

Arquivo

C.P.

BOLETIM

N.º 123

SETEMBRO DE 1939

11.º ANO

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Prémio do trimestre Abril-Junho

A seguir indicam os números atribuídos aos senhores charadistas, concorrentes ao prémio do trimestre Abril-Junho.

Novata	000 a 037	Visconde de Cambolh..	494 a 531
Roldão	038 a 075	Diabo Vermelho.....	532 a 569
Bandarra.....	076 a 113	Manelik	570 a 097
Cruz Kanhoto.....	114 a 151	Preste João	608 a 645
Costa Silva	152 a 189	Barrabás	646 a 683
P. Rêgo.....	190 a 227	Radamés	684 a 721
Otrebla	228 a 265	Dalotos	722 a 759
Veste-se	266 a 303	Profeta	760 a 797
Fred Rico	304 a 341	Zéfran Cisco	798 a 835
Elmíntos	342 a 379	Britabrantas	836 a 873
Paladino	380 a 417	Alerta	874 a 911
Marquês de Carinhas ..	418 a 455	Mefistófeles	912 a 949
Visconde de la Morlière	456 a 493	Marcial	950 a 987

O número premiado será aquele que corresponder aos 3 últimos algarismos do 1.º prémio da lotaria da Santa Casa da Misericórdia de 21 de Outubro.

Resultados do n.º 120

QUADRO DE DISTINÇÃO

Sempre Fixe — T. E. — 18 votos — Produção n.º 13

Outras votações:

Mefistófeles, 8 votos — Produção n.º 14
Paladino, 4 votos — Produção n.º 21

QUADRO DE HONRA — TOTALISTAS

Britabrantas, Mefistófeles, Zéfran Cisco, Bandarra,
Marcial, Alerta, Paladino, Dalotos, e Profeta (22)

QUADRO DE MÉRITO

Roldão, Elmíntos, Cruz Kanhoto, Costa Silva, Novata,
P. Rêgo, Veste-se, Otrebla e Fred-Rico (20).
Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière,
Visconde de Cambolh, Manelik, Preste João,
Diabo Vermelho, Radamés e Barrabás (19).

Soluções

1 — Peagem; 2 — Cruor; 3 — Tigela; 4 — Munjolo; 5 — Jano; 6 — Lucelo; 7 — Guadrivio; 8 — Pos-

tura; 9 — Sulla; 10 — Reinvidar; 11 — Melindre; 12 — Doçar; 13 — Numerosas; 14 — Petrina-pena; 15 — Abitílio-Abílio; 16 — Frangipana-frangipano; 17 — Ensancho-ensancha; 18 — Corda-cordão; 19 — Emina-anime; 20 — Moroso; 21 — ENTENDE PRIMEIRO E FALA DERRADEIRO; 22 — C-par-parar-carafuz-rafia-rua-Z.

Aditivas

(Antigas novíssimas)

1 — Era com «medida» que eu advertia o rapaz que tinha má «língua» — 2-2.

Dalotos

2 — A minha cabeça já não consente macaquices — 2-1.

Marquês de Carinhas

Biformes

3 — A liberdade é o desejo mais importânte do homem — 2.

Dalotos

4 — Numa pequena casa térrea onde dormem jornaleiros cometem um roubo — 3.

Visconde de la Morlière

5 — O toirão comeu a codorniz? — 3.

Visconde de Cambolh.

6 — Salga esta espécie de camarão da ria de Aveiro — 2.

Mefistófeles

Duplas

7 — Estava tão bêbedo que já o saibro grosso misturado com areia me parecia assucar — 3.

Fred Rico

8 — Busofia é presunção infundada — 4.

Mefistófeles

9 — Junto à forja fazia um calor intenso — 3.

Diabo Vermelho

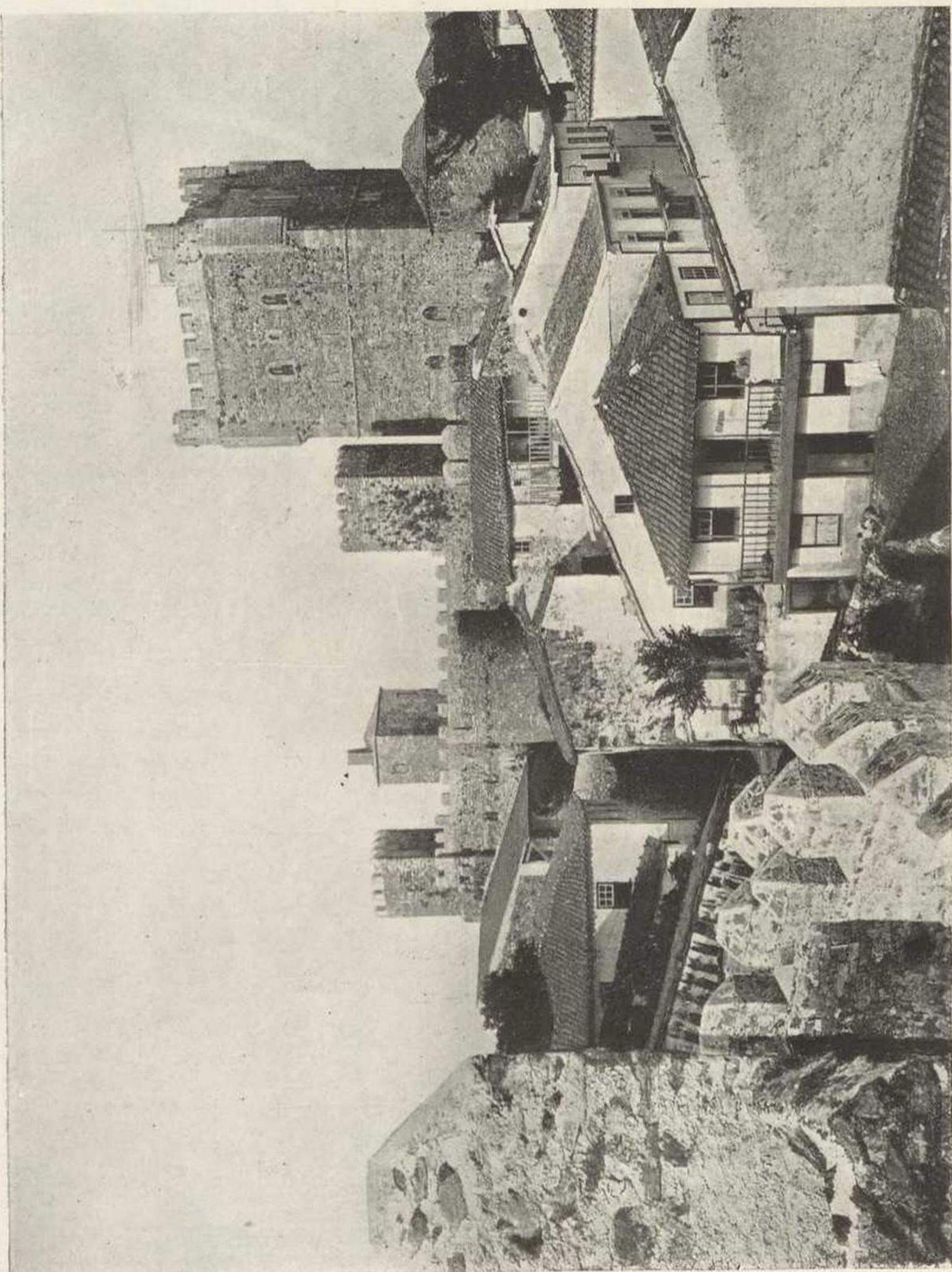
10 — Toda a acção criminosa é uma ignominia — 4.

Preste João

(Continua na outra página interior da capa)

BRAGANÇA

Fotog. do Engº Ferrugento Gonçalves, Sub-Chefe de Serviço



BOLETIM DA CP



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Álvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Uma arrojada ponte de caminho de ferro. — Em viagem... — Os grandes meios de transporte. — Publicidade radiofónica. — Consultas e Documentos. — Pessoal.

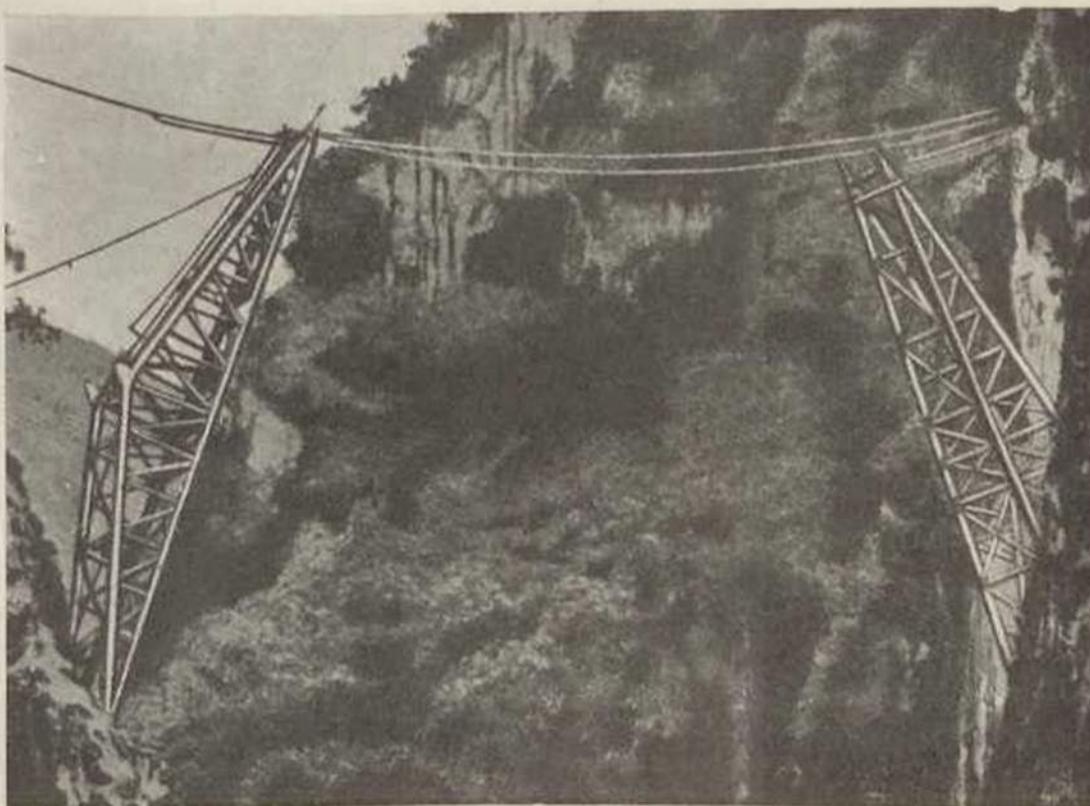
Uma arrojada ponte de caminho de ferro

Os dilatados estudos para elaboração do projecto de ponte que num futuro mais ou menos próximo virá a suceder à mais ousada obra de arte de Portugal fez com que, entre outros, deparássemos com audacioso trabalho de engenharia moderna que muito nos impressionou e porventura mais inspirou a solução proposta para o caso português.

A ponte de

que vamos tratar encontra-se na linha de caminhos de ferro que liga a cidade fronteiriça denominada *Lao-Kay*, na Indochina francesa, a *Junnan-Fu*, capital da província chinesa do *Junnan*.

Chama-se Indochina à mais oriental das três grandes penínsulas que terminam pelo sul o continente asiático. Confina ao norte com a Índia e com o *Junnan* chinês, é limitada



Montagem das pernas da ponte sobre o *Nam-Ti*. Primeira fase do maravilhoso trabalho



Arquitectura indochinesa. Um templo de Rangoon

a poente pelo gôlfo de Bengala, ao sul pelo gôlfo de Sião e a nascente pelo mar da China; ao sul prolonga-se ainda pela estreita e comprida península de Malaca até quase ao equador.

A Indochina tem uma superficie de 2221.000 quilómetros quadrados, uma população de 44 milhões de habitantes e está dividida por dois estados europeus e um indígena: França, Inglaterra e Sião.

A parte maior pertence à França.

O primeiro europeu que visitou a Indochina foi o navegador português Sequeira que aportou a Malaca em 1508; três anos depois ocupava o grande Afonso de Albuquerque esta terra que foi colónia portuguesa mas hoje pertence à Inglaterra.

A principal religião professada pela população indochinesa é o budismo, que inspirou aos arquitectos indígenas monumentos notabilíssimos mas de uma originalidade única no mundo.

As vias de comunicação na vasta península mantiveram-se

até ao século XIX num precário estado de atraço; no comêço do século XX foi-lhes dado grande impulso com a construção de caminhos de ferro. Embora por toda a parte as vias férreas tenham beneficiado extraordinariamente as regiões servidas, a verdade é que em parte alguma do mundo elas transformaram tão profundamente a economia da nação como na Indochina.

Em 1896 não existiam senão duas linhas: a de *Saigon* a *Mitho*, na Cochinchina, com 71 quilómetros de extensão, de interesse puramente local e a de *Fu-Sang-Tuong* a *Lang-Son*, no Tonquim, construída inicialmente com um fim militar e

bitola de 0^m,60 que mais tarde foi substituída por via de 1 metro de largura.

Em 1898 foi elaborado um programa da rede ferroviária indochinesa que comportava, numa primeira fase, a construção de cinco extensas linhas férreas entre as quais se incluía a de *Hai-Fong* a *Iunnan-Fu*, de que nos vamos ocupar em especial, por ter sido esta que obrigou ao lançamento da arrojada ponte de que nos propuzemos tratar.

