

Automotora Diesel-Eléctrica

THE  COMPANY  
PHILADELPHIA 32 (Pa)

## MATERIAL FERROVIÁRIO EM AÇO INOXIDÁVEL

LEVEZA, SEGURANÇA     DURAÇÃO, ECONOMIA DE CONSERVAÇÃO

DIRECÇÃO PARA A EUROPA: 49, Av. Georges V, PARIS (8<sup>e</sup>)

Representante Geral para Portugal e Ultramar: CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

REPRODUÇÕES EM TODOS OS BEMELOS  
• GRAVURAS A PRETO & A CORES   DESENHOS • REPRODUÇÕES



FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, LDA

L. S. JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 & 48  
TELEF. 28055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM  
DESENHO — TRICROMIA  
FOTOGRAVURA — ZINGOGRAFIA

GRAVURAS A PRETO & A CORES   DESENHOS • REPRODUÇÕES  
REPRODUÇÕES EM TODOS OS BEMELOS

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só  
na **UNIÃO DE CONFECÇÕES, Lda.**  
— Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeá-  
veis, Sobretudos e CANADIANAS  
**Fornecedores das vossas Cooperativas**  
Calçada do Carmo, 7, 1.<sup>o</sup> ROSSIO Telefone 2 4937

PRESTA UM BOM SERVIÇO Á C. P.  
RECOMENDANDO ÁS PESSOAS  
DAS SUAS RELAÇÕES OS:

- BILHETES DE FAMÍLIA
- BILHETES FIM DE SEMANA
- BILHETES DE VERANEIO
- BILHETES QUILOMÉTRICOS



BOLETIM DA CP

# BOLETIM DA CP.

N.º 275

MAIO — 1952.

ANO 24.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

Largo dos Caminhos de Ferro.  
—Estação de Santa Apolónia

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



## PRIMAVERA — ESTAÇÃO DAS FLORES

Uma nota de bom gosto, despertou a atenção das pessoas que circulam no Chiado — a mais mundana das ruas da capital. Referimo-nos à montra que a Casa Kodak dedicou à PRIMAVERA — ESTAÇÃO DAS FLORES, projectada com apreciável espírito artístico por Arnaldo do Figueiredo.

A graciosa locomotiva, a figurinha de mulher feita com pétalas coloridas e a sugestiva legenda PRIMAVERA — ESTAÇÃO DAS FLORES, constituem uma lindíssima alusão aos Caminhos de Ferro.

Por isso mesmo, o «Boletim da C. P.» tem o prazer de arquivar nas suas páginas esta curiosa nota de bom gosto duma firma conhecida, reveladora da sensibilidade dum pintor moderno.

# UM EXEMPLO

**A**História é simples e, por isso mesmo, merece ser relatada aos nossos leitores, pois constitui um exemplo digno de admiração.

O caso passou-se em 14 de Janeiro, pelas cinco e meia da manhã, quando o comboio 671 deixava o apeadeiro de Trenoa, na Linha de Louzã. O maquinista, ao entrar na recta do «Faval» viu ao longe uma luz e junto dela um vulto, que parecia aos saltos. À medida que o comboio se aproximava, verificou que, de facto, se tratava dum homem, pos-

tos e baixos, com mato e pinheiros a despoçarem ravinas, custava a galgar. Aquele rapaz de dezoito anos, esqueceu-se de si próprio, da sua saúde, para só pensar em salvar a vida dos seus semelhantes.

A queda de terras, deu-se num ponto da linha a seguir a uma curva, o que impedia que fossem vistas pelo pessoal da máquina. Circulando o comboio com a velocidade de 40 a 45 quilómetros, facilmente se imagina o que teria sucedido, se não fosse a atitude de Fernando Sebastião Alves — o rapaz de dezoito anos que evitou o desastre.

Os jornais da região referiram-se ao caso e aos ouvidos do Governo da Nação chegou a notícia por intermédio do Governador Civil de Coimbra, Dr. Eugénio de Lemos.

Dias depois, no Palácio de Belém, o Sr. Presidente da República, numa cerimónia de grande simplicidade, colocou ao peito de Sebastião Alves, a medalha de prata de Mérito, Filantropia e Generosidade instituída pela Rainha D. Maria II ganha por, com risco eminente da própria vida, ter evitado uma catástrofe ferroviária.

Um acto desta natureza, não pode ser indiferente aos ferroviários portugueses que dentro em breve saberão, como a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses galardoou o pobre rapaz de Almalaguês que, numa noite fria de Janeiro, salvou heroicamente a vida dos semelhantes, sem olhar à saúde, ao perigo e às dificuldades que o cercaram.

O «Boletim da C. P.» ao referir-se a este acontecimento, envia a Fernando Sebastião Alves os seus cumprimentos e felicita-o, muito sinceramente, pela merecida distinção que lhe foi entregue pelo venerando Chefe do Estado.



Fernando Sebastião Alves

tado entre os carris, gesticulando e agitando qualquer coisa que tinha numa das mãos.

O maquinista fez silvar a locomotiva, afrouxou a marcha, mas nem assim o vulto desaparecia. Outro remédio não houve senão parar o comboio, pois de contrário teria sido colhido o rapazola de dezoito anos que, caído na linha, se encontrava de tal forma transtornado, que nem podia falar.

Com o auxílio do fogueiro, o maquinista fê-lo subir para a máquina, onde depois de reanimado, proferiu as palavras «Está ali uma barreira caída!»

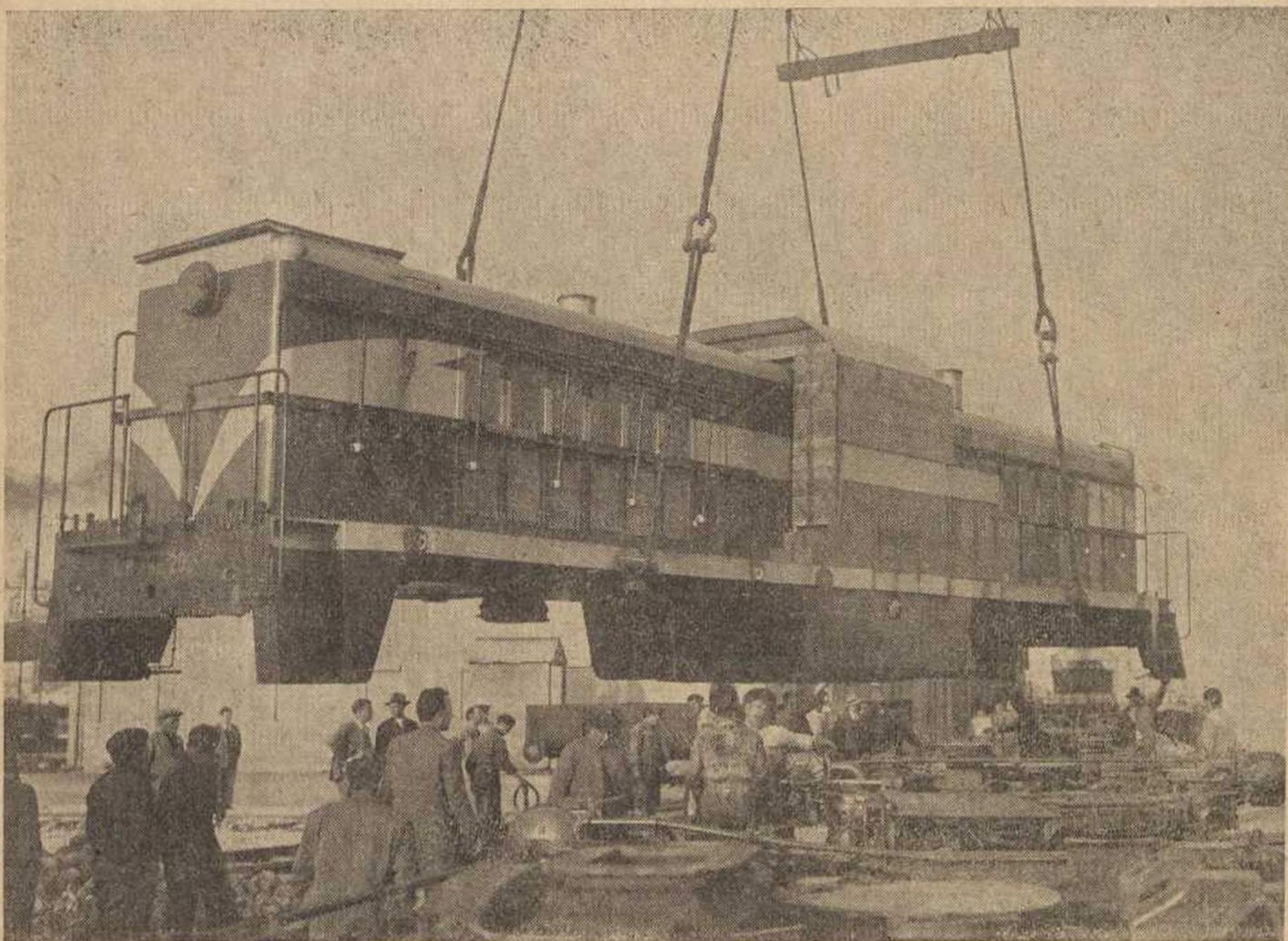
Morava longe, do outro lado do rio Ceira e a altas horas, como a mãe tivesse ouvido um ruído forte, produzido pela queda dumas terras, decidiu correr para a linha, pois sabia que o comboio estava para passar. Lançou mão duma lanterna eléctrica, colocou um saco sobre a cabeça e, em trajes menores, correu ao encontro do comboio, procurando assim evitar um desastre.

A marcha foi difícil, pois além do gelo que havia naquela noite de Janeiro, o terreno, cheio de al-

## DESPEDIDA

José Fernandes Tavares, Subinspector do Pessoal de Trens e de Revisão de Bilhetes, tendo pedido a reforma, vem por este meio despedir-se de todos os ferroviários, em especial dos seus superiores das Divisões de Exploração e Comercial, sob cujas ordens prestou serviço. De todos se despede com saudade, agradecendo as atenções que lhe dispensaram.

# NOVAS LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉCTRICAS PARA OS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO



Do vapor «Dick-Lykes», vindo de Charleston (Carolina do Sul), foram há dias desembarcadas no cais de Alcântara, em Lisboa, quatro locomotivas Diesel-Eléctricas que a C. P. adquiriu na América do Norte.

A compra foi financiada pela E. C. A. através do Fundo do Fomento Nacional.

Construídas nas oficinas de Whitcomb, pertencentes ao grupo de fábricas de Baldwin, as quatro locomotivas descarregadas fazem parte duma encomenda de doze, devendo as restantes oito chegar brevemente a Lisboa prevendo-se que todas entrem ao serviço até ao verão.

Com 16 metros de comprimento e peso de noventa e seis toneladas e a potência de 1350 cavalos, as novas locomotivas podem atingir a velocidade de 132 quilómetros à hora, sendo algumas delas destinadas à Linha de Sintra.

# A distribuição dos prémios do concurso «Estações-Floridas»

O S jornais de grande circulação deram especial relêvo e distribuição dos prémios do concurso «Estações floridas» que, este ano, se realizou numa das salas do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e do Turismo, comemorando-se, por essa forma, o X concurso das «Estações Floridas» feita com a colaboração daquele organismo oficial.

À sessão presidiu o Dr. Felner da Costa, Chefe da Repartição dos Serviços de Turismo do S. N. I. encontrando-se na mesa, como delegado da nossa Direcção Geral, o

editor do «Boletim da C. P.» António Montês e ainda o Inspector Principal Abel Leite Pinto, como representante do juri de classificação do concurso «Estações Floridas».

Antes da distribuição dos prémios, usou da palavra o Dr. Felner da Costa, Chefe da Repartição de Serviços de Turismo do S. N. I. que depois de pôr em relêvo o alcance da iniciativa, poe em foco o interesse que o concurso tem merecido aos chefes das estações, que não se têm pougado a esforços para embelezar os jardins, contribuindo assim para a criação de mais uma atracção turística para os viajantes que utilizam os nossos comboios. Aqueles chefes de estação que ainda não foram bafejados por prémios materiais e que têm continuado, sem desfalecimentos, a auxiliar a iniciativa, pedimos que não esmoreçam e que aguardem o prémio do seu esforço e dedicação.

«Quem nos dera—afirmou o Dr. Felner da Costa—chegarmos a uma situação difícil na classificação dos jardins das estações; seria a prova de que todas as linhas de caminho de ferro estavam repletas de canteiros floridos, a completar o conjunto harmonioso, do grande jardim florido que é a nossa terra.»

Seguiu-se no uso da palavra o editor do «Boletim da C. P.», António Montês que, em nome, do nosso Director Geral, saudou o S. N. I. a quem apresentou agradecimentos pela colaboração carinhosa que vem prestando a uma realização que muito contribuirá para o fomento do turismo nacional.

O «Boletim da C. P.», revista ferroviária que, desde 1931, acarinha a interessante



A estação de Valado — 1.º Prémio do concurso «Estações-Floridas» no ano de 1952

iniciativa de Mr. Albert Loweth, um inglês de bom gosto que um dia a realizou com o concurso de amigos, dos hoteis de Sintra, do jornal «O Século» e da Direcção Geral da C. P., continua a trabalhar na louvável campanha a favor do embelezamento das nossas estações. Não podemos esquecer neste momento—afirmou o nosso editor—os membros do

vor duma linda ideia, convertida já hoje numa bela realidade, graças ao seu esforço, bom gosto e actividade.

