

BOLETIM

C.P.
J.R.

Nº 145

JULHO DE 1941

12.º ANO

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 142

Quadros	Soluções	Colaboradores	Produções de sua autoria (Números)
Honra	27	Brielta (T. E.)	1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 20 a 23, 25, 27
		Britabrantos (L. A. C.) ..	—
		Dalotos (L. A. C.)	—
		Mefistófeles	—
		Sécora	4, 7, 11 a 17, 19, 24, 26
Mérito	23	Cagliostro	—
		Costasilva	—
		Cruz Canhoto	—
		Fred-Rico	—
		Martins	—
		Novata	—
		Otrebla	—
		P. Rêgo	—
		Roldão (L. A. C.)	—
		Veste-se	—
26	Gavião	—	
	Pacato	—	
	Profeta	—	
	Barabás	—	
	Diabo Vermelho	—	
23	Manelik	—	
	Visconde de Cambolh	—	
	Visconde de la Mortière	—	
	Radamés	—	
	Filho de pouca sorte	—	
Distinção	Votos		Votadas
13/3	Sécora	15/13	
	Alerta	18	

Soluções:

Aumentativas: Pegão, Sopão, Espião, Julião.

Biformes: Tripudia, Tribuna, Pontada, Estrada, Trilha, Tronca.

Duplas: Ponderoso, Fanado, Péco, Cachola, Paixão.

Eléctricas: Afom, Ratona.

Mefistofélicas: Floresia, Ratona.

Novíssimas: Mão-tenente, Panno, Leve.

Sincopadas: Presago, Pechoso, Roleta, Piqueto, Eirado.

Aumentativas: 1 — Ama o próximo como a ti mesmo se queres estar mais perto de Deus — 2.

*

2 — Sé prudente e aprendei a distinguir os amigos; a

franqueza com certos «amigos» é muitas vezes um *contratempo* para o que usa dela — 2.

Biformes: 3 — Quem próximo está da ventura, tem a felicidade ao *alcance* — 3.

Duplas: 4 — O advogado provou que o *acusado* não era *criminoso* — 4.

*

5 — É mais *difícil* vencer uma mulher teimosa do que vencer um homem *forte* — 2.

*

6 — Todo o *trabalho extra-ordinário* é de *urgência* — 3.

*

7 — O Ministro da Guerra indeferiu o meu *requerimento* — 3.

*

8 — Depois dos *filhos* veem os *netos* — 5.

Novíssimas: 9 — Quem *come* e não *paga* e *foge* como tu *foges* pela certa, deixa a gente de «*boca aberta*» — 2-2.

*

10 — Um homem *engenhosíssimo* e *penetrante* está longe de ser um *adulador* — 3-4.

*

11 — O *mínimo castigo* causa *desdém* ao homem trabalhador — 2-2.

*

12 — A velhice é o *fim* dos *cuidados* que a vida dá para ver se realizamos certos sonhos *apetitosos* da infância — 2-2.

*

13 — Com um *par* de contos de reis e boa *disposição* também faço um *figurão* — 3-2.

Sincopadas: 14 — Todos os *momentos* são preciosos para as pessoas que observam bem — 3-2.

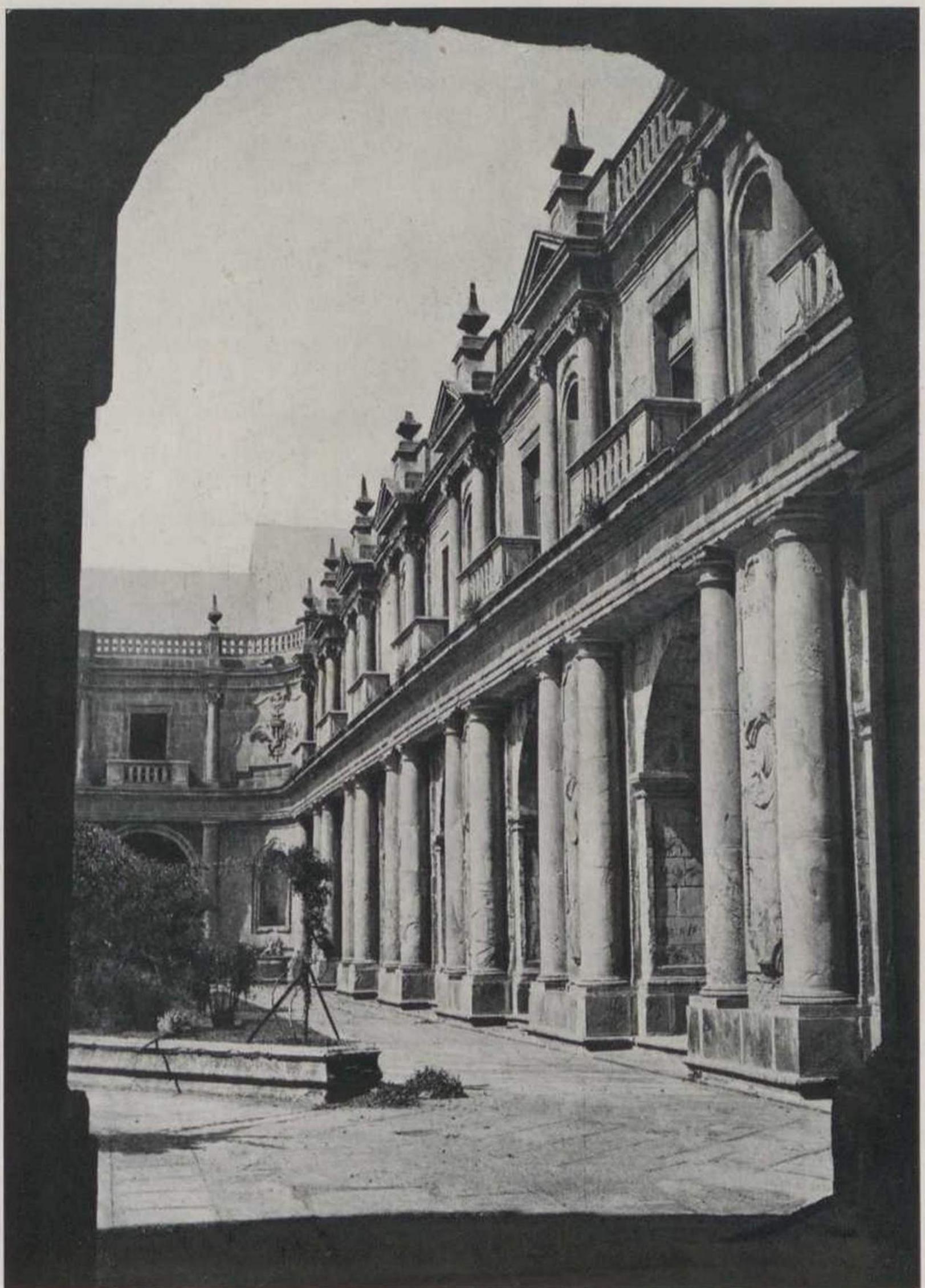
*

15 — Uma pessoa *ridiculizada* não deve ser *contratada* para funções directivas — 5-4.

*

16 — Não embarque nem desembarque do lado *oposto* em via dupla, porque é perigoso e pode ser *prejudicado* — 5-4.

(Continua na outra página interior da capa)



COIMBRA — Claustro do Convento de Santa Clara

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

BOLETIM DA CP.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

SUMARIO: Estradas e caminhos de ferro. — Construção dum passadiço de betão armado. — Baleal. — Pelourinhos de Portugal. — Em viagem... — Consultas e Documentos. — Colónia de Férias da Praia das Maçãs. — Pessoal.

Estradas e caminhos de ferro

A seguir publicamos um extracto do interessante artigo «Memórias de Aveiro, no século XIX», da autoria do Ex.^{mo} Sr. José Ferreira da Cunha e Sousa, publicado no n.º 24 do Arquivo do Distrito de Aveiro, que nos foi enviado pelo Sr. Eng.^o Frederico Abragão, da Divisão da Via e Obras.

N^{AQUELE} tempo não havia alguma outra estrada nas vizinhanças da cidade, além da estrada nova ao sul dela, feita nos últimos anos do reinado de D. Maria I. O resto eram tudo caminhos de carro e de pé; mesmo no Distrito não havia outra estrada além da de Lisboa ao Pôrto, passando por Mealhada, Águeda, Albergaria, etc..

Deploráveis eram, porém, as condições em que por essa antiga estrada se viajava. Havia as liteiras, caixas com assento para duas pessoas, com varais anteriores e posteriores, aos quais era respectivamente atrelado um muar. Serviam só para nababos, bispos, prelados das Ordens monacais, desembargadores, e outros altos funcionários; para os restantes havia os machos de ar-

rieira, pela maior parte teimosos e manhosos, mal arreados, de péssimo andar, no que forçoso era resignar, porque uma viagem de liteira entre Lisboa e Pôrto não custava menos de 80.000 a 90.000 réis.

Deve acrescer um dispêndio não menor de cinco dias, pousadas incríveis, e enfim, o risco de ser roubado e até assassinado em Chão de Maçãs, no Pinhal da Azambuja, e outros sítios, em que quadrilhas de ladrões assaltavam os viandantes.

Não é inteiramente figura de retórica dizer-se que algumas pessoas, obrigadas a ir a Lisboa, deixavam feito o seu testamento; o caso deu-se algumas vezes.

