



BOLETIM

C.D.A.
J.R.

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Resultados do n.º 141

Quadros	Soluções	Colaboradores	Produções de sua autoria (Números)
Honra	20	Brisiga (T. E.).....	19
		Britabrantos (L. A. C.)...	—
		Dalotos (L. A. C.).....	—
		Mefistófales	—
		Sécora	1, 2, 4, 6, 7, 15, 17, 18, 20
Mérito	19	Cagliostro.....	—
		Costasilva	—
		Cruz Canhoto.....	—
		Elmin'os	—
		Martins	—
		Novata	—
		Otrebla	—
		P. Rêgo	—
		Roidão (L. A. C.).....	—
		Veste-se	—
Distinção	19	Gavião.....	—
		Pacato	—
		Profeta	—
		Barbabás	—
		Diabo Vermelho.....	—
		Manelik	—
		Preste João	—
		Visconde de Cambolh	—
		Visconde de la Morlière	—
		Radamés	—
Vultos	19	Filho de pouca sorte	8, 16
		Alerta	19
		Alerta	3/10/11
		Sécora	20
Alerta		3, 5, 9 a 14	

Soluções:

Aumentativas: Aldão.

Biformes: Política, Bico.

Duplas: Administração, Al, Coscorrinho.

Mefistofélicas: Demora, Sécora.

Novíssimas: Alafé, Corsário, Empantanado, Despropositado, Intempestividade, Invariabilidade.

Sincopadas: Aipiri, Pancadas, Pocema.

Transpostas: Roteiro, Babar, Cadimo.

* * *

Aumentativas: 1 — O chefe é o principal agente duma «estação» — 3.

2 — Todo o pessoal respeita o chefe de «estação» que tem comportamento exemplar — 2.

3 — Quando a cabega não regula bem, mal anda o chefe da «estação» e o pessoal também — 2.

4 — Se a água penetra pelo teto dum vagão, não deve a «estação» utilizar-lo senão com carga que a chuva não detriore — 2.

* * *

Biformes: 5 — Em qualquer «estação» deve haver sempre o máximo cuidado com a circulação de comboios — 3.

6 — O caminho de ferro é ainda o meio de transporte mais cômodo, seguro, rápido e barato de que o Público pode dispor em qualquer «estação» do ano — 2.

7 — A norma de proceder, equitativa e justa, do chefe de «estação», impõe-no à consideração de todos — 3.

8 — Nenhuma «estação» vende bilhetes para um «apeadeiro» onde o comboio não pára — 4.

* * *

Duplas: 9 — A disciplina do pessoal é o princípio fundamental da boa organização dos serviços duma «estação» — 2.

10 — Para ser chefe de «estação» é preciso ter sorte na ocasião oportuna — 2.

11 — Sobre o pombal do chefe da «estação» voava um magnífico casal de pombos correios — 2.

* * *

Eléctricas: 12 — É preciso que lutes pela vida, se queres obter o pão de cada dia em qualquer «estação» do ano — 3.

13 — O verão é a «estação» em que os frutos estão maduros e são deliciosos — 2.

14 — Muitos consideram o «apeadeiro» como estação, mas a diferença de preço chama-os à razão — 2.

* * *

Mefistofélicas: 15 — Mesmo quando há grande volume de serviço, a pontualidade na partida do comboio, duma «estação», agrada intimamente ao passageiro.

16 — De Regueira de Pontes vai-se com passo largo à «estação» em meia hora.

(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: Os postos de manobra e encravamento de agulhas do Entroncamento. — Efeitos do ciclone nas linhas do Sul e Sueste entre Barreiro e Alcácer. — Aspectos e problemas do Minho e Douro. — Ditos sentenciosos e feitos conceituosos. — Pelourinhos de Portugal. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Pessoal.

Os postos de manobra e encravamento de agulhas do Entroncamento

Pelo Sr. Eng.º Borges de Almeida, adjunto da Divisão da Via e Obras

ERAM estes edifíciozinhos de madeira, muito pobres de aspecto, e o tempo começava a imprimir-lhes na estrutura sinais indeléveis da sua passagem.

Não convinha protelar a reparação porque as madeiras tinham atingido o limite de duração.

Reconstruir novamente com madeira, tornava-se caro e a sua existência ficaria outra vez condicionada à acção implacável dos agentes atmosféricos.

Foi, por isso, resolvido substituir a madeira por formigão de cimento



Vista interior dum dos postos de manobra e encravamento de agulhas — tipo Saxby — de Entroncamento.



Pôsto de manobras e encravamento de agulhas — tipo Saxby — de Entroncamento, antes de remodelado.

armado. Melhorou-se o aspecto, anularam-se as despesas de conservação e como a própria estrutura de madeira foi utilizada para *cafragem*, interior, a substituição ficou mais barata.

Tudo se executou sem a mais leve perturbação no serviço.

As antigas coberturas, com telha de tipo marselhês, foram substituídas por lages de formigão armado, impermeabilizadas convenientemente, para não haver repasses.

Assim, os antigos postos tomaram, com tão simples transformação, aparência mais moderna e digna da nossa maior estação ferroviária.

Estes trabalhos, embora pequenos e tantos outros que, dia a dia, se estão fazendo, dão

às estações melhor aspecto, o qual, se por um lado, evidencia meticoloso cuidado da nossa Companhia pelos mínimos pormenores das suas instalações e serviços, por sua vez desperta no Públíco interesse que estimula curiosidade e reflexões lisonjeiras que são sempre gratas.

As impressões agradáveis recebidas por quem viaja, conjugadas com a acção pessoal de cada agente, manifestada com certa discrição, pelo seu porte correcto, pela solicitude cortês e pelas informações prontas e



Pôsto de manobras de agulhas e sinais — tipo Saxby — depois de remodelado.

precisas, incutem no Públíco simpatia que reverte sempre em benefício próprio e da Emprêsa que nos prezamos de bem-servir.

Todos estes factores ajudam a criar ambiente e justificam a frase do grande escritor francês que se chamou *Lamartine*: «Até Deus precisa que os sinos toquem»...

As fotografias são do autor do artigo.

Efeitos do ciclone nas linhas do Sul e Sueste entre Barreiro e Alcácer

Pelo Sr. Luís Cavaleiro, Chefe da 11.^a Secção da Via e Obras

O cataclismo que assolou o nosso País, em 15 de Fevereiro último, também se fez sentir de forma apreciável na área da 11.^a Secção, onde os seus calamitosos efeitos foram, infelizmente, notáveis, causando prejuízos de vulto.

Em toda a extensão das linhas, árvores derrubadas e o traçado telefónico caído sobre os carris impediram a circulação dos comboios.

Ascende a mais de um milhão o número de árvores caídas e entre este número contam-se mais de 400 eucaliptos, na sua quase totalidade árvores de grande porte, que tendo atingido o seu máximo crescimento, constituíram obstáculo difícil de remover.

A circunstância de alguns troços das nossas linhas serem vizinhos das bacias hidrográficas dos rios Tejo, Sado e Coína, se deve a maior soma dos prejuízos sofridos

dêsse dia uma tumultuosa invasão da linha pelas águas, de que resultaram cinco rombos



A linha do vale do Sado, entre Setúbal-Mar e Cachofarra, após a tormenta.



Rombo na linha do Seixal. Ao fundo, a ponte de Coína

e a suspensão durante alguns dias da circulação dos comboios.

A elevação do nível das águas destes rios, devida à maré, e a sua coincidência com o redobrar da fúria do vento, originou na tarde

nos aterros da linha do Sado, entre os Kms. 30,700 e 73,000.

Destes rombos, o maior produziu-se entre Setúbal-Mar e Cachofarra, desde o Km. 30,700 a 31,600, onde na extensão de 900 metros foi completamente destruído o aterro e arrastadas as terras e o balastro pela violência das águas, ficando a linha suspensa das obras de arte.

No ramal de Cacilhas, no troço entre as margens do Coína, a linha atravessa em aterro a bacia deste rio, pelo que, para um



Outro aspecto do rombo na linha do Sado, entre Setúbal-Mar e Cachofarra.

e outro lado da ponte sobre o mesmo, os taludes estão revestidos com alvenaria aparelhada (*perré*).

Na ocasião do preia-mar, as águas impedidas pela violência do ciclone lançavam-se em alterosas vagas sobre o atérro da linha, galgando-o até ao lado oposto. No trôço a seguir à ponte, mais duramente atingido, as águas destruíram o atérro escavando as terras, riparam a linha no espaço transversal de cerca de um metro e destruíram em mais de 400 metros de extensão o *perré* de revestimento.

