

C.P.

BULLETIN

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Em conformidade com o que foi inserido no n.º 79 do *Boletim da C. P.*, o prémio anual oferecido aos decifradores que maior número de decifrações apresentaram durante o ano de 1937, vai ser sorteado pela lotaria da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, de 26 do corrente, visto ter havido 6 concorrentes

Os números da lotaria atribuídos a cada um deles, são os seguintes:

<i>Britabrantes</i>	1 a 1.666
<i>Marcial</i>	1.667 a 3.332
<i>Paladino</i>	3.333 a 4.998
<i>Mefistófeles</i>	4.999 a 6.664
<i>Alerta</i>	6.665 a 8.330
<i>Cagliostro</i>	8.331 a 9.996

Pela mesma lotaria vai ser sorteado o prémio correspondente ao trimestre Outubro-Dezembro findo.

Os números que correspondem a cada um dos concorrentes, são os seguintes:

Marquês de Carinhas ..	1 a 476	Diabo Vermelho ..	4.285 a 4.760
P. Régio.....	477 a 952	Alerta.....	4.761 a 5.236
Visconde de Cambolh ..	953 a 1.428	Fred-Rico ..	5.237 a 5.712
Britabrantes ..	1.429 a 1.904	Paladino ..	5.713 a 6.188
Novata ..	1.905 a 2.380	Mefistófeles ..	6.189 a 6.664
Visconde de la Morlière ..	2.381 a 2.856	Preste João ..	6.665 a 7.140
Bandarra ..	2.857 a 3.332	Costasilva ..	7.141 a 7.616
Veste-se ..	3.333 a 3.808	Manelik ..	7.617 a 8.092
Cagliostro ..	3.809 a 4.284	O Profeta.....	8.093 a 8.568
		Marcial ..	8.569 a 9.044
		Cruz Kanhoto ..	9.045 a 9.520
		Sanaujo ..	9.521 a 9.996

QUADRO DE DISTINÇÃO

Roldão, 12 votos — Produção n.º 18

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, O Profeta, Mefistófeles e Cagliostro

QUADRO DE MÉRITO

Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Preste João, Manelik, Veste-se, Fred-Rico, Otrebla, P. Régio, Novata, Costasilva, Roldão, Cruz Kanhoto, Marcial, Paladino, Alerta e Bandarra (25), Sanaujo (24).

Soluções do n.º 102

1 — Gasganete, 2 — Bolota, 3 — Pachonchetas, 4 — Matula, 5 — Jurema, 6 — Serviço, 7 — Toirear ou Tourear, 8 — Ardido, 9 — Labita ou Partas, 10 — Estevão é nome de homem, 11 — A cartas, cartas e a palavras, palavras, 12 — Chinchavarela, 13 — Parasceve, 14 — Diana, 15 — Epimania, 16 — Balanço-baço, 17 — Chaveta-chata, 18 — Augusto-auto, 19 — Lígula-lilá, 20 — Cacaria-Caria, 21 — Borneira-borra, 22 — Jangada-

-janda, 23 — Abano-abana, 24 — Temperilho-temperilha, 25 — Funga-fungo, 26 — Pessoeira-pessoeiro.

Electricas

1 — O embrulho deita cheiro agradável — 2.

Marquês de Carinhas

2 — Esta pessoa romeira tem no jardim uma planta graminia — 2.

Sanaujo

3 — Vou pedir uma gaiola para esta espécie de grilo — 2.

Mefistófeles

Biformes

4 — Um grande cavaleiro precisa de um grande cavalo — 2.

Paladino

5 — Ilude muito o laço com que se predem os cavalos pelas mãos quando eles vão correndo — 3.

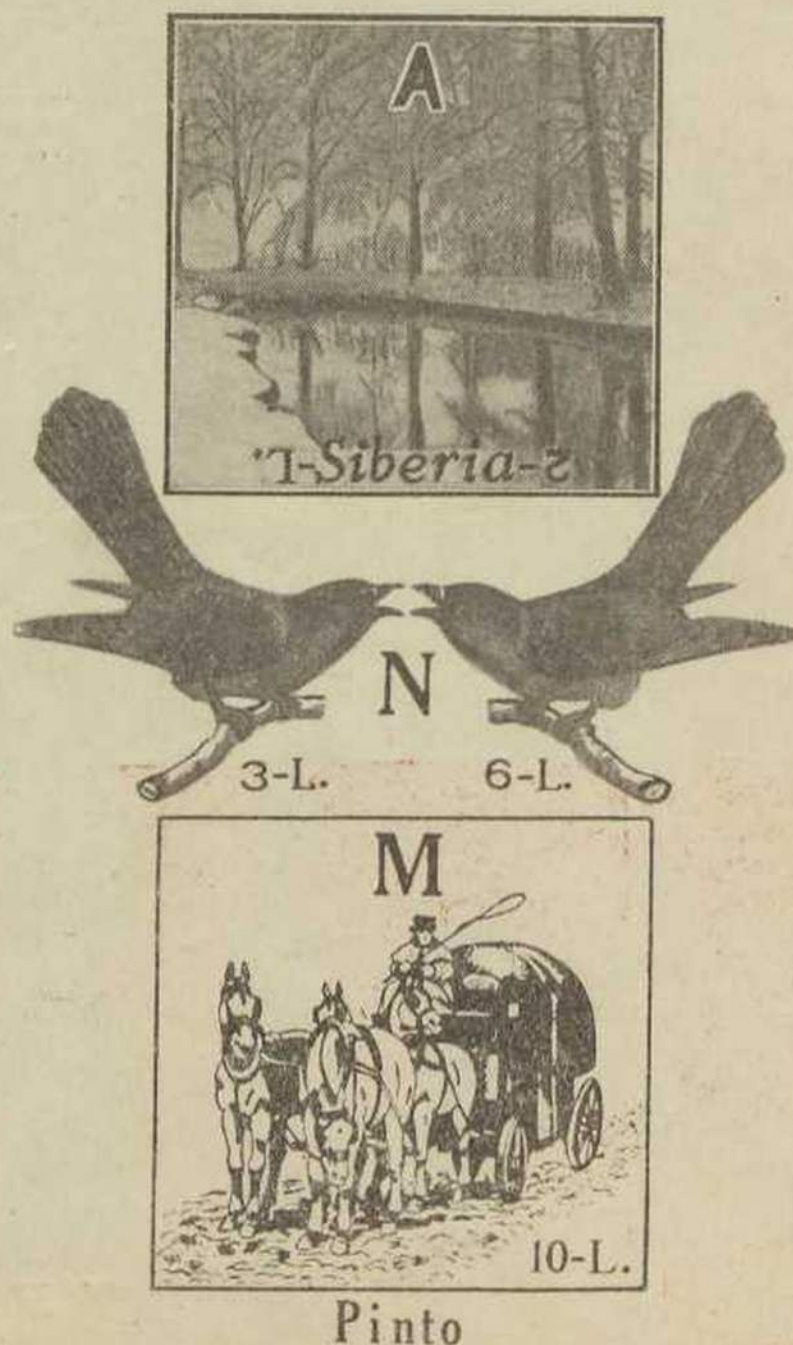
Cruz Kanhoto

6 — Uma das atlântides foi sacerdotisa de Apolo — 2.

Alerta

7 — Enigma figurado

(Em agradecimento aos votantes dos meus trabalhos)



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.



PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Caminho de Ferro de Benguela. — Raúl Moreau. — Recordando... — José do Nascimento Ferreira Dias. — Como nasceu o automóvel. — Consultas e Documentos. — O transporte de flores frescas da «Côte d'Azur». — Demolição formidável de material circulante. — Ateneu Ferro-viário. — Pessoal.

Caminho de Ferro de Benguela

Pelo Snr. Eng.º José de Sousa Gomes, adjunto da Divisão de Exploração

(Conclusão)

O principal tráfego da linha é o de mercadorias como não podia deixar de ser numa linha colonial. Tem, no entanto, ao mesmo tempo um tráfego notável de passageiros.

A quantidade de passageiros transportados nos anos de 1928 a 1934 foi a seguinte:

1928.....	224.167
1929.....	240.871
1930.....	257.984
1931.....	183.558
1933.....	156.272
1934.....	157.802

Como se vê, houve um decrescimento notável a partir de 1931, e é interessante notar

que foi sobretudo a diminuição dos passageiros indígenas que para isso concorreu.

Além de outros comboios de passageiros há um serviço de comboios correios (rápidos), tri-semanal, de Lobito para a fronteira e vice-versa, fazendo o trajecto em 30 horas, aproximadamente.

Tôdas as carruagens em serviço são construídas de forma a proporcionarem aos passageiros o máximo conforto e aparentam um belo aspecto.

Não obstante tratar-se de um caminho de ferro de via estreita, o seu *gabarit* excede em largura o nosso de via larga, o que permite que os compartimentos sejam altos e largos o suficiente para se assemelharem aos do material das linhas europeias.

Tanto as carruagens de 1.^a classe como as de 2.^a, são assentes sobre *bogies*, têm corredor lateral, e varandas nas extremidades, sendo as suas taras, respectivamente, 41,5 T. e 43,3 T.

As carruagens de 1.^a classe têm 1 compartimento de 2 lugares e 5 de quatro lugares, 2 lavabos e dois compartimentos de serviço.

As carruagens de 2.^a classe têm 1 compartimento de 2 lugares, 6 de quatro lugares e 2 lavabos.

Todos os compartimentos podem armar camas e são dotados de lavatório, situados entre os dois assentos, no intervalo das duas janelas.

Nêste intervalo está normalmente fazendo parede, uma peça de madeira, que nessa posição apresenta um espelho, e que, abatida sobre o lavatório, constitue uma mesa de comprimento superior ao das usadas nas nossas carruagens A^y.

Os combóios são iluminados elèctricamente.

Graças a tôdas estas condições de comodidade, higiene e segurança, proporciona-se, mesmo às pessoas menos dadas a aventuras,

a possibilidade de fazerem uma prosaica travessia da África.

As carruagens de 3.^a classe, para indigenas, não têm compartimentos, sendo os bancos dispostos longitudinalmente junto às paredes da carruagem e ao centro. Têm quatro lavabos e são igualmente assentes sobre *bogies*.

Em 1930 possuía a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela 38 carruagens, entre as quais, 4 Salões-Restaurantes. Além disso possuía 9 salões de serviço.

O tráfego de mercadorias é, como já dissemos, o mais importante.

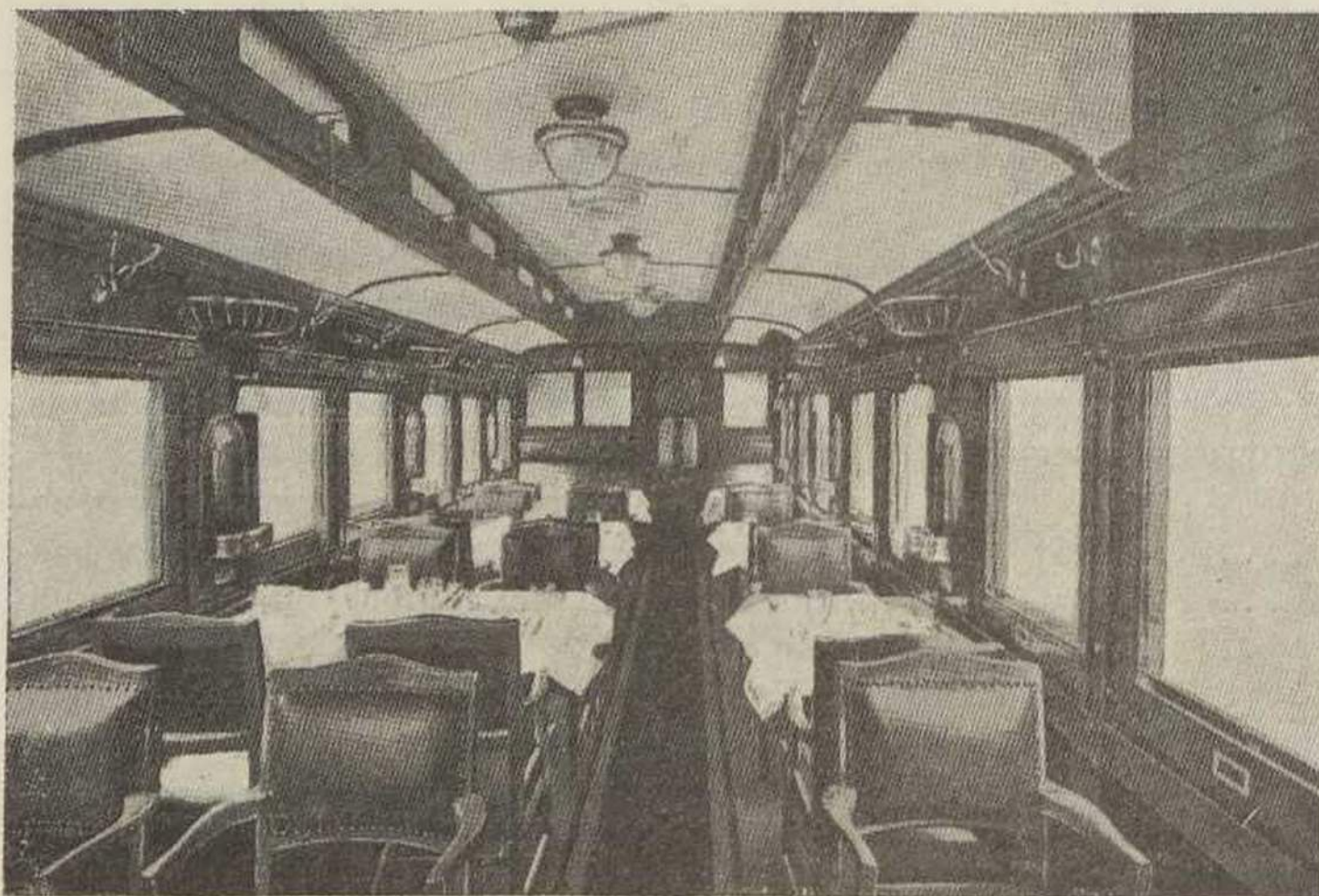
Nos anos de 1930 a 1935, a tonelagem transportada em G. V. foi a seguinte:

	T
1930.....	265.571,254
1931.....	255.165,417
1932.....	218.412,952
1933.....	297.826,137
1934.....	268.919,612
1935.....	271.251,899

Claro está que, comparada esta tonelagem à transportada na nossa rede, ela é muito pequena, mas não podemos esquecer que se trata de uma linha colonial.

As principais mercadorias transportadas são: milho, sal, madeiras, pedra, minério e também açúcar (em parte da linha).

A ligação oficial do caminho de ferro de Benguela com o caminho de ferro do Baixo Congo a Katanga realizou-se em 5 de Julho de 1931;



Interior de um salão restaurante, em serviço no Caminho de Ferro de Benguela

desde então pôde começar a fazer-se o transporte dos minérios de cobre de Katanga pela linha de Benguela.

Dada a natureza do tráfego de mercadorias, emprega a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela vagões de grande capacidade.

Todo o material circulante, tanto as caruagens como os vagões, é dotado de freio de vácuo. Os engates são automáticos.

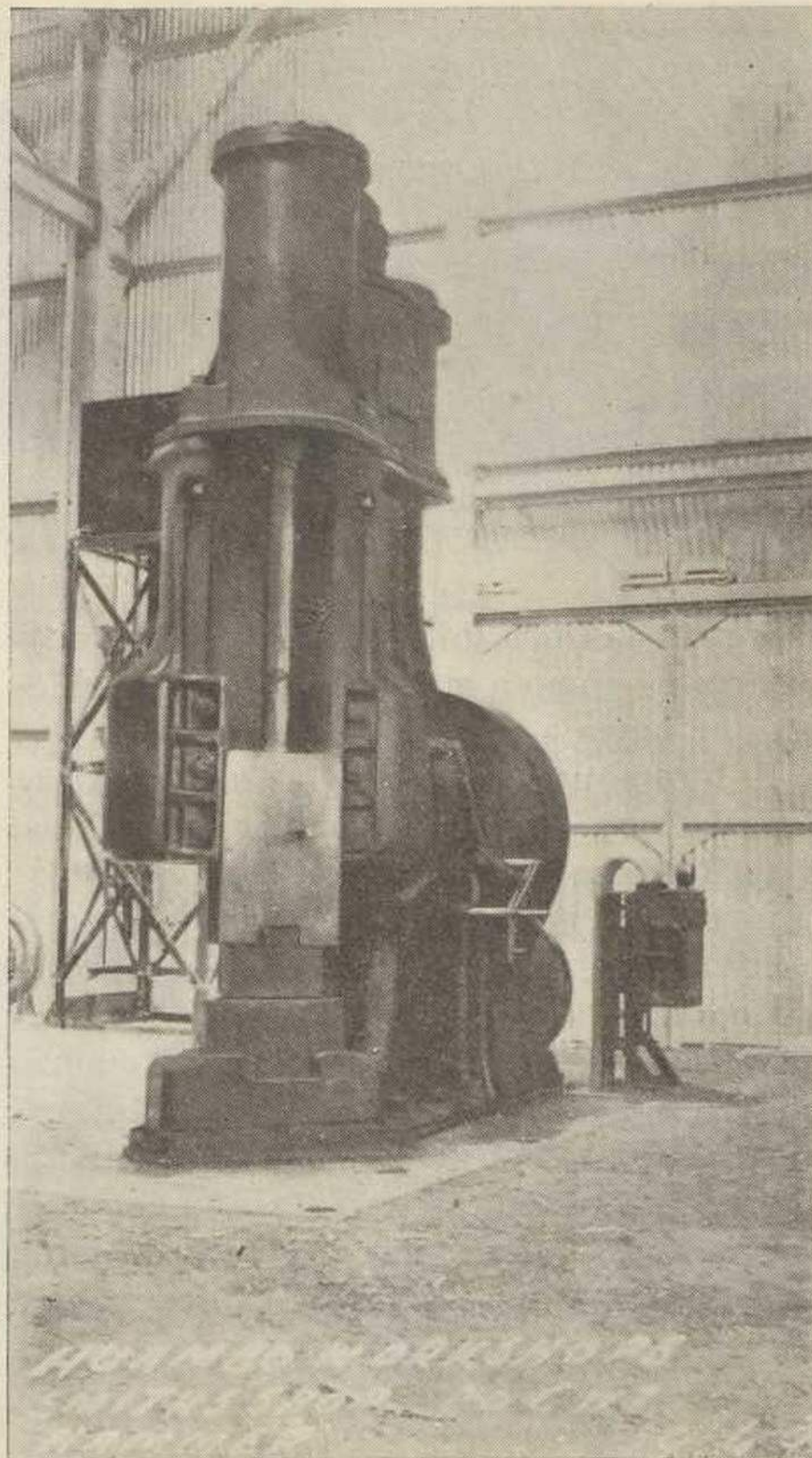
Tendo rapidamente feito referência ao tráfego da linha e ao material circulante, que, como vimos, é do tipo mais recente e escolhido de harmonia com esse tráfego, vejamos agora as locomotivas que a Companhia dispõe para rebocar os seus comboios.

Em 1930 eram estas em número de setenta e sete.

Entre elas distinguimos 10 locomotivas «ten-wheeler», 4-6-0, com rodas motoras de 1572^{mm}, destinadas a comboios de marcha rápida; 4 locomotivas de cremalheira, com 1015^{mm} de diâmetro das rodas motoras, e 20 locomotivas «Garratt».

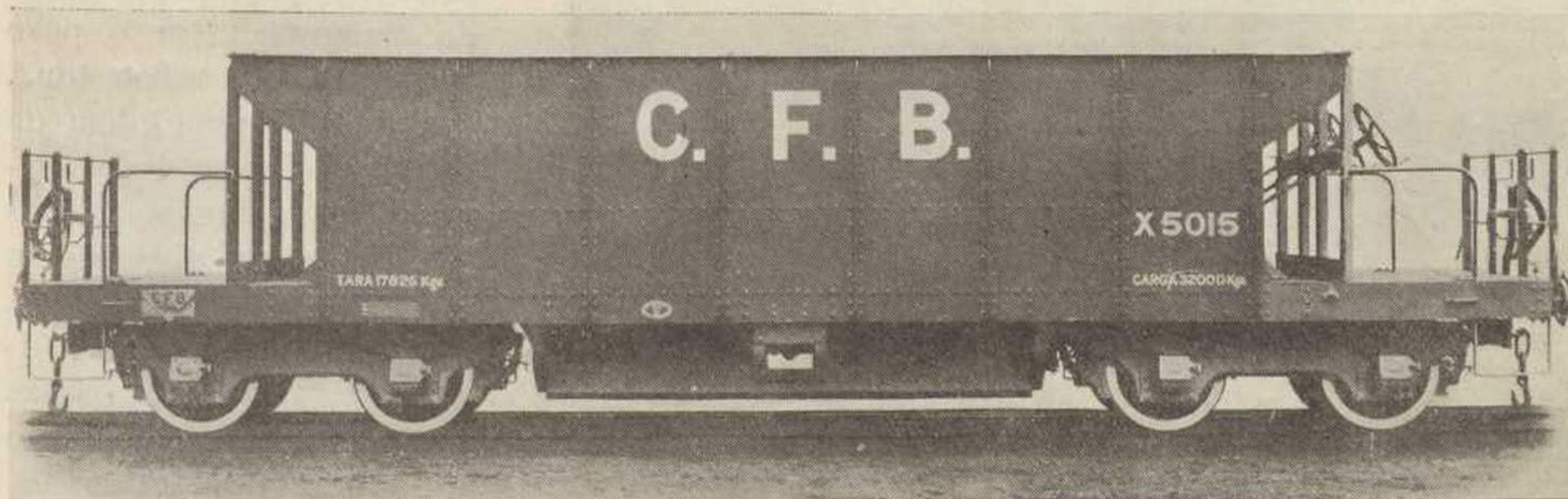
São estas últimas as mais interessantes, devendo notar-se que foi a linha de Benguela a primeira linha portuguesa que utilizou locomotivas deste tipo.

