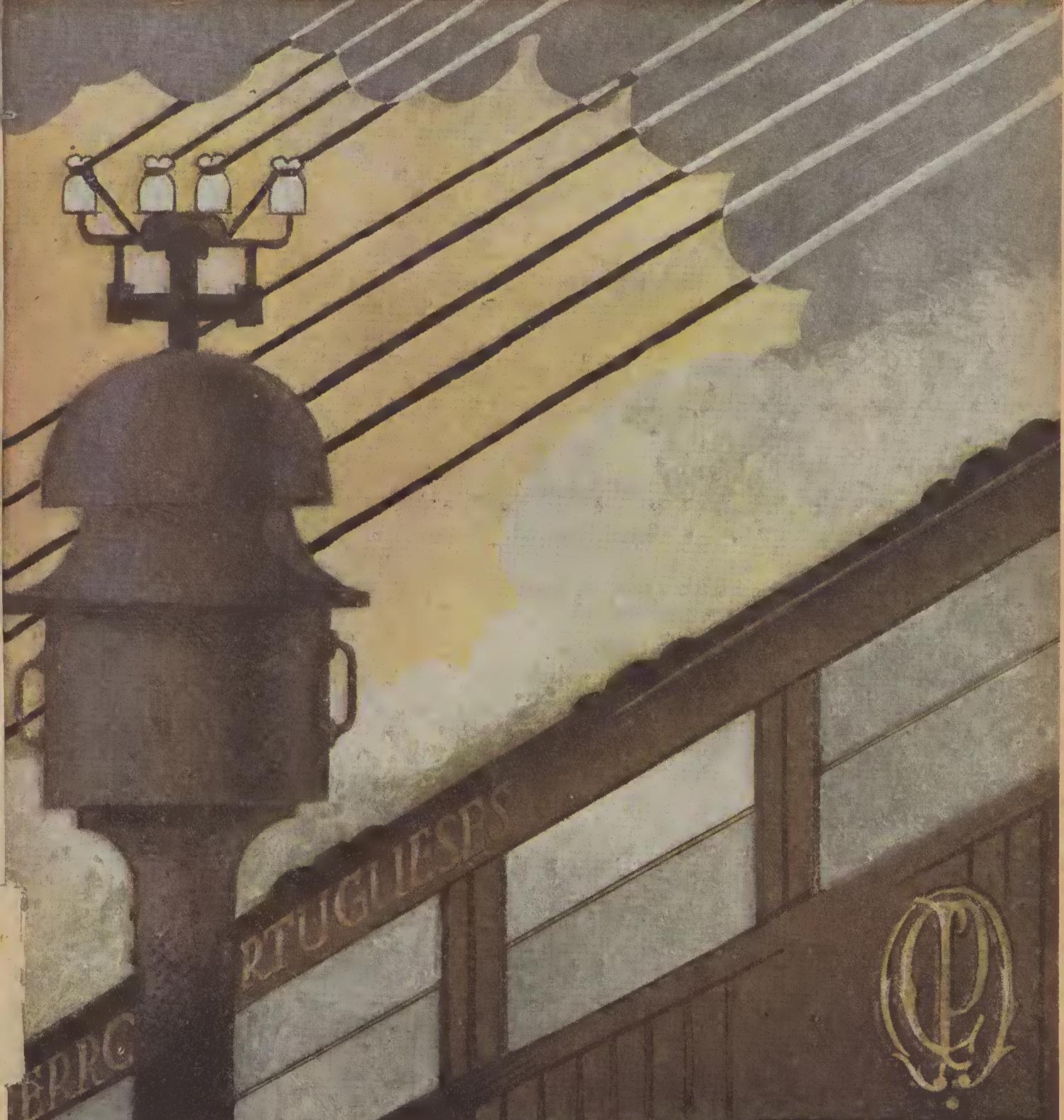


BOLETIM DA C.P.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

4.º ANO — N.º 33

MARÇO DE 1932

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Labina. — Tem razão, as soluções certas que enviei do n.º 30 foram 17 e não 16 como por lapso saíu.

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles, Costasilva, Labina, Alenitnes

QUADRO DE MÉRITO

Novata (23), Csa (19), Rádio (18), Repórter X' (16), Jaa (15)

Soluções do n.º 31

1 — Aclamar, 2 — mira-olho, 3 — estrela, 4 — zangunchar, 5 — jacinto, 6 — pio, 7 — Pampilhosa, 8 — Abrantes, 9 — Praia do Ribatejo, 10 — baixa-baixão, 11 — Um Deus, um Rei, uma lei, 12 — sereia, 13 — passamanes, 14 — galarim, 15 — dardo, 16 — recurar, 17 — piafé, 18 — taleigo, 19 — lagótio, 20 — Ácaro-aro, 21 — Lúcia-Lua, 22 — Motête-mote, 23 — maestro, 24 — o cavalo alimpa a égua.

Novíssimas

1 — Ao carregar o «metal» na embarcação asiática dei-xei afogar o fidalgo de Mátaca — 2-2.

Mefistófeles

2 — Ao perder-se na multidão tive dó do inventor — 3-1.

Mefistófeles

3 — Não regue com o pé do vinho este «arbusto» por-que estraga a «planta» — 2-2.

Mefistófeles

4 — Modera êsse teu estado de compaixão que te faz desmazelado — 3-1.

Um da Quinta

5 — O mais infimo destes homens, é o que não quer ter casa para não se sacrificar — 2-1.

Novata

(Ao amigo «Alenitnes» retribuindo a sua «Cabidoal»)

6 — Só depois de muita pancada reparei que á tua pessoa a encobria o «Quatro de Paus» — 2-1.

Labina

7 — Em cima da intimação foi precisa a prevenção. — 2-3.

Costasilva

Sincopadas

8 — 3-Deve ser um prazer muito agradável fumar um cigarro sereia depois de comer parte desta «ave» — 2.

Novata

9 — 3-Enfastio-me com tal desavergonhamento — 2.

Alenitnes

10 — 3-Usou de um sofisma ridiculo sem meu con-sentimento — 2.

Um da Quinta

11 — 3-Encontrei sêca a «planta» dentro deste Cofre-2.

Novata

Maçadas

12 — Formar o nome de estações da C. P. com as letras das seguintes palavras:

SARDINHA CALADA
TENS CALO COBRA?

Zé Sepol

13 — Formar os nomes de apeadeiros portugueses com as letras das seguintes palavras:

TROCAS BODA DE VIANA?
SALVE DÊA
SEM QUERIDO

Rádio

14 — Em losango

. Vogal
. Margem
. Alvorôço
. Iça com cordas
. Vogal

Um da Quinta

15 — Em triângulo

. Utensílio de cosinha
. Ave
. Minúcia
. Planta
. Nota
. Vogal

Jaiobas

(Continúa na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Ao Pessoal. — Engenheiro Carlos de Sousa Bastos. — A Aviação Comercial. — Digressão literária. — Consultas. — A electrificação dos caminhos de ferro ingleses. — O que é Génio, segundo Edison. — Agricultura e jardinagem. — Curiosidades estatísticas. — Pessoal.

Ao Pessoal

DEIXANDO o serviço da Companhia no dia 1 de Março por passar à situação de reforma, venho por intermédio do *Boletim da C. P.* despedir-me dos meus companheiros de trabalho e agradecer-lhes todas as atenções e provas de amizade que sempre me manifestaram.

Com muita saúde recorro neste momento os agentes falecidos com quem durante tantos anos trabalhei e entre os quais citarei os Eng.ºs Vasconcelos Porto e Greenfield de Melo, Chefe de Serviço Gabriel Russel, Sub-chefes de Serviço Daniel Dias e Augusto Coutinho e os Inspectores José Diás e Júlio Gama, nomes que ainda hoje estão na memória de todos os que os conheceram como exemplos de dedicação, de disciplina e de justiça, qualidades estas indispensáveis para se conseguir o bom conceito dos superiores, a amizade dos colegas e o respeito e boa vontade dos subordinados.

A' sua memória presto as minhas saudosas homenagens.

Para aqueles que ainda actualmente estão desempenhando funções na Companhia vai a expressão dos meus maiores agradecimentos pelas muitas provas de deferência e de confiança que sempre para comigo tiveram.

Aos Agentes da Exploração, sem distinção de categorias desde o mais humilde ao mais categorizado, dos quais sempre recebi provas de dedicação e uma lial e boa cooperação, facilitando-me assim o desempenho das minhas funções em todos os cargos que ocupei na Companhia, eu desejo muito especialmente agradecer, e, com as minhas despedidas, apresentar-lhes o protesto da minha gratidão.

Lisbôa, 20 de Fevereiro de 1932.

