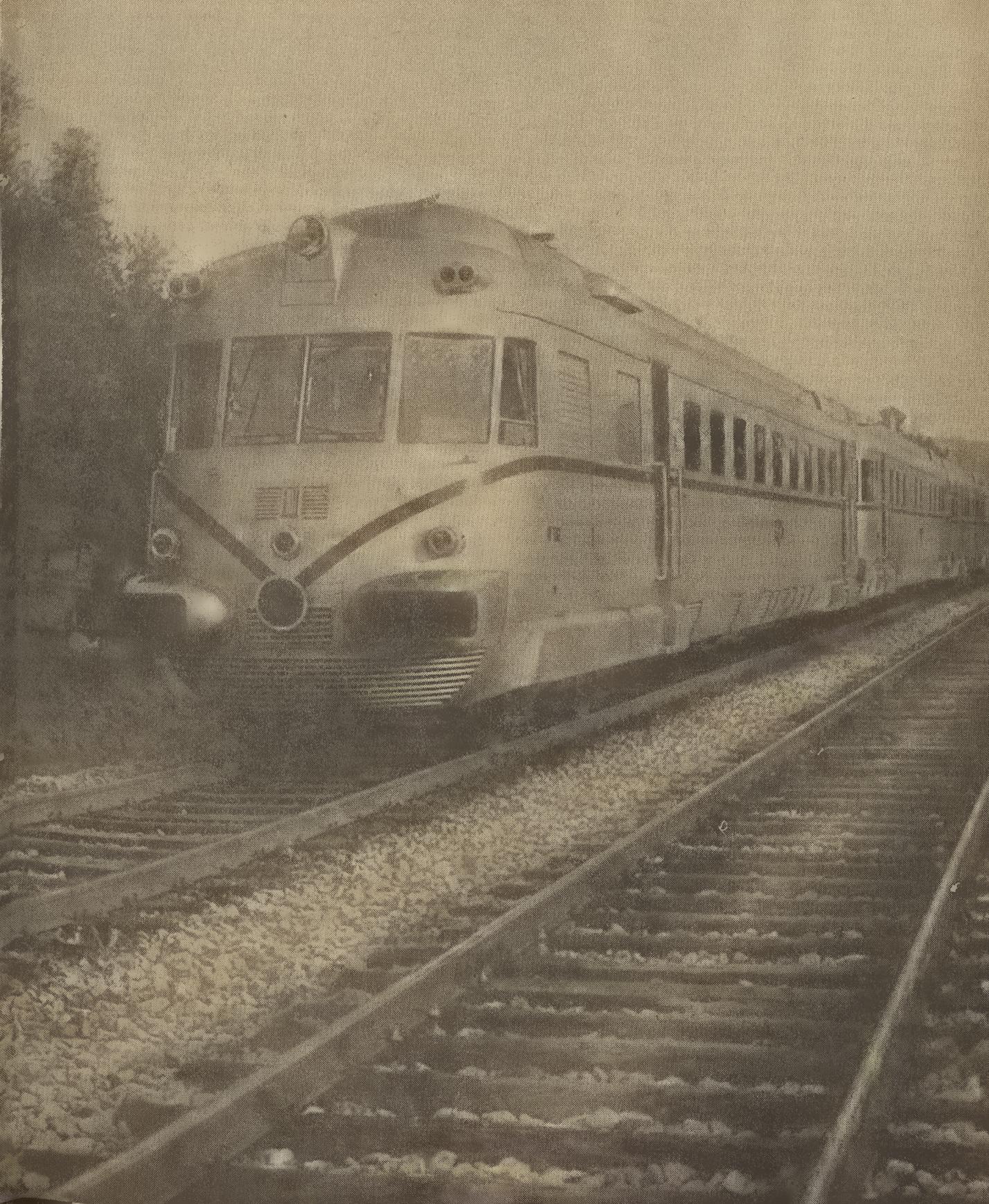


BOLETIM DA C.F.



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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

Doutor Domingos Fezas Vital

O Doutor Domingos Fezas Vital, falecido no dia 22 de Janeiro, desempenhou, durante alguns anos, o cargo de vogal do conselho de administração da C. P. Com a sua morte, a grande família ferroviária perdeu, pois, um dos seus mais ilustres e devotados elementos directivos.

Gravemente doente há cerca de dois anos, os mais abalizados clínicos e os mais eminentes cirurgiões que o trataram com inextinguível solicitude, tudo fizeram para o salvar. A ciência foi impotente para dominar o mal terrível que, a pouco e pouco, foi destruindo uma vida preciosa.

Natural de Caminha, formou-se em direito na Universidade de Coimbra, em 2 de Agosto de 1910, com a alta classificação de 19 valores, e ali também se doutorou, sendo pouco depois nomeado professor catedrático.

Eleito vice-reitor da Universidade, em Julho de 1927, no ano seguinte recebe a nomeação para reitor.

Exonerado, a seu pedido, desse alto cargo, por despacho de 9 de Dezembro de 1930, passou, quatro anos depois, para a Faculdade de Direito de Lisboa. É já um dos mais notáveis juristas desse tempo. Professor insigne, é chamado a exercer também outros cargos importantes. Assim, entre outros, exerceu os de presidente da Junta de Educação Nacional; procurador, vice-presidente da Câmara Corporativa; juiz do Tribunal Permanente de Arbitragem de Haia e vogal da Comissão Permanente do Direito Marítimo Internacional.

Tendo sido designado, em 1946, lugar-tenente do Sr. D. Duarte Nuno de Bragança, o Doutor Fezas Vital, abandonou, por bem compreensíveis melin-



Doutor Domingos Fezas Vital

dres de natureza política, as funções de procurador à Câmara Corporativa e de presidente da Junta de Educação Nacional.

Deixou publicados vários trabalhos, contando-se, entre os mais notáveis, os intitulados: «Acto Jurídico», «Garantia de Legalidade na Administração Pública» e «Da situação dos Funcionários».

Conferencista notável, desenvolveu também uma grande actividade na propaganda católica.

O Dr. Fezas Vital era condecorado com as Grã-Cruzes das Ordens de Cristo e do Império Português, o Oficialato da Legião de Honra e o Oficialato da Cruz Vermelha Alemã.

Político, não tinha, porque nunca os soube e quis criar, inimigos políticos, pois todos viam e respeitavam nele um exemplo de sinceridade, de coerência e de fidelidade a si próprio.

No próprio dia do seu falecimento, a Assembleia Nacional prestou homenagem à memória do sr. Professor Fezas Vital pela palavra dos srs. Dr. Carlos Moreira, Prof. Mário de Figueiredo, ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P., Prof. Pinto Barriga e Dr. Albino dos Reis.

Do discurso do sr. Dr. Mário de Figueiredo, que foi colega do extinto na Universidade de Coimbra, recortamos os seguintes e expressivos períodos:

«Tive sempre por esse homem a admiração que se tem por um carácter forte, a admiração que se deve a um homem que, como notava há pouco o sr. Dr. Carlos Moreira, pôs diante dos olhos, muito cedo, um ideal e se manteve através da vida sempre fiel ao mesmo ideal.

Não quero referir neste momento os seus ideais políticos; quero aludir ao ideal que é a expressão da sua concepção da vida.

Para quem trabalhou com ele, como eu, sabe que esse domínio era para ele, e aí de nós porque tem de ser para todos o domínio da fé, e esse homem que era, ao tomar uma decisão no terreno dos problemas científicos, um hesitante, era no terreno dos problemas da fé um definitivo.

É de aí que vem o respeito que sempre teve pelas posições diferentes da sua que os outros tomavam.

Ele era forte na sua fé, ele era intocável na sua fé, entendendo e bem, que não lhe cabia maldizer da fé que se exteriorizava pelas atitudes dos outros. Era um homem forte, apesar de, como disse há pouco, ser no ambiente dos problemas que não tocavam a concepção da vida, um hesitante, um hesitante até tomar uma decisão, para, depois de a tomar e quando se entrava no domínio da execução, se comportar relativamente a ela como se tivesse fé na verdade da decisão que havia tomado.

Era um hesitante até à decisão, mas um homem de fé na execução de uma decisão que havia tomado.

Deve-lhe a situação não simplesmente colaboração técnica, mas colaboração política.

É conhecido, neste aspecto, o seu pensamento. Não quero, por isso, deixar de frisar que, apesar do seu pensamento, e talvez por causa do seu pensamento, ele deu ao Estado Novo, a melhor colaboração política».

O sr. Prof. Mário de Figueiro disse ainda:

«Fui seu colega, fui seu examinado na velha Universidade de Coimbra.

Nunca fui discípulo dele, mas aprendi muito com ele. Enquanto colega, aprendi muito com ele a orientar-me nisto: que para um professor deve ser timbre de que nunca deve afastar-se, o de procurar fazer justiça sem tomar em conta as concepções de cada um, procurar fazer justiça sem tomar em conta as influências que a respeito de cada um podem desenvolver-se».

Os restos mortais do Dr. Fezas Vital seguiram para Caminha, em carruagem armada em câmara ardente.

Figura ilustre, por muitos títulos, pela sua cultura, por seu carácter íntegro, o Dr. Fezas Vital, que só sabia criar admirações e sinceras amizades em sua volta, deixou uma profunda, inapagável saudade em quantos o conheceram de perto.

Engenheiro A. Vicente Ferreira

NO dia 29 de Janeiro último faleceu o sr. Engenheiro António Vicente Ferreira. Nele a Nação perdeu um dos seus mais ilustres varões. De superior mentalidade, prestou ao País relevantes serviços como Ministro, Alto Comissário, Deputado, Procurador à Câmara Corporativa, Professor e Engenheiro.

Todas estas funções as exerceu com uma capacidade a que a sua grande modéstia não conseguia furtar o brilho, com um aprumo que a sua simplicidade mais realçava e com uma sinceridade que conquistava as maiores devoções.

Os seus altos serviços e grande valor por mais de uma vez mereceram público reconhecimento, através de louvores oficiais e condecorações. Entre estas contam-se o Grande Oficialato da Ordem do Império, a Comenda das Ordens de Aviz e de S. Tiago da Espada e a Grã-Cruz da Ordem de Leopoldo II, da Bélgica.

* * *

Na Companhia, onde serviu durante mais de trinta e quatro anos, contava numerosos amigos e admiradores. E todos que com ele tiveram a honra de privar se lembram, com saudade, dos seus conselhos impregnados de clarividente prudência e bom senso, dos seus ensinamentos cintilantes de sabedoria e da sua afabilidade e bondade sem par.

Exercia o sr. Eng.º Vicente Ferreira o cargo de Subdirector quando, em 1 de Janeiro de 1945, foi reformado por limite de idade.

Do artigo que no *Boletim da C. P.* foi publicado, nessa altura, a seu respeito, extraímos as seguintes notas biográficas referentes à sua carreira nos Caminhos de Ferro:



Engenheiro António Vicente Ferreira

«Admitido em 8 de Junho de 1910, para o cargo de Chefe da Repartição Técnica da Divisão da Via e Obras, onde a sua acção se exerceu em trabalhos de estudos e construção, ascendeu sucessivamente a todos os graus de hierarquia dos quadros técnicos daquela Divisão, até Chefe de Divisão, adjunto. Quando, em 1923, se criou a Divisão da Construção, foi o sr. Engenheiro Vicente Ferreira incumbido de chefiar essa nova Divisão, onde evidenciou mais uma vez a sua já reconhecida competência técnica e as suas grandes qualidades de organizador e de inovador, adoptando novas regras de trabalho. Foi o primeiro engenheiro que na construção de linhas férreas e na construção civil empregou, entre nós, os chamados métodos de organização científica.