Quem aqui nascia, aqui morria, sem se aventurar a viajar para além de Coimbra ou

Pôrto, e ainda assim, com quantas dificuldades lutava! Para se ir ao Pôrto entrava-se num barco de Ovar, assim chamado, que fazia carreira diária entre os dois pontos; quem podia tomava a proa, se não estava já tomada; aliás, ia no convez e ao relento, e no inverno ao vento e à chuva.

A partida era sempre às nove ou dez horas da noite, chegando-se a Ovar de manhã, às horas que o barqueiro queria. Ali justava a cavalgadura, havendo-a, pois que algumas vezes nem uma aparecia; havendo sardinha em Espinho, tôdas para ali corriam; havendo-a, montava-se sobre uma albarda de carga, sem estribos, sem freio, sem rédeas, e ela partia por entre os pinheiros, seguindo o trilho seu conhecido, sem que o passageiro pudesse guiá-la.

O arreeiro deixava-a seguir como quisesse, e se desviaava por atalhos, aparecendo quando e onde queria, mas sempre onde havia taberna para exigir vinho e para pensar a cavalgadura. Esta, costumada à pitança, ao avistar a taberna, corria de galope, e ai do passageiro que se não baixasse, prolongando-se pelo pescoço do animal, porque, não o fazendo, era-lhe certo bater com a cabeça na padieira da porta. Quem tinha relações em Ovar com alguma pessoa, à qual pedisse com antecipação que lhe fretasse cavalgadura, só por êste meio conseguia obtê-la em condições suportáveis, embora mais cara; mas nem todos tinham ali relações, e nem sempre havia tempo de utilizá-las.

A passagem da Barrinha, sempre incómoda, era perigosa no inverno; os barcos velhos, mal aparelhados; os barqueiros imperitos e às vezes crianças; cavalgaduras embarcadas juntamente com os passageiros; enfim, não podiam ser piores os meios de fazer esta travessia.

Em 1850 ou 1851, um belo rapaz desta cidade, José Nunes da Maia, capitão de marinha mercante, depois de ter feito viagens ao estrangeiro, terminou seus dias naquele charco. Muitas vezes, no meio do areal, era o passageiro sacudido pela cavalgadura, que fugia, deixando-o só, e obrigado a seguir a

pé, até que o arreeiro aparecesse e conseguisse encontrar a fugitiva.

De volta, ou se havia de esperar em Ovar a hora da partida do barco da carreira, ou, fretando-se outro, apenas se obtinha a passagem da proa, mas pouco ou nada se adiantava a viagem. Feito o ajuste, começavam a faltar os aparelhos; era a chave da proa, era a ostaga, a escota, etc., e cada uma destas coisas se ia buscar à casa do barqueiro, prolongando-se a demora quanto possível, com o fim de admitir no barco os passageiros que vinham chegando, e não havendo, como quase sempre não havia, recurso, forçoso era resignar, muitas vezes, a partir quando o barco da carreira.

As jornadas pelo Distrito, sempre por caminhos péssimos, azinhagas, com largura apenas para um carro de bois, eram sempre incômodas e quase sempre arriscadas; aqui, atoleiros em que as cavalgaduras se enterravam até aos peitos, ali, charcos de água que era forçoso transpor, por toda a parte silvas dos valados, rasgando o fato ou ferindo os cavaleiros; eram inconvenientes que a gente de pé evitava quando podia, abrindo portais nos valados, e subindo as terras, fazendo caminho por diversos carreiros, através de sementeiras e searas, com prejuízo de seus donos.

No rio Vouga, apenas havia a antiga ponte junto do lugar que tem o mesmo nome do rio, e a de Pessegueiro, mandada construir por um abade da freguesia; sobre o Águeda havia a do lugar deste nome, e a da chamada da Rata, entre Eirol e Almear. Esta, porém, consistia em duas paredes paralelas, com abertura para passagem da água em tempo de cheias, com o pavimento aqui encharcado, ali com montões de pedregulho, dando difícil passagem a cavaleiros e mesmo a peões, que só podiam seguir descalços.

Além destas, foi em 24 de Novembro de 1844 que António Ferreira de Novais, secretário geral, e ao tempo servindo o cargo de Governador Civil, pelo aborrecimento de esperar três horas pelo barqueiro para passar de Cacia para Angeja, em jornada de serviço, tomou a iniciativa da construção da

ponte que naquele sitio se acha, sendo feita à custa do Distrito, mas de madeira, porque a Junta Geral não dispunha de meios para mais, e assim ficou até ao presente, sem ter havido quem disponha de influência bastante para conseguir do Governo que a substitua devidamente por outra de pedra ou ferro, como cumpre que se faça, pois que faz parte da estrada de segunda classe n.º...

A avenida desta ponte para a vila muito custou a firmar, destruindo sucessivamente os trabalhos por alguns anos feitos para a consolidar, o que afinal foi conseguido pelo engenheiro Silvério Augusto Pereira da Silva.

Antes das estradas que hoje servem todos os concelhos do Distrito, que tôdas foram construidas posteriormente a 1851, todos os caminhos eram deploráveis. Que dificuldades se encontravam para conduzir um doente às Caldas de S. Pedro do Sul, quando pelo seu estado não podia ir a cavalo! Nos concelhos serranos só podia jornadear-se em cavalgaduras costumadas aos caminhos, sempre com guia, o qual, de quando em quando convidava os passageiros a apearem-se, até que chegassem a ponto do qual pudessem seguir a cavalo.

Na passagem do Vouga, em tempo de cheias, quase todos os anos havia perda de vidas, porque, alastrando as águas para os campos e cobrindo as valas que por ali há, nelas caíam passageiros que não conheciam a direcção que deviam seguir, até chegarem ao ponto onde a barca os esperava, pois que esta sómente servia para a passagem no álveo ou leito do rio. Enfim os que hoje se aborrecem com as demoras dos comboios nas estações da via férrea e com outros inconvenientes das viagens, se tivessem jornameado nos tempos já idos, longe de se aborrecerem e de se queixarem, deviam bem-dizer a sua sorte, e confessar-se agradecidos aos que lhes proporcionaram as vantagens de que gozam com as novas estradas e com a viação acelerada de que nos servimos actualmente e de que vamos falar.

Foi em 18 de Julho de 1863 que uma locomotiva, puxando algumas carruagens de pri-

meira classe, veio a primeira vez em viagem de experiência da estação de Estarreja até a proximidade da ponte sobre a ribeira de Esgueira. De Estarreja até às Devesas já o caminho de ferro funcionava. Não avançou para aquém da ponte, por isso que, tendo abatido um viaduto praticado no atérro que atravessa o vale do Côjo, exigido por Mendes Leite em condição no acto da venda do terreno, sobre o qual o dito atérro foi levantado, a fim de lhe dar serventia para os seus prédios, de um e outro lado, ainda a esse tempo não se achava reconstruído, nem chegou a sê-lo, porque Manuel José Mendes Leite, reconhecendo que lhe era desnecessário, preferiu receber a importância provável da despesa com a reconstrução; e por esta forma se abreviou o trabalho de pôr o caminho naquele ponto em estado de dar passagem aos comboios.

Todavia, só em 10 de Abril de 1864 teve lugar a abertura do caminho de ferro das Devesas até Taveiro.

A passagem do caminho de ferro tão próximo desta cidade foi inquestionavelmente o maior dos benefícios que Aveiro ficou devendo a José Estêvão Coelho de Magalhães; a primeira directriz passava mais a nascente, distanciando-se algumas léguas desta cidade, e foi devido exclusivamente às diligências e esforços deste benemérito aveirense que foi alterada, não, porém, sem que ele tivesse de lutar com tenacissima oposição contra a qual empregou toda a força que dimanava do seu acrisolado amor à terra em que nasceu. Com efeito, além de tôdas as vantagens comuns a qualquer povoação, resultantes da proximidade de uma estação de via férrea, recebeu daí esta cidade benefícios especiais e privativos mui importantes, tais como a deslocação, de Águeda para Aveiro, do empório do comércio de pescado, a saída pelo caminho de ferro de grande quantidade de sal e outras muitas.

O pescado era conduzido em barcos pelo Vouga e Águeda, à custa de insano trabalho, sendo indispensável recorrer em alguns pontos a juntas de bois que os arrastavam por ser tão pouca a água que lhes não dava

navegação, e, chegando àquela vila, tinham os mercantéis de ali se demorar dias, esperando a procura, e de sofrer as bruscas alterações de preço a que este comércio da sardinha aqui está sujeito; desde que há a estação da via férrea são os almocreves e carrejões que vêm procurar o pescado à cidade, deixando assim este negócio maiores interesses aos exploradores, além dos lucros que auferem contadeiras, empilhadeiras, cárreiros, e outras classes, pelo seu trabalho ou fornecimentos.

O sal saia exclusivamente pela barra; muitas vezes, porém, com os prejuízos resultantes da forcada demora na saída dos navios, por dias e semanas, em razão da bravura do mar. Além disto, a via férrea abriu para o sal novos pontos de consumo, para a Beira e até para além da raia.

O comércio de frutas também é beneficiado pelo caminho de ferro: a demora na saída da barra fez algumas vezes que se perdessem carregações inteiras, hoje, porém, expedida imediatamente pela estação de que está mais próxima, chega ao Pôrto em bom estado, e ai embarca e sai sem dano para os portos do destino.

Facilitou e deu importante incremento à exportação de legumes, aves, ovos, mariscos, e outros artigos, e pôs a cidade em comunicação directa com muitas das terras principais do Distrito, com as estâncias balneares, com Lisboa, Coimbra, Pôrto e outras cidades e terras importantes do país.

