

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

Resultados do n.º 108

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 25 votos — Produção n.º 11

QUADRO DE HONRA

Alerta, Bandarra, Marcial, Paladino, Britabrantas, Cagliostro, Mefistófeles e O Profeta.

QUADRO DE MÉRITO

Roldão, P. Régio, Veste-se, Cruz Kanhoto, Costasilva, Fred-Rico, Otrebla, Novata, Sanaujo e Zéfran Cisco (21); Elmintos, Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Preste João, Manelik, Barrabás e Radamés (19).

Soluções :

1 — Empolado, 2 — Cadafalso, 3 — Vigário, 4 — Melado, 5 — Malhada, 6 — Mucogénio, 7 — Rojado, 8 — Farrobeira, 9 — Seral-Larés, 10 — Omar-Ramo, 11 — Quem não tem dinheiro não tem graça, 12 — Frescata-Fresta, 13 — Pategas-Pagas, 14 — Pilumeno-Pino, 15 — Cólica-Coca, 16 — Apare, poda, adu, ra, e, 17 — Nhafote, 18 — Chagas, 19 — Frasco, 20 — Pateiro, 21 — Encerrado, 22 — Mordente.

Resultados do n.º 109

QUADRO DE DISTINÇÃO

Britabrantas, 12 votos — Produção n.º 19

QUADRO DE HONRA

Alerta, Bandarra, Marcial, Paladino, Britabrantas, Cagliostro, Mefistófeles e O Profeta.

QUADRO DE MÉRITO

Zéfran Cisco (26); Elmintos, Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Preste João e Manelik (24); Sanaujo, Fred-Rico, Novata, Costasilva, Roldão, Cruz Kanhoto, Otrebla e Veste-se, (22).

Soluções :

1 — Doentes-Dotes, 2 — Capela-Cala, 3 — Cabano-Cano, 4 — Técnica-Teca, 5 — Tápias-Táas, 6 — Esbugalhada-Esbulhada, 7 — Pixaimé-Igapó-Xara-Apa-Iom, 8 — Mesão Frio-Peso da Régua-Viana do Castelo-Albergaria-a-Velha-Salvaterra de Magos, 9 — Eudoro ou Bonaventura, 10 — Depois de decifrar é fácil, 11 — Caracolante, 12 — Descabido, 13 — Nero, 14 — Pírosis, 15 — Inferno, 16 — Pôsto, 17 — Versa, 18 — Bujões, 19 — Manho, 20 — Mistica, 21 — Futurição, 22 — Medra, 23 — Iamém, 24 — Vescada, 25 — Frade, 26 — Frascal, 27 — Companhia de três é má res

N. B. — A fim de evitar de futuro possíveis reclamações da parte dos concorrentes, a entrega das soluções na secção dos problemas recreativos deverá ser feita até ao dia 10 inclusivé do mês imediato ao da saída do *Boletim*.

Quanto ao prémio a sortear pela lotaria da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, relativo ao trimestre Abril-Junho, no próximo número far-se-á a relação correspondente.

Sincopadas

1 — 3-Eu «trato» sempre de socorrer os que estão na extremidade — 2.

Marcial

2 — 3-Na luzerna escondeu-se uma mulher brejeira — 2.

Mefistófeles

3 — 3-Leva o sacco mais avultado, se é essa a tua vontade — 2.

Roldão

4 — 3-Tão grande confusão só por causa dum monte de palha! — 2.

Sanaujo

5 — 3-Este homem luxurioso tanto se excedeu nos seus vícios que deu em plebeu rústico — 2.

O Profeta

6 — 3-Comprei por 40 reis o peixe cartilaginoso — 2.

Alerta

(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: Comercalista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Os comprimentos dos carris — As auto-estradas alemãs — Um precalço — Consultas & Documentos — Escola Profissional António Vasconcelos Correia — Ateneu Ferroviário — A superfície da Terra vista a 22.000 metros de altura — Congresso Internacional do Vinho — Pessoal.

Os comprimentos dos carris

No início dos caminhos de ferro os trilhos ou carris eram muito diferentes dos actuais quer na forma, quer no comprimento, quer mesmo na qualidade da matéria de que são fabricados.

Com os progressos ferroviários e ainda mais com os metalúrgicos, êsses indispensáveis elementos, que deram nome característico a tais vias de comunicação, transformaram-se de tal guisa que hoje nem já são de ferro, mas sim de aço, embora prevaleça a tradicional denominação.

Continuam, contudo, a ser fornecidos pelas empresas produtoras, em troços de comprimentos limitados pelo manuseamento e transporte.

Qualquer linha férrea é sempre essencialmente constituída por duas filas dessas vigas especiais de aço aplicadas aos bocados com comprimentos certos que se ligam entre si por meio de peças, igualmente de aço, chamadas barretas, convenientemente adap-

tadas àquelas com parafusos e porcas do mesmo material. Os carris são assentes sobre travessas, geralmente de madeira, às quais se fixam fortemente com uns parafusos especiais a que se dá o nome francês de *tire-fond* ⁽¹⁾ à falta de termo próprio no nosso idioma.

As uniões dos carris, uns aos outros, chamam-se juntas e é intuitivo que sejam pontos fracos de toda a estrutura de aço que genericamente descrevemos.

Há muito tempo que em todo o mundo se estuda, com todo o afino e cuidado a maneira de reduzir ao mínimo ou mesmo eliminar as juntas dos carris a-fim-de tornar ainda mais forte, suave e seguro o afamado caminho.

A redução tem sido conseguida com o aumento do comprimento dos carris que,

(1) A tradução desta palavra à letra seria «pucha fundo» e não «tira fundo», como há quem diga.

por exemplo em Portugal, foi inicialmente de seis metros, passou para oito e sucessivamente cresceu para doze e dezoito.

O comprimento máximo que na Europa se reconheceria poder adoptar-se correntemente era de trinta metros o que, no entanto, só era usado pelos caminhos de ferro alemães.

Em Itália, porém, as fábricas de aço têm ultimamente fornecido carris de 36 metros de comprimento para os seus caminhos de ferro restaurados e modernizados com a larga visão e sábia orientação técnica que o Governo desta nação usa imprimir a todos os ramos da actividade.

Em linhas metropolitanas há exemplos de carris com 60, 90 e até em alguns casos de 120 metros de extensão o que aliás também hoje sucede na via férrea de Hamburgo a Berlim entre esta capital e a estação de Lehrter.

Mas estes comprimentos estão muito longe dos utilizados, por vezes, na América do Norte.

Para a obtenção de carris muito longos tem-se empregado normalmente o processo de soldadura o qual, introduzido nos caminhos de ferro para o dito efeito em 1927, tem tomado de ano para ano incremento cada vez maior.

Hoje muitas empresas possuem extensos comprimentos de vias sem juntas, como os caminhos de ferro alemães onde, em várias zonas, a totalidade ultrapassa já 6.200 quilómetros.

Os comprimentos dos carris nas vias correntes varia modernamente de vinte a oitenta e três metros sendo certo que alguns caminhos de ferro já apresentam zonas contínuas de mil metros e mais de vias sem junta.

Nas pontes e túneis o emprêgo da soldadura dos carris é freqüente, encontrando-se troços de quatrocentos e cincoenta metros e mesmo de dois quilómetros de comprimento.

A nossa Companhia também não tem estado inactiva sob este ponto de vista e já desde o ano passado que se fazem soldaduras de juntas dos carris, estando em obser-

vação o trabalho efectuado na estação e ponte da Praia da linha de Leste, tudo fazendo prever que se virá a adoptar o sistema progressivamente.

A companhia norte-americana denominada *Delaware Hudson Railroad* prepara com o aludido processo carris com o comprimento de 1.400 pés, ou sejam 426,70 metros. Segundo declara a aludida empresa, o transporte de tão longos carris para o local de aplicação faz-se sem dificuldade de carácter técnico, embora nas linhas da sua rede existam curvas de raio bastante apertado. A descarga destes carris efectua-se gradualmente a partir duma extremidade e necessita somente o emprêgo de quinze homens.

A mais notável instalação de carris soldados na citada companhia ferroviária consiste em quatro vias sem juntas, duas com o comprimento de 2.124 metros (6.970 pés) e as outras com 1.352 metros (4.435 pés).

Vinte carris do tipo normal usado pela D. H. R. (39 pés ou 11,88) são soldados uns aos outros numa instalação móvel feita sobre carros colocados próximo do local do trabalho; os carris assim obtidos, com 237,60 metros, foram depois transportados em vagonetas para o ponto de emprêgo e aí posteriormente soldados a-fim-de, obter ainda maiores comprimentos sem juntas.

As conclusões até hoje tiradas da aplicação da soldadura dos carris e demais peças da super-estrutura da via, embora de recente utilização, permitem garantir não só progressos de ordem construtiva mas também vantagens económicas, quer nas despesas de primeiro estabelecimento quer na conservação.

O emprêgo de carris muito compridos dando lugar à existência de largas extensões de via sem juntas permite não só obter um rolamento mais suave e agradável mas também dar maior duração ao material rolante porque assim lhe evita muitos choques e correlativas fadigas.

São de prever economias tanto mais importantes na conservação dos veículos quantos mais compridos forem os troços de via sem juntas.



Mapa esquemático da rede de auto-estradas da antiga Alemanha. Os traços grossos representam os troços abertos à exploração no fim de 1936.

AS PRIMEIRAS auto-estradas foram construídas na Itália Renovada.

A Alemanha, retomando a ideia em 1935 deu-lhe, porém, um desenvolvimento inesperado.

O mapa que publicamos representa, esquematicamente, o admirável projecto da rede germânica de auto-estradas que, antes da anexação da Áustria, estava previsto com um extensão de sete mil quilómetros. As linhas grossas indicam os troços abertos à exploração no fim de 1936, que somavam, então, o comprimento total de mais de 1.000 quilómetros. No fim de 1937 ultrapassava dois mil quilómetros, mas o ritmo do trabalho não esmoreceu, porquanto outros 1.000 estão em via de conclusão. Em breve haverá, pois, em exploração, quasi metade da famosa rede.

Os factos confirmam a velocidade de abertura ao tráfego de mil quilómetros por

ano anunciada quando os trabalhos fôram intensificados na primeira metade de 1935.

Mil quilómetros por ano equivalem a pouco menos de três mil metros por dia ou, tendo em conta feriados e folgas, a quatro quilómetros de avanço diário. Em oito horas de labor a obra prossegue com a velocidade média de 500 metros por hora o que corresponde a mais de oito por minuto!

Para melhor se fazer ideia da grandiosidade do empreendimento alemão, universalmente considerado como a maior obra pública de todo o mundo, deve ter-se em atenção a complexidade e importância das construções e demais trabalhos necessários ao fim em vista, como sejam movimentos de terras, escavação de rochas, manufacturas de toda a ordem, obras de arte (aquedutos, pontões, viadutos, passagens superiores e inferiores, etc.) infraestrutura de betão armado, leitos de rodagem asfaltados,



Passagem superior duma estrada ordinária sobre a auto-estrada de Frankfurt a Darmstadt

casas para cantoneiros e instalações acessórias, parques de aprovisionamento e de estacionamento, etc.

A largura total da faixa ocupada pela auto-estrada é de 24 metros; os montes são cavalgados sem que os traneis inclinados ultrapassem 6 centímetros por metro, ou evitados, fazendo serpentear a via, se tal se pode dizer, com curvas de que é preciso procurar o centro pelo menos a dois quilómetros de distância.

Os movimentos de terra executados até agora somam mais de 230 milhões de metros cúbicos, volume este já superior aos 220 milhões que se movimentaram para a abertura do canal do Panamá.

O consumo de aço, em 1937, foi reduzido a um terço do que se gastara no ano ante-

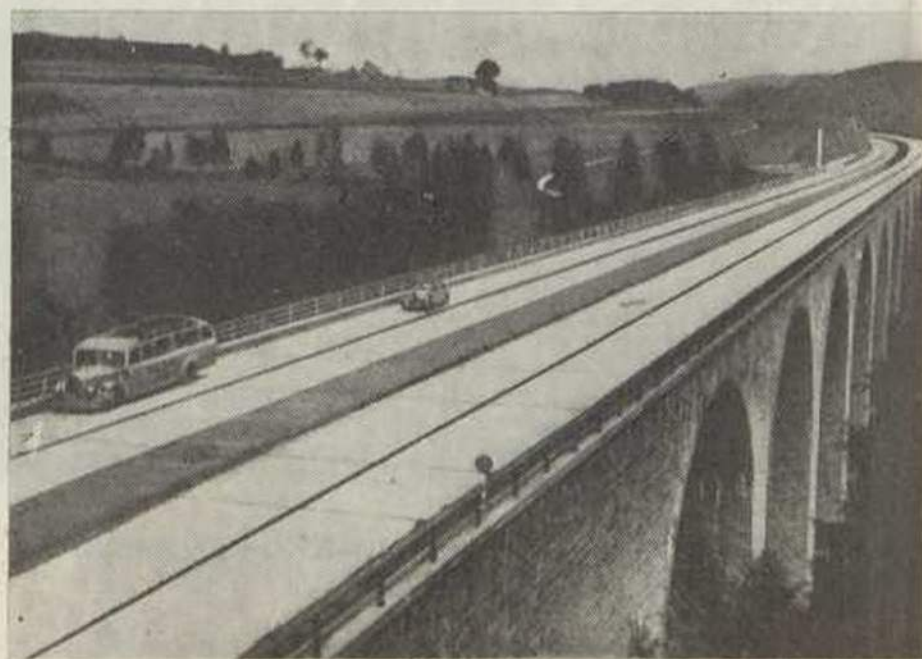


O viaduto de Höllenbach na auto-estrada de montanha entre Mauthäuse e Bad Reichenhall

cedente por necessidade de economia mas sem prejuízo da actividade construtiva; actualmente o aço empregado anualmente nos trabalhos das auto-estradas teutónicas não atinge 1% na totalidade utilizada, no mesmo periodo de tempo, pela nação alemã.

Além do aço, as matérias primas mais empregadas na construção das auto-estradas são 90% de betão de cimento e 5% de asfalto; o resto é constituído por produtos diversos para pavimentações secundárias.

O leito da estrada divide-se em duas faixas com 7,50 de largura, cada uma das quais é percorrida pelos veículos num só



Viaduto da auto-estrada de Nuremberg a Baireuth entre Goritz e Berg. Distinguem-se nitidamente os dois leitos de rodagem, a faixa arrelvada que os separa e o traço correspondente ao eixo de cada um, postes de sinalização, juntas de dilatação de placas de betão armado, etc.

sentido e tem o eixo longitudinal assinalado por uma lista de cimento colorido que facilita e torna geomètricamente seguras as ultrapassagens.

O leito da estrada subdivide-se, no sentido do comprimento, em secções separadas por juntas transversais de dilatação distanciadas de 15 a 20 metros.

Entre as duas faixas de circulação em sentido único corre uma outra com 4,50 a 5 metros de largura cultivada com arbustos que, além de garantir a completa separação das duas direcções de movimento, tem também por fim atenuar o efeito de ofuscamento pelos farois dos veículos que de noite se cruzam.

