

C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

O prémio correspondente ao trimestre Abril-Junho, será sorteado pela lotaria da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, de 13 de Novembro, sendo os números atribuídos a cada um dos charadistas concorrentes, os seguintes:

Mefistófeles	1 a	333	Cruz Kanhoto	4.996 a	5.328
Britabrantes	334 a	666	Novata	5.319 a	5.661
Cagliostro	667 a	999	Fred-Rico	5.662 a	5.994
O Profeta	1.000 a	1.332	Marquês de Carinhais	5.995 a	6.337
Marcial	1.333 a	1.665	Visconde de Cambolh	6.318 a	6.660
Paladino	1.666 a	1.998	Visconde de la Morlière	6.661 a	6.993
Alerta	1.999 a	2.331	Radamés	6.994 a	7.326
Bandarra	2.332 a	2.664	Barrabás	7.327 a	7.659
Otrebla	2.665 a	2.997	Diabo Vermelho ..	7.660 a	7.993
Sanaujo	2.998 a	3.330	Preste João ..	7.993 a	8.325
P. Rêgo	3.331 a	3.663	Manelik	8.326 a	8.658
Roldão	3.664 a	3.996	Zéfran Cisco	8.657 a	8.991
Costasilva	3.997 a	4.329			
Elmintos	4.330 a	4.662			
Veste-se	4.663 a	4.995			

Resultados do n.º 111

QUADRO DE DISTINÇÃO

Mefistófeles, 19 votos — Produção n.º 2

QUADRO DE HONRA

Mefistófeles, Britabrantes, Paladino, O Profeta, Bandarra, Marcial, Alerta e Zéfran Cisco.

QUADRO DE MÉRITO

Novata, Roldão, Cruz Kanhoto, Costasilva, P. Rêgo, Otrebla, Sanaujo, Veste-se, Fred-Rico e Elmintos (15); Marquês de Carinhais, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Manelik e Preste João (14).

Soluções :

1 — Convicto-Conto, 2 — Medica-Meca, 3 — Granado-Grado, 4 — Mexida-Meda, 5 — Garanhão-Ganhão, 6 — Corenta-Cota, 7 — Castanheira de Pera, Oliveira do Hospital, Macedo de Cavaleiros, Vila Franca das Naves, Santa Marta de Penaguião, Figueira de Castelo Rodrigo, 8 — Pega-eras-gaga-asas, 9 — Escanção, 10 — Prasino, 11 — Bulas, 12 — Sibylino, 13 — Postila, 14 — Thug, 15 — Morca-Moreão, 16 — Sapata-Çapata, 17 — Con-tramestre.

Sincopadas

1 — Depois de intenso calor chegou a chuva em grande abundância — 3-2.

P. Rêgo

2 — A variedade de pera de Lamego, comprei-a com uma moeda antiga — 3-2.

Frede-Rico

3 — Admira essa taça metálica usada nos sacrifícios entre os romanos e fixa bem a data em que foi feita — 2.

O Profeta

4 — Que belo sabor que tem esta ave — 3-2.

Sanaujo

5 — Não deves remexer o que acabei de corrigir — 3-2.

Roldão

6 — Nesta cidade da Rússia nasceu uma mulher celebre — 3-2.

Mefistófeles

Electricas

7 — Não teve sorte com a colheita da herva doce — 2.

Zéfran Cisco

8 — A boa qualidade da chapa não interessa ao homem ignorante — 3.

Zefran Cisco

9 — Se tratar levianamente de algum assunto creia que não o vou escarnecer — 1.

Visconde de Cambolh.

10 — Vou encher até à borda para igualar estes dois sacos — 2.

Visconde de la Morlière

Duplas

11 — Por causa das cordas estendidas sobre um terreno cai e parti os queixos — 3.

Costasilva

12 — Oh homem para que te serve uma única moeda de ouro francesa — 2.

Sempre Fixe

13 — O juizo de Deus sem combate, é mais aceitável, que qualquer prova jurídica — 4.

Novata

14 — Com uma pequena quantidade de cabo náutico, lacei duas poldras — 2.

Veste-se

15 — Um homem vicioso se um dia está um tanto ébrio, no dia seguinte está ébrio — 3.

Cruz Kanhoto

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO—Estação
de Santa Apolónia

SUMÁRIO: O futuro do caminho de ferro em face dos transportes aéreos.— Recordando.— Consultas e Documentos.— Escola Profissional de António de Vasconcellos Corrêa.— Ateneu Ferroviário.— Pessoal.

O futuro do caminho de ferro em face dos transportes aéreos

Por nos parecer de interesse para os leitores d'este Boletim, inserimos o seguinte artigo que recortamos do «Boletim P. L. M.»

Os transportes aéreos ocupam, no campo dos transportes comerciais, um lugar ainda modesto mas que, de dia para dia, se torna mais importante. Os magníficos resultados já obtidos ferem os espíritos, excitam as imaginações, e cada vez é maior, sobretudo para os espíritos jovens, a tentação de admitir que, num futuro próximo, o avião seja um meio de transporte tão corrente como o caminho de ferro ou o automóvel.

Que situação ocupa actualmente o Avião em face do Caminho de Ferro? Quais podem ser as repercuções do desenvolvimento dos transportes aéreos sobre o futuro dos transportes por caminho de ferro? É o que vamos procurar examinar e esclarecer.

Comparação técnica entre o avião, o caminho de ferro e a automotora

Em comparação com o sistema de transportes terrestres, o avião é caracterizado pela enorme potência necessária por tonelada de carga útil ou por lugar de passageiro.

Para os aviões modernos das linhas continentais, cuja velocidade normal é de, aproximadamente, 250 Km./hora, a força motriz anda à volta de 75 a 125 cavalos por lugar oferecido, e 700 a 1100 cavalos por tonelada útil transportável, ao passo que, para o caminho de ferro, circulando em linhas de bom perfil como, por exemplo,

entre Paris e Marselha, a potência média da locomotiva, compreendendo a que ela necessita para se mover a si própria, é, aproximadamente:

- a) — 4 cavalos por lugar oferecido, para um comboio de passageiros de 350 Ton., composto de carruagem de 1.^a e 2.^a classes e circulando a uma velocidade média de 100 Km./hora;
- b) — de 2,5 cavalos por lugar oferecido, para um comboio de passageiros de 550 Ton., composto por carruagens de três classes em composição proporcionada, e circulando à velocidade média de 80 Km./hora;
- c) — de 2,2 cavalos por tonelada útil transportável, para um comboio de mercadorias duma tonelagem bruta de 1100 Ton., e marchando à razão de 50 Km./hora;
- a) — de 6 a 8 cavalos, por lugar oferecido, para automotoras de grande velocidade, tipo Bugatti ou Renault, e para uma velocidade comercial média de 100 Km./hora.

É claro que se poderá objectar que o avião anda mais depressa e que, por consequência, para um percurso determinado, o motor do avião funcionará menos tempo do que o motor da locomotiva ou da automotora. A-pesar-disto, ainda as vantagens a favor dos caminhos de ferro e das automotoras são enormes, como passamos a demonstrar, indicando, em diversas hipóteses e em cavalos/hora, a ordem de grandeza do trabalho absorvido para transportar um passageiro ou uma tonelada de mercadorias a cem quilómetros de distância.

- a) — *Aviões modernos, com a velocidade de 250 Km./hora: 25 a 40 cavalos/hora por lugar oferecido, e 250 a 400 cavalos/hora por tonelada útil oferecida.*
- b) — *Comboio de passageiros de 350 Ton. a 100 Km./hora: 4 cavalos/hora por lugar oferecido.*

- c) — *Comboio de passageiros de 550 Ton. a 80 Km. hora: 3 cavalos/hora por lugar oferecido.*
- d) — *Comboio de mercadorias de 1.100 Ton. a 40/50 Km./hora: 4 cavalos/hora por tonelada útil oferecida.*
- e) — *Automotora a 110 Km./hora: 5 a 6 cavalos por hora, por lugar oferecido.*

Verifica-se assim que, para transportar o mesmo número de passageiros a igual distância, é preciso gastar aproximadamente 10 vezes mais força por via aérea do que por caminho de ferro, e, para transportar a mesma tonelagem de mercadorias à mesma distância, é preciso gastar 60 a 100 vezes mais força em avião do que por caminho de ferro.

Esta situação tem, é claro, as suas repercuções no campo dos preços de custo, repercuções agravadas ainda pelo facto de o avião utilizar um combustível caro e, também, por o material de aviação ser muito dispendioso e facilmente danificável.

Cingindo-nos sómente às despesas ocasionadas directamente pelo transporte, verifica-se que o preço de custo do transporte é, para os aviões modernos das linhas continentais, de 0,50 a 0,80 francos por lugar oferecido e por Km., e de 5,50 a 8 francos por tonelada transportável e por Km., enquanto que, por caminho de ferro, o preço de custo, por lugar oferecido e por Km., é de 3,3 céntimos tratando-se dum comboio de passageiros de 350 toneladas, e de 2,5 céntimos tratando-se dum comboio de 550 toneladas, e, para os diversos tipos de automotoras rápidas, ele é de 7 a 15 céntimos. Quanto ao preço de custo da tonelada útil, por Km., não excede 3 céntimos para um comboio de mercadorias de 1.100 toneladas brutas.

