

# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE  
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

DIRECTOR  
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO  
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

Editor: Comercalista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

**SUMÁRIO:** Dr. Ginestal Machado. — Os grandes meios de transporte. — Digressão literária. — Em viagem... — Estatística. — Consultas e Documentos. — Pessoal.

## Dr. Ginestal Machado

Pelo Sr. Engenheiro Manuel José Pinto Osório, Administrador da Companhia

TEM este Boletim prestado sentida homenagem aos Administradores e altos funcionários da Companhia, quando a morte os afasta do seu diligente labor. O Dr. Ginestal Machado não foi Administrador da Companhia, nem tampouco seu alto funcionário; e, todavia, merece bem que neste Boletim fique arquivado todo o respeito que sempre nos mereceu a sua ilustre personalidade, e a grande e imperecível saúde que entre nós todos deixou.

Não são para aqui os dados da sua bio-

grafia, tão cheia de serviços prestados ao País nas múltiplas facetas em que a sua actividade se desenvolveu. Outros que celebrem os seus feitos, tantos e tão variados, que não é mister qualquer esforço para os descobrir e fazer ressaltar.



Dr. Ginestal Machado

De facto, a vida deste preclaro cidadão foi um alfofre de virtudes cívicas, reveladas e bem patentes desde as culminâncias do poder à cátedra do magistério. É simples e bem grata a tarefa daqueles que queiram um dia estudar o *curriculum vitae* deste



homem ilustre. Não encontrarão uma só acção que mereça o mais ligeiro reparo. O Dr. Ginestal Machado exerceu várias vezes o mando supremo, e não criou um único inimigo; ensinou gerações de estudantes, e deixou em todos eles sólidas e profundas amizades. Só louvores terão de erguer à memória d'este homem excepcional e, para isto, basta que apliquem ao exame dos seus actos uma implacável justiça.

Mas a nós, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, só nos interessa a forma como, durante 29 anos, o Dr. Ginestal Machado exerceu as delicadas funções de Comissário do Governo junto desta Empresa. Desde os primórdios do regime republicano para aqui veio, e desde o primeiro dia a sua lúcida inteligência, o seu carácter de ouro de lei, e a sua grande bondade — sobretudo a sua infinita bondade — conquistaram-lhe todos os corações. Os indiferentes fizeram-se logo seus amigos, e os que já se honravam com a sua amizade, mais se acri-solaram nela. Sem dúvida o Dr. Ginestal Machado o merecia bem, porque nunca houve mais leal carácter nem quem, como elle, levasse a amizade a verdadeiros extrêmos de dedicação.

Foi Comissário do Governo junto de nós, durante um longo período, sem que nunca o mais ligeiro atrito se levantasse entre elle e a Companhia.

Soube exercer as suas funções com tal elegância e tão elevado critério que bem depressa se tornou, de fiscal, em apreciado colaborador. Com tal equilibrio o fez, com tão perfeita isenção se conduziu, que a breve

trecho a sua palavra, bem como o seu conselho, eram ouvidos com acatamento e respeito. Conhecia profundamente todos os assuntos da Companhia, acompanhava-a nas suas vicissitudes e alegrias; e nas horas graves e perturbadas — como naquela época infeliz em que as greves eram declaradas pelo mais fútil motivo — nunca faltou com o seu apoio àqueles que desejavam manter a ordem e o prestigio d'este serviço público. Homem de governo, trouxe para aqui a energia e o respeito de ordem que caracterizavam a sua acção política; nunca poderia transigir, e nunca transigiu, com factores de desordem e de indisciplina.

Foi assim, dentro da Companhia, o Dr. Ginestal Machado. E porque assim foi, mereceu sempre, dentro das mais diversas situações políticas, absoluta confiança dos governos da República. Nada mais seria preciso para definir o seu carácter.

Nascido numa terra fronteiriça, nas abas da Estrêla, este beirão ilustre enraizou-se em Santarém, em cujo tranqüilo cemitério repousa na paz da morte. Da maneira como elle serviu a sua terra adoptiva, fala bem alto a romagem de dor, com que tãda a cidade o acompanhou à última morada. Os atormentados dias que estamos vivendo traziam-no acabrunhado e triste. Receava que, da fogueira que consome uma grande parte da Europa, qualquer faúlha por aqui caísse, incendiando e devastando esta bõa terra portuguesa.

E assim morreu, preocupado com os destinos da sua querida Pátria, que com tanta devoção serviu, e tão exaltadamente amou.

A honra  
é preferível à vida



# Os grandes meios de transporte

pelo Snr. Eng. M. Botelho da Costa, Sub-Chefe de Serviço do Movimento

(Conclusão)

## A aeronave

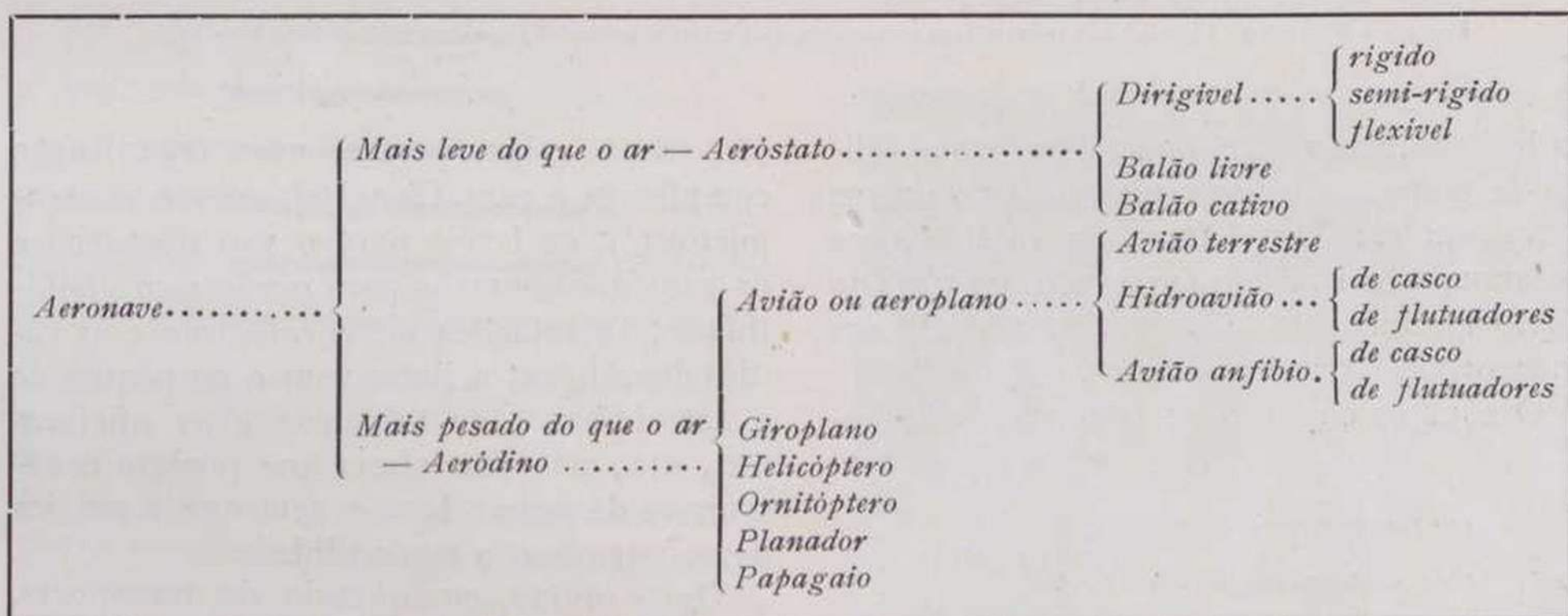
Chama-se aeronave a todo o aparelho que possa manter-se ou navegar no ar; assim a define o decreto 20.062, Regulamento de Navegação Aérea, publicado no *Diário do Governo* n.º 160, 1 série, de 13 de Julho de 1931.

No quadro que a seguir apresentamos está feita a classificação das aeronaves segundo a letra do mesmo decreto.

do que o primeiro, devido à grande velocidade com que pode deslocar-se, à sua grande mobilidade nas três dimensões e à facilidade quasi ilimitada de manobra.

Foram estas, de facto, as três razões de ordem técnica que fizeram vencer o avião no curto espaço de 30 anos.

A velocidade de 41 Km./h. obtida em 1907 por Santos Dumond, podemos nós hoje contrapor a de 709 Km./h., obtida em hidro-



Dividem-se elas, portanto, em dois grandes grupos: os aeróstatos (mais leves do que o ar) e os aeródinos (mais pesados do que o ar). Actualmente, porém, em cada grupo, apenas um tipo de aeronave poderá interessar-nos como grande meio de transporte: no primeiro o dirigível<sup>(1)</sup> e no segundo o avião, este último incomparavelmente mais

-avião em Outubro de 1934 e a de 755 Km./h., em avião terrestre, em Abril de 1939.

São elas velocidades desportivas, é certo, e não comerciais, mas mostram bem as possibilidades do avião, que podem um dia ser convenientemente aproveitadas quando a rede de estradas aéreas do Globo tiver a extensão e o apetrechamento necessários para a boa utilização deste novo meio de transporte.

É certo que a atmosfera é um espaço limpo de obstáculos que já permitiu aos mais arrojados, sem estradas previamente estabelecidas, atingirem em aeronave regiões inacessíveis ao comboio e até mesmo ao automóvel. Mas essas... foram viagens de aventura apenas, porque a aeronave só virá a ser um meio de transporte regular e prático quando

(1) Sobre o dirigível pouco ou nada diremos, já porque é tempo de acabarmos este tão longo artigo, já porque o desenvolvimento do avião fez passar o dirigível para um plano muito secundário como grande meio de transporte, o que não quer dizer que um dia não possa vir a tomar outra vez o lugar a que parece ter direito.

Se tal suceder, e Deus nos der vida e saúde, esperamos publicar ainda um pequeno artigo dedicado apenas ao dirigível.





Fig. 163 — Planisfério indicando as redes aéreas transcontinental e intercontinental já existentes e em estudo, em 1937

as linhas de navegação aérea puderem definir-se e apetrechar-se mais ainda do que se definiram e apetrecharam, na vastidão dos oceanos, as estradas que permitiram tirar do navio mecânico todo o partido que ele era susceptível de poder dar-nos.

O estabelecimento de linhas de navega-

ção aérea exige, porém, uma organização complicada e cara. Os aeródromos e os aeroportos<sup>(1)</sup>; os faróis para o voo noturno e os radiogoniômetros para o voo sem visibilidade; as estações meteorológicas e as radiotelegráficas; a balisagem e os postos de abastecimento; os telheiros e as oficinas, etc., etc., não são obras que possam construir-se de ânimo leve e sem que a prática demonstre bem a sua utilidade.

Ora o avião, como meio de transporte, é muito jovem ainda, visto que só alguns anos depois de terminada a Grande Guerra conseguiu ganhar do Público a sua confiança.

Não admira, por isso, que a rede aérea que já hoje existe seja muito pequena ainda para o aproveitamento racional das possibilidades do avião e que a maioria das suas linhas não esteja convenientemente apetrechada, especialmente para o voo noturno e para o voo sem visibilidade.

No planisfério da fig. 163 estão represen-

(1) Entende-se por *aeroporto*, segundo o decreto a que atrás nos referimos, todo o *aeródromo* que disponha das instalações e serviços necessários à navegação aérea e ao desembaraço aduaneiro de mercadorias e de passageiros.

*Aeródromo* é toda a superfície terrestre ou aquática disposta para a partida e chegada das aeronaves.

|            |              |
|------------|--------------|
| 1919       | 247 Km/h     |
| FEV. 1920  | 275,862 Km/h |
| DEZ. 1920  | 313,042 Km/h |
| SET. 1921  | 330,275 Km/h |
| OUT. 1922  | 358,836 Km/h |
| FEV. 1923  | 375 Km/h     |
| NOV. 1923  | 429,025 Km/h |
| DEZ. 1924  | 448,171 Km/h |
| NOV. 1931  | 452,200 Km/h |
| SET. 1932  | 473,820 Km/h |
| SET. 1933  | 490,800 Km/h |
| DEZ. 1934  | 505,848 Km/h |
| SET. 1935  | 567,115 Km/h |
| NOV. 1936  | 610,950 Km/h |
| JUN. 1938  | 634,320 Km/h |
| ABRIL 1939 | 755,110 Km/h |

Fig. 164 — Progressão dos máximos de velocidade desportiva em avião terrestre, nos últimos 20 anos



tadas as rês transcontinental e intercontinental que já existiam ou estavam em estudo em 1937.

A observação dêsse mapa permite tirar conclusões muito interessantes.

Sôbre os continentes, as linhas aéreas duplicam as grandes linhas férreas transcontinentais e sôbre os oceanos as mais importantes estradas marítimas. Fenômeno seme-

|      |      |              |
|------|------|--------------|
| DEZ. | 1922 | 280,155 Km   |
| OUT. | 1924 | 302,684 Km/h |
| QUT. | 1925 | 395,439 Km/h |
| NOV. | 1926 | 416,618 Km/h |
| NOV. | 1927 | 479,260 Km/h |
| MAR. | 1928 | 512,776 Km/h |
| NOV. | 1928 | 514,188 Km/h |
| SET. | 1929 | 575,100 Km/h |
| SET. | 1931 | 655 Km/h     |
| OUT. | 1933 | 682,078 Km/h |
| OUT. | 1934 | 709,209 Km/h |

Fig. 165 — Progressão dos máximos de velocidade desportiva em hidro-avião nos últimos 18 anos

lhante observaríamos se examinássemos as rês aéreas internas dos diferentes países do Mundo: o maior número de estradas aéreas e as mais importantes encontram-se, precisamente, nas regiões mais povoadas e que possuem já rês de estradas férreas e ordinárias bastante desenvolvidas.

