

NORVIEGE



BOLETIM DA C.P.



LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICA
HENSCHEL

DE TODOS OS TIPOS
PARA QUAISQUER
FINS

Locomotivas do C. F.
Fed. Alemão

HENSCHEL & SOHN GM
BH **KASSEL** REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA

LIVRARIA BERTRAND

73, RUA GARRETT—LISBOA

ENCONTRAM-SE À VENDA NAS SEGUINTEs ESTAÇÕES:

Lisboa — Terreiro do Paço
Porto — S. Bento
Entroncamento
Alfarelos
Coimbra
Espinho
Faro

Pampilhosa do Botão
Beja
Guarda
Figueira da Foz
Campanhã
Vilar Formoso
Aveiro

Vila Real de Santo António

JORNAIS E PUBLICAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS
LIVROS POLICIAIS E ROMANCES NACIONAIS E ESTRANGEIROS
—— GUIAS E MAPAS MICHELIN ———

LIVRARIA INTERNACIONAL, PORTO

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

Ecos do XVI Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, realizado em Londres



Visita técnica dos delegados portugueses às instalações de limpeza e de conservação de carruagens em Willesden, London Midland Region. Após a visita, foi oferecido, pelos British Railways, um chá aos representantes de Portugal e de outros países.

A «Europabus», grande empreendimento turístico dos Caminhos de Ferro europeus, entrou no seu quarto ano de actividade

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE
Comercialista Adjunto do Serviço do Trátegô

1. Criação e significado

EMBORA tardiamente, encontra-se consolidada já em muitos Caminhos de Ferro Europeus a ideia da associação íntima do carril à estrada para a consecução de um serviço público mais eficiente e de maior rendabilidade.

E não só essa ideia prevalece quando haja complementaridade do transporte ferroviário — v. g. os transportes terminais de passageiros, bagagens e mercadorias dos domicílios para as estações ou inversamente, em pequenos troços afluentes —, como também (e, quanto a nós, com mais razão), quando se verifique sucedaneidade do transporte ferroviário e daí resulte a oferta de novas possibilidades ao Público, quer em horários, quer em percursos.

E, assim, damos conta da existência, em muitos países, de Serviços Rodoviários próprios dos Caminhos de Ferro (v. g. na Áustria, na Suécia, na Bélgica, na Espanha, na Dinamarca e no Luxemburgo), ou de verdadeiras empresas, filiais dos Caminhos de Ferro ou deles dependentes financeiramente, que permitem uma coordenação efectiva e racional: na Espanha, a A. T. E. S. A. («Auto-transporte Turístico Español, S. A.»); na França, a S. C. E. T. A. («Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires»); na Itália, a C. I. A. T. («Compagnia Italiana Autoservizi Turistici»); na Holanda, a N. B. M. («Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij»); na Alemanha, a D. T. G. («Deutsche Touring-Gesellschaft»).

A Suíça apresenta-nos um aspecto típico, pois embora disponha de serviços de camionagem em activa colaboração com os Caminhos de Ferro, tais serviços dependem da

Administração dos Correios, Telégrafos e Telefones (P. T. T.).

E qualquer que seja a forma adoptada, verificamos que nesses países o parque de veículos desses Serviços e dessas Empresas Rodoviárias é já vultoso e que a rede das respectivas carreiras, sobretudo de passageiros, cobre milhares de quilómetros.

A exploração de carreiras turísticas, sobretudo, tem suscitado grande interesse, e já em 1950 algumas delas tinham carácter internacional, como por exemplo, as de Bordéus-Casablanca e de Frankfurt-Basileia.

No entanto, o que faltava? Qual a lacuna a superar?—Uma exploração coordenada destas actividades dos vários Caminhos de Ferro, uma organização centralizadora que permitisse aos respectivos serviços rodoviários trabalhar eficazmente em comum.

Onze Administrações Ferroviárias do Ocidente da Europa reconheceram a existência desta lacuna. Reuniram-se, atacaram o problema com feição prática e construtiva e encontraram finalmente esta interessante solução: criar o novo organismo *Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens* (U. R. F.) e pôr em exploração comum uma rede rodoviária constituída por linhas turísticas internacionais, abarcando, no seu conjunto, o território dos países participantes.

«Europabus», palavra composta de duas outras — *Europa* e *Bus* ⁽¹⁾ — foi precisamente a designação escolhida para a extensa rede rodoviária em exploração coesiva por aquele organismo.

Em síntese: «Europabus» pretende expressar o campo comum de acção, na estrada,

(1) Como é sabido, os ingleses e os franceses atribuem a «Bus» e «Autobus» o significado de autocarro.

dos Caminhos de Ferro participantes do referido empreendimento turístico; a «Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens» corresponde ao respectivo organismo centralizador e orientador.

Nesta União cada Administração nacional mantém a sua autonomia financeira, mas todas elas estão ligadas entre si pela observação da tarifa comum (onde se fixam as condições e preços e o sistema de reserva de lugares), do horário comum, das prescrições comuns de liquidações, etc.

2. 1951 — Primeiro ano de funcionamento da Europabus

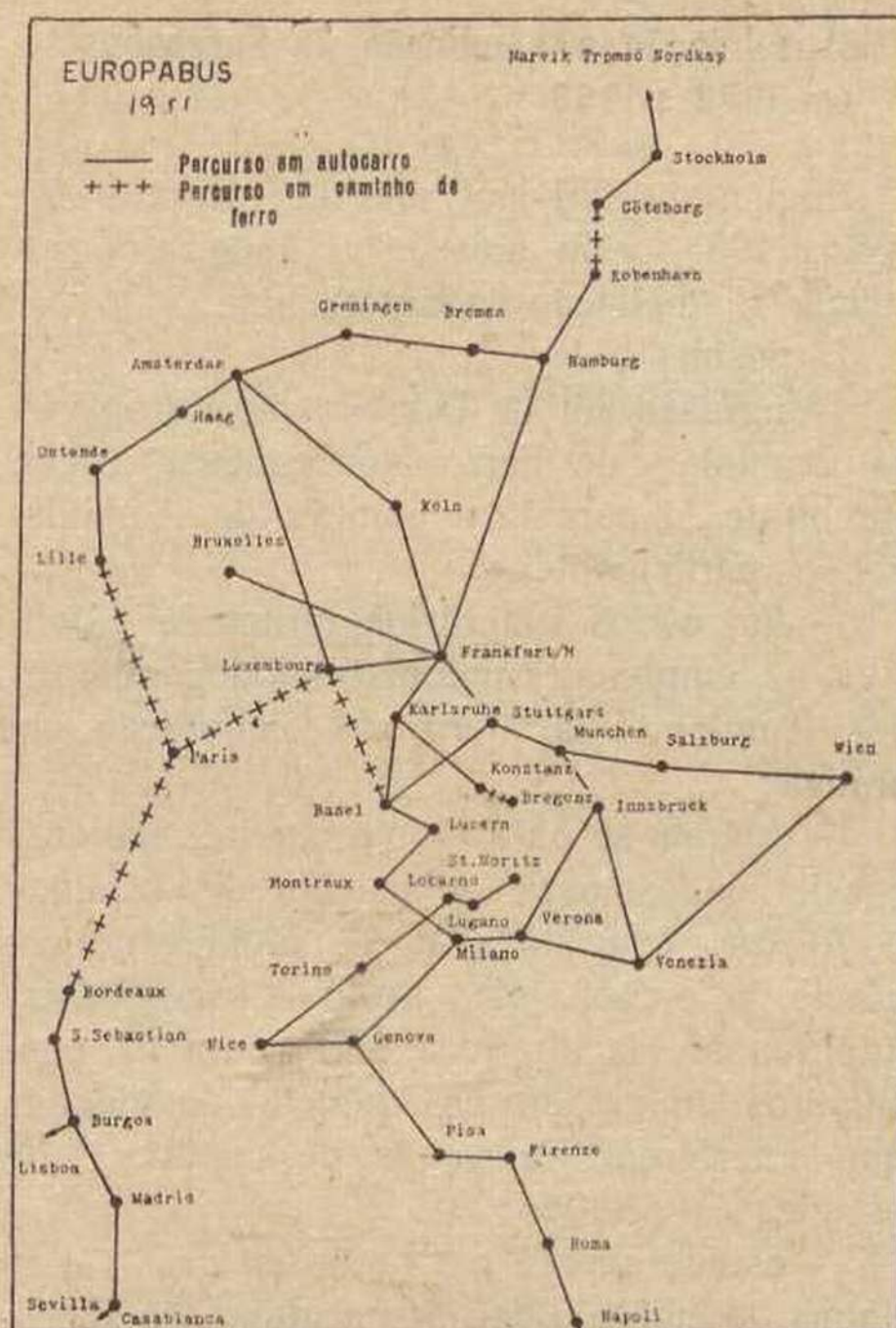
Ficou a U. R. F. constituída no seu primeiro ano de funcionamento por 11 Administrações Ferroviárias: da Alemanha Ocidental, da Áustria, da Bélgica, da Dinamarca, da Espanha, da França, do Luxemburgo, da Itália, da Holanda, da Suécia e da Suíça.

Todas estas Administrações têm dado contributo apreciável para o funcionamento da Europabus, mas é de realçar o papel notório que os Caminhos de Ferro Federais Suíços têm desempenhado, não só na fase preliminar da criação da rede, como, principalmente, no estudo de variadas e complexas questões inerentes às funções que lhe foram confiadas, na qualidade de Administração-Gerente da U. R. F.

Feitos os pedidos das carreiras aos respectivos Governos e outorgadas por estes as «concessões», deu-se início ao funcionamento da Europabus em Maio de 1951 — 28 linhas, cobrindo 18 700 Km. por estrada e 1 800 Km. por caminho de ferro. Tendo essencialmente um fim turístico, a rede Europabus foi escolhida com obediência à preocupação de só incluir itinerários que respondessem a tal fim, por isso mesmo com uma utilidade diferente em relação a itinerários escolhidos com obediência à via mais curta e à rapidez da deslocação dos passageiros entre as várias localidades.

No mapa que a seguir publicamos dá-se uma ideia esquemática da configuração da rede Europabus tal como foi iniciada naquela data:

Este interessante empreendimento dos Caminhos de Ferro Europeus foi bem com-



preendido pelos turistas, tendo-se verificado na maior parte das linhas aproveitamento satisfatório, para o qual contribuíram as seguintes vantagens:

— Coordenação perfeita e racional, tanto das linhas entre si, como das linhas com a via férrea;

— Regularidade do serviço, de acordo com o horário estabelecido, independentemente das inscrições serem elevadas ou diminutas por cada viagem. Não há assim lugar para incertezas, tão frequentes em certas entidades que exploram o ramo de excursões turísticas sem aquela indispensável obediência ao «serviço público»;

— Segurança e conforto, sendo de notar, quanto a este último, o emprego de autocarros de luxo e o acompanhamento por hospedeiras, as quais também explicam e comentam os itinerários percorridos;

— Acessibilidade de preços que, salvo poucas exceções, se situam entre os da 2.^a e os da 3.^a classes do caminho de ferro,

3. Consolidação e ampliação da Europabus em 1952 e 1953

Enquanto 1951 foi ano de experiência, 1952 e 1953 foram anos de verdadeira consolidação e ampliação da Europabus.

E, assim:

— ingressaram na colaboração Europabus os Caminhos de Ferro Noruegueses, o que elevou de 11 para 12 o número de Administrações participantes;

— em vários itinerários tornou-se extensiva às empresas camionistas independentes dos Caminhos de Ferro a colaboração em prática;

— criaram-se para os passageiros maiores possibilidades para utilização de arranjos *à forfait*, com inclusão de alojamento em hotéis, refeições, etc., arranjos esses, aliás, inteiramente facultativos tanto para os passageiros como para as Agências de Viagens que interferem na venda de cupões e de bilhetes *Europabus*;

— estudaram-se os horários das várias linhas de molde a permitir a utilização sucessiva de algumas delas, só ou conjuntamente com certas linhas nacionais (constituição de «grandes itinerários» e de «grandes circuitos turísticos», tal como foram designados no programa de 1952);

— a extensão da rede foi enormemente ampliada em 1952, relativamente a 1951, tendo conservado em 1953, sem declínio, o nível atingido;

— a centralização da publicidade e da venda de bilhetes nos Estados Unidos ficou assegurada por uma agência especial em Nova York. Com grande antecedência puseram-se assim à disposição dos turistas americanos todas as possibilidades de reserva de lugares nas excursões que meses mais tarde desejassem efectuar na Europa;

— a Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens (U. R. F.), orientadora da Europabus, viu ela própria reforçada a sua posição, passando a ser considerada organismo aderente da *Union Internationale des Chemins de Fer* (U. I. C.), e, como tal, a expor, através desta última, os seus pontos de vista em muitas reuniões internacionais, nomeadamente nas que têm sido promovidas pelos departamentos especializados

da Organização das Nações Unidas no campo dos transportes.

