

BOLETIM DA C.P.





LOCOMOTIVAS  
ELÉCTRICA

# HENSCHEL

DE TODOS OS TIPOS  
PARA QUAISQUER  
FINS

Locomotivas do C. F.  
Fed. Alemão



**HENSCHEL & SOHN** AG **KASSEL** REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA



**GARANTA-SE CONTRA  
ACIDENTES PESSOAIS**

*com uma apólice da Companhia de Seguros*

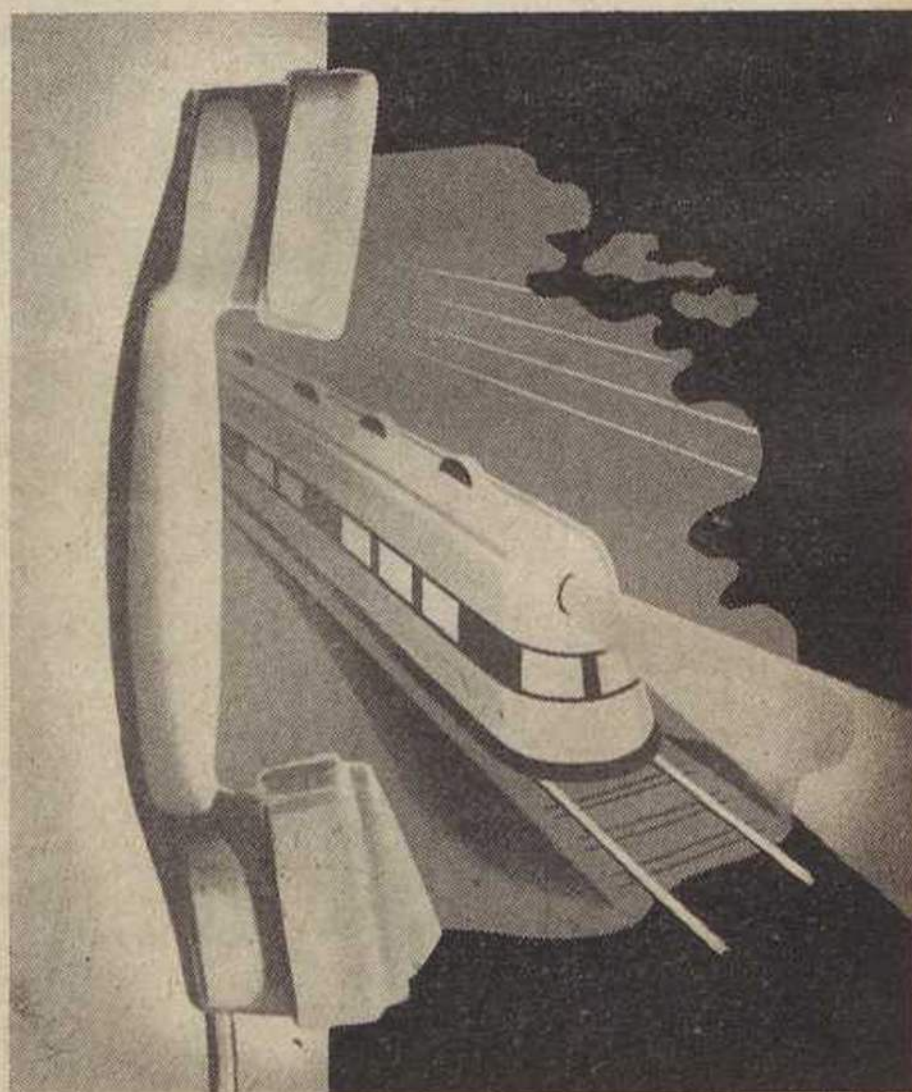
## B o n a n ç a

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Com-  
panhia de Seguros

# BONANÇA

**Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA**



**O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro**

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.  
RUA FILIPE FOLQUE, 7, 1.º — LISBOA  
Telef.: (P. P. C. - 2 Linhas) - 57193 - Teleg.: Ericsson



*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

# APOSENTAÇÕES

## Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego

Passou no dia 1 de Janeiro à situação de reforma, a seu pedido, o sr. Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego, chefe da Divisão da Exploração desta Companhia.

Ferrovário durante 45 anos, tendo dado à Empresa que serviu o exemplo raro duma dedicação modelar, sem desfalecimento nos momentos de sacrifício — o primeiro a querer bem servir — é com saudade que o vemos partir, embora reconheçamos que é bem merecido o seu descanso, depois do labutar de todos os dias no longo período em que se manteve aqui.

Decidido e enérgico, aparentando uma austeridade quase rude, que o moreno da face emprestava à sua pessoa, o engenheiro Sousa Rego era, no fundo, duma inextinguível bondade. Sabem-no quantos com ele privaram. A todos acolhia com sedutora simplicidade,

a todos se mostrava franco e generoso. E se na sua acção dirigente lhe não faltou nunca a energia, nos momentos precisos, o certo é que mereceu sempre do pessoal o maior respeito e o mais extremoso afecto. Impondo-se pelas suas qualidades, duma lealdade sem mácula, soube grangear durante a sua longa vida de trabalho nestes caminhos de ferro a simpatia unânime dos seus colegas, a consideração e a estima de dirigentes e dirigidos.

Colocando acima de tudo a sua profissão na Companhia à qual se dedicou exclusivamente, o sr. Engenheiro Sousa Rego pode orgulhar-se de ter cumprido escrupulosamente,

com dignidade e inteligência, os diversos lugares de que foi sucessivamente investido até ocupar o elevado cargo de Chefe da Divisão da Exploração.

É de apontar a sua carreira.

Entrou para o serviço em 4 de Janeiro de 1909 na qualidade de praticante adido ao Serviço do Movimento; um ano depois é nomeado Agente-técnico e em 1 de Janeiro de 1912 é promovido a Subinspector dos Servi-



ENG.º ALBERTO CARLOS DE LIMA E SOUSA REGO





Um aspecto do acto da despedida do Eng.º Lima Rego, que se vê ao fundo à direita do Sr. Director Geral

ços Técnicos. Ocupa em seguida e sucessivamente os lugares de Inspector Principal e de Engenheiro adido, até que em 1 de Janeiro de 1919 é colocado no Serviço da Fiscalização, como Subchefe do Serviço. Em 1 de Janeiro de 1925 é promovido a Chefe de Serviço adjunto, sendo elevado a Chefe de Serviço três anos depois e investido, em 15 de Junho de 1929, nas funções de Chefe de Serviço do Movimento. Promovido a Subchefe da Divisão da Exploração em 1934, vem finalmente ocupar o lugar de Chefe da mesma Divisão em 1 de Janeiro de 1943.

Foi assim longa a vida deste engenheiro na Companhia, tendo a sua acção nela merecido louvores, a que se associou o Estado e, circunstância para se notar, havendo iniciado a sua carreira na Divisão da Exploração, dela nunca se afastou durante os seus 45 anos de ferroviário.

\* \* \*

No dia 4 do mês passado efectuou-se, numa sala da Direcção Geral, a despedida oficial deste Engenheiro, à qual presidiu o sr. Director Geral com a assistência dos Subdirectores, Chefes e Subchefes de Divisão e de Serviço e de muitos outros funcionários superiores da Companhia.

Falou em primeiro lugar o sr. Director Geral, que proferiu o seguinte discurso:

*Senhor Eng.º Lima Rego :*

*Não apenas em nome da Direcção mas sem dúvida em nome de todos os ferroviários, quero afirmar a V. Ex.ª o pesar que hoje sentimos ao vê-lo afastar-se do serviço activo, a que durante 45 anos tão dedicadamente se devotou.*

*Bem sei que a devoção pelos serviços é tradicional nos ferroviários, mas no grau e na persistência revelada pelo Eng.º Lima Rego temos de considerá-la como excepcional.*

*Não vou aqui relatar mesmo a largos traços a vida ferroviária deste nosso companheiro de trabalho, mas não posso deixar de lembrar que em todas as situações, mesmo as mais perigosas, nunca deixou de ser dos primeiros a comparecer e dedicadamente servir.*

*A lealdade, o espírito de justiça e a disciplina foram sempre o timbre do Eng.º Lima Rego, que ao mesmo tempo não deixava de pugnar pela melhoria dos serviços e pelo bem estar dos seus subordinados, e nesta luta não encontrava adversários, nem na Direcção nem na Administração, mas, pelo contrário, amigos que faziam eco das suas preocupações, apenas não inteiramente satisfeitas devido às dificuldades que todos os Caminhos de Ferro atravessam, como é do conhecimento geral.*

\* \* \*

*Para vencer qualquer tarefa na vida é indispensável ter fé e o Eng.º Lima Rego é daqueles que nunca a perdeu para o destino dos Caminhos de Ferro como instrumento principal dos nossos transportes terrestres, confiando, como nós, que, com o esforço de todos e a ajuda de Deus, venceremos para bem da economia e do progresso da Nação.*



*Não dispomos de muitos meios para afirmar todo o reconhecimento que lhe é devido, mas através de uma Ordem da Direcção vamos louvá-lo, manifestando assim, perante todo o pessoal e nos termos do Regulamento, o nosso mais alto apreço.*

*Ao terminar, desejo dizer-lhe ainda que não aceitamos despedidas mas sim que antes exigimos que no seu merecido descanso continui a acompanhar-nos nas nossas preocupações e alegrias e a manter a amizade e estima pessoal de que muito nos prezamos.*

Em seguida usou da palavra o sr. engenheiro José Júlio dos Santos, que proferiu as seguintes palavras:

Ex.<sup>ma</sup> Sr. Director Geral  
Ex.<sup>ma</sup> Sr. Eng.<sup>o</sup> Lima Rego  
Meus Senhores:

Por ser o mais graduado dos funcionários e agentes ferroviários que, no passado dia 31, tinham a honra de servir sob as ordens do sr. Eng.<sup>o</sup> Lima Rego, considero ser um dever vir trazer-lhe aqui algumas singelas palavras de despedida.

Dever que cumpro gostosamente, apesar de não me sentir o mais qualificado para o fazer.

Esse seria aquele que tivesse a felicidade de o ter acompanhado, par e passo na longa carreira ferroviária. Com mais exactidão do que eu poderia tra-

çar o perfil desse homem que, durante uma vida inteira, se entregou sempre com entusiasmo e dedicação à profissão que escolhera — a de ferroviário.

O inesperado da resolução tomada pelo Eng.<sup>o</sup> Lima Rego não permitiu que os seus colaboradores, desde os de mais elevada categoria ao mais humilde, pudessem testemunhar-lhe pela forma que estava no coração de todos, o elevado apreço que por ele têm, e a profunda mágoa que sentem ao vê-lo afastar-se do seu cargo. 45 anos não são 45 dias,

Assiste-se chocado à falta na actividade comum de um chefe que, durante um tão longo período, tinha o seu nome repetido com admiração e respeito, todos os dias, por centenas senão milhares dos seus companheiros de trabalho, dos seus subordinados.

Um tal facto não é acontecimento a que corresponda um fácil conformismo.

Durante anos, durante muitos anos ainda, a nobreza do seu carácter, a sua nunca desmentida lealdade, o seu profundo conhecimento dos serviços aliado a um equilibrado bom senso, o seu humanitário anseio de justiça, serão recordados e apontados como exemplo não só por aqueles que com ele privaram ou o conheceram, mas também por todos os outros que alguma vez ouviram a seu respeito qualquer referência.

Não é fácil exprimir por palavras o conjunto de qualidades que se reúnem na pessoa do Eng.<sup>o</sup> Lima



Banquete de homenagem ao sr. Engenheiro Lima Rego, que se vê à direita do Director Geral e rodeado dos subdirectores e chefes de Divisões da C. P.



Rego. Só as almas de eleição as possuem, e o sr. Eng.<sup>o</sup> Lima Rego teve o raro privilégio de ser uma delas.

Se tivesse atravessado a vida em tempos mais repassados de idealismo que os de agora, caber-lhe-ia sem sombra de favor a honrosa divisa de Bayard «Chevalier sans peur, et sans reproche». Na sua carreira foi como homem, leal e honrado, como profissional sabedor e sensato e como chefe baseou a disciplina na justiça, conseguindo alcançar o mais que como tal poderia desejar — ser respeitado e ser querido.

Ficará para sempre gravado na minha memória, um facto a que me foi dado assistir. Ao Eng.<sup>o</sup> Lima Rego tinham sido dadas superiormente instruções para organizar determinado serviço para determinada data.

Durante a execução dos trabalhos preparatórios, um funcionário do Serviço respectivo chamou a atenção dum outro que estava trabalhando na citada tarefa, da dificuldade em a concluir na data fixada.

Após uma breve troca de palavras, este último exclamou com certa veemência: «Não haja preocupações. Para não deixar ficar mal colocado o Eng.<sup>o</sup> Lima Rego, o pessoal trabalhará de dia ou de noite, as horas que forem necessárias».

Sentindo que aquele homem falava pela boca de muitos outros, eu, nesse momento, recordando-me da conhecida poesia de Kypling, apenas murmurei interiormente: «Este é um Chefe».

Pois é a esse Chefe que estamos aqui a apresentar os nossos respeitosos cumprimentos de despedida, e mais, a afirmar-lhe, sob juramento, de que jámais esquecemos que temos para com ele uma enorme dívida de gratidão. Vamos tentar pagá-la e pela forma que será certamente a mais sensível à beleza do seu carácter. — Seguir o seu exemplo.

Sr. Eng.<sup>o</sup> Lima Rego:

Neste começo de Ano, em que por hábito vos desejávamos as maiores felicidades e para todos aqueles que vos são queridos, cumprimos gostosamente essa praxe. Mas desta vez por forma diferente. Esses votos são acompanhados por um abraço, um estreme-cido abraço que vos é dado por centenas e centenas de braços amigos.

Tenho dito

Por último, o sr. engenheiro Lima Rego agradeceu, sensibilizado, as lisongeiras mas justas referências que lhe foram feitas e a comparência de todos os presentes, prometendo que os não esquecerá.

Transcrevemos, a seguir, o discurso de despedida que o sr. Eng.<sup>o</sup> Lima Rego dirigiu a todos os ferroviários das linhas exploradas pela C. P..

#### **Aos ferroviários das linhas exploradas pela C. P.**

Ao passar à situação de reforma no dia 31 de Dezembro de 1953, dou por finda a minha carreira ferroviária.

Depois de 45 anos dedicados exclusivamente ao serviço da Companhia, é com profunda saudade que me separo dos companheiros de trabalho que dedicadamente, desde o mais graduado ao mais humilde, comigo serviram, e não devo esconder a mágoa que sinto em me afastar do meio ferroviário em que gastei uma vida.

Ao apresentar a todo o pessoal que serviu sob as minhas ordens, as despedidas que lhes devo, quero deixar marcada uma afirmação e manifestado um agradecimento:

A afirmação de que no desempenho das minhas funções pretendi sempre proporcionar ao pessoal as melhores condições de vida na medida em que me era possível, procurando evitar-lhe situações que pudessem atingir a sua economia ou a de suas famílias.

A prática obtida em alguns anos de contacto constante com o pessoal que trabalha na linha, permitiu-nos conhecer as dificuldades com que este luta para desempenhar a sua missão e assim poder avaliar com justiça as faltas cometidas, tendo presentes as atenuantes que mereciam ser consideradas.

Errar é próprio dos homens e se algum erro cometi, aqui me penitencio.

Sabem todos aqueles que sob as minhas ordens serviram que puderam contar sempre com o seu Chefe e também que nenhum, desde o mais humilde ao mais graduado, deixou de ser por mim recebido sempre que, directamente, sem necessidade de intermediários, manifestou esse desejo, embora muitas vezes pudesse dispensar-me de o fazer, pois sabia que a solução do seu caso me não competia.

Gostei sempre de conhecer os meus colaboradores e que estes me conhecessem, pois em contacto com os seus problemas mais facilmente poderia encontrar para as suas dificuldades a solução adequada.

Assim lhes mostrava também que uma vez que o supremo desígnio de Deus tinha encaminhado o meu destino para a chefia directa de alguns milhares de meus semelhantes, eu punha no desempenho dessa missão uma preocupação acima de todas, a de tratar esses homens como Homens.

A frase que chegou ao meu conhecimento: «Vai lá, que ele recebe-te», constituía para mim conforto e estímulo, pois na sua simplicidade demonstrava a confiança que depositavam na humanidade e justiça dos meus actos.

Saio com a tranquila consciência daqueles que supõem ter cumprido o seu dever em todas as circunstâncias da minha carreira, e algumas delas bem delicadas, fiz o melhor que sabia e o mais que podia e sempre sem hesitação, honrada e lealmente.

Num meditado exame de consciência, feito nesta hora para mim inesquecível, não vejo que tenha de me arrepender do caminho que tracei e segui.

Uma perfeita compreensão da parte de todos os meus subordinados, permitiu que desse procedimento saísse fortalecida a disciplina que era necessário manter, e provada a sua dedicação pelo serviço, quantas vezes à custa do seu bem estar e de canseiras que, na maioria dos casos, ficavam ignoradas.

É um caloroso agradecimento à sua compreensão,



traduzida na leal colaboração que me deram e ajudou ao desempenho das minhas funções, que pretendo aqui manifestar publicamente.

