

C.P.

BOLETIM

Nº 140

NOVEMBRO DE 1941

12º 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 146

QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantes, Dalotos, Mefistófeles
e Sécora, (26).

QUADRO DE MÉRITO

Barrabás, Cagliostro, Costasilva, Cruz Canhoto, Diabo
Vermelho, Fortuna, Gavião, Manelik, Martins, Novata,
Otrebla, Pacato, P. Rêgo, Preste João, Profeta, Radamés,
Roldão, Veste-se, Visconde de Cambolh e Visconde de
la Morlière (20).

Soluções:

Biformes: Desfeito, Devassa, Lúcia, Companheira,
Raposeiro, Cargo, Salsa.

Eléctrica: Aviar.

Sincopadas: Prestante, Préstito, Figado, Mandado,
Fagueiro.

Enigmas tipográficos: Lapso, Soslaio, Aquiescer,
Sobregovérno, Apostólica.

Em triângulo: 1.ª — Salema-asilo-lino-elo-mo-a;
2.ª — Embora-miope-bola-opa-ré-a.

Em quadrado: 1.ª — Bogas-opera-gerar-arada-
sarão; 2.ª — Amada-madim-adibe-dibra-ameas.

Em losango: 1.ª — L-lis-lobal-libelos-salsa-loa-s;
2.ª — S-sol-solás-solidar-ladro-são-r.

Em exágono: 1.ª — Rhaa-hurea-arcano-acacalo-
anaçar-olaia-orar; 2.ª — Ramo-apoda-morena-odemira-
animal-orada-alar.

As produções publicadas eram da autoria de «Sécora».

Aumentativas: 1 — O «jornal» é, na actualidade, um
infiel informador da opinião pública — 2.

2 — A pessoa de *excelente* imaginação acha sempre saída
em qualquer situação — 3.

Biformes: 3 — Quando se *recapitula* um discurso
faz-se apenas o *resumo* dos principais elementos — 4.

4 — Passa por *tóla* a pessoa que tem um pensamento *falto*
de discurso e razão — 4.

5 — O produto da imaginação é *admirável*; mas o da Na-
tureza, que em si contém a essência de tudo, é o mais *per-*
feito de todos — 4.

6 — Sê *singelo* no trato e *simples* no falar se queres agra-
dar — 3.

7 — Toda a mulher que se afastou do bom caminho me-
teu-se num beco sem saída — 3.

Combinadas:

8 —

+ ra = sação

+ ra = carne do rancho

+ go = morada

+ ra = rodeia

+ ra = lavra

= Discurso sobre usos e costumes

9 —

+ to = recusa

+ to = seita

+ to = máxima

+ to = escondidas

+ to = sacerdote malaio (esp. de)

+ do = aptidão

= carácter de verdade no discurso.

10 —

+ tar = existir

+ so = ideia

+ gens = povoação (Portug.)

= Discurso em que se expende.

Mefistofélicas: 11 — Para a família pobre, uma pes-
soa *desajeitada* é, «sobretudo», uma carga pesada.

Sincopadas: 12 — A oportunidade faz a pessoa de
suma bondade — 3-2.

13 — É sabido que a ocasião faz o ladrão — 3-2.

14 — Bom doador mostra garbo no que dá — 5-4.

15 — A quem vive enganado e sem sorte mais vale a
morte — 3-2.

16 — Nunca tomes o exterior pelo interior: quanta vi-
leza às vezes se esconde sob uma boa «capa»? — 3-2

17 — Se a Pátria visses em perigo, em acções valorosas
pensarias profundamente — 5-4.

18 — A alma é o relicário onde fica escondida a saudade
da pessoa querida que se *ausente*, ou de coisas que encheram
a vida de doces ilusões — 5-4.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Soldaduras. — Os serviços motorizados na conservação das vias férreas. — Em viagem... — Feiras e mercados. — As nossas pontes. — Consultas e Documentos. — Colónia de Férias de Aprendiz. — Ateneu Ferroviário. — A capacidade de transporte dos caminhos de ferro. — Pessoal.

SOLDADURAS

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

Não é só com o oxi-acetileno que se podem soldar metais ou as suas ligas. Já vimos no *Boletim da C. P.* n.º 131, de Maio de 1940, em que consistia esse processo.

Há outros dos quais sucintamente vou descrever alguns, enumerando-os pela ordem da sua importância, isto é, classificando-os conforme a responsabilidade atribuída aos trabalhos em que se empregam, reservando-me para, em futuros artigos, voltar ao assunto.

Por *solda fraca* ou simplesmente *solda*, deve compreender-se a junção de duas peças metálicas de pequena espessura, não sujeitas a fadiga.

Não é mais que uma cola que, aderindo às superfícies a juntar, não constitui qualquer liga ou, se a forma, é muito superficial.

Executa-se com ferros de soldar ou chamas soldantes, provenientes da combustão da gasolina, petróleo, gás de iluminação, etc.

O desoxidante é sempre preciso para eli-

minar os óxidos⁽¹⁾ e as escórias de que se cobre o metal, formados mesmo durante a soldadura.

Conforme os metais que nos propomos soldar, assim se emprega como desoxidante o cloridrato de amónio, o cloreto de zinco, a resina, etc.

Os funileiros e canalizadores, quando confeccionam objectos de folha ou juntam dois tubos de chumbo, executam a *solda fraca*.

Quando um funileiro pretende aumentar a resistência da peça que prepara, rebordalhe os extremos (fig. 1) e, para garantir a estanquidade, solda a superfície rebordada.

Para trabalhos exigindo resistência mecânica maior, emprega-se a *solda forte*, que é uma solda ou «cimento metálico» fundido a alta temperatura.

É preciso aquecer fortemente os bordos das peças a soldar, tomando, no entanto, cuidado, para não queimar o metal.

O aquecimento é feito com a forja ou com o maçarico.

Com a forja é incômodo e não se pode empregar para tôdas as formas e dimensões de peças.

Com o maçarico é necessária muita habilidade para não surgir o inconveniente da queimadura do metal, principalmente na soldadura das peças de latão.

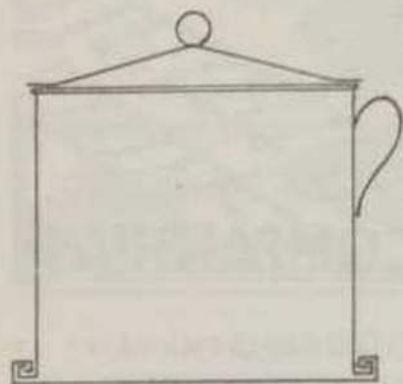


Fig. 1

O «cimento metálico» é empregado sob a forma de pó, fio ou placa e vem geralmente acompanhado do desoxidante, que tem como função dissolver os óxidos metálicos, permitindo que o

metal a soldar fique perfeitamente descoberto.

A soldadura à forja já era praticada na antiga Grécia.

Obtém-se reunindo, por martelagem enérgica, duas peças de ferro ou aço previamente aquecidas ao rubro branco.

A soldabilidade do aço depende da sua percentagem de carbono. Quanto mais elevada fôr, menos satisfatória será a soldadura.

É preciso certa perícia para, à simples



Fig. 2—A soldadura à forja já era praticada na antiga Grécia

vista, nos apercebermos da temperatura conveniente, visto que o ferro não se pode soldar a si mesmo, senão entre limites de temperatura muito próximos.

Esta particularidade era conhecida dos antigos e a fig. 2, cópia de uma pintura antiga, mostra a atenção com que um ferreiro da antiga Grécia procura aperceber-se da cor do metal para, por ela, conhecer o momento em que deve fazer a soldadura.

A interposição de escórias ou de óxidos impede totalmente a soldadura e por isso emprega-se como desoxidante uma substância capaz de formar, com o óxido de ferro um composto fluido que será expulso por martelagem.

A aderência das peças soldadas à forja raras vezes excede 70% da resistência unitária do metal.

Sob o ponto de vista da fragilidade, a soldadura à forja dá resultados bastante medíocres e notavelmente inferiores aos que se obtêm com a soldadura com o oxi-acetileno, quando bem executada.

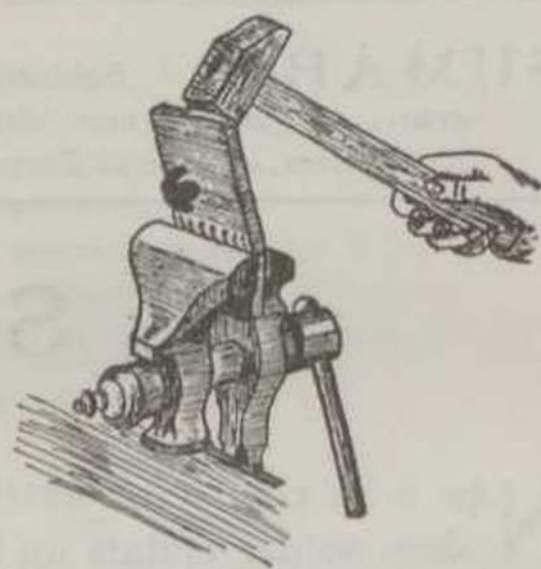


Fig. 3—Ensáio de uma soldadura dobrando-a na linha soldada.

