

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 148

QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantes, Dalotos, Mefistófeles
e Sécora, (26,4).

QUADRO DE MÉRITO

Arlinda, Cagliostro, Cruz Canhoto, Martins, Novata, Otre-
bla, Roldão, Veste-se, Gavião, Pacato, Pastor e Pro-
feta (22,1), Barrabás, Diabo Vermelho, Manelik, Preste
João, Visconde de Cambolh, Visconde de la Morlière
e Radamés (22,0), Fortuna (18,4).

Soluções:

Biformes: Meco, Mofino.

Duplas: Açodado, Abalo, Aberta, Ceres, Aba, Clemente,
Acolheita, Achaque, Achaque, Maxima, Advertência.

Palavras cruzadas: Horizontais—1 sal-embua-cão;
2 aba-a-ira; 3 bagas-g-algas; 4 inolo-r-seara; 5 noira-e-
manar; 6 a-aor-ala-b; 7 e-ana-mal-m; 8 hábil-l-amena;
9 anima-o-tenor; 10 gelar-o-Ester; 11 axi-c-ema; 12 soã-
achou-sio.

N. B.—Como as soluções horizontais determinam as ver-
ticais, apenas se dão aquelas.

Mefistofélica: Patola.

Novíssima: Malsão.

Sincopadas: Mofina, Moeda, Frémito, Respeito.

Transpostas: Pachá, Boca, Saúde.

Em quadrado: 1.ª — Caco-abem-Cête-omem; 2.ª —
Atam-tolo-aloe-moer.

Em triângulo: 1.ª Platina-lúrido-arena-tino-ida-no-
a; 2.ª Trápola-rebeca-abuna-pena-oca-lá-a.

* * *

Aumentativas: 1 — O capricho é a *suposta* cubiça
ou o pretenso *desejo* daquilo que não se ama — 3.

*

2 — O capricho é a «*pinta*» negra que realça a bran-
cura da tez numa *feição* linda — 2.

* * *

Biformes: 3 — O capricho é a *harmonia* aparente em
que *descansa* a eterna confusão universal — 3.

*

4 — O capricho é a *experiência* tóla do jogador que
gista na lotaria o dinheiro que paga a sorte dos outros — 2.

5 — O capricho é o guia *obscuro* e imprevidente da for-
tuna *cega* — 3.

*

6 — O capricho é uma «*vaga*» de loucura que embala
a *ilusão* — 2.

*

7 — O capricho é o grão de areia que *traça* e muda às
vezes o *destino* dos impérios — 3

* * *

Duplas: 8 — O capricho é uma *coisa* sem valor que
por obra do diabo se paga muito cara — 2.

*

9 — O capricho é o *sonho* de uma *ilusão* tornada reali-
dade — 2.

*

10 — O capricho é uma *fantasia* da *vontade*, quando não
é do acaso — 2

*

11 — O capricho é a *origem* daquilo que não devia ter
começo — 4.

*

12 — O capricho é a *paixão* com que se persegue
sem *descanso* a felicidade que se não vê — 6.

*

13 — O capricho é o *acaso* que tanto pode dar a *ventura*
como a *desventura* — 3.

* * *

Sincopadas: 14 — O capricho é a *paixão* momentâ-
nea, que se não *disfarça*, por aquilo que depois sempre se
há-de aborrecer — 3-2.

*

15 — O capricho é a *tolice* que *cativa* muita mulher bo-
nita — 3-2.

*

16 — O capricho é o *despeito* que às vezes temos con-
tra nós próprios, v. Itado, sem «*desculpa*», contra os outros
— 3-2.

*

17 — O capricho é o *agravo* que se *pratica* contra o
que se ama em favor do que se não ama — 3-2.

*

18 — O capricho é o pior dos *passatemplos* com as mu-
lheres; torna às vezes *culpados* os inocentes e *absolve* os *de-*
linquentes — 3-1.

(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: Commercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Sinalização de caminhos de ferro. — José Maria Barbosa Pitta. — Évora, a Cidade-Museu. — Em viagem. — Consultas e Documentos. — Estatística. — As abelhas. — O Natal na Escola Camões. — Pessoal.

Sinalização de caminhos de ferro

A obrigatoriedade de percurso imposto aos veículos é característica fundamental do sistema de transportes ferroviários: o maquinista duma locomotiva não escolhe o caminho que prefere, não pode ultrapassar os comboios que o precedem na mesma direcção, nem tão pouco cruza, quando lhe apraz, com os que correm em sentido inverso.

Os carris são-lhe guia mas prisão ao mesmo tempo.

Este constrangimento da liberdade de movimento da circulação ferroviária exigiu a criação duma linguagem simbólica entre os agentes dos comboios em marcha e os da via a-fim de garantir a segurança e permitir ao mesmo tempo a execução de tôdas as manobras de que necessita a exploração dum caminho de ferro.

Essa linguagem ou sistema de comunicações estabeleceu-se por meio de *sinais*.

