

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

VOLUME DÉCIMO SEGUNDO

JANEIRO A
DEZEMBRO DE

1940

LISBOA
—
Oficinas Gráficas da C. P.
—
1940



BOLETIM

J.R.A.

127 A 138 JANEIRO A DEZEMBRO DE 1940 12.º ANO

BOLETIM DA C. P.

BOLETIM DA CP

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: Exortação.— Os Caminhos de Ferro franceses e a guerra.— José dos Martires Pessoa da Luz.— Os grandes meios de transporte.— Em viagem...— Consultas e Documentos.— Factos e Informações.— Pessoal.

Celebração dos Centenários

Comemoram-se neste ano dois acontecimentos gratos ao orgulho e ao patriotismo de todos os portugueses: o 8.º Centenário da Fundação da Nacionalidade e o 3.º Centenário da Restauração da Independência.

É desnecessário salientar a transcendência dos dois factos históricos que se celebram: o alvorecer dum Povo que a dentro das suas limitadas fronteiras e na imensidão dos mares e dos continentes que descobriu e colonizou, soube criar uma História que assombra o mundo; a ressurreição desse mesmo Povo, em magnífica afirmação de fé na sua continuídadhistórica e no futuro glorioso da Pátria.

Não permite a trágica situação internacional que as festas comemorativas dos centenários tenham a projecção mundial que deviam ter; no entanto, e a-pesar-de tudo, o ano de 1940 deve ser de evocação e de festa para o coração de todos os portugueses.

O Boletim da C. P., associando-se às celebrações a realizar, aponta aos seus leitores o exemplo dos Portugueses de outros tempos, cujos feitos agora se comemoram e incita-os a que, como Eles, e cada um dentro do seu campo de acção, todos sejam bons obreiros na grande Obra que de nós exige o passado, o presente e o futuro de Portugal.

Os Caminhos de Ferro franceses e a guerra

AGORA, que, desgraçadamente, a Europa se vê a braços com uma nova guerra em que já se defrontam algumas das maiores potências, não podendo ainda fazer-se uma idéia de quantas outras se verão, também, arrastadas nesta tenebrosa engrenagem; agora, que as hostilidades até hoje desenvolvidas mal deixam ainda prever os horrores que a loucura dos homens desencadeará sobre tantos milhões de criaturas, na sua maioria inocentes, não será descabido determo-nos, por alguns momentos, perante um dos principais factores da eficaz defesa de um país, simplesmente ameaçado ou já vítima do pavoroso flagelo da guerra.

Queremos referir-nos aos transportes ferroviários, problema essencial e fundamental numa guerra, especialmente numa guerra moderna, em que há a movimentar, e a movimentar rapidamente, enormes quantidades de homens e de material, e em que, além destes transportes propriamente militares, destinados a assegurar a mobilização e a concentração dos exércitos, há também que cuidar dos exigidos pela necessidade de fazer afastar as populações civis das zonas de operações e dos centros urbanos, ameaçados de bombardeamentos.

Em tais transportes, os caminhos de ferro figuram como elementos de capital valor, cuja importantíssima missão só pode ser assegurada pela existência de uma organização minuciosamente prevista durante a paz, e pela cooperação de um pessoal cuidadosamente preparado e consciente das suas responsabilidades.

Estas, já grandes em tempos normais, extraordinariamente se avolumam em tempo de guerra, em que as necessidades do exército e as da evacuação passam desde logo para o primeiro plano, dando lugar não só a um tráfego muito superior ao serviço comercial, como, também, a uma transfor-

mação completa das correntes normais de transporte, devido a que a maior parte dos comboios militares têm que utilizar itinerários completamente diferentes dos seguidos pelos transportes do tempo de paz. É fácil imaginar quão grande é o esforço de adaptação necessário para, em linhas consideradas secundárias em tempo normal, poder lançar circulações em número diário incomparavelmente superior ao exigido pelo seu tráfego corrente.

Em França—país onde, até agora, uma tal situação mais se tem imposto—a «Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses» teve de desenvolver um esforço excepcional durante o primeiro mês da guerra, para conseguir fazer face ao duplo movimento do fluxo militar para a frente e do refluxo civil para a rectaguarda.

Declarada a mobilização geral, ela, como lhe cumpria, pôs à disposição do Governo todos os seus recursos em pessoal e em material e, por intermédio de comissões técnicas, suas representantes, fazendo parte — conjuntamente com comissões militares representando a autoridade militar — de organismos mixtos creados nos diversos graus dos postos de comando, contribue eficazmente para assegurar a indispensável ligação entre o exército, cujas necessidades há a satisfazer, e o Caminho de Ferro, que tem o encargo da execução.

Estas medidas, bem como uma minuciosa preparação dos seus serviços para tempo de guerra — levada a cabo durante a paz e visando não só o estabelecimento muito pormenorizado de planos de transporte, como também a instrução dos seus agentes tendo em vista as condições do tempo de guerra — permitiram fazer face às imperiosas necessidades da mobilização, por forma tal, que o Presidente do Governo Francês e o Ministro das Obras Públicas prestaram pública home-

nagem aos resultados alcançados durante o primeiro mês de hostilidades. A citação de alguns números dará uma idéia aproximada do esforço que foi necessário dispender.

Assim:

— o percurso diário do conjunto dos comboios excedeu o triplo do percurso normal dos comboios de mercadorias;

— em algumas secções de linhas, o número de comboios no mesmo sentido, em 24 horas, atingiu 145, ou seja, em média, um comboio em cada 10 minutos;

— em outras linhas, a circulação passou de 30 a 100 comboios por dia;

— igualmente, por dia, 1500 comboios transportaram para o interior a população civil refugiada vinda das regiões fronteiriças;

— em certos dias do começo de Setembro, uma só estação de Paris deu saída a mais de 70.000 passageiros de longo curso e a mais de 200 toneladas de bagagem, o que representa 2,5 vezes o tráfego do dia mais carregado do tempo de paz;

— também em um só dia, um depósito de locomotivas registou 400 entradas e saídas de máquinas, ou seja $\frac{1}{3}$ mais do que no decurso de uma ponta do tráfego ordinário, e um outro carregou nos *tenders* 600 toneladas de carvão, em vez das 400, do serviço normal.

Este esforço, só por si já notável, mais apreciável é ainda se se considerar que, ao mesmo tempo que se asseguravam os serviços da mobilização e da evacuação da população civil, se diligenciou reduzir o menos que foi possível os transportes comerciais, não interrompendo os que diziam respeito à defesa e ao abastecimento do país — e restabelecendo, por fases sucessivas, todos os outros, a tal ponto que, logo em 5 de Setembro, era restabelecido o tráfego das encomendas postais e das de produtos agrícolas, e em 26 do mesmo mês, o das remessas de G. V. e de P. V. em vagão completo, podendo-se dizer que — excepto numa parte da região oriental — o tráfego de mercadorias ficou praticamente assegurado a partir de 2 de Outubro.

Não menores cuidados lhe mereceu o serviço de passageiros que, nos primeiros dias da mobilização, tivera de ser reduzido aos comboios ómnibus de velocidade comercial extremamente diminuta, mas que, em 8 de Setembro, já comportava comboios rápidos nas principais artérias e, em 2 de Outubro, já estava em condições de oferecer aos passageiros cerca de $\frac{2}{3}$ das facilidades de que estes dispunham em tempo de paz, conseguindo-se assim, em cerca de um mês, o que, na anterior guerra, só ao fim de três meses se alcançara.

Mas, se isto é assim, certo é que estes serviços seriam enormemente prejudicados sem um pessoal experimentado e cuja dedicação e alta consciência profissional merecem os maiores elogios. Esse pessoal entregou-se em absoluto ao desempenho da pesada tarefa que lhe coube durante o período inicial da guerra, e grande foi o número de agentes que não abandonaram o seu posto durante muitos dias e muitas noites, repousando apenas alguns instantes, quando as circunstâncias o permitiam. Como para o pessoal das máquinas esse repouso não poderia ser levado até um mínimo perigoso para a circulação dos comboios, recorreu-se ao emprego de duas equipagens em cada locomotiva, que se revezavam, descansando uma em um furgão, até ir substituir a que conduzia o comboio.

Foi sem dúvida magnífico o esforço desenvolvido, em tão precárias circunstâncias, pelo pessoal ferroviário o qual, por esse motivo, não só recebeu públicas homenagens oficiais, como também mereceu numerosas homenagens anónimas da parte do Públiso.

* * *

O que deixamos exposto, se, por um lado, põe em relevo tão brilhantes serviços prestados pelos Caminhos de Ferro, no início da presente guerra, deve, por outro, ter, para nós ferroviários, um significado mais alto, qual é o de, mais uma vez e em tão especiais circunstâncias, vir patentejar a enorme superioridade dos caminhos de ferro sobre

a camionagem, sob o ponto de vista militar e da defesa nacional.

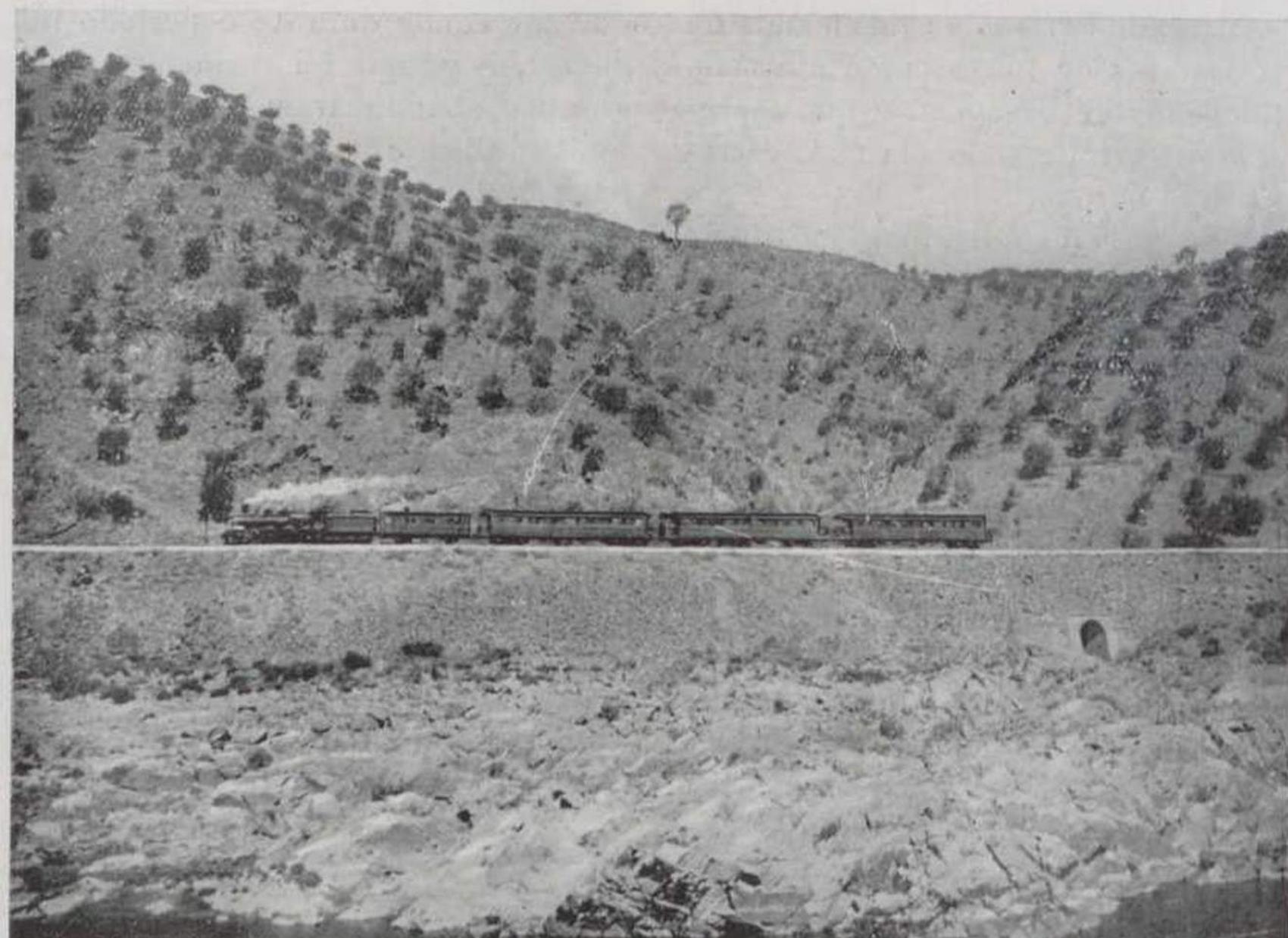
Com efeito, qual seria o número de veículos automóveis e qual o pessoal para os guarnecer, capazes de, em igualdade de tempo, ocorrerem às urgentes exigências da mobilização e da evacuação da população civil que, com tão grande sucesso, fôram rápida e eficazmente satisfeitas pelos transportes ferroviários?

Se dispuzéssemos dos elementos necessários para reduzir a números a resposta a uma tal pregunta, estamos certos de que bastante poderíamos contribuir para desfazer as ilusões dos que parece estarem convencidos de que o automóvel, podendo, segundo

eles, substituir, em tudo e com vantagem, o caminho de ferro, há-de em breve matar este.

E quantas vezes não haverá, no decurso das hostilidades, ocasião de fazer idênticas comparações, sempre com o mesmo resultado, não só relativamente ao transporte de tropas e de material de guerra, como ao de abastecimento de todo o género para efectivos que se contam por milhões de homens!