Estas avaliações não serão duma exactidão absoluta; de-resto, a determinação dum preço de custo pode ser sempre discutível, pois exige hipóteses mais ou menos arbitrárias, o que é particularmente certo em matéria de transportes. Estes números dão, no entanto, ordens de grandeza e per-

mitem marcar a situação do transporte aéreo em face do transporte por caminho de ferro debaixo do aspecto do rendimento económico.

Não nos parece provável, salvo profundas modificações da técnica aeronáutica não previstas por agora, que os progressos desta mesma técnica possam fazer desaparecer o desvio destes preços de custo, ou mesmo modificar sensivelmente a ordem da sua grandeza, tanto mais que a técnica ferroviária não disse ainda a sua última palavra em matéria de economia.

Comparação entre o transporte aéreo e o transporte ferroviário debaixo do ponto de vista de quem os utiliza

DURAÇÕES DE PERCURSOS: — O transporte aéreo apresenta uma inegável vantagem quanto à velocidade.

Ao passo que o comboio e a automotora só excepcionalmente atingem a velocidade comercial de 100 a 110 Km. por hora, os aviões das linhas modernas têm uma velocidade de 250 a 300 Km. por hora. Mas o avião tem o contra, muito sensível para distâncias pequenas e médias, da perda de tempo, de 30 minutos a mais dumha hora, correspondente — em cada extremidade do percurso — ao trajecto entre a localidade e o aeroporto.

O quadro da coluna seguinte dá, para algumas ligações importantes, a comparação, segundo os actuais horários, das durações totais de viagem por caminho de ferro e por via aérea.

Assim: o ganho de tempo obtido pelo avião é pouco sensível até 400 ou 500 Km., excepto quando o percurso comprehende a travessia dum braço de mar; esta vantagem aumenta rapidamente com a distância e atinge e ultrapassa 60%, em percursos de 1000 a 1500 Km..

É necessário porém reconhecer que as situações relativas do avião e do comboio, em matéria de durações totais de percurso, são susceptíveis de, em breve, serem sensivelmente modificadas. Para o comboio ou

para a automotora, não é permitido considerar, salvo profunda modificação do traçado e do armamento das vias, velocidades comerciais.

PERCURSOS	Distância por caminho de ferro (1)	Duração mínima do percurso por caminho de ferro	Duração do percurso por via aérea (compreendendo trajectos entre localidades e aeroportos e vice-versa)	Ganho de tempo resultante do uso da via aérea	
				Valor absoluto	Em %
Paris-Bruxelas .	311	3-00	2-10	0-50	28
Paris-Londres ..	(2) 412	(2) 6-00	3-05	3-25	53
Paris-Lião.....	512	4-39	3-05	1-34	34
Paris-Genebra .	604	8-10	4-20	3-50	47
Paris-Marselha.	863	9-04	5-15	3-49	42
Paris-Cannes ..	1057	11-34	5-20	6-14	54
Paris-Berlim...	1046	13-28	5-45	7-43	57
Paris-Roma....	1524	21-50	8-00	13-50	63

(1) As distâncias directas por avião são inferiores, em cerca de 15%, em média, às distâncias por caminho de ferro.

(2) Via mista caminho de ferro - barco.

cias superiores a 120 ou 130 Km. por hora, ao passo que, para o avião, a velocidade de cruzeiro de 350 Km. por hora será realizada, e talvez ultrapassada, dentro em pouco. Quanto à duração dos percursos terminais, ela será certamente reduzida pela criação de auto-estradas ou de vias férreas especiais entre as localidades e os aeroportos. E talvez não esteja muito longe o dia em que profundas modificações da técnica aeronáutica (por exemplo, aparelhos do tipo «autogiro», lançamento por catapulta) permitam aos aeronautas levantar vôo ou aterrissar num espaço limitado, no próprio centro das cidades.

OS PREÇOS: — O quadro na página seguinte apresenta a comparação entre os preços de transporte por caminho de ferro e por avião para as ligações já tomadas como exemplo a propósito das durações do percurso.

Por él se vê que o preço dos bilhetes de passagem em avião é nitidamente superior aos preços dos bilhetes de 1.ª classe em caminho de ferro, a não ser em pequenas distâncias

para as quais a diferença é pouco importante. Em contra-partida, o preço das passagens em avião é, por vezes, inferior ao

PERCURSOS	Preço por caminho de ferro (Em francos franceses, antes da recente lei monetária)			
	1.ª classe	Vagões-leitos 1.ª classe (Preço total)	Pullman 1.ª classe (Preço total)	Preço do bilhete de avião
Paris-Bruxelas .	134	-	180	165
Paris-Londres ..	351	-	416	385
Paris-Lião.....	231	381	301	350
Paris-Genebra .	272	462	-	400
Paris-Marselha.	389	614	494	700
Paris-Cannes ..	476	731	598	800
Paris-Berlim...	547	778	-	660
Paris-Roma....	679	1029	-	1170

preço total pago em caminho de ferro em classe de luxo, «pullman» ou «vagões-leitos».

O papel e a importância das subvenções em matéria de aviação comercial

Como é que, a-pesar-do seu preço de custo muito superior ao do caminho de ferro, pode a aviação comercial fazer tarifas próximas das da 1.ª classe e dos lugares de luxo do caminho de ferro? É que ela beneficia de subvenções, principalmente de subvenções do Estado.

Pode-se mesmo dizer que, no estado actual da técnica, a existência das linhas regulares de aviação comercial, assegurando ligações já bem servidas pelo caminho de ferro, depende de lhes ser atribuída subvenção, e isto pelas seguintes razões:— por um lado, para terem uma clientela apreciável, os transportes aéreos não podem fazer tarifas muito superiores às do caminho de ferro, pois os passageiros, a-pesar-do ganho de tempo, não pensariam em se utilizarem do avião se, por exemplo, pagassem duas ou três vezes mais do que em caminho de ferro; — por outro lado, tarifas não muito dife-

rentes das do caminho de ferro são insuficientes para cobrir as despesas de um serviço regular de transportes aéreos.

As subvenções são, em geral, muito importantes em relação às receitas do tráfego. Um estudo relativamente recente, feito por uma Comissão da Sociedade das Nações e referente às linhas europeias de 19 grandes empresas, mostrou que, em relação às entradas totais de dinheiro em caixa — receitas e subvenções —, a percentagem das receitas é, em média, 25 %, quere dizer: para estas empresas, de quatro francos em caixa um só provinha das receitas do tráfego, provindo os outros três das subvenções.

Deste papel fundamental das subvenções em matéria de aviação comercial, pode-se tirar as seguintes consequências:

1.º — Estando o desenvolvimento dos transportes aéreos comerciais ligado às subvenções do Estado, pode-se esperar — contrariamente àquilo que se produziu com os transportes públicos automóveis — que o seu desenvolvimento se fará em harmonia com os outros meios de transporte organizados ou controlados pelo Estado e, em primeiro lugar, com o caminho de ferro.

2.º — Visto que, como regra geral, cada transporte ocasiona um «deficit», as empresas aéreas — quando se trate de criar novas linhas, de pôr em marcha aparelhos suplementares ou de aumentar a freqüência dos serviços — devem, de preferência às necessidades do tráfego, ter em consideração a importância das subvenções postas à sua disposição.

Disto resulta que os aviões das linhas aéreas têm, em geral, uma percentagem elevada de utilização dos lugares, e que todos os pedidos destes, apresentados em períodos de afluência, estão longe de ser atendidos, não sendo mesmo uma passagem vendida senão depois de se ter a certeza de que há um lugar livre, regime este bem diferente, como se vê, daquele que adopta o caminho de ferro!

Perspectivas de futuro

Como deve ser encarada a futura evolução simultânea dos transportes por caminho de ferro e por via aérea? A questão reveste-se de aspectos diferentes conforme as três naturezas do tráfego em que o avião é utilizado: passageiros, correio e pequenos fardos.

PASSAGEIROS: — Dado o elevado preço de custo, o transporte aéreo parece dever constituir apanágio dos passageiros que podem pagar um preço relativamente elevado e para os quais um ganho de tempo de algumas horas representa um real interesse.

Pode-se pensar que a tarifa do transporte aéreo deveria ser sempre superior à da 1.^a classe do caminho de ferro aumentada do suplemento de vagão-leito ou do suplemento de «pullman», conforme a viagem por caminho de ferro se faz normalmente de dia ou de noite. Certos partidários da aeronáutica, porém, desejosos de verem este meio de transporte atingir uma maior difusão, preconizam o abaixamento do preço das passagens de avião até ao nível das da 2.^a classe do caminho de ferro, ou, melhor, a criação de aviões, ou de lugares do avião, de 2.^a classe. É esta uma questão que atinge a política geral dos transportes, pois semelhante orientação não pode senão conduzir a um aumento de subvenções à navegação aérea e causar prejuízo ao caminho de ferro.

