



BOLETIM DA CE

BOLETIM DA C.P.

N.º 288

JUNHO — 1953

ANO 25.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR

ADMINISTRAÇÃO

PROPRIEDADE

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



Veneza é uma cidade encantadora, em que os motivos de atracção se sucedem quase vertiginosamente. A lenda, a história, a literatura (quem esqueceu a tragédia de Shakespeare?) os palácios de mármore, as gôndolas românticas deslizando pelos canais e até os pombos que vêm comer à mão, como se vê na gravura, concorrem para o prestígio, para a glória da nobre cidade italiana, que os ferroviários portugueses, em Setembro, hão-de visitar por ocasião da excursão à Itália organizada pelo «Boletim da C. P.».

Excursão de ferroviários à Itália

A PROXIMA-SE a data da excursão dos ferroviários a Itália, em que se aproveitará a passagem, pela França, para uma visita a Nice e Monte-Carlo, sendo já numerosas as inscrições de assinantes do nosso «Boletim», pois só podem tomar parte nesse passeio de carácter recreativo e cultural, como temos vindo acentuando, os assinantes do «Boletim da C. P.», suas esposas e filhos. O número das inscrições leva-nos a afirmar que dentro de poucas semanas a inscrição estará completa, pois é limitado o número de excursionistas.

Apressem se, portanto, a inscrever-se os nossos assinantes pois as pessoas que não tornarem definitivas as suas inscrições até ao dia 30 de Junho, sujeitam-se a não poderem seguir na excursão por falta de lugar. São, de facto, excepcionais essas vantagens, a começar pelo preço, que é de 3.000\$00. O êxito das excursões anteriores, em que tudo foi muito além do que se previra, e que deixaram, por esse facto, as melhores recordações, contribuiu para que, desde logo, ao anunciar-se esta excursão à Itália, viessem inscrever-se muitos assinantes. Já estão inscritas perto de 30 pessoas. Além disso, entre as vantagens oferecidas, a importância da inscrição pode ser paga em prestações, a última das quais será efectuada em Agosto.

A excursão, que terá a duração de 15 a 17 dias, sairá de Lisboa no dia 30 de Agosto, no «Sud-Express».

O preço de 3.000\$00 compreende as despesas de transporte e alojamento em todas as cidades da Itália, sendo as despesas de deslocação e alimentação no trajecto de Lisboa a Nice, na ida, e da fronteira italiana a Lisboa, na volta, por conta dos excursionistas. O «Boletim da C. P.» procurará, no entanto, como prometeu, obter descontos especiais tanto da RENFE como da S. N. C. F. F.

Como temos vindo informando, os senhores excursionistas que ainda não tenham completado 46 anos de idade, devem munir-se de licença militar, e de licença do

respectivo Ministério, os viajantes de ambos os sexos que exerçam qualquer cargo público.

O programa da excursão é, na verdade, atraente, pois compreende visitas a Génova, Roma, Nápoles, Florença, Veneza e Milão, cidades maravilhosas, povoadas de estátuas, monumentos, formosos edifícios e ligadas, por vários e importantes acontecimentos, à história da Itália, à literatura, à arte e à poesia. De Nápoles, sairão digressões à ilha de Capri, ilha de sonho e deslumbramento,



Monte Carlo e o seu famoso Casino

e às ruínas de Pompeia, cidade que uma erupção sepultou no ano de 79.

O alojamento em Nice, Roma, Nápoles, Florença, Veneza e Milão será feito, como já dissemos, à base de 2 pessoas em cada quarto.

As excursões organizadas pelo «Boletim da C. P.» têm um duplo objectivo: contribuir para um mais alto nível cultural e artístico dos seus participantes e estreitar as relações de amizade e camaradagem entre os ferroviários portugueses e os ferroviários dos países visitados, como sucedeu com as digressões à Suíça e à França.

Os assinantes do «Boletim da C. P.» vão mais uma vez beneficiar das vantagens que a nossa organização lhes oferece, pois tudo está previsto: transportes, hotéis e passeios,

Ao redor do nosso tráfego de mercadorias

Pelo Dr. CARLOS SIMÕES DE ALBUQUERQUE
Chefe do Serviço do Tráfego

O *Boletim Estatístico* publicado em Março último, inserindo com flagrante actualidade os dados referentes ao ano de 1952, instiga-nos a embrenhar afoitamente por esse aparente dédalo de números à procura de elementos que nos elucidem acerca da evolução do nosso tráfego de mercadorias no decurso daquele período.

Como temos motivos para suspeitar atraente a digressão, desejaríamos a vossa companhia. Venha, pois, leitor, e acompanhe-nos nesta divagação.

Adivinhamos o seu olhar esquivo, traduzindo desconfiança. Uma chumbada! Sim, não disse, mas pensou. Garantimos que não. Prometemos levá-lo por bom caminho, sem ladeiras estafantes e pendentes escorregadiças. Visite, pois, connosco, esta Grande Exposição de Números.

Logo no vestíbulo, uma montanha de algarismos. Nada menos do que 3.753.018 toneladas de diversa carga transportámos no ano passado ⁽¹⁾.

Fará o leitor ideia da grandeza deste número?

Imagine, então, uma balança colossal. Se num dos pratos colocássemos pesos marcados que perfizessem aquela tonelagem, teríamos, para estabelecer o equilíbrio, de lançar no outro prato nada menos do que 536 torres de ferro iguais à que Eiffel elevou em Paris, de todos conhecida, através de gravuras. Perdão. Teríamos ainda de colocar, à laia de contrapeso, 58 vagões car-

regados, cada um deles com 10 toneladas de mercadorias. Continua a não fazer ideia? De facto o exemplo não foi feliz. Imagine, agora, que distribuía toda a carga expressa por aquela tonelagem, por vagões de tipo normal, carregando 10 toneladas em cada vagão. Bom aproveitamento de material, estou a ouvi-lo dizer. Teríamos deste modo 375.301 vagões, que, colocados em fila, uns atrás dos outros, devidamente engatados, formariam um fantástico comboio com 2.732 quilómetros de comprimento, nada menos do que 8 vezes a distância de Lisboa ao Porto. Adiante. O que interessa agora não é a grandeza do número mas saber, ao fim e ao cabo, o que ele significa no nosso tráfego. Esclarecemos, desde já, que no ano findo transportámos mais 8% de mercadorias do que no ano de 1951. Este aumento traduz já um resultado animador, é certo, mas está longe, muito longe, de representar o índice de actividade a que temos todos o desejo de aspirar para a nossa empresa.

Dessa tonelagem, 157.853 atribuiu-se a carga transportada em regime de grande velocidade e 3.595.165, à de pequena velocidade.

Desde logo o corolário de que é muito diminuta a tonelagem de mercadorias transportada em regime de grande velocidade. Apenas 4,2% do total. Significa este facto que estamos transportando pouca pescaria, fruta, hortaliça, caça e lacticínios, os géneros frescos ou de fácil deterioração. Quanto à restante mercadoria, que pode ser transportada sem prejuízo para a sua conservação em comboios de marcha lenta, não é de estranhar que ela se desvie da grande para a pequena velocidade. É tendência natural imposta pela economia de fretes. Aliás, à

⁽¹⁾ Durante o ano de 1951, os caminhos de ferro da Bélgica transportaram 72.903.104 toneladas; os da Espanha, 24.919.350 toneladas; os da França, 176.650.000 toneladas; os da Holanda 22.581.298 toneladas e os da Suíça, 23.854.788 toneladas...

medida que se aperfeiçoa o serviço ferroviário e que se acelera de um modo geral o transporte de mercadorias, desvanece-se a linha de separação da grande para a pequena velocidade. Prognosticamos, sem dificuldade, a fusão, num só, dos dois regimes, num futuro não longínquo.

Continuemos o nosso passeio. Não tropece, por favor, nesse número que está aí, ao canto. São 10.254 toneladas e representa a média diária de carga transportada. Aquele outro número, 16.904, exprime a quantidade, média, de remessas manuseadas, cada uma delas com o peso médio de 0,6 toneladas. Deixemos o vestibulo e entremos neste vasto salão onde se encontram alinhados, por ordem decrescente de grandeza, os números representativos da tonelagem das mercadorias que transportámos. À frente, em destaque, 6 números: Em primeiro lugar, distinguindo-se, estão 619.103 toneladas de minério e depois 570.770 toneladas de adubos. Mais para trás, em ordem decrescente, 266.911 toneladas de trigo; 171.923 toneladas de toros; 137.401 toneladas de carvão mineral e, na cauda, 137.277 toneladas de batata.

Da tonelagem de mercadorias transportadas em regime de pequena velocidade e que se elevou, como vimos, a 3.595.165 toneladas, nada menos do que 1.903.385 toneladas, ou seja mais de metade (53 %), dizem respeito àquelas 6 mercadorias que atrás indicámos. Todas essas mercadorias foram transportadas aos preços dos mais reduzidos do nosso regime tarifário. E repare, leitor, que daquelas 6 mercadorias, as duas primeiras, os minérios e os adubos, totalizam só por si 1.189.873 toneladas, isto é, 33 % do total transportado (3.595.165 toneladas).

Antes de prosseguirmos no nosso passeio, consideremos com um pouco de atenção estas 6 mercadorias, que bem podíamos classificá-las em conjunto como *prima-donna* deste elenco.

Começemos pelos minérios. *À tout seigneur, tout honneur*. São, como vimos, 619.103 toneladas. Transportámos mais 4 % do que no ano de 1951. Neste elevado número avultam as pirites que transportámos de Aljustrel e de Louzal para Sado-Sapeç, quando destinadas a exportação, e para Barreiro,

consignadas às fábricas desta localidade. Algumas toneladas sobem a Estarreja, com destino à recente fábrica aí instalada. Também fazem figura nesta importante tonelagem o minério de ferro (hematite) que procede de Carvalhal, lá para a linha do Sabor e segue para o porto de Leixões onde embarca para o estrangeiro. Todo este importante tráfego se movimenta a preços contratuais reduzidos. Uma reverência palaciana ao tráfego de minérios e passemos adiante.

Cá temos os adubos. Nada menos do que 570.770 toneladas. Mais 73 %, do que no ano de 1951. Esfreguemos as mãos de satisfação. Como certamente o leitor talvez saiba, o transporte de adubos, desde 1951, faz-se segundo normas ditadas, de acordo com o caminho de ferro, pela entidade oficial responsável pela disciplina do comércio e distribuição de adubos. Mercê desse acordo, o adubo, elemento essencial da lavoura, é hoje colocado a preço uniforme em todos os locais servidos pelas estações. Uma inovação revolucionária no nosso regime tarifário.

Temos de abreviar as nossas considerações. Saudemos igualmente os adubos e passemos adiante.

Estamos defronte das 266.911 toneladas de trigo em grão, mais 13 %, do que no ano anterior.

É tráfego com características especiais. Movimenta-se essencialmente na Rede do Sul, onde transportámos 155.352 toneladas. Na Rede do Centro, este tráfego atingiu 76.548 toneladas e na Rede do Norte registámos apenas 35.011 toneladas.

Como o leitor sabe, este tráfego oscila conforme a colheita; a de 1951/52 foi boa. Continuemos.

Temos agora os toros.

São 171.923 toneladas, mais 94 %, do que no ano de 1951.

Não podemos também contar com ele. Está à mercê do estabelecimento de possíveis acordos de exportação de toros a negociar com a Inglaterra, grande mercado consumidor desta mercadoria.

Anima-nos agora o aparecimento de um novo cliente de categoria, em Cacia. Adiante.

Eis 137.401 toneladas de carvão mineral

nacional, menos 3 % do que em 1951. Os principais centros produtores encontram-se no Norte, no Cabo Mondego, Pejão e São Pedro da Cova.

Já agora diremos que, em 1952, transportámos 6.611 toneladas de carvão mineral estrangeiro, menos 59 % do que no ano anterior. A difusão do emprego de combustíveis líquidos em detrimento dos sólidos e a concretização do plano de apetrechamento hidro eléctrico são responsáveis pela queda da tonelagem verificada no transporte de carvões minerais.

Seguem-se as batatas.

Transportámos 137.277 toneladas, menos 2 % do que em 1951. Tráfego interessante este não só pela elevada tonelagem mas ainda pelo longo percurso que efectua.

Está cansado. Verificamos na sua cara de enfasiado. Sentemo-nos um pouco neste montículo de algarismos e conversemos.

Vimos como pesam, poderosamente, na tonelagem do nosso tráfego as mercadorias a que atrás nos referimos. A maioria constitui tráfego incerto, oscilante e que exige preços de transporte reduzidos.

A conservação do tráfego de pirites é um ponto de interrogação. Já se levantam clamores de receio pelo esgotamento próximo dos filões. Quanto ao tráfego de hematite, este é uma esperança e traduz a riqueza mineral do subsolo transmontano. Esperança é ainda a resolução favorável do problema nacional da metalurgia do ferro.

Tirante os minérios, que vemos nós? Ah! sim, os adubos, indústria florescente, complementar da agricultura. Contamos com ela. Mas, depois, só temos os toros, o trigo e as batatas e, como veremos mais adiante no decurso da nossa deambulação, outras mercadorias da actividade agrícola. O nosso tráfego, como não poderia deixar de ser, é o característico de um país essencialmente agrícola. Tráfego modesto. Tal facto, incontroverso, tem a sua natural projecção nos resultados financeiros da empresa.