«Os sinais, diz o *Regulamento de Sinais* da Companhia, são utilizados para comuni-

car ao pessoal de condução de locomotivas, de trens, das estações ou da via, ordens relativas à circulação de comboios, às condições em que ela se efectua, ou à execução de manobras».

Há um século, quando se iniciou a construção de vias férreas, os sinais eram poucos e rudimentares. Parece que era suficiente escalonar homens ao longo da linha para fazerem gestos aos maquinistas; às vezes um homem a cavalo precedia o comboio tocando uma corneta para chamar a atenção dos transeuntes e convidá-los a afastarem-se do caminho de ferro.

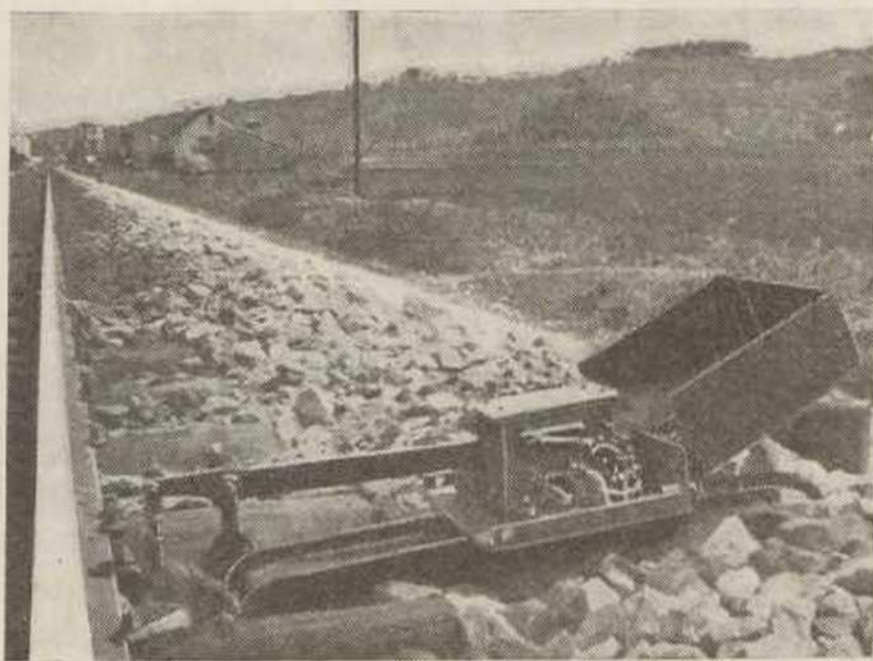
Hemos de concordar que o aguilhão da velocidade ainda não tinha picado o Homem!

A propósito convém frisar que a idéia da velocidade foi praticamente sugerida ao género humano pelo caminho de ferro. De facto, é interessantíssimo observar nas primeiras descrições dos escritores contemporâneos do nascimento deste meio de locomoção, o efeito de surpresa produzido nos



Disco avançado de manobra mecânica visto pelo tardo

viajantes e na população em geral por deslocamentos a velocidades horárias de 40



Pedal. Este sinal funciona por acção dos pesos das rodas dos veículos que fletem os carris. Esta flexão transmite-se por um braço metálico a um aparelho eléctrico onde provoca um contacto efectivo que se transmite por fios a campainhas colocadas nas casas de guarda de passagens de nível, que assim têm aviso antecipado da marcha de qualquer comboio ou veículo.

ou 50 quilómetros. Sente-se que se adquiria uma noção nova, pois a palavra relâmpago aparece constantemente como termo de comparação.

Foi em 1840 que se empregaram os pri-

meiros sinais fixos na linha de *Stokton a Darlington*, na Inglaterra.

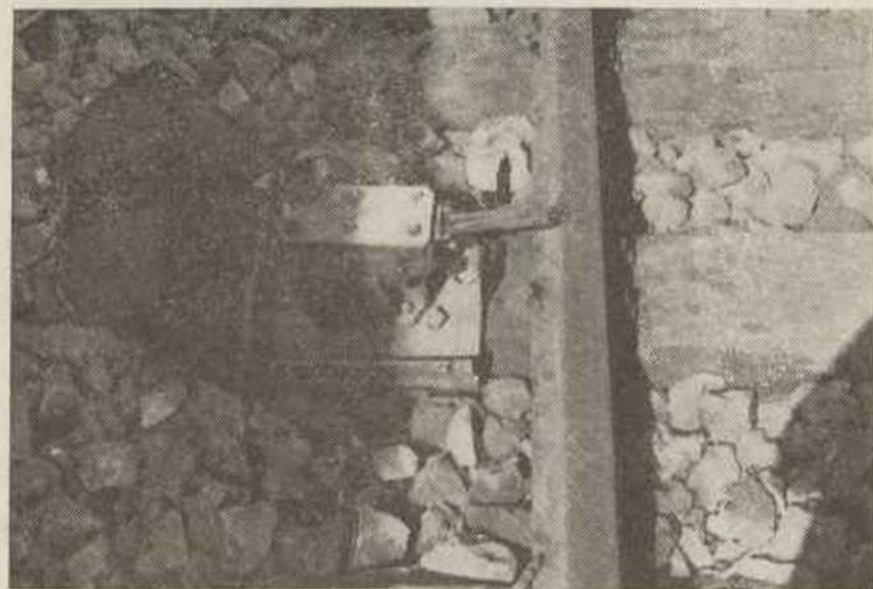
Os dirigentes deste caminho de ferro tiveram a ideia de colocar em certos pontos devidamente escolhidos, mastros que serviam de suporte a grandes lanternas com vidro pintado metade de verde e outra metade de vermelho. Uma corrediça podia mascarar ora uma ora outra cor: quando levantada até meio e mostrava a parte do vidro pintada de verde o sinal significava que o maquinista devia marchar com *precaução*: se a corrediça, pelo contrário, encobria a metade superior e mostrava a inferior colorida de vermelho, tal indi-

