

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL
DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

PROBLEMAS RECREATIVOS

Resultados do n.º 210

1) — **Damas:** — 1208, 915, 139, 1310, 74, 2823, 1914, 0323, 25 x

Sincopadas: — 2 — Rabaça, raça; 3 — Mísera, mira; 4 — Minhoca, micas; 5 — Migalho, milho; 6 — Míngua, mina; 7 — Minuto, mito; 8 — Minguar, minar; 9 — Minorar, mirar; 10 — Minorar, mirar; 11 — Tolina, tona; 12 — Ministra-mitra.

Combinadas: — 13 — Alferrarede; 14 — Montemor-o-Novo 15 — Castro Verde — Almodôvar; 16 — Fatela-Penamacor; 17 — Oliveira de Frades.

Abrunhos... e peras — 18) — O cabaz continha 189 frutos de cada espécie; ao todo 378 frutos, que, à média aritmética dos seus preços, importaram em 151\$20. Se o Inácio tivesse gasto metade desta quantia em abrunhos e a outra metada em peras, teria comprado 168 destas e 216 daqueles; ao todo 384, ou seja, mais 6 frutos do que os que continha o cabaz.

Seja (a) o preço dos abrunhos, (p) o das peras, (t) o total dos frutos e (v) o seu valor. Como a quantidade de abrunhos é igual à de peras, teremos:

$$v = \frac{at}{2} + \frac{pt}{2} = \frac{(a+p)t}{2} \quad (1)$$

Por outro lado, se tem empregado metade de v em cada espécie, compraria mais (c) frutos; logo

$$\frac{v}{2a} + \frac{v}{2p} = t + c \text{ ou } v = \frac{(t+c)2ap}{a+p} \quad (2)$$

São equivalentes as eq. (1) e (2); portanto, será:

$$t = \frac{4acp}{(a-p)^2} \quad (3)$$

O custo das peras será: $\frac{2acp^2}{(a-p)^2}$ (4)

o dos abrunhos: $\frac{2a^2cp}{(a-p)^2}$ (5)

o valor total da fruta: $\frac{2apc(a+p)}{(a-p)^2}$ (6)

Determinar quantos frutos de cada espécie podia ter comprado com metade de v :

$$a) \text{ abrunhos....} \frac{pc(a+p)}{(a-p)^2} \quad (7)$$

$$c) \text{ peras....} \frac{ac(a+p)}{(a-p)^2} \quad (8)$$

Posto isto, basta agora usar dos elementos que o problema fornece: ($a=35$, $p=45$ e $c=6$) para obter não só a resposta que se exige — metade do valor dado pela (eq. 3) — como qualquer outra que corresponda a uma das demais fórmulas indicadas.

Vejamos como J. Gonçalves resolve a questão: Seja x o dinheiro das peras e y o dos abrunhos. Para trazer mais 6 frutos, sem dispêndio para o Inácio, seria preciso diminuir o número de peras e aumentar o dos abrunhos. Assim:

6 abrunhos custam: $6 \times 35 = 210$ cent.

Diferença de preço por unidade: $45 - 35 = 10$ cent.

Número de peras a diminuir — 210 : 10 = 21.

Importância das restantes: $x - 21 \times 45$.

Número de abrunhos a aumentar: $21 + 6 = 27$.

Importância da totalidade $y + 27 \times 35$.

Como as duas importâncias são iguais, tem-se

$$x - 21 \times 45 = y + 27 \times 35 \\ \text{ou} \quad x - y = 27 \times 35 + 21 \times 45 = 1890 \text{ cent.}$$

Estabelecendo a proporção $\frac{x}{y} = \frac{45}{35}$ que se pode escrever

$$\frac{x-y}{y} = \frac{45-35}{35} \\ \text{ou} \quad \frac{1890}{y} = \frac{10}{35} \\ \text{vem} \quad y = \frac{1890 \times 35}{10} = 6615 \text{ cent.}$$

Portanto o cabaz continha:

$\frac{6615}{35} = 189$ abrunhos e... consequentemente, 189 peras, no princípio do jogo.

1) — **A linha e a locomotiva:** — Em certo ano foi iniciado o assentamento de uma linha na estação de Beja, sendo empregados carris de 18 metros. O chefe da brigada mandou descarregar no início da linha 200 molhos de 4 eclisses cada, para depois ser distribuído um molho por cada par de juntas, e encarregou dessa distribuição o suplementar Afonso. Este só podia levar um molho de cada vez.

Quantos quilômetros tinha o suplementar percorrido quando acabou a distribuição?

Se se construisse uma linha com o triplo da distância

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRETOR INTERINO

ENG. JOSÉ MARQUES PEREIRA BARATA

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
Estação de Santa Apolónia

EDITOR: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Comp. e impr. na IMPRENSA LIBANIO DA SILVA — Trav. da Fala-Sô, 24

SUMÁRIO: Ano Novo, Boas Festas — Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 133 — A Ponte do Tâmega — O Sr. Ministro das Comunicações visitou as oficinas do Barreiro — A coordenação dos transportes na Suíça — Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro — Maravilhas da Ciência: A intervenção do estereoscópio e a tenacidade — Boletim da C. P. — As nossas pontes — Em viagem... No mesmo compartimento. À porta dum hotel — Novas locomotivas — Da minha janela... Impressões da Lisboa Velha — Consultas e Documentos — Ajardinamento das estações — O descarrilamento de Vila Franca — Os serviços ferroviários na Inglaterra — Construção de estações «Pré-fabricadas» — A Colónia de férias da C. P. na Praia das Maçãs é uma grande obra de ternura e de beleza — Uma entrevista na Colónia — Complicações da vida actual — A exploração da rede ferroviária portuguesa — Caminho de ferro em miniatura — Pessoal.

ANO NOVO

BOAS FESTAS

Nesta quadra do ano em que se consagra com fervor o amor da família e se exulta a amizade e o bom entendimento entre os homens, o BOLETIM DA C. P., presente na maioria dos lares dos ferroviários, espalhados por todo o País, deseja vivamente boas festas aos seus leitores e a todos os que nele colaboram com desinteressada dedicação, fazendo votos por que todos tenham um Novo Ano cheio de prosperidades.

Desde Agosto do corrente ano que a nossa Companhia se rege por novos Estatutos. Tal facto, que constitui, sem a menor dúvida, acontecimento de relevo para os Anais da Companhia, não pode deixar de ser registado nas colunas do BOLETIM que por tal motivo a seguir transcreve a seguinte Ordem Geral do Conselho de Administração:

Lisboa, 5 de Agosto de 1947

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 133

Levo ao conhecimento de todo o pessoal que, tendo entrado em vigor os novos Estatutos da Companhia, aprovados pela Assembleia Geral dos Accionistas e pelo Governo, por decreto n.º 36:445, de 31 de Julho do corrente ano, deixou de haver Comissão Executiva e estão constituídos como segue os Corpos Gerentes e a Mesa da Assembleia Geral:

Conselho de Administração

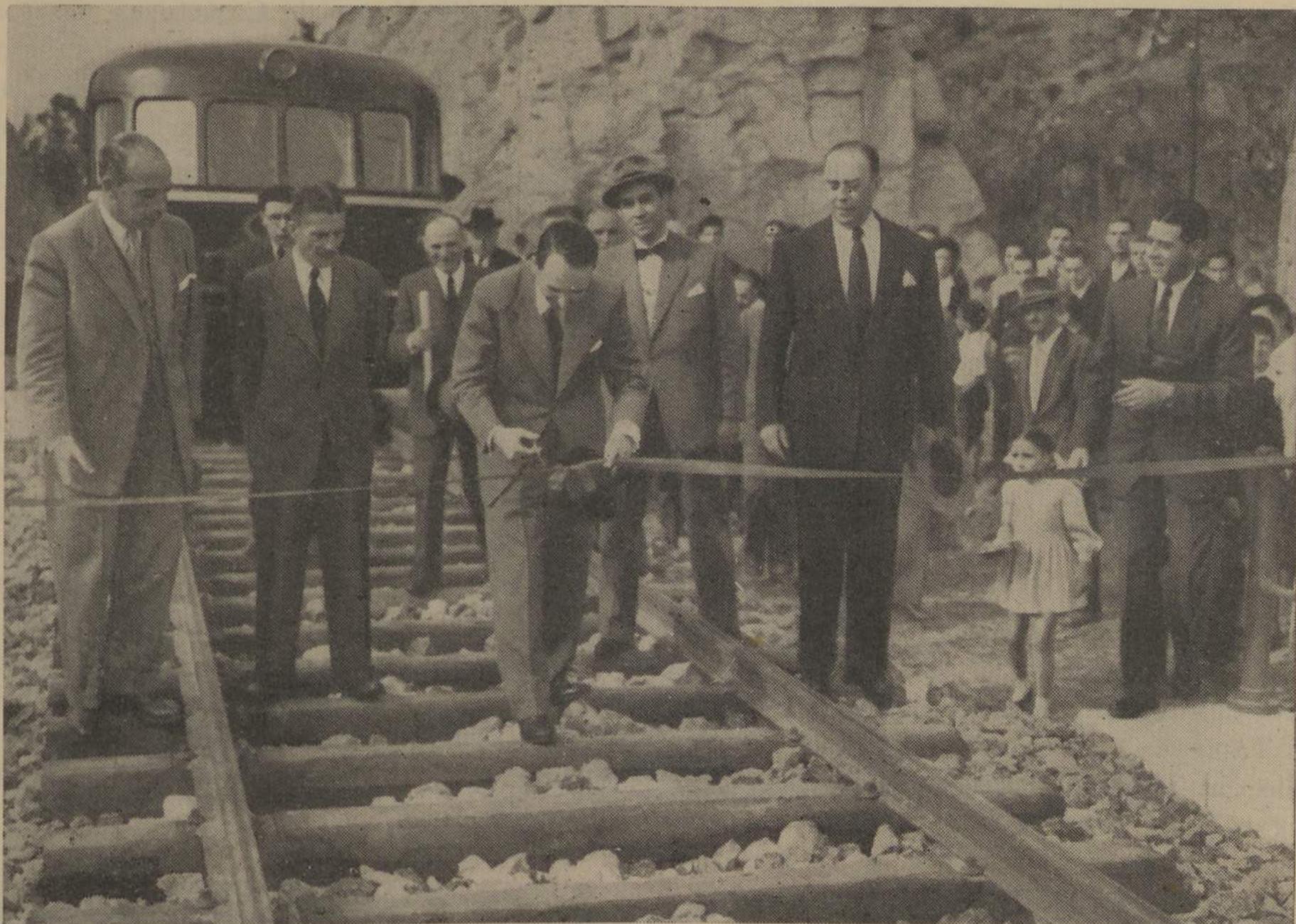
Fausto Cardoso de Figueiredo, Presidente
Manuel José Pinto Osório, Vice-Presidente
Dr. Domingos Fezas Vital
Francisco de Paula Leite Pinto
Dr. José Alberto dos Reis
Mário Melo de Oliveira Costa
Raúl Augusto Esteves

Conselho Fiscal

Dr. António Centeno, Presidente
Dr. Augusto Vitor dos Santos
Dr. Emídio Guilherme Garcia Mendes

Mesa da Assembleia Geral

<i>Dr. António Judice Bustorff Silva</i> , Presidente	}
<i>Dr. José Maria Braga da Cruz</i> , Vice-Presidente	
<i>Jorge Viterbo Ferreira</i>	} Secretários
<i>José Lucas Coelho dos Reis</i>	
<i>Dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho</i>	} Vice-Secretários
<i>José Rogelio Martins Alves</i>	



A cerimónia da inauguração da ponte do Tâmega pelo Sr. Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo

A PONTE DO TÂMEGA

NO período de ressurgimento que vimos atravessando, os caminhos de ferro têm sido largamente beneficiados, não só com a construção de linhas férreas, oficinas e casas para o pessoal, mas com a substituição das antigas pontes, algumas das quais dificilmente suportavam o tráfego actual.

Na linha do Douro, cujo movimento é bastante intenso, já foram substituídas as pontes de Vila Meã e Quebradas, chegando agora a vez de substituir a «Ponte do Tâmega», que fica próximo da foz deste rio, e entre as estações de Livração e Marco.

A C. P. como arrendatária das antigas linhas do Estado, estudou a substituição da

antiga ponte metálica, chegando à conclusão que a nova ponte devia ser de alvenaria, o que além de vantagens de ordem técnica e económica, evitaria a saída de ouro para fóra do país.

O projecto da ponte foi executado no Serviço de Estudos da Divisão da Via e Obras da C. P., tendo sido aprovado pelo Governo. A construção da ponte, na qual se consumiram 9.000 contos, foi custeada pelo Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

A «Ponte do Tâmega» tem o comprimento total de 312 metros e a altura máxima de 64 metros, sendo constituída por três arcos centrais com 30 metros de vão e oito arcos de acesso com o vão de 18 metros — três do

lado do Porto e cinco do lado da Régua. É curioso notar que tanto a mão de obra como os materiais empregados na construção desta ponte, são inteiramente portugueses.

Para a inauguração deste importante melhoramento, deslocou-se ao norte do país o Sr. Ministro das Comunicações, que era acompanhado do Director Geral de Caminhos de Ferro, Eng.^º Rogério Ramalho, Administrador Eng.^º Mário Costa, Director Geral da C. P. Eng.^º Espregueira Mendes, Secretário Geral da Companhia, Eng.^º Branco Cabral, Sub-Director, Eng.^º Campos Henriques, Governador Civil do Porto, Coronel Joviano Lopes, Eng.^{os} Lima Rego e Sousa Nunes, respetivamente Chefes da Divisão da Exploração e da Via e Obras.

A viagem entre Campanhã e Marco foi feita em automotora e inaugurada a «Ponte do Tâmega», com o corte da fita simbólica pelo Sr. Ministro das Comunicações, teve lugar um «copo de água» oferecido pelo

Município de Marco de Canavezes, no qual o Sr. Coronel Gomes de Araujo anunciou que não seriam proferidos discursos, limitando as suas saudações aos homens que, com a sua administração permitiram a realização daquela obra admirável: o Sr. Presidente da República e o Sr. Presidente do Conselho.

O Sr. Ministro das Comunicações brindou pelo povo de Marco de Canavezes, pelo Eng.^º Sousa Nunes que, como Chefe da Divisão de Via e Obras acompanhou o trabalho e ainda pelo construtor da «Ponte do Tâmega», Sr. António Veiga.

À saudação do Sr. Ministro das Comunicações respondeu o Sr. Director Geral, Eng.^º Espregueira Mendes.

Os representantes da Imprensa de Lisboa e Porto acompanharam a visita, tendo-se referido largamente à inauguração da «Ponte do Tâmega», que constituiu um verdadeiro acontecimento.



Passagem do primeiro comboio pela nova ponte do Tâmega



O Sr. Ministro das Comunicações visita as oficinas do Barreiro

O SR. MINISTRO DAS COMUNICAÇÕES VISITOU AS OFICINAS DO BARREIRO

CONFORME noticiaram os jornais, o Sr. Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araujo, visitou em 28 de Outubro as Oficinas do Barreiro, tendo sido acompanhado pelo Sr. Vice-Presidente do Conselho de Administração, Coronel Pinto Osorio, Administrador Eng.^º Mario Costa, Director Geral dos Caminhos de Ferro Eng.^º Rogério Ramalho, Director Geral Eng.^º Espregueira Mendes, e ainda por outros funcionários do Estado e da Companhia.

Antes de iniciar a visita às Oficinas, o Sr. Ministro das Comunicações percorreu as instalações do Grupo Desportivo onde assistiu a uma demonstração de ginástica dos aprendizes, e ao passar pelos estaleiros, apreciou as obras de beneficiação que estão a ser feitas no vapor «Alentejo».

Na visita às Oficinas do Barreiro, o Sr.

Ministro das Comunicações percorreu demoradamente as secções de reparação de locomotivas e carruagens, cerralharia, carpintaria, etc., pedindo informações e indicações e mostrando o maior interesse pelos trabalhos que observou.

Terminada a visita às Oficinas, na qual teve ocasião de verificar como trabalham os ferroviários portugueses, o Sr. Coronel Gomes de Araujo admirou a forma como se faz a extracção do fumo por meio de condutas subterrâneas, tendo ainda visto as secções de estofagem e galvanoplastia, assistindo às transformações feitas nas carruagens metálicas de fabrico americano que, presentemente, circulam já em todos os comboios rápidos.

Uma das ultimas secções a ser visitada foi a de pintura onde o Sr. Ministro das Comunicações admirou a locomotiva n.^º 1

que tem o nome de D. Luiz, verdadeira reliquia ferroviaria que teve a honra de reboçar os comboios reais. Fabricada em 1862 pelos construtores Beyer, Peacock & C.^o de Manchester, foi demoradamente apreciada pelo ilustre visitante, que resolveu autorizar a verba necessaria para a reparação da locomotiva D. Luiz, de forma a poder funcionar.

No prosseguimento da visita, o Sr. Coronel Gomes de Araujo percorreu o Armazém de Viveres, o Refeitório do pessoal, o Posto de Socorros médicos, a Escola Profissional, tendo estado tambem no Quartel dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste.

Finda a visita, que demorou três horas, o Sr. Ministro das Comunicações agradeceu ao Sr. Director Geral de Caminhos de Ferro a iniciativa de lhe ter proporcionado o prazer de apreciar, uma vez mais como trabalham os ferroviários portugueses.

Como sucedera semanas antes na visita feita às Oficinas de Campanhã, o Sr. Ministro declarou ter verificado, com grande satisfação que, desde o engenheiro ao operário menos categorizado, todos trabalham conscientemente, com o mesmo entusiasmo e brio profissional. Por isso mesmo, nas pessoas dos Srs. Vice-Presidente do Conselho de Administração Coronel Pinto Osório, Administrador, Eng.^o Mário Costa e Director Geral da Companhia, Eng.^o Espregueira Mendes, endereçava a todo o pessoal, engenheiros e operários as suas saudações, não escondendo a magnífica impressão colhida na visita que acabava de fazer. O Sr. Vice-Presidente do Conselho de Administração, Coronel Pinto Osório, agradeceu ao Sr. Ministro das Comunicações as suas palavras e o Presidente do Sindicato, João Inácio Martins agradeceu, por sua vez, as saudações do Sr. Ministro.



O Sr. Ministro das Comunicações assiste à reparação de locomotivas

A coordenação dos transportes na Suíça

O desenvolvimento económico de um País, presupõe desde logo um perfeito sistema de transportes. A melhor comparação que podemos fazer é exactamente observar a circulação no corpo humano. Perfeição absoluta de ligações, equilíbrio perfeito de comunicações.

Graves inconvenientes resultam logo que este equilíbrio perfeito se rompe!

A guerra de 1914-18 mostrou a enorme utilidade do veículo automóvel, e daí o seu espantoso desenvolvimento posterior. Países que já possuam uma perfeita rede ferroviária viram-se compelidos pelas circunstâncias, a construir também uma perfeita rede de estradas. São os dois sistemas de transporte de grande utilidade na economia de um país mas, devido à sua liberdade de movimentos, o veículo automóvel está usurpando cada vez mais o domínio do Caminho de Ferro. Esta rivalidade é ainda encorajada pelo facto da construção e o arranjo da rede de estradas por onde circula, ser encargo atribuído à colectividade.

Em virtude das velocidades dos veículos automóveis, as estradas necessitam de ser bem conservadas, o que muitas vezes traz encargos muito superiores aos que o automobilismo suporta para a sua manutenção. Estas facilidades não as têm dado os Governos, com a mesma generosidade, aos caminhos de ferro.

A Suiça, com explêndidos caminhos de ferro, e uma bela rede de estradas, tem procurado todos os meios de evitar uma ruinosa competição.

O principal obstáculo encontrado, é de natureza política, porque a legislação federal Suiça não se aplica à tracção automóvel, que está sujeita à acção das autori-

dades cantonais. E daqui resulta que as regulamentações variam de cantão para cantão.

Um projecto de emenda à Constituição, propondo atribuir à Confederação esses poderes, foi rejeitado, por sufrágio popular, no ano de 1946 (10-2-1946).

As actuais modificações na Constituição, consequentes da consulta popular de 6 de Junho de 1947, deram à Confederação a possibilidade de decretar medidas necessárias para salvaguardar importantes ramos de indústria.

Já há anos que se está tentando um acordo voluntário entre os caminhos de ferro e os transportadores por estrada, mas até 1935 nenhum resultado prático havia sido obtido.

Sentindo-se desprotegido pela lei o caminho de ferro, tomou a iniciativa de ir também para a estrada, e daí a aparição em 1926 da sociedade SESA, reunindo caminhos de ferro, industriais de transportes de automóvel e outros.

Organizou, assim, serviços combinados, adquirindo camionetas próprias, e estabeleceu tarifas convenientes para cada caso, funcionando, neste capítulo como se se tratasse de qualquer empresa particular. Graças a esta organização, os caminhos de ferro recuperaram apreciável tráfego que estaria, doutra forma, perdido, e adquiriram experiência nos assuntos de transportes por estrada. Organizou também o serviço de porta a porta em todo o país, serviço que ainda hoje se mantém. Teve a SESA, a oportunidade de contribuir por outras formas a pôr uma certa ordem no sistema de transportes por estrada, especialmente pela organização da ASTO (organização para o transporte automóvel de mercadorias).

A falência do regulamento de 1934, devida principalmente à disposição que fixava em 50 Km., o raio de acção máximo das camionetas particulares, não desanimou nem o Governo nem a SESA, procurando-se uma outra solução para o problema.

E assim se chegou à limitação do número dos camiões pertencentes a entidades particulares, e recurso a um sistema de licenças.

Em 30 de Setembro de 1938, a Câmara Federal, decretou um Regulamento chamado ATO (Regulamento de transportes em automóveis, em alemão: Auto-Transport-Ordnung), que entrou em execução em 15 de Agosto de 1940. Este diploma entrou em execução pelo período de 5 anos, e depois, em virtude da guerra, foi prorrogado até 31 de Dezembro de 1950. Esta é a situação actual na Suíça. A publicação do Regulamento conhecido por ATO, teve como consequência o desaparecimento da SESA, cujas funções ficaram cometidas aos caminhos de ferro, incluindo o serviço de porta a porta, serviço designado por E F D (Expedição-franco-domicílio).

A posição actual é a seguinte. O transporte particular de pessoas é livre. O transporte remunerado incluindo os taxis, é sujeito a uma licença. Existe, porém, transporte colectivo de passageiros por parte dos correios, que não é abrangido pela A T O. A administração postal transporta passageiros em veículos seus, mas para determinados trajectos pode celebrar contratos com particulares.

O transporte de géneros próprios, realizado por entidades com veículos e pessoal seu, é livre, desde que os veículos estejam registados oficialmente. Por outro lado, os transportadores de mercadorias de terceiros necessitam obter uma licença, não existindo restrições quanto à distância.

Há casos em que são postos determinados condicionamentos ao requerente. A intenção deste diploma foi sugerir os transportes por estrada a determinadas regras constantes das licenças, e equilibrar o número de transportadores, com as necessidades do tráfego.

Qualquer transportador que antes de 1 de Janeiro de 1937 exercesse a profissão, tinha direito a obter uma licença ou razoável indemnização.

Nenhuma licença é actualmente concedida, senão com justificação nas necessidades do tráfego existente, o que as autoridades investigam para cada caso particular. Realiza-se também um inquérito público. As autoridades têm procedido com uma grande prudência, evitando ao máximo a criação de mais serviços de camionagem, ou mesmo o aumento da sua capacidade. Nalgumas zonas montanhosas e perto das fronteiras, foram concedidas, a alguns particulares, licenças para transportes públicos de aluguer.

Todo o transportador, em relação ao seu pessoal tem de respeitar os seus contratos colectivos, horários de trabalho, etc. Tem de fazer prova da sua idoneidade, moral e financeira e pôr os seus veículos ao serviço do exército, em caso necessário.

Tomaram-se as necessárias providências no sentido da uniformização das tarifas para todos os transportes. O atrazo na sua publicação tem sido motivado apenas pela complexidade deste assunto. Outras medidas estão em estudo, relativas às condições dos transportes, sujeitos a imposto do selo. A sua aplicação só será um facto no final do prazo do regime em vigor.

A comissão nomeada pelo Conselho Federal para estudar o problema dos transportes, composta por representantes dos vários organismos económicos, e das indústrias e dos transportes, comprehende também delegados das Companhias de Caminhos de Ferro, que assim estão em condições de defender os seus pontos de vista.

O número de licenças pedidas desde Março de 1946, mostrou bem que se não existisse o Regulamento já citado ter-se-ia dado uma tal concorrência entre elementos transportadores — de passageiros e mercadorias — que teria enfraquecido, pela baixa de tarifas, todos os meios de transporte, por estrada e caminho de ferro.

Temos necessariamente de confessar que

esta legislação deu resultados satisfatórios, para ambas as partes em causa, isto até um certo ponto, bem entendido. Sem prejuízo para o desenvolvimento de qualquer dos dois meios de transporte, deu assim uma boa contribuição para a solução da luta carril-estrada. É de esperar que, antes de terminar o prazo de validade do regimen ATO, que termina em 1 de Janeiro de 1951, as autoridades, verificando o bom resultado da sua aplicação, lhe dêem validade, definitiva, submetendo-o em seguida ao sufrágio popular.

Como atrás se diz, a SESA tinha conseguido organizar em todo o território da Suiça, um serviço de porta a porta, feito por camionagem, completando assim o serviço do Caminho de Ferro. Este serviço ainda existe com o título EFD.

Em relação a este serviço julgamos útil dar uma ideia dos serviços do Caminho de Ferro «Fribourgeois» (G. F. M.) que além dos serviços do caminho de ferro, fazem, por si próprios, no seu cantão, transportes por estrada de passageiros e mercadorias.

Os mesmos princípios são aplicados a outros cantões, por forma semelhante.

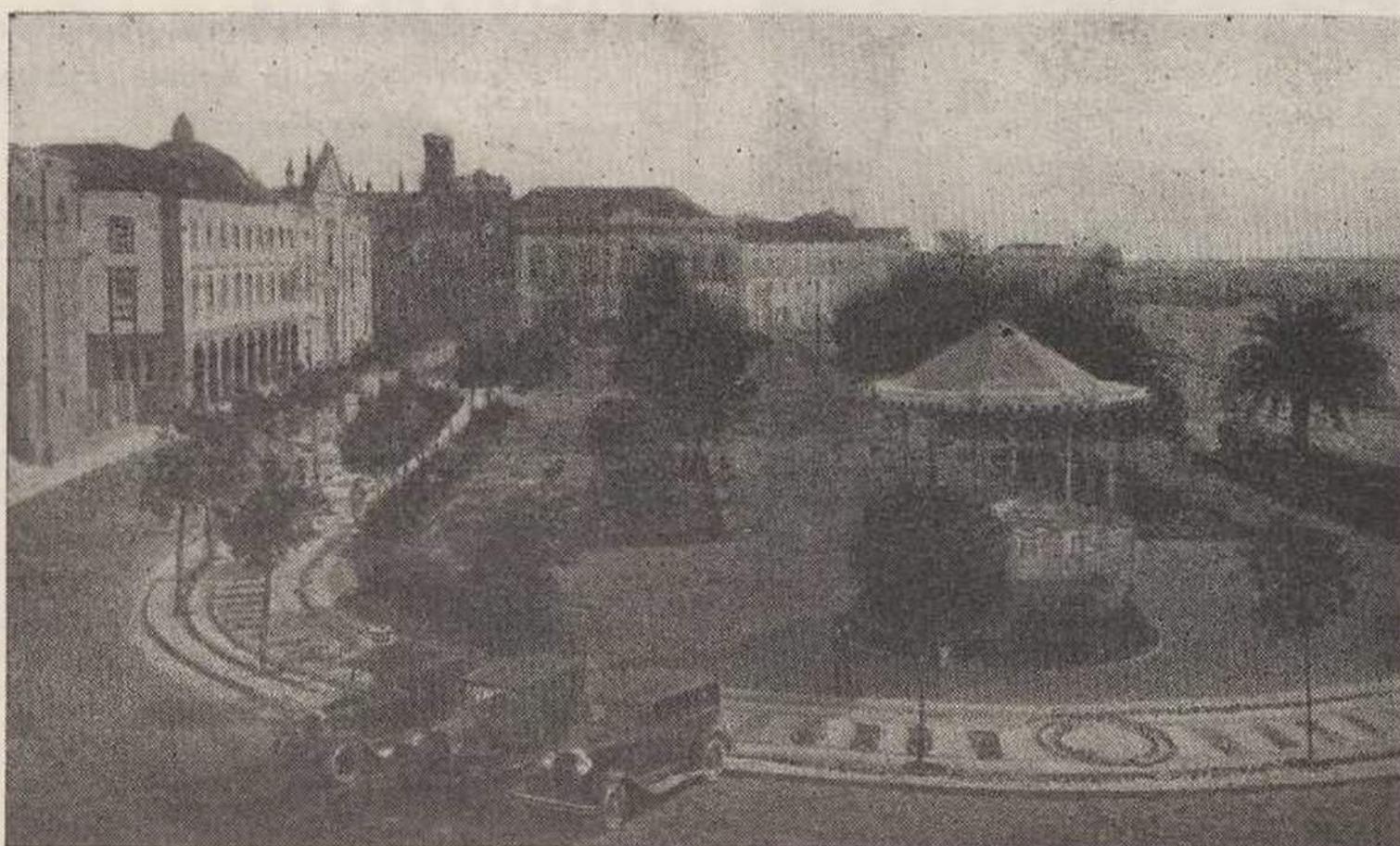
Os carros de passageiros transitando por estrada, pertencentes aos caminhos de ferro (G. F. M.), têm uma íntima coordenação com

os caminhos de ferro. O transporte colectivo de passageiros por estrada, em camionetas, de carácter essencialmente turístico, e como tal dependente das estações do ano, só pode existir ligado à exploração de cocheiras de automóveis, transporte de mercadorias, ou de serviço regular de passageiros, por estrada, dentro do seu cantão. Dentro do respectivo cantão disfrutam de uma situação idêntica à que disfrutam os Correios no resto do País. Dispõem também dos necessários veículos de reserva, que aproveitam para organização de excursões, etc.

Devido ao facto das organizações turísticas no cantão de Fribourg, estarem na mão das Empresas Ferroviárias, a concorrência é mínima, e assim se realiza uma feliz combinação entre a estrada e o carril.

Não obstante as cláusulas do regulamento ATO, as empresas particulares transportando mercadorias por conta dos caminhos de ferro, não são obrigadas a ter licença, dependendo o número dessas empresas das necessidades do Caminho de Ferro. O resultado é que muitos dos serviços por estrada da G. F. M., são duplicados por um serviço de transporte regular de mercadorias.

Normalmente, em zonas recentemente urbanizadas, o transporte é feito por contratos



ALGARVE — FARO

particulares, enquanto que nas aldeias o transporte porta a porta de pequenos volumes, está, geralmente, sob a direcção do chefe da estação.

Em zonas longe do caminho de ferro, a G. F. M., encarrega-se, dentro dos limites do cantão, do transporte de mercadorias em ligação com os caminhos de ferro, fazendo preços por acordo, e realizando viagens semanais de acordo com o valor do tráfego.

Este serviço porta a porta tem agradado e aumentado à medida que vai sendo conhe-

cido. Vários contratos têm sido realizados com comerciantes e fabricantes, para a totalidade das suas mercadorias. A sua utilidade foi especialmente demonstrada durante a guerra, quando o tráfego por estrada era muito demorado.

Nessa época, comerciantes e fabricantes que tiveram necessidade absoluta de recorrer ao caminho de ferro, verificaram e apreciaram os serviços da organização EFD, e muitos lhe ficaram fieis com o regresso da normalidade.



VIANA DO CASTELO

Congregação e Hospital de Velhos
e Entrevados de Nossa Senhora
da Caridade

*(Foto de Raúl Fonseca, desenhador
da Via e Obras)*



A cidade de Lucerna, o Lago dos Quatro Cantões, o Monte Pilatus e a estação do caminho de ferro, em baixo, à esquerda

CONGRESSO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO

Pelo Sr. Eng.^o J. de Sousa Nunes, Chefe da Divisão da Via e Obras

EM 1885, para festejar o 50.^o aniversário da existência dos caminhos de ferro na Bélgica, realizou-se em Bruxelas um congresso científico em que se deliberou a fundação da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro.

Esta agremiação escolheu para sua séde social a acolhedora capital da nação belga, tendo-se instalado num prédio da Rue du Beau Site que tem o número 19.

Da Associação fazem parte delegados de 26 governos, de 9 organismos aderentes e de 146 Conselhos de Administração de Com-

panhias numa representação de cerca de 460.000 quilómetros de caminhos de ferro.

A Associação é orientada por uma *Comissão Permanente* composta por 65 vogais representantes de diferentes nacionalidades mundiais que elegem o *Conselho de Direcção* constituído únicamente por 6 membros.

De harmonia com os Estatutos por que se rege a Associação, o presidente deste *Conselho* deve ser de nacionalidade belga; actualmente este cargo é desempenhado pelo Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belga, Eng.^o F. H. Delory.



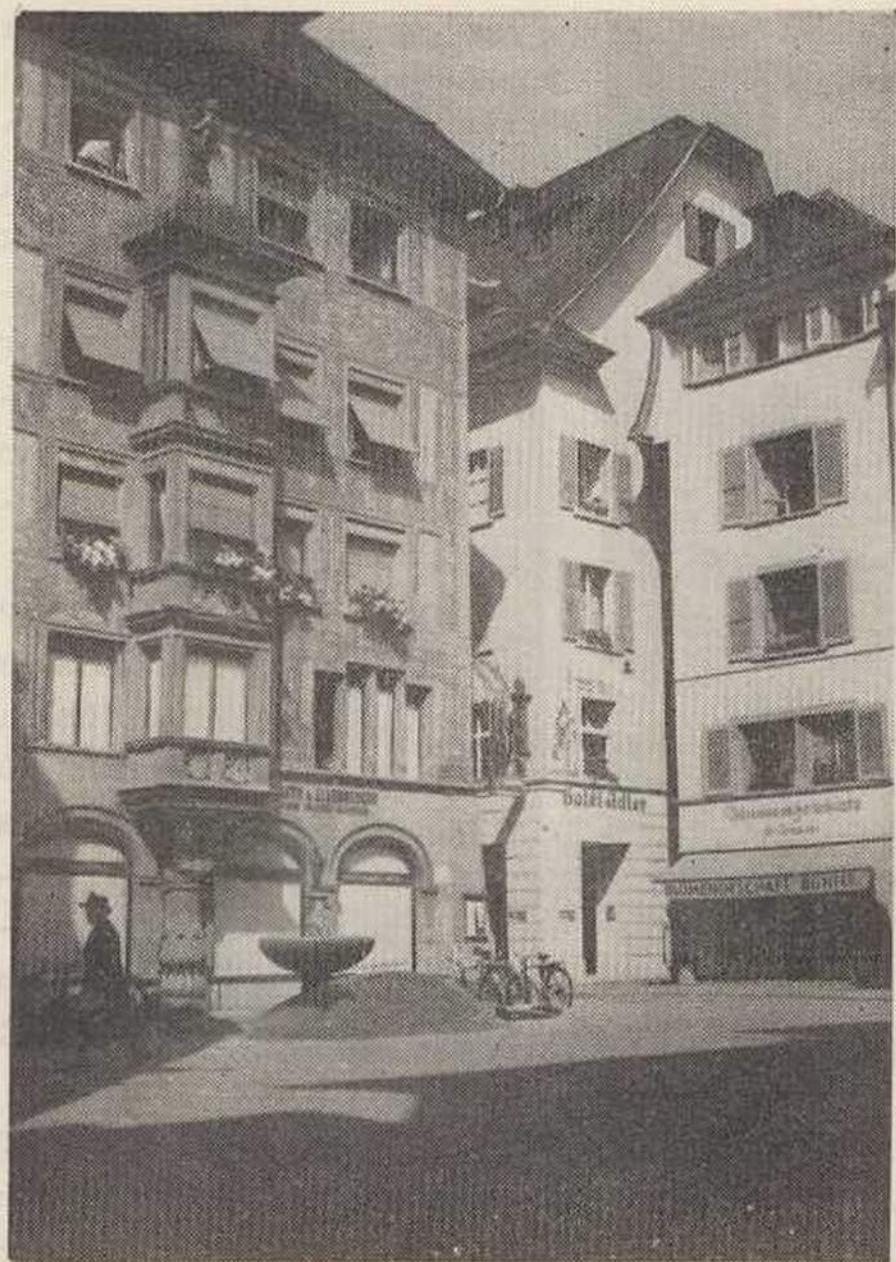
Em cima : — A Casa dos Congressos onde funcionou o 14.º Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro na cidade de Lucerna

Ao lado : — A fachada principal do edifício de passageiros da estação de caminho de ferro de Lucerna



LUCERNA — Uma vista do Lago dos Quatro Cantões e da Avenida marginal

(Fot. do Eng. F. de Arruda)



Uma típica praça da cidade de Lucerna. Ao fundo o antiquíssimo Hotel *Adler* que se vangloria, em artístico letreiro, de nêle ter alojado o grande poeta alemão *Wolfgang Goethe*

O representante de Portugal na Comissão Permanente é o Eng.^º R. da Costa Couvreur cujo mandato terminará por ocasião da 16.^a sessão do Congresso que, segundo a periodicidade normal destas reuniões, deve realizar-se em 1955.

A quotização paga pelos associados é de 0,08 franco-ouro por quilómetro de rede explorada.

A finalidade da Associação consiste no estudo, em colaboração geral, de todos os assuntos que se prendem com a exploração das rôdes ferroviárias mundiais na intenção de encontrar as melhores soluções para os problemas que constantemente surgem e cada vez mais assoberbam as empresas de caminhos de ferro.