Mas continuemos o nosso passeio. Aqui estão 92.972 toneladas de pedra. Menos 9 % do que no ano de 1951. A maior tonelagem destinou-se a obras hidráulicas.

Preço baratinho, está visto.

Surge-nos, agora, o vinho de pasto com 89.264 toneladas, mais 1 % do que em 1951

Outrora era um dos nossos interessantes tráfegos. Mas veio a camionagem e arrebatou-nos importante quinhão, não obstante as providências de carácter tarifário levadas a efeito.

Segue-se a farinha de trigo com 85.538 toneladas, menos 12 % do que em 1951. Cá temos novamente a concorrência.

Vem agora o arroz descascado, com 73.477 toneladas, mais 35 % do que no ano anterior. Boa colheita e exportação. O arroz com casca regista 65.589 toneladas, mais 27 % do que em 1951. A causa está patente. Aqui temos a lenha e o motano com 63.975 toneladas, menos 14 % do que em 1951. Não temos saudades do tempo em que se transportava elevada tonelagem destes produtos...

O centeio, a cevada e a aveia transportaram-se em menor quantidade. Registaram-se 59.428 toneladas, menos 17 % do que em 1951.

Os óleos combustíveis estão representados por 59.100 toneladas, praticamente o mesmo do que no ano anterior.

Aqui temos 56.594 toneladas de taras (com excepção do vasilhame de madeira). Mais 4%. É tráfego que não é do muito agrado da camionagem. São estas as mercadorias que se transportaram com tonelagem superior a 50.000.

Não incluindo as 6 primeiras, o peso total destas 9 últimas mercadorias eleva-se apenas a 645.937 toneladas. Se considerássemos também essas 6 mercadorias, a tonelagem das 15 principais mercadorias do nosso tráfego elevava-se a 2.549.322 toneladas, ou seja 71 % da tonelagem total transportada em pequena velocidade.

Sentimos que o leitor já não pode mais.

Vejamos agora, apenas, e rapidamente, quais as mercadorias que acusam aumento ou diminuição sensível de tonelagem, em relação ao ano de 1951.

Temos em primeiro, primeiríssimo lugar, o sulfato de cobre e o enxofre, cujo tráfego revela um aumento de 650 %!! Era tráfego que andava quase totalmente desviado para a camionagem mas que, mercê de um acordo com o principal produtor destes fungicidas,

foi possível recuperar. A tonelagem transportada elevou-se a 26.805 toneladas. A cereja acusa também um aumento sensível: 65 %. Transportámos 5.161 toneladas. Tal como os fungicidas, andava em poder da camionagem. Providências tarifárias, que obtiveram bom acolhimento, determinaram este resultado lisonjeiro.

As mercadorias que menos se transportaram em relação ao ano de 1951 foram o pez vegetal com 72 % de redução (transportaram-se 3.203 toneladas) e o carvão mineral estrangeiro com 59 % de redução, como atrás se viu. Dificuldades na exportação de pez foi a causa principal da quebra registada no tráfego deste produto. Quanto ao carvão mineral estrangeiro já vimos a justificação.

O leitor está a suar?

Coragem e apressemo-nos. Nessas pilhas de algarismos espalhadas por todos os cantos verificamos quanto anda castigado o nosso tráfego. Se é certo que circunstâncias determinadas por factores de ordem económica tiveram repercussão desfavorável na evolução do nosso tráfego, também é verdade que a actividade da camionagem, mórmente da irregular e da pretensamente par-

ticular, contribui, como tem contribuído há já alguns anos, para resultados tão modestos.

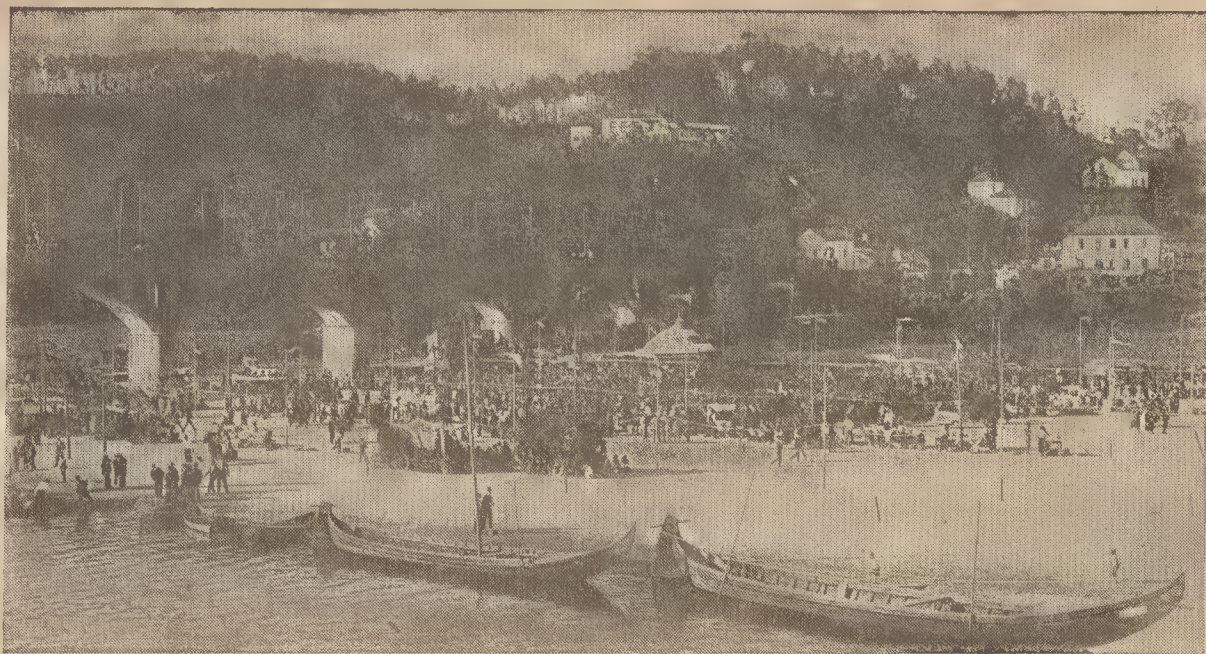
Está estonteado, eu sei. Vamos sair, tomar um pouco de ar. Sente-se nesse degrau, apoie os cotovelos nos joelhos e pouse a cabeça entre as mãos. Meditemos.

Com um tráfego de mercadorias tão modesto como o nosso, em quantidade e qualidade, e para mais molestado por uma concorrência exacerbada, poderemos nós alimentar esperança em melhores dias? Sim, tenhamos esperança, tenhamos fé. Não sejamos pessimistas. Mais, tenhamos a certeza na futura prosperidade do caminho de ferro, a mesma certeza que temos na elevação do nível de vida da nossa população como consequência directa do esforço titânico daqueles que estão labutando na mira de um Portugal melhor.

Com esta confiança, resta-nos trabalhar afinadamente, o melhor possível, com devoção, para que o serviço ferroviário seja aquilo que todos desejamos.

Levante-se, leitor, e vamos embora. Já dizia o nosso bom Padre António Vieira que o discorrer demasiado, dando voltas ao entendimento, é arriscar a que dê o entendimento, uma volta.





Um aspecto das Festas a Santo Amaro, em Sernada do Vouga

Santo Amaro, patrono dos ferroviários, vai ser festejado em Sernada do Vouga

UMA comissão de ferroviários de Sernadã do Vouga, leva a efeito, de 18 a 20 do próximo mês de Julho, um programa de festas em honra de Santo Amaro.

Estas tradicionais festas atraem, pelo seu brilhantismo, milhares de forasteiros àquele aprazível recanto do Vale do Vouga.

Sernada do Vouga é, efectivamente, um dos sítios mais pitorescos do Norte do País e o rio que lhe passa aos pés concorre para o encanto da paisagem. À direita do rio, junto de Sernada, forma-se um extenso areal, e à esquerda, debruçando-se sobre as águas, os salgueirais marcam uma presença cativante e poética. É precisamente junto ao areal que se realiza o arraial.

A linha do Vale de Vouga é considerada, tanto por portugueses como por estrangeiros como uma das mais belas, se não a mais encantadora, sob o ponto de vista turístico, do País. Se até à Sernada a paisagem é simplesmente maravilhosa, daí por diante, até

Viseu, quer para um lado quer para o outro atinge o auge do deslumbramento. Os panoramas multiplicam-se, caleidoscopicamente, e, como num caleidoscópio, não se repetem.

Só a paisagem do Vale do Vouga nos pode proporcionar uma tão grande e fascinante variedade de aspectos. Esse é um dos milagres da terra portuguesa. O escritor Ferreira de Castro, numa das suas páginas, escreveu que «uma viagem de Espinho a Viseu pelo Vale do Vouga nunca mais se esquece». De facto, assim é, quer o turista tome o comboio ou a automotora em Espinho ou em Aveiro.

Santo Amaro, patrono dos ferroviários, que costuma ser brilhantemente festejado em Sernada do Vouga, vai este ano, mais uma vez, chamar à linda região alguns milhares de forasteiros, que não se cansarão de admirar, quer na povoação quer no trajecto, alguns dos mais impressionantes e inesquecíveis panoramas de Portugal.

Confraternização Ferroviária

AS 7 Circunscrições das Divisões de Exploração e Comercial da C. P., espalhadas pelo País, de norte a sul, tomaram a iniciativa de promover anualmente uma festa de confraternização, sob o nome de Festa Ferroviária. A primeira, realizou-se em 1948 na 1.ª Circunscrição, com sede em Porto — Campanhã, e daí veio sucessivamente até Lisboa, onde está instalada a 5.ª Circunscrição.

A festa deste ano, que reuniu, no domingo, 3 de Maio, mais de uma centena de excursionistas e convivas, vindos de vários pontos do País, constou de um passeio turístico e de um almoço em Sintra.

O passeio efectuou-se em dois magníficos autocarros, que saíram pelas 8,45 do Largo do Duque de Cadaval (Estação do Rossio), fazendo o seguinte percurso: Auto-Estrada, visita ao Miradouro de Montes Claros, Estoril, Cascais, Boca do Inferno, Praia do Guincho, Peninha, Praia das Maças, tendo-se chegado a Sintra pela 1 hora da tarde. O almoço, que se serviu pouco depois, no restaurante Adelaide, decorreu com animação, no mais franco convívio; vendo-se, entre a assistência, algumas senhoras. A mesa de honra foi presidida pelo sr. Engenheiro Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., que tinha à sua direita os srs. Eng. Lima Rego, Adriano Monteiro Abel Romero, que representava o «Boletim da C. P.», e à esquerda os srs. Prof. Doutor João Faria Lapa, Rebelo de Bettencourt, em representação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Ainda na mesa de honra, em frente do sr. Eng. Lima Rego, via-se o sr. Marcelino da Silva, o mais velho funcionário português.

Aos brindes, o sr. Eng. Roberto Espregueira Mendes pronunciou o seguinte discurso:

Minhas Senhoras, meus Senhores:

Apenas duas palavras, consentâneas com o momento e com o ambiente, para lhes dar a conhecer o que em mim sugerem a iniciativa de aqui se reuni-

rem e a lembrança, que me é muito grata, de terem solicitado a minha presença.

Servimos uma actividade que se defronta hoje em dia com dificuldades sem número, e necessariamente estas dificuldades, respeitando à Empresa, reflectem-se na vida funcional de cada um de nós. Mas atingem mais longe ainda, pois o ferroviário, por feliz tradição, integra-se na existência da Empresa, sofre os seus revezes, como exulta com os seus progressos. Daí o sentir o amargor dessa luta dura que hoje sustentamos.

Nesse estado de espírito, o buscar a inteligente compreensão mútua, na fraterna convivência, só pode constituir para aquele que tem sobre si a pesada responsabilidade de dirigir, um motivo de satisfação, direi mesmo de alegria.

E' que, por um lado, essa atitude revela uma fortaleza de ânimo, garantia da certeza em que as dificuldades serão vencidas; por outro lado, ela significa que o serviço decorrerá melhor, sempre melhor, como fruto do mais íntimo conhecimento pessoal que, entre si, os presentes se proporcionam. De entre estes, não posso deixar de referir-me especialmente aos dois prestigiosos Chefes de Divisão — Eng.º Lima Rego e Doutor Faria Lapa — que todos estimamos e que prestam, quer chefiando, respectivamente, as Divisões de Exploração e Comercial, quer colaborando directamente com a Direcção Geral, os mais relevantes serviços.

Por isso, com muito prazer aceitei o convite e agradecido lhes fico, como aliás já o estava pela vossa prestante e leal colaboração. E por isso também levanto o copo por esta louvável intenção, pelas prosperidades da Empresa que servimos e pela vossa saúde.

Fizeram ainda uso da palavra, em expressivos brindes, os srs. Adriano Monteiro, que depois de saudar os srs. Engenheiros Espregueira Mendes e Lima Rego, e o Professor Faria Lapa, teceu o elogio do sr. Marcelino da Silva, que vai completar 70 anos de idade e 60 de serviço, pois, aos 10 anos, já era ferroviário, em circunstâncias curiosas; inspector Soares Silva; Prof. Faria Lapa; Engenheiro Lima Rego e o director do «Jornal de Sintra», Medina Júnior.