CARLOS BASTOS

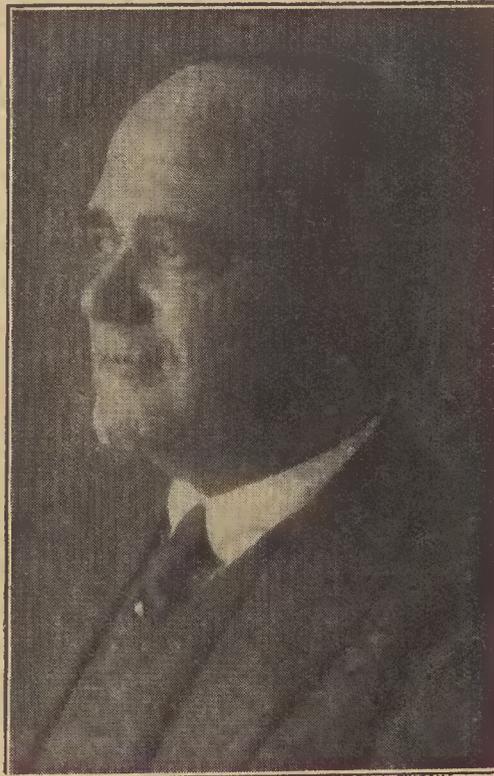
Engenheiro Chefe da Divisão da Exploração

Engenheiro Carlos de Sousa Bastos

Não foi para nós surpresa a carta que atrás publicamos. Já corria desde o fim do último ano que o Snr. Engenheiro Carlos de Sousa Bastos resolvera dar por terminada a sua carreira na Companhia, a que prestou, durante largos anos, os mais inestimáveis serviços.

Essa resolução causou um sentimento de vivo pesar em todos os seus colaboradores, aos quais sempre mereceu a maior admiração pelo raro conjunto de qualidades, que soube afirmar em todos os lugares que desempenhou na Companhia e, nos últimos anos, à frente da Divisão de Exploração.

O ilustre engenheiro pode ser citado como um exemplo perfeito de dedicação profissional. Desde a hora em que, aos 26 anos de idade, diplomado com o curso de Engenharia da Escola do Exército, entrou nos quadros do Ser-



viço do Movimento, no modesto lugar de aspirante-praticante, todos os seus esforços, inteligência e dedicação fôram consagrados exclusivamente ao desempenho dos cargos que sucessivamente foi ocupando.

Dotado de largas habilitações técnicas, magníficas qualidades de seguro critério e de equilíbrio mental e possuindo afectuosas relações pessoais com os elementos mais preponderantes da sociedade portuguesa, podia, com extrema facilidade, se o tivesse

querido, obter uma situação privilegiada no nosso meio, mas desprezou sistematicamente todos êsses factores de triunfo, para se consagrar sòmente ao desempenho dos deveres inerentes às posições que unicamente pelo seu trabalho ia conquistando na Companhia. A sua modéstia, que só peca por exagerada, tornava-o insusceptível duma sombra de vaidade.

Pouco mais de um ano depois da sua admissão ao serviço da Companhia, em 1 de Janeiro de 1899, passava para o quadro dos agentes técnicos, em 2 de Janeiro de 1901 era promovido a Inspector do Serviço de Trens e no ano imediato a Inspector Principal Adjunto, lugar que desempenhou até 1905, ano em que foi nomeado Inspector Principal da antiga 2.^a Secção da Exploração.

Em 1906, transitou para o Serviço Central do Movimento onde colaborou pri-

meiramente com o Ex.^{mo} Snr. Eng.^o António de Vasconcelos Correia, actual Vice-Presidente do Conselho de Administração, e depois, durante um largo periodo, com Gabriel Russel, então Chefe do Serviço do Movimento.

Pelo falecimento dêste distinto funcionário, sucedeu-lhe na chefia do Serviço, cargo que ocupou durante dez anos, desempenhando-o cumulativamente com as funções de Chefe da Exploração Adjunto.

Em Janeiro de 1927, foi nomeado Chefe da Exploração, lugar donde agora saiu voluntariamente. A sua consciência pode estar bem tranqüila de que nunca deixou de honrar êsse cargo da maneira mais nobre, conseguindo radicar cada vez mais a confiança e a simpatia com que todos os que com ele tratavam acolheram a sua nomeação.

Quem o via despachar não podia deixar de admirar a consciência e segurança com que ele formava um juízo claro e rápido sôbre cada um dos problemas que tinha de resolver, qualidades que sômente com uma larga experiênciã como aquela que possuia se pode adquirir. Norteava-se sempre por princípios de rigorosa equidade e justiça, sendo incapaz de ceder a qualquer solicitação que os pudesse prejudicar, impondo-se pela tolerância do seu espirito, lavado de ódios ou paixões, procurando vencer pela concórdia e pela persuasão e fugindo, por índole, a qualquer arrebatamento ou violência. A sua envergadura moral e impecável correcção em todos os actos da sua vida particular e profissional, formava uma barreira impossivel de transpôr a qualquer suspeita menos digna.

Foi um dos delegados da Companhia no Congresso Internacional de Caminhos de Ferro realizado em Roma em 1922 e no Congresso Internacional de Madrid em 1930, bem como em diversas conferências de tráfego internacional reunidas em Paris.

Ao vermos o Snr. Engenheiro Carlos de Sousa Bastos afastar-se da Companhia onde com tanta elevação seguiu a sua carreira, interpretando o sentimento de todos os seus companheiros de trabalho, aqui deixamos registada a nossa saúde e lhe apresentamos afectuosas homenagens fazendo sinceros votos pela sua bem merecida felicidade.

A. DE LIMA HENRIQUES



A Aviação Comercial

Pelo Snr. Comercialista *Abailardo A. da Costa*, da Divisão de Exploração

I

Os transportes por avião estão atingindo um tão importante desenvolvimento que julgamos de todo o interesse consagrar-lhes algumas páginas do *Boletim da C. P.* expondo o estado actual da aviação comercial, que é aquela que mais preocupa as empresas de caminho de ferro, tanto pela cooperação que lhes pode prestar, como pela concorrência que lhes pode fazer.

É sobretudo nos países onde ha grandes distâncias a vencer e nos longos transportes internacionais que o avião está destinado a desempenhar um papel importante pelo considerável encurtamento de tempo de viagem que a sua grande velocidade, muito superior à de todos os outros meios de transporte, permite realizar.

Desde as primeiras tentativas, podemos distinguir 3 períodos na navegação aérea.

O primeiro, data dos fins do século XVIII com o aparecimento dos primeiros balões de ar quente, como consequência dos estudos feitos nessa época sobre a densidade dos gases. Nele há apenas a assinalar uma série de tentativas feitas pelo homem para se conseguir elevar no ar, sem contudo atingir o seu principal objectivo de se deslocar numa determinada direcção por não ter conseguido ainda dotar os balões com elementos de comando.

Deve-se esse melhoramento ao coronel Renard, tendo o primeiro vôo nestas condições sido efectuado em volta de Paris, no ano de 1885.

Este acontecimento marcou o início do segundo período, no decurso do qual apareceram os primeiros balões dirigíveis.

O terceiro período inicia-se com os primeiros vôos de avião que datam de 1903.

Desde então, os progressos foram muito rápidos, principalmente depois da Grande Guerra, que foi o principal estímulo para o desenvolvimento da navegação aérea.

O nosso propósito neste artigo limita-



Chegada ao Funchal, em Março de 1921 do Almirante Gago Coutinho e do Comandante Sacadura Cabral

-se a expôr a importante interferência do avião nos transportes de passageiros, volumes postais e mercadorias, numa palavra, nos transportes comerciais. As fotografias inseridas no texto foram-nos cedidas pelo Ex.^{mo} Snr. Almirante Gago Coutinho, autêntica Glória Nacional, que em 1922, juntamente com Sacadura Cabral, fez a travessia do Atlântico, — Lisboa-Rio de Janeiro.

A aviação comercial, com o intuito de se adaptar às necessidades e à comodidade do Público, tem melhorado consideravelmente, quer no que respeita á regularidade dos transportes, quer á segurança, e sob este aspecto, embora seja difícil obter números precisos, segundo Calot, tomando por base as estatísticas comer-



Estação de Aveiro

ciais dos anos de 1927-1928 e 1929, em média dá-se um acidente por 300.000 quilómetros de percurso efectuado.

Para reduzir ao mínimo a perda de tempo, principal vantagem destes transportes, na Alemanha tem-se procurado colocar os aéro-



O avião Cruz do Sul (Southern Cross), que fez há pouco o vôo Europa-Estados Unidos da América do Norte no sentido de Este-Oeste

-portos, tanto quanto possível, próximo do centro das cidades.

Assim, Berlim tem aéro-porto instalado dentro das suas portas, no campo de manobras da antiga guarda imperial e para se darem todas as facilidades ao Público montou-se junto do aéro-porto um hotel com 900 quartos, provido de tódo o confôrto moderno.

Em Colónia, o aéro-porto, embora um pouco distante, está ligado à cidade por uma estrada destinada exclusivamente a um serviço de automóveis que percorrem o trajecto em oito minutos. Este aéro-porto é uma verdadeira gare de aviação, com estação de correios, telefone, sala de banhos, restaurante, etc.

Os serviços aéro-postais também têm progredido bastante, pois a sua exploração não pode ter probabilidades de êxito, se as vantagens dadas pela via aérea não forem incontestáveis, para compensar o inconveniente de ser mais dispendiosa.