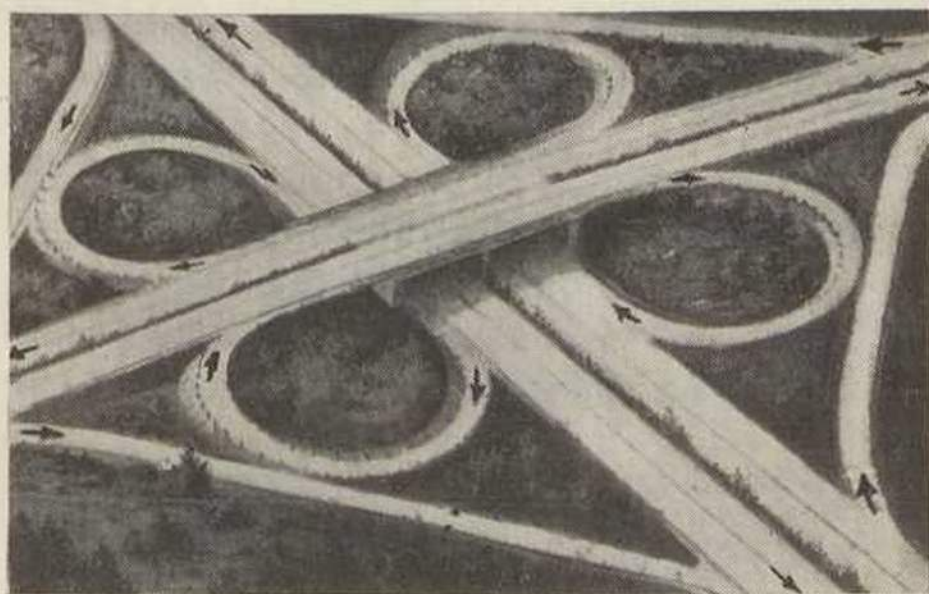
As auto-estradas passam fora dos centros habitados aos quais se ligam com ramais de várias formas e troços de estradas vulgares.

Os cruzamentos de nível foram totalmente abolidos.

Nas encruzilhadas com as estradas nacionais adoptou-se geralmente o tipo de ligação denominado *trevo de quatro fôlhas*.

As auto-estradas germânicas possuem grandes cartazes de sinalização, estão apetrechadas com postos de estacionamento e fornecimento, são servidas por linhas telefónicas próprias, têm veículos de socorro e são vigiadas por polícia especial motorizada.

A particularidade mais característica da



Os cruzamentos de nível foram banidos nas auto-estradas. As encruzilhadas deram origem ao aproveitamento do tipo de ligação denominado *trevo de quatro fôlhas*.

auto-estrada consiste na facilidade com que os auto-veículos podem atingir, com toda a segurança, as máximas velocidades que no estado actual chegam a duzentos quilómetros por hora.

Um facto que, para nós, ferroviários, deve ter um valor especial e constitui uma circunstância digna da maior ponderação pelo salutar exemplo e notável precedente na história da evolução das comunicações terrestres, consiste na atribuição à Administração dos Caminhos de Ferro Alemães, (*Deutsche Reichsbahn*) do encargo da construção, manutenção, exploração e fiscalização da rede de auto-estradas, a-fim-de colocar sob uma direcção única o conjunto do



Ligação e cruzamento duma estrada ordinária com a auto-estrada de *Berlim a Munigue*.

tráfego industrial dos transportes de mercadorias a grande distância, conforme se lê nos considerandos da lei fundamental.

Nos troços em exploração instituiu a *Reichsbahn* serviço modelar de carreiras rápidas para passageiros e mercadorias.

Obra tão grandiosa como esta terá na realidade justificação em real necessidade da nação germânica?

A resposta não pode ser absoluta porquanto não se pode formular um juízo concreto baseado em algarismos e outros elementos ou dados positivos; tem de ser o resultado dum processo de síntese, de estimativa, de previsões e conclusões totalmente pessoais.

Quem considere, porém, que a indústria do automóvel ligeiro e pesado atingiu na Alemanha um desenvolvimento notabilíssimo, quem tenha presente que o *Reich* resolveu, ou quasi, o problema de aprovisiona-



Acesso duplo à auto-estrada perto de *Darmstadt*. Tipo de ligação de auto-estrada com a estrada ordinária.



Arrojado viaduto por meio do qual a auto-estrada franqueia profundo vale

mento de combustíveis líquidos e carburantes, por meio da produção de álcool e da síntese da benzina obtida pela hidrogenização dos combustíveis sólidos de que tem abundância, não poderá deixar de reconhecer que a valorização deste intensíssimo esforço industrial precisa como meio indispensável a realização duma rede de estradas, completa, capaz, moderna, que consinta disfrutar inteiramente todas as possibilidades da tracção, diminuindo os consumos e os custos de manutenção do material móvel, aumentando a velocidade e a intensidade do tráfego.

A este respeito são muito interessantes os resultados das provas comparativas feitas sobre estrada ordinária e auto-estrada, para a mesma viagem, entre *Brucksal* e *Bad Nauheim*. O desenvolvimento do percurso por estrada ordinária é de 161 quilómetros e por auto-estrada cento e quarenta e sete, isto é, uma diferença de 14 quilómetros ou 9% a favor da última.

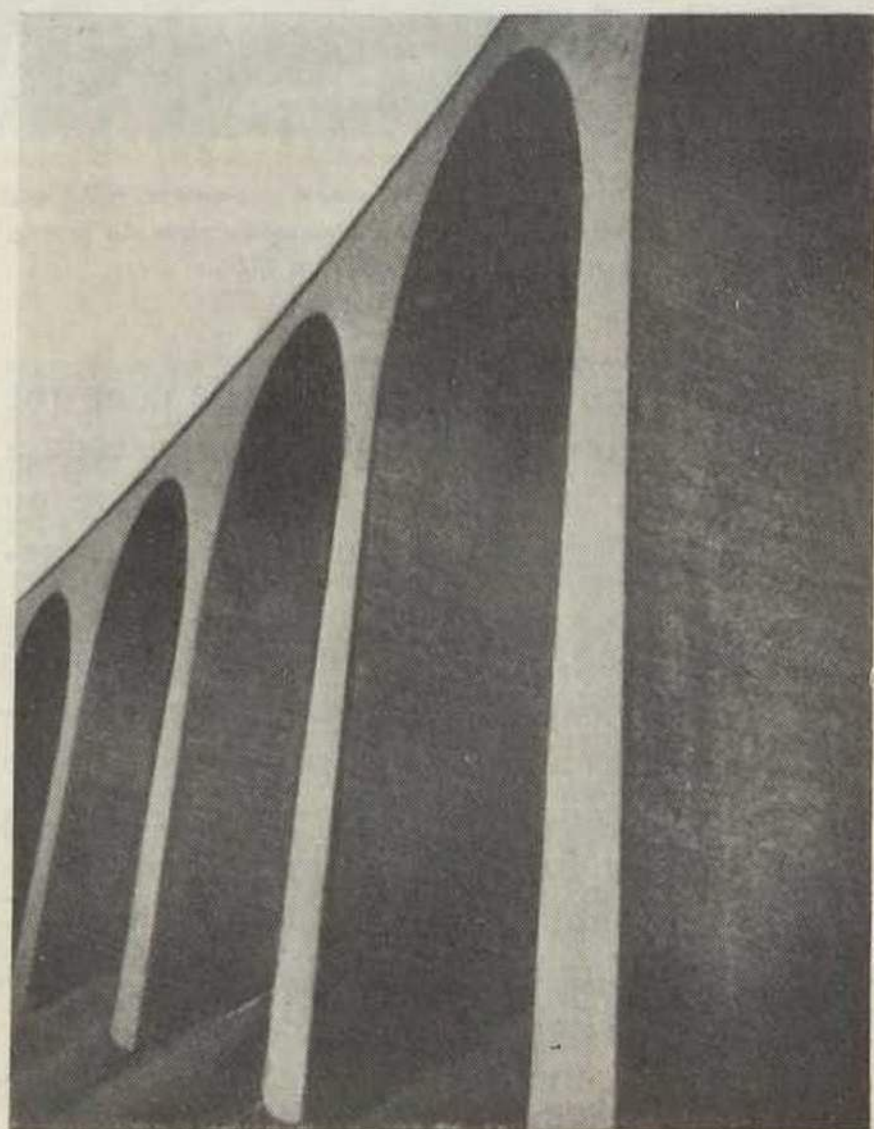
Na prova de velocidade a viagem por estrada nacional fez-se em 2 horas e 16 mi-

nutos e pela auto-estrada em 1 hora e 14 minutos; o consumo de benzina foi em ambos os casos 17 litros em 100 quilómetros. Em igualdade de consumo a velocidade na auto-estrada aumenta 60%.

Ao contrário, limitando a velocidade a 70 quilómetros por hora, em ambas as estradas, o consumo desce, na auto-estrada, para 11 litros em 100 quilómetros, ou seja um economia de 36%.

Além da economia do consumo de carburante, convém salientar a maior regularidade de marcha por auto-estrada, menor número de mudanças de velocidade, menos frenagens, redução das paragens e recomeços de percursos resumidos ao mínimo, o que não pode deixar de se considerar muito importante para a conservação e duração dos diversos órgãos, aparelhos e, portanto, dos próprios veículos.

Segundo parece, a economia no conjunto, calculada na base do tráfego que se desenvolve em 1.500 quilómetros de auto-estrada em pleno serviço, ascende a cerca de 40 milhões de marcos por ano (360.000.000\$00 es-

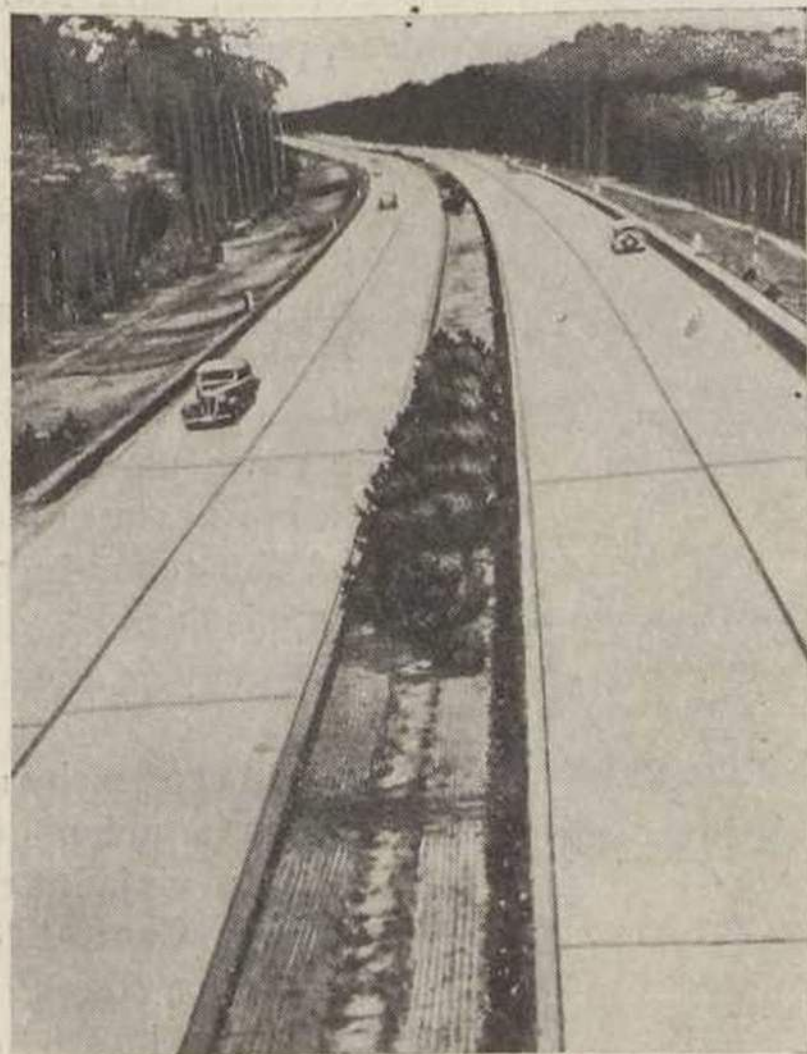


Os gigantes pilares do viaduto da gravura acima

cudos, aproximadamente), isto é 5% do capital investido na construção. Quando se renuncie a este benefício, aumentando o consumo, adquire-se o outro de altíssimas velocidades.

O formidável apetrechamento que a Alemanha vai preparando, aumentará grandemente o intercâmbio interno, valorizará os recursos e as localidades distanciadas dos grandes centros, nivelará a economia regional, tonificará, por assim dizer, os processos de produção, circulação e uso da riqueza que em maior cópia será extraída do próprio território com o trabalho fervoroso dum povo que possui indubitavelmente, qualidades e capacidades notabilíssimas.

Outras benemerências resultarão ainda de tão admirável obra, porventura menos valiosas do que as já citadas, mas não menos importantes, como sejam a multiplicação dos contactos materiais e espirituais entre os habitantes da nação, o aumento da eficiência da agricultura e da vida do campo em relação à indústria e ao urbanismo as quais consolidarão em agregado mais sólido,



Um aspecto da auto-estrada que vai de *Frankfort-do-Meno* a *Darmstadt*



Quando a auto-estrada atravessa regiões florestais aparece o perigo de colisões com os naturais habitantes dos bosques ainda não afeitos à progressiva civilização humana. Então cartazes apropriados, que de noite se iluminam com as luzes dos faróis dos veículos, chamam a atenção dos automobilistas. Esta curiosa fotografia foi tirada precisamente no momento em que junto dum dos cartazes indicadores da existência de animais silvestres aparecia um magnífico veado que resplandece sob o poderoso feixe de raios luminosos dos faróis do automóvel. O animal estacou, fremente, à beira da estrada, enquanto a misteriosa máquina dos homens devorava o espaço atroando os ares. Eis uma boa demonstração de quanto é sensata a precaução

se é possível, os elementos constitutivos da raça.

Há, também, quem fale, certamente com razão, no acréscimo do poder bélico da nação que, pela sua situação geográfica no centro do continente europeu, pode vir a encontrar-se um dia na séria contingência de ter de resistir a pressões conjugadas de oriente e de ocidente; por este motivo torna-se singularmente significativa a precedência dada à construção dos troços mais ou menos fronteiriços.

No conjunto, a rede de auto-estradas teutónicas contribuirá para progresso da actividade económica, para melhoramento social e para potenciamento da defesa militar dum povo que trabalha, com inabalável fé, de olhos postos no futuro.