Terminado o almoço, os excursionistas prosseguiram o seu passeio, visitando o Palácio da Pena, e em seguida a Praia da Eriçeira, e o Convento de Mafra, tendo regressado a Lisboa, pela Malveira.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 129 — Deço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Entroncamento a Lisboa-R

Um saco com roupa	28 kg.
Um encapado colchão	15 »
Uma máquina de costura	32 »
Um cesto com batatas	18 »
Uma grade com coelhos	15 »
Um baú com mercearias	20 »

Despacho feito em guia de bagagem à vista de um bilhete de trânsito gratuito, para um menor de 10 anos e de um bilhete in eiro da Tarifa Geral.

Bagagem:

Manutenção do peso concedido	1\$50	
Registo	3\$00	4\$50
Transporte do excedente $293\$80 \times 0,02 =$	5\$88	
Manutenção do excedente $28\$00 \times 0,02 =$	56	6\$44

Recovagem:

Transporte $297\$20 \times 0,06 =$	17\$84	
Manutenção $18\$00 \times 0,06 =$	1\$08	18\$92
Arredondamento		\$04
Total		29\$90

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.



Pergunta n.º 130 — Por encontrar divergências de critérios nas respostas dadas às Consultas n.ºs 94 e 95, publicadas no «Boletim da C. P.» n.º 278, de Agosto de 1952.

Na primeira Consulta aplica-se o Aviso ao Público B n.º 94 «agrupando» o vinho com a aguardente.

Na segunda não se aplica o referido Aviso ao Público e consideram-se a prensa e as precintas como remessa distinta.

A meu ver é a segunda resposta que está bem processada e se harmoniza com a legislação em vigor.

A resposta à Consulta n.º 94 não me parece estar certa, porque a aguardente deve ser taxada como remessa distinta.

Resposta — As respostas dadas às consultas referidas pelo consulente estão certas.

A consulta publicada sob o n.º 94 está nas condições do Aviso ao Público B n.º 94, não havendo, por isso, razão para se considerar a aguardente como remessa distinta.

Quanto à consulta publicada sob o n.º 95 não é de aplicar aquele Aviso ao Público pois tal facto obrigaria ao

processo de taxa por 10.000 kg. (mínimo mais elevado) e a importância assim determinada seria superior à que resultou da taxa aplicada.



Pergunta n.º 131 — Por ter dúvidas na maneira de interpretar a Tarifa 4-P., agradeço ser esclarecido do seguinte:

Em determinada estação foi requisitada uma assinatura ao abrigo do Capítulo III da Tarifa 4-P.

O assinante ao fim do 6.º mês deixou de requisitar nova ampliação para o 7.º mês, para o fazer novamente a a contar do 8.º mês.

Pode fazer-se a citada ampliação desprezando a interrupção?

Resposta — As renovações podem ser fornecidas em meses alternados.

Nota se, no entanto, que quando tenham sido adquiridas renovações até ao 10.º mês da validade dos cartões de identificação, só podem ser fornecidos para os 11.º e 12.º meses, bilhetes de renovação mensal.



Pergunta n.º 132 — Agradeço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: 22 sacos com resíduos de farinha de mandioca para alimentação de animais, 1 033 kg. de Olivais para Canha.

Distância 108 km.
Aviso ao Público B. n.º 179

Transporte $108\$45 \times 1,04 =$	50\$55
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$05
Total	54\$60

Resposta — Está errado.

O tratamento tarifário a aplicar à mercadoria referida pelo consulente, é, por assimilação, o previsto na Classificação Geral para a rubrica: «Mandioca (farinha de pau)». Segue discriminação da taxa como corresponde:

Distância 108 km.
Tarifa Geral — 2.ª classe

Preço $86\$80 \times 1,04 =$	90\$28
Manutenção $18\$00 \times 1,04 =$	18\$72
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total	113\$00

Esclarece-se o consulente que na rubrica de «farinhas não designadas para alimentação de animais em barricas ou sacaria ordinária» não cabem todas as farinhas a que os expedidores atribuem esta aplicação.

Esta rubrica apenas abrange as farinhas que não estejam expressamente designadas na Classificação Geral e que unicamente sirvam para alimentação de animais.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 107 — Um comboio que vai ser resguardado ao abrigo do Art.º 113.º do Regulamento 2, para dar passagem a outro de passageiros ligado com freio contínuo e com paragem na estação da ultrapassagem logo que tome de ponta a agulha da linha de resguardo, é considerado resguardo para aplicação do Art.º 19.º do mesmo Regulamento para ser recebido o 2.º comboio, sem perda de tempo na estação anterior?

Resposta — No caso sujeito o Art.º 19.º só deve ser aplicado quando houver a certeza de que da sua aplicação não resulte maior atraso para o comboio que ultrapassa.

///

Pergunta n.º 108 — Abrantes anunciou da sua estação para Entroncamento, um comboio extraordinário, ao qual fixou em Barquinha o cruzamento com o comboio n.º 2471.

O comboio extraordinário, por avaria de máquina, circulou na rectaguarda do comboio n.º 3220, originando uma intersversão de trens em Abrantes.

O comboio n.º 3220, segundo o horário, tem fixado em Praia do Ribatejo o cruzamento com o comboio n.º 2471.

* Como os cruzamentos do comboio que segue à rectaguarda passam a ter lugar nas estações onde o comboio que segue à frente os tem marcados, que são, neste caso, em Praia do Ribatejo, pergunto:

Qual das estações deve fornecer o mod. M 117 ao comboio n.º 2471; Entroncamento ou Almourol? E ainda, qual das estações deve fornecer mod. M 126 ao comboio n.º 2471 dando conhecimento ao pessoal deste comboio de que houve a intersversão de Trens em Abrantes?

No caso presente considera-se que Entroncamento já tinha o telegrama da intersversão de Trens, antes da expedição do comboio n.º 2471.

O comboio n.º 3220 circulou em todo o trajecto à frente do comboio extraordinário.

Resposta — No caso presente é a estação de Entroncamento que deve fornecer ao pessoal do comboio n.º 2471 os dois modelos.

M 117 avisando do cruzamento extraordinário em Barquinha, como estava fixado no itinerário do comboio especial.

M 126 avisando da intersversão, isto é, que o comboio n.º 3220 circula à frente do comboio especial desde Abrantes, ficando assim o pessoal automaticamente prevenido de

que o cruzamento passa a ser considerado em Praia do Ribatejo, em harmonia com o Art.º 35.º do Regulamento 2.

///

Pergunta n.º 109 — O comboio n.º 3152 atingiu um atraso tal que desde Alferrarede até Entroncamento circulou à sua frente o comboio n.º 3220.

O comboio n.º 2111 circulou até destino à sua hora. Agradeço ser informado quais os modelos a fornecer aos três comboios e por que estações.

O telegrama da intersversão foi passado às 5 h,40.

Resposta — A intersversão entre os comboios n.ºs 3152 e 3220, não pode ser tomado em consideração para com o comboio n.º 2111, visto que este comboio que circulou à sua hora atinge a estação de Abrantes, às 2 h,41 e o comboio n.º 3220 só ali chegue às 6 h,09.

///

Pergunta n.º 110 — Peço ser esclarecido sobre o estabelecimento dos modelos X, 6 e X, 11.

De um facto ocorrido no período de descanso do chefe titular duma estação, devidamente substituído, ao qual não tenha assistido nenhum agente ajuramentado, competem os autos ao chefe titular ou a quem exerce essas funções, ou as de alternante, à hora respectiva?

Devem estabelecer-se X 11 por avarias em edificios, mobiliários, material fixo e remessas, quando produzidas pelo Público criminosamente, ou mesmo sem intenção criminosa, mas com recusa ao seu pagamento?

Caso afirmativo, a quem compete estabelecer auto de Exame de Corpo de Delito Directo?

Resposta — De qualquer infracção praticada no período de descanso do chefe titular de uma estação, o auto de notícia deve ser levantado pelo agente alternante, se for ajuramentado. Se o agente alternante não for ajuramentado, será o auto de notícia levantado pelo agente ajuramentado que primeiro tiver conhecimento da infracção. Se porém tivesse ao mesmo tempo conhecimento da infracção mais de um agente ajuramentado, levantará o auto o que tiver maior graduação.

Em harmonia com o disposto na Circular n.º 1728 da Direcção-Geral, quando em consequência de infracção ou crime se produza dano material susceptível de ser avaliado, ter-se-á em vista:

- 1 — No auto de notícia não se deve proceder à avaliação do dano verificado, quer se trate de avarias, de roubo ou de furto.
- 2 — A avaliação de avarias, de roubos ou de furto deve ser objecto de exame de auto de corpo de delito directo, que, em tais casos, será sempre lavrado.

O auto de corpo de delito directo deve ser lavrado pelo agente ajuramentado que assista à avaliação.



Talvez não saiba que...

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

Na célebre embaixada portuguesa mandada pelo rei D. Manuel I ao Papa Leão X, no ano de 1514, tomou parte um elefante índio que transportava o cofre com o presente do rei de Portugal ao Santo Padre. O majestoso séquito foi recebido no Castelo de Santo Angelo e «quando o elefante chegou próximo do Papa, inclinou-se por três vezes, e tomando com a tromba grande porção de água de cheiro, lançou-a aos pés de Leão X e dos cardeais, e em seguida de todas as pessoas que compunham o cortejo».

* * *

E' notável a coincidência de acontecimentos passados em dia de 14 de Agosto; com o 10.º rei de Portugal, D. João I. Assim, nasceu a 14 de Agosto (1356); deu e venceu a Batalha de Aljubarrota a 14 de Agosto (1385); morreu a 14 de Agosto (1433), dia em que fazia 77 anos de idade.

* * *

A palavra Brites é a abreviatura portuguesa de Beatriz, que provém do céltico e significa bem-aventurada.

* * *

O nome de Deus escreve-se do seguinte modo nalgumas línguas, a saber: em grego, Theos; em húngaro, Isten; em árabe e turco, Allah; em finlandês, Iumala; em inglês e

holandês, God; em alemão antigo, Diet, em alemão moderno, Gott; em caldaico, Elohim; em sueco, norueguês e dinamarquês, Gud; em italiano, Dio e Iddio; em japonês, Kami e Sin; em persa, Choda; em chinês, Shang-ti; em russo, Buch.

* * *

A velocidade de voo dos pombos é de 60 a 70 quilómetros por hora, quando em viagem um tanto longa. Normalmente fazem 30 metros por segundo. As andorinhas percorrem 45 metros por segundo; as codornizes, 17. É de salientar que a codorniz é um animal pouco sociável e vive isolada a maior parte da sua via; não viaja em bandos como as andorinhas.

* * *

No seu Tratado de Fisiologia, Haller compara a força dos moços de fretes de Londres com a de um cavalo e conclui que o homem é mais forte. Plateau, por seu lado, afirma que o cavalo é apenas capaz de arrastar um pêso duas ou três vezes igual ao do seu corpo.

* * *

Em face dos pacientes estudos de Marey sobre a motilidade animal, conclui-se que o som muito agudo que os mosquitos produzem é devido ao movimento das suas asas em voo. A frequência das contracções é de-

terminada se compararmos com notas musicais os sons que os insectos emitem quando vôam. Sabe-se, assim, que as abelhas comuns dão um *lá*, ou sejam 440 vibrações por segundo. Mas, quando a abelha, depois de procurar tranquilamente o mel nas flôres, chega fatigada à colmeia, o seu zumbido corresponde a um som mais baixo do que *lá* — é um *sol*, que têm apenas 330 vibrações por segundo.

* * *

Alexandre de Humboldt conta que os árabes têm mais de vinte palavras para designar o deserto, procurando assim demonstrar que o contacto íntimo de um povo com a natureza pode enriquecer a língua.

* * *

Segundo se nota nas obras mais antigas sobre fisiologia (de Aristóteles e de Galeno), os povos meridionais têm sentido mais apurado da música e do colorido, imaginação mais viva, reacção muscular mais pronta, excitabilidade do sistema nervoso maior que a dos habitantes das regiões setentrionais.

* * *

O bocejo, segundo o Prof. A. Mosso, é um dos fenómenos mais característicos da fadiga da atenção. É produzido por um ligeiro estado momentâneo de anemia cerebral. Há dilatação dos vasos e, por conseguinte, estase sanguínea. O calor favorece esta dilatação e esta estase, e por isso mesmo torna a atenção mais penosa; o cérebro fatiga-se mais de presa. Certos indivíduos atingidos de anemia cerebral ou de alterações semelhantes bocejam por assim continuamente. Este bocejo é sinal de en-

fraquecimento nervoso. Também os histéricos são muito particularmente sujeitos ao bocejo.