A *Comissão Permanente* reune-se sempre que há necessidade de discussão de assuntos de oportunidade e em especial para organi-

zação do programa de trabalhos das periódicas reuniões conjuntas ou plenárias — *congressos* — onde as entidades filiadas enviam os seus mais categorizados representantes.

Os assuntos a tratar pelos *Congressos* distribuem-se ordenadamente por cinco secções: 1.^a, Via e Obras; 2.^a, Material e Tracção; 3.^a, Exploração; 4.^a, Ordem Geral; 5.^a, Caminhos de ferro económicos e coloniais.

Considera-se como primeiro Congresso, a reunião de Bruxelas de 1885. A seguir houve as seguintes reuniões: 1887 em Milão, 1889 em Paris, 1892 em S. Petersburgo, 1895 em Londres, 1900 em Paris, 1905 em Washington, 1910 em Berna, 1922 em Roma, 1925 em Londres, 1930 em Madrid, 1933 no Cairo, 1937 em Paris e finalmente o 14.^º Congresso realizou-se novamente na Suíça em Junho de 1947 na cidade de Lucerna.

É curioso notar que em 1914 estava prevista para Berlim a reunião do *Congresso*



Uma das típicas fontes da cidade de Lucerna



Uma avenida em Lucerna

de caminhos de ferro que não pôde realizar-se por virtude da guerra, o mesmo sucedendo ao que se planeara na mesma capital para 1941.



Outra avenida, nas margens do Lago dos Quatro Cantões

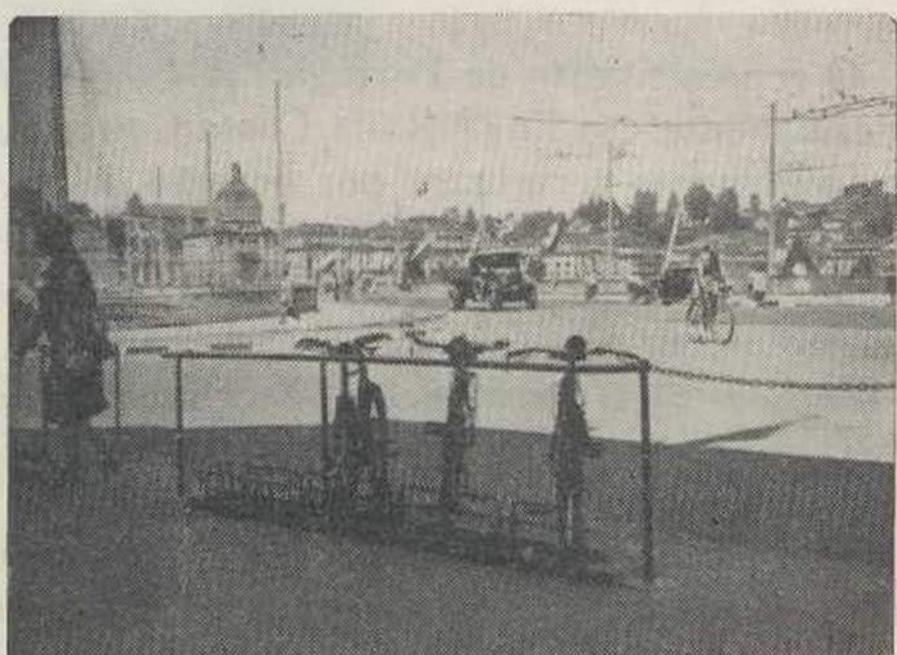
A *Comissão Permanente* para organização do programa dos assuntos a tratar em cada *Congresso* entende-se previamente com as Administrações filiadas na Associação.

Para cada assunto a tratar são nomeados relatores, que formulam questionários enviados a todas as Administrações e com cujas

respostas se organiza um processo de que se extrai o *Relatório especial* que é publicado no *Boletim* da Associação e de que se faz separata para ser fornecida aos congressistas por ocasião da periódica reunião plenária em que esse trabalho será discutido.

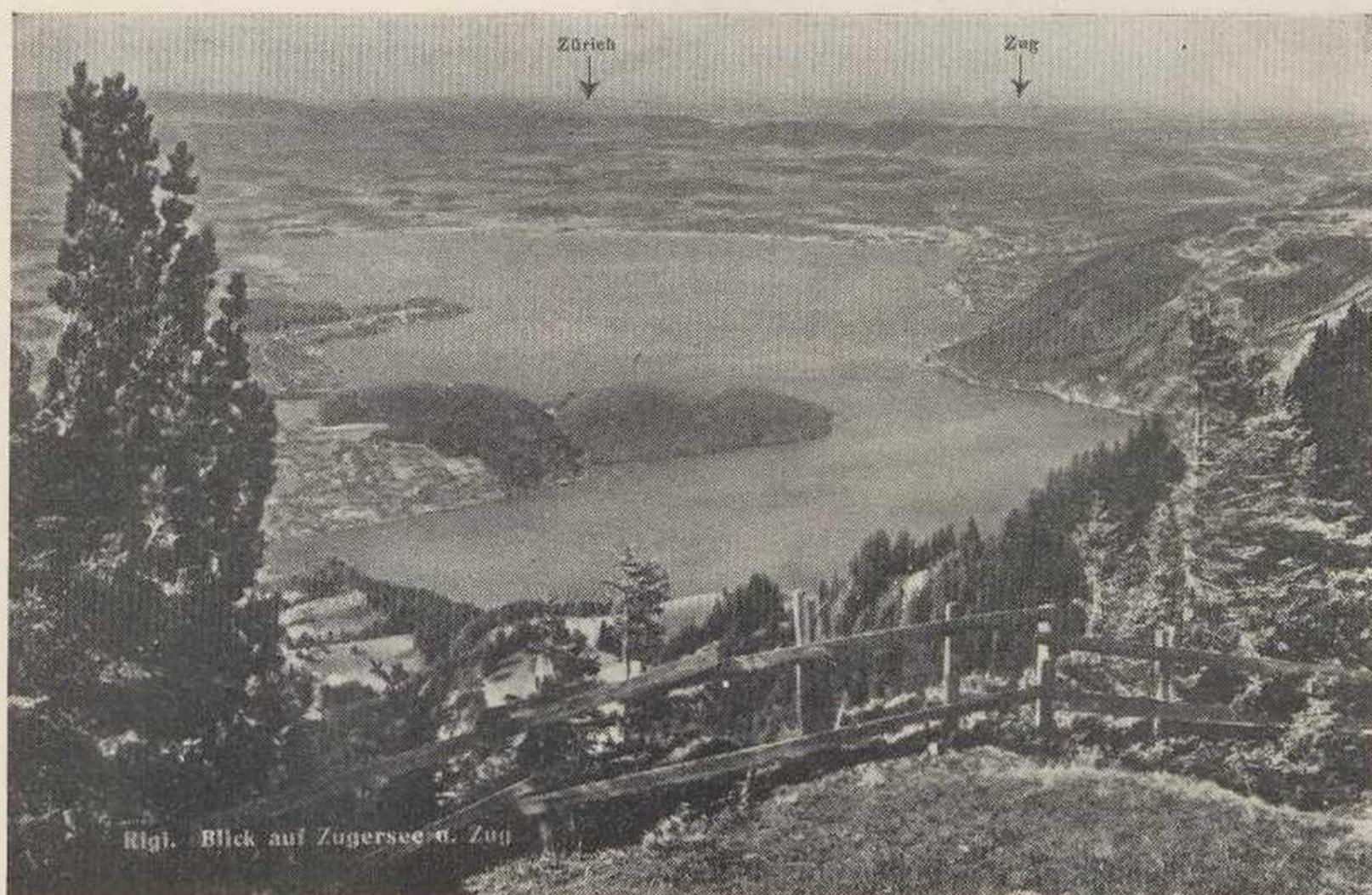
Os congressistas não são de inscrição voluntária pois além dos membros da *Comissão Permanente* só podem comparecer nos congressos os representantes das Administrações filiadas em número proporcional à extensão das suas linhas férreas.

Além das sessões solenes de abertura e encerramento do *congresso* realizam-se outras que funcionam separadamente segundo as 5 secções especializadas já referidas e em que se apreciam na língua oficial da nação hospitaleira os respectivos *Relatórios Espe-*



Em todas as povoações da Suíça, há locais apetrechados especialmente para acomodar bicicletas enquanto os seus donos tratam da sua vida. Aqui vemos uma dessas instalações na cidade de Lucerna, junto do edifício dos Correios

cias; delegados poliglotas funcionando de intérpretes oficiais vão traduzindo tudo quanto se diz nas sessões de trabalho nas três lin-



O monte *Rigi* é um dos pontos de peregrinação do excursionista na Suiça. O panorama que de ai se observa é maravilhoso como em parte se pode avaliar por esta fotografia

guas mais usadas: alemão, francês e inglês.

Durante o *Congresso* é publicado um «*Diário*» que relata o que se vai passando e informa sobre tudo que interesse aos congressistas. Posteriormente o *Boletim* da Associação transcreve o referido «*Diário*» em número especialmente dedicado ao congresso realizado.

O nunca desmentido sucesso dos «*Congressos da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro*» provém não só do recrutamento da assistência mas também da exceléncia da sua organização, claro reflexo da superior capacidade intelectual, ordem, método e rigorosa disciplina que este meio de transporte exige e incute nos seus funcionários.

Além do valor real das teses muito bem estudadas postas à discussão, sempre elevada e profícua, os *congressos* permitem o travamento de conhecimentos pessoais e mais úteis ligações e trocas de impressões entre autoridades internacionais ferroviárias que não são dispiciendas na direcção das

empresas, circunstância feliz que ainda é completada pelo exame de instalações, disposições e conhecimento pormenorizado de processos e métodos cujo intercâmbio nunca é demais favorecer e acarinhar.

Também não é indiferente a nação onde o *Congresso* se realiza tendo em atenção o maior ou menor grau de elevação da sua civilização.

O deste ano teve a vantagem de se realizar na Suiça mas não como o 8.º na sua capital—Berna—e sim na linda cidade de Lucerna situada nas margens do pitoresco e inolvidável lago dos Quatro Cantões.

A Suiça é uma nação territorialmente pequena, pois só tem a superfície de 41.298 quilómetros quadrados e cerca de quatro milhões de habitantes, (Portugal continental tem 88.740 quilómetros quadrados e 6 milhões de habitantes).

A rede de caminhos de ferro de via normal e estreita da Suiça, apetrechada com o melhor material circulante metálico da Europa, na extensão de 3.684 quilómetros está toda electrificada por virtude dos numerosos



Lugano é uma linda cidade nas margens dum lago maravilhoso na zona italiana da Suiça

aproveitamentos hidro-eléctricos desta nação que assim tira intelligentemente vantagem de se encontrar situada em plena cordilheira dos Alpes onde existem as montanhas de maior altitude da Europa em que as neves são eternas e se mantêm mesmo quando a temperatura nos vales e zonas habitadas atinge a quasi inacreditável elevação de 38° centígrados à sombra como sucedeu este ano, o que, segundo se afirma, não acontecia há 200 anos.

A Suiça é uma República federal constituída por povos de raças diferentes e que falam três línguas distintas: alemão, francês e italiano. Apesar da heterogeneidade rácica e linguística a união política dos suíços é perfeita e completa e a sua orientação e governação verdadeiramente modelares.

Na conturbada Europa de hoje a Suiça é na realidade um perfeito oásis de tranquilidade, serenidade e ordenação política e social onde a superior civilização, invejável intelectualidade, raro amor ao trabalho, salutar iniciativa e primorosa educação cívica e privada se evidenciam nos mínimos pormenores que tornam a existência digna de ser vivida.

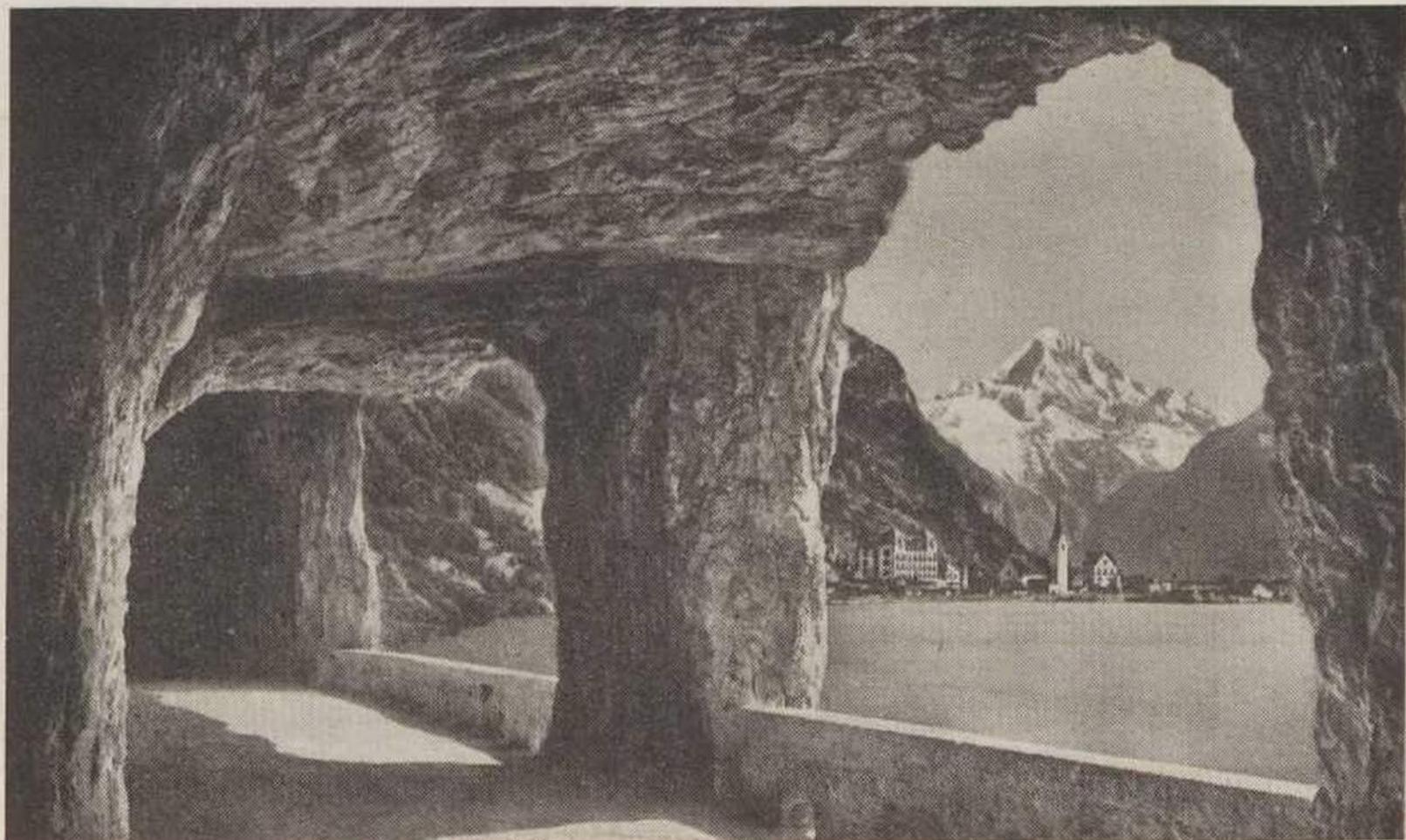
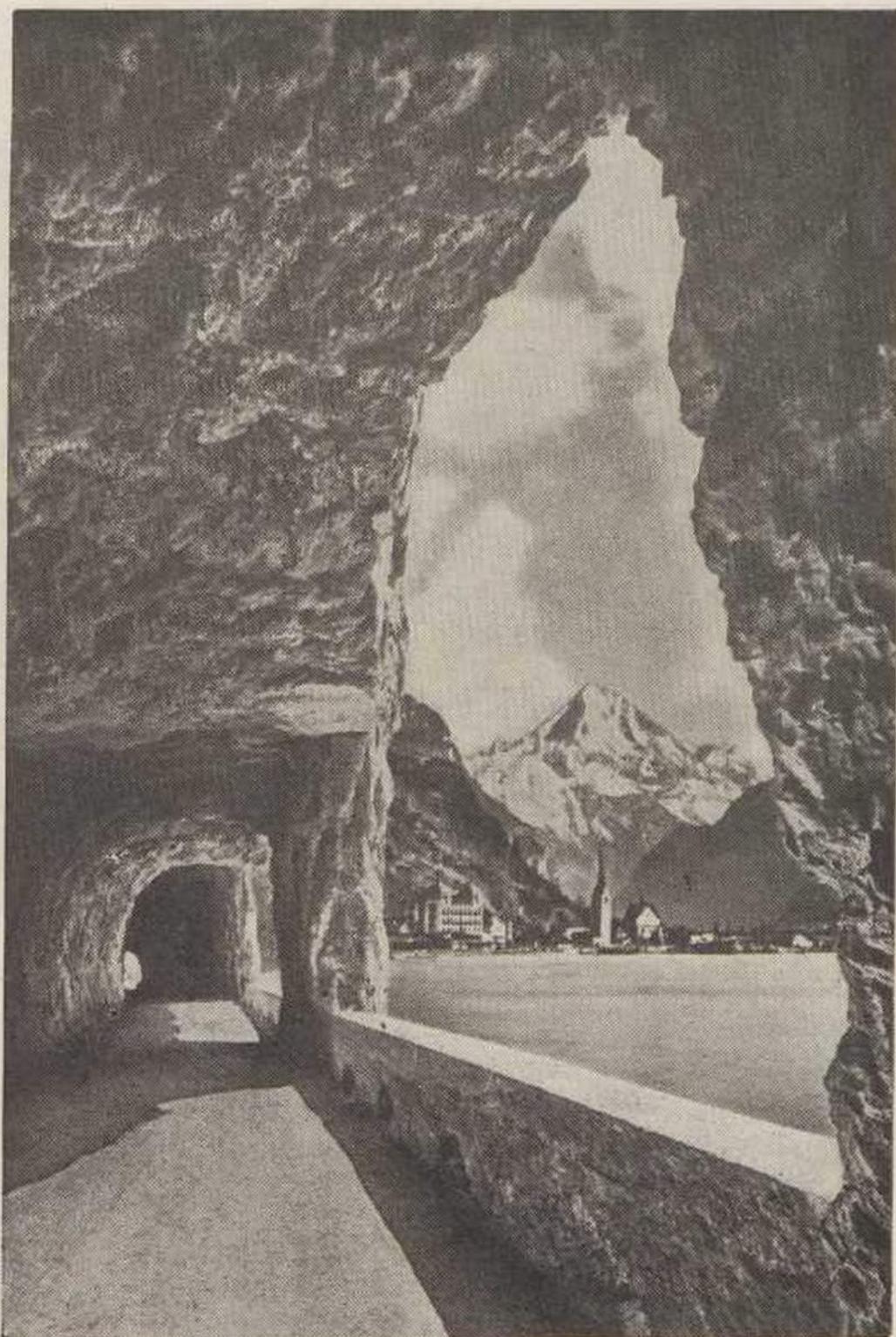
Se há paraíso na Terra a Suiça deve ser considerada como tal pela excelência e abundância de tudo quanto é necessário à vida do homem civilizado, pelo sábio e portentoso aproveitamento das forças naturais que Deus lhe facultou, pela impecável organização e superioridade das suas indústrias, pelas edénicas paisagens dos seus territórios e lagos de maravilha, pela invejável educação e ilustração do seu povo de afabilidade e hospitalidade proverbial e pelo irrepreensível aceio e feliz ordenação dos seus aglomerados urbanos quer se trate de minúsculas aldeolas ou das mais famosas metrópoles.

A Suiça é hoje mais do que nunca a verdadeira Terra da Promissão para o escursionista.

A abertura solene do 14.º Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro realizou-se às nove horas e meia do dia 24 de Junho deste ano na *Casa dos Congressos* junto à estação dos caminhos de ferro da cidade de Lucerna sob a honrosa presidência de Sua Excelência o Presidente da Confederação Helvética — *Mr. Filipe Etter* — que se dignou pronunciar um eloquente discurso que foi muito apreciado e aplaudido. A sessão de

À direita : — Uma estrada meio subterrânea com janelas para o lago que margina.

Em baixo : — As obras de engenharia são, na Suiça, por vezes, bem surpreendentes como esta estrada nas margens do lago de Lugano, cavada em túnel na rocha viva das margens escarpadas.



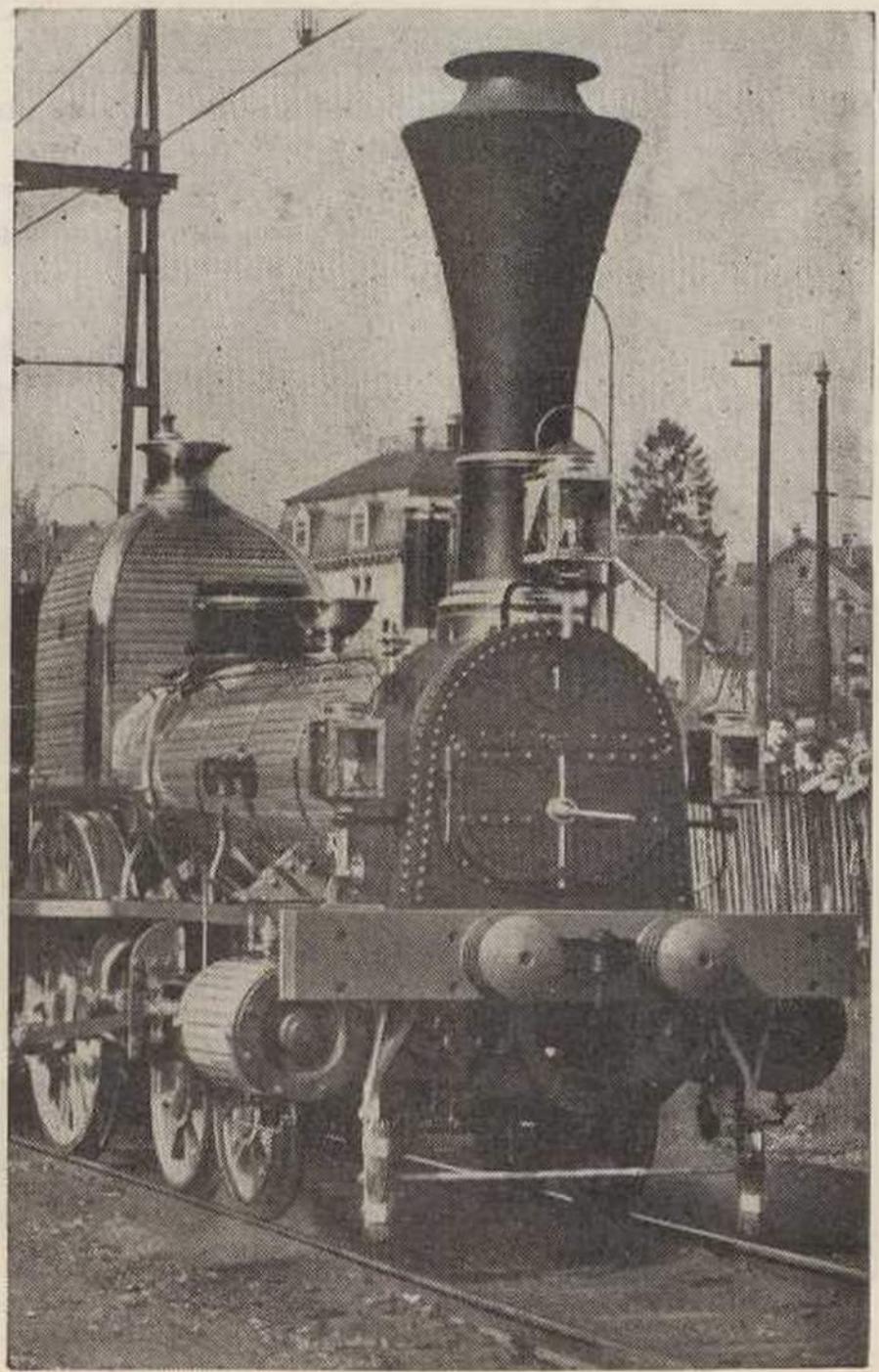
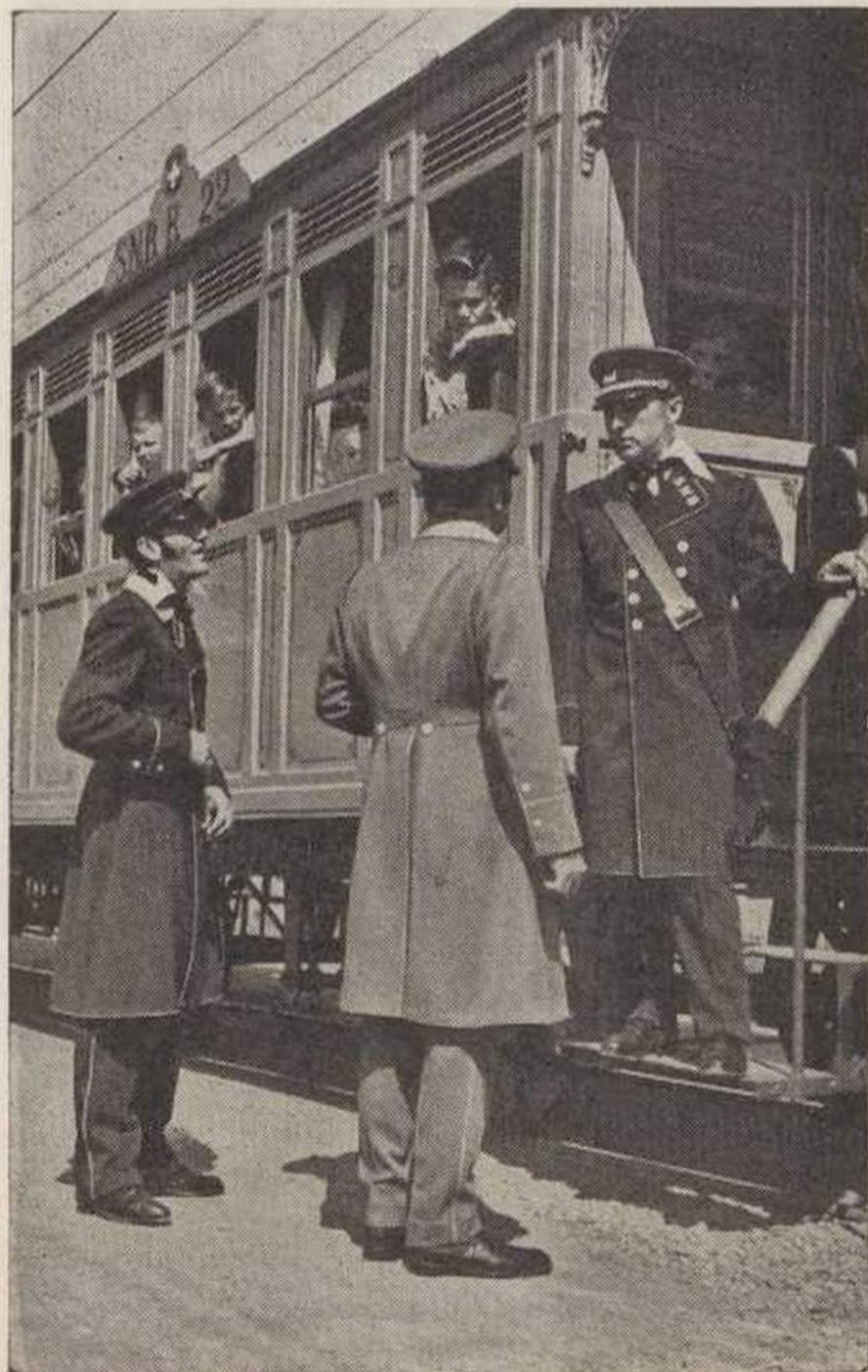
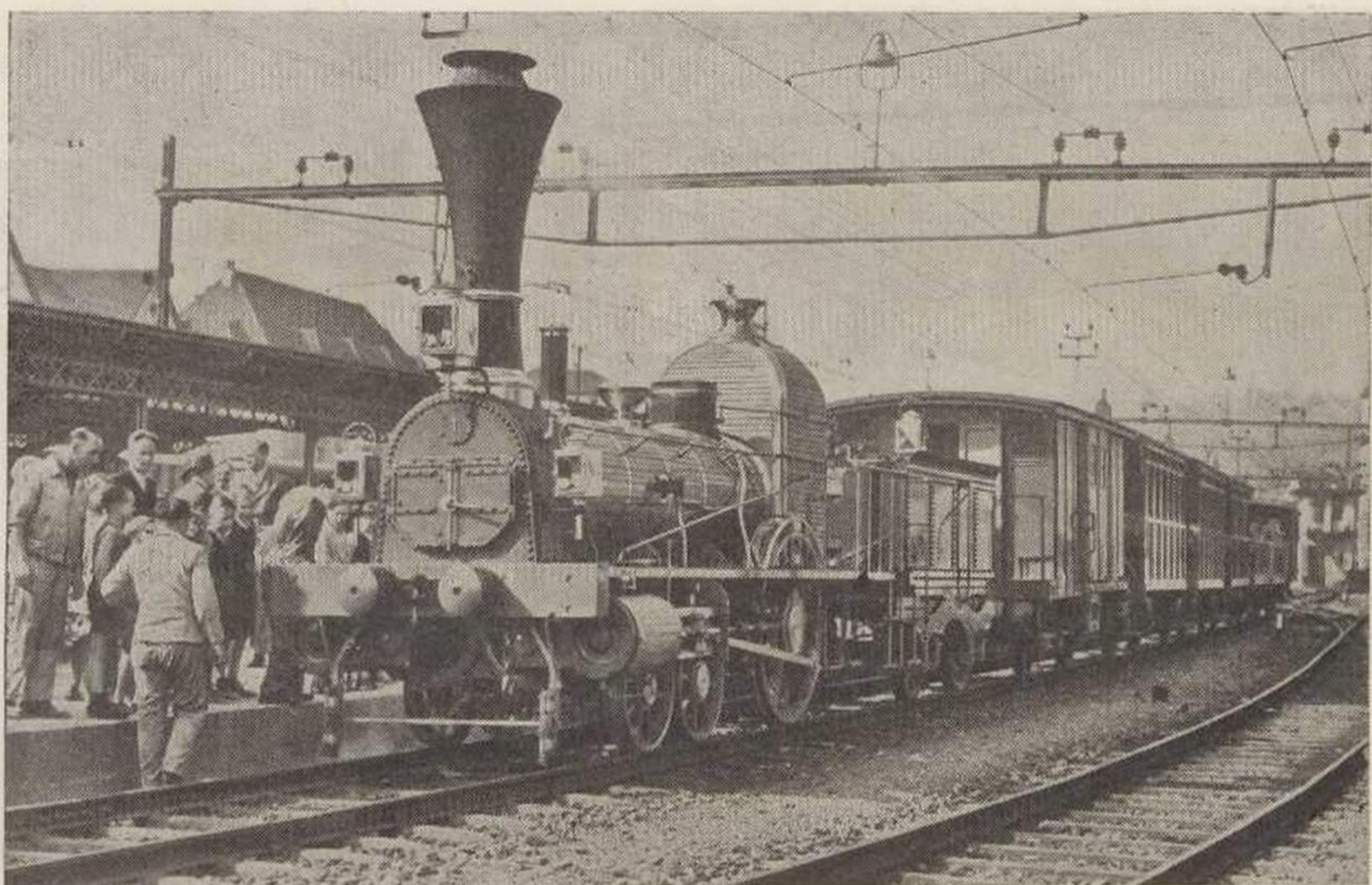


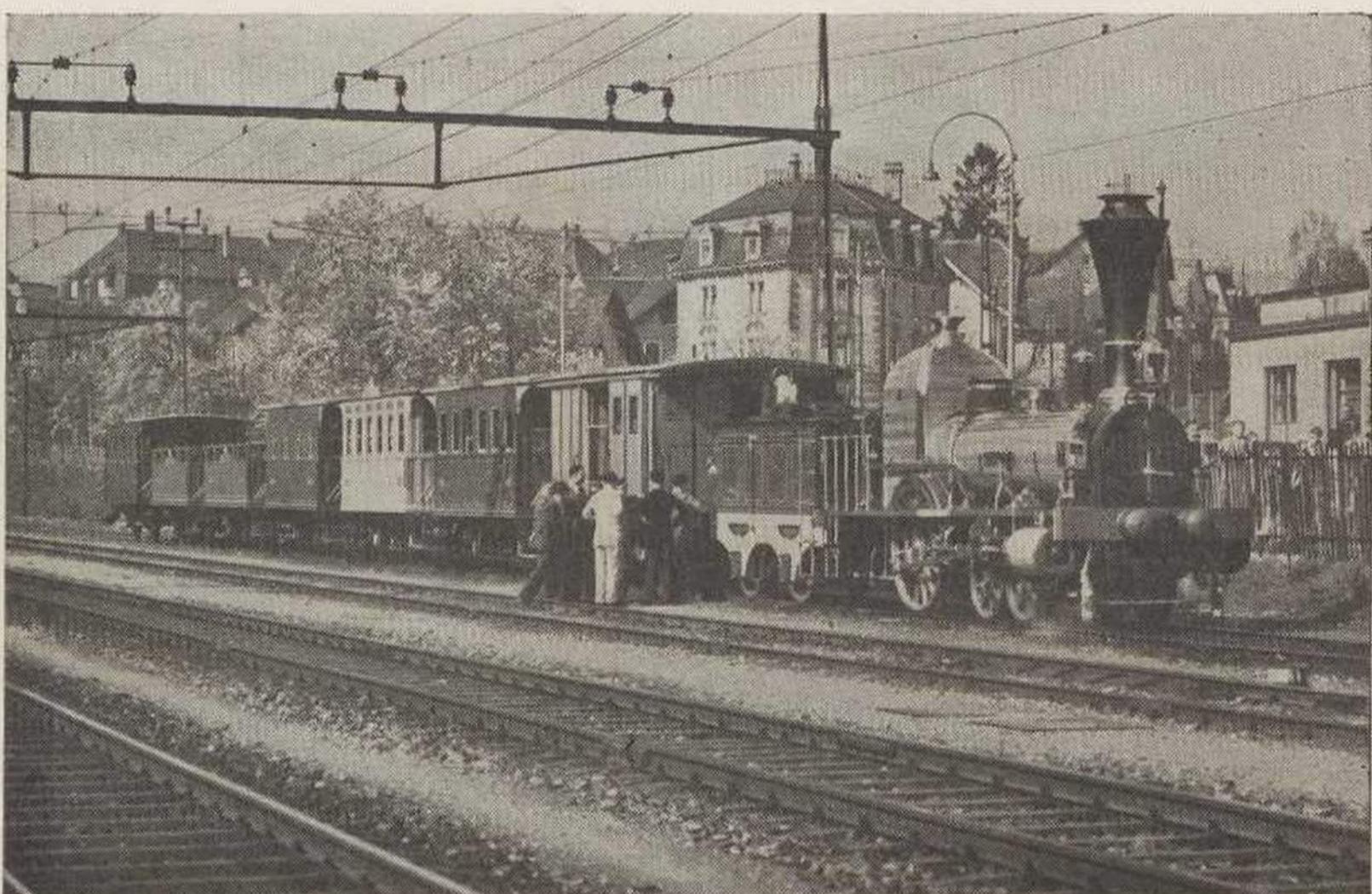
1295 Vista dall' Monte Bré verso Castagnola,
Monte San Salvatore e Lugano.

Na zona italiana da Suiça, a cidade e o lago de Lugano têm fama mundial. Na fotografia vê-se o Monte Bré, muito visitado como miradouro



Vitznau é uma vilazita de encanto nos subúrbios de Lucerna onde começa o funicular que conduz ao miradouro do cimo do monte chamado *Rigi*





O comboio que primeiro circulou na Suiça há 100 anos

LEGENDAS DA PÁGINA ANTERIOR

Em cima : — Para comemorar o centenário dos caminhos de ferro na Suiça, foi construído um comboio exactamente igual ao primeiro que lá circulou há 100 anos.

Em baixo, à esquerda : — O pessoal do comboio do centenário fardado como há 100 anos.

À direita : — A locomotiva do comboio que circulou pela primeira vez na Suiça, há 100 anos.



Encantadora paisagem campesina nos arredores de Lucerna. Na cidade, quando foi feita esta fotografia, a temperatura era de 38° centígrados à sombra, mas nas montanhas a neve persistia...

(Fot. do Eng. F. de Arruda)

Ao Congresso de Lucerna assistiram delegados dos caminhos de ferro de todo o mundo, alguns dos quais se faziam acompanhar de pessoas de família.



