

CENTENÁRIO

DOS CAMINHOS DE FERRO

BOLETIM DACE

BOLETIM DA C.P.

N.º 327 SETEMBRO — 1956 ANO 28.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUÉS

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

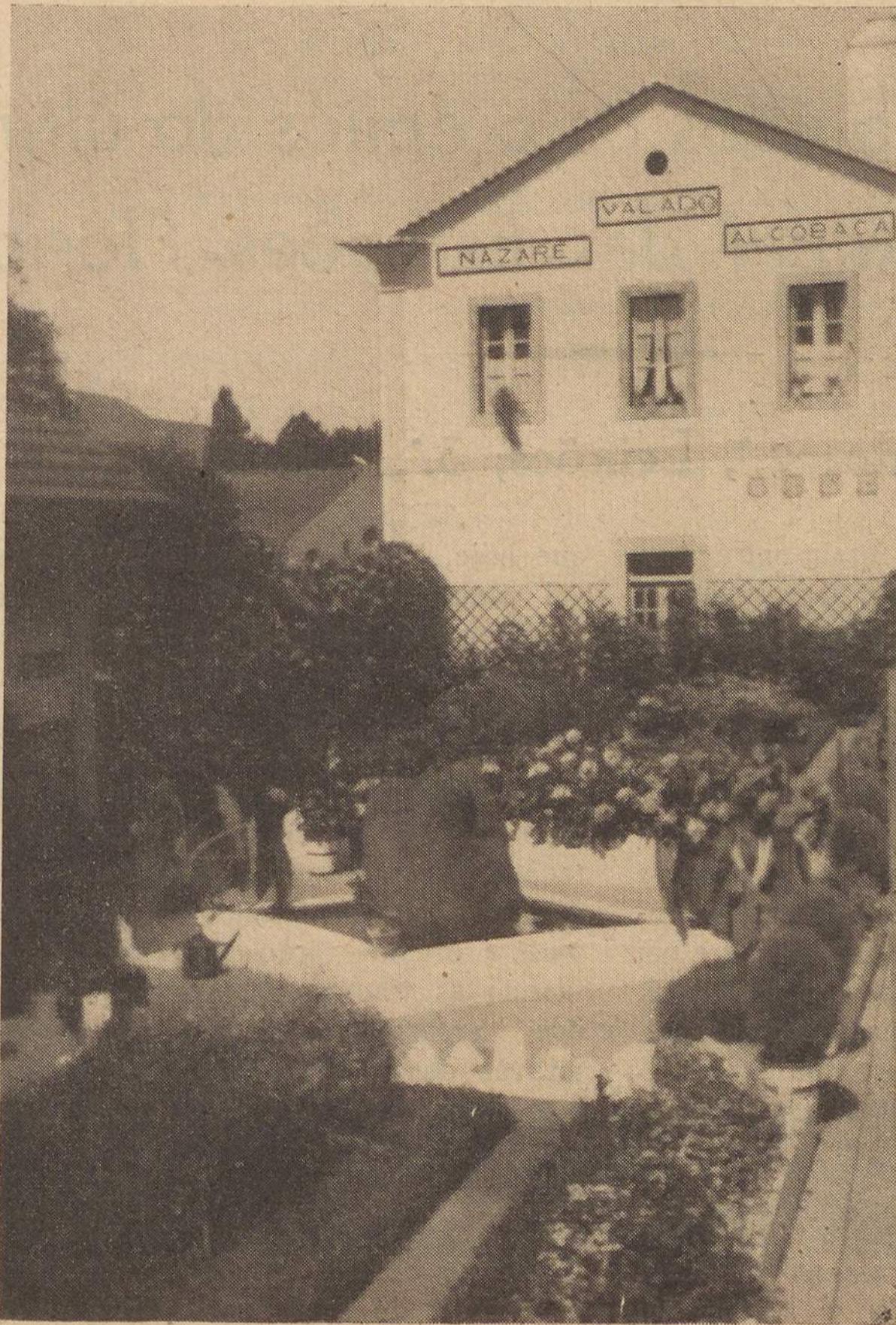
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 2 0158 — LISBOA

EMBELEZANDO



O
N
O
S
S
O
P
O
R
T
U
G
A
L

Aspecto do jardim da estação de Valado que, este ano, obteve o 1.º prémio do Concurso das Estações Floridas



Um aspecto da mesa da presidência no momento em que falava o sr. Dr. Eduardo Brasão,
Secretário Nacional da Informação

Foram distribuídos os prémios do último Concurso Anual das Estações Floridas

1.º, Valado; 2.º, Leixões; 3.º, Barroselas

Numa das salas do SNI foram entregues, na tarde de 30 do mês findo, os prémios do Concurso das Estações Floridas relativo a 1955.

A ideia deste curioso certame, surgiu em 1928. As estações da linha de Sintra, servindo uma região de exuberante beleza e com excepcionais condições turísticas, não oferecia aos olhos de quem por lá passava o aspecto alegre e bonito que podiam patentejar. Faltavam-lhes canteiros de flores e um arranjo de harmonia com o seu ambiente. Alguém — o súbdito britânico Albert Lowet, funcionário superior da Companhia dos Telefones — lançou a ideia: a do ajardinamento das estações, com prémios para as que melhor beleza ostentassem.

Com a colaboração da C. P. e o patrocínio do jornal «O Século», a ideia frutificou, ampliando-se a todo o País, de forma tal

que hoje, há como que entusiástica e amigável competição entre todas as estações — com benefício para o público e para o turismo nacional. Em 1941, o SNI tomou a si a organização do certame.

A colaboração da Companhia no Concurso das Estações Floridas tem-se manifestado não só fornecendo gratuitamente às estações concorrentes as plantas que o técnico do juri aconselha como mais conveniente para a ornamentação dos jardins, como facilitando as viagens necessárias para o exame dos membros do juri e ainda concedendo, através das receitas do *Boletim da C. P.*, 3 prémios de 2 000\$00, 750\$00 e 500\$00.

A sessão de distribuição dos prémios, presidiu o sr. Dr. Eduardo Brasão, Secretário Nacional da Informação, ladeado pelo Chefe de Serviço da Divisão de Exploração e Director do Instituto Superior de Agrono-



BOLETIM DA C. P.

COMUNICADO

A Comissão Executiva das Comemorações do I Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pretendendo realizar uma exposição de arte integrada no respectivo programa, convida todos os detentores de pinturas a óleo, aguarelas, desenhos, esculturas, etc., de tema exclusivamente ferroviário, nacional ou estrangeiro, a participarem na aludida exposição. Esta realizar-se-á na 2.ª quinzena de Outubro próximo, na estação do Rossio.

Igualmente se convidam todos os colecionadores filatélicos — de temática ferroviária nacional e internacional — a nessa exposição participarem.

Muito se agradece que os trabalhos e colecções em referência sejam remetidos à Secretaria-Geral da Companhia — Calçada do Duque, Lisboa, até 1 de Outubro próximo.

Lisboa, 1 de Setembro de 1956.

mia, Sr. Prof. Eng.^o André Navarro, que representava a C. P., e pelo Chefe da Repartição de Turismo do SNI, Sr. Dr. Felner da Costa. Presentes ainda os Srs. Pereira Leite, do SNI, e Arcelino Faria, da C. P.

O sr. Dr. Eduardo Brasão pondo em relevo o significado e o objectivo da iniciativa disse desejar que de ano para ano, nos que se vão seguir, o pessoal das nossas estações se esforce por valorizar cada vez mais a estação dos caminhos de ferro. Quem passa, português ou estrangeiro — acentuou — terá a devida impressão da nossa sensibilidade e amor pela terra em que nascemos.

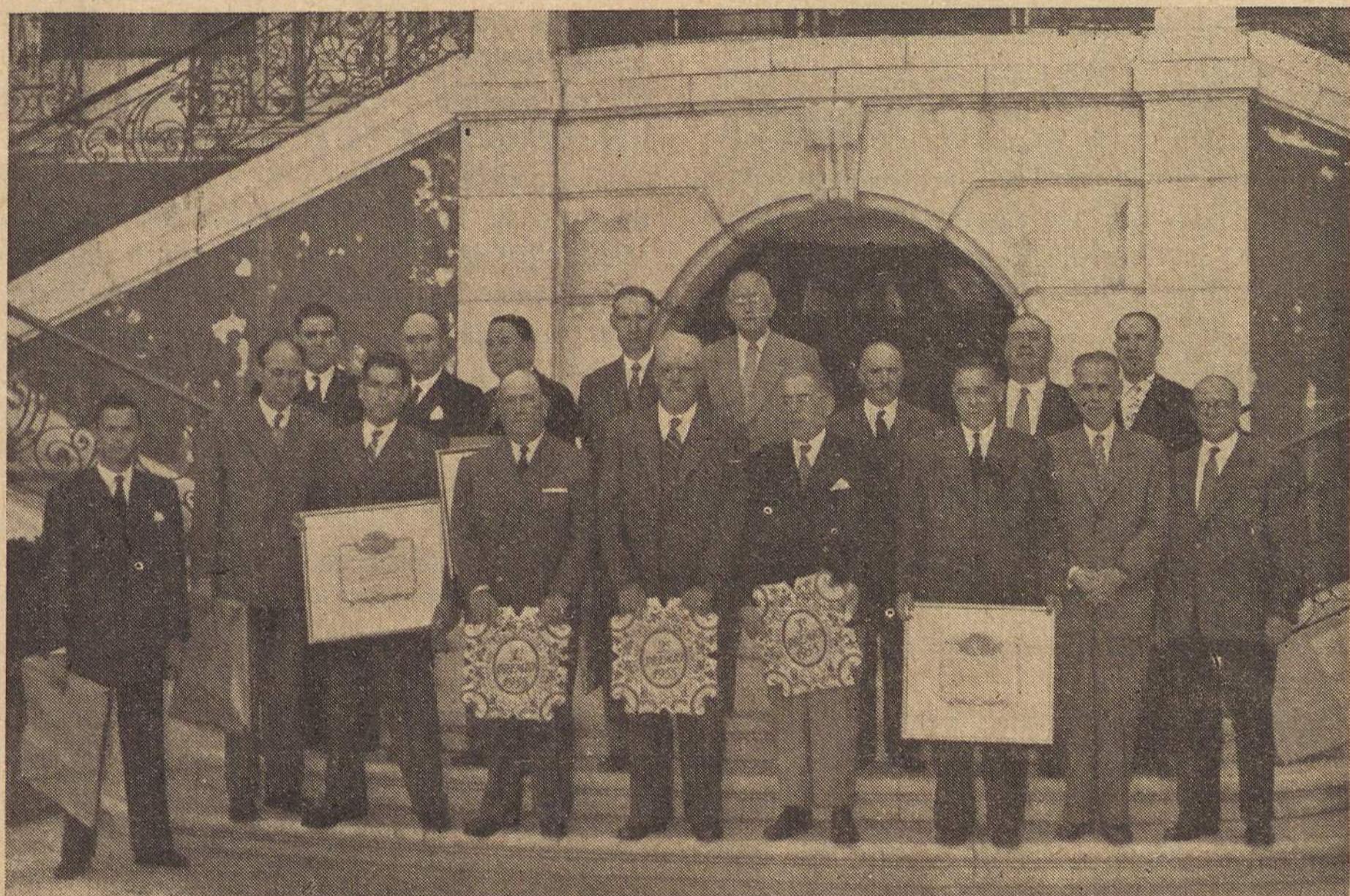
Procedeu-se em seguida à distribuição de prémios, já referidos pelo *Boletim da C. P.* no seu número de Janeiro, cabendo o 1.^º a Álvaro da Silva Martins, da estação de Valado, que recebeu 2500\$00 e um trofeu. Depois, sucessivamente, foram entregues: 2.^º prémio, 2000\$00 e trofeu — Abílio Alves da Costa Braga, da estação de Leixões; 3.^º prémio, 1 500\$00 e trofeu — João Augusto Azevedo Santos, da estação de Barroselas; 4.^º prémio, 1 000\$00 — Manuel Catarino Nunes, de Olhão;



A entrega do 1.^º prémio ao chefe da estação de Valado,
Álvaro da Silva Martins

5.^º prémio, 750\$00 — Henrique José Pereira de Matos, de Fornos de Algodres; 6.^º prémio, 500\$00 — Francisco Gonçalves, de Luso-Bucaco.

Seguiu-se a entrega de uma menção honrosa extra-concurso, com prémio de persistência, a José Maria Fernandes, da estação de Cete, e de muitas outras menções honrosas, algumas delas com prémios de persistência e especiais.



Os chefes de estação premiados

Tratamento das águas nas caldeiras das locomotivas

Uma reunião promovida pela S. N. C. F. em Nice

Pelo Eng.^o ZEFERINO BERNARDES PEREIRA

Chefe das Oficinas Gerais de Lisboa P.

PROMOVIDA pela S. N. C. F., realizou-se, no dia 21 de Junho findo, uma reunião em Nice comemorativa de um acontecimento de relevo: 4 locomotivas do Depósito de Nice, da série 141 R, recebidas da América em 1946, com tratamento da água desde a saída da fábrica, atingiram o percurso de **1.000.000 de quilómetros** sem qualquer reparação de vulto das caldeiras.

A essa reunião, na qual o nosso País e a C. P. não ficaram esquecidos, pois tivemos a honra de os fazer lembrar, compareceram vários delegados dos caminhos de ferro da Espanha, Inglaterra, Alemanha Ocidental e Sarre, Luxemburgo e Suíça, e outros da A. C. F. I. e diversas firmas industriais, e bem assim numerosas personalidades de alto relevo em França e na S. N. C. F., entre as quais o Sr. Louis Armand, presidente do seu Conselho de Administração, a quem se deve o processo de tratamento de águas que tem o seu nome, o *T. I. A.* (Tratamento Interno Integral Armand), cuja demonstração da eficácia e exame das boas provas dadas eram o principal objectivo.

Os principais acontecimentos desse dia foram uma sessão de informação no Centro Universitário do Mediterrâneo com uma larga exposição do Sr. Gintrac, chefe do tratamento de águas da S. N. C. F. e uma visita, no Depósito de Nice-Saint Roche, às 4 locomotivas citadas.

A jornada era de molde a despertar-nos grande interesse, pois, no depósito de Lisboa P., começámos a empregar esse tratamento nas nossas locomotivas americanas, que tinham sido recebidas em 1945, a primeira das quais, a n.º 860, o iniciou em 12 de Dezembro de 1949, tendo actualmente percorrido cerca de 300.000 quilómetros em regime de tratamento. Ultimamente o *T. I. A.* foi alargado aos Depósitos de Campolide, Entroncamento e Campanhã e aplicado a 50 locomotivas de várias séries. ⁽¹⁾

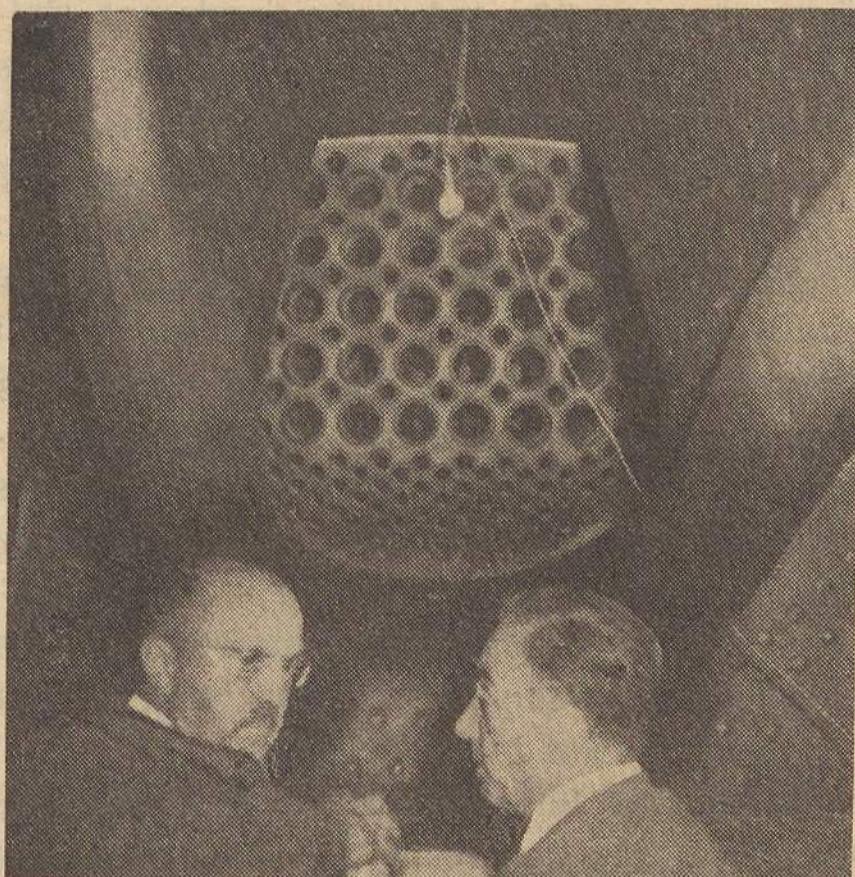
Na sua exposição o Sr. Gintrac explicou em que se baseia o processo Armand e os resultados obtidos. Resumidamente diremos que o seu fim é realizar, simultaneamente, uma protecção das caldeiras contra as incrustações e as corrosões, facilitando cumulativamente a vaporização pela supressão das fermentações. Consiste essencialmente:

1.º) — em adicionar à água, por meio de um doseador colocado no tênder, um produto líquido chamado «complexo» por ser uma mistura de reagentes adaptada às características médias do conjunto das águas a tratar recebidas no tênder. Os rea-

⁽¹⁾ Além deste tratamento usa-se ainda o *Nalco* em 68 locomotivas dos Depósitos de Campanhã e Campolide e o *Alfloc* em 5 locomotivas de Campanhã, todos alcalinos.

gentes, cada um dos quais tem uma função definida a cumprir, são produtos alcalinos, coloidais, redutores, retardadores e tensio-activos.