As nossas estações se, por um lado se impõem a quem passa nos comboios pela brancura das suas paredes e pela sua arquitectura, tantas vezes inspirada em motivos regionais, têm a animá-las a graça, o per-



Os chefes das Estações premiadas com o editor do «Boletim da C. P.» António Montês e o Inspector Principal Leite Pinto do Juri da classificação

juri de classificação que devotada e apaixonadamente visitam as estações concorrentes, dirigindo palavras de incentivo aos agentes que nas mesmas trabalham, dando-lhe, em tantos casos, o seu conselho amigo, a sua indicação útil, o seu alvitre proveitoso.

Dirigindo-se aos Chefes das Estações premiadas, António Montês manifestou-lhes o apreço da Direcção Geral da C. P. pela forma como continuam trabalhando em fa-

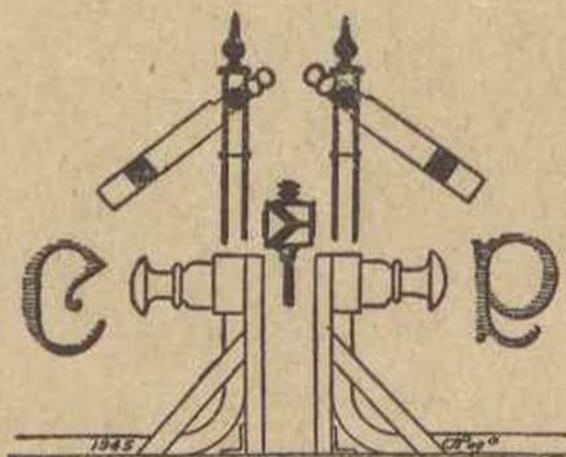
me e o colorido dos seus jardins, tratados com excepcional carinho pelos ferroviários portugueses. O contracto realizado pela C. P. com o «Jardim Primavera», prevê o fornecimento de cem contos de plantas, independentemente das que são fornecidas por viveiros próprios, sendo por isso de crer que o número de «Estações Floridas» aumente em concursos futuros.

E para terminar, o editor do «Boletim

da C. P.» disse: «Dentro de quatro anos, em 1956, vai comemorar-se o primeiro centenário dos caminhos de ferro portugueses. Que interessante seria, que o XV Concurso das «Estações Floridas», abrangesse nesse ano todas as estações que se espalham do norte ao sul do país, o que estamos certos sucederá, se os ferroviários portugueses continuarem, como até agora, a contribuir, com carinho e devoção, para a realização desta brilhante iniciativa, à qual não faltará na hora própria, o concurso, a experiência e a

nota artística e patriótica que o Secretariado Nacional de informação imprime sempre a todas as realizações que tenham em vista erguer, ainda mais alto, o nome de Portugal.»

A distribuição dos prémios pecuniários e dos diplomas, devidamente emoldurados, foi sublinhada com salvas de palmas, tendo os agentes premiados, cujos nomes já publicámos no «Boletim da C. P.» de Dezembro, agradecido reconhecidamente os prémios recebidos.



## Ferroviários estrangeiros em Portugal

Durante o mês de Maio, devem visitar o nosso país, duas excursões de ferroviários espanhois e uma de camaradas franceses.

Uma das excursões espanholas, vinda da Galiza, dirige-se ao Santuário da Fátima, onde passará a noite de 12-13, tomando assim parte na Grande Peregrinação Nacional. A outra visitará Lisboa e arredores, regressando depois a Madrid.

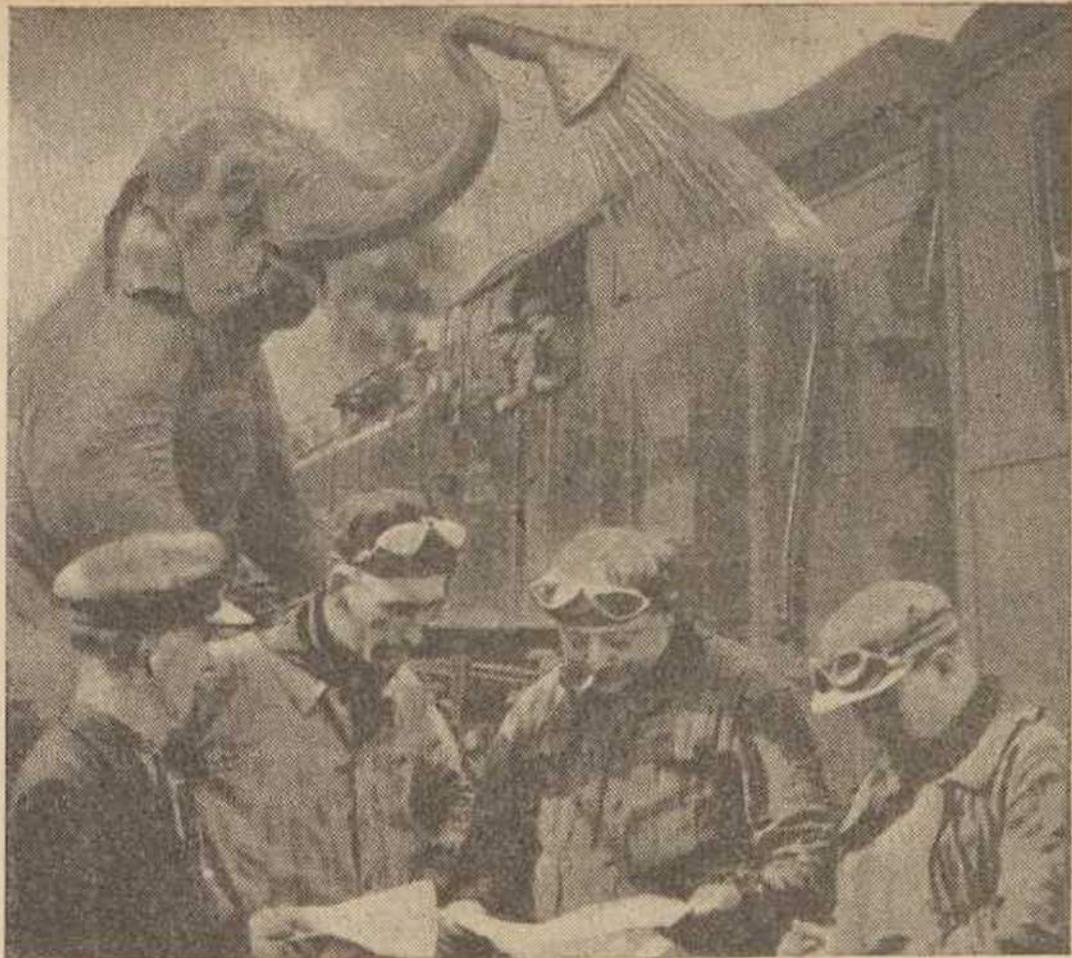
A excursão dos ferroviários da S. N. C. F. entrará em Portugal pela fronteira de Barca d'Alva, devendo visitar as cidades de Lisboa, Porto, Evora e Guimarães.

Todas estas excursões são feitas com a colaboração do «Boletim da C. P.» que, ao enviar os seus cumprimentos aos camaradas que nos visitam, faz sinceros votos por um feliz regresso às suas terras, com o sincero desejo de que levem de Portugal, as mais agradáveis lembranças.

## Duas notícias ferroviárias de grande sensação

O dia primeiro de Abril, conhecido há longos anos pelo nome do «Dia das Pêtas», goza na França de velha tradição, sendo muitos os jornais e revistas que aproveitam aquela data, para levarem ao conhecimento dos seus leitores, notícias fantásticas, por vezes ilustradas, nas quais ressalta o bom espírito francês *La Vie du Rail* — a revista dos ferroviários franceses — publicou no n.º 342 de 31 de Março último, duas páginas ilustradas que podem considerar-se verdadeiramente sensacionais, não só pelo aspecto gráfico, mas pelas «revelações» ferroviárias que fazem aos seus leitores...

Uma das gravuras publicadas representa um dos últimos inventos ferroviários: — a



construção duma grua hidráulica, cuja experiência, numa importante estação francesa, deu o melhor resultado. Trata-se da utilização dum elefante para encher os depósitos de água das locomotivas, medida de emergência tomada pelo chefe da Estação, perante a admiração dos maquinistas. A outra gravura representa a monumental Praça Vendôme de Paris, onde foi construída a nova «Triagem de Paris — Praça Vendôme» que foi posta à exploração, precisamente no dia 1 de Abril. Sob os olhares de Napoleão foram assentes novas linhas no importante centro urbano da capital parisiense, centenas de quilómetros de linhas férreas que deram à «Cidade da Luz» uma animação invulgar. Ao semanário *La Vie du Rail* os nossos cumprimentos pelas espirituosas páginas.





# LÁ POR FORA...

## SUIÇA

Os Caminhos de Ferro Federais Suiços, organizaram, com a colaboração duma empresa privada, um serviço de aluguer de bicicletas, completamente equipadas e de fabricação suíça.

Este serviço está instalado nas principais estações e cais de mercadorias.

## NORUEGA

Com o fim de favorecer o turismo, os Caminhos de Ferro da Noruega estabeleceram um regime de bilhetes de férias a preços reduzidos. A redução eleva-se a 50%, devendo o percurso ser superior a 150 quilómetros e o regresso dois dias depois da data da partida.

## BÉLGICA

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, vai pôr ao serviço automotoras ligeiras, destinadas a excursões turísticas em várias regiões do país. Os novos veículos têm a lotação para 80 passageiros atingindo a velocidade de 80 quilómetros à hora.

## FRANÇA

O tráfico dos caminhos de ferro franceses, no ano de 1951, bateu o «record», pois ultrapassou, em mais de metade, o de antes da guerra.

Para os resultados alcançados muito contribuiu uma melhor utilização da rede,

não só no que se refere ao percurso diário das locomotivas, mas ao consumo de combustíveis, carga dos vagões, etc.

O rendimento de trabalho do ferroviário francês no ano de 1951, excedeu em 60% o de 1938.

\* \* \*

Foi já posto à venda nas livrarias a edição de 1952, de «L'année Ferroviaire», valiosa obra de documentação sobre os caminhos de ferro franceses, no qual colaboraram alguns dos mais prestigiosos nomes do mundo ferroviário.

A publicação «L'année Ferroviaire» é uma obra indispensável a todos os que se interessam, não só pelos caminhos de ferro, mas pela evolução dos transportes em geral.

## INGLATERRA

Os caminhos de ferro ingleses estabeleceram novos fardamentos para o seu pessoal, de cor azul marinho e botões dourados.

O tecido dos novos uniformes foi escolhido depois de ensaios e exames que provam a solidez do tecido e a conservação da cor, sendo mais económico do que o último empregado.

\* \* \*

Durante o ano corrente, vão realizar-se as feiras internacionais de Milão, Utrecht, Bruxellas, Paris, Barcelona, Stockholm e Francfort S/Main, nas quais figurarão instalações de propaganda dos caminhos de ferro europeus e nas quais estarão representados os Caminhos de Ferro Portugueses.

# O MUSEU DOS CAMINHOS DE FERRO DA BÉLGICA



Uma sala do Museu dos Caminhos de Ferro da Bélgica

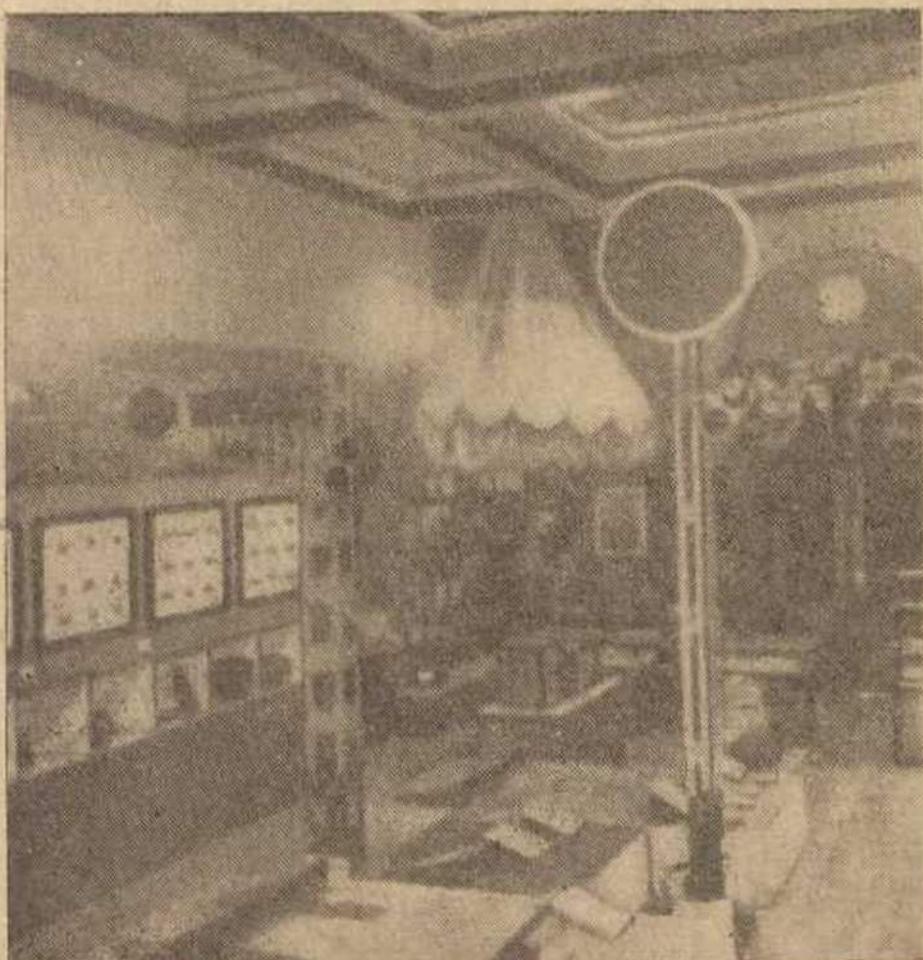
COMO já informamos, vai ser inaugurado oficialmente, em 30 de Outubro próximo, o Museu dos Caminhos de Ferro, que ficará instalado nas antigas instalações da estação do Norte, em parte destruídas durante a guerra.