4. A rede Europabus

Na ausência de outros elementos estatísticos, ainda não conhecidos, recorreremos à apreciação do seguinte quadro para fazermos uma ideia do crescimento da rede Europabus, desde o início (já considerada a época presente):

Evolução da rede Europabus

Anos	Número de linhas	Extensão da rede (em km)	
		estrada	caminho de ferro
1951	28	18 700	1 800
1952	39	29 000	2 400
1953	41	29 000	1 600
1954	54	34 600	2 080

Por este quadro pode ver-se que no corrente ano o número de linhas da Europabus ascende já a 54 e a extensão quilométrica da rede a 34 600 km por estrada ⁽¹⁾.

Quer dizer: o número de linhas quase que duplicou em relação ao início da exploração e a quilometragem teve o acréscimo de 85%.

Verificamos que os aumentos de 1952 e de 1954 em relação aos anos imediatamente anteriores foram, respectivamente, de 55% e 20%.

1953 reflecte que, no seu conjunto, a rede ficou estacionária relativamente a 1952 ⁽²⁾.

Se tivermos em conta que «as concessões» duma grande parte das linhas só foram obtidas após o advento da Europabus — o que mostra o espírito compreensivo das entidades governamentais dos respectivos países — e que uma boa quota parte dos aumentos são produto de haverem sido admitidas na Europabus muitas empresas camionistas independentes dos Caminhos de Ferro — o que significa uma colaboração muito interessante,

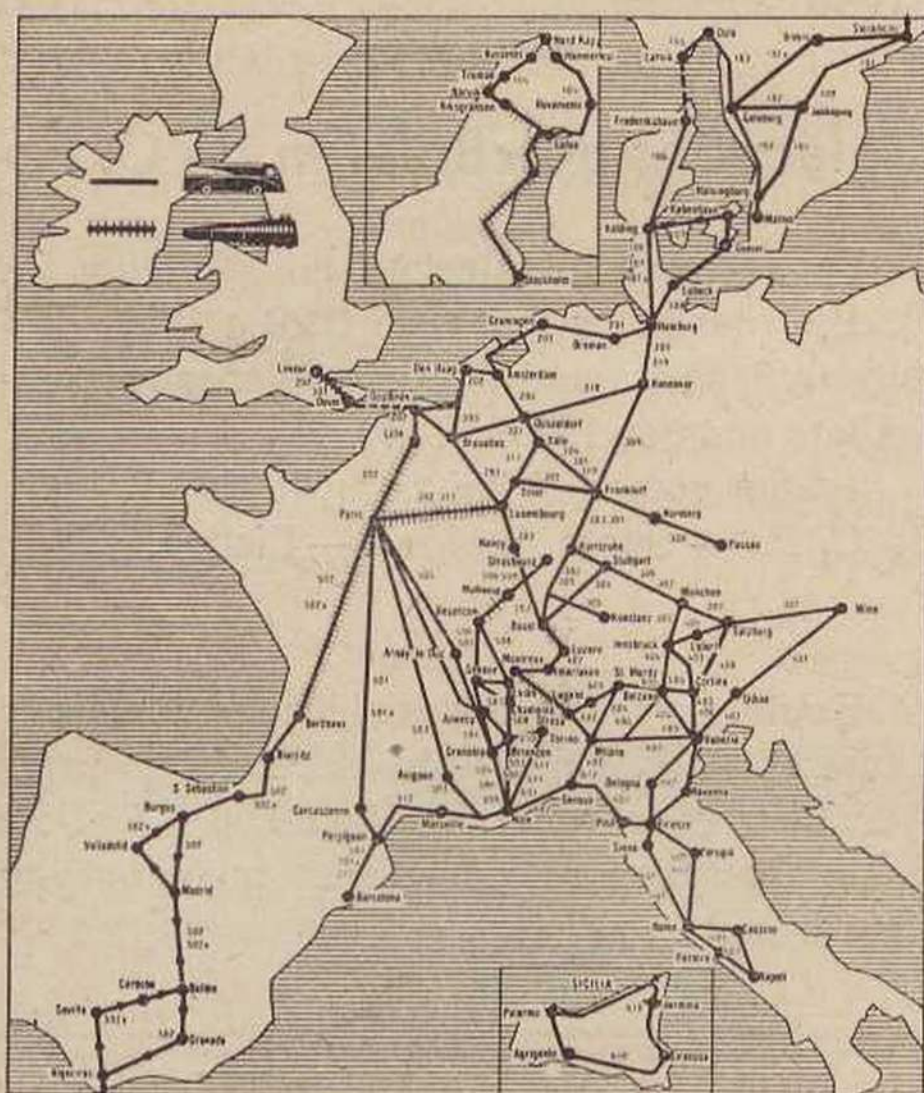
(1) É esta extensão que realmente tem significado, porquanto as variações da parte por caminho de ferro dependem de uma simples escolha de linhas férreas ditada pela preocupação de preenchimento das soluções de continuidade da rede rodoviária.

(2) Mais rigorosamente, podemos dizer que as adições em 1953 compensaram-se com algumas supressões, estas últimas, sobretudo, levadas a cabo em circuitos turísticos da Suécia.

verdadeira ampliação do conceito de serviço combinado dos dois meios de transporte «à escala internacional» — somos levados a reconhecer quão frutuosa se está mostrando a iniciativa dos Caminhos de Ferro Europeus posta a rolar em 1951.

5. A Europabus na temporada de 1954

A imagem da rede Europabus, com a sua já considerável extensão de 34 600 km por estrada atrás referida, pode visualizar-se no mapa que a seguir apresentamos:



É flagrante o contraste com o mapa inicialmente apresentado quanto à profusão de linhas.

Dentre os novos itinerários englobados em 1954 são de salientar os seguintes:

Copenhague — Gedser — Lübeck — Hamburgo (329 Km.)

Frankfurt — Nuremberg — Passau (454 Km.)

Düsseldorf — Luxemburgo — Luzern — Interlaken (310 Km.)

Innsbruck — Bolzano — Veneza (358 Km.)

Circuito da Sicília (1 265 Km.)

Colaboram na Europabus, além das 12 Administrações de Caminhos de Ferro que já mencionamos (e que são os únicos membros da U. R. F.), cerca de duas dezenas de empresas camionistas independentes.

Dado o carácter eminentemente turístico da Europabus, imprescindível era também a colaboração das Agências de Viagens, estimulada com uma comissão de 10 % sobre o montante dos cupões de agência ou dos bilhetes especiais Europabus que vendam para o percurso em autocarro.

6. Algumas facilidades da Europabus aos seus utentes

Da Tarifa Europabus respigamos as seguintes condições que, na realidade, representam apreciáveis facilidades:

— os bilhetes à venda podem ser não só de ida simples, como também de ida e volta (a preços proporcionalmente mais reduzidos) e circulares;

— possibilidade de reserva de lugares com apreciável antecedência;

— os percursos em autocarro podem ser combinados com os percursos ferroviários;

— em determinados casos constantes da Tarifa os cupões ou bilhetes para percurso em autocarro podem ser trocados na estação ferroviária por bilhetes de caminho de ferro para o percurso considerado;

— o prazo de validade dos bilhetes é, em regra, de dois meses, mas se a aquisição é feita fora da Europa (por exemplo, nos Estados Unidos) esse prazo é de seis meses;

— são permitidas paragens nos pontos intermédios, mediante prévio aviso do passageiro;

— as crianças de mais de 4 até 10 anos têm redução de 50 %;

— no transporte das bagagens concede-se franquia até 30 Kg.;

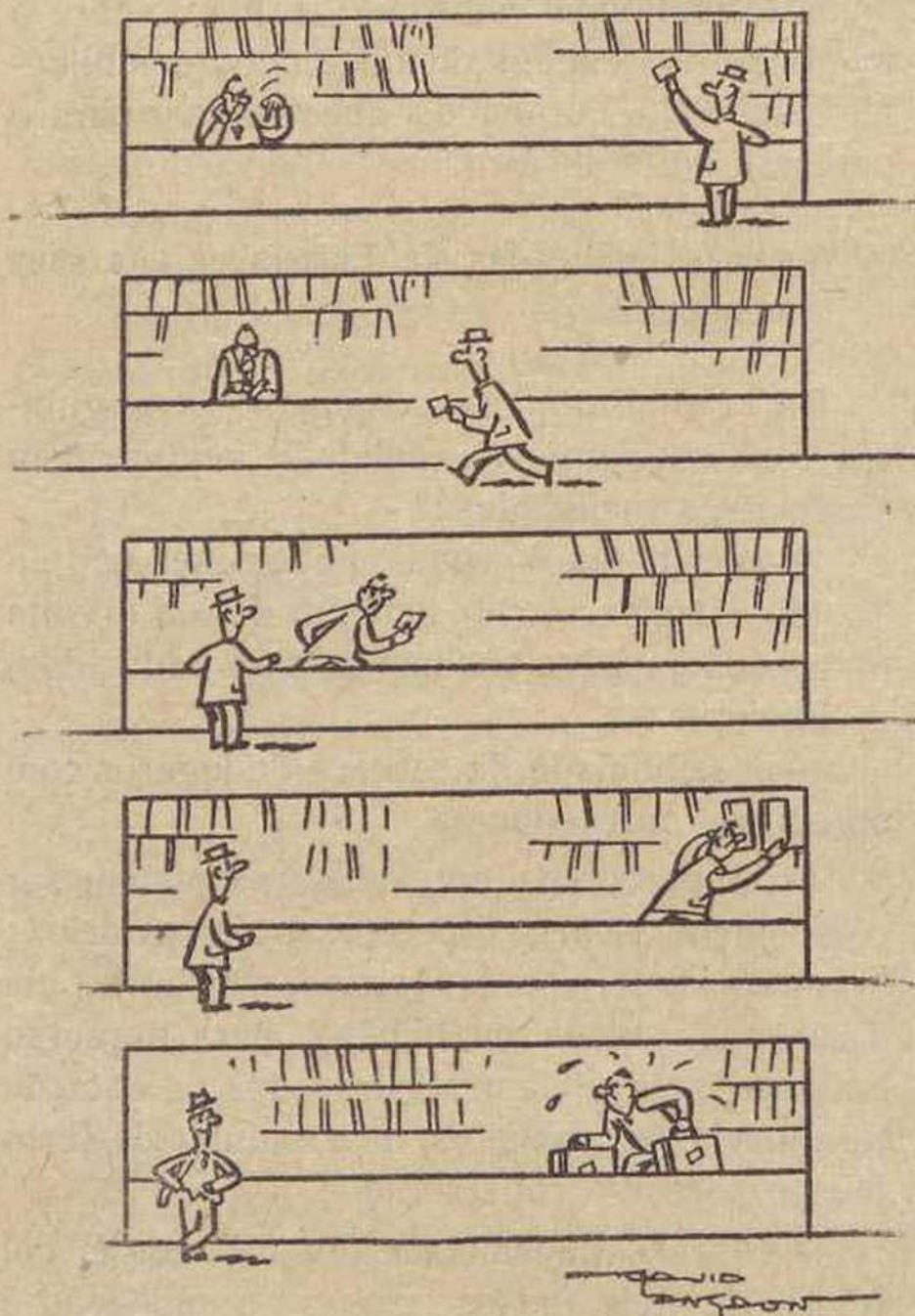
— os grupos, a partir de 10 pessoas, beneficiam de reduções: 10 % nos grupos de 10 a 19 pessoas e de 20 % nos grupos de 20 pessoas ou mais. A isto acresce o benefício da gratuidade de um bilhete (guia do grupo) a partir do mínimo de 15 pessoas.

As facilidades no transporte de grupos traduzem para as Agências de Viagens um estímulo adicional às comissões concedidas.

7. Conclusões

A Europabus parece-nos consolidada e com ela se testemunha mais uma vez a pos-

Humorismo estrangeiro



SEM COMENTARIOS
(Do Laughs A'long The Lines)

Capela-Monumento de São Rafael

Padroeiro dos ferroviários portugueses

Organizou-se na Pampilhosa uma Comissão que se propõe erigir, naquela localidade, uma capela-monumento ao Arcanjo São Rafael, Santo padroeiro dos ferroviários portugueses.