O abastecimento de água, o clima, as distâncias a percorrer, a natureza das curvas e das rampas devem ser objecto da maior atenção na escolha do tipo de locomotiva a empregar numa linha. A-fim-de tornar a exploração mais económica foi resol-

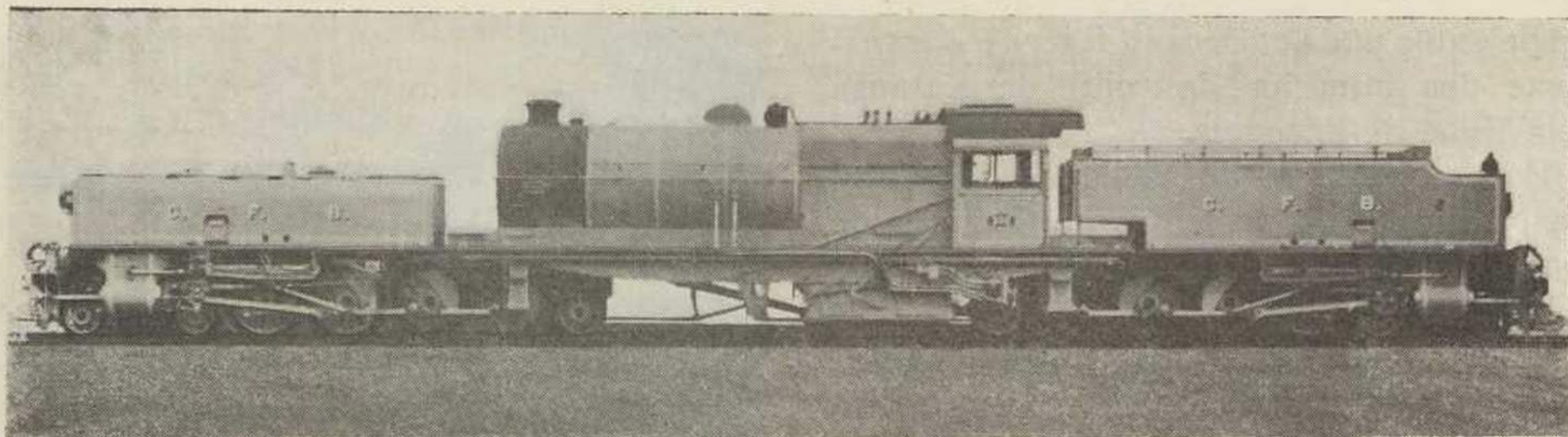


Oficina de ferraria—Martelo-pilão de 1.000 Kgs.

vido aumentar a carga dos comboios para 500 toneladas. Tendo em conta as condições



Vagão para transporte de minério pertencente ao Caminho de Ferro de Benguela



Locomotiva Garratt pertencente ao Caminho de Ferro de Benguela

especiais da linha foi escolhida a locomotiva «Garratt» como a mais adequada ao problema que havia a resolver.

A locomotiva «Garratt» — cuja aparição data de 1909 — é uma locomotiva articulada, constituída por três corpos bem distintos: dois *trucks* motores — que suportam, respectivamente, um reservatório de água e um *tender* — e um fixe que suporta a caldeira com sua fornalha e *cabine* do maquinista. Os dois *trucks* constituem cada qual uma máquina distinta, com cilindros, distribuição e rodas motoras. É nestes dois *trucks* que assenta o fixe que suporta a caldeira.

As locomotivas «Garratt» entraram ao serviço na linha de Benguela em 1927.

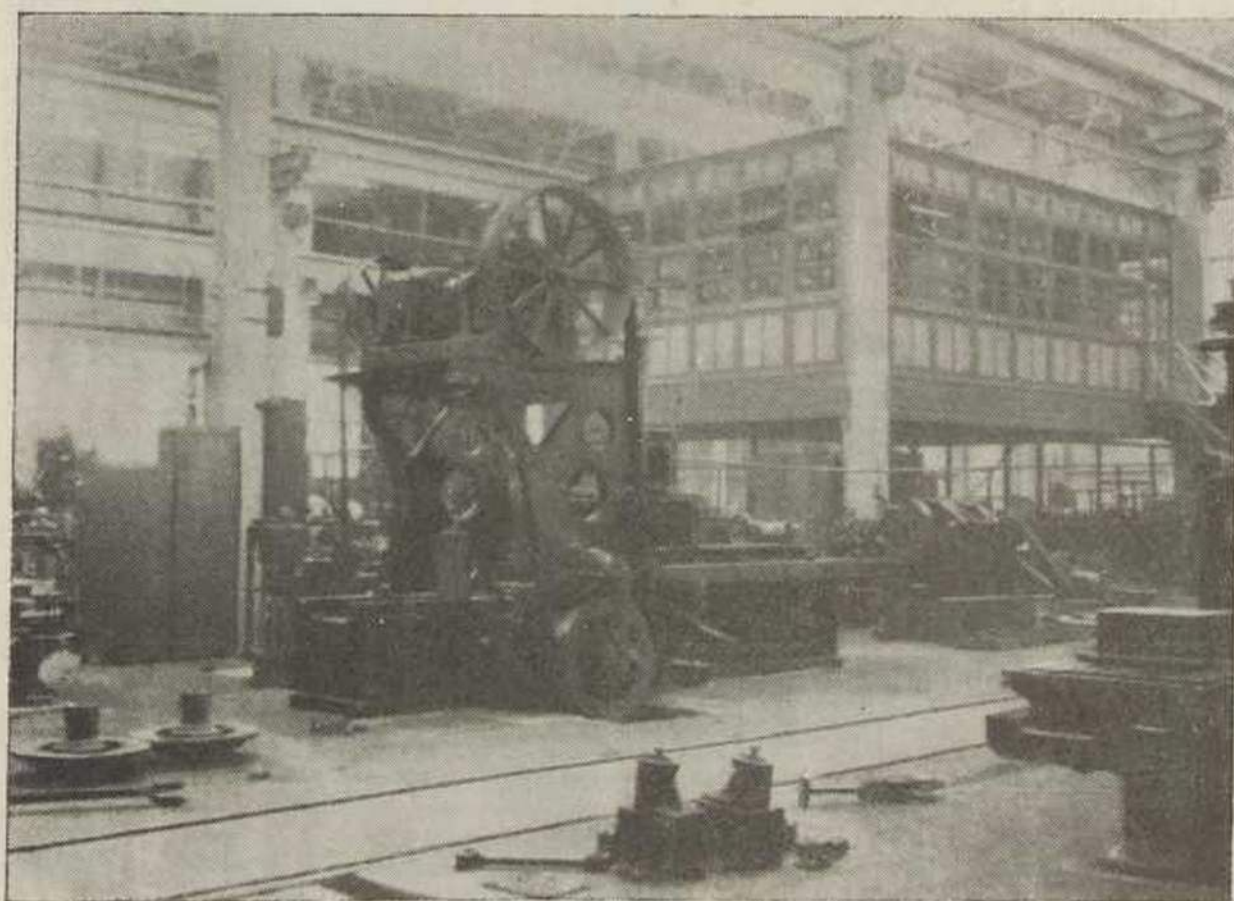
Sem entrar em pormenores que saíam fora do âmbito deste artigo, diremos apenas, para esclarecimento de alguns leitores menos familiarizados com este tipo de locomotiva, que uma das vantagens do dispositivo adoptado, é que a supressão das rodas e maquinismo debaixo da caldeira, permite dar a esta e à sua fornalha, dimensões independentes das condições restritivas habituais. Além disso, permite também manter o eixo da caldeira e, conseqüentemente, o centro de gravidade do conjunto muito mais baixo, o que é uma vantagem apreciável para as linhas de via estreita.

É ainda para notar que, ao contrário do que sucede com as locomotivas articuladas do tipo «Malet», o dispositivo adoptado estabelece a uma menor concentração de cargas o que é apreciável para a estabilidade da via e obras de arte.

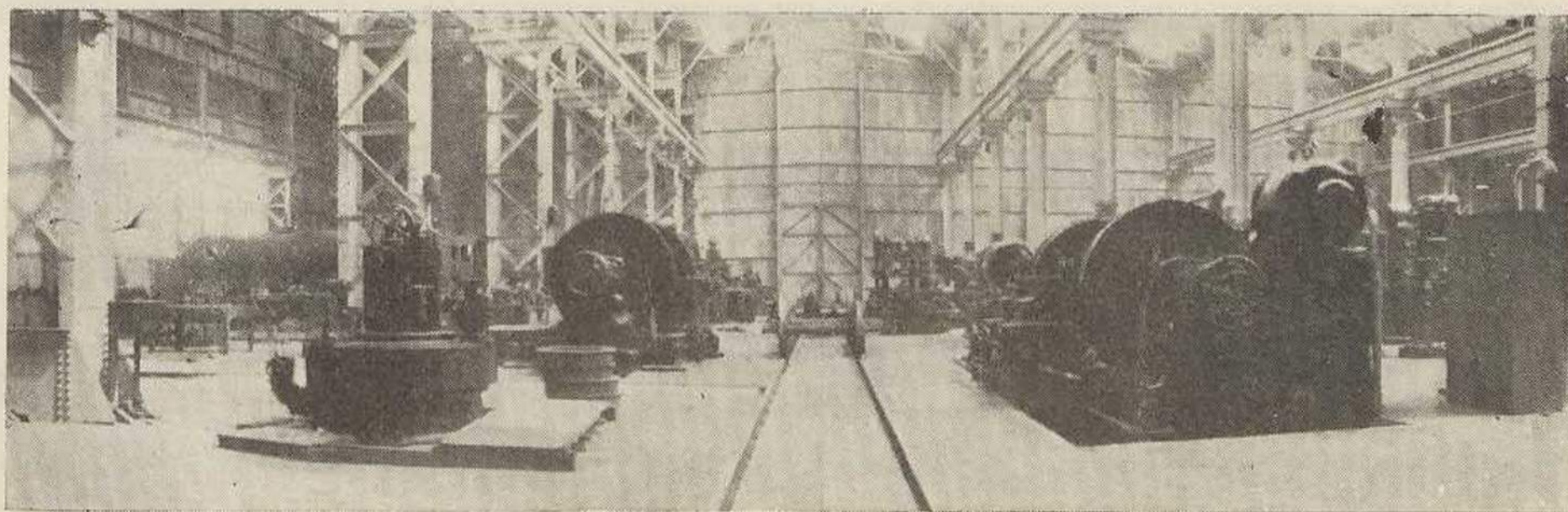
As locomotivas «Garratt» do caminho de ferro de Benguela têm o peso aderente de 102,800 ton.^s.

Para dar uma ideia da potência destas locomotivas diremos que, pelas suas características, elas podem rebocar, aproximadamente, 850 ton.^s em troços de linhas de rampas máximas de 12,5^{mm} e curvas com raio mínimo de 200^m.

Um material circulante



Officinas de Nova Lisboa — Plana de Bateman



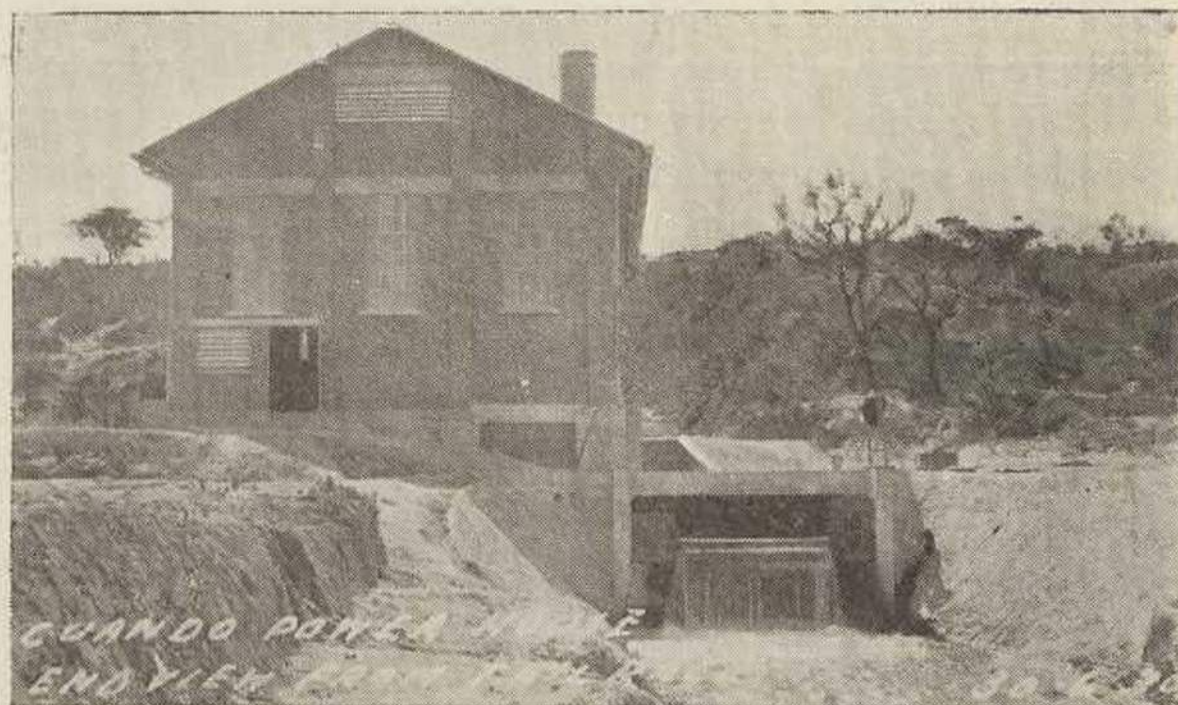
Oficinas de Nova Lisboa — Aspecto parcial de uma secção de máquinas ferramentas

tão aperfeiçoado, tanto no que diz respeito a locomotivas como a carruagens, exigia umas oficinas também aperfeiçoadas.

As primeiras oficinas foram instaladas no Lobito e foi nelas que se fez a montagem e a reparação do material desde o início da construção da linha até à sua conclusão. Foram ali montadas, inclusivamente, as locomotivas destinadas à linha belga que vai desde Luau até Chilongo.

Porém, com a conclusão da linha a sua localização no Lobito deixou de ser a mais conveniente. Havia necessidade de escolher um ponto mais central, e para mais, dado que, depois da linha ter chegado ao seu término e ter ficado ligado aos caminhos de ferro do Congo Belga, as exigências da sua exploração aumentariam

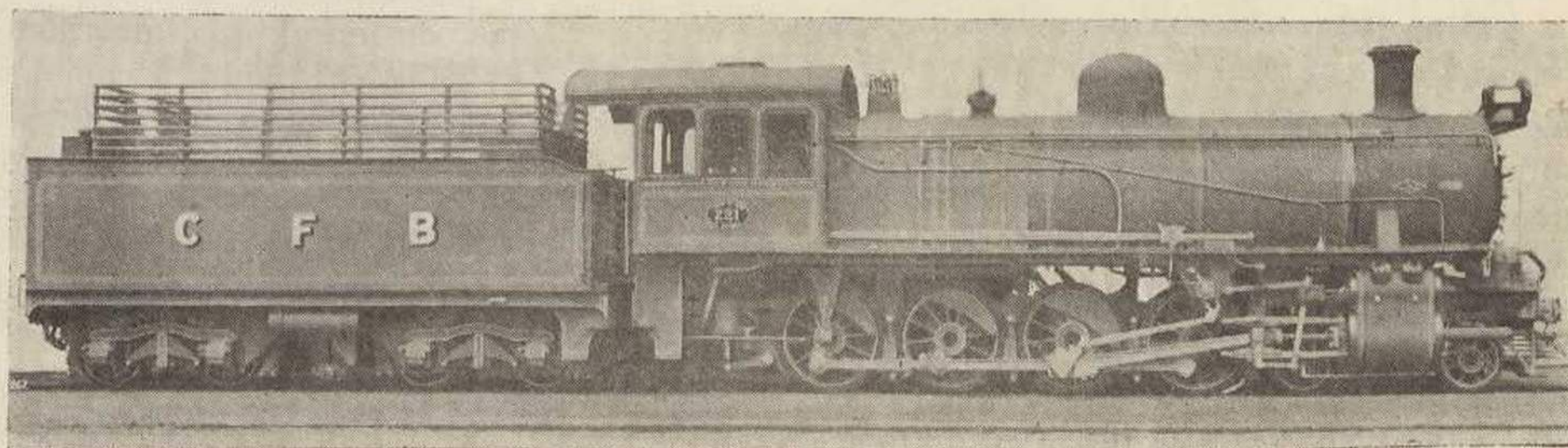
extraordinariamente, a sua capacidade de laboração passaria a ser insuficiente. Atendendo a estas razões foi resolvido cons-



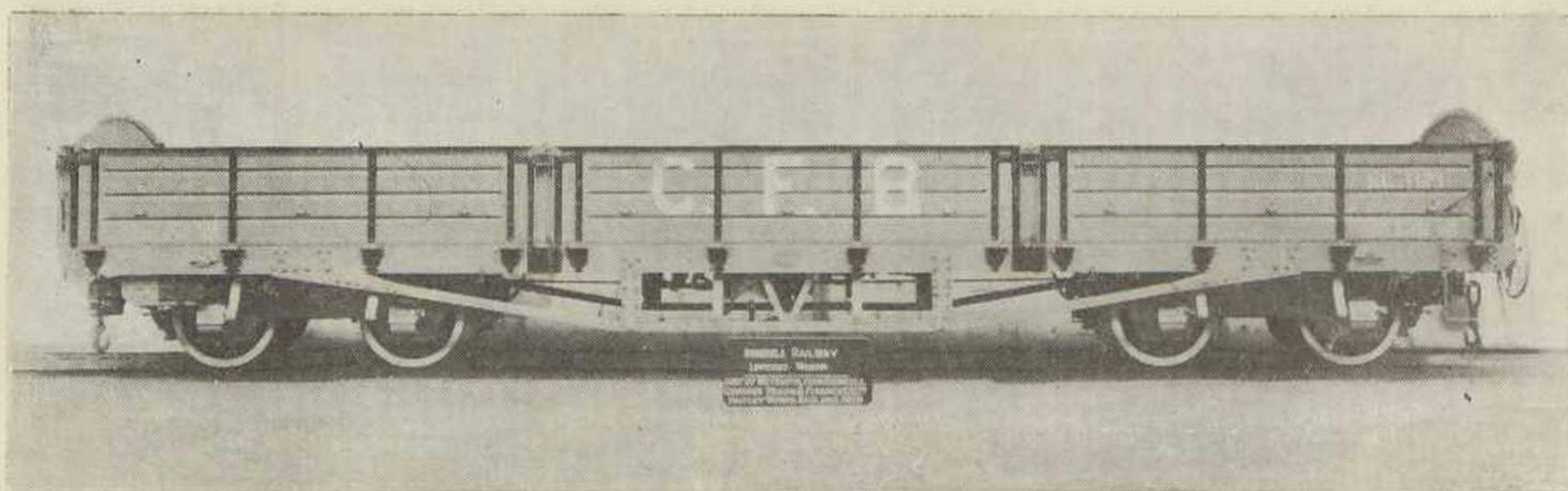
Central eléctrica do rio Cuando

truir umas novas oficinas em Nova Lisboa.

A característica mais notável do plano a que obedeceu a sua instalação é a separação



Locomotiva em serviço no Caminho de Ferro de Benguela



Vagão de bordas altas, pertencente ao Caminho de Ferro de Benguela

das diferentes oficinas em edifícios próprios, com as características necessárias ao trabalho a que se destinam, localizadas conforme as relações que umas têm com as outras, e tendo como centro do sistema, os armazéns.

O terreno das oficinas ocupa uma área de cerca de 140.000 metros quadrados e compreende as seguintes oficinas:

a) *Oficina Geral* (com as secções de mon-

O que fica exposto é um exemplo da influência civilizadora dos caminhos de ferro.