Delegados dos caminhos de ferro da Índia



Um dos delegados do governo português com sua família



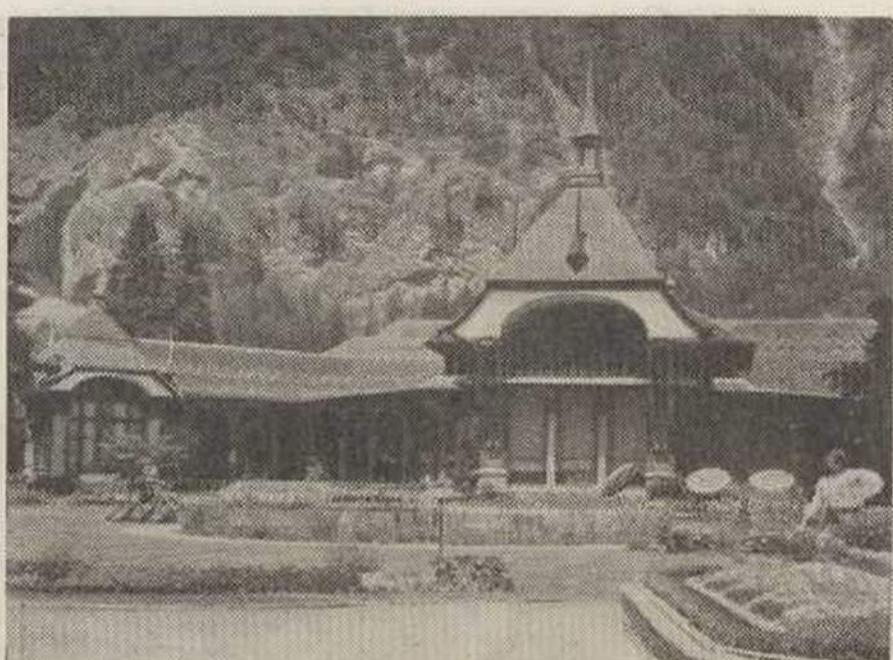
O delegado de Portugal na Comissão permanente, à esquerda.
À direita, o delegado de Espanha e sua esposa



Delegados dos caminhos de ferro da China



O delegado de Portugal na Comissão Permanente no banquete comemorativo deste congresso



Pavilhão em Interlaken

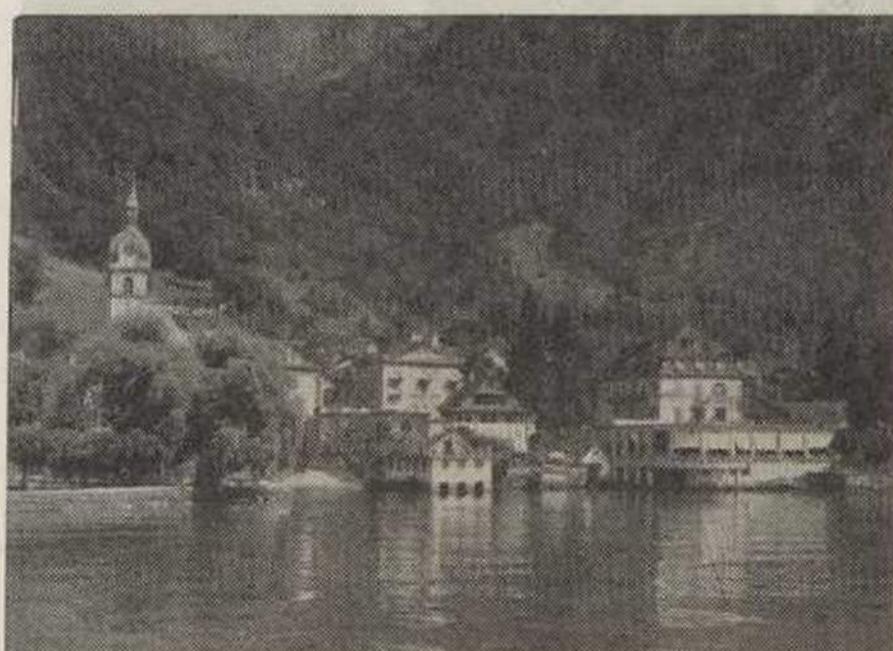


Linda vista, no lago de Lugano, tipicamente italiana



A estação lacustre de Vitznau nas margens do lago dos Quatro Cantões

(Fotos do Eng. F. de Arruda)



Uma vista de Vitznau nos subúrbios de Lucerna

(As duas últimas fotos são do Eng. F. de Arruda)

encerramento fez-se no dia 28 de Junho sob a presidência do Presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais, Doutor *W. Meile*.

Os assuntos discutidos pelas cinco secções em que para ordenação do trabalho os congressos comportam foram, como sempre, do máximo interesse e especial aquidade nos tempos decorrentes.

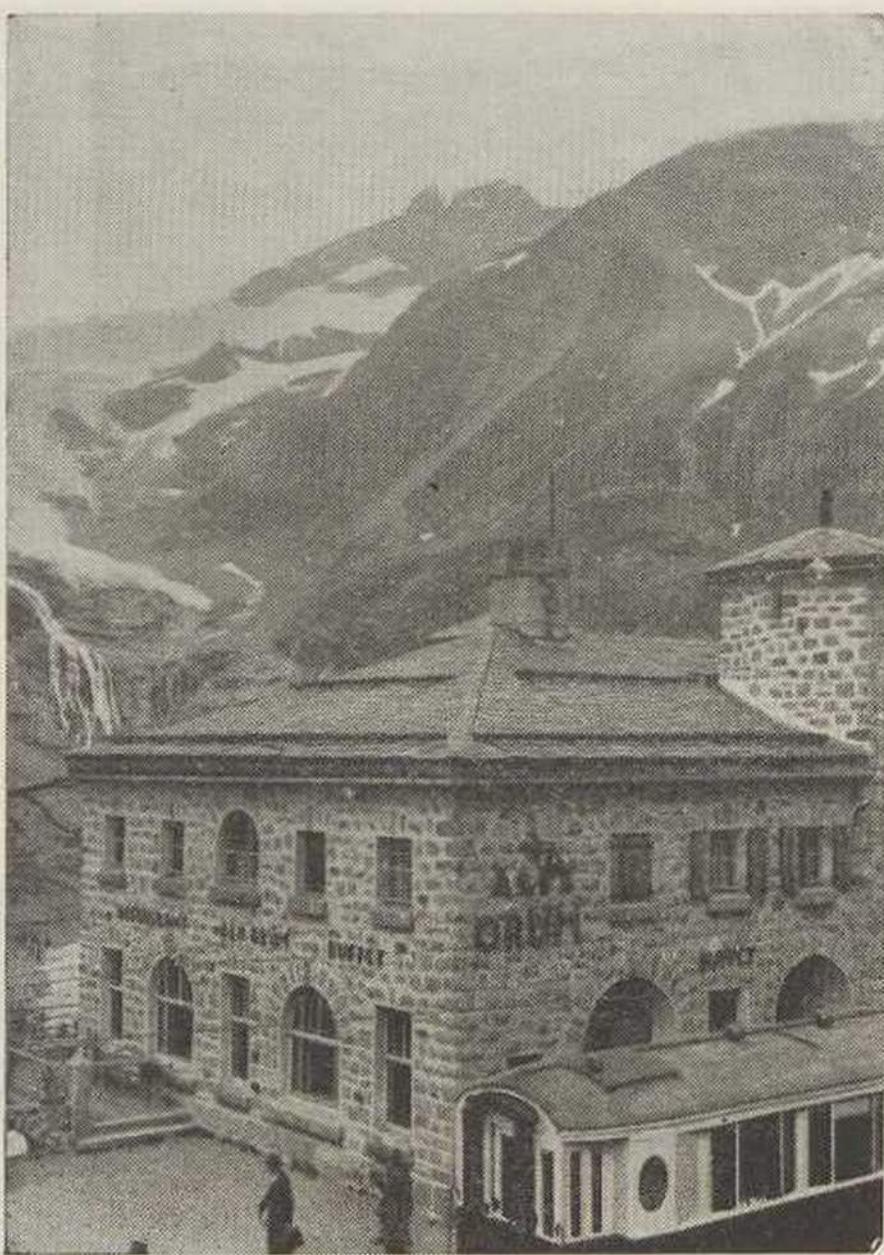
Assim na I Secção referente a Via e Obras foi tratado exaustivamente o palpítante problema de travessas para caminhos de ferro,



Muotas Muraigl está a 2.600 metros de altitude. A paisagem é verdadeiramente surpreendente.



A casa *Suvretta* — o mais famoso hotel da Europa — na afamada estância de desportos de inverno de *S. Moritz*



O edifício da estação de *Alp Grüm* a 2.000 metros de altitude.
A neve persiste apesar da alta temperatura que o verão suíço
de 1947 atingiu



A aldeia e o estabelecimento de banhos de *S. Moritz*



Vista do alto de *Muottas Muragl* que está à altitude de 2.600 metros



Uma vista dum dos afamados e inolvidáveis lagos da Suiça

seus diferentes tipos, métodos de conservação e comparação económica.

As secções II e V referentes a Material e Tracção e caminhos de ferro económicos, que funcionaram reunidas, trataram do aligeiramento do material rolante, redução do peso do material de transporte para passageiros e mercadorias, escolha do sistema de construção e utilização de aços especiais e materiais leves.

A III secção sobre Exploração tratou de tráfego de passageiros e da tendência em que convém orientar a organização do serviço dos comboios sob os pontos de vista frequência e composição para assegurar o transporte com sucesso a preços de custo o mais baixos possível, concedendo ao mesmo tempo aos passageiros facilidades razoáveis.

Também se encarou os casos de linhas de tracção a vapor e electrificadas, indicando para as primeiras a importância do recurso aos comboios de tracção a vapor e às auto-



A Suiça é famosa pela sua indústria de relojoaria — a melhor do mundo. Vemos aqui um relógio invulgar, vegetal, na afamada estância de *Interlaken*

(Foto do Engº F. de Arruda)



S. Moritz — A afamada estância dos desportos de inverno

motoras e para as segundas a importância do recurso às automotoras e aos comboios de tracção eléctrica na hipótese de linhas de forte, médio e fraco tráfego durante e fora das horas de maior afluência do dia.

A IV Secção que diz respeito a assuntos de ordem geral discutiu o interesse que haveria para as Administrações de caminhos de ferro em construir casas de habitação ou favorecer a sua construção para o pessoal de todos os graus da hierarquia ferroviária.

Assistiram ao Congresso de Lucerna 433 delegados que representavam os caminhos de ferro de todo o mundo.

Portugal Continental fez-se representar por 12 delegados dos quais 6 por parte do Governo e 6 pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Portugal Ultramarino esteve representado por 7 delegados.

Da actuação dos portugueses deve salientar-se a vice-presidência da III Secção honrosamente exercida pelo Sub-Director da nossa Companhia Eng.^o P. F. A. de Brion e a de Relator especial da IV Secção lugar desempenhado pelo Director Geral dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Coronel M. F. Pinto Teixeira.

Por último informamos que na sua reunião plenária de encerramento a assembleia resolveu que a próxima reunião da *Comissão Permanente da Associação* se realize em Lisboa em 1949, na qual provavelmente será escolhida a nação e cidade para a próxima 15.^a sessão do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.

A INVENÇÃO DO ESTEREOOSCÓPIO E A TENACIDADE

Pelo Sr. F. Perfeito de Magalhães — Arquitecto da Divisão da Via e Obras

SEM esta virtude não pode haver progresso. Toda a gente sabe hoje o que é um estereoscópio, escusado será pois descrever esse maravilhoso e simples aparelho pelo qual conseguimos obter relevo nas imagens que observamos, mas decerto muitos ignoram as dificuldades que foram necessárias vencer para o tornar popular e útil e quais os transes e dissabores por que passou o inventor desse instrumento óptico, bem como um seu dedicado amigo. Vale a pena contá-los.

Foi um físico inglês *David Brewster* que inventou o aparelho e depois de ter empregado seis anos consecutivos a combater a ignorância e a má vontade dos fotógrafos e engenheiros da óptica, ingleses, perdeu a esperança de propagar o seu invento em Inglaterra e veio então para França em 1851, mostrá-lo aos sábios físicos *Duboscq* e abade *Moigno*.

Estes compreenderam logo o grande alcance que se poderia obter de tal invento e *Duboscq* mandou imediatamente fabricar alguns.

Entretanto nesse ano realizava-se uma exposição universal em Londres e um desses instrumentos foi enviado pelo seu inventor a esse certámen, com o rótulo de «novidade científica».

Ao ser patente à Rainha Vitória o aparelho numa das suas visitas à exposição, ela interessou-se e divertiu-se enormemente com as surpresas que o invento lhe fornecia à vista e o facto foi notado.

Alguns dias depois o inventor ofereceu à Rainha Vitória um magnífico modelo de

estereoscópio construído em França pelo professor *Duboscq*.

Este acontecimento fez barulho e eis que começavam a chover encomendas de aparelhos no laboratório *Duboscq*, que não teve mãos a medir até que os industriais ingleses, reconhecendo o seu primitivo erro e arrepiando caminho principiaram a fabricar estereoscópios com abundância. Faltava só expandir na França o seu uso.

Foi essa tarefa confiada ao abade *Moigno* e é a este que se deve o alcance científico obtido pelo estereoscópio de *Brewster*. O abade começou por escrever um folheto excelente sobre o aparelho, repleto de pormenores interessantíssimos, que não deu o resultado desejado. Era necessário que os professores e físicos de França se interessassem, visto que qualquer descoberta científica ou útil para a humanidade terá que sofrer sempre a sanção dos membros da Academia das Ciências! Principiou pois o bom do abade por apresentar o invento ao secretário perpétuo da Academia, o Sr. *Arago* que o recebeu com a sua usual bonomia, do alto do seu olimpo astronómico.

Mas... *Arago* tinha um defeito na vista, via os objectos dobrados, sofria de diplopia! Ora, olhar por um estereoscópio que já de si duplica as figuras com uns olhos que também as duplicavam, estas ficam quadruplicadas e portanto o facto foi bastante para não admitir o invento como descoberta científica e *Arago* entregou novamente o aparelho ao abade dizendo-lhe secamente: «Não vejo nada do que relatais».

Moigno, meteu tristemente o estereoscópio no bolso e foi entrevistar outro membro da secção de física, o Sr. *Felix Sa-*

vart. Este, porém, tinha um dos olhos perfeitamente velado por névoa branca; consentiu, porém, a aplicar o seu único olho ao aparelho, mas depressa o retirou exclamando: «Não vejo nada...».

O abade suspirou fundo, mas tenaz, dirigiu-se ao físico *Becquerel* que por sua vez só possuia um dos olhos, mas dotado de muito boa vontade tentou em vão, discernir com um só olho o que exige o concurso dos dois; o abade começou a desesperar, mas como era Bretão possuia a tenacidade inherente às cabeças bretãs, alugou um trem e fez-se conduzir ao Conservatório das Artes e Ofícios onde pontificava *M. Pouillet*, sábio sempre inflamado de zelo quando se tratasse de causas científicas, mas que era estrábico.

Com os seus olhos divergentes não conseguiu apesar de grandes esforços fazer coincidir no mesmo ponto as duplas imagens do estereoscópio e acabou por declarar ao desalentado abade que não via já no aparelho senão *lume!!!*

Havia ainda, porém, um professor da secção de física que não era estrábico, diplopélico, nem zarolho e que tinha uma vista excelente, era o ilustre *Biot*, o decano.

O abade pressuroso, cheio agora de nova confiança dirigiu-se o mais depressa que pôde a casa do decano da Academia.

Este recebeu afavelmente... sómente, quando se dignou visar pelo aparelho e constatar a veracidade da descoberta científica, foi acometido de cegueira súbita!!!

Esta cegueira era voluntária isto é, recusou ver. O caso era para tanto, pois *Biot* tendo sido até ali o constante e brilhante defensor da doutrina de Newton e da sua teoria clásica da emissão da luz, poderia aquele aparelho vir contrariar essa doutrina? Impunha-se pois a voluntária cegueira da vaidade.

E eis aqui como foi recebida pelos membros das Academia da Ciência de então a invenção do inglês *Brewster* patrocinada pelo seu colega francês o abade *Moigno!!!*

Felizmente no Colégio da França a dois passos do gabinete da *Biot*, havia ainda um outro físico que não era nem involuntariamente nem voluntariamente cego, chamava-se *Regnault*. Este examinou com escrupulosa atenção o aparelho, ficou encantado com os seus efeitos, apoiou calorosamente o invento a partir do dia das suas observações e, junto dos seus colegas derreteu o gelo, dissolveu vaidades e finalmente começou a sorrir a fortuna ao invento.

Os jornais começaram a falar dos seus notáveis e surpreendentes efeitos e só então começaram a ser fabricados milhares e milhares de estereocópios que têm hoje aplicação em magníficos binóculos.

A teoria do estereoscópio é baseada no seguinte facto:

Quando nós olhamos para um objecto com os nossos dois olhos, nós vemo-lo saliente e em relevo, obtendo essa saliência e relevo sem a sabermos executar. O fenómeno é devido à superposição das duas imagens que se formam nas retinas de cada um dos nossos olhos e que uma simples experiência demonstra ser exacto.

Colocai a vossa mão direita na posição vertical de forma que o polegar e o indicador sejam apenas visíveis aos vossos dois olhos como na fig. 1.

Agora fechai o vosso olho esquerdo conservando sempre firme a mão na posição indicada e notareis a figura n.º 2, isto é, vereis parte da face exterior da vossa mão.

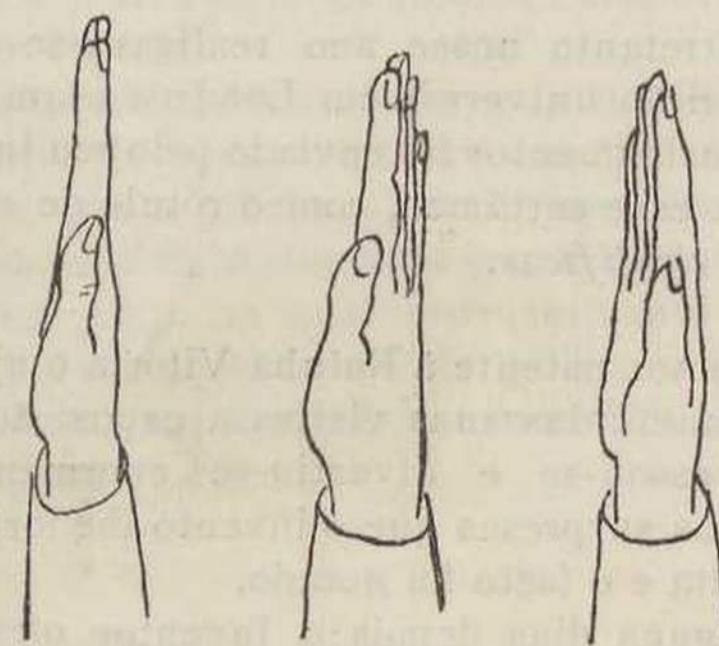


Fig. 1

Fig. 2

Fig. 3

Se fechardes o vosso olho direito e abrides sómente o esquerdo vereis então a fig. 3, isto é, parte da face interior da mão.

Logo, são 2 as imagens que qualquer objecto nos envia à nossa vista e que o nosso espírito funde numa só, sem nós o sabermos e sem darmos por isso.

Se substituirmos a mão por dois desenhos que sejam perfeitamente iguais e os colocarmos sobre uma mesa ao lado um do outro mas separados na equidistância dos vos-

sos olhos e os fixarmos sem permitir divergências à vossa vista, ficaremos surpresos de sentir nos desenhos os relevos, isto é, com as suas 3 dimensões como se estivéssemos a ver os objectos no espaço.

Isto é difícil de conseguir sem interpor entre os dois olhos um pequeno cartão e fatiga, podendo ocasionar dores de cabeça.

Ora o estereoscópio de Brewster evita esses inconvenientes e mal estar, revelando sempre nitidos os relevos dos desenhos ou fotos sem cansaço e nas suas máximas intensidades.

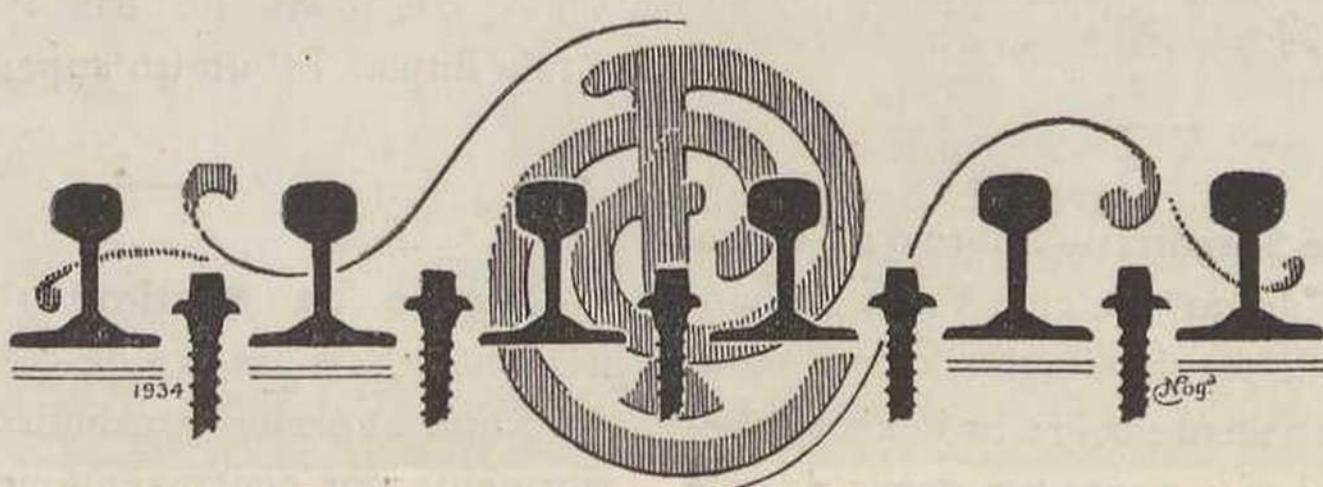


BOLETIM DA C. P.

Circunstâncias já de todos conhecidas, obrigaram esta revista a ser impressa na indústria particular, o que contribuiu, em parte, para o seu atraso.

A fim de regularizar a sua distribuição com a maior brevidade e com o objectivo de facilitar a profunda remodelação por que vai beneficiar, este número do «Boletim da C. P.», muito excepcionalmente, refere-se ao longo período de Julho a Dezembro.

Com este exemplar completa-se, deste modo, o volume XIX, e para a sua encadernação são distribuídos conjuntamente o índice, o ante-rosto, o rosto e a capa destinada a forrar os cartões da encadernação.



As nossas pontes

REPRODUZIMOS nas páginas seguintes algumas das nossas pontes, segundo fotografias do Sr. Eng.^o Frederico de Abragão, Chefe do Serviço de Obras Metálicas.

Vamos indicar algumas características dessas pontes:

— **Ponte do Coura no Minho:** — Sobre o rio Coura. Três tramos com o comprimento total de 164^m. Vigas contínuas de banzos paralelos de rótula múltipla, ligadas superiormente por contraventamento. Tabuleiro inferior. Data de construção 1878.

— **Ponte de Viana do Castelo:** — Sobre o rio Lima. Dez tramos com o comprimento total de 562^m e um viaduto de acesso ao tabuleiro superior, na margem direita do rio, com o comprimento de 80^m. Vigas contínuas de banzos paralelos de rótula multipla. Dois tabuleiros: o superior para a estrada e o inferior para o caminho de ferro. Data de construção 1878.

— **Ponte de Serpins:** — Sobre o rio Ceira. Cinco tramos de 32^m de vão. Vigas de banzos paralelos de rótula simples, com o tabuleiro superior assente sobre os banzos superiores. Via sobre a ponte em curva de raio 300^m. Data de construção 1929.

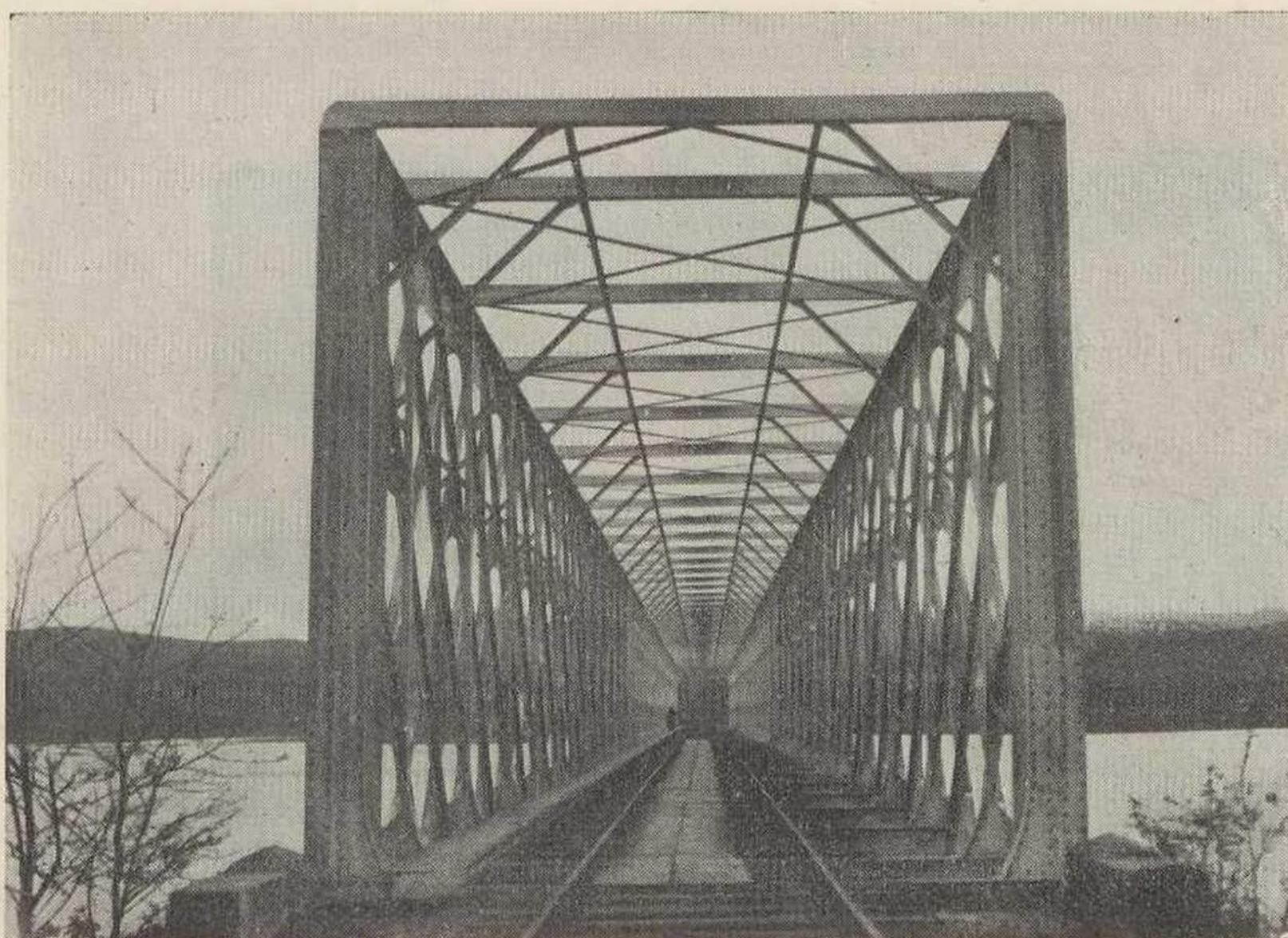
— **Ponte de Meimôa:** — Um tramo de 61^m de vão. Tabuleiro inferior. Vigas de banzos paralelos de rótula múltipla, ligadas superiormente por contraventamento. Data de construção 1890.

— **Ponte da Praia:** — Sobre o rio Tejo. Oito tramos de 60^m de vão e um extremo de 14^m,50. Vigas contínuas de banzos paralelos de rótula dupla. Tabuleiro médio. Juntas de carris soldadas. Data de construção 1888.

— **Ponte do Degebe:** — Sobre o rio Degebe. Dois tramos de 26^m,75 de vão, com vigas de banzo superior parabólico. Tabuleiro inferior. Data de construção 1924.

— **Ponte de Tavira:** — Sobre o rio Séqua. Comprimento total dos três tramos 104^m,30. Vigas contínuas de banzos paralelos de rótula dupla. Tabuleiro superior.

— **Ponte de Portimão:** — Sobre o rio Portimão. Seis tramos de 50^m de vão. Vigas de banzo superior parabólico, ligado superiormente por contraventamento. Tabuleiro inferior. Data de construção 1919.



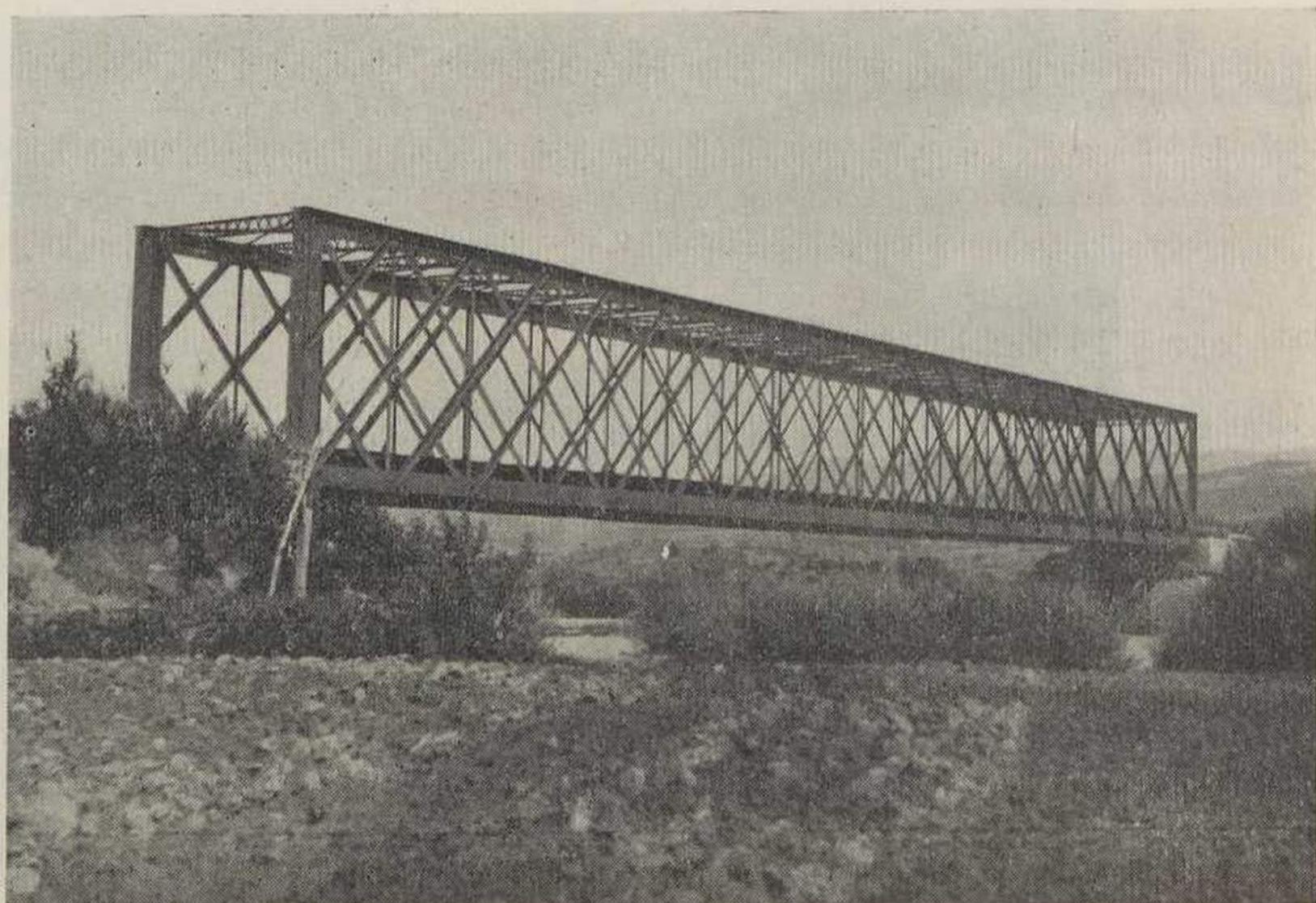
PONTE DO COURA



PONTE DE VIANA DO CASTELO



PONTE DE SERPINS



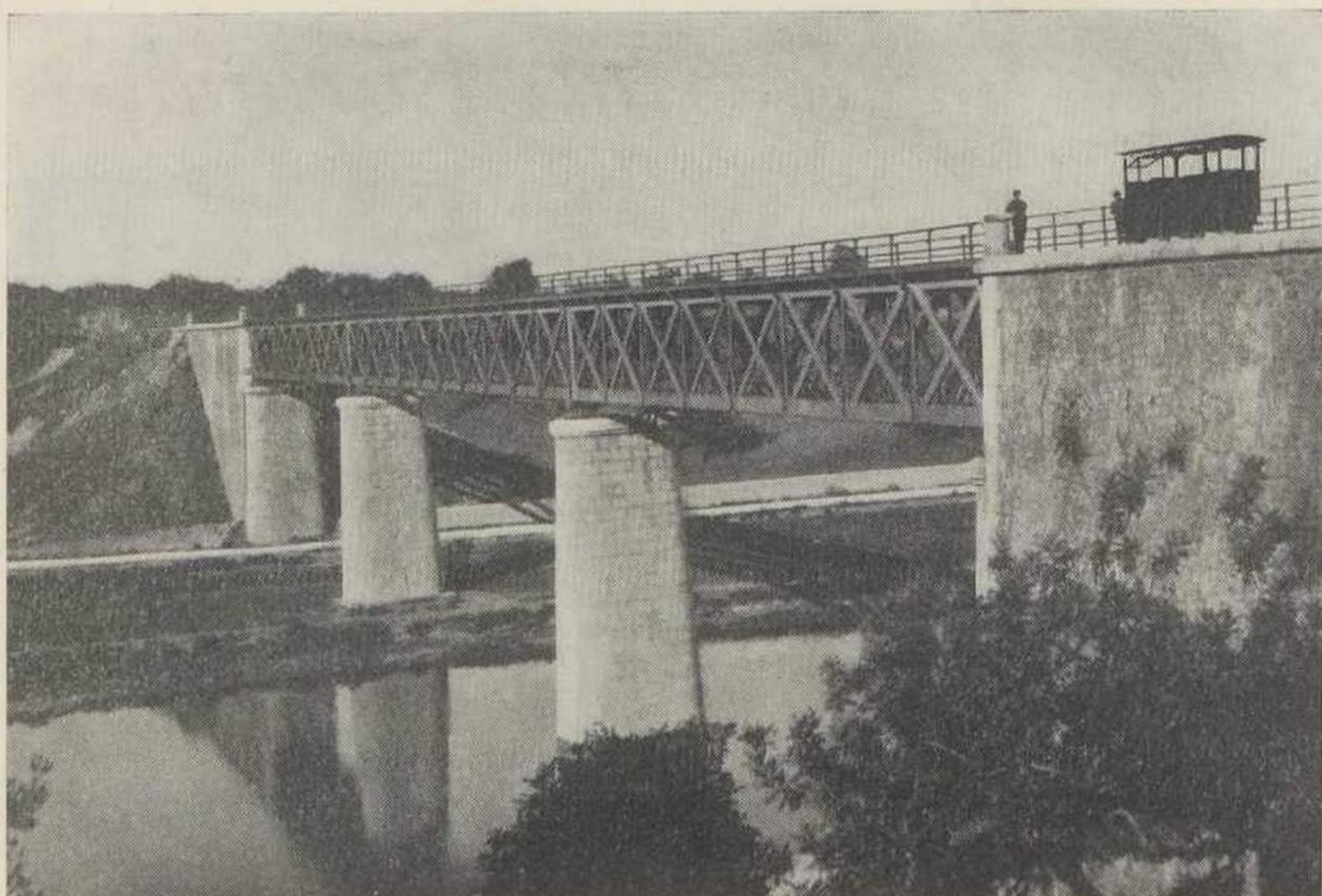
PONTE DE MEIMOA



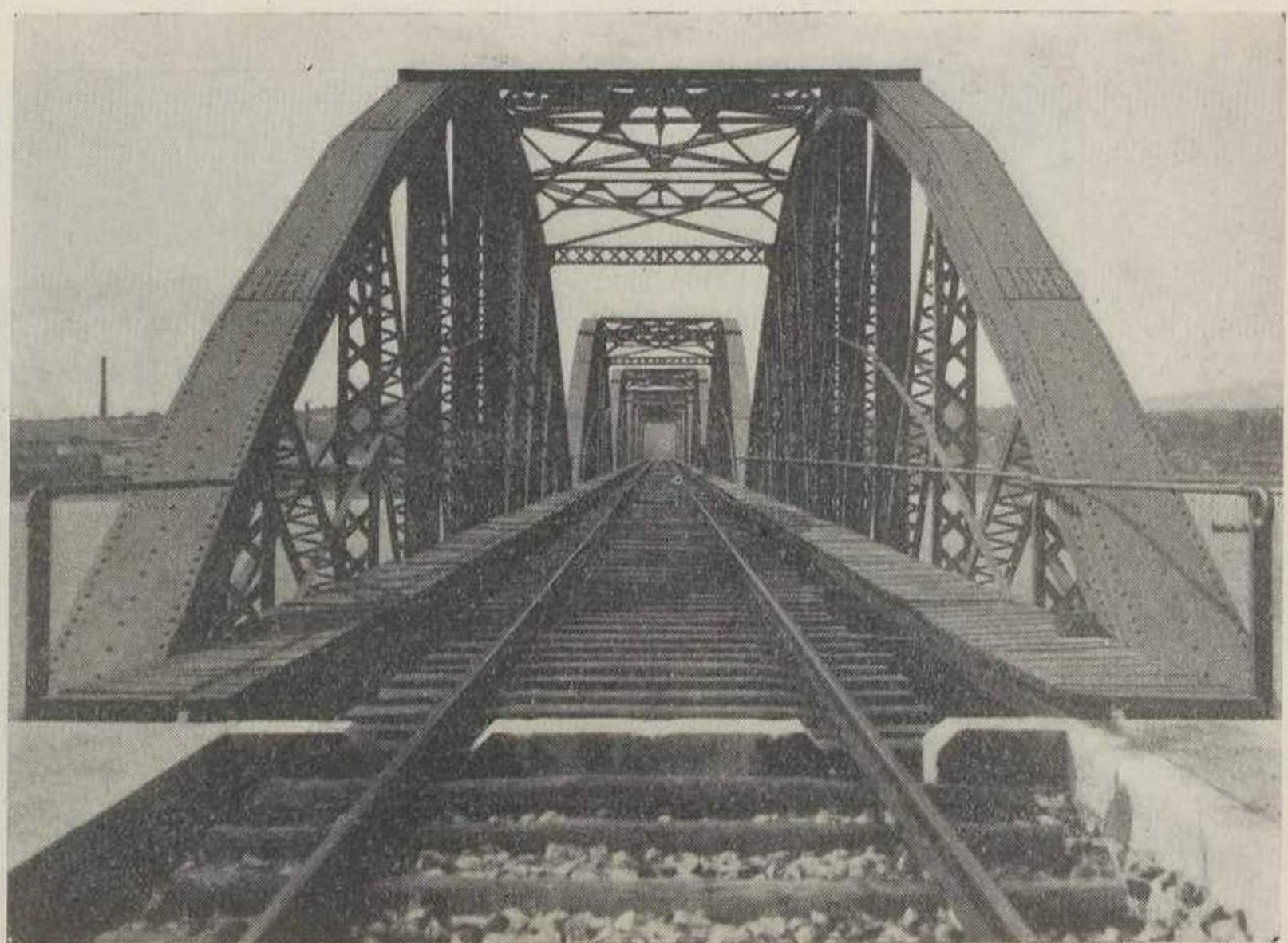
PONTE DA PRAIA



PONTE DO DEGEBE



PONTE DE TAVIRA



PONTE DE PORTIMÃO

Os transportes na Europa

SEGUNDO as conclusões a que chegou a Conferência Económica Europeia, os meios de transporte na Europa foram severamente atingidos pela Guerra. Logo a seguir ao termo das hostilidades, só pequenas secções estavam abertas ao tráfego. Apenas era possível dispor, ou usar, de 6% da extensão total das vias fluviais, 25% das linhas de caminho de ferro, e 20 a 30% do material rolante, locomotivas e vagões. Para cima de 13.000 pontes haviam sido destruídas. Presentemente pode afirmar-se que, no continente europeu, com excepção da Itália e da Grécia, pela sua configuração montanhosa, tanto as estradas como os caminhos de ferro, estão quase reparados.