Estes benefícios, porém, mal podem ser compreendidos e avaliados pela presente geração; seria mister que ela tivesse viajado pelos antigos caminhos e sofrido, numa demorada e enfadonha jornada de Aveiro ao Pôrto, as arrelias causadas pelos arreeiros e barqueiros de Ovar. Quem diria nesses tempos que outros viriam em que fosse facilíssimo ir a Lisboa, chegar sem a menor fadiga, demorar-se um dia inteiro, regressar e achar-se em sua casa, sem ter perdido mais do que um só dia? Quem tal dissesse, por doido seria tido! Ir a Lisboa?! Só uma absoluta e urgentíssima necessidade, a tanto podia obrigar. Havia um caminho pela Figueira, e mais povoações da beira-mar, a terminar no Carregado, seguido apenas pelos pescadores de Ilhavo e Murtosa, e por um recoveiro de Mira que prestava bons serviços nas suas viagens mensais, levando e trazendo encomendas.

Aqueles pescadores costumavam ir passar parte do ano nas vizinhanças de Lisboa, onde se ocupavam na pesca da sardinha na baía e mesmo fora da barra, e na do sável no Tejo até Santarém. Para todos os outros havia a chamada estrada real, de Lisboa ao Pôrto, que no Distrito passava por Oliveira de Azeméis, Albergaria, Águeda e Mealhada, e que na sua maior parte foi aproveitada para a estrada que hoje temos e que a princípio se chamava a estrada da Malaposta, sendo continuada mui poucos anos antes da construção da via férrea do norte.

A mentira é um manto
esfarrapado e curto,
que nunca consegue esconder a verdade.

Construção dum passadiço de betão armado

Pelo Sr. Luis Cavaleiro, Chefe da 11.^a Secção de Conservação da Via e Obras

ATÉ 1935 não existia qualquer espécie de vedação em grande parte do trôço de via compreendido entre Barreiro-A e Lavradio.

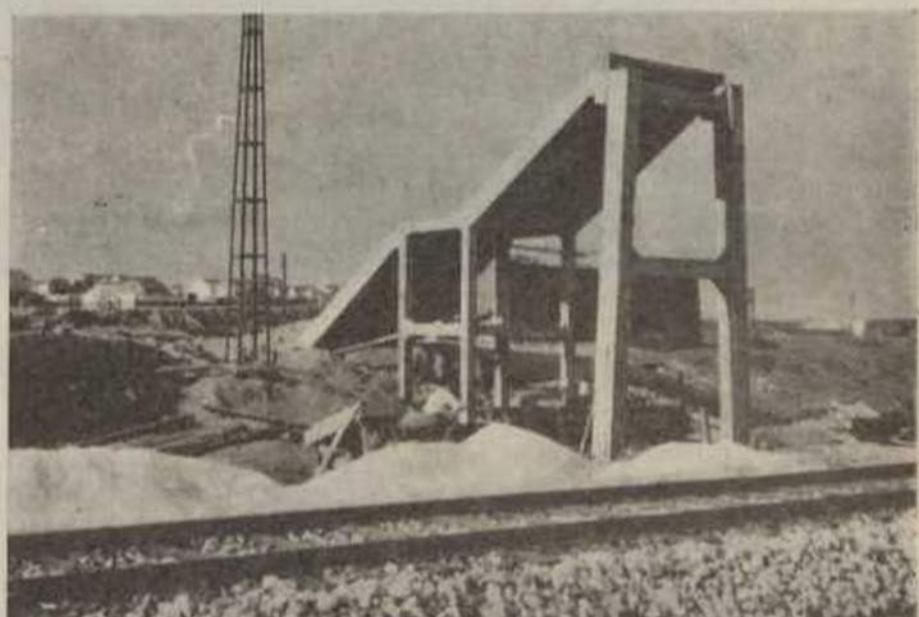
Porque a circulação de combóios naquele local é muito intensa, e porque nas proximidades das nossas instalações reside um elevado grupo populacional, que tem necessidade constante de atravessar as linhas, registaram-se ali muitíssimos desastres.

Para obviar a estes inconvenientes, foi construída naquele ano uma vedação de betão armado na extensão de 730 metros, entre as instalações da C. U. F. e a estação de Lavradio, deixando-se uma abertura para permitir aos peões atravessarem as nossas linhas, o que não impediu que continuassem a verificar-se acidentes.

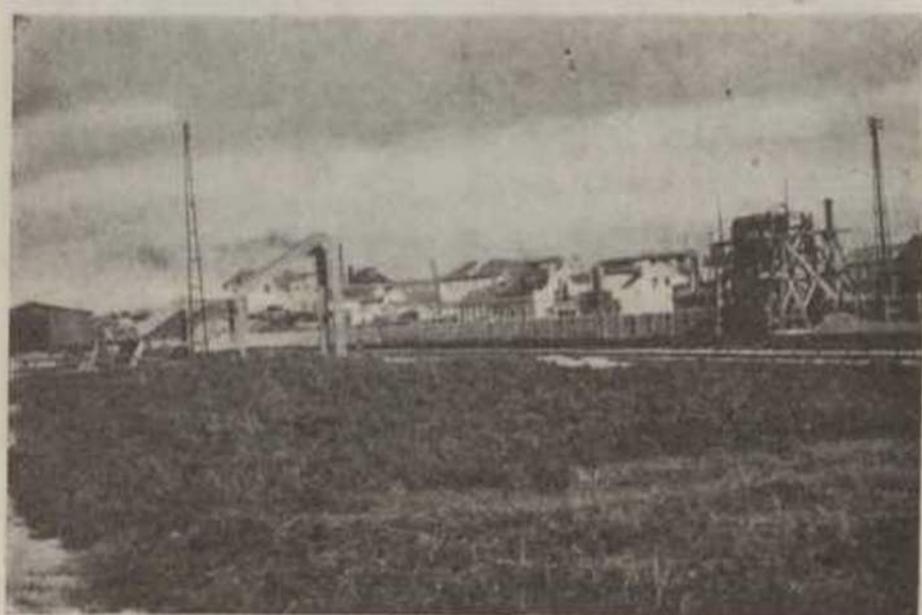
Para suprimir por completo o trânsito pelas linhas, foi recentemente construído



Moldagem do apoio e escada da direita



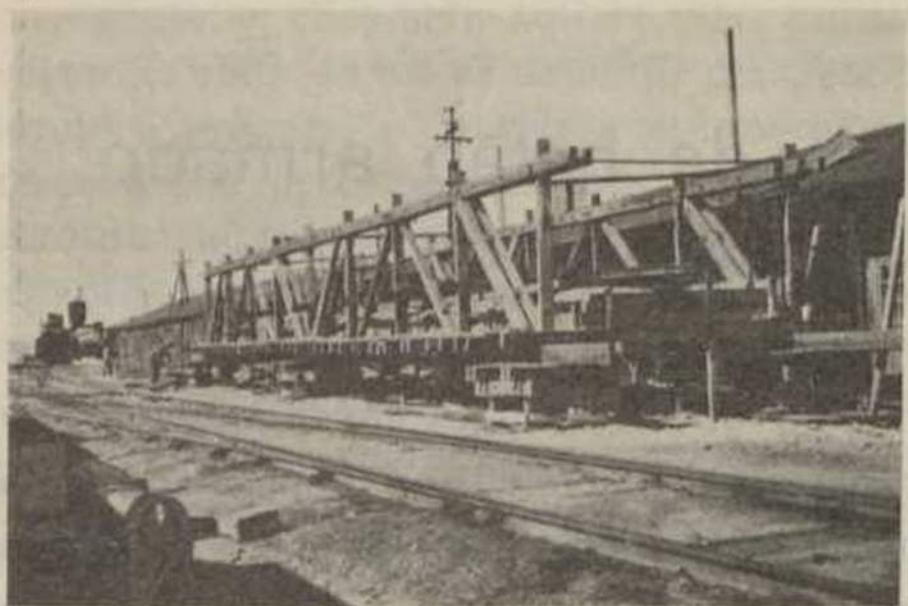
Apoio e escada da direita depois da desmontagem