No caso especial do caminho de ferro de Benguela quis a Companhia concessionária levar mais longe essa influência. E assim, na intenção de promover o desenvolvimento agrícola e o povoamento dos planaltos que a linha percorre, sugeriu ao Governo portu-

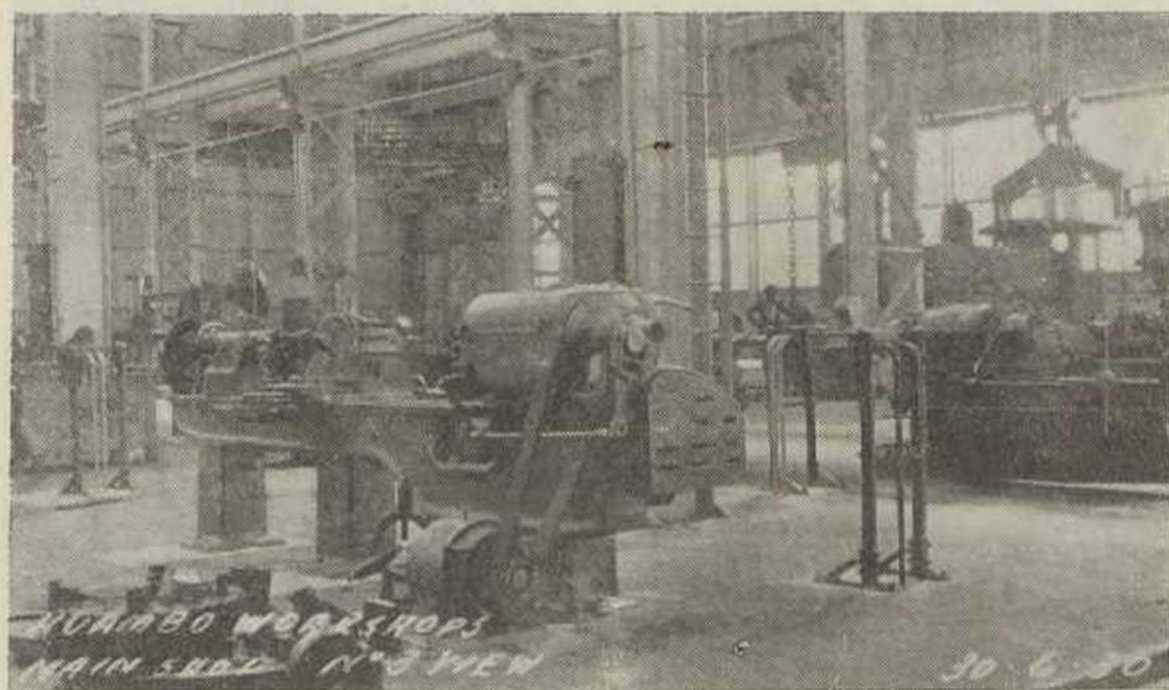
guês a criação de um Grupo Experimental de Colonização, sem a mínima participação financeira do Estado, e só mediante facilidades de pequeno vulto que lhe foram concedidas pelo Decreto n.º 25.027 de 3 de Fevereiro de 1935.

Foi criado por esta Companhia um organismo especial que ficou encarregado de tudo que diga respeito à colonização europeia. Este organismo está procedendo, também, à plantação de extensas matas de eucaliptos, destinando-se a sua lenha a combustí-

tível das locomotivas, em substituição da lenha de ungerite, que é actualmente empregada, mas vai rareando cada vez mais.

É de esperar que esta tentativa de colonização produza o melhor resultado.

O caminho de ferro de Benguela levará assim ao mais alto grau de prosperidade a província de Angola.



Oficinas de Nova Lisboa — Grupo de tornos mecânicos

tagem, máquinas ferramentas pesadas, máquinas ferramentas leves, máquinas ferramentas de caldeiraria, caldeiraria, soldadura autogénea); b) *Ferraria*; c) *Fundição*; d) *Serração, Carpintaria e Reparação de Carruagens*.

A força motriz para estas oficinas é fornecida por uma central hidro-eléctrica do rio Cuando, central que fica a 18 quilómetros de Nova Lisboa.

RAÚL MOREAU

Vitimado por inesperada doença, faleceu em Lisboa, no dia 15 de Janeiro passado, o Snr. Raúl Emilio Moreau, Secretário da Direcção Geral da Companhia.

A sua morte surpreendeu e consternou profundamente os seus numerosos amigos, que o eram todos aqueles que, ou pelo seu convívio, ou por simples conhecimento, se obrigavam a pagar-lhe, em estima e consideração, o muito que as suas qualidades mereciam.

O Snr. Raúl Moreau, em cuja robustez física e intelectual, nem a idade, nem sobretudo o esforço despendido em 52 anos de serviço intensivo e exemplar, tinham provocado, aparentemente, qualquer desgaste sensível, desapareceu em plena posse das invulgaes qualidades que o consagraram como funcionário distintíssimo e que o fizeram ascender, de modesto empregado de escritório, ao difícil e elevado cargo que durante 30 anos exerceu com singular prestígio e inexcédível lealdade, zelo e proficiência.

A sua carreira é exemplo frisante do que vale a inteligência, o trabalho infatigável, a dedicação ilimitada e a nobreza e correcção de procedimento, quando postas ao serviço de uma Empresa que presta a devida justiça aos seus empregados e, elevando-os, simultaneamente lhes aproveita e recompensa os méritos.

Admitido na Companhia em 1 de Novembro de 1885 como Praticante provisório e nomeado Praticante definitivo em 1 de Fevereiro de 1886, Raúl Moreau, imediatamente se impôs à consideração dos seus superiores pelas qualidades que demonstrou.

Depois de transitar pelas diversas categorias de pessoal de escritórios, foi nomeado Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1903, Chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1906, Chefe de Secretaria em 1 de Janeiro de 1907 e Secretário da Direcção Geral em 1 de Janeiro de 1908. No exercício deste cargo serviu com os Directores Gerais da Companhia, Snrs. Engenheiros Leproux, Forquenot, Ferreira de Mesquita e Lima Henriques.

Em contacto permanente com estas e outras individualidades de alta categoria social e mental, o Snr. Moreau, pela sua conducta, soube conquistar-lhes a consideração, estima e confiança com que sempre o honraram. — É este o seu maior elogio.

Grande e dedicado trabalhador, que em dezenas de anos de exercício de funções absorventes, difíceis e da maior responsabilidade, não conheceu descanso superior ao da sua licença regulamentar, com verdade pode dizer-se que morreu ao serviço. Poucos dias antes da sua morte, ainda fazia a vida habitual: entrada para o serviço pouco de-

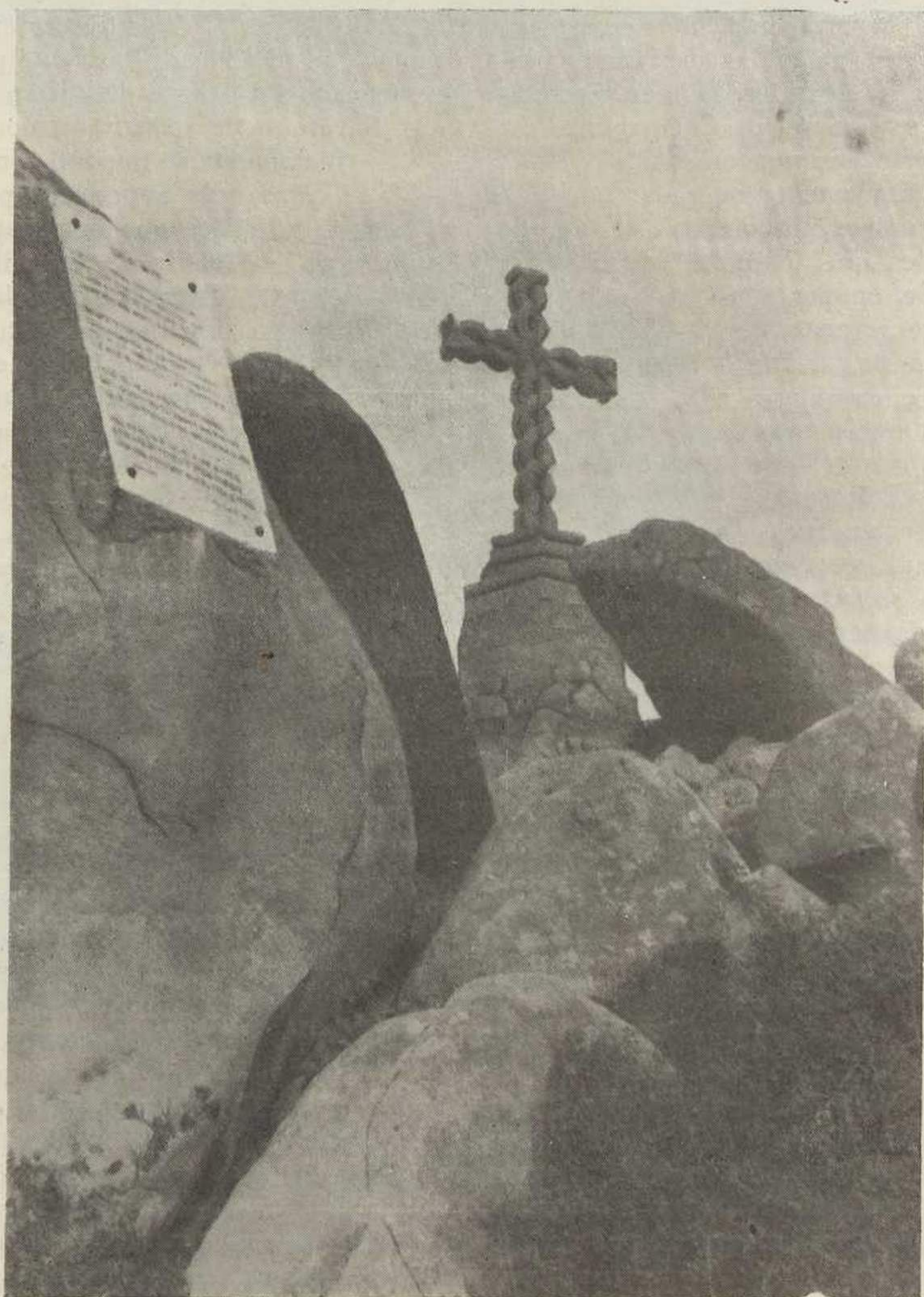


Raúl Moreau

pois das 9 horas; saída cêrca das 20, com a pasta cheia de papeis para o trabalho do serão. A morte arrebatou-o, negando-lhe, nesta vida, o descanso a que tinha tantos e tão justos direitos.

O *Boletim da C. P.* presta homenagem à sua memória.

Que descanse em paz quem tanto honrou a Companhia e a classe a que pertencemos.



Cruz dos «Capuchos» — Sintra

Fotog. de João José de Brito Abrantes, Empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração.

RECORDANDO . . .

Pelo Sr. *Carlos Parreira*, Sub-chefe de Serviço da Divisão de Material e Tracção

(Continuação)

Estávamos em vésperas do Natal de 1909.

O inverno daquêle ano tinha sido deveras rigoroso, tendo as chuvas causado enormes estragos nas linhas férreas, entre os quais avultou a destruição do triângulo formado pelas linhas do Leste e Vendas Novas.

De todos êstes estragos resultou a interrupção, por alguns dias, da circulação dos combóios entre Lisboa e Porto, sendo necessário estabelecer-se, pela linha do Oeste, tôda a comunicação de Lisboa com o Norte.

No dia anterior á interrupção, o combóio rápido Lisboa-Porto, n.º 55, esteve quasi sentenciado a ter que circular pelo Oeste, porque os telegramas recebidos davam como pouco possível a sua passagem pela linha paralela ao Tejo. Porém, quasi á hora da partida, resolveu-se que o combóio seguisse o seu trajecto normal, facto que causou contentamento nos passageiros que se destinavam ao Leste e Beira-Baixa.

Como estávamos em vésperas de Natal, a composição do combóio era grande e estava repleta de passageiros, cuja maioria ia, muito naturalmente, passar as festas nas suas terras.

O ruído do entusiasmo que se notava na multidão que ocupava as carruagens, convencencia que ninguém se preocupava com o perigo de viajar em condições tão difíceis, tal era a confiança que o Público depositava nos serviços ferro-viários.

O maquinista, á hora da partida, foi avisado que seria necessário muita atenção ao caminho que ia percorrer, porquanto era de esperar que a cada momento surgisse algum obstáculo que impedisse o avanço do combóio.

Para lá de Sacavém, a chuva recomeçou com violência e a água que batia na locomotiva vaporisava ao contacto com as chapas quentes da caldeira, produzindo grandes nuvens que impediam a visão. Contudo, apesar dêste contra-tempo, o combóio ia seguindo a sua marcha normal, rolando á beira de um verdadeiro mar, devido á grande quantidade de água que havia invadido os campos do Ribatejo.

Quando passava pela ponte da Vala do Carregado, a corrente de água era por tal forma impetuosa que galgou por cima do estrado da locomotiva. Só uma linha solidamente construída como a nossa, poderia resistir a tamanha violência. E êste quadro, a um tempo triste e grandioso, só visto se pode bem avaliar.

O combóio teve que parar em Setil, porque os sinais desta estação estavam fechados. O maquinista foi ali prevenido de que teria de circular com muita precaução até Santarém, porque as águas já haviam inundado a linha em diversos pontos.

Agora, numa marcha lenta, a locomotiva ia de espaço a espaço abrindo caminho por entre grupos de trabalhadores que á luz amarelenta dos archotes preparavam, numa tarefa deficit e perigosa, a defesa da linha contra as investidas da enxurrada.

Já próximo de Santarém, quando a linha mais se aproxima do Tejo, pôde ver-se, ao reflexo da iluminação do combóio, que o rio arrastava, na sua impetuosa corrente, inúmeros destroços de arvores que a tempestade havia arrancado.

Só depois de Entroncamento, o combóio pôde retomar a sua marcha normal.

A chuva tinha cessado, mas o vento rugia ainda, agitando com fúria a espessa ramaria dos pinheirais que acompanham a linha desde o Vale da Cordela até Albergaria.

A locomotiva, numa tiragem regular, venia garbosamente a forte e sinuosa inclinação daquêle perfil, mantendo á sua frente, bem viva e vigilante, a luz do seu farol, que abria uma larga clareira na escuridão da noite.

De súbito, porém, já próximo do túnel, a luz deixou de brilhar. E o maquinista, deveras surpreendido, gritou:

— Raio! Vamos ás escuras!...

— Foi, talvez, o vento que apagou a luz — observou o fogueiro, caminhando logo pelo estrada em direcção ao farol, junto do qual se demorou sem conseguir fazer luz de novo. Quando regressou ao seu lugar, já dentro do túnel, vinha por tal maneira perturbado que o maquinista, estranhando-o, observou-lhe:

— Que diabo estiveste a fazer, que não acendeste o farol e vens com cara de quem viu lobo?

— Lobo não, que tem asas — respondeu o fogueiro.

— Asas?! Que asas?

O maquinista, deveras intrigado por não ter compreendido o seu fogueiro, logo que parou em Albergaria, correu para o farol e de facto ficou, também, surpreendido por ver agarrado a êste um enorme pássaro que tapava com as suas largas asas tôda a superficie do vidro, obstando desta maneira que a luz se projectasse.

Era um pobre mocho, possivelmente tresloucado pela tempestade, que ali veio bater, atraído pela luz. Com muito cuidado o maquinista tirou-o daquela difficil posição e vendo que êle ainda não tinha fôrças para voar, colocou-o dentro da caixa do seu lado, deixando esta entre-aberta para entrar o ar.

O fogueiro (homem já idoso e um tanto irritável) não compreendendo bem a razão por que o maquinista dispensava tantos cuidados á ave que lhe havia pregado tamanho susto, exclamou com azedume:

— O melhor seria talvez metê-lo aqui na fornalha para não arrefecer!

E pelo caminho, quando por vezes retirava da fornalha o ferro de mexer o fogo, continuava a manifestar a sua má vontade contra a inofensiva ave, aproximando-lhe da cabeça a extremidade do ferro, que estava em brasa.

O mocho, sentindo demasiado calor, encolhia-se e arredondava enormemente os olhos, fixando o fogueiro como se comprehendesse os seus maus designios.

— Bicho de mau agoiro! — exclamava o rabugento velho. E acrescentava:

— Com certeza que isto hoje não acaba bem.

O combóio já se ia aproximando de Coimbra. Quando passava sôbre a ponte do Mondego, o fogueiro debruçou-se a olhar o rio e depois, virando-se para o seu maquinista, exclamou com um certo ar de importância:

— Camarada!... O oceano vai de léz a léz.

Já desde que passara em Alfarelos o maquinista vinha notando que o Mondego havia, também, invadido os seus campos marginaes. E ao ver êste quadro desolador, êle recordava com saudade as noites quentes e sossegadas de verão, nas quais muitas vezes, ao passar por sôbre a ponte grande, via, á luz do luar, o famoso rio reduzido a um manso fio de água, que corria docemente em graciosas curvaturas por entre o vasto areal que a lua prateava.

Agora a fúria dos elementos havia transformado num mar revolto o suave Mondego, tantas vezes cantado pelos poetas inspirados na sua encantadora belesa e no meigo murmúrio da sua corrente.

A hora que o combóio saiu de Coimbra ribombava uma forte trovoadá, acompanhada de grandes chuvas. Os relâmpagos sucediam-se a cada momento iluminando sinistramente a linha.

Já havia passado a passagem de nível da estrada do Porto quando, de súbito, o maquinista notou, ao rápido clarão de um relâmpago, que um vulto que parecia suspenso corria de encontro á locomotiva. Instintivamente, deu um salto para o lado, desviando o corpo da frente da vigia, colocando-se sob a protecção da caldeira. Foi o que lhe valeu.

No mesmo instante o referido vulto, arrombando a vigia e parte do guarda-vento, entrou estrondosamente na casa da máquina indo cair sobre o carvão do *tender*.

— Que raio será isto? — gritou o maquinista deveras assustado.

☞ Era a extremidade de um poste telegráfico, que a tempestade havia inclinado muito sobre a via e que a locomotiva colheu e partiu. Agarrados á extremidade, estavam ainda os isoladores e bocados de fio (1).

Apesar disto, o combóio continuou a sua marcha e, tendo já passado Souselas, avançava agora mais lentamente pela forte inclinação de Vale de Cavalos, a caminho da Pampilhosa.

O fogueiro, ainda impressionado com o incidente, ia monologando, em voz baixa:

— Sim senhor! Que belas visitas tivemos hoje, não haja dúvida. Esta última nem ao menos pediu licença para entrar!

E olhando de revés para a caixa onde estava o mocho, concluiu:

— Eu bem dizia que isto hoje não acabava bem!

(1) Em Gaia foi pesada a extremidade do poste; tinha 32 quilos.

Logo que parou em Pampilhosa, o maquinista foi informar o chefe da estação do que se havia passado pelo caminho. Momentos depois, quando regressava á máquina, notou com espanto que o seu fogueiro tinha o mocho agarrado pelo pescoço e com propósitos que não prometiam nada de bom para a pobre ave. Imediatamente, tirou-lha das mãos e largou-a no ar. O mocho, ao sentir-se livre, bateu as asas e, num grande vôo, perdeu-se na escuridão da noite.

— Tiveste sorte, ladrão! Mas não voltes cá — rugiu o fogueiro.

Não havendo agora obstáculos na via, o maquinista procurou ganhar o atrazo, fazendo marcha apertada desde Pampilhosa a Gaia. Contudo, apesar dos seus esforços, não conseguiu, porque não era possível, ganhar todo o atrazo.

Já era madrugada alta, quando o maquinista e o fogueiro se deitavam no dormitório em Gaia. O fogueiro já se encontrava estendido sobre o leito com o boné a tapar-lhe os olhos.

— Então, e o mocho? — perguntou-lhe o maquinista.

— Qual mocho nem meio mocho. Era o diabo! — exclamou êle, meio adormecido.

O mais eloqüente

de todos os sermões

é o exemplo

José do Nascimento Ferreira Dias

Por ter passado à situação de reforma, deixou o serviço activo da Companhia, em 1 de Janeiro último, o Snr. José do Nascimento Ferreira Dias, Sub-chefe de Serviço da Divisão de Exploração.

Poucas vezes o *Boletim da C. P.* terá ensejo de se referir tão elogiosa e merecidamente à carreira ferro-viária de um agente, como é sua gostosa obrigação fazê-lo agora a respeito da do homem que, após 57 anos de trabalho honesto e incansável, se retira do pôsto difícil que sempre honrou, cercado da consideração unânime de todos os seus superiores, colegas e subordinados.

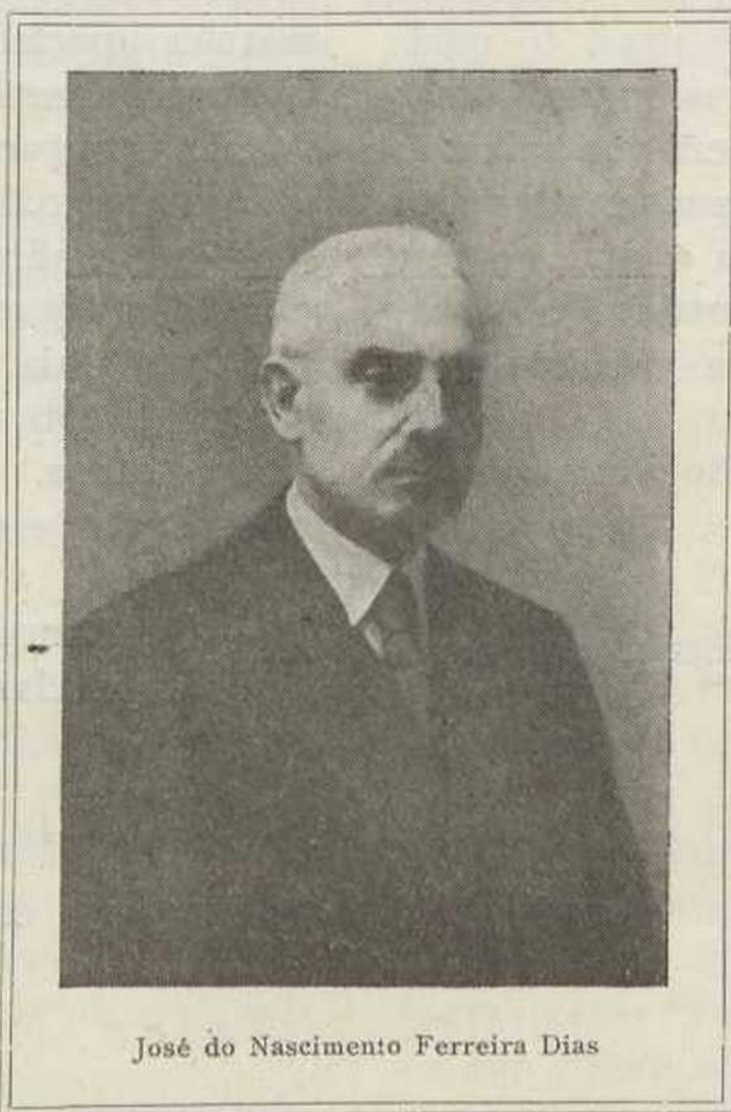
Essa consideração merece-a o Snr. José do Nascimento, pois conquistou-a pelas qualidades excepcionais que reúne e que sempre o nortearam como homem e ferro-viário.