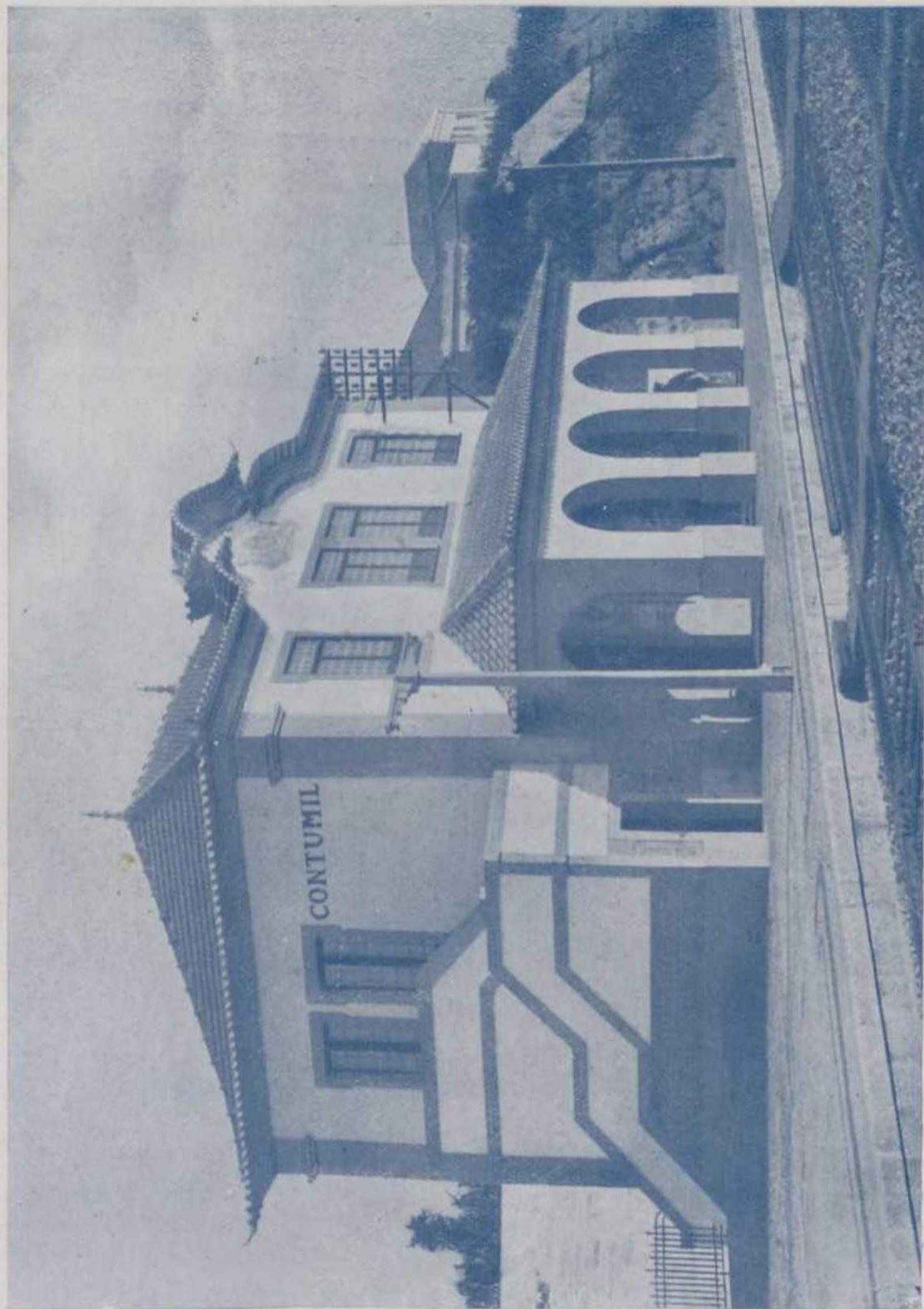
E' este um dos títulos, e não dos de somenos valor, que impõem o caminho de ferro ao aprêço e à consideração de todos aqueles que se guiam pelas realidades e não se deixam transviar pelos devaneios da sua fantasia.



O comboio 162 — Belver — Tabela

*Fotog. de Guilherme de Azevedo Pereira,
Factor de 1.ª classe em Rodam.*

ESTAÇÃO DE CONTUMIL



Foto, do Engº Frederico de Abraão, Sub-Chefe
do Serviço da Divisão de Via e Obras.

José dos Mártires Pessoa da Luz

Em 31 de Dezembro transacto deixou o serviço da Companhia, por voluntariamente se ter reformado, o Chefe do Serviço do Tráfego, Sr. José dos Mártires Pessoa da Luz.

Pode afoitamente dizer-se que a sua carreira constitue um símbolo. Símbolo de dedicação — pelo esforço, quantas vezes elevado ao sacrifício, prestado à Companhia durante 42 longos anos; símbolo de integridade moral — pela preocupação dominante do exacto e escrupuloso cumprimento dos seus deveres; símbolo da vitória do trabalho — pela gradual mas rápida ascendência ao cargo que ocupava, mercê dos seus méritos e das suas qualidades.

De cultura vasta, Pessoa da Luz aborda variados temas com familiaridade e sobre eles discorre ou discute com á-vontade raro. Habilidado com o curso liceal e com algumas cadeiras de um curso superior, Pessoa da Luz é um insatisfeito de saber. Estuda sempre, pelo simples prazer de estudar. E sabe, porque sabe estudar.

A sua honestidade impõe-se, por rígida e inquebrantável. Se o assalta a dúvida de a prática de qualquer acto poder ser atentatória, ao de leve que seja, da sua inflexível moral, opta sem hesitação pelo procedimento mais lesivo de si próprio; só assim a sua consciência se aquietaria.

A cultura e à honestidade alia Pessoa da Luz inteligência invulgar. Da obediência a esta trilogia lhe advém um discernimento claro, metódico, recto e, sobretudo, espontâneo.

Com a maior calma — que não exclui vivacidade de raciocínio — dispõe os dados de problema que se lhe apresente, com tal critério, tal lógica, tal simplicidade, que a solução surge sem esforço, como produto de análise dedutiva.

Por isso Pessoa da Luz tem o dom de encarar tódas as questões que lhe sejam postas, mesmo as mais complexas ou as mais exigentes de resolução imediata, com imperturbável tranquilidade e clarividente ponderação.

A modéstia de que Pessoa da Luz é dotado, só contribue para reforçar o brilho das suas qualidades. Modéstia é essa que bem poderia adjetivar-se de excessiva, se legítimo fosse admitir limites à modéstia. Caracteriza-o fortemente o horror à notoriedade; trabalha em silêncio, sem alardes.

Da sua vida funcional transparecem claramente estes méritos e qualidades.

Admitido na Companhia, como amanuense do Serviço da Fiscalização, em 1897, logo 14 anos após, em 1911, sendo necessário preencher uma vaga de Chefe de Secção no Serviço do Tráfego e exigindo-se para o provimento um agente que já se tivesse distinguido, recaiu a escolha em Pessoa da Luz.

No Serviço do Tráfego foi rápida a ascenção: em 1914 era nomeado Chefe de Repartição; em 1920, Agente Comercial; em 1923, Inspector Principal; em 1928, Sub-chefe do Serviço, e, finalmente, em 1932, assumia Pessoa da Luz a chefia do Serviço do Tráfego, que manteve até agora.

Nestes 42 anos de intenso labor prestado à Companhia, Pessoa da Luz não teve um



único dia de ausência, por doença. O por-menor é sintomático e revela com nitidez a sua psicologia. É inadmissível que em tão longo período a sua saúde não fôsse afectada por qualquer doença, mesmo menos grave. E, de-facto, algumas vezes os seus superiores, colegas e subordinados o viram ao serviço, febril e achacado. Ao conselho amigável que os primeiros lhe davam, para que recolhesse ao leito, respondia Pessoa da Luz, agradecido, com o desempenho normal e ininterrupto das suas funções.

Em alguns anos não gozou a licença regulamentar ou não a gozou por completo. Motivo, um único:—a consciência e a noção do dever ditavam-lhe que a intensidade do serviço não lhe consentia o gôzo de licença.

Colaborou e teve larga ingerência em tôdas as reformas tarifárias que se produziram no seu tempo.

Nos últimos anos, os problemas da concorrência e a conseqüente crise dos caminhos de ferro puseram à prova a sua integridade moral. Assediado por freqüentes pedidos de redução de preços, os pareceres e propostas que apresentava aos seus superiores eram ditados escrupulosamente pelo exclusivo interesse da Companhia; e muito embora de tal procedimento lhe adviesse o desagrado de todos aqueles que não viam satisfeitos os seus propósitos, e que quantas vezes não sabiam ocultar o seu despeito, Pessoa da Luz nunca deixou de seguir cegamente essa conduta de integra moralidade.

Como subordinado, Pessoa da Luz era para os seus superiores a expressão fiel do respeito e da disciplina. Como colega, era o modelo de lealdade e de franca colaboração. Como Chefe, era o verdadeiro Chefe, pois a sua autoridade dimanava do prestígio próprio.

Quando, em 1937, perfez 40 anos de serviço, os agentes sob as suas ordens, a demonstrar-lhe quanto o respeitavam e lhe queriam, prestaram-lhe homenagem tão significativa quanto tocante, pela discreção com que a souberam rodear. E em um dos últimos dias de Dezembro, a afirmar-lhe também o respeito e a saudade com que o viam abandonar o Serviço, todos os agentes do Tráfego, com surpresa sua, se reuniram no seu gabinete, em expressiva e comovente manifestação e em homenagem discreta, como queria a sua indole modesta e retraída.

Alguns dias depois da sua reforma, o Sr. Presidente do Conselho de Administração, na presença de alguns Srs. Administradores, manifestou-lhe o muito apreço pelas suas qualidades e pelos serviços que prestou à Companhia durante tão longo período.

O *Boletim da C. P.* associa-se a tão justas homenagens e deseja a José dos Mártires Pessoa da Luz, que abandona o serviço ainda no pleno vigor das suas faculdades, a fruição, por muitos anos, da tranquilidade e repouso a que incontestavelmente tem jus e cujo direito tão brillantemente soube conquistar.

Para ensinar há uma formalidade
a cumprir: — saber.

Eça de Queiroz

Os grandes meios de transporte

Pelo Sur, Eng. M. Botelho da Costa, Sub-Chefe de Serviço do Movimento

(Continuação)

O navio mecânico

O aspecto que a Marinha Mercante apresenta actualmente é inteiramente diferente de aquele que apresentava antes da utilização da máquina de vapor. As contingências da navegação à vela, destinada especialmente ao transporte de géneros coloniais e só raramente de passageiros, sucedeu a regularidade do transporte marítimo, efectuado por navios mecânicos, segundo itinerários determinados, partindo e chegando em datas fixas e em condições de segurança e de velocidade muito semelhantes às dos transportes terrestres.

Esta evolução, como não podia deixar de ser, foi condicionada pelo fenómeno da concentração que, no século 19, se manifestou em todas as indústrias e hoje a da navegação marítima é exercida quase exclusivamente por poderosas Companhias, cujos navios cruzam os oceanos segundo direcções determinadas que se denominam linhas de navegação.

No tempo dos navios à vela, os oceanos eram percorridos ao acaso do vento cujo

sentido e intensidade obrigavam muitas vezes a percursos consideráveis e inúteis. Os navios mecânicos, pelo contrário, podem deslocar-se pelo caminho mais curto, e só muito excepcionalmente e em casos especiais modificam a sua rota, a fim de melhorarem as condições de navegabilidade pela utilização das correntes marítimas. Aproveitando esta facilidade, as linhas de navegação estão hoje traçadas entre os principais centros de produção e de consumo de mercadorias que ao mesmo tempo se tornaram também, como é natural, os principais portos de embarque e de desembarque de passageiros. Fora dessas estradas, portanto, os oceanos não são mais do que vastos espaços desérticos.

Na impossibilidade de indicarmos toda a rede de estradas marítimas do Globo, vamos procurar dar uma ideia apenas das principais linhas de navegação o que é suficiente, no entanto, para se poder ajuizar do vasto campo de acção que o navio mecânico tem hoje ao seu dispor.