Também em toda a muralha Norte da estação do Barreiro, junto ao edifício e na extensão da avenida de acesso, devido ao embate dos nossos barcos contra a muralha, impe-



Outro aspecto do rombo na linha do Seixal

lidos pela violência do vento e agitação das águas, se registaram grandes avarias, tendo ficado quase completamente destruída a balaustrada que corre ao longo da muralha.

Além destes importantes prejuízos, muitos outros infelizmente se registraram, tais como: telhados de edifícios avariados, grande número de chaminés das habitações derrubadas, vedações destruídas, etc.

Na reparação das principais avarias causadas pelo ciclone, mais uma vez se evidenciou, por forma notável, a completa dedicação pelo serviço, de todo o pessoal da Companhia, pois foi graças aos seus esforços que foi possível em curto prazo restabelecer a circulação de comboios, interrompida por tantos e tão avultados estragos.

As fotografias são do autor do artigo.



Viaduto de Murça (Km. 162 da linha do Douro)

Fotog. de Augusto Mendes de Carvalho,
factor de 3.ª classe.



Minho — Na volta da romaria

Aspectos e problemas do Minho e Douro

Pelo Sr. J. A. Oliveira da Silva, Sub-Agente Comercial

Os vinhos verdes

DAS margens do mar Negro, a videira foi trazida pelos fenícios para a Itália, Grécia, etc., espalhando-se depois pela Península Ibérica. Desde Noé, que a cultivou na Palestina, até hoje, a videira tem sido, segundo Silva Vieira, «a planta que mais cuidados tem merecido».

Em qualquer das formas por que se cultive (vinha baixa, ramada ou enforcado), a videira, na região do Minho e Douro-Litoral, data da época romana.

Hoje, como ontem, o nosso País, essencialmente vinicola, tem na referida região aquela que lhe fornece um dos vinhos mais típicos: o vinho verde, cujo consumo médio anual é de 168.116,5 pipas de 500 litros cada.

A produção média anual, que é de 200.000 pipas, seria maior se a unidade rural que a região representa não estivesse dividida em

numerosíssimas sub-unidades, que constituem uma característica histórico-social das mais remotas. Cada sub-unidade compreende terras de diferente natureza, que bastam para o sustento de uma família rural.

As múltiplas modalidades culturais que, desde os tempos dos romanos, se dão à sub-unidade rural, favorecem ainda a sua existência.

Ainda hoje se observa, no Minho, que as propriedades rurais obedecem a vários modelos de exploração em que predomina, dentro do quadro tradicionalista, a fisionomia da cultura dispersa e múltipla dos vinhos verdes coexistindo com outras espécies de cultura (milheirais, feijoais, etc.). Este conjunto — verdadeira virtude natural decorativa — é que torna constante a cor verde do Minho.



Viana-Doca, onde se faz o embarque do vinho verde

O vinho verde — cuja graduação alcoólica é de 7 a 11 graus — tem características refrigerantes que o tornam, essencialmente, uma bebida de verão, consumindo-se, de preferência, nas regiões quentes. A Inglaterra, país frio, chegou, porém, a importá-lo nos séculos XVI e XVII; mas depois, com a legislação pombalina de protecção aos vi-

nhos generosos do Douro, a partir de 1756, estes ganharam o mercado inglês, onde, impondo-se pelas suas propriedades de vinhos destinados aos climas frios, suprimiram o consumo do vinho verde.

Um certo sentido monopolista da época, concedendo privilégios especiais aos vinhos do Douro, afectou gravemente os vinhos verdes, e a economia viticola sofreu rude golpe no Minho, onde a cultura da videira passou a fazer-se apenas sob a forma de uveiros, para abastecimento da população local.

Esta crise foi longa, pois só terminou em meados do século XIX por efeito da política legislativa de liberalismo económico, que anulou as restrições incidentes sobre os vinhos verdes. A sua exportação começou, então, a fazer-se para o Brasil, onde só tinham aceitação, com a marca portuguesa, os vinhos virgens do Douro.

Mais tarde, já no século XX, os vinhos verdes experimentaram nova crise: as cepas foram atacadas por doenças exóticas, o *oidio* e o *mildio*; entretanto, porém, o preço do vinho subia vertiginosamente nos mercados mundiais, como consequência da crise geral provocada pela filoxera, e os nossos viticultores, estimulados pela possibilidade de aproveitarem lucrativamente esse facto, votaram-se ao emprêgo progressivo e metódico de insecticidas (enxôfre e sulfato de cobre), à custa dos quais melhoraram imediatamente as condições de produção e puderam introduzir em França os vinhos verdes.

Mas a filoxera, apesar de combatida, tinha de provocar, lentamente, efeitos destruidores nas terras úmidas do Minho. E foi sobre a destruição das videiras de pé franco que os vinhedos se reconstruiram com o enxerto de bactelos americanos — cujo emprêgo é hoje proibido nos nossos terrenos de viti-cultura.

Os vinhos verdes conheceram esta situação antes da guerra de 1914-18. E, durante o seu decurso, trocou-se o mercado certo do



A região demarcada dos vinhos verdes



ELVAS

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

Brasil pelos mercados eventuais que pagavam principes- camente o vinho, para os soldados em luta. Depois do armistício, a troca equivalia à perda quase total do mercado brasileiro.

Actualmente, os vinhos verdes são exportados, em larga escala, para o Brasil, mercado já reconquistado, e, menos sensivelmente, para as colónias portuguesas, Ásia, etc..

O seu maior consumo é na própria região produtora e na cidade do Pôrto. Lisboa consome-os também, mas aí, como em mais de dois terços do País, os vinhos maduros têm a preferência — porque são mais baratos.

O consumo geral no ano de 1940 está expresso neste quadro:

Local do consumo	Litros
Região produtora.....	86.487.678
Pôrto	8.709.560
Lisboa	742.524
Outras localidades.....	1.867.987
Africa ocidental	534.514
» oriental	242.610
Madeira.....	1.679
Açores	815
Ásia	4.624
Brasil.....	1.382.487
Diversos países	6.309

O vinho verde é, de facto, caro. A excessiva umidade da região e ainda as súbitas variações meteorológicas, tornam irregulares as colheitas. Para se obter, como sucede presentemente, uma produção média anual de 200.000 pipas, temos de contar com anos de 120.000 pipas, outros de 175.000 e ainda outros de 230.000 e mais. Este fenómeno repercute-se no comércio dos vinhos verdes, visto que provoca, inevitavelmente,



Sulfatagem da vinha

oscilações nos preços das massas produzidas. Deve admitir-se que a preparação de cultura vitícola destinada a um certo rendimento é igualmente dispendiosa qualquer que seja o volume da massa realmente produzida; deve também considerar-se que a montagem dos vinhedos em ramadas ou latadas, que é o melhor processo de aproveitar os campos destinados, como já se assinalou, a múltiplas culturas, é mais cara que a cultura da vinha baixa.

Tudo isto são razões ponderáveis, dentro da feição actual da produção dos vinhos verdes, herdada de longínquos tempos; mas registe-se que a excessiva sub-divisão da unidade rural provoca um afluxo de vários tipos de exploração à cultura total. Deste conceito deduzimos que a profusa divisão agrária do Minho impede, até certo ponto, a obtenção de um preço de custo baixo, mercê do qual fosse possível estabelecer nos mercados do sul, onde hoje se consome, quase exclusivamente, vinho maduro, um preço de venda acessível ao consumidor médio.

O fundo histórico-social da divisão agrária do Minho trouxe também à superfície, nos nossos dias, um problema de tráfego. Como a produção média anual, por cada viticultor, é, aproximadamente, de 2,2 pipas,

sobram do consumo local reduzidíssimas quantidades parciais comerciáveis, que são as que interessam aos transportadores. Esta dispersão de produtos disponíveis favorece especialmente o emprêgo de caminhetas, visto que estas podem realizar mais facilmente o sistema de *porta-à-porta*, quando há que reunir cargas completas. A utilização do caminho de ferro, como transportador

subseqüente, é muitas vezes traída pelo transporte directo.

A região dos vinhos verdes foi demarcada em 1908 e a produção e comércio destes vinhos são superiormente regulados pela respectiva Comissão de Viticultura, criada em 1929.

Ditos sentenciosos e feitos conceituosos

Aconselhando uma vez um amigo a Alexandre Magno, rei da Macedónia, a que não se metesse tanto pelo exército dos inimigos, pois corria evidente perigo a sua pessoa, e a sua vida, respondeu: — Assegura-me tu dos amigos fingidos, que eu me guardarei dos inimigos descobertos.

