



BOLETIM

C.P.A.
C.R.

Nº 142

MAIO DE 1941

120 ANOS

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CAMPEÕES DE DECIFRAÇÕES DOS PROBLEMAS RECREATIVOS EM 1940

CAMPEÃO DE PRODUÇÕES EM 1940



J. J. Brito Abrantes
«Britabrantes»



David Lopes dos Santos
«Dalotos»



José F. Ferreira Júnior
«Sécora»



Dr. Gabriel de Almeida
«Briegla»

Resultados do n.º 140

Quadros	Soluções	Colaboradores	Produções de sua autoria (Números)
Honra	81	Briegla (T. E.) Britabrantes (L. A. C.) Dalotos (L. A. C.) Mefistófeles Sécora	13 19 20 24, 25 1, 3, 5, 10, 11, 22, 23
Mérito	27	Cagliostro Costanilha Cruz Canhoto Fred-Rico Martins Novata Otrebla P. Rêgo Roldão (L. A. G.) Vente-se Gavião Pacato Profeta Barrabás Diabo Vermelho Manelik Preste João Visconde de Cambolh Visconde de la Morlière Radamés Filho de pouca sorte	— 14 13 — — 16 — 17 4 18 — — — — — — — 32 — 26, 27
Distinção	21 4	Votos Roldão Alerta	4 2
		Alerta Disraeli Zefran Cisco	2, 7 a 9 15 6, 29, 30, 31

A Secção dos «Problemas Recreativos» do Boletim da C. P. cumpre o doloroso dever de comunicar aos seus colaboradores o falecimento do Sr. Vítor Figueiredo, que uma pertinaz doença obrigou, há tempo, a afastar-se da direcção da mesma Secção. Por este triste motivo o Boletim da C. P. apresenta à Ex.ª Família do extinto as suas condolências.

Soluções:

Aumentativas: Gatão, são, anão.

Aditiva em verso: Contacto.

Duplas: Pechinha, Possíveis, Ar, Pé, Paz, Desvão, Consorte.

Novíssima: Zápete.

Sincopadas: Gadanhos, Garoto, Sabido, Lúcido, Liquidar, Soturno, Ruina, Ligomas.

Transpostas: Alpe, Abarbar.

Em triângulo: 1.º — Úvico-vida-ida-ca-o ; 2.º — Delir-éreo-leu-io-r.

Em quadrado: 1.º — Ónus-nuto-útil-sólo ; 2.º — Falo-afan-tato-ónus.

Enigmas tipográficos: Viola, Soneca, Caverna, Adverso, Camélias.

Duplas: 1 — Ninguém tem culpa do teu chefe não andar bom da cabeça — 3.

2 — Vou responder ao Tribunal da Boa Hora às onze e um quarto... — 3.

...mas se fôr condenado apelarei da sentença para o Tribunal da Relação — 3.

Novíssimas: — 3 — Em qualquer questão judicial é dizer adeus ao dinheiro e não ter pena do que leva o advogado — 2-4.

4 — Com a maré cheia é que se «nota» a sorte do pescador — 2-4.

(Continua na outra página interior da capa)

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 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: As carruagens americanas. — Em viagem. — Pelourinhos de Portugal. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Pessoal.

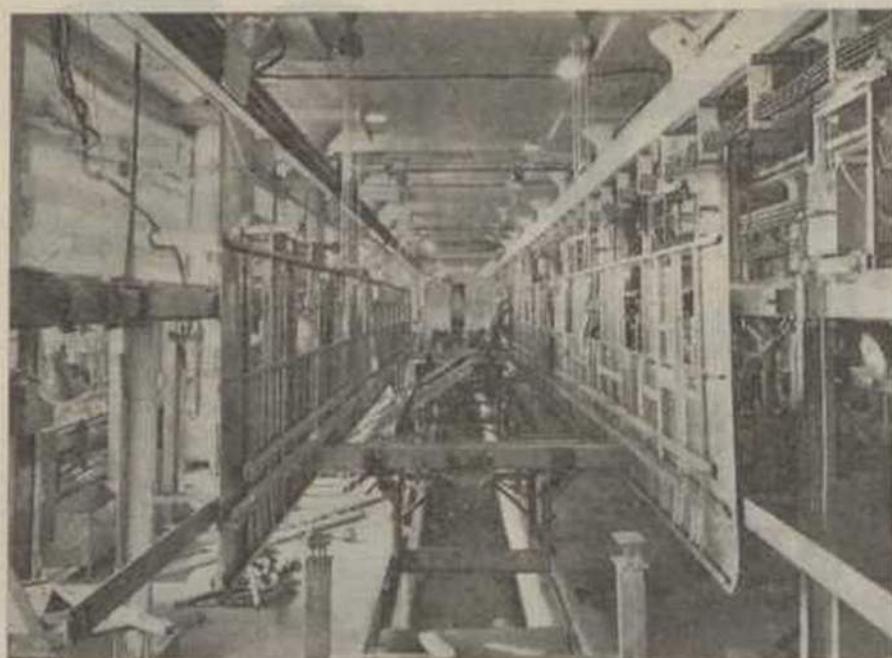
As carruagens americanas

No Boletim de Outubro de 1940 demos aos nossos leitores uma notícia sucinta do novo material de passageiros, que entrou em serviço nas linhas da C. P.. O Sr. Engenheiro Vasco Magalhães Gomes Viana, da Divisão do Material e Tracção, que assistiu, na América do Norte, à construção das carruagens do novo tipo, dá-nos no presente número uma notícia mais pormenorizada — mais técnica, digamos assim — daquele material, das experiências a que foi submetido e da sua montagem nas oficinas do Barreiro, o que, tudo, certamente, interessará os leitores.

Todos os leitores dêste Boletim já sabem que foram recentemente adquiridas na América 28 carruagens, 6 das quais completamente montadas e as restantes a montar em Portugal. Devemos desde já esclarecer que a palavra «montar» não é bem aplicada neste caso, porque, embora se tenham recebido da América todos os materiais necessários para a construção, a sua ligação por soldadura, a montagem propriamente dita e os trabalhos de acabamento ocupar-nos-ão mais de uma centena de operários, durante vários meses, nas oficinas do Barreiro, com muitas dezenas de milhar de horas de mão de obra. Trata-se, pois, de alguma coisa mais do que uma simples montagem.

Com esta aquisição, passando a utilizar material ultra-moderno, Portugal coloca-se ao lado das nações mais avançadas em material circulante ferroviário. De facto, o primeiro combóio construído com material igual ao das novas carruagens americanas e de construção semelhante, começou a circular nos Estados Unidos em fins de 1934. Presentemente, devem já circular na América umas 400 carruagens deste tipo.

A hesitação que se notou durante os primeiros três ou quatro anos na utilização deste material, por parte das Companhias dos Caminhos de Ferro dos Estados Unidos, sucedeu um período de franca aceitação. A casa que nos forneceu as carruagens está



As laterais de uma carruagem colocadas no pórtico da montagem
Começo da construção do pavimento



Fase da montagem do fôrro interior

actualmente construindo material semelhante à cadência de duas a três carruagens por semana.

As Companhias de Caminho de Ferro são seduzidas sobretudo pela leveza, rigidez da construção e, por consequência, pela segurança no transporte. O Público, por sua vez, é atraido pela novidade, bom aspecto, grande comodidade e também pela maior segurança no transporte.

São realmente de considerar estas características do novo material.

Na América é grande o reclamo que as Companhias dos caminhos de ferro fazem a estes combóios, dedicando especiais atenções aos passageiros que deles se utilizam.

Tivemos ocasião de, em Chicago, assistir à partida dos combóios: «Denver Zephyr», «Twin Zephyr» e «El Capitan»; os dois primeiros da Companhia Burlington e o último da Companhia Santa Fé.

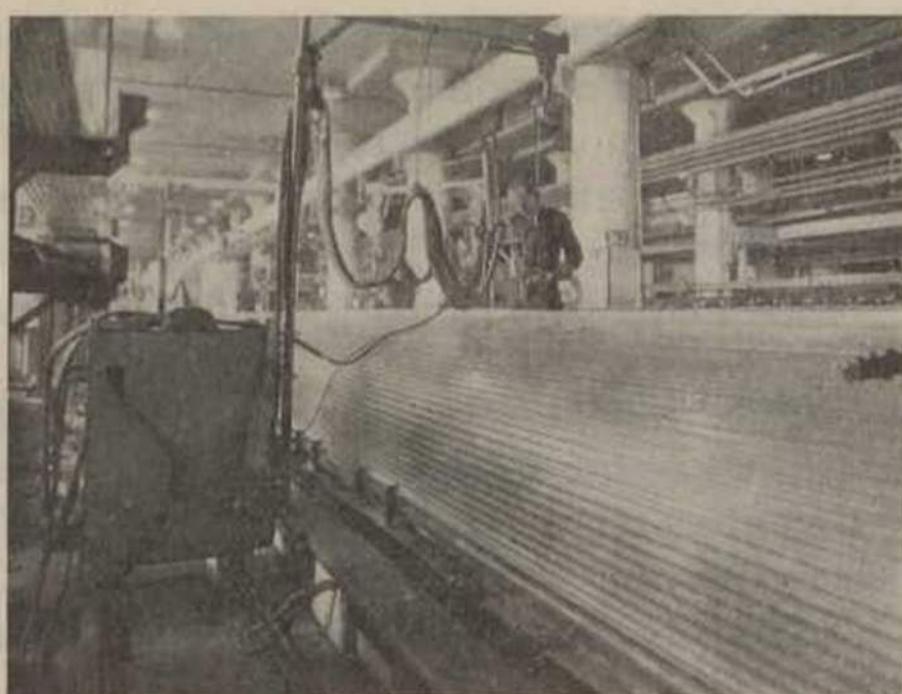
A Burlington, na sala que dá acesso aos cais donde parte qualquer daqueles combóios, coloca um grande arco de aço inoxidável, iluminado com lampadas de várias cores e onde sobressai o nome do combóio que vai partir. Deste arco até ao combóio, e correndo ao longo dele, colocam uma passadeira vermelha, que só pode ser pisada pelos passageiros que se dirigem para esses combóios.



