

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: A C. P. e o seu novo material de passageiros. — O «Monte» alentejano. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Estatística. — Ateneu ferroviário. — Comemorações Centenárias. — Concessões. — Eng.º João Bento de Oliveira Bandeira de Melo. — Pessoal.

A C. P. e o seu novo material de passageiros

A nossa Companhia — porque explora um serviço público, cuja perfeita execução testemunha o grau de civilização do País — considerou sempre como seu dever manter-se a par de todos os progressos técnicos que, em matéria de caminhos de ferro, vão aparecendo e podem, legitimamente, aplicar-se em Portugal. As nossas linhas de maior tráfego ou de interesse internacional podem considerar-se perfeitas pela sua construção, conservação e segurança; as nossas locomotivas provêm dos melhores fabricantes e o material de transporte — sobretudo o de passageiros — oferece comodidade e segurança em nada inferiores às do material, de igual classe, dos outros caminhos de ferro da Europa.

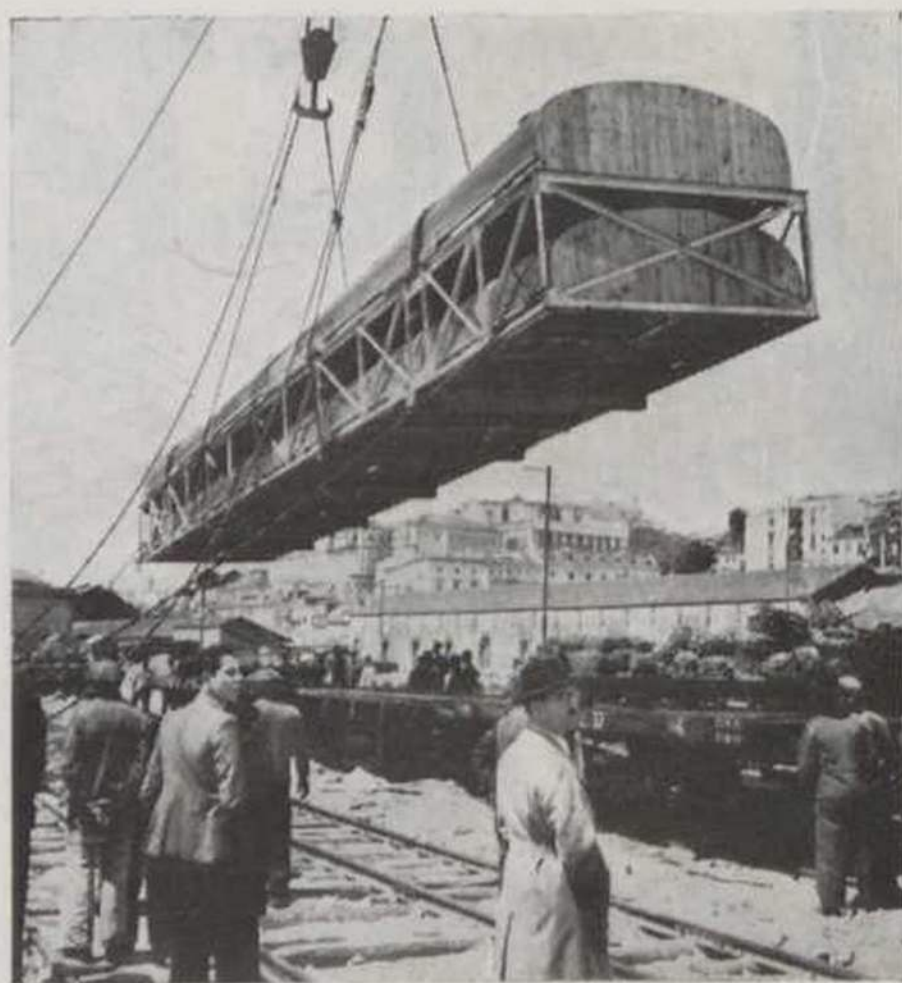
Para alcançar estes resultados, nunca a C. P. se poupou a sacrifícios de toda a ordem, como todos os que trabalham nesta Companhia podem testemunhar, porque todos con-

tribuem, para aquele fim, com o seu dedicado esforço.

Persistindo no mesmo propósito, apesar de todas as dificuldades criadas pela guerra actual, resolveu a C. P. adquirir na América do Norte 28 carruagens de um tipo inteiramente novo, até agora desconhecido na Europa e, mesmo, na maioria dos países do mundo.

A concepção do desenho da estrutura e do sistema de construção e os métodos de cálculo da sua resistência em nada se comparam aos que, tradicionalmente, se têm aplicado na construção do material circulante dos tipos antigos. A nova técnica aproxima-se da que se adopta na construção dos grandes aviões modernos.

Com efeito, a caixa da carruagem assemelha-se, na sua construção, à do corpo ou carlinga de um grande aeroplano e como tal se calcula a sua resistência; isto é, faz-se



Desembarque em Lisboa (Cais de Santa Apolónia) dos tectos das novas carruagens adquiridas na América

intervir nesta, simultaneamente, o tecto, as paredes laterais, os tópos e o pavimento. O leito não se construiu independente da caixa, como sucede nas carruagens do tipo corrente.

Em toda a construção — excepto, já se vê, no mobiliário e decoração interior — empregou-se um aço de resistência muito superior à do aço ordinário. Na sua liga entram dois metais que não se alteram em contacto com o ar: o cromo e o níquel, e, por isso, o aço empregado também não enferruja e pode dispensar a pintura. Os americanos chamam a este aço *stainless*, isto é, «imaculado»; nós chamamos-lhe «aço inoxidável». Como a cor natural deste aço se parece com a do níquel e lembra a cor da prata velha, os ferroviários e o público crismaram o comboio 55, em que só entram carruagens americanas, com o nome — já popular — de «expresso de prata».

A resistência mais elevada do aço cromo-níquel oferece, para a construção do material de transporte, outra vantagem muito apreciável, além da que resulta da cor e de não enferrujar: permite, sem prejudicar a resistência — antes pelo contrário — empregar menor peso de metal.

As novas carruagens ficaram, portanto, muitíssimo mais leves que as de construção antiga, quer inteiramente metálicas, quer de aço e madeira.

E são também mais seguras, neste sentido de que, em caso de choque, apenas se amachucam os topos e o resto da caixa conserva-se intacto ou quasi. Por outro lado, a leveza do material permite que a mesma locomotiva, com o mesmo número de carruagens, de idêntica ou maior lotação, corra com maior velocidade, o que é muito apreciável, sobretudo nos longos percursos. Como se sabe, na marcha actual do comboio 55, constituído unicamente por material americano, ganhou-se cerca de uma hora sobre a marcha do mesmo comboio com a antiga composição. A economia de tempo representa 16 por cento em relação ao da marcha do comboio 51.

A ligação das várias partes da estrutura metálica efectua-se unicamente por soldadura eléctrica, segundo um processo novo a que os americanos chamam «*shot weld*» que podemos traduzir por «soldadura por disparo». Com efeito, a ligação de duas peças faz-se por uma série de pontos ou botões de soldadura, cada um dos quais se obtém pela passagem instantânea — como um tiro — de uma forte corrente eléctrica. Este sistema de soldadura, aplicado ao aço especial de que falámos, tem a vantagem importantíssima de não fazer perder ao metal a propriedade de não enferrujar. Os «botões» aparecem, todavia, nas costuras das chapas como rosários de pequenos círculos, levemente mais escuros que o resto do metal.

Como as chapas do revestimento exterior são caneladas e dispostas com as caneluras no sentido horizontal e só existe uma porta a meio do comprimento, o aspecto das novas carruagens faz lembrar o dos grandes aviões, e difere, portanto, do que estamos habituados a ver no material dos caminhos de ferro.

O aspecto interior também surpreende agradavelmente quem se habituou às disposições, à decoração, ao mobiliário e aos acessórios antigos. Suprimiram-se em todas as

carruagens — excepto nas mixtas de 1.^a e 2.^a classes — os pequenos compartimentos. Entra-se por um vestibulo situado a meio da carruagem e encontram-se à direita e à esquerda salões providos de cadeiras individuais, girantes. Grandes e numerosas janelas dão farta luz e alegam o aspecto, para o que contribuem também as côres claras das paredes, dos estofos, dos tapetes e das cortinas (estores) e a profusão de metais niquelados.

No revestimento interior das paredes empregou-se uma pasta de madeira prensada, conhecida no comércio por *Masonite*; os tapetes são de borracha e as cortinas de tela impermeável. Os estofos são incombustíveis.

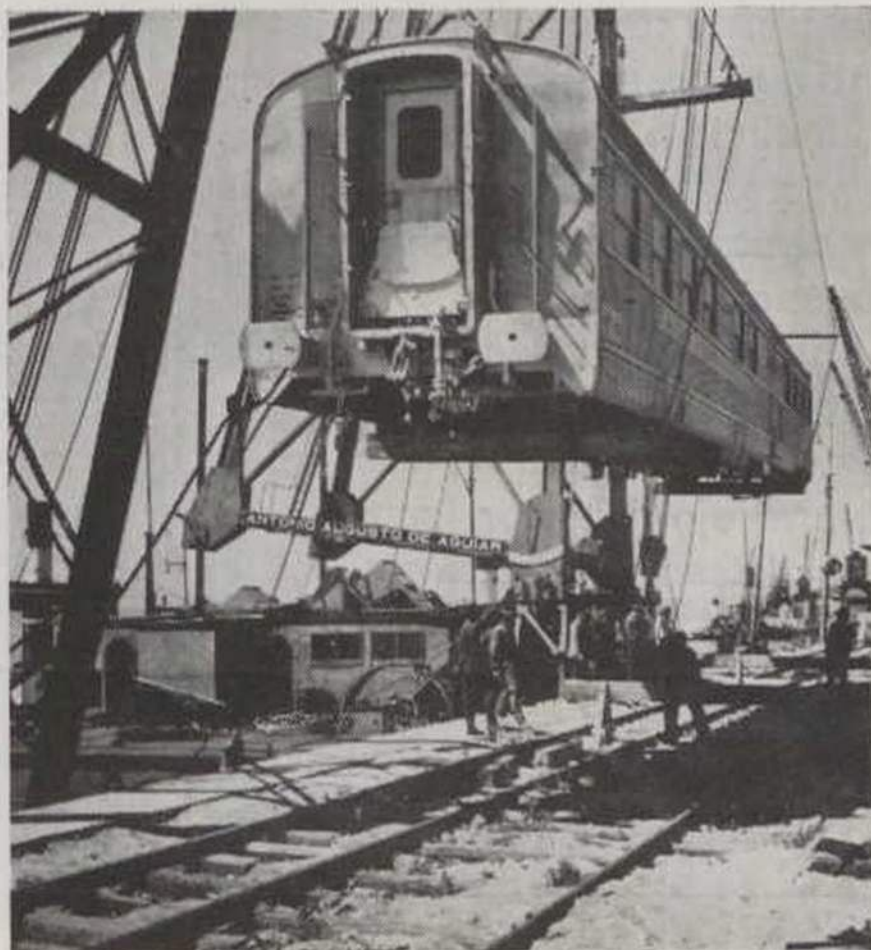
Faz-se a ventilação introduzindo nas carruagens o ar colhido no exterior e filtrado; para o aquecimento, que se pode regular à vontade, utiliza-se o vapor de água; para a iluminação colocou-se uma lâmpada para cada passageiro.

Os passageiros dispõem de água potável, que brota de uma fonte com sua torneira niquelada, e nos lavatórios encontram toa-linhas individuais.

As carruagens têm 22,5 metros de comprimento e assentam sobre *bogies*, com um sistema de molas, tão cuidadosamente estudado, que tornam quasi insensíveis, para os passageiros, as oscilações provenientes do traçado e das irregularidades de via; além disso, empregaram-se disposições que isolam as carruagens e abafam os sons provenientes da rodagem (insonorização).

Das 28 carruagens adquiridas, apenas seis vieram da América completamente montadas e andam em serviço entre Lisboa e Porto. As restantes 22 vieram desarmadas, por conveniência de transporte e porque convinha industrializar na sua montagem o pessoal operário das nossas oficinas.

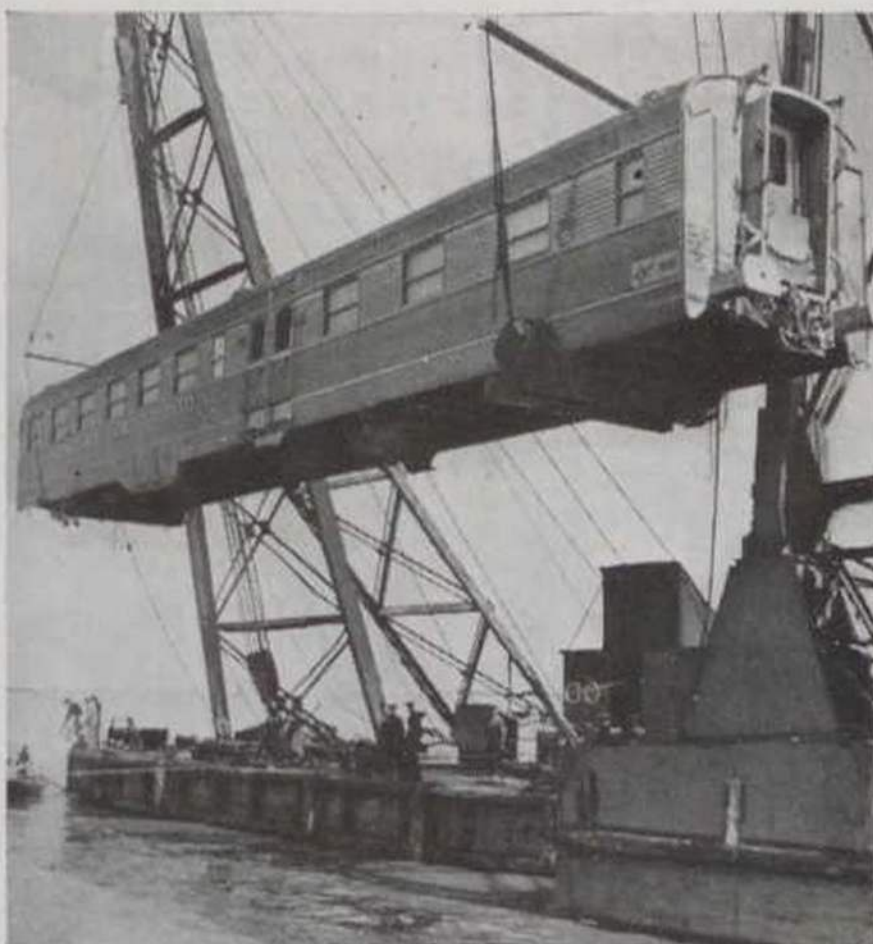
A montagem está em curso nas Oficinas do Barreiro, o que exigiu importantes e difíceis modificações das instalações eléctricas, operação complicada em si, e dificultada pelo estado de guerra na Europa. O ponto delicado da montagem reside no novo processo da soldadura eléctrica; mas os nossos ope-



Desembarque em Lisboa de uma carruagem montada (caixa)

rários — com a sua habitual destreza e vivacidade de espírito — rapidamente se assenhorearam do método. Três técnicos americanos da casa construtora, auxiliados por um engenheiro e dois contramestres da C. P., que na América praticaram, dirigem os trabalhos.