(Adaptação livre dum artigo da revista italiana *Sapere*)

UM PRECALÇO

O conhecido jornalista Guerra Maio é um incorrigível viajante, como já tivemos ocasião de dizer nestas colunas quando da publicação de uns interessantes artigos sobre o Japão, de sua autoria (Boletins n.ºs 94 e 95). Embora habitual freqüentador do caminho de ferro, aconteceu-lhe há pouco, numa das suas viagens, um precalço que, pelas circunstâncias em que se deu e pelo seu agradável desfecho, o Sr. Guerra Maio quis ter a bondade de no-lo relatar, escrevendo para o Boletim o artigo que gostosamente publicamos.

O precalço ferroviário que acaba de me acontecer é daqueles que se podem classificar entre os que só a nós acontecem e o desfecho imprevisto e agradável pode considerar-se milagroso, para não empregar outro termo.

Como é sabido, criou-se há anos um comboio extra-rápido, diurno, entre Paris e Berlim, que vence os 1.046 quilómetros que separam as duas capitais em 13 horas e 11 minutos, ou seja a uma marcha comercial de 80 quilómetros à hora, o que é importantíssimo se atendermos a que o trajecto se faz em três países e que o comboio tem três reversões e quatro engates ou desengates de carruagens.

A partida de Berlim é no verão e no inverno sempre à mesma hora, 8-28; a chegada a Paris é que varia, 20-25 ou 21-25, visto a Alemanha não ter hora de verão e deixar à França o encargo de adiantar ou atrasar a chegada a Paris, assim como a partida, que durante o inverno é às 9-10 e no verão às 10-10.

Devo dizer que este comboio, como quasi todos os «rápidos» internacionais franceses, é, teoricamente, Paris-Berlim, pois tem apenas uma carruagem mixta de 1.ª e 2.ª classe entre as duas capitais, sendo o grosso do seu movimento constituído pelo tráfego interno da Alemanha e da Bélgica, assim como pelo de Liège a Paris e vice-versa.

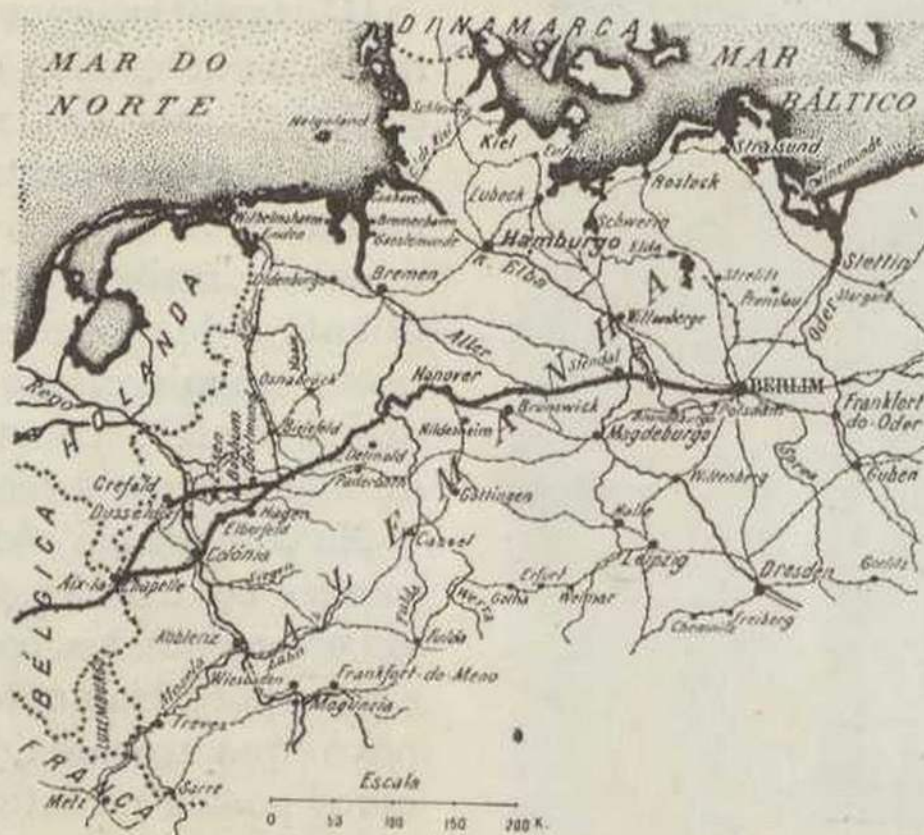
Por esse motivo, à partida de Paris, o Paris-Berlim tem 8 ou 10 carruagens, directas, para Liège, para Colónia, para Hamburgo, e uma, como disse, para Berlim.

Em sentido contrário, tem à partida da capital alemã um grupo de carruagens para

Colónia e, à cauda, um vagão-restaurante e duas carruagens mixtas, uma para Bruxelas e outra para Paris.

Foi nesta que eu há dias tomei lugar, depois de uma curta viagem pela Alemanha.

Como sabem, todos aqueles que tenham viajado pela Europa Central, os caminhos de ferro alemães levam os seus cuidados a pôrem além duma



Mapa da região da Alemanha percorrida pelo comboio extra-rápido Paris-Berlim



placa indicando o destino das respectivas carruagens e dos principais pontos do percurso, no exterior das mesmas, duas outras

placas no interior, com a mesma indicação em cada extremo do corredor.

Ora é com tais cuidados e a mim, que já percorri 62 países, a quem sucede o precalço que lhes vou contar, sem exageros e sem literatura.

Como disse, tomei lugar na estação de Friederichs-
trasse na carruagem de Paris, atrelada à cauda do comboio. As 13-10 parávamos em Hamm. Dez minutos de demora.

Nisto começam a chegar os comboios rápidos de Hamburgo, de Francfort, e ainda outros não sei de onde. Na Alemanha as

correspondências fazem-se em regra apenas com 5 ou 10 minutos de intervalo, visto os comboios circularem, apesar das suas enormes velocidades, sempre à tabela.

Tinha tempo, apeei-me e fui a um quiosque, ao centro da plataforma, buscar um café para minha mulher, que o dono da locanda me entregou fumegante, num copo de papel impermeável, e volto tranqüilamente com êle na mão a retomar o meu lugar, pondo-se em seguida o comboio em

marcha. Mas ó ceus! Os passageiros não eram os mesmos e eu tinha subido para outra carruagem. Compreendi tudo. Haviam tirado a carruagem de Bruxelas e a de Paris e de aí o lamentável engano de que eu tinha sido vítima, pois o que eu tinha tomado era a composição de Colónia.

Corro o comboio, abro todos os compartimentos pre-

guntando se alguém sabia francês. Os passageiros olham-me com espanto, mas ninguém me podia valer, pois para êles a língua

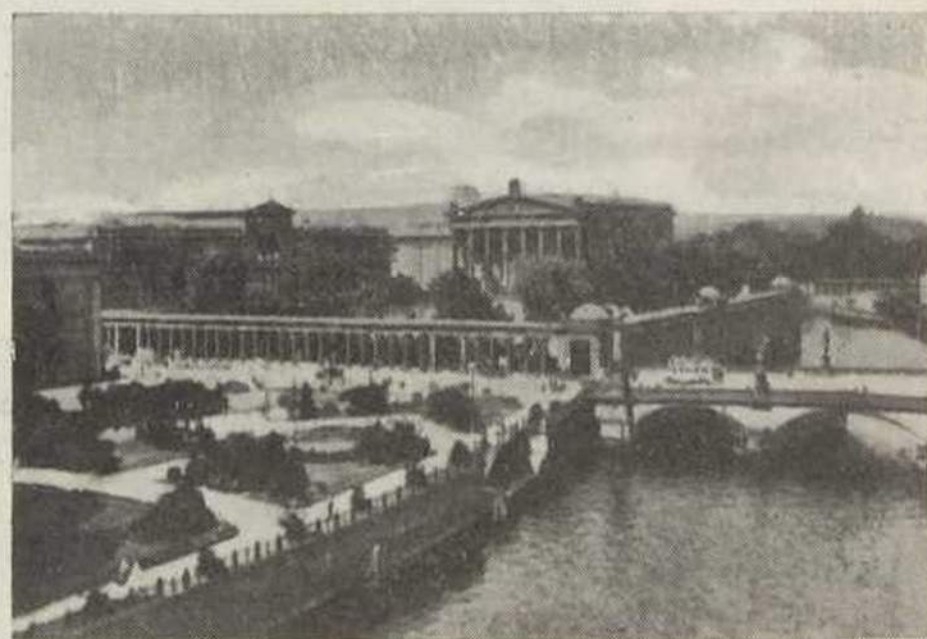


Berlim — De cima para baixo: Edifício de passageiros da estação de Anhalter. — Edifício de passageiros da estação de Friedrichstrasse. — Restaurante do edifício de passageiros da estação de Friedrichstrasse (debaixo das linhas férreas). — Edifício de passageiros da estação de Lehrter.



Berlim — A Catedral

Fotog. do Ex.^{mo} Sr. Eng.^o Zacarias de Sant'Ana,
Chefe de Divisão.



Berlim — A ponte de Frederico sobre o rio Esprea



Hagen — Edifício de passageiros da estação de caminhos de ferro

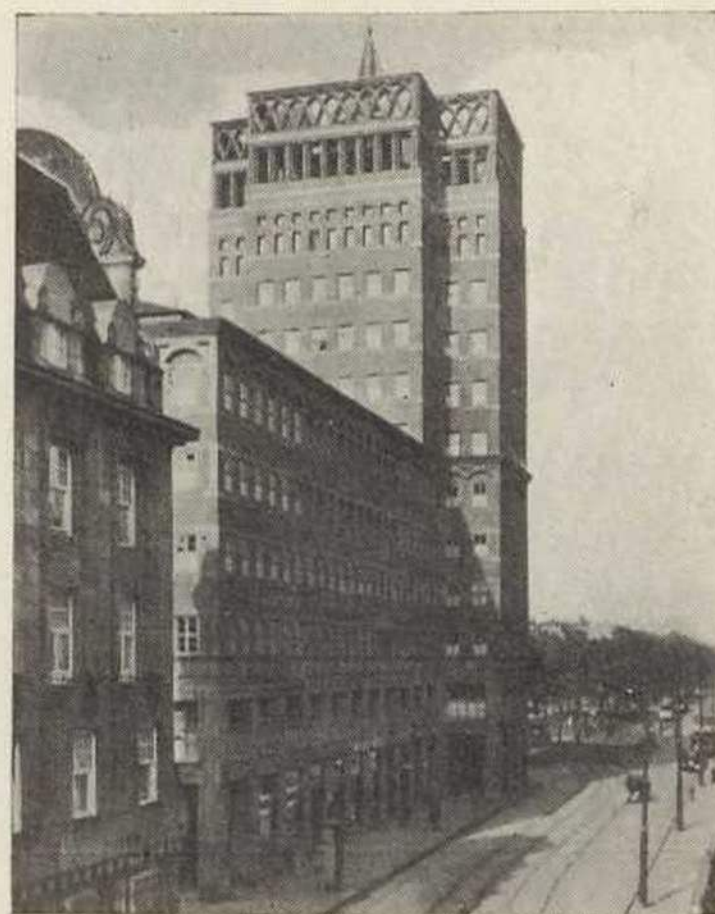


Königsberg — Edifício de passageiros da estação de caminhos de ferro. Corpo central de tijolo onde foi localizada a entrada principal

de Voltaire era inteiramente desconhecida. Procuro o revisor. Não, como tantas vezes sucede em França, o comboio não tinha revisor. Uma hora talvez, passou, horrível, interminável, até que parámos em Hagen. Desço e dirijo-me ao chefe, que de bandeirinha metálica na mão, se preparava para dar a partida. Também este não sabia francês, e sem mais aquelas, fez-me subir para a carruagem, fechando-me a porta nas costas (isto porque na Alemanha até as por-



Düsseldorf — Edifício de passageiros da estação de caminhos de ferro



Düsseldorf — O mais alto edifício da cidade



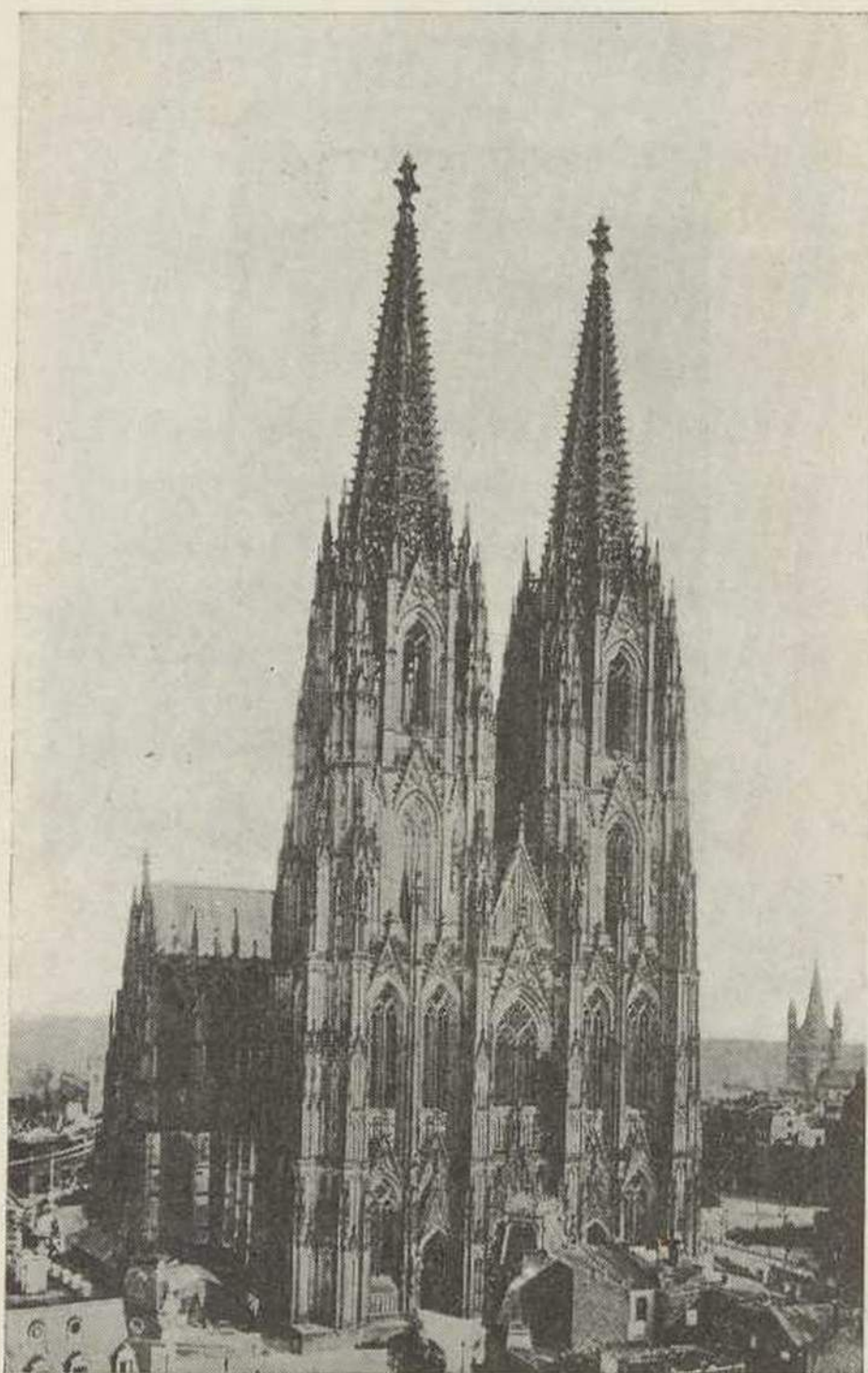
Düsseldorf — A ponte sobre o Reno e monumento aos ulanos, na esplanada marginal

tas das carruagens de *bógies* abrem para fóra).