Ainda que esta tese extrema prevalecesse, o tráfego dos passageiros de 3.^a classe do caminho de ferro, que, em França, representa 86% do número total e 70% da receita total dos passageiros, não seria ameaçado pela concorrência do avião.

Quere isto dizer que o caminho de ferro deva renunciar um dia ao seu tráfego actual de lugares de luxo, de 1.^a classe e, possivelmente, de 2.^a classe?

Longe de nós tal ideia. Partindo da comparação, acima feita, entre as durações do percurso por avião e por caminho de ferro, pensamos — sem negar quanto o papel de profeta é delicado num domínio que evolu-

ciona tão rapidamente — que a clientela parece dever dividir-se pela seguinte forma entre o combóio e o avião, quanto aos passageiros que possam pagar os preços do avião, e que, por conseguinte, se guiarão na escolha sómente pelas razões de comodidade:

- a) — até às distâncias da ordem de 500 Km., julgamos que o caminho de ferro resistirá vitoriosamente à concorrência do avião, talvez à custa dum certa aceleração, e que conservará a maior parte do tráfego. O contrário só sucederá nas ligações de traçado e perfil difíceis em que o combóio não possa caminhar rapidamente, ou, ainda e pela mesma razão, nas ligações que compreendam a travessia dum braço de mar;
- b) — nas distâncias de 500 a 1.000 Km., a via aérea será, para os caminhos de ferro, um concorrente temível nas viagens de dia; mas o combóio conservará todas as suas vantagens de conforto nas viagens de noite e parece dever conservar a clientela correspondente;
- c) — quanto às distâncias superiores a 1.000 Km., que, por caminho de ferro, representam uma viagem de duração superior a uma noite, a vantagem do avião é manifesta e afigura-se-nos que o combóio terá alguma dificuldade em defender a sua posição; os serviços correspondentes — e, em particular, os grandes expressos internacionais de vagões-leito — deverão adaptar-se a esta concorrência.

CORREIO: — A rapidez do avião é uma vantagem particularmente preciosa para o transporte postal. O correio aéreo — aparição logo na origem dos transportes aéreos — oferece perspectivas brilhantes.

Até há pouco, o transporte de cartas não era feito por via aérea senão mediante o

pagamento duma sobretaxa cobrindo, pelo menos em parte, a despesa suplementar resultante da utilização desta via.

De há um certo tempo para cá, e cada vez mais, as Administrações postais tendem, porém, a confiar o correio ao avião sem sobretaxa, quando o seu emprêgo permite um ganho de tempo.

Julgamos saber, por exemplo, que, para os transportes postais no interior da França, a Administração dos P. T. T. estuda presentemente a organização dum serviço postal nocturno, funcionando sem sobretaxa, que permitiria um ganho de tempo interessante, em relação ao combóio, para as cartas trocadas entre Paris e as proveniências aquém de Paris duma parte, e o meio dia da França, para lá de Marselha e Toulouse, doutra. Terá, porém, o correio que acarretar com as despesas dos aviões assim fretados, ao passo que as ambulâncias postais — a cuja supressão, de-resto, os aviões não dariam lugar — têm até hoje sido transportadas gratuitamente pelas rôdes de caminho de ferro.

Estamos convencidos de que, no futuro, o transporte de cartas — com excepção dos impressos — se fará por via aérea, sem sobretaxa, em tôdas as ligações de que resulte um ganho de tempo.

O elevado preço de custo da tonelada-Km. por via aérea não constitue um obstáculo muito sério para o desenvolvimento do correio aéreo. Com efeito, a tonelagem das cartas é pouco importante, e as despesas de exploração de aviões postais leves não são proibitivas em relação ao conjunto das despesas que exige o funcionamento do Correio.

PEQUENOS FARDOS: — O preço do custo da tonelada-quilómetro, em caso de transporte aéreo, não permite reduzir rasoavelmente as tarifas aéreas abaixo de certos limites. Por outro lado, este preço de custo é muito superior às tarifas do caminho de

ferro, mesmo pelos meios de transporte ferroviários mais rápidos.

Daqui resulta que, durante muito tempo ainda, o avião permanecerá reservado ao transporte de mercadorias de muito grande valor, para as quais se pode deixar de atender ao preço de transporte (metais preciosos, por exemplo), ou de volumes particularmente urgentes (medicamentos, vestuário de luxo, etc.), para os quais os expedidores ou os destinatários aceitam pagar um frete elevado.

Estes transportes de «recovagens aéreas» serão, em geral, assegurados pelos aviões de passageiros e pelos aviões postais para os quais representarão um simples complemento de carga.

Conclusões

Em resumo, e a não ser que se dê uma revolução técnica que coisa alguma faz por enquanto prever, não parece que os transportes aéreos sejam susceptíveis de ter, sobre os transportes por via férrea, repercurssões duma grande amplitude, comparáveis àquelas que teve o automóvel. É preciso, no entanto, considerar as possibilidades da aeronáutica como muito extensas quanto ao transporte, a grandes distâncias, de passageiros de 1.^a e, possivelmente, de 2.^a classes, assim como para o transporte do correio.

Por outro lado, para não fugir ao nosso assunto, deixámos de parte as relações inter-continentais, normalmente asseguradas até aqui pelos grandes paquetes correios, e para as quais as maravilhosas qualidades do avião permitem a êste competir plenamente.

Em todo o caso, o desenvolvimento da aeronáutica comercial firmar-se-á nos anos próximos, marcando uma nova etapa na especialização, cada vez mais acentuada, dos meios de transporte.

RECORDANDO . . .

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

Estávamos na Primavera de 1895.

Quem escreve estas linhas era nesse tempo fogueiro da locomotiva n.º 113 do Depósito de Caldas da Rainha (hoje extinto). Como ela havia saído de reparação de conservação das oficinas daquele Depósito, teria que ser submetida a uma experiência a quente, entre Caldas e S. Martinho, antes de entrar no serviço da rotação.

Naquela época, a experiência duma locomotiva, depois de reparada, era motivo de grande regosijo para o seu pessoal titular, o qual, muito especialmente os maquinistas, não se poupava a despesas e trabalhos para dar ao acontecimento o realce condigno.

Na experiência da 113, acrescia uma outra circunstância que lhe dava uma importância excepcional: o maquinista J. P., além de ser um belo profissional, era um excelente camarada, que gozava das simpatias gerais do pessoal do Depósito. Por isso, este, na manhã daquele dia, sem deixar de atender aos outros serviços, estava verdadeiramente entusiasmado a fazer os preparativos necessários para a saída da referida locomotiva, que havia sido lindamente enfeitada com verdura e flores, próprias da estação que se atravessava.

O chefe do Depósito, Sr. A. A., a-pesar-dos seus modos aparentemente rudes, que afinal encobriam uma excelente alma, também quis associar-se ao entusiasmo que animava os seus subordinados, dirigindo pessoalmente diversos trabalhos de afinação da locomotiva e gritando aos limpadores que puxassem mais brilho aos metais, já reluzentes.

A hora própria, a locomotiva foi conduzida para a estação pelo seu pessoal, ao qual se juntou um pequeno número de operários, que deviam acompanhar também a experiência.

Ali, o maquinista foi agradavelmente surpreendido por um encantador rancho de

meninas de famílias ferro-viárias que, acompanhadas dum mais pequenina, lhe fizeram entrega dum lindo ramo de flores. O maquinista, deveras sensibilizado, ergueu nos braços a gentil portadora de tão delicada lembrança e ela, como recompensa, exigiu mais que ele a colocasse sobre a locomotiva para a ver mais de perto.

Satisfeito este inocente pedido, a pequenina retirou com as suas companheiras e, momentos depois, a locomotiva foi posta em marcha, a caminho de S. Martinho.

Quando ela passava em frente do Depósito, o pessoal que ali ficou de serviço saudou-a ruídosamente com os silvos de outras locomotivas.

Passados poucos minutos, chegava-se a S. Martinho sem novidade. Nesta estação, o pessoal foi gentilmente obsequiado com um pequeno lanche oferecido pelo chefe, Sr. S., que era também um devotado amigo do maquinista.

Pouco tempo depois, iniciou-se o regresso ao Depósito e, pelo caminho, alvitrou-se que, como a locomotiva estava lindamente enfeitada, se devia tirar uma fotografia para que da experiência ficasse uma recordação agradável. Como este alvitre teve aprovação unânime, logo que se chegou a Caldas, alguém correu a chamar o Paula retratista.

Este Paula, era um fotógrafo ambulante, muito popular naquela época em Caldas, pelo seu feitio alegre e beberrão.

Segundo uns, não era mau profissional, segundo outros, pesava sobre ele a tremenda acusação de ter, um dia, no Parque, decapitado uma família inteira que, confiadamente, se deixou fotografar por ele: quando se revelaram as imagens, viu-se que nenhuma delas tinha cabeça . . .

