



C.P.A.

ROLETUM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CAMPEÕES DE DECIFRAÇÕES EM 1935



J. J. de Brito Abrantes
«Britabrantes»



Manuel das Neves Amorim
«Mefistófeles»



Eduardo de Maio Roldão
«Roldão»

CAMPEÃO DE PRODUÇÕES EM 1935



Conforme estabelece o Regulamento desta Secção, publicamos a seguir o quadro geral de decifradores e o quadro geral de distinção referentes ao ano de 1935, assim como os retratos dos campeões de decifrações e de produções.

O Boletim da C. P. felicita Britabrantes, Mefistófeles e Roldão pela distinção que alcançaram, o que, com prazer regista.

Ano de 1935

Número de produções charadísticas.....	284
» problemas.....	8

Quadro geral de decifradores

Britabrantes e Mefistófeles (284,8), Marquês de Carinhais, Visconde de la Mortière e Visconde de Cambolh (247,8), Roldão (247,2), Veste-se (239,2), Labina e Alenitnes (229,8), Otrebla (218,2), Fred-Rico (217,1), Lunar, Tupin, Dalton, Galeno e Sancho Pança (186,2), Vasconcelos (164,8), Costasilva (160,1), Nazi (123,2), Cruz Kanhoto (121,1), Novata (83,1), Alcion (49,1), Mestre Zicuto (36,0), M. D. Coelho (23,0), Cagliostro (22,0), Conde de Phenix (21,0), Marquês de Vilarinho (16,0).

Quadro geral de distinção

Roldão (26 votos), Pinto (18), Zé Sabin (11), Sancho Pança (10), Veste-se, Mefistófeles, Visconde de Cambolh e Galeno (9), Visconde de la Mortière e Conde de Phenix (7).

QUADRO DE DISTINÇÃO

Visconde de Cambolh, 8 votos — Produção n.º 1

QUADRO DE HONRA

Mefistófeles, Britabrantes e Cagliostro

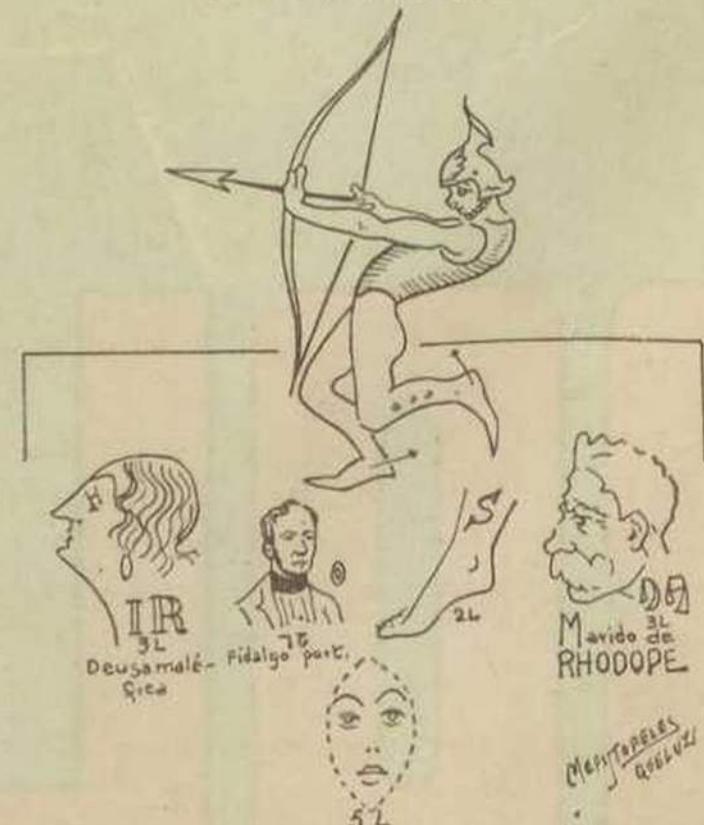
QUADRO DE MÉRITO

Marquês de Carinhais, Visconde de la Mortière,
Visconde de Cambolh, Otrebla, Veste-se e Fred-Rico (15,1),
Sardanapalo (13,0), Labina e Alenitnes (12,1)

Soluções do n.º 79

1 — Mela-melão, 2 — Espora-esporão, 3 — Ca-a-casão, 4 — Alcaína-Moinhos, 5 — Inovação, 6 — De pequenino se torce o pepino, 7 — Xáquima, 8 — Orbicola, 9 — Sombra, 10 — Caracu, 11 — Rôlo-olor, 12 — Liga-ágil, 13 — Peladura, 14 — Primordial, 15 — Parcamente, 16 — Piropo-pipo, 17 — Semente-sete, 18 — Molada-modia.

1 — Enigma pitoresco



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DA PESSOAL DA COMPAGNIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: A morte do Rei Jorge V e os caminhos de ferro ingleses. — Notas de Arte. — Consultas e Documentos. — Concurso de desenhos e fotografias. — Exposição de desenhos e fotografias. — Factos e informações. — Pessoal.

A morte do Rei Jorge V e os caminhos de ferro ingleses

QUANDO o Rei Guilherme IV morreu, em 1837, os caminhos de ferro ingleses estavam na sua infância. Não havia sido ainda construída a grande estação de Paddington, nem a linha da G. W. R. (*Great Western Railway*) que serve o histórico e grandioso Castelo de Windsor.

De então para cá, porém, esta Companhia, tem tido o triste, pôsto que honroso privilégio, de transportar até à sua última morada os restos mortais dos Soberanos de Inglaterra.

Em 1842, a jovem Rainha Vitória fez a sua primeira viagem em caminho de ferro, no trajecto de Slough para Londres (Paddington); cerca de 59 anos depois, em 1901, um comboio fúnebre, rebocado pela locomotiva «Soberana Rial» fazia o mesmo caminho, mas em sentido inverso, transportando o seu corpo para Windsor, onde jaz, na cripta da Igreja do Castelo dos seus maiores.

O funeral de seu filho, o Rei Eduardo VII, seguiu o mesmo trajecto em 20 de Maio de 1910,

sendo o comboio rebocado pela locomotiva «Rei Eduardo».

Finalmente, em 28 de Janeiro findo, a locomotiva «Castelo de Windsor», que em 1924 tinha sido pessoalmente tripulada pelo Rei Jorge V, levou até à estação de Windsor o comboio com os restos mortais dêste Soberano.

* * *

O falecimento do Rei Jorge V provocou, nos caminhos de ferro ingleses, um movimento intenso e importante, não só pelo número de circulações especiais que ocasionou, mas especialmente pela categoria e responsabilidade que caracterizou algumas dessas circulações.

A princípio, êsse movimento apenas afectou a L. N. E. R. (*London North Eastern Railway*), no seu trôço de linha entre a estação de King's Cross (Londres) e a de Wolferton, (que serve o palácio de Sandringham, onde o Rei faleceu),

com a circulação, quase permanente, de comboios especiais para o transporte de e para Londres, dos membros da família real e de numerosas altas personalidades inglesas e estrangeiras e, finalmente, com a condução, para a capital britânica, do corpo do seu Rei, que ali ficou exposto até à madrugada do dia do funeral, no histórico edifício de Westminster Hall.

De todos os serviços ferro-viários especiais organizados para o transporte dos vários chefes de Estado, Príncipes, membros de delegações estrangeiras e das centenas de milhar de ingleses que de todos os pontos do Reino Unido convergiram a Londres para assistir ao funeral e prestar a última homenagem ao Rei, serviços êsses em que mais uma vez foi posta à prova a modelar organização de todas as empresas ferro-viárias britânicas, o de maior interesse, pela sua importância e responsabilidade, foi o do transporte do corpo do Soberano, no dia do funeral, da estação de Paddington para a de Windsor.

A estação de Paddington, embora construída

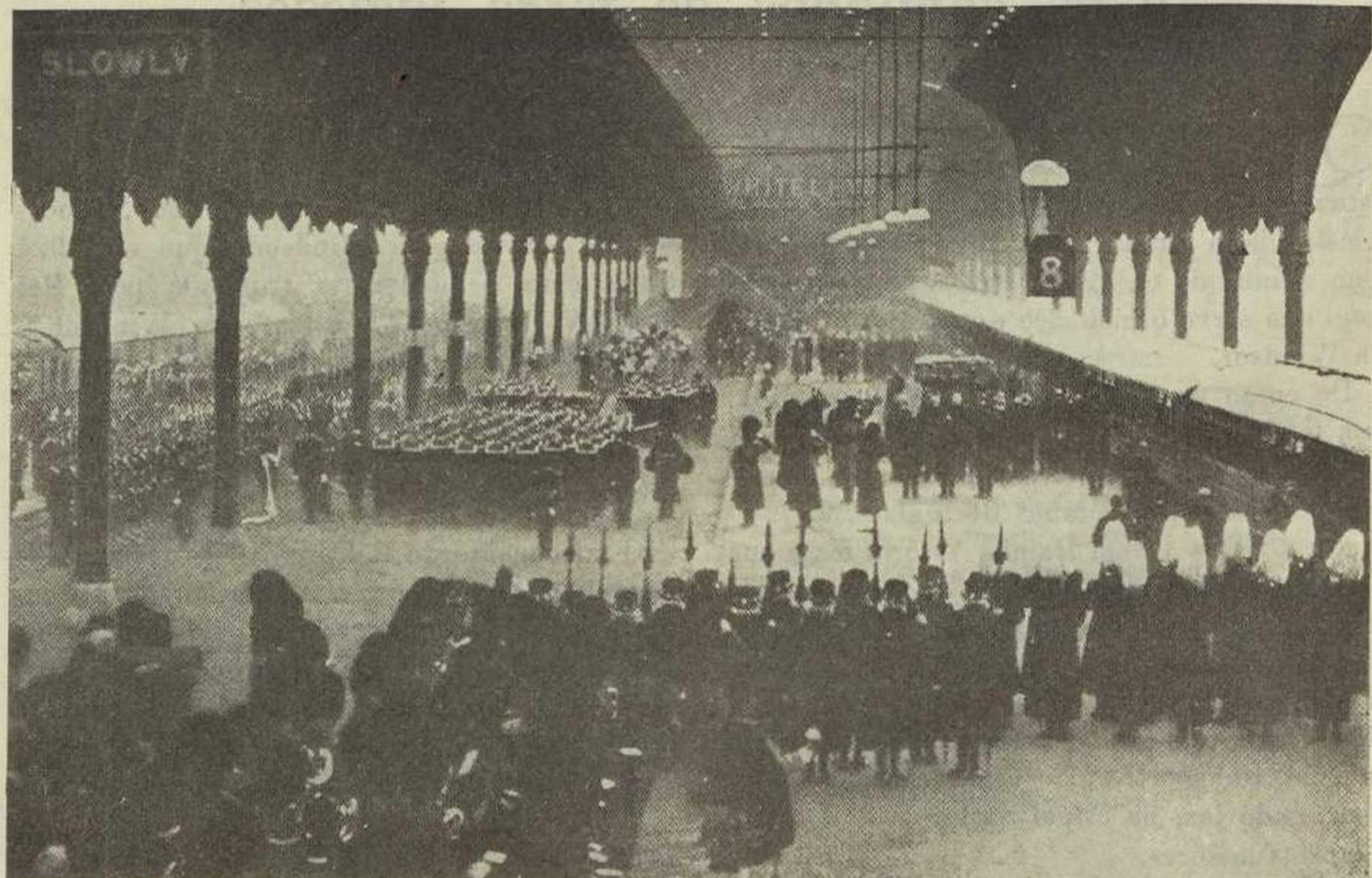
em 1854, foi projectada com tal larguesa, inteligência e visão de necessidades futuras que, embora já sofresse beneficiações, não houve necessidade de lhe alterar a primitiva traça. E' de todas as estações de Londres e muito acima de qualquer outra, a que mais condições oferece para a realização de cerimónias como a do funeral de Jorge V.

Basta dizer que as tropas que precediam o armão que transportava o féretro, manobraram com facilidade na plataforma de que saiu o comboio fúnebre, a-pesar-de essa plataforma estar parcialmente ocupada por numerosas altas personalidades que, de harmonia com o protocolo, deviam assistir à colocação da urna na carruagem-salão em que foi transportada.

Esta carruagem-salão — a mesma que levou para Windsor o corpo da Rainha Vitória — é pintada exteriormente de preto, com o tejadilho branco.

Interiormente é revestida de veludo rôxo e negro e tem ao centro um rico catafalco.

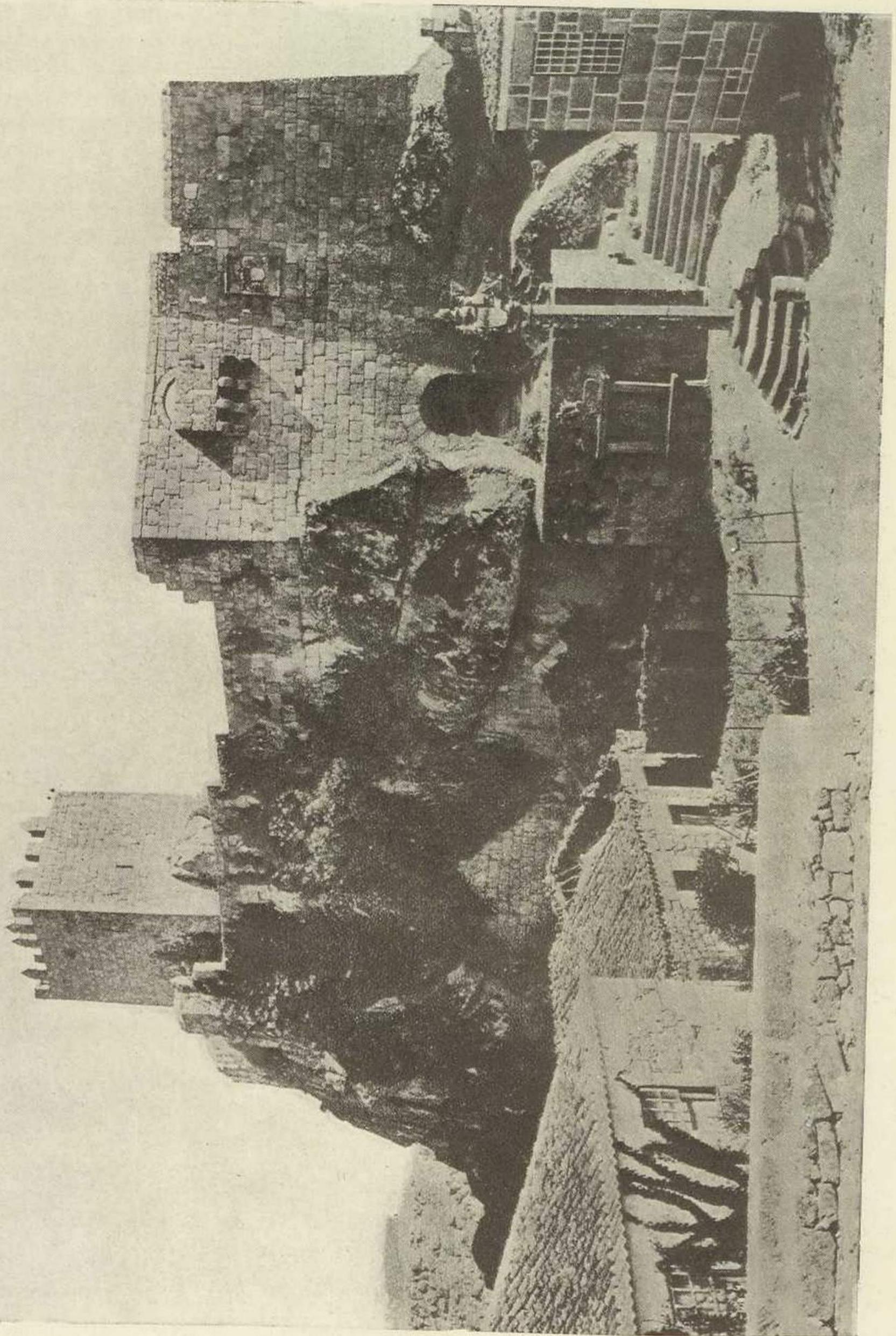
O resto da composição do comboio era consti-



A última viagem do Rei Jorge V. — O embarque do féretro no comboio que o conduziu a Windsor.