Mas isto é um contra-senso, dir-se-á e, no entanto... é precisamente nessas regiões que as exigências de velocidade são cada vez maiores!

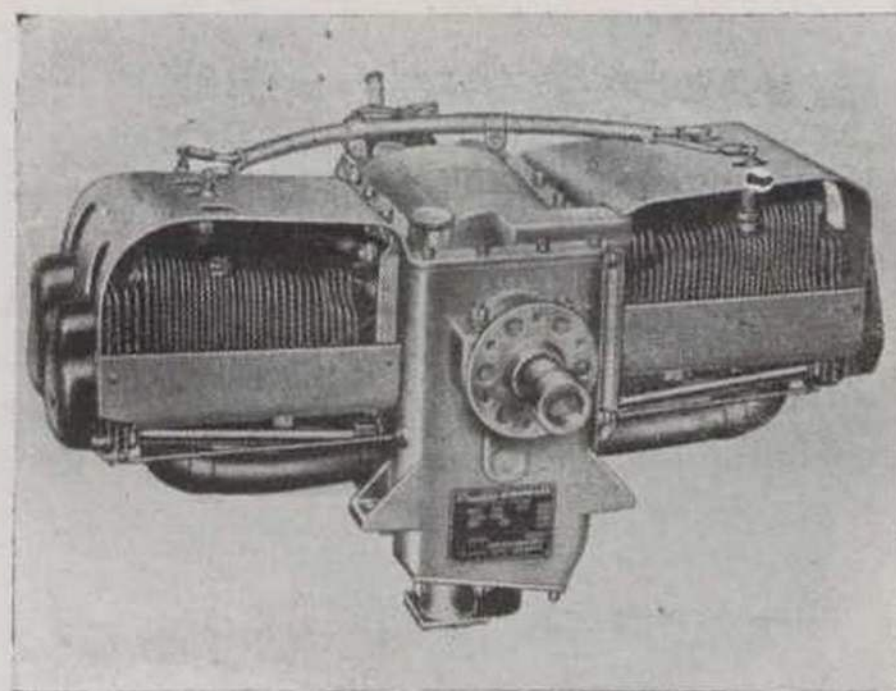


Fig. 167 — Motor com os cilindros opostos (4 cilindros). Potência 50 C.V. a 2.300 rotações por minuto e 38 C.V. 2.100 (cruzeiro). Pêso total, 70 Kg.; pêso por cavalo: 1,4 Kg. Consumo por cavalo-hora: 249 gs., sendo 245 de gasolina e 4 de óleo

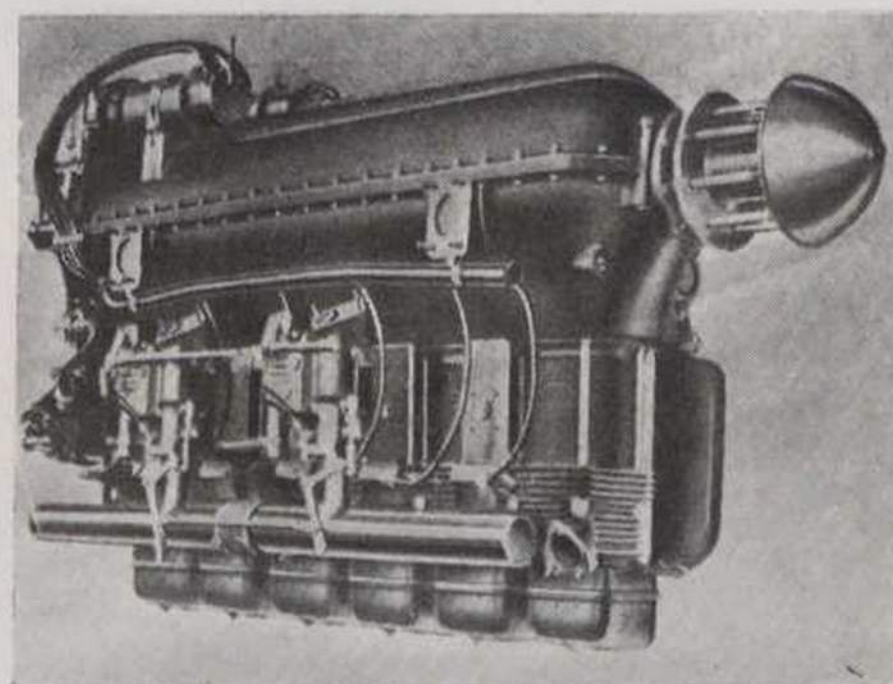


Fig. 168 — Motor com os cilindros em linha invertidos 6 cilindros). Potência 140 C.V. a 2.300 r/m. e 155 C.V. a 2.600. Pêso total: 148 Kg; pêso por cavalo: 0,955 Kg. Consumo por cavalo-hora: 260 a 286 gr., sendo 250 a 270 gr. de gasolina e 10 a 16 de óleo

De facto, só nas regiões onde já existem meios de transporte rápidos e freqüentes, pode ter vantagem a grande aceleração que o avião permite no transporte de passageiros, de correio e de mercadorias caras, aceleração que cresce muito com a distância e que se torna mais sensível ainda com relação aos meios de transporte marítimos.

Nas regiões de fraca densidade populacional, com rês deficientes de estradas e de caminhos de

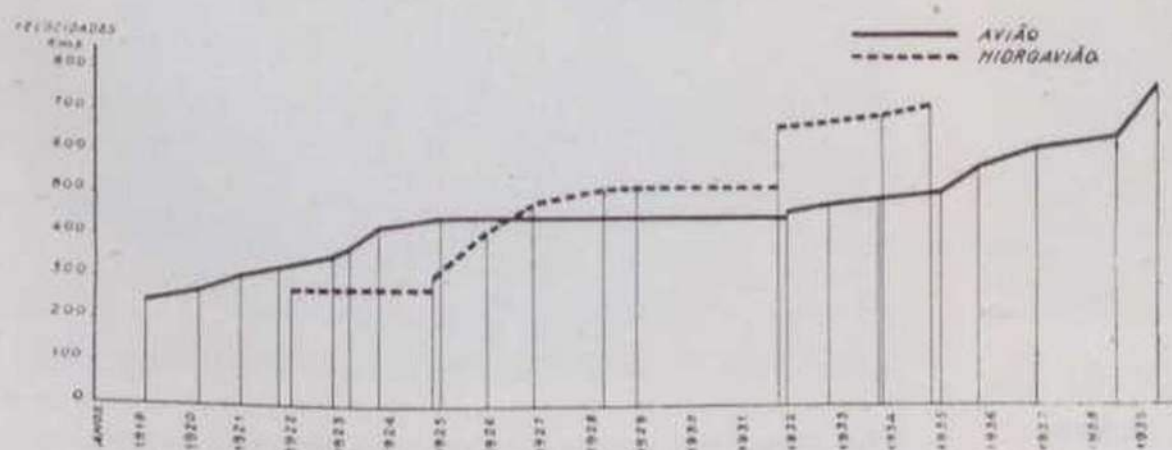


Fig. 166 — Representação gráfica das leis de variação das velocidades máximas desportivas em avião terrestre e em hidro-avião, nos últimos 30 anos



ferro, ou sem rede alguma, e nas regiões impraticáveis a outros meios de transporte, a vantagem do avião não está na rapidez, mas no facto de permitir já hoje:

- a) — facilidades políticas e administrativas extraordinárias, que os outros meios de transporte não permitem obter, como por exemplo na África e Ásia Central, na Sibéria, nas Colónias, etc.
- b) — exploração de riquezas, outrora inacessíveis ao Homem, como os metais preciosos da Nova Guiné, do Canadá, da Sibéria, etc.

- c) — exploração e abertura à vida económica de regiões sem vias de comunicação, como sucede nos centros da América do Sul, da Ásia e da África e nas tristes extensões geladas, que constituem as regiões circumpolares.

Mais vantagens trará, porém, um dia este meio de transporte porque hoje assistimos apenas aos primeiros passos do emprêgo prático do avião, como é posto em relêvo no quadro que a seguir apresentamos, onde estão indicados, por Continentes, os comprimentos das linhas aéreas dos 17 países do Mundo

| Continentes               | ELEMENTOS REFERENTES AOS 17 PAÍSES QUE EXPLORAVAM EM 1934<br>MAIS DE 3.700 Km. DE LINHAS (2.000 MILHAS) |                          |                     |                                                       |        |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|---------------------|-------------------------------------------------------|--------|
|                           | Comprimento<br>das linhas, em Kms.                                                                      | Número<br>de passageiros | NÚMERO DE TONELADAS |                                                       |        |
|                           |                                                                                                         |                          | de correio          | de mercadorias<br>compreendendo<br>jornais e bagagens | Total  |
| Europa .....              | 452.356                                                                                                 | 525 000                  | 1.902               | 8.962                                                 | 10.864 |
| Ásia .....                | 42.096                                                                                                  | 24.000                   | 178                 | 215                                                   | 393    |
| África .....              | —                                                                                                       | —                        | —                   | —                                                     | —      |
| América .....             | 95.305                                                                                                  | 671.000                  | 3.833               | 9.848                                                 | 13.681 |
| Oceânia .....             | 49.396                                                                                                  | 13.000                   | 20                  | 65                                                    | 85     |
| Total dos 17 países ..... | 279.453                                                                                                 | 1.233.000                | 5.933               | 19.090                                                | 25.023 |

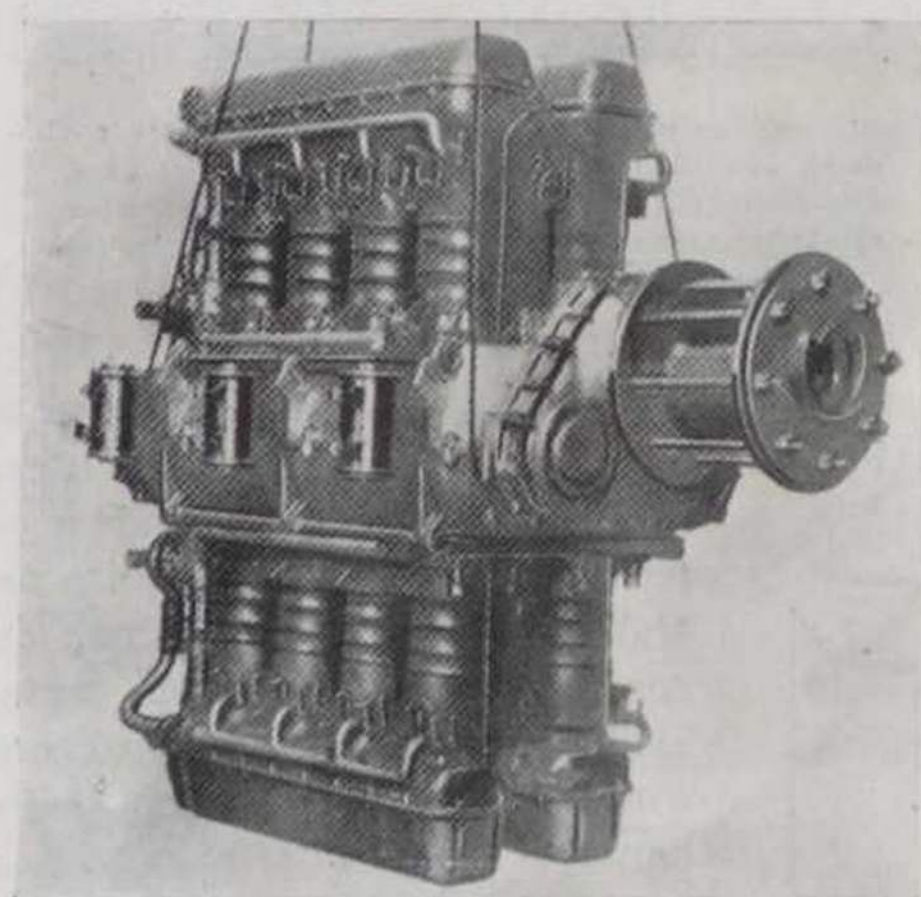


Fig. 169 — Motor com os cilindros em H. (16 cilindros) Potência 500 C.V. a 2.250 r/m. e 600 C.V. a 2.400 r/m. Pêso total 560 Kg. e pêso por cavalo 0,935 Kg. Consumo por C.V.-hora: 190 gr. sendo 175 gr. de «gasoil» e 15 de óleo

que exploravam, em 1934, mais de 2.000 milhas e o tráfego de passageiros, de correio

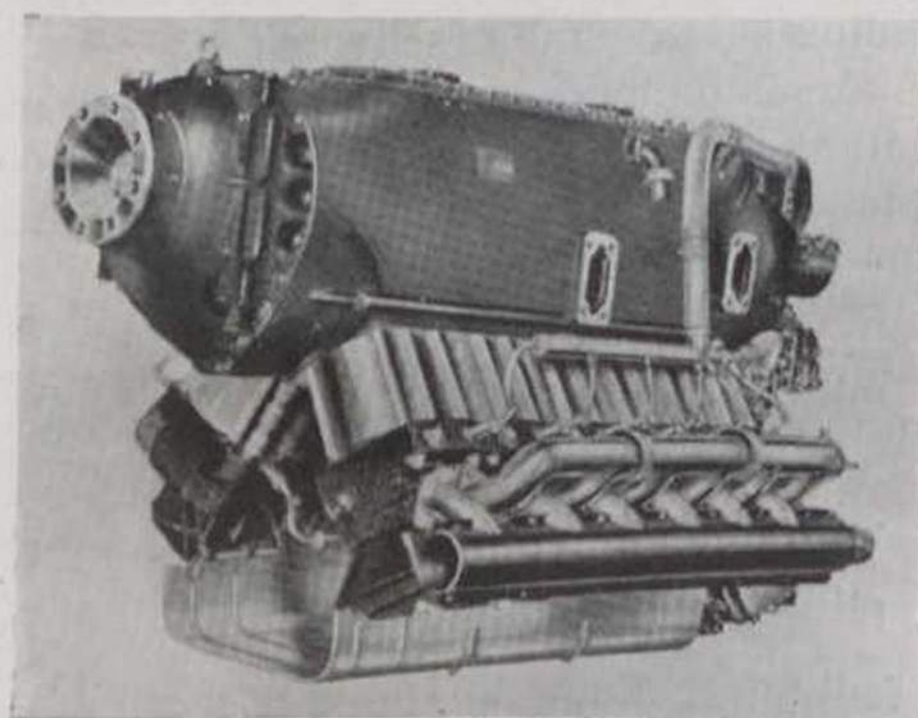


Fig. 170 — Motor com os cilindros em V invertido (12 cilindros) Potência máxima 450 C.V. a 3.100 r/m. Pêso total 275 Kg; pêso por cavalo 0,61 Kg. Consumo por cavalo-hora 218 a 223 gr. sendo 215 a 220 de gasolina e 3 gr. de óleo



e de mercadorias transportado nessas linhas durante o ano de 1934.