No museu a inaugurar, far-se-á a história dos caminhos de ferro belgas, exibindo-se, além das mais antigas locomotivas que circularam na rede ferroviária, a automotora Diesel de 1936 e outros modelos de carruagens, vagões, etc. e também a locomotiva de 1844, com o peso de 13.500 kgs., conhecida pelo nome de «Pays Wals».

Os numismatas, os filatelistas e os amadores de gravuras e de lembranças do passado, encontrarão no novo museu dos caminhos de ferro belgas interessantíssimos motivos da sua preferência.

Várias firmas industriais prestaram a sua colaboração a esta iniciativa, fornecendo modelos do seu fabrico.

Na secção «Resistência dos Ferroviários», que será uma das mais importantes, serão expostas lembranças da última guerra, que revelam ao visitante o que foi a acção dos ferroviários, heróis obscuros da libertação e da vitória da Bélgica.



Outra sala do Museu dos Caminhos de Ferro da Bélgica

# Actividade reflexa, actividade instintiva, actividade voluntária e actividade inteligente. Suas diferenças

Por JOSÉ JÚLIO MOREIRA  
Chefe de Repartição na Divisão de Via e Obras

**E**m primeiro lugar julgamos conveniente, para melhor concatenação de ideias sobre matéria tão complexa, começarmos por explicar, embora sucintamente, para que tendem as actividades individuais, visto que vamos abordar as diferentes modalidades que essas actividades podem ter e que, no conjunto, determinam o comportamento do indivíduo.

Assim, diremos que as actividades do indivíduo tendem para a sua conservação e reprodução. Convém, pois, frisar também que os actos biológicos se classificam da seguinte maneira: processos de vitalidade e processos de mentalidade. Os primeiros referem-se ao crescimento, conservação e reprodução; os segundos constituem uma maneira especial do organismo entrar em acção com o meio que o cerca. As actividades múltiplas, que estão na base de conservação, constituem a chamada vida orgânica.

Nós vemos que o ser vivo não se limita a receber livremente a acção das forças que sobre ele actuam, mas que tende, até certo ponto, para as modificar. É esse conjunto de processos, que se exercem para aumentar ou diminuir o poder dessas acções, que constitui a vida mental psíquica. Esses processos são três: a estimulação, o ajustamento e a reacção ou resposta.

O comportamento do indivíduo é, portanto, determinado pelas acções e reacções recíprocas entre o indivíduo e o meio dentro do qual ele vive. Mas, essas acções e reacções têm de ser consideradas sob um determinado aspecto para que se lhes atribua carácter psíquico, o qual provém do conjunto de acções ser encarado sob aspecto global.

Ora, o comportamento é psíquico quando comporta actividade global e coordenada do indivíduo. Todos os fenómenos psíquicos tendem a objectivar-se, a exteriorizar-se. Sabe-se que a actividade anda intimamente ligada aos outros fenómenos psíquicos.

O objectivo essencial do comportamento é o de nos permitir a adaptação ao meio. Por isso, a acção tem que ser apropriada e por ser apropriada é que ela é coordenada e global. Às vezes há respostas fracassadas, mas não deixam de possuir coordenação, a qual, neste caso, não atinge o fim em vista.

\* \* \*

Posto isto, vamos entrar propriamente no estudo sumário de algumas formas variáveis do comportamento, de algumas formas da actividade, tais como a *actividade reflexa*, a *actividade instintiva*, a *actividade voluntária* e a *actividade inteligente*, para as compararmos e estabelecermos as suas diferenças.

## Actividade reflexa

É a forma mais simples do comportamento. Como atrás dissemos, todos os fenómenos psíquicos tendem a objectivar-se, a traduzir-se em movimentos. Os reflexos são movimentos que resultam dum excitação periférica, a que Richet denomina movimentos involuntários, que sucedem imediatamente à excitação dum nervo sensitivo da periferia. O reflexo implica a intervenção dum arco composto de células nervosas. O arco nervoso compõe-se de três partes: uma inicial, uma central e uma final. São, a bem dizer, três segmentos: o primeiro recebe o estímulo do exterior (de recepção); o segundo elabora o estímulo recebido (de elaboração ou de ajustamento); o terceiro que é zona motriz, o órgão de condução da resposta (de reacção ou de resposta).

Os reflexos podem ser simples ou compostos, conforme os arcos nervosos que traduzem a sua actividade. Podem, também, os reflexos ser considerados como inferiores e superiores, conforme compreendem, nos

seus trajectos, a intervenção de centros medulares ou centros nervosos superiores.

Podemos considerar o nosso sistema nervoso como uma série de andares que correspondem a séries diferentes de reflexos.

Os neurónios (<sup>1</sup>) é que formam, no sistema nervoso, esses andares sobrepostos e são constituídos por elementos vários aglomerados ou dispersos, de modo a, não só no próprio andar, mas também de um andar para outro, poderem-se formar associações funcionais de neurónios, permitindo que os movimentos reflexos se possam complicar tanto em altura como em largura e, assim, uma determinada excitação pode ser extremamente complexa, sob o ponto de vista da sua acção antes de chegar a um acto final ou secretório ou muscular.

Portanto, há uma enorme variedade de reflexos. Diversas são as classificações que se têm dado aos reflexos, atendendo aos planos de reflexão, à sua sede, ao ponto de partida e de chegada da excitação, da sua combinação, etc.

Estabeleceram-se, também, leis para os reflexos, determinando-se, assim, as condições principais, segundo as quais eles podem exercer certos movimentos.

Os reflexos são, pois, de todas as formas de comportamento, as mais simples; são hereditários, não precisam de ser aprendidos; executam-se mecânicamente os seus movimentos, com precisão matemática, em virtude dos centros nervosos estarem sempre desimpedidos. Os movimentos reflexos produzem-se independentemente das condições internas em que se encontra o indivíduo. O reflexo é ainda um movimento útil de adaptação; difere de indivíduo para indivíduo ou do meio.

### Actividade instintiva

Em que consiste? O que é o instinto? Há muitas opiniões acerca do que seja o instinto. Nada menos de 412 citações de definições apareceram, em 1924, num livro dum autor norte-americano sobre o estudo do instinto. Podemos, todavia, formular a seguinte definição provisória: «uma tendência inata para a realização de actos específicos, disposição rígida nas suas linhas gerais, mas variável nos seus pormenores e modalidades, acompanhada duma emoção específica».

Uma das características que se observam, em geral, na actividade instintiva é a de ser uma tendência, uma predisposição rígida em si, mas extremamente variável nas modalidades que pode revestir a sua efectivação. As actividades do instinto são variáveis—a actividade está numa dependência relativa

do meio que a provoca e do meio externo. O instinto é uma disposição inata para a realização de actos específicos, provocada tanto por excitantes internos, como por excitantes externos. A actividade endocrínica, as secreções internas são verdadeiros estímulos da nossa actividade interna. Esta actividade, chamada instintiva, está na dependência relativa do meio que a provoca e do meio externo—eis a razão porque o instinto é variável.

O reflexo, pelo contrário, está independente do meio em que vive. O reflexo manifesta-se constantemente; os instintos apenas em momentos precisos da vida do indivíduo. O instinto comprehende uma série de movimentos que parece dependerem uns dos outros, formando um conjunto; o reflexo é uma resposta automática e a consciência apenas intervém na sua origem e no seu fim—a sua adaptação é inconsciente. Ao acto instintivo falta a consciência do fim a atingir e é por isso que ele se realiza sem hesitação. No acto reflexo e no instintivo, uma dada impressão exterior prolonga-se por uma reacção motora imutável, determinada, por assim dizer, por um mecanismo preexistente, ao passo que, na acção voluntária, excitações idênticas produzem reacções diferentes, em consequência da intervenção da deliberação—eis em que consiste a diferença entre instinto e acto voluntário.

O instinto está ligado à espécie e não ao indivíduo, todos os seres da mesma constituição orgânica têm instintos análogos.

O instinto é um reflexo complicado. Podemos considerá-lo uma cadeia de reflexos.

Variadas são as classificações dos instintos e as qualidades emotivas que lhes correspondem. O instinto evolui e altera-se. Assim, se têm formado princípios que obedecem a certas leis formuladas sobre os instintos. O instinto depende de certas condições fisiológicas e psicológicas; nele são predominantes os estados afectivos; é mais activo que o reflexo; nele intervém o cérebro, ao passo que no reflexo apenas interveem os centros reflexos.

### Actividade voluntária

Costuma opor-se à actividade automática. A actividade voluntária ocupa o mais alto grau, sob o ponto de vista da actividade, e é aquela que encontra maior número de resistências. A actividade voluntária não é uma função mental individualizada, não

(<sup>1</sup>)—Neurónio—Célula nervosa que tem duas espécies de prolongamentos, que se encadeiam, como que formando articulações, mas não se juntam por anastomose, isto é, não se abocam.

constitui uma faculdade, nem uma entidade, mas comprehende uma série de mecanismos, de tecnicas. As actividades voluntárias obedecem a uma premeditação, a um propósito, implicam a representação de um fim, a previsão aproximada das consequências de um acto a realizar — é intencional; implicam uma dilacção da decisão consagrada à deliberação, isto é, implicam a capacidade de manter este período de dilacção durante o tempo necessário para que se realizem em termos hábeis, refreando os processos afectivos que nos possam conduzir para a realização de um acto que, porventura, venha prejudicar a realização inoportuna do pensamento; implicam a escolha entre reacções que se apresentam ao espírito e as mais adaptadas ao fim que se tem em vista — são processos selectivos; implicam a intervenção de correntes, de processos afectivos, que, de resto, são a base da nossa conduta; implicam uma multiplicidade de automatismos, de hábitos úteis, cujos mecanismos motores são deliberados pela decisão; implicam, finalmente, a perseverança, a energia na realização da acção.

Ora, podemos concluir que as actividades voluntárias realizam-se com a plena previsão do que deverão ser, ao passo que a actividade reflexa e a instintiva não são previstas pelo seu autor. Os movimentos voluntários são funções primárias. A actividade voluntária tem como condição necessária uma acumulação, na memória, dos diferentes movimentos possíveis, por virtude de experiências não premeditadas desses movimentos. A excitação do acto voluntário, ao contrário da do reflexo, provém do trabalho cerebral interno.

### Actividade inteligente

É uma outra forma de comportamento — é a faculdade de adaptação, ou melhor, um conjunto de capacidades destinadas a resolver os problemas que não podem ser resolvidos pelas outras actividades. Essas capacidades permitem ao individuo adaptar-se à vida, resolver os problemas que a adaptação à vida suscita.

Quando a nossa actividade reflexa e a instintiva não são capazes de resolver os problemas que se lhes apresentam, é chamada a resolvê-los outra forma de actividade — é a actividade inteligente. Mas, a inteligencia não é una, não é uma entidade em si própria. Ela apresenta várias modalidades, conforme o predomínio dos processos que entram numa actividade global, a que nós chamamos comportamento inteligente.

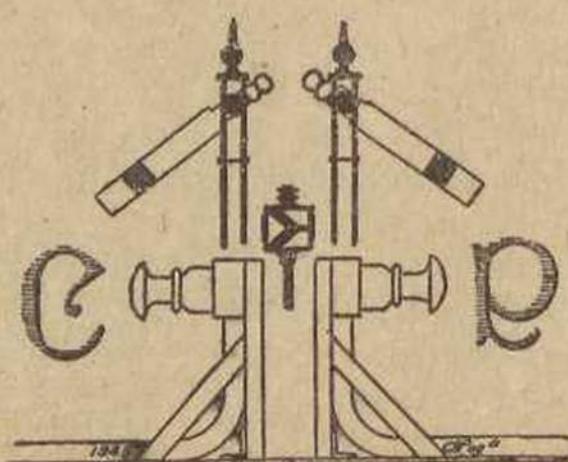
Os processos característicos do comportamento inteligente são variados. Por exemplo, para Claparede, há a inteligência integral, compreendendo três operações essenciais: a pergunta, a hipótese e a verificação. A pergunta é qualquer coisa que surgiu de novo, significa a consciência tomada pelo indivíduo da sua desadaptação ao meio; a hipótese é a escolha dos meios para resolver o problema de desadaptação ao meio; a verificação consiste no acto de verificar se a hipótese que se encontrou é eficaz ou não para a solução que convém.