Mas o nosso Paula não desanimava com estes revezes e, em todas as festas ou divertimentos, ele era certo, para tirar, como dizia, os grupos artísticos.

Os ferro-viários eram os seus melhores clientes porque, naqueles bons tempos, a promoção duns era motivo de prazer para os restantes e os felizes contemplados tinham que pagar as consequências do entusiasmo colectivo, com alguns jantares festivos em casa da D. Maria Lina, ou com alguma merrada no Parque. Como, para perfectuar estes actos, havia sempre fotografias no fim, o Paula lá aparecia com a objectiva às costas envolta num pano negro, que depois armava, ameaçadora como uma guilhotina, para operar ou... decapitar.

O Paula nem sempre recebia com prontidão o pagamento dos seus trabalhos, mas como a perfeição destes e a pontualidade na entrega eram também coisas muito duvidosas, tinha-se assim criado muito naturalmente uma deliciosa harmonia entre o capital e a produção.

Pouco tempo depois de ser chamado, o Paula compareceu na estação, já um tanto ou quanto cambaleante. Contudo, logo de seguida, procurou local que lhe pareceu conveniente para tirar a fotografia e, depois de ter preparado a câmara escura, endireitou-se, colocou uma das mãos na tampa da objectiva e, erguendo a outra para a locomotiva, exclamou:

— Quietinho!... — e, destapando, concluiu sorridente: — Muito bem!

Depois de ter pedido ao maquinista um adeantamento para preparativos, o Paula garantiu que as fotografias deviam ser excelentes.

Como ficaram, viu-se depois de reveladas. Davam a impressão de que a locomotiva tinha um poste de fios telegráficos enfiado na chaminé.

Aos novos ferro-viários poderá parecer excessivo o entusiasmo aqui descrito pela simples experiência duma modesta locomotiva.

Mas isto foi há 43 anos. Que longe isso já vai!

* * *

A demolição da Mallet (antiga 501), levada a efecto há pouco tempo, veio recordar-nos

que, há 24 anos, o lançamento desta locomotiva em serviço causou enorme sensação nos meios ferro-viários, por se tratar da primeira locomotiva construída nas Oficinas Gerais de Santa Apolónia e ser o produto duma inteligente e arrojada iniciativa de alguns engenheiros da C. P., chefiados pelo engenheiro Picard.

Não sendo, de-facto, uma locomotiva completamente nova, porque consistia no aproveitamento dos leitos e orgãos de rotação de duas locomotivas da velha série de 110 129, contudo, a idea que presidiu ao seu estudo, teve a grande importância de conseguir, com muita economia, dotar a Companhia com uma locomotiva que, realizando todos os objectivos do sistema Mallet, viria simplificar o problema da condução de mercadorias nos nossos perfis accidentados.

De-facto, a 501, tendo seis eixos conjugados, passava com facilidade pelas nossas curvas de menor raio, e, nos perfis de mais forte inclinação, rebocava comboios com tonelagens até ali inconcebíveis.

O seu trabalho, quer na abalada, quer em marcha nas grandes rampas, era por tal maneira suave e equilibrado, que jamais se registou qualquer avaria nos engates de tracção dos comboios que rebocou.

Como o seu consumo de combustível não era exagerado, o preço da sua tonelada-quilométrica era baixo.

Não sendo uma locomotiva perfeitamente de linhas modernas, o seu conjunto não era, contudo, desarmonioso.

Segundo algumas opiniões, a conservação da Mallet era cara, mas nós, que a acompanhámos durante muito tempo, fomos sempre de parecer que a conservação era mais impertinente que custosa.

Estávamos em Agosto de 1914 quando o Sr. Engenheiro Picard nos incumbiu de acompanhar a 501 em todas as experiências que fossem necessárias, até se concluir as cargas e marchas que lhe deviam ser atribuídas.

Logo no fim do referido mês, efectuou-se a primeira experiência a quente, à Póvoa, sendo acompanhada pelos Srs. Engenhei-

ros Atouguia, Egreja e Augusto Briam, fiscal do Governo, Fausto Braga e por quem escreve estas linhas. Em Póvoa, esperávamo-nos o Snr. Schepens, que tirou algumas fotografias.

Dias depois, escolheu-se o perfil entre Lisboa P. e Alcântara e vice-versa, para experiências com carga. Esta foi, progressivamente, aumentando, até que, numa tarde, em Alcântara, a Mallet foi atrelada a um comboio com 600 toneladas, isto é, o dôbro da tonelagem que até ali tinham rebocado, neste perfil, as locomotivas mais possantes da Companhia.

A-pesar-de termos confiança na locomotiva, preocupava-nos o receio que os órgãos de tracção não resistissem a tamanho esforço; por isso, dispuzemos os freios manuais do comboio em altura conveniente da composição, de maneira a suster o recuo, em caso de rotura de engates.

Não houve quebra de engates, mas passou-se um caso, que ia sendo muito sério, com o qual não tínhamos contado.

A tarde estava muito quente e não corria a mais pequena aragem. Logo que o comboio mergulhou no túnel, onde o perfil vai aumentando de inclinação, a locomotiva, com o máximo de admissões e uma tiragem fortíssima, ia numa marcha lenta, lançando de encontro à abóbada nuvens e nuvens de fumo, as quais invadiam também a casa da máquina, tornando a atmosfera insuportável para os que ali iam. A meio túnel, a situação tornou-se gravíssima. O maquinista e o fogueiro já estavam deitados sobre o estrado, com a cabeça pendida para fora da locomotiva, à procura de algum ar fresco, abaixo da linha de fumo. Tentámos apressar a marcha para sair daquele inferno que nos sufocava, mas, a-pesar-dos nossos esforços, pouco conseguimos, e a Mallet continuou, pachorrentamente, a arrastar a sua pesada carga, envolvendo-nos, cada vez mais, em nuvens de fumo, que nos asfixiava. Muito dificilmente, nos conseguíamos manter de pé, agarrados à alavanca do regulador. Pensámos recuar para fugir ao perigo que nos ameaçava, mas considerámos logo que o túnel

estava cheio de fumo e que a distância para traz já era maior. Por isso, teimámos caminhar para a frente, até que, finalmente, chegámos ao ar livre. O maquinista sangrava fortemente pelo nariz e o pobre fogueiro tinha os olhos raiados de sangue e de tal maneira inflamados que pareciam querer sair das órbitas. Se a passagem do túnel durasse mais um minuto, tínhamos os nossos dias contados.

Para evitar a repetição d'estes acidentes, fixou-se em 500 toneladas a carga da Mallet neste perfil e, nos dias que não corresse aragem para arejar o túnel, a carga seria só de 450 toneladas.

Concluídas as experiências na linha de Alcântara, iniciaram-se outras na linha do Oeste, as quais deram os resultados já previstos pelo Snr. Engenheiro Picard. Logo a seguir, estabeleceu-se para a Mallet um serviço normal de mercadorias entre Lisboa P., Alcântara e Torres Vedras.

Quando no nosso país se efectuou a mobilização do exército que devia ir para França, coube à Mallet rebocar, de Leste para Alcântara, o maior comboio que se efectuou com tropas.

Quasi ao fim da condução d'este comboio, houve um pequeno episódio, que talvez mereça a pena contar:

Tendo notado, em Braço de Prata, que um grande número de carruagens vinha com as portas abertas e, além disso, os soldados, sentados junto delas, traziam as pernas dependuradas para a linha, dirigimo-nos a um oficial e pedimos-lhe que providenciasse de maneira que as portas fôssem fechadas porque, de contrário, iriam despedaçar-se de encontro ao arco de Chelas e os soldados, com certeza, também seriam vítimas.

Muito atencioso, o oficial respondeu:— Sim senhor, vou já mandar fechar as portas para se não partirem. Quanto aos soldados, não se incomode: se morrerem aqui, já o mesmo lhes não acontece lá fora! A-pesar-de tudo, o comboio chegou a Alcântara sem a menor novidade.

Mais tarde, a Mallet foi transferida para o Depósito de Entroncamento, onde foi bem

aproveitada no serviço suplementar de mercadorias, entre Entroncamento e Pombal.

Depois, aí por 1924, começaram a chegar as possantes locomotivas 0100, vindas da Alemanha. Foi a partir desta data que começou o período de decadência da Mallet, por quanto as 0100 metidas ao serviço da rotação, rebocavam toda a carga que havia nas estações, deixando, por esta razão, de se justificar o serviço suplementar da 501 e, assim, a pouco e pouco, ela foi ficando no Depósito até que foi definitivamente arrumada, como coisa inútil.

Pobre Mallet! É possível que ainda cá voltes ao nosso País. Quem sabe?

Dos teus restos fundidos, poderá surgir uma outra locomotiva de linhas modernas e trajes aérodinâmicos, para depois rolar por sobre os nossos carris, com requintes de elegância e velocidades fantásticas, sob os auspícios do Clube dos 200 à hora. Quem sabe?