D. João IV, tendo notícia que certo Ministro trazia arrastado um pretendente na diligência de um despacho, chamou o pretendente e, informado do dispêndio que lhe

causava a espera, lhe mandou consignar um cruzado por dia no ordenado que o tal Ministro recebia na Alfândega. O qual, tanto que o soube, despachou logo o feito.

Preguntando-se a Themistocles, que andava triste, qual a causa da sua tristeza, sendo, como era, amado e estimado de toda a Grécia, respondeu: — Por isso mesmo; porque o ver-me amado por todos, é sinal de que ainda não tenho feito acção tão honrada, que me grangeasse inimigos.



Estação da Lousã



Pelourinhos de Portugal

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

(Continuação)

Compõem-se os pelourinhos de quatro partes distintas, a saber: a *plataforma*, a *base*, a *coluna* e o *remate*.

A plataforma é de forma quadrada quando não tem degraus; quando estes existem, a plataforma toma o seu contorno, que é quadrado, hexagonal, octogonal ou circular.

A base está situada ao meio da plataforma.

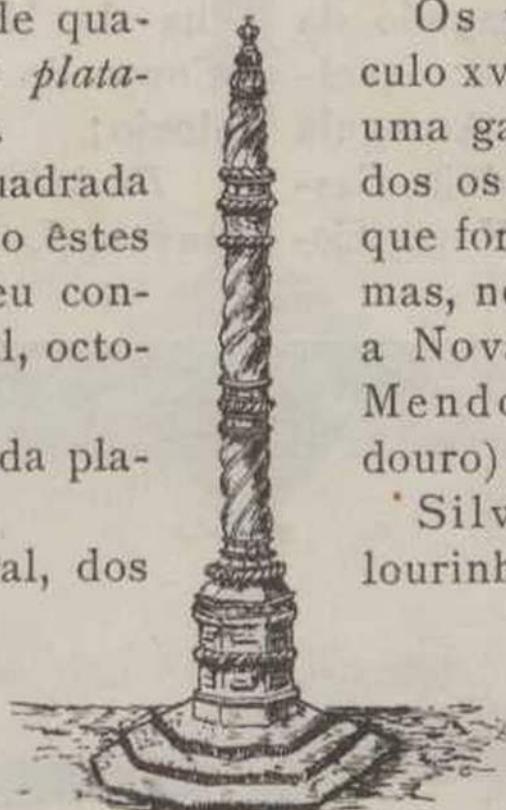
A coluna compõe-se, em geral, dos seus três elementos arquitectónicos: a base, o fuste e o capitel. Estes três elementos podem ser simples ou com ornatos e de formas diferentes. Por vezes, a coluna apresenta simplesmente a forma cilíndrica (Louzã). Os remates apresentam variedades formais e ornatos, terminando uns por cataventos ou por um simples ferro, e outros por esferas armilares, como o de Lisboa e o de Vila do Conde.

Os pelourinhos anteriores ao século XVI tinham como elemento principal uma gaiola, dentro da qual eram exibidos os condenados. São deste género os que foram desenhados por Duarte d'Armas, no reinado de D. Manuel I (Idanha a Nova, Sabugal, Penarroia, Castelo Mendo, Castelo de Vide e Mogadouro) (¹).

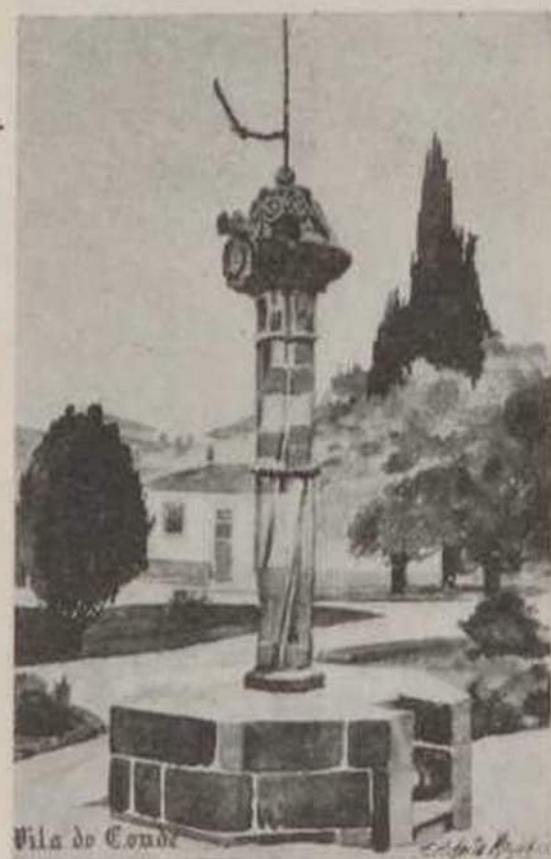
Silva Chaves (²) classifica os pelourinhos, quanto ao *remate*, nos seguintes tipos:

De gaiola, os já citados e os seguintes nos quais a gaiola era um elemento decorativo: Aguiar da Beira, Algodres, Barcelos, Castelo Rodrigo, Guiães, Gouvães do Douro, Meda, Penacova, Penedono, Pinhel, Provesende, Santa Marinha de Seia, S. Mamede de Riba Tua, todos com base de secção poligonal ou, mais raramente, de secção circular;

De roca, derivada da gaiola aberta ou la-



Extremoz



Vila do Conde



Alijó



Ponte da Barca

vrada:
Campo
Maior,
Vila do
Conde,
Vila Vi-
çosa, to-



Zebreira

dos de forma esférica; Santa Marinha de Seia, de corpo poliédrico fechado; Arcos de Valdevez, de forma cónica;

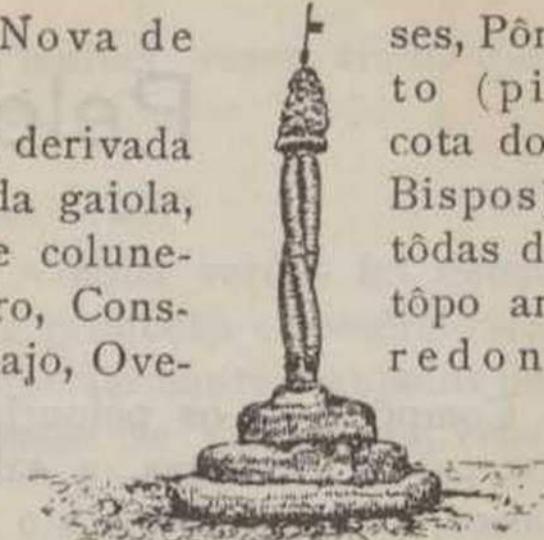
De pinha, lisa ou estriada, derivada do remate ponteagudo da gaiola: Arri- fana, Atouguia da Baleia, Cas- telo Novo, Co-

Sortelha, Vila Nova de Fozcôa;

De chapa rasa, derivada talvez da base da gaiola, sem vestígios de colunelos: Alijó, Aveiro, Con- stância, Loulé, Soajo, Ove- lha do Marão, Couto do Ver- doejo;

De bola: Es- teves, Lanhe-

ses, Pôr- to (pi- cota dos Bispos), tôdas de tópo ar- redon-



Rosmaninhal

lares, Extremoz, Melo, Óbi- dos, Povos, Ranhados, Sil- ves, Sintra, Torquel (de forma cónica e terminados ou não em esfera armilar); Amares, Castro Laboreiro, Lanhoso, Mogadouro, Vila Velha de Gaia (de forma pi- ramidal, truncada);

De bloco ou coluça, deri- vado da gaiola, em forma fechada, maciça: Alvarenga, Buarcos, Freixo-de-Espada- à-Cinta, Idanha-a-Velha, Manique, Redondos, Tomar, Vila Velha de Ródão (de forma prismática); Fundão e



Lousada

Lousada (de tronco pirami- dal); Rebor- dãos, Santa Cruz de Vila Meã (de fanta- sia);

De tabuleiro, derivado da base da gaiola com colunelos, um ao centro mais alto a rematar: Chaves, Marco de Ca- navezes, Mur- ça, Paredes,

Freixo, Miran- dela, Moga- douro, Ou- teiro, Tôrre de D. Chama, Vale de Pra- dos.