A Comissão tem recebido, para o efeito, donativos de muitos ferroviários, nomeadamente das estações de Lisboa-Jardim, Vale de Figueira e Santana-Cartaxo.

Colecções do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1929 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1929 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

Existem para venda colecções anuais e números avulsos do «Boletim da C. P.» a cuja Administração, em Santa Apolónia — Lisboa, os interessados na compra se podem dirigir para tratar do assunto.

sibilidade de passar da teoria à prática da coordenação dos transportes.

E neste caso — de coordenação à escala internacional — é de realçar, ainda, a maior transcendência dos problemas em presença.

Por outro lado, bem confirma a Europabus quão imperiosa é a necessidade da associação íntima da estrada e do carril...

Acerca deste último aspecto é oportuno notar que o Boletim da *Union Internationale des Chemins de Fer* — porventura o organismo internacional mais importante de transportes ferroviários europeus — em artigo relativamente recente ⁽¹⁾, é o primeiro a frisar que é inegável revestir-se o Turismo moderno de formas para as quais o caminho de ferro estava mal adaptado. Por isso, ser natural que aquele recorra voluntariamente à

técnica do autocarro, permitindo percorrer itinerários atraentes, realizar «o porta a porta» e o serviço a domicílio, conduzindo os passageiros aos hotéis, aos monumentos a visitar e à parte central dos aglomerados urbanos.

Foi sob este estado de espírito, bem realista, que a Europabus se criou e se desenvolveu.

Fazem-se já previsões de a Europabus vir a desempenhar papel importante numa ainda mais vasta colaboração de transportes no plano internacional. Mas venha ou não o futuro a confirmar tais previsões, tudo o que já foi feito autoriza-nos sem dúvida a afirmar que a Europabus é uma eloquente manifestação da vitalidade e da iniciativa das Administrações Ferroviárias do Ocidente da Europa.

(1) Ver n.º 12 de 1953 (Dezembro)

Uma chuva de «estrelas» e de «confetti» na estação do Rossio

Nos primeiros dias de Junho realizou-se, em Lisboa, a «I Semana do Filme Espanhol», durante a qual, em vários cinemas, se exibiram produções do país vizinho, com o atractivo de o público poder ver, de perto, no palco, em carne e osso, algumas das «estrelas» mais apreciadas no nosso meio.

As primeiras seis «estrelas» chegaram no dia 4 a Lisboa, no «Lusitânia-Expresso». Foi um grande acontecimento. A estação do Rossio encheu-se de uma multidão de ciné-filos. A recepção dispensada aos artistas constituiu uma verdadeira apoteose, que, por inesperada, muito sensibilizou os nossos visitantes. Como um vespertino referiu, as «estrelas» puseram a estação em estado de

As artistas Paquita Rico e Carmem Sevilha, ao descerem do «Lusitânia», na estação do Rossio



sítio... Contavam-se por centenas os cinéfilos e as cinéfilas que aguardavam as artistas.

Palmas, muitas palmas. Gritavam-se, vitoriavam-se nomes. Das janelas da carruagem, os artistas, sorridentes, agradeciam a manifestação espontânea e atiravam sobre aquele imenso mar de gente uma grande chuva de *confetti* e serpentinas.

Os caçadores de autógrafos não faltaram à chegada do «Lusitânia-Expresso». Os artistas, contentes com a apoteótica recepção, não se negaram ao trabalho de escrever os seus nomes, valorizando, assim, centenas de fotografias, programas e, porventura, folhas de album. Provou-se, mais uma vez, que o povo de Lisboa, como o Sol de Portugal, é alegre e festivo.

A iniciativa da organização da «Semana do Filme Espanhol» foi, na verdade, simpática, porque, além de proporcionar a vinda, pela primeira vez, ao nosso País, de artistas de nome internacional e que se mostraram encantados com Lisboa, trouxe também uma equipa brilhante de críticos cinematográficos.

A propaganda de Portugal ganhou bas-

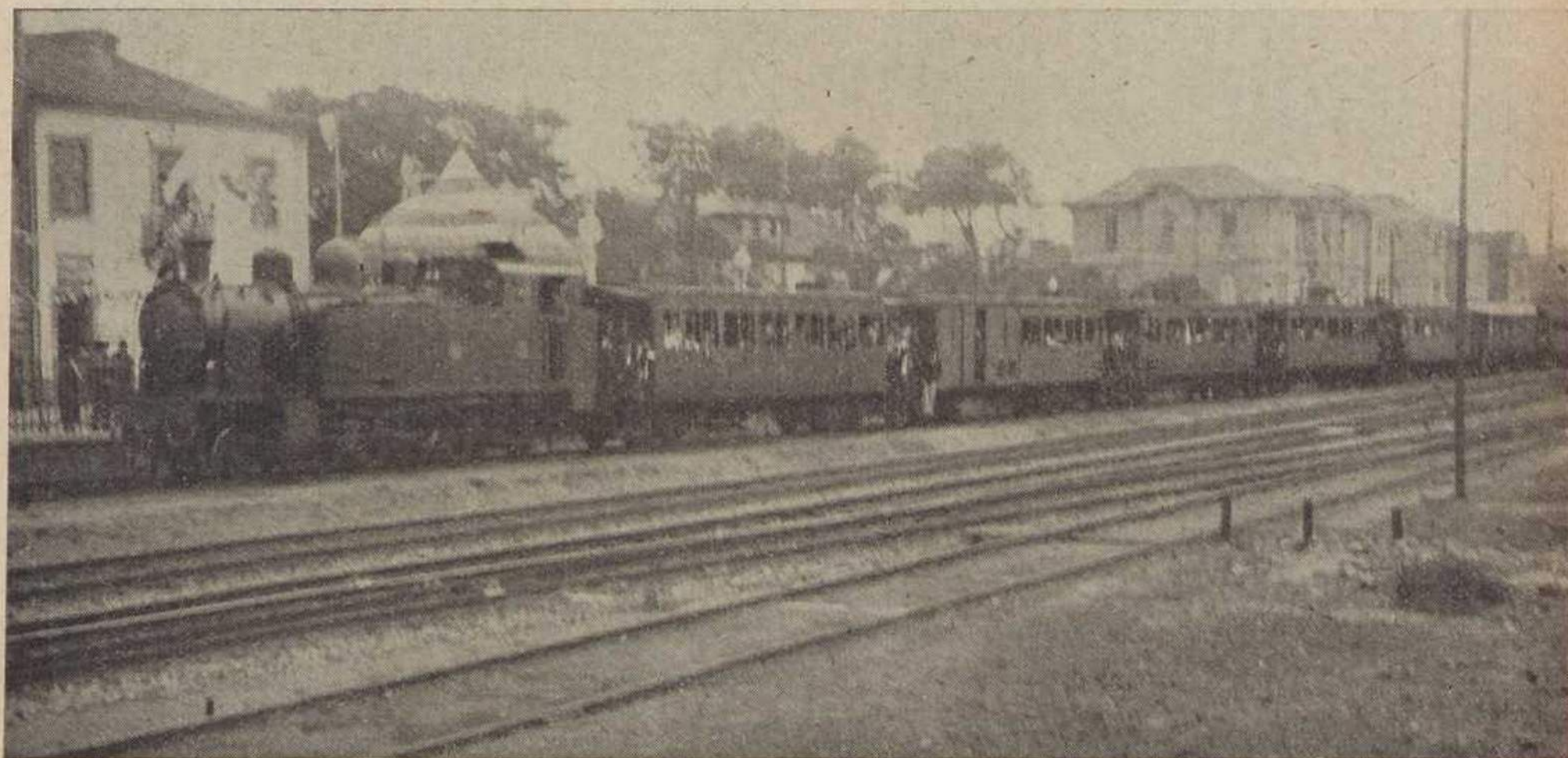
tante com a vinda até nós de uns e outros.

Ema Penella, uma das «estrelas», e que, na protagonista de «Dona Frasquita», revelou excepcionais qualidades de artista, interrogada pelos repórteres dos jornais, disse que era pela primeira vez que vinha a Lisboa e que a viagem a deixara maravilhada. Gostou da silhueta da Praça de Toiros do Campo Pequeno, que viu, de relance, da própria carruagem, e achou lindas a perspectiva da cidade nova e a Avenida da República. Uma outra gentil actriz, Loly del Amo, intérprete do filme «Leoa de Castela», também se confessou encantada com a sua visita a Portugal.

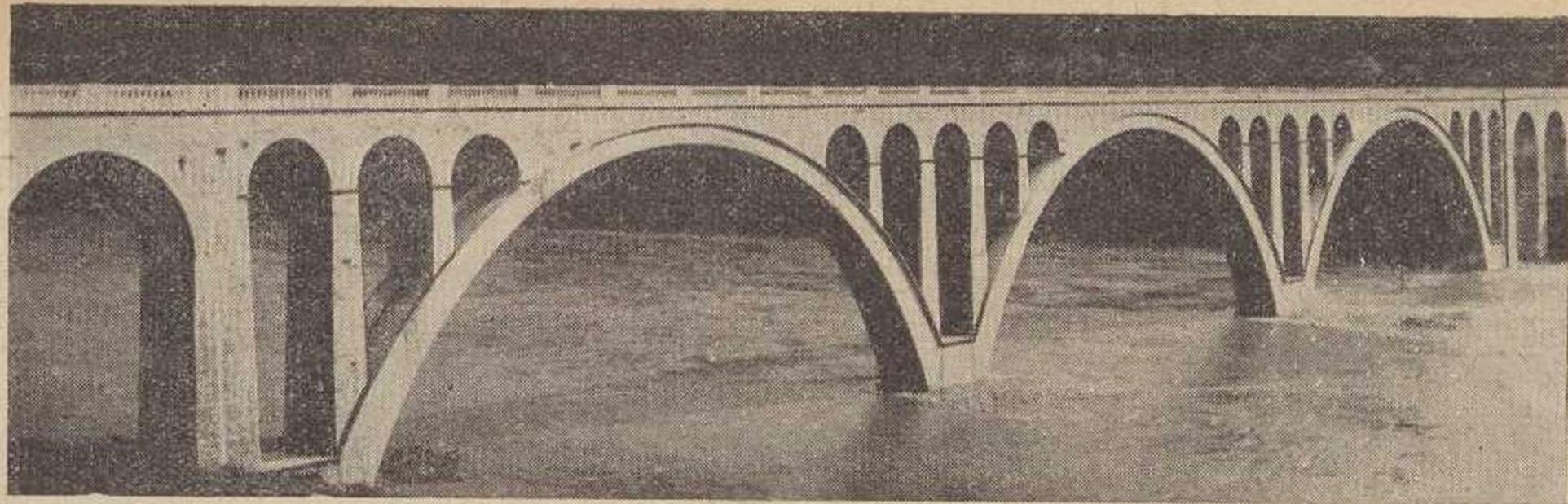
Carmen Sevilla, que esteve há poucos meses em Portugal, mostrou-se novamente feliz com a sua visita a Lisboa, afirmando que guardava as melhores recordações do público português e... dos estudantes de Coimbra.

Aos artistas espanhóis foram oferecidos alguns passeios através da «cidade das sete colinas». A hospitalidade portuguesa mais uma vez se manifestou como uma das nossas melhores tradições.

LINHAS FÉRREAS PORTUGUESAS



Um comboio da linha do Vale do Vouga, ao chegar a Espinho-Praia



Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

Está calculado em 50 bilhões o número de selos que circulam, anualmente, no mundo, dos quais 400 milhões são absorvidos pelos albuns dos coleccionadores.

* * *

O Marquês de Pombal, que foi grande protector da indústria das sedas, chegou a instituir a « Direcção-Geral das Fábricas de Seda », que mais tarde se extinguiu.

* * *

Os seguintes nomes de pessoas têm a sua origem e significação: do Céltico: *Gil*, companheiro; *Leocádio*, leão caído; *Leonel*, leão pequeno; *Lourenço*, laureado; *Lucas*, luminoso. Do Grego: *Macário*, feliz; *Narciso*, adormecente; *Nestor*, de raça negra; *Nicolau*, vencedor do povo; *Pancrácio*, que excede tudo. Do Germânico: *Gervásio*, guerreiro; *Godofredo*, paz de Deus; *Gualberto*, bosque célebre; *Guilherme*, elmo dourado; *Hermenegildo*, aliado fraternal.