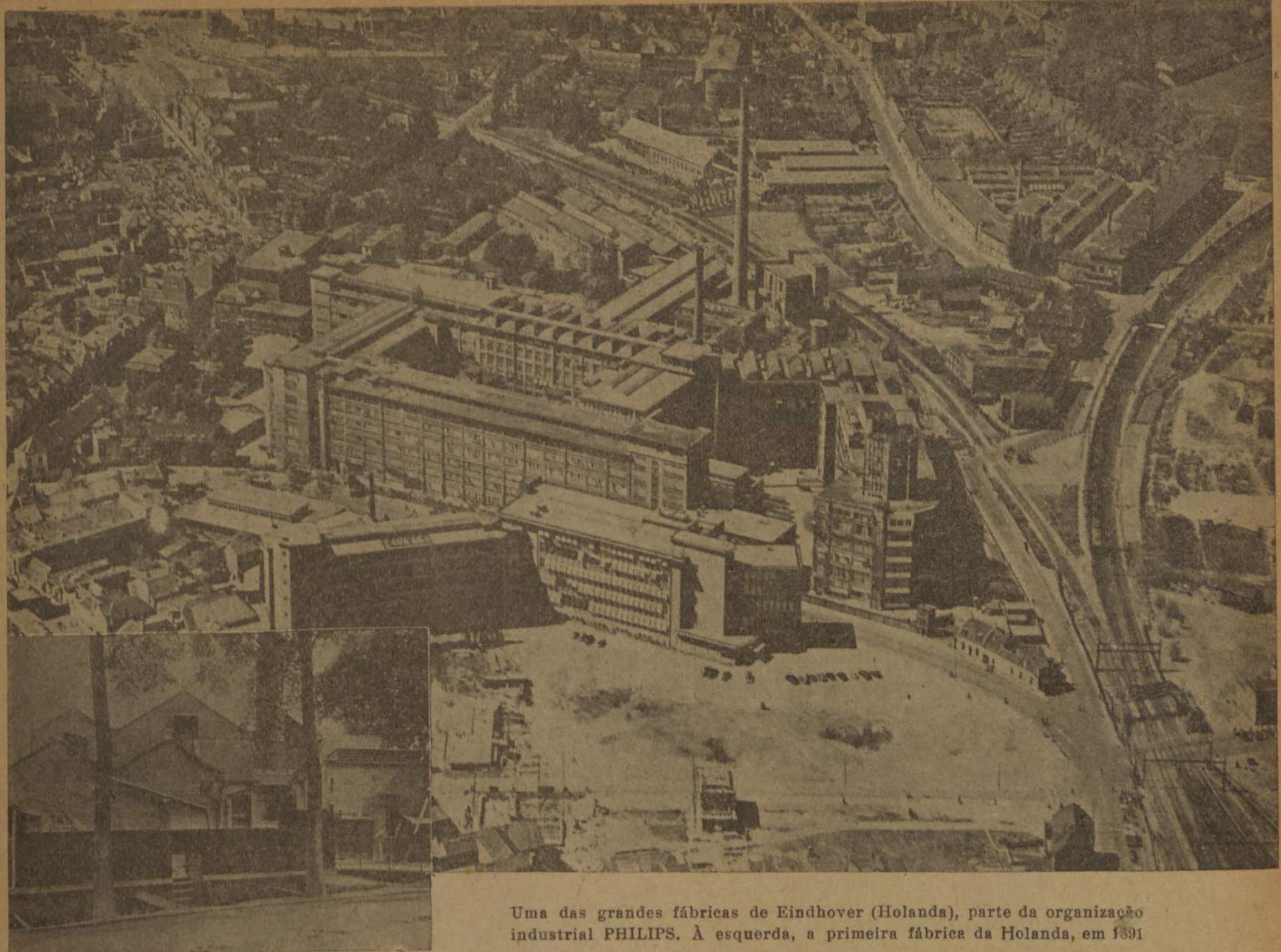
Há, nos processos que são pedidos, elementos diferenciais que consistem na capacidade de invenção. Compreender é saber o sentido, a significação duma dada situação em presença de dados objectivos. Na invenção o indivíduo tem a idea, mas faltam-lhe os dados procura os meios para ajustar a acção que tem em vista, à idea que tem no espírito. A pergunta, a hipótese e a verificação só podem efectuar-se depois de determinadas capacidades (observação, memória, atenção, associação, imaginação, raciocínio, abstracção, generalização) intervierem.

Ora, é este conjunto de actividades que constitui a actividade inteligente.

A diferença essencial que existe entre um acto instintivo e um acto inteligente está em que, no instintivo, as vias nervosas e as associações são hereditárias, ao passo que, no acto inteligente, são o resultado da experiência.

Para terminar, diremos ainda que o chamado comportamento instintivo e o inteligente não são senão complicações sucessivas do comportamento fundamental constituído pelo acto reflexo.





Uma das grandes fábricas de Eindhoven (Holanda), parte da organização industrial PHILIPS. À esquerda, a primeira fábrica da Holanda, em 1891

## II CONCURSO UTILITÁRIO DO «BOLETIM DA C. P.»

**N**ÃO ha ninguém que, pelo menos de nome, não conheça os produtos PHILIPS, fabricados na importante organização industrial holandesa, que hoje envia a todos os mercados do mundo, não só lampadas eléctricas e receptores de radio, mas ferros de engomar, lampadas portateis e outras peças de utilidade domestica, tão apreciadas pelas donas de casa.

São esses e outros produtos que, no próximo mês de Junho, vão ser sorteados entre os nossos assinantes, graças à valiosa colaboração da Sociedade Comercial Philips Portuguesa, com sede em Lisboa, na Rua Joaquim António de Aguiar, 66.

Segundo fomos informados, muitas centenas de assinantes do «Boletim da C. P.», logo que receberam os postais que acompanhavam o número de Março enviaram-nos à Secção de Publicidade da importante firma, ficando assim inscritos no sor-

teio a realizar, ficando assim habilitados aos 40 prémios a distribuir.

Aos assinantes que ainda não remeteram à Secção de Publicidade da Sociedade Comercial Philips Portuguesa os postais recebidos prevenimos que o devem fazer o mais breve possível, única forma de ficarem habilitados ao II Concurso Utilitário do Boletim da C. P., e, portanto, aos seguintes prémios:

- 1.<sup>o</sup> — Um rádio-receptor Bx 305 U.
- 2.<sup>o</sup> — Um rádio-receptor Bx 205 U.
- 3.<sup>o</sup> a 6.<sup>o</sup> — Um ferro eléctrico de engomar MO.
- 7.<sup>o</sup> a 16.<sup>o</sup> — Uma lanterna dinamo 7424.
- 17.<sup>o</sup> a 26.<sup>o</sup> — Um lote de 10 lâmpadas, sendo 3 de 25 W, 4 de 10 W e 3 de 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.
- 27.<sup>o</sup> a 40.<sup>o</sup> — Um lote de 6 lâmpadas de 40 ou 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.

# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 80 — Peço dizer-me se o transporte em conta corrente de qualquer dos Ministérios, de Barca de Alva para a linha do Sabor, gosa da redução de 50% e se o transporte da Guarda Nacional Republicana que na requisição tenha traçado os dizeres: «Devendo o transporte ser pago pelo Ministério de ...» se a gratuitidade é dada ao mesmo percurso. Suponho que sim, visto que a linha do Sabro é do Estado.

Resposta — Os transportes da Guarda Nacional Republicana, são regulados pelo Convénio com o Ministério do Interior, efectuado em 4 de Janeiro de 1932, (Circular n.º 777 da Exploração) no qual não estão compreendidas as linhas do Tâmega, Corgo e Sabor. Assim, estes transportes, nas referidas linhas, são regulados pelo disposto no Art. 45.º do Livro E. 11.

///

Pergunta n.º 81 — Peço dizer-me se o processo de taxa a seguir indicado, está certo:

Um passageiro embarcado em Campolide em 3.ª classe no comboio n.º 121, apresentando bilhete da Tarifa 1-P. de 3.ª classe, de Algueirão a Campolide, avisa o revisor que segue a Vila Franca.

Campolide a Vila Franca de Xira	34 km.
34 km. × \$25 =	8\$50
20% . . . . .	1\$70
Total . . . . .	10\$20

Resposta — Deve ser efectuada a cobrança relativa a excesso de percurso sem aumento, ou seja, no caso apresentado — Campolide a Vila Franca de Xira — 6\$80, em conformidade com o disposto no último período do Artigo 92.º do Livro E. 7 (página 88).

///

Pergunta n.º 82 — Diz o n.º 2 do Artigo 10.º da Tarifa de Operações Acessórias, que não desfruta de armazenagem gratuita tudo o que for retirado das estações sem haver constituido remessa.

Sucede que o expedidor de uma remessa que já havia estabelecido contrato de transporte e portanto constituido já uma remessa, resolve anular a mesma e retirá-la.

Deve pagar por F 114 só o que for devido por registo ou também armazenagem?

Resposta — Como, no caso apresentado, o expedidor anulava o contrato de transporte, e, por isso, deixava de cumprir as obrigações que do mesmo lhe advinham, deveria proceder-se segundo as disposições do Artigo 144.º do Livro E. 11 e das páginas n.os 132 e 183 das respectivas Instruções

Complementares, cobrando-se, por consequência, além da verba devida pela inutilização da escrituração a importância respeitante à armazenagem vencida, sem nenhuma gratuidade, e, no caso de a remessa já ter sido carregada, ainda a taxa que pudesse corresponder por carga e descarga.

///

Pergunta n.º 83 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade, de Pampilhosa para Granja, um vagão com telha de barro ordinário, 8.300 kg., carga e descarga pelos donos.

Foi requisitado vagão 10 T.

Distância 90 km.

Tarifa Geral — 4.ª classe

Preço 59\$40 × 8,30 =	. . . . .	493\$02
Manutenção 8\$00 × 8,30 =	. . . . .	66\$40
Registo e aviso de chegada	. . . . .	8\$00
Arredondamento	. . . . .	\$08
	Total . . . . .	567\$50

Não devia aplicar-se a tabela correspondente da Tarifa Especial n.º 1, com sujeição ao mínimo de carga de vagão completo ou a mercadoria está incluída no Artigo 98.º da Tarifa Geral?

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

A mercadoria indicada pelo consultante é abrangida pela doutrina do Artigo 98.º da Tarifa Geral.

## II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 58 — Segundo o Artigo 64.º do Livro 2 (3.º período) página 55 diz que quando o comboio a receber origine um cruzamento com o comboio a expedir deve ser estabelecido mod. M 117 e tomando as medidas dos Artigos 25 a 38 (alteração de cruzamento) porém tenho dúvidas se o atraso for tão diminuto que não se faça alteração do cruzamento esperando a chegada do referido comboio que devia chegar antes do início do comboio a expedir se deve ou não fornecer mod. M 117 marcando lhe o cruzamento na própria estação, o que salvo melhor opinião não há necessidade do seu estabelecimento em virtude do atraso com que parte ser a diversos esperando a chegada do comboio atrasado.

Resposta — Deve fornecer-se o mod. M 117, não só por motivo de segurança da circulação, como para justificar o atraso.

///

Pergunta n.º 59 — O comboio n.º 4021 por anúncio do comboio n.º 34262 cruzava com este em Sabugo. Lisboa-R. forneceu mod. M 126 avisando deste cruzamento. Houve interversão de trens, passando à frente do comboio

n.º 34262 o comboio n.º 4222 que cruzava em Mafra com o comboio n.º 4021.

Cacém forneceu mod. M 126 devido ao cruzamento ficar fixado em Mafra e Sabugo devia fornecer mod. M 117? Porém, há opiniões diferentes.

Cacém devia fornecer mod. M 117 para o cruzamento em Sabugo e M 126 avisando da introversão de Trens?

**Resposta** — Deve proceder-se como consta do último período da presente.

///

**Pergunta n.º 60** — Peço ser elucidado quanto ao fornecimento do mod. M 117, no caso que a seguir exponho:

A estação «A» faz expedir um comboio regular de passageiros, com mod. M 126 avisando o pessoal que cruzava na estação «I» com um comboio extraordinário de mercadorias, porém a estação «H» anterior ao cruzamento, não fornece mod. M 117 alegando que o comboio extraordinário tinha sido ultrapassado por um comboio regular na estação «K» e faz a entrega do mod. M 126 fazendo constar o facto.

Entendo que a estação «H» devia entregar os modelos M 117 fixando cruzamento na estação «I» e M 126 dando conhecimento da alteração dos locais de cruzamentos. Será assim, ou devia fornecer apenas o mod. M 126, passando o mod. M 117 a ser estabelecido pela estação «I», por passar a ser a estação anterior de cruzamento devido à alteração que se registou?

**Resposta** — A estação «H», anterior de paragem, fornece o mod. M 117, para o cruzamento previsto na marcha do comboio na estação «I»; quando tenha conhecimento que o comboio com que este devia cruzar na estação «I», foi ultrapassado por outro, deve também fazer entrega do mod. M 126, em harmonia com o artigo 36.º do Regulamento 2.

Desta forma o pessoal do comboio fica avisado de que o cruzamento foi alterado em conformidade com o artigo 35.º do mesmo Regulamento.