Quanto à decoração dos fustes, classi- fica também Silva Chaves da seguinte forma os pe- lourinhos:

Decorados: com folhagem

dado; Canal, Pereira-Juzão, Silvã, Paredes de Coura, to- dos de esfera lisa; Leiria, Terena, ambos de esfera ar- milar; Louzã, de esfera transformada num maciço de três cabeças; Abreiro, Pinho- velo, Póvoa de Lanhoso, Se- zimbra, todos mistos de pirâ- mide embolada; Ponte da Barca, misto de cone embo- lado;

Do tipo bragançano (com o cruzamento de ferros de gan- cho apoiado em quatro ca- chorros de pedra em cruz): Bragança, Chacim, Frechas,



Pinhel



Trancoso

e rosetas em série (Castelo Novo, Colares, Lisboa, Silves); com folhagem e rosetas alternadas (Chacim, Freixo, Frechas); com contas, besantes, meias-laranjas (Castañeira, Cerveira, Frechas); com vieiras, conchas (Castelo Novo, Cerveira); com figuras geométricas (Cerveira, Fozcôa).

Não decorados: Canal, Mares, Pinhel, Provezende, Vila do Conde, Vila Viçosa.

Quanto à forma dos fustes:

De superfície curva: cilíndricos lisos (Arrifana, Aveiro, Bragança, Canal, Leiria, Louzã, Marco, Ourém); cilíndricos com estrias rectas (Campo Maior, Silvã, Góis); cilíndricos com estrias espiraladas (Castañeira, Colares, Elvas); cilíndricos estriados mistos, isto é, lisos e torsos (Arcos de Valdevez), lisos e de estrias espiraladas (Póvoa de Varzim) e lisos de estrias rectas (Mora); cilíndricos, torsos, de torcicolos contíguos (Arcos, Chaves, Murça, Pôrto); cilíndricos,



Vila Nova de Foscôa

torsos, de torcicolos separados (Lousada, Sabugal); cilíndricos, torsos, de torcicolos enrolados (Figueira da Foz); cilíndricos galbados (Azeitão, Manique do Intendente, Palmela); cónicos galbados (Tomar, Oeiras, Pinheiro da Bemposta); cónicos não galbados (Castro de Nogueira); tronco-cónicos (Mafra).

De superfície plana: prismáticos lisos (Castelo Rodrigo, Carrazeda de Anciães, Mogadouro, Vila Nova de Gaia); prismáticos chanfrados (Póvoa de Santa Cristina, Sêrém, Santa Marinha de Seia);

piramidais (Azaruja, Santiago do Cacém).

Mistos: prismático-cilíndricos estriados (Castelo Novo); prismático-cilíndricos torsos (Arraiolos); prismático-cónicos (Messejana).

(1) Duarte d'Armas, *Livro das Fortalezas do Reino* (Arquivo da Torre do Tombo).

(2) Silva Chaves, *Obra cit.*



Meda



Chacim



Lanhenses

Digressão literária.

Viagens na minha terra

João Baptista da Silva Leitão de Almeida Garrett, mais conhecido por Almeida Garrett, nasceu no Pôrto, em 4 de Fevereiro de 1799.

A infância do talentoso escritor decorreu nas margens do Douro até 1811, data em que a família fugiu para a Ilha Terceira, a-fim-de escapar à invasão do exército napoleónico, comandado por Massena.

Uma vez nos Açores, Almeida Garrett recebeu educação primorosa, seguindo mais tarde para Coimbra, com o propósito de se formar em Direito.

A sua mocidade foi agitadíssima por virtude das suas idéias liberais, mas apesar disso concluiu a formatura em 1821, ingressando no funcionalismo público. A crise política da época levou-o ao exílio em Inglaterra, regressando mais tarde a Portugal.

A política forçou ainda Almeida Garrett a novos exílios e a novas provações, enfrentando corajosamente as lutas pessoais e partidárias que tanto afectaram aquele período delicado da nossa história.

Foi o homem mais discutido da época, impondo-se pelo seu talento e personalidade.

Orador, poeta, político, jornalista, escritor e dramaturgo, a sua obra literária é particularmente notável, bastando dizer-se que os seus restos mortais se encontram no mosteiro dos Jerónimos, ao lado dos de Camões.

Dentre as obras que deixou publicadas, que podem considerar-se das melhores da literatura portuguesa, destaca-se, pela pureza da linguagem, o livro «Viagens na minha terra», do qual extraímos as linhas que seguem:

O vale de Santarém é um destes lugares privilegiados pela natureza, sitios amenos e deleitosos em que as plantas, o ar, a situação, tudo está numa harmonia suavíssima e perfeita: não há ali nada grandioso nem sublime, mas há uma como simetria de côres, de tons, de disposição em tudo quanto se vê e se sente que não parece senão que a paz, a saúde, o sossego do espírito e o repouso do coração devem viver ali, reinar ali um reinado de amor e benevolência. As paixões más, os pensamentos mesquinhos, os pesares e as vilezas da vida não podem senão fugir para longe. Imagina-se por aqui o Eden que o primeiro homem habitou com a sua inocência e com a virgindade do seu coração.

À esquerda do vale, e abrigado do norte pela montanha que ali se corta quásí a pique,

está um maciço de verdura do mais belo viço e variedade. A fáia, o freixo, o álamo entrelaçam os ramos amigos; a madressilva, a musqueta penduram de um a outro suas grinaldas e festões; a congossa, os fetos, a malvarrosa do valado vestem e alcatifam o chão.

Para mais realçar a beleza do quadro, vê-se por entre um claro das árvores a janela meia aberta de uma habitação antiga mas não delapidada — com certo ar de conforto grosseiro, e carregada na cõr pelo tempo e pelos vendavais do sul a que está exposta. A janela é larga e baixa: parece mais ornada e também mais antiga que o resto do edifício que todavia mal se vê... Interessou-me aquela janela.

Quem terá o bom gôsto e a fortuna de morar ali?

Parei e pus-me a namorar a janela.
Encantava-me, tinha-me ali como num feitiço.

Pareceu-me entrever uma cortina branca... e um vulto por detrás... Imaginação decerto! Se o vulto fôsse feminino!... Era completo o romance.

Como há de ser belo ver pôr o sol daquela janela!...

E ouvir cantar os rouxinois!
E ver raiar uma alvorada de Maio!...

Se haverá ali quem aproveite a deliciosa janela?... Quem aprecie e saiba gozar todo o prazer tranquilo, todos os santos gozos de alma que parece que lhe andavam esvoaçando em torno?

Se fôr homem é poeta; se é mulher está namorada.

São os dois entes mais parecidos da natureza, o poeta e a mulher namorada; vêem, sentem, pensam, falam como a outra gente não vê, não sente, não pensa nem fala.

Na maior paixão, no mais acrisolado afecto do homem que não é poeta, entra sempre o seu tanto de vil prosa humana: é liga sem que se não lavra o mais fino de seu oiro. A mulher não; a mulher apaixonada deveras sublima-se, idealiza-se logo, toda ela é poesia, e não há dor física, interesse material, nem deleites sensuais que a façam descer ao positivo da existência prosaica.

Estava eu nestas meditações, começou um rouxinol a mais linda e desgarrada canção que há muito tempo me lembra de ouvir.

Era ao pé da dita janela!
E respondeu-lhe logo outro do lado oposto; e travou-se entre ambos um desafio tão regular em estrofes alternadas tão bem medidas, tão acentuadas e perfeitas, que eu fiquei todo dentro do meu romance, esqueci-me de tudo mais.

Lembrou-me o rouxinol de Bernardim Ribeiro, o que se deixou cair na água de cansado.

O arvoredo, a janela, os rouxinois... aquela hora, o fim da tarde... que faltava para completar o romance?

Um vulto feminino que viesse sentar-se àquèle balcão — vestido de branco... oh! branco por força... a frente descaída sobre a mão esquerda, o braço direito pendente, os olhos alçados ao céu... De que côr os olhos? Não sei, que importa! é amiúdar muito demais a pintura, que deve ser a grandes e largos traços para ser romântica, vaporosa, desenhar-se no vago da idealidade poética...

Os olhos, os olhos... disse eu, pensando já alto, e todo no meu êxtase, os olhos... pretos.

— Pois eram verdes!

— Verdes os olhos... dela, do vulto da janela?

— Verdes como duas esmeraldas orientais, transparentes, brilhantes, sem preço.

— Quê! pois realmente?... É gracejo isso, ou realmente há ali uma mulher bonita e?...

— Ali não há ninguém — ninguém que se nomeie hoje, mas houve... oh! houve um anjo, um anjo, que deve estar no céu.

— Bem dizia eu, que aquela janela...

— É a janela dos rouxinois.

— Que lá estão a cantar.

— Estão, esses lá estão ainda como há dez anos — os mesmos ou outros, mas a *Menina dos rouxinois* foi-se e não voltou.

— A Menina dos rouxinois! Que história é essa? Pois deveras tem uma história aquela janela?

— É um romance todo inteiro, *tudo feito* como dizem os franceses, e conta-se em duas palavras.

