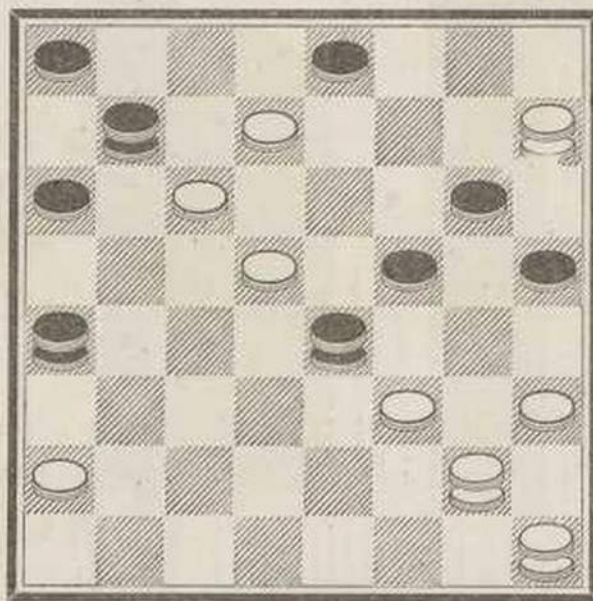


Problemas recreativos

1 — Damas



2 — B.: — 4. 8. 16. 20. 24. 27 d: 3 23. 32

P.: — 11. 15. 18. 21. 22. 30 d: 17. 29. 31

3 — B.: — 12. 16. 20. 21. 26. 27 d: 2. 9. 15

P.: — 5. 22. 24. 25. 31. 32 d: 4. 14. 19

4 — B.: — 4. 5. 10. 14. 19. 27 d: 8. 9. 23

P.: — 11. 16. 22. 26. 29. 32 d: 17. 20. 21

5 — B.: — 2. 4. 13. 15. 17. 26 d: 22. 25. 27

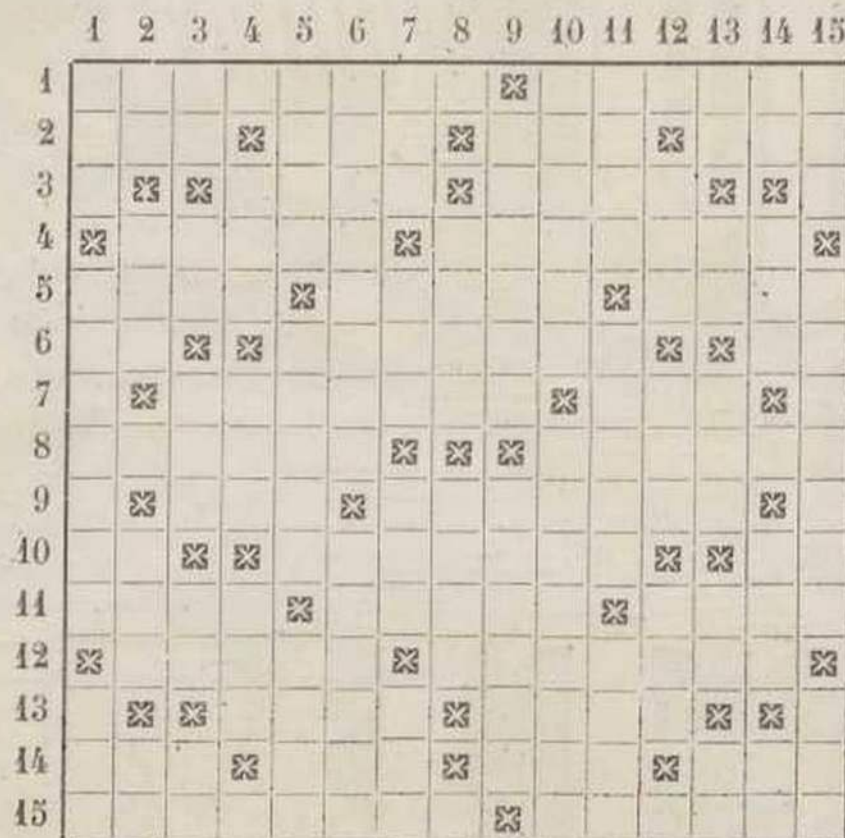
P.: — 11. 16. 24. 28. 31. 32 d: 7. 10. 14

6 — B.: — 4. 11. 13. 15. 18. 20 d: 8. 10. 14

P.: — 16. 17. 22. 24. 30. 32 d: 23. 27. 28

Jogam as brancas e ganham.

7 — Palavras cruzadas

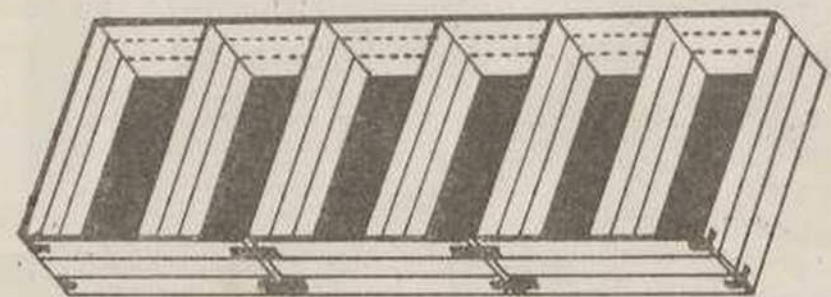


Horizontais: 1 — encharcado, velho; 2 — descanso, fileira, igual, estudar; 3 — nome de homem, canção; 4 — trabalho, gritaria; 5 — cura, despachar, pisa; 6 — continuar, cingir, outra coisa; 7 — rosa do Japão, altar; 8 — culpas, mutismo accidental; 9 — ente, amável; 10 — despido, mistérios, catedral; 11 — praticar, marido, sapato de soleta; 12 — seco, tucano mui pequeno; 13 — cidade (Itália), cingir; 14 — água, palmeira (espécie de), graça, estime; 15 — calmosa, prudentes.

Verticais: 1 — ave do paraíso, nome de pessoa incerta abecedário; 2 — instrumento de padejar, casa, prática, uma; 3 — banda, graça, cabelos brancos, bafo, nota musical (inv.); 4 — margem, prazo, escarnecer; 5 —ilharga, fruto da amoreira, dar; 6 — árabes, losango; 7 — doam, vale, para cá, transpira (inv.) 8 — coqueiro (esp. de), peito; 9 — repúdio, carregas; 10 — revolvera, aromas; 11 — subir, raedores, calha; 12 — açucena, peq. animais anfíbios, igual; 13 — estação ferroviária, nota musical, então, aliás, gemido; 14 — interjeição de chamar, ovário dos peixes, aparece, roda; 15 — agora, cevada em verde, boi.

8 — Um caso complicado — Manuel Domingos Mestre, assentador no distrito n.º 223-A, em Aljustrel, fez ali, durante uma temporada, as vezes de chefe do distrito, por ausência justificada do respectivo titular.

Antes d'êste retirar fôra concluída, próximo da estação, uma obra feita com travessas velhas, a qual consistia na vedação dum recinto rectangular em que se empregaram paredes de 3 travessas ligadas com «eclisses». O rectângulo, de que se dá uma idéia na seguinte figura,



tinha 3 dessas paredes no lado maior e uma no menor, e era dividido, interiormente, por 5, deixando vêr 6 compartimentos iguais, onde se seleccionavam vários materiais já usados, tais como «tirefonds», parafusos, escáculas, «eclisses», etc..

Isso durou assim muito tempo. Certo dia, porém, foi preciso acender a máquina para o combóio n.º 982 e não havia lenha. O único recurso eram as travessas velhas, e não houve, por isso, hesitação. Uma das paredes da obra foi levada e escavacada e, seguidamente, devorada pelo fogo, na fôrnalha da máquina.

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: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Curiosidades do nosso tráfego. — A reconstrução dos caminhos de ferro depois da guerra. — Reflexões... — Engenheiro Zacarias José de Santana. — Portugal de além-mar. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Pessoal.

Curiosidades do nosso tráfego

Pelo Sr. Comercialista Álvaro Libânio Pereira, da Divisão da Exploração

CORRESPONDENDO à natureza e importância dos estudos a que tem de proceder, pela sua função económica e social e por seu próprio interesse, a Companhia reúne numa publicação anual intitulada «Resumos Estatísticos», alguns elementos de estatística relativos ao tráfego nas linhas que explora.

Damos, a seguir, algumas notas relativas ao tráfego de passageiros, que a consulta dessa publicação, referente ao ano de 1942, sugeriu.

*
* *

Abstraindo dos números só conhecidos por estimativa — quantidade de passageiros com bilhetes da Tarifa Geral adquiridos em trânsito e quantidade de passageiros com bilhetes de assinatura —, o ano de 1942 acusa, na Rede Geral, o movimento de

16,954 milhões de passageiros, o que, em relação a 1941, representa um aumento de 932 mil passageiros.

Se, porém, considerarmos os referidos números, o movimento em 1942, e na Rede Geral, cifra-se em 24,787 milhões, o que já representa uma quebra de 836 mil passageiros em relação a 1941.

Esta quebra não foi comum às três redes, pois verificou-se certo aumento na rede do Sul e Sueste, compensado e ultrapassado pelo abaixamento na Antiga Rede e na rede do Minho e Douro: (1)

(1) — Vidé o artigo «Algumas curiosidades estatísticas acerca do tráfego de passageiros na rede explorada pela Companhia em 1941», publicado no «Boletim» de Março de 1943, em que se explica por que razão a soma dos números relativos a cada uma das três redes não é igual ao número relativo à Rede Geral.

Quantidade de passageiros

	1941	1942
Antiga Rêde	18 milhões	17 milhões
Minho e Douro.....	7 "	6,5 "
Sul e Sueste	3 "	3,5 "

O número de passageiros-quilómetro no ano de 1942 foi, no entanto, em qualquer das três rêdes, bastante superior ao do ano de 1941, conforme se verifica a seguir:

Quantidade de passageiros - quilómetro

	1941	1942
Antiga Rêde	535 milhões	567,5 milhões
Minho e Douro.....	133 "	137 "
Sul e Sueste	97 "	115 "
Rêde Geral.....	765 "	819,5 "

Ora, como o aumento, na Rêde Geral, de 54,5 milhões de passageiros-quilómetro não teria podido resultar, como vimos, de aumento de passageiros, cujo número diminuiu de 836 mil, podemos concluir que o percurso médio por passageiro foi mais elevado no exercício de 1942 do que no de 1941, o que é confirmado pelos seguintes números:

Percurso médio dos passageiros

	1941	1942
Antiga Rêde	30 Km.	33 Km.
Minho e Douro.....	20 "	21,5 "
Sul e Sueste	32 "	33,9 "
Rêde Geral.....	30 "	33,1 "

Admite a nossa razão que devem ter sido múltiplas as causas da quebra verificada no número de passageiros e da subida do percurso médio, em 1942, relativamente a 1941. Precisá-las tôdas, e fazer a sua análise não é fácil, pelo menos com os meios de que dispomos. Só um inquérito nos habilitaria a fazê-lo. Mas abstraindo do rigor a que êle nos conduziria e apreciando os resultados colhidos apenas à luz dos elementos ao nosso alcance, apontaremos como razões plausíveis:

—quanto à diminuição do número de passageiros, indicamos a redução do número de combóios e a suspensão de apreciável número de tarifas especiais.

O número de combóios que foram

reduzidos na Rêde Geral, no ano de 1942, em relação ao anterior, elevou-se a 56 mil, dos quais 31 mil na Antiga Rêde, 15 mil no Minho e Douro e 10 mil no Sul e Sueste.

A suspensão de tarifas especiais originou, em relação ao ano de 1941, uma baixa no número de passageiros que viajavam ao abrigo daquelas tarifas, de cerca de 3,568 milhões, baixa esta compensada, em parte, pelo aumento verificado de 2,732 milhões de passageiros que viajaram com bilhete de Tarifa Geral e de Tarifa de Tranvias. A diferença destes dois números dá-nos a diminuição de passageiros efectivamente verificada (836 mil);

—quanto ao aumento do percurso médio, indicamos o facto de se ter feito sentir em menor grau a influência do baixo percurso médio dos passageiros com bilhetes de assinatura, em virtude de se encontrarem suspensas algumas modalidades previstas na respectiva Tarifa. Esta é a causa que ressalta da apreciação dos elementos de análise de que dispomos.

Registou-se no ano de 1942 maior movimento médio de passageiros por combóio do que no ano precedente, tendo passado, na Antiga Rêde, de 257 para 428; no Minho e Douro, de 210 para 370 e, no Sul e Sueste, de 100 para 171. Na Rêde Geral, a média de passageiros, por combóio, subiu de 193 para 321.

O simples confronto destes números não nos permite, no entanto, «à priori», fazer o juízo de que o aproveitamento de combóios em 1942 tenha sido melhor do que em 1941.