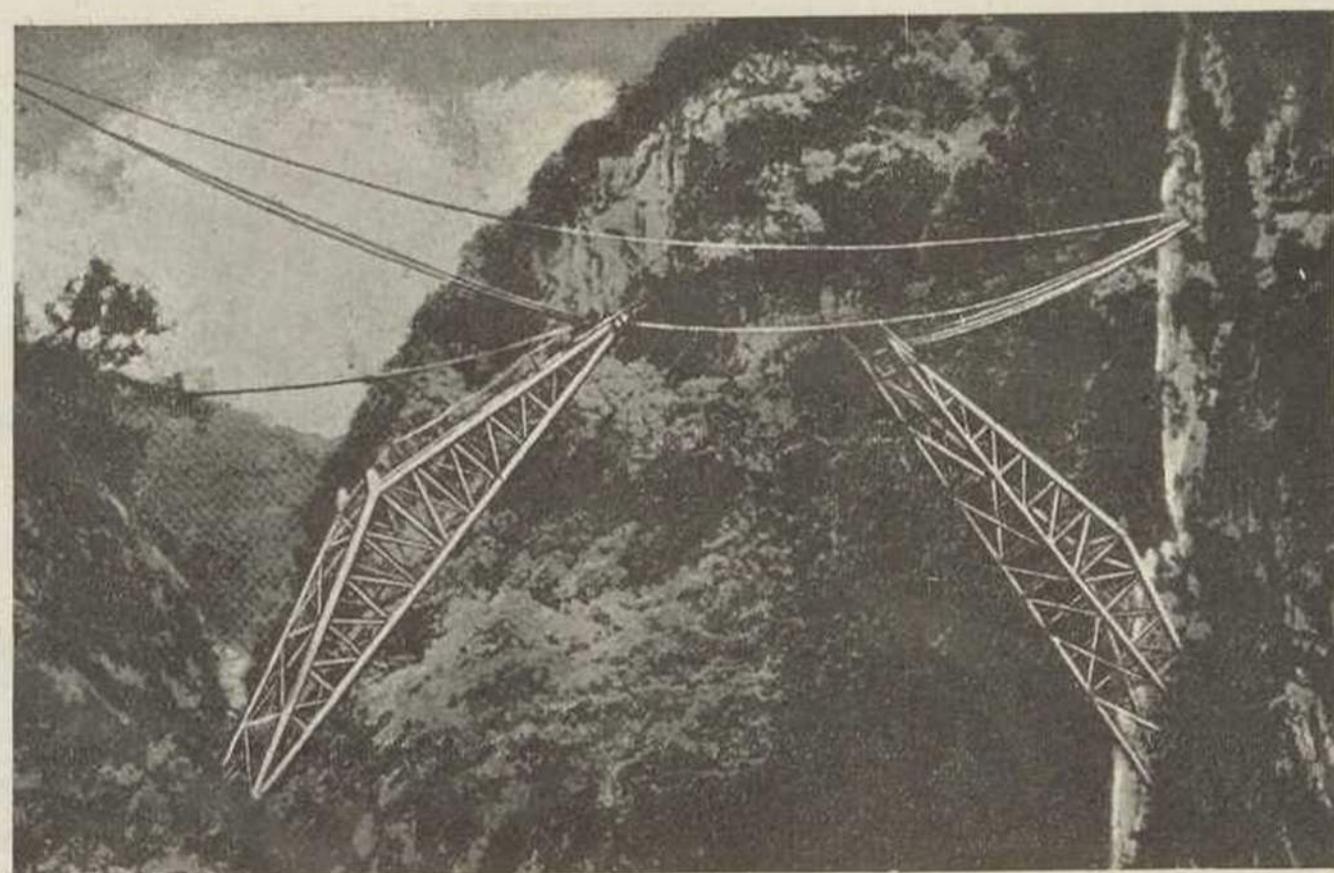


Arquitectura indochinesa. Um templo de Ankarapura

Esta linha aberta à exploração em 1 de Abril de 1910, tem bitola de 1 metro e foi de difícil construção por ter de atravessar a região muito montanhosa do *Iunnan*, onde as altitudes atingem freqüentemente 2.000 e 3.000 metros e em que os rios abriram passagem por meio de estreitos e profundíssimos vales.

Em especial na parte chinesa, entre *Lao-Kay* e *Iunnan-Fu*, num percurso de 465 quilómetros, encontram-se 155 túneis, com um comprimento total de 17 quilómetros, e 3.422 viadutos, pontes e pontões. Nesta zona, a 112 quilómetros de *Lao-Kay*, a linha atravessa uma garganta de paredes escarpadas com 70 metros de largura e 100 de profundidade abaixo do nível dos carris. Para ambos os lados da ravina, no fundo da qual corre o rio *Nam-Ti*, a linha prolonga-se por meio de túneis em curva.

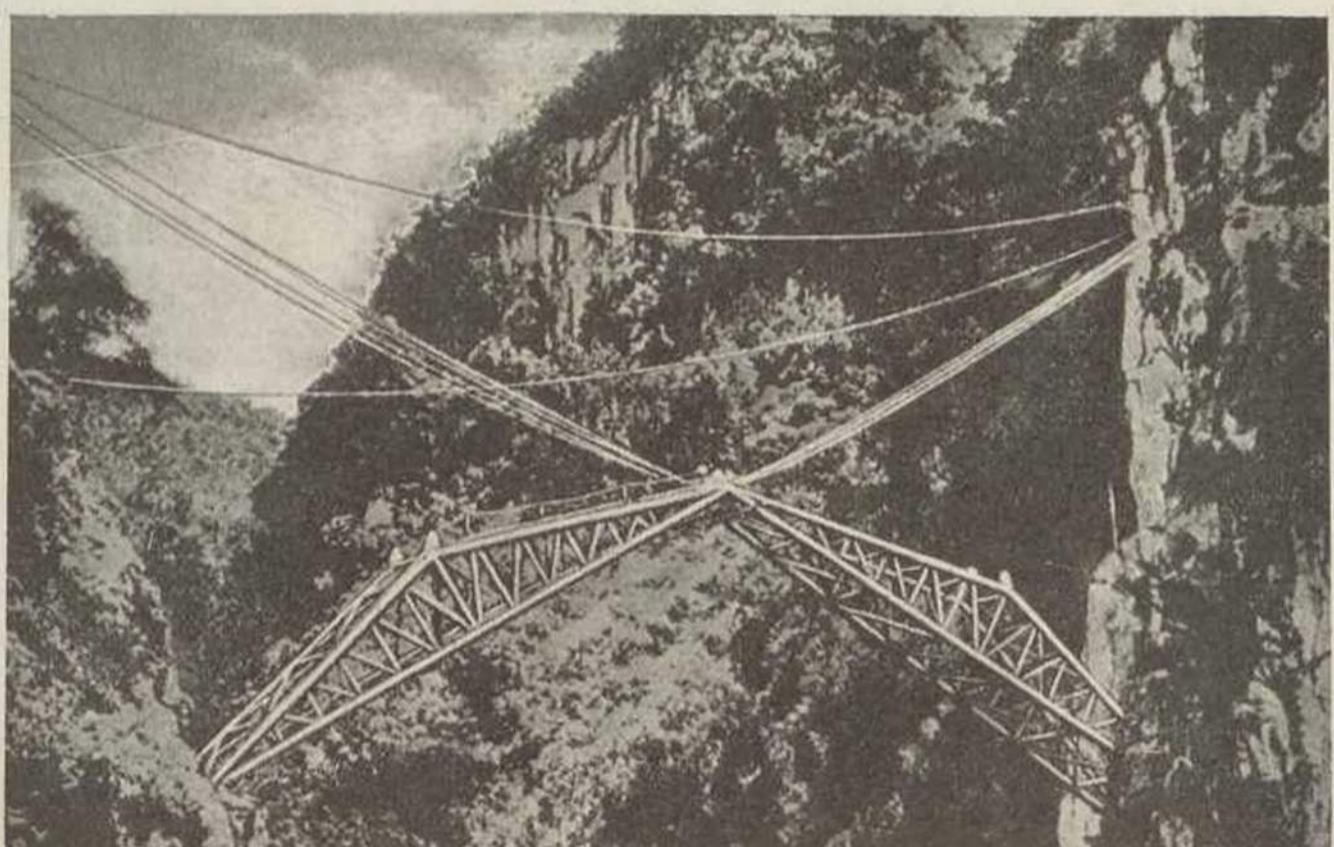
Quando se fez o estudo do traçado, como o local era inabordável, teve de se determinar o vão do viaduto por meio de uma triangulação feita com uma base afastada. Quando se concluiu a abertura dos túneis e que foi possível fazer a medida directa entre as testas dos mesmos, não foi sem comoção, fácil de imaginar, que se verificou o vão calculado e tanto mais que a ponte tinha sido



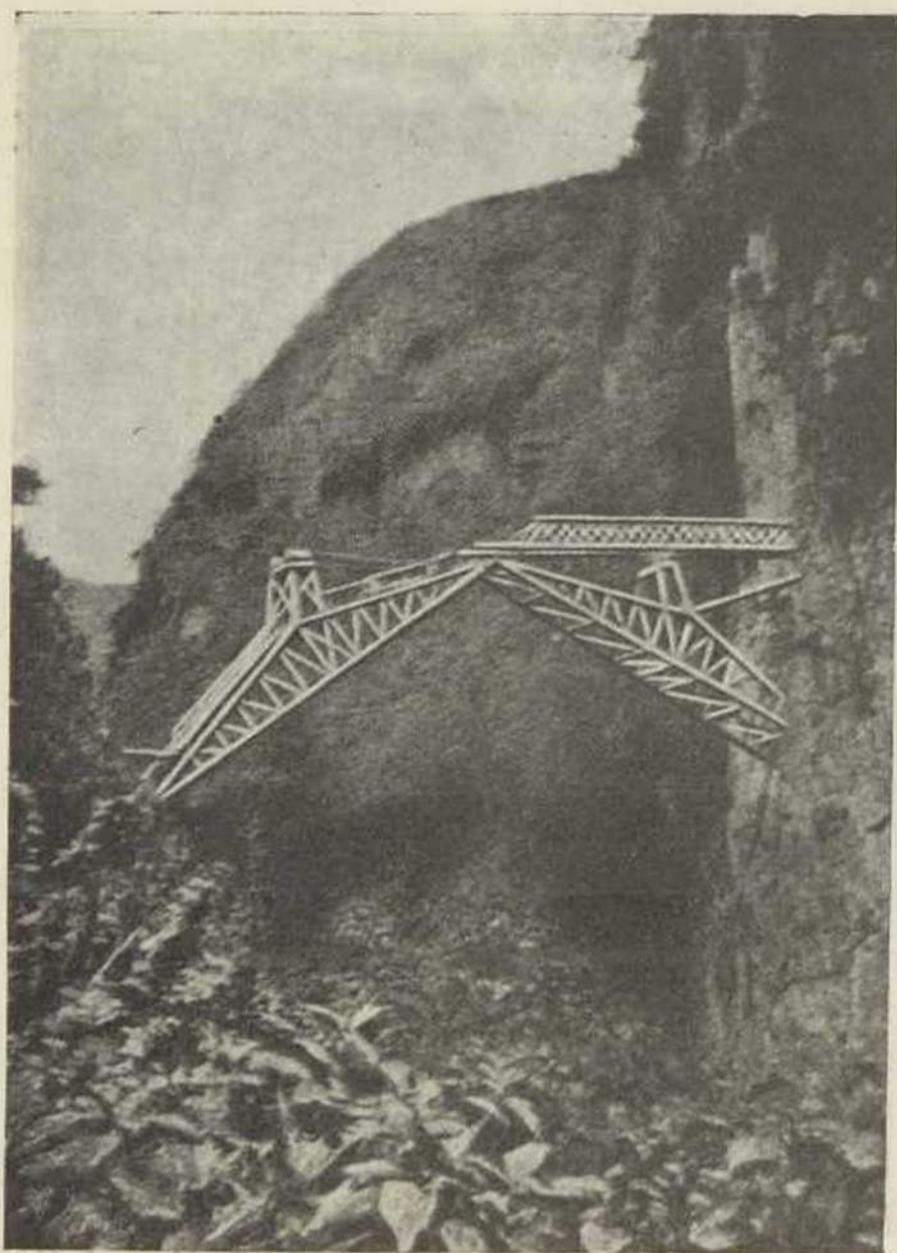
Montagem das pernas da ponte sobre o *Nam-Ti*. Segunda fase do trabalho

não só projectada mas estava até já em parte fabricada. Felizmente a medição directa confirmou o resultado da calculada pela triangulação.

Para atravessar tão profunda ravina delineou a engenharia uma ponte de arco de três articulações. O arco propriamente dito compõe-se de duas aduelas de forma triangular cada uma das quais se apoia na rocha por meio de uma articulação; as aduelas



Montagem das pernas da ponte sobre o *Nam-Ti*. Encostar das duas pernas e fecho da obra



Ponte sobre o *Nam-Ti*. Durante o lançamento do tabuleiro

ligam-se na parte superior pela terceira articulação que constitui o fecho do arco.

Por cima do arco corre o tabuleiro recto da ponte que assenta sobre ele por meio de pilares intermédios e se apoia nos extremos às próprias paredes rochosas da garganta.

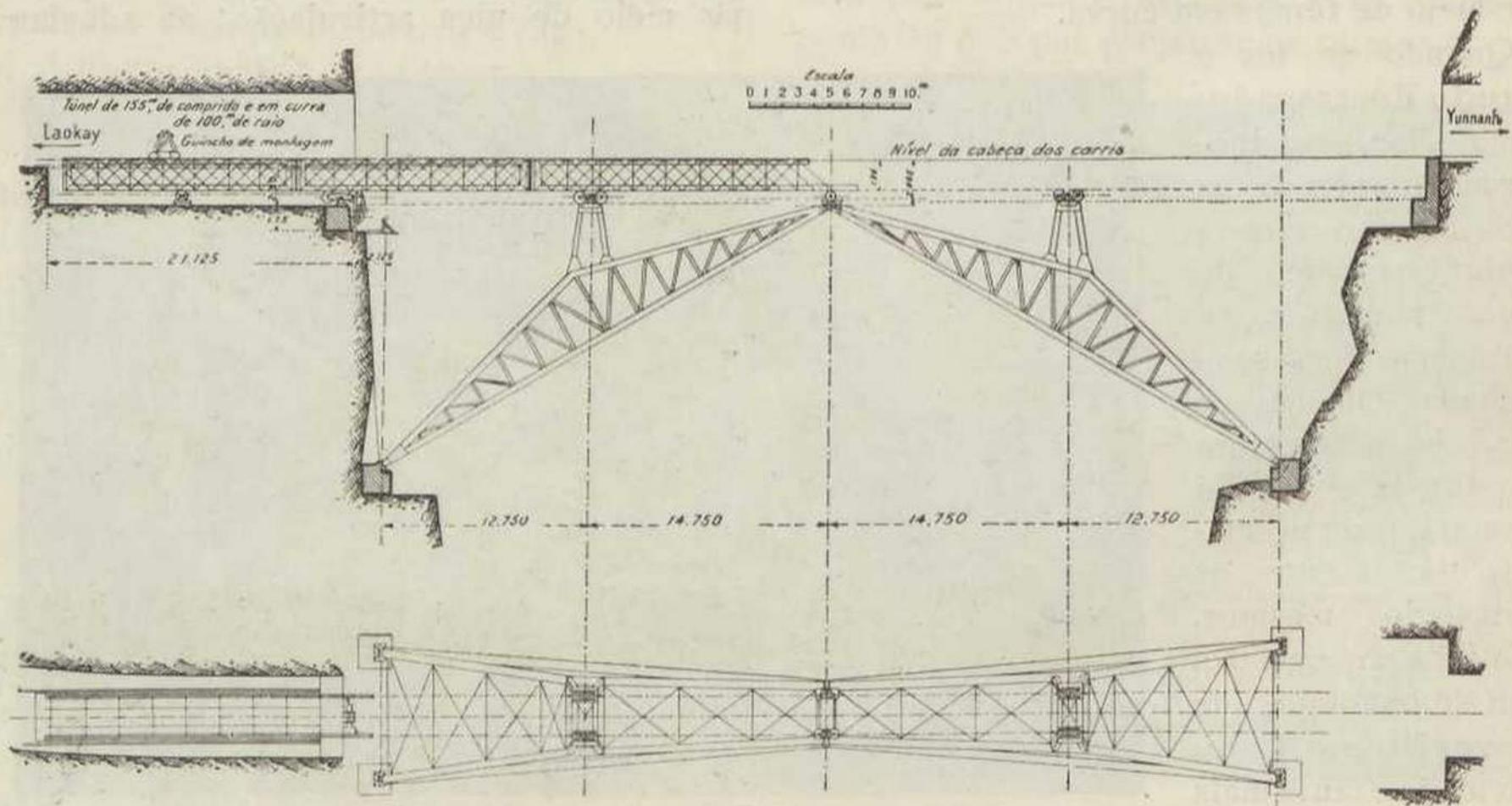
O sistema adoptado para montar a ponte consistiu nas operações seguintes:

1.º Alicerçar de cada lado e a 19^m,95 abaixo da plataforma da via a localização das duas rótulas; colocar estas rótulas.