Soldar com o gás da água

pode, de certo modo, considerar-se um aperfeiçoamento da soldadura com a forja.

As peças a soldar são levadas ao rubro branco, pelo calor produzido por um maçarico alimentado por aquele gás.

Produz-se, fazendo passar o vapor de água por carvão incandescente e é constituído por óxido de carbono e hidrogéneo que, por combustão, fornecem uma alta temperatura.

Os dois bordos a soldar, levados previamente ao rubro branco, devem ser martelados enérgica e rapidamente.

A soldadura com o gás de água requiere instalações custosas e a sua utilização só é remuneradora em oficinas que fabriquem, sem interrupção, grande número de peças.

Praticamente, emprega-se só para ligar

chapas que tenham, pelo menos, 8 ou 10 milímetros de espessura.

Conhecemos os vários processos de soldar, mas nunca esqueceremos que a facilidade de execução depende muito, senão inteiramente, das disposições tomadas pelo soldador, preparando as peças a juntar.

A preparação varia muito com a natureza do metal, com a sua espessura e até com a posição da soldadura.

De um modo geral, uma soldadura obedece a regras que servem para regular os métodos a aplicar em cada caso particular.

Não se opera do mesmo modo para soldar uma chapa com 30 milímetros de espessura ou chapas com 5 e 7 décimos de milímetro, como as que se têm empregado na aeronáutica.

Aquele que não tiver mão firme, não pode desempenhar bem a sua missão.

Os defeitos e qualidades de um soldador

evidenciam-se experimentando os seus trabalhos (fig. 3).

Para ser um bom soldador, não basta ter conhecimentos, é preciso certas qualidades pessoais.

Só assim se podem notar e corrigir imperfeições, para fornecer, de futuro, um trabalho tão completo quanto possível.

(1) Produtos provenientes da combinação do oxigénio com um metal.

Esta combinação é sempre activada pela elevação de temperatura e por isso, durante a execução de uma soldadura, dá-se a oxidação do metal, quer em contacto com o oxigénio do ar, quer em presença de um excesso de oxigénio da chama, se se tratar de soldadura com o oxi-acetilene.

O fenómeno da oxidação é «muito importante» porque é, em grande parte, a ele que devemos atribuir o mau resultado das soldaduras.

Cruzeiro do Minho



Fotog. de Raúl Fonseca, Desenhador da Divisão da Via e Obras.

Os serviços motorizados na conservação das vias férreas

Pelo Sr. Eng.^o *Luís de Serpa Pinto Marques*, Chefe de Secção da Via e Obras

A humanidade vai progredindo sempre, e constantemente vão surgindo novos problemas em todos os campos da actividade humana. A maior alavanca do progresso do mundo actual foi incontestável-

transporte e sobretudo maiores velocidades.

Juntamente com o seu aspecto útil traz-nos também o progresso graves problemas a resolver, muitas vezes. Assim como na guerra o recurso aos gases trouxe como necessidade a invenção da máscara anti-gás, da mesma forma os melhores projecteis exigiram sempre melhores couraças, também na guerra técnica e científica de todos os dias, quando uma descoberta vem cair como um cataclismo sobre empresas e métodos existentes, logo se organiza a defesa dessas



Carga e transporte rápido de balastro

mente forjada pelas conquistas da ciência e da técnica.

Qualquer avanço traz, porém, consigo sempre novos problemas que impõem novas soluções. Temos verificado que as necessidades da vida moderna, mais activa e apressada, exigem cada vez melhores meios de

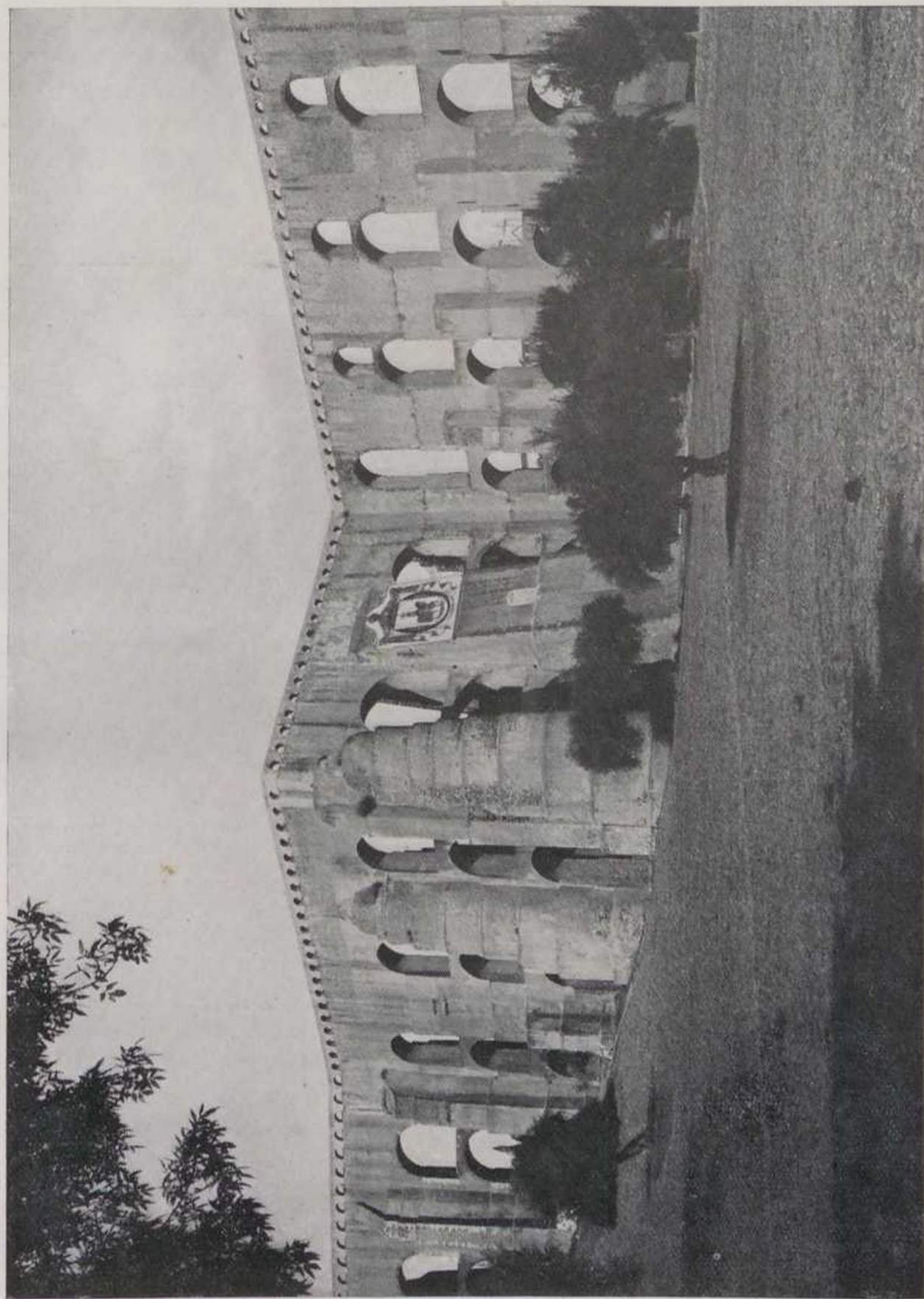


Descarga rápida do balastro



Durante o serviço

empresas, empregando-se os melhores meios que a própria ciência ou a técnica lhes fornecem. Muitas vezes têm também os Governos que intervir para definir campos de acção, evitar concorrências que vão prejudicar enormemente a economia das nações e até para subsidiar financeiramente empresas existentes, quando estas representam necessidade nacional, riqueza pública e elemento de progresso da nação. Neste caso estão os caminhos de ferro em todo o mundo. Verificamos que empresas prósperas que chegaram a dispor de um monopólio de facto, viram de repente as suas receitas cer-



ELVAS — Aqueduto das Amoreiras

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

ceadas em grande parte, devido principalmente a novos concorrentes que os progressos técnicos fizeram surgir.

É bem conhecido já o fenómeno que atingiu os Caminhos de Ferro em todo o mundo. Notáveis engenheiros têm já tratado, com a competência resultante de longa experiência, as causas da crise formidável que atingiu os Caminhos de Ferro, procurando-lhe solução.

O problema é complexo, porque exige que os Caminhos de Ferro progridam e melhorem o máximo, diminuindo ao mesmo tempo as despesas de exploração. E isto dá-se, porque as exigências dos que utilizam o



Os alinhadores de via *Abtus* permitem corrigir um alinhamento com grande facilidade e rapidez.

Assim tiveram origem os serviços motorizados de conservação da via, que em principio apresentaram, é certo, algumas difficul-



O emprêgo do novo aparelho para regularizar as juntas dos carris (à esquerda) e das chaves *Robel* (à direita) para parafusos de via, tornam o serviço rápido e económico.

Caminho de Ferro são cada vez maiores e as receitas são cada vez menores.