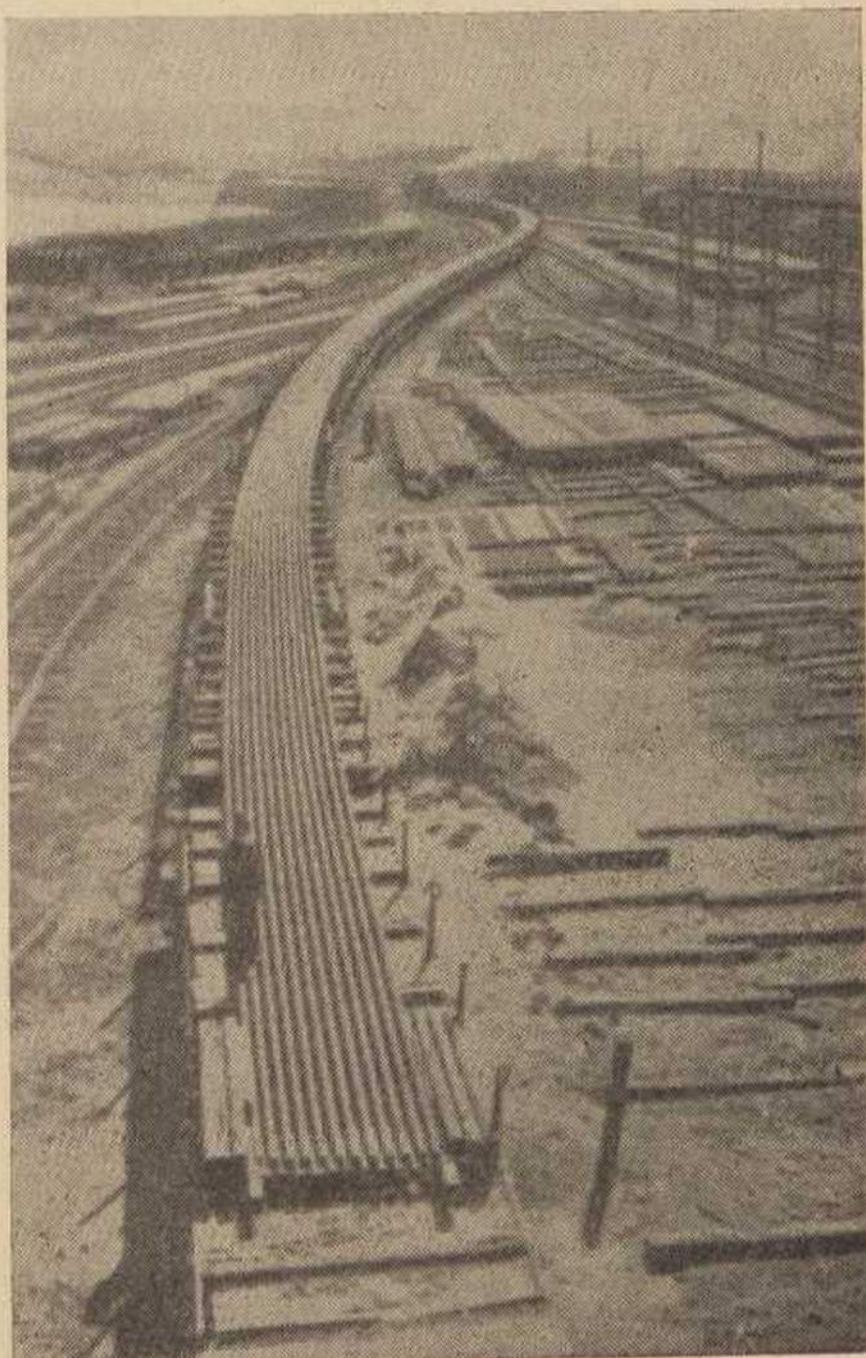
///

**Pergunta n.º 61** — A automotora n.º 1429 que parte de Figueira da Foz às 14 horas, tem cruzamento extraordinário em Fontela, com a Marcha n.º 34702, de Alfarelos a Figueira da Foz. Como a circulação regular tem que anunciar pela frente a circulação extraordinária tem que fornecer o mod. M 126 assinalado com o n.º 5.

Pode também, neste mod. M 126 ser assinalado o n.º 2, dispensando assim o fornecimento do mod. M 117?

**Resposta** — Não pode ser dispensado o fornecimento do mod. M 117. Deve dispensar-se, sim, a utilização do n.º 2 do mod. M 126, em harmonia com o disposto no último período do artigo 63.º do Regulamento 2.

## CAMINHOS DE FERRO BELGAS



Carris de grande comprimento, ao serem carregados numa estação da Bélgica.



A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, para comemorar o 25.º aniversário da sua fundação, editou um selo artístico, desenhado pelo Mestre estatuário Marcel Rau, artista plástico de raro merecimento.

# Talvez não saiba que...

A primeira expedição dos portugueses a terras de África, foi em 1415, quando da conquista de Ceuta.

E que as ilhas do Porto Santo, Madeira e Desertas, descobertas em 1418 e 1419, foram povoadas em 1425, ano em que ali foi plantada a cana de açucar, vinda da Sicília e a Malvasia da Ilha de Creta.

\* \* \*

A palavra «boda» parece derivar de «bode» por antigamente ser costume matar um bode para festejar, num banquete, a celebração do casamento.

\* \* \*

Homero, poeta grego, viveu cerca do ano de 900, antes de Cristo. Compoz a Odisseia e o Iliada, a bíblia dos heróis, tendo sido o fundador da poesia épica.

\* \* \*

Certos aniversários de casamento têm designações curiosas: — o 1.º bodas de algodão; o 2.º bodas de papel; o 3.º bodas de

couro; o 5.º bodas de madeira; o 7.º bodas de lã; o 10.º bodas de estanho; o 15.º bodas de cristal; o 20.º bodas da China; o 25.º bodas de prata; o 30.º bodas de pérola; o 40.º bodas de rubi; o 50.º bodas de ouro e 75.º bodas de diamante.

\* \* \*

Os nomes de pessoas, tem a sua significação e origem, como:

Os germanicos — Alberto, muito ilustre; Alfredo, todo paz; Arnaldo, mantenedor de honra, Adolfo, felicidade.

E que do latim, vêm os nomes:

António o primeiro de todos; Augusto, excelsa, venerável; Camilo, destinado ao sacrifício; Cecílio, cego, curto de vista.

---

N. da R. — De futuro publicaremos com regularidade esta página, de autoria de José Júlio Moreira, Chefe da Repartição de Via, antigo licenciado da Faculdade de Letras da U. L., professor diplomado de Educação Física e do Ensino Secundário e Sub-Inspector de Educação Física da Mocidade Portuguesa.

Ao autor, antigo colaborador do «Boletim da C. P.» os nossos agradecimentos.

---

## DESPEDIDA

Raimundo Duarte Geral d'Oliveira, Chefe da Circunscrição da Exploração tendo passado à situação de reforma por motivo de doença, fixou a sua residência em Lisboa, na Avenida Rio de Janeiro, 48, 2.º E. (Bairro de Alvalade).

Nao lhe tendo sido possível fazer as despedidas aos seus superiores, colegas, subordinados e amigos, apresenta-as por esta forma, agradecendo as atenções e provas de estima que de todos recebeu.

## SAPATARIA CONCEIÇÃO

A Sapataria Conceição — Rua do Freixo, 1736 — Porto, é fornecedora da Caixa Privativa do Pessoal das Oficinas da C. P..

Desejando alargar as suas concessões a todos os portugueses, faz 10 % de redução, nas compras feitas nas suas sapatarias — Sapataria da Conceição, Rua do Freixo, 1736 e Sapataria Goya, Rua Santo Ildefonso, 104, ambas no Porto.

Basta o apresentar do cartão de identidade para beneficiar do desconto concedido.



MONTREUX — Sede do Caminho de Ferro Montreux-Oberland-Bernois — M. O. B.

## EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» À SUIÇA

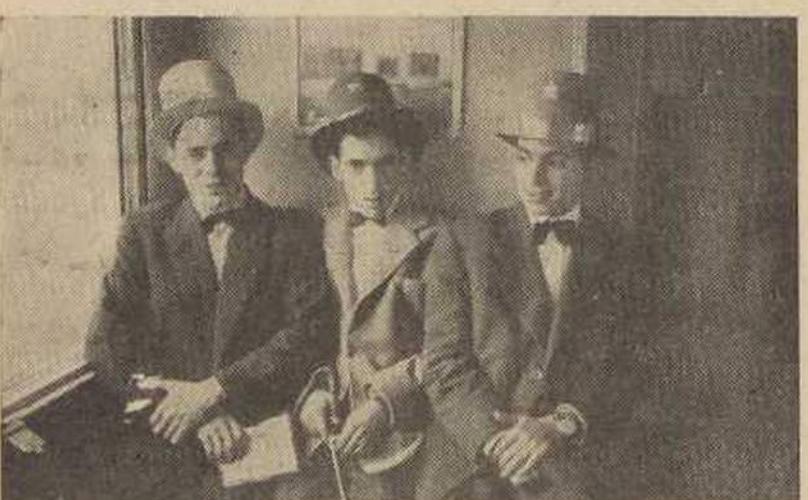
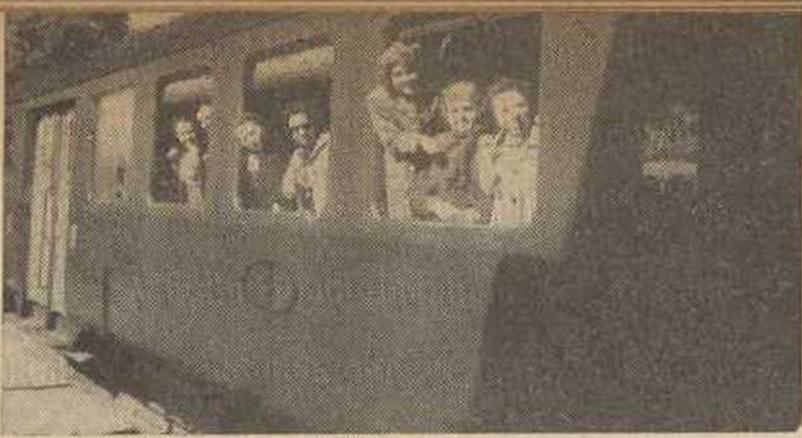
**N**O próximo dia 13 de Junho, partirá para Geneve, a excursão dos ferroviários portugueses, iniciativa do «Boletim da C. P.», que encontrou o melhor acolhimento nos assinantes.

Conforme prometemos, publicamos o programa da referida excursão, na qual tomarão parte sessenta assinantes da nossa revista que, durante dezessete dias realizarão uma magnífica peregrinação por terras de Espanha, França, Suiça e Itália:

- |                    |  |
|--------------------|--|
| <b>13 de Junho</b> | Partida de Lisboa-Rossio no «Sud-Express».   |
| <b>14 de Junho</b> | Chegada a Hendaie e partida para Geneve.   |
| <b>15 de Junho</b> | Chegada a Geneve. Depois de almoço, volta à cidade em autocarro. Partida para Berne.   |
| <b>16 de Junho</b> | De manhã, volta à cidade em autocarro. Visita à Legação de Portugal e Direcção Geral dos Caminhos de Ferro Federais. Partida para St. Gall.  |
| <b>17 de Junho</b> | Visita da cidade. Excursão aos arredores.  |
| <b>18 de Junho</b> | Excursão no Lago Constança e regresso a St. Gall.  |
| <b>19 de Junho</b> | Partida para Zurich. Visita da cidade em autocarro. Cumprimentos à Direcção do Ofício Central Suiço do Turismo e saída para Coire.   |
| <b>20 de Junho</b> | De manhã, visita à cidade de Coire. Cumprimentos à Direcção dos Caminhos de Ferro Rheticos. Partida para Arosa (1.856 m. de altitude), onde se realiza o almoço. Excursão a Hörnli (2.519 m. de altitude). Regresso a Coire. |

- |                    |   |
|--------------------|---|
| <b>21 de Junho</b> | Partida para a estância internacional de St. Moritz. Visita à cidade e arredores.   |
| <b>22 de Junho</b> | Partida em autocarro postal pelo celebre desfiladeiro da Maloja para Le-gano. Visita à cidade.  |
| <b>23 de Junho</b> | Excursão ao Monte de San Salvatore Passeio no Lago Lugano.  |
| <b>24 de Junho</b> | Partida para Milão, a maior cidade de Itália. Visita da estação de Milão, a maior da Europa. Volta à cidade em autocarro. Regresso a Lugano.  |
| <b>25 de Junho</b> | Partida em comboio para Göschenen, através do tunel do St. Gothard. Viajem em autocarro postal de Göschenen para Furka e Gletsch (Glaciares do Rhodano). Almoço e visita da Barragem do Grimsel, seguindo para Meiringen, onde se toma o comboio para Interlaken. |
| <b>26 de Junho</b> | Excursão em comboio a Lauterbrunnen, Wengen, Petite Scheidegg—Jungfrau Joch (3.454 metros de altitude). Almoço.   |
| <b>27 de Junho</b> | Partida para Montreux. Almoço. Visita à cidade e partida para Geneve. Jantar e saída para Hendaie.  |
| <b>28 de Junho</b> | Chegada a Hendaie e partida para Lisboa.  |
| <b>29 de Junho</b> | Chegada a Lisboa-Rossio.  |

Aos excursistas foi já distribuído o programa, assim como instruções sobre a viagem. Em caso de dúvida, os interessados devem dirigir-se, com urgência, ao «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia Lisboa.



## Os "Expressos-Populares" e o público

COMO é do conhecimento dos nossos leitores, voltaram a circular os «Expressos Populares», suspensos durante a última guerra.

O público tem assim à sua disposição, por preços mínimos, comboios rápidos confortáveis, que lhe permitem apreciar, aos domingos, as belezas ornamentais e paisagísticas do nosso país.

Apesar de estarmos no começo do ano, transportaram-se até agora, nos «Expressos Populares» cerca de dez mil pessoas, que se mostram encantadas com as digressões realizadas, conforme impressões transmitidas à Companhia.