Na Europa, a circulação é intensa em quase todos os mares, mas mais particular-

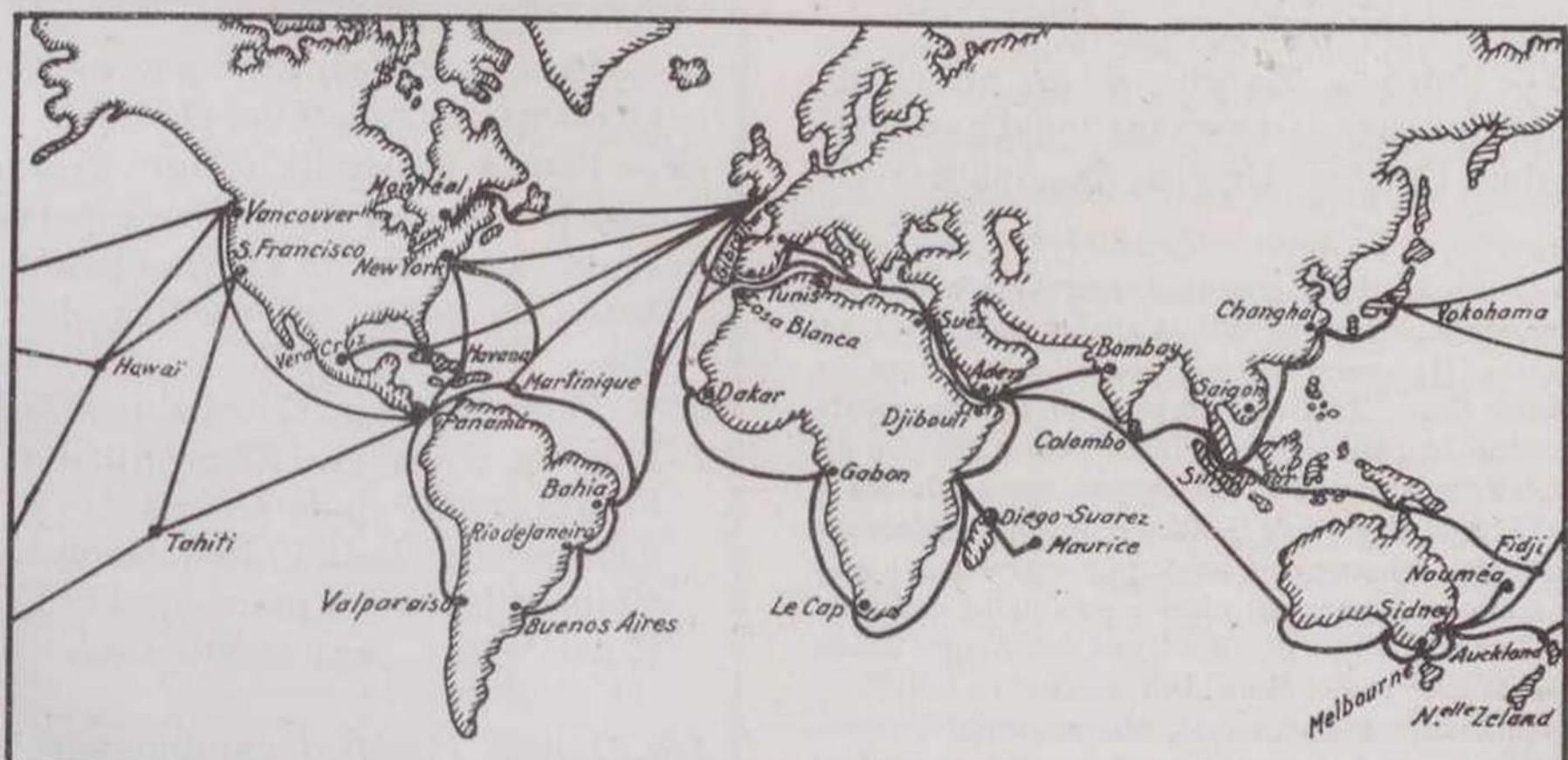


Fig. 52 — Principais estradas marítimas do Globo

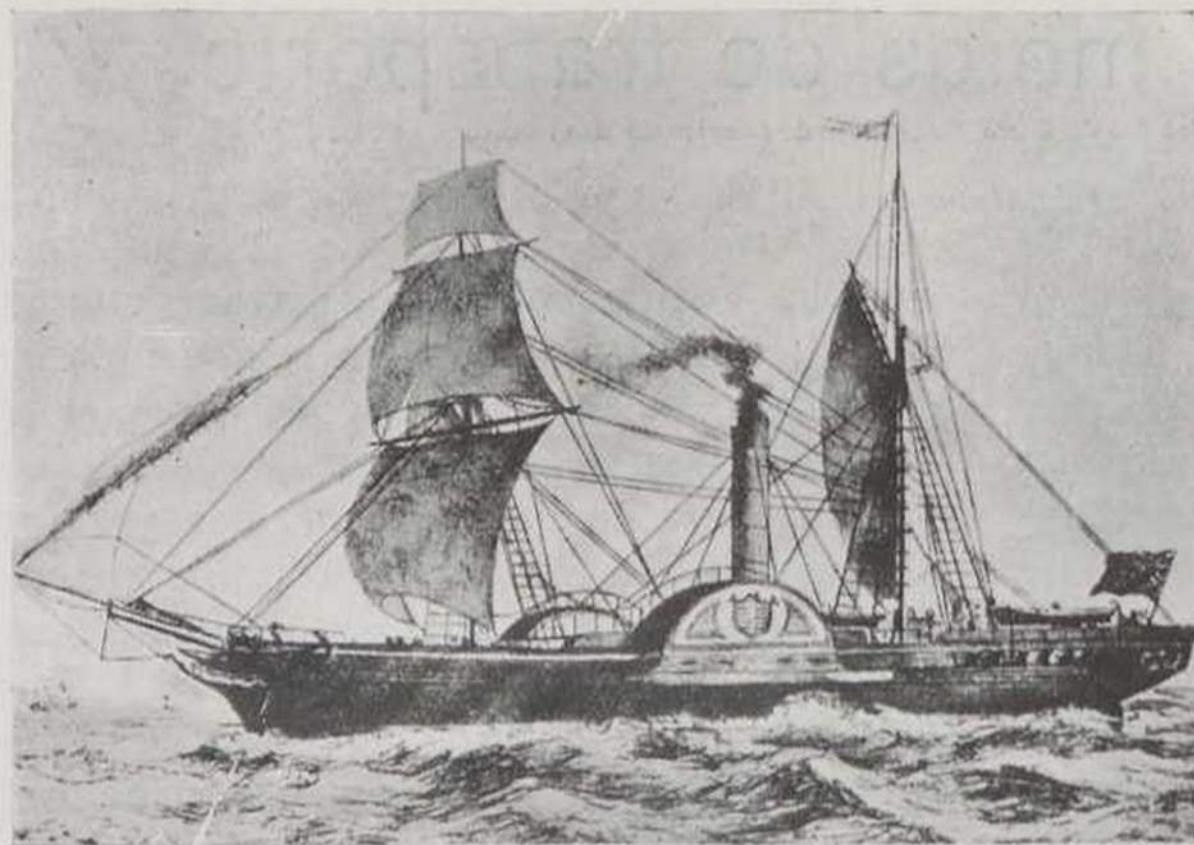


Fig. 53 — Sirius — O primeiro navio de vapor que atravessou o Atlântico (1838)

mente no Mar da Mancha, passagem obrigada entre a Europa do Norte e o Atlântico, e, por consequência, entre o Norte da Europa e todos os outros oceanos, e no Mediterrâneo que, além de banhar muitos países de grande riqueza económica, é também passagem obrigatória entre o Atlântico e os Mares do Oriente.

No *Atlântico Norte*, como se vê no planisfério em que indicamos as principais linhas de navegação, as estradas marítimas que merecem ser consideradas são:

- 1.^a — Entre a Mancha e a foz do rio S. Lourenço e portanto o Canadá.⁽¹⁾
- 2.^a — Entre a Mancha e os principais portos das costas setentrional e oriental dos Estados Unidos da América do

(1) O uso faz lei e, por isso, escrevemos Canadá acentuando a palavra na última sílaba, como hoje se pronuncia. Há quem afirme, porém, que foram os açoreanos Córte Real que ao pretenderem descobrir o Caminho Marítimo para a Índia pela passagem do N. W. (o problema das quatro passagens admitia a de N. W., a de N. E., a de S. W. e a de S. E.), puseram a essa região o nome de Canada por apresentar a sua costa muitos recortes estreitos e profundos que lhes faziam lembrar o tipo de ruas a que nos Açores ainda hoje se dá esse nome. Mais tarde, quando os franceses se assenhorearam do Canadá, afrancesaram o nome e nós portugueses, importámos afrancesado um nome que é bem português.

Norte (Nova Iorque, Boston, Filadélfia e Baltimore).

- 3.^a — Entre os portos da Europa Ocidental, a Ilha de Cuba e o Golfo do México.
- 4.^a — Entre a Costa Ocidental da Europa, as Pequenas Antilhas, a Costa da Venezuela e o Canal de Panamá.

No *Atlântico Sul* uma grande estrada liga os portos da Europa aos diferentes portos da Argentina e do Brasil, ao norte do qual entronca com uma outra que vem da Costa Oriental dos Estados Unidos da América do

Norte. Ainda no *Atlântico Sul*, mas na sua parte Oriental, uma outra estrada se estabeleceu partindo dos portos da Europa do Norte por um lado e do Mediterrâneo por outro (via Gibraltar) com destino à Costa Ocidental de África: Senegal, Guiné, Congo, Angola e Cabo.

No *Oceano Índico*, encontram-se quatro grandes estradas, todas elas originárias do Mediterrâneo e Mar Vermelho que se dirigem respectivamente:

- 1.^a — Ao longo da Costa Oriental de África, para Zanzibar, Moçambique, Madagascar e ilhas vizinhas.
- 2.^a — Para as Índias, Bombaim na Costa Ocidental e Calcutá na Oriental.
- 3.^a — Para a Austrália e Nova Zelândia, com escala por Colombo, importante centro marítimo do Oceano Índico, situado na ponta sul da Ilha de Ceylão.
- 4.^a — Para o extremo Oriente, por via Colombo e Singapura. Neste último porto bifurca-se, dirigindo-se uma das estradas para a Indo-China, Hong-Kong, China e Japão e a outra para as Índias Holandesas e para as Filipinas.

No *Oceano Pacífico* estabeleceram-se estradas que pouco interesse têm para

a Europa. As principais são:

- 1.^a — As que estabelecem a ligação entre os portos de Vancouver no Canadá e Seattle e Portland nos Estados Unidos da América do Norte com os portos do Japão e da China.
- 2.^a — Mais ao sul, as que ligam os portos da Costa Ocidental dos Estados Unidos da América do Norte (S. Francisco e Los Angeles), com o Japão, a China e as Ilhas Filipinas passando pelas Ilhas de Hawai.
- 3.^a — As que ligam os portos dos Estados Unidos da América do Norte e os do Canadá acima citados com os portos do Japão, a Nova Zelândia e a Austrália.
- 4.^a — As que partem da Europa Ocidental, de Nova Iorque e de outros portos da Costa Oriental da América, atravessam o Canal de Panamá e servem toda a Costa Americana do Pacífico, a Nova Zelândia e a Austrália.

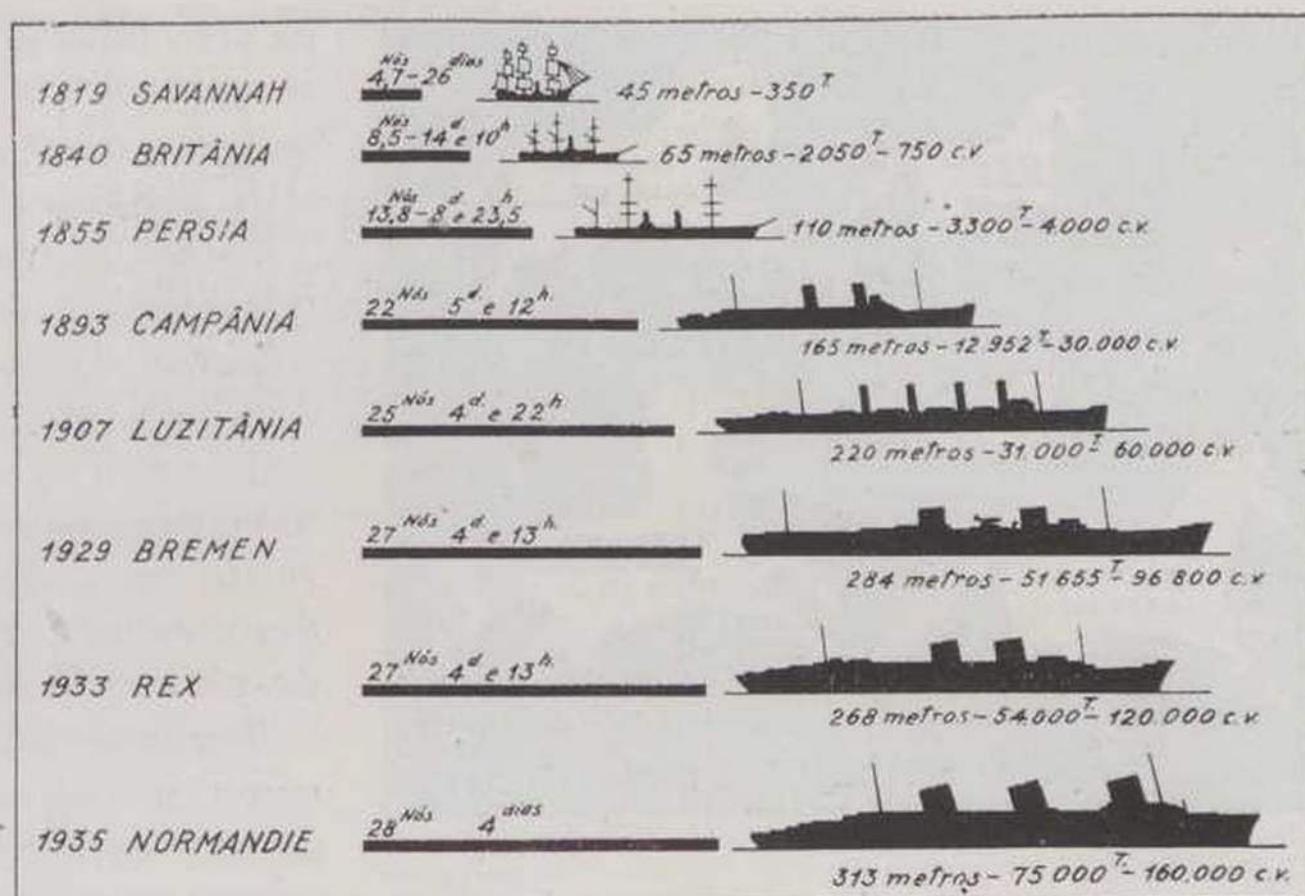


Fig. 54 — Progressão das principais características do navio mecânico

O quadro que aí se apresenta com a tonelagem, em 30 de Junho de 1936, da marinha mercante dos principais países do Mundo (referente apenas aos navios de aço e de ferro, de propulsão mecânica), mostra como estes navios sabem bem aproveitar as estradas marítimas que têm hoje à sua disposição.

Claro está que a organização destas estradas não foi possível logo a seguir à utilização nos navios da máquina de vapor. Como já vimos, a aplicação prática do vapor à navegação só teve lugar no primeiro quartel do século passado, mas os primeiros navios mecânicos para transporte de passageiros apenas apareceram em 1840, equipados ainda com velas como medida de recurso e não davam velocidades médias superiores a 10 nós que era de resto a velocidade média dos melhores veleiros. Só por meados do século passado é que a utilização prática do hélice deu foros de garantia ao navio de vapor, o que permitiu então a organização de linhas regulares de navegação. Os navios passaram a ser da ordem dos 100 metros de comprimento com 3.500 toneladas de deslocamento e a efectuar a viagem do Havre a Nova Iorque em 9 dias à velocidade de 14 nós. As suas máquinas desenvolviam para esse efeito a potência de 3.500 a 4.000 C. V.. Desde

Países	Tonelagem bruta em milhares de toneladas de arqueação
Ilhas Britânicas	17.183
Domínios Britânicos	2.990
Dinamarca	1.134
França	2.973
Alemanha	3.708
Grécia	1.801
Holanda	2.507
Itália	3.057
Japão	4.216
Noruega	4.054
Espanha	1.146
Suécia	1.507
Estados Unidos (Mar)	9.434
» (Grandes lagos)....	2.471
Outros países	5.824
	64.005

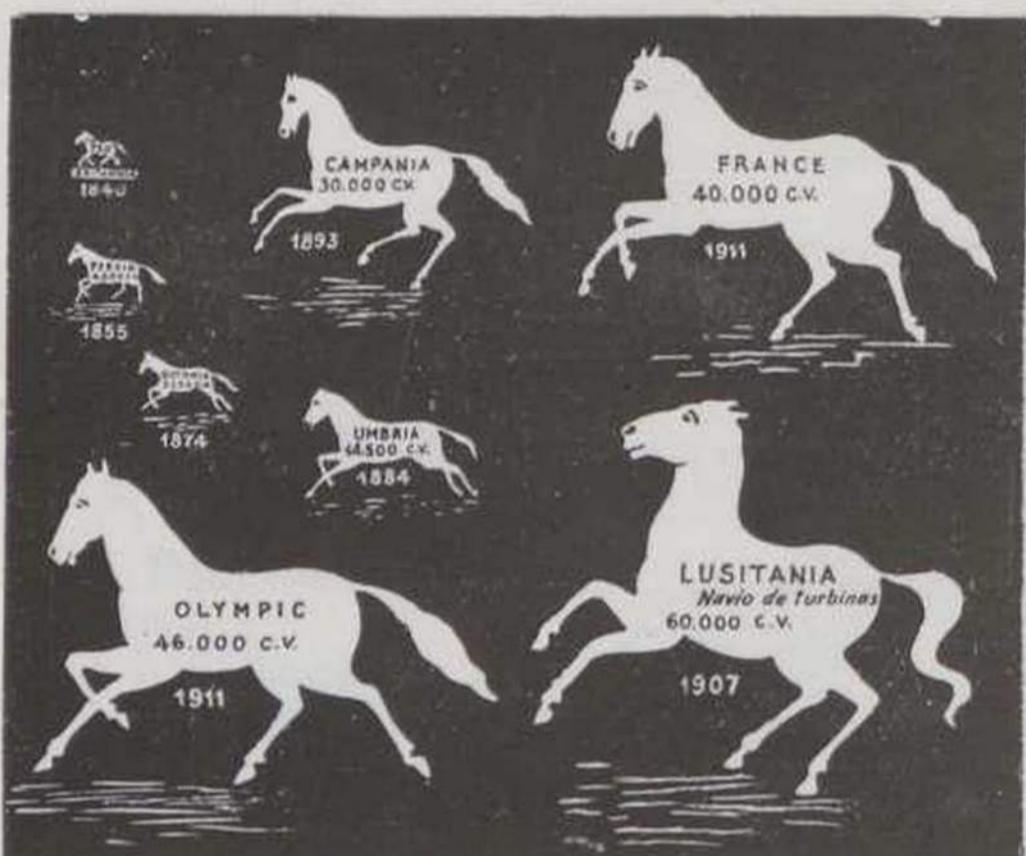


Fig. 55 — Progressão da potência das máquinas dos navios mecânicos de 1840 a 1911

então o vapor podia estar seguro do seu triunfo, mas a-pesar-disso, em 1880, ainda circulavam em todos os mares 75.000 veleiros, representando 14 milhões de toneladas de arqueação, e foram precisos ainda mais de 30 anos para que o vapor conseguisse destronar a vela quase por completo.

