

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

« **Passatempos** » de « **Topin** » — Designêmo-los assim, por serem — quase todos eles — facetas charadísticas que não são do tipo regulamentar que o *Boletim* habitualmente publica.

Tais géneros de composições prestam-se a soluções que podem não ser aquelas que o autor gizou. Em todo o caso são modalidades que podem ter adeptos... para os quais, aliás, não tenha importância o facto de serem, muitas vezes, isentas de controle.

A simplicidade da sua confecção contrasta com a dificuldade e a ambiguidade da solução. Os gostos, porém, não se discutem...

Mas « **Topin** », ou qualquer outro colaborador, pode fazer passatempos de configuração geométrica — triângulos, quadriláteros (quadrados, trapézios, losangos), exágonos, etc. — no género das palavras cruzadas. Embora na sua confecção haja uma certa dificuldade e, sejam, por isso, menos interessantes (talvez para quem os faz), dão, todavia, aos solucionistas mais certeza na solução que o autor teve em vista, mercê do conjunto de particularidades a que obedece a sua composição.

São da sua lavra os seguintes, com excepção do n.º 6:

1 — * Cabo que segura as antenas do mastro.

* Indivíduo reduzido ao último grau de ignorância.

* Pé muito comprido.

* Quimérico que reúne todas as perfeições concebíveis.

Linha vertical de asteriscos: Pássaro conirrostro.

*

2 — * Estação (S. E.).

* Estação (V. V.).

* Estação (C. P.).

* Paragem (N. P.).

* Estação (S. S.).

* Paragem (B. A.).

* Estação (M. D.).

* Estação (C. N.).

Linha vertical de asteriscos: Estação (C. P.).

3 — C	Cidade (Egipto).
A	Cordilheira (Europa Oc.).
M	Nação (América Cent.).
I	Península (entre os golfos de Honduras e México).
N	Rio (desagua no Báltico).
H	Lago (comum ao Canadá e E. U.).
O	Montanha (Islândia).
S	Rio (França).
D	Rio (Portugal).
E	Cidade (Portugal).
F	Ilha (Báltico).
E	Montanha (Cáucaso).
R	Nação (Europa e Ásia).
R	Rio (Alemanha).
O	Cidade (Noruega).

*

4 — 1 . . * . .	
2 . . * . .	
3 . . * . .	
4 . . * . .	
5 . . * . .	

1 — Areia calcada que se deita nas vias férreas; 2 — Peça de pano quadrangular que se sobrepõe na manga da camisa, na parte que corresponde ao sovaco; 3 — A reunião de duas letras, formando um som (pl.); 4 — Estofado ordinário de lã, seda e algodão ou só de lã; 5 — Grande moldura, quadrada e lisa.

1.ª linha vertical de asteriscos: Estação (S. S.).

2.ª » » » » » » » » (M. D.)

*

5 — 1 . . * . .	
2 . . * . .	
3 . . * . .	
4 . . * . .	
5 . . * . .	
6 . . * . .	
7 . . * . .	

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: Carruagens americanas. — Os carris e a sua posição sobre as travessas. — José Malhoa. — Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia durante os anos de 1944 e 1945. — Factos e Informações. — Em viagem. — Consultas e Documentos. — Pessoal.

Carruagens americanas

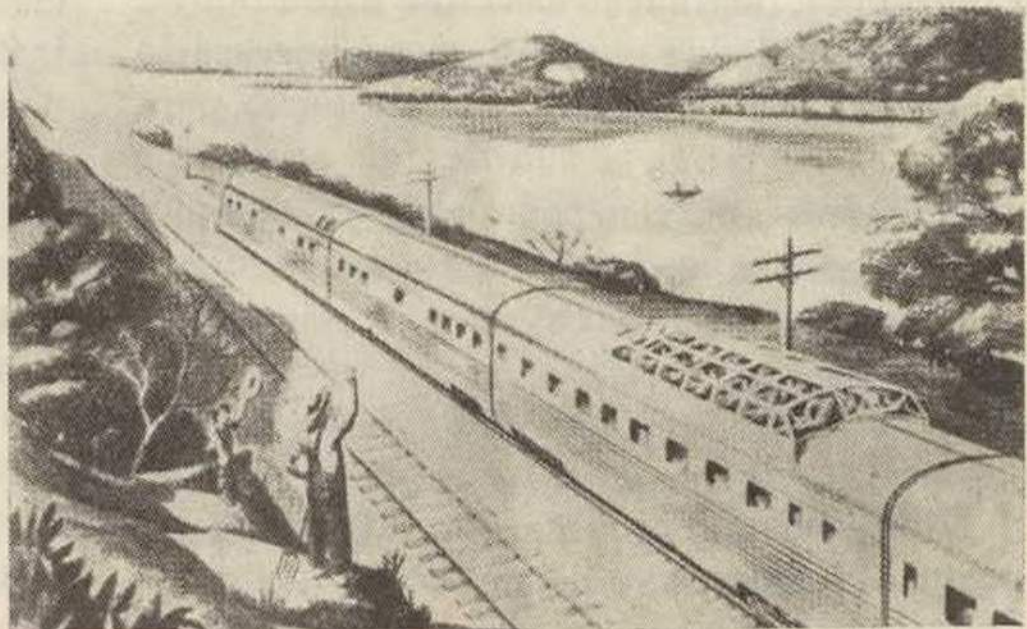
As empresas ferroviárias, empenhadas como estão em reduzir o peso morto do seu material, sem esquecer o conforto e atractivos para o passageiro, procuram modernizar o seu parque de carruagens.

Por este motivo as mais importantes empresas de caminhos de ferro da América, não obstante as dificuldades que ainda existem derivadas da guerra, projectam a construção de novas carruagens em que figuram as inovações aconselhadas pela técnica. E assim se verifica por exemplo, o emprego da luz fluorescente na iluminação das carruagens, a preocupação de tornar mais espaçosos os compartimentos, mais largas as portas para facilitar a rápida entrada e saída dos passageiros e mais cómodos os assentos.

Não é por isso para estranhar ter uma companhia ferroviária americana encomendado a construção de carruagens com a singular particulari-

dade de possuírem segundo piso a formar uma cúpula envidraçada e destinada àqueles passageiros que desejam observar uma extensa paisagem enquanto viajam.

Esta interessante inovação além de proporcionar mais uma agradável comodidade tem a vantagem de aumentar a capacidade da carruagem com a criação do segundo piso.



A carruagem com a cúpula envidraçada

CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Os carris e a sua posição sobre as travessas

Pelo Sr. Augusto Joaquim da Vinha, Sub-Chefe do Distrito n.º 219-Vila Nova da Baronia

TODO o pessoal que desempenha funções na conservação da via, como em geral todos os ferroviários, sabe que nem sempre existiu o tipo de carril que hoje se adopta.

Vamos porém tratar deste que, como todos sabem, se compõe de cabeça, alma e patilha.

A cabeça é a parte superior e é trilhada pelas rodas do material circulante, no que se denomina «faixa de rolagem»; a patilha é a que assenta directamente sobre as travessas da linha; a alma é a parte delgada que perpendicularmente liga aquelas duas.

Como nem sempre sucedeu, foi dada conicidade ás rodas do material circulante, a fim de evitar descarrilamentos, pela tendência deste em sair dos carris, principalmente nas curvas, o que exigiu que os carris tivessem posição que permitisse a adaptação daquelas à «faixa de rolagem».

Para se obter essa posição — que aliás muito concorre para uma melhor fixação — foi necessário dar a conveniente inclinação na parte da travessa em que assentam os carris, e que se denomina «aparelho», inclinação essa que é de 1 por 15.

Daqui se deduz portanto que é necessário conservar aquele declive sem alteração, para que o carril tenha a sua devida posição, e consequentemente a roda assente completamente sobre a «faixa de rolagem» e não apenas sobre uma parte.

* * *

É dos inconvenientes que advêm da má posição dos carris, e de um dos casos que a permitem e que julgamos ser ventilado pela primeira vez, que nos vamos ocupar, e que

à nossa curiosidade foi dado averiguar na Linha do Oeste, onde exercemos a nossa modesta profissão durante mais de 5 anos.

Como se sabe, os carris estão sujeitos na sua estrutura, a defeitos, como são as rebarbas e os desgastes.

As rebarbas são formadas geralmente na cabeça dos carris, pelo esmagamento que estes sofrem, principalmente na fila baixa das curvas. Os desgastes podem ser: na patilha, pela ferrugem, etc., na parte interior da cabeça (verdugo) e, por último, na parte superior da cabeça, «faixa de rolagem».

As rebarbas e os primeiros desgastes a que nos referimos costumam ser tidos em consideração, para o efeito de calcular com o encosto do *gabarit* da gueija à patilha e ao verdugo, se o carril está ou não na devida posição.

Não nos consta, porém, que o último desgaste a que nos referimos tenha sido considerado para tal efeito, mas a nossa curiosidade, como atrás dissemos, mostrou-nos que tanto o desgaste como o esmagamento, que tornam o carril mais baixo, influem no erro da posição dos carris, tal como podiam influir os que citámos, que têm sido tomados em consideração.

Se não fôra a diferença que notávamos, de ano para ano, na modificação operada nos aparelhos das travessas, entre as filas alta e baixa das curvas e a preocupação de quanto aquelas sofriam sendo sabotadas de dois em dois anos, e até — podemos dizê-lo — do mais fácil esmagamento dos carris, não teríamos dado por isso.

Convém citar que o material a que nos referimos (4º Oeste) sendo um pouco brando em relação a outro que existe, tem

e claro, acentuado desgaste na fila alta e esmagamento na fila baixa, havendo casos em que nesta os carris têm menos 6 m/m que a sua altura normal (estado de novo).