cação queria dizer que havia *perigo* para a circulação do comboio.

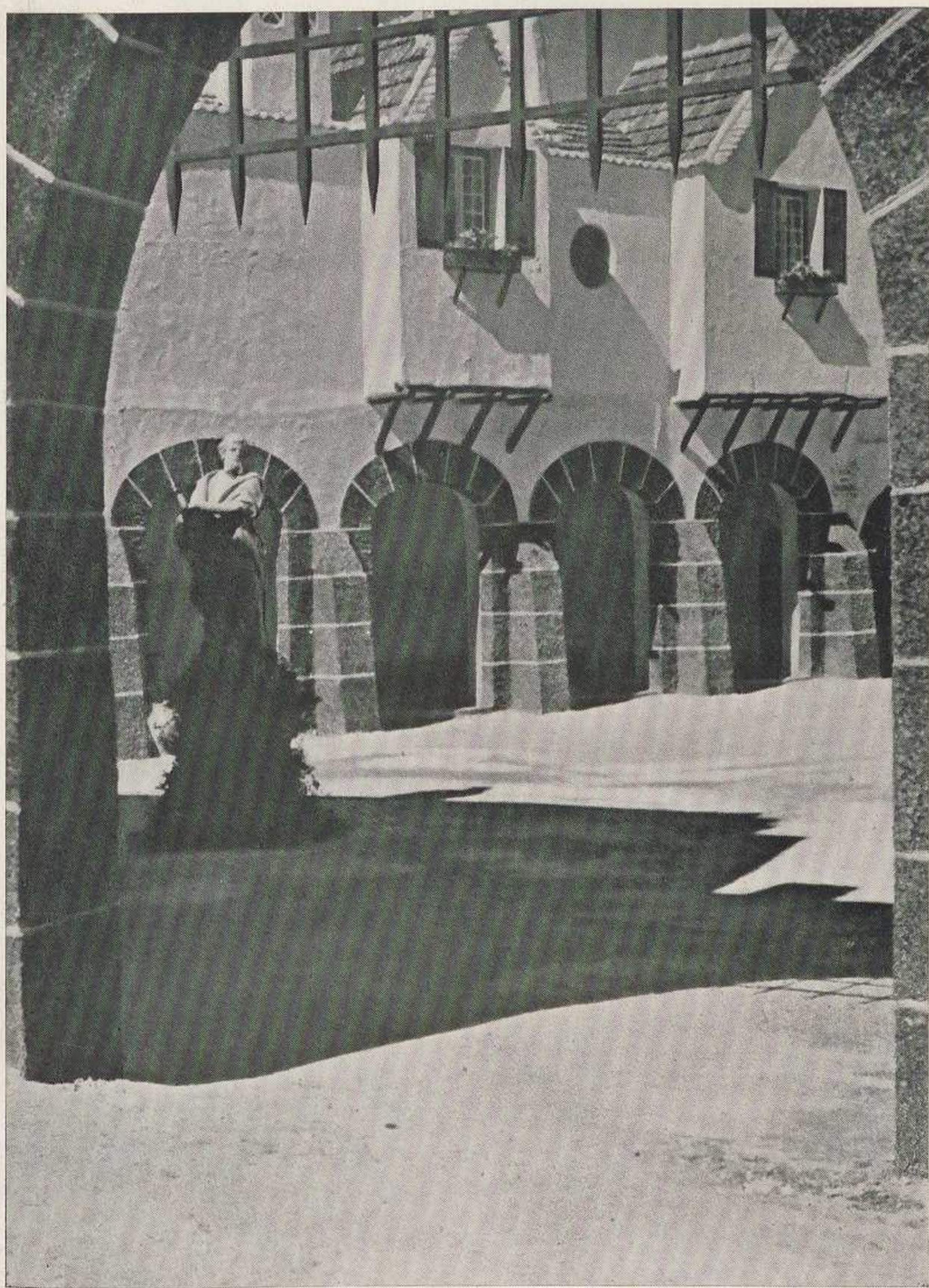
Este sistema embrionário sofreu, com o tempo, numerosas modificações.

Desde então aplicações e inovações sucessivamente mais complexas têm aperfeiçoado a linguagem dos sinais que hoje se encontra por toda a parte minuciosamente regulamentada por *códigos de sinais*.