A idade do material rolante é excessiva, em todos os países. Mais de 50% dos veículos automóveis têm mais de 12 anos de idade, enquanto que, para o caminho de ferro, 30% do material rolante, e 25% do material fixo

necessita ser renovado dentro dos próximos quatro anos.

Dadas as condições europeias de produção tanto em carvão como nos restantes materiais, pode a Europa abastecer-se a si própria, com os 7.000.000 de toneladas de carris e 10.000 locomotivas de que necessita, bem como das 4.000 barcaças, camiões e carros que lhe fazem actualmente falta, mas as florestas europeias, é que não estão em condições de fornecer os 50.000.000 de travessas que são necessárias aos caminhos de ferro, pois poderão fornecer pouco mais de metade, no período dos quatro anos atrás referido. Mesmo assim, devido aos prejuízos na Alemanha ainda existirá ao fim desse período de tempo um *deficit* de 100.000 vagões.

Esperamos que, em consequência das providências em curso, no ano de 1951 os transportes europeus possam ter aumentado o seu tráfego, em relação a 1938, em mais 20%.



VILA FRANCA DE XIRA — Barcos no Tejo

Em viagem...

No mesmo compartimento

O rápido n.º 51 voava a 100 quilómetros à hora na lezíria ribatejana e os seis passageiros daquele compartimento de 1.ª classe, absorvidos pela leitura dos jornais da manhã, nem deram pela passagem por Vila Franca nem pelo sol primaveril que inundava o vale do Tejo.

Próximo de Santarém, um dos viajantes pousou o jornal e chamou a atenção do vizinho da esquerda para o atraso das culturas. A continuar assim teríamos um mau ano agrícola e a conversa estabeleceu-se logo entre todos, sobre o esforço feito nos últimos tempos pela campanha do trigo e pelos resultados obtidos.

— Nem por isso, ponderou um passageiro que ia ao pé da janela. No Alentejo muitos lavradores não passavam das seis sementes. Eu, por exemplo, só nos anos bons fui até às oito. A agricultura dá muito trabalho e o resultado não corresponde ao esforço. Já me ofereceram pela herdade dois mil e quinhentos contos e jámais consegui um lucro superior a 5 por cento. A indústria e o comércio são bem mais generosos. Olhe, sei de conselheiros de Setúbal que elevam facilmente os seus lucros a 300 contos por ano, e sem risco.

— Deixe-se disso, tornou o lavrador; teve já V. um ano em que ganhasse menos de 150 contos?

— Mas que é isso? Maiores lucros tem aqui o Correia, nas suas duas lojas de calçado. Compra por um preço e vende por outro. Não há nada mais cômodo e não há geada que lhe queime a seara, nem chuva que lha amareleça.

O comerciante chamado a terreiro, expli-

c当地 que o comércio tinha graves riscos. Veja-se o número de falências anuais; um pavor. Se ele apanhasse o capital reunido, comprava títulos ou prédios e deitava-se a dormir.

A citação feriu o outro passageiro que naquela altura olhava a paisagem, seguindo, porém, a conversa.

— Papeis, isso só é bom para cambistas e para os especuladores. Quem os tem não pode deitar-se a dormir como se diz. Tem que estar com os olhos muitos abertos. Prédios sim, tenho alguns que rendem alguma coisa. O diabo são os caloteiros; é preciso estarmos sempre com o advogado à ilharga.

A conversa generalizou-se entre cinco dos passageiros, com mútuas lamentações tanto mais que não havia negócio que desse lucros certos. Isso foi há mais de 20 anos em que cada um ganhou o que quis. O nosso país não tinha sido fadado para a agricultura e muito menos para a indústria, só a pesca estava florescente e isso era o que valia a um deles. E depois de tratarem a carestia da vida nos seus diversos aspectos, malharam nos caminhos de ferro cujos bilhetes eram caríssimos e arruinavam aqueles que tinham que se deslocar com frequência.

Aqui um passageiro que seguia a conversa calado, com o jornal sobre os joelhos e ia sentado ao pé da porta, disse que as passagens não eram tão caras como se supunha, pois eram inferiores 20 vezes em relação às tarifas de 1914, no que toca à primeira classe, porque a terceira essa não ia além de 16. Isto quando um par de sapatos custa 25 vezes mais e um fato 30 ou 35.

O industrial das conservas concordou, mas que o custo da vida, dum modo geral, não ia além de 25 vezes. Logo, porém, outro veio dizer que um só artigo baixara de preço: o automóvel. Um carro modesto custava em 1912 e 1913, dois contos e quatrocentos e hoje tem-se coisa melhor, por 25 contos, portanto apenas 10 vezes mais...

— Sim, um carrito vulgar, disse-se ao lado, porque para se ter um bom carro tem que se pôr 50 ou 60 contos. O último que ele comprara, tinha-lhe custado 62. Mas era um belo carro.

A conversa tomou geral interesse. Todos deram a sua opinião com conhecimento mais ou menos profundo do assunto. Para uns o carro americano era o ideal, outros preferiam o europeu, mas certa marca francesa foi celebrizada pela resistência e pela economia. Um pôs em relevo o seu automóvel de 22 cavalos. Aquilo em carregando um pouco no acelerador deitava a fugir que era preciso ter mão nele. Logo outro gabou a solidez do seu, o qual fora um dia de encontro a uma caminheta e foi ela que ficou avariada; o carro americano, caro decerto, era outra coisa.

Todos tinham automóvel menos o passageiro que defendera as tarifas ferroviárias, mas este nem por isso deixou de dar a sua opinião, gabando mesmo um carro francês, muito em voga, pela sua economia.

— Económico sim, mas pouco elegante. Na verdade é barato, com quaisquer 25 contos já se tem um carro novo e com todos os acessórios. É o seu?

— Eu nunca tive automóvel, pelo simples motivo de que nunca me sobrou dinheiro para o comprar. Se eu tivesse 25 contos líquidos já tinha mandado fazer uma casa num terreno que comprei no Cacém, o que é a minha aspiração.

Nisto apareceu o revisor. Todos estenderam os seus bilhetes. O passageiro do canto do corredor, tirou a carteira e mostrou um passe ao agente que só lho restituíu depois de o examinar atentamente. Durante este curto momento os olhares dos cinco passageiros fixaram-se no passe e no seu titular.

Quando o revisor cerrou a porta, um dos viajantes num mixto de inveja e de admiração comentou:

— Compreendo por que há pouco defendeu o caminho de ferro. Tem passe...

— Quanto às tarifas, eu disse apenas a verdade, que muitos ignoram. O passe só há seis meses o obtive, quando subi de posto e após 25 anos de serviço à Companhia.

— Mas tem-no, ajuntou outro passageiro. Nem o sr. sabe quanto isso vale. Se eu tivesse um passe ia todas as semanas ao Porto; vigiava melhor o meus negócios e até com mais frequência ia visitar uma tia que tenho em Monção.

Todos foram unâimes em dizer que o passe dava consideráveis vantagens, mas por vezes os que o possuíam, pouco o utilizavam. Dá Deus nozes a quem não tem dentes...

— É como os caixeiros das pastelarias, que raro comem doces apesar de os terem à sua disposição, considerou sorrindo, o ferroviário.

— Mas vamos lá, insinuou outro passageiro, uma viagenzinha para se ir ver a família, de quando em quando, não é desagradável...

— Evidentemente, mas olhe que tais facilidades não são no fim de contas mais que um complemento dos nossos ordenados.

— O sr. quando tiver a sua reforma, já tem a sua casa no Cacém, tem uma vida sem cuidados, um passe para viajar e, no quintal, certamente, a vaca para o leite e os dois pés de alface que desejava o poeta, concluiu o industrial das conservas.

Estranha compreensão da felicidade humana. Naquela manhã de primavera e num compartimento de 1.^a classe do rápido 51, não foram os montados alentejanos cobertos de trigo, nem a fábrica de conserva de sardinhas a trabalhar em cheio, nem as lojas de calçado bem afreguesadas, nem a renda dos títulos da dívida pública, nem tão pouco os automóveis americanos que deitavam a fugir às primeiras cócegas no acelerador, que deram lugar a invejas e ambições, mas apenas o passe dum funcionário do caminho de ferro, obtido após 25 anos de trabalho.

À porta dum hotel

EU tinha chegado a Lisboa, vindo de Paris, por Madrid, e no dia seguinte, pela manhã, quando ia à vida, encontrei à porta do hotel uma companhia cinematográfica, fazendo um *filme*. Dois polícias continham o público a distância e, no átrio, os artistas, com uma indumentária provinciana, aguardavam o momento de passarem ao campo da objectiva.

O caso não me fez grande impressão pois residindo, há muitos anos, em Joinville-le-Pont, nos arredores de Paris e cidadezinha conhecida por *Hollywood* francês, vejo com frequência, nos cafés e à beira do Marne, homens e mulheres caracterizados de reis, rainhas, cavaleiros, bandidos e toda a espécie de figurantes do cinema. Mas uma das artistas que aguardava a vez de ser filmada, pareceu-me a Sr.^a Dona S., apesar dos seus trajes de fidalga transmontana ou beirã. Perguntei-lhe se efectivamente não era ela. Que sim, mas não se lembrava com quem tinha a honra de falar... Disse-lhe que tinha assistido, havia muitos anos no Rio de Janeiro à sua festa artística e em cuja peça ela tinha um papel interessante.

E foi um nunca acabar de evocações dos tempos que não voltam e dos artistas que faziam parte da Companhia, alguns dos quais já não fazendo parte do número dos vivos.

Não sei se ainda hoje é assim, mas nesse tempo remoto, companhia teatral que chegasse ao Rio de Janeiro constituía um acontecimento no seio da colónia portuguesa. Os artistas novos e que não tinham ali relações, em breve as adquiriam e não havia caixeiro de camisaria ou dono de armazém de secos e molhados que se não honrasse de conhecer pessoalmente este actor ou aquela actriz.

Na noite da festa artística, ou por melhor do benefício, o artista tinha a casa cheia e o camarim repleto de prendas e de flores.

Creio mesmo que muitos deles partiam de Lisboa com um modesto vencimento além da passagem de ida e volta, mas contando com uma larga receita na noite do benefício, graças às relações de que dispunham na capital carioca.

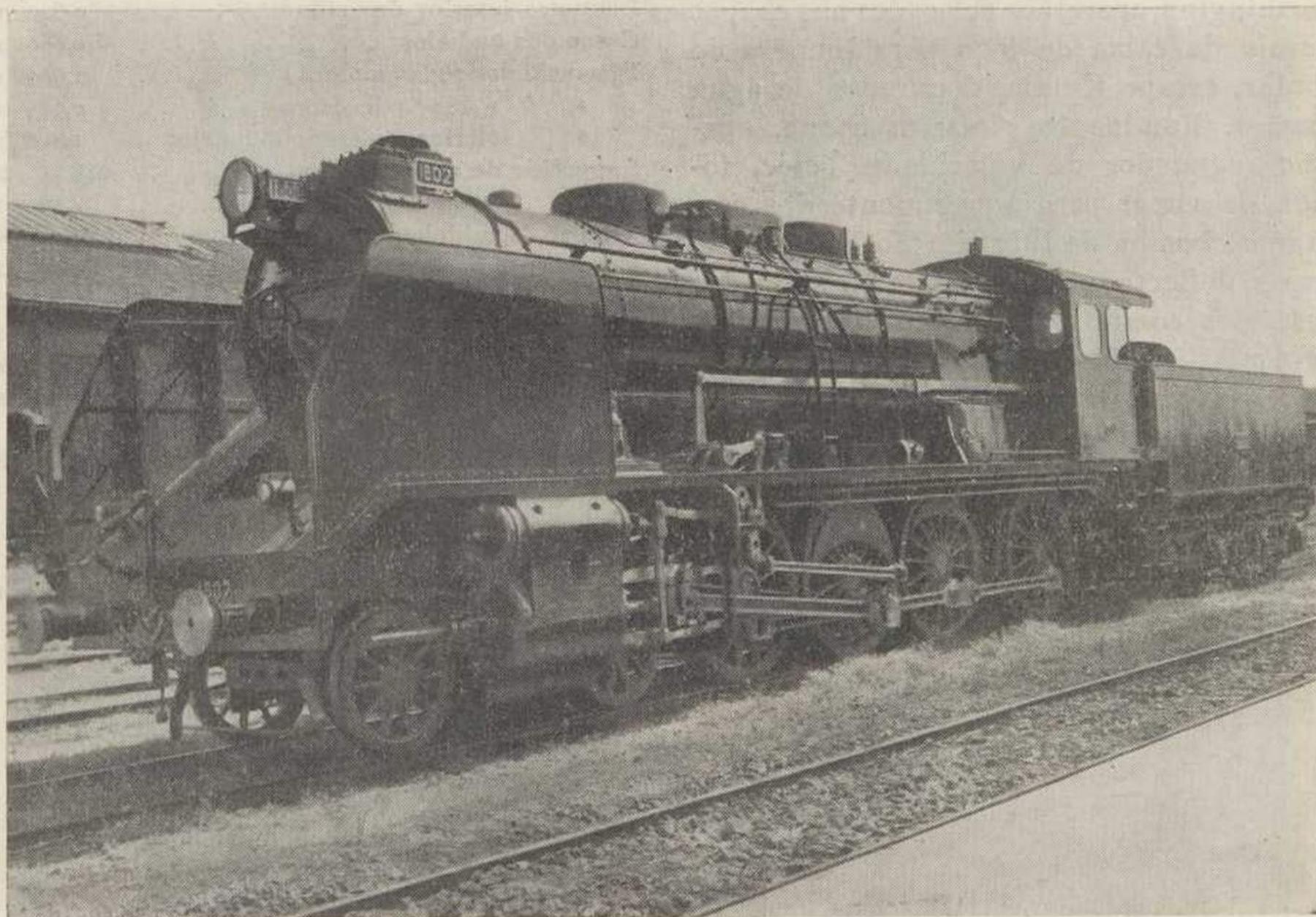
Quinze dias antes da festa artística o interessado dava um largo giro pela colónia, distribuindo a casa pelos amigos e conhecidos, não se importando com a receita da bilheteira, que por esse motivo se limitava a vender galerias e entradas gerais.

Depois havia por lá uns membros categorizados da colónia, viscondes e comendadores, que devido à sua benevolência e aos seus meios de fortuna eram *tosquiados* em forma por alguns artistas menos escrupulosos. Um droguista importante da rua 1.^º de Março, dizia alegremente, que os benefícios eram uma espécie de triângulo; o actor que recolhia o cobre, os seus caixeiros, aos quais distribuia o pacote de bilhetes recebidos e que por isso iam ao teatro de graça e ele... que pagava.

Após a evocação sobre os nossos tempos do Brasil e das peças com que a simpática actriz fizera a sua festa artística, perguntei-lhe se ainda era costume em Lisboa fazer-se benefício.

— Isso passou de moda. Já ninguém faz benefício, respondeu a Sr.^a Dona S. Não vale a pena. Os encargos eram muito grandes e os amigos ficavam com os bilhetes de má vontade ou devolviam-nos nas vesperas do espectáculo. Eu fui das que primeiro me dei-disso. Pudera, se às vezes até davam prejuízo. E no dia seguinte, que inferno, os credores não me deixavam a porta. A Sr.^a fez benefício pode pagar. Dê ao menos algum por conta. Uma maçada!

E com esta abalei.



Locomotiva 1802, construída pela «Maquinista Terrestre y Marítima» de Barcelona, para a Companhia

Novas Locomotivas

PARA o parque de locomotivas da Rede do Estado, foi incumbida a Companhia de encomendar em Espanha 6 locomotivas com os melhoramentos aconselhados pela técnica, apropriadas para rebocar comboios pesados, quer de passageiros, quer de mercadorias. As locomotivas foram construídas pelas importantes fábricas «Maquinista Terrestre y Marítima», de Barcelona, «Sociedad Española de Construcciones Babcock & Wilcox», de Bilbao e «Construcciones Devis S. A.», de Valência. Cada uma destas fábricas forneceu 2 locomotivas, cujos números são, respectivamente, 1801 e 1802, 1803 e 1804 e 1805 e 1806.

O contrato foi assinado em 12 de Abril de 1944 mas, por circunstâncias diversas, evi-

dentemente independentes da vontade da Companhia, estas locomotivas só ultimamente entraram em serviço.

A recepção de materiais e a fiscalização da construção foram efectuadas por pessoal da Companhia, o qual, com aprovação superior, sugeriu a execução de bastantes modificações de pormenor de forma a tornar as locomotivas mais adaptáveis ao nosso serviço.

As máquinas são de 2 cilindros de simples expansão, com distribuidores cilíndricos e equilibradores automáticos para marcha com regulador fechado; a caldeira tem caixa de fogo interior de cobre. São as locomotivas munidas também de sobreaquecedor de vapor Schmidt, alimentação de água quente

Worthington, aparelhos colocados nas chapas laterais da caixa de fogo para limpeza do tubular, escape Kylala, depurador de água Wagner, iluminação eléctrica Stone, aparelho registador de velocidade Teloc, tomada de vapor para aquecimento das carroagens, bomba de lubrificação Friedmann, chapas deflectoras de fumo, etc.. alem dos acessórios comuns a todas as locomotivas.

Foi estabelecido que estas máquinas, em serviço normal, não devem exceder 80 Km. por hora, velocidade que foi considerada a mais conveniente atendendo à conservação das locomotivas e da via.

As características principais destas máquinas são:

Diâmetro interior dos cilindros	0,620 m.
Curso dos êmbolos	0,660 »
Diâmetro das rodas motoras	1,600 »
» » » de carro	0,975 »
» interior do corpo cilíndrico	1,800 »
Superfície de aquecimento.	218,75 m. ²
» » grelha	4,56 »
Timbre da caldeira	14 Kg.
Peso da máquina em serviço	91.500 »
Esforço de tracção com aros de 55 ^{mm} de espessura	14.790 »
Potência indicada	2.052 cav.
Diâmetro das rodas do tender	0,975 m.
Capacidade da caixa de água	23.000 l.
Carga de combustível	6.000 Kg.
Peso do tender em serviço	56.400 »
Peso da locomotiva e tender em serviço	147.900 »
Comprimento entre tampões de máquina e tender	20,855 m.



Castelo de Obidos



Aproveitando o Sol que ali é raro...

(Foto de Abel Leite Pinto, Inspetor Principal da Divisão Comercial)

DA MINHA JANELA...

Impressões de Lisboa Velha

Pelo Sr. António Rodrigues Coutinho, Encarregado de Contabilidade, em Campanhã

O impenitente amador de velharias, o devoto das coisas que falam do passado, o enamorado de tudo que é típico ou tem características inconfundíveis, não pode ficar insensível àquilo que se observa deste quarto donde escrevo estas impressões, e para onde vim por motivos de ordem profissional. Situado em plena Alfama, da sua pequena janela rasgada num canto, eu contemplo todos os dias um rôr

de coisas lindas: em primeiro lugar um céu de anil, que raras vezes as nuvens toldam; de lado enxerga-se uma nesga do Tejo, o rio das ninfas e das caravelas, que agora é sulcado por embarcações de todas as espécies, velozes umas, roncadoras outras, motores potentes naquelas, velas enfumadas nestas.

Porque o meu quarto é num 5.º andar, muito pertinho do céu, eu posso ver todos os dias e sempre com o maior interesse, uma

paisagem maravilhosa de telhados que se estendem por aí abaixo e para todos os lados, onde gatos lamurientes passam, ou se espríguicam ao sol. Como símbolo de Fé mas mais como sinal de arreganho e de defeza, eu descortino na minha frente as altaneiras e ameiadas torres da Sé Catedral, em cujas escadas muitas vezes brincou o pequeno Fernando de Bulhões, nascido ali ao pé, e que mais tarde, já com o nome de António, havia de ser



Uma rua de Alfama
(Foto de Manuel Gonçalves, sub-Agente Comercial)

um dos mais afamados Santos de Portugal.

Com efeito, o querido taumaturgo luso viu pela primeira vez a luz do dia em 15 de Agosto de 1195, no local onde, muito mais tarde, se erigiu igreja em sua honra.

*

Tudo isto é lindo e enternecedor — quer de dia quando o sol brilha, numa fantas-

magoria de que só os poetas e os pintores sabem tirar partido, quer de noite quando as lâmpadas cintilam, dentro de candeeiros que lembram ainda o esforço hercúleo do Intendente Pina Manique, para dotar a Capital com a luz artificial de que tanto carecia, então.

Perpassa, em todas as direcções, gente de trabalho; ouvem-se os mais estranhos pregões; crianças de bibes brancos caminham apressadas, para a escola; outras mais pequenas e com pouco aceito, correm velozes, levando recados; gatos esqueléticos, simbólicos de pobreza e de doença, chafurdam nos caixotes do lixo; ruas para um lado, becos para o outro, escadas em todos os sítios, patios a cada passo.

*

Eu aprecio imenso este bairro de Alfama, onde vivo acidentalmente. É típico e curioso; é pitoresco e histórico; é socegado e tem movimento; é fidalgo e é plebeu. Tem de tudo o bastante, para o apreciarmos em conjunto ou em pormenor.

As casas que o constituem são encantadoras pela diversidade, e harmonia, ao mesmo tempo, da sua arquitectura, e marginam artérias que, até pelos seus nomes, têm um sabor especial, uma singeleza cheia de ternura — Rua da Galé, da Judiaria, do Milagre de Santo António; Beco do Carneiro, do Quebra-Costas; Travessa do Funil, etc. etc.

Interiormente, quase todas as casas têm bonitas cercaduras de azulejo, nos vestibulos e nas escadas, em forma de roda pé. Curiosas também, neste bairro marítimo por excelência, são as caravelas e as náus, esculpidas em pedra, nos cunhais das casas, e a atestar ter sido Alfama a pátria de muitos navegadores, certamente daqueles que, «por mares nunca dantes navegados» deram «mundos novos ao mundo».

A Ribeira Velha, por si só, é um oceano de recordações de antanho...

Lisboa, Alfama, Abril de 1947.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 968 — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Campanhã para Viana do Castelo, de uma porção de vigas de pinho nacional, com o peso de 10.100 Kg. e com o comprimento de 8 metros. Utilizado um vagão da série «L» de 9 metros — transporte ao abrigo do Aviso ao Púlico A n.º 722.

Distância — 82 Km.

Tarifa Especial 1 — tabela 10 — preço de detalhe.

Preço	$47\$03 \times 12$	564\$36
Aumento de 20%	(A. P. n.º 722)	112\$88
Manutenção	$7\$00 \times 12$	84\$00
Registo e aviso de chegada		7\$50
Arredondamento		\$01
Total		768\$75

R. — A taxa apresentada está errada. Segue discriminação conforme corresponde:

Distância — 82 Km.

Tarifa Geral — 3.^a classe

Preço	$4\$66 \times 11 \times 10,1$	451\$07
Aumento de 20%	(A. P. n.º 722)	90\$22
		541\$29
Adicional de 10%		54\$13
Manutenção	$7\$00 \times 10,1$	70\$70
Registo		2\$50
Aviso de chegada		5\$00
Arredondamento		\$03
Total		673\$65

P. n.º 969 — Peço informar-me se a taxa a seguir indicada está certa:

Transporte, em grande velocidade, de Mato de Miranda para Avanca, de 20 sacos com soja verde com o peso de 1.200 Kg.

Distância — 201 Km.

Tarifa Geral — base 5.^a

Preço	$34\$81 \times 11 \times 1,20$	459\$50
Manutenção	$16\$00 \times 1,20$	19\$20
Adicional de 10%		45\$95
Registo		2\$50
Aviso de chegada		1\$00
Total		528\$15

R. — A taxa apresentada está errada. O consultante não teve em conta que, por se tratar de legumes verdes lhe corresponde a aplicação da base 6.^a da T. Geral, multiplicador 6, sem adicional de 10%.

Segue discriminação como corresponde:

Distância — 201 Km.

Preço	$24\$80 \times 6 \times 1,2$	178\$56
Manutenção	$16\$00 \times 1,2$	19\$20
Registo		2\$50
Aviso de chegada		1\$00
Arredondamento		\$04
Total		201\$30

P. n.º 970 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em grande velocidade, de 10 sacos com colmeias com abelhas, com o peso de 190 Kg. de Pombal para Castelo Branco.

Distância — 186 Km.

Tarifa Geral — base 5.^a

Preço	$32\$30 \times 11 \times 0,19$	67\$51
Adicional de 10%		6\\$76
Manutenção	$16\$00 \times 0,19$	3\\$04
Registo e aviso		2\$50
Arredondamento		\$04
Total		79\$85

R. — O processo de taxa apresentado está errado, pois que, segundo o espírito do art.º 49.^º da Tarifa Geral corresponde o recargo de 50% sobre a base 5.^a aplicada. Segue discriminação do respectivo processo de taxa:

Distância — 186 Km.

Tarifa Geral — base 5.^a — com o recargo de 50%

Preço $(32\$30 + \frac{32\$30 \times 50}{100}) \times 11 \times 0,19$	101\$27
Adicional de 10%	10\$13
Manutenção $16\$00 \times 0,19$	3\$04
Registo	2\$50
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$01
Total	<u>117\$95</u>

P. n.º 971 — Peço informar-me se está certa a taxa que a seguir discriminio:

Transporte, em pequena velocidade, de Évora a Vendas Novas, de um vagão contendo farinha de milho para alimentação de animais acondicionada em sacaria ordinária com o peso de 10.000 quilos. Carga e descarga efectuadas pelos donos.

Distância — 60 Km.

Tarifa Especial n.º 1 — tabela 12



ALFAMA

(Foto de Manuel Esteves Jor,
Empregado Principal da Divi-
são Comercial)

Preço $26\$52 \times 10$	265\$20
Manutenção $7\$00 \times 10$	70\$00
Registo e aviso de chegada	<u>7\$50</u>
	<u>342\$70</u>

R. — Está errada. O consulente não teve em conta que a farinha em barricas ou sacaria ordinária, qualquer que seja o fim a que se destine, corresponde exclusivamente à 3.ª classe da Tarifa Geral, variando apenas o multiplicador conforme se trate, de farinha própria ou imprópria para consumo. Segue discriminação como corresponde.

Distância — 60 Km.

Tarifa Geral — 3.ª classe

Preço $2\$97 \times 11 \times 10$	326\$70
Adicional de 10%	32\$67
Manutenção $7\$00 \times 10$	70\$00
Registo	2\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$03
Total	<u>436\$90</u>

P. n.º 972 — Peço informar-me se o seguinte processo de taxa está certo.

Transporte, em pequena velocidade, de Lisboa-Jardim para Seixal, de uma caixa com fósforos acendalhas, com o peso de 80 kg..

Distância — 12 Km.

Tarifa Geral — Mínimo de cobrança

Preço $\$16 \times 11$	1\$76
Adicional de 10%	\$18
Manutenção $16\$00 \times 0,08$	1\$20
Registo	2\$50
Aviso de chegada	1\$00

Transporte fluvial — Mínimo de cobrança

Preço $\$55 \times 11$	6\$05
Adicional de 10%	<u>\$61</u>

6\$66

Uso de cais — Mínimo de cobrança

$(\$05 + \$05) \times 11$	1\$10
---------------------------	-------

Carga — $30 \times 11 \times 0,08$

27

1\$37

Adicional de 10%	<u>\$14</u>
------------------	-------------

1\$51

\$01

8\$17

\$01

14\$90

R. — Está certo o processo de taxa apresentado.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públíco A. n.º 923 — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa de Contentores, desde 1 de Abril de 1947.

Aviso ao Públíco A. n.º 924 — Anuncia a ampliação do serviço combinado de transportes entre a estação de Marinha Grande, a vila de Marinha Grande e a povoação de S. Pedro de Muel, com a criação de um Despacho Central em Marinha Grande.

Aviso ao Públíco A. n.º 925 — Anuncia o encerramento do Posto de Despacho de S. José das Matas.

Aviso ao Públíco A. n.º 926 — Previne o Públíco de que o actual Concessionário do serviço combinado para transporte de mercadorias entre a estação e o Despacho Central de Crato, é o Sr. João de Matos Dias.

Aviso ao Públíco A. n.º 927 — Anuncia a ampliação do serviço combinado de transportes entre a estação de Régua e a Povoação de Armamar, com a criação de um Despacho Central em Armamar.

Aviso ao Públíco A. n.º 928 — Anuncia a Publicação do Indicador Geral do serviço que prestam as

estações e das linhas afectas às operações de carga e descarga de vagões.

Aviso ao público A. n.º 929 — Anuncia o estabelecimento do serviço de transporte de mercadorias da estação de Monte Real para Vieira de Leiria.

Aviso ao público A. n.º 930 — Anuncia a ampliação do serviço combinado de transportes entre a estação de Vila Franca de Xira ou de Carregado e os Despachos Centrais de Alenquer, Labrugeira e Merceana, com a criação de um Despacho Central em Merceana.

Aviso ao Públíco A. n.º 931 — Anula o Aviso ao Públíco E. n.º 1606, da Beira Alta, o A. n.º 326, da Companhia Nacional, e o F. B. n.º 366, da Norte de Portugal.

Aviso ao Públíco A. n.º 932 — Atribui distâncias próprias ao apeadeiro de Vila Fernando, na linha da Beira Alta.

Aviso ao Públíco A. n.º 933 — Anula o Aviso ao Públíco A. n.º 153, em vigor na linha do Vouga, Ramal de Aveiro e Ramal de Aveiro-Mar.

Aviso ao Públíco A. n.º 934 — Anuncia o estabelecimento de serviço combinado de transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e o Despacho Central de Serra e os Postos de Despacho de Valdornas e Outeiro.

PEDRAS SALGADAS

Tempestade



Aviso ao Públíco A. n.º 935 — Estabelece condições para o transporte de árvores de fruto de viveiro com torrão, para plantar.

Aviso ao Públíco A. n.º 936 — Eliminina a taxa de velocidade nas «Automotoras» que circulam nas linhas do Vale do Vouga.

Aviso ao públíco A. n.º 937 — Anuncia a abertura do Despacho Central de «Lisboa — Almirante Reis — Central».

Aviso ao Públíco A. n.º 938 — Regula a pesagem de carros de carga na báscula existente na estação de Lisboa-Rego.

Aviso ao Públíco A. n.º 939 — Anula o Aviso ao Públíco E. n.º 1.369, em vigor na linha da Beira Alta, relativo ao transporte de veículos, sem acondicionamento, acompanhados de guardas ou dos seus condutores.

Aviso ao Públíco A. n.º 940 — Anula o Aviso ao Públíco E. n.º 1.468, em vigor na linha da Beira Alta, relativo a transportes entre a estação de Figueira e Alhadas.

Aviso ao Públíco A. n.º 941 — Anula a Tarifa Especial Interna n.º 9 — Grande Velocidade, em vigor na linha da Beira Alta, aplicável ao transporte de automóveis para passageiros ou de motocicletas com carro anexo.

Aviso ao Públíco A. n.º 942 — Anuncia a abertura

ao serviço público, de 15 de Maio até 15 de Outubro de cada ano, do Despacho Central de Braga — Bom Jesus.

Aviso ao Públíco A. n.º 943 — Anuncia a entrada em vigor, em 1 de Agosto de 1947, da nova Tarifa de licenças para ocupação de terrenos.

Aviso ao Públíco A. n.º 944 — Anula a Tarifa Especial n.º 8/108 — G. V. em vigor desde 16 de Dezembro de 1932, e seus Aditamentos e anuncia a entrada em vigor da nova Tarifa Especial n.º 8/108, de Grande Velocidade, aplicável ao transporte de volumes de peso não superior a 20 quilogramas.

Aviso ao Públíco A. n.º 945 — Estabelece o serviço de passageiros de 2.ª e 3.ª classes, na linha de Cintura do Porto.

Aviso ao Públíco A. n.º 946 — Anula a Tarifa Especial n.º 20/120 — G. V. e o Capítulo II da Tarifa Especial Interna n.º 2 de Grande Velocidade, da extinta Direcção do Minho e Douro, em vigor nas linhas do Corgo e do Sabor e anuncia a entrada em vigor da nova Tarifa de Reembolsos.

Aviso ao Públíco A. n.º 947 — Atribui ao apeadeiro da Chapa o serviço de passageiros, bagagens e mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, sem restrições e altera, na parte respeitante a este apeadeiro, o Aviso ao Públíco n.º 347, publicado em 31 de Agosto de 1945 pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.



CASTELO DE CEZIMBRA

Aviso ao Públíco A. n.º 948 — Anula o Aviso ao Públíco A. n.º 373, publicado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro em 1 de Maio de 1942 e estipula que as cargas e descargas fora do recinto das Estações da Linha de Santa Comba Dão a Viseu, sejam feitas nas condições e preços da Tarifa de Despesas Acessórias.

Aviso ao Públíco A. n.º 949 — Anuncia o estabelecimento de serviço combinado de transporte de mercadorias entre a estação de Ponte de Sôr e os Despachos Centrais de Galveias e Aviz.

Aviso ao Públíco A. n.º 950 — Estabelece os preços dos bilhetes para utilização das automotoras nas linhas do Vale de Vouga.

Aviso ao Públíco A. n.º 951 — Anula o Aviso ao Públíco A. n.º 873.

Aviso ao Públíco A. n.º 952 — Anula os avisos ao Públíco A. n.º 158 desta Companhia, E. n.º 1553 da Companhia da Beira Alta e A. n.º 330 da Companhia Nacional

Aviso ao Públíco A. n.º 953 — Anuncia ao Públíco de que a actual concessionária do serviço combinado

para transporte de mercadorias entre a estação de Cuba e os Despachos Centrais de Vidigueira e Portel, é a firma Alberto, António & Joaquim Farinha (Irmãos), com sede em Portel.

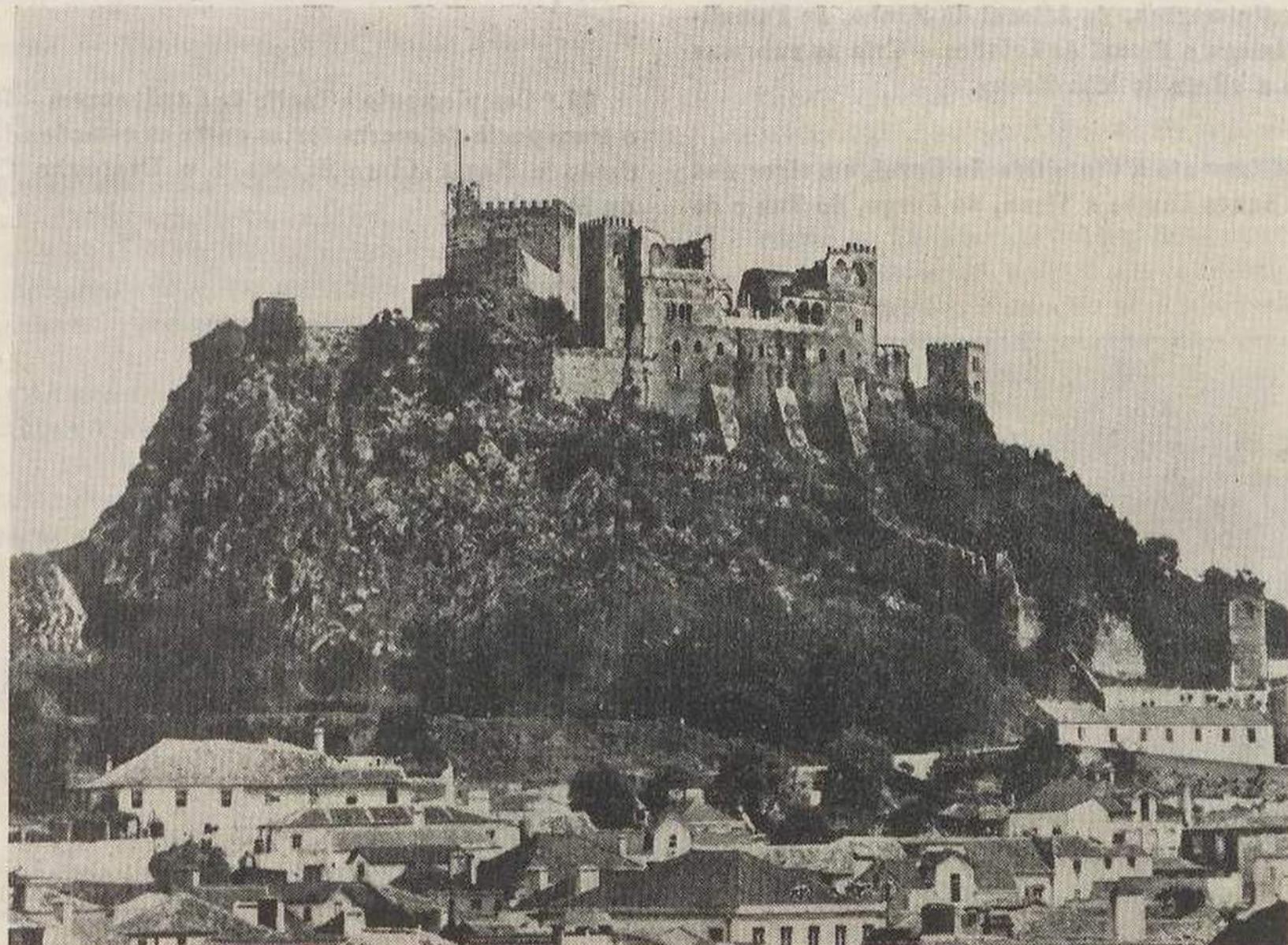
Aviso ao Públíco A. n.º 954 — Atribuição de distâncias próprias ao apeadeiro de Silveirona.