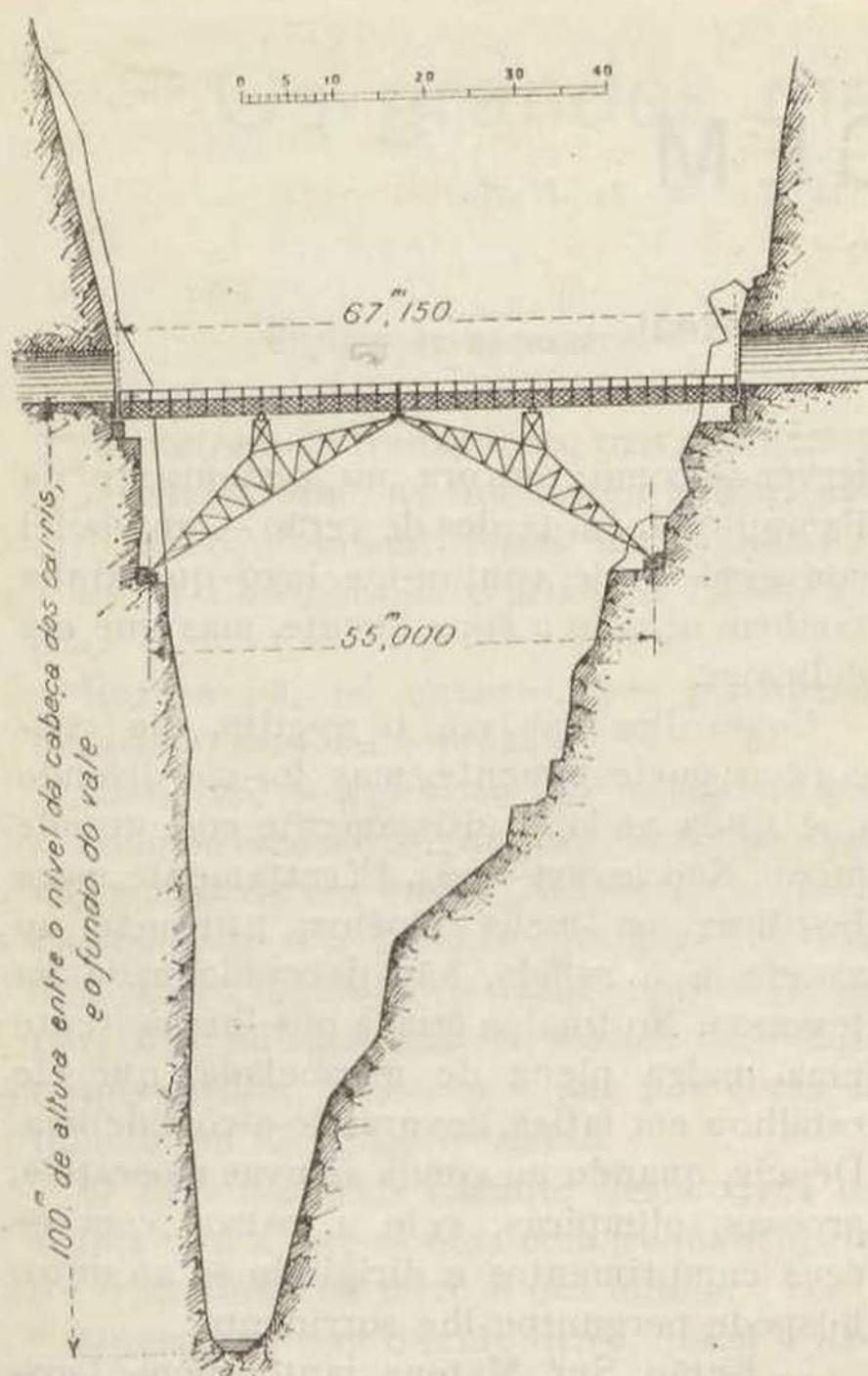
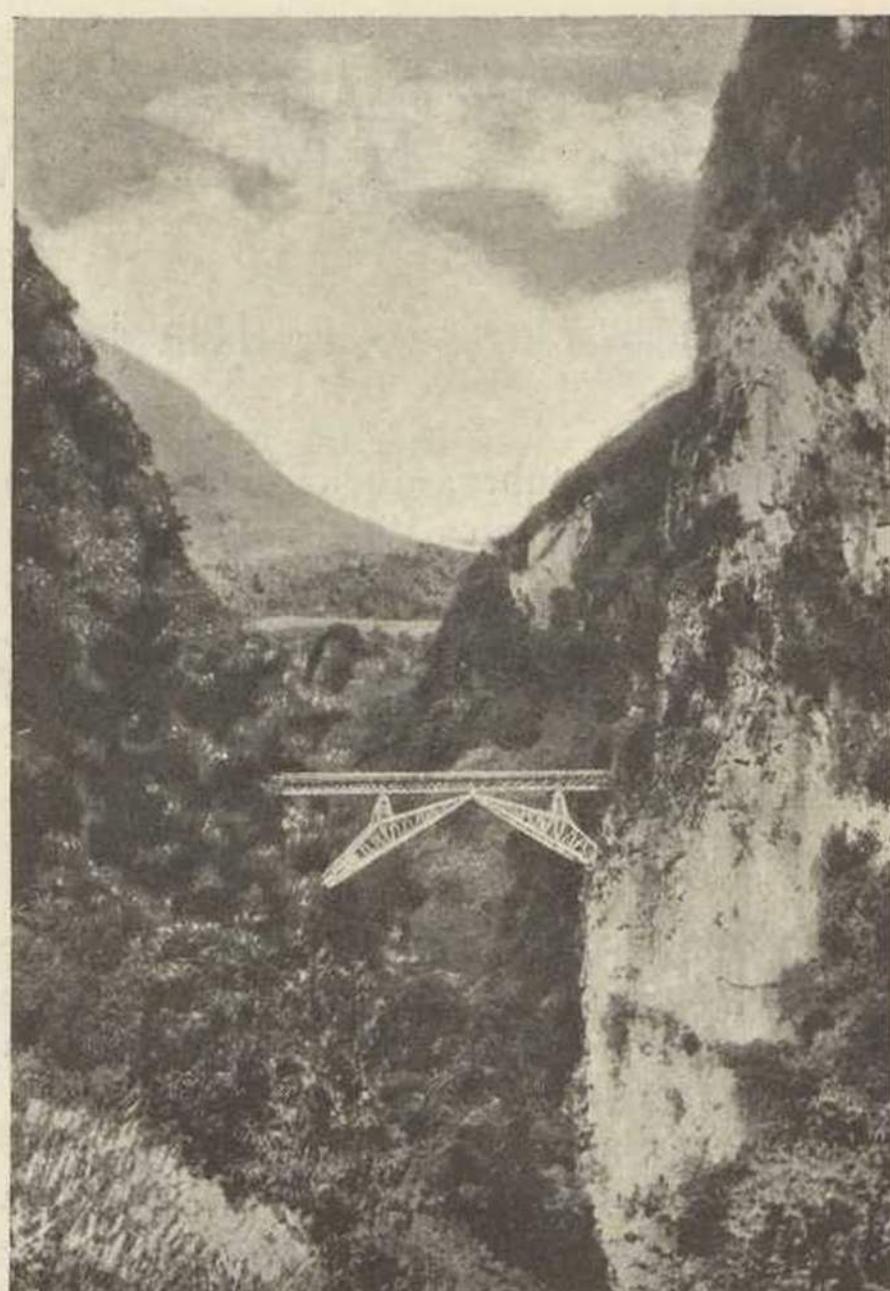
2.º Montar sobre as rótulas, na posição vertical, as duas aduelas metálicas. O material metálico chegava da testa do assentamento da linha, situado na época a 20 quilómetros à retaguarda. Nenhuma peça pesava mais de 100 quilogramas e tudo era transportado, a partir do ponto indicado, às costas de carregadores.

O material destinado à aduela do outro lado da ravina era passado para aí com um cabo de aço estendido a-través-desta.

3.º A 19^m,95 acima da plataforma da linha cavaram-se duas galerias na rocha, onde se instalaram poderosos guinchos manuais. Montadas as aduelas, ligaram-se as extremidades livres às correntes de diferenciais,



Ponte sobre o *Nam-Ti*. Conjunto das instalações para o lançamento do tabuleiro

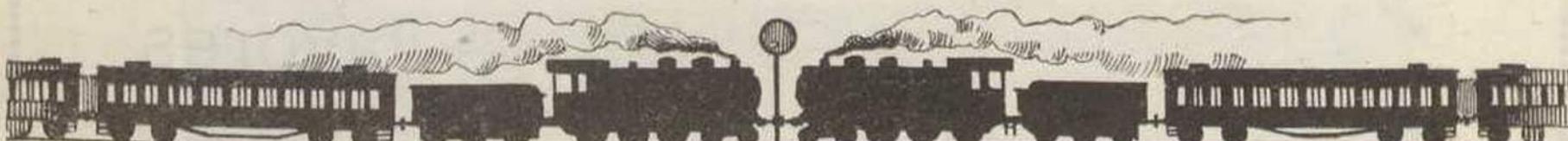
Ponte sobre o *Nam-Ti*. Conjunto da obraPonte sobre o *Nam-Ti*. Vista do conjunto da arrojada obra

por sua vez ligados aos guinchos. Numa manhã as duas aduelas desceram por balanceamentos sucessivos e o arco de três articulações ficou concluído.

4º Entretanto o assentamento da linha

chegava ao local do viaduto e trazia o tabuleiro metálico que em quinze dias foi lançado por cima dos apoios que deviam suportá-lo.

Esta obra de arte começada em 11 de Março de 1908 estava já concluída em 30 de Novembro do mesmo ano.



EM VIAGEM . . .

Num hotel de Vila Real

TARDE de Outubro, ainda quente. Vindo de Vidago, chego a Vila Real, onde devia pernoitar, para no dia seguinte, alta madrugada — coisa horrivel — tomar o comboio mixto para a Régua e ali outro mixto para a Barca de Alva, onde chegava ao meio dia. Naquele tempo eram necessárias 8 horas para uma viagem assim curta, de 123 quilómetros.

Subo a escada dum hotelzinho em frente da estação — escada de pedra, adornada de madresilvas — peço um quarto e pregunto a que hora se jantava.

— Já pode ir para a mesa.

E fui. Um único hóspede na pequena casa de jantar. Indicam-me um lugar em frente d'ele e eu começo a apreciar-lhe o apetite. O homem não comia, devorava. Os copos de vinho, a transbordar, bebia-os dum só trago e depois arrotava discretamente.

Era um homem baixo, calvo e gordo, com uns bigodes pendentes ao lado da boca devoradora. Tinha um sotaque brasileiro e eu à primeira colherada de sopa quente, a

ferver — como outrora no restaurante da Pampilhosa, em tardes de verão — entabolei conversa e ele contou-me logo que tinha também achado a sopa quente, mas que era deliciosa.

Como lhe gabasse o apetite, ele concordou modestamente, mas foi-me dizendo que tinha andado ultimamente com grande fastio. Não levava nada. E, certamente, para justificar os meus elogios, atirou-se ao assado e à salada, não deixando nada na travessa. No final, a criada pôs-lhe na frente uma malga plena de marmelada, que ele retalhou em fatias, devorando-a com delícia. Depois, quando eu conia as uvas moscateis, grossas, olímpicas, veio a patroa com os seus cumprimentos e dirigindo-se ao outro hóspede perguntou-lhe soridente:

— Então, Snr. Mateus, jantou bem? Gostou da marmelada? É fresquinha. Veio ontem da quinta.

— Gostei, gostei, respondeu o Snr. Mateus, mas olhe que me custou a acabar.

GUERRA MAIO

Nas relações com o Públco:

// — todos os favores,
nada por favor.

Os grandes meios de transporte

Pelo Sar. Eng. M. Botelho da Costa, Sub-Chefe de Serviço do Movimento

Explicação necessária

Em matéria de transportes, três expressões existem que, na linguagem vulgar, não raro se confundem: *Meios de Transporte*, *Vias de Comunicação* e *Meios de Comunicação*.

Razões há, no entanto, que justificam, em parte, uma tal confusão.

Se o *meio de transporte* é o veículo de que o Homem se serve para deslocar pessoas ou coisas de um ponto para outro, a *via de comunicação* é a estrada que permite essa deslocação. Veículo e estrada completam-se, portanto, na obtenção da mesma finalidade o que explica, facilmente, que por vezes se tomem em acepções trocadas.

O exemplo mais frisante desta troca de acepções é a que se nota com freqüência entre o caminho de ferro e o comboio.

Quem não terá ouvido dizer, quem o não terá dito também: «eu gosto muito de andar de caminho de ferro!». E, no entanto...

o caminho de ferro é a via, o comboio é que é o veículo.