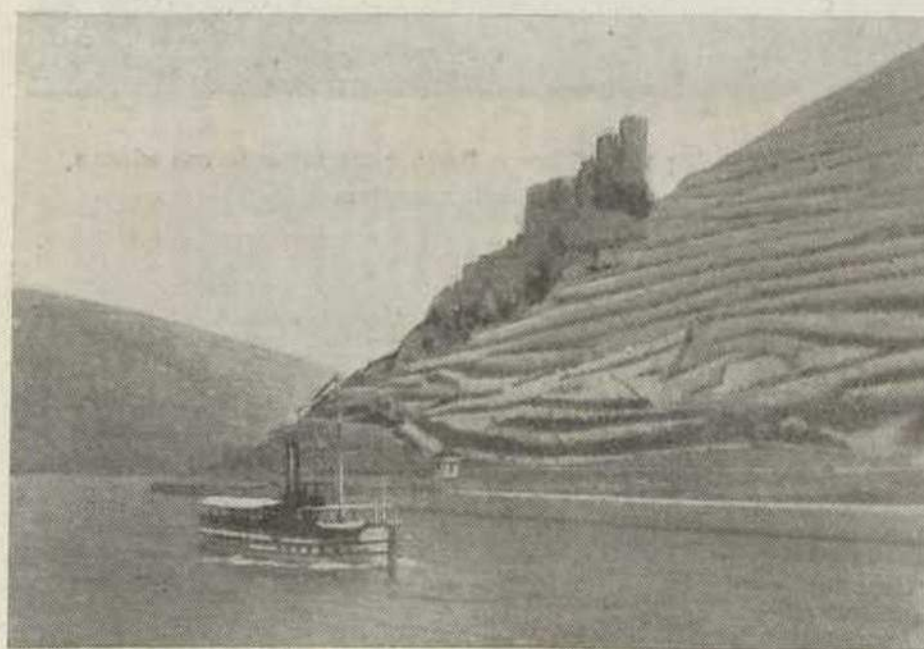
Mas eis que apareceu o revisor e — bem-dito seja — sabia francês.

Expuz-lhe atabalhoadamente o meu caso, terminando por lhe dizer que o que mais me contrariava é ter deixado minha mulher no outro comboio, sem passaporte, sem bilhete e sem dinheiro. O homem respondeu-me:

— Ah, sim, sua mulher. Não perdeu grande coisa...

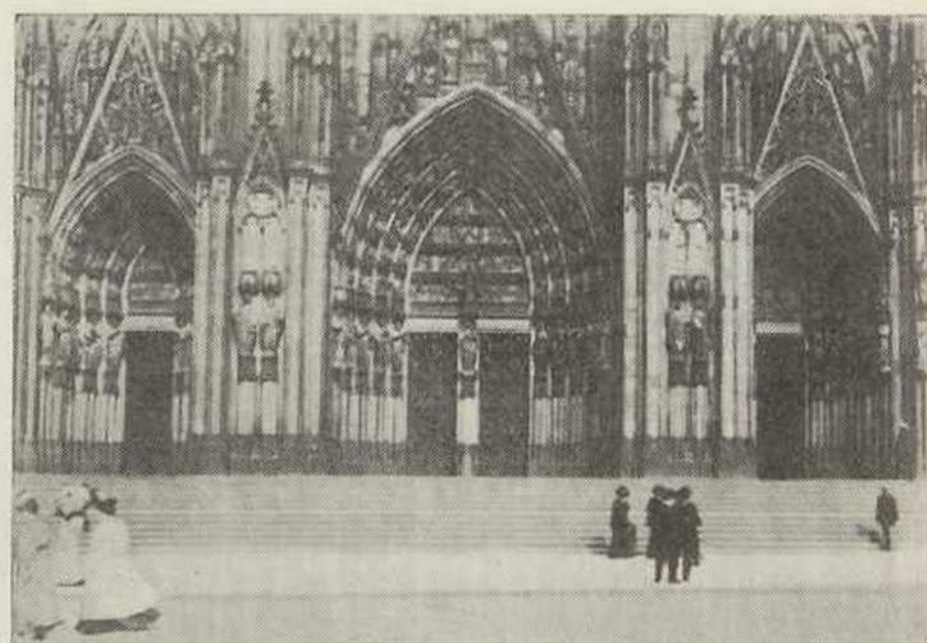


Colónia — A Catedral. Foi o architecto alemão Zurrner, que em 1842 decidiu o acabamento da Catedral. Esta obra foi finalmente concluída em 1880 e custou dezoito milhões de marcos (cerca de 162.000 contos)



Ruínas de um dos famosos castelos do Reno. Pelas encostas os célebres vinhedos que produzem um vinho mundialmente afamado, quasi incolor, mas muito do agrado dos apreciadores

Fotog. do Ex.^{mo} Sr. Eng.^o Zacarias de Sant'Ana, Chefe de Divisão.



Colónia — Pormenor do pórtico da fachada principal da Catedral

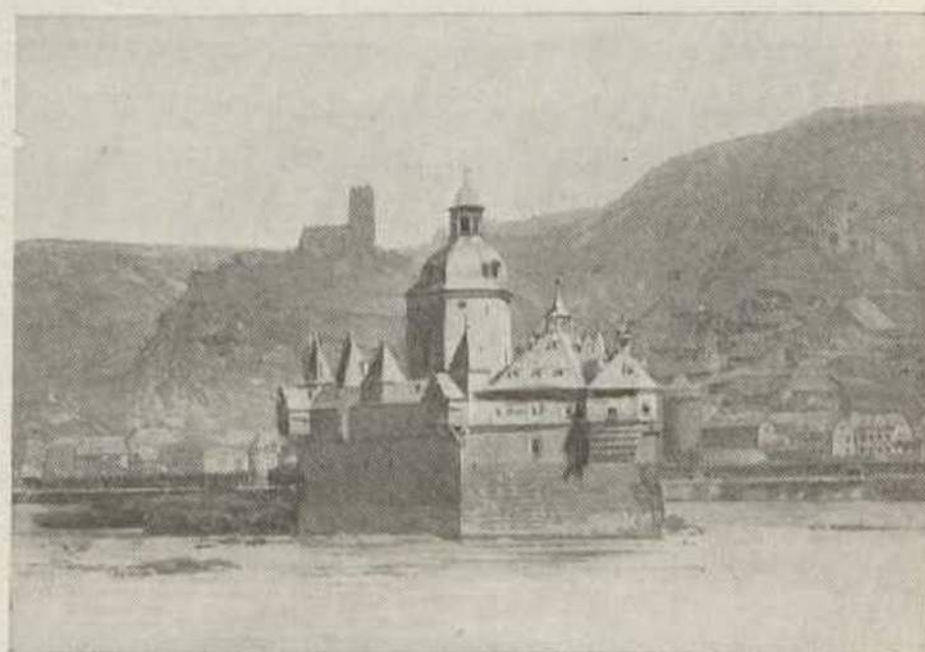
Fotog. do Ex.^{mo} Sr. Eng.^o Zacarias de Sant'Ana, Chefe de Divisão.

— Como, perco minha mulher e acha que não perdi grande coisa?

O homem sorriu e concluiu:

— Não se rale, vai encontrá-la daqui a duas horas em Aix-la-Chapelle...

— Em Aix-la-Chapelle?



Lendários castelos do Reno. As encostas das margens deste rio estão escalonadas em socalcos onde se cultivava a vinha

Fotog. do Ex.^{mo} Sr. Eng.^o Zacarias de Sant'Ana, Chefe de Divisão.

— Sim, este comboio chega a Colónia às 14-56, e às 15 em ponto, tem ali um outro que vai juntar-se ao Berlim-Paris naquela estação. O que eu posso fazer é telegrafar de Colónia a sua esposa para a tranquilizar.

E reconsiderando acrescentou: — Isso não tem, porém, utilidade, pois a essa hora já o comboio dela deve ter saído de Crefeld.



Colônia — Edifício de passageiros da estação de caminhos de ferro

Com efeito, minutos antes de chegarmos a Colônia, o homem voltou ao meu compartimento para me dizer que não tinha mais que passar ali do cais n.º 2 ao n.º 5, onde encontraria o «rápido» de Paris, que me levaria ao encontro de minha mulher, e às 15-57 chegávamos a Aix-la-Chapelle, onde logo a vi no cais, junto das nossas malas, que o revisor, ele próprio, havia obsequiosamente trazido para a plataforma.

Ela, por seu turno, tendo esperado pacientemente por mim no compartimento e estranhando a demora, procurou-me por todo o comboio, acabando por contar o seu caso ao revisor, que, a-pesar-de não ser o mesmo que viera conosco de Berlim, lhe deu todas as facilidades, tomando como boas as suas palavras e pedindo-lhe mesmo que se não inquietasse, pois se eu tivesse tomado o comboio de Colônia encontrar-nos-ia em Aix, e se tivesse ficado em Hamm, certamente telegrafaria a uma estação do percurso para a prevenir do meu precalço e para lhe dizer onde nos poderíamos encontrar.

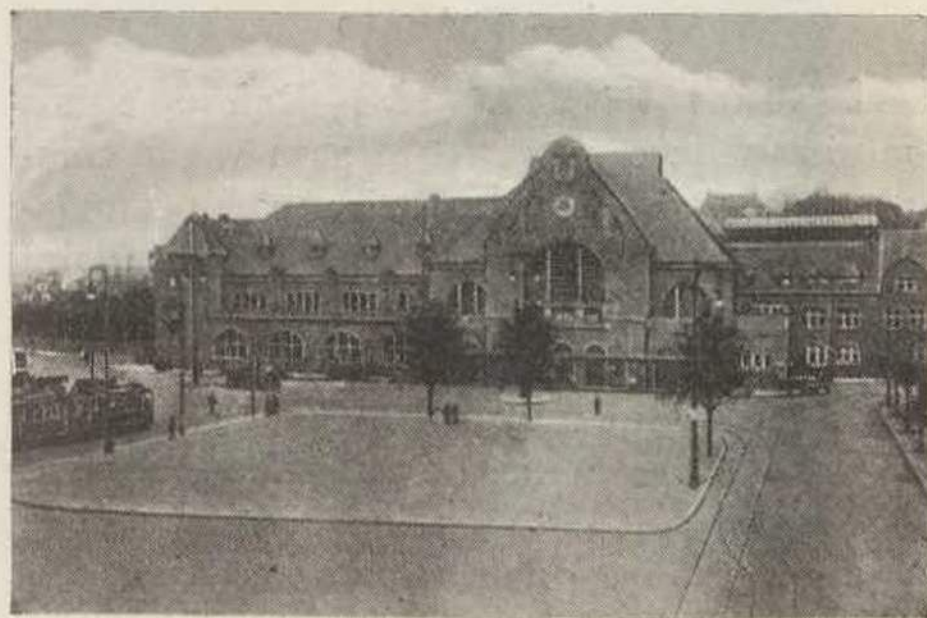
O digno funcionário, sempre solícito, perguntou à passagem por Essen e Crefeld, ao respectivo chefe, se não havia um telegrama

meu e em Aix-la-Chapelle, como ela não podia seguir dali por falta de passaporte, aconselhou-a a descer e, como disse, a ajudou a tirar as malas da carruagem.

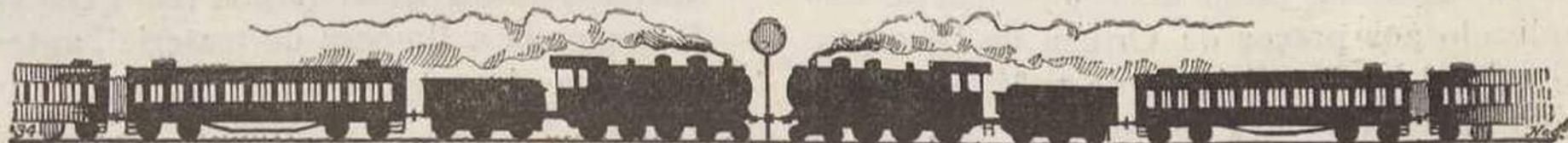
A minha chegada foi um momento de alegria para todos, passageiros e funcionários do caminho de ferro, tendo mesmo eu gozado as delícias dum herói ou dum filho pródigo que regressa.

O chefe da estação adiantou-se, de boné na mão, dizendo-me num francês, silabado, que já tinha tomado as suas providências para que a minha mulher nada faltasse e que, em caso de necessidade, ficaria instalada no hotel junto da estação, até que eu chegasse. Apertei-lhe a mão, comovido, e ele levantando a bandeirinha, deu a partida ao comboio, que seguiu, sem ruído, a caminho de Paris.

Esta só na Alemanha poderia ter tido lugar. Dois comboios «rápidos» que se separaram, para, decorridos 190 quilómetros e duas horas e meia depois, se juntarem com a precisão dum cronómetro e só a mim acontecia, após uma tão longa carreira de turista impenitente, carreira que devia corresponder a um curso completo de viajar.



Aachen — (Aix-la-Chapelle) — Edifício de passageiros da estação de caminhos de ferro



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

P. n.º 737. — Uma remessa de Tarifa 8, despachada em Lisboa-R., para Leiria, em 25 chegou a Leiria pelo combóio 207 às 23^h,33 do mesmo dia.

Quando «tem direito» ao pagamento de armazenagem?

R. — A remessa nunca «tem direito» a pagamento de armazenagem; é errada forma de linguagem que, embora um pouco corrente, tem de ser banida.

A remessa pode ou não «estar sujeita» ao pagamento de armazenagem.

No caso indicado pelo consulente, só às 9 horas de 27 é que começa a contar-se o prazo para pagamento de armazenagem. É o que estipula o 2.º Aditamento à T. D. A.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Comunicação Circular n.º 58. — Refere-se aos mínimos de carregamento para vagão completo de «palha de madeira para embalagem, acondicionada» e «palha de madeira para embalagem, a granel», estabelecendo que, nas linhas exploradas pela Companhia (Antiga Rede, Sul e Sueste e Minho e Douro), passem a ser aplicados os preços de vagão completo às mercadorias acima citadas, sempre que o peso de cada expedição atinja o mínimo de 3.000 quilogramas ou se pague como tal.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação Circular n.º 99. — Informa que, a partir de 1 de Julho de 1938, deixa de ser aplicado aos preços da Ordem da Direcção Geral n.º 250 o adicional de 10% estabelecido pelo Aviso ao Público A n.º 559.