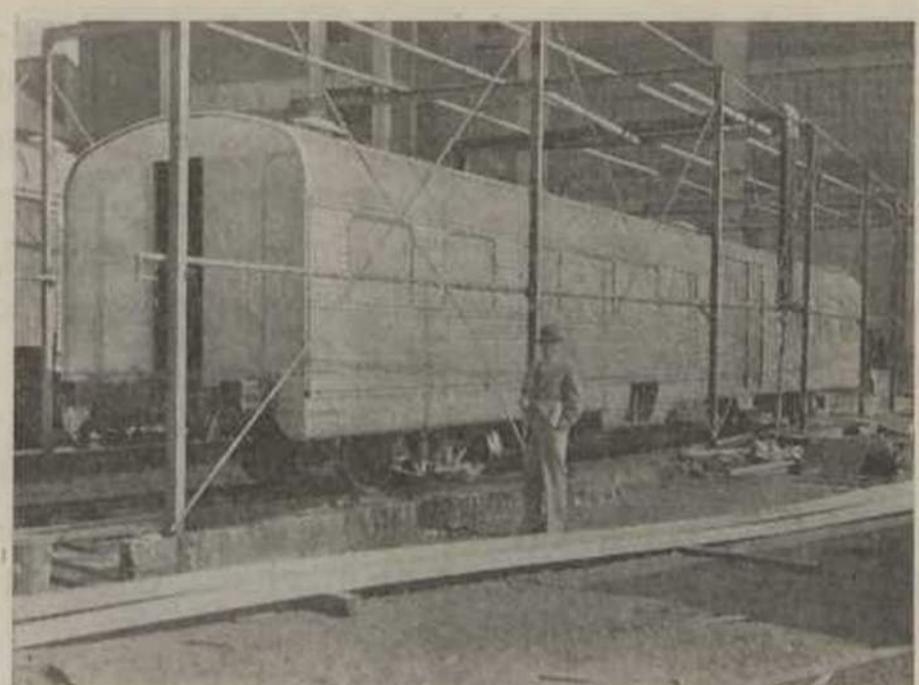
Montagem das divisórias interiores e da conduta de ventilação,
depois de colocado o isolamento de algodão de vidro

A construção do novo material difere totalmente da prática antiga, quer no tipo de construção, quer nos materiais empregados. Até há poucos anos, e ainda hoje em algumas fábricas de material ferroviário, a construção de uma carruagem baseava-se na concepção seguinte: — um leito suficientemente rígido assente num sistema de roamento; sobre ele construía-se uma gaiola mais ou menos confortável e luxuosa, mas fraca mente fixada ao leito.

Com este tipo de construção e pelo facto de se empregar aço macio vulgar, obtinha-se um material excessivamente pesado que, ou limitava o número de veículos nas composições dos combóios ou obrigava a utilizar



Construção de um tecto no cavalete de montagem



Ensaio de chuva no pórtico especialmente destinado a esse fim

locomotivas muito potentes, com evidente prejuízo da exploração. Havia, além disso, a considerar o facto, muitas vezes tristemente comprovado, de o material não oferecer a resistência suficiente para, num grave desastre, proteger a vida dos passageiros. Estas e outras razões fizeram com que se seguisse outro caminho na construção das carruagens.

Apareceu primeiro a construção toda metálica e robusta, com a caixa da carruagem solidamente fixada ao leito, que continuava a ser a base de resistência do veículo. Estava assim, em parte, garantida a vida do passageiro, mas mantinha-se o inconveniente, ainda agravado, do peso excessivo. Começou então a luta contra este grande inimigo da exploração ferroviária.

Apareceu primeiro a carruagem em que os perfilados⁽¹⁾ usuais foram substituídos por chapa virada e moldada; seguiu-se pouco depois a construção chamada «tubular».

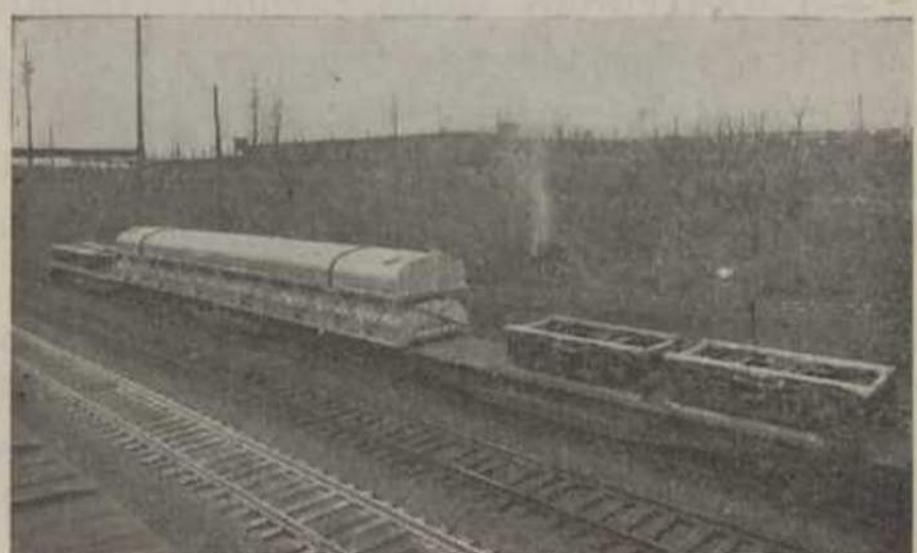
Neste último tipo de construção, o passageiro viaja dentro de uma «viga armada»⁽²⁾, entrando para o cálculo da resistência, toda a estrutura: tecto, laterais e pavimento. Deixa, portanto, de existir a parte da carruagem que designamos por leito. Obtem-se

assim uma grande diminuição de peso que não é ainda maior porque há que contar com a diminuição da espessura do material da estrutura, devida às correcções por oxidação⁽¹⁾.

Para combater este outro inimigo, as casas construtoras, Pullmann e Budd, começaram, por volta de 1932-1933, a empregar materiais não oxidáveis. A Pullmann, utilizou uma liga de alumínio e a Budd o aço inoxidável de alta resistência⁽²⁾. Com o em-

(1) No ferro e no aço, a oxidação dá origem ao que vulgarmente chamamos ferrugem.

(2) O aço inoxidável é uma liga em que os principais elementos são: ferro, crómio e níquel. A resistência à rutura é três vezes superior à do aço macio vulgar, com um limite de elasticidade prático quatro vezes superior.



(1) Barras de aço cuja secção se assemelha a um L, ou a um T, I, U, etc.

(2) Viga formada por perfilados diversos ligados solidamente entre si e formando um todo rígido.

Dois carros que vieram desmontados para Portugal, à saída da oficina da «Budd», em Filadélfia

prêgo d'estes materiais conseguiu-se diminuir muito o peso das carruagens, não só porque já não era necessário contar com qualquer aumento de espessura, a-fim-de evitar a corrosão devida à acção do tempo, mas também por se utilizar uma liga leve e um aço de grande resistência.

A construção de aço inoxidável tem vantagens sobre a liga de alumínio pela sua maior elasticidade e resistência e é considerada hoje como a mais perfeita construção sob todos os aspectos.

Foi este o material que a C. P. acaba de adquirir e estamos certos de que êle terá na Europa o êxito que até hoje tem tido nos Estados Unidos.

As inovações introduzidas nas carruagens agora adquiridas pela C. P., em relação ao



A primeira carruagem que veio completamente montada para Portugal, à saída das oficinas «Budd», em Filadélfia

material existente até à data, são, em resumo:

- Construção tubular completamente metálica, reforçada nos topo por forma a evitar a «telescopagem»⁽¹⁾;

- Estrutura principal toda de aço inoxidável de alta resistência, completamente soldada;

- Caixas de lubrificação de rolos nos rodados;

- Rodas inteiriças forjadas de um só bloco e com o rasto endurecido por témpera;

⁽¹⁾ Penetração de uns veículos nos outros quando se dá um descarrilamento ou choque.

- Substituição das molas dos órgãos de tracção e choque por anilhas de borracha;
- Ventilação forçada regulável;
- Aquecimento por vapor condicionado por termostato⁽¹⁾;
- Isolamento térmico por algodão de vidro⁽²⁾;
- Substituição das molas do estofo por almofadas de borracha;
- Vidros de segurança em todas as janelas e portas;
- Distribuição de água quente e fria nos W. C.;
- Fontenários de água potável, etc..

Estas carruagens — 5 tipos diferentes — começaram a ser calculadas e desenhadas nos primeiros dias do mês de Novembro de 1939 e os últimos desenhos foram concluídos na 1.^a quinzena de Março de 1940. Tiveram interferência nos cálculos e na direcção do trabalho de desenho, 10 engenheiros, 2 arquitetos e 5 agentes-técnicos.

Quando chegámos a Filadélfia, em 21 de Novembro, já trabalhavam nos desenhos das carruagens 10 desenhistas. Este número foi subindo gradualmente, tendo excedido o número de 200 no mês de Janeiro, e decrescendo depois até final. O número total de desenhos — conjuntos e pormenores — é de 5.150 e foram utilizados cerca de 3.230 metros quadrados de papel especial para desenho e 18.000 metros quadrados de papel «marion». O número total de horas de trabalho de desenhador foi de 27.000. Para se fazer uma idéia d'este trabalho, diremos que um só desenhador, trabalhando 6 horas por dia em 300 dias úteis de trabalho por ano, levaria 15 anos a executar a totalidade dos desenhos.

Nas oficinas da Budd começaram a ser fabricadas as primeiras peças para as carruagens,

⁽¹⁾ Aparelho destinado a regular a temperatura mantendo-a constante.

⁽²⁾ Actualmente consegue-se tecer o vidro em fio, fazendo-se toalhas de mesa, vestidos, etc., cujo aspecto é o da seda.

em princípios de Janeiro, e a última carruagem, completamente montada, enviada para Portugal, foi entregue para recepção provisória em Filadélfia na segunda quinzena de Junho de 1940. A previsão fôra feita para 3 de Junho.

