6.º Ano — N.º 60 Junho de 1934

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMARIO: As automotoras francesas no fim do ano de 1933. — Modernização do edifício de passageiros de Entroncamento. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — O 6.º Congresso Internacional da Organização Científica do Trabalho. — A nova estação central da cidade de Cincinnati. — O mais rápido combóio de mercadorias do mundo. — Venda de produtos farmacêuticos. — Pessoal.

As automotoras francesas no fim do ano de 1933

Por merecer interêsse e focar um assunto da máxima actualidade, damos a seguir a tradução de um artigo publicado no número de Fevereiro passado do Boletim da União Internacional dos Caminhos de Ferro, *da autoria do Engenheiro L. Dumas, Chefe adjunto do Serviço de Material e Tracção da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte (França).*

Em todos os países, os serviços automóveis para transporte de passageiros a pequena e média distância, têm-se desenvolvido muito durante os últimos anos.

Êstes serviços exercem sôbre o Público uma atracção incontestável, porque são assegurados por material moderno, que vai buscar os passageiros quási à sua porta e lhes oferece, por um preço aceitável, um confôrto igual ou superior ao da última classe dos caminhos de ferro.

A baixa do tráfego de passageiros nas linhas secundárias é, por essa razão, muito sensível nos últimos anos, e todas as companhias de caminhos de ferro tiveram que modificar, mais ou menos profundamente, as condições de exploração dessas linhas.

As companhias francesas são tão prejudicadas pela concorrência automóvel no tráfego de passageiros, como as suas congéneres estrangeiras, ou talvez até mais, visto existir em França uma magnífica rêde de estradas, completamente renovada depois da guerra e cuja conservação é objecto do maior cuidado e custa verbas consideráveis.

As companhias francesas foram pois forçadas, como muitas das suas visinhas, ao estudo dos diferentes problemas originados pela exploração por meio de automotoras, e torna-se interessante, no fim do ano de 1933, fazer o inventário das medidas tomadas por cada companhia, dando ao mesmo tempo uma descrição sumária do material que têm em serviço.

As automotoras francesas podem ser classificadas em três grupos:

1.º — Antigas, em serviço antes de 1931.
2.º — Postas em serviço desde 1931 até fins de 1933.
3.º — Em construção ou encomendadas.

As primeiras, pouco numerosas (43 unidades em 1930), não têm hoje senão interesse histórico.

As segundas, cêrca de 70, foram na sua maioria encomendadas a diferentes construtores, sôbre dados técnicos muito diversos.

A sua utilização no serviço de passageiros não passa, na realidade, de uma experiência, pela qual as companhias tentam fazer:

a) — A determinação das melhores soluções técnicas que satisfaçam aos seus programas de exploração;
b) — O estudo do preço de custo do novo instrumento de transporte;
c) — O exame da sua repercussão sôbre o tráfego.

As terceiras são as mais numerosas, visto o programa previsto para 1934 ser de 260 unidades. As automotoras em construção ou encomendadas, aproveitarão, tanto sob o ponto de vista técnico, como sob o de tudo quanto respeita à sua exploração, da experiência adquirida com as antecedentes.

De uma maneira geral, as automotoras francesas são destinadas a assegurar quatro espécies de serviços diferentes.

I — Serviços de substituïção em linhas secundárias

As companhias encaram em primeiro lugar, a substituïção dos combóios a vapor, nas linhas secundárias, por automotoras.

Aquelas são actualmente servidas por combóios ómnibus, com paragem, em média, todos os 5 ou 6 quilómetros, e cuja velocidade comercial não excede 30 a 35 km. p. h.

No caso mais freqüente, apenas há 3 circulações em cada sentido e os combóios circulam a horas pouco cómodas, porque o primeiro, normalmente utilizado para o serviço do correio, parte em geral muito cedo, ao passo que o último, muitas vezes constituído por material em retôrno, chega tarde.

Nestas condições, os passageiros das linhas secundárias não dispõem, as mais das vezes, senão de dois bons combóios, que lhes asseguram ligações para algumas direcções, mas não para todas: daqui resulta que, pràticamente, é difícil fazer no mesmo dia uma viagem de ida e volta entre duas localidades situadas em linhas secundárias diferentes.

De futuro, a substituïção dos combóios a vapor das linhas secundárias por automotoras, permitirá aumentar o número de circulações, conseguir novas ligações na maior parte das direcções, e até, em determinados casos, prolongar o serviço até grandes centros situados fóra da linha secundária.

II — Serviços de substituïção nas grandes linhas

As companhias encaram igualmente a substituïção dos combóios ómnibus das grandes linhas, pouco utilizados, por automotoras.

O problema é semelhante ao das linhas secundárias.

Algumas companhias projectam também substituir por automotoras rápidas de grande lotação (100 a 150 lugares), os combóios rápidos pouco freqüentados: esta solução permitiria a substituïção dêstes por um número mais elevado de circulações de automotoras, o que traria como conseqüência um aumento de receitas, sem acréscimo de despesa.

III — Serviços complementares

As companhias encaram, por outro lado, a hipótese da utilização das automotoras para serviços complementares de diferentes naturezas:

a) — Serviços em linhas transversais ou nas grandes linhas, dando novas ligações

aos combóios expressos ou rápidos: nem tôdas as cidades são servidas por rápidos e os passageiros são muitas vezes obrigados a tomar um combóio ómnibus para ir apanhar um daquêles combóios a uma grande estação; graças às automotoras, os passageiros irão no mínimo de tempo a essa estação, às vezes próxima.

b) — Serviço sazonário, destinado a assegurar o serviço de estações balneares, termais ou outras.

IV — Captação de novo tráfego

Finalmente, as companhias contam, com a automotora, e particularmente com a automotora ligeira, para a obtenção de novos tráfegos.

Situação actual em cada uma das rêdes francesas

Programas previstos

As diferentes rêdes organizaram em Agosto e Setembro de 1933, quando das suas encomendas de material para o ano de 1934, programas de utilização de automotoras.

Ainda que tais programas não possam ser considerados como definitivos, as suas linhas gerais serão expostas a título de indicação, para cada rêde, conjuntamente com a situação das automotoras em serviço no fim de 1933.

Rêde da Alsácia-Lorena

Esta rêde assegura actualmente o serviço de passageiros nas linhas que rodeiam Estrasburgo com 1 automotora «Renault» com carros (bogies) (59 lugares); 1 automotora das Emprêsas Industriais «Charentais» de 4 eixos (60 lugares) e 1 automotora «Dietrich» (75 lugares).

Duas outras «Renault», 3 «Dietrich» e 2 «Bugatti» de 400 C. V., constituirão o restante programa de 1933, estando previstas mais 16 no programa de 1934.

A rêde da Alsácia-Lorena utilizará êstes veículos não só para substituir combóios ómnibus, cuja utilização não seja bôa, mas também para aumentar as relações entre os grandes centros, para tornar possíveis novas ligações, e para intercalar entre os expressos e rápidos, como combóios colectores e distribuidores, no interêsse dos passageiros das estações intermédias.

Não será muitas vezes possível assegurar o serviço de uma linha ùnicamente por automotoras, visto o número de freqüentadores de certos combóios da manhã e da tarde, exceder, quási sempre, a sua lotação. Procurar-se-à no entanto estabelecer um serviço económico englobando muitas linhas e dispondo do maior número possível de combóios.

Rêde da Comp. C.ᵒᵃ Ferro do Leste

Esta rêde tem em serviço «Michelines» (2 de 24 lugares e 2 de 36), nas linhas da zona de Langres. As 4 primeiras automotoras de carros (bogies) «Renault» do programa de 1933 foram destinadas à região Nancy-Mirecourt-Bar-le-Duc.