2.º) — a executar, por meio de uma válvula



O Inspector Divisionário da região do Mediterrâneo da S.N.C.F. apresenta ao delegado da C. P. (à direita) Eng.º Bernardo Pereira, a caldeira de uma locomotiva com 1.000.000 de Km.

(Foto da «Vie du Rail»)

apropriada, extracções, que ficam registadas, de água e vapor da caldeira, destinadas à evacuação das lamas e a limitar a salinidade da água da caldeira.

3.º) — a efectuar controles periódicos por meio de operações físicas, químicas e outras que dizem respeito à marcha do tratamento. As primeiras incidem sobre amostras de água de alimentação e da caldeira, fazendo parte das últimas o exame dos discos do registador de extracções, verificação das caldeiras após as lavagens, etc.

Estes controles permitem constatar, a todo o momento, o estado do tratamento e os efeitos de qualquer anormalidade. Todas estas determinações não necessitam de pessoal especializado e são realizadas por operários ou simples limpadores a elas adaptados.

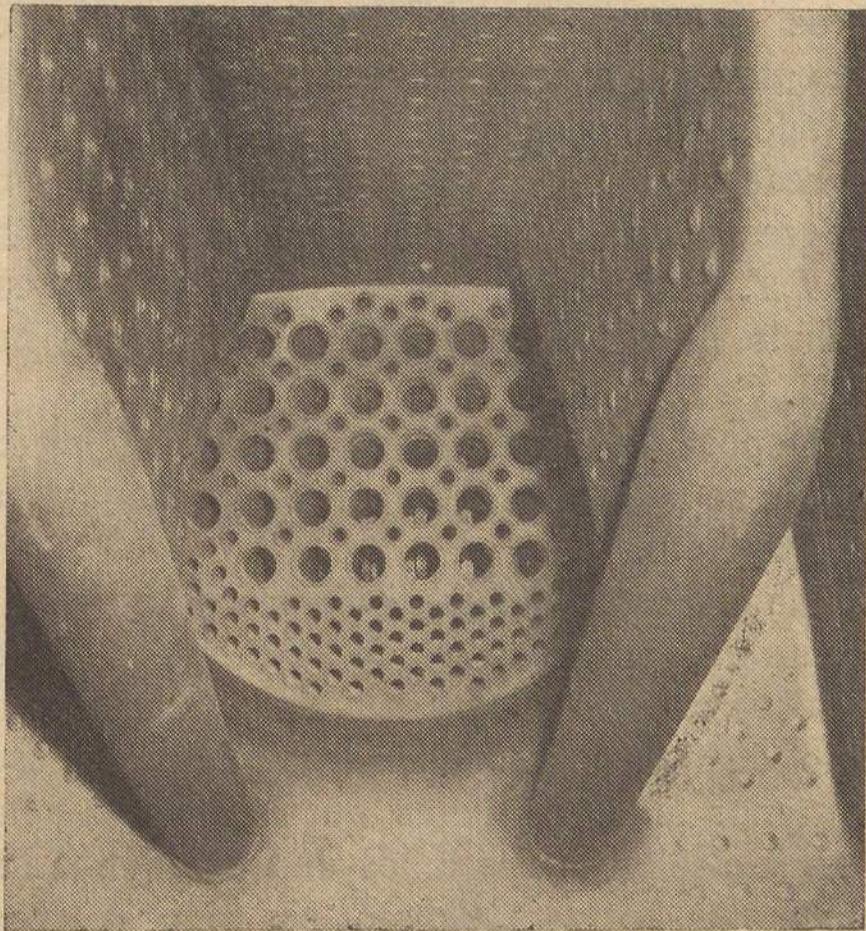
Acerca dos resultados técnicos e econó-

micos o Sr. Gintrac manifestou os seus escrúculos: «será legítimo no século das electrificações e das dieselizações prestar ainda algum interesse às locomotivas a vapor?». Após considerações diversas concluiu que as 170.000 locomotivas existentes em todo o mundo, e que ainda continuarão em serviço por dilatados anos, merecem todos os esforços no sentido de se melhorar, sem cessar, as condições da sua manutenção.

Os resultados obtidos foram evidenciados por meio de gráficos e comparados com a situação antes do tratamento. Alguns números:

Depois do tratamento, os trabalhos de caldeiraria foram de 300 horas por 1.000.000 de quilómetros ou 18 minutos por 1.000 quilómetros dos quais 8 minutos apenas consagrados aos trabalhos devido ao estado da caldeira, sendo os 10 minutos restantes gastos em exames impostos pelos regulamentos.

Antes do tratamento os trabalhos de conservação corrente eram de 6 horas e 24 minutos por 1.000 quilómetros. O tubular era substituído todos os 60.000 quilómetros. Além



Um pormenor da caixa de fogo mostrando o aspecto impecável da chapa tubulada de uma locomotiva com 1.000.000 de Km., examinada no depósito de Nice.

disso todos os 70.000 quilómetros era necessária uma reparação de conservação («levage») gastando 700 horas, com substituição de 700 escoras, em média, além das grandes repara-

ções nas quais cerca de meia caldeira era reconstruída todos os 270.000 quilómetros.

Actualmente as «levages» chegam a atingir espaçamentos da ordem de 200.000 quilómetros com cerca de 200 horas. As grandes reparações das caldeiras deixaram de ser previsíveis pois o percurso de 1.000.000 de quilómetros parece poder ser largamente ultrapassado.

Em resumo: os trabalhos de caldeiraria efectuados nos Depósitos ou nas Oficinas foram reduzidos na proporção de 16 para 1 permitindo diminuir, na mesma proporção, a respectiva mão de obra.

As lavagens das caldeiras que eram efectuadas com intervalos de 2.000 quilómetros não obrigam já a paragens especiais. Tendo começado com um espaçamento de 8.000 quilómetros são agora levadas a efeito quando das visitas intermédias, com intervalos cerca de 1/10 do percurso entre «levages», ou seja de 16 a 20 mil quilómetros.

Assim, o rendimento quilométrico das locomotivas subiu de 40% graças ao aumento da sua disponibilidade dando a possibilidade de diminuir o parque de locomotivas e os correspondentes investimentos. É de salientar que a notável redução de trabalhos pesados que eram impostos aos caldeireiros, representa, a par de um progresso técnico um progresso social que deve ser levado a crédito do *T.I.A.* Este foi progressivamente alargado a mais de 9.000 locomotivas do parque da *S. N. C. F.*

Depois da clara exposição do Sr. Gintrac seguiu-se a visita às locomotivas «milionárias» no Depósito.

Na verdade não se podia evitar um sentimento de admiração vendo as caixas de fogo e sobretudo as chapas tubulares, sem o vestígio de fendas soldadas; sem que mostrasse o menor sinal de fugas ou de ataques pela chama o rebordo dos tubos de fumo que eram ainda de origem, como se todo o conjunto tivesse saído há pouco tempo de construção.

Essa visita confirmou o que se tinha acabado de ouvir da boca do responsável deste tratamento em França e um dos seus pioneiros: — que se estava perante uma evidente realidade e um notável progresso técnico e que, sem ele, não teria sido económico

possível o emprego das caixas de fogo em aço cujo custo é 3 vezes mais barato que as de cobre.

Estas conclusões nós as temos igualmente tirado no tratamento, com resultados satisfatórios, das nossas locomotivas americanas com caixas de aço. Contudo não podemos deixar de salientar que, se apesar de bons, os nossos resultados não são tão espectaculares como os apresentados em Nice, isso se deve atribuir a duas circunstâncias fundamentais: o facto do nosso tratamento só ter começado 5 anos após a entrada das locomotivas em serviço, e o das caixas de fogo e respectivas fornalhas não terem sido dispostas de construção para o emprego do «fuel» — ao invés das locomotivas francesas examinadas que têm caixas de fogo de grande comprimento — o que motiva sintam mais a acção da chama do maçarico principalmente na chapa tubular e no rebordo dos tubos de fumo.

Desejamos terminar esta exposição exprimindo a nossa convicção de que, no último período de vida da locomotiva a vapor, — a que presentemente o Mundo assiste — o tratamento da água da sua caldeira não mais a abandonará, tornando-se uma realidade a generalização do emprego da caixa de fogo em aço.

FILOSOFANDO ...

O silêncio é de ouro!

O homem que lançou esta máxima teria inspiração celestial ou seria um cérebro vulgar que definia a vida com a arrogância das frases curtas, lapidares?

O silêncio é de ouro!

Querem melhor convite à deslealdade e à hipocrisia?

Não!

A palavra é dom divino.

É ela que nos abre perante os que vivem junto de nós o escrínio das nossas virtudes e dos nossos defeitos.

Falem os que têm para dizer.

O silêncio pode dar ouro. Dá quase, porque os negócios escuros e de mistério são os de maior lucro. Mas não é de ouro!...

Em sentido figurado melhor seria dizer:
O silêncio é de «coiro»...

A «Noite de Recordação»

promovida pelos nossos excursionistas à Austria é um exemplo de boa camaradagem ferroviária



Constituiu um magnífico êxito, sob todos os pontos de vista, a excursão realizada à Áustria pelo *Boletim da C. P.*. Fraccionados em dois grupos, os 64 ferroviários e suas famílias que visitaram a pátria de Mozart, regressaram profundamente encantados com o muito que lhes foi dado ver e apreciar.

Conseguiu-se assim, e de absoluto modo, o intento que levou o *Boletim* a estabelecer esta e outras visitas similares a países estrangeiros: contribuir-se para uma maior valorização cultural e profissional do ferroviário e simultaneamente criar laços de fraterna amizade entre todos quantos labutam no caminho de ferro.

Do agrado com que foi tida a excursão e do reconhecimento pelas visitas proporcionadas e ainda da salutar amizade que a todos os seus componentes hoje liga, é eloquente prova a reunião amiga que eles próprios resolveram promover.

«Noite de recordação» — assim foi muito bem apelidada pelos seus organizadores, Carvalho dos Santos, Tito David e Salgueiro Costa — foi uma reunião de fraternal camaradagem, uma jornada de exaltação, destinada a evocar cinematograficamente alguns dos aspectos mais interessantes vividos pelos excursionistas durante a sua longa peregrinação



AUSTRIA — Um típico castelo nos Alpes tiroleses, a 574 metros de altitude

por terras estrangeiras. Foi também pretexto para agradecerem, na pessoa do Administrador do *Boletim*, ali presente, o Sr. Jorge Salgueiro de Vasconcelos, a magnífica viagem que o *Boletim da C. P.* lhes facultou e ao organizador e acompanhante — Sr. Alberto da Silva Viana — o muito, disseram, que lhes devem pelas incontáveis atenções e cativantes gentilezas com que sempre os cumulou durante toda tão longa viagem.

A reunião teve lugar no passado dia 11 de Agosto, pelas 21,30 horas, na Cantina de Lisboa-R. Mais de uma centena de ferroviários e suas famílias estavam presentes. Constituiu de uma curta passagem de um filme cultural alemão, a que se seguiu o interessante e apreciado documentário cinematográfico realizado por um dos componentes da excursão — o Sr. João Salgueiro Costa, do Serviço Comercial e do Tráfego — focando aspectos da viagem.

A terminar, foi projectado um conjunto de excelentes fotografias a cores — diapositivos — da autoria do artista e técnico fotográfico

de muito mérito, Sr. Fernando Tito David, dos Serviços de Contabilidade e Finanças, detalhando, com soberana mestria, os principais locais visitados e retratando, em momentos felizes, os excursionistas. Foi uma magnífica projecção que mereceu fartos aplausos de toda a assistência, quer pelo nível técnico das fotografias apresentadas quer pela sequência imprimida à sucessão de imagens expostas — que eram acompanhadas de comentários esclarecedores do autor.

Auxiliaram a exposição cinematográfica, os Srs. Helder Carvalho dos Santos, Arménio Duarte Silva, na gravação musical e Joaquim Duarte, na projecção.

Num dos intervalos da sessão, promoveram os excursionistas uma manifestação de simpatia e apreço a Alberto da Silva Viana.

Falando em nome dos componentes excursio-

nistas do 1.º grupo, de que tomou parte, o Sr. Jorge Salgueiro de Vasconcelos testemunhou a Alberto Viana o reconhecimento do agrupamento que representava e do próprio *Boletim* pelas atenções com que este distinguiu todos os viajantes.

Falaram ainda os Srs. Luís de Freitas, do Serviço do Movimento, em nome dos excursionistas do 2.º grupo e José Júlio Moreira, dos Serviços de Contabilidade e Finanças.

Associou-se igualmente à homenagem o Sr. Dr. Élio Cardoso, editor deste *Boletim*, que se referiu às qualidades de dedicação, entusiasmo e dinamismo postas por Alberto Viana ao serviço da Companhia — qualidades que têm proporcionado, no campo do turismo ferroviário, grandes e proveitosos benefícios — de que a excursão à Áustria é, por exemplo, relevante prova.



Ao alto, da esquerda para a direita: Aspecto da assistência; o sr. Alberto Viana agradecendo a manifestação que lhe fizeram

Em baixo: O sr. Dr. Élio Cardoso associa-se à homenagem; o Administrador do «Boletim», sr. Jorge de Vasconcelos, entrega ao sr. Alberto Viana uma recordação da viagem



O inspector Jorge Soares, à esquerda, em nome da Direcção da Biblioteca, agradece o auxílio prestado pela Companhia

Inauguração da nova Biblioteca do pessoal de trens e revisão de bilhetes, no Rossio

O pessoal de trens e revisão de bilhetes da C. P. possui, desde 9 do mês findo, uma excelente biblioteca. Instalada no pavimento superior da estação do Rossio, a nova instalação comprehende duas dependências: a biblioteca propriamente dita, e uma elegante sala de leitura.

Trata-se de uma louvável iniciativa do referido pessoal que desde o princípio teve o apoio e o carinho da Direcção-Geral da Companhia. Para além da valorização profissional que procuram — e obviamente conseguem — a feliz iniciativa constitui uma eloquente forma de bem servir a Empresa. A biblioteca, que está muito bem instalada, conta, entre obras técnicas e literárias, com cerca de 1.400 volumes.

A inauguração foi feita pelo Director-Geral da C. P., Sr. Eng.º Espregueira Mendes, com a presença dos Srs. Dr. Faria Lapa, Eng.ºs Júlio dos Santos e Custódio Nazareth, João dos Santos Camarinhas, Dr. Élio Cardoso, Adriano Monteiro, Espírito Santo, Eloy Trindade e de muitos agentes de trens e da revisão da Companhia.

Presentes, igualmente, os agentes que constituem a direcção da nova biblioteca: Revisores Américo Cardoso da Costa, Nicolau da Cunha Borges, José Gonçalves Daniel e João Gonçalves Caixinha e ainda o condutor Narciso Vieira.

O Sr. Eng.º Espregueira Mendes procedeu à abertura simbólica da biblioteca, cortando uma fita de seda branca. Depois visitou a sala de arrecadação e distribuição dos livros e passou à sala de leitura, ampla e com muita luz, e onde se vêem duas fotografias dos Srs. Presidentes da República e do Conselho.

Ali realizou-se uma breve sessão inaugural. O Inspector Sr. Jorge Soares, a pedido da direcção da biblioteca, agradeceu na pessoa do Sr. Director-Geral, o valioso apoio recebido da C. P., para a realização de tão útil iniciativa, afirmando que o valor principal da biblioteca reside essencialmente no reconhecimento da vontade do pessoal, de alargar os seus conhecimentos.

Ao terminar, disse que a direcção da bibli-

teca, como prova de gratidão pelo auxílio recebido, nomeava o Sr. Eng.^o Espregueira Mendes seu sócio honorário, fazendo-lhe em seguida a entrega do diploma artisticamente desenhado.

O Director-Geral da Companhia, em breves palavras, agradeceu a homenagem, lamen-

tou a demora da realização de tão louvável iniciativa, por falta de instalações, e afirmou que todas as iniciativas do pessoal da Companhia, no sentido da sua valorização profissional, merecem o carinho e o apoio dos dirigentes que dão sempre os seus esforços por muito e muito bem empregados.



Em cima, à esquerda — O Presidente da Biblioteca, revisor Américo Cardoso da Costa, presta informações sobre a orgânica da nova instalação; *à direita*: o Sr. Eng.^o Espregueira Mendes assina o «Livro de Honra»

Em baixo : O Director-Geral da C. P., recebendo o diploma de sócio honorário da nova Biblioteca

I — Divisão da Exploração

A — Instrução Profissional

Ordem do Dia n.º 4599 (23-4-956) — Concessão de Prémios do concurso realizado no corrente ano.

B — Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2633 de 9 de Abril de 1956 — Sinalização da estação de Lavre.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2397 de 10 de Abril de 1956 — Sinalização da estação de Mato de Miranda.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2615 de 10 de Abril de 1956 — Sinalização da estação de Mexilhoeira Grande.

Instrução n.º 2634 de 16 de Abril de 1956 — Sinalização da estação de Vale de Figueira.

Instrução n.º 2635 de 24 de Abril de 1956 — Sinalização do apeadeiro de Vila Nova de Anços.

