



C.P.

BOLETIM

Nº 124

OUTUBRO 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

Nenhum dos senhores decifradores desta secção acertou com a solução correcta de uma das charadas publicadas no n.º 122. Essa charada contudo é anulada pela razão, parece-me, de não se verificar nos dicionários adoptados.

É a razão porque na classificação do citado número que abaixo menciono ainda aparece o quadro de honra.

Na classificação do n.º 121 (mês de Julho) foi omitido por lapso o prezado Charadista Brielga com 22 decifrações (Quadro de honra).

Resultados do n.º 122

QUADRO DE DISTINÇÃO

Costasilva — 9 votos — Produção n.º 7

Outras votações:

Mefistófeles, 8 votos — Produção n.º 2

Marcial, 5 votos — Produção n.º 17

QUADRO DE HONRA — TOTALISTAS

Alerta, Bandarra, Brielga, Britabrantes, Dalotos, Marcial, Mefistófeles, Patadino, Profeta e Zéfran Cisco (19)

QUADRO DE MÉRITO

Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Manelik, Preste João, Barrabás e Radamés (18);
Elmintos, Fred-Rico, Veste-se, Otrebla, P. Régo, Costasilva, Cruz Kanholo, Roldão e Novata (17).

Soluções

1 — Amazonas; 2 — Megalino; 3 — Sioba-siba; 4 — Partida-parda; 5 — Mercia-mera; 6 — Capote-cate; 7 — Regatas; 8 — Cevo; 9 — Valadio; 10 — Osar; 11 — anulada; 12 — Tartaranha-tartaranhão; 13 — Balba-ablab; 14 — Meda-adem; 15 — residente; 16 — Semita; 17 — Mordedela; 18 — Antes que cases vê o que fazes; 19 — Para grandes males grandes remédios; 20 — Men, égoa, noemi, amôr, iro.

Aditivas

1 — Copo após copo produz bebedeira — 2-1.

Brielga (T. E.)

2 — Foi ferido mortalmente no coração quando na fôrça da vida construía as espécies de jangada — 2-2.

Zéfran Cisco

3 — Se permanece por mais tempo naquela vida a morte não tardaria, visto já se sentir muito cansado — 2-2.

Zéfran Cisco

Sincopadas

4 — A grainha de uva é uma cousa que a gente despreza — 3-2.

Brielga (T. E.)

Duplas

5 — Essa notícia é uma história — 4.

Marquês de Carinhas

6 — Esta espécie de carruagem cuja caixa é feita de verga parece uma espécie de cesto com azas — 3.

Visconde de Cambolh

7 — Um estudante de seminário fez uma mistura de cal, saibro e cascalho para construções — 3.

Manelik

8 — Palha e feno são bons alimentos para o gado — 3.

Diabo Vermelho

9 — Hoje todo o peralta sabe francês — 4.

Preste João

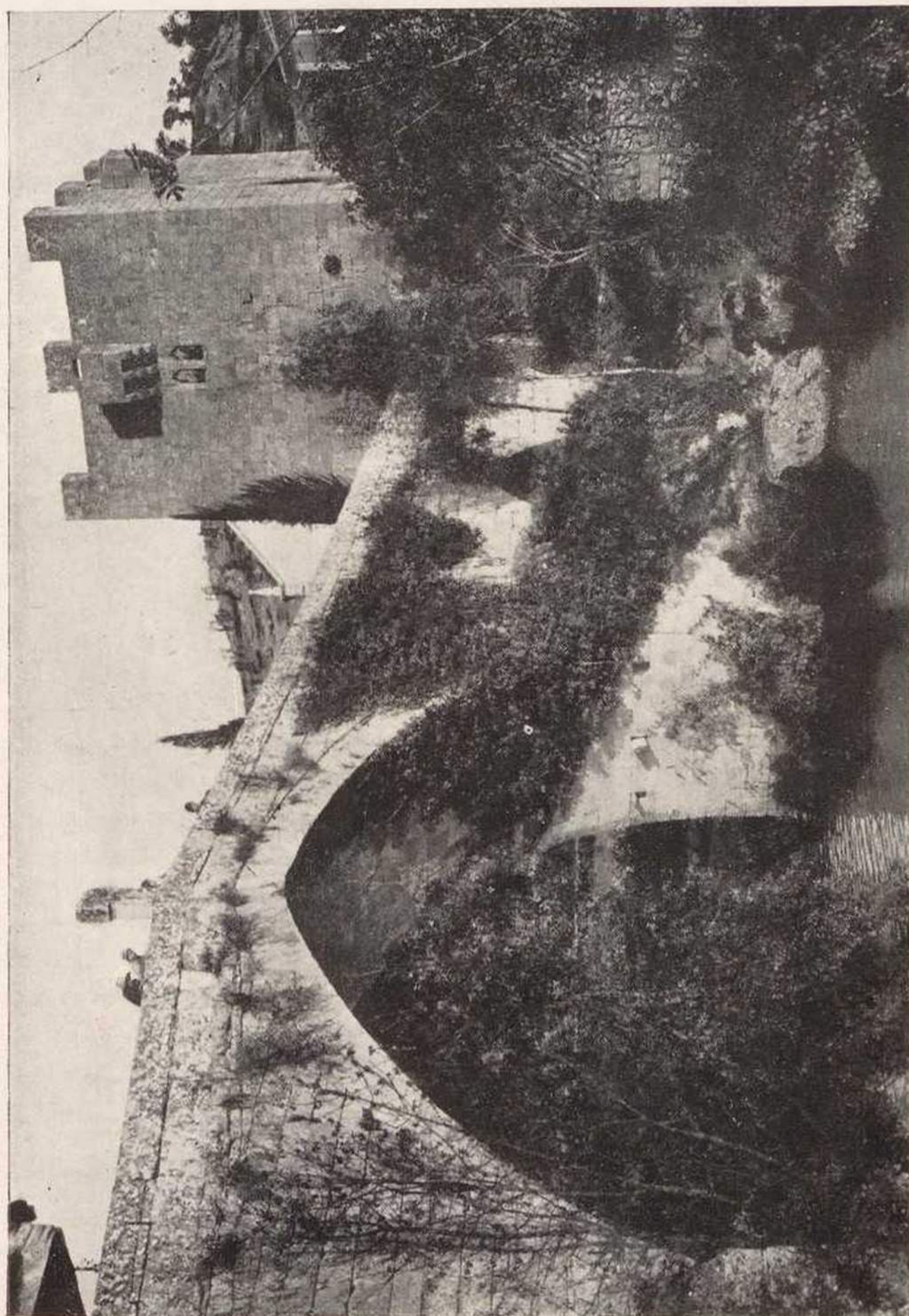
10 — No pastel notei uma espécie de perfume — 4.

Mefistófeles

11 — Uma pequena ferida pode produzir a sarna — 3.

Manelik

(Continua na outra página interior da capa)



PONTE E TÔRRE DE UCANHA

(antes da cuidadosa restauração a que está procedendo
a Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais)

*Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves,
Sub-Chefe de Serviço*

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: *Comercialista Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: A propósito da Tôrre Eiffel — Em viagem... — Os grandes meios de transporte — O Pelourinho de Ucanha — Ateneu Ferroviário — Zephir General Pershing — Pessoal.

A propósito da Tôrre Eiffel

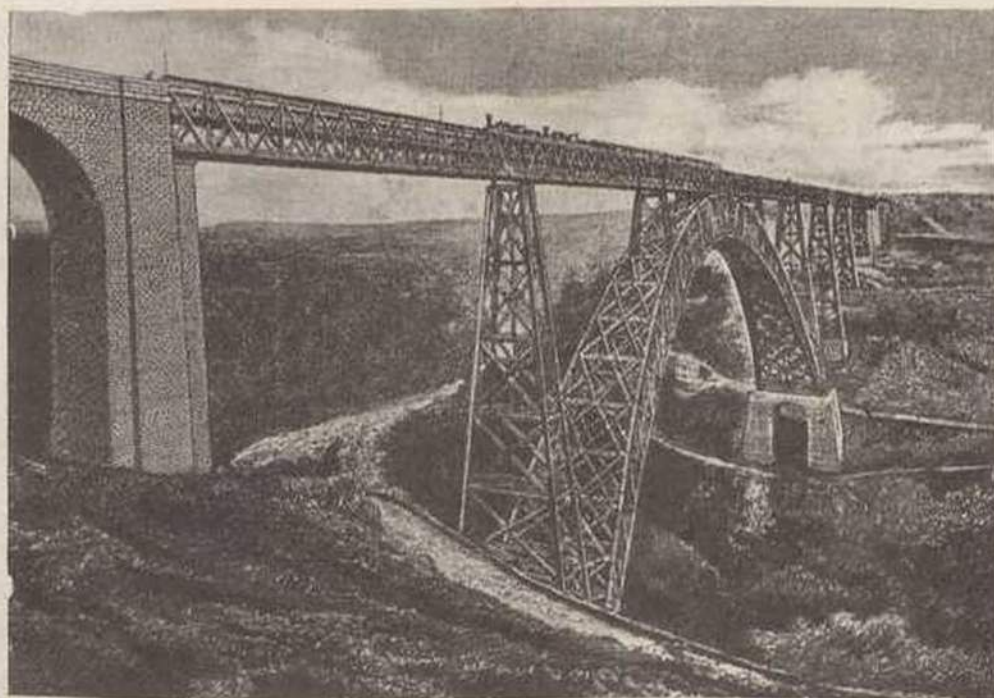
QUAL de nós — tenha ou não visitado Paris — não conhece a Tôrre Eiffel?

Conhecida por uns por, a cada passo, a terem visto reproduzida em fotografias, em estampas e até em mil pequenos objectos de uso corrente; por outros, por a terem visto de perto e, mesmo na sua maioria, por terem subido a alguma das suas três plataformas; o certo é que não existe talvez, no mundo, monumento cujo nome esteja mais universalmente espalhado e cujo elegante perfil seja mais familiar a viajantes e a não viajantes.