Estão tambem em construção ou acabamentos as seguintes:

2 «Charentaises» de 4 eixos (60 ton.);
2 «Baudet-Donon-Roussel» (conjugáveis) de 2 eixos;
2 «Batignolles-Bacalan» de 2 carros (bogies) (60 lugares), e
2 «Dietrich» de 2 carros (bogies) (75 lugares).

A rêde de Leste reputa a automotora de 24 lugares insuficiente para assegurar o serviço nos ramais de pouco tráfego, substituindo os combóios de passageiros, ou seja transportando êstes e as suas bagagens. Admite porém, em determinados casos e em condições económicas, certas circulações suplementares, com limitação no número de lugares e pêso das bagagens e recovagens.

A automotora de 36 lugares, com capacidade para bagagens, é mais apropriada para o serviço dos ramais, mas a sua capacidade é ainda muito reduzida para que se possa arriscar o seu emprêgo fóra dos de tráfego muito modesto.

De uma maneira geral e para permitirem uma bôa utilização, a rêde do Leste calcula que as

automotoras a encomendar devem têr, pelo menos, 60 lugares e um compartimento para 1.200 Kg. de bagagens.

Rêde dos C.os de Ferro do Estado

Esta rêde possuía, ha alguns anos, 2 automotoras «Schneider» e 1 «Renault», cuja construção datava do período compreendido entre 1922-1925.

Depois de 1931, foram postas em serviço as seguintes:

14 «Renault» de 2 eixos (34 lugares);
4 «Renault» de 2 carros (bogies) (56 lugares), que estiveram afectas ao duro serviço Lisieux-Trouville;
2 «Michelines» de 24 lugares;
6 «Michelines» de 36 lugares (serviço Argentan-Granville);
1 «Micheline» rápida de 36 lugares;
3 «Charentaises» de 50 lugares
1 «Bugatti» de 800 C. V. (52 lugares);
1 «C.ie Gen.le de Construction» de 44 lugares.

Devem ainda ser recebidas, por conta dos programas de 1930-31 e 32, as seguintes unidades:

1 «Micheline» rápida, de 32 lugares;
2 «Charentaise» de 50 lugares;
1 «C. G. C.» de 44 lugares;
2 «Aciéries du Nord» de 64 lugares;
2 «S. O. M. U. A.» articuladas;
2 «Michelines» de 56 lugares.

A título de programa de 1934 prepara-se a encomenda de:

28 «Renault» de carros (bogies) (56 lugares);
2 «Renault» de 100 lugares;
5 «Bugatti» ligeiras de 72 lugares;
2 «Charentaises» de carros (bogies) (75 lugares);
6 «Dietrich» de carros (bogies) (51 lugares);
9 «Michelines» de 36 lugares;
1 «Micheline» salão.

A rêde do Estado baseia estas importantes encomendas na já grande experiência que possui dos diferentes tipos de automotoras. Assim, êstes veículos, no período compreendido entre 15 de Maio de 1932 e 1 de Agôsto de 1933, totalizaram um percurso de 1.100.000 Km., com uma percentagem mínima de insucessos. As automotoras da rêde do Estado destinam-se:

a) — À substituïção dos combóios a vapor que circulam em determinadas zonas: Mortagne, Fougères, S.t Mariens, Echaffour e Chateaubriant.

b) — Ao serviço de linhas mais importantes onde a concorrência dos «autobus» tira muitos passageiros ao caminho de ferro: 2 ou 3 combóios em cada sentido seriam substituídos por 6 ou 8 circulações de automotoras.

A despesa continuaria sensivelmente a mesma, mas um melhor serviço do Público e a diminuïção do tempo do percurso permitiria recuperar, e talvez desenvolver, o tráfego de passageiros desviado.

Rêde da Comp.a C.os Ferro do Sul (Midi)

Esta rêde equipou especialmente o seu depósito de Mont-de-Marsan para receber as suas automotoras, que são todas do mesmo tipo, e construídas nas Emprêsas Industriais Charentaises.

Duas das três linhas da zona cujo centro ferroviário é Mont-de-Marsan, são exploradas por 5 automotoras em serviço regular, 2 em serviço suplementar, 1 em revisão e 1 em reserva.

O ramal de S.t Sever a Mont-de-Marsan é igualmente servido por estes veículos.

Rêde da Comp. C.os de Ferro do Norte

Esta rêde possui actualmente 4 «Michelines», de 24 lugares (2 afectas a Creil e 2 a Valenciennes), que asseguram as ligações com os expressos e rápidos, e 2 «Michelines» de 36 lugares que fazem circulações suplementares nas linhas Lille-Lens e Lille-Béthune.

Foram encomendadas e devem ser fornecidas nos primeiros meses de 1934, 11 automotoras (10 «Diesel» e 1 a vapor, de 60 lugares), desti-

nadas às linhas que constituem a «estrêla» de Compiègne, e 2 outras duplas, rápidas, esta sem construção na Sociedade Franco-Belga, em Raismes, que vão fazer serviço entre Paris e Lille.

O programa da rêde do Norte compreende:

a) — Serviço das linhas secundárias — pela substituïção de combóios mal utilizados, por um número superior de circulações de automotoras.

Para estes serviços calcula a rêde do Norte precisar de 50 unidades, com lotação de 50–80 lugares.

b) — Multiplicação das circulações rápidas a grande distância nas linhas principais da rêde — desdobrando certos combóios, tendo em vista uma melhor repartição horária das circulações. Êste serviço deve ser assegurado por unidades rápidas com lotação de 100 a 150 lugares.

c) — Captação de novo tráfego de passageiros — Serviço especialmente destinado a lutar contra a concorrência automóvel, e a criar novas ligações rápidas que não justificariam a circulação de um combóio a vapor.

Rêde da Comp. C.ᵒᵃ Ferro de P. L. M.

No ano de 1933 foram afectas à linha Pontarlier-Gilley, 2 automotoras «S. O. M. U. A.» (40 lugares sentados); 2 «Diesel-Renault» de 50 lugares, à linha Lyon-Grenoble; 2 «Aciéries du Nord», de 65 lugares, à linha Toulon-Salins-Hyéres; 4 «C. G. C.» de 44 lugares à linha Nice-Menton-Ventimille, e finalmente 4 «Charentaises» de 50 lugares (Pauline 2), à estrêla de Alès.

A Companhia P. L. M. conta pôr em serviço:

— Nas linhas da região de Nice, além das 4 automotoras «C. G. C.», mais 2 «Dietrich» e 6 «Renault» simples;

— Na região de Alès, além das 4 «Charentaises», mais 2 automotoras da «C.ᵒ Française de M.ᵉ de Chemins de Fer»;

— Na linha Carnoules-Gardanne, 4 «Baudet-Donon»;

— Na linha Pontarlier-Vallorbe, 2 «Delaunay-Belleville»;

— Na linha Pierrelatte-Nyons, 2 «Renault» simples.

— Na linha S.ᵗ Rambert d'Albon-Rives ou na de S.ᵗ André-le-Gaz a Virieu-le-Grand, 2 «Berliet»;

— Finalmente na região de Lyon, 4 «Renault» simples, 2 «Renault» e 6 «Bugatti» de 400 C. V.

Além dêste programa, será também tentado um serviço rápido a grande distância, com três automotoras «Bugatti» e três reboques, entre Paris-Vichy-Clemont-Ferrand e entre Paris e Lyon.

O P. L. M. propõe-se encomendar, durante o ano de 1934, 75 automotoras, das quais a maior parte são destinadas ao serviço de linhas secundárias e à substituïção de combóios de grande linha mal utilizados, indo as restantes aumentar o número de relações rápidas entre os grandes centros.

Os veículos do programa de 1934 podem classificar-se nos seguintes tipos:

1.º — Automotoras susceptíveis de fazerem serviços directos entre centros importantes, mas que podem também ser utilizadas em serviços de substituïção de combóios ómnibus, desde que a sua lotação o permita.

2.º — Tipo especialmente destinado a substituir combóios ómnibus, sempre que o tráfego de passageiros, bagagens e recovagens exija um veículo de maior capacidade do que o precedente.