Por este quadro se vê que o tráfego aéreo de um ano, dos 17 países indicados, podia transportar-se com pouco mais de 2.000 comboios de passageiros e de 50 comboios de mercadorias!

Ora..., como atrás dissemos, a maior parte destas linhas está traçada em regiões já bem servidas por outros meios de transporte e as suas explorações são quasi sempre deficitárias.

É certo que o avião transporta mais de-

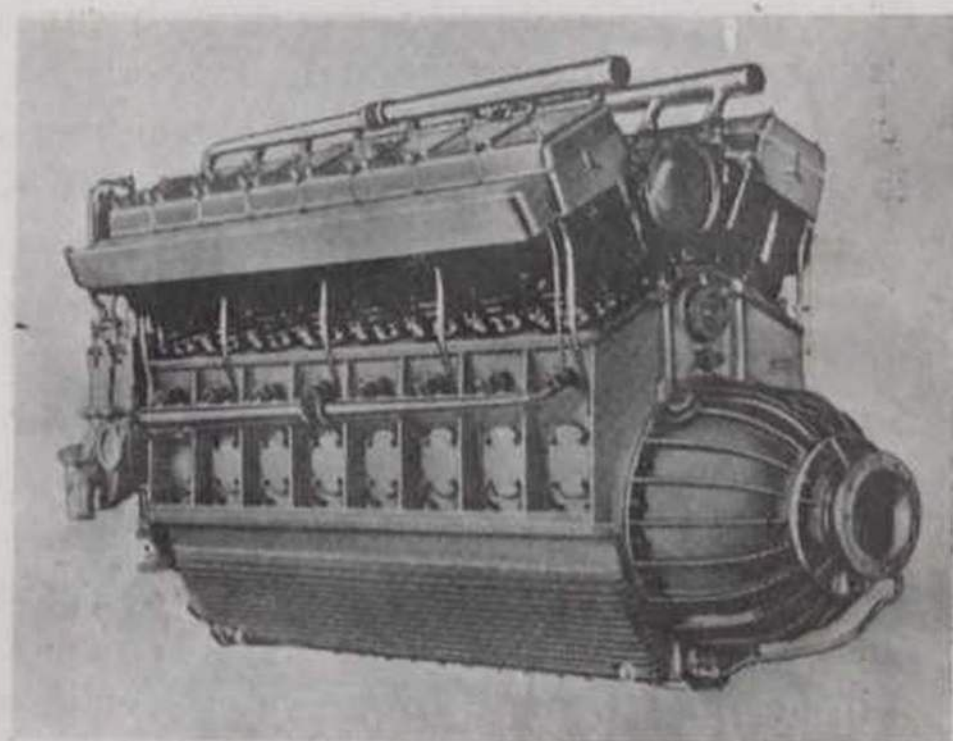


Fig. 171 — Motor com os cilindros em V. (16 cilindros). Potência: 900 C.V. a 1.400 r/m., sendo a máxima de 1.200 C.V. a 1.600 r/m. Peso total: 2.000 Kg; peso por cavalo: 1,66 Kg. Consumo por cavalo-hora: 171 gr., sendo 168 gr. de «gazoil» e 3 gr. de óleo. É um motor Diesel a 4 tempos montado no «Graf Zeppelin» LZ 130

pressa; mas é certo também que as velocidades dos meios de transporte ligados à terra são já suficientes na maioria dos casos. Por outro lado, a construção e a exploração<sup>(1)</sup> de linhas aéreas custa muitíssimo dinheiro e são os Estados a que pertencem essas linhas que suportam os *déficits* das suas explorações. A que será devida, portanto, esta megalomania que parece ter ata-

(1) Pela sua própria natureza, dada a necessidade de sustentação no ar, o avião exige para o transporte de 1 tonelada de mercadorias, potência mais de 100 vezes superior à potência exigida pelo navio mecânico, pelo comboio ou pelo automóvel.

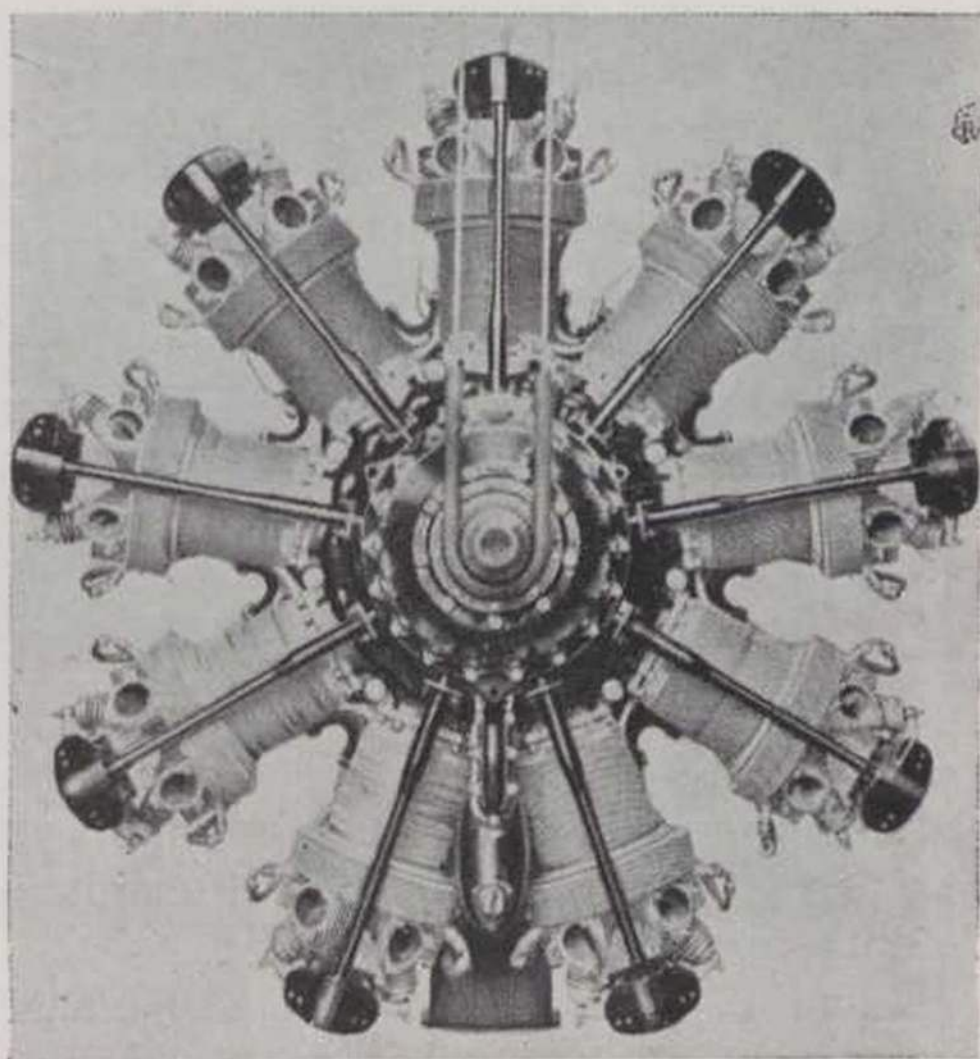


Fig. 172 — Motor com os cilindros em estrela (9 cilindros). Potência: 1.024 C.V. a 2.600 r/m. durante a descolagem e 902 C.V. a 2.600 r/m. a 1.980<sup>m</sup> de altitude. Peso total: 467 Kg.; peso por C.V.: 0,450 Kg. Consumo por cavalo-hora: desconhece-se por ser segredo do construtor

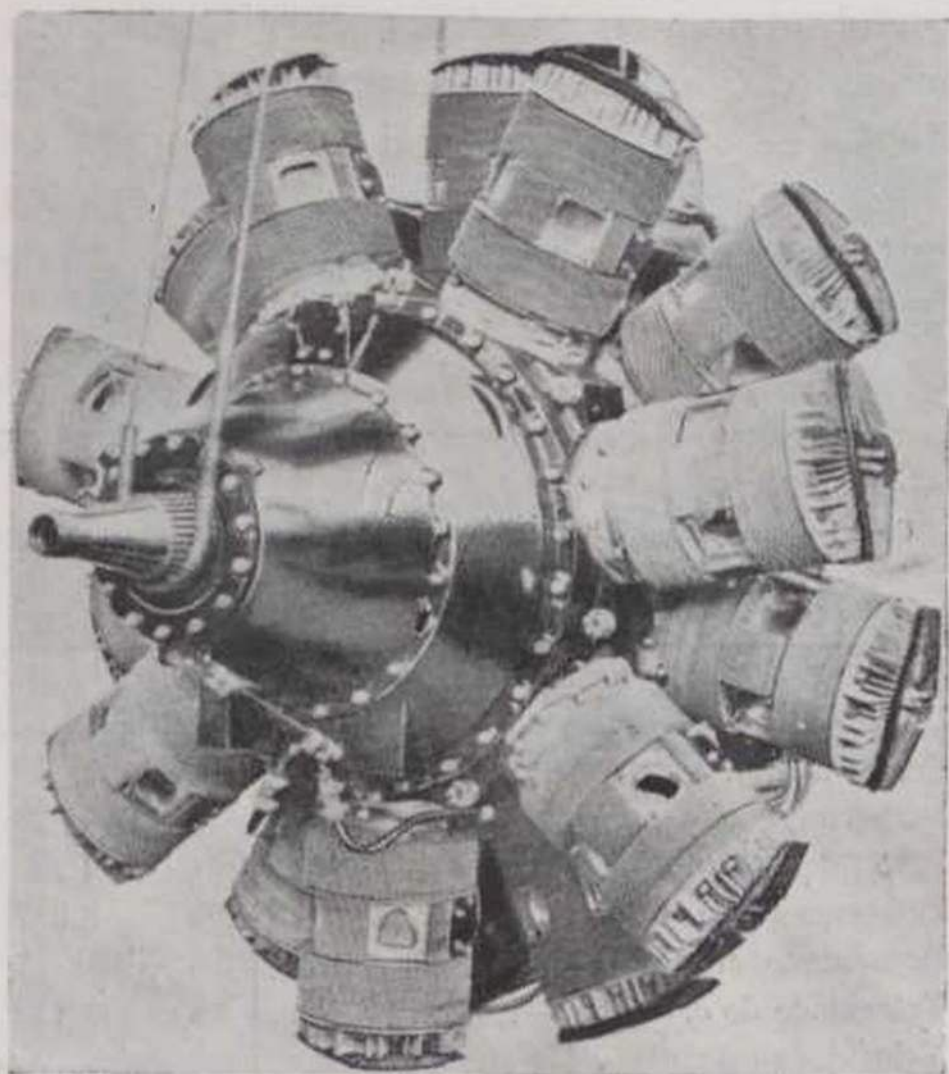


Fig. 173 — Motor com os cilindros em estrela dupla (14 cilindros). Potência 1.308 C.V. a 2.800 r/m. máximo para a descolagem; 1.115 a 1.166 C.V. a 2.400 r/m. a 1.520<sup>m</sup> de altitude. Peso total: 748 Kg.; peso por cavalo: 0,574 Kg. Consumo por cavalo-hora: desconhecido, por ser segredo do construtor





Fig. 174 — Avião de dois lugares para instrução e turismo — Envergadura 10<sup>m</sup>; comprimento 7<sup>m</sup>,60; 1 motor com a potência de 105 C.V. Peso em carga: 830 Kg.; velocidade de cruzeiro: 205 Km./h. à potência de 75 C.V. — distância franqueável 1.025 Km.



Fig. 175 — Hidro-avião transoceânico para 40 ou 74 passageiros — Envergadura: 46<sup>m</sup>,32; comprimento: 32<sup>m</sup>,30; 4 motores com a potência total de 6000 C.V. Peso em carga: 37,420 Ton. Velocidade de cruzeiro: 265 Km./h. Distância franqueável com 40 passageiros: 5.000 Km.

cado as principais potências do Mundo sem que pareça justificar-se um tal desperdício de dinheiro?