Grande conhecedor da sua profissão, trabalhador infatigável para quem o cumprimento do dever não admitia limitações de qualquer espécie, estruturalmente honesto, dotado de correcção inexcedível, de delicadeza de sentimentos, aprumo moral e integridade de carácter invulgares, todos esses predicados eram ainda realçados pela sua grande simplicidade e extremada modéstia.

Além da incontestável autoridade moral de que dispunha, o Snr. José do Nascimento possuía também uma qualidade superior à própria inteligência, em quem tem de dirigir e lidar com homens: o bom-senso e o tacto,

aperfeiçoados talvez na dura lição da vida, mas já originariamente conformes ao seu feitio observador, ponderado e pouco expansivo.

Numa época em que campeia o desinteresse e o mercenarismo, podemos considerá-lo o simbolo do funcionário dedicado à Empresa que servia e à qual se consagrou integralmente. Todos os dias, de manhã, antes de ir para o seu escritório e à noite, depois de jantar com a família — de que é chefe exemplar e devotadíssimo e a quem exclusivamente destinava os poucos momentos não absorvidos pelo caminho de ferro — visitava as estações de Lisboa-P. ou Lisboa-R., assistia às partidas dos combóios de maior responsabilidade, inteirava-se do serviço feito, inquiria do que havia a fazer; no regresso a casa, embora tarde, raro deixava de passar pelo seu gabinete da 1.^a Circunscrição, que durante mais de 20 anos



José do Nascimento Ferreira Dias

chefiou, para providenciar acerca de qualquer caso urgente que pudesse ter surgido.

Em toda a sua longa carreira profissional, o Snr. José do Nascimento teve um único lema, que pode definir-se pela significação mais nobre da palavra «servir». Ao serviço da Companhia pôs, durante 57 anos — uma vida inteira — as suas belas qualidades, o seu esforço, a sua saúde e o seu interesse.

É por isso que o consideramos exemplo a apontar e a seguir; é por isso que o cerca o respeito e a consideração de todos nós.

O Snr. José do Nascimento Ferreira Dias entrou para a Companhia em 6 de Janeiro de 1880 como praticante de factor e ingressou no quadro em 1 de Maio de 1882.

Foi promovido a chefe suplementar em 1 de Setembro de 1887, nomeado Inspector Adjunto em 29 de Setembro de 1906, Inspector Principal em 29 de Agosto de 1913 e Sub-Chefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1926.

Nesse mesmo ano esteve em missão de estudo na França e Bélgica.

Em 1929 foi condecorado pelo Governo com o grau de Oficial da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial.

Foi várias vezes louvado por bons serviços prestados. Entre os louvores recebidos, avulta o da Comissão Executiva da Companhia, que em sessão de 10 de Maio de 1932 encarregou o Snr. Director Geral de felicitar o Snr. José do Nascimento «pela dedicação, zelo e lealdade com que tem servido a Companhia ha 50 anos».

Por ocasião da sua reforma, foi-lhe enviada pelo Snr. Presidente da Comissão Executiva a honrosa carta que a seguir se transcreve:

Lisboa, 4 de Janeiro de 1938.

Ex.^{mo} Snr. José do Nascimento Ferreira Dias

LISBOA

Ex.^{mo} Snr.

Para conhecimento de V. Ex.^a tenho o prazer de comunicar-lhe que, da acta da sessão da Comissão Executiva de 9 de Dezembro último, consta o seguinte:

«Reforma — José do Nascimento.

«O Snr. Director Geral — apresenta o pedido de «reforma do Sub-Chefe de Serviço, José do Nascimento Ferreira Dias, de quem faz o elogio, dizendo «que este empregado durante os 57 anos de serviço, «foi sempre um funcionário que se pode apresentar «como exemplo a todo o pessoal da Companhia. A «sua dedicação pelo serviço, que desempenhou com «a maior competência, e o respeito pelos seus superiores, que sempre manteve com inexcusável correcção, tornam-no merecedor de tudo quanto possa ser «feito a seu favor.

«O Snr. Presidente — associa-se gostosamente às «palavras de elogio pronunciadas pelo Snr. Director «Geral a respeito de uma pessoa que, a-través-da sua «longa vida na Companhia se habituou a encontrar,

«com extrema dedicação e competência nos vários «cargos que desempenhou. Entende que não só a «Comissão Executiva, mas o Conselho, devem manifestar ao Snr. José do Nascimento Ferreira Dias o «reconhecimento da Companhia, o aprêço pelas suas «qualidades e o pesar de o verem afastar-se do serviço.

«A Comissão Executiva — aprovando o seguimento «do pedido de reforma, associa-se às palavras dos «Srs. Presidente e Director Geral e resolveu que seja «presente ao Conselho, para conhecimento e apreciação, o caso deste distinto funcionário, com 57 anos «de serviço permanente».

Da acta da sessão do Conselho de Administração realizada em 27 do mês passado consta, também, o seguinte:

«José do Nascimento Ferreira Dias.

«O Snr. Presidente — informa que foi presente à «Comissão Executiva o pedido de reforma do Sub-Chefe de Serviço José do Nascimento Ferreira Dias, «que foi empregado da Companhia durante 57 anos.

«A Comissão Executiva prestou a sua homenagem «a este distinto funcionário e resolveu que o assunto «fosse presente ao Conselho, para conhecimento e «definição das homenagens que, pelos mais altos Corpos «dirigentes da Companhia, devam ser prestadas a «quem a serviu tão longamente e tão brilhantemente.

«A dedicação deste funcionário pelo serviço da «Companhia, a competência com que desempenhou «todas as funções de que foi incumbido, a inexcusável «correcção com que procedeu sempre, quer na execução dos serviços, quer na maneira disciplinada «como tratou os seus superiores, tornam-no um modelo para todo o pessoal da Companhia.

«Vê com pesar afastar-se dos cargos que tão proficientemente desempenhou, este homem digno, em «toda a aceção da palavra.

«Propõe, pois, que pelo Conselho lhe seja prestada «uma condigna homenagem.

«O Conselho — associando-se às palavras do Snr. «Presidente, resolveu que S. Ex.^a, acompanhado pelos «Srs. Administradores que se queiram associar e funcionários superiores, comunique ao Snr. José do «Nascimento Ferreira Dias o aprêço do Conselho, «pela forma que entender mais apropriada».

Dando cumprimento à resolução do Conselho, rogo a V. Ex.^a o obséquio de comparecer no meu gabinete, nesta Administração, no dia 7 do corrente, pelas 12.45 para pessoalmente lhe significar o grande aprêço em que sempre foram tidas as suas brilhantes qualidades morais e profissionais.

Com muita consideração e estima, sou

De V. Ex.^a

Mt.^o At.^o e Vnr.

O Presidente da Comissão Executiva

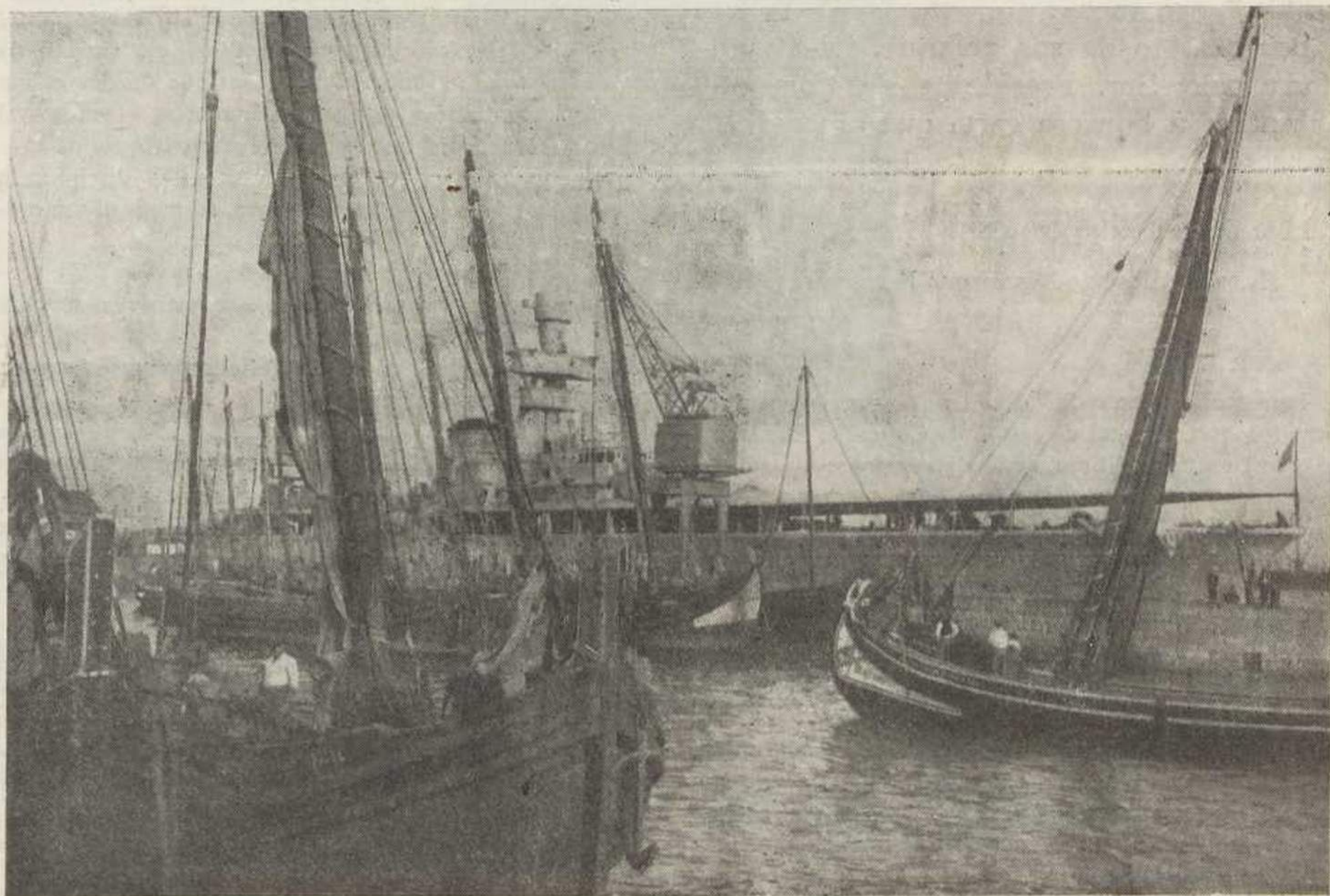
(a) A. Vasconcelos

Em obediência a tão honroso convite, o Snr. José do Nascimento compareceu na sede do Conselho de Administração, e ali, na presença dos Snrs. Director Geral e Administradores, o Snr. Presidente da Comissão Executiva, em nome do Conselho, significou-lhe o pesar com que via o seu afastamento, agradeceu-lhe a dedicação com que servira a Companhia, manifestou-lhe a muita consideração que mereciam as excepcionais qualidades que sempre demonstrara e terminou fazendo votos por que, na sua nova situação, o Snr. Nascimento encon-

trasse a felicidade a que tinha direito e que todos lhe desejavam.

Seguidamente, o homenageado foi saudado e abraçado por todos os presentes.

O *Boletim da C. P.*, congratulando-se com as distinções prestadas ao Snr. José do Nascimento pelos altos Corpos dirigentes da Companhia, cumprimenta o distinto ferroviário e associa-se de todo o coração aos votos formulados.



Cais da Areia

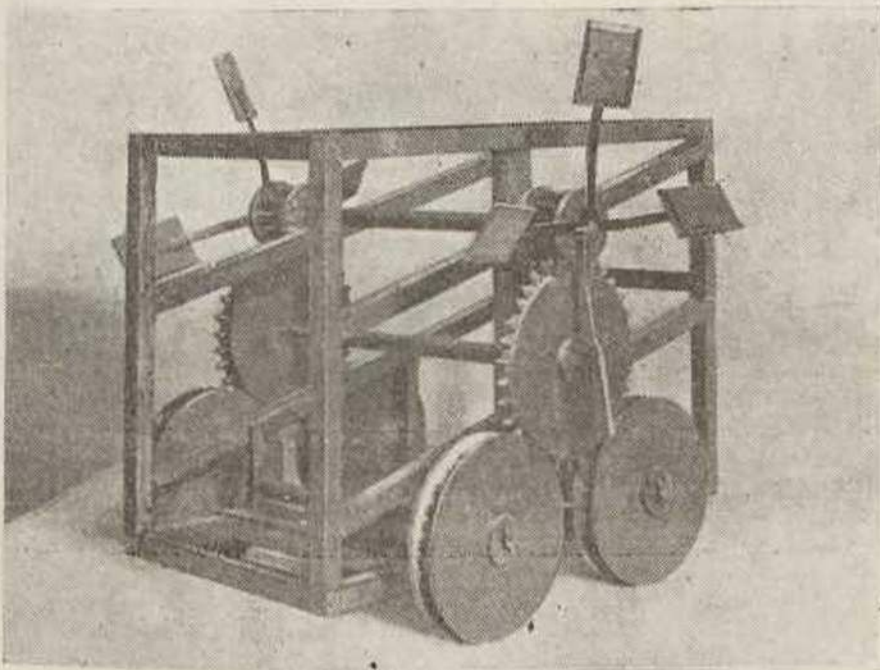
Fotog. de Aécio Eduardo Rodrigues, Maquinista de 2.^a classe, do Depósito de Lisboa.

COMO NASCEU O AUTOMÓVEL

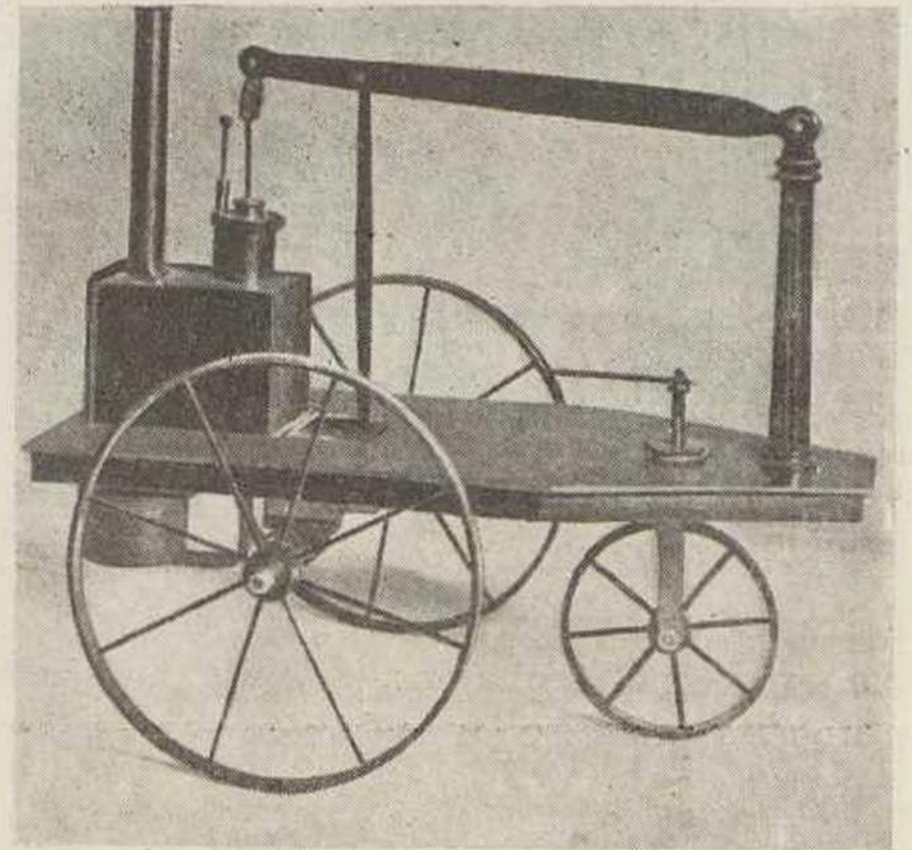
Pelo Snr. Architecto Cottinelli Telmo, da Divisão de Via e Obras

QUANDO olhamos hoje, quasi com indiferença, para o grande automóvel de luxo que passa, com brilhos de metal cromado, com o lustro da sua pintura impecável, rodando magestoso, sem sobressaltos, sem ruído, como um paquete a deslizar em

do progresso. Nem sequer nos lembramos de que, há trinta ou quarenta anos, essa mesma coisa que se chamava automóvel não



Máquina de guerra, movida a vento. Invenção de Valtúrio (1472)
(Modelo de C. Biscaretti)



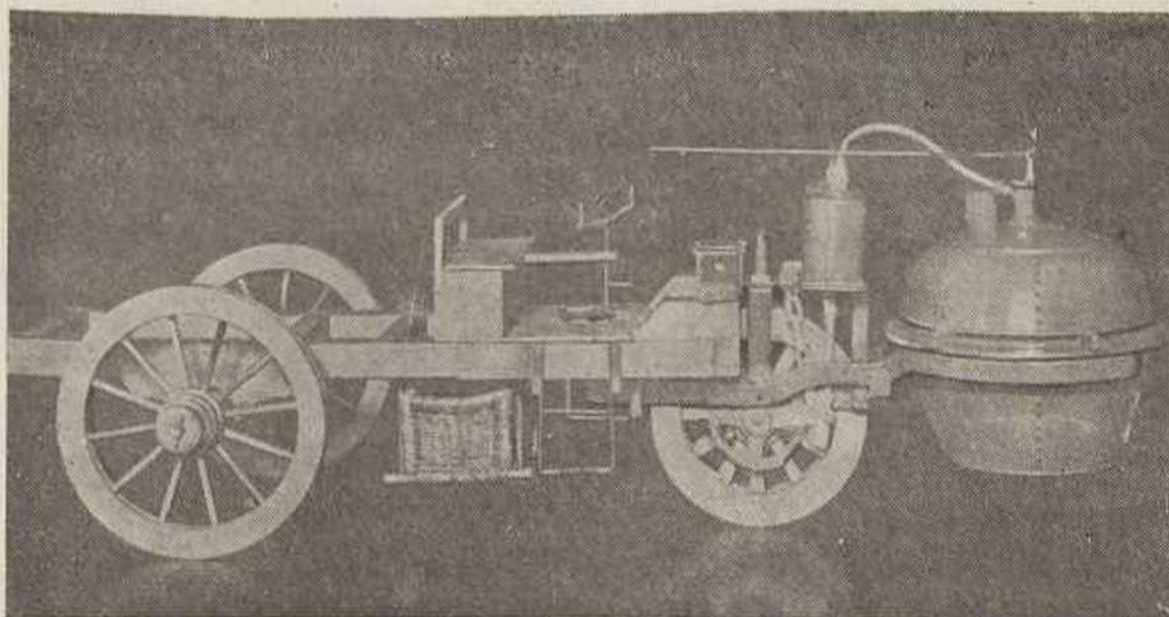
Triciclo a vapor de W. Murdoch (1784)
(Modelo de C. Biscaretti)

mar calmo, raramente pensamos no esforço que foi preciso para atingir esse cume

passava ainda de um «insecto malfeitão de corpo», desmanchado e barulhento a andar,

como se os seus órgãos locomotores fossem constituídos por sucata comprada a peso no primeiro ferro-velho. Muito menos pensamos, ou até ignoramos, qual foi e como foi o primeiro veículo que, por andar «por si», sem ser puxado por animais — incluindo nestes o homem — mereceu o título de *automóvel*.