3.º — Automotora especialmente prevista para transporte de mercadorias em grande e pequena velocidade.

Rêde da Comp. C.ᵒᵃ Ferro de P. O.

Desde Agôsto de 1932, o serviço diário entre Montluçon-Vierzon é feito por 2 «Michelines» de 24 lugares. O serviço de verão entre Tours e le Croisic foi assegurado por 2 automotoras

«Renault» de 26 lugares, que depois seguiram para Blanc, a cujo depósito ficaram pertencendo, e em cuja zona estão prestando serviço conjuntamente com 2 «Aciéries du Nord».

O programa da Companhia P. O. compreende duas partes:

1.ª — Substituïções em linhas secundárias — Automotoras em vez de combóios rápidos, no intuito de realizar economias.

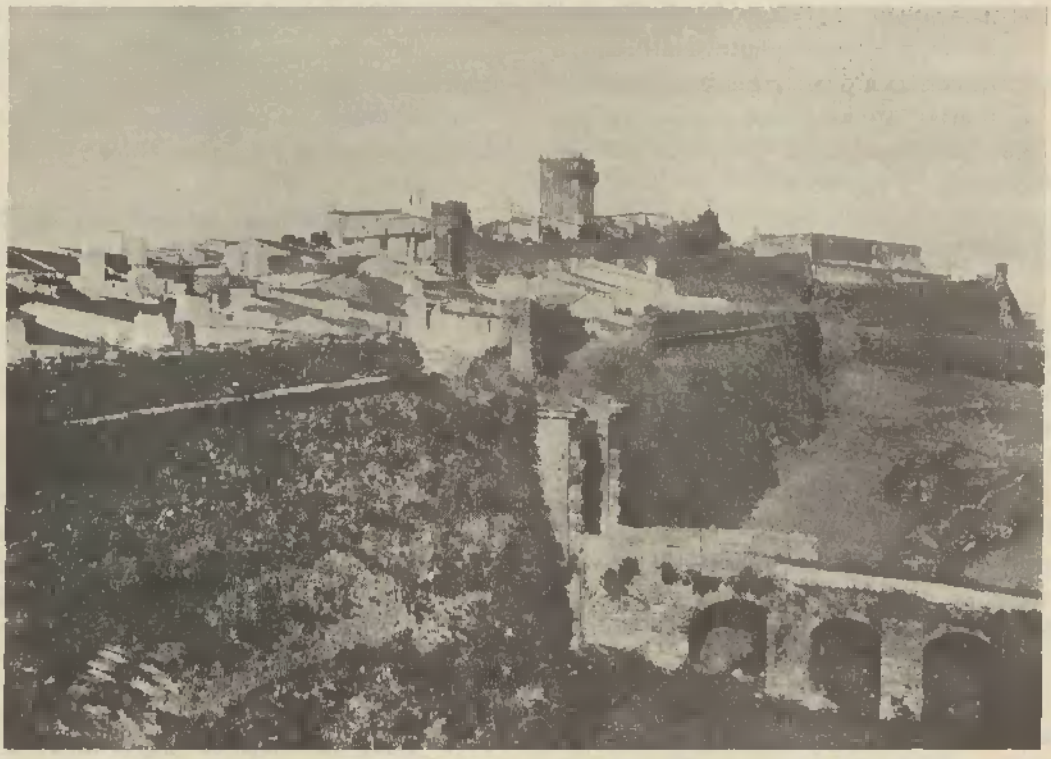
Ha vantagem, nêste caso, em agrupar as automotoras nas linhas em estrêla, ou que sirvam a mesma região, permitindo assim a concentração de um certo número de unidades em determinados centros, o que facilita os serviços de reserva, revisão, etc.

Nestas condições, o P. O. propõe-se substituir por automotoras os combóios de passageiros nas regiões de Blanc, La Châtre e Guéret.

2.ª — Serviços complementares: — Emprêgo de automotoras em serviços complementares de diferentes naturezas:

a) — Serviço em linhas transversais ou afluentes e nas grandes linhas, dando novas ligações aos combóios rápidos, no género do que actualmente existe entre Montluçon e Vierzon;

b) — Serviço de ligação entre os grandes centros, como por exemplo Tours-Nantes e Tours-Poitiers, e melhoria das ligações a grande distância.



Estremoz

Fotog. do Snr. Eng.º Ferreira Gonçalves

Foto de L. Schepens

A máquina 1004

Fotog. do Snr. Eng.º *Corrêa Mendes*

Modernização do edifício de passageiros de Entroncamento

A C. P. tem «actualizado», ou rejuvenescido, se preferirem, alguns dos seus edifícios de passageiros.

Foi o que se fez ao do Entroncamento.

Parte das obras executadas dizem pròpriamente respeito a conservação: — escodar cantarias, pintar caixilharias, etc.; outra a melhoramentos, como seja o assentamento de silhares de azulejos — e finalmente a parte mais interessante dos trabalhos: modificação do aspecto arquitectónico do edifício.

Há edifícios cujo aspecto não envelhece e outros que são velhos de nascença: as suas proporções nunca foram dignas de registo e, quanto a pormenores, parece terem sido extraídos de qualquer catálogo ou receituário, isto para não falar da sua concepção geral sujeita a moldes mesquinhos.

Sempre que tem sido possível, a C. P. tem remodelado êsses edifícios e quando uma remodelação implicaria quási uma substituïção, aviva-lhes as côres, substitui as velhas cornijas inexpressivas pelos beirados à portuguesa, alegra-os, colocando floreiras sob as janelas e substituindo a decoração soturna das suas salas de espera pela afabilidade da cal nas paredes e o colorido dos azulejos e mosáicos.

A estação do Entroncamento pedia um ar, digamos, mais *citadino*, que a actual cornija — larga faixa enriquecida apenas por uma moldura — lhe veiu dar.

O edifício ganhou indiscutìvelmente em aparência, em grandeza, tanto quanto a indispensável e exigida economia o permitiu.

O novo edifício de retretes constitue também um grande melhoramento, pelas condições higiénicas sob que foi projectado e pela qualidade dos seus aparelhos sanitários, muito distantes dos velhos mictórios de ardósia e W. C. indescritíveis, impossíveis de manter em condições de asseio e cultivadores até de um já natural desprêzo de certos passageiros por estas instalações e sua utilização.

As obras efectuadas vieram dar à estação referida um aspecto que a sua importância ferro-viária requeria de há muito.

Digressão literária.

Júlio Dantas, nasceu no Algarve, na cidade de Lagos, a 19 de Maio de 1876, formando-se em medicina com 23 anos de idade.

A tese — Pintores e Poetas de Rilhafoles — *que então apresentou para defesa, no acto grande do fim do curso, é um curioso trabalho científico de interesse literário.*

Já antes, porém, em 1896, se tinha estreado nas letras com o livro em verso — Nada.

É incontestàvelmente um dos nossos escritores contemporâneos mais lido e admirado. A sua vasta obra literária tem tido sempre uma larga tiragem, o que não é vulgar no nosso País.

O seu último livro aparecido apenas ha meses teve, como aliás têm tido todos os outros, um grande êxito literário.

Escreveu, entre muitos outros, os seguintes livros — em versos: Nada e Sonetos — *em prosa:* Pátria Portuguesa, *primoroso livro patriótico, louvado em portaria e aprovado para prémios escolares,* Outros tempos, Figuras de ontem e de hoje, O Amor em Portugal no Século XVIII, Espadas e Rosas, *etc., etc., etc., e no género teatral* — O que morreu de amor, Viriato Trágico, *a conhecidíssima peça* A Severa, Um Serão nas Laranjeiras, Rosas de todo o ano, *o mimo literário* A Ceia dos Cardiais *que é o livro português que maior número de traduções tem,* O Reposteiro Verde *etc., etc.*

A sua vastíssima obra, onde perpassam interessantes episódios da nossa História Pátria tratados com uma arte e sentimento cheios de originalidade, honra a literatura nacional.