Para rebocar a composição que se encontra em serviço, mandou a Companhia trans-



Outro aspecto do desembarque em Lisboa de uma carruagem montada (caixa)

formar, exteriormente, uma das nossas antigas locomotivas, dando-lhe aspecto «aerodinâmico», o que melhor se casa com o aspecto geral da composição; isto sem falar na vantagem que se obteve de reduzir a resistência do ar.

As 28 carruagens, pelo que se refere no sistema de construção é aspecto exterior, não diferem entre si; mas, pelo que respeita ao arranjo interior, repartem-se em cinco tipos, como se mostra no quadro junto:

passageiros e inaugurar no ano dos Centenários. Ora, o antigo material, embora não corresponda nas disposições interiores ao gosto moderno de simplicidade e comodidade, foi construído pelos melhores fabricantes da Europa e oferece tôdas as condições de segurança e bom andamento; para o modernizar, bastava apenas modificar a construção das caixas e o arranjo interior.

A Companhia assim o entendeu e, para este fim, mandou organizar um programa de

Tipos de carruagens	Quantidades	Número de lugares			
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	Totais
Carruagem mixta de 1. ^a e 2. ^a classes	11	198	396	—	594
» de 2. ^a classe e restaurante.....	2	—	48	—	48
» » 3. ^a »	9	—	—	954	954
» » 3. ^a » e grande «fourgon»	4	—	—	252	252
» » 3. ^a » » pequeno «fourgon»	2	—	—	174	174
Total.....	28	198	444	1.380	2.022

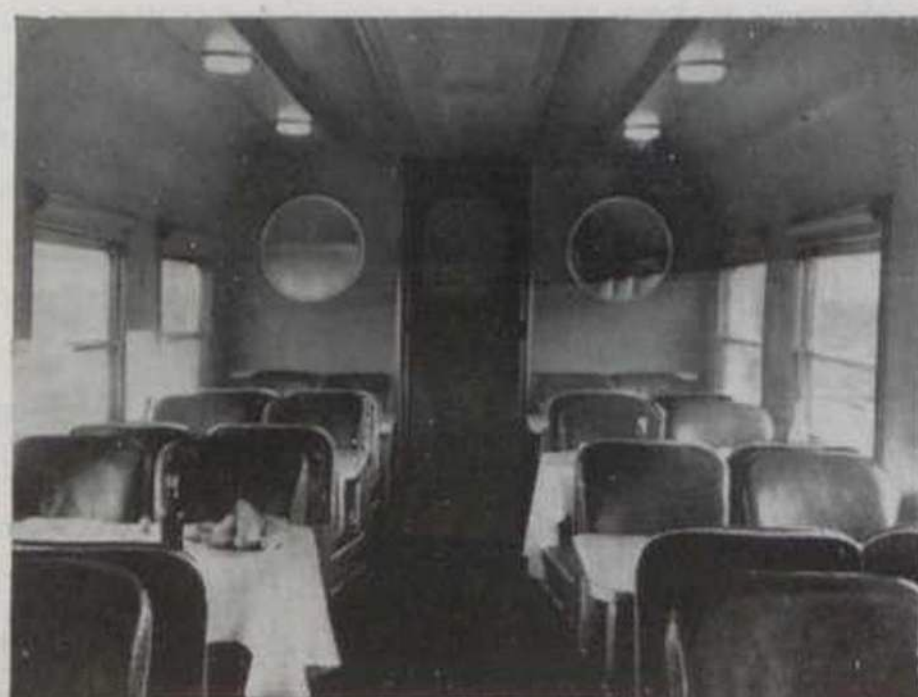
A aquisição das 28 carruagens americanas, embora represente o acréscimo muito apreciável de 2.022 lugares oferecidos ao público e grande melhoria da comodidade e conforto dos viajantes, não representa, em quantidade, todo o progresso que a Companhia desejava introduzir no serviço de

transformação das carruagens mais antigas, abrangendo 130 unidades, 72 das quais, já modernizadas, entraram em serviço, depois de examinadas por Sua Ex.^a o Ministro das Obras Públicas, que louvou os esforços da Companhia e a competência do seu pessoal.

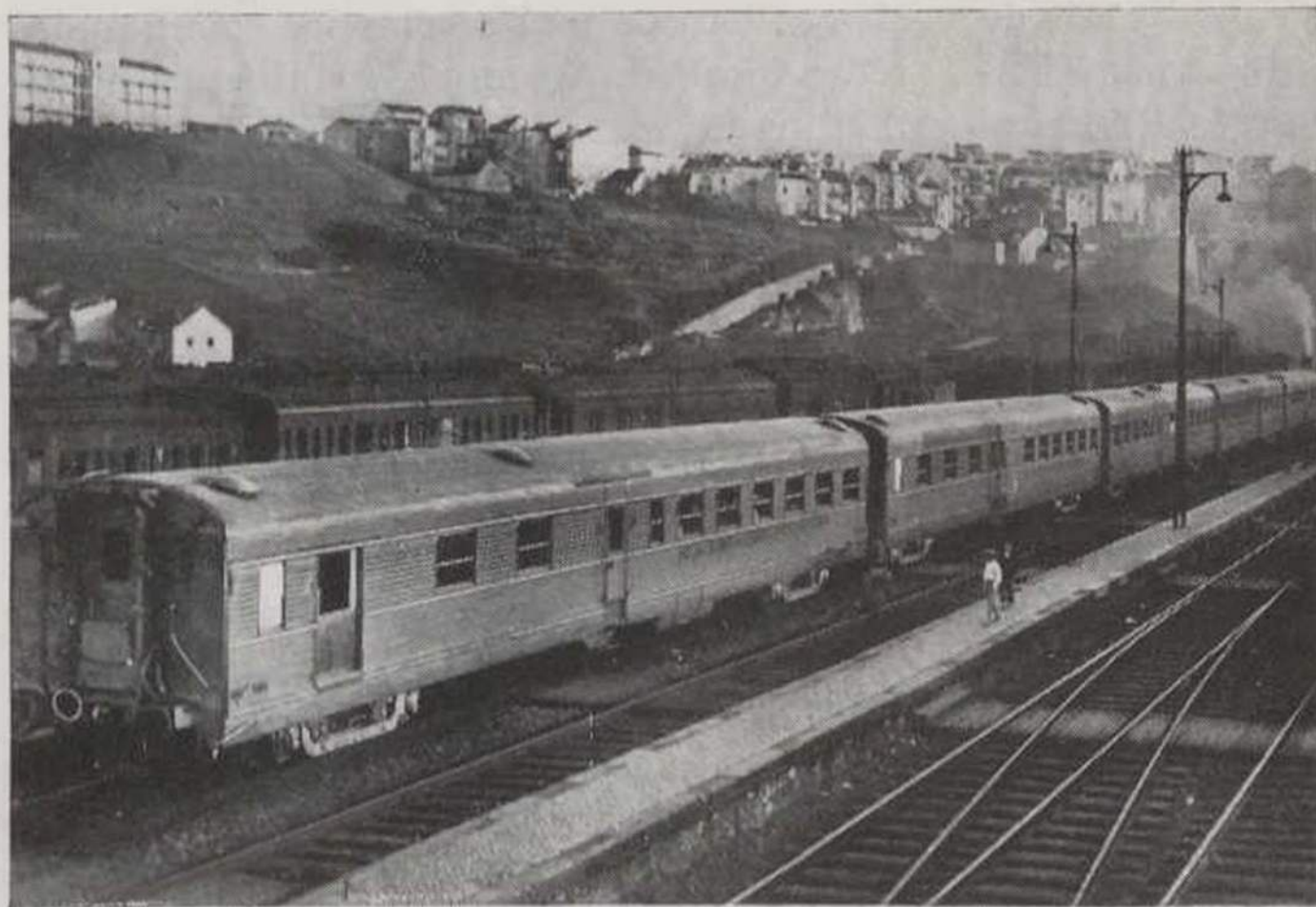
A transformação das velhas carruagens representa, na verdade, uma demonstração da qualidade superior do pessoal da nossa



Interior de uma carruagem de 2.^a classe



Interior de uma carruagem-restaurante



O «Expresso de Prata»

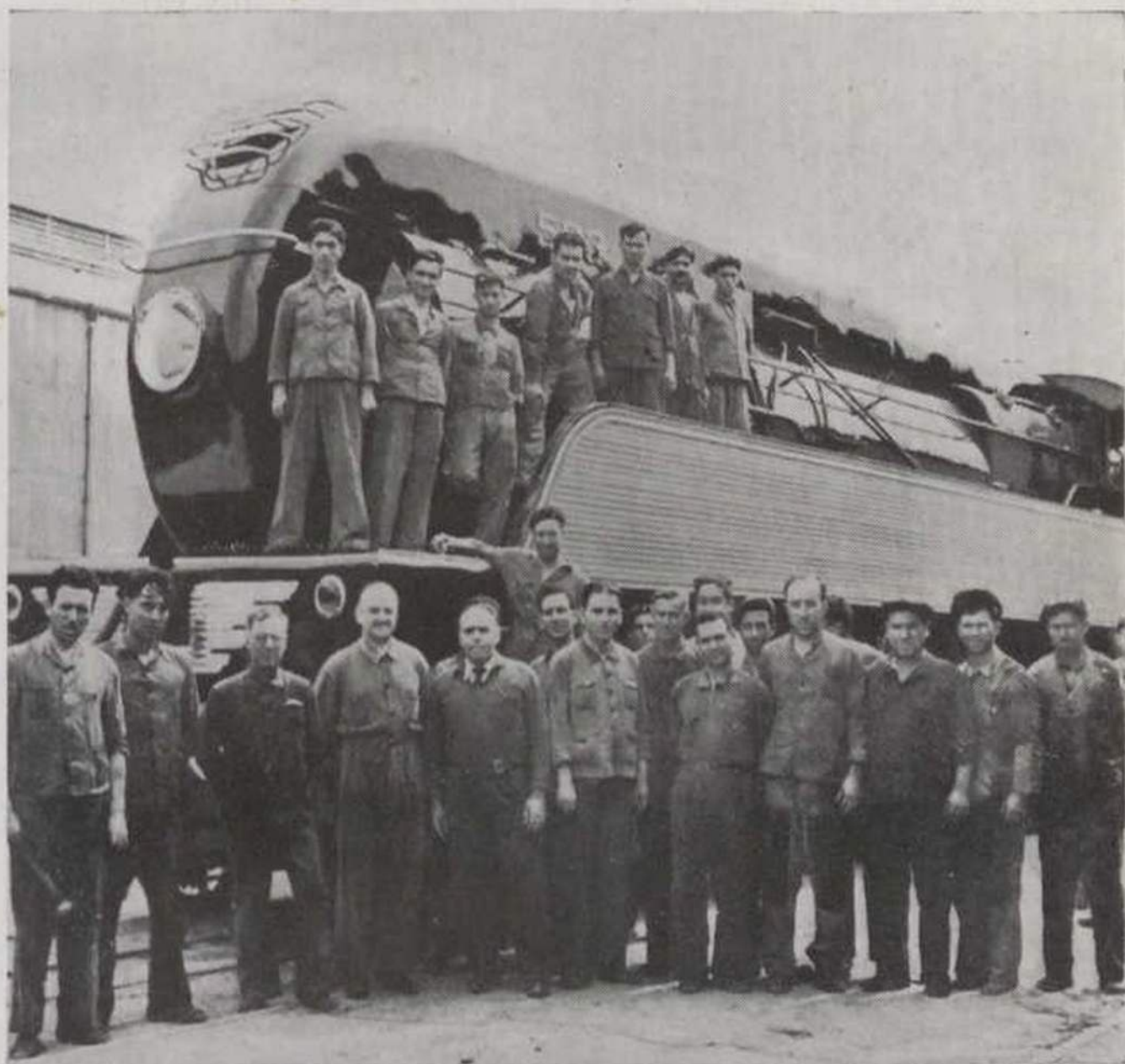
Divisão de Material e Tracção e, de um modo geral, dos técnicos — dirigentes e executantes — portugueses. Com efeito, o programa das transformações, com todos os seus pormenores, foi delineado pelo pessoal técnico da C. P.; os contramestres e operários portugueses das nossas oficinas do Barreiro e Campanhã executaram-no, e os materiais empregados adquiriram-se em Portugal e, na sua maioria, em Portugal se fabricaram também.

Porque certamente interessa aos leitores do «Boletim da C. P.», resumimos, a seguir, o programa daqueles trabalhos.

Transformação de três salões de «bogies». — O trabalho compreende: revestimento exterior de chapa em substituição do de madeira; pintura in-

terior com tintas sintéticas, de cores claras; revestimentos interiores de contraplacados com desenhos de gosto moderno; novos estofos e tapetes, estudados e fabricados expressamente na indústria nacional; nova instalação de iluminação eléctrica, concebida segundo os mais recentes processos de disposição, intensidade e distribuição de luz; globos de vidro «Holophane»; mobiliário novo, de desenho moderno.