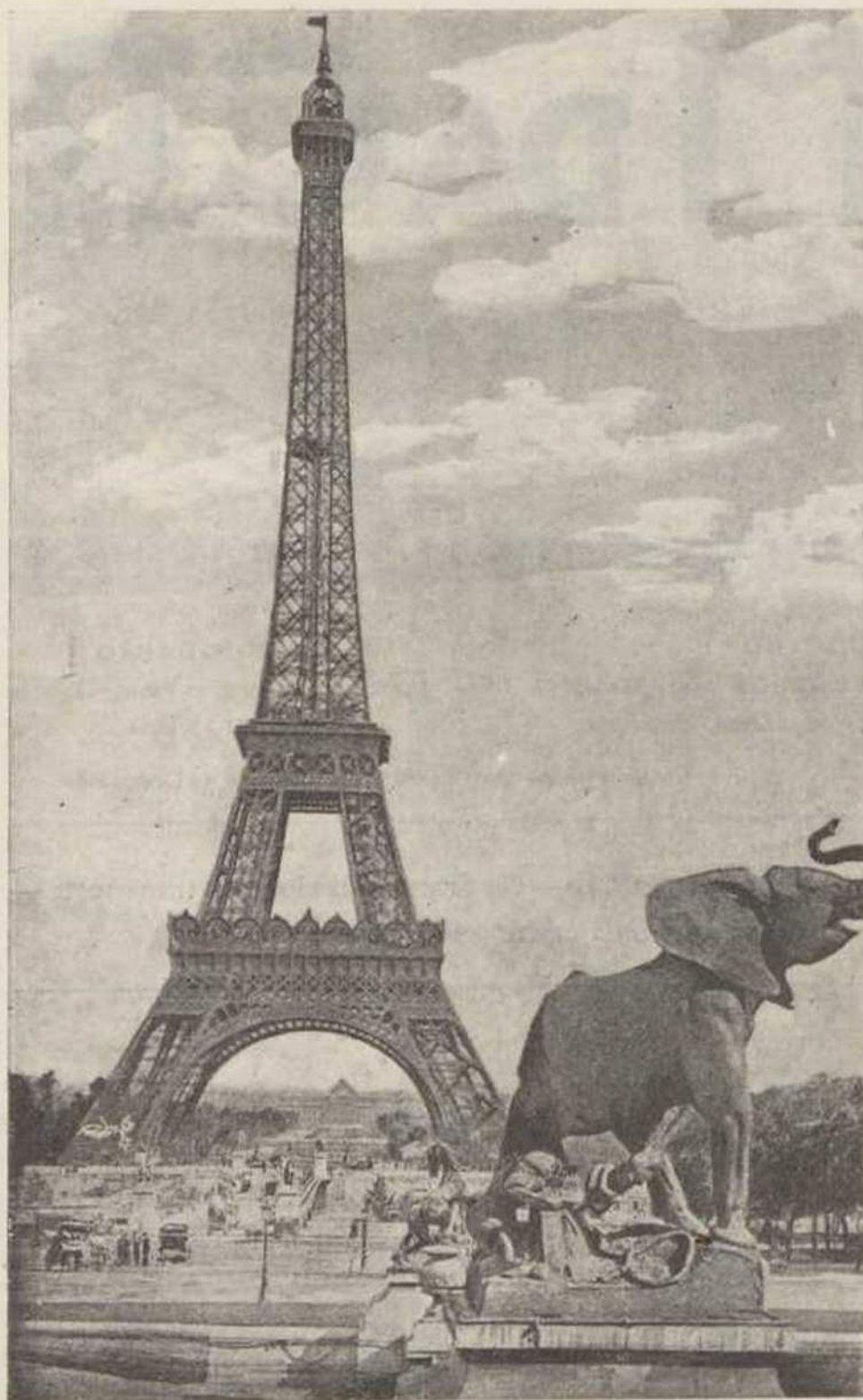
No entanto, esse conhecimento universal está, como é natural, longe de ser perfeito, e disso facilmente ficaria convencido quem visitasse a exposição que há pouco teve lugar em Paris, no palácio de Chaillot.

Projectos — desde o primeiro, desenhado

por Koecklin, engenheiro da casa Eiffel, simples esboço a lápis azul representando um pilar que lembra os dos viadutos, e desde o primeiro projecto completo diferindo sensivelmente, em seu perfil, daquele que veio a ser adoptado — fotografias, pormenores de



Viaduto de Garabit



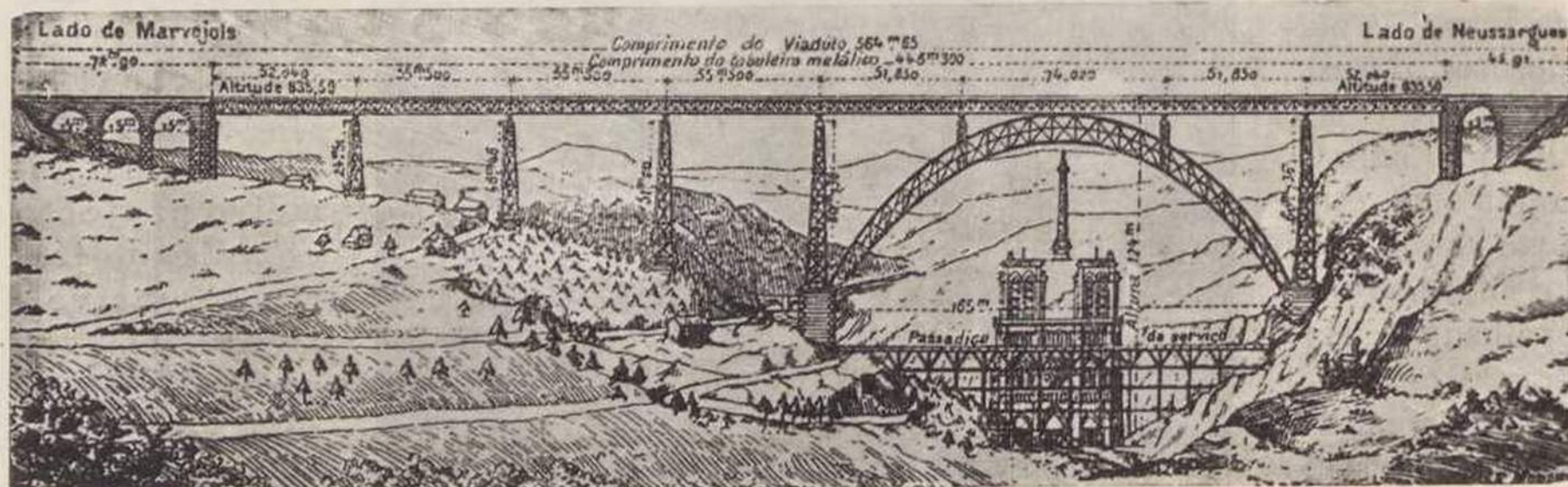
Paris — A torre Eiffel

construção, dados estatísticos curiosos sobre diversos dos seus elementos, cadernos do engenheiro Koecklin, cálculos, medições, a

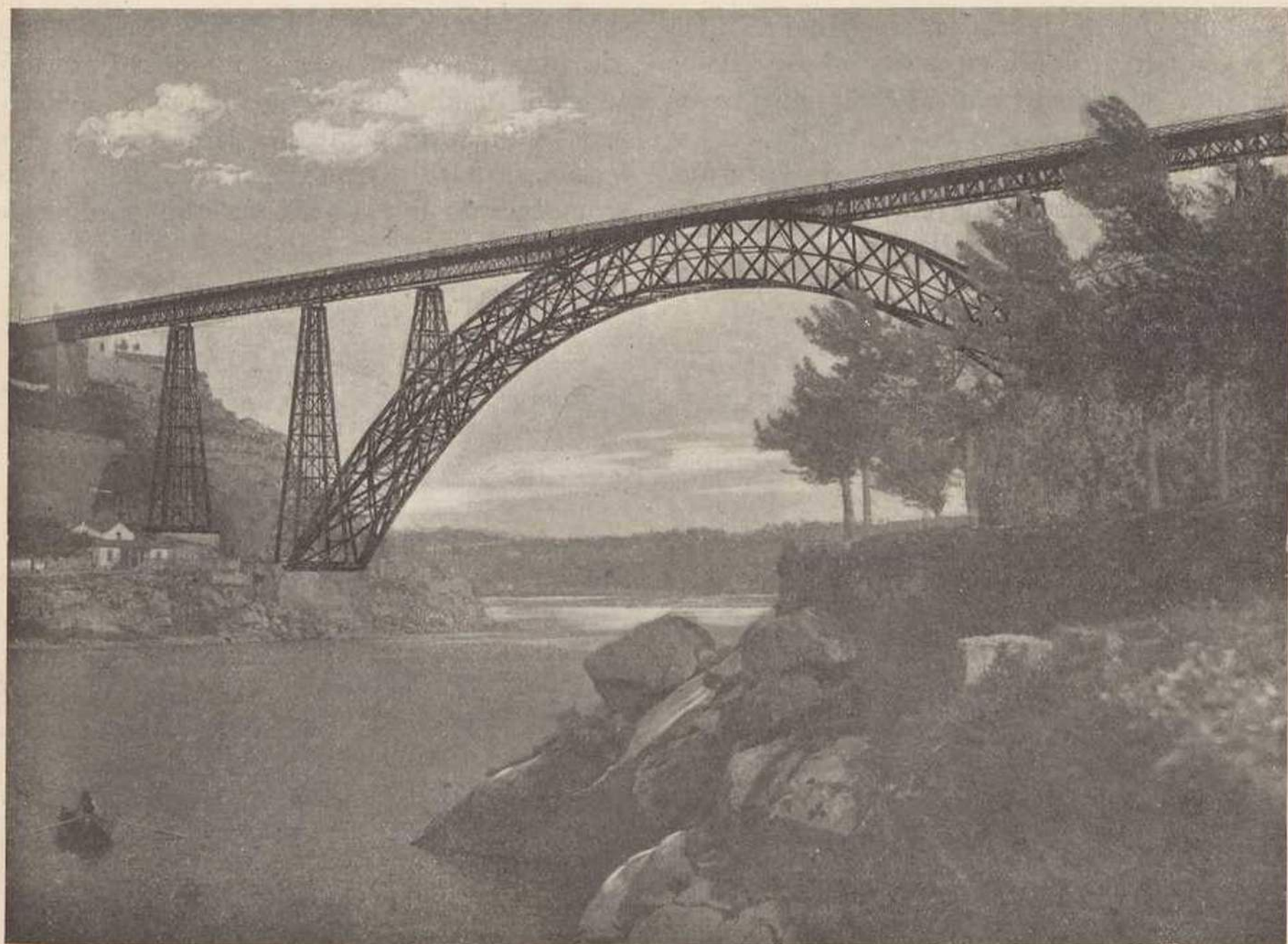
patente de invenção — em nome de Eiffel, Koecklin, Nougier e de Sauvestre — diagramas da montagem, projectos vários de adaptação da torre a vários fins, reprodução das primeiras páginas do «Livro de ouro da Torre», caricaturas, numerosíssimos desenhos; de tudo se encontrava nesta exposição, onde até não faltava uma sala 1890, reconstituída, em que os vasos de flores, os relógios, as almofadas, os tinteiros, os cinzeiros, os pratos, as lâmpadas, os cartazes, os postais, etc., que nela se achavam dispostos, reproduziam todos, mais ou menos, melhor ou pior, o elegante e tão conhecido perfil da célebre torre.

Como todas as grandes obras, a Torre Eiffel foi censurada, foi combatida, tendo-se chegado a formular, em nome da estética e da beleza de Paris, um protesto — conhecido pelo «protesto dos 300» — entre cujas assinaturas figuravam nada menos do que as de Gounod, Meissonnier, Charles Garnier, Sardou, Leconte de Lisle e Maupassant. Evitar a demolição da célebre torre, custou mesmo grandes esforços a Eiffel, o qual, em 1910, escrevia só ter considerado salva a sua obra quando a viu utilizada como pósto de T. S. F.

Ela, porém, de tudo e de todos saiu vencedora, sendo universalmente proclamada uma obra prima, obra prima essa nascida do viaduto metálico de Garabit e da nossa ponte D. Maria Pia, sobre o Douro, ambos construídos por Eiffel, e cujas foto-



Viaduto de Garabit



Porto — A Ponte de D. Maria Pia

grafias mostravam, nesta exposição, as diversas fases da sua construção e a sua beleza quando acabados. Nestas duas obras, assim como na torre que tem o seu nome, Eiffel provou bem que, conforme ele afirmava, as verdadeiras condições da força são sempre conformes às condições secretas da harmonia, proclamando assim que, na construção, se verifica a existência de relações estreitas entre as leis da função e as da estética.