O TAMBOR

Mestre Brás, homem às direitas, ribatejano duro, achamboirado, braceiro, quadrado de ombros e aberto de coração, era, por volta de 1814, o ferrador de Manique do Intendente.

Seis anos antes, não havia ainda, por todo êsse Ribatejo, maior alegria, viola mais viçosa e mais bem sapateado fandango. Mas depois que o filho — o único filho que tinha — lhe abalara certa noite da terra, pela calada, sem um trouxo de roupa nem a cruz duma bênção, para seguir, com um tambor às costas, a leva de tropas que ia a caminho de França, — mestre Brás nunca mais foi o mesmo homem, deu em entristecer como se trouxesse a morte consigo, e emquanto a forja ardia, emquanto os cornozelos de ferro se atarracavam nas bigornas e os cascos chamuscados das bêstas fumegavam, levava êle as tardes à porta da loja, sentado num banco, sem dar palavra, alheado, esquecido, um ferragoulo de saragoça pelos ombros, a cabeça ferrada no peito, um perdigueiro velho a lamber-lhe as mãos.

. . . . . .

. . . . . .

Uma bela manhã, estava o ferrador em cima, no sobrado, renovando, como de costume, a escorva da escopeta, — quando entrou na loja um rapaz alto, trigueiro, desempenado, um sombreiro espanhol derrubado sôbre os olhos, uma cicatriz na cara, um capote de estamenha cobrindo os restos duma niza parda de sargento:

— Mestre Brás?

— Lá em cima.

— Digam-lhe que está aqui o Miguel, da Azambuja, que chegou de França e que lhe traz notícias do filho.

Os moços da forja rodearam-no logo, medrosos, os olhos muito abertos, as manzorras chamuscadas postas na bôca, a impor silêncio.

Que visse o que ia fazer. Se as novas eram más, se o rapaz tinha morrido, que não o dissesse ao velho. E esguelhando os olhos para cima, para a casa do mestre, os martelos nas mãos, as caras tisnadas, os moços contaram, baixinho, que êle tinha jurado e trejurado à sobrinha que na hora em que soubesse da morte do filho despejava uma escopeta nos miolos.

— Não tem dúvida, — sorriu o Miguel, derrubando a gola do capote. — Deixem-no comigo.

Mestre Brás sentiu parar o trabalho; assomou à porta, com a clavina na mão; conheceu o Miguel da Azambuja, e atirou-se de escantilhão pela escaleira abaixo, uivando, de braços abertos.

— O meu filho? Onde está o meu filho?

— Venho trazer-lhe novas dêle, mestre Brás!

— É vivo ou morto?

— Já vai para um mês que deixei a França. Numa hora se vive e se morre.

— Ficou lá?

— Ficou.

— A fazer o quê, numa terra estrangeira? Porque não veio abraçar o pai? Porque não o trouxeste tu, Miguel?

— Porque não pude, mestre Brás. Mas venho falar-lhe dêle. E assim Deus me dê a salvação, como é certo que vocemecê há de gostar de me ouvir!

O ferrador mandou um moço buscar dois pichéis de vinho, abraçou o rapaz, subiu com êle ao sobrado, e fecharam-se ambos na alcova, — um rebaixo de telha vã, caiado de novo, com o seu catre de castanho, o seu oratório, o seu painel da Virgem, um baú de sola, uma arca velha de roupa e um armário com drogas de alveitaria onde mestre Brás encostou a escopeta aperrada. Então, diante do pichel de estanho em que o vinho das cepas ribatejanas espumava em sangue vivo, o Miguel contou ao ferrador como lhe vira o filho em Salamanca, marchando, de tambor às costas, batido do sol quente da Espanha, à frente do 3 de infantaria; como arranjara passagem para o mesmo regimento do rapaz; as vezes que o desafiara, em Burgos e em Valhadolid para desertarem juntos; a alegria dêle, o entusiasmo dêle, quando o Imperador, embrulhado no seu capote cinzento, o sobrecenho carregado, a mão no peito da farda, seguido duma rajada de generais cobertos de oiro — Murat, Bessières, Alorna, Pamplona — passou a primeira revista às tropas da Legião portuguesa; o baptismo de fogo de Saragoça, em que o pequeno tambor, os cabelos ao vento, a bôca negra de morder cartuchos, agarrado a uma espingarda maior do que êle, aguentara a fuzilaria, sorrindo.

— O meu filho?

— O seu filho, mestre Brás. E todos os portugueses! Vocemecê sabe lá, desde a Espanha até a êsse fim do mundo da Rússia, como a gente se cobriu de glória! Quando era preciso marchar e morrer, — lá iam, à frente, os portugueses! Negros, alegres, tisnados do sol, com as barretinas de peles chapeadas de cobre, as baionetas adiante dos olhos, faiscando nas cargas, — quantas vezes nós nos atirámos para a morte, a cantar as cantigas da nossa terra! E o Imperador — juro-lhe, mestre Brás, por estas três divisas! — já não via outra coisa senão os portugueses! — «Quem são aqueles carvoeiros que se batem como leões?» — perguntou êle em Wagram. E quando lhe disseram que era a Legião, que eramos nós, o Imperador empinou-se nos estribos e gritou aos marechais: — «*Qu'on ménage les portugais!*» Poupem-me os portugueses, que são os melhores soldados do mundo!

— Estava lá também o meu filho? — perguntou o ferrador, o pichel de estanho a tremer-lhe nas mãos, chorando e rindo.

— Estávamos todos, mestre Brás. A gente não largava o Imperador, — nem êle a nós. Quando dormia nos campos da batalha, e depois em Schœnbrun, eram os portugueses que êle queria a guardá-lo, como se fôssem os seus veteranos de Itália. Quantas vezes, sòsinho, encostado à minha arma, no silêncio da noite, à luz das fogueiras, — eu velei o sono de Napoleão! Via-o ali, pela porta aconchegada dos casebres, entregue só à minha guarda, a dormir debaixo do seu capote cinzento, a luz a bater-lhe na cara; olhava para êle e para mim; considerava na grandeza que a minha espingarda humilde protegia, — e não era orgulho, mestre Brás, era ternura que me crescia cá dentro, e os olhos arrazavam-se-me de lágrimas, como se estivesse a velar o sono duma criança! Viessem duques, viessem marechais do Império, viesse

Deus! — com um português ali, ninguém lhe cruzava a porta; ia um passo à frente, a baioneta à cara: — «Passe de largo! Sua Magestade dorme!»

E diante do ferrador, que o olhava vibrando de comoção, os olhos rasos de água, Miguel contava agora as cargas gloriosas de Ebersdorf, coruscantes de baionetas portuguesas; os horrores da retirada da Rússia, marcha interminável de farrapos, entre gêlos eternos e aldeias incendiadas; o frio, a fome, os cossacos, os olhos vermelhos de oftalmias, os festins de cavalos mortos, as revoadas negras de corvos crocitando sôbre a neve branca; mostrava-lhe, voltado para o sol que entrava de chapada pelo quarto, as cicatrizes que lhe cortavam o peito e a cara, uma sabrada em Wagram, uma baionetada em Smolensko, uma bala em Saragoça, — as divisas e o bastão de sargento em Moscow.

— Só me faltou morrer, mestre Brás, para ser feliz!

— E o meu filho? — insistia o ferrador, numa expressão ao mesmo tempo de angústia e de orgulho, a barbuna branca pungindo, os olhos brilhando na máscara curtida da forja. — Também foi ferido, o meu filho?

— O seu filho bateu-se como os outros! Cuida vocemecê que foram só os homens feitos, a arrancar como leões? Não! Também as crianças, também os clarins de onze e doze anos, que lá iam três na cavalaria do Loulé, também os tambores, os pequenos tambores da Legião, pouco maiores que as vaquetas que traziam, os tambores do tamanho do seu filho, mestre Brás, — que eram o sorriso e a bravura dos regimentos, e que marchavam para a morte, batendo a carga, como quem vai para uma festa!