Por outro lado, os *meios de comunicação* são os instrumentos a que os homens recorrem para se entenderem a distância. E como os homens se entendem servindo-se da palavra, os meios de comunicação são os instrumentos que servem para a transportar, falada ou escrita, e nesta última forma com letras ou com quaisquer outros sinais convencionais.

Ora os meios de comunicação, se utilizam, por vezes, via e veículo próprios em todo o trajecto da palavra, como por exemplo, o telefone, outras vezes utilizam os meios de transporte, e portanto, as vias de comunicação, ou apenas em parte do trajecto (telégrafo) ou no trajecto total (correios). Deste facto resulta chamarem-se também meios de comunicação aos meios de transporte.

Parece-nos pois justificada a confusão que na linguagem vulgar, por vezes, se estabe-

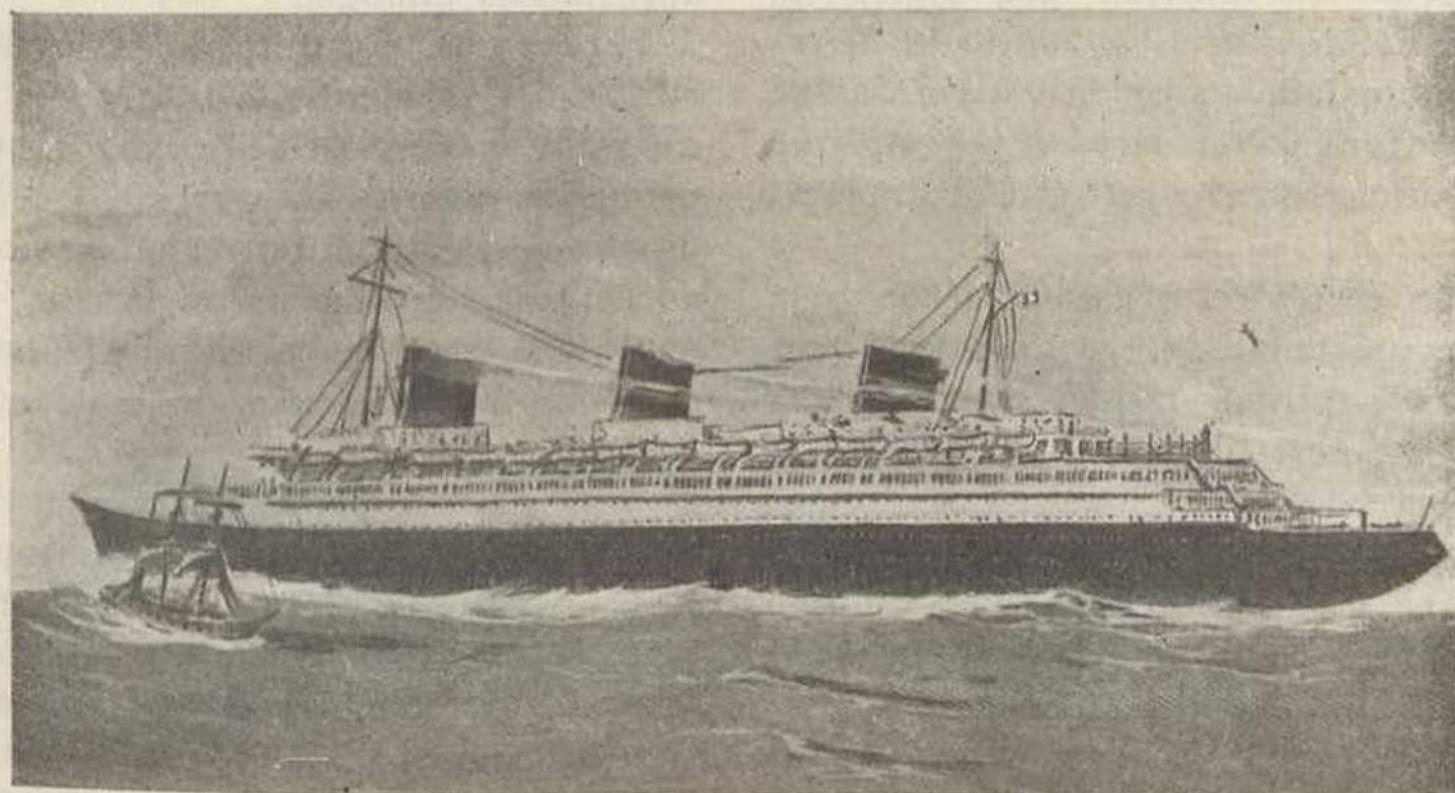


Fig. 1 — O navio mecânico

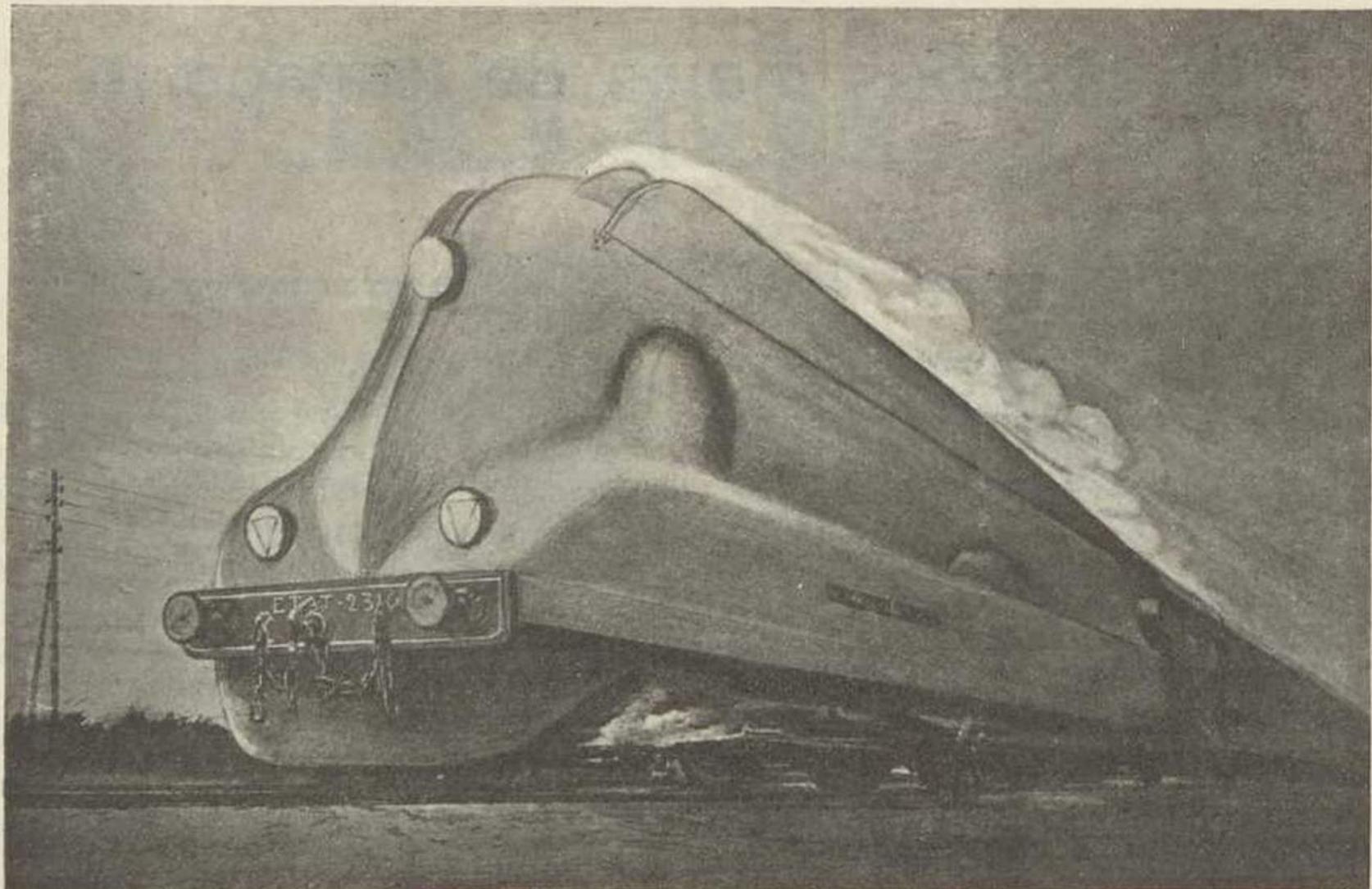


Fig. 2 — O comboio

lece e por isso se justifica também que começemos este artigo por dizer que é intenção nossa tratar apenas de meios de transporte, embora não possamos deixar de nos referir às vias de comunicação, sempre que isso se torne necessário.

A própria classificação dos meios de transporte em *terrestres*, *aquáticos* e *aéreos* baseia-se no estado físico da via em que se deslocam. Convém observar, porém, que essa classificação não satisfaz completamente.

A viação terrestre é caracterizada pela estrada propositadamente construída, quer seja a estrada ordinária, quer seja a estrada ferrea. É caracterizada, portanto, pela existência dum faixa de rolamento, de dimensões transversais limitadas, com obras de arte que mais as limitam ainda, onde o veículo não pode evoluir à vontade como o pode fazer no mar ou na atmosfera.

Ora a verdade é que existem estradas com características semelhantes e que se não apresentam no estado sólido. Os trans-

portes por canais e rios têm quase sempre sujeições tão grandes como os transportes terrestres. O transporte por canais têm-nas sempre e muitas vezes maiores. Os transportes através os rios, excepção feita das zonas próximas da foz, algumas sujeições apresentam também.

Parece-nos, portanto, mais lógica a classificação dos meios de transporte em: *continentais*, *marítimos* e *aéreos*, abrangendo os primeiros não só os terrestres como ainda os que se efectuam por canais e rios porque as estradas ordinárias ou ferreas, os rios e os canais, tudo são caminhos abertos nos Continentes pela mão do Homem ou pela Natureza.

Deixemos, porém, a classificação dos meios de transporte que para nós tem apenas um interesse limitado, visto não ser nosso intuito tratar de todos os meios de transporte. O título do artigo refere-se de facto apenas aos grandes meios de transporte e portanto antes de entrarmos no assunto, outra explicação devemos ainda a quem nos ler.

O que se entende por *grande meio de transporte*? Melhor talvez, quando é que um meio de transporte pode classificar-se de grande?

Em nossa opinião, merece ser assim classificado todo aquele que, com regularidade, possa transportar simultaneamente um grande número de pessoas ou uma grande tonelagem de mercadorias, embora com velocidade reduzida, e todo aquele que se desloque com grande velocidade, transportando embora um pequeno número de pessoas ou uma pequena tonelagem de mercadorias.

São, portanto, grandes meios de transporte na actualidade: o navio mecânico, o comboio, o automóvel com as suas duas modalidades de carro leve, para transportes individuais, e de caminhetas, para transportes colectivos, e a aeronave com as suas duas modalidades também, o dirigível, principal representante dos aerostatos, e o aeroplano, principal representante dos aeródinos.

Introdução histórica

Não temos a pretensão de fazer a história dos meios de transporte. Para compreender e apreciar, porém, o progresso realizado em qualquer ramo da actividade humana, forçoso é considerar os dois extremos da cadeia ininterrupta que liga a invenção à realização actual e cujos elos são os numerosos aperfeiçoamentos que sucessivamente se lhe fôram introduzindo. Para bem apreciarmos, portanto, os grandes meios de transporte que hoje temos à nossa disposição, não

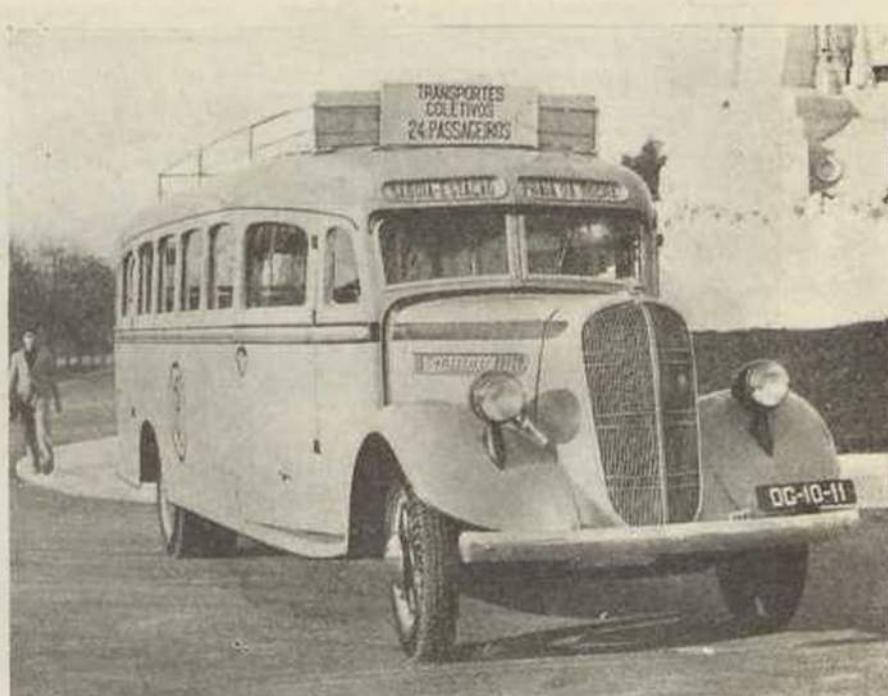


Fig. 4 — O automóvel, sob a forma de caminheta, para transportes colectivos

podemos deixar de lançar um rápido golpe de vista sobre a forma de transportar pessoas e cousas desde o primeiro Homem até o advento do motor mecânico.