Quem visitasse a exposição, ficaria também a saber que a Torre pesa sete milhões de quilogramas; que este peso é inferior ao de um cilindro de ar da mesma altura (300^m) e de base limitada por uma circunferência passando pelos quatro pés da torre; que esta custou sete milhões de francos, quer dizer um franco por quilograma; que a carga sobre o solo é de quatro quilogramas por

cm.², ou seja aproximadamente a carga transmitida ao terreno por um homem assentado numa cadeira; que, se todo o metal da torre fôsse fundido em um bloco quadrado de iguais dimensões às do quadrado formado pelos quatro pilares, esse bloco teria apenas 6 cm. de altura, o que mostra bem a economia dos meios empregados na construção metálica; que, em cada dia e em virtude da rotação da Terra, o vértice da torre descreve uma circunferência cujo desenvolvimento excede em 1884 m. o da descrita pela sua base durante o mesmo tempo; que a resistência da torre ao vento é de 300 Kg. por metro quadrado, superior, em metade, aquela que ela sofre da parte dos ventos mais violentos; que a sua altura pode variar de 2 cm. com a temperatura; que o seu vértice é capaz de fazer oscilações máximas de 12 cm.; que, colocando todos os rebites da torre

a seguir uns aos outros, se atingiria uma extensão de 300 quilómetros; que os orifícios em que se encontram alojados todos os ditos rebites, colocados em linha, dariam um tubo de 70 quilómetros de comprimento, etc.

Muitos outros dados curiosos poderiam certamente ser postos diante dos olhos do

público, para tornar bem palpável a grandeza de uma tal obra, mas o que fica indicado, e tudo o mais que se continha na exposição, era suficiente para lhe proporcionar um conhecimento da mesma obra bem mais completo do que aquêle de que geralmente elle dispõe.



RIBEIRINHO

SANTA CRUZ DA TRAPA

(S. PEDRO DO SUL)



*Fotog. do Commercialista João Lapa,
Sub-Chefe do Serviço do Tráfego.*

EM VIAGEM...

Na hospedaria da Tia Ambrósia

De 1911 a 1915, estando eu ao serviço da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, dirigida pelo meu saúdoso amigo L. de Mendonça e Costa, tinha também a meu cargo a fiscalização dos anúncios nas estações, de que ele era concessionário, e por isso tinha que ir com frequência à linha. Para as viagens à Beira havia um excelente comboio, o rápido 55, que tinha então uma carruagem para Medina e que, portanto me depositava, sem trasbôrdio, em Santa Comba, aí pelas onze e meia. Pernoitava na hospedaria da Tia Ambrósia e no dia seguinte partia nos comboios correios, ao meu serviço de inspecção dos anúncios, ora para Vizeu, ora para Vilar Formoso.

Mas a dormida em Santa Comba era às vezes muito incômoda, porque na hospedaria havia numerosos quartos com duas camas e a Tia Ambrósia, quando havia muita gente, não estava lá com mais aquelas, metia dois hóspedes no mesmo quarto, com esta frase muito dela: — O Senhor está com outro.

E não havia nada a dizer, porque a Tia Ambrósia não admitia discussões.

Um dia fiquei com um negociante de gado que ia à feira de Tondela comprar borregos, a quem tive que dizer «quem eu era, donde vinha e por onde ia» e que depois me contou a sua vida toda, desde o seu casamento com a filha dum guarda fiscal, até ao entêrro da pobre senhora, ocorrido em dia 13 e sexta feira. O sono, mais forte, porém, que a sua

memória, apoderou-se dele e o comerciante de gado adormeceu. Se, porém, a sua bôca se calou, outro tanto não aconteceu ao nariz, pois até de manhã ressonou a grande instrumental.

Mas, como dizem os franceses, «da desgraça alguém aproveita»: eu, naquela noite, tive um ideia feliz, que pus em prática na minha primeira viagem por Santa Comba Dão.

Quando a hoteleira procedia à distribuição dos quartos, eu disse-lhe, com a voz mais dóce deste mundo:

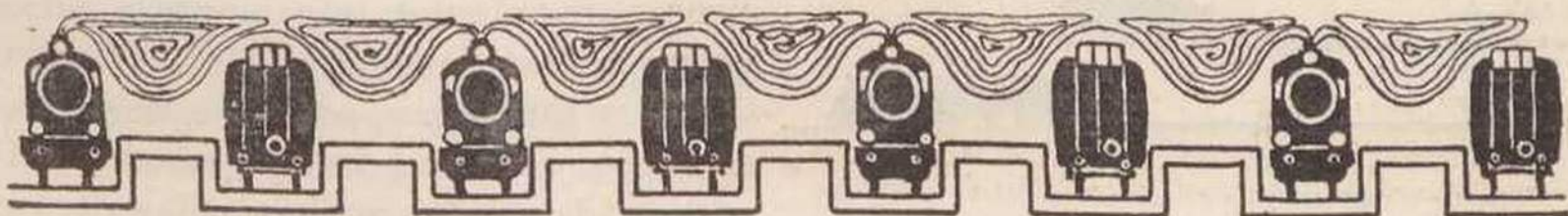
— Oh! Tia Ambrósia, eu não me importo ficar com outra pessoa, mas ressono alto e na última vez um Senhor que ficou comigo não dormiu em tôda a noite...

Escusado será dizer que nenhum dos hóspedes, que esperavam diante do balcão, quis ficar comigo e eu dormi sózinho e regaladamente até às 7 horas, quando a criada me foi chamar.

Desde êsse dia passei a ser o hospede que ressona e a ficar sempre sózinho. O diabo é que o estratagema fez escola e os hóspedes passaram todos a dizer à boa hoteleira que não se importavam de ficar com outro, mas avisavam-na de que ressonavam muito...

Creio que foi devido a isso que a Tia Ambrósia mandou ampliar a hospedaria e com muitos quartos para uma só pessoa...

GUERRA MAIO



Os grandes meios de transporte

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

(Continuação)

Quási doze séculos levou, portanto, a nova atrelagem a ser introduzida na Europa e a roda, que havia sido descoberta 4 a 5000 anos antes de Cristo, só 4 a 5000 anos depois pôde ser convenientemente utilizada na China e 5 a 6000 anos depois, na Europa.

Muito lento era o progresso dos nossos antepassados! Que dirão os nossos descendentes dos progressos de hoje em dia?

Para darmos uma ideia mais precisa da importância que teve a descoberta da atrelagem moderna, diremos que os regulamentos sobre transportes terrestres do Imperador Adriano proibiam carregar com peso superior ao que hoje corresponderia a 250 quilogramas, os carros de quatro rodas puxados por dois cavalos; os carros puxados por um cavalo só, destinados ao trote, não podiam transportar mais de 50 e tal quilogramas, além do cocheiro. Hoje, dois cavalos puxam um carro de carga com 2500 quilogramas, (10 vezes mais), e um só cavalo a trote reboca um carro com 4 pessoas.

É esta, pois, a altura própria para enunciar uma lei rigorosamente confirmada pelo passado e que no presente está fazendo sentir os seus efeitos, no que se refere ao automóvel: — *Sendo a estrada e o veículo função um do outro, umas vezes a técnica da estrada precede a do veículo, outras é a deste que precede a daquela. Qualquer civilização, porém, só pode considerar-se consolidada, quando o acôrdo entre os dois termos fôr perfeito ou, pelo menos, tenda sem cessar para a perfeição.*

A História confirma plenamente esta lei e foi por não ter sabido realizar o acôrdo recíproco entre o veículo e a estrada que o Império Romano sossobrou às invasões dos bárbaros do Norte.

As célebres vias imperiais com que Roma cobriu a grande parte da Europa que teve sob o seu dominio não obstaram, nem podiam obstar, às invasões, porque os romanos, falhos de veículos racionais, não puderam organizar convenientemente a defesa. E, no entanto, sobre essas vias romanas, lisas e sem poeira, de perfil e de traçado esplêndidos, verdadeiros tapetes de rolamento, como hoje se diz, os nossos melhores automóveis teriam podido dar o máximo de velocidade!

No começo da Idade Média invertem-se os papeis. A atrelagem moderna faz a sua aparição no Ocidente, os cavalos podem ser atrelados em fila e, aparecendo por essa altura também a ferradura, os animais começam a suportar mais longas caminhadas. A velocidade e a capacidade de transporte aumentam por consequência e o veículo moderno de tracção animal está inventado. Mas... nessa altura não ha estradas. Os bárbaros haviam passado sobre elas e tudo ou quási tudo destruído. E mais alguns séculos fôrão precisos para adaptar novamente a estrada ao veículo aperfeiçoado.

Até o século xvii, os carros de passageiros só raras vezes se aventuravam nas estradas, percorridas quási apenas pelas carroças de

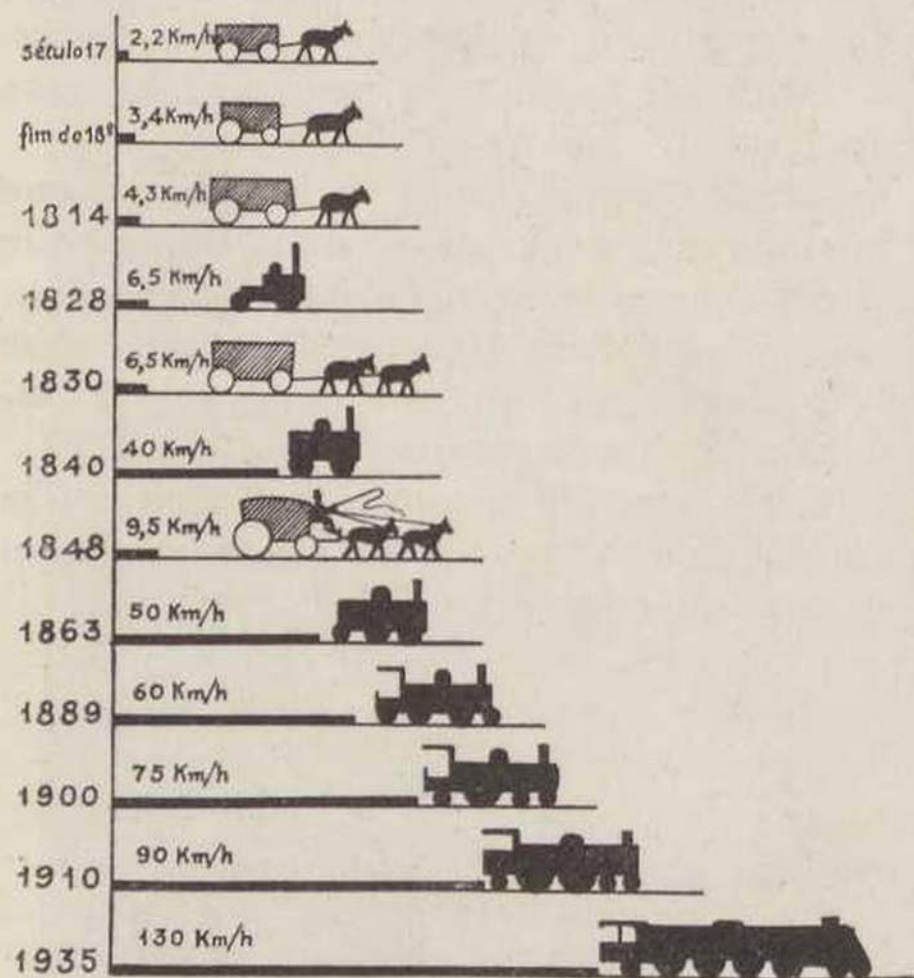


Fig. 14 — Progressão das velocidades médias nos transportes terrestres

carga que, pela sua resistência, melhor podiam suportar os grandes solavancos.