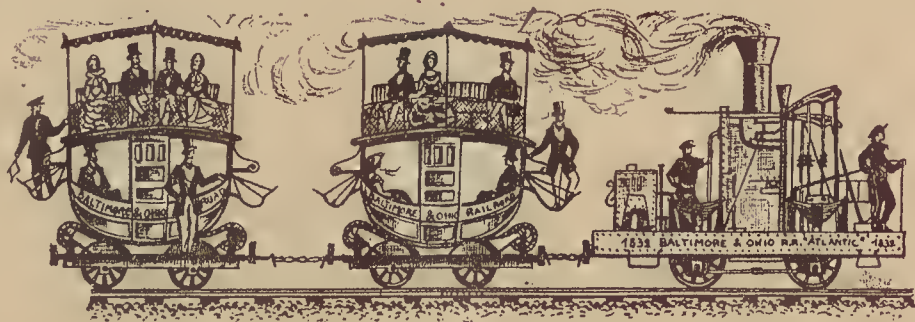
* * *

O professor de Botânica, Gibelli, contava que por ocasião de excursões da sua especialidade, quando a marcha o fatigava, não se recordava dos nomes das plantas, mesmo das mais comuns, querendo assim demonstrar a incompatibilidade dos esforços físicos sobre a vida intelectual, desde que estes ultrapassem certos limites. Com efeito, o esgotamento da energia é uma má condição física para o pensamento e para a memória.

* * *

Quando da trasladação dos restos mortais dos dois primeiros reis de Portugal para os seus túmulos na igreja de Santa Cruz, de Coimbra, no reinado de D. Manuel I, depois das obras de reconstrução que este mandou fazer na igreja e mosteiro, verificou-se que os corpos daqueles monarcas estavam incorruptos: o de D. Afonso Henriques, por sinal, tinha ainda os cabelos e a barba comprida. D. Manuel ordenou que sentassem D. Afonso Henriques numa cadeira de espaldar de veludo carmezim trançado de oiro; que o cobrissem com o manto da Ordem de Aviz; que lhe pusessem na cabeça a coroa real, na mão direita a espada e na esquerda o escudo com que pelejara. E com grande solenidade, no dia 25 de Outubro de 1515, D. Manuel e a sua côrte beijaram os pés de D. Afonso Henriques, como Santo, e a mão, como Rei. Depois desta cerimónia, D. Afonso e D. Sancho I foram encerrados nos túmulos onde ainda hoje se encontram.

No Estado de Nova York, o primeiro comboio de «Mohawk and Hudson», em 1831. O «Atlantic» foi uma das primeiras máquinas da Baltimore and Ohio, a mais antiga companhia americana, que a conserva ainda em condições de prestar serviço.



CAMINHO DE FERRO DE NORTE E LESTE

ESTAÇÃO PRINCIPAL

Por I. DE VILHENA BARBOSA

.....

Quem há aí que não se lembre do que se disse e se escreveu contra os caminhos de ferro com aplicação a Portugal?

Aos mais cordatos afigurava-se-lhes temerosos os sacrificios que era mister impor ao país para o dotar com tal melhoramento. Outros, indo mais longe nos seus terrores, pareceu-lhes que esses sacrificios ficariam estéreis para a nação. Até muitos dos próprios indivíduos, que tinham visto e disfrutado os caminhos de ferro em países estrangeiros, encarecendo com entusiasmo as comodidades e mais vantagens que tão sublime invento proporciona à humanidade, declaravam que Portugal não podia nem devia aspirar a possuí-los; e que tratasse, e se contentasse, de ir construindo estradas macadamizadas. No seu entender os caminhos de ferro eram obras de luxo e não instrumentos de riqueza e civilização.

Desta arte se anuviou o horizonte político, rebentando logo a tempestade em todo o género de oposições e embaraços ao cometimento que devia marcar em nossos annos o começo de uma era de renascimento nacional.

Os que medem a importância dessa primeira via férrea pela extensão que atingiu, chegando apenas ao Carregado, desconhecem completamente o alcance político deste melhoramento material. A medida da sua importância está nos efeitos morais que produziu.

Esse caminho de ferro, começado às portas da capital e lançado através da parte

mais populosa da província da Estremadura, mostrou praticamente, apesar da sua pequenez, as imensas vantagens dessas vias de comunicação acelerada. E desde esse momento foi-se operando uma revolução salutar na opinião pública. Aqueles que iam disfrutando essas vantagens não podiam eximir-se a entoar os louvores delas, e as suas vozes, ecoando por todo o país, fizeram com que os habitantes das cidades e dos campos, olhando em torno de si e lastimando-se do estado das suas estradas, se unissem em fêrvidos desejos e instantes súplicas para que o governo lhes concedesse algum desses melhoramentos, que levantam do abatimento e chamam à vida do trabalho e da riqueza as povoações decadentes.

.....

Não há cidade, nem vila, nem aldeia que não pense e se esforce por se ver ligada aos grandes centros populosos e industriais por algum ramal de caminho de ferro, ou, pelo menos, por alguma boa estrada macadamizada. Por esta forma tomou a nação a si o encargo de ditar os programas ministeriais, e vida efêmera têm as administrações que se descuidam ou se demoram em os cumprir.

Podemos, pois, dizer afoitamente que o caminho de ferro de Lisboa ao Carregado foi a pedra fundamental desse grandioso edificio do progresso, na construção do qual andamos trabalhando, com actividade, e que já vemos dignamente representado em mais de 800 quilómetros de vias férreas,

em perto de 3.000 quilómetros de estradas macadamizadas, em numerosas pontes, algumas delas magníficas, e em muitas outras obras de reconhecida utilidade pública.

Cabe ao sr. Fontes Pereira de Melo, então Ministro das Obras Públicas e da Fazenda, e hoje encarregado desta última pasta, a glória desse grande feito; verdadeira façanha, não pela ideia inicial, que outros antes dele a tiveram, esforçando-se debalde para a fazer triunfar; mas sim por ter tido a fortuna de a realizar, lutando e vencendo resistências e obstáculos que pareciam nessa época insuperáveis.



Estação de Lisboa-P

Desse primitivo cometimento, de que resultou vermo-nos já ligados com a Espanha por um caminho de ferro, e em breves dias com toda a Europa, serve de padrão o magnífico edifício que a nossa gravura representa, embora seja de construção moderna, pois que se levanta esplendidamente como arco triunfal, à entrada da via que é o tronco principal e comum aos caminhos de ferro de norte e leste.

O edifício por onde os estrangeiros, que atravessarem a Península em caminho de ferro, hão-de brevemente entrar em Lisboa, é digno de servir de porta principal da cidade que imperou outrora absoluta

sobre os mares, estendendo o seu cetro de rainha pelos sertões de África, da Asia, da Oceania e da América.

Não ostenta excelências de arquitectura na traça geral do monumento, nem se adorna com primores de escultura, é bem certo. Mas que importa que lhe falem essas riquezas de ornamentação de que se ensoberbecem por essa Europa tantos outros edificios do mesmo género, se a todos estes leva vantagem nas pompas da situação, nessas galas verdadeiramente régias, que a natureza estendeu com mão pródiga diante dele?

Os seus irmãos mais velhos, que se erguem à entrada de Londres, de Paris e de outras grandes capitais, vaidosos pela sua coroa artística, dariam de bom grado todos os seus enfeites mais custosos para terem junto a si este rio, quase mar, onde pudessem espelhar-se; este porto tão invejado, onde podia reunir-se, para lhes render tributos de homenagem, a marinha mercante de toda a Europa. E não fariam alegres a troca por um simples impulso de vaidade; mas sim pela importância que daí lhes resultaria.

Em um relatório da direcção da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, lido aos accionistas reunidos em assembleia geral na cidade de Paris, haverá dois anos, se

bem nos recordamos, encareciam-se as vantagens da situação do edificio de que nos ocupamos. Dizia-se naquele documento, que ele não tinha rival entre as estações principais dos caminhos de ferro de todos os mais países; pois que, além do magnífico panorama que lhe oferecia o Tejo, disfrutava a inapreciável vantagem de poderem atracar às suas pontes, a qualquer hora, os maiores navios que sulcam as águas do Oceano.

Estamos intimamente convencidos de que virá tempo em que o Tejo se há-de ver outra vez povoado, como nessa época venturosa em que todas as nações europeias

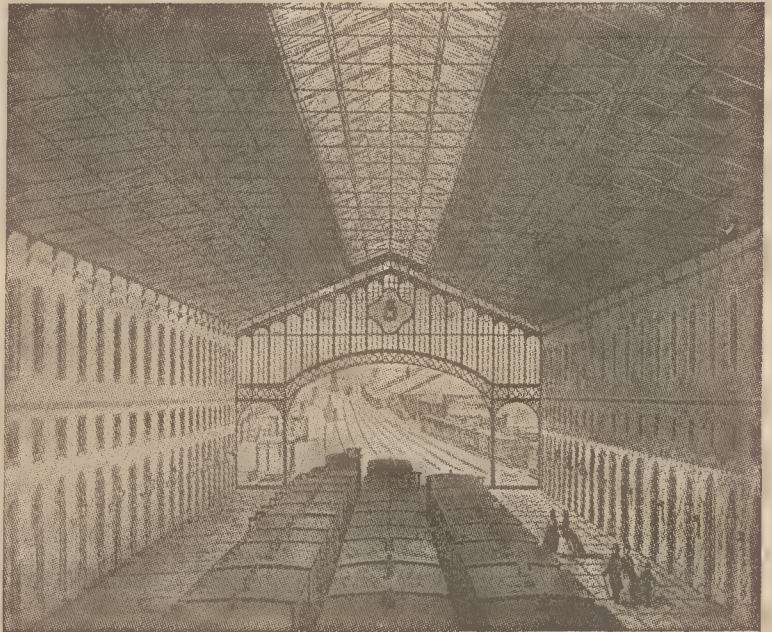
áqui vinham prover-se das especiarias da India. Cremos firmemente que esta cidade, fadada pela Providência para um grande centro comercial, virá a ser, em mais ou menos próximo futuro, não o primeiro empório do mundo, como quando arrancou das mãos de Veneza as chaves com que a rainha do Adriático abria as portas da Europa às mercadorias do Oriente; mas sim um dos principais empórios europeus dos géneros coloniais.

O que logrou no século XVI pelo esforço e perseverança dos seus naturais, há-de alcançá-lo novamente em grande parte sem dúvida, pelas próprias diligências dos estrangeiros.

Quando estiver aberta à circulação a via férrea que, passando por Madrid, nos há-de ligar a toda a Europa, o que se realizará ainda este ano; quando a nossa linha do sul e sueste, que não tarda a chegar às margens do Guadiana, se estender até Sevilha, unido-nos depois com todas as cidades de Espanha, da França e da Itália, banhadas pelo Mediterrâneo, acontecimento que não se há-de fazer esperar por muitos anos; quando, finalmente, este porto fôr dotado com boas docas, guarnecidas de armazéns vastos e cómodos, com todas as mais condições necessárias à pronta e fácil descarga e carregação dos navios, o grande depósito das docas de Londres há-de repartir com as de Lisboa uma parte das suas riquezas. O comércio britânico, que é o primeiro de entre todas as nações a apreciar e a saber praticar a economia do tempo e das despesas improdutivas, reconhecerá o muito que interessa em ter no porto de Lisboa abundante depósito de géneros coloniais para o abastecimento dos mercados do Mediterrâneo. Evitando desta arte que os géneros do Brasil e da África ocidental passem duas vezes em frente da barra do Tejo, na sua ida para as docas de Londres, e na sua volta para os diversos portos do Mediterrâneo, poupará

avultadas despesas de transporte e de seguros marítimos; levar-se-á dos sinistros e de longas tão frequentes no canal da Mancha; e obterá por menor preço os trabalhos braçais da baldeação.

Por conseguinte, o estabelecimento de docas e armazéns para abrigo seguro dos navios e para conveniente depósito das mercadorias, e fácil e económico desembarque das mesmas; o telégrafo eléctrico para a rapidez das ordens, e os dois referidos caminhos de ferro para levar a qualquer ponto da Europa remessas urgentes, hão-de trazer certamente a Lisboa esse movimento



Interior da Estação

comercial que lhe antevemos, determinado pela sua situação geográfica, auxiliada pelos progressos do século.

.....

Quando raiar esse dia, então se avaliará ao justo a situação, tão feliz, tão vantajosa para este reino e para a companhia, da estação principal do caminho de ferro de norte e leste. Assim ficarão completos e em acção todos os elementos que devem dar ao Tejo a importância que lhe é devida, fazendo dele um dos primeiros portos comerciais do globo; e dando a Lisboa as honras, as

riquezas e esplendor inerentes aos grandes empórios de comércio.

.....

O lugar da fundação é o que era occupado pelo antigo quartel de artilharia, chamado do Cais dos Soldados, edificio grande mas irregular e de construção mesquinha, com um espaçoso terreiro na frente, fechadô com grades de ferro que o separavam da rua do Cais dos Soldados.

Fizeram o risco e dirigiram as obras do novo edificio para a estação da via férrea os srs. Engenheiros Angel Arribas Ugarte, director; J. Evangelista de Abreu, engenheiro chefe; Lecrenier, engenheiro divisionário; Oppermann, construtor.

Lançou-se a primeira pedra nos alicerces em Outubro de 1862. Concluiu-se o edificio e abriu-se ao público no primeiro de Maio de 1865. Despenderam-se na construção 250.000\$000.