— Vamos a êle. A Menina dos rouxinois, menina com olhos verdes! Deve ser interessantíssimo. Vamos à história já.

— Pois vamos. Apeámo-nos e descansemos um bocado.

Já se vê que êste diálogo passava entre mim e outro dos nossos companheiros de viagem.

Apeámo-nos com efeito; sentámo-nos; e eis aqui a história da *Menina dos rouxinois* como ela se contou.

.....

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 763 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Algés a Ancora, 10 caixas de madeira vazias usadas, 130 Kgs., em P. V., (portes da Antiga Rêde) em portes a pagar, retorno de remessas de Ancora a Algés, 10 c./ com ovos, em P. V.:

Tarifa Geral — 1.ª classe com 50%

Transporte	$20\$91 \times 50\% \times 6 \times 0,13$	24\$47
Manutenção	$\$50 \times 6 \times 0,13$	\$39
10%		2\$49
		<hr/>
		27\$35

Não lhe pode ser aplicada a doutrina da alínea h) da Circular n.º 907 — tal como 2.º e 3.º exemplo da Circular n.º 847, visto que Algés deve servir a cidade de Lisboa?

R. — Admite-se, entretanto, que, como é natural, as caixas transportadas são de pinho, pelo que, neste caso, a taxa a aplicar é a da tabela 7 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

Segue discriminação:

Antiga Rêde

352 Kms. — Tabela 7

Transporte	$17\$46 \times 6 \times 0,13$	13\$62
Manutenção	$\$50 \times 6 \times 0,13$	\$39
Complemento do imposto ferroviário (5,05%)		\$69
		<hr/>
Adicional de 10%		1\$47
Arredondamento		\$03
Total		16\$20

A estação de Algés não é considerada como servindo Lisboa.

A doutrina estabelecida na Circular n.º 904, e não 907 como o consultante indica, não tem aplicação ao caso concreto apresentado, visto a expedição dos ovos ter sido efectuada em pequena velocidade.

P. n.º 764. — Referência à consulta n.º 705 *Boletim da C. P.* n.º 101 do ano de 1937. Neste exemplo são aplicados 2 dias de armazenagem quando parecia que deviam ser 3 dias. Como, porém, entre o dia 20 em que a remessa foi colocada à disposição do consignatário e o dia 26 em que foi retirada — 7 dias, há pelo menos, um domingo, seria, neste caso, suposto que o domingo recaiu nos dias 22 a 25?

R. — No prazo gratuito a que se refere o exemplo da consulta n.º 705, há um domingo, estando, portanto, bem os 2 dias de armazenagem contados.

P. n.º 765 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Uma mala com roupa, peso 31 quilos, bagagem, de Vila Meã a Vila Caiz. Bilhete apresentado, T. G. inteiro.

Minho e Douro: $1\$76 \times 0,462 = \$81,312$

Transporte		\$81
Manutenção		\$11
Registo		\$55
10%		\$15
Arredondamento		\$03
		<hr/>
Total		1\\$65

C. N. de Portugal: $1\$76 \times 0,538 = \$94,688$

Transporte		\$95
Manutenção		\$11
10%		\$11
Arredondamento		\$03
		<hr/>
Total		1\\$20

R. — Pelo transporte de que se trata corresponde o mínimo de cobrança, tanto para o M. D. como para o Norte de Portugal, ou seja:

Minho e Douro

Mínimo de cobrança	$\$16 \times 11$	1\\$76
Registo		\$55
Manutenção		\$11
		<hr/>
10%		\$25
		<hr/>
Arredondamento		\$03
		<hr/>
Total		2\\$70

Norte de Portugal

Mínimo de cobrança	$\$16 \times 11$	1\\$76
Manutenção		\$11
		<hr/>
10%		\$19
		<hr/>
Arredondamento		\$04
		<hr/>
Total		2\\$10

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públíco A. n.º 681 — Anula o Aviso A. n.º 510, sobre transporte de adubos de Praias-Sado para algumas estações do Algarve.

Aviso ao Públíco A. n.º 682 — Anula o Aviso A. n.º 179, sobre transporte de mármore nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

Aviso ao Públíco A. n.º 683 — Anula o Aviso A. n.º 457, sobre transporte de pescaria para exportação.

Aviso ao Públíco A. n.º 684 — Anuncia o preço a aplicar ao transporte de peixe fresco, salgado, salpicado ou em gelo e de mariscos (com ou sem concha) expedidos na estação de Cais de Sodré com destino às linhas da C. P. ou além. Anula e substitui o Aviso A. n.º 651.

Aviso ao Públíco A. n.º 685 — Anuncia o encerramento do apeadeiro de Leixões-Serpa Pinto. Anula o Aviso A. n.º 614.

Aviso ao Públíco A. n.º 686 — Inaugura um serviço combinado com o caminho de ferro para o transporte de mercadorias entre a estação de Santa Clara-Sabóia e o Despacho Central de Monchique.

Aviso ao Públíco A. n.º 687 — Anula os avisos A. n.º 146, A. n.º 600 e A. n.º 636, na parte referente a distâncias quilométricas (de Molédo, de Godim e da linha de Cintura do Porto, respectivamente).

Aviso ao Públíco A. n.º 688 — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Lisboa-Atérro. Altera o Aviso A. n.º 605 e a Tarifa de Camionagem que regula o serviço com a Empresa Geral de Transportes, Ld.^a, em Lisboa, na parte em que se referem ao Despacho Central de Lisboa-Atérro.

Aviso ao Públíco A. n.º 689 — Anula o Aviso A. n.º 524, relativo a bonificação no preço de transporte de pequenos volumes de recovagem despachados como bagagem.

30.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º I de Pequena Velocidade (Antiga Rêde) e 17.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º I de Pequena Velocidade (Sul e Sueste e Minho e Douro) — Anula o 22.º e 11.º Aditamento ao Complemento à Tarifa n.º I de Pequena Velocidade (Antiga Rêde, Sul e Sueste e Minho e Douro), relativo a concessões no transporte de adubos compostos, nitrato de sódio, sulfato de amónio e superfosfato de cálcio.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 221 — Indica a forma de proceder com os militares portadores de bilhetes meios de qualquer classe, fornecidos à vista de requisição.

Comunicação-Circular n.º 222 — Reproduz o tipo dos novos bilhetes de identidade dos Oficiais do Exército em serviço activo e na situação de reforma, e dos Sargentos do Exército, fornecidos pelo Ministério das Colónias.

Comunicação-Circular n.º 223 — Insere o espécime da «Carteira Profissional de Jornalista» que substitui a Carteira de Identidade a que se referem as Instruções Complementares ao Livro E II, página 112.

Comunicação-Circular n.º 224 — Refere-se à utilização de furgões pelas praças da Guarda Fiscal, portadoras de guias de trânsito gratuito.

Comunicação-Circular n.º 225 — Diz que as estações da Beira Alta foram autorizadas a expedir bagagens por via diferente da seguida pelos passageiros destinados a estações do Sul e Sueste, nas condições do Art. 103 do Livro E IX.

Comunicação-Circular n.º 226 — Refere-se à anulação, em todas as rôdes, da redução de 50% que se concedia ao transporte de pombos correios e respectivas taras, que passam a ser taxados pela base 5.ª da Tarifa Geral com o recargo de 50%.

Comunicação-Circular n.º 227 — Indica as condições a que fica sujeita a utilização dos passes de urgência de serviço — D 33.

I.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 217 — Em virtude de acordo com a respectiva empresa, o semanário «Acção» passa a ser transportado gratuitamente nos comboios da Companhia.

I.º Aditamento à Circular n.º 836 — Publica a nova tarifa de prémios de seguro de mercadorias, veículos e animais vivos.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 737 — Dá instruções quanto à devolução de material e utensílios às linhas combinadas.

Comunicação-Circular n.º 738 — Refere-se a vagões-cubas particulares, espanhóis, alugados pela firma F. Almeida, Ld.^a.