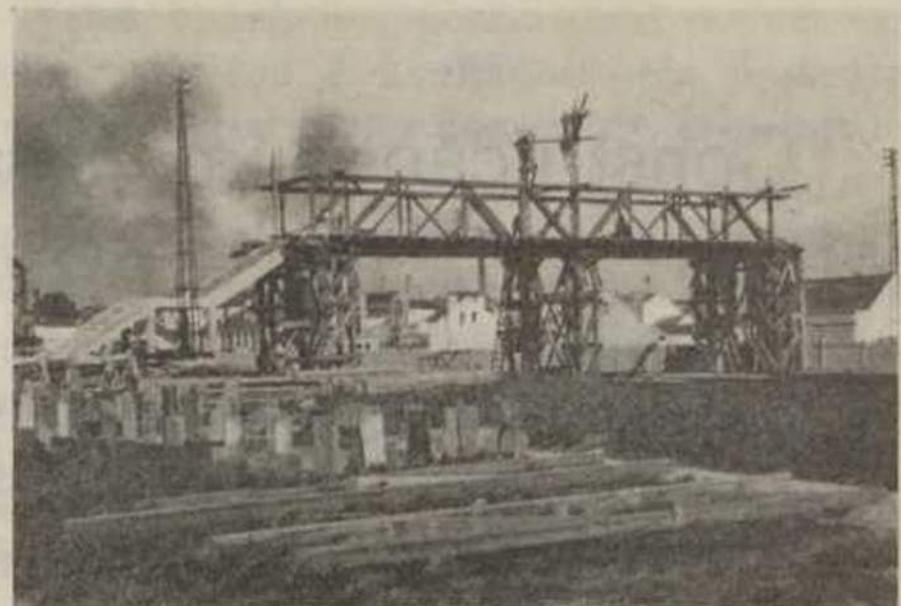
Moldagem do apoio da esquerda



Ponte de serviço montada



Ponte de serviço em experiência de carga



Moldes do tabuleiro prestes a montar



Acabamentos

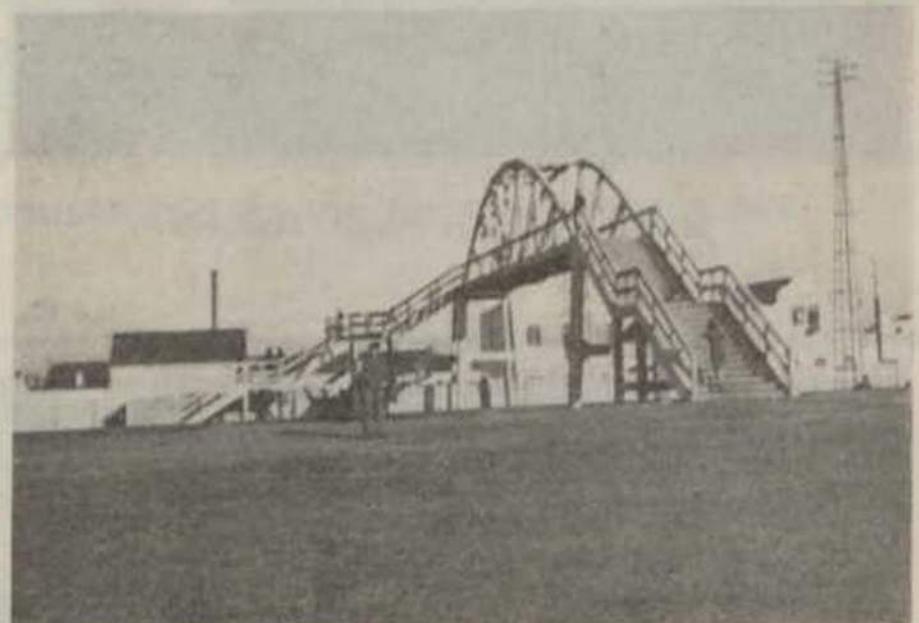
um passadiço de betão armado, constituído por um tramo de 20^m,60 de vão, e dois metros de largura útil, com acesso por escadas.

Tratando-se duma construção sobre três linhas e todas elas abertas à circulação, foi necessário executar uma ponte de serviço de madeira, o que permitiu a realização desta obra, sem quaisquer embaraços para a circulação dos comboios.

Fotos do autor do artigo



Acabamentos



Finalmente em serviço





Curiosa vista da costa do Baleal, onde sobresaem as camadas geológicas das rochas sedimentares

Fotog. do Engº Borges de Almeida

Baleal

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

Ao norte de Peniche⁽¹⁾, depois de dobrar o cabo Carvoeiro, estende-se uma baía vastíssima com areia branca, muito fina, que o sol dardeja com luz intensa e onde o mar se espreguiça em dias de bom humor.

Mais ao norte, a península do Baleal, destacando-se da costa como um braço estendido ao mar para o cingir num amplexo de ternura, ergue as suas rochas brancas, polvilhadas de casitas modestas, alvas como gaivotas que se miram orgulhosas no espelho das águas.

Todo o ano lá vivem pescadores e, no verão, gente de bom gôsto ali se isola do mundo e pede aos rochedos um pouco da quietude que os torna eternos.

As rochas do Baleal estão dispostas em

camadas como as folhas de um livro gigantesco emergindo das águas.

Certos dias, o mar ruge furioso e as rochas que se deixam bater resignadamente devolvem ao ingrato cordões de espuma, como se fossem lágrimas vertidas por olhos lindos de mulher.

Esta espuma, fruto da raiva do gigante, bate algumas vezes nos vidros das moradias: é indício de ciúme provocado pela sua presença, enquanto do fundo das cavernas saem sons roucos, gorgolejantes, provenientes da fúria insubmissa do mar.

Outras vezes, e estas são tantas, torna-se blandicioso, rebola-se sobre a areia e canta-lhe canções monótonas para embalar: tão suave, tão manso, que as crianças se lhe



Nos rochedos do Baleal

Fotog. do Engº Borges de Almeida

de permanecer numa ilha. O local é tão lindo, tem tanta grandeza, que os pombos tomaram à sua conta uma das ilhas, e ali vivem permanentemente em suas moradias, recantos de rocha batidos pelo sol e refrescados em cada instante pela brisa fresca do oceano. De manhã e à tarde, vêem-se passar em bandos. Vão colher, nos campos de Atouguia, o sustento próprio e o dos filhos.

As aves são como os homens: lutam pela vida, vivem em sociedade, respeitam a integridade do lar e da família, num anseio que muitos seres humanos se recusam a compreender.

Próximo do Baleal, há uma aldeia simpática chamada Ferrel.

Termina aqui a estrada, e os que desejem atravessar os 1500 metros de duna, que separam Ferrel do Baleal, bifurcam-se num gérico.

Deste modo, é frequente ver surgir na praia cavalgadas garridas, homens e senhoras irradiando alegria, espalhando em volta a saúde da sua mocidade.

O Baleal é uma das mais lindas praias de Portugal!

Do alto dos seus rochedos, dilacerados

entregam com a confiança salutar que até prende os que o contemplam esquecidos de si mesmos.

Em ocasiões de lua nova e cheia, as marés vivas isolam por umas horas os rochedos do Baleal e, então, tem-se

a sensação

pela luta gigantesca com o mar, pode ver-se a pesca da sardinha, que começa ao entardecer e se prolonga pela noite fora.

Quando o sol se esconde, como um brazeiro mergulhando no mar, surgem do lado de Peniche algumas dezenas de traineiras em formaturas caprichosas, procurando localizar os cardumes.

A faina é árdua e os resultados, às vezes, são bem duvidosos.

Certas noites, o mar encapela-se formando vaga larga e a sua superfície aparece fosforescente, como se a tivessem polvilhado com pós doirados, resplandecendo à luz das estrelas.

São muitos, muitos milhões de seres vivos, microscópicos, que o mar encerra no ambiente de mistério constituído pela sua vastidão.

Nessas noites, quem passeie pela praia, sobre a areia úmida, deixa pegadas doiradas,



Baleal visto de avião

Fotog. do Capitão aviador Joaquim Baltazar

luminosas, como se os grãos de areia branca se transformassem em ouro, debaixo dos pés profanos de quem passa.

Os que estiolam a sua vida na atmosfera dos cafés, longe do ambiente salutar das nossas praias, desconhecem como é tonificante viver umas horas ao ar livre e ignoram quanto a Natureza foi prodiga com a terra que os viu nascer.

(1) Peniche significa «barco veleiro».

Pelourinhos de Portugal

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

(Conclusão)

São também muito variadas as formas e ornamentações do capitel, que nalgumas colunas não existe (Rebordão, Soajo, Canal, Pereira-Juzão). Há capitéis ornamentados com florões (Frechas); folhagens (Aldeia Galega, Colares, Extremoz, Torquel); cabeças aiadas de anjos (Veiros), etc..

Em muitos pelourinhos construídos ou restaurados no reinado de D. Manuel I, o Venturoso, após a reforma dos antigos forais, vê-se a esfera armilar esculpida na pedra: Alpedrinha, Arcos-de-Valdevez, Beja, Castelo Novo, Extremoz, Idanha-a-Velha, Proença-a-Velha, Redondos, Rosmaninhal, Salvaterra do Extremo, Segura, Sertã, Sortelha, Vale de Prados, Vila Velha de Ródão, Zebreira, etc..

Muitos outros elementos fazem parte da decoração dos pelourinhos: a cruz de Cristo

(Vila Velha de Ródão, Idanha-a-Velha, Castelo Novo, Proença-a-Velha, Rosmaninhal, Salvaterra do Extremo); a cruz de Malta (Salvaterra do Extremo, Sertã); as armas reais usadas na época da construção (Atalaia do Campo, Ançães, Arcos, Aviz, Bemposta, Carrazeda, Castelo Novo, Chacim, Figueira da Foz, Freixo, Idanha-a-Velha, Pinhavelo, Rosmaninhal, Salvaterra do Extremo, Sortelha, S. Vicente da Beira, Segura, Vila Velha de Ródão); as armas e divisas dos respectivos donatários (Castro de Nôtre, Chacim, Póvoa do Ribatejo, Águas-Belas, Óbidos, Zebreira); as armas dos respectivos concelhos

(Bragança, Buarcos, Carrazeda de Ançães, Freixo-de-Espada-à-Cinta, Penamacor, Sertã, Vila Velha de Ródão); carrancas (Campo Maior); flores de liz (Alcobaça, Chacim,



Barcelos



Messejana



Obidos



Lamas de Orelhão

Fozcôa); cabeças de animais (Mirandela, Vale de Prados); figuras humanas (Anciães, Chacim, Frechas, Outeiro, Pias, Torquel); uma águia, no de Aviz; a estátua da Justiça, no de Campo Maior; um braço empunhando a espada de Damocles, no de Vila do Conde, etc..