Entre nós todo o ferroviário consciencioso



Pedal universal. Ao lado do carril, da banda de fora da linha, existe um aparelho que espeta um molho de arames. Quando um veículo passa, o verdugo da roda faz baixar o braço de arames que com esse movimento provoca um contacto eléctrico no aparelho, o qual fecha o circuito que faz retinir a campainha de P. N. a distância. Isto chama a atenção da Guarda que imediatamente fecha as cancelas.



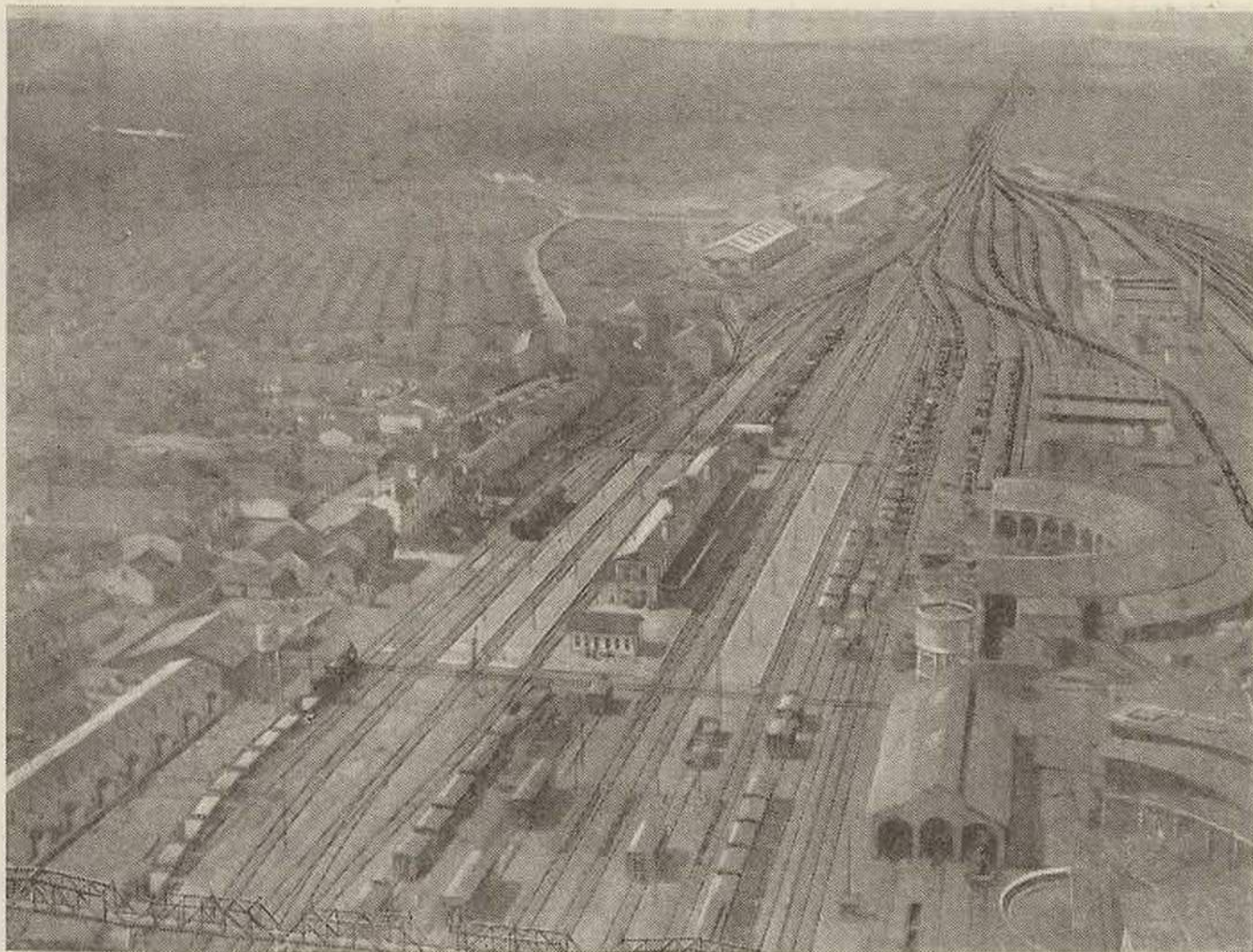
EXPOSIÇÃO DO MUNDO PORTUGUÊS — Bairro comercial

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

se preza de saber de cor o tradicional *livro 3*, oficialmente denominado *Regulamento de sinais*.

Não devemos esquecer que o *livro 3* é complemento lógico do *livro 2* intitulado *Regulamento da circulação dos comboios e dresinas* que igualmente todos os funcionários de caminhos de ferro conhecem pormenorizadamente e respeitam com máximo rigor.