Só o cotejamento das percentagens de utilização dos lugares oferecidos num e noutro ano, a seguir indicadas, nos esclarece:

Utilização dos lugares oferecidos (em %)

	1941	1942
Antiga Rêde	1. ^a classe.....	19 30
	2. ^a "	31 49
	3. ^a "	40 50

	1941	1942
Minho e Douro.....		
{ 1. ^a classe.....	5	16
{ 2. ^a »	13	33
{ 3. ^a »	35	44
Sul e Sueste		
{ 1. ^a classe.....	9	20
{ 2. ^a »	19	39
{ 3. ^a »	35	43
Rêde Geral.....		
{ 1. ^a classe.....	14	26
{ 2. ^a »	26	45
{ 3. ^a »	38	48

	1941	1942
Minho e Douro.....		
{ 1. ^a classe.....	9	17
{ 2. ^a »	47	73
{ 3. ^a »	944	910
Sul e Sueste		
{ 1. ^a classe.....	12	12
{ 2. ^a »	93	97
{ 3. ^a »	895	891
Rêde Geral.....		
{ 1. ^a classe.....	14	17
{ 2. ^a »	64	74
{ 3. ^a »	922	909

Verifica-se ter melhorado sensivelmente, no ano de 1942, a percentagem de lugares utilizados em relação aos oferecidos, que o mesmo é dizer, a utilização dos combóios.

Foi na 1.^a e 2.^a classes que mais se fez notar essa melhoria, salientando-se a rêde do Minho e Douro—onde a percentagem de lugares utilizados excedeu o triplo da de 1941 quanto à 1.^a classe e foi 2,5 vezes a daquele mesmo ano quanto à 2.^a classe—, seguindo-se-lhe a rêde do Sul e Sueste—em que a percentagem de lugares utilizados foi mais do dôbro da de 1941 tanto na 1.^a como na 2.^a classes—e, por último, a Antiga Rêde—em que a percentagem de utilização, na 1.^a como na 2.^a classes, foi 1,5 vezes a de 1941. Quanto à 3.^a classe, a percentagem de lugares utilizados foi, em qualquer das três rêdes, cêrca de 1,25 vezes a de 1941.

Nota-se ainda que, num e noutro ano, foi a Antiga Rêde que coube a primazia no aproveitamento do material, seguindo-se-lhe, por ordem decrescente, as rêdes do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Importa conhecer, também, a proporção do número de passageiros de cada classe em relação ao total das três classes, nos dois exercícios que têm sido objecto da nossa análise.

Essa proporção, que se apresenta referida a 1.000 passageiros, foi a seguinte:

Discriminação, por classes, da quantidade de passageiros (por cada 1.000)		1941	1942
Antiga Rêde	{ 1. ^a classe.....	17	18
	{ 2. ^a »	67	76
	{ 3. ^a »	916	906

O confronto dos números relativos a um e outro anos revela-nos ter melhorado, no ano de 1942, a proporção de passageiros com bilhetes das classes mais elevadas—1.^a e 2.^a classes—e ter, por consequência, descido a de passageiros com bilhetes da classe mais baixa—3.^a classe.

Tal facto, pode atribuir-se: ao maior desfôgo económico e financeiro experimentado por algumas classes de pessoas; às restrições postas à circulação de veículos automóveis, de que teria resultado afluírem aos lugares de classe superior dos combóios as pessoas que normalmente viajavam em automóveis; e a um estado de psicose de que muitos estão possuídos, como resultado das perturbações do momento actual e das incertezas quanto ao futuro, procurando disfrutar a vida pela forma mais agradável, sem o espírito de economia que observam em épocas normais.

Apreciemos, por último, as receitas.

De 1941 para 1942, a receita líquida média por passageiro-quilómetro subiu de \$11,6 para \$13,5, aumento êste originado pelas medidas tarifárias adoptadas em 1942, e a que já fizemos referência.

Reportando cada uma destas receitas ao número de passageiros-quilómetro correspondente, verifica-se ter havido um aumento de receita de 21.734 contos no ano de 1942, em relação ao anterior.

Lastimável é que, desta verba, sòmente parte insignificante tivesse contribuído para uma melhor posição financeira da Companhia, pois as condições cada vez mais onerosas em que se pode manter a exploração ferroviária absorvem êstes acréscimos de receita.

A reconstrução dos caminhos de ferro depois da guerra

Para todos aqueles que, alheios aos complexos problemas de transporte, supunham ainda há pouco ter chegado o termo da existência do caminho de ferro, crentes que a estrada suplantaria em absoluto o carril, foi uma revelação a exuberante vitalidade que êle tem demonstrado no decurso desta Guerra, não só, repare-se, nos países beligerantes ou atingidos pela contenda, mas também naqueles que, como o nosso País, gosam, felizmente, dos benefícios da Paz.

Mais uma vez o caminho de ferro demonstrou de um modo incontroverso que, pelo menos até agora, a sua importante função, quer no campo estratégico, quer no económico, não pode ser desempenhada por qualquer outro meio de transporte.

Não é, por isso, de admirar, que, muito embora, infelizmente, ainda não tenha terminado o sangrento conflito que enluta o Mundo, já comece a focar-se o problema dos caminhos de ferro de após guerra. Eis um artigo referente ao assunto, publicado pela revista inglesa Railway Gazette, de 28 de Maio de 1943, que tomamos a liberdade de traduzir, por a sua leitura certamente interessar aos nossos leitores.

A importância capital que, no decurso da actual guerra, assumem os caminhos de ferro, é a garantia de que ainda durante muitas gerações hão de ser considerados como elemento de primordial importância estratégica e nacional e que por isso, a sua reconstrução será um dos primeiros problemas que terão de ser tratados após guerra, especialmente nos países ocupados da Europa. Ainda que muitos dos caminhos de ferro desses países tenham sido reorganizados e modernizados nos últimos anos, é fora de dúvida que terão ficado tão prejudicados no seu material circulante e nas suas instalações e os seus trabalhos de conservação deverão ter sido tão escassos — sem falar, é claro, nos danos provocados pela guerra — que será preciso levar a cabo um importante trabalho de reconstrução, sem paralelo com qualquer reorganização de tipo ordinário.

Três caminhos há para a solução deste problema:

1.º — Reconstrução, com substituição do material circulante, reparação das instalações e um programa reforçado de conservação;

2.º — Reorganização parcial, aproveitando os edifícios, as instalações, etc., existentes;

3.º — Reorganização total, baseada em novas formas de transporte.

O primeiro método seria, desde logo, mais rápido e simples para voltar às condições normais de transporte, mas não se prestaria a quaisquer inovações.

No segundo procedimento estas seriam possíveis apenas de um modo parcial, já que a sua adopção seria limitada pela necessidade de utilizar instalações antiquadas.

O terceiro dos métodos citados, isto é, a completa reorganização dos serviços ferroviários em ordem a novas normas, teria a vantagem de poder utilizar a grande experiência adquirida durante os anos de guerra, juntamente com a adquirida na época imediatamente anterior a esta e com uma absoluta liberdade na escolha da forma de tracção, potências, etc., podendo chegar-se mais facilmente a uma situação que permita fazer frente satisfatoriamente às condições do tráfego futuro.

Durante o século passado, os caminhos de ferro foram-se desenvolvendo e do mesmo modo que todos os organismos cujo progresso se faz por adições sucessivas, em muitos casos viram-se obrigados a prosse-

guir com idéias e métodos antigos, em virtude, especialmente, de razões económicas. Não quer isto dizer, de modo algum, que a técnica ferroviária tenha estacionado, mas é evidente que outros organismos progrediram muito mais do que o caminho de ferro, cujo desenvolvimento se viu sempre coartado por necessidade de normalização, de câmbio de material entre rédes, de limitação de dimensões, etc.

Por estas e muitas outras razões, não se deve deixar passar a oportunidade magnífica de reajustamento que se apresentará nos próximos anos.

A escolha do sistema de tracção, seja a de locomoção a vapor, Diesel-eléctrica ou tracção eléctrica, só poderá levar-se a cabo depois de um minucioso estudo das possibilidades de utilização de energia e de combustíveis.

É evidente que, mesmo quando se trate da completa reorganização de um caminho de ferro, há grande quantidade de elementos, tais como as linhas, pontes, estações, etc., que poderão conservar-se, ainda quando, em muitos casos, as novas normas que possam adoptar-se, tais como as relativas a cargas admissíveis por eixo, nas pontes, possam obrigar ao seu refôrço ou à sua total renovação.

Uma vez fixado o sistema de tracção a adoptar, os tipos, características e potência das locomotivas e as condições do material circulante, fixar-se-iam de acôrdo com as modalidades de tráfego dos últimos tempos, procurando ter em conta, dentro do que é humanamente possível, o seu futuro desenvolvimento.

Não deverão esquecer-se, ao projectar o novo material tractor e circulante, os trabalhos de investigação levados a cabo durante a guerra e as suas conseqüentes aplicações técnicas, que destronaram muitos princípios que pareciam antes imutáveis, e, bem assim, a existência actual de métodos de fabricação muito mais racionais do que os correntemente empregados há alguns anos. Desta forma, o reboque de excessivo peso morto ficará como uma coisa do pas-

sado e serão adoptados vagões de construção leve com boas condições de resistência. A circunstância que deverá ter-se presente, num projecto de material circulante, é a existência de tráfego internacional, ainda que, é claro, baste adoptar para êle apenas uma parte do parque total.

Uma vez determinada, de acôrdo com a densidade e características do tráfego tanto de passageiros como de mercadorias, a constituição do parque de material circulante, deverá enfrentar-se o problema da sua conservação e reparação.

Primeiro que tudo, terá de saber-se se se trata de construir todo ou parte dêle em oficinas próprias da réde ou se, pelo contrário, essa construção será adjudicada a emprêsas industriais, estaduais ou privadas.

Se as oficinas ferroviárias tiverem de limitar-se à simples conservação, ajustar-se-ão as suas características e a sua distribuição nessa conformidade.

Mas se se pretender a fabricação de elementos de uso corrente, como carris, parafusos de via, perfis, porcas, etc., as instalações necessárias deverão localizar-se num ponto onde o abastecimento de minerais, materiais, combustíveis, etc., exija o mínimo de transporte.

Para poder fixar o número, capacidade e dimensões das oficinas terá de decidir-se, previamente, se o ciclo dos trabalhos de conservação se deve basear no percurso quilométrico, para se calcular o número provável de reparações de cada categoria que tenham de executar-se por ano.

No que se refere à distribuição das oficinas existem dois critérios, cada um dos quais tem as suas vantagens e os seus inconvenientes:

1.º — Dispor um número limitado de oficinas destinadas a fazer reparações de certo tipo, com o que, embora se facilite a sua instalação e se diminuam o equipamento e as existências precisas de materiais e elementos de substituição, se exigem grandes deslocções dos veículos a reparar;

2.º — Dispor em cada zona dos elementos precisos para qualquer reparação, o que

se por um lado faz reduzir os percursos de material, por outro lado necessita de maior disponibilidade de materiais e ferramentas.

Tudo isto se refere a grandes reparações e não a reparações de pequena importância, que podem ser realizadas por oficinas de meios muito mais limitados.

Deverá prestar-se grande atenção à situação e às características das oficinas principais, uma vez que da sua eficiência depende em definitivo a boa conservação do parque e a maior ou menor rapidez com que o material avariado pode voltar ao serviço activo.

Sempre que seja possível, deverão agrupar-se no mesmo edifício as oficinas de diversos tipos, não só para facilitar operações de reparação e dar mais liberdade ao movimento de material, como também

para evitar os custosos transportes interiores, que seriam precisos no caso de oficinas separadas.

Deverá também procurar-se que as diferentes operações de reparação possam ser levadas a um ritmo análogo, para anular os períodos de espera, inevitáveis se não se dispuser de um plano de trabalho ajustado até aos mínimos pormenores.

Como final desta breve exposição, diremos que um caminho de ferro moderno constitui um sistema tão amplo e com tantas ramificações, que não é possível esboçar a totalidade das soluções nem entrar em minudências de projectos, e que, portanto, sòmente se enunciaram os princípios gerais que podem servir de orientação, deixando para momento oportuno o estudo pormenorizado das medidas que em cada caso particular deverão ser adoptadas.

Reflexões . . .

Um dos requisitos para o sucesso de qualquer empresa particular ou instituição pública é, sem dúvida, a rigorosa selecção do seu pessoal. Os indivíduos têm de ser procurados para os lugares, segundo as suas aptidões, e não os lugares para os indivíduos, segundo as suas conveniências.

Uma obra de largo alcance social, embora com os mais fecundos programas e os métodos mais bem organizados, sossobra, inevitavelmente, com maus servidores.

Sendo Presidente dos Estados Unidos da América, o grande Washington, vagou um rendoso lugar que deveria ser muito disputado, se não apparecesse, como pretendente, um amigo íntimo daquelle. Só um membro do Parlamento, inimigo pessoal de Washington, se atreveu a concorrer. Todos se riram, porém, da ousadia d'este, enquanto sobre o outro choviam já as felicitações. Entretanto, Washington nomeou o seu inimigo e, a

alguém que lhe significou a sua estranheza, explicou nobremente: — «F. pode dispôr da minha casa, da minha mesa, do meu coração, mas não possui as aptidões necessárias para o lugar que estava vago, ao passo que o outro reúne tôdas as condições para êsse efeito; a opposição que êle me faz resulta do seu modo de pensar e o pensar de cada um é livre. Como Washington, darei ao meu amigo quanto dependa de mim; como Presidente dos Estados Unidos, não posso dispor dos empregos da Nação a favor dos que os não merecem».

Exercer uma profissão é um dever social e todo o cidadão, digno dêste nome, deve exercê-la com consciência.

Do esforço honesto de cada um depende a prosperidade das instituições e, com ela, a felicidade colectiva.

Engenheiro Zacarias José de Santana

ATINGIDO pelo limite de idade, deixou o serviço da Companhia, em Janeiro do corrente ano, o Sr. Engenheiro Zacarias José de Santana, Chefe de Divisão, Adjunto à Direcção Geral.

Este distinto Engenheiro iniciou a sua longa e fecunda carreira no Pôrto de Leixões, onde levou a cabo, com assinalado êxito, a reconstrução do titã que tinha sido destruído por um temporal. Depois passou a exercer a sua actividade nas oficinas dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e, mais tarde, nas do Sul e Sueste, evidenciando em ambas notável competência técnica.



Nomeado Engenheiro recepcionário, ocupou-se durante longos anos da recepção de materiais, no estrangeiro, destinados aos Caminhos de Ferro do Estado e a vários outros departamentos oficiais. Nestas funções teve a oportunidade de visitar as principais fábricas da Europa e assim desenvolver as suas inatas e excelentes faculdades técnicas, afirmando-se recepcionário dos mais competentes de Por-

tugal, onde, por certo, não há, ainda hoje quem o sobreleve nesta especialidade.

Também desempenhou na Companhia Carris de Ferro de Lisboa o lugar de Chefe das suas oficinas, e nos Caminhos de Ferro de Benguela, a de Director, onde, a par de invulgares aptidões de ordem profissional, revelou brilhantes qualidades administrativas.

Na C. P., trabalhou o Sr. Engenheiro Santana de 1915 a 1917 e de 1927 a 1943. No desempenho das numerosas missões de que foi incumbido, evidenciou sempre os seus vastos conhecimentos, espirito organizador e perseverança no trabalho, além de constante e eficaz tenacidade na

defesa dos interesses que lhe foram confiados, impondo-se, mercê d'êste conjunto raro de qualidades, ao aprêço e respeito de todos.

O *Boletim da C. P.*, endereça ao Sr. Engenheiro Zacarias José de Santana os seus melhores votos por que usufrua, durante muitos anos, a tranquilidade e repouso a que incontestavelmente tem jus.

A Bondade é um dos aspectos da Perfeição
e faz parte da trindade
em que o Belo e o Justo são parceiros.

AGOSTINHO DE CAMPOS — «Língua e má língua»

Portugal de além-mar

Aspectos de Angola

CAÇA

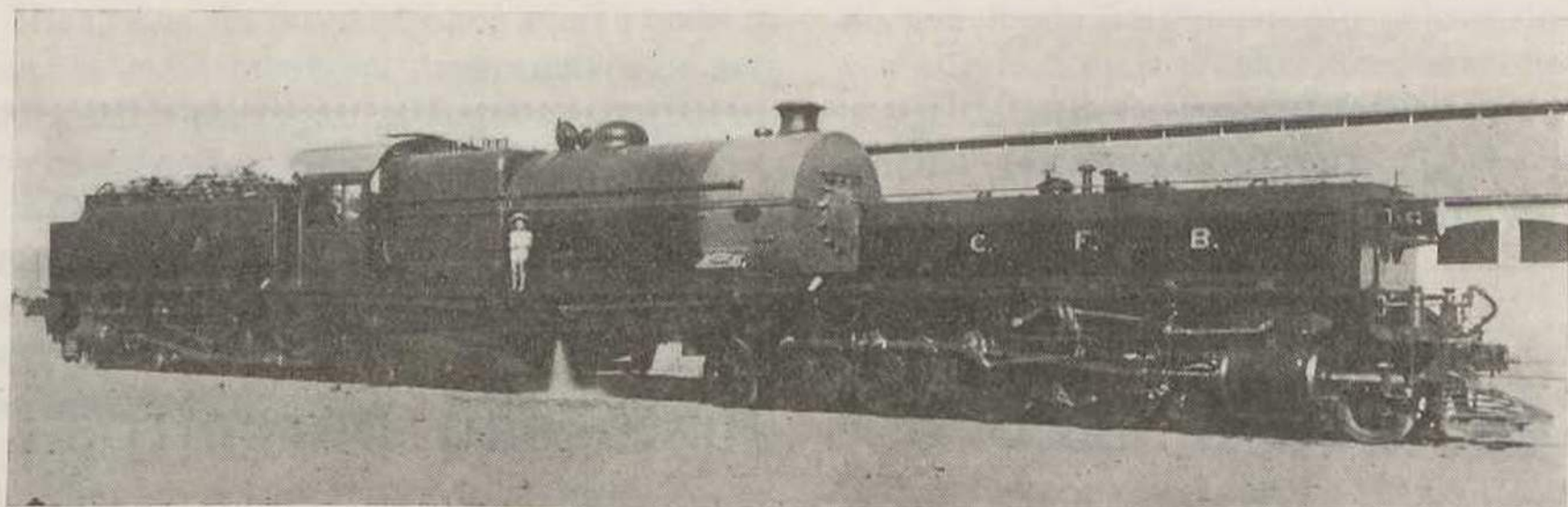
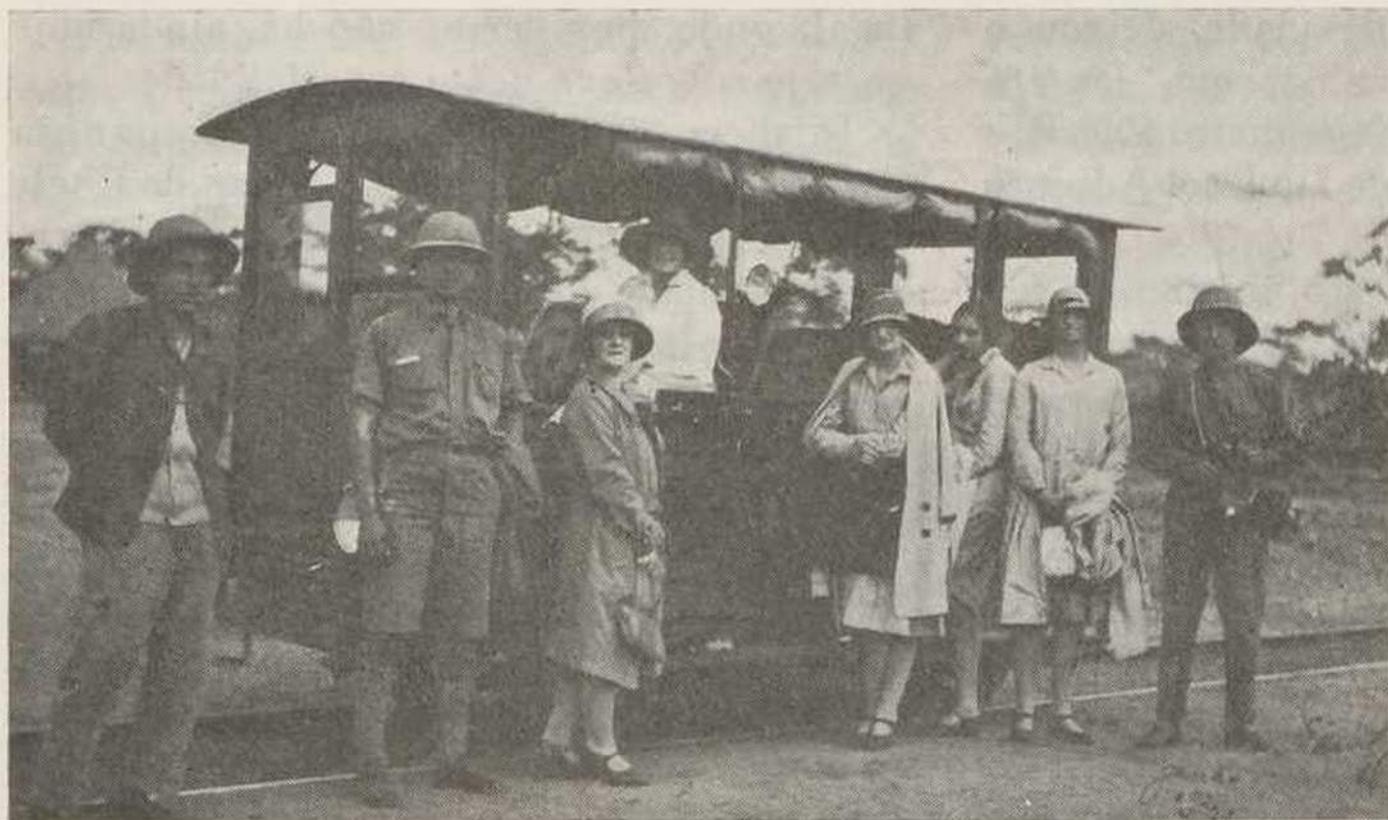
É Angola povoada por numerosos animais selvagens, de variadas espécies, entre as quais se destacam os leões, rinocerontes, búfalos, elefantes, girafas, hienas, etc. Nos grandes rios abundam os crocodilos.

Os mais exigentes caçadores encontram, pois, naquela nossa extensa província, uma rica fauna.

O caminho de ferro de Benguela, facultando

aos caçadores cómoda e fácil viagem para o interior da província, proporciona-lhes o exercício do emocionante e arriscado desporto da sua predilecção. *Na gravura acima: — Uma excursão venatória. À esquerda: — Belo exemplar de caça.*

Em baixo: — O Caminho de Ferro de Benguela possui os mais modernos tipos de locomotivas e de material circulante. A potente locomotiva Garratt, cuja fotografia reproduzimos, considerada como a mais poderosa para via de 1^m,06, pode rebocar combóios com carga de 500 toneladas, em linhas acidentadas com rampas de 25^m/m.



Fotos do Ex.^{mo} Snr. Eng.^o Rogério Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro. Legendas da Redacção.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

P. n.º 815. — Peço me indique se o seguinte processo de taxa está certo:

Um vagão com 5.780 Kg. de tijolos de barro, em P. V., de Ermezinde a Régua. A carga e a descarga foi efectuada pelos donos, tendo havido prévia requisição de vagão.

Aplicada a tabela n.º 10 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. (preço de vagão completo), pelo mínimo de 10 toneladas.

Distância: 95 Km.

Transporte: $2\$70 \times 11 \times 10$	297\$00
Sêlo	15\$00
Assistência	\$15
Evoluções e manobras	44\$00
Adicional de 10 %	35\$62
Adicional de 5 %	19\$59
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$04
Total	417\$40

R. — A taxa apresentada está errada, porque, em face do disposto na primeira e segunda alíneas do Art. 98.º da Tarifa Geral, mesmo tendo em conta a prévia requisição de vagão, a remessa deverá ser taxada pela 4.ª classe da Tarifa Geral, pelo mínimo de 6.000 Kg.

Segue discriminação da taxa conforme corresponde:

Tarifa Geral — 4.ª classe

Distância: 95 Km.

Transporte: $4\$30 \times 11 \times 6$	283\$80
Evoluções e manobras: $\$40 \times 11 \times 6$	26\$40
	310\$20
Adicional de 10 %	31\$02
	341\$22
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
	347\$22
Arredondamento	\$03
Total	347\$25

P. n.º 816 — Peço indicar-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte de 40 molhos de plantas vivas com o

pêso de 1.306 Kg., em grande velocidade, de Lisboa-P a Crato.

Distância 200 Km. — Aplicado o preço correspondente ao § 2.º da Tarifa Especial n.º 1 de G. V.

Transporte: $21\$80 \times 6 \times 1,31$	171\$35
Sêlo	8\$66
Assistência	\$15
Manutenção: $1\$00 \times 6 \times 1,31$	7\$86
Adicional de 10 %	18\$81
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
	208\$83
Arredondamento	\$02
Total	208\$85

R. — A taxa apresentada está errada, porque a remessa em referência deve ser aplicado o preço da base 5.ª da Tarifa Geral, em virtude do que dispõe a alínea a) da 7.ª das condições da Tarifa Especial n.º 1 de G. V..

Segue discriminação da taxa, como corresponde:

Transporte: $34\$65 \times 6 \times 1,31$	272\$35
Manutenção: $1\$00 \times 6 \times 1,31$	7\$86
	280\$21
Adicional de 10 %	28\$03
	308\$24
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
	310\$24
Arredondamento	\$01
Total	310\$25

P. n.º 817 — Peço indicar-me se a uma remessa constituída por um saco com adubo agrícola, com o pêso de 50 Kg. de Lisboa-Jardim a Setúbal, em P. V., corresponde aplicar a taxa que a seguir indico.

Distância 20 Km.

Mínimo de cobrança da Tarifa Geral.

Transporte em caminho de ferro: $\$16 \times 6$	\$96
Manutenção: $1\$00 \times 6 \times 0,05$	\$30
Transporte na via fluvial (mínimo): $\$30 \times 6$..	1\$80
Cais e carga	1\$19
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total	6\$25

R. — A taxa está errada. A remessa em causa deve-se, de facto, aplicar o mínimo de cobrança estabelecido na Tarifa Geral, mas com o multiplicador 11. No caso de transporte de adubo, o multiplicador 6 só se aplica quando a remessa seja transportada ao abrigo da tabela 34 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

Segue discriminação da taxa, conforme corresponde:

Transporte em caminho de ferro: $\$16 \times 11 \dots$	1\$76
Manutenção: $1\$00 \times 11 \times 0,05 \dots$	\$55
Transporte de via fluvial (mínimo): $\$30 \times 11 \dots$	3\$30
Cais e carga $\dots \dots \dots$	1\$27
Registo $\dots \dots \dots$	1\$00
Aviso de chegada $\dots \dots \dots$	1\$00
Arredondamento $\dots \dots \dots$	\$02
Total $\dots \dots \dots$	8\$90

P. n.º 818 — A um vagão completo carregado com sacos de milho em grão, chegado à estação de Alcáçovas às 3 h. e 33 m. do dia 26 de Agosto, houve necessidade de fazer a descarga em conformidade com a circular n.º 907 do Serviço do Movimento.

Foi estabelecido aviso de chegada postal às 9 horas do mesmo dia, pelo que o vagão deveria ser considerado à descarga desde as 14 às 18 horas do dia imediato.

Às 18 h. e 30 m. do dia 27, apresentou-se o consignatário para levantar a mercadoria já descarregada.

Peço dizer-me se deve eu não cobrar-se a taxa referente à operação da descarga em consequência do consignatário se ter apresentado fóra do prazo que lhe é concedido.

R. — Não é devida a cobrança a título de descarga, visto esta operação ter sido efectuada por pessoal da Companhia, dentro do prazo gratuito concedido na Tarifa de Despesas Acessórias para o efeito.

O assunto desta consulta está esclarecido no artigo 10.º da Tarifa acima citada.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Comunicação-Circular n.º 89 — Esclarece que pode aceitar-se a despacho um produto designado por «pez celulose» ao qual se aplicará o tratamento tarifário referente a «breu vegetal não designado».

Comunicação-Circular n.º 90 — Anula a Comunicação-Circular n.º 84.

Circular n.º 979 — Menciona, em relação anexa a esta Circular, os ramais e cais de serviço particular

existentes nas linhas que a Companhia actualmente explora.

7.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços para o transporte de mercadorias (incluídas as bagagens) entre a estação de Figueira da Foz, os domicílios da mesma cidade e os Despachos Centrais de Figueira da Foz-Bairro Novo e Buarcos.

2.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa — Estabelece que o serviço de camionagem de mercadorias, combinado com a Empresa Geral de Transportes, passa a ser executado também em ligação com a estação de Alcântara-Terra.

Aviso ao Público A. n.º 815 — Trata da entrega, aos domicílios, das remessas de detalhe despachadas para as estações das cidades de Lisboa e Porto.

10.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-P. — Substitui as redacções do n.º 1 do Artigo 11.º, do n.º 2 do Artigo 13.º e do n.º 5 do Artigo 15.º da Tarifa.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 289 — Refere-se à autorização concedida ao Sr. João Salema para expedir, em portes a pagar, as suas remessas de plantas vivas.

Comunicação-Circular n.º 290 — Exemplifica a aplicação do bônus de \$10 por vagão e quilómetro, a que se refere o artigo 12.º da Tarifa de Vagões Particulares.

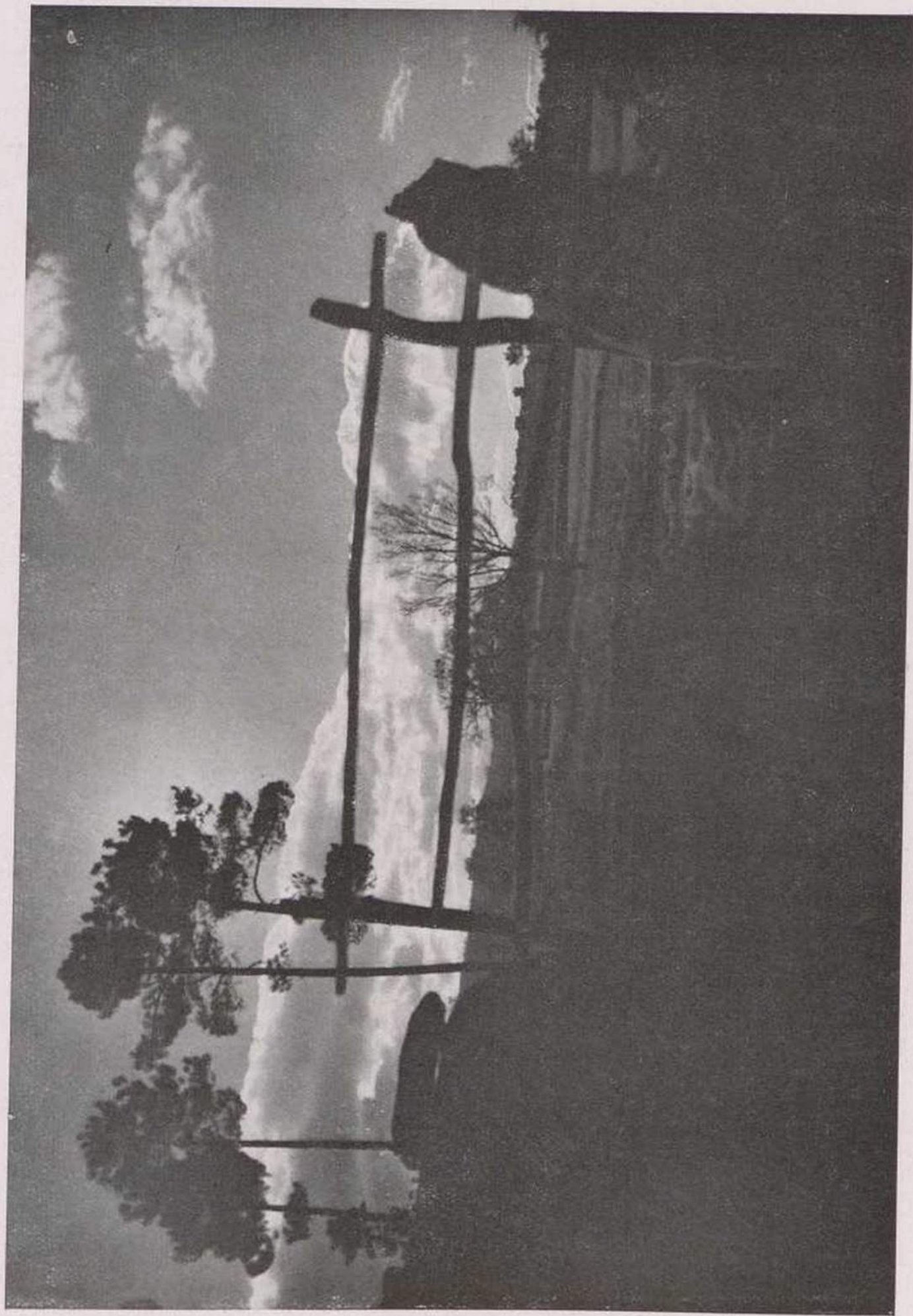
Comunicação-Circular n.º 291 — Presta esclarecimentos sobre as disposições do Aviso ao Público A n.º 815, relativo à entrega nos domicílios das remessas de detalhe despachadas para as estações de Lisboa e Porto.

Carta-Impressa n.º 359 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Janeiro de 1944 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 360 — Refere-se à recolha dos documentos de 1941 do Serviço da Fiscalização e Estatística, que constituem arquivo das estações, e instrui sobre a forma do seu envio ao Serviço Central.

III — Movimento

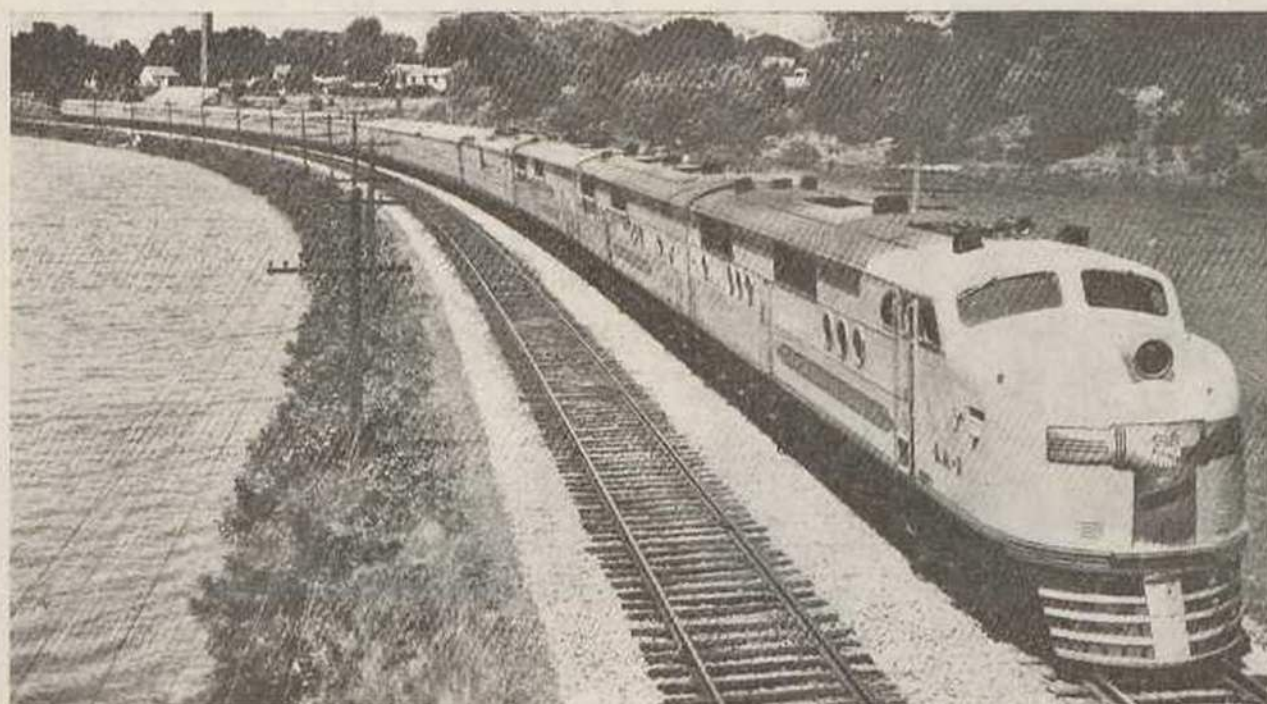
Circular n.º 804 — Trata do encaminhamento de remessas destinadas a Lisboa-Domicílio.



Sol posto

*Fotog. do Eng.º José da Costa, Sub-Chefe
de Serviço da Divisão da Via e Obras*

Factos e Informações



nes. O outro é o «City of Denver» circulando entre, Chicago e Denver, no coração das Montanhas Rochosas. Este último é um dos comboios de longo curso mais rápidos em todo o mundo pois percorre 1.686 Km. em 16 horas, ou seja a uma velocidade média horária de 105,375 Km.

O comboio «City of Los Angeles»

Chicago é a cidade dos Estados Unidos da América do Norte onde afluem mais linhas férreas.

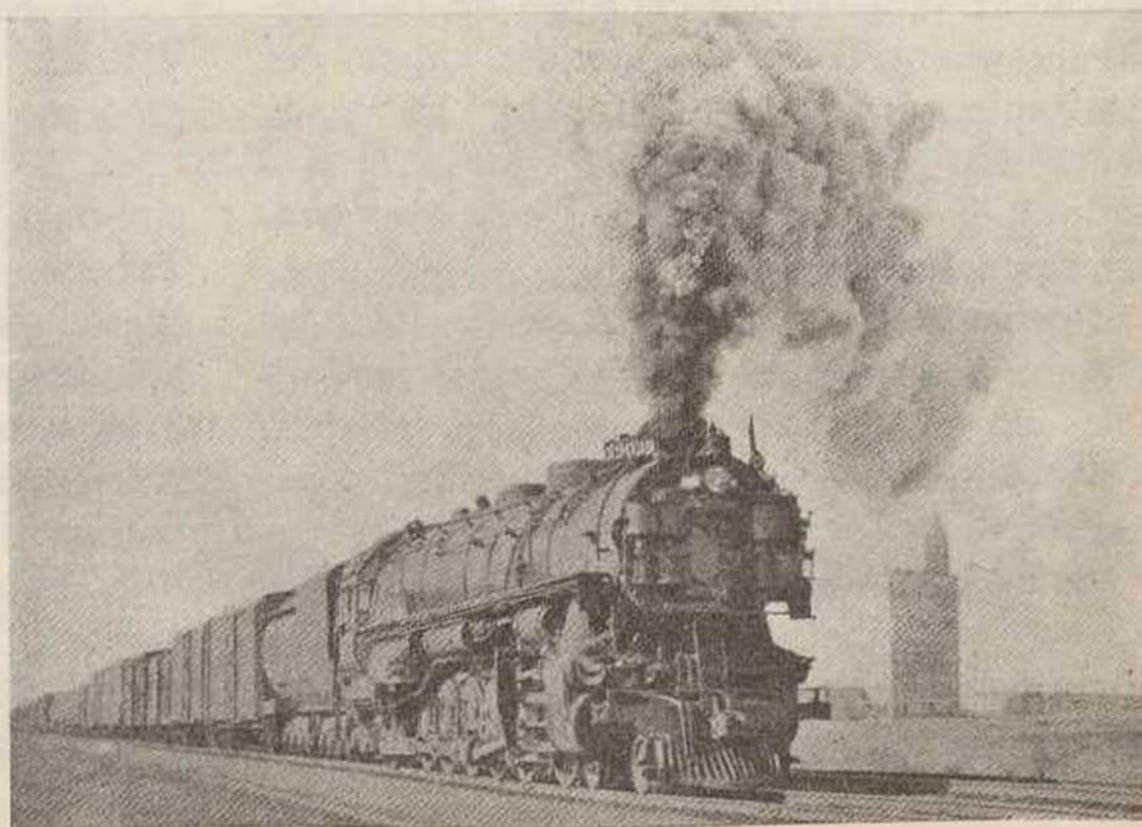
Um dos melhores, mais luxuosos e mais modernos comboios que circulam no País é o «City of Los Angeles», cuja fotografia acima reproduzimos. Percorre as linhas da *Chicago & North Western Railway* e da *Union Pacific Railroad* entre Chicago e Los Angeles (Hollywood), Califórnia.

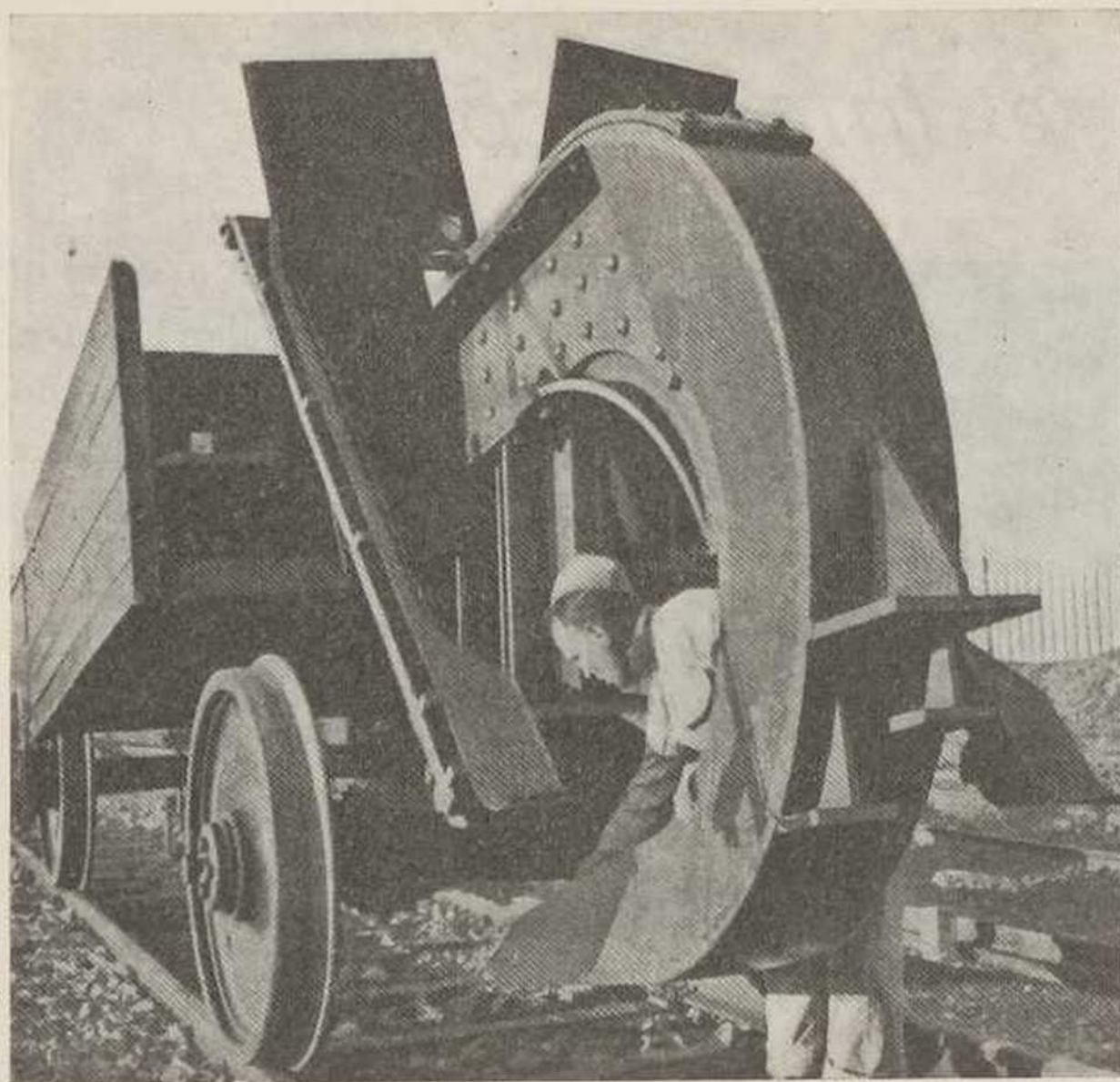
Muitos dos famosos astros de cinema quando viajam entre Hollywood e Nova-York utilizam-se deste comboio devido à sua grande velocidade e ao seu luxo.

Ha ainda dois outros expressos semelhantes ao «City of Los Angeles» e explorados pelas mesmas empresas, e que circulam entre Chicago e as cidades do ocidente. Um deles é o «City of San Francisco», que liga Chicago a S. Francisco da Califórnia, estando a sua exploração, entre Ogden e S. Francisco, a cargo da *Southern Pacific Li-*

Locomotiva «Union Pacific»

A fotografia que abaixo reproduzimos é da locomotiva «Union Pacific» n.º 9039, saindo de Denver para Laramie, Wyoming (Estados Unidos), a rebocar 31 vagões. Estas locomotivas têm 3 cilindros de alta pressão, o peso total de 230 Ton. e o esforço de tracção é de 43.780 Kg.





Os caminhos de ferro e a guerra

À esquerda: — Máquina destinada a inutilizar as vias férreas e usada pelas forças germânicas, na Itália. Pesa cerca de 10 toneladas. O enorme gancho trazeiro que constitui a parte mais importante do aparelho, é puxado com violência ao longo da linha e levanta as travessas. Ao mesmo tempo, são colocadas sob os carris, de cada lado, cargas explosivas com cerca de 1 kg., as quais se fazem explodir, alguns segundos depois da máquina ter passado.

Notável economia de aço na construção de vagões, pelo emprêgo de madeira contraplacada

Segundo noticia publicada na revista *Railway Gazette*, de 3 de Setembro último, os Caminhos de Ferro «Canadian Pacific» puzeram em serviço, recentemente, uma série de 750 vagões e furgões, em cuja construção se substituiu o emprêgo de consideráveis quantidades de aço em chapa por contraplacados de madeira com 16^m/_m de espessura. Além disso, empregou-se a soldadura, em vez da rebitagem, com uma conseqüente economia de pêsos.

No conjunto, a economia de aço foi computada em 850 ton. e os 750 veículos admitem um aumento de 38.000 ton. sobre a capacidade de transporte daquela Companhia.

Em 500 desses veículos, a chapa exterior de aço foi substituída por contraplacados, conservando-se, porém, o revestimento interior de madeira mais espessa. Nos restantes, ambos os revestimentos foram substituídos

por peças de madeira com 38^m/_m de espessura.

Em cada um dos primeiros vagões economizaram-se 1.130 Kg. de aço e em cada um dos segundos 815 Kg. Os veículos têm um comprimento interior de 11^m,75.

O sistema de bloqueio (*block-system*)

Foi em 1844 que o engenheiro inglês William Cooke concebeu e apresentou o processo da sua autoria, denominado sistema de bloqueio e destinado a facilitar a circulação dos comboios em vias férreas. Tal sistema, pelo qual são bloqueadas secções de via, enquanto pisadas por um comboio, adquiriu rapidamente grande expansão e já se encontra instalado no nosso País. Numerosas e importantes modificações lhe têm sido introduzidas, até chegar a constituir, hoje em dia, o sistema que melhor garante, automaticamente, a segurança de circulação. O «Boletim da C. P.», não devia deixar de se lhe referir, ao completar-se o primeiro centenário de tão útil criação.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Raúl de Matos Cordeiro

Factor de 1.^a classe, de Cacém.
Nomeado Telegrafista de 3.^a classe,
em 1 de Fevereiro de 1904.



António Santos Lapa

Guarda, de Coimbra.
Nomeado Carregador em 24 de Fe-
vereiro de 1904.



Luiz Fernandes

Porteiro, de Lisboa P.
Nomeado Carregador efectivo em
29 de Fevereiro de 1904.



Joaquim Mira

Agulheiro Principal, de Bar-
reiro.
Nomeado Carregador em 1
de Fevereiro de 1904.



António Coelho

Agulheiro Principal,
de Setil.
Nomeado Carregador em 27
de Fevereiro de 1904.



Joaquim Jacinto

Agulheiro de 3.^a classe,
de Marinhais.
Nomeado Agulheiro em 27 de
Fevereiro de 1904.



Olímpia da Encarnação

Guarda de P. N. do distrito
127, Fundão. Admitida como
Guarda de P. N. em 26 de
Fevereiro de 1904.

Actos dignos de louvor

O Condutor de dresinas, da Divisão da Via e Obras, José Alves, foi gratificado pecuniariamente por ter notado uma tentativa de fraude no fornecimento de lenhas à Companhia, por parte do pessoal do fornecedor, na estação de S. Martinho do Porto.

António Mendes Fernandes, Auxiliar do Distrito 121, Sarnadas, encontrou no passado dia 12 de Janeiro, quando procedia a trabalhos na banquetta da linha da Beira Baixa, ao Km. 80,250, parte de um fio de ouro do qual fez imediata entrega aos seus superiores.

O Servente Ambrósio de Matos encontrou um relógio de pulso, quando procedia à limpeza dos lavabos, em Santa Apolónia.

O achado foi imediatamente entregue aos seus superiores.

Pelo Empregado de 2.^a classe dos Serviços Gerais da Divisão do Material e Tracção, Sr. Asdrúbal da Silva Santos, foi encontrado, no dia 27 de Setembro último, um relógio de prata, na estação de Viana do Alentejo, que imediatamente entregou ao Chefe daquela estação.

Actos como estes nobilitam quem os pratica e é com prazer que o *Boletim* os regista.

Nomeações

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro

Empregados de 3.^a classe: César Vieira Machado e António do Nascimento Dias.

Em Janeiro

Empregados de 3.^a classe: Raúl Eugénio Mendes Reis e Francisco José Ramalho Teixeira.

Escriturário: José Rodrigues da Silva Coelho.

Aspirantes: Abílio Ferreira, Idoquécio Rodrigues Pimentel, Joaquim Marques, António Dias, Alcino Guedes Monforte, Luís Marques da Silva, Aurélio da Silva Coelho, Eduardo da Silva Henrique, Tiago Serão Lopes, José Garcia Roque Barata, Manuel de Sousa Monteiro, Pedro de Abreu Tapadinhas, Luís Gregório Velez, Francisco Lopes Inês, Ernesto das Dôres Maréco, Joaquim Neves Amaro, António Maria dos Santos, Silvério Neves Varandas, Mário de Oliveira Paquim, Manuel Mateus, Sertório Nunes Porfírio, Fernando Gonçalves Bastos, Joaquim da Rocha Paulino, Arlindo Henriques Pereira, José Godinho Sobral, João Lopes, João Pereira de Matos Carito, Herculano José dos Santos, Joaquim Silvestre Marinheiro, Armando Rebola Veloso, Fernando da Silva, António Grancho Riscado, Adelino Pinto Rosa, José do Nascimento, João da Costa Galacho, João Manuel Capote, Jorge Augusto Gomes Lage, Manuel Mendes Couto, Francisco Malheiro Velez, António de Jesus Antunes, Joaquim Pimentel Ferraz, Hermínio Jerónimo Pereira, João Mendes Louro, Manuel Fernandes Moreno, José Inácio Vicente Marques, José António Azevedo Figueiredo Mascarenhas, José Pires Miguel, Joaquim Miranda, João Francisco do Casal, João Ferro Alves, Sebastião Júlio, José do Nascimento Alves, Manuel Carmona Nunes, Diniz Bolacho Maçaroco, Joaquim Maria Lopes Jordão, Luís de Sousa Moreira Júnior, Herculano António Marques, Manuel António Escudeiro Júnior, José Lopes Ramos, Manuel José Maia, Agostinho Roque dos Santos, António Delgado, Abílio Augusto Montezinho, José Gomes Simões Torres, Graciliano Vargues Tomaz, José Augusto de Oliveira Diogo, Bernardino do Rosário, António Francisco Andrino Júnior, Aníbal Veríssimo Nunes e Francisco Simões dos Santos.

Capatazes Gerais de 2.^a classe: Manuel Cadete Quinas e José Francisco da Silva.

Guarda-Freios de 3.^a classe: Francisco Botico Borralho, Francisco Braz do Carmo, Frederico José Belchior, José Coelho, Francisco Raposo, César Lopes Antunes, Manuel Ferreira Chilão, José da Silva Abrantes, Firmino Dias Cunha, António Pessanha Afonso, Manuel Ramos de Almeida, Joaquim Duarte Churro, Augusto do Rosário, João Dias, Jorge Augusto Neto, Manuel da Costa Branco, Avelino Carmo Santos, Di-

nis Dias, Horácio Luís Coelho, Joaquim da Silva, Manuel Balão, Manuel da Palma Sâres, Albano Vicente, Manuel Guedes da Silva e Cipriano Alfaite Alves.

Revisores de 3.^a classe: Salomão Eurico Marçal, Fernando Jorge, António Vieira Lucas, José Filipe, Sebastião Cabrita, Manuel Lima, João Lopes Xisto, António Palha Amaro, Manuel Gabriel Paginha, Joaquim José Lázaro, Álvaro Leitão Viana, José da Luz Lino, Isidro Gomes Ferrão, Joaquim dos Santos, Eduardo Martinho Guerreiro, Herlander Príncipe Portugal da Silveira, Guilherme da Silva e Diamantino Lopes Serra.

VIA E OBRAS

Em Janeiro

Desenhadores Copistas: Abílio Alves Amorim e António Ernesto David.

Assentadores: Filipe Piçarra, José Pinto, Domingos António Guterres, Celestino António Joaquim, Manuel Rodrigues Jacinto, Gaudino Marques, Francisco Lúcio Félix, Graciliano Martins, Agostinho Rodrigues, António Soares, José Mendes, Ventura da Silva, Manuel Pinto Pêgas, José Maria Esteves, António Santos Pires, Manuel Mendes, António Pinto, João Afonso, Joaquim António, Manuel António Café, Lourenço Gomes, Júlio António, Joaquim Barreto, Joaquim Hilário e António Guimaro de Matos.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

Escriturários: António Gameiro dos Santos, Carlos da Costa, José Leite de Carvalho, Joaquim Tomaz Candeias, Mateus José Moreno e Artur José da Silva.

Fogeiros de 2.^a classe: Manuel José Capareira, João Lança Marques, Alfredo Coelho Corvo, Víctor das Neves, Hugo Maria Pontes, José Casimiro Apolónia Cavaco, Teófilo Manuel Grenha, Francisco da Silva, Francisco Ponte Viegas, José Pedro Galrito Lança, António Ribeiro Júnior, José Abreu Mendonça, Izaúl dos Santos Garrento, Francisco Henrique, Fernando dos Santos, Napoleão Pegado de Matos, Francisco da Silva, Margelino Mendes, José Pelengana Conduto, António José Menor, Armando Carlos Catapirra, António Martins Duarte, Aires Rodrigues Duarte Serralha, João Rafael Reis Opa, Manuel Pires, José Nunes André, David Domingues, Avelino Gonçalves Lopes, Manuel Rodrigues 1.^o, Abílio António de Macedo, Manuel Tavares Pimentel, Alfredo Borges de Carvalho, Joaquim Lopes Barata, João Pereira Pimentel, Francisco Lourenço, Júlio Moreira, Fernando de Oliveira Rosa, Manuel Joaquim Dias, José António Correia, Mário Antunes Duarte, Manuel da Costa Sirgado, António Pereira Azevedo, Firmino Narciso de Sousa, José Eduardo da Costa, Raúl Guedes de Oliveira, Laurindo Gomes, José Bragança, Ramiro Pinto,

Amadeu Augusto Cardoso, Joaquim de Sousa Gil, Daniel Carlos Gonçalves e António Augusto da Costa.

Revisores de Material, de 3.^a classe: Adriano Augusto Moreira, Luciano da Fonseca Soares, José Maria da Costa Freire e Miguel Dias Chambel.

Ensebadores de 2.^a classe: Francisco Cerqueira Saraiva, Turíbio José da Conceição Amorim, José Rodrigues, Jorge Ferreira Coelho, Horácio Sebastião, João Gonçalves Redondo, Adelino Paulo, Manuel dos Santos Ferreira, Carlos Luís Miguel Ferreira, José Cardoso Rego, Manuel Soares 1.^o, José Viana Dantas de Miranda e Belmiro de Sousa Ribeiro.

Serventes: Manuel Raposo Mateus, João Simões Tostão Júnior, Horácio Elias da Silva e Joaquim Marques.

Limpadores: Manuel Francisco Tichana, Francisco Eduardo Parra Júnior, José de Sousa, Amadeu da Silva Roque, José Caetano de Abreu, Joaquim José, Manuel Rodrigues Bexiga, Rossel Gomes, Silvino Ferraz Limede, António da Costa Completo, José Bento, Joaquim Maria, Alfredo Marques, António José Mateus, Luiz Rodrigues, Amílcar Martins da Silva, José Marques Ramalheite, José Joaquim Pereira, José Pereira, Joaquim Costa Simões, Virgílio Pereira, Ernesto Lopes Antunes, António Duarte, José de Sousa Noro, Valentim Macedo da Silva, Manuel dos Santos, Gregório Nicolau, Luiz de Jesus Ferreira, Agostinho Antunes, Manuel da Silva Junqueira, Silvestre Caetano Leal Vasco, Carlos Henriques Marques, Álvaro Alves Lopes, Manuel Correia de Araújo, José Mendes, Joaquim Moreira dos Santos, Armandino de Sousa Fernandes, Manuel Tavares de Lima, Frederico Ferreira Pinto, Joaquim António Afonso Melim, Armindo Augusto Vieira da Silva, António Joaquim Mendo, Manuel Pereira da Rocha, António de Barros Júnior, Teófilo dos Santos Chicharo, Florêncio da Silva Martins, José Paulo, Tomé Alfredo Marques, João Pimentel Girão Tarrafa, Joaquim Adelino Bento, Fernando António Rodrigues e Manuel da Conceição Pereira.

Servente de Laboratório: Manuel Gonçalves.

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Fevereiro

Empregados de 3.^a classe: Casimiro da Silva Cavalheiro e Aida de Jesus.

Promoções

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Chefe de Circunscrição: Manuel dos Santos.

Agentes Técnicos Ajudantes: João da Cunha Rêgo e Lopo de Aguiar Viana.

Inspectores Principais: Alfredo Victor Costa, António dos Reis Madeira e Manuel Martins Entrudo Júnior.

Chefe de Escritório Principal: Manuel de Jesus Ferreira.

Chefe de Escritório de 1.^a classe: José Rosa Damásio.

Inspectores: Anastácio José dos Santos, José Rodrigues Gabão e Mário José Stevens.

Sub-Chefes de Repartição: António Nunes, Manuel da Silva Freitas e Mário de Almeida Gil.

Chefes de Secção: António Hipólito Júnior (por distinção) Francisco Alves Amorim, António Osório Pena, José Francisco Ferreira Júnior, António Ricardo Ferreira, José Moreira Gomes e António Baptista Freire Neno.

Desenhador Principal: Jorge Furtado Gonçalves Júnior.

Empregados Principais: Carlos Marques da Silva (por distinção), Luís Domingues Guille (por distinção), Joaquim Campos Silva, José Alberto, Carlos Augusto Pinto, José Joaquim Lourenço, Alberto Carlos Braga Júnior, António Rodrigues dos Santos, Gil Vicente Figueiredo Salazar, Raúl Armando Pimenta de Carvalho, Agostinho de Jesus Paixão, Leopoldo Ribeiro, Leonel Augusto Proença, Joaquim do Nascimento Simões Branco, José António Martins, José Maurício Costa Júnior, Adelfredo Militino Arcturus Luís de Sousa, Rogério de Carvalho Pinto, João Ervedoso de Matos, Adelino Lopes de Almeida, Manuel dos Santos Jurado, Jorge Dias Pereira, António Humberto de Campos Silva, António Teixeira de Barros, José Ricardo Moreira, José Nazaré Costa, Vítor Rodrigues, Firmino Lopes, José Joaquim da Silva Bravo, Francisco António Marinheiro e José Joaquim Cabaça.

Empregados de 1.^a classe: António Alves da Silva (por distinção), António Matoso (por distinção), Joaquim Vaz Ramos, Manuel dos Santos Cabanas, José Mendes da Silva Júnior, José Cardoso Verças, António Carlos Macêdo Costa Moreira, Álvaro Martins Gomes, José Ramos Antunes, Júlio Roberto dos Santos, Aires de Oliveira, Domingos José Barreto e José Maria Henriques.

Empregados de 2.^a classe: Mário Rodrigues Mateus, Humberto Henrique dos Santos, Claudino dos Santos Ribeiro, Rui Joaquim Nogueira de Moraes e Raúl Lopes Ventura.

Empregado de 3.^a classe: Manuel Afonso Soares Alves de Oliveira.

Empregadas Principais: Clotilde Conceição Ramos, Glória Augusta Serrano, Joaquina Maria de Sousa Lopes, Paulina Encarnação de Almeida e Josefina Soares Homem Vilas.

Empregadas de 1.^a classe: Elvira Adelaide da Conceição Reis Duarte, Maria Amélia Pinto de Aguiar, Olívia Amorim e Cunha, Alice Furtado Gonçalves, Alda Pais de Almeida, Celeste Mendes dos Santos Reis, Clarisse Vieira Gonçalves, Julieta Alice Cunha

Almeida, Irene Celeste Pena e Laura do Amparo Martins.

Empregadas de 2.^a classe: Irene Pereira Sarai-va, Aida Garcia Cortes, Elvira Rodrigues Campos Lourenço, Maria da Apresentação Fino, Rita da Conceição Botelho de Oliveira, Carolina Alves de Jesus, Maria Amélia Duarte, Laurinda Gomes Tavares, Guilhermina dos Santos Moreira Moraes Sarmento e Maria Galhego Hidalgo Candeias.

Contramestre de 1.^a classe: João José Correia.

Arquivistas de 1.^a classe: Joaquim Gaspar, João Pinhão e Francisco Bicho Ferreira.

Arquivistas de 2.^a classe: Francisco Caetano de Barros e Adelino Dionísio.

Arquivistas de 3.^a classe: Artur da Conceição Teixeira, João Sérgio Rosado Lage, José Serra, Júlio Ferreira Ramos e António dos Reis e Cunha.

Ajudante de Arquivista: António José Correia.

Fabricante de Bilhetes: João Vilas Boas Moreira.

Ajudante de Fabricante de Bilhetes: Eduardo Sanabrio Teixeira.

Contínuo de 1.^a classe: Miguel Luís Couto.

Chefe Principal: Joaquim Gomes de Carvalho.

Chefe de 1.^a classe: José Júlio Gouveia.

Chefes de 2.^a classe: Marcolino da Ressurreição Reis, António Cardoso e Alfeu Ermida da Fonseca.

Chefes de 3.^a classe: António Rodrigues Fernandes, José Vaz Ferreira, Manuel de Sousa Meireles, António Francisco Castanheira, Albino de Sousa Moreira e Arménio Ferreira dos Santos.

Factores de 1.^a classe: António Marçal, António Augusto Mata, Jaime Pedro Nolasco, José Milheirinho Júnior, Basílio de Jesus Pinto, António Maria Ferreira, António Pinto Serra, Joaquim Manuel Dias, Júlio Baptista Martins, Manuel de Assunção, Licínio Pinto de Miranda, Vicente José de Abreu, Manuel Arrais e Joaquim Carrilho Valente.

Factores de 2.^a classe: José da Silva, Alberto Justino Rodrigues Soares, Mário de Oliveira, José Figueiras, Francisco Vicente da Silva, Pedro Romero Vila, António Esparteiro Amante, António Joaquim da Silva Gonçalves, Manuel Joaquim Soldadinho, Joaquim Vaz Oliveira, Artur Mendes Amaro, Manuel Gonçalves Soares, Joaquim da Cunha Pereira, António Firme, Luís Ferreira Júnior, José Francisco Moquenco, Bernardino Tomaz, Manuel dos Santos e Silva, Amândio Prudêncio Nobre, António Maria da Silva, Mário da Silva, Manuel José de Carvalho, Manuel Pereira, Joaquim Almeida Fazendeiro, António Santos, António Rodrigues de Sousa, António Valente Júnior e Aurélio de Freitas.

Telegrafistas Principais: Bernardino Enes Correia e Manuel Joaquim Vaz.

Escriturário de 1.^a classe: José Cardoso Pinto.

Fiéis de 1.^a classe: António Belo Júnior, Hum-

berto Ribeiro, João José Monteiro e António da Silva Cardoso.

Fiéis de 2.^a classe: Macário Cândido de Moura, João Mota, José Jorge Santos, António Pedro Moraes e Lino Sabino.

Conferentes: Anacleto Encarnação Abreu Tapadinhas, Francisco dos Santos Carvalheira, José da Silva, Abílio Rosa Félix, Manuel António Lança, Adriano Barbosa da Silva, Augusto Messias Barral, Horácio Alves, Jacinto Dias Condesso, Eduardo de Oliveira Valentim, José Saraiva Lopes, José Valentim Paula, Francisco Lourenço Gonçalves, Marcelino Maria Relvas, Carlos Agostinho, Manuel Teixeira, António da Luz Arez, José Esteves, Agostinho Manuel Paulino, Artur Máximo, João Gonçalves Caixinha, Manuel José Militão, José da Silva Bárbara, Manuel da Silva Machado, António Vieira, Futuro Faria da Silva, José Fernandes de Abreu, António da Silva Oliveira Júnior, Gregório Gonçalves e José Carrilho Capelão.

Condutores Principais: António Pinheiro, João Miguel Romão e Francisco Ferreira da Mota.

Condutores de 1.^a classe: Angelo Pinto Dias, José Rodrigues Guerra, Benjamim Ludovico, José Joaquim da Silva Júnior, Porfirio Miguel, Francisco de Almeida, João Veríssimo Gravata e Rodrigo Afonso.

Condutores de 2.^a classe: António Esteves de Carvalho, Jorge Santos Piedade Henriques, Manuel Lourenço, Mário dos Santos, António Monteiro do Rio, João Loureiro, João Manuel Coelho, José António Terezo e Raimundo Nobre Costa.

Guarda-Freios de 1.^a classe: José de Oliveira Vitorino, José Maria Rodrigues Parreirão, Ovídio Salvado da Silva, José Duarte Correia, Armando Ferreira Venâncio, José Alves Pandorco, Antero dos Santos, João Ribeiro da Silva, Joaquim Gomes da Mota, João Pereira Trindade, Fernando José Soares, António Marques da Cruz, Francisco António Zambujal, Artur Gomes, Henrique Martins Parreira, Manuel Francisco Charneira e António Máximo Baptista.

Guarda-Freios de 2.^a classe: Eduardo Mendes, Joaquim Ferreira do Vale, José Domingues, Pedro Oliveira Paulo, Bonifácio Lopes Capitão, José Lourenço, José Maria Filipe da Silva, Guilherme Marques, José da Luz, Manuel Francisco da Silva, Matias Fernandes, Francisco Oliveira Salgado, António da Mota, José Júlio da Cunha, Luís Diogo Mateus, Manuel Augusto Luís, Manuel António da Graça, António Augusto Gonçalves Castanheira, Joaquim Manuel de Carvalho, João Luís dos Santos, Joaquim Valente Taborda, Francisco Neves Correia, Adelino Gaspar, Miguel Rodrigues, Diogo Alberto Ferreira da Silva e Joaquim Cardoso.

Fiscal de Revisores: José Maria dos Santos.

Revisores Principais: Luís Vilaça da Silva, Sebastião Pinheiro, João Correia Galêgo, Marciano da Cruz e José de Oliveira Jorge.

Revisores de 1.^a classe: Manuel Luís, Joaquim

Castanheira, José de Oliveira Estudante, José Augusto Marques, Abel Caldeira, António Augusto, António da Silva Moreira e Manuel Augusto da Silva.

Revisores de 2.^a classe: Manuel Joaquim Rosa, Arnaldo Crua, José Paula Martins Júnior, José das Neves, Américo Cardoso Costa, Alberto Rainho, Alberto da Silva, César da Silva, Bernardino da Ressurreição, Artur Fernandes Teixeira e Pedro Francisco.

VIA E OBRAS

Agente Técnico Principal: Luís Cavaleiro.

Agente Técnico: António C. Melo e Castro.

Chefe de Repartição Principal: Alfredo de Almeida.

Sub-Chefe de Repartição: Francisco M. de Sousa e Melo.

Chefes de Secção: Manuel Joaquim Mota, Manuel Vieira e Camilo Paixão Bastos.

Desenhadores Principais: José A. Rodrigues, Carlos M. Silva, Manuel de Oliveira e Eufélio Simões.

Desenhador de 2.^a classe: Henrique Graça.

Empregados Principais: Óscar de Brito, António S. Leitão, Carlos Gama, José Silva Ribeiro, Albertino A. Sousa e Sá, Eduardo P. Vicente, Júlio Gomes, Armando C. Venâncio, Manuel Mota, Jorge Sá Chaves, Vasco A. Rei, Daniel Ferreira, José S. Henriques, Manuel dos Santos, Olindo P. Marmota, João Lopes Pisa, António R. Serrão, Tomaz Antunes e José S. Valadas.

Empregados de 1.^a classe: Filipe Mendonça, Valério Lopes e Manuel Magalhães.

Empregados de 2.^a classe: António M. Cordeiro e Francisco L. Ribeiro.

Empregado de 3.^a classe: Alvarim F. S. Correia.

Empregadas Principais: Maria Flores Costa, Amélia C. Sousa e Hermínia C. Araújo.

Empregadas de 1.^a classe: Jacinta Pires e Carolina Alves.

Empregadas de 2.^a classe: Maria F. Pita Pires e Alice Fontinha.

Ajudante de Arquivista: José M. Farinha.

Mestre de Oficina: José Caridade.

Contramestres de 2.^a classe: José A. Micael, José Patuleia, José Casaleiro e Abílio Ladeira.

Chefes de Cantão: José R. Campos, António A. Leite, Lúcio Silva Lourenço, Joaquim S. Lopes e Pedro J. M. Coelho.

Chefes de Brigada: Pedro G. Marques, José António, João V. Silveira e José Nunes.

Encarregados de Obras: Francisco A. Nunes, Arcádio M. Santos e António Luís.

Fiel de Armazém, de 1.^a classe: António F. Franco.

Ajudantes de Distribuidores de Materiais: Adriano M. Coimbra, José F. da Costa, António D.

Ferro, João Serrano, António B. Gomes, António Faria, João Baptista Quintano e Manuel Serras.

Operários de 1.^a classe: José Alves e Manuel A. D. Pereira.

Operários de 4.^a classe: Manuel dos Santos e António da Silva.

Sub-Chefes de Distrito: Miguel A. Curvelo, José Ribeiro, Carlos de Oliveira, José Pimentel, Luís Pinto, Manuel J. de Sousa, Francisco Bernardo, Manuel Marciano, Inocêncio Agostinho e Raúl E. Branco.

MATERIAL E TRACÇÃO

Inspectores Principais: Alberto Tavares Gouveia, José da Silva Barbosa, Luiz Ferreira e Manuel Mendes da Silva.

Inspectores: Gregório Alves e Júlio da Guia.

Sub-Inspector: Graciano Marques de Jesus.

Desenhador Principal: José Pedro Campos.

Desenhadores de 1.^a classe: Ezequiel da Costa Cavaco e Alfredo Martins Júnior.

Desenhador de 2.^a classe: Luiz João Fernandes.

Sub-Chefes de Repartição: António Luís Arrabaca, João Baptista Carvalho dos Santos, José Francisco Niza, Aníbal Gonçalves Ribeiro e António da Silva Carvalho.

Chefes de Escritório de 1.^a classe: Alfredo dos Santos e Carlos da Silva Alfaro.

Sub-Chefe de Escritório: Manuel António Capela Bolina.

Chefes de Secção: Júlio Gonçalves da Cruz, Francisco J. Nogueira de Carvalho, Luciano Moreira, João Jesus da Cruz, Etelvino Belo de Almeida, João Vaz Atalaia, António Maria da Costa, Carlos Barral Godinho, Manuel de Oliveira Freire, Paulo Rodrigues de Moraes, Luiz Pinto Vilela e António Pereira Viana.

Empregados Principais: Francisco da Silva Pereira, José de Matos, José dos Santos Correia, Verotídio Rodrigues Garcez, Manuel Correia da Silva Cecílio, Francisco Alberto Pinto Eliseu, Carlos Luiz Pereira da Gama, João José Nicolau dos Santos, Manuel Vaz da Silva, António Alves Dias Leite, António Raúl do Nascimento, Francisco dos Santos Graúdo, Artur Sebastião Ribeiro Nogueira, João Lopes, João Capão Júnior, João Rodrigues Lopes Loureiro e Eugénio Dias Poitout.

Empregados de 1.^a classe: Manuel Martins, José Domingues, José Geraldo Lopes, Firminiano Lopes, Francisco Caldeira Venâncio, António Ramos da Silva Júnior, Amílcar Vicente Ferreira, Horácio André Martins Oliveira, Augusto Costa, Manuel Martins Rosa Júnior, Francisco Manuel Gonçalves, Francisco Horta Mendes, Augusto Gonçalves, Joaquim José de Almeida, Américo Mendes Teixeira, Belmiro Rodrigues e José Francisco Oliveira Carrapa.

Empregados de 2.^a classe: Raúl da Silva Cascais, António Alves dos Reis, Albertino Francisco dos Santos, Carlos Martins Cabrita, José das Dôres Silva, Leonel da Conceição Álvaro, Francisco António Santos Pireza, José Almeida Trindade e José Vieira Gonçalves.

Empregados de 3.^a classe: Humberto Agostinho Lazana e António Ferreira.

Arquivista de 3.^a classe: Clariano Luiz Casquinha.

Contínuo de 1.^a classe: Joaquim Nunes.

Fiel Principal: António da Costa Lopes.

Distribuidores de 2.^a classe: José Sebastião Júnior, Manuel Gomes Peres, Faustino Correia, António Henriques dos Santos, Manuel Rodrigues Gameiro, João Frederico da Costa Etur e Custódio Lopes Santos Aurélio.

Mestres de Oficina: Ernesto Augusto dos Santos e Joaquim Ferreira Póvoas.

Contramestres Principais: Abel dos Santos Oliveira e Lourenço Lopes.

Contramestres de 1.^a classe: Júlio Baptista, João de Deus Magalhães, Luiz Ferreira Póvoas e António Ferreira do Souto.

Chefe de Depósito: Matias Barbado e José da Guia.

Sub-Chefes de Depósito: António Ferreira, Francisco de Oliveira Noronha, António Joaquim e Amílcar Augusto Pires.

Chefes de Maquinistas: José António Machado, João Duarte Vitório, Henrique da Silva e Manuel Cardoso Dias.

Maquinistas Principais: João Domingos, Manuel Moisés, Alfredo Ferreira, António dos Santos, João da Fonseca Valente, Joaquim António da Costa, José Gomes de Oliveira, Eduardo Ferreira de Almeida e Francisco Pereira da Cunha.

Maquinistas de 1.^a classe: Manuel Tomaz, Manuel Grenha Júnior, Carlos Temperado Lopes, José António Marques, Joaquim Ferreira Patrício, Alberto Ermitão, José Rodrigues Horta, João dos Santos Ermitão, José da Costa, José Joaquim, Amadeu José da Silva, Francisco de Almeida, Guilherme Ferreira e António Joaquim Borges.

Maquinistas de 2.^a classe: Manuel de Sousa Bento, José das Neves, Alfredo Napoleão, Francisco da Silva Alfaro, Francisco Assunção Póvoas, Narciso Gameiro, Alberto Simões, António Adriano Júnior, Ernesto Costa, António Maia Júnior, Abílio Rodrigues, Basílio de Oliveira, Manuel de Sousa, Faustino dos Santos Correia, Virgílio Francisco, Manuel Simões, Manuel Mateus Ferreira, Artur Teixeira, António Ernesto Angelo, António Alves de Moura e João da Rocha.

Maquinistas de 3.^a classe: Abel Joaquim, José Cabrita, Joaquim dos Matinhos, Cândido José Rosa Júnior, Custódio Soares, António Barbosa Cardoso, Joaquim Martins, Manuel de Oliveira, Luís Jorge Valente, João Pedro José de Brito, Calixto Vaz de Car-

valho, Luciano Maia, Francisco Luís Estrela Júnior, João Chora, Joaquim Augusto Nóbrega, Carlos Amaro, Manuel de Aguiar, Américo Fernandes, Rogério Loureiro, Estevam José Cardoso, Joaquim Alves, Albino Máximo, Carlos da Silva Lopes, António Rosa, Miguel Carvalhão Pinheiro, Júlio Vieira Dias, Adriano Porfírio, José António de Barros, António Ferreira e Juvenal Alves de Faria.