A todos os meus companheiros de trabalho, sem distinções de classes ou categorias, envio as minhas saudações de despedida, fazendo votos pelas suas felicidades e de suas famílias.

O *Boletim da C. P.* que vê com pesar o Eng.º Sousa Rego afastar-se da vida activa da Companhia, manifesta-lhe a sua maior simpatia e apreço e faz votos para que, por longo tempo ainda, possa ele gozar o descanso que bem merece após tantos anos de preocupações e canseiras.



## António Augusto Marcelino da Silva

Atingido pelo limite de idade, passou à situação de reformado, em 1 de Janeiro findo,



ANTONIO AUGUSTO MARCELINO DA SILVA

o Chefe da 1.ª Circunscrição de Exploração, Sr. António Augusto Marcelino da Silva, Chefe de Serviço.

O sr. Marcelino da Silva foi admitido como praticante de factor em 22 de Fevereiro de 1894 e depois de transitar pelas diversas categorias do quadro do pessoal graduado de

estação, foi promovido a chefe de 1.ª classe, para a estação de Porto, em 30 de Setembro de 1912.

Nomeado Subinspector em 31 de Dezembro de 1913, ascendeu sucessivamente aos lugares superiores do serviço de inspecção, sendo promovido a Chefe de Circunscrição de Exploração (para a 4.ª, número que ao tempo tinha a de Campanhã), em 1 de Janeiro de 1934.

Sempre no desempenho destas funções, foi nomeado Subchefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1944 e promovido a Chefe de serviço em 1 de Janeiro de 1949.

Durante a sua longa carreira ferroviária, em que sempre demonstrou grandes qualidades de inteligência, notável capacidade de trabalho, invulgares conhecimentos da sua profissão e profunda dedicação pelo caminho de ferro, foi o sr. Marcelino da Silva louvado inúmeras vezes, por bons serviços prestados.

Em Janeiro de 1949, foi condecorado pelo Governo com o Grau de Comendador da Ordem de Mérito Industrial, sendo-lhe as insígnias entregues pelo sr. Ministro das Comunicações quando da inauguração do troço de linha do Vale do Tâmega, compreendido entre Celorico de Basto e Arco de Baúlhe.

Quando completou 59 anos de serviço foi-lhe prestada significativa homenagem pelo pessoal da sua Circunscrição através uma sessão solene, em que tomaram parte numerosos agentes, de todas as categorias, pertencentes a vários departamentos ferroviários e na qual a Direcção-Geral da Companhia se fez representar pelo sr. Engenheiro Chefe da Exploração. O *Boletim da C. P.*, no seu número de Abril último, inseriu larga reportagem dessa cerimónia, onde foi calorosamente realçado o passado profissional do homenageado.

O sr. Marcelino da Silva passou à situação de reformado com cerca de 60 anos de serviço, antiguidade que raríssimas vezes terá sido atingida e que, nas actuais condições de recrutamento e de limite de idade, não é provável que volte a verificar-se.

O *Boletim da C. P.*, apresentando-lhe os seus cumprimentos, formula votos por que possa gozar a sua nova situação por dilatados anos, com muita saúde e felicidade.



## José Cândido Afonso dos Santos

Atingido também pelo limite de idade, passou igualmente à situação de reformado,



JOSÉ CANDIDO AFONSO DOS SANTOS

a partir de 1 de Janeiro deste ano, o sr. José Cândido Afonso dos Santos, Subchefe de Serviço da Divisão de Abastecimentos.

Foi admitido ao serviço em 20 de Fevereiro de 1905, como desenhador auxiliar no Serviço de Tracção e Oficinas dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e em 1919 foi nomeado Chefe da Secção Técnica e de Estudos do mesmo Serviço.

De 1913 a 1923 teve a seu cargo a Escola de Ensino Profissional das Oficinas daqueles Caminhos de Ferro, tendo sido louvado pela maneira como desempenhou essas funções.

Em 1922 fez parte de uma das Comissões que deu parecer sobre o projecto de remodelação das Oficinas do Sul e Sueste.

Em Janeiro de 1923 foi enviado à Alemanha como chefe da Missão de Recepção que ali esteve, durante três anos, a receber numeroso material ferroviário destinado a Portugal como reparação de guerra.

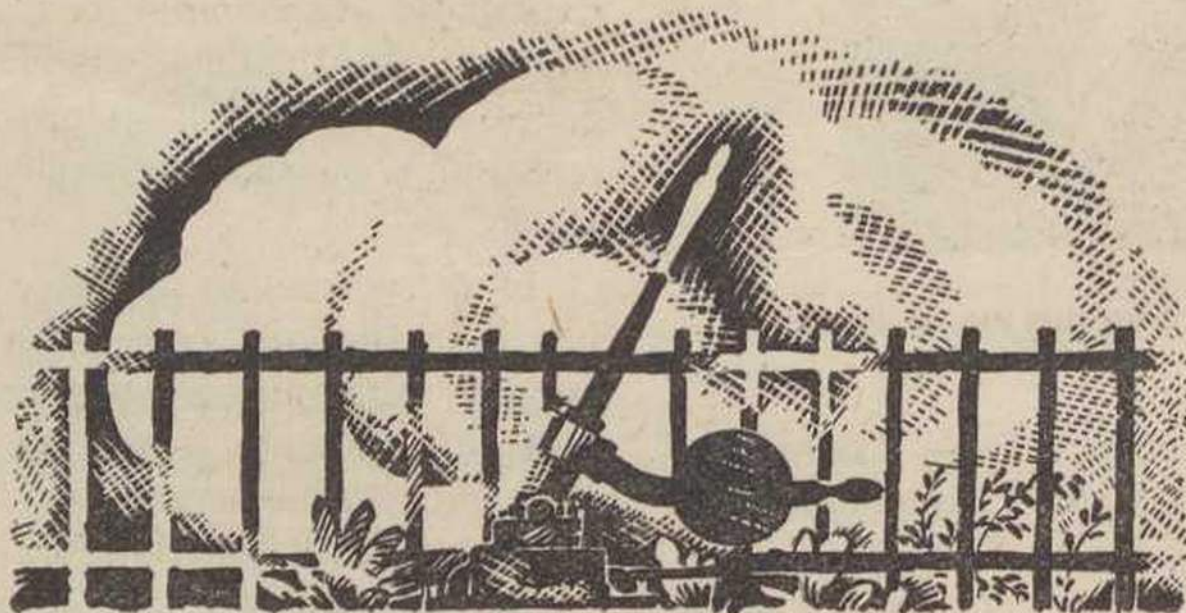
Extinta esta Missão, o sr. Afonso dos Santos continuou no estrangeiro, durante mais dezanove anos, no Serviço de Recepção de Materiais.

Quando da sua passagem para a C. P., em Janeiro de 1928, foi nomeado Inspector e em 1935 foi promovido a Inspector Principal. Por último, em 1945, ascendeu à categoria de Subchefe de Serviço.

As suas excepcionais qualidades de trabalho e a sua competência técnica, aliadas a uma íntegra honestidade e grande afabilidade, sempre lhe grangearam o maior apreço e estima entre todos os que com ele privaram durante os seus longos 48 anos de serviço ferroviário.

Em 30 de Dezembro findo, foi-lhe prestada carinhosa homenagem de despedida por parte dos seus subordinados e alguns amigos.

O *Boletim da C. P.* cumprimenta o sr. Afonso dos Santos e deseja-lhe uma longa reforma repleta da maior felicidade.





# A Fundação da C. P. e a vida extraordinária de D. José de Salamanca

Por CARLOS DE BRITO LEAL

ESTÁ ainda por escrever o extraordinário romance da vida accidentada e repleta de aventuras, daqueloutro Monte Cristo que foi D. José de Salamanca y Mayol, fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, hoje a C. P., marquês de Salamanca, conde de Llano, grande de Espanha de primeira classe, conspirador e ministro, advogado e banqueiro, industrial e homem de altos negócios internacionais, duas vezes milionário, duas vezes pobre, e que morreu arruinado, depois de ter sido em Espanha e em Portugal o maior propulsor da construção dos primeiros caminhos de ferro e o seu primeiro administrador.

Quem era D. José de Salamanca?

Filho de um médico com numerosa clientela, nascera em Málaga no mês de Maio de 1811 e a sua meninice deveria ter decorrido em convivência com os negociantes de outros países, que àquele porto espanhol acorriam nos seus navios a transaccionar os vinhos e frutos da região. O seu espírito e temperamento de meridional irrequieto, formara-se assim num ambiente de grandes negócios, entre estrangeiros ambiciosos, procurando enriquecer em luta tenaz e resistente às vicissitudes da vida. Teria sido essa influência que mais tarde o moveu, ainda jovem, a casar-se com dama ilustre de nacionalidade inglesa, renegando as suas conterrâneas de olhos lindos e de tão famosa formosura. Gibraltar não é distante e Málaga era terra querida dos comerciantes britânicos.

Na idade própria, seu pai enviou-o para a Universidade de Granada para estudar leis. Por ali logo deveria ter-se evidenciado pelas suas ideias demasiado

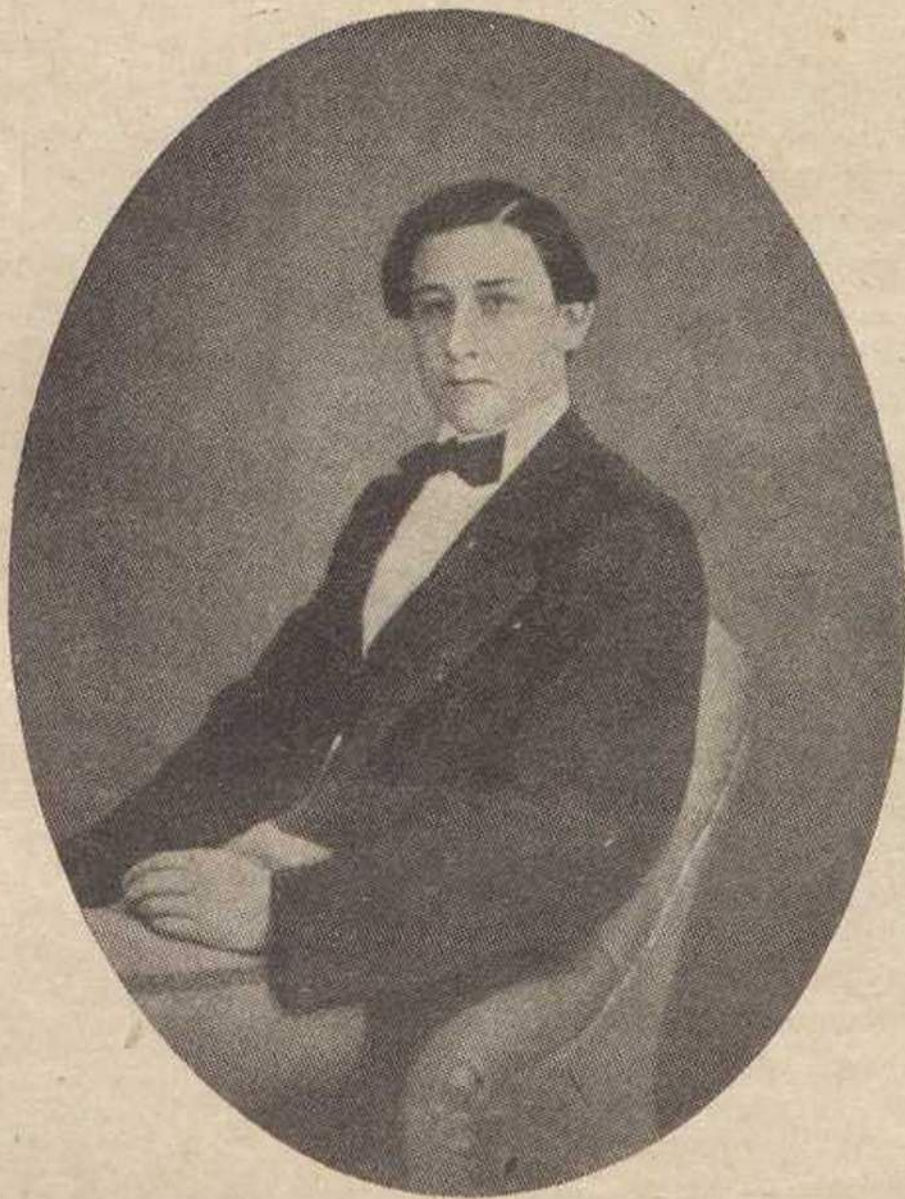
avanzadas para a época, porque não hesitou em conspirar activamente na preparação do grupo de liberais que deveria proteger o desembarque do general Torrijos em 1 de Dezembro de 1831, em luta contra os absolutistas. O general e os seus cinquenta e dois companheiros, que com ele haviam desembarcado em

S. Fernando, foram presos e fusilados e o estudante José Mayol, mais tarde D. José de Salamanca, foi forçado a fugir para salvar a vida. Tinha apenas vinte anos de idade e isto deu-lhe azo a poder ocultar-se às buscas da polícia, que em vão procurou pelas províncias de Alicante e Almeria, certo jovem *muy alto y muy delgado, ferviente correligionário de Torrijos*.

Foi esta a sua primeira aventura.

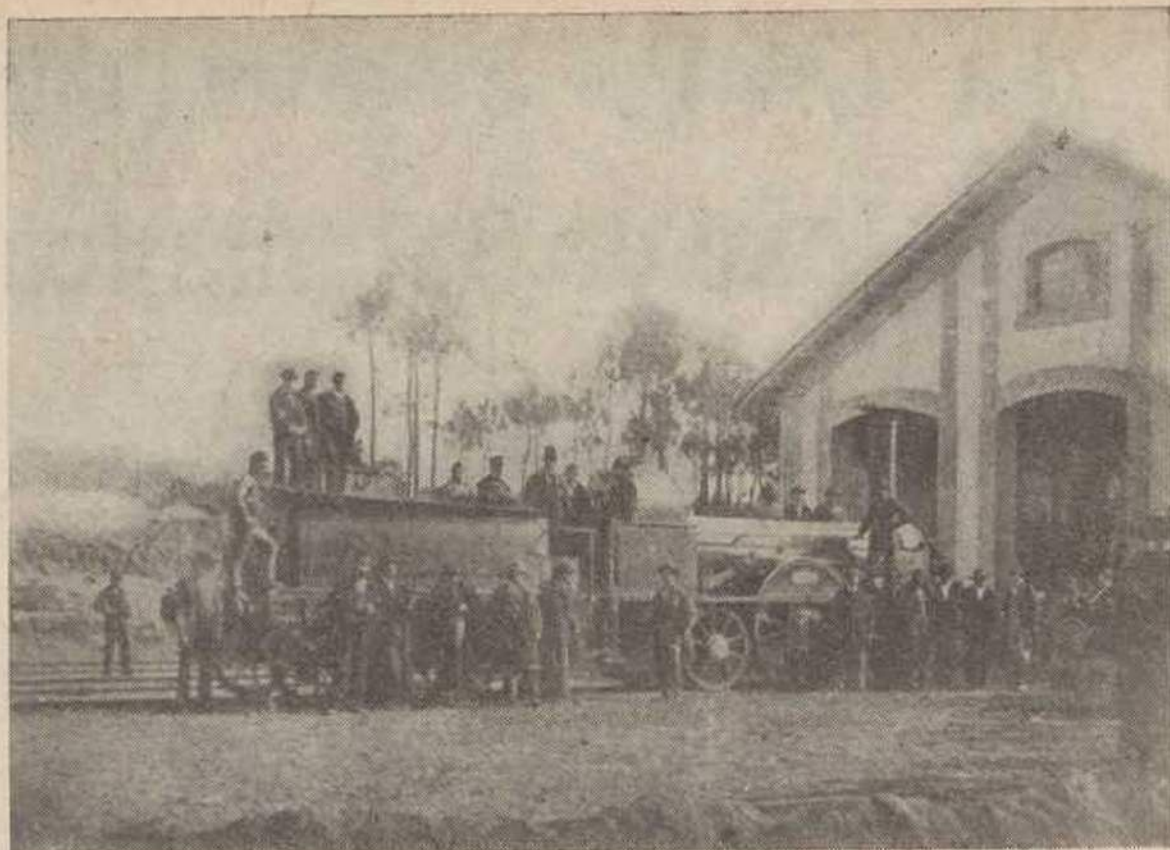
Mas continuou a conspirar. Em 1835, intervinha na sublevação que estalou contra o conde de Tereno e, a despeito da sua pouca idade, já então formado em Direito, não recusou ser membro da junta revolucionária de Sevilha; em 1836 era eleito deputado por Málaga e vinha para Madrid exercer também o cargo de juiz municipal.

Casara, e na capital do reino sentia-se finalmente no meio para que fora fadado. Logo procurou pôr-se em contacto com a gente grada da nobreza e da alta finança, surgindo dentro em pouco íntimo colaborador dos grandes banqueiros Buschental y Heredia, empreendendo arriscadas operações de Bolsa em Londres por conta do Tesouro espanhol na remissão da dívida pública e distinguindo-se em pouco tempo pela sua rara habilidade como homem de negócios. Arrendara por cinco anos, primeiro de sociedade e depois só, a exploração das salinas espanholas, con-



Don José de Salamanca y Mayol nos seus tempos de estudante





Grupo de ferroviários junto duma das primeiras máquinas

seguindo, e ainda com grande vantagem para o Tesouro, ganhar uma fortuna fabulosa.