CASTELO DE SORTELA

Fotoq. do Sr. Engº Ferrugento Gonçalves



tuído por mais 6 carruagens-salões, duas destinadas à família real inglesa e 4 aos chefes de Estado e individualidades de maior categoria, e por duas carruagens-freios, uma em cada extremo.

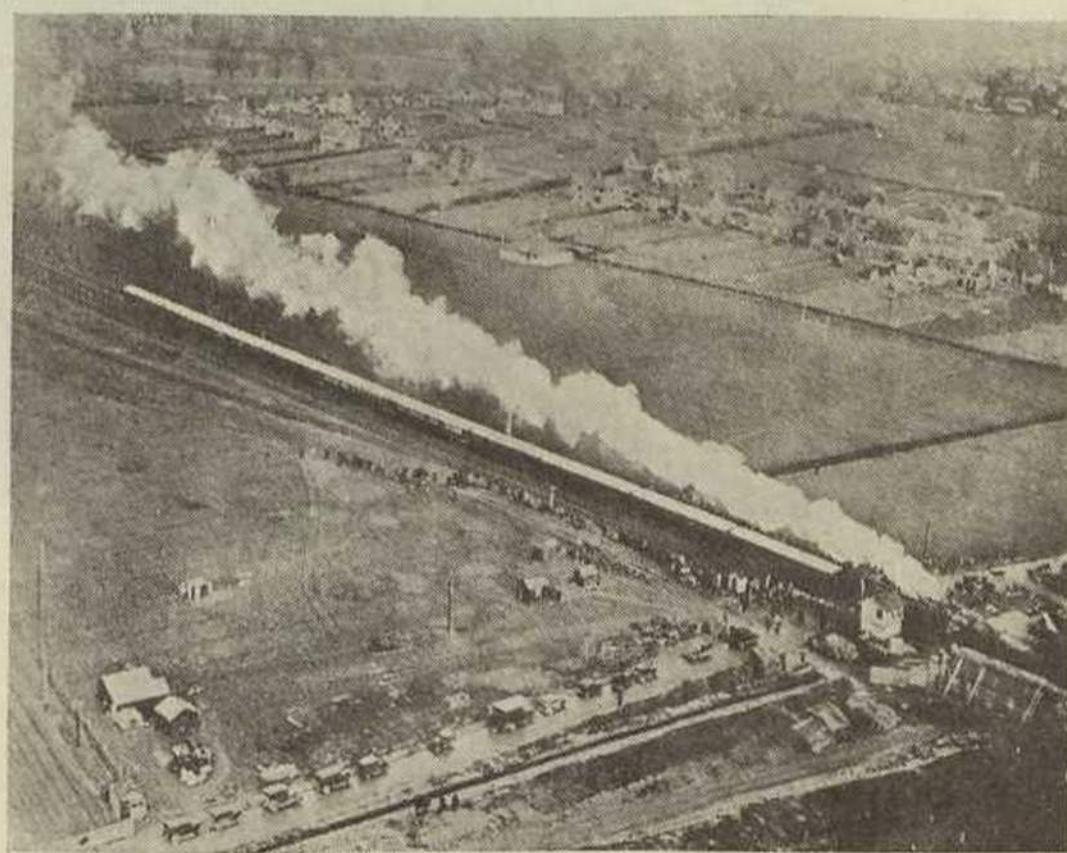
Os restantes convidados a acompanhar o corpo do Rei à sua última morada e a assistir ao imponente serviço religioso que se realizou em Windsor, em número de 608, tomaram lugar em 5 comboios especiais.

Como o cortejo fúnebre, devido às naturais contingências de um longo percurso a-través-as ruas de Londres, chegou a Paddington muito atrasado, houve necessidade de alterar a marcha de todos os comboios especiais, o que se fez sem qualquer embaraço, sendo expedido à frente o 1.º comboio de convidados, às 12.26, o qual chegou a Windsor 37 minutos depois.

Seguiu-se-lhe o comboio rial, que se pôs em marcha vagarosamente, após 5 minutos de pro-



A chegada à estação de Paddington do armão fúnebre, conduzido por uma força de marinheiros



Comboio que conduziu o corpo do Rei Jorge V, de Sandringham para Londres (estação de King's Cross)

fundo e recolhido silêncio. Durante os 35 minutos que durou a viagem, e na qual se não ultrapassou a velocidade máxima de 10 milhas p. h. (cerca de 17 Km.), a via férrea nunca deixou de estar ladeada por milhares de pessoas que se descolhiam respeitosamente.

Finalmente, e com pequenos intervalos, foram expedidos os 4 restantes comboios especiais de convidados.

No regresso de Windsor, o comboio rial e os 4 comboios especiais (o 5.º foi suprimido), chegaram a Paddington entre as 15.11 e as 15.57.

A's 15.59 já tôdas as respectivas composições tinham sido retiradas da estação!

Todo êste serviço, que decorreu por forma absolutamente perfeita, em nada afectou o serviço normal da estação, que é intensíssimo. Apenas foram suprimidos 5 combóios regulares de e para Windsor, desde as 10.30 até às 16 horas.

* * *

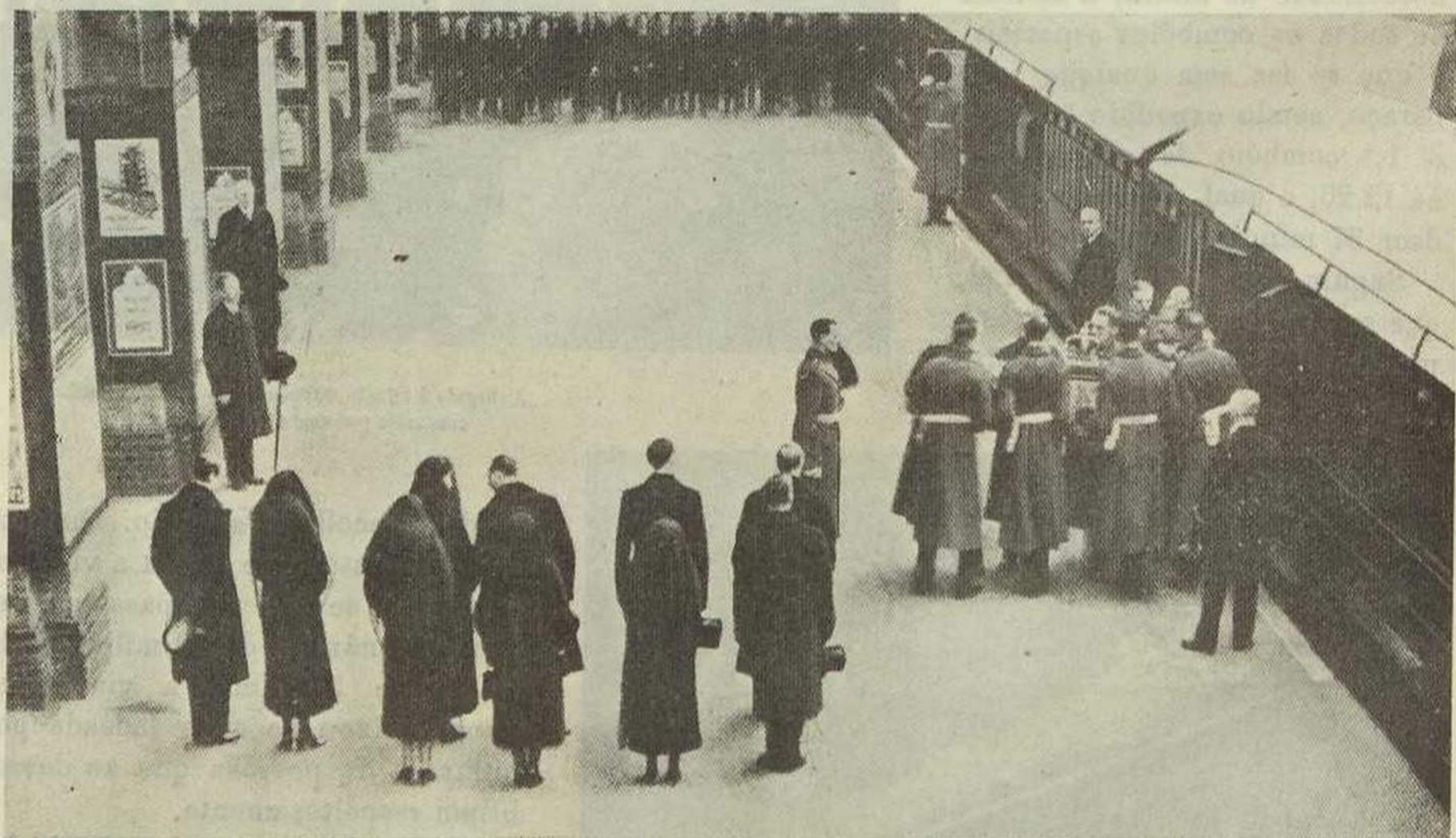
A exposição do féretro real em Westminster e especialmente o cortejo fúnebre, obrigaram os caminhos de ferro subterrâneos urbanos (Underground), a um esforço sem precedentes.

Na manhã do dia do funeral, o movimento

de passageiros nas gares da cidade por êste atravessadas, atingiu o enorme número de dois milhões, ou seja aproximadamente a mesma quantidade de passageiros do último dia das festas do jubileu real, realizado no ano findo, com a diferença de tal afluência se verificar agora durante um curto período de 6 horas, contra um período de 19 horas nas referidas festas.

Durante essas 6 horas, os combóios metropolitanos, nas 3 vias da secção principal de Charing Cross, circularam com a cadênciade 206 combóios por hora!

A média horária normal de passageiros, em toda a rede do metropolitano, subiu de 56.000 para 160.000 nas zonas da cidade atravessadas pelo cortejo fúnebre!



A família real inglesa assiste, na estação de King's Cross (Londres), à chegada do féretro

Notas de Arte.

O monumento de Mafra

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

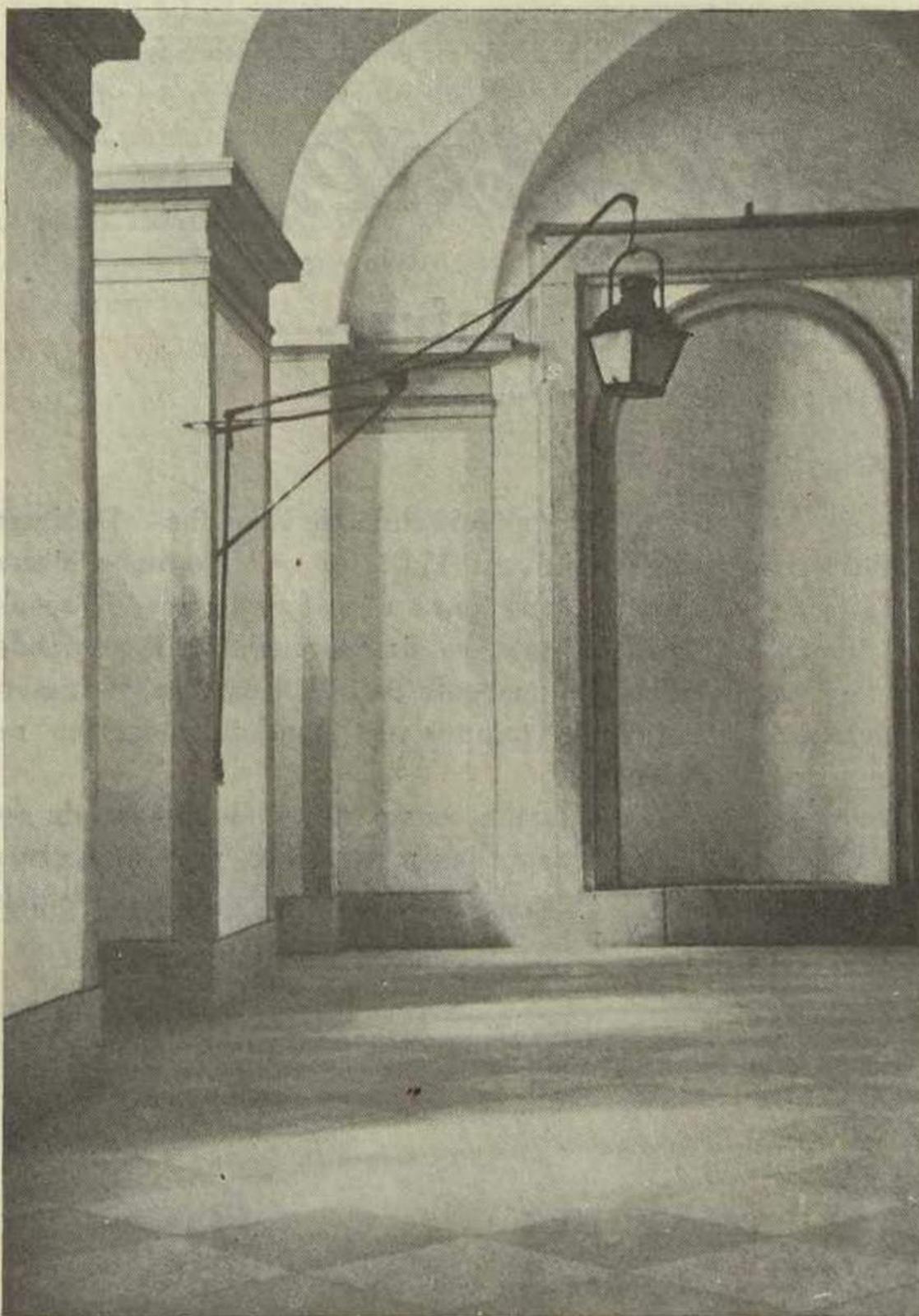
A Ordem de S. Francisco da Província de Santa Maria da Arrábida diligenciava há muito a construção junto à Vila de Mafra de um convento, sem que o conseguisse da liberalidade régia, quando a falta de um sucessor ao trono de D. João V, preocupando a Corte e o próprio Monarca, o levou a empenhar a sua palavra num voto feito contra a esterilidade da Rainha D. Maria Ana de Austria. Em Dezembro de 1711 nascia a primogénita dos filhos de

D. João V, que foi rainha de Espanha—D. Maria Bárbara—e em 1712 foi o Monarca a Mafra escolher local para a edificação ficando resolvido que esta se fizesse no alto denominado da *Vela*, a nascente da histórica Vila, já importante nos tempos do domínio mourisco na Península.