É que... a navegação aérea comercial constitui também, para uma Nação, importantíssimo elemento de acção política, muito maior do que a de qualquer outro meio de transporte. Os navios só podem percorrer os mares e os rios, quando libertos de gêlos. O tráfego terrestre está amarrado às estradas ordinárias e às vias férreas. O oceano aéreo, pelo contrário, não conhece fronteiras nem obstáculos naturais, porque a atmosfera é uma via de comunicação aberta a todos os países, seja qual fôr a sua posição geográfica, quer situados no interior dos Continentes, quer banhados pelos principais Oceanos!

Por outro lado, os direitos de soberania de cada nação sobre o tronco de cone atmosférico que tem por base menor o seu território fornece meios de acção política tão fortes e tão novos que já começa a admitir-se um outro arranjo nos valores políticos de algumas nações.

Se a técnica da aviação continuar a progredir, portanto, como até hoje, a utilização completa e prática de tôdas as possibilidades que nos oferece a navegação aérea é apenas uma questão de tempo.

Não se julgue, porém, que nos referimos somente ao carácter militar das aeronaves. Referimo-nos principalmente ao seu aspecto comercial, convindo não esquecer, no entanto, que «os desenvolvimentos da navegação aérea comercial e da aeronáutica militar

| Características dos aviões comerciais em 1934   | Pequenos aparelhos<br>até 10 passageiros | Aparelhos médios<br>de 10 a 20 passageiros | Aparelhos grandes<br>e hidroaviões transatlânticos<br>(mais de 20 passageiros) |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Envergadura, em metros .....                    | entre 15 e 28,70                         | entre 22,35 e 35,13                        | entre 27 e 63                                                                  |
| Comprimento, em metros .....                    | » 10 e 19,20                             | » 15,59 e 20,33                            | » 21 e 32,50                                                                   |
| Número e potência dos motores — C. V. .         | » 2 × 220 e 3 × 575                      | » 2 × 700 e 3 × 890                        | » 4 × 600 e 8 × 850                                                            |
| Peso quando vazio — Kg. ....                    | » 1.729 e 5.200                          | » 3.500 e 4.455                            | » 5.518 e 8.750                                                                |
| Peso com carga — Kg. ....                       | » 3.087 e 9.956                          | » 5.300 e 14.400                           | » 10.588 e 42.000                                                              |
| Capacidade, em passageiros <sup>(1)</sup> ..... | » 7 e 10                                 | » 15 e 20                                  | » 22 e 72                                                                      |
| Velocidade de cruzeiro — Km./h. ....            | » 192 e 350                              | » 190 e 300                                | » 211 e 320                                                                    |
| Velocidade máxima — Km./h. ....                 | » 400                                    | » 340                                      | » 355                                                                          |
| Raio de acção em Km. ....                       | » 954 e 2.350                            | » 627 e 4.023                              | » 960 e 6.500                                                                  |

OBSERVAÇÕES: Em avião, 8 passageiros deitados correspondem aproximadamente a 48 sentados, para efeitos de lotação.  
<sup>(1)</sup> Excluída a equipagem.



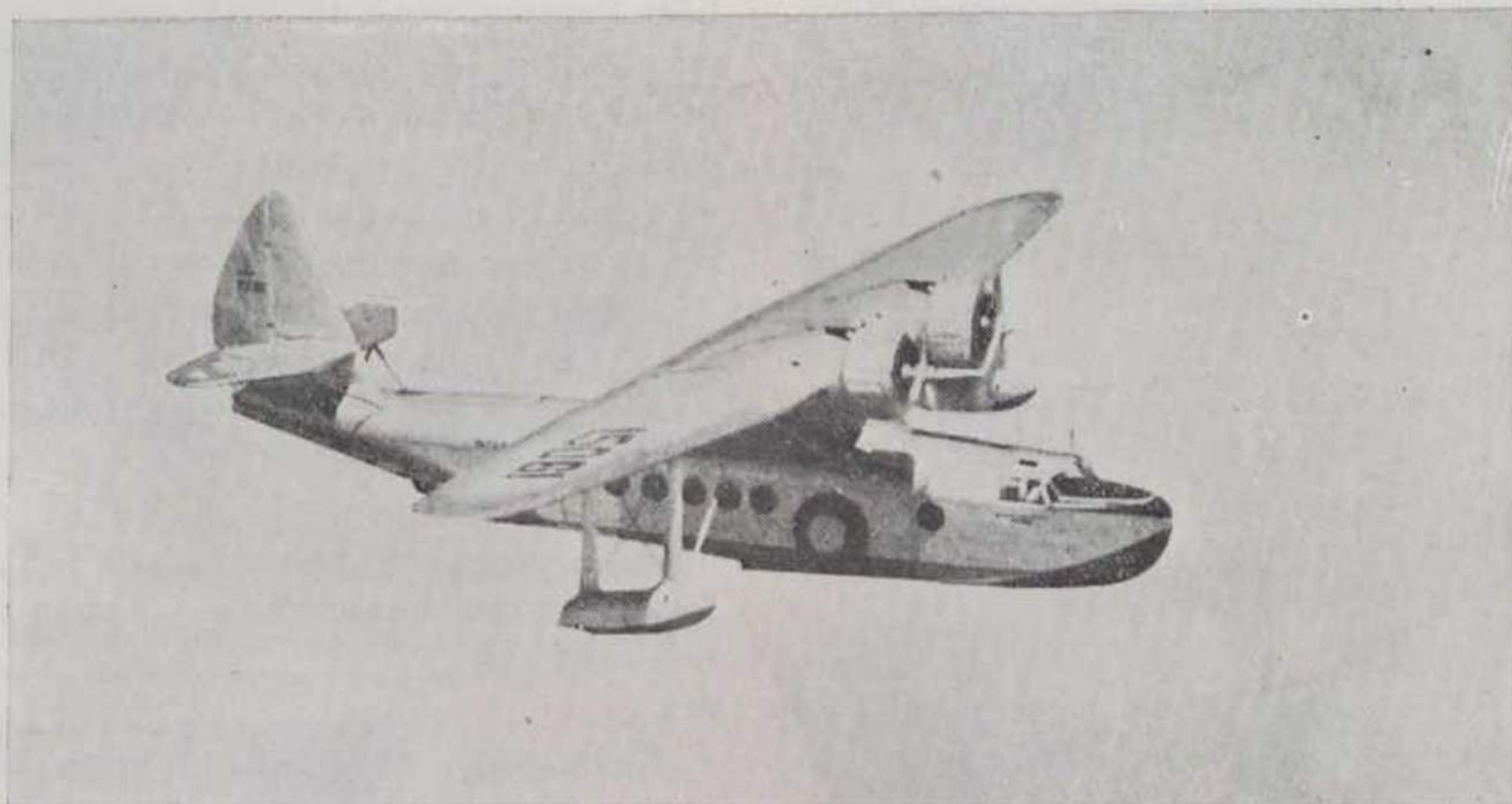


Fig. 176 — Um bi-motor em pleno voo

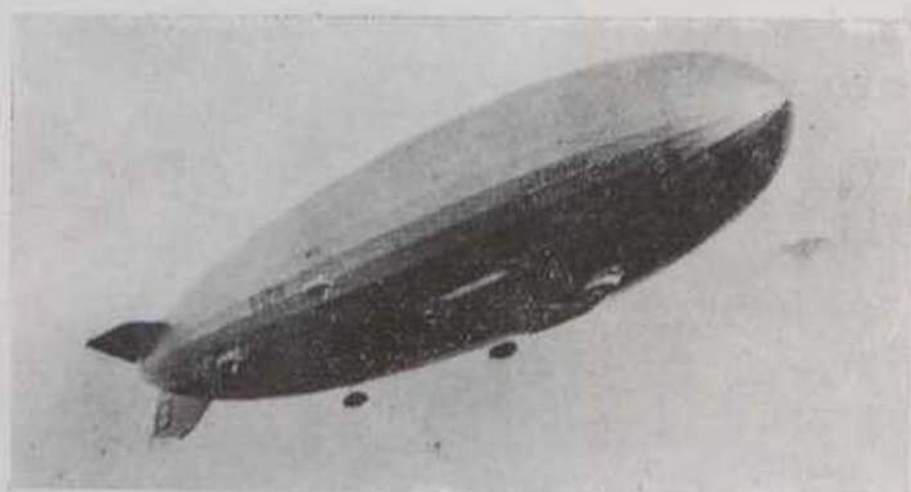


Fig. 177 — O Dirigível «Graf Zeppelin» construído para o transporte de 40 passageiros em 20 camarotes e comportando sala de jantar, 2 grandes salões, casa de fumo e botequim. Comprimento: 245<sup>m</sup>; diâmetro: 41<sup>m</sup>,20; altura: 44<sup>m</sup>,10. Peso total: 222 Ton. Velocidade comercial: 120 Km./h.; máxima: 130 Km./h. Raio de acção à velocidade de cruzeiro: 16.500 Km.



Fig. 178 — Interior de um avião para o transporte de 40 passageiros

são inseparáveis... *porque* todos os aparelhos aéreos têm, de forma geral, valor militar» (1).

Deixemos, porém, a utilização desse valor que infelizmente, na época actual, tão tristemente é posto em relêvo diariamente pela



Fig. 179 — Outro interior de avião só para viagem diurna

leitura dos comunicados oficiais dos países beligerantes e analisemos as principais características dos aviões comerciais actualmente em serviço em todo o Mundo e que se en-

(1) Conclusões já antigas, mas sempre verdadeiras, da Comissão Aérea da Conferência de Washington



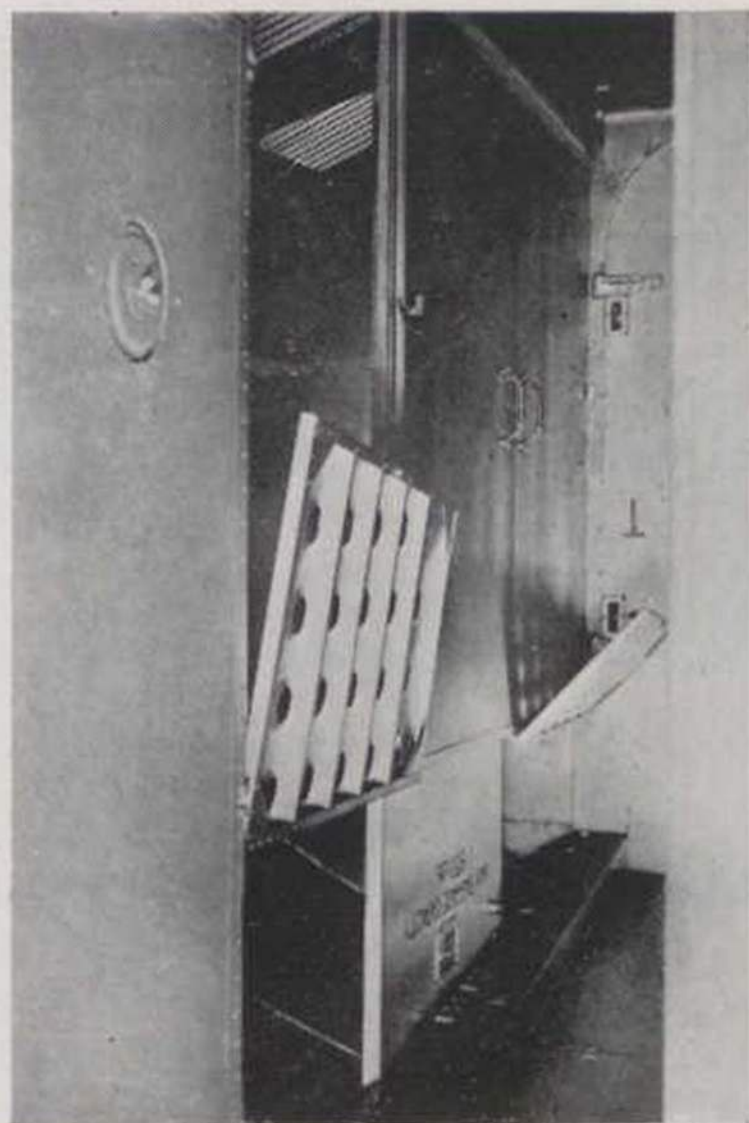


Fig. 181 — Interior do hidro-avião representado na fig. 180 — Pormenor do porão das bagagens

contram reunidas no quadro inserido na página 136. Sobre este quadro, em que os números são bastante elucidativos, desejamos, apenas, chamar a atenção para as velocidades de cruzeiro dos aviões comerciais. Tais velocidades, há pouco mais de quinze anos, não eram mais do que simples velocidades desportivas, como se vê analisando os grá-

ficos das fig. 164 e 165 onde estão indicados os máximos de velocidade desportiva respectivamente, em avião terrestre e em hidro-avião nos últimos vinte anos, e que reunimos na fig. 166 sob a forma de gráfico linear, para melhor estudo comparativo da forma como essas velocidades progrediram nos dois principais tipos de avião.

Algumas fotografias que ilustram este artigo e a que vamos referir-nos em seguida, permitirão formar melhor ideia do extraordinário meio de transporte que já hoje temos à nossa disposição e das suas possibilidades futuras.

As fig. 167 a 173 mostram diferentes tipos de motores utilizados nas aeronaves, conforme o fim a que elas se destinam.