Nas nações pobres também pouco se pode pedir ao Estado, que no entanto necessita dos Caminhos de Ferro, não só como elemento imprescindível de progresso e fomento, mas também como elemento vital para a sua defesa em caso de guerra.

*

Foi nessa ordem de ideias que surgiu a necessidade de termos vias férreas em perfeito estado de conservação, com o mínimo dispêndio possível.

E foi-se buscar o remédio que a ciência e a técnica no seu progresso nos apresentavam também.



O curva-carris *Buda* é um óptimo aparelho



A serra *Robel* (à direita) e a máquina de furar carris *Robel* (à esquerda) permitem serviços rápidos e muito perfectos.

dades e deficiências mas logo foram vencidas as primeiras e corrigidas as segundas. E hoje a motorização dos serviços de conservação é um problema absolutamente resolvido e com o melhor exito prático.

Tratando-se de assunto da maior actualidade e interêsse para a solução do problema ferroviario, não pôde deixar de interessar a nossa Companhia que se orgulhou sempre por se saber conservar na vanguarda

das empresas mais progressivas. E interessando à nossa Companhia interessa-nos a nós, os que ao problema ferroviário dedicamos tóda a nossa atenção, esforço e saber.

A nossa Companhia também neste ponto marcha na vanguarda.

As fotografias que ilustram este artigo, melhor do que descrições excessivamente técnicas, darão perfeita ideia do que é o serviço motorizado de conservação da via.

EM VIAGEM...

Num Hotel de Sevilha

O expresso da Andaluzia aproxima-se de Sevilha. Um passageiro amável informa-me que apesar da Exposição Ibero-Americana não ter ninguém, o preço dos hoteis era elevadíssimo. Naturalmente, pensei, os hoteleiros queriam desforrar-se nos que vinham dos que faltavam. E, o digno informador, indicou-me o Hotel X... na praça de S. Fernando, onde se estava bem e cujos preços, se bem que elevados, não eram fora de conta.

Tomei nota, e ao desembarcarmos avancei para um *coche* tirado por um cavalo ossudo, a pedir a misericórdia das pontas dum Miura. Habitualmente não me sirvo dos omnibus dos hoteis; custam o mesmo que o *coche* ou o taxi; só partem depois de todos os passageiros saírem, a ver se vem mais algum, e quando chegamos ao hotel temos que aceitar o quarto que nos dão, pagar o que nos pedem e se nos não convém, há que pagar a corrida, que pedir desculpa, e que dar uma gorgeta ao corretor para ele não ficar de nariz torcido. Se, pelo contrário, tomamos um taxi e o quarto não serve, abalamos sem mais aquelas e vamos a outro hotel.

E assim, por uma deliciosa manhã de Setembro, lá fomos aos solavancos do calhambeque, pelas ruas tortuosas da bela Sevilha a caminho do Hotel X... na praça de S. Fernando. Chegados ali, logo o hoteleiro, solícito, subiu connosco ao 2.º andar onde nos mostrou um quarto, nada mau, com duas camas, olhando para a travessa.

Enquanto o homem gabava a tranqüilidade e a frescura do aposento eu ia considerando os móveis como numa recordação e, cruzando um rápido olhar com minha mulher, disse-lhe no meu melhor castelhano, que tinha sido naquele mesmo quarto que havíamos ficado na nossa última viagem a Sevilha.

— *Estuvieram ustedes aquí?*

— *Si, hace dos años,*

— *Yo estoy aquí hace seis meses, antes era mi hermano.*

Um pouco mais, eu ter-lhe-ia dito que *su hermano* era um dos meus melhores amigos, mas atalhei impaciente perguntando o preço da pensão, ao que o homem respondeu sorridente:

— *Pues como ustedes son clientes, no les costará mais que 25 pesetas los dos.*

— *Bueno, bueno, concordei.*

Quando o homem saiu rimos longamente do meu estratagema e triunfantes fomos dar uma volta pela cidade.

Ao meio dia, quando nos sentamos à mesa, o criado, um maroto de olho bregeiro, cumprimentou-nos desta maneira:

— *Entonces de nuevo en Sevilla?*

— *?!...*

— *Yo me acuerdo muy bien de Vds. Estuvieran aquí hace dos años. Verdad?*

Aquele velhaco entrava-me na consciência. Tive vontade de o esganar.



Famalicão — Feira da loiça

Aspectos e problemas do Minho e Douro

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

Feiras e mercados

COM uma população que, segundo os estudos demográficos, tem sido a mais densa das populações provinciais portuguesas, desenvolvendo-se numa curva que, desde o Século XVI até hoje, apresenta números que vão de 275.330 a 1.500.000, o Minho mantém a tradição que os documentos coetâneos dos Séculos X e XI lhe conferem: extrema divisibilidade da propriedade, atribuindo-se a cada sub-unidade a forma romana de «Vila» isolada entre reduzidos campos e courelas, que são bordados pelas ramadas ou latadas das videiras, limites da propriedade onde o milho, o trigo, o centeio, o feijão, o linho, etc., também prosperam em fértil solo agrícola.

Tão densa população, da qual a maioria vive da agricultura, consome numerosos produtos industriais, tais como utensílios da vida rural e doméstica, e vende os produtos disponíveis das indústrias agrícolas.

Apesar de o Minho ser uma região riquíssima, entendendo-se por esta expressão aquilo que a terra pode dar, o trabalhador rural minhoto é pobre: o rendimento agrícola não é apenas função da qualidade das terras; é-o também do desenvolvimento técnico, e mesmo intelectual, das populações rurais. O fenómeno emigratório, que tem levado do Minho numerosos dos seus braços, e até famílias inteiras, justifica-se, na maioria dos casos, no rendimento da terra, que



Na feira do gado. — Aproveitando o tempo...

apesar de grande, não chega para a densidade da população agrícola.



Baldes, pás e arcos de jugo

O reduzido poder aquisitivo das popula-



Barcelos — A loiça de barro ordinário faz parte das numerosas pequenas indústrias do Minho

ções rurais — talvez mais que a pulverização ou demasiado parcelamento da propriedade agrícola minhota — justifica as pequenas indústrias; e a disseminação destas estabelece a conveniência comercial das feiras e mercados em dias e locais certos. Assim se



Mobiliás

oferece aos compradores o aproveitamento da concorrência, ao mesmo tempo que os feirantes e mercadores colhem o benefício de saber até que ponto a procura permite as exigências da oferta.

Desde os baldes, as pás, os arcos de jugo e a loiça de barro ordinário até aos crivos e



Barcelos — Pormenor da feira semanal

peneiras, tudo que a vida rural absorve ali aparece, cada coisa no seu lugar próprio. O lavrador, por seu turno, vende gado e outros produtos das indústrias agrícolas.

Assim são as feiras e mercados no Minho: um jogo permanente de parada e resposta,



Barcelos — Mais um pormenor da feira semanal

em que as indústrias locais, algumas delas caseiras, se oferecem ao comprador sob a



Na feira de Barcelos — «Que idade tens?»



Barcelos — As indústrias caseiras minhotas atestam a adaptação da mulher à arte ceramista; observamos, aqui, o paciente trabalho manual de uma operária na arte exigente de construir estatuetas — que ocupam lugar destacado nas feiras do Minho



Barcelos — Uma feirante

forma económica de «preço acessível».

É curioso registar que, antigamente, as feiras recebiam animação e possibilidades atractivas da circunstância de se realizarem junto dos adros, com um orago em local bem visível, e que, ainda hoje, os campos de fei-



Barcelos — Outro aspecto das indústrias caseiras ceramistas



Barcelos — Feira anual das cruces

ras, no Minho, são, na maioria, terreiros em frente e à volta de uma igreja.

É também interessante assinalar que as feiras de origem remota encontram, nas tradições populares, a história da sua especialização e do nome por que são conhecidas.

A de S. Bartolomeu, em Penafiel, iniciada no Século XIII, é tradicionalmente a feira das cebolas e assim conhecida porque os padres capuchos, depois de construirem o seu mosteiro, começaram a cultivar, no terreno da cêrca, cebola para ser vendida, em grandes quantidades, nesta feira. O negócio fradesco era de tal modo rendoso que os lavradores, imitando os padres capuchos, passaram a dedicar-se à mesma cultura hortícola e a fazer-lhes, na feira de S. Bartolomeu, concorrência, que resistiu ao tempo e firmou a especialização tradicional: a feira das cebo-



Crivos e peneiras

las ainda hoje é, a 24 de Agosto, a feira de S. Bartolomeu.

Em Barcelos realiza-se anualmente a feira das Cruces, assim denominada porque, segundo a crença popular, no dia 3 de Maio, em que ela se efectua, «aparecem, em Barcelos, cruces no chão».

Etnograficamente, o Minho oferece interesse inesgotável; mas, às vezes, deixamo-nos surpreender pela espantosa revelação das suas raízes supersticiosas.

Há feiras semanais importantes em Famalicão, Barcelos, Barrozas e Braga, e mercados semanais, também muito concorridos, em Caminha, Cerveira, Valença e Monção.