Instrução n.º 2636 de 24 de Abril de 1956 — Sinalização da estação de Granja.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2549 de 30 de Abril de 1956 — Sinalização da estação de Setúbal.

C — Serviço de Movimento

1.º Aditamento à Ordem de Serviço N.º 121 (Série M. n.º 115), de 6-4-956 — sobre o restabelecimento da circulação pela via ascendente entre Barcarena e Cacém.

Aditamento à Ordem de Serviço N.º 120 (Série M. n.º 114), de 7-4-956 — sobre o restabelecimento da circulação normal entre B. Prata e Olivais.

2.º Aditamento à Ordem de Serviço N.º 121 (Série M. n.º 115), de 7-4-956 — sobre o restabelecimento da circulação normal entre Barcarena e Cacém.

Ordem de Serviço N.º 122 (Série M. n.º 116), de 9-4-956 — sobre a interrupção temporária da via ascendente entre Lx^a.-Rego e B. Prata e da via descendente entre as mesmas estações.

Ordem de Serviço N.º 123 (Série M. n.º 117), de 9-4-956 — sobre a interrupção temporária da via ascendente e descendente entre Cacém e Mercês.

Ordem de Serviço N.º 124 (Série M. n.º 118), de 9-4-956 — sobre a interrupção temporária da via entre Luso e Mortágua.

D — Serviço Comercial e do Tráfego

Tarifa da carreira Vila Nova de Milfontes-Odemira (em vigor desde 15-2-956) — Anula e substitui a Tarifa relativa a esta carreira, em vigor desde 1 de Abril de 1953.

Tarifa da Carreira de Santiago do Cacém (estação) — Vila Nova de Milfontes (em vigor desde 15-3-956) — Anula e substitui a Tarifa relativa a esta carreira, em vigor desde 1 de Abril de 1953.

4.º Aditamento aos Quadros das Distâncias (em vigor desde 1-5-956) — Atribui distâncias próprias ao apeadeiro de Figueiredo das Donas e altera as distâncias do apeadeiro de Figueiredo das Donas e altera as distâncias do apeadeiro de Fataunços no sentido de Sernada do Vouga.

48.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, etc. (em vigor desde 1-5-956) — Criou a dependência da estação de Sacavém denominada Sacavém-Marginal e indica o serviço a prestar por essa dependência.

Aviso ao Públíco B. n.º 227 (em vigor desde 1-5-956) — Prevê a aplicação de preços especiais ao transporte de vinhos de pasto e das respectivas taras em retorno e anula o Aviso ao Públíco B. n.º 147.

85.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camio-

nagem (em vigor desde 1-5-956) — Transporte de passageiros, e bagagens entre a estação da Póvoa de Varzim e o Despacho Central de Aguçadora.

91.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 8-5-956) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Nelas e o Despacho Central de Loriga.

126.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 25-4-956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Pinhão e o Despacho Central de Alijó.

222.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 15-4-956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e o Despacho Central de Vieira do Minho.

234.º — Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 26-4-956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a

estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Farropo, Pampilhosa da Serra, Orvalho e Salgueiro do Campo.

287.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-5-956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Belver, os Despachos Centrais de Mação, Amêndoa e Cardigos e o Posto de Despacho de Chão de Lopes.

299.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 7-5-956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Darque e os Despachos Centrais de Moreira do Geraz do Lima (Passagem) e Ponte do Lima.

E — Serviço de Fiscalização das Receitas

Comunicação-circular n.º 106, 5-4-1956

— Indicam-se as publicações que, actualmente, podem ser transportadas gratuitamente.

1.º Aditamento à circular n.º 1106, 23-4-1956
— Comunica que a RENFE deu já a sua adesão às disposições a que se refere a circular n.º 1106.





O Bacalhau de Molho

Por GUERRA MAIO

ESTO passou-se durante a primeira Grande Guerra mundial. O Dr. José d'Ataíde, director da Repartição de Turismo, querendo analisar as possibilidades turísticas da serra da Estrela, convidou alguns jornalistas para o acompanharem, entre os quais Olde-miro César, redactor do «Diário de Notícias», Manuel de Sousa Pinto, autor da «Terra Moça», livro referente ao Brasil, e outros mais.

Partimos de Lisboa no rápido da manhã e, na Pampilhosa, passámos ao ónibus da Beira Alta com destino a Gouveia, onde éramos aguardados pela direcção da Sociedade de Propaganda da Serra da Estrela, com sede naquela vila, e por Pedro Boto Machado, antigo governador de S. Tomé, grande bairrista, que nos alojou na sua bela *Vila América*, situada a meia encosta.

Na tarde seguinte a caravana pôs-se a caminho do Observatório, local que mais tarde se havia de chamar Penhas Douradas. Era ainda cedo quando ali chegámos e antes do jantar fomos debruçar-nos no Fragão do Corvo, sobre Manteigas, garrida e aninhada junto ao Zêzere, como no fundo de uma tigela. Estávamos no mês de Maio, e devíamos dormir sob tendas de lona e sobre palha estendida na relva, como convinha a uma excursão alpestre. Depois do jantar, um delegado da Sociedade da Serra da Estrela mostrou-nos um formoso bacalhau, que devia pesar 4 a 5 quilos. Era para o nosso almoço do dia seguinte e seria dessalado na corrente de um arroio ali perto e cujas águas — certamente neve derretida da que restava contra os penhascos — lhe dariam um sabor especial.

Ao nascer do Sol saltámos das camas,

bem dispostos e tomado o café, preparámo-nos para montar a cavalo, em animais seguros, vindos na véspera de Gouveia, para esse efeito. Como eu era o mais novo e entre o grupo me haviam acoimado de ter prosápias de picador, deram-me uma égua irrequieta, que montei com todas as regras da cavalaria, não fosse ela malhar comigo no chão.

Mas não, a égua era mansa como a terra e todos partimos alegremente sob os primeiros raios de Sol dourando os cumes da serra. O hospedeiro, marchava ufano ao nosso lado, com o bacalhau às costas e que lhe chegava quase até aos pés, dando-lhe uma imagem perfeita do célebre reclamo do óleo de fígado de bacalhau, que ilustrava os jornais e as revistas da época. Chegados ao local, o homem atravessou o bacalhau no riacho, e mergulhando-o na água, pôs-lhe uma pedra no rabo e duas na cabeça, não fosse ele fugir... Era coisa de três ou de quatro horas, disse; e partiu à procura de lenha para fazer um braseiro onde o bacalhau seria assado. Quando voltássemos, ao meio dia, o almoço estaria na mesa.

Pouco depois parávamos junto ao Malhão da Estrela, espécie de torre de granito, no alto da qual se marca a maior altitude de Portugal, 2.000 metros. Tirou-se a indispensável fotografia, de que nenhuma resta, visto a maior parte dos excursionistas já ter falecido.

Dali seguimos para a região dos Cântaros, mas de vagar, porque a paisagem de perto e de longe nos dominava amplamente. Era o vale do rio Alva, cujas pedras batidas pelas águas da serra, pareciam de jaspe e daí talvez o nome; era o Covão de Loriga, encosta de xisto e profunda como um abismo dantesco; eram, ao longe, vilas e aldeias, aninha-

das à volta da igreja paroquial; tudo uma paisagem de sonho.

Vistos de perto o Cântaro Gordo e o Cântaro Magro, dois blocos bojudos de xisto, onde as águias fazem ninho, descemos para a Rua dos Mercadores, onde, sobre bancadas de granito, se estendem, numa ilusão perfeita, as peças de briche e de saragoça, igualmente de granito escuro, como nas feiras da Beira à espera de comprador.

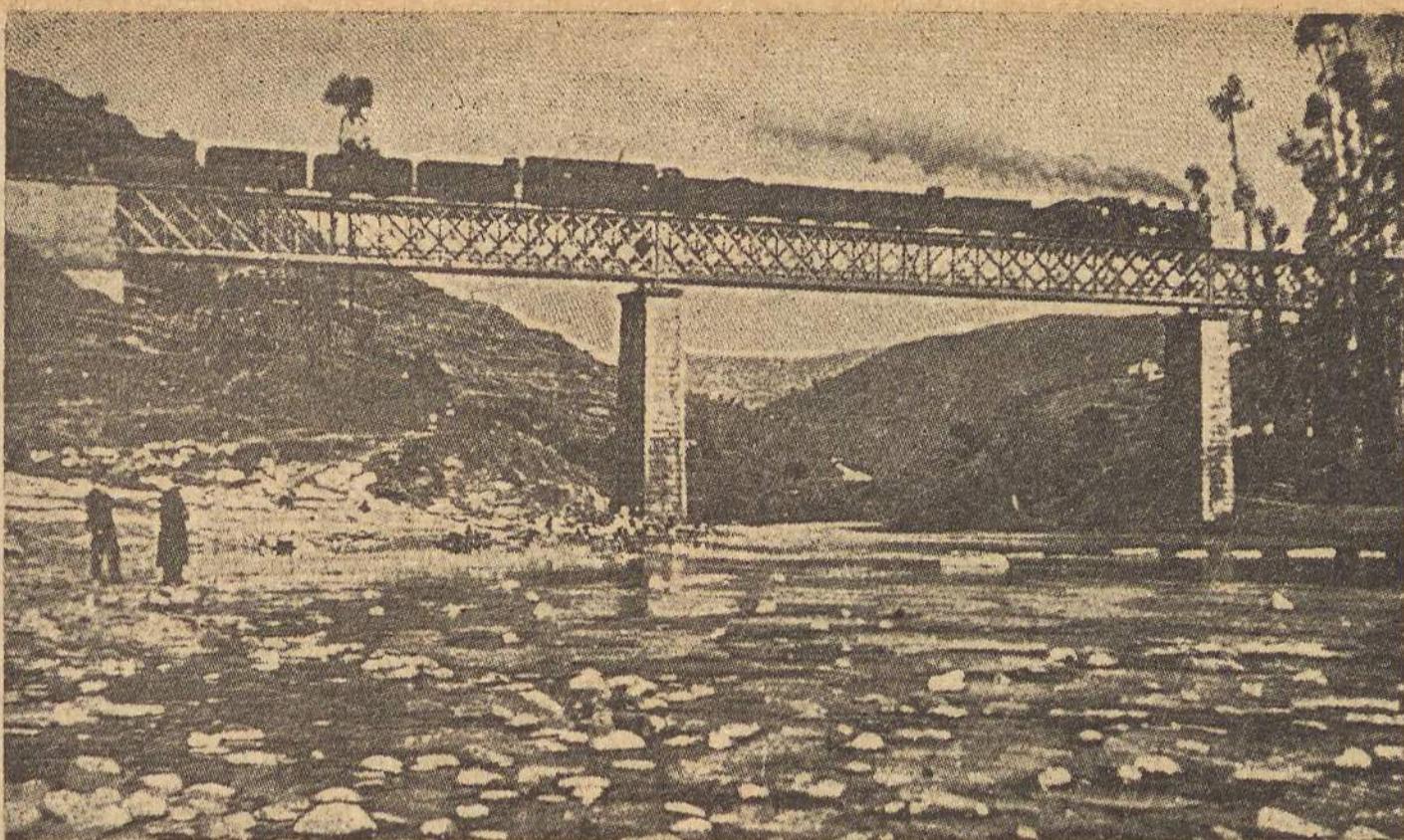
A subida para o espinhaço da serra foi deliciosa e impressionante — e onde os picos de xisto, cercados de lambris de neve, aguardando o Sol de Junho que a derretesse — pareciam querer retê-la para gosarem da sua frescura. Ao chegarmos, no alto, à Fonte da Velha Paiva, um pastor convidou-nos a beber um trago e ele mesmo ofereceu o seu copo, um copo de corno, com fundo de cortiça, que encheu e deu a cada um e a qual, segundo ele, entre outros predicados tinha o de abrir o apetite, como se nós o não tivéssemos. . A fonte é uma espécie de tanque rente do chão, com três pedras, em triângulo, sustendo a água, que apesar de batida pelo Sol, já alto, estava fresquíssima.

Metemos as esporas às cavaldades, não só porque tardava para enfrentarmos o bacalhau assado, mas porque, nessa tarde, tínhamos de descer a Manteigas e ao Poço do Inferno, espécie de cascata, cuja água descendo entre penedias é de um efeito surpreendente, que eu já conhecia mas que se me não dava de ver outra vez. À tarde, banquete em casa de um apaixonado da serra, que tendo vindo para ali tuberculoso, lá se tinha curado e donde, por gratidão, não havia querido sair. À noite nova dormida sobre a palha e no dia imediato descida da serra pela Senhora do Desterro.

Ao chegarmos ao arroio onde o bacalhau ficara a dessalar, vimos o nosso simpático hospedeiro sentado numa pedra com as mãos sobre os olhos, parecendo que sobre ele havia caído uma grande fatalidade.

Assim era. O homem carria o seu pesar e o seu desespero, e apontando para o riacho, mostrou-nos, ainda sob as pedras, a espinha do *fiel amigo* — mas que deixara de o ser — pois a água fina da serra havia-lhe arrancado a carne, inclusive os lombos, de dois dedos de grossura, e tudo levara na corrente!





RÉGUA — Ponte do Corgo

Quando o comboio chegou à Régua...

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

Inspector de Receitas de 2.ª classe

COMBOIOS! Caminhos de Ferro! Um Mundo de ideias, um oceano de recordações, uma história interminável e sempre cheinha de maravilhas, de heroísmo, de dedicações!

Comboios! Caminhos de Ferro! Quanto não deve o homem a esta genial descoberta, que foi a génese de outras descobertas, e do progresso de todas as actividades?

Com efeito, os comboios aproximaram os homens, vencendo as distâncias. O turismo desenvolveu-se com o gosto de viajar, e ninguém hoje se desloca, sem considerar os benefícios dos serviços ferroviários.

Foram os caminhos de ferro que desenvolveram extraordinariamente a agricultura, fomentaram o grande comércio, fizeram nascer as variadas e importantes indústrias. É que só os caminhos de ferro podiam vencer a batalha dos transportes, em todos os seus aspectos.

Neste ano áureo de 1956 em que se comemora o primeiro centenário dos caminhos de ferro em Portugal, ficará bem, pela certa, nas páginas amigas de *Boletim da C. P.*, o relembrar-se o que foram algumas inaugurações ferroviárias. Serão páginas evocativas do progresso nascente; de homenagem ao

Passado e de confiança no Futuro; certos de que os caminhos de ferro hão-de acompanhar o desenvolvimento que se operar nas mais variadas actividades mundiais, e jámai poderão ser postos de parte, como coisa desactualizada, inútil.

* * *

Julho, mês das canículas e das festividades. Por todos os lados o calor aperta e em todas as partes se erguem coretos e desfraldam bandeiras. É o mês em que as uvas de verde esperança começam a alourar como o trigo maduro, ou a tornar-se pretas como amoras; em que, pouco a pouco, se vão tornando doces como torrões de açúcar, nomeadamente nessas montanhas majestosas e ingremes do Douro, que parecem presépios e que o rio beija e as oliveiras emolduram.

* * *

Corria o ano de 1879, e para as Festas do Socorro na Régua — a 15 de Agosto — faltava apenas um mês. Mas já se registava na vila uma azáfama enorme: embandeiravam-se as ruas locais; alindavam-se os coretos destinados às bandas marciais com tufo de verdura; engrinaldavam-se as janelas e as sacadas. O entusiasmo era intensíssimo, indiscritível. Estava no poder o partido progressista, extre-



Régua — Igreja de S. Francisco

mamente simpático ao Povo, e, pelo túnel da Régua, com 333 metros de extensão, ia passar o primeiro comboio de serviço público.

O acontecimento não tinha paralelo na vida da região. Era o vapor fumegante que vinha destronar os barcos rabelos, bamboleantes e perigosos; a mala posta, ronceteira e sujeita a assaltos.

Era o penacho branco de fumo das locomotivas a dissolver-se nos ares, numa alegoria de bem estar e de progresso, de anseios atingidos e de civilização alcançada. Era o comboio que ia chegar, eis tudo.

Dia 14 de Julho, uma segunda-feira, em que se ia desenrolar o grande e inolvidável acontecimento. Não haveria comboio inaugural, mas comboios inaugurais. Nada menos de cinco!