E emquanto, lá baixo, na loja, o fole da forja roncava e os martelões de ferro retiniam nos rompões das ferraduras, o Miguel contou como um pequeno tambor da meia brigada do bravo coronel Pégo se tinha coberto de glória na véspera de Wagram. O corpo do exército do duque de Reggio, onde estava incorporada a Legião portuguesa, passara o Danúbio, em pontes de barcos, debaixo dum céu negro de tempestade. A trovoada rugia; a artilharia troava; pesadas cordas de água fustigavam, chicoteavam, assobiavam nos penachos vermelhos dos kaulbachs da Guarda, nos shakos enormes chapeados de cobre, nas baionetas que se alinhavam, lampejando, em colunas de batalhão, sôbre as massas escuras dos capotes. Um nevoeiro espêsso envolvia os granadeiros gigantescos e os galuchos imberbes de Oudinot; pesava sôbre os hussards, os dragões, os couraceiros de Davout, escalonados como serpentes de escamas de ferro; escondia a Guarda velha, brônzea, solene, eriçada de águias, batida sempre do vento impetuoso da glória.

O Imperador, rodeado do seu estado-maior, expedia ordens. Soavam clarins; tilintavam sabres nos estribos. De repente, já ante-manhã, das alturas de Rutzendorf, duas baterias austríacas, de emboscada, apoiadas nas tropas do arquiduque Carlos, romperam o fogo. Napoleão mandou a divisão de Oudinot desalojá-los e tomar a posição à baioneta. Mas a artilharia, estoirando, abriu clareiras de sangue, varreu pelotões inteiros; as tropas do duque de Reggio, colunas espantadas de galuchos, fugiram, como pardais, — e os três batalhões portugueses, que ocupavam a rectaguarda, pardos, compactos, serenos, encontraram-se frente a frente do inimigo. O fogo das baterias recrudesceu; clarões de inferno, coroando as cristas da posição, vomitavam metralha; quebrado o primeiro ímpeto, os batalhões, esfrangalhados, unidos ainda pela bravura do coronel Pégo e do valentíssimo Stwart, que os animavam, que lhes gritavam, que os sacudiam: — «Para a frente! para a frente!», — recusavam-se já a marchar, iam dispersar-se, desordenar-se, fugir. Então o tenente-coronel Baltazar Ferreira Sarmento, erguido sôbre o cavalo, a espada no ar, apontou aos soldados estupefactos um pequeno tambor da Legião, que, indiferente ao perigo, os cabelos ao vento, o peito ás balas, enorme na sua bravura, avançava sòsinho, montanha acima, batendo a carga. Atrás daquela criança, que era um herói, os batalhões, negros de pólvora, unidos como um só homem, caíram à baioneta sôbre os austríacos, rugindo, uivando, cantando. Estava tomada a posição. Dali a pouco, no campo, perante o cadáver do pequeno tambor caído de bruços e crivado de metralha, o coronel Pégo, com as lágrimas nos olhos, contava a Napoleão e aos marechais como aquele pequeno

de catorze anos conduzira à vitória os batalhões portugueses. Os soldados choravam. O sol rompia o nevoeiro da manhã. E emquanto Oudinot, comovido, cobria com a sua capa cinzenta de marechal o corpo mutilado, Napoleão, tirando do peito a sua própria cruz da Legião-de-Honra, deixou-a caír sôbre o cadáver do pequeno tambor.

— Foi então — continuou Miguel — que eu avancei e disse ao Imperador: — «Sire, conheço o pai dêste rapaz; deixe-me levar-lhe a cruz, em vez de o enterrar com ela!»

E diante do velho ferrador, que tremia e chorava em silêncio, Miguel levantou-se do banco de castanho, descobriu-se, tirou da algibeira do capote uma pequena cruz de eiro prêsa a uma fita vermelha, e disse, entregando-lha solenemente:

— Aqui tem, mestre Brás, a cruz da Legião-de-Honra que o seu filho ganhou.

Daí por diante, o velho ferrador de Manique nunca mais pensou em mudar a escorva à escopeta, e só pedia a Deus que lhe desse vida para poder contar a tôda a gente a glória do filho.

Do Livro *A Pátria Portuguesa*

Concurso de Fotografias

Claustro dos Jerónimos

Foto. do Snr. João José de Brito Abrantes, empregado de 2.ª classe na Divisão de Exploração.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 565. — A condição 1.ª da Tarifa 8/108 é aplicada a mercadorias constituídas por um só volume. Para êste efeito pode ser considerado como um só volume, um atado de vários volumes?

A condição 4.ª da mesma Tarifa autoriza o transporte de volumes sem acondicionamento. ¿Poder-se-ão aceitar também os mesmos em atado desde que sejam constituídos por mais volumes?

R. — Para efeito da aplicação da Tarifa 8/108 e desde que se trate de mercadorias que, normalmente, se transportam acondicionadas, devem considerar-se como um só volume todos os objectos que venham encerrados em uma só tara ou envólucro apropriado. Um simples atilho, corda ou arame, por forte que seja, não deve considerar-se como tara ou envólucro apropriado.

Tratando-se de objectos, para os quais a mêsma Tarifa 8/108 dispensa acondicionamento, um atilho, corda ou arame que se reconheça ser resistente, é suficiente para que dois ou mais objectos ligados, nessas condições, se considerem como um só volume, salvo é claro, os casos expressamente excluídos da Tarifa, como são as taras vasias simplesmente atadas.

P. n.º 566. — Um aro de um rodado alivia em uma porção da circunferência pela acção do freio.

Se isolarmos êste, o dito rodado póde continuar ao serviço até o aliviamento ser completo?

R. — Dêsde que o aro alivie, o revisor desmonta o freio e coloca etiquetas no veículo, destinando-o à oficina mais próxima para ser substituído o rodado. Não deve esquecer indicar nas etiquetas que o veículo sòmente poderá seguir à cauda.

P. n.º 567. — Se fôsse apresentado a despacho um camião com mobília com o pêso de 2.200 quilos em g. v. podia-se-lhe aplicar a taxa estabelecida no artigo 52.º alínea *a*) da Tarifa Geral ou teria de se taxar o camião como veículo e a mobília pela base 5.ª com 50 %?

R. — Um «camião com mobília» é um «carro de mudança com mobília». Portanto o cálculo da taxa de transporte deve ser feito de harmonia com o disposto na alínea *a)* do artigo 52.º da Tarifa Geral, isto é, taxam-se os 2.200 quilos pelo prêço da base 5.ª

Se em vez de pesar 2.200 quilos como supõe o consulente, o camião ou carro de mudança *com mobília* pesasse por exemplo 900 quilos, proceder-se-ia de forma análoga mas cobrando a taxa da base 5.ª com sujeição ao pêso mínimo de 1.000 quilos, como claramente se estabelece na Tarifa Geral, artigo 52.º.

P. n.º 568. — Qual a manutenção a cobrar pelo transporte de 3 motocicletas com carro anexo despachadas ao abrigo da Tarifa Especial n.º 13 numa só expedição, no caso de carga e descarga pela Companhia e no caso de carga e descarga pelos donos?

R. — A título de evoluções e manobras nada ha a acrescentar à taxa, visto já se encontrar incluído no preço de transporte o que corresponde por estas operações (6.ª condição da Tarifa).

Quanto à carga e descarga, cobrará o que fôr devido, por cada veículo, em conformidade com a Tarifa de Despezas Acessórias.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A n.º 402 — Para atrairmos quanto possível às nossas linhas o tráfego de automóveis e chassis de automóveis em regime de trânsito, importação e exportação, foram por êste Aviso estabelecidas as bonificações de 30, 40 e 50 % nos preços dos transportes pròpriamente ditos.