* * *

Os patrícios romanos usavam um diamante no anel, afim de gravarem, nas taças de cristal, durante os banquetes, os nomes dos convivas a quem eram feitos os brindes.

* * *

As distâncias por caminho de ferro, de Lisboa (via Beira Alta e Paris) às seguintes cidades, são: a Bruxelas (Bélgica), 2 217 km; a Roma (Itália), 2 471 km; a Munich (Alemanha), 2 839; a Hamburgo (Alemanha), 2 845 km; a Copenhague (Dinamarca), 3 219 km; a Viena (Áustria), 3 300 km; a Budapeste (Hungria), 3 587 km; a Estocolmo (Suécia), 3 871 km; a Constantinopla (Turquia), 5 088 km.

* * *

O ano muçulmano consta de 12 meses lunares, de 29 ou 30 dias, formando um total de 354 ou 355, conforme o ano é comum ou abundante. Os meses muçulmanos são: Moharem, 30 dias; Safar, 29; Rebi 1.º, 30; Rebi 2.º, 29; Djoumada 1.º, 30; Djoumada, 29; Redjeb, 30; Schaaban, 29; Ramadan, 30; Schoual, 29; Dzou'l-cadeh, 30; Dzou'l-hedjeh, 29 ou 30. O primeiro do mês é o 1.º dia de lua nova. O dia conta-se do pôr do Sol do dia antecedente.

O conhecimento do cômputo muçulmano é útil para o estudo e da determinação das datas dos livros árabes, relativos à história da dominação islâmica na Península Hispânica.

Um século antes de Cristo, aproximadamente, o Mundo Romano designava cada um dos dias da semana pelo nome de um astro: Sol, Lua, Marte, Mercúrio, Júpiter, Vénus e Saturno.

* * *

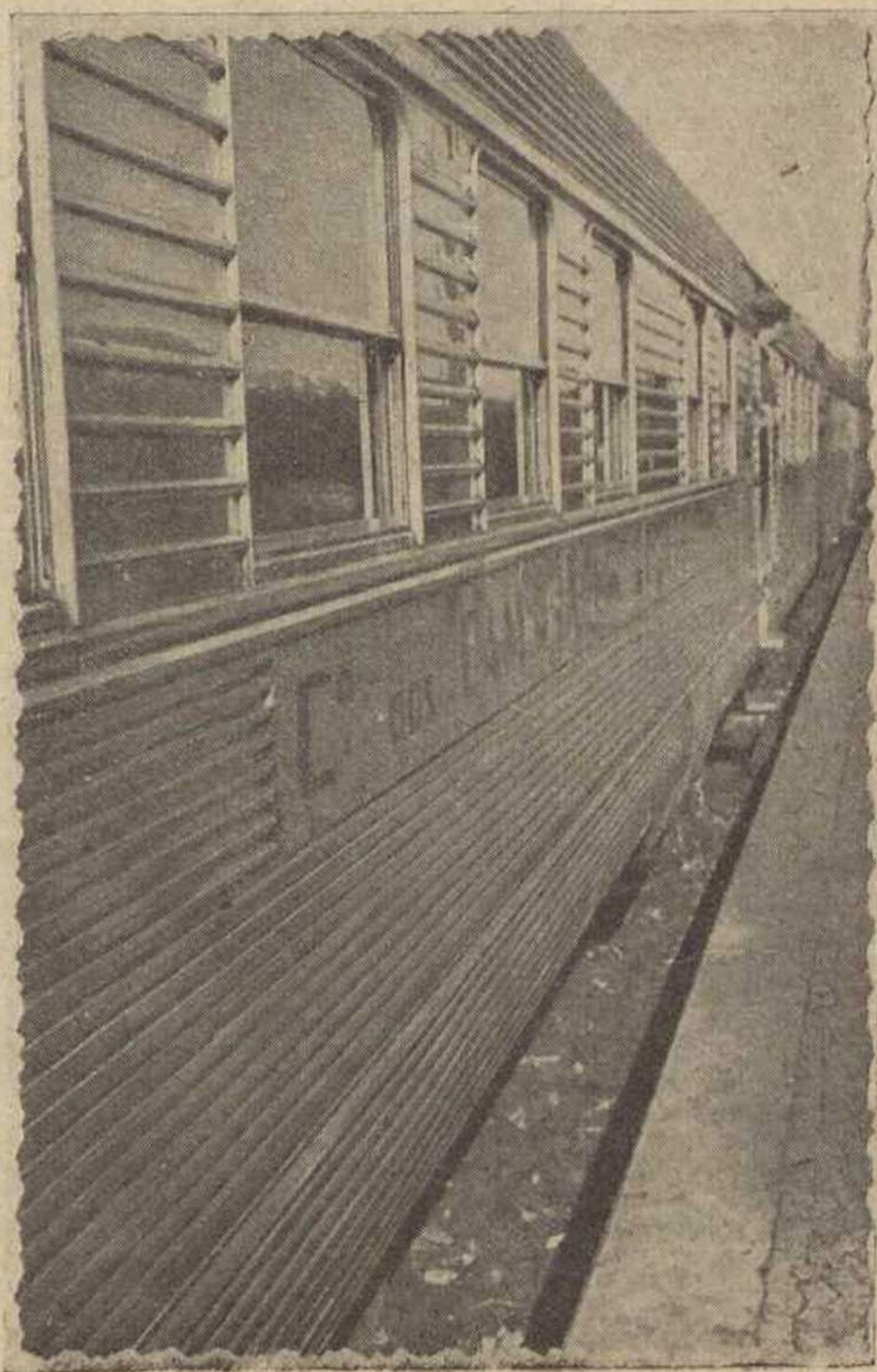
As construções do Vaticano⁽¹⁾, anexas à basilica de S. Pedro, em Roma, compreendem uma área de 55 000 metros quadrados, metade dos quais são ocupados pelos seus 20 pátios interiores, vazios, tendo em volta os célebres museus. Para o pátio de S. Dâmaso⁽²⁾ deitam os aposentos pontifícios.

É curioso confrontar as extensas dimensões do Vaticano com as dos maiores palácios do mundo. Assim, temos: Louvre, em Paris, o maior edifício conhecido, ocupando 197 000 metros quadrados, ou seja três vezes o Vaticano; Windsor (palácio dos reis de

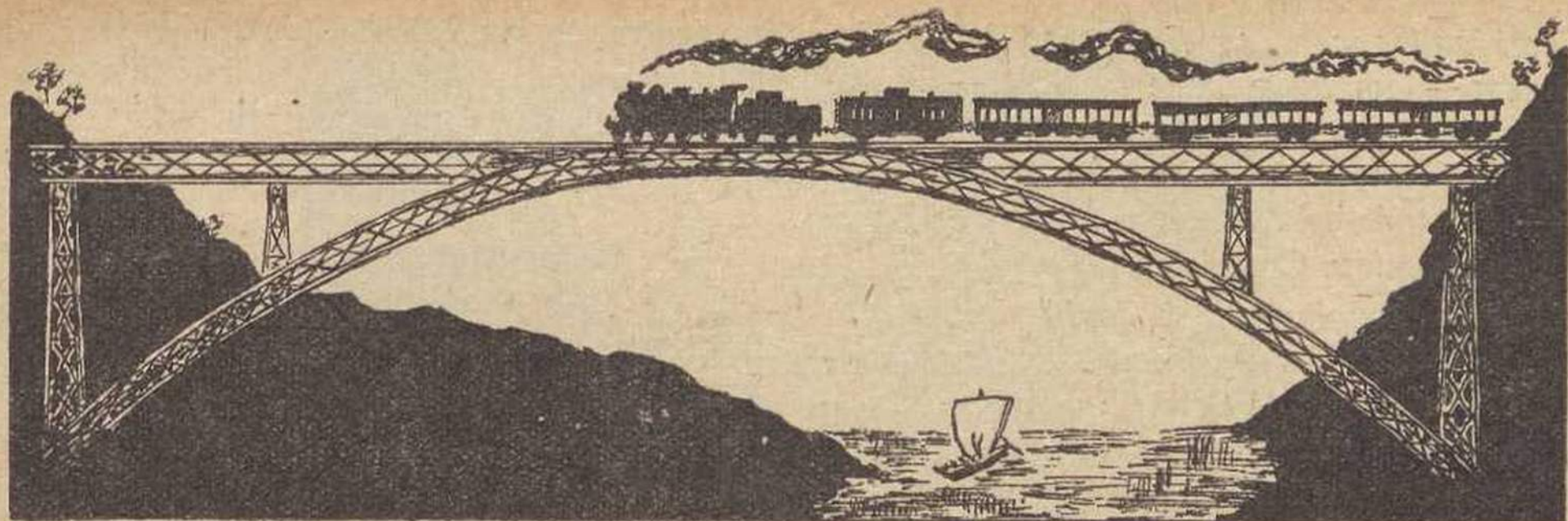
Inglaterra), 130 000; Versalhes (França), 60 000; Mafra (Portugal), 40 000; Escorial (Espanha), 33 496; Parliament House (parlamento inglês), 30 200; Palais de Justice, de Bruxelas, 26 000; Schloss (palácio imperial de Berlim), 22 272; Palácio Nacional do Oriente, em Madrid, 17 424; Palácio Imperial de Inverno, em Leninegrado, 14 744.

(1) O Vaticano tornou-se residência dos Papas e a sede da Cristandade, desde 1377, ano em que Gregório VII regressou de Avinhão, para onde o Papado se tinha transferido, em 1509. Os sucessores de S. Pedro habitavam, anteriormente e desde a época do Imperador Constantino, o Palácio de Latrão, que sofreu um grande incêndio, em 1308. O Vaticano recebeu grandes melhoramentos através de vários pontificados, sobretudo a partir de Nicolau V, e com Júlio II e Leão X.

(2) Não devemos esquecer que S. Dâmaso, Papa lusitano, nasceu na cidade de Guimarães e subiu à cadeira de S. Pedro no ano de 366.



A composição do «Flexa de Prata», um dos mais modernos e luxuosos comboios portugueses, em serviço na
— linha do Norte —



Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

35.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (datado de 23-4-954) — Estabelece o serviço a prestar pelo apeadeiro de Simões.

14.º Aditamento aos Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da Antiga Rede — (em vigor desde 1-5-954) — Atribui distâncias de aplicação ao apeadeiro de Simões.

9.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros — (em vigor desde 20-4-954) — Altera a redacção do Artigo 29.º da Tarifa.

4.º Aditamento à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.) — (em vigor desde 15-4-954) — Introduce várias alterações na respectiva Tarifa.

2.º Aditamento ao Anexo à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.) (em vigor desde 15-4-954) — Introduce alterações de preços nalguns percursos estrangeiros.

1.º Aditamento às Disposições Complementares Uniformes da Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias pelo caminho de ferro (C. I. M.) — (em vigor desde 1-5-954) — Estabelece as Disposições Complementares Uniformes ao Anexo IX à C. I. M.

Aviso ao Público B. n.º 199 — (em vigor desde 15-4-954) — Prevê preços especiais aplicáveis ao transporte, em pequena velocidade, de lã suja.

Aviso ao Público B. n.º 200 — (Datado de 23-4-954) — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Aveiras de Cima.

216.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 26-4-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Cunheira e o Despacho Central de Cunheira.

217.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-4-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo de Vide e o Despacho Central de Castelo de Vide.

218.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-4-954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo de Vide e o Despacho Central de São Salvador de Aramenha.

219.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 3-5-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Vila Franca de Xira e os Despachos Centrais de Samora Correia, Benavente, Salvaterra de Magos e Coruche.

220.º Complemento à Tarifa de Serviços 11

Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 3-5-954) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Muge e os Despachos Centrais de Salvaterra de Magos, Benavente e Samora Correia.

221.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 3-5-954) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Marinhais e os Despachos Centrais de Salvaterra de Magos, Benavente e Samora Correia.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2.588 — (de 5-4-954) — Sinalização de um desvio ao km 80,945.50 da Linha da Beira Alta, para serviço privativo da Divisão de Via e Obras.

Instrução n.º 2.587 — (de 5-4-954) — Levantamento do ramal particular «Braço de Prata Atlantic» ao km 5,532 da Linha do Norte e sinalização do ramal particular «Braço de Prata Sacor» inserido ao km 5,441 da Linha do Norte.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2.446 — (de 6-4-954) — Sinalização provisória da estação de Contumil.

Instrução n.º 2.589 — (de 28-4-954) — Sinalização da estação de Braço de Prata e do ramal particular «Braço de Prata-Vila».