As fig. 174 e 175 representam dois tipos de aviões que estão entre



Fig. 182 — Salão de passageiros disposto para a viagem diurna

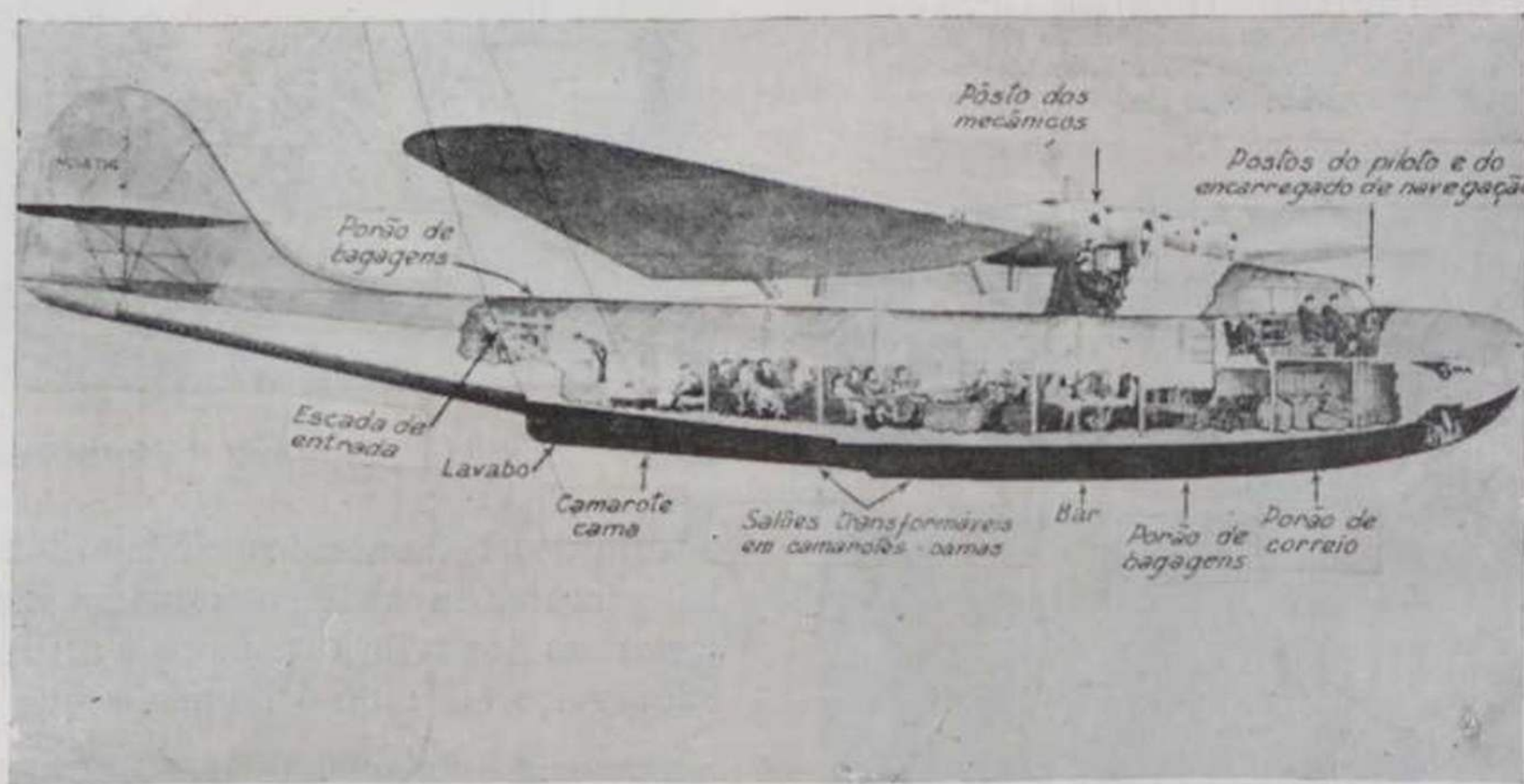


Fig. 180 — Corte de um dos hidro-aviões que asseguram a ligação aérea S. Francisco — Hong Kong



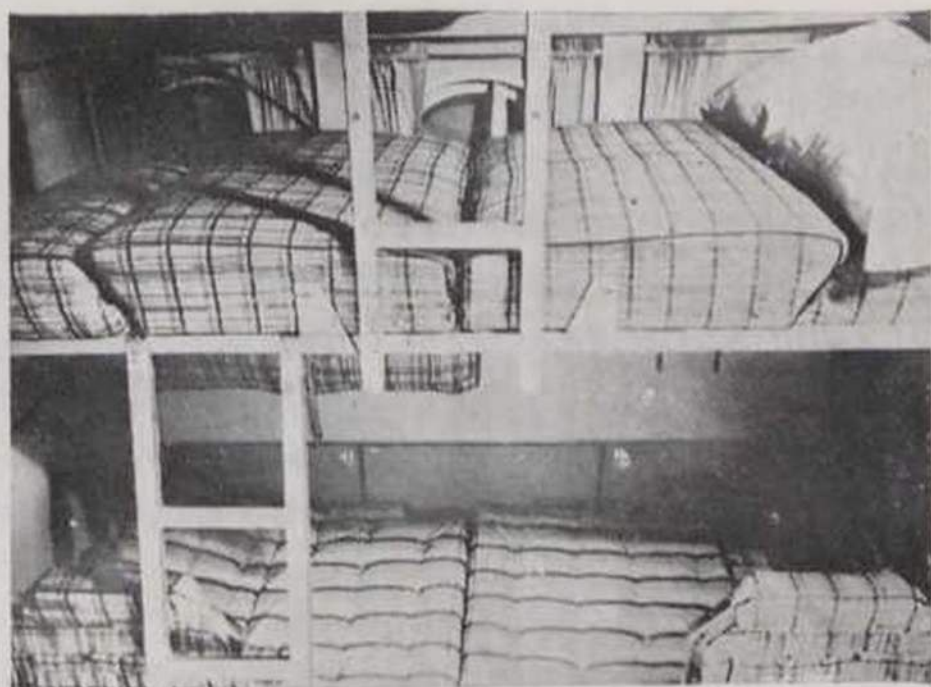


Fig. 183 — Interior do avião representado na fig. 180 — Pormenor do salão de passageiros disposto para a viagem nocturna

si como o automóvel ligeiro para serviço individual e o pesadíssimo caminhão para transporte colectivo. A primeira representa um avião de dois lugares para instrução e turismo; a segunda um hidro-avião transoceânico para 40 ou 70 passageiros.

A fig. 177 representa um dirigível «Zeppelin» que teve a sua época e que, possivelmente, virá a tê-la outra vez ainda.

A fig. 176 é a fotografia de um hidro-avião bimotor em pleno vôo.



Fig. 184 — Interior do avião representado na fig. 180 — Um camarote individual

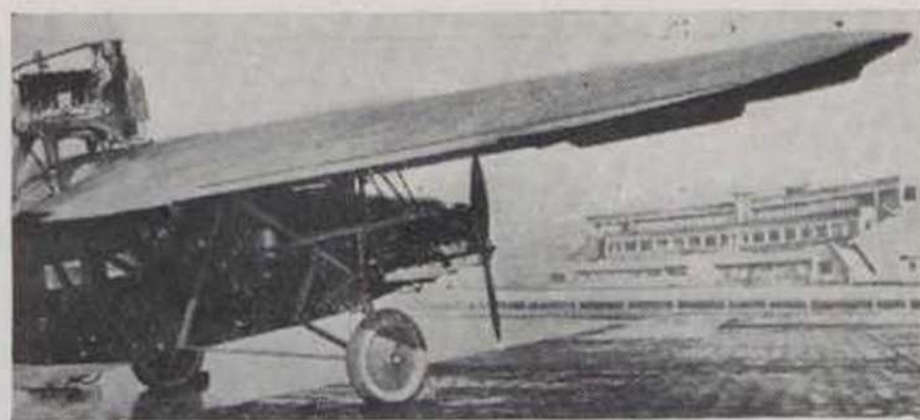


Fig. 185 — Edifício de recepção do aeródromo de Hamburgo

As fig. 178 e 179 mostram os interiores de aviões comerciais para 12 passageiros. A porta que se vê ao fundo do corredor, na primeira fotografia, estabelece a comunicação com o pôsto de pilotagem, na segunda com a sala das bagagens.

Na fig. 180 está representado, em corte, um dos hidro-aviões transoceânicos que asseguram a ligação aérea S. Francisco-Hong-Kong e as fig. 181 a 184 mostram alguns pormenores dos interiores desse avião: a primeira, um pormenor do porão das bagagens; a segunda do salão de passageiros

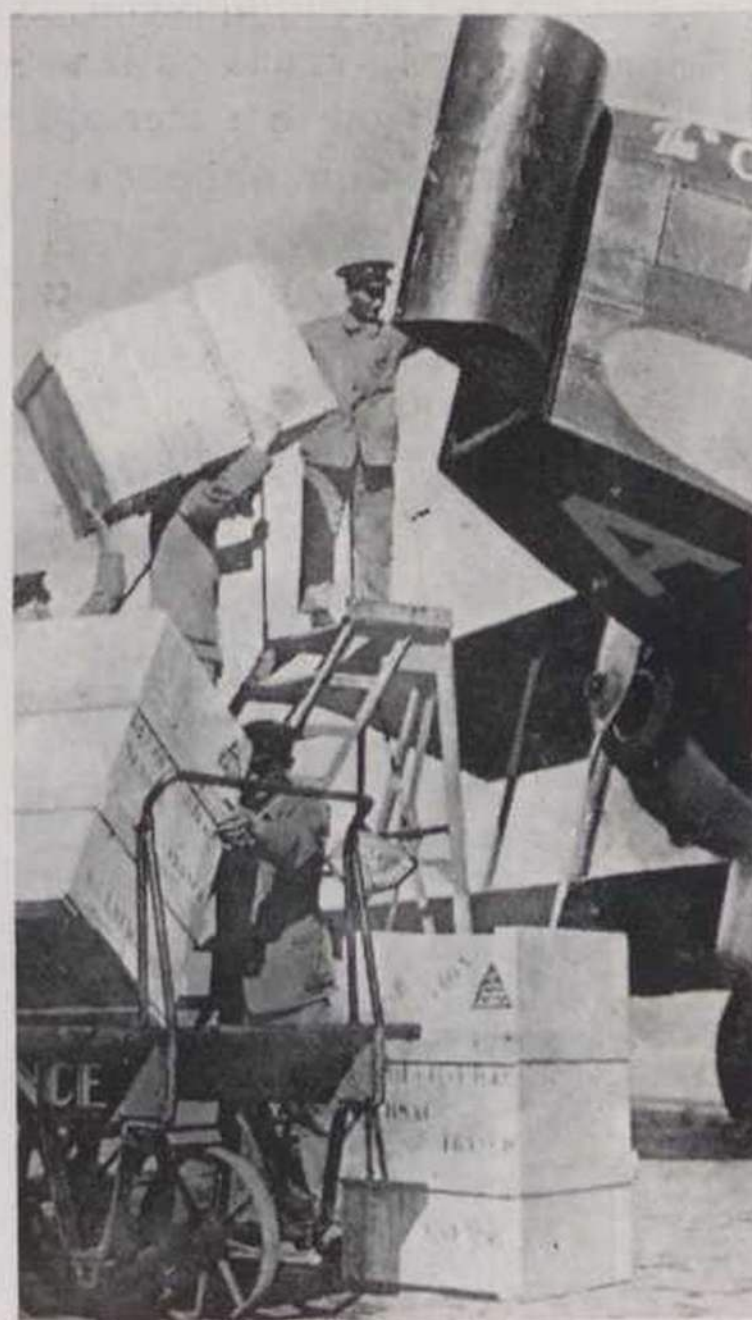


Fig. 186 — Embarque de mercadorias num avião



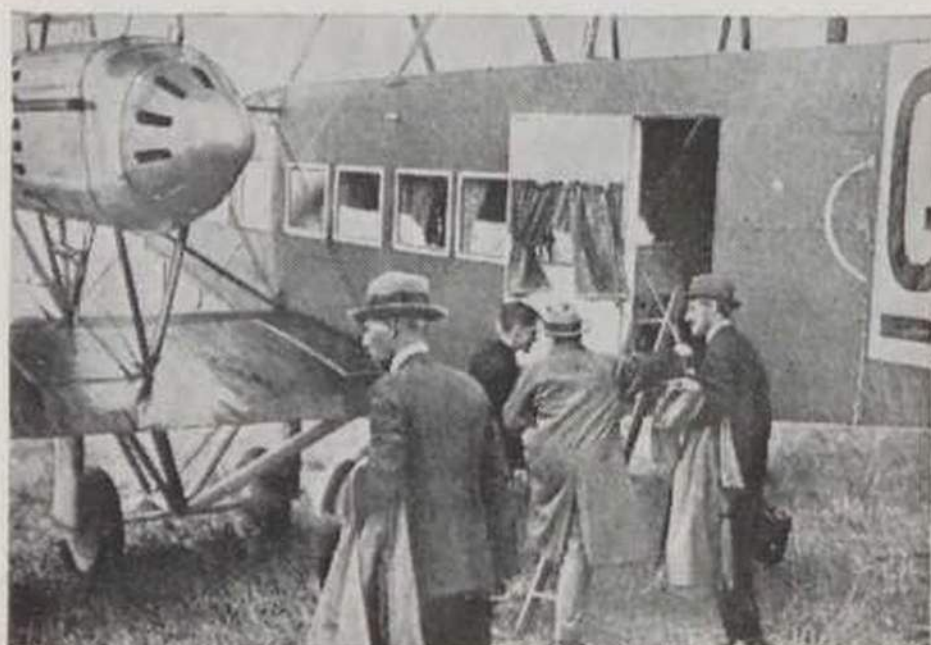


Fig. 187 — Embarque de passageiros num avião

quando disposto para a viagem diurna a terceira, do mesmo salão modificado para a viagem nocturna e a quarta, dum camarote individual.