Estas bonificações serão concedidas aos expedidores ou consignatários que, durante o

praso máximo de um ano fizerem transportar respectivamente os mínimos de 10, 30 e 50 veículos.

Comunicação-Circular n.º 10. — Êste diploma esclarece que, às remessas de «cisco de carvão vegetal», «pó de carvão vegetal» e «terra de de carvão vegetal» deverá ser aplicado o multiplicador 6, por analogia com o que se encontra estabelecido para o carvão vegetal.

Comunicação-Circular n.º 11 — Determina êste diploma que seja observada uma certa tolerância quanto às dimensões dos tóros de pinho ou de eucalipto de comprimento máximo de um metro a que se refere o Aviso ao Público A n.º 98, quando esta mercadoria seja destinada a fábricas de pasta de madeira para papel.

II — Fiscalização

Circular n.º 816. — Prescrições a observar quanto à cobrança de bilhetes, tanto nas estações como em trânsito, para a utilização dos combóios rápidos em percursos inferiores a 50 ou 100 quilómetros.

Circular n.º 817. — Informa que, para facilitar o serviço nas estações e evitar a existência de uma grande variedade de bilhetes de banhos, foram estabelecidos novos tipos de bilhetes «passe-partout» para o serviço de banhos e águas termais, prestando instruções sôbre o seu preenchimento.

Circular n.º 819. — Prescrições a observar na aplicação da Tarifa Especial Interna n.º 5 de g. v.

Carta impressa n.º 1190. — Trata da concessão de 50 %, sôbre os preços da Tarifa Geral, para o transporte de pessoas que tomaram parte no IX Congresso Internacional de Química Pura e Aplicada, que se realizou em Madrid nos dias 5 a 11 de Abril de 1934.

Carta impressa n.º 1191. — Relação de passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura a apreender, extraviados na 2.ª quinzena de Março de 1934.

Carta impressa n.º 1192. — Trata da concessão de 50 % sôbre os preços da Tarifa Geral, para o transporte de pessoas que tomaram parte no X Congresso Mundial de Leitaria, que se realizou em Roma e Milão de 30 de Abril a 6 de Maio de 1934.

Carta impressa n.º 1193. — Relação de passes, bilhetes de identidade e anexos a apreender, extraviados na 1.ª quinzena de Abril de 1934.

Carta impressa n.º 1194. — Trata da concessão de 50 % sôbre os preços da Tarifa Geral, para o transporte de pessoas que tomaram parte no X Congresso Internacional de Actuários, que se realizou em Roma, nos dias 4 a 10 de Maio de 1934.

Carta impressa n.º 1195. — Informa que foi concedida uma redução de 50 % nos transportes dos cães que figuraram na 6.ª Exposição Canina Internacional de Lisboa, que se realizou nos dias 5 e 6 de Maio de 1934.

Carta impressa n.º 1196. — Informa que é concedido o transporte gratuito na rêde explorada por esta Companhia, dos trofeus expedidos pelos Clubs desportivos, destinados à 1.ª Exposição Triunfal do Desporto, que se realiza em Lisboa nos dias 12 de Maio a 15 de Junho de 1934.

Carta impressa n.º 1197. — Informa que a Emprêsa de Cimentos de Leiria e a Companhia União Fabril estão autorizadas a carregar nos seus vagões de 20 toneladas, duas remessas constituídas por mercadorias da mesma espécie, de 10 toneladas cada uma, sempre que não haja desvio de itinerário.

Carta impressa n.º 1198. — Trata da concessão de 50 % sôbre os preços da Tarifa Geral, para o transporte de pessoas que tomaram parte no Congresso Internacional de Ensino Técnico, que se realizou em Barcelona nos dias 17 a 19 de Maio de 1934.

Carta impressa n.º 1199. — Presta instruções aos Chefes de Circunscrição, Inspectores, Chefes

de estação e Revisores, quanto à utilização dos combóios com a designação de «Expressos Populares» e de «Excursão».

III — Serviços Técnicos

Circular n.º 820. — Determina que os chefes das estações devem guardar os sêlos de chumbo já servidos, e entrega-los mensalmente ao agente distribuidor dos Serviços Técnicos.

3.º Aditamento à Instrução n.º 2189. — Comunica que foi encerrado o desvio da pedreira de Afife ao Km. 93,254 da linha do Minho.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2212. — Comunica que o disco avançado ascendente de Mafra foi substituido por um disco eléctrico.

5.º Aditamento à Instrução n.º 2147. — Comunica que foi encerrado o ramal particular das Minas do Alvito ao Km. 119,360 da linha do Sul.

Instrução n.º 2255. — Comunica que no trôço Barreiro a Lavradio os sinais de costado devem ser colocados do lado esquerdo no sentido da marcha.

Instrução n.º 2256. — Estabelece a nova sinalização da estação de Aveiro.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Abril de 1934

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	4.878	4.523	1.872	1.849	1.663	1.515
» » 8 » 14.	4.488	4.404	1.883	1.854	1.568	1.208
» » 15 » 22...	4.796	4.056	2.062	2.112	2.060	1.769
» » 23 » 30...	5.581	5.476	2.109	2.158	2.475	2.183
Total	19.238	19.059	7.926	7.978	7.766	6.655
Total do mês anterior	20.641	21.099	8.781	8.818	8.623	7.179
Diferença ..	—1.403	—2.040	— 855	— 845	— 857	— 524

Estatística referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1934

Percurso quilométrico

Combóios		Antiga Rêde: Percurso efectivo em 1933	1934	Diferenças em 1934: A mais	A menos	Minho e Douro: Percurso efectivo em 1933	1934	Diferenças em 1934: A mais	A menos	Sul e Sueste: Percurso efectivo em 1933	1934	Diferenças em 1934: A mais	A menos
Janeiro	De passageiros	393.666	394.655	989	—	121.507	125.113	3.606	—	123.908	123.345	37	—
	De mercadorias	227.915	230.486	2.571	—	39.962	38.458	—	1.504	103.416	107.513	4.097	—
	Em manobras	88.298	84.063	—	4.235	29.875	29.103	—	772	36.473	35.196	—	1.277
	Totais	709.879	709.204	3.560	4.235	191.344	192.674	3.606	2.276	263.197	266.054	4.134	1.277
Total das diferenças em 1934		A menos: 675				A mais: 1.330				A mais: 2.857			
Fevereiro	De passageiros	392.403	392.635	232	—	122.711	124.941	2.230	—	123.378	123.640	262	—
	De mercadorias	236.873	247.456	10.583	—	42.240	43.761	1.521	—	109.917	114.536	4.619	—
	Em manobras	87.925	87.865	—	560	29.588	30.022	439	—	35.360	36.473	1.093	—
	Totais	717.201	727.456	10.815	560	194.534	198.724	4.190	—	268.675	274.649	5.974	—
Total das diferenças em 1934		A mais: 10.255				A mais: 4.190				A mais: 5.974			
Março	De passageiros	354.724	358.579	3.855	—	112.444	113.226	782	—	111.296	113.082	1.786	—
	De mercadorias	206.274	225.064	18.790	—	38.579	39.770	3.191	—	98.580	100.146	1.566	—
	Em manobras	75.583	77.646	2.063	—	26.507	27.114	607	—	30.057	32.880	2.823	—
	Totais	636.581	661.289	24.708	—	175.530	180.110	4.580	—	239.933	246.108	6.175	—
Total das diferenças em 1934		A mais: 24.708				A mais: 4.580				A mais: 6.175			
Desde Janeiro	De passageiros	1.140.793	1.145.869	5.076	—	356.662	363.280	6.618	—	357.982	360.067	2.085	—
	De mercadorias	671.062	703.006	31.944	—	118.781	121.980	3.203	—	311.913	323 195	10.282	—
	Em manobras	251.806	249.074	—	2.732	85.965	86.239	274	—	101.910	104 549	2.639	—
	Totais	2.063.661	2.097.940	37.020	2.732	561.408	571 508	10.100	—	771.805	786.811	15.006	—
Total das diferenças em 1934		A mais: 34.288				A mais: 10.100				A mais: 15.006			

Factos e informações

O 6.º Congresso Internacional de Organização Científica do Trabalho

Nos últimos anos tem-se procurado modificar os processos de trabalho nas diferentes indústrias de sorte a obter que o preço do custo da produção vá sucessivamente baixando.