Rapidamente, como não pode deixar de ser nesta Revista, daremos os números elucidativos da grandeza da obra, e focaremos os principais



Monumento de Mafra — Fachada principal



Um recanto da galilé

Fotog. do Eng.^o Corrêa Mendes

actos a que deu lugar a sua construção desde 17 de Novembro de 1717, em que foi lançada por El-Rei a primeira pedra, até 1744, em que ficou concluída.

I

Lançamento da primeira pedra

Estavam abertos os alicerces da Basílica à profundidade de 4^m,84 quando D. João V fez reunir toda a corte, patriarca de Lisboa e respectivo séquito, padres da Companhia de Jesus, provincial, sessenta e seis religiosos da Província da Arrábida, padres e clérigos das freguesias próximas, juízes e vereadores do concelho, organistas, músicos, cantores, uma força

de cavalaria, outra de infantaria e da Guarda Rial Alemã, etc., etc., para assistir ao Pontifical que, na igreja de madeira construída no espaço limitado pelos alicerces, celebrou D. Tomaz de Almeida, primeiro patriarca de Lisboa.

Foi feita a bênção e adoração da cruz de madeira arvorada no local onde hoje se encontra a capela-mór e onde se conservou durante a edificação do monumento, estando actualmente guardada numa das dependências da Basílica.

A primeira pedra assente era de mármore branco com uma cruz esculpida ao centro, e ao lado desta foi colocada uma urna de jaspe contendo um cofre de prata com dois pergaminhos num dos quais estava escrita a declaração do voto de El-Rei e no outro a notícia da bênção da cruz de madeira e do lançamento da primeira pedra; dois vidros com os Santos Óleos, duas caixas de prata dourada com um «Agnus Dei» do Papa Inocêncio XI e outro de Clemente XI.

Dentro da urna fôram ainda colocadas várias medalhas, entre elas uma com as efígies do Rei e da Rainha numa das faces e na outra a planta do templo, e outra com a vista da Basílica completamente desembaraçada dos torreões como primitivamente foi projectada.

A cerimónia de cujo luzimento e grandeza a exigüidade do espaço não nos permite dar mais amplos pormenores custou, segundo a tradição, duzentos mil cruzados.

II

A construção

Modificada a primeira planta do monumento teve de se demolir parte do monte a sueste da

obra começada, trabalho em que se empregaram mais de 5.000 homens nos primeiros 18 meses, fazendo-se 1.000 tiros diárias nas obras de desaterrro e utilizando-se 500 cavalos de tiro e 7.000 carrinhos de mão. Para recrutar pessoal fôram expedidas ordens aos corregedores do reino para se apresentarem em Mafra todos os carpinteiros, pedreiros e trabalhadores disponíveis, chegando-se a juntar naquela vila, em Pero Pinheiro, de onde veiu grande parte da pedra, e nos arredores, 50.000 assalariados! Para acomodações, construíram-se barracas de madeira, telheiros para estrebaria e cavalariças, casas de alvenaria para o pessoal superior e oficiais, e uma ermida com um dispositivo especial para o celebrante ser avistado durante a missa aos domingos e dias santificados, por toda a gente. A ordem era mantida por vários regimentos de infantaria num total de 7.000 homens.

No transporte de materiais empregaram-se cerca de 1.300 juntas de bois além de milhares de carros de bois de particulares, 660 cavalos e muares das cavalariças reais, e 1.340 cedidos pela nobreza.

A pedra da varanda central do edifício levou oito dias a percorrer 15 quilómetros, foi puxada por 200 juntas de bois em dois cordões e acompanhada por 23 carros com utensílios e mantimentos. O lanternim do zimbório foi conduzido por 86 juntas de bois e acompanhado por 600 homens que o sustentavam por meio de cordas, sendo colocado no alto do zimbório a 65 metros de altura com o esforço de 160 homens em 2 horas, por meio de guindastes especiais. Nas oficinas de Mafra fôram construídas as ferramentas necessárias para a obra, vindo de vários pontos do reino outros utensílios e materiais. De Roma, Veneza, Milão, Génova e Liège, e da França e Holanda vieram estátuas, sinos, carrilhões, peças de metal, etc.,

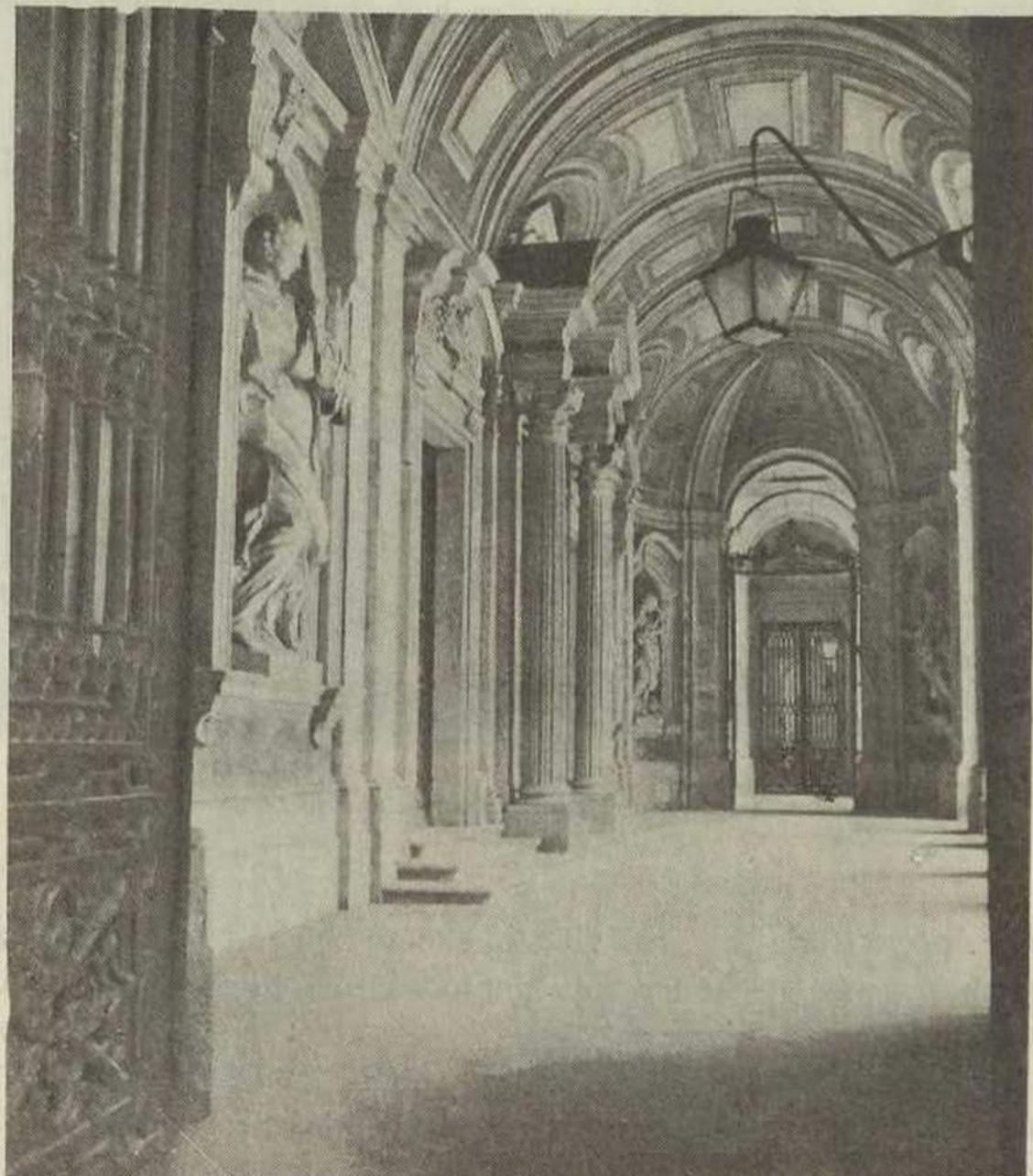
que se desembarcavam em Santo António do Tojal, num canal aberto em comunicação com o Tejo.

Os serviços hospitalares constavam de 535 enfermarias com 2 médicos, 2 cirurgiões, 4 sanguadores, muitos enfermeiros, 3 boticários, 90 serventes e 8 cozinheiros. Só se conhece o movimento hospitalar de 1729 a 1733, período em que houve 1.338 mortos de 17.097 doentes que entraram nas enfermarias.

III

A sagrada

Para quem nunca entrou na Igreja de Mafra não é fácil imaginar o que seria no tempo do rei faustoso o esplendor e grandeza da cerimónia da sagrada da Basílica ao fim de treze anos de porfiados trabalhos, de milhares de cruzados gastos em prodigalidades próprias



A via sacra ou galilé

Fotog. do Eng.º Sousa Nunes



S. Bruno — Escultura italiana de vigoroso relêvo dramático feita de mármore de Carrara

da época e de um rei rico e esbanjador... para proveito e honra das gerações que lhe sucederam.

Nem tentarei aqui, num rápido esboço dessa cerimónia, dar mais do que uma pálida idéa do acto deixando ainda aos números o encargo de a traduzirem no espírito dos leitores.

Nas vésperas da grande cerimónia e utilizando todos os meios de condução próprios da época fôram chegando a Mafra e procurando alojamento ou na parte do Convento já concluída ou em casas particulares, a multidão de 20.000 pessoas, em que se calculou a assistência do primeiro dia das festas, além dos 50.000 operários que ainda trabalhavam nas obras: D. João V, o príncipe do Brasil D. José, Infante D. António irmão do Rei, toda a corte, numerosos fidalgos, cardinais, bispos com numeroso séquito, patriarca de Lisboa com toda a curia, 500 frades da Ordem de S. Francisco, cónegos, presbíteros, 9 mestres de cerimónia, 6 penitenciários, 22 cantores, 6 organistas, 26 músicos italianos, 12 armadores, autoridades das vilas e concelhos próximos, 4 regimentos de cavalaria e infantaria e muito povo. A Casa Real forneceu comida a mais de 8.000 pessoas, durante a sagrada oito dias.

Em 21 de Outubro de 1730 procedeu-se à benção das cruzes, quadros, paramentos, e conduziu-se a cruz de madeira que estava arvorada na capela-mór desde o lançamento da primeira pedra, para a sacristia, havendo procissão em volta da igreja. A 22 foi sa-

grada a igreja com todos os preceitos do ritual, havendo às 5 horas missa de pontifical oficiando o patriarca de Lisboa, D. Tomaz de Almeida. A elevação, quando do alto da capela-mór o oficiante elevou para o Cristo sobranceiro a hóstia consagrada, clero, nobreza e povo que por completo enchiam o vasto templo, se pros-



Em cima : A Tapada — Estrada de acesso à vila.

*Em baixo : A estátua de S.ª Isabel,
feita de mármore de Carrara. (Fotog. do Eng.º Sousa Nunes)*

ternaram comovidos, enquanto dos 6 órgãos em unísono se desprendiam suaves melodias, os clarins tocavam a marcha da continência e cá fora os 90 sinos das duas torres lançavam para o espaço as vibrantes aclamações das suas almas de bronze.

No final da missa outra cena comovente: a bênção lançada, da varanda central do edifício, ao povo que se apinhava no vasto largo fronteiro.

A comunidade foi servido um lauto jantar pelo Monarca, Príncipe e Infante e vários membros da Casa Rial. Pelas 9 horas da noite voltou à igreja, pregando Fr. Fernando da Soledade até às 11 horas, seguindo-se diversos actos religiosos que terminaram às 3 da madrugada.





A meio da fachada principal, imponente e de severa beleza, perfila-se a Basílica

Fotog. do Eng.^o Corrêa Mendes

Nos restantes dias da sagração, a que El-Rei sempre assistiu, foi mais reduzida a concorrência do povo, prosseguindo, contudo, as diferentes cerimónias com o esplendor e grandiosidade dos primeiros dias.

Depois da sagração, os trabalhos de acabamento do edifício continuaram até 1733, ano em que foram dados de empreitada a nove dos

principais mestres que dirigiam as obras e a terminaram em 1744, tendo perdurado a célebre escola de escultura criada durante a construção por Alexandre Giusti, hábil estatuário, à qual se deve o renascimento daquela arte em Portugal e aí se tendo formado os melhores artistas portugueses do século XVIII.

(Continua)

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas :

P. n.º 634. — Qual o preço de transporte de Cela a S. Martinho de um vagão com 2 cadáveres humanos e uma carrêta funerária com o peso de 280 quilos que se destina à realização do funeral na estação de chegada.

R. — A carrêta funerária tem que constituir uma expedição distinta que seguirá noutra vagão, e, nesta conformidade, seguem detalhes das taxas :

(Art. 43.º da T. G.) 9 Km.

2 Cadáveres

Base 1\$08 × 11 × 2 =	23\$76
Ev. manobras \$70 × 11 × 2 =.....	15\$40
Registo e aviso de chegada	1\$10
	<hr/>
	40\$26
Adicional 10%	4\$03
Arredondamento.....	\$01
	<hr/>
Total.....	44\$30

Carrêta (Tarifa Geral Art. 52.º alínea b)

Base (1\$61 + 50%) × 11 × 28 =	7\$44
Manutenção 1\$00 × 11 × 28 =	8\$08
Registo e aviso de chegada.....	1\$10
	<hr/>
	11\$62
Adicional de 10%	1\$17
Arredondamento.....	\$01
	<hr/>
Total.....	12\$80

Livro E 11 :

P. n.º 635. — A carta-impressa n.º 1304 do Serviço de Fiscalização de 29 de Abril de 1935, determina que os avisos de chegada pelo correio (F. 218) sejam estabelecidos, sendo possível depois do fecho do serviço do dia.