Os passageiros, ao tomarem estes comboios de turismo, recebem o horário da viagem impresso num folheto do qual consta a descrição das regiões que vão visitar. No folheto vai um postal, que os excursionistas enviam à Companhia, com as suas sugestões, sendo curioso notar que, em todas elas, se fazem referências elogiosas, ao pessoal que acompanha estes comboios e ao que presta serviço nas estações.

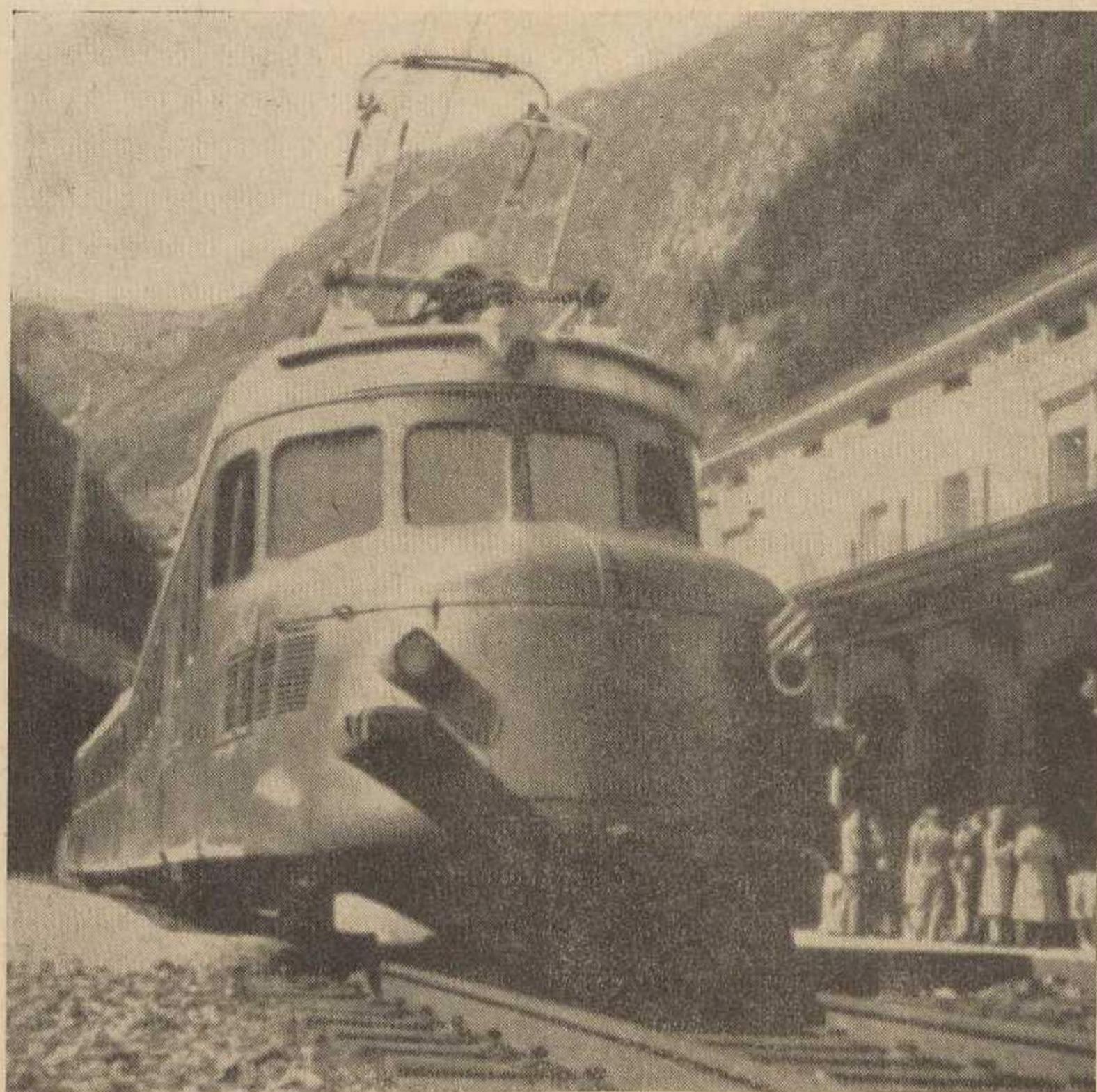
Nos «Expressos Populares» funciona um serviço de bufete, a cargo de «Wagons-Lits» e em algumas das excursões realizadas, há a colaboração da camionagem, que permite visitar localidades distantes do caminho de ferro.

Desnecessário se torna encarecer estas iniciativas, que não são deste ou daquele, mas da Companhia, que continua a contribuir para o desenvolvimento do turismo nacional.

A legenda «Conheça a sua terra» vai-se tornando conhecida de todos os portugueses, o que nos aprás registar nas páginas do «Boletim da C. P.», ao mesmo tempo que levamos ao conhecimento dos nossos leitores as palavras de apreço para com o pessoal dos caminhos de ferro, que continua a manter o respeito, a disciplina e a cortezia para com os passageiros.

*De cima para baixo : Aguardando a partida ;  
Os estrangeiros dum «Expresso» ; Um grupo  
de divertidos... ; A Nazaré também viaja ;  
Uma família feliz e O Carnaval num «Expresso»*

# OS «FLECHAS VERMELHAS»



Os «Flechas Vermelhas» dos Caminhos de Ferro Federais

Os Caminhos de Ferro Federais da Suiça, puzeram há anos em circulação, os chamados «Flechas Vermelhas», comboios eléctricos formados com optimo material, destinados únicamente a excursões de grupos, aos melhores lugares de turismo.

Comodos, rápidos e economicos.

Os «Flechas Vermelhas» correspondem, por assim dizer aos nossos «Expressos Populares», sendo contudo formados com material mais luxuoso e possuindo a particularidade, de serem pintados de vermelho, o bastante para ganharem popularidade e serem disputados pelos amantes da natureza que possuem o agradável prazer de viajar.

# Regulamentação dispersa

## Direcção-Geral

1.º Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 306 — (19.9.1951) — Contratos — Alteração da redacção nos contratos feitos pela Companhia (19.9.1951).

Ordem da Direcção-Geral n.º 307 — (18.10.1951) — Acidentes de trabalho.

## Divisão Comercial

### Tráfego

13.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-P. (Em vigor desde 20.9.1951) — Altera a redacção do Artigo 11.º da Tarifa.

3.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. (Em vigor desde 1.10.1951) — Altera o serviço que prestam os apeadeiros de Carvalheira-Maceda, Cortegaça e Paramos.

Anexo n.º 1 à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França em trânsito por Espanha. (Em vigor desde 20.9.1951) — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, nos percursos franceses, para os passageiros que se detenham em França pelo menos 5 dias.

Aviso ao Públíco B. n.º 127. (Em vigor desde 13.9.1951) — Inclui as sêmeas no grupo das mercadorias que beneficiam de preço especial quando destinadas ao Algarve.

Aviso ao Públíco B. n.º 128. (Em vigor desde 24.9.1951) — Estabelece preços especiais para remessas de cortiça, aparas e desperdícios, de cortiça.

Circular n.º 83. (Em vigor desde 11.9.1951) — Estabelece normas especiais para o transporte de adubos.

Comunicação-Circular n.º 119. (Em vigor desde 17.9.1951) — Estabelece o tratamento tarifário a aplicar a agripô.

Tarifa de Camionagem da Carreira Barreiro-Evora — Transporte de passageiros.

2.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 17.10.1951) — Transportes entre as estações de Torres Vedras, Vila Franca de Xira e Carregado e os Des-

pachos Centrais de Carvoeira, Merceana, Labrugeira e Alenquer.

96.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 1.10.1951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Coruche e o Despacho Central de Coruche.

116.º Complemento à Tarifa de Camionagem. (Em vigor desde 25.9.1951) — Transporte de mercadorias entre a estação de Alferrarede e os Despachos Centrais de Sardoal e Vila de Rei.

3.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França, em trânsito por Espanha. (Em vigor desde 1.11.1951) — Altera o Artigo 7.º do Capítulo I e completa a segunda parte — Preços de transporte.

8.º Aditamento aos Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da Antiga Rede e respectivo anexo. (Em vigor desde 1.11.1951) — Atribuição de distâncias próprias ao apeadeiro de Oia.

9.º Aditamento aos Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da Antiga Rede e respectivo anexo. (Em vigor desde 1.11.1951) — Alteração das distâncias de aplicação da estação de Lisboa (Rossio).

37.º Aditamento à Tarifa Geral. (Em vigor desde 1.11.1951) — Inclui os tubos de aço ou de ferro para transporte de gases nas excepções e no § único dos Capítulos III e XII da Tarifa Geral.

Aviso ao Públíco B n.º 129. (Em vigor desde 8.10.1951) — Estabelece preço especial para o transporte de castanha comum sem preparo.

Aviso ao Públíco B n.º 130. (Em vigor desde 1.11.1951) — Estabelece preços especiais para o transporte de alfarroba e caroço de alfarroba.

Aviso ao Públíco B n.º 131. (Em vigor desde 22.10.1951) — Estabelece preço especial para o transporte de resíduos de bagaço de azeitona e briquetes de resíduos de bagaço de azeitona para queimar.

Aviso ao Públíco B n.º 132. (Em vigor

desde 1-11-951) — Estabelece preço especial para o transporte de cerveja e das respectivas taras em retorno.

*Aviso ao Pùblico B n.º 133.* (Em vigor desde 12-11-951) — Anula o Aviso ao Pùblico B n.º 101, relativo ao transporte de adubos.

*Aviso ao Pùblico B n.º 134.* (Em vigor desde 5-11-951) — Estabelece preço especial para o transporte de azeitona.

*4.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* (Em vigor desde 1-11-951) — Inclui a linha n.º 2 da estação de Pavia no número das linhas afectas às operações de carga e descarga de vagões.

*5.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* (Em vigor desde 2-11-951) — Inclui a linha n.º 5 da estação de Moita no número das linhas afectas às operações de carga e descarga de vagões.

*6.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc.* (Em vigor desde 3-11-951) — Passa a estação de Sousa da Sé à categoria de apeadeiro, funcionando, para serviço de mercadorias, como simples desvio dependente da estação de Évora.

*Circular n.º 84.* (Em vigor desde 1-11-951) — Estabelece as deduções a fazer no peso de remessas de cortiça, de Novembro a Março.

*Circular n.º 85.* (Em vigor desde 22-10-951) — Anula a Circular n.º 74, relativa ao transporte de azeite.

*Comunicação-Circular n.º 120.* (Em vigor desde 1-11-951) — Estabelece preço especial para o transporte de cimento hidráulico e cal hidráulica, da «Transfomal».

*Tarifa de Camionagem da Carreira Barreiro-Portimão* — Transporte de passageiros.

*84.º Complemento à Tarifa de Camionagem.* (Em vigor desde 22-10-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Moncorvo e o Despacho Central de Alfândega da Fé.

*86.º Complemento à Tarifa de Camionagem.* (Em vigor desde 17-10-951) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias en-

tre a estação de Gouveia e o Despacho Central de Gouveia.

*38.º Aditamento à Circular n.º 1.056 (Exploração).* (Em vigor desde 9-10-951) — Anuncia: — Anulação dos contratos relativos aos ramais particulares «Alhandra-Manutenção», «Barca da Amieira-Pracana», e «Gaia-Oliveira». — Substituição do contrato n.º 642 pelo n.º 1.731, relativo ao ramal particular «Malveira-Moagem», substituição desta denominação por «Malveira-Chapuceira» e substituição da concessionária «Empresa de Moagem de Oeste, Ld.<sup>a</sup>» por «Sociedade Vinícola e Comercial Chapuceira, Ld.<sup>a</sup>» — Substituição do contrato n.º 1.261 pelo n.º 1.730, relativo ao ramal particular «Moita-Cerâmica» e substituição da Concessionária «Cerâmica da Moita, Ld.<sup>a</sup>» por «Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia». — Utilização por terceiros do ramal particular «Famalicão-Henriques».

#### Fiscalização de Receitas

*Comunicação-Circular n.º 92* — Refere-se ao transporte gratuito dos Senhores Vogais suplentes do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, quando convocados para tomarem parte nas sessões do referido Conselho.

*Comunicação-Circular n.º 93* — Refere-se à criação do novo mod. F 17-A — Boletim suplementar de tráfego internacional, em virtude da entrada em vigor, do 3.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e França, em 1-11-951.

#### Estatística e Estudos

*Comunicação-Circular n.º 9* — Indicação do regime, distâncias, tarifa aplicada e classificação estatística nas declarações de expedição.

#### Divisão de Exploração

##### Serviços Gerais

*Comunicação-Circular n.º 3 — 4-9-951* — Normas a adoptar quanto à data a inscrever nos boletins sanitários e aos turnos a distribuir aos agentes com alta médica ou apresentados de licença.