Tem quatro frentes este grandioso edificio, medindo 135^m de comprimento, 50^m,40 de largura e 13^m de altura. As duas fachadas que formam o seu comprimento são iguais na architectura, e olham para o norte e sul, deitando esta para o Tejo, e aquela para a rua do Cais dos Soldados. As outras duas fachadas estão voltadas para oeste e leste. A primeira, construída no mesmo gosto da architectura das precedentes, tem diante de si um espaçoso terreiro, quase todo conquistado ao Tejo, e por este banhado da parte do sul. A segunda é a que dá entrada e saída aos comboios.

Acham-se distribuídos no pavimento térreo o salão real, cocheira para 22 carruagens, as salas do chefe da secção, de distribuição de bagagens, da saída dos passageiros, da alfândega municipal, da recepção de bagagens, de espera dos passageiros de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, da fiscalização do governo, do serviço de saúde, do telégrafo, do chefe da estação, dos botequins e casas de pasto, etc.

No andar nobre estão as salas do conselho da administração, da direcção e secretaria, das repartições de todos os serviços do caminho de ferro, tais como repartição do movimento, via e obras, tráfego, tracção,

armazéns, contabilidade geral, e aposentos para todos os chefes de serviço.

A grande nave onde os passageiros entram e saem dos comboios occupa o centro do edificio. Tem de comprimento 117^m, de largura 24,60^m, e de altura 13^m.

Portanto, limitar-nos-emos a dizer a seu respeito que o teto, todo de ferro, com vidraças no centro, é de construção mui sólida e esbelta, não obstante a sua grande largura; e que este vasto recinto é claro e alegre de dia pela abundante luz que lhe transmitem as vidraças do teto, e que lhe entra pela frente de leste do edificio, que é aberta em toda a largura da mesma nave; e durante a noite pelos 30 candeieiros de gaz que o iluminam.

É feita a iluminação a gaz de todo o edificio por 143 candeieiros, distribuídos do modo seguinte: nas frontarias exteriores, 15; nas salas de espera e mais aposentos do pavimento térreo, 98; e os 30 acima referidos.

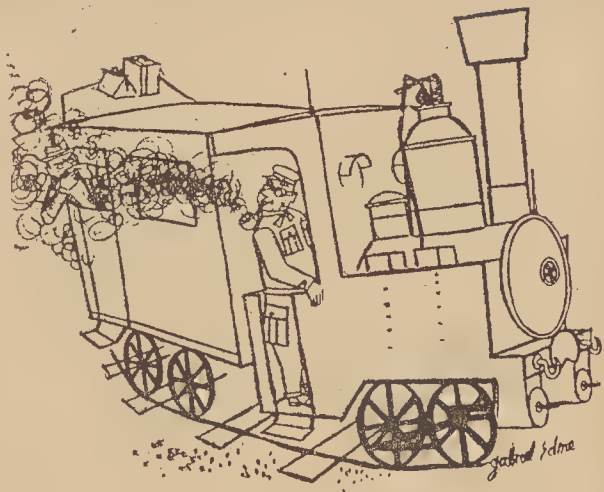
As salas estão decoradas e guarnecidas de móveis com mais simplicidade ou maior esmero, segundo o fim a que são destinadas. Em todas e no edificio em geral se nota muito asseio. A sua divisão e distribuição interior está feita com muita largueza, e tão inteligentemente, que proporciona aos passageiros e ao comércio todas as comodidades e facilidades que em tais edificios se podem desejar. Conseguiu o architecto estabelecer exteriormente o mesmo sistema de ordem e regularidade que soube criar no interior, dispondo as coisas de maneira que a entrada para os passageiros é na fachada do lado do norte, e a saída na do lado de oeste. Por conseguinte, os ómnibus, carruagens e mais veículos para condução de passageiros, bagagens e mercadorias, tem duas praças, onde podem estar à vontade, sem perigo nem confusão; pois que da parte do norte tem já muita largueza a rua, e com a demolição dos prédios fronteiros, cuja expropriação está decretada, ficará uma praça de bastante grandeza.

O caminho de ferro corre pela beiramar até Xabregas, onde se dirige para o interior, atravessando a estrada marginal sobre uma ponte de ferro. Antes de lá che-

gar, perto da estação, tem grandes armazéns, edificados sobre o Tejo, e junto deles uma extensa e magnífica ponte de ferro, construída pelo mesmo sistema da grandiosa ponte do caminho de ferro de leste que atravessa o Tejo próximo da vila de Constança.

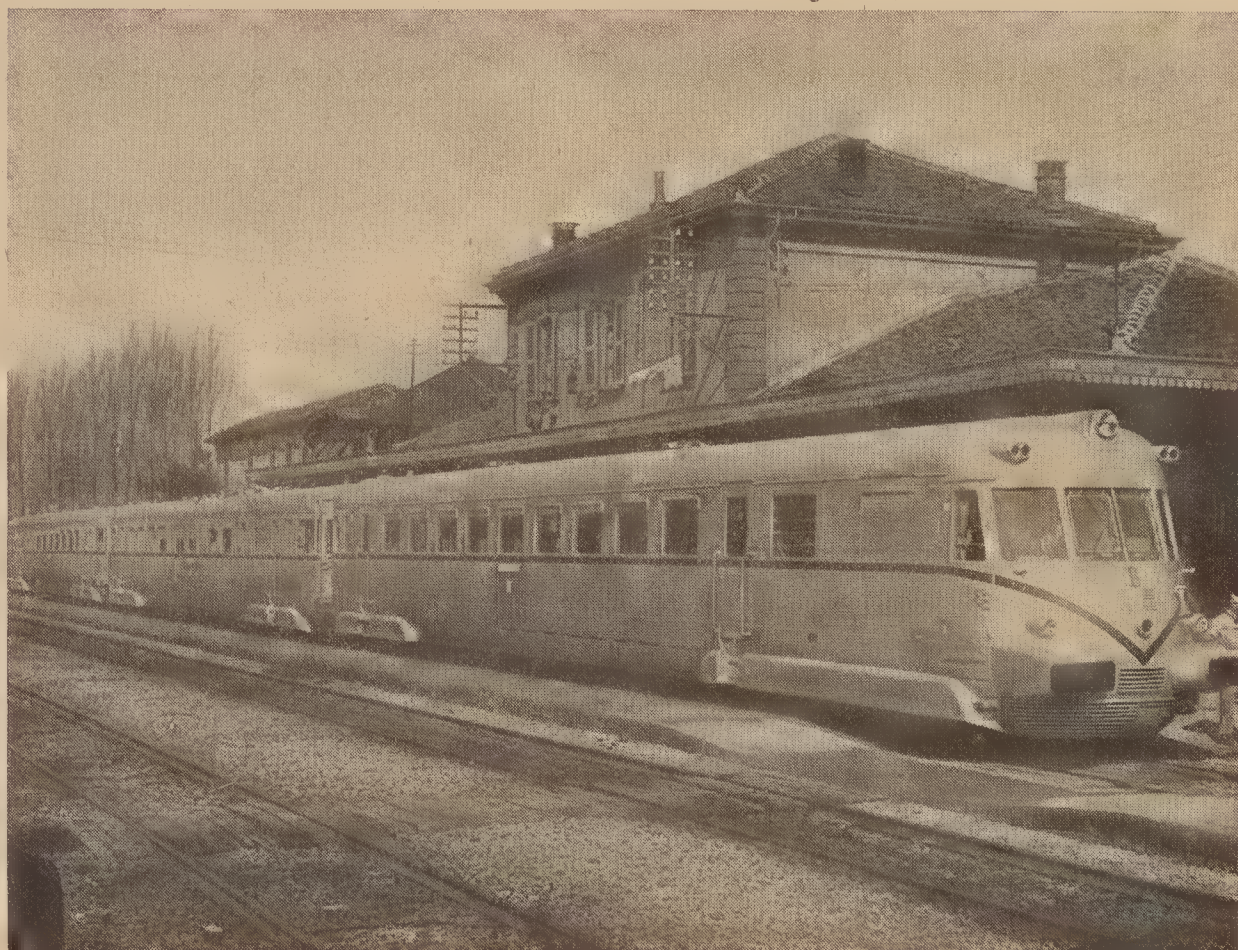
O caminho de ferro de norte e leste está construído com a necessária solidez sem embargo das vozes que se espalham de vez em quando em contrário disto. As chuvas torrenciais e grandes cheias do princípio do inverno passado, e principalmente as que sobrevieram logo depois de aberta à circulação a maior parte da via férrea, sem que lhe causasse estragos de que resultasse algum sinistro grave, deram bom testemunho da solidez da construção.

(Do «Arquivo Pitoresco» — 1863)



Brio profissional

(De Paris Match)



A C. P., que está a renovar o seu material circulante, adquiriu na Itália trens automotores

Regulamentação dispersa

Direcção-Geral

Aditamento à Circular n.º 1.667 — 9-3-953 — Comunica que todos os agentes que pretendam usar da faculdade concedida por esta Circular — Retrogradação de inscrição na Caixa de Reformas de 1927 — podem fazê-lo, dentro do prazo de seis meses, a contar da data do presente aditamento.

Ordem da Direcção-Geral n.º 319 — 14-3-953 — Comunica que, em presença da reduzida lotação dos novos comboios automotores denominados «Foguete», importa reservar neles para o Público o maior número possível de lugares e, assim, estabelece as facilidades de transporte válidas para os referidos comboios.

Divisão Comercial

Tráfego

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros — (em vigor desde 19-3-953) — Altera a redacção do Artigo 29.º da Tarifa.

28.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, etc. — (em vigor desde 1-4-953) — Determina o encerramento à exploração do apeadeiro de Santa Margarida, situado ao quilómetro 122,668 da linha do Leste e a abertura à exploração do novo apeadeiro do mesmo nome, situado ao quilómetro 124,108 da mesma linha.

9.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias — (em vigor desde 6-4-953) — Cria as rubricas «Cadeiras de madeira» e «Cadeiras metálicas» e elimina as rubricas «Cadeiras de bunho ou de tábua», «Cadeiras de ferro», «Cadeiras de pinho nacional» e «Cadeiras de verga».

12.º Aditamento aos Quadros de Distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da Antiga Rede e respectivos pegotes — (em vigor desde 1-4-953) — Atribui distâncias ao novo apeadeiro de Santa Margarida, situado ao quilómetro 124, 108, da linha do Leste.

Aviso ao Público B. n.º 182 — (em vigor desde 19-3-953) — Estabelece o preço de trans-

porte, em 1.ª classe, de \$38 por passageiro-quilómetro, nas linhas da Zona Sul e nas linhas de via estreita (umas e outras onde se faz somente serviço de 1.ª e 3.ª classes) e nas linhas de via larga das Zonas Centro e Norte (onde se faz serviço de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes).

Aviso ao Público B. n.º 183 — (em vigor desde 20-3-953) — Prevê a aplicação de preços especiais ao transporte, em pequena velocidade, de açúcar comum.

Aviso ao Público B. n.º 184 — (em vigor desde 1-3-953) — Prevê a aplicação de preços especiais ao transporte, em pequena velocidade, de bebidas gasosas ou refrigerantes, durante os meses de Março a Outubro de cada ano e das respectivas taras vazias, em retorno, durante os meses de Março a Dezembro.

Tarifa da carreira Vila Nova de Milfontes-Odemira — (em vigor desde 1-4-953) — Alteração de preços.

Tarifa da carreira Santiago do Cacém (estação) — Vila Nova de Milfontes — (em vigor desde 1-4-953) — Alteração de preços.

39.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 27-3-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Crato e o Despacho Central de Crato.

43.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 16-4-953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Guimarães, e os Despachos Centrais de Guimarães, Joane e Famalicão e entre a estação de Famalicão e os mesmos Despachos Centrais.

110.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 31-3-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga, o Despacho Central de Vieira do Minho e o Posto de Despacho de Póvoa de Lanhoso.

177.º Complemento à Tarifa de Serviços combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 25-3-953) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Castelo Branco e os Despachos Centrais de

Sarzedas, Montes da Senhora, Sobreira Formosa e Proença-a-Nova.

178.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-4-953)—Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Santarém e o Despacho Central de Santarém.

Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 101—13-3-953—Dá esclarecimentos sobre cobranças a efectuar por motivo do preço de \$38 por passageiro-quilómetro, em 1.ª classe, a aplicar em toda a rede a partir de 19-3-953, e reproduz espécimes dos novos bilhetes brancos dos tipos A e B.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

2.º Aditamento à Instrução n.º 2291—12-3-953—Sinalização da estação de Barcarena.

Instrução n.º 2575—25-3-953—Sinalização da estação de Lousado e regras de

circulação de comboios entre Trofa, Lousado, Famalição e Santo Tirso.

Instrução n.º 2576—31-3-953—Sinalização do desvio e apeadeiro de Santa Margarida.

Movimento

Carta-Impressa n.º 6—7-3-953—Anúncio dos comboios «Foguete» n.ºs 20001 e 20002, entre Lisboa-P. e Porto no dia 9-3.

1.º Aditamento à Circular n.º 1.098—10-3-953—Alvarás de licença concedidos a vagões de propriedade particular.

3.º Aditamento à Comunicação Circular n.º 878—20-3-953—Nomenclatura dos modelos da série M.

Ordem do Dia n.º 4.587—10-3-953—Mudança da Hora Legal.