Movimento

1.º Aditamento à Circular n.º 1 100 — (de 10-4-954) — Sobre alvarás de licença de circulação passados pela D. Geral de Transportes Terrestres a vagões de propriedade particular.

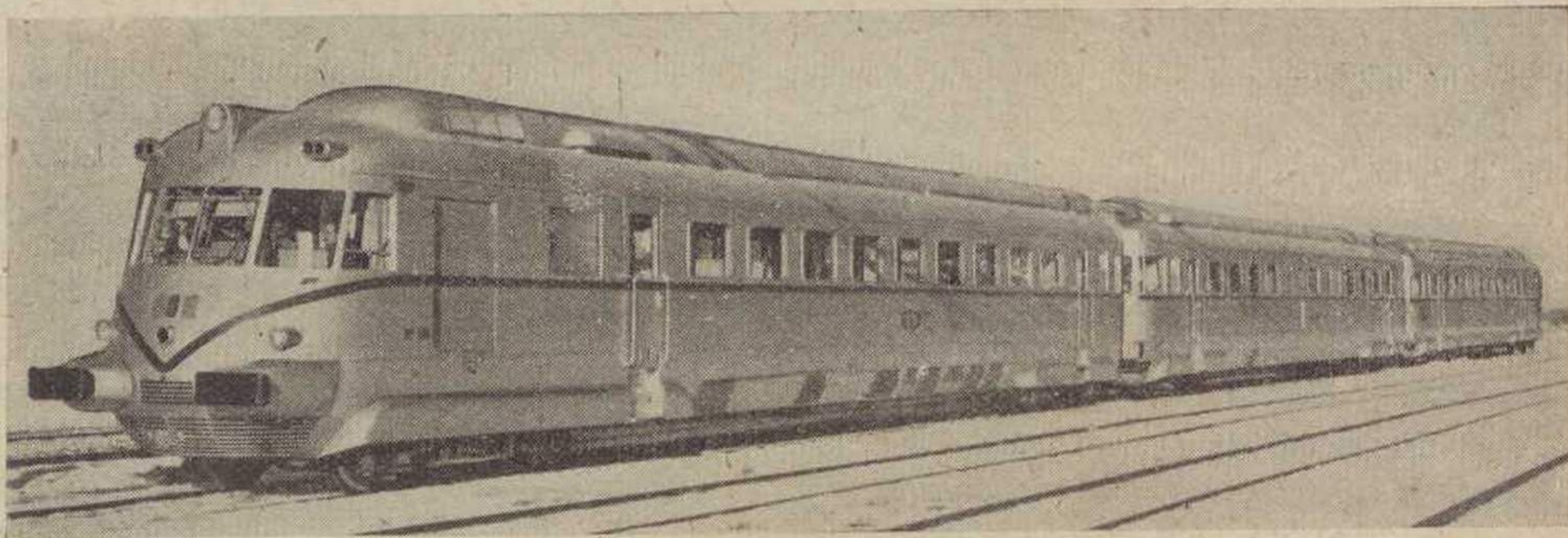
Divisão de Via e Obras

Divisão

Circular da Via n.º 3 448 — (13-4-954) — Transcreve a carta n.º 22 066-B., 12-4-954, da nossa Direcção-Geral, comunicando que a utilização dos comboios n.ºs 5, 7 e 8 dos dias 14 e 15 do corrente, é equiparada à dos dias de feriado, na parte relativa a restrições.

Circular da Via n.º 3 449 — (de 20-4-954) — Dá conhecimento de ter sido dispensado um suplementar de via por ter agredido um companheiro.

Circular da Via n.º 3 450 — (de 22-4-954) — Transcreve a carta n.º 193 de 20 do corrente, da nossa Direcção-Geral, comunicando que a revista anual de Inspecção, no corrente ano, terá lugar em fins de Outubro ou Novembro e em data que, oportunamente, será fixada pelo Ministério do Exército.



Composição do comboio «Foguete», em serviço nas linhas portuguesas



O Terreiro do Paço visto de bordo de um vaso de Guerra

L I S B O A

P o r A B Í L I O D O S S A N T O S

Chefe de Secção da Divisão de Abastecimentos

E já lugar comum dizer-se que Lisboa é uma cidade bonita e não vale a pena repetir a descrição dos seus atractivos e das suas belezas. Em vez disso acho preferível referir-me ao que lhe falta e apontar o que, a meu ver, se deveria fazer para a valorizar ainda mais sob o aspecto panorâmico, urbanístico e turístico.

Em primeiro lugar entendo que, sendo Lisboa uma cidade que medrou à borda do Tejo, deveria mostrá-lo aos seus habitantes e a quem a visita, em vez de o esconder como que envergonhada das suas águas silenciosas deslizando sempre suave e fatalmente para o oceano. Custa a crer que numa extensão de mais de duas dezenas de quilómetros

em que a cidade debrua a sua margem direita, só se encontrem pequenas clareiras, sem taipal por onde se possa espreitar o rio. É um rosário quase ininterrupto de barracões, armazéns e pilhas de carvão a interpôr-se entre os cais longitudinais e as ruas ribeirinhas, tornando monótono e triste o panorama à beira-rio.

Lisboa, grande porto de mar, necessita, é certo, de cais acostáveis, de armazéns gerais, de maquinaria e outros meios para o tráfego marítimo; em suma, necessita de instalações portuárias suficientes e eficientes. Mas sendo tão extensa como é a faixa fluvial, não poderiam criar-se duas zonas distintas para o tráfego marítimo, uma para carga e outra

para passageiros, ficando o resto da margem desafogado e livre para recreio visual e para amenizar a parte mais feia da cidade? Imagine-se uma ou mais alamedas, extensas, ao longo do rio, bem ajardinadas e arborizadas, com muitos bancos, figuras decorativas, se o entenderem, e meias laranjas debruçando-se sobre a água, servindo de miradouros para a Outra-Banda e para o próprio rio! Poderá objectar-se que toda a margem é necessária para servir de cais; mas então não será possível construir molhes paralelos de acostagem dupla, entrando em cunha no rio, naquelas duas zonas destinadas ao tráfego portuário?

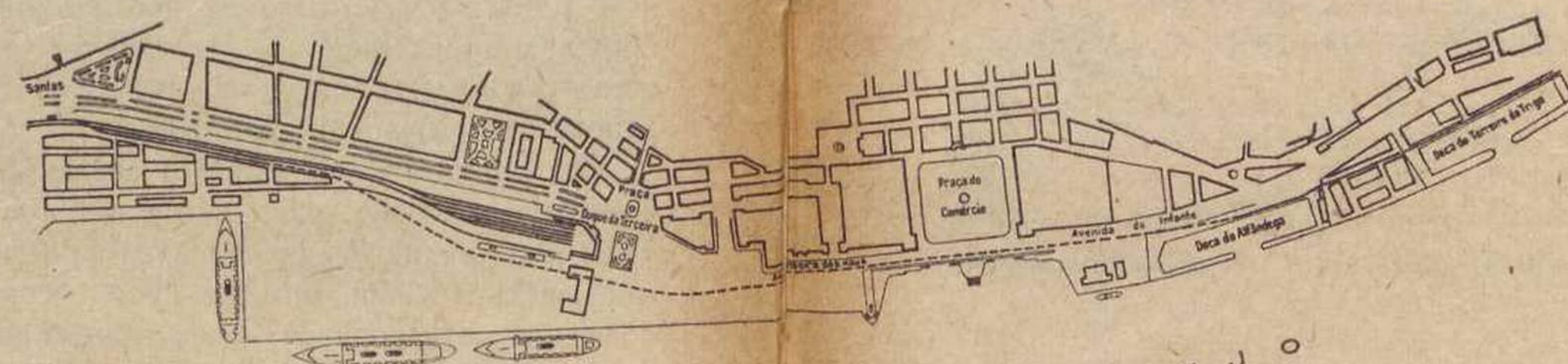
A margem sul é outro problema que reclama um enérgico esforço para a sua imediata transformação e embelezamento.

Quem transponha a barra a caminho de Lisboa, sobretudo quem venha do Mediterrâneo, habituado à vegetação e colorido das suas margens edénicas, sente logo uma desagradável impressão ao topar com aquele escaldado morro sem uma árvore ou uma casa branquinha a amenizar aquela vertical e extensa saibreira. Deveria começar-se por anexar a Lisboa a área do concelho de Almada que fosse julgado conveniente para a valorização panorâmica e turística do conjunto admirável do estuário do Tejo. Isto é, transformar-se-ia Almada no 5.º Bairro Administrativo de Lisboa. O prolongamento da cidade para aquela margem além de criar ao rio uma vida intensa, que ele não tem, pelo aumento do tráfego fluvial que muito a valorizaria, faria ainda criar as condições necessárias para a modificação e alindamento daquela feia encosta. A edilidade da capital dispondo de amplos recursos financeiros e de serviços técnicos mais apetrechados e mais experimentados em matéria de urbanismo e paisagismo, estou certo de que muito faria para modificar o feio cariz daquela barreira triste e importuna para a nossa vista habituada a cor e beleza.

Não somos país rico que possa talvez fazer o que, no Rio de Janeiro, fez há tempos o presidente do seu município, Engenheiro Pereira Passos, mandando arrasar morros e outeiros para abrir largas avenidas por entre o velho casario; mas talvez se pudesse dar à margem sul do rio, entre Cacilhas e a



VISTA DE LISBOA NO INÍCIO DO SÉCULO XVIII



PLANTA DO PORTO DE LISBOA

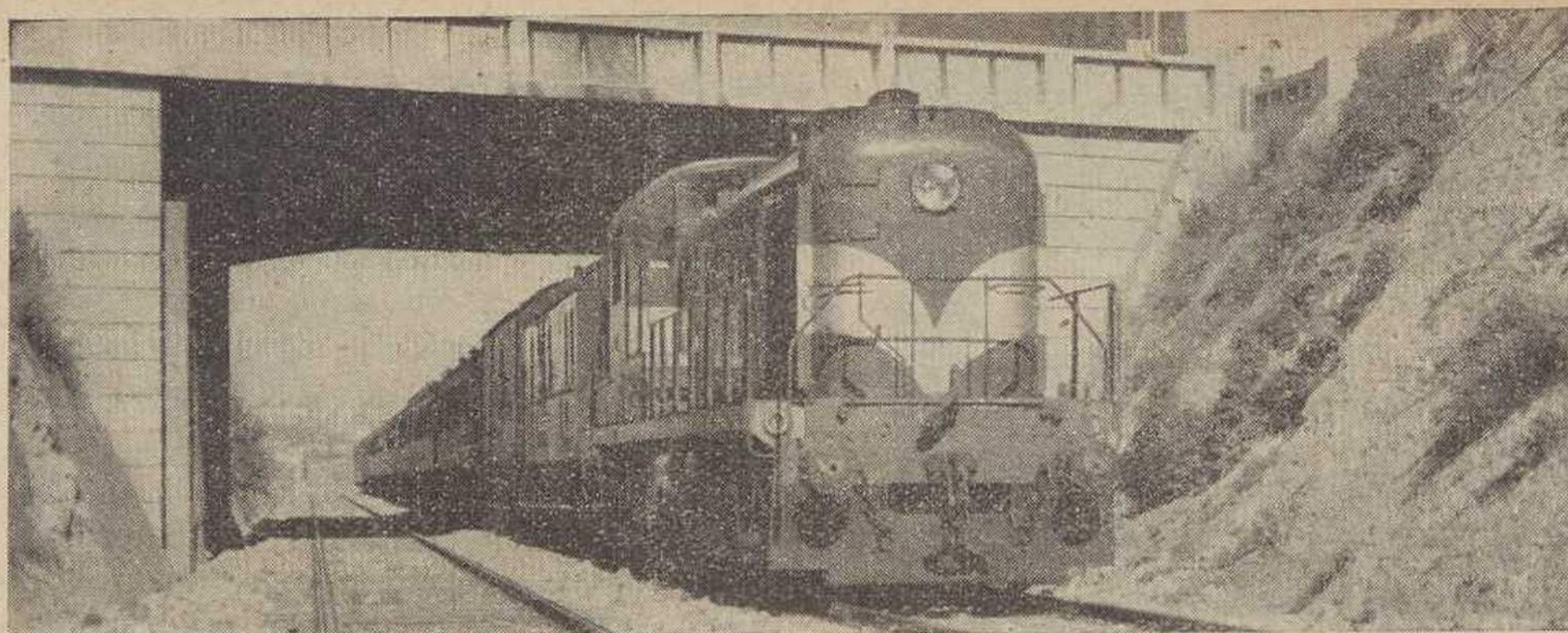
Trafaria, um corte suficiente para tornar menos pronunciada a sua inclinação e para permitir a construção de uma avenida marginal em toda a extensão e a arborização da encosta com vivendas dispersas. Umas casinhas brancas, de telhado rubro, emergindo da verdura, dar-lhe-iam muito melhor aspecto durante o dia e de noite lá teríamos a imensa gambiarra das luzes da avenida reflectindo-se nas águas.