Desejo saber se com os avisos de chegada por próprio, (F. 216) se deve proceder da mesma forma e quando deve ser feita a sua

entrega, se no próprio dia da chegada das remessas, ou no dia seguinte de manhã.

R. — Os avisos de chegada por próprio devem ser expedidos :

Quando se tratar de vagões completos, logo em seguida à chegada dos vagões.

Quando se tratar de remessas de detalhe, logo que estas se encontrem à disposição dos consignatários.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Carta impressa n.º 13. — Regula a aceitação de remessas de taras em Cais do Rêgo.

Aviso ao Públíco A n.º 476. — Estabelece o transporte gratuito de 30 quilos de bagagem registrada aos portadores dos bilhetes especiais a preços reduzidos de Lisboa-T. P. a Monte Novo-Palma para Grândola a Funcheira e a Sant'Iago do Cacém ou vice-versa.

10.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 402 de G. V. — Modifica determinados partícipes espanhóis, marítimos e britânicos.

13.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 14 de G. V. da A. R., 25.º aditamento à Tarifa n.º 1 de G. V. do M. D. e 34.º aditamento à Tarifa n.º 1 do S. S. — Estabelece novos bilhetes semanais e mensais.

3.º Aditamento às Tarifas Internacionais n.ºs 301 e 302 de G. V. — Altera determinados partícipes espanhóis.

6.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 401 de G. V. — Altera determinados partícipes espanhóis.

9.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 5 de G. V. — Estabelece uma taxa suplementar de 10\$00 pela utilização de lugares de 1.ª e 2.ª classes das carruagens mixtas (camas ou simples lugares) que circulam no «Sud Express».

Tarifa de camionagem de Palmela — em vigor a partir de 1 de Janeiro de 1936.

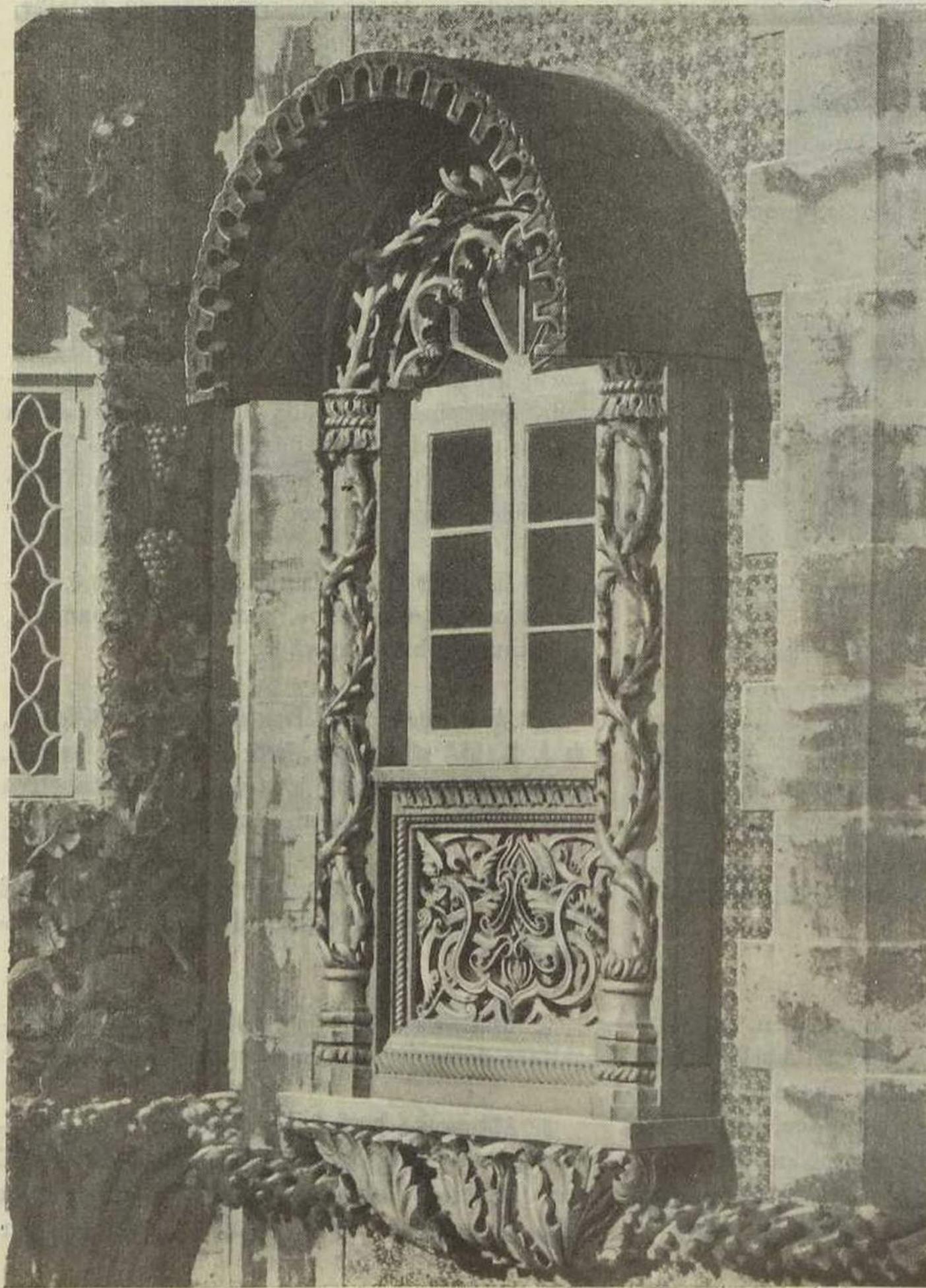
Horário das caminhetas de Palmela — em vigor desde 1 de Janeiro de 1936.

Tarifa de camionagem de Montijo-Barreiro — em vigor desde 1 de Janeiro de 1936.

Horário das caminhetas de Montijo-Barreiro — em vigor desde 1 de Janeiro de 1936.

Tarifa de camionagem de Monção-Melgaço — estabelecida com o Sr. Manuel Inácio a partir de 6 de Janeiro de 1936.

Horário das caminhetas de Monção Melgaço — em vigor a partir de 6 de Janeiro de 1936.



SINTRA

Palácio da Pêna

Uma janela
da
fachada Sul

Fotog. do Sr. António
Nunes, limpador de
carruagens.

II — Fiscalização

Comunicação Circular n.º 1. — Refere-se à distribuição da segunda edição do Livro E 11 e diz que, aproveitando-se a circunstância de esta nova publicação, combinada com as Circulares complementares, habilitar à anulação de todas as cartas impressas publicadas até o fim de 1935, começam, desde 1 de Janeiro de 1936, a separar-se as instruções de carácter permanente das de aplicação ocasional ou temporária. As primeiras constituirão Comunicações-Circulares e as segundas continuarão a ser reguladas por Cartas impressas, começando em n.º 1 a numeração de umas e outras.

Comunicação Circular n.º 2. — Manda que as estações enviem ao Serviço, durante o 1.º trimestre do corrente ano, nota indicativa, por cada destino, do peso de carvão mineral nacional transportado em p. v. no ano de 1934. Também determina que, até ordem em contrário, as estações remetam nota mensal das expedições da mesma mercadoria, efectuadas desde 1 de Janeiro de 1936.

Comunicação Circular n.º 3. — Impõe aos chefes das estações e encarregados dos cais de chegadas ou, quando existam, aos encarregados de contabilidade, a obrigação de verificar sempre o uso que os interessados tenham feito da autorização do mod. X 44, a fim de se evitarem abusos por parte de agentes menos escrupulosos.

Comunicação Circular n.º 4. — Indica quais são as entidades que, além das que figuram nas respectivas tarifas, têm direito a entrada gratuita nas gares das estações.

Comunicação Circular n.º 5. — Anula a Comunicação Circular n.º 4, indicando novamente quais são as entidades que, além das que figuram nas respectivas tarifas, têm direito a entrada gratuita nas gares das estações.

Carta impressa n.º 1. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados no mês de Dezembro de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 2. — Manda apreender um bilhete de identidade do Ministério da Guerra, utilizado abusivamente por um indivíduo, e diz que não devem ser aceitos na Rêde Geral da C. P., para efeito de redução nos transportes, os bilhetes de identidade do pessoal da Empreza Mineira do Lena e de suas famílias, visto aquela Empreza ter encerrado à exploração a sua linha entre Martingança e Pôrto de Moz.

Carta impressa n.º 3. — Trata da recolha dos arquivos das estações, respeitantes aos anos de 1933 e anteriores.

Carta impressa n.º 4. — Refere-se à prorrogação da validade dos passes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Carta impressa n.º 5. — Alude à prorrogação da validade dos passes fornecidos pela Companhia para o ano de 1935.

Carta impressa n.º 6. — Relaciona os bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Janeiro de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 7. — Anula as cartas impressas nos 4 e 5, referindo-se à nova prorrogação da validade dos passes fornecidos pela Companhia para o ano de 1935 e dos da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, fornecidos também para o mesmo ano.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	3.540	3.511	1.313	1.261	1.256	1.058
► ► 8 ► 14... .	4.138	3.912	1.743	1.624	1.489	1.236
► ► 15 ► 22...	4.972	5.040	2.034	1.974	1.823	1.567
► ► 23 ► 31...	5.166	5.075	1.954	2.053	2.200	1.858
Total	17.816	17.538	7.044	6.912	6.768	5.719
Total do mês anterior	18.500	18.432	7.285	7.834	7.280	6.289
Diferença	— 684	— 894	— 241	— 922	— 462	— 570

Concurso de desenhos e fotografias para ilustração do «Boletim da C. P.»

Em virtude do êxito obtido no último concurso, foi resolvido repeti-lo no presente ano com as bases que a seguir publicamos, um pouco modificadas em relação às dos anos anteriores.

Condições de admissão

- a) — Ser assinante do *Boletim da C. P.*
- b) — Pertencer ao quadro do pessoal da Companhia e ter categoria inferior a Sub-chefe de Serviço.

Condições para ser classificado

I — Secção de desenhos artísticos

a) — Os desenhos serão feitos sobre papel branco, a carvão ou a tinta da China, pura e não diluída, e em qualquer dos casos sem perder de vista que se destinam a ser reproduzidos pelo processo de zincogravura.

b) — O formato da parte desenhada será de $0^m,40 \times 0^m,32$ e terá uma margem branca de $0^m,10$ de cada lado o que dá para medida total do trabalho $0^m,60 \times 0^m,52$.

c) — Os desenhos serão colados sobre cartão ou papelão com estas últimas dimensões. A parte desenhada poderá, ou não, ser limitada a traço, devendo as margens apresentar-se livres de quaisquer traços ou cercaduras desenhadas.

d) — Cada desenho deverá ter com a devida discrição, a assinatura e a data em que foi terminado na parte desenhada. O assunto, nome, categoria do autor e a localidade onde presta serviço serão inscritos nas costas do trabalho.

e) — Cada concorrente deverá apresentar pelo menos quatro desenhos. Na classificação atender-se-á, também, ao número de trabalhos

apresentados, bem entendido, sem prejuízo da sua qualidade.

f) — O assunto dos desenhos pode ser qualquer, mas o concorrente deverá não esquecer que o *Boletim* além de ser um «Orgão de Instrução Profissional do Pessoal da C. P.», se destina também à cultura e recreio dos seus leitores.

Os desenhos de feição exclusivamente técnica não têm cabimento neste concurso.

g) — O júri procederá primeiro à eliminação dos trabalhos que não possuam mérito absoluto, classificando em seguida os restantes, em mérito relativo, dando preferência:

1.º — aos trabalhos que sejam composições originais ou cópias do natural, deixando para segundo plano aqueles que representem interpretações de fotografias (o autor fará a declaração respectiva);

2.º — àquelas, cuja técnica, seja ela qual for, apresente melhores qualidades.

II — Secção de fotografia

a) — Deverão ser apresentadas, pelo menos, 12 fotografias e não mais de 30.

b) — Não poderão ser enviadas mais de 4 fotografias em cada mês.

c) — As fotografias serão impressas no formato mínimo de $0^m,13 \times 0^m,18$.

d) — Cada fotografia deverá ter no verso, o título a dar, o nome do autor, sua categoria e localidade onde presta serviço.

e) — Os assuntos a tratar serão da livre escolha do autor e os originais poderão ser retocados.

f) — As fotografias não deverão ser coladas em cartão.

Prémios

Secção de desenhos artísticos

1.º Prémio.....	1.500\$00
2.º » 	1.200\$00
3.º » 	800\$00
4.º » 	500\$00

Menções honrosas, em número indeterminado, para todos os trabalhos apresentados, que tenham valor absoluto.

Secção de fotografia

1.º Prémio.....	600\$00
2.º » 	500\$00
3.º » 	400\$00
4.º » 	300\$00

Menções honrosas, em número indeterminado,

para todos os trabalhos apresentados, que tenham valor absoluto.