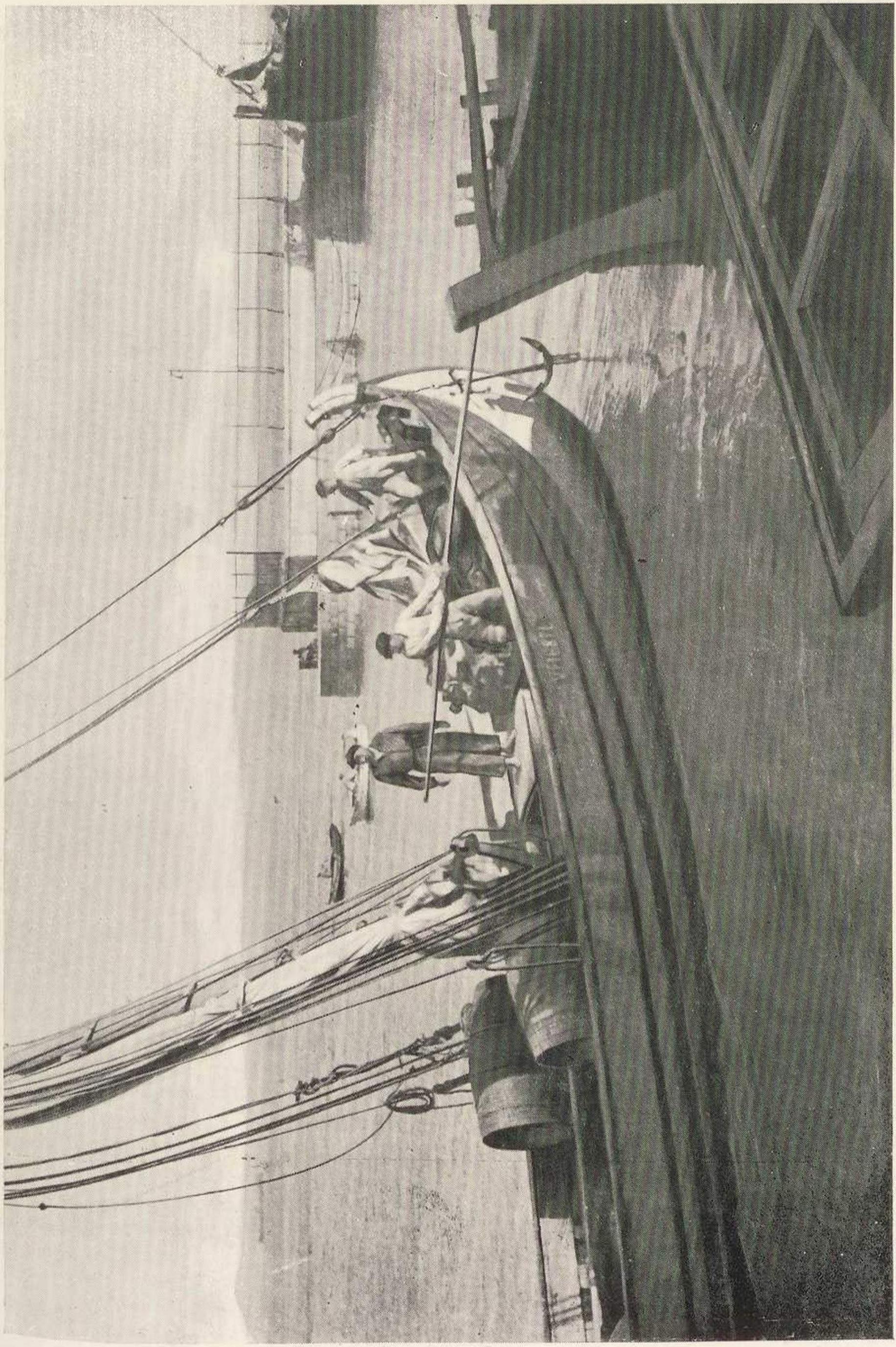
Infeliz Sr. Picard! A última vez que lhe falámos na sua Mallet, foi no jardim da sua casa, em Carcavelos, onde ele já estava a contas com a terrível doença que o havia de matar poucos dias depois. Se ele agora pudesse saber o que fizeram à sua locomotiva, com certeza estremeceria no seu modesto jazigo da Ajuda!



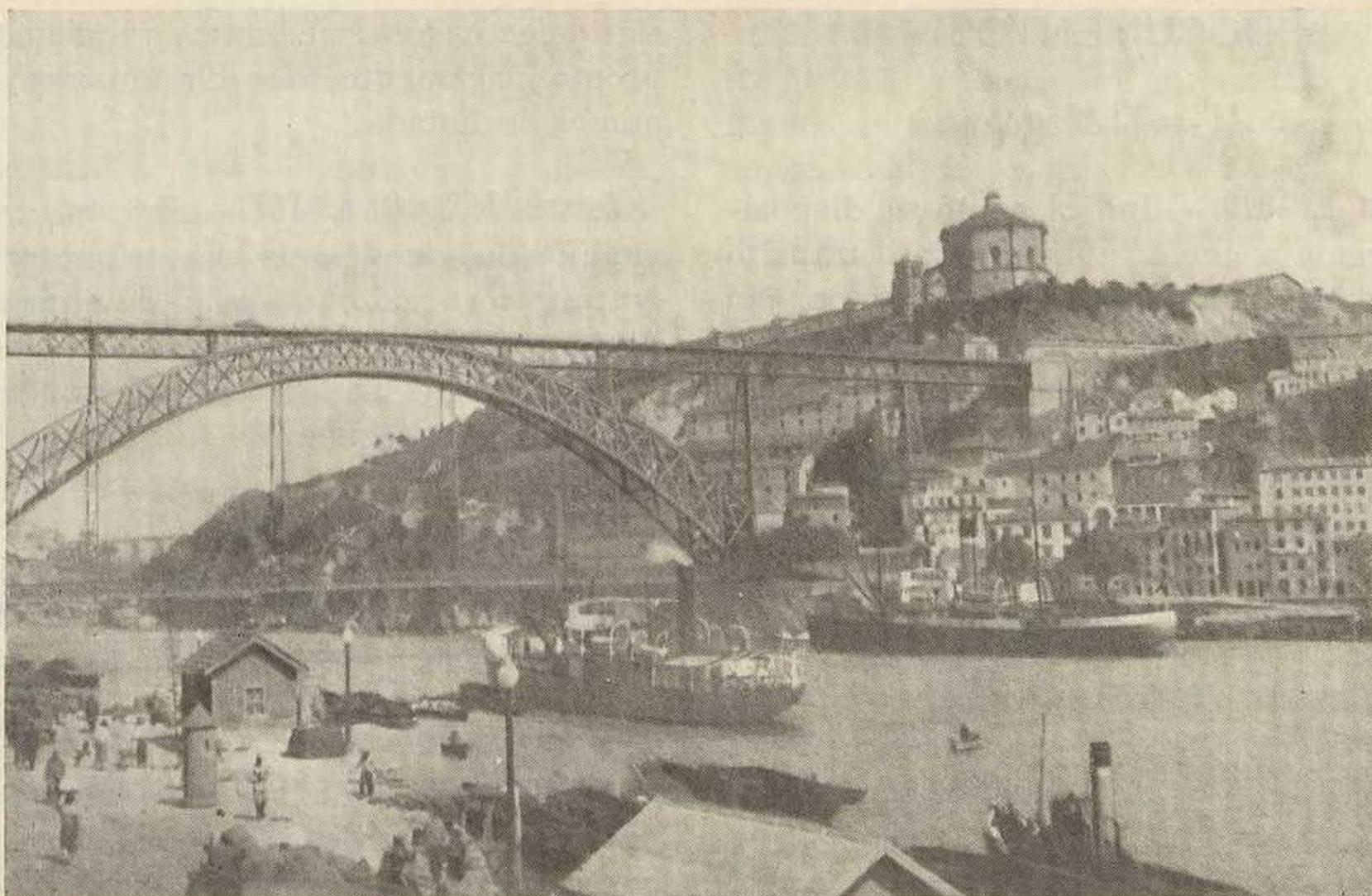
PEIXE

Fotog. de Jaime de Moraes Pereira, Empregado de 2.ª classe da Contabilidade Central.

N A D O C A (Lisboa)



*Photog. de José Fernandes da Silva, bobinador nas
Oficinas Gerais de Lisboa P.*



Pôrto — Serra do Pilar

Fotog. de Álvaro Paz, Enfermeiro do Pôsto de Alfarelos.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 738. — Um passageiro que é entregue pelo revisor ao chefe duma estação para lhe ser feita qualquer cobrança, teve de ser autoado por não poder efectuar o pagamento. Como, porém, o passageiro não possue nenhum documento comprovativo da sua identidade, o auto deve ser lavrado de harmonia com as indicações do passageiro e este mandado em liberdade ou, pelo contrário, entregue às autoridades?