A fig. 185 representa o edificio de recepção no aeródromo de Hamburgo, edificio de cimento armado, revestido de tijolo recosido, que possui, como sucede na maior parte dos aeródromos, um café com amplas janelas e terraços que nos permitem apreciar, com os olhos marejados de lágrimas ou irradiantes de alegria, a descolagem e a aterragem dos aviões, onde partem ou onde chegam os entes que nos são queridos.

Finalmente, a fig. 186 mostra o carrega-

mento de mercadorias num avião e a fig. 187 o embarque de passageiros.

Por esta última fotografia é fácil observar que o passageiro moderno se dirige para o avião com a mesma serenidade e confiança com que se dirige para o comboio ou para o automóvel e com que se dirigirá amanhã para o foguete interplanetário, se o Homem conseguir um dia dar esse primeiro passo para viagens de mais vulto ainda.

## Conclusão

Outrora, os diferentes países viviam apenas dos seus produtos que cultivavam, extraíam da terra ou fabricavam, quasi exclusivamente, para o seu consumo.

O navio mecânico e o comboio, porém, permitindo o transporte rápido e por baixo preço de maior volume de mercadorias e de maior número de passageiros, facilitaram as trocas, e os países, especializando-se na produção, passaram a importar o que lhes faltava, pagando essas importações com o produto da venda das suas especialidades.

Sobre os oceanos, outrora separação de continentes e sulcados depois ao acaso do vento pelos navios à vela, estabeleceram-se, por fim, estradas definidas, percorridas por

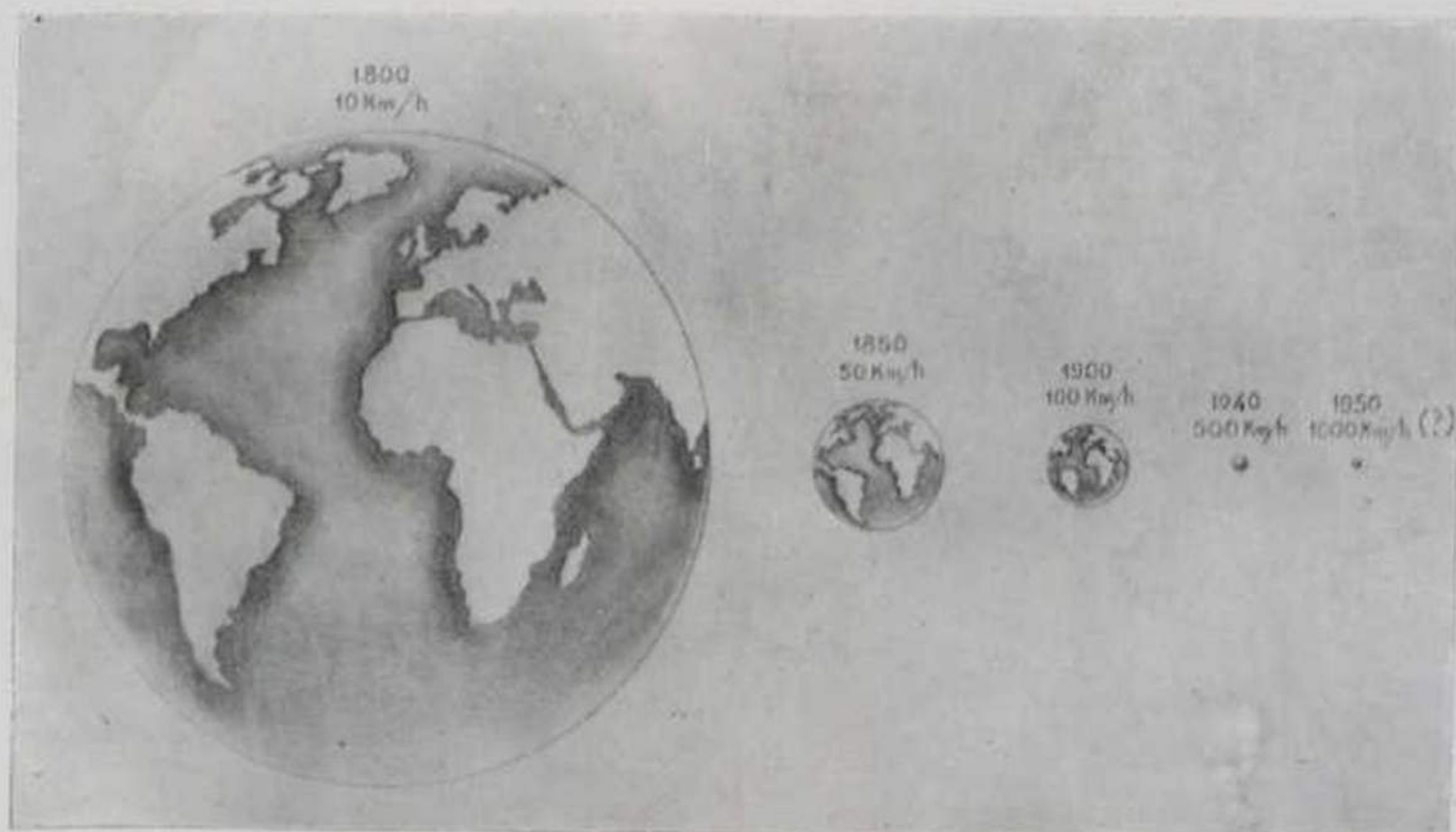


Fig. 183 — O Mundo dos nossos avós era 5 vezes maior do que o dos nossos pais, 10 vezes maior do que o nosso, 50 vezes o dos nossos filhos e 100 vezes, possivelmente, o dos nossos netos



inúmeros navios mecânicos, verdadeiros expressos de passageiros ou de mercadorias.

Sobre os Continentes, as rédes de vias férreas cerraram-se cada vez mais em todos os países e estenderam-se de uns países aos outros. Extensas linhas percorridas por combóios directos, cada vez mais cómodos e mais velozes, permitiram fazer em alguns dias apenas, viagens que outrora exigiriam meses e por ventura anos a efectuar.

Por outro lado, as rédes de estradas melhoraram e desenvolveram-se com o aparecimento do automóvel que, se embora, por vezes, numa compreensão errada da sua verdadeira função, duplica o combóio, é já hoje também um seu precioso colaborador e mais precioso será quando os Estados se resolverem a regulamentar um sistema racional de transportes que, a bem das Nações, saiba tirar para a Colectividade o maior proveito de cada um deles.

As auto-estradas virão um dia dar ao automóvel a característica de meio de transporte internacional que hoje ainda não tem.

Finalmente, no vasto oceano atmosférico que nos envolve, as estradas aéreas aumentam em número e em extensão de dia para dia! Os aviões, cada vez maiores e mais velozes, ligam as principais cidades do Mundo, sobrevoando os Mares e os Continentes e permitindo fazer hoje em algumas horas apenas, viagens que ha poucos anos ainda levavam dias a efectuar.

Vivemos uma época que se caracteriza pela ânsia das velocidades a que os desportistas chamam a luta contra o relógio que o mesmo é dizer, a luta contra o Tempo!

Nós preferimos chamar-lhe a luta contra o Espaço!

Praticamente, de facto o que representa um aumento de velocidade? Uma diminuição

ção de espaço, apenas! O Homem, em matéria de transportes, já não mede as distâncias por milhas ou por quilómetros, mede-as por dias, horas, minutos e segundos.

A que distância ficava ontem o Havre de Nova-Iorque? A 14 dias de vapor! E o Pôrto a que distância ficava de Lisboa? A dois ou três dias de diligência! A que distância fica hoje o Havre de Nova-Iorque? A quatro dias apenas de navio! E a que distância de Lisboa fica a cidade do Pôrto? A cinco horas de combóio! Qual será amanhã a distância do Havre a Nova-Iorque? Algumas horas de avião! E a que distância de Lisboa ficará a cidade do Pôrto? A poucos minutos apenas!

O Homem encerra-se, por suas próprias mãos, numa gaiola cada vez mais apertada!

O «Mundo» dos nossos avós era cinco vezes maior do que o de nossos pais, dez vezes maior do que o nosso, cinqüenta vezes o dos nossos filhos e cem vezes, possivelmente, o dos nossos netos.

Se a ambição humana pudesse ter limites, em matéria de transportes nada mais deveríamos desejar do que um sistema racional que permitisse tirar de cada um dos que hoje temos à nossa disposição o máximo proveito para a Colectividade!

O Homem é, porém, o eterno insatisfeito e a Natureza a fonte inexgotável de recursos a que ele não recorre nunca inutilmente! A Terra é cada vez mais pequena para conter a sua incomensurável ambição mas... a Terra é um grão de areia apenas na imensidade do Universo e, no estado actual da Ciência, não é prudente ainda estabelecer limites para o desenvolvimento do Saber humano.

Tire o leitor, portanto, a conclusão do que escrevemos, que nós tirámos já também, para uso próprio apenas, a nossa conclusão.





## DIGRESSÃO LITERÁRIA

*José Duarte Ramalho Ortigão nasceu no Porto em 24 de Novembro de 1836 e faleceu em 27 de Setembro de 1915. Sentindo grande inclinação para as letras, entrou primeiramente para a redacção do Jornal do Porto e desde então a sua acção como jornalista foi brilhante e excepcionalmente fecunda.*

*Foi muito notável a sua colaboração no António Maria e no Album das Glórias, de Bordalo Pinheiro, nos deliciosos folhetins da Gazeta de Notícias, Diário da Manhã, Diário de Notícias, etc., etc.*

*Ligando-se ao grande escritor, que foi Eça de Queiroz, essa camaradagem literária produziu entre outras, a admirável obra das Farpas, em que o espirito dos dois finissimos homens de letras comentou, com notável desassombro e um extraordinário brilho de forma, tudo quanto mais directamente se relacionava com a vida e os costumes nacionais da sua época. Dessa ligação espiritual saiu também o interessante romance o Mistério da Estrada de Sintra, publicado inicialmente em folhetim no Diário de Notícias.*

*De Ramalho Ortigão há, além de outros, os seguintes livros: Contos côr de rosa, Em Paris, Literatura de hoje, Banhos de caldas e águas minerais, Notas de viagem, As praias de Portugal, John Bull, A Hollanda, O culto da arte em Portugal, etc. etc.*

*Traduziu para o teatro a brilhante comédia de George Sand O Marquês de Villemere, que foi representada pela primeira vez no teatro de D. Maria II, em Lisboa.*

*De grande exuberância de fantasia e conhecendo perfeitamente a sua lingua, Ramalho foi um dos escritores mais notáveis da sua geração.*

*O trecho que se segue é extraído do seu livro As praias de Portugal.*

Foz! Saudosa Foz! Residência querida da minha infância tão afastada já — ai de mim! — destes anos duros! Com que terno prazer que eu te saúdo, sempre que te avisto, ou penso em ti!

Estamos bem mudados ambos — velha amiga! — tu do que foste, eu do que era!

No tempo em que eu ia de chapéu de palha e de bibe, à tarde, apanhar conchinhas na costa, pela mão de minha avó, tu eras grave, simples, burguesa, recolhida e silenciosa como uma horta em pleno campo.

Tinhas duas hospedarias: a do Julião, defronte do Castelo, e a do Silvestre, ao fundo da rua Direita. Em qualquer delas, o preço, com almôço de bifes e ovos, jantar e ceia, com lautas sobremesas de pudim de pão com passas, muita fruta e vinho à discreção, era de um pinto por dia. Porque tudo quanto era bom e caro, custava nesse tempo — um pinto.

Além destas hospedarias havia o café da Senhora da Luz, a Assembléia do Mallen, à esquina da praia dos Ingleses; um barbeiro na rua Direita, que era veterano, tinha a figura de uma esfera, e exhibia à porta do seu estabelecimento um pintasilgo dentro de uma gaiola cilíndrica, que andava à roda, fazendo mexer engenhosamente um boneco e uma boneca que estavam dos lados, segurando uma manivela.

Havia também a Rosa das burras, cujo nome provinha do seu estabelecimento, em

que se alugavam as mulinhas cavalgadas para a viagem a Leça, chamando a atenção dos viandantes por meio da seguinte taboleta, pintada no muro do quintal:

*Aqui se alugo vurras para passeio e para leites com albarda e com selim de homen e de senhora*

No principio da estação, em Agôsto, começavam a chegar os banhistas!