Alguns pelourinhos têm gravada a data da construção ou da restauração: 1500, Cerveira; 1539, Veiros; 1560, Castro Laboreiro; 1565, Penamacor; 1573, Riba-Tua; 1582, Tôrre de D. Chama; 1587, Arcos-de-Val-de-Vez; 1590, Alvarenga; 1645, Palmela; 1675, Alpedrinha; 1686, Zebreira; 1759, Chacim; 1776, Pinhovelo; 1514, Ucanha.

* * *

Numerosas povoações conservam hoje ainda os seus pelourinhos no local primitivo ou nas suas proximidades, contando-se no número delas muitas cujos concelhos foram extintos.

Nas povoações fronteiriças existem quase todos os pelourinhos. Parece tal facto denotar que é nessas povoações que se conservam mais vivazes as tradições e que são mais respeitados os grandevoz e veneráveis monumentos que nos legaram os nossos antepassados.

O povo simples dessas vilas e aldeias não olha os pelourinhos com o mesmo rancor dos políticos facciosos do século passado e do primeiro quartel do século actual e, antes, lhes consagra uma estima e uma veneração que transparecem em algumas das suas canções:

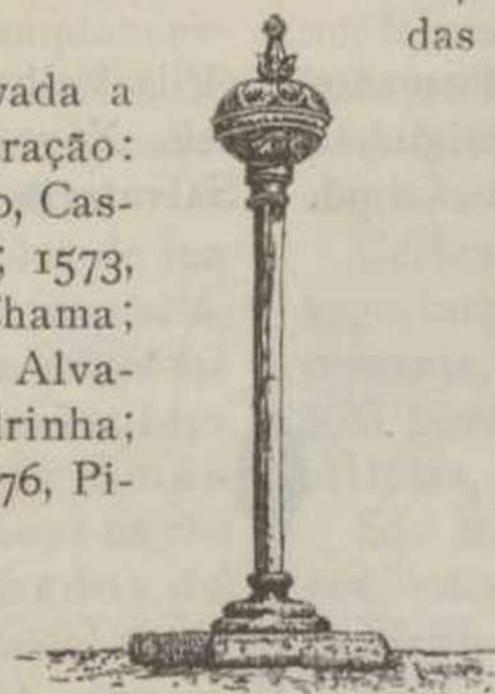
A Zebreira tem orgulho
Do seu lindo pelourinho
Porque todo o forasteiro
O admira com carinho.

Adeus oh Penha Garcia,
Duas coisas te dão graça:
É a tôrre do relógio
E o pelourinho da Praça.

Muitas outras canções poderíamos citar que traduzem o sentimento do povo pelos padrões da sua autonomia na época do feudalismo.

Pela seguinte disposição de privilégio concedido pelo rei D. João I à vila de Soajo, podemos ajuizar do valor dessa autonomia que os pelourinhos dos concelhos representavam e que constituía uma importantíssima defesa do povo contra a prepotência dos fidalgos:

«Nenhum fidalgo ou poderoso em nenhum tempo tivesse na vila bens nem pudesse estar de assento mais que em quanto



Vila Viçosa



Castelo Rodrigo



Figueira da Foz



Aguilar da Beira



Larim

vesse, sem serem coagidos a indemnizar o respectivo dono e onde, muitas vezes, além de causarem gravosos prejuízos materiais, menosprezavam a honra e a dignidade de quem lhes dava guarida.

Contra este abuso, os delegados da cidade de Lisboa representaram à rainha D. Leonor Teles, regente do reino após a morte do rei D. Fernando I, nos seguintes termos:

«Assi he, senhora, que huum dos grandes

um pão quente arrefecesse no ar na ponta de uma lança»⁽¹⁾.

Para se avaliar a importância de tal prerrogativa, esclarecemos que era costume, arreigado na época, instalarem-se os fidalgos numa casa particular durante o tempo que lhes aprou-

males que estes Regnos recebem, usados per tanto tempo, que os fazedores delle ho nom ham ja por mal, nem fazem dello comçiençia, assi he a pou-sadaria, que os fidallgos e as outras gentes fazem nas pousadas alheas, hu-sandosse

dos bens e roupas que teem per tanto tempo, que muitas vezes se gastam de todo pomto, recebendo aquelles com

que assi pousam, outros danos de mayor graveza, contra de-reito, e nom pera dizer...» Acabavam os delegados por pedir «que tanta malldade nom dure mais tempo»⁽²⁾.

Reabilita os pelourinhos a concomitância das suas funções de instrumentos da justiça consuetudinária dos tempos medievos e de simbolos das liberdades



Penha Garcia



Guariz

Buarcos



Almada



Ranhados



Paredes de Coura

Alfaiates

Ranhados

Paredes de Coura

púlicas. Torna-se assim evidente a injustiça dos aviltantes epítetos com os quais foram acoimados pelos iconoclastas modernos nas suas perorações.

Com os seus ornatos de uma beleza e variedade profusas, que surpreendem e encantam, essas graciosas e venerandas reliquias de um passado distante não podem ser consideradas propriedades dos respectivos municípios, mais sim elementos constitutivos do património artístico nacional.

E devemos respeitar esse património para o transmitirmos aos vindouros, senão ampliado, pelo menos como o herdámos dos nossos antepassados, porque a sua história está inseparavelmente ligada à da nossa Pátria.

N. R.— Ilustram este artigo, desenhos do autor e aguarelas do Sr. Perfeito de Magalhães.

(¹) Manuel Monteiro, *Serões*, II série, vol. IV.

(²) Fernão Lopes, *Crónica do senhor rei D. Fernando*. Cap. CLXXIII.



Auto-caricatura do autor das aguarelas dos Pelourinhos de Portugal. Os versos que figuram na aguarela são os seguintes:

«Fendo com este, o cadastro total
De todo e qualquer pelourinho
Que de pé ainda está em Portugal.
Muito embora o trabalho esteja mal
Fico contente, pobre e velhinho».

EM VIAGEM . . .

Um plágio oportuno

O congresso da Imprensa Latina tinha lugar, nesse ano, em Atenas, a convite do governo grego e no combóio que nos levava a Brindisi um jornalista vagamente mexicano, falava pelos cotovelos, contando anedotas, lembrando episódios da sua vida profissional, citando discursos políticos, até que o vieram chamar não sei para quê. Foi um alívio e no comportamento fez-se o silêncio a que, desde há muito, aspiravamos.

Como todos, porém, permanecêssemos longamente calados, Marcel Monmarché, director dos *Guides Bleus*, grande amigo de Portugal e a quem há muito me ligava uma profunda simpatia, desafiou-me a que contasse alguma coisa, uma história, por exemplo, de tempos que já lá vão. Mas enfadado

ainda com a verborreia do colega da *Gazeta de Tampico* e recordando um velho abade da minha terra, director dum colégio de que eu, durante algum tempo, fôra aluno, respondi, com uma frase sua e que ele várias vezes nos tinha aplicado quando falavamos demais: — «O menino esteja calado, olhe que a natureza deu-lhe dois ouvidos e uma só boca, para ouvir mais e falar menos».

Dias depois realizava-se no casino do Pireu um grande banquete e Maurice Waleffe, secretário geral da Imprensa Latina, deu ao presidente uma nota das pessoas que deviam falar, mas esqueceu-se de as consultar previamente ou pelo menos preveni-las. O primeiro discurso foi do «Maire» do Pireu que deu as boas vindas aos 50 jornalistas pre-

sententes, vindos à Grécia realizar o seu congresso anual e saudou as 15 nações representadas.

Em seguida o presidente anuncia: — Tem a palavra o sr. *Marcel Monmarché*. O meu amigo colhido de surpresa estremeceu mas não se desmanchou. Levantou-se e depois de me fitar com malicia, disse que não era orador, sentia não poder fazer um discurso o que todavia não era culpa dele mas do abade

da sua aldeia na Bretanha que, em pequeno, lhe incutira no espírito que «a natureza lhe tinha dado dois ouvidos e uma só boca, etc., etc.».

Velhaco; ali diante de tanta gente, não hesitou em me plagiar e o pobre abade da minha terra. Não sei como lhe não atirei com a taça de champanhe que tinha na minha frente!

GUERRA MAIO

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Movimento

Livro 2:

P. n.º 766. — Próximo da chegada do comboio n.º 8, Soure tem conhecimento de que a via descendente se encontra obstruída ao Km. 184, em virtude de um temporal, e avisa telefônicaamente desse facto Pombal, em conformidade com o Art.º 154 do Livro 2. Logo a seguir, porém, o telefone avaria, mas Soure tem conhecimento, pelo Chefe de lanço da V. O. que a via descendente já se encontra livre. Soure poderá enviar o comboio 8, que segue via normal, ou terá que esperar a chegada do piloto nomeado por Pombal, que tendo que vir a pé pela linha (Art.º 153), por ser o comboio n.º 8 o primeiro que deveria circular em via única, demorará ainda pelo menos meia hora?

R. — Soure, uma vez que o Chefe de lanço deu a via descendente livre, em face da demora provável da chegada do piloto, pode expedir o comboio n.º 8, nas condições do Art.º 18., em vista de ele ir circular via normal. Enviará, porém, por esse comboio, um despacho ao Chefe de Pombal, informando-o de que a via descendente está já livre e que, por isso, Soure não enviará comboios contra-via.

Desta forma Pombal poderá enviar, sem perigo algum, os comboios ascendentes, pela via normal, sem que o piloto tenha regressado.

Este, ao chegar a Soure, tomará conhecimento do que se passou, visando a cópia do despacho enviado pelo comboio n.º 8; não entregará, portanto, o despacho de que era portador e pelo qual era estabelecido o serviço em via única temporária.