Famalicão — Feira anual

Em Cête, Paredes, Penafiel, Vila Meã e Marco, há feiras e mercados quinzenais, a que aflui igualmente numeroso público.

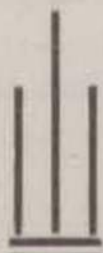
As facilidades concedidas pela Companhia têm auxiliado o movimento de passageiros que acorrem às feiras e mercados, resultando também do facto, paralelamente à multiplicação das transacções, maior circulação de produtos. Além destas feiras e mercados em dias certos, há as feiras anuais para as quais, em virtude da sua excepcional importância, se estabelece, em regra, serviço especial. As que têm maior valor atractivo são as de Barcelos e Famalicão — de que se reproduzem aqui vários aspectos fotográficos.

NOTA — Neste artigo, o Minho é considerado nos seus fundamentos étnicos e não na forma actual da divisão administrativa.

AS NOSSAS PONTES

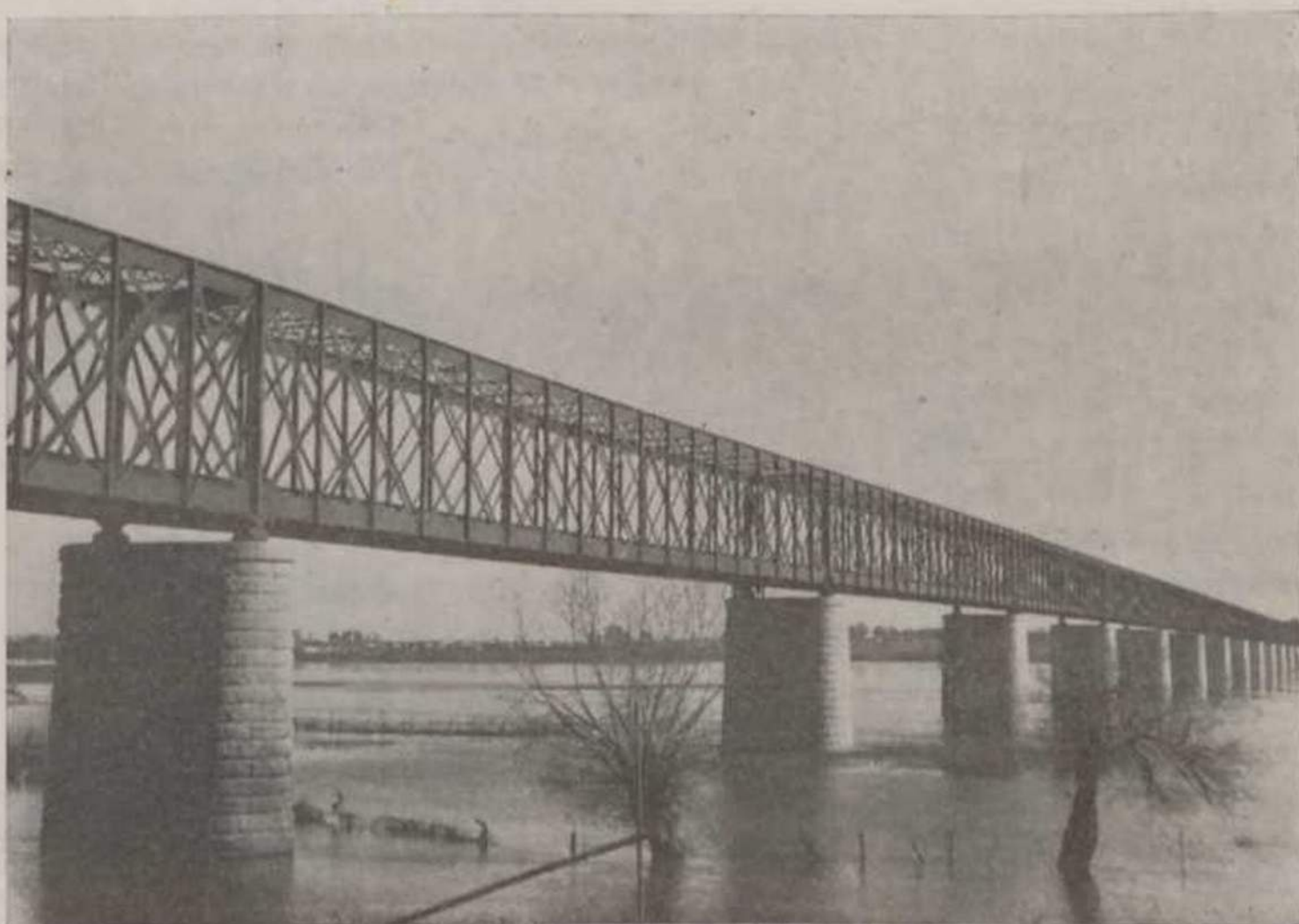
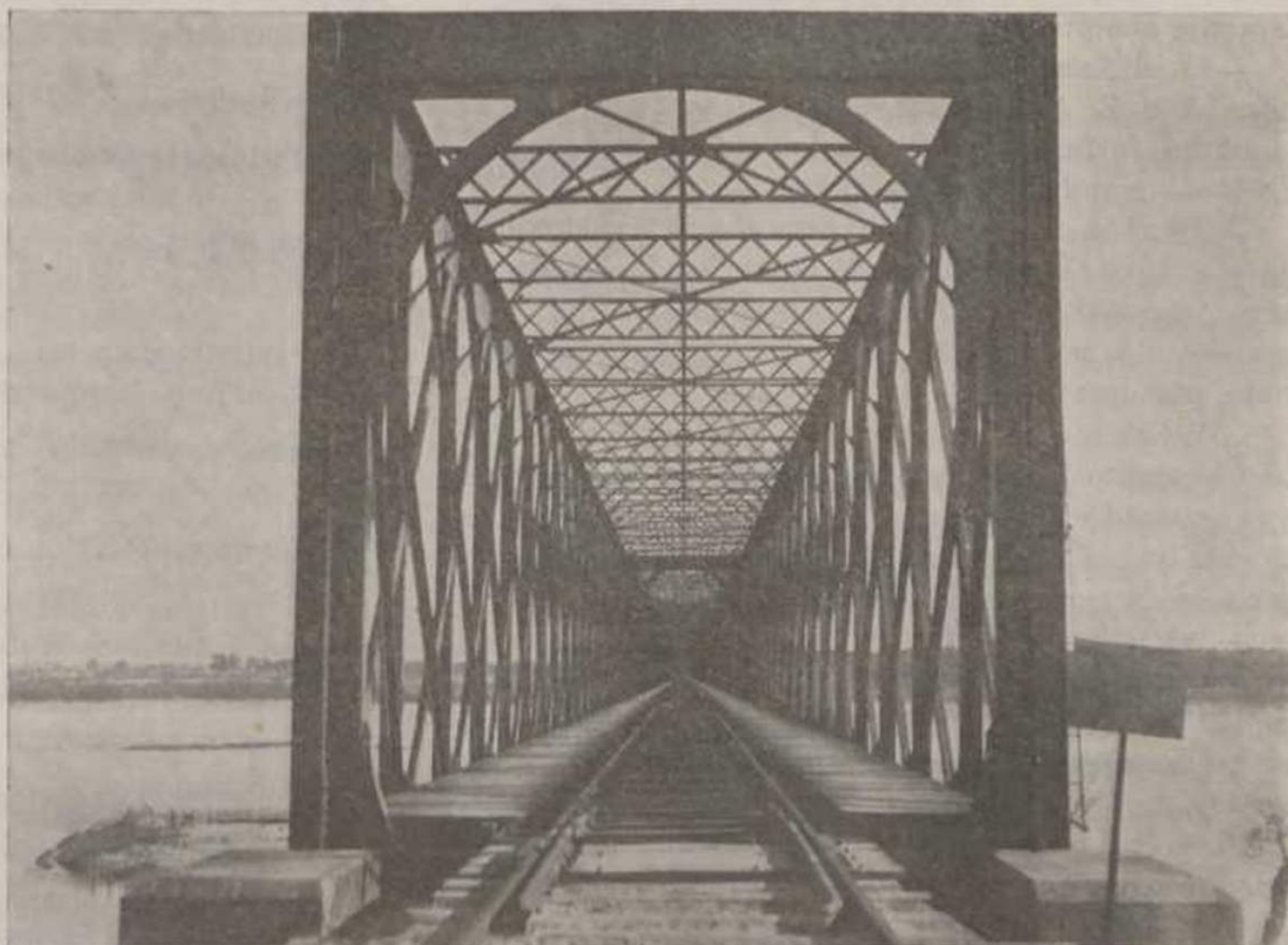
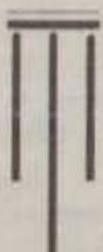
Ponte de D. Amélia

Esta ponte sobre o rio Tejo, na linha de Vendas Novas, ao Km. 3,984 foi construída em 1902. Tem 14 tramos de 60 metros de vão, com o comprimento total de 840 metros. As vigas contínuas são de rótula múltipla, ligadas superiormente por contraventamento.