Aviso ao Públíco A. n.º 955 — Anula a Tarifa Especial Interna n.º 13 — G. V., em vigor na linha da Beira Alta, aplicável ao transporte de dinheiro, valores e objectos de arte.

Aviso ao Públíco A. n.º 956 — Anuncia o estabelecimento de serviço combinado de transporte de mercadorias entre a estação de Caíde e o Despacho Central de Lixa.

Aviso ao Públíco A. n.º 957 — Estabelece o preço de \$62 por cada tonelada e quilómetro para o transporte, durante a campanha de 1947, de castanha comum sem preparo, em grande velocidade.

Aviso ao Públíco A. n.º 958 — Anula a Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V., e seu 1.º Aditamento, em vigor na linha do Vouga, ramal de Aveiro e ramal de Aveiro-Mar;



CASTELO DE LEIRIA

Aviso ao Públíco A. n.º 959 — Estabelece que a administração das Agências Aduaneiras será confiada, a partir de 1 de Novembro de 1947, à Empresa Geral de Transportes;

Classificação Geral de Mercadorias, em vigor na Antiga Rede, no Sul e Sueste e no Minho e Douro (Reimpressão de Março de 1947).

1.º Aditamento à Classificação Geral em vigor na Antiga Rede, no Sul e Sueste e no Minho e Douro (Reimpressão de Março de 1947) — Estabelece que os mínimos de peso a taxar, de 50, 100 e 500 quilogramas, de mercadorias abrangidas pelo Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 — P. V., são substituídos pelo de 1.000 quilogramas.

2.º Aditamento à Classificação Geral em vigor na Antiga Rede, no Sul e Sueste e no Minho e Douro — Cria as rubricas «Crueira» e «Raiz de Mandioca.»

Aditamento n.º 22 à Classificação Geral, em vigor na linha do Vouga, Ramal de Aveiro e Ramal de Aveiro-Mar — Cria as rubricas «Crueira» e «Raiz de Mandioca.»

37.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor nas linhas de Guimarães, do Litoral do Minho, de Famalicão, do Tâmega e Ramal de Leixões — Cria as rubricas «Crueira» e «Raiz de Mandioca.»

38.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor nas linhas de Santa Comba a Viseu, do Corgo, do Tua e do

Sabor — Cria as rubricas «Crueira» e «Raiz de Mandioca.»

38.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor na linha da Beira Alta — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas.

39.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor na linha da Beira Alta — Cria as rubricas «Crueira» e «Raiz de Mandioca.»

40.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor na linha da Beira Alta — Elimina as zonas F e O da Classificação Geral.

31.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação de Barca de Amieira e os Despachos Centrais de Envendos e Carvoeiro.

56.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes entre a estação de Marinha Grande, o Despacho Central de Marinha Grande e a povoação de S. Pedro de Muel.

54.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias entre a estação de Beja, o Despacho Central de Mértola e a Mina de S. Domingos.

37.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias entre as estações de Portimão e Santa Clara-Saboia e o Despacho Central de Monchique.



PEDRAS SALGADAS

Prodigo de equilíbrio

53.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias entre a estação de Belver e o Despacho Central de Gavião.

62.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias da estação de Monte Real para Vieira de Leiria.

29.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e os Despachos Centrais de Alcanena e Vila Moreira.

63.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias entre a estação de Tomar e o Despacho Central de Serra e os Postos de Despacho de Valdonas e Outeiro.

Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, desvios e cais de serviço público e das linhas afectas, em cada um destes locais, às operações de carga e descarga de vagões (Antiga Rede, Minho e Douro e Sul e Sueste) — Sua entrada em vigor.

1.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — Substitue a redacção do n.º 5 da nota 15 do citado Indicador Geral, relativa à báscula existente na estação de Lisboa-Rego para pesagem de carros de carga.

Tarifa de Contentores — Regula as condições do transporte de mercadorias acondicionadas em contentores e dos mesmos contentores em vazio.

19.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — Estabelece nova redacção da alínea e) do § 2.º do Cap.º II desta Tarifa, sobre operações de carga e de descarga a efectuar por gente, conta e risco dos expedidores e dos consignatários.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros — Modifica o Artigo 14.º desta Tarifa.

25.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Indica as taxas a cobrar pela desinfecção de vagões que tenham servido ao transporte de gado, de estrume ou de matérias infectas.

26.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Altera o título do Cap.º V desta Tarifa e as disposições do respectivo Art.º 11.º sobre resguardo de mercadorias, requisição de vagões fechados e aluguer de encerados.

27.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Altera o Art.º 10.º desta Tarifa sobre estacionamento de vagões.

Circular n.º 13 — Recomenda a conveniência das

estações prestarem informações de carácter comercial, por intermédio do Agente Comercial da Secção respectiva.

Comunicação — Circular n.º 106 — Dispensa a pesagem da cascaria vazia em determinadas estações, atribuindo-se-lhe por estimativa os pesos a ter em conta para a taxa de transporte.

Comunicação — Circular n.º 107 — Anulação da Comunicação — Circular n.º 93 em virtude das suas disposições, sobre desinfecção de vagões, terem passado a constituir doutrina da Tarifa de Despesas Acessórias.

Comunicação — Circular n.º 108 — Anulação das Comunicações — Circulares n.os 19 e 44 e das Cartas — Impressas n.os 9, 13 e 22.

Comunicação — Circular n.º 109 — Esclarece que o leite líquido desnaturado é considerado leite líquido sem preparo, para efeitos tarifários.

Carta — Impressa n.º 97 — Lembra que, enquanto estiver em vigor o 6.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — P. V., o seu Capítulo I só é de aplicar a remessas de vagão completo.

Carta — Impressa n.º 98 — Rectificação de erro tipográfico na C. G. M., em vigor nas linhas do Vale do Vouga.

Tarifa especial n.º 8/108 - G. V. — Prevê novos preços e regula as condições de transporte, em G. V., de volumes de peso não superiores a 20 quilogramas.

Tarifa de Reembolsos — Regula as condições e estabelece as taxas do serviço de cobrança de importâncias (reembolsos) de que as Empresas se encarregam junto dos consignatários das remessas, por conta dos expedidores.

Tarifa de licenças para ocupação de terrenos — Estabelece condições e taxas para ocupação temporária de terrenos dentro do recinto das estações da rede geral, para depósito de mercadorias.

1.º Aditamento à tarifa de licenças para ocupação de terrenos — Estabelece que os pedidos de concessões de terrenos no recinto das estações, a que se refere a Condição 1.ª da mesma Tarifa, devem ser dirigidos ao Serviço de Estudos e Aprovisionamentos da Divisão da Exploração, e entregues ao Chefe da estação a que os terrenos dizem respeito.

Tarifa de Camionagem em Coimbra (em vigor desde 1 de Setembro de 1947) — Anula e substitui a Tarifa de Camionagem em Coimbra, em vigor desde 15 de Janeiro de 1943.

46.º Complemento à Tarifa de Camionagem —
Regula o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Braga e Braga — Bom Jesus.

55.º Complemento à Tarifa de Camionagem —
Anuncia o transporte de passageiros, em lanchas automóveis, entre o porto de Setúbal e a praia de Troia.

64.º Complemento à Tarifa de Camionagem —
Regula o transporte de mercadorias entre a estação de Ponte de Sôr e os Despachos Centrais de Galveias e Aviz.

65.º Complemento à Tarifa de Camionagem —
Regula o transporte de mercadorias entre a estação de Caide e o Despacho Central de Lixa.

3.º Aditamento à Tarifa de Camionagem no Porto —
— Altera a redacção da alínea *a*) e do título da alínea *c*) do artigo 15.º, e estabelece nova redacção para a Condição 7.ª das Condições Gerais da Tarifa de Camionagem no Porto.

6.º Aditamento à Tarifa de Camionagem de Lisboa —
Altera a redacção da alínea *a*) e do título da alínea *c*) do Artigo 16.º, e estabelece nova redacção para a condição 7.ª das Condições Gerais da Tarifa de Camionagem de Lisboa

20.º Aditamento à Tarifa Esp. n.º 1 - P. V. —
Anula o Aditamento a esta Tarifa em vigor nas linhas de Santa Comba a Viseu, do Corgo, do Tua e do Sabor, relativo a remessas de cortiça e expedidas da linha de Tua a Bragança;

6.º Aditamento à Tarifa de Vagões Particulares —
— Altera a redacção do n.º 1) do Art.º 5.º e a do n.º 1) do Art.º 18.º desta Tarifa.

3.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos em vigor na Antiga Rede e no Sul e Sueste e no Minho e Douro (Reimpressão de Março de 1947) —
Estabelece que o mínimo de peso a taxar correspondente à rubrica «Rastilho» passe de 100 para 50 quilogramas.

23.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos em vigor na linha do Vouga, Ramal de Aveiro e Ramal de Aveiro-Mar (Reimpressão de Dezembro de 1944) —
Estabelece que o mínimo de peso a taxar correspondente à rubrica «Rastilho» passe de 100 para 50 quilogramas.

24.º Aditamento à Classificação Geral em vigor na linha do Vouga, ramal de Aveiro e ramal de Aveiro-Mar —
Elimina a Zona A desta Classificação;

38.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos em vigor nas linhas de Guimarães, do Litoral do Minho, de Famalicão, do Tâmega e Ramal de Leixões —
Estabelece que o mínimo de peso a taxar correspondentes à rubrica «Rastilho» passe de 100 para 50 quilogramas.

39.º — Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos em vigor nas linhas de Santa Comba a Viseu, do Corgo, do Tua e do Sabor (Reimpressão de Abril de 1936) —
Estabelece que o mínimo de peso a taxar correspondente à rubrica «Rastilho» passe de 100 para 50 quilogramas.

41.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor na linha da Beira Alta —
Altera o tratamento tarifário de várias rúbricas.

42.º Aditamento à Classificação Geral, em vigor na linha da Beira Alta —
Altera o tratamento tarifário de várias rúbricas.

43.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos em vigor na linha da Beira Alta (Reimpressão de 1934) —
Estabelece que o mínimo de peso a taxar correspondente à rubrica «Rastilho» passe de 100 para 50 quilogramas.

18.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros —
Modifica a redacção dos artigos n.os 5.º, 6.º e 7.º desta Tarifa.

19.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros —
Modifica a tabela de preços da 8.ª Zona desta Tarifa.

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros —
Modifica a redacção do artigo 14.º desta Tarifa.

6.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros —
Inclui o Capítulo VI nesta Tarifa, editando os artigos 30.º, 31.º, 32.º e 33.º, e modifica a denominação da mesma Tarifa.

8.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros —
Modifica as tabelas de preços dos bilhetes de assinatura do Capítulo III relativas à linha de Cintura do Porto.

2.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. —
Estabelece que a estação de Lisboa-Rego aceite, em regime de dattle, taras que tenham sido utilizadas no acondicionamento de remessas, desde que o seu peso atinja 1.500 quilogramas por cada vagão empregado.

3.º Aditamento ao Indicador Geral —
Alteração do serviço que presta o apeadeiro de Pala.

4.º Aditamento ao Indicador Geral — Alteração do serviço que prestam as estações fluviais de Lisboa-Jardim e de Lisboa-Santo Amaro.

28.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Altera o Art.º 11.º desta Tarifa na parte referente às taxas pelo fornecimento de vagões fechados e pelo aluguer de encerados.

29.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Altera o Art.º 10.º desta Tarifa, sobre estacionamento de vagões.

Comunicação-Circular n.º 110 — Esclarece como deve ser taxado o transporte de cortiça virgem em fardos.

Carta-Impressa n.º 99 — Dá instruções sobre o depósito nas estações das mercadorias a expedir em regime de vagão completo.

Carta-Impressa n.º 100 — Distribuição de listas, com as novas distâncias do apeadeiro de Silveirona, para serem colocadas nos quadros de distâncias quilométricas.

Carta-Impressa n.º 101 — Rectificação de erro tipográfico na C. G. M., em vigor na linha do Vouga, ramal de Aveiro e ramal de Aveiro-Mar, referente à rúbrica «Pedra não designada em obra não designada».

II — Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 5 — Refere a validade dos passes emitidos pela C. P., dos cartões de identidade concedidos à D. G. de Caminhos de Ferro, e dos passes e licenças de trânsito a pé na linha, emitidos pelas empresas encorporadas.

Comunicação-Circular n.º 6 — Determina as normas que devem ser observadas nos diferentes casos em que seja pedida a cedência de utensílios existentes nas estações para facilitar as cargas ou descargas executadas pelos expedidores ou consignatários.

Comunicação-Circular n.º 7 — Comunica que vão ser fornecidos às estações das linhas encorporadas, bilhetes para trânsito gratuito, cujo espécime reproduz, e dá instruções sobre a sua utilização.

Comunicação-Circular n.º 8 — Cita as mercadorias da Manutenção Militar cujo transporte está isento de guias de trânsito.

Comunicação-Circular n.º 9 — Discrimina as reduções concedidas às entidades oficiais, em todas as linhas exploradas pela Companhia.

Comunicação-Circular n.º 10 — Comunica que foi

superiormente determinado que nas cartas de porte das remessas sobre-carregadas com reembolsos, seja apostado o selo de recibo correspondente à importância do reembolso.

Comunicação-Circular n.º 11 — Comunica que podem aceitar-se em portes a pagar as remessas constituídas por géneros frescos, quando destinadas a entrega nos domicílios de Lisboa ou Porto.

Comunicação-Circular n.º 12 — Reproduz o espécime das autorizações para viajar nas automotoras, e indica as entidades que podem utilizar os comboios rápidos, as automotoras e auto-carros.

Comunicação-Circular n.º 13 — Esclarece que a concessão estabelecida no Aviso ao Públ. A n.º 935, é só aplicável aos transportes de árvores de fruto de viveiro com torrão para plantar.

Comunicação-Circular n.º 14 — Refere que a Empresa Geral de Transportes foi autorizada a efectuar transportes de mercadorias em regime de conta-corrente.

Comunicação-Circular n.º 15 — Esclarece que pelo uso das retretes reservadas e lavatórios, existentes nas estações, se cobra a taxa única de \$50, por cada pessoa, em toda a rede explorada pela Companhia.

Comunicação-Circular n.º 16 — Esclarece que as disposições da Tarifa Especial n.º 3-C (Bilhetes para famílias numerosas) condicionam a utilização dos bilhetes por grupos de famílias quando deles faça parte pessoal doméstico, e refere à identificação dos passageiros que os constituam.

Comunicação-Circular n.º 17 — Refere que à Agência de Viagens «Voyages Joseph Dumoulin», de Bruxelas, foi autorizada a venda de cupões privativos de 1.ª, 2.ª e 3.ª para determinados percursos, esclarecendo as condições em que poderão ser utilizados.

Comunicação-Circular n.º 18 — Refere que o Sr. António Antunes Graça, de Cabouco-Coimbra, fica autorizado a despachar as suas remessas de plantas vivas em portes a pagar para as estações das linhas da Companhia e da Sociedade Estoril.

Comunicação-Circular n.º 19 — Reproduz os espécimes dos modelos F 175 e F 176 do novo tipo cuja utilização se iniciará logo que se esgotem os de tipo antigo.

III — Estudos e Aprovisionamentos

3.º Aditamento à Instrução n.º 2.432 de 20 de Novembro de 1946 — Trata de disposições relativas às

entradas directas de máquinas isoladas procedentes de Lisboa R no Depósito de Campolide.

Instrução n.º 2.443 de 27 de Dezembro de 1946 —
Esta instrução é relativa à sinalização provisória da estação de Amadora.

Instrução n.º 2.444 de 30 de Dezembro de 1946 —
Comunica a abertura à exploração do ramal particular denominada «Belver Barragem», inserido ao Kil. 23.119 da linha da Beira Baixa, dá conhecimento das disposições relativas à segurança da circulação, por motivo do estabelecimento do ramal.

Instrução n.º 2.447 de 18 de Janeiro de 1947 —
Refere-se à sinalização da estação de Elvas.

Instrução n.º 2.449 de 22 de Fevereiro de 1947 —
Dá conhecimento da abertura do ramal particular «Alhandra Siam» ao Kil. 24,305 da linha de Leste e bem assim da sinalização estabelecida para proteger o mesmo ramal.

Instrução n.º 2.455 de 29 de Março de 1947 —
Refere-se ao ramal particular «Caldas da Rainha Minas», ao Kil. 107,014 da linha de Oeste.



Algarve — Praia da Rocha

(Foto do Engº Ferrugento Gonçalves)

Ajardinamento das Estações

REALIZOU-SE este ano o 7.º concurso das «Estações floridas», organização do Secretariado Nacional de Informação.

A C. P. tem dado todo o apoio a esta iniciativa como a outros certames desta natureza designadamente ao concurso entre jardins das estações e P. N. da linha de Sintra a que o jornal «O Século» durante vários anos deu grande relevo e aos concursos organizados pelo Boletim da C. P.

Para o bom aspecto que devem ter as Estações, Apeadeiros, P. N. e em geral as linhas de caminho de ferro, muito pode concorrer a decoração com plantas ornamentais, e por isso há muitos anos que os viveiros da C. P. vêm fornecendo anualmente milhares de árvores e plantas ornamentais e mesmo auxiliando com o seu pessoal técnico a realização de trabalhos de maior vulto.

Nos últimos três anos forneceram-se, apenas com o fim de embelezamento, cerca de 26.000 árvores e arbustos ornamentais e 47.000 plantas de flor que se espalharam pelas diversas regiões, e a ampliação dos viveiros permitirá nos próximos anos aumentar os fornecimentos.

Para facilitar o trabalho da classificação do Júri das «Estações Floridas» a C. P. indica previamente os locais que merecem ser visitados para classificação. Embora sejam bastante numerosas as Estações que merecem a visita do Júri, muitas há ainda que não podem ser indicadas com possibilidades de obterem qualquer classificação.

No último concurso foram mencionadas como concorrentes as seguintes Estações:

Antiga Rede

Coimbra-B, Pampilhosa, Curia, Miramar, Granja, Valadares, Portalegre, Santa Eulália, Elvas, Castelo de Vide, Marvão, Rodam, Castelo Branco, Lardosa, Alpedrinha, Vale de Prazeres, Covilhã, S. Domingos, Benfica, Barcarena, Mercês, Sintra, Runa, Amadora,

Torres Vedras, Bombarral, Verride, Alcântara-Mar, Louriçal, S. Martinho do Porto.

Sul e Sueste

Pinhal Novo, Montemor, Olhão, Portimão, Ermidas, S. Tiago do Cacém e Tavira.

Minho e Douro

Caminha, Afife, Lapela, Cerveira, Rio Tinto, Barroselas, Nine, Darque, Leça do Balio, Leixões, S. Mamede de Infesta, Cete, Vila Meã, Juncal, Pinhão, Freixo de Numão, Campanhã e Marco.

Linha da Beira Alta

Luso, Canas, Celorico, Fornos, Gouveia, Arazede, Costeira e Figueira da Foz.

Linha do Litoral do Minho

Pebras Rubras, Vila do Conde e Póvoa do Varzim.

Linha de Guimarães

Castelo da Maia, Araujo, Negrellos e Santo Tirso.

Linha do Corgo

Vidago, Chaves, Pedras Salgadas e Paranhais.

Linha do Vale do Vouga

Ribeiradio, Oliveira de Frades, Vouzela, Termas de S. Pedro do Sul, Eixo, Eirol, Mouriscas e Macinhata.

Destas estações, foram premiadas pelo Júri do Secretariado as seguintes:

Runa	1.º prémio	2.500\$00
Fornos de Algodres	2.º »	1.500\$00
Caminha	3.º »	1.000\$00

Menções honrosas (especiais com elogio)

Rio Tinto e S. Mamede de Infesta.

Menções honrosas (especiais)

Santo Tirso, Nine, Vila Meã, Barrozelas, Afife, Cete, Luso, Buçaco e Costeira.

Menções honrosas

Olhão, S. Domingos, Sintra, Torres Vedras, Marvão, Beirã, Gouveia, Celorico da Beira, Mouriscas, Oliveira de Frades, Miramar, Valadares, Lapela, Arazede e Verride.

O descarrilamento de Vila Franca

O descarrilamento do comboio n.º 1003 de 16 de Agosto, na estação de Vila Franca de Xira, constituiu uma página de luto na vida ferroviária portuguesa.

Trata-se de uma ocorrência que não é vulgar nas nossas linhas, de um acidente que impressionou vivamente o país e do qual resultaram dezoito pessoas mortas e algumas dezenas de feridos.

No comunicado enviado à imprensa pela Administração da Companhia descreve-se a causa que motivou o descarrilamento e as providências tomadas para que nada faltasse aos sinistrados, a quem a Companhia prestou a melhor assistência.

Neste comunicado, que os jornais publicaram em 7 de Setembro, a Administração da Companhia refere-se ainda à acção do pessoal

nos seguintes termos, que o Boletim da C. P. tem o prazer de arquivar nas suas linhas pois representam o melhor elogio dos ferroviários que trabalharam em Vila Franca:

«A actuação do pessoal, desde o agente mais graduado ao de menor categoria, mereceu o louvor desta Administração, que teve ocasião de verificar o zelo e a dedicação empregados nos socorros prestados às vítimas, na desobstrução e reparação das linhas e ainda nos pesados trabalhos de carrilamento».

É também com o maior orgulho que transcrevemos a seguir a Ordem Geral do Conselho de Administração, de elogio ao pessoal que trabalhou em Vila Franca.

Lisboa, 21 de Agosto de 1947

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 134

Levo ao conhecimento de todo o pessoal que o Conselho de Administração, em sessão de 20 do corrente, tendo ouvido o relatório circunstanciado do desastre ocorrido junto à estação de Vila Franca de Xira, resolveu:

1.º — Louvar o Sr. Director Geral pelas providências rápidas e acertadas que tomou, e pela inteligência, dedicação e competência profissional com que orientou todos os trabalhos, à execução dos quais assistiu, durante largo tempo, dando assim, com a sua presença, salutar exemplo a todos os seus subordinados;

2.º — Louvar todo o pessoal que tomou parte nos trabalhos, não se poufando aos mais árduos esforços para que a normalidade da exploração ferroviária se restabelecesse o mais rapidamente possível e demonstrando assim, mais uma vez, a sua dedicação pelo bom nome da Companhia.

Os serviços ferroviários na Inglaterra

A grande Companhia «Great Western» informa precisar de 700 novas locomotivas até 1950.

No fim do passado ano de 1946, existiam 546 locomotivas em serviço diário, que já tinham mais de 40 anos de idade, contra 450 que existiam em 1938. Um aumento portanto de 21 %.

No fim da guerra, encontravam-se 24 tratores Diesel em serviço regular de 38 que possuíam.

Há um ano, aproximadamente, as automotoras faziam em média 7.000 quilómetros diariamente. Em 1945 faziam aproximadamente 5.600. Não se pensa em fabricar mais automotoras dentro dos dois próximos anos.

A média de vida das carruagens da G. W. é de 22 anos. Em 1939, antes da guerra, essa média era de 18 anos. O número de vagões com 30 ou 40 anos de uso, subiu de 7.779 para 22.417, o que representa um aumento de quase 200 %.

MONUMENTO DE MAFRA

Os claustros



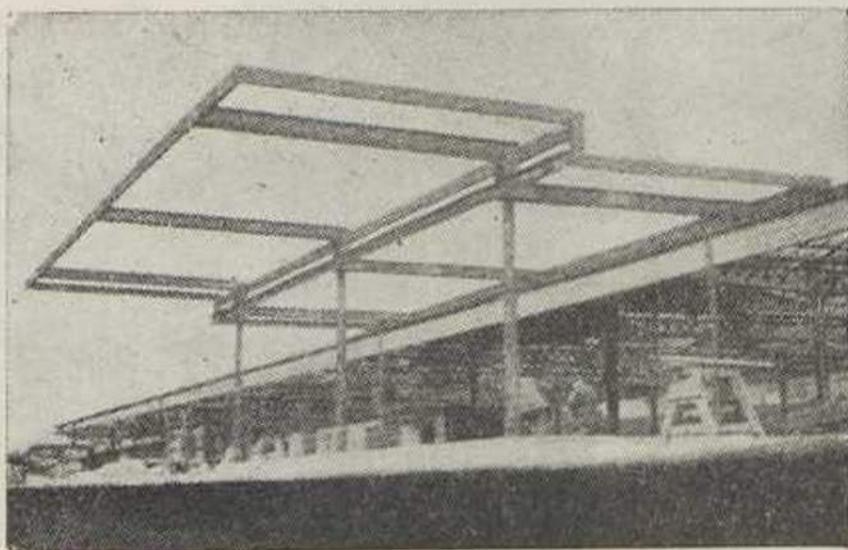
CONSTRUÇÃO DE ESTAÇÕES “PRÉ-FABRICADAS”

HÁ cerca de dois anos, a companhia inglesa de caminhos de ferro «London, Midland and Scottish Railway» erigiu, a título experimental, uma estação que ela classificou «pré-fabricada». Desde essa data foram construídas estações similares que deram boas provas do ponto de vista de resistência à vibração.

Aquela Companhia tem continuado a fazer estudos com o propósito de aperfeiçoar essas estações.

O Boletim da C. P. no seu número 210, de Dezembro do ano findo, já se referiu a estas interessantes construções.

Há tempos foi destruída pelo fogo uma



Uma das fases da construção de uma estação pré-fabricada

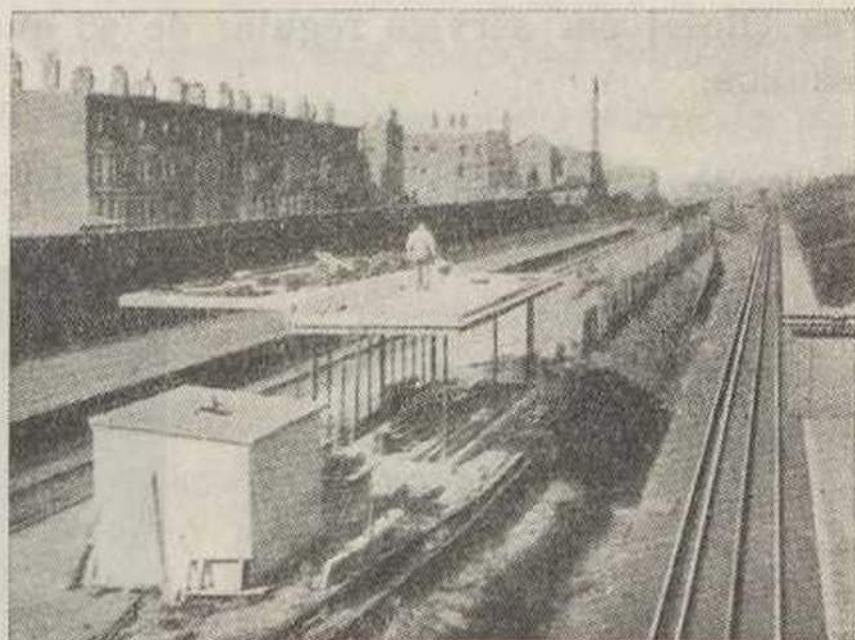
estação situada na linha electrificada que liga Liverpool a Southport. No mesmo local, está a ser erigida, com grande rapidez, uma estação «pré-fabricada» que será a primeira deste tipo com carácter permanente.

O primeiro passo na construção desta estação foi o de levantar um esqueleto de aço extremamente leve que suporta o telhado.

As paredes, constituidas por chapas leves de aço, serão levantadas em seguida.

O aquecimento do edifício será feito economicamente em virtude das paredes, embora muito leves, constituirem um obstáculo à perda de calor mais poderoso do que o tejolo vulgar.

Externamente, as paredes terão, até à altura de cerca de 1 m., uma protecção de ci-



Outro aspecto da construção de uma estação pré-fabricada

mento armado que oferecerá uma resistência considerável ao choque causado por vagonetas, bagagens dos passageiros, etc. Para cima desta altura, as paredes serão cobertas de ferro esmaltado vitreo de cor creme clara.

As paredes poderão ser lavadas rapidamente de maneira que a estação apresentará, sempre, um aspecto limpo. A cor não desbotará e toda a pintura será reduzida a um mínimo.

Janelas amplas na sala de espera darão aos passageiros a possibilidade de disfrutarem uma boa vista e ao mesmo tempo permitirão uma atmosfera saudável dentro da própria sala.



A COLÓNIA DE FÉRIAS DA C. P. NA PRAIA DAS MAÇÃS

É uma grande obra de ternura e de beleza

Pelo Sr. Carlos Augusto de Lemos, Empregado de 1.ª classe da Divisão do Material e Tracção

A ideia das colónias balneares infantis, no nosso País, foi semente em boa hora lançada à terra, pois depressa criou raízes, alargou seus ramos frondosos de sombra carinhosa e se multiplicou em benéficos frutos.

Todos os anos, na época balnear, ranchos de crianças, quer por iniciativa oficial, quer por iniciativa particular, se concentram em várias praias da nossa longa faixa oceânica.

Boas férias, essas, em que as crianças ao contacto com o sol e à vista do mar, tonificam o corpo e também a alma.

Esta ideia salutar tão cheia de carinho faz-nos lembrar as legendas outrora apostas nas portadas das escolas pitagóricas:

«Criar almas de ouro em corpos de ferro».

Porque, diga-se de passagem e em boa verdade, não é apenas ao desenvolvimento físico da criança que esta ideia tornada facto interessa, mas, e são muitas as razões que assim nos demonstram, também à evolução do seu espírito.

A presença do mar foi lição das primeiras

da cartilha maternal dos nossos avoengos, e logo incutiu na sua alma o sonho que se transmudou no ímpeto feito desejo, fé e bravura, de desbravar ondas, desfazer névoas, arrostar procelas, vencer algas e monstros da lenda, e, continuando sempre no anseio do mais além, talhar a golpes de quilha a estrada que foi caminho do nosso Império.

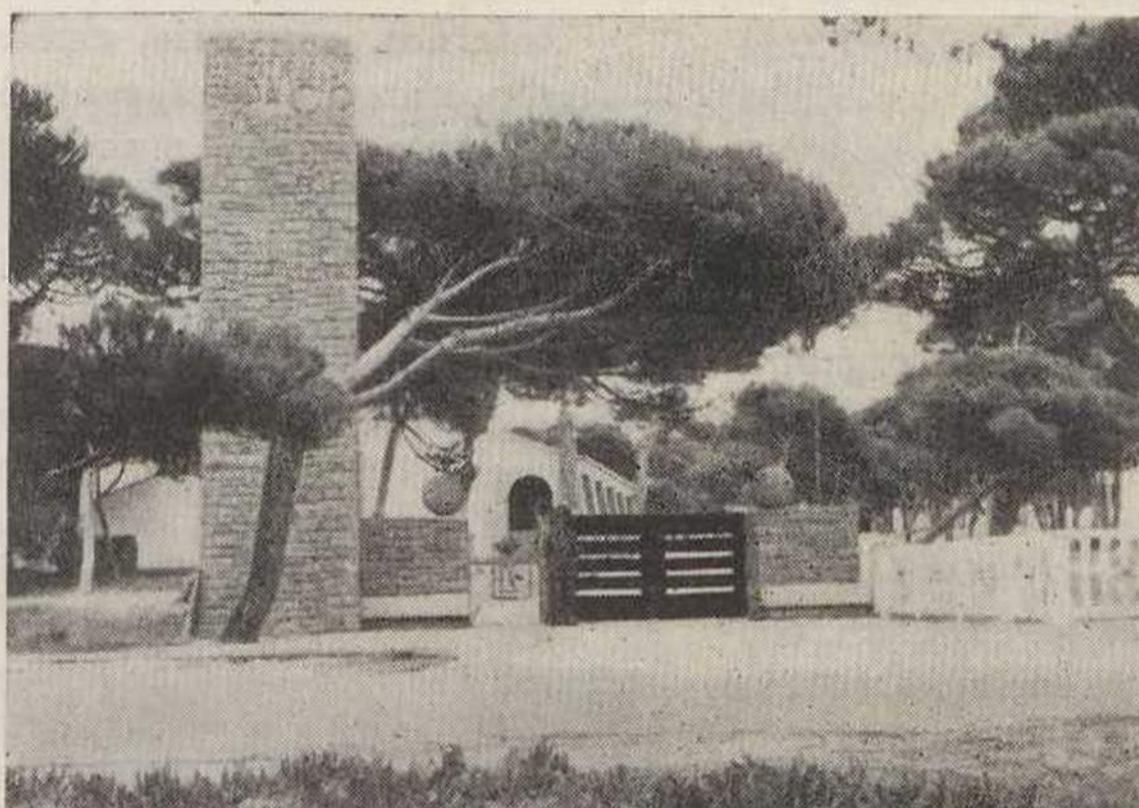
Lição heróica tornada no maior poema da nossa terra, a lição do mar ficou guardada, como em escrinio de ouro, nas páginas da nossa História.

Quantas e quantas crianças, ainda hoje, nas escolas das suas aldeias perdidas entre serras, ouvem falar do mar sem nunca o terem visto?

Graças à formosa ideia das

colónias balneares infantis, o número de crianças cujos olhos ignoram a presença do mar vai diminuindo de ano para ano.

E, à parte a benéfica influência que esta ideia em marcha tem sobre a saúde física das crianças, temos de a louvar, pela lição moral que lhes dá, abrindo a seus olhos a encapelada vastidão oceânica onde os nautas de antanho fizeram rota às suas conquistas e



A sua entrada simples lembra uma aguarela...



O interior de uma camarata

tornaram maior, e gloriosa, a então pequena Casa Lusitana.

* * *

A Comissão de Assistência da C. P., constituída adentro da maior empresa do país, tomou a corajosa iniciativa de organizar para crianças filhas de ferroviários uma colónia balnear.

A louvável ideia que teve se acertou a escolha do local.

A Colónia de Férias da C. P., conforme as palavras que encimam a coluna de pedra que ladeia a sua entrada, situa-se em lugar aprazível, à sombra de pinheiros, a poucos passos da Praia das Maçãs.

Da estação de Sintra até lá, inútil, por tão conhecido, se torna citar o caminho de maravilha que nos encanta a vista.

Antes de se entrar na Colónia, em breve olhar tem-se logo uma sensação agradável que dispõe bem. A sua entrada simples lembra uma aguarela.

E uma vez dentro da Colónia, entre a alegria das crianças, tudo nos acaba

por surpreender e encantar, tal a ordem que se nota em tudo, tal o ambiente afável de carinho que anda por tudo esparsos.

E vem-nos à ideia uma contradição da parábola bíblica: *Nem sempre a casa construída sobre areia carece de fundamento de solidez.*

Em chão de areia, à sombra de pinheiros, muito se tem já construído na Colónia de Férias da C. P.

Senão, vejamos: logo à direita de quem entra, casa bonita em estilo português, fica instalada

a regência da Colónia, direcção dos serviços internos, escritório, arrecadação de roupas, etc., numa palavra, central dinâmica da vida daquele pequeno mundo encantado de gente miuda.

Um pouco adiante e à esquerda, outra construção em dois corpos: num fica um alpendre em gosto simples e que na sua rusticidade serve bem para sala de visitas e ao mesmo tempo de bom refúgio para as crianças contra o calor do sol e contra a sede, pois tem no seu interior dois fontenários.



Outra camarata

No outro corpo do edifício está instalado o refeitório, duas longas filas de compridas mesas. Ao fundo do refeitório, na parede ao cimo da porta que dá para a cozinha, três retratos. Ao centro, o do Ex.^{mo} Sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da Companhia, tendo à sua esquerda o do Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Vasconcelos Correia e à sua direita o do Ex.^{mo} Sr. General Raúl Esteves.

Prometemos ficar por aqui na citação de nomes, limitando-nos a destacar os das três figuras que deram ideia e corpo a esta obra, pois citar os nomes de todos que nela e para ela trabalharam seria tornar esta crónica simples em longo relatório com a falta imperdoável dalgum esquecimento, o que se tornaria menos justo.