Essa baixa, permitindo uma redução no preço de venda, beneficia imediatamente o consumidor que, com menor dispêndio, pode adquirir os produtos de que carece, beneficia as emprêsas que, alargando em proporções consideráveis as suas vendas, acrescem notàvelmente as suas receitas, beneficia enfim as classes trabalhadoras que veem ampliados os seus quadros e melhorados os seus vencimentos.

Foram tão lisongeiros os resultados obtidos com as primeiras alterações realizadas nos vetustos métodos de trabalho em uso, que a breve trecho o assunto mereceu o maior interesse não só para as grandes indústrias, mas para todos os outros géneros de trabalho, inclusivé os burocráticos.

A ciência foi chamada a prestar o seu valioso e já hoje imprescindível auxílio no estudo e aplicação dos novos métodos de trabalho.

Para se poderem congregar esforços, estabelecendo novos princípios e aquilatando dos resultados que vão sendo obtidos com a sua aplicação, organizaram-se congressos internacionais que, dado o seu objectivo, foram denominados de «organização científica do trabalho», nos quais tomam parte delegados dos organismos que nos diferentes países se dedicam a êste estudo e das próprias emprêsas interessadas.

De 15 a 20 de Julho de 1935, deverá reünir-se em Londres o sexto Congresso Internacional de Organização Científica do Trabalho, no qual serão versados os seguintes assuntos:

Secção de produção. — «Métodos para fiscalizar a produção». Sub-divisões: *a)* — Fiscalização orçamental, preços-base, previsões. *b)* — Métodos científicos aplicados à direcção das oficinas. *c)* — Fiscalização da produção na sua adaptação às mudanças eventuais do produto ou dos processos técnicos. *d)* — Técnica da organização da produção.

Secção de educação e de formação profissionais. — «Métodos de selecção, educação e instrução dos profissionais destinados aos postos de direcção». — Sub-divisões: *a)* — Educação prévia. *b)* — Recrutamento e métodos de selecção. *c)* — Objectivos e métodos para a instrução e educação complementar. *d)* — Eliminação do excesso e do mau aproveitamento do pessoal escolhido e preparado para os altos postos administrativos.

Secção de propaganda. — «Quais são os métodos mais convenientes para introduzir os princípios e a técnica da organização racional nas grandes, médias e pequenas emprêsas? Que papel podem representar, nêste domínio, as associações profissionais ou outras? — Sub-divisões: *a)* — As grandes organizações. *b)* — As organizações médias. *c)* — As pequenas organizações. *d)* — O papel das instituições públicas, das associações profissionais e dos organismos análogos.

A nova estação central da cidade de Cincinnati

Nos Estados Unidos da América do Norte, as emprêsas de caminhos de ferro gosam da maior liberdade, podendo instalar-se conforme entendem, fazendo concorrência entre si, mantendo linhas ligando as mesmas povoações. Assim sucede que na cidade de Cincinnati com uma população de 750.000 almas, existem cinco estações servidas por 13 linhas pertencentes a sete Companhias diferentes. Para centralizar o serviço destas estações, fundou-se, de acôrdo com as emprêsas interessadas, uma sociedade

denominada «Cincinnati Union Terminal C.º», que tomou á seu cargo a construção de uma nova estação central ligada ás existentes.

A fachada monumental da estação dá para um parque, ao qual os veículos têm acesso por meio de estradas concêntricas.

O vestíbulo de entrada é decorado com paineis de mosaico representando motivos industriais.

O edifício principal compreende um vestíbulo semi-circular com cobertura em semi-cúpula, dando acesso a uma sala de registo de bagagens e a uma passagem transversal, dominando 16 vias paralelas, com 150 metros de comprimento por 24 de largo, que constitui uma vasta sala de passos perdidos.

A sua ligação aos cais é feita por meio de rampas e escadas.

Dada a má qualidade do terreno, constituido por entulho, o edifício e os seus anexos foram assentes sôbre estacas, algumas com 20 metros de comprimento.

A nova estação pode expedir ou receber, diàriamente, mais de 200 combóios.

A despesa a fazer com esta obra está orçada em 41 milhões de dólares, ou seja cêrca de 900 mil contos.

O mais rápido combóio de mercadorias do mundo

Graças à aplicação do freio de vácuo aos combóios de mercadorias, foi ha poucos dias inaugurado em Inglaterra um serviço de mercadorias que deve ser o mais rápido do mundo.

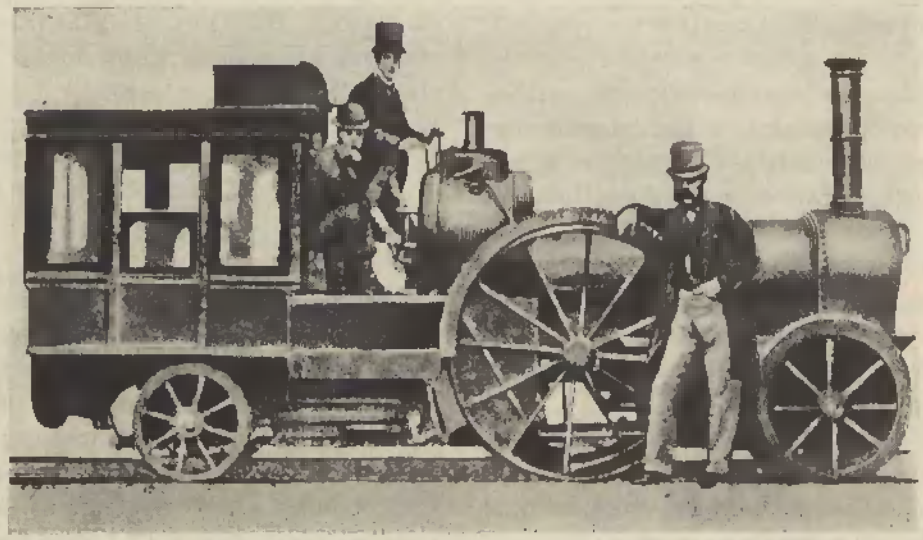
O primeiro combóio partiu de Londres para Exmouth, Devon, composto de 50 vagões com 160 toneladas de carga, percorrendo êste trajecto a uma velocidade média de 50 milhas ou sejam 82,5 Km. á hora.

A aplicação do freio de vácuo áqueles combóios permitiu, pois, uma economia em tempo de cêrca de 20 % nas remessas de grande velocidade.

Venda de produtos farmacêuticos

Além das farmácias indicadas em vários números do *Boletim da C. P.*, comunicam nos que a Farmácia Valadas, Rua da Madalena, 233 e 235 Lisboa, concede os seguintes descontos aos agentes desta Companhia:

Medicamentos manipulados.....	20 %
Especialidades farmacêuticas da casa..	20 %
Outras especialidades farmacêuticas...	5 %



A fotografia que reproduzimos representa uma carruagem a vapor, ou melhor, uma drésina a vapor denominada «A Águia» construída em 1849 em Cambridge (Inglaterra), para serviço dos engenheiros e dirigentes dos Caminhos de Ferro dos Condados do Leste. A máquina tinha uma superfície de aquecimento de cêrca de 2 metros quadrados e uma superfície de grêlha de cêrca de 24 decímetros quadrados

Pessoal

Actos dignos de louvor

Foram louvados pela Direcção Geral por se terem evidenciado na extinção de um incêndio que se declarou em 17 de Abril passado num vagão carregado com sacos de carvão na estação de Tôrre da Gadanha, o sub-chefe do distrito n.º 255, Snr. Manuel da Silva, e o ferramenteiro auxiliar, Snr. Paulo das Neves.