A construção propriamente dita (trabalho semelhante ao que actualmente está a ser feito no Barreiro), começou no dia 5 de Fevereiro, e para cada tipo de carruagem completamente montada na América, foi estabelecido o seguinte tempo de construção:

Mista 1. ^a /2. ^a classe	52 dias
» 2. ^a /Restaurante	56 »
» 3. ^a /Bagageiro	49 »

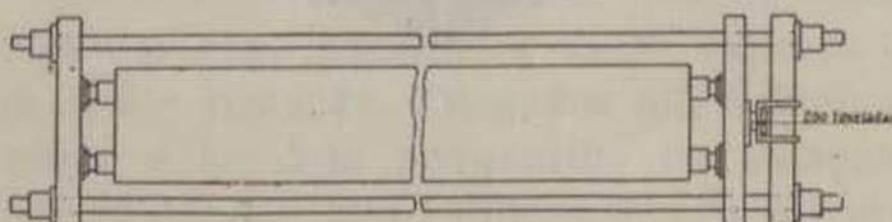
O tempo que, na realidade, levaram foi:

Mista 1. ^a /2. ^a classe	68 dias
» 2. ^a /Restaurante	71 »
» 3. ^a /Bagageiro	49 »

Há a notar que, nas nossas carruagens, trabalharam quase sempre dois turnos de operários.

Todo o material para as 28 carruagens foi embarcado em Filadélfia num total aproximado de 1.500 volumes, contendo muitas dezenas de milhar de peças.

De acordo com o determinado no caderno de encargos, duas das seis carruagens que vieram montadas, foram sujeitas a um ensaio de compressão de 200 toneladas sobre os tampões. Para esse efeito as carruagens foram metidas numa prensa como se indica no croquis.



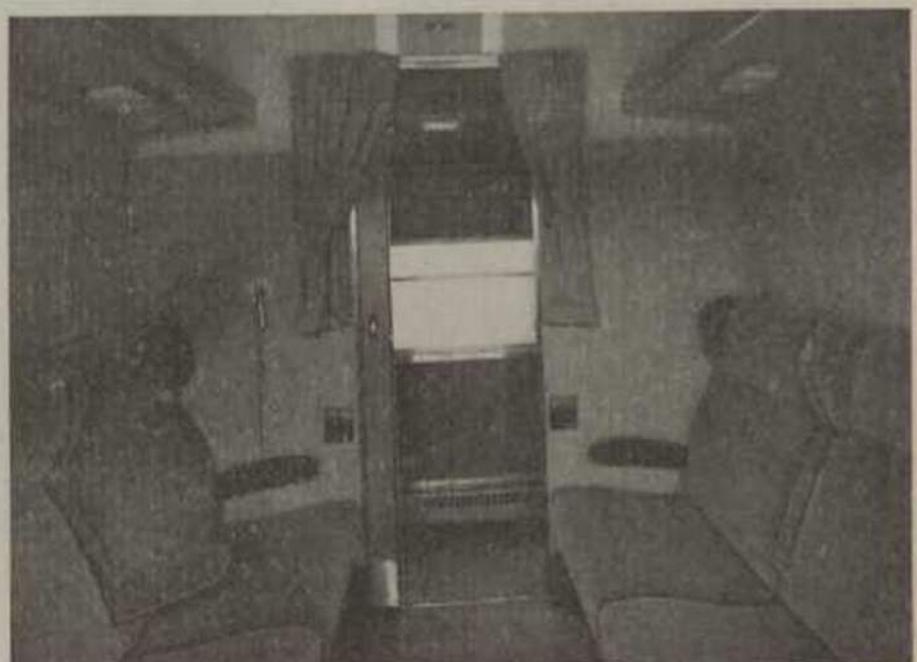
Cabe aqui dizer que uma das nossas carruagens foi a primeira a ser ensaiada no



Vista geral do salão de 2.^a classe

laboratório especial que a Budd mandou construir para este género de ensaios, o qual custou cerca de meio milhão de dollars (12.500 contos, ao câmbio actual). O edifício tem aproximadamente 40 metros de comprimento por 10 de largura e 10 de altura. A carruagem entra num ascensor e é elevada até à altura da prensa, que fica num andar superior. Antes da construção deste laboratório, ou não se faziam ensaios de compressão, ou eram feitos numa prensa muito rudimentar que a Companhia dos Caminhos de Ferro da Pensylvania possuía em Altona e que dista uns 600 quilómetros de Filadélfia.

Para dar uma idéia da elasticidade das novas carruagens, basta dizer que, sob a carga de 200 toneladas, a diminuição no comprimento foi de 30 milímetros, com um

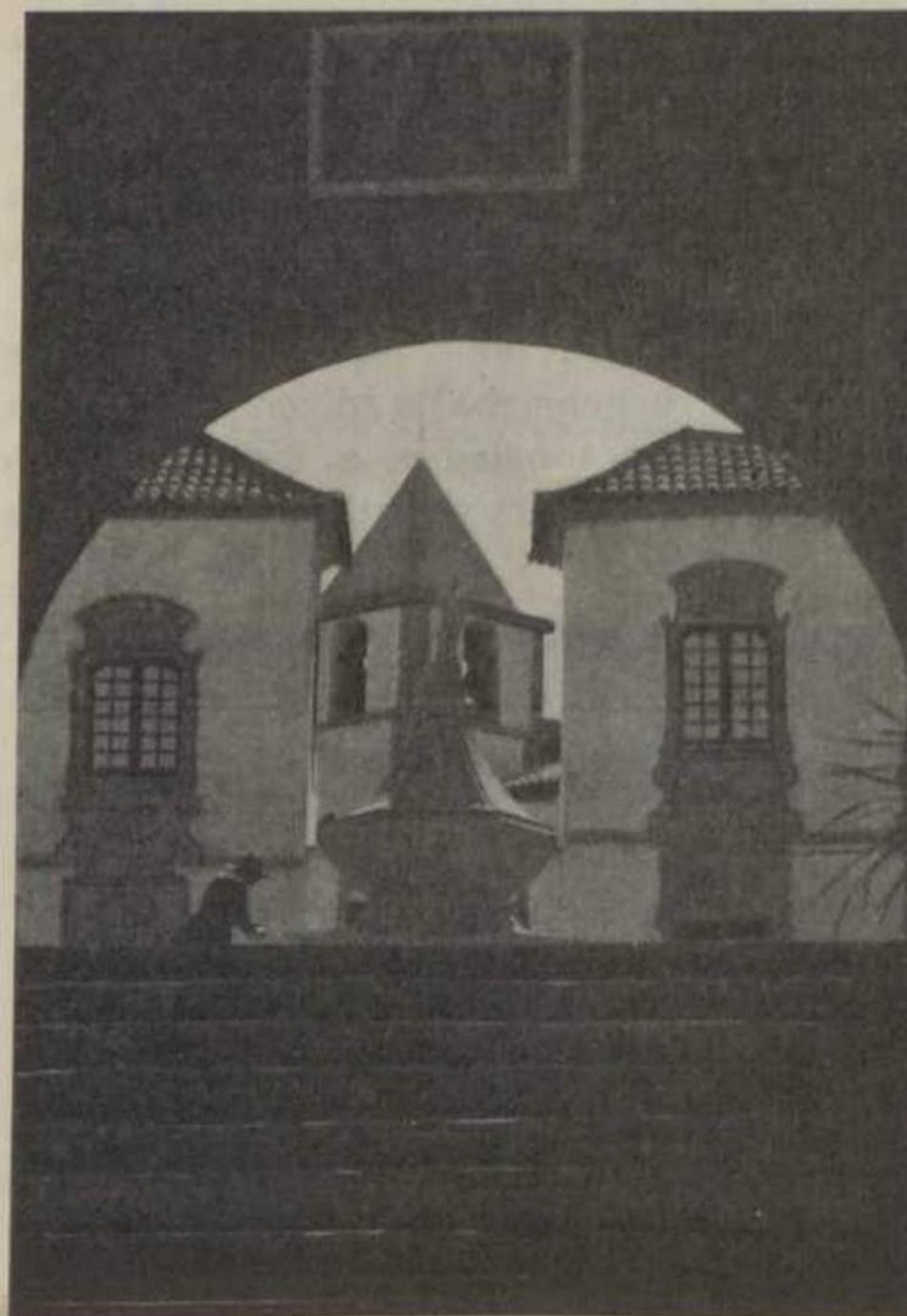
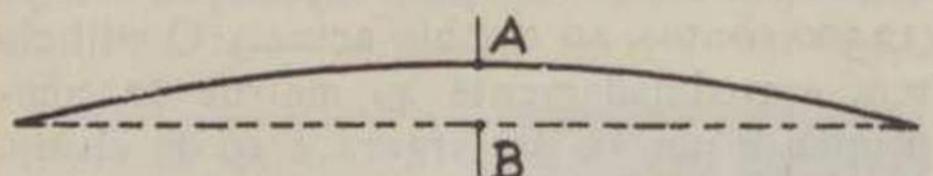


Compartimento de 1.^a classe

aumento de flecha⁽¹⁾ de 19 milímetros em relação às travessas de apoio nos carros («bogies»), não se tendo verificado qualquer deformação permanente.

Também é interessante saber que a Budd construiu propositadamente uma carruagem semelhante às que então estava construindo para a Burlington, a fim de sobre ela fazer ensaios a várias alturas da caixa, e, assim, praticamente, determinar os pontos mais fracos da estrutura. O último desses ensaios seria levado até à rotura completa do conjunto da estrutura. Calculavam que a reali-

(1) As carruagens são construídas com uma pequena curvatura, descendo do meio da caixa para as cabeceiras. Chamamos flecha à distância A B.



zação destas experiências lhes não custaria menos de 60.000 dollars (1.500 contos, ao câmbio actual).