Para dirigir e vigiar cuidadosamente o andamento dos comboios e encaminhar com regularidade e segurança os



Vista de parte da estação do Entroncamento tirada de avião em 1930. Hoje o aspecto desta estação na zona abrangida pela fotografia é muito diferente e os ferroviários poderão avaliar os progressos feitos. Na gravura distinguem-se bem os carris que são característica primordial dos caminhos de ferro, que se por um lado servem de guia dos comboios, por outro constituem prisão, pois não permitem liberdade absoluta de movimentos dos veículos.

veículos foi necessário adestrar numerosos pessoal e estabelecer vasta organização de instalações fixas predispostas ao longo das linhas.

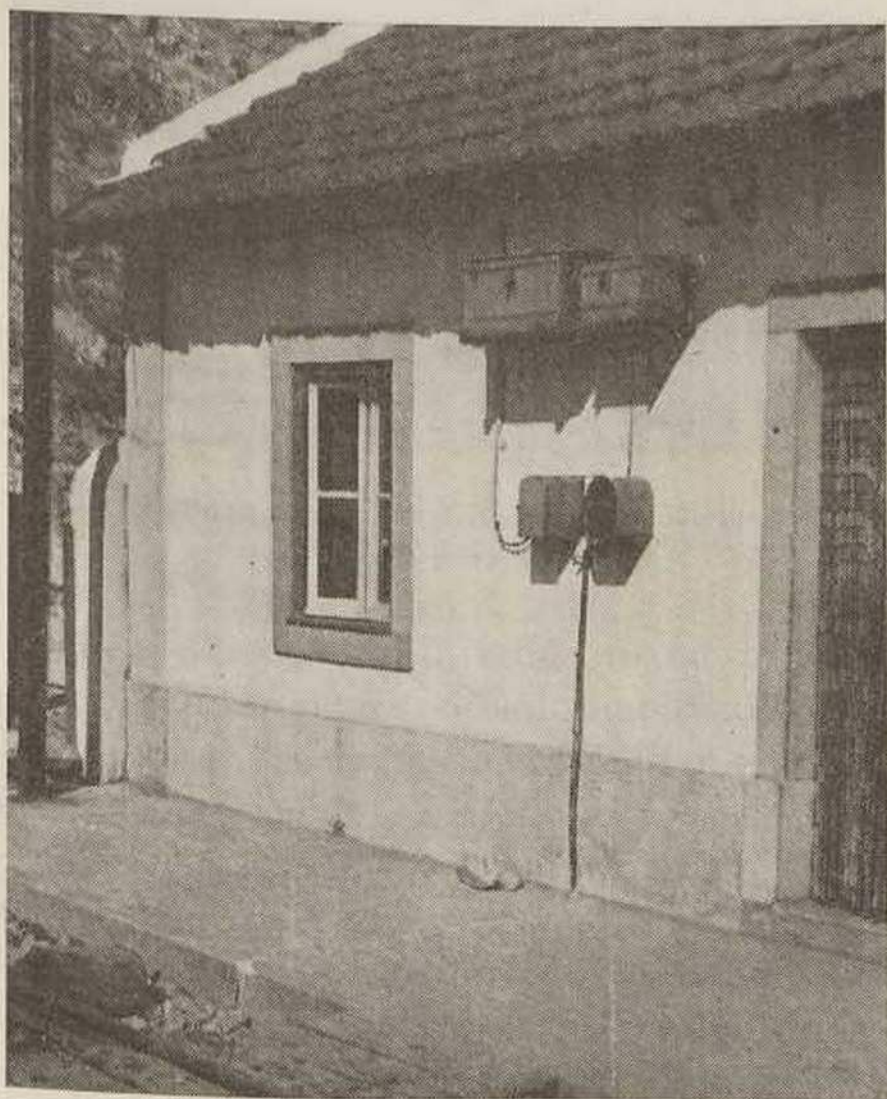
Tão complicada instituição pesa gravemente no orçamento das empresas ferroviárias mas garante aos respectivos transportes alto coeficiente de segurança que em muito supera a de todos os outros meios de locomoção.

Mason, técnico italiano de seguros, calculou, baseado em estatísticas da actualidade, que o risco provável de desastre para um automobilista é 62 vezes maior do que para o dum passageiro de caminho de ferro.