Nêste século, porém, as estradas começaram a ser reparadas e adaptadas à sua nova função e a carruagem para transportes em comum, descoberta já a mola, começa de aperfeiçoar-se progressivamente, desenvolvendo-se primeiro o coche público, depois a diligência e por fim a mala-posta, mais rápida já e que tão relevantes serviços prestou até o momento em que o Homem, orgulhoso dos seus novos inventos, resolveu substituir os cavalos de carne e ôsso pelos potentes cavalos-vapor.

O acôrdo entre a estrada e o veículo hipomovel só se conseguiu, porém, no século XIX, como o demonstra a progressão das velocidades médias de transporte indicada na fig. 14.

Quando, porém, a diligência atingiu 12 Km/h, os regulamentos públicos intervieram. A cadência do trote do cavalo não podia, de resto, ir mais longe.

Ora, desde que, em 1690, Denis Papin concebeu a primeira máquina de vapor, começaram logo a aparecer soluções várias de veículos mecânicos que, em verdade, só rolaram na imaginação dos seus autores. Em 1769, sob a forma de um veículo de três rodas, apareceu, no entanto, em Paris um enorme triciclo, concebido pelo engenheiro militar francês de nome Cugnot. A experiência oficial do invento foi, porém, muito infeliz; o veículo terminou os seus dias de encontro a um muro, donde foi retirado para figurar no Museu do Conservatório de Artes e Ofícios de Paris, onde hoje pode ser admirado como o primeiro antepassado de facto, dos potentes veículos mecânicos dos nossos dias.

Passados anos, o inglês Richard Trevithick concebe e faz construir uma verdadeira locomotiva de vapor para estrada e em 1802 fa-la funcionar num percurso bastante extenso, a uma velocidade superior à das diligências.

As experiências continuaram, e chegaram mesmo a montar-se vários serviços públicos dêste novo meio de transporte, mas parece que houve desde o início a intuição de que

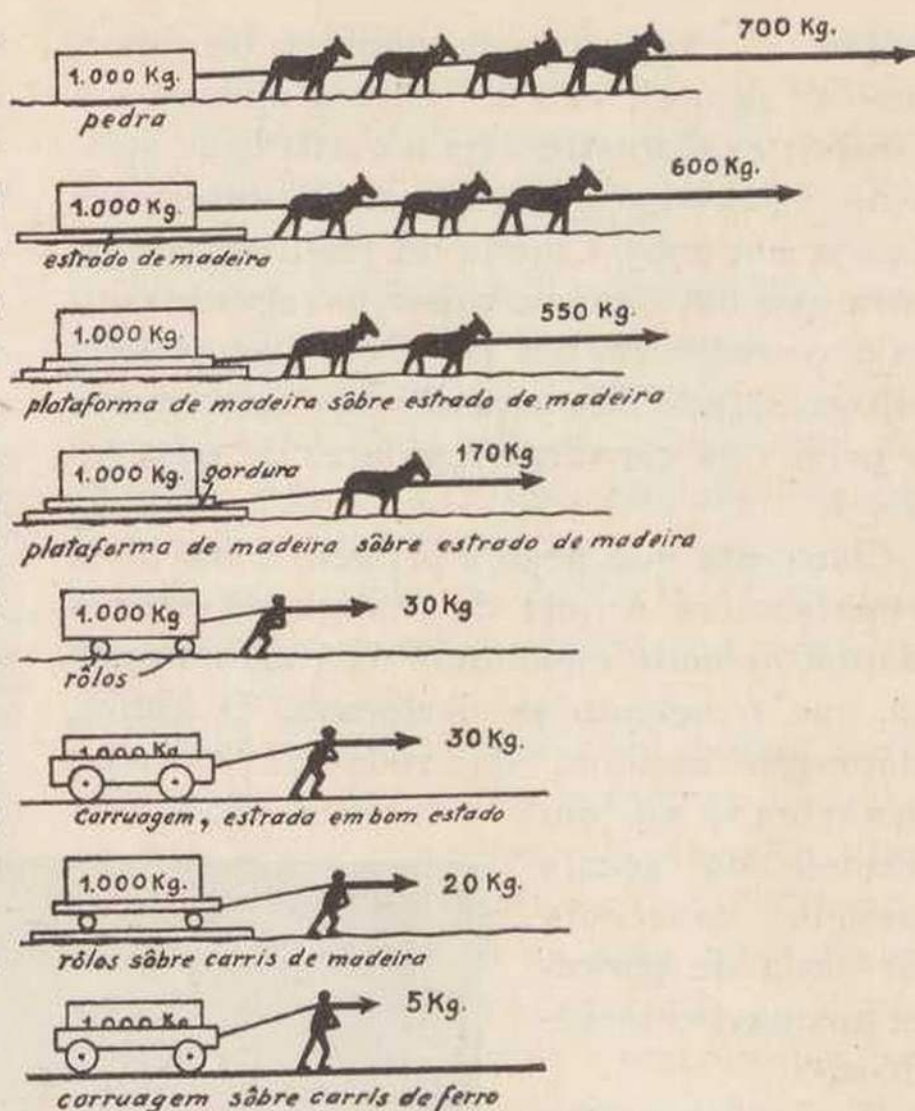


Fig. 15 — O triunfo do carril

a locomoção mecânica por estrada não seria filha do vapor.

O Homem, porém, tinha já à sua disposição um invento que não devia despresar. O veículo ultrapassava de novo a estrada e para poder tirar dêle todo o proveito, forçoso foi construir estradas apropriadas, as estradas de ferro, que por uma aberração difícil de explicar, tomaram na Europa o nome de Caminhos de Ferro ⁽¹⁾.

É pois ocasião asada de nos referirmos a um gráfico interessante, onde está feita a comparação do esforço de tracção necessário para rebocar a massa de uma tonelada por escorregamento e rolamento em várias circunstâncias. A êste gráfico bem podemos chama-lo: o *triunfo do carril*.

Por êle se vê que o Homem, dominado desde o início pelo pensamento constante de transportar depressa, foi procurando sempre vencer, embora lentamente, as resistências que se opunham à satisfação do seu desejo.

(1) Na América de origem portuguesa, denominam-se «Estradas de Ferro» e na de origem inglesa, «Railroads», que significa a mesma coisa.

Mas... a aplicação da máquina de vapor, como é natural, não se limitou apenas aos transportes terrestres. As tentativas de aplicação à navegação são mesmo anteriores pois já em 1783, Claude de Jeoffroy, conseguiu que um barco a vapor navegasse contra a corrente de um rio e em 1807 Robert Fulton, saindo das experiências estabeleceu as primeiras carreiras regulares de navegação.

Claro está que nestes primeiros navios o propulsor era a roda de pás, quer dizer, a adaptação mais elementar da roda ao meio em que o veículo se deslocava. O hélice, adaptação racional da roda às estradas aquáticas, só em meados do século passado conseguiu dar foros de garantia aos navios mecânicos.

Nessa época já o Caminho de Ferro, que desde 1825 facilitava os transportes públicos em Inglaterra, e que, devido a George Stephenson e a seu filho Robert Stephenson, se desenvolvera consideravelmente, tinha tomado grande incremento em todos os países.

Em meados do século passado, o Homem conheceu, portanto, os dois primeiros grandes meios de transporte que de uma forma tão profunda conseguiram modificar em menos de uma centena de anos, as condições de vida material e intelectual da Humanidade inteira!

Não se conformava porém o Homem facilmente com o abandono a que o desenvolvimento dos Caminhos de Ferro condenaria fatalmente a sua rede de estradas, muito mais completa do que a rede férrea e sempre mais barata, tanto na construção como na conservação. E, de facto, a lei atrás citada

exigia para essa estrada um novo veículo que a soubesse aproveitar, o que a diligência não podia fazer, como já vimos. Por outro lado, a máquina de vapor enveredara por um caminho novo, o Caminho de Ferro, ao qual se adaptava muito melhor e no qual podia portanto prestar os seus melhores serviços.

Ora desde 1804 que o francês Lebon se dedicava ao desenvolvimento das aplicações do gás da hulha, o chamado gás de iluminação, mas só em 1858, Lenoir inventou o motor a gás, primeiro antepassado sem dúvida do nosso actual motor de explosão.

A sua carruagem com motor a gás era muito semelhante, no aspecto, às carruagens de vapor que, por seu turno, se assemelhavam muito ainda aos carros puxados por cavalos. O exame das gravuras que representam essas carruagens permite confirmar o que acabamos de dizer.

A descoberta de Lenoir era já notável, mas o consumo considerável do seu motor a dois tempos, mostrava que a máquina não era perfeita ainda.

Em 1861, porém, 3 anos apenas após a descoberta de Lenoir, o engenheiro Beau de Rochas, da Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul (França), registou o princípio do ciclo a quatro tempos, porque, dizia ele, «para que uma máquina de explosão seja económica no consumo é necessário que o incêndio da mistura detonante se faça, não quando a mistura está à pressão atmosférica, mas depois de se lhe ter dado uma compressão prévia, a uma pressão notavelmente superior».

Os 4 tempos são, como se sabe, a admissão, a compressão, a explosão e o escape.

Beau de Rochas abandonou então a Companhia do Sul (França) a-fim-de poder desenvolver o motor a quatro tempos. A sorte,

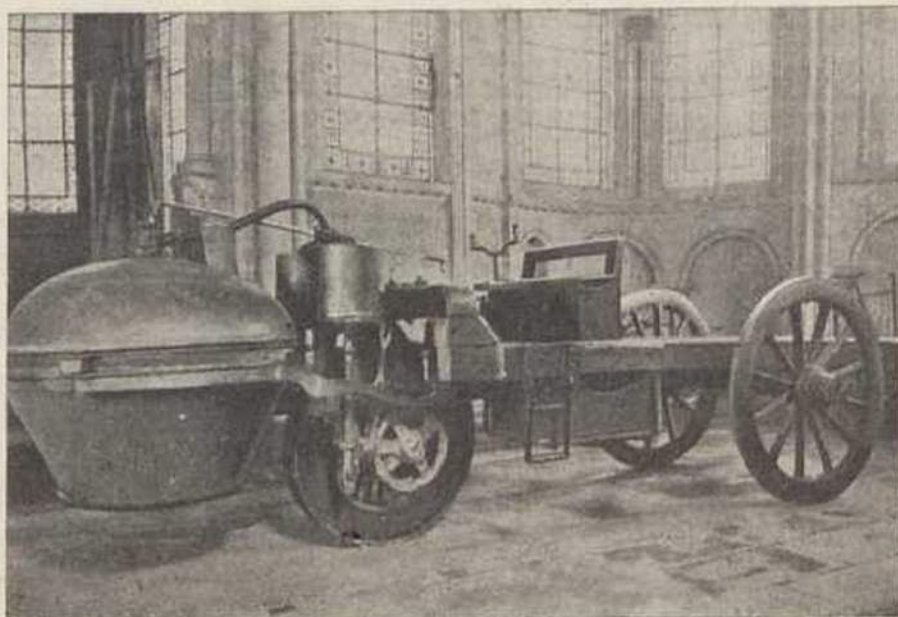


Fig. 16 — Triciclo de Cugnot

porém, não lhe permitiu tirar proveito do seu formidável invento que em pouco tempo caiu no domínio público, porque o autor não teve os meios necessários para pagar as anuidades do registo!