Comunicação-Circular n.º 739 — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

ESTATÍSTICA

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

em Março de 1941

em Abril de 1941

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8 .	5.479	5.489	1.941	1.684	1.887	1.523
> > 9 > 15	4.708	5.023	1.768	1.421	1.613	1.280
> > 16 > 22	4.809	4.802	1.844	1.591	1.688	1.268
> > 23 > 31.	5.945	6.070	2.347	1.965	2.417	1.773
Total	20.941	21.084	7.900	6.661	7.605	5.794
Total do mês anterior	14.570	14.262	5.259	4.458	5.070	4.094
Diferenças . .	+ 6.371	+ 6.822	+ 2.641	+ 2.203	+ 2.535	+ 1.700

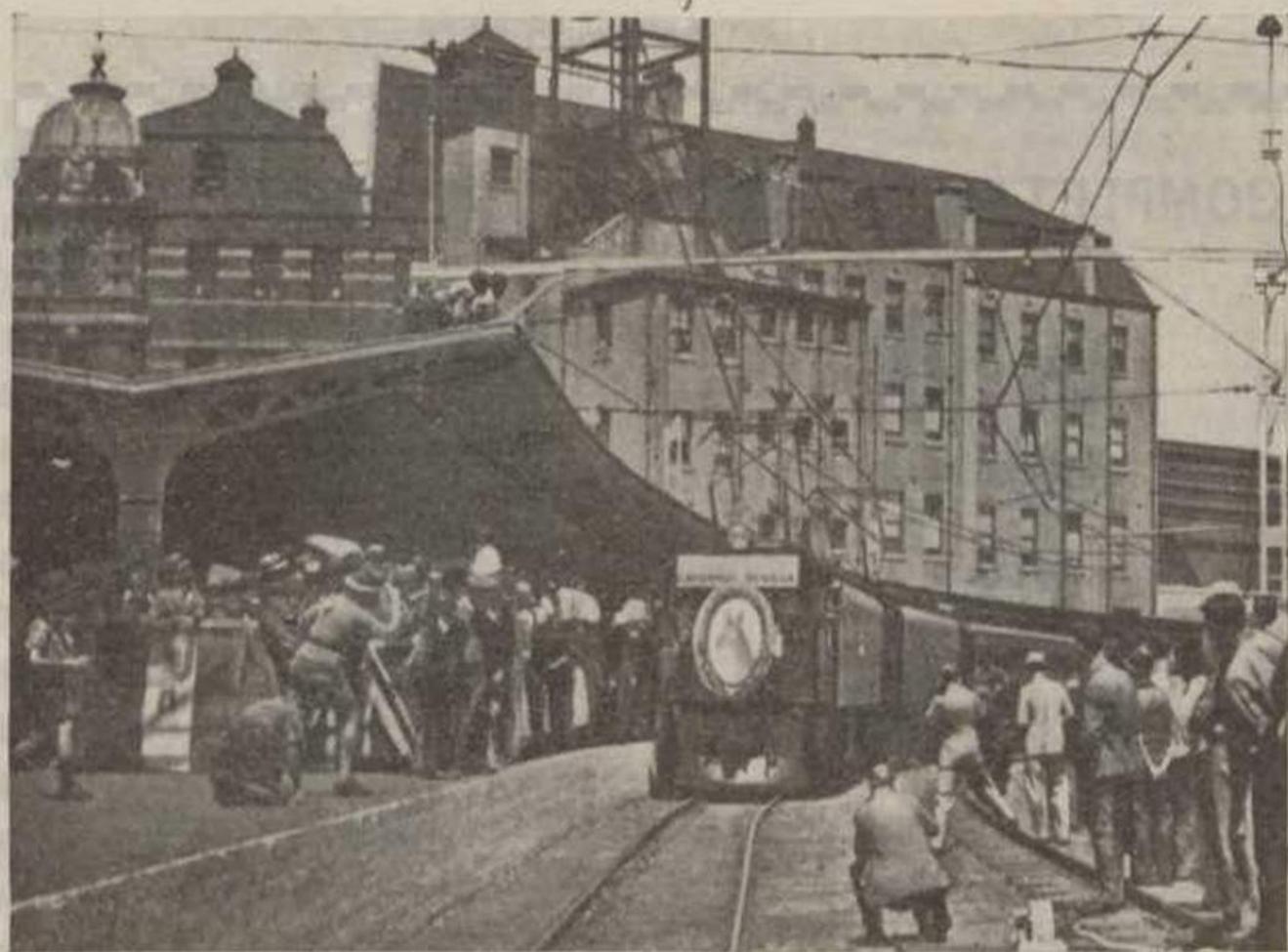
	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8 .	5.686	5.862	2.106	1.778	1.857	1.510
> > 9 > 15	4.445	4.435	1.532	1.549	1.531	1.227
> > 16 > 22	4.676	4.377	1.631	1.456	1.566	1.400
> > 23 > 31.	5.103	5.149	1.855	1.750	1.850	1.620
Total	19.910	19.823	7.124	6.53	6.804	5.766
Total do mês anterior	20.941	21.084	7.900	6.661	7.605	5.794
Diferenças . .	-1.031	-1.26	-776	-128	-801	-28

Percorso quilométrico

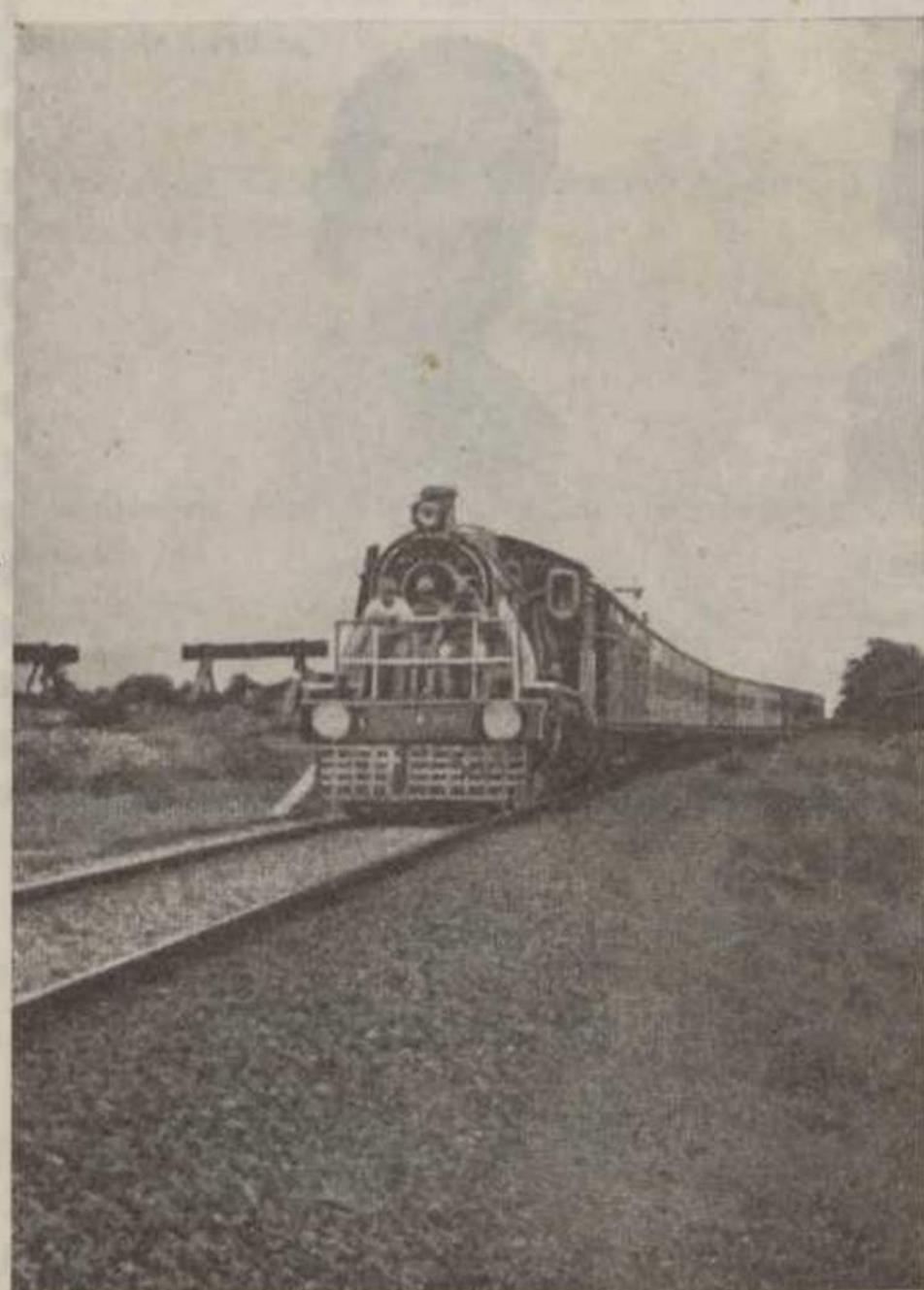
Referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1941