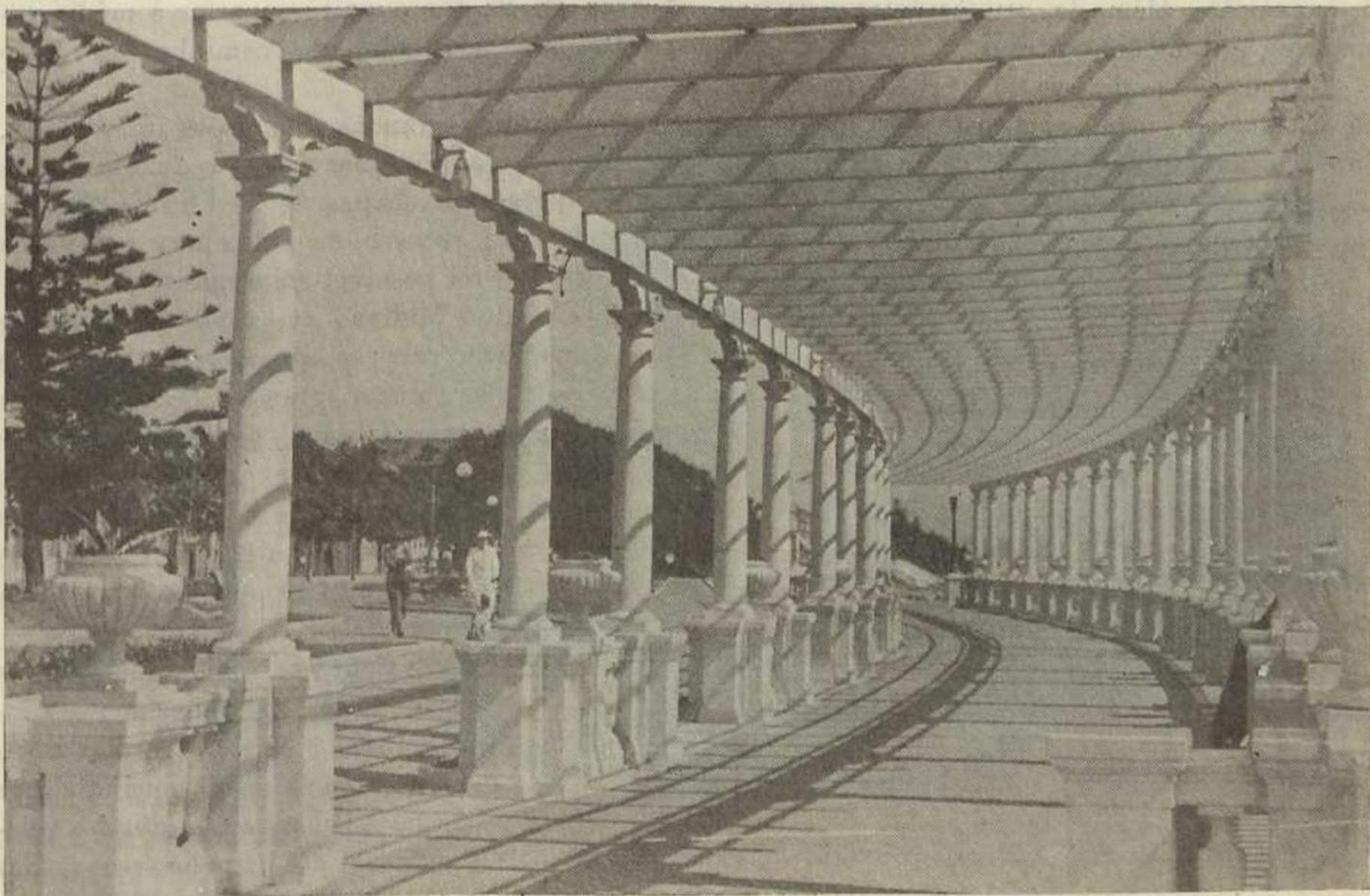
Condições gerais comuns às duas secções

a) — O prazo para a entrega dos trabalhos termina no dia 30 de Dezembro do corrente ano.

b) — O júri para apreciação e classificação dos trabalhos apresentados reúnirá em Janeiro do próximo ano, sendo os respectivos resultados publicados no *Boletim da C. P.*

c) — Aos concorrentes premiados e bem assim àqueles a quem fôr conferida menção honrosa, será dado um diploma.

d) — O júri tem ainda o direito, quando lhe seja impossível estabelecer nitidamente a classificação dos quatro primeiros concorrentes por ordem de valores, de juntar dois, três ou os quatro dos prémios, e distribuí-los equitativamente pelos dois, três ou quatro concorrentes em igualdade de circunstâncias.



Esplanada da Foz do Douro

... espalhando soldados no solo que
... protegida pelas muralhas

Factos e Informações

Exposição de desenhos à pena e de fotografias

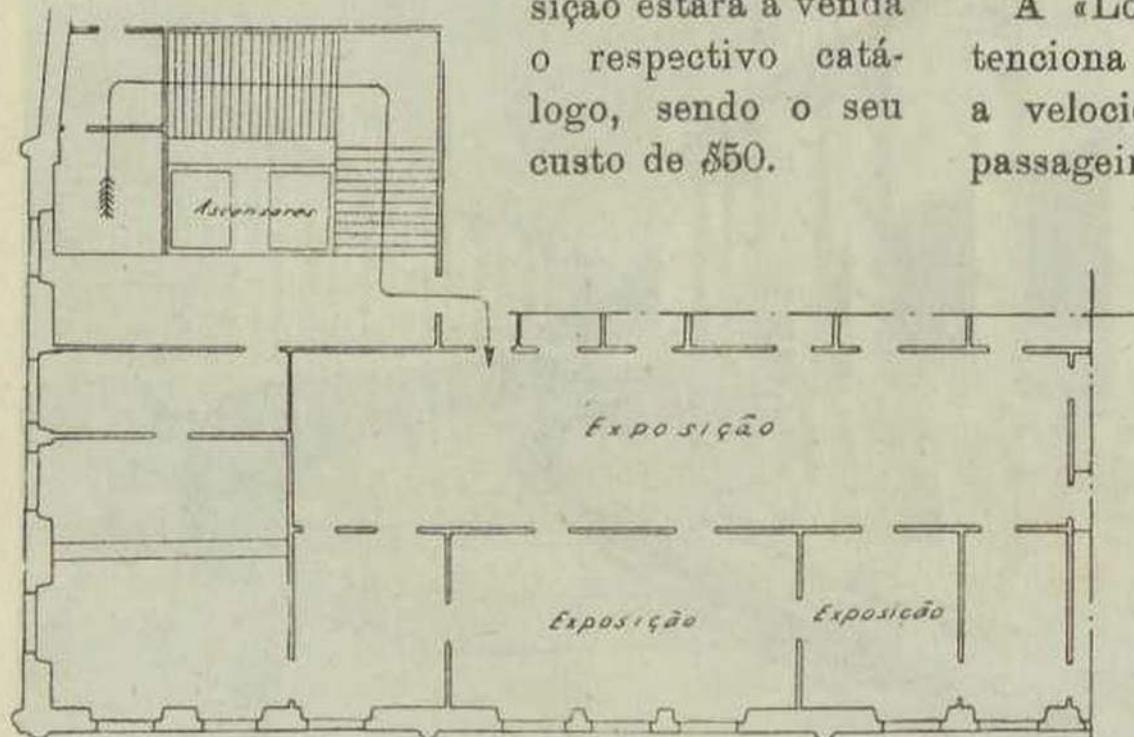
No próximo dia 14 do corrente é inaugurada a exposição de desenhos e de fotografias apresentados aos concursos promovidos pelo *Boletim da C. P.* em 1934 e 1935.

Aproveitando o ensejo desta exposição e conforme anunciámos no passado número, faremos figurar nela igualmente outros desenhos e fotografias executados por pessoal da Companhia e que, embora não tendo tomado parte no concurso, são, no entanto, dignos de divulgação pelo seu valor artístico.

A apresentação, que igualmente é feita, de alguns interessantes modelos executados por pessoal de várias oficinas da Companhia, dará à exposição, além do seu carácter artístico, uma feição também cultural.

A exposição realiza-se no 1.º andar da estação de Lisboa R., nas salas indicadas na planta junta, e estará aberta das 14 às 17 e das 20 às 23 horas, sendo a entrada gratuita. O seu encerramento efectuar-se-á no dia 21 do corrente.

No local da exposição estará à venda o respectivo catálogo, sendo o seu custo de \$50.



Planta parcial do 1.º andar da estação de Lisboa R. com a indicação das 3 salas onde se realiza a Exposição

A locomotiva de turbinas da «London Midland and Scottish Railway»

Esta companhia inglesa de caminhos de ferro está procedendo a aturadas experiências com uma locomotiva movida por meio de turbinas, construída nas suas oficinas de Crewe.

A sua estrutura geral é semelhante à das locomotivas ordinárias de êmbolos 4-6-2 para combóios expressos, também construídos há pouco nas mesmas oficinas.

E' provida de uma turbina principal para a marcha á frente, de outra reversível para a marcha à rectaguarda, e de engrenagens de redução.

A sua potência prevista é de 2.000 a 2.500 cavalos e alguns dos seus eixos suportam uma carga de 24 ton., muito superior à média geralmente adoptada nos caminhos de ferro ingleses.

A-pesar-das grandes dimensões da caldeira, o peso desta pôde ser muito reduzido graças ao emprêgo de chapas de aço leve a 2% de níquel e ao recurso da soldadura autogénea sempre que foi possível empregá-la.

A «London Midland and Scottish Railway» tenciona fazer rebocar com esta locomotiva, e a velocidades muito grandes, combóios de passageiros de 500 ton., e mesmo mais, e

espera poder realizar com ela uma economia de 15 % no combustível, em relação ao consumo da locomotiva «Compound».

Verifica-se, pois, que com os constantes aperfeiçoamentos introduzidos em locomotivas a vapor, especialmente na Inglaterra e na Alemanha, as grandes velocidades, até há pouco reservadas sómente às ligeiras automotoras, são já possíveis aos longos combóios de 500 toneladas.



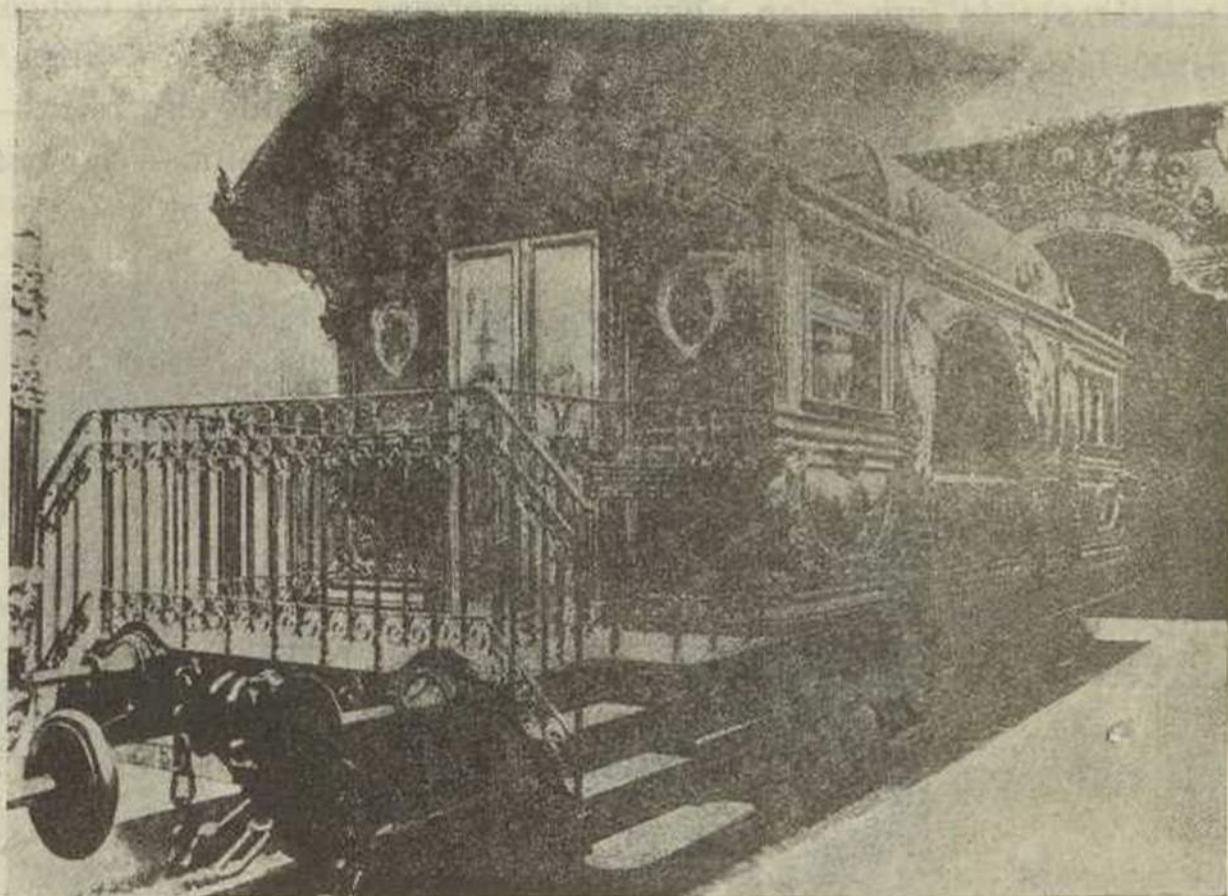
Esta interessante fotografia mostra-nos um comboio de nitrato, circulando noua das linhas dos caminhos de ferro chilenos.

A carruagem papal

Esta fotografia reproduz uma carruagem oferecida ao Papa em 1857 pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Roma-Civitavecchia.

Numerosos e distintos artistas trabalharam na sua construção e decoração interior e exterior, predominando nesta as talhas douradas e prateadas, em que se destacam três formosas estátuas que representam a Fé, Esperança e Caridade.

A carruagem consta de vestíbulo, sala de recepção, capela e vestiário, e custou, na época em que foi construída,



A carruagem papa

5.500 libras, ou sejam cerca de 600 contos da nossa actual moeda

Os caminhos de ferro da Palestina

A campanha contra os turcos, na Ásia Menor, durante a grande guerra, tornou necessária a construção de uma linha férrea que atravessando o deserto, facilitasse as comunicações com o Egito.

Em virtude da crescente prosperidade da Palestina, essa linha, que após a guerra foi prolongada até Jerusalém e Haifa, tem aumentado muito de importância, o que obrigou à modificação dos processos da sua exploração e à substituição gradual das suas antiquadas locomotivas e restante material circulante.

A fotografia que publicamos mostra o transporte em tractores, para embarque em Glasgow (Inglaterra), de uma das novas locomotivas destinadas a estes caminhos de ferro.