Necessitava, porém, para a realização dos seus negócios e necessidades da sua actuação política, a que se dera com ardor, de meios rápidos de comunicação não só na península como além Pirineus e isso decidiu-o a empreender a construção de caminhos de ferro, o novo sistema de transportes que, ao tempo, atraía todas as atenções.

Tal foi o motivo que levou D. José em 1844 a solicitar do Governo uma autorização para iniciar, a título de ensaio, a construção da linha de Madrid a Aranjuez, localidade preferida pela corte e pela nobreza residente em Madrid para as suas estadias fora da capital.

Tratava-se de fornecer à família real um meio rápido e cómodo de poder transportar-se à sua estância de repouso e a astúcia de D. José triunfou. A licença foi concedida e a 4 de Maio de 1846, as obras começavam sob o auxílio eficaz da rainha Isabel II, que para tal se prestava a fornecer ferramentas e a ceder os terrenos sem qualquer indemnização. Espanha ia ter o seu primeiro caminho de ferro.

Em 1847, D. José, filiado no partido moderador, era chamado a ocupar a pasta da Fazenda, mas, derrubado o governo por habilidades do próprio presidente do ministério, Narvaéz, foi substituído D. José do seu cargo de ministro.

Não era, porém, o futuro fundador da C. P. pessoa que se conformasse com uma demissão inesperada e, unido-se aos generais Alaix y Ortega, fusilado mais tarde em S. Carlos da Rápita, depressa urdiu uma intriga palaciana tendente a fazer sair Narvaez do poder. O plano fracassou e D. José de

Salamanca teve que fugir a toda a pressa disfarçado para Baiona, deixando por terminar a construção da via férrea para Aranjuez, com as obras suspensas.

Pior que isso foi a perda de todos os seus bens arrestados pelo Governo, deixando-o completamente arruinado.

Só em 1849, pôde D. José regressar a Madrid e restabelecer a sua fortuna, iniciando um período de grande actividade não só na construção da linha de Madrid a Aranjuez, cujos trabalhos haviam recomeçado, como também na linha do Mediterrâneo e em outras linhas de sua iniciativa.

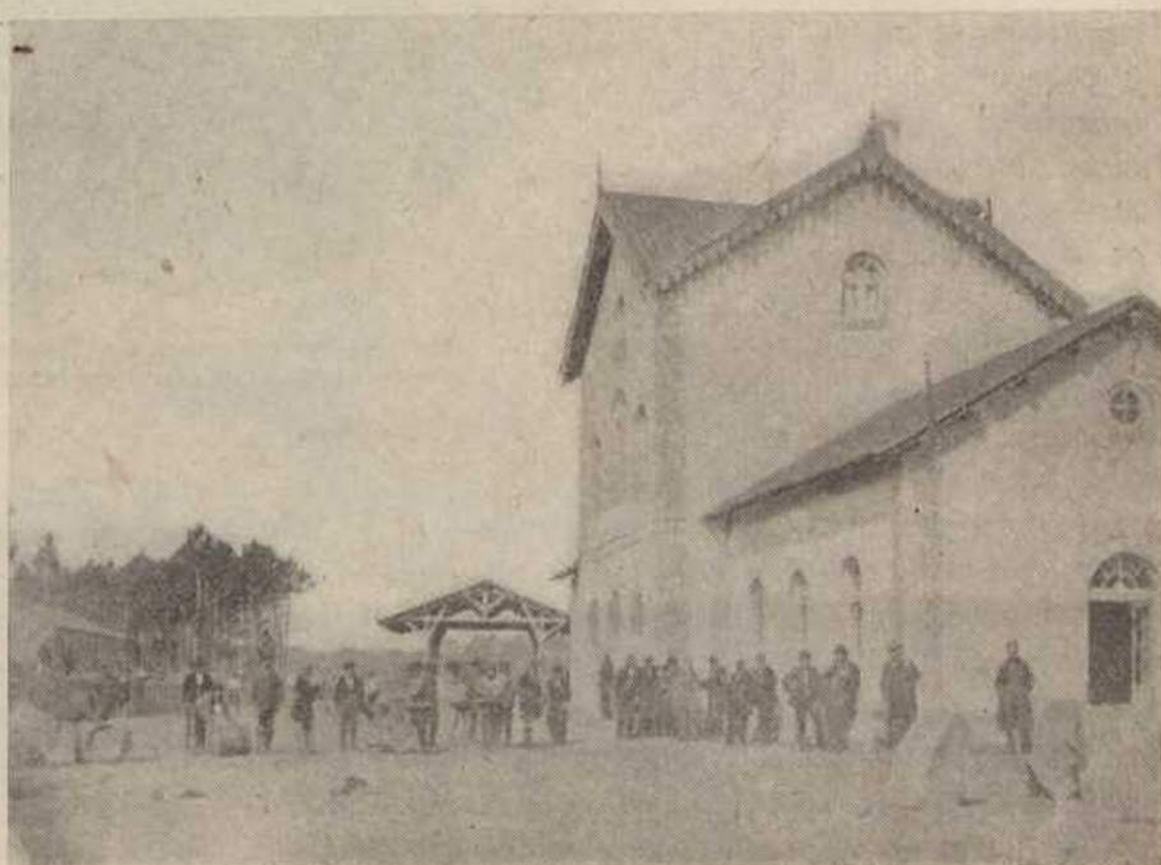
Continuava também sempre em grande evidência política, lutando desassombradamente com os seus adversários. Essa atitude obrigou-o a fugir novamente de Madrid, quando rebentou a revolução de 1854 e os inimigos do

seu partido, assaltando o seu riquíssimo palácio na calle de Cedaceros, saquearam-no e lançando para a rua os móveis valiosos e as preciosidades artísticas que faziam dos seus salões um verdadeiro museu, amontoaram-nos na via pública e lançaram-lhe fogo.

Em nada isso perturbou D. José, já então Marquês de Salamanca, Conde de Llanos e grande de Espanha, que graças ao seu caminho de ferro, que já chegava a Albacete, conseguira por-se a salvo.

A sua ausência foi breve e voltando a Madrid continuou dirigindo os seus negócios e a construção das vias férreas, cujos trabalhos havia iniciado não só em Espanha, como em França.

Concluída a linha de Madrid a Aranjuez em 8 de Fevereiro de 1851, foi aberto ao público esse troço de 49 quilómetros a 10 do mesmo mês e a 10 de Dezembro do mesmo ano, D. José, que até então era apenas construtor, apressou-se a propor ao Governo a sua



Uma estação acabada de construir



aquisição, a exemplo do que viria a fazer em Portugal oito anos mais tarde, trespassando para seu nome, com a designação de Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a Empresa que até ali fora encarregada de proceder aos trabalhos da construção das vias.

À vista do estabelecimento dos caminhos de ferro em Espanha, vários grupos de financeiros procuravam também em Portugal começar a construção desse novo meio de transporte.

Depois de várias tentativas, formara-se, como se sabe, a primeira companhia de transportes ferroviários em Portugal, a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro Portugueses, encarregando-se da construção de uma via férrea de Lisboa ao Porto, ou, pelo menos, tendo em vista essa construção.

O primeiro troço de Santa Apolónia ao Carregado foi inaugurado por D. Pedro V em 28 de Outubro de 1856, quarenta minutos de jornada, porque a comissão de técnicos só considerava possível a abertura da linha ao público, desde que os comboios não ultrapassassem prudentemente a velocidade de 20 quilómetros à hora.

Esperava-se que a construção prosseguisse, mas as despesas incorridas com o pagamento das férias ao pessoal e a falta de vagões e demais material móvel, tornaram impossível a obtenção de lucros suficientes para fazer face ao custo da exploração e ao prosseguimento dos trabalhos.

Numa época em que a gare provisória de Santa Apolónia era pela população de Lisboa considerada de longínquo acesso e o facto das demais estações ao longo da linha ficarem situadas, por vezes, bastante distantes das povoações a que se destinavam servir, concorreram em grande parte para a indiferença de grande número de portugueses por esse novo meio de transporte e forçaram a rescisão do contracto.

Em 9 de Julho de 1857, a primeira empresa que corajosamente havia iniciado o serviço ferroviário em Portugal, cedia ao Estado todos os seus direitos,

Primitivamente organizada com capital inglês, de nada lhe havia valido trespassar parte desse capital a portugueses, com uma direcção quase toda nacional, da qual fazia parte o conde de Farrobo, considerado ao tempo o homem mais rico do país.

A situação agravou-se e três anos decorridos após a inauguração da linha de Lisboa ao Carregado, apenas mais alguns escassos quilómetros haviam sido construídos até à ponte da Asseca, em 20 de Junho de 1858. Os trabalhos arrastavam-se, os empreiteiros sucediam-se e o Governo viu-se obrigado a abrir um



Barão de Mendonça, Alexandre Fillol e Dr. Correia

novo concurso para a construção e exploração de um caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Badajoz e à margem direita do Douro. É então que surge em cena um personagem já aureolado pela fama de milagroso construtor de caminhos de ferro, D. José, Marquês de Salamanca, que logo vem a Portugal assinar, em 14 de Abril de 1859, um contrato provisório para a construção desejada. Era o messias que todos aguardavam.



Sem delongas, com a actividade que já lhe conhecemos, D. José, a 14 de Setembro desse mesmo ano, transforma em definitivo o contrato provisório e constituida a Empresa que há-de ter a seu cargo todos os trabalhos, fez-se rodear de engenheiros espanhóis e portugueses que logo iniciam as obras.

Habitado a viver como grande de Espanha, em grande luxo e opulência, exige que a sede da Direcção e a Administração se instalem em Lisboa num grande palácio, digno da sua representação e é escolhido o palácio Palmela, ao Calhariz, junto à actual Caixa Geral dos Depósitos.

Ocupa o lugar de director o engenheiro espanhol D. Eugénio Page, figura mais de diplomata do que de técnico, que imediatamente se faz relacionar com as melhores e mais aristocráticas famílias da capital portuguesa.

Os salões do palácio do Calhariz passam então a ser o centro de reunião da melhor sociedade lisboeta. Os chás, as recepções e os bailes faustosos sucedem-se. Os banquetes, onde figura uma baixela especialmente enviada de Madrid, dão brado em Lisboa e o ouro do Marquês de Salamanca não pára de correr, deslumbrando as elegâncias da época. Tratava-se de conquistar as boas graças dos governantes e dos trufos de maior influência.

D. Adela, irmã de D. Eugénio e, na sua ausência, Madame Pombo Archer, fazem as honras do palácio recebendo as damas, e D. Eugénio encarrega-se dos cavalheiros, que, pela tarde, vêm do Chiado até ao Calhariz para beber o seu cálice de bom Porto nas salas do representante do Marquês de Salamanca.

Por essa época, o ajudante de engenheiro, Correia de Barros, que depois se tornou conhecido como político na capital do Norte, havia escrito um drama para ser representado no Teatro de D. Maria. D. Eugénio Page não perdeu a oportunidade de poder mostrar quanto a Empresa de Salamanca se interessava por essa representação e usou de toda a sua influência para que ao primeiro espectáculo não faltasse a sociedade mais selecta de Lisboa, preparando-lhe uma grande ovação.

Quando as tropas portuguesas sofreram um desastre em Loja, na província de Angola, a Empresa de Salamanca antecipou-se em levar a efeito uma recita de caridade no Teatro de D. Maria, para o seu produto ser aplicado em favor das famílias das vítimas do desastre. Foi ainda o engenheiro D. Eugénio Page quem organizou o programa e, com a assistência da família real, nele tomaram parte membros da mais alta sociedade e do corpo diplomático, como madame Kattakage, esposa do secretário da Legação da Rússia, madame Ortega, esposa do cônsul de Portugal em Madrid e até o próprio conde de Farrobo, que cantou talvez pela última vez a sua ária predilecta, *O Elixir do Amor*, com que costumava entusiasmar os seus convidados, nas afamadas recitas no teatro do seu palácio das Laranjeiras, onde hoje está o Jardim Zoológico.

No entretanto os trabalhos prosseguiram financiados por capitais espanhóis, franceses e portugueses, que à disputa se ofereciam à disposição do Marquês

de Salamanca. Os seus inúmeros negócios prosperavam e tendo a seu cargo a construção de muitas linhas férreas não só em Espanha e em Portugal, como também em França, D. José de Salamanca tornava-se um dos homens mais ricos de Espanha no século XIX, com uma fortuna avaliada em mais de trezentos milhões de reales.

Estava no período áureo da sua existência. Os seus numerosos palácios e casas de campo estavam mobilados com um luxo asiático e neles se encontravam os objectos de arte mais preciosos e mais raros. Tornara-se pródigo até ao exagero e protegia as artes com esplêndida generosidade, fazendo-se rodear de um exército de criados e de uma verdadeira comitiva de ajudantes técnicos.

Em Portugal, a sua Empresa iniciara a construção das linhas do Norte e do Leste, cujo traçado era feito tendo mais em vista atingir Badajoz pelo caminho mais curto, do que servir as povoações junto das quais, por força das circunstâncias, era, por ventura, obrigado a passar. E assim, a linha ficou bastante distante de Alter do Chão, de Portalegre, de Monforte, Arronches e Campo Maior. Tratava-se de chegar a Badajoz o mais depressa possível ainda que em detrimento dos interesses dos povoados portugueses.

Os trabalhos tinham tomado um incremento que deixava os portugueses estupefactos. Eram mais de vinte e dois mil trabalhadores, fazendo aterros, cavando desaterros, lançando pontes, entre as quais a de Constância, que causou admiração, e perfurando os túneis de Chão de Maças, o primeiro que se construía em Portugal e o de Albergaria, trabalho difícil devido à natureza do terreno. A construção destes dois túneis foi feita com operários italianos e espanhóis especializados, por ser esta modalidade de trabalho completamente ignorada em Portugal, e como essa construção, em planos com grande diferença de nível, foi iniciada antes de haver sido lançada a linha tiveram os túneis depois de ser ligados com curvas e contra-curvas de limitado raio e rampas de pendor máximo que ainda hoje demoram o trajecto.

Eram frequentes as rixas e até mesmo os assassinatos entre os trabalhadores recrutados nas mais baixas camadas com gente da pior índole. De Leiria teve que vir um destacamento militar para manter a ordem e proteger os capatazes e engenheiros. Fora o caso que o engenheiro Isla, perseguido certa noite por um grupo de trabalhadores que lhe cercaram a casa, tivera que barricar-se e defender-se a tiros de revólver, até à chegada de auxílio.

D. José de Salamanca mudara a bitola da linha para o Carregado, de 1<sup>m</sup>,44 para 1<sup>m</sup>,67, a mesma bitola das linhas espanholas, e fundava uma nova povoação, a que chamou Entroncamento, no local onde as linhas de Leste e do Norte se separavam. E daquela pequena estação isolada num campo de trigo e de oliveiras, nasceu o maior centro ferroviário de Portugal, graças à visão lúcida de D. José de Salamanca.

De Espanha, vinham não só administradores como muitos engenheiros espanhóis contratados por D. José. Eram D. José Lafuente, D. João Gomez Roldan, D. Alexandre Llorente, D. Manuel Mendoza, D. José



de Saragoza, D. Tomás Retortillo, o Marquês de la Gandara e o director D. Eugénio Page, com o seu adjunto D. Adolfo Ibarreta. O engenheiro encarregado da construção dos túneis da linha do Norte, era D. Domingos Busquets y de Casacubieta, o chefe de exploração era D. Julião Gomez y Mastre e, a cargo de D. Alexandre Fillol, estava o difícil problema das expropriações.

Muitos destes engenheiros casaram em Portugal e fixaram residência no nosso país, como D. Alexandre Fillol, que faleceu em Lisboa a 17 de Junho de 1891, com sessenta e seis anos de idade.

Usando a mesma tática que usara para a aquisição da linha de Madrid a Aranjuez e ao Mediterrâneo, D. José de Salamanca procurou logo fixar a sua posição de primeiro dirigente na exploração das linhas que construía, e assim, a 22 de Dezembro de 1859, no mesmo ano em que haviam começado os trabalhos, obtinha do Governo a aprovação dos estatutos de uma nova companhia a que deu o nome de COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, a C. P. dos nossos dias, da qual é, portanto, D. José de Salamanca o incontestável fundador.

A Empresa Salamanca, encarregada dos trabalhos, e a Companhia Real passaram a ser para os actos officiais duas entidades absolutamente distintas, mas na realidade constituíam um único grupo à testa do qual dominava a discricionária ditadura de D. José de Salamanca, habituado a sempre vencer, até mesmo, em caso de necessidade, um pouco fosse como fosse...

A enérgica acção que exercia no nosso país, numa época em que abundavam ainda os ferozes partidários da mala-posta, provocava a maledicência dos que se sentiam incompetentes para rivalizar com o seu espírito de iniciativa, procurando todos os pretextos para criar dificuldades aos seus planos.

E a opposição surgiu, primeiro subtil e cautelosa, e depois declaradamente. No Porto, travaram-se grandes discussões por parte dos elementos mais influentes do burgo, sobre a inconveniência do estabelecimento da estação terminal da linha do Norte, no local primitivamente estipulado, no Poço das Patas, na direcção do qual já estavam construídas duas das principais obras de arte, que eram o viaduto sobre a parte principal de Vila Nova de Gaia e o túnel da serra do Pilar, que deveria comunicar com a ponte a construir através do rio Douro.