Do lado de cá, já a encosta da Ajuda começa a enfeitar-se com o verde da recente e feliz arborização da serra de Monsanto e para completar o conjunto panorâmico da cidade, para que ele possa realmente ser magnífico, é necessário lançar mãos do arranjo da Outra-Banda, sobretudo daquela feia encosta.

A ponte de que tanto se tem falado e tão necessária se está tornando, contribuiria em grande parte para a expansão da cidade para aquela margem do Tejo da qual resultaria, com certeza, um intenso tráfego de barcos que muita beleza e vida dariam à actual ociosidade do rio. A Outra-Banda passaria então a ser uma atracção, um motivo turístico para excursões fluviais diurnas e nocturnas, especialmente no Verão, a bordo de barcos próprios, verdadeiras esplanadas flutuantes e solários, proporcionando ares frescos e lavados, boa música, bar, etc.. O nosso Tejo passaria, assim, a ter vida intensa, libertando-se do actual marasmo, e logo surgiriam do lado de lá restaurantes típicos, retiros e outras atracções.

Por agora, tirando as carreiras dos Cais das Colunas e do Sodré para Cacilhas e Barreiro e mais uma ou outra, de tempos a tempos, para outros pontos, notamos, com tristeza, que do Poço do Bispo a Belém permanece aquela extensa faixa líquida sem uma carreira de passageiros a sulcá-la, sem um barquinho airoso e todo branco, de dia, e todo iluminado, de noite, a emprestar graciosidade e colorido às águas mansas do rio.

É necessário, pois, que a má vizinhança das duas margens desapareça e que ambas dêem as mãos para, reciprocamente, se ajudarem e completarem. É preciso que a Outra-Banda vista de Lisboa também seja linda como Lisboa o é vista de lá.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I - Divisão Comercial

As respostas dadas às perguntas n.ºs 173 e 175 publicadas no «Boletim da C. P.» n.º 299, de Maio p. passado, não devem ser consideradas, porque foram prejudicadas pela doutrina do Aviso ao Público B. 197.

///

Pergunta n.º 181 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa: Remessa de P. V. de Vale de Santarém para Castelo Branco, um vagão particular com 16 cascos de vinho pasto nacional, 14 910 kg.

Guindaste para carga de 7 cascos com 5 950 kg.
» » descarga de 5 » » 4 250 kg.

Carga pela Companhia e descarga pelos Donos
Aviso ao Público B n.º 147

Preço $\$43 \times 163 \times 14,91$	=	1 045\$05
Manutenção: $8\$00 \times 14,91$	=	119\$28
Carga: $5\$00 \times 8,96$	=	44\$80
Guindaste: Carga $3\$00 \times 6$	=	18\$00
» : Descarga $3\$00 \times 5\00	=	15\$00
Registo e Aviso de chegada	=	8\$00
Arredondamento	=	\$07
		1 250\$20
Bónus $\$20 \times 163$	=	32\$60
		1 217\$60

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

Distância 163 km.
Aviso ao Público B n.º 147

Preço $\$43 \times 163 \times 14,91$	=	1 045\$05
Manutenção $13\$00 \times 14,91$	=	193\$83
Registo	=	3\$00
Aviso de chegada	=	5\$00
Guindaste à chegada $3\$00 \times 5$	=	15\$00
Arredondamento	=	\$02
Soma	=	1 291\$90
Bónus: $\$20 \times 163$	=	32\$60
		1 229\$30

///

Pergunta n.º 182 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa: Cobrança a efectuar a um grupo de 2 passageiros adultos e 3 crianças de idade superior a 4 anos, mas inferior a 10, com bilhete em 3.ª classe, vendido ao abrigo da Tarifa Especial n.º 3-C., de Ermezinde a Aveiro, que toma a 3.ª classe do comboio n.º 4 na sua origem, em ligação com o que iniciou a viagem.

Ermezinde a Aveiro 79 kms.

Exigido $100 - 79 = 21 \times \$25 = 5\30×2	=	10\$60
$21 \times \$25 : 2$	=	2\$70
$21 \times \$25 : 8 = 70 \times 2$	=	1\$40 14\$70
Taxa de velocidade $4\$00 \times 2 = 8\00×5	=	40\$00
Marcação de lugar $3\$00 \times 4$	=	12\$00
A cobrar	=	66\$70

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 183 — Agradeço [informar-me se está

certo o seguinte processo de taxa: Remessa de P. V. de Aljustrel para Vila Franca de Xira, um vagão particular com: 160 sacos trigo em grão, 10 200 kgs., 60 sacos aveia em grão, 4 200 kg., 50 sacos cevada em grão, 5 000 kg. e 5 sacos grão de bico 400 kg.

Carga Donos e descarga da Companhia
Distância 241 km.

Trigo, aveia e cevada, tab. 19 (detalhe).	1 849\$60
Grão, tabela 12 (detalhe).	5\$80
	1 855\$40
Bónus a deduzir	48\$20
	1 807\$20
Manutenção	257\$40
Registo e aviso.	8\$00
	2 072\$60

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

Distância 241 kms.

Aviso ao Público B n.º 94 e Tarifa Especial Interna
n.º 1 de P. V.

Trigo	} tabela n.º 19 (preço de detalhe)
Aveia	
Cevada	
Grão	— tabela n.º 12 (preço de detalhe)

Preço $95\$34 \times 19,4$	=	1 849\$60
" $144\$88 \times 0,4$	=	57\$96
Manutenção $13\$00 \times 19,8$	=	257\$40
Registo		3\$00
Aviso de chegada		5\$00
Arredondamento		\$04
Soma	=	2 173\$00
A deduzir: $\$20 \times 241$	=	48\$20
Total a cobrar.		2 124\$80

///

Pergunta n.º 184 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo: De Setúbal para Viana do Castelo, via Lisboa, 3 malas com roupa, 110 kg., pertencentes a um capitão, viajando em serviço.

Distância $29 + 82 = 111$ kms. S. S. e M. D.
— A. R. 343 kms.

Registo	3\$00
Manutenção da parte transportada gratuitamente	1\$50
Manutenção da parte transportada gratuitamente (via fluvial)	1\$50
Excedente do peso concedido S. S. e M. D. $288\$60 \times 4$	= 11\$55
Excedente do peso concedido via fluvial (mínimo)	7\$00
Manutenção excedente, carga S. S. e descarga M. D.	1\$12
A. R. — concedido 30 kg. excedente 80 kg. $891\$80 \times 50\%$	
$\frac{100}{100} \times 8$	= 35\$68
Arredondamento	\$05
Soma	61\$40
Camionagem em Lisboa, art. 9.º	11\$00
Total	72\$40

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

Distância S. S. e M. D. — 111 km.
" A. R. — 343 km.

1 — Registo	3\$00
2 — Transporte	
(S. S. e M. D.) $288\$60 \times 0,04$	= 11\$55
Via fluvial (mínimo)	7\$00
(A. R.) $891\$80 \times 0,08 \times 0,50$	= 35\$68
Camionagem em Lisboa $1\$00 \times 11$	= 11\$00
3 — Manutenção	
a) Parte do peso transportada gratuitamente:	
Carga e descarga	1\$50
Via fluvial	1\$50
b) Parte do peso excedente à transportada gratuitamente:	
Carga, descarga, evol. e manobras S. S. e M. D.	
$(20\$00 + 8\$00) \times 0,04$	= 1\$12
A. R.	
$(20\$00 + 8\$00) \times 0,08$	= 2\$24
	3\$36
	6\$36
	74\$59
Arredondamento	\$01
A cobrar	74\$60

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 159 — Havendo urgente necessidade de em Pinhal Novo, passar uma máquina da linha 4, para o lado de Montijo, acompanhada de um agente da Exploração, pode o maquinista recusar se, alegando não ter autorização de manobras?

O fim em vista da passagem da máquina é para evitar atrasos aos comboios, havendo maquinistas que se recusam terminantemente a executar tal serviço.

Resposta — Quando nas estações providas de postos de encravamentos, houver necessidade de executar um movimento excepcional de manobra, para o comando da qual não está previsto um sinal e que isso implique ultrapassar outros sinais na posição de fechados, deverá ser dada ordem por escrito ao maquinista, assinada pelo Chefe da estação. Claro está que estas manobras só em casos de absoluta necessidade se podem fazer e sempre sobre responsabilidade imediata dum agente graduado da estação.

///

Pergunta n.º 160 — Desejo saber em que casos é que os agentes ajuramentados de trens, (condutores, guarda freios de 1.ª e revisores de bilhetes) lavram autos de acidentes ou incidentes, verificados nos comboios em que prestam serviço e dos quais eles são testemunhas oculares, como sejam apedrejamentos, uso indevido do sinal de alarme, desordens entre passageiros, ofensas corporais a qualquer desses agentes, etc. Faço esta consulta, por não me constar que estes agentes lavrem autos, em casos que só eles presenciaram e com eles foram passados, sendo o autoante o Chefe da estação, que nada sabe da ocorrência.

Resposta — Conquanto nada se encontre escrito sobre este ramo de serviço, é tradicional ser ele executado por pessoal graduado da estação ajuramentado e assim deve continuar a ser porque a estação poderá conduzir as averiguações subsequentes com mais facilidade e rapidez do que o pessoal de trens ou de revisão de bilhetes que pela natureza do seu serviço se desloca constantemente.

Acresce ainda que, embora na classe de trens ou na de revisão de bilhetes já hoje se encontram elementos muito capazes, dada a forma de recrutamento que tem sido adoptada, ainda nelas se encontram em maioria indivíduos que não sabem redigir convenientemente e às vezes até mal sabem escrever.

///

Pergunta n.º 161 — Peço o favor de ser esclarecido no caso que a seguir apresento :

Sempre que se tenha de conceder avanço condicional ao abrigo do art. 19.º do Regulamento 2, a um comboio ligado e com paragem em determinada estação aonde tem de ser recebido numa linha já impedida com outro comboio no mesmo sentido cuja cauda está fora do limite, mas dentro da 1.ª agulha, pode ou não conceder-se avanço sem que o primeiro comboio tenha a cauda dentro do limite ?

Há dúvidas entre alguns agentes se a concessão em tais condições pode ser dada desde que a cauda do 1.º comboio não esteja fora da 1.ª agulha, ou só se pode dar quando a cauda esteja dentro do limite.

A meu ver e como medida de segurança, o avanço só

se pode conceder desde que a cauda do primeiro comboio esteja dentro do limite.

Resposta — O critério expellido no último período da sua consulta está certo.

O avanço condicional só pode ser concedido, quando o primeiro comboio estiver parado dentro dos postes de limite.

///

Pergunta n.º 162 — O art. 19 do Regulamento 2, não permite que se recebam circulações sem paragem prescrita numa estação, ao abrigo do referido artigo.