A êste assunto dispensaram os alemães também grande cuidado, estabelecendo nas cidades marcos postais pintados de amarelo-vivo, destinados à correspondência por avião. Horas antes da passagem do avião postal, efectuam-se as tiragens do correio que em seguida é transportado rapidamente para o aéro-porto em viaturas automóveis pintadas igualmente de amarelo.

Pelo que diz respeito ao transporte dos jornais em avião, diremos apenas que os principais jornais de Londres são distribuídos poucas horas depois de terem saído do prelo nas mais importantes cidades da Inglaterra, com manifesta economia de tempo sobre os outros meios de transporte. Os transportes por avião parece só se poderem efectuar de dia, o que coloca êste meio de transporte numa situação de inferioridade em relação aos outros, principalmente para mercadorias que por caminho de ferro são transportadas de noite na maior parte dos casos.

No entanto, os alemães já tentaram resolver o importante problema dos vôos nocturnos colocando de 35 em 35 quilómetros ao longo das linhas percorridas de noite por aviões, faróis com um raio de alcance de 100 quilómetros; entre os faróis o traçado da estrada é balisado por tubos de neon de côr de laranja de 5 em 5 quilómetros.

No aéro-porto de Berlim existe um farol giratório que, aliado a um sistema de iluminação com potentes lâmpadas, ilumina intensamente a área do aéro-porto que, por sua vez, é delimitada por uma série de lâmpadas vermelhas.

As linhas de Berlim-Hanover e de Berlim-Moscú já estão equipadas com faróis de 40 me-



Um salão de uma aeronave comercial para transporte de passageiros



A grande aeronave DOX pronta para sair com 170 passageiros

tros de altura, colocados de 10 em 10 quilómetros e em pontos onde se torne perigoso aterrar; êstes faróis distam uns dos outros de 5 quilómetros.

Na Colúmbia, o avião ajudou a vencer os grandes contrafortes das montanhas que bastante dificultaram a construção da sua rêde de estradas e de vias férreas, cujos trabalhos só se iniciaram alguns anos depois do aparecimento dêste novo meio de transporte, que muito os facilitou.

Vejamos agora o grau de desenvolvimento da aviação comercial nos países da Europa onde êsse sistema de transporte é mais utilizado.

*
* *

Na Grã-Bretanha, a única Companhia que explora presentemente serviços aéreos regula-

res é a «Imperial Airways» que se constituiu em 1924.

As suas linhas de aviação podem ser divididas em três grupos: europeu, asiático e africano.

A rêde europeia compreende as seguintes linhas:

— Londres-Paris, 362 quilómetros, percorridos duas vezes por dia, em cada sentido no inverno, e no verão, em média, quatro vezes.

— Londres-Bruxelas-Colónia (Alemanha), 500 quilómetros, em serviço combinado com a Sociedade Belga de Navegação Aérea.

No verão faz também a carreira entre Londres-Basileia (Suíça) e Zurich (Suíça), 804 quilómetros.

Na Ásia, explora a linha que liga Londres com Karachi, na Índia.

Em África, a linha Cairo-Mwanza, 4.304 quilómetros. Esta linha é semanal e liga-se no Cairo com a de Londres à Índia.

Em Março de 1931, a flotilha da «Imperial Airways» era constituída por 23 aparelhos, na sua maior parte equipados com 3 motores.

Tem actualmente em construção 11 aparelhos, dos quais 8, com 4 motores. Todos êles podem transportar 42 pessoas.

Quadro A

Tráfego da Imperial Airways em 1929

Quilómetros percorridos pelos aeroplanos	Número de passageiros transportados	T/Km. de mercadorias	T/Km. de remessas postais
Europa (não compreendendo os transportes de Londres para o Egito)			
1.252.220	30 547	303.671	24.831
Linha do Egito-Índia (a)			
372.899	2.169	27.230	105.075
(a) Esta linha só se inaugurou em Abril de 1929.			

A Companhia «Imperial Airways», constantemente a aperfeiçoar os seus serviços, tem

conseguido assegurar a continuidade, regularidade e segurança nas suas carreiras.

Comparando o número de vôos e o número de passageiros transportados nos diversos países (Quadro B), verifica-se que é a Inglaterra, que tem obtido os melhores resultados. Por comum acôrdo entre a «Imperial Airways» e a Companhia alemã «Luft-Hansa», aquela renunciou à linha de Londres-Berlim em troca da linha de Londres-Colónia que explora em comum com a «Sociedade Belga de Navegação Aérea».

Quadro B

Vôos de aeroplanos e números de passageiros transportados entre Inglaterra e o Continente em 1929

Nacionalidade da flotilha aérea	Vôos	Passageiros transportados
Inglesa.....	3.244	26.182
Belga.....	610	2.035
Francesa.....	2.869	11.031
Alemã.....	961	2.075
Holandesa.....	1.531	6.837
Diversas.....	21	43

A título de curiosidade comparam-se no Quadro C os preços e duração das viagens de Londres a Paris, Bruxelas e Berlim, por avião e por caminho de ferro.

Os preços em caminho de ferro são os da 1.^a classe pelo itinerário mais rápido, e os de avião compreendem o transporte de 15 quilos de bagagens por passageiro.

Na duração das viagens por ar está compreendido o tempo necessário para o transporte dos passageiros, em automóvel, das cidades para o aéro-porto, ou vice-versa, com excepção de Berlim, onde o aéro-porto se encontra na própria cidade, o que já não sucede com os aéro-portos de Londres, Paris e Bruxelas.

Pelos números que figuram no Quadro C verifica-se que embora a via aérea seja em geral mais cara do que a via férrea, com excepção da viagem de Londres a Paris, quando se utiliza o combóio de luxo denominado «Flecha de Ouro», o avião tem sempre a vantagem da economia de tempo, principalmente na viagem, de ou para Berlim em que se ganham 11 horas e 57 minutos.

Quadro C

Comparação dos preços e durações das respectivas viagens por avião e por caminho de ferro em serviço combinado com transportes por barcos de Londres para:

Destino	Preço		Duração da viagem		
	Avião	Caminho de ferro e barco	Avião	Caminho de ferro e barco	Tempo ganho
Paris.....	£ sh. d. 3-12-6	£ sh. d. 3-11-11	h. m. 4-00	h. m. 6-55	h. m. 2-55
Bruxelas...	3-10-0	5- 0- 0 (a) 2-18- 5	4-00	6-35	2-35
Berlim. ...	8- 4-0	2-18- 1 (b) 6- 8- 5	4-05	7-36	3-31
			8-05	20-02	11-57

(a) Compreendido o suplemento pela utilização da Flecha de Ouro.
(b) Compreendido o suplemento pela utilização do combóio Pullman entre Ostende e Bruxelas.

Os passageiros que tomem o combóio «Flecha de Ouro» chegam a Paris 2 horas e 35 minutos mais tarde do que se utilizassem o avião; pelo caminho de ferro pagam mais e chegam mais tarde, mas viajam com mais comodidade.

* * *

Em França os serviços aéreos estão sendo explorados por cinco companhias:

Compagnie Air Union

Paris-Londres	Todos os dias, duas vezes no inverno, 4 vezes no verão.
Paris-Lião-Marselha, com uma ramificação de Lião a Génova.....	Diária.
Marselha-Ajácio (Itália).....	Diária.
Tunis-Bone (Argélia).....	Bi-semanal.

Compagnie Général Aéro-postal

Toulouse-Casablanca (Marrocos).....	Diária.
Marselha-Casablanca.....	Diária.
Paris-Bordeus-Madrid... ..	Semanal.
Casablanca-Dakar (1).....	Semanal.
Natal e Buenos Aires (Argentina).....	Bi-semanal

(1) O trôço de Dakar (Senegal) a Natal (Brasil) é provisoriamente feito por navios. As tentativas da travessia por hidro-avião foram efectuadas em 1930.

Compagnie Internationale de Navigation Aérienne

Paris-Viena de Austria	Diária.
Belgrado-Estambul (Constantinopla)	Diária.
Praga (Tchecoslováquia)-Varsóvia (Polónia)	Diária.

Société Générale de Transports Aériens (Farman)

Paris-Amsterdão (Holanda) . .	Diária.
Paris-Colónia-Berlim	Diária.
Paris-Sarrebrück (Alemanha) -Berlim	Diária.

Air-Union-Services Orientaux

Marselha-Nápoles-Corfú (Grécia)-Beyrouth (Síria)	Semanal.
--	----------

O comprimento total destes itinerários é de 32.180 quilómetros, em que uma grande parte é fora da França.

Quadro D

Tráfego durante o ano de 1929 de todas as companhias francesas de transportes aéreos

Comprimento da rede aérea explorada	31.727 Km.
Percurso dos vôos efectuados	9.083.431 Km.
Número de passageiros	25.256
Mercadorias	1.608 Tn.
Transportes postais	149 Tn.

Se considerarmos que o aéro-pôrto de Paris-Le Bourget teve o seguinte movimento durante o ano de 1929 :

Número de aparelhos	10.519
Número de passageiros	45.017
Remessas postais (pêso)	49.755 Tn.
Mercadorias (pêso)	1.924.054 Tn.

podemos concluir que em França os transportes aéreos têm tomado uma grande importância.