Comunicação Circular n.º 100. — Torna extensivas aos demais Organismos Autónomos do Estado as disposições contidas na Comunicação Circular n.º 67, de 8 de Outubro de 1937.

Comunicação Circular n.º 101. — Dá instruções sobre o transporte de militares munidos de requisições a pronto pagamento, fornecidas pelos Ministérios da Guerra e da Marinha, por ocasião das férias da Páscoa e Natal.

Comunicação Circular n.º 102. — Comunica ter sido celebrado um acôrdo com a firma Manuel Berenguel Vivas, L.^{da} para o transporte, em vagões frigoríficos, de peixe, mariscos, carnes verdes e gelo, e indica as condições a que ficam subordinados estes transportes.

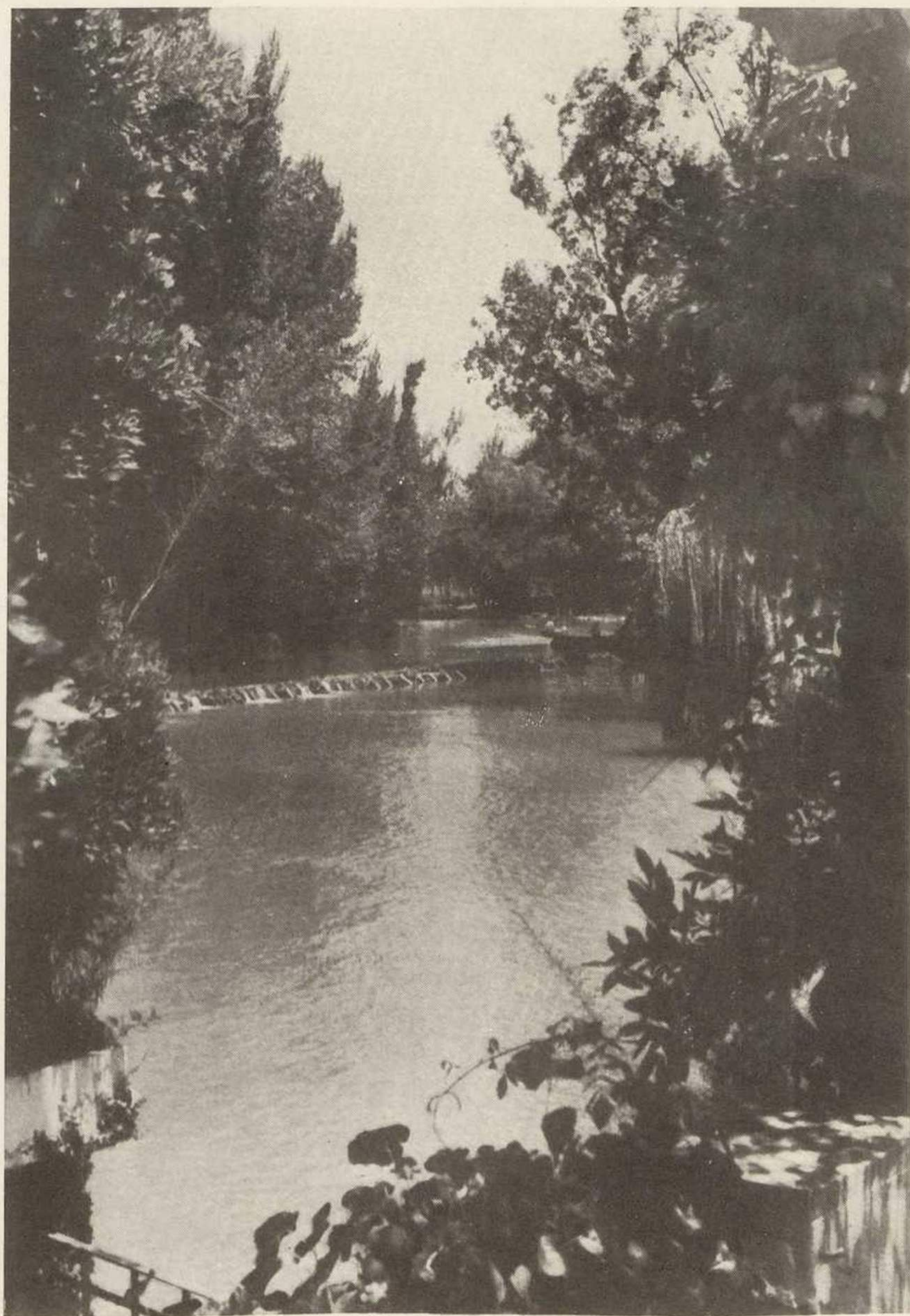
Comunicação Circular n.º 103. — Comunica ter sido estabelecido acôrdo de publicidade com o jornal *A República*, que passa a ser transportado gratuitamente nos combóios da Companhia.

III — Movimento

Comunicação Circular n.º 661 (Rep. de Material). — Restrições no fornecimento de material para mercadorias destinadas à Fábrica de Loíça de Sacavém, L.^{da}.

Comunicação Circular n.º 662 (Rep. de Material). — Autorização às estações para cederem a maca da sua reserva para o transporte de indivíduos sinistrados fora dos limites do Caminho de Ferro.

Comunicação Circular n.º 47 (Rep. de Recl. e Leilões). — Recomenda a limpeza de material, antes do seu fornecimento, para carregamento das mercadorias a que fôr destinado.



RIO NABÃO — TOMAR

*Fotog. do Eng.º Sebastião Horta e Costa,
Chefe das Oficinas Gerais de Lisboa.*

IV — Serviços Técnicos

Circular n.º 872. — Dá conhecimento ao pessoal dos sinais que fôram instalados próximo das p. n. *guardadas* da Antiga Rêde, à aproximação dos quais os maquinistas deverão apitar.

Comunicação Circular n.º 43. — Recomenda o maior cuidado na manipulação dos barris para transporte de água, que freqüentemente são expedidos de umas para outras estações, no sentido de se evitarem avarias nestes utensílios, e dá algumas indicações tendentes a aumentar a sua duração.

2.º Aditamento à Instrução n.º 1974 (Sinalização de Gaia). — Indica a sinalização que foi estabelecida do lado norte da estação de Gaia, em

virtude de algumas modificações que fôram executadas nas linhas, daquêle lado da estação.

Quantidade de vagões carregados e descarregados
em serviço comercial
no mês de Julho de 1938

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8 ...	4.388	4.036	1.691	1.866	2.255	1.980
» » 9 » 15 .	3.955	3.751	1.483	1.641	2.062	1.845
» » 16 » 22...	4.112	3.951	1.550	1.627	1.941	1.881
» » 23 » 31...	5.041	4.864	1.920	2.018	2.468	2.433
Total	17.496	16.602	6.644	7.152	8.726	8.139
Total do mês anterior	15.362	14.729	7.282	6.951	7.535	7.046
Diferenças ...	+2.134	+1.873	- 638	+ 201	+1.191	+1.093



Povoação de Caldas de Arêgos

Fotog. do Sr. Júlio Assis de Penedo,
Sub-chefe do Serviço do Movimento.

Factos e informações

Escola Profissional de António Vasconcelos Corrêa

Encerramento do ano lectivo e abertura da Exposição escolar

No dia 31 de Julho foi inaugurada por um representante do Sr. Ministro da Educação Nacional a Exposição dos trabalhos efectuados durante o ano pelos alunos do Curso Profissional, de labores e de instrução primária da Escola Profissional de António Vasconcelos Corrêa.

Os curiosos e cuidados trabalhos que se estendiam pelas três salas da Exposição mostravam que um muito apreciável esforço foi dispendido; atraía especialmente a atenção dos visitantes o caminho de ferro em miniatura montado sobre uma longa mesa.

Os representantes do Sr. Ministro da Educação Nacional e do Sr. Director Geral e demais convidados, apreciaram os trabalhos expostos e as ótimas instalações da Escola acompanhados pelos professores Srs. Drs. Penha Coutinho, Castro Loureiro e Xavier Fernandes e pelos Directores do

Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide Srs. José Geraldo Lopes, José Maria Figueiredo, Ernesto Alves Ferreira e João Duarte Victório.

Terminada a visita, todos se dirigiram à sala em que teve lugar a sessão de encerramento dos trabalhos escolares do último ano lectivo.

Presidiu o Sr. António Leal, do Ministério da Educação Nacional em representação do respectivo Ministro, ladeado pelo Sr. Dr. Macedo Santos, Adjunto da Inspeção do Ensino Particular, pelo Sr. Engenheiro Manuel Campelo, que representava o Sr. Director Geral da Companhia, e pelos Srs. Carlos Parreira, Chefe de Serviço da Tracção e Presidente da Assembleia Geral do G. I. F. C., Vasco de Moura, Secretário Adjunto da Direcção Geral, Moreira dos Santos, Chefe de Serviço da Exploração, Carlos de Ornelas, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e pelos Srs. Dr. Xavier Fernandes, Director do Curso Profissional, e José Geraldo Lopes, da Direcção do G. I. F. C.

Aberta a sessão, foi lido em primeiro lugar o expediente, que constava de algu-



A sessão solene do encerramento do ano lectivo da Escola Profissional de António Vasconcelos Corrêa



A abertura da exposição dos trabalhos escolares

mas cartas com palavras de aplauso à acção da Direcção do Grupo, das quais se destacavam as do Srs. Prof. Eng.º Vicente Ferreira, Sub-Director da Companhia, Prof. Doutor Ruy Ulrich, Governador Civil de Lisboa, Coronel Henrique Linhares de Lima, Júlio Caiola, Agente Geral das Colónias, Engenheiro Pedro Brion, Chefe da Divisão de Material e Tracção, Eng.º João da Cunha Monteiro, Gabriel Víctor Berard, Chefe da Repartição de Pessoal da Divisão de Tracção e Teodósio Duarte e Silva, Inspector da 3.ª Circunscrição de Tracção.

Em seguida, o Sr. Geraldo Lopes, historiou o desenvolvimento gradual e progressivo da Escola e, resumidamente, expôs os propósitos daquela instituição relativamente à organização do Curso Profissional, que no próximo ano lectivo já deve funcionar, se houver recursos, com o 5.º e último ano, de acôrdo com o plano e programas do curso de serralheiro mecânico, ensinado nas escolas do Estado.

No campo extra-escolar e no intuito de de espalhar a instrução, foi criada uma Aula Livre em que, tanto os sócios do G. I. F. C., como os ferroviários que se inscreveram sócios auxiliares da Caixa Escolar, com a cota mensal de 1\$00, podem acidentalmente colher esclarecimentos sobre quaisquer dúvidas que surjam na sua vida profissional.

A frequência que a Aula Livre teve desde que foi inaugurada em Março d'este ano, correspondeu bem ao fim que a Direcção teve em vista ao instituí-la.

Não limitou, porém, a Escola de António Vasconcelos Correia os benefícios que esta Aula oferece aos que a podem frequentar, porque fundou simultaneamente uma Secção de Consultas, destinada a elucidar os que se encontrem em quaisquer pontos das linhas e que se lhe dirijam por escrito.

A criação das bibliotecas-ambulantes, de que na Exposição já se observou o modelo para núcleos de 100 sócios, é também uma nova modalidade de instruir empreendida pela Escola de Campolide. Elas levarão leitura escolhida aos sócios da Caixa Escolar, e do G. I. F. C. e, dentro em pouco, encontrar-se-ão nas oficinas, depósitos de máquinas, estações, etc., se esta iniciativa fôr bem compreendida.

Por fim, o Sr. Geraldo Lopes, fez referência aos sucessivos auxílios que a Escola tem recebido da Companhia, sem os quais não seria possível a realização da obra tão útil que actualmente existe, e agradeceu aos seus dirigentes e às entidades oficiais a maneira carinhosa como sempre tratam dos assuntos que dizem respeito à Escola de António Vasconcelos Corrêa.

Depois, foi dada a palavra ao Sr. Dr. Xa-

vier Fernandes, professor, que versou largamente matéria referente à «Educação da Inteligência».

Em último lugar, o representante do Sr. Ministro da Educação Nacional, louvou o G. I. F. C. e a Escola, considerando-a digna da maior prosperidade para continuar a servir a cultura popular.

Encerrada a sessão, foi a Exposição aberta à visita do público.

Pelas 21 horas, recebeu a Escola o Sr. Governador Civil de Lisboa, que, acompanhado pelo Sr. Geraldo Lopes, percorreu as salas e teve as mais agradáveis palavras para a instituição.

O fecho da Exposição, no dia 7 do mês passado, deu por findos os trabalhos do ano lectivo 1937-38.

Bibliotecas ambulantes

A *Escola Profissional de António Vasconcelos Corrêa*, de Campolide, já enviou para a linha, por intermédio dos Serviços Centrais, as primeiras remessas de livros destinadas aos sócios auxiliares da sua Caixa Escolar.

Por dificuldades de ordem material, que se espera ver removidas dentro de breve tempo, não puderam todos os livros seguir contidos no respectivo móvel. Também, por ora, não existem os armários de maior formato, que estão projectados para os locais de grande população ferro-viária.

As obras foram escrupulosamente escolhidas de modo a fornecer leitura proveitosa e salutar a todos duma maneira geral e atendeu-se, por outro lado, às necessidades próprias de cada profissão: por exemplo, aos Depósitos de Máquinas foi distribuído um exemplar do *Manual do Fogueiro*, que ali ficará permanentemente. Outros livros de estudo e de matérias especializadas vão ser adquiridos.

Aos bibliotecários encarregados de cada móvel, foi pedido que indaguem das obras que os leitores gostariam de ler, a-fim-de serem satisfeitos os seus desejos, caso isso não seja impossível.

Para se ver o cuidado que presidiu à organização deste serviço, basta acrescentar ao que fica dito que, dentro de cada volume, figura um pequeno rectângulo de cartolina, para marcar a página em que se interrompeu a leitura, no qual estão impressos os seguintes conselhos que convém sejam rigorosamente observados:

- Não abra o livro com violência.
- Não humedeca os dedos para voltar as folhas.
- Não dobre as folhas.
- Não escreva à margem do livro.
- Não leia quando come.
- Não deixe de substituir a capa do livro sempre que não esteja limpa.
- Não conserve o livro aberto quando não esteja em leitura.
- Não perca ocasião de angariar novos sócios para que mais ferro-viários se instrua.
- No interesse de todos, divulgue que, para ler os nossos livros, basta contribuir com a cota mensal de 1 escudo.

O *Boletim da C. P.* congratula-se com a idea de levar a instrução aos pontos mais afastados da rede da Companhia e aconselha a todos os ferro-viários que se inscrevam como contribuintes da Caixa Escolar daquele modelar e útil estabelecimento de ensino técnico.

Matrículas

A matrícula dos alunos do Curso Técnico da Escola Profissional de António Vasconcelos Corrêa faz-se até 10 de Outubro.

As condições estão patentes na Escola em qualquer dia útil das 19 às 21 horas. A Secretaria dá todos os esclarecimentos, às horas indicadas.

