



C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Pela lotaria de 23 do corrente vai ser sorteado entre os decifradores dos Problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso inseridas no n.º 46 do Boletim da C. P., o prémio correspondente ao trimestre Janeiro-Março.

Para esse efeito, os números da lotaria atribuídos a cada um dos concorrentes são os seguintes :

Marquês de Carinhais	1 a 833	Visconde de Cambolh	4.999 a 5.831
Otrebla	834 a 1.666	Labina	5.832 a 6.664
Britabrantes	1.667 a 2.499	Alenitnes	6.665 a 7.497
Visconde de la Morlière	2.500 a 3.332	Fred-Rico	7.498 a 8.330
Mefistófeles	3.333 a 4.165	Cagliostro	8.331 a 9.163
Veste-se	4.166 a 4.998	Sardanápaloo	9.164 a 9.996

QUADRO DE DISTINÇÃO

Mefistófeles, 14 votos — Produção n.º 1

QUADRO DE HONRA

Vasconcelos, Mefistófeles, Britabrantes, Labina, Alenitnes e Cagliostro

QUADRO DE MÉRITO

Otrebla, Veste-se, Fred-Rico, Roldão, Novata, Martins, Augusto, Sancho Pança e Bastos (16), Theseu, Fan-Fan e D. Quichote (15), Alcion, Visconde de Cambolh, Visconde de la Morlière, Marquês de Carinhais, Diabo Vermelho, Preste João, Manelik, Sardanápaloo, Athos, Nazi, Dalton, Tupin, Fé e Lumar (14).

Soluções do n.º 81

1 — Besteiro torto atira aos pés e dá no rôsto, 2 — Aos confrades um grande aperto de mão, 3 — Rasca-rascão, 4 — Surra-surrão, 5 — Gira-girão, 6 — Acabo-acaba, 7 — Sabino, sabina, 8 — Solar-ralos, 9 — Sôlho-olhos, 10 — Párvulo, 11 — Gula, 12 — Geito, 13 — Família, 14 — Gnoma, nica, oca, ma, a, 15 — Vedador-vedor, 16 — Previso-prêso, 17 — Ignavo-Ivo.

Aumentativas

1 — A falta que cometeste originou a tua desventura-2.

Roldão

2 — O «insecto diptero» matou o «insecto hemíptero»-2.

Vasconcelos

3 — Perdeu a fala o pobre gárrulo-2.

Marquês de Carinhais

4 — Logogrifo

Quando ouvia em certa «vila»-9-4-15-6
Uma «espécie de balada»,-3-4-8-7
O «frio» da noite fez-me-11-8-5-2
«Armadilha» inesperada-13-14-3-6

Depois sendo aconselhado

Por um «pintor português»,-13-12-10-11
Com fôlhas de certa «plantinha»-1-2-5-6
Lavei o mal qué me fez-15-16-9-10
E se não tenho aceitado
Do tal pintor a sentença,
Ter-me-ia, ao certo, atacado
O «volvo» — cruel doença.

Britabrantes

5 — Em triângulo

Farol grande que se acende
à entrada dos portos

Brio

Hora do ofício divino

Postura

Consoante

Visconde de Cambolh

6 — Enigma tipográfico

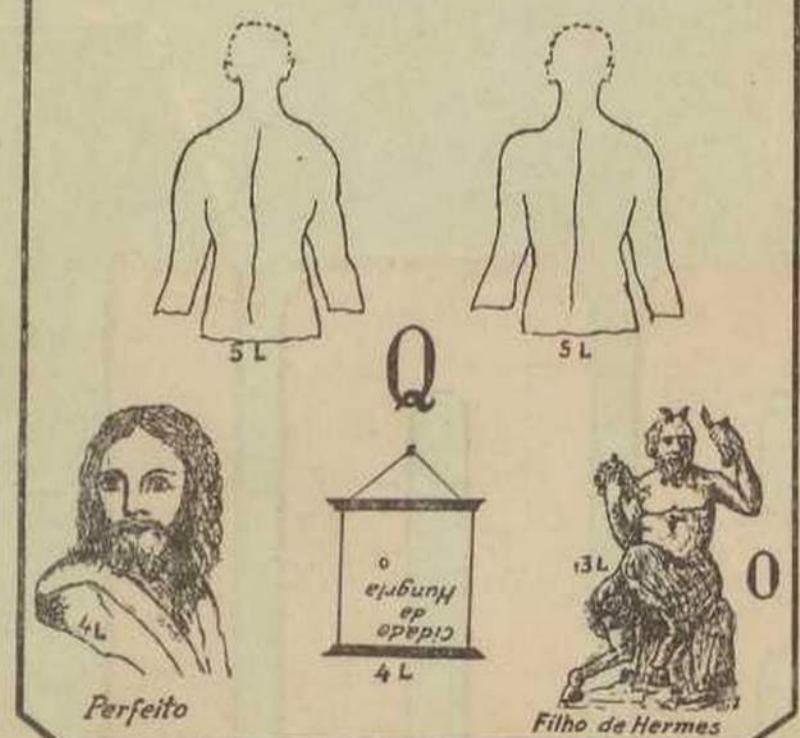
S. João

7 L

Marquês de Carinhais

7 —

ENIGMA FIGURADO



Sardanápaloo

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: O Exercício de 1935.—Exposição cultural do pessoal da Companhia.—O monumento de Mafra.—Higiene.—Consultas e Documentos.—Ateneu Ferroviário.—Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide.—Concurso de desenhos e fotografias.—Pessoal.

O Exercício de 1935

Pelo Sr. Comercialista adjunto João Faria Lapa, da Divisão de Exploração

Se bem que tivéssemos posto as maiores reservas, ao analizar os resultados de 1934, no significado de mais desafogada situação futura que êles, ilusoriamente, podiam deixar transparecer, não era, contudo, de esperar que fosse tão impressionante, como foi, a queda das receitas, neste exercício de 1935.

Desde 1929 a 1934, foi no exercício de 1932 que se assinalou a mais baixa receita. Pois no exercício de 1935 a receita total desce ainda abaixo da de 1932, quebrando assim a lenta ascenção que se verificou em 1933 e 1934.

Não se notam, por enquanto, quaisquer indícios de reacção a este movimento descendencial. Mas as intenções das instâncias oficiais, reconhecendo a necessidade da regulamentação da camionagem de mercadorias e da actualização da quase secular legislação ferro-viária, permitem-nos albergar a esperança de vivermos melhores dias. O Futuro no-lo dirá.

Como de costume, analisemos cada uma das espécies de tráfego, de per si.

PASSAGEIROS

Foi de 15.840.000, o número de passageiros transportados em 1935, na Rêde Geral. Em relação ao ano anterior, houve um acréscimo de 1,3% (204.000 passageiros), resultado que seria animador, se se tivesse traduzido por um acréscimo de receita.

Segundo a regra observada já há anos, foi no S. S. que se notou maior aumento: 6,8% (133.000 passageiros). Verifica-se também acréscimo na A. R., embora pequeno, 0,8% (90.000 passageiros), fazendo apenas excepção o M. D., onde a baixa foi de 2,79% (94.000 passageiros).

Se tivermos em conta que em 1934 a Exposição Colonial e as Festas da Rainha Santa provocaram de certo afluência extraordinária às nossas linhas, talvez possamos atribuir, pelo menos em parte, o aumento verificado em 1935 na quantidade de passageiros transportados, à política de atracção que a Companhia tem seguido nos últimos anos.

Em todo o caso, estamos ainda longe de atingir o nível de 1929. Reportando-nos a este ano, a quantidade de passageiros transportados em 1935 na Rêde Geral foi inferior em 1.621.000, dos quais 1.206.000 na Antiga Rêde. E o mais grave é que a baixa incide principalmente nos passageiros de longo curso (2.456.000, na Rêde Geral), compensada, em parte, por um acréscimo nos passageiros de trâmveis, os que menos receita nos facultam.

A exceção do S. S., em que o percurso médio do passageiro passou de 41,8 Km., em 1934, para 43,0 Km. em 1935, em todas as outras rôdes ele baixou. Na Antiga Rêde, desceu de 40,8 Km. para 40,6 Km.; no Minho e Douro, de 28,4 Km. para 27,8 Km., exactamente o mesmo número de 1933; na Rêde Geral, de 40,7 Km. para 40,5 Km.

Não conseguiu esta baixa no percurso médio, tornar inferior à de 1934, a quantidade de passageiros-quilômetro. E assim é que, na Rêde Geral, de 572,5 milhões, em 1934, se atingiu 574,8 milhões em 1935, muito inferior ainda, no entanto, aos 650 milhões de 1929.

Para este aumento, contribuíu a Antiga Rêde com 0,9 milhões, o S. S. com 5,8 milhões, contrabatidas estas duas rôdes pelo M. D., que acusou uma baixa de 4,4 milhões.

A este acréscimo correspondeu, como é natural, um maior percurso de combóios de passageiros, cerca de 190 mil Km. a mais do que em 1934, dando origem, por consequência, a maior despesa.

Continua, e até mais acentuadamente na 2.^a classe, a observar-se a fuga dos passageiros das classes superiores para a 3.^a.

O seguinte quadro, em que se dá a distribuição de 1.000 passageiros pelas 3 classes, na Rêde Geral, em 1933, 1934 e 1935, é bem elucidativo:

	1933	1934	1935
1. ^a classe ...	24,63	21,44	19,79
2. ^a classe ...	96,99	91,32	82,65
3. ^a classe ...	878,38	887,24	897,56
	1.000,00	1.000,00	1.000,00

O mesmo se nota — o que, aliás, podia não acontecer — na quantidade de passageiros-quilômetro pois que, se em 1934 e na Rêde Geral, a distribuição se fazia da seguinte forma:

1. ^a classe	34,3	milhões
2. ^a classe	112,7	"
3. ^a classe	425,5	"
Total.....	572,5	"

já em 1935 e também na Rêde Geral, a distribuição diferia sensivelmente:

1. ^a classe	32,4	milhões
2. ^a classe	105,9	"
3. ^a classe	436,5	"
Total.....	574,8	"

Daqui, o resultado, em receita, ser traduzido por uma baixa na Rêde Geral, de 1.245 contos, em relação ao ano anterior, consequência da baixa na A. R. e M. D., compensada por um leve acréscimo no S. S.. Em percentagem sobre as receitas de 1934, este aumento e aquelas baixas foram:

A. R.....	— 2,0
M. D.	— 4,1
S. S.	+ 4,5
Rêde Geral.....	— 1,4

Reportando-nos ao ano de 1929, verifica-se uma baixa em todas as rôdes, de que as seguintes percentagens mostram bem o valor:

A. R.	18,5
M. D.	22,5
S. S.	29,3
Rêde Geral.....	20,9

representando esta última a *avultada e impressionante verba de 23.000 contos*.

MERCADORIAS

Mais ainda que no de passageiros, é neste capítulo, no de tráfego de mercadorias, que a baixa de receitas é mais sensível. Fenômeno que se anunciou já no exercício de 1934, ele repetiu-se neste ano de 1935, mas com maior



PÔRTO — MIRAGAIA

CONCURSO DE DESENHOS DE 1935

Desenho do Sr. José Jorge Afonso Nogueira, chefe de desenhadores
no Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras.

intensidade e fazendo salientar bem a agudeza das circunstâncias a que chegariam, se persistissem as condições em que actualmente se faz a exploração ferro-viária.

Exceptuado o S. S., em tôdas as outras rôdes aumentou a quantidade de toneladas de G. V. Ao passo que naquela a baixa foi, em relação a 1934, de 6,6 %, na A. R. subiu de 3,2 %, no M. D. de 20,9 % e, finalmente, na Rêde Geral, de 3 %. Passámos assim de um total de 114 mil toneladas, que transportámos em 1934, para 117 mil, transportadas em 1935.

A rôde do S. S. foi a única em que se verificou baixa de tonelagem de G. V.; pois foi ela a única em que aumentou o percurso médio de 1 tonelada de G. V.: de 204,84 Km., em 1934, subiu a 217,14 Km., em 1935.