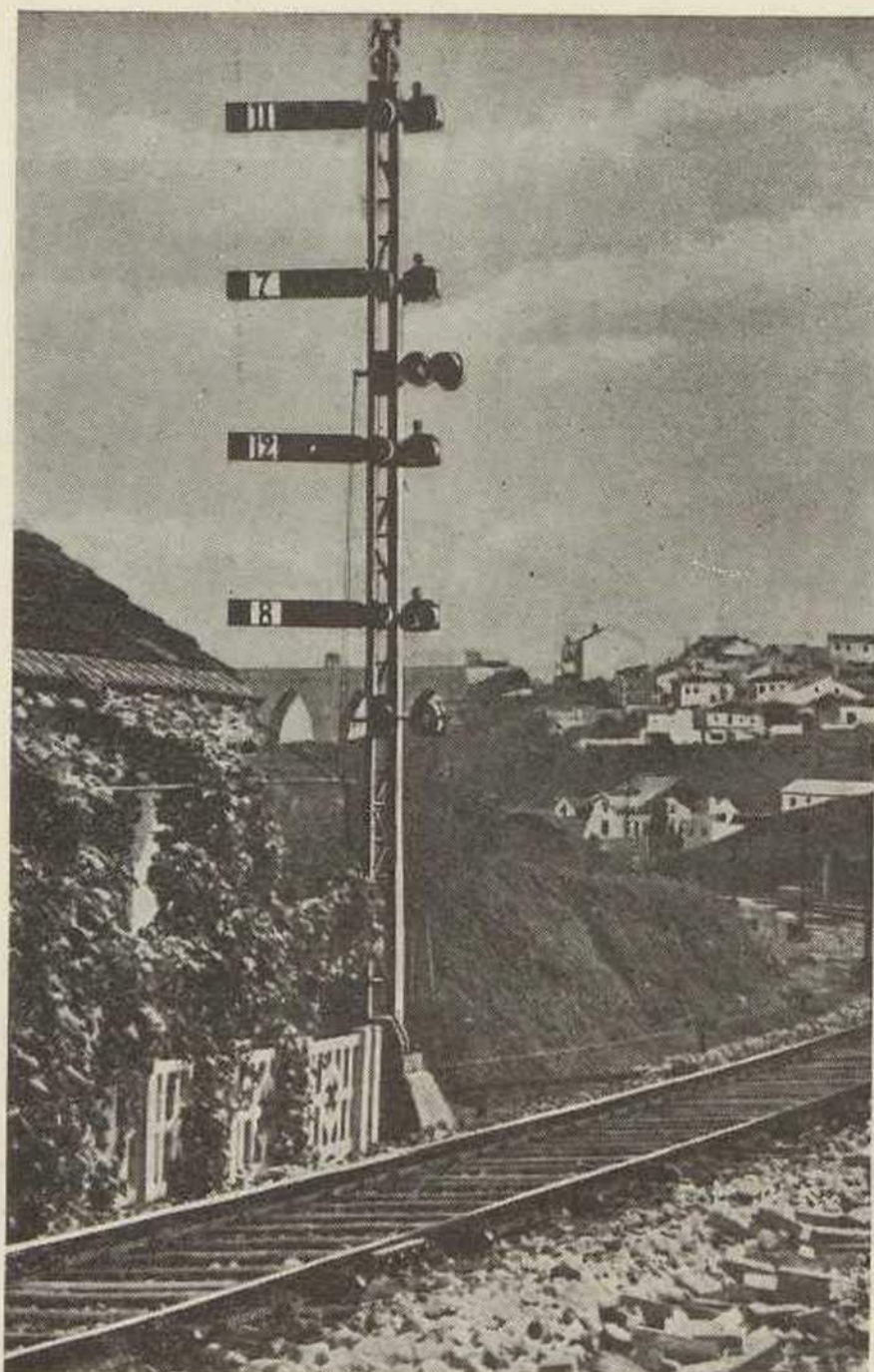
Três princípios fundamentais dominam a sinalização ferroviária.

O primeiro, é a observância indiscutível, que se traduz em prescrição imperativa, que todas as empresas inscrevem à cabeça do Regulamento como base essencial, e que o nosso *livro 3*, no seu artigo 2.º, regista nos seguintes termos:

«Os agentes da Companhia, seja qual

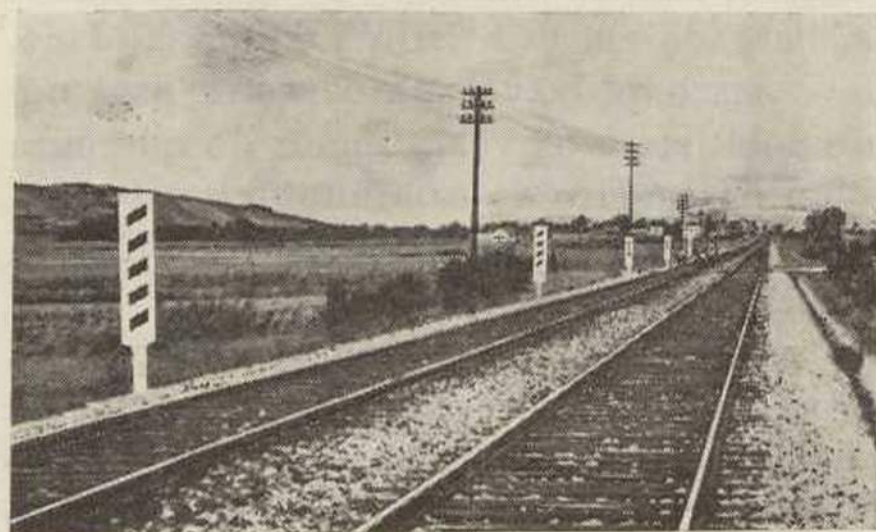


Pedal universal na linha e respectiva aparelhagem e campainha de alarme na parede da casa da Guarda.



Semáforo quádruplo, entre Sete Rios e Campolide, comanda a entrada de Campolide, em 1941.