Tal celeuma levantou este traçado, já aprovado, que o Governo foi forçado a dar por provisoriamente terminada a linha do Norte, estabelecendo nas Devesas a estação terminal, até última e definitiva resolução para a travessia do Douro. Venceu D. José de Salamanca; a 7 de Setembro de 1864, eram abertos à exploração os 226 quilómetros de via, do Entroncamento às Devesas e em 5 de Novembro de 1877 chegava ao Porto o primeiro comboio de passageiros, conforme o projecto inicial.

Em Espanha, D. José continuava sendo o grande político do seu tempo, não se furtando a toda a espécie de riscos para obter o triunfo do seu partido. Durante o período revolucionário de 1868 a 1874, figurou primeiro entre os deputados afonsinos e, logo depois, entre os senadores da opposição. Nas primeiras cortes da restauração constitucional fez-se eleger deputado por Albacete e finalmente senador pela provincia de Lião. Tornava-se notável pela eloquência dos seus discursos, aliando a uma grande facilidade de palavra, um extraordinário poder de argumentação que dei-

xava definitivamente derrotado aquele dos seus adversários políticos que ousasse opôr-se aos seus pontos de vista.

No entretanto, em Lisboa, o seu representante, D. Eugénio Page, como director da Empresa de Salamanca, continuava deslumbrando a primeira sociedade de Lisboa com as suas festas no palácio do Calhariz. Cum-

pria apenas as instruções confidenciais do astuto marquês que, dessa maneira, procurava obter, sob uma forma disfarçada de suborno, todas as facilidades necessárias para fazer desaparecer qualquer atrito que, da parte do Governo, pudesse aparecer prejudicando os seus interesses.

Em breve surgiu uma oportunidade para pôr bem à prova a eficácia desse suborno:

O contrato com o Estado estabelecia que somente as obras de arte deveriam desde logo ser construídas para o serviço de via dupla, e nos aterros e desaterros a Companhia obrigava-se apenas a expropriar o terreno necessário para o assentamento das duas linhas, sem ser compelida a efectuar qualquer movimento de terras enquanto o tráfego não atingisse um determinado produto quilométrico que justificasse a necessidade de uma segunda via. Levantou-se grande objecção por parte da Companhia quanto a esta última cláusula, sustentando o Estado os seus direitos e a Companhia a sua interpretação, frisando que, visto



Grupo de ferroviários do tempo de D. José de Salamanca y Mayol



haver desacordo, deveria o litígio ser submetido a uma comissão de arbitragem, conforme a letra do contrato.

Tais eram as ordens dadas ao director D. Eugénio Page, pelo Marquês de Salamanca, que não desejava ter que pagar as avultadas despesas que proviriam das expropriações necessárias ao assentamento da via dupla.

D. Eugénio advertiu D. José de que, submetida a questão a uma arbitragem, a Companhia perderia sem recurso. Mas o Marquês de Salamanca, que se habituara a vencer orgulhosamente todos os obstáculos que se antepunham aos seus projectos, e a usar o seu ouro da maneira mais convincente, retorquiu, informando o director Page que punha à sua disposição qualquer quantia por mais elevada que fosse, de maneira a poder obter dos árbitros o desejado voto favorável aos interesses da Companhia.

D. Eugénio Page, que ao tempo já conhecia suficientemente os portugueses, respondeu:

*«Tenho tentado comprar todas as influências oficiais e particulares de Portugal com chávénas de chá, charutos e reuniões agradáveis na sede da Empresa. Com dinheiro, nem eu nem qualquer delegado da Companhia se atreverá a vencê-las. O resultado da arbitragem, será, a despeito de tudo, contrário.»*

E assim, de facto, sucedeu.

Mas a derrota irritou sobremaneira D. José de Salamanca que, sempre altivo, julgava-se soberano e intangível, recusando admitir a possibilidade de que uma simples comissão de arbitragem, constituída por portugueses, pudesse chegar ao ponto de votar contra a sua maneira de ver. Nada pôde arrancar ao seu espírito a convicção de que esse mau resultado tinha sido apenas consequência da falta de habilidade do seu representante em Lisboa e, decorridos poucos dias, o director da Empresa de Salamanca, D. Eugénio Page, era simples e inesperadamente demitido.

A sua exoneração causou a maior surpresa e arrastou a demissão do seu maior auxiliar, o engenheiro João Evangelista de Abreu, autor do projecto primitivo da estação de Santa Apolónia, e do engenheiro chefe do serviço de material e tracção, Alfredo Ghebard. Todo o pessoal da Companhia manifestou o seu desgosto e, ao partir para Madrid, D. Eugénio pôde certificar-se, pelo grande número de pessoas que acorreram a saudá-lo, de como era por todos estimado em Lisboa.

Decorreram meses e uma tarde, à hora em que o Parque do Retiro em Madrid regorgitava de passeantes da mais alta nobreza de Espanha, D. Eugénio Page avistou D. José de Salamanca em animada conversação num grupo de titulares e de grandes influentes políticos.

Dirigiu-se a ele e após uma breve troca de palavras, verberando-lhe a maneira humilhante como o tinha expulso do lugar de director que ocupava em Lisboa, ergueu o braço e chicoteou-lhe violentamente o rosto, ante a surpresa de algumas das entidades

mais notáveis da capital espanhola que, assistindo à cena, não se atreveram a intervir.

Tal desforço de D. Eugénio Page dir-se-ia que caiu como uma maldição sobre o Marquês de Salamanca. Passado pouco tempo, os seus grandes negócios começaram a correr mal. Iniciara em Madrid a construção de um grande bairro no distrito da Boa Vista, um pouco ao norte do parque onde experimentara o chicote de D. Eugénio e essa sua empresa, ao contrário de todas as anteriores, não lhe trouxe os lucros que ambicionava. Não obstante, as obras proseguiram, porque D. José de Salamanca jámais fora homem que recuasse ou desistisse, depois de haver começado a realização de qualquer projecto.

Os prejuizos acumulavam-se e o bairro que hoje em Madrid se chama do Marquês de Salamanca com a praça do mesmo nome tardava em concluir-se, porque os créditos principiaram a negar-se. Dizia-se já que o velho marquês estava arruinado e que toda a sua grande fortuna se evaporara tão rapidamente como tinha sido ganha.

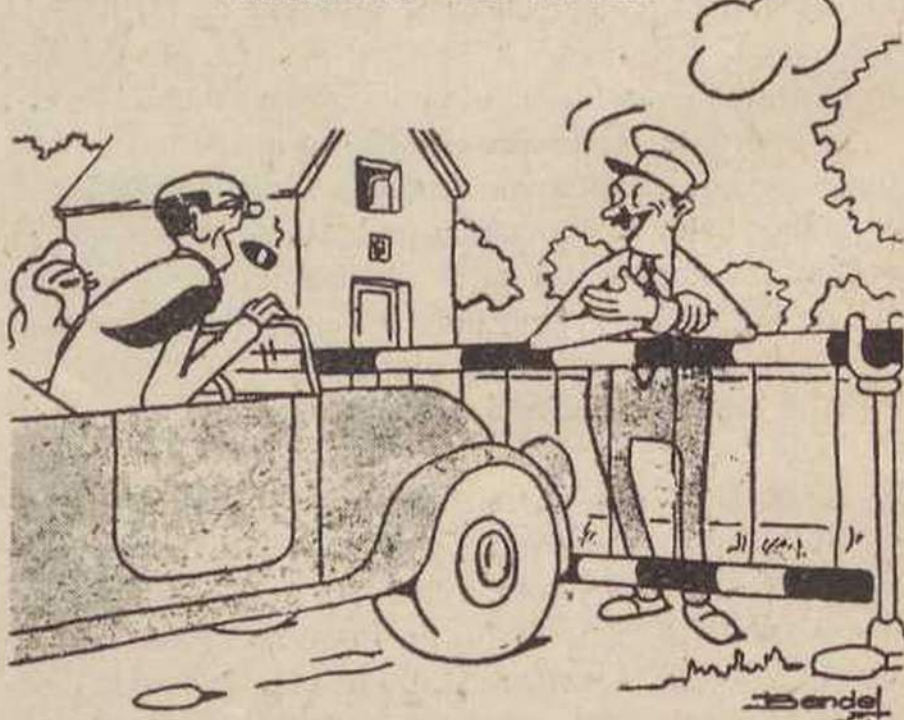
A 21 de Janeiro de 1883, no seu palácio da Vista Alegre, em Madrid, o fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a C. P., falecia contando 72 anos de idade, não na penúria, mas podendo considerar-se pobre em comparação com os milhões que possuía.

Ao seu espírito empreendedor, deve Portugal o impulso de que resultou o breve acabamento das linhas de Leste e do Norte, numa época em que a maioria dos portugueses desdenhava da vantagem que haveria em explorar tal sistema de transportes.

Foi-lhe fiel a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a C. P. de hoje, porque até à hora da sua morte o conservou como seu administrador.

## BOM HUMOR

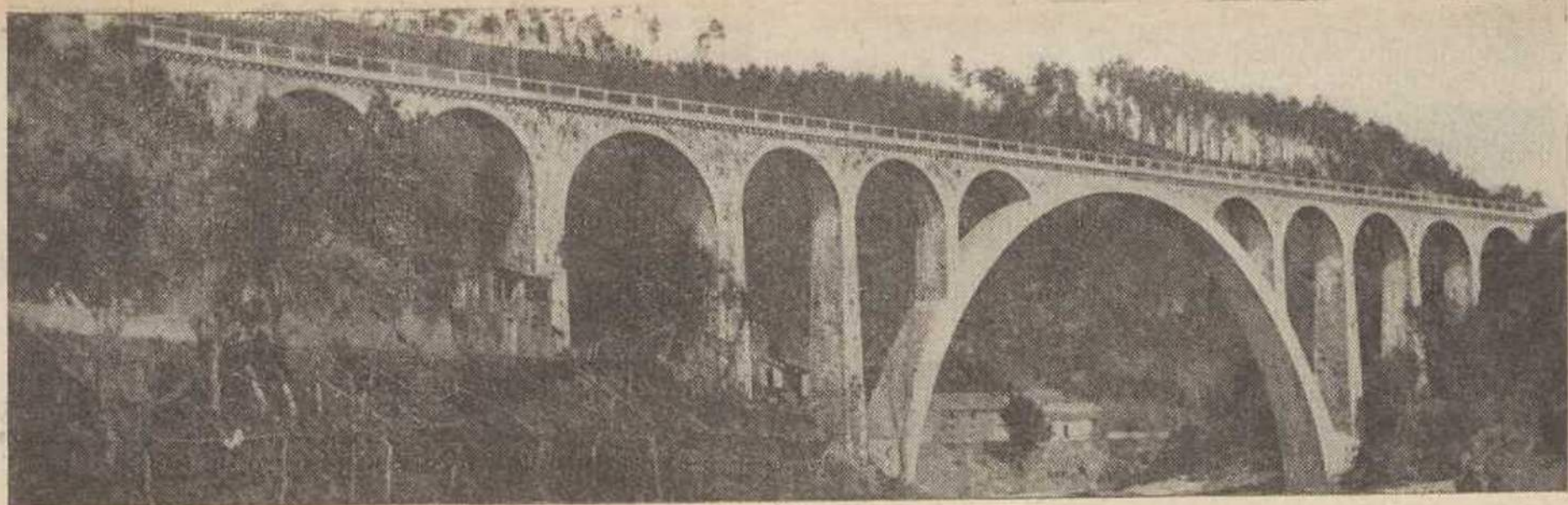
### PASSAGEM DE NIVEL



—Bom! agora que o sr. me fala amavelmente sempre lhe quero dizer que não há comboios nesta linha desde 1946.

(Do Sempre Fixe)





# Talvez não saiba que...

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

Os Hebreus consideravam a ostra como alimento impuro, pois só reconheciam como puros os animais marinhos providos de escamas.

\* \* \*

*O comprimento da língua tem grande importância. Quanto mais comprida mais eficiente se torna. As raças com língua comprida são, em geral, preferidas. Para medir o comprimento da língua há aparelhos chamados glossómetros, de vários tipos. Segundo um autor russo, Alpatov, o comprimento da língua pode relacionar-se com a latitude. Assim, no Sul, as línguas são mais compridas que no Norte. Pode aumentar-se a produção de certa substância, empregando raças de língua mais comprida.*

*Referimo-nos à língua das abelhas e à produção de mel.*

\* \* \*

No ofício das Trevas, durante a Semana Santa, cantam-se as *Lamentações de Jeremias*, que foram escritas a propósito da ruína de Jerusalém. Esta cidade representa, então, a Igreja cristã consternada pelos sofrimentos e morte de Jesus e também a alma que, tendo perdido a graça, deseja recuperá-la pela penitência.

\* \* \*

*As lâmpadas de iluminação eléctrica são, geralmente, calculadas para 800 a 1.000 horas de duração útil.*

\* \* \*

Os minerais, companheiros habituais do ouro, nas minas, são, além do quartzo e da pirite, a calcopirite, a galena, a estibina, a tetraedrite, a blenda, a arsenopirite, a turmalina e a molibdenite.

\* \* \*

O famoso político norte-americano La Guardia, antigo governador de Nova Iorque (1933 a 1944), conquistara, em 1933, esse alto lugar público, por eleição, derrotando o seu adversário, candidato democrata, por mais de 258.000 votos; e que, durante 16 anos consecutivos (1917 a 1932) fora membro do Congresso — é filho de emigrantes italianos e nasceu em 11 de Dezembro de 1882 na tão falada cidade de Trieste.

\* \* \*

«Na capela-mór deveria haver um lampadário de três luzes; na capela do S. S. Sacramento, um de cinco; nas demais capelas, um, com uma só luz». Assim o determinava o ritual romano, no culto católico.



Os lampadários atingiram tal sumptuosidade que, por exemplo, o da nave da basílica de S. João de Latrão, em Roma, do tempo do Imperador Constantino, tinha quarenta e cinco lâmpadas de prata, nas quais se queimava óleo perfumado, e cinquenta velas.

Não podemos deixar de citar o lampadário em forma de coroa, da catedral de Pisa, que ficou célebre por ter inspirado a Galileu a descoberta da lei pendular.

Entre os mais notáveis lampadários de Lisboa, contam-se os das igrejas de S. Vicente, Mártires e S. Roque, bem como o do Museu de Arte Sacra da Misericórdia.

\* \* \*

*Na guerra de 1914-1918, foram usados pela primeira vez os lança-chamas, que eram então portáteis e de pequeno alcance. Progrediu de tal forma esta terrível arma que, na guerra de 1939-1945, se adaptaram a tanques e carros blindados e os seus jactos incendiários chegaram a atingir distâncias de mais de 200 metros, projectando vagas ardentes de altíssimas temperaturas, que tornavam impossível qualquer defesa das posições ou formações inimigas alcançadas.*

\* \* \*

Na Suécia, há 9.000 clubes que se dedicam à educação física, beneficiando um total de 700.000 praticantes: 2.180 são clubes de atletismo; 2.619, de futebol; 2.494, de ski; 1.555, de ginástica; e 2.510 filiados na federação de escolares.

\* \* \*

*O magnífico quadro de Rubens, A Assumpção, composição de colorido fino e transparente, que existe na catedral de Antuérpia, foi pintado em 16 dias e pago por 1.600 florins.*

\* \* \*

Aristófanis com pôsuma comédia, que constitui crítica do comunismo sonhado por Pitágoras e desenvolvido mais tarde por Platão, na sua «República». Foi representada em Atenas no ano 393 antes de Cristo e intitula-se *Assembleia das Mulheres* ou *As Palradeiras*.