Transformação de 32 carruagens de «bogies» de 1.ª classe, mixtas de 1.ª e 2.ª e de 2.ª classe para os comboios rápidos. — O trabalho compreende: revesti-



503
A locomotiva, com aspecto aerodinâmico, que reboca o «Expresso de Prata». Vê-se, entre o pessoal que procedeu à montagem, o Snr. Eng.º Bruschy, que dirigiu os trabalhos.

mento exterior de chapa em substituição do de madeira; revestimento interior de «Masonite» (pasta de madeira prensada); pinturas com tintas sintéticas de cores claras; estofos e tapetes estudados e confeccionados expressamente; suportes de bagagens de tubos niquelados; todos os metais igualmente niquelados; iluminação modernizada, com globos de vidro «Holophane»; janelas especialmente alargadas.

As 6 carruagens já transformadas, formam a composição de um dos rápidos do Porto, que é conhecida do público pelo nome de «combóio verde», por causa do tom verde-claro que predomina tanto no exterior como no interior das carruagens.

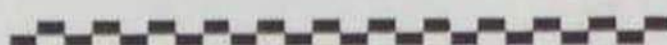
Transformar 9 carruagens de «bogies» de 1.^a e 2.^a classes, em salões de 3.^a classe. — Os salões de 3.^a classe destas carruagens destinam-se, depois de transformados, a serviços especiais de excursões, a combóios populares, e a combóios normais de linhas de curvas apertadas, como a da Beira Baixa, etc.

Os trabalhos compreendem: revestimentos interiores de «Masonite», pintados de cores

claras; bancos muito cómodos com grandes rédes porta-bagagens; nova instalação de iluminação eléctrica, concebida segundo os mais recentes processos de disposição, intensidade e distribuição de luz; grandes plataformas; aquecimento por termo-sifão no material destinado às regiões mais frias.

Transformação de 18 carruagens de «bogies», de 1.^a e 2.^a classes, de tranvias. — Os trabalhos compreendem: interiores pintados de cores claras; estofos modificados e bancos mais cómodos, forrados com pegamoide; suportes de bagagens com disposição diferente da actual; iluminação eléctrica modificada e melhorada na distribuição.

Transformação de 17 carruagens de 2 eixos, de 1.^a classe, em mixtas de 1.^a e 2.^a classes; de 9 carruagens de 2 eixos, mixtas de 1.^a e 2.^a classes, em 3.^a classe; e de 42 carruagens de 2 eixos, de 2.^a classe, em carruagens de 3.^a classe. — Trata-se de carruagens de compartimentos, para combóios de longo curso, que, uma vez transformadas, passam a ter corredor e W. C., como as carruagens de 4 eixos dos rápidos.



Procura cumprir o teu dever

///

///

e saberás o que vales

O «Monte» alentejano

Pelo Sr. António Montez, Chefe de Secção da Divisão de Via e Obras

QUEM alguma vez percorrer o Alentejo, encontra de longe em longe, perdidas na planura extensa, leves ondulações de terreno, onde se empoleiram casas brancas, que o sol faz brilhar nos ardentes dias de verão. São os «montes», residências de lavradores que, rodeados da família e da criadagem, ali vivem, embrenhados na terra, mantendo assim os hábitos de velhas tradições.

O «monte» alentejano, amplo e forte como a paisagem, tem em volta um pátio guardado de cómodos para o pessoal, abegoarias, arrecadações de géneros, destacando-se do verde dos montados pela

graça das chaminés e pela brancura imaculada das paredes, por onde a luz escorre em noites luarentas!

É tradicional a construção do «monte», de linhas simples, quasi sem janelas, beirados vermelhos, portas amplas e largas que se abrem de par em par a quem pede esmola ou agasalho. Com eirados e miradoiros onde não faltam tijolos rendilhados, alpendres discretos e o uso abundante de cal, os «montes» alentejanos constituem heranças de velhas civilizações, que o rodar dos anos soube respeitar.

Mas se o exterior das típicas construções encanta o peregrino que alguma vez cruzou as dilatadas planuras do Alentejo, a verdade

é que os interiores das moradias campesinas, pelo seu arranjo, limpeza e brancura, merecem ser olhados com interesse, pois constituem belos exemplos da vida rural.

Mal se entra a porta, quasi sempre com largo postigo, o visitante fica na cozinha, onde a lareira lhe dá na vista pelas avan-

tajadas proporções. Ali se reúne toda a família, que nas frias noites de inverno, mal dão as Ave-Marias, come pacatamente a ceia, enquanto o vento sopra pela campina deserta.

Numa mesa pequena, feita à medida, para caber dentro da ampla chaminé, senta-se toda a família, e, co-

mida a última refeição, contam-se velhas lendas, histórias antigas, em que se fala de moiras encantadas e de milagres divinos. E em volta reluzem os arames que, nas festas da aldeia ou pela matança, servem para preparar o apetitoso «ensopado» ou o substancial «sarrabulho».

Arrumadas às paredes, sólidas arcas com ferragens lindíssimas, onde se guarda o bragal, o fato domingueiro e quantas vezes o resto do milho e centeio, e, ao lado, cadeiras com assentos de bunho, pintalgadas com flores garridas, dão alegria ao lar.

Não têm conto os pratos colocados em «estantes» à mistura com peças de estanho herdadas de longe, e, no poial, a cantarinha



O «Monte» alentejano — Quadro a óleo, pintado pelo rei D. Carlos

Cópia do Chefe de Desenhadores, reformado, Sr. Afonso Nogueira.



Uma cozinha alentejana

Quadro de D. Raquel Roque Gameiro Ottolini

comprada em Niza, que, como os púcaros de Extremoz, fazem a água fresquíssima.

Os barros de Extremoz!

Conta-se que D. João II apreciava muitíssimo os pucarinhos daquela terra, afirmando-se que D. Sebastião, em presença dum legado papal, preferiu beber por eles, do que pelas taças de ouro da sua baixela. O povo quer-lhes muito, como prova a quadra popular, que um dia ouvi cantar no regresso das mondas:

«António, se fôres à feira
Traz-me uma prenda galante
Não quero nada de ourives
Um pucarinho é bastante»

O chão, feito de tijoleiras, dá gosto vê-lo, sempre vermelho e lavrado. O tecto, com os barrotes à vista, mostra télha igual à dos mouros. Os quartos ficam a seguir à cozinha e, em volta da casa, não faltam as dependências da lavoira: a amassaria, onde se cose o pão para toda a semana; a «casa da malta», com mesas e bancos para as refeições; o «alavão», onde se recebem os «as-

sados» com o leite das ovelhas, com o qual se fabricam os queijos saborosos que se hão-de vender na feira de Évora.

Como há oliveiras na herdade, não faltam as «tulhas» para recolher o azeite, que há-de alumiar os santos e, a-pesar-de não ser muito, dá para o sustento da casa. O trigo guarda-se no celeiro e, perto, no moinho da ribeira, produz-se a farinha para o pão de cada dia.

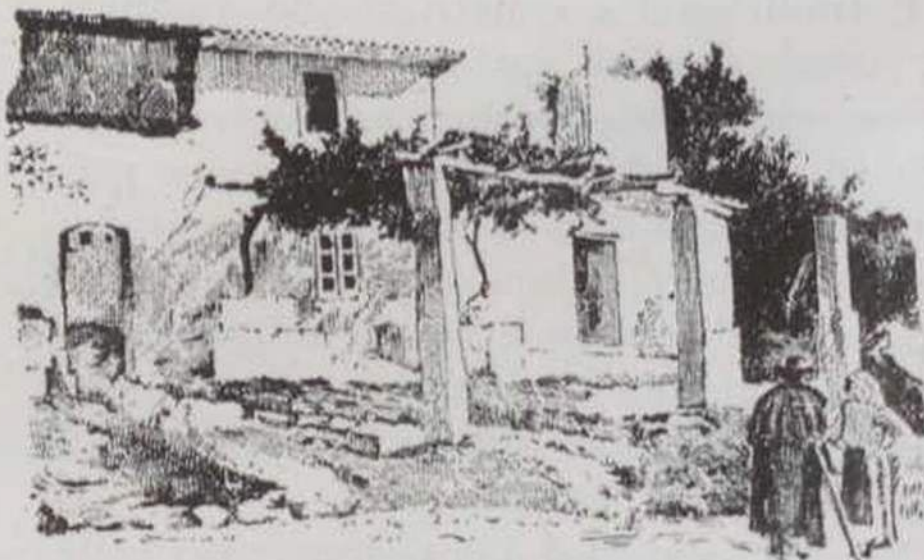
Na casa ao lado fica a carne para todo o ano, alimentada com a «lande» dos montados, que ainda dão madeira e chamiço para o lume, aivecas e rabiças para o arado.

Ao fundo ficam as juntas de bois, que revolvem os «alqueives» e transportam os produtos da terra e, debaixo da alpendrada, vêem-se os «carros de canudo», que não faltam nos mercados, puxados por possantes muares guisalheiras.

* * *

Se é certo que o «monte» deixou de ter em algumas regiões os encantos doutro tempo, a verdade é que quem percorrer a terra alentejana encontra muitos deles habitados pelo lavrador, que, feliz e contente, ali passa o ano, cercado da família e da criação.

À volta da residência rural, humilde de aparência mas a respirar fartura, há tudo o que o lavrador precisa: — trigo, horta, centeio, milho, azeite e meloal, não faltando o



Casa de campo nos arredores de Extremoz

Aquarela de Alberto de Sousa

montado, que, além do alimento para o gado, lhe dá carvão e cortiça; tudo isto, com as ovelhas que dão leite, a lã e os queijos, transporta a vida campestre do Alentejo, à era patriarcal das épocas bíblicas!

Chega o verão.

A brisa mal sopra nos trigais doirados.

Os caminhos vão desertos e se não fosse a mancha branca dos «montes» dir-se-ia deshabitada a

terra forte e fecunda. Varas de porcos refocilam nos barrois. As aves escondem-se. Os gados abrigam-se à sombra dos montados. A terra esalda.

É que o calor — como escreveu Fialho de

Almeida — não é só do sol, senão concentrado, sufocante, em brasa viva, radia de tudo, cega, deslumbra, exala-se de tudo,

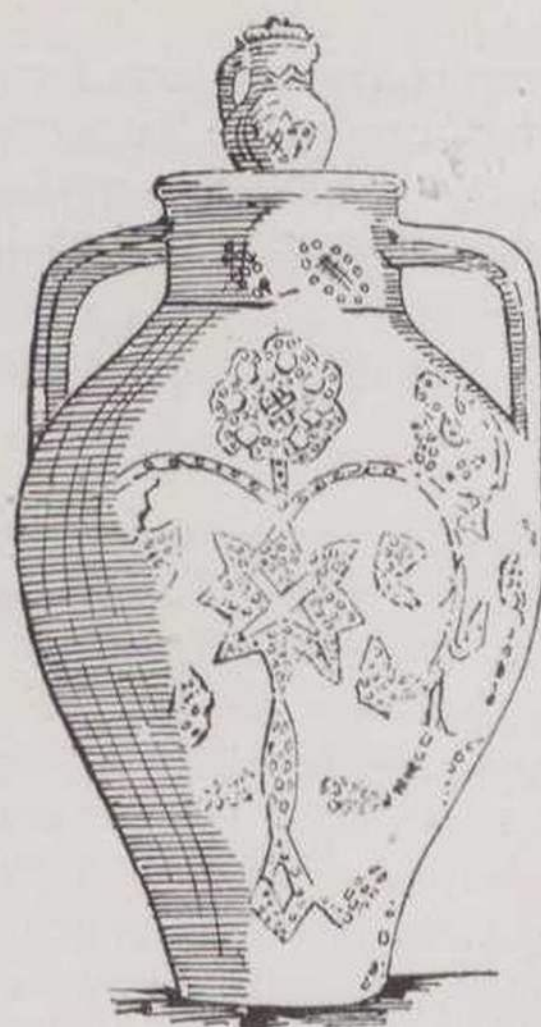
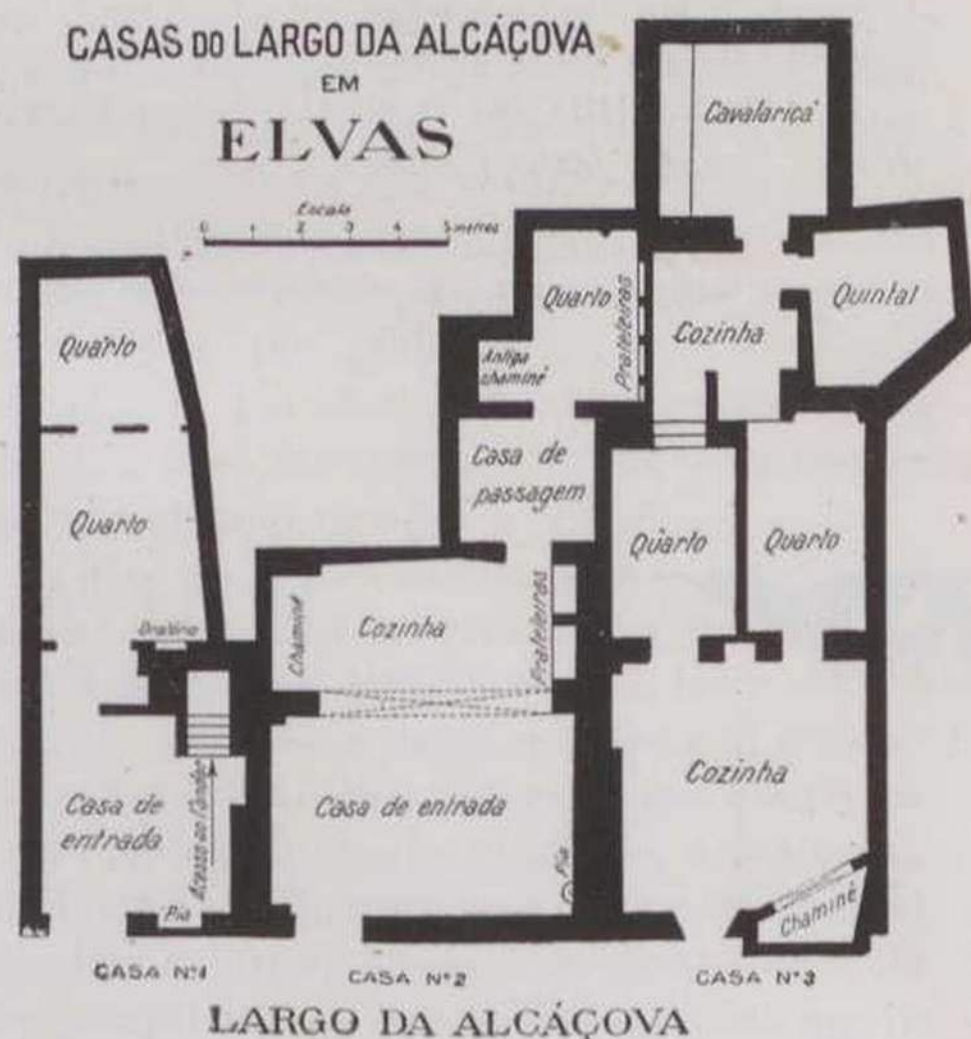
como se dentro de cada coisa houvesse um foco directo, incandescente...

A luz é tanta, tão reenviada de tudo, que os olhos chamuscados perdem a noção das formas e dos planos; de sorte que a paisagem torna-se obscura, e os objectos dei-

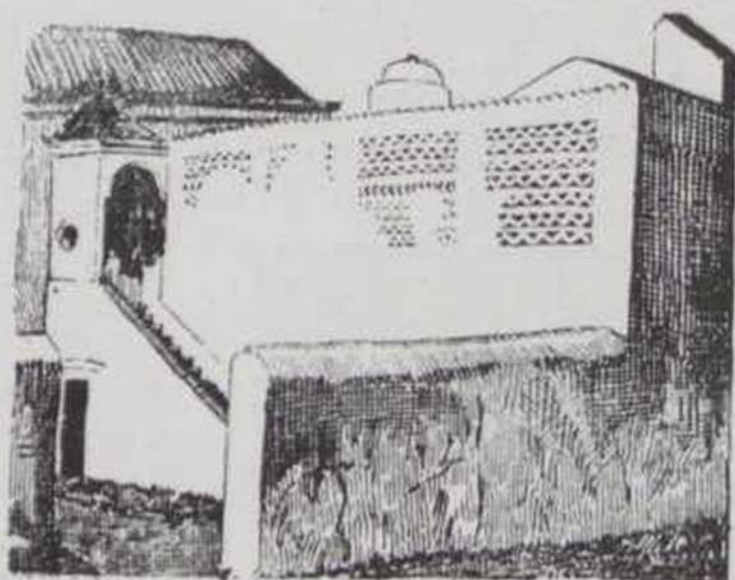
xam de existir pela vista real, uniformizando-se as quatro côres da paisagem, em uma única, a côr do vácuo, que é fulva, ardente, deslumbrante, irradiante, feita de picadas, de estalidos, de asfixias, de blasfémias!



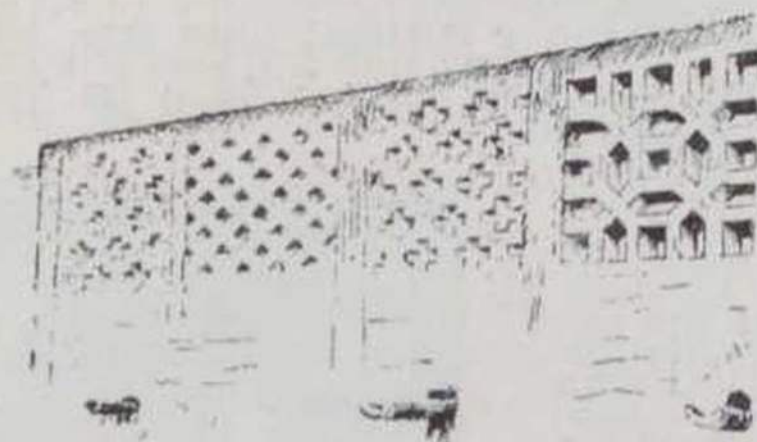
Elvas — Casas regionais muito típicas do curioso Largo da Alcáçova



Cantarinha de Niza



Características grades de tijolo numa casa que existiu em Beja



Grades de tijolo em mirante de «monte» alentejano, de estilo manuelino, denominado *Agua de Peixes*, ainda hoje existente junto a Viana do Alentejo



Elvas — Casas populares regionais na Rua dos Quartéis



Elvas — Casas populares na Parada do Castelo

Tudo crepita, árvores, terra, ferros, rochas, animais; faísca tudo, e a Natureza toma um tom de martírio, perante o qual, atónito, o próprio homem esquece as suas dores.

Meio dia, a hora da sesta enfim!
O «manajeiro» faz o sinal: *Louvado seja Nosso Senhor Jesus Cristo!*

As fotografias que ilustram este artigo são de autoria do Sr. António Montez e os desenhos do Sr. Afonso Nogueira.



Digressão literária.

Padre Antônio Vieira, o Cícero português, o maior orador pátrio e um dos mais autorizados clássicos da nossa língua, assumiu proporções gigantescas na luta titânica empreendida a favor da nossa independência. Sem o seu conselho esclarecido, o seu profundo conhecimento dos homens e a alta e lúcida visão dos acontecimentos, talvez não fôsse possível levar a cabo essa obra hercúlea, que foi a consolidação da nossa independência. Se a oratória pátria tem nele o maior cultor, a literatura o mais eminente estilista, nós, portugueses, devemos-lhe, em grande parte, o orgulho de sermos um povo livre.

O Padre Antônio Vieira, como já foi dito no Boletim n.º 20, de Fevereiro de 1931, nasceu em Lisboa a 6 de Fevereiro de 1608 e faleceu na cidade da Baía, no Brasil, a 18 de Julho de 1697.

ENTROU ⁽¹⁾ um soldado veterano a Carlos V e pediu-lhe licença com um memorial para deixar o seu serviço e se retirar das armas. Admirou-se o imperador, e parecendo-lhe que seria descontentamento, e pouca satisfação do tempo que havia servido, respondeu-lhe, chamando-o por seu nome, que ele conhecia muito bem o seu valor e o seu merecimento, e que tinha muito na lembrança as batalhas em que se achara, e as vitórias que lhe ajudara a ganhar; e que as mercês que lhe determinava fazer, lhas faria logo efectivas com grandes vantagens de pôsto, de honra e de fazenda. ; Ó venturoso soldado com tal palavra, e dum príncipe que a sabia guardar! Mas era muito melhor, e muito maior a sua ventura.

— Sacra e real majestade, disse, não são essas as mercês que quero, nem essas as vantagens que pretendo; o que só peço e desejo da grandeza de vossa majestade é licença para me retirar: porque quero meter tempo entre a morte e a vida.

; E que vos parece que faria o César neste caso? Concedeu enternecido a licença. Retirou-se ao gabinete. Tornou a ler o memorial do soldado, e despachou-se a si mesmo. — ; O' soldado mais valente, mais guerreiro, mais generoso, mais prudente, e mais soldado que eu! Tu até agora fôste meu soldado, eu teu capitão; desde este ponto tu serás meu capitão e eu teu soldado: quero seguir

tua bandeira. — Assim percorreu consigo Carlos, e assim o fez.

Arrima o bastão, renuncia o império, despe a púrpura, e tirando a corôa imperial da cabeça, pôs a corôa a tôdas as suas vitórias; porque saber morrer é a maior façanha. Resolveu-se animosamente Carlos a acabar ele primeiro a vida, antes que a morte acabasse a ele. Recolheu-se ou acolheu-se ao convento de S. Justo, meteu tempo entre a vida e a morte. E porque a primeira vez soube morrer imperador, a segunda morreu santo.

; O' generoso príncipe e prudente general, que soubeste seguir e aprender do teu soldado! ; O' valente e sábio soldado, que soubeste ensinar e vencer o maior general! Ambos tocaram a recolher a tempo, e por isso seguraram a maior vitória, porque fizeram a seu tempo a retirada.

A vida é um bem que morre; a honra e a fama é um bem imortal: a vida, por larga que seja, tem os dias contados; a fama, por mais que conte anos e séculos, nunca lhe há-de acabar conto, nem fim, porque os seus são eternos: a vida conserva-se em um só corpo, que é o próprio, o qual, por mais forte e robusto que seja, por fim se há-de resolver em poucas cinzas: a fama vive nas almas, nos olhos e na bôca de todos, lem

brada nas memórias, falada nas linguas, escrita nos anais, esculpida nos mármore e repetida sonoramente sempre nos ecos e trombetas da mesma fama. Em suma, a morte mata ou apressa o fim do que necessariamente há-de morrer; a infâmia afronta, afeia, escurece e faz abominável um ser imortal, menos cruel e mais piedosa, se o pudera matar.

As paixões do coração humano, como as divide e numera Aristóteles, são onze; mas tôdas elas se reduzem a duas capitais, amor e ódio. E estes dois affectos cegos são os dois polos em que se revolve o mundo, por isso tão mal governado. Êles são os que pesam os merecimentos, êles os que qualificam as acções, êles os que avaliam as prendas, êles os que repartem as fortunas. Eles são os que enfeitam ou descompõem; êles, os que fazem ou aniquilam; êles, os que pintam ou despintam os objectos, dando ou tirando a seu arbítrio a côr, a figura, a medida, e ainda o mesmo ser e substância sem outra distinção ou juízo, que aborrecer ou amar. Se os olhos vêem com amor, o corvo é branco, se com ódio, o cisne é negro; se com amor, o demónio é formoso; se com ódio, o anjo é feio; se com amor, o pigmeu é gigante; se com ódio, o gigante é pigmeu; se com amor, o que não é, tem ser; se com ódio, o que tem ser e é bem que seja, não é nem será jamais. Por isso se vêem, com perpétuo clamor da justiça, os indignos levantados e as dignidades abatidas; os talentos ociosos e as incapacidades com mando; a ignorância graduada e a ciência sem honra; a fraqueza com o bastão e o valor posto a um canto; o vício sobre os altares e a virtude sem culto; os milagres acusados e os milagrosos réus. ; Pode haver maior violência da razão? ; Pode haver maior

escândalo da natureza? ; Pode haver maior perdição da república? Pois tudo isto é o que faz e desfaz a paixão dos olhos humanos; cegos quando se fecham e cegos quando se abrem; cegos quando amam e cegos quando aborrecem; cegos quando aprovam e cegos quando condenam; cegos quando não vêem, e quando vêem muito, mais cegos.

Muitas vezes tendes ouvido a história daquele rico sem nome, e do pobre chamado Lázaro. O rico vivia em palácios doirados, e Lázaro ao sol e à chuva jazia na rua; o rico banquetear-se esplendidamente todos os dias, e Lázaro para matar a fome não alcançava as migalhas que caíam da sua mesa. ; Pode haver maior diferença de fortunas? Todos os que passavam e viam as delicias do rico, invejavam a sua felicidade; e todos os que não tinham asco de pôr os olhos em Lázaro tinham compaixão da sua miséria. Senão quando, chegou ali de repente a morte, deu com o pé na roda da fortuna, e foi tal a volta em um momento, que Lázaro se achou descansado no Seio de Abraão, e o rico ardendo no Inferno. Clamava o triste por alívio, quando já não era tempo de remédio, e pedia uma gota de água a quem não tinha dado uma migalha de pão. ; Mas que resposta tiveram os seus clamores? Respondeu-lhe Abraão com este último desengano e tão justa como tremenda sentença:

— Lembra-te, filho, do outro tempo e do outro mundo, e não estranharás que na tua fortuna e na de Lázaro vejas uma tão grande mudança: tu, na tua vida, gozaste os bens; e Lázaro padeceu os males.

(1) *Nota da Redacção:* «entrar a alguém» é locução vernácula, que significa entrar no recinto onde alguém está.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 747. — Peço dizer-me qual a taxa do seguinte transporte: 15 cabazes com marmelos, com o peso de 700 quilos, de Tomar para Lisboa-R., em grande velocidade.

R. —

Distância: 137 quilómetros

Tarifa Especial n.º 1 — § 2.º

Transporte: $15\$26 \times 6 \times 0,70$	64\$10
Sêlo: $5,05\%$ de 64\$10	3\$24
Manutenção: $\$01 \times 6 \times 0,70$	4\$20
Assistência	\$15
Registo e aviso de chegada	1\$10
	<hr/> 72\$79
Adicional 10%	7\$28
Arredondamento	\$03
	<hr/> 80\$10

P. n.º 748. — Peço dizer-me qual a taxa do seguinte transporte: 200 sacos de cimento hidráulico, de Martingança Maceira a Alcântara Mar; em pequena velocidade, carga e descarga pelos donos.

R. —

Distância: $152 + 5 = 157$ quilómetros

Tabela 19

Transporte: $3\$08 \times 11 \times 10$	338\$80
Sêlo: $5,05\%$ de 338\$80	17\$11
Manutenção: $\$40 \times 11 \times 10$	44\$00
Assistência	\$15
Registo e aviso de chegada	1\$10
	<hr/> 401\$16
Adicional de 10%	40\$12
Arredondamento	\$02
	<hr/> 441\$30
Entrepôsto: $1\$00 \times 10$	10\$00
	<hr/> 451\$30

Movimento

Livro 2:

P. n.º 749. — Peço ser informado da forma de proceder no seguinte caso:

O telefone de Monte-Negro deixou de funcionar; tenho nesta estação o comboio 2403, que tem marcado

cruzamento com o comboio 2408 e ultrapassagem pelo comboio 2409. Este tem, por sua vez, cruzamento marcado com o comboio 2408 na Funcheira. Circulando o comboio 2409 com grande atraso, posso expedir para Funcheira, à sua frente, com M. 116, o comboio 2403?

R. — Pode expedir o comboio 2403 à frente do comboio 2409, levando o condutor daquele comboio o despacho anúncio da interversão de trens, em conformidade com o artigo 37.º do Livro 2. Não pode fornecer, porém, o M. 116, visto estar avariado o telégrafo e, em obediência ao artigo 28.º, não o poder fazer. No entanto, visto que, por seu turno, em obediência ao mesmo artigo, a estação de Funcheira não pode expedir o comboio 2408, a circulação do comboio 2403 está assegurada até esta estação. O que há a fazer, portanto, é indicar na folha de trânsito do comboio 2403, que o comboio 2408 está retido em Funcheira. Desta forma, o condutor do comboio 2403 fica habilitado a poder transmitir a partida ao seu comboio.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 647 — Indica as condições para reserva de lugares nas estações de origem dos comboios, destinados a serem ocupados em estações intermédias.

Anula e substitue o Aviso ao Público A. n.º 562.

Aviso ao Público A. n.º 648 — Estabelece excepção ao disposto no Aviso A. n.º 647, para reserva de lugares nos comboios 52 e 55.

Anula e substitue o Aviso ao Público A. n.º 646.

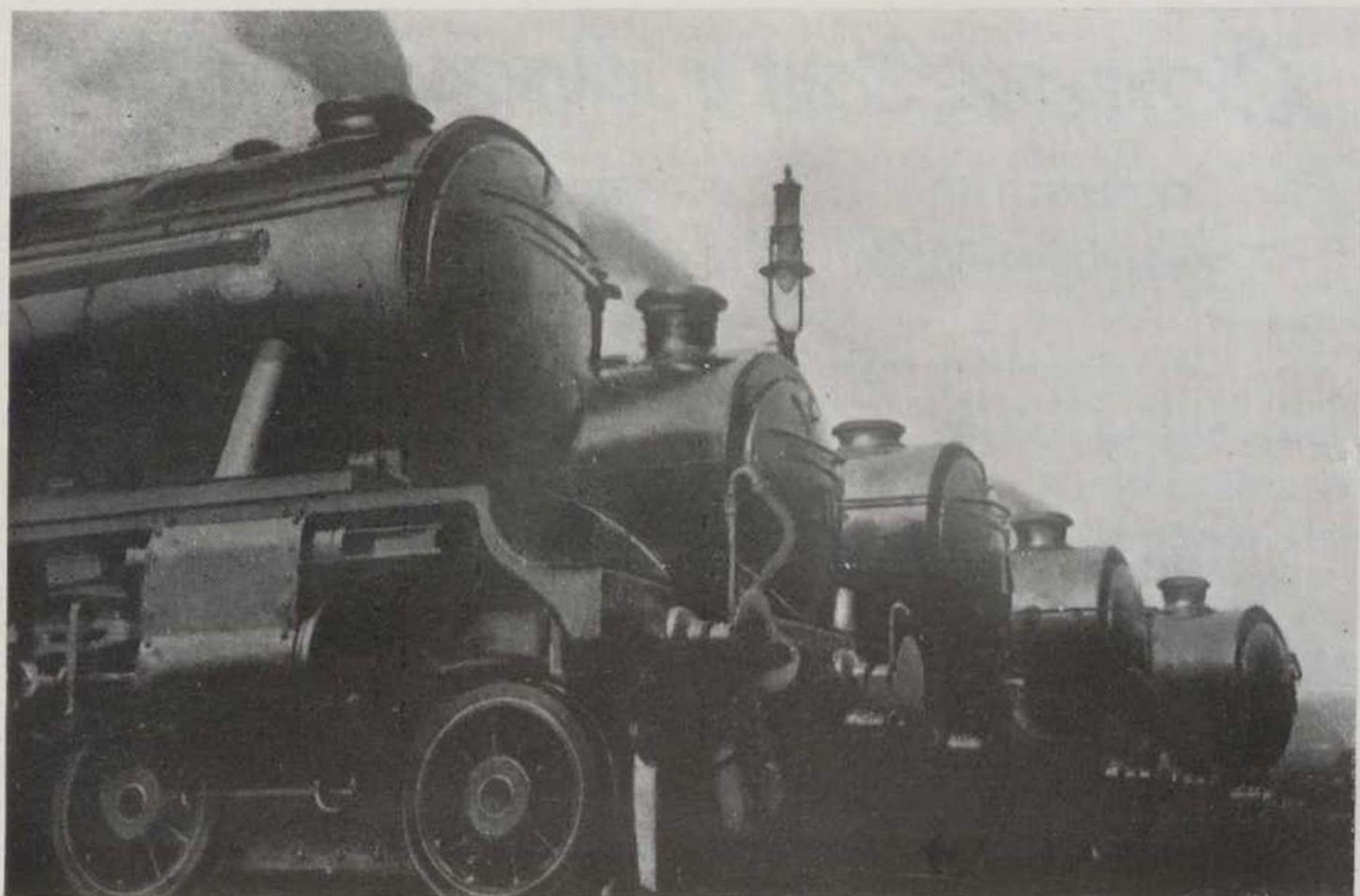
Aviso ao Público A. n.º 649 — Anuncia a abertura do Despacho Central de Mondim da Beira.

Aviso ao Público A. n.º 650 — Restabelece o serviço de comboios entre Seixal e Barreiro.

Anula e substitue o Aviso ao Público A. n.º 645.

Aviso ao Público A. n.º 651 — Regula o transporte de peixe fresco, salgado, salpicado ou em gelo, expedido da estação de Cais do Sodré com destino às linhas da C. P. ou além.

Aviso ao Público A. n.º 652 — Fixa em 10.000 quilogramas a carga máxima de cada vagão, constituída por qualquer remessa destinada a França ou mais além, e expedida em vagão completo ou pagando como tal, seja qual for a capacidade do material fornecido.



Materialização da força

*Fotog. do Architecto Perfeito de Magalhães,
da Divisão da Via e Obras.*

Aviso ao Público A. n.º 653 — Altera a rubrica «Frutas frescas de mesa», contida na restrição 3.ª — G. V. — do Aviso ao Público A. n.º 644 (Multiplicadores), para «Frutas frescas».

Aviso ao Público A. n.º 654 — Estabelece preços especiais de transporte em grande velocidade de frutas frescas, legumes e hortaliças frescas; castanha comum, flores naturais cortadas, para a linha de Cais do Sodré a Cascais.

Anula e substitue o Aviso A. n.º 628.

Aviso ao Público A. n.º 655 — Concede redução de preço no transporte, em vagões frigoríficos, de géneros frescos.

Anula e substitue o Aviso A. n.º 627.

Comunicação-Circular n.º 67 — Manda aplicar o multiplicador 6 ao marisco «perceves» que considera, para efeitos tarifários, como «marisco de concha».

Comunicação-Circular n.º 68 — Inclue os «limões» e «marmelos», para efeito da aplicação das disposições tarifárias, na rubrica «Frutas frescas».

Comunicação-Circular n.º 69 — Estipula que as remessas que obedeçam à condição expressa na alínea c)

da nota 3 do Aviso A. n.º 644 e que sejam constituídas por qualquer espécie de madeira, podem ser taxadas como «Faxina» ou como «Lenha».

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 200 — Estabelece o regime de conta corrente para o transporte do pessoal da Junta Nacional dos Produtos Pecuários.

Comunicação-Circular n.º 201 — Esclarece que o prémio de seguro das remessas constituídas por carvão vegetal é de 18\$00 por cada 1.000\$00 do valor seguro.

Comunicação-Circular n.º 202 — Refere-se à distribuição às estações do novo modelo E 4 (bis) de P. V., no qual serão mencionados os pesos das expedições da «Madeira» efectuadas em cada mês, discriminados pelas várias rubricas que dele constam.

Carta-Impressa n.º 270 — Anuncia a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte dos alunos do Curso de Férias da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, nos bilhetes vendidos desde 31 de Agosto a 5 de Setembro últimos.

ESTATÍSTICA

Percurso quilométrico

Referente a Julho, Agosto e Setembro de 1940

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percursos efectivos em		Diferenças em 1940		Percursos efectivos em		Diferenças em 1940		Percursos efectivos em		Diferenças em 1940	
	1939	1940	A mais	A menos	1939	1940	A mais	A menos	1939	1940	A mais	A menos
Julho												
{ De passageiros	388.396	358.339	—	50.057	137.084	118.139	—	18.945	136.184	116.528	—	19.656
{ De mercadorias	213.912	252.126	39.214	—	35.617	29.870	—	5.747	115.815	81.722	—	34.093
{ Em manobras..	71.232	84.613	13.381	—	27.589	26.338	—	1.251	27.371	26.775	—	596
Totais..	672.540	695.078	52.595	30.057	200.290	174.347	—	25.943	279.370	225.025	—	54.345
Total das diferenças em 1940			A mais:	22.538			A menos:	25.943			A menos:	54.345
Agosto												
{ De passageiros	417.870	375.584	—	42.286	142.726	123.702	—	19.024	149.613	120.132	—	29.481
{ De mercadorias	228.735	263.855	35.120	—	37.109	32.927	—	4.182	116.966	83.369	—	33.597
{ Em manobras..	76.133	86.129	9.996	—	28.144	27.122	—	1.022	27.889	29.015	1.126	—
Totais..	722.738	725.568	45.116	42.286	207.979	183.751	—	24.228	285.468	232.516	1.126	52.952
Total das diferenças em 1940			A mais:	2.830			A menos:	24.228			A menos:	52.952
Setembro												
{ De passageiros.	427.115	394.980	—	32.135	141.767	122.725	—	19.042	141.746	120.365	—	21.380
{ De mercadorias	248.962	279.835	30.873	—	40.592	38.978	—	1.614	126.187	98.420	—	27.767
{ Em manobras..	81.101	87.040	5.939	—	30.010	28.057	—	1.953	32.216	33.349	1.133	—
Totais..	757.178	761.855	36.812	32.135	212.369	189.760	—	22.609	301.149	252.135	1.133	49.014
Total das diferenças em 1940			A mais:	4.677			A menos:	22.609			A menos:	49.014
Desde Janeiro												
{ De passageiros.	3.554.359	3.267.098	—	287.261	1.230.260	1.081.047	—	149.213	1.242.912	1.068.978	—	173.934
{ De mercadorias	1.999.555	2.220.888	221.333	—	341.564	311.911	—	29.653	997.617	860.151	—	137.466
{ Em manobras..	653.505	724.983	71.478	—	249.157	242.137	—	7.020	257.099	258.561	1.462	—
Totais..	6.207.419	6.212.969	292.811	287.261	1.820.981	1.635.095	—	185.886	2.497.628	2.187.690	1.462	311.400
Total das diferenças em 1940			A mais:	5.550			A menos:	185.886			A menos:	309.938

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Julho de 1940

no mês de Agosto de 1940

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8	5.053	4.832	1.824	1.659	1.704	1.583
» » 9 » 15	4.627	4.512	1.561	1.372	1.535	1.404
» » 16 » 22	4.767	4.307	1.498	1.130	1.743	1.492
» » 23 » 31	6.339	6.137	2.005	1.644	2.415	2.045
Total.....	20.786	19.788	6.888	5.805	7.397	6.524
Total do mês anterior	19.093	17.828	6.914	4.861	7.392	6.092
Diferenças..	+1.693	+1.960	— 26	+ 944	+ 5	+ 432

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8 ...	5.118	5.108	1.963	1.627	2.069	1.963
» » 9 » 15...	4.685	4.515	1.955	1.728	1.822	1.657
» » 16 » 22...	4.502	4.478	1.870	1.736	1.869	1.511
» » 23 » 31...	6.044	5.993	2.391	2.341	2.745	2.122
Total	20.299	20.094	8.179	7.432	8.505	7.253
Total do mês anterior	20.786	19.788	6.888	5.805	7.397	6.524
Diferenças	— 487	+ 306	+1.291	+1.627	+1.108	+ 729

Factos e informações

Ateneu Ferroviário

Promovido pela Direcção do Ateneu, efectuou-se em 15 de Setembro p. p. no vapor «Traz-os-Montes», um passeio fluvial, em que tomaram parte mais de 500 pessoas, sócios do Ateneu e suas famílias.

O vapor largou da estação do Terreiro do Paço pouco depois das 10 horas, costeando a margem norte do Tejo até à Torre de S. Julião da Barra e, voltando pela margem sul, seguiu rio acima até à Vala da Azambuja, regressando áquela estação, onde se efectuou o desembarque, pelas 20 horas.

A bordo dançou-se animadamente, ao som de uma orquestra, tendo-se representado, também, um Acto de Variedades.



No passeio fluvial — grupo de excursionistas



Outro aspecto da representação do Acto de Variedades



Representação do Acto de Variedades a bordo do «Traz-os-Montes»

.....

A propósito do artigo intitulado «Taquiografia», da autoria do Sr. Arquitecto Cottinelli Telmo e publicado no último número do *Boletim*, a Direcção do Ateneu Ferroviário informa-nos, e é com prazer que damos a público essa informação, de que nas suas aulas se ministra o ensino de taquiografia. No actual ano lectivo, o curso de taquiografia foi inaugurado no dia 4 de Novembro, com grande frequência de alunos, na sua maioria filhos de sócios do Ateneu.

Assembleia Geral Ordinária

Em 27 de Setembro último, reuniu-se a Assembleia Geral Ordinária do Ateneu, com a seguinte ordem de trabalhos: propostas da Direcção para a proclamação de um sócio Benemérito e de três sócios Honorários; eleição dos Corpos Gerentes para o exercício do ano social de 1940-41.

Presidiu o Sr. Félix F. Perneco, secretariado pelos Srs. Joaquim Simões Branco e Adelino Lopes de Almeida.

Antes da ordem da noite, o Presidente da Direcção, Sr. Mário Diniz, informou a Assembleia da extinção da Delegação do Ateneu no Porto, por se reconhecer que não correspondia à sua finalidade.

Na primeira parte da ordem dos trabalhos, o Presidente da Direcção leu e enviou para a Mesa, em primeiro lugar, uma proposta, devidamente justificada, para que, nos termos do § 3.º do artigo 7.º do Estatuto, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses fôsse proclamada Sócio Benemérito do Ateneu. Esta proposta foi entusiasticamente aprovada por aclamação.

Depois foram sucessivamente apresentadas as propostas, também devidamente justificadas, proclamando Sócios Honorários, nos termos do § 4.º do artigo 7.º do Estatuto, os Srs. Engenheiro António Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia; Vasco Dias Ferreira de Moura, Secretário da Direcção Geral; e Raúl de Oliveira, Director do jornal «Os Sports».

Todas estas propostas foram igualmente aprovadas por aclamação.

Passando-se à segunda parte da ordem dos trabalhos, procedeu-se à eleição dos Corpos Gerentes para o exercício do ano social de 1940-41, cujo escrutínio deu os seguintes resultados:

Assembleia Geral — Presidente, Félix Fernandes Perneco; Vice-Presidente, António dos Reis; 1.º Secretário, Amadeu Cândido Diniz de Barros; 2.º Secretário, Joaquim Simões Branco; 1.º Vice-Secretário, Joaquim José da Costa Júnior; 2.º Vice-Secretário, Maximiano Varges.

Direcção — Os eleitos para a Direcção fizeram entre si, nos termos do artigo 38.º do Estatuto, a seguinte distribuição de cargos: Presidente, Mário José de Sousa Diniz; Vice-Presidente, Manuel Joaquim Mota; 1.º Secretário, José Alexandre de Lima Duarte; 2.º Secretário, António Ricardo Ferreira; Tesoureiro, Raúl Mário de Sousa Magalhães; 1.º Vogal, Fernando Pereira Pinto; 2.º Vogal, Carlos Garcia Lopes.

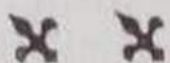
Para suplentes da Direcção foram eleitos: Agostinho Lourenço, Elísio da Silva, Nicácio Taboada Rodrigues e Pedro Peres Sebes.

Conselho Fiscal — Efectivos: Francisco Carlos David Gouveia da Silva, Duarte Avelino da Silva Matos e José Júlio Ferreira; suplentes: Joaquim da Silva Martinho e José Lourenço.

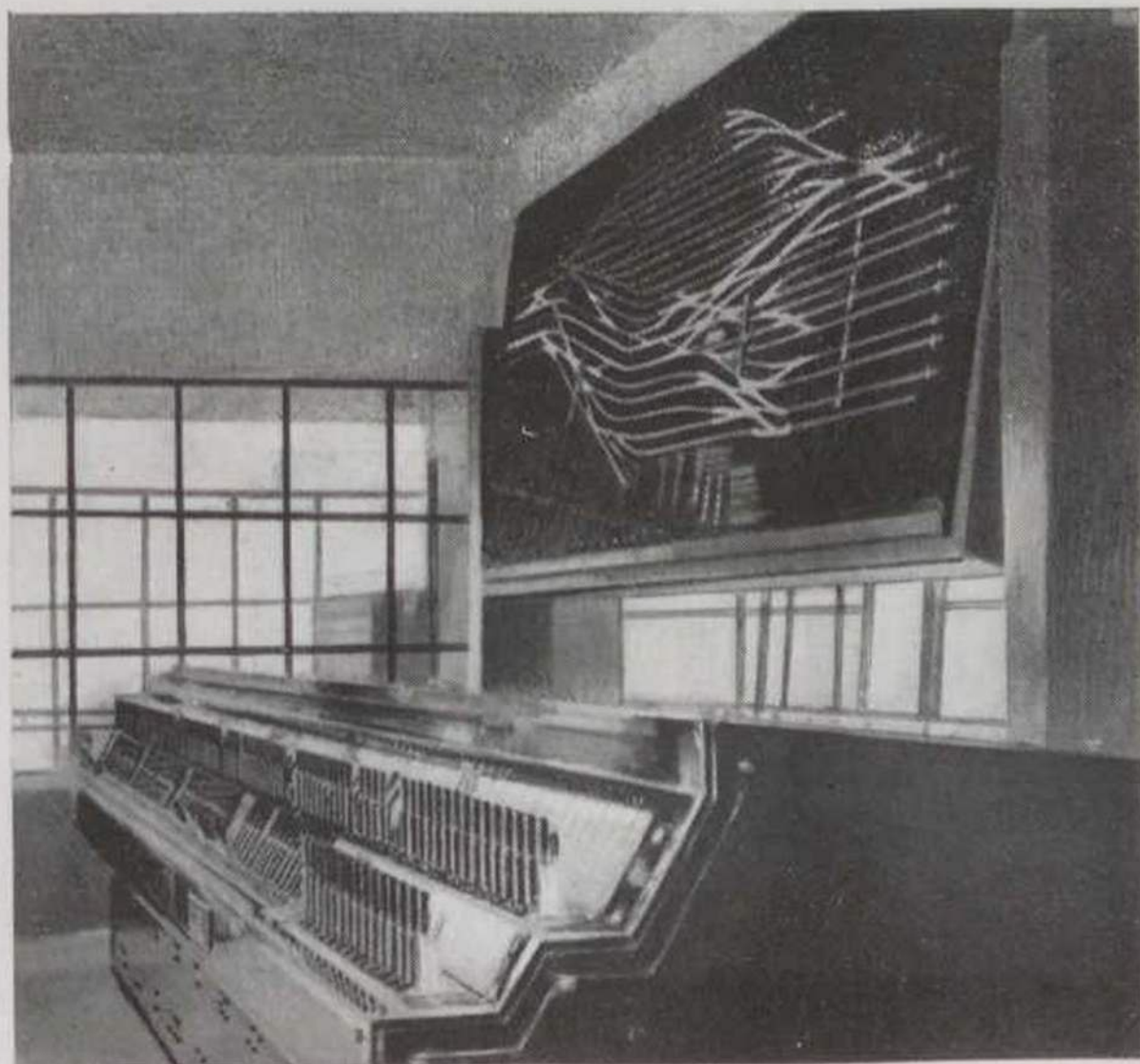
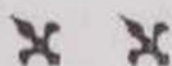
Comissão Consultiva e de Recursos — Suplentes: Vasco Blanc e Vasco Rei.

Delegados à Federação das Sociedades de Educação e Recreio — Efectivo: Diamantino Dias; Suplente, Abel Hopffer Romero.

Antes de encerrada a sessão, o Presidente, Sr. Fé-



Interior de um posto de sinalização eléctrica da estação Roma-Términus. Como se vê claramente, as alavancas de manobra, em virtude do seu elevado número, que é de 180, estão dispostas em 2 filas. Por cima do banco de manobra está suspenso o quadro luminoso no qual se reproduz a zona da estação adstrita ao posto.



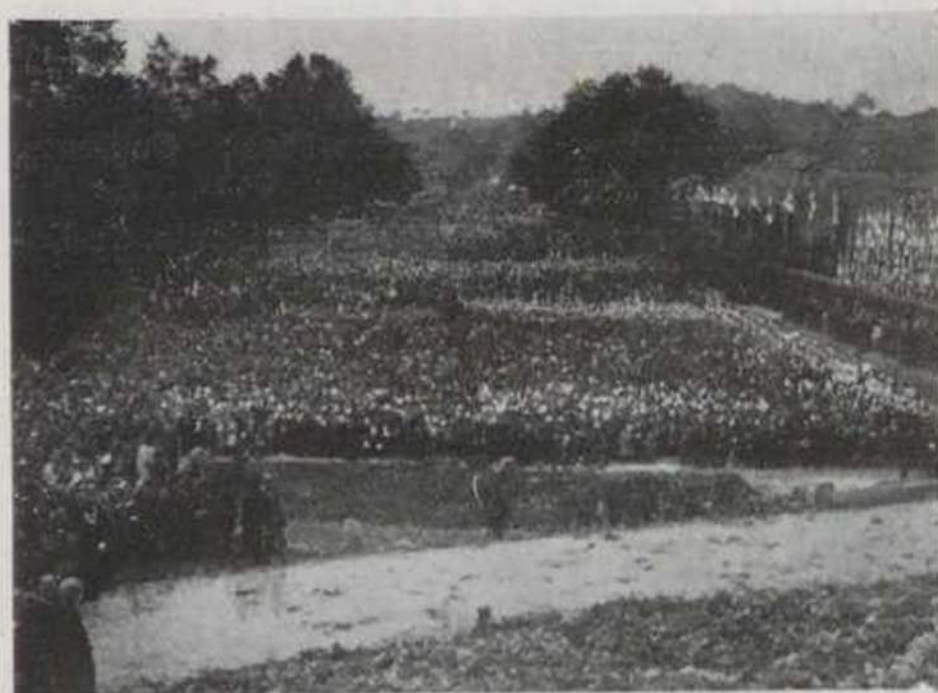
lix F. Perneco, congratulou-se pelas deliberações tomadas pela Assembléa, que constituíam o pagamento de dividas em aberto com as entidades homenageadas com as distinções de Sócio Benemérito e Sócios Honorários do Ateneu, e agradeceu à assistência a boa ordem em que tinham decorrido os trabalhos da Assembléa.

Comemorações Centenárias

Como é do conhecimento dos nossos leitores, teve lugar em Guimarães, em 4 de Junho último, o «Cortejo das Flôres» — integrado no programa das Comemora-



A multidão com cestos de flôres, junto das muralhas do Castelo de Guimarães



Curioso aspecto do imponente cortejo das flôres

ções Centenárias da Fundação — cuja finalidade era a deposição de flôres junto às muralhas do Castelo. Esta solenidade constituiu, a todos os títulos, uma manifestação de elevado patriotismo, evocadora dos nossos heróis de antanho.

A Companhia colaborou nesta ideia simpática, tomando a iniciativa — a que aderiram as restantes Companhias de caminhos de ferro — de conceder a gratuidade no transporte de tôdas as remessas de flôres consignadas à Câmara Municipal de Guimarães.

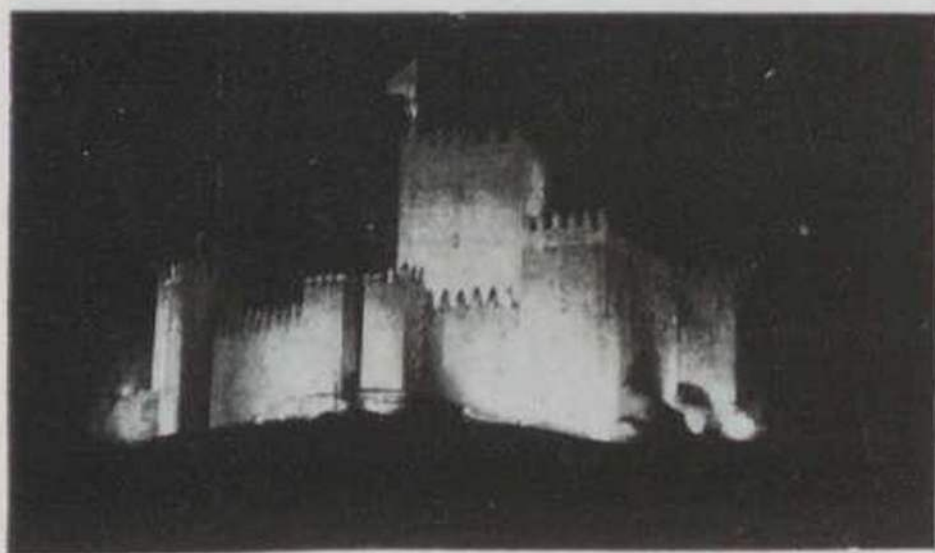
Concessões

No *Boletim da C. P.* n.º 22, de Abril de 1931, informámos os leitores sobre os descontos concedidos pelo Instituto Pasteur de Lisboa nas aquisições feitas pelo pessoal, na sua farmácia de Lisboa e na filial do Porto.

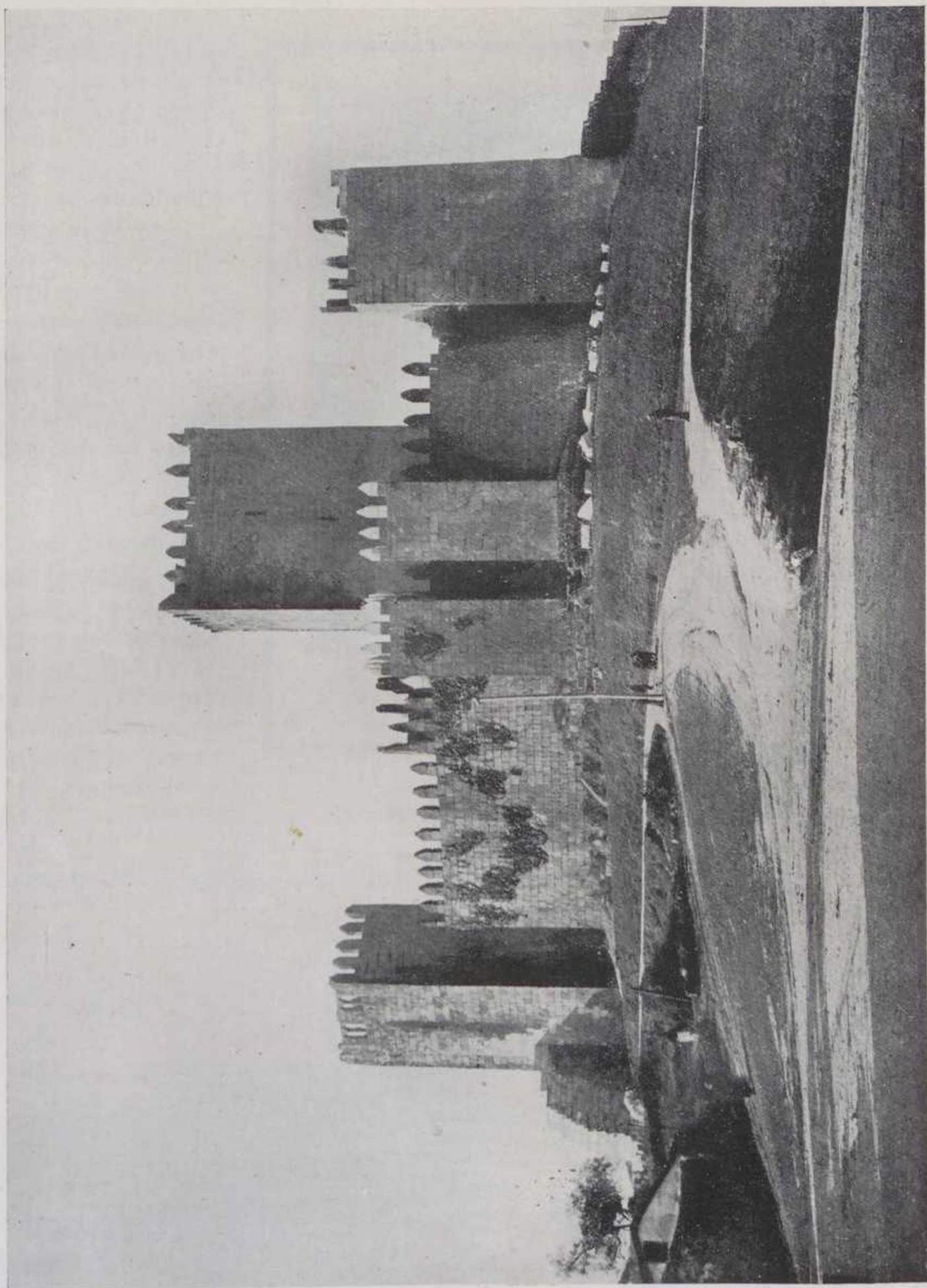
Da carta que a Direcção desse Instituto acaba de nos enviar, trancrevemos o seguinte, para conhecimento dos nossos leitores.