Além do ensaio de compressão a que atrás nos referimos, uma das carruagens que vieram completamente montadas para Portugal foi sujeita, para confirmação dos cálculos, ao ensaio de carga vertical, para o que se lhe aplicou uma sobrecarga de 60%, sobre a carga normal. A perda de flecha foi insignificante.

Todas as carruagens que vieram montadas, em número de seis, foram sujeitas em Portugal a um ensaio na linha, a grande velocidade e com a carga normal acrescida de 50%, carga esta formada por lingotes de ferro fundido. Os resultados foram satisfeitos.

Num próximo artigo referir-nos-emos à construção das novas carruagens nas Oficinas do Barrreiro.



Lisboa antiga



EM VIAGEM . . .

Entre Medina e Madrid

Foi no metropolitano em Paris e num abraço ruinoso que renovei as minhas velhas relações com o Sr. Elesbião, Julião ou Fabião, não me lembro ao certo do nome; supunhamos que se chamava Fabião. Tinha-o conhecido no Brasil, na primeira década deste século, onde levava uma vida curiosa, se bem que não fosse inteiramente original. Vivia do crédito, ou por melhor, à custa alheia. Comprava tudo fiado e pagava o menos possível.

Havia adquirido esse proveitoso sistema logo que chegou ao Rio de Janeiro, havia anos, e tinha conta no restaurante, no botequim, no alfaiate, no «engraxate», no sapateiro, no homem dos jornais, etc., etc.

Em Paris a vida era-lhe, porém, extremamente difícil, por que ganhava pouco e ninguém lhe fiava um maço de cigarros. Mas nem por isso deixou de encontrar noiva, uma mulher que, se já tinha o seu passado, ainda tinha presente. Casaram e foram felizes. O pouco que ganhava junto ao ordenado da mulher, caixeara num grande armazém, dava-lhes para viverem sem dificuldades, mas um dia resolveu regressar a Portugal onde supunha ter à sua espera uma excelente situação. Trouxe a mulher e dois filhos, mas passado tempo resolveu voltar para Paris, dentro daquele princípio tanto seu, de que só estava bem onde não estava. Como sempre, não tinha vintém e no combóio paga-se adiantado. Reuniu uns dinheiros e meteu a família numa carruagem de 1.ª classe com bilhete até à Guarda onde tinha um vago parente a quem exporia a sua triste situação. Chegados ali, deixou a mulher e os dois pequenitos na estação, como se deixam uns volumes na «consigne» e foi até à cidade. O parente não se comoveu e o nosso homem voltou com as mãos vazias.

Contado o dinheiro que lhe restava, verificou que tinha o suficiente para ir até

Medina del Campo, não mais. Lá se meteram de novo no combóio e ao bater das duas horas da manhã apeavam-se em Medina, depois de ter maduramente reflectido no meio de se tirar de embaraços. Instalada a família na «fonda» da estação, o nosso herói com o seu plano concebido, meteu-se no expresso da Galiza, sem bilhete e, já se vê, em 1.ª classe. Correu todo o combóio à procura do revisor, tendo-o encontrado, depois de muitas pesquisas, a dormir como qualquer passageiro. Acordou-o e contou-lhe que tinha entrado em Medina sem bilhete mas que em Madrid pagaria. O revisor ouviu-o estremunhado e recomeçou o sono interrompido. Em Madrid, Fabião disse que não tinha com ele nem uma «perra chica» mas que o revisor o acompanhasse ao hotel F... onde lhe pagaria o bilhete. Levado à presença do chefe, Fabião teve artes de o convencer a deixar ir o agente com ele ao hotel. Chegados, porém, ali, o porteiro, que ele conhecia de ter ali estado, havia anos, à espera de dinheiro para seguir para Paris, só vinha à uma hora da tarde. Que fazer? Esperar. E esperaram.

Exposto o seu caso, o porteiro, não só lhe emprestou liberalmente as pesetas para pagar ao revisor, mas para voltar a Medina e para levar a família até Paris.

Fabião pagou ao revisor, recolheu as pesetas e depois, num grande gesto de amizade e reconhecimento, convidou o paciente ferroviário para almoçar, o qual se não fez rogado; ambos se banquetearam no hotel F... e a crédito, pois não queria mexer nas pesetas emprestadas.

Depois disto devemos confessar que as aventuras de Pero da Covilhã e de Fernão Mendes Pinto, ficam a perder de vista às do meu amigo Fabião.

Pelourinhos de Portugal

Pelo Sr. Manuel Tavares dos Santos, Chefe de Secção da Divisão da Via e Obras

Nos rossios de várias cidades, vilas e aldeias que foram outrora sedes de concelhos ou que estiveram sob a jurisdição de fidalgos donatários, campeiam altivas, imponentes, donairosas e dominadoras, umas colunas assentes sobre degraus circulares ou poligonais e sobrepujadas por graciosos remates, de caprichosos lavores.

Nos primeiros séculos da nacionalidade portuguesa êsses vetustos monumentos chamavam-se *picotas* e, na actualidade, são conhecidos quase exclusivamente pelo nome de *pelourinhos*.

Segundo Silva Leal (¹), esta última denominação data do século XVII. Alexandre Herculano (²), referindo-se à *picota*, esclarece que era «o nome mais vulgar do pelourinho» e Gabriel Pereira (³) assevera que o mesmo termo é «designação antiga e popular do que posteriormente se chama pelourinho». Manuel Monteiro (⁴) e Luis Chaves (⁵) não fazem distinção entre as duas designações. Todavia, na vila de Peniche, chamam hoje

picota à peça cónica do pelourinho. Quando erectors nos terreiros onde se achavam edificados os Paços do Concelho, simbolizavam tais monumentos a jurisdição municipal.

Neles eram pregados os editais — costume que se mantém em algumas povoações — e expostos os delinqüentes à execração pública.

Nas terras e coutos que pertenciam aos fidalgos ou aos dignitários da Igreja e onde os respectivos donatários estavam autorizados a administrar justiça, também havia pelourinhos. Ainda hoje existem alguns dos que foram mandados edificar por êsses donatários de vilas e coutos: em Melo, o dos Senhores de Melo; em Lourosa, o dos Cunhas; em Águas Belas (Ferreira do Zé-

zere), em frente do solar de D. Nuno Álvares Pereira, o dos Pereiras; em Castro de Noure, que foi couto do arcebispo de Braga, onde o pelourinho ostenta as armas do arcebispo D. Agostinho de Castro; em S. Mamede de Riba-Tua; em Ervededo (Chaves); em No-



Bragança



Ancião



Lisboa



Prado



Santa Catarina

gueira (Vila Nova de Cerdeira); nos coutos de Verdoejo (Valença); em Esteves (Sever do Vouga), couto do Mosteiro de Lorvão; no Convento de S. Fim de Frestas que pertenceu à Companhia de Jesus; no Mosteiro de Alcobaça; em Ega, que pertenceu à Comenda

Cabido da Sé de Viseu determinavam, por exemplo: «todo carniceiro que tiver falso peso que peyte sessenta soldos e ponham-no na *picota*. E toda paadeira que fezer pan, que nom seja de pezo tal qual Almotacees mandarem, peyte cinque soldos e pon-

ham-na na *picota*». Em 28 de Abril de 1414 deliberou a Câmara do Pôrto «que em quanto o alqueire de trigo valesse a IX reis,

dessem as padeiras o

terceira serem *empicotadas*».

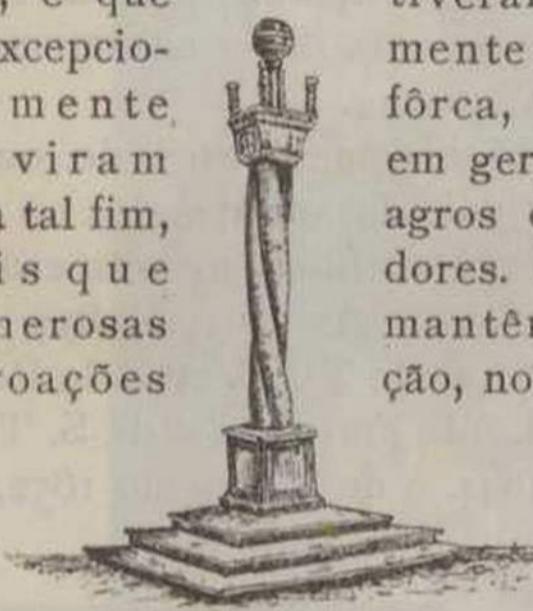
tiveram simultaneamente pelourinho e fôrca, estando esta, em geral, situada nos agros dos seus arredores. Ainda hoje se mantêm, por tradição, nos subúrbios de muitas povoações que nos tempos de antanho usufruiram autonomia

rosamente defendidos pelas autoridades, contra a rapacidade dos comerciantes gananciosos.



Mogadouro

da Ordem de Cristo; etc.. Há entre o vulgo a errónea suposição de que os pelourinhos eram utilizados como fôrcas. A verdade, porém, é que só excepcionalmente serviram para tal fim, pois que numerosas povoações



Chaves

municipal, as designações dos locais onde existiram os patibulos: o *Sítio da Fôrca*, o *Lugar da Fôrca*, o *Chão da Fôrca* (Alpedrinha, Penamacor, Idanha-a-Nova, Fundão, Belmonte, Atalaia do Campo, etc.).

Pôsto que não fossem utilizados na aplicação da pena capital aos criminosos, serviram os pelourinhos, no entanto, para a flagelação e exposição dos delinqüentes à vergonha, presos nas argolas ou amarrados com correntes.

As Posturas da Câmara e do



Arcos de Valdevez

Os pelourinhos existentes em Portugal, foram, na sua maioria, construídos ou restaurados nos séculos XVI e XVII.

Por vários motivos, e até sem motivo algum, têm muitos deles desaparecido, ou sido removidos dos primitivos locais da sua construção.

No século XIX, após o advento



Marialva



Sortelha



Freixo de Numão

do constitucionalismo, algumas vereações, atendendo apenas ao facto de terem sido utilizados êsses graciosos monumentos na aplicação de penas corporais, promoveram a sua demolição, dando às pedras aplicações diversas ou destruindo-as por completo com impiedoso vandalismo.