Mais tarde, extinta a Divisão da Construção, passou o sr. Engenheiro Vicente Ferreira à situação de Chefe de Divisão, adjunto à Direcção Geral da Companhia, e em Fevereiro de 1933 foi nomeado Subdirector da Companhia, tendo os seus conselhos e pareceres tornado bem valiosa a sua dedicada colaboração».

O *Boletim da C. P.*, cujas colunas foram muitas vezes enriquecidas com a brilhante colaboração do sr. Eng.º Vicente Ferreira, experimenta a maior mágoa pela perda de tão eminente personalidade e profundamente se associa ao luto que essa perda provocou. O sr. Eng.º Vicente Ferreira foi Alguém na vida nacional.

Os Homens da Ponte Maria Pia

III

Pedro Inácio Lopes

Pelo ENG.º FREDERICO ABRAGÃO
Chefe do Serviço de Obras Metálicas

FINALMENTE — *the last but not the least* — Pedro Inácio Lopes. Com Manuel Afonso de Espregueira e Gustavo Eiffel, constitui os três nomes que, acima de todos, sobressaem na conclusão da linha férrea do Norte, a sua ligação com o Porto. O primeiro, com larga visão, deu a directriz geral para solucionar o problema, que se eternizava; o segundo tornou-a possível pela sua técnica ao mesmo tempo arrojada e segura; Pedro Inácio Lopes, estudando, dirigindo, construindo, fiscalizando, foi porém o verdadeiro realizador.

* * *

Nasceu Pedro Inácio Lopes em Lisboa, a 13 de Janeiro de 1840.

De uma precocidade notável, concluiu, em 1855, com quinze anos apenas, os estudos preparatórios e matriculou-se na Universidade em Janeiro de 1856 porque, nesse ano, por motivo da epidemia do cólera morbus, fora adiada a abertura dessa escola.

Em 1860 concluiu, com vinte anos, a formatura em Matemática e o bacharelato em Filosofia e, escolhido pelo brilhantismo do seu curso para frequentar, como pensionista do Estado, a Escola de Pontes e Calçadas, parte pouco depois para Paris donde regressa, em meados de 1864, pronto a iniciar a sua vida profissional, que tão notável havia de se revelar.

Por portaria de 27 de Agosto desse mesmo ano, é colocado às ordens do engenheiro Francisco Maria de Sousa Brandão para o coadjuvar nos estudos das linhas férreas, de que este engenheiro estava então encarregado.

Quando Pedro Inácio Lopes iniciara os seus estudos, a nossa rede de viação ordinária

estava apenas encetada e dos caminhos de ferro nem um quilómetro fora aberto à exploração. Agora, que ele ia entrar na sua vida profissional, estavam construídas, entre o Tejo e o Douro, as linhas do Norte e Leste e tratava-se de estudar a importante transversal que, partindo de Coimbra ou proximidades, se internaria no país e se dirigiria à fronteira.

Foi grande parte dessa transversal que, de Coimbra, se projectava levar à Covilhã pela margem do Mondego, que Pedro Inácio Lopes, logo no início da sua vida profissional, teve de estudar e projectou pela Portela, Foz do Ceira, subindo depois as encostas do Eça, do Alva e do Mondego, ganhando as alturas de Miranda do Corvo, Louzã, Góis, Arganil, Oliveira do Hospital, Gouveia, Celorico e daí, pela portela de Vila Franca das Naves, alcançaria a fronteira em Vilar Formoso.

Como se vê, era, na delineação geral da primeira parte, o traçado que mais tarde havia de seguir a linha da Louzã.

Estava também, por essa altura, em primeiro plano a discussão da directriz a seguir pela Linha da Beira Alta, que, segundo uns, deveria sair de Coimbra, segundo outros de Pampilhosa e ainda, segundo outros, de Mealhada. Também Pedro Inácio Lopes foi incumbido do estudo da directriz dessa linha e quase simultaneamente, no triénio de 1869 a 1871, é encarregado de estudar os melhoramentos da bacia e regularização do leito do Mondego.

Logo a seguir, por 1872, estava em verdadeiro ponto morto o problema da travessia do Douro. A linha do Norte chegara há muito às Devezas; na outra margem, o Estado trabalhava activamente nas linhas do Minho e Douro; mas que representava isso para a cidade do Porto, para a economia geral e para

o sistema de viação acelerada do país, enquanto entre as duas redes existisse o corte, que parecia intransponível, do fosso do Douro?

É então que o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira determina a solução, que havia de resolver o problema; Eiffel torna-a possível com a concepção do grande arco metálico; Pedro Inácio Lopes é o homem que logo é lembrado e encarregado de estudar e pôr em execução a solução apresentada.

A cota para a razante da linha tendo sido fixada em cerca de 60 metros acima do nível da baixa-mar, Pedro Inácio Lopes saiu da estação das Devezas seguindo, com pequena diferença, o traçado primeiro estudado, até à rua da Bandeira, perto do local onde hoje é o apeadeiro do General Torres; aí, abandonando obras de arte já feitas e algumas importantes, desvia-se para a esquerda, contorna os primeiros contrafortes da Serra do Pilar e, atravessando-a em túnel, dirige-se ousadamente para a margem do rio, que atinge em frente do Monte do Seminário. Na margem direita, continua a meia encosta, com pequenos túneis e obras de arte sem importância de maior, atingindo a estação do Pinheiro (hoje Campanhã), onde se fará o enlace com a linha do Minho.

Demorara, porém, apesar de tudo e por circunstâncias várias, que foram pormenorizadas em um dos anteriores números do «Boletim», a execução e conclusão do traçado.

Por isso, em 1874, surge-nos Pedro Inácio Lopes a estudar, a pedido dos concessionários, um caminho de ferro, de via estreita, da ponte de Santana, na linha de Leste, pelas Caldas da Rainha, ao porto de S. Martinho. Como tudo o que saía das suas mãos, e apesar da rapidez com que foi realizado, este projecto pode considerar-se tão perfeito que o engenheiro João Crisóstomo de Abreu e Sousa, autoridade indiscutível em estudos de caminhos de ferro, a ele se referia dizendo que honrava o seu autor. Prejudicado, porém, pela concessão da linha de Oeste, ficou apenas em projecto.

Mas recomeça o trabalho na linha do Norte; Pedro Inácio Lopes para ali volta e, em 4 de Novembro de 1872, à data da inauguração da Ponte Maria Pia, recebe o justo galardão do seu trabalho, condecorado pelo Rei com a Grã-Cruz de S. Tiago.

À campanha da travessia do Douro, logo outra se segue: a construção do Ramal de Cá-

ceres. Pedro Inácio Lopes é encarregado de executar o projecto dessa linha, que havia sido feito pelo engenheiro espanhol Vasquez Coadjuvaram-no o seu colaborador em anteriores trabalhos, José António Carneiro Basto, e ainda João de Arriaga e D. João da Câmara, o poeta e dramaturgo que, em algumas das suas peças, havia de fazer reviver os trabalhos de construção dessa linha. A concessão do Ramal à Companhia Real fora dada em Abril de 1877 e o projecto aprovado em Maio de 1878. Pedro Inácio Lopes inicia os trabalhos em Julho e, uma vez mais, como sempre, a sua inexcedível competência e as suas prodigiosas faculdades de trabalho dão as suas provas: em Outubro do ano seguinte podiam ali circular as primeiras locomotivas, embora, por causas a que foi estranho, só em 6 de Junho de 1880 se fizesse a inauguração oficial.

Não ficou por aqui a sua actividade: desejou a Companhia Real concorrer à construção e exploração da linha da Beira Baixa e logo a Pedro Inácio Lopes é entregue o estudo do projecto e orçamento aprovados, o que fez em um magnífico Relatório de 3 de Abril de 1883.

Foi tempestuosa a discussão entre os partidários da aceitação das condições impostas para ser adjudicada aquela linha à Companhia e os que se lhe opunham. Venceram finalmente aqueles e Pedro Inácio Lopes toma a direcção dos trabalhos.

De 1885 a 1890, em uma época em que a antiga Companhia Real explorava, não só a principal rede nacional, mas ainda uma linha importante do país vizinho, que lhe dava continuidade—a linha de Madrid a Cáceres e à fronteira portuguesa—desempenhou o espinhoso cargo de Director da Companhia. A sua rede era, então, apenas de 578 quilómetros, mas achava-se em época de verdadeira evolução: ia abrir à exploração em breve a linha de Oeste e não tardaria que o fosse a da Beira Baixa. Com as linhas de Sintra, Cascais, Urbana e de Cintura, o serviço suburbano de Lisboa ia entrar em fase de grande intensidade, verdadeira renovação de tais serviços entre nós. Nas redes vizinhas, acabava a construção da linha do Minho e trabalhava-se afanosamente na conclusão da do Douro; a Beira Alta ligava-se já com a rede espanhola; a do Tua penetrava na província de Trás-os-Montes através das gargantas fragosas daquele rio;

e, do outro lado do Tejo, no Sul ia-se atingir a ligação com o Algarve e, para unir as duas grandes redes, a norte e sul do Tejo, iniciavam-se os estudos para a importante transversal de Vendas Novas a Santarém.

Anunciara-se para breve a Exposição Universal de Paris e, em 1886, viam-se chegar, quase com espanto para o nosso provincianismo, as grandes carruagens do «Sud-Express».

Era um período de intensa actividade nos nossos caminhos de ferro, esse em que Pedro Inácio Lopes ia presidir aos destinos da Companhia Real.

Nas linhas da Companhia, apesar das suas eternas dificuldades financeiras, importantes melhoramentos eram introduzidos: a iluminação eléctrica das estações de Santa Apolónia e Entrocamento, a segunda via no troço comum das linhas de Leste e do Norte, o reforço da via pelo emprego de carris de 40, k a barreta angular, a moderna pregação com tirefonds, a balastragem com pedra britada, etc..

As nossas conhecidas pedreiras de Chão de Maçãs tomam o maior desenvolvimento e chega a exportar-se a sua pedra para a sumptuosa Catedral da Virgem de Almuden, em construção em Madrid, perto do Palácio do Oriente.