E continuando a descrição das casas assentes sobre chão de areia desta Colónia de Férias, temos a juntar nada menos de oito camaratas.



A' hora do recreio

Cada camarata tem uma vigilante, alberga trinta crianças e foi crismada com o nome de uma cor. E, bom prenúncio, já foi preciso sair da escala cromática, porque além das sete cores principais foi necessário baptizar a oitava camarata com a cor de camarrão, que, diga-se, tem um certo sabor a mar...

Quis a gentileza da Sr.^a Regente que nos

fosse dado consentimento para que vissemos todas as camaratas.

Em todas elas nos encantou o arranjo cuidado, o asseio, a ordem, o ar saudável que nelas se respira. Todas cheias de luz e amplas, um longo corredor com quinze camas de cada lado, colchas da cor com que a camarata foi baptizada. Ao meio do corredor, em todas há uma boneca, cara bonita, saia de folhos, pé de valsa, que pela cõr do seu vestido nos dá o ar de ser a Senhora Dona Madrinha da Camarata.

Se algum leitor deste Boletim que não conheça ainda a Colónia de Férias da C. P. a visitar um dia e quiser bisbilhotar o interior das camaratas, basta escolher aquela que tenha a cõr da sua preferência. Isto é o mesmo que dizer que vendo uma vê todas, tal é o arranjo cuidado em que todas se encontram.

Continuando a nossa visita às instalações da Colónia, temos ainda os lavabos higiénica e còmodamente instalados em edifício próprio e também na parte mais alta donde se abrange quase toda a Colónia, a Enfermaria com quatro camas apenas e que, felizmente, é raro ter à lotação completa.

A indisposição duma criança, uma simples arranhadura, é motivo para justificar a presença da Sr.^a Enfermeira.

E juntando aos traços largos desta breve reportagem a instalação do Depósito da água, temos a noção do muito que se tem feito já adentro dos muros da Colónia de Férias da C. P.

* * *

Mais do que em qualquer outra colónia balnear infantil, na Colónia de Férias da C. P. é interessante citar este pormenor curioso: As crianças que constituem os seus turnos — que começam em Junho e vão até fins de Outubro — vêm das mais afastadas terras do País.

Assim, neste recinto aprazível, qualquer

turno irmana em confraternização de alegria, crianças de todas as províncias de Portugal.

Do jardim do Minho, do Algarve em jardim, dos quatro pontos colaterais, todas elas trazem a sua característica especial, o seu tipo de beleza, a sua maneira de falar, e apenas uma coisa as iguala a todas — o seu contentamento.

Na hora do recreio, logo após o tempo de repouso, quando se dão as mãos e formam roda buliçosa, são as nossas províncias que se unem e erguem as suas vozes no seu sotaque típico, embora na mesma formosa língua e na mesma esfusiente alegria.

Quando a roda pára, começa a dispersão, em grupos, de amizades que vão criando raízes, e algumas vezes — e quantas vezes

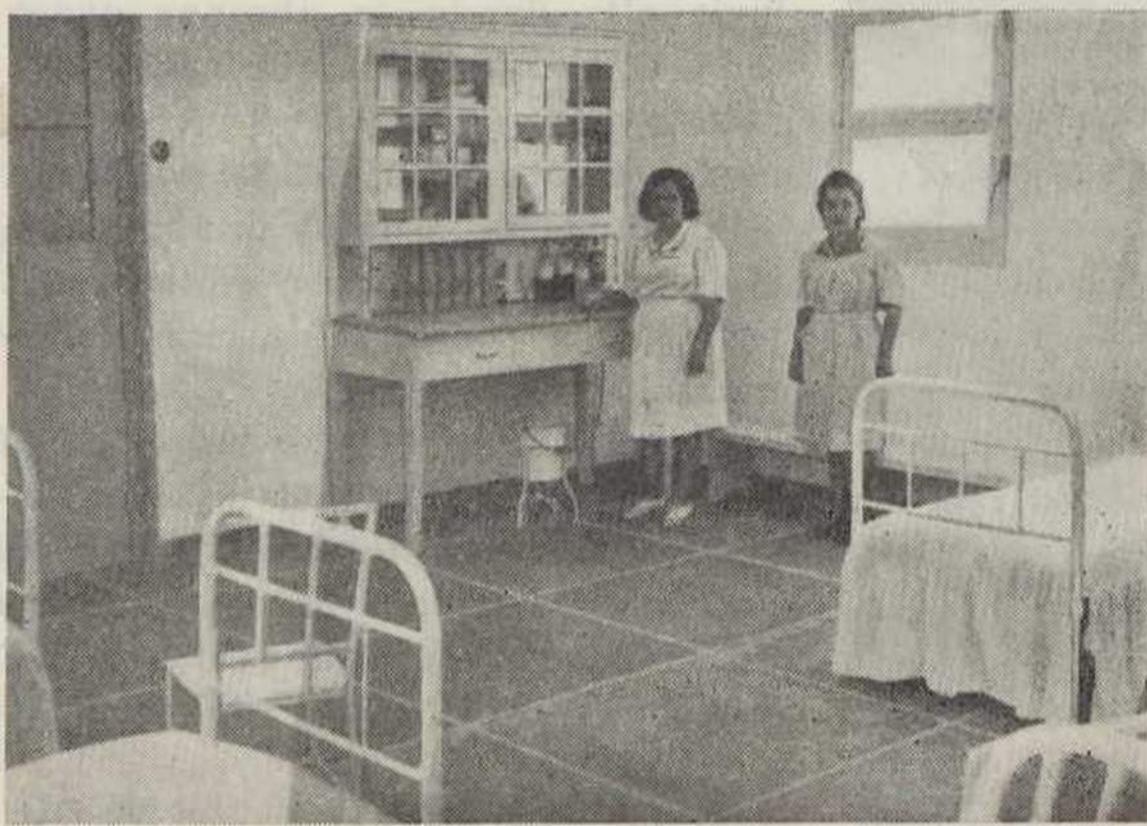
e de alguns adultos merecidamente aplaudiu.

* * *

Tão arraigado anda no espírito do português o hábito de dizer mal que



Um aspecto do refeitório



A enfermaria

isso não acontecerá? — crianças formam círculo para ouvirem outras elevar cantares característicos da sua região.

De uma vez que visitámos a Colónia ouvimos canções do Minho, do Algarve e de Coimbra, que a assistência de gente miúda

nós, talvez firmados do dito de que «não há formosura sem senão», procuramos lobrigar algo de defeituoso ou deficiente naquilo que duma maneira geral e à primeira vista se nos apresenta perfeito.

Tocados um pouco desse mal rácico, eu e o meu colega Morgado andámos à cata de algo que nos desse uma nota discordante naquele conjunto tão harmonioso.

Tentativa sem resultado, a nossa. Em duas visitas, de algumas horas, que fizemos à Colónia, baldados se tornaram nossos passos em busca de razão para um bocadinho de má-língua.

As vezes, o ralho exagerado duma vigilante inspirado na diabrura duma criança, um impropério infantil, uma coisa fora da ordem um bibe sujo...

Nada, porém, se mostrou à nossa perspicácia que se tornasse destoante, digno de reparo pejorativo.

A Colónia de Férios da C. P. forma um conjunto harmonioso, peça a peça bem sincronizada, colaborante dum todo onde se nota método, disciplina, numa palavra: — **Ordem.**

* * *

A Comissão de Assistência da C. P. pode orgulhar-se desta obra.

Orgulho bem justificado o devem ter todos aqueles que nela colaboram. Todos aqueles contribuem com o seu esforço, que chega ao sacrifício, para que esta obra se mantenha digna de elogio no seu apostolado de bem-fazer.

Desde 1941, ano da fundação da Colónia, até hoje, que dispêndio de energias, que de boas-vontades conjugadas admiravelmente em entusiasmos e sacrifícios!

Cuidar de crianças é tarefa simpática, mas árdua.

Duma estação perdida entre cerros encrespados ou no meio da solidão de vastos plai-

nos, uma criança que seja, uma só criança, mal sobe para a carruagem, que a há-de conduzir a caminho da Colónia, logo tem um bom guia que se dispôs a perder uma noite, duas noites, só para que essa criança, junta com outras que subiram ou hão-de subir no percurso, seja vigiada, amparada, acarinhada.

Depois, já na Colónia, regente, enfermeira, vigilantes, estão sempre atentas no cuidado das crianças, num apostolado de paciência e de bondade.

Tem sido sempre assim, desde 1941 até hoje, durante os meses que vão de Junho a fins de Outubro.

Tem sido sempre e bom é que assim continue a ser para que aumente o número de crianças que beneficiem duma vida pura, ao ar, ao Sol, junto do mar, plena de saúde, exuberante de alegria!

Queremos finalizar esta simples crónica e só achamos para bom termo, as palavras do seu início, merecidamente justas e sumamente verdadeiras:

A Colónia de Férias da C. P. na Praia das Maçãs é uma grande obra de ternura e de beleza.

UMA ENTREVISTA NA COLÓNIA

Pelo Sr. João de Oliveira Morgado, Empregado de 3.^a classe da Divisão Comercial

A PARTIDA —

Eram 9-45. O 1.325 já estava há muito tempo esperando a tabela para a partida. Na locomotiva que o havia de rebocar, a 082, davam-se os últimos «retoques» para a marcha até Sintra.

Eu, o «jornalista» de improviso, bem instalado, pensava na «responsabilidade» que pesava sobre os meus ombros.

Os meus companheiros de viagem, alheios ao «nervosismo», que de mim se apoderava, liam os jornais da manhã, outros conversavam e eu pensativo esperava impaciente a partida do comboio. Sim, talvez distraído

com as lindas paisagens da linha de Sintra, que iria disfrutar, acalmasse os nervos e tomasse coragem para enfrentar semelhante cargo.

Mas se alguém dos que me rodeavam soubesse que eu ia em serviço, embora voluntário, dum jornal? Pensariam: Quem vai ele entrevistar? Algum ex-ministro? Algum desportista afamado? A população de Sintra? Colher impressões àcerca do reflexo produzido no «mercado negro», pelas medidas enérgicas do Ministério da Economia?

Não. A minha missão era muito mais delicada, mais ingrata. Necessitaria estar muito



— Como te chamas?
— Deolinda da Conceição.

calmo para a poder levar a efeito, para bem do meu prestígio de «jornalista».

Se me perguntassem eu responderia:

Vou entrevistar crianças!...

A gargalhada seria geral, certamente; o meu rosto tornar-se-ia vermelho, mas, reagindo e tomando uma atitude severa, própria da minha «profissão», apresentaria argumentos:

Senhoras e senhores: Não será nobre e digno falar com uma criança inocente e conseguir ouvir da sua pequenina boca tudo o que lhe vai na alma, seja de tristeza, seja de alegria? Essa franqueza, essas «palavritas» simples, que carecem às vezes de certo estudo, e que dizem muita coisa, essa despreocupação com que falam, sem vaidade, sem imposturas, que dizem o que sentem sem evasivas nem composições gramaticais, não será isso glorioso para mim?

Recebe-las com um sorriso, acarinhá-las,

falar-lhes aos pequeninos corações, como se criança eu fosse? Ah! Sentir-me criança no meio delas... sim... sentir-me criança...

Poder saltar, correr, rir e brincar como elas... sentir-me criança...

* * *

Nada disto. Tudo se passou apenas no meu pensamento.

Eram 9-58. O 1.325 partiu.

Campolide, Bemfica, Amadora, e até Cacem (primeira paragem) a 082 galgava o percurso, sôfrega de cumprir o seu dever.

O meu colega Lemos encontrar-se-ia na Colónia acompanhado do incansável Ventura.

* * *

NO POMBAL

No «pombal»? Sim. A Colónia de Férias da Praia das Maçãs é para mim um pombal.

São pombas que lá estão: as encarnadas, as azuis, as verdes, etc., etc., são, todas essas



— Não senhor — disse-me muito admirada a Olga dos Santos Florindo...

crianças, pombinhas mansas a esvoaçar; poisam aqui, poisam acolá, desprendidas, alegres e sempre satisfeitas, alheias aos rumores externos da vida cotidiana.

As suas preocupações são: comer, brincar e dormir o soninho bem justo.

Acerquei-me delas. Primeiro olharam-me admiradas de me verem de papel e lápis na mão. Na sua ideia, iria eu, como faz o marçano da mercearia, em Lisboa, «saber o que a senhora quer que traga da mercearia».

Eu elucidiei. Venho aqui para saber umas coisas.



A gargalhada foi geral...

Chamei uma ao acaso do grupo das encarnadas, a n.º 51.

— Senta-te minha linda. Vamos conversar um pouco.

Aqui começa a entrevista:

— Como te chamas?

— Deolinda da Conceição.

— Que faz teu paizinho?

— É Factor em Cacem.

— Então diz-me cá: Gostas de estar na Colónia?

Com expressão de quem se admira com semelhante pergunta exclamou:

— Gosto sim Sr. e gosto muito.

Era o que me interessava saber se uma delas, ao acaso, dizia não se sentir bem naquele jardim, onde tudo são rosas.

Mas, vamos a diante. Aproximei-me da Maria de Jesus Leberal. É ela que me informa que o paizinho é guarda da noite na estação de Famalicão.

— «Ena!» Tão longe, disse eu já em termos de «miudo».

— Pois é, disse-me ela, com um sorriso; e veja que já cá estive, estou aqui outra vez e se me deixarem estou cá mais um mês.

— Então gostas da companhia das outras meninas?

— Sim, mas também gosto muito da Sr.ª D. Celeste.

— Quem é a Sr.ª D. Celeste?

— É aquela Sr.ª que está ali: (e apontou com o dedito para a Sr.ª Vigilante Chefe), trata a «gente» muito bem.

Que simplicidade, que expressão tão natural e franca, própria de uma criança.

— Não fiquei por aqui. Queria mais.

Acerquei-me de uma moreninha de lindos cabelos pretos em canudinhos.

Quem era ela? Era a filhinha do meu amigo António Conchinha, Factor que, à data, pertencia a Messines-Alte.

Ela, olhando-me desconfiada, ia a retirar-se, mas eu chamei-a.

— Olha lá. Tu também gostas de cá estar na Colónia?

Um momento de hesitação apenas, e depois com muita vergonha (ela é assim) respondeu-me:

— Gosto sim Sr.

— Mas porquê? exigi eu.

— Porque sim; e desapareceu no meio das outras, aos pulos e a cantar. A «pombinha» n.º 50 tinha levantado vôo.

Ainda mais outra. Uma garotinha de «lacet» muito branco que por ali, no meio das outras, pulava muito contente.

— Anda cá pequenina, vamos lá conversar.

Senta-te aqui ao pé de mim.

— Então disseram-me que tu te querias ir embora para casa, é verdade?

— Não Sr., disse-me muito admirada, a Olga dos Santos Florindo (assim é nome da pequenina).

— Então é porque gostas de cá estar, não é assim?

— Gosto sim Sr.

— Que faz o teu paizinho?

— É motorista de «draisine».

— Está muito bem, podes ir brincar outra vez.

Estava vencido mas não convencido.

Por fim, para dar por terminada a minha entrevista, quis ouvir a minha filhinha. Aqui é que eu acertei.

Procurei-a e, junto de três senhoras Vigilantes e da Sr.^a Enfermeira, desfecho-lhe esta pergunta:

— Então sempre é verdade que gostas muito de cá estar?

— Não, paizinho!

Uma bomba que rebentasse naquele momento não produziria em mim o efeito que produziu a resposta de minha filha.

— Então não gostas de cá estar? tornei eu, respirando fundo.

— Não, paizinho!

A gargalhada foi geral, e ainda não refeito lhe disse:

— Bem, mas então diz-me. Tu gostas da comida da Colónia?

— Gosto, sim paizinho.

— As outras meninas fazem-te mal?

— Não, paizinho.

— Gostas das senhoras Vigilantes e da Sr.^a Enfermeira?

— Gosto muito.

— Então porque queres tu ir para casa?

— Porque sim.

Não me espantou a opinião de minha filha; apenas verifiquei que, enquanto todas as outras garotas me tinham afirmado, com a maior naturalidade, e em resposta espontânea, a sua satisfação de se encontrarem na Colónia, em férias, a minha, claro está, não teve dúvidas à frente de quem estava, dizer aquilo que no seu pequenino coração sentia. As crianças dizem sempre o que sentem.

Como ela, dezenas assim pensam. Estão muito bem, de facto nada lhes falta, mas há uma coisa que nas Colónias não existe:

A presença dos pais.

Julgas por acaso, leitor, que levei a minha filha para casa?



Senti-me criança no meio delas...

Não. Ela ficou lá e ficou muito bem entregue.

* * *

De regresso, já no comboio, não me interessaram as lindas paisagens da linha de Sintra. Vinha únicamente concentrado naquilo que tinha observado.

Cacém, Famalicão, Messines-Alte, Lisboa.

De todas as partes do nosso Portugal, ali se juntam os filhos dos Factores, Guardas de estação, Carregadores, Empregados de escritório, Motoristas, etc., comendo à mesma mesa, dormindo em camas iguais, e confraternizando sem distinção de classes.

Que nobre exemplo de fraternidade dá aquela Colónia que visitei.

* * *

Amigo e colega.

Seja qual for a tua categoria, seja qual for a tua posição, dentro da Companhia que servimos, ouve-me por favor.

Tens filhos?

Queres-lhe muito, não é verdade?!

Pois bem. Também eu sou pai duma, apenas. Também a adoro e lhe quero muito.

Sacrifica-te a estares separado desse pequenino ser, durante um mês.

Não dês ouvidos àquilo que talvez alguém tenha arriscado afirmar.

Tudo que se possa dizer de mal daquela Colónia é simplesmente falso, e, se quizeres confirmar o que acabas de ler, faz como eu, vai ver, vai ver, que ficarás maravilhado.

Ali encontrará o teu filhinho, aquilo que tu na tua casinha talvez não lhe possas dar:

Liberdade, ar, Sol, praia, banhos de mar, e uma boa saúde acompanhada de vigilância atenta de um dedicado grupo de vigilantes.

Não temas. Sacrifica-te com a ausência do teu filho.

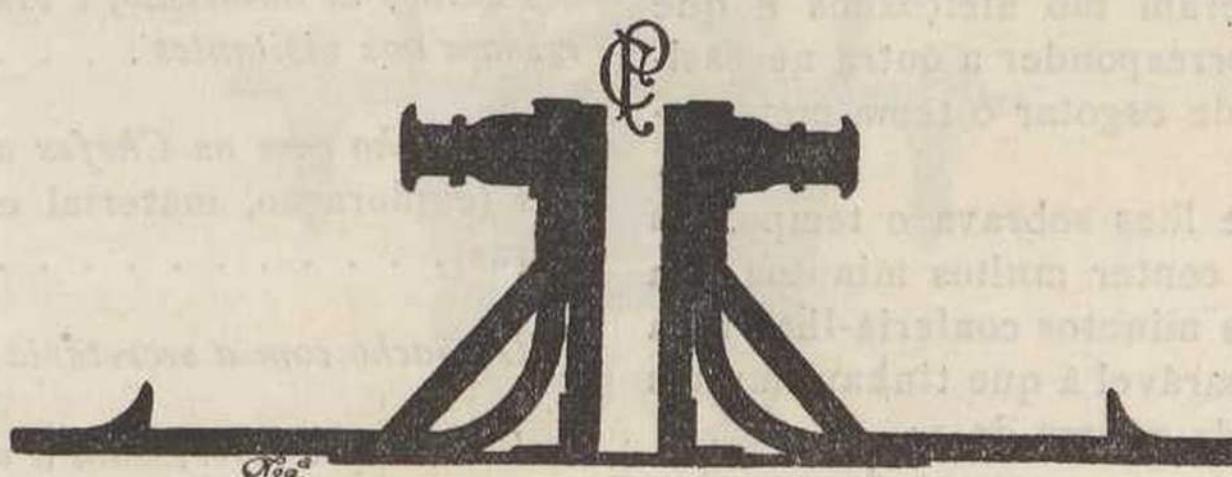
Inscreve-te e manda-o para a Colónia, e verás breve o resultado compensador para a sua saúde.

Agora como amigo e em confidência.

Guarda segredo do que te vou dizer, escuta:

Depois do que vi tenho pena de não ser criança.

*Fotos de Carlos Raul Angusto
de Lemos, Emp. de 1.ª clas. da
Divisão de Material e Tracção*



Complicações da vida actual

QUE a vida está cada vez mais complicada, não resta a menor dúvida. Mas já não podemos afirmar de momento se foi ela que se complicou ou, se, pelo contrário, fomos nós que a complicámos.

Muitas vezes chega-se à triste conclusão de que, afinal, é o homem, inconscientemente, que complica a vida cada vez mais, num esforço tenaz.

Acerca deste tema que bem merece do leitor um pouco de meditação, publicou a interessante revista espanhola *Ferrocarriles y Tranvias*, no seu número de julho último, um artigo, tão original que não resistimos a, com a devida vénia, extrata-lo para as nossas colunas. Começa o autor do artigo por recordar, saudosamente, aqueles tempos que disfrutaram os nossos avós em que as horas davam a impressão de serem muito mais longas do que as actuais. Lembra, depois que os nossos antepassados não dispunham de meios de transporte urbanos rápidos e faz os seguintes comentários:

«Sob o ponto de vista de transportes urbanos, as condições eram, no entanto, quase tão lamentáveis como as actuais. Porém, sobrava-lhes tempo para tudo. Dispunham de tempo suficiente para fazer, quase todas as tardes, aquelas absurdas visitas de cumprimentos a que eram tão afeiçoados e que pareciam não corresponder a outra necessidade do que a de esgotar o tema meteorológico.

O certo é que lhes sobrava o tempo. As horas pareciam conter muitos minutos e a qualidade desses minutos conferia-lhes uma duração só comparável à que tinham muitos produtos antes da guerra de 14.

Muitas vezes temos perguntado por que doloroso paradoxo, à medida que se tem pretendido multiplicar os meios de transporte com o aparecimento dos «taxis» e acelerar as comunicações com o «telefone» e a

«rádio», aqueles minutos se têm tornado diminutos ao ponto de se tornar um tópico na boca de pessoas atarefadas a frase: «enquanto o dia não tiver mais de vinte e quatro horas...»

Não foi fácil encontrar a origem de tal contradição. Confessamos que, durante muito tempo, tratámos, em vão, de raciocinar sobre ela, sem o menor êxito».

O articulista refere-se depois ao facto de um Director de uma importante empresa ferroviária se ter dedicado à paciente investigação do enigma, fazendo uma estatística da sua actividade. E conta:

«Segundo os dados por ele recolhidos, a distribuição de uma das suas jornadas de trabalho, de 9 a 10 horas, faz-se nas seguintes proporções:

Despacho com o Chefe do pessoal. . . 30%

Despacho com o Chefe da Contabilidade 16%

Viagens a Madrid e diligências em organismos oficiais. 12%

Diligências para aquisições e aprovisionamentos 10%

Pedidos de admissão, e visitas que só interessam aos visitantes. 15%

Despacho com os Chefes dos serviços activos (exploração, material e tracção, via e obras). 7%

Despacho com a secretaria. 6%

Visitas que interessam à empresa 2%

Assuntos vários 2%

Tempo para pensar em melhoramentos e inovações do serviço. 0%

A primeira consequência que se deduz do emprego do tempo a que se vê obrigado a fazer o nosso colaborador, consiste em que o seu trabalho primordial, que devia ser, como compete a todo o director de empresa, o da iniciativa para estudar e levar a cabo os melhoramentos que o serviço exige, se encontra relegado para último lugar. Sómente nos escassos momentos de ócio que se seguem a um dia de trabalho esgotante, pode encontrar, com prejuízo do repouso, o tempo e a tranquilidade indispensáveis para o que deveria normalmente absorver cerca de metade da sua actividade total.

Esta situação não é exclusiva do nosso país. É, actualmente, em toda a parte, mais ou menos parecida. Porém, os seus efeitos sentem-se, aqui, muito mais, porque o espanhol, graças aos seus dotes de viveza imaginativa e rapidez de compreensão, desenvolve, normalmente, várias actividades diferentes e, por consequência, o que poderíamos chamar tempo marginal, chega a desaparecer quase por completo.

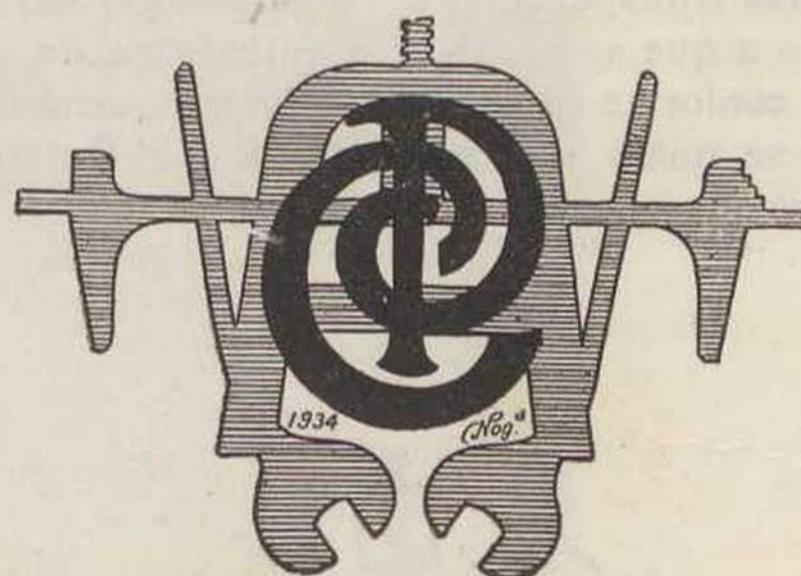
Estamos convencidos de que a falta deste tempo é uma das causas que mais dificultam o progresso e o melhoramento da nossa indústria e dos nossos serviços públicos. A

classe directiva, em lugar de estudar novas instalações ou melhores serviços, encontra-se submersa num oceano de ofícios, cartas e impressos. Com respeito a estes últimos, há quem afirme que, para solicitar determinada autorização em certo organismo, se exigiu que se preenchesse e assinasse 14 cópias do mesmo documento.

Ao reler a estatística acima transcrita, observamos que, provavelmente, os nossos avós se encontravam em condições de obter do seu trabalho resultados comparáveis aos actuais, sómente dedicando a ele um terço do tempo e uma ínfima parcela do esforço que requer, agora, a vida profissional. A maior parte dos males que nos afligem, de há tempos para cá, deve-se ao facto de se ter perdido o respeito que merecem instituições que nunca deveriam deixar de ser invioláveis. Outros males derivam de se ter deixado de respeitar o ouro como cobertura da moeda. E, ultimamente, parece que cada um perdeu o respeito ao direito que os outros têm de empregar ultimamente o seu tempo.

É indubitável que a vida se tornou cada vez mais complicada.

Mas tornou-se ela, ou fomos nós que a tornámos?»



A exploração da rede ferroviária portuguesa

AS condições em que é feita a exploração duma linha férrea dependem de determinados factores, entre os quais se podem apontar o seu perfil e a sua planta.

O perfil é um factor de grande importância na exploração, pela influência que nela têm as rampas e os declives. Nas rampas consome-se mais energia do que em patamar e quanto mais acentuadas elas forem, maior será o consumo. Nos declives, pelo contrário, o dispêndio de energia é menor.

A planta é, também, um factor importante. Com efeito, as curvas oferecem uma resistência, tanto maior quanto menor for o seu raio, que obriga as locomotivas a um maior gasto de energia.

Os factores mencionados levam-nos à conclusão de que não são equivalentes, do ponto de vista da exploração, percursos de 1 quilómetro numa rampa ou em patamar. O mesmo se poderá dizer de percursos em curva e em linha recta.

Empregam-se, usualmente, para exprimir o volume do tráfego, o número de passageiros e o número de toneladas transportados a 1 quilómetro. Atendendo a que as condições de exploração variam conforme os percursos, poderia perguntar-se quais são as características do quilómetro que se emprega

para cálculo daqueles números (passageiros-quilómetro e toneladas-quilómetro).

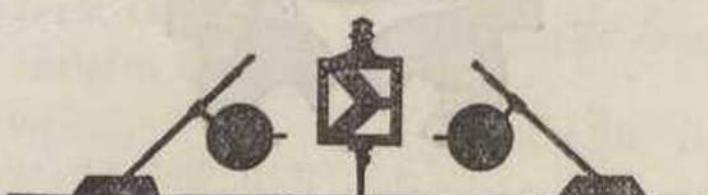
O Sr. Rafael Quijano afirma, em artigo publicado na revista «Ferrocarriles y Tranvías», que aquele quilómetro, que ele denomina «quilómetro de exploração», é influenciado pelo perfil, pela planta e pelo número de circulações na rede a que diz respeito.

Aplicando uma fórmula, em que intervêm os factores antes indicados, o referido autor apresenta o seguinte valor para o quilómetro de exploração na rede espanhola:

$$1 \text{ Km}_e = 1.541 \text{ m.}$$

Em outro número da mesma revista, o Sr. Domingo Mendizabal põe em relevo as dificuldades de exploração dos caminhos de ferro em Espanha devido ao seu sistema orográfico e dá-nos a conhecer a semelhança que existe entre as condições de exploração das nossas linhas e as daquele País.

Dada esta semelhança entre a nossa rede e a espanhola, o que não é de admirar por terem os dois países sistemas orográficos semelhantes, parece razoável aceitar-se, para o quilómetro de exploração na nossa rede, um valor bastante aproximado daquele que o Sr. Rafael Quijano determinou para a rede espanhola.



Caminho de ferro em miniatura accionado automaticamente

NUMA recente exposição realizada em Olympia, na Inglaterra, a Companhia «Mullard Wireless Service» fez uma demonstração de uma das muitas aplicações de um conhecido princípio electrónico. Consistiu ela na apresentação de um caminho de ferro em miniatura accionado automaticamente por células foto-eléctricas.

Três comboios circulam em linhas de 1,6 centímetros de bitola, aproximadamente, compreendidas numa rede que ocupa um rectângulo de cerca de 6,1 metros de comprimento por 2,1 metros de largura.

Este sistema inclui, ainda, passagens de nível, pontes móveis e vias de resguardo e está apetrechado com sinalização.

Os comboios são postos em movimento da maneira usual mas depois funcionam automaticamente — aceleram, abrandam de velocidade e param em obediência à sinalização, retomando a marcha quando esta o permitir.

É, também, possível, sem qualquer auxílio manual, reunir, de modo a formar um comboio, vagões colocados em várias vias de resguardo.

As passagens de nível, as pontes móveis e a sinalização têm, também, funcionamento automático.

Esta demonstração teve como finalidade mostrar as enormes possibilidades dos métodos electrónicos na indústria.



PINHAL NOVO

A estação vista do posto
de sinalização

Pessoal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor

O Chefe de 1.^a classe do Entroncamento, Carlos Branco, evitou corajosamente que fosse colhido pelo combóio n.º 51, um soldado que cairia após tentar embarcar no mesmo combóio em andamento.

O Chefe de 3.^a classe de Arouca, Augusto dos Santos Salvador Viegas, encontrou, após a saída do comboio n.º 22, no cais daquela estação, um broche de ouro, com esmeralda e brilhantes, avaliado em 2.000\$00, tendo-o entregue no dia imediato, à sua legítima dona.

Pelo Empregado de 2.^a classe do Serviço do Movimento, Alfredo Dias Gama, foi encontrado um relógio de pulso de senhora que entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

O Operário de 2.^a classe do Depósito do Entroncamento, José Eugénio Gama, encontrou na máquina n.º 272, um anel e uma aliança de ouro, tendo-os entregue prontamente ao Chefe de Depósito.

O Marinheiro de 2.^a classe da Via Fluvial, Francisco Duarte, encontrou, no salão do vapor Extremadura, um porta moedas de senhora com uma certa quantia, entregando-o imediatamente ao Chefe da estação do Barreiro.

O Conferente do Barreiro, Américo Gonçalves Simões, encontrou, numa dependência daquela estação, uma nota de 20\$00 de que fez entrega imediata.

O Moço de fretes n.º 5 da estação do Barreiro, Tobias Joaquim Figueiredo, encontrou, numa carruagem, uma carteira contendo a importância de 9.581\$00, da qual fez imediata entrega ao Chefe da estação.

O Contínuo de 2.^a classe, Luís Marques, encontrou no corredor, uma nota de 20\$00, tendo-a entregue ao Chefe do Pessoal Menor.

Quando procedia à limpeza duma repartição do Serviço de Fiscalização de Receitas, a Encarregada da limpeza, Maria Argentina, encontrou um porta moedas que entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

Pelo Motorista da Divisão de Via e Obras, destacado na Direcção Geral, António Venâncio, foi achada a quantia de 20\$00, que entregou na Secretaria da Direcção Geral.

O Chefe de Distrito, António Gonçalves, encontrou ao Klm. 145,320-Oeste, um relógio de pulso de que fez entrega ao Chefe da estação de Martingança.

O Praticante, Basílio Fóles Santa, encontrou uma carteira, contendo 430\$10, tendo-a entregue ao Chefe da estação.

O Sub-chefe do pessoal menor da Contabilidade Central, José Carlos Serodio, encontrou, entregando-a prontamente a quem a perdesse, a importância de 500\$00.

Por manobra mal executada, o vagão O32.730 seguiu um caminho errado em direcção à estação da Alfândega.

O Conferente, João da Cruz Gomes desta estação, atendendo rapidamente o telefonema que comunicava esta notícia, evitou, possivelmente, um grave desastre.

O Marinheiro de 2.^a classe da Via Fluvial, João Rodrigues, encontrou no vapor «Traz-os-Montes» uma carteira de senhora com a quantia de 250\$00, entregando-a ao Chefe da estação do Terreiro do Paço.

O Aprendiz auxiliar da Oficina de Ovar das Obras Metálicas, Ernesto Fernandes Branco, encontrou, naquela Oficina, um porta moedas que continha 230\$00, entregando-o imediatamente no escritório.

O Assentador do distrito n.º 89, Cacém, José Cardoso, encontrou, na linha, ao Klm. 18,100. Oeste, um relógio de pulso, de que fez imediata entrega ao Chefe de distrito.

Ao proceder à limpeza da Repartição de Abono de Família da Divisão Exploração, o Contínuo de 1.^a classe, Luís Ramos de Almeida, encontrou a importância de 1.250\$00, que imediatamente entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

O Contínuo de 2.^a classe, Joaquim Faria, encontrou certa importância que imediatamente restituíu a quem a tinha perdido.

O Porteiro da estação do Porto, Vitorino da Costa, tendo encontrado um rolo de dinheiro, na importância de 280\$00, entregou-o imediatamente ao Chefe da estação.

O Carregador-suplementar de Viseu, Álvaro de Figueiredo, encontrou na Gare daquela estação, 3

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



Carlos Branco
Chefe de 1.ª classe



Augusto S. Salvador Viegas
Chefe de 3.ª classe



Alfredo Dias Gama
Empregado de 2.ª classe



Américo Gonç. Simões
Conferente



José R. Pinto dos Santos
Factor de 2.ª classe



António Gonçalves
Chefe de Distrito



António Venâncio
Motorista



Francisco Duarte
Marinheiro de 2.ª classe



João Rodrigues
Marinheiro de 2.ª classe



Luís Ramos de Almeida
Continuo de 1.ª classe



Joaquim Faria
Continuo de 2.ª classe



Abílio da Silva
Assentador

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



Manuel A. Monteiro
Ensebador



José Eugénio Gama
Operário de 2.ª classe



Álvaro de Figueiredo
Carregador



Amândio C. Simões
Conferente



Augusto da Cruz
Porteiro



Vitorino da Costa
Porteiro



Maria Argentina
Encarregada de limpeza



Teresa Machado
Encarregada de limpeza



João Mendes
Servente



Gregório A. Courelas
Suplementar



José Filipe
Suplementar



Ernesto F. Branco
Aprendiz auxiliar

notas de 100\$00, das quais fez imediata entrega ao Chefe da estação.

Pelo Factor de 2.^a classe, José Rodrigues Pinto dos Santos Lima, foi encontrada no cais da estação de Nine, uma pulseira com medalha de ouro que imediatamente entregou ao Chefe daquela estação.

A Servente, Ludovina Rodrigues Pereira, encontrou numa dependência da estação de Trofa, uma carteira contendo a importância de 100\$00 e diversos documentos, tendo-a entregue ao Chefe daquela estação.

Ao proceder à limpeza do W. C., o Servente, João Mendes, encontrou um relógio de metal cromado que entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

O Porteiro da estação de Viana do Castelo, Augusto da Cruz, encontrou junto à bilheteira da referida estação, uma pasta de cabedal, contendo vários documentos da Junta Autónoma dos Portos do Norte e a importância de 2.774\$10, que prontamente entregou ao Chefe da estação.

O Servente, José Mendes, encontrou um relógio de pulso, ao proceder à limpeza duma repartição, tendo-o entregue ao seu Chefe imediato.

Ao proceder à limpeza duma carruagem, o Limpador, João da Silva Duarte, encontrou sobre uma almofada, um porta moedas com certa importância, que entregou ao seu Chefe imediato.

Quando procedia à limpeza da Secção de Dactilografia, a Encarregada, Tereza Machado, encontrou um anel de ouro, com uma pérola e uma safira que entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

O Carregador, Amândio da Costa Simões, encontrou, tendo-a entregado imediatamente ao seu Chefe, uma carteira com diferentes documentos e a importância de 260\$00.

O Assentador do distrito n.^o 400, Campanhã, Abílio da Silva, encontrou à entrada do tunel do Porto, uma carteira que continha a importância de 410\$00, tendo-a entregado ao Chefe daquela estação.