E interessante notar que 77 % dos vôos na linha Toulouse-Casablanca atingiram em 1929 uma velocidade média de 160 a 165 quilómetros por hora, o que põe em evidência os progressos realizados, pois, nas condições actuais, a velocidade média máxima a esperar num trajecto normal de 583 quilómetros, coberto sem paragens intermédias, é de 152 quilómetros à hora.

No próximo número continuaremos com a indicação do grau de desenvolvimento da aviação comercial noutros países da Europa.

(Continúa)



Uma das aeronaves da empresa comercial de navegação aérea «Swissair»

Digressão literária.

João de Lemos Seixas Castelo Branco, conhecido no meio intelectual somente por João de Lemos, nasceu em 1819 e faleceu em 1889. Foi um dos poetas queridos do século passado, tendo algumas das suas poesias adquirido uma popularidade notável.

Quando ainda estudante em Coimbra, onde se formou em Direito, publicou com a colaboração de uma distinta pleiade de estudantes a revista O Trovador que era um repositório de produções poéticas e que teve um grande acolhimento. E' desta revista a poesia que transcrevemos hoje.

Escreveu vários volumes de versos entre os quais Canções da tarde, Flores e Amores, Religião e Pátria, O tio Damião, que é um poemeto lírico, e o poema em 4 cantos O monge pintor. Em prosa também nos deixou, entre outros volumes, Serões de Aldêia e Ele e Ela.

O sino da minha terra

Tange, tange, augusto bronze
Teu som alegre e festivo,
Despertando echos do peito,
Faz-me ficar pensativo!

Era assim que tu cantavas
Quando nasceu minha mãe.
Quando a viste ser esposa.
E após ter filhos também.

Choraste-a quando ao sepulchro...
Longe idêa tão funesta!
Era assim que te alegravas
Todos os dias de festa.

Era assim que tu folgaste
Quando fui, debil menino,
Mergulhar, nas santas águas
O meu corpo pequenino.

Era assim que ao Ceo dizias,
Acompanhando a oração.
— Mais um roubo a Satanaz,
Para Deos, mais um Christão —

Tange, tange, augusto bronze,
Teu som alegre e festivo
A cada nova pancada,
Me torna mais pensativo.

Quantas vezes me chamaste
Em meio de meus folgedos,
A louvar c'o povo todo
Da Igreja lindos segredos!

Ora á missa convidando,
Ora ao solemne sermão,
Ora a invejar os anjinhos
Que levava a Procissão.

Eu era doído no templo
C'os sons do orgam sagrado,
Canto, insenso, ramalhetes,
E c'o trono illuminado.

Minhas preces mal sabidas
Eram todas d'innocencia,
Inda os labios recusavam
As preces da penitencia.

Oh! como tu me recordas
N'essa voz enternecida,
Doce viver d'essas horas
Da aurora doce da vida!

Tange, tange, augusto bronze.
Teu som, casado commigo,
A cada nova pancada
Me torna mais teu amigo.

Ás vezes nas horas quentes
Quando eu brincava e sorria,
Vinhas tu bradar-me — reza
Que é chegado o meio dia!

Ás vezes n'hora da sesta
Acordava ao teu clamor,
Era um christão que pedia
A vizita do Senhor.

Ás vezes junto da noite
Tristinho amando um retiro,
Tu me afagaste enlaçando
Teu suspiro ao meu suspiro.

Ás vezes também vieste
Dizer-me com voz de ferro,
— Caminha p'ra aqui agora
Do teu amigo o enterro! —

Eu chorava... eras foçado,
Era a mão do atroz sineiro,
Não eras tu, que buscava
Ser da morte o pregoeiro.

Tange, tange, augusto bronze,
Teu som casado commigo,
A cada nova pancada
Me torna mais teu amigo.

Com que esp'ranças vi sandar-te
Lavrador, que a lida insana
Deixava, para c'os filhos
Ir demandar a cabana!

Com que ledice t'esp'ravam
Ternos amantes d'aldeia!
Tu lhes dizias a hora
Em que inda é morta a candeia.

Em que a voz tem mais doçura,
Tem o peito mais desejos,
São os risos mais mimosos,
São mais suaves os beijos.

Nada disso eu conhecia,
Mas tua voz feiticeira,
Não me era nunca indiff'rente,
Nunca me foi estrangeira.

Hei vivido de ti longe,
Desde a infancia não te ouvi
De novo agora te escuto,
De novo a infancia senti.

Vou partir... talvez p'ra sempre
Levem-me os echos da serra
Estes sons, que heide amar sempre,
O sino da minha terra!

Se inda aqui vier morrer,
Chora no meu funeral,
E se for em terra alheia,
Repete o alheio signal.

Tange, tange, augusto bronze
Teu som, casado commigo,
Inda na morte me agrada,
Inda alli sou teu amigo.

J. DE LEMOS

O Trovador, pg. 24-25.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Estatística

Tarifas:

P. n.º 410 — Foi hoje aqui requisitado por modelo M. F. 2 um vagão para transporte de vinho. O requisitante, porém, duas horas depois, veio dizer-me que desistia da requisição.

Não tendo ainda feito à Circunscrição o pedido do referido vagão, estou autorizado a restituir-lhe o depósito que fez, e neste caso há a cobrar alguma importância pela inutilização do modelo M. F. 2?

Ou teria que se dirigir ao Serviço de Fiscalização para autorizar a restituição do depósito?

R. — O depósito pode ser restituído, mas somente depois de deferido o pedido que o requisitante tem que fazer ao Serviço da Fiscalização.

P. n.º 411 — Um expedidor apresentou uma declaração de expedição com a indicação de carga ao quilómetro tal. Foi prevenido de que a máquina vinha ali às... com o vagão para fazer a carga. Passadas 3 horas, veio entregar o talão C. do modelo M. F. 2, dizendo que já não queria carregar a remessa. A máquina não chegou a partir com o vagão.

Desejo saber o destino a dar à declaração e se além da perda do depósito devo fazer mais alguma cobrança por oferecimento do vagão.

R. — Apenas perde direito ao depósito (importância paga em troca do talão C do modelo M. F. 2), uma vez que o vagão não chegou a sair da estação, conduzido pela máquina.

P. n.º 412 — Segundo a carta-impressa da Fiscalização n.º 921, a marcação dos bilhetes de cartão deve ser feita indicando-se o dia, mês, ano e o grupo, sendo os grupos divididos de 2 em 2 horas. Exemplo: O combóio n.º 2141 circulando à sua hora passa em Benespêra às 23-25 e 23-33, sendo portanto indicado para hora o grupo 12 das 22 às 24.

Êste combóio, porém, atrasou-se e passou em Benespêra à 1-50 do dia seguinte. Eu sou de opinião que o grupo a indicar a êsse combóio seja o n.º 1 das 0 às 2 horas e a data do dia em que de facto passou. Como há quem discorde com êste meu modo de vêr, dizendo que o grupo é o que corresponde às horas de paragem indicadas no horário não se fazendo caso do atraso, peço ser elucidado.

R. — Nos bilhetes tem de ser feita a marcação que corresponda ao combóio para que são vendidos, em conformidade com o horário.

P. n.º 413 — Tendo dúvida se para o carregamento de vagão completo de pedra em blocos ou em chapa (serrada), esta mercadoria é considerada a granel, tendo por isso o prazo de 10 horas para ser carregado em vagão de carga normal de 10 toneladas, pois não se pode considerar esta mercadoria acondicionada. Tratando-se, por exemplo, de pedra em obra, ou mesmo sem ser em obra, mas apresentando-se engradada é considerado acondicionada ou a granel e tem 5 ou 10 horas para o expedidor carregar o vagão de 10 toneladas?

R. — Não é pelo facto de as mercadorias deixarem de ter acondicionamento que se considera a granel, como succede, por exemplo, com veículos, etc. Leia o artigo 98.º da Tarifa Geral.

Quanto ao caso concreto que aponta, são concedidas 5 horas para cada operação de carga ou descarga.

P. n.º 414 — A Tarifa Especial n.º 21 de g. v. na condição 1.ª determina que os seus bilhetes são válidos para a partida da estação de origem da viagem aos sábados desde as 12 horas.

O combóio n.º 161 passa em Benespêra às 9-47 e 9-55, circulando à sua hora, mas às vezes quando vem atrasado só aqui passa às 13 horas. ¿Pode neste caso vender-se um bilhete desta tarifa para êste combóio, aproveitando-se o passageiro do simples facto do combóio vir atrasado, passando nesta depois das 12 horas?

R. — Desde que o combóio passa em Benespêra depois das 12 horas, embora devido a atraso, pode-se vender bilhete da Tarifa Especial n.º 21.