No Ramal de Cáceres, construído com a miragem da riqueza mineira dos fosfatos da Estremadura espanhola, o tráfego esmorece pela dura realidade da superabundância do minério pobre; como ligação internacional com Madrid, a exploração ressentia-se do apertado critério de economia, com que a linha fora traçada — pendentes importantes e curvas apertadas e frequentes —; mas, longe de esmo-

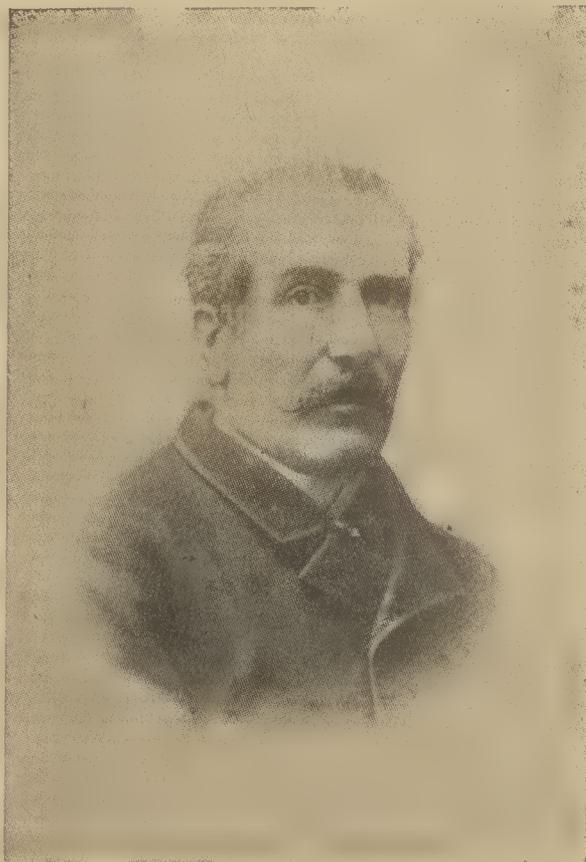
recer, sob o impulso tenaz e enérgico de Pedro Inácio Lopes, a Companhia Real redobrou de esforços, estuda minuciosamente os serviços internacionais para lhes dar o maior desenvolvimento possível, tornando favoráveis às ligações com as outras linhas e procurando que sejam facilitadas ao máximo todas as operações da fronteira.

Para melhorar os serviços e para que o seu público seja mais bem servido entram em serviço, de 1887 a 1891, 80 novas locomotivas, 387 carruagens e 1221 vagões.

A sinalização, com a intensificação do tráfego, tem de ser melhorada. E, na estação central de Lisboa, surge, pela primeira vez entre nós, o sistema de manobra mecânica e de encravamento das agulhas e sinais Saxby & Farmer, pouco depois seguido por postos semelhantes em Campolide, Sete-Rios, Chelas e Bifurcação de Benfica, e tal progresso essas instalações representam, que só há bem poucos anos foram substituídas.

Não nos diminuiramos, nem temos que nos admirar, registando aqui um curioso pormenor, que os ferroviários de hoje talvez desconhecem: For-

ram grandes as dificuldades que a exploração desse tempo teve de enfrentar no início desse sistema de sinalização; não era impunemente que se passava da primitiva manobra dos sinais e agulhas para um novo e então moderno sistema que, partindo de um posto centralizador, fazia mover e garantia a segurança da circulação de um feixe de 10 ou 12 linhas, enorme para nós nessa época, e que repentinamente mergulhava no mistério da escuridão de um comprido túnel.



Engenheiro PEDRO INACIO LOPES

Mas o Director da Companhia, graças ao prestígio da sua alta personalidade, mantinha excelentes relações pessoais com os engenheiros dos caminhos de ferro franceses e, por isso, a seu pedido, logo a Companhia de Orléans enviou um agente de comprovada competência, Marié, o qual, tomando conta do serviço mal chegou, desconhecendo a língua, quase sem prévio conhecimento das linhas e do serviço da estação, apenas com uma rápida leitura do diagrama do posto de encravamento tomou conta daquela quase agressiva bateria de alavancas e as começou a manobrar como se fossem velhas conhecidas, conduzindo o serviço sem qualquer acidente nem dificuldade. Passados bem poucos meses — honra nos seja — retirava, deixando o pessoal da Companhia perfeitamente habilitado.

Outro aspecto da acção do engenheiro Pedro Inácio Lopes como Director, que não podemos deixar sem o merecido relevo, é a instituição da Caixa de Reformas e Pensões, homologada pela Assembleia Geral de 11 de Junho de 1887. Assim, por iniciativa do seu Director, a Companhia Real conferiu ao pessoal a regalia inestimável da pensão de reforma e, acima de tudo, da pensão de sobrevivência para a viuva e filhos dos seus empregados, antes de qualquer outra empresa e até mesmo indo além e à frente do próprio Estado.

Pedro Inácio Lopes atingira o ponto culminante da sua carreira de engenheiro, de que estas notas biográficas dão apenas os tópicos principais. O seu nome era conhecido e respeitado em todas as empresas congéneres do estrangeiro; o governo espanhol agraciara-o com as comendas de Carlos III e de Isabel a Católica; D. Pedro II do Brasil condecorara-o com a Ordem da Rosa; em 1889, de visita à Exposição Universal de Paris, é homenageado por alguns dos homens mais notáveis do mundo científico francês, que haviam sido seus discípulos na Escola de Pontes e Calçadas, como Carnot, Presidente da República francesa, que o galardoou com a Cruz da Legião de Honra, *Eiffel*, então no auge da sua glória, *Picard*, presidente do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, etc.

Em Portugal, tinha a maior estima e o respeito, não só dos seus colegas, como em todas as classes, e o Rei D. Carlos distinguia-o muito particularmente.

Em 1890 deixa Pedro Inácio Lopes a direcção da Companhia Real e, simultaneamente, passa à situação de-disponibilidade no Ministério das Obras Públicas; mas segue-se ainda, na sua vida profissional, uma série de comissões, que as estâncias oficiais procuram valorizar apoiando-se no seu nome prestigioso: Inspecção de Obras Públicas, vistoria das margens do Mondego e campos adjacentes, revisão da classificação das estradas nacionais, direcção dos estudos da rede de estradas municipais e distritais, revisão do decreto relativo a concessões ferroviárias, estudo do sistema de tarifação dos caminhos de ferro, regulamento da vigilância, conservação e provas das pontes metálicas, elaboração de um caderno de encargos e programas para a adjudicação de empreitadas pelo Estado, verificação da resistência das pontes metálicas e, finalmente, em 1898, a direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, etc., etc.

* * *

Em 22 de Dezembro de 1900 morre Pedro Inácio Lopes, depois de uma vida inteira, de uma vida assombrosa, de trabalho, de valor, de prestígio, uma vida que fica como um dos cumes difficilmente excedidos na engenharia portuguesa.

Mas, para nós, a construção da famosa 5.^a Secção da Linha do Norte, entre Gaia e Campanhã, foi por certo o seu trabalho mais importante como engenheiro ou, pelo menos, aquele que mais fala à nossa sensibilidade.

E não será talvez descabido colocar aqui a narrativa de um simples episódio contado por um seu biógrafo e que, embora ligado apenas à sua vida particular, de certo modo interessa à história anedótica da Ponte Maria Pia:

«Era em 1877. Trabalhava-se na Ponte Maria Pia com afã, mas as grandes dificuldades da montagem haviam já sido vencidas. O arco estava fechado; as vigas, corridas.

D. Adelaide Lopes, esposa do engenheiro Pedro Inácio Lopes, acéitara de bom grado quanto havia de incómodo e desagradável em mudar de residência da sua bela vivenda da rua de Santo Ildefonso, no meio do bairro oriental da cidade, para um prédio do trivial feitio portuense, três janelas de frente, contíguo ao cemitério do Repouso, ao fundo de aquella espécie de «cour des Miracles», que se chama rua de S. Victor.

Tinha ela acabado consigo ser a primeira pessoa

O ALCOOLISMO

Por F. PEREIRA RODRIGUES
Chefe de Repartição da Divisão Comercial

Vinho puro, à refeição,
com conta, peso ou medida,
pode dar animação,
dar certa alegria à vida.

Mas alcoólica bebida,
em demasiada porção,
faz-nos cair na descida
às fases da perdição.

Um «leão» ou «papagaio»
ou «burro» ou «porco» — cambaio
joguete, que inspira mágoa —

atola-se em mau caminho.
Quem não souber beber vinho,
não beba vinho — beba água.

AGRADECIMENTO

Jacinto Tavares Castro, factor de 2.^a classe, de Amarante, vem apresentar publicamente, por intermédio do «Boletim da C. P.», os seus melhores agradecimentos ao Ex.^{mo} Sr. Dr. Fernando de Vasconcelos, distinto médico da 41.^a Secção de Mosteiró, a maneira proficiente e atenciosa com que o tratou durante os meses da sua doença.

O signatário aproveita a oportunidade para afirmar que este clínico, que faz da sua profissão um verdadeiro sacerdócio, nunca se poupa a incómodos, pois muitas vezes, para ver um ferroviário doente hospitalizado, chega a deslocar-se 70 quilómetros da sua residência, para se inteirar do seu estado de saúde e levar-lhe palavras de conforto.

Jacinto Tavares Castro

VIAJAR EM PORTUGAL É
CONHECER UMA DAS MAIS
BELAS TERRAS DA EUROPA

a passar sobre a ponte; por isso desejava seguir de perto, ela mesmo, a construção e apanhar assim o momento oportuno, que, de outra maneira, adrede ocultado, lhe escaparia.

Fala-se um dia, enfim, em colocar o último par de longrinas; é o momento. D. Adelaide Lopes, no dia seguinte, apresenta-se no estaleiro do Seminário, disposta a passar para o outro lado. Ninguém a demove do seu propósito; todos sabem que seria em vão tentá-lo.

Já seu marido se submete, dando-lhe o braço. Caminham por meio do material disperso, agora na trincheira escabrosa, logo sobre o tabuleiro incompleto e sem guardas, topando aqui num ferro, ali num toro, entrevendo a seus pés, através da malha, 60 metros mais abaixo, as torvas águas do Douro.

Chegam enfim ao meio; entre as carlingas não há mais do que duas distantes longrinas, acabadas de rebitar. É forçoso ir um a um.

Ela não hesita; segue, adiante, pé ante pé. Mal se equilibrando na mão do operário mais próximo, suspenso no baileu; amparada, para assim dizer pelo olhar de nós todos os que a seguíamos; vai

sobre o estreito banzo no seu sonho de esposa amantíssima, quase como a sonâmbula da Opera!

Passou; está salva. Acolhida pelos aplausos de nós todos, chega ao encontro da margem esquerda. Todavia o voto está apenas meio satisfeito; alguém que viesse do lado de Lisboa poderia jactar-se da prioridade.

Por isso, ei-la de volta, caminhando mais afolta, afrontando de novo o perigo, repetindo a prova; contente, alegre, feliz.

Tal é o homem que, com Espregueira e Eiffel, forma o grupo dos «três grandes» — estes, realmente grandes — cujos nomes se não podem deixar de recordar, com admiração e respeito, no momento em que o *Boletim* quis festejar os 75 anos da famosa obra-de-arte, a Ponte Maria Pia, que, apesar dos seus anos, aí temos galhardamente a desempenhar com segura confiança o primacial papel para que foi concebida, realizada e sempre tratada com especial desvelo.



Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA
Chefe de Repartição da Divisão da Via e Obras

O ferro começou a ser aplicado em construções navais nos fins do século XVIII. O primeiro navio de ferro conhecido remonta ao ano de 1777. Foi construído em Yorkshire. O aço só aparece na construção de navios por volta de 1870-1875.

Durante os festejos da coroação do Imperador da Rússia, Nicolau II, em 1894, ficaram esmagadas mais de três mil pessoas, por negligência dos funcionários encarregados da distribuição de um bode.

* * *

O primeiro navio a vapor que atravessou o Atlântico, embora navegando à vela durante grande parte do percurso, foi o «Savannah», no ano de 1819. Levou vinte e cinco dias na travessia. Em 1838 é que aparece o primeiro transatlântico, com propulsão de rodas, fazendo a travessia somente a vapor.

* * *

Os seguintes nomes de pessoas têm a sua origem e significação:

Do Grego: *Evaristo*, o melhor; *George*, lavrador; *Gregório*, vigilante; *Heitor*, defensor esforçado; *Isidoro*, dádiva de Isis.

Do Hebreu: *Esau*, cabeludo; *João*, cheio de graça; *Joaquim*, preparado para o Senhor; *Job*, aflito; *Lázaro*, ajudado por Deus.

Do Céltico: *Firmino*, o de firme; *Florêncio*, o que floresce; *Floriano*, o da flora; *Fortunato*, dotado de fortuna; *Francisco*, independente.

Foi trágico o fim de alguns Imperadores da Rússia ou de pessoas de suas famílias. Assim, Pedro I, o Grande (reinou de 1689 a 1725) manda executar o filho por se ter oposto às suas reformas; o primeiro marido daquela que depois foi Catarina I (1725-1727) é assassinado no dia em que ela casa com Pedro I; Ivan VI (1740-1741) é preso em 1741 e assassinado em 1764; Pedro III (1762) é assassinado a 14 de Julho de 1762; Paulo I (1796-1801), filho de Catarina II, é assassinado a 24 de Março de 1801; Alexandre II (1855-1881), filho de Nicolau I, é assassinado em S. Petersburgo (hoje Leninegrado) a 13 de Março de 1881; Nicolau II (1894-1917), o último Czar da Rússia, é fusilado, com sua mulher, filho e e quatro filhas, em Ekaterimburgo, por ordem dos dirigentes comunistas locais a 16 de Julho de 1918.

* * *

Para Santo Agostinho, a Música é a Arte de bem movimentar (os sons); para Descartes,

tem o fim de nos deleitar e de despertar em nós diversos sentimentos; para Leibnitz, um exercício inconsciente de Aritmética de uma alma que não sabe como se enumerar; para Rousseau, a Arte de combinar os sons de uma maneira agradável ao ouvido; para Madame de Stäel, uma arquitectura de sons; para Kant, Hegel e Wundt, a linguagem do sentimento, da emoção; para Schopenhauer, a manifestação de uma realidade ultra-sensível e ultra-racional; para Combarieu, a Arte de pensar com os sons.

* * *

Nos princípios do século XVIII os postos dos oficiais da Marinha eram os seguintes: *tenente do mar*, equivalente a capitão de infantaria; *capitão-tenente*, equiparado a tenente-coronel; *capitão-de-mar-e-guerra*, a coronel; e *coronel do mar*, a brigadeiro. Nesse tempo não havia quadros nem regras estabelecidas para o recrutamento de oficiais. O arbítrio ou o favor é que regulavam as nomeações e as promoções para os cargos de comando ou direcção da Marinha.

Aos oficiais do Exército era permitido passarem à Marinha, bem como a outros indivíduos de várias origens. Podiam, por exemplo, ser promovidos a *tenente do mar* pessoas com a curiosa patente de *sargento-de-mar-e-guerra*, que eram militares provenientes da fileira e tinham obtido este posto, já considerado de oficial, para certos efeitos.

Os postos superiores da Marinha tinham a mesma designação que no Exército, acompanhados das palavras «com exercício no mar». À frente de toda a hierarquia naval e subordinado directamente ao Ministro estava o *capitão-general da Armada Real e dos Galeões de alto bordo do Mar Oceano*.

A Secretaria de Estado da Marinha e Conquista foi criada por alvará datado de 28 de Julho de 1736.

Colecção do «Boletim da C. P.»

Compra-se uma colecção do «Boletim da C. P.», referente aos anos de 1946 a 1951.

Quem estiver interessado na sua venda deve dirigir-se ao «Boletim da C. P.», em Santa Apolónia.

Descontos aos assinantes do «Boletim da C. P.»

Em amável officio, a conceituada firma GRANFOTO, de Américo Couto & C.^a, Ltda. estabelecida com Laboratórios Fotográficos, na Rua do Ouro, n.º 292-4.º Esq. comunicou-nos que deliberou conceder a todos os assinantes do nosso «Boletim», assim como a todos os funcionários da C. P., descontos de 15% sobre material fotográfico e 20% sobre revelações, ampliações, cópias, reproduções, fotocópias, etc.

A título de propaganda e unicamente para os funcionários da C. P., que enviem da província os seus trabalhos, a GRANFOTO, desde que estes cheguem no correio da manhã, atenderá prontamente todas as encomendas no mesmo dia, com excepção das ampliações, que seguirão dois dias depois.

Agradecemos, em nome dos interessados, estas concessões, tanto mais que se trata de uma casa apetrechada com moderno material para todo o género de fotografia e dotada com pessoal devidamente especializado.

Criação, com sede em Londres, dum Conselho Consultivo Internacional dos Agentes de Viagens

Representantes de Associações Nacionais e Organizações de Agentes de Viagens de dezasseis países, em conjunto com duas das maiores Organizações Internacionais de Viagens, reuniram-se em Paris, em 3 de Outubro do ano passado, e, unânimemente, concordaram em fundar um Conselho Consultivo Internacional de Agências de Viagens (I. C. C. T. A.), cujo objectivo é criar um Organismo Internacional que outros Organismos interessados nos vários aspectos das viagens internacionais possam consultar sobre assuntos que surjam dentro das actividades dos Agentes de Viagens, num plano internacional.

As vastas actividades dos que promoveram a criação deste Organismo e a importância das personalidades que o compõem, todos peritos em assuntos de viagens, asseguram que ele poderá agir com autoridade.

O Membro Executivo deste Conselho (International Consultative Council of Travel Agents), terá o seu escritório em: 10, Mayfair Place, — LONDON, W. I.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 117 — Peço ser informado se os possuidores de passes fornecidos ao abrigo da alínea e) do art.º 50.º do Regulamento Geral do Pessoal, pagos nas condições da Instrução n.º 2155, quando já em viagem nas Automotoras e, as mesmas completarem a lotação em uma estação intermédia, deve ser-lhes vedado o seguimento e ficar nessa estação?

Resposta — Em conformidade com o disposto na Comunicação Circular n.º 88, do Serviço da Fiscalização das Receitas, só os agentes da Companhia são obrigados a ceder os seus lugares.

///

Pergunta n.º 118 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Uma caixa fruta fresca de mesa, 40 kg., de Santo Tirso a Lisboa — Domicílio.

Tarifa especial n.º 3.

Distância 369 km.

Preço — 223\$80 × 4	8\$96
Registo	3\$00
Arredondamento	\$04
	12\$00
Camionagem em Lisboa	9\$50
Total	21\$50

Resposta — Está errado. Segue discriminação, como corresponde:

Distância 369 km.

Tarifa especial n.º 3

Preço 223\$80 × 0,04	=	8\$96
Manutenção (trasbordo) 16\$00 × 0,04 =		\$64
Registo		3\$00
Soma		12\$60
Camionagem		9\$50
Total		22\$10

Pergunta n.º 119 — Peço dizer-me se está certo o processo da taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade, de Bragança a Azibo, um vagão lenha 3.990 quilos. Carga e descarga pelos donos. Requisitado vagão para 6 toneladas. Distância 44 km. — B. 140:

Preço \$35 × 44 × 6,0	=	92\$40
Manutidação 8\$00 × 6,0	=	48\$60
Aviso		5\$00
Registo		3\$00
Total		148\$40

Também poderia ser taxada como detalhe por 399 fracções, cobrando a Companhia a carga e descarga?

Resposta — Se, como se supõe, o consulente pretende referir-se a lenha sem acondicionamento abrangida pela doutrina do art. 98.º da Tarifa Geral, está certo o processo de taxa apresentado.

Esclarece se também que as remessas nas condições apresentadas pelo consulente não podem ser consideradas como em regime de detalhe.

///

Pergunta n.º 120 — Rogo o favor de ser informado, se um caçador, cuja licença para caçar terminou o seu prazo em 31 de Dezembro, continua a ter direito ao transporte de cães com 50% de redução, desde o dia 1 de Janeiro em diante, ou se o direito à referida redução termina juntamente com a validade da licença de caça.

Resposta — Como as licenças de caça são válidas até ao dia 15 de Janeiro do ano seguinte a que dizem respeito, podem ser vendidos em presença das mesmas, bilhetes com a redução de 50%, até àquela data.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 95 — O comboio n.º 4374 (suplementar) tem o seu término em Caldas da Rainha e tem cruzamento com o comboio n.º 4113 em Valado.

A estação testa (Cacém) fornece o mod. M 117 ao referido comboio em obediência ao último período do art. 110.º do Regulamento 2 e a estação de Lisboa R tem estado a fornecer o mod. M 126.

Segundo esclarecimento ao referido artigo, dado pela Instrução n.º 2268 seria também a estação testa que devia fornecer o mod. M 126, o que não faz por fornecer o mod. M 117. O procedimento de Lisboa-R é regulamentar?

Resposta — Em harmonia com o art. 110.º do Regulamento 2, a estação de Cacém tem de fornecer o modelo M 117, boletim este que deverá ser sempre visado pelas estações de Caldas e Cela, que são as que pelos art.ºs 62.º e 63.º da mesmo regulamento deviam fornecer, respectivamente, os modelos M 126 e M 117.

Se porventura a estação do Cacém não tiver cumprido com o citado art.º 110.º, as estações de Caldas e Cela fornecerão, então, os modelos M 126 e M 117.

///

Pergunta n.º 96 — Referência à pergunta n.º 58 do «Boletim da C. P.» de Maio p. p.º: Apesar do esclarecimento dado, surge-me ainda uma dúvida para o que peço ser esclarecido.

Sucede com frequência o comboio n.º 726 (comboio a vapor) chegar a Aveiro depois das 12,ª 50, hora de partida do comboio n.º 725.

Segundo o determinado deve fornecer-se mod. M 117, que tem por fim justificar o atraso do comboio que parte. Mas o caso que apresento difere, porque quando o comboio n.º 726 chega não está nesta para partir o comboio n.º 725, porque a composição que parte é a mesma que chega, depois do desembarque e embarque de passageiros, inversão ou troca de máquinas, etc., uns 5 minutos, e o atraso não é justificado por motivo de cruzamento, mas sim pelo atraso com que chegou o comboio n.º 726. Desejo ser esclarecido se ainda neste caso, se deve fornecer o mod. M 117.

Resposta — Só se justificava o fornecimento do mod. M 117 se a estação de Aveiro tivesse material e máquina de reserva para poder expedir o comboio n.º 725 antes da chegada do comboio n.º 726; assim, se o atraso deste comboio fosse tal que originasse um cruzamento, aquela estação fornecia mod. M 117 estabelecendo o cruzamento na sua própria estação e o mod. M 116 alterando-o para a estação seguinte (art.ºs 25.º a 30.º e 64.º do Regulamento 2, reproduzidas na Instrução n.º 2.504.

///

Pergunta n.º 97 — A agulha n.º 11 da estação de Casa Branca é munida de esquadro de aferrolhamento e está ligada à linha n.º 1 sendo tomada de ponta pelos comboios que partem desta linha no sentido ascendente.

Segundo o 4.º período do art. 22.º do Regulamento 2, é dispensado o seu guarnecimento, mas como há opiniões diferentes, agradeço ser esclarecido.

Resposta — É dispensado o guarnecimento, mas essa circunstância não isenta o chefe do exame da sua posição, antes da entrada ou saída de qualquer comboio.

///

Pergunta n.º 98 — Quando se esgotarem os espaços no verso dos boletins sanitários (S1, S71 e S86) reservados para os mesmos servirem de passe para os doentes irem à consulta médica ou receber tratamento, qual o impresso que se deve anexar ao referido boletim para continuar a regularização das viagens?

Há quem diga que se deve anexar um talão D dum novo boletim sanitário, mas como não conheço diploma algum que tal determine, peço o favor de me esclarecer e por quem deve ser fornecido.

Resposta — Deve ser anexado novo boletim «D», em conformidade com o disposto a páginas 8 de Instrução n.º 2.216 de 7 de Julho de 1931.

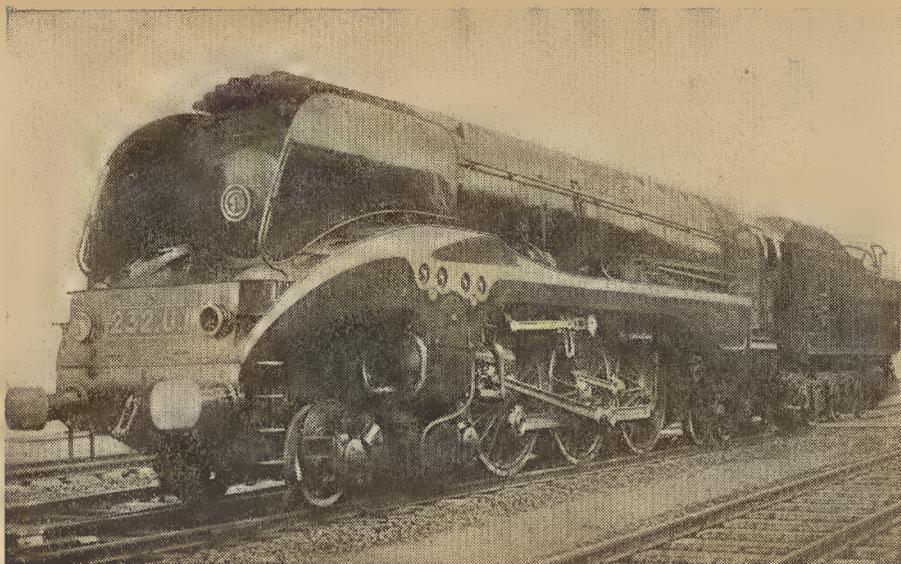
B O M H U M O R



— O fumo do cachimbo incomodou-me, cavalheiro.
— E a senhora não sabe apagar-se com o comboio em andamento? . .



— Coragem, minha senhora. O comboio acaba de trucidar seu marido.
— Que horror! Ser, de repente, viúva três vezes. .



Uma das mais recentes locomotivas dos Caminhos de Ferro Franceses

Os caminhos de ferro franceses batem o recorde do mundo em velocidade

Características das suas novas unidades

GRAÇAS à electrificação da secção Paris-Lyon, onde os comboios podem rolar à velocidade máxima de 140 km. à hora, puderam realizar-se importantes melhoramentos na grande artéria Paris-Lyon-Marselha.

O comboio «Mistral» efectua os seguintes trajectos:

— Paris-Dijon (315 km.) em 2 horas e 32 minutos, à média horária de 124 km.

— Paris-Lyon (512 km.) em 4 horas e 15 minutos, à velocidade média de 120 km. por hora. É o recorde mundial de velocidade numa tão longa distância.

— Paris-Marselha (863 km.) em 8 horas e nove segundos à velocidade média de 106 km. por hora.

— Paris-Nice (1.088 km.) em 11 horas e 10 minutos, à média horária de 97,5 km.

★ ★ ★

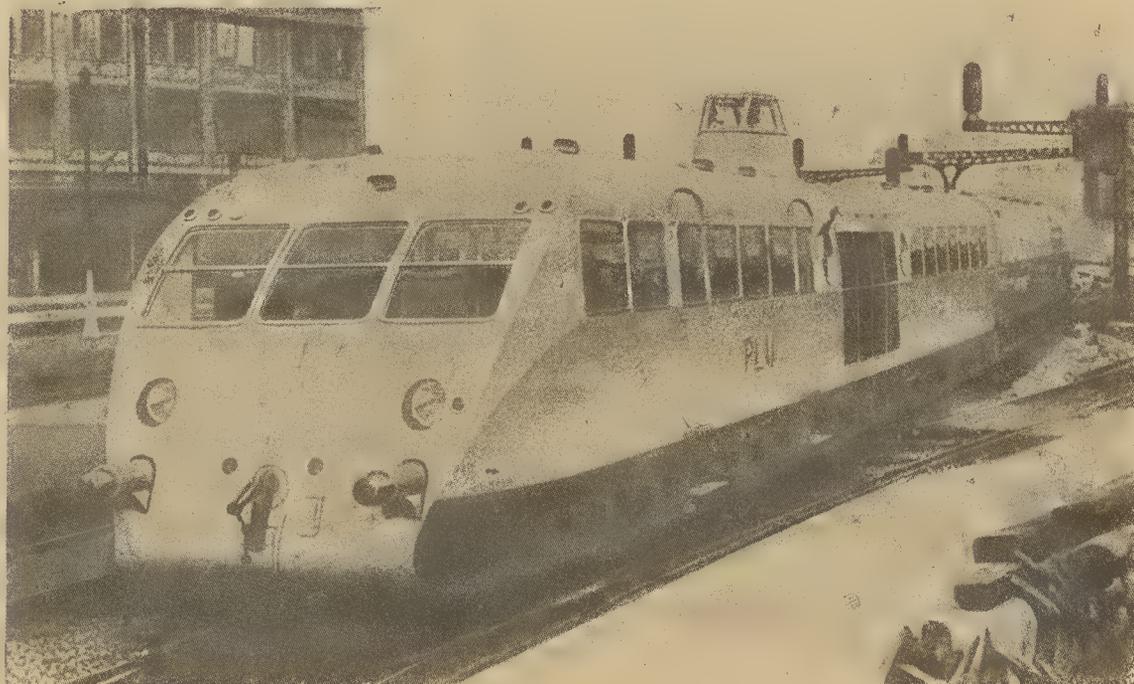
A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, que está a melhorar e a renovar o seu material, tem em experiências, na linha Paris-Bordeus, rebocando comboios rápidos, uma locomotiva eléctrica, de corrente contínua, tipo C'o — C'o, série C. C. 7.000, saída em 1950 das oficinas construtoras. A sua velocidade limite é de 140 quilómetros à hora, já ultrapassada, porém, nalguns trechos do percurso. Numa das suas experiências deu 131 (marcha comercial) com uma composição de 170 toneladas, e na linha de Toulouse, em ram-

pas de 10^{mm}/m², manteve a marcha de 80 quilómetros à hora, reboçando 22 carruagens de bogies, com um peso total de 950 toneladas.

Esta locomotiva tem 6 motores, 4.000 CV e apesar do seu enorme poder aderente, as rodas não têm mais que 1,250^m/m.

Uma outra máquina, verdadeiro monstro de ferro, que entrou recentemente ao serviço, é a locomotiva 232-U *Compound*, de 4 cilindros e sobreaquecida, cuja veloci-

Quando ao material destinado aos passageiros — procurou-se oferecer ao público as maiores comodidades. As carruagens mistas têm 3 compartimentos de 1.^a classe e 5 de 2.^a, aqueles para 6 passageiros e estes para 8, todos com assentos largos. As mesas junto à janela, por meio de uma articulação engenhosa, ocultam-se nas paredes quando deixam de ser precisas. O forro exterior desta carruagem é de metal canelado, como as *Budds* que em Portugal estão ao



O auto-rail duplo Bugatt, na estação de Lyon

dade limite é de 140 quilómetros à hora, mas que já atingiu 165. As suas rodas motoras são de 2 metros e o seu peso de 82 toneladas. O «tender» tem a capacidade de 36 metros cúbicos. Esta máquina reboca os comboios rápidos Paris-Calais, Paris-Bru-xelas e Paris-Liège.

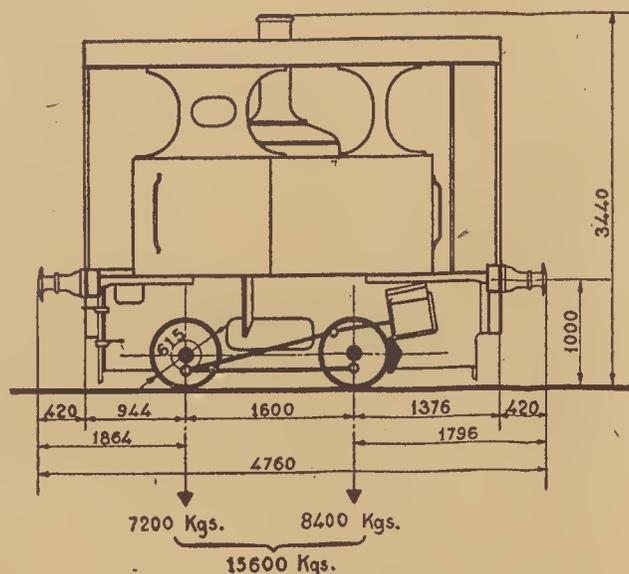
Esta máquina é destinada às linhas de perfil fácil como são as do Norte da França e pode rebocar uma composição de 700 toneladas a uma velocidade comercial de 110 quilómetros à hora.

serviço nos rápidos do Porto e do Algarve. Em todas as carruagens, incluindo as de terceira, a iluminação é feita com luz fluorescente.

A carruagem de classe única e que circula nos rápidos Paris-Estrasburgo, assenta sobre 20 rodas pneumáticas (10 em cada topo) e dispõe de 46 lugares.

As carruagens de 3.^a classe dos rápidos a grande distância apresentam como novidade, em cada topo, dois compartimentos com lavatório, um dos quais com W. C.

LOCOMOTIVA N.º 005

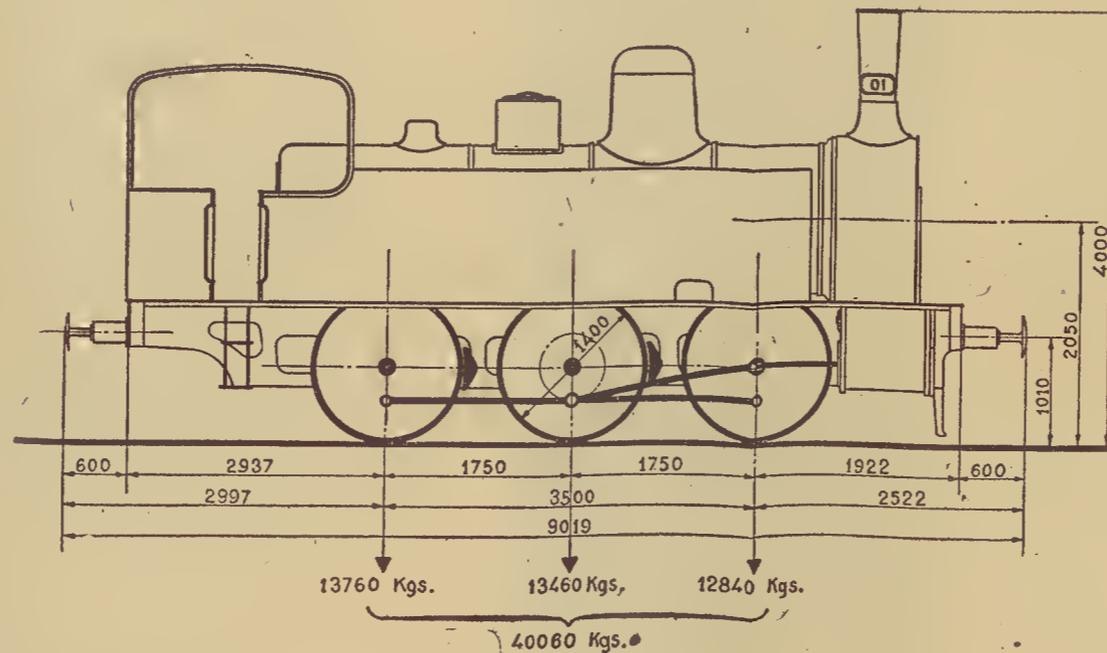


Série	005
Construtor	<i>Société John Cockerill</i>
Data da construção	1901
Número de locomotivas	1
Timbre da caldeira	10 Kgs./cm. ²
Diâmetro dos cilindros	250 m/m
Curso dos êmbolos	260 m/m
Esforço de tracção	1585 Kgs.
Sistema da distribuição	<i>Walschaert</i>

Tipo do distribuidor	<i>Plano</i>
Superfície de aquecimento da caixa de fogo	<i>aprox. 6,30 m²</i>
> dos tubos	<i>10,50 m²</i>
> total	<i>16,18 m²</i>
Grelha { Dimensões (diâmetro)	<i>1028 m/m</i>
Superfície	<i>0,83 m²</i>
Número e dimensões dos tubos de fumo	<i>56 de 75 m/m ext.or</i>

Relação entre a superfície do aquecimento total e a da grelha	20,2
Sistema da alimentação { Bomba — 1 bomba movida pela cruzeta (lado direito)	
1 injector { Lado esquerdo	A. S. Z. 8
Friedmann	
Sistema da iluminação	<i>Acetilene e petróleo</i>
> lubrificação dos cilindros	<i>Por lubrificador Detroit</i>
Tipo do freio	<i>Manual</i>
Capacidade de aprovisionamento { Agua	2100 L.^{os}
Carvão	530 Kgs.

LOCOMOTIVAS Série 01 a 08



Série.....	01 a 08
Construtor.....	<i>Machinenfabrik-Esslingen</i>
Data da reconstrução.....	1887
Número de locomotivas.....	8
Timbre da caldeira.....	9 Kgs./cm. ²
Diâmetro dos cilindros.....	420 m/m
Curso dos êmbolos.....	630 m/m
Esforço de tração.....	4256 Kgs.
Sistema da distribuição.....	<i>Stephenson</i>

Tipo do distribuidor.....	<i>Plano</i>
Superfície de aquecimento da caixa de fogo.....	6,98 m ²
» » » dos tubos.....	91,00 m ²
» » » total.....	97,98 m ²
Grelha } Dimensões.....	1560 × 1086 m/m
} Superfície.....	1,69 m ²
Distância entre chapas tubulares.....	3560 m/m
Diâmetro interior do corpo cilíndrico.....	1262 m/m
Número e dimensões dos tubos de fumo....	178 de 45 × 50 m/m

Relação entre a superfície do aquecimento total e a da grelha	58
Sistema da alimentação	2 injectores Lado direito.. A. S. Z. 9
	Friedmann » esquerdo A. S. Z. 8
» » iluminação.....	<i>Acetilene e petróleo</i>
» » lubrificação dos cilindros...	<i>Por lubrificador Detroit</i>
Tipo do freio.....	<i>Vácuo e manual</i>
Capacidade de aprovisionamento	Agua..... 5600 L. ^{os}
	Carvão..... 2000 Kgs.

A sua lotação é para 80 passageiros, em 10 compartimentos.

★ ★ ★

Os Caminhos de Ferro Franceses acabam de apresentar as primeiras unidades de uma nova série de carruagens, de aço inoxidável, com 18 por cento de cromo e 8 por cento de níquel. Este aço, que dá um aspecto claro e alegre ao novo material, permite, além disso, resolver simultaneamente os problemas da diminuição de peso e da resistência à corrosão. Com o comprimento de 23^m,34 e a largura de 2^m,93, é de 33 toneladas a tara das novas carruagens.

As peças ligam-se por um novo processo de soldar por pontos, especialmente adaptado ao aço inoxidável e que evita a corrosão na vizinhança dos pontos. No entanto, as peças de choque mais importantes são unidas por meio de uma soldagem de resistência.

O arranjo interior foi particularmente estudado: as superfícies são pintadas com lacas brilhantes, os assentos, muito confortáveis, têm as costas móveis e revestidas de tecido sóbrio mas elegante, a isolação é

perfeita e a iluminação é feita por tubos fluorescentes.

As primeiras carruagens entraram já na composição do «Flecha de Ouro» (relação Paris-Londres, à tarde, no percurso francês).

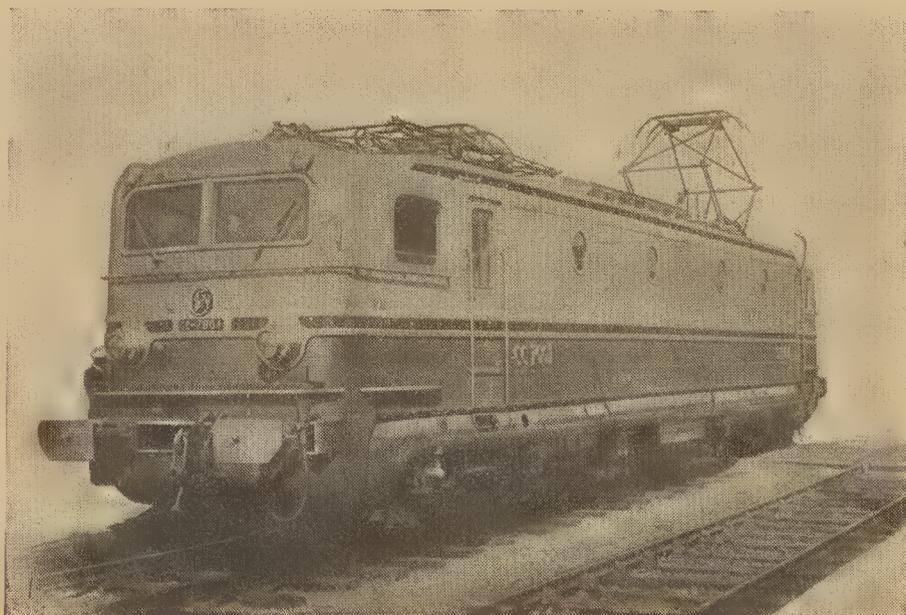
Outras carruagens serão em breve postas ao serviço no «Mistral», comboio rápido da tarde do percurso Paris-Marselha-Nice.

★ ★ ★

Em 5 de Outubro, os comboios automotores Bâle-Paris, da manhã, e Paris-Bâle, da noite, foram substituídos por comboios constituídos completamente por carruagens sobre pneumáticos, como os que já circulam há três anos entre Paris e Strasburgo.

A relação Bâle-Paris efectua-se em 5 horas e vinte minutos, à média horária de 99 quilómetros, com 5 paragens ao longo do percurso.

Os Caminhos de Ferro Suíços asseguram em Bâle a correspondência com estes comboios aos passageiros que vêm ou se destinam a Munique, sendo o trajecto Zurique-Paris ou vice-versa coberto em sete horas.



Uma máquina extra-rápida dos Caminhos de Ferro Franceses



INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Agentes aprovados nos exames para a classe imediata

DIVISÃO DE EXPLORAÇÃO

Factores de 2.ª classe:

Distintos: Virgílio Damas Mineiro e António Martins Ferreira.

Aprovados: Manuel da Silva Carçoço, José Jorge, António Ferrer Lemos, Joaquim Eduardo Pereira Tato Tábuas, Artur Gregório Pimentel, David dos Santos Pinheiro, António Rodrigues Marvão, Joaquim Matias Ermelindo, João Baptista de Carvalho, António Mendes Ferreirinho, Francisco Brás Barrão, Henrique Domingues, Alvaro Ferreira da Costa, Franklin Ribeiro Pedrosa Vital, João Nunes de Abreu, João da Silva Antunes, Carlos da Glória, Joaquim da Silva, Manuel Vicente Nunes, Alberto Maria Canhão, João Gonçalves Machás, António Rebola, Ernesto da Moça Leitão, Virgílio Marques Ferreira, Domingos dos Santos, Fernando Marques da Silva, José Grácio, Joaquim Ribeiro, Manuel da Cunha, António de Sousa Miguel, Silvino da Silva Feteiro, Américo Mendes Carrejo, Joaquim António dos Santos, Luís António Gonçalves, Manuel Coelho da Cruz, Artur Nunes de Oliveira, Adriano Maia Consolado, Alexandre da Costa Bravo, Manuel Arede Serafina, Manuel Charters Ribeiro Júnior, José Pires Vicente, Joaquim Nunes Vidal,

Valério Moutinho, José de Sousa, António Crespo Costa, Apolinário Alves de Oliveira, Domingos Augusto, Manuel Vicente Baptista Júnior, António Antunes Loureiro, Manuel de Sousa Reis, Onofre Gomes, António Tomé Pedro, José do Sacramento Queirós, Manuel Gonçalves Candeias, Manuel Brás de Moura, Manuel Fonseca, Jaime Carriço Lopes, Augusto Ferreira Geirinhas, António Neves, João Mendes da Silva, Adelino Bernardo, João Picoito Cavaco, João de Abreu Cruz, José Vicente Arez, Alfredo Teixeira, Vítor Henriques, Manuel António Costa, Francisco Lopes Isabelinho, Manuel Ferreira Lopes Júnior, Abel da Silveira Almendro, Manuel Simões, Francisco Valente Pereira, Manuel Alvaro, Dâmaso Raposo da Silva, José Francisco Lopes Júnior, Elmano Leonardo Jorge, Armando Nunes Moura, António Geraldés, Firmino José Rita, António Godinho Serra, António José Baptista Serra, José Azevedo Bolo, José Rosa Paquete, José dos Santos Palmeira Barroso, José Alves de Carvalho, Fernando António Moraes dos Santos, António Anibal Dias, Filipe da Costa Albino, Carlos Matoso, Jaime da Costa, Virgílio Marques Mendes, Feliciano de Sousa Panaca, Manuel Pinto Faria Soares de Almeida, João Monteiro Magalhães, António Matias

Pinto de Magalhães, António Gonçalves Feijão, António da Silva e Sousa, José Tavares, Joaquim Domingues Pereira, Armando de Matos André, Manuel Vicente Justo, Inácio Marques dos Reis, Américo da Costa, João Manuel Coelho Ferreirinho, Luís António Bispo, António Domingos Júnior, José de Oliveira, Alípio de Oliveira Santos, Hilário Correia Cabaço, Eduardo Pires Rito, Amândio Frederico Rodrigues Soares, António Alves da Cunha Júnior, José Miranda de Figueiredo, José Ferreira, Raúl Cunha, João da Fonseca, Hermínio Vidal Teixeira, Aires da Silva Branco, Manuel Marques, José Sérvulo Lopes, José Maria Ferreira, Teodósio Marques Carrilho, José de Assunção Meira, Aníbal Dias França, João da Silva Rebelo, José Marques de Sá, Aniceto Fernandes, Mário Dias da Silva, Adriano de Sousa e Castro, José Leite Salgado, Celestino da Costa Dias e Silva e Avelino Rodrigues Cruz.

DIVISÃO COMERCIAL

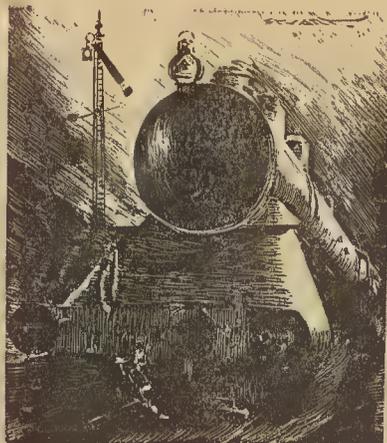
Revisores de bilhetes de 3.^a classe:

Aprovados: Fernando Jorge Alvaro dos Santos Duarte, Manuel Teixeira, José Saraiva Lopes, António da Costa Lousada Júnior, Sérgio Príncipe Ribeiro Portugal da Silveira, José Martins Noruegas Carrapato, Alfredo das Neves, Alvaro Vilarinho Quintas, Joaquim Correia, José Alves da Rocha, Faustino Vieira Pe-

reira, Manuel Diogo Vaz, Isaac da Silva, Alberto Pinto Ribeiro, António Duarte, Nicolau da Cunha Borges, Francisco António Melo, Diamantino Monteiro Ferrolho, Rual Maria de Oliveira e Silva, João Alexandre Palmeiro, António Sousa Pacheco Moreira, António Pedro, José Malaquias, Aníbal Caetano da Silva Relvas, Adélio Manuel da Fonseca, Lino de Almeida Leitão, Aurélio Antunes, Miguel Rafael Campos, António José Mendes, João Gonçalves Caixinha, António Pereira Giriante, António José de Araújo Silva, António Grade Cabrita, Hipólito Rodrigues da Cruz, César Martins Teixeira e Fernando de Almeida, Leonídio Chaves e Armando Gomes Rafael.

Revisores de bilhetes de 2.^a classe:

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



Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 316 (20-12-1952)—Encerramento, para balanço, dos Armazéns de Viveres.

Divisão Comercial

Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 170—(Em vigor desde 15-1-1953)—Prevê a aplicação de preços especiais, reduzidos, ao transporte de cerveja e das respectivas taras vazias, em retorno, tanto em grande como em pequena velocidade.

1.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular—(Em vigor desde 31-12-1952)—Anuncia: Abertura à exploração do ramal particular «Póvoa-Cavan».

Anulação dos contratos relativos ao cais particular «Chança-Pereiro», aos ramais particulares «Cuba-Morais» e «Santarém-Tartáricos».

Utilização por terceiros dos ramais particulares «Elvas-Sanlopes», «Estarreja-Amoníaco» e «Mogofores-Serração».

Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem—(Em vigor desde 15-1-1953)—Anula e substitui a Tarifa de Camionagem, datada de 9 de Dezembro de 1937, bem como os seus Aditamentos, e igualmente as Tarifas de Camionagem publicadas pela «Beira Alta» e «Vale do Vouga».

7.º Aditamento à Tarifa de Camionagem no Porto—(Em vigor desde 1-1-1953)—Preço especial para remessas de vagão completo de cimentos hidráulicos e cal hidráulica destinadas aos domicílios da cidade do Porto.

12.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa—(Em vigor desde 1-1-1953)—Preço especial para remessas de vagão completo de cimentos hidráulicos e cal hidráulica destinadas aos domicílios da cidade de Lisboa.

67.º Complemento à Tarifa de Camionagem—(Em vigor desde 2-1-1953)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Ponte de Sôr e os Despachos Centrais de Montargil e Mora, servindo a vila de Ponte de Sôr.

112.º Complemento à Tarifa de Camionagem—(Em vigor desde 5-1-1953)—Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de São Pedro da Torre e o Despacho Central de Paredes de Coura.

113.º Complemento à Tarifa de Camionagem—(Em vigor desde 5-1-1953)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Valença e o Despacho Central de Paredes de Coura.

145.º Complemento à Tarifa de Camionagem—(Em vigor desde 7-1-1953)—Transporte de mercadorias entre a estação de Leiria e os Despachos Centrais de Batalha, São Jorge e Porto de Mós.

153.º Complemento à Tarifa de Camionagem—(Em vigor desde 20-12-1952)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Vale do Peso e o Despacho Central de Nisa.

168.º Complemento à Tarifa de Camionagem—(Em vigor desde 20-12-1952)—Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Bragança e o Despacho Central de Vimioso.

169.º Complemento à Tarifa de Camionagem—(Em vigor desde 5-1-1953)—Transporte de mercadorias entre a estação de Castro Verde—Almodôvar e o Despacho Central de Almodôvar, servindo também a vila de Castro Verde.

Fiscalização das Receitas

14.º Aditamento à C/Circular n.º 76—Comunica que podem ser transportados gratuitamente nos comboios o semanário «O Povo Algarvio» e as publicações «Plateia», «Risota», «Colecção Condor» e «Antologia de Romances Célebres».

Divisão de Exploração

Serviços Gerais

Circular n.º 1099 — 11-12-1952—Estabelece a utilização de passes para viajar nos dias de licença com vencimento, de descanso semanal ou de feriado e nas horas de folga.

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2566 de (13-12-952) — Sinalização do ramal particular «Póvoa-Cavan» ao kmo. 14,018.50 da Linha do Norte.

Instrução n.º 2567 de 22-12-952 — Afrouxamentos de velocidade em plena via.

Movimento

Carta Impressa n.º 21, de 4/12/952, — sobre o anúncio do serviço especial das Festas do Natal de 1952.

1.º *Aditamento à Carta-Impressa n.º 21 de 4-12-952* — Idem.

2.º *Aditamento à Carta-Impressa n.º 21 de 4-12-952* — Idem.

Carta-Impressa n.º 22 de 5-12-952 — Idem.

Carta-Impressa n.º 59 de 3-12-952 — Inventário de vagões e furgões.

Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3411, de 5-12-952 — Nota dos subchefes de distrito que frequentaram, em Entroncamento, uma Brigada de Instrução Profissional para chefes de distrito e respectiva classificação dos exames realizados nos dias 17 a 21 de Novembro p. p.

Circular de Via n.º 3412, de 5-12-952 — Idem, idem, nos exames realizados em 21 a 27 de Novembro p. p.

Circular de Via n.º 3413, de 12-12-952 — Dá conhecimento da criação do mod. V. 4 «Parte diária do motorista da dresina D. I. . . .»

destinado a ser utilizado pelos motoristas das dresinas de inspecção.

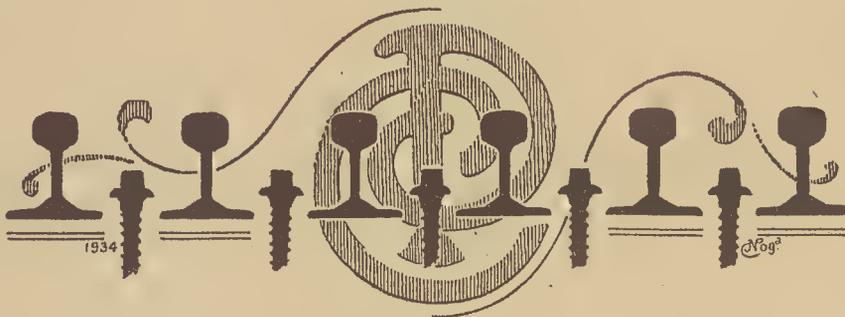
Circular de Via n.º 3414, de 17-12-952 — Transcreve a carta n.º 1655—A da n/Direcção-Geral, determinando o encerramento dos escritórios centrais e regionais e as Oficinas, no dia 24 de Dezembro, véspera de Natal, sem perda de vencimento para o respectivo pessoal.

Circular de Via n.º 3415, de 18-12-952 — Comunicação sobre o encerramento dos Armazens de Víveres, por motivo de balanço e esclarecimento sobre a passagem de abonos relativos ao mês de Fevereiro de 1953.

Circular de Via n.º 3416, de 23-12-952 — Comunica a todo o pessoal da Divisão de que é vedado aos agentes da Companhia fazerem uso do «Livro de Reclamações» existente nas estações. Qualquer reclamação que os agentes desejem apresentar, deve ser feita pelas vias hierárquicas.

Circular de Via n.º 3419, de 2-12-952 — Nota dos assentadores que frequentaram, em Casa Branca, uma brigada de Instrução Profissional para subchefes de distrito, e respectiva classificação dos exames realizados no Barreirc.

Instrução de Via n.º 3419, de 2-12-952 — Determina que até 15 de Janeiro de cada ano devem ser enviadas à Divisão notas relativas à competência profissional de chefes e subchefes de distrito. — Esclarece normas a seguir sobre o preenchimento das respectivas notas.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Francisco Raimundo Ferreira, empregado principal do escritório da 1.^a Circunscrição (Campanhã). Admitido como carregador eventual em 2 de Novembro de 1912, foi nomeado carregador em 28 de Fevereiro de 1914. Em 7 de Abril de 1917 passou a escrevente. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929 e a empregado principal, em 1 de Janeiro de 1936.

Pio de Jesus Tenedório, chefe do distrito 415 (Cerveira). Nomeado assentador de 2.^a classe (M. D.) em 25 de Dezembro de 1912; promovido a assentador de 1.^a classe (subchefe de distrito) em 25 de Fevereiro de 1925 e promovido a chefe de distrito em 21 de Abril de 1928.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



António Alves Leite, chefe de cantão de 1.^a classe das O. Metálicas, gratificado com 300\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

Armando Gonçalves Viana, operário de 1.^a cl. das O. Metálicas, gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



Joaquim Pereira, operário de 2.^a cl. das O. Metálicas, gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

António Pereira Pinto, operário de 3.^a cl. das O. Metálicas, gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



António de Araújo, operário de 3.^a cl. das O. Metálicas, gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

Luís António de Araújo, operário de 3.^a cl. das O. Metálicas, gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.