O Suplementar do distrito 46, José Filipe, encontrou na linha ao Km. 121,750-Norte, um saco contendo um lenço e dinheiro, na importância de 331\$55, entregando-o imediatamente ao seu Chefe de distrito.

O Ensebador da revisão do Minho-Valença, Manuel Augusto Monteiro, encontrou numa carruagem do comboio n.^o 2.601, uma bolsa de senhora contendo dinheiro e valores, entregando-a ao Chefe da estação de Valença.

Gregório António Courelas, Suplementar do distrito n.^o 22, Abrantes, quando, depois de deixar o serviço, regressava a sua residência, notou que, ao Klm. 0,450 — B. Baixa, se encontrava um carril partido. Sabendo que estava próxima a partida do C.^o 165 de Abrantes, correu à estação a comunicar o facto.

Foram louvados, por se terem distinguido na execução dos trabalhos de remoção de pedras e terras a que teve de proceder-se, devido ao desabamento de barreiras que interceptavam a via:

José Agostinho, Chefe do 2.^o lanço da 4.^a secção, João Ferreira Coelho, Chefe do distrito, n.^o 62, Coimbra B, Manuel António, chefe do distrito, n.^o 142, Almalaguez, José Joaquim Lopes, chefe do distrito n.^o 141, Coimbra e Manuel Bandeirinha, Chefe do distrito, n.^o 144, Serpins.

É com o maior orgulho que o «Boletim da C. P.» regista tão elevado número de actos dignos de louvor, que bem honram a família a que todos pertencemos.

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

Tendo viajado no comboio cujo descarrilamento deu origem à tragédia de Vila Franca de Xira, e do qual fui, providencialmente, poupado, peço a V. Ex.^a o favor de me conceder um cantinho do nosso «Boletim» para dar público testemunho do meu grande reconhecimento a todos os superiores e camaradas que tão interessadamente procuraram saber da minha sorte.

Com os melhores agradecimento, subscrevo-me com toda a consideração,

Joaquim Faria, contínuo de 2.^a dos Escritórios Centrais. Lisboa P.

Exames

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Praticantes de estação aprovados nos exames para aspirantes, realizados no mês de Agosto findo :

Distintos: — António Ribeiro Soares, António Alves Raposeiro, Luis Augusto de Mesquita Oliveira, Ulrich Romeu Mendes Reis.

Aprovados: — Lino Dias, Henrique Alves Brisida, Elísio Lopes Vieira, António de Sousa Romão, António Fanico, Armando Gomes Coutinho, Américo Roberto de Moraes Ferreira, José Lopes Vieira, Amadeu Ferreira, Honorato do Carmo Neves, José de Oliveira

Agentes que completaram 40 anos de serviço



Vasco do Couto Lupi

Chefe do Serviço de Estatística e Estudos. Admitido nos Caminhos de Ferro do Estado como Escriturário em 19 de Maio de 1906, foi promovido a Chefe do Serviço da Secretaria da Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste em 31 de Outubro de 1917, depois de ter passado por outras categorias que atingiu por concurso de provas públicas. Em 1927 transitou para a Companhia, tendo sido nomeado Chefe do Serviço de Estatística e Estudos em 1 de Janeiro do corrente ano. Da sua folha de matrícula, quer quando prestou serviço nos Caminhos de Ferro do Estado, quer já na Companhia, constam vários louvores, sendo digno do maior destaque o louvor dado pela Comissão Executiva em 20 de Julho de 1938 pela dedicação e esforço dispensado no trabalho de remodelação de tarifas e em 1946, o louvor dado também pela Comissão Executiva em sua sessão de 26 de Dezembro, pela elaboração do projecto para a mecanização dos serviços de estatística.



Lourenço Lopes

Contra-Mestre Principal
Admitido como Montador em 27 de Abril de 1907



Manuel Rodrigues Pereira

Chefe de Secção
Nomeado Praticante de Factor em 4 de Abril de 1907



Angelo Nunes Vieira

Contra-Mestre de 1.ª classe
Admitido como Aprendiz em 18 de Abril de 1907



Francisco Rosa

Fogueiro de máquinas fixas
Admitido como Assentador em 27 de Julho de 1907



José de Figueiredo

Fiel de cais principal
Nomeado carregador em 2 de Julho de 1907



Francisco Alves Barbosa

Guarda de estação
Admitido como Guarda em 11 de Julho de 1907



João Duarte Braga

Guarda de estação
Nomeado Carregador em 14 de Agosto de 1907

**Agentes que completaram 40 anos de serviço
(continuação)**



Augusto Afonso Soares
Chefe de escritório de 1.ª classe
Admitido como Praticante
em 1 de Agosto de 1907



António Joaquim
Sub-Chefe de depósito
Admitido como Aprendiz
em 1 de Agosto de 1907



Francisco L. das Neves
Sub Chefe de escritório
Admitido como Praticante de
caixeiro
em 6 de Agosto de 1907



Frederico António Maia
Chefe de Maquinistas
Admitido como Aprendiz
em 20 de Agosto de 1907



Manuel S. Matias
Contra-Mestre de 2.ª classe
Admitido como Servente
em 28 de Agosto de 1907



Manuel Lopes
Chefe de Lanço
Admitido como Assentador
em 21 de Agosto de 1907



Joaquim C. Dias
Carregador
Nomeado Carregador
em 20 de Agosto de 1907



Manuel Joaquim
Condutor Principal
Nomeado Carregador
em 11 de Setembro de 1907



Américo Mendes Teixeira
Empregado de 1.ª classe
Admitido como Limpador
em 4 de Setembro de 1907



Manuel A. de Almeida
Condutor de Carruagens
Admitido como Guarda
em 1 de Setembro de 1907

**Agentes que completaram 40 anos de serviço
(continuação)**



Manuel do Norte
Chefe de Lanço de 1.^a classe
Admitido como Assentador
em 21 de Dezembro de 1907



António R. Branco
Chefe de Brigada de 1.^a classe
Admitido como Servente
em 5 de Outubro de 1907



António Monteiro
Chefe de Lanço de 1.^a classe
Admitido como Assentador
em 4 de Outubro de 1907



Jerónimo Fernandes
Chefe de Lanço de 1.^a classe
Admitido como Assentador
em 29 de Novembro de 1907



Francisco Macedo
Guarda de Estação
Nomeado Carregador
em 27 de Dezembro de 1907



Adelino G. Lopes
Akulheiro de 1.^a classe
Nomeado Carregador
em 23 de Novembro de 1907



Manuel N. Rodrigues
Carregador
Nomeado Carregador
em 6 de Novembro de 1907



Manuel Marques
Carregador
Nomeado Carregador
em 14 de Dezembro de 1907



Conceição Pereira
Guarda de P. N.
Admitida como Guarda
em 21 de Dezembro de 1907



Augusto de Oliveira
Assentador
Admitido como Assentador
em 21 de Outubro 1907

Cupido, Joaquim Rosa Rocha Maciel, José Taborda de Seiça, Domingos de Sousa Cupido, Domingos da Encarnação Miranda, Manuel Luis Marques de Andrade, Inácio Galvão de Oliveira, José Simões Baptista, Manuel Vicente Ramos Mateus, Paulino Ferreira Couto, Joaquim Cebolas Moura, Manuel Antunes Martins, Humberto Dias Pinto, Mário da Silva, António Augusto Marques de Almeida, Herculano Soares Pereira, Mário Augusto Branco, Eduardo Jorge, Manuel Pereira, António de Almeida Rolim, Armando Custódio Porto, Alberto Pereira Silvestre, Fernando dos Santos Pereira, José Frederico dos Santos Roque, José Crispim Florêncio, João Pires Vilela, Vitorino Alves da Rocha, António Pinto Borges, Manuel Ribeiro da Silva Pereira, Manuel Pereira Lopes, Joaquim Pombo Carmona, Laurentino Ceriz Cabrita, Miguel Arcanjo Pereira, Jaime da Silva Bernardo, José de Oliveira Lopes, José Ribeiro Cardoso, Júlio de Oliveira Roque, Augusto da Silva Rosa, Luis do Nascimento Boavida Fernandes, Joaquim Gomes Belo, Eduardo Lopes Farinha, Manuel Baptista Júnior, António Elias Júnior, José Pereira Soares, Manuel Mota, António Marques Pereira, José Augusto Redondo Maltes, António Botelho da Cruz, João Ribeiro Ferro, Manuel António de Sousa Lopes, Sertório Humberto Barbosa Ferreira, António José Abrantes Benido, Manuel António Maria Porfirio, Domingos da Costa Maciel, Manuel Fernandes Fragueiro.

Via e Obras

Assentadores que fizeram exame para Sub-chefes de distrito e que ficaram aprovados :

Em Julho

Alexandre Santos, com 16 valores ; Joaquim Frade Cabrita e Arlindo Aleixo, com 15 valores ; João Henriques e João António Pardal, com 14 valores ; Mário Santos Aleluia, Aires Angelo Casimiro, João Gonçalves e António M. Larangeiro, com 13 valores ; Manuel Baptista, José Gomes Ventura, Joaquim Bicho, Manuel Gonçalves, António Gaspar, João Cruz Nabeiro, António Maria Leonardo e António Lopes, com 12 valores ; José da Silva, José Ferraz e José Oliveira e Sousa, com 11 valores ; João Varela Rovisco e Manuel Rodrigues Pinto, com 10 valores.

Sub-chefes de distrito que fizeram exame para chefes de distrito e que ficaram aprovados :

Em Novembro

António Jacinto Guerreiro, 15 valores ; Joaquim Ferreira, 14 valores ; Manuel Henriques e Tomaz B. Galinha, 13 valores ; Joaquim A. Martins, 12 valores ; Mário Marques, Jacinto Sirgado, José Garrido Martins, Marciano Garcia, Manuel Cordeiro e Manuel J. Sousa, 11 valores.

Concessão de prémios da Instrução Profissional

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

A seguir indicamos os nomes dos agentes que obtiveram, por concurso, diploma de prémio e de mérito, em conformidade com as disposições em vigor:

Pessoal em serviço nas linhas da Antiga Rede:

Pessoal de estação

Factor de 1.^a classe : — António Augusto Nunes, n.º 1.473 — Diploma de Mérito.

Pessoal de Trens

Guarda-freios : — Manuel Narciso Vieira, n.º 3.029 e João Ferreira, n.º 2.906 — Diplomas de Mérito.

Pessoal de Revisão de Bilhetes

Manuel Pedro, n.º 4.445 — 1.^o Prémio, Joaquim Leite Vinheiras, n.º 1006 — Diploma de Mérito.

Via e Obras

Em Julho

Assentadores : — Alexandre dos Santos, Joaquim Frade Cabrita e Arlindo Aleixo.

Premiados pecuniariamente por terem sido classificados, respectivamente, o primeiro com 16 e os restantes com 15 valores no exame para Sub-Chefe de distrito.

Em Novembro

António Jacinto Guerreiro, sub-chefe de distrito.

Premiado pecuniariamente por se ter classificado com 15 valores no exame para Chefe de distrito.

Promoções

Secretaria da Direcção Geral

Em Janeiro

Chefe de Repartição : — Luis António Andrade Gil.

Chefes de Secção : — Francisco Lampreia Júnior e Augusto de Oliveira Bretão.

Empregados de 2.^a classe : — Joaquim Canhão Caldeira Venâncio e Leonídio Ferreira Proença.

Escrivária de 1.^a classe : — Clarinda Adelaide Nobre Bonvalot Parreira Alves.

Escrivária de 2.^a classe — Maria da Conceição Nunes Canário Pais.

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Em Julho

Chefes principais : — João Simplício, Homero Silva, Ricardo Carlos da Silva, Sérgio Amabélio de Azevedo, Abílio Alves da Costa Braga, Francisco Alexandre Rodrigues e Pedro Lopes dos Santos.

Chefes de 1.ª classe : — António José Guerreiro, Raúl Paulo de Vasconcelos, António Cardoso, Alfeu Ermida da Fonseca, Adelino Marques Ventura, João Amaro e Silvestre de Sousa Pais.

Chefes de 2.ª classe : — António de Jesus Fialho, José dos Santos Patrício, António Vicente Júnior, Ernesto Pereira da Silva, Joaquim Inácio Salvado, Manuel Tavares Júnior e Acácio de Sousa Pires.

Chefes de 3.ª classe : — José Júlio Rodrigues, Bernardo Lança Moreira, António Urbano Pinto Júnior, Manuel António Candeias, João Gonçalves da Conceição, Raúl de Oliveira Monforte, João Rosa Damásio, António Martinho, Joaquim Duarte Esmeraldo, Francisco António Parro, João Joaquim Pereira Rezende e José Alves Caldeira.

Factores de 1.ª classe : — Tancredo Amâncio Men-

des Saleiro, José de Sousa Moreira Júnior, José Baptista Diogo, Custódio Justino Carvalheira, José Pires Cândido, António Gomes da Silva Durães, José Teixeira Alves de Moura, Abel de Sousa Meireles, José Moreira dos Santos, Aníbal Baptista Ferreira, Frederico Gonçalves da Silveira, Pompeu dos Santos, Joaquim da Fonseca Castelhano, Joaquim Alves da Mata, João Baptista Meira, Júlio Afonso Rolo, António Pereira, José Pereira Júnior, Manuel Serrano, Manuel Augusto Simões, Jaime Valentim, José Augusto de Freitas, Camilo José Farias e Américo Leite Ferreira.

Factores de 2.ª classe : — José Maria Moreira de Oliveira, Diamantino Augusto Carvalho, António Manuel Pinheiro, Narciso Joaquim da Silva, José Capão Farinha, Manuel dos Santos Anibal, Joaquim Gonçalves da Silva Júnior, João Nunes Júnior, Luís Gonçalves da Silveira, Albino Carmona, José Francisco Rama, Adelino Jorge, João Chambel, José Maria das Dores Simões, Armando Palmeiro Barroso, Henrique de Oliveira Serrano Júnior, Álvaro Ribeiro Cardoso, Alberto Soares, Arnaldo Valdemar da Silva, Arnaldo dos Santos Calheiros, José Francisco César, José António Raposeira, Augusto Cordeiro Valente, José Figueiredo Gomes da Silva, Joaquim Amaro Pinheiro, João Augusto Alves, Aurelino Leite de Oliveira, Jaime Fernandes Carreira, Francisco da Luz Maia,



Nas lezírias do Tejo — *Campinos conduzindo gado bravo*

Manuel Martins, Liocílio Soares, Joaquim António Cândido, Hilário Baptista Marrucho, Carlos Trindade Assunção, António da Silva Beja, Manuel da Cruz Antunes Porto, Manuel Francisco Marques, Joaquim Alberto Abrantes Benido, Luís Lourenço e Américo Vieira Jorge.

Factores de 3.^a classe : — Joaquim Ribeiro Matias Pires, Florimundo Cordeiro Valente, Eduardo Neves Martins, Francisco Lourenço Alfaiate, Luís Antunes, José Henriques Correia, Francisco de Matos Rosa, Francisco Rodrigues Neto, António Rodrigues Matias, Venceslau de Jesus Gomes, António Martins Viegas, António Gracho Riscado, António Antunes Pereira, Jacinto Lourenço Grossinho, António Baltazar Esteves e António Conceição Bernardes.

Encarregados de contabilidade : — Simplício Augusto Nicolau, Álvaro Pereira da Rosa e Vicente José de Abreu.

Fiel de cais de 1.^a classe : — Joaquim Pereira.

Fieis de cais de 2.^a classe : — Luís Mesquita Teles Cabral, Serafim Joaquim Teixeira, Augusto Fontão, Manuel Rodrigues Almas, Joaquim Pedrosa Parracho e Adelino de Carvalho.

Escrutárias de 1.^a classe : — Laura Ferreira da Silva Salazar e Maria dos Santos.

Escrutárias de 2.^a classe : — Fernanda de Jesus Pereira, Ana Rosa Borralho Machado, Maria Inês Teodora Barão, Maria José Gonçalves Alfacinha e Maria Luisa Soares Marinheiro.

Bilheteira de 1.^a classe : — Luisa Conceição Mendes.

Bilheteira de 2.^a classe : — Ilda Barroso Costa.

Fiscal de Revisores : — Júlio Pires Valentim.

Revisores de bilhetes de 1.^a classe : — António Amaro Antunes, Albino António Nunes, Manuel Joaquim Rosa, José Paula Martins Júnior, Américo Cardoso Costa, Alberto Rainho, Alberto da Silva, César da Silva, Júlio Pinheiro Nunes, António Cruz Moreira, Casimiro Pinto, Nuno Ferreira Dias, Manuel Pereira Ganaipo, António Teixeira Belo, António Alves, Manuel dos Santos Lousada, Francisco Lopes e Artur Fernandes Teixeira.

Revisores de bilhetes de 2.^a classe : — José Américo Rodrigues Praça, Mário de Oliveira Santos, José Ferreira, José Ribeiro, Ricardo dos Santos Torgeira, Amadeu Cabrita, António Monteiro Feijão, Orlando Pereira Mendonça, José António de Figueiredo, João Alves, Augusto Ribeiro, António Pinto da Costa, Salomão Eurico Marçal, António Vieira Lucas, José Joaquim Baptista, José Filipe, Sebastião Cabrita, Manuel Lima, João Lopes Xisto, António Palha Amaro, Manuel Gabriel Paginha, Alvaro Leitão Viana, José da Luz Lino, Eduardo Martinho Guerreiro, Herlander Príncipe Portugal da Silveira e Diamantino Lopes Serra.

Condutores de 1.^a Classe : — Manuel Mendes e Alfredo Soares de Almeida.

Condutores de 2.^a classe : — António dos Santos Caminhos, Manuel Duque Antunes, Albino de Almeida, Abel Pinto da Silva e António Pereira Ribeiro.

Guarda-freios de 1.^a classe : — Manuel Leitão, António Gomes Aires, Agostinho Gama, Luís Mendes de Vasconcelos, Júlio Pereira de Mendonça, António Queiroz Esteves, José Maria Vilaça da Silva, Miguel Rodrigues e Alberto José da Silva.

Em Agosto

Chefe de 3.^a classe : — Aires Azevedo de Almeida.

Factores de 1.^a classe : — Alexandre Monteiro Ramos, José Aniceto Ramos, António Vicente, Joaquim Gomes Vicente, Manuel Augusto Cabeço, João Nunes Alegre, Orlando Henriques de Almeida, Alfredo Pinto Vilhena, António Ferreira Moreira Junior, Armindo de Oliveira e Silva, Dionísio da Silva Dias, José Alves Martins de Lima e Santos e Alírio Pereira da Silva Abelha.

Factores de 2.^a classe : — Ramiro Gomes Ribeiro, António Augusto Bernardo, José Augusto de Carvalho, António de Melo, Joaquim dos Santos Cachulo, José Augusto da Silva, Manuel Dias Morgado, João da Cruz Almeida, Constantino Soares Alves, Bernardino Rodrigues da Cruz, António José Leite de Carvalho, Manuel Dias da Silva, Fernando Ribeiro de Sousa, António Lopes da Costa e João Henriques Cardoso.

Factores de 3.^a classe : — José Hermínio Tavares, Arménio Tavares Lobato, Adriano Fernandes da Silva, Mário da Costa Pereira, Manuel Maria Pinto, Armando de Freitas, Dionísio Ferreira Macedo, Amândio Dias da Silva, Manuel António da Silva e Albino da Costa Oliveira Maia.

Revisores de bilhetes de 2.^a classe : — Isaac Arnaldo Ferreira, José Guedes de Moura, Arménio Cunha e Júlio de Bastos Simões.

Capataz de manobras de 1.^a classe : — Carlos Firmino Infante.

Capatazes de manobras de 2.^a classe : — Manuel Marques, Joaquim Sarzedas Ramos, José Maria Filipe e António Tavares.

Akulheiros de 1.^a classe : — António Alves Fereira e Pedro Maria.

Akulheiros de 2.^a classe : — José Maria Bento, José Maria, Constantino Luís Fernandes, António de Sousa, Casimiro Campos Marques e Firmino Augusto Ferreira.

Akulheiros de 3.^a classe : — Joaquim José, João de Matos, Abel de Almeida, Carlos da Silva Alfaro, António Bento Pescada e Floriano da Silva Lagarto.

Abastecimentos

Em Julho

Capataz de manutenção de 2.^a classe : — José António de Macedo.

Material e Tracção**Em Julho**

Engenheiros adjuntos : — Eng.^{os} António Vilhena da Costa Fragoso, António da Rosa Fernandes de Barros, José Olaia Lopes Montoya e Henrique Dias Barracas.

Chefes de revisão de material : — Guilherme Rodrigues e Joaquim da Silva.

Chefe de depósito : — Pedro Luís Furet.

Sub-chefes de depósito : — Carlos Marques e José de Sousa Cabecinha Júnior.

Vigilantes : — Manuel Moisés, Manuel de Oliveira Júnior, António Pereira Gonçalves, José Pinto Ribeiro e Adelino Ribeiro.

Via e Obras**Em Junho**

Chefe de escritório de 3.^a classe : — Francisco Gonçalves Júnior.

Empregado de 3.^a classe : — Darwim Miguel Costa

Em Julho

Encarregado de obras : — Armindo Silvano.

Fiel de armazém de 2.^a classe : — António Borges Gomes.

Chefe de lanço de 2.^a classe : — Manuel Guerreirinho.

Chefes de distrito : — José Mendes e José Joaquim Jesus Botica.

ALGARVE

A praia de Albufeira



Sub-chefes de distrito : — António Felício, Alfredo Ribeiro, Abraão Rodrigues, Eduardo da Conceição Vieira, Cipriano dos Remédios Roma, Manuel Joaquim Martins, José Marques da Silva, João dos Santos, Silvestre Vitória Tamagnini, Eduardo Gomes Geraldes, João Maria da Costa, Joaquim da Fonseca, José das Neves Oliveira, Manuel Neves Pardal, José Nunes Varanda, David Pereira Patinha, António Bruto Calado, Augusto Cardoso Grincho, Vitorino Sebastião, José Martins de Oliveira, Joaquim José Pereira, José da Piedade Marreiros, Cirilo Lopes Claro, José Augusto Abalada Lebreiro e António Lúcio.

Motoristas : — Joaquim Mendes e António Florindo.

Em Agosto

Chefes de lanço de 2.^a classe : — José Sebastião e David da Silva.

Chefe de distrito : — José Gonçalves Xavier.

Em Setembro

Servente de escritório : — João Mauricio.

Em Novembro

Chefe de escritório regional de 3.^a classe : — Júlio David.

Nomeações

Serviços Médicos

Em Maio

Médico da 1.^a Secção da linha do Tua : — Dr. Alexandre Marques Alegria.

Médico da 4.^a Secção da linha do Tua : — Dr. João Baptista Gonçalves.

Médico da 3.^a Secção da Linha do Sabor : — Dr. Manuel José Baptista Cordeiro.

Médico da 3.^a Secção da linha do Corgo : — Dr. Abílio Ferreira Machado.

Enfermeiro provisório : — Francisco José Matias.

Serventes : — João António Pestana e António Valentim de Faria.

Em Junho

Médico da 6.^a Secção de Tomar : — Dr. Augusto Tamagnini.

Médico especialista de otorrinolaringologia do dispensário do Entroncamento : — Dr. António Marques Moreno.

Médico da 23.^a Secção — Caldas da Rainha : — Dr. João Vieira Pereira.

Médico da 60.^a Secção — Alvito : — Dr. Ernesto Júlio Ramalho Goes.

Médico da 3.^a Secção da linha do Ramal de Leixões, linha do Litoral do Minho e linha de Famalicão — Famalicão : — Dr. Leonardo Fernandes dos Santos Ilhão.

Médico da 32.^a Secção — Ermezinde : — Dr. Luís António Ferreira Ramos.

Médico da 38.^a Secção — Caminha : — Dr. José António Gavinha Júnior.

Médico da 60.^a Secção — Viana do Castelo : — Dr. Júlio Pereira Garrido.

Médico da 17.^a Secção — Elvas : — Dr. António Ferreira Pires Antunes.

Em Julho

Enfermeiros de 2.^a classe : — Fernando Alves Casal e Abel Cardeira Baptista.

Em Agosto

Médico Adjunto neste Serviço Central : — Dr. Anibal Viola.

Médico especialista efectivo derma-sifiligráfia, no Porto : — Dr. Aureliano Baptista da Fonseca.

Médico efectivo da 2.^a Secção da Linha do Sul : — Dr. José Ferreira Lopes.

Médico substituto da Assistência domiciliária de Lisboa : — Dr. Manuel Cordeiro Pereira.

Comercial

Em Maio

Escrivária de 3.^a classe : — Albertina Adélia Moreira da Silva.

Ajudantes de arquivista : — Jerónimo Gil Parente Correia e Manuel Matos.

Em Junho

Comercialista ajudante : — Comercialista Rogério Alberto Torroais Valente.

Empregados de 3.^a classe : — José Domingos de Sousa Brazão e António Marcelino Machado.

Em Julho

Empregado de 3.^a classe : — Carlos Vaz de Sousa.

Em Setembro

Sub-inspector : — Alberto Carlos Braga Junior.

Sub-agentes comerciais : — Manuel Gonçalves e Rui Peixoto.

Empregado de 3.^a classe : — Agostinho Tanqueiro dos Santos.

Exploração

Em Maio

Empregado de 3.^a classe : — Manuel Pereira Braz.

Ajudante de arquivista: — Amaro Maria da Silva.
Servente de Oficina: — Alexandrina Tavares Coutinho.

Em Agosto

Adido técnico ajudante: — Martinho Ferreira de Almeida e Cruz.

Empregado de 3.ª classe: — Eurico Ferreira.

Servente de oficina: — Ana Fernandes.

Em Outubro

Sub-inspector técnico: — Fernando dos Santos.

Escriturário: — João Maria da Silva.

Exploração e Comercial

Em Julho

Aspirantes: — Carlos dos Santos Silva, Nomelito

Rodrigues Cabarrão, Ismael António Crespo, Armando César Eusébio, Rolando Rodrigues, Manuel Rita Assunção, José Alves Machado, Manuel de Freitas.

Conferentes: — Guilherme Henriques, Nicolau da Cunha Borges, Henrique Lopes, Francisco Filipe de Azevedo, José Nascimento Grilo, Manuel António Ventura Aleixo, João Maria Pinheiro Carraca, João Mateus Nora, Jacinto António Rodrigues, Gaspar Rodrigues Gomes, Carlos Coelho, Alfredo Ribeiro, António Pereira Afonso Branco, Joaquim Palma Encarnação, António Lima, Agostinho dos Santos e Augusto Pereira.

Guarda-freios de 2.ª classe: — José Jacinto Sereno, Manuel Maria, Manuel António Lança, Ismene de Oliveira, José Ferreira Roque, José Mendes, José Carvalho Ladeiro, Joaquim Paixão Feliciano, Manuel Joaquim Cabrita, Joaquim Pereira Nicolau, Mário Augusto Teixeira Malheiro, Vitorino dos Santos Sim-



ALGARVE

O pórtico radiado da matriz de Monchique

plício, José Martins Noruegas Carrapato, Joaquim Ramos dos Santos, Ermezindo da Silva Martins, Jaime Maia Ramos, António Fonseca, Albino Martins de Oliveira, João Afonso, João Vieira de Oliveira, Mário Francisco de Oliveira, Lino de Almeida Leitão, João Gonçalves Duque, Garcia Neves de Oliveira, Mário dos Santos Libório, João Mendes Raimundo, Artur Alvim Leite de Carvalho, Miguel Rafael Campos, Isaac Manuel, Isidro Roxo Gonçalves, Arménio Gonçalves Tarrafa, Manuel Alves Serdoura, António Pereira Giriante, António Grade Cabrita, António Coimbra, Manuel Cardoso, Mário da Costa Redinha, António José Mendes, Vitorino Dias da Silva, Manuel Diogo Vaz, João Alexandre Paimeiro, António Mendes, Artur da Conceição Rozendo e Aníbal Caetano da Silva Relvas.

Em Agosto

Aspirantes: — Eduardo Rodrigues Cosinheiro, Joaquim Castanheira de Carvalho, Vitor Hugo de Almeida, Dionísio Malho, Albano Fernandes Lindo, Joa-

quim Marques Serra Júnior, José da Costa Azevedo, António Carvalho Lopes, João Monteiro de Oliveira, Armando Gonçalves Cabeço, Alberto Cruz, José Moreira da Silva, Graciano da Costa e Silva, Abel Monteiro de Oliveira, Augusto dos Santos Costa, António de Oliveira e Silva, Manuel Marques da Silva, José Gil, Amilcar Augusto Pires Conde, Manuel Alexandre Ferreira, José Luís de Almeida, António de Oliveira Machado, António Custódio Grilo, José Tiago da Costa, Manuel César Rodrigues Rolo, Júlio Gomes Lourenço, Horácio Augusto Ribeiro, Alexandre Lopes Cristino, Eduardo de Almeida, Manuel Alves, Elísio Caeiro, Raúl Vaz Cavaleiro, António dos Santos, José Lopes, Álvaro Gomes Tomé, Alexandre Borges Morgado, Hélio Duarte, Feliciano da Costa Seabra, José da Silva Cordeiro, António Domingos Faria Mendes, José Cação, Abel de Oliveira Macedo, César de Azevedo Ramos e António Brito dos Santos.

Guarda-freios de 2.^a classe: — César Martins Teixeira, José António Salgueiro e Sebastião Soares Ferreira.

BEJA

(Foto do Eng. Ferrugento
Gonçalves)



Porteiro : — Manuel Maria Rodrigues Fontinha e Isaac de Oliveira.

Engatadores : — Manuel Maria Samarra, Francisco Santos Silva Carvoeiro e Manuel Ribeiro.

Em Setembro

Revisores de bilhetes de 3.^a classe : — Sérgio Príncipe Ribeiro Portugal da Silveira, José Martins Noruegas Carrapato, Alfredo das Neves, Álvaro Vilariño Quintas, Joaquim Correia, José Alves da Rocha, Faustino Vieira Pereira, Manuel Joaquim Cabrita, Manuel Diogo Vaz, Izaac da Siva, Alberto Pinto Ribeiro, António Duarte Nicolau da Cunha Borges, Francisco António Melo, Diamantino Monteiro Ferrolho, Raul Maria de Oliveira e Silva, João Alexandre Palmeiro, António Sousa Pacheco Moreira, António Pedro, José Malaquias, Aníbal Caetano da Silva Relvas, Adélio Manuel da Fonseca, Lino de Almeida Leitão, Aurélio Antunes, Miguel Rafael Campos, An-

tónio José Mendes, João Gonçalves Caixinha, António Pereira Giriante, Ermezindo da Silva Martins, Jacinto António Rodrigues, António José Araújo Silva, António Grade Cabrita, Artur Monteiro da Paixão e José Matias.

Via e Obras

Em Janeiro

Assentadores : — Fernando dos Remédios Roma e José Domingos Sédas.

Em Junho

Escrivário : — Américo Martins.

Assentador : — Joaquim Carmona Nunes.

Operário de 3.^a classe : — Joaquim Mendes.

Em Julho

Empregado de 3.^a classe — Rogério Augusto Reis Araújo.



PORTAL DA IGREJA DE
MOURA (S. JOÃO)

(Foto do Eng. Ferrugento
Gonçalves)

Assentadores: — Manuel Maria de Oliveira, Joaquim Primo Candeias, Joaquim Rosa Carrisosa, José Justino de Sousa, Carlos Martins Ramos, António de Oliveira, Joaquim Augusto Gouveia, José da Conceição Silva, José Henrique Carmelo, Eugénio Correia Cabrita, José Véstia Pombo, Joaquim Louro Ourives, João Gonçalves do Carmo, João Raul Zuzarte, Manuel da Cunha, Valentim Miguel Soares, João Cordeiro dos Santos, Joaquim Manuel Machado, Francisco Mateus das Neves, António Maria Brilhante, Joaquim Dias da Silva.

Guardas: — Esperança de Jesus Cabanita, Maria Luciana, Vitória da Piedade Palma, Maria Adelaide, Aida Rodrigues Guedes.

Em Agosto

Assentadores: — Manuel Mendes, António Marques da Costa, Manuel Braz Dias, Joaquim António Rosa, Manuel Correia, Anselmo Pinto Nogueira, Luís Guerreiro Murta, José Rodrigues da Cunha Forte, António Moreira, Silvano Belo Senhorinho, Ezequiel Vasco Pinto, José de Alegria Carvalho, Mário da Silva Santos, Sebastião Oliveira Vaz e José Rodrigues.

Guarda de P. N.: — Maria Nunes.

Em Setembro

Assentador: — José Cabrita Gonçalves.

Em Outubro

Assentador: — António Patrício Dias.

Material e Tracção

Em Junho

Empregado de 3.^a classe: — António Gageiro Afonso.

Escrivários: — Aristides das Neves Pimenta e José Carlos de Carvalho Freire.

Em Julho

Empregado de 3.^a classe: — José Moreira Paixão.

Chefes de Maquinistas: — Francisco Teixeira, Manuel Pinto Soares J.^o, João Domingos e Joaquim Ferreira Patrício.

Em Outubro

Limpadores: — Laurentino de Sousa e Silva, Agostinho Jorge Ribeiro de Magalhães, António José da Rocha e António Caetano.

Abastecimentos

Em Julho

Serventes de armazém: — Manuel das Neves Paião Novo, Aníbal da Silva, José Dias Mourato, José

Paulo Martins Júnior, José Pereira Maia Júnior, Francisco Agostinho Sirgado, Severino Serrano, Isidro Fernandes Calixto, António Nobre Gaspar e Fernando Rodrigues Ramos Teixeira.

Mudanças de Categoria

Serviços Médicos

Em Julho

Para:

Servente do Posto do Porto-Boavista: — o Carregador da estação de Campanhã, José Caetano Pinto.

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Em Abril

Para:

Escrivária de 2.^a classe: — a Bilheteira de 2.^a Classe, Angela Taveira.

Em Maio

Para:

Guarda freios de 2.^a classe: — o Revisor de 3.^a classe, Adelino de Ascensão Seleiro.

Guarda fios de 2.^a classe: — o Assentador, Manuel Gonçalves da Costa.

Servente de oficina: — o Servente de obras, João das Dores Branco.

Carregador: — o Guarda freios de 2.^a classe, Afonso Henriques Nunes.

Em Julho

Para:

Aspirante: — o Carregador, António Bárbara Aleixo.

Em Agosto

Para:

Escrivária de 3.^a classe: — a Bilheteira de 3.^a classe, Adelina da Costa.

Carregador: — o Agulheiro de 3.^a classe, Francisco Gonçalves Concho.

Servente: — o Engatador, José Rita.

Em Setembro

Para:

Servente de dormitório de trens: — o Contínuo de 2.^a classe, Francisco Manuel Ramos Xavier.

Material e Tracção**Em Junho**

Para:

Escrivário de 3.^a classe: — Júlio Cálix, Chefe de Estação de 3.^a classe.

Em Julho

Para:

Desenhador de 3.^a: — o Operário ajudante (servalheiro), Virgílio Silvério Ferreira Nascimento.

Escrivário: — o Servente da secretaria da administração, António Ventura de Oliveira.

Divisão dos Abastecimentos**Em Abril**

Para:

Distribuidor de materiais de 2.^a classe: — os Operários de 3.^a classe, António Neto Vicente e José Antunes Rato.

Ajudante de distribuidor de materiais: — o Sub-chefe de distrito, Manuel Carvalho.

Demissões**Serviços Médicos****Em Maio**

Dr. Mário Pereira de Oliveira, Médico especialista de otorrinolaringologia do Dispensário de Medicina e Higiene Social do Entroncamento, a seu pedido.

Dr. João Ferreira Gonçalves, Médico da 3.^a Secção da linha do litoral do Minho, a seu pedido.

Em Agosto

Ivo Freire Corte Real da Fonseca, praticante de escritório, a seu pedido.

Em Outubro

Dr. João Maria de Oliveira Machado, Médico Chefe do Gabinete Clínico, a seu pedido.



ANTIGO EDIFÍCIO DA CAMARA
E PELOURINHO DE S. MAMEDE
DE RIBA TUA

Dr. Fernando Pais de Vasconcelos, Médico substituto da Assistência de Lisboa, a seu pedido.

Dr. Manuel Joaquim dos Santos, Médico especialista de estomatologia, adido, de Albergaria-a-Velha, a seu pedido.

Dr. Manuel Lopes Falcão, Médico da 2.ª Secção da Linha do Sul, com sede na Moita, a seu pedido.

Abastecimentos

Em Outubro

Carlos dos Santos Miranda, Praticante de escritório.

Reformas

Secretaria da Direcção Geral

Em Abril

Américo de Carvalho da Fonseca Torres — Empregado de 1.ª classe.

Serviços Médicos

Em Junho

Joaquim dos Santos Lamy — Chefe de Secção.

Em Outubro

Dr. José Gomes da Costa — Médico adido.

Divisão Comercial

Em Janeiro

Salvador Rodrigues Morgado — Sub-chefe do Serviço das Reclamações.

Admitido ao serviço da Companhia em 9 de Outubro de 1901, foi promovido a factor ajudante em 10 de Março de 1904; depois de transitar por várias categorias foi promovido a Verificador de Contabilidade em 1 de Setembro de 1924 e a Inspector de Contabilidade em 1 de Agosto de 1927. Em 1 de Janeiro de 1937, foi promovido a Inspector Principal de Contabilidade Adjunto ao Serviço de Fiscalização e Estatística e finalmente promovido o Sub-chefe de Serviço em 1 de Julho de 1940.

Funcionário dedicado zeloso e trabalhador, o Sr. Salvador Rodrigues Morgado durante os 35 anos que serviu a Companhia, foi, várias vezes, elogiado pelos bons serviços prestados.



O Boletim da C. P. formula sinceros votos de longa reforma e aponta-o aos novos como modelo de funcionário dedicado e trabalhador.