Como se sabe, só manifestando-se uma diferença de altura de mais de 10 m/m convém substituir o material.

Pretendendo explicar como ficamos enganados se, num carril da fila baixa de uma curva que tenha uma diferença de 6 m/m na sua altura e uma rebarba de 4 m/m por exemplo, diremos:

— Se, como até aqui, tivermos apenas em consideração a rebarba de 4 m/m, encostando o *gabarit* da gueija ao carril, este deve encostar à rebarba que existe no verdugo e ficar distante da patilha, em baixo, os 4 m/m que dizem respeito à rebarba.

Ora, se o carril tivesse a altura normal, ficaria assim na posição exigida pelas rodas do material circulante, para assentarem naquele por parêlho.

Devemos porém notar que tal não sucede, pelo facto apontado, ficando as rodas a pisar apenas uma parte, a exterior, da «faixa de rolagem».

Porquê? perguntarão os nossos leitores. Porque — diremos nós — não tendo o carril a devida altura, a gueija, cujo *gabarit* tem inclinação inversa à da cabeça do carril, está mais baixa do que devia estar, isto é, o *gabarit* não assenta no verdugo e na patilha, no sítio onde devia assentar.

Exemplificando:

— Se colocarmos sobre a «faixa de rolagem» de um carril, com a altura inferior à normal, uma pequena bitola com altura igual àquela falta e colocarmos a gueija em posição de verificar o tombo do carril, em cima da bitola, verificamos que a gueija sobe, afastando-se mais da patilha em baixo, porque o verdugo foi mais acima ao encontro do *gabarit*, devido à inversão citada.

Deduz-se portanto que o carril tem tombo a mais e que estávamos enganados se não considerássemos a falta de altura do carril, por desgaste ou esmagamento. Continuando com o carril com 6 m/m de des-

gaste na altura e 4 m/m de rebarba, julgamos não errar se afirmarmos que, se fica a abrir os 4 m/m na patilha antes de colocarmos a bitola, ficará depois a abrir 8 m/m, o que quer dizer que ficaria com 4 m/m de tombo a mais, para o interior da via.

E, portanto, julgamos poder fazer a seguinte conclusão:

Dever-se-ia ter em conta a falta aproximada de altura nos carris, na razão de 1 por 1,5, isto é, cada 1,5 m/m de altura a menos ter de deixar de encostar o *gabarit* ao verdugo do carril 1 m/m, depois de ter encostado à patilha, se esta não tiver desgaste.

* * *

Vamo-nos agora referir à maneira como demos por isso e quanto fizemos para satisfazer a nossa curiosidade profissional, que abalançamos a manifestar neste modesto artigo, destinado aos leitores do «Boletim», que militam na conservação da via, e o que julgamos de prejuízo para a Empresa, se não se mantiver quase rigorosamente a posição dos carris sobre as travessas.

Fazia-nos espécie por que a fila alta das curvas se mantinha inalterável quanto ao tombo, anos consecutivos, e o mesmo não sucedia à fila baixa. Reparámos que a fila alta tinha os seus carris com pouca diferença de altura em relação à normal e que o seu desgaste se refletia no verdugo. Como esse desgaste era tido em consideração, tudo corria às mil maravilhas, quanto a alterações no tombo dos carris, o mesmo se não dando com a fila baixa como atrás dissemos.

Verificávamos ao passar a «Revista Metódica» que as travessas se encontravam exteriormente muito cortadas pela patilha dos carris. Em face disso, pretendendo pô-los na posição devida, sabotavam-se as travessas, cortando interiormente a diferença notada, sem atender ao esmagamento do carril e sua consequente falta de altura.

Resultado: — o carril, que ficava a ser pisado apenas na parte exterior da «faixa de

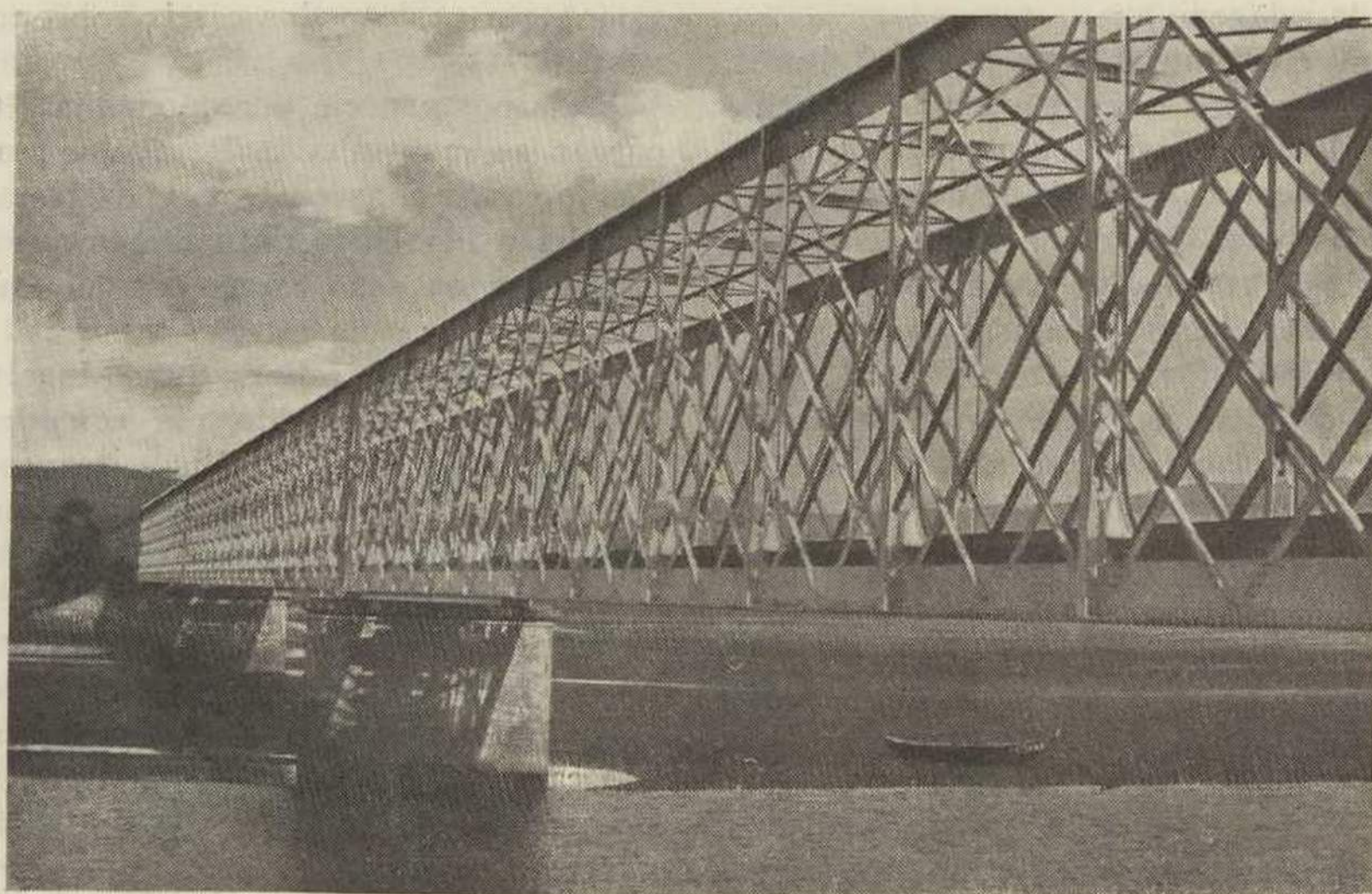
rolagem», pretendia por sua vez tomar a sua devida posição, e assim, dois anos depois, teimávamos nós em cortar, voltando ele depois ao seu lugar, etc..

Um dia, lembramo-nos de colocar a bitola a que já fizemos referência, e colocar também o *gabarit* da gueija num carril novo das reservas quilométricas, de onde tirámos as conclusões que deixamos expostas.

Como se sabe, este vai-vem de cortarmos nós por umas vezes e os carris por outras, conduz em pouco tempo as travessas a uma espessura que, não permite fazer serviço, e muito serviço de sabotagens e repregações seriam — julgamos nós — desnecessárias se atendessemos ao referido e baseando-nos no que sucede com a fila alta, que, a pesar de tudo, é a que mais sofre na pregação. Nem só as travessas sofrem, mas também os próprios carris, pois serão mais facilmente esma-

gados. Ousaremos ainda dizer que o próprio rastro deixado pelas rodas sobre a «faixa de rolagem», nos dá a melhor indicação de quando o carril está na posição devida, pois sucede que, quando há humidade, fica parte daquela ferrugenta, e a outra branca como prata, ao passar o material circulante, indicando que o carril não está na sua devida posição.

Julgando-nos no dever de nos aperfeiçoarmos e de coadjuvarmos o aperfeiçoamento dos que militam no mesmo sector e pensando que qualquer homem não deve apenas assinalar a sua passagem pelo planeta terráqueo para o calcar com os pés, aqui fica o nosso parecer, que significa o mais que pudemos em nosso benefício, do nosso semelhante, da Empresa que servimos e da Nação que nos foi berço e a que nos honramos de pertencer.



Ponte sobre o Rio Coura

Fotog. do Sr. Raul Silva, Desenhador da Via e Obras.

JOSÉ MALHOA

Subsídios para a biografia do artista, coligidos por António Montês,
do Serviço de Propaganda e Publicidade.

JOSÉ MALHOA!

Aqui está um nome, cuja vida constitui um exemplo, de tal maneira notável, que se impõe à consideração de todos os portugueses.

Nasceu nas Caldas da Rainha a 28 de Abril de 1855, mostrando desde pequeno grande vocação para o desenho. Com doze anos apenas, entrou para a Escola de Belas Artes de Lisboa, onde conquistou, logo no primeiro ano, o mais elevado prémio, sucedendo outrotanto em todos os anos do seu curso.

Passou-lhe então pela cabeça completar a sua educação artística no estrangeiro, e para isso entrou em dois concursos para pensionista do Estado, nos quais o seu nome foi injustamente posto de parte.

Arreliado, desprezou tintas e pinceis, passando de diplomado em Belas-Artes, a caixeiro da loja de modas (chapeus e confecções para senhora), de seu irmão Joaquim, ao tempo estabelecido na Rua Nova do Almada.

Teve um ligeiro desânimo com a mudança de profissão, mas, passados meses, nos curtos descansos da vida comercial, pintou o quadro «A Seara

Invadida» que alcançou sucesso em Madrid, onde se falou, com enternecida admiração, no caixeiro que pintava quadros...

Um dia, entrou na loja uma senhora de alta-roda, que dirigindo-se a José Malhoa, lhe perguntou: — «O Senhor é que é pintor! O Senhor tem muito talento, mas é pouco patriota, visto ir expôr um quadro em Madrid, antes de o mostrar em Lisboa! E o que é extraordinário, é que um pintor de tanto talento, me escangalhe os chapéus!!!»

De tal maneira se descontentou o pintor com a reprimenda, que casado e com encar-

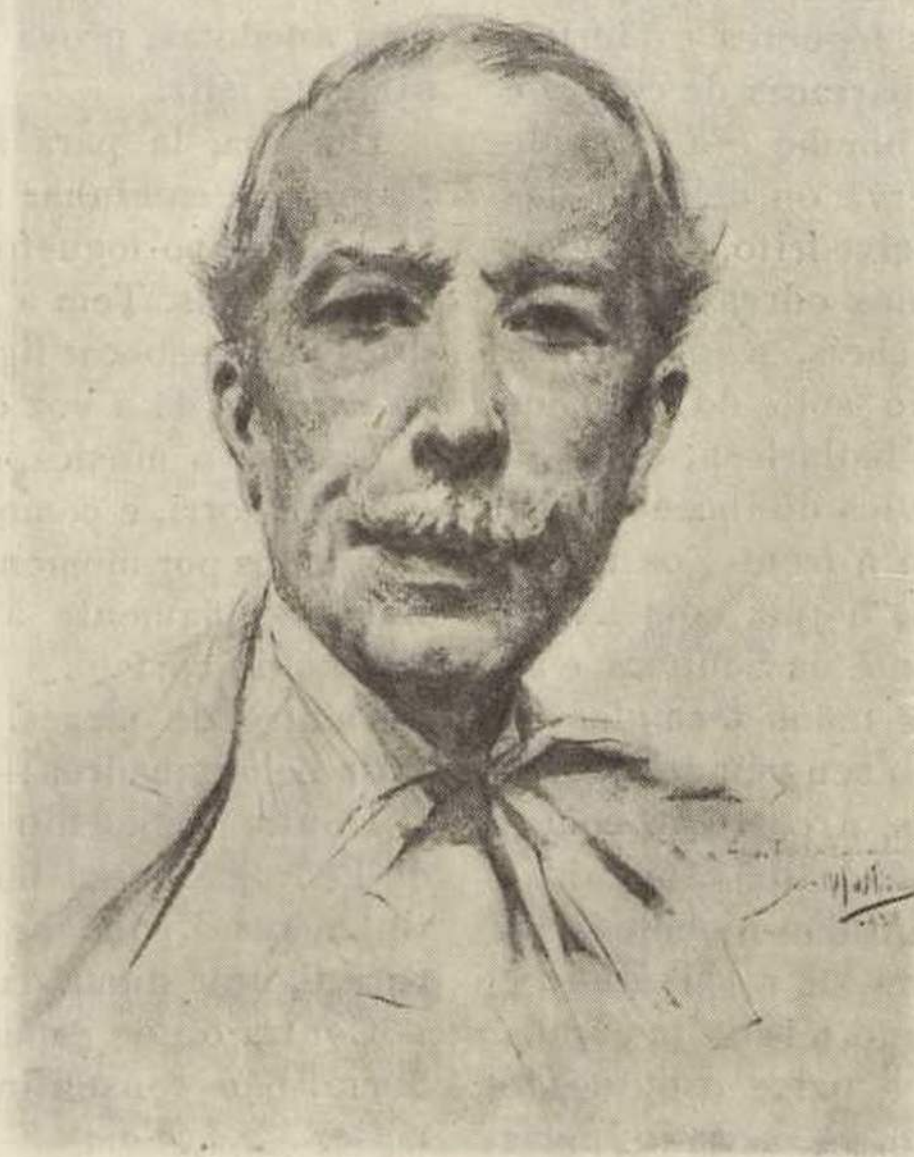
gos — e apenas com duas libras no bolso — resolveu deixar a vida comercial, consagrando-se inteiramente à arte.

Em tão boa hora o fez, que foi logo convidado a pintar o teto do Conservatório, e a seguir os tetos do Tribunal de Beja e do Supremo Tribunal de Justiça.

* * *

Para Malhoa, a arte não tinha segredos. Motivos que outros desprezariam, aproveitou-os maravilhosamente, conseguindo realizar obras prodigiosas.

Pintou tudo o que quis, e em toda



JOSÉ MALHOA

Auto-retrato existente no museu das Caldas

a sua obra firmou brilhantemente a sua personalidade inconfundível de grande paisagista.

Foi preceptor de Príncipes, pintou Santos, Reis e Rainhas, realizou pintura histórica, foi decorador notável, mas foram certamente os assuntos da vida rústica portuguesa, que mais o prenderam.

Pintor profundamente nacionalista, apaixonou-se a tal ponto pelo lindo sol de Portugal, que o reproduziu em quase todos os seus trabalhos.

«Desfilam nos quadros do pintor — escreveu Ramalho Ortigão — quase todas as fases da vida dos campos e das casas rústicas do coração de Portugal: — a lavra, a sementeira, a monda, a ceifa, a debulha, a empa, a poda, a vindima, a pisa, a trasfega, a faina da eira e do lagar, os grandes acontecimentos domésticos, o baptizado, a boda, o mortório, a matança do porco, a prova do azeite e do vinho novo, a extrema-unção, a intriga eleitoral; e acima de tudo, a vigília e a festa do orago da freguesia, o sermão, a missa cantada, a romaria, o arraial, o repique de sinos, o estrondear dos foguetes e morteiros, a feira do gado, as barracas de comes e bebes, a filarmónica, o bombo e a caixa de rufo, as merendas na erva ou debaixo das azinheiras, o chiar do peixe frito, o revolver das saladas, o desatar dos odres e o espumar do vinho nos picheis, a guitarrada gemebunda, o suspirado solo do fado, os títeres, os descantes, os bailaricos; enfim, a procissão, entre os eflúvios do incenso, com o seu pendão enfundado à frente, os mesários de opa encarnada, o juiz com a sua vara, o andor bamboleante da Senhora, e ao fundo, sob o pálio, nas mãos trémulas do velho pároco, envolto no seu véu de ombros sob a capa de asperges, a custódia com a sagrada fórmula, circundada de esmeraldas e rubis, por entre a multidão ajoelhada no chão tapetado de alecrim, de rosmaninho e de funcho; e, cobrindo tudo, a infinita cúpula do céu azul, por toda a parte esburacado pelos artifícios pirotécnicos sarjado pelas canas dos foguetes, estralejado pela explosão das bombas, cuspinhado de errantes borrões de fumo,

Percebe-se bem na obra de Malhoa, que serão estes os dias grandes da sua vida».

*
* * *

A sua obra, espalhada pelo mundo, é um compêndio de sã nacionalismo, um album etnográfico preciosíssimo, onde se vê pulsar um coração de português, uma alma de patriota.

Nestes dias de primavera, em que as flores aparecem mais frescas e coloridas, faz bem recordar o glorioso pintor que há anos nos deixou «franco, desafectado, comunicativo, brincalhão, português garboso da Estremadura, amigo do sol, da poeira luminosa das estradas, de tudo o que brilha ou resce, trecho de mar, colo de mulher, árvore florida, poentes e madrugadas».

Os setenta e oito anos com que nos deixou, não lhe tiraram nunca a alegria e o bom humor, aquela alegria portuguesíssima de quem passou a vida a namorar o sol. De volta dos seus quadros, ria, assobiava, contava anedotas, prova de que se sentia imensamente feliz.

Um dia, lá para as terras de Figueiró, Malhoa vê caminhar uma procissão.

Ao ouvir o foguetório, logo preparou tintas e pinceis. Tem a visão súbita dum quadro. Quere esboçar figuras, e colocado a meio da estrada, dá a voz d'alto à procissão.

Cala-se a música, os andores descançam, o padre sorri, e como por encanto, ali se ficam todos por momentos, enquanto o mestre traça rapidamente a carvão, as principais figuras do cortejo.

Dentro de meses, aparece um dos seus mais belos quadros: — «A Procissão».

Doutra vez, pediu a um moleiro dos lados de Pedrógão, para lhe mostrar uma jumentinha russa, que se prestava à maravilha para figurar numa das suas composições.

Contra o que esperava, o moleiro olhou a burra, não consentindo que Malhoa a pintasse.

— «Mas porquê?»

— «Pode o animal ter uma dôr, e não vale a pena a gente estar com questões!»



Festejando o S. Martinho. — Quadro de Malhoa, existente no Museu Nacional de Arte Contemporânea

Malhoa insistiu, e disse-lhe:

— «Eu já pintei o retrato do seu filho e de sua mulher, e não lhes fez mal nenhum...»

— «Deixá-lo! O meu filho e a minha mulher, não me custaram dinheiro, e a jumenta custou-me quinze moedas!»

Um dia, quando Malhoa almoçava na sua casa de Figueiró, bateu à porta o irmão do regedor do Bairrão. Queria falar ao Artista, pelo que o mandaram entrar. Inquirido o motivo da visita, perguntou quanto podia custar a «pintura dumas alminhas do Purgatório» para colocar à beira da estrada. «Já em tempos — informou o regedor — encomendámos igual trabalho ao barbeiro da terra, que levou oito tostões pela pintura que, valha a verdade, não agradou a ninguém!»

Mestre Malhoa, sorridente, seguiu atentamente a conversa do camponês, dizendo-lhe aceitar a encomenda que, daí a semanas, estaria pronta.

— «E quanto custa?»

— «Depois veremos isso», respondeu Malhoa.

Semanas depois, o irmão do regedor do Bairrão, voltou a bater à porta do «Casulo» — a moradia do Mestre. Ao olhar o painel das almas encomendado, saltaram-lhe as lágrimas dos olhos, dizendo:

— «Valha-me Nosso Senhor, que isto vai parar a mais de oito tostões...»

O artista tranquilizou-o. Não era nada. Era um presente da família Malhoa às almas do purgatório!

O pobre homem, comovido, chorou de alegria, e embrulhando o painel na manta que levava, abraçou respeitosamente o pintor, e a meia voz, para que as senhoras presentes não ouvissem, segredou-lhe ao ouvido:

— «Ó Senhor Malhoa, venha daí beber um copo de vinho...»

* * *

Constitui um verdadeiro prodígio a obra deste Mestre insigne, não só pela qualidade, mas pelo número assombroso de trabalhos produzidos, cerca de duas mil telas e desenhos espalhados pelas cinco partes do

mundo. A galeria de retratos é tão extensa que o pintor não os sabia enumerar, e os carvões, os apontamentos e os estudos a óleo são tantos e tão bons, que valem os melhores quadros.

De Malhoa, não se pode dizer que fosse um poeta, que à volta duma ideia banal pintasse quadros, mas sim um prosador vigoroso e elegante, encantador pela rusticidade. A sua paleta milagrosa estava sempre afinada para todos os géneros, para todos os assuntos, conquanto que o sol não faltasse.

Quem contemplar a obra de Malhoa, fica com a certeza que em Portugal há sol todos os dias, que a primavera é eterna, que o povo vive a cantar, fazendo do trabalho — tal como o pintor — um verdadeiro sacerdócio.

Certo dia, pediram-lhe o retrato da Rainha D. Leonor para as Caldas da Rainha, e passados tempos, foi o próprio Malhoa oferecê-lo aos seus conterrâneos.

É um quadro a óleo de grandes proporções, onde o artista juntou as cores mais ricas da sua paleta, para simbolizar a graça da sua terra e a beleza da Fundadora das Caldas.

A figura coroada que Malhoa pintou no

trono real, representa a benemérita protectora das artes e dos artistas, livre ainda dos desgostos que lhe enlutaram o coração — a loira e linda Leonor, de olhos azuis e cabelos doirados, quadro preciosíssimo que documenta a mais sólida afirmação de culto do pintor pela terra que lhe foi berço.

Naquela pintura com dois metros de alto, diante da qual Malhoa consumiu dois anos de trabalho aturado e também dois anos de infinito prazer espiritual, retratam-se, não só a princesa perfeitíssima que foi mulher do Rei D. João II, mas a frescura do arvoredo, a delícia das sombras, a tranquilidade da paisagem, a fecundidade dos pomares, a formosura do rincão bendito donde brotam águas milagrosas, à mistura com pomos de ouro, cachos bíblicos e barros excelentes que immortalizaram Bordalo.

* * *

A ascendência humilde de Malhoa, filho do abegão do velho lavrador José Sales Henriques, deve ter tido grande influência na sua obra pictórica, onde os assuntos da vida rústica portuguesa o tentaram centenas de



O Fado. — Quadro de Malhoa, existente no Museu da Cidade de Lisboa

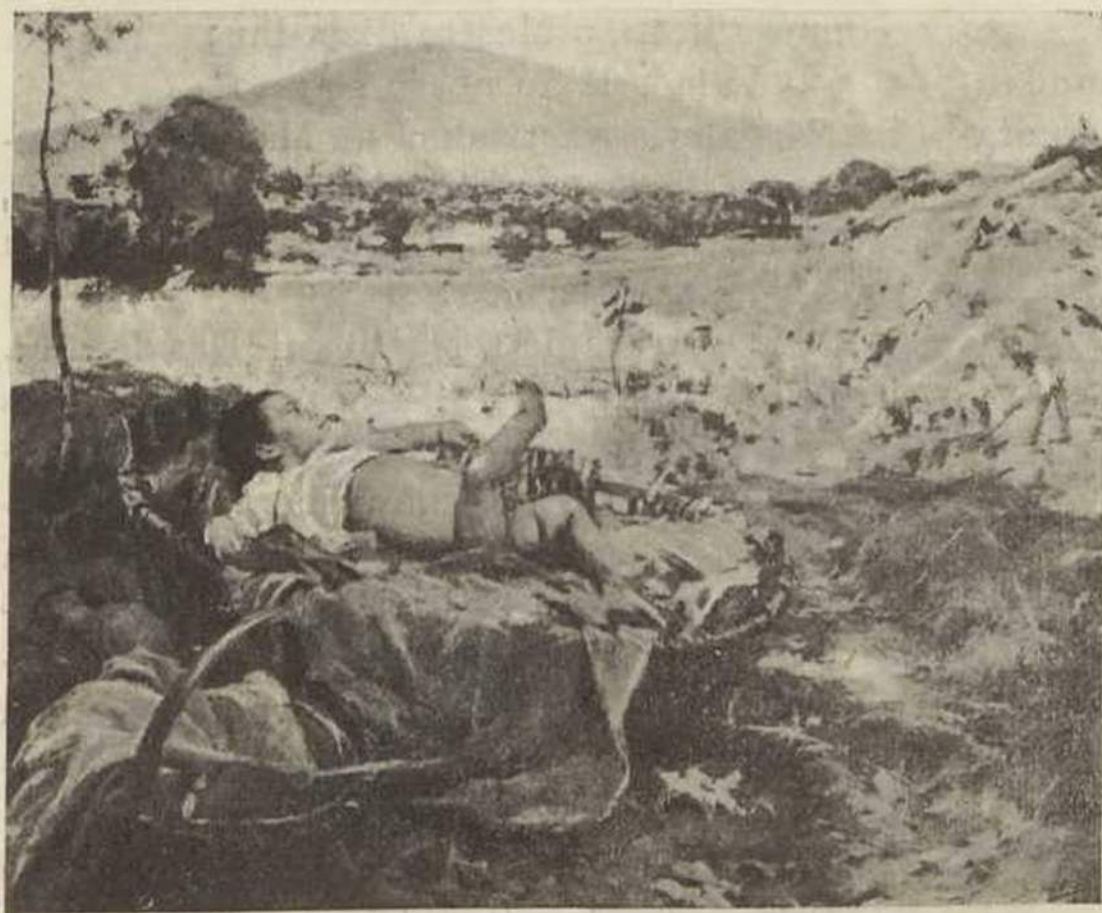
vezes. Os próprios nomes dos quadros, como «Basta meu Pai», «O Barbeiro da aldeia», «Os Bêbados», «O Fado», «Os Oleiros», «As Padeiras», «A descamisada» e tantos outros, mostram a perdilecção do pintor, não só pela gente do campo, mas por aqueles que trabalham, constituindo sólido elogio das virtudes do nosso povo.

Para documentar esta afirmação basta citar dois dos seus últimos quadros: — «A Sombra» e «As Promessas».

No primeiro aparece ao fundo a Serra do Sicó envolvida na macieira do poente, que nas ter-



As Promessas. — Quadro de Malhoa, existente no Museu Provincial das Caldas da Rainha.



A sombra. — Quadro de Malhoa, existente no Museu Provincial das Caldas da Rainha.

ras de Figueiró tem tons inconfundíveis. Na leira fecunda trabalha um casal de aldeões, ambos pensando no pimpolho rosado que à esquerda, sorri — o primeiro rebento da sagrada união de dois camponeses que ao saltitar na canastra rústica, gesticula e esperneia, parecendo encantado com a tarde primaveril. E para nada faltar, pintou o artista, no primeiro plano, uma natureza

morta, que, só por si, é um estu-
pendo quadro.

O quadro «As Promessas», é um autêntico Malhoa, transbordante de luz e de cor, de graça e de sentimento. No primeiro plano, as devotas arrastam-se de joelhos em agradecida penitência. Estrada fora, indiferente ao bulício da festa, vai o andor da Virgem, emoldurado de pendões vermelhos. Ao longe, o arraial, alegre, animado, com a capelinha branca a projectar-se no céu azul, cruzado com ingenuas bandeirinhas de papel.

Tudo cheira a giesta e a rosmaninho. Junte-se a tudo isto o estoi-
rar dos foguetes, as opas dos ro-
meiros, as barracas onde o vinho salta espumante dos cascos, e verificaremos estar na presença dum trabalho castiçamente português — magnífica pintura etnográfica de uma das mais curiosas regiões da nossa terra!

* * *

Até ao fim da vida, Malhoa consagrou-se inteiramente à arte, podendo afirmar-se que

morreu a pintar, depois de concluir o retábulo de Nossa Senhora da Consolação, oferecido dias antes à aldeia de Chão de Couce — uma das formosas «Cinco-Vilas» do norte do distrito de Leiria.

Pintor do povo, o artista, pela segunda vez diante dum assunto divino, colocou a Virgem no meio dum grupo de camponesas, mais uma prova de culto pela gente rústica.

A inauguração do retábulo, feita com grande solenidade, deu ensejo a uma festa comovedora, em que Malhoa saiu da igreja daquela vila por entre filas de moças airo-sas que, empunhando arcos de flores, o saudaram com intimidade, enquanto outras o cobriam com pétalas perfumadas.

Ao outro dia, recolheu adoentado ao seu «Casulo» de Figueiró — oficina e residência onde concebeu e executou alguns dos seus mais belos trabalhos.

Médicos amigos aconselharam-no a regressar a Lisboa, não fossem dar-se mudanças bruscas de temperatura que o seu coração não suportava. Riu-se da medicina e, com o bom humor de sempre, comentou: — «Em Outubro, ainda o tempo é suportável. Quero acabar o «Desalento»».

A' sombra de castanheiros frondosos tra-

balhava com entusiasmo. A' tarde arrefeceu. Sentiu-se indisposto, e quando regressou a casa, não o preocupava a doença, mas o desejo de concluir o «Desalento» — pequenino pastel que se encontra no Museu das Caldas.

O expressivo quadrinho, representa a mulher do «Ventura». Pressente-se no pequeno pastel a ansia de repousar para sempre, o desejo de partir para a viagem donde se não volta.

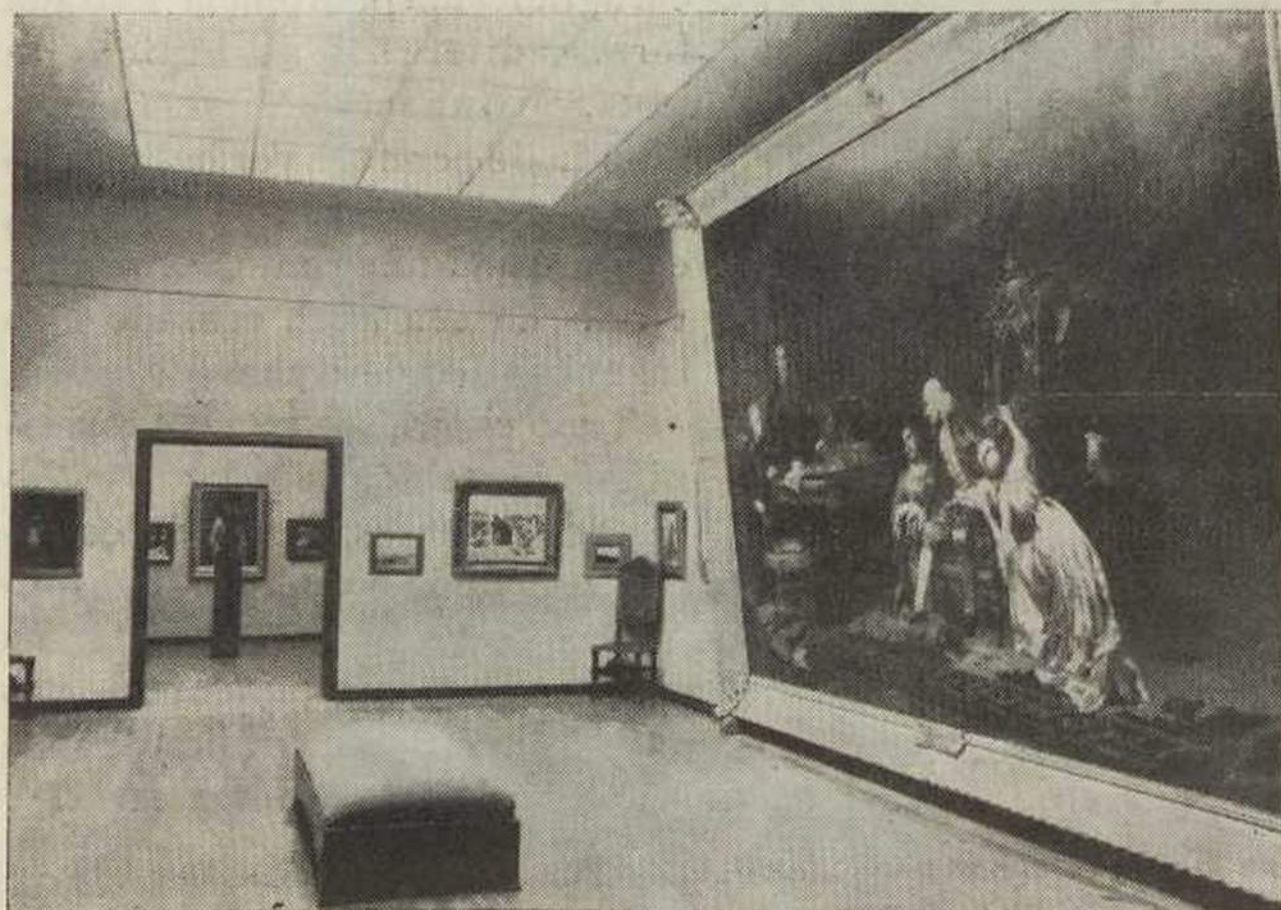
Os filhos e os netos tinham desaparecido, e a pobrezinha passava os dias num casinhoto, a carpir as suas máguas. Um dia, Malhoa encontrou-a mergulhada em tristeza, e logo ficou assente que lhe faria o retrato. Antes de começar a desenhar, Malhoa interrogava o modelo, e a velhinha comovia-se, chorava, recordava os mortos queridos, e quando o seu rosto rugoso se transfigurava com a aflicção, o Mestre dizia-lhe:

— «Vamos lá ao nosso retrato!»

Na galeria vastíssima de Malhoa, o «Desalento» ficará sendo o seu último trabalho, ao qual Manuel de Sousa Pinto se referiu nos seguintes termos:

«Não parece de retratada o «Desalento». Quem o sentia era o pintor, em quem as forças declinavam irremediavelmente. Não demonstrará este título, a Soares dos Reis, que pressentindo no braço o anúncio da decrepitude e na sua arte a proximidade do estertor, ele teve a certeza cruciante do ponto final?

Daí o desalento. Desalento de não poder mais produzir. Desalento de despedida. Desalento de acabar. Na pintura, que o mesmo é dizer na vida, fica sendo essa a sua última palavra. Como se a tivesse podido proferir. Desalento! A falência de toda a esperança, o limite



Uma sala do Museu Provincial de José Malhoa, nas Caldas da Rainha. — A direita o célebre quadro «Último interrogatório do Marquês de Pombal», de Malhoa.

da estrada. Não mais além. Desalento! Plenitude das sombras, abolição dos contornos, paralisia do traço, impotência das tintas, cegueira da cor. Enoitecimento, negrume, o adeus à luz, «Desalento»!»

* * *

Dias depois morria Malhoa.

A arte portuguesa ficou de luto. Dobram os sinos das aldeias em redor. Mãos de mulher colocaram à cabeceira um Cristo alumiado, e em volta, espalhados pelas paredes do quarto, simples como o morador, lenços pintalgados, cintas de aldeões, chapéus de cavadores — a indumentária dos seus modelos favoritos.

Ao outro dia — 26 de Outubro de 1933 — as estradas estremenas foram percorridas por um cortejo fúnebre. O povo largou o

trabalho, e ao saber de quem se tratava, descobriu-se com respeito. As camponesas deitaram flores sobre a urna doirada, e nas Caldas da Rainha verteram-se lágrimas diante da casa modesta da Rua de S. Sebastião, onde o pintor nascera setenta e oito anos antes.

Dia de sol claro, sol outonoal, vivo e brilhante quando nasce, baço e melancólico ao entardecer. Assim chegou a Lisboa o homem que tinha passado a vida a pintar a sua terra — a pintar a nossa terra.

No cemitério dos Prazeres, houve discursos. Esperava-o a companheira querida que, anos atrás, ali tinham guardado para sempre, e logo se disse, que, ao vê-lo a seu lado, coberto de flores e de saudades, lhe segredara baixinho: — «Para que vieste tão cedo? Fazes ainda tanta falta à arte portuguesa!»

Abril de 1946.



Museu Provincial de José Malhoa

Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante os anos de 1944 e 1945

A seguir publicamos nota das principais obras feitas na Divisão da Via e Obras e do Material e Tracção, além das de conservação:

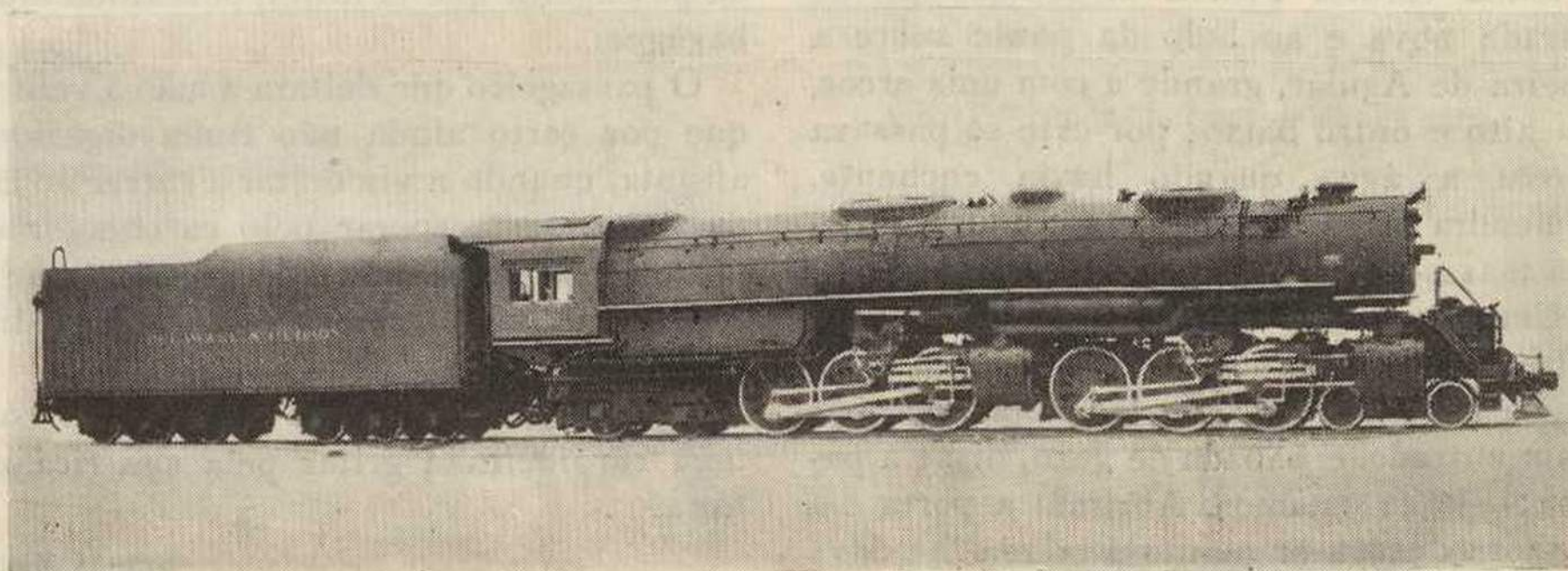
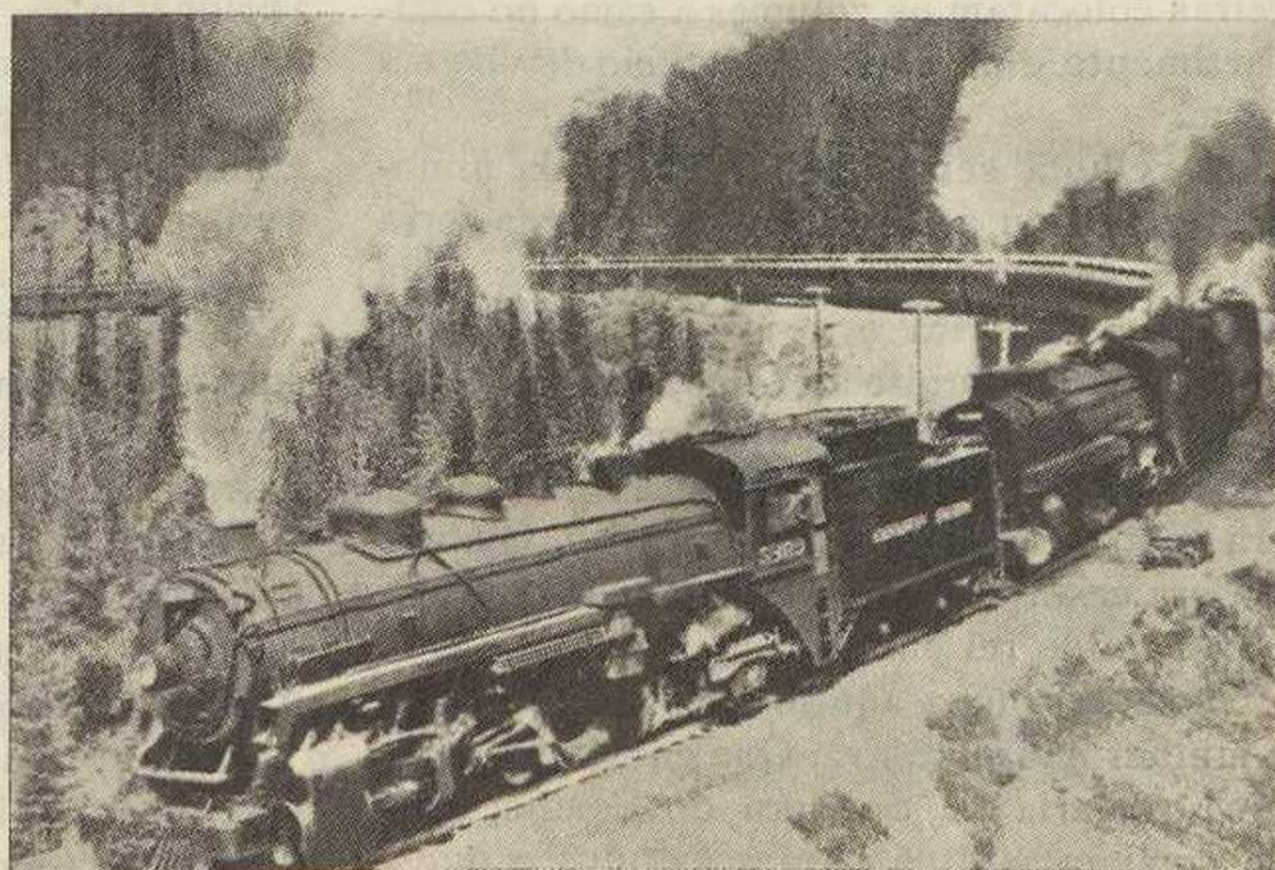
- Conclusão dos trabalhos de reconstrução das concordâncias Norte e Sul da linha de Vendas Novas com a de Leste, em Setil.
- Ampliação das instalações da Companhia Internacional das Carruagens-Camas (Wagons-Lits), na estação de Lisboa-R.
- Grande reparação dos edifícios de passageiros das estações de Monte Real, Bombarral, Aveiro, Sarnadas, Fundão, Mouriscas, Caria, Chão de Maçãs, Bemposta, Portalegre, Esmoriz, Caldas da Rainha, Dois Portos e Praia do Ribatejo.
- Ampliação das plataformas das estações de Azambuja, Souzelas, Lamarosa, Bouro, Cacia, Lourical, Martingança, Coimbra-B., Telhada, Guia, Amieira, Sabugo e Óbidos.
- Construção e ampliação de linhas nas estações de Dois Portos, Mealhada, Valadares, Esmoriz, Assumar, Cacém, Benfica, Alverca, Braço de Prata e Caxarias.
- Construção de abrigo para passageiros nas estações de Reguengo e Mealhada e nos apeadeiros de Tojeirinha e Aguda.
- Continuação dos trabalhos de modificação e ampliação de linhas das estações de Lisboa-P. e Campolide.
- Construção de cais de mercadorias nas estações de Bombarral, Alverca e Mata.
- Construção de reservatórios de cimento armado nas estações de Caxarias, Estarreja, Lisboa-R., Guarda e Castelo Branco.
- Construção de casas para habitação de pessoal nas estações de S. Martinho do Porto, S. Torcato, Coruche, Agolada, Muge, Azambuja, Dois Portos, Guia, Marinha Grande, Castelo Branco, Penamacor e Praia do Ribatejo.
- Grande reparação dos aquedutos aos Km. 31,793 e 36,039 da Linha de Leste.
- Grande reparação dos armazéns de mercadorias e cais das estações de Barreiro, Pias, Monte Novo Palma, Pinheiro, Vendas Novas e Palmela.
- Construção de uma plataforma para passageiros, entre-vias da estação de Praias-Sado.
- Ampliação de plataformas nas estações de Portimão, Alcáçovas, Azaruja e Cabrela.
- Renovação da via entre as estações de Viana do Castelo e Monção.
- Renovação de aparelhos de mudança de via, nas estações de Porto-S. Bento e Campanhã.
- Grande reparação dos edifícios de passageiros das estações de Freixo, Cotas e Midões.
- Construção de abrigo para passageiros nos apeadeiros de S. Martinho, Parada, Esqueiro e Águas Santas.
- Construção de uma plataforma e de um abrigo para servir a linha n.º 2, na estação de Lapela.
- Construção de plataforma e abrigo para passageiros nos apeadeiros de Ferreiros e Brêa.
- Ampliação das plataformas dos apeadeiros de Esqueiro, Chancelheiros, Bagaúste, Castelo Melhor, Meinedo e S. Frutuoso e das estações de Caminha e Freixo de Numão.
- Construção de um abrigo para passageiros e de uma casa para residência de duas guardas, na estação de Tadin.
- Construção de uma casa para habitação, de 2 agentes da linha do Douro.
- Montagem de 26 pontões na concordância Sul do Setil; montagem de 104 aparelhos de apoio nos pontões da *concordância Norte* e pintura destes pontões com 2.ª demão.
- Substituição de 4 pontões na linha de Évora.
- Montagem de nova sinalização e encravamentos na estação de Vale de Santarém por motivo de inserção da linha de Rio Maior.
- Montagem de sinalização e encravamentos nas estações de Rio Maior e Louriceira.
- Montagem de uma Central de telefones automáticos de 200 direcções na estação de Santa Apolónia.
- Instalação telefónica completa no Ramal de Rio Maior.
- Renovação da instalação de iluminação dos postos telefónicos do tunel do Rossio.
- Iluminação da estação de Fronteira.
- Iluminação da nova plataforma da estação de Olhão.
- Instalação eléctrica em Avanca.
- Ampliação da iluminação da plataforma de Espinho.
- Ampliação da iluminação da plataforma de Santarém.
- Ampliação da iluminação da plataforma de Alhandra.
- Instalação eléctrica no novo edificio do apeadeiro de Aguda.

- Ampliação da iluminação da plataforma n.º 4 de Entroncamento.
- Instalação eléctrica nos novos edifícios de Campo Pequeno, Rio de Mouro e Algueirão.
- Iluminação do apeadeiro da Buraca e do novo apeadeiro da Curia.
- Iluminação das estações de Tadim, Arentim e Aveleda e dos apeadeiros de Travagem e Susão.
- Iluminação da 2.ª plataforma de Aregos.
- Transformação de 15 carruagens em carruagens de outro tipo.
- Transformação de 12 vagões O em vagões cisternas para transporte de óleo.
- Transformação de 25 vagões J em vagões frigoríficos.
- Construção de 4 automotoras de 2 eixos.
- Construção de uma locomotiva que ficou com o número 070.
- Construção de uma oficina para reparação de dresinas.
- Construção de uma cantina, vestiários e balneários nas Oficinas Gerais de Lisboa-P..
- Aquisição de 354 vagões tipo O.

Factos e Informações

À direita: Um extenso comboio de passageiros, com dupla tracção pela frente, na Colúmbia inglesa.

Em baixo: Uma moderna locomotiva americana, cujo peso em serviço atinge 412 toneladas. A capacidade do tender é de 88^{m³} de água.



Em viagem . . .

Uma exagerada aflição

Na carruagem do comboio que me levava a Barca d'Alva entrou no Pocinho uma senhora, 20 a 25 anos, acompanhada de várias malas, cestos, pacotes, um grande saco de viagem e duma velha criada, com ares de governanta de casa de lavradores abastados e que a avaliar pela poeira de estrada que o pai, que a acompanhara até ali, trazia nos ombros sobre um fato escuro, devia vir de longe e de automóvel.

Tendo partido o comboio, as duas passageiras colocaram os volumes a esmo no compartimento e no corredor, indício de viagem curta.

A velhota sentou-se na ponta da almofada e iniciou a descrição elogiosa da terra para onde se destinavam, Almendra. Que era uma vila rica e a igreja um encanto, não só por ser muito alta, mas porque tinha muitos arcos e muitos altares; o solar do visconde do Banho, com janelas arrebitadas, era todo de pedra e muito bonito. Quando ela era criança diziam que era mais belo que o palácio do rei em Lisboa.

A patroa ouvia aquilo sem interesse, mas a mulher não se calava. Que em Março havia uma romaria na Senhora do Campo, onde se comiam muitos leitões assados e que a capela tinha muitos cedros à volta, grossos e todos verdes. Ficava mesmo ao pé da estrada nova e ao lado da ponte sobre a ribeira de Aguiar, grande e com dois arcos, um alto e outro baixo; por este só passava porém a água quando havia enchente. Almendra tinha muitas uvas e muita amêndoa mas pouca água, que fazia muita falta.

Um quarto de hora depois o comboio parava em Castelo Melhor. A velhota foi à janela da contra via, do lado por onde haviam entrado, e, babada de gozo, disse à patroa:— Já cá estamos. Abriram a porta e a senhora desceu enquanto a criada lhe dava

de cima os volumes; mas nisto o comboio partia deixando a velhota aflita, a gritar que parasse, que parasse; e num grande alarido clamava pela sua menina. Sem mais aquelas estendeu o pé para o estribo, parecendo disposta a descer, sem reparar no perigo a que se expunha. Um passageiro deitou-lhe a mão e trouxe-a para cima, fechando a porta. Longe porém de lhe agradecer—de ingratos, resa a história, está o mundo cheio—dirigiu-se ao seu salvador nos termos mais asperos do Dicionário:

— O sr. é parvo. Então pensava que eu ia atirar-me ao chão? O sr. é parvo. E foi à janela a gritar pela sua menina, que lá ficara com os pés sobre o balastro e como se ainda a pudesse ouvir.

O homem ficou encavacado, mas eu consolei-o afirmando-lhe que ela não pretendia atirar-se à linha, mas sòmente mostrar à sua patroa a aflição em que ficara . . .

Cinco minutos depois o comboio chegava à estação de Almendra, que fica no lado oposto à de Castelo Melhor e daí o engano, que originou o deplorável acidente.

Chamei à janela o chefe e expliquei-lhe o caso pedindo-lhe para o comunicar ao seu colega de Castelo Melhor e que mandasse o carregador com a mulhersinha ao encontro da passageira que lá ficara, pois tinha muita bagagem.

O passageiro que deitara a mão à velhota, que por certo ainda não tinha digerido a afronta, quando a viu deitar a correr ao lado da linha, sem esperar pelo carregador e a gritar pela patroa, chamou-a e disse-lhe:— Não grite mulher, que a sua senhora ainda está longe e não a pode ouvir.

A criada não fez caso e lá seguiu como uma carpideira a gritar pela sua rica menina . . .

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 944 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em grande velocidade, de Ponte de Sor para Torre das Vargens, de um fardo de bacalhau seco, peso 64 Kg. e de um saco com batatas, peso 58 Kg.

Distância — 12 Km. — Tarifa Geral — Base 6.ª

Preço $1\$52 \times 6 \times 0,13$	1\$19
Adicional de 10 %	\$12
Manutenção $16\$00 \times 0,13$	2\$08
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$01
Total	5\$90

R. — O processo de taxa apresentado está errado. Nota-se que o consulente não teve em vista que a batata está isenta do adicional de 10 % e que ao bacalhau corresponde a Base 5.ª e não a Base 6.ª da Tarifa Geral.

Segue discriminação como corresponde:

Distância — 12 Km.

Bacalhau — Tarifa Geral — Base 5.ª

Batatas — Tarifa Geral — Base 6.ª

Bacalhau:

Preço $2\$15 \times 6 \times 0,07$	\$91
Adicional de 10 %	\$10
Manutenção $16\$00 \times 0,07$	1\$12

Batatas:

Preço $1\$52 \times 6 \times 0,06$	\$55
Manutenção $16\$00 \times 0,06$	\$96
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$01
Total	6\$15

P. n.º 945 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em grande velocidade, de 5 cestos com

fruta fresca de mesa, com o peso de 250 Kg., de Caldas da Rainha para Lisboa-R., para entrega no mercado da Praça da Figueira pela Empresa Geral de Transportes.

109 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V.

Preço $84\$00 \times 0,25$	21\$00
Registo	1\$50
	22\$50

Camionagem:

$1\$10 \times 10$	11\$00
$\$50 \times 15$	7\$50
	18\$50
Total	41\$00

R. — O consulente errou o processo de taxa apresentado, porque não teve em vista o que estabelece o Artigo 3.º da Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V.. Segue discriminação como corresponde:

112 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V.

Preço $90\$20 \times 0,25$	22\$55
Registo	1\$50
	24\$05

Camionagem:

$1\$10 \times 10$	11\$00
$\$50 \times 15$	7\$50
	18\$50
Total	42\$55

P. n.º 946 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em pequena velocidade, de Tramagal para Lisboa-P., de um camião com o peso de 3.050 Kg., carregado num vagão.

Carga e descarga pelos donos.

130 Km. — Tarifa Geral — Artigo 77.º

Preço $\left(7\$89 + \frac{7\$89 \times 15}{100} \right) \times 11 \times 3,05$	304\$42
Adicional de 10 %	30\$45
Manutenção $7\$00 \times 3,05$	21\$35
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$03
Total	358\$75

R. — Está certo o processo de taxa apresentado.

P. n.º 947 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Lisboa-P. para Castelo Branco, de um vagão com 8 cavalos e 5 volumes com arreios pertencentes aos referidos animais, com o peso de 60 quilos.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

229 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — T. 2

Preço	483\$00
Manutenção	20\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Desinfecção	30\$00
Total	539\$50

R. — O processo de taxa apresentado está errado.

O consulente não teve em conta que ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — não é concedida a gratuidade de transporte dos arreios. Segue como corresponde:

Distância — 229 Km.

Cavalos — Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — T. 2

Arreios — Tarifa Geral, 1.ª classe (remessa distinta)

Cavalos:

Preço	483\$00
Manutenção	20\$00
Desinfecção	30\$00

Arreios:

Preço $13\$79 \times 11 \times 0,06$	9\$11
Adicional de 10 %	\$92
Manutenção $16\$00 \times 0,06$	\$96
	10\$99
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$01
Total	550\$50

P. n.º 948 — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

Transporte, em regime de comboio especial, de Leiria para Belver, de um vagão com 90 sacos de adubo agrícola, peso 9.000 Kg., e 10 sacos com sulfato de potássio, peso 1.000 Kg.

Carga e descarga efectuada pelos donos.

Distância — 210 Km.

Adubo — Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — T. 24

Sulfato — Tarifa Geral — 3.ª classe

Adubo:

Preço $57\$36 \times 10$	573\$60
Recargo de 20 %	114\$72
Manutenção $7\$00 \times 10$	70\$00
	758\$32
A transportar	758\$32

Sulfato:

Preço $10\$25 \times 11$	112\$75
Recargo de 20 %	22\$55
Manutenção	16\$00
	151\$30
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$03
Total	916\$15

R. — Está errada. O consulente não teve em conta as disposições da nota 19 da C. G. M.. Segue como corresponde:

210 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — T. 24

Preço $57\$36 \times 10$	573\$60
Aumento de 20 % — A. P. 722	114\$72
Manutenção $7\$00 \times 10$	70\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$03
Total	764\$85

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A n.º 904 — Estabelece novos preços de bilhetes de Lisboa-Rossio a Madrid-Delicias para o comboio rápido «Lusitânia-Expresso».

Aviso ao Público A n.º 905 — Anula a «Tarifa Especial Interna n.º 7 — Grande Velocidade — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos» e, na parte que interessa a esta Companhia, a «Tarifa Especial n.º 107 — Grande Velocidade — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos», o Aviso ao Público A. n.º 736, de 16 de Maio de 1942, na parte referente às mencionadas Tarifas e o Aviso ao Público A. n.º 752, de 16 de Julho de 1942.