Ateneu Ferroviário

Gerência de 1936-37

Do relatório e contas da Direcção que geriu o Ateneu Ferroviário durante o ano social de 1936-37, o qual, como noticiámos, foi aprovado por aclamação em reunião da Assembleia Geral realizada em 15 de Julho último, destacamos as seguintes interessantes referências.

Os alunos matriculados nas diversas aulas

fôram em número de 470, assim distribuídos: português (1.^a e 2.^a classes) 84; francês (1.^a e 2.^a classes) 81, inglês 27; aritmética 94; música 92; e ginástica 92, sendo 54 da classe infantil e 38 da classe de senhoras. Desistiram de frequência 22 alunos e 1 foi expulso por mau comportamento.

As classes de Ginástica efectuaram as seguintes demonstrações: a Classe Infantil — no Teatro Rosa Damasceno, de Santarém, em 6-12-36; na Festa da Família Ferroviária, em 27-12-36, guarda de honra ao Chefe do Estado; na homenagem ao fundador da Universidade, em 10-1-37, em Odivelas; visita às instalações do Novo Arsenal de Marinha, no Alfeite, em 11-4-37; no Centro Escolar Dr. Salgueiro de Almeida, em 23-5-37; a convite do Foot-Ball Clube de Queluz, em 16-6-37, demonstração pública e visita ao Palácio Nacional de Queluz e seus jardins; excursão a Cascais, recepção na Câmara Municipal e visita ao Museu Conde de Castro Guimarães, em 27-6-37; e no Grupo Desportivo do Pessoal da Imprensa Nacional, em 29-6-37; a Classe de Senhoras — na Festa dedicada pelo Ateneu à Mulher Portuguesa, realizada na Sociedade de Geografia, em 8-5-37; no Sarau a favor da Caixa de Reformas e Pensões dos Profissionais da Imprensa, no Coliseu dos Recreios, em 14-6-37; na Casa do Algarve, em 20-6-37; e no Clube Estefânia, em 28-6-37.

As conferências e palestras culturais, durante a mesma gerência, fôram as seguintes: em 4-11-36, prelecção inaugural do novo ano escolar, pelo Sr. Engenheiro Carlos Santos; em 2-12-36, conferência pelo Sr. Dr. Salazar Carreira sobre «Educação Física», na sessão solene das festas do 2.^o aniversário; em 9-1-37, conferência do Sr. Alfredo Júlio dos Santos sobre o tema «O Mutualismo na Classe Ferroviária»; em 9-7-37, conferência do Sr. Francisco Pinto Bual sobre o tema «Algumas palavras sobre Geografia Económica».

O Grupo Cénico realizou os seguintes espectáculos: no salão da Voz do Operário, em 12-12-36, nas festas do 2.^o aniversário do Ateneu; no Grupo Recreativo 1.^o de Outubro,

em Entroncamento, em 23-1-37; no Teatro Avenida, de Vila Real de Traz-os-Montes, em 4-4-37, a favor da Associação dos Bombeiros Voluntários de Salvação Pública; no Carcavelinhos Foot-Ball Clube, em 15-4-37; no Barreiro e na Moita, respectivamente em 3 e 6-6-37, ambos para fins de beneficência.

A Banda de Música colaborou nas seguintes festividades: Festa da Família Ferroviária, em 27-12-36, na estação de Santa Apolónia; festa dedicada pelo Ateneu à Mulher Portuguesa, realizada em 8-5-37, na sala «Portugal» da Sociedade de Geografia; festa em benefício das Caixas de Reformas e Pensões dos Profissionais da Imprensa e dos Artistas Teatrais, realizada em 26-6-37, no Jardim Zoológico; sarau anual do Lisboa Gimnásio Clube, em 7-7-37, no Coliseu dos Recreios; e festa promovida pela Comissão Iniciadora do Orfanato Ferroviário da C. P., em 1-8-37, na Praça de Toiros de Alges.

Durante a referida gerência efectuaram-se as seguintes festas recreativas: em 1-12-36, «matinée» dançante, na sede, e em 5-12-36, sarau á francesa, na Casa do Algarve, incluídas no programa das festas do 2.^o aniversário; bailes do Carnaval, em 6 e 8-2-37; «matinée» dançante, em 21-3-37; baile da Primavera e «cotillon», em 10-4-37; baile de despedida da Direcção, em 18-9-37.

O número de sócios, que era de 1473 em 30-9-36, baixou para 1419 em igual data de 1937, ou seja 54 a menos.

Finalmente, as receitas do Ateneu elevaram-se a 54:458\$91 e as despesas a 53:126\$06, do que resultou um saldo positivo de 1:332\$85 para a futura gerência.

O relatório que estamos analisando termina por propor diversos votos de agradecimento, especializando ao Conselho de Administração e á Direcção Geral da Companhia pelos importantes auxílios prestados a esta gerência, e ás suas antecessoras; ao Sr. Vasco de Moura, Secretário-Adjunto da Direcção Geral, por concorrer com o estímulo da sua presença aos actos de vida do Ateneu e pelo interesse demonstrado na intercessão em todos os assuntos perante o Sr. Director

Geral, e ao *Boletim da C. P.*, pela publicação das notícias de tôdas as manifestações de vida do Ateneu.

Agradecendo esta deferência, o *Boletim da C. P.* formula, por sua vez, sinceros votos pelo crescente engrandecimento do Ateneu Ferroviário.

Festas de verão

Nas noites de 16 e 23 de Julho e 13 e 14 de Agosto, efectuaram-se na esplanada da Divisão de Via e Obras (antiga Escola Académica), por concessão da Direcção Geral, as anunciadas «Festas de Verão», promovidas pela Direcção do Ateneu.

Estas festas foram inauguradas com um concerto pela Banda, sob a regência do Maestro Snr. Capitão Manuel Ribeiro, sendo muito aplaudidos todos os números do programa. Fez-se depois a projecção de uma fita, que entreteve a assistência, realizando-se a seguir um baile ao ar livre, que se prolongou até quasi madrugada.

Na noite de 23 de Julho a festa foi iniciada com a projecção da fita «Passeio da Primavera», pela qual se manifestava uma grande expectativa e que despertou natural entusiasmo na assistência. Seguiu-se uma sessão de canto e depois baile ao ar livre.

Idênticos programas tiveram as festas realizadas nas noites de 13 e 14 de Agosto, não prosseguindo este ciclo de festas por falta de assistência, que era limitada aos sócios do Ateneu e mais pessoal da Companhia e suas famílias.

Passeio fluvial

Promovido pela Direcção do Ateneu, realizou-se em 30 de Julho um passeio fluvial nocturno, no vapor «Traz-os-Montes», do Sul e Sueste, dedicado aos sócios do Ateneu e demais pessoal da Companhia e respectivas famílias.

Este passeio foi mais uma feliz iniciativa da actual Direcção, que viu coroados os seus esforços com uma concorrência de mais de

600 pessoas. A bordo dançou-se animadamente ao som de duas orquestras de baile.

O passeio decorreu sempre na melhor ordem e em grande animação, mas esta atingiu o seu auge quando surgiram as pequenas «vedetas» Mimi, das emissões infantis de *O Senhor Doutor*, do Rádio Clube Português, e Estérinha e Manon, das emissões de *O Papagaio*, do Rádio Renascença, cantando graciosas canções, algumas acompanhadas em câro pela assistência.

Por motivo da maré, o vapor, ao largar, seguiu Tejo acima até defronte de Olivais, fazendo-se depois ao largo até à Trafaria e, voltando pela margem direita, passou em frente da Torre de S. Julião da Barra, Santo Amaro de Oeiras, Paço de Arcos, Cruz Quebrada, Algés, etc., admirando-se também o lindo efeito da cidade de Lisboa iluminada.

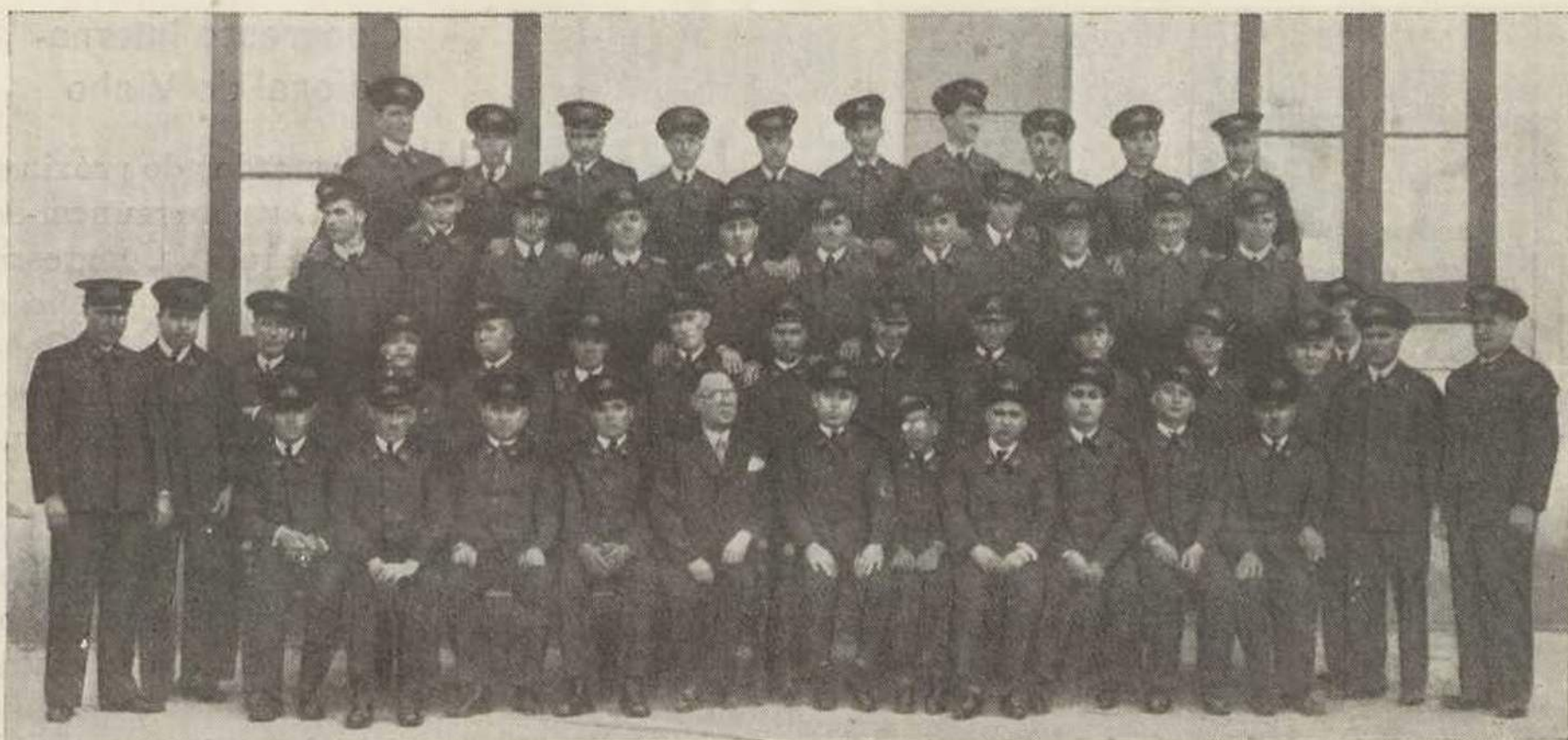
Pouco depois da meia noite efectuou-se o desembarque, sendo a Direcção do Ateneu por todos felicitada pela boa organização do passeio e solicitada para organizar outro passeio fluvial, mas diurno.

Festas da Vila de Mirandela

A convite da Comissão promotora das Festas da Vila de Mirandela e da Senhora do Amparo, a Banda de Música do Ateneu foi, mediante contracto, abrilhantar as referidas festas, que se realizaram naquela importante vila da Província de Traz-os-Montes, nos dias 5, 6 e 7 de Agosto findo.

À chegada a Mirandela, a Banda e os membros da Direcção do Ateneu, que a acompanhavam, Snrs. Mário de Sousa Diniz, presidente, Jacinto Fernandes de Almeida, 1.º secretário, e Raúl de Magalhães, tesoureiro, depois dos cumprimentos à Camara Municipal, dirigiram-se à residência do Snr. Manuel Esteves, Chefe do Depósito de Máquinas da C. N. em Mirandela, e, na pessoa daquele funcionário superior, cumprimentaram aquela Companhia.

O Snr. Manuel Esteves mostrou-se muito sensibilizado com este procedimento e ofereceu um «copo de água» à Direcção do Ateneu e aos componentes da Banda.



A banda de música do Ateneu, que realizou um aplaudido concerto na Vila de Mirandela

No dia 5 a Banda realizou um concerto no teatro Mirandense, tendo executado, sob a regência do Maestro Snr. Capitão Manuel Ribeiro, o seguinte programa:

I PARTE

Marcha Militar	<i>Schubert</i>
Siringe — Abertura Sinfónica.....	<i>M. Ribeiro</i>
Tanhauser — Selecção	<i>R. Wagner</i>

II PARTE

La leyenda del bejo — Zarzuela.....	<i>Soto y Vert</i>
Rapsódia n.º 8 — Cânticos da Beira ...	<i>M. Ribeiro</i>
1812 — Sinfonia Heroica	<i>Tchaikowski</i>
La Alegria del trabajo — Marcha	<i>Texidor</i>
Hino do Ateneu.....	<i>S. Moura</i>

Este concerto foi entusiasticamente aplaudido pelo numeroso público, que ocupava todos os lugares do Teatro.

Os concertos realizados nos dias seguintes, no coreto da Praça da República e junto do Santuário da Senhora do Amparo, foram também muito aplaudidos.

Delegação do Ateneu no Pôrto

No regresso de Mirandela, a Banda e os membros da Direcção do Ateneu, que a acompanhavam, eram esperados em Campanhã pelos membros da Comissão Administrativa da Delegação do Ateneu no Pôrto,

Snrs. José Pinhão de Melo, presidente, Joaquim Lourenço de Moura, secretário, e Jaime Alves Teixeira, tesoureiro, que os convidaram a visitar a sede daquela Delegação, instalada na rua Garrett, n.º 105, 1.º andar.

Percorrendo a rua Pinto Bessa até à sede da Delegação, o cortejo, precedido pela Banda despertou a atenção dos transeuntes, que assistiram nos passeios à marcha do cortejo, tanto à ida como no regresso à estação de Campanhã.

A superfície da Terra vista de 22.000 metros de altura

As duas fotografias que ilustram este eco, e se publicam na página seguinte, foram tiradas pelos americanos A. W. Stevens e O. A. Anderson no ponto culminante da sua ascensão estratosférica (22.066 m.) no *Explorer II*, por ordem da *National Geographic Society* e da Aeronáutica dos Estados Unidos. As fotografias foram tiradas à luz infra-vermelha com filtro que eliminava toda a luz visível. O balão encontrava-se sobre o Estado do Dakota Meridional.