Em Agosto

Francisco Bicho Ferreira — Arquivista de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Em Setembro

Claudino dos Santos Ribeiro — Empregado de 2.ª classe do Serviço de Estatística e Estudos.

Exploração

Em Maio

João do Nascimento — Chefe de repartição principal dos Serviços Gerais.

Serviços Regionais

(Exploração e Comercial)

Em Abril

António Luís Gonçalves Pereira — Guarda de estação de Lisboa R.

Casimiro Daniel Lourenço — Carregador de Lisboa P.

Em Maio

João Lima Alves Pereira — Inspector da 7.ª Secção de Contabilidade.

António Rodrigues Jerónimo — Chefe de secção da 3.ª Circunscrição.

Vicente Valente — Chefe de 1.ª classe de Coimbra.

Vitorino Ribeiro de Magalhães — Factor de 1.ª classe de Mosteirô.

António Dias Baptista — Factor de 2.ª classe de Barreiro.

Joaquim Marques Lamedo — Capataz de 2.ª classe de Entroncamento.

João Ferreira Andrade — Agulheiro de 1.ª classe de Vilar Formoso.

Manuel Gonçalves Ferreira — Engatador de Campanhã.

Casimiro Fernandes Couto — Guarda de estação de Rio Tinto.

Joaquim da Costa Ferreira — Guarda de estação de Trofa.

Moisés de Carvalho — Guarda de estação de Braço de Prata.

José dos Santos — Carregador de Tua.

Manuel Pereira da Cruz — Carregador de Campanhã.

Camilo Pinto Machado — Carregador de Gaia.

Domingos da Silva — Carregador de Leixões.

—
Joaquim de Figueiredo — Adjunto da 3.ª Circunscrição (Chefe de Serviço -CN-).

Armindo Lopes de Melo — Chefe de 2.^a classe de Macedo.

Francisco Verão Caldeira — Factor de 2.^a classe de Curia.

Em Junho

José Maria dos Santos — Fiscal de revisores.

Luis Vilaça da Silva — Revisor Principal da 1.^a Circunscrição.

Afonso Albuquerque Castilho — Chefe de 3.^a classe de Sabugo.

Joaquim Pedroso — Chefe de 3.^a classe de Coimbra.

Didio Alexandre Loureiro Vieira — Factor de 1.^a classe de Régua.

Aurélia Sousa Vasconcelos Júnior — Factor de 2.^a classe de Malveira.

António Maurício Marques — Factor de 3.^a classe de Canas-Felgueiras.

Manuel Rodrigues Tabau Júnior — Condutor de 2.^a classe da 2.^a Circunscrição.

Aníbal Augusto Martins — Guarda-freios de 1.^a classe da 7.^a Circunscrição.

Manuel Vieira Pinto — Guarda-freios de 2.^a classe da 1.^a Circunscrição.

Alfredo de Oliveira — Guarda-freios de 2.^a classe da 1.^a Circunscrição.

Ismael Pinto Leal — Agulheiro principal de Campanhã.

Francisco Pinheiro — Agulheiro de 1.^a classe de Caldas de Moledo.

António Ceriz — Guarda de estação de Barreiro.

António Ribeiro Gois — Guarda de estação de Alfarelos.

António do Nascimento Correia — Guarda de estação de Lisboa P.

Albino Pereira — Guarda de P. N. de Rio Tinto.

Manuel Pina Pacheco — Porteiro de Lisboa P.

Manuel Gregório — Carregador de Alcântara Terra.

Francisco Lopes da Silva — Chefe de 2.^a classe de Tondela.

José Maria dos Santos — Fiscal de revisores.

Alberto Rodrigues da Costa Silveira — Bilheteiro de 1.^a classe de Póvoa do Varzim.

Em Julho

Luis de Campos Vasconcelos — Sub-Inspector de Contabilidade da 6.^a Secção.

Artur de Castro Ferraz — Chefe principal de Coimbra.

Domingos José Martins — Chefe de 2.^a classe de Mogadouro.

Francisco dos Santos Donato — Chefe de 3.^a classe de Tonda.

Luis Maria Gomes — Chefe de 3.^a classe de Casa Branca.

Manuel Fernandes — Chefe de 3.^a classe de Alcantarilha.

Teodoro Rodrigues Grave — Factor de 1.^a classe de Barreiro.

José Candeias Ferreira — Factor de 1.^a classe de Coimbra.

Leopoldo de Noronha Torres — Telegrafista principal de Viana do Castelo.

Agostinho Freire de Lis — Fiel de cais de 2.^a classe de Lisboa R.

Mário Rafael da Graça — Conferente de Lisboa P.

António Augusto — Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Campanhã.

Manuel Rodrigues — Revisor de 2.^a classe de Campanhã.

Manuel da Costa Mineiro — Agulheiro de 1.^a classe de Setúbal.

José da Costa Rabasco — Guarda de estação de Setil.

Joaquim Ferreira Coelho — Guarda de estação de Alfarelos.

António Dias — Carregador de Ermezinhe.

António Caetano Pinto — Carregador de Campanhã.

João dos Santos — Guarda de P. N. de Braço de Prata.

Alcino Jaime Domingues — Factor de 2.^a classe de Pampilhosa.

Em Agosto

Francisco António da Paixão — Chefe de 2.^a classe de Tua.

Joaquim António Vasconcelos — Chefe de 2.^a classe de Barreiro.

António Maria Mónica — Chefe de 3.^a classe de Eirôl.

José Manuel Queimado — Fiel da estação de Évora.

Baltasar de Oliveira Santos — Factor de 1.^a classe de Barrozelas.

Manuel Correia — Fiel de cais de 2.^a classe de Coimbra.

Maria Emilia Andrade Pereira da Silva Rino — Escriturária de 2.^a classe de Aveiro.

Luis da Cunha Coelho Barbosa de Vas de Castro — Revisor de bilhetes de 1.^a classe de Campanhã.

Manuel Lopes — Condutor principal de Barreiro.

Alfredo Moreira — Condutor de 1.^a classe de Campanhã.

Angelo Pinto — Condutor de 1.^a classe de Campanhã.

João Correia Caixinha Júnior — Guarda freios de 1.^a classe de Faro.

João Francisco — Capataz de manobras de 1.^a classe de Funcheira.

Belmiro Lopes — Agulheiro de 1.^a classe de Régua.

Alfredo Gonçalves Guerra — Guarda de estação de Régua.

David Ramos — Guarda de estação de Campanhã.

Manuel Máximo — Guarda de estação de Barreiro.

Daniel dos Santos Cuco — Guarda de estação de Alcantara Terra.

António Manuel Carvalho — Carregador de Tua.

Manuel Magalhães — Carregador de Ovar.

Manuel Fernandes — Carregador de Sabugo.

José dos Santos — Carregador de Vale dos Prazeres.

José Augusto Sardinha — Carregador da Guarda.

Vicente Artur Ribeiro — Inspector da 26.^a Secção da Exploração.

Francisco Gonçalves Coelho — Empregado principal da 1.^a circunscrição.

Abel da Lus Moniz Santos — Empregado de 2.^a classe da 3.^a Circunscrição.

António Mendes Cravo Júnior — Factor de 1.^a classe de Oliveirinha.

António Marques — Agulheiro de 2.^a classe de Lisboa P.

Aníbal Coelho da Rocha — Inspector da 9.^a Secção de Exploração.

Braz dos Reis — Carregador de 2.^a classe de Frechas.

Em Setembro

Alberto Augusto da Silva — Chefe de 1.^a classe de Campanhã.

Manuel Ferreira Veiga — Factor de 1.^a classe de Mirão.

António Tomaz — Telegrafista principal de Coimbra B.

António Fernandes Castilho — Fiel de 2.^a classe de Barreiro.

António Augusto Lopes Santos Júnior — Fiel de 2.^a classe de Braga.

Júlio Maria — Fiscal do Pessoal de Trens.

José de Oliveira Neves — Chefe fiscal de Trens e Revisão.

José Francisco da Silva — Condutor de 1.^a classe de Entrocamento.

António dos Santos — Guarda freios de 1.^a classe da 7.^a Circunscrição.

João Pereira Trindade — Guarda freios de 1.^a classe de Lisboa.

Joaquim Vicente Vedor — Capataz de 2.^a classe de Beja.

Joaquim da Silva Gil — Agulheiro de 3.^a classe de Ovar.

João Martins — Guarda de estação de Beja.

Joaquim Ribeiro Gonçalves — Guarda de estação de Alfândega.

José da Silva Madeira — Guarda de estação de Coimbra.

Bartolomeu Vieira Xufre — Carregador de Setúbal.

José de Oliveira Antunes — Servente de Lisboa P.

José Marques — Factor de 2.^a classe de Guarda.

Em Outubro

João Baptista Martins — Chefe de 2.^a classe de Moncorvo.

Manuel Ramos — Chefe de 2.^a de Coimbra.

Luis Bernardino Marques — Factor de 2.^a classe de Pampilhosa.

Manuel Rodrigues — Factor de 2.^a classe de Coimbra B.

José das Neves — Fiel de Cais de 1.^a classe de Lisboa P.

Armando Rosales Otero — Conferente de Coimbra.

Francisco Bastos — Revisor de Bilhetes de 1.^a classe de Sernada.

Joaquim Frade Real — Condutor de 1.^a Classe de Castelo Branco.

João Alves Grácio — Condutor de 1.^a de Entroncamento.

José Pereira Alves — Condutor de 2.^a classe da 3.^a Circunscrição.

Manuel Gonçalves Rolim — Condutor de 2.^a classe de Alfarelos.

Frederico Rodrigues — Guarda freios de 1.^a classe de Campanhã.

Américo Fernandes Castro — Guarda freios de 2.^a classe da 3.^a Circunscrição.

António Rodrigues Pereira da Silva — Capataz de 1.^a classe de Alfandega.

António Pais Aguiar — Capataz de manobras de 2.^a classe de Entroncamento.

Ezequiel Oliveira Carreira — Agulheiro de 2.^a classe de Lisboa P.

Manuel Mariz — Engatador de Ermezinde.

Feliciano Teixeira — Guarda de estação de Campanhã.

António Lopes — Carregador de Régua.

João Henriques Baptista — Carregador de Marinha Grande.

Material e Tracção

Em Abril

Manuel Guilherme Rodrigues — Maquinista de 3.^a do Depósito de Casa Branca.

Manuel de Sousa — Ensebador de 1.^a da Rev. do Minho-Contumil.

José Augusto Pais Ferreira — Chefe de Desenhistas, dos Serv. Técnicos e Of.^{as}

Artur Gois de Carvalho — Maquinista de 3.^a do Depósito de Gaia.

Francisco Alves das Neves — Maquinista de 3.^a do Depósito de Entroncamento.

Luis Martins Maia — Maquinista de 3.^a do Depósito de Entrocamento.

Carlos José França — Fogueiro de 1.^a do Depósito de Lisboa.

António Nunes Clemente J.^o — Revisor de 1.^a da Rev. de Campolide-Alcântara.

Em Junho

Joaquim Correia da Silva — Limpador do Dep.^o de Régua.

Manuel Ferreira da Silva — Contramestre de 1.^a classe das Oficinas do Barreiro.

João da Silva J.^o — Contramestre Principal das Oficinas do Barreiro.

Álvaro António Martins — Chefe de Secção das Oficinas Gerais.

João Diniz — Capataz de Manutenção Principal do Depósito de Entroncamento.

Joaquim Rebola Veloso — Capataz de 1.^a classe do Depósito de Figueira da Foz.

José Rosa Moreno — Guarda do Depósito de Figueira da Foz.

Em Julho

Francisco Pinto — Arrais da Via Fluvial.

José Alfredo de Almeida — Fogueiro de 2.^a do Depósito de Barreiro.

Manuel Batista — Fogueiro de 2.^a do Depósito de Barreiro.

Manuel Francisco da Silva — Maquinista de 1.^a do Depósito de Barreiro.

João Cardoso Coelho — Fogueiro de máquinas fixas do Depósito de Régua.

Luis João Fernandes — Desenhador de 2.^a dos Serviços Técnicos.

Alfredo dos Santos — Capataz manut. de 1.^a do Depósito de Campolide.

Joaquim Rodrigues Quinteiro — Ajudante acendedor, do Depósito de Figueira da Foz-Alfarelos.

João Gois Mendes — Limpador do Depósito de Figueira da Foz.

Em Agosto

António do Couto Carvalho — Maquinista de 3.^a do Depósito de Régua.

Cândido Gomes Pires — Maquinista de 1.^a do Depósito de Campanhã.

José Anacleto — Arrais da Via Fluvial.

Carlos Rodrigues Gonçalves — Contramestre principal, Oficinas do Barreiro.

Francisco Patrício J.^o — Chefe de escritório de 2.^a do Depósito de Campolide.

António Asdrubal Libório — Chefe de escritório de 2.^a do Depósito de Lisboa.

Joaquim Pinto de Mesquita J.^o — Revisor de Material da Revisão de Pampilhosa.



NAS MARGENS
DO TEJO

Carregando palha

Em Setembro

António Lopes — Chefe de Brigada de 1.^a das Oficinas de Barreiro.

Álvaro José — Mestre de Vapores da Via Fluvial.

Artur Leal de Oliveira — Empregado principal das Oficinas do Barreiro.

Reginaldo Ferreira Valbon — Maquinista de 3.^a do Depósito da Campanhã.

Joaquim António Pombo — Limpador do Depósito de Entroncamento.

José António de Andrade — Limpador do Depósito de Entroncamento.

Manuel Duarte J.^o — Revisor de Material de 3.^a da Revisão Campolide Lisboa-P.

Em Outubro

João Fernandes Cavalheiro — Sub-chefe de Depósito do Depósito de Faro-Funcheira.

António Correia — Limpador do Depósito de Entroncamento-Valência de Alcântara.

Via e Obras**Em Maio**

Marcelino Duarte — Chefe do distrito n.^o 132, Benespéra.

Manuel Simões dos Santos — Assentador do distrito n.^o 62, Coimbra-B.

Joaquim Lourenço Amaral — Assentador do distrito n.^o 284, Alcácer do Sal.

Torcato Coelho — Assentador do distrito n.^o 81, Valadares.

Manuel José Lopes — Assentador do distrito n.^o 435, Pocinho.

Ana Fernandes — Guarda do distrito n.^o 129, Covilhã.

Em Junho

Filipe António — Operário de 1.^a classe das Obras Metálicas.

Maria Rafeira — Guarda de distrito n.^o 71, Quintans.

Joaquina Gameiro — Guarda do distrito n.^o 67, Mogofores.

Em Julho

Francisco Mendonça — Ajudante de Secção da 14.^a Secção, Beja.

Julio Manuel — Chefe de lanço da 12.^a Secção, Évora.

Francisco dos Santos — Chefe do distrito n.^o 63, Coimbra-B.

Domingos Cabaço — Chefe do distrito n.^o 216, Vila Nova.

Garcia Marciano — Chefe do distrito n.^o 285, Gran-dola.

Silvério Mendes — Assentador do distrito n.^o 206, Pegões.

Feliciano Teixeira — Assentador do distrito n.^o 428, Régua.

José Agostinho Marques — Assentador do distrito n.^o 229, Odemira.

José António — Servente de escritório das Obras Metálicas.

Joaquina Batista — Guarda do distrito n.^o 5 / 5.^a, Guia.

Amélia de Matos — Guarda do distrito n.^o 13, Santarém.

Maria Teresa — Guarda do distrito n.^o 413, Pinhão

Em Agosto

Manuel António da Venda — Contra mestre de 1.^a classe do Serviço de Estudos.

André Fernandes — Chefe do distrito n.^o 234, Messines.

António Franco — Assentador do distrito n.^o 52, Vermoil.

Manuel Vilela — Assentador do distrito n.^o 7, Carrégado.

João Bronquinho — Assentador do distrito n.^o 34, St.^a Eulália.

Carlos Augusto — Guarda do distrito n.^o 84, Campolide.

Ermelinda Jacinta — Guarda do distrito n.^o 3/5.^a, S. Martinho.

Rosa Soares — Guarda do distrito n.^o 6/5.^a, Amieira.

Em Setembro

Manuel Moreira Lopes — Assentador do distrito n.^o 402 A, Leixões.

Marcolino Augusto Sobral — Assentador do distrito n.^o 400, Campanhã.

Maria dos Anjos — Guarda do distrito n.^o 21, Praia.

Em Outubro

José Lucena Sá Coutinho — Empregado principal do Serviço de Obras Metálicas.

José Pereira — Chefe do distrito n.^o 115, Belver.

José Rodrigues Geada — Chefe do distrito n.^o 244, Castro Marim.

Joaquim Leite — Assentador do distrito n.^o 400, Campanhã.

José António — Assentador do distrito n.^o 428, Régua.

João Gaspar — Assentador do distrito n.^o 3 / 12.^a, Casa Branca.

Cândida Gonçalves — Guarda do distrito n.^o 56, Soure.

Maria Rosa — Guarda do distrito n.^o 402, S. Gemil.

Maria Inácia — Guarda do distrito n.^o 237, Boli-queime.

Maria de Araújo — Guarda do distrito n.^o 427, Caldas de Moledo.

Em Novembro

António Quaresma — Sub-chefe do distrito n.º 420, Recarei.

Luis Gonçalves — Assentador do distrito n.º 116 B, Amieira.

Manuel Ferreira — Assentador do distrito n.º 82, Gaia.

João dos Santos Alvadia — Assentador do distrito n.º 411, Darque.

Florinda Rosária — Guarda do distrito n.º 57, V. N. de Anços.

Abastecimentos**Em Fevereiro**

António Nunes Alves — Fiel de Armazém de 2.ª classe.

Em Abril

Evaristo Ferreira Antunes — Empregado de 1.ª classe.

Em Maio

Francisco António Pereira — Servente de armazém.

Em Junho

Adelino Carvalho — Empregado principal.

Em Agosto

Mário de Lemos Cabral — Chefe de Serviço.

Artur José Severo de Oliveira — Chefe de Repartição principal.

Falecimentos**Comercial****Em Agosto**

+ *Angelo da Silva Duarte*, Escriturário de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Admitido como Praticante em 15 de Novembro de 1928, foi promovido a Escriturário de 3.ª classe em 12 de Maio de 1933, e a Escriturário de 1.ª classe em 6 de Novembro de 1941.

Em Setembro

+ *João Vasques Russel*, Chefe de Secção do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Admitido como Praticante de escritório em 1 de Janeiro de 1909, foi promovido a Amanuense de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1912 e depois de transitar por diversas categorias foi finalmente promovido a Chefe de secção em 1 de Janeiro de 1940.

Serviços Regionais**(Exploração e Comercial)****Em Maio**

+ *José Fernandes*, Guarda de estação de Lisboa P. Nomeado Carregador em 26 de Janeiro de 1910, passou a Guarda de estação em 21 de Maio de 1916.

+ *Domingos da Silva*, Guarda de Vila do Conde. Nomeado Carregador de 2.ª classe em 21 de Março de 1936, passou a Guarda de noite em 21 de Março de 1945.

+ *José Ribeiro*, Carregador de 2.ª classe de Mouro. Admitido como Guarda nocturno em 1 de Abril de 1929, foi nomeado Carregador de 2.ª classe em 1 de Dezembro de 1942.

Em Junho

+ *António de Passos Simas*, Chefe principal de Viana do Castelo.

Admitido como Praticante em 28 de Março de 1907, foi nomeado Factor de 3.ª classe em 30 de Dezembro de 1908.

Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a Chefe principal em 1 de Julho de 1943.

+ *Joaquim Maria Lopes Jordão*, Factor de 3.ª classe em Benfica.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Maio de 1943, foi nomeado Aspirante em 1 de Janeiro de 1944 e a Factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1946.

+ *Francisco dos Santos*, Condutor de 2.ª classe de Gaia.

Nomeado Carregador em 1 de Setembro de 1916, foi promovido a Guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1921 e finalmente a Condutor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1940.

+ *Manuel Joaquim*, Carregador de Pocinho.

Admitido como Carregador eventual em 6 de Setembro de 1915, foi nomeado Carregador efectivo em 16 de Abril de 1919.

Em Julho

+ *José Ramires Viana Lopes*, Factor de 1.ª classe de Ermezinde.

Admitido como Factor de 2.ª classe em 5 de Julho de 1924, foi promovido a Factor de 1.ª classe em 8 de Janeiro de 1925.

+ *Luis Mendes de Vasconcelos*, Guarda-freios de 1.ª classe de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 3 de Outubro de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927, e promovido a Guarda-freios de 1.ª classe em 1 de Julho de 1947.

+ *António Lemos*, Engatador de Alfarelos.

Admitido como Carregador suplementar em 15 de Março de 1930, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1941 e Engatador em 1 de Fevereiro de 1945.

+ *Joaquim Marques Caratão*, Carregador de Lisboa P.

Admitido como Carregador em 21 de Novembro de 1918.

Em Agosto

+ *Arnaldo de Sousa*, Chefe de 3.^a classe de Barrozelas.

Admitido como Praticante em 15 de Abril de 1916, foi nomeado Aspirante em 30 de Maio de 1919.

Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a Chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1942.

+ *Hermenegildo Pereira de Sá*, Factor de 3.^a classe em Vila da Feira.

Admitido como Praticante em 10 de Novembro de 1928, foi nomeado Aspirante em 5 de Agosto de 1936 e promovido a Factor de 3.^a classe em 21 de Junho de 1943.

+ *Américo Ferreira*, Guarda-freios de 2.^a classe de Lisboa.

Admitido como Carregador suplementar em 22 de Janeiro de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Novembro do mesmo ano e promovido a Guarda-freios de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1945.

+ *José da Conceição Mendes*, Agulheiro de 3.^a classe de Ameixial.

Admitido como Carregador auxiliar em 10 de Agosto de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 29 de Novembro de 1919 e promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Junho de 1928.

+ *Manuel Valente de Almeida*, Guarda de estação de Ovar.

Nomeado Guarda de estação em 5 de Março de 1914.

Em Setembro

+ *Francisco Maria Carapinha*, Sub-Chefe de escritório da 7.^a Circunscrição.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Janeiro de 1912, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 2 de Abril de 1913 e promovido a Sub-chefe de escritório em 1 de Janeiro de 1946.

Abilio da Costa Polónio, Factor de 2.^a classe de Lisboa P.

Admitido como Praticante de factor em 20 de Outubro de 1927, foi nomeado Aspirante em 1 de Março de 1928, e promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1941.

+ *Manuel Gonçalves*, Agulheiro de 3.^a classe de Évora.

Admitido como Carregador suplementar em 4 de Abril de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Novembro de 1928 e promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Janeiro de 1931.

+ *Jaimo dos Santos Piedade*, Engatador de Lisboa R.

Admitido como Carregador em 26 de Fevereiro de 1910, passou a Engatador em 21 de Janeiro de 1921.

+ *António Roque*, Carregador de Castelo Branco.

Admitido como Carregador suplementar em 28 de Setembro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1936.

Em Outubro

+ *Jerônimo Barbosa de Queiros*, Chefe de 3.^a classe de Mosteirô.

Admitido como Praticante de estação em 17 de Maio de 1906, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 22 de Maio de 1907 e promovido a Chefe de 3.^a classe em 21 de Junho de 1923.

+ *José Ferreira Gramacho*, Agulheiro de 1.^a classe de Coimbra B.

Nomeado Carregador em 21 de Junho de 1909, foi promovido a Agulheiro de 1.^a classe em 21 de Outubro de 1922.

+ *José Robalo Baleiras*, Carregador de Olivais.

Admitido como Carregador suplementar em 13 de Novembro de 1926, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Novembro de 1928.

+ *António Caldeira*, Carregador de Porto.

Admitido como Carregador suplementar em 8 de Setembro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Janeiro de 1936.

Via e Obras

Em Abril

+ *Joaquim Marques da Silva Maia*, Assentador de distrito.

Admitido como Assentador suplementar em 21 de Dezembro de 1939, foi nomeado Assentador de 3.^a classe em 21 de Dezembro de 1942 e promovido a Assentador de 2.^a classe em 21 de Agosto de 1945.

Em Maio

+ *Augusto António Lopes*, Empregado de 2.^a classe da Repartição de Expediente e Arquivo.

Admitido como Empregado auxiliar em 20 de Agosto de 1928 foi nomeado Desenhador copista em 1 de Janeiro de 1934, passando a Empregado de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1939.

† *Manuel Martins*, Assentador de distrito, n.º 138, S. Torcato.

Admitido como Assentador em 21 de Março de 1914.

† *Adelino Aveleira*, Assentador de distrito

Admitido como Assentador em 21 de Dezembro de 1938.

Em Junho

† *Silvério Jorge*, Contramestre de 1.ª classe da 6.ª Secção, Castelo Branco.

Admitido como Carpinteiro em 11 de Setembro de 1923, foi nomeado Encarregado de carpinteiros em 15 de Julho de 1927 e Contramestre de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1945.

† *Manuel António*, Sub-chefe de distrito, n.º 46, Paialvo.

Admitido como Assentador em 1 de Maio de 1924 e promovido a Sub-chefe de distrito em 1 de Janeiro de 1933.

Em Julho

† *Luis Barbosa*, Assentador do distrito, n.º 424, Marco.

Admitido como Auxiliar de via em 22 de Novembro de 1941, foi nomeado Assentador em 1 de Janeiro de 1947.

† *António Oliveira Manarte*, Operário ajudante das Obras Metálicas.

Admitido como Ajudante auxiliar em 13 de Abril de 1932, foi nomeado Operário de 6.ª classe serralheiro em 8 de Novembro de 1944 e Operário ajudante em 1 de Dezembro de 1945.

† *Agostinho Pires*, Chefe do distrito n.º 118, Fratel.

Admitido como Assentador em 21 de Novembro de 1924, foi promovido a Sub-chefe de distrito em 1 de Janeiro de 1933 e a Chefe de distrito em 1 de Janeiro de 1945.

† *Francisco Alves Brizida*, Operário ajudante da 1.ª Secção Lisboa P.

Admitido como Pedreiro auxiliar em 12 de Julho de 1927, foi nomeado Operário de 6.ª classe em 8 Novembro de 1944 e Operário ajudante em 1 de Dezembro de 1945.

Em Setembro

† *António Manuel Videira*, Chefe de escritório de 3.ª classe da 2.ª Secção (Santarém)

Admitido como Escriturário auxiliar em 4 de Setembro de 1916, foi promovido a Empregado de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1920, Empregado principal em 1 de Janeiro de 1929 e a Chefe de escritório de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1933.

† *Joaquim Moraes Forte*, Chefe do distrito n.º 114, Alvega.

Admitido como Assentador em 21 de Julho de 1921, foi promovido a Sub-chefe de distrito em 21 de Março de 1927 e a Chefe de distrito em 1 de Julho de 1934.

Em Outubro

† *José Morgado da Silva*, Operário ajudante da 1.ª Secção, Lisboa P.

Admitido como Operário auxiliar em 22 de Abril de 1919, ingressou no quadro como Operário de 5.ª classe em 8 de Novembro de 1944 e foi nomeado Operário ajudante em 1 de Dezembro 1945.

† *Leopoldina Pereira*, Guarda do distrito n.º 174, Estarreja.

Admitida como Guarda em 21 de Dezembro de 1926.

† *Rosa Maria Marcelino*, Guarda do distrito n.º 243 Cacela.

Admitida como Guarda em 1 de Junho de 1930.

Em Novembro

† *António dos Santos Duarte*, Assentador do distrito n.º 85, Lisboa R.

Admitido como Auxiliar de via em 11 de Abril de 1935, foi nomeado Assentador em 16 de Julho de 1941.

† *Anselmo Pinto Nogueira*, Assentador do distrito n.º 430, Pinhão.

Admitido como Auxiliar de via em 15 de Março de 1943 foi nomeado Assentador em 1 de Agosto de 1947.

† *António de Oliveira*, Guarda do distrito n.º 437, Almendra.

Admitido como Guarda em 21 de Março de 1921.

† *Jorge Marques Quinas*, Operário de 3.ª da 11.ª Secção, Barreiro.

Admitido como Servente em 23 de Fevereiro de 1939, passou a Operário de 6.ª em Julho de 1943, e foi promovido a Operário de 3.ª em 16 de Dezembro de 1946.

† *Maria da Glória Gonçalves Couto*, Guarda do distrito n.º 411, Darque.

Admitida como Guarda em 16 de Outubro de 1929.

Material e Tracção

Em Abril

† *Manuel Augusto Andrade*, Limpador da Revisão do Minho e Douro.

Admitido ao serviço como Servente, em 27 de Maio de 1919, foi nomeado Limpador em 7 de Agosto de 1923.

† *Manuel da Cunha e Silva*, Guarda do Depósito de Gaia.

Admitido ao serviço em 29 de Março de 1921.

† *Manuel Cipriano*, Maquinista de 3.^a do Depósito de Entroncamento.

Admitido ao serviço em 20 de Junho de 1927, como Aprendiz, foi nomeado Montador de 7.^a em 4 de Fevereiro de 1935, Fogueiro de 1.^a, em Janeiro de Janeiro de 1943 e Maquinista de 3.^a, em 1 de Abril de 1946.

† *António Guerreiro*, Maquinista Principal do Depósito de Campolide.

Admitido ao serviço como Aprendiz, em 4 de Setembro de 1909, foi nomeado Ajudante de Montador, em 11 de Janeiro de 1912 e promovido a Maquinista principal em 1 de Abril de 1946.

† *Manuel José*, Maquinista de 2.^a do Dep.^o de Figueira da Foz.

Admitido ao serviço em 29 de Junho de 1923, como Limpador, foi nomeado Fog.^o de 3.^a em 2 de Abril de 1927, e promovido a Maquinista de 2.^a em 1 de Maio de 1944.

Em Junho

† *António José*, Capataz de 2.^a cl. do Dep.^o de Beja.

Admitido ao serviço como Carregador em 12 de Agosto de 1915, passou a Limpador em 5 de Julho de 1917, e foi nomeado Capataz de manutenção em 1 de Janeiro de 1944.

† *Manuel Raposo*, Contramestre de 1.^a das Oficinas de Barreiro.

Admitido ao serviço como Cerralheiro em 22 de Novembro de 1917, foi nomeado Contramestre de 2.^a cl. em 1 de Janeiro de 1938 e de 1.^a em 1 de Julho de 1940.

† *Carlos dos Santos Rodrigues*, Contínuo de 1.^a classe das Oficinas Gerais.

Admitido ao serviço em 27 de Julho de 1927, como Aprendiz, foi nomeado Contínuo de 2.^a classe em 1 de Julho 1941, e de 1.^a em 1 de Janeiro de 1947.

† *Joaquim dos Santos*, Limpador do Depósito de Campolide.

Admitido ao serviço em 31 de Maio de 1920, como Limpador.

† *Artur Ferreira Pinto*, Limpador de 2.^a classe do Depósito de Boavista.

Admitido em 9 de Agosto de 1944 ao serviço, como Limpador, passou a Limpador de 2.^a classe em 1 de Dezembro de 1945.

Em Julho

† *Manuel Borges Gonçalves*, Fogueiro de 1.^a do Dep.^o de Campanhã.

Admitido ao serviço como Aprendiz, em 6 de

Agosto de 1925, foi nomeado Cerralheiro de 6.^a em 26 de Outubro de 1927, Fogueiro de 2.^a em 1 de Janeiro de 1937 e de 1.^a em 1 de Janeiro de 1944.

† *Joaquim Antunes J.*, Maquinista de 2.^a classe do Dep.^o de Entroncamento.

Admitido ao serviço em 19 de Outubro de 1910, como Praticante de escritório, passou a Aprendiz de montador em 10 Setembro de 1911, e nomeado Maquinista de 3.^a em 1 de Outubro de 1924 e de 2.^a em 1 de Janeiro de 1928.

Em Setembro

† *Francisco Benigno Dias*, Chefe de Secção da Repartição de Tracção.

Admitido ao serviço em 14 de Dezembro de 1908, como Operário, foi nomeado Escriturário em 1 de Janeiro de 1918, Empregado principal em 1 de Janeiro de 1926 e Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1932.

† *Américo Ferreira da Silva*, Sub-chefe do Depósito da Campanhã.

Admitido ao serviço em 23 de Junho de 1916, como Limpador, foi nomeado Maquinista de 2.^a em 6 de Dezembro de 1924, e Sub-chefe de Désposito em 1 de Abril de 1945.

† *José Vieira Pinto*, Maquinista de 1.^a classe do Depósito de Gaia.

Admitido ao serviço como Limpador, em 28 de Fevereiro de 1921, foi nomeado Fog.^o de 2.^a em 1 de Janeiro de 1923, e Maquinista de 1.^a em 1 de Abril de 1946.

† *Herminio Augusto de Castro*, Maquinista de 2.^a do Depósito de Gaia.

Admitido ao serviço como Limpador, em 30 de Abril de 1924, foi nomeado Fog.^o de 2.^a em 1 de Setembro de 1924 e Maquinista de 2.^a em 1 de Julho de 1943.

Abastecimentos

Em Abril

† *Alfredo José Esteves*, Escriturário de 3.^a classe do Armazém do Pocinho.

Admitido como Amanuense de 3.^a classe em 31 de Janeiro de 1934, promovido a Escriturário de 3.^a em 1 de Maio de 1946.

Em Julho

† *Simão Duarte Churro*, Chefe de armazém no armazém regional do Entroncamento.

Admitido ao serviço, como Servente de escritório, em 1 de Março de 1922, foi promovido a Chefe de armazém em 1 de Janeiro de 1947.

† António de Almeida, Servente de Armazém do Armazém Regional de Lisboa.

Admitido ao serviço como Limpador de máquinas em 14 de Fevereiro de 1925, foi promovido a Servente de armazém em 4 de Maio de 1936.

Em Agosto

† Guilherme Domingues dos Santos, Servente.

Admitido como Limpador em 13 de Janeiro de 1938 e foi nomeado Servente, a seu pedido, em 1 de Maio de 1946.

Em Outubro

† Lourenço Infante, Servente.

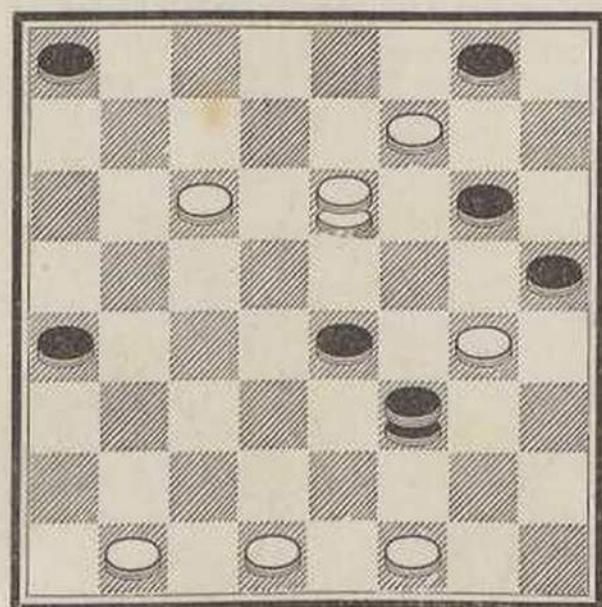
Admitido como Limpador em 13 de Abril de 1927, foi nomeado Servente em 28 de Junho de 1943.



percorrida pelo Afonso, quanto tempo levaria a percorrê-la uma máquina com a velocidade de 21,708 km. por hora?

José Guerreiro Rodrigues.

2) — Damas:



Posição:

Brancas: — 2. 3. 4. 13. 23. 26 dama 22.

Pretas: — 14. 16. 17. 21. 29. 32 dama 10.

Jogam as brancas e ganham.

Nota — Este problema é dedicado aos «damistas» «Mak-avenco» e Manuel Gonçalves.

Sincopadas (3 2):

3) — Basta um *boato falso* para acender a *peleja* entre dois partidos diferentes.

4) — O *recém-nascido*, embora malfadado, não é de modo *nenhum* o responsável por ter vindo ao mundo.

5) — Andou na *orgia* e gastou à larga; agora coitado vai para a vala *comum*.

6) — Dupla:

Melhor é *ceder* às exigências do teimoso, que *combinar* razões para o convencer. — 4.

7) — Geométricas

. Apeadeiro do V. V.
. Peça de música
. . . . Escarnecia
. . . Assistia
. . . Por

8) Estação (A. R.)
. Estação (C. N.)
. . . . Concorre
. . . . Poder
. . . Cântico
. . . Letra grega
. . . Sobre

9) Estação (A. R.)
. Estação (A. R.)
. Estação (C. N.)
. . . Agita
. . . Período de tempo.
. . . Montanha
. . . Sua
. . . Vogal

10) Estação (A. R.)
. Estação (A. R.)
. . . Abundância
. . . Postura
. . . Consoante

11) Estação (A. R.)
. Estação (S. S.)
. Apeadeiro (S. S.)
. Apeadeiro (A. R.)
. . . Felicitar
. . . Invocação
. . . Montanhas

12) Coragem
. Anexar
. Penhor
. Traço
. Acanhamento

13) — Palavras cruzadas:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											

Horizontais: — 1 — cumes, aquoso; 2 — censurar; 3 — sujeito sem valor, falha; 4 — saia, germe, passas; 5 — azeitona, igual (f. ant.); 6 — mendigar; 7 — ocasião, adornar; 8 — assistir, opinião, compaixão; 9 — aparência, inchadas; 10 — isolado; 11 — mosca (esp. de), lotes.

Verticais: — 1 — fixo, mordaz; 2 — escassez; 3 — acção, intima, autor; 4 — ingreme, descer; 5 — agrada, caminho, sua; 6 — moda, lista; 7 — dô, apupo, igual; 8 — brenha, serva; 9 — raiva, saiam, presente; 10 — sóbria; 11 — termo, mulheres formosas.