P. n.º 415 — Desejo saber se o seguinte processo de taxa está certo:

Cobrança a fazer a um passageiro portador de parte de volta de um bilhete de 2.ª classe da Tarifa 7, de Lisbôa R. a Santarém; viaja em 1.ª classe no combóio n.º 51 e faz aviso prévio:

Distância de Lisbôa-R a Santarém	81 Km.	
Diferença de percurso:	100 - 81 = 19 Km.	
Prêço da T. G. { 1.ª classe	81 × \$03,15 =	28\$16
em { 2.ª classe	81 × \$02,31 =	19\$74
Diferença de classe		8\$42
5 % de 8\$42 (mudança de classe)		\$43
		8\$85
Adicional de 10 %		\$90
		9\$75
Prêço da T. G. em 1.ª cl. 19 × 0\$3,15 =		6\$60
Adicional 10 %		\$70
Sobretaxa de velocidade		3\$30
		10\$60
Total		20\$35

R. — A taxa deve processar-se assim:

Mudança de classe:	
81 Km. — T. G. 1.ª classe	31\$05
81 Km. — T. G. 2.ª classe	21\$75
Diferença	9\$30
5 % de 9\$30 (Art. 8.º da Tarifa Geral)	\$50
	9\$80
Complemento para 100 Km.:	
100 - 81 = 19 Km. — Tarifa Geral 1.ª classe...	7\$30
Sobretaxa de velocidade	3\$30
Total a cobrar	20\$40

P. n.º 416. — Um vagão particular vazio vem receber carga e chega no dia 1. O consignatário só em 10 se apresentou com a senha, para regularizar a entrega.

Em 2 e 3 nada paga, por se lhe concederem 48 horas de armazenagem gratuita depois da expedição do aviso de chegada. E de 4 a 10 paga taxa de depósito estabelecida na 3.ª das condições comuns da Tarifa Especial A ou a taxa de armazenagem que estipula o § 4.º do artigo 7.º da T. D. A.? A meu vêr deve ser esta última.

R. — Deve cobrar a taxa de estacionamento com 50 % de abatimento segundo a alínea a) da 3.ª das condições comuns da Tarifa Especial A.

P. n.º 417 — Desejo saber se o Aviso ao Público n.º 320, referente aos mínimos de pêsos de aguardente abrange a mesma mercadoria carregada em vagões cubas ou cisternas, visto o mesmo Aviso não fazer referência.

R. — O transporte da aguardente em vagões cubas ou cisternas, fica sujeito aos mínimos de carga estabelecidos na Tarifa Especial A, em virtude de os referidos vagões não se considerarem vasilhame propriamente dito.

P. n.º 418. — Foi requisitado hoje um vagão para ser carregado no dia seguinte para Vendas Novas, mas o expedidor quando se apresentou com o gado, declarou desejar que fôsse despachado para Malveira e não para Vendas Novas, isto antes de carregado e o despacho efectuado.

Pode-se fazer o despacho para Malveira e restituir os Esc. 27\$50 do depósito primitivamente efectuado? Peço esclarecimentos.

R. — A estação deve fazer o despacho para Malveira, de acôrdo com o estabelecido no artigo 111.º da Tarifa Geral.

Porém, e em virtude do prescrito no último período do artigo 9.º da Tarifa de Despesas Acessórias, o depósito por requisição de vagão reverte a favor da Companhia, porque o requisitante não utilizou o vagão conforme as indicações da sua requisição.

Pode, porém, o requisitante pedir, de harmonia com o que está regulamentado no artigo 12.º do Livro E. 2, ao Serviço Central do Movimento, a mudança de destino da mercadoria para que tenha requisitado vagão.

Se êste pedido lhe fôr deferido, a estação fará as correspondentes alterações nos modelos M. 167 e 170, e neste caso restituirá o depósito. Se o pedido não fôr deferido, o depósito reverte a favor da Companhia.

E' preciso, porém, acentuar que a estação nunca poderá recusar a mudança de destino, porque o artigo 111.º da Tarifa Geral é claro e categórico a favor do Público. Se a mudança de destino fôr feita dentro das condições do

artigo 111.º da Tarifa Geral, já depois do vagão fornecido e já depois de restituído o depósito nada mais há a fazer.

P. n.º 419. — Tomando em Ceira o combóio n.º 2264 com passe de folga para o Porto, posso pernoitar em Coimbra, e seguir pelo combóio 51 do dia imediato, ou devo seguir pelo combóio 15, que é o primeiro combóio de ligação?

R. — Deve seguir no combóio 15, primeiro combóio de ligação.

O passe de folga não dá direito a paragens em trânsito.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. 326 — A-fim de facilitar a exportação de toros de pinho, foi determinado por êste Aviso que não tenha aplicação à mercadoria em referência o limite máximo de 40 toneladas por expedidor fixado no Aviso ao Público A. n.º 238 para armazenagem gratuita de mercadorias durante 10 dias, quando a exportação se dê por quaisquer das barras do Douro ou Lima.

Nestas condições, esta mercadoria beneficia da armazenagem gratuita à partida *durante 10 dias* sem limite de tonelagem por expedidor, uma vez que na estação haja espaço disponível para, sem prejuizo do restante serviço, ali ser depositado.

Aviso ao Público A. 327 — Por êste documento são estabelecidos preços especiais para todas as madeiras entre as estações do Minho e Douro quando expedidas em vagão completo a-fim-de evitar quanto possível o encerramento de várias fábricas de serração e a fuga dêste tráfego para outras vias concorrentes.

No entanto, quando se trate de madeira destinada à exploração de minas nacionais ou para exportação não se devem aplicar os preços dêste Aviso mas sim os das antigas tabelas com o multiplicador 6, desde que estejam de harmonia com o disposto no Aviso ao Público A. n.º 311 de 10 de Agosto de 1931 sôbre multiplicadores, visto assim resultar preço mais barato.

Aviso ao Público A. 329 — A-fim-de evitar que os transportes de vinhos e respectiva cascaria vazia se desviem para a via fluvial, foi publicado êste Aviso pelo qual se concede nas estações de Mosteirô a Barca de Alva a isenção dos direitos de armazenagem durante 15 dias à *cascaria vazia*, quando expedida em remessas de detalhe, tanto à partida como à chegada, a exemplo do que já se fazia para as remessas de vagão completo de cascaria e outras mercadorias designadas no Aviso ao Público A. n.º 288 de 4 de Abril de 1931.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1006 — Informa que os portadores de «Bilhetes para funcionários do Estado» válidos na Antiga Rêde ou Rêde Geral podem utilizar o salão do Pôrto, atrelado ao «Sud», pagando as respectivas sobretaxas.

Carta impressa n.º 1007 — Esclarece que quando a categoria indicada nos passes das alíneas *c)*, *d)*, e *f)* do Art.º 48.º do Regulamento Geral do Pessoal, não condiz com a indicada nos bilhetes de identidade mas, ambas estas categorias corresponde viagem na mesma classe, serão êsses passes considerados válidos. Se às duas categorias corresponderem classes diferentes, aceitar-se há como verdadeira, a classe indicada no passe, devendo no entanto, neste caso, ser dado conhecimento do facto ao Serviço de Fiscalização.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Janeiro de 1932

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	3.072	3.893	1.022	1.677	1.782	1.310
» » 8 » 14...	4.213	4.228	1.911	1.774	1.873	1.462
» » 15 » 22...	5.315	5.145	2.484	2.258	2.100	1.613
» » 23 » 31...	5.469	6.083	2.726	2.509	2.289	1.860
Total	18.669	19.289	8.743	8.218	8.044	6.245
Total do mês anterior	19.139	19.580	9.017	9.227	8.444	6.533
Diferença.....	— 470	— 291	— 274	— 1.009	— 400	— 288

Factos e informações

A electrificação dos caminhos de ferro ingleses

Foi recentemente apresentado ao govêrno inglêz o projecto de electrificação do sistema ferro-viário britânico.

Custaria essa gigantesca obra cêrca de 400 milhões de libras ou seja, na nossa moeda, cêrca de 44 milhões de contos e empregaria, sem interrupção, durante 15 anos, 60.000 operários.

Atendendo ao grande número dos sem-trabalho, aventou-se a hipótese de, embora reduzindo a duração dessa transformação, aumentar o número de braços a ela applicados; mas tem de se atender a que não se podem pôr de lado algumas magníficas e recentes locomotivas a vapor, parte das quais ainda nem sequer foram postas em serviço.

Os caminhos de ferro ingleses possuem cêrca de 34.416 Km. de linha e mais de 23.000 locomotivas a vapor. Entendeu-se, por isso, que se deveria fazer uma transformação de conjunto, isto é, cada emprêsa iria adaptando gradualmente a sua rêde à tracção eléctrica, tanto a via, como o material circulante.

O preço da energia eléctrica seria mais baixo do que em qualquer outro país, mesmo nos mais ricos em hulha branca. Mas para conseguir êsse preço, a Comissão de Electricidade, organismo official da produção de energia, seria autorizada a fornecer-la às emprêsas ferro-viárias pelo preço de custo, afastando as companhias intermediárias que a fornecem ao Público, para iluminação, e à indústria, para fôrça motriz.

Toda a indústria inglesa, porém, viria a beneficiar, visto que um sensível aumento de consumo, como se verificaria, não poderia deixar de influenciar benêficamente o preço de custo.

Para as emprêsas ferro-viárias resultaria mais, da electrificação, a vantagem de não serem obrigadas a amortizar tão rãpidamente o material circulante; com efeito, ao passo que uma locomotiva a vapor atinge a sua decrepitude aos 20 anos, uma locomotiva eléctrica, com 30 anos, representa ainda uma vigorosa velhice.