R. — Se o passageiro não puder comprovar a sua identidade e morada e não

exista pessoa idónea que comprove as declarações feitas e delas tome a responsabilidade, o passageiro deverá ser entregue às autoridades com o respectivo auto.

P. n.º 739. — A Tarifa Especial Interna n.º 16 G. V. diz que o mínimo de cobrança aos grupos excursionistas é a importância equivalente a 30 bilhetes de 3.ª classe.

Tenho dúvidas sobre a importância dos 30 bilhetes porque não sei se são ao preço inteiro da Tarifa Geral, ou seja com os 45% de redução.

Peço esclarecimentos.

R. — O mínimo de cobrança é de 30 bilhetes de 3.ª classe da Tarifa Geral com a redução de 45%.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Circular n.º 870. — Indica as novas disposições legais a ter em vista, para o trânsito de vinhos comuns e seus derivados, em substituição das que constam da Circular n.º 863, a qual ficou anulada.

6.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 101 de G. V. — Inclue na tarifa o novo trôço de linha Mogadouro — Duas Igrejas-Miranda, da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.

8.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V. — Estabelece preços para o novo trôço Contumil-Leixões da linha de Cintura do Pôrto.

7.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 101 de G. V. — Inclue na tarifa o novo trôço Contumil-Leixões da linha de Cintura do Pôrto.

28.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V., do Minho e Douro. — Estabelece preços de bilhetes de assinatura semanais e mensais entre Pôrto e Campanhã e o novo trôço Contumil-Leixões da linha de Cintura do Pôrto.

Aviso ao Públíco A. n.º 577. — Anuncia que em 1 de Outubro de 1938 entra em vigor a nova Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — «Bilhetes para combóios tranvias».

Aviso ao Públíco A. n.º 578. — Anuncia que em 1 de Outubro de 1938 entra em vigor a nova Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros — «Bilhetes de assinatura».

Aviso ao Públíco A. n.º 579. — Anuncia que em 1 de Outubro de 1938 entra em vigor a nova Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros — «Bilhetes a preços especiais de aplicação local».

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 104. — Dá instruções sobre os transportes de pessoal e de mate-

rial efectuados mediante requisições, a pronto pagamento, dos Organismos Autónomos do Estado.

Comunicação-Circular n.º 105. — Informa ter sido modificado o modelo do bilhete para trânsito gratuito fornecido ao abrigo da alínea a) do Artigo 50.º do Regulamento Geral do Pessoal e Ordens da Direcção Geral, e reproduz o novo espécime.

Comunicação-Circular n.º 106. — Indica as condições a que, de futuro, ficam subordinadas as expedições de «bacelos», «barbados» e «vides vivas».

Carta-Impressa n.º 154. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 2.ª quinzena do mês de Julho de 1938 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 155. — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre o preço da Tarifa Geral ao transporte dos alunos estrangeiros que venham freqüentar o Curso de Férias, que se realiza na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

Carta-Impressa n.º 156. — Idem, idem, ao transporte dos congressistas e pessoas de suas famílias que tomaram parte no XIII Congresso Internacional Veterinário, realizado em Zurich-Interlaken nos dias 21 a 27 de Agosto de 1938.

Carta-Impressa n.º 157. — Idem, idem, de 45% ao transporte de escoteiros que tomaram parte na Concentração realizada em Leiria nos dias 20 a 30 de Agosto de 1938.

Carta-Impressa n.º 158. — Idem, idem, de 50% ao transporte dos atiradores que tomaram parte nas provas internacionais de tiro aos pombos, realizadas em S. Pedro do Estoril nos dias 19 a 22 de Agosto de 1938.

Carta-Impressa n.º 159. — Idem, idem, ao transporte das pessoas que tomaram parte na XL Conferência Internacional de Law Asso-

ciation, realizada em Amsterdão nos dias 29 de Agosto a 3 de Setembro de 1938.

Carta-Impressa n.º 160. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Agosto e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 161. — Refere-se à redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que assistiram ao VIII Congresso Internacional das Ciências Históricas, realizado em Zurich nos dias 28 de Agosto a 4 de Setembro de 1938.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 663 (Rep. de Material). — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

Comunicação-Circular n.º 48 (Rep. de Recl. e Leilões). — Relativa a reclamações por avarias em vasilhame de madeira, como: pentes partidos, aduelas estaladas, etc.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8 ...	4.578	4.445	1.797	2.047	2.269	2.169
> > 9 > 15 ...	4.053	3.763	1.509	1.730	1.966	1.847
> > 16 > 22 ...	4.074	3.838	1.625	1.711	2.006	1.876
> > 23 > 31 ...	5.747	5.057	2.157	2.340	2.892	2.275
Total	18.452	17.103	7.088	7.828	9.183	8.167
Total do mês anterior	17.496	16.602	6.644	7.152	8.726	8.139
Diferenças	+ 956	+ 501	+ 444	+ 676	+ 407	+ 28

Estatística referente a Abril, Maio e Junho de 1938

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1938		Percorso efectivo em		Diferenças em 1938		Percorso efectivo em		Diferenças em 1938		
	1937	1938	A mais	A menos	1937	1938	A mais	A menos	1937	1938	A mais	A menos	
Abril	De passageiros.	400.892	393.739	-	7.153	130.764	132.381	1.617	-	139.263	139.611	348	-
	De mercadorias	231.248	207.013	-	24.235	45.273	42.916	-	2.357	129.924	116.555	-	13.369
	Em manobras..	74.403	69.763	-	4.640	28.082	28.770	688	-	86.073	31.681	-	4.892
	Totais..	706.543	670.515	-	36.028	204.119	204.067	2.305	2.357	305.260	287.847	348	17.761
Total das diferenças em 1938			A menos:		36.028	A menos:		52	A menos:		17.413		
Maio	De passageiros.	385.477	381.605	-	3.872	128.082	129.923	1.841	-	137.304	136.483	-	821
	De mercadorias	210.199	190.726	-	19.478	44.340	40.428	-	3.912	123.547	109.292	-	14.255
	Em manobras..	69.282	64.311	-	4.971	27.754	27.166	-	588	82.678	29.043	-	3.635
	Totais..	664.958	636.642	-	28.316	200.176	197.517	1.841	4.500	293.529	274.818	-	18.711
Total das diferenças em 1938			A menos:		28.316	A menos:		2.659	A menos:		18.711		
Junho	De passageiros.	407.546	402.687	-	4.859	136.746	133.582	-	3.164	140.969	140.717	-	252
	De mercadorias	217.306	196.670	-	20.636	40.442	37.579	-	2.863	133.990	104.834	-	29.150
	Em manobras..	72.152	64.676	-	7.476	27.671	27.501	-	170	33.725	28.695	-	5.030
	Totais..	697.004	664.033	-	32.971	204.859	198.662	-	6.197	308.684	274.246	-	34.438
Total das diferenças em 1938			A menos:		32.971	A menos:		6.197	A menos:		34.438		
Desde Janeiro	De passageiros.	2.343.802	2.323.824	-	19.978	778.470	777.979	-	491	823.448	825.460	2.012	-
	De mercadorias	1.320.926	1.261.196	-	59.730	255.095	242.587	-	12.508	762.405	674.901	-	87.504
	Em manobras..	438.444	422.363	-	16.081	161.727	164.682	2.955	-	208.855	184.395	-	24.460
	Totais ..	4.103.172	4.007.883	-	95.789	1.195.292	1.185.248	2.955	12.999	1.794.708	1.684.756	2.012	111.964
Total das diferenças em 1938			A menos:		95.789	A menos:		10.044	A menos:		100.952		

Factos e Informações

Escola Profissional de António de Vasconcellos Corrêa

Os alunos da Escola Profissional de António de Vasconcellos Corrêa, acompanhados pelo Snr. José Geraldo Lopes, da Direcção do G. I. F. C., efectuaram algumas excursões de estudo no final do passado ano lectivo.

A primeira visita foi às instalações da Companhia das Águas de Lisboa, onde percorreram as extensas canalizações e depósitos; depois, ao jornal *O Século*, à estação Norte da Companhia dos Telefones, às Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, em Alverca, ao Arsenal de Marinha, no Alfeite, à Fábrica de Chocolates *A Favorita* e ao Aquário Vasco da Gama e Museu Colonial e Agrícola.

Terminadas estas visitas, seguiram para Campanhã 50 estudantes, em carruagem reservada, cedida pela Companhia, onde eram aguardados pelo Snr. Manuel Mendes da Silva, Chefe do Depósito de Máquinas e por outros agentes superiores do mesmo Depósito. Primeiramente, visitaram as Oficinas Gerais, guiados pelo Snr. Engenheiro António da Silva Canavezés Júnior, que mostrou e explicou pormenorizadamente o funcionamento das oficinas e dos maquinismos.



À chegada a Campanhã

Após o almôço, servido na modelar Cantina do Pessoal das Oficinas de Campanhã, dirigiu-se o grupo de alunos, com um agente superior do Depósito, que, pelo Snr. Engenheiro António Gomes Leal, tinha sido encarregado de o acompanhar, às Minas de Carvão de S. Pedro da Cova.