Ateneu Ferroviário

Na Assemblea Geral extraordinária realizada



Transporte de locomotivas destinadas aos caminhos de ferro da Palestina

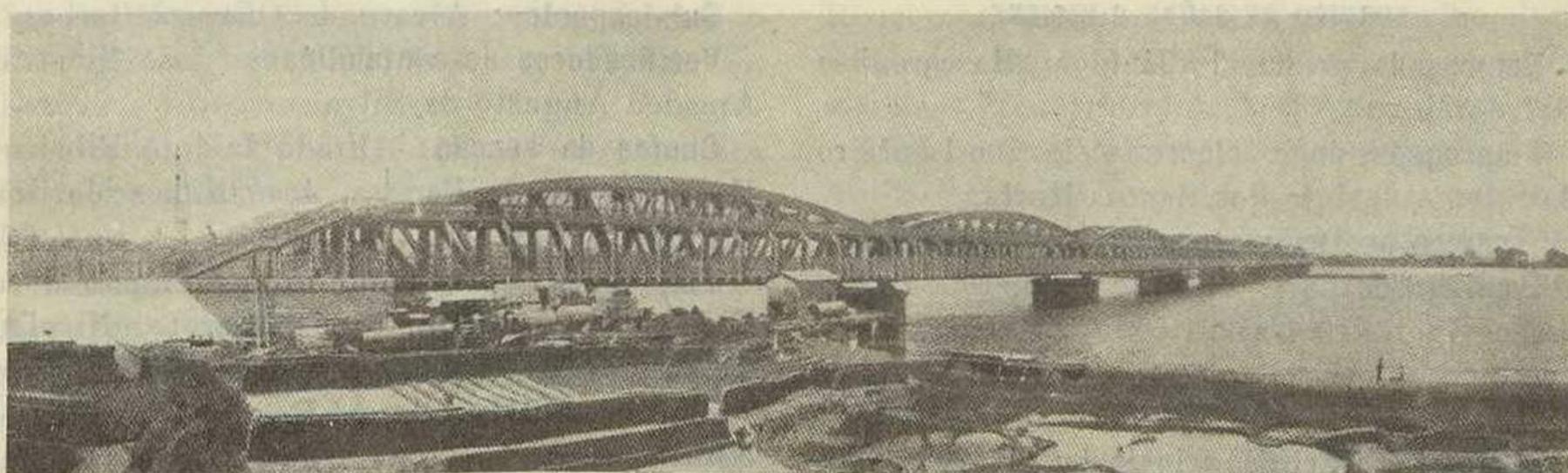
em 24 de Janeiro último, foi eleita a nova Direcção desta Associação Cultural que ficou constituída da seguinte forma:

Presidente, Feliciano Pereira Barral — Vice-Presidente, Bernardino Luís Coelho — 1.º Secretário, António Luís Arrabaça — 2.º Secretário, Pedro da Conceição Peres Sebes — Tesoureiro, Raúl de Sena Magalhães — 1.º Vogal, José Júlio Ferreira — 2.º Vogal, António Hipólito Júnior — Suplente, António Carlos de Oliveira Araujo.



Grupo desportivo da Contabilidade Central que no passado ano teve um encontro de foot-ball com um grupo da Divisão de Via e Obras

Fotog. do Sr. Jaime de Moraes Pereira, Empregado de 3.ª classe da Contabilidade Central.



CAIRO — Uma ponte sobre o rio Nilo, construída para os caminhos de ferro do Estado egípcio

Pessoal.

Actos dignos de louvor

O pedreiro do Grupo do Pessoal Permanente da 6.^a Secção da Divisão de Via e Obras, Snr. Martinho Mendes, encontrou no dia 24 de Janeiro passado uma nota de vinte escudos, na sala de 3.^a classe da estação de Sarnadas, tendo feito imediata entrega do achado ao chefe daquela estação.

E' digno de registo o acto de honestidade praticado por êste agente.

No dia 25 de Janeiro passado, o chefe do distrito 232, Snr. João de Oliveira, exercendo as funções de chefe de lanço, quando já se encontrava deitado notou que o temporal que então se desencadeou era de desusada violência pelo que, com receio de qualquer anormalidade na linha, logo se levantou e a foi inspecionar, encontrando derrubados dois eucaliptos de grandes dimensões.

Estas árvores interceptavam a linha e ofereciam perigo à circulação dos comboios, tanto mais que estava prestes a passar o comboio n.^º 800.

Aquêle agente avisou logo do facto a estação de S. Marcos e reuniu o pessoal para desobstruir a linha.

Pelas acertadas e imediatas medidas que tomou e que evitaram porventura qualquer desastre foi elogiado o Snr. João de Oliveira.

Promoções

Mês de Janeiro

DIRECÇÃO GERAL

Secretaria

Chefe de serviço do contencioso: O Snr. Dr. Luís Loureiro de Melo Borges de Castro.

Chefe de Secção: António Augusto da Silva.

Empregados principais: Francisco Matos Figueiredo e Filipe António Meira do Carmo.

Empregados de 1.^a classe: Mário José da Costa, Augusto de Oliveira Bretão, Arnaldo Fernando Durães e Joaquim José Justo.

Empregado de 3.^a classe: Fernando Augusto Esteves.

Empregada principal: Palmira Nunes Martins Colarinha.

Empregada de 1.^a classe: Júlia da Cruz Ramos Costa.

Empregadas de 2.^a classe: Maria da Anunciação Marques Nascimento e Maria José Medrâa.

Fiel de armazém principal: José Júlio Cerqueira Aflalo.

Fiel de armazém de 1.^a classe: Joaquim dos Reis.

Distribuidor de materiais de 1.^a classe: Vítor Jorge Cartuxo.

Continuos: Manuel dos Santos e Manuel Maria Ferreira de Carvalho.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Empregado principal: Horácio Mascarenhas Galvão Mexia.

Empregados de 2.^a classe: Celestino Loureiro da Silva e Jacinto dos Santos Horta.

SERVIÇO DE APROVISIONAMENTO DE MATERIAIS

Empregados de 1.^a classe: Manuel da Purificação Guerreiro Carmo e José Amaro de Figueiredo.

EXPLORAÇÃO

Chefes de repartição principais: Alvaro de Carvalho Pereira e Joaquim Correia da Rocha.

Inspectores principais: Adelino Soares de Melo e Manuel dos Santos.

Agente comercial: José Fernandes Canhão.

Inspectores: João Tomaz, Adelino Monteiro e Adriano Monteiro.

Inspectores de contabilidade: Joaquim Ferreira de Sousa e José Cândido Alvaro.

Chefe de escritório de 1.^a classe: Eduardo Augusto Inchado de Brito.

Sub-inspector: Alvaro de Oliveira Barbosa.

Verificadores de contabilidade: José Nunes e Amadeu Augusto da Silva.

Chefes de secção: Alfredo Izidoro Ribeiro, Francisco Paula Pereira, José Nunes Martins e Augusto Monteiro Valente.

Empregados principais: Artur Sabino José Guerreiro, António Garcia Maroto, Nicolau Fernandes dos Santos, Aníbal da Silva Magro, Ilídio Gil, Manuel Marçal Rocha, José Manuel Sentinela, José Rafael Gomes Diniz Palma, Florentino Luís Guerreiro, Augusto Máximo Taveira, José Couto de Magalhães, Manuel Marques Cacela Júnior, Tiago dos Santos, Francisco Raimundo Ferreira, Norberto Delfim Azevedo e João Azevedo do Carmo.

Empregados de 1.^a classe: João da Silva Marques, Artur Gonçalves Lopes, Noé Maria Nuno, Augusto Pinheiro Tôrres, Simplício Augusto Gonçalves, Henrique de Sousa Gião, Fernando Sanchez Lopes, Leonildo Duarte



Um recanto do rio Nabão

Lopes, Manuel Marques Oliveira, Leopoldo Ribeiro, António Luís Gonçalves Fernandes, Estêvam Crisóstomo, Manuel Gomes Gonçalves, António Hipólito Júnior, Júlio Ferreira Barroso, Maximino José Tôrres e João Maria Pintão.

Empregados de 2.ª classe: João José de Brito Abrantes, Manuel Vaz da Cruz, Alvaro Ferreira Basílio, Amílcar Rebelo Ribeiro, Manuel Damião Martins, José António Garcia, Francisco Ventura Rosado, José António dos Santos, Henrique de Almeida Costa, Manuel José Mónica, Joaquim Lopes Ventura, José Lopes Esteves, Augusto Carreira Tomaz, Joaquim Ribeiro de Pinho, Eduardo dos Santos Borrego, Alvaro Martins Baptista, Augusto Pedro Fernandes, Alvaro Fialho de Gouveia, António Dias Martins Paredes, Jaime Pedro, António Ferreira de Campos, Augusto Pires Ribeiro e António Seborro.

Empregado de 3.ª classe: Carlos Garcia Cohen.

Fabricante de bilhetes: José dos Santos.

Distribuidor de 1.ª classe: João da Silva Barrau.

Arquivistas principais: João Assunção Matos e Avelino Gonçalves Pereira.

Arquivistas de 3.ª classe: Alberto Rodrigues, Jacinto Martins Peixoto, Avelino de Almeida Viana, Luís António Bote, Agostinho Cardoso de Sousa, António Tavares de Sousa e Júlio Pedro de Campos Viegas.

Ajudante de arquivista: António Bessa.

Empregadas principais: Lucinda Maria José Rosa e Elvira Adelaide da Silva Ferreira.

Empregadas de 1.ª classe: Vitória Carolina Rosa e Silva, Celeste de Jesus Fortuna de Matos, Clarinda Bouvalot Nobre, Eugénia Sarmento Fernandes Gusmão e Alice Conceição Ferreira de Sousa.

Empregadas de 2.ª classe: Maria Amélia Pinto de Aguiar, Olívia de Amorim e Cunha, Alice Furtado Gonçalves, Maria Amélia Rodrigues, Ceres de Mendonça e Costa, Maria Rio de Carvalho, Isaura Conceição Costa Gonçalves, Irene Celeste Pena e Laura do Amparo Martins.

Chefes de 1.ª classe: José Lopes Velho, Jacinto Ferreira de Noronha, Amadeu de Alpoim

Rodrigues, Joaquim Gomes de Carvalho, Júlio Ramos Valente, António Albertino Alves Guimarães e Elísio Ferreira de Sousa.

Chefes de 2.ª classe: Diamantino Ferreira, António Carreto Berenguel, Joaquim dos Santos Júnior, Carlos Lopes, Alfredo Alonso, João António Olímpio, Adriano Rodrigues da Silva e Amâncio Monteiro Bonifácio.

Chefes de 3.ª classe: José Marques Cadete, Silvestre de Sousa Pais, José Luís Forte, Carlos Branco, António Alves Mineiro Júnior, Luís Marques, João Simplicio e Franklin do Nascimento Pereira.

Factores de 1.ª classe: Luís Nogueira, José Rodrigues da Silva Valente, Francisco Jordão Carvalheiro, Júlio Paulo de Carvalho, Crisogno Costa, Samuel Augusto Machado, Joaquim Lopes Viana e Joaquim Martins Rochartre.

Factores de 2.ª classe: José Gomes Bento, António Pereira do Vale, António dos Santos Júnior, António Moreira, Adriano de Oliveira e Silva, Alfredo Filipe, Carlos José Augusto Felgueiras, Manuel Ribeiro Rodrigues, Vasco Rodrigues Valente, Camilo de Sousa Reis, Abel Salustiano Correia Mesquita Guimarães, Manuel Ribeiro, Ivo Martins de Moura, Joaquim Ventura de Almeida e João Nolasco dos Santos.

Encarregado de contabilidade: António de Sousa Pais.

Fiel principal: José da Cunha Coimbra.

Fieis de 1.ª classe: José Maria Ferreira e António Augusto Ribeiro.

Condutores de 1.ª classe: Vitor Nunes Correia e António Luís Nogueira.

Condutores de 2.ª classe: Manuel Fernandes, Francisco Rosa, Manuel da Silva, Herculano de Oliveira Vaz e João Coelho.

Guarda-freios de 1.ª classe: Alvaro Dias Pereira, José Santos Pimentel, António de Ascenção e José Simões Neto.

Guarda-freios de 2.ª classe: Manuel António de Sousa, António Faria dos Santos, Manuel Feliciano Oliveira, José das Neves, Joaquim Ramos e Manuel Barbosa.

Revisor principal: Francisco Martins.

Revisor de 1.ª classe: António Alcobia.

Revisor de 2.ª classe: Sebastião Ribeiro da Silva.

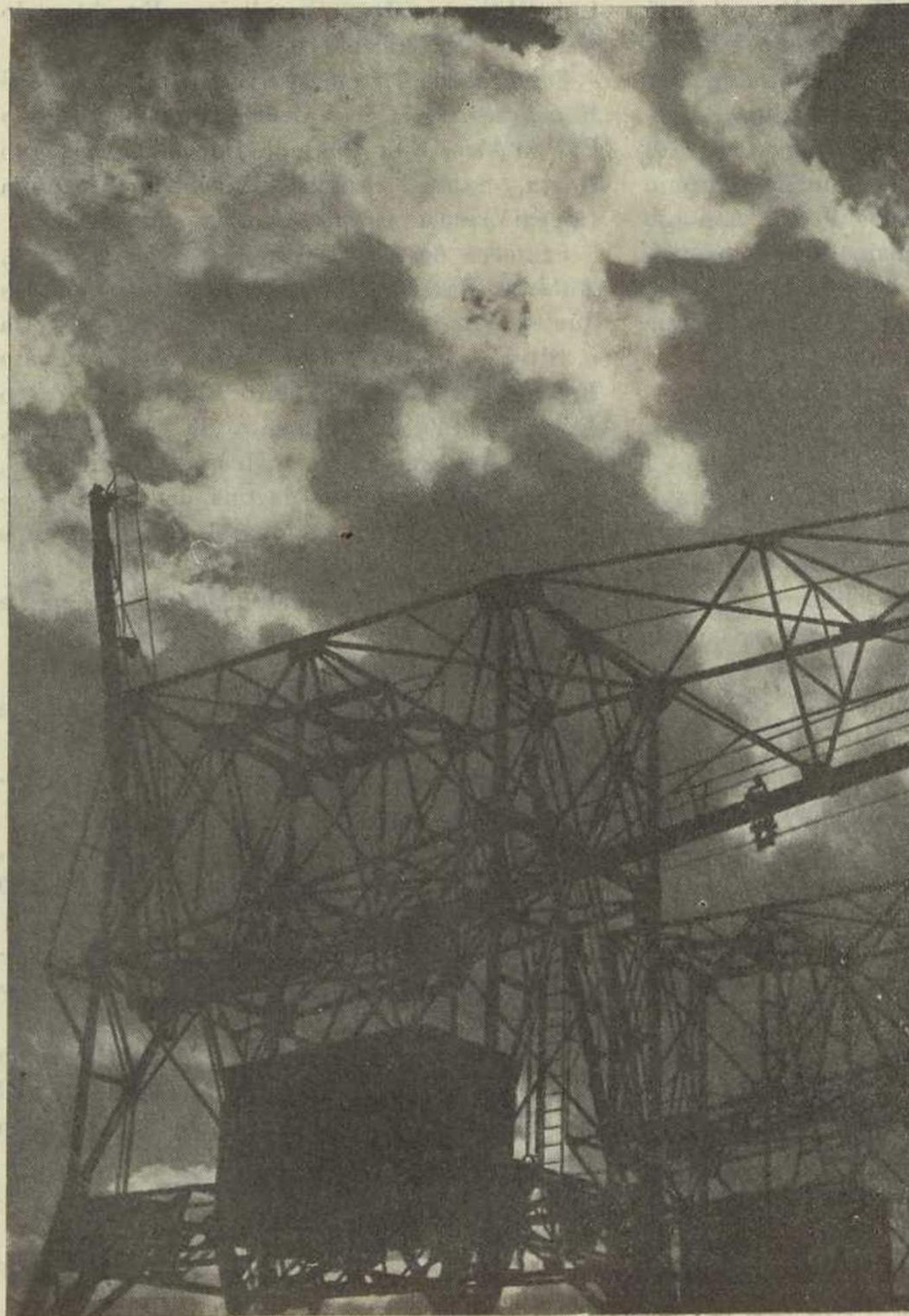
Capatazes de 2.ª classe: José Maximino de Carvalho.