Na primeira fotografia a curvatura da superfície terrestre observa-se nitidamente no horizonte. Nesta região — tão grande como a Itália continental — distinguem-se,



A superfície da terra vista de 22 mil metros de altura

ao fundo, as manchas das Montanhas Rochosas, aqui e ali cobertas de neve; o horizonte terrestre está distante 530 quilômetros da vertical.

A segunda fotografia foi tomada no mesmo sítio e a igual altitude, mas com o aparelho apontado verticalmente ao solo. Naturalmente, casas, estradas, etc., são invisíveis a esta altura.

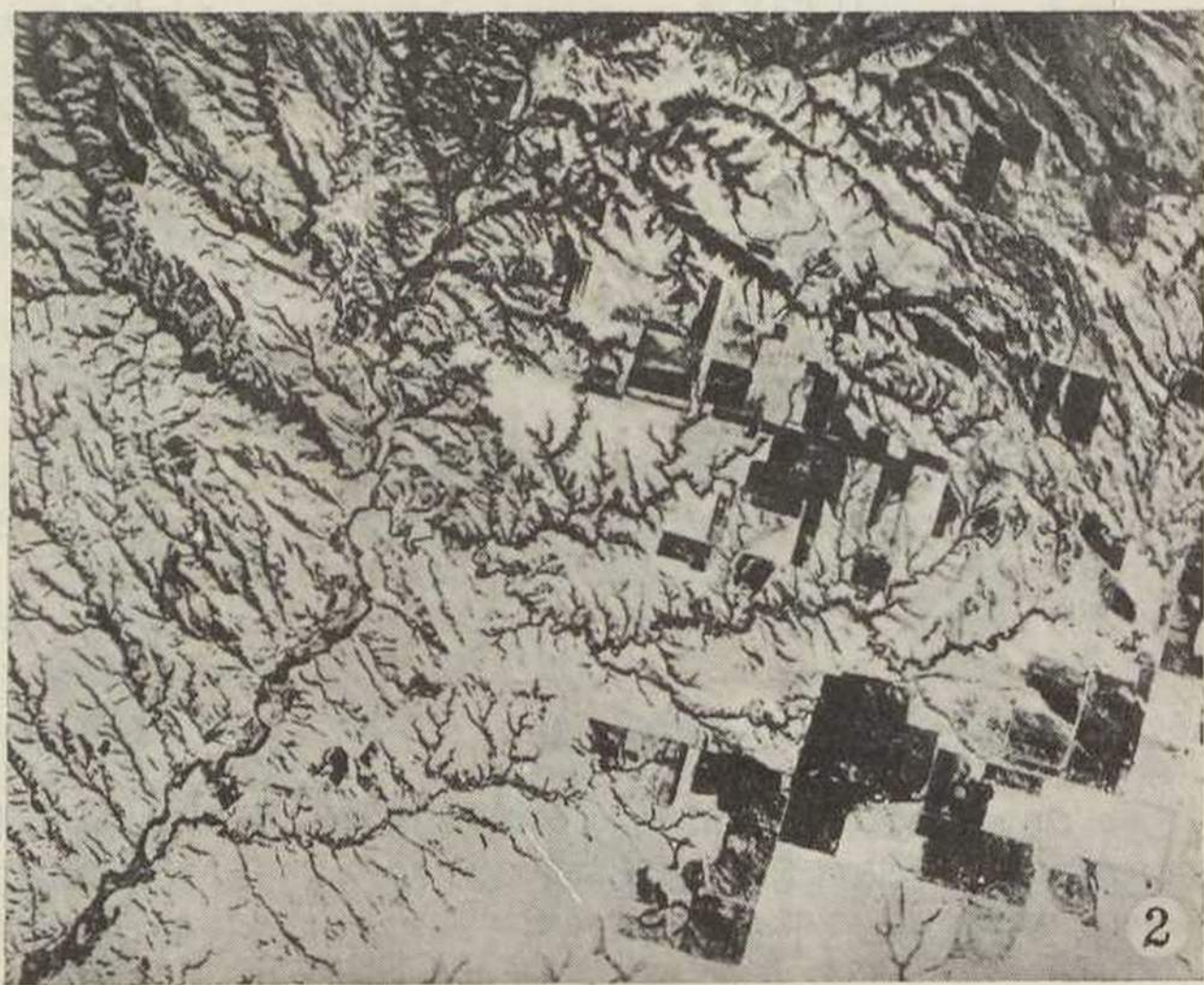
Se houvesse astrónomos na lua que quisessem ver a superfície terrestre com todos estes pormenores, deveriam usar instrumentos que permitissem ampliar a visão de 17.000 vezes.

Note-se que, com os mais potentes telescópios e nas melhores condições, a superfície lunar é raramente observável sob ampliações superiores a 2.000 vezes.

Congresso Internacional do Vinho

Nos meados do próximo mês de Outubro reúnem-se em Lisboa o «V Congresso Internacional do Vinho e da Vinha» e o «II Congresso Internacional médico para o estudo científico do Vinho e da Uva», duas reuniões da mais alta importância científica, técnica e cultural, que estão despertando o maior interesse nos meios especializados de todo o mundo. Está já assegurada a representação oficial de mais de 20 países vitícolas, constituída por individualidades de maior reputação.

Portugal, universalmente celebrado pela excelência dos seus vinhos generosos, far-se-á dignamente representar pelos seus mais categorizados cientistas, técnicos e viticultores.



Outro aspecto da superfície da terra vista de 22 mil metros de altura

Pessoal

Actos dignos de louvor

O Sub-chefe do distrito n.º 73, Sr. Manuel da Costa, tendo encontrado, no dia 4 de Julho passado, uma aliança de ouro, perdida na linha, imediatamente a foi entregar ao seu chefe de distrito para lhe dar o destino devido.

No dia 1 de Agosto passado, um passageiro adquiriu numa das bilheteiras da estação de Lisboa-T. P. um bilhete para Portimão, entregando uma nota de quinhentos escudos. Inadvertidamente, não esperou pelo trôco e retirou-se.

A bilheteira que atendeu este passageiro, Maria Lúza Ferreira, comunicou imediatamente o sucedido, tendo sido logo procurado o passageiro a quem foi entregue o trôco esquecido.

Também no dia 28 de Agosto findo, um passageiro, ao adquirir um bilhete numa das bilheteiras da estação de Lisboa Rossio, entregou, por engano, a mais Esc. 200\$00.

A bilheteira, Maria Irene Lemos Neves, logo que

notou o engano, procurou o passageiro, que já se encontrava na bilheteira das marcações, e devolveu o dinheiro recebido a mais.

O Servente Francisco Afonso encontrou perdido nos Serviços Centrais, no dia 17 de Agosto findo, uma bolsa de prata contendo dinheiro, tendo feito entrega imediata do achado ao Chefe do pessoal menor.

No dia 4 de Agosto findo, na estação de Nine, o carregador suplementar daquela estação, Lino Ferreira da Cruz, encontrou abandonada numa carruagem, uma mala de senhora contendo uma avultada importância em dinheiro.

Este honesto agente fez imediata entrega do achado ao Chefe da estação.

É com o maior prazer que o *Boletim da C. P.* continua a registar actos de honestidade como os que acaba de relatar.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Fernando de Abreu Ferreira

Empregado de 1.ª classe
Admitido como amanuense provisório
em 20 de Setembro de 1898



Joaquim da Silva Branco

Chefe de lanço de 1.ª classe
Admitido como assentador
em 26 de Setembro de 1898



Manuel Luiz

Chefe de distrito
Admitido como assentador
em 26 de Setembro de 1898

Agradecimentos

Pedem-nos a publicação dos seguintes agradecimentos:

O Chefe Jacinto Ferreira de Noronha e restante família do falecido Chefe de 3.^a classe, de Formozelha, António dos Santos l'ê, agradecem muito reconhecidos a todo o pessoal e agentes superiores que se dignaram acompanhar à sua última morada aquele seu inditoso cunhado e muito amigo e a todos que por quaisquer outras formas lhes manifestaram o seu desgosto e que por motivos de serviço não puderam comparecer àquêlê piedoso acto.

Para todos, os seus sinceros agradecimentos.

Não pretendo ferir a reconhecida modéstia do Ex.^{mo} Sr. Dr. Baltazar Bivar Branco, médico da 60.^a secção, em Viana do Alentejo, mas sim tornar pública a minha eterna gratidão pela forma competente, diligente e assídua, como me tratou de uma pneumonia, que me obrigou a guardar o leito alguns dias, em estado que inspirava cuidados.

Outrosim, a todos os camaradas e pessoas amigas que me visitaram e a todos que se interessaram pelas minhas melhoras, lhes dirijo os meus maiores agradecimentos. — *Amilcar da Silva Santos*, factor de 3.^a classe em Casa Branca (S. S.).

Arquitecto Cotinelli Telmo

A Comissão Executiva da Companhia, na sua sessão de 6 de Julho passado, louvou o Snr. Arquitecto José Angelo Cotinelli Telmo, pela inteligência, competência e dedicação com que dirigiu a execução da primeira fita (Máquinas e maquinistas), contratada com a «Sociedade Universal de Super-Filmes», cuja projecção teve lugar em sessão particular no dia 29 de Junho de 1938.

O *Boletim da C. P.* regista com todo o prazer nas suas colunas êste louvor ao seu dedicado colaborador e distinto artista.

Nomeações

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Factores de 3.^a classe: António Martins das Dores Garrocho, Aníbal Rodrigues Horta, João Domingues de Sousa, Tomaz Jacinto

Rosa, Francisco da Fonseca Panaca, Júlio Bento Simões, Frederico Lopes Chora, Aires de Sousa, Mário Ferreira, Francisco Pio Pereira Godinho, Teodoro Henriques, António Estanqueiro, Saúl Nogueira Ribeiro, Fernando Mota Velez, António Duarte Júnior, Alberto José Barbosa Martins, Arcílio Barbosa Marques, Dimas da Costa Fontes Pereira, Manuel Meira Magano, Arménio Arnaldo Pinto de Sousa Oliveira, Jacinto Lopes Gama, José Martins dos Santos e Adolfo Pardelhas Sanches.

Aspirantes: João Cardoso, Joaquim Gomes, António Simões Ratola, Marcelino Parente Novo da Cruz, Manuel de Jesus Carretas, João Baptista, Francisco Paulino, Amável dos Santos Quelhas, António da Fonseca e Costa, Elder Eurico Eusébio, Armando Palmeira Barroso, Romão Afonso Correia, Desidério Duarte e Alberto Soares.

Verificadores de Contabilidade: José Pinto Mesquita e Mário José Esteves.

Encarregados de contabilidade: Ludgero Duque Carraça e Belmiro Ferreira Mendes.

Guarda-freios de 3.^a classe: Artur Almeida, António de Oliveira, António Nobre Tarrafa Alves, Feliciano Henrique, António Manuel, Manuel da Luz, Albano Robalo das Neves, Sebastião Barata, Mário Santiago de Carvalho, José Valente Baptista, Artur Rodrigues, Albino Pinto da Cunha, Artur Machado, José Teixeira de Carvalho, José Manuel de Campos e Henrique Pereira de Sousa.

Revisores de 3.^a classe: José Gois, Luís Matias, Saúl da Silva Guerra, Adelino Fernandes Delgado, Francisco Constâncio, António Ramos Laranjeiro, José Américo Rodrigues Praça e Francisco Pereira Figueiredo.

Guardas de estação: Américo Gomes Maduro, Joaquim Pereira Valentim, Moisés de Carvalho e José da Silva.

Carregadores: Francisco Miguel Ramos Xavier, António Marreiros Gonçalves, Eduardo Martinho Guerreiro, António Maurício, Francisco Nicolau Soares, Joaquim Augusto Lopes, José Pereira da Costa, António Ribeiro, José Freire, Eduardo Peixinho, Raúl Rodrigues Parente, Eduardo

Custódio Velhas, José Augusto Tavares Pimentel, António Dias, António de Sousa Rodrigues, Flávio Rodrigues da Silva Portela, Diogo José de Sousa, Ernesto da Costa, Joaquim dos Santos, Alfredo Pires, António Pereira Girão Méco, Bernardo Alves da Silva, Manuel Maria, Diniz Dias, Domingos António Amiguinho, Joaquim Marques, Eduardo Correia de Sá, Manuel Mendes, Guilherme Henriques, Luiz Ferreira, Manuel de Queiroz Faria, António Pinto, Evaristo Sequeira, João Martins, Luiz Cunha, Manuel Eugénio Martins, Joaquim Páscoa, José Nunes da Silva, Alfredo Coelho Botelho de Araújo, Manuel Joaquim Cabrita, Manuel Gomes, José de Pinho Valente, Luciano Pereira de Jesus, Francisco Gomes Pereira, António Pinto dos Santos e Hermenegildo Guerreiro de Campos.

Engatador: Manuel Rodrigues.

MATERIAL E TRACÇÃO

Fogueiros de 2.^a classe: Joaquim de Jesus, António dos Santos, José Joaquim da Luz, Fortunato José Pereira, Manuel António Rodrigues, Pedro José de Carvalho, Vitoriano dos Santos Almeida Júnior, Baltazar Loução, João Albuquerque, António Pereira, António Maças, José Emídio, Manuel de Oliveira Figueiredo, João Henrique, José Lopes Caldeira, Armando de Carvalho, Alfredo Henrique Barlavento, Serafim Rodrigues Amaral, António Pereira de Mesquita, Américo Ferreira dos Santos, António Figueiredo, Manuel dos Santos, Noé Ramos, Domingos Fernandes, João Nazaré Ferreira, Alvaro Parreira Alves, Dionísio da Silva Júnior, Jaime Antunes, João Martins, Abel Simões dos Reis, Francisco Mendes, João Rodrigues Freire, Manuel Gameiro, António Sizudo, Luiz Montalvo, Luiz Gonçalves Coentro, Feliciano Alves Caquilho, José Gonçalves Mendes, António Gonçalves Mendes, Jerónimo Pimentel Girão, Manuel da Silva, Bazílio da Encarnação Alexandre, Raúl Duarte Soares, Nuno Alves, António Augusto Alves, João Marques, Manuel da Graça, Joaquim da Mota Pereira Nunes, Artur Onofre

Barbosa, Artur José Pinto, Augusto Malheiro, Cipriano Pereira Gouveia, Manuel Alves, Joaquim Figueiredo, Manuel Moreira Tavares, Aires Ferreira, Afonso Lopes Ribeiro, José Pinto Ferreira, José Maria Abreu da Costa, Guilhermino Mendes Soares, Domingos Monteiro, Eduardo Pinto dos Santos e José Simões Oliveira Mota.

Fogueiros de locomóveis: Francisco Henrique Raposo e Manuel Francisco.

VIA E OBRAS

Guarda-fios de 2.^a classe: Luiz José Pires Vieira.

Promoções

Em Junho

EXPLORAÇÃO

Chefes de Circunscrição: José António Rodrigues, Júlio Augusto Lopes e Alexandre Correia Matias.

Chefes de 2.^a classe: Sinfrónio Simões Penalva e Ovidio Ferreira de Sousa.