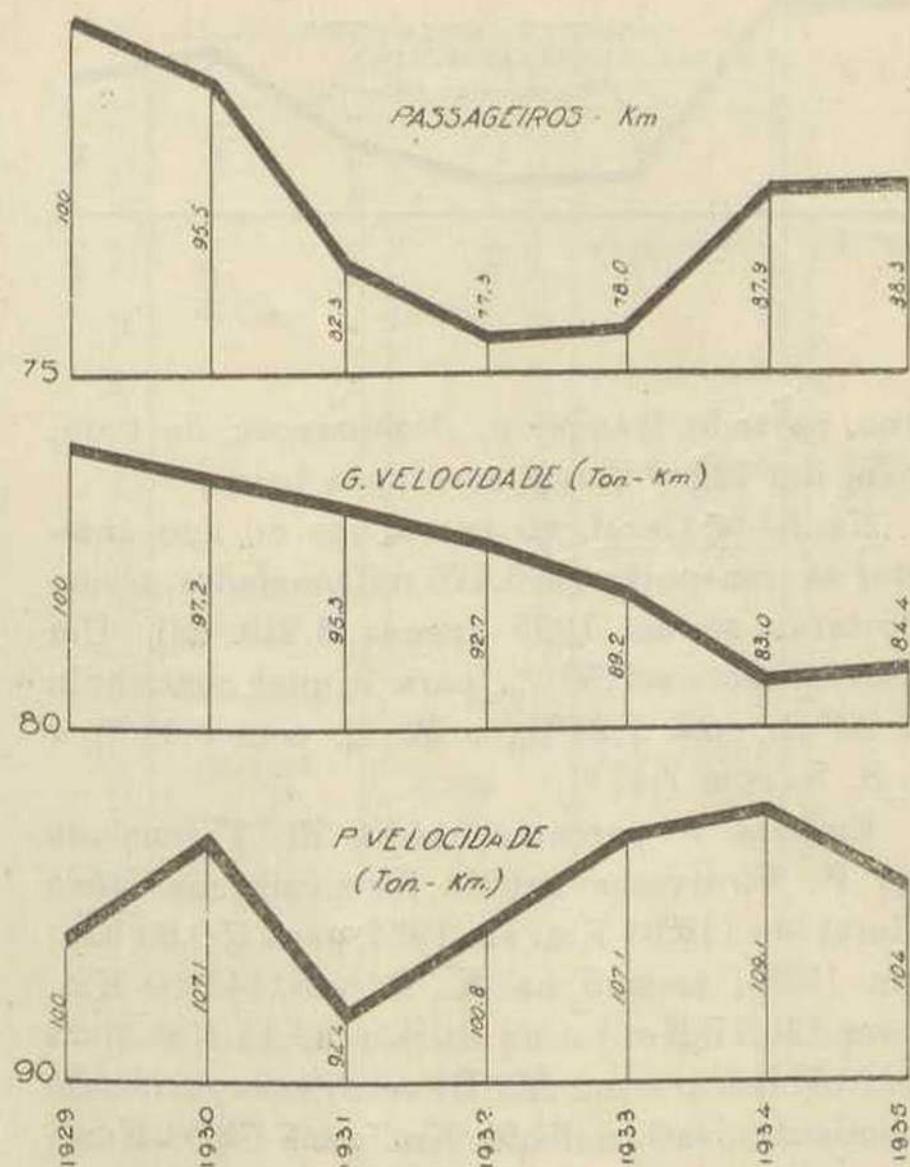
Tôdas as outras rôdes, que beneficiaram de um aumento de tonelagem, sofreram uma diminuição no percurso médio de 1 tonelada: na A. R., de 179,09 Km. para 174,44; no M. D., de 86,27 Km. para 85,23 e na Rêde Geral, de 185,46 Km. para 182,98.

Desta forma se atenuaram em parte os efeitos, benéficos ou nocivos, da variação da tonelagem. Por isso, a tonelagem-quilômetro, embora acusando diferenças, em relação a 1934, do mesmo sentido das da simples tonelagem, as apresenta menos sensíveis.

Na Rêde Geral, em vez de 21.106 mil toneladas quilômetro, que foi a quantidade registrada em 1934, atingiram-se 21.463 mil toneladas-quilômetro; um acréscimo, portanto, de 1,6 %.

Da mesma forma, verificou-se aumento na A. R. (0,7 %) e no M. D. (19 %), êste último já relativamente importante; no S. S., ao contrário, nota-se uma baixa, ainda que não muito grande (1 %).

As receitas harmonizam-se, nas suas variações, com êstes números, à parte o que diz respeito à A. R. em que elas baixaram, não obstante se ter notado um acréscimo, se bem que deminuto, na quantidade de toneladas-quilômetro. Idênticas razões às que no ano passado foram aduzidas acerca de fenômeno similar nas receitas de P. V., devem explicar o caso.



Em relação a 1934, as receitas de 1935, de G. V., foram:

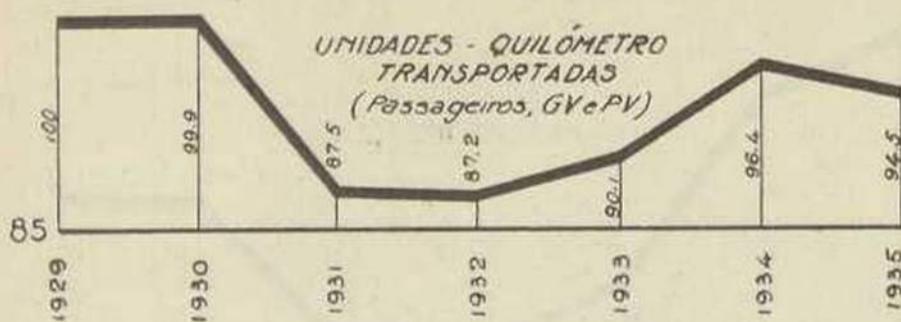
A. R.	— 0,8 %
M. D.	+ 11,6 %
S. S.	— 5,4 %
Rêde Geral	— 0,2 %

Mais longe estamos ainda, que no ano anterior, de alcançar as receitas de 1929. Feita a comparação com êste último ano, as variações de receita de G. V., em 1935, traduzem-se pelas seguintes percentagens:

A. R.	— 28,6
M. D.	— 15,6
S. S.	— 16,8
Rêde Geral....	— 24,6

representando esta última percentagem nada menos de 6.000 contos.

Desceu, sensivelmente, a tonelagem de P. V., transportada em qualquer das rôdes. Aquelle acréscimo habitual, de há anos, mas que já no



ano passado fraquejou, desapareceu de todo, para dar lugar a uma acentuada baixa.

Na Rêde Geral, ao passo que no ano anterior se transportaram 3.475 mil toneladas, transportaram-se em 1935 apenas 3.213 mil. Um decréscimo de 7,53 %, para o qual contribuíu a A. R. com 7,24 %, o M. D. com 5,47 % e o S. S. com 1,47 %.

Embora o percurso médio de 1 tonelada de P. V. tivesse subido levemente na Rêde Geral (de 146,34 Km. em 1934, para 150,93 Km. em 1935), mesmo na A. R. (de 143,10 Km. para 145,77 Km.) e no S. S. (122,45 Km. para 122,57 Km.), e no M. D. se tivesse verificado deminuta descida (64,98 Km. para 64,80 Km.), a verdade é que a quantidade de toneladas-quilómetro ficou, em 1935, muito àquém da de 1934.

Em vez de 508.546 mil toneladas-quilómetro transportadas na Rêde Geral em 1934, ficámos, neste exercício de 1935, nas 485.030 mil toneladas-quilómetro. Uma redução, portanto, de 4 %, redução esta comum à A. R. (5 %), ao M. D. (5 %) e ao S. S. (1 %).

Verificou-se, por isso, neste exercício, uma redução importante no percurso dos comboios de mercadorias: menos 127 mil quilómetros do que no exercício anterior.

Pela franca e brusca descida da tonelagem-quilómetro, não houve rête alguma que não visse afectada a sua receita de P. V.. Em percentagem, e feito o confronto com 1934, ela foi:

A. R.....	— 6,1
M. D.....	— 5,0
S. S.....	— 2,9
Rêde Geral.....	— 5,2

representando esta última percentagem a avulada quantia de 7.500 contos.

Como fizemos para as outras espécies de tráfego, se nos reportarmos a 1929, estas percentagens darão lugar às seguintes:

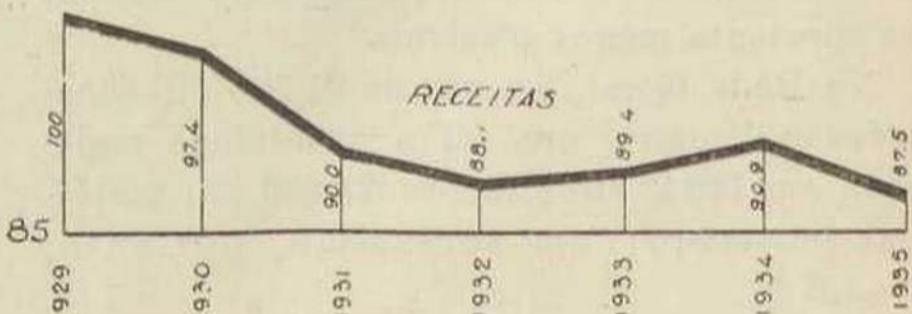
A. R.....	+ 0,5
M. D.....	— 14,9
S. S.....	— 9,4
Rêde Geral.....	— 4,1

o que significa, para a Rêde Geral, *uma receita inferior em perto de 6.000 contos à de 1929*.

Considerando as receitas de mercadorias, G. V. e P. V., elas ficaram, em 1935, abaixo das de 1929, em 12 mil contos; a observação impressiona, quando nos lembrar-mos que em 1934 a diferença era apenas de 4.400 contos e em 1933 só de 1.000 contos.

* * *

Tendo em conta o conjunto das receitas, de passageiros, de mercadorias e diversas do tráfego, verifica-se que as receitas de 1935 foram inferiores às de 1934 em 9.500 contos, fixan-



do-se numa importância tão baixa que nunca, desde 1929, ela havia sido atingida. No nível em que ficámos, faltam 35.000 contos para igualar a receita de 1929.

Está francamente declarada a baixa no tráfego de mercadorias cujos primeiros sintomas se revelaram em 1934 e cuja gravidade é desnecessário acentuar por vir sobrepor-se à que já sofremos no tráfego de passageiros. Fruto da concorrência desregrada de que somos alvo e das peias que tolhem a nossa acção, mal

teríamos de cuidar, se as instâncias oficiais não procurassem, como já manifestaram ser sua intenção, colocar-nos em pé de igualdade com os outros meios de transporte.

*
* *

Com manifesto prejuízo de bastantes serviços e na perspectiva de ainda maiores baixas, é impossível à Companhia deixar o caminho da compressão das despesas, que há tanto já encetou mas que não pode permanentemente manter. Por isso, lança mão de todos os recursos que conduzam a um aumento de receita, por ínfimo que seja, quer prosseguindo na política de atracção de passageiros, quer procurando manter a todo o transe, por vários processos, o tráfego de mercadorias e, ainda mais, chamar o que foi desviado.

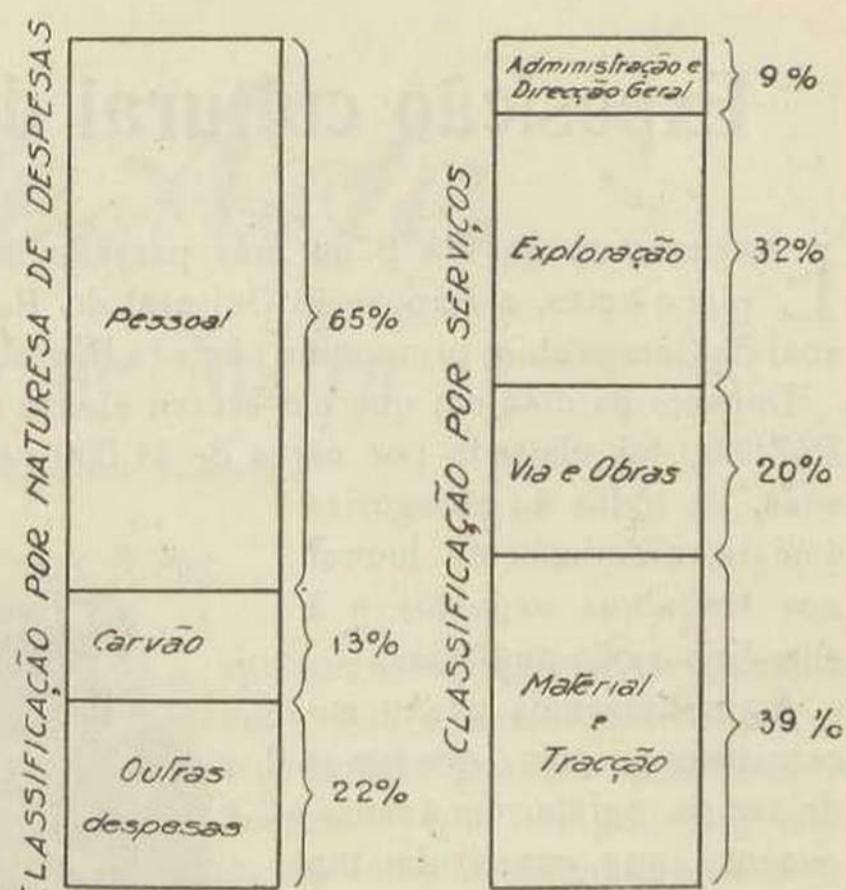
*
* *

Agravou-se um pouco, em 1935, o coeficiente de exploração ⁽¹⁾: de 85,75 %, que foi na Rêde Geral em 1934, passou a 88,22 %. Natural é este agravamento pois que, perante a descida brusca das receitas, não há compressão de despesas que a possa acompanhar.