Ao regressarem da mina, deixaram o Pôrto e retomaram a carruagem reservada que os levou às Caldas da Rainha, para se encontrarem com os seus colegas do 1.º ano, que nesse dia tinham partido de Lisboa, acompanhados pelo professor da Escola, Snr. Dr. Xavier Fernandes.

Nas Caldas, esperavam os excursionistas delegações de professores e alunos da Escola Industrial e Comercial de Bordalo Pinheiro, com o seu Director, Escultor Snr. Alberto Moraes do Vale, que, na melhor camaradagem, os levaram à Escola e lhes mostraram a Cidade e os seus monumentos, tão cheios de beleza. O dia passado nas Caldas da Rainha deixou a todos as melhores recordações.

À noite, regressaram os estudantes a Lisboa, cada um com os seus apontamentos para elaborar o respectivo relatório.

A Direcção da Caixa Escolar, organiza-



Nas Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, em Alverca



Nas Oficinas Gerais de Campanhã
com o Snr. Eng.^o António da Silva Canavezés Júnior

dora dos passeios, pede-nos que publicamente manifestemos o seu reconhecimento à Companhia, pela cedência dos meios de transporte para realizar as excursões; às Direcções dos organismos visitados, pela maneira gentil como acolheram os alunos da Escola Profissional de António de Vasconcellos Corrêa e aos Srs. Engenheiros Gomes Leal e Canavezés e à Direcção da Cantina do Pessoal das Oficinas de Campanhã, que os receberam com atenção e amabilidade inexcedíveis.

Ateneu Ferroviário

Torneio de Tenis-de-mesa

Organizado pela Federação das Sociedades de Educação e Recreio, em colaboração com o jornal *Os Sports*, efectuou-se no mês de Julho p. p. o «I.º Torneio Popular de Tenis-de-mesa» (Ping-Pong), ao qual concorreu o Ateneu Ferroviário, com um grupo constituído pelos sócios Srs. Virgilio de Oliveira (cap.), Francisco Dionísio da Silva Júnior e António Edmundo da Silva, tendo por suplentes os Srs. Carlos Sanches e José Farinha.

Este grupo mostrou durante todos os jogos do Torneio a máxima boa-vontade em defender o Ateneu, não conseguindo, todavia, triunfar dos seus adversários, mas obtendo um honroso lugar entre os segundos classificados.

Alguns dias após o «Torneio Popular»,

resolveu o Ateneu Ferroviário convidar as colectividades que ao mesmo haviam concorrido e cujos grupos representativos alcançaram a mesma classificação final (segundos classificados de todas as séries), a efectuarem entre si um novo Torneio, no qual seria disputada uma taça oferecida pelo Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia, Eng.^o António de Vasconcelos Corrêa, por excepcional e honrosa deferência para com o Ateneu Ferroviário.

Neste Torneio de sua exclusiva organização, o grupo do Ateneu teve de lutar árdreamente para conseguir a vitória, pois estava em jogo a conquista do prémio que, para si e para o Ateneu, muito representava. O seu valor e esforços foram, felizmente, coroados do melhor êxito.

Em todo o Torneio, nenhum dos adversários conseguiu impor-lhe uma única derrota, a-pesar-de, a partir do primeiro jogo, ter sido chamado ao efectivo o suplente Sr. Carlos Sanches, em substituição do Sr. António Edmundo da Silva, que teve de ausentar-se para incorporação no serviço militar.

O Torneio foi disputado em duas voltas.

O jogador Sr. Virgilio de Oliveira, capitão do grupo, fez 13 partidas e conquistou 13 vitórias.

O Ateneu Ferroviário teve como adversários os grupos do Grupo E. D. R. «Almas Novas», do Sport Lisboa-Lapa e do Clube



Nas Oficinas Gerais de Campanhã, à partida para as Minas de S. Pedro da Cova



«Taça Engenheiro Vasconcellos Corrêa», disputada no Torneio de Ténis-de-mesa e conquistada pelo grupo do Ateneu Ferroviário

Musical União. Nos 6 jogos realizados o grupo representativo do Ateneu alcançou 6 sucessivas vitórias, conquistando assim brilhantemente a valiosa Taça que constituía o prémio do Torneio, a qual foisolemnemente entregue à Direcção numa das noites das «Festas de Verão».

A Direcção do Ateneu, querendo galardoar o esforço e competência do seu grupo vencedor do Torneio, conferiu medalhas comemorativas aos três componentes Srs. Virgílio de Oliveira, Francisco Dionísio da Silva Júnior e Carlos Sanches.

Felicitamos o Ateneu Ferroviário pela organização deste Torneio e pelo triunfo alcançado pelo seu grupo representativo, que conquistou a bela e valiosa «Taça Engenheiro Vasconcellos Corrêa».

Corpos Gerentes para 1938-39

Em reunião da Assembleia Geral efectuada em 20 de Setembro findo, procedeu-se à

eleição dos Corpos Gerentes do Ateneu para o exercício do ano social de 1938-39.

O escrutínio deu os seguintes resultados:

Assembleia Geral: Presidente, Félix Fernandes Perneco; Vice-Presidente, Joaquim Simplicio Júnior; 1.º Secretário, Amadeu Cândido Diniz de Barros; 2.º Secretário, José Maria Pereira Gomes; 1.º Vice-Secretário, Manuel F. de Melo Veloso; 2.º Vice-Secretário, Filipe Furtado de Mendonça.

Direcção: Nos termos do art.º 38.º do Estatuto, os eleitos para a Direcção fizeram entre si a seguinte distribuição de cargos: Presidente, Mário José de Sousa Diniz; Vice-Presidente, Manuel Joaquim Mota; 1.º Secretário, Jacinto Fernandes de Almeida; 2.º Secretário, Duarte Avelino da Silva Matos, Tesoureiro, Raúl Mário de Sena Magalhães; Vogais, José Júlio Ferreira e José da Paz Branco.

Para suplentes da Direcção foram eleitos: Carlos Ricardo Branco, António Hipólito Júnior, Joaquim Simões Branco e José Pinto.

Conselho Fiscal: Efectivos: Francisco Carlos David Gouveia da Silva, António Gonçalves Ribeiro e João Vasques Russell; suplentes: Galiano Trindade da Silva e Jose Ferreira Ervilha.

Comissão Consultiva e de Recursos: Para duas vagas de efectivos: Jorge Mário Elder Sá Chaves e António Augusto Fernandes; suplentes: António Carlos de Oliveira Araújo e José Ferreira Branco Grandela Júnior.

Delegados à Federação das Sociedades de Educação e Recreio: Efectivo: Diamantino Dias; suplente: Maximiano Vargas.

Antes da eleição dos Corpos Gerentes, procedeu-se à votação de 27 sócios da categoria de auxiliares para a de efectivos.

No acto das posses, efectuado em 1 do corrente, foram pronunciados vários discursos de aplauso à obra educativa já realizada e de incitamento a futuras iniciativas, sendo, por fim, resolvido saudar os Ex.^{mos} Presidente do Conselho de Administração e Director Geral, Presidentes Honorários do Ateneu, e agradecer-lhes o patrocínio dispensado a esta Associação Cultural do pessoal da Companhia.

Matrículas

Até ao dia 10 do corrente, estiveram abertas as matrículas para o Curso Comercial professado no Ateneu e para as aulas de Música e de Gimnástica (classes infantil e de senhoras).

As matrículas efectuaram-se na Secretaria do Ateneu, todos os dias úteis, das 18 às 19 e das 21 às 23 horas.

As matrículas no Curso Comercial foram restritas ao 2.^º ano, pois a deficiência de instalações não permitiu a admissão de novos alunos para o 1.^º ano dêste Curso.

Os alunos-ouvintes, que desejem freqüentar as aulas para seu aperfeiçoamento, não carecem de matricular-se, mas apenas de autorização da Direcção para os Srs. Professores os admitirem à freqüência.

Linha de Cintura do Pôrto

Por circunstâncias alheias à nossa vontade, só no próximo número daremos notícia da inauguração da Linha de Cintura do Pôrto.



O grupo de Tenis-de-mesa do Ateneu Ferroviário que conquistou a Taça Engenheiro Vasconcellos Corrêa. (Da esquerda para a direita, Snrs. Francisco Dionisio da Silva Júnior, Virgílio de Oliveira (cap.) e Carlos Sanches).

Saber sacrificar tudo a um dever,
é a principal e a mais difícil ciência
que nós temos de aprender na vida.

Júlio Denis

Pessoal.

**AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS
DE SERVIÇO**



António da Costa Bastos
Chefe de Repartição Principal
Admitido como Escriturário Provisório
em 21 de Outubro de 1898



Martinho Mendes Dias
Chefe principal de Lisboa P.
Nomeado Factor suplementar em 28 de Outubro de 1898

Actos dignos de louvor

Foi louvado o Revisor de material de 3.^a classe, Sr. Manuel Marques, porque, encontrando-se de serviço no dia 22 de Julho último, depois da saída do comboio n.^o 121 de Lisboa-R., encontrou, abandonada na linha 5, uma carteira contendo diversos documentos e 100\$00 em dinheiro, tendo feito imediatamente entrega dela ao Chefe da estação.