Aviso ao Público A n.º 906 — Anula a Tarifa do ramal particular das Lezirias, de Janeiro de 1923, publicada pela extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Aviso ao Público A n.º 907 — Anuncia o estabelecimento do serviço de transporte de passageiros, em lanchas automóveis, entre o porto de Setúbal e a praia de Troia e o Portinho da Arrábida.

II.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes de camionagem entre a estação de Braga e o despacho Central do Gerez.

55.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o serviço de transporte de passageiros, em lanchas automóveis, entre o porto de Setúbal e a praia de Troia e o Portinho da Arrábida.

Pessoal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



José Joaquim Teixeira
Chefe de Distrito



Luís Simões Figueira
Suplementar



José Maria Lopes
Assentador



Manuel José
Assentador



Jerónimo Luís
Operário Ajudante



Maria Nazaré Fernandes
Guarda de P. N.

No dia 22 de Junho último, o Chefe do distrito n.º 80 (Granja), José Joaquim Teixeira, encontrou no meio da via ao Km. 321,400 — Norte — uma certa importância, da qual fez entrega ao seu superior imediato.

No dia 2 de Julho p. p., quando se encontrava a trabalhar ao Km. 217,900 — Norte, o Suplementar de via, Luís Simões Figueira, encontrou um brinco de brilhantes, do qual fez entrega ao seu chefe imediato.

O Assentador José Maria Lopes encontrou, no dia 13 de Agosto p. p., na linha, ao Km. 305,000 — Norte, uma nota de 50\$00, que entregou ao seu chefe imediato.

O Assentador Manuel José encontrou, no dia 24 de Agosto p. p., na linha, ao Km. 13,200 — Lousã, uma nota de 20\$00, que entregou ao seu chefe imediato.

O Operário ajudante das Oficinas de Entroncamento, Jerónimo Luís, encontrou a fêria de um seu colega, que entregou ao Contramestre da Secção.

Uma passageira que viajava, no dia 22 de Agosto p. p., no comboio 1162, deixou cair à linha perto da P. N. ao Km. 164,654 — Beira Baixa um lenço contendo a importância de 500\$00. Avisada a Guarda de P. N., Maria Nazaré Fernandes, do sucedido, esta agente prontamente se dirigiu ao local onde presumiu, pelas indicações recebidas, que o lenço tivesse caído, e, encontrando-o, fez mais tarde dele entrega ao marido da passageira.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Augusto da Silva Júnior

Inspector de Contabilidade
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 19 de Setembro de 1906.



António Joaquim Reininho

Chefe de 3.^a classe
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 19 de Setembro de 1906.



José Alves Aldeia

Telegrafista Principal
Nomeado Guarda de estação
em 5 de Setembro de 1906.



António Ramos

Fiel de 2.^a classe
Nomeado Carregador
em 3 de Agosto de 1906.



Joaquim Luís

Agulheiro de 2.^a classe
Admitido como Assentador
em 21 de Setembro de 1906.



João Baptista Carvalho

Guarda de estação
Admitido como Guarda de estação
em 10 de Setembro de 1906.



Plácido dos Santos Lucas

Guarda de estação
Admitido como Guarda
em 28 de Setembro de 1906.

Promoções

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

Médico Chefe do Laboratório: Dr. Carlos Pinto Trincão.

Médico efectivo da Assistência domiciliária do Porto: Dr. Joaquim José Monteiro Bastos.

Chefe de Repartição: Luís Mário Roxo da Costa.

Sub-chefes de Repartição: João Carlos da Costa Guerra e Francisco Ribeiro Gonçalves.

Chefe de Secção: Fernando Pais André.

Enfermeiros de 1.^a classe: José Francisco e João Martins da Silva.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Julho

Chefe de Serviço Principal: Eng.^o Manuel Joaquim de Melo Machado Campêlo.

Chefes de Serviço Adjuntos: Eng.^{os} João da Cunha Monteiro e Valentim Bravo.

Contra-mestres de 2.^a classe: Elias Vicente Morte, Justiniano de Almeida Cruz, Joaquim Marques Barra Asseiceira, Raul Pereira Gonçalves, Joaquim da Guia, António da Silva Manana.

Chefes de brigada de 1.^a classe: Luís Ferreira, Raul Rodrigues, Joaquim Pereira, Manuel Rodrigues de Oliveira, António dos Santos Fernandes, Manuel José Maria e Manuel Rodrigues Brunheta.

VIA E OBRAS

Em Julho

Chefe de brigada: Manuel Pinho Neves.**Empregado de 3.^a classe:** Armando dos Santos Nunes.**Electricista de 3.^a classe:** José Luís da Piedade.**Operários de 2.^a classe:** António Lopes e João Antunes.**Operário de 3.^a classe:** José Domingues.**Nomeações****SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL**

Em Agosto

Empregado de 3.^a classe: José Ribeiro Arez.**SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE**

Em Julho

Director do Dispensário de Medicina e de Higiene Social do Entroncamento: Dr. Luís Augusto Nunes Morgado de Magalhães.**Médico Adjunto ao Serviço Central:** Dr. Álvaro de Gambôa da Fonseca e Costa.**EXPLORAÇÃO**

Em Julho

Empregados de 3.^a classe: João Cabrita Cristino, Edmundo de Oliveira Santos Costa e Júlio do Patrocínio Andrade.**Carregadores:** Fernando Salema Nunes, José Martins, Manuel Marques Miranda, José Domingos, António Carlos Leal, José Pereira de Carvalho, Eduardo Marques, Francisco Gândara Pimentel, António Correia Sequeira, António José Ribeiro, José da Silva Afonso Forte, José de Magalhães Pratas,

João Pinto, Custódio Gonçalves da Cruz, Manuel António Segurado, Domingos Marreiros Eugénio, Manuel de Almeida Ramalhão, Jaime Coelho Rodrigues e José Coelho Macedo.

Servente de dormitório de trens: António Maurício.**MATERIAL E TRACÇÃO**

Em Julho

Limpadores: Quintino da Silva Antunes, Manuel Cristina de Sousa, Manuel João da Silva, Carlos Correia Augusto, Prudêncio Gonçalves Estevão, José Passos da Silva, Manuel Lourenço, Eduardo Dias Nogueira, Alfredo de Sousa e Mário de Jesus Gameiro.**VIA E OBRAS**

Em Julho

Empregado de 3.^a classe: António Carlos Vicente da Mota.**Guarda-fios de 2.^a classe:** Manuel dos Santos.**Guardas de P. N.:** Amélia Maria Recto, Virgínia Mendes, Maria Rosa, Maria Patrocínia dos Santos, Conceição dos Santos, Ilda Bicas Calado, Maria Rodrigues Rombinho, Celeste Augusta Marques, Maria José das Dores Martins, Maria Luciana e Vitória da Silva Pereira.**Mudanças de categoria****EXPLORAÇÃO**

Em Julho

Para:

Desenhador de 3.^a classe: o Carregador, Amílcar Queiroz.**Empregados de 3.^a classe:** os Factores de 2.^a classe, Joaquim Ventura de Almeida e Saul Nogueira Ribeiro e o Escripturário, Júlio Simões Maduro.**Escripturária de 3.^a classe:** a Bilheteira de 3.^a classe, Adelina da Silva Costa Camacho.

O trabalho afasta de nós dois males:

o tédio e o vício.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Junho

Silvério Neves Varandas, Condutor principal, da 2.^a Circunscrição.

Em Julho

João Inácio da Silva, Empregado principal, dos Serviços Gerais.

Eduardo Marques Figueiredo, Empregado principal, do Serviço da Fiscalização e Estatística.

José Dias Palmela, Chefe de 3.^a classe, de Évora.

Manuel Claudio Vairinho, Agulheiro de 2.^a classe, de Portimão.

Ambrósio José, Carregador, de Évora.

Eusébio da Costa Velho, Carregador, de Barrozelas.

VIA E OBRAS

Em Julho

Manuel Jorge Valente, Assentador, do distrito n.º 252, Serpa.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Julho

† *António Baptista Freire Neno*, Chefe de Secção, do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Admitido como Praticante de factor em 26 de Janeiro de 1912, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 19 de Agosto de 1914. Depois de transitar por diversas categorias passou a Empregado de 2.^a classe em 1 de

Janeiro de 1928, promovido a Empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1932, a Empregado principal em 1 de Janeiro de 1937 e finalmente a Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1944.

† *Luís da Silva*, Conferente, de Barreiro.

Admitido como Carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927 e promovido a Conferente em 21 de Novembro de 1928.

† *Alexandre Fradique*, Agulheiro de 3.^a classe, de Sintra.

Admitido como Carregador suplementar em 8 de Dezembro de 1930, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1941 e promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Janeiro de 1942.

† *Valeriano Fortunato da Silva*, Carregador, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 8 de Março de 1913, foi nomeado Carregador efectivo em 10 de Maio de 1919.

† *José Pereira da Silva*, Carregador, de Famalicão.

Admitido como Carregador eventual em 28 de Novembro de 1920, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

VIA E OBRAS

Em Julho

† *José Inácio Mendes*, Chefe de brigada, das Obras Metálicas.

Admitido como Ajudante em 31 de Março de 1932 nomeado para o quadro como Operário de 5.^a classe em 1 de Janeiro de 1943 e promovido a Chefe de brigada em 1 de Janeiro de 1944.



† António Baptista Freire Neno
Chefe de Secção



† José Inácio Mendes
Chefe de Brigada



† Alexandre Fradique
Agulheiro de 3.^a classe



† Luís da Silva
Conferente

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