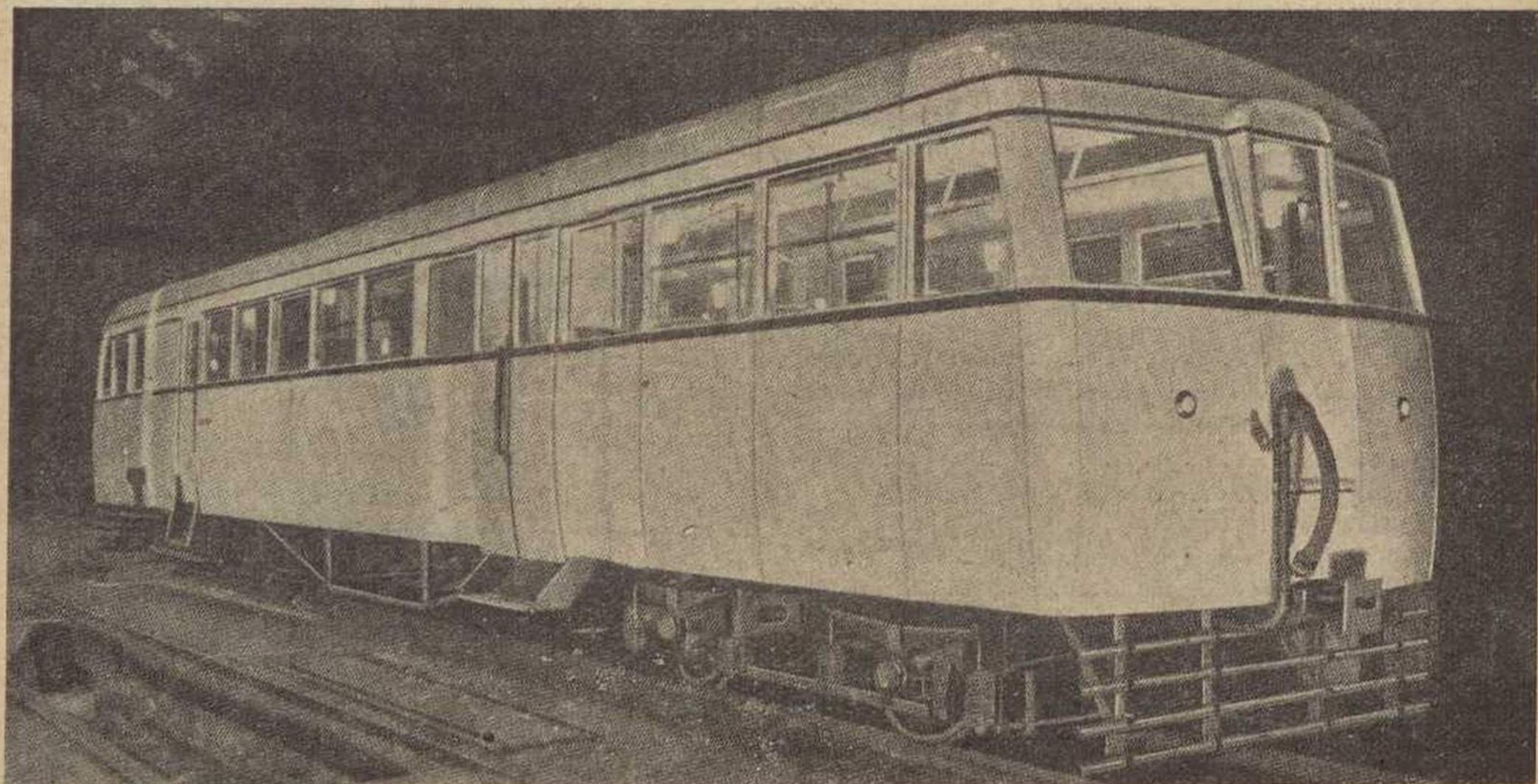
Peço informar-me se no caso de se apresentarem, para cruzamento, numa estação de via única, um comboio com paragem prescrita e de composição superior aos limites e resguardo e uma máquina isolada sem paragem, circulando atrasada, pode dar-se preferência de entrada à máquina isolada, conservando, portanto, as linhas livres e tomando todas as medidas de segurança previstas no art. 27.º do Livro 2, e depois desta parada na estação dar entrada ao comboio ?

Resposta — A máquina isolada, sem paragem, deve ser recebida ao abrigo do art. 19.º (limite de saída impedido).

A estação onde se realiza o cruzamento deve conceder avanço nas condições prescritas no mesmo artigo.

A estação anterior deve fazer parar a máquina se não tiver paragem, para fazer entrega do modelo M. 126, utilizando o n.º 1 e também o n.º 7 (paragem extraordinária).

Desta forma a máquina fica tendo paragem na estação onde vai ser recebida com o limite de saída impedido.



Uma carruagem inglesa da «Emu Bay Railway», para via reduzida

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Luís Francisco Cavaleiro — Chefe da 5.ª Secção (S. Martinho do Porto).

Louvido pela Direcção-Geral, pelas acertadas medidas que tomou, em 27 de Novembro pp.º, por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113 na estação de Leiria, construindo uma variante que permitiu o rápido restabelecimento das circulações.

António Francisco Rodrigues — Ajudante do 2.º lanço da 5.ª Secção (Valado).

Gratificado com a importância de 300\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



Manuel Joaquim Trincheiras — Cond. drésinas do dist.º 3/5.ª Secção (S. Martinho do Porto).

Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

António Gonçalves — Chefe do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 200\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



António Jacinto Capitão Boralho — Subchefe do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 150\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

Josué Rosa — Subchefe do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 150\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



Carlos Iglézias — Assentador do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

Lourenço José Velez — Assentador do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



Manuel Baptista Figo de Góis — Assentador do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

João Coelho — Assentador do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.





Artur João — Assentador do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

Manuel Maria Pinto Pimenta — Assentador do distrito 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



José de Matos Gonçalves — Assentador do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

Reinaldo Reis Moço — Cond. drésinas do dist.º 4/5.ª Secção (Marinha Grande).

Gratificado com a importância de 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



António Ferreira — Supl. via da 5.ª Secção (S. Mart. do Porto).

Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

Emílio Dias — Supl. via da 5.ª Secção (S. Mart. do Porto).

Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



António Cabelo Amado — Supl. via da 5.ª Secção (S. Mart. do Porto).

Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

André Moço — Supl. via da 5.ª Secção (S. Mart. do Porto).

Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



Manuel P. Gaspar — Supl. de via da 5.ª Secção (S. Mart. do Porto).

Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

José Rodrigues Góis — Supl. de via da 5.ª Secção (S. Mart. do Porto).

Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



Carlos Cardoso Ferreira — Sub chefe do dist.º 5/5.ª Secção (Guia).

Gratificado com a importância de 75\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

José Manuel Ratinho — Sub-chefe do dist.º 5/5.ª Secção (Guia).

Gratificado com a importância de 75\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.





José Pereira Ribeiro — Assentador do dist.º 5/5.ª Secção (Guia). Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

António Almeida Pires — Assentador do dist.º 5/5.ª Secção (Guia). Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



Aquiles de Almeida — Assentador do dist.º 5/5.ª Secção (Guia). Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

António de Sousa Artilheiro — Assentador do dist.º 5/5.ª Secção (Guia). Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



Manuel Gonçalves Bezerra — Assentador do dist.º 5/5.ª Secção (Guia). Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

Joaquim Claro — Assentador do dist.º 5/5.ª Secção (Guia). Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro.



António Gonçalves — Assent. do dist.º 5/5.ª Sec. (Guia). Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

José Manuel Magano — Cond. dresinas do dist.º 5/5.ª Secção (Guia). Gratificado com a importância de 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



José Nobre Marques — Supl. de via 5.ª Sec. (S. Martinho do Porto). Gratificado com a importância de 25\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

Elísio Lopes Costeira — Supl. de via 5.ª Sec. (S. Martinho do Porto). Gratificado com a importância de 25\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.



António Domingos — Supl. de via 5.ª Sec. (S. Mart. do Porto). Gratificado com a importância de 25\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.

Silvino Pereira — Supl. de via 5.ª Sec. (S. Martinho do Porto). Gratificado com a importância de 25\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.º n.º 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.º.





Américo João — Supl. de via 5.^a Sec. (S. Martinho do Porto). Gratificado com a importância de 25\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.^o n.^o 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.^o.

Manuel Henriques — Supl. de via 5.^a Sec. (S. Mart. do Porto). Gratificado com a importância de 25\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.^o n.^o 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.^o.



António Neves — Supl. de via 5.^a Sec. (S. Martinho do Porto). Gratificado com a importância de 25\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou por ocasião do descarrilamento do c.^o n.^o 4113, na estação de Leiria, ocorrido em 27 de Novembro pp.^o.

Gumerzindo Ferreira Gonçalves — Chefe da 4.^a A Secção (Aveiro). Gratificado com a importância de 1.000\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) de via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.



Joaquim Queirós — Suplementar de via do dist.^o 400 (Campanhã).

Gratificado com 50\$00, por, no dia 27 de Novembro pp.^o, quando se dirigia para o serviço e tendo encontrado ao km 1,100-Minho algumas pedras que haviam desabado da trincheira sobre a via ascendente, logo se apressou a retirá-las da linha, dando conhecimento do facto ao encar-

regado da renovação, permitindo assim que fossem tomadas providências para evitar um possível acidente.

Américo Alves Nogueira — Assentador do dist.^o 2 (Braço de Prata).

Gratificado com 25\$00, pela sua iniciativa e interesse denotado pelo serviço, quando em 7 de Dezembro pp.^o, fora das horas de trabalho, encontrou partidas, ao km. 8,701-Norte, duas barretas a cuja substituição procedeu, em seguida a ter comunicado a ocorrência de modo que permitiu terem sido tomadas as necessárias providências para a normal circulação dos comboios.



José de Oliveira — Chefe de lanço de 2.^a cl. do 1.^o lanço da 4.^a A Secção (Estarreja).

Gratificado com a importância de 500\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.

Augusto Joaquim da Vinha — Chefe do dist.^o 76 (Ovar).

Gratificado com a importância de 350\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.



Manuel Neves Parda — Sub-chefe do dist.^o 74 (Estarreja).

Gratificado com a importância de 300\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.

Manuel Joaquim Rodrigues — Assent. do dist.^o 76 (Ovar).

Gratificado com a importância de 250\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos de renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.



Fernando Correia da Silva — Assent. do dist.^o 76 (Ovar).

Gratificado com a importância de 250\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.

Adriano de Almeida Basílio — Assentador do dist.^o 74 (Estarreja).

Gratificado com a importância de 250\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.





José Joaquim Rodrigues — Assentador do dist.º 76 (Ovar). Gratificado com a importância de 250\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.

Manuel Teixeira da Mota — Assentador do dist.º 77 (Ovar). Gratificado com a importância de 250\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.



Américo Tomé Mendes — Assentador do dist.º 72 (Aveiro). Gratificado com a importância de 250\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte, entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.

Manuel Velhas — Assentador do dist.º 72 (Aveiro). Gratificado com a importância de 250\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.



Francisco da Silva — Assentador do dist.º 72 (Aveiro). Gratificado com a importância de 250\$00, em consequência do interesse e zelo que revelou nos trabalhos da renovação (com carris novos) da via descendente da linha do Norte entre os km 276,300 e 298,300, concluída em fins de 1953.

José de Oliveira Luzes — Operário ajudante do S.º Obras Metálicas (Lisboa-R). Quando no dia 2 de Março pp.º, viajava no comboio n.º 50, encontrou numa carruagem de 3.ª classe uma nota de 20\$00, que depois entregou ao seu chefe imediato.



Félix Anastácio — Suplementar de via do dist.º 124 (Lardosa). No dia 5 de Março pp.º, encontrou nas linhas da estação de Lardosa, um porta moedas com 131\$10, que imediatamente entregou ao chefe daquela estação.

João Bicho Mendes — Fogueiro de 2.ª cls. (n.º 11 574 MT), do Depósito de Campolide. Em 14 de Março, encontrou num compartimento da carruagem Bf. 473, do comboio 4956, um brinco de ouro e brilhantes, no valor de 600\$00, que prontamente entregou aos seus superiores.



Joaquim Justino — Limpador suplementar da Revisão de Material de Campolide. Em 15 de Março, encontrou, numa carruagem de 1.ª classe do comboio 4, uma carteira com a importância de 800\$00, que entregou prontamente aos seus superiores.

António Maria Ferreira — Capataz do MT., (n.º 9 323 MT) do Posto de Lisboa-R. Em 25 de Março, encontrou, num comboio tranvia, uma mala de senhora, que continha 300\$00 em dinheiro e um fio de ouro, da qual fez entrega imediata aos seus superiores.



António Barbosa — (n.º 10557-MT), limpador, do Posto do Porto, da Revisão de Material Circulante do Minho. Quando, no dia 10 de Fevereiro, procedia à limpeza interior da carruagem B'Tyf 1107, chegada em comboio 11 da mesma data, encontrou um anel de ouro branco com pedras finas, avaliado em 600\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação.

Bernardino Moreira — Revisor de 3.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 17 341, encontrou no dia 18 de Março findo, numa carruagem do c.º 906, uma carteira de senhora contendo a importância de 290\$70, que prontamente entregou ao chefe da estação de Espinho.





António Monteiro — Carregador da estação de Vila Franca de Xira, n.º 3 204, salvou de morte certa, com risco da sua própria vida, uma mulher que, no dia 14 de Janeiro findo, atravessava as linhas da estação de Olivais no momento em que surgiam os comboios 1 e 2914. A sua abnegação e elevado altruísmo levaram a Direcção-Geral a premiá-lo com a gratificação de 500\$00, conforme consta do seu despacho de 27 de Março último, no expediente destes Serviços n.º 249/G.