# Montepio Ferroviário

## CORPOS GERENTES PARA 1954

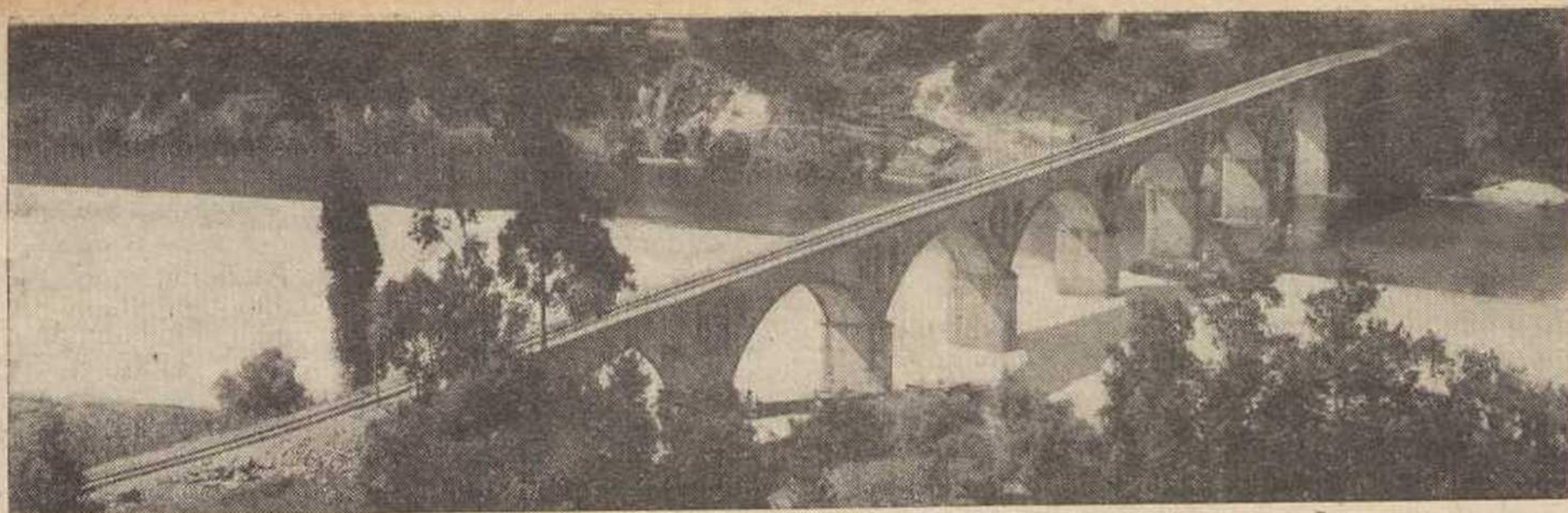
Foram eleitos, para o exercício de 1954 do Montepio Ferroviário, os seguintes corpos gerentes:

*Mesa da Assembleia Geral*—Silvano Augusto Costa, chefe de Repartição Principal—Via e Obras—Presidente; Joaquim Rodrigues Grácio Simplicio, subchefe de Repartição—Serviço da Fiscalização—1.º secretário; Jorge Dias Pereira, empregado principal—Serviço de Estatística—2.º secretário. Suplentes: Pedro Alberto Costa, chefe de Secção—Via e Obras—vice-presidente; José Honorato da Gama Carvalho, empregado principal—Via e Obras—vice-1.º secretário; António Gomes Júnior, empregado de 1.ª classe—Via e Obras—vice-2.º secretário.

*Conselho Fiscal*—Camilo Lopes, chefe de Secção—Serviço da Fiscalização—Presidente; António de Almeida Sobreira, fiel de Cais de 1.ª classe—Secretário; Carlos José Ferreira Mendes, empregado de 1.ª classe—Serviço de Compras—Relator. Suplentes: Joaquim Augusto Araújo, inspector de Contabilidade—vice-presidente; António de Oliveira, encarregado de Contabilidade—vice-secretário; Gaspar Rodrigues Torres, inspector de Contabilidade—vice-relator.

*Direcção*—José da Costa Ayres, fiel de Armazém—Via e Obras—Presidente; Joaquim José Simões, tipógrafo—Secretário; António Nunes de Oliveira, factor de 1.ª classe—Tesoureiro; Amadeu da Silva, fiscal do Governo—Vogal; Mariolano Elviro Rebelo da Silva, encarregado de vidraceiros—Via e Obras—Vogal. Suplentes: António Augusto da Silva Ramos, chefe de Secção—Via e Obras—vice-presidente; Carlos Garcia Cohen, empregado de 1.ª classe—Serviço do Movimento—vice-secretário; Manuel Caetano, encarregado de Contabilidade—vice-tesoureiro; Carlos Alberto da Cunha e Silva, subchefe de Repartição—vice-vogal; Armando Gabriel Venâncio, empregado principal—Via e Obras—vice-vogal.





# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 161 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Pequena velocidade, de Vila Real para Povoação, 2 500 tijolos de barro com 5.000 quilos e 10 tábuas de madeira de pinho nacional serrada com 180 quilos.

Distância 14 km.

B. 147 — Tijolos $20 \times \$43 \times 500$	=	43\$00
	100	
Madeira — Tarifa Geral $10\$80 \times 18$	=	1\$94,4
	100	
Despesas acessórias-madeira $18\$00 \times 18$	=	3\$24
	100	
Registo e aviso		4\$00
Arredondamento		\$01,6
Total.		52\$20

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado.

Segue discriminação como corresponde:

Distância 14 km.

Tijolos — Aviso ao Público, B. n.º 174  
Tábuas — Tarifa Geral — 3.ª classe.

Preço (mínimo de cobrança)	4\$00
Manutenção: $18\$00 \times 5,18$	= 93\$24
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$06
Total.	101\$30

///

Pergunta n.º 162 — Agradeço ser esclarecido sobre a forma de proceder, se devem ser aceites como bagagem, caixas de rádio e alto-falantes a indivíduos ambulantes, para fins festivos, por ser esta a sua profissão, trazendo os mesmos discos para o fim indicado.

Pode dar-se a concessão de 30 quilos em face do bilhete apresentado?

Resposta — Devem considerar-se como bagagem visto tratar-se de instrumentos necessários ao seu officio.

///

Pergunta n.º 163 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Pequena velocidade, de Barcelos para Oliveira de Frades, 10 volumes alguidares de barro ordinário vermelho, com 241 kg.

Aviso ao Público B. n.º 174  
Distância 169 Km.

Preço — $\$50 \times 169 \times 25$	=	21\$13
Registo e aviso		4\$00
Arredondamento		\$07
Total.		25\$20

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

Distância 169 Km.  
Tarifa Geral — 2.ª classe

Preço: $133\$60 \times 0,25$	=	33\$40
Manutenção: $34\$00 \times 0,25$	=	8\$50
Registo		3\$00
Aviso de chegada		1\$00
Total.		45\$90

///

Pergunta n.º 164 — Peço dizer-me qual a importância a cobrar a um bilhete inteiro em 3.ª classe, ida e volta, de Telhada a Leiria, com a redução de 20% ao abrigo da Tarifa Geral. Esta redução é anunciada ao Público por meio de cartaz afixado nas estações e trata-se de Peregrinação a Fátima — Romaria.

Preço por km. \$25, redução de 20% = \$20.

Distância de Telhada a Leiria 39 km. $\times \$20$	=	7\$80
O duplo		7\$80
Total a cobrar.		15\$60

Resposta — Está certo o processo de taxa indicado.



## II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 139 — Peço ser elucidado do tempo mínimo que deve ser dado, para resguardo na via dupla com agulhas tomadas de talão, a um comboio de mercadorias ligado, visto ter dúvidas no comunicado da Circular n.º 882 do Serviço do Movimento, organização de transportes.

Resposta — O tempo a contar para o resguardo dum comboio de mercadorias ligado ou desligado é de 15 minutos.

///

Pergunta n.º 140 — O 2.º aditamento à Instrução n.º 2.551 na alínea a) n.º 5, diz: A hora provável de partida ou de passagem de todos os comboios na estação anunciadora, etc.

Estes avisos devem ser feitos com 10 minutos de antecedência, ainda mesmo quando se trate de comboios que circulam à sua hora.

A meu ver, a estação anunciadora é sempre a que está ligada com o telefone às P. N. e, sendo assim, Vermoil é estação anunciadora para 9 P. N., lado Albergaria e 9 ditos lado Pombal.

O comboio n.º 10263 passa em Vermoil às 14-23 h. Agradeço ser informado a que horas devem ser avisadas as P. N. dos dois lados.

Resposta — Entre as estações de Albergaria e Vermoil há 18 P. N. sendo 9 entre os kms. 150,411 e 154,988 e 9 entre os kms. 155,747 e 160,914. Por não ser possível reuni-las numa só linha telefónica, por circunstâncias especiais, as primeiras ficaram ligadas a Albergaria e as segundas a Vermoil. Desta forma, a estação de Vermoil deve avisar as passagens de nível do lado de Albergaria ao mesmo tempo que esta estação avisa as que lhe estão ligadas, isto é, 10 minutos antes da partida de Albergaria.

Para o lado de Pombal a estação de Vermoil avisa as P. N. 10 minutos antes da partida ou passagem na sua estação.

Estas disposições deverão ser aplicadas para com todas as P. N. nas mesmas circunstâncias.

Pergunta n.º 141 — Tendo um passageiro caído de um comboio à linha entre duas estações, distante de qualquer delas, embora mais próximo da estação da retaguarda, o comboio efectuou paragem e recuou para recolher a vítima, que estava com pequenos ferimentos, recusando-se a qualquer tratamento ou observação médica, seguindo acompanhada por família. Neste caso os Autos X. 6 devem ser estabelecidos pelo Chefe da estação seguinte onde o comboio tem paragem, dando o condutor todos os informes e de onde é passado telegrama à «Direcção», ou pelo chefe da estação da retaguarda, por ficar situada mais próxima do local do acidente?

A meu ver é o chefe da primeira estação de paragem e só no caso de atentados a comboios em marcha, como apedrejamentos, tiros, etc., e porque urge descobrir os seus autores é que é o chefe da estação mais próxima do local do delito.

Resposta — Os Autos X 6 devem ser lavrados pelo chefe da primeira estação de paragem.

///

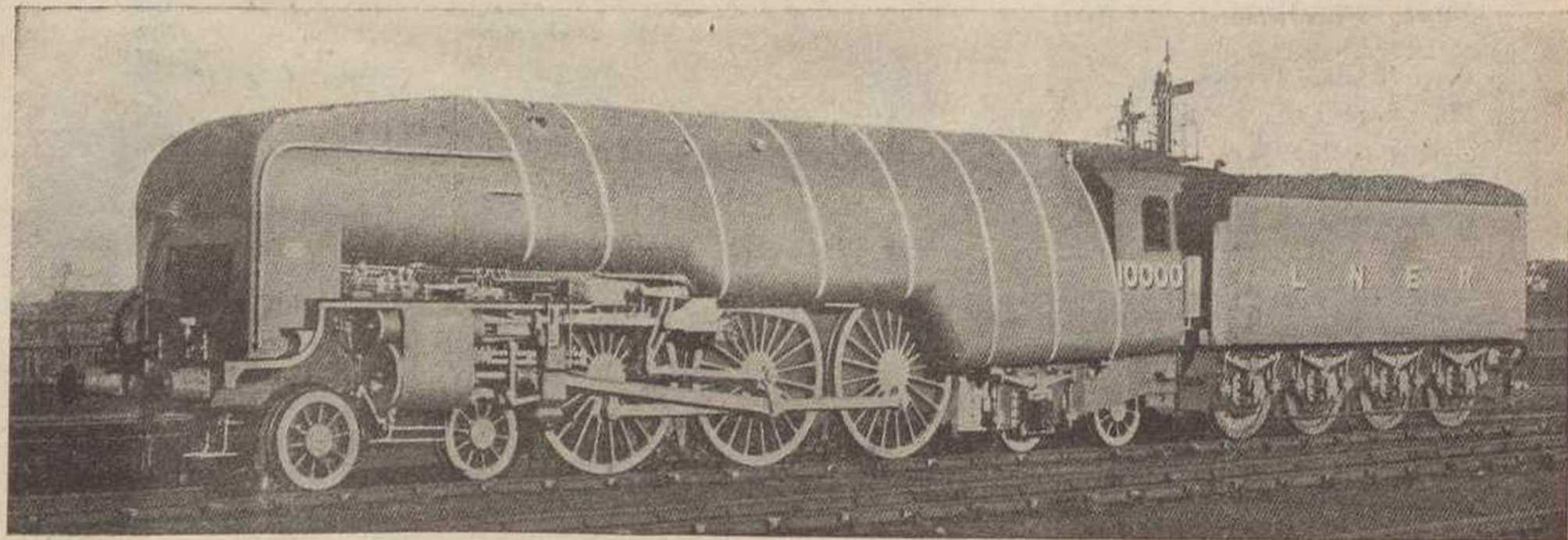
Pergunta n.º 142 — Efectua-se o comboio n.º 64 entre Gaia e Lisboa-P que cruza com o comboio n.º 10261 em Pombal e comboio n.º 63 entre Vermoil e Albergaria.

Sucede os comboios n.ºs 10261 e 63 atrazarem. Albergaria para expedir o comboio n.º 64 tem que estabelecer o mod. M 117 fixando o cruzamento em Albergaria aos comboios n.ºs 10261 e 63 ? ou basta indicar apenas em mod. M 127 os comboios n.ºs 10261 e 63 por passar, alterando o cruzamento para Caxarias ? Nesta estação há opiniões diferentes quanto ao fornecimento do mod. M 117, visto o comboio n.º 64 já ter os cruzamentos marcados na sua marcha com os comboios n.ºs 10261 e 63.

Agradeço ser esclarecido.

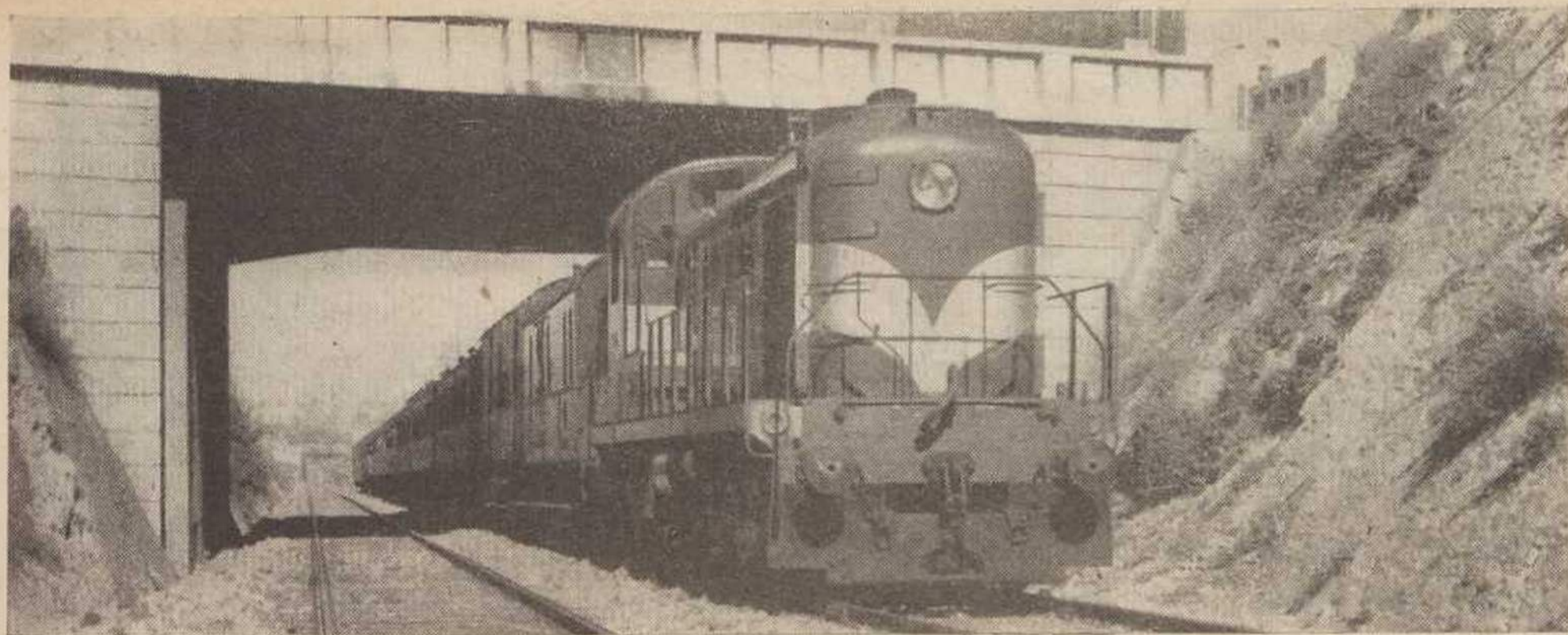
Resposta — Neste caso tem aplicação o Art. 107.º do Regulamento 2.

Só se forneceria o mod. M 117 se os cruzamentos não fossem previstos nas marchas dos comboios.