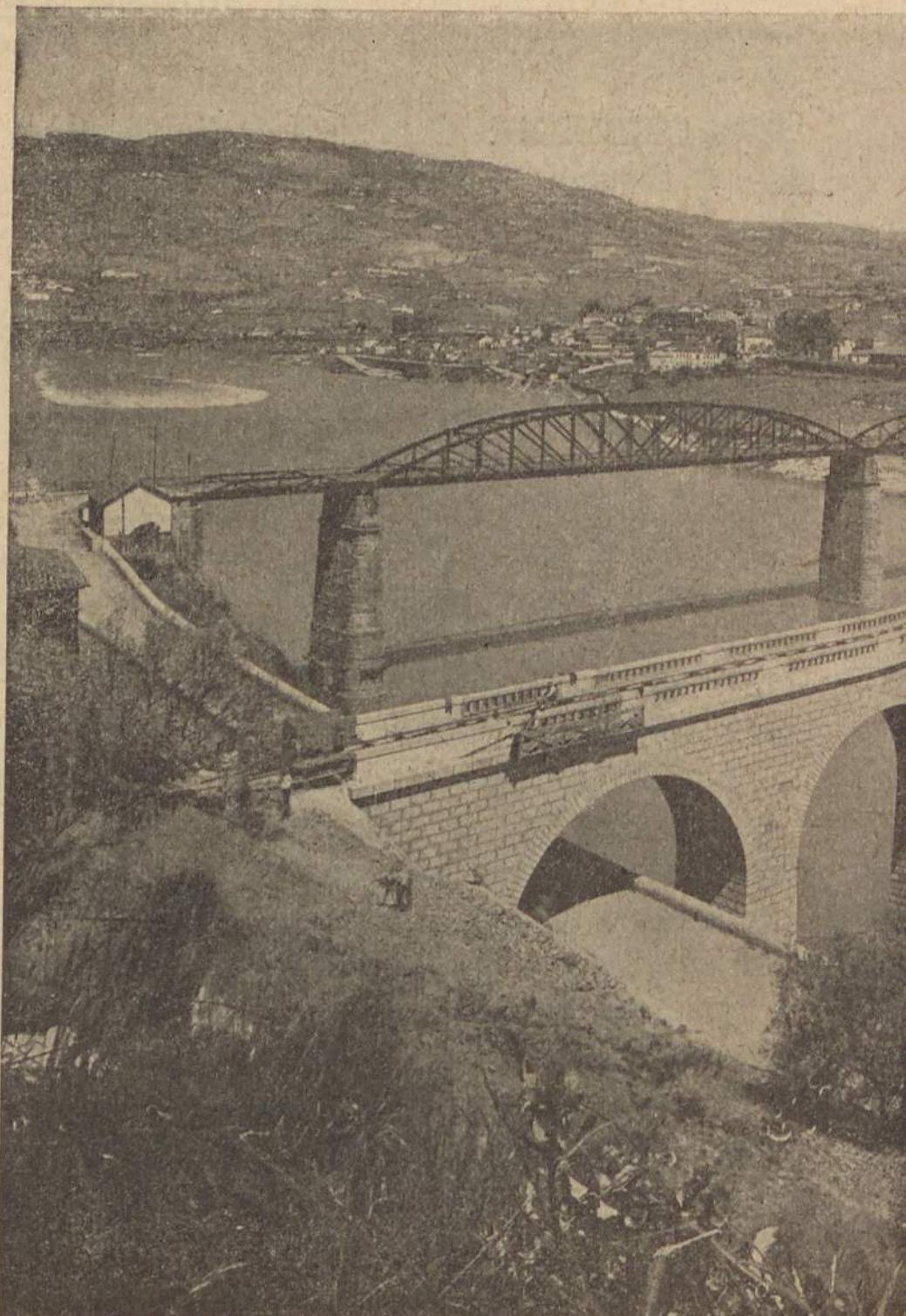
O primeiro partiu da estação de Pinheiro,

como então se chamava à de Campanhã, às 5,50 horas, «com pessoas munidas de bilhetes de cor laranja, ou de convite, da Câmara da Régua, para o lanche». Às 6,30 partia o segundo comboio para os passageiros munidos dos bilhetes de cor roxa.

Novo comboio às 7 horas para os convidados com bilhetes de cor cinzenta. Mas estes três comboios não chegavam: eram precisos mais, muitos mais!

Estavam passados 2.000 cartões de livre trânsito, que não chegariam ainda, para os pedidos que choviam de todos os lados. Resolveu-se então que o comboio ordinário que saía de Campanhã às 8,45 para o Juncal, onde era o terminus da linha desde 15-9-878, se prolongasse até à Régua.

No último comboio, o quinto, seguia o elemento oficial, ministros da Guerra, da Justiça e das Obras Públicas, autoridades diversas e



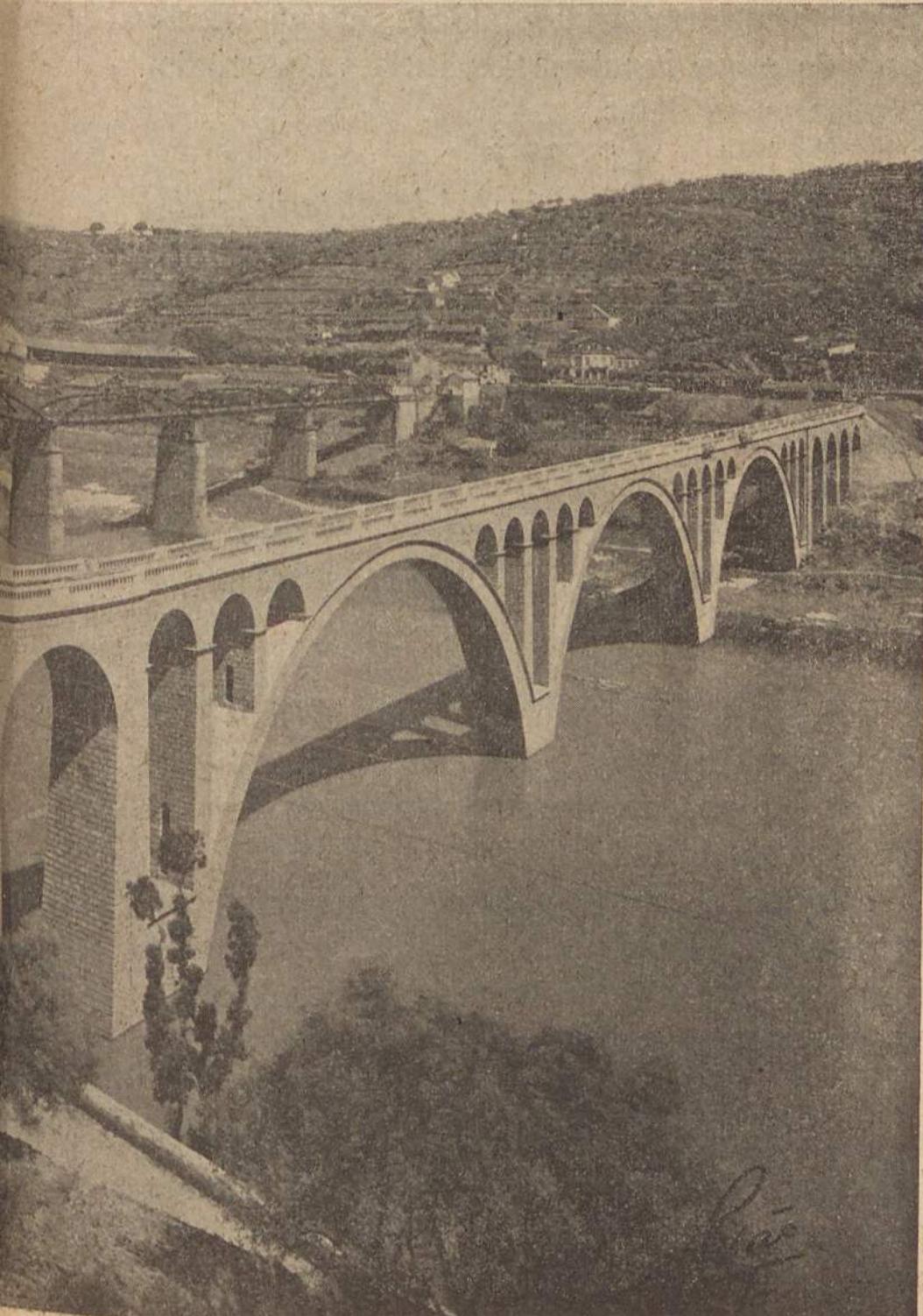
LINHA DE LAMEGO

convidados de honra. Partiu de Campanhã às 9,50 como estava anunciado.

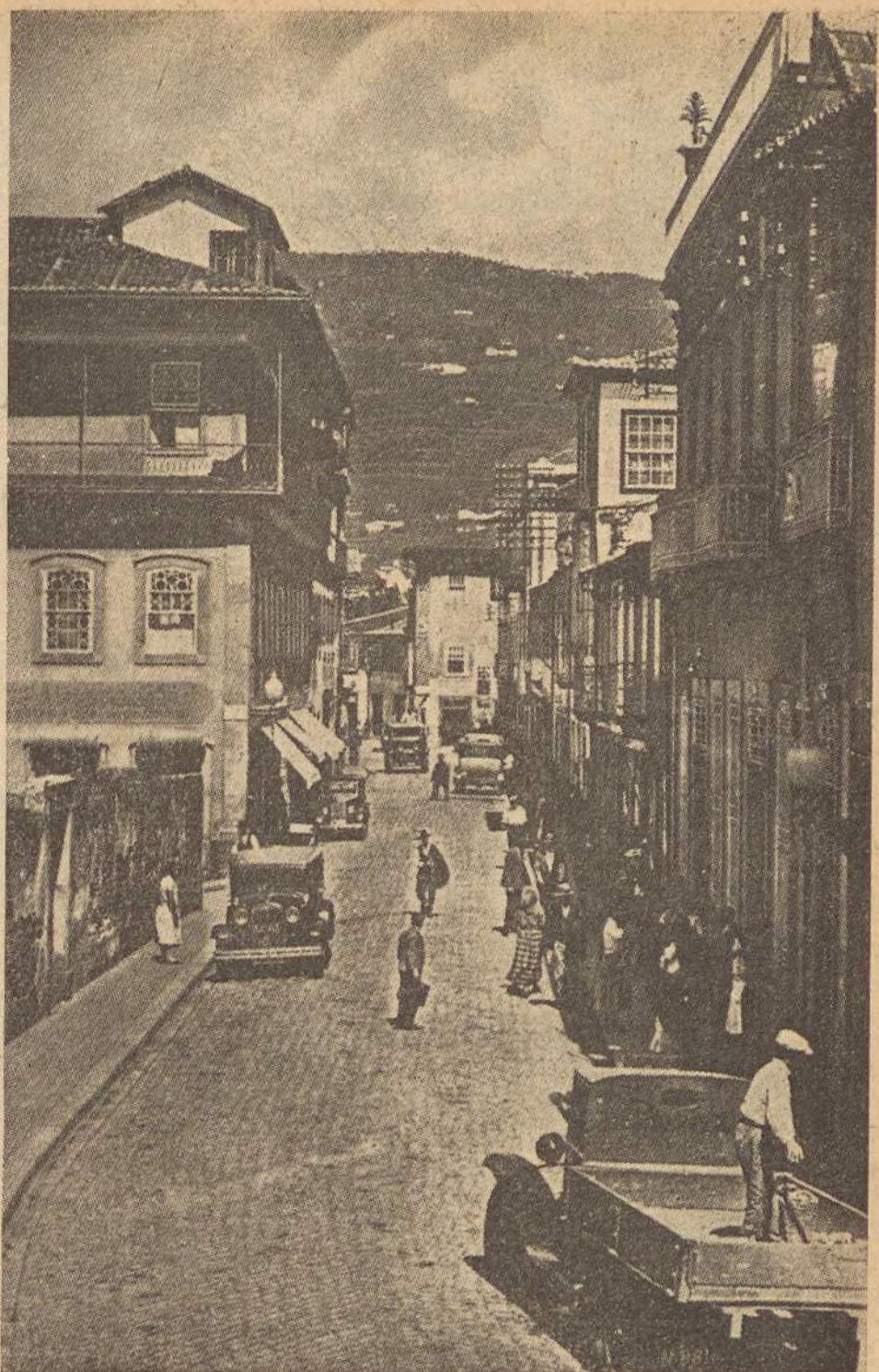
O que isto foi não se pode descrever, pois a Imprensa da época era lacónica em tudo, por mais notáveis que fossem os acontecimentos. Imagine-se, porém, o que isto foi, considerando os números e as pequenas notícias de então. O correspondente na Régua para os jornais do Porto já dizia em 11 de Julho que «o entusiasmo toca as balizas do delírio».

O que foi esta inauguração! Pelas encostas do percurso viam-se milhares de pessoas, desfraldadando bandeiras, vitoriando o comboio e soltando vivas ao Governo regenerador que realizara a obra, e ao progressista que a inaugurava...

A música de Añcede tocou em Aregos à passagem dos comboios, e de Baião pedia-se a construção imediata de uma estação na Pala.



sobre o Douro, na Régua



RÉGUA — Rua dos Camilos

Na Câmara Municipal da Régua foi servido um lauto banquete num salão do rés-do-chão, e ao geral presidiu o presidente do Município.

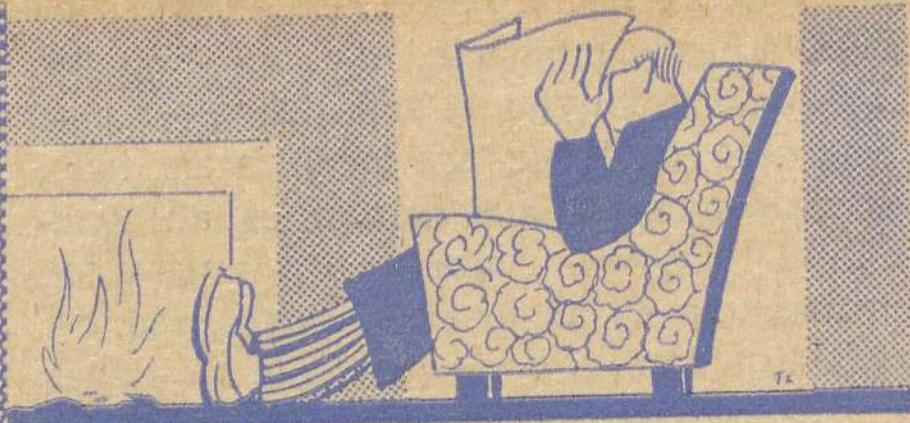
O Dr. António Cândido — o grande orador — proferiu um discurso eloquentíssimo; houve muitos e muitos brindes e, durante o repasto, fez-se ouvir com prazer a Banda de Infantaria 9 de Lamego. Às 22 horas principiou o elegantíssimo baile, que se prolongou pela noite fora, e os ministros, depois, retiraram-se para descansar.

Dias após, nos jornais do Porto, lia-se o seguinte anúncio: «No restaurante da estação da Régua há jantares de mesa redonda à chegada do comboio das duas da tarde. Preço 500 reis».

* * *

Bons tempos aqueles em que um jantar custava 5 tostões e em que o progresso se manifestava desta forma, ruidoso, festivo, promissor, espontâneo...

talvez não saiba que...



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Em Osaka, no Japão, foram inauguradas recentemente uma cervejaria e uma casa de chá, destinadas a pescadores.

Pesca-se num tanque, podendo os frequentadores beber ao mesmo tempo.

Uma regalia curiosa: cada peixe pescado dá direito a certo consumo gratuito.

* * *

A rainha Isabel II, de Inglaterra, recebe por ano, aproximadamente, 25.000 pessoas.

* * *

Em certas regiões da União Indiana costumam colocar à noite, junto das portas das casas, pequenas vasilhas com leite, para alimentação das cobras, que são consideradas animais sagrados, embora muitas vezes matem as crianças que brincam nas ruas.

Também, em muitos pontos da U. I., bandos de macacos destroem as colheitas. Mas os camponeses nada fazem para o impedir, visto que não podem irritar «Hanuman» (o deus macaco).

* * *

A palavra Agfa é um anagrama formado pelas iniciais de Aktien Gesellschaft Fur Anilinfabrication (Sociedade Anónima para o Fabrico de Anilinas).

* * *

Em Moscovo, está em construção o primeiro navio quebra-gelos atómico. Tem a propulsão atómica a grande vantagem do alívio de peso — o consumo de urânio é apenas de poucas gramas por dia. Um quebra-gelos normal deve consumir 30% da sua tonelagem em reservas de carburante.

* * *

Em Nova Yorque, uma firma pôs à venda um piano portátil de 40 kg. Por meio

de um dispositivo eléctrico e de uma caixa isoladora, o pianista toca e é o único a ouvir.

Muitos pais estão comprando destes pianos para os seus filhos.

* * *

No Cairo, as autoridades que superintendem nas «Belas-Artes» mandaram proceder a inventário nos museus egípcios. Apurou-se que 25.000 peças arqueológicas tinham desaparecido e que funcionários haviam negociado a maior parte delas.

* * *

A iluminação a gás foi inventada pelo francês Filipe Lébon, cujos projectos as autoridades do seu país rejeitaram.

Passou o célebre inventor diversas vicissitudes até que a Inglaterra os aceitou e utilizou, em 1810, ou sejam seis anos depois de Filipe Lébon ter morrido assassinado.

Paris adoptou essa iluminação em 1829, Barcelona em 1842, Valência em 1844, e Madrid em 1847.

* * *

Foi Angel Mal, padre jesuita (1782-1854) quem descobriu na Biblioteca Vaticana um códice que apresentava vestígios de escrita antiquíssima.

Depois de empregados produtos químicos para fazer reaparecer a escrita, verificou-se com surpresa tratar-se do texto mais completo que se conhece da *República*, de Cícero.

* * *

Em Moscovo, foi inventado um aparelho comandado do interior dos automóveis que permite regular o enchimento dos pneus durante a marcha dos veículos.

Este útil invento está já sendo equipado em muitos camiões.

Por CAROLINA ALVES

O Tempo e o Destino

O Tempo é eterno como Deus.
O criador e o destruidor da vida.
É a grande girândola onde as Eras rodopiam, es-

tal momento que fere implacavelmente, e que, como os outros, passa sob os grandes ponteiros do destino!

O Relógio

Tic tac, tic tac.

Relógio misterioso...
o teu compasso suave
tem um poder grandioso!

À tua voz, canta a ave
e o Sol cobre de ouro o céu,
num manto solene e grave.

Depois, a Lua em seu véu,
não falta à hora marcada
co'a prata que Deus lhe deu.



Dois bonitos vestidos de verão

À esquerda — Executado de seda às bolas com saia aos machos e um elegante bolero.