De facto, em 1936, dos 65 milhões e pouco mais de toneladas de arqueação que a marinha mercante de todo o Mundo representava, os veleiros e as unidades sem propulsão, somavam apenas pouco mais de 1 milhão de toneladas^(*).

E setenta e tal anos depois do triunfo do vapor, nos dias que vão correndo, a estrada marítima de 5500 Kms. de extensão que liga a Europa aos Estados Unidos da América do Norte é revolvida pelos hélices do famoso «Normandie», o gigantesco

palácio flutuante que mais parece arrancado às páginas de um lindo conto de fadas do que às carreiras de construção de um estaleiro poderoso!

Aos números portanto a que aí fizemos referência antepõe hoje o «Normandie» o comprimento de 313 metros, o deslocamento de 75.000 toneladas, e a velocidade comercial de 28 a 29 nós o que lhe permite efectuar a viagem entre a Europa e a América do Norte em 4 dias apenas. As suas máquinas desenvolvem para esse efeito a potência de 160.000 C. V..

Torna-se interessante mostrar portanto, como no decorrer de pouco mais de um século, evoluíram os números aí apontados, ou, falando com mais propriedade, as grandezas a que esses números se referem.

É o que se encontra representado no gráfico da fig. 54.

Para melhor destacar porém no espírito de quem nos ler, o aumento extremamente rápido da potência das máquinas dos navios no espaço de 100 anos (1840 aos nossos dias) inserimos neste artigo dois gráficos em que as potências são representadas por silhuetas de cavalos. A do «Normandie» em menos de 30 anos quase triplicou a do «Lusitânia» e foi representada pela silhueta de um cavalo formando o salto entre a Europa e a América do Norte porque os 4 dias que esse navio gasta para efectuar a travessia, comparados



Fig. 56 — A potência das máquinas do «Normandie»

(*) Por curiosidade diremos que as percentagens da tonelagem bruta da frota mundial que correspondiam em 1936 a cada uma das fontes de energia utilizadas na marinha mercante eram as seguintes:

Vento	1,63
Combustíveis líquidos (motores de combustão interna)	18,29
Combustíveis líquidos (aquecimento de caldeiras)	30,38
Carvão	49,10
	100,00

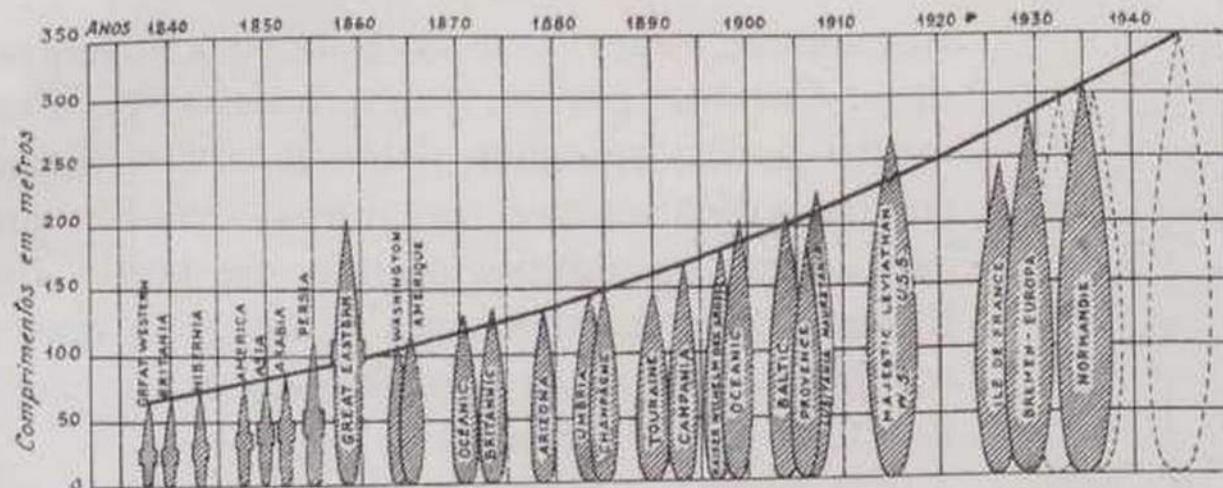


Fig. 57 — Representação gráfica da lei de variação do comprimento dos navios mecânicos nos últimos 100 anos

com o tempo que se gastava há cem anos por exemplo, justifica bem essa representação.

Convém relembrar, no entanto, para evitar mal entendidos, que a potência foi representada por silhuetas de cavalos, mas que a unidade de potência conhecida pelo nome de cavalo-vapor, como atrás já dissemos, não tem relação alguma com a capacidade de produção de trabalho do cavalo.

Os gráficos atrás apresentados não bastam, porém, para se poder fazer uma ideia precisa da forma por que variaram com os anos as principais características dos navios mecânicos. Um tal estudo só é possível examinando as curvas representativas dessas variações em função dos tempos. A seguir estudaremos, pois, as curvas do comprimento, da tonelagem ou des-

locamento, da velocidade e como consequência a da potência e a do tempo de viagem entre o Havre e Nova Iorque.

Curva do comprimento:

Até 1860 o propulsor dos navios era a roda de pás e os comprimentos eram inferiores a 100 metros. A confirmar a regra encontra-se a exceção do Great Eastern que, embora de pás ainda, tinha o comprimento de 200^m. A partir de 1862 o hélice generaliza-se, os comprimentos começam a ultrapassar os 100 metros cres-

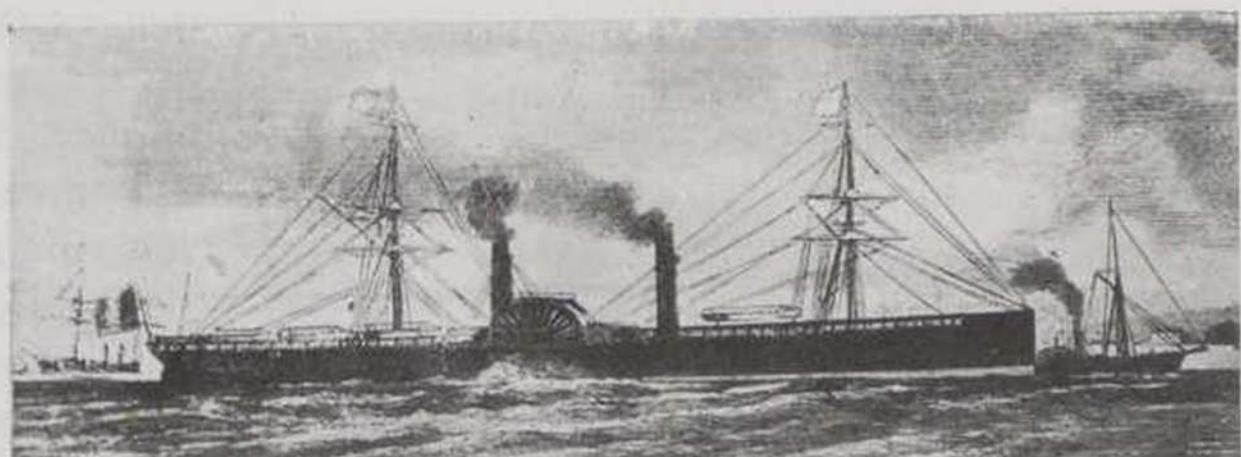


Fig. 59 — «Washington» — Navio que inaugurou o serviço marítimo postal na grande estrada marítima Havre-Nova Iorque (1864)

cendo continuamente segundo uma lei, fig. 57, que se aproxima um pouco da linha recta e em 1935 o «Normandie» subordina-se rigorosamente a ela com 313 metros de comprimento entre perpendiculares. Se a orientação da curva não se modificar os navios em 1945, deverão atingir 350 metros de comprimento!

Vemos, porém, em um diário de Dezembro de 1937, a fotografia do modelo de um navio que se projecta com o comprimento de 450 metros fig. 61. O futuro dirá se esse navio sairá fora da curva dos comprimentos ou se, pelo contrário, será a curva, que, a partir do «Normandie», tomará outra orientação.

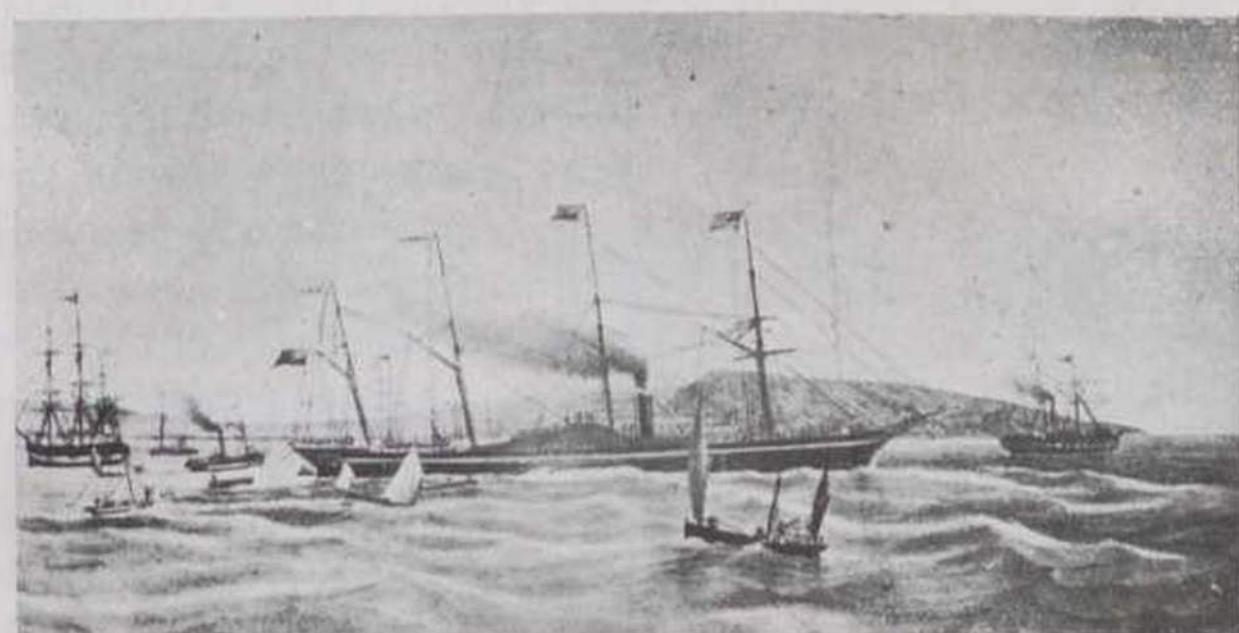


Fig. 58 — «Great Western», o primeiro navio de vapor que efectuou um serviço transatlântico regular (1838)



Fig. 60.—«La Normandie»—O primeiro navio mecânico deste nome (1882).

Curva da tonelagem:

Chamamos a atenção para a forma desta curva, fig. 62, que, em 1914, apresenta um ponto de inflexão, isto é, que nesse ano muda o sentido da curvatura. Quere isto dizer que, enquanto a curva dos comprimentos sobe, como vimos, continuamente e nos últimos anos cada vez mais rapidamente, a das tonelagens acompanha a dos comprimentos até 1880, sobe mais rapidamente do que ela de 1880 a 1914 e a partir desta data começa a subir mais lentamente com tendências a tornar-se assimptótica de uma paralela ao eixo das abcissas tirada por uma tonelagem limite que por enquanto não é fácil determinar, mas não é provável que seja muito superior à actual.

Citando novamente o navio, cujo projecto a Imprensa nos annuciou em Dezembro de 1937, terá ele 450 metros de comprimento, e será muito comprido e muito estreito, diz a notícia, e com uma

tonelagem superior à do famoso «Normandie». Cremos, porém, que a tonelagem será muito pouco superior pelos motivos que a seguir indicaremos e que a nosso ver devem ser as razões determinantes do ponto de inflexão que a curva das tonelagens apresenta em 1914 e da lentidão do seu crescimento a partir desta data.

Em navios rápidos, como devem ser os de passageiros, e para velocidades inferiores a 40 nós, limite que até hoje ainda não foi atingido, pelo menos em navios mercantes, a prática e as experiências em laboratórios apropriados aconselham as formas muito afiladas a-fim-de melhor cortarem a água. Em alguns navios a largura normal do casco só é atingida a partir de um comprimento que varia entre 50 e 70 metros a contar da prôa apresentando os navios o perfil denominado *de face*.

Por outro lado, como teremos ocasião de ver, a tendência moderna é de empregar maquinismos que embora mais potentes, são mais leves por circunstâncias várias, o que contribue para que a curva do crescimento da tonelagem não seja paralela à do comprimento.

Isto que acabamos de dizer refere-se, é claro, a navios de passageiros. Quando se trata de navios de carga, há vantagem em dar o mais depressa possível ao casco a sua largura máxima para aumentar a capacidade de transporte e portanto apresentam estes navios formas muito menos afiladas do que os de passageiros, o que, de resto, não tem grandes inconvenientes, porque as velocidades são também muito menores. Nos navios de carga, portanto, a curva da tonelagem acompanha mais de perto a curva do comprimento.

Curva da velocidade:

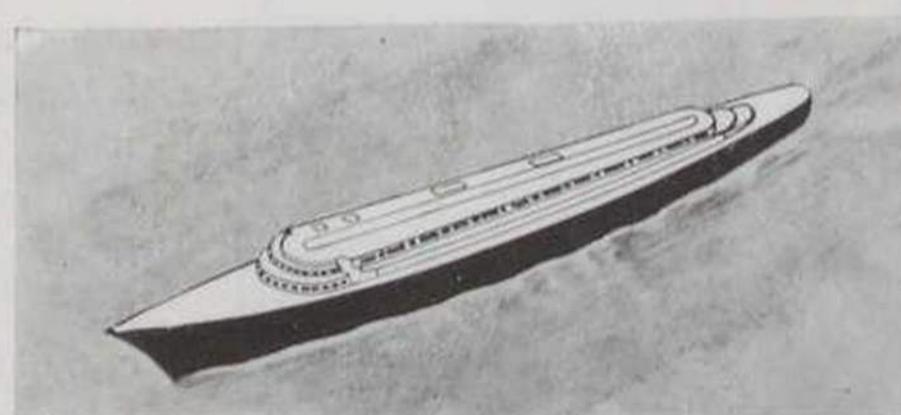


Fig. 61.—Modélo de um navio que se projecta e que a Imprensa reproduziu em Dezembro de 1937.