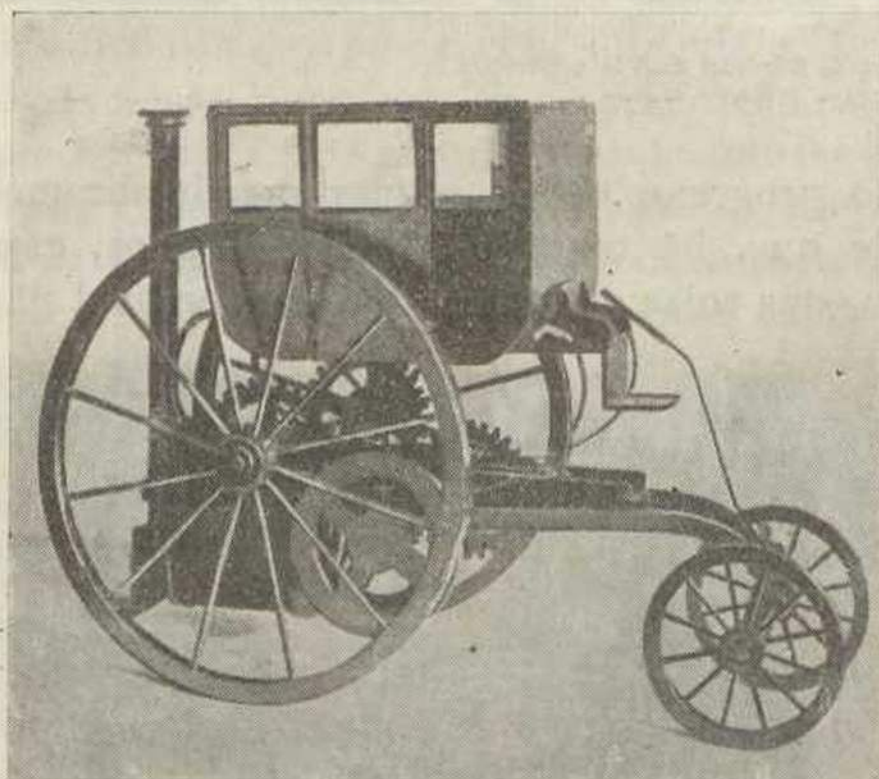
Desde que há homens sobre a terra existe o desejo de nos deslocarmos sem ser com as pernas, ou com estas e os



Automóvel a vapor de Cugnot (1769)
(Modelo de C. Biscaretti)

braços, como fazem as crianças; ou ainda e apenas sôbre as mãos, como vemos às vezes no circo.

A primeira ladeira sugere a qualquer garoto a idéia de se sentar numa tábua e



Auto-nível a vapor, construído por Ricardo Trevithick em 1800
(Modelo de C. Biscaretti)

deixar-se escorregar, e estamos convencidos, embora o não tenhamos observado, de que o homem primitivo o fez muitas vezes, ufa-

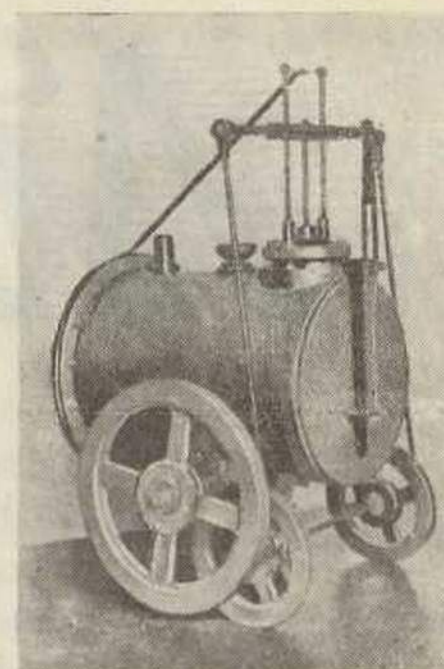


Automóvel a vapor de F. Hill, construído em Birmingham (1830)
(Modelo de C. Biscaretti)

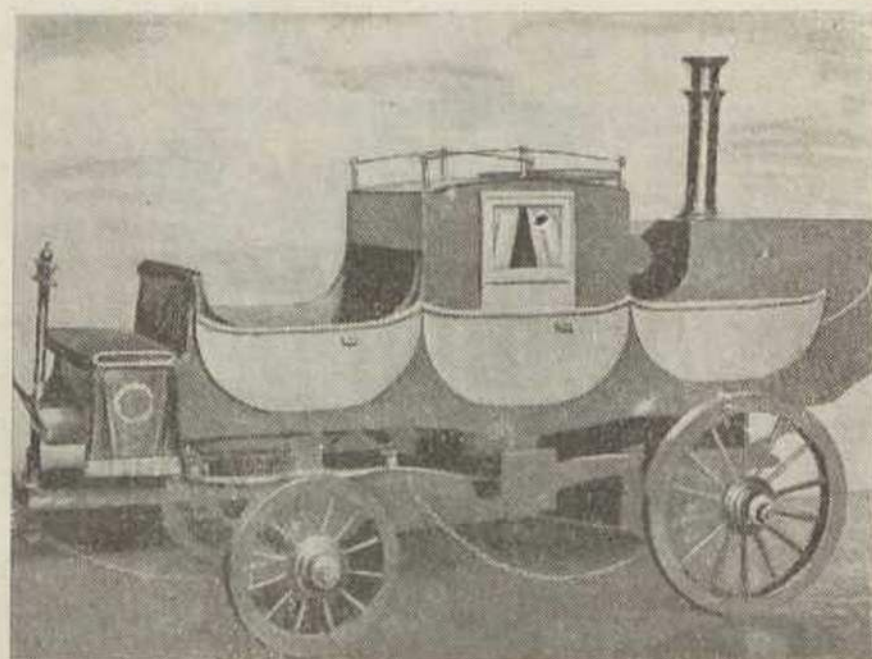
nando-se, com urros, do seu primeiro automóvel de casca de árvore! Excelente idéia e grande meio de locomoção... se tudo fôsse descendidas!...

Depois, vieram o rôlo e a roda, maravilhosas invenções de cuja importância nem já damos conta mas que devem ter melhorado o engenho primitivo. Em todo o caso o verdadeiro automóvel aparece quando aparece o primeiro motor sem ser a força da gravidade.

É muito difícil

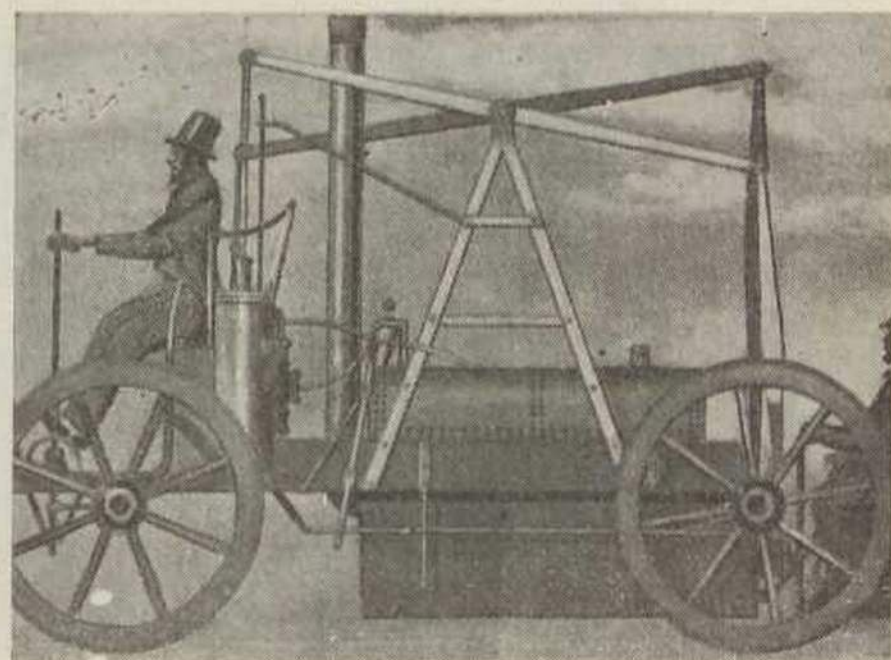


Triciclo a vapor de Ricardo Trevithick (1800)
(Modelo de C. Biscaretti)

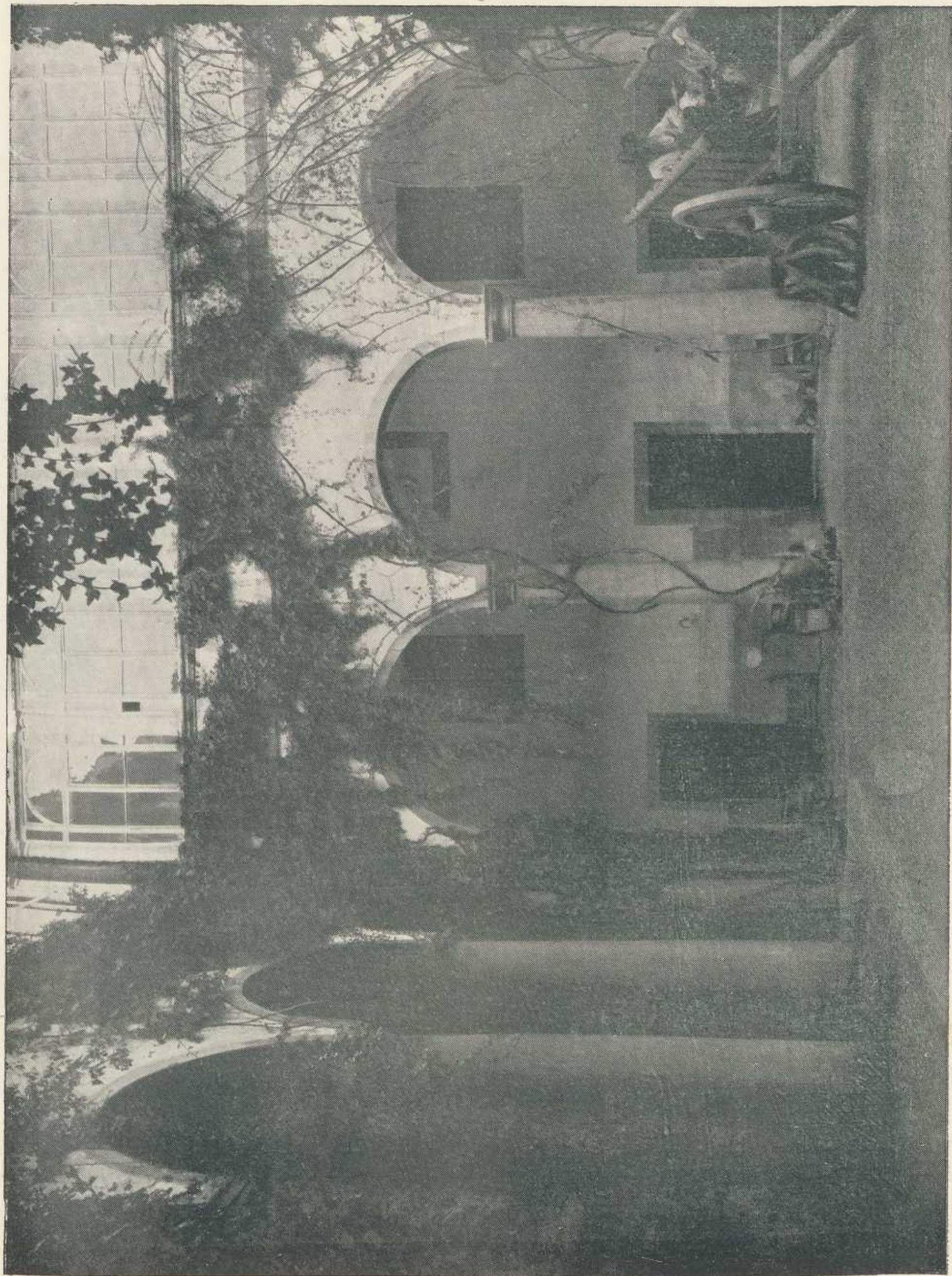


Automóvel a vapor de W. James, de Birmingham (1828)
(Modelo de C. Biscaretti)

fazer a história dos meios de locomoção: muitos dos documentos foram destruídos,



Locomotiva a vapor aplicável a diversos usos, do bolonhês Luís Pagani (1830)



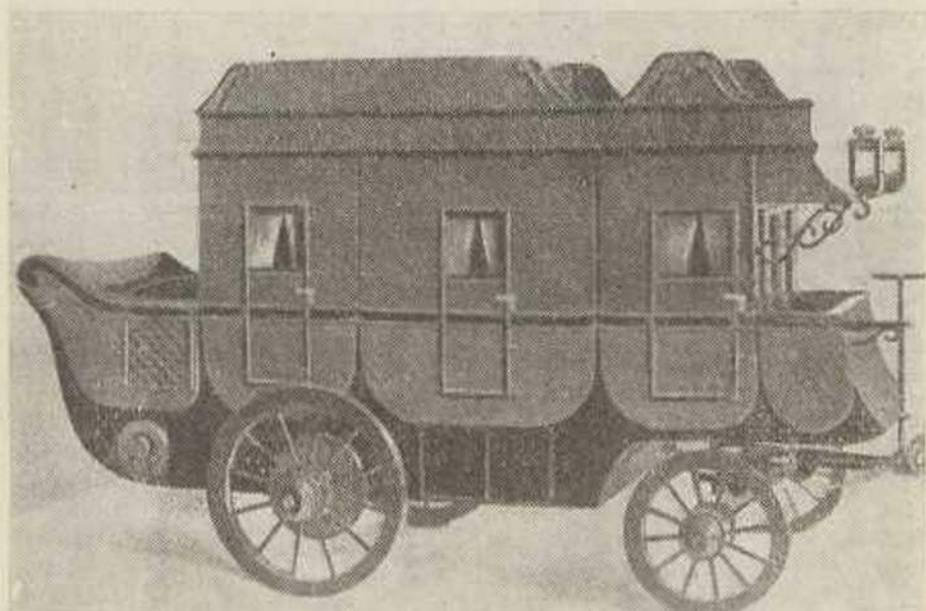
PÁTIO EM ÉVORA

Fotoq. do Eng.º Ferrugento Gonçalves, Sub-chefe de Serviço

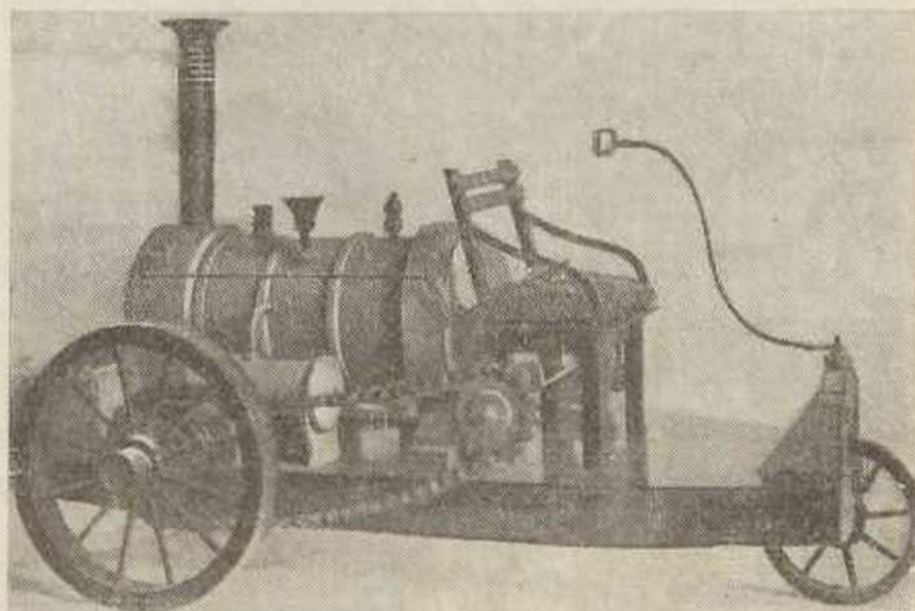
modelos quasi não existem a partir de certa data para trás e, se há escritos e desenhos antigos que falam desta ou daquela máquina

e descrevem as suas proezas, é bom contar com a imaginação dos historiadores ou com as falsas informações que lhes forneciam.

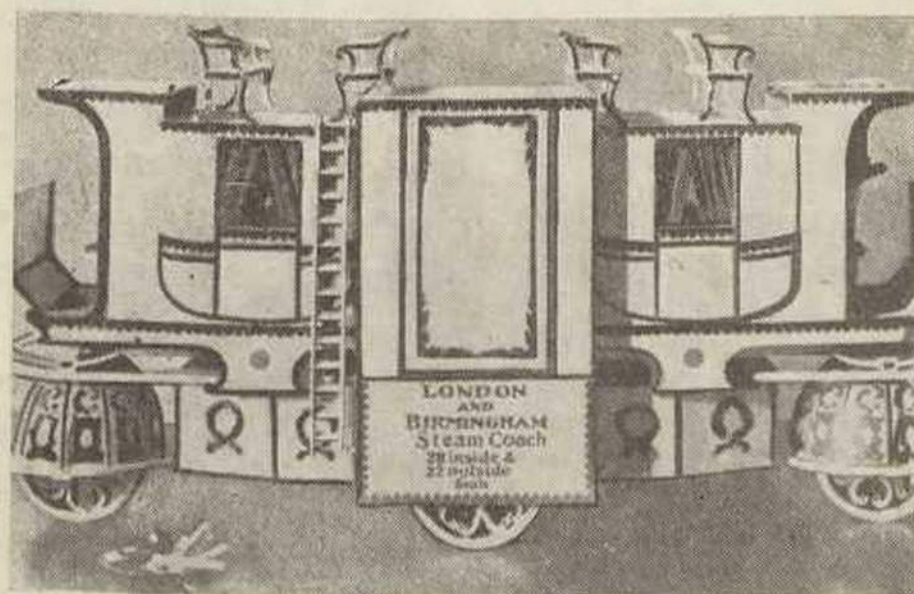
Roger Bacon, monge inglês e grande homem de ciência a quem chamavam o Doutor Admirável (1214-1294) e a quem se atribuem, erradamente, as invenções da pól-



Automóvel a vapor de d'Asda construído em 1839



Carro do marquês de Stafford, construído em 1838
por Tomás Rickett
(Modelo de C. Biscaretti)



Automóvel a vapor do Dr. Church, construído em Birmingham
em 1835
(Modelo C. Biscaretti)

vora, do microscópio e do telescópio, disse: — «Um dia virá em que se construirão carros que andarão sem serem puxados por animais», e Newton previu, em 1680, que



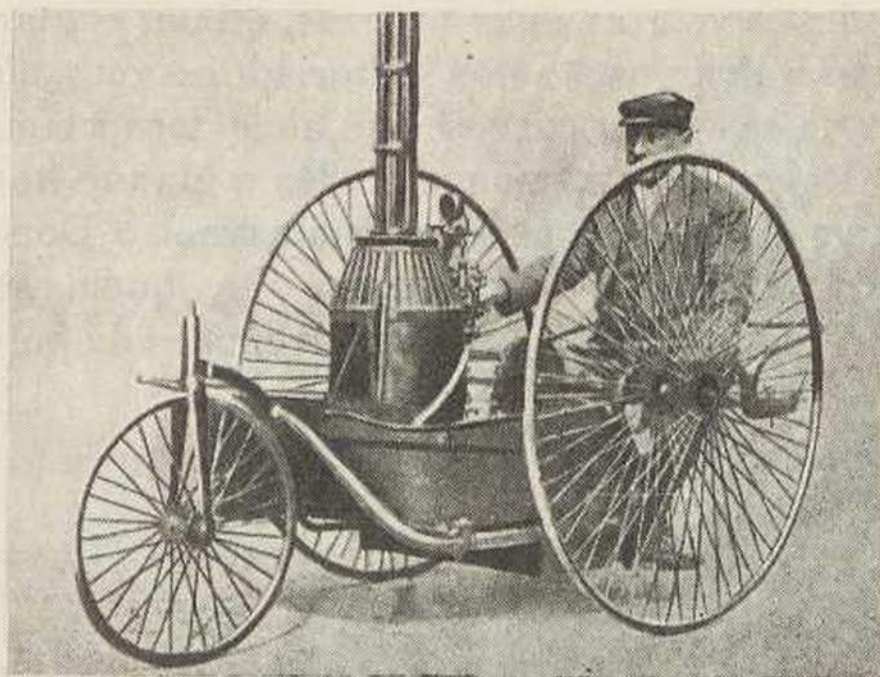
Bicicleta com motor, construída em Pádua pelo Eng. Bernardi (1895)



Automóvel Delamare-Debouteville e Malandin,
patenteado em França (1883)

os homens andariam a velocidades de mais de 80 Km. por hora.

Depois de aproveitar o motor «gravidade» o homem, empurrado pelo vento em certo dia de temporal, lembra-se de colocar na jangada a vela que a faria caminhar sobre a água. Na navegação... terrestre usam-se velas nos trenós e já em tempos antigos



Henrique Pecori no seu triciclo a vapor (1891)

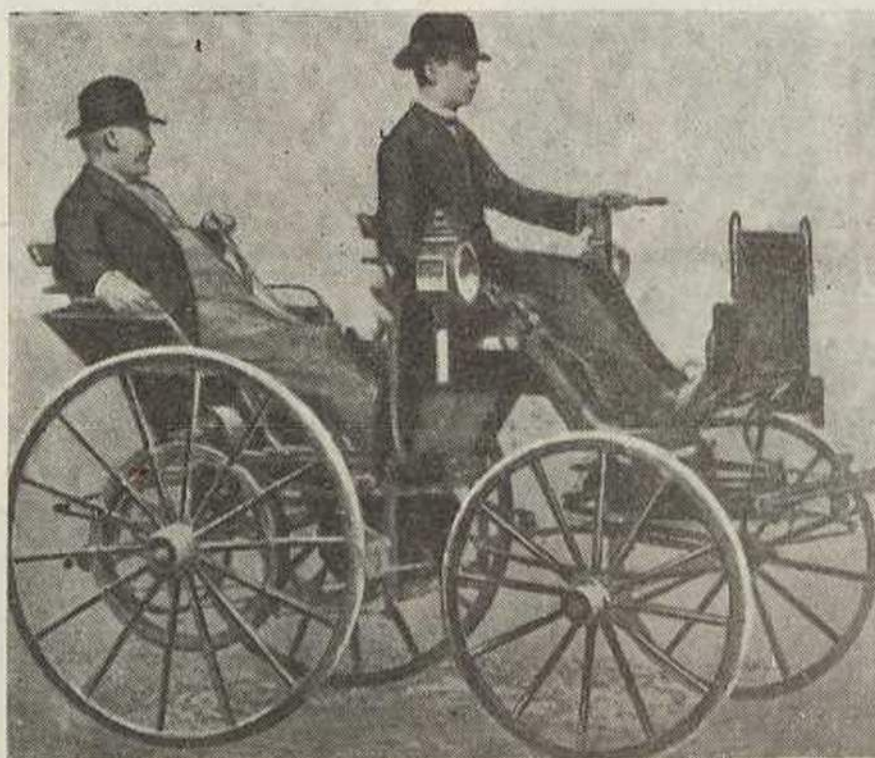


O primeiro automóvel construído em Turim em 1895 por Miguel Louza, que vai ao volante

os chineses as colocavam nos seus carrinhos de mão (de maiores dimensões que os ordinários) para ajudarem assim o esforço dos braços.