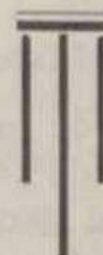


Vista interior

(pórtico
de entrada)



Vista exterior
da ponte



Fotog.^{as} do Eng.^o F. Abra-
gão, Sub-Chefe de Ser-
viço da Divisão da Via e
Obras.

Consultas e Documentos

CONSULTAS Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P, n.º 774 — O adicional de 10% no transporte fluvial, propriamente dito, é dado em separado, ou juntamente aos preços do uso de cais das alíneas A e B?

— O adicional de 10% sobre o uso de cais das alíneas A e B, é dado em separado do transporte de caminho de ferro, ou são juntas e dado só depois os 10% sobre tudo, por uma só vez?

— Quando no percurso do caminho de ferro for aplicada a Tarifa Especial, o adicional de 5% é dado em separado nas alíneas A e B (uso de cais), ou junta-se esta ao do caminho de ferro e dá-se os 5% sobre tudo, por uma só vez?

— Os adicionais de 5,05%, de 5% e de 10% sobre os transportes das docas de Aveiro e Viana são dados em separado do percurso do caminho de ferro ou juntam-se os percursos da doca e do caminho de ferro, e dá-se os adicionais por uma só vez?

— As taxas das docas de Viana e Aveiro, e as do aluguer de encerados para cobrir vagões, são arredondadas para o múltiplo de \$05 imediatamente superior em separado do caminho de ferro, ou é só um arredondamento no final da taxa por uma só vez?

R, — Nos três exemplos de taxa que se seguem, encontra o consulente os esclarecimentos que deseja.

1.º — Lisboa-Jardim a Beja

3 cascos de vinho de pasto com o peso de 2400 quilos

154 Kms. — Tabela 9

Preço $5\$53 \times 11 \times 2,40$	146\$00
Manutenção $1\$00 \times 11 \times 2,40$	26\$40
Comp. do imp. ferroviário $\left\{ \begin{array}{l} 5,05\% \dots\dots\dots \\ \text{assistência} \dots\dots \end{array} \right.$	7\$38 \$15
Registo e aviso de chegada	1\$10
	181\$03
Adicional de 10%	18\$11
	199\$14
Adicional de 5%	9\$96
Soma	209\$10
Uso de cais	$\$20 \times 11 \times 2,40 = 5\28
Carga em Lisboa-J.. $\$30 \times 11 \times 2,40 =$	7\$92
	13\$20
Adicional de 10%	1\$32
Adicional de 5%	\$73
Via fluvial $1\$60 \times 11 \times 2,40$	42\$24
Adicional de 10%	4\$23
	270\$32
Arredondamento	\$03
Total	270\$85

2.º — Torres Novas a Aveiro-Canal

Um vagão de palha de trigo prensada, com o peso de 7.500 quilos. Resguardado com um encerado a pedido do expedidor.

171 Kms. — Tabela 31

Preço $3\$14 \times 11 \times 7,5$	259\$05
Manutenção $\$40 \times 11 \times 7,5$	33\$00
Comp. do imp. ferroviário $\left\{ \begin{array}{l} 5,05\% \dots\dots\dots \\ \text{assistência} \dots\dots \end{array} \right.$	13\$09 \$15
Registo e aviso de chegada	1\$10
	306\$39
Adicional de 10%	30\$64
Soma	337\$03
Canal (mínimo)	$2\$50 \times 11 = 27\50
Comp. do imp. ferroviário (5,05%)	1\$39
	28\$89
Adicional de 10%	2\$89
	368\$81
Arredondamento	\$04
Soma	368\$85
Encerado (mínimo) $\$75 \times 11$	8\$25
Adicional de 10%	\$83
	9\$08
Arredondamento	\$02
	9\$10
Total	377\$95

3.º — Campanhã para Viana-Doca

Um vagão de madeira de pinho nacional serrada, com o peso de 10.000 quilos.

82 Kms. — Tabela 11

Preço $(2\$38 - 10\%) \times 11 \times 10$	235\$62
Manutenção $\$40 \times 11 \times 10$	44\$00
Comp. do imp. ferroviário $\left\{ \begin{array}{l} 5,05\% \dots\dots\dots \\ \text{assistência} \dots\dots \end{array} \right.$	11\$90 \$15
Registo e aviso de chegada	1\$10
	292\$77
Adicional de 10%	29\$28
	322\$05
Adicional de 5%	16\$11
Soma	338\$16
Doca $\$25 \times 11 \times 10$	27\$50
Comp. do imp. ferroviário (5,05%)	1\$39
	28\$89
Adicional de 10%	2\$89
	31\$78
Adicional de 5%	1\$59
	33\$37
	371\$53
Arredondamento	\$02
Total	371\$55

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Carta-Impressa n.º 35 — Distribuição de listas, com as novas distâncias relativas ao apeadeiro de Machados, afim de serem coladas nas correspondentes colunas dos «Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas e ramais do Sul e Sueste».

Aviso ao Público A. n.º 711 — Anuncia a prorrogação, no presente ano, do período de venda de bilhetes de «Fim de Semana», até 30 de Novembro.

Aviso ao Público A. n.º 712 — Anuncia a entrada em vigor, a partir de 15 de Novembro, da Tarifa Especial n.º 7-C - «Bilhetes para grupos de trabalhadores, de pescadores, de operários, de feirantes e de migrantes», anulando e substituindo a actual Tarifa Especial Interna n.º 15 — Grande Velocidade.

Aviso ao Público A. n.º 713 — Anuncia a entrada em vigor, a partir do dia 16 de Novembro, da Tarifa Especial n.º 9-C - «Bilhetes de mercados locais», anulando e substituindo a actual Tarifa Especial Interna n.º 23 — Grande Velocidade.

Tarifa Especial n.º 3-C — Passageiros — Bilhetes para famílias numerosas.

Tarifa Especial n.º 4-C — Passageiros — Bilhetes de romarias, feiras e outras atracções regionais.

Tarifa Especial n.º 5-C — Passageiros — Bilhetes para excursões turísticas ou desportivas.

Tarifa Especial n.º 7-C — Passageiros — Bilhetes para grupos de trabalhadores, de pescadores, de operários, de feirantes e de migrantes.

Tarifa Especial n.º 9-C — Passageiros — Bilhetes de mercados locais.

57.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes de mercadorias entre a estação de Gaia e o Despacho Central de Vila Nova de Gaia e domicílios.

II — Movimento

1.º Aditamento à Circular n.º 915 — Trata da recepção de lenha para a Divisão do Material e Tracção.

Circular n.º 916 — Dá instruções quanto ao estabelecimento de autos de notícia e de exame de corpo de delito directo (anula e substitue as Comunicações-Circulares n.º 350, 530, 539, 598 e Circular n.º 628).

Circular n.º 918 — Refere-se ao aluguer de vagões

da Companhia a diversas firmas transitárias para utilização somente em transportes internacionais.

2.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 722 — Indica as séries, números, taras e capacidade de mais 69 vagões-cubas, particulares, espanhois, alugados pela Companhia Agrícola do Sanguinhal, L.^{da}.

Circular n.º 921 — Refere-se à modificação do modelo M. 171 e dá instruções para o seu preenchimento e fiscalização (anula e substitui a Circular n.º 909, de 25 de Novembro de 1940).

2.º Aditamento à Circular n.º 915 — Esclarece o destino a dar à lenha e toros que sejam entregues nas estações, para a Divisão do Material e Tracção.

3.º Aditamento à Circular n.º 915 — Autoriza que os fornecedores de lenha, para a Divisão do Material e Tracção, rachem a mesma dentro do recinto das estações.

1.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 746 — Refere-se a vagões que, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, foram alugados à Agência Internacional Aduaneira «Manuel B. Vivas, Limitada».

4.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 728 — Indica as séries, números, taras, e capacidade de mais 16 vagões-cubas, particulares, espanhois, alugados pela firma F. Almeida, L.^{da}.

5.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 728 — Indica as séries, números, taras e capacidade de mais 18 vagões-cubas, particulares, espanhois, alugados pela firma F. Almeida L.^{da}.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2347 — Comunica que, em 15 de Agosto, cessou o aluguer de vagões da C. U. F. à C. P. (anula a Instrução n.º 2347).

Carta-Impressa n.º 1491 — Rectificação à Carta Impressa n.º 1404 de 30 de Julho de 1941.

Carta-Impressa n.º 1611 — Informa que o vagão Of 32319, alugado à firma F. Almeida L.^{da}, foi substituído pelo O 32519.

6.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 728 — Indica as séries, números, taras e capacidade de mais 79 vagões-cubas, particulares, espanhois, alugados pela firma F. Almeida, L.^{da}.

2.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 746 — Comunica que o vagão Gfv. 549 da Beira Alta, que estava alugado à firma Manuel B. Vivas, L.^{da}, foi substituído pelo vagão Gfv. 254 da mesma Companhia.

Comunicação-Circular n.º 750 — Dá instruções relativamente a fornecimento de material para transportes internacionais.