E... um belo dia, à fôrça de lutar contra a adversidade, Beau de Rochas morreu

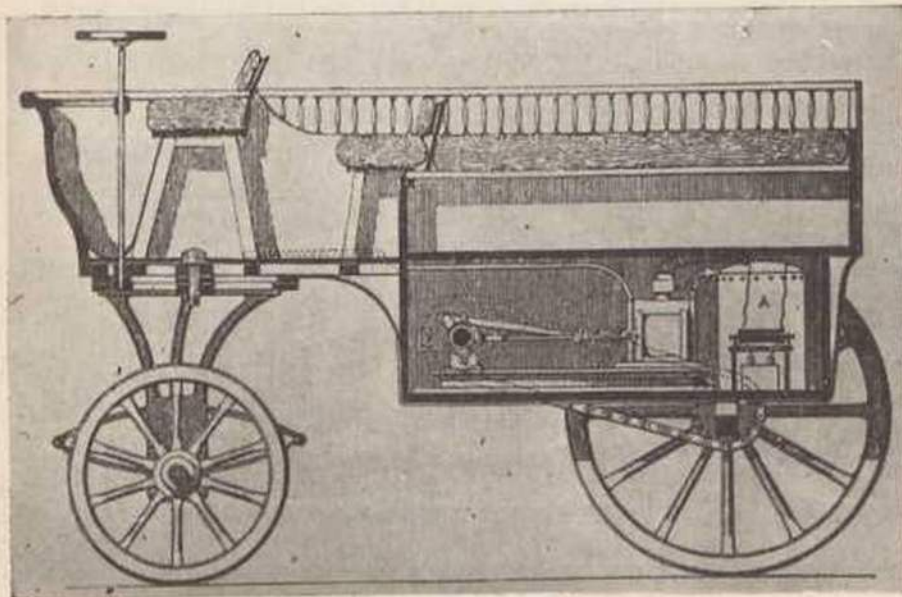


Fig. 17 — Primeira carruagem com motor a gás, de Lenoir

e com êle se extinguiu a chama de um grande talento, o inspirado inventor de toda a técnica das nossas máquinas modernas.

Quem poderia nessa altura adivinhar que uns 70 anos mais tarde, o invento de um ferroviário faria passar o Caminho de ferro pelos maus bocados por que tem passado!

Estava descoberto portanto o motor de explosão, estava lançada a base do veículo moderno de estrada, mas se outro invento se não tem realizado, nenhum veículo, no mundo poderia ter ao mesmo tempo a ligeireza e a extraordinária solidez dos nossos actuais veículos automóveis:—Referimo-nos, evidentemente, ao pneumático e, como o primeiro pneumático que se inventou foi para bicicleta, não nos parece fóra de propósito dizer algumas palavras sobre a história do ciclismo.

Em Junho de 1791, nas vésperas portanto da grande tragédia francesa, um autêntico brinquedo, o celerífero, que hoje só serviria para entreter crianças, teve o condão de dominar até à mania os adultos, homens e mulheres.

O celerífero era um carro de duas rodas,

colocadas a seguir uma à outra, no mesmo plano vertical, representando, geralmente, uma figura de animal, carro que se montava e se fazia mover com os pés apoiados alternadamente sobre o solo. Durante o Terror, o celerífero desapareceu, mas depois de 1793, volta a dominar com outro nome. A Revolução achou impróprio o nome de celerífero, não se sabe bem porquê, e resolveu chamar-lhe velocífero que etimologicamente quer dizer precisamente a mesma coisa, isto é, que transporta depressa. O cavaleiro que montava o velocífero passou a denominar-se velocipede.

Este meio de transporte era, porém, muito incómodo, pois somente com as pernas e os pés podia mover-se, travar-se, e virar. Em 1818, surge, no entanto, uma modificação notável, a articulação da roda dianteira em relação ao corpo e à roda trazeira o que permitia ao cavaleiro dirigir o veículo com facilidade. O velocífero passou então a ter o nome de drêsina.

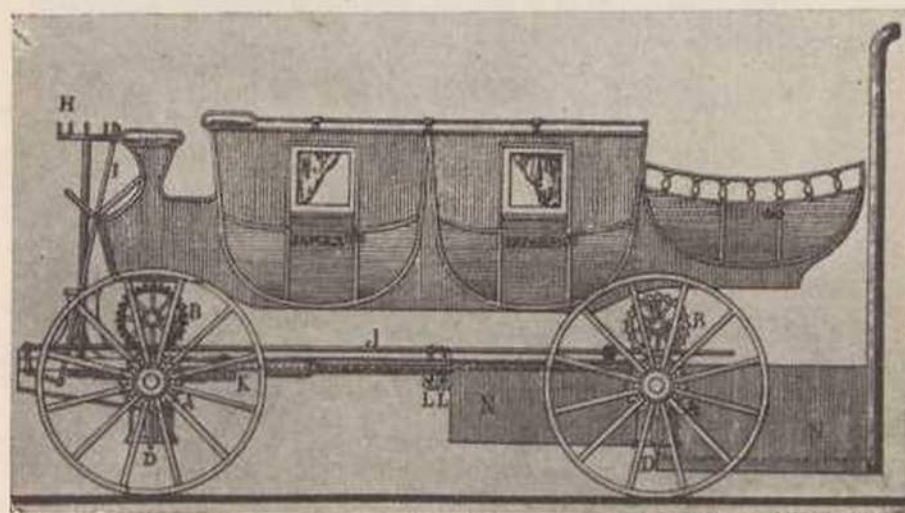


Fig. 18 — Diligência a vapor (1824)

E mais umas dezenas de anos se passaram primeiro que se inventassem os pedais.

Um carpinteiro de carros de Paris, de nome Michaux, encarregado de reparar um velocífero, uma vez feito o conserto, permitiu a um dos filhos que o experimentasse. O rapaz achou massador o divertimento e lembrou-se de lhe adaptar uma espécie de pedais com o único intento de poder descansar os pés nas descidas. Foi essa ideia do filho que lembrou a Michaux a adaptação

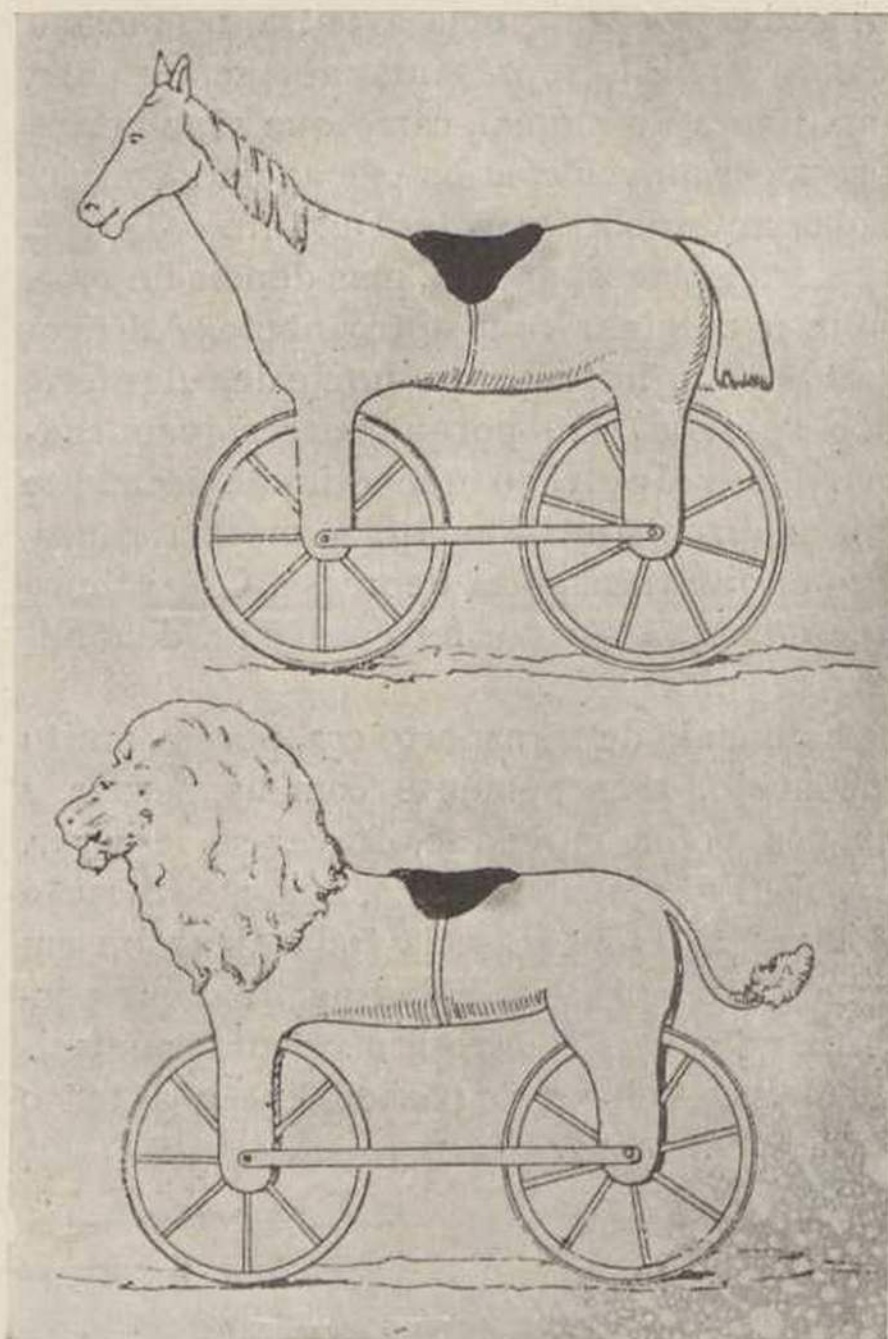


Fig. 19 — Celeríferos ou velocíferos

à roda dianteira de pedais e manivelas que a pudessem accionar.

Passava-se isto em 1861 e 27 anos depois, em 1888, Dunlop efectuava a descoberta notável do pneumático para bicicleta, simples tubo de cauchu que um espesso envoltório de algodão, também revestido de borraça, protege contra as asperezas do sólo. Ora o pneumático, aplicado ao automóvel, permitiu aumentar consideravelmente a velocidade pela simples razão de que subtraindo o veículo às vibrações provenientes das irregularidades do pavimento deu lugar à construção de carros muito mais leves.

Do desenvolvimento do automóvel resultou o desenvolvimento do motor de explosão de fraco peso mas de grande potência e, sem um tal motor nascido do automóvel e por consequência do pneumático, nenhum avião poderia abandonar o solo. Sem o pneumá-

tico, não teríamos hoje portanto nem ciclismo, nem automobilismo, nem aviação!