O meio de transporte mais antigo no Mundo foi certamente terrestre, tão antigo como o próprio Homem, porque o primeiro meio de transporte de que o Homem se serviu foi a sua própria pessoa para conduzir a água, os frutos e mais tarde a caça e a pesca, necessários à alimentação da sua companheira e dos seus filhos, que um dia, por qualquer motivo, se encontraram impossibilitados de sair da gruta em que habitavam. A via utilizada não devia, a princípio, ter sido definida, mas é natural que, partindo da caverna onde habitava, o Homem escolhesse o terreno que melhor e mais rápida-

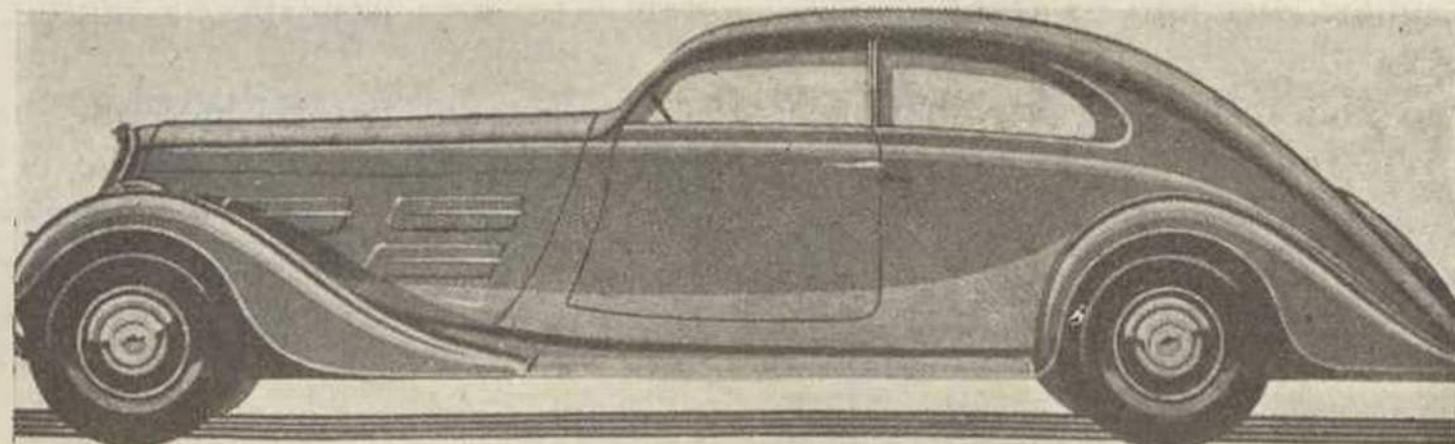


Fig. 3 — O automóvel, sob a forma de carro leve, para transportes individuais

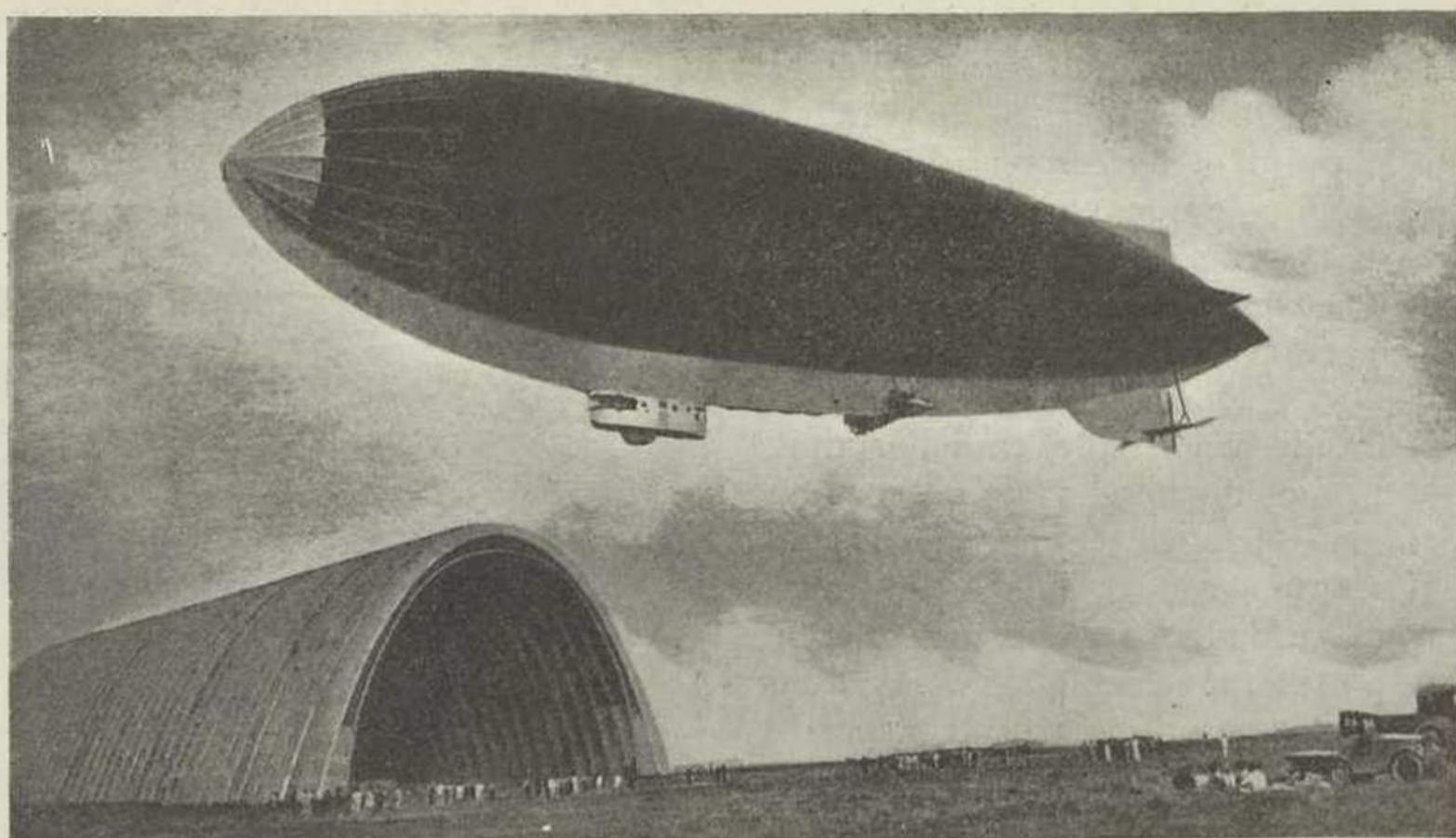


Fig. 5 — O dirigível, principal representante dos aerostatos

mente o conduzisse até os locais onde se abastecia dos géneros necessários à sua alimentação, terreno que, à força de calcado, passou a apresentar o aspecto daquilo a que hoje se chama o caminho de pé pôsto.

Temos então como primeiro meio de transporte o próprio Homem, como primeira via de comunicação o caminho de pé pôsto.

E muitos anos e muitos séculos se passaram, sem que o Homem sentisse a necessidade de outros meios de transporte e de outras vias de comunicação. Não quere isto dizer que desde os primeiros tempos não tivesse germinado no seu cérebro a ideia que pelos séculos fora o acompanhado, de se deslocar depressa, vencendo a terra, sulcando as águas, cortando os ares!

A rapidez da gazela impressionava-o! Porque não poderia ele vencer distâncias como a gazela as vencia?

As aves aquáticas sustentando-se à tona de água e deslocando-se com a manobra das patas à laia de remos, causavam-lhe inveja!

Porque não poderia ele atravessar os cursos de água que o separavam do resto da Terra que não conhecia ainda? Mas o que mais o seduzia, o que mais influência exercia sobre o seu espírito, era o vôo das aves!

Quantas vezes não teria admirado as cegonhas ou as águias, quantas vezes não teria desejado ser apenas um simples passarinho?!

Voar, sonho de séculos, que tantas lendas embeleza, que tanto encanto traz aos contos de fadas e de magias! Voar, realização de poucos anos que tantas páginas de História tem já ensangüentado!

A necessidade, porém, de outros meios de transporte, só deve ter surgido no despontar da civilização, quando o Homem precisou, pela primeira vez, de trocar por outros que não tinha, os produtos da sua agricultura ou da sua indústria, ainda que muito rudimentares. Nessa altura, porém, outras vias e outros meios de transporte começaram a ter uma importância capital, que não os terrestres.

De facto, a História até onde chega, ensina-nos que, dos povos antigos, os que mais importância tiveram foram os navegadores e que essa importância lhes veio precisamente de terem tido à sua disposição a melhor via de comunicação que então se conhecia.

É certo que, de princípio, o mar, um grande lago, um simples rio, deviam ter parecido ao Homem obstáculos intranspo-

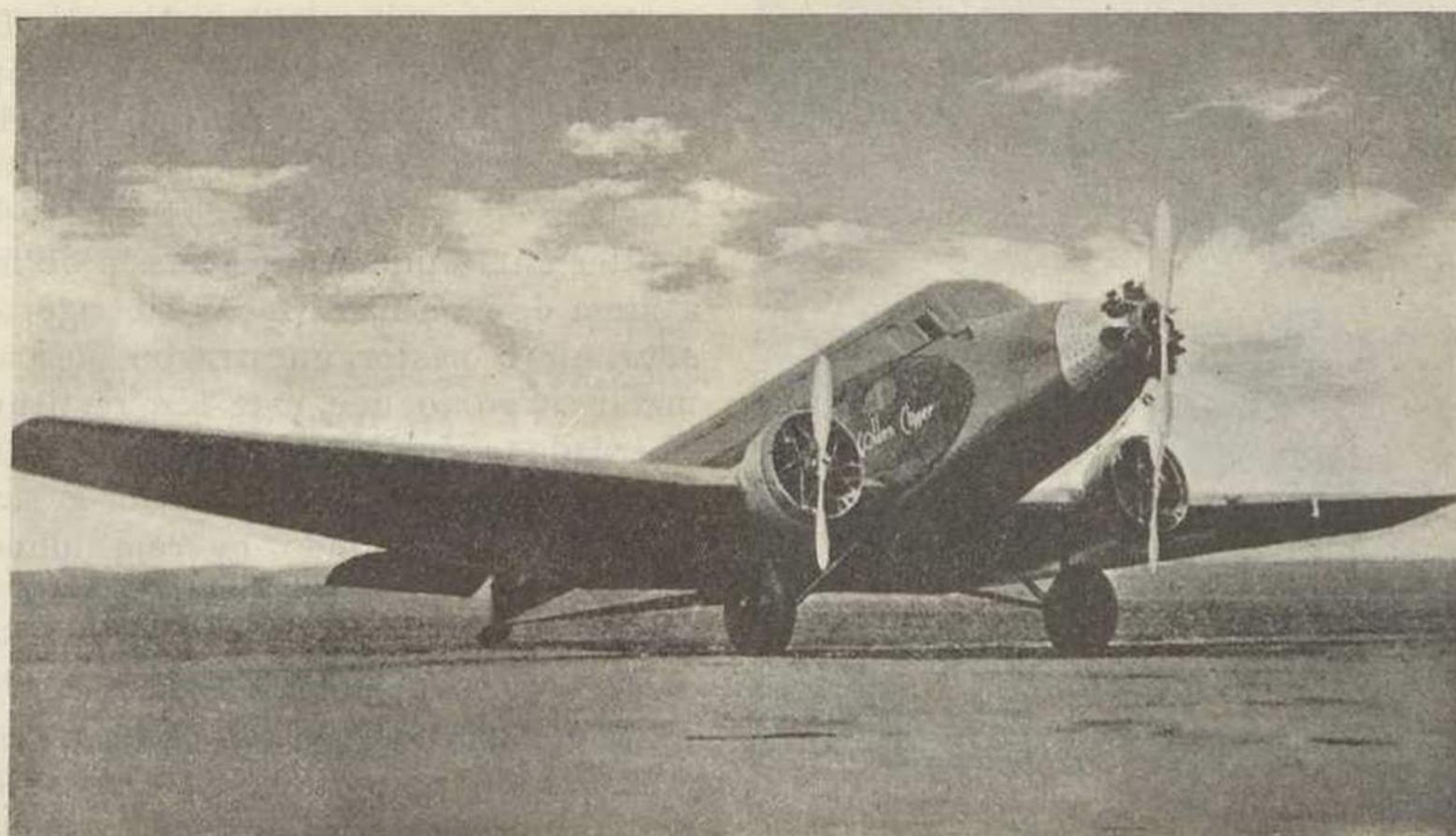


Fig. 6 — O aeroplano, principal representante dos aeródinos

niveis! Quantas vezes não teria deplorado a sua sorte e inveitado mesmo a Natureza que tão bárbaramente o separava dos seus semelhantes, das regiões onde a sua fantasia, desde o início propensa às tentações do fruto proibido, fazia habitar a Felicidade.

A própria Natureza, sempre pródiga e sempre boa, ensinou-lhe, porém, um dia que esses vastos lençóis de água que ele supunha serem a separação, eram pelo contrário esplendidas estradas de ligação. Um temporal mais violento arrancando uma árvore, atirou-a ao rio, a força da corrente arrastou-a sem a submergir, e no cérebro do Homem desenhou-se desde logo o plano do primeiro barco: um tronco de árvore escavado deslizando ao sabor da corrente.

O Homem devia sentir-se então feliz! A Natureza fornecia-lhe o meio de transporte ideal porque lhe ofertava a estrada, já construída e sem necessidade de conservação. Em certos casos mesmo, fornecia-lhe o próprio motor pois os rios são, na feliz expressão de Pascal, os caminhos que andam!

Mas... são caminhos que andam num sentido só e o Homem precisava de fazer singrar os barcos no sentido que quisesse.

Se não teve, portanto, que preocupar-se de princípio com a estrada, outro tanto não sucedeu com o motor e assim nos aparecem sucessivamente: primeiro, o próprio Homem empurrando o barco por meio de uma vara apoiada no fundo ou nas margens dos rios; depois, o Homem ainda movendo o barco com os remos, verdadeiras pás de madeira, copiadas das patas dos palmípedes e por fim... o vento enfunando a vela.

Não é possível saber-se quando e como apareceu a navegação à vela. A sua origem perde-se na noite dos tempos, mas... onde termina a História, começa a Lenda e a lenda da origem da vela merece ser contada.

Todos sabem que os povos antigos criavam um deus, sempre que precisavam de explicar qualquer fenômeno. Cruzavam-se os raios no espaço, ribombava forte o trovão e o Homem, na sua pequenês de sempre, não tendo inventado ainda um certo número de palavras com que mais facilmente pudesse mascarar a sua ignorância, encolhia-se cheio de medo e murmurava: é Júpiter Tonante, castigando a Humanidade com os raios fabricados por Vulcano!

Qualquer mortal sentia-se subitamente apaixonado pela beleza de uma ninfa e logo



Fig. 7 — Caravelas das descobertas

se dizia que fôra atingido pelas setas de Cupido, o Deus do Amor, filho de Vénus, a Deusa da Beleza!

Pois bem: nesses tempos, em que os fenômenos mais complicados se explicavam com tanta simplicidade e por isso mesmo com tanta beleza, contava-se que existira, em tempos idos, uma ninfa, filha portanto de um deus e de uma mulher terrena, de nome Io, por quem Júpiter se apaixonara e a quem transformara em bezerra para ver se dessa forma conseguia subtrai-la à vigilância de sua mulher, a deusa Juno.