*
* *

Inserem-se, como habitualmente, dois gráficos em que se evidencia a quota-parte que a cada Serviço cabe na despesa total de exploração e a classificação desta, por «Pessoal», «Carvão» e «Outras despesas».

Obedecendo a esta discriminação e referindo a despesa a «dias de receita», é curioso observar que a Companhia necessitou, em 1935,



de 209 dias de receita para ocorrer à despesa com o pessoal; de 42 dias, para a de carvão; de 70 dias, para as restantes. Os outros dias que faltam para completar os 365, serviram para fazer face aos encargos financeiros e outros.

*
* *

A situação grave em que nos encontramos, sem tendência alguma de melhoria — haja-se em vista que nos dois primeiros meses de 1936 a receita foi inferior em 3.600 contos às de iguais meses de 1935 e que no presente ano devemos sentir as conseqüências da invernia rigorosa que nos assolou —, é por si demasiado eloquente para que seja preciso lembrar-nos a necessidade da congregação dos esforços de todos no sentido de resistirmos e vencermos o duro embate que estamos sofrendo. Trata-se da Companhia, trata-se, portanto, de nós. Primeiro, porque é nossa obrigação; segundo, por um elementar instinto de defesa, nesta conjuntura por que a adversidade nos faz passar, é mais que necessário, é essencial, que cada um de nós preste o máximo esforço, a maior energia, na colaboração que nos compete dar a quem procura fazer-nos sair da difícil situação em que nos encontramos.

⁽¹⁾ Vidé no *Boletim da C. P.* de Outubro de 1929, pág. 50, o conceito de «coeficiente de exploração».

Exposição cultural do pessoal da Companhia

ENCERROU-SE no dia 8 do mês passado, em pleno êxito, a Exposição Cultural do Pessoal da Companhia, promovida por esta Revista.

Durante os dias em que ela esteve aberta ao Público, foi visitada por cerca de 41.000 pessoas, de todas as categorias sociais, unâmnimes no louvor aos trabalhos expostos e à sua disposição nas salas.

Ao noticiarmos o seu encerramento, não queremos deixar de registar um acontecimento que constituiu um dos mais interessantes episódios da Exposição. Referimo-nos à visita que lhe fizeram, na noite de 26 de Março último, os alunos do Ateneu Ferroviário, que em número de cerca de 200, acompanhados dos seus professores e dos directores daquela instituição cultural, visitaram demoradamente as três salas e ouviram com toda a atenção

as explicações que sobre os modelos expostos lhes eram dadas pormenorizadamente pelo Sr. Engenheiro Corrêa Mendes, Sub-Chefe de Serviço da Divisão de Exploração. No final da sua educativa palestra foi aquêle engenheiro



Ainda a inauguração da exposição. À esquerda, ao lado do Sr. Director Geral, vê-se o Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações examinando o modelo da caldeira construído nas oficinas de Santa Apolónia cujo chefe, o sr. Engenheiro Horta e Costa, também se vê nesta gravura.



O Sr. Engenheiro Corrêa Mendes rodeado pelos alunos do Ateneu Ferroviário e respectiva Direcção

alvo de uma vibrante salva de palmas de toda a assistência, que era bastante numerosa como prova bem a fotografia que inserimos nesta página.

Por lapso, deixámos de indicar no número passado, que a fotografia que ilustrou a página 74 e representa as entidades oficiais no acto de inauguração, foi gentilmente cedida pelo jornal «A Voz» a quem, aproveitando este ensejo, agradecemos as elogiosas referências que mais de uma vez foram feitas à Exposição e ao «Boletim da C. P.»

Notas de Arte.

O monumento de Mafra

Pelo Sr. Dr. Alexandre Galrão, Chefe de Secção de Conservação

(Continuação)

IV

O Convento

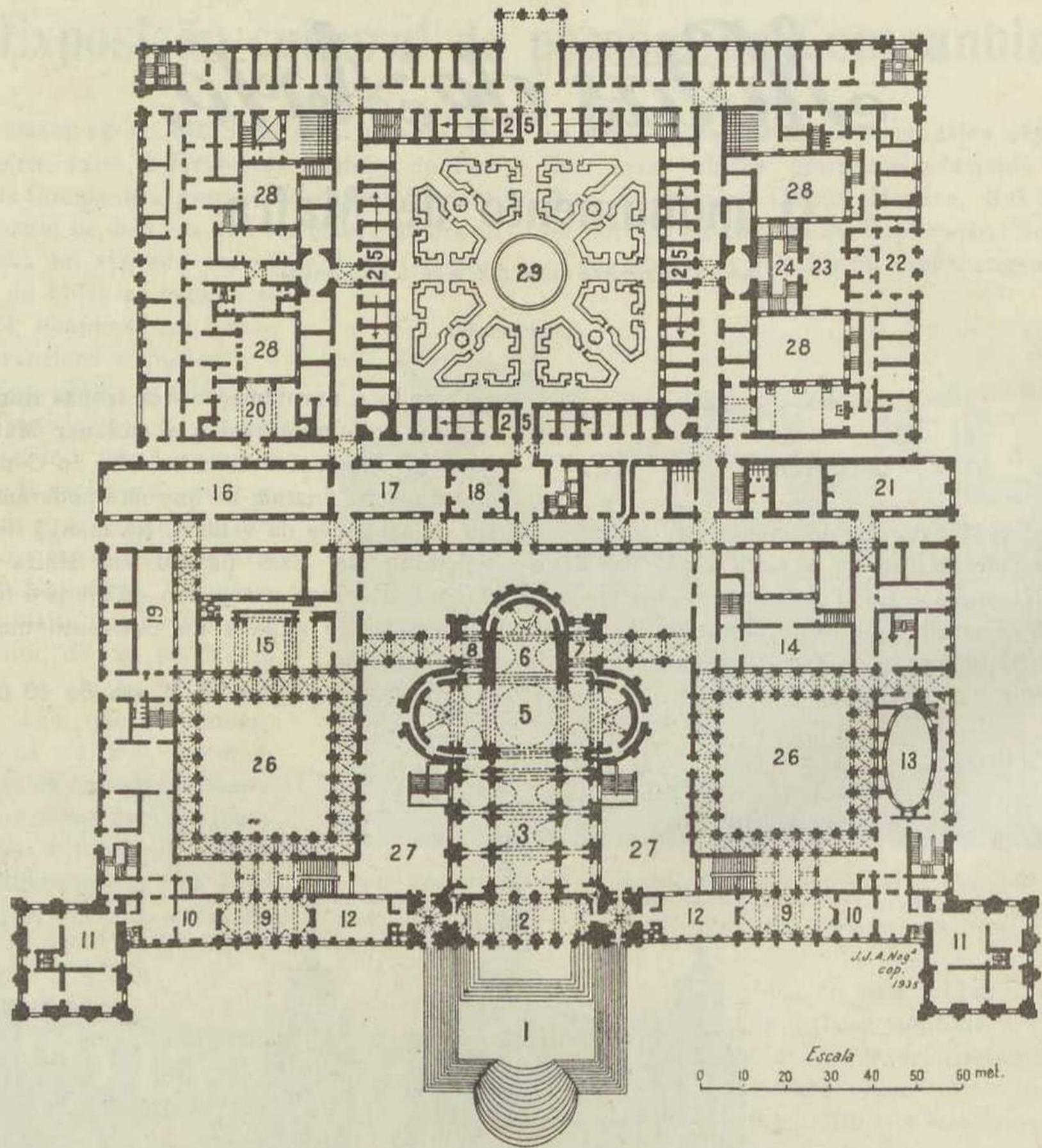
Em 1744 havia no Convento 342 frades da Ordem Franciscana que saíram a 3 de Maio de 1771 com a entrada dos cónegos regulares de Santo Agostinho que se conservaram em Mafra até 1791, voltando os Franciscanos em número superior a 200 até 1807.

Quando a aproximação das tropas francesas obrigou a família real a abandonar Mafra, a maioria dos frades saiu também do Convento onde apenas ficaram 20 que não poderam vencer os achaques da velhice. Na manhã de 2 de Setembro de 1808 passou em Mafra parte do exército inglês, tocando os sinos e os carrilhões, sendo alojada no Convento uma pequena fracção.

Em 1820 a Comunidade era de 40 frades,



Entre as duas torres dos carrilhões, ergue-se, imponente e magestoso, o formosíssimo zimbório



Planta do Monumento de Mafra

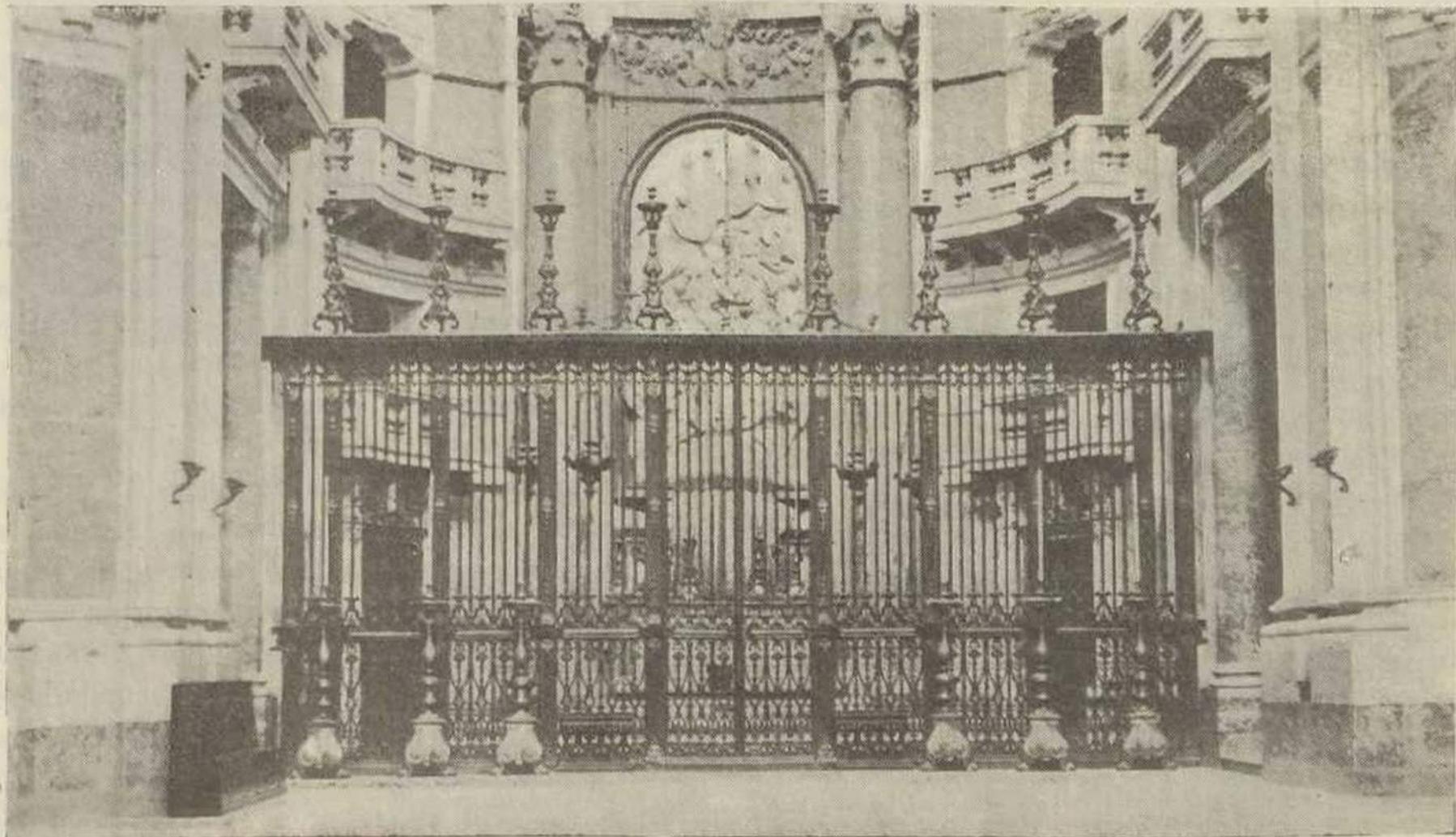
- | | |
|--------------------------------------|--|
| 1 — Adro. | 16 — Refeitório dos frades. |
| 2 — Vestíbulo da Basílica. | 17 — Sala de profundis. |
| 3 — Nave. | 18 — Sala das urnas. |
| 4 — Capelas laterais. | 19 — Enfermaria dos frades. |
| 5 — Transepto. | 20 — Cozinha dos frades. |
| 6 — Capela-mór. | 21 — Sala de Actos. |
| 7 — Capela da Conceição. | 22 — Portaria-mór. |
| 8 — Capela de S. Pedro de Alcântara. | 23 — Salão. |
| 9 — Entradas para o Palácio (Museu). | 24 — Escadaria dupla. |
| 10 — Escadarias principais. | 25 — Celas (hoje habitações dos oficiais). |
| 11 — Torreões. | 26 — Claustros. |
| 12 — Vias Sacras. | 27 — Pátios da Basílica. |
| 13 — Sala do Capítulo. | 28 — Pátios do Convento. |
| 14 — Sacristia. | 29 — Jardim de buxo. |
| 15 — Capela do Corpo Santo. | |

tendo abandonado o Convento à aproximação de um destacamento de cavalaria liberal em Agosto de 33, e ficando desde êsse dia o Convento em completo abandono até à chegada dos cónegos regrantes que ali se conservaram até à extinção das ordens religiosas. Desde então passou êste para a posse do Ministério da Guerra, que lhe tem dado várias aplicações entre elas a de alojamento do Antigo Real Colégio Militar e sendo actualmente Quartel da Escola Prática de Infantaria.