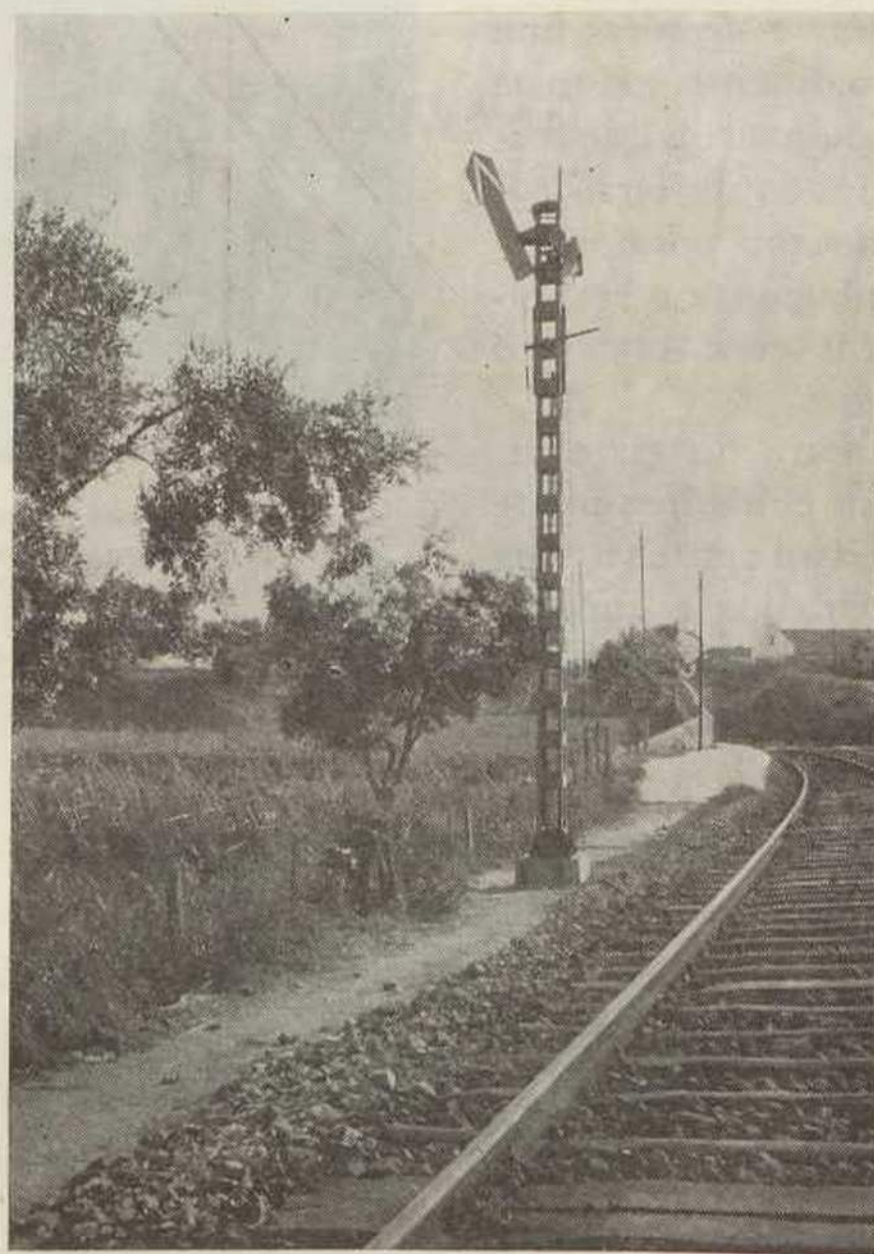
fôr a sua categoria, devem obediência passiva e imediata aos sinais que lhe sejam dirigidos».



Pranchas avisadoras da aproximação de disco. De cinquenta em cinquenta metros, 5 postes especiais pintados de branco com tantos traços negros quantos correspondem ao seu número de ordem a partir do disco chamam a atenção do maquinista,

Significa isto que as indicações dos sinais são ordens que não se discutem mas se cumprem imediata e escrupulosamente.

O segundo princípio diz-nos que a ausência de qualquer sinal indica via livre, e o terceiro que se deve proceder sempre em qualquer ponto da linha como se um comboio fôsse esperado, isto é, que, se a via não está completamente livre, tem de ser protegida por sinal fixo ou móvel.



Semáforo avisador de três posições. Comanda a entrada de Braço de Prata, do lado de Chelas.

O Serviço do Movimento regula a circulação dos comboios e distribui as ordens relativas à ligação material e funcional entre o pessoal daqueles e o das estações ou da via, ordens que são transmitidas por sinais, aos quais se deve obediência absoluta e passiva e que devem ser claramente compreendidos.