Uma das locomotivas da «London and North Eastern Railway» nas linhas inglesas





# INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

---

**Agentes aprovados nos exames para a classe imediata**

## **EXPLORAÇÃO**

### *Factores de 3.<sup>a</sup> classe :*

Aprovados : José da Silva Cordeiro, João da Cruz, José Farinha Mendes, Filipe Pires Inácio, Albertino de Freitas, Raúl de Barros Fernandes, António Augusto Pedro, José Rodrigues Branco, Abraão Manuel Abrantes Pereira, Eduardo de Almeida, José Moreira da Silva, Hermínio Fernandes dos Santos, Raúl Vaz Cavaleiro, Herculano João Jerónimo, José Barradas Miranda, José Martins Salvado, Armindo Mendes de Oliveira, António Alves Raposeiro, Júlio de Oliveira Roque, António Ribeiro Soares, Agostinho de Albuquerque Pinto, Augusto da Silva Rosa, Luís Augusto de Mesquita Oliveira, António de Almeida Rolim, Elísio Lopes Vieira, José Lopes Vieira, Manuel da Fonseca do Vale, José Crispim Florêncio, António Gonçalves dos Santos Boavida, Eduardo da Costa Gaspar, Joaquim Gomes Belo, Herculano Soares Pereira, Adelino dos Santos Figueiredo, Mário da Costa Ferreira, Albino Lopes Claro, Albino Rodrigues Baptista, Ulrich Romeu Mendes Reis, Umber-

to Dias Pinto, Mário Augusto Branco, Manuel Fernandes Fragueiro, Luís do Nascimento Boavida Fernandes, Amadeu Ferreira, Manuel António Maria Porfírio, Manuel Pereira Lopes, Laurentino Ceriz Cabrita, Mário da Silva, Vitorino Alves da Rocha, Manuel Luís Marques de Andrade, Eugénio da Silva Mangerona, José Simões Baptista, Manuel Antunes Martins, Américo Roberto de Moraes Ferreira, António Botelho da Cruz, António Borges Saavedra, Paulino Ferreira Couto, José Augusto Redondo Maltez, António José da Silva Contente, José Taborda de Seica, Joaquim Pombo Carmona, João Ribeiro Ferro, Lino Dias, José de Oliveira Cupido, Adérito Augusto Afonso, Brito da Silva Rosa, Joaquim Rosa Rocha Maciel, José Pereira Soares, Domingos da Encarnação Miranda, Miguel Arcanjo Pereira, António Maria Ferreira Santiago, Carlos Ferreira Pinto, Eduardo Jorge, Manuel Pereira, José de Oliveira Lopes, Honorato do Carmo Neves, António Augusto Marques Almeida, José Rosa Peixeiro, Manuel Henriques da Silva, Ricardo Fernando de Almeida Lopes, Virgílio Tomaz, João José Anita



Messias, Manuel Mendes Gil, José Ribeiro Cardoso, Maurício Ventura da Luz Arrais, Joaquim dos Santos Roberto, António Brites, Sertório Humberto Barbosa Ferreira, Manuel Baptista Júnior, Eduardo Lopes Farinha, Inácio Galvão de Oliveira, Manuel Ribeiro da Silva Pereira, Álvaro das Neves, Heitor Esteves da Silva Carvalho, Arsénio Alves Esteves, José Ferreira Ladeira, António Pinto Magalhães, Celestino de Oliveira Coelho, Manuel Pedro Ribeiro, Hirondino dos Santos Isaías, António Manuel de Figueiredo, Amaro da Silva, António Teixeira Carneiro Leite, Leopoldino Monteiro Cerdeira.

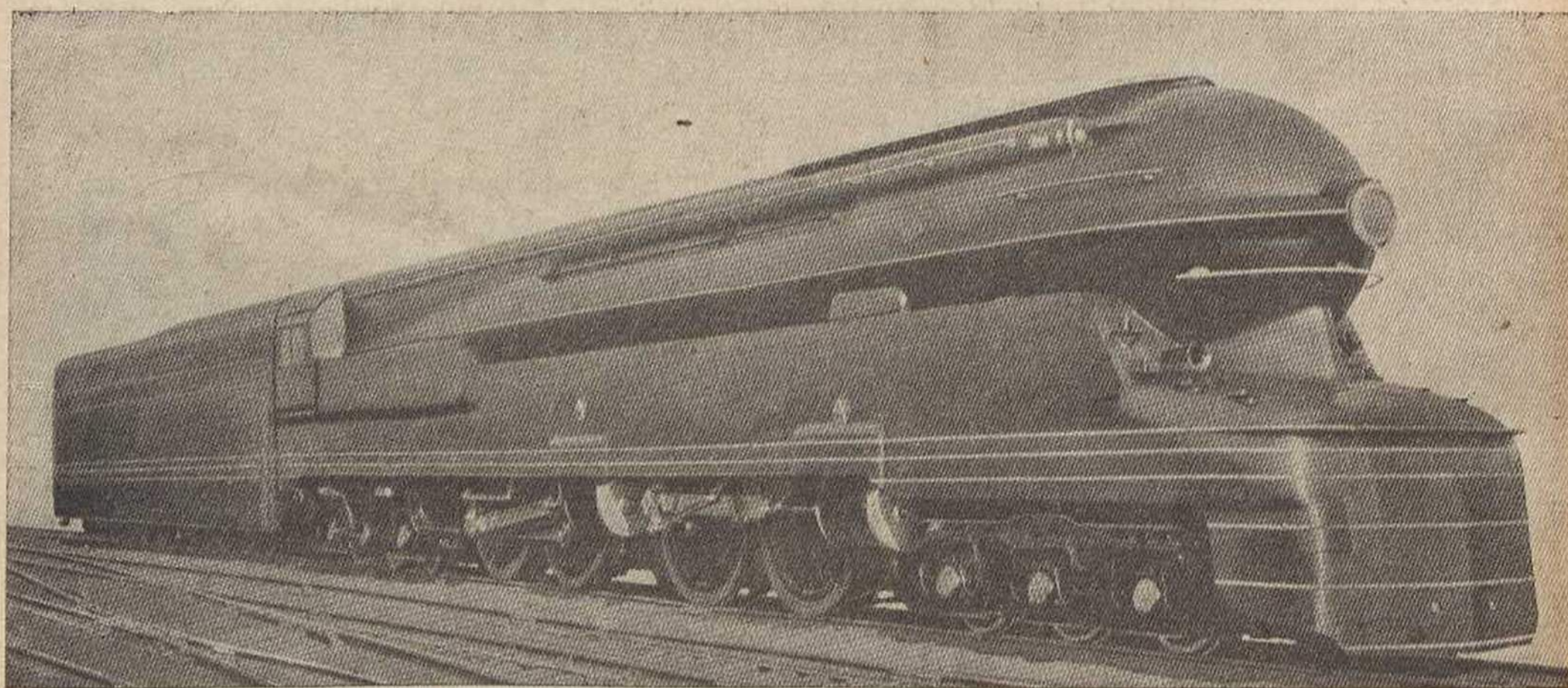
#### *Aspirantes:*

Aprovados: Alfredo Bernardo do Nascimento, Afonso Henriques Esteves, Manuel Veríssimo, Faustino Veríssimo Ferreira, Manuel de Almeida Tavares do Espírito Santo, Fernando Duarte Gonçalves, Fernando Grunha, José António, Manuel Francisco Morgado Panão, João Cintra dos Santos, Manuel dos Santos Nascimento, António Joaquim Rodrigues Nôro, António Silveira Rio Sêco, Joaquim de Sousa Duarte, António Alves Bento, Luís Martins Vermelho, Amílcar Martins Correia, Américo Correia Carlos e José Miguel Cabrita.

## **VIA E OBRAS**

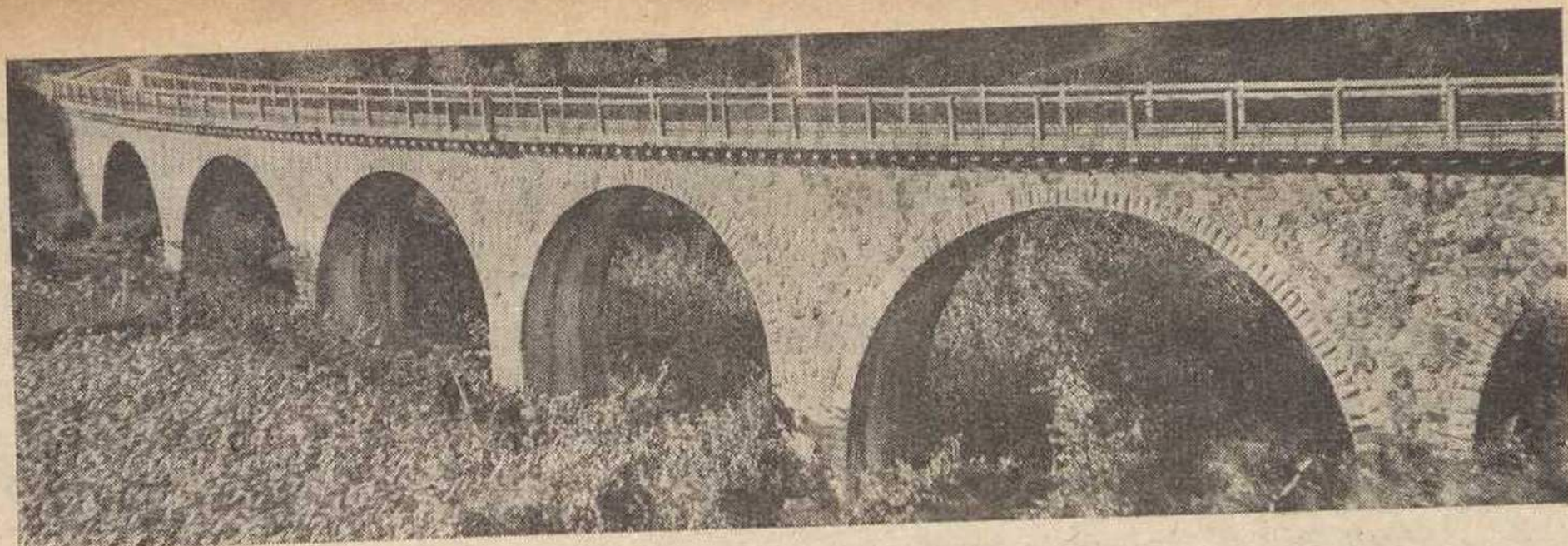
### *Subchefes de distrito:*

Mário Monteiro, 19 valores; Manuel Jacinto, Joaquim Alfredo Pinto e Júlio António, 18 valores; Serafim Guedes Carvalho, Joaquim Vilela, Inácio da Mota Monteiro, Joaquim Santana Maurício, António Jacinto e Manuel Joaquim Rodrigues, 17 valores; César Augusto Abalada Lebreiro, Joaquim Pinto Leal, José Queiroz, José Correia Costa, Manuel da Assunção, Graceliano Martins, José de Carvalho Xavier e António Pedro Aleixo, 16 valores; Vitorino Barbosa, Francisco Pereira Rosa, João Oliveira Lopes e António Bernardo Inácio, 15 valores; Aníbal Teixeira, Joaquim António, José Pinto Ribeiro e José Matias, 14 valores; Bernardino Lavado, Manuel Forte Vaz, José Soares e Leonel da Encarnação Afonso, 13 valores; Lourenço Gomes, Alcino Pinto Soares, Manuel Rodrigues Jacinto, Armando Monteiro, Augusto Correia Ferraz e José Maria Esteves, 12 valores; António Augusto, Filipe Piçarra, Joaquim Gonçalves Afonso, Manuel Nunes da Cruz, António do Carmo Palma e António Cordeiro, 11 valores; Luís Marcelino Lopes, Alfredo da Silva Cabrita, José Manuel Rainho, José Rodrigues Cavaco, José Diogo Martins e Adriano de Almeida Basílio, 10 valores.



Uma locomotiva-expresso em serviço nos Caminhos de Ferro da Pennsylvania (Estados Unidos)





# Regulamentação dispersa

## Direcção-Geral

*Ordem da Direcção-Geral n.º 322* — (de 11 de Novembro de 1953) — Execução de trabalhos tipográficos e reserva de impressos em armazém.

## Divisão Comercial

### Tráfego

*7.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3* — *Passageiros* — (em vigor desde 10-11-53) — Altera o Capítulo II da Tarifa.

*2.º Aditamento à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.)* — (em vigor desde 15-12-53) — Reduz, nos percursos portugueses, a 10 passageiros adultos ou pagando como tal, o mínimo de 15 exigido para a composição dos grupos.

*Aviso ao Público B. 195* — (em vigor desde 26-11-53) — Estabelece a aplicação do preço especial de \$50 por tonelada e quilómetro ao transporte de remessas de «azeitona a granel» e de «azeitonas (com ou sem água) em taras não designadas», expedidas em grande velocidade.

*6.º Aditamento ao Quadro das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas do Minho e Douro* — (em vigor desde 2-12-53) — Atribuição de distâncias próprias aos apeadeiros de Bagauste, Gouvinhas, Chancelheiros, Castedo e Alegria.

## Fiscalização das Receitas

*Circular n.º 99* — (de 23-11-53) — Instruções sobre a utilização de compartimentos reservados pelo Banco de Portugal, para o transporte de dinheiro e valores.

*Circular n.º 100* — (de 28-11-53) — Estabelece preços e condições especiais para os transportes internacionais de passageiros, bagagens e mercadorias.

## Divisão de Exploração

### Estudos e Aprovisionamentos

*Instrução n.º 2581* — (de 5-11-53) — Sinalização da estação de Marinha Grande.

*Instrução n.º 2582* — (de 23-11-53) — Sinalização do apeadeiro de Miramar, na Linha do Norte, e circulação dos comboios entre Granja e Valadares, quando aquele interferir na circulação.

### Movimento

*Aviso de 16-11-53* — Horário dos comboios na Zona Centro — Linha do Norte.

*1.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 88* — (de 18-11-53) — Continuação da interrupção da via descendente do túnel de São Bento.

*Aditamento à Ordem de Serviço n.º 87* — (de 19-11-53) — Restabelecimento da circulação normal entre Estarreja e Avanca.

*Ordem de Serviço n.º 89* — (de 19-11-53) — Interrupção temporária da via descen-



dente entre Avanca e Ovar, no período das 8 às 18 horas.

*Aviso de 20-11-953* — Horário dos comboios na Zona Norte — Linha do Minho.

*Aviso de 20-11-953* — Horário dos comboios na Zona Centro.

*Aviso de 20-11-953* — Horário dos comboios na Zona Norte — Linha do Corgo.

*Aviso de 20-11-953* — Horário dos comboios na Zona Centro — Linha de Coimbra à Figueira (Via Pampilhosa).

*2.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 88* — (20-11-953) Terminação dos trabalhos da via descendente no túnel de S. Bento em 27-11 e iniciação dos mesmos na via ascendente em 28-11.

*Aviso de 27-11-953* — Horário dos comboios na Zona Centro — Linha do Norte.

## **Divisão de Via e Obras**

### **Divisão**

*Circular de Via n.º 3435* — (de 16-11-53) — Esclarece a forma como devem ser, de

futuro, preenchidas as propostas X. 32 referentes a licenças sem vencimento, que tenham de ser autorizadas pela Direcção-Geral.

*Circular de Via n.º 3486* — (de 25-11-53) — Nota dos chefes de distrito que frequentaram, em Entroncamento, uma brigada para chefes de lanço e respectiva classificação nos exames realizados nos dias 9 a 13 do corrente mês.

*Instrução de Via n.º 355* — (de 20-11-953) — Transcreve a carta n.º 63762 da N/Direcção Geral, na qual esclarece a data a considerar para início de reforma dos agentes julgados incapazes para o serviço do seu cargo e em relação aos quais se tem de proceder, nos termos do n.º 2 da O. D. G. n.º 321.

## **Serviço de Conservação**

Esclarece as Secções regionais da forma como de futuro devem proceder nos casos de indemnizações a pagar por particulares por motivo de avarias causadas nas instalações do Caminho de Ferro.



Carruagens «Budd», que fazem serviço nos rápidos



# LÁ POR FORA...

Entre as principais atrações infantis que, em breve, se apresentarão em Tibidabo (Barcelona), figura um caminho de ferro em miniatura com quinhentos metros de extensão, no qual não falta nenhum por menor: um túnel de 60 metros, com pinturas fluorescentes, tanques artificiais, passagens de nível, de madeira, no estilo suíço, uma ponte suspensa, campainhas de alarme, etc.

A máquina, construída segundo o tipo de 1860, terá uma potência de 40 C. V., três toneladas de peso e rebocará três carruagens para 12 pessoas cada uma.

\* \* \*

Coincidindo com as sessões do Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro e das reuniões da Associação dos Caminhos de Ferro Americanos, celebrou-se em Atlantic City uma importante exposição ferroviária organizada pela Associação de Construtores de Material Ferroviário dos Estados Unidos.

Nessa exposição exibiram-se as últimas novidades da indústria ferroviária, figurando entre elas, além de nove modelos de locomotoras Diesel eléctricas, o modelo do comboio «Talgo», apresentando pela «American Car and Foundry».