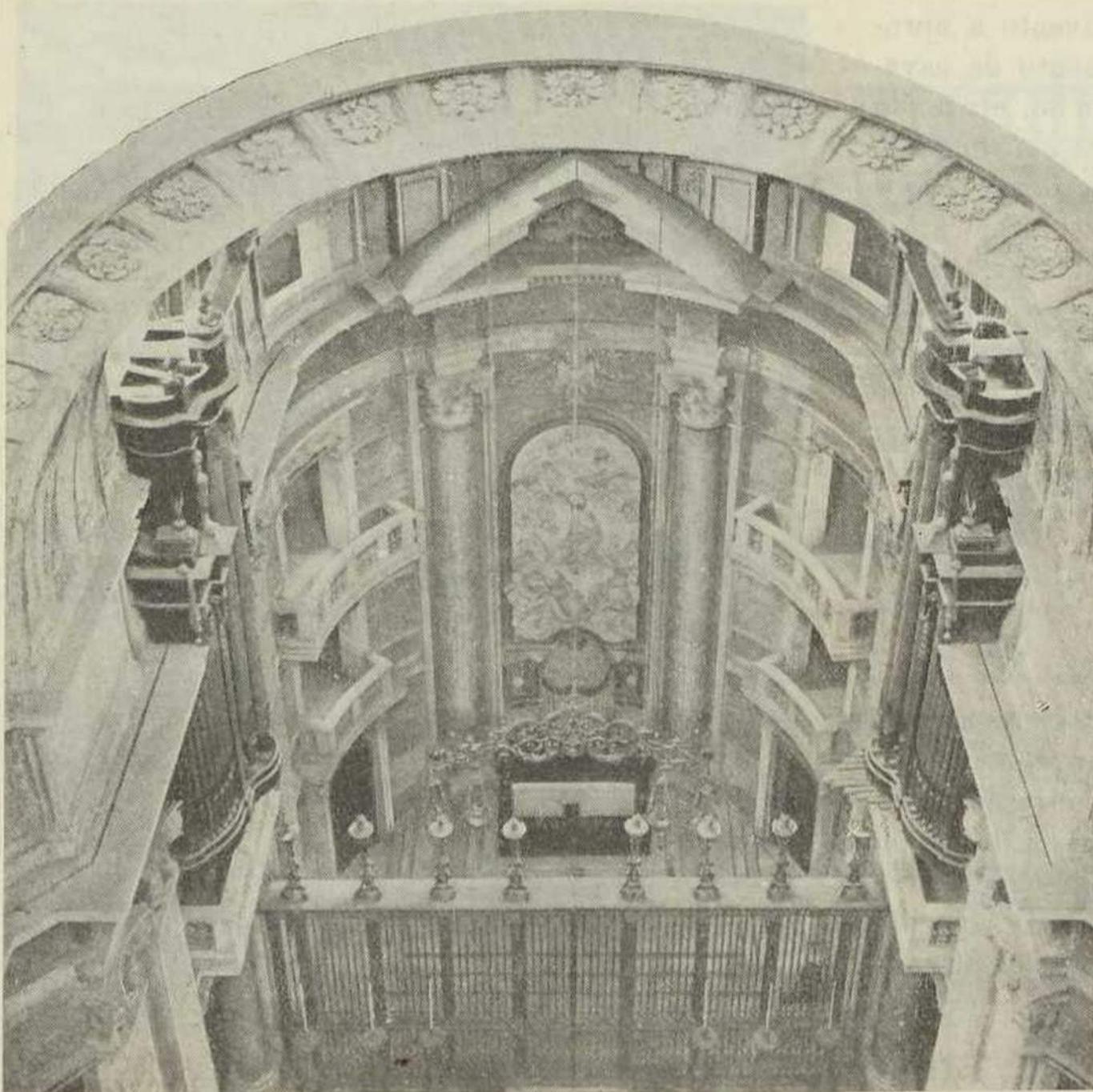
V

A Basílica

Quem pela primeira vez visita a igreja de Mafra não pode furtar-se a um instintivo movimento de admiração ao deparar com a magestosa beleza do templo que D. João V nos legou como afirmação das idéias religiosas da época e característica manifestação do seu faustoso reinado.



Basílica — Em cima : O presépio — Em baixo : A capela do Santíssimo com a sua preciosa grade de ferro forjado e cinzelado com aplicações de bronze e encimada por tocheiros



Basilica — A Capela do Santíssimo vista do varandim do zimbório

Descrevê-la dando a idéia completa da sua magnificência e beleza com a enumeração das preciosidades artísticas que vão dos mais simples pormenores ao conjunto harmónico e proporcionado de toda a construção, é obra para um volume de muitas páginas. Aqui, cingir-me-ei unicamente a um golpe de vista geral, focando apenas o que de mais interessante ressalta aos olhos do visitante.

Ocupa a Basílica o centro da fachada principal dando-lhe acesso uma rampa de declive suave que vai terminar perto do pórtico de três arcos vedado por cancelas de ferro e dividido por colunas jónicas de mármore branco, sobre as quais assentam as varandas da casa de *Benedictione*, divididas por outras seis colunas do mesmo mármore, de 2^m,42 de circunferência e 6^m,38 de altura. Os capiteis destas colunas estão ligados por meio de festões com anjos e

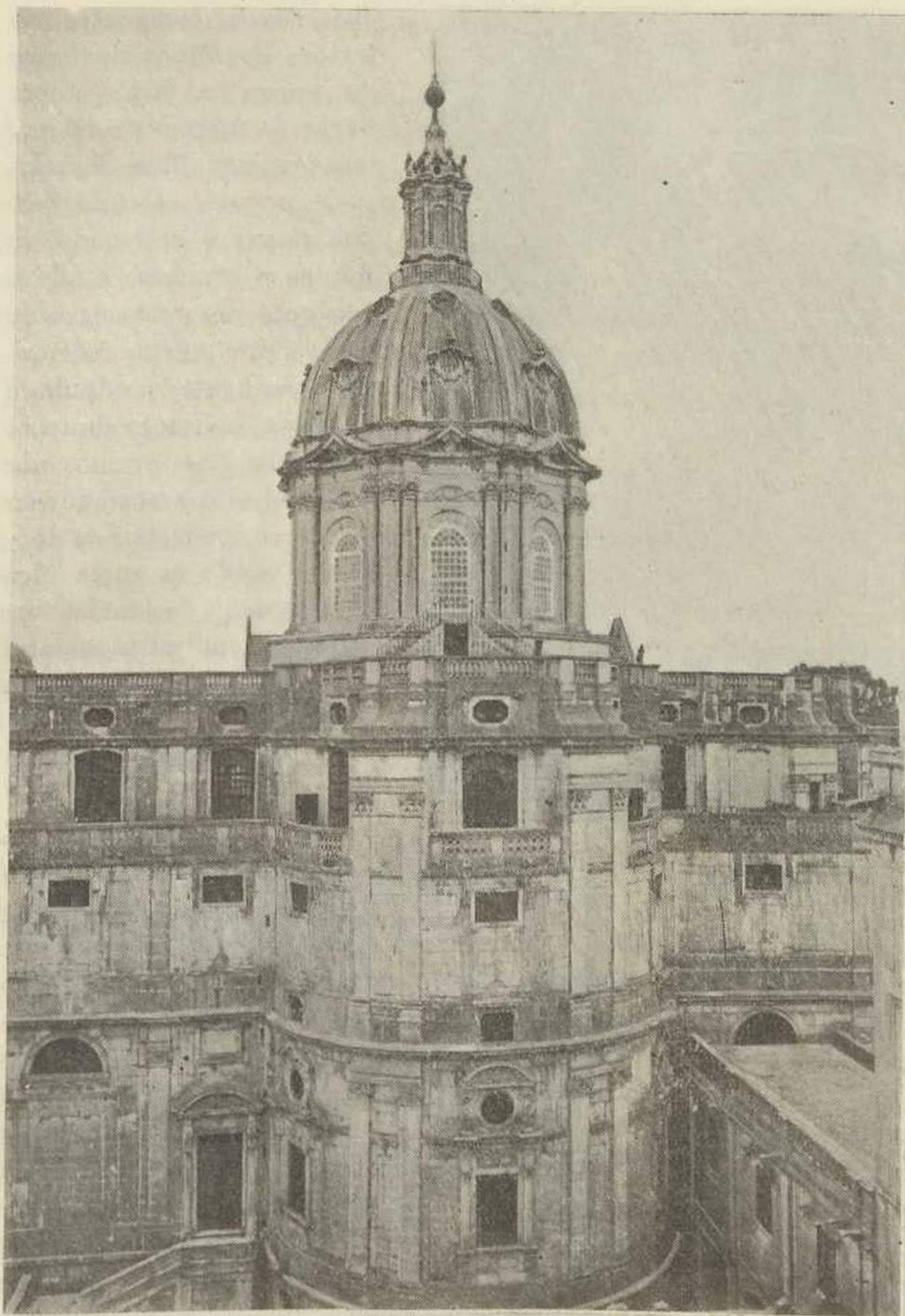
os dois géneros clássicos, o mecânico e o manual, tendo-se adaptado o manual ao da torre norte e estando-se a proceder à montagem do mecânico na do sul. Os sinos, em número de quarenta e cinco em cada torre, eram comuns aos dois sistemas antes da restauração e tocados por meio de martelos no sistema mecânico, e de badalos no sistema manual.

São reputados como os melhores do mundo rivalizando com os da Holanda e Bélgica e superiores ao principal da França, o de Dunkerque. Fôram construídos em Antuérpia e custaram 400 contos cada. Diz-se que D. João V quando o Marquês de Abrantes lhe comunicou o preço excessivo de um carrilhão lhe respondeu: «É barato, mande vir dois».

O carrilhão manual tem a aparência de um piano, sendo as notas mais graves tocadas por pedais e as médias e agudas por

ao lado da varanda central em nichos abertos na fachada as estátuas de S. Domingos e de S. Francisco. Inferiormente a estas, as estátuas de Santa Clara e de Santa Izabel, de mármore de Carrara. O frontão, triangular, mede de base 20^m,9 e termina no vértice com uma cruz de ferro. Ladeiam-no as duas torres de mármore branco compostas de dois corpos distintos e com a altura total de 69^m,08.