No dia 15 de Abril passado, o combóio 122, composto de 14 veículos, descarrilou ao quilómetro 249,296 Leste, seguindo descarrilado até ao quilómetro 247,382.

Êste acidente que se produziu numa grande pendente, poderia ter gravíssimas conseqüencias se não fôsse a intervenção rápida do assentador do distrito 34, Snr. João Martinho Pinto que, vindo pela linha, em serviço, se colocou no meio dos carris com os braços levantados, motivando assim a paragem do combóio.

Pela sua inteligente e oportuna decisão foi êste agente louvado pela Direcção Geral.

Agradecimento

O Snr. Raúl de Oliveira Pedroso, chefe de Secção dos Serviços Gerais da Divisão de Exploração, pede-nos a publicação do seguinte:

«Como inesquecível preito de sincera gratidão, venho por intermédio do *Boletim da C. P.* agradecer ao Digníssimo Médico do Serviço de Saúde, em Lisboa, Snr. Dr. Wanzeller Pessôa, a proficiência e carinho com que me tratou na gravíssima doença de que fui acometido.

Agradeço pois a S. Ex.ª e felicito a Companhia e Ex.mo Médico-Chefe do Serviço de Saúde, que contam no número dos seus facultativos tão distinto e bondoso médico.»

Concurso de Fotografias — Contra-luz — Figueira da Foz

Fotog. do Snr. João José de Brito Abrantes, empregado de 3.ª classe na Divisão de Exploração

Nomeações

Mês de Abril

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico na 63.ª Secção: Dr. Joaquim Mendes Vieira Lopes.

Médico na 67.ª Secção: Dr. Adriano Nery Gomes da Costa.

MATERIAL E TRACÇÃO

Acendedor: Manuel da Silva.

Ajudante de Acendedor: Emílio Maria.

Admissões

Mês de Abril

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Enfermeiro de 3.ª classe: Manuel Marques.

Reformas

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO

Alfredo Cardoso Noguetra Palma, Chefe de 1.ª classe.

Justino Godinho Branco, Chefe de 2.ª classe.

Leonardo Alves Moreira, Factor de 2.ª classe.

António Filipe, Condutor Fiscal.

Gonçalo de Figueiredo, Guarda.

António Soares Pais, Guarda.

Manuel da Cruz, Guarda.

Aurélio David, Carregador.

Joaquim António Afonso Melim, Carregador.

Nicolau da Silva Barrau, Carregador.

MATERIAL E TRACÇÃO

Manuel Rodrigues Pessoa, Maquinista de 2.ª classe.

Abel Nunes da Assunção, Maquinista de 2.ª classe.

José Ermitão, Fogueiro de locomóvel.

José Pecequeiro Gonçalves, Contra-mestre principal.

VIA E OBRAS

Bernardino Barbosa, Chefe de distrito.

Manuel Pina, Sub-chefe de distrito.

Ernesto Esteves, Assentador de distrito.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Faroleiro: O *agulhetro* de 3.ª classe, António Marques.

Guarda de estação: O *guarda* de p. n. António do Nascimento Correia.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Fernando Augusto Meira
Chefe de 1.ª classe
Admitido como praticante
em 6 de Setembro de 1893

Júlio Silva
Chefe de distrito
Admitido como assentador
em 14 de Junho de 1894

Concessa Holgado
Guarda de distrito
Admitida como guarda efectiva
em 5 de Junho de 1894

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Concessão de prémios

Terminaram com brilhante resultado as provas do concurso para a obtenção de diplomas de prémio e de mérito, na Divisão de Exploração. O *Boletim da C. P.* ao registar com prazer os resultados dêste concurso aproveita a oportunidade para endereçar a todos os novos diplomados as suas felicitações.

Pessoal em serviço nas linhas da Antiga Rêde

Pessoal de estação

Factor de 1.ª classe:

Sinfrónio Simões Penalva .. **1.º Prémio**

Factores de 2.ª classe:

Francisco Maria Baptista Fortunato ..... **1.º Prémio**
Cipriano da Silva ..... **2.º »**

Factores de 3.ª classe:

António Tomé Pedro ..... **1.º Prémio**
Ricardo Charters Ribeiro .. **2.º »**
Joaquim Fernando Maçarôco **Diploma de mérito**
José Roma ..... **Idem**
Sebastião Baptista Ferreira Vêrga ..... **Idem**

Pessoal de trens

Condutor:

Manuel Eusébio Valadas ... **Diploma de mérito**

Guarda-freios:

António Pedro ..... **1.º Prémio**
António Faria dos Santos .. **2.º »**
António Maria Franca ..... **Diploma de mérito**
António Maria Rodrigues Pascoal ..... **Idem**

Pessoal de revisão de bilhetes

Revisor:

João António da Conceição **Diploma de mérito**

Pessoal em serviço nas linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste

Pessoal de estação

Fiel de estação:

Ludgero Duque Carraça ... **1.º Prémio**

Factor de 2.ª classe:

Claudino José Pisco ..... **1.º Prémio**

Pessoal de trens

Guarda-freio:

António Máximo Baptista .. **1.º Prémio**

Pessoal que teve classificação para obter diploma de mérito, mas a quem não é concedido, em harmonia com as disposições da Instrução n.º 2.126, por ter recebido igual diploma em concursos anteriores:

Condutor: *António Pinheiro.*

Guarda-freios: *António Carvalho, Álvaro Dias Pereira e Joaquim Ramos.*

Falecimentos

Mês de Março

EXPLORAÇÃO

† *Raúl Eduardo,* conferente em Alcântara Terra.

Admitido como carregador em 21 de Setembro de 1924, foi promovido a conferente em 21 de Julho de 1929.

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO

† *Manuel de Sousa Faria,* Factor de 1.ª classe em Mato de Miranda.

Admitido como praticante em 20 de Fevereiro de 1915, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1916 e promovido a factor de 1.ª classe em 1 de Abril de 1926.

Em 1920 e 1922 foi premiado por bons serviços prestados.

† *Alfredo Diogo,* Agulheiro de 1.ª classe em Entroncamento.

Admitido como suplementar em 5 de Novembro de 1906, foi nomeado carregador em 21 de Dezembro do mesmo ano e promovido a agulheiro de 1.ª classe em 21 de Janeiro de 1930.

† *Carlos Maria Cordeiro,* Carregador em Setúbal.

Admitido como eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado carregador em 28 de Agosto de 1925.

† *António de Oliveira Júnior,* Arquivista de 2.ª classe no Serviço de Fiscalização.

Admitido como fiel do depósito de impressos em 21 de Abril de 1917, passou a fiel de armazém em 1 de Janeiro de 1928 e a arquivista de 2.ª classe em 1 de Maio do mesmo ano.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Manuel António,* Acendedor no Depósito de Entroncamento.

Admitido como limpador auxiliar em 1 de Julho de 1905, foi nomeado acendedor em 26 de Julho de 1916.

VIA E OBRAS

† *Abílio Fonseca,* Assentador do distrito n.º 404.

Foi nomeado assentador de 2.ª classe dos Caminhos de Ferro do Estado, em 15 de Dezembro de 1914.

† *Amoroza Gomes,* Guarda do distrito n.º 73.

Admitida como guarda em 26 de Outubro de 1905.

† *Deolinda de Jesus,* guarda do distrito n.º 72.

Admitida como guarda em 21 de Outubro de 1929.

† Manuel de Sousa Faria
Factor de 1.ª classe

† Alfredo Diogo
Agulheiro de 1.ª classe

† Carlos Maria Cordeiro
Carregador em Setúbal

† Manuel António
Acendedor

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA