

C.P.

1509

BOLETIM DA CP

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

DIRECTOR

ADMINISTRAÇÃO

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

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

A visita a Portugal do Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses que realizou uma notável conferência, na Ordem dos Engenheiros, sobre a "Influência das técnicas modernas na evolução dos transportes ferroviários"

A convite da C. P. passou alguns dias em Lisboa, o sr. Eng. Louis Armand, Director-Geral da S. N. C. F. F.

O ilustre ferroviário, que tinha ido, em alta missão de estudo, a Espanha, chegou de Madrid, acompanhado pelo sr. Eng. Branco Cabral, secretário-geral da nossa Empresa, no «Lusitânia-Express», no dia 30 de Março.

Depois de ter visitado a Administração da C. P. e apresentado cumprimentos ao Sr. Ministro das Comunicações, o sr. Engenheiro Louis Armand efectuou uma notável conferência sob o tema «Influência das técnicas modernas na evolução dos transportes ferroviários».

Presidiu à sessão, que foi largamente concorrida, o sr. Engenheiro Viriato Canas, vice-presidente da Ordem dos Engenheiros, ladeado por Mr. Bernard Durand, conselheiro da Embaixada de França, representando o respectivo Embaixador; e pelos srs. Eng.ºs Melo e Castro, administrador-delegado da C. P. e Costa Macedo.

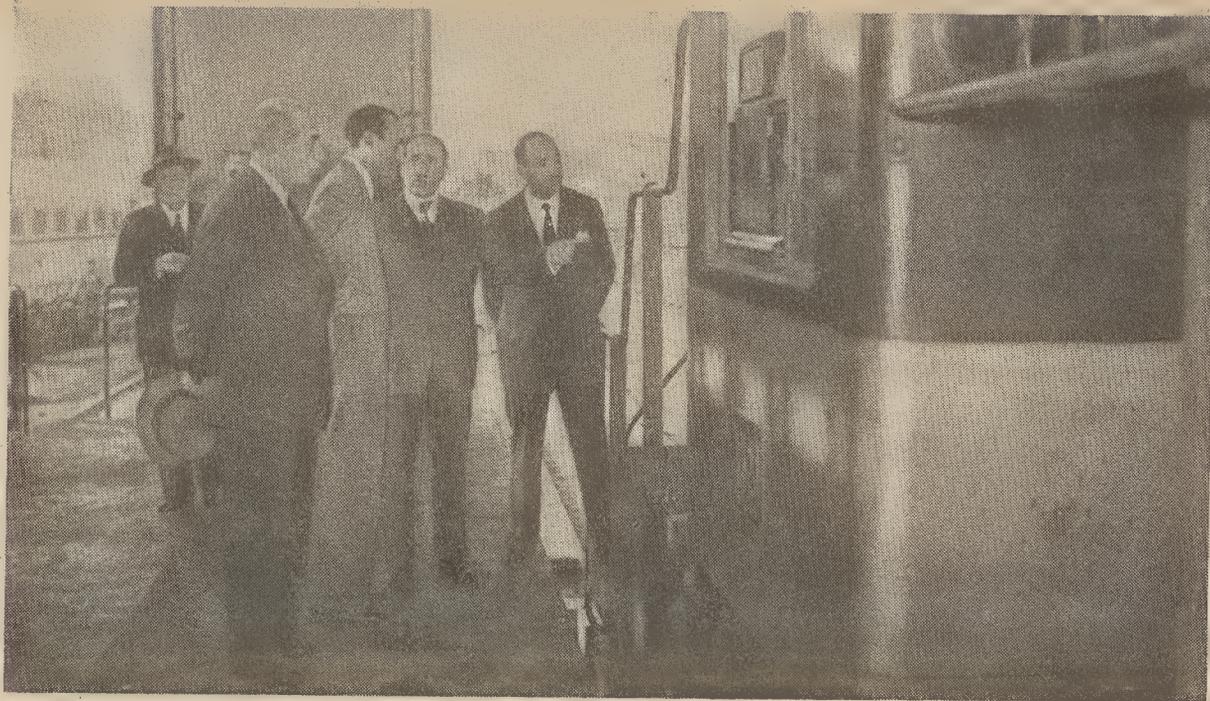
Entre a selecta assistência, viam-se, por parte da C. P., alguns administradores, o Director-Geral, eng. Espregueira Mendes; o secretário-geral, eng. Branco Cabral e outros funcionários superiores.

Fez a apresentação do ilustre conferencista o sr. Eng. Viriato Canas, num breve e elegante discurso, em francês, cuja tradução damos a seguir:

«Meus Senhores:

Tenho a honra de apresentar a V. Ex.ª o sr. Louis Armand, Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses e também presidente do Comité da Gerência da União Internacional dos Caminhos de Ferro.

Após brilhantes estudos na Escola Politécnica e na Escola de Minas, o sr. Louis Armand exerceu durante alguns anos as funções de Engenheiro de Serviço das Minas em Clermont-Ferrand, tendo efectuado, por essa época, sobre as nascentes minerais, estudos científicos que foram coroados pela Academia de Medicina.



O sr. Director dos Caminhos de Ferro Franceses examinando uma locomotiva Diesel nas Oficinas de Campolide

Em 1934, Mr. Armand entrou para a Companhia P. L. M. onde fez uma rápida carreira nos Serviços da Tracção e da Exploração. Continuou brilhantemente esta carreira, após a fundação da S. N. C. F. F. e, em Outubro de 1944, foi nomeado Director do Serviço Central do Material.

A este período da sua vida estão ligados os seus trabalhos sobre o tratamento das caldeiras e a corrosão das fornalhas. Esses trabalhos tiveram como resultado a adopção de um processo de tratamento interno e integral das suas águas de alimentação, conhecido pelo nome da T. J. A., cuja aplicação diminuiu consideravelmente as sujeições da alimentação das caldeiras e permitiu uma melhor utilização das locomotivas.

Em 1946, o sr. Louis Armand foi chamado para o desempenho das funções de Director-Geral Adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses e em Junho de 1949 assumia o cargo de Director Geral.

Nas suas altas funções, Mr. Armand dedicou-se resolutamente ao desenvolvimento de uma política de aumento da produtividade da S. N. C. F. F. e conseguiu, a este respeito, um êxito muito notável.

O sr. Louis Armand preocupou-se igualmente com o prosseguimento da obra de electrificação da Rede Francesa, iniciada pelos seus antecessores, mas, nesta tarefa, imprimiu a sua marca orientando esta electrificação para a utilização da corrente monofásica de frequência industrial que apresenta, entre outras vantagens, a de permitir uma economia considerável nas instalações fixas, quanto aos outros sistemas.

Encontrando-se, presentemente, em estudo a electrificação da rede portuguesa, a conferência que o Sr. Armand realiza nesta casa sob o tema — A influência das técnicas modernas na evolução dos transportes ferroviários — é de uma grande oportunidade.

Senhor Louis Armand, a Ordem dos Engenheiros sente-se bastante honrada com a vossa visita e agradece-vos muito vivamente o ter vindo aqui transmitir-nos os vossos conselhos e os vossos ensinamentos.

Senhor Armand, queira tomar a palavra».

Recebido com uma calorosa salva de palmas, o sr. Louis Armand começou por salientar o desenvolvimento da energia que se utiliza em quantidade, cada vez mais importante. O caminho de ferro apresenta sob esse aspecto duas qualidades: consumo

relativamente pequeno de energia e utilização de todas as espécies de energia: calor, petróleo ou electricidade.

Na Europa, a situação geral impõe o consumo de corrente eléctrica, por motivo de reservar o petróleo e seus derivados aos outros meios de transporte como o automóvel, a aviação e a motorização da agricultura.

Demais a mais o caminho de ferro é um excelente consumidor de energia hidráulica, porque trabalha tanto de noite como de dia e serve assim para regularizar o consumo eléctrico de um país.

No futuro—acentuou o sr. Louis Armand—o caminho de ferro eléctrico poderá utilizar a energia eléctrica produzida pelas centrais atómicas de urânio, mas convém reduzir ao mínimo as despesas de equipamento das linhas e é por isso que as novas electrificações se estão fazendo em França utilizando devidamente uma corrente industrial de alta tensão (25.000 volts), o que reduz as despesas de 30 a 40 por cento.

As locomotivas estão sendo igualmente simplificadas, o que permite realizar electrificações mais económicas.

Os motores Diesel devem ser utilizados para modernizar as linhas de menor importância que não podem suportar as despesas de equipamentos eléctricos.

Em linhas bem equipadas o caminho de ferro pode fazer «produção em massa», por reduzir o seu preço de custo, devendo utilizar ao máximo as novas locomotivas (uma máquina francesa realizou um percurso de 46.000 Kms. num mês, o que representa uma velocidade média de 63 Kms. por hora durante todo o mês).

Também os vagões têm hoje em França uma utilização dupla em relação ao período de antes da guerra e é para os utilizar ao máximo que oito países decidiram recentemente formar um «pool» de 160.000 vagões com a designação «Europa».

Por assegurar um serviço intensivo é que é preciso combater o desgaste e, a propósito



O sr. Louis Armand em Alçobaça com as pessoas que o acompanharam

o conferencista referiu-se à utilização da borracha tanto nas máquinas como na via. Desta maneira, o caminho de ferro também conseguirá uma diminuição de ruído — doença do mundo moderno — que é preciso combater se se quiser proporcionar conforto aos passageiros.

Ao terminar a sua conferência, que foi calorosamente aplaudida, o sr. eng. Viriato Canas apresentou ao sr. Louis Armand, em nome da Ordem dos Engenheiros, cordiais agradecimentos por, naquela casa, ter proferido, com elevação e interesse, uma tão notável e oportuna lição.

O sr. Eng.º Louis Armand, durante a sua estadia no nosso País, foi obsequiado com um passeio, que lhe deixou as melhores impressões. Com efeito, acompanhado por sua família e pelos srs. Eng. Melo e Castro e esposa, Director-Geral da C. P., Eng. Espregueira Mendes; Secretário-Geral, Eng. Branco Cabral; Eng. Lima Rego e esposa, o Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses visitou, no dia 1 de Abril, viajando numa automotora especial, até Valado, Nazaré, Alcobaça, Batalha, Fátima, Tomar e Barragem do Castelo de Bode, tendo regressado, nesse mesmo dia a Lisboa, no comboio rápido da

noite. Neste passeio, teve a oportunidade de viajar na Locomotora Diesel Eléctrica entre Entroncamento e Santarém e visitou minuciosamente toda a composição Budd.

No dia 2, após o almoço que lhe foi oferecido na Embaixada de França, Mr. Armand visitou as instalações Diesel, em Campolide, as quais lhe mereceram rasgados elogios.

Na sexta-feira, 3, partiu o nosso ilustre hóspede para Salamanca, em salão atrelado ao «Sud Express», acompanhado pelo sr. Eng. Pedro Brion.

Se a nossa organização ferroviária deixou as melhores impressões ao ilustre Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, também o nosso País, sob o aspecto turístico, o deixou verdadeiramente encantado. Cremos que as imagens de beleza que impressionaram os seus olhos, nunca mais se apagarão da sua lembrança.

Se, na Nazaré, pôde ver o que é e como vive, à beira, de uma praia tão pitoresca, o povo laborioso de Portugal, em Alcobaça, Batalha e Tomar pôde admirar alguns dos mais belos, mais sumptuosos edifícios de que se orgulha a arquitectura religiosa da Europa.



Os srs. Louis Armand e Espregueira Mendes, Directores, respectivamente dos C. F. Franceses e Portugueses



A estação central de Milão, uma das maiores estações ferroviárias da Europa

Excursão de ferroviários à Itália

A inscrição, que é limitada, encerra-se no dia 30 de Junho

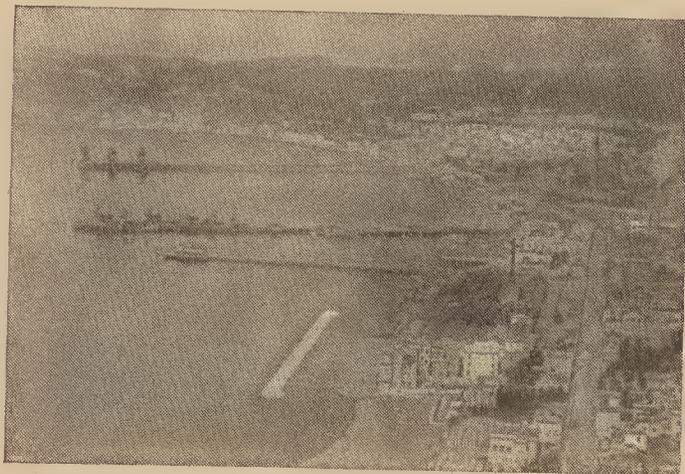
COMO anunciámos no nosso último número, encontra-se em organização uma excursão de ferroviários à Itália da qual só podem fazer parte assinantes do «Boletim da C. P.», suas esposas e filhos, continuando aberta até 30 de Junho a inscrição, que é limitada. Os passaportes devem ser entregues até ao dia 15 de Julho. Os ferroviários que pretenderem participar desta excursão devem dirigir-se por carta ao Editor do «Boletim da C. P.», em Santa Apolónia, Lisboa.

A inscrição, ao preço de 3.000\$00, importância que pode ser paga em 5 prestações mensais, só será considerada definitiva depois de paga a 1.ª prestação.

Esta excursão, que está despertando um grande e justificado interesse, compreende visitas a Génova, Roma, Nápoles, Florença, Veneza e Milão. De Nápoles serão efectuadas digressões à linda ilha de Capri e às ruínas da cidade de Pompeia, que o Vesúvio sepultou no ano de 79. Aproveitando a passagem por França, os excursionistas visitarão também Nice

e Monte-Carlo, famosas estâncias turísticas. O alojamento nos diversos pontos de paragem será feito à base de 2 pessoas em cada quarto.

Salvo motivo imprevisto, a partida da excursão de Lisboa efectua-se no dia 31 de Agosto. Embora, como já referimos, o transporte e a alimentação sejam de conta dos excursionistas no trajecto de Lisboa a Nice, na ida, e da fronteira italiana a Lisboa, na volta, o «Boletim da C. P.» procurará obter



Um aspecto do porto de Nápoles



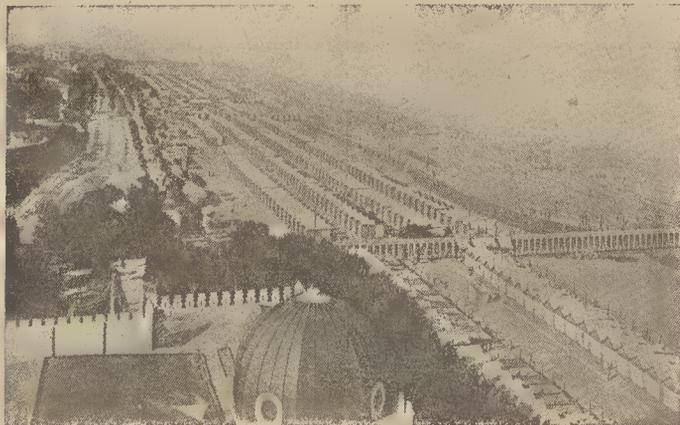
Um dos grandes canais de Veneza

da RENFE e da S. N. C. F. F. as maiores facilidades possíveis.

Na fronteira portuguesa, os viajantes são obrigados a apresentar, além dos passaportes, os seguintes documentos:

Licença militar, os do sexo masculino que ainda não tenham completado 46 anos de idade, e licença do respectivo Ministério, os de ambos os sexos que exerçam qualquer cargo público.

Só o «Boletim da C. P.», com as facilidades que conseguiu, poderia organizar uma excursão desta natureza, por um preço e em condições verdadeiramente excepcionais, com a duração prevista de 15 a 17 dias, e em que o viajante poderá visitar, com encanto crescente, as mais belas e atraentes cidades da Itália, os seus monumentos famosos e, ainda, aquelas estâncias turísticas de projecção internacional, que, pela época, costumam estar



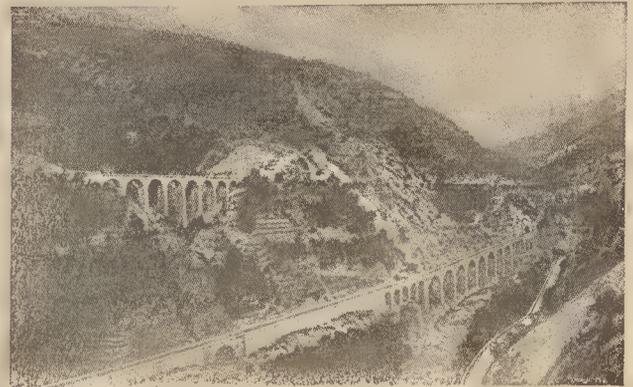
A praia do Lido, em frente de Veneza, numa manhã de Verão

concorridíssimas, como sejam Nice e Monte-Carlo.

O êxito excepcional das anteriores excursões organizadas pelo nosso «Boletim» constitui a garantia segura de que a excursão à Itália, em 31 de Agosto próximo, deixará em todos os participantes as melhores recordações.

Os excursionistas não só admirarão em Itália algumas das mais belas cidades da Europa, que são verdadeiros museus de arte, apreciarão também, com aquela curiosidade e aquele interesse de ferroviários, os melhoramentos introdu-

zidos nos caminhos de ferro daquele admirável país, a imponência das novas estações, o novo material rolante, enfim toda a orga-

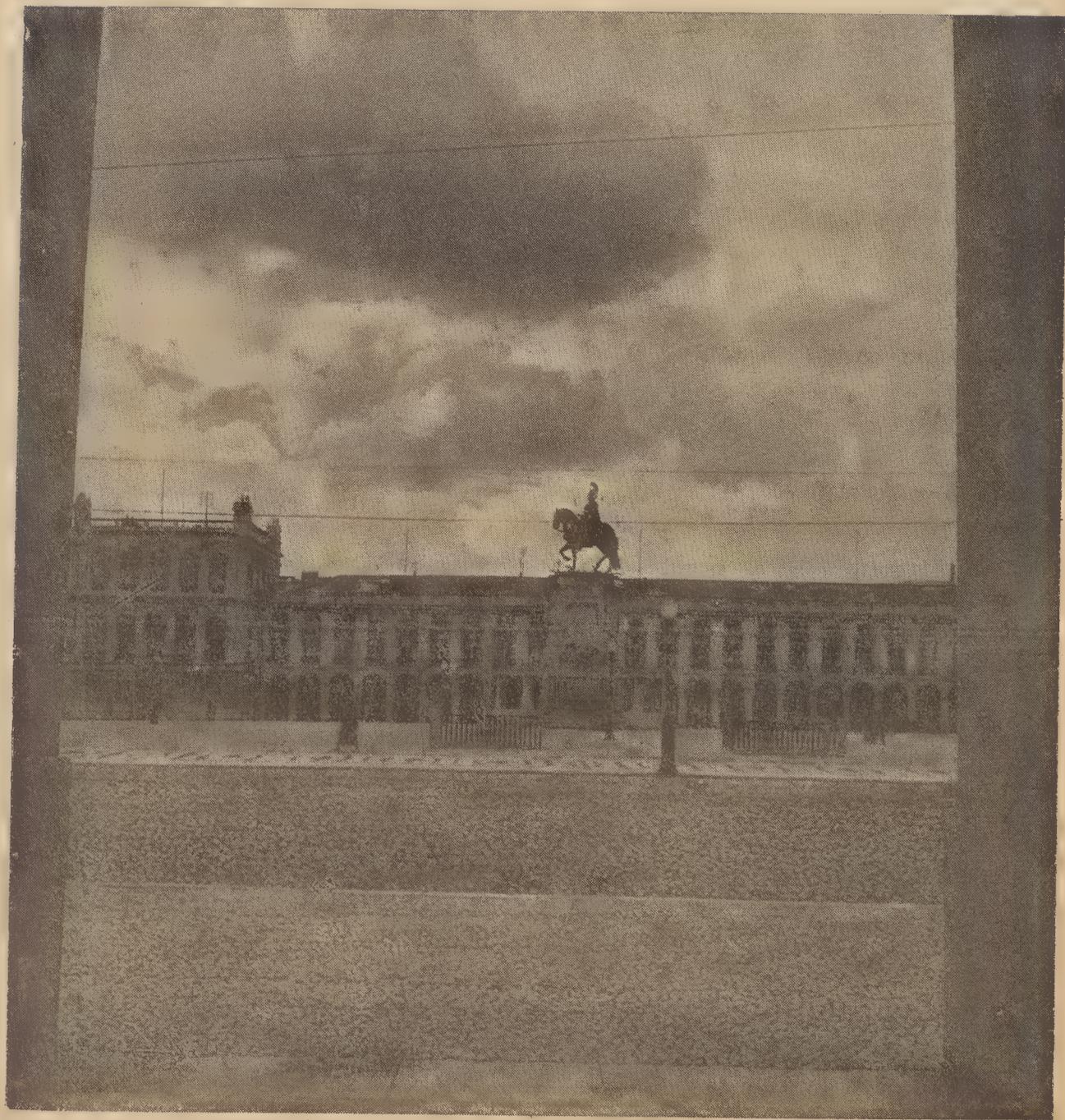


As linhas férreas que vão dar a Nice atravessam uma região característica

nização dos transportes, em que se reflete o anseio de um povo que, tendo sofrido os horrores e a inelencência de uma grande guerra, está a realizar o milagre de uma verdadeira ressurreição.

O «Boletim da C. P.» oferece aos seus assinantes, em condições vantajosas, uma digressão recreativa e instrutiva a um dos países mais belos do mundo. E a Itália, com quem mantemos cordeais relações, merece essa visita.

Quem quiser tomar parte nessa excursão deve desde já inscrever-se e pagar a sua primeira prestação, a fim de não perder uma feliz oportunidade de visitar as mais belas cidades de Itália.



A estátua equestre de D. José, no Terreiro do Paço, não constitui apenas uma admirável e imponente homenagem a um Rei; consagra também a glória de um dos maiores esculptores portugueses de todos os tempos: — Machado de Castro, autor desse monumento

Eis o problema cruciante: *A Orientação Profissional*.

Não é missão fácil abordar em tão pequeno artigo assunto tão vasto e complexo como é o da orientação profissional.

Limitamo-nos, portanto, a dar por agora uns tópicos do assunto, canalizando o nosso tema para o caso ferroviário, afim de não fugirmos ao espírito do nosso «Boletim». No entanto, o assunto agora tratado, será o intróito de um trabalho mais amplo, embora sucinto, que tencionamos publicar conforme o tempo nos permitir.

É dentro dos caminhos de ferro, dada a sua complexidade, onde vamos encontrar as mais variadas profissões e dentro de cada uma delas as mais variadas especialidades.

É deste grande conjunto de profissões, devidamente especializadas, em que cada um se encontra integrado na sua missão, que é formado o grande cérebro ferroviário, motor central desse monobloco articulado, que dia e noite, de Norte a Sul do País, forma o elo de ligação de todas as regiões da Nação.

Dia e noite esse grande cérebro funciona, e o combóio vai rolando sem interrupção, despejando e enchendo aqui e além, encontrando sempre no seu trajecto pequeninas células desse grande cérebro, para renovação de energias.

É, não há dúvida, o combóio, o grande meio de transporte mais seguro e mais cómodo que o homem concebeu até hoje. Mas, a verdade, é que a evolução da sociedade moderna, acelerada e trepidante, cria-nos a todo o passo novos moldes e novas concepções da vida. Por isso, a Companhia se tem empenhado sempre em acompanhar essa evolução, introduzindo constantemente novos métodos de trabalho, renovando material, criando novas profissões, especializando outras, criando escolas profissionais, etc..

A orientação profissional tem merecido especial atenção em certos países cuja actividade económica os coloca na vanguarda das realizações progressivas, como os Estados Unidos, a Inglaterra, a Alemanha, a França, a Bélgica e outros que há muito vêm organizando com elevado carinho os seus serviços de Orientação Profissional.

A Alemanha reorganizou, em 1916, a Repartição de Orientação Profissional de Muni-

que, em que era obrigatória uma secção de orientação profissional nas comunas com mais de 10.000 habitantes. Em 1918, a Inglaterra desenvolveu com toda a intensidade a instituição de Organismos Consultivos para os novos sobre a orientação a seguir quanto à sua profissão. Foi ainda em 1918 que nos Estados Unidos se precedeu à criação da Repartição Especial para a Colocação e Orientação Profissional dos Adolescentes como órgão centralizador.

Em 1925 Portugal colabora nesse grande movimento, por iniciativa do Dr. Lino Gama, illustre provedor da Asssistência, criando o Instituto de Orientação Profissional Maria Luiza Barbosa de Carvalho, cuja direcção foi entregue ao Dr. Faria de Vasconcelos.

Daí para cá alguma coisa se fez, sentindo-se no entanto, a falta da iniciativa particular, contrariamente ao que sucede em muitos outros países. Sabemos, por exempjo, que nos Estados Unidos, Alemanha, Inglaterra e outros, a orientação profissional tem tido o auxilio directo das grandes Empresas interessadas.

A orientação profissional numa grande Empresa é, na verdade, indispensável para que esse conjunto de profissões forme um cérebro equilibrado e lhe permita abranger com amplitude todos os fins que pretende servir, com normalidade e segurança.

A responsabilidade inerente a qualquer trabalho com o fim de servir alguém é tanto maior quanto maior for o número de pessoas servidas e a importância dos serviços prestados. Por consequência, a uma responsabilidade maior tem de corresponder mais competência, ou, antes, mais confiança de todos, na competência do profissional.

A Companhia tem, de facto, empenhado todos os seus esforços no sentido de melhorar e aperfeiçoar cada vez mais a organização dos seus serviços, para melhor poder servir um número sempre crescente de indivíduos. Por isso, a admissão de novos funcionários tem sido feita com rigorosa selecção, à qual ainda se segue o período de estágio necessário à adaptação técnica dos serviços. Além disso, há muito que a Companhia tem a funcionar as suas Escolas Profissional e de Aprendizizes. Pena é que essas escolas não sejam extensivas a outras profissões, onde tanta falta fazem.

Não conheço bem a técnica seguida na orientação profissional dessas escolas, como também não conheço a orientação dada à admissão dos novos funcionários. No entanto, estou certo de que muitos erros e deficiências se evitariam na selecção e escolha, se essas escolas profissionais estivessem em contacto com o Instituto de Orientação Profissional, do qual receberiam as informações e a colaboração de que necessitam para a sua montagem e funcionamento.

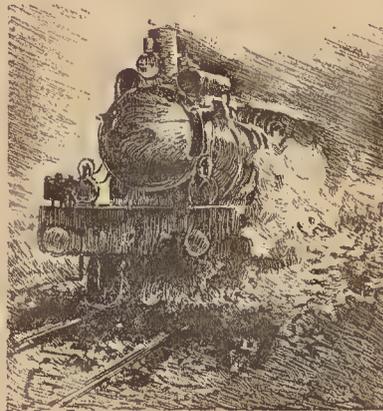
Dentro dos caminhos de ferro o Instituto teria, decerto, uma prestigiosa missão, evitando-se talvez muitos dos incidentes e desastres a que frequentemente assistimos.

Citava neste «Boletim» o Ex.^{mo} Senhor Engenheiro Botelho da Costa, a propósito de vários desastres ferroviários: *A instrução profissional está intimamente relacionada com a selecção profissional e a tal ponto que não temos dúvida em afirmar que tempo virá em que o serviço de Instrução Profissional, que as Instâncias Superiores com tanta clarividência criaram e que só por motivos de força maior ainda não está organizado e desenvolvido como se torna indispensável, passará a designar-se «Serviços de Instrução e Selecção Profissionais» e poderá estender a sua acção a todo o pessoal da Companhia. Deixemos, porém, que o tempo colabore connosco na efectivação de uma ideia que consideramos fundamental para prestígio da Companhia dos Caminhos de Ferro Portu-*

gueses, que, com tanto gosto, servimos há mais de 20 anos: a selecção profissional do pessoal e a conveniente educação profissional que aumentarão o prestígio da Companhia e permitirão diminuição de despesas, o que se traduz em vantagens económicas.

Sua Ex.^a ainda diz: *As carreiras que esses pretendentes deverão seguir, deverão ser aquelas que o exame de Orientação Profissional indicar como mais adequadas às qualidades psicótécnicas dos referidos pretendentes e não aquelas que eles desejem seguir.*

Apoiando inteiramente a opinião do Ex.^{mo} Senhor Engenheiro Botelho da Costa, vou fechar este sintético artigo com as palavras do Ex.^{mo} Senhor Emílio Costa, ilustre educador que tanto trabalhou no campo da Orientação Profissional: «Parece-nos, no entanto, que sempre o trabalho há-de ser a lei comum: e mais do que nunca, há-de haver necessidade de o organizar, de o tornar produtivo, em vista da perda imensa que o mundo está sofrendo de milhões de energias e competências. Mais do que nunca será necessário aproveitar os valores, as vocações, pondo cada pessoa, tanto quanto possível, no lugar que compete, que deve ser aquele em que ela se torne mais útil para a colectividade. Tudo o que se souber de orientação profissional, não será demais, para ajudar o mundo ao trabalho a encontrar o caminho que o conduza a uma vida mais harmoniosa.



Estação de Ovar, no caminho de ferro do Norte

Por I. DE VILHENA BARBOSA

ESTÁ situada esta estação entre pinhais. Isto referido à província da Estremadura equivalia a dizer que a cercava uma paisagem monótona e triste. Não sucede ali a mesma coisa. Alternam-se os pinhais com prados vicejantes; e o céu, mais dispensador de orvalhos, faz brotar a relva e outras plantas mimosas por entre as urzes e o tojo, que crescem à sombra dos pinheiros. Onde estes deixam desafrentado o horizonte, descobrem-se lindos panoramas de montanhas, as mais próximas negrejando com os bastos arvoredos que as vestem; e as mais distantes, erguendo-se como cobertas de manto roxo-azul.

É por conseguinte alegre o sítio, e no seu tanto aprazível. Próximo da estação vêm desembocar no caminho de ferro, fronteiras uma da outra, duas estradas macadamizadas, que conduzem às vilas de Ovar e da Feira. A primeira é curta, porque a estação acha-se quase contígua à vila, circunstância tão importante para a comodidade pública e para os interesses da companhia exploradora, quão rara de encontrar-se no caminho de ferro do norte, pois que a empresa construtora teve, ao que parece, o propósito de afastar o caminho das povoações. A segunda percorre até à villa da Feira uns cinco ou seis quilómetros por meio de um país lindamente acidentado, aberto em campos planos orlados de árvores, ou erguido em pouco elevadas colinas assombradas de pinheiros e carvalhos.

O edifício principal da estação, representado em a nossa gravura, não é falta de beleza. O seu estilo de arquitectura assemelha-se ao que se usa na Suíça, nas casas de campo, e que produz um efeito tão pitoresco. Compõe-se de três corpos; dois laterais, com um só pavimento térreo, e um central,

muito mais alto, com dois pavimentos, tendo as beiras do telhado guarnecidas por todos os lados com bonitos recortes de madeira, que lhe fazem graciosa cercadura.

Defronte da estação, da parte de além da via férrea, está um edifício bastante extenso, construído ao modo de armazém. Consta de oficinas de reparação, e casas de arrecadação.

Do mesmo lado da estação, e perto dela, mas em terreno mais elevado, acha-se uma



Estação de Ovar, no caminho de ferro do Norte

hospedaria, que principiou por uma pequena casa toscamente fabricada, quando se inaugurou o caminho de ferro de Estarreja às Devesas, junto a Vila Nova de Gaia. Com a concorrência de gente, principalmente de famílias do Porto, que ali iam aos domingos recrear-se, visitando também a próxima vila de Ovar, foi crescendo e melhorando a hospedaria, até oferecer ao público alguns quartos com camas decentemente arranjados, salas sofrivelmente dispostas para comida, e um serviço de mesa muito regular e asseado. Porém, como acontece tantas vezes

com os nossos estabelecimentos comerciais, faltou ali a perseverança, pelo menos, para a conservação desses melhoramentos. Talvez a culpa provenha da concorrência que afrouxasse. Também isto é próprio dos nossos costumes. Muito afan, e até sofreguidão para gozar os prazeres, enquanto são novidade; e depois que esta acaba, vem logo a indiferença fazer as vezes da saciedade, para não dizermos que, em tais casos, esta nasce no instante em que morre o primeiro gozo.

O sítio é apropriado para diversões de campo. É agradável a situação da hospedaria, e de bastante movimento na ocasião da chegada dos comboios. O cais e ria de Ovar oferecem vistas e passeios bonitos; e a Vila da Feira tem muito com que satisfazer a curiosidade do viajante. O seu castelo é um dos mais interessantes monumentos da antiguidade que há no nosso país. À formosa originalidade da sua arquitectura, que o distingue de todos os mais castelos que nos restam, reúnem-se o seu excelente estado de conservação, e a posição graciosa em que se acha, tendo por base um trono de rochas engrinaldadas de heras e assombradas de arvoredo. As vistas que se desfrutam de cima do terrado lageado, que, com sua guarnição de ameias, e seus quatro torreões de coruchéus piramidais, faz coroa a todo o castelo; essas vistas, dizemos, são tão encan-

tadoras, que deixarão só por si bem pago o visitante de qualquer incómodo da viagem. E mais tem para ver, dentro da primeira cerca de muros do castelo, a sua magnífica cisterna, de uma construção pouco comum entre nós; o caminho encoberto e abobadado que ia sair à planície, em distância da fortaleza; e o palácio dos antigos condes da Feira, fundadores e senhores do castelo, cujas salas se vêem adornadas com retratos a óleo de várias damas e cavaleiros desta ilustre e poderosa família, que descendia dos reis godos. Extinguindo-se, no século passado, foram incorporados na coroa os vínculos que administravam os condes da Feira.

A nossa gravura é cópia de uma fotografia tirada pelos srs. Pinto e Ferreira, da cidade do Porto. O ponto de vista não foi, certamente, bem escolhido pois que o edificio da estação apresenta muito mais belo efeito a quem o contempla de frente, porque o vê projectar-se contra a verde espessura de um bem povoado pinhal, que forma então o fundo do quadro.

O bom gosto, que é necessário em tudo, é condição indispensável nas belas artes. A vista de qualquer monumento ou paisagem ganha ou perde em realce e beleza segundo o ponto que o artista escolher para a copiar.

(Do «Archivo Pittoresco», volume I, de 1864, a pág. 401).



Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

Reimpressão da Tarifa Geral para Transportes em grande e pequena velocidade (excepto da matéria do Capítulo I e da do Capítulo X na parte referente a passageiros) que se encontram anulados e substituídos pelo Título I da Tarifa Geral de Transportes.

Disposições Complementares Uniformes da Convenção Internacional relativa ao transporte de Mercadorias pelo Caminho de Ferro (C.I.M.).

Disposições Complementares Uniformes da Convenção Internacional relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens em Caminho de Ferro (C.I.V.).

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros — (em vigor desde 15-2-953) — Cria preços do Capítulo III da estação de Aveiro para o apeadeiro de Oronhe.

3.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular — (em vigor desde 20-2-953) — Anuncia: Abertura à exploração do ramal particular «Alhandra—Hortinha». Anulação do Contrato n.º 1 540, relativo ao ramal particular «Treixedo-Santos». Utilização por terceiros do ramal particular «Braço de Prata—Vila».

27.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (datado de 4-2-953) — Estabelece o serviço que presta o apeadeiro de Oronhe.

4.º Aditamento aos Quadros das distâncias de aplicação (em quilómetros) na linha do Vouga e no ramal de Aveiro — (em vigor desde 15-2-953) — Atribui distâncias de aplicação ao apeadeiro de Oronhe.

5.º Aditamento aos Quadros das distâncias de aplicação (em quilómetros) na linha do Vouga e no ramal de Aveiro e respectivo anexo — (em vigor desde 1-3-953) — Atribui distâncias próprias ao apeadeiro de Santa Cruz e rectifica as distâncias de aplicação do de Quintela.

Aviso ao Público B. n.º 178 — (datado de 4-2-953) — Publica as disposições actualmente

aplicáveis ao tráfego internacional de passageiros e mercadorias.

Aviso ao Público B. n.º 179 — (em vigor desde 13-2-953) — Prevê a aplicação de preços e peciais, reduzidos, ao transporte, em pequena velocidade, de farinhas para alimentação de animais, sêmeas e torteaux.

Aviso ao Público B. n.º 180 — (em vigor desde 2-3-953) — Prevê a aplicação de preço especial, reduzido, ao transporte, em pequena velocidade e no regime de vagão completo, de cascas para curtimento de couros.

Aviso ao Público B. n.º 181 — (em vigor desde 2-3-953) — Prevê a aplicação de preços especiais, reduzidos, ao transporte, em pequena velocidade, de sal comum.

Carta-Impressa n.º 119 — (em vigor desde 12-2-953) — Determina que ao transporte de «Tratex» (peiróleo para motores), se aplique o tratamento tarifário previsto para óleos combustíveis não designados.

Comunicação-Circular n.º 124 — (em vigor desde 11 a 26 2 953) Caducada — Anulou diversas Comunicações Circulares.

20.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 10-2-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Pias e os Despachos Centrais de Aldeia Nova de São Bento e Vila Verde de Ficalho.

29.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 2-3-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e os Despachos Centrais de Alcanena, Vila Moreira e Monsanto.

140.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 2-3-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Outeiro e o Despacho Central de Lourinhã.

144.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 25-2-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Évora e os Despachos Centrais de São Manços e Monte do Trigo.

164.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 25-2-953) — Transportes entre a estação de Agueda e os Despachos Centrais de Paranhos de Arca e Caramulo e o Posto de Despacho de S. João do Monte.

174.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 2-3-953) — Transporte de bagagens e mercadorias entre as estações de Leixões e de Matosinhos e o Despacho Central do Porto de Leixões, e de bagagens entre as estações de Porto (São Bento) e Porto (Trindade) e o Despacho Central do Porto de Leixões.

175.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 2-3-953) — Transporte de mercadorias entre as estações de Leixões e de Matosinhos e o Despacho Central de Matosinhos e os domicílios de Matosinhos e de Leça da Palmeira.

176.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (em vigor desde 14-3-953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Mosteirô e os Despachos Centrais de Aregos, Resende e Lamego (Almacave).

Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 100 — 10-2-953 — Relaciona as publicações que podem ser transportadas gratuitamente nos comboios e anula e substitui a Comunicação-Circular n.º 76 e seus aditamentos.

Carta-Impressa n.º 56 — 10-2-953 — Indica as datas em que devem ser enviados pelas estações e Despachos Centrais todos os impressos utilizados, e pertencentes a este Serviço, que digam respeito aos anos de 1950 e anteriores.

Divisão de Exploração

Movimento

Comunicação Circular n.º 881, de 25-2-953 — sobre a carga máxima dos vagões "J" de 15/17,5 tns. (alemães).

Estudos e Abastecimentos

5.º *Aditamento à Circular n.º 889* — 3-2-953 — Fornecimento de selos de folha.

Instrução n.º 2571 de 12-2-953 — Experiências do posto da Sinalização da estação de Louzado.

Instrução n.º 2572 de 16-2-953 — Sinalização da estação de Marinhas.

Instrução n.º 2573 de 19-2-953 — Sinalização do apeadeiro de Carvalhal.

Instrução n.º 2574 de 25-2-953 — Sinalização do apeadeiro de Paião.

Divisão de Via e Obras

Divisão

Circular da Via n.º 3.421 de 19-2-953 — Transcreve carta n.º 193 da n/Direcção-Geral, de 16 do mês corrente, comunicando que, por determinação do Ministério do Exército, não se realiza no corrente ano a revista anual de inspecção dos sargentos e praças que se encontram fora do serviço das fileiras. Do facto deve ser dado conhecimento ao pessoal das Brigadas de Caminhos de Ferro.

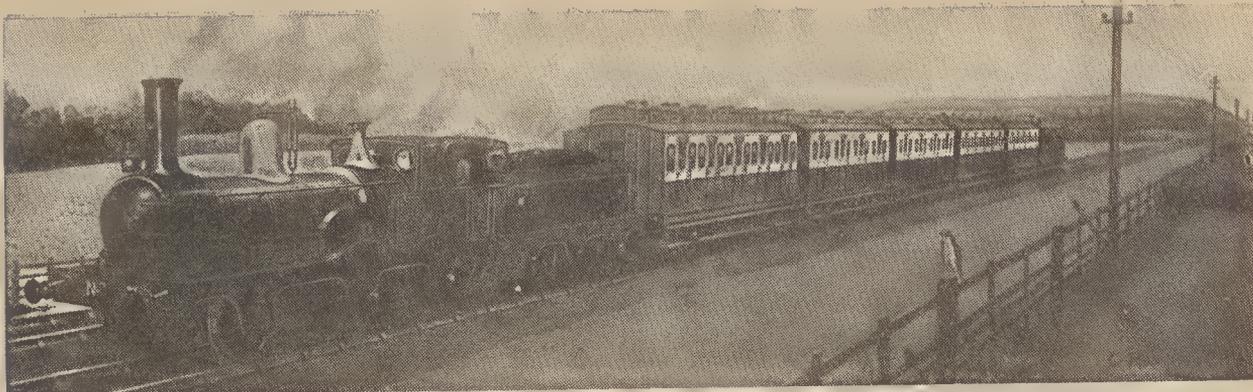
Circular da Via n.º 3.422 de 21-2-953 — Transcreve carta n.º 2.711 da n/Direcção-Geral, comunicando o encerramento dos Armazéns de Víveres de Campanhã e de Gaia nos dias 23 e 24 do corrente mês, por motivo de balanço.

Serviço de Conservação

Circular da Via n.º 240 de 6-2-953 — Determinando o rigoroso cumprimento da Instrução n.º 2519 de 9-2-950 segundo a qual devem ser lavrados autos de notícia de todos os acidentes citados na mesma Instrução e definidos no artigo 22 do Capítulo V do livro E. 5.

Circular da Via n.º 241 de 7-2-953 — Recomendando a indicação, nas contas a cobrar de entidades estranhas, do endereço completo dessas mesmas entidades.





PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 115 — Peço o favor de ser informado se aos transportes procedentes do Porto, para a Antiga Rede, tanto de passageiros como de cães, bagagens e mercadorias, se deve atribuir a distância de 6 km, ao percurso, Porto-Campanhã.

Resposta — Ao transporte de passageiros e cães (em poder dos passageiros) aplica-se a distância de 3 km, como se determina no 1.º Aditamento à Circular n.º 91 da Divisão Comercial.

Quanto ao transporte de bagagens e mercadorias há que respeitar a distância de 6 km, constante nos quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas do Minho e Douro.

///

Pergunta n.º 126 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Cobrança a efectuar ao portador de assinatura vendida ao abrigo do Capítulo III da Tarifa Especial n.º 4-P., entre Barreiro-A a Setúbal e que toma em Barreiro a 1.ª cl. na Automotora n.º 9123 até Setúbal.

Avisa o revisor.

Barreiro a Setúbal	29 km.	
$29 \times \$38 =$		11\$10
20 %		2\$22
arredondamento		\$c8
A deduzir Barreiro-A a Setúbal	29 km.	13\$40
$29 \times \$25$		7\$30
A cobrar		6\$10

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 127 — Referência à pergunta n.º 105 do Boletim da C. P. n.º 282 de Dezembro de 1952:

Se a taxa, pela Tarifa 3, dá 6\$45, como se explica que se aplique o mínimo da Tarifa Geral, 4\$00?

Suponho que se a taxa pela Tarifa 3, desse menos do que o mínimo da Tarifa Geral, 4\$00, então é que se aplicaria o mínimo.

Agradeço ser esclarecido.

Resposta — O mínimo de cobrança de 4\$00 previsto na Tarifa Geral diz apenas respeito ao transporte propriamente dito, e, por isso, quando é considerado, tem de ser acrescido das taxas devidas por operações acessórias.

No caso a que alude o consulente, foi, como não podia deixar de ser, considerada a taxa resultante do mínimo de cobrança aplicado nas referidas condições, visto o total desta taxa ser superior ao que resultaria da aplicação do preço previsto na Tarifa Especial n.º 3 de Grande Velocidade.

///

Pergunta n.º 128 — Peço dizer-me está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Lisboa-P para Mogofores, 245 km
 10 sacos café moído, 1.000 kg.
 20 sacos arroz sem casca, 1.500 »
 40 atados molduras de madeira, 2.122 »
 80 caixas sabão ordinário, 2.640 »
 20 sacos sementes de trevo, 1.983 »

Carga e descarga pelos Donos

Arroz, T. 18 tipo 92\$18 \times 226	=	208\$33
Café, Tarifa Geral 1.ª cl. tipo 208\$80 \times 100 =		208\$80
Moldura, 1.ª cl. com 50%, tipo 208\$80 + 50% \times 213	=	667\$12
Sabão, B. 111 — \$55 \times 245 \times 264	=	355\$74
Trevo, T. 9 — tipo 149\$51 \times 199	=	297\$53
Evoluções e manobras 800 \times 10	=	80\$00
Registo e aviso de chegada	=	8\$00
Arredondamento	=	\$08
Total		1.825\$60

Resposta — Está errado o processo da taxa apresentado. Segue discriminação da taxa como corresponde considerando as molduras a que o consulente se refere abrangidas pela rubrica da Classificação Geral: «Molduras de madeira não designadas».

Distância 245 km.

Aviso ao Público, B. n.º 94.

Arroz—Tarifa Especial Interna n.º 1, tabela 18	2.240 kg.
Café—Tarifa Geral, 1.ª cl.	1.000 kg.
Molduras—Tarifa Geral, 1.ª cl. com 50%	2.130 kg.
Sabão—Aviso ao Público B. n.º 111.	2.640 kg.
Trevo—Tarifa Especial Interna n.º 1, Tabela 9.	1.990 kg.
Arroz—preço $92\$18 \times 2,24$	= 206\$49
Café—preço	= 208\$80
Molduras, $(208\$80 + \frac{208\$80 \times 50}{100}) \times 2,13$	= 667\$12
Sabão—preço: $\$55 \times 245 \times 2,64$	= 355\$74
Trevo—preço $149\$51 \times 1,99$	= 297\$53
Manutenção: $8\$00 \times 7,36$	= 58\$88
Registo	= 3\$00
Aviso de chegada	= 5\$00
Arredondamento	= \$04
Total	1.802\$60

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 103 — Agradeço ser esclarecido qual a carga que se deve dar a um Df. para efeito de carga a fazer a um comboio e sobre a mesma que se lhes deve dar para efeito de frenagem.

Na Antiga Rede dá-se para efeito de carga a fazer ao comboio tara e carga e para efeito de frenagem considera-se sempre como vazio. No Sul e Sueste este é sempre considerado vazio para os dois casos apresentados.

Resposta — Para efeito de carga deve atribuir-se ao Df. 4 T., como estipula a Instrução n.º 2.235.

Para efeito de frenagem consideram-se vazios os furgões. Contudo, se a carga se puder determinar e fôr directa, pode-se contar com ela para o mesmo efeito.

///

Pergunta n.º 104 — Iniciou-se a manobra a determinado comboio para tomar material.

Depois da toma feita, encostou ao comboio e a anilha da mangueira do vagão deixado, por onde foi feito o corte, saíu da cavidade da mangueira, por a anilha não estar desbastada.

Desbastou-se a anilha para poder entrar na cavidade que a mangueira tem e o comboio perdeu tempo com esta operação.

Agradeço ser esclarecido se o tempo perdido deve ser marcado a «Diversos» ou à «Tracção».

Resposta — Como a anilha não se fixava na cavidade do bocal por estar muito grossa e por isso teve de ser des-

bastada, esta circunstância constitui um defeito do material e assim deve ser marcado o tempo perdido à Tracção.

///

Pergunta n.º 105 — A estação de Guarda é protegida em qualquer dos lados por discos quadrados que, na posição de fechados representam como os semáforos, sinal de paragem absoluta.

Se o comboio n.º 112) atrasar 5^m e esteja pronto a sair de V. Fernando às 15h-55 para chegar a Guarda às 16h-09, pode a estação de Guarda conceder avanço a este comboio ao abrigo do Art. 19.º do Regulamento 2, fazendo-o parar ao disco quadrado, que se manterá fechado e expedir à sua hora o comboio n.º 3010 que se dirige para direcção diferente?

Resposta — O Art. 19.º do Regulamento 2 não tem aplicação neste caso. Não se trata de recepção do comboio n.º 1122 numa linha impedida com material estacionado além de certo ponto, mas sim de uma impossibilidade temporária de entrada na estação.

Deve desfazer-se no espírito dos agentes a ideia de que a obediência aos sinais de entrada de uma estação está dependente de avisos feitos na estação anterior.

///

Pergunta n.º 106 — A estação de Guarda é protegida de qualquer dos lados por discos quadrados, que na posição de fechados representam, como os semáforos, sinal de paragem absoluta.

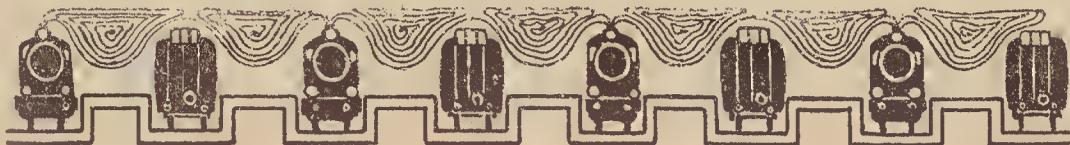
Se o comboio n.º 1001 se atrasar e à hora a que deve partir de Sobral, estiver também pronto para partir de Sabugal o comboio n.º 3371, pode a estação de Guarda, simultaneamente, conceder avanço aos dois comboios, fazendo-o para este último ao abrigo do art. 19.º do Regulamento 2 e se necessário manter fechado o disco quadrado, onde efectuará paragem para permitir a saída do comboio n.º 1001, ou só se deve conceder avanço a Sabugal, depois do comboio n.º 1001 ter saído de Guarda?

Resposta — Nada há no Regulamento da Circulação que proíba, neste caso, a concessão de avanço simultâneo aos dois comboios.

A estação pode fazê-lo, desde que possui uma sinalização apropriada, e deve fazê-lo para não prejudicar a marcha dos comboios.

É evidente que deve manter fechados os sinais avançados e sinais quadrados até à chegada dos comboios, dando-lhes entrada pela ordem que se apresentem ou preferência que tenham.

Não tem aplicação neste caso o art. 19.º do Regulamento.2





INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Agentes aprovados nos exames para a classe imediata

DIVISÃO COMERCIAL

Bilheteadoras de 2.ª classe:

Aprovadas — Alda Olívia dos Santos, Leonor Sofia Silva Duarte, Maria Eugénia dos Santos Gouveia, Hirlandina Esmeralda Augusta Ribeiro e Isa Ivone Martins.

Bilheteadoras de 3.ª classe:

Aprovadas — Maria Fernanda da Conceição Pinto de Oliveira, Maria do Carmo Costa e Silva, Rolinda Ilda Gouveia, Alice Hipólito, Celestina de Sousa Farias, Maria Ana Ferreira Martins, Maria da Piedade Fernandes Bravo, Maria Amélia de Jesus Freitas Mendes e Luélia Lucas.

DIVISÃO DE EXPLORAÇÃO

Factores de 1.ª classe:

Aprovados — António Jacinto Ferreira, Raúl Pinto, Joaquim dos Santos Figueiredo, Francisco Dias Ribeiro, Nicolau de Sousa Vasconcelos, Vítor Luís Ferreira, Francisco Assis Peixoto da Fonseca, João Taborda, Cipriano Alves Matias, Martinho Armando Maçaroco, Manuel Marques Chaparro, Francisco da Costa Mendonça, José Lourenço

Nunes, Juberto Carvalho Jales, Álvaro Carvalho, Luís Arrais, Alberto Inácio, Alberto Martins Diogo, Fausto Rosado Viegas, José Augusto Castelhana, Cícero Pimentel Rolim, António Dinis da Costa Coelho, Américo Lemos Ferreira, Joaquim Pereira Rita, José Bandeirinha, Joaquim Alves de Almeida, Joaquim Guardado Cantante, José dos Santos David, Manuel Rosa Damásio, Fausto Manuel da Cunha Pereira, José Teixeira Júnior, António Ribeiro Rodrigues, Domingos Inácio, Joaquim Fernandes Duarte, José José Gomes Botão Afonso, António Marçal, António Augusto Mata, Jaime Pedro Nolasco, João Henriques de Carvalho, António Duarte Ideias, Mateus Vaz dos Santos, José dos Santos Paixão, José Joaquim Figueira, Manuel Luís Ferreira de Jesus, Manuel José Pires, Avesso Bernardo de Almeida, Francisco Lourenço, Constantino Cardoso da Silva, José Vaz, António Felizes Teixeira, Jacinto Augusto de Sousa, Manuel Paiva de Sousa, Agostinho Ferró, João Ventura Bengala, António da Estrela Guedelha, Álvaro Gonçalves, João Delgado, José Bártolo, Armando Barata, José Nunes Cardoso, Augusto Soares Nogueira, Carlos José Augusto Fel-

gueiras, Francisco Ribeiro, António Martins Viterbo e Silva, Luís Augusto Moutinho, Domingos Alberto Bacelar Pinto, Alexandre Monteiro da Costa, Camilo de Sousa Reis, António Vieira, Fernando Pinto Martinho, Álvaro Nunes de Sousa, Augusto Pinto Serra, Ezequiel Augusto dos Santos, Sérgio de Sousa, António Pinto Tomás Júnior, António de Azevedo Moreira Leite, Manuel Pinto de Mesquita, José Teixeira Alves de Moura, José Moreira dos Santos, Aníbal Baptista Ferreira, Frederico Gonçalves da Silveira, António Areias Torres, João Pereira Dias, Luís Artur Rodrigues, José Fernandes Alves, Acácio Nascimento Ferreira, Manuel de Passos Alves Oliveira, Adão Vieira, Manuel dos Reis Melgaz; José Gonçalves Zambujo, Egas Moniz Viegas, João Domingos, António Joaquim Evaristo, Luís Tancredo Amâncio M. Saleiro, José de Sousa Moreira Júnior, Custódio Justino Carvalheira, José Pires Cândido, João Martins, Norberto Martins Guerreiro e José Estrela.

Chefes de 3.ª classe:

Distinto — Leopoldo Lopes Sobreiro.

Aprovados — António Carvalho Ventura, António Rodrigues Baltazar, José Baptista de Almeida Júnior, Arménio Ferreira dos Santos, Crisógno Costa, Joaquim Bento Taborada, Júlio dos Santos, Joaquim Lopes, José Francisco Moita, Samuel Augusto Machado, José Mesquita, Alberto Ferrão Tavares, Mário Amaral da Silva, Manuel Marques Ventura, Joaquim Correia Pinto, Joaquim Louro, Manuel Nunes, Gil Simões, Raúl Fernandes Garcia e Joaquim da Silva Pinto.

Chefes de 2.ª classe:

Distinto — Miguel Dinis Coelho.

Aprovados — António José Braz, João

Baptista Arraiano, Pedro da Silva Barrau, João Jesus Pereira, José Rodrigues Parreira, João Carvalho da Cruz, Adelino Correia, Vitor da Ressurreição Baptista, Manuel Pereira, João José Bernardino Marques, Manuel de Almeida, Luís Gomes Botão, António da Silva Reis J.º, Armando Gonçalves Curado, Lourenço Barbosa Leão e Alfredo Domingos Macau.

VIA E OBRAS

Chefes de distrito:

Joaquim Tomé da Rocha, subchefe do dist.º 419 (Valongo), 18 valores, premiado com 325\$00.

António Vieira dos Santos, subchefe do dist.º 206 (Pegões), 18 valores, premiado com 325\$00.

Manuel Domingos Mestre, subchefe do dist.º 291 (Montenegro), 18 valores, premiado com 216\$60.

José Lopes Veloso, subchefe do dist.º 2/Dao (Tonda), 18 valores, premiado com 216\$60.

Bartolomeu Lopes Feixeira, subchefe do dist.º 38 (Cunheira), 18 valores, premiado com 216\$60.

José Gomes Ventura, José Marques da Silva, Manuel Pereira Baltazar, Joaquim da Fonseca, João Maria da Costa e Abraão Rodrigues, 17 valores.

Manuel Pereira da Silva, Mário dos Santos Aleluia, José Manuel Ratinho, António José Miranda, Francisco Manuel Esteves, José Monteiro e Manuel Miguel, 16 valores.

Eduardo Gomes Geraldés, Vitorino Sebastião e Carlos Gaspar, 15 valores.

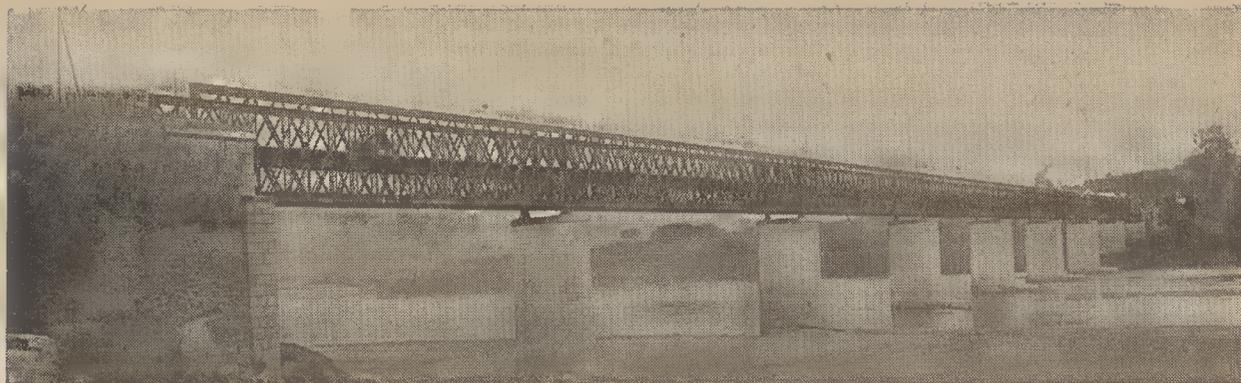
António Mendes Lorangeiro, 14 valores.

António Maria Leonardo, 13 valores.

Agostinho Chumbinho, 12 valores.

Agostinho Rodrigues, 11 valores.





Talvez não saiba que...

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

A montagem da primeira distribuição pública de electricidade para iluminação foi feita em Nova-York, no ano de 1882.

* * *

A primeira vez que se empregou a expressão equação pessoal foi a propósito do despedimento, pelo seu Director, de um assistente do Observatório Astronómico de Greenwich, em consequência desse funcionário ter marcado a passagem duma estrela pelo meridiano com umas décimas de segundo de diferença, não contando com o seu tempo de reacção pessoal, que, por sinal, era bastante longo.

* * *

Quando da sua primeira grande derrota e da abdicção em seu filho, o pequeno rei de Roma, Napoleão Bonaparte foi exilado para a ilha de Elba ⁽¹⁾, sendo-lhe conferida a qualidade de Rei da Ilha. Então Napoleão constituiu, ali, uma pequena côrte, armou um exército de 1.000 homens e uma frota-zinha de 5 pequenos barcos, e decretou que o símbolo do novo reino seria representado por uma bandeira branca cruzada por uma

(1) A ilha montanhosa de Elba tem 21 kms. de comprimento por 9 de largura. Pertenceu a Napoleão desde 4 de Maio de 1814 até 26 de Fevereiro de 1815. Passou para o domínio da Itália em 1860.

faixa côr de laranja e com três abelhas de ouro. O grande chefe militar escapou-se, depois, e a 1 de Março de 1815 marchou sobre Paris; conseguindo restabelecer o governo e constituir novo exército. Dispunha-se a atacar os aliados inimigos. Mas estes derrubaram-no pela segunda vez. A campanha durou apenas oito dias. Abdicou novamente, a 22 de Junho de 1815. Levaram Napoleão para a Inglaterra e recusaram-lhe o pedido para lá ficar, transferindo-o a 16 de Novembro desse ano para a ilha de Santa Helena, onde faleceu com um cancro no estômago, a 5 de Maio de 1821. Foi enterrado nesta ilha, com honras militares. Só em 1840 foi trasladado para França, a bordo de um navio de guerra francês.

* * *

O primeiro comboio eléctrico foi apresentado na Exposição de Berlim de 1881 e daí nasceu a idéia da tracção eléctrica. A primeira aplicação da energia eléctrica como força motriz appareceu em 1863, numa exposição de Viena, em que se apresentou um grupo de duas máquinas de Gramme, uma como geradora, outra como motora.

* * *

Certos peixes possuem um aparelho electrógeno por meio do qual, e inteiramente subordinado à sua vontade, produzem des-

cargas comparáveis às duma máquina eléctrica. São principalmente as tremelgas (o aparelho eléctrico está situado aos lados da cabeça), as raias (aparelho eléctrico aos lados da cauda) e os peixes do género *Malapteruro* (aparelho eléctrico nas partes laterais do abdómen). Estes aparelhos eléctricos são constituídos por pequenos discos formados por uma substância particular, homogénea e semi-transparente, dispostos em pilhas verticais, nas tremelgas, e em séries longitudinais nos outros peixes, e separados uns dos outros por trabéculas de tecido lamelar muito resistente.

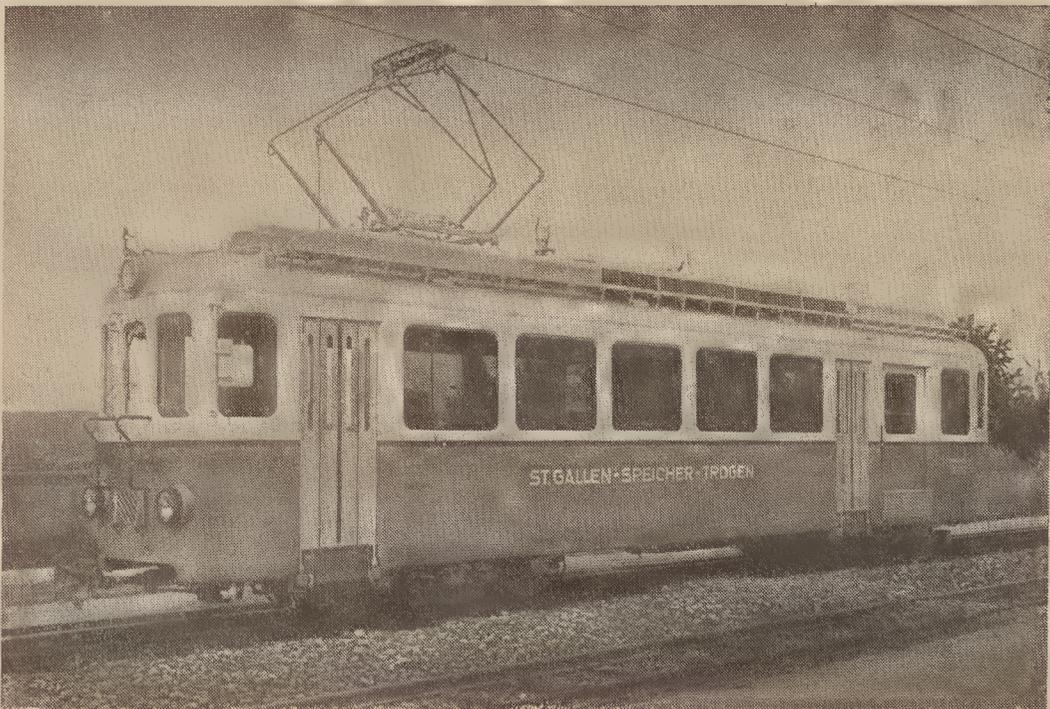
* * *

A eloquência sagrada, que é produto exclusivo do Cristianismo, começou com a eloquência de Jesus no Sermão da Montanha e nas comoventes Parábolas, e prosseguiu com as prêgações dos Apóstolos e de milhões de sacerdotes, através de vinte séculos, até ao presente. Entre outros grandes vultos da Igreja, brilharam na eloquência sagrada: na Idade-Média, Santo António, de Lisboa; no século XVI, S. Francisco Xavier, o «Apóstolo das Índias», ao serviço de Deus e de Portugal; no século XVII, o Padre António Vieira.

Um futuro ferroviário



Com os seus dois anitos, não mais, o menino Orlando Cardoso Costa, neto de Américo Cardoso Costa, revisor de 1.ª classe n.º 2540 da Delegação de Lisboa, apresentou-se, durante o Carnaval, com a sua indumentária de ferroviário da C. P., revelando assim, possivelmente, uma vocação e um destino. Se o hábito nem sempre faz o monge, poderá dizer-se do mesmo modo, que no fardamento, embora envergado por brincadeira, não fará um belo dia um ferroviário?



Automotora eléctrica para bitola estreita, com o peso de 27 toneladas, fabricada pela Schindler Wagons S. A.

P E S S O A L

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António José Pereira Silva J.^{or}, chefe de brigada das oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da extinta Direcção do Minho e Douro, como aprendiz, em 21-11-912, foi promovido a operário de 3.^a cls. (torneiro), em 1-1-919, a operário de 2.^a cls. em 10-6-923, a 1.^a em 8-2-926 e a chefe de brigada em 1-6-944.

Domingos Lobato, operário de 3.^a cls. (forjador) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 18-11-912, foi promovido a operário ajudante em 1-8-915, e à sua actual categoria em 5-7-943.



Alberto Marques, assentador do distrito 126 (Penamacor). Admitido como assentador em 21-1-913.

Alberto André, compositor de 1.^a cls. das Oficinas Gráficas. Admitido como compositor nos C. F. do Estado (Sul e Sueste) em 2-12-912, foi nomeado compositor de 2.^a cls. em 4-4-919, passou a oficial compositor em 16-2-944 e a operário de 1.^a cls. em 1-12-945.



António Alcobia, contramestre de 1.^a cls. do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos. Admitido como carregador auxiliar em 21-12-912, foi nomeado encarregado de encerados em 16-10-915. Depois da sua passagem a oficial em 1-1-928, foi promovido a contramestre de 2.^a cls. em 1-1-939 e a contramestre de 1.^a cls. em 1-1-948.

Belmiro Santana da Conceição, contramestre de 2.^a cls. do Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Admitido como oficial ajudante em 6-12-912, passou a oficial em 1-1-917. Depois de ter sido promovido a chefe de brigada de 1.^a cls. em 1-1-946, foi promovido a contramestre de 2.^a cls. em 1-1-950.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



António Soares, guarda da estação de Espinho, n.º 12.006, encontrou no dia 29 de Setembro do ano findo, um porta-moedas de senhora, contendo a importância de 210\$40, que prontamente entregou ao seu chefe.

João Rodrigues, marinheiro de 2.^a classe da Via Fluvial. Tendo encontrado no vapor Traz-os Montes, que fazia a carreira n.º 26 de 18 de Novembro, uma régua de calcular no valor aproximado de 500\$00, prontamente a entregou ao mestre do vapor que, por sua vez, a entregou ao chefe da estação de Lisboa-T. Paço.





Manuel Lopes, ajudante de Secção do 1.º lanço da 3.ª secção (Entroncamento). Elogiado pela Divisão, pelo bom serviço prestado e pela dedicação que revelou por ocasião da colisão entre os comboios 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Rafael Cordeiro, chefe do distrito 19 (Entroncamento). Elogiado pela Divisão, pelo bom serviço prestado e pela dedicação que revelou por ocasião da colisão entre os comboios 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



António da Silva, chefe do lanço de 1.ª classe do 3.º lanço da 3.ª Secção, (Albergaria), actualmente no 2.º lanço da 4.ª Secção, gratificado com 500\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António Pires dos Santos, chefe do distrito 50 (Caxarias), gratificado com 300\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Júlio Carvalho, chefe do distrito 54 (Pombal), gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Joaquim Henriques, chefe do distrito 48 (Fátima), gratificado com 80\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



José das Neves Oliveira, Subchefe do distrito 50 (Caxarias), gratificado com 200\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António da Silva, Subchefe do distrito 48 (Caxarias), actualmente no distrito 82 — V. N. de Gaia, gratificado com 90\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Francisco Rito Roque, assentador do distrito 50 (Caxarias), gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António Lopes, assentador do distrito 50 (Caxarias), gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.





Joaquim Antunes, assentador do distrito 50 (Caxarias), gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Manuel das Neves Oliveira, assentador do distrito 50 (Caxarias), gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



João da Silva, assentador do distrito 48 (Fátima), gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António Dias, assentador do distrito 48 (Fátima), gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Manuel António, assentador do distrito 48 (Fátima), gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Francisco Ramos, assentador do distrito 48 (Fátima), gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Joaquim Lopes Capucho, assentador do distrito 47 (Fátima) actualmente no distrito 4/Tua Cachão, gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

João Pedro, assentador do distrito 47 (Fátima), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Joaquim José da Silva, assentador do distrito 47 (Fátima), actualmente no distrito 45 Paialvo, gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Francisco Pedro, assentador do distrito 47 (Fátima), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.





António Duarte, assentador do distrito 47 (Fátima), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Carlos Rodrigues Diogo, assentador do distrito 19 (Entroncamento), actualmente no distrito 30/Portalegre, gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



João da Silva Baltazar, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

José Augusto de Jesus Amorim, assentador do distrito 19 (Entroncamento), actualmente no distrito 428 Régua, gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Augusto Sirgado, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Raúl Lopes Simões, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



António Pereira, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

José dos Santos, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Carlos da Graça, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António Vasco Fernandes, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.





João da Costa Martins, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Carlos Ferreira, assentador do distrito 19 (Entroncamento), actualmente no distrito 145 Tomar, gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Augusto Lopes, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Agostinho Machado Rocha, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Manuel Lopes Ferreira, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Eduardo Mendes, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Augusto Fernandes Girão, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Américo dos Santos, assentador do distrito 19 (Entroncamento), actualmente no distrito 47 Fátima, gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Manuel dos Santos Neto, assentador do distrito 19 (Entroncamento), gratificado com 30\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António Florindo, motorista da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.





Manuel Gomes Freire, suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

José Lopes Paiva, suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Manuel Lopes Capucho, suplementar de via 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Júlio Gaspar, suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



José Frias Antunes, suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Manuel da Silva, 2.^o suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Lino Rodrigues Simões, suplementar de via 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António Ferreira, suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Luís da Silva Carvalho, suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Manuel Gaspar das Neves, suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 40\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.





João de Sousa, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

João Cipriano, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, do dia 19 de Outubro de 1951.



João da Mota Calcinhas, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

José Martinho Pires, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Guilherme Marques de Matos, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António da Graça Serafim, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



António Vilela Simões, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Elísio Coelho Simões, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Cândido Pereira Cravo, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Manuel Nunes, suplementar de via da 3.ª Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.





Alfredo Gomes Neto, suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1952.

José Barreto, suplementar de via da 3.^a Secção (Entroncamento), gratificado com 20\$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



José Pires, operário de 3.^a classe suplementar das Oficinas Metálicas, gratificado com 200\$ pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

José Pires Henriques, operário ajudante suplementar das Oficinas Metálicas, gratificado com 20\$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Alfredo Campos, servente de obras — suplementar das O. Metálicas, gratificado com 100\$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Manuel Alves Nunes, servente de obras — suplementar das Obras Metálicas, gratificado com 100\$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Luís de Pinho Neves, chefe de cantão das Obras Metálicas, (actualmente reformado), gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Manuel da Costa Izidoro, operário de 2.^a classe das Obras Metálicas, gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Manuel Fortunato Carvalho, servente obras suplementar das Obras Metálicas, gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António Maria da Luz, servente de obras suplementar das Obras Metálicas, gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.





Luis da Conceição Fidanza, servente obras suplementar das Obras Metálicas, gratificado com 100\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Joaquim Carlos, operário de 1.ª classe das Obras Metálicas, gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



José de Matos Minhós, operário de 2.ª classe das Obras Metálicas, gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Abel Alves da Rocha, operário de 2.ª classe das Obras Metálicas, gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



Jaime Martins, operário de 2.ª classe das Obras Metálicas, gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

Fausto Duarte de Oliveira, operário de 2.ª classe das Obras Metálicas, gratificado com 50\$00 pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



David Louro, operário de 2.ª classe suplementar das Obras Metálicas, gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

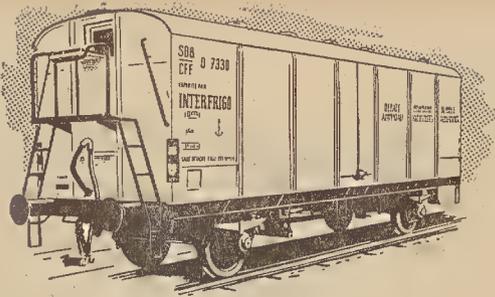
Joaquim Serra de Deus, operário de 2.ª classe suplementar das Obras Metálicas, gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.



João Francisco Dias, operário de 3.ª classe suplementar das Obras Metálicas, gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

João Francisco Pereira, operário de 3.ª classe das Obras Metálicas, gratificado com 50\$00, pelo grande interesse e actividade com que trabalhou na reparação e desobstrução da via, por motivo da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.





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

Sumario

A visita a Portugal do Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses

Excursão de ferroviários à Itália

Instrução e Orientação Profissional, por Joaquim Pama

Estação de Ovar, no caminho de ferro do Norte, por I. de Vilhena Barbosa

Regulamentação disperea

Perguntas e Respostas

Instrução Profissional

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

Pessoal



NA CAPA — Mr. Louis Armand, Director dos C. F. F. quando da sua visita às oficinas Diesel em Campolide



TANTO PARA AUTOMÓVEIS COMO PARA CAMIÕES

OS PNEUS QUE SE RECOMENDAM
PELA QUALIDADE E PELO PREÇO
SÃO

MABOR

5-52

CONSULTE OS DISTRIBUIDORES E AGENTES