Na base do segundo corpo estão instalados em cada torre os carrilhões mecânicos e os relógios. Os carrilhões que estão actualmente sendo restaurados compreendem



Em cima: O zimbório que se levanta magestoso e imponente ao meio do cruzeiro da igreja

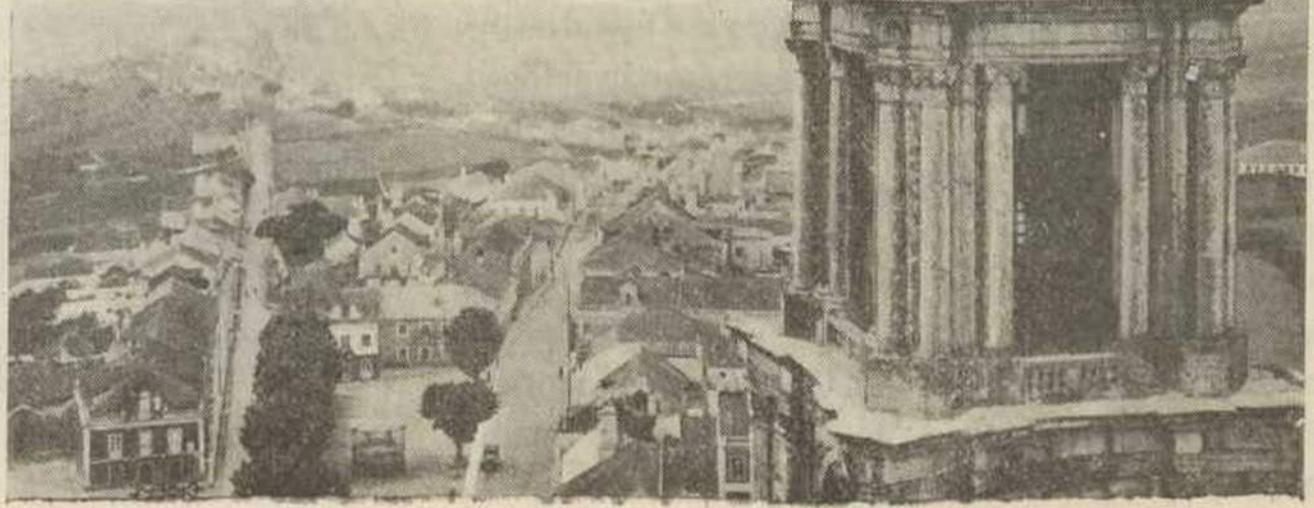
Em baixo: A vila de Mafra estende-se humilde aos pés do monumento

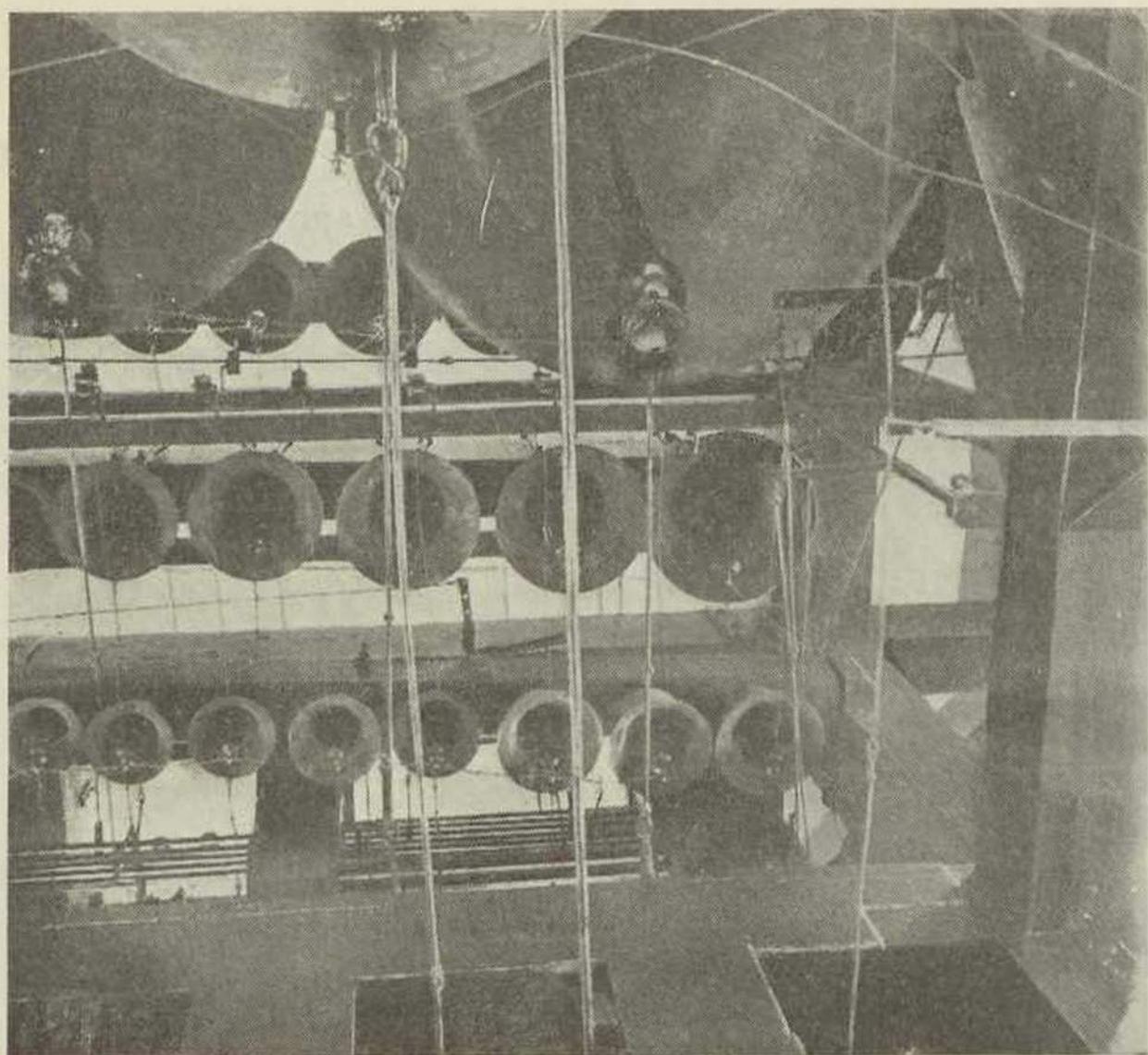
pequenos cilindros de madeira.

O carrilhão mecânico compõe-se de dois cilindros de bronze cada um dos quais é movido por

um peso de chumbo de 60 arrobas e conjugados com o mecanismo dos relógios que em cada torre apresenta dois mostradores com 4^m,4 de diâmetro. Os mostradores da torre norte têm as horas indicadas sómente de I a VI e o da do sul de I a XII, sendo as letras, de mármore preto, embutidas no mármore branco.

Ao pórtico segue-se a galilé toda de mármore branco e azul adornada por seis lindas estátuas de mármore de Carrara de 4^m,84 de altura, das quais a mais perfeita é a de S. Bruno. A meio da





Sinos — Os melhores carrilhões do Mundo

galilé três portas constituem a entrada principal da igreja, ornada a do centro com duas colunas de mármore branco, fino e polido, caneladas, admiravelmente cinzeladas nos capiteis.

A igreja tem a forma de cruz latina em arquitectura romana, contendo grande variedade de côres de marmores branco, azul, amarelo, vermelho, pardo e preto. Do pavimento todo de mosaico, sobem sessenta e duas pilastras caneladas de ordem compósita, sobre cujos entablamentos se apoiam abóbadas cilíndricas. Sobre quatro arcos garnecidos de florões apoia-se o zimbório, uma das peças mais magestosas do monumento. Compõe-se de cinco corpos distintos, de mármore branco e rosa, e mede 64^m,68 de altura. A base tem a forma circular com o fundo e socos de mármore rosa; uma pilastra entre duas colunas de mármore branco, fino, caneladas e de ordem corintia; oito janelas de jaspe ornadas de quartelões e uma cabeça de anjo com adornos de fôlhas de ouro e cornucópias. O segundo corpo é dividido interiormente, no sentido das geratrizes, por oito gran-

des faixas compostas de festões de fôlhas de ouro de mármore branco com bagas de mármore azul enlaçadas com fitas de mármore amarelo. O intervalo das faixas é recamado de florões e conchas, sendo o conjunto dos marmores de um efeito surpreendente. Exteriormente a cúpula é toda de mármore branco, nascendo dos prumos do pedestal oito arcos que vão terminar nos fechos da abóbada, vendo-se entre êles duas ordens de janelas circulares com mísulas laterais sobre que assenta a cimalha.

O terceiro corpo de ordem dórica é octogonal exteriormente, e cilíndrico interiormente. É limitado pelo fecho das duas abóbadas interior e exterior da cúpula e compõe-se de oito pilastras de mármore que sustentam o lanternim. O quarto corpo, o lanternim, é de uma única pedra ornado de colunas jónicas de mármore rosa com duas ordens de janelas em forma de olho de boi e de volta redonda. O quinto corpo, de uma só pedra também, assenta sobre o lanternim apresentando interiormente a pomba simbólica do Espírito Santo, e exteriormente a forma de pirâmide com pequenas janelas circulares, sustentando em haste de ferro uma esfera de bronze que contém uma relíquia do Santo Lenho e é encimada por uma cruz também de bronze.

Duas grandes capelas laterais limitam os braços da cruz latina, havendo em cada uma delas um retábulo de jaspe da escola de escultura de Mafra. Uma delas, a do Sacramento, é vedada por um gradeamento de ferro com ornatos de metal brilhante do estilo de Luís XV. Quando o convento era habitado por frades e nos dias de maior solenidade, ardiam nesta capela quatrocentas e quarenta velas durante a Semana Santa, com o consumo de sessenta

e duas arrobas de cêra desde Quinta-feira Maior ao Domingo de Páscoa.

Aos lados do cruzeiro assentes sobre colunas jónicas de mármore rosa, quatro órgãos feitos de madeira do Brasil.

A capela-mór em plano superior ao cruzeiro, remata a cruz latina, sendo notável o belo quadro a óleo de Travasini da escola romana representando a Virgem com o Menino e Santo António, encaixilhada em moldura de mármore preto. Como nas capelas do cruzeiro, ladeiam-no duas magníficas colunas coríntias de mármore rosa e ao alto um Cristo Crucificado de três metros de altura em meio relêvo sobre um resplendor. Os dois orgãos desta capela são os mais ricos e luxuosos, com ornamentações de metal dourado, e o candelabro de sete lâmpadas, igual ao da Capela do Sacramento, é um trabalho artístico de grande valor.

Em cada uma das duas naves laterais há três capelas, abrindo cada uma em arco sobre



Retábulo da Capela de Nossa Sr.^a da Conceição



O Calvário — Retábulo da Capela do baptismo

a nave central, tendo nos ângulos quatro estátuas de mármore de Carrara com 2^m,86 de altura e ligando-se umas às outras por belos portais de mármore preto.

Aos lados da capela-mór e com entrada pelo cruzeiro, duas grandes capelas de abóbada esférica ou de meia laranja encimadas por um lanternim e magníficos pórticos de mármore preto com socos de mármore amarelo. De uma delas, a do lado da Epístola, parte o corredor que leva à sacristia cujas paredes fôram revestidas dos mármores de diferentes côres que se admiram no templo, combinando-se com o mosaico de caprichosos desenhos.

(Continua)

Conferências de higiene social

A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Snr. Dr. José Martins Dias Serpa, médico da 52.^a Secção

(Continuação)

Deixemo-las lá, que não perdem por isso. Muito, também, têm sido combatidas, e atentemos nas nossas, que bem nos incomodam e dão que fazer no sentido de fugirmos aos males e incómodos com que nos podem mimosear para nos tornar a vida mais cruciante neste vale de lágrimas que é o Mundo, verdadeiro vale de moscas em certos sítios onde o asseio não entrou, e de onde a Higiene fugiu a sete pés, de mãos dadas, sempre, à Civilização.

Já o dissemos: é das práticas mais condenadas pelo asseio e pela Higiene, a acumulação, próximo das residências, de imundícies a que vulgarmente se chama estrumeiras. Além do mau aroma que nos proporcionam, facultam-nos a assistência abundante de moscas que nos acometem a todo o momento, com grande risco da saúde.

Outra é a coabitacção com animais, e ainda outra a estadia deles em local muito aproximado, como tanto, e tão lamentavelmente, se verifica na região onde nos encontramos, nomeadamente muares em cavalariças, suínos em cortelhos, e galinhas, coelhos, etc., em tôscas gaiolas sem beleza, nem limpeza.

Os animais, pela simples razão inevitável de viverem e realizarem, infalivelmente, as suas funções fisiológicas, conspurcam o meio onde vivem, pela deposição repetida dos excrementos, das urinas.

Daí a acumulação de imundícies que atraem as moscas.

Impõe a Higiene que as estrumeiras sejam depositas bem longe e em condições tais que se não tornem focos de produção de moscas e outros insectos perigosos para o Homem.

Alia-se-lhe a Civilização, que criou meios de pôr obstáculos aos inconvenientes de tal mal, inevitável, na verdade, realizando vários tipos

de fossas, por exemplo, organizando rãdes de esgotos nos grandes centros, etc., e revestindo-se, ainda, da forma de Leis e Regulamentos de Saúde, que obrigam os renitentes e os incrédulos ao cumprimento daquilo que a Higiene preceitua.

Isto quanto à fonte de moscas, tomado o termo fonte na acepção de foco ou local onde elas podem viver e multiplicar-se, e de onde podem partir em grande número.

E se é certo que é impossível eliminar por completo tais fontes, de forma a que as moscas se fôssem extinguindo à mingua de meio próprio para a sua manutenção e multiplicação, não menos certo é, todavia, que fica ao alcance do Homem o recurso de evitar o seu contacto directo e com os elementos de que se alimenta, protegendo com rãdes as janelas das suas habitações e defendendo os seus alimentos com mosquiteiros.