\* \* \*

Os comboios das grandes linhas da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses são, em geral, re-

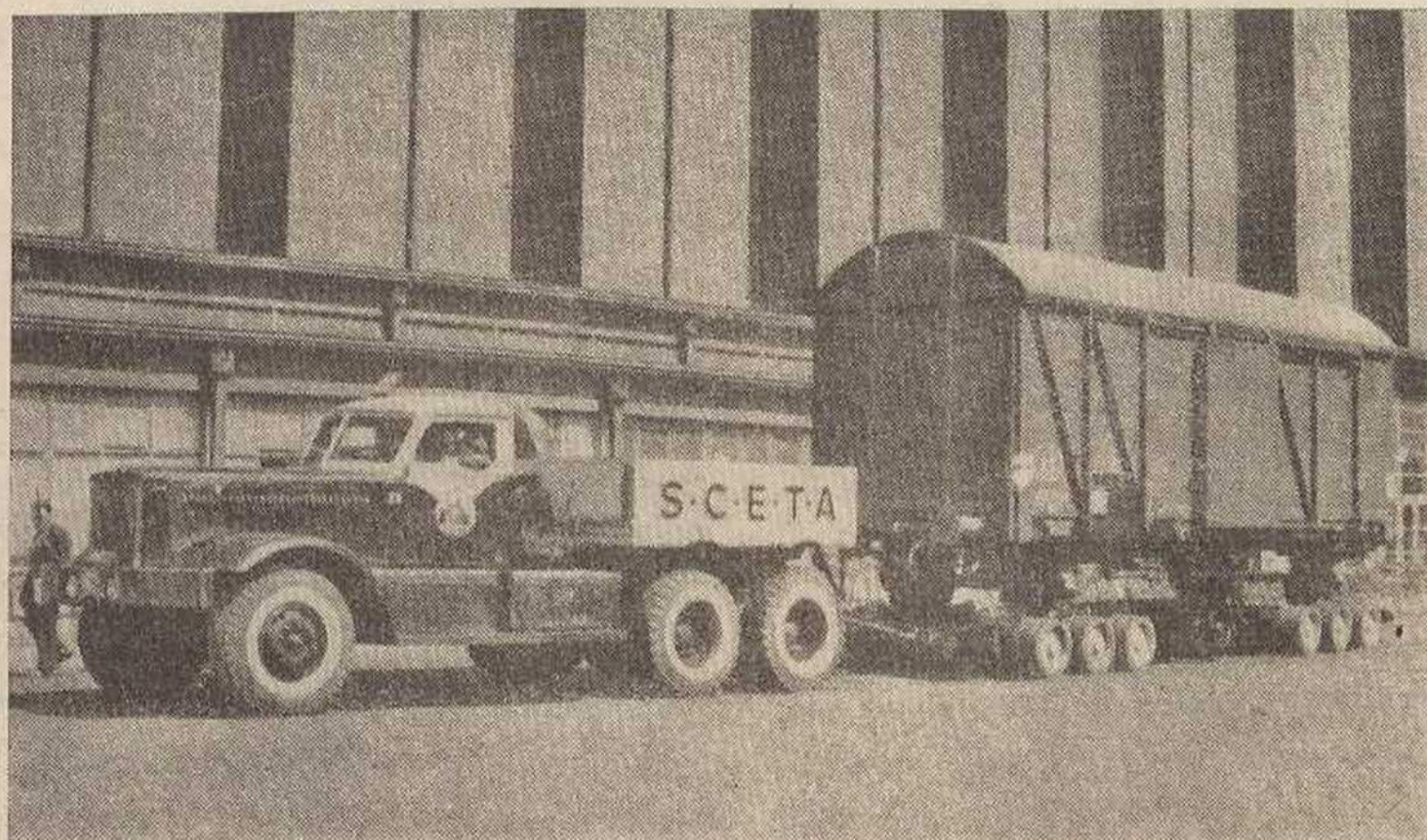
bocados nas linhas electrificadas por máquinas do tipo 2. D. 2. Estas máquinas, que desenvolvem uma potência de 5.000 C. V., realizam o prodígio digno de registo: podem rebocar 1.000 toneladas a 140 quilómetros por hora. No entanto, apresentam o inconveniente de pesar 144 toneladas.

Os progressos alcançados pela técnica permitem de hoje em diante dotar uma máquina de 80 toneladas do tipo B. B., isto é, uma máquina de aderência total de 4 eixos motores, com uma potência da ordem dos 4.000 C. V.

A economia realizada no peso dos motores e no preço é considerável. As experiências realizadas com quatro máquinas, duas construídas na França e as outras duas na Suíça, permitiram apreciar as suas grandes qualidades e vantagens.

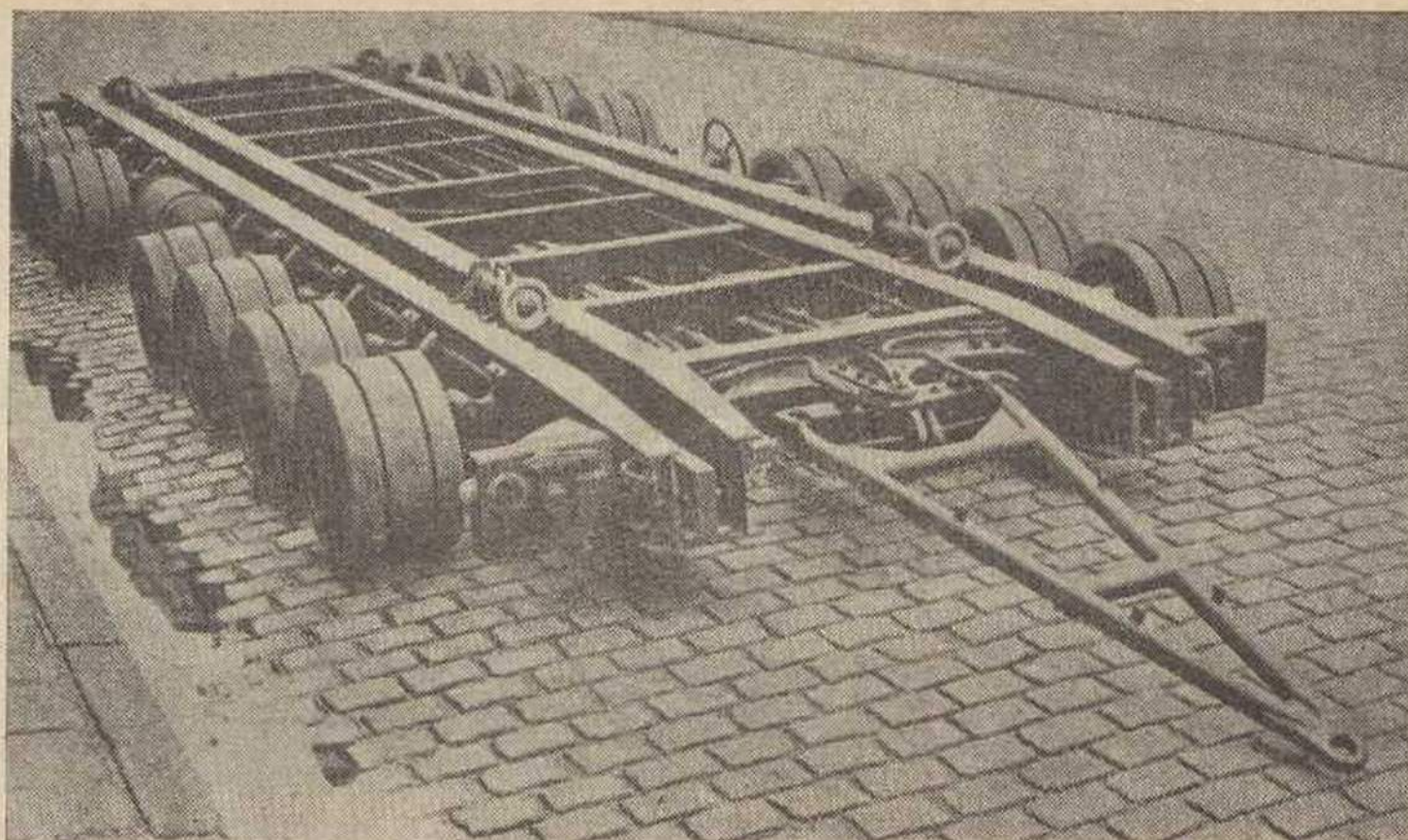
\* \* \*

O governo do Peru autorizou o Ministro dos Transportes a entabular negociações com a Sociedade Geral de Tracção e Exploração, de Paris, no sentido de se iniciar o estudo da construção de um caminho de



Um tractor «Diamond» puxando um vagão assente num reboque porta-vagões «Arbel», de 12 rodas





Um poderoso reboque «Arbel» de 16 rodas

ferro subterrâneo na cidade do Lima. Idênticas discussões já se tinham realizado em 1951 com a mesma sociedade francesa.

Segundo refere a Imprensa peruana, a Companhia francesa exploraria esse caminho de ferro até à amortização do capital invertido, com os respectivos juros, sendo então entregue ao governo do Peru.

O caminho de ferro de Lima deve estar concluído dentro de quatro a cinco anos.

\* \* \*

Como continuação da Conferência de Peritos que, em Maio, se reunira em Paris sob os auspícios da Organização Europeia de Cooperação Económica, realizou-se em Bruxelas, de 12 a 17 de Outubro, a Conferência de Ministros de Transportes dos seguintes países: Alemanha, Austria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Itália, Luxemburgo, Noruega, Países Baixos, Portugal, Reino Unido da Grã Bretanha, Suécia, Suíça, Trieste e Turquia; e, como observadores, assistiram representações dos Estados Unidos da América do Norte e do Canadá.

Nessa reunião tratou-se de estabelecer uma organização de que façam parte os governos da Europa Ocidental, representados pelos seus Ministros de Transportes e Comunicações, com carácter de continuidade e com a autoridade necessária para tomar as medidas que julgue oportunas a fim de uti-

lizar e desenvolver, de maneira racional, os transportes internos europeus de importância internacional.

\* \* \*

Segundo o Anuário Estatístico dos Caminhos de Ferro Federais, recentemente publicado, as dez estações principais da rede nacional suíça registaram

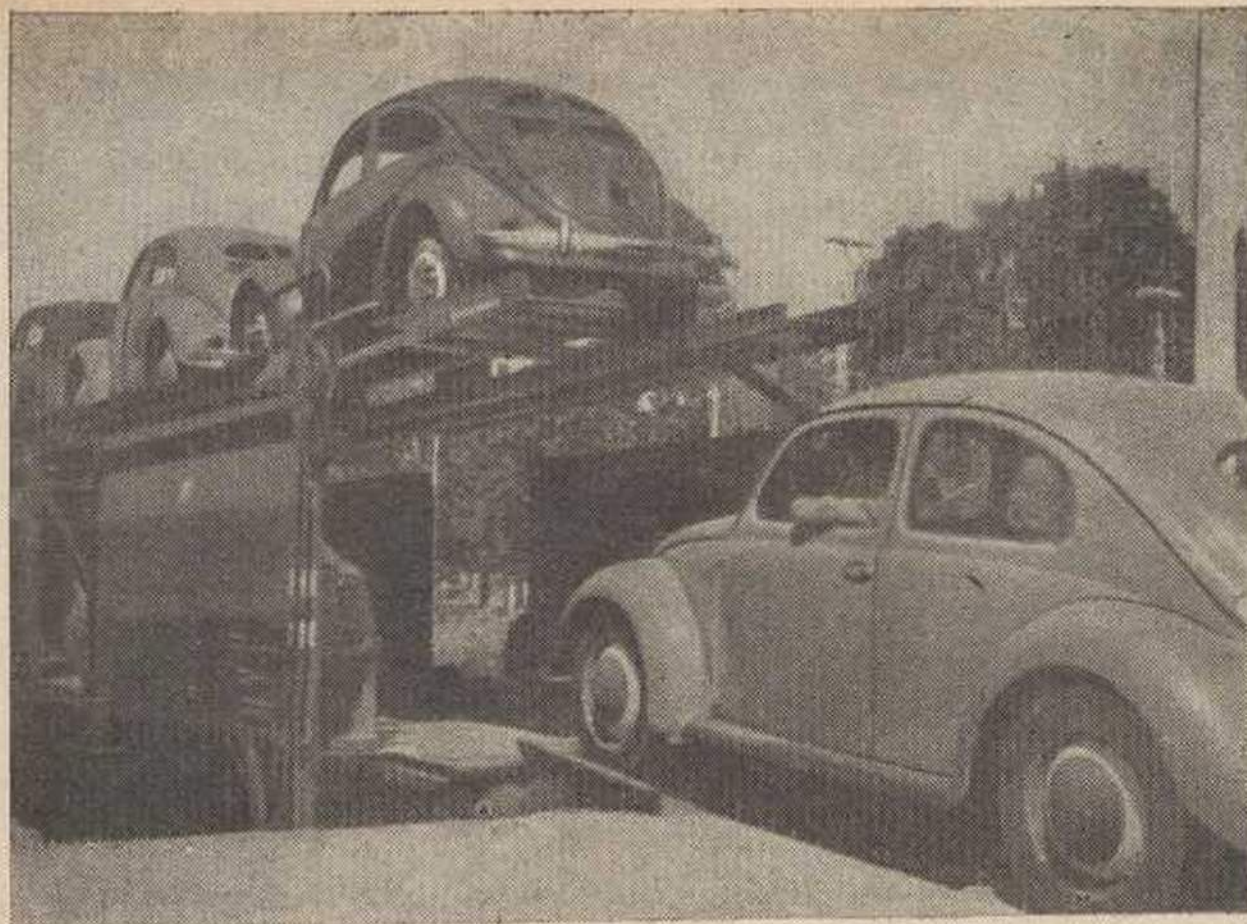
o total de 123.400.000 passageiros, números redondos, no ano de 1952, pela ordem seguinte: Zurich, (estação principal): 37,3 milhões de pessoas; Basileia C. F. F.: 16,8 milhões, Berna C. F. F. (sem a linha Berna-Neuchâtel e as duas linhas cantonais co-exploradas); 16,1 milhões; Genebra-Cornavin (compreendido o tráfego da S. N. C. F.): 13,2 milhões; Lausana: 12 milhões; Bienne: 5,4 milhões; Saint-Gall (estação principal sem o caminho de ferro Lago de Constança-Toggenbourg): 4,8 milhões; Olten: 3,4 milhões.

No que diz respeito ao tráfego de mercadorias, a estação de Basileia está à cabeça com 36,9 milhões de toneladas; seguida pela estação principal de Zurique (28 milhões) e a de Genebra-Cornavin (19,9 milhões, compreendida a estação de Praille).

\* \* \*

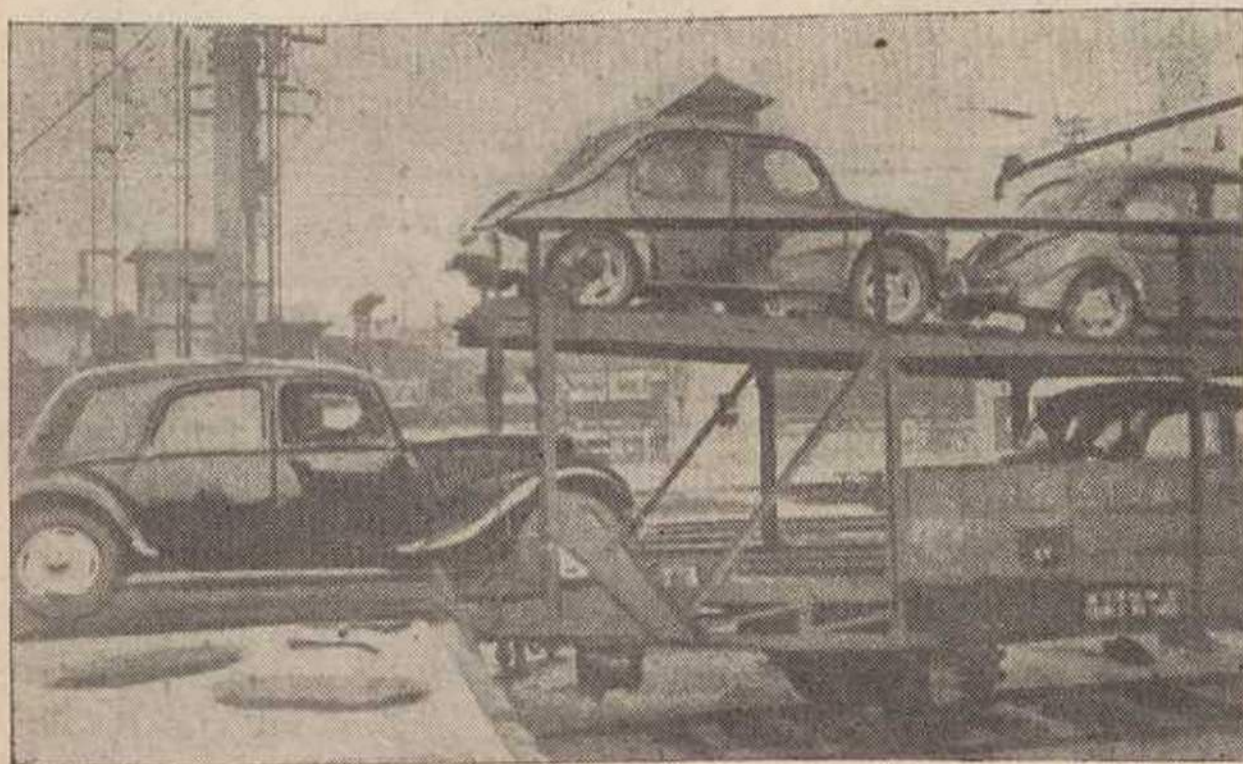
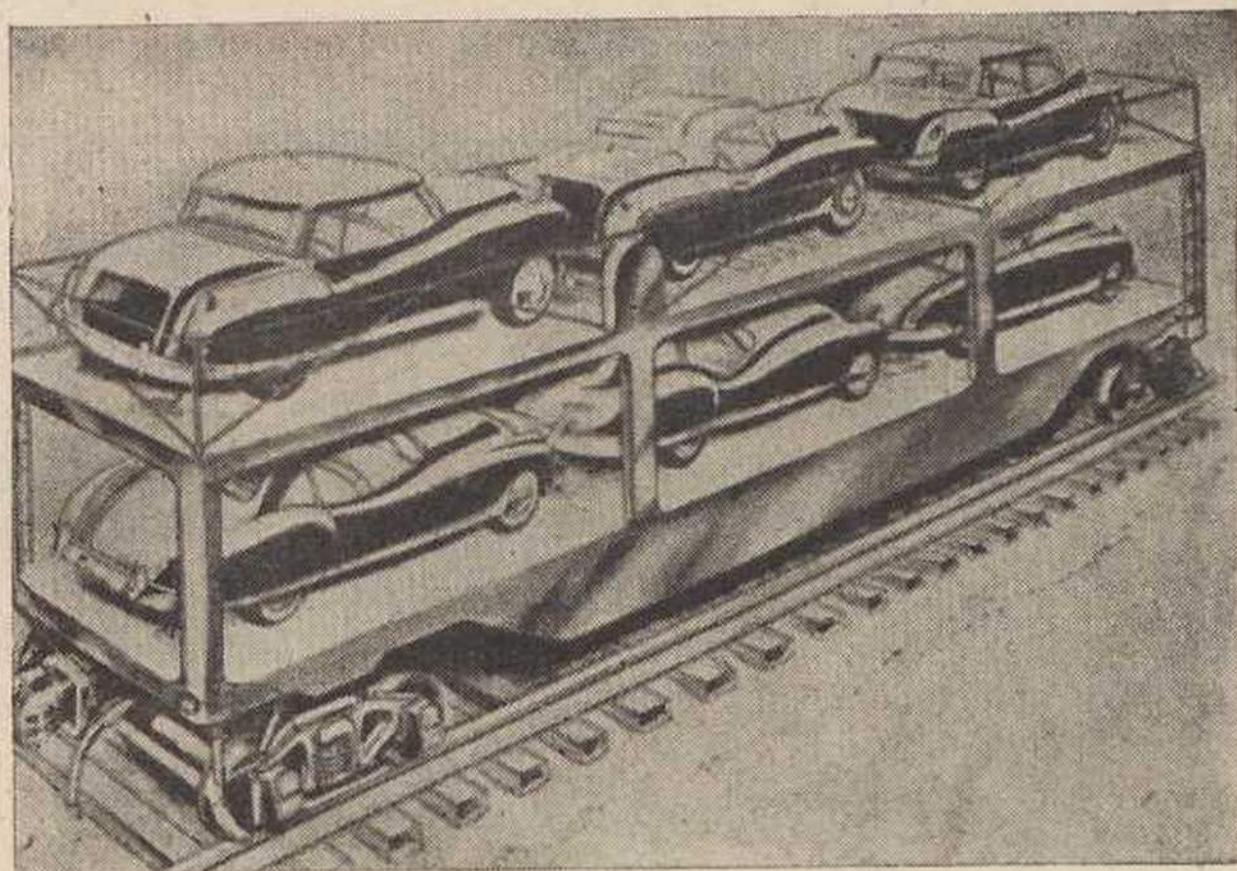
Em Novembro, encontravam-se ultimadas as negociações para a aquisição por Cuba, dos Caminhos de Ferro de Havana, empresa de propriedade inglesa. O preço estabelecido para a rede, que tem a extensão de aproximadamente 3.000 quilómetros é de 13 milhões de dólares. A assinatura dos documentos de transferência deve ter sido efectuada em Novembro.