Chefes de 3.^a classe: João Antunes, Manuel Moutinho Martins Santos e Martinho de Sepúlveda.

Factores de 1.^a classe: Luiz da Fonseca Castelhamo, Manuel Lopes, Horácio Ferraz de Melo, Manuel Rafael Ferreira e Manuel Borges Ferreira.

Factores de 2.^a classe: Francisco Duarte, Valério Moutinho, Acilio Alves da Costa, António Pinto Tomaz Júnior, José de Oliveira Estudante, António da Silva, José de Sousa e Angelino Esteves Pardal.

Condutores principais: Manuel Forindo e Manuel da Silva Ribeirinho.

Condutores de 1.^a classe: Jacinto da Silva Aguizo, João Alves Grácio, José Francisco da Silva, Fernando de Sousa, Maximino Pinto e Ricardo Lopes da Cruz.

Condutores de 2.^a classe: Lourenço Morato Madeira, José Maria Rodrigues Teixeira, João Pereira Ganaipo, Alfredo Pereira Anastácio, José dos Santos, Marcolino José Alfaiate, Marcos Gonçalves Ribeiro, Alfredo Moreira, João José de Almeida, Manuel Ma-

ria, Fortunato Manuel, Luiz da Silva, Gregório Inácio Costa, José de Oliveira Mendes e João Veríssimo Gravata.

Guarda-freios de 1.^a classe: Joaquim Fernandes Gata, João Marques Chaparro, António Pereira Machado, Francisco Marques, José dos Reis, José Vieira Amaro, Luiz de Oliveira Júnior, Lizuarte Teixeira, Carlos Teixeira Zagalo e José Anes.

Guarda-freios de 2.^a classe: António Carvalho, António Henriques, Alfredo Nunes de Matos, Joaquim Silvério, David dos Santos, António Rodrigues Junqueiro, Aníbal Pereira de Araújo, Joaquim Augusto de Queiroz, José Vieira, Leopoldo Emilio Granda Teixeira, António Constantino do Carmo Franco e Manuel Cláudio.

Revisores principais: Artur de Sousa e José Maria Soares de Carvalho.

Revisores de 1.^a classe: José Torquato dos Reis, Aderito Soares Monteiro, André Guerreiro e Francisco António Júnior.

Revisores de 2.^a classe: António Maria de Paiva, Manuel Alves Braga, Arménio Joaquim do Couto e Francisco Lopes.

Capatazes de 2.^a classe: José de Almeida e Maximino Vicente Augusto.

Agulheiros de 2.^a classe: Manuel Santa, Manuel Alves, Luiz Cardoso e João Dias Carlos.

Agulheiros de 3.^a classe: Virgílio Pereira Rosa, Manuel Francisco Henriques, Fernando Pereira, João Cabrita, José da Costa Amieiro, António João de Araújo, José Joaquim Calça, António Augusto Branquinho, Manuel de Jesus Dias, Albino Pereira, João Loureiro Vieira, José Pinto de Moraes, Pompeu de Sousa Araújo, Sebastião Pedro Rodrigues, António da Costa Fernandes, João Nunes, Miguel Luiz Conteiro, Manuel Rafael, António Monteiro, Joaquim da Silva Ferreira Júnior, Francisco Martins Ferreira, Zacarias Ribeiro Fernandes, Manuel Pires, Aníbal Matias Relvas, Francisco Vieira e Ruíl Pereira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Chefe de depósito: Lourenço da Costa.

Sub-Chefes de depósito: Anselmo Lopes,

Francisco António Bexiga, Eduardo da Silva e João dos Santos 2.^o.

Vigilantes: Américo Ferrrira da Silva, Manuel de Oliveira, Francisco de Oliveira Noronha, António Ferreira, Carlos Marques, José Pereira, Armando Pires e André de Oliveira Sande.

Chefes de maquinistas: Pedro Luiz Furet, Frederico Martins, Joaquim Martins, Rosário Francisco Laurêncio e Francisco Teixeira 1.^o.

Maquinistas de 1.^a classe: Aníbal Tavares Frade, José de Sousa Cabecinha, Manuel Lopes Bento, João da Fonseca Valente, Eugénio Pedro, Abílio Gomes de Oliveira, Joaquim António da Costa, António Pereira Gonçalves, Joaquim Geraldo Lopes e Martinho António Martins.

Maquinistas de 2.^a classe: Manuel Francisco da Silva, Eduardo de Aguiar, Alfredo Jobling Júnior, Carlos Parreira Alves, Alfredo dos Santos, José Alberto Mendes dos Santos, Luiz Filipe Braz, José da Fonseca Valente, Diamantino Ramos, Diamantino Rocha da Costa, Mário Augusto de Barros e Manuel José Afonso.

Maquinistas de 3.^a classe: Alfredo Almeida Reis, Henrique Jose Grenha, Anacleto José Barroso, José Gomes Militão, Abel Lopes Rôlo, José Ferreira, Manuel Rodrigues, Manuel Diniz, José Pedro Barroso, José Dias do Pinhal, Luiz dos Santos, Joaquim do Carmo Pinto, António Preira da Fonseca Júnior, Jaime Ferreira, António dos Reis Fernandes, Joaquim Fernandes, Francisco Marques dos Santos, Mário dos Santos Agostinho, Alfredo Diniz, Narciso Moraes, Paculdino Luiz, António de Deus, José Maria Gonçalves, Alfredo Barral, Manuel Ponciano, João dos Santos Sá, José Nobre de Carvalho, Manuel Garcia Amaral, Alfredo de Abreu, João Vaz Bicho, Henrique de Freitas, Celestino Simões, Alexandre Conceição Freitas, João Godinho, André Gonçalves Eiró, Ernesto Rodrigues, Celestino Henriques, Manuel Pinto Ribeiro, Amaro Mesquita, Raúl dos Santos, Armindo Martins, Venâncio da Costa Gomes, Virgílio Martins, José Maria Ferronha, Francisco

Barbosa de Freitas, Mário Augusto Moreira, António Pereira da Fonseca e António Vieira Soares.

Fogueiros de 1.^a classe: António Dias, Augusto dos Santos Paixão, Manuel dos Pinhais, António Vicente Júnior, Emídio da Silva, Jorge Alves Pedroso, Manuel Carvalho de Oliveira, Manuel Miranda, Manuel de Oliveira, Calisto Vaz de Carvalho, António Aleixo Fernandes, Joaquim Cândido da Silva, João Chora, Armando Caetano, Ramiro de Sousa, Francisco Vicente, Joaquim da Cruz e Silva, Carlos Martins, António de Sousa, António do Couto Carvalho, António Cardoso Rêgo, António Barreiro, Manuel Joaquim Teixeira, Francisco Teixeira Simões e Francelino Domingues.

VIA E OBRAS

Chefes de brigada (Obras Metálicas): Lúcio da Silva Lourenço, João Amaro das Neves e António Alves Leite.

Reformas

Em Julho :

EXPLORAÇÃO

Francisco dos Santos Guerra, Chefe de 3.^a classe, de Régua.

José Pinto Fernandes, Condutor Principal, de Campanhã.

José Pinto, Condutor Principal, de Campanhã.

José Gonçalves Solha, Guarda-freio de 2.^a classe, de Campanhã.

José Augusto, Capataz de 2.^a classe, de Faro.

Francisco Ribeiro da Silva, Agulheiro de 1.^a classe, de Ermida.

Francisco Mendonça Caiado, Agulheiro de 1.^a classe, de Vendas Novas.

José Joaquim Patrício, Agulheiro de 2.^a cl., do Juncal.

Joaquim Mendes, Agulheiro de 2.^a classe, do Escoural.

José Dias Soares, Guarda de estação, de Olhão.

Ernesto Soares, Carregador, do Pôrto.
António Andrade, Carregador, de Campolide.

MATERIAL E TRACÇÃO

Joaquim Ferreira Malaquias, Chefe de Maquinistas.

João Pedreira, Chefe de Brigada especializado.

Evaristo da Costa Lima, Ensebador de material de 2.^a classe.

Daniel Vieira Marques da Costa, Ensebador de material de 2.^a classe.

António Patuleia, Limpador.

Luiz da Silva, Limpador.

VIA E OBRAS

Joaquim Marques, Chefe de distrito.

Júlio da Silva, Chefe de distrito.

Manuel Joaquim Carmelo, Chefe de distrito.

João de Araújo, Sub-Chefe de distrito.

Adelino Fernandes, Assentador de distrito.

António Rodrigues, Assentador de distrito.

José Barbosa Viana, Assentador de distrito.

Mudança de categoria

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Para:

Guardas de estação: o *Agulheiro de 2.^a classe*, Marcos Manuel Monteiro e o de 3.^a classe, António dos Santos Bispo.

Carregadores: o *Engatador*, José da Cruz, o *Servente*, Joaquim Monteiro e o *faroleiro*, Luiz Robalo Andrade.

Servente: o *Carregador*, Modesto Moreira Sérvulo.

Contra-mestre de 2.^a classe. o *Contra-mestre contratado*, João José Correia.

MATERIAL E TRACÇÃO

Para:

Fogueiro de locomóvel: o *Fogueiro de 2.^a classe*, António de Freitas Pedro.

Falecimentos

Em Julho

EXPLORAÇÃO

† *António dos Santos Fé*, Chefe de 3.^a cl., em Formoselha.

Admitido como Praticante de factor em 10 de Janeiro de 1902, foi nomeado Aspirante em 19 de Julho do mesmo ano e promovido a Chefe de 3.^a classe em 1 de Maio de 1920.

† *Manuel de Carvalho e Sousa*, Telegrafista de 1.^a classe, em Pôrto.

Admitido como Praticante em 28 de Abril de 1909, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 17 de Abril de 1912 e, finalmente, Telegrafista de 1.^a classe em 28 de Janeiro de 1926.

† *Manuel António Mendes*, Fiel de 1.^a classe, de S. Domingos.

Nomeado Carregador em 5 de Janeiro de 1897, foi promovido a Agulheiro em 2 de Março de 1898 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Fiel de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1930.

† *Manuel Sanches*, Fiel de 1.^a classe, em Lisboa R.

Nomeado Carregador em 3 de Março de 1903, foi promovido a Conferente em 24 de Abril de 1905 e a Fiel de 1.^a classe em 1 de Julho de 1929.

Em Maio de 1915, foi elogiado por se ter

conservado em serviço permanente durante dois dias, devido a não poder ser substituído por motivo de movimento revolucionário.

† *Manuel José da Rosa Guimarães*, Guarda, em Alfândega.

Admitido como Carregador eventual em 22 de Fevereiro de 1913, foi nomeado Carregador auxiliar em 13 de Julho de 1918 e Guarda de estação em 13 de Dezembro de 1923.

† *Joaquim Duque Gonçalves*, Carregador, de Castelo Branco.

Admitido como Carregador em 21 de Fevereiro de 1921.

† *Aires Gomes da Silva*, Carregador, do Pôrto.

Admitido como Carregador eventual em 4 de Outubro de 1920, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† *Luiz Pinto*, Carregador, em Régua.

Admitido como Carregador suplementar em 6 de Agosto de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1936.

† *Aníbal Barros*, Carregador, em Benfica.

Admitido como Carregador suplementar em 12 de Fevereiro de 1926, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Novembro de 1928.

† *José Ribeiro Baião*, Carregador, de Faro.

Admitido como Carregador suplementar em 19 de Agosto de 1929, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1938.



† António dos Santos Fé
Chefe de 3.^a classe



† Manuel de Carvalho e Sousa
Telegrafista de 1.^a classe



† Manuel J. da R. Guimarães
Guarda



† José Ribeiro Baião
Carregador

Formar nomes de terras de Portugal com as letras de cada uma das seguintes frases:

Cheire a pedra santa.
O pálido Heitor Silva.
Leva doce caro de mais.
Vidal: Nas favas... carne.
Nesta tarde pagou a mania.
D. Gil Fragateiro desceu o rio.

Zéfran Cisco

8 — Geométricas

Recrutamento forçado
Épocas notáveis
Aquele que gagueja
Ligeireza

Mefistófeles

Duplas

9 — *Copeiro é aquele que distribui vinho pelos comensais* — 3.

Visconde de la Morlière

10 — *Fui eu que achei a esmeralda verde* — 3.

Novata

11 — *Se não tens aptidões, para que estás com essas pétas?* — 2.

Britabrantes

12 — *Um homem enigmático é sempre difícil de compreender* — 4.

Sanaujo

13 — *O comentário de um texto foi feito em aditamento a um livro, publicado há pouco tempo* — 3.

O Profeta

14 — *Este homem cruel é membro de uma associação religiosa de Indias* — 1.

Sanaujo

Aumentativa

15 — *Todo o individuo indolente e taciturno é um individuo aparvalhado* — 2.

Marcial

Mefistofélica

16 — *É preciso trabalho ardiloso para apanhar a ave palmípede na faixa de estrada entre a valeta e a parte empedrada.*

Alerta

17 — Enigma tipográfico

ERTSEM

(12 L)

Novata

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

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional branco kg.	2\$60	Far. ^a de milho amarelo. kg.	1\$25	Queijo do Alemtejo kg.	13\$00
» » Mate.. »	2\$70	» » trigo »	2\$15	Sabão amêndoa... »	1\$00
» » glacé »	2\$90	Farinheiras »	6\$50	» Offenbach..... »	1\$60
Açúcar de 1. ^a Hornung »	4\$35	Feijão branco redondo.. lit.	1\$10	Sal... .. lit.	\$20
» » 2. ^a »	4\$15	» » grado... »	1\$20	Sêmea..... kg.	\$80
» pilé »	4\$35	» frade lit.	1\$00	Toucinho »	5\$50
Azeite de 1. ^a lit.	6\$30	» manteiga »	1\$50	Vinagre lit.	1\$20
» » 2. ^a »	5\$50	Lenha kg.	\$20	» -rest. Armazens »	\$90
Bacalhau inglês kg. 4\$60 5\$25 e	5\$80	» de carvalho..... »	\$25	Vinho branco - Campanhã e Lisboa.. »	1\$20
» Sueco 4\$40-4\$60 4\$70 e	4\$90	Manteiga »	16\$50	» » Ent.º, Abrantes-T. Vedras »	\$85
Banha..... kg.	6\$50	Massas »	3\$40	» » -Rest. Armazens.... »	1\$05
Batatas..... »	variável	Milho lit.	\$90	» tinto - Campanhã, Lisboa e Gaia »	1\$20
Carvão sôbro..... kg. \$45 e	\$50	Ovos duz.	variável	» » -Ent.º, Abrantes-T. Vedras »	\$90
Cebolas..... kg.	variável	Presunto..... kg.	11\$00	» » -Rest. Armazens.... »	1\$05
Chouriço de carne »	12\$50	Petróleo lit.	1\$40		
Far. ^a de milho branco.. kg.	1\$35	Queijo flamengo kg.	22\$50		

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 géneros acima citados, os Armazens de Viveres 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 deste 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.**).