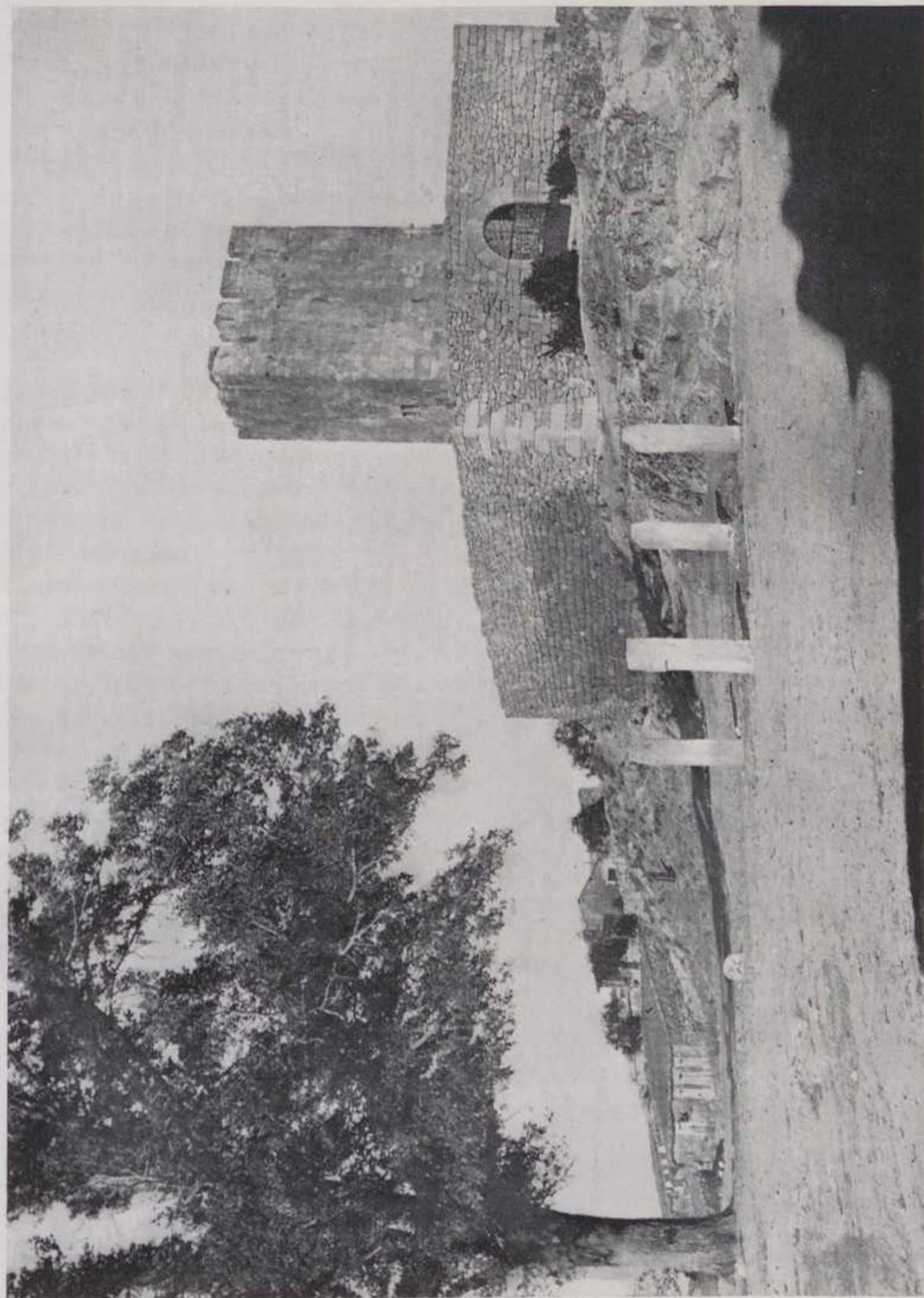
Vinham as famílias do Douro. Via-as a gente em magotes, confrangidas, arripiadas, olhando para o mar com uma grande sensação de espanto, de pavor e de frio.

Os homens traziam os seus capotes bandados de veludo ou de baêta verde. As senhoras atavam na cabeça três lenços, e punham por cima uma manta. Ao lado ia o padre, o capelão da casa ou o prior da freguesia, com o seu solidéu de retroz atabafando-lhe as orelhas, o chapéu braguez seguro por baixo da barba com um cordão, com passador, terminando numa bolota. E o eclesiástico, levando na mão o seu lenço de Alcobaça, de quadrados azuis e encarnados, apontava para os navios com o ferrão do seu guarda-sol e explicava alguns segredos da navegação. Atrás seguia a criada, boquiaberta, com os seus bandós alisados com banha de porco, os pés sem meias calçados em grossos sapatos, a saia curta, as mãos debaixo do avental.

Tinham os seus passeios favoritos:

Ao farol da Senhora da Luz, onde o faro-





CASTELO DE LONGROIVA

*Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves,  
Sub-chefe de Serviço da  
Divisão da Via e Obras*



leiro deixava olhar pelo óculo para os velhos telégrafos, cujo aparelho de taboinhas, armado no visio dos montes, parecia espreguiçar-se e bocejar as notícias no azul do espaço;

Pela manhã, à feira onde estacionavam os carros das melancias, as canastras com os frangos, os gigos d'uvas, a louça branca e amarela e as bilhas do leite;

À Cantareira, de tarde, quando chegavam as lanchas do peixe e se comprava a volumosa pescada de dorso preto, que as criadas traziam para casa em argola, com a ponta da cauda na boca, como o símbolo da imobilidade egípcia.

Não sei qual era a vida das demais famílias que iam para a Foz nesse tempo, porque a convivência era tão pouca, que toda a gente comia salada de alho, francamente, sem receio de vir a falar com outrem que não fôsse a família.

Na minha casa, o teor era este:

De manhã, depois do banho, às oito horas, almoçava-se café com leite, pão com manteiga fresca, que vinha das terras de minha avó. Ao meio dia jantava-se. As Avé-Marias, quando se escondiam as moscas e o sol, persinávamos-nos, resávamos o Angelus ao toque do sino da Igreja e tomávamos chá com pão de Villar e biscoitos de Avintes.

Vinha depois o serão: uns costuravam, outros liam o *Periódico dos Pobres*, outros jogavam o voltarete; eu tirava os meus significados de Tito Lívio e adormecia — sendo cônsules Marco Túllio e Públio Vitéllio.

As oito horas e meia, quando os tambores e as cornetas do Castelo tocavam a recolher, comia-se peixe cosido, bifes, esperregado, enormes quantidades de melão; procedia-se à operação de ir cada um para o seu quarto queimar os mosquitos; e todos se deitavam em seguida.

Alta noite acordava-se por via de regra uma vez. No grande silêncio da terra ouvia-se o mar bramir e rebentar na costa com um eco solene e triste. Uma voz ao longe chamava: *Ó sê Machado! Ó sê Machado!* Eram os pescadores que vinham acordar o

patrão de uma lancha. Na capoeira, umas azas espanejavam ruídosamente. Cantava um galo. A gente pensava: «Está digerido o melão». E adormecia-se outra vez, enquanto um mosquito, que escapára à queima, zumbia nas trevas, guloso e feroz.

Muita gente vinha do Pôrto, de madrugada, tomava banho e regressava à cidade. Este serviço era em grande parte feito pelos *carroções*, um dos mais extraordinários inventos do espírito portuense, aplicado à locomoção.

O carroção era um pequeno prédio, com quatro rodas, puxado por uma junta de bois. Dentro havia duas bancadas paralelas, em que se sentavam os viajantes. Por fóra, sobre uma faixa pintada de uma côr alegre, lia-se o nome do proprietário e do inventor da máquina: *Manuel José de Oliveira*.

Quanta gente cabia num carroção? Nunca se pôde saber. Um carroção levava uma família. Que esta fôsse pequena ou grande, o carroção não se importava com isso e levava-a. Levava-a devagar mas ia-a levando sempre.

Havia famílias enormes que não cabiam em duas salas e que se acomodavam num carroção. No inverno, uma dessas ingentes moles chegava à porta do teatro de S. João. A portinhola abria-se; havia uma escada com corrimão para descer; o carroção começava a despejar senhoras. O pátio do teatro enchia-se e o carroção continuava sempre a deitar gente. Pasmava-se de que êle pudesse conter tantas pessoas, ia-se olhar e encontrava-se ainda, lá dentro, no escuro, a mexer-se e a preparar-se para sair, tanta gente como a que estava fora!

Nas viagens para a Foz, para Leça, para a Ponte da Pedra, para Matosinhos, além da gente, ia também nos carroções, louça, fatos, roupas, víveres para os viajantes e penso para os bois! Para êste fim, havia nas bancadas, por baixo das almofadas, esconderijos tenebrosos e profundos, onde, no caso de necessidade poderia arrumar-se — outra família.

.....



# EM VIAGEM...

## Um almoço que caiu do céu

Foi durante a outra guerra. Depois dum copioso café com leite e torradas na Pampilhosa tomei às 6 da manhã o comboio correio da Beira Alta, que me depositaria em Vila Franca das Naves, pela uma hora da tarde, onde me esperava o almoço na locanda da Senhora Maria e a diligência que me havia de levar à minha aldeia distante, nas faldas da serra da Marofa.

Mas o comboio eternizava-se nas estações com intermináveis manobras e quando partimos de Mangualde já tínhamos uma boa hora de atraso. Em Contenças então as manobras pareciam não ter fim; e, fôsse a aragem da serra, fôsse a fadiga da viagem, eu sentia um apetite de dia de festa, mas, Santo Deus! Quando chegaríamos nós a Vila Franca das Naves? Às duas, às três da tarde?...

Enfim, lá partimos. E talvez porque o atraso fôsse já grande, em Gouveia o serviço limitou-se à descarga das recovagens e das malas do correio.

Quando o comboio partia, abriu-se a porta do compartimento da carruagem de 1.<sup>a</sup> classe, sem corredor, em que eu ia sôzinho, e uma moça rosada e roliça atirou para dentro um cabaz coberto com um grande guardanapo, dizendo-me, ofegante:

— Aqui está o almoço. São três tostões ..

— Que é que diz?...

— São três tostões. Faz favor de me pagar, que o comboio vai-se embora. Depois entregue o cabaz ao revisor.

Dei os três tostões à moça e umas moedas de cobre para ela e louvei a Providência por aquele presente inesperado. Descoberto o cabaz, oh Ceus! Que vejo eu? Um almoço, um autêntico almoço de fazer inveja a D'Artagnan, nos seus festins de Baltazar. Arroz de bacalhau, um bom naco de carne assada, com batatinhas à volta, azeitonas, uma larga talhada de queijo da serra, que se desfazia

em nata, dois páisinhos e uma garrafa de vinho quasi cheia.

Levantei as mãos ao céu, dando as graças e ataquei o festim.

Ah! aquele almoço. Não se pode ser mais feliz.

Quando parámos em Celorico, apareceu o revisor, a quem contei o estranho caso, louvando mais uma vez a Providência por, tão a propósito, se ter lembrado de mim.

O digno homem tirou o boné, coçou a cabeça e disse que aquilo devia ser engano.

Foi talvez o passageiro do compartimento ao lado, que encomendou o almoço. Mas ele vinha a dormir e, acrescentou sentenciosamente, que quem dorme, dorme-lhe a fazenda.

Depois disse que era a filha do Sr. Guimarães, Chefe de Vilar Formoso, que tinha organizado aquele serviço; bastava a gente pedir ao Chefe duma estação qualquer, um almoço em Gouveia, que lá estava uma rapariga com ele à passagem do comboio.

O revisor saiu. Dez minutos depois, quando o comboio despegava lentamente da estação, a porta do compartimento abriu-se de estalo e entrou um oficial do exército, magro, alto, de bigodes rebeldes e fechando-a sobre ele, invectivou-me com os olhos congestionados de raiva:

Quem lhe disse ao Sr. que o almoço era para si?

Balbuciei uma desculpa, mas o homem não me deixou prosseguir.

— Que o Sr. comesse o almoço vá, mas que por cima ainda se fôsse gabar da sua façanha...

Compreendi tudo, o velhaco do revisor tinha ido dar com a língua nos dentes, juntando palavras que eu não havia proferido.

Mas o oficial continuava, torrencialmente:

— E estive eu a mandar um telegrama do Carregal para o Sr. se refastelar.



Naquela altura tive a compreensão nítida de que a fome é má conselheira e tratei de o acalmar o melhor que pude num rosário de desculpas e de boas palavras.

Como tôdas as pessoas impulsivas, em breve lhe passou, porém, a ira e abateu-se na banquetta quasi desfalecido.

Como tudo aquilo devia ser fraqueza, fui à minha maleta, tirei de lá um pãozinho embrulhado em papel de sêda, aberto ao meio, e em cuja fenda eu tinha entalado metade do queijo do almoço — era a minha

merenda — e ofereci-o ao homem que deu um salto, revirando para mim o bugalho do olho guloso. Foi a paz. Depois reforcei-o com o vinho que ficara na garrafa e o incidente depressa foi esquecido.

Depois, certamente, para me demonstrar que êle não era de reservas, tirou a cigarreira de prata e estendeu-ma cordialmente. — Ricos cigarros. Aquele homem providente tratava-se.