Não bastava, porém, aumentar a tonelagem o que nos navios de carga re-

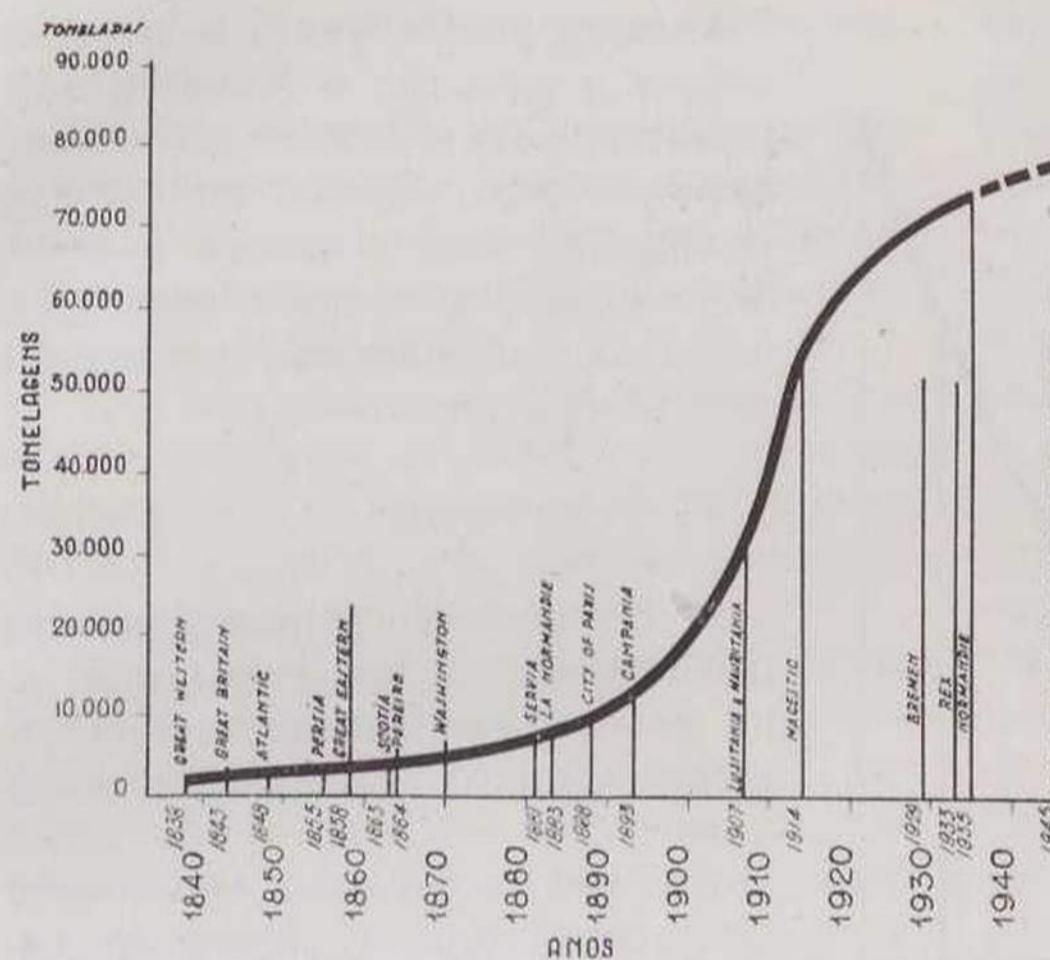


Fig. 62—Representação gráfica da lei de variação do deslocamento ou tonelagem dos navios mecânicos nos últimos 100 anos

presenta aumento de capacidade de transporte e nos de passageiros, de comodidade, conforto e luxo; era necessário aumentar, também, a velocidade e a curva da fig. 63, representa graficamente a lei a que tem obedecido esse aumento.

Propositadamente não quisemos desenhar com um traço contínuo a curva da velocidade. Preferimos interrompê-la nas ordenadas em que sofre um abaixamento a-fim-de fazer ressaltar as indecisões que o Homem tem tido nas várias épocas da História do Navio Mecânico.

Analizando a curva, nota-se que de 1838 a 1855 ela sobe com curvaturas diferentes, mais rapidamente no entanto nos primeiros 10 anos. Estamos na época da roda de pás, e os aumentos de velocidade são devidos apenas aos aperfeiçoamentos sucessivos que vão sendo introduzidos nas máquinas de simples expansão.

De 1850 a 1855, a curva apresenta um patamar que se prolongaria de-certo se o aparecimento da «compoundagem»

em 1855 lhe não tivesse feito tomar alento, que a utilização prática do hélice em 1862 veio aumentar a tal ponto que a curva cresce rapidamente, apresentando em 1864 uma orientação que, a ter-se mantido, daria nos nossos dias velocidades inverosímeis.

Entra em jôgo então, o factor económico; as velocidades a que se havia chegado eram incompatíveis com a indispensável economia e o Homem fez baixar a curva da velocidade que de 1870 a 1875 apresenta novo patamar à cota aproximada de 14 nós. O Homem era senhor então de máquinas que lhe permitiam maiores velocidades, mas essas velocidades custavam muito caras.

Continuam, porém, os estudos; começa a reconhecer-se a necessidade de pressões mais elevadas para melhor rendimento da dupla expansão; o aumento das pressões torna aconselhável o emprêgo da triplice expansão que faz o seu aparecimento em 1880 e a curva da velocidade sobe então rapidamente até às proximidades de 1890. Aqui o Homem tem nova indecisão; travam luta de novo a vaidade e o bom senso! Convirá continuar o aumento com prejuízo da economia ou será preferível esperar que novas descobertas permitam velocidades mais baratas?

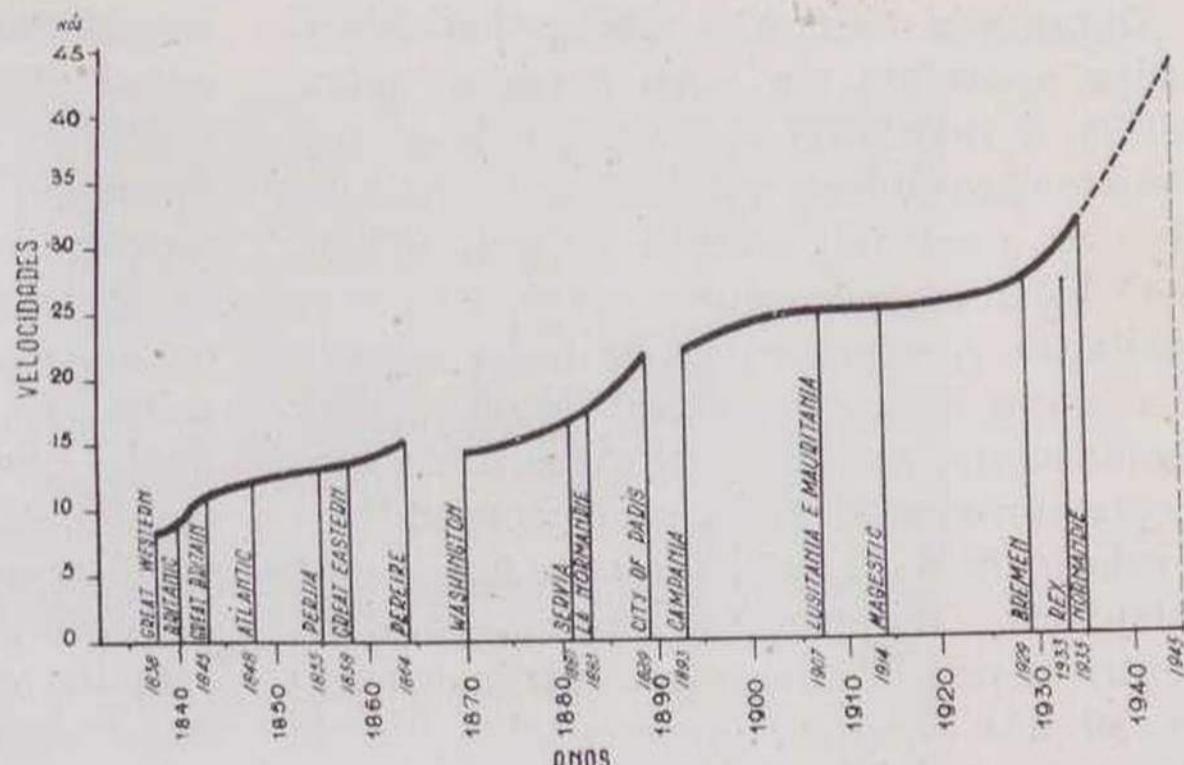


Fig. 63—Representação gráfica da lei de variação da velocidade dos navios mecânicos nos últimos 100 anos

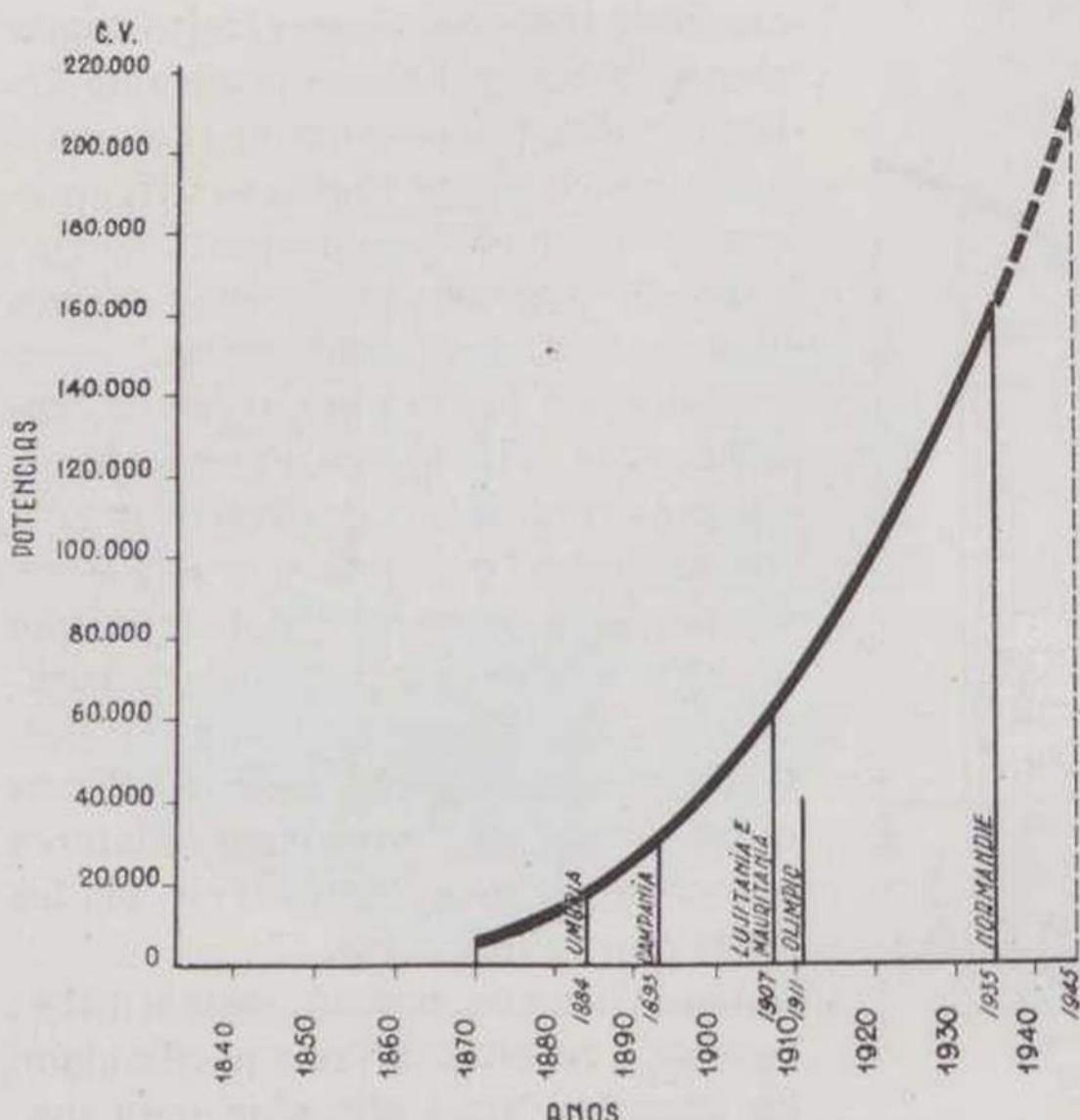


Fig. 64—Representação gráfica da lei de variação da potência dos navios mecânicos nos últimos 70 anos

Prevalece o bom senso e a curva das velocidades baixa de novo para voltar a aumentar lentamente de 1893 até às proximidades da Grande Guerra. Esse aumento é possível sem prejuízo do factor económico por virtude do emprêgo do vapor sobreaquecido e da descoberta das turbinas que conduziu a uma economia de 25% de combustível em relação às máquinas alternativas.

Durante a Guerra, a curva das velocidades apresenta um novo patamar, agora, porém, à velocidade aproximada de 25 nós. Terminada a Guerra, a vaidade humana, volta de novo a orientar a curva das velocidades.

O Homem nem sequer teve a mais leve hesitação. A vaidade venceu o bom senso e a curva das velocidades voltou a subir rapidamente, cortando a ordenada de 1935 à cota aproximada de 30 nós correspondente à velocidade do «Normandie» e tomado uma orientação tal que parece tornar possível, dentro de poucos anos, a velocidade de perto de 38 nós anunciada para o tal navio de formas muito afiladas cujo modelo a Imprensa reproduziu em Dezembro de 1937.

Cremos, porém, que o bom senso voltará a governar o Mundo e que, portanto, salvo o caso de novas descobertas que consigam melhorar o rendimento das máquinas, a curva das velocidades voltará a baixar para uma cota mais conforme com as boas normas da economia.

Curva da potência:

O aumento das tonelagens, mas principalmente o das velocidades, só foi possível evidentemente com um grande aumento da potência das máquinas.

Não admira, portanto, que a curva da potência tome o aspecto de um ramo de parábola de eixo vertical, crescendo tão rapidamente que pareça tender a tornar-se assimptótica de uma paralela ao eixo das ordenadas tirada por uma abcissa não muito distante do ano que está correndo.