P. n.º 767. — Devido a atraso do comboio 802, Ourique expede à sua frente o comboio n.º 3826. Impli-

citamente o cruzamento dos comboios n.ºs 802 e 2801 passa a ser Représas.

Porém, o atraso do comboio n.º 802 é tal que o cruzamento entre aqueles dois comboios vem a realizar-se, de facto, em Santa Vitória. Sendo assim, o comboio n.º 802 tem ainda que parar em Représas?

R. — Evidentemente que não. O Regulamento 2 prevê estes casos, visto que a dispensa da paragem resulta, justamente, da indicação em fólio de trânsito a que se refere o artigo 27 desse Regulamento.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Comunicação-Circular n.º 72 — Estipula que, a partir de 7 de Julho de 1941, podem aceitar-se, ao abrigo da Tarifa 8/108, de g. v., remessas de manteiga acondicionadas em caixas de madeira.

Comunicação-Circular n.º 73 — Estabelece que a cascaria vazia que for apresentada a despacho nas estações de Lisboa-P. e suas dependências, Braço de Prata, Alcântara-Terra e Mar, Lisboa-Mercado, Cais do Rêgo, Benfica, Santarém, Aveiro, Valadares e Gaia, fica dispensada de ser pesada.

31.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V. — Anula o 18.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V. e suas ampliações, em vigor nas linhas da Antiga Rêde.

32.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V. — Suprime as concessões a que se referem o 1.º e 8.º Aditamentos ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V., em vigor na Antiga Rêde, e anula o Aviso ao Público A. n.º 96 de 25 de Setembro de 1925.

33.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º I de P. V. — Suprime as concessões a que se referem os 3.º e 6.º Aditamentos ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º I de P. V., em vigor na Antiga Rêde.

34.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º I de P. V. — Anula o Complemento à Tarifa Especial n.º I de P. V., em vigor na Antiga Rêde relativo às concessões no transporte de adubos compostos e superfosfatos de cálcio, gesso (em pedra ou pedra de) e gesso ou sulfato de cálcio moido para terra e piritas (excepto as queimadas).

Aditamento n.º 63 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído a diferentes rúbricas da Classificação Geral; suprime a rubrica: «Relógios (excepto os de algibeira)» que fica substituída pela de «Relojoaria comum (excepto a de metais preciosos)» e modifica a redacção da nota (14) inserta na parte final da referida Classificação Geral.

Aditamento n.º 64 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído à rubrica «chinelos não designados».

Circular n.º 913 — Anula e substitui a Circular n.º 665 de 28 de Agosto de 1928, relativa à afixação de anúncios nas estações.

II — Fiscalização

Carta-Impressa n.º 296 — Refere-se à distribuição das novas páginas n.ºs 1, 2, 31 e parte da página n.º 27 do Anexo à Tarifa Especial n.º I de g. v.

Carta-Impressa n.º 297 — Anuncia a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte dos indivíduos que tomaram parte na Assembléia Geral da Caixa de Previdência do Ministério da Educação Nacional, que se realizou em Lisboa, no dia 31 de Março p. passado.

Carta-Impressa n.º 298 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Março de 1941 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 299 — Comunica ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que assistiram ao 1.º Congresso Eucarístico Diocesano, realizado em Évora dos dias 1 a 4 de Maio de 1941.

Carta-Impressa n.º 300 — Esclarece que os bilhetes directos de 3.ª classe, para serem vendidos ao abrigo da Tarifa Geral, vão ser confeccionados em cartão de cor cinzento claro, sendo-lhe apostas duas faixas azuis.

Carta-Impressa n.º 301 — Refere-se à redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que assistiram ao 2.º Congresso da Peregrinação Nacional da Liga de Ação Católica Feminina, realizado em Fátima nos dias 3 e 4 de Maio de 1941.

Carta-Impressa n.º 302 — Autoriza o fornecimento de bilhetes da Tarifa 9 — Passageiros, às pessoas portadoras de bilhete de identidade, cujo espécime reproduz, que assistiram à Festa Cristã do Trabalho, realizada no Pôrto.

Carta-Impressa n.º 303 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Abril p. passado e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 304 — Comunica ter sido autorizada a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que vão tomar parte no 1.º Congresso Nacional de Ciências Naturais e VII Reunião da Sociedade Anatômica Portuguesa, que se realizam nos dias 5 a 11 de Junho, em Lisboa.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 740 — Não permite a circulação de nenhum novo vagão particular cuja matrícula seja transferida para outra firma sem conhecimento do Serviço do Movimento.

Comunicação-Circular n.º 741 — Indica às estações a forma de proceder quando, pela Junta Autónoma de Estradas, sejam entregues travessas de eucalipto destinadas à Divisão da Via e Obras.

Quantidade de vagões carregados e descarregados

em serviço comercial

no mês de Maio de 1941

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8	4.887	4.697	1.910	1.756	1.693	1.608
> > 9 > 15	4.472	4.369	1.979	1.585	1.612	1.488
> > 16 > 22	4.624	4.414	1.712	1.651	1.715	1.468
> > 23 > 31	6.069	5.828	2.145	2.118	2.476	1.998
Total.....	20.052	19.308	7.747	7.110	7.501	6.552
Total do mês anterior	19.910	19.823	7.124	6.533	6.804	5.766
Diferenças	+ 142	- 515	+ 623	+ 577	+ 697	+ 786

Factos e Informações

Colónia de Férias da Praia das Maçãs

Ampliando a sua obra de assistência à família dos ferroviários, a Companhia resolreu, pela sua Comissão de Assistência a que preside o Ex.^m Sr. General Raúl Esteves, inaugurar este ano uma Colónia de Férias na Praia das Maçãs, aproveitando e completando as instalações ali existentes, em tempo transferidas da Costa de Caparica, onde funcionou a primeira Colónia de Férias para os aprendizes das diversas oficinas. Tal iniciativa foi comunicada aos Sindicatos Ferroviários, os quais a ela se associaram, tomando a seu cargo a manutenção das crianças estagiárias, enquanto a Companhia

fornecesse tudo quanto fôr necessário fora do campo restricto dessa manutenção. A inauguração desta Colónia, cuja capacidade é de 75 crianças, dos 8 aos 12 anos, teve lugar no dia 1 de Junho p. p., e a ela assistiram altas individualidades do Governo, da Companhia, dos corpos administrativos, funcionários superiores da Companhia, etc.

Estavam representadas também as diversas Direcções dos Sindicatos. A banda de música do Ateneu Ferroviário compareceu a abrilhantar a festa de inauguração, realizando ali um belo concerto musical.

Depois dos cumprimentos oficiais, iniciou-se a visita à Colónia, o que se fez por entre alas das crianças estagiárias, que sau-



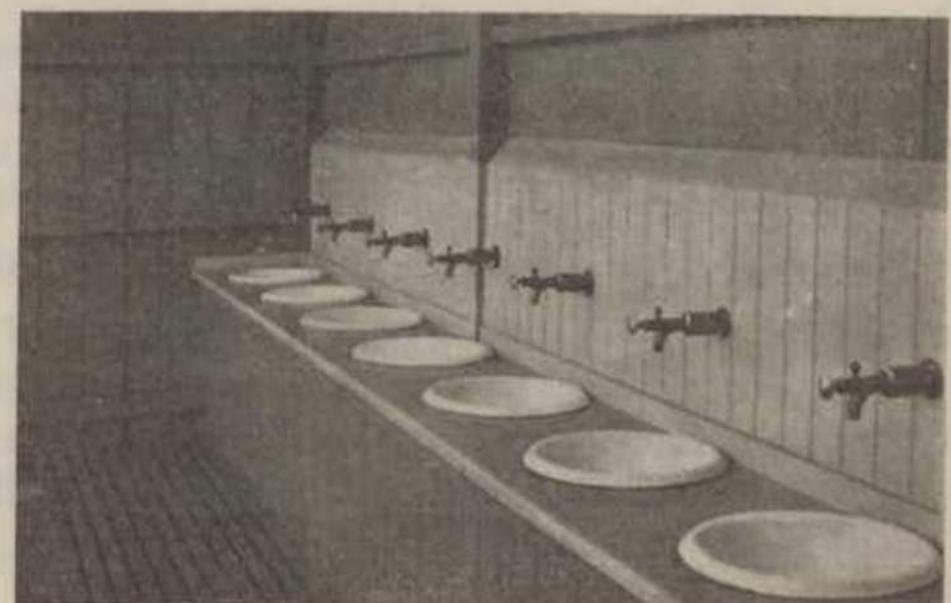
No acto da inauguração



Um dos dormitórios



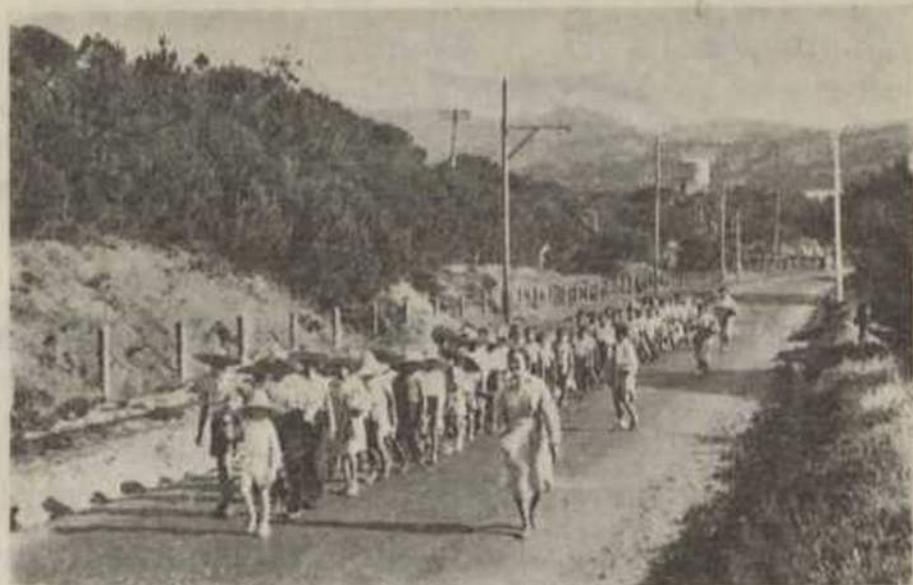
Habitação do gerente



Lavabo



No almoço



A caminho da praia

daram entusiasticamente os seus ilustres visitantes. Em uma das dependências da Colónia teve lugar uma pequena sessão solene durante a qual usaram da palavra o Sr. General Raúl Esteves, que expôs o ponto de vista da Companhia ao iniciar mais aquela obra de protecção aos filhos dos ferroviários; os Srs. João Pina Cortes e Mateus

pliar cada vez mais a sua já vasta obra de assistência.