Também foi louvado o Guarda de distrito n.^o 208 (Vendas Novas), Sr. Francisco Manuel Coelho, pelas rápidas providências que tomou, que evitaram um desastre, em 4 de Fevereiro passado, quando uma carroça atravessava a linha, com um comboio à vista.

Nomeações

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Carregadores: Esequiel Francisco Vidigal, Mário Camarinhas, Vitorino Pereira dos Santos.

Serventes de Dormitório de Trems: Joaquim José Santana e Eduardo Pereira Mendonça.

Em Agosto

MATERIAL E TRACÇÃO

Engenheiro Chefe de Divisão: O Engenheiro Pedro Filipe Adeodat de Brion.

Promoções

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Agulheiro de 3.^a classe: Manuel João Henriques.

Reformas

Em Abril

EXPLORAÇÃO

Nicolau Maria de Sousa, Chefe de 2.^a classe em Tôrre das Vargens.

Em Julho

Leandro Quadros, Inspector da 8.^a Secção de Serviço Geral.

José Afonso, Condutor Principal em Lisboa.

Em Agosto

Luiz Gonçalves do Rosário, Inspector Adjunto da 2.^a Circunscrição.

Manuel Duarte dos Santos, Chefe de 2.^a classe em Alhandra.

Diamantino Ferreira, Chefe de 2.^a classe em Campolide.

Henrique Fernando Rebêlo de Andrade, Factor de 1.^a classe, em Bemposta.

Rodrigo Matias de Magalhães, Factor de 1.^a classe em Livração.

Manuel José Vasconcelos, Factor de 3.^a classe em Moura.

João António Olímpio, Escriturário de 1.^a classe.

Miguel José de Macedo, Telegrafista Principal em Régua.

António Pinto Botelho de Carvalho, Bilheteiro Principal em Régua.

Joaquim Coelho Ramos da Silva, Bilheteiro Principal em Ovar.

João de Deus Exposto, Guarda-freio de 1.^a classe em Campanhã.

Manuel Joaquim Mendes, Capataz Principal em Faro.

Fortunato da Silva, Capataz de 1.^a classe em Entroncamento.

Francisco Gonçalves, Agulheiro de 2.^a classe em Rêde.

António Augusto da Silva, Agulheiro de 2.^a classe em Valença.

António Gómes Nunes, Agulheiro de 2.^a classe em Paredes.

António Cardinho, Agulheiro de 3.^a classe em Praia.

Domingos Pereira, Agulheiro de 3.^a classe em Monte Redondo.

Emídio dos Santos, Agulheiro de 3.^a classe em Ramalhal.

Joaquim Bicho, Agulheiro de 3.^a classe em Sarnadas.

Avelino Moreira Machado, Guarda de estação em Pôrto.

João Ferreira, Carregador de Barca de Amieira.

Em Agosto

MATERIAL E TRACÇÃO

Engº Jorge Malheiros, Engenheiro Chefe

de Divisão (ver notícia publicada no *Boletim* do mês de Agosto).

Onofre dos Santos, Vigilante.

Aníbal Lopes, Maquinista de 1.^a classe.

VIA E OBRAS

Abílio Rodrigues, Chefe do dist.^o 56 (Soure).

Domingos de Oliveira, Chefe do distrito 66 (Mealhada).

João António Pinto, Chefe do distrito 231 (Pereiras).

Henrique Soeiro, Assentador do distrito 2 13.^a Secção (Mora).

João Geraldo, Assentador do distrito 212 (Escoural).

Joaquim António, Assentador do distrito 212 (Escoural).

António Francisco Pacheco, Assentador do distrito 250 (Baleizão).

Maria Luiza Aragoa, Guarda do distrito 126 (Fundão).

Mudanças de categoria

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Para:

Servente de Dormitório de Trens: *O servente de estação*, José Florêncio.

Em Agosto

Para:

Guarda de Passagem de Nível: *O Agulheiro de 3.^a classe*, Adelino Lourenço.

Falecimentos

Em Julho

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

† *Luis Inocêncio de Ramos Pereira*. Foi nomeado médico chefe de secção dos Caminhos de Ferro do Estado em 4 de Abril de 1906. Promovido a chefe da Secção Médica Principal em 10 de Maio de 1919 e, finalmente, nomeado chefe da Divisão do Sul e Sueste em 8 de Agosto de 1921. Com a passagem das linhas do Estado para a C.P. transitou para o Serviço de Saúde da Companhia, com a categoria de médico adjunto. Distinguiam-no duas apreciáveis qualidades:



† Luiz Inocêncio de Ramos
Pereira

dades: uma esmerada educação e uma bondade nunca desmentida. A todos acolhia atenciosamente e, sem a mínima reserva, colocava ao serviço de quantos a ele recorriam os auxílios provenientes das suas relações e amizades.

A sua acção para com os desprotegidos da sorte foi de tão acentuado relevo que, através dos tempos, ficou recebendo dos naturais da Praia de Ancora, onde foi clínico municipal, constantes provas da maior estima. E tantas foram que entre as suas últimas vontades a elegeu éle sua terra adoptiva, confiando-lhe a guarda dos seus restos mortais, encargo que foi aceite com o maior reconhecimento pela população daquela vila, entre copiosas lágrimas de profunda saudade da qual partilharam quantos o conheciam.

Em Agosto

EXPLORAÇÃO

† Manuel Jacinto Martins, Chefe Principal de Vendas Novas.



† Manuel Jacinto Martins
Chefe principal



† Agostinho Silvestre
Maquinista de 2.ª classe

Admitido como praticante em 4 de Março de 1901, foi promovido a factor de 2.ª classe em 7 de Fevereiro de 1902 e, finalmente, a chefe principal em 1 de Novembro de 1924.

† António Lopes Ferreira, Carregador em Campanhã.

Admitido como carregador eventual em 7 de Outubro de 1911, foi nomeado carregador efectivo em 5 de Maio de 1924.

MATERIAL E TRACÇÃO

† Nicolau Machado Neto, Ajudante de distribuidor no Armazém de Lisboa-P.

Admitido como Limpador de carruagens suplementar em 15 de Dezembro de 1925, ingressou no quadro como Servente em 1 de Março de 1927 e nomeado Ajudante de distribuidor em 1 de Janeiro de 1928.

† Agostinho Silvestre, Maquinista de 2.ª classe, no Depósito de Gaia.

Admitido como Limpador de máquinas suplementar em 8 de Setembro de 1917, nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 1 de Setembro de 1920 e promovido a Maquinista de 2.ª classe em 1 de Março de 1931.

VIA E OBRAS

† João Gonçalves, Guarda do distrito 5 (Alhandra).

Admitido como assentador em 21 de Maio de 1917 e, a seu pedido, baixado de classe, a guarda de P. N. em 21 de Fevereiro de 1928.



† António Lopes Ferreira
Carregador



† Nicolau Machado Neto
Ajudante de distribuidor

16 —

“Corvo”
“Homem”

R

(10 letras)

Marcial

17 —

500 100

(8 letras)

Bandarra

Esta cidade europeia
Cuja fama não esquece
Vamos já modifica-la
Mas cuidado não se apresse

Tire-lhe um ponto apenas
Depois dissipe da ideia
O pensar que está difícil
Porque isso é coisa feia

Ponha-lhe agora uma letra
P'râ que tirou compensar
Logo vê que por encanto
Fica um «rio» p'ra se banhar.

Britabrantes

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Outubro de 1938

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional branco kg.	2\$60	Far.º de milho amarelo. kg.	1\$25	Queijo do Alemtejo kg.	13\$00
» » Mate.. »	2\$70	» » trigo »	2\$15	Sabão amêndoas.... »	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.	5\$20
» 2.ª » »	4\$15	» » grado ... »	1\$20	Sêmea..... kg.	5\$80
» pilé	4\$35	» frade	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.	5\$20	» -rest. Armazéns »	5\$90
Bacalhau inglês kg. 4\$60 5\$25 e	5\$80	» de carvalho..... »	5\$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 »	5\$85
Banha..... kg.	6\$50	Massas	3\$40	» » - Rest. Armazéns.... »	1\$05
Batatas..... » variável		Milho	5\$90	» tinto - Campanhã, Lisboa e Gaia »	1\$20
Carvão sôbro..... kg. 5\$45 e	5\$50	Ovos	variável	» » - Ent.º Abrantes-T. Vedras »	5\$90
Cebolas..... kg. variável		Presunto..... kg.	11\$00	» » - Rest. Armazéns.... »	1\$05
Chouriço de carne	12\$50	Petróleo	1\$40		
Far.º de milho branco .. kg.	1\$35	Queijo flamengo	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 Armazém do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Além dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calcado 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.).