No que se refere ao pessoal, a electrificação não exigiria a dispensa de qualquer agente, antes pelo contrário, haveria necessidade de uma mão de obra mais numerosa.

A-pesar de já ter bastantes quilómetros de linhas electrificadas, principalmente à volta das grandes cidades, a Inglaterra pensa dispender, como vimos, 400 milhões de libras; desta importância, 80 milhões ficariam a cargo da Comissão Central de Electricidade, de que atrás falámos, e os 320 milhões restantes é que seriam suportados pelas emprêsas ferroviárias.

Quer para poder orçar o custo desta obra, quer ainda para calcular o rendimento que ela representaria, houve de fazer-se minuciosos cálculos, a que presidiu o maior rigôr.

Tomando como base um determinado número de passageiros e uma certa tonelagem de mercadorias, constatou-se que a electrificação representaria uma economia de 7,22%, mesmo nas presentes condições de crise e sem admitir qualquer melhoria, e também sem pôr de parte o custo da instalação que, como é evidente, se torna uma das verbas mais onerosas.

Previsto, como também foi, o sistema mixto, isto é, empregar a tracção eléctrica para o transporte de passageiros e a vapor para o de mercadorias, a London Midland & Scottish Railway, encarregada dêsse estudo, chegou à conclusão que a economia seria apenas de 2,05%.

Nessas condições, concordou-se em que o sistema mixto não era aconselhável e que a obra a realizar seria a da electrificação total.

Certos peritos são de opinião que se devem electrificar as linhas suburbanas, para só depois se encetar a electrificação das grandes linhas; tal opinião, porém, é contestada.

São prematuras todas as discussões visto faltar ainda a aprovação do Parlamento, a que já foi presente êste plano, chamado «de Weir», visto ter sido Lord Weir of Eastwood o presidente da comissão nomeada pelo govêrno, em Setembro de 1929, para estudar a electrificação da rêde inglesa.

O que é «génio», segundo Edison

Edison, o grande inventor americano recentemente falecido e que, entre as inúmeras profissões da sua juventude, contou também a de ferro-viário, interrogado uma vez sôbre o que entendia por « Génio », respondeu: — Génio é o resultado da combinação de 1% de inspiração com 99% de « transpiração ».

Nesta resposta, quiz Edison realçar a importância do factor « trabalho » em relação ao factor « inspiração » ou « sorte ».

Agricultura e jardinagem

Trabalhos de Março

Continuam os alqueives, lavouras e as sementeiras da primavera (batata, milho, feijão, grão de bico, etc.).

Começam a aplicar-se nas vinhas os tratamentos cúpricos. Começam as sachas e mondas

das searas. Fazem-se as grandes sementeiras das hortas, de couves de todas as qualidades, alfaces, beterrabas, aipo, espargos, etc., em alfobres, e no lugar definitivo, de agriões, espinafres da Nova Zelândia (muito rústicos e próprios das regiões mais quentes), favas, lentilhas, mostarda, nabos, etc. Nos jardins também se podem semear as variedades da primavera como: abóboras ornamentais, amarantus, assembleias, begónias, boas noites, bôcas de lobo, casadinhos, chagas, crisântemos anuais, girassoos, linho, malmequeres de cécias, zínias, etc.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

Continuam os desastres de automóveis e apesar de estarmos numa quadra do ano em que se viaja pouco, o número de vítimas durante o passado mês de Janeiro, em Portugal, foi de 124, sendo 6 mortos e 118 feridos.



Castelo de Leiria

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

Pessoal

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico especialista de Pediatria: Dr. Fernando de Macedo Chaves.

Médico especialista de Urologia: Dr. Henrique Bastos.

EXPLORAÇÃO

Aspirante: José Marques Daniel.

Engatadores: Manuel Simões, Manuel Fernandes Trindade, David do Carmo Bexiga, Augusto Espírito Santo Quintens, Armando de Oliveira e António José Machado.

Guardas: João Baptista, José Ribeiro e José Rodrigues Garrido.

Condutor de elevador: Adriano Garcia.

VIA E OBRAS

Desenhadores-copistas: Joaquim Pama e Amaro de Andrade.

MATERIAL E TRACÇÃO

Chefe de Depósito: Gregório Alves.

Sub-Chefes de Depósito: Lourenço da Costa e José da Silva Gaspar Júnior.

Vigilantes: João Luís Fortunato, Alberto

Lucas, José de Sousa, Alfredo Pereira, Custódio Francisco dos Santos, Pedro Manuel Liório, José Rodrigues, Inocêncio Rodrigues Gomes, Rossel Moreira, Luís Ramiro de Carvalho, José das Neves Valadas, Matias Barbadão, João Manuel Gonçalves, e Luís Nogueira Soares.

Desenhador Copista: Vasco R. Burnett Egreja.

Escriturários de 3.ª classe: José Geraldo Lopes, António João Regueira, José de Campos Serafino, José Rodrigues, Joaquim Ferreira Purgatório Júnior, Luís Nestor Azevedo Santos, António Ramos da Silva Júnior, Amílcar Vicente Ferreira, Ernesto Francisco Albino da Silva, Manuel Ferreira Purgatório, Carlos Augusto Ferreira, Celestino Santos Amaro Júnior, António Godinho Pereira, Joaquim Augusto, Jaime A. Teixeira Nepomuceno, Frederico Luís Forte, Manuel José da Silva Manana, Vítor Rodrigues Maia, João Mendonça, Dionísio Augusto Pires, José Henrique B. Martins, Manuel Guerreiro 2.º, Asdrúbal da Silva Santos, António Augusto dos Santos, António Jacinto Hortense Júnior, Francisco Horta Mendes, Vitorino Oliveira Jorge, Vasco Duarte Vaz, João Albino Júnior e José A. Trindade.

AGENTES QUE COMPLETAM NÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



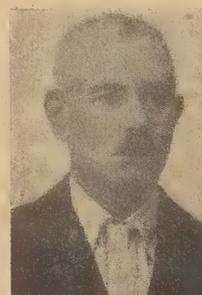
Augusto dos Santos
Condutor principal

Admitido como carregador
em 7 de Março de 1892



António Mendes Alves
Agulheiro de 3.ª classe.

Admitido como guarda
em 3 de Março de 1892



António Soares Pais
Guarda

Admitido como assentador
em 26 de Março de 1892

Promoções

DIRECÇÃO GERAL

A empregado de 2.^a cl.: Manuel Vargas Pinto.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

A empregados de 2.^a cl.: Armando Teixeira de Faria Artur e Fernando Pais André.

A enfermeiro de 3.^a cl.: Leonídio José da Costa.

EXPLORAÇÃO

A chefe de serviço: José dos Mártires Pessoa da Luz.

A comercialista adjunto: o comercialista Abailardo Augusto da Costa.

A chefe de circunscrição: António Moreira Lopes.

A inspector dos telégrafos e relógios: José Leal Júnior.

A chefe de escritório de 1.^a cl.: Augusto Afonso Soares.

A sub-inspector de contabilidade: Joaquim Ferreira de Sousa.

A sub-chefe de repartição: Joaquim Mendes.

A sub-agente comercial: José Fernandes Canhão.

A verificador de contabilidade: Eduardo Severino de Oliveira.

A chefes de secção: José Frederico dos Santos Aguiar, João Nogueira, Manuel Travassos de Almeida, Joaquim Lopes e Alberto Gil Pinto.

A empregados principais: Francisco Alves Amorim, Acácio de Matos Cordeiro e José Ferreira Rocha.

A empregados de 1.^a cl.: António Martins Arez, José Martins Gomes, Edmundo Godinho, Alberto Pinto Bousa, António Freire Neno e Francisco Barroso.

A empregados de 2.^a cl.: João da Silva Marques, Artur Gonçalves Lopes, Jaime Augusto Silva, Henrique de Sousa Gião, Fernando Sanches Lopes, Manuel Bernardo Gomes Gonçalves, António Hipólito Félix Carloto, Joaquim Pires, João Maria Pintão, Fimino Lopes e António dos Santos Costa.

A empregadas de 1.^a cl.: Maria Marta Simões Penalva e Maria Isabel Matos Tôrres.

A contramestres de 1.^a cl.: António Soares Figueira e Manuel Francisco Paiva.

A ajudante de arquivista.: Adelino Dionísio.

A chefe principal: António Nunes da Silva.

A chefe de 1.^a classe: Manuel Isidro Contente, Francisco Gonçalves Faria e Júlio Lopes Pedreira.

A chefes de 2.^a cl.: José Francisco Lopes e José Maria Pinto Graça.

A bilheteiro principal: Joaquim Coelho Ramos da Silva.

A bilheteiro de 1.^a cl.: José Augusto de Sousa Carvalho.

A telegrafistas principais: António Tomás, José Maria de Sousa e António dos Reis Correia Lemos.

A fiéis principais: João Maurício Ramos e Augusto Barbosa Pita.

A fiéis de 1.^a cl.: Patrício de Almeida Branco, César Marques e José de Figueiredo.