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1941		Percorso efectivo em		Diferenças em 1941		Percorso efectivo em		Diferenças em 1941	
	1940	1941	A mais	A menos	1940	1941	A mais	A menos	1940	1941	A mais	A menos
Janeiro	De passageiros.	361.535	368.790	7.264	-	122.275	121.520	-	746	120.414	152.823	32.409
	De mercadorias	224.863	279.570	54.708	-	85.546	84.231	-	1.315	100.998	82.177	- 18.821
	Em manobras..	79.566	97.393	17.827	-	27.345	26.360	-	985	30.473	35.350	4.877
	Totais..	665.963	745.762	79.799	-	185.160	182.120	-	3.046	251.885	270.850	37.286
Total das diferenças em 1941			A mais:	79.799			A menos:	3.046		A mais:	18.465	
Fevereiro . .	De passageiros.	354.235	342.250	-	11.985	119.934	113.018	-	6.931	120.304	157.179	36.875
	De mercadorias	247.834	230.221	-	17.103	39.630	31.764	-	7.866	117.888	54.941	- 62.947
	Em manobras.	84.008	81.630	-	2.369	27.835	25.422	-	1.913	30.058	28.928	- 1.130
	Totais..	685.567	654.110	-	31.457	185.899	170.199	-	16.700	268.250	241.048	36.875
Total das diferenças em 1941			A menos:	31.457			A menos:	16.700		A menos:	27.202	
Março	De passageiros.	338.744	318.652	-	20.092	112.463	108.303	-	4.160	112.281	152.302	40.021
	De mercadorias	233.857	254.722	20.865	-	36.446	32.671	-	3.775	98.973	53.698	- 45.275
	Em manobras..	78.644	83.201	4.557	-	25.414	23.653	-	1.761	27.625	28.483	858
	Totais..	651.245	656.575	25.422	20.092	174.323	164.627	-	9.696	238.879	234.483	40.879
Total das diferenças em 1941			A mais:	5.330			A menos:	9.696		A menos:	4.396	
Desde Janeiro	De passageiros.	1.054.514	1.029.701	-	24.813	354.672	342.845	-	11.817	352.999	462.304	109.305
	De mercadorias	706.043	764.513	58.470	-	111.622	98.666	-	12.956	317.859	190.816	- 127.043
	Em manobras .	242.218	263.223	20.015	-	80.004	75.435	-	4.659	88.156	93.761	4.605
	Totais	2.002.775	2.056.447	78.485	24.813	546.388	516.916	-	29.442	759.014	745.881	113.910
Total das diferenças em 1941			A mais:	53.672			A menos:	29.442		A menos:	13.183	

Factos e Informações



A chegada a uma estação dos Caminhos de Ferro da África do Sul, do comboio que inaugurou a tracção eléctrica.



Locomotiva provida de plataforma para instalação de técnicos em viagem de inspecção numa via férrea da Índia

PUBLICAÇÕES

Da Direcção do Grémio dos Exportadores de Frutas e Produtos Hortícolas da Ilha da Madeira recebemos alguns exemplares de uma interessante publicação de propaganda, que encerra um conto infantil magnificamente ilustrado.

Agradecemos a amável oferta.

Orfanato dos Ferroviários da C. P.

O movimento dos valores desta simpática e prestante instituição, que ministra assistência permanente a 22 crianças de ambos os sexos, pode ser apreciado pelo Balanço do Razão (depois do balanço), relativo ao exercício de 1940, que a seguir publicamos:

Contas	Débito	Crédito	Saldos	
			Devedores	Credores
Balanço de Entrada ..	231.384\$64	231.384\$64	- \$-	- \$-
Imóveis	120.400\$00	- \$-	120.400\$00	- \$-
Móveis e Utensílios ..	5.062\$25	- \$-	5.062\$25	- \$-
Donativos em Gêneros ..	3.203\$70	- \$-	3.203\$70	- \$-
Contas em Liquidação ..	12.265\$75	1.200\$00	11.065\$75	- \$-
Utensílios para Verbenas ..	18.389\$55	300\$00	18.089\$55	- \$-
Caixa	113.068\$84	107.958\$89	5.109\$95	- \$-
Fundo Social	- \$-	234.640\$75	- \$-	234.640\$75
Internamentos	21.400\$00	21.400\$00	- \$-	- \$-
Rendimento de Imóveis ..	10.080\$00	10.08 \$00	- \$-	- \$-
Contribuição do Pessoal ..	22.904\$50	22.904\$50	- \$-	- \$-
Despesas Gerais .. .	4.770\$14	4.770\$14	- \$-	- \$-
Internados	5.079\$20	5.079\$20	- \$-	- \$-
Ações Fervipor .. .	500\$00	- \$ -	500\$00	- \$-
Sorteio	76.209\$55	- \$-	76.209\$55	- \$-
Donativos em Dinheiro ..	57\$65	57\$65	- \$-	- \$-
Livretes	263\$30	263\$30	- \$-	- \$-
Ganhos e Perdas .. .	33.305\$45	33.305\$45	- \$-	- \$-
	673.344\$52	673.344\$52	234.640\$75	234.640\$75

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José António Alves de Almeida
Chefe de Secção
da Repartição de Contabilidade
Admitido como Amanuense
em 1 de Maio de 1901



César Prats
Porteiro de Lisboa R.
Nomeado Carregador
em 9 de Maio de 1901



José Dias
Revisor de Material de 2.ª classe
Admitido como Limpador auxiliar
em 20 de Maio de 1901



António Maria Lucas Machado
Agulheiro de 3.ª classe
Nomeado Carregador
em 14 de Maio de 1901



Joaquim Lourenço
Agulheiro de 3.ª classe
Nomeado carregador
em 17 de Maio de 1901



Rosa Soares
Guarda de P. N.
Admitida como Guarda de P. N.
em 26 de Maio de 1901

Agradecimento

João Nunes, Inspector Principal Adjunto da 2.ª Circuncrição de Exploração, na impossibilidade de conhecer a morada de todas as pessoas que se interessaram pela marcha da doença do seu saudoso filho, daquelas que o acompanharam à sua última morada e bem assim das que por qualquer modo lhe manifestaram pesar pelo seu falecimento, agradece por esta forma muito penhorado.

Exames

VIA E OBRAS

Serventes de escritório e armazém, aprovados no exame para Fiel de armazém de 2.ª classe

António Duarte (17,5 val. — Premiado com 250\$00), Carlos Gameiro (15,5 val. — Premiado com 200\$00), Manuel Serras (14,5 val.), António Borges Gomes (14 val.) António A. Rodrigues, António Dias Ferro,

José Ferreira Costa, José da Costa Aires, Josué A. Amorim, Adriano M. Coimbra, João Serrano, António Faria.

Assentadores aprovados no exame para Sub-chefe de distrito

Francisco Freire Oliveira (16 val.— Premiado com 250\$00), Manuel Fulgêncio (15 val.— Premiado com 200\$00), António Mendes (14 val.), Sebastião G. Rebordão (14 val.), José Joaquim Lopes, António José Piteira, Manuel Santos, Feliciano Neves Mira, José Dias, José Garrido Martins, Serafim José, Joaquim Gomes.

Reformas

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

Dr. Vitor Lopes das Neves, Médico Inspector da Zona do Centro, com sede no Entroncamento.

Dr. Eduardo Correia da Costa Guimarãis, Médico efectivo da Assistência, do Porto.

Dr. Álvaro Roxanes de Carvalho, Médico efectivo da Assistência, do Barreiro.

Dr. Manuel de Almeida Rino, Médico da 20.^a Secção, residente em Sintra.

Dr. João Sant'Ana Leite, Médico otorrinolaringologista, de Lisboa.

Em Março

Dr. Júlio César Madeira Montes, Médico da 3.^a Secção, residente em Santana.

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Domingos José Dias, Carregador suplementar, de Gaia.

Em Março

Amândio Costa, Chefe de 3.^a classe, de Alcântara-Mar.

Jorge Fernandes Teixeira, Fiel de estação, de Lisboa-Terreiro do Paço.

José Afonso, Agulheiro de 3.^a classe, de Aveiro.

Eduardo da Silva, Agulheiro de 3.^a classe, de Alfarelos.

João Moura Ramos, Rondista, de Lisboa-P.

Luis da Silva Lemos, Guarda, de Alfarelos.

Florêncio da Silva, Carregador, de Alcântara-Terra.

João Lopes Rôlo, Carregador, de Coimbra.

Joaquim dos Santos, Carregador, de Coimbra-B.

Em Abril

Hernâni Carlos Pereira Pinto de Lemos, Empregado principal, dos Serviços Gerais.

António Augusto Barroso de Araújo, Chefe principal, de Viana do Castelo.

Manuel Lopes Miguel, Chefe de 1.^a classe, de Santarém.