GUERRA MAIO

## ESTATÍSTICA

### Percurso quilométrico

Referente a Abril, Maio e Junho de 1940

| Combóios                     |                  | ANTIGA REDE          |           |                    |         | MINHO E DOURO        |           |                    |         | SUL E SUESTE         |           |                    |         |
|------------------------------|------------------|----------------------|-----------|--------------------|---------|----------------------|-----------|--------------------|---------|----------------------|-----------|--------------------|---------|
|                              |                  | Percorso efectivo em |           | Diferenças em 1940 |         | Percorso efectivo em |           | Diferenças em 1940 |         | Percorso efectivo em |           | Diferenças em 1940 |         |
|                              |                  | 1939                 | 1940      | A mais             | A menos | 1939                 | 1940      | A mais             | A menos | 1939                 | 1940      | A mais             | A menos |
| Abril .....                  | De passageiros.. | 392.781              | 363.935   | —                  | 28.846  | 136.620              | 120.801   | —                  | 15.819  | 139.979              | 120.292   | —                  | 19.687  |
|                              | De mercadorias   | 221.668              | 244.176   | 22.508             | —       | 38.658               | 37.481    | —                  | 1.177   | 108.267              | 99.799    | —                  | 8.468   |
|                              | Em manobras..    | 71.405               | 78.721    | 7.386              | —       | 27.769               | 27.317    | —                  | 452     | 27.034               | 27.703    | 669                | —       |
|                              | Totais..         | 685.854              | 686.902   | 29.894             | 28.846  | 203.047              | 185.599   | —                  | 17.448  | 275.280              | 247.704   | 669                | 28.155  |
| Total das diferenças em 1940 |                  | A mais:              |           | 1.048              |         | A menos:             |           | 17.448             |         | A menos:             |           | 27.486             |         |
| Maio .....                   | De passageiros.. | 382.284              | 355.154   | —                  | 27.130  | 134.559              | 120.051   | —                  | 14.508  | 136.582              | 117.256   | —                  | 19.326  |
|                              | De mercadorias   | 216.787              | 227.944   | 11.157             | —       | 37.705               | 30.380    | —                  | 7.325   | 109.591              | 86.720    | —                  | 22.871  |
|                              | Em manobras..    | 70.130               | 73.697    | 3.567              | —       | 27.648               | 26.180    | —                  | 1.468   | 26.753               | 25.646    | —                  | 1.107   |
|                              | Totais..         | 669.201              | 656.795   | 14.724             | 27.130  | 199.912              | 176.611   | —                  | 23.301  | 272.926              | 229.622   | —                  | 43.304  |
| Total das diferenças em 1940 |                  | A menos:             |           | 12.406             |         | A menos:             |           | 23.301             |         | A menos:             |           | 43.304             |         |
| Junho.....                   | De passageiros.. | 398.573              | 354.592   | —                  | 33.981  | 141.839              | 120.967   | —                  | 20.872  | 140.094              | 121.405   | —                  | 18.689  |
|                              | De mercadorias   | 215.364              | 247.909   | 32.545             | —       | 39.222               | 33.653    | —                  | 5.569   | 107.306              | 92.262    | —                  | 15.044  |
|                              | Em manobras..    | 71.426               | 82.495    | 11.069             | —       | 28.905               | 27.029    | —                  | 1.876   | 25.678               | 27.917    | 2.239              | —       |
|                              | Totais..         | 685.363              | 694.996   | 43.614             | 33.981  | 209.966              | 181.649   | —                  | 28.317  | 273.078              | 241.584   | 2.239              | 33.733  |
| Total das diferenças em 1940 |                  | A mais:              |           | 9.633              |         | A menos:             |           | 28.317             |         | A menos:             |           | 31.494             |         |
| Desde Janeiro                | De passageiros.. | 2.320.978            | 2.138.195 | —                  | 182.783 | 808.683              | 716.481   | —                  | 92.202  | 824.369              | 711.952   | —                  | 112.417 |
|                              | De mercadorias   | 1.308.946            | 1.425.072 | 116.126            | —       | 228.246              | 210.136   | —                  | 18.110  | 638.649              | 596.640   | —                  | 42.009  |
|                              | Em manobras..    | 425.039              | 467.201   | 42.162             | —       | 163.414              | 160.620   | —                  | 2.794   | 168.623              | 169.422   | 799                | —       |
|                              | Totais           | 4.054.963            | 4.030.468 | 158.288            | 182.783 | 1.200.343            | 1.087.237 | —                  | 113.106 | 1.631.641            | 1.478.014 | 799                | 154.426 |
| Total das diferenças em 1940 |                  | A menos:             |           | 24.495             |         | A menos:             |           | 113.106            |         | A menos:             |           | 153.627            |         |



# Consultas e Documentos

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**Aviso ao Público A. n.º 636** — Anuncia o encerramento do apeadeiro de Triana, na linha de Cintura do Porto, e a abertura à exploração dos apeadeiros de Rebordões e de Pedrouços da Maia, na mesma linha.

**Aviso ao Público A. n.º 637** (13.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 605) — Estabelece serviço combinado de camionagem com a Empresa Automobilista Morão, Lda, entre a estação de Castelo Branco e o Despacho Central de Idanha-a-Nova, servindo as povoações de Rosmaninhal, Zebreira, Salvaterra do Extremo e Monfortinho (Termas).

**Aviso ao Público A. n.º 638** (14.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 605) — Inaugura a carreira de caminhetas entre a estação do Barreiro e a cidade de Évora, concedida à Companhia, a partir de 22 de Maio último.

**Aviso ao Público A. n.º 639** — Esclarece que a partir de 1 de Maio de 1940 estão à venda em certas estações Cartas de Identidade que conferem concessões de redução nos preços dos bilhetes da Tarifa Geral, durante certo prazo e por ocasião das Comemorações Nacionais.

**Aviso ao Público A. n.º 640** — Regula o Serviço Internacional de passageiros, bagagens e cães, de Portugal para Espanha ou mais além e de Espanha ou mais além para Portugal.

**Aviso ao Público A. n.º 641** — Estabelece distâncias próprias para o apeadeiro de Pereiras, situado ao quilómetro 263,287 da linha do Sul.

**Aviso ao Público A. n.º 642** — Transporte de cães de caça — Estabelece que a partir de 1 de Julho de 1940 esta Companhia concede, em qualquer percurso das suas linhas (excepto na via fluvial), a redução de 50 % sobre os preços da Tarifa Geral (base 7.ª).

**Carta Impressa n. 30** — Recomenda o preenchimento de fixas que forem enviadas às estações, constituindo um inquérito comercial (excursionismo).

**Carta-Impressa n.º 31** — Serviço Internacional — Esclarece que os portes relativos ao percurso espanhol, das remessas procedentes de Portugal e destinadas a França ou mais além, passam a ser pagos à entrada

da mercadoria em Espanha ou antes de transposta a fronteira de saída de Espanha.

**Aditamento n.º 56 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário correspondente a café em bruto.

**25.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º I de Pequena Velocidade** — Anula o 15.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V., em vigor na Antiga Rede, e 5.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V., em vigor nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, relativo à concessão de bonificações no transporte de madeira de pinho serrada para caixas, em pacotes, destinada a exportação.

**26.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º I de P. V., em vigor na Antiga Rede** — Suprime a concessão relativa a vinho abafado, generoso ou de pasto, a que se referem o 1.º, 7.º e 24.º Aditamentos ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V., em vigor na Antiga Rede.

### II — Movimento

**Comunicação-Circular n.º 707** — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

**Comunicação-Circular n.º 708** — Sobre a distribuição, a determinadas estações, de encerados exclusivamente destinados a cobrir remessas de cal (anulação da Comunicação-Circular n.º 690 de 23 de Outubro de 1939).

**Comunicação-Circular n.º 709** — Indica o procedimento a adoptar contra os indivíduos que exercem a mendicância dentro das carruagens dos comboios ou nos recintos das estações.

### III — Serviços Técnicos

**Comunicação-Circular n.º 48** — Trata das datações de selos para bolsas, cofres e forma de efectuar a selagem com os selos de folha.

**Instrução n.º 2335** — Diz respeito à sinalização de Lisboa-P e comunica que além dos sinais já existentes foram instalados dois novos semáforos destinados a proteger a saída de comboios da mesma estação.

**Instrução n.º 2336** — Comunica que na linha de Cintura do Porto, entre as estações de Leça do Balio e Leixões, foi instalado um desvio ligado à linha geral.



# Pessoal

## Nomeações

Em Abril

### EXPLORAÇÃO

**Porteiro:** Francisco Correia Novo.

**Carregadores:** Armando Ribeiro Falcão, António da Costa Pereira, Vitorino Camelo Pinto de Matos, José Maria de Passos, Manuel Augusto Rodrigues, Eugénio Ribeiro Martins e Manuel Delgado.

Em Maio

### VIA E OBRAS

**Electricistas de 3.<sup>a</sup> classe:** Domingos Fernandes Leite, Agostinho Amaral Relha, Bento Cabaço Martins, Manuel Emauz Nunes e Alberto Palma Pereira.

## Mudanças de categoria

Em Maio

### EXPLORAÇÃO

Para:

**Servente de estação:** o Servente do Serviço da Fiscalização e Estatística, José Alves Valério.

## Promoções

Em Maio

### VIA E OBRAS

**Electricistas de 3.<sup>a</sup> classe:** Manuel Antunes Agostinho e António Borralho.

## Exames

### EXPLORAÇÃO

Agentes aprovados nos exames realizados no mês de Maio findo

**Praticantes para Aspirantes:** João Rafael Reis Opa, Mário Santana Rodrigues, Alfredo Fernandes Gomes, José Lopes, Acácio Vale da Silva, José Augusto Penteado, Nuno Rodrigues Esteves, Joaquim António Cândido, Álvaro Pacheco da Cunha, António Pimentel, José Martins, Saúl das Neves Oliveira Paquim, José Ramos Monteiro, José Romeu, José Maria Policarpo, Jaime Fernandes Carreira, Joaquim Alberto Abrantes Benido e José Baptista.

## Reformas

Em Maio

### EXPLORAÇÃO

*Domingos da Assunção Pereira*, Empregado principal do Serviço da Fiscalização.

*Joaquim Álvaro Peixoto Sepúlveda*, Fiel de estação, de Campanhã.

*Eduardo Nunes*, Escriurário principal, de Lisboa-P.  
*Semião de São João Carvalho*, Conferente, de Alcântara-Terra.

*Eusébio José Carapinha*, Conferente, de Cais do Rêgo.

*Adriano Alves da Silva*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe, do Entroncamento.

*João Camacho*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe, do Entroncamento.

*João Matias Júnior*, Revisor principal, de Lisboa-P.  
*Manuel Amorim*, Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe, de B.-Benfica.

*Manuel Miranda*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe, de Lisboa-P.

*Pedro de Oliveira*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Pampilhosa.

*Francisco dos Santos*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Santarém.

*João de Deus Catarro*, Guarda, de Lisboa-P.

*Diniz da Cruz*, de Tórres Novas.

*José Lourenço Avelar Coelho*, Guarda, de Tórres Vedras.

*Eduardo Franco Camacho*, Guarda, de Valado.

*Abílio Dias Rôlo*, Guarda, de Lisboa-P.

*José Cardoso*, Guarda, de Alfândega.

*José Alves Ferreira*, Guarda, de Barcelos.

*Bernardo Nunes Monteiro*, Carregador, de Erme- zinde.

*Luis Augusto Coelho*, Carregador, de Cerveira.

*José do Nascimento Bispo*, Servente, do Entronca- mento.

### VIA E OBRAS

*Joaquim Marques*, Chefe do distrito 296, Sines.

*António Ferreira*, Assentador do distrito 72, Aveiro.

*Joaquim Mendes*, Assentador do distrito 117, Barca de Amieira.

*Júlio Santos*, Assentador do distrito 35, Elvas.

*António Alves*, Assentador do distrito 126, Fundão.

*Manuel Monteiro*, Assentador do distrito 63, Coim- bra.

*João Afonso*, Assentador do distrito 234, Messines.

*José António*, Assentador do distrito 426, Ermida.



## MATERIAL E TRACÇÃO

*António Mendes*, Contramestre de 1.<sup>a</sup> classe.

*João da Guia*, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.

*António Teixeira*, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.

*António de Almeida*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.

*Germano Duarte*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.

*Joaquim Silva Alfaro*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.

*Américo António Amaral*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.

*Fortunato da Silva*, Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe.

*António Teixeira Dominginhos*, Fogueiro de Máquinas Fixas.

*Carlos Rodrigues da Silva*, Limpador.

## Falecimentos

Em Abril

## EXPLORAÇÃO

† *Abílio da Silva Mota*, Factor de 3.<sup>a</sup> classe, de Odemira.

Admitido como Praticante de factor em 2 de Janeiro de 1937, foi nomeado Aspirante em 1 de Abril de 1938 e Factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1940.

Em Maio

† *Jaime de Matos Cardoso*, Factor de 1.<sup>a</sup> classe, de Lisboa-P.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Maio de 1913, foi nomeado Aspirante em 4 de Julho de 1914, promovido a Factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1915 e finalmente a Factor de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1926.

† *Miguel Afonso*, Factor de 2.<sup>a</sup> classe, de Olhão.

Admitido como Praticante em 7 de Agosto de 1920, foi nomeado Aspirante em 28 de Janeiro de 1927, Factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Outubro de 1928 e promovido a Factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1932.

† *Manuel Gonçalves Portela de Matos*, Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe, de Barroselas.

Admitido como Carregador auxiliar em 9 de Fevereiro de 1907, foi nomeado Carregador efectivo em 22 de Maio de 1911, promovido a Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe em 4 de Julho de 1919 e finalmente a Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe em 21 de Junho de 1923.

† *Joaquim Afonso Martinho*, Carregador, de Sete Rios.

Admitido como Carregador suplementar em 12 de Dezembro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1937.

† *Manuel Ramos*, Carregador, de Lisboa-P.

Admitido como Carregador em 21 de Abril de 1922.

## VIA E OBRAS

Em Maio

† *Matias Augusto Monteiro*, Empregado de 2.<sup>a</sup> cl. do Serviço de Abastecimentos.

Admitido como Empregado de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1929 e promovido a Empregado de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1934.

† *Domingos dos Reis*, Assentador.

Admitido como Assentador em 25 de Maio de 1913.

† *Francisco dos Santos*, Assentador.

Admitido como Assentador em 21 de Julho de 1910.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Maio

† *António da Rosa*, Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe, no Depósito do Entroncamento.

Admitido em 5 de Agosto de 1921 como Limpador de máquinas suplementar, nomeado Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1926 e promovido a Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *Filipe Martins da Silva*, Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe, no Depósito de Campolide.

Admitido em 12 de Março de 1929 como Aprendiz contratado e nomeado Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1939.



† *Matias Augusto Monteiro*  
Empregado de 3.<sup>a</sup> classe



† *Miguel Afonso*  
Factor de 2.<sup>a</sup> classe



† *Filipe Martins da Silva*  
Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe



† *Manuel Ramos*  
Carregador