Divisão de Via e Obras

Circular de Via n.º 3423—30-3-953—Comunica o encerramento dos escritórios centrais e regionais e as oficinas, no meio dia da tarde de quinta-feira Santa e em todo o dia de sexta-feira.



Um rápido da linha de Chicago — S. Paulo e Minneapolis, saindo da estação

I CONGRESSO DA JUVENTUDE UNIVERSITÁRIA CATÓLICA

REALIZADO EM LISBOA NO MÊS DE ABRIL



S. Ex.^a Reverendíssima o Bispo do Porto, Sr. D. António Ferreira Gomes, acompanhado do Prof. Dr. Fernando Magano, Vice-Reitor da Universidade; Engenheiro Manuel Correia de Barros, Prof. da Faculdade de Engenharia e outras individualidades, momentos antes de tomarem lugar no comboio especial que os conduziu de Porto—S. Bento a Lisboa e no qual viajaram cerca de quinhentos congressistas.

Diplomas gratuitos sobre a aprovação no Ensino Primário Elementar, para efeitos de Abono de Família

Lisboa, 17 de Abril de 1953

Para conhecimento de todos os interessados se transcreve a parte essencial do ofício n.º 198, de 8 do corrente, da Direcção da Caixa de Abono de Família dos Ferrovários Portugueses, que é do seguinte teor:

«Veio ao conhecimento desta Direcção que a alguns sócios desta Caixa, passaram, para fazer a prova de que o filho ou filhos já tinham obtido aprovação no exame de

ensino primário, o Diploma de Habilitação no Ensino Primário Elementar que lhes custava, além do preço do impresso, mais um selo de 5\$00.

Tratado o assunto superiormente, a Direcção-Geral do Ensino Primário respondeu com o seu ofício n.º 1185 L.º 11-F, de 30 de Março findo, que a seguir se transcreve:

Em referência ao ofício n.º 174, de 13 do corrente, informo V. Ex.^a, em cumprimento do despacho ministerial de 21 deste mês, de que podem os documentos, a que alude o citado ofício de V. Ex.^a, ser passados gratuitamente, mas devendo declarar-se sempre que são passados para efeitos de abono de família».

O Chefe dos Serviços Gerais

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



José Joaquim Gandra, operário ajudante 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.

Francisco Assunção Paderneira, servente 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 Ventura de Matos, servente de obras 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.

José Torres Simões, servente de obras 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.



Arnaldo Redondo, servente de obras 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.

Alípio Ferreira, servente de obras 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.



Maximino Nunes, servente de obras 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.

António Pereira da Silva, operário de 3.ª classe das Obras Metálicas, gratificado com 100\$ 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 Periquito, chefe de Secção de 1.ª classe da 3.ª Seção de Via e Obras (Entroncamento), louvado pela Direcção-Geral, pelo bom serviço que prestou e pelo zelo que demonstrou por ocasião da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António Gonçalves Ferreira, Subchefe da 3.ª Secção de Via e Obras (Entroncamento), louvado pela Direcção-Geral, pelo bom serviço que prestou e pelo zelo que demonstrou por ocasião da colisão dos comboios n.ºs 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.





Américo Duarte Janarra, empregado principal da 3.^a Secção de Via e Obras (Entroncamento), louvado pela Direcção-Geral, pelo bom serviço que prestou e pelo zelo que demonstrou por ocasião da colisão dos comboios n.^{os} 30268 e 30267, na estação de Caxarias, no dia 19 de Outubro de 1951.

António Pinto da Silva, sub-chefe do distrito 405 (Famalição), elogiado pela Divisão, pela iniciativa e zelo com que actuou na descoberta dos autores do roubo de tirefonds e topes de travessas que frequentemente se registavam na área do seu distrito.



NOMEAÇÕES

Abastecimentos — *Serventes de armazém*: Manuel Gralha, António Januário, Francisco Bernardo, Evaristo de Brito Alegre Pedroso Jorge, António Félix Peralta e Augusto Veiga Machado.

Exploração — *Aspirantes*: Américo Correia Carlos e José Miguel Cabrita.

Guarda-fios de 2.^a classe: Delfim Marques Neto e Aníbal Gomes Ferro.

Carregadores: Joaquim Leite, Domingos Afonso Cadíme, Jerónimo Duarte, Manuel Atanásio, Feliciano Pereira Praxedes, João Barbosa da Silva, José Pedro Caeiro Góis, Álvaro de Figueiredo, Joaquim da Silva Cunha, Alberto José Costa Araújo, Joaquim Rodrigues Santos Neves, Manuel Marques, João Monteiro Palalo, António Monteiro, Constante Jorge da Silva, José Adriano da Cruz Mendonça, José Maria da Silva, Gustavo de Freitas Ferro, António Marques Diogo, Manuel Lopes, Agostinho Dias, Artur João, Domingos Nogueira, João dos Santos Gaudêncio, José Gonçalves, Luís da Silva Camelo, José Mota Ramos, José Pedro da Silva, Avelino de Magalhães, Manuel Martins Salvado dos Reis, Albino Teixeira Pinto, António Branco Miranda, José Gomes Buer Júnior, Joaquim Ribeiro, João Grilo Pombal, António Pereira Monteiro, Fausto Almeida de Freitas, António Soles Valente, Manuel Ribeiro, Francisco Farinha Ferreira, Manuel Moreira da Silva, António Augusto Vieira de Almeida, António Sebastião Varinhos, Francisco Manuel Simões, Martins, Filipe Xavier Calado, Tomé Carmo Botas, Manuel António Guerra, Augusto Rodrigues Galvão, José Sequeira Correia, Joaquim Moreira, Armando Pereira, António Marques, Manuel Pinto, Manuel Marques Cavaco, José Paulo Capão, João Lopes Ferreira, José Adelino Afonso Soares, José Constâncio de Matos Gaspar, António Fernandes Cunha, Manuel David, António Joaquim Carrilho, José Fernandes Faria, Manuel Monteiro, Manuel Vieira Cardoso, Manuel Ferreira Martins, Manuel de Jesus Arvelos, António Moreira Chorrão, Joaquim Mendes Cara de Anjo, Alberto Monteiro, Roberto Teixeira Rocha, Agostinho de Matos, António Ribeiro, José Oliveira Rolim, Rodrigo Gonçalves Fernandes, Manuel Faria Rama, Torcato de Magalhães, Porfírio Gonçalves Novo, Armindo Dias Martins, António José Moreira Ramalho, António Nobre Isidro, Sebastião Leite Gonçalves, José de Oliveira, António Narciso Piegas, Malaquias de Oliveira Martins, Fernando da Costa Cardoso, José da Ponte, Joaquim da Conceição Silva, António Luís, João Augusto Ramos Martins, Abílio da Silva Ferreira, Francisco Simões Fernandes, José Gomes Barraqueiro, Silvino Gomes, Adrião Raimundo, Vitorino de Oliveira Jorge, Joaquim Noruegas Carrapato, Armando Morais Leitão, Martinho Pires Valente, Amorim Diogo, António Vieira de Sousa, António Duarte de Oliveira, Manuel Soares Monteiro, Joaquim Marques Teixeira, Arsénio dos Santos Franco, Alfredo Pinto Leal, Manuel Lopes Eugénio, António Ramos Fadado, António Vieira da Silva, Jerónimo Henriques Murteira, António da Silva, João Nepomuceno de Oliveira, Manuel da Silva, Álvaro Quaresma dos Santos, António Monteiro, Joaquim Fernandes Veloso, José Duque, Serafim Ferreira Marques, José Duarte Júnior, Joaquim António de Carvalho, Manuel Francisco Cordeiro Foito, António Joaquim, António da Costa, César Aires Pereira, Joaquim Soares Pereira, António Pereira, Artur Lopes, Luís Pedro Simões, José Valido, Francisco da Silva Oliveira, José de Freitas Simão, Augusto Alves Teixeira, Francisco Loindo Miranda de Araújo, Albino do Nascimento Pires Bordado, Leonel Ribeiro Pedro, José da Silva Henriques, António Ramos dos Reis, José Correia Martins, Américo Augusto, Armando Farinha Marques, Manuel Lopes e Agostinho Fernandes Coimbra.

Guardas de passagem de nível: Rosália Tavares, Águeda Cabrita, Maria das Dores Painho e Maria da Conceição Rodrigues.

Serventes: Laura de Oliveira Silva, Maria da Nazaré e Alcina Maria.

Serviços Médicos — Dr. Abeldizindo Pinto da Cunha, médico da 1.^a Subsecção da 38.^a Secção, com sede em Viana do Castelo.

Via e obras — *Desenhador de 3.^a classe*: João Mateus da Rosa Guerreiro.

Guardas de passagem de nível: Engrácia Rosa, Maria Adosinda Miranda, Maria do Carmo Evangelista, Maria Antónia Lopes e Aida Ribeiro Pinto.

Assentador: Alfredo Rodrigues Antunes.

REFORMAS

Comercial — *Manuel Azevedo Pereira*, Inspector da 19.^a Secção de Contabilidade (Beja).
Maximiano Rodrigues Pais, chefe de serviço (VV), adjunto ao Serviço da Fiscalização das Receitas.

José Ribeiro, revisor de bilhetes de 2.^a classe de Lisboa.
Carlos Alberto Vilela, revisor de bilhetes de 2.^a classe de Campanhã—Corgo.
João Maria Pereira de Sousa, chefe de repartição do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Mência Mourinho de Albuquerque Penaguão, escriturária de 1.^a classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.
Francisco Mendes, revisor de bilhetes de 3.^a classe de Lisboa.

Exploração — *João Ramos Sansão*, chefe de 2.^a classe de Amieira.
Henrique da Costa Freitas, chefe de 3.^a classe de Couto de Cucujães.
Manuel Raseão Ferreira Vaz, guarda de estação de Figueira da Foz.
Severino Tavares Correia, sub-inspector da 17.^a Secção de Exploração (Castelo Branco).
José Martins Gonçalves, chefe de 3.^a classe, de Pocinho.
Manuel Joaquim Lopes Júnior, factor de 1.^a classe de Montijo.
Júlio César da Veiga, factor de 2.^a classe de Campanhã.
Joaquim António Ferreira Ramiro, factor de 2.^a classe de Elvas.
Augusto Cardoso, condutor de 1.^a classe de Campanhã.
Joaquim Cardoso, guarda-freios de 1.^a classe de Campanhã.
Luís Diogo Mateus, guarda-freios de 1.^a classe de Lisboa.
Manuel de Sá Pereira, capataz de manobras da 1.^a classe de Porto—Trindade.
António Gomes de Almeida, capataz de manobras de 2.^a classe de Espinho.
José Geraldo, agulheiro de cabina de Coimbra—B.
António Esteves, agulheiro de 3.^a classe de Amadora.
Manuel Martins da Costa, agulheiro de 3.^a classe de Arentim.
Manuel José Cerqueira, guarda de estação de Lisboa—P.
Manuel Nascimento Pedro, carregador de Lagoaça.
José de Oliveira, carregador de Tunes.
Manuel Carmona Ribeiro, servente de Castelo Branco.
Vitorino Esteves da Silva Carvalho, factor de 1.^a classe de Espinho.
António Carneiro, guarda de estação de Lisboa—P.
Manuel Gomes Moreira de Pinho, inspector principal de Trens e Revisão da 5.^a circunscricção (Lisboa—P.).
Raimundo Lopes da Silva, empregado de 1.^a classe dos Serviços Gerais.
Manuel Araújo Leitão, chefe principal de Alcântara—Terra.
António Bateiras Rodrigues, chefe de 2.^a classe de Setil.
Hermínio Pintão, chefe de 2.^a classe de Valadares.
Eduardo Augusto Azevedo, chefe de 3.^a classe de Porto de Rei.
Alberto Martins Torres, condutor de 1.^a classe de Campanhã.
Gaspar Martins de Amorim, condutor de 1.^a classe de Campanhã.
Manuel Duque Antunes, condutor de 2.^a classe de Entroncamento.
António Dias Salgueiro, conferente de Gaia.
José Monteiro, guarda de estação de Régua.
Firmino Dias, guarda de estação de Abrantes.
António Pereira Soares Murça, carregador de Aveiro.
José Pires, carregador de Muge.
João Gonçalves, carregador de Oliveira do Bairro.
José Pedro Rodrigues, carregador de Pinhal Novo.
Alfredo Cactano Pereira, servente de Campanhã.
João Coelho, servente de Lisboa—P.
Maria da Piedade Ramos, guarda de passagem de nível suplementar de Barreiro.

Material e Tracção — *Luís de Paiva*, Empregado principal da Repartição de Tracção.
Victor da Silva Alfaro, Maquinista de 1.^a classe do Depósito de Entroncamento.
João dos Santos Ermilão, Maquinista de 1.^a classe do Depósito de Entroncamento.
Augusto Mendes, Maquinista de 2.^a classe do Depósito de Casa Branca.
João António Pereira, Maquinista de 3.^a classe do Depósito de Entroncamento.
José Antunes, Maquinista de 3.^a classe do Depósito de Entroncamento.
Herculano José Botelho, Marinheiro de 2.^a classe da Via Fluvial.
Abílio Oliveira Alves de Sousa, Contramestre principal das Oficinas Gerais de Lisboa.
António Teixeira, Operário de 1.^a classe (carpinteiro) das Oficinas de Barreiro.
Gilberto da Guia, Operário de 1.^a classe (serralheiro) do Depósito de Entroncamento.
Solon Valentim de Paula, Operário de 2.^a classe (forjador) das Oficinas de Barreiro.
Armando Belchior, Operário Ajudante (carpinteiro) das Oficinas de Campanhã.
Alberto da Costa, Limpador do Depósito de Campanhã.
Manuel José Lourinhã, Ensebador da Revisão de Barreiro, Vila Viçosa.
João Anim, Capataz de manutenção de 1.^a classe da Revisão de Barreiro.
Manuel António dos Reis, Condutor de carruagens da Revisão de Pampilhosa.