Descoberto o motor de explosão, o Homem estava a caminho de realizar o seu sonho de milénios; poder voar!

Há 150 anos e tal que o Homem subiu pela primeira vez no ar; há 50 anos só que ele sabe dirigir-se nêsse elemento e há 30 anos apenas que o avião evolui correctamente, mas... a ideia de navegar ou de se elevar nos ares por meios mecânicos é tão antiga como a própria Humanidade, embora nas primitivas civilizações seja pequeno o número de tradições que a ela digam respeito. A lenda que mais nitidamente se refere a uma verdadeira tentativa de vôo humano é a de Dédalo e de Ícaro.

Pai e filho, haviam sido aprisionados por Minos no Labirinto, donde tentaram escapar-se por meio de asas formadas de penas de aves ligadas entre si com cera. Dédalo conseguiu atravessar o mar, mas Ícaro, apesar-das recomendações do pai, subiu alto de mais e o Sol, fundindo a cera das asas precipitou-o no Mar Egeu, onde encontrou a morte. Inúmeros são, porém, os contos antigos e até relativamente modernos onde abundam as divindades aladas e os trajectos aéreos por meios mágicos ou fantasistas. Não admira que o Homem, impossibilitado de utilizar-se de asas para poder realizar o seu sonho, fizesse voar em todos os tempos o pensamento!

Os primeiros estudos científicos sobre o

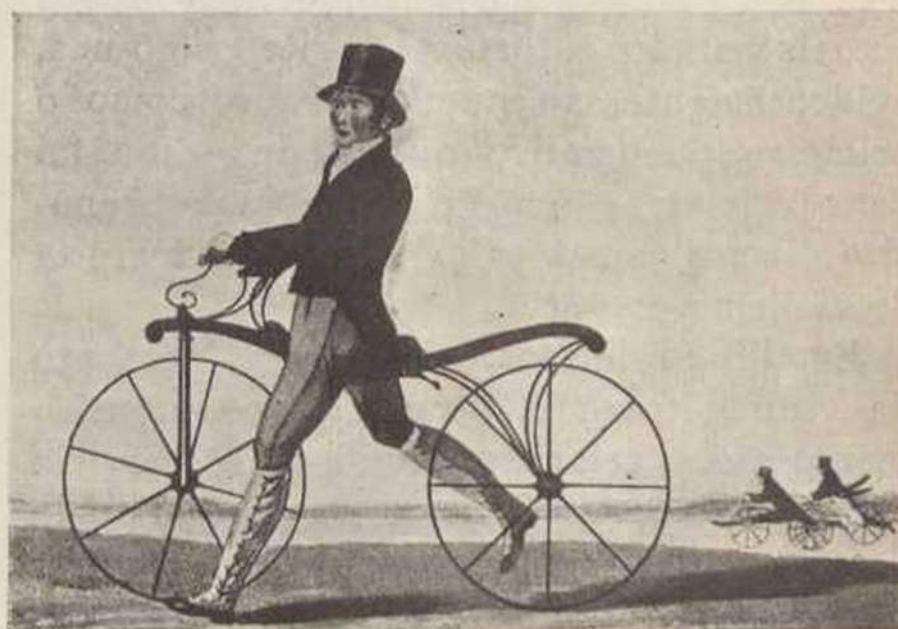


Fig. 20 — A drèssina

vôo das aves e sua imitação por meios mecânicos devem-se no entanto ao maior engenheiro e artista da renascença, o grande Leonardo de Vinci.

Não podemos deixar de apresentar, em homenagem a tão ilustre precursor da aviação, o seu desenho figurando uma máquina voadora.

Só alguns séculos mais tarde, porém, é que, pode dizer-se, se fizeram experiências com uma certa feição prática.

Nós, portugueses, não podemos deixar de nos referir à «Passarola», do Padre Lourenço de Gusmão, que experimentou em Lisboa uma máquina voadora no ano de 1709. Dos desenhos dessa máquina que até nós chegaram não pode concluir-se que se trate de um balão, e muito menos, de um aeroplano.

Somos pois forçados a dizer, embora muito nos pese, que só em 15 de Novembro de 1782 subiu pela primeira vez um aeróstato. A experiência foi feita em Avignon pelos irmãos Montgolfier que utilizaram o ar quente para fazer subir um balão semelhante aos que hoje se deitam pelo Santo António e pelo S. João.

Só em 19 de Setembro do ano seguinte é que se deu a primeira ascensão aerostática em balão cativo, com seres vivos: um carneiro, um galo e um pato; é logo no mês seguinte, no dia 15, a ascensão do primeiro homem, Pilâtre de Rozier, que havia de ser mais tarde a primeira vítima da aviação. A ascensão, foi ainda em balão cativo, mas em 21 de Novembro desse mesmo ano já se

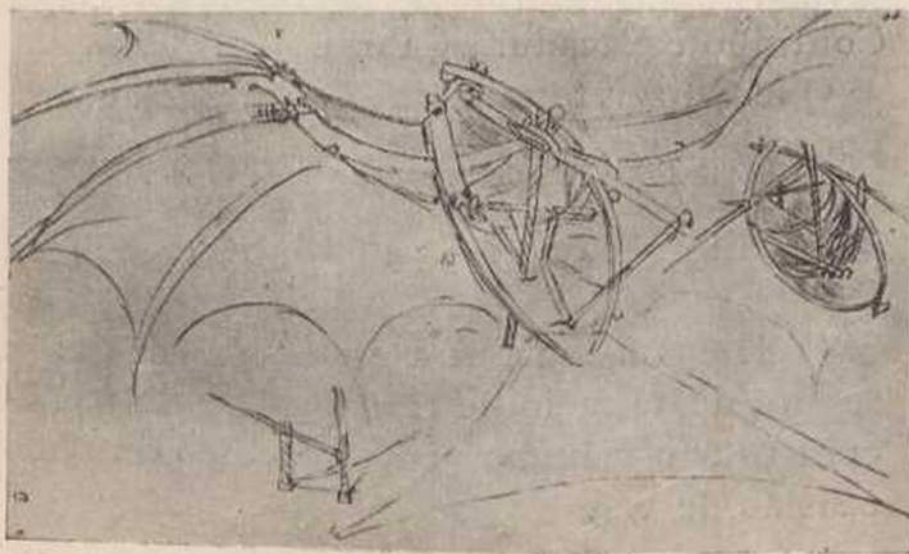


Fig. 21 — Desenho de Leonardo de Vinci, figurando uma máquina voadora



Fig. 22 — O ilustre precursor da aviação

efectuou a primeira viagem aérea livre levada a efeito por Pilâtre de Rozier e pelo Marquês de Arlandes.

Em 1809 surgem as primeiras teorias do aeroplano, mas só em 1842 se procede ao estudo do primeiro projecto completo, com máquina de vapor, como não podia deixar de ser, visto não ser conhecido ainda o motor de combustão interna.

Em 1872 faz-se a primeira aplicação dum motor a gás a um balão dirigível, mas só em 1890 se dá a primeira subida de um aeroplano de motor, o *Éole*, levando piloto.

Em 1896 faz-se a primeira aplicação do motor de explosão a gasolina a um dirigível mas só em 1901 se faz a primeira aplicação à aviação.

E, só em 28 de Março de 1908, finalmente, se realizou o primeiro vôo de um passageiro em aeroplano. De então até 1914 a aeronáutica sofreu aperfeiçoamentos tais

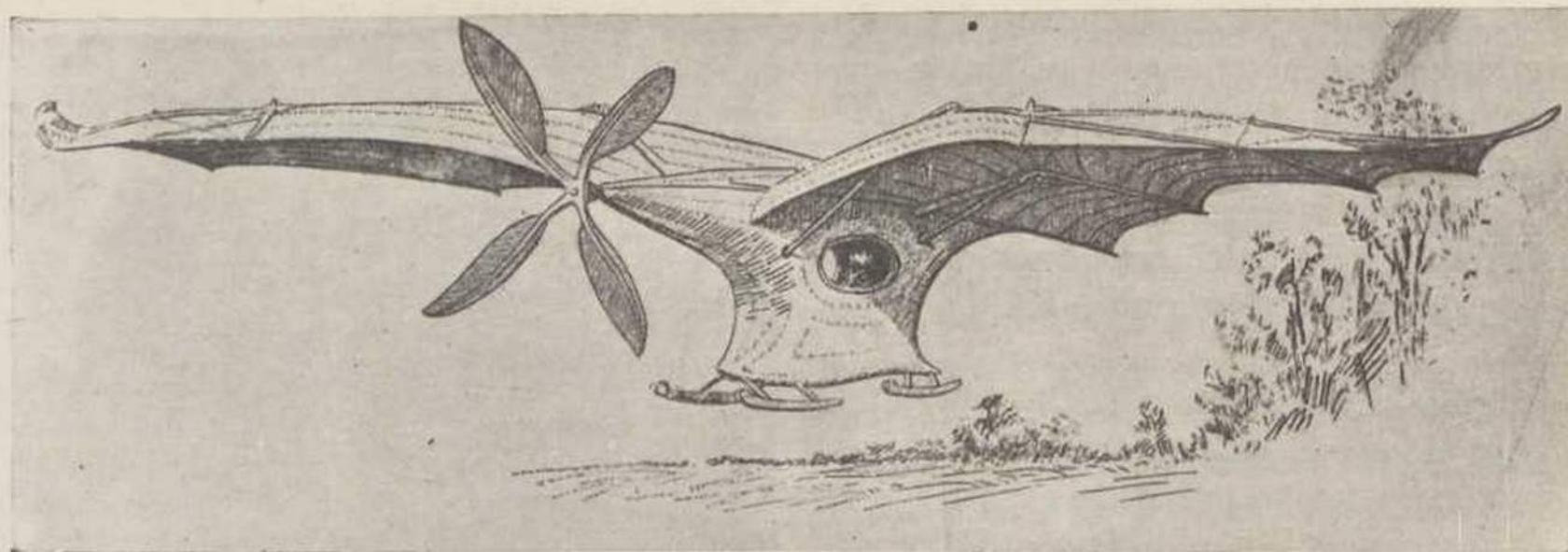


Fig. 23 — O *Éole*, primeiro aeroplano de motor que levou piloto

que nas proximidades da Grande Guerra já se voava em aeroplano em distâncias superiores a 1000 quilómetros, com velocidades de 200 Km./h. e superiores a 3000 Km. em balão livre.

De 1914 a 1918, mal definidos ainda na sua forma e estrutura, os dois tipos fundamentais de aeronaves, dirigível e avião, desempenharam um dos mais importantes papeis da grande conflagração Europeia!

Quando, alguns anos antes, um Ader ou um Wright, com experiências concludentes, solicitavam dos Governos modestas quantias que lhes permitissem o prosseguimento das suas experiências, nada ou quasi nada lhes era concedido. Rebenta a Guerra, e de repente, os engenheiros e os homens de negócios vêem à sua disposição milhares e milhares de contos para o desenvolvimento da aviação!