Comunicação-Circular n.º 751 — Recomenda que as remessas sujeitas a regime alfandegário destinadas a Lisboa-P. não sejam fraccionadas, devendo seguir sempre reunido cada grupo de vagões pertencente à mesma expedição.

Comunicação-Circular n.º 752 — Refere-se à suspensão de concessões na circulação do material alugado em Espanha (cubas e cisternas) às firmas da mesma comunicação indicada.

3.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 746 — Comunica que o vagão Gf 206 da B. A. que estava alugado à firma Manuel B. Vivas, L.^{da}, foi substituído pelo vagão G 39 da mesma Companhia.

1.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 749 — Indica as séries, números, taras e carga máxima de mais 86 vagões alugados em Espanha pelo «Office Suisse de Transports».

1.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 733 — Indica as séries, números, taras e capacidade de mais 10 vagões-cubas de propriedade particular, alugados em Espanha pela firma Mário Silva.

Carta-Impressa n.º 1687 — Recorda o determinado na Comunicação-Circular n.º 717, relativamente ao seguimento rápido dos vagões-cisternas de propriedade particular, tanto em cheio, como vazios.

Carta-Impressa n.º 1749 — Recorda o determinado na Comunicação-Circular n.º 671 sobre a aplicação de dísticos nas carruagens de 1.ª e 2.ª, quando façam serviço de classe diferente.

ESTATÍSTICA

Percurso quilométrico

Referente a Abril, Maio e Junho de 1941

Comboios	ANTIGA REDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percursos efectivo em		Diferenças em 1941		Percursos efectivo em		Diferenças em 1941		Percursos efectivo em		Diferenças em 1941		
	1940	1941	A mais	A menos	1940	1941	A mais	A menos	1940	1941	A mais	A menos	
Abril	De passageiros.	363.935	364.808	873	—	120.801	120.047	—	754	120.292	171.285	50.993	—
	De mercadorias	244.176	291.254	47.078	—	37.481	37.498	17	—	99.799	65.386	—	34.413
	Em manobras.	78.791	93.858	15.067	—	27.317	26.168	—	1.159	27.703	32.531	4.828	—
	Totais..	686.903	749.920	63.018	—	185.599	183.703	17	1.913	247.794	269.202	55.821	34.413
Total das diferenças em 1941		A mais:		63.018		A menos:		1.896		A mais:		21.408	
Maio.....	De passageiros	355.154	327.731	—	27.423	120.051	111.540	—	8.511	117.256	163.498	46.242	—
	De mercadorias	227.944	260.332	32.388	—	30.380	32.012	1.632	—	86.720	64.122	—	22.598
	Em manobras.	73.697	82.545	8.848	—	26.180	25.128	—	1.052	25.646	31.981	6.335	—
	Totais	656.795	670.608	41.236	27.423	176.611	168.680	1.632	9.663	229.622	259.601	52.577	22.598
Total das diferenças em 1941		A mais:		13.813		A menos:		7.931		A mais:		29.979	
Junho	De passageiros.	364.592	294.367	—	70.225	120.967	108.829	—	12.138	121.405	161.368	39.963	—
	De mercadorias	247.909	288.728	40.819	—	33.653	30.796	—	2.857	93.263	71.759	—	20.503
	Em manobras	82.495	87.466	4.971	—	27.029	26.174	—	855	27.917	34.675	6.758	—
	Totais.	694.996	670.561	45.790	70.225	181.649	165.799	—	15.850	241.584	267.802	46.721	20.503
Total das diferenças em 1941		A menos:		24.435		A menos:		15.850		A mais:		26.218	
Desde Janeiro	De passageiros	2.138.195	2.016.607	—	121.588	716.491	683.261	—	33.230	711.952	958.455	246.503	—
	De mercadorias	1.426.072	1.604.827	178.755	—	213.136	198.972	—	14.164	596.640	392.083	—	204.557
	Em manobras	477.201	526.102	48.901	—	160.620	152.895	—	7.725	169.422	191.948	22.526	—
	Totais	4.041.468	4.147.536	227.656	121.588	1.090.247	1.035.128	—	55.119	1.478.014	1.542.486	269.029	204.557
Total das diferenças em 1941		A mais:		106.068		A menos:		55.119		A mais:		64.472	

Factos e Informações

Colónia de Férias de Aprendizizes

Depois de um intervalo de sete anos, voltou a funcionar este ano, de 19 de Setembro a 12 de Outubro, a Colónia de Férias dos

eloqüentemente os números relativos aos pesos dos Aprendizizes, à chegada e à saída da Colónia: o aumento do peso médio, por Aprendiz, foi, nos 24 dias, de 3,^{kgs.}385; a maior diferença verificou-se no Aprendiz Oliveira, das Oficinas do Barreiro, que no fim do estágio pesava mais 7,^{kgs.}350!

Um Contra-mestre das Oficinas (coadjuvado por um Chefe de brigada) foi encarregado não só da vigilância e disciplina dos Aprendizizes durante todo o tempo do estágio, mas da própria gerência da Colónia e direcção do respectivo pessoal.

A Companhia mostrou bem, com o cuidado que teve na organização de todos os pormenores, quanto interesse lhe merece a formação dos seus operários de amanhã.



A colónia de férias a caminho da praia

Aprendizes das Oficinas nas novas instalações que a Companhia montou, em terreno expressamente adquirido para o efeito, na Praia das Maças.

Durante os 24 dias do estágio, 72 Aprendizizes das várias oficinas da Companhia puderam beneficiar amplamente de salutar repouso, num meio apropriado, sob todos os pontos de vista, para o seu revigoramento físico.

Dos resultados obtidos com a vida sã, higiénica e regrada que lhes foi fixada durante o estágio, falam



Um trecho da assistência à festa de encerramento da colónia



Uma fase da demonstração de «basket-ball»

No dia 12 de Outubro último, data do encerramento da Colónia, realizou-se um festival desportivo com a assistência dos Ex.^{mos} Srs. General Raúl Esteves (a quem se deve, como Presidente da Comissão de Assistência da C. P., a iniciativa da reabertura da Colónia), Director Geral e muitos funcionários superiores da Companhia, além das famílias dos Aprendizes estagiários.

A interessante festa, que foi abrilhantada pela banda do Ateneu Ferroviário, constou de demonstrações de «basket-ball», «voley-ball», luta de tracção e saltos de plinto, incluindo ainda vários exercicios de ginástica em que os Aprendizes provaram excelente

preparação atlética e desenvolvimento físico.

O festival terminou com o desfile dos Aprendizes ao som de uma marcha executada pela banda do Ateneu Ferroviário, deixando a melhor impressão em todos os presentes o perfeito aprumo e garbo desportivo dos futuros operários da Companhia.

Seguidamente os convidados visitaram demoradamente tôdas as dependências da Colónia que os Aprendizes tinham ornamentado de forma curiosa e decorado com motivos a côres, de um belo efeito. Por fim os convidados retiraram ôptimamente impressionados com o aspecto de asseio, arrumo e boa ordem que observaram nas camaratas, refeitórios, cozinha e mais dependências da Colónia.

Ateneu Ferroviário

Em 30 de Setembro findo realizou-se a Assembléia Geral Ordinária para a eleição dos Corpos Gerentes para o exercicio de 1941/42, que deu o seguinte resultado:

Assembléia Geral—Presidente, Felix Fernandes Perneco; Vice-Presidente, Alfredo Júlio dos Santos; 1.^o Secretário, José Mário Pereira Gomes; 2.^o Secretário, Joaquim Simões Branco; 1.^o Vice-Secretário, José Frederico dos Santos Aguiar; 2.^o Vice-Secretário, José Martins Ferreira

Direcção—Presidente, Mário José de Sousa Diniz; Vice-Presidente, José Júlio Ferreira; 1.^o Secretário, José Alexandre de Lima Duarte; 2.^o Secretário, Rui Gomes dos Santos; Tesoureiro, Raúl Mário de Sousa Magalhães; 1.^o Vogal, Duarte Avelino da Silva Matos; 2.^o Vogal, Carlos Garcia Lopes; Suplentes: Fernando Pereira



Grupo de Aprendizes que beneficiaram do estágio

Pinto, José Lourenço, José Luiz de Sousa e Nicácio Taborda Rodrigues.

Conselho Fiscal — Presidente, Feliciano Pereira Barral; Secretário, Vitor Jardim Cascais; Relator, António Gonçalves Ribeiro; Suplentes: António Hipólito Júnior, Joaquim José da Costa Júnior e Joaquim Rodrigues Malta.

Delegados à Federação das Sociedades de Educação e Recreio — Efectivo: José Pinto; Suplente, António Gomes.

A capacidade de transporte dos caminhos de ferro

Os elementos que se seguem são para aquêles que alguma vez na sua vida tiveram dúvidas sobre a capacidade de transporte do caminho de ferro e da estrada.

Quando tiverem meditado sobre a grandeza dos números que vão ler; quando, ferroviários ou não, tiverem comparado as possibilidades das duas vias de comunicação, não-de sentir respeito pelo Caminho de Ferro, única via terrestre na qual, durante as grandes crises, os povos e os Governos das Nações depositam toda a sua confiança, e a única de quem esperam elementos decisivos para as suas vitórias.