A seguinte deliberação da Câmara Municipal de Oleiros, que consta da acta da sessão de 18 de Fevereiro de 1880, é um exemplo típico da falta de cultura das autoridades que tinham por dever velar pela conservação das históricas relíquias:

«Em seguida, propôs o Presidente que, existindo ainda na praça desta vila, da de Alvaro e no lugar do Estreito, os pelourinhos de eterna e ignominiosa memória e que só servem para atestar às gerações presentes quanto aquêles monumentos foram o teatro

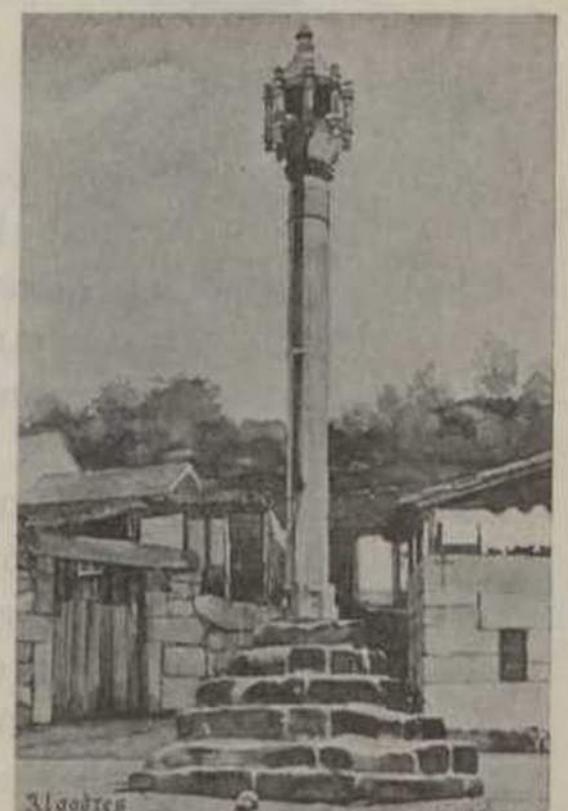
do flagelo e deshonra da humanidade, propunha a sua demolição com a possível brevidade, vendendo-se os materiais provenientes das mesmas demolições em hasta pública. Esta proposta foi unanimemente aprovada pela Câmara».

Por deliberações semelhantes de outras Câmaras Municipais, foram apeados ou destruídos muitos pelourinhos, no número dos quais se contam o de Aveiro em 1834, o do Fundão em 1881, o de Vila Velha de Ródão em 1910, o de Loulé em 1833, o de S. Tiago do Cacém em 1844, o de Sintra em 1852, etc.

Ignoravam aqueles dignos descendentes dos carniceiros que eram *empicotados* por venderem ovelha em vez de carneiro, que os pelourinhos, sacrificados à sua sanha política, constituiam padrões da autonomia municipal e que, mesmo como instru-



Outeiro (Bragança)



Algodres



Pelourinho de Rua

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



Muchagata

contra as investidas dos fidalgos, dos criminosos e dos comerciantes desprovidos de escrúpulos.

Lamentavelmente se esqueceram ainda de que as penas corporais, que o sentimentalismo moderno considera truculentas e abomináveis, eram vistas pelo povo da Idade Média com a mesma naturalidade com que vemos hoje a condenação à perda da liberdade num ergástulo ou no degredo.

Com efeito, na sua descrição dos costumes do século xv, afirma Costa Lobo (6):

«Com a rudeza de costumes que assinala aqueles tempos, a segurança da própria pessoa, família e haveres, dependia em grande parte da força e energia individual; daí, freqüentes homisios, agressões, feridas e mortes que habituavam à contemplação da violência e da dor, infligida ou recebida. O espectáculo de penar não repugnava, porque ninguém tinha em muita conta o padecimento físico».

Alguns exemplos de penalidades estabelecidas pela legislação antiga e cuja aplica-

mentos de justiça, foram prestados à colectividade, servindo para a sua defesa

ção nos parecia hoje bárbara e revoltante, confirmam a apreciação que acaba de ser transcrita acerca dos usos e costumes medievais. Assim:

— nas *Ordenações Afonsinas* (livro 5º, título 37) prescrevia-se o corte da língua ao que

fizesse testemunho falso, ao que lho fizesse fazer e ao falsificador da moeda; nas mesmas *Ordenações* vê-se que o rei D. Dinis mandou aplicar a pena de enforcamento aos criminosos de roubo e arrombamento, de estupro, de introdução de excremento na boca de outrem, etc.;

— nas *Ordenações Manuelinas* (livro 5º títulos 34 e 100) determinava-se que o criminoso levasse vinte açoutes enquanto tinha a língua atravessada por uma agulha de albarda e que fossem decepadas as mãos junto do pelourinho aos que matavam com festa; os açoutes eram aplicados com um instrumento de varas e correias que tinha também o nome de *açoute*;

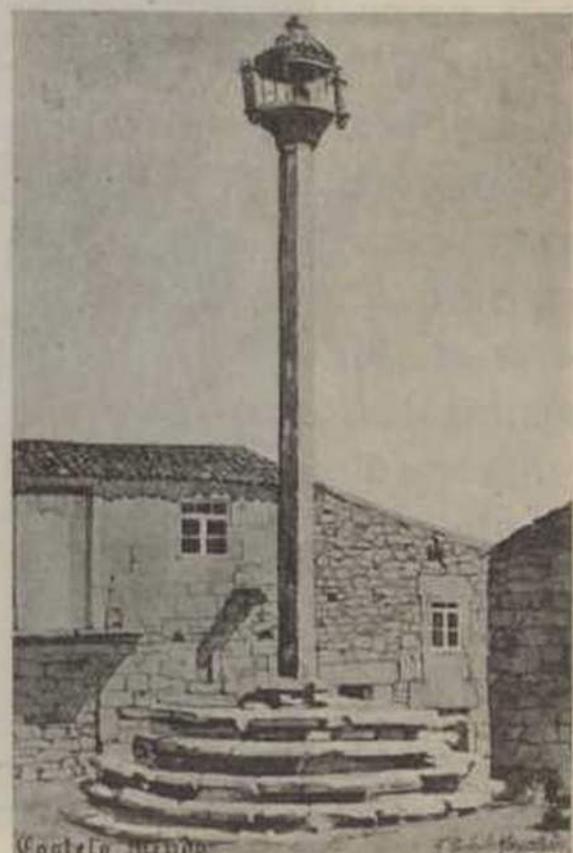
— determinavam as *Ordenações Filipinas* (livro 5º, títulos



Vila Viçosa



Murça



Castelo Mendo

70 e 82) que o escravo ou escrava que vivesse por si sem licença do seu senhor, pa-

gasse dez cruzados, fôsse preso e levasse vinte açoutes no pelourinho; os escravos que jogassem dados, cartas ou quaisquer outros jogos defesos na corte ou na cidade de Lisboa, levassem vinte açoutes ao pé do pelourinho, salvo se o seu senhor pagasse quinhentos réis;

— pela *Provisão de D. João III*, de 14 de Agosto de 1527, o que fizesse ou ajudasse a fazer contrabando de gado para fora do reino era açoutado e era-lhe decepado o pé junto do pelourinho (7);

— e Alexandre Herculano (8) menciona várias penalidades do mesmo género: ao ladrão que não tinha por onde pagar pregava-se a mão na porta durante três dias; àquele que agredisse o alcaide pela justiça feita, cortava-se a mão; o assassino era enterrado vivo debaixo do assassinado; etc.

Muitos outros pelourinhos desapareceram ou se desmoronaram pela acção implacável do tempo e pela negligência ou pelo desleixo dos habitantes das povoações; alguns foram transformados em cruzeiros (Régua, Couto de Ervededo) outros foram apeados por necessidade de melhorar o trânsito, ou

ainda, para serem substituídos por chafarizes, tanques, etc. (Alijó, Alhandra, Alcoutim, Montalegre, Viana do Castelo).

Em algumas localidades, têm sido reconstruídos os seus antigos pelourinhos, a expensas das Câmaras Municipais ou de alguns particulares, no louvável intuito de reconstituirem o padrão da autonomia municipal e de resgatarem os erros dos seus conterrâneos do século passado (Arraiolos, Alijó, Ançã, Barcelos, Chaves, Ericeira, Estremoz, Murça, Pinhel, Vila Velha de Ródão, Vila do Conde, Ucanha, etc.).

(Continua)

(1) Silva Leal, *Pelourinho de Trás-os-Montes (Ilustração Transmontana)*.

(2) Alexandre Herculano, *História de Portugal*.

(3) Gabriel Pereira, *Boletim da Associação dos Arqueólogos*.

(4) Manuel Monteiro, *Pelourinhos (Serões, 2.ª série, vol. IV)*.

(5) Luís Chaves, *Pelourinhos Portugueses*.

(6) A. de Sousa Silva Costa Lobo, *História da Sociedade em Portugal no Século XV*.

(7) A. T. Félix da Costa, *História da Sociedade em Portugal no Século XV*.

(8) Alexandre Herculano, *Obra cit.*



Palácio de Sintra

Fotog. de Virgílio Fidalgo de Freitas

Digressão literária.

O culto da arte em Portugal

José Duarte Ramalho Ortigão, mais conhecido por Ramalho Ortigão, descendente dum nobre família algarvia. Nascido no Pôrto em 24 de Novembro de 1836, fez os seus estudos naquela cidade, dedicando-se ao magistério.

Desde muito novo sentiu grande inclinação para as letras, entrando para a redacção do Jornal do Pôrto, onde colaborou com os políticos mais em evidência na época.

Lançado na vida do jornalismo, fixou residência em Lisboa no ano de 1879, onde a sua prosa original, a riqueza do vocabulário e a graça fina do comentário lhe criaram reputação de eminentes escritor. Artista da palavra, anotador alegre e pitoresco, crítico austero e delicado, cronista delicioso e brilhante, Ramalho Ortigão foi um dos mais notáveis escritores da sua geração. A sua prosa clara, vibrante, portuguesissima, é uma manifestação forte da sua personalidade e uma prova irrefutável de que não se deixou vencer pelas desilusões da vida.