Não o conseguiu, porém; Juno facilmente descobriu o ardil e ordenou a um pastor com cem olhos, de nome Argo, que vigiasse continuamente a bezerra não permitindo a ninguém que dela se aproximasse. Vendo Júpiter então que a única forma de libertar a ninfa de uma fiscalização tão rigorosa era suprimir o pastor, encarregou Mercúrio de matar Argo, o que êste fez, restituindo a liberdade a Io. Não levou Juno a bem a morte do pastor, cuja memória resolveu perpetuar espalhando os cem olhos pela cauda do pavão, a sua ave predilecta e para se vingar de Júpiter e de Io, ordenou a uma mosca que continuamente aferroasse a bela ninfa metamorfoseada em bezerra.

Louca de pavor com tal perseguição, Io acabou por se atirar ao mar e a nado conseguiu alcançar o Egito, onde Júpiter lhe restituiu a forma humana e onde tomou o nome de Izis, passando a ser adorada como a deusa do casamento e da tecelagem.

É precisamente com o nome de Izis, que a antiga ninfa nos interessa e não se julgue que estão terminadas já as suas penas.

No Egito, a bela Izis deixou-se apaixonar por Osiris, o deus da vegetação, mas a sua beleza inspirou também uma paixão em Bóreas, deus que representava o vento sentenrião, e que sentindo despresado o seu amor, começou de perseguir Osiris com todas as fôrças dos seus potentes pulmões. Foi então que a deusa, para salvar o noivo



Fig. 8 — Um veleiro actual

da fúria do vento, fugiu com êle numa embarcação onde desfraldou o lenço que trazia aos ombros para a proteger contra a ventania. A fúria do vento enfunou o lenço e o barco singrou como uma verdadeira embarcação à vela.

Ao compor a conhecida quadra

O amor, em quem aparece,
Dizem que faz maravilhas;

.....

o saudoso poeta Augusto Gil, ou se não lembrou da lenda da navegação à vela ou não quiz reconhecer-lhe um certo fundo de verdade, que em toda a lenda sempre existe. Para nós, Portugueses, que em todos os tempos soubemos prestar culto ao deus Cupido e que sobre navegação à vela demos leis ao Mundo inteiro, é no entanto agradável atribuir ao Amor a invenção desse maravilhoso meio de transporte que «por mares nunca dantes navegados» permitiu às Lusas Gentes «novos mundos ao Mundo *irem mostrando*» e que durante muitos e muitos séculos foi o único que garantiu as relações comerciais entre os diferentes continentes.

Ora, simultaneamente com a navegação, fôram-se desenvolvendo também os transportes terrestres, com mais rapidez, é claro, desde o instante em que o Homem conseguiu domesticar alguns animais selvagens



Fig. 9 — A figuração mais antiga da roda

para deles se utilizar como verdadeiros motores.

Parece demonstrado hoje que o primeiro animal que o Homem conseguiu domesticar, foi o burro, que no entanto precedeu de pouco aquêle que mais notáveis serviços tem prestado, o cavalo. O desenvolvimento dos transportes terrestres, porém, só se acentua depois do notável invento da roda, invento que dominou quase por completo todos os meios de transporte desde o seu aparecimento até à época actual.

Podemos afiamente dizer que, sem o invento da roda, nunca teria sido possível a circulação dos comboios, dos automóveis e até mesmo dos navios mecânicos e das aeronaves. É que o princípio do funcionamento do hélice é o mesmo do funcionamento da roda, mas... donde veio ela? Quem foi que a inventou? Mistério que o Homem não conseguiu desvendar ainda e sobre o qual nem sequer pode dar largas à sua imaginação porque não existe no mundo nada que tivesse podido servir de modelo, de simples sugestão apenas, para o invento da roda como orgão fundamental dos grandes meios de transporte. Sabe-se apenas que 6.000 anos antes de Cristo, não era ainda conhecida a roda nem sequer o rôlo. Para o transporte de objectos pesados era utilizado o número necessário de homens atrelados a trenós adeante dos quais o solo era molhado para facilitar o escorregamento.

A figuração mais antiga da roda, data

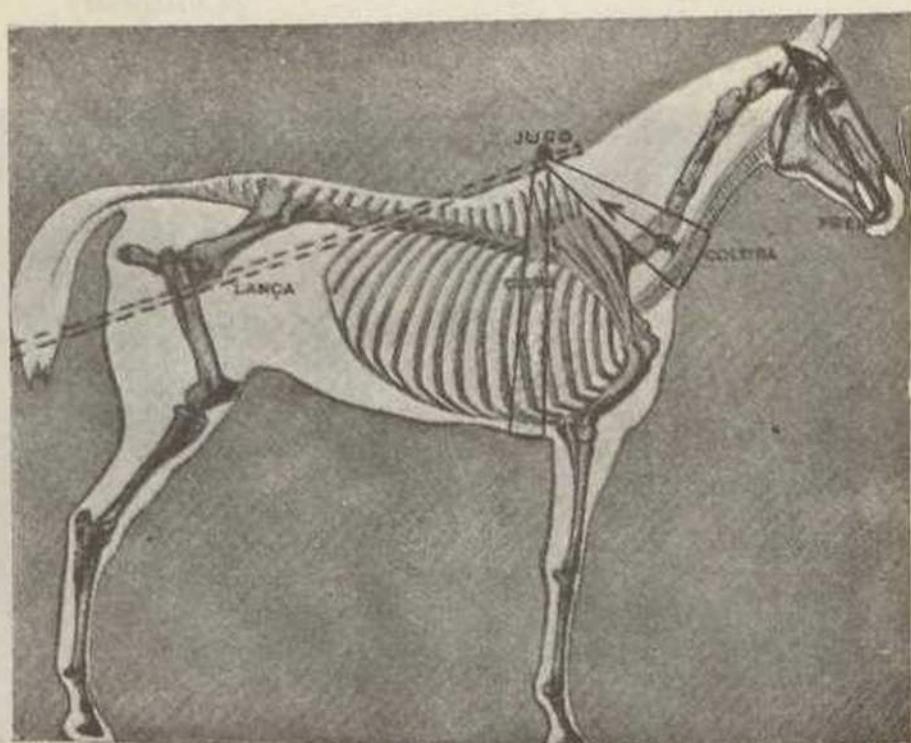


Fig. 10 — A atrelagem antiga



Fig. 11 — Figuração antiga de um cavalo atrelado

de 4.000 anos antes de Cristo, um carro puxado por felinos, que não resistiu à tentação de apresentar, quanto mais não seja como singela homenagem ao ignorado autor de tão prodigioso invento.

Não se julgue, porém, que a descoberta da roda permitiu desde logo obter dos animais de tiro o seu máximo rendimento. Puro engano! O rendimento melhorou, evidentemente, visto que o atrito de rolamento é bastante inferior ao de escorregamento, mas o rendimento do animal de tiro conservou-se por muito tempo ainda bastante abaixo do seu valor máximo utilisável porque o Homem não sabia atrelar os animais!

Como julgam que durante muitos séculos se fez a atrelagem de um cavalo? Nada mais ou nada menos do que pelo pescoço, por meio de uma banda de couro muito semelhante às actuais coleiras dos cãis. Os car-

ros antigos eram puxados, portanto, pela atrelagem mais irracional que possa imaginar-se!

Para melhor ajuizarem do que acabamos de dizer, convém consultarem a gravura onde está representada esquematicamente a atrelagem antiga.

Como se vê, a tracção realizava-se por meio da coleira, do jugo e da lança e, quando o animal puxava, a coleira aplicada à garganta, mesmo contra a traqueia, ameaçava-o de estrangulamento se a carga fosse grande, o que obrigava o animal, num natural instinto de defeza, a levantar a cabeça, lançando portanto o peso sobre os curvilhões, o que mais prejudicava ainda o esforço de tracção. É este facto que explica as atitudes das figurações antigas dos cavalos atrelados que tanta gente toma como atitudes fogosas e que nada mais representam a-final do que um meio de defeza contra um estrangulamento quase certo.

Hoje não sucede assim. A tracção faz-se por coelheira ou por peitoral como se vê nas duas gravuras que se seguem.

Esta atrelagem racional, descoberta embora na China entre o ano 200 antes de Cristo e o ano 200 depois de Cristo, só no século X foi introduzida na Europa e só então pode-se dizer estava descoberta a tracção animal no mundo civilizado do Ocidente!

(Continua)

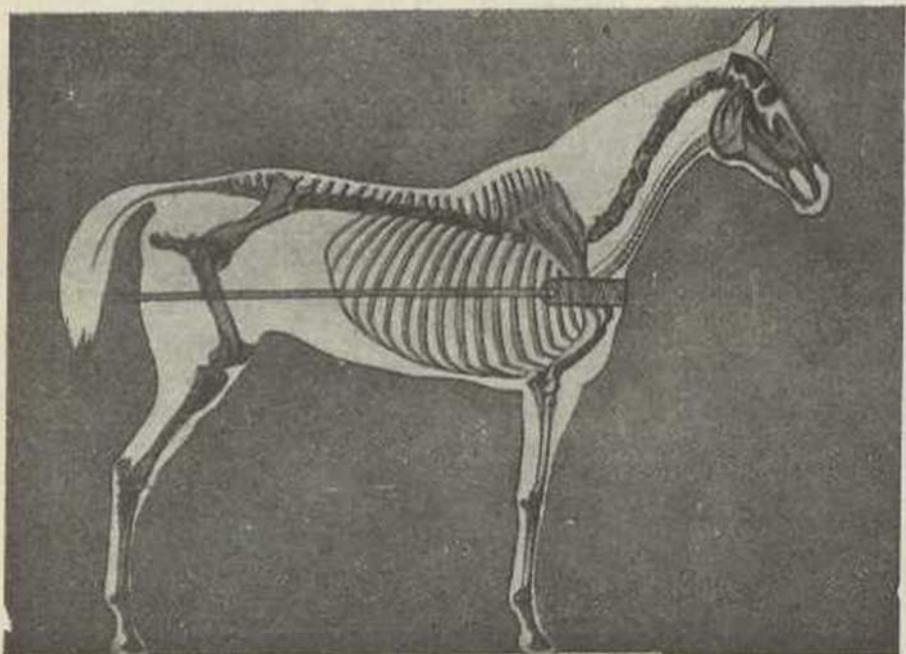


Fig. 12 — Atrelagem moderna — Peitoral

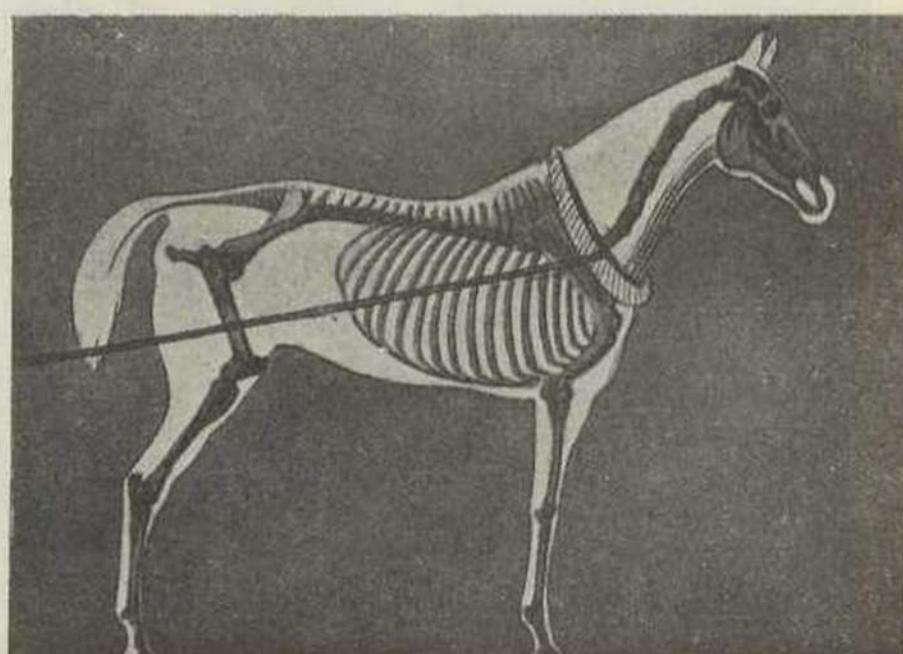


Fig. 13 — Atrelagem moderna — Coelheira

Publicidade radiofónica

Já o *Boletim da C.P.* no seu número de Fevereiro dêste ano teve ocasião de se referir à publicidade radiofónica que a Companhia faz por intermédio de um dos mais potentes postes radiofónicos particulares. Trata-se, como então dissemos, de uma publicidade de grande interesse para o Públíco, que fica elucidado quanto às medidas tarifárias que vão sendo postas em vigor. Esta publicidade, que obedece a uma técnica especial, é feita por meio de palestra que deve ser amena, muito embora o assunto a focar seja por vezes ingrato.

Em Julho passado, por exemplo, foi publicado um Aviso ao Públíco estabelecendo preços de transporte bastante reduzidos, para as remessas de cerveja, expedidas de Lisboa para as estações além de S. Marcos. Tornou-se necessário dar a maior publicidade a esta concessão. Com esse objectivo foi feita a palestra que a seguir transcrevemos, da autoria do Empregado de 1.ª classe, do Serviço do Tráfego, Sr. José Inácio da Costa e Sá, e proferida, como de costume, pelo *Amigo de Portugal*, que é também, como os leitores já sabem, um funcionário da Companhia.

O caso que vou contar
— caso estranho, por sinal —
foi passado não sei onde
... mas não foi em Portugal!

... Nem podia ser, motivo por que fizemos uma afirmação escusada. Mas, vamos ao caso:

Senhora forte e vistosa
com seu esposo viajava.
Era um par inteligente
... tinha dinheiro e gastava!

De facto, há quem tenha dinheiro e não o gaste, e há também quem o gaste e não o saiba gastar. Mas já se disse que eram duas pessoas inteligentes; por isso viajavam.

No mesmo compartimento
— aqui começa a questão —
viajava outro sujeito
magro... magro como um cão.

Existem cãis gordos; portanto, a comparação pode não estar certa. Mas aquela magreza não era natural. O médico aconselhara mudança de ares e ele viajava. Dentro

em pouco estaria bom. Também não era estúpido.

Ora, durante o caminho
a passageira citada
três vezes mudou de assento,
três vezes mudou pousada.

O que não admira. Viajar é conhecer novos lugares, novas perspectivas. Janelas abertas, ora dum, ora doutro lado, a paisagem sucedia-se rapidamente, e daí a senhora ficar entusiasmada e não poder estar quieta.