O desenvolvimento desta curva reproduz, como não podia deixar de ser, o desenvolvimento das máquinas propulsoras dos navios. Até 1855, em que as máquinas eram de simples expansão e a pressão nas caldeiras pouco superior a $1,5 \text{ Kg./cm}^2$, as potências eram muito limitadas, o que nos levou a não as indicar. Por volta de 1855, fez aparição a dupla expansão e a pressão do vapor foi sucessivamente aumentando até 5 Kg./cm^2 só muito excepcionalmente atingindo 7 a 8. As potências aumentaram muito lentamente a princípio, mas de 1870 a 1880 mais rapidamente, embora devido apenas ao aumento da pressão na caldeira e ao melhoramento da distribuição do vapor nos cilindros das máquinas que se conservaram sempre de dupla expansão, tipo «compound». Por tal motivo, fizemos começar a curva no ano de 1870.

Por volta de 1880, começou a aplicar-se a máquina de triplice expansão com pressões de admissão de 10 Kg./cm^2 e em pouco tempo essa máquina substituiu quase por completo as máquinas «compound».

A curva das potências cresce então mais rapidamente.

Em 1884 começaram a construir-se máquinas de quádrupla expansão que teóricamente tinham grandes vantagens sobre as primeiras, embora na prática nunca tivessem conseguido suplantá-las.

Claro está que a adopção da triplice expansão fez subir a pressão do vapor na caldeira para 10 e depois para 12 e mesmo 13 Kg./^{cm²}; a quádrupla expansão aumentou essa pressão para 15, 16, 17 e 18 Kg./^{cm²}.

Ao mesmo tempo começou a empregar-se também o sobreaquecimento do vapor, e estas últimas pressões e um sobreaquecimento moderado correspondem ainda hoje às condições mais geralmente adoptadas quando se empregam máquinas de vapor alternativas.

Com todos estes aperfeiçoamentos a potência aumentou continuamente até os primeiros anos do século actual. Por voltas, porém, de 1892, foi descoberta a turbina de vapor cujo forte consumo por cavalo, impedia, no entanto, o seu emprêgo nos navios, embora se reconhecesse que acima de 30.000 C. V. as máquinas alternativas tinham também um exagerado consumo e o volume e o peso aumentavam em proporções consideráveis com o aumento da potência. Pouco a pouco, porém, os aperfeiçoamentos das turbinas aproximaram o seu consumo das máquinas alternativas e, depois de aperfeiçoamentos sucessivos, começou a parecer possível o emprêgo das turbinas nos navios

rápidos. Continuaram os ensaios, ao fim de alguns anos reconheceu-se a superioridade das turbinas, sob o ponto de vista do consumo, principalmente para as grandes velocidades e em 1904 os grandes transatlânticos passaram a ser movidos por turbinas de vapor. Continua portanto a subida, cada vez mais rápida da curva das potências. E enquanto essa potência não ultrapassa 60.000 C. V. a ligação directa das turbinas aos hélices foi possível, mas para potências superiores começou a contradição entre a instalação nos navios de um motor económico e a de um hélice económico. Um motor de propulsão económico deve ser leve, pouco volumoso e deve poder girar rapidamente. Um hélice, pelo contrário, deve girar devagar para ter um bom rendimento. Depois de muitos anos de estudo e de experiência, os engenheiros chegaram ao seguinte esquema de instalação: um motor rápido, actuando sobre um redutor de velocidades que acciona directamente o hélice.

Os redutores de velocidades mais empregados são os de engrenagens e os eléctricos, e a potência pode assim subir a 160.000 C. V. número que se conseguiu obter em 1935 com as máquinas do «Normandie».

Com o aperfeiçoamento do motor de combustão interna, começou também a sua aplicação aos navios, mas a potência que se consegue obter com tais motores fica muito longe ainda dos números já obtidos com as máquinas de vapor.

(Continua)

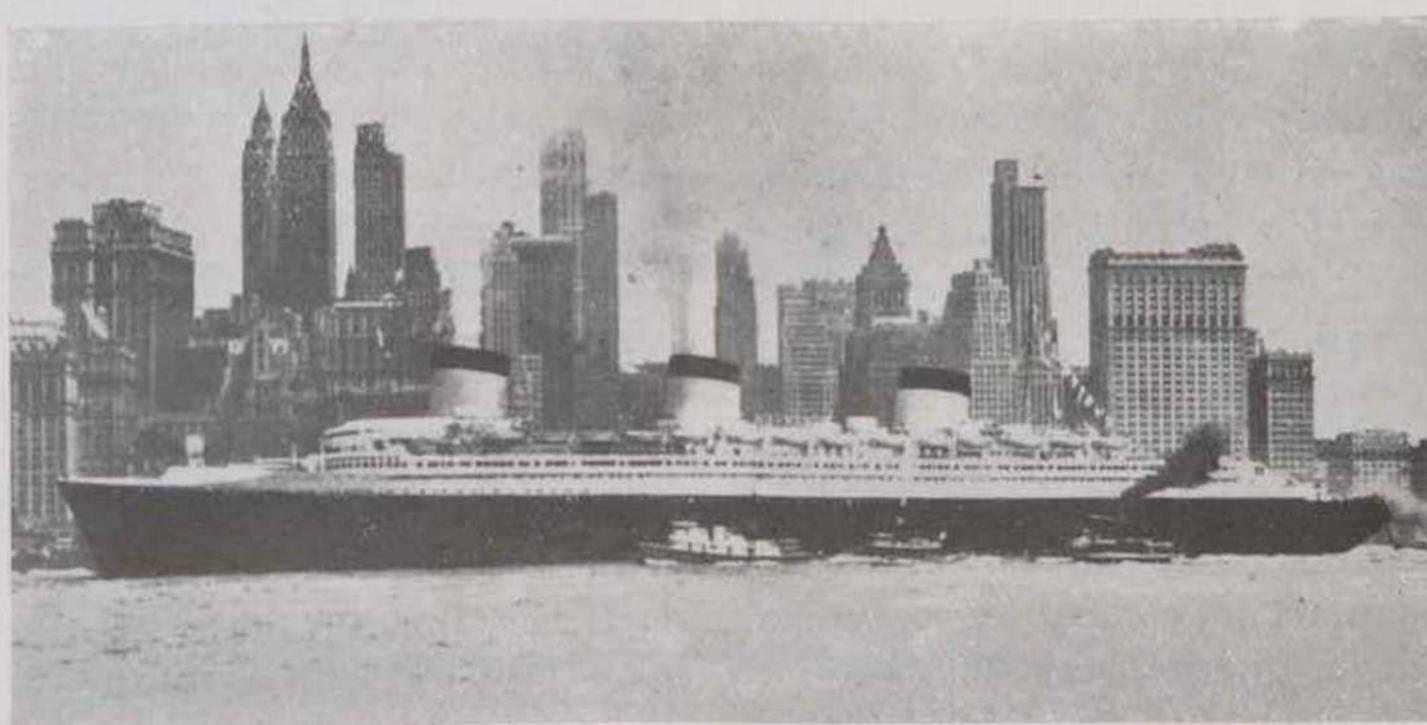


Fig. 65 — Encontro de gigantes — O «Normandie» e os Arranha-céus

EM VIAGEM . . .

UMA FATALIDADE!

O serviço de inspecção aos anúncios nas estações, que, na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, me estava confiado, proporcionava-me, por vezes, visitas extremamente agradáveis a várias terras e regiões para mim inteiramente desconhecidas e de muitas das quais ainda guardo vivas saudades.

E já agora, confesso que o meu interesse pelos caminhos de ferro, começou nesse tempo remoto e a tal ponto que, ainda hoje, vinte ou vinte cinco anos passados, sou capaz de dizer de que lado da linha está situada cada uma das estações ferroviárias do nosso País.

Dessas viagens periódicas, as que mais me interessavam eram as do Alentejo. A charneca, a campina sem fim, os montes solitários, pondo alva mancha de cal na paisagem triste, o acolhimento franco e sem artifícios que me dispensavam, eram motivos para mim de particular encanto e, por isso, era sempre com prazer que tomava o vapor do Barreiro, por essas manhãs de sol que fazem a alegria da nossa terra.

Como só podia inspecionar os anúncios de dia, tinha que pernoitar por lá, ora em Évora, ora em Beja, ora em Moura, o que, no inverno, me era extremamente agradável pelas infinidáveis cavaqueiras à lareira, diante das achas de azinho em brasa.

Numa dessas viagens, fiquei em Estremoz, num hotel instalado no palácio Tocha, pertencente ao Sr. *Frederique* (era assim que ele assinava), antigo empregado das Carruagens-Camas e cozinheiro notável. O seu pato com arroz tinha fama e era motivo de rasgados elogios dos caixeiros viajantes, à mesa de todas as locandas alentejanas.

Depois do jantar, um companheiro dumas férias em Vidago, que era dali, levou-me a um baile em que estavam as mais distintas famílias da localidade e onde ainda esta-

riamos agora, se o comboio não partisse às seis da manhã.

Durante a ceia, em que um paio escarlate honrou a Província, assentou-se em que eu voltaria a Estremoz pelo Natal.

Dias antes das férias do fim do ano, recebia eu em Lisboa um postal lembrando-me o convite feito e acrescentando que haveria um grande baile em que estariam, em peso, a Escola Normal e o Liceu de Évora.

Respondi com alvorôço, que lá estaria na data fixada e, durante uma semana, fui todo preparativos.

Ah! mocidade de então! Ah! doces sonhos de fantasia, em que a nossa felicidade reside nas voltas duma valsa e num *flirt* inocente sob os olhos severos das mamãs! . . .

Como o comboio era às oito e um quarto, preparei tudo de véspera e puz o despertador para tocar às sete. Deitei-me feliz, mas só tarde adormeci. A emoção da viagem e o prazer antegosado dum movimentado baile alentejano, fez com que ouvisse bater as duas, mesmo as três horas, no relógio da igreja de S. Paulo — eu morava no Alto de Santa Catarina — ou nos Paulistas.

Mas, oh fatalidade! O despertador tocou e eu continuei a dormir.

Acordo às oito menos um quarto, dou um berro, salto da cama e visto-me num desespêro. Se eu perdesse o vapor, adeus baile em Estremoz, adeus amigos alentejanos, adeus noite deliciosa.

Às oito estava pronto. Pego num estojo de viagem e abalo radiante como se caminhasse para a felicidade.

A manhã estava triste, nevoenta, uma manhã de inverno, como há muitas.

No Loreto, um velho elegante, com ares de quem ainda se não havia deitado, mirou-me de baixo para cima e sorriu, mostrando uns maus dentes sob uns bigodes grisalhos.

No Camões, um varredor, pousou a vassoura e olhou-me admirado. Não fiz caso e tirei o relógio. Eram 8 e 8. Tinha portanto 7 minutos para alcançar o vapor do Barreiro. Ainda o apanho. Estuguei o passo e desci o Chiado com uma alegria quase infantil.

Ao dobrar a rua Nova do Almada, duas

varinas de canastra à cabeça atiram-me com gargalhadas estridentes apontando para os meus pés. Baixei os olhos. E, ah! raiva, ah! desgraça!... Com a pressa com que me vestira, eu tinha calçado um sapato preto e outro amarelo!

GUERRA MAIO

Biblioteca do pessoal da Via e Obras

Em Maio de 1933, quatro funcionários da Divisão da Via e Obras dispostos a desenvolver a cultura intelectual própria e alheia, resolveram fundar uma biblioteca destinada ao pessoal de escritório da Divisão da Via e Obras. Requerida a acquiescência do Sr. Eng.^o Chefe da Divisão, foi por este dado o consentimento.



Biblioteca do pessoal da Via e Obras

Em 6 de Junho realiza-se uma Assembleia Geral dos fundadores, na qual são aprovados os Estatutos e é eleita a primeira Direcção.

A Direcção inicia a sua actividade em 1 de Julho, data em que lhe é cedida a sala para a instalação. Daí até hoje, com 6 anos

de gerências defensoras acérrimas do pequeno e modesto instituto cultural e com o valioso auxílio do Sr. Eng.^o Chefe da Divisão, conseguiu-se uma obra já deveras notável, que pode ser avaliada pelos informes resumidos que a seguir prestamos.

O número anual de requisições é já avultado, pois, presentemente, eleva-se a 8000.

Possue a Biblioteca 2.108 livros que fazem 1.831 obras, tendo-se já gasto em aquisições 14.459\$20.

Nestes milhares de livros tem a Biblioteca leitura para os mais exigentes, pois nela se encontram obras sobre ciências, artes, filosofia, história, lingüística, medicina, pedagogia, literatura infantil, poesia, puericultura, religião, teatro e viagens.

A actual Direcção, depois de reunirmeticulosamente todos os elementos necessários para a confecção do catálogo geral dos livros, e de ter a absoluta certeza de que este seria executado por um preço acessível a todos os leitores, fez a estes uma consulta pedindo a sua inscrição; obtida esta, foi mandado imprimir o catálogo.

O Boletim da C. P. congratula-se com a prosperidade desta instituição cultural e felicita os seus organizadores e corpos dirigentes.

Consultas e Documentos

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públíco A. n.º 621. — Anuncia o encerramento do Posto de Despacho de Areias.

Aviso ao Públíco A. n.º 622. — Indica o serviço que passa a prestar o apeadeiro de Vale do Guizo, situado ao quilómetro 87,785 da linha do Sado, entre as estações de Alcácer do Sal e Grândola.

Aviso ao Públíco A. n.º 623. — Estabelece as disposições a que está sujeito o serviço directo entre Portugal e França e além.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 151. — Comunica ter sido revogada, a partir de 8 de Outubro último, a autorização dada às agências da «Dean & Dawson, Ld.» para a venda de bilhetes e de cupões privativos válidos para percursos da Rêde Geral da Companhia.

Comunicação-Circular n.º 152. — Sendo freqüente encontrarem-se, entre os bilhetes recolhidos, bilhetes de banhos que não estão regularizados para a viagem de regresso, chama para o facto a atenção dos Chefes, que devem enviar ao Serviço Central os bilhetes nestas condições, a fim de serem apuradas responsabilidades.

Comunicação-Circular n.º 153. — Refere-se à rescisão do contrato com a «Turismo Portugal, Ld.», para a venda de bilhetes nacionais e internacionais.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Novembro de 1939

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 8 ...	5.937	5.744	1.636	1.782	3.440	3.056
> 9 a 15...	5.016	5.190	1.784	1.621	2.636	2.234
> 16 a 22...	5.014	5.107	1.797	1.713	2.497	2.066
> 23 a 30...	6.009	6.192	2.000	2.071	2.894	2.321
Total	21.966	22.233	7.167	7.137	11.467	9.677
Total do mês anterior	21.508	21.983	7.121	7.637	15.613	13.364
Diferenças	+ 458	+ 250	+ 46	- 500	- 4.146	- 2.687

Comunicação-Circular n.º 154. — Esclarece a doutrina do Artigo 43.º do Livro E II, na parte referente à aceitação de requisições.