À direita — Confeccionado de algodão estampado abotoado à frente, tendo dois bolsos na saia e o corpo bastante decotado com um cabeção a fazer manga.



plandecem, crepitam e em lágrimas rutilantes de dor e prazer se extinguem e se sucedem.

Um labirinto onde reverberam auroras de mil cores, ao som harmonioso da buzina mágica, sagrada de felicidade, e... poentes nublados, lacrimosos, gritam a sua angústia e desventura em gestos nervosos, tristes e desesperados.

O acontecimento feliz ou infeliz depende do raio luminoso do momento. Há os que iluminam e os que ferem. Porém nenhum deles se perde. Perpetuam-se nos desígnios que marcam e nos vestígios que deixam gravados na nossa alma, no nosso coração ou no pensamento.

E assim, tudo se vai repetindo pelos tempos...

O acaso, a inteligência do homem, a experiência, o progresso, podem fazer mudar o bem estar, o encanto, o fulgor das épocas, mas o que não podem é evitar o

A noite, toda pintada,
anda em louca correrria
a fugir à madrugada.

Tic tac, tic tac.

A doce voz de magia
obedece o bravo mar,
nas marés cheia e vazia.

A própria terra a girar
lá pelo espaço infinito,
tem horas para passar.

Oh! tic tac... ao teu grito,
vem a linda Primavera
e tudo o que foi prescrito.

Passa a vida, passa a era...
tic tac pequenino
que parar nunca pudera!...

Tic tac, tic tac.

Que mistério tem este hino
cantado ao nosso nascer,
p'ra nos marcar o destino?!

Tu bem podias dizer...
o tic tac feliz,
a hora para vencer!...

Novidade Parisiense

O último modelo de sombrinha que apareceu recentemente em Paris apresenta a seguinte inovação: no cabo possui um pequeno carro, semelhante aos carretos das canas de pesca, onde se enrola um fio de «nylon», que substitui as trelas até agora usadas para prender cães. As elegantes parisienses, quando passeiam os seus *caniches* e não querem que eles se afastem muito, dão à manivela do carro, enrolam o fio de «nylon» e o cão volta para o seu lugar, perto da dona.

É Bom Saber

— A conserva de pepinos imprime um sabor agradável a certas iguarias insípidas, aguça o apetite e serve de excitante nas refeições.

— A segurelha dá aos guisados e principalmente às favas cozidas na água e temperadas com manteiga, um gosto excelente.

— A salva dá bom aroma ao toucinho e, sobretudo, à carne de porco assada, mas só se deve usar esta planta em pequena quantidade.

— A mostarda figura também como condimento"

obrigatório em muitos pratos, aos quais comunica um sabor picante, que excita o apetite e facilita a digestão.

Curiosidades

Inglaterra — Com o progresso sempre crescente da indústria, inventaram-se os mais complicados e sensacionais aparelhos. Em todas as estações inglesas, existem máquinas automáticas que, a troco de uma pequena quantia, permitem que os transeuntes e viajantes se aqueçam e se refaçam do frio, durante sete minutos e meio.

Estados Unidos da América — Neste país existem máquinas para tudo e, ultimamente, esses aparelhos até transmitem, aos que deles se utilizam, as mais diversas mensagens e saudações. A máquina que fornece o tabaco, por exemplo, diz com a mais gentil das vozes: «Obrigada, volte de novo».

Galantes estas máquinas, não acham?

Bacalhau de Meia Hora

Cozem-se quatro postas de bacalhau que devem estar bem dessaladas, escorrem-se e põem-se de lado. Descasca-se um quilo e meio de batatas, cortam-se em quartos e salteiam-se em partes iguais de azeite e margarina «Chefe», em lume brando para corarem sem escurecerem.

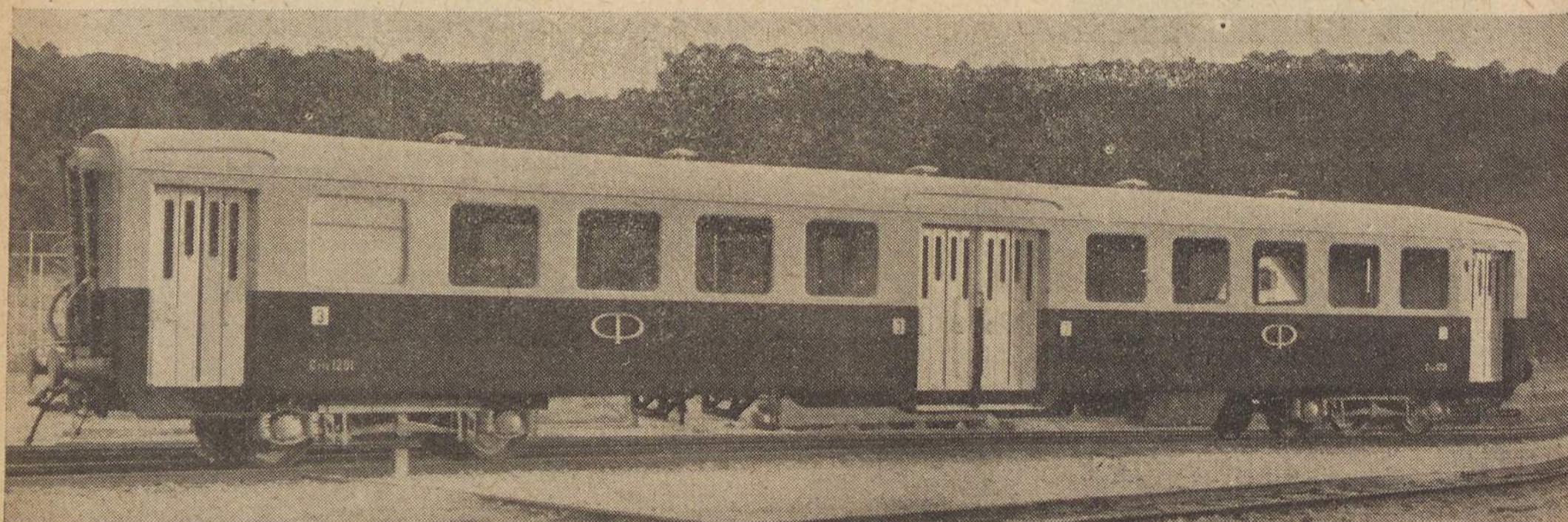
Salpicam-se com sal fino, três dentes de alho picado e umas duas pitadas de pimenta; quando tiverem cor, polvilham-se com uma colher de sopa (rasa) de farinha de trigo.

Mexem-se bem, deita-se um ramo de salsa picada e a água da cozedura do bacalhau.

Tapam-se e deixam-se ferver em lume brando, até estarem cozidas.

Mete-se no tacho o bacalhau desmanchado em pedaços grandes e, logo que levantar a fervura, retira-se do lume e serve-se.

Deve ficar com molho grosso e abundante.



Uma das carruagens da C. P., com entrada dupla no meio e duas outras nas extremidades, destinada ao tráfego suburbano

LA' POR FORA



Canadá

De acordo com o relatório anual relativo a 1955 e assinado por Mr. Donald Gordon, Presidente do Concelho de Administração da companhia *Canadian National Railways*, os serviços de exploração apresentam um *superavit* de \$10.717.689, depois de todas as despesas fixas terem sido pagas. O saldo mostra um dividendo um pouco superior a 1,3% sobre a soma de \$815.500.000 relativa às acções «non-cumulative 4º preferred stock» na posse do Governo do Canadá.

As receitas resultantes da exploração propriamente dita não atingiram o nível de 1953 mas excederam \$42.400.000 em relação a 1954, o que constituiu uma surpresa, tendo em vista a baixa verificada no ano de 1954, a maior até então registada na história das contas da companhia.

As despesas de exploração, apesar do aumento do custo da mão de obra e materiais e mais elevados encargos com reformas, etc., etc., apresentaram um aumento de apenas \$2.500.000 e as receitas totais foram de \$683.088.794, cerca de 7% mais do que em 1954, mas \$13.500.000 inferiores à importância atingida em 1953.

As receitas obtidas com o transporte de mercadorias constituem quatro-quintos das receitas totais, oferecendo um aumento de mais \$36.200.000 do que em 1954. Foram transportadas 87.600.000 toneladas, cerca de 10% mais do que em 1954, e nota-se um aumento de mais 5.300.000 toneladas de minério, enquanto os produtos agrícolas tenham diminuído 7%.

O número de passageiros diminuiu 6% em relação a 1954, tendo contudo aumentado nos transportes suburbanos, sendo interessante registar que o número de passageiros

com passes constituiu 44% da sua totalidade. Entre os grandes centros populacionais, esse número também aumentou, podendo atribuir-se esse aumento a um maior movimento de transacções comerciais bem como aos novos vagões mais confortáveis e comboios mais rápidos, com um muito melhor e mais económico serviço de vagões restaurantes, incluindo excursões de fim de semana a cidades distantes, com o alojamento dos passageiros em vagões-camas para evitarem assim as despesas de hotel, processo de turismo que assim permite aos menos abastados uma maneira cómoda, económica e fácil de passarem um feriado feliz.

França

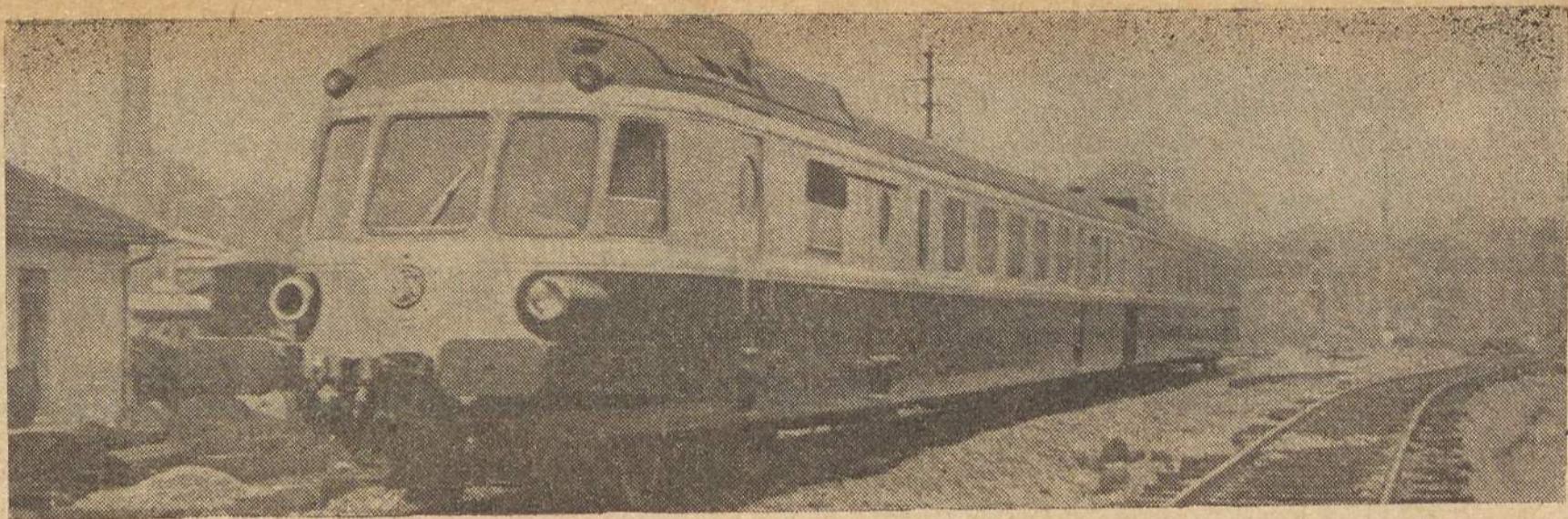
O novo sistema de primeira e segunda classes, que entrou em vigor em 3 de Junho último na maioria dos comboios europeus, merece um cuidado especial por parte dos Caminhos de Ferro Nacionais Franceses (S. N. C. F.).

As carruagens de ambas as classes são exteriormente do mesmo tipo, diferindo apenas na disposição interior. Têm um comprimento de 25 metros, cerca de mais 1½ do que as carruagens do último modelo actualmente ao serviço com corredor lateral.

As carruagens de primeira classe terão nove compartimentos com seis lugares cada, e as de segunda classe dez compartimentos com oito lugares cada.

Alguns dos vagões de segunda classe serão equipados com camas, contendo os dez compartimentos seis camas cada um.

A largura entre as divisões dos compartimentos de 2.ª classe será a mesma que existia nos antigos vagões dessa classe, que agora foram convertidos em primeira classe, oferecendo por isso aos passageiros uma largura



maior que a das antigas carruagens de terceira classe, agora transformadas em segunda.

De acordo com a recente resolução da S. N. C. F., um dos compartimentos das novas carruagens será destinado à limpeza dos passageiros e dotado sómente de um espelho e uma bacia de lavatório.

—Graças ao espírito de cooperação dos caminhos de ferro europeus vai ser possível estabelecer viagens rápidas, em trajectos de longo curso, com modernas automotoras diesel que ligarão as principais cidades do Continente.

As primeiras dessas unidades, idênticas à da gravura que inserimos, entraram ao serviço em 3 de Junho findo e estabelecem a união Paris-Zurich e Bâle-Bruxelas.

A ligação Lião-Milão será efectuada com material idêntico, a partir de 30 de Setembro próximo.

Tudo se conjuga para que outras ligações sejam estabelecidas.

Itália

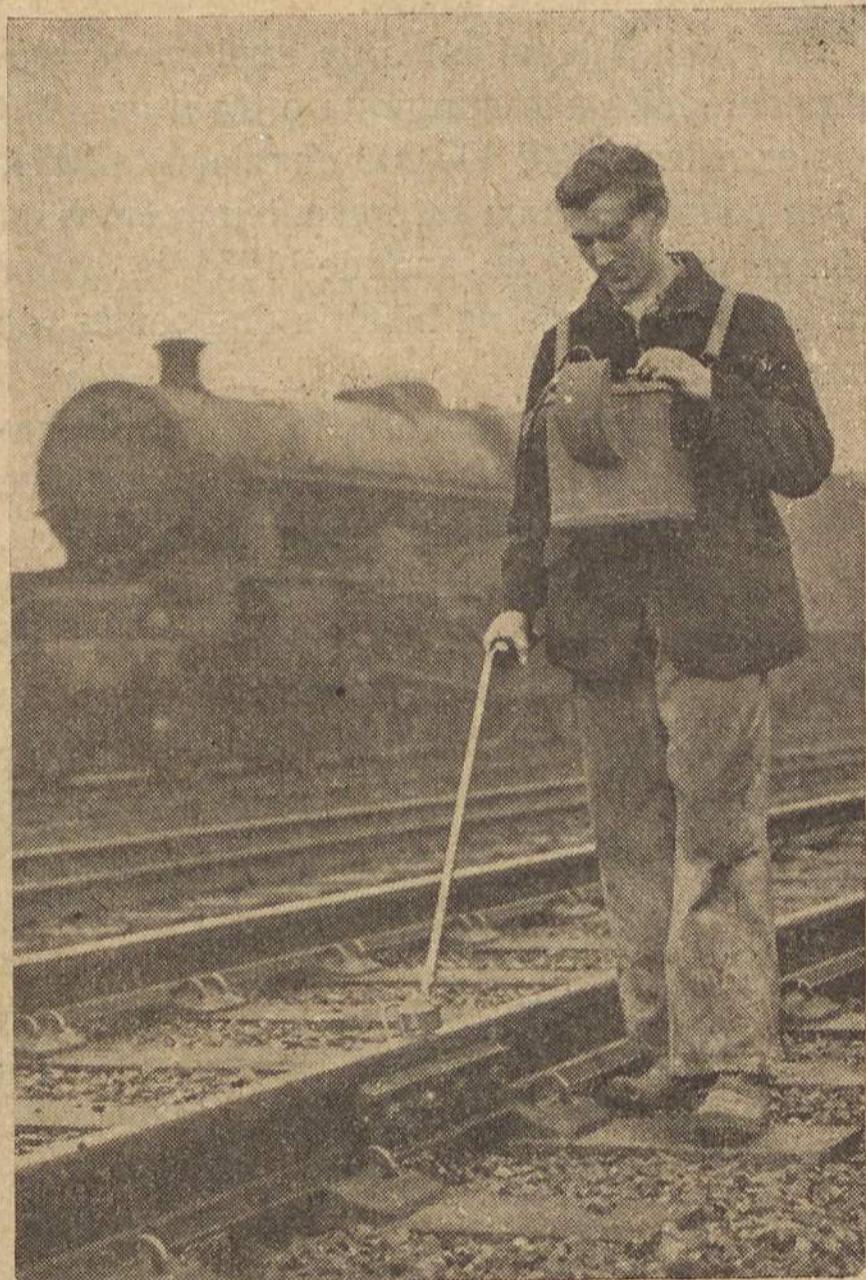
No dia 3 de Junho começaram a circular entre Roma e Nápoles os novos comboios rápidos com uma média horária muito superior à média dos comboios até agora em exploração.

As viagens experimentais tiveram lugar nos fins do mês de Março com um comboio composto por oito carruagens e uma locomotiva eléctrica, chegando a obter-se, e com a maior facilidade, velocidades de 130 quilómetros à hora, com uma média horária de 100 quilómetros, no percurso de 213 quilómetros, distância da estação Roma Terminus à Central de Nápoles.

O Administrador Geral dos Caminhos de

Ferro do Estado, Signor di Raimondo, que viajou num dos comboios durante as experiências, disse aos jornalistas, que nelas tomaram parte, que a aceleração obtida nesses comboios só se tornou possível depois dos trabalhos efectuados em toda a extensão da linha, cujos antigos carris foram substituídos por outros de maior comprimento e mais fortes.