Agulheiro principal: Diniz dos Santos Janeiro.

Agulheiros de 3.ª classe: Joaquim dos Santos e Silva, Emílio Mendes Silveira, Justino Castanheira, Anacleto Jesus Trindade, Manuel João Buleira, Joaquim Cipriano Candeias, Gabriel Marcelino, Pedro de Carvalho, João

de Sousa, Aureliano da Silva, Manuel António, Albano da Silva e José Pedro.

Conferentes: Lúcio Augusto Coelho, Luís Matias, Basílio Pimenta Velhinho, Carlos Augusto Teixeira Lopes, José Marques Lourenço, António Augusto Pereira Lopes, Eduardo Augusto Bastardo, António Marques Bilreiro, José Ferreira, António José Veiga, Alfredo Lopes e Adelino Fernandes Pereira.



CONCURSO
DE FOTOGRAFIAS
DE 1935



Tempestade



Fotog. do Sr. Manuel Gonçalves
empregado de 2.ª classe dos
Serviços Gerais de Exploração.

MATERIAL E TRACÇÃO

Inspectores: Teodomiro António Rita e Teodósio Duarte e Silva.

Chefe de desenhistas: José de Sousa.

Desenhador de 1.^a classe: Alexandre dos Santos Pireza.

Sub-chefe de repartição: Artur José da Silva.

Chefe de escritório de 2.^a classe: João Henrique José da Costa.

Chefes de secção: José Cirilo Primavera e Manuel Pereira do Carmo.

Empregados principais: Júlio Gonçalves da Cruz, António Domingues, Francisco José Nogueira Batista Carvalho, José Caetano Ferreira Dias, Urbano de Azevedo Grandela de Matos, Jorge Augusto da Silva Fontoura, Carlos Barral Godinho, Gaspar António Moreira de Sousa, Mário Norberto da Silva, Joaquim Luiz de Oliveira e José Ferreira Póvoas.

Empregados de 1.^a classe: António Lança Pereira, Joaquim Sérgio Santana, Andrelino Valério Mota, Antero Gonçalves Ribeiro, Lúcio Augusto Faria Bilton, Silvestre Batista Diniz, Júlio Augusto Teixeira e Leonel Domingos dos Santos.

Empregados de 2.^a classe: Manuel Paulo de Sousa Roldão, Carlos Raúl Augusto de Lemos, Francisco Godinho, Artur Dias Nogueira, Augusto Serra, José Carvalho Vieira Lizardo, Horácio André Martins de Oliveira, Rui Peixoto, Ricardo Joaquim da Silva, Fernando Vicente Pereira e Humberto Pires dos Santos.

Escrutários de 1.^a classe: António da Cruz, Manuel Contente de Sousa e António Bernades Bandeira.

Escrutários de 2.^a classe: Joaquim Ferreira Purgatório Júnior, Luiz Nestor Azevêdo Santos, Fernando Furtado de Oliveira, João Mendonça, Júlio Alberto Pinto, Francisco Horta Mendes, Fernando Tiago de Jesus Russiano, João Plácido da Silva Negrão, Joaquim Rodrigues Laranjeiro, António Jacinto Hortêncio Júnior, José de Campos Serafino, Elísio Pina e Manuel Vicente Taveira.

Arquivista principal: Rogério Augusto Rocha.

Arquivistas de 3.^a classe: Jorge Marques e António Nogueira.

Contramestre de 1.^a classe: Carlos Eugénio Castanheira, António Pereira da Costa, Do-

mingos Soares Pinto, Teodoro da Silva Caria e António Mendes.

Contramestre de 2.^a classe: José Manuel Cardoso.

Fieis principais: Miguel Lopes da Silva, José Alexandre da Silva e Manuel da Silva.

Distribuidores de 1.^a classe: Elias Pires e José da Silva.

Distribuidores de 2.^a classe: Aníbal Gonçalves e Armindo dos Santos.

Chefes de depósito: Manuel Mendes da Silva e Augusto Gaspar.

Sub-chefes de depósito: Manuel dos Santos, José Martins e Augusto da Guia.

Chefe de maquinistas principal: Sebastião Fernandes.

Maquinistas de 1.^a classe: João da Silva Cardoso, António Guerreiro, Manuel de Oliveira Júnior e Alfredo Ferreira.

Maquinistas de 2.^a classe: Francisco Ferreira das Neves, Manuel Gameiro, António Alves da Costa Júnior, Albaninho Cabral e Vítor Pontes.

Maquinistas de 3.^a classe: Aníbal de Oliveira Tavares, Júlio Ribeiro, Patrício Carreto Berenguel, Artur de Sousa, Alfredo Rodrigues Geitoeira, Luís Bento, João Vergamota, Raúl Martins, Augusto Aleixo, Patrício Duarte, José Vizeu Júnior, Júlio da Silva Geda, Aníbal de Sousa Vasconcelos, Manuel dos Santos, Manuel Mesquita, Mário Barroso e Hipólito Augusto Silvestre.

Fogueiros de 1.^a classe: Joaquim António, José Ferreira, Luís Serra da Fonseca, António Gonçalves, Manuel Simões, Sebastião Faria, António Ramos, Francisco Augusto Pimenta, Carlos da Silva Lopes, José Ferreira Lopes Júnior e Joaquim Martins.

VIA E OBRAS

Sub-chefe de serviço: o engenheiro Frederico de Quadros Abragão.

Engenheiros adjuntos: os engenheiros Guilherme P. Magalhães e José da Costa.

Chefe de desenhistas: Bernardino Coelho.

Sub-chefe de repartição: Carlos Mendonça.

Chefes de secção: Joaquim da Silva Ramos e Alvaro P. e Sousa.

Sub-chefe de secção: João M. Couto.

Desenhador de 1.^a classe: Manuel Oliveira.

Empregados principais: Fernando P. Pinto,

José Malta, José António Pires, António G. Xavier, Ivo P. Cabral, Pedro G. Castro, Jonas I. Soares e Francisco D. Silva.

Desenhadores de 2.^a classe: Raúl Fonseca e Luís Negreira.

Empregados de 1.^a classe: Manuel Bico Júnior, Joaquim Domingues, Francisco L. Perry, Abílio Santos, António M. Lobo, Manuel dos Santos, Francisco Domingues e José S. Gil.

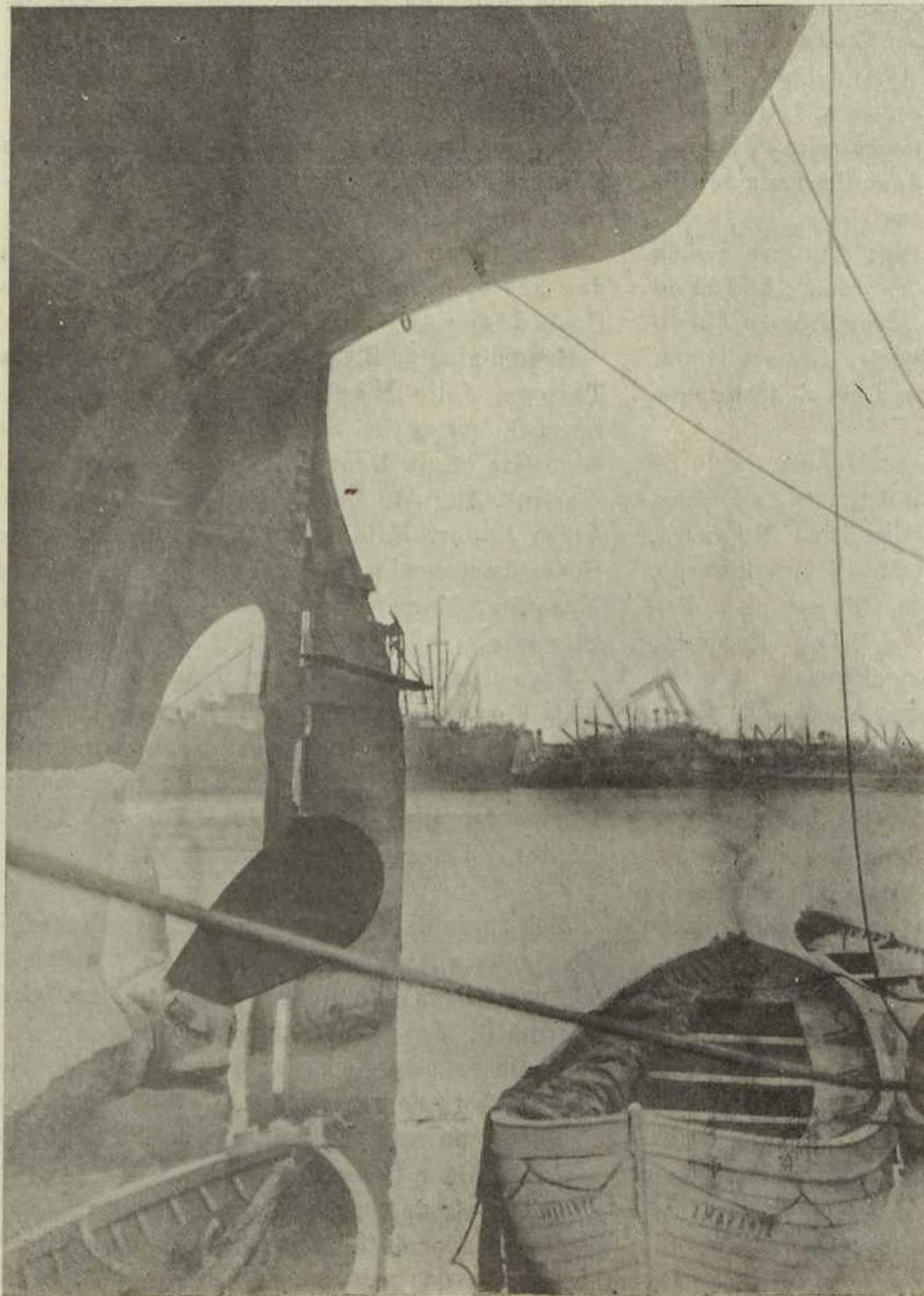
Empregados de 2.^a classe: António P. Gois, Manuel Ferreira, Manuel J. Arede, Joaquim Barreira de Almeida, António B. Figueiredo e José M. P. Gomes.

Contra-mestre principal: Domingos Oliveira.

Contra-mestres de 1.^a classe: Artur Serra e Joaquim Tôrres.

Chefe de cantão principal: Prudêncio L. Silva.

Escriturário de 2.^a classe: Augusto Pina.



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

Na doca de
Alcântara

Fotog. do Snr. José Maria Hermano Baptista, empregado de 1.^a classe da Divisão de Material e Tracção.

Arquivistas de 1.^a classe: Manuel Brás e António L. Curtuxo.

Arquivistas de 3.^a classe: José Gonçalves, Francisco F. Martinho e Quintino S. Sá.

Ajudante de arquivista: Luís P. Barreto.

Fiel de armazém de 1.^a classe: Alfredo Travassos.

Distribuidor de materiais de 2.^a classe: Manuel Martinho.

Nomeações

Mês de Janeiro

DIRECÇÃO GERAL

Secretaria

Ajudante de procurador: Fernando Cortês Lino de Sousa.

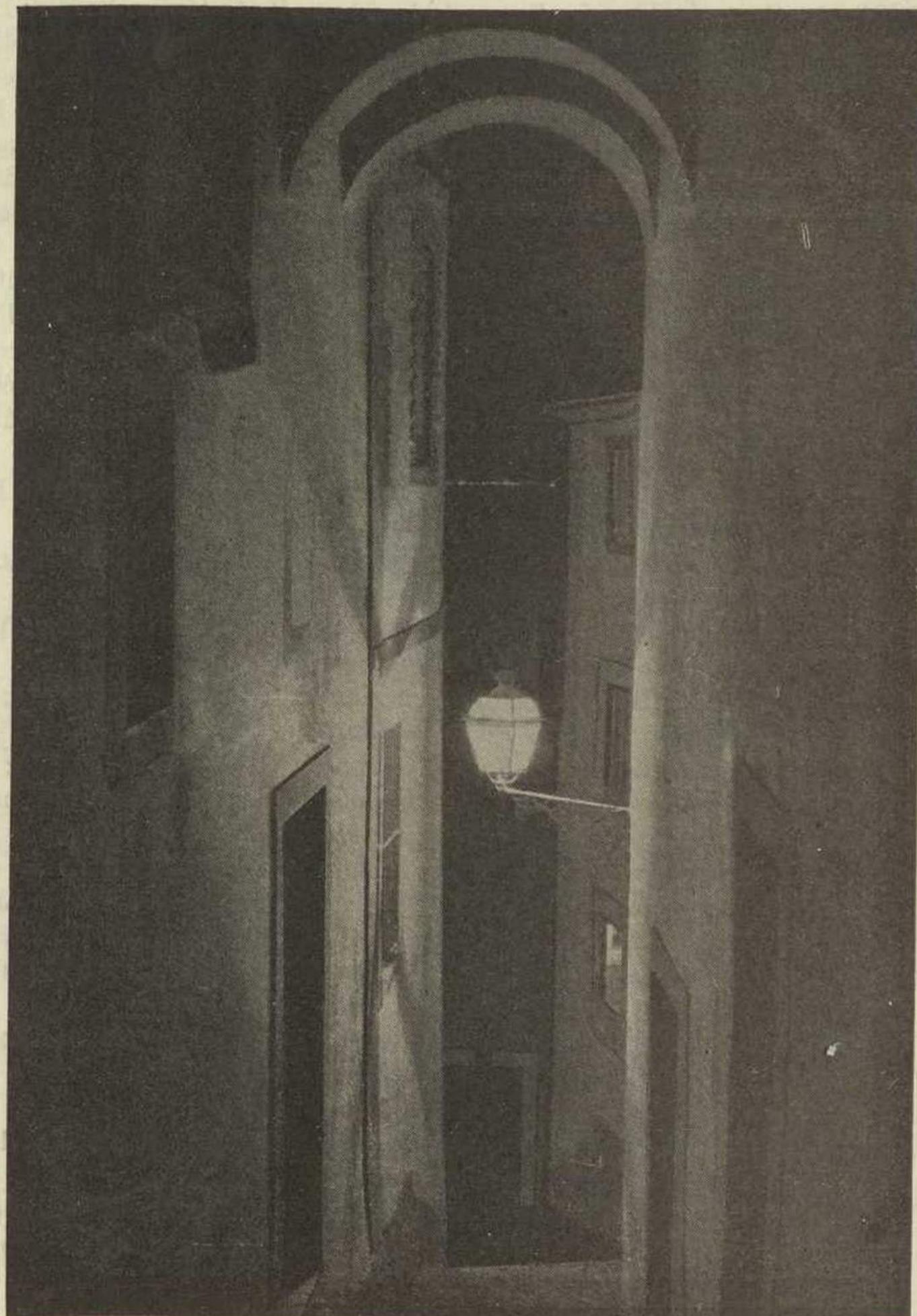
SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 55.^a secção: Dr. Albino Riais Fernandes Pinto.