## **Estudos e Aprovisionamentos**

*1.º Aditamento à Instrução n.º 2.141—de 3-9-951—Sinalização da estação de Fontela.*

*4.º Aditamento à Instrução n.º 2.207—de 5-9-951.—Dispensa a iluminação dos discos que protegem o ramal particular «Alferrarede-Calcide».*

*Instrução n.º 2.549—de 21-9-951—Sinalização da estação de Setúbal.*

*Instrução n.º 2.550—de 21-9-951—Levantamento do ramal particular «Barca de Amieira-Pracana» ao quilómetro 40,417,45 da Linha da Beira Baixa.*

*1.º Aditamento à Instrução n.º 2.443—de 2-10-951—Sinalização provisória da estação de Amadora.*

## **Movimento**

*Carta Impressa n.º 12, de 8-9-951—Anúncio das automotoras n.ºs 24011, 24012, 28311, 28312 e 28110 nos dias 12 e 14-9-951.*

*18.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 871, de 10-9-951—Alterações a considerar na Nomenclatura dos modelos da série M.*

*Carta Impressa n.º 13, de 20-9-951—Anúncio das circulações especiais requisita-*

*das pela Companhia Internacional das Carruagens-Camas «Wagons-Lits» nos dias 23, 26 e 30-9 e 2 e 3-10.*

*Ordem do Dia n.º 4.583, de 28-9-951—Mudança da hora legal.*

*Comunicação-Circular n.º 878, de 1-10-951—Nomenclatura dos modelos da série M.*

*Carta Impressa n.º 14—Serviço especial por motivo do Encerramento do Ano Santo no Santuário de Fátima—Ida.*

*Carta Impressa n.º 15—Serviço especial por motivo do Encerramento do Ano Santo no Santuário de Fátima—Regresso.*

*1.º Aditamento à Carta Impressa n.º 15—Anúncio do comboio n.º 20222-23123 e M 20211 no dia 13-10.*

*Anexo à Carta Impressa n.º 15—Plano para o regresso dos peregrinos pela estação de Leiria.*

*Cartaz horário dos comboios especiais de ida (via Oeste)—Serviço de Fátima.*

*Cartaz horário dos comboios especiais de regresso (via Oeste)—Serviço de Fátima.*

*Cartaz horário dos comboios especiais de ida (via Norte)—Serviço de Fátima.*

*Cartaz horário dos comboios especiais de regresso (via Norte)—Serviço de Fátima.*

## **Bom humor**

//

— Novo processo de balastrar a linha...



# PESSOAL

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*José Júlio Gouveia*, Inspector da 1.ª Circunscrição (Campanhã). Admitido como praticante em 17 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.ª classe em 24 de Dezembro de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1944. Em 1 de Agosto de 1944 foi promovido a subinspector e em 1 de Janeiro de 1948 foi promovido a inspector.

*Manuel Rodrigues de Almeida*, chefe de 1.ª classe de Ermezinde. Admitido como praticante em 18 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.ª classe em 30 de Outubro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Julho de 1942 e a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1946.



*Alfeu Ermida da Fonseca*, chefe de 1.ª classe de Nine. Admitido como praticante em 17 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.ª classe em 3 de Junho de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1944 e a chefe de 1.ª classe em 1 de Julho de 1947.

*Floriano Augusto Correia*, chefe de 1.ª classe de Porto. Admitido como praticante em 24 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.ª classe em 30 de Outubro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1948 e a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro do corrente ano.



*José Maria Fernandes*, chefe de 2.ª classe de Cête. Admitido como praticante em 24 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.ª classe em 30 de Outubro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe, em 1 de Outubro de 1928 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Julho de 1942.

*Francisco Ribeiro de Lima*, chefe de 2.ª classe de Monção. Admitido como praticante em 18 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.ª classe em 19 de Junho de 1916. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1939 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro do corrente ano.



*Albino Fernandes Madeira*, chefe de 2.ª classe de Caminha. Admitido como praticante em 17 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.ª classe em 30 de Maio de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1942 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro do corrente ano.

*Eduardo Augusto Freitas Lage*, fiel da estação de Braga. Admitido como praticante em 18 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.ª classe em 31 de Agosto de 1916. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a factor de 1.ª classe em 21 de Julho de 1921 e a fiel de estação em 4 de Janeiro de 1927.





*Manuel Afonso Soares Alves de Oliveira*, Empregado de 1.ª classe do Serviço da Estatística e Estudos. Admitido como praticante em 17 de Março de 1912, foi nomeado servente em 19 de Janeiro de 1916. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a empregado de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1948 e a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro do corrente ano.

*Joé Augusto de Sousa Carvalho*, bilheteiro de 1.ª classe de Monção. Admitido como praticante em 19 de Março de 1912, foi nomeado factor de 3.ª classe em 23 de Janeiro de 1917. Depois de transitar por outras categorias, passou a bilheteiro de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1927 e foi promovido a bilheteiro de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1932.



## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*José Ferreira Brites*, servente da estação de Breja, n.º 3.843 (M. D.), encontrou numa carruagem do comboio 5627 uma bolsa de senhora com a importância de 736\$30 e outros valores, que prontamente entregou ao seu chefe.

*José Marques da Clara*, factor de 2.ª classe da estação de Panoídes, n.º 1994, encontrou numa carruagem do comboio 3152 a importância de 1.500\$00, que imediatamente entregou ao revisor do comboio.



*Manuel da Silva*, servente da estação de Aveiro, n.º 12.653 encontrou no cais de pequena velocidade um cheque nominal, já assinado, da importância de 4.590\$00 que imediatamente entregou ao chefe da estação.

*Isidro Gomes Ferrão*, revisor de 2.ª classe da Delegação de Trens da Revisão de Campanhã, n.º 3916, encontrou num compartimento duma carruagem do comboio 6013 uma carteira de senhora com 180\$00, e outros objectos de ouro, que entregou ao chefe da estação de Tua.



*Joaquim Vicente*, revisor de 1.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 3.765 (M. D.), encontrou numa carruagem do comboio n.º 917, uma carteira contendo a importância de 2.510\$00, que imediatamente entregou ao chefe da estação de Espinho.

*José Ramos Rosado*, assentador do distrito 278 (Setúbal). No dia 21 de Dezembro p.º p.º, quando procedia à substituição de travessas na P. N. ao km. 28,739 — Sado, encontrou um anel de ouro, que prontamente entregou ao seu chefe de distrito.



## NOMEAÇÕES

**Abastecimentos** — Ajudante de distribuidor de materiais; José Heitor Roque.

Serventes de Armazém; António Nunes, João Lobato Fonseca Almeida Rodrigues, Manuel Calado Ferreira, Manuel da Silva Ferreira, Silvino Jorge da Silva Vigário, Silvino Capucho, Alfredo Alves, Joaquim Afonso, José Tarrafa Rasteiro, Joaquim Cristovão Surrécio, João Carlos Gonçalves, Manuel Lopes Tavares, Manuel Mendes do Rosário, Joaquim Trindade Surrécio, Joaquim Boavida Fernandes, José de Sousa, João Pinto Vicente, Florêncio de Jesus Caliça, Raul de Matos Cordeiro, Francisco Caetano Regueira, Luciano Caeiro, Joaquim Alves de Brito, José António Raimundo Belo, António João Victor,

Amilcar Simões dos Santos, António Batista Carvalho, João de Lima Correia, Manuel Francisco Ferreira, Alexandre Pinto, Eduardo Oliveira Militão, Augusto Soares, António Teixeira Coelho, Manuel Coelho de Lemos e António Augusto Lourenço Miranda.

**Comercial** — Servente de escritório ; Avelino Janeiro Blanco.  
Servente de Armazem ; Joaquim Primo dos Santos.

**Exploração** — Aspirantes ; Virgílio Carlos de Oliveira, Clemente da Rosa Mouro, Júlio Pinto da Costa, Francisco José Cordeiro Moga, José Aguiar Nunes, Manuel da Mota, Alvaro Carvalho, Manuel Maria Gaudêncio, João Maria Gorgulho Lopes, Manuel Gaspar Neto, José da Conceição Folgado, António Francisco Marques, António Antunes Vilela, António Fernandes, Francisco da Rosa Lobato, José Pêgo Guedes, António dos Santos Guerreiro, Manuel Duarte, Eurico Ferreira Ralha, Diamantino Ferreira Abelgo, Ezequiel Nunes Monteiro, Luís de Sousa Duque, António Reinaldo Mendes, Augusto Bento Pinto Rodrigues, Manuel Domingues dos Santos, José Duarte Miguel, Manuel da Silva Tavares de Oliveira, Arlindo Jacinto Rodrigues, Rufino Pinto de Almeida, Napoleão Dias de Campos, Rui Mendes de Matos, Silvestre Leitão dos Reis, Francisco Gomes Cerveira, António Lopes Bispo, Francisco de Matos Rosendo, Clavie Tomaz Silvestre, Arménio Lopes Morgado, Manuel Francisco Caras Altas, Basílio Filipe da Cunha, João de Matos Fontinha, António Fernandes Ricardo, João Tomé, José António Dias, Fernando Ferreira Matias, João Baptista Ferreira, Aurélio Veneza, José Rodrigues Ferreira, Angelo Alexandre Ferreira, José Augusto dos Santos, José Jerónimo dos Santos, António Augusto Teixeira, António Augusto Andrade, Mário de Freitas Poupadão, José de Sousa, Américo Teixeira da Silva, António Marques, Henrique Rodrigues Bento, Alvaro das Neves Oliveira, Francisco de Matos Fernandes, David dos Santos Martins, Agostinho Vieira da Silva, Manuel Carmona Candeias, Armando Marques Mota, José Martins Soares, Henrique da Conceição Martins, Arlindo Rodrigues de Sousa, António Maria Gonçalves, Socílio Marques, Mário Freitas, José Fernando Ramos, Alberto de Jesus Diogo, Alvaro Rodrigues de Sousa, Carlos Agostinho de Azevedo Almeida, José Luís da Costa Soares, Diamantino dos Santos Rodrigues, António Mendes de Matos, Vitorino Pires Gavancha, José dos Santos Pereira, José Nuno Alves, Eduardo Morgado Ferreira Mendo, Manuel dos Anjos Leitão, Víriato dos Reis Sousa, Leonel Cardoso Ribeiro, Domingos da Cunha Rocha, Humberto Barreto Anastácio, João Pereira Nicolau, Manuel Martins Godinho, António Júlio Trabulo, Albino Benzinho, João José Frois Martelo, Alberto de Almeida Cunha, António da Natividade Sequeira Dias, Manuel Jesus Freitas, José dos Santos Guerreiro, Francisco Martins Moreira, Manuel António, Joaquim Vicente Fialho, Gregório Duarte Vitória, Mário Domingos Niza, José Ambrósio Pires, Manuel Nogueira, Vasco José Cardoso, Rui de Oliveira Geral, João Eduardo Cabrita, Marcolino de Sousa Pinheiro, Lúcio Paulino da Silva, António de Oliveira Paulo, António da Silva Domingues, António Pires Chambel, Joaquim Valério Mendes, José António Brásido da Palma, Manuel Adriano, Luís Marques, Joaquim Reininho Carrilho, Adelino Miguel Ribeiro, Vítor Manuel Marques, Armando Jorge Nunes, Pedro Morgado, Manuel da Costa Ferreira, Mário Monteiro de Carvalho, António Belo Senhorinho, Alfredo Bernardo do Nascimento, Eduardo Marques Lourenço, António Bento Alves Pino, António João, João Rodrigues Candeias, Fernando José Angelino, António Simões Baptista, Manuel Joaquim Bessa, Manuel Marques, José Duarte Santiago, Manuel Inocêncio Vitorino, António de Matos Leitão, Daniel de Oliveira Branco, Manuel Jacinto Vidigal, Constâncio Gonçalves Pedro, Agostinho Moreira Leonardo, Alfredo Simões, Aníbal Rodrigues, José Luís Jordão Valente, Manuel Marques das Neves, José Luís, Manuel Louro Correia, Alberto Monteiro, Joaquim Rodrigues Vaz, José Fernando Teixeira Lourenço, Francisco Henriques Maia, Alexandre Pereira Pinto, Daniel dos Santos Mulas, Arlindo Duarte Fernandes, Domingos Bento Rosa, António dos Santos Raimundo Cardigos, Manuel de Matos Domingos, José Dias Cabaço, António Lourenço Maricas Júnior, Horácio Sebastião Freire, José Marques Neto, Américo Alves, Manuel Lopes, Armando Gonçalves Combo, Manuel Martins Rito, Delfim de Azevedo Teixeira, Américo Augusto, Joaquim de Oliveira, Afonso Henriques Esteves, José dos Santos Calixto, Manuel da Luz Henriques, António Pereira Transmontano, Adelino Lopes dos Santos, António Alves Catalão, Manuel Alexandre Machado Rocha, Manuel Pedro da Silva, Martinho de Oliveira Neto, Bernardino Marques Tavares, Frederico Curado Rijo, António Jerónimo Moreira, Fernando Germano Faleiro Drago, José Alberto Leal de Magalhães, Manuel Veríssimo, Faustino Veríssimo Ferreira, Francisco Narciso, José Girão, Fernando Pereira, Manuel dos Santos, Manuel de Almeida Tavares do Espírito Santo, Manuel Pereira Botelho, Ilídio Marques Grácia, Leonel Cardoso Félix dos Santos, Alfredo José Martinho, José Agostinho, Joaquim Francisco Assis Gromicho, Adelino Flores Rosa, Fernando Duarte Gonçalves, Fernando Grunha, António Maria de Carvalho, José António, António Augusto de Sousa Monteiro, Domingos Coelho da Avó, Ramiro Aires Caldeira, Filipe Pires Pombo, Manuel Rodrigues Daniel, António da Silva Ricardo, João Cintra dos Santos, Manuel Rocha, Fernando José Teixeira Afonso Soares da Costa, Raul Martins Canas, José do Nascimento Faustino Ferreira, Manuel Marques Gaspar, João Augusto dos Santos, António de Matos Gadeiro, Hermann dos Santos Ferreira, Eduardo Nunes Teixeira, Hilário Nunes Ramos, João Augusto Evangelista Brinca, Ramiro da Costa Dias Simões, Joaquim Manuel, Arnaldo Viegas Argel, Manuel dos Santos Nascimento, Arnaldo Moreira, Albino Teixeira, António Joaquim Rodrigues Nôro, Manuel António de Oliveira, José de Matos Igreja, António Augusto Vicente, David da Silva, Manuel Rodrigues Barata, David Leitão, José Augusto Duarte Gonçalves, Joaquim Pires Martins, José Gonçalves, António Silveira Rio Sêco, Joaquim de Sousa Duarte, António Alves Bento, Jaime Monteiro Pinheiro, António Martins Rodrigues, José Salgueiro Alexandre, António Josué de Oliveira Coruche, Luís Carlos Couceiro Valente, António Maria dos Santos Cravo, Amilcar Martins Correia, José Antunes Júnior, Manuel Traveiro Morgado Panão, Quirino Esteves da Silva, Joaquim Rodrigues Cosinheiro e Luís Martins Vermelho.