Vinte combóios de mercadorias, cada um com 30 vagões, podem transportar 10.000 toneladas.

Seriam necessários 40.000 automóveis ligeiros para conduzir aquele peso.

Se cada um tivesse o comprimento médio de 4 metros, não contando com os intervalos de uns aos outros, formariam uma bicha de 160 Kms.

Se, numa artéria como a Avenida da Índia, caminhassem a 4 e 4, não contando os intervalos, formariam uma fila de 40 quilómetros.

Mesmo em condições anormais de trânsito, seria impossível dar vazão a tão grande caudal automobilístico.

No entanto, como adiante se verá, qualquer linha pode, com facilidade e sem perturbação, permitir a circulação de mais de uma centena de combóios diários.

Vejamos o que se passou em França, durante a guerra de 1914 a 1918, nos Caminhos de Ferro do Norte.

«Os transportes de cobertura, começados em 31 de Julho de 1914, exigiram 92 combóios.

Para os transportes de mobilização, destinados a conduzir ao serviço os homens das reservas, foram precisos 1.334 combóios no dia 3 de Agosto, 995 no dia 4 e 792 no dia 5 do mesmo mês.

De 6 a 18 de Agosto de 1914, efectuaram-se os transportes de concentração com 1.012 combóios; neles se conduziram 439.835 homens, 117.601 cavalos, 22.545 carros de artilharia e 4.457 toneladas de material.

Tudo se passou dentro do tempo requerido e com ordem perfeita.

Durante a retirada de Charleroi, *cada linha artilhada* teve que suportar uma média de 120 a 170 combóios por dia, ou sejam 5 a 7 combóios por hora.

Em Setembro de 1914, a rede foi invadida e os seus 3.800 quilómetros ficaram reduzidos a 1.500.

Para a ofensiva da Champagne, no outono de 1915, necessitaram-se 2.000 combóios com tropas e para a ofensiva do Somme em 1916 foram precisos mais de 6.768 combóios.

Não contando com outros transportes militares e civis, calcula-se que durante a guerra de 1914 a 1918 foram transportados mais de 60 milhões de homens.

Os transportes de materiais e munições de artilharia e infantaria tomaram, devido à duração da luta, um valor tal que excedeu tudo quanto se poderia prever.

Mais de 60.000 combóios de abastecimentos circularam em toda a rede em 1915.

Neste número não entram os que se efectuaram com correio e encomendas postais.

Os transportes sanitários, para evacuação de feridos, exigiram 3.007 combóios em 1914, 17.006 em 1916 e cerca de 15.000 em cada um dos outros anos.

Para transportar os que iam de licença, foram necessários 4.200 combóios em 1915, 11.800 em 1916, 28.000 em 1917 e 18.000 em 1918.

Sem prejuízo dos transportes militares, fizeram-se ainda os comboios necessários para evacuação de populações.

A tudo quanto se enumerou e que excedeu quanto se vira até então, veio juntar-se ainda o transporte do exército inglês.

No verão de 1916, o serviço ferroviário do exército inglês, composto de 12.000 homens, 1.200 locomotivas e 56.000 vagões, partiu de Inglaterra para França por três linhas de *ferry-boats*, convergindo em Dieppe, Calais e Dunquerque.

A tudo, a rede deu saída, sem que os serviços deixassem de se efectuar com a regularidade indispensável a um grande exército em operações.

Pela eloquência dos números, vê-se quanto a rede contribuiu com a sua organização e esforço de cada instante, durante 4 anos de luta, para a vitória dos aliados.»

Pela grandeza dos volumes transportados, verifica-se a incapacidade da estrada para a

deslocação rápida de massas tão consideráveis de homens, munições, etc.

Se alguma vez alguém pretendesse abstrair dos caminhos de ferro, substituindo-os pelos transportes automóveis, numa emergência como aquela em que a França se viu, no período de 1914 a 1918, teria que pejar as estradas e os campos e livre... ficaria apenas o céu.

Tão fantásticamente grande seria o número de veículos automóveis que, por muito grande que fôsse a organização, teria assegurada a sua derrota.

Os caminhos de ferro têm sido e serão, por muito tempo, com a sua organização, um factor decisivo nas grandes ocasiões em que um povo, grande ou pequeno, deles exija o que não pode exigir de nenhum outro meio de transporte.

Por isso, todos os Estados os auxiliam a vencer as suas crises, para poderem contar com elles na hora própria.



Em 7 de Setembro passado, os sócios do Ateneu Ferroviário visitaram o Quartel da Esperança, do Batalhão de Sapadores Bombeiros, assistindo a interessantes exercícios executados por recrutas daquela prestimosa Corporação, sob a direcção do Chefe Sr. Joaquim Paiva. Na gravura vêem-se os Srs. Capitão de Engenharia Fermino Dias, Chefes Paiva e Ribeiro, acompanhados dos Srs. Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral, Comandante Guerra, dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste e Directores do Ateneu.

Pessoal

Actos dignos de louvor

Maria Rosa Cardinha, Guarda da P. N. ao quilómetro 208 do Ramal de Cáceres, evitou que o comboio colhesse um automóvel que a grande velocidade embateu com as cancelas e ficou no meio da linha férrea, pois, prevendo a tempo o desastre que se iria dar, fez sinais ao maquinista do comboio, conseguindo assim salvar da morte os seis passageiros do automóvel.

Como prémio da sua oportuna intervenção foi gratificada pela Direcção Geral da Companhia.

O Agulheiro José Gaspar e o Carregador Alfredo de Sousa encontraram 300\$00 na estação de Paialvo, importância que entregaram ao Chefe da referida estação.

Quando no dia 10 de Agosto último, o Limpador do posto de Casa Branca da Revisão do Barreiro, Hipólito da Silva, procedia à limpeza e revisão do comboio n.º 812, encontrou numa carruagem uma carteira de senhora, com dinheiro e vários objectos de valor, tendo feito entrega imediata do achado ao chefe do posto.

Embora tenham procedido como deviam, o *Boletim da C. P.* tem a satisfação de publicar estes actos que confirmam a honestidade dos citados agentes.

Exames

EXPLORAÇÃO

Praticantes aprovados para Aspirantes nos exames realizados em Julho findo

Distintos: Afonso de Matos e José Augusto Teles Bessa.

Aprovados: Francisco Gonçalves Filipe, José Simões Fernandes, Manuel da Costa Lima, Vitor Manuel Antunes, Gabriel Paulo Fernandes, António Lopes Louro, Manuel de Oliveira, Cândido Mendes, Joaquim da Conceição Mateus, Manuel dos Santos Martins, Venceslau Rondão Figueira, António Tavares Correia, Augusto Luciano Galindo Bico, Armando Castelhana Abrantes, Carlos Martins, Francisco Nunes Galinha, Joaquim da Costa Amieiro, Róssel Mateus Lázaro, Silvino António de Barros Fernandes, Sílvio Vilela Cardoso, David do Garmo Piedade, José Marques Agostinho, Manuel Marques, José Barreto de Almeida, António da Costa Rodrigues, Hermínio dos Santos Donato, Eduardo Horácio Alves de Oliveira, Tarquínio Solano Onofre Marques, Fernando

da Veiga Braz, Alfredo Azevedo dos Santos, António Ribeiro, Artur Rocha Amaro, Joaquim António Rocha Cortes, Joaquim Martins, Benjamim Correia Marinho, Joaquim da Silva Soares, João Barbosa, António Marques Morgado, António de Oliveira, Álvaro Freire Lopes, João dos Santos, Eduardo de Azevedo Carneiro de Macedo, Mário Ferreira, José Perpétua Marques, João António Carvalho da Rosa, António Cunha, Manuel Martins da Severina, Amílcar da Luz Henriques, António Nogueira Roque, António Lopes Policarpo, Manuel Inácio da Palma, Fernando Barros de Oliveira Santos, Albertino Ferreira Serra, Anibal Matias Ribeiro, António Domingos, José de Ascensão Gomes, Manuel Ferreira, Josué Lopes Farinha, José da Cruz Leal, José Simão Serras, Luiz Rodrigues, Narciso Henriques Mochô, José Joaquim, Florentino José Fonseca de Oliveira, Américo Coelho, António Mateus Pimenta, Adélio Julião de Carvalho, Eugénio Serafim Ribeiro da Silva, Albino Rodrigues Baptista, Joaquim Ferreira, Artur Jacinto, José da Silva Gonçalves, Armando Augusto Pires, José Pinho de Carvalho e Francisco Gomes Figueiredo.

Sub-chefes de distrito que fizeram exame para Chefes de distrito e que foram aprovados

Joaquim Cordas, Joaquim Rosa, João Courelas, Eudoxio dos Santos, Luiz Oliveira, Joaquim A. Noruegas, Luiz Silva Lopes, Joaquim Gonçalves, José P. Letra Baptista e José M. Gonçalves.

O Sub-chefe de distrito Joaquim Cordas foi premiado pecuniariamente por se ter classificado em 1.º lugar.

Nomeações

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

Empregado de 3.ª classe: João José da Silva Júnior.