O serviço é garantido por três categorias



Com o «Sonirail» um empregado dos caminhos de ferro britânicos localiza facilmente os defeitos das vias. Acrescentaremos, a propósito que o «ouvido eléctrico», ou detector ultrasónico, já é conhecido também, há muitos anos, dos ferroviários portugueses.

de comboios rápidos: Os *elettrotreni* (comboios especialmente indicados para grandes velocidades); os *elettromotrici* (automotoras eléctricas) e os vulgares comboios rápidos.

Os *elettrotreni* cobrem a distância de cerca de 213 quilómetros, entre as estações de Roma-Terminal e Nápoles-Mergellina, em uma hora e quarenta e cinco minutos; os *elettromotrici*, levam menos de duas horas e os comboios rápidos ordinários, duas horas.

Anteriormente, as automotoras rápidas, directas e sem paragens, que faziam serviços entre as estações de Roma-Terminus e Nápoles-Mergellina faziam a viagem em duas horas e um quarto e um rápido sem paragens, em duas horas e vinte e dois minutos, entre as estações de Roma-Terminus e Nápoles-Praça Garibaldi, tempo também gasto pelo comboio rápido *Freccia del Sud* (Flecha do Sul) entre as estações de Roma-Tiburtina e Nápoles-Central.

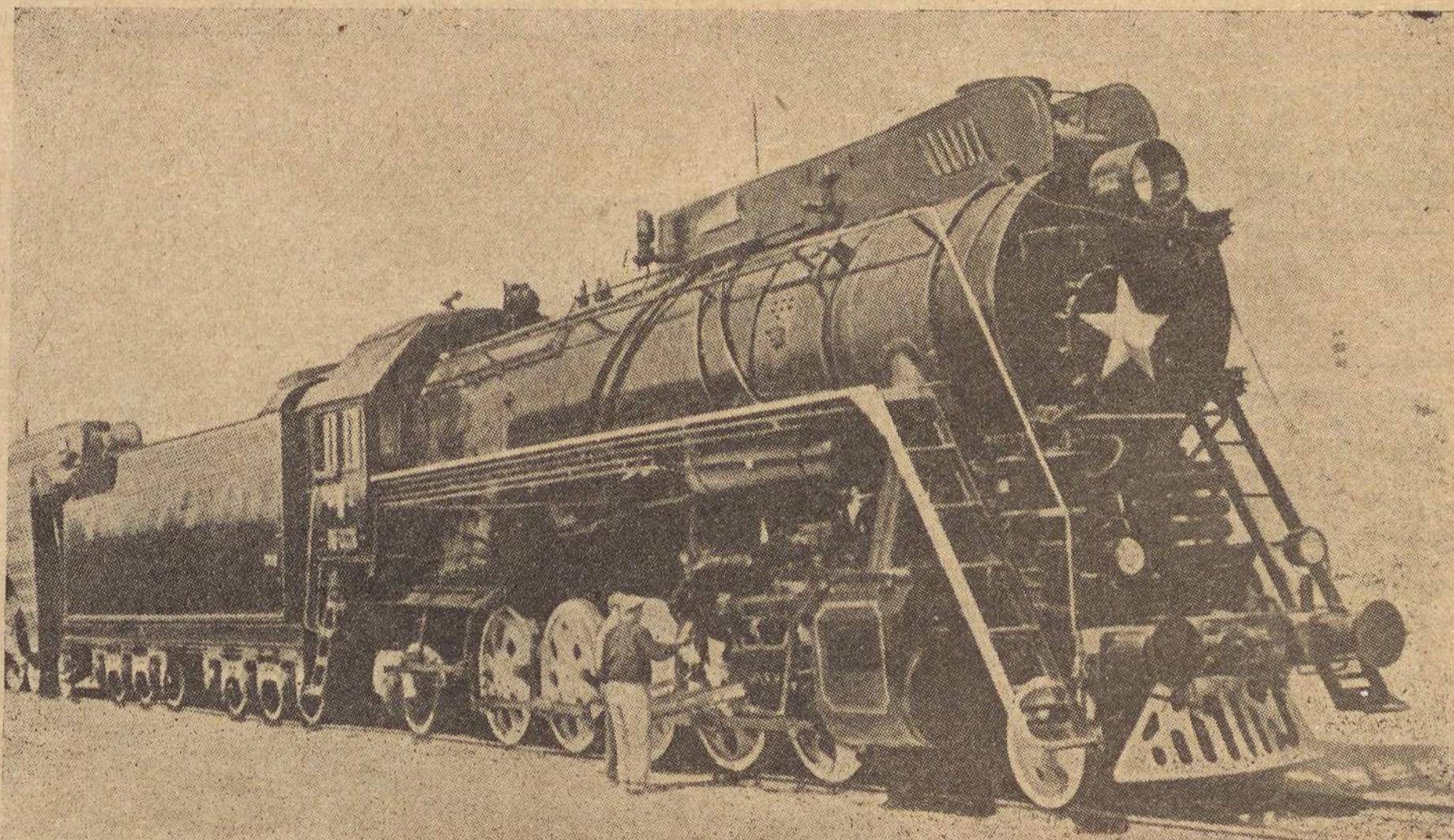
Os comboios empregados nas experiências incluíam cinco das novas carruagens de primeira classe actualmente em serviço nos comboios de longo curso europeus, antigas carruagens de segunda classe que foram modificadas e muito melhoradas.

Paquistão

Alguns dos resultados referentes ao período decorrido entre 31 de Março de 1954 e 31 de Março de 1955, mostram que nos caminhos de ferro do Paquistão foram carregados, durante esse tempo, 1.271.500 vagões de mercadorias. (1.163.960 em 1953-54, consequentemente menos 107.540); transportaram-se 129.329.000 passageiros. Receitas totais: Rupias 466.032.000, mais Rs. 15.454.000 do que em 1953-4. Despesas de exploração: Rs. 404.192.000, mais Rs. 14.414.000 do que em 1953-54. Lucros líquidos: Rs. 61.840.000, mais Rs. 40.000 do que 1953-54.

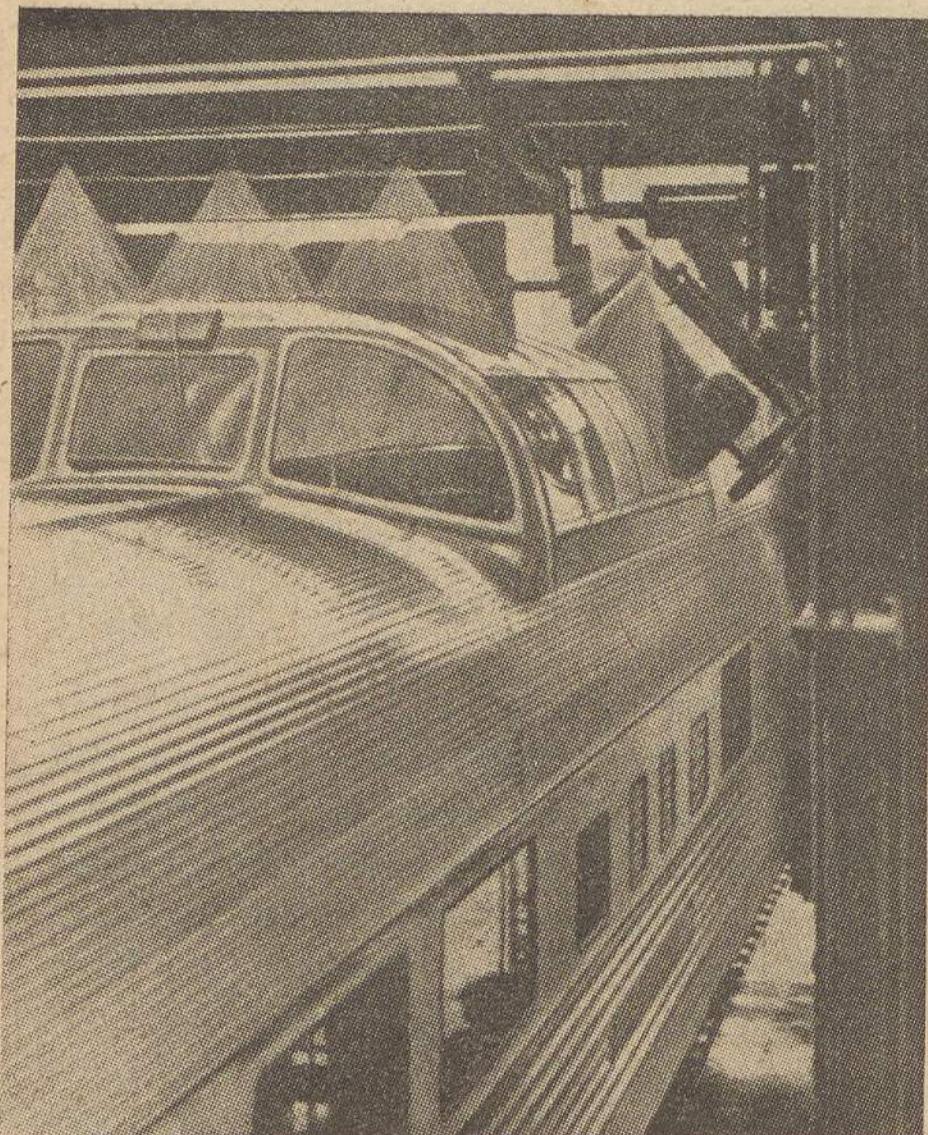
Foram estabelecidos mais 14 novos comboios na companhia do Noroeste e 16 Eastern Bengal Railway. O preço dos passes suburbanos teve uma redução de 17 a 50% na área de Karachi.

As vias em determinadas regiões do país sofreram grandes avarias por motivo das inundações mas os trabalhos de reparação foram rápidos, tendo a companhia também tido o encargo de transportar livre de qualquer taxa, provisões, roupas e medicamentos para os sinistrados.



Potente locomotiva a vapor russa construída em 1952 nas oficinas de Voroshilovgrad

NOVIDADES FERROVIÁRIAS

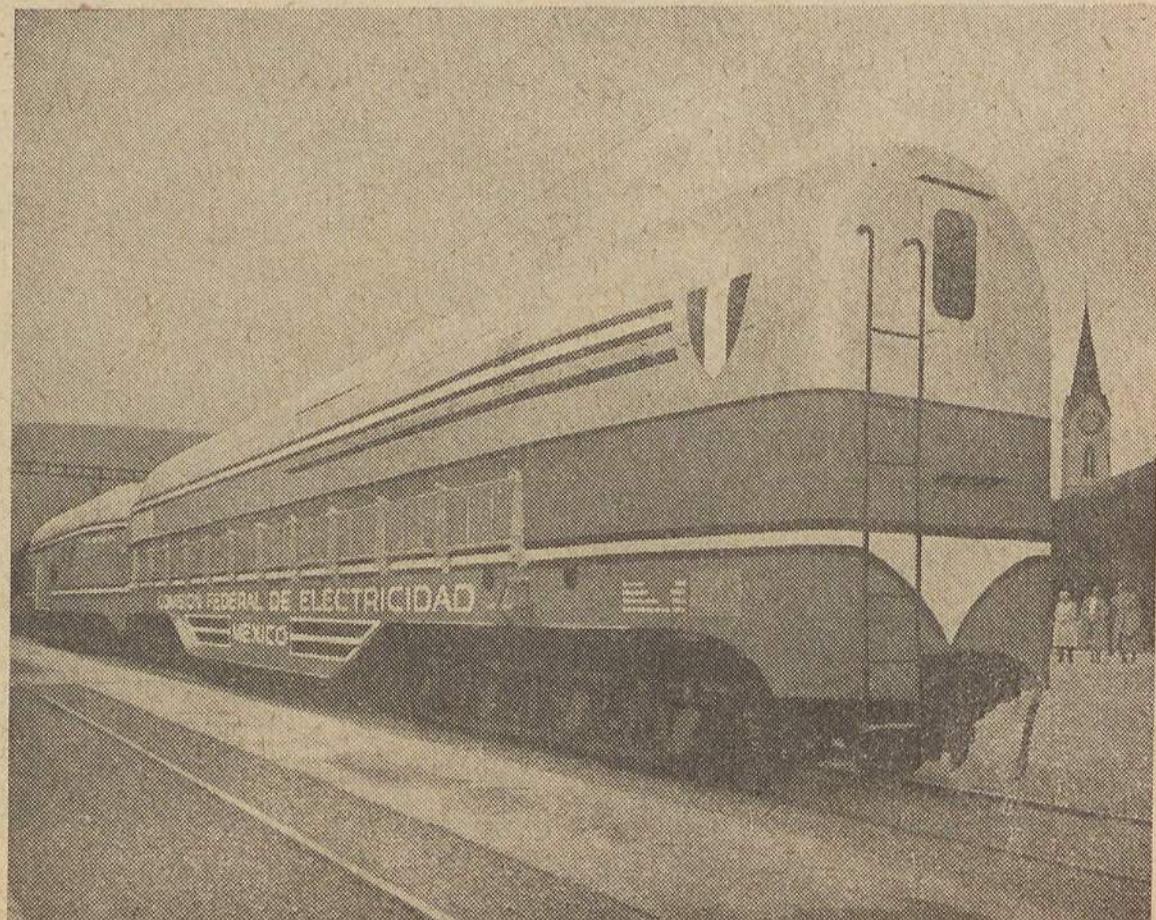


Sistema de lavagem automática utilizada nos Estados Unidos da América em material ferroviário. A água utilizada contém um detergente especial e a limpeza rápida das composições resulta muito eficaz.

Uma das 3 centrais eléctricas móveis, de turbina a gás, instaladas em vagão, construídas pela Brown Boveri, da Suíça, para a Comissão Federal de Electricidade do México. Trata-se da maior central móvel de turbina a gás do mundo, com a capacidade de 6 200 kw. As empresas de produção de energia eléctrica dispondo destas centrais estão habilitadas, em caso de urgência, a satisfazer rapidamente as necessidades locais de certas zonas, em caso de falta passageira de electricidade, mesmo até se esta se alonga por um período extenso. O vagão pesa cerca de 150 toneladas e a sua aplicação tem-se mostrado plena de sucesso.



Elevador eléctrico «Ameise» especialmente construído para os C. F. Alemães. Exposto recentemente na Feira de Hanover, tem, pelas provas prestadas, alcançado grande sucesso.





PÁGINA DESPORTIVA

Por CARVALHO DOS SANTOS

Nota de Abertura

Nova época futebolística vão ter os aficionados, que estão dispostos a sofrer com as derrotas ou a exultar com as vitórias dos seus favoritos, como tem sucedido nos anos anteriores.

De norte a sul do País vão viver-se horas de verdadeira euforia nos campos de futebol, porque abriu a época da modalidade e porque os sócios dos clubes ansiavam por ver em acção os jogadores da sua preferência.

Que a época se inicie sob bons auspícios, são desde já os nossos votos e que o público que assiste a esses espectáculos desportivos saiba demonstrar que não só aprecia o desporto da sua predilecção, mas que também demonstra a sua mentalidade sã, compatível com a própria definição da palavra desporto.

O Judo

Até 1880, os antigos sistemas de combate, sem armas, utilizados pelos "Samurais" (classe guerreira da fase feudal japonesa) eram conhecidos por Jiu-Jitsu.

Jiu-Jitsu traduz-se literalmente por "arte doce" ou "arte suave", tendo os seus princípios sido elaborados à base do rifão japonês "ceder para vencer".

Em 1880 o professor Jigoro Kano, após minuciosos estudos dos diversos sistemas do Jiu-Jitsu existentes no Japão, criou uma escola onde passou a ensinar um método próprio a que denominou "Judo".

O "Judo" reune as mais eficientes técnicas das diferentes escolas do tradicional Jiu-Jitsu, às quais o professor Kano aliou algumas bases científicas, que antes eram inteiramente desconhecidas, e, na qualidade de homem culto, não se contentou em criar um mero sistema de defesa pessoal, mas sim adicionou-lhe princípios pedagógicos e morais, que tornou

o "Judo" um dos mais eficazes auxiliares na educação dos jovens.

O "Judo" tem as suas regras de competição, que lhe deram um verdadeiro cunho desportivo e em Portugal também já se pratica, pois quando da inauguração do Estádio Universitário houve um encontro Portugal-Espanha, com resultado favorável para as nossas cores, o que demonstra ter tido entre nós um bom começo.

Curiosidades

O futebol conquistou, não apenas em Portugal mas no Mundo inteiro, a maior popularidade dos jogos desportivos, e entre todas as grandes ou pequenas nações, apenas os Estados Unidos da América do Norte fugiram à regra e o não adoptaram com o mesmo entusiasmo.

— Até princípio do século XVI, as escolas de esgrima de Espanha eram as de maior nomeada, havendo autores que defendem que a esgrima moderna teve o seu ponto de partida na nossa península.

— No dia 14 de Dezembro de 1899 foi fundada a "União Velocipédica Portuguesa", a mais antiga das nossas federações desportivas, sendo a partir daquela data que mais se consolidou a popularidade do ciclismo nacional.

— O primeiro nadador que conseguiu atravessar a Mancha a nado, foi o inglês Matthews Webb, pois fazendo uma tentativa, conseguiu esse êxito em 24 de Agosto de 1875 e demorou precisamente 21 horas, 44 minutos e 55 segundos a pôr pé em terra.

— A proeza do Capitão Webb só foi imitada 36 anos depois, tendo sido o ano passado ganha essa travessia pelo nosso compatriota Baptista Pereira.