Servente de Escritório: António Taborda Chasqueira.

Serventes de Armazem: Agostinho de Matos e Alfredo Moreira de Sousa.

**Secretaria da Direcção Geral** — Serventes de Escritório: Tomé Fonseca Fernandes e Augusto Quintas Narciso.

Guarda de Escritório: António Augusto Ferreira.

**Via e Obras**—Assentadores «Adidos»: José Maria Pinto, Celestino Rodrigues e Joaquim José Rodrigues.

Assentador: Américo Pires de Moura.

Serventes de Escritório: António Gomes e Manuel Guerreiro Franganito.

## DEMISSÕES

**Serviços Médicos**—Dr. Manuel Bento de Sousa: médico especialista de Lisboa, a seu pedido.

## ADMISSÕES

**Serviços médicos**—Dr. Emídio Alves Valadares: médico especialista de Lisboa.

## MUDANÇAS DE CATEGORIA

**Exploração**—Para empregados de 3.<sup>a</sup> classe: os factores de 2.<sup>a</sup> classe, Joaquim Teixeira Osório e José Baptista da Silva Alves Carneiro.

Para escriturários: os factores de 3.<sup>a</sup> classe, Manuel Augusto Garcês e Adriano Antunes Coimbra.

Para serventes: o guarda de estação, Manuel da Silva, e o carregador José Gaspar.

## PROMOÇÕES

**Abastecimentos**—A Capatazes de 2.<sup>a</sup> classe: Manuel da Costa, Augusto de Sousa e Manuel dos Santos Aurélio.

**Comercial**—Comercialista Adjunto: Rogério Alberto Torroais Valente.

Inspector Principal de Contabilidade: Amadeu Augusto da Silva.

Inspectores: Alberto Carlos Braga Júnior e João Manuel Conde de Matos.

Inspectores de Contabilidade: João Rodrigues Lopes, João Lourenço Quinta e Gaspar Rodrigues Tôrres.

Subinspector de Contabilidade: Francisco Gonçalves Bengala.

Verificadores de Contabilidade: António Matoso, Laurentino José Vinagre e Roberto Espírito Santo.

Chefes de Repartição: Joaquim Gonçalves de Oliveira e Alberto da Silva Viana.

Subchefes de Repartição: António Borges Tavares de Carvalho, João Ervedoso de Matos, Silvestre Lopes Tarouco, António Francisco de Castro Lima, José Faustino Duarte, António Osório Pena e Edmundo Godinho.

Chefes de Secção: Fernando Junça Ferreira, Leonel Pereira Vaz, António Luís Gonçalves Fernandes, Jaime Pedro, Tomé Pinheiro de Almeida, Manuel Delgado da Silva, João Fernandes Picado, Carlos Gil Costal, Carlos Diogo da Cunha, Nicolau Ramalho, Sebastião Gonçalves Areias e Carlos António Diniz.

Empregados de 1.<sup>a</sup> classe: Mário Simões de Oliveira, Joaquim Marques Andrade, Joaquim da Cunha Pereira, Loubet Moreira Bravo, António Farinha Ferreira, Manuel Afonso Soares Alves Oliveira, José Boavida Galvão Sequeira, Joaquim Ventura de Almeida, Rogério Augusto de Melo, Artur Cândido, José Camilo da Rocha Pargana, António Rodrigues de Miranda, Luís Gomes da Silva, Alexandre dos Santos Crujo.

Empregados de 2.<sup>a</sup>: Carlos Vaz de Sousa, Júlio Serra da Silva, António Robalo, Domingos Henriques Tomaz, António Tavares de Sousa, Edmundo de Oliveira Santos Costa, Alírio Martins Faria, António Gameiro dos Santos, António Rodrigues Alves, Augusto Fernandes Pires, João Cabrita Cristino, Joaquim Garrido Ramos, Amadeu Almeida Coelho Lopes, António Marcelino Machado, Antonino José dos Reis, Manuel Augusto Cerejeira Reis, Josué Marques, Joaquim José de Sousa, Raul Augusto de Oliveira, Alexandre Ferreira Lobato.

Empregados de 3.<sup>a</sup> classe: Manuel Fernandes dos Santos, António Lopes Alves Salgado, Cândido Poças Martins Pedrosa, José Rodrigues de Sá, Adriano José de Campos Brandão, Máximo Pereira Correia, Fernando Rodrigues Gomes, Alberto Mendes da Silva, Fernando Alves do Vale.

Encarregados de Contabilidade: Adriano de Oliveira e Silva, Alvaro dos Santos Carvalho, António Aires Guerra e Ricardo Charters Ribeiro.

Escriturárias de 1.<sup>a</sup> classe: Mência Mousinho Albuquerque Penaguião, Maria Cândida Palma, Ester Augusta da Cunha Milne, Julieta de Moraes Palmeiro, Jesuina da Conceição Lopes Oliveira, Celeste da Conceição Pinto, Joaquina da Conceição Fonseca, Maria do Carmo Mendes Figueiredo, Maria Clotilde Souza Maldonado, Alice de Oliveira, Maria Amélia Duarte, Laurinda Gomes Tavares e Maria da Conceição Ferreira.

Escriturárias de 3.<sup>a</sup> classe: Ilda Augusta Pinto Amaro, Cordélia da Silva Alves, Maria Isabel dos Reis, Maria Magnífica Vasques Borges, Eugénia Alves, Margarida Mendes Pina, Maria Amélia de Mira Matos, Isaura Teixeira Coelho Soares e Maria Emlia do Rosário Pinto.

Bilheteiras de 1.<sup>a</sup> classe: Maria Luisa Rodrigues Ferreira, Maria Josefina Monteiro Prudente Pedroso, Maria José Carvalho Pombinho e Ilda Barroso Costa Farias.

Bilheteira de 2.<sup>a</sup> classe: Virgínia de Lourdes Veiga.

Arquivistas de 1.<sup>a</sup> classe: Júlio Ferreira Ramos, Manuel Redrigues, José Valente e Albano Moreira Luis.

*Arquivista de 2.ª classe: Jerónimo Gil Parente Correia.*

*Ajudante de fabricante de bilhetes: Fernando Alves Belo.*

*Serventes de Escritório: José Grilo Caldeira, João Rosado e Augusto da Silva Carneiro.*

*Fiscais de revisores de bilhetes: António Gaspar Júnior e Joaquim Vicente.*

*Revisores de bilhetes de 1.ª classe: Adelino Fernandes Delgado, Albertino Pereira, Armando Jesus Gameiro, Adelino Fernandes Pereira, Francisco de Oliveira Campos, Francisco Constâncio, Antero Francisco Afonso, Joaquim da Costa, José Gois, António Ramos Laranjeira, Luís Matias, Saul da Silva Guerra e Elísio de Jesus Mendes.*

*Revisores de bilhetes de 2.ª classe: José da Conceição Caveirinha, Agostinho Manuel Paulino, João Miguel Correia, António da Silva Oliveira, Zeferino Barros Magalhães, Joaquim de Sousa Gião, José Maria Tomé, José Valentim Paula, Carlos Agostinho, Acácio Domingos Macau, António Henriques, José Rodrigues, Silvestre Henriques, Manuel Duarte, Augusto Pereira Lopes, José Moreira Martins, José Rodrigues Couraça.*

*Revisores de bilhetes de 3.ª classe: Joaquim Ramos dos Santos, José Fernandes Rodrigues, Joaquim da Graça Pinhão, Fernando Martins Guilherme, Manuel Rodrigues, José Coelho Nunes, João Filipe, Joaquim Maria Véstia Pombo, Alexandre Miranda de Oliveira, José Carvalho Ladeiro, Virgílio Augusto Maia, Leonel Mendes Carmona, António Gomes Pinto, Luís Oliveira Mendes, Cândido da Silva, António Pinto Torres, Ricardo de Sousa, Casimiro Ferreira, José dos Santos Martins, Joaquim dos Santos, José Cabrita, Artur da Silva Ricardo, Francisco António Masmorra, David da Costa Roso, Vitorino Martins e Silva, Manuel Gonçalo Machado, Rodrigo da Conceição de Jesus Parelho, António Alberto Garcia, Zeferino Augusto Bessa, José Ferreira Roque Júnior, António Porto, Carlos Tavares Seixo, Plácido da Mota, Manuel Pereira, Luciano Marcos Jacinto, João Maria Pinheiro Carraca, José Antunes, António Miranda, João Ferreira Aires, Arlindo Alves, José Abrantes Benido, Adolfo Augusto Fernandes, José Lourenço Ferreira, Rafael Benedito Valente, José Amável, Manuel Rodrigues Baltazar, José Martinho, António Martins, António Mendonças Chumbinho, Rodrigues António Cândido, Adelino da Fonseca, António de Oliveira Correia, Fernando de Jesus e Manuel Maria Gonçalves Amaro.*

**Exploração—Inspectores Principais:** Celestino Marques, Domingos Carlos da Silva e Joaquim Heleno Júnior

**Inspectores:** Júlio da Cunha Soares Maciel, Alberto de Magalhães Couto, Manuel Godinho Palma, João Bento da Silva Gralha, José Martins, João Amaro, José Coelho, Napoleão Pinto dos Reis, Manuel Lourenço.

**Subinspectores:** José Marques Cadete, António dos Santos Pernes, António Domingues, Inácio Mourão Cardoso, Joaquim Inácio Salvado, Claudino José Pisco, António Rodrigues Geitoeira.

**Chefes de Repartição:** Fernando José Gama e Henrique de Sousa Gião.

**Chefes de Escritório de 2.ª classe:** Francelino Vasco e Júlio Augusto Rodrigues.

**Subchefes de Repartição:** Manuel das Neves Amorim, Carlos Augusto Pinto e Alvaro Martins Baptista.

NA METRÓPOLE E NO ULTRAMAR

AS CAIXAS DE EIXO E OS  
ROLAMENTOS DE ROLETES

# TIMKEN

FAZEM PARTE DO EQUIPAMENTO DE ORIGEM DAS :

LOCOMOTIVAS DE VAPOR (C. F. L. e C. F. L. M.)

LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS (C. P.)

LOCOMOTIVA ELECTRICA (S. E.)

MOTORA ELECTRICA (S. E.)

e

CARRUAGENS (S. E.)

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS :

C. SANTOS L.<sup>DA</sup>

AV. DA LIBERDADE, 24-41

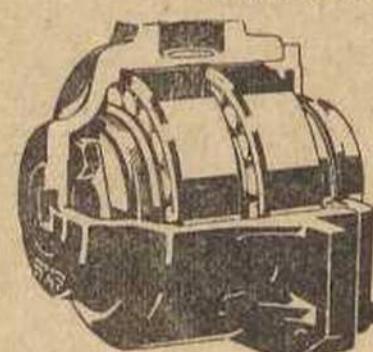
LISBOA

Mais de **680.000**  
CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



# SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

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

PORTO



## GARANTA-SE CONTRA ACIDENTES PESSOAIS

*com uma apólice da Companhia de Seguros*

**Bonança**

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Companhia de Seguros

**BONANÇA**

**Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA**



**QUIMIAR**

A LAMPADA QUE DISPENSA  
ADJECTIVOS

## Sumário

Primavera — Estação das Flores

Um exemplo

Novas locomotivas Diesel-Eléctricas para os nossos caminhos de ferro

A distribuição dos prémios do concurso «Estações-Floridas»

Ferroviários estrangeiros em Portugal

Primeiro de Abril: Duas notícias ferroviárias de grande sensação

Lá por fora...

O Museu dos Caminhos de Ferro da Bélgica

Actividade reflexa, actividade intuitiva, actividade voluntária e actividade inteligente. Suas diferenças, por José Júlio Moreira

II Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.»

Perguntas e Respostas

Caminhos de ferro belgas

Talvez não saiba que...

Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suíça

Os «Expressos-Populares» e o público

Os «Flechas Vermelhas»

Regulamentação dispersa

Bom humor

Pessoal

NA CAPA — «Aresmendo», do Eng.

António Esteves de Mendonça, 3.º Prémio do Concurso de Fotografias do «Boletim da C. P.»

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só na **UNIÃO DE CONFECÇÕES, Lda.**  
Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeáveis, Sobretudos e CANADIANAS  
Fornecedores das vossas Cooperativas  
Calçada do Carmo, 7, 1.º ROSSIO Telefone 2 4937