«Em virtude da determinação do Grémio respectivo, só é permitido o desconto às instituições de previdência, não podendo nenhuma farmácia abonar qualquer percentagem sob pena de grande multa.»

«Não tendo V. Ex.^{as} Caixa de Previdência, não podemos conceder os descontos que no ano de 1939 sempre abonámos.»



O Castelo de Guimarães iluminado, na noite de 3 para 4 de Junho



O CASTELO DE GUIMARÃIS

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

Eng.º João B. de Oliveira Bandeira de Melo

Foi com dolorosa surpresa que no dia 13 de Agosto findo correu a noticia da inesperada morte do Engenheiro João Bento de Oliveira Bandeira de Melo.

Admitido na Companhia em 26 de Agosto de 1921, como Engenheiro praticante, foi nomeado Agente técnico e colocado no Serviço Central em 26 de Agosto de 1922.

Em 1 de Janeiro de 1924 foi nomeado Engenheiro adido e, um ano depois, promovido a Engenheiro Adjunto. Em 25 de Agosto foi colocado na 1.ª zona, Campolide, e, finalmente, em 1 de Janeiro de 1930, foi nomeado Sub-Chefe de Serviço e colocado no Serviço Central.

O Engenheiro Bandeira de Melo que nas-

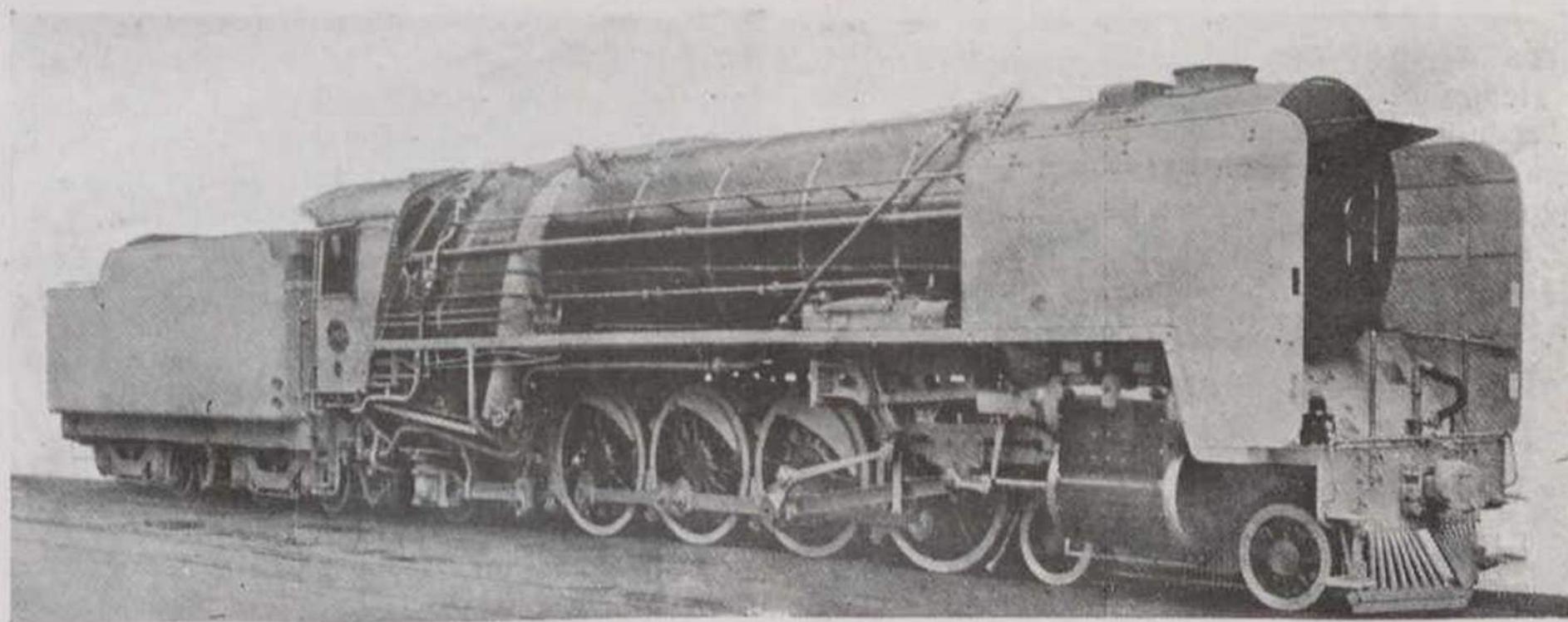


Eng.º Bandeira de Melo

ceu em Lisboa em Setembro de 1900, contando, portanto, apenas 40 anos de idade, deixa nos seus superiores, colegas e subordinados profunda saudade pois, pelos seus dotes de carácter e pelo seu trato amável grangeou a amizade de todos que com ele conviveram.

A família do Engenheiro João Bandeira de Melo, na impossibilidade de agradecer directamente, por falta de conhecimento de moradas, a todas as entidades e associações ferroviárias e funcionários da Companhia, que expressaram o seu pesar pelo infausto aconte-

tecimento, vem por este meio testemunhar o seu reconhecimento pela forma como fizeram sentir o seu pesar.



Locomotiva construída em Inglaterra e destinada aos Caminhos de Ferro Sul-Africanos

Pessoal

Actos dignos de louvor

Fôram louvados pela Comissão Executiva, em sessão de 24 de Julho último, por terem contribuído valiosamente para o êxito do Pavilhão da Companhia na Exposição do Mundo Português, os Snrs.:

Engenheiro José de Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Sala de Estudos.

Arquitecto Cotinelli Telmo, Arquitecto da Sala de Estudos.

António Nunes de Almeida, Desenhador de 1.^a classe da Sala de Estudos.

António Montez, Chefe de Secção do Serviço de Conservação.

Manuel Domingos Coelho, Mestre Geral de Edifícios da 1.^a Secção do Serviço de Conservação.

Nomeações

Em Julho

VIA E OBRAS

Arquivista de 3.^a classe: Sebastião Joaquim.

Servente de armazém: Armando Rodrigues Oliveira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Escriturários de 3.^a classe: António Alves dos Reis, João Duarte Elias e António Monteiro.

Ajudante de arquivista: Clariano Luiz Casquinha.

Ajudantes de distribuidor: Faustino Correia, António Henriques Santos, Manuel Rodrigues Gameiro, João Frederico Costa Etur, Custódio Lopes dos Santos Aurélio e José de Campos.

Fogueiros de 2.^a classe: António Duarte Vicente, Eduardo Soares David, Raimundo Fernandes, Elias Bernardo e José Augusto Aures Pinheiro.

Ensebadores de 2.^a classe: Artur Pereira Baião e Francisco Lúcio.

Em Agosto

DIRECÇÃO GERAL E SECRETARIA

Empregada de 3.^a classe: Maria Noemi Lomelino.

EXPLORAÇÃO

Comercialistas ajudantes: Mário Seixas de Sousa Neves, Octávio de Carvalho Cruz e Álvaro Libânio Pereira.

Aspirante técnico: Lopo de Aguiar Viana.

Empregados de 3.^a classe: Rui Cabral da Costa Passos, José Moreira Marques e José de Castro Bizarro.

VIA E OBRAS

Empregada de 3.^a classe: Maria Raquel Ferro Casanova.

Desenhadores copistas: António Fernandes Carvalho, Francisco Martins Custódio e Mário Mena e Silva.

Guarda-fios de 3.^a classe: Olindo António Fouto e Manuel Ferreira.

Assentadores: Joaquim Gomes Correia, João Roma, João da Graça, José Rijo Carvalho, Francisco Lopes, Joaquim Bicho, José António, Manuel Pereira Baltazar, José de Jesus Lopes, Manuel Vicente Matos, Eduardo Gomes Geraldês, Alexandre dos Santos, António Bento Calado, António Simões, António Fernandes Alves, Manuel Gonçalves, Álvaro Pereira, José Soares, Manuel Joaquim Martins, Joaquim Tomé da Rocha, Cipriano Remédios Roma, João Gonçalves Rodrigues, António João Alves, António Marques da Silva, José Guerreiro Carrilho, Lino Dias Gonçalves, Albino Gomes Correia, Carlos Gaspar, José Neves Oliveira, Manuel Gameiro, José Alonso Marcaxita, Manuel Joaquim G. Lopes, David Augusto Marques, Henrique Estréla Costa, Eduardo Mendes, Joaquim Balseiro, José Vilela, António Costa, João Ferreira Norte, José Gil, João Pires Mateus, Casimiro José Arrebenta, Mário Santos Aleluia, Américo José Pinto, Francisco Glória, António Januário Filipe, Joaquim Nunes Varanda, Manuel Domingos Mestre, José Bento Saramago, Luiz Guerreiro, Luiz Santos Miranda, Manuel Marques Adónis, João José, António Joaquim Cardoso, António José Bartolomeu, Severino Carvalho de Sá, Manuel José Fava, Luiz Azevedo Galvão e Américo Rodrigues Barge.

Em Setembro

DIRECÇÃO GERAL E SECRETARIA

Empregada de 3.^a classe: Maria Luiza Rey do Rio Gonçalves.

Empregado de 3.^a classe: José Jorge António Lérias.

Promoções

Em Junho

VIA E OBRAS

Chefe da Divisão: *Engenheiro* Artur Alberto Meireles de Campos Henriques.

Em Julho

DIRECÇÃO GERAL E SECRETARIA

Chefe de repartição: Jorge Salgueiro de Vasconcelos.

Sub-chefes de repartição: Bernardo Abranches Freire de Figueiredo, Joaquim Braz Pereira da Silva e Vasco Tomás do Rio da Penha Coutinho.

Chefes de Secção: Luiz Cabrera e Filipe António Meira do Carmo.

Empregados principais: Jaime Garcia de Lemos, Eduardo Augusto Barragán, António Pedro Albano da Silva, Vergílio da Gama, João Ricardo Ribeiro e Anibal Pereira Fernandes.

Empregado de 1.^a classe: Américo de Carvalho da Fonseca Tórres.

Empregada principal: Leonor R. Milne da Costa.

Empregada de 1.^a classe: Albertina da Conceição Dziezaski.

Arquivista principal: Joaquim Nunes.

Arquivista de 2.^a classe: João Lopes da Silva.

Ajudante de distribuidor de materiais: Agostinho da Silva Batalha.

Contínuo de 1.^a classe: José Coelho Ribeiro.

Contínuos de 2.^a classe: Manuel Marques e José dos Santos.

EXPLORAÇÃO

Chefe de serviço: *Comercialista* João Faria Lapa.

Sub-chefes de serviço: *Comercialista* Abailardo Augusto da Costa e Salvador Martins Morgado.

Chefes de repartição principais: Francisco Gouveia da Silva e José Lopes Rosa.

Chefes de repartição: Manuel das Neves e Francisco da Silva Martins.

Sub-chefes de repartição: João Nogueira, Duarte Avelino da Silva Matos e Lucas de Figueiredo.

Inspectores: João da Silva Guimarães, João dos Santos Ferreira e Manuel Joaquim Leal Dorotêa.

Sub-inspector de contabilidade: Mário José Esteves.

Sub-inspector de trens e revisão: Anastácio José dos Santos.

Sub-chefe da fábrica de bilhetes: Miguel Gomes Baltazar.

Sub-chefe de escritório: José Rodrigues Coelho.

Chefes de secção: Fernando José Gama, Mário de Jesus Sequeira, Joaquim Heleno Júnior, Manuel de Castro Loureiro, Maximino Pedro Soares, Manuel de Oliveira, Carlos Ferreira Lobato, José do Couto Magalhães, João Vasques Russel e Francisco Maria Carapinha.

Empregados principais: Manuel das Neves Amorim, Filipe Cardoso de Magalhães, João Luiz Firmino, Armando Lourenço, José Francisco Ferreira Júnior, José Inácio da Costa e Sá, Francisco de Oliveira, Eduardo Marques de Figueiredo, Alfredo Costa Gonçalves, Luiz Alves Fernandes, António de Sousa Guerreiro, Adriano Augusto Dias, Manuel Coelho e António Joaquim Freire.

Empregados de 1.^a classe: Joaquim Campos Silva, José Alberto, Carlos Augusto Pinto, José Joaquim Lourenço, Raúl Pimenta de Carvalho, Agostinho de Jesus Paixão, Alberto Carlos Braga Júnior, António Rodrigues dos Santos, Gil Vicente Salazar, Telmo Martins Amorim, José António Martins, José Maurício da Costa Júnior, Adelfredo Luiz de Sousa, Rogério Carvalho Pinto, João Ervedoso de Matos, Adelino Lopes de Almeida, Jorge Dias Pereira, Manuel dos Santos Jurado, Firmino Lopes, José da Silva Bravo, Jorge Cardoso Freire, Francisco António Marinheiro e José Joaquim Cabaça.

Empregados de 2.^a classe: Júlio Roberto dos Santos, Joaquim Vaz Ramos, Manuel dos Santos Cabanas, José Cardoso Verças, Manuel Lourenço, Aires de Oliveira e José Maria Henriques.

Empregada principal: Eliza de Oliveira Pires.

Empregadas de 1.^a classe: Maria Júlia Matias, Virgínia dos Prazeres David, Lucinda Leitão Ferreira, Clarisse Lima Mendes Pereira, Olinda da Conceição Abreu e Filomena de Abreu Caldas.

Empregadas de 2.^a classe: Engrácia Rosa da Silva Jorge, Elvira Duarte Anahory, Noémia da Conceição Silva, Aurélia de Ascensão Mendes, Ofélia de Azevedo Damas e Francisca Maria Faustino.

Arquivista principal: Joaquim Barbosa de Almeida.

Arquivistas de 1.^a classe: José Teixeira, Luiz José Lopes e António da Silva Nabiça.

Arquivistas de 2.^a classe: Joaquim Gaspar e João Pinhão.