Terminou assim a linda festa de inauguração da Colónia de Férias da Praia das Maçãs, por onde vão passar este ano cerca de 400 crianças, filhas de ferroviários, instaladas, com todo o conforto, gosando vinte dias de férias que ficarão gravadas nas suas memó-



Recreio na praia



Hora do banho

Gregório da Cruz, em nome dos Sindicatos dos Ferroviários, e por último, S. Ex.^a, o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações para agradecer a honra do convite, louvar a obra que acabava de observar e afirmar que transmitiria ao Governo, e em especial a S. Ex.^a, o Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a bela impressão recebida e os desejos da Companhia de am-

rias, pelo bom acolhimento e tratamento dispensados e pelo prazer e alegria de viverem junto ao mar, grande predilecção das crianças, tonificando os seus organismos para resistirem melhor ao desgaste do tempo pela vida fora.

Melhor de que qualquer descrição acerca desta simpática obra, falam as fotografias que publicamos neste lugar.

Personal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António Joaquim Correia
Inspector Principal do Serviço de Abastecimentos. Admitido como Furador auxiliar em 26 de Junho de 1901.



Alberto Narciso Caldeira
Chefe de Secção da 1.ª Circunscrição. Nomeado carregador em 2 de Julho de 1901.



Manuel Cardoso
Chefe de lanco de 1.ª classe da 8.ª Secção. Admitido como assentador em 26 de Julho de 1901.



Joaquim Augusto Carvalho
Capataz geral de 1.ª classe. Nomeado rondista em 18 de Julho de 1901.



Augusto de Oliveira
Telegrafista Principal. Nomeado Carregador em 25 de Junho de 1901.



António Vaz Ferreira
Telegrafista Principal. Nomeado Carregador em 4 Junho de 1901. Em Novembro de 1934 foi elogiado por bons serviços prestados.



Estevam Crisóstomo
Empregado de 1.ª classe. Nomeado Ordenança em 1 de Junho de 1901.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Abril

Agulheiros de 1.ª classe: António Gomes e Francisco Gonçalves.

Agulheiro de 2.ª classe: José Aurélio Afonso.

Agulheiros de 3.ª classe: Virgílio Gomes, João Delgado Cardoso, António de Azevedo, António da Silva Ribeiro, Manuel António Lopes, António Maria Esteves.

Cruzeiro Seixas, Manuel Gabriel Paginha, e Manuel Rosário de Oliveira.

Em Maio

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Empregados principais: Augusto de Oliveira Bretão, Joaquim José Justo, Manuel Vargas Pinto (por distinção), Luís António Andrade Gil (por distinção).

Empregado de 2.ª classe: Fernando Augusto Esteves.

Empregada principal: Júlia da Cruz Ramos Costa.

Empregada de 1.ª classe: Maria da Anunciação Marques do Nascimento.

Fiel de Armazém de 1.ª classe: Vitor Jorge Cartuxo.

Continuos de 1.ª classe: António Carlos, Tito Lívio Cardoso (Por distinção).

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Sub-chefes de repartição: Luiz Mário Roxo da Costa e Francisco Pereira Rodrigues.

Chefe de secção: Francisco Ribeiro Gonçalves.

Médico adjunto: Dr. Fernando Wanzeller Pessoa.

Médico efectivo da assistência do Porto: Dr. João Macêdo Pinto.

Médico efectivo da assistência do Barreiro: Dr. Domingos José de Carvalho.

Enfermeiro de 2.ª classe: Joaquim Marques de Figueiredo.

Em Maio

EXPLORAÇÃO

Chefe de circunscrição: Joaquim Atalaia.

Inspector: António dos Reis Madeira.

Chefes de escritório de 2.ª classe: José Damásio e José Rodrigues Coelho.

Sub-chefe de repartição: José Frederico dos Santos Aguiar.

Chefes de Secção: António Baptista do Espírito Santo, José Augusto dos Santos Júnior e Firmino Nogueira Soares.

Empregados principais: Francisco Caffer Reno, Manuel Francisco de Almeida, António Hipólito Júnior e Francelino Vasco.

Empregados de 1.ª classe: Carlos Marques da Silva, Abel Hopffer Romero, Manuel António Oliveira Piçarra, Humberto de Castro Peral, João de Sousa Virgolino, Luiz Domingues Guille, Luiz Castanho de Matos Belo, António Lourenço de Oliveira, Alexandre Sequeira Lopes, Manuel António da Silva Leitão, Armando José Macedo, Joaquim Martins Entrado Júnior.

Empregados de 2.ª classe: António Alves da Silva, António Pacheco da Cunha, Carlos António Diniz e António Matoso.

Empregada principal: Maria Izabel de Matos Torres.

Empregadas de 1.ª classe: Idalina Lavina Figueiredo Santos Antunes, Maria da Piedade Lopes, Emilia de Carvalho Proença Coelho, Aida Pereira dos Santos, Elvira Delgado Silva e Arminda Duarte Sousa.

Empregadas de 2.ª classe: Alice da Conceição Teixeira Baptista de Carvalho, Idalina Augusta de Matos Oliveira, Judite Rosa Gomes, Maria da Glória Vieira Romero, Rosa Moreira Duro, Albertina da Na-

tividade Mendes, Lucília Helena da Conceição Álvaro Ribeiro, Carmen Penha Soleiro, Maria da Conceição Machado, Aida Mendonça Cruz, e Jesuina das Dóres Henriques Velez.

Fabricantes de bilhetes: José Domingos,

VIA E OBRAS

Chefe de repartição: Silvano Augusto Costa.

Chefes de secção (escritório): Alberto da Silva Viana, António da Silva Ramos, Mário Guimarães Osório.

Chefe de escritório de 3.ª classe: José Filipe Falardo.

Empregados principais: Manuel Bico Júnior, Manuel Guerreiro do Carmo, José Amaro de Figueiredo, Abilio dos Santos, António Machado Lobo, Domingos Louro Cabaço, José dos Santos Gil e José Bacelar Viana Bastos.

Empregados de 1.ª classe: Francisco Aníbal Pereira, Francisco Pereira Afonso dos Santos, Júlio César Amaro, Joaquim Falcão de Vasconcelos, Manuel Vieira Gonçalves, João Coutinho Salgado, Rafael Marques Asseiceiro, Augusto Henriques, Luiz Ramos Dias, José Emídio Costa Cabral e Luciano José de Oliveira.

Empregadas de 1.ª classe: Laura da Silva Gambino e Cecília Pestana Correia.

Desenhador de 1.ª classe: Luiz Negreira.

Desenhador de 2.ª classe: Joaquim Pama.

Contra-mestre principal: Artur Serra.

Contra-mestres de 1.ª classe: Leandro Rodrigues e Armando Rico.

Contra-mestre de 2.ª classe: Prudêncio Lopes da Silva.

Ajudantes de secção: Francisco Mendonça e António Maurício.

Chefes de lanço de 1.ª classe: Manuel Norte, José Martins e Joaquim Francisco.

Fiel de Armazém de 1.ª classe: Manuel Marques.

MATERIAL E TRACÇÃO

Inspector principal: Teodósio Duarte e Silva.

Agente técnico adjunto: Armando Marques Costa.

Desenhador de 1.ª classe: Bento Melo de Almeida.

Chefe de repartição principal: José Ascenção Álvaro Monteiro.

Chefe de escritório principal: Joaquim José Lopes.

Sub-chefe de repartição: Delfim de Lemos.

Sub-chefe de escritório: António Pinto Fernandes.

Chefes de secção: Alberto Carlos dos Santos Malta, António José Moral e António Teixeira Júnior.

Empregados principais: Carlos Augusto Teixeira

de Lemos, Diamantino Duarte Soares, António Cosme, José Fernandes Júnior, Mário José Firmino, Manuel Joaquim da Encarnação e António Henriques.

Empregados de 1.ª classe: Pedro da Conceição Peres Sebes, Manuel Correia da Silva Cecilio, António da Silva Tavares, António Eusebio Pereira Neto, Fernando Coelho Mascarenhas, Acácio Armando Soares Bandeira, António Beato e Américo do Nascimento Homem.

Empregados de 2.ª classe: José Gaspar Pinto Correia, José Domingues, António João Regueira, António Ramos da Silva Júnior, Amílcar Vicente Ferreira, Fernando Furtado de Oliveira, Jaime da Silva Magalhães e Manuel Joaquim Ramos.