Fogueiros de 1.^a classe: Victor Augusto, Manuel Pedro, José do Carmo Custódio, Raúl da Costa, José Emídio, José da Costa Martins, Francisco Vieira Machado, António dos Santos 1.^o, Américo Ribeiro, José de Sousa, António de Figueiredo, Jaime Antunes, Alfredo Henrique Barlavento, José da Cruz Moreira, Manuel Francisco, António Vaz Ferreira, José Patrício Júnior, António Godinho Branco, Amaro Duarte, Manuel dos Santos, Noé Ramos, João Martins, Américo Ferreira, António Pereira Mesquita, João Nazaré Ferreira, Serafim Rodrigues Amaral, Abel Simões dos Reis Mário António, António da Silva Ricardo, João Albino Marques, António Cardoso, António da Costa, Manuel Dias 2.^o, César Pires Correia, Aurélio de Freitas, Luís Gonçalves Coentro, António Pedro Baptista, Leonel Rodrigues Maia, José Lopes Malho, Estevão de Almeida, Marcos Rodrigues, Manuel Dias, Luís Pedro Rodrigues, Silvério da Cruz Sêco, Camilo Ramos dos Santos, António Duarte Rosa, Horácio Rodrigues Sacramento, Manuel Ferro, Alcide Dias, José do Carmo Gonçalves, Tito de Queiroz, António Seabra Pires, Joaquim Cortiss Lourenço Babiano, António Teixeira Pombo, Avelino de Almeida Cruz e Manuel Borges Gonçalves.

Maquinista Fluvial: Boaventura Alves da Costa.

Revisores de Material, de 1.^a classe: António da Cunha, Leonídio de Lemos e Manuel F. Antunes.

Revisor de Material, de 2.^a classe: David Mota

Revisores de Material, de 3.^a classe: Manuel Fernandes Fantasia, Manuel Vicente Bernardino e Carlos Pimenta.

Ensebadores de Material, de 1.^a classe: António Augusto, Manuel Rodrigues Madeira, Hermano Guilherme da Costa, Silvestre José, Joaquim Gomes e José Bernardes.

Capatazes de Manutenção, Principais: Manuel Afonso e Manuel da Silva.

Capatazes de Manutenção, de 1.^a classe: João Anim, António José 2.^o, Mário Rosa da Cruz Costa, Alfredo dos Santos, João de Matos Arrabaça, João Maria e Joaquim de Oliveira.

Capatazes de Manutenção, de 2.^a classe: António dos Reis, Cândido Marques Valente, José Manuel Grenha, João António Brissos Júnior, Augusto José da Silva, José Rodrigues, Manuel Rosa, António Esteves Caronho, José Amaro, Francisco Augusto, José Belo de Moraes, Joaquim de Sousa, Diamantino da Silva, Manuel da Costa, António da Silva Júnior, Gabriel Ascenço Julião, Joaquim Pereira Rebola, Avelino Bastos e Aníbal Alves.

Mudanças de categoria

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Para :

Escriturário : o Aspirante, José Marques.

Empregada de 1.^a classe: a Bilheteira de 3.^a cl., Lídia Gonçalves dos Reis Ladeira.

Guarda de Estação : o Agulheiro de 3.^a classe, Manuel Jerónimo Portas.

Serventes : os Carregadores: João Dias, Carlos Belo e Armando Ribeiro Falcão.

Demissões

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Fevereiro

O Empregado de 3.^a classe, Domingos Maria Bento, a seu pedido.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro

José Pinto Lourenço, Fiel de 2.^a classe, de S. Domingos.

Em Janeiro

Manuel Marques de Oliveira, Empregado de 1.^a classe do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Domingos Dias Lapa, Fiel de estação, de Trofa.

Zeferino Vieira da Rocha, Capataz Principal, de Porto.

Luis Henriques Arandas, Agulheiro de 1.^a classe, de Gouvinhas.

José Joaquim Ferreira, Agulheiro de 1.^a classe, de Campanhã.

João Isidoro Ginjeira, Guarda de estação, de Alcântara-Terra.

António Pereira Ramalhão, Carregador de Alfândega.

VIA E OBRAS

Em Janeiro

António M. F. Silvano, Encarregado de pedreiras da 1.^a Secção, Lisboa P.

Manuel Carmona, Prático viveirista das Plantações, Azambuja.

Carlos de Sousa, Assentador do distrito 78, Esmoriz.

Maria Cavaleiro, Guarda de P. N. do distrito 3.^a, S. Martinho do Porto.

Rosa Maria Coruche, Guarda de P. N. do distrito 1/13.^a, Évora.

Maria Jesus Morais, Guarda de P. N. do distrito 407, Tadim.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

Leonardo Eugénio Poitout, Chefe de Escritório Principal.

José Maria dos Santos, Maquinista de 1.^a classe.

Serafim Lopes do Nascimento, Chefe de Brigada de 1.^a classe.

António Nunes, Limpador.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro

† *Amaro Augusto dos Santos Martins*, Telegrafista Principal, de Casa Branca.

Admitido como Praticante de estação em 25 de Maio de 1908, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 22 de Julho de 1909, tendo passado a Telegrafista de 2.^a em 28 de Dezembro de 1910.

Em 26 de Março de 1918, foi promovido a Telegrafista de 1.^a classe e finalmente a Telegrafista Principal em 16 de Setembro de 1925.

† *João Churro*, Agulheiro de 3.^a classe, de Quêluz.

Admitido como Carregador suplementar em 5 de Setembro de 1930, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1941 e promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Outubro do mesmo ano.

† *António Ramos*, Carregador, de Martingança.

Admitido como Carregador em 31 de Outubro 1910.

Em Janeiro

† *Guilherme Bizarro da Silva*, Empregado Principal, do Serviço do Tráfego.

Admitido como Amanuense Provisório em 23 de Janeiro de 1906, foi promovido a Amanuense de 3.^a cl. em 23 de Janeiro de 1907 e finalmente a Empregado Principal em 1 de Janeiro de 1931.

† *Amadeu da Silva Leitão*, Factor de 2.^a classe, de Sintra.

Admitido como Praticante de Factor em 1 de Abril de 1924, foi nomeado Aspirante em 1 de Janeiro de 1925, promovido a Factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1926 e finalmente a Factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1928.

† *Manuel de Sousa Reis*, Revisor de 2.^a classe, da 3.^a Circunscrição.

Admitido como Carregador eventual em 8 de Dezembro de 1916, foi nomeado Carregador efectivo em

1 de Abril de 1919, promovido a Guarda-Freios de 1.^a classe em 1 de Fevereiro de 1928 e passado a Revisor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1929.

Em 1 de Janeiro de 1941 foi promovido a Revisor de 2.^a classe.

† *Floreano Angelo de Campos*, Guarda-Freios de 1.^a classe, de Barreiro.

Admitido como Carregador auxiliar em 26 de Março de 1913, foi nomeado Carregador efectivo em 15 de Julho de 1918, promovido a Guarda-Freios de 2.^a classe em 11 de Setembro de 1925 e finalmente a Guarda-Freios de 1.^a classe em 1 de Fevereiro de 1928.

† *Manuel Mendes*, Conferente, de Entroncamento. Nomeado Carregador em 21 de Março de 1925, foi promovido a Conferente em 21 de Novembro de 1928.

† *Reinaldo Vieira*, Engatador, de Gaia. Admitido como Carregador suplementar em 7 de Maio de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Fevereiro de 1927 e Engatador em 21 de Abril de 1942.

† *Manuel Fernandes Campos Tavares*, Guarda, de Campanhã. Admitido como Carregador eventual em 25 de Se-

tembro de 1917, foi nomeado Guarda de estação em 13 de Fevereiro de 1925.

VIA E OBRAS

Em Janeiro

† *Camilo Canhedo*, Chefe de Brigada do G. P. P., Ovar.

Admitido como Encarregado de Brigada auxiliar em 10 de Julho de 1923, ingressando no G. P. P. como Chefe de Brigada em 21 de Julho de 1924.

† *Manuel Giroto*, Assentador do distrito 1/13.^a, Évora.

Admitido como Guarda Rondista nos C. F. E. (S. S.) em 12 de Fevereiro 1915 e promovido a Assentador em 6 de Novembro de 1919.

† *Martinho Teixeira*, Assentador do distrito 428, Régua.

Admitido como Assentador nos C. F. E. (M. D.) em 16 de Maio de 1925.

† *Rosa Fernandes Rocha*, Guarda de P. N. do distrito 1/5.^a, Dois Portos.

Admitido como Guarda de P. N. em 21 de Março de 1918.



† **Guilherme Bizarro da Silva**
Empregado Principal



† **Rosa Fernandes Rocha**
Guarda de P. N.



† **António Ramos**
Carregador



† **João Churro**
Aguilheiro de 3.^a classe

ficou, desmantelada, e isso trouxe algum tempo preocupado Domingos Mestre, que não tinha mais travessas velhas para substituir as que foram levadas, nem queria menosprezar o sobrenome. Mas ele tanto pensou que escogitou solução para o caso, e metendo mãos à obra arranhou processo de, com as 12 paredes que ficaram e sem tirar nem partir qualquer travessa, obter seis compartimentos todos eles perfeitamente iguais.

Como resolveu o caso?

* * *

9 — É ele ou ela? — Numerem, ordenadamente, as letras do abecedário e digam tomando-as pelo valor numérico correspondente, o nome da pessoa que se presta às seguintes combinações: — Os valores da 2.^a e da 4.^a são iguais entre si e iguais à diferença entre os da 5.^a e 8.^a; a 5.^a corresponde a soma da 8.^a com a 2.^a; a 6.^a é a raiz cúbica de 6859, ou seja o duplo da 7.^a mais um, valendo esta tanto como o quadrado da 1.^a; a 9.^a é a diferença entre a 6.^a e 5.^a, sendo a 3.^a igual à soma da 1.^a e 8.^a menos a 4.^a. Finalmente o valor da 8.^a é o excesso da soma da 1.^a e 3.^a sobre a 9.^a.

Aqui esbarra a matemática. Mas, caro leitor, lê bem, por-

que se lessem annas com a coração, que não anna anna e está mesmo a sair-te da ponta da lingua.

Tremes

* * *

10 — Manobra difícil — Uma estação da linha do Oeste tem, além da linha geral, um resguardo com 236 metros de comprimento útil, e, inserida nêste, há uma agulha que serve três pequenas linhas de tôpo: uma com 94 metros, outra com 85 e outra com 60.

A linha de resguardo está cheia de material: L de 9^m,2, L de 13^m e L de 7^m,8; ao tôdo 27 vagões.

Sabe-se que é preciso desimpedir o resguardo, porque vai dar-se na estação a ultrapassagem de um comboio de mercadorias por outro, também de mercadorias, que não tem ali paragem.

O chefe dispõe das três pequenas linhas de tôpo para lá resguardar aquele material. Dá ordem ao capataz de manobras nêste sentido, mas êste agente, ante a dificuldade da distribuição, alega que não pode executar êste serviço, sem impedimento de limites.

Sabemos que o chefe deu perfeita solução ao caso.

Como o resolveu, ou como o resolveriam os leitores se se vissem metidos em semelhante dificuldade?

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Março de 1944

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional B. kg.	3500	Farinha de trigo kg.	2535	Ovos dúz.	Variável
» Corrente A. A. »	2570	Feijão amarelo lit.	3500	Presunto kg.	24500
» Gigante de 2. ^a »	3500	Feijão branco miúdo »	3510	Queijo da serra »	22550
Açúcar de 1. ^a »	4560	» » apatalado.. »	3520	» tipo flamengo.... »	20500
» » 2. ^a »	4545	» frade..... lit. 2550 e	2570	Sabão amêndoa »	1580
Azeite extra lit.	7560	» manteiga lit.	3510	» offenbach..... »	3540
» fino »	7530	» patareco »	2590	Sal lit.	540
» consumo »	6580	» avinhado »	3500	Sêmea kg.	1500
Bacalhau Inglês kg.	variável	» S. Catarina »	3510	Toucinho..... »	13500
» Nacional..... »	»	» vermelho »	3500	Vinagre..... lit.	2530
Batata »	»	Lenha kg.	535	Vinho branco »	2530
Carvão de sôbro..... »	595	Manteiga »	28550	Vinho tinto »	2530
Cebolas »	variável	Massas kg. 4560 a	7580		
Chouriço de carne »	24500	Milho lit.	1535		

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos dêsse imposto.

Êstes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atoalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

Quem fôr económico deverá abastecer-se nos Armazens de Viveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionário ferroviário

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste Boletim não se vendem avulso.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12500, a descontar mensalmente, receita que constituirá um **fundo** destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos, por via hierárquica, à Secretaria da Direcção (**Boletim da C. P.**).