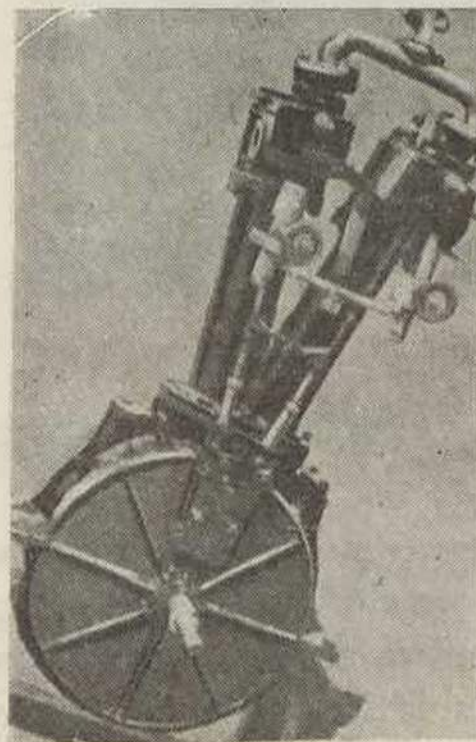
Foi confiado nessa força da Natureza, o vento, que Valtúrio, em 1472, imaginou o seu «automóvel-moinho» (*) representado na figura da página 43.

Escusado será dizer que, se o invento fosse pôsto em prática, seria necessário atrelar-lhe dois machos para o in-



O primeiro automóvel construído por Daimler em Cannstadt (1886)

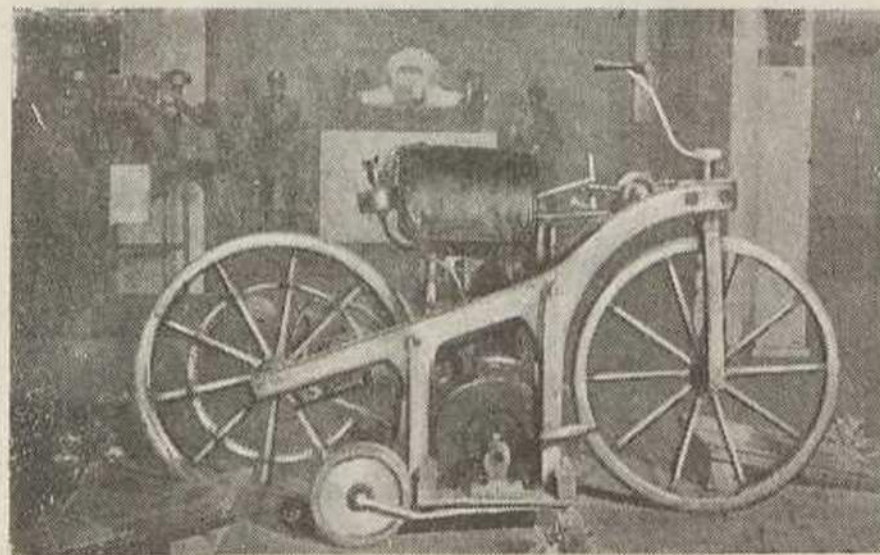
automóveis com que brincam as crianças — chamados «de corda» e em que as rodas se põem em movimento pela distensão duma mola — era o que João Hausch, de Nurembergue, vendeu ao Príncipe Gustavo da Suécia, em 1469. Não conhecemos o engenho nem sabemos se tinha corda para muito tempo, ou se o Príncipe, em certas emergên-



Motor Daimler, de dois cilindros (1895)

ventor não ficar envergonhado!...
No género dos

(*) Modelo construído por Carlos Biscaretti de Ruffia, autor, também, dum artigo publicado na revista italiana *Sapere*, donde extraímos a maior parte dos elementos e gravuras deste artigo.



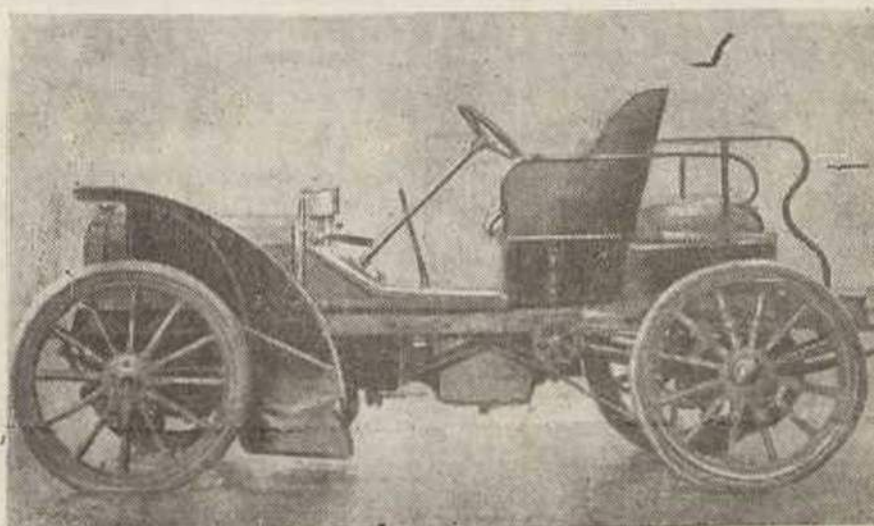
Bicicleta com motor, construída por Daimler em 1885



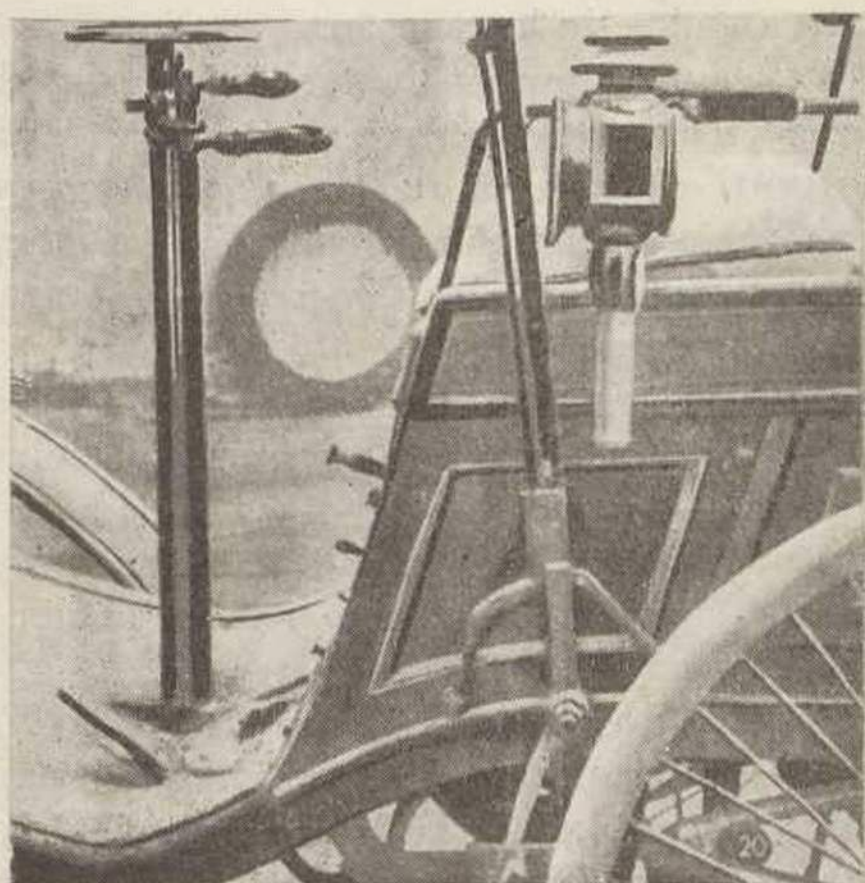
Motorocicleta construída em 1902, em Turim, nas oficinas do Eng. Rosselli

cias, não seria obrigado a dar-lha pelo caminho...

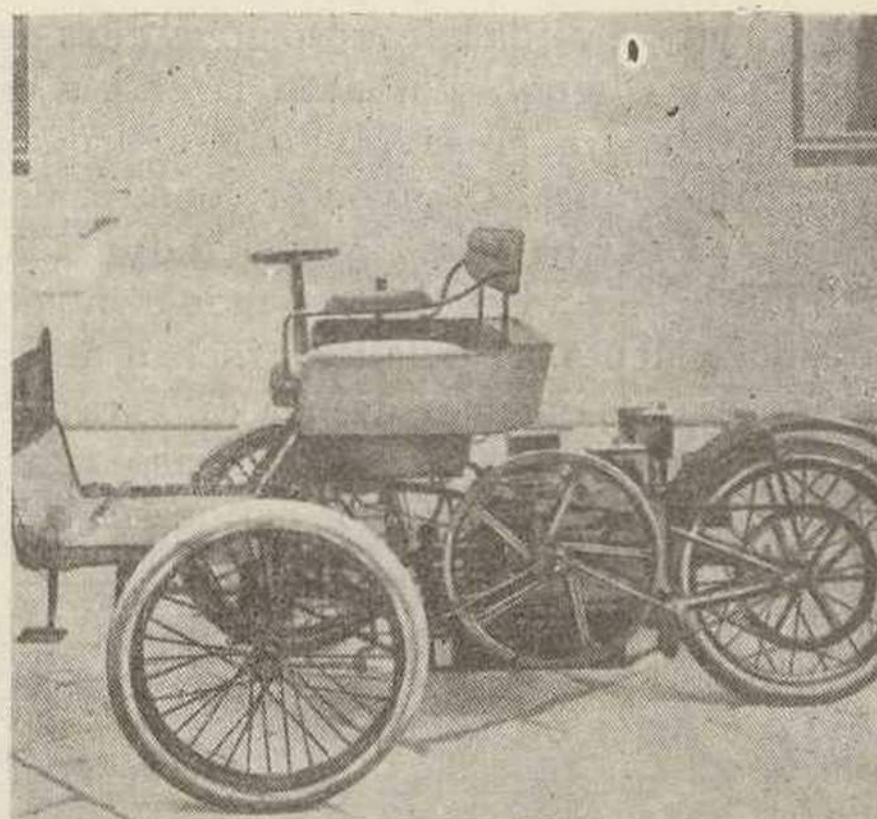
Em 1615, um sábio francês Salomão de



Automóvel Fiat construído em Turim em 1903



Orgãos de comando de um automóvel Benz (1897)



Carro do Eng. Bernardi, construído em Pádua em 1895

Caus, sugere a aplicação do vapor para força motriz, e o italiano Branca, em 1629, pensa em fazer funcionar com ele uma roda.

Newton, em 1680, constroi um modelo em miniatura de um carro em que o vapor, saindo em jacto pela parte de trás, faz caminhar o veículo, e Papin, em 1688, procura os mesmos efeitos substituindo o vapor pela



O primeiro Fiat de 4 H. P. (1899-1900)

pólvora, mas volta de novo ao vapor e dá-nos a primeira caldeira com válvula de segurança. E falamos hoje, com ar de novidade, dos veículos propulsionados por foguetes! Como se vê, tudo é velho!... (*)

(*) A propulsão por este processo não deu ainda resultados práticos quanto à aviação nem faz prevêr que venha a realizar o sonho das viagens inter-planetárias; parece no entanto ter sido aplicada já no envio de correspondência a distância.

O primeiro e verdadeiro automóvel deve-se ao francês Cugnot. Em 1769 fazem-se as experiências, na presença do Ministro da Guerra da França. O inventor constrói um segundo modelo mais aperfeiçoado mas, entretanto, vem a Revolução e tudo é votado ao esquecimento. O defeito principal desse veículo era a pequenez da sua caldeira: de quarto em quarto de hora era preciso parar, para que se formasse vapor em quantidade suficiente para novo arranque.

Cugnot morreu quasi na miséria e o seu invento só em 1801 recolheu ao Conservatório das Artes e Ofícios de Paris.

Com os aperfeiçoamentos que Watt introduziu na máquina a vapor, e, depois d'ele, tantos ingleses illustres, chegamos a resultados definitivos: o automóvel a vapor vai conquistar a estrada! Infelizmente, o «monstro» provoca tal pânico nas povoações por onde passa que, em 1861 e 1866, publicam-se em Inglaterra leis de tal forma absurdas que são, por assim dizer, a morte provisória do automóvel: velocidade máxima 16 Km. por hora; três indivíduos para conduzirem o veí-



O primeiro carro Ford apresentado ao Público

culo, um dos quais, munido de bandeira encarnada, devia caminhar 55 metros à frente — e, ainda por cima disto, quando a uma senhora nervosa apetecesse mandar parar a «máquina infernal» para apanhar o leque que lhe tinha caído ao chão, o condutor devia obedecer imediatamente!...

Nesta altura dá-se um desdobramento, uma bifurcação: cria-se o «caminho de ferro», estrada própria para a circulação destes veículos, que passam a rodar sobre carris — e o progresso continua, tanto com respeito à



O automóvel precursor dos de linhas aerodinâmicas. Em 29 de Abril de 1899 fez 105 Kms. à hora, conduzido por M. Jenatzy

locomotiva como ao automóvel propriamente dito, a-pesar-do período de desânimo resultante da má vontade geral contra essas máquinas de morte.

Devemos dizer, no entanto, que os caminhos de ferro se desenvolveram mais rapidamente, pela segurança, comodidade, etc., que oferecem e que ainda hoje, inegavelmente, prevalecem, colocando-os acima dos outros meios de locomoção.

Devemos citar os nomes gloriosos de Bollée, Dion-Bouton e Serpollet — e os de Barsanti e Matteucci, italianos que tiram patente, pela primeira vez, do motor a gás (1857) mas que a história da locomoção votou ao esquecimento.

Os verdadeiros pais do carro moderno, são Daimler, inventor do motor a petróleo, e Benz — embora os franceses reclamem a prioridade para Delamare-Bouteville e Malandin, a quem pertence, na realidade, a primeira patente (1884).

Os fins do século XIX e o começo do XX marcam um período de actividade espantosa: nasce a indústria do automóvel. Organizam-se em Paris, durante a Exposição de 1898, corridas de velocidade, provas de

consumo, de conforto, de facilidade de direcção, etc. Além dos automóveis a vapor e a petróleo, existem já os de motor a gasolina e eléctrico, e os motociclos e triciclos, antepassados das motos.

Num artigo a respeito dos «progressos do automobilismo» escrito em 1899, lê-se, entre outras coisas, o seguinte:

«Quem quiser comprar um automóvel tem de se inscrever com grande antecendência (!) A bicicleta teria sido atirada já para o rol dos esquecidos e considerada uma velharia se não fôsse o custo elevadíssimo dos automóveis: 6.000 a 20.000 francos. O *Automobile Club*, de fundação recente conta já perto de 2.000 membros».

«É a época das tipóias, caleches e diligências... com motor.

Vêem-se os modelos mais estranhos e caricatos para a nossa sensibilidade de hoje; mas não se julgue mal da sua velocidade: em 1899, o senhor Jenatzy bate o «récord» do mundo, 106 Km. por hora, no seu carro *em forma de bala* e com motor eléctrico! Admirem a rapidez e o modelo capaz de fazer inveja aos automóveis aerodinâmicos de hoje e seu verdadeiro progenitor!

Em 1901, um automóvel Decauville de 8 cavalos faz, por aposta, 1600 Km. *sem uma*

única paragem, o que constitui um *récord* mundial de que hoje muitos automobilistas, dispondo de outras estradas e de melhores carros, se não conseguem orgulhar.

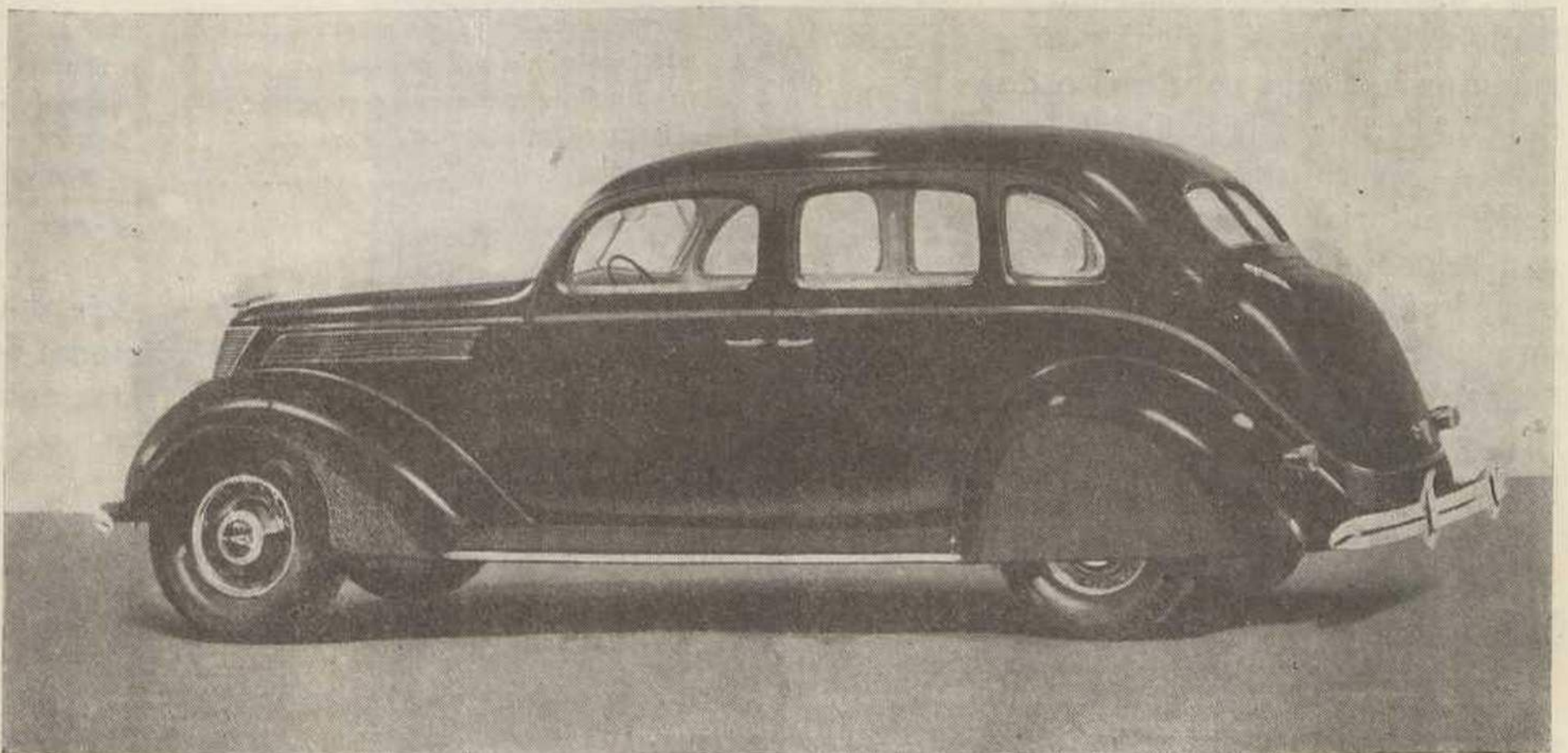
O entusiasmo pelo automobilismo era tal, em França, que até as autoridades discutiam se se devia dizer *um* automóvel, ou *uma* automóvel e optavam pela primeira forma, a-pesar-de hoje se ter voltado à segunda: *une automobile*.

A loucura das velocidades era tão grande, tantas as pessoas esmagadas, que sai um regulamento impondo a colocação duma chapa numerada e fixando a velocidade a 20 Km. nas povoações e a 30 em plena estrada!...

Quando será que a velocidade do «Pássaro Azul» de Campbell—que deu perto de 460 Km. por hora e que já foi batido por Rosemeyer, um rival alemão que atingiu os 500—nos parecerá insignificante? Como será o automóvel daqui a 50 anos?

Muito desejaria ser eu próprio a dar a resposta aos leitores do Boletim, com conhecimento de causa e por observação directa...

Bom sinal! Poderia, talvez, dar-lhes a notícia de que em vez de taxi, tinha tomado uma «avioneta» para vir para o serviço...