Empregada principal: Teresa Fernandes da Silva e Sousa.

Empregada de 1.ª classe: Amélia Teles Iglézias

Escriturários de 1.ª classe: Francisco Horta Mendes e Fernando Tiago Jesus Russiano.

Escriturários de 2.ª classe: António Alves dos Reis, Loubet Moreira Bravo, António Monteiro, João Duarte Elias e Renato de Magalhães.

Fiel principal: Joaquim Correia Cardoso.

Fieis de 1.ª classe: Merciano Farias e José dos Santos Moreira Júnior.

Distribuidor de 1.ª classe: Álvaro Lourenço P. Quintão Martins.

Ajudantes de distribuidor: Izidro António Carriço, Manuel Rodrigues, Aníbal Maria Antunes e António Pereira Júnior.

Chefe de maquinistas: Joaquim Teixeira, José Girardi e Adelino Duarte.

Vigilante: Manuel Dias Martins.

Contramestres-principais: António Gomes Júnior, Carlos Rodrigues Gonçalves, Amadeu Magalhães e Meneses e José Malhó dos Reis.

Contra-mestre de 1.ª classe: Manuel da Guia.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Novembro

Empregado de 3.ª classe: José Francisco de Vasconcelos Almeida.

Em Dezembro

Enfermeiro de 3.ª classe: Albano de Sousa, Hugo de Oliveira Rodrigues Correia e Tito Alberto de Oliveira Soares.

Serventes: António Mendes, António de Almeida Campos e António Roque.

EXPLORAÇÃO

Em Abril

Guarda de estação: Joaquim Ricardo.

Rondista: José António Ribeiro.

Carregadores: Casimiro Campos Marques, Manuel Martins Queiroz, Amílcar Queiroz, José Maria Bento, Manuel Fernandes, José Lemos, José Maria Filipe, Manuel da Costa Vilaça, Américo Dias da Costa Reis, João Churro, Adriano Barbosa da Silva, António Pereira, José da Silva Bárbara, José Fernandes, Joaquim Mendes Fernandes, António Alves, Joaquim Maria Fernandes Gondarez, José Alves, António de Sousa, Francisco Coelho Ribeiro, Abel Botelho, Norberto Ferraz, Joaquim da Silva Araújo, Delfim dos Reis Lemos, António Pimentel Júnior, José Gonçalves, José Manuel Gomes, Aníbal da Fonseca Salvaterra, Joaquim Nobre de Sousa, Alípio Vaz Romeiro, António Dias Moita, Alexandre Fradique, João dos Santos Abalado, José da Costa, Albino Pescada de Sousa, Joaquim Duarte Alves, Manuel Lopes Cravo, Lino Ribeiro, António dos Santos, Agostinho Manuel Paulino, José Neves da Costa Rosa, Luiz Guilherme Bonvalot, Joaquim Andrez da Costa, António Fermilde e Absílio Menezes.

Servente de dormitório de trens: Manuel Carlos Carvalho.

Mudanças de categoria

Em Abril

EXPLORAÇÃO

Para:

Empregada de 2.ª classe: a *Bilheteira de 3.ª classe*, Maria da Glória Lemos da Silva.

Escriturário de 3.ª classe: o *Factor de 3.ª classe*, Joaquim Jacinto Ferreira.

Porteiros: o *Agulheiro de 3.ª classe*, Júlio da Costa, e o *Guarda*, Manuel Veríssimo Pires.

Em Maio

EXPLORAÇÃO

Para:

Fiscal de camionagem: o *Factor de 1.ª classe*, João Júlio Pina Cortes.

Empregado de 2.ª classe: o *Factor de 1.ª classe*, José Rodrigues Silva Pereira.

Empregados de 3.ª classe: o *Escriturário de 3.ª classe*, Eduardo Oliveira Inchado de Brito e o *Factor de 2.ª classe*, José Dias Alfaiate.

Escriturário de 2.ª classe: o *Arquivista de 3.ª classe*, Agostinho Cardoso de Sousa.

Escriturário de 3.ª classe: o *Fiel de armazém de 2.ª classe*, João Inácio Nunes.

Servente: o *Carregador*, António Bernardino.

VIA E OBRAS

Para:

Inspector Principal da Inspecção de Telecomunicações e Sinalização: o *Inspector principal adjunto*, Raúl José Viegas.

Reformas

Em Maio

EXPLORAÇÃO

Amadeu Alpoim Rodrigues, Chefe de 1.^a classe, de Setil.

António Fé Baptista Martins, Factor de 1.^a classe, de Portalegre.

Bento Lopes, Guarda, de Lisboa Jardim.

VIA E OBRAS

Anastácio José, Chefe do distrito 278, Setúbal.

Manuel Martinho, Assentador do distrito 28, Mata.

Joaquim Chasqueiro, Assentador do distrito 125, Castelo Novo.

Piedade Pereira, Guarda de p. n. do distrito 60, Formoselha.

MATERIAL E TRACÇÃO

João Fernandes, Inspector principal.

Manuel Joaquim Carvalho, Limpador.

Falecimentos

Em Maio

EXPLORAÇÃO

† *Américo Nunes*, Factor de 2.^a classe, de Póvoa.

Admitido como Praticante de factor 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 promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1928.

† *Jacinto Fernandes Pombo*, Factor de 3.^a classe, de Azambuja.

Admitido como Praticante de factor em 20 de Novembro de 1928, foi nomeado Aspirante em 1 de Julho de 1929 e Factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1931.

† *Manuel Rodrigues*, Engatador, de Lisboa R.

Admitido como Carregador suplementar em 21 de Outubro de 1926, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1929 e Engatador em 21 de Julho de 1938.

† *António José Teixeira*, Guarda, de Gaia.

Admitido como Carregador suplementar em 9 de Janeiro de 1921, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Agosto de 1921 e passado a Guarda em 21 de Janeiro de 1922.

† *José Rodrigues*, Guarda, de Braço de Prata.

Admitido como Carregador em 21 de Novembro de 1923, foi nomeado Guarda em 21 de Janeiro de 1930.

† *João Dias*, Carregador, de S. Tiago do Cacém.

Admitido como Carregador suplementar em 1 de Abril de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Outubro de 1937.

† *António Oliveira*, Carregador, de Gaia.

Admitido como Carregador suplementar em 21 de Fevereiro de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Outubro de 1926.

† *Armando Ferreira*, Carregador, de Lisboa P.

Admitido como Servente em 16 de Novembro de 1921, foi promovido a Continuo de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1937, tendo passado a Carregador em 13 de Outubro do mesmo ano.

VIA E OBRAS

† *António Matias Caldeira*, Guarda-fios de 2.^a classe do 32.^º cantão, Funcheira.

Admitido como Guarda-fios em 16 de Março de 1930 e classificado como Guarda-fios de 2.^a classe em 25 de Outubro de 1932.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Manuel Ribeiro Júnior*, Limpador, do Depósito do Entroncamento.

Admitido em 26 de Abril de 1926 como Limpador suplementar, ingressou no quadro em 1 de Novembro de 1927.



† Américo Nunes
Factor de 2.^a classe



† António Matias Caldeira
Guarda-fios de 2.^a classe



† Armando Ferreira
Carregador



† Manuel Rodrigues
Engatador

17 — Quem perde a *cabeça* por pouca coisa é digno de mofa — 3-2.

23 — 24 —

18 — A maledicência é um vício da sociedade: nem a pessoa dotada das melhores qualidades deixa de ser *joguete* dos maledicentes — 3-2.

Ave doméstica	• • • •	Fezes
Magistrado romano	• • • •	Levantar
«Animal»	• • • •	Pessoa tóla
Ave silvestre	• • • •	Terra maninha cultivada

* * *

Transpostas: 19 — Antigamente era a *boceta* de Pandora a origem de todos os males; agora é o *mapa* da Europa — 3.

*

20 — O *pato* é um *animal doméstico*? — 4.

* * *

Geométricas (1):

21 — 22 —

Enigmas tipográficos:

25 — r (7)

26 — t (7)

27 — x (7)

28 — s
o (9)

29 — d
s (8)

Bebedeira	• • • •	Tontura de cabeça
Perto	• • • •	Exercer
Falha	• • • •	Puxar com rodo (2)
Jarro	• • • •	Lama

(1) Os pontos são comuns aos dois problemas.

(2) (o sal nas salinas).

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

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional A. A. kg.	2\$25	Carvão sôbro-Em Lisboa kg.	565	Ovos duz.	Variável
» » branco »	2\$60	Carvão de sôbro-Rest. Armazens »	555	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.ª de trigo »	2\$30	Queijo do Alentejo kg.	14\$50
Arroz Nacional corrente 1.ª Colonial »	3\$40	Farinheiras »	8\$50	Sabão amêndoas »	1\$20
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$50	Feijão branco lit.	2\$30	» Offenbach »	2\$60
» 2.ª » »	4\$35	» frade lit. 1\$40 e	1\$80	Sal lit.	580
» pilé »	4\$65	» manteiga lit.	2\$30	Sêmea kg.	580
Azeite extra lit.	7\$40	» avinhado »	1\$90	Toucinho »	8\$50
» fino »	7\$00	Lenha em Lisboa kg.	530	Vinagre lit.	1\$10
Bacalhau inglês variável		» rest. Armazens .. »	520	Vinho branco »	1\$80
» Nacional »		Manteiga »	21\$50	» tinto »	1\$80
» Islândia »		Massas »	3\$75		
Batatas »		Milho lit	1\$10		

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 esmalorado, 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 deste 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.).