Arcádio Adelino Figueiredo Vasco, Chefe de 1.^a classe, de Lisboa-R.

José Artur Salvador, Condutor de 1.^a classe, do Barreiro.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Março

Guilherme Mariano, Empregado de 2.^a classe.
Patrício Carreto Berenguel, Maquinista de 3.^a classe.
Agostinho Ferreira Guedes, Maquinista de 3.^a classe.
Francisco de Campos, Ensebador de 1.^a classe.

António Rodrigues, Lampista.

Manuel Miguel, Visitador de 3.^a classe.

José Lopes Justo, Capataz.

João Afonso, Ajudante de acendedor.

Joaquim da Graça Canelas, Limpador.

Albino Pires, Ordenança.

Em Abril

António Magalhães, Maquinista de 1.^a classe.
David de Almeida, Lampista.
Vitorino Lopes de Matos, Ensebador de 2.^a classe.
António do Espírito Santo, Capataz.

VIA E OBRAS

Em Março

Manuel Tomé, Assentador do distrito 18, de Torres Novas.

Em Abril

José Augusto Gonçalves, Chefe do distrito n.º 129, Covilhã.

João Lopes Fonseca, Assentador do distrito n.º 1 da 13.^a Secção, Évora.

Carolina Rosa, Guarda de P. N. do distrito n.º 5 da 5.^a Secção, Guia.

Falecimentos

DIRECÇÃO GERAL

Em Maio

† *Gilberto Augusto Russell*, Empregado de 2.^a classe.

Admitido como Praticante, em 23 de Abril de 1913, promovido a Amanuense de 3.^a classe em 1 de Maio de 1916, a Empregado em 1 de Janeiro de 1918 e a Empregado de 2.^a classe em 1 de Julho de 1934.

† *Aníbal dos Santos*, Impressor de 1.^a classe.

Admitido, como Impressor nos Caminhos de Ferro do Estado, em 1 de Dezembro de 1905, sendo promovido a Impressor de 1.ª classe em 4 de Abril de 1919.

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Fevereiro

† Dr. Álvaro Cardoso da Cunha Reis, Médico efectivo da 35.ª Secção, da Assistência do Porto.

Admitido como médico auxiliar na linha de Contumil a Leixões em 16 de Dezembro de 1915. Transitou para a C. P. em 11 de Maio de 1927, como médico efectivo da Assistência do Porto.

EXPLORAÇÃO

Em Março

† Alfredo Fernandes, Carregador, de Campanhã.

Admitido como Carregador suplementar em 10 de Setembro de 1927, foi nomeado efectivo em 21 de Janeiro de 1936.

Em Abril

† Fernando António Lagarto, Factor de 2.ª classe, de Valado.

Admitido como Praticante em 1 de Abril de 1924, foi nomeado Aspirante em 1 de Janeiro de 1925 e Factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1926 e finalmente promovido a Factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1928.

† José dos Santos, Fiel de 2.ª classe, em Lisboa-P.

Nomeado Carregador em 1 de Abril de 1919, foi promovido a Conferente em 21 de Janeiro de 1924 e finalmente nomeado Fiel de 2.ª classe em 1 de Abril de 1938.

† Cândido de Sousa Castro, Conferente, do Entroncamento.

Admitido como Carregador suplementar em 7 de Setembro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Outubro de 1935 e promovido a Conferente em 1 de Janeiro de 1940.

† José Vieira da Cunha, Carregador, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 12 de Dezembro de 1920, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† Vitorino Ruivo, Carregador, de S. Pedro da Tórre.

Admitido como Carregador eventual em 18 de Junho de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† António Rebola, Servente do dormitório de trens, de Alfarelos.

Nomeado Guarda em 21 de Novembro de 1918, passou a Servente do dormitório de trens em 21 de Março de 1921.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Abril

† Vitor de Figueiredo, Agente Técnico Aspirante, nos Serviços Técnicos.

Admitido em 5 de Fevereiro de 1934, como Praticante Técnico e promovido a Agente Técnico Aspirante em 1 de Janeiro de 1936.

Este dedicado funcionário que foi assíduo colaborador do Boletim, deixa em todos os seus superiores, colegas, e subordinados saudosa memória.

† Joaquim Maria Samora, Desenhador de 1.ª classe, nos Serviços Técnicos.

Admitido em 20 de Julho de 1916 como aprendiz de Desenhador, nomeado Desenhador de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1919 e promovido a Desenhador de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1933.

† Gabriel Rodrigues, Maquinista de 1.ª classe, do Depósito de Campolide.

Admitido em 27 de Fevereiro de 1923 como Limpador suplementar, nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 1 de Agosto de 1923 e promovido a Maquinista de 1.ª classe em 1 de Julho de 1940.

† José Vieira, Limpador, da Revisão de Coimbra.

Admitido em 19 de Fevereiro de 1921 como Limpador suplementar e ingressou no quadro em 19 de Dezembro de 1921.



† Vitor de Figueiredo
Agente Técnico Aspirante



† Joaquim Maria Samora
Desenhador de 1.ª classe



† José dos Santos
Fiel de 2.ª classe



† Alfredo Fernandes
Carregador

Novíssimas: 17 — Ir a pé da «estação» à serra de Sintra e voltar à «estação» de automóvel, é um passeio agradável — 3-2.

*
18 — Quem vai duma «estação» para outra deve, por sua conveniência, comprar bilhete na bilheteira da «estação» — 3-4.

* * *

Sincopadas: 19 — Quer numa estação, quer num «apeadeiro», nunca deve haver falta de atenção para o passageiro — 3-2.

*

20 — Salvo casos especiais, todas as circulações se efectuam com avanço de «estação» para «estação» — 3-2.

*

21 — O chefe de «estação» que cumpre com os seus deveres, tem grande merecimento para os seus superiores e subordinados — 3-2.

*

22 — A primavera é a melhor «estação» para ir para fora uma *temporada* — 3-2.

*

23 — Da «estação» ao «apeadeiro» é bonita a viagem e custa pouco dinheiro — 3-2.

24 — Perto da «estação» há uma certa árvore resinosa que não dá fruto — 3-2.

* * *

Transpostas: 25 — Não pode restar dúvida de que a urbanidade e a delicadeza, nas relações com o Público, são deveres que ao pessoal de «estação» cumpre observar — 2.

*
26 — A «estação» primaveril é a mais bela «estação» do ano — 3.

*
27 — O passageiro económico poupa a *bolsa* e arrecada dinheiro mesmo que tome o combóio em qualquer «apeadeiro» — 3.

*
28 — O bom chefe de «estação», nas horas vagas, compõe problemas de serviço para instrução do seu pessoal — 2.

*
29 — A *Divisão* de V. O., no traçado duma linha, localiza, convenientemente, a posição duma «estação» — 2.

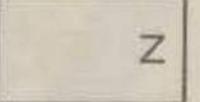
* * *
Enigmas tipográficos:

(6 letras)

30 —



31 —



32 —



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

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional A. A. kg.	2\$25	Carvão sôbro-Em Lisboa kg.	\$65	Ovos..... duz.	variável
» » branco »	2\$60	Carvão de sôbro-Rest. Armazens »	\$55	Presunto..... kg.	11\$00
» » mate.. »	2\$70	Cebolas..... »	variável	Petróleo-Em Lisboa..... lit.	1\$80
» » glacé »	3\$10	Chouriço de carne	15\$00	» -Rest. Armazens	» 1\$90
» » gigante »	2\$90	Far. de trigo	2\$30	Queijo do Alentejo	kg. 14\$50
Arroz Nacional corrente 4.º Colonial »	3\$40	Farinheiras	8\$50	Sabão amêndoas	» 1\$20
Açúcar de 1.º Hornung »	4\$50	Feijão branco..... lit.	2\$30	» Offenbach..... »	2\$60
» » 2.º » »	4\$35	» fradelit. 1\$40 e	1\$80	Sal..... lit.	\$50
» pilé	4\$65	» manteiga..... lit.	2\$30	Sêmea..... kg.	\$80
Azeite extra lit.	7\$40	» avinhado..... »	1\$90	Toucinho	» 8\$50
» fino..... »	7\$00	Lenha em Lisboa..... kg.	\$30	Vinagre	lit. \$90
Bacalhau inglês..... variável	»	» rest. Armazens	\$20	Vinho branco	» 1\$50
» Nacional	»	Manteiga	19\$00	» tinto-Campanhã	» 1\$70
» Islândia	»	Massas	3\$75	» » -Gáia	» 1\$60
Batatas..... » »	»	Milho	1\$10	» » -Rest. Armazens	» 1\$60

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 42 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 conceder 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.**).