De colaboração com Eça de Queiroz, escreveu o romance O Mistério da Estrada de Sintra e As Farpas, devendo-se ao famoso escritor muitas dezenas de trabalhos, entre os quais se contam Notas de Viagens, A Holanda, Contos côn de rosa e Banhos de Caldas e Águas Minerais.

São ainda de Ramalho Ortigão as páginas que seguem, transcritas do livro O culto da arte em Portugal, produção magnífica onde a delicadeza, a fantasia, o colorido e a sua exuberância se harmonizam eloquientemente, transformando o talentoso escritor num dos mais consagrados pintores da terra portuguesa.

Em Portugal têm sido acusados os arquitectos manuelinos de invadirem pelo vegetalismo ornamental todos os perfis da construção, submetendo assim as formas construtivas à ornamentação escultural. Os grandes críticos da Inglaterra, que tão considerável impulso têm dado às idéias estéticas e à moderna evolução artística, entendem porém, ao contrário dos nossos, que a ciência de edificar e de dispôr linhas é na construção de um monumento um ramo secundário da arte de esculpir. Esta afirmativa envolve a consagração da escola manuelina pela crítica que neste século mais minuciosamente e mais profundamente tem estudado a arte gótica e a arte da renascença.

Nada todavia mais aflitivo, de pior indicio para os destinos nacionais da arte, que o descaso do público, pervertido em seu instinto pela carunchosa doutrina académica, perante esses monumentos em que,

sob o reinado de D. Manuel, os artistas portugueses tão vigorosamente acentuaram a palpitação vitoriosa do génio, da originalidade, da poesia, da glória do povo lusitano.

O que se convencionou chamar *decadência* na última evolução do estilo gótico em Portugal é a modificação portuguesa desse estilo, é a sua nacionalização, é a originalidade local, imposta pelos arquitectos portugueses do século XVI, a um sistema geral de construção, comum a toda a Europa. Dirão que não é isso precisamente um novo estilo. Certamente que não, se únicamente chamarmos estilo novo em arquitectura à constituição complexa e integral de todo um sistema de edificar. Mas, se tomarmos a palavra estilo em tal acepção, nenhum estilo é novo em toda a arquitectura da idade média e da renascença. Todo o processo construtivo nos veio inicialmente da Grécia, de Roma, de Bisâncio, da Siria, do Egito. Os mesmos gregos não inventaram a colu-

na, nem os romanos descobriram a abóbada. O que constitui a originalidade na arquitectura de qualquer povo é, como em Portugal, na época manuelina, a subordinação de um sistema qualquer de geometria arquitectural às condições do clima e da paisagem, à natureza dos materiais empregados, à flora, à fauna, à concepção religiosa, à história, à poesia, ao temperamento e à psicologia dos artistas, em cada região. Quanto mais intensa fôr a intervenção desses factores mais original será a obra. Assim, na evolução do gótico na arquitectura portuguesa, quanto menos modificado, isto é, quanto mais *puro* fôr o estilo, mais insignificante será o monumento como documentação artística, como expressão social.

É à *decadência* do gótico da Batalha que nós devemos o incomparável claustro dos Jerónimos, segundo Haupt o *mais belo claustro de todo o mundo*, bem como a fachada da igreja de Cristo em Tomar, onde a flamejante janela da sala do capítulo é a obra mais eloquente, mais convicta, mais poética, mais entusiasticamente patriótica, mais estremecidamente portuguesa, que jamais realizou em nossa raça o talento de esculpir e de fazer cantar a pedra.

Na ornamentação dessa janela, em que, juntamente com o sentimento mais entrinhado das energias da natureza, rebenta, palpita e brada, em torno da idéia cristã, todo o sagrado panteísmo das velhas religiões da Índia, conjugam-se numa gloriosa harmonia de antífona a toda a voz, acompanhada ao orgão, no deslumbramento dos círios, no aroma das açucenas, no fumo dos turíbulos doirado pelo sol, os elementos decorativos do simbolismo mais poderoso, da sugestão mais profunda. O artista, em plena posse da sua idéia, em completa independência do seu espírito, em inteira liberdade dos seus meios de execução, desdiz todos os votos, abjura todos os princípios, renega todos os cânones, infringe todas as regras, e prescinde de todo o aplauso dos mestres, sufocando nas entranhas da sua própria vaidade a opinião de si mesmo, únicamente porque tem fé na verdade que enuncia, por-

que concentrou tôda a força da sua alma, tôda a energia do seu cérebro, tôda a paixão do seu sangue, no amor da obra em que ele representa o pensamento que o domina. E em torno dêle e desse objecto amado, como em torno de todos os que verdadeiramente amam, tudo mais na terra acabou e desapareceu.

As colunas na janela da sala do capítulo são polipeiros de coral, dos mais profundos recifes do Oceano, e troncos dessa palmeira, cuja sombra cobriu o berço da civilização no litoral mediterrâneo, providência dos peregrinos nos oasis do deserto, à qual os árabes da Península dedicavam uma festa de primavera, tendo por fundamento a disseminação do pólen,— a árvore santa, a árvore da Biblia, a árvore de Jesus, cujo ramo simbólico é um atributo da paixão e da páscoa, da glória e do martírio. Os demais elementos decorativos são as ondas do mar, tais como elas se representam na heráldica; são os troncos seculares e as raias profundas dos sobreiros dos nossos montes, extrema expressão de força na fecundidade da seiva, que prende o roble, assim como a tradição e a família prendem a débil e errante criatura humana, ao coração da terra em que nasceu. Guizeiras, como as das mulas de tiro engatadas à carrêta alentejana, emolham contorcidas varas de sôbro e de azinho, como nos feixes de lictor da magistratura romana. Sólidas correntes e possantes cabos de bordo, de que pendem em discos as bóias de cortiça, enlaçam a decoração, amarrando-a vigorosamente à empêna por fortes argolões, como se amarraria uma nau ao cais de um porto. Toda a composição, partindo das espinhas de um homem, que parece sustentar-lhe todo o peso, ascende numa trepidação de algas e de folhagens para a cruz de Cristo entre as esferas que tomara por emprêsa o rei venturoso de Portugal triunfante na vastidão dos mares, em todo o circuito do globo. E o poema escultural remata por cima da janela na rosácea magestosa do templo, formada em círculo pelas pregas e pelo bôlso arfante da vela rizada de um galeão da Índia

.....

Consultas e Documentos

CONSULTAS

P. n.º 762 — Peço dizer-me qual a taxa do seguinte transporte:

10.000 quilos de vinho de pasto, em cascos, carga pelos donos e descarga pela Companhia, de Castro Verde a Gaia.

R. —

Sul e Sueste

135 Kms. — Tabela 9

Preço 4\$34,7 × 11 × 10	478\$17
Evol. e manobras \$20 × 11 × 10....	22\$00
Comp.º do imp.º { Selo 5,05% 24\$15 ferroviário ... Assistência \$15	24\$30
Registo	\$55
	525\$02
Adicional de 10%	52\$51
	577\$53
Adicional de 5%	28\$88
	606\$41
Arredondamento	\$04
	606\$45

Antiga Rede

345 Kms. — Tabela 20

Preço 5\$60 × 11 × 10	616\$00
Evol. e manobras \$20 × 11 × 10....	22\$00
Descarga \$30 × 11 × 10	33\$00
Comp.º do imp.º { Selo 5,05%	31\$11
ferroviário ... Aviso de chegada	\$55
	702\$66
Adicional de 10%	70\$27
	772\$93
Arredondamento	\$02
	772\$95
	1.379\$40

Embora a descarga seja efectuada pela Companhia, o preço a aplicar é o referente a vagão completo, em vista das condições especiais estabelecidas na nota 24 do A. n.º 375 para as remessas de vinho em regime de vagão completo.

Errata

Na resposta à pregunta n.º 756, publicada no Boletim n.º 141, de Março (pág. 53) onde se lê 9\$44, deve ler-se 9,44.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públ. A. n.º 680 — Anula o Aviso A. n.º 495, de 27 de Julho de 1936.

Aditamento n.º 62 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 212 — Reproduz os espécimes dos passes que estão em vigor.

Comunicação-Circular n.º 213 — Refere-se a faltas notadas no que respeita às «Declarações de expedição» e recomenda o rigoroso cumprimento do disposto nos Artigos 127 (penúltimo período) 153 e 156 do E. II e § 2.º do Artigo 4.º do E. I.

Comunicação-Circular n.º 214 — Determina que, sempre que qualquer estação de destino duma remessa receba da de procedência comunicação para ser rectificado, na escrituração, o peso acusado à partida, deverá proceder à verificação do peso e levantar os respectivos autos de repesagem.

Comunicação-Circular n.º 215 — Comunica que foi estabelecido acordo de publicidade com o Semanário «Diabrete» em virtude do qual o transporte daquele jornal pode ser feito gratuitamente.

Comunicação-Circular n.º 216 — Determina que nas escriturações das remessas se mencione sempre, com toda a clareza, os nomes completos das estações de destino, bem como dos Despachos Centrais, a fim de se evitar os freqüentes extravios e seguimentos errados das escriturações, registos e débitos indevidos e até os percursos inúteis das mercadorias.

Comunicação-Circular n.º 217 — Designa todas as publicações que actualmente têm acordo de publicidade com a Companhia e que o seu transporte é feito gratuitamente.

Comunicação-Circular n.º 218 — Refere-se a requisições de transporte de pessoal e material apresentadas por qualquer organismo do Estado com a indicação a vermelho de «A pronto pagamento» e regula o modo de proceder tanto das estações como dos revisores.

Comunicação-Circular n.º 219 — Dá os esclarecimentos indispensáveis para a execução do serviço de reembolsos que sobrecarregam as remessas de e para os despachos centrais de Lisboa ou domicílios.