Arquivista de 3.^a classe: Adelino Dionísio.

Ajudantes de arquivistas: António dos Reis e Cunha e Júlio Ferreira Ramos.

Distribuidores de 2.^a classe: Francisco Ramos Rodrigues e José da Silva.

VIA E OBRAS

Chefe de repartição principal: António Gomes da Silva.

Chefe de secção de via: Joaquim Cabral Sampaio.

Chefe de secção (escritório): Josué Malta.

Empregados principais: Jaime Gama Lobo, Manuel Vieira, Joaquim dos Santos, Alfredo Rodrigues, José Gomes da Silva e José Maria Rodrigues Pinho.

Empregados de 1.^a classe: José da Silva Ribeiro, José Santos Valadas, Oscar de Brito, António da Silva Leitão, Carlos Gama, Albertino de Sousa e Sá, Eduardo Prescott Vicente, Júlio Gomes, Armando Venâncio,

Manuel Mota, Jorge Sá Chaves, Vasco Augusto Rei, Daniel Ferreira, Manuel dos Santos, José Simões Henriques, António Ferrão, João Lopes Pisa, Tomás Antunes.

Empregado de 2.^a classe: Francisco Caldeira Venâncio.

Empregada de 1.^a classe: Ilda Lourenço Barata.

Empregada de 2.^a classe: Carolina Alves.

Desenhadores de 1.^a classe: Vitorino Lobato e Eufélio Simões.

Desenhador de 2.^a classe: Carlos Benedy.

Fiel de armazém principal: Simão Duarte Churro.

Contra-mestre de 1.^a classe: Manuel António Branco.

Electricista chefe: Angelo Carvalho.

Electricista de 1.^a classe: António Ferreira.

Chefe de cantão principal: José Nunes.

Chefes de cantão: José Tôres, Gregório Barrisco e Luiz Pinho Neves.

Ajudante de secção: Joaquim da Silva Branco.

Chefes de lanço de 1.^a classe: António Silva, Manuel Lopes, Manuel Cardoso, Manuel Passeira e Francisco Cabrita.

MATERIAL E TRACÇÃO

Sub-chefes de Serviço: *Engenheiros* Angelo Emílio Cluny e António Rebelo Carneiro de Sousa Pires.

Inspectores principais: Vicente dos Santos Bolineha, António Joaquim Correia e João Fernandes.

Inspectores: Valentim Soares de Figueiredo e Manuel Mendes da Silva.

Sub-inspector: Júlio da Guia.

Chefes de depósito: Eduardo da Silva e João dos Santos.

Sub-chefes de depósito: João Maria Lopes, Rosel Moreira, José da Guia, António Ferreira dos Santos, Cristiano da Fonseca, Margelino da Costa e Firmino Pereira da Cunha.

Chefe de maquinistas principal: Dionísio Oliveira Correia.

Chefe de maquinistas: João Fernandes Cavaleiro.

Vigilantes: António Lopes, António da Silva Alfaro Júnior, Luiz Ramos, Edmundo Humberto Corazzi Costa e Laurindo Soares.

Maquinistas de 1.^a classe: Gabriel Rodrigues, Alfredo Pereira, Eduardo Ferreira de Almeida, João Rodrigues Marta, José Maria dos Santos e Manuel Cardoso Dias.

Maquinistas de 2.^a classe: António Simões, António José Marques, António Domingos, António Moisés, Raimundo Nogueira, Jacinto Rodrigues Horta, Manuel Coelho, João Baptista Ferreira, Francisco Ramos, Manuel dos Santos Sousa Júnior, José Pereira Cardoso, Daniel de Oliveira e Joaquim da Cunha Brochado.

Fogueiros de 1.^a classe: José Morgado dos Santos, Izidoro Mineiro, José Pedro dos Santos, Joaquim Manso Pedrosa, Manuel Teixeira, Germano Ramos Almeida, Joaquim Ferreira Maximiano, Manuel Joaquim Bento, José Luiz Rocha, Joaquim Pinto dos Santos, Henrique Martins Jorge, Jorge Raúl da Costa, Alfredo Inácio Pereira, António Moço, António Rodrigues dos Santos, Adriano Ribeiro da Fonseca, Manuel Joaquim 2.^o, António Gonçalves e José Pinto da Silva.

Chefes de revisão: Manuel da Silva Passos, Leandro Lopes Fernandes e Manuel da Costa Ferreira.

Revisor de 1.^a classe: Jerónimo Ferreira.

Revisores de 2.^a classe: João Janeiro Júnior e Alberto Pinto Ferreira.

Revisores de 3.^a classe: Firmino Gonçalves Vaz, Francisco Guerreiro e Serafim Alves.

Ensebadores de 1.^a classe: Manuel Coelho, Horácio Lopes Nogueira, Hipólito dos Passos, Manuel da Cruz, Joaquim de Sousa Barbosa, Alfredo Jacinto de Sousa e Armando da Ressurreição.

Contramestres principais: João da Silva Júnior e Joaquim Eduardo Costa.

Contramestres de 1.^a classe: Agostinho Ramos F. Vidal, Alfredo de Sousa, Leonel Almeida Guimarães e Manuel Raposo.

Contramestre de 2.^a classe: Filipe Augusto Carvalho.

Chefe de escritório principal: Leonardo Eugénio Poitout.

Chefe de escritório de 1.^a classe: João Henrique José da Costa.

Chefe de escritório de 2.^a classe: Alfredo dos Santos.

Sub-chefe de repartição: António da Silva e Sousa.

Chefes de secção: Manuel Garcia Fernandes, António Luiz Arrabaça, João Baptista Carvalho dos Santos, Francisco José da Silva, José Francisco Niza, Jaime Miguel Soler Mató e Manuel António Capela Bolina.

Empregados principais: Joaquim Gonçalves, Américo Jorge Martins, António Augusto Moreira, Arnaldo Gonçalves, José de Paiva Dias, Arnaldo da Silva Mendes, Augusto Rodrigues Almeida Júnior, Tirso Gonçalves da Graça e Júlio Augusto Conceição Oliveira Guimarães.

Empregados de 1.^a classe: Carlos Luiz Eugénio da Gama, António Alves Dias Leite, Andrés Cassiano Fadrique Garcia, Artur Sebastião Ribeiro Nogueira, João Lopes, João Capão Júnior, João José Nicolau Santos, José Robalo, José Rodrigues Lopes Loureiro, Eugénio Dias Poitout, Júlio Geraldo Lopes, António Raúl Nascimento, Francisco Santos Graúdo e Teodoro Maurício Costa.

Empregados de 2.^a classe: José Geraldo Lopes e Firminiano Lopes.

Empregada de 1.^a classe: Estefânia Maria Oliveira Lira.

Escriturários de 1.^a classe: Augusto Gonçalves, José Francisco Oliveira Carrapa, Manuel Martins Rosa Júnior, Américo Mendes Teixeira e Joaquim José de Almeida.

Escriturários de 2.^a classe: Albertino Francisco Santos, José de Almeida Trindade, José Vieira Gonçalves, Leonel Conceição Álvaro, José das Dores Silva, Francisco António Santos Pireza e Carlos Martins Cabrita.

Arquivista de 1.^a classe: Joaquim Gonçalves Calhim.

Arquivista de 2.^a classe: Manuel António.

Fieis de 1.^a classe: António Cardoso e Silvério dos Reis.

Distribuidores de 1.^a classe: João da Cruz Martinho e António Simões Carvalho.

Chefe de desenhadores: Francisco Mónica.

Em Agosto

MATERIAL E TRACÇÃO

Capatazes: Manuel Rodriguez Gomez, Cândido da Silva Meireles, Anibal Augusto Baptista e Zulmiro Bessa.

Mudanças de categoria

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Para:

Verificador de contabilidade: o Chefe de 1.^a classe, Artur Nozes de Almeida.

Empregado de 2.^a classe: o Factor de 1.^a classe, Moisés Amaral da Silva Morgado.

Empregados de 3.^a classe: os Factores de 2.^a classe, Mário José Ribeiro Sanches, Manuel Pereira Matos dos Santos, Carlos António Diniz, José Gomes Bento, Fernando Junça Ferreira, Maurício Teixeira, Ivo Martins de Moura e Emídio Sabino Couceiro Araújo.

Serventes de escritório: os Carregadores, Henrique Dias Nascimento, Alfredo Carvalho e Eduardo Sanabrio Teixeira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Para:

Empregado de 2.^a classe: o Escriturário de 1.^a classe, Carlos José Ferreira Mendes.

Empregados de 3.^a classe: os Escriturários de 2.^a classe, Asdrúbal da Silva Santos, José Constantino das Neves e Manuel Joaquim Ramos.

Em Agosto

DIRECÇÃO GERAL E SECRETARIA

Para:

Servente: o Guarda de noite, António Teodoro.

Reformas

Em Agosto

EXPLORAÇÃO

João Augusto Tomás, Inspector da 1.^a Circunscrição.

Anibal Álvares da Silva Magro, Empregado Principal do Tráfego.

António Rodrigues Brito, Empregado de 1.^a classe da 1.^a Circunscrição.

Ofélia Madalena de Figueiredo Vasco, Empregada de 3.^a classe, de Coimbra.

Amilcar Augusto Sande Sacadura Botte, Chefe de 2.^a classe, de Estarreja.

Francisco Valério, Chefe de 2.^a classe, de Alhos Vedros.

José Simões Ladeiro, Factor de 1.^a classe, de Coimbra.

Isaac Caetano de Castro, Factor de 2.^a classe, de Coimbra B.

Francisco Henriques Parente, Fiel de 1.^a classe, de Alcântara Terra.

António Rodrigues Correia, Fiel de 2.^a classe, de Lisboa P.

Saúl da Cruz Barbosa, Conferente, de Coimbra.

Manuel Florêncio, Condutor de 1.^a classe, da 5.^a Circunscrição.

João Vieira, Guarda-freios de 2.^a classe, da 2.^a Circunscrição.

Carlos da Silva Alves, Guarda-freios de 3.^a classe, da 1.^a Circunscrição.

Augusto Marques Correia, Revisor de 2.^a classe, da 1.^a Circunscrição.

João Alves da Mata, Capataz de 2.^a classe, de Abrantes.

Sérgio Pereira da Silva Lapo, Agulheiro de 2.^a classe, de Alfaias.

Arménio Rodrigues Tougão, Agulheiro de 3.^a classe, de B. Lares.

Vitorino Manuel Felgueiras, Condutor de elevadores, de Lisboa R.

António Pereira, Guarda, de Gaia.

Vitor Jorge, Guarda, de Setil.

Augusto José da Costa, Ordenança, de Lisboa-R.

José Vicente Bastos, Carregador, do Barreiro.

José da Silva Monteiro, Carregador, de Contumil.

Luiz Farinha, Carregador, do Entroncamento.

Augusto Santos Piedade, Carregador, de Miranda do Côrvo.

Manuel Dias Rôlo, Carregador, de Lisboa-Rossio.

VIA E OBRAS

José César, Operário de 2.^a classe, das Obras Metálicas, de Ovar.

Amável Marques, Sub-chefe do distrito 217, Alvito.

José Maria Lopes, Assentador do distrito 217, Alvito.

José Maria Lopes, Assentador do distrito 76, Ovar.
Maria da Conceição, Guarda do distrito 48, Chão de Maças.

Rita Jesus, Guarda do distrito 15, Vale de Figueira.
Deolinda Cabrita, Guarda do distrito 238, Almancil.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Pereira, Vigilante.

Luiz Alves da Costa, Maquinista de 1.^a classe.

Isidoro Mendes, Maquinista de 2.^a classe.

João da Graça, Fogueiro de 1.^a classe.

Falecimentos

Em Agosto

EXPLORAÇÃO

† *Moisés Amaral da Silva Morgado*, Empregado de 2.^a classe, da 2.^a Circunscrição.

Admitido como Praticante de Factor em 6 de Dezembro de 1919, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1920, promovido a Factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1939 e passado a Empregado de 2.^a classe em 1 de Julho de 1940.

† *Júlio da Silva Viegas*, Chefe de 3.^a classe, de Ramalhal.

Admitido como Praticante de Factor em 19 de Setembro de 1916, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1918 e promovido a Chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1940.

† *Manuel de Albuquerque*, Guarda-freio de 3.^a classe, de Lisboa.

Admitido como Carregador em 21 de Julho de 1921, foi nomeado Guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Fevereiro de 1926.

† *Abílio Ferreira de Matos*, Carregador, de Campanhã.

Admitido como Carregador suplementar em 19 de

Setembro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Janeiro de 1936.

† *Alexandre de Freitas*, Carregador, de Rio Tinto.

Admitido como Carregador eventual em 12 de Setembro de 1912, foi nomeado Carregador efectivo em 23 de Março de 1914.

VIA E OBRAS

† *João Correia*, Chefe do distrito 132, Benespêra. Admitido como Assentador em 21 de Setembro de 1915, foi promovido a Sub-chefe de distrito em 21 de Fevereiro de 1919 e a Chefe de distrito em 1 de Abril de 1930.

† *Augusto Costa*, Guarda de P. N. do distrito 428, Régua.

Admitido como Guarda de P. N. em 21 de Dezembro de 1924.

† *António Raimundo*, Carpinteiro do G. P. P. da 5.^a Secção, S. Martinho do Porto.

Admitido como Carpinteiro do G. P. P. em 21 de Abril de 1926.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *João Bento de Oliveira Bandeira de Melo*, Engenheiro Sub-chefe de Serviço.

Admitido em 26 de Agosto de 1921 como Engenheiro Praticante, foi nomeado Agente Técnico em 26 de Agosto de 1922 e Sub-chefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1930.

† *Artur dos Santos*, Ensebador de 2.^a classe, da Revisão de Coimbra.

Admitido em 15 de Junho de 1923, como Limpador suplementar, ingressou no quadro em 1 de Setembro de 1924 e foi nomeado Ensebador de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1939.

† *Armando Vicente*, Limpador, no Depósito de Campanhã.

Admitido em 22 de Julho de 1915, como Limpador,



† *Moisés A. da Silva Morgado*
Empregado de 2.^a classe



† *Manuel de Albuquerque*
Guarda-freio de 3.^a classe



† *António Raimundo*
Carpinteiro do G. P. P.



† *Armando Vicente*
Limpador