Via e Obras — *Guilherme de Carvalho*, Maquinista de máquinas fixas do Serviço de Obras Metálicas (Oficina de Ovar).
António Pereira Baltazar, Assentador do distrito 48 (Fátima).
Joaquim Pama, Operário de 2.^a classe da 1.^a Secção (Lisboa—P.).
Antonio José Ramos, Chefe de distrito 4/Sabor (Carviçais).
Raúl da Silva, Assentador do distrito 53 (Vermoil).
Hipólito Xisto Xavier Gorgão, Assentador do distrito 68 (Oliveira do Bairro).
João Canária, Assentador do distrito 127 (Fundão).
Virgílio da Silva Verdial, Subchefe do distrito 2/V. V. (S. João de Ver).
Adelina Correia, guarda de passagem de nível do distrito 140 (Vendas Novas).
Joaquim José dos Santos, Assentador do Grande Distrito (Senhora da Hora).

Lúcio dos Santos Farto, operário de 2.ª classe de 1.ª Secção (Lisboa-P.).
Antônio Guedes Martins, Assentador do distrito 5/ Corgo (Samardã).
Eduardo Mendes, Assentador do distrito 3/5.ª Secção (S. Martinho do Porto).
Doroteia Marques, guarda de passagem de nível do distrito 139 (Canha).
Joaquim dos Santos Sopa, Chefe do distrito 264 (Estômbar).
Laurino Ventura, encarregado de pedreiros da 15.ª Secção (Grândola).
Manuel da Costa, Assentador do distrito 402 (S. Gemil).
Laurinda Lemos, guarda de passagem de nível do distrito 2/B. A. (Costeira).
Antônio Manuel Alves, Assentador do distrito 137 (Fundão).
Antônio Casimiro, Assentador do distrito 2/Tua (Santa Luzia).
Antônio Afonso, assentador do distrito 122 (Castelo Branco).
Manuel Inácio, assentador do distrito 216 (Vila Nova).
Vasco Baptista, assentador do distrito 10 (Setil).
Albertino Augusto Bento, assentador do distrito 412 (Viana do Castelo).
Manuel Ferreira Gomes, assentador do distrito 400 (Campanhã).
Vitorino dos Santos Garção, assentador do distrito 87 (Benfica).

PROMOÇÕES

Comercial—*Fiscais de revisores*: Antônio Alcobia, Manuel Ribeiro Pires e Antônio Amaro Antunes.
Revisores de bilhetes de 1.ª classe: Antônio Afonso Gasalho, José da Luz Lino, Manuel de Lima, Antônio José Veiga, José Joaquim Baptista, Manuel Gabriel Paginha, José Américo Rodrigues Praça, José Antônio de Figueiredo, Mário de Oliveira Santos e João da Costa Guterres.
Revisores de bilhetes de 2.ª classe: Armando Marques dos Santos, Antônio Martins Dâmaso, Manuel Teixeira, Antônio da Costa Lousada Júnior, Francisco de Pina, Fernando Jorge, Alvaro dos Santos Duarte, Manuel Joaquim Cabrita, José Saraiva Lopes e Antônio Duarte.
Revisores de bilhetes de 3.ª classe: João Lourenço Gaspar, Antônio Pereira, Alfredo Augusto Figueiredo Marques dos Santos, Antônio Gameiro, Rafael Antunes Pereira, Antônio de Pinho Loureiro Júnior, João Alexandre, Henrique Maria Alferes, José Bonifácio Bergeiro e Bernardo de Almeida.
Encarregado de Contabilidade: Amílcar José Guedes Alvim.
Bilheteiros de 1.ª classe: Alda Olívia dos Santos, Leonor Sofia Silva Duarte, Maria Eugénia dos Santos e Hirlandina Esmeralda Augusta Ribeiro.
Bilheteiros de 2.ª classe: Maria Fernanda da Conceição Pinto de Oliveira, Maria do Carmo Costa da Silva, Rolinda Ilda Gouveia, Alice Hipólito e Celestina de Sousa Faria.

Exploração—*Fiscais do Pessoal de Trens*: Antônio José Lameira e Artur Martins.
Condutores de 1.ª classe: Domingos dos Santos Florêncio, Joaquim Maria Lopes Florindo, Antônio Maria Carvalho, Faustino Ferreira, Manuel Sebastião, Agostinho Alves Teixeira, Alvaro Dias Pereira, Antônio Ascensão, José Simões Neto, Antônio de Sousa Campos, Miguel Antônio de Vasconcelos, Alfredo Coelho, Manuel Gonçalves, José Serrano Catapeto, Moisés Felício, Antônio Júlio Guedes Capão Júnior e José Luís.
Condutores de 2.ª classe: Antônio Faria dos Santos, Agostinho Ferreira, Manuel Antônio de Sousa, Manuel Feliciano Oliveira, Amândio José Castilho, Manuel José Pires, José das Neves, Antônio Ribeiro da Silva, Antônio Carvalho, Joaquim Augusto Nabais, Serafim Jorge Lobo, Antônio Roque, José Antônio Miguel, Francisco Alcobia, Félix da Costa, Eduardo Ferreira, José Pinheiro de Magalhães, Ernesto José Vieira, Henrique Pereira de Sousa, Luís Teixeira Pereira, José Abreu, Manuel Gonçalves de Sá, Avelino Cardoso e Manuel Monteiro Ralha.
Guarda-freios de 1.ª classe: João Maria Tarrafa, Alfredo Luís Coelho, Antônio da Costa Farinha, Vicente André de Oliveira, Manuel Morais Barreto, Antônio Marques Couto Júnior, Carlos da Silva, José Gonçalves, José Miranda, Antônio Palha Ruivo, Antônio Pereira, Antônio da Cruz Coelho, José Ferreira de Andrade, Guilherme Semêdo, João Pereira Marques, Antônio Oliveira, José Duarte, Joaquim Antônio, José Ferreira Félix, Manuel Bicho, Joaquim Pinto, José Pedro Romano, Raul Nunes, José Luís, José Nogueira Gomes, Guilherme Tavares Figo, Antônio Magalhães Dinis e José Fernandes Matos.
Guarda-freios de 2.ª classe: João Augusto Barão, Rafael Jorge das Neves, Amado dos Santos, João Luís, Joaquim Pinto Ribeiro, Antônio Dias Carvalho, Manuel de Sousa Júnior, Manuel Gonçalves Romano, Francisco Pedro, José Alves Simões de Figueiredo Duarte, Simplício da Silva Coelho, Manuel da Encarnação Santos, Manuel Ferreira da Silva Ramos, Jacinto Maria Gaudêncio, Manuel Francisco, João Lapo Galante, Alexandrino da Silva Mota, Antônio Pereira Bacelar, Joaquim Bento Vieira, José da Luz Curtinha, Manuel Fernandes Carreira, Rogério Amílcar Ruivo, João Dias Marques, Luís Marques, Antero Matias Fonseca, Albino da Costa Oliveira, Manuel Alves Pereira, Manuel de Sousa Seródio, Domingos da Silva Vilaça, Antônio Manuel Gonçalves, Adelino dos Santos Nascimento, Manuel Domingos Alberto, Belmiro Simões, João Coelho Pereira, Abílio da Silva, Adalberto Maria Barbosa Lopes, Manuel Carneiro Fernandes, Manuel Joaquim Correia, Joaquim Ribeiro, Antônio Monteiro Soares, José Francisco Bonito, Alberto Monteiro, Manuel Alves, Manuel Pires Gregório, João Rodrigues Gomes, Dídio Alves Serdoura, Luís Taborda Chasqueira, Antônio da Cruz Oliveira, Antônio Pinto, Fernando Joaquim, David dos Santos, José Pereira Robalo, José Martins Varela, Antônio José Cesário, Artur Pereira dos Santos, José Gonçalves Tijela, Joaquim Augusto Santiago, José Tavares, José Alves, Antônio Carvalho Garrido, Augusto Pereira da Silva, Osvaldo Vieira, José Maria Cruz, Antônio Monteiro, José Carvalho dos Reis, Justino Ferreira de Lemos, Custódio José da Silva, Antônio Augusto Coutinho Pereira, José Carlos dos Santos, Carlos Almeida Vidal, Albérico Jorge, Antônio da Silva Torres, Alcino Carvalho da Silva, Luís Pinheiro de Castro, Antônio Duarte Coelho, João Meira da Silva e Antônio José da Costa Santos.
Capatazes de manobras de 1.ª classe: Armando Nunes Aldeia, Antônio Lourenço e José Augusto Godinho.

Capatazes de manobras de 2.ª classe: Antônio José Fraqueza Júnior, Joaquim Marques, José Joaquim Calça e Francisco Carvalho.

Agulheiro de cabina: José Agostinho Andrade.

Agulheiros de 1.ª classe: Joaquim Pinto Robalo, Antônio Manuel Veiga e Gil Maria.

Agulheiros de 2.ª classe: Zeferino Augusto, Filipe Duarte Godinho, Agostinho Alves Pereira, Armando Lourenço Teixeira, Domingos Martins Gonçalves, João Martins Serrano, Joaquim Monteiro Alves Brígida, Ezequiel da Cruz, Joaquim Monteiro Feijão e José da Silva.

Agulheiros de 3.ª classe: Abílio das Neves, Francisco Dias Corda, Joaquim Augusto Amaral, Antônio Maria Nogueira, Domingos de Oliveira Canaria, Armando Dias da Cruz, Augusto Leite Azevedo, Silvino Dias, João Antunes Miranda Júnior, José Pires, Cassiano Augusto Correia, Joaquim dos Santos Guerreiro, Manuel Joaquim Antônio, Mário Valentim Luís, Francisco Martins Quintino, José Gregório Carapinha, Antônio Manuel Francisco, José Barriga Branco, Manuel Reis Pereira, Francisco Fonseca de Andrade, Bonifácio Martins, Luís Landeiro, José Barradas, José de Almeida Alves, Manuel Gonçalves do Rosário, Valentim José Carvalho, João Sales Filipe, Maurício Ribeiro, Augusto Pereira Barbosa, Antônio da Silva, Adelino Gomes, Domingos da Silva, Laurentino das Dores Caleiras, José Maria Saldanha, Joaquim de Sousa, Emiliano Alfredo Pereira, Antônio Cunha, Artur da Silva Marques, João Heitor, Joaquim de Matos Machado Jaime Pereira da Silva, Manuel da Costa Gomes, José Lopes, José Marques Vaz, Francisco Pires Martins, Francisco Dias Ferreira, Antônio Baleiras Santos, Joaquim Campos Solinho, José Vieira da Silva e Manuel Pereira.

Engatadores: Joaquim da Encarnação, Antônio da Costa, Joaquim Beatriz e José Guerreiro Louzeiro.

Chefes principais: Joaquim Júlio Ferreira e Joaquim de Almeida Sousa Júnior.

Chefes de 1.ª classe: Antônio José Braz, Miguel Dinis Coelho, Antônio da Silva Reis, João Baptista Arraiano, Vítor da Ressurreição Baptista, Pedro da Silva Barrau, João de Jesus Pereira, José Rodrigues Parreirão, Armando Gonçalves Curado e Lourenço Barbosa Leão e Antônio Carlos Monteiro.

Chefes de 2.ª classe: Manuel Pereira, Antônio de Almeida Santos, Augusto Santos Salvador Viegas, Manuel Lourenço Veladas, Antônio Carvalho Ventura, Leopoldo Lopes Sobreiro, Gil Simões, Raúl Fernandes Garcia, José da Conceição Monteiro, Joaquim de Sousa Gomes, José Gaspar de Magalhães, Augusto Sebastião Ferreira Mendes, Manuel Florêncio, Manuel Miguel Romão, Mário Ferreira.

Chefes de 3.ª classe: Antônio Jacinto Ferreira, Raúl Pinto, Manuel Luís Ferreira de Jesus, Joaquim dos Santos Figueiredo, Francisco Dias Ribeiro, Alberto Inácio, Nicolau de Sousa Vasconcelos, Vítor Luís Ferreira, Fausto Manuel da Cunha Pereira, João Tabor da, Joaquim Alves de Almeida, Cipriano Alves Matias, Martinho Armando Maçarocó, José Joaquim Figueira, Manuel Marques Chaparro, José Ferreira, Antônio Pinto Serra, Manuel de Assunção, Licínio Pinto de Miranda, Augusto Soares Nogueira, Carlos José Augusto Felgueiras, José Fernandes Alves, Francisco Vicente Martins, Gaspar Antônio Soares, José Joaquim Bencatel, Ezequiel Francisco, José de Sousa Gião.