Mais ainda lhe fica o de exterminar as que consigam aproximar-se dele, usando de variadíssimos meios, idealizados e impostos pela Civilização, meios que vão desde a clássica garrafa vinagreira — que desmente o velho dito popular de que «com vinagres não se apanham moscas» — até aos papeis chamados «cemitérios» e às pulverizações de líquidos no ambiente, os quais, por acção tóxica, matam em grande número os repugnantes insectos sem nos causarem dano ou incômodo.

Os insectos são também veículos de moléstias infecciosas que bastantes danos causam à saúde do Homem.

De entre êles, o mosquito é o veículo animado e activo dum mal muito espalhado na nossa região: o paludismo.

Os outros, os que são capazes de provocar no Homem doenças de maior vulto, como a fila-

riose, a febre amarela, o dengue, deixemo-los em paz porque, felizmente, êles também em paz nos deixam, procurando outras regiões do globo para «campo de operações».

Vamos, pois, ao nosso (e digo «nossa» porque o temos por cá em abundância) — *anofeles* — assim se chama o mosquito que, entre nós, dissemina as febres palustres (*sezões*).

Nado e criado nas águas, das quais prefere, ao contrário do que muita gente supõe, as mais limpas, saído da sua fase de larvas, levanta vôo e vai tratar da vida, sustentando-se, de preferência, do sangue dos animais e do do Homem, a quem pica com gulodice, ao mesmo tempo que assegura a manutenção da espécie, pondo os seus ovos na água.

CONCURSO
DE FOTOGRAFIAS
DE 1936

CEÚ



Fotog. de Abel Leite Pinto, empregado de 2.ª classe da Divisão de Via e Obras.

Estes ovos transformam-se em larvas que, á mínima ondulação, passam para o fundo e morrem.

Aquelas, a que não acontece tal contrariedade, transformam-se em mosquitos. E êstes lá vão cumprir os seus maus designios, picando o Homem para se alimentarem, infectando-se aqui para infectarem além — consequências das suas necessidades vitais.

Ciosos da obscuridade realizam as diligências de satisfação ao seu «struggle for life» em porfiados *raids* de vôo realizados sobretudo de noite.

O raio de acção dos seus vôos não vai além de 1.500 metros, aparecendo, de preferência, nos sítios pouco elevados, nas casas baixas e primeiros andares, manifestando sempre a sua antipatia pelos lugares altos e batidos pelo vento.

A sua resistência ao frio é reduzida, se bem que suportem a temperatura de 10 ou, mesmo, 8 graus.

O calor exalta-lhes as vitalidades e energias para o ataque.

Compreende-se, por isso, o facto de atacarem com mais violência e causarem mais dano ao Homem no verão, do que no inverno, para o que ainda concorre a circunstância de, na estação calmosa, as faculdades de reprodução serem maiores, vistas as características favoráveis que, para tanto, lhes oferecem as águas dos charcos, das ribeiras, dos arrozais, etc.

Ainda o próprio agente, parasita do sezónismo, que nele se alberga, exige também requisitos de temperatura para o seu desenvolvimento e capacidade de virulência.

O nosso «inimigo» anofeles, que acabo de apresentar-lhes, é capaz, como pujantemente está demonstrado no nosso Alentejo, de propagar o impaludismo — as sezões, como vulgarmente se diz, porque representa um esplêndido hospedeiro para o agente de tal doença.

Hospedeiro e fornecedor de tão indesejável hóspede.

De facto, o anofeles não é um transmissor passivo, um simples meio de transporte do parasita até ao Homem em que ele poiza.

Faz mais.

Alberga-o dentro do seu organismo, onde passa por várias fases de evolução, depois de o ter sugado ao picar o Homem doente, isto é, depois de infectado em seu sangue pelo agente das febres palustres. Ao picar, depois o Homem são, inocula-lho por suas glândulas salivares, dando ao Homem, em troca do sangue que lhe sugou, tão indesejável «compensação».

Isto é, o anofeles, pelo facto de picar um ser humano, não querer dizer que, infalivelmente, lhe transmita, inoculando-lho, o agente do paludismo; para que tal suceda é preciso, ou melhor, que ele esteja infectado, contendo no seu organismo o gérmen produtor das chamadas sezões.

E, para o ter, é necessário que o mosquito tenha picado um indivíduo doente e lhe tenha sugado o sangue.

Quere dizer, ainda, o mosquito representa o papel de transportador de uma doença do Homem atacado para o Homem são, depois de lhe dar guarida e alento, sem que de tal lhe resultem transtornos.

O agente do paludismo não vive, nem no solo, nem nas águas, nem no sangue de qualquer animal.

O seu *habitat*, isto é, o meio em que é susceptível de se manter é o sangue do Homem.

E' lá que o mosquito o vai buscar.

De tudo o que fica dito conclui-se que para haver paludismo são necessárias duas condições: indivíduo sofrendo de sezões (*Fonte*) e — mosquito (*Veículo*).

De onde se deduz que, para combater o paludismo, temos de exterminar o mosquito, eliminar o agente da doença no sangue dos indivíduos infectados e isolar êstes.

(Continua)



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 637 — No combóio n.º 164 veio até Santarém, por ter adormecido, um passageiro procedente de Castelo Branco para Formozelha, portador de bilhete de 3.ª classe. *Validei-lho para o combóio n.º 121/9/21*, visto o combóio n.º 15 não fazer serviço de 3.ª classe para o destino do passageiro. Fiz bem, ou podia tê-lo validado para o combóio n.º 15?

R. — Procedeu bem.

P. n.º 638 — Peço me seja indicada a cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete da Tarifa 18, de Valença a Entroncamento, que siga para Lisboa-R. com ou sem aviso prévio.

R. — Como se trata apenas de um passageiro, o bilhete da tarifa n.º 18 tem de ser considerado nulo em todo o percurso (Condição 7.ª da Tarifa).

Tratando-se de grupo a que tenha sido feita a concessão, deverá efectuar-se a cobrança do percurso excedente por Tarifa Geral, com 5% ou 100% conforme tiver ou não sido feito aviso ao revisor.

P. n.º 639 — Peço seja informado se o processo de taxa a seguir indicado está bem feito.

Um vagão com 130 cordeiros e 2 carneiros em pequena velocidade de Pias a Beja, carga e descarga pelos donos.

Transporte (Esp. 1) 5\$40 × 11 ...	59\$40
Selo 5,05% sobre 59\$40	3\$00
Registo, Aviso e Assistência.....	1\$25
Manutenção	13\$20
10% sobre 76\$85.....	7\$69
5% sobre 84\$54.....	4\$23
Arredondamento.....	\$03
Total.....	88\$80

R. — Está certa a taxa apresentada.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públ. A n.º 483. — Anuncia o restabelecimento do serviço, no trôço entre Setil e Muge, da linha de Setil a Vendas Novas, anulando as disposições do Aviso ao Públ. A n.º 481, respeitantes a esta interrupção.

5.º Aditamento à Circular n.º 713. — Modifica o disposto na alínea B), disposição 4.ª, do 4.º Aditamento à Circular n.º 713, com respeito à aceitação a despacho de vinhos comuns para as estações encravadas na região dos vinhos verdes.

Carta Impressa n.º 14. — Esclarece as normas a ter em vista para os transportes de «dinheiro amoedado», tanto em tráfego interno como combinado.

10.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 5 de G. V. — Indica os suplementos a cobrar pela Companhia Internacional das Carruagens-Camas, pela ocupação de lugares de luxo.

4.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 16 de G. V. — Estabelece como mínimo de cobrança do Artigo 1.º a importância equivalente a 15 bilhetes de 3.ª classe.

Tarifa de Camionagem de Barreiro-Montijo. — Em vigor desde 10 de Março de 1936. Substitui a tarifa acerca do mesmo serviço, posta em vigor em 1 de Janeiro de 1936.

II — Fiscalização

Comunicação-Circular n.º 6. — Trata de aumentos a aplicar nas cobranças a passageiros documentados, que desejem excesso de percurso.

Comunicação-Circular n.º 7. — Indica quais são os combóios que podem ser utilizados fora das

horas estabelecidas na condição 1.^a da Tarifa Especial n.^o 21 de g. v.

Carta-Impressa n.^o 14. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 2.^a quinzena do mês de Fevereiro de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.^o 15. — Comunica que, até ordem em contrário, é utilizado cartão azul para todos os bilhetes de 3.^a classe.

Carta-Impressa n.^o 16. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.^a quinzena do mês de Março de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.^o 17. — Participa ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que

tomaram parte no III Congresso Internacional de Patologia Comparada, realizado em Atenas nos dias 15 a 18 de Abril de 1936.

Carta-Impressa n.^o 18. — Trata da prorrogação da validade dos passes fornecidos pela Companhia.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Março de 1936

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 7..	5.010	4.501	1.959	1.851	1.734	1.489
» » 8 » 14..	4.984	4.515	1.900	1.838	2.027	1.515
» » 15 » 22..	5.064	5.125	2.082	1.925	2.272	1.991
» » 23 » 31 ..	5.985	6.284	2.203	2.062	2.669	2.165
Total	21.043	20.425	8.144	7.676	8.702	7.160
Total do mês anterior	17.382	17.106	7.284	7.360	6.822	5.644
Diferença ..	+3.661	+3.319	+ 860	+ 316	+ 1.880	+ 1.516

Estatística referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1936

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1936		Percorso efectivo em		Diferenças em 1936		Percorso efectivo em		Diferenças em 1936		
	1935	1936	A mais	A menos	1935	1936	A mais	A menos	1935	1936	A mais	A menos	
Janeiro.....	De passageiros	401.237	409.053	7.816	—	125.508	132.095	6.587	—	132.917	137.270	4.353	—
	De mercadorias	218.686	206.454	—	12.232	40.469	36.248	—	4.221	95.309	86.153	—	9.156
	Em manobras	70.190	66.862	—	3.268	30.013	27.740	—	2.273	34.240	32.100	—	2.140
	Totais..	690.053	682.369	7.816	15.500	195.990	196.083	6.587	6.494	262.466	255.523	4.353	11.296
Total das diferenças em 1936			A menos :		7.684		A mais :		93		A menos :		6.943
Fevereiro	De passageiros	403.464	413.640	10.176	—	125.144	131.939	6.795	—	135.809	137.728	1.919	—
	De mercadorias	239.457	218.018	—	21.439	46.360	42.311	—	4.049	99.549	93.345	—	6.204
	Em manobras	76.261	71.441	—	4.820	30.945	28.158	—	2.787	35.894	34.053	—	1.841
	Totais..	719.182	703.099	10.176	26.259	202.449	202.408	6.795	6.836	271.252	265.126	1.919	8.015
Total das diferenças em 1936			A menos :		16.083		A menos :		41		A menos :		6.126
Março.....	De passageiros	365.489	380.892	15.403	—	113.074	123.267	10.193	—	120.180	125.693	5.513	—
	De mercadorias	208.560	215.631	7.071	—	37.540	40.503	2.963	—	93.356	92.399	—	957
	Em manobras	65.147	71.225	6.078	—	27.004	26.800	—	204	31.872	30.238	—	1.634
	Totais..	639.196	667.748	28.552	—	177.618	190.570	13.156	204	245.408	248.339	5.513	2.591
Total das diferenças em 1936			A mais :		28.552		A mais :		13.952		A mais :		2.922
Desde Janeiro	De passageiros	1.170.190	1.203.585	33.395	—	363.726	387.301	28.575	—	388.906	400.691	11.785	—
	De mercadorias	666.703	640.103	—	26.600	134.369	119.062	—	5.307	288.214	271.897	—	16.317
	Em manobras	211.538	209.528	—	2.010	87.962	82.698	—	5.264	102.006	96.391	—	5.615
	Totais	2.048.431	2.053.216	33.395	28.610	576.057	589.061	23.575	10.571	779.126	768.979	11.785	21.932
Total das diferenças em 1936			A mais :		4.785		A mais :		13.004		A menos :		10.147