Depois de completada a lotação do primeiro piso, é que os automóveis entram no piso inferior do vagão.

Um novo vagão, de dois andares, que está sendo estudado por uma firma americana, especializada no transporte de automóveis. Com estes vagões pretende-se reduzir a concorrência dos transportes em caminhões.



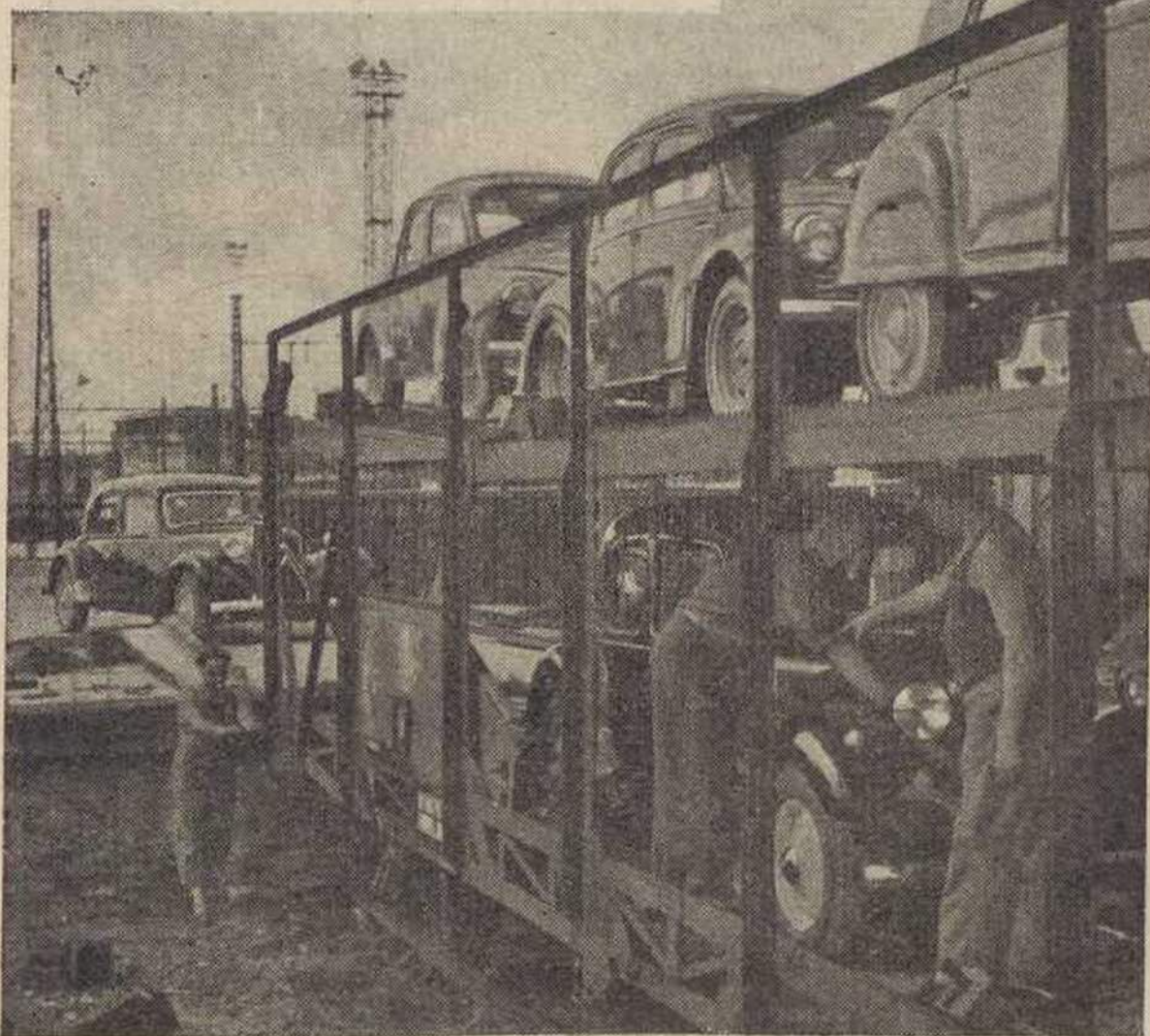
O vagão S T V A assenta sobre dois eixos e consta de dois pisos: o primeiro apoia-se no «chassis», e o segundo, depois de receber a carga, é elevado por um sistema de guinchos.





Um «Renault», saindo do cais de embarque para ser instalado num vagão de dois pisos.

O problema dos transportes de automóveis vem merecendo de vários países especial atenção. A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses resolveu-o com a construção de vagões de dois andares.



Um comboio de vagões sem cobertura na U. R. S. S., transportando automóveis de turismo do tipo «Pobieda».





Um vagão especial, coberto, do «New York Central», que pode transportar, ao mesmo tempo, quatro automóveis

Setenta e cinco comboios especiais, que fizeram mais de mil milhas de percurso cada um, foram organizados no breve espaço de quatro dias, no verão de 1953, para transportar à Califórnia 27.000 boy-scouts, que das regiões do Este e do Sul se dirigiam ao acampamento geral dos Exploradores norte-americanos, instalado nas proximidades de Los Angeles.

Este serviço, considerado como um dos de maior envergadura, na história dos caminhos de ferro dos Estados Unidos, com excepção, evidentemente, dos transportes de tropas na última guerra, foi preparado com perto de um ano de antecipação. Cada comboio, formado, em média, por 16 carruagens, transportou de 400 a 600 rapazes.

Numerosos problemas se levantaram, ante os quais o da alimentação.

Para não perturbar o serviço ordinário, bastante intenso naquela época de veraneio, foi preciso voltar a utilizar algumas locomotivas a vapor que, apesar de retiradas do serviço, permaneceram nos depó-

sitos como reserva para casos de emergência.

\* \* \*

Nas provas efectuadas pelas locomotivas a vapor nos caminhos de ferro britânicos, o número de milhas percorridas sem a mais pequena falha está em aumento constante.

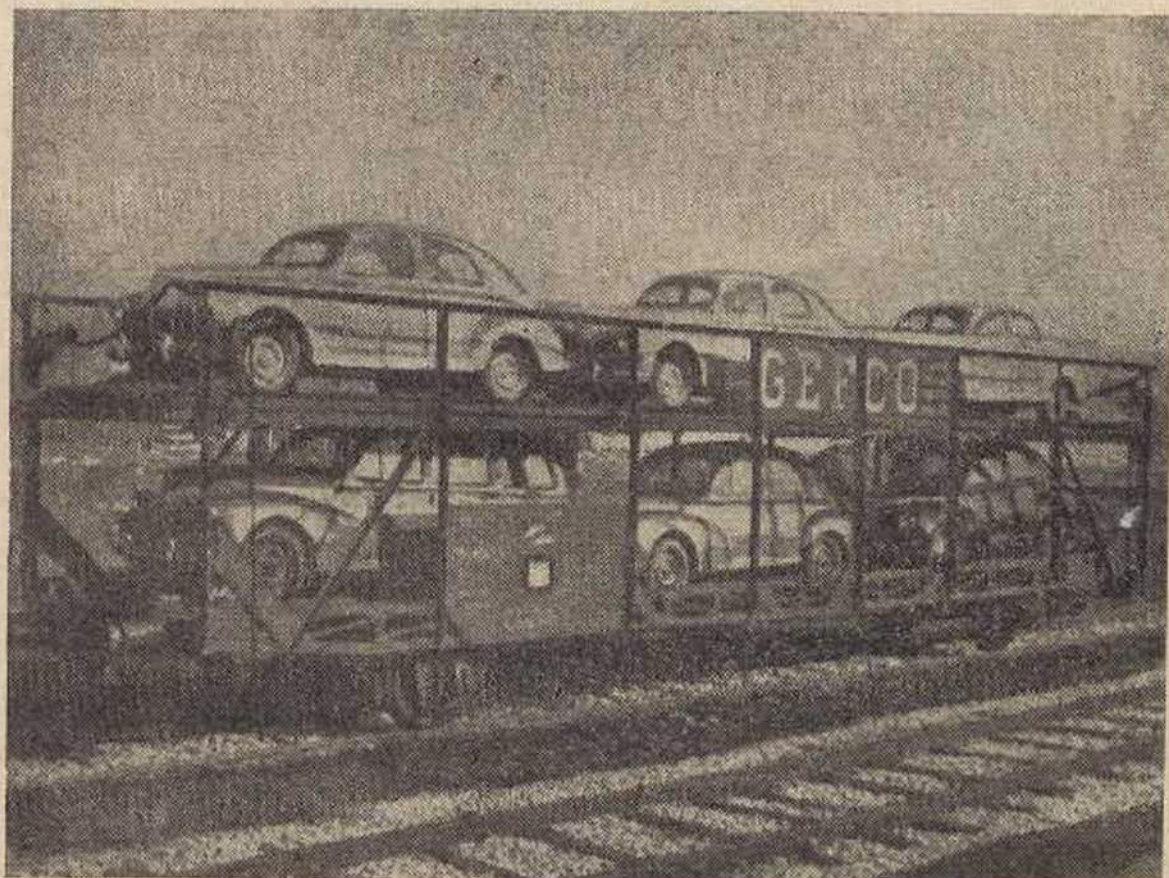
As últimas estatísticas publicadas, respeitantes às quatro semanas findas em 13 de Junho, indicam que o número médio de milhas percorridas sem nenhuma falha mecânica é actualmente de 32.878, ao passo que durante o período correspondente esta média era de 19.174 em 1949, 20.365 em 1950, 26.319 em 1951 e de

32.183 em 1952.

Este aumento é devido à introdução de um novo sistema de inspecção às máquinas a vapor, sistema esse que se encontra adoptado em toda a rede ferroviária britânica e que assegura um serviço regular.

\* \* \*

No ano de 1953 os Caminhos de Ferro Federais (Suíça) transportaram 206 milhões de pessoas—isto é, 93 milhões (45 %) a mais que em 1938, último ano de antes da guerra.



Um dos vagões Gefco, empregados nas principais linhas francesas, para o transporte de automóveis





As mecanógrafas do Serviço da Estatística e Estudos da Divisão Comercial e o enxoval, por elas confeccionado, do Natal de 1953. Sentadas, à esquerda: a menina Maria Isabel, beneficiária do Natal de 1950, e Maria Ferreira Lopes, mãe da beneficiária deste ano, Maria Olinda, ao colo. Sentado, à direita, o pai, Manuel Martins, carregador, de Praia do Ribatejo

Cliché de F. Pereira Rodrigues, Chefe de Repartição do Serviço da Estatística e Estudos

# Berço do Natal dos ferroviários

## UMA INICIATIVA FELIZ

**N**A continuidade da sua louvável iniciativa, mais uma vez as mecanógrafas do Serviço da Estatística e Estudos, da Divisão Comercial, apresentaram um enxoval primoroso, constituído por peças, que elas próprias confeccionaram, e por outras, que adquiriram com o auxílio monetário do restante pessoal do mesmo Serviço.

Estes aglomerados de lindas e utilíssimas vestes infantis, organizados com o maior cuidado e bom gosto, bem como os confortáveis berços, têm sido entregues, de surpresa, a famílias de ferroviários, para filhos recém-nascidos.

Com o valioso berço do último Natal foi contemplada a pequenita Maria Olinda, filha de Manuel Martins, carregador em Praia do Ribatejo, e de Maria Ferreira Lopes.

Também, na mesma ocasião, foram apresentados os seguintes beneficiários de anos anteriores: Maria Isabel, filha de António de Sousa, agulheiro de 2.<sup>a</sup> e de Maria Francisca Carreira, com vestidos e brinquedos; Maria de Fátima, filha de Joaquim Martins, agulheiro de 3.<sup>a</sup>, e de Hermínia da Costa Santos, com várias peças de roupa; os gémeos Manuel José e Maria de Fátima, filhos de Manuel Joaquim Lage, assentador do distrito 57, e de Antónia da Conceição de Castro Faria, guarda suplementar do mesmo distrito, com brinquedos; e Maria Leonor, filha de José Aires Gariso, carregador suplementar, e de Maria do Bom Sucesso Magalhães, com vestido e brinquedos.

Ao acto da entrega do enxoval e berço do último Natal, que se realizou em 23 de De-



zembro findo, dignou-se assistir o Ex.<sup>mo</sup> Senhor Director Geral, Engenheiro Espregueira Mendes, acompanhado do Chefe da Divisão, Doutor Faria Lapa. Assistiram também a esta festa todos os Chefes dos Serviços da Divisão Comercial e pessoal desta e de outras Divisões.

O Chefe do Serviço da Estatística e Estudos, Dr. Pereira Coutinho, fez a apresentação desta obra e das suas autoras, em termos que traduziam o apoio que lhes dispensou, e disse que a presença do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Director Geral concedia acentuado realce a tão útil realização.

Seguiu-se no uso da palavra o Doutor Faria Lapa que, em termos de grande apreço pela continuação desta exemplar iniciativa, salientou o facto de as empregadas da Mecanografia preferirem a não divulgação do empreendimento, pois, modestamente, porfiavam em que ele continuasse recatado, como aconteceu nos três primeiros anos. Mas o prémio da sua dedicação à obra, e da sua modéstia, só podia estar na publicidade que se lhe desse.

Por fim, o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Director Geral, que, com visível satisfação, observara pormenori-

zadamente as numerosas peças expostas, pronunciou as seguintes palavras, que muito sensibilizaram as organizadoras desta simpática obra:

«Tenho o maior prazer em assistir a este acto, tão chocante na sua singeleza.

As mecanógrafas do Serviço de Estatística e Estudos, a exemplo do que praticaram em anos anteriores, dedicaram, durante um ano, algumas horas do seu merecido repouso à confecção de enxovais para filhos de ferroviários, chefes de famílias numerosas. O restante pessoal do mesmo Serviço auxiliou monetariamente a mesma obra.

No objectivo do meritório esforço das primeiras está visível a compleição feminina. Mas, acima desta nota, outra paira mais alta e, para mim, de substancial significado. É a afirmação de que se mantém e, porventura até, se radica o sentimento da Família ferroviária.

Nunca será demasiado cultivar esse sentimento, ainda que nos mais pequenos gestos ou intenções.

Por esta simples cerimónia muito me congratulo. E o meu caloroso incitamento às suas autoras».



Estação de Vizela



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

## Sumário

### Aposentações

A Fundação da C. P. e a vida extraordinária  
de D. José de Salamanca, por Carlos de  
Brito Leal

### Bom Humor

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

### Montepio Ferroviário

### Perguntas e Respostas

### Instrução Profissional

### Regulamentação dispersa

### Lá por fóra...

### Berço do Natal dos ferroviários



A chegada ao Areeiro de um comboio  
rebocado por uma locomotiva  
«Diesel» — Foto de Manuel  
Soares de Melo