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

Lisboa típica

Alfama noturna



Fotog. do Sr. Manuel Esteves Júnior, Empregado de 2.^a classe da Divisão de Exploração.

EXPLORAÇÃO

Factores de 3.^a classe: Augusto de Miranda Mendes Carvalho, José Maria da Fonseca, Virgílio Duarte Santos, Augusto Ferreira da Santa, Jesuíno de Sousa Matoso, Alvaro Rodrigues Soares, Manuel dos Santos Neves, José Augusto Guerreiro, Carlos Vieira da Cunha, João Ramos Pedroso, José Cândido Marques de Carvalho, Luís Gonçalves Soares, Júlio Ribeiro Sanches, Gonçalo Correia, José da Costa Pereira, Mário de Oliveira Santana, Joaquim Fernando Lorido Lopes, Vitor Cândido Teixeira, Abel Guilherme de Oliveira, Abel Rêgo Borges, Rogério Batista Alves Carneiro, Alfredo Augusto da Costa, Luís Gonçalves da Silveira, Francisco de Sousa Braga, Marcelino Macau, António Magalhãis, Benjamim de Jesus Maia, António José Botelho, Júlio Manuel de Agonia Salvador, Justino Godinho Branco Júnior, José António Dias, Elmano Eduardo Cordeiro da Silva, Alfredo de Oliveira Vidal, Artur Jordão Carvalheiro, Joaquim Batista Candeias, Olindo Godinho Palma, Manuel Soares de Pinho, Marçal Carvalhão Pinheiro, António Simões de Faria Lopes, António da Costa, João Rodrigues das Neves.

Aspirantes: Porfírio Rodrigues, Vicente da Rosa Bonito, Francisco da Fonseca Panaca, Manuel Batista Martins, Joaquim Ferreira Neto, Armando de Araújo, José Simões dos Santos, José da Silva Diogo, Aurélio Jorge da Costa, Jerónimo Teixeira, Manuel Gonçalves Iria Júnior, Arménio Arnaldo Pinto de Sousa Oliveira, João Domingues de Sousa, Octávio Pinto Rechena, Aires de Sousa, João Rebola, Joaquim Martins Pimenta, Saúl Nogueira Ribeiro, Manuel Ventura da Silva, Tomaz Jacinto Rosa, Frederico Lopes Chora, António Henriques Lourenço, Dimas da Costa Fontes Pereira, Manuel Lopes, Adolfo Pardelhas Sanches, João Batista, Leonel Augusto Bidarra Gonçalves, Filipe Francisco Lopes, António Gomes da Costa, Augusto de Matos Roldão, Francisco Isidório, José Maria Antunes, Júlio Bento Simões, António de Matos, Américo Madeira, José Maria Galvão e Manuel da Costa Bispo.

Fieis de 2.^a classe: Francisco José de Carvalho e António Gonçalves Costa.

Guarda-freios de 3.^a classe: António Parracho Júnior, Manuel de Sousa Serôdio, João Alves,

José Maria Alves, João Dias Pires, António Pereira de Brito.

Engatadores: João Cabrita, Amílcar Alves, Francisco Pereira Lopes, José Pires Couceiro, José Pereira e Albino da Silva Baltazar.

Guardas de estação: José Patrício e Manuel José Espírito Santo do Rio.

Carregadores: Hipólito Martins Alexandre, Joaquim Correia, Joaquim Machado, António Caldeira, Horácio Luís Coelho, José Ferreira Pinto Júnior, Horácio Faria da Cunha, Joaquim da Silva, Virgílio Pereira Rosa, Francisco Pinto Casimiro, Alfredo Fernandes, Manuel Pinto Ribeiro, Joaquim de Barros, Salomão Eurico Marçal, Aires Monteiro, Constantino Vieira da Silva, Manuel Alexandre Guedes, Horácio Vítor Ferraz, António Monteiro, Edmundo Mário Paiva, José Joaquim Calça, António Augusto Branquinho, José Filipe, António Francisco Ferreira, Joaquim Ferreira Monteiro, José Ferreira, Abílio Ferreira de Matos, Inácio Martins Simões, António de Sousa, Sebastião Moura Caramelo e Júlio Ezequiel Ribeiro dos Santos.

Servente: Augusto Rodrigues Soares.

MATERIAL E TRACÇÃO

Aspirante técnico: Víctor de Figueiredo.

Desenhador copista: Salvador Nogueira Reis.

Chefes de secção: Jerónimo António dos Santos e António Pinto Fernandes.

Empregados de 3.^a classe: António Marques Cordeiro, António João Regueira, António Ramos da Silva Júnior, Domingos Tomaz Piteira e Amílcar Vicente Ferreira.

Revisor electricista de 2.^a classe: Joaquim da Guia.

Ajudante de distribuidor: José de Oliveira.

Fogueiros de 2.^a classe: José Lopes Tapada, João Pereira Salgueiro, Camilo Ramos dos Santos, António da Costa, Manuel Francisco, António Fernandes, Manuel Lopes 2.^o, José

Alberto, António Cardoso, Pedro dos Santos, José do Carmo Gonçalves, Manuel Cipriano, Carlos Augusto das Neves, António Veríssimo Magalhães, Américo Ribeiro, José de Sousa, Joaquim Garcia e José da Cruz Moreira.

Fogueiros de locomóvel: Luís Domingos e José Duarte.

Capataz de guardas: Manuel Afonso.

Guardas: Luís Videira e Joaquim Elias Ferreira.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para :

Empregados de 3.^a classe: Os Factores de 2.^a classe, Luís António Vasconcelos Marques, José Lourenço, António Gonçalves de Oliveira, Joaquim Alves Cardoso, José Rodrigues da Silva, Evaristo Ferreira Antunes, Alberto Pires Portugal, João Fernandes Picado e André Inácio Rocha.

Escriturário de 3.^a classe: O Factor de 3.^a classe, Joaquim França Ribeiro.

Guardas de estação: Os Agulheiros de 3.^a classe, Zacarias Ferreira, João Adãis, Eduardo Nunes da Silva Leitão e o Porteiro, Joaquim Ferreira.

Porteiros: O Agulheiro de 3.^a classe, Deonel Bernardo Coelho e o Guarda de estação, José Maria Tapadejo.

Servente de estação: O Servente de dormitório de trens, José Valente.

Serventes de dormitório de trens: Os Serventes de estação, Joaquim Pereira e António Lourenço.

VIA E OBRAS

Para

Empregado de 3.^a classe: O Factor de 2.^a cl., Leonides Duarte Moraes.

Reformas

Mês de Dezembro

EXPLORAÇÃO

Alfredo Carraca Geral, Chefe de 2.^a classe.

Mês de Janeiro

EXPLORAÇÃO

Joaquim José da Cunha e Silva, Chefe de Secção.

João Duarte da Fonseca Lobo, Desenhador de 1.^a classe.

Carlos Luis Inácio, Sub-chefe da Fábrica de bilhetes.

Augusto Luis da Costa, Fabricante de bilhetes.

Joaquim Maria Pintão, Chefe Principal.

António Nunes da Silva, Chefe Principal.

António dos Santos, Chefe de 2.^a classe.

António Dias Reis, Chefe de 3.^a classe.

António da Fonseca Panaca, Chefe de 3.^a cl.

Manuel Alves Grácio, Condutor de 1.^a classe.

Manuel Aleixo, Capataz de 1.^a classe.

Marceano Gomes, Agulheiro de 1.^a classe.

Manuel Catarino, Agulheiro de 1.^a classe.

José Manuel, Agulheiro de 1.^a classe.

Alexandre Augusto, Agulheiro de 1.^a classe.

José Mendes, Guarda de estação.

José Ferreira da Rosa, Carregador.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Maria Monteiro, Sub-chefe de Depósito.

Julian Telles Carrasco, Chefe de Maquinistas Principal.

Fortunato da Costa Ferreira, Maquinista de 2.^a classe.

Joaquim Rodrigues, Maquinista de 2.^a classe.

João Gonçalves Pereira, Revisor de 1.^a classe.

VIA E OBRAS

António Gaiozo, Chefe do Serviço de Obras Metálicas.

José Pires, Assentador de distrito.

Florindo S. José, Guarda de distrito.

Falecimentos no mês de Janeiro

EXPLORAÇÃO

† *Carlos Lopes*, Chefe de 2.^a classe em Santana.

Admitido como Praticante em 1 de Fevereiro de 1904, foi promovido a Chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1936.

† *António Gil de Oliveira Correia*, Chefe de 3.^a classe em Carregado.

Admitido como Praticante em 28 de Fevereiro de 1910, foi promovido a Chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *José Pimentel*, Factor de 2.^a classe em Amieira.

Admitido como Praticante em 1 de Maio de 1923, foi promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *Cristiano Nunes*, Fiel de 1.^a classe em Lisboa-R.

Nomeado Carregador em 26 de Julho de 1901, foi promovido a Fiel de 1.^a classe em 1 de Julho de 1929.

† *José Simões Bugalho*, Guarda-freio de 3.^a cl. em Alfarelos.

Nomeado Carregador em 21 de Agosto de 1920 e Guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *António Guerreiro da Silva*, Agulheiro de 3.^a classe em Sousa da Sé.

Admitido como Carregador auxiliar em 1 de Junho de 1921, foi promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Março de 1928.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *José Nunes*, Fogueiro de 2.^a classe no Depósito de Campolide.

Admitido em 4 de Março de 1925, como Limpeador suplementar, nomeado Limpeador do quadro em 1 de Março de 1927 e promovido a Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Joaquim Francisco*, Servente do Serviço de Abastecimentos.

Admitido em 15 de Novembro de 1921, como Servente contratado, ingressou no quadro com a mesma categoria em 26 de Junho de 1922.

VIA E OBRAS

† *João Martins*, Sub-Chefe de distrito n.º 137.

Admitido como Assentador em 1 de Maio de 1912 e promovido a Sub-Chefe de distrito em 5 de Novembro de 1926.

† *João R. Matos*, Operário das Obras Metálicas.

Admitido como Servente em 1 de Janeiro de 1906, foi promovido a Ajudante de Mendor em 21 de Janeiro de 1923 e a Operário de 5.^a classe em 21 de Maio de 1928.

† *Ana Rita*, Guarda do distrito n.º 79.

Admitida como Guarda da P. N. em 21 de Abril de 1906.



† *Carlos Lopes*
Chefe de 2.^a classe



† *António Gil O. Correia*
Chefe de 3.^a classe



† *José Pimentel*
Factor de 2.^a classe



† *José Nunes*
Fogueiro de 2.^a classe

FRADES
AOS A MÃO 31 letras
Britabrantos

Aumentativas

- 3 — A rede de arrastar foi puxada pelo vadio — 2.
Mefistófeles
- 4 — Apanhei uma tunda por perder a bolsa de couro — 2.
Visconde de la Mortière
- 5 — Passeia ao acaso pela cercadura — 2.
Visconde de Cambolh

Biformes

- 6 — ... e eis que, depois de tanto sofrimento, expira resignado — 3.
Roldão
- 7 — O «homem» cortou o «arbusto» para sua utilidade — 3.
Sardanapa'o

Eléctricas

- 8 — A residência nobre tem umas grades miudas — 2.
Fred-Rico
- 9 — O soalho está cheio de furos — 2.
Veste-se

Duplas

10 — A criança é um ente pequenino — 3.

Tupin

11 — Fiz a moldura em forma de S na cornija do armário, com esta espécie de plaina — 2.

*Sancho Pança*12 — Esse modo de defesa não tem cabimento — 2.
*Roldão*13 — Tens obrigação de auxiliar os teus parentes! — 4.
Roldão

14 — Em triângulo

Sentença moral	• • • •
Trapaça	• • • •
Planta oxalídea do Brasil	• • •
Tumor	• •
Vogal	•

Mefistófeles

Sincopadas

15 — 3-O homem que veda também é fiscal — 2.
*Vasconcelos*16 — 3-O feiticeiro ficou tolhido moralmente ao terminar a sessão — 2.
Marquês de Carinhas

17 — 3-Cobarde «homem»! — 2.

Mefistófeles

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

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional.. kg. 2\$70 e	2\$75	Farinha de trigo	2\$15	Sabão amêndoа	1\$05
» Valenciano kg.	2\$80	Farinheiras	8\$40	» Offenbach..... »	2\$50
Assucar de 1.º Hornung »	4\$30	Feijão amarelo	1\$60	Sal..... lit.	\$16
» 1.º manual. »	4\$15	» branco	1\$60 e	Sêmea..... kg.	\$65
» 2.º Hornung »	4\$05	» frade.....	1\$50 e	Toucinho	5\$30
» 2.º manual. »	3\$90	» manteiga.....	lit.	Vinagre	lit. 70 e
» pilé	4\$25	Grão	1\$40	Vinho branco-Em Campanh. lit.	\$85
Azeite de 1.º lit.	7\$30	Lenha..... kg.	\$20	» » -Em Tunas .. »	\$75
» 2.º »	7\$00	Manteiga	19\$50	» » -Rest. Armazens »	\$70
Bacalhau inglez kg. 4\$00 e	5\$60	Massas	3\$40	» tinto-Em Gis..... »	1\$05
» sueco kg. 4\$50 e	4\$60	Milho	lit	» » -Em Campanh. .. »	\$85
Banha..... kg. 6\$70 e	6\$90	Ovos	duz. variável	» » -Em Tunas .. »	\$75
Batatas	variável	Presunto	kg. 12\$00	» » -Restant. Armazens »	\$70
Carvão sôbro kg. 550, 555 e	560	Petróleo-Em Lisboa ..	lit. 1\$10		
Cebolas..... kg. \$20 e	530	» rest. Armazens »	1\$15		
Chouriço de carne	13\$00	Queijo flamengo ...	22\$50 e		
Far.º de milho	1\$0	» da Serra ..	kg. 12\$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 concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

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