Mas assim que a posição
e o lugar ela mudava,
à sua frente, apressado,
o outro se colocava.

Era caso para estranhar; qualquer pessoa estranharia o facto, que não tinha fácil explicação. A senhora, no entanto, fechava os olhos, para evitar conflitos, mas...

... quem não gostava da graça
era, de-certo, o marido,
que falou ao malcriado
em tom alto e desabrido;

Tratar-se-ia dum louco? Haveria mal-entendido? É o que vamos saber. Em todo o caso, parecia estar iminente um conflito.

— Diga lá, ó seu esqueleto,
por que motivo ou razão,
à frente de minha esposa
vem pôr-se de plantão?

Aquela do «esqueleto» era forte, mas quem está zangado não escolhe palavras. E, vamos lá, que o termo não era despropositado...

Logo o magriço responde:
— Não julgue que eu seja um traste,
mas... o senhor comprehende...
pode haver algum desastre.

... e não é mau ter na frente
qualquer coisa que amorteça
uma pancada que eu possa
vir a dar com a cabeça...

Que tal? Ninguém esperava isto. É bom
não esquecer, porém, que no princípio desta
história verídica eu disse:

O caso que vou contar
— caso estranho, por sinal —
aconteceu não sei onde
... mas não foi em Portugal

Efectivamente, em Portugal...

A C. P. serve a primor;
O pessoal é seguro;
a linha foi construída
pensando já no futuro.

Os horários são cumpridos
os sinais bem regulados:
— quem parte sabe que chega
— quem fica não tem cuidados.

E estamos todos de acôrdo.

Mas há mais:

O caso que vou contar
foi passado em Portugal.
Sabe-se onde aconteceu
e foi acto natural.

O Algarve é uma região encantadora. Em
épocas próprias aí se vêem amendoeiras em
flor, moiras encantadas e uma população
buliçosa enchendo as praias.

Tudo se vê no Algarve,
nada há que se não veja.
Até há pouco, porém,
ninguem lá via cerveja.

... ou via pouca. Era objecto de luxo.
Porquê?

Por ser um país vinícola
em Portugal há bom vinho.
Mas a cerveja é saudável,
dá consôlo e dá fresquinho.

Por ser estrangeira? É uma razão. Con-
tudo

Portugal dá guarida
a tódos com igualdade.
Lá fora é bem conhecida
a nossa hospitalidade.

... que ainda desta vez não foi desmen-
tida. Abriram-se-lhe as fronteiras do Al-
garve. Para as estações além de S. Marcos,
desde Lisboa, baixou o preço por expedição.
Oiça-se:

— Em escudos, é bem de vêr:
Cento e quinze é por vagão;
mas se ela fôr em detalhe
cento e vinte escudos são.

E se virmos que êste preço
é dado por tonelada,
cento e quinze ou cento e vinte
é bém pouco... é quâsi nada.

Efectivamente, mil quilogramas de cer-
veja por cento e quinze ou cento e vinte
escudos desde Lisboa para *qualquer* estação
ao sul de S. Marcos é dar à cerveja honras
de cidade.

Quem tomou tal iniciativa? A C. P.—
Por isso eu disse:

O caso que vou contar
foi passado em Portugal.

.....

E como estas medidas de largo alcance
são vulgares no nosso país, sempre promo-
vidas pela C. P., eu acrescentarei:

.....

Sabe-se onde aconteceu
e foi acto natural.

E estamos todos de acôrdo, mais uma
vez!

Consultas e Documentos

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públíco A. n.º 603. — Estabelece a ampliação de serviço no apeadeiro de Trémoa, situado ao quilómetro 12,600 da linha da Lousã.

Aviso ao Públíco A. n.º 604. — Comunica ter sido encerrado o Despacho Central de Alpiarça.

Aviso ao Públíco A. n.º 605. — Relaciona todos os Despachos Centrais ligados a estações da Companhia pelas carreiras de caminhetas de serviço combinado e indica-se o serviço que cada um deles está habilitado a fazer.

Aviso ao Públíco A. n.º 606. — Comunica ter sido encerrado provisoriamente o Despacho Central de Góis.

Aviso ao Públíco A. n.º 607. — Estabelece preços firmes para os transportes de cerveja de Lisboa para o Algarve, para defender o caminho de ferro da concorrência da via marítima.

Aviso ao Públíco A. n.º 608. — Informa ter sido inaugurado serviço combinado para o transporte de mercadorias entre a estação de Belver e Gavião.

Aviso ao Públíco A. n.º 609. — Informa ter sido inaugurado um serviço combinado para o transporte de mercadorias entre a estação de Beja e o Despacho Central de Mértola.

Aviso ao Públíco A. n.º 610. — Anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Calhabé, na linha da Louzã, entre Coimbra e Carvalhosas.

Aviso ao Públíco A. n.º 611. — Anuncia a aber-

tura à exploração do apeadeiro da Venda do Alcaide, na linha do Sado, entre Pinhal Novo e Palmela.

Aviso ao Públíco A. n.º 612. — Estabelece disposições a que está sujeito o serviço directo entre Portugal-França e além.

1.º Aditamento ao 1.º Complemento à Tarifa Especial n.º 22 de Grande Velocidade. — Estabelece preços de bilhetes de todas as estações da Companhia para Sabugal-Central, e de Mafra-Central, Sabugal-Central e Tôrres Novas-Central para todas as estações que figuram como destino na Tarifa Especial n.º 22 de G. V.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-P. — Estabelece preços de bilhetes para combóios tranvias, para Leixões-Serpa Pinto.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4-P. — Torna extensivo os preços de bilhetes de assinatura a Leixões-Serpa Pinto a que se refere o Capítulo IV, prevendo-se também preços para bilhetes de assinatura dos Capítulos III e IV de Leixões-Serpa Pinto ou Leixões para Ponte do Carro até Contumil.

Aditamento n.º 52 à Classificação Geral. — Elimina as palavras «por via marítima» das rubricas referentes a toros de eucalipto ou de pinho para exportação, de forma a haver rubrica apropriada a exportação quer por via marítima, quer por via terrestre, e fixa o tratamento tarifário aplicável neste último caso. Também estabelece que nos percursos de zona, nas linhas do Estado, os toros com casca passem a disfrutar da tabela 13 da Tarifa Especial n.º 1 de p. v..

Aditamento n.º 53 à Classificação Geral. — Modifica o tratamento tarifário aplicável ao cacau, café e sucedâneos, de modo a facilitar a captação desse tráfego.

Comunicação-Circular n.º 61. — Regulamenta o transporte de «cápsulas explosivas carregadas», em remessas de detalhe.

II — Fiscalização

Comunicação Circular n.º 139. — Comunica ter sido resolvido, para efeito da venda de bilhetes ao abrigo do Capítulo VII da Tarifa Especial n.º 7-P., que se aceitem também os bilhetes de identidade do Arquivo de Identificação quando os alunos das escolas oficiais não possuam os bilhetes de identidade das respectivas escolas.

Comunicação Circular n.º 140. — Refere-se ao restabelecimento do contrato de publicidade com a revista «Eva», que passa a ser transportada gratuitamente.

Comunicação Circular n.º 141. — Chama a atenção dos agentes das estações para o facto de, por vezes, serem apresentadas a despacho remessas de pequenos animais em jaulas e grades de dimensões exigüas em relação ao número e tamanho das espécies de animais nelas contidas, devendo os agen-

tes encarregados da sua expedição e recepção, sempre que o caso se verifique, aconselharem os expedidores a fazerem a distribuição e o acondicionamento dos animais de forma que não os prejudique.

Comunicação Circular n.º 142. — Indica as condições a que ficam sujeitos os transportes de materiais destinados à construção da variante e ponte da Magra — linha do Sul — que a firma António Veiga & Manuel Martins de Oliveira vai efectuar por conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 681. — Recomenda celeridade na devolução de taras servidas no transporte de manteiga.

Comunicação-Circular n.º 682. — Recomenda cuidado com o trasbordo de malas do correio, para evitar reclamações da A. G. C. T. e Telefones.

Comunicação-Circular n.º 683. — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.



O Tejo e o Rossio de Abrantes, vistos do alto do Castelo desta cidade

Comunicação Circular n.º 684. — Recomenda cuidado com o transporte das remessas de mármores, de forma que não sofram avarias.

Comunicação Circular n.º 685. — Refere-se a vagões de propriedade particular matriculados na «Sociedade Estoril».

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Junho de 1939

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 8 ...	4.500	4.569	1.789	1.958	2.169	2.041
» 9 » 15 ...	4.022	3.695	1.693	1.646	1.738	1.590
» 16 » 22 ...	4.064	4.100	1.656	1.669	2.075	1.851
» 23 » 30 ...	4.602	4.654	1.676	1.793	2.525	2.250
Total	17.188	17.018	6.814	7.066	8.507	7.732
Total do mês anterior	18.420	17.365	7.065	7.619	9.424	7.523
Diferenças ..	-1.232	-374	-251	-553	-917	+ 209

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Julho de 1939

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 8 ...	5.014	4.742	2.089	1.978	2.153	1.905
» 9 » 15 ...	4.122	3.923	1.534	1.695	2.093	1.921
» 16 » 22 ...	4.148	3.938	1.566	1.653	2.082	1.914
» 23 » 31 ...	5.350	5.240	1.787	2.090	2.442	2.487
Total	18.634	17.843	6.976	7.416	8.770	8.317
Total do mês anterior	17.188	17.018	6.814	7.066	8.507	7.782
Diferenças ..	+ 1.446	+ 825	+ 162	+ 350	+ 263	+ 585

Estatística referente a Abril, Maio e Junho de 1939

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1939		Percorso efectivo em		Diferenças em 1939		Percorso efectivo em		Diferenças em 1939		
	1938	1939	A mais	A menos	1938	1939	A mais	A menos	1938	1939	A mais	A menos	
Abril	De passageiros	393.739	393.781	-	958	132.381	136.620	4.239	-	139.611	139.979	368	-
	De mercadorias	207.013	221.668	14.655	-	42.916	38.658	-	4.258	116.555	108.267	-	8.288
	Em manobras ..	69.763	71.405	1.642	-	28.770	27.769	-	1.001	31.681	27.034	-	4.647
	Totais ..	670.515	685.854	16.297	958	204.067	203.047	4.239	5.259	287.847	275.280	368	12.935
Total das diferenças em 1939			A mais:	15.839			A menos:	1.020			A menos:	12.567	
Maio	De passageiros	381.605	383.284	679	-	129.923	134.559	4.636	-	136.483	136.582	99	-
	De mercadorias	190.726	216.787	26.061	-	40.428	37.705	-	2.723	109.292	109.591	299	-
	Em manobras ..	64.311	70.130	5.819	-	27.106	27.648	482	-	29.043	26.753	-	2.290
	Totais ..	636.642	669.201	32.559	-	197.517	199.912	5.118	2.723	274.818	272.926	398	2.290
Total das diferenças em 1939			A mais:	32.559			A mais:	2.395			A menos:	1.892	
Junho	De passageiros	402.687	398.573	-	4.114	133.582	141.830	8.257	-	140.717	140.094	-	623
	De mercadorias	196.670	215.364	18.694	-	37.579	39.222	1.643	-	104.834	107.306	2.472	-
	Em manobras ..	64.676	71.426	6.750	-	27.501	28.905	1.404	-	28.695	25.678	-	3.017
	Totais ..	664.033	685.363	25.444	4.114	198.662	200.966	11.304	-	274.246	273.078	2.472	3.649
Total das diferenças em 1939			A mais:	21.890			A mais:	11.334			A menos:	1.168	
Desde Janeiro	De passageiros	2.338.824	2.320.978	-	2.846	777.979	808.683	30.704	-	825.460	824.369	-	1.091
	De mercadorias	1.261.196	1.327.287	66.091	-	242.587	228.246	-	14.341	674.901	638.649	-	36.252
	Em manobras ..	423.363	425.089	2.676	-	164.682	163.414	-	1.268	184.395	168.623	-	15.773
	Totais ..	4.007.383	4.073.304	68.767	2.846	1.185.248	1.200.343	30.704	15.603	1.684.756	1.631.641	-	53.115
Total das diferenças em 1939			A mais:	65.921			A mais:	15.095			A menos:	53.115	

Pessoal.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Aparício Nunes Frutuoso

Chefe de Circunscrição de Exploração
Admitido como praticante em 1 de Fev.^o de 1899
Foi elegiado por bons serviços prestados



José António Rodrigues

Inspector de Contabilidade
Admitido como praticante em 1 de Fev.^o de 1899
Foi elegido por bons serviços prestados



José da Costa Lopes

Inspector de Contabilidade
Admitido como praticante em 1 de Fev.^o de 1899



Arnaldo Ventura Resende

Encarregado de Contabilidade
Admitido como praticante em 1 de Fev.^o de 1899

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

O Maquinista de 3.^a classe Manuel Simões 1.^o e restante família do falecido Francisco Simões, Limpador no Depósito de Máquinas de Entroncamento, agradecem muito reconhecidos a todo o pessoal e agentes superiores que se dignaram acompanhar

à sua última morada seu extremoso irmão e a todos que por qualquer outra forma lhes manifestaram o seu desgosto e que, por motivos de serviço, não puderam comparecer àquele piedoso acto. Para todos, os seus sinceros agradecimentos.

Actos dignos de louvor

Quando, em 21 de Julho p. p., se deu a fuga de um vagão de S. Gemil para Contu-

mil, o Chefe desta estação, Snr. António Passos Simas, providenciou rápida e acertadamente, logo que foi avisado telefónicamente do sucedido, fazendo imobilizar o veículo, o que evitou que este seguisse em direcção a Campanhã.

Quando do incidente atrás referido, o Factor de 2.^a classe, Snr. Manuel Pinto Marante, em serviço na estação de Contumil, atendeu rapidamente a chamada telefónica de S. Gemil e participou imediatamente ao Chefe da estação a ocorrência, contribuindo assim para que este agente tomasse desde logo as suas acertadas providências.

Quando, no dia 27 de Julho p. p., procedia em trânsito à limpeza do lavabo de uma carruagem do comboio 55, o Limpador da Revisão do Material Circulante, Snr. Acácio Pinto da Fonseca, encontrou abandonado um relógio de pulso, de ouro, que imediatamente entregou ao Revisor.

O Snr. Hipólito dos Passos, Ensebador de 2.^a classe em Vendas Novas, da Revisão do Material Circulante do Barreiro, encontrou abandonado debaixo de um banco de uma carruagem da composição do comboio n.^o 305 de 20 de Julho último, uma mala contendo dinheiro e jóias, tendo feito entrega imediata do achado ao Chefe da estação.