Manuel da Conceição Teixeira — Revisor de 2.ª classe da Delegação de Revisão de Bilhetes de Lisboa-R., n.º 12 811, encontrou abandonada numa caruagem do c.º 111 de 21 de Março findo, uma pequena mala de camurça para senhora contendo diversos artigos e a importância de 386\$30, que prontamente entregou ao chefe da estação do Entroncamento.



José Lopes — Carregador da estação da Régua, n.º 12 813, encontrou no dia 27 de Fevereiro findo, junto da bilheteira, a importância de 200\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.

Américo Rosa Guerreiro — Carregador da estação de Earo, n.º 3 333, encontrou, no dia 31 de Março findo, abandonado no cais de passageiros, um relógio de pulso para homem em caixa de metal amarelo, antimagnético, de marca «Licurgo», que prontamente entregou ao seu chefe.



João Gonçalves Duque — Revisor de 3.ª classe da Delegação de Revisão de Bilhetes de Lisboa-R., encontrou numa caruagem do c.º 4 948 de 30 de Março findo, uma carteira de senhora contendo a importância de 1 663\$70 e vários objectos, que prontamente entregou ao chefe da estação de Sintra.

Manuel Marques — Agulheiro de 2.ª classe, n.º 3 191, da estação de Entroncamento, depois de ter recebido o seu vencimento, no dia 12 de Fevereiro findo, notou que lhe fora dada a mais certa importância, que imediatamente diligenciou em devolver ao pagador.



Albino da Silva Baltazar — Servente da Estação do Entroncamento, n.º 12 594, depois de ter recebido o seu vencimento no dia 12 de Fevereiro findo, notou que lhe fora dada a mais certa importância, que imediatamente diligenciou em devolver ao pagador.

Fernando de Matos — Factor de 2.ª classe da estação de Abrantes, n.º 2 081, encontrou no dia 14 de Março, no átrio da bilheteira, a importância de 200\$00, que imediatamente entregou ao seu chefe.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Feliciano António Tonicher — Chefe de 2.ª cl. de Aljustrel. Admitido como carregador auxiliar em 4 de Março de 1914, foi nomeado engatador em 16 de Outubro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª cl. em 1 de Julho de 1940 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1952.

António Gaspar Nunes — Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 2-2-914, passou a praticante de escriturário em 14 919; depois de ter transitado por diferentes categorias foi promovido a chefe de Secção em 1-1-937.





Eduartino Arlindo da Silva Guimarães — Admitido ao serviço em 18-3-914, como pintor, depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a operário de 1.ª classe em 1-12-945.

Silvano Augusto Costa — Chefe de Repartição principal do S.º de Conservação.

Admitido como praticante de escritório em 1-4-1908, e depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a Chefe de Secção em 1-6-1927, a Subchefe de Repartição em 1-1-935, a Chefe de Repartição em 1-5-1941 e a Chefe de Repartição principal em 1-1-1952.



Joaquina Custódia — Guarda da p. n. do dist.º 20 (Barquinha). Admitida como guarda de p. n. em 21-5-914.

José Pereira — Assentador do dist.º 58 (Alfarelos).

Admitido como assentador em 21-5-914.



REFORMAS

Material e Tracção — **Tibúrcio de Sousa e Silva** — Chefe de Brigada nas Oficinas de Campanhã.

Joaquim Venâncio — Operário de 1.ª (Caldeireiro), nas Oficinas de Barreiro.

Luís Guilherme — Operário de 1.ª (Serralheiro) nas Oficinas de Barreiro.

António Martins — Operário de 1.ª (Serralheiro) nas Oficinas de Barreiro.

Júlio da Silva Barbosa — Operário de 1.ª (Carpinteiro) das Oficinas de Entroncamento.

António Augusto Figueiredo — Operário de 3.ª (Torneiro) nas Oficinas da Figueira da Foz.

Emílio da Silva Maria — Servente nas Oficinas de Entroncamento.

José Moreira da Silva — Operário de 1.ª (Carpinteiro) do Depósito da Boavista.

Jaime Humberto Pinto — Operário de 3.ª (Serralheiro) das Oficinas Gerais.

José Martins Teixeira — Operário de 3.ª (Auxiliar) no Depósito de Campolide.

Augusto Jorge da Cruz — Mestre de Oficina, das Oficinas de Figueira da Foz.

Jorge Teixeira dos Santos — Contramestre de 1.ª classe, das Oficinas de Campanhã.

João Bravo Rodrigues — Chefe de Brigada, das Oficinas do Barreiro.

Francisco Pereira da Cunha — Chefe de Maquinistas, do Posto de Braga do Depósito de Campanhã.

Alfredo Pereira — Vigilante, do Posto de Sintra do Depósito de Campolide.

José Ribeiro Neves — Fogueiro de 2.ª classe, do Depósito de Sernada.

Alfredo Augusto Dias — Limpador, do Posto de Monção, da Revisão de M. C. do Minho.

Joaquim Martins — Chefe de Brigada das Oficinas de Entroncamento.

José Chambel — Operário de 3.ª classe (Serralheiro) das Oficinas de Entroncamento.

Joaquim Oliveira Soares — Operário de 1.ª classe (Caldeireiro) das Oficinas de Campanhã.

António Teixeira — Operário de 2.ª classe (Forjador), das Oficinas de Campanhã.

António Andrade Alagoa Júnior — Operário de 1.ª classe (Caldeireiro), das Oficinas do Barreiro.

Aníbal Valentim de Paula — Operário de 1.ª classe (Forjador) das Oficinas de Barreiro.

José António Nascimento — Operário de 1.ª classe (Serralheiro), das Oficinas do Barreiro.

Agostinho Oliveira Barbosa — Operário de 3.ª classe (Caldeireiro), das Oficinas do Barreiro.

Eduardo da Luz — Contramestre de 2.ª classe das Oficinas do Barreiro.

José Roque dos Santos — Chefe de Brigada das Oficinas do Barreiro.

José Vieira — Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Beja.

Avelino José da Silva — Operário de 3.ª classe (Serralheiro), no Depósito da Boavista.

Agostinho Duarte — Vigilante, no Depósito de Régua.

João Piedade — Maquinista de 1.ª classe, do Depósito de Figueira da Foz.

Manuel Nunes — Operário de 1.ª classe (Serralheiro), nas Oficinas do Barreiro.

Francisco Nunes — Chefe de Brigada, no Depósito de Barreiro.

Joaquim Rodrigues Margarido — Maquinista de 1.ª classe no Depósito de Entroncamento.

José Viegas — Operário ajudante (Auxiliar), nas Oficinas da Figueira da Foz.

Miguel Ferreira — Operário de 2.ª classe (Serralheiro), nas Oficinas de Campanhã.

Manuel Francisco Ferreira — Operário de 1.ª classe (Carpinteiro), nas Oficinas de Campanhã.

António Pinto Ferreira — Fogueiro de 1.ª classe, do Depósito de Campanhã.

Manuel Lopes Ribeiro — Operário de 3.ª classe (Pintor), das Oficinas de Campanhã.

Agostinho Jorge Martins — Operário de 1.ª classe (Forjador), nas Oficinas de Campanhã.

António Brás — Chefe de Brigada, nas Oficinas de Lisboa.

Via e Obras — **António Mendes** — Chefe do distrito 78 (Esmoriz).

Florinda Rodrigues — Guarda de P. N. do distrito 6/5.ª Secção (Amieira).

Avelino Correia — Operário de 3.ª classe da 10.ª-A Secção (Pinhão).

João Bernardino — Operário de 3.^a classe da 1.^a Secção (Lisboa-P.).
António Bailique — Assentador do distrito 430 (Pinhão).
Manuel Norte — Chefe de lanço de 1.^a classe de 3.^o lanço de 5.^a Secção (Amieira).
Maria da Piedade — Guarda de p. n. do distrito 23 (Bemposta).
Emília da Fonte — Guarda de p. n. do distrito 4/5.^a Secção (Marinha Grande).
António Emilio Marrote — Operário de 3.^a classe da 10.^a Secção (Régua).

FALECIMENTOS



Manuel Campaniço — Admitido ao serviço da Companhia em 21-11-927, passou a operário de 3.^a (serrador), em 1 de Dezembro de 1945.

José Maria Duarte — Assentador do dist. 62 (Coimbra-B.).
 Admitido como assentador em 1-7-1948.



Antonio Bento — Subchefe do dist. 225 (Panoias).
 Admitido como assentador de 2.^a classe (S. S.) em 21-1-1925. Promovido a subchefe de dist. em 1-1-1932.

João Lourenço de Almeida — Servente de obras da 11.^a Secção.



José dos Santos — Admitido ao serviço da Companhia em 29-11-928, passou a operário de 3.^a (torneiro) em 1 de Dezembro de 1945.

Albano Ferreira da Silva — Fiel de cais de 1.^a cl. de Porto.
 Admitido como carregador suplementar em 2 de Março de 1918, foi nomeado conferente em 6 de Fevereiro de 1920 e promovido a fiel de cais de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1941. Em 1 de Janeiro de 1949 foi promovido a fiel de cais de 1.^a classe.



Francisco Carvalho Monteiro — Admitido ao serviço da Companhia em 2-6-923, passou a operário de 2.^a classe (Forjador) em 21 de Janeiro de 1952.

Jorge Marques — Admitido ao serviço da Companhia em 3-2-920, como servente, depois de passar por diversas categorias, foi promovido a arquivista de 1.^a classe em 1-1-948.



José Joaquim Pereira — Admitido ao serviço da Companhia como limpador, em 27-11-941; foi promovido a fogueiro de 2.^a classe em 1-7-944.

Alberto Assunção Santos Filipe — Admitido ao serviço da Companhia, na qualidade de ajudante de montador, em 7-11-919; foi promovido a montador em 25-9-927, a serralheiro de 4.^a cls. 5-4-943, e a operário de 3.^a, em 1-12-945.



FÁBRICA
MANUAL
DE CALÇADO



Amadeu J. Gonçalves

Telefone 51 ESCAPÃES Vila da Feira

FABRICA DE CALÇADO **TIP-TOP**

Armando da Costa Almeida & C.^ª

SRS. FERROVIARIOS — Calcem os vossos filhos com calçado **Tip-Top**, cómodo, elegante e que não tortura as crianças — Peçam sempre em qualquer armazém de Viveres da Companhia calçado **Tip-Top**

MOINHOS — CUCUJÃES Tel. 210 (Rêde S. João da Madalena)

FABRICA MANUAL
DE CALÇADO

GALITO

VIEIRA & IRMÃO

ESCAPÃES

VILA DA FEIRA



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de Armações em massa e metal.
- Possuimos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- Fazemos os descontos máximos que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com assistência técnica permanente e gratuita.

OCULISTA DE LISBOA, L.^{DA}
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

The National Fire Protection Co., Ltd.
FELTHAM INGLATERRA

Extintores de incêndios para todos os riscos
Instalações automáticas e de comando remoto

Representantes — **BLANDY BROTHERS & Co. Lda.**
R. Victor Cordon, 31, 1.º - Telef. 26163, 35142 e 26166

L I S B O A

Sumário

Ecos do XVI Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, realizado em Londres

O «Europabus», grande empreendimento turístico dos Caminhos de Ferro europeus, entrou no seu quarto ano de actividade, pelo Dr. Rogério Torroais Valente.

Humorismo estrangeiro

Uma chuva de «estrelas» e de «confetti» na estação do Rossio

Linhas Férreas Portuguesas

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

Regulamentação dispersa

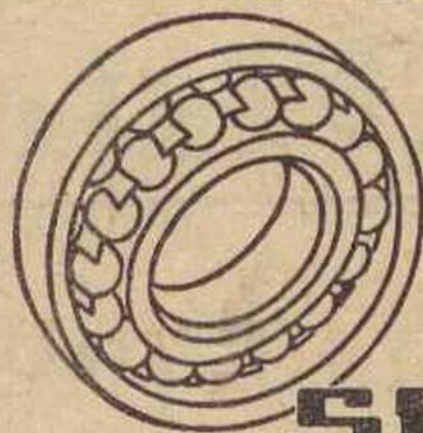
Lisboa, por Abílio dos Santos

Perguntas e Respostas

Pessoal



NA CAPA — Cartaz do centenário dos Caminhos de Ferro da Noruega



SKF

**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

**LISBOA
PORTO**

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A
Telef. 33995 - 34223

AV. DOS ALIADOS 150-152
Telef. 29776 - 29777