Esta começa a impor-se e, em pouco tempo, dá-se a evolução rápida, forçada, brutal, da técnica da aeronáutica. Dos aperfeiçoamentos da aviação surgem aperfeiçoamentos novos para o automobilismo e, terminada a Guerra, o Homem tem à sua disposição mais dois grandes meios de transporte: o automóvel com os seus dois tipos, o carro leve para transportes individuais e o carro pesado para transportes colectivos, e a aeronave, com os seus dois tipos também, o balão dirigível, principal representante dos aerostatos (mais

leves do que o ar) e o avião, principal representante dos aeródinos, (mais pesados do que o ar).

Surgem então por toda a parte e rapidamente, as carreiras de camionagem e mais lentamente as carreiras de navegação aérea.

Em 5 de Fevereiro de 1919 estabelece-se o primeiro serviço aéreo público por aviões: Berlim-Leipzig-Weimar e 3 dias depois o primeiro serviço público internacional: Paris-Londres.

Em 4 de Abril do mesmo ano estabelece-se o primeiro serviço aéreo público em dirigível entre Roma e Nápoles; em 16 e 17 de Maio faz-se a primeira travessia aérea do Atlântico Norte em hidro-avião, Terra Nova a Lisboa com escala pelos Açores e de 30 de Março a 5 de Junho de 1922 a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, em hidro-avião, pelos gloriosos portugueses Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Quere dizer, terminada a Guerra, começam, pouco a pouco, os serviços públicos aéreos, primeiro os nacionais, seguidos de perto pelos internacionais e pelos inter-continetais.

O Homem encontra-se cada vez mais seguro d'este meio de transporte e d'ele procura tirar o máximo proveito, como teremos ocasião de ver.

(Continua)

O Pelourinho de Ucanha

REPRESENTA-SE na figura adjunta⁽¹⁾ o pelourinho da há muito extinta vila da Ucanha, o qual quem escreve estas linhas conheceu em criança levantado diante da Casa da



O Pelourinho de Ucanha

Câmara, mas que depois, consoante vicissitudes que sofrem com frequência entre nós coisas de Arte e de Arqueologia, se desmoronou, sumindo-se os destroços: Vide *Memórias de Mondim da Beira*, Lisboa 1933 (Imprensa Nacional), p. 225.

Ultimamente, mercê dos esforços, não só do meu parente Henrique do Carmo Rebelo, natural da Ucanha, e aluno do Instituto Superior de Agronomia, mas de seu Pai

(1) Segundo fotografia enviada ao signatário pelo Reverendo Amaro Teixeira de Azevedo, Prior de Sintra, e que nasceu em Salzedas.

(José do Carmo Oliveira) e de seus irmãos (José e Macário), estudantes no Pôrto, apareceram os destroços do pelourinho, e este foi restaurado a minhas expensas, e pôsto no primitivo sitio; sòmente as escadas foram acrescentadas segundo um plano de meu primo Carlos Negrão, estudante de Arquitectura no Pôrto. Lê-se nêle a data de «1514».

No foral do couto do mosteiro de Salzedas, de 1504, a Ucanha figura apenas como *cabeça* daquele couto: vide *obra citada*, p. 70. Em 1527 é já vila, capital de concelho: *ibidem*, p. 279.

O pelourinho traz-nos uma data nova que



A Torre de Ucanha, vista da ponte que defendia

mostra que ainda antes de 1527 as referidas prerogativas competiam à Ucanha, e é provável que datassem do próprio tempo do pelourinho.

Ao passo que a elegante tôrre que todos admiram num extremo da ponte do Barosa, provinha do século xv, (ou, pelo menos, no estado em que a temos), como construção dos frades de Salzedas, que aí se afirmam com a insígnia do báculo abacial, obra citada p. 84, o pelourinho apresenta-se em 1514 com um emblêma real e nacional, isto é, com o braço das quinas.

Vem a propósito lembrar que o Snr. En-

genheiro Gomes da Silva, Director dos Serviços respeitantes aos Edifícios e Monumentos Nacionais, se empenha com grande eficácia na consolidação da ponte e da Tôrre, e que em breve, por sua iniciativa, recommearão os trabalhos que estiveram algum tempo interrompidos.

J. LEITE DE VASCONCELOS
(NASCIDO NA UCANHA)

Lisboa, Campolide — Junho de 1939.

O Doutor José Leite de Vasconcelos é, actualmente, o escritor português de maior erudição, glorioso representante do nosso valor intelectual, cujo renome há muito galgou as fronteiras e é celebrado por todo o mundo científico.

Nasceu em Ucanha, em 1858, e desde muito novo se evidenciou pelos seus trabalhos literários. A sua vasta obra assombra, não só pela quantidade mas muito especialmente pela qualidade, pois revela extenuante trabalho de investigação e estudo consciencioso. Não cabe no limitado âmbito desta revista enunciar os seus livros, mas não podemos deixar de citar os seguintes, que são do conhecimento geral: Tradições populares de Portugal, Religiões da Lusitânia, Antroponímia, Filologia mirandesa e Etnografia portuguesa. Além dos numerosos volumes publicados, o Dr. Leite de Vasconcelos tem colaborado intensamente em revistas, especialmente de filologia e arqueologia, não só portuguesas mas também espanholas, francesas, italianas, alemãs e de outras nacionalidades. Dirige ainda hoje a Revista Lusitana e o Arqueólogo Português. O seu nome é conhecido e citado com admiração em numerosas Universidades do orbe, tendo até muitas delas já prestado pública homenagem ao seu profundo saber. Criou em Lisboa o mais importante museu arqueológico de Portugal, denominado oficialmente, com rara justiça, Museu Arqueológico e Etnográfico do Doutor Leite de Vasconcelos.

O Snr. Doutor Leite de Vasconcelos, mercê da amizade de um dos nossos mais dedicados colaboradores, dignou-se escrever propositadamente para o Boletim da C. P. a nótula que publicamos, acerca-do interessante pelourinho de Ucanha. Ao eminente Mestre apresentamos os nossos melhores agradecimentos pela honra concedida.

A muito abrange o tempo



— se o queremos
empregar bem

Frei Luiz de Sousa

Factos e informações

Ateneu Ferroviário

A sua actividade desportiva em 1938/39

Acompanha esta notícia, relativa à actividade desportiva do Ateneu Ferroviário, uma gravura que é mais elucidativa do que todas as palavras que possam escrever-se sobre o assunto.

Figuram nessa gravura — que podemos considerar como a síntese do movimento da prestimosa colectividade — grande parte das treze taças conquistadas pelo A. F., das quais doze ganhas durante a época de 1938/39 em jogos de basket-ball, pelas turmas femininas e masculinas.

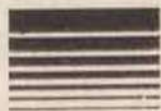
Esta síntese é verdadeiramente notável, devendo acrescentar-se que o Ateneu Ferroviário colaborou estreitamente com o importante jornal *Os Sports* em vários festivais da organização deste, e que tomou a iniciativa de promover dois festivais magníficos

um dos quais a «Grande noite de Basket Feminino» patrocinada pelo citado periódico, que suplantou tudo quanto até aí se fizera na modalidade.

Nessa grandiosa manifestação de actividade exibiram-se dez turmas femininas, incluindo a do Feminino A. C. do Pôrto e todos os clubes que em Lisboa mantêm interesse pelo desporto praticado por senhoras.

Desejando estimular o entusiasmo das gentis jogadoras, o Ateneu Ferroviário pôs em disputa oito taças, abrindo um precedente invulgar no meio do «basket» lisboeta, o que lhe valeu as mais elogiosas referências.

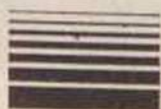
Ultimamente, a Direcção do Ateneu, no intuito de facilitar a preparação dos seus jogadores, mandou arranjar um terreno situado junto à sede, na Calçada do Duque, onde foi instalada uma tabela com respectivo cesto e um chuveiro.



As taças ganhas
pelo

Ateneu Ferroviário

durante a época de 1938/39





Troca de galardetes entre as turmas femininas do F. A. P. e A. F.

Dissemos que os grupos de «basket» conquistaram doze taças. Acrescentemos agora que nove delas fôram alcançadas, em luta leal e aberta, pelo grupo das gentis raparigas.

O grupo feminino tomou parte no campeonato de Lisboa, classificando-se em 2.º lugar, a seguir ao seu mais directo rival, o C. F. «Os Belenenses».

Por sua iniciativa, e em colaboração com *Os Sports*, a turma do Ateneu Ferroviário compareceu em festivais realizados pelo Lisgas, Pedrouços, Poço dos Negros e Carcavelinhos e deslocou-se para o Barreiro, Vila Franca de Xira, Queluz, Algés e Entroncamento.

Mais ainda: deslocou-se para o Porto, onde jogou contra o Feminino; defrontou em Leiria o «cinco» de Leiria Gimnásio Clube — vencemos das duas vezes — concorreu a dois torneios realizados pelo jornal *O Século* e tomou parte no torneio promovido pela A. B. L. em homenagem ao Sr. Ministro da Educação Nacional.

• Esta admirável actividade valeu ao Ateneu as seguintes taças:

«Fausto de Figueiredo», vencendo o Gimnásio Feminino por 3-1; «Manuel Gomes», no festival do Poço dos Negros, num desafio entre dois grupos da colectividade; «O Século», por ser a 2.ª classificada no torneio promovido pelo jornal *Os Sports* e pelo S. A. D.; «José do Nascimento», batendo o G. F. P. por 15-4; «Bombeiros Voluntários de Queluz», derrotando o Matedouro por 20-0; «Raúl de Oliveira», vencendo o Belenenses por 14-5; «D. Alda de Oliveira», por derrotar no Entroncamento, o Ateneu Comercial, por 24-6; «D. Elisa Deniz», batendo o Feminino do Porto por 9-5; «Carcavelinhos» ganhando ao Belenenses, com prolongamento, por 8-7; «Ministro da Educação Nacional», 2.ª classificação no torneio da A. B. L.

No total, o grupo feminino do A. F. fez 34 encontros: ganhou 24 e perdeu 10. Bolas a favor: 336 bolas contra 189.

Nestes 34 desafios alinharam normalmente as gentis jogadoras: Branca, Simone e Gabriela Nieto, Maria do Carmo, Maria de Lourdes, Bernardette Rodrigues, Emilia e Cândida Silva, Josefa Bento e Noémia de Matos.

O grupo masculino foi menos feliz. A sua acção, no entanto, teve notabilidade, embora se classificasse em 4.º lugar no campeonato de Lisboa, depois de ter sido considerado como favorito da competição.



O grupo feminino do Ateneu Ferroviário

Tal como o grupo feminino, a turma dos rapazes entrou em elevado número de desafios particulares, colaborando também com o jornal *Os Sports* e comparecendo em festivais realizados em Vila Franca e Marvila.

Eis a síntese da actividade dos jogadores do Ateneu:

Esteve no Seixal, onde venceu o grupo local por 22-4; em Albufeira, onde ganhou ao Luzitano de Portimão por 23-15 e perdeu com o Imortal por 23-11; em Leiria, onde foi derrotado pelo Leiria Gimnasio por 40-23; em Queluz, onde bateu o Queluz Atlético Clube por 22-17; no Barreiro, onde o Desportivo da Cuf lhe ganhou por 26-15.

No jogo de Queluz, conquistou a taça «José da Silva Afonso».

Outra taça, «General Raúl Esteves», vencendo o Lisboa Gimnásio por 24-20.