Comunicação-Circular n.º 220 — Regula o serviço de requisição de vagões — modelo F 252 e contabilização das respectivas importâncias.

Carta-Impressa n.º 291 — Dá instruções sobre o transporte de malas postais em furgões, em serviço nacional.

Carta-Impressa n.º 292 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados no mês de Janeiro último e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 293 — Comunica que foi superiormente autorizado o recebimento, até 21 de Fevereiro último, nas estações da Antiga Rêde, de listas para eleição dos Corpos Gerentes do Sindicato Nacional.

Carta-Impressa n.º 294 — Indica os prazos para a devolução, pelas estações, Despachos Centrais e transmissões, de todos os impressos utilizados, pertencentes a este Serviço e referentes aos anos de 1938 e anteriores.

Carta-Impressa n.º 295 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados no mês de Fevereiro último e que devem ser apreendidos.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 731 — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

Comunicação-Circular n.º 732 — Refere-se a vagões-cubas particulares, espanhóis, alugados pela Companhia Agrícola do Sanguinal, L.ª (Aditamento à Comunicação-Circular n.º 722).

Comunicação-Circular n.º 733 — Refere-se a vagões-cubas particulares, espanhóis, alugados pela firma Mário Silva.

Comunicação-Circular n.º 734 — Autoriza que a abertura e fecho dos vagões frigoríficos da firma Manuel B. Vivas, L.ª, nas estações onde não haja pessoal desta firma seja feito pelo pessoal da Companhia.

Comunicação-Circular n.º 735 — Determina que as estações avisem, com antecedência, os expedidores quando lhes são fornecidos vagões que tenham requisitado para os seus transportes.

Comunicação-Circular n.º 736 — Comunica que desde 28 de Março findo deixaram de estar afectos aos transportes da Agência Internacional Aduaneira Manuel B. Vivas L.ª os 40 vagões «G» que a Companhia da Beira Alta lhe havia cedido por aluguer. (Anula as Comunicações-Circulares n.ºs 723, 724 e 729).

IV — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2349 — Trata da modificação da sinalização da estação de Dois Portos.

Instrução n.º 2350 — Utilização dos telefones das passagens de nível pelo pessoal dos comboios, em caso de acidente em plena via.

Instrução n.º 2351 — Sinalização do ramal particular «Sousa Baptista» e desvio da Divisão da Via e Obras em pedra Furada.

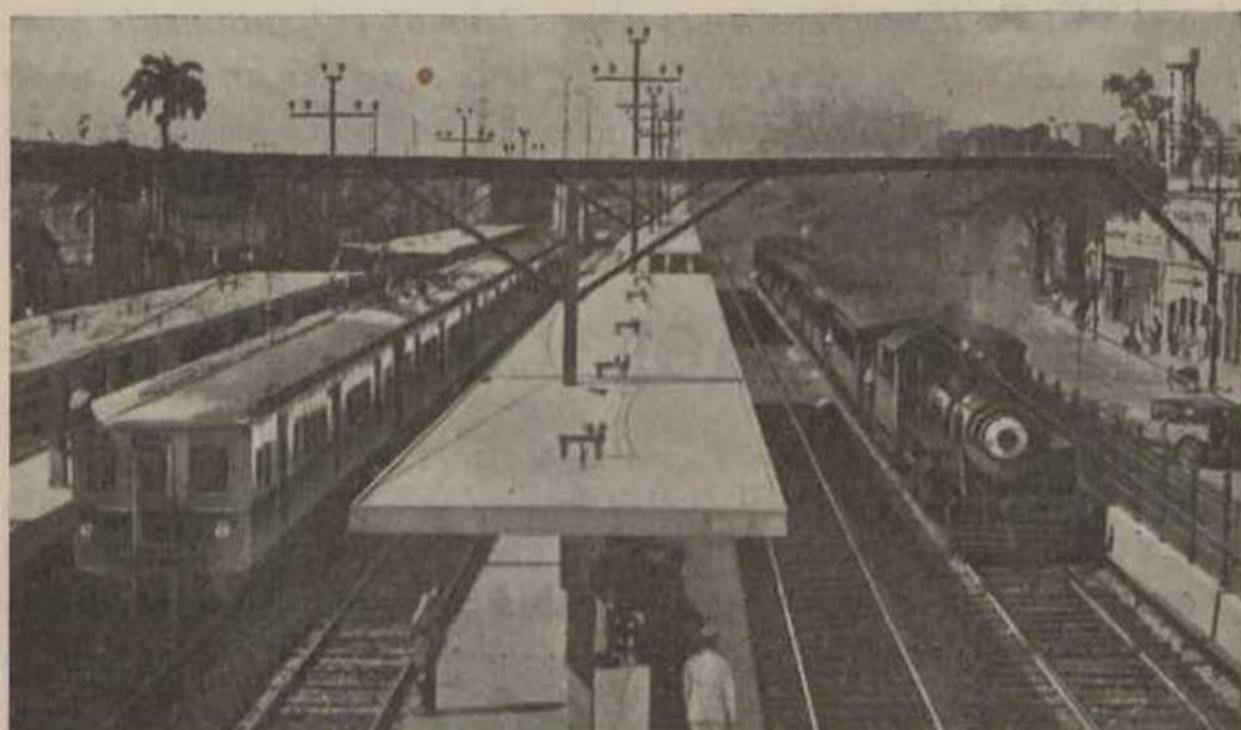
Instrução n.º 2352 — Refere-se à sinalização de um novo ramal particular designado por «Setúbal-Seur», inserido ao Km. 32,041 da linha do Sado.



Preparos para a pesca

Fotog. de Abel Leite Pinto, Empregado de 1.ª classe,
da Divisão da Via e Obras.

Factos e Informações



Caminhos de Ferro Centrais
do Brasil

Neste caminho de ferro foi inaugurada em Agosto de 1937 a tracção eléctrica na linha suburbana entre o Rio de Janeiro e Madureira.

A curiosa fotografia que publicamos apresenta, em comparação, o comboio eléctrico e a vapor.

Caminhos
de Ferro Sul
Africanos

Novo tipo de edifício de passageiros das estações do campo nos caminhos de ferro ingleses da África do Sul.



Ainda os efeitos do ciclone...

Fotografia da autoria do Empregado de 1.ª classe da 9.ª Secção da Via e Obras, Raimundo Gomes, na qual se vêem os efeitos causados pela queda de 12 eucaliptos sobre a linha, dentro das agulhas da estação de Viana do Castelo.

Pessoal

Com o maior júbilo, o Boletim da C. P. transcreve a seguir os termos extremamente honrosos, com que a Ex.ma Administração e a Direcção expressaram os seus louvores ao pessoal da Companhia, pela maneira como decorreram os trabalhos de reparação das avarias causadas pelo ciclone de 15 de Fevereiro p. p.:

Ordem da Direcção Geral n.º 262

O Conselho de Administração da Companhia, que seguiu e apreciou com profunda emoção, o trabalho exaustivo de todo o pessoal para reparar rapidamente as extensas avarias causadas pelo ciclone de 15 de Fevereiro, de modo que passados apenas oito dias todo o serviço de combóios estava praticamente restabelecido, resolveu transmitir a todos os agentes os seus agradecimentos pela dedicação que manifestaram e louvá-los pelos esforços que despenderam e actos de coragem que praticaram, para alcançar aquele resultado.

A Direcção Geral desempenhando-se, com o maior prazer, da incumbência que lhe foi cometida pelo Conselho de Administração, a quem já agradeceu em nome de todo o pessoal, e juntando os seus louvores aos do Conselho, felicita os agentes de todas as categorias pelas qualidades, que mais uma vez revelaram, de competência, disciplina, iniciativa, energia e sacrifício, aplicadas ao bom desempenho do serviço público que lhes está confiado, que o mesmo é dizer, à defesa dos interesses e do bom nome da Companhia.

O Director Geral da Companhia
Lima Henriques

Acto digno de louvor

O Paquête Jerónimo dos Santos, ao proceder à limpeza dum dependente dos escritórios de Santa Apolónia, no dia 16 de Abril p. p., encontrou um livro de apontamentos que, entre outros papéis, continha uma nota de 20\$00.

Imediatamente entregou o achado ao Chefe do Pessoal Menor, como lhe impunha o seu dever; contudo, não deve deixar de ser especialmente registada a boa acção que cometeu.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Capataz principal: António Cortez.

Capatazes de I.ª classe: José Monteiro de Queiroz, Joaquim Rodrigues Pisco, José Duarte Elias e Elias Domingos Margarido.

Capatazes de 2.ª classe: António Pinheiro da Costa, Manuel da Fonseca, Sezinando Cardoso Marques, António Marques da Silva, Joaquim Soares, José Manuel Galinha e Abílio dos Reis.

Agulheiro principal: António Coelho.

Agulheiros de I.ª classe: José Carvalho e Manuel de Sousa Faisca.

Agulheiros de 2.ª classe: António Gomes de Almeida e Eduardo Lopes Batista.

Agulheiros de 3.ª classe: Luiz Lopes, José Nunes da Silva, Luiz Ribeiro Ascenção, Guilherme da Silva, César Lopes Antunes, Miguel da Costa Venâncio, João José, Custódio dos Santos, Manuel Mendes, Álvaro Mendes Antunes, Armando Manuel Maria, Manuel Fevereiro Nunes, António Nogueira e Francisco Lourenço Gonçalves.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Março

Capataz: Henrique dos Santos Leal.

Nomeações

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro (1940)

Carregadores: Evaristo Azevedo, Joaquim Rodrigues, José Maria Ribeiro, Joaquim Ramos, Estêvão Garraio da Encarnação, Agostinho Filipe, Rafael Ribeiro, António Pereira de Sousa e Luiz Adriano Serra.

Em Janeiro

Porteiros: Acácio Gonçalves da Silva, José Joaquim Calado de Sousa e José Lourenço.

Guardas de estação: João Rodrigues Grácio Rosa, António Rodrigues e José Inácio.

Engatadores: António Bernardo.