Factores de 1.ª classe: Manuel da Silva Carçoço, José Jorge, Virgílio Damas Mineiro, Manuel de Figueiredo, Joaquim Paulo Fernandes, Antônio Martins Ferreira, Antônio Ferro Lemos, Joaquim Eduardo Pereira Tato Tábuas, Antônio Gonçalves Feijão, Artur Gregório Pimentel, David dos Santos Pinheiro, João Mendes da Silva, Antônio Moreira, Manuel Ribeiro Rodrigues, Antônio da Silva e Sousa, Antônio Rodrigues Marvão, Joaquim Matias Ermelindo, João da Fonseca, João Baptista Carvalho, Francisco Martins Gonçalves, José de Sousa, Antônio Mendes Ferreirinho, Francisco Braz Barrão, Manuel Pinto Faria Soares de Almeida, Henrique Domingues, Alvaro Ferreira da Costa, Américo da Costa, José Maria Alves, Franklin Ribeiro Pedrosa Vital, João Manuel Coelho Ferreirinho, João Nunes de Abreu, João da Silva Antunes, Aires da Silva Branco, Antônio de Oliveira, Carlos da Glória, Antônio Tomé Pedro, Joaquim da Silva, Manuel Vicente Nunes, José Sacramento Queiroz, Alberto Maria Canhão, João Gonçalves Machás, Antônio Crespo Costa, Antônio Rebola, Ernesto da Mota Leitão, Virgílio Marques Mendes, Virgílio Marques Ferreira, Domingos dos Santos, Feliciano da Fonseca Panaca, Fernando Marques da Silva, José Grácio, Alípio de Oliveira Santos, Joaquim Ribeiro, Manuel da Cunha, Hilário Correia Cabaço, Antônio de Sousa Miguel, Silvino da Silva Feteiro, Antônio Alves da Cunha Júnior, Américo Mendes Canejo, Joaquim Antônio dos Santos, Teodósio Marques Carrilho, Luís Antônio Gonçalves, Manuel Coelho da Cruz, José de Assunção Meira, Artur Nunes de Oliveira, Adriano Maia Consolado, Aníbal Dias França, Alexandre da Costa Bravo, Manuel Arede Serafino, João Picoito Cavaco, Manuel Charters Ribeiro Júnior, José Pires Vicente, Antônio Rebelo de Carvalho, Joaquim Velez Tabarra, Joaquim Francisco da Silva Oliveira e João da Silva Rebelo.

Factores de 2.ª classe: Luís Lopes Maia Cadete, Eugénio Paixão Ruivo, Antônio Francisco Andrino Júnior, Francisco Mariano das Neves, João Cordeiro Valente, José Henriques Rebelo de Andrade, José Pinto Ribeiro, Alberto Luís Venceslau, Jaime Ramos da Gama Bandeira, Francisco de Matos Rosa, Manuel Lopes, José da Encarnação Delgado, Etelvino Pratas Duque, Manuel Lourenço Cadete, Antônio Ventura Júnior, Joaquim Jorge, Sérgio Amabélio dos Santos, Francisco Fernandes Ricardo, Abílio Soares Fernandes Barreiro, Manuel Augusto da Silva Moutinho, Alfredo Freire, Joaquim Cameira Calado, Jaime Alves Ribeiro, Horácio Vieira Jorge, José Henriques Correia, Antônio Marques Neto, Francisco Rodrigues Neto, Antônio Antunes Pereira, Antônio José de Matos Pereira, Jacinto Lourenço Grossinho, Antônio da Conceição Bernardes, Salvador Moreira, Benjamim dos Santos Mineiro, José Gregório Felício, José Pinto Miranda, Manuel Duarte Gameiro, Nomelini Rodrigues Cabarrão, Vítor Manuel da Conceição Santos, Rolando Rodrigues, Carlos dos Santos Silva, Silvério Domingos Portela, Manuel Rita Assunção, Antônio Bárbara Aleixo, Antônio Machado Luís Forte, Ismael Antônio Crespo, Manuel de Freitas, Adriano Gomes, Joaquim da Silva Patrício, João Monteiro de Oliveira, José Paulo, Joaquim Ribeiro da Silva, José Antônio Brito Faria, Virgílio Gomes, Boaventura dos Santos Silva, Manuel Quita Félix Ribeiro, José Luís dos Anjos Leitão, José da Costa, Alvaro Cruz Dias, José Gonçalves Venâncio, João Luís Anaeteo da Fonseca, Augusto Silva, Joaquim Lobato Falcão, Joaquim Matos Carias, Antônio Pinto Zézere, Manuel Martins Gonçalves Coelho, Francisco Bispo, Antônio Esteves Baptista, Antônio das Neves, José Gregório, Alfredo Moraes Serra, José Tiago da Costa, Bento Pimenta, Manuel Marvão Candeias, Manuel Vieira de Figueiredo, Manuel Pedro dos Santos, Joaquim Saldanha, Alberto Pacheco Moreira, João Mateus Gante, Mário Rosa Pimentel, Joaquim de Castanheira Carvalho, Jorge da Costa, Júlio Dias Carvalho, José Miranda das Neves, Francisco da Silva Cordeiro, Eduardo Rodrigues Cozinheiro, Lucas Lourenço Alves, Dionísio Malho, Abel Monteiro de Oliveira, Joaquim Antônio da Silva, João dos Reis Ventura, Arnaldo Gomes Pereira Rodrigues, Abel de Oli-

veira Macêdo, João de Matos Machado, Artur Vieira, António Guedes Moreira, Américo Lopes Cordeiro, João Duarte, Jorge de Matos Heitor, José Henriques Pinheiro, Joaquim Guedes da Silva, Tiago José Baía dos Reis Geraldo, Lino Ferreira Vaz, Humberto Vaz de Sousa, António Gonçalves Cabeça, José Freitas, António Cavaleiro, António Tavares Soutinho, António Figueiredo de Oliveira, Américo de Sá Ferreira, Arménio Tavares Lobato, Rui Pereira Negrão, José de Matos Cardoso, Manuel Joaquim Tavares dos Santos, José Joaquim, Oscar Lopes Ferreira da Costa, Vítor Manuel Baía, Adelino Gabriel Dias Coimbra António de Almeida Pacheco, Fernando Dias Morais, Alvaro Pessoa Machado, António de Matos Pentieiro, António Marques da Clara, Manuel Cândido Cardoso, Arménio Freitas Rodrigues, Manuel Perfectino Fernandes Paredes, Manuel António Fernandes, Horácio de Campos Vasconcelos, Jorge Moreira Mesquita, Adelino dos Santos Aguiar, António Vaz Queiroz, José António dos Santos Teixeira, António Pereira Pinto e Vale, Manuel Amílcar Morais, Augusto Alexandre Gomes, Octávio Sérgio Pinto, José Simões Dinis Lopes Pires, Domingos Martins de Sousa, Mário da Costa Pereira, Acácio Moreira Simão, Severino dos Santos Craveiro e Francisco Teixeira Pinto.

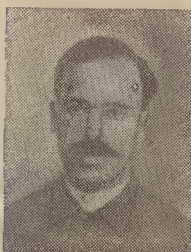
Factores de 3.ª classe: António Duarte Maia e Manuel António Martins Dias.

FALECIMENTOS



António Dias, operário de 2.ª classe (forjador) das Oficinas de Figueira da Foz. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, em 21-12-946, como ferreiro de 2.ª classe, transitou para esta Companhia, em 1-1-947, como forjador.

Manuel Garcia Amaral, maquinista de 1.ª cls. do depósito de Entroneamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, em 12-11-923, foi nomeado fogueiro de 2.ª em 1-1-926, fogueiro de 1.ª em 1-3-931, maquinista de 3.ª cls. em 1-7-938, de 2.ª em 1-1-947 e de 1.ª em 1-1-952.



João Raimundo, maquinista de 3.ª cls. do depósito de Barreiro. Admitido ao serviço da extinta Direcção do Sul e Sueste, em 19-8-919, como chegador, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 1-12-927, fogueiro de 1.ª cls. em 1-1-930 e maquinista de 3.ª cls. em 1-1-943.

Braz da Silva Baeta, contramestre principal das Oficinas Gerais de Lisboa P.. Admitido ao serviço da Companhia, como pintor, em 26-7-903, foi nomeado chefe de brigada, em 1-4-921, contramestre em 1-1-942, contramestre de 1.ª cls. em 1-7-946 e contramestre princ.ªl em 1-1-52.



Roberto Araújo da Silva, operário de 2.ª cls. (serralheiro) do depósito de Campanhã. Admitido ao serviço da extinta Direcção do Minho e Douro, em 23-4-923, foi promovido à sua actual categoria em 1-12-945.

António Rodrigues Amaral J.º, operário de 3.ª cls. (serralheiro) do depósito de Boavista. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, em 31-12-946, foi promovido a operário de 3.ª cls. em 21-5-949.



Celestino Juarez Perez, operário de 3.ª cls. (carpinteiro) das Oficinas Gerais de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, em 24-12-925, foi promovido à sua última categoria, em 1-12-45.

José dos Santos, operário de 3.ª cls. (forjador) das Oficinas de Figueira da Foz. Admitido ao serviço da Companhia, com a mesma categoria, em 31-12-946.





Ângelo Ferreira Cardoso, operário ajudante (soldador) das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, em 28-9-39 como servente, foi nomeado operário de 3.ª cls. em 1-12-945.

João Manso, assentador do distrito 40 (Peso). Admitido como assentador em 1-1-945.



Eduardo Adelino Fernandes, empregado principal do serviço de Conservação (Lisboa R.). Admitido como praticante de escritório em 1-6-927. Nomeado empregado de 3.ª cls. em 1-12-928. Promovido a empregado de 2.ª cls. em 1-1-933, a empregado de 1.ª cls. em 1-1-937 e a empregado principal em 1-1-942.

António Baptista, chefe do distrito 47 (Fátima). Admitido como assentador em 21-2-908, promovido a subchefe de distrito em 21-3-914 e a chefe de distrito em 21-3-925.



Raúl Luis da Vitória, distribuidor de material de 2.ª do Armazém Regional de Lisboa. Admitido em 27-9-919 como servente, passou a ajudante de forjador em 1-3-920, foi nomeado servente de armazém em 29-6-927, e promovido a ajudante de distribuidor de materiais em 1-1-942 e a distribuidor mat. de 2.ª cls. em 1-7-946.

António Freitas Bessa, servente de armazém do Armazém Regional de Campanhã. Foi admitido em 14-9-925 como limpador de carruagens e passou a servente de armazém em 1-1-949.



Adelino Correia, chefe de 2.ª classe de Lisboa—P. Admitido como praticante em 9 de Fevereiro de 1917, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1941 e a chefe de 2.ª classe, em 1 de Janeiro de 1949.

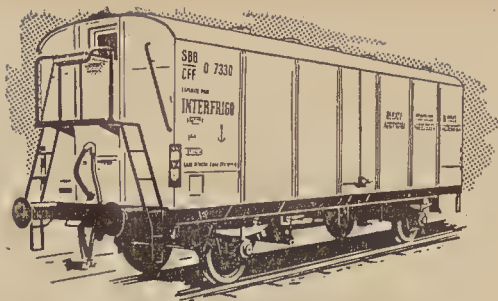
António Estanqueiro, factor de 2.ª classe de Entroncamento. Admitido como praticante em 1 de Dezembro de 1933, passou a aspirante em 1 de Janeiro de 1935 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1938. Foi promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1946.



Alberto Soares, factor de 2.ª classe em Tunes. Admitido como praticante em 2 de Janeiro de 1937, passou a aspirante em 1 de Julho de 1938 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1941. Foi promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1947.

Joaquim Alfredo Martinho, Factor de 3.ª classe de Reguengos de Monsaraz. Admitido como praticante em 20 de Agosto de 1946, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1948. Em 1 de Abril de 1949 foi promovido a factor de 3.ª classe.





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

Excursão de ferroviários à Itália

Ao redor do nosso tráfego de mercadorias, por Carlos Simões de Albuquerque

O «Foguete», por F. Pereira Rodrigues

Santo Amaro, patrono dos ferroviários, vai ser festejado em Sernada do Vouga

Confraternização Ferroviária

Perguntas e Respostas

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

Caminho de Ferro do Norte e Leste, por I. de Vilhena Barbosa

Bom Humor

Regulamentação dispersa

I Congresso da Juventude Universitária Católica

Diplomas gratuitos sobre a aprovação no Ensino Primário Elementar, para efeitos de Abono de Família

Pessoal



NA CAPA — «Yconta», de Carlos Augusto de Lemos, 6.º Prémio do Concurso de Fotografias do «Boletim da C. P.».

CIMENTO «TEJO»



EM BARRICAS DE 180 kgs.

E SACOS DE 50 kgs.

EM JUTA E EM PAPEL

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º

L I S B O A

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só

na **União de Confecções, Lda.**

Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeáveis, Sobretudos e CANADIANAS

Fornecedores das vossas Cooperativas

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

Grave na sua memória
onde gravar
os seus trabalhos



Fotogravura

ARMEIS & MORENO, LDA.

T.S. JOÃO DA PRAÇA, 38
TELEF. 28055
LISBOA