A encarregado de contabilidade: José Pinto de Mesquita.

A factor de 1.^a cl.: Cristóvão Fernandes.

A condutores principais: Domingos Ferreira, António Faria, Tomás Curraz Rivas, Alexandre Fernandes, Manuel Rodrigues da Silva e Jerónimo Fernandes Pereira.

A condutor de 1.^a classe: Denis Rodrigues.

A condutor de 2.^a cl.: Manuel Rodrigues Tabau Júnior.

A guarda-freios de 1.^a classe: Américo Ferreira Ramos, Manuel Gil, Carlos Consiglieri, Manuel Luís Oliveira, José Simões, José Pereira, Francisco Bernardo e Joaquim Alexandre.

A guarda-freios de 3.^a classe: Raul dos Santos, João Antunes Simplicio, António Henriques da Silva, Joaquim Chasqueira Salvado, José Ferreira, José Querido Valente, António Rodrigues Pato, José Lourenço, Eduardo Mendes, António Máximo Baptista e Ernesto Meira de Oliveira.

A fiscais de revisores: Gabriel Marques Pinto e André da Silva Marques.

A revisores principais: Leonardo Filipe do Couto, Bernardino Coimbra, Camilo dos Santos, Artur Nogueira de Sousa e José Teixeira de Barros.

A revisores de 1.^a cl.: Marciano da Cruz, Júlio Duarte Ferreira, José Saraiva Gouveia, José de Amoreira Denis, Júlio Pires Valentim,

José de Oliveira Jorge, António dos Santos, António Pinto e António Ferreira Gonçalves.

A revisores de 2.^a cl.: Adelino Parracho, António Nogueira, António Fernandes Neto, Abel Caldeira, Carlos Tiago da Conceição, António Gaspar Júnior, Manuel Campos Serafino, Francisco Ferreira Amial, Manuel Ribeiro Pires, Manuel Rodrigues, João de Paiva e Francisco Joaquim Baptista.

A capataz principal: José António Tregreira.

A capatazes de 1.^a cl.: António Cardoso da Silva e Francisco José de Morais.

A capataz de 2.^a cl.: João Cardoso.

A agulheiro principal: Henrique António Primo.

A agulheiros de 1.^a cl.: Aires Mendes Alves, José Pereira, António Augusto Pinto, Joaquim Vasconcelos, António José Pereira, António Ribeiro Moreira, António Godinho, António Tavares, José Paulino, Domingos da Silva Claudino, Francisco Pereira de Jesus e Abílio dos Reis.

A agulheiro de 2.^a cl.: Manuel Caniça Monteiro.

A agulheiros de 3.^a cl.: Francisco Rodrigues, Carlos Pereira Caseiro, Francisco de Oliveira Jorge, António Palha Ruivo, Francisco Dias Corda, Artur Pires, Sebastião Travassos, José Calado Costa, António Joaquim Paulo, António Fernandes, Joaquim dos Santos, João Felgueiras e Gaudêncio Martins Palmeiro.

MATERIAL E TRACÇÃO

A chefe de depósito: Augusto Nogueira Soares.

A chefe de oficina: José Gago da Graça.

A contramestres principais: Avelino Tomás Pereira e Júlio Caetano Veríssimo.

A contramestres de 1.^a cl.: Joaquim Ferreira Póvoas e Amadeu de Magalhães e Menezes.

A chefe de secção: Francisco Benigno Dias.

A empregados principais: Manuel Pereira do Carmo, Manuel José de Sousa e Vergílio da Silva Rodrigues.

A empregados de 1.^a cl.: José Fernandes Júnior, António da Fonseca Freire, João Casimiro Paulos, Gaspar António Moreira de Sousa, Luís Pinto Vilela, Arnaldo Gonçalves Amaral, Artur Eduardo do Couto e Urbano Azevedo Grandela Matos.

A empregados de 2.^a cl.: António Lança Pereira, Andreino Valério Mota, Leonel Domingos dos Santos e Silvestre Batista Denis.

A empregada de 1.^a cl.: Teresa Fernandes da Silva Sousa.

A Fieis de 1.^a cl.: José Dias de Oliveira e Adelino Pereira Bastos.

A distribuidores de 1.^a cl.: Alfredo Alves Aldeia, João Lopes do Vale e José da Cruz.

A distribuidor de 2.^a cl.: João Madeira.

VIA E OBRAS

A engenheiro chefe do serviço de conservação: o engenheiro Joaquim Augusto de Barros.

A engenheiro chefe do serviço de construção: o engenheiro Constantino S. Batalha de Carvalho.

A sub-chefe do serviço de conservação: Leovegildo Batista de Melo.

A engenheiro adjunto da sala de estudos: o engenheiro José Perry de Sousa Gomes.

A chefe da 4.^a circunscrição do serviço de conservação: Jaime Jacinto Galo.

A chefe de secção adjunto do serviço de conservação: Joaquim Cabral de Sampaio.

A sub-chefe da repartição do pessoal: Joaquim da Silva Martinho.

A sub-agente técnico da sala de estudos: Eduardo António da Silva.

A chefe de desenhadores da sala de estudos: Jaime Guiso.

A chefes de secção: Carlos Ferreira Salinas Caldeira de Mendanha, João Cândido Dias Bispo e Delfim António dos Santos Guerra.

A chefe de escritório de 3.^a cl.: Américo Gomes.

A empregados principais: Adriano Mendonça, Álvaro da Ponte e Sousa, José Maria Raimundo e José Gomes de Pinho.

A empregados de 1.^a cl.: Júlio da Fonseca e Sá, Josué Malta, Fernando Pereira Pinto, Agostinho Rosa, Nuno Gomes de Freitas, José Gomes da Silva, José Farrusco, João Marcelino Teixeira, Francisco Lampreia Júnior e António J. Martins Gonçalves.

A empregados de 2.^a cl.: Francisco Leite Perry, Manuel Abreu Moreira, Manuel Bico Júnior, José Alberto Lopes Júnior, José Gil, António Machado Lôbo, Manuel dos Santos,

Francisco da Conceição Domingues, Abílio dos Santos, Justino Galvão e Joaquim Domingues.

A desenhadores de 2.^a classe da sala de estudos: Joaquim Antero Ferreira, Manuel de Oliveira e Vitorino Ferreira Lobato.

A ajudante da secção do serviço de conservação: António Beja.

A chefes de lanço de 1.^a cl.: João do Rosário Escapa, Abílio Veríssimo, António de Oliveira, Joaquim da Silva Branco, José Bica, Joaquim José, Francisco Mendonça, Luís de Carvalho, Manuel Rodrigues e Manuel Inácio da Costa.

A chefes de distrito: Joaquim Henriques, João Ferreira Coelho e José Mira Geraldo.

A sub-chefes de distrito: António de Matos, Amílcar dos Santos, Estêvão do Rosário, Manuel de Oliveira Coruche, Belisário Batista, António Bento e Manuel Filipe Ramalho.

Revista metódica de 1931

Os chefes de distrito que mais se distinguiram neste serviço e que por isso foram premiados pecuniariamente, são:

Artur Pereira (distrito n.º 84), Joaquim Ferreira (distrito n.º 90), Joaquim dos Santos Roxo (distrito n.º 14), Isidoro Vitória (distrito n.º 134), Alexandre da Conceição (distrito n.º 21), João Ferreira (distrito n.º 45), Joaquim da Costa (distrito n.º 61), Honório de Sousa (distrito n.º 144), José Luís (distrito n.º 98), Abílio Martins (distrito n.º 100), Manuel dos Santos (distrito n.º 118), António Pedro (distrito n.º 132), David Silva (distrito n.º 27), José Gomes Bidarra (distrito n.º 35), Joaquim Maria (distrito n.º 82), Afonso Miranda (distrito n.º 420), Abílio Martins (distrito n.º 405), José Gonçalves Azevedo (distrito n.º 410), Afonso Bernardo (distrito n.º 429), Joaquim Silvestre Ribeiro (distrito n.º 430), Luís Gonçalves (distrito n.º 204), Rodrigo Gonçalves Bento (distrito n.º 207), António Joaquim Martinho (distrito n.º 213), António Dionísio Cimana (distrito n.º 269), Manuel Francisco Henriqueta (distrito n.º 264), Alfredo Teixeira (distrito n.º 275), António de Sousa Chumbinho (distrito n.º 250), António Manuel Fezes (distrito n.º 252), José Jacinto (distrito n.º 229), Inácio Mendonça (distrito n.º 230), José Romana (distrito n.º 243), António Correia (distrito n.º 247).

Mudanças de categoria

Para:

Empregados de 2.^a cl.: O *factor* de 1.^a classe, Francisco de Oliveira e o *escriurário* de 1.^a cl., António José Delgado.

Empregados de 3.^a cl.: Os *factores* de 2.^a cl., José Alberto, Agostinho de Jesus Paixão, Eduardo dos Santos Borrêgo, Francisco Ventura Rosado, Jaime Pedro, Manuel dos Santos Jurado e António Alves Ribeiro Soares.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Pedro dos Santos Vitória, Secretário da Exploração (Sub-chefe de Serviço).