Um dos «paquetes» terrestres de 1937

Consultas e Documentos

CONSULTAS

1 — Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 717. — Peço me seja indicado o processo de taxar o seguinte transporte:

Uma locomóvel em p. v., peso 2.500 Kg., de Lisboa-Santo Amaro a Barreiro, carga e descarga pela Companhia.

R. — Segue discriminação da taxa:

Tarifa Fluvial — Capitulo XII

Transporte: $3\text{,}15 \times 11 \times 3$	103,95
Registo e aviso de chegada	1,10
Adicional de 10 %	10,51
Uso de cais: $20 \times 11 \times 2,50 =$	5,50
Carga—I. x. S.º Amaro (a) $70 \times 11 \times 3 =$	23,10
Adicional de 10 %	2,86
Arredondamento	0,03
Total	147,05

(a) Vêr a chamada (a) da primeira coluna do quadro da alínea b) do Complemento à Tarifa de Despesas Acessórias, publicado pela extinta Direcção do Sul e Sueste, em Janeiro de 1923.

P. n.º 718. — Peço dizer-me se uma debulhadora com 1 fagulheiro é considerada máquina agrícola para efeito do estipulado no art.º 65.º da Tarifa Geral.

R. — Na rubrica da Classificação Geral de Mercadorias, intitulada — «Fagulheiros», montados ou não sobre rodas — apenas se consideram compreendidos uns aparelhos ou máquinas complementares que por vezes se agregam às debulhadoras mecânicas e têm por fim separar, por joeiramento, a palha do grão.

Os «fagulheiros» desta espécie, quer sejam providos de rodas, quer não, devem sempre beneficiar da redução prevista na Tarifa Geral para máquinas agrícolas.

Além destes «fagulheiros», essencialmente destinados a usos agrícolas, há ainda uns outros objectos a que vulgarmente se

dá também a designação de «fagulheiros». Estes, porém, são simples peças ou dispositivos especiais que se adaptam às chaminés das máquinas a vapor (locomotivas ou locomóveis) com o fim de evitar a dispersão das faúlhas (ou fagulhas) que saem das respectivas fornalhas.

Estas peças, mesmo que os expedidores lhes dêem a designação de *fagulheiros*, devem ser consideradas, para efeito de taxa de transporte, como «acessórios de máquinas, não designados» e não desfructam dos benefícios concedidos às máquinas agrícolas

P. n.º 719. — Tendo dúvidas se o mexoalho tem o adicional de 10 % e se o podemos considerar como matéria análoga a adubo, peço me seja indicado o processo de taxa do seguinte transporte:

Um vagão de mexoalho em sacos, 11.000 Kg., de Valado a Amieira, carga pelos donos e descarga pela Companhia.

R. — Segue discriminação da taxa:

Tabela 34 — Distância 75 Km

Transporte $3\text{,}34 \times 6 \times 11$	220,44
Registo e aviso de chegada	1,10
Evolução e manobras $40 \times 6 \times 11$..	26,40
Descarga $30 \times 2 \times 6 \times 11$	39,60
Arredondamento	0,01
Total	287,55

O mexoalho é considerado de espécie análoga a adubo e está isento do adicional de 10 %, por se lhe dar o mesmo tratamento que aos adubos.

DOCUMENTOS

1 — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 548. — Anuncia a ampliação do serviço que o apeadeiro de Mata prestava.

Aviso ao Público A. n.º 549. — Anuncia o estabelecimento do serviço de transportes directos de mercadorias, de ou para as linhas do Pôrto de Vila Real de Santo António.

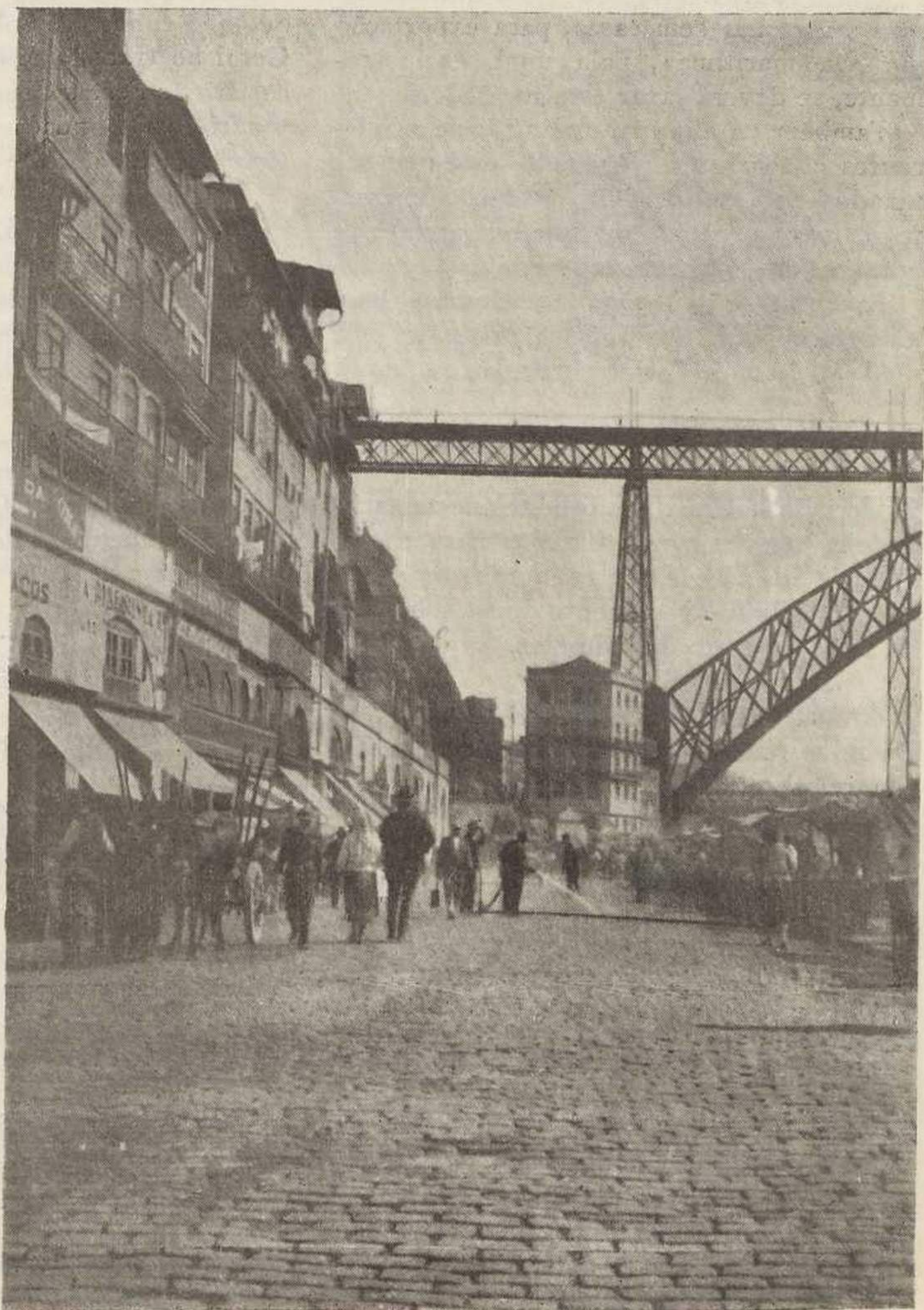
Aviso ao Público A. n.º 550. — Anuncia o estabelecimento de uma carreira de caminhetas de serviço combinado entre a estação de Alferrarede e os Despachos Centrais de Sar-doal e Vila de Rei.

Aviso ao Público A. n.º 551. — Estabelece preços especiais, directos, para os transportes de cal comum em pedra ou em pó; procedentes do Ramal de Figueira da Foz, (por via Pampilhosa) e destinados às estações desde Aveiro até Campanhã

Aviso ao Público A. n.º 552. — Anula o Aviso ao Público A. n.º 402 de 28 de Abril de 1934.

PÔRTO

Ribeira



Fotog. de Octávio Homem, Empregado de 1.ª classe da Divisão de Viação Obras.

Comunicação Circular n.º 55. — Insere um quadro auxiliar para o rateio entre a C. P. e a Beira Alta dos portes indicados no Aviso ao Público A. n.º 551.

Aditamento n.º 49 à Classificação Geral. — Modifica diversas rubricas referentes a madeiras, atribuindo ao eucalipto um tratamento igual ao aplicável à madeira de pinho nacional.

Cria a rubrica «toros de eucalipto ou de pinho nacional sem casca, para exportação por via marítima», pela qual, exclusivamente, se deverá taxar esta mercadoria.

Também se eliminaram as rubricas referentes a barrotes, passando estes a ser taxados pela rubricas de madeiras correspondentes ao estado em que os barrotes se apresentem (em bruto ou serrados).

Exceptua-se o «barrote redondo» para exportação que tem rubrica privativa pela qual deve em exclusivo ser taxado.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 21 de G. V. — Estabelece que quando o dia de sábado fôr feriado nacional, os bilhetes desta tarifa podem também ser utilizados para a viagem de ida desde as 12 horas de sexta-feira, mediante pagamento duma sobretaxa de 10% do custo dos bilhetes.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 8/108 de G. V. — Dá nova redacção à Condição 4.ª desta Tarifa relativa ao acondicionamento das remessas.

4.º Aditamento às Tarifas Internacionais n.º 301 e 302 de G. V. — Altera os preços relativos aos percursos franceses.

II — Fiscalização

Comunicação Circular n.º 71. — Presta esclarecimentos sobre a Tarifa de Despesas Acessórias, na parte respeitante a prazos para a carga e descarga dos vagões, estacionamentos, prazos para a retirada das expedições e armazenagens.

Comunicação Circular n.º 72. — Reproduz os espécimes de novos passes que entraram em vigor em 1 de Janeiro de 1938.

Comunicação Circular n.º 73. — Comunica ter sido autorizada a firma Manuel Berenguel Vivas, Limitada, a expedir pescaria *em portes a pagar* para qualquer das estações] da C. P., B. A. e S. E.

Carta impressa n.º 114. — Refere-se à redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que foram assistir às Festas Comemorativas do 4.º Centenário da Fundação da Universidade de Coimbra.

Carta impressa n.º 115. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quinzena do mês de Novembro de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 116. — Relaciona os bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Dezembro de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 117. — Diz ter sido prorrogada a validade dos passes fornecidos pela Companhia para 1936 e 1937.

III — Movimento

Comunicação Circular n.º 35. — Chama a atenção do pessoal para o que está estipulado no Art.º 121.º da Tarifa Geral e no § único do Art.º 9.º do Livro E. 12, quanto ao estabelecimento de reserva na carta de porte, sobre faltas, danos ou avarias, que é aplicável a todas as remessas, quer estejam ou não cobertas por Companhias de Seguros.

Comunicação Circular n.º 639. — Refere-se à carga que foi autorizada ao combóio n.º 22, em todo o trajecto.

Comunicação Circular n.º 640. — Indica, para efeito de participações de acidentes, que o novo

trôço de linha de Souzel a Cabeço de Vide pertence à jurisdição do Snr. Delegado da 9.^a Secção da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, com sede em Évora.

Comunicação Circular n.º 641. — Recorda ao pessoal dos comboios, nomeadamente ao da revisão de bilhetes, o que está determinado sobre o encerramento das janelas dos compartimentos de carruagens, em trânsito, quando não levem passageiros.

IV — Serviços Técnicos

Comunicação Circular n.º 41. — Recomenda às estações o devido cuidado na composição da massa para a colagem dos rótulos e indica as normas que devem ser adoptadas na execução desse trabalho.

Comunicação Circular n.º 42. — Determina que os Chefes das estações deverão apor o «visto» nas partes diárias de que são portadores os operários da Inspecção dos Telégrafos e Relógios.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Dezembro de 1937

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8 ...	5.030	4.774	1.645	1.844	2.358	2.059
» » 9 » 15 ...	4.479	4.116	1.418	1.619	2.163	2.029
» » 16 » 22 ...	4.553	4.531	1.671	1.727	2.288	2.094
» » 23 » 31 ...	5.005	5.454	1.761	1.981	2.689	2.321
Total	19.067	18.675	6.495	7.171	9.498	8.503
Total do mês anterior	18.601	18.266	6.923	7.196	11.148	10.187
Diferenças	+ 466	+ 409	- 428	- 25	-1.655	-1.684

Estatística referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1937

Percurso quilométrico

Comboios		ANTIGA REDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
		Percorso efectivo em		Diferenças em 1937		Percorso efectivo em		Diferenças em 1937		Percorso efectivo em		Diferenças em 1937	
		1936	1937	A mais	A menos	1936	1937	A mais	A menos	1936	1937	A mais	A menos
Outubro ...	De passageiros	409.223	400.602	-	8.621	183.492	128.901	-	4.591	135.943	142.965	7.022	-
	De mercadorias	254.351	239.141	-	15.210	51.689	44.819	-	6.870	150.970	165.811	14.841	-
	Em manobras ..	78.144	75.100	-	3.044	29.596	29.597	1	-	40.356	42.684	2.328	-
	Totais ..	741.718	714.843	-	26.875	214.777	203.317	1	11.461	327.269	351.460	24.191	-
Total das diferenças em 1937		A menos:		26.875		A menos:		11.460		A mais:		24.191	
Novembro ...	De passageiros	398.984	397.111	-	1.873	136.753	131.232	-	5.521	139.782	140.432	650	-
	De mercadorias	252.732	244.870	-	7.862	43.510	38.969	-	4.541	161.263	146.868	-	14.395
	Em manobras ..	82.035	81.932	-	103	28.106	28.547	441	-	42.575	41.492	-	1.083
	Totais ..	733.751	723.913	-	9.838	208.369	198.748	441	10.062	343.620	328.792	650	15.478
Total das diferenças em 1937		A menos:		9.838		A menos:		9.621		A menos:		14.828	
Dezembro	De passageiros.	382.049	380.588	-	1.461	131.250	127.457	-	3.793	136.502	135.099	-	1.403
	De mercadorias	239.242	214.812	-	24.430	45.771	35.305	-	10.466	134.720	120.125	-	14.595
	Em manobras ..	80.688	74.504	-	6.184	26.518	26.668	150	-	37.822	33.582	-	4.240
	Totais ..	701.979	669.904	-	32.075	203.139	189.430	150	13.859	311.044	288.806	-	20.238
Total das diferenças em 1937		A menos:		32.075		A menos:		13.709		A menos:		20.238	
Desde Janeiro	De passageiros.	4.887.297	4.733.800	-	153.497	1.599.934	1.579.859	-	20.075	1.618.343	1.662.805	44.462	-
	De mercadorias	2.764.102	2.693.775	-	70.327	532.326	499.070	-	33.256	1.381.549	1.612.171	230.622	-
	Em manobras ..	896.555	891.445	-	5.110	336.207	332.629	-	3.578	433.904	436.291	2.387	-
	Totais ..	8.547.954	8.319.020	-	228.934	2.468.467	2.411.558	-	56.909	3.433.796	3.711.267	277.471	-
Total das diferenças em 1937		A menos:		228.934		A menos:		56.909		A mais:		277.471	

Factos e informações

O transporte de flores frescas da «Côte d'Azur»

A expedição de flores frescas da *Côte d'Azur*, para os mais variados destinos da França e de muitos outros países, exige cuidados muito especiais e transportes bastante rápidos para que as remessas cheguem ao seu destino em perfeito estado de conservação.

Este tráfego é muito importante e, para dele se fazer uma idéia, basta dizer que, desde Outubro de 1934 a Julho de 1935, ele se elevou a 1.218.000 volumes, pesando 8.344.000 quilos. Dêstes, 5.342.000 quilos foram para o mercado de Paris, 1.320.000 para Inglaterra, 318.000 para Alemanha, 84.500 para a Suíça, etc..

A fim de assegurar as melhores condições a tais expedições por forma que as flores cheguem aos seus destinos em completo estado de frescura, tem a Companhia dos Caminhos de Ferro de Paris-Lião-Mediterrâneo (P. L. M.) dedicado os maiores cuidados a este tráfego, que organizou metódicamente e que sempre tem vindo a aperfeiçoar.

Assim, o material a ele destinado é constituído por vagões isotérmicos refrigerantes, onde as flores são, durante todo o trajecto, mantidas na temperatura que lhes é mais favorável, quer no inverno, quer no verão.

Para a campanha de 1936-1937, oito comboios — seis dos quais, de passageiros — participaram diariamente na expedição de flores e, graças à rapidez do transporte, estas chegam em um dia a Paris, Lião, Estrasburgo, Berne; em dois dias a Bruxelas, Londres, Amsterdão, Colónia, Berlim, Copenhague; em três a Stockolmo, Oslo, Varsóvia; etc..

Além disto, estas expedições são admiti-

das nos comboios expressos de passageiros, circulando no litoral mediterrâneo nas condições das tarifas de G. V. ou das encomendas postais.

Demolição formidável de material circulante

Os aperfeiçoamentos introduzidos, nos últimos tempos, na movimentação do material circulante, levaram os caminhos de ferro da Pensilvânia (Estados Unidos da América do Norte) à conclusão de que será possível assegurar um tráfego igual ao de 1929 (ano em que ele atingiu o máximo) com um muito menor número de vagões, e que mais lhes valeria destruir os vagões de tipos antigos, do que proceder à sua modernização.

Assim, a rede do Pensilvânia resolveu e encetou, ha pouco, a execução de um gigantesco programa de demolição de material, abrangendo nada menos do que 32.000 vagões de mercadorias, de tipos diversos e considerados impróprios para o serviço, o que representa 13% do seu parque total de vagões, e constitui o mais vasto trabalho deste género empreendido em qualquer rede, mesmo nos Estados Unidos.

Até agora, o mais importante programa de demolição de material executado foi o da Northern Pacific (também nos Estados Unidos), em 1935, mas que abrangia apenas 5.000 vagões.

O programa da Pensilvânia é executado independentemente das destruições correntes de material circulante, e simultaneamente com o de construções novas, que prevê 10.000 vagões para mercadorias.

Três oficinas da rede têm a seu cargo a demolição das 32.000 unidades, que é feita à razão de 90 por dia.

Ateneu Ferro-viário

Como prometemos no nosso número anterior, continuamos a publicação do relato das festas comemorativas do 3.º aniversário do Ateneu Ferro-viário, promovidas pela sua Direcção.

Na noite de 18 de Dezembro, no Teatro Taborda, efectuou-se a representação, pelo Grupo Cénico do Ateneu, da opereta em 2 actos, «Micas da Cantareira», original do escritor Batista de Castro, música do maestro portuense Armando Leça, encenação do Snr. Heitor de Vilhena e direcção musical do Snr. Rocha Pires.

Para os leitores que não tiveram o pra-



Uma das cenas da opereta. No primeiro plano as amadoras Hortense Freire e Rosa Rodrigues. Ao fundo vê-se o director do Grupo Cénico, Snr. Heitor de Vilhena



Amadoras do Grupo Cénico do Ateneu que representaram a opereta «Micas da Cantareira»

zer de assistir ao espectáculo poderem fazer ideia da forma brilhante como êle decorreu, vamos, com a devida vénia, arquivar nas nossas colunas a notícia crítica publicada no *Diário da Manhã*, de 21 de Dezembro passado:

Incluída no programa das festas comemorativas do 3.º aniversário do Ateneu Ferro-viário (Associação Cultural do Pessoal da C. P.), realizou-se uma recita no Teatro Taborda com a representação da interessantíssima opereta, de costumes nortenhos, em 2 actos, «Micas da Cantareira», original de Armando Baptista de Castro, com lindíssima música de Armando Leça.

Encarregou-se do seu desempenho o Grupo Cénico do Ateneu e só merece louvores a maneira como todos se houveram no desempenho dos seus papeis.

Queremos, porém, sem desprimor para os outros intérpretes, destacar a amadora Hortense Freire, que, no papel de «Rosina» e principalmente pela maneira como cantou, entusiasmou a selecta e distinta assistência que enchia por completo a sala de espectáculos do popular teatrinho, de antigas tradições e por cujo palco passaram alguns dos nossos melhores artistas.

Heitor de Vilhena, director do Grupo Cénico e que muito proficientemente ensaiou a opereta, foi um dos seus melhores intérpretes, cantando e representando como um verdadeiro artista.

Como sempre, Ivone Guedes



Os amadores Ivone Guedes, Carlos Lopes e Maximiano Varges, numa das mais cómicas cenas da opereta

e sua mãe, a artista Elvira Guedes, representaram admiravelmente, principalmente a primeira na azougada e irrequieta «Micas».

Muito e muito bem no difícil papel de «Margarida» a amadora Rosa Rodrigues, conseguindo, com o seu trabalho, comover a assistência.

Muito bem observado e desempenhado o papel do velho lobo do mar, «João», a cargo do amador da velha guarda Eduardo Fortuna, como bem desempenhados foram os papéis a cargo dos distintos amadores Fernando Mascarenhas e Alvaro Santos.

Os dois soldados «23» e «32» tiveram nos amadores Carlos Lopes e Maximiano Varges dois cómicos intérpretes, num desempenho acertado e que mostrou que estão ali dois amadores muito aproveitáveis...

Noutros papéis: Maria Justina de Magalhães, Carolina Alves, Esperança Magalhães, Maria Vinagre, António Fernandes, Eduardo Fortuna e Raúl Ferreira houveram-se de maneira a não desmanchar o conjunto.