Ajudante de arquivista: Manuel Rodrigues.

Reformas

Em Agosto

EXPLORAÇÃO

Álvaro Nunes Grácio, Guarda-freio de 2.ª classe, na 2.ª Circunscrição.

João Ferreira da Costa, Conferente, de Lisboa-P.
Manuel Joaquim Velinho, Carregador, de Castelo Branco.

António Brás, Carregador, de Malveira.
Jorge dos Santos Brás, Carregador, de Coimbra B.

Em Setembro

EXPLORAÇÃO

José António Pereira de Matos, Chefe de Repartição do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Augusto de Oliveira, Telegrafista principal, de Alfaiolos.

MATERIAL E TRACÇÃO

Manuel Joaquim Cardoso, Maquinista de 2.^a classe.
Joaquim do Carmo Delca, Fogueiro de 1.^a classe.
Abílio Pinto Ricardo, Fogueiro de locomóvel.

VIA E OBRAS

David Gomes, Chefe do distrito 87, Benfica.
Francisco Policarpo, Assentador do distrito 266-C, Cabeço de Vide.

Alexandre Cid, Assentador do distrito 243, Cacela.
José António Branco, Assentador do distrito 443, Vesúvio.

Falecimentos

Em Setembro

EXPLORAÇÃO

† *António Albino das Neves*, Factor de 3.^a classe, de Valença.

Admitido como Praticante em 26 de Abril de 1919, foi nomeado Aspirante em 1 de Junho de 1927 e Factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1929.

† *Filipe Fernando Ribeiro*, Factor de 3.^a classe, de Campanhã.

Admitido como Praticante 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.

† *André Parracho*, Conferente, de Entroncamento. Nomeado Guarda de estação em 21 de Junho de 1923, foi promovido a Conferente em 21 de Maio de 1925.

† *Avelino Marques Mané*, Guarda, de Ovar. Nomeado Carregador em 21 de Outubro de 1918, foi passado a Guarda de estação em 1 de Janeiro de 1920.

† *José Pinto*, Guarda, de Alfândega. Admitido como Carregador eventual em 22 de Setembro de 1915, foi nomeado Carregador efectivo em 10 de Maio de 1919, e Guarda de estação em 21 de Julho de 1940.

† *António Carrilho Pinheiro*, Carregador, de Sintra.

Nomeado Carregador em 14 de Setembro de 1903.

† *Maria Rosa da Silva*, Servente de W. C., de Gaia.

Admitida como Guarda suplementar em 11 de Junho de 1916, foi nomeada efectiva em 21 de Fevereiro de 1917 e passada a Servente de W. C. em 21 de Março de 1927.

VIA E OBRAS

† *José Pombo*, Guarda-fios de 3.^a classe, da I. de T. e Sinalização.

Admitido como Guarda-fios de 3.^a classe em 1 de Julho de 1939.

† *Joaquim da Silva*, Pedreiro do G. P. P. da 4.^a Secção.

Admitido como Pedreiro do G. P. P. em 15 de Outubro de 1924.



† Filipe Fernando Ribeiro
Factor de 3.^a classe



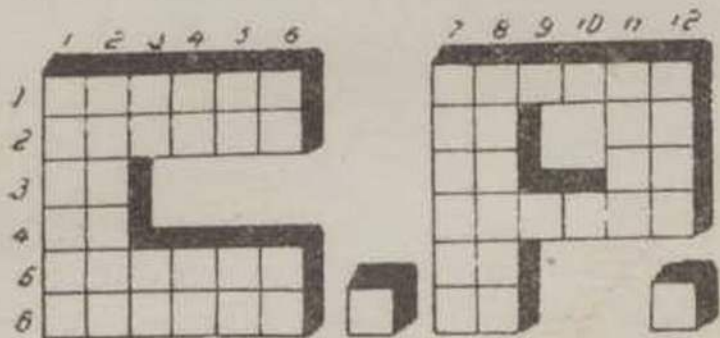
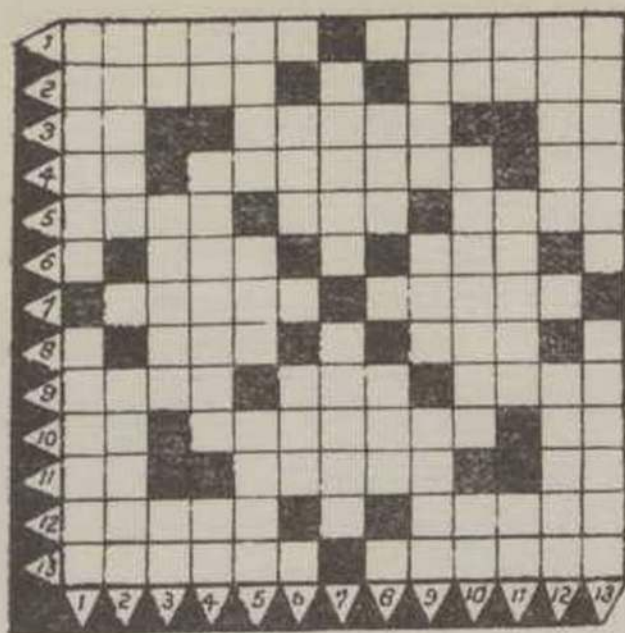
† André Parracho
Conferente



† António Carrilho Pinheiro
Carregador



† Maria Rosa da Silva
Servente



Palavras cruzadas: 19 — *Horizontais:* 1 — Conto, «estação»; 2 — Lança, investigues (inv.); 3 — «Nota», cama, roda; 4 — Também, murmura, aparência; 5 — Toma, fútil, dinheiro; 6 — «Mulher», defeito; 7 — Trago, assoles; 8 — Zêlo, lírio (inv.); 9 — Disfarce (inv.), falso, Oriente; 10 — «Nota», lugar, «nota» (inv.); 11 — «Nota» (inv.), beleza rara, lia (inv.); 12 — Governanças, bebedeira; 13 — «Ave galinácea», vias.

Verticais: 1 — Pinta, escolhos (inv.); 2 — Grave, governo; 3 — «Nota», salto, «Nota»; 4 — «Nota» (inv.), canto, embora (inv.); 5 — Fenda, suico, geração; 6 — *Vinho*, justo (inv.); 7 — Agárico, denso; 8 — Ave pern. (Af.), concordar; 9 — Mulher formosa (inv.), obstáculo, ao acaso; 10 — Nota, mostro, enredo (inv.); 11 — Cálculo (inv.), peq. crustáceo isópode de água doce, viração (inv.); 12 — Fiado, juízo (inv.); 13 — Gancho (inv.), galas.

20 — *Horizontais:* 1 «Homem», úteis; 2 — Socorro, venlo, nota; 3 — Oferece, além, doa (inv.); 4 — Porco (inv.), reine; 5 — Navio pequeno, não; 6 — Amotinar, postura.

Verticais: 1 — Estatuetas da virgem; 2 — Humilhes; 3 — Duas letras de neve, duas letras de vaso; 4 — Dó, me; 5 — Mi, suspenda; 6 — Duas letras de mole, gesto; 7 — Monte de sal; 8 — Pôr arames; 9 — Consoantes; 10 — Consoante, mas; 11 — Vila portuguesa; 12 — Ansia.

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Novembro de 1941

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional branco .. kg.	2\$70	Farinheiras .. kg.	10\$00	Petróleo—Em Lisboa.... lit.	1\$90
Açúcar de 1. ^a Hornung.. »	4\$50	Feijão branco miúdo lit.	2\$40	» —Rest. Armazens »	2\$00
» » 2. ^a » .. »	4\$35	» » grado..... »	2\$50	Queijo da serra..kg. 17\$50 e	20\$00
» pilé..... »	4\$65	» » apatalado.. »	2\$60	Sabão amêndoa »	1\$20
Azeite extra lit.	7\$40	» frade..lit. 1\$75 2\$00 e	2\$10	» offenbach..... »	2\$60
» fino »	7\$00	» manteiga lit.	2\$50	Sal lit.	\$35
Bacalhau Inglês kg.	variável	» avinhado »	2\$50	Sêmea kg.	\$90
» Nacional..... »	»	» S. Catarina »	2\$50	Toucinho..... »	variável
» Islândia »	»	Lenha em Lisboa..... kg.	\$30	Vinagre..... lit.	1\$45
Batatas »	»	» rest. Armazens... »	\$20	Vinho branco {Campanhã »	2\$00
Carvão sôbro—Em Lisboa »	\$65	Manteiga »	21\$50	» {Rest. Armaz. »	1\$90
» » —Rest. Armazens »	\$55	Massas..... »	4\$10	Vinho tinto. {Campanhã »	2\$00
Cebolas »	variável	Milho..... lit.	1\$10	» {Rest. Armaz. »	1\$90
Chouriço de carne »	19\$50	Ovos dúz.	variável		
Farinha de trigo »	2\$30	Presunto kg.	16\$40		

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 Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atoadados, fazendas para fato caçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado

Quem for económico deverá abastecer-se nos Armazens de Víveres, 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 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.**).