Carregadores: Horácio Alves, Crescêncio Martins Ramos, José Pereira, Abílio Teixeira, José Teixeira Saraiva, Alberto Ribeiro da Silva, Mário Rebêlo, Júlio Pereira, Modesto Pereira de Queiroz, César Mendes, Manuel Gonçalves Castanheira, Francisco dos Santos Carvalheira, José Cabeças, António Lopes, Manuel Rodrigues, Agostinho Salgadinho, Norberto Adelino Dias Costa, Manuel Francisco da Silva, José Carvalho André Novo, João de Oliveira, Augusto Rosário Fernandes, José Teixeira dos Santos, António de Jesus Júnior, José de Sousa, Manuel dos Santos, Manuel da Silva Jordão, António da Silva Jordão, João Bispo, Avelino Carmo dos Santos, José Maria Peixoto, Manuel Carmona Dias, Francisco Carvalho, Aníbal Roque Mateus, Manuel Cipriano Candeias, Joaquim Moura, José Esteves, Afonso Ferreira de Araújo, Joaquim da Silva, Manuel Verão, António Felício Fernandes, João Pires Fernandes, Adriano Pereira de Carvalho, João Marques, Alberto Nunes Galvão, Albino Duque, Manuel da Cunha Santos, António Gariço, Francisco da Graça, António Tarrafa Gonçalves, Jacinto Maurício, Albino Correia Castelo e José Gaspar.

Em Março

Empregado de 3.^a classe: João Ferreira Filipe.

DIRECÇÃO GERAL

Em Abril

Empregada de 3.^a classe: Maria José Barbosa

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Para:

Guarda de estação: o Agulheiro de 3.^a classe, Carlos da Silva Pardilhó.

Reformas

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

Dr. Augusto Lôbo Alves, Médico Sub-Chefe de Serviço.

Por ter atingido o limite de idade, passou, em 1 de Janeiro do corrente ano, à situação de reforma, o Sr. Dr. Lôbo Alves, que ingressou na Companhia como Médico substituto da Assistência, em 6 de Junho de 1917, sendo nomeado Médico Inspector em 4 de Novembro de 1920 e, finalmente, Médico Sub-Chefe do Serviço em 1 de Janeiro de 1924.

A este distinto médico, que deixou o serviço com visível saudade, foi prestada, na ocasião da sua despedida, por parte dos Médicos Chefe, Adjuntos e da Assistência e pelo pessoal da Secretaria, do Depósito do Material Sanitário e Enfermeiros, espontânea e sincera homenagem que certamente lhe demonstrou a justa consideração e grande estima que todos sempre lhe dedicaram e que ele soube conquistar durante os vinte e quatro anos do seu labor na Companhia.

O Médico Chefe do Serviço, Sr. Dr. Carlos Lopes, salientou, num modelar e impressionante discurso, as admiráveis qualidades de carácter e profissionais do Sr. Dr. Lobo Alves, pondo também em relevo a saudade que lhe causava o afastamento de tão prestativo colaborador, a quem, há longos anos, o prendia a mais leal camaradagem e sólida amizade, manifestando-lhe também o desejo veemente de que, na sua nova situação, gosasse ainda largos anos de saúde e felicidade.

O Sr. Engenheiro Pereira Barata, Chefe da Divisão da Exploração, que espontaneamente veio associar-se a esta merecida homenagem, usou, em seguida, da palavra, para enaltecer as excelsas virtudes do homenageado.

Por fim o Sr. Dr. Lôbo Alves agradeceu, num improvisado e primoroso discurso, ao Médico Chefe, Engenheiro Barata, Médicos da Assistência e ao pessoal da Secretaria e enfermagem, tão cativante prova de simpatia e aprêço que, conforme disse, muito o sensibilizou e ficou para sempre no seu coração.

O Boletim da C. P. associa-se com a maior satisfação às justas homenagens prestadas.



Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Fevereiro

† Joaquim de Sousa Branco, Guarda, do Barreiro.

Admitido como Carregador auxiliar em 21 de Março de 1913, foi nomeado Carregador efectivo em 13 de Julho de 1918 e Guarda de Estação em 21 de Outubro de 1929.

Em Março

† José Cândido Álvaro, Inspector da 13.^a Secção de Contabilidade.

Admitido como Praticante de estação em 2 de Junho de 1905, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 13 de Março de 1907, e depois de transitar por várias categorias foi promovido a Chefe de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1927.

Em 1 de Janeiro de 1929 passou a Verificador de Contabilidade, tendo finalmente sido promovido a Inspector de Contabilidade em 1 de Janeiro de 1936.

† Branca Celeste Lopes Barata, Empregada de 1.^a classe, do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Admitida como Empregada suplementar em 27 de Dezembro de 1920, foi promovida a Empregada de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1926 e finalmente a Empregada de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1937.

† José Fernandes, Telegrafista principal, de Pinhal Novo.

Admitido como Telegrafista em 10 de Fevereiro de 1925, foi nomeado Telegrafista de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1928 e finalmente Telegrafista principal em 1 de Julho de 1929.

† António Eduardo Janeiro, Carregador, de Montemor.

Admitido como Carregador auxiliar em 17 de Março de 1911, foi nomeado Carregador efectivo em 20 de Julho do mesmo ano.

† António Maria Emerenciano, Carregador, de Alfândega.

Admitido como Carregador eventual em 6 de Janeiro de 1920, foi nomeado Carregador em 1 de Julho de 1927.

MATERIAL E TRACÇÃO

† Daniel da Silva, Empregado de 1.^a classe, das Oficinas Gerais.

Admitido em 15 de Março de 1911, como 2.^o Caipeiro, nomeado Escriturário em 5 de Fevereiro de 1919 e promovido a Empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

† José de Abreu, Guarda do Depósito de Campanhã.

Admitido em 16 de Setembro de 1917 como Guarda auxiliar, ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1919.

† Manuel Pereira Rodrigues, Ordenançado do Depósito de Alfarelos.

Admitido em 10 de Janeiro de 1927, como Limpa-dor suplementar, ingressou no quadro em 1 de Maio de 1928 e nomeado Ordenançado em 1 de Janeiro de 1937.

VIA E OBRAS

† Maria Valente, Guarda de P. N. do distrito 125, Castelo Novo.

Admitida como Guarda de P. N., em 15 de Janeiro de 1914.

† Manuel Sanches, Assentador do distrito 129, Covilhã.

Admitido como Assentador em 1 de Setembro de 1920.



† José Cândido Álvaro

Insp. da 13.^a Secção de Contab.



† Daniel da Silva

Empregado de 1.^a classe



† Joaquim de Sousa Branco

Guarda



† Manuel Pereira Rodrigues

Ordenançado

5 — Legado com grande quantidade de obrigações torna uma pessoa importante — 2-2.

6 — Autoridade que tenha emprégo rendoso deve estar sempre de prevenção — 4-2.

Sincopadas: 7 — Enquanto o rico se pavoneia com brilhantes e correntes de ouro, vive o pobre preso a um grilhão de ferro — 3-2.

8 — Tenho uma viola pequena que toca na perfeição — 3-2.

9 — É limitado o tempo que se pode estar atento — 3-2.

10 — Até ficaste gago quando te pedi uns cobres — 3-2.

Transpostas: 11 — É insuportável a presença de uma pessoa tóla — 2.

12 — O «homem» que exalta as virtudes de sua sogra bem merece ser elevado à altura dos céus — 3.

13 — A chapa lisa de ferro com que se arredonda o vidro nas fábricas também serve para enganar os papalvos — 2.

Enigmas tipográficos :

(De 7 letras)

14 — 'R 15 — N O I 16 — Q R

(De 8 letras)

17 — N O 18 — X P T O 19 — T H R

Em triângulo: (1) 20 —

Regaço	•	Vela de moinho
Irritar	•	Mercê
«Comédia» (2)	• . . -	Os pontos graves
Disposição	• .	Ataque de paralisia
Vogal	-	Consoante

(1) Os pontos são comuns aos dois problemas.

(2) de Aristofanes.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Maio de 1941

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional A. A. kg.	2\$25	Carvão sôbro-Em Lisboa kg.	565	Milho	lit. 1\$10
" " branco "	2\$60	Carvão de sôbro-Rest. Armazens "	555	Ovos	duz. variável
" " mate.. "	2\$70	Cebolas	variável	Presunto	kg. 11\$00
" " glacé . "	3\$10	Chouriço de carne	" 14\$50	Petróleo-Em Lisboa	lit. 1\$80
" " gigante . "	2\$90	Far.º de milho branco ..	" 1\$45	Petróleo-Rest. Armazens	" 1\$90
Arroz Nacional corrente 4.º Colonial "	3\$40	Far.º de milho amarelo ..	" 1\$50	Queijo do Alentejo	kg. 14\$50
Açúcar de 1.º Hornung "	4\$50	" " trigo	" 2\$30	Sabão amêndoа	" 1\$65
" 2.º "	4\$35	Farinheiras	" 8\$50	" Offenbach	" 2\$60
" pilé	4\$65	Feijão branco	2\$30	Sal	lit. \$35
Azeite extra	lit. 7\$40	" frade	lit. 1\$40 e 1\$80	Sêmea	kg. \$80
" fino	" 7\$00	" manteiga	lit. 2\$20	Toucinho	" 8\$00
" de consumo	" 6\$50	" avinhado	" 1\$90	Vinagre	lit. \$90
Bacalhau inglês	variável	Lenha em Lisboa	kg. \$30	Vinho branco	" 1\$50
" Nacional	"	" rest. Armazens ..	" 520	" tinto-Campanhã	" 1\$40
" Islândia	"	Manteiga	" 19\$00	" " -Gai	" 1\$50
Banha	kg. 8\$50	Massas	" 3\$75	" " -Rest. Armazens ..	" 1\$40
Batatas	" variável				

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto.

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

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atoalhados, fazendas para fato caçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

Quem fôr económico deverá abastecer-se nos Armazens de Viveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionário ferroviário.

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 dêste Boletim não se vendem avulso.

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 prêmios 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.).