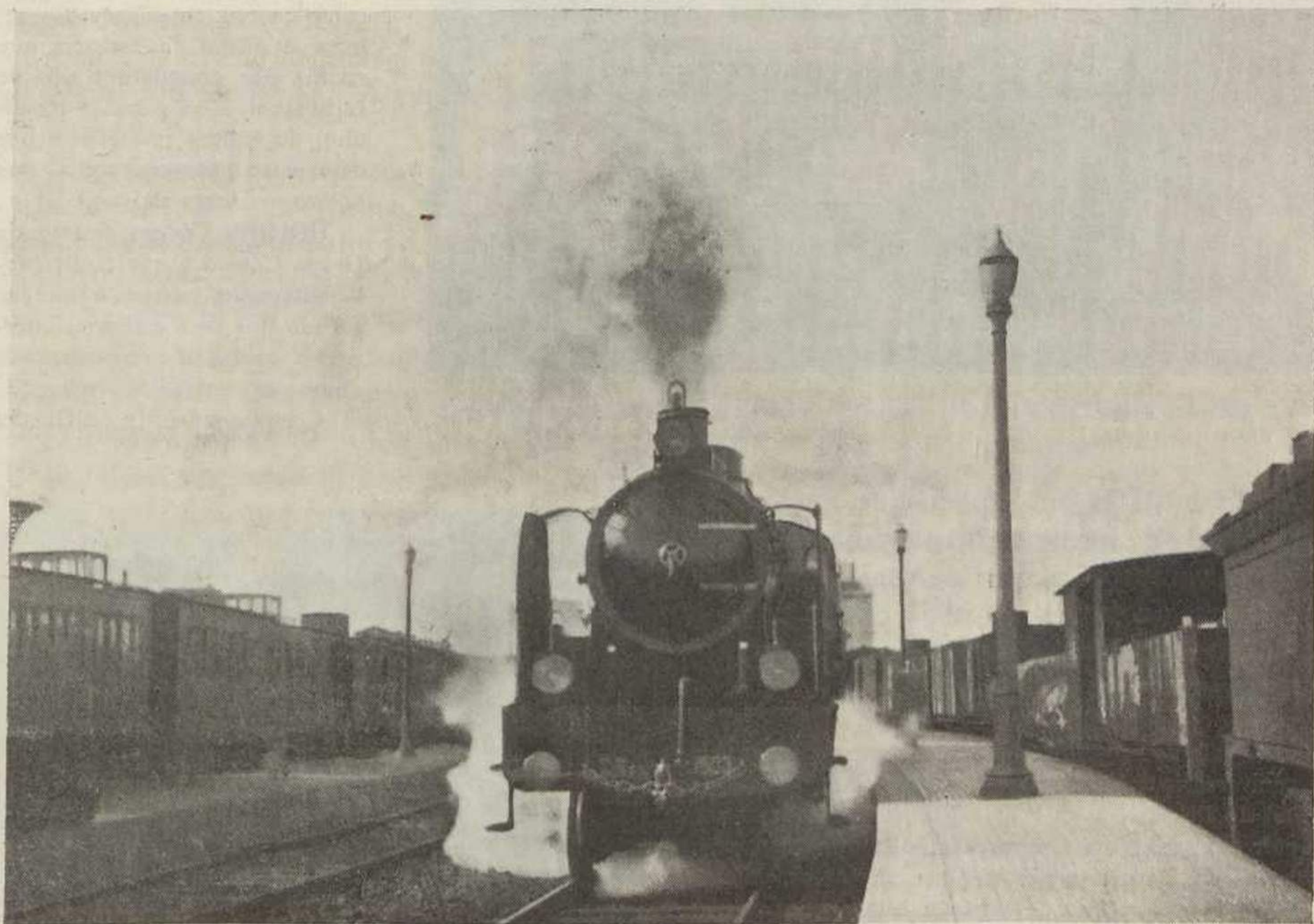
Os coros muito afinados e a orquestra, sob a proficiente direcção do maestro José Rocha Pires, muito e muito bem.

No final foram todos merecidamente aplaudidíssimos, sendo digna de elogios a direcção do Ateneu Ferro-viário por proporcionar aos seus associados e famílias uma festa a todos os títulos interessante.

Depois do espectáculo, realizou-se um baile, que se prolongou até a madrugada.

A pedido dos sócios do Ateneu, o espectáculo repetiu-se no dia imediato, com o teatro novamente repleto de espectadores, obtendo todos os intérpretes, tão fartos aplausos como na primeira representação.

A Direcção do Ateneu, em vista do sucesso alcançado pelo Grupo Cénico com a representação da opereta «Micas da Cantareira», tenciona promover alguns espectáculos, com a referida opereta, nos principais centros ferro-viários do país.



O rápido sai do Barreiro

Fotog. de Accão Eduardo Rodrigues, Maquinista de 2.ª classe do Depósito de Lisboa.

Pessoal

EXPLORAÇÃO

Resultados de Exames

Agentes aprovados nos exames
realizados no 4.º trimestre de 1937

Chefes de 2.ª para 1.ª classe: Vitaliano Augusto da Silva Ferreira, Gilberto Pinto Angelo, António Carreto Berenguel, Joaquim dos Santos Júnior e Francisco Manuel de Oliveira.

Chefes de 3.ª para 2.ª classe: — *Distintos:* Sinfrónio Simões Penalva e Joaquim de Almeida Sousa Júnior.

Aprovados: Joaquim Ferreira Mateus, Alvaro Bernardo dos Santos, António Juzarte Euzébio, Vitor Afonso, Tomaz da Silva, Francisco Ribeiro, José Francisco Bugalho, Sabino Duarte Lizardo, Joaquim Maria de Sousa, António do Carmo Diogo, José Pereira Júnior, José Manuel dos Santos, Júlio Abrantes, Pedro dos Santos Rodrigues, Homero Silva, Pedro António Ferreira, João Baptista Comprido, António Trindade Ferreira, Manuel Lopes, João Simões Birrento, José Marques Cadete, Silvestre de Sousa Pais, José Luiz Forte, Carlos Branco, António Alves Mineiro Júnior, Luiz Marques, João Simplicio, Abílio Alves da Costa Braga, Armando Pinheiro de Carvalho, António Augusto da Costa, Alberto Teixeira Bravo, Francisco Alexandre Rodrigues, Serafim Ferreira, Pedro Lopes dos Santos, António dos Santos Patrício e João Sebastião Sérgio Iria.

Fieis de estação para chefes de 3.ª classe: Mário Manchego Lavadinho e Alfredo Domingos Macau.

Factores de 1.ª para chefes de 3.ª classe: *Distinto:* Manuel Jacob Urbano.

Aprovados: Joaquim Miranda, Sebastião de Almeida Furtado, Jacinto Caetano da Silva Veloso Júnior, Arnaldo Marques Perpétua, António Rodrigues Baltazar, António Bento Saramago, Joaquim Estudante, Joa-

quim Júlio Ferreira, José da Fonseca, Herminio Pintão, António Marques, António Maria Avelar, Francisco Duarte, Adelino Marques Ventura, José Pereira Marques, Eduardo Ferreira da Costa, Manuel Vinagre, Artur dos Santos Ribeiro, António Joaquim Pereira Rezende, José Pinto Barroso, Manuel Lourenço, Carlos Xavier Fragoso da Cruz Costa, José Marques Cardoso, Francisco João Moga, João Amaro, João Bento da Silva Gralha, João Alves Bento, Aníbal da Conceição Roberto, Manuel Ferreira, António Simões, António Baleiras Rodrigues, Jerónimo Marques, Manuel Tavares Júnior, Cândido Fortuna, Júlio da Silva Viegas, Francisco de Almeida, Manuel António, António José Braz, João Baptista Arraiano, João Amaro, Francisco Freire, Manuel Godinho Palma, António Vicente Júnior e José Tomé de Oliveira.

Factores de 2.ª para 1.ª classe: José António Faria, João Marques, José de Oliveira, Henrique da Costa Fonseca, Moisés Marques Farias, Cristiano Pais Soares, António Jacinto Ferreira, David Neves, Joaquim Marrafa Paulo, Alvaro da Conceição Silva, José dos Santos Viriato, Feliciano Delgado, Raul Pinto, João Francisco Branco, Manuel Diniz, António Domingues, João Semião, Virgílio de Carvalho, Moisés Amaral da Silva Morgado, Américo Castanho de Matos, José da Costa Patriarca, Raúl Afonso Florêncio, António Marques da Silva, Joaquim Francisco Martins, Fernando das Neves Bazilio, José Nunes Vidal, Francisco Sales Cardoso Marques, Rodrigo Rodrigues dos Santos, Zeferino da Silva, Amadeu Ramos, José Augusto Grave, José Gonçalves Zambujo e José Florêncio.

Factores de 3.ª para 2.ª classe: José Pires Vicente, Manuel Joaquim Diogo, Aurélio Sousa Vasconcelos Júnior, Amândio Paixão Duarte Sequeira, José Augusto da Silva, Fernando Afonso dos Santos, José Ferreira,



NUVENS

Fotog. de Manuel Esteves Júnior, Empregado de 2.ª classe, da Divisão de Exploração.

Joaquim Nunes Vidal, Francisco Duarte, Valério Moutinho, Acilio Alves da Costa, António Pinto Tomaz Júnior, José Borges Bandeira, José de Oliveira Estudante, António Crespo Costa, Armando Afonso, José Teixeira Alves de Moura, Apolinário Alves de Oliveira, Domingos Augusto, Manuel Vicente Baptista Júnior, Manuel Vitorino Soares, António Antunes Loureiro, António da Silva, José Moreira dos Santos, Jorge Pinheiro Xavier, José de Sousa, Joaquim de Jesus Pinela, Manuel de Sousa Reis, Onofre Gomes, António Tomé Pedro, Angelino Esteves Pardal, Aníbal Baptista Ferreira, José do Sacramento Queiroz, Manuel Gonçalves Candeias, Manuel Braz de Moura, José Ferreira Neto, João Joaquim de Matos, Manuel Fonseca, José Casimiro, Américo Henrique dos Santos, Manuel Pinto de Mesquita, Abel de Sousa Meireles, Gervásio

dos Santos Figueira, Eduardo Sebastião Guita, Artur Ferreira, Luiz Filipe Martins, António Areias Tôrres, Jaime Carriço Lopes e Frederico Gonçalves da Silveira.

Aspirantes para Factores de 3.ª classe : António Duarte Júnior, Emídio Cardoso, Teodoro Henriques, Luiz Alves Grácio, Celestino Faustino, Luiz Nogueira Soares Júnior, Manuel Meira Magano, António Martins das Dôres Garrôcho, António Estanqueiro, Mário Ferreira, Aníbal Rodrigues Horta, Porfirio Rodrigues, Vicente da Rosa Bonito, Francisco da Fonseca Panaca, Manuel Baptista Martins, Joaquim Ferreira Neto, Armando de Araújo, José Simões dos Santos, José da Silva Diogo, Aurélio Jorge da Costa, Jerónimo Teixeira, Manuel Gonçalves Iria Júnior, Arménio Arnaldo Pinto de Sousa Oliveira, João Domingues de Sousa, Octávio Pinto Rechená, Aires de Sousa, João Rebola,

Joaquim Martins Pimenta, Saúl Nogueira Ribeiro, Tomaz Jacinto Rosa, Frederico Lopes Chora, Dimas da Costa Fontes Pereira, Manuel Lopes, Adolfo Pardelhas Sanches, Leonel Augusto Bidarra Gonçalves, Filipe Francisco Lopes, António Gomes da Costa, Francisco Isidório, José Maria Antunes, Júlio Bento Simões, Américo Madeira, Manuel da Costa Bispo, José Ferreira, Alberto José Barbosa Martins, António Rodrigues, Albertino Teixeira de Magalhães, Jacinto Lopes Gama, Arcílio Barbosa Marques, Carlos Alberto Nunes, Fernando Mota Velez, José Martins dos Santos, Francisco Pio Pereira Godinho e José Caetano Gonçalves Verissimo.

Condutores de 2.^a para 1.^a classe: — *Distintos*: Fernando de Sousa e José Joaquim Mendonça.

Aprovados: José Augusto, Manuel Monteiro, Maximino Pinto e Adriano Augusto Fernandes.

Guarda-freios de 1.^a para Condutores de 2.^a classe: — *Distinto*: Marcolino Alfaiate.

Aprovados: José Maria Rodrigues Teixeira, João Pereira Ganaipo, Alfredo Pereira Anastácio, José dos Santos, João Ferraz Anobra, Manuel Gonçalves Rolim, Manuel Leite, Marcos Gonçalves Ribeiro, Alfredo Moreira, João José de Almeida, Joaquim Pinto Salgueiro, Manuel Maria, Fortunato Manuel, Luiz da Silva, Gregório Inácio Costa, José de Oliveira Mendes e José João Júnior.

Guarda-freios de 2.^a para 1.^a classe: — *Distintos*: Carlos Teixeira Zagalo, José Anes e Francisco Ferreira Bota.

Aprovados: João Gomes, Luiz de Oliveira Júnior, Lizuarte Teixeira, José de Sousa, Júlio Pereira e José Correia da Fonseca.

Guarda-freios de 3.^a para 2.^a classe: Joaquim Silvério, David dos Santos, Joaquim Velez Tavares, José Louro, António Ribeiro da Silva, António de Almeida, Joaquim Lopes Serrano, José Lopes Pancas, António Luiz, José Afonso, Manuel Leitão, António Gomes Aires, Agostinho Gama, Manuel Domingues, António Augusto Simões Bugalho, José Maria Carvalho, Domingos da Silva Claudino e Frederico dos Santos.

Agente com cartão para Guarda-freio de 3.^a classe: Henrique Pereira de Sousa.

Revisores de 2.^a para 1.^a classe: *Distinto*: Augusto Diogo.

Aprovados: José Marques Fernandes, Manuel Luiz e Joaquim Castanheira.

Agentes com cartão para Revisores de 3.^a classe: — *Distintos*: Adelino de Ascensão Seleiro e Joaquim da Costa.

Aprovados: António Pedro, José Américo Rodrigues Praça, António José Veiga, Adelino Fernandes Delgado, Adelino Fernandes Pereira, Francisco Constancio, António Afonso Gasalho, Luiz Matias, Saul da Silva, Guerra, José Gois, Francisco Pereira de Figueiredo, António Ramos Laranjeira e António Soares Barbosa.

Nomeações

Em Novembro

EXPLORAÇÃO

Carregador: João da Cruz Gomes.

Em Dezembro

SERVIÇO DE SAUDE E HIGIENE

Médico da 10.^a Secção: Dr. Manuel Marques da Silva Soares.

Urologista: Dr. Carlos Ferreira de Sousa Leite.

EXPLORAÇÃO

Carregador: Manuel dos Santos Afonso.

Reformas

Em Dezembro

EXPLORAÇÃO

António Joaquim Ribeiro, Inspector da 13.^a Secção de Serviço Geral.

Admitido como praticante de estação em 25 de Novembro de 1891, foi nomeado telegrafista de 2.^a classe em 9 de Junho de 1896 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a Sub-Inspector em 11 de Outubro de 1919 e finalmente a Inspector em 6 de Dezembro de 1924. Foi várias vezes louvado pelo seu zelo e dedicação ao serviço.

Manuel de Freitas, Chefe de 3.^a classe de Paialvo.

Francisco Maria, Capataz de 2.^a classe de Coimbra B.

Manuel Martins, Carregador de Olhão.
Cristóvão de Oliveira, Carregador de Es-
 moriz.

MATERIAL E TRACÇÃO

João Ferreira, Maquinista de 1.^a classe.
João de Deus, Maquinista de 2.^a classe.
António José dos Santos, Maquinista de
 3.^a classe.
Alfredo Diniz, Fogueiro de locomóvel.
Juventino Acácio Gomes, Visitador de ma-
 terial.
Augusto de Matos, Acendedor.
António Gomes, Limpador.
António Pedro, Limpador.
Manuel Ramos, Limpador.

VIA E OBRAS

Joaquim Ferreira, Chefe de distrito.
José Lourenço, Chefe de distrito.
Fernando António, Chefe de distrito.
Manuel Lopes, Sub-Chefe de distrito.
José Carvalho, Assentador.
João Crêspo, Assentador.
Lázaro dos Santos, Assentador.
António Marques, Assentador.
José Martins Cordeiro, Assentador.
José Martins, Assentador.
Maria Izabel, Guarda de P. N.
Rosa Ramos, Guarda de P. N.
Maria Amélia, Guarda de P. N.
Maria de Jesus, Guarda de P. N.
Joaquim António Diogo, Pedreiro.

Falecimentos

Em Dezembro

EXPLORAÇÃO

† *Isidoro Sanz Muñoz*, Chefe de 3.^a classe
 (Agente de Transmissão) em Badajoz.
 Admitido como Praticante em 26 de Junho
 de 1897, foi nomeado Factor suplementar em
 25 de Outubro de 1898 e promovido a Chefe
 de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1921.
 † *Alfredo Lopes Cravo*, Guarda de estação
 em Coimbra B.
 Nomeado Carregador em 21 de Maio de
 1921 e Guarda de estação em 21 de Janeiro
 de 1935.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Júlio César Moreira Coelho*, Sub-Chefe
 de Repartição.
 Admitido em 31 de Dezembro de 1900,
 como Amanuense provisório, nomeado Ama-
 nuense de 3.^a classe em 1 de Maio de 1906
 e promovido a Sub-Chefe de Repartição em
 1 de Janeiro de 1934.

VIA E OBRAS

† *António José Pereira*, Assentador.
 Foi nomeado Assentador em 27 de Agosto
 de 1913.
 † *Manuel Dias Neto*, Assentador.
 Foi nomeado Assentador em 4 de Julho
 de 1906.



† Júlio César Moreira Coelho
 Sub-Chefe de Repartição



† Isidoro Sanz Muñoz
 Chefe de 3.^a classe



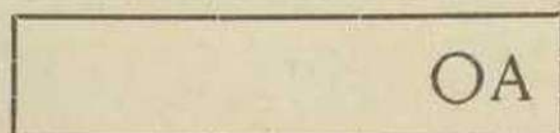
† Alfredo Lopes Cravo
 Guarda de estação

8 — Em triângulo

Pomada para o cabelo
Nisto
Toscas
Pelo Mundo
Vogal

Visconde de Cambolh.

9 — Enigma tipográfico



5 letras
O Profeta

Sincopadas

10 — 3-Deves considerar que a corda não chega para ligar o feixe — 2.

Roldão

11 — 3-Quando não ha arrebatamento de génio, as fôrças físicas vão-se afastando — 2.

Alerta

12 — 3-Uma espécie de mocho prendeu-se na gavinha — 2.

Viconte de la Morlière

13 — 5-Com tricas politicas nenhum govêrno determinaria a forma de executar o seu programa — 4

Marcial

Transpostas

14 — Nem todos apontam a esteira em que se encontra peixe miudo — 3.

Alerta

15 — Só um parvo se mete no jogo — 2.

Britabrantes

16 — Vi êste «jogo de crianças» no taboleiro da «ponte» — 2.

Paladino

Em frase

17 — Oh! Nessa rocha extensa é que estudas a figura gramatical? — 2-2.

Mefistófeles

18 — Foi por me teres trazido uma planta do género de leguminosas do Brasil, que eu te dei uma gorgeta—2-1.

Sanaujo

19 — Ha, neste tempo, conveniência em estar na praia; ir para êste lugar é melhor do que ir para o campo e não se deve fazer a substituição de uma coisa pela outra—1-1-2.

Alerta

20 — Que dor incorruptivel, a dêste doente!... — 1-1.

Cagliostro

Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Fevereiro de 1938

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional 2\$35, 2\$60 e	2\$70	Far.ª de milho branco . kg.	1\$35	Petróleo-rest. Armazens lit	1\$40
» Valenciano kg.	2\$85	Far.ª de milho amarelo. »	1\$35	Queijo do Alentejo. kg.	14\$00
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$35	» » trigo »	2\$15	Queijo flamengo kg.	28\$60
» » 2.ª » » »	4\$15	Farinheiras »	7\$00	Sabão amêndoa. »	1\$05
» pilé »	4\$30	Feijão branco lit.	1\$10	» Offenbach. »	1\$90
Azeite de 1.ª lit.	7\$00	» frade lit.	1\$20	Sal. lit.	\$25
» » 2.ª »	6\$10	» manteiga »	1\$30	Sêmea kg.	\$80
Bacalhau inglês kg. 5\$30 e	5\$80	Lenha kg.	\$20	Toucinho »	5\$60
» Islândia kg.	4\$55	» de carvalho. »	\$25	Vinagre lit.	1\$05
» Sueco 4\$30, 4\$50, 4\$60 e	4\$80	Manteiga »	18\$00	Vinho branco—Em Campanhã. »	1\$40
Banha. kg.	7\$80	Massas »	3\$40	» » —Rest. Armazens »	1\$25
Batatas. »	variável	Milho lit.	\$90	» tinto—Em Campanhã. . . »	1\$40
Carvão sôbro. kg. \$45 e	\$50	Ovos duz.	variável	» » —Em Giza. »	1\$40
Cebolas kg.	variável	Presunto. kg.	11\$00	» » —Restant. Armazens »	1\$25
Chouriço de carne »	13\$50	Petróleo—Em Lisboa . . . lit.	1\$35		

Estes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazem do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste Boletim não se vendem avulsos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um **Fundo** destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção (**Boletim da C. P.**).