Factos e Informações

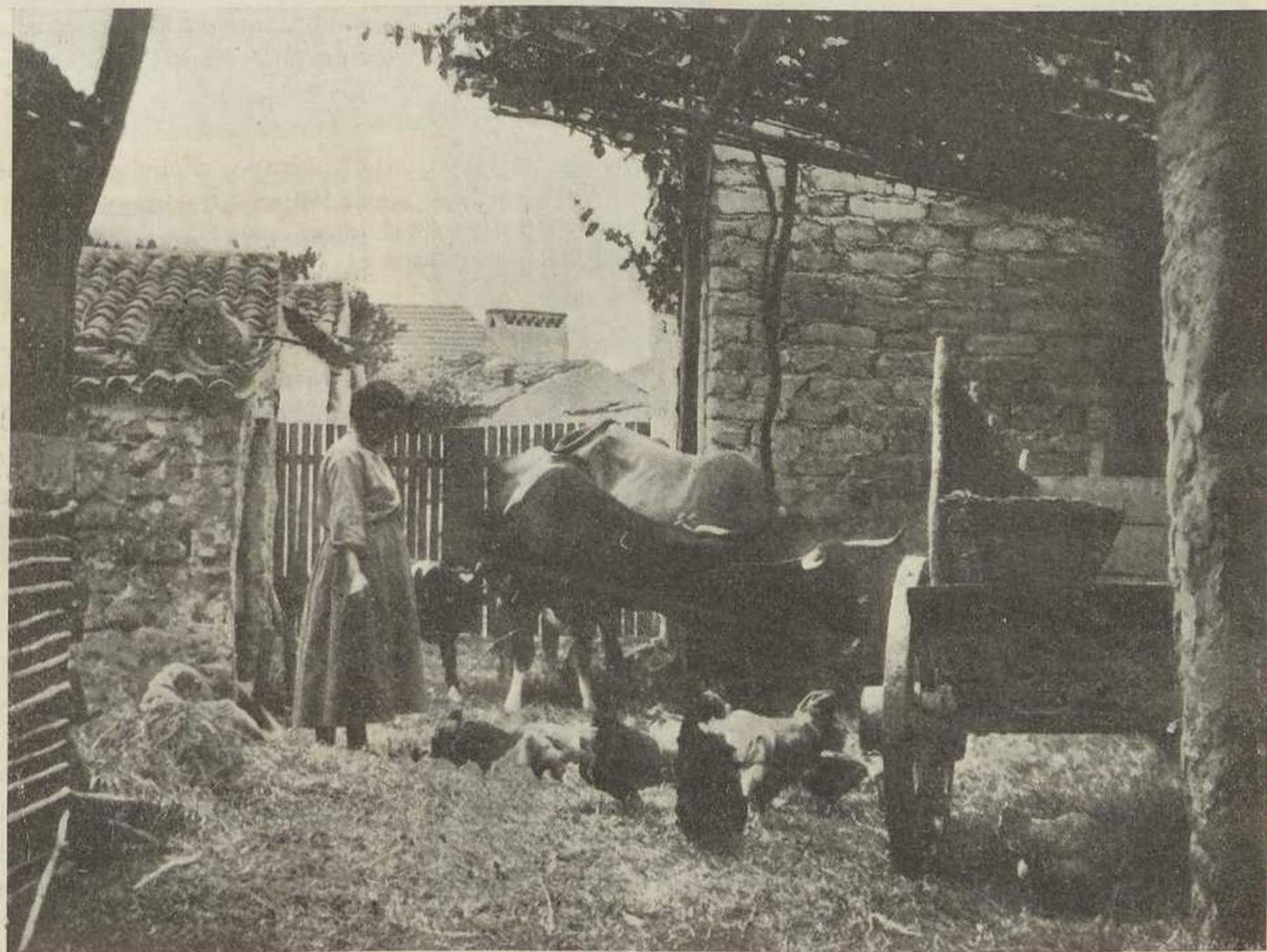
Ateneu Ferroviário

No dia 22 de Março último, a Banda-Orquestra do Ateneu Ferroviário deu um concerto no edifício do Ginásio, na Calçada do Duque, que foi muito apreciado pelos associados daquela instituição e pelas suas famílias, que em grande número assistiram a essa audição.

No intuito de proporcionar aos seus consócios o ensejo de ouvir com mais freqüência, a sua Banda-Orquestra, deliberou a Direcção do Ateneu Ferroviário realizar mensalmente um concerto, que terá lugar no último Domingo de cada mês, pelas 15 horas.

Nesta orientação, já no Domingo 26 de Abril passado a Banda-Orquestra deu no salão de festas do Casino do Estoril um concerto, que constituiu um completo êxito. No próximo número faremos uma notícia pormenorizada desta audição que mereceu o elogio de todos os que tiveram o prazer de a ela assistir.

No dia 10 deste mês vai, também, a Banda-Orquestra abrilhantar a festa de inauguração, no Entroncamento, do Dispensário Anti-tuberculoso. No dia 23 apresenta-se, igualmente, na sala da Sociedade de Geografia numa festa de ginástica infantil, comemorativa do 4.º aniversário da fundação dos cursos infantis de



Cenas do Campo

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1936

Fotog. de Manuel Gonçalves, empregado de 2.ª classe
da Divisão de Exploração.

ginástica educativa. Nesta festa em que tomam parte vários cursos de ginástica, executa-se uma lição de ginástica eurítmica pela classe infantil do Ateneu Ferroviário, exibição esta que pela primeira vez se faz em Portugal.

O plano desta lição é da autoria do professor do Ateneu, Sr. José Júlio Moreira, sendo a partitura do Maestro Sr. Serra e Moura e que será executada pela Orquestra do Ateneu, constituída por 22 figuras.

Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide

No dia 5 de Abril passado realizou-se, na Escola Profissional de António Vasconcelos Corrêa, uma interessante festa comemorativa do 10.º aniversário da fundação do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide.



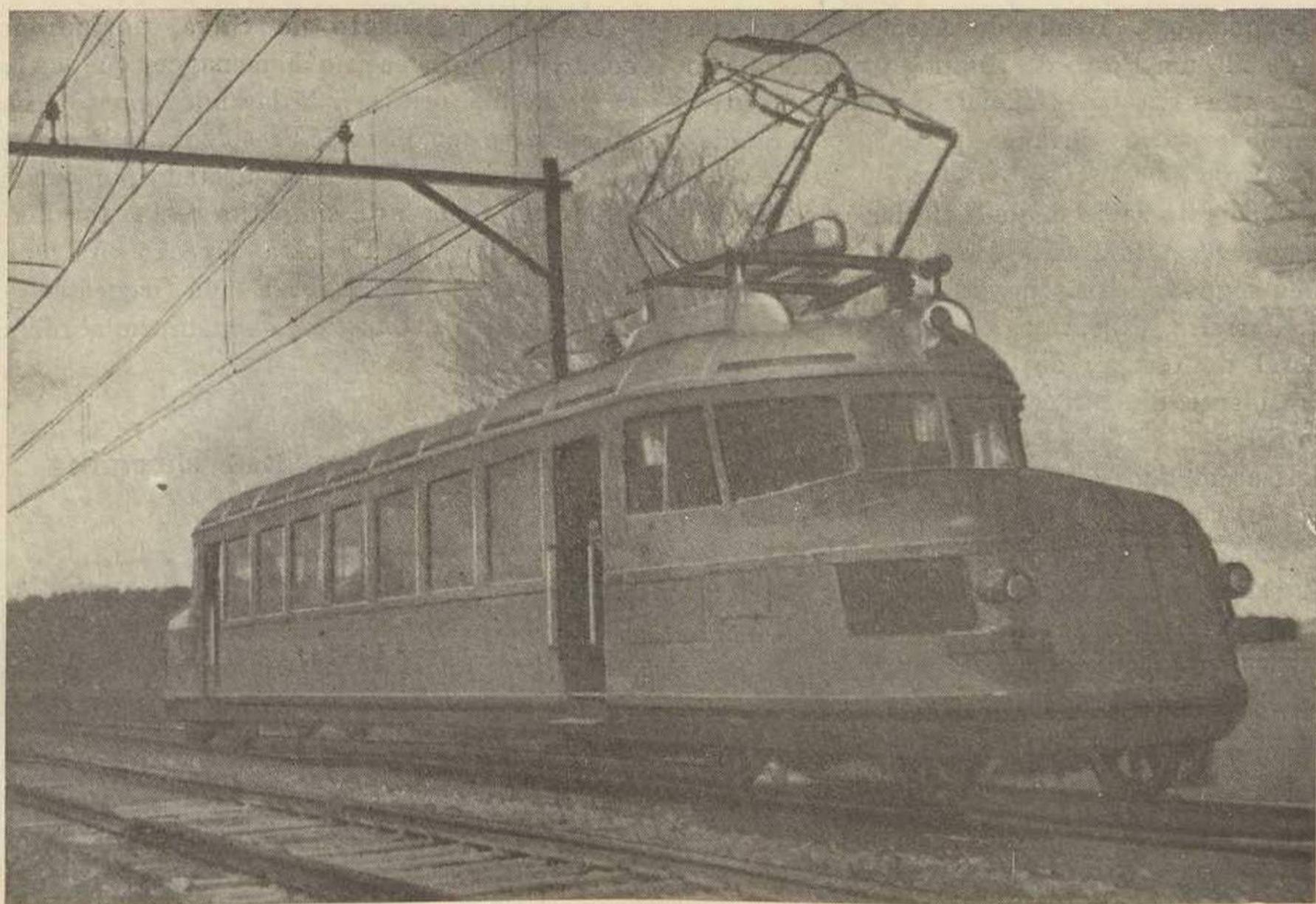
O Sr. Ministro da Educação Nacional, saindo da Escola Profissional de António Vasconcelos Corrêa, acompanhado do seu Secretário, do Director Geral do Ensino Primário e dos restantes convidados

Pouco depois das 14 horas chegava o Sr. Ministro da Educação Nacional que, acompanhado do seu Secretário, do Sr. Director Geral do Ensino Primário e de outros convidados, fez uma visita demorada a todas as dependências do edifício, manifestando sempre a sua satisfação por encontrar uma Escola sobretudo moderna, oferecendo todas as condições pedagógicas e higiénicas. Na aula onde mais se demorou foi na da Exposição de Desenhos, tendo feito várias perguntas acerca do ensino ministrado, e orientação e fins da Instituição.

Pelas 15 horas realizou-se uma sessão solene presidida pelo Sr. Ministro da Educação Nacional, secretariado pelos Srs. Dr. Braga Paixão, Director Geral do Ensino Primário, Júlio Caiola, Agente Geral das Colónias, Dr. José Dias Ferreira de Moura, que representava o Sr. Presidente do Conselho de Administração, Engenheiro Jorge Malheiro, que representava o Sr. Director Geral, Carlos Rodrigues Parreira, Presidente da Assembleia Geral do Grupo, Felisberto José da Silva, Presidente da Direcção do Grupo, e José Geraldo Lopes, Secretário.

Aberta a sessão, o Sr. Ministro deu a palavra ao Presidente da Direcção, que proferiu um interessante discurso, prendendo a atenção da numerosa assistência com a história da instituição a que preside. Terminou por dizer que além dos trabalhos feitos muito há ainda a fazer, mas, no entanto, para a sua realização não basta boa-vontade. É necessário o auxílio que o orador espera de todos.

Usou em seguida da palavra o Sr. Feliciano Barral, Presidente do Ateneu Ferroviário, que declarou congratular-se pela festa que se estava realizando e desejava ao Grupo as maiores prospe-



Uma automotora ligeira pertencente aos Caminhos de Ferro Federais Suíços. Este veículo é pintado exteriormente de vermelho e assente, pelas suas extremidades, em dois carros (*bogies*). Tem lotação para 100 passageiros, 70 sentados e 30 de pé, todos de 3.^a classe. As janelas são largas e permitem uma boa "visão" para o exterior.

As automotoras dêste tipo têm funcionado muito bem.

ridades. Ao terminar, sublinhou que representava uma instituição que tinha os mesmos fins do Grupo, que eram na essência educar e instruir.

Foi dada a palavra, depois, ao Sr. Geraldo Lopes, Secretário do Grupo, que descreveu pormenorizadamente a criação dêste organismo, citando o nome das pessoas que têm patrocinado a causa do Grupo. Ao referir-se ao auxílio prestado pela Companhia, declarou que sem ele nem daqui a vinte anos se poderia executar o plano já realizado.

Referiu-se depois à aspiração do Grupo, que consiste na semi-oficialização dos cursos profissionais e a propósito citou o relatório que sobre este importante assunto foi enviado ao Ministério da Educação Nacional, em Abril do ano passado.

Referiu-se, também, à necessidade dos alunos serem submetidos a um exame de orientação profissional no interesse não só dos pró-

prios alunos, que tirarão maior aproveitamento do ensino, como também das Empresas de Caminhos de Ferro.

Tanto êste orador, como os antecedentes, foram muito aplaudidos.

Por último, falou o Sr. Ministro da Educação Nacional, Dr. Carneiro Pacheco, que, dirigindo-se às numerosas crianças que rodeavam a Mesa da Presidência, disse ser aquela a primeira visita que fazia como Ministro a uma festa escolar, sentindo-se muito satisfeito por se tratar de uma Escola Primária e de ensino técnico.

Fez várias e interessantes considerações acerca da Ordem e Disciplina e terminou por desejar aos filhos dos ferroviários muita saúde e muitas felicidades.

Com uma prolongada salva de palmas ao Sr. Ministro da Educação Nacional, foi encerrada a sessão.

Enquanto a Banda do Ateneu tocava, foi oferecido um Pôrto de Honra ao Snr. Ministro e a outras entidades oficiais e convidados, trocando-se vários brindes pelas prosperidades do Grupo.