Na taça de honra, organização da A. B. L. bateu o Boa Vista por 18-15, o Queluz por 31-5 e o Carnide por 26-24.

Na taça «Carnide», derrotou o Rio de Janeiro por 30-4.

No campeonato de Lisboa alcançou resultados copiosos: 40-13 ao Rio de Janeiro; 44-12 ao Liberdade; 77-16 ao Rio de Janeiro; 40-8 ao Liberdade.

«Zephir General Pershing»

O «Zephir General Pershing» é um comboio «Diesel» dos mais modernos, de linhas

exteriores simples, mas elegante, muito veloz e cómodo, capaz de satisfazer os passageiros mais exigentes. Construiu-o a «Budd Wheel Company» e circula, actualmente, nas linhas da «Chicago, Burlington & Quincy Railroad», entre as cidades de Kansas e S. Luiz.

Fôram-lhe introduzidos melhoramentos importantes, particularmente nos freios, e está apetrechado com um dispositivo de esterelização do ar, de 9 lâmpadas de 15 W, que emitem raios ultra-violetas, destruidores de micróbios. O aquecimento é assegurado por radiadores eléctricos e pela circulação de ar quente sobre os radiadores do motor e na iluminação são utilizadas lâmpadas de fluorescência.

Cada carruagem dispõe de 20 lâmpadas de 30 W e de 36 lâmpadas de 15 W, havendo ainda algumas de 235 a 280 lux, distribuídas tôdas elas em 3 filas, no sentido do comprimento. Para o fornecimento desta energia, tôdas as carruagens estão munidas de um sistema eléctrico Diesel.

Êste comboio, formado por 4 carruagens, percorre diàriamente 900 Km., á média de 90 Km/h, sendo-lhe possível atingir a velocidade de 145 Km./h e mais. Nêste caso, a paragem pode efectuar-se em 35 segundos na extensão de 725 m. Para êsse efeito, a actuação dos freios constitue uma verdadeira obra prima da engenharia moderna.

Se prestamos **serviços**,
somos **servidores**.

Nós somos **servidores**
do Público.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Júlio Assis da Silva Penedo

Sub-chefe de Serviço do Movimento

Admitido como Amanuense provisório em 19 de Agosto de 1899. Esteve em missão de estudo em França e na Bélgica, em 1926. Pela dedicação e por bons serviços prestados, foi louvado e elogiado várias vezes.



João de Oliveira Freire

Inspector de Material Circulante
Admitido em 12 de Maio de 1899

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

Francisco Henriques Nunes, capataz de manobras na estação de Alcântara-Terra, tendo sido, em 21 de Julho, operado pelo

distinto cirurgião, Ex.^{mo} Sr. Dr. Carlos Melo, no hospital de Santo António dos Capuchos, Serviço 8, Sala 1, onde esteve internado, vem por este meio tornar público o seu eterno reconhecimento pelo bom êxito da operação, tornando-o também extensivo ao seu mui proficientíssimo médico assistente da zona, Ex.^{mo} Sr. Dr. José Carlos Craveiro Lopes (filho), pela solicitude e carinho com que foi tratado.

Seria ingratidão não tornar também extensivo este seu reconhecimento a todo o pessoal da referida enfermaria. Por isso aqui deixa vincado o testemunho dos seus mais sinceros agradecimentos.

Actos dignos de louvor

Quando no dia 12 de Agosto último, o Sr. Mário Tavares Nogueira, Revisor de 3.^a classe da revisão de M. C. do Barreiro, procedia à revisão da composição do comboio 801, encontrou uma pregadeira de ouro com brilhantes e diamantes em cima de um dos pisos do estribo de uma carruagem, tendo imediatamente feito entrega do achado ao Chefe da estação.

No dia 8 de Agosto p. p. quando o Sr. José Faria Vasconcelos, Ensebador de 2.^a classe da revisão de M. C. do Douro, vistoriava interiormente uma carruagem que fez parte da composição do comboio 705, achou uma mala de mão contendo objectos de valor e dinheiro, que imediatamente entregou ao Chefe da estação.

O Sr. António Gonçalves, Chefe de distrito motorizado n.º 4, encontrou em 31 de

Agosto findo, ao quilómetro 163-Oeste, um porta moedas contendo dinheiro, tendo feito entrega imediata do achado ao Chefe da estação de Leiria.

Quando o Carregador, Sr. Bonifácio Roxo, procedia à limpeza de uma Repartição dos Serviços Centrais, encontrou um relógio, que imediatamente entregou ao Chefe do pessoal menor.

Nomeações

EXPLORAÇÃO

Carregador: Carlos Martins Gaio.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

António Evangelista Simões, Sub-chefe de Repartição, do Serviço do Tráfego.

Admitido como praticante em 3 de Janeiro de 1905, foi nomeado escriturário auxiliar em 1 de Agosto de 1906 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a Sub-chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1935. Infelizmente, a morte impediu que este dedicado e estimado funcionário pudesse gosar por algum tempo o necessário descanso. A pouco mais de um mês de reformado, falecia o Sr. Evangelista Simões.

Raúl Augusto Ventura, Chefe de 3.^a classe de Vila Nova.

António da Conceição Paixão, Revisor Principal de Barreiro.

Manuel Antunes, Condutor de 2.^a classe de Castelo Branco.

José Rodrigues, Guarda-freios de 2.^a classe de Castelo Branco.

Adelino Marques dos Santos, Agulheiro de 1.^a classe de Tadm.

Eugénio Jorge, Agulheiro de 3.^a classe de S. Martinho.

Manuel Moreira Araújo, Guarda de Alfândega.

Joaquim Cardoso de Sousa, Carregador de Campanhã.

Manuel Neto, Carregador de Avanca.

Joaquim Fernandes, Servente de Coimbra.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Agosto

João Lucas Moreira, Ensebador de 2.^a classe.

Alfredo Simões, Fogueiro de 1.^a classe.

João Carlos Pinto, Arrais.

VIA E OBRAS

Em Agosto

António Carvalho, Electricista de 1.^a do 10.^o lanço, Leiria.

Alexandre Baptista Raposo, Guarda-fios de 2.^a do 37.^o cantão, Grandola.

Joaquim José Arrebenta, Sub-chefe do distrito 206, Pegões.

José da Costa Alegria, Assentador do distrito 205, Fonte.

Jafet Alves da Rocha, Assentador do distrito 80, Granja.

José Rodrigues, Assentador do distrito 292, Abela.

Joaquim Agostinho, Assentador do distrito 79, Espinho.

Luiz Cláudio Freixeiro, Assentador do distrito 411, Darque.

Margarida Mota, Guarda do distrito 72, Aveiro.

Josefa da Conceição Mota, Guarda do distrito 56, Soure.

Rosária Abreu, Guarda do distrito 2 da 5.^a secção, Bombarral.

Albertina das Neves, Guarda do distrito 3 da 5.^a secção, S. Martinho.

Mariana Ferreira, Guarda do distrito 1 da 13.^a secção, Évora.

Maria Tereza, Guarda do distrito 240, Olhão.

Maria de Pinho, Guarda do distrito 76, Ovar.

Falecimentos

Em Agosto

EXPLORAÇÃO

† *Luiz António da Silva*, Empregado Principal do Serviço do Movimento.

Admitido como Carregador em 21 de Fevereiro de 1913, passou a Praticante de escritório em 1 de Janeiro de 1914, tendo sido promovido a Amanuense de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1916 e, finalmente, Empregado principal em 1 de Janeiro de 1930.

† *Germano Antunes*, Conferente de Lisboa-P.

Admitido como Carregador em 21 de Agosto de 1923, foi promovido a Conferente em 21 de Janeiro de 1929.

† *Barão José da Mouca*, Agulheiro de 1.^a classe de Barreiro.

Admitido como Carregador auxiliar em 31 de Janeiro de 1916, foi nomeado Carregador efectivo em 28 de Outubro de 1919, promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Junho de 1923 e finalmente a Agulheiro de 1.^a classe em 21 de Julho de 1929.

† *José Pereira*, Agulheiro de 1.^a classe de Viana do Castelo.

Admitido como Carregador eventual em 22 de Julho de 1914, foi nomeado Carregador do partido volante em 15 de Agosto de 1919, promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 25 de Novembro de 1923 e finalmente a Agulheiro de 1.^a classe em 21 de Janeiro de 1932.

† *Joaquim Laranjo*, Carregador de Valado. Admitido como Carregador suplementar em 8 de Janeiro de 1923, foi nomeado Guarda de estação em 21 de Junho de 1924 e passado a Carregador em 21 de Janeiro de 1932.

† *Francisco Alves da Silva*, Carregador de Mogofores.

Admitido como Limpador de máquinas suplementar em 18 de Maio de 1927, foi nomeado efectivo da mesma categoria em 1 de Agosto de 1928 e passado a Carregador em 1 de Setembro de 1930.

VIA E OBRAS

† *Silvio da Silva*, Assentador do distrito 6, Vila Franca.

Admitido como Assentador em 1 de Janeiro de 1936.



† Luiz António da Silva
Empregado Principal



† Germano Antunes
Conferente



† Joaquim Laranjo
Carregador



† Sílvio da Silva
Assentador

12 — Um dos melhores meios de comprar coisas de que gostamos, é ter muito dinheiro — 3.

Profeta

13 — Este aio dos principes costuma tocar num instrumento oriental — 4.

Profeta

Reversivas

(Antigas electricas)

14 — Matei uma ave de rapina num terreno de lavoura — 2.

Marquês de Carinhas

15 — Na sobre-camara fechei um negocio sobre terrenos incultos — 2.

Visconde de Cambolh.

16 — Acima! Coragem! — 1.

Visconde de la Morlière

Enigmas tipográficos

17 —

AR
NOTA

9 letras

Bandarra

18 —

DA

8 letras

Alerta

19 —

X

NOTA

11 letras

Bandarra

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

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional A. A. kg.	2\$35	Chouriço de carne kg.	12\$00	Presunto..... kg.	10\$00
» » branco »	2\$60	Far.ª de milho branco .. »	1\$30	Petróleo lit.	1\$40
» » Mate.. »	2\$70	Far.ª 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 amêndoa..... »	1\$30
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$35	Feijão branco..... lit.	1\$80	» Offenbach..... »	1\$90
» » 2.ª » »	4\$15	» » grado ... »	1\$90	Sal..... lit.	\$20
» pilé »	4\$35	» frade..... »	1\$50	Sêmea kg. 80\$ e	\$85
Azeite de 1.ª lit.	6\$50	» manteiga litro 1\$90 e	2\$10	Toucinho kg.	6\$40
» » 2.ª »	5\$80	» avinhado..... »	2\$00	Vinagre lit.	\$45
Bacalhau Ingles kg. 4\$15 4\$95 e	5\$35	Lenha kg.	\$20	Vinho branco-Em Campanhã. »	1\$20
» sueco kg. 4\$60 4\$70 e	5\$10	» de carvalho..... »	\$25	» » -Restant. Armazens »	\$75
Banha..... kg. 5\$80 6\$25 e	6\$40	Manteiga »	14\$50	» tinto - Campanhã »	1\$20
Batatas..... kg. variável		Massas »	3\$60	» » -Gaia..... »	1\$00
Carvão sôbro..... kg. \$50 e	\$60	Milho lit.	\$85	» » 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 Armazem do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com indice 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.).