Desporto Ferroviário

Na classificação geral dos grupos concorrentes ao 15.º Campeonato Nacional Corporativo de Basquetebol, organizado pela FNAT, verificou-se que o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro ficou em 3.º lugar e em 7.º o Grupo Desportivo dos Ferroviários de Lisboa, posições bastante honrosas para esses grupos, em confronto com os outros participantes.

* * *

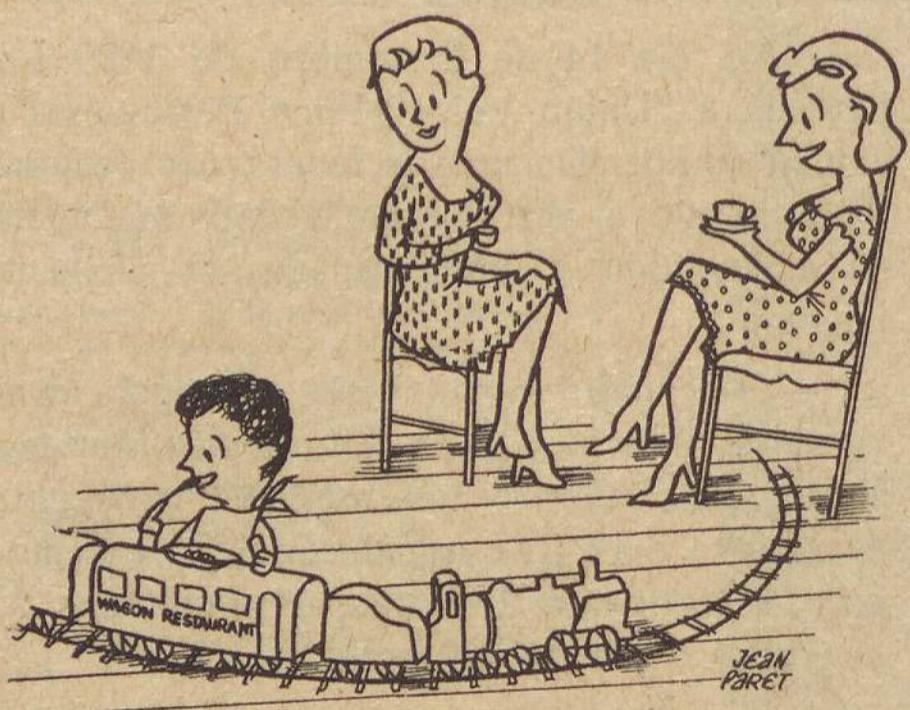
O Grupo Desportivo e Cultural dos Ferroviários de Sernada do Vouga também se encontra em actividade, com a prática de futebol, basquetebol, voleibol e ténis de mesa.

Em Junho do ano findo alcançou o honroso 1.º lugar num torneio de ténis de mesa efectuado na Figueira da Foz e organizado pela C.P., havendo grande entusiasmo entre os seus sócios para um melhor futuro desportivo.

Um homem bem formado nunca pode ser mau desportista.

(Campanha Nacional de Educação Popular)

BOM HUMOR...



Concurso fotográfico ferroviário promovido pelo Boletim da C. P.

Teve franco e caloroso acolhimento no meio fotográfico — amador e profissional — do País, o concurso que o Boletim da C. P., em hora feliz, teve a iniciativa de promover, para integração nas comemorações festivas do I Centenário do nosso Caminho de Ferro.

Provam-no a grande influência de concorrentes e o elevado número e alto nível artístico e técnico das fotografias entregues.

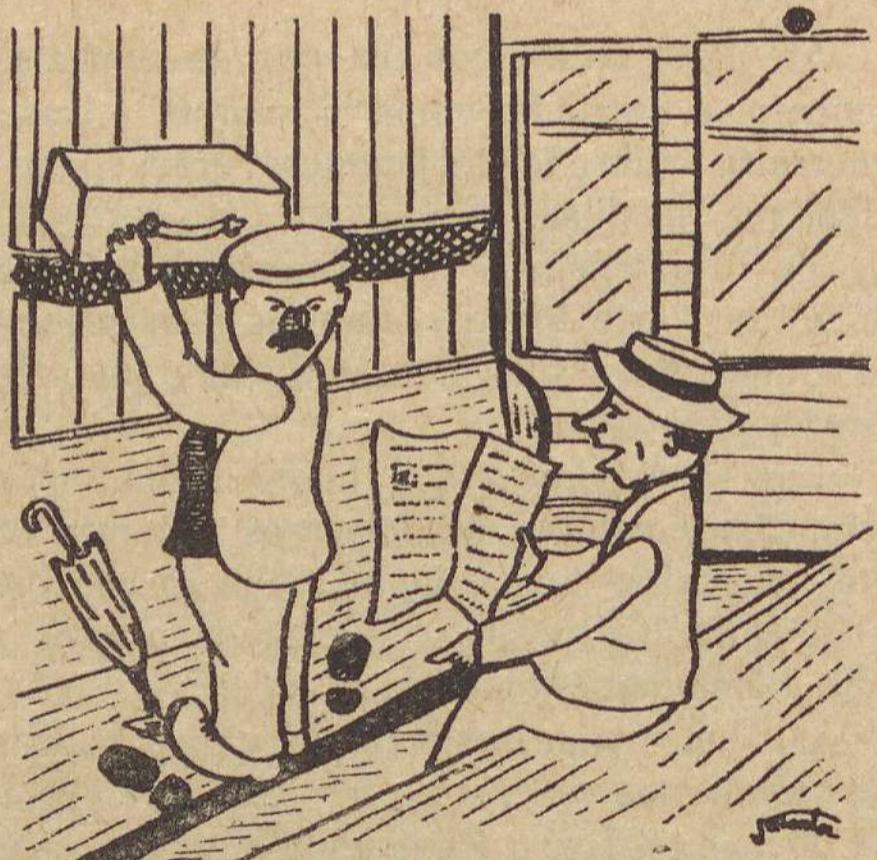
O juri do concurso é constituído pelos srs:

Eng.º Custódio Azevedo Nazareth, Subchefe da Divisão de Exploração, como técnico ferroviário; Arquitecto Luís Alexandre da Cunha, da Divisão de Via e Obras, Professor da Escola de Belas Artes, como crítico de Arte; Amílcar Guerreiro, Chefe dos Serviços Técnicos da Kodak Portuguesa, Lda. e Dr. Élio Cardoso, como representante do «Boletim da C. P.».

— No momento em que escrevemos esta notícia está o juri procedendo ao seleccionamento e classificação das fotografias concorrentes. Oportunamente será dada notícia, na Imprensa diária do país e nas colunas do próximo mês desta revista, do nome dos concorrentes distinguidos.

Os prémios serão entregues em cerimónia que será realizada em data a fixar.

O «Boletim da C. P.», congratula-se com o excelente resultado alcançado com este concurso — que constituiu em todos os seus aspectos, uma decisiva jornada de propaganda do nosso caminho de ferro.



— V. não anda fugido à Polícia?

— Eu não, porquê?

— É por causa das «impressões» dos seus sapatos!

(De «Vie du Rail»)



I — Divisão da Exploração

SERVIÇO DO MOVIMENTO

Pergunta n.º 241/Cons. n.º 1854 — A automotora n.º 9725 cruza em Ferragudo com a n.º 9724; o comboio n.º 9670 circula atrasado e foi ultrapassado em Portimão pela aut. n.º 9724; foi passado telegrama da interversão que chegou a Lagos antes da partida da aut. n.º 9725.

A estação de Lagos fornece mod. M. 126 à aut. n.º 9725 fixando na sua estação o cruzamento com o comboio n.º 9670 e mod. M 116 alterando o cruzamento? Ou é expedido sem mais formalidades, visto ter conhecimento que a aut. n.º 9724 circula à frente do comboio n.º 9670 desde Portimão?

Como há várias opiniões, agradeço ser esclarecido.

Resposta — A estação de Lagos deve fornecer o mod. M 117 ao pessoal da aut. n.º 9725, fixando na sua própria estação o cruzamento com o comboio n.º 9670, e mod. M 126, notificando a interversão, isto é, que o cruzamento do comboio n.º 9670 com a aut. n.º 9725, é alterado para Ferragudo, por ter sido ultrapassado pelo comboio n.º 9724 que ali tem cruzamento fixado com a aut. n.º 9725.

Como depois da interversão o comboio n.º 9670 fica a respeitar os cruzamentos da aut. n.º 9724, só a estação de Ferragudo deve fornecer o mod. M 116 se o cruzamento se der além desta estação.

///

Pergunta n.º 242/Cons. n.º 1858 — Sobre a maneira de receber um comboio numa estação ao abrigo do art.º 19.º do Regulamento 2, o mesmo diz: — A estação que receber um comboio nestas condições, manterá fechado o sinal avançado e conservará o sinal de paragem junto da agulha de entrada até à chegada do comboio. O sinal de paragem só será substituído pelo sinal de avançar depois do comboio efectuar paragem antes da agulha.

Como há opiniões de que o comboio deve parar ao semáforo e como alguns deles não estão junto das agulhas, agradeço ser esclarecido.

Resposta — No art.º 19.º faz-se referência dum a forma geral à paragem junto da agulha de entrada, visto que há muitas estações desprovidas de semáforo.

Nas estações providas deste sinal, o sinal de paragem deve ser feito junto ao mesmo.

///

Pergunta n.º 243/Cons. n.º 1860 — O comboio n.º 8052 tem a sua marcha normal à frente do comboio n.º 8170 desde Casa Branca até Vendas Novas. Porém, devido ao atraso do n.º 8052, Casa Branca estabeleceu interversão de trens, expedindo à frente do n.º 8052 o n.º 8170. À chegada a Escoural notou-se que o n.º 8170 não tinha tempo de alcançar Torre da Gadanhã sem prejudicar o n.º 8052 e por isso o n.º 8170 resguardou em Escoural. (Preferência comboio n.º 8052).

O comboio n.º 8052 não tem paragem em Escoural e assim à sua chegada a Torre da Gadanhã, foi regularizado o mod. M 125 dizendo que a ordem de circulação de comboios foi normalizada em Escoural.

O maquinista do comboio n.º 8052 exige em Torre da Gadanhã os mod. M 126 do cruzamento com o comboio n.º 8171 se ter efectuado, ou mod. M 116, alterando o cruzamento do comboio n.º 8171 para Cabrela.

Como o mod. M 125 do maquinista não tem regularização, foi-lhe dito verbalmente que a ordem dos comboios já se encontra normalizada. Existe algum documento onde se lhe dê conhecimento por escrito? Como se deve proceder?

Resposta — Entregando ao maquinista cópia do telegrama de normalização,

SERVIÇO DE FISCALIZAÇÃO DAS RECEITAS

Pergunta n.º 285/Consulta n.º 1807 — Agradeço ser esclarecido se o revisor de um comboio poderá satisfazer uma requisição para bilhete de trânsito gratuito a um passageiro que embarque numa estação em que, por ordem superior, só deva vender bilhetes em certos períodos do dia e o referido passageiro se apresente no período de encerramento.

Cito, por exemplo, o apeadeiro de Mata, que só vende bilhetes das 9 às 21 horas.

Resposta — A requisição dos bilhetes para trânsito gratuito não pode ser satisfeita pelos revisores.

///

Pergunta n.º 286/Cons. n.º 1814 — Rogo dizer-me se o processo de taxa, a seguir indicado, está certo :

Pequena velocidade de Leões para Alcácer do Sal, um vagão particular com :

4 cascos de madeira com geropiga . . .	3210 Kgs.
2 cascos de madeira com vinho abafado.	1505 »
2 cascos de madeira com vinho generoso.	1800 »
50 caixas com garrafas de aguardente . .	1250 »

Carga e descarga pelos Donos.

Utilizado guindaste manual para carga e descarga.

Distâncias 169 Kms. — Aviso ao Públ. B. n.º 94.

Tarifa Especial 1, Tabela 6 por 7 T.

Vinho abafado	
» generoso	$117\$62 \times 7 = 823\34
e geropiga	Manutenção $8\$00 \times 7 = 56\00
Aguardente 1.ª classe	$145\$50 \times 1,25 = 181\88
Manutenção	$18\$00 \times 1,25 = 22\50
Registo.	3\$00
Aviso de chegada.	5\$00
Arredondamento	\$08
Soma	1 091\$80
Bonificação $169 \times \$20 =$	33\$80
	1 058\$00
Guindaste	
Carga $3\$00 \times 7 = 21\00	
Descarga $3\$00 \times 7 = 21\$00 =$	42\$00
Total	1 100\$00

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 287/Con. n.º 1823 — Agradeço informar-me se o processo de taxa a seguir indicado está certo : Pequena velocidade, de Almendra para Leixões-Docas, um vagão particular com cortiça virgem em fardos, 3700 kg. e um toro de sobreiro em bruto sem casca, 1500 kg.

Distância 210 Km.

Carga pela Companhia e descarga pelos Donos.

Foi utilizado guindaste manual no carregamento de toda a mercadoria.

Cortiça — Aviso ao Públ. B 138	
Preço $\$50 \times 210 \times 400 = 420\00	
Manutenção $6\$00 \times 3,07 = 18\50	
Toro — Aviso ao Públ. B 140	
Preço $\$35 \times 210 \times 1,5 = 110\25	
Manutenção, $18\$00 \times 1,5 = 27\00	
Registo.	3\$00
Aviso de chegada.	5\$00
Arredondamento	\$05
	583\$80
Bónus de vagão particular $\$20 \times 210 =$	42\$00
Total	541\$80

Resposta — De harmonia com a doutrina da alínea b) do n.º 2 do artigo 4.º da Tarifa de Operações Acessórias, a taxa de carga incide sobre o peso de 4000 quilogramas e não sobre o de 3700, como o consultante erradamente considerou.

O resultado final da taxa é, por consequência, de 543\$30 conforme a seguir se discrimina :

Distância 210 Km.

Cortiça: Aviso ao Públ. B 138 por 4000 kg.

Toro de sobreiro : Aviso ao Públ. B n.º 140 remessa distinta 1500 kgs.

Cortiça

Preço $\$50 \times 210 \times 4,0 = 420\00	
Carga — $5\$00 \times 4,0 = 20\00	
<i>Toro</i>	
Preço $\$35 \times 210 \times 1,5 = 110\25	
Manutenção — $18\$00 \times 1,5 = 27\00	
Registo.	3\$00
Aviso de chegada.	5\$00
Arredondamento	\$05
	585\$30
Bonus $\$20 \times 210 =$	42\$00
Total	543\$30

///

Pergunta n.º 288/Cons. n.º 1830 — Um passageiro adquiriu um bilhete de 3.ª classe de Tarifa Geral na estação de Espinho para Coimbra-B. por 28\$00 ($100 \text{ Km} \times \$28 = 28\00), porém ao aproximar-se da estação de destino avisou o revisor que deseja seguir a Coimbra.

Peço dizer-me se deve cobrar-se por F. 17 a importância de \$60 ($2 \text{ Km} \times \$28 = \60) ou o mínimo de 1\$70.

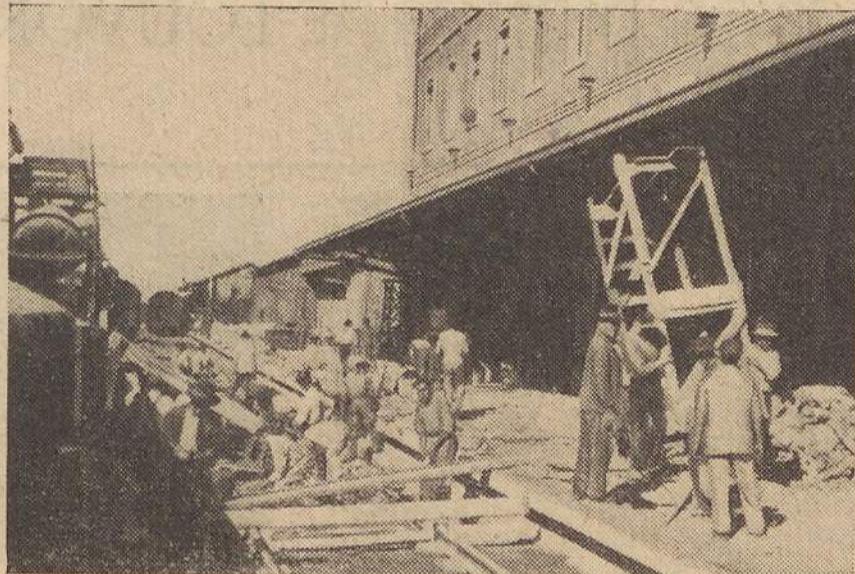
É meu parecer de que deve cobrar-se \$60 e não 1\$70, segundo o 3.º período do n.º 1 das Disposições Gerais dos Quadros de Distâncias.

Resposta — Como os revisores estão utilizando ainda os antigos Quadros de Distâncias — pág. 5 da Circular n.º 101 — e nos mesmos não figuram distâncias inferiores a 6 quilómetros, corresponde cobrar a importância de 1\$70.

Quando forem distribuídos os novos quadros, cobrar-se-á a importância de \$60, correspondente a 2 quilómetros.

ELECTRIFICAÇÃO DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

Tudo se conjuga para que os cem anos de caminho de ferro em Portugal sejam comemorados, no próximo mês de Outubro, com a importante inauguração da electrificação da linha de Sintra.