O Chefe do distrito n.^o 1, da 1.^a Secção da Via e Obras, Snr. Joaquim Maria, encontrou, no dia 5 de Julho passado, abandonado na linha, um lápis de tinta e a importância de 100\$00, que imediatamente entregou ao Chefe da estação de Lisboa-P.

O Conferente da estação de Alfarelos, Snr. Artur Ribeiro da Fonseca, recebeu no dia 17 de Julho passado, do Pagador a importância de 100\$00. Logo que deu pelo engano, o Snr. Fonseca devolveu ao Pagador o dinheiro recebido a mais.

O Snr. Guilherme Ribeiro da Fonseca, Limpador da Revisão do Material Circulante de Lisboa, encontrou, abandonado numa carruagem do comboio 55, de 13 de Julho passado, um porta moedas contendo 100\$00, que imediatamente entregou ao Revisor do comboio.

No dia 28 de Agosto findo, o Servente da Direcção Geral, Snr. Tiago Marques, encontrou nos corredores do Serviço Central uma nota de 20\$00 que imediatamente entregou ao Chefe do pessoal menor.

Quando procedia à limpeza de uma repartição do Serviço Central, no dia 28 de Agosto passado, o Carregador Snr. José Rosa encontrou um anel de ouro, que imediatamente entregou ao Chefe do pessoal menor.

Promoções

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Chefe de Circunscrição: Aparício Nunes Frutuoso.

Sub-Inspector: Pedro António Morgado.

Chefe Principal: João António de Carvalho.

Chefes de 1.^a classe: Artur Nozes de Almeida, Eliseu da Silva Ruivo, José dos Reis, Manuel Martins, Manuel Branco Picado, António Tiago da Costa Gonçalves e Alberto Monteiro Machado.

Chefes de 2.^a classe: Joaquim Maria de Sousa, António do Carmo Diogo, José Pereira Júnior, José Manuel dos Santos, Pedro dos Santos Rodrigues, Pedro António Ferreira, João Baptista Comprido, António Trindade Ferreira, Manuel Lopes, Francisco António Paixão e Abílio Alves da Costa Braga.

Chefes de 3.^a classe: José Pinto Barroso, Manuel Lourenço, António Simões, Carlos Xavier Fragoso da Cruz Costa, José Marques Cardoso, Manuel António, Francisco João Móga, João Amaro, João Alves Bento e João Amaro.

Factores de 1.^a classe: Raul Pinto, João Francisco Branco, Manuel Diniz, António Domingues, Virgilio de Carvalho, Moisés Amaral da Silva Morgado, Américo Castanho de Matos, Raul Afonso Florenço, António Marques da Silva, Joaquim Francisco Martins, Fernando das Neves Basilio, José Nunes Vidal, Francisco Sales Cardoso Marques, Severo de Moraes Gonçalves, Manuel Monteiro e José Augusto Grave.

Factores de 2.^a classe: José Ferreira Neto, João Joaquim de Matos, Manuel Fonseca, José Casimiro, Gervásio dos Santos Figueira, Eduardo Sebastião Guita, Artur Ferreira, Jaime Carriço Lopes, José Maria Correia, Armando Pinto da Costa Guimarães, Ilídio Soares Teixeira, Luiz Maria Marques, Tomé Ramos Enes, Arnaldo Artur Cruz Franco, Joaquim Matias de Jesus Pinto, Delfim Rodrigues Moreira, António Pinto, Luiz Artur Rodrigues, Acácio Nascimento Ferreira e Américo Augusto de Mesquita.

Encarregado de Contabilidade: Acácio Correia.

Bilheteiro Principal: José Dias da Conceição.

Condutor Fiscal: Jerónimo Fernandes Pereira.

Condutor Principal: Laurentino Augusto Lopes Moreira.

Condutores de 1.^a classe: José Joaquim Mendonça e Adriano Augusto Fernandes.

Condutores de 2.^a classe: Alfredo Soares de Almeida, Alberto Martins Tôrres e Gaspar Monteiro de Oliveira.

Guarda-freios de 1.^a classe: Júlio Pereira e António Augusto Príncipe.

Guarda-freios de 2.^a classe: Augusto de Sousa, António Ribeiro e António de Sousa Campos.

Capataz Principal: João Lopes.

Capataz de 1.^a classe: José Fernandes.

Capataz de 2.^a classe: José dos Reis.

Akulheiro de 1.^a classe: João Maria Baptista.

Akulheiros de 2.^a classe: David Camarneiro, João dos Santos e José Maria da Silva.

Akulheiros de 3.^a classe: António Maria Lapo Galante, Manuel Infante Mendes, Manuel dos Santos, Francisco Nunes, Artur Pereira da Silva, António Teixeira, Antó-

nio Monteiro, Waldemar Pereira Esteves, Feliciano José Leocádio, José Augusto Pulga, Arcelino da Conceição e Francisco Alves.

Nomeações

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Encarregado de Contabilidade: Raul Joaquim de Carvalho.

Factores de 3.^a classe: Augusto de Matos Roldão, António Barros Ferreira da Silva, José Machado Forte, António Henriques Lourenço, Joaquim Fernandes Barbosa Júnior, Domiciano Vieira dos Reis, António Velez Conchinhas, António Leal, António Pereira, José Pimenta Raimundo, Adelino Jorge, José Maria Galvão, Mateus Costa, Emílio Alves Taborda, Francisco Domingos Raimundo e Martinho Pinheiro.

Revisores de 3.^a classe: Armando Gameiro, Elísio de Jesus Mendes e José Joaquim Baptista.

Fiel de 2.^a classe: Rodrigo Augusto de Oliveira.

Guarda-Freios de 3.^a classe: Afonso Henriques Nunes, José Gonçalves, José Miranda, António Palha Ruivo, Manuel Martins Cravinho, António Pereira, António da Cruz Coelho, António Alves, Mário da Silva Couto e Alberto António Moreira.

Engatadores: Abilio Pinto e Eugénio da Silva.

Faroleiro: Manuel Lourenço.

Guardas de Estação: António Silvério Fernandes e António da Costa Brito.

Servente de Escritório: António José Correia.

Servente de Dormitório-Trens: António Pires.

Carregadores: Joaquim Aires Lourenço, Manuel da Silva Feio, Sérgio Príncipe Portugal da Silveira, João Gomes da Cunha Dias, José Gonçalves, Herminio Ferreira, José Rodrigues de Oliveira, Francisco Lourenço Gonçalves, João Pereira Marques, João Delgado Cardoso, Calixto Reboxo, Feliciano José Bota, Edmundo José Grenha, Arpino Calheiros, José dos Santos Caldeira,

António Bernardino, António Barbosa, José da Silva Abrantes, Francisco Pereira, Lúcio Rodrigues Palma, José António Urbano, Abílio da Cunha Bragança, Felix de Carvalho, José António Abrantes, Adelino Domingos, Manuel Maria Samarra, Maximino José, Manuel Mendes e Vicente Eduardo Amado.

MATERIAL E TRACÇÃO

Desenhador copista: Luiz João Fernandes.

Escriturários de 3.^a classe: José Camilo Rocha Pargana, Aparicio Mendes e Luiz Eugénio Pitout.

VIA E OBRAS

Guarda-fios de 3.^a classe: João Bento Calado, José Pombo, João Cardoso Ribeiro e Alfredo Fernandes.

Mudanças de categoria

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Para:

Telegrafistas de 1.^a classe: O encarregado de pôsto, Ventura de Almeida Cavacas.

Guarda-freios de 1.^a classe: O empregado de 3.^a classe, Carlos Teixeira Zagalo.

MATERIAL E TRACÇÃO

Para:

Fogueiro de locomóvel: O Revisor de 3.^a cl., Manuel Marques.

Escriturário de 3.^a classe: O Revisor de 3.^a classe, Francisco António Santos Pireza.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Junho

Manuel Flores, Capataz principal de Lisboa R.

Joaquim Fortes, Agulheiro de 3.^a classe de Fundão.

Francisco de Sousa Morgado, guarda de Entroncamento.

Em Julho

António Luiz Lobato de Faria, Chefe de Secção do Serviço de Fiscalização.

José António Rodrigues, Chefe da 1.^a Circunscrição.

João Afonso dos Reis, Inspector de 18.^a Secção de Serviço Geral.

Abel Teixeira Machado, Chefe Principal de Gaia.

António de Abreu, Factor de 1.^a classe de Lisboa P.

José Marques, Capataz principal de Beja.

Joaquim Manuel, Agulheiro de 1.^a classe de Pavia.

António Lopes Contente, Agulheiro de 3.^a classe de Abrantes.

João Seborro, Servente da Guarda.

João Pires, Carregador de S. Tiago do Cacém.

Ernesto Pereira David, Carregador de Marco.

Augusto Queiroz, Carregador de General Tôrres.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Julho

Guilhermino Marques da Ponte, Maquinista de 2.^a classe.

António Marques Correia da Silva, Lampista.

Francisco Lourenço, Lampista.

VIA E OBRAS

Em Julho

Joaquim Lopes Coelho, contra-mestre de 2.^a classe da 3.^a Secção, Entroncamento.

Francisco Pereira, Chefe do distrito 429, Gouvinhas.

José Lourenço, Chefe do distrito 239, Faro.

Gonçalo Correia, Sub-Chefe do distrito 428, Régua.

Manuel Taipas, Assentador do distrito 37, Torre das Vargens.

José dos Santos Gomes, Assentador do distrito 410, Barrozelas.

Sebastião Frade, Servente da 16.^a Secção, Faro.

Maria Júlia, Guarda de P. N. do distrito 3 da 5.^a Secção, S. Martinho.

Silvério Jales, Guarda de P. N. do distrito 54, Pombal,

Porcina Rebelo, Guarda de P. N. do distrito 409, Barcelos.

Falecimentos

Em Julho

EXPLORAÇÃO

† *António Cardoso*, Factor de 1.^a classe, de Rêde.

Admitido como Praticante em 13 de Abril de 1916, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 31 de Dezembro de 1918 e promovido a Factor de 1.^a em 29 de Maio de 1926.

† *Júlio Ribeiro Sanches*, Factor de 3.^a cl., de Lisboa P.

Admitido como praticante para Factor em 1 de Julho de 1933, foi nomeado Aspirante em 1 de Julho de 1934 e Factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1936.

† *Januário Pinto Sismundo*, Carregador, de Gaia.

Admitido como Carregador suplementar em 23 de Outubro de 1922, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Março de 1925.

† *João Gonçalves da Rocha*, Carregador, de Barcelos.

Admitido como Carregador eventual em 16 de Dezembro de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Herculauo Ferreira*, Servente do Armação de Lisboa P.

Admitido em 22 de Março de 1922, como Servente contratado e ingressou no quadro em 1 de Maio de 1927.

† *Francisco Simões*, Limpador do Depósito de Entroncamento.

Admitido em 21 de Abril de 1924 como Limpador suplementar e ingressou no quadro em 1 de Março de 1928.

† *José Manuel Cardoso*, Contra-mestre de 2.^a classe.

Admitido em 26 de Novembro de 1911, como Serralheiro suplementar, promovido a Chefe de Brigada especializado em 1 de Abril de 1930 e nomeado Contra-mestre de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1936.

† *Luiz Domingos Melão*, Acendedor do Depósito de Campolide.

Admitido em 18 de Janeiro de 1921, como Limpador suplementar, nomeado Ajudante de acendedor em 31 de Outubro de 1926 e promovido a Acendedor em 1 de Janeiro de 1935.



† *António Cardoso*
Factor de 1.^a classe



† *Júlio Ribeiro Sanches*
Factor de 3.^a classe



† *José Manuel Cardoso*
Contra-mestre de 2.^a classe



† *Luiz Domingos Melão*
Acendedor

11 — Concedo sempre abrigo a quem me pede protecção — 3.

M. J.

18 — Meu amigo, apresentas muita fuchsia e miséria — 3-2.

Marquês de Carinhais

12 — Trigo Serraceno é um género de poligónneas — 4.

Diabo Vermelho

Tipográficos

13 — Procurei a árvore genealógica de uma raça — 3.

Manelik

19 —

14 — Conheço um sujeito que além de ser ativo é soberbo — 4.

Visconde de la Morlière

CIUME

15 — Um ratoneiro fugiu com um boneco — 3.

Visconde de Cambolh

13 letras

Paladino

Sincopadas

20 —

16 — Um peixe pequeno é sempre menor que um pequeno cavalo — 3-2.

Zéfran Cisco

C

O

17 — O fornecimento gratuito da pescada aos hospitais tem sido feito como tributo antigo — 3-2.

Zéfran Cisco

8 letras

Marcial

Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Setembro de 1939

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional A. A. kg.	2\$35	Chouriço de carne kg.	12\$00	Presunto..... kg.	10\$00
» » branco "	2\$60	Far.º de milho branco .. "	1\$45	Petróleo..... lit.	1\$40
» » Mate.. "	2\$70	Far.º de milho amarelo .. "	1\$30	Queijo flamengo kg.	21\$50
» » glacé .. "	2\$90	» » trigo	2\$30	Queijo do Alentejo kg.	12\$50
» » gigante .. "	2\$90	Farinheiras	6\$00	Sabão amêndoas	1\$20
Açúcar de 1.º Hornung "	4\$35	Feijão branco..... lit.	2\$10	» Offenbach..... "	1\$70
» " 2.º "	4\$15	" " grado .. "	2\$20	Sal..... lit.	\$20
" pilé	4\$35	" frade..... "	1\$50	Sêmea	kg. 80\$ e \$85
Azeite de 1.º lit.	6\$50	" manteiga litro 1\$90 e	2\$10	Toucinho .. kg. 5\$10, 5\$20 e	5\$30
" " 2.º .. "	5\$60	" avinhado..... "	1\$80	Vinagre	\$45
Bacalhau inglês kg. 4\$15 4\$95 e	5\$35	Lenha	5\$20	Vinho branco - Em Campanhã ..	1\$20
" sueco kg. 4\$80 e	4\$90	" de carvalho	5\$25	" " - Restant. Armazens ..	\$70
Banha..... kg.	5\$60	Manteiga	14\$00	" tinto - Campanhã	1\$20
Batatas..... "	variável	Massas	3\$60	" " - Gaias	1\$00
Carvão sôbro.... kg. 5\$00 e	5\$60	Milho	5\$90	" " rest. Armazens	\$75
Cebolas..... kg. variável		Ovos	duz. variável		

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 imposto camarário.

Além dos géneros 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 esmaltado, 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.).