Américo Mota, operário de 3.^a sup. das O. Metálicas, gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp. na ponte das Fragas Más.

Miguel de Carvalho, operário de 3.^a cl. das O. Metálicas, gratificado com 250\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



Roberto Pinto, operário ajudante das O. Metálicas, gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

Joaquim José da Silva, operário ajudante das O. Metálicas, gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



Fernando José, operário ajudante suplementar das O. Metálicas, gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

Antônio Augusto Teixeira, operário ajudante supl. das O. Metálicas, gratificado com 150\$00 pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



José Teixeira da Silva, serv. Ob. supl. das O. Metálicas, gratificado com 250\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525 de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

José Pinheiro, serv. obras-suplementar das O. Metálicas, gratificado com 250\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



Sebastião Gonçalves Rebordão, chefe lanço 2.^a classe do 1.^o lanço da 10.^a-A Secção (S. Mamede do Tua), gratificado com 300\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

Manuel Jorge, chefe do dist. 431 (S. Mamede do Tua), gratificado com 200\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 —Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.





António Baptista, chefe do distrito 1/Tua (Tua) (actualmente reformado), gratificado com 200\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp. na ponte das Fragas Más.

Adelino Augusto, subchefe do dist. 1/Tua (Tua), gratificado com 150\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



Avelino Augusto, assentador do dist. 431 (S. Mamede do Tua), gratificado com 100\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

Serafim dos Anjos Póvoa, assentador do dist. 431 (S. Mamede do Tua), gratificado com 100\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



Luís Pereira, assentador dist. 431 (S. Mamede do Tua), gratificado com 100\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

Luís António Pinto, assentador do dist. 431 (S. Mamede do Tua), gratificado com 100\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



Júlio Pereira Forte, assentador do dist. 431 (S. Mamede do Tua), gratificado com 100\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

António dos Santos, assentador do dist. 1/Tua (Tua), gratificado com 100\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.



José de Sousa, assentador do dist. 1/Tua (Tua), gratificado com 100\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

João Maria Araújo, assentador do dist. 1/Tua (Tua), gratificado com 100\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776 - Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525, de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.





Manuel da Silva, suplente do dist. 431 (S. Mamede do Tua), gratificado com 50\$00, pela dedicação demonstrada e esforço despendido na reparação das avarias produzidas na via, ao km. 5.776—Tua, por ocasião do descarrilamento do comboio 6525 de 12 de Janeiro pp., na ponte das Fragas Más.

Domingos António, chefe de lanço de 1.^a cl. do 3.^o lanço da 4.^a Secção (Mogofores). Gratificado com 400\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



Manuel António, chefe de distrito 142 (Almalaguês). Gratificado com 250\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p. numa extensão de 34 metros.

João Ferreira Coelho, chefe do distrito 62 (Coimbra-B). Gratificado com 250\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p. numa extensão de 34 metros.



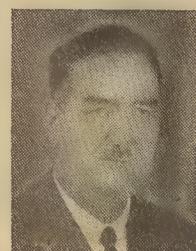
José Joaquim Lopes, chefe do distrito 141 (Coimbra). Gratificado com 250\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Luís Simões Figueira, suplementar de via da 4.^a Secção (Coimbra). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



António Ferreira Fonseca, suplementar de via da 4.^a Secção (Coimbra). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p. numa extensão de 34 metros.

Francisco Duarte, chefe do distrito 143 (Lousã). Gratificado com 200\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



António Gaspar, subchefe do distrito 62 (Coimbra-B). Gratificado com 150\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

David Augusto Marques, subchefe do distrito 141 (Coimbra). Gratificado com 150\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.





Manuel Rodrigues Pinto, subchefe do distrito 142 (Almalaguês). Gratificado com 150\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Antônio Magalhães, subchefe do distrito 144 (Serpins). Gratificado com 150\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



Mário Gomes de Almeida, assentador do distrito 62 (Coimbra B). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

João Pereira Gonçalves Jr., assentador do distrito 62 (Coimbra-B). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



Antônio Pinheiro, assentador do distrito 62 (Coimbra-B.). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Augusto Pires, assentador do distrito 62 (Coimbra-B). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



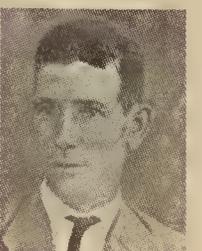
Germano Marques, assentador do distrito 62 (Coimbra-B). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Laurindo Morais Henriques, assentador do distrito 62 (Coimbra B). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



Manuel Fernandes Girão, assentador do distrito 62 (Coimbra-B). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Joaquim Ventura, assentador do distrito 141 (Coimbra). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.





Manuel Martins, assentador do distrito 141 (Coimbra). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

António Alves Marques, assentador do distrito 141 (Coimbra). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



António Faina, assentador do distrito 141 (Coimbra). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Carlos da Silva, assentador do distrito 142 (Almalaguez). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



Antonio Dias, assentador do distrito 142 (Almalaguez). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Manuel José, assentador do distrito 142 (Almalaguez). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



José Maria dos Reis, assentador do distrito 142 (Almalaguez). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

José dos Reis, assentador do distrito 142 (Almalaguez). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



Ramiro Rodrigues, assentador do distrito 143 (Lousã). Gratificado com 100\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originadas pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Urbano Rodrigues, assentador do distrito 143 (Lousã). Gratificado com 100\$00 pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.





Luis Simões, assentador do distrito 143 (Lousã). Gratificado com 100\$00 pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p. numa extensão de 34 metros.

António de Carvalho, assentador do distrito 144 (Serpins). Gratificado com 100\$00 pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p. numa extensão de 34 metros.



Artur São Pedro Ramalhe, assentador do distrito 144 (Serpins). Gratificado com 100\$00 pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p. numa extensão de 34 metros.

António Fausto Pereira, assentador do distrito 144 (Serpins). Gratificado com 100\$00 pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p. numa extensão de 34 metros.



José Maria Duarte, assentador do distrito 144 (Serpins). Gratificado com 100\$00 pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p. numa extensão de 34 metros.

Américo dos Santos Diniz, suplementar de via da 4.^a Secção (Coimbra). Gratificado com 50\$00 pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p. numa extensão de 34 metros.



Francisco Fernandes dos Santos, sup. de via — 4.^a Sec. (Coimbra). Gratificado com 50\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Horácio Carvalho, sup. de via — 4.^a Sec. (Coimbra). Gratificado com 50\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380 — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



João Gomes, supl. de via da 4.^a Sec. (Coimbra). Gratificado com 50\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380.—Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Jacinto António Serrano, supl. de via da 4.^a Sec. (Coimbra). Gratificado com 50\$00 pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380. Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.





Manuel Pereira Gaspar, supl. de via da 4.^a Sec. (Coimbra). Gratificado com 50\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380. — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.

Diamantino Pires Dias, supl. de via da 4.^a Sec. (Coimbra). Gratificado com 50\$00, pelos bons serviços prestados nos trabalhos de remoção de terras e reparação da via férrea, originados pelos desabamentos da trincheira ao km. 14,380. — Linha de Arganil, no dia 14 de Janeiro p. p., numa extensão de 34 metros.



João do Carmo Barradas, chefe de lanço de 2.^a classe do 1.^o lanço da 2.^a Secção (Vila Franca de Xira), gratificado com 250\$00, pela prontidão com que ocorreu ao local e pela maneira como orientou o pessoal que se ocupou da desobstrução das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 53, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.

Joaquim Antonio Cartaxo, chefe dist. 3 (Sacavém), gratificado com 150\$00, pela dedicação com que trabalharam na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.



José Marques Gonçalves, ass. dist. 3 (Sacavém), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalharam na desobstrução e reparação das linhas por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.

Antonio Ribeiro, assentador dist. 3 (Sacavém), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalharam na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.



Manuel Inácio da Silva, ass. dist. 3 (Sacavém), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalharam na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.

José Pereira da Costa, chefe dist. 4 (Póvoa), gratificado com 150\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.



Manuel Pinto Silvestre, ass. dist. 4 (Póvoa), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.

Luís Seguro de Carvalho, ass. dist. 4 (Póvoa), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434 — Norte.





José dos Santos Fatela, ass. dist. 4 (Póvoa), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

André Matias Assunção Costa, chefe dist. 5 (Alhandra), gratificado com 150\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



António Lopes, subchefe dist. 5 (Alhandra), gratificado com 100\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

José da Luiza, assentador dist. 5 (Alhandra), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



António Ramos, assentador dist. 5 (Alhandra), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

António Libório, assentador dist. 5 (Alhandra), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



Ventura Cabrita Belchior, assentador dist. 5 (Alhandra), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

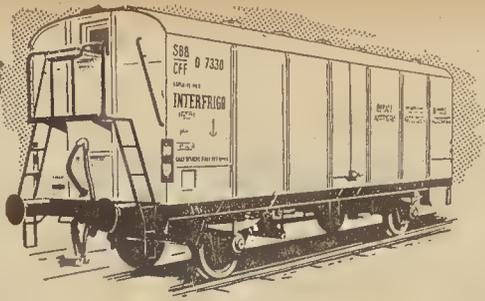
António Rodrigues J.º, chefe dist. 6 (Vila Franca de Xira), gratificado com 150\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.



João Dias Ferreira, subchefe dist. 6 (Vila Franca de Xira), gratificado com 100\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.

Mário Velez Casaca, assentador dist. 6 (Vila Franca de Xira), gratificado com 50\$00, pela dedicação com que trabalhou na desobstrução e reparação das linhas, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 63, de 31 de Maio pp., ocorrido ao km. 24,434—Norte.





525 novos INTERFRIGO

Caixas SKF com rolamentos

Para assegurar um transporte dos viveres delicados, rápido e sem interrupções, «INTERFRIGO» escolheu para os seus 525 novos vagões frigoríficos as caixas SKF com rolamentos.

As caixas SKF com rolamentos oferecem:

- Segurança de marcha — nenhuma gripagem
- Maiores intervalos entre as revisões
- Economia de lubrificação



Até agora SKF já forneceu cerca de 768.000 caixas com rolamentos para locomotivas e carruagens de todos os tipos e das quais 350.000 se destinaram a vagões de mercadorias.

SOCIEDADE SKF LIMITADA

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

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só na **União de Confeções, Lda.**

Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeáveis, Sobretudos e CANADIANAS

Fornecedores das vossas Cooperativas

Calçada do Carmo, 7, 1.º ROSSIO Telefone 2 4937

Grave na sua memória
onde gravar
os seus trabalhos



Fotogravura

ARMEIS & MORENO, LDA
TS. JOÃO DA PRAÇA, 38
TELEF. 2 8055
LISBOA

Sumário

Doutor Domingos Fezas Vital

Engenheiro A. Vicente Ferreira

Os Homens da Ponte Maria Pia, por Frederico Abragão

Velhos temas: O Alcoolismo, por F. Pereira Rodrigues

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

Criação, com sede em Londres, dum Conselho Consultivo Internacional dos Agentes de Viagens

Perguntas e respostas

Bom humor

Os caminhos de ferro franceses batem o «recorde» do mundo em velocidade

Instrução Profissional

Regulamentação dispersa

Pessoal

NA CAPA — O «Foguete», fotografia de Abel Leite Pinto