Brigadas numerosas de operários estão trabalhando, em Santa Apolónia, nas obras de electrificação

A situação dos trabalhos, no momento em que se escreve esta notícia, é a seguinte:

I — Instalações fixas

Subestação de Moscavide (destinada a alimentar com corrente eléctrica os troços de via a inaugurar): encontra-se praticamente concluído o edifício, estando os trabalhos de construção civil em fase de acabamento. Está em curso de montagem toda a aparelhagem eléctrica.

Equipamento aéreo

a) Na linha de Sintra, estão praticamente montados e fixados todos os postes, tendo-se procedido à colocação de consolas e à desbobinagem do fio terra. Está-se procedendo, desde 16 de Agosto, à colocação da catenária.

b) No túnel do Rossio prosseguem dentro do ritmo previsto a fixação de ferragens e a colocação do dispositivo contra infiltrações estando em vias de terminar os trabalhos de conservação da abóbada.

c) Na linha do Norte (até Carregado), prosseguem os trabalhos de implantação dos postes da catenária. Cerca de 60%, estão nesta altura implantados.

As modificações a cargo da C. P., nas estações de Braço de Prata e Santa Apolónia, seguem em cadência acelerada.

d) Sinalização e Telecomunicações.

Os trabalhos respeitantes ao novo sistema de sinalização decorrem no curso previsto.

II — Material circulante

Nas oficinas das Sociedades Reunidas de Construções Metálicas da Amadora — SOREFAME — procede-se activamente à construção das carruagens de aço, com *carrosserie* de duralumínio tubular, e das automotoras montadas sobre rodados adquiridos a fábricas estrangeiras, destinados aos nossos caminhos de ferro. Para a circulação deste material, está já concluído um ramal ferroviário que ligará a fábrica pelo lado de Venda Nova até ao apeadeiro da Damaia — prevendo-se sejam entregues um número de unidades que permita o serviço razoável para a linha de Sintra.

Quanto às locomotivas, as 2 previstas devem estar em Portugal, em princípios de Outubro.

Os trabalhos que a electrificação necessariamente implica com os C. T. T. — (Correios) e A. P. T. — (Telefones), decorrem normalmente. Pelo Ministério das Comunica-



Outro aspecto dos trabalhos

ções, foi nomeada uma comissão presidida pela Direcção dos Serviços Eléctricos e da qual fazem parte delegados dos C. T. T., A. P. T. e C. P., para elaborar um programa de ensaios antes da ligação da catenária.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



João Maria Vilela da Mota — Revisor de bilhetes de 1.ª classe da Delegação de Lisboa-R., n.º 2634, encontrou, numa carruagem do Comboio 3011 do dia 14 de Dezembro do ano findo, uma mala de senhora contendo a importância de 1 736\$00 e vários objectos, que prontamente entregou ao chefe da estação de Castelo Branco.

Manuel Vaz Cardoso — Servente de 1.ª classe da estação de Lisboa-R., n.º 4320, encontrou, no dia 16 de Dezembro do ano findo, no Cais de passageiros, um relógio de pulso, que prontamente entregou ao Chefe da referida estação.



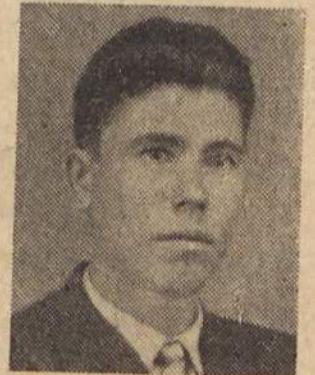
Mário de Oliveira Serrano — Revisor de bilhetes de 3.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Alfarelos, n.º 17158, encontrou na Automotora 625 do dia 12 de Dezembro do ano findo, uma carteira com vários documentos e a importância de 520\$00, que prontamente tudo entregou ao Chefe da estação de Miranda do Corvo.

José Pereira da Silva — Eletricista de 3.ª classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização n.º 13 343 (M. D.), quando, na noite de 2 de Junho de 1954, procedia à lubrificação da agulha n.º 9-A, em Campanhã, ao notar que a contra-lança da mesma estava partida em dois pontos, adoptou rápidas medidas que evitaram acidentes ou atrasos na circulação de comboios, pelo que a Direcção-Geral, em seu despacho de 25 de Junho do ano findo, o gratificou com a importância de 250\$00.



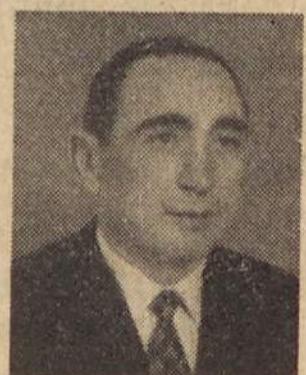
José Ferreira Júnior — Guarda-freio de 2.ª classe da Delegação de Faro, n.º 12 474, encontrou, na aut.º 9732 do dia 30 de Outubro findo, objectos de ouro no valor de 663\$60, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lagos.

António Ferreira de Ameida — Servente auxiliar da estação de Martingança, n.º 18 421, encontrou no dia 21 de Novembro findo, no cais de mercadorias, uma carteira com vários documentos e a quantia de 8 850\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação.



António Pereira Afonso Branco — Revisor de bilhetes de 3.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 17348, encontrou, numa carruagem do c.º n.º 917 do dia 19 de Novembro findo, um porta-moedas com a importância de 272\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação do Porto.

Álvaro Vilarinho Quintas — Revisor de Bilhetes de 3.ª classe da Delegação de Lisboa R., n.º 17 036, encontrou, numa carruagem do c.º n.º 4 do dia 18 de Outubro findo, 3 anéis de ouro no valor de 200\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lisboa P.



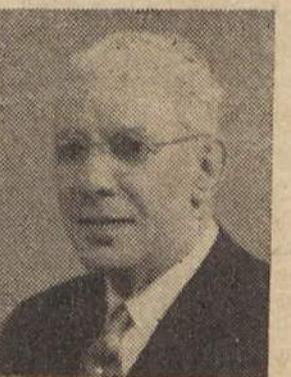
AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



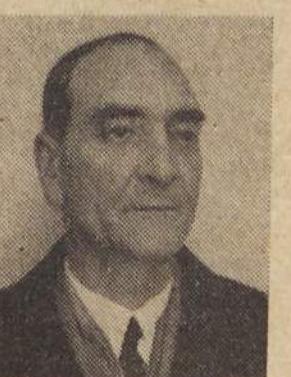
Alberto de Azevedo — Fiscal de revisores de bilhetes de Barreiro. Admitido como boletineiro auxiliar em 7 de Outubro de 1915, passou a telefonista auxiliar em 29 de Abril de 1919 e foi nomeado telefonista em 4 de Junho de 1920. Em 27 de Março de 1924 passou a aspirante e foi promovido a factor de 3.ª classe em 10 de Maio de 1924. Em 1 de Janeiro de 1928 passou a revisor de bilhetes de 3.ª classe e foi promovido a revisor de bilhetes de 2.ª classe em 1 de Fevereiro de 1928, a revisor de bilhetes de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1947 e a fiscal de revisores de bilhetes em 1 de Janeiro de 1947.



José Martins Gomes — Inspector de secção de Exploração, adjunto à Divisão. Admitido como telefonista auxiliar em 18 de Outubro de 1915, foi nomeado escrevente em 21 de Junho de 1923. Foi promovido a empregado de 2.ª classe em 1 de Novembro de 1924, a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1932, a empregado principal em 1 de Janeiro de 1939, a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1943 e a subchefe de repartição em 1 de Janeiro de 1947. Em 1 de Janeiro de 1949 foi promovido a Inspector.



Armando Rodrigues de Mira — Conferente de 1.ª classe de Lisboa-P. Admitido como carregador auxiliar em 15 de Outubro de 1915, foi nomeado conferente em 11 de Junho de 1919 e promovido a fiel de cais de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1928 e a fiel de cais de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1942. Em 1 de Julho de 1955 passou a conferente de 1.ª classe.



Álvaro Martins Calixto — Conferente de 1.ª classe em Lisboa P. Admitido como carregador em 21 de Outubro de 1915, foi promovido a conferente em 21 de Abril de 1920, a fiel de cais de 2.ª classe em 1 de Julho de 1929 e a fiel de cais de 1.ª classe em 1 de Julho de 1948. Em 1 de Julho de 1955 passou a conferente de 1.ª classe.



Carlos Rafael — Operário de 3.ª classe (caldeireiro) das Oficinas Gerais de Lisboa-P. Admitido ao serviço da Companhia como ajudante de caldeireiro, em 6 de Julho de 1915, depois de passar por diferentes categorias.

José Moraes Mónica — Escriturário de 1.ª classe, do Depósito de Sernada. Admitido ao serviço da antiga Companhia das Linhas do Vale de Vouga, como praticante de estação, em 16 de Setembro de 1915. Depois de transitar pelas diferentes categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe, em 23 de Dezembro de 1925. Transitou para o quadro do pessoal de escritório, como amanuense de 3.ª classe, em 24 de Dezembro de 1926, sendo promovido a empregado de 2.ª classe, em 1 de Janeiro de 1949 e a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1950.



João Firmino Cabrita — Chefe de estação de 3.ª classe de Pinhal Novo. Admitido como boletineiro auxiliar em 20 de Outubro de 1915, passou a praticante de estação em 25 de Novembro de 1917 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 28 de Novembro de 1919. Foi promovido a factor de 2.ª classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 1.ª classe em 31 de Maio de 1926 e a chefe de estação de 3.ª classe em 1 de Setembro de 1946.



Júlio da Silva Ricardo — Condutor de 1.ª classe de Lisboa. Admitido como carregador em 21 de Outubro de 1915, foi promovido a guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Julho de 1920, a guarda-freios de 2.ª classe em 1 de Abril de 1923, a guarda-freios de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1927, a condutor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1934 e a condutor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1941.



José Nunes Ferreira — Conferente de 1.ª classe de Lisboa-P. Admitido como carregador em 21 de Outubro de 1915, foi promovido a conferente em 21 de Janeiro de 1917, a fiel de cais de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1922 e a fiel de cais de 1.ª classe em 1 de Julho de 1937. Em 1 de Julho de 1955 passou a conferente de 1.ª classe.



Júlio Rodrigues Bico — Chefe de brigada da Secção Eléctrica de Lisboa-R. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 7 de Julho de 1915, e passou a servente em 25 de Julho do mesmo ano.



FALECIMENTOS



Albano Teixeira de Freitas — Maquinista de 2.ª classe, do Dep.º de Campanhã; admitido, como servente, na extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, em 26/12/1925.

António Fronteira — Conferente de 2.ª classe de Barreiro. Admitido como suplementar em 27 de Julho de 1928.



José Eduardo de Jesus — Operário de 1.ª classe, das Of. de Lisboa-P.; — Admitido ao serviço da antiga Companhia, como aprendiz, em 18 de Abril de 1916.

Bernardino Rodrigues de Almeida — Servente de 1.ª classe de Pinheiro de Lafões — Admitido como assentador em 1 de Fevereiro de 1927.



Júlio Vieira da Rocha — Operário ajudante, das Of. da Figueira da Foz; — Admitido na antiga Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, como ajudante de lampista, em 31 de Dezembro de 1946.

José Adriano Tibúrcio Arruda — Revisor de bilhetes de 1.ª classe — Admitido como suplementar em 16 de Fevereiro de 1925.



José António Comprido — Servente de 1.ª classe de Lisboa R. — Admitido como servente em 21 de Março de 1925.

Albertino Centeio Pires — Servente de 2.ª classe, do Dep.º da Régua; — Admitido ao serviço da antiga Companhia Nacional, como chegador, em 7 de Julho de 1940.



Francisco Oliveira — Servente de 1.ª classe de Souzelas — Admitido como suplementar em 1 de Julho de 1924.

António Fernandes Rezende — Operário de 1.ª classe, do Dep.º de Vila Real de Stº António; — Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, como serralheiro, em 6 de Junho de 1925.

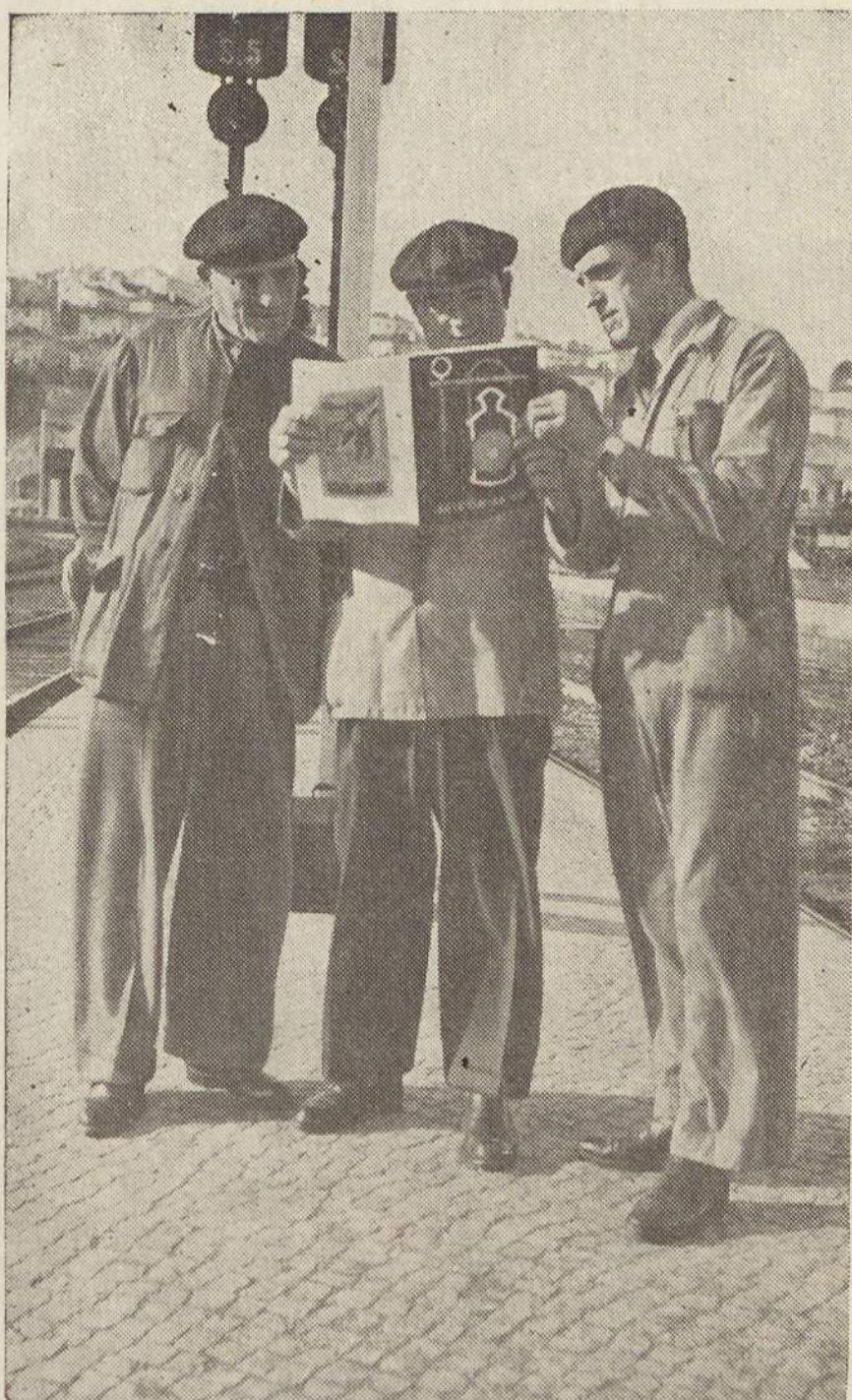


Jaime Alves Teixeira — Chefe de secção do escritório da 2.ª Circunscrição (Régua) — Admitido como praticante em 24 de Abril de 1919.

Eduardo Duarte Silveira — Operário de 1.ª classe, das Oficinas do Barreiro — Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, como servente, em 1 de Outubro de 1915.



O BOLETIM DA C. P. E A SUA EXPANSÃO



O Boletim da C. P., publicação que é de ferroviários e para ferroviários, está merecendo mês a mês crescente agrado dos seus numerosos assinantes e leitores. É recebido por numerosos ferroviários e por bastantes simpatizantes do caminho de ferro, não ferroviários, no País, no Ultramar e no Estrangeiro. A sua tiragem, que tem vindo sucessivamente a subir, situa-se hoje na ordem dos 12.000 exemplares — o que é eloquente testemunho do interesse que suscita no nosso meio. A fotografia que inserimos, obtida em Campolide, pela mão amiga de Jaime de Moraes Pereira, é desse interesse flagrante documento.

Sumário

Embelezando o nosso Portugal

Foram distribuídos os prémios do último Concurso Anual das Estações Floridas

Tratamento das águas nas caldeiras das locomotivas, pelo Eng.º Zeferino Bernardes Pereira

Filosofando...

A «Noite de Recordação» promovida pelos nossos excursionistas à Austria é um exemplo de boa camaradagem ferroviária

Inauguração da nova Biblioteca do pessoal de trens e revisão de bilhetes, no Rossio

Regulamentação dispersa

Em Viagem—O Bacalhau de Molho, por Guerra Maio

Quando o comboio chegou à Régua..., por António Rodrigues Coutinho

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

Apontamentos femininos—Notas e modas, por Carolina Alves

Lá por fora

Novidades Ferroviárias

Página desportiva

Bom Humor...

Concurso fotográfico ferroviário promovido pelo Boletim da C. P.

Perguntas e respostas

Electrificação dos Caminhos de Ferro

Pessoal

NA CAPA: 1.º Prémio do Concurso de Cartazes do Centenário — de José Cambraia