Comunicação-Circular n.º 155. — Indica quais os bilhetes e passes que dão direito aos seus possuidores de utilizarem a carruagem ABY, atrelada aos comboios 53 e 54.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 690. — Refere-se aos encerrados destinados a cobrir remessas de cal (anulação da Comunicação-Circular n.º 653).

Comunicação-Circular n.º 691. — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

Circular n.º 886. — Dá instruções quanto à utilização de vagões especiais das séries Ly e P.

Circular n.º 887. — Chama a atenção de todo o pessoal para as irregularidades que se estão notando no serviço de mercadorias.

Carta-Impressa n.º 1694. — Recorda a doutrina da Comunicação-Circular n.º 671 sobre a aplicação de chapas «Faz serviço de 3.ª classe» em carruagens de 1.ª e 2.ª que façam serviço de 3.ª

Carta-Impressa n.º 1725. — Recorda as recomendações constantes das Comunicações-Circulares n.ºs 545, 562 e 595, relativamente a avarias produzidas no material circulante.

no mês de Dezembro de 1939

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 8 ...	5.750	5.614	1.815	1.833	2.484	2.202
> 9 a 15...	4.952	5.129	1.647	1.651	2.520	2.167
> 16 a 22...	5.190	5.182	1.712	1.761	2.319	2.028
> 23 a 31...	5.567	5.888	1.682	1.746	2.383	2.243
Total	21.459	21.813	6.856	6.991	9.705	8.640
Total do mês anterior	21.966	22.233	7.167	7.137	11.467	9.677
Diferenças	- 507	- 420	- 311	- 146	- 1.762	- 1.037

Factos e informações

Inauguração do campo de «basket-ball» do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro

Prosseguindo na efectivação de iniciativas tendentes ao desenvolvimento físico dos seus associados, a Direcção do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro realizou, em 19 de Novembro p.º p.º, um festival desportivo para inauguração do seu campo de *basket-ball*.



Turma «Honra»

O novo campo, situado junto das Oficinas Gerais e das restantes dependências do Grupo Desportivo, tais como, ginásio, sala de *ping-pong*, aulas de instrução primária, etc., enfileira bem ao lado destas instalações, pois que, não só possui um belo piso e marcações cuidadosamente tratadas, como também dispõe de vestiário, compartimento para duches, etc.

Vindos de Lisboa, chegaram ao Barreiro as turmas representativas do Ateneu Ferroviário (feminina, reserva e primeira categoria), bastantes sócios dessa prestimosa instituição e o Sr. Duarte Matos, como representante da Direcção do Ateneu.

Recebidos pelos Directores do Grupo Desportivo, Srs. João da Silva Júnior, Arnaldo da Silva Mendes e João Casimiro Paulos, dirigiram-se todos para o amplo ginásio, onde já se encontravam as desportistas da turma feminina da Cuf.

Depois das apresentações dos elementos directivos, seguiram as desportistas, em automóveis, para o campo que ia ser inaugurado.

Perante grande assistência, entre a qual se notavam os Srs. Eng.ºs Menda, Bravo, Baptista e Garcia e outros agentes superiores da Companhia, o festival iniciou-se com o encontro entre a reserva do Ateneu e a dos Ferroviários do Barreiro, vencendo a primeira por 14-8.

Findo o encontro, dirigiram-se para o meio do terreno todos os elementos que constituiam as turmas do Ateneu, da Cuf e do Grupo Desportivo, as Direcções destas colectividades, o delegado da secção de *basket-ball* do Grupo Desportivo, Sr. Artur Leal de Oliveira, os representantes do jornal *Os Sports* e da Associação de *basket-ball* do Barreiro e as professoras da Escola primária do Grupo Desportivo.

Após algumas palavras relativas à inauguração do campo, proferidas por um Director do Grupo Desportivo e retribuídas pelos representantes das Direcções do Ateneu e da Cuf, aquêle entregou aos representantes destes organismos dois lindos ramos de rosas. Pelas turmas femininas do Ateneu e da Cuf foram também oferecidos lindos



Turma «Reserva»

ramos de flores à Direcção do Grupo Desportivo, tendo a assistência sublinhado esta cerimónia com uma prolongada salva de palmas.

Realizou-se, em seguida, o encontro entre as turmas femininas do Ateneu e da Cuf. No meio de grande entusiasmo, o jogo decorreu sempre bastante movimentado e cheio de fases emotivas. Ganhou a turma da Cuf por 3-1.

No fim, teve lugar o encontro entre as primeiras categorias do Ateneu e do Grupo Desportivo, tendo este último saído vencedor por 36-8.

Terminado o festival, a Direcção do Grupo Desportivo ofereceu aos elementos das Direcções, a todos os desportistas e a vários convidados, um lanche na sala do ginásio, que se encontrava vistosamente engalanada.

Aos brindes, usaram da palavra o Sr. Duarte Matos, em nome do Ateneu Ferroviário, o Sr. Virgilio de Sousa, pela Direcção da Cuf, e o membro da Direcção, Sr. João Casimiro Paulos.

Homenagem ao Ex.^{mo} Snr. Fausto Cardoso de Figueiredo

O pessoal das Oficinas Gráficas da Companhia, profundamente reconhecido pelas concessões que o Ex.^{mo} Snr. Fausto Cardoso de Figueiredo, Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia, lhe proporcionou na linha explorada pela Sociedade «Estoril», aproveitou a época festiva do ano findo para o cumprimentar na sua residência do Estoril e entregar-lhe uma artística *plaquette*, executada nas mesmas Oficinas, com a assinatura de todos os operários que beneficiaram das vantagens concedidas.

O Ex.^{mo} Snr. Fausto Cardoso de Figueiredo, bastante sensibilizado, agradeceu a lembrança.

Amendoeiras em flor

As fotografias que ilustram o artigo «Amendoeiras em flor» publicado no último número são de autoria do Ex.^{mo} Snr. Dr. Mario Lyster Franco.

Passeio da Primavera de 1940

Os sócios do Ateneu Ferroviário, que pretendam inscrever-se para tomar parte no Passeio da Primavera de 1940, o qual, como os anteriores, deverá efectuar-se nos dias 9 e 10 de Junho, devem dirigir-se, sem perda de tempo, à respectiva Direcção, em Lisboa, ou à Comissão Administrativa da Delegação do Ateneu, no Porto.

Ateneu Ferroviário

Relatório da gerência de 1937-38

Embora com certo atrazo, vamos extractar do Relatório e Contas da gerência do Ateneu Ferroviário relativo ao ano social de 1937-38 algumas referências aos factos predominantes da actividade desta prestimosa Associação Cultural do pessoal da Companhia.

O ano escolar foi inaugurado em 30-10-37, com uma conferência subordinada ao tema *Educar...*, proferida pelo Sr. Dr. João Faria Lapa, Sub-Chefe do Serviço do Tráfego, e encerrado com uma Festa Escolar em que foram projectadas fitas sonoras de intuições educativas.

Outra conferência foi realizada, em 12-5-38, pelo Sr. Eng.^o M. Botelho da Costa, Sub-Chefe de Serviço do Movimento, sob o tema *Os grandes meios de transporte*, ilustrada cem grande número de projecções luminosas.

Em 30-12-37, o Sr. Eng.^o Antonino de Mendonça, da Divisão de Via e Obras, efectuou uma sessão de cinema educativo, com fitas de sua realização e propriedade.

Logo no primeiro mês do seu exercício, a Direcção promoveu, em 31 Outubro, uma visita de estudo ao grandioso Mosteiro dos Jerónimos e às instalações da Casa Pia de Lisboa, proficientemente prelecionada pelo Sr. José da Cruz Filipe, Professor daquele modelar instituto de educação.

A classe de Gimnástica de Senhoras realizou em 6 de Junho, na sede do Gimnásio Clube Português, na festa de encerramento do «III Concurso de Gimnástica Educativa», uma exibição de gimnástica eurítmica, sob a direcção do seu Professor, Sr. José Júlio Moreira. Outra exibição da mesma classe foi efectuada em 18 de Junho, no Gimnásio do Liceu de Camões, na festa organizada pelo Grupo Desportivo do Pessoal da Imprensa Nacional. Ainda a mesma classe representou o Ateneu na festa «Nite Azul», promovida pelo jornal *O Século* e realizada no Estádio-Náutico do Clube Sport Algés e Dafundo, em 23 de Junho de 1938.

A Banda de Música, a cujos componentes a Direcção do Ateneu consagra, no seu Relatório, palavras de merecido aprêço, realizou nesta gerência os seguintes concertos: em 1-12-37, no Gimnásio da antiga Escola Académica, incluído no programa das Festas do 3º aniversário do Ateneu; em 5-5-38, no salão da Sociedade de Instrução e Beneficência «A Voz do Operário»; em 10-6-38, no Entroncamento, na festa de inauguração do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal dos Serviços Regionais), a convite da respectiva Direcção; em 12-7-38, na Praça de Teiros de Algés, a convite da Brigada Automóvel da Legião Portuguesa; em 16-7-38, na inauguração das «Festas de Verão», efectuadas pelo Ateneu na esplanada da Divisão de Via e Obras.

Ainda, a convite da Comissão das Festas da Vila de Mirandela, a Banda de Música tomou parte nas grandes festas a N. S. do Amparo, que se realizaram naquela importante vila da Província de Trás-os-Montes, nos dias 5, 6 e 7 de Agosto de 1938.

O Grupo Cénico — segundo consta do Relatório —

«é crêdor do maior reconhecimento, porquanto tem sido uma das modalidades que mais tem propagado pelo País a existência do Ateneu», e por isso a Direcção rende homenagens ao seu director, Sr. Heitor de Vilhena, e aos seus colaboradores.

Durante a gerência, o Grupo Cénico realizou os seguintes espectáculos: em 18-12-37, no antigo Teatro Taborda, nas Festas do 3º aniversário do Ateneu, representando a opereta «Micas da Cantareira» e um acto de variedades; no dia seguinte, a pedido de muitos consócios, repetição do mesmo espectáculo; em 2-2-38, em Vila Franca de Xira, a convite da Direcção do Clube Vilafranquense, na festa do seu 51º aniversário, com o mesmo programa; em 12-3-38, na Academia Recreativa de Lisboa, ainda com a mesma opereta e variedades, na festa de homenagem à amadora do Grupo, D. Ivone Guedes; em 16-5-38, no Teatro Avenida, de Coimbra, a convite da Delegação Distrital da Associação Protectora dos Diabéticos Pobres, com a opereta «Viuva Alegre, em Cascais», e a revista «Porto-Lisboa e volta, com paragem em Coimbra».

A Direcção de 1937-38 conseguiu organizar a Secção Desportiva, no Ateneu.

No campeonato de «Ténis-de-Mesa» promovido pela Federação das Sociedades de Educação e Recreio, a turma do Ateneu obteve, honrosamente, um lugar entre os segundos classificados.

Noutro campeonato de sua organização, a que concorreram todos os segundos classificados do torneio da Federação, a turma do Ateneu conquistou briosa mente a valiosa «Taça Engenheiro Vasconcellos Corrêa».

Foi também constituída uma turma feminina de «Basket-Ball», a qual desde logo deu as maiores esperanças, que posteriormente se têm confirmado.

Não deixou a Direcção do Ateneu de proporcionar aos associados e suas famílias algumas festas recreativas. Assim, em 9-10-37, realizou-se a «Festa das Marias de Portugal», promovida por uma comissão de sócios; em 26 e 28-2-38, os tradicionais bailes do Carnaval; em 26-3-38, baile da «Mi-Carême»; em 1-5-38, «matinée» organizada pela Secção Desportiva. Também nas noites de 16 e 23 de Julho e 13 e 14 de Agosto, na esplanada da antiga Escola Académica, a Direcção do Ateneu levou a efeito as «Festas de Verão», constituídas por bailes ao ar livre e outras diversões.

Sob a designação de «Passeio da Primavera», realizou-se em 12 de Junho de 1938 uma excursão turística de Coimbra a Penacova, Lourão e Buçaco, rematada em Coimbra com um banquete de confraternização no «Coimbra Hotel», excursão que deixou as mais gratas recordações em todos os sócios e suas famílias que nela tomaram parte.

Efectuaram-se também dois passeios fluviais no Tejo: o primeiro, noturno, em 30 de julho, no vapor «Trás-os-Montes»; o segundo, diurno, em 2 de Outubro, (já noutra gerência), no vapor «Alentejo», com desem-

barque em Vila Franca de Xira e visita ao Clube Vilafranquense, em cuja sede se improvisou uma festa de recepção aos excursionistas.

No Relatório vêm largamente descritos os festejos com que a Direcção comemorou, nos dias 1, 2 e 18 de Dezembro de 1938, o 3º aniversário do Ateneu, os quais nos abstemos agora de descrever por já o termos feito na devida oportunidade.

Um facto importante, mencionado no Relatório com legítimo relevo, foi o da instalação da Delegação do Ateneu no Porto, pela integração, a seu pedido, da antiga Tuna dos Empregados dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, o que, de-certo, contribuirá para o maior prestígio da Colectividade.

Declara a Direcção do Ateneu no seu Relatório que «o problema da sede é o problema magno e vital do Ateneu» e «o que mais tem afogido as sucessivas Direcções e não menos a grande maioria da população associativa».

Além de outras considerações, a Direcção «consigna as suas muito sinceras homenagens a Suas Ex.^{as} os Senhores Presidente do Conselho de Administração e Director Geral da Companhia, pela boa vontade em proporcionar ao Ateneu — do qual são Presidentes natos Honorários — uma sede condigna para o desenvolvimento da Colectividade, que muitos supuseram ser de vida efémera».

Finalmente, a Direcção conclui o seu Relatório propondo votos de louvor e agradecimento a diversas entidades e pessoas: aos membros dos outros Corpos Gerentes do Ateneu; ao Excelentíssimo Conselho de Administração e, especialmente, ao seu Presidente, Sr. Eng.^o António de Vasconcelos Corrêa, pelas facilidades e favores dispensados; ao Sr. Eng.^o Alvaro de Lima Henriques, Director Geral, pela demonstrada boa vontade em auxiliar a Colectividade; ao Sr. Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral, pela reconhecida boa vontade em auxiliar a Direcção nas suas constantes petições às instâncias superiores da Companhia; à Ex.^{ma} Esposa do Sr. Vasco de Moura, pela honra de ter acedido ao convite da Direcção para fazer a entrega de fitas e laços aos alunos de ginástica nas Festas comemorativas do 3º aniversário; aos Srs. Luiz Boulton e José da Rocha Pires, por, graciosamente, terem dirigido as orquestras nos vários espectáculos do Grupo Cénico; aos Srs. Eng.^{os} M. Botelho da Costa e Antonino de Mendonça e Dr. João Faria Lapa, pelos serviços prestados ao Ateneu; ao Sr. Professor José da Cruz Filipe, pela preleção feita na visita de estudo à Casa Pia e Igreja dos Jerónimos; à Professora de Canto, Senhora D. Ema Cordeiro e aos seus alunos, pela forma brilhante como colaboraram nas Festas do 3º aniversário do Ateneu, etc.