Depois da saída daquele titular e do Snr. Director Geral do Ensino Primário, organizou-se uma segunda sessão presidida pelo Snr. Carlos R. Parreira, Presidente da Mesa da Assemblea Geral do Grupo, destinada a homenagear o Presidente da Direcção, Snr. Felisberto José da Silva.

Usaram da palavra os Snrs. José Geraldo Lopes, Carlos de Ornelas, Director da Revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e Carlos Parreira, tendo todos os oradores pôsto em relevo as qualidades do Snr. Felisberto José da Silva, incansável Presidente do Grupo.

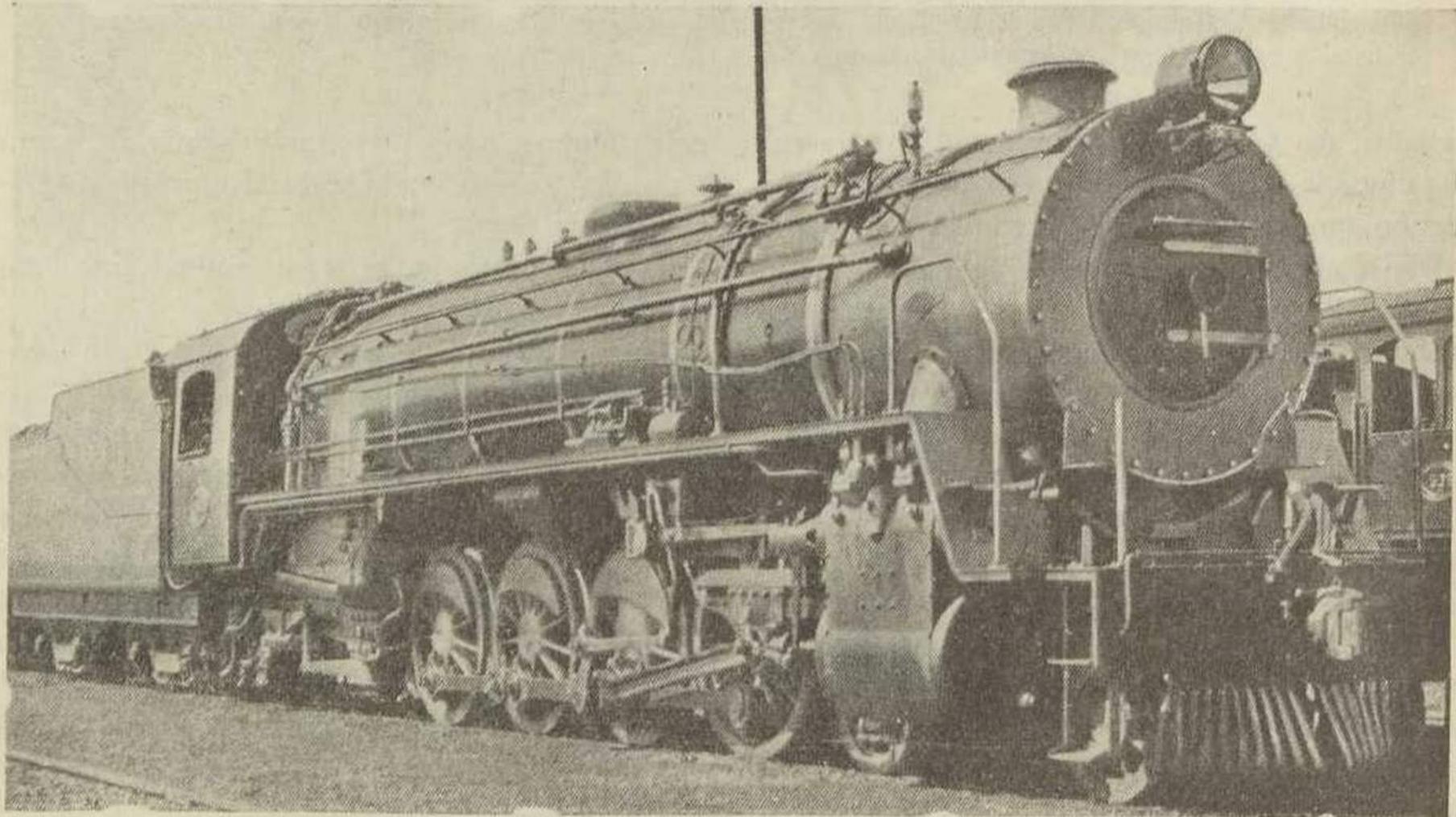
Foi descerrada a fotografia do homenageado entre uma salva de palmas, tendo-lhe sido entregue pelo Presidente da Assemblea uma pasta contendo uma mensagem dos Corpos Gerentes.

O Snr. Felisberto da Silva, por último, comovido, agradeceu a homenagem que acabavam de lhe prestar, declarando que só tinha cumprido o seu dever de Presidente da Direcção, continuando uma obra já encetada por outros.

Ao terminar esta simpática festa, foi oferecido um Pôrto de Honra à direcção do Ateneu Ferroviário, à respectiva Banda Orquestra e à sua Secção de Ginástica, que também abrilhou a festa.

Concurso de desenhos e fotografias

Informamos que podem ser admitidos ao Concurso de desenhos e fotografias todos os agentes com categoria inferior a sub-chefe de serviço que prestem serviço na Companhia *embora não pertençam ao quadro do pessoal*. Fica dêste modo modificada a alínea b) das condições de admissão publicadas no Boletim de Março passado.



Uma potente locomotiva dos Caminhos de Ferro da África do Sul

Pessoal.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



Manuel Rodrigues da Silva
Chefe de oficina
Admitido como cerralheiro auxiliar
em 26 de Maio de 1896



Manuel de Oliveira Paulo
Guarda de estação
Admitido como carregador
em 11 de Maio de 1896



Anacleto da Silva
Guarda de estação
Admitido como guarda de estação
em 11 de Maio de 1896

Promoções

Mês de Março

VIA E OBRAS

Chefe de distrito: Joaquim Inocêncio Marques.

Nomeações

Mês de Março

EXPLORAÇÃO

Empregada de 3.^a classe: Maria Magnífica Vasques Borges.

MATERIAL E TRACÇÃO

Escriturários de 3.^a classe: Adalberto Malheiro Barbosa e Renato de Magalhães.

VIA E OBRAS

Assentadores: Joaquim António, João António Geitoeira, João Silva, Armando Antunes Galinha, Domingos Trindade Santarém, José das Neves, Júlio Jordão Carvalheiro, Júlio Afonso e Manuel Bandeirinha.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Carregador: O Agulheiro de 3.^a classe, Adolfo Rodrigues.

Reformas

Mês de Março

EXPLORAÇÃO

Afonso Augusto Diniz, Chefe de 3.^a classe.

Joaquim da Luz, Condutor de 1.^a classe.

Agostinho de Sousa, Capataz Principal.

Manuel Baptista Miranda, Guarda.

MATERIAL E TRACÇÃO

Domingos António da Silva, Vigilante.

João Bernardo Gomes, Maquinista de 2.^a cl.

Celestino dos Santos Fatia, Maquinista de 3.^a cl.

António Ferreira João, Fogueiro de locomóvel.

VIA E OBRAS

Izidro Monsó, Chefe de 5.^a secção de via.

José Cabrita, Assentador.

Falecimentos

Mês de Março

EXPLORAÇÃO

† *Sabino Pereira Pinto*, Empregado de 2.^a cl. da 2.^a Circunscrição.

Admitido como praticante em 23 de Fevereiro de 1910, foi nomeado aspirante em 9 de Fevereiro de 1912, promovido a factor de 1.^a cl. em 1 de Abril de 1924 e passado a empregado de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *José Marcelino de Sousa*, Chefe de 3.^a classe de Fuzeta.

Admitido como praticante em 28 de Abril de 1908, foi nomeado factor de 3.^a classe em 7 de Abril de 1909 e promovido a chefe de 3.^a cl. em 1 de Fevereiro de 1924.

† *José Pedro Buchata*, Guarda de estação de Lisboa-P.

Admitido como limpador suplementar de máquinas em 27 de Julho de 1895, foi nomeado limpador efectivo em 4 de Outubro de 1895 e passado a guarda de estação em 21 de Abril de 1909.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Cristiano Rodrigues Ralha*, Chefe de Repartição-Economias e Estatísticas-dos Serviços Gerais.

Admitido em 11 de Março de 1903, como ajudante de pintor auxiliar, nomeado Escriturário em 11 de Janeiro de 1909 e promovido a Chefe de Repartição em 1 de Abril de 1928.

† *Carlos José Gonçalves Monteiro*, Empregado de 2.^a classe no Depósito de Máquinas de Campolide.

Admitido em 26 de Dezembro de 1922, como praticante de escritório, nomeado empregado de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1928 e promovido a empregado de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1933.

† *José Maria Monteiro*, Limpador na Revisão de Material Circulante do Minho.

Admitido em 17 de Dezembro de 1917, como limpador provisório e ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1919 com a mesma categoria.

VIA E OBRAS

† *Manuel Louro*, Assentador de distrito n.º 54.

Admitido como assentador em 21 de Novembro de 1909.

† *João Rodrigues*, Assentador de distrito n.º 119.

Admitido como assentador em 1 de Janeiro de 1931.



† *Cristiano Rodrigues Ralha*
Chefe de Repartição



† *Carlos José Gonçalves Monteiro*
Empregado de 2.^a classe



† *Sabino Pereira Pinto*
Empregado de 2.^a classe

Duplas

8 — «Cinta» bem a faixa — 2.

Veste-se

9 — Este sótão é uma desafinação para a casa — 2.

Fred-Rico

10 — O desalento causa enfraquecimento — 5.

Roldão

(Ao confrade Visconde de Cambolh)

11 — Nem sempre o rico vive contente — 4.

Roldão

12 — O comer a esmola da missa será pecado? — 3.

Sardanápolo

Sincopadas

13 — 3-Embebedei um pintaíno com vinho — 2.

Mefistófeles

14 — 3-Na terra da corô mandei abrir uma valeta — 2.

Visconde de la Morlière

15 — 3-Foi uma desgraça o desastre de caminheta que se deu no caminho transversal — 2.

Roldão

16 — 3-Cura essa criança e salva-a — 2.

Sardanápolo

17 — Combinada

1.^a + que — Hábito ridículo

2.^a + lho — Têsto de barro

3.^a + bil — Escorregável

— A parte mais estimada e preciosa de qualquer coisa —

Britabrantas

Eléctricas

18 — Tem graça se eu trabalhava e não recebia «notas» — 1.

Otrebla

19 — Já ouço o ruído das rodas — 1.

Novata

20 — O remoinho trouxe um aroma agradável — 2.

Roldão

Mefistofélicas

21 — Da árvore partiu-se um pedaço, e o rapaz feriu-se nas nádegas — 3.

Marquês de Carinhas

22 — Se tens o cabelo raro, eu fixo-lhe uma fita que é bom remédio — 3.

Veste-se

23 — Se caiu na vala o animal é porque tropeçou no fragmento de lenha — 3.

Cruz K nhoto

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Maio de 1936

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional.. kg. 2\$70 e	2\$75	Farinha de trigo	kg. 2\$15	Sabão amêndoas	kg. 1\$30
» Valenciano..... kg.	2\$80	Farinheiras	» 6\$50	» Offenbach..... »	2\$70
Assucar de 1. ^a Hornung »	4\$35	Feijão amarelo	lit. 1\$60	Sal..... lit.	\$16
» 1. ^a manual .. »	4\$15	» branco	1\$60 e	Sêmea..... kg.	\$55
» 2. ^a Hornung »	4\$10	» frade	1\$50 e	Toucinho	5\$30
» 2. ^a manual .. »	3\$90	» manteiga..... lit.	1\$80	Vinagre	\$80
» pilé	4\$25	Grão	1\$40	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	\$85
Azeite de 1. ^a lit.	7\$00	Lenha..... kg.	\$20	» » -Em Tunes ... »	\$80
» 2. ^a	6\$40	Manteiga	16\$00	» » -Rest. Armazens »	\$75
Bacalhau inglês kg. 3\$900, 4\$95 e	5\$50	Massas	3\$40	» tinto-Em Gaias	1\$05
» sueco. kg. 4\$40 e	4\$60	Milho	lit. \$75	» » -Em Campanhã... »	\$85
Banha..... kg	6\$40	Ovos	duz. variável	» » -Em Tunes ... »	\$80
Batatas..... » variável		Presunto..... kg.	10\$00	» » -Restant. Armazens »	\$75
Carvão sôbro kg. \$50, \$55 e	\$60	Petróleo-Em Lisboa ...	lit. 1\$10		
Cebolas..... kg.	\$75	» rest. Armazens »	1\$15		
Chouriço de carne	13\$00	Queijo flamengo ...	22\$50 e		
Far.º de milho..... »	1\$10	» da Serra	kg. 11\$50		

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

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

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

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 deste Boletim não se vendem avulsos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um Fundo destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de cursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

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