Alfredo Carvalho Pereira, Inspector de Contabilidade.

Alberto José dos Santos Gonçalves, Chefe de Repartição Principal.

Jorge Rodrigues Maia, Chefe de Secção.

Jaime da Cruz Alagôa, Empregado principal.

Joaquim Denis, Chefe de 2.^a classe.

Manuel dos Santos Ferreira, Chefe de 3.^a classe.

Manuel da Silva Prôa, Bilheteiro principal.

José Martins da Silva, Telegrafista de 1.^a classe.

Joaquim de Matos, Condutor de 2.^a classe.

Joaquim Maria dos Reis, Capataz de 1.^a

José Pereira Ganaipo, Agulheiro de 3.^a classe.

José Pinto, Agulheiro de 3.^a classe.

José Matias, Agulheiro de 3.^a classe.

Manuel da Silva, Guarda.

Sebastião António dos Santos, Guarda.

MATERIAL E TRACÇÃO

Manuel Assunção Filipe, Chefe de depósito.

António da Costa, Chefe de maquinistas.

José Lopes Simões, Maquinista de 1.^a classe.

Luís Galveias, Maquinista de 1.^a classe.

José Alves Pinheiro, Maquinista de 2.^a classe.

Antero Tadeu, Limpador de carruagens.

VIA E OBRAS

Joaquim Pedro Garcez, Chefe de Serviço.

José Rodrigues Malta, Contra-mestre de 1.^a

classe da Inspeção e Oficinas de Obras Metálicas.

Sebastião António, Chefe de distrito.

António Barbosa, Assentador de distrito.

Pedro dos Santos, Assentador de distrito.

Maria Moitela, Guarda de distrito.

Joana Rosa Pinto, Guarda de distrito.

Vitória Maria, Guarda de distrito.

* * *

Dentre os reformados incluídos na lista dêste mês não podemos deixar de destacar os nomes dos Snrs.

Joaquim Pedro Garcez e Pedro dos Santos Vitória, cujas longas vidas profissionais representam dois exemplos dignos de seguir por todos aqueles que presam a sua dignidade e a inteireza de caracter.

O Snr. Joaquim Pedro Garcez, diplomado com o curso de condutor de Obras Públicas era já conhecido

como um apreciado técnico quando em 26 de Dezembro de 1886 foi admitido na Companhia, sendo logo os seus trabalhos utilizados na construção da linha da Beira Baixa.

Quatro anos mais tarde, em 1890, passou para o quadro do pessoal efectivo e em 1892 foi nomeado chefe de secção.

Dedicado e diligente, os seus trabalho eram sempre apreciados e por isso a sua carreira ascensional continuou.

Depois de ter passado pelas categorias de inspector, inspector principal e sub-chefe de serviço foi finalmente nomeado chefe de serviço em janeiro de 1928.

Respeitado e estimado é com mágua que todos os seus superiores, colegas e subordinados, o vêm afastar-se do serviço activo, por

saberem que a isso mais o obriga a doença do que o desejo de um descanso aliás muito justo e merecido.

O Snr. Pedro dos Santos Vitória era professor da Escola Normal quando em 1888, após prévio concurso, foi nomeado praticante da Exploração. Promovido a amanuense no ano seguinte e depois de ter passado pelas diversas classes desta categoria, foi nomeado empregado principal em 1901.

Ainda na categoria de amanuense e com a colaboração do Ex.^{mo} Snr. Vasco Vasconcelos

publicou o *Guia Tarifário*, que constituiu uma verdadeira novidade em Portugal e era um elemento muito útil para os transportadores visto que por seu intermédio e com a maior facilidade podiam conhecer o custo do transporte de qualquer mercadoria. Pena foi que se não tivessem seguido outras publicações do mesmo género.

Em 1907 foi nomeado agente comercial e em 1911 e 1912 nomeado respectivamente inspector encarregado e inspector secretário.

Sete anos mais tarde, em 1919, é nomeado secretário da Exploração e finalmente, em 1925, é elevado à categoria de sub-chefe de serviço, acumulando êste cargo com o de Secretário.

Foi um funcionário inteligente dotado de grande experiência e conhecedor profundo de todos os serviços a seu cargo.

O *Boletim da C. P.* expressa o desejo de que os Snrs. Joaquim Pedro Garcez e Pedro dos Santos Vitória possam usufruir por muitos e largos anos o descanso que tanto merecem.



Joaquim Pedro Garcez
Chefe de Serviço



Pedro dos Santos Vitória
Sub-chefe de Serviço

Falecimentos em Janeiro

EXPLORAÇÃO

† *José Gomes de Carvalho*, Chefe principal em Torres Novas.

Admitido como carregador em 26 de Março de 1894 passou a factor suplementar em 16 de Novembro do mesmo ano e atingiu a categoria de chefe principal em 1 de Abril de 1921.

† *Joaquim Barros dos Santos*, Fiel de 2.^a cl. em Lisboa-P.

Admitido como carregador em 4 de Junho de 1908.

† *Francisco Pereira*, Capataz de 2.^a classe em Viana do Castelo.

Admitido como carregador eventual em 1 de Maio de 1913.

† *Augusto Pereira*, Agulheiro de 3.^a classe em Quintans.

Admitido como suplementar em 16 de Setembro de 1922.

† *Manuel Francisco Gonçalves*, Carregador em Barreiro.

Admitido como carregador auxiliar em 18 de Agosto de 1911.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Albertino Gonçalves*, Arquivista de 1.^a cl. Admitido como limpador em 31 de Julho de 1901. Foi promovido a arquivista em 1 de Abril de 1922.

† *Francisco Faria*, Maquinista de 3.^a classe do Depósito do Entroncamento.

Admitido como limpador em 15 de Março de 1917.

† *José Urbano*, Ordenança do Depósito do Entroncamento.

Admitido como limpador em 30 de Dezembro de 1903.

VIA E OBRAS

† *Manuel António Baptista*, Assentador do distrito n.º 417.

Admitido nos Caminhos de Ferro do Estado como servente auxiliar em 26 de Fevereiro de 1918

† *Maria da Piedade*, Guarda do distrito n.º 92. Foi admitida como guarda de distrito em 21 de Junho de 1921.



† José Gomes de Carvalho
Chefe Principal



† Joaquim Barros dos Santos
Fiel de 2.^a classe



† Francisco Faria
Maquinista de 3.^a classe



† José Urbano
Ordenança

Aumentativa

16 — Encontrei no meu *alfobre* um «rato grande» — 2.
Labina

17 — Esta casa tem objectos em *renques* — 2.
Jaiobas

Duplas

18 — Matei esta «planta *alimáceas*» arremessando uma *frecha* — 2.
Acosta

Adivinha

19 — Em que se parece o Algarve com o Rocio?

20 — Formar o nome de uma estação da C. P. com as seguintes notas de música:

RE-SOL-FA-LA

Roldão

Eléctricas

21 — Esta «flôr» serve de «instrumento músico dos hebreus» — 2.
Zé Sepol

22 — Depois de trabalhar tomo sempre a *refeição* — 2.
Roldão

Combinadas

23 — + to = Anulação
+ custa = Gafanhoto
+ vil = Cortês
+ tile = Tamara
+ sanda = Descompustura
Prestêsa

Roldão

24 — + tibulo — Esconderijo
+ ganau — Vadio
+ pico — Tema
+ gorista — Intransigente
+ primir — Sufocar
Banho

Roldão

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Março de 1932

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	2\$70	Carvão de sôbro em Gaia e Campanhã... .. kg	\$51	Massas	kg. 3\$30
» Nacional	2\$70	Cebolas	1\$00	Milho.....	lit. \$90
» Valenciano..... »	2\$95	Chouriço de carne..... »	14\$00	Ovos.....	duzia variável
» Sião..... »	2\$75	Farinha de milho	1\$30	Petróleo	lit. 1\$10
Assucar de 1. ^a	4\$10	» » trigo	2\$35	Presunto	kg. 11\$00
» » 2. ^a	3\$85	Farinheiras	7\$00	Queijo da Serra..... »	13\$50
» pilé..... »	4\$30	Feijão branco	\$90	» flamengo..... »	21\$00
Azeité de 1. ^a	6\$00	» amarelo..... »	1\$00	Sabão amêndoa	» 1\$15
» » 2. ^a	5\$80	» encarnado	1\$00	» Offenbach	» 2\$20
Bacalhau sueco..... kg.	3\$80	» frade de 2. ^a »	1\$00	Sal.....	lit. \$16
» inglês..... »	5\$00	» » 1. ^a »	1\$50	Sêmea.....	kg. \$65
» inglês..... »	3\$90	» manteiga	1\$20	Toucinho..... »	5\$00
Banha..... »	6\$00	Grão	1\$30	Vinagre	lit. \$85
Batatas..... »	variável	Lenha.....	\$20	Vinho branco..... »	\$60
Carvão de sôbro..... »	\$40	Manteiga..... »	15\$00	» tinto..... »	\$60

Êstes 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 imposto camarário.

Alem dos géneros acima citados, os Armazéns de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado tudo por preços inferiores aos do mercado.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste 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 concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

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