No voto proposto de agradecimento a toda a Imprensa estão especializados o *Boletim da C. P.*, as revistas *Stadium* e *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, e os jornais *Os Sports* e *Acção Ferroviária*.

O *Boletim da C. P.* agradece o voto e deseja ao Ateneu Ferroviário as maiores prosperidades.

Pessoal

Agradecimento

Manuel de Melo, Chefe de 1.^a classe, de Torres Vedras, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* testemunhar ao Ex.^{mo} Sr. Dr. José Gomes Leal, médico da 22.^a Secção, o seu reconhecimento pela forma carinhosa e desinteressada como tratou sua filha Raquel dum a doença grave que a reteve por longo tempo no leito, pedindo desculpa de ferir a modéstia que caracteriza o ilustre clínico, por tornar pública a sua gratidão.

O seu agradecimento é extensivo à enfermeira Sr.^a D. Florinda Pereira e a todas as pessoas que se interessaram pela marcha da doença.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim L. Carregador Júnior José do Nascimento Ramos

Chefe de 2.^a classe
Admitido como praticante
em 1 de Julho de 1899
Em 1939 foi elegido por bons
serviços prestados



Bilheteiro Principal
Admitido como praticante
em 1 de Julho de 1899
Em 1918 e 1919 foi elegido
por bons serviços prestados

Exames

EXPLORAÇÃO

Agentes aprovados nos exames realizados nos meses de Setembro a Novembro findos

Aspirantes: Eugénio Paixão Ruivo, José Machado, João Edmundo de Oliveira Morgado, Manuel da Silva Araújo, Júlio dos Reis, António da Silva Ferreira, Domingos Henriques Tomás, Feliciano Joaquim Mateus, Faustino dos Santos, João da Costa Amieiro, Manuel dos Santos Matrena, José da Silva Castelo, João Ribeiro dos Santos, João Chambel, Artur Augusto Jacinto, José Cortez de Magalhães Barros Lopes, Almerindo Nunes Ferreira da Costa, Henrique de Oli-

veira Serrano Júnior, Manuel da Costa Cotafo, Cristiano Mendes, Carlos Lopes Inverno, António Ferreira Neves, Augusto Zagalo Gómes Coelho, Cláudio Saldanha, Abílio da Silva Mota, João Cardoso, António Simões Ratola, Marcelino Parente Novo da Cruz, Manuel de Jesus Carrêtas, João Baptista, Francisco Paulino, Amável dos Santos Quelhas, António da Fonseca e Costa, Armando Palmeira Barroso, Romão Afonso Correia e Desidério Duarte.

Factores de 3.^a classe: José Rosado Bengala, Augusto Ferreira Geirinhas, António Bonacho dos Anjos, Jorge Pinheiro Xavier, João Mendes da Silva, António Félix Lúcio, João Picoito Cavaco, João de Abreu Cruz, Alfredo Teixeira, Vítor Henriques, Manuel António Costa, Francisco Lopes Isabelinho, Manuel Ferreira Lopes Júnior, Joaquim Duarte Braga, Abel da Silveira Almendro, Manuel Simões, Carlos da Costa, Artur Valido Rosa, Francisco Valente Pereira, António Pinheiro de Freitas, José Alves Cardoso, Manuel Álvaro, Dâmaso Raposo da Silva, José Francisco Lopes Júnior, Adriano Antonino André, Elmano Leonardo Jorge, Armando Nunes Moura, António Neves, José Maria Nunes Rosa, José Pedro Freitas, José Bernardo, António Geraldes, Adelino Bernardo, Manuel Martins Raiado, Maximino Rodrigues Ribeiro, Mário de Jesus Prado, António José dos Reis Neto, Firmino José Rita, António Godinho Serra, José Vicente Arez, Carlos André, António José Baptista Serra, José Azevedo Boto, José Rosa Paquete, Armando Pereira da Silva, José dos Santos Palmeira Barroso, José Alves de Carvalho, Eduardo António Antunes, Lourenço Trindade Piedade, Manuel Martins, Júlio Mendes Salgueiro, Fernando António Morais dos Santos, António Aníbal Dias, Abílio da Costa Polónio, João António dos Santos, Francisco José Ruivo, António Cândido Nunes Ferreira, Artur Joaquim da Fonseca, Filipe da Costa Albino, Raúl Vítor Neto Duarte, José Bento Ribeiro, Adão Vieira, José Fernandes Alves, Manuel de Passos Alves de Oliveira, António Joaquim Branco, Francisco José Lopes Ribeiro, José Bernardino, Eurico Cardoso de Sousa, Alberto Bernardo, Joaquim de Sousa Carvalho, João de Melo Sárria, João Baptista Joaquim Soares, Jorge Moraes da Paixão, Augusto Inácio Vieira, José Baptista Silva Alves Carneiro, Elísio Augusto Ferreira, Carmindo Pinto Botelho, Joaquim Ferreira da Silva e Alberto da Silva Ramos.

Factores de 2.^a classe: José Pais, António Marques da Clara, Carlos Soares da Rosa, António Lau-reano Trindade, Joaquim Dias Peixoto, Manuel dos Santos, Carlos Luiz Paulino, Arménio Fernandes Rodrigues, Francisco Joaquim Pereira Resende, Joaquim dos Santos Figueiredo, João da Cunha Saco, Ernesto

Cunha, Aníbal Mendes Garcia, Manuel Jorge, Antonino Alves de Carvalho, Francisco Soares Ferreira, Rafael Matos Fortuna, José Ferreira de Sousa, Joaquim Augusto Ferreira, José Rodrigues da Silva Pereira, Ilídio Pinto, Carlos Ferreira Peres, José Pinheiro de Carvalho, Manuel Martins Júnior, José Francisco de Assis, Crispim Mendonça Macedo, Francisco Patrício Guerreiro, Manuel Cardoso da Silva, Berardo Martins e António dos Reis Coelho.

Factores de 1.ª classe: *Distinto* — Manuel José Brás.

Aprovados — José de Almeida Júnior, Francisco da Silva, Manuel Fernandes Garcia, Afonso de Albuquerque Castilho, Manuel Baptista da Silva, João Carvalho da Cruz, Adelino Correia, Manuel Simões, Vitor da Ressurreição Baptista, Manuel Pereira, António dos Santos, João José Bernardino Marques, Acácio de Sousa Pires, Elísio Faustino Duarte, Fausto dos Santos Pereira, Joaquim Inácio Salvado, António Correia, António Fé Baptista Martins, António Pinto da Silva, Joaquim Rodrigues de Carvalho, Armando Gonçalves Curado, Alberto Cardoso Macedo, Manuel da Silva, Domingos Rodrigues Lopes e Eduardo Ernesto Pombinho.

Fieis de estação: António Júlio Pinto Gouveia e António Joaquim Trabulo.

Chefes de 3.ª classe: *Distinto* — Augusto Alves Zenha.

Aprovados — Manuel Ramos, Manuel da Silva Claro, António Baptista Ferreira, Álvaro Inácio, José Nunes, Manuel de Azevedo Pereira, Francisco do Rosário Leitão, Carlos Alves do Couto, Augusto Pinheiro de Oliveira, Mário da Silva Varela, Ivo da Costa, Pompilio Duarte Lizardo, Manuel Duarte da Silva, Eloi Trindade da Silva, António de Almeida Pinto, José de Oliveira, Severino Tavares Correia, João do Vale, Alfredo de Oliveira, José Leopoldino dos Santos, José Coelho, António José Nunes de Carvalho, José Augusto Ferreira Reis, Augusto Duarte Soares, Alberto Augusto Venceslau, João Rodrigues Soares, José Júlio Gouveia, Manuel Rodrigues de Almeida, Alberto Magalhães Couto, José Maria Fernandes, Manuel Parente Novo da Cruz, Alberto Augusto da Silva, Carlos de Azevedo, Luís Carvalho de Oliveira, Arnaldo Augusto das Neves, José dos Santos Joia, António José Guerreiro e Luís Inácio Martins.

Chefes de 2.ª classe: António Machado, Manuel de Araújo Leitão, Luís Gonzaga de Oliveira Marques, Diamantino da Graça, José Vicente Bomba e Rafael Francisco Charneca.

Agentes com cartão para guarda-freios de 3.ª classe: Artur Pais de Almeida, Aníbal Tavares Gómes, António Palha Amaro, Guilherme Tavares Figo, Edmundo Mário Paiva, Adelino Monteiro Tralhão, Joaquim Pinho dos Santos, João Madeira da Costa, José Filipe, José António de Figueiredo, Francisco Mendes, António Joaquim Moutinho, José Luiz, Ricardo dos Santos Torgeira, Luiz Borges, António dos Santos Serôdio, Manuel António Jaca Júnior, Salomão

Eurico Marçal, José Rodrigues do Carmo, António Martins, Manuel Francisco, João das Neves Pardal, João Dias Costa, Joaquim dos Santos, Hipólito Joaquim, António Joaquim da Cruz Júnior, Joaquim Pinto, José Mendes, António Correia, Arnaldo Filipe, Manuel dos Reis Chorão, Angelo da Silva Neto, Mário de Carvalho e José António Coelho.

Guarda-freios de 3.ª classe: *Distinto* — Agostinho Ferreira.

Aprovados — João Castanheiro Roque, Américo Martins Magro, José Rodrigues Júnior, Aniceto dos Santos Taborda, Joaquim Domingos, Agostinho de Sousa Faria, José Rodrigues Raposo, José Esteves Carvalho, António Lopes, Sebastião Gonçalves, António Nunes Ribeiro, Manuel Cipriano Fragoso, Teófilo Henriques e António José Machado.

Guarda-freios de 2.ª classe: José Aleixo, Joaquim Maria Lopes Florindo, António dos Santos Camarinhas, António Maria Carvalho, Frederico Rodrigues, Abel Pinto da Silva, João Rodrigues, Manuel Gonçalves Júnior, António Pereira Ribeiro, Álvaro de Almeida, Vitorino Teixeira da Silva, Jaime Soares de Matos, Luiz Joaquim do Couto, António dos Santos Júnior, Manuel Marques da Silva, Joaquim Manuel, Fortunato de Figueiredo, José da Silva, António Gabriel José Coelho, Manuel da Rosa Marques, Aurélio Augusto Sá Caldeira, José António Teixeira, Álvaro Viseu, Aires dos Santos Cordeiro, Manuel Fonseca, Augusto Cardoso dos Santos, Francisco António Zambujal, João Lapinha, Artur Gómes e Henrique Martins Parreira.

Guarda-freios de 1.ª classe: Francisco dos Santos, Francisco dos Arcos, Ricardo Rodrigues Correia, Raúl Dias, Joaquim Nunes, António Luiz Baptista Areias, Carlos Monteiro, Américo Castedo, José Coelho da Rocha, João do Paço e João Loureiro.

Promoções

Em Novembro

VIA E OBRAS

Chefes de distrito: Rodrigo de Sousa Rodrigues e Manuel António Terezo.

Nomeações

Em Outubro

EXPLORAÇÃO

Carregadores: António Maria Cruzeiro Seixas e Bruno Moreira.

Em Novembro

Carregador: César Antunes Boavida.

Reformas

Em Outubro

EXPLORAÇÃO

João Carlos Moraes Parra, Chefe de 1.^a classe, de Setil.

Em Novembro

Manuel Ferreira da Silva, Guarda-freios de 1.^a classe, de Lisboa.

Manuel Custódio, Agulheiro de 2.^a classe, de Torre da Gadanha.

José Pedro de Sousa, Agulheiro de 3.^a classe, de Silves.

Alfredo de Sá, Carregador, do Porto.

MATERIAL E TRACÇÃO

Álvaro Soares de Pinho, Sub-chefe de Depósito.

Francisco António Moreno 1.^º, Maquinista de 2.^a classe.

José Maria Lara, Maquinista de 3.^a classe.

Herminio Alberto Bento, Limpador.

Manuel Moreno, Limpador.

VIA E OBRAS

José Joaquim dos Santos Moreira, Contra-mestre de 2.^a classe, de Régua.

Ambrósio dos Santos, Assentador, de Cacém.

Laura Augusta, Guarda, de Sines.

Ana de Jesus, Guarda, de Chão de Maçãs.

Ana de Jesus, Guarda, de Olhão.

Falecimentos

Em Novembro

EXPLORAÇÃO

† *Abilio Joaquim da Silva*, Condutor principal, de Lisboa.

Admitido como praticante em 3 de Fevereiro de 1909, foi nomeado Guarda-freio de 3.^a em 19 de Junho do mesmo ano, promovido a Condutor de 2.^a classe

em 1 de Outubro de 1922 e, finalmente, a Condutor principal em 1 de Julho de 1937.

† *João Rodrigues Madeira*, Agulheiro de 2.^a classe, de Alhos Vedros.

Admitido como Carregador auxiliar em 9 de Setembro de 1914, foi nomeado Carregador efectivo em 28 de Outubro de 1919, promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Junho de 1923 e a Agulheiro de 2.^a em 21 de Outubro de 1930.

† *Casimiro da Encarnação Mourinho*, Guarda, do Barreiro.

Admitido como Carregador auxiliar em 20 de Julho de 1906, foi nomeado Carregador efectivo em 13 de Julho de 1918 e a Guarda de estação em 21 de Outubro de 1929.

† *José Augusto Esteves*, Servente de dormitório de trens, de Alfarelos.

Admitido como Limpador de máquinas suplementar, foi nomeado para o quadro na mesma categoria em 26 de Setembro de 1924 e passado a Servente de dormitório de trens em 21 de Novembro de 1935.

† *Claudio de Magalhães*, Carregador, de Paredes

Admitido como Carregador eventual em 29 de Março de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 24 de Novembro de 1925.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Alfredo José das Neves*, Limpador do Depósito do Entroncamento.

Admitido em 26 de Dezembro de 1921 como Limpador de máquinas suplementar e ingressou no quadro em 1 de Março de 1923.

VIA E OBRAS

† *António Bernardo*, Assentador do distrito 130, Caria.

Admitido como Assentador em 21 de Setembro de 1923.

† *Maria Rosa Ribeiro*, Guarda de P. N. do distrito 420, de Recarei.

Admitida como Guarda de P. N. em 20 de Janeiro de 1911.



† *Abilio Joaquim da Silva*
Condutor Principal



† *João Rodrigues Madeira*
Agulheiro de 2.^a classe



† *C. da Encarnação Mourinho*
Guarda



† *Claudio de Magalhães*
Carregador