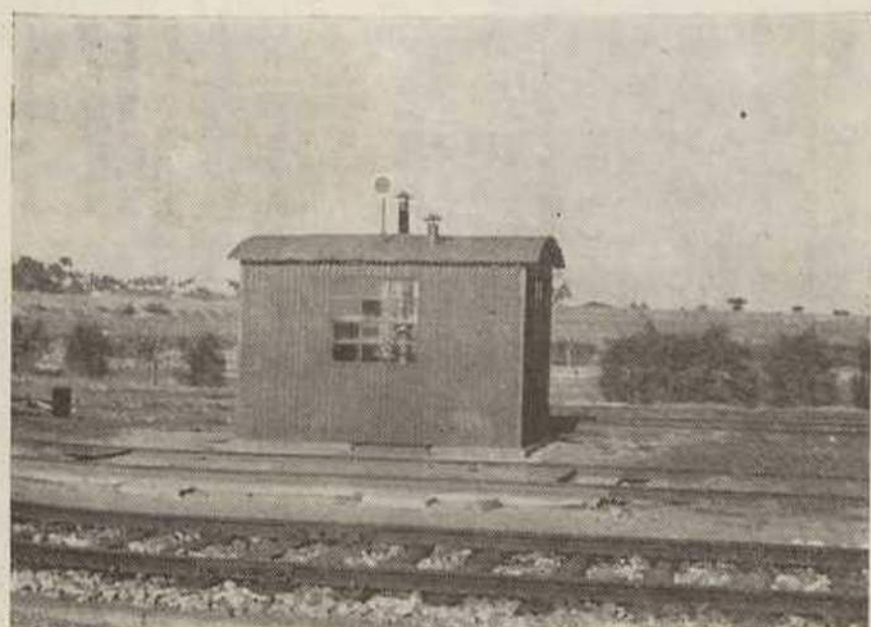
Os sinais sintetizam e exprimem tais ordens por meio de poucas mas características fórmulas representadas por várias posições



Tipos de caixas com manipulo de manobra de agulhas e sinais munidos de cabresto, cadeado *Bouré* e lanterna indicativa de posição de agulha.



Agulha munida de pedal, ferrolho, lanterna e placa indicativa de posição de agulhas. Vêem-se as varas metálicas para manobra ligadas ao pósto central Saxby.



Báscula de pesar vagões com respectivo disco de protecção, na estação de Pinhal Novo.



Agulheiro munido dos seus apetrechos

dêsses aparelhos que não ofereçam dúvidas e de boa visibilidade ou de luzes de várias cores cuja distinção se faça com perfectibilidade.

Os sinais em uso são ópticos e acústicos e em ambas as modalidades há-os fixos e móveis.

(*Continua*)



À esquerda da gravura, campainha *Postel-Vinay* que assinala electricamente a partida dos combóios das estações colaterais por meio de número de badaladas convencionais segundo o sentido da marcha. Nota-se poste indicativo de paragem de locomotivas, por se tratar de um apeadeiro. A P. N. possui telefone, como o demonstra o respectivo pavilhão.

José Maria Barbosa Pitta

REFORMOU-SE em 1 de Outubro do ano passado o Sr. José Maria Barbosa Pitta, cuja longa carreira ferroviária constitue um exemplo de dedicação pela profissão.

Admitido como Praticante em 7 de Dezembro de 1889, ascendeu sucessivamente a várias categorias, até que em 1 de Janeiro de 1907 era promovido a Chefe de Secção do Serviço do Movimento. Em 14 de Março de 1910 pede a demissão, para ir ocupar o cargo de Chefe de Serviço do Movimento na Companhia da Beira Alta. Mais tarde, em 1911, era nomeado, na Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Sub-Chefe do Serviço do Movimento, passando em 27 de Setembro de 1912, com a mesma categoria, para a Direcção do Sul e Sueste, e, em 25 de Março de 1919, Barbosa Pitta é nomeado Secretário da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

Em Maio de 1927, após o arrendamento das linhas do Estado, pela Companhia, passou a ocupar nesta o cargo de Chefe do

Serviço do Movimento, Adjunto, até 1 de Janeiro de 1935, data em que foi nomeado Chefe do Serviço do Movimento, e quatro anos mais tarde Chefe de Serviço, Adjunto à Divisão da Exploração, cargo que desempenhou até à data da reforma.

As qualidades de trabalho e competência deram-lhe jus a que repetidas vezes fôsse louvado pelos seus superiores e por entidades oficiais.

A sua fôlha de serviços dá-nos idéia nítida do que foi a carreira do Sr. José Barbosa Pitta, funcionário cujas qualidades e competência, são, aliás, sobejamente conhecidas por todos aquêles que de longe ou de perto tiveram ocasião de com êle colaborar.

Foi com muita pena que os seus superiores, colegas e subordinados o viram afastar-se do serviço activo da Companhia.

O *Boletim da C. P.* formula os mais sinceros votos por que o Sr. José Barbosa Pitta tenha ainda diante de si uma longa vida, que lhe permita gosar um descanso a todos os títulos merecido.



José Maria Barbosa Pitta

A perseverança

/// ///

///

///

tudo alcança

Évora, a Cidade-Museu

Por *António Montês*, Chefe de Secção do Serviço de Conservação da Via e Obras

FAZIA luar, um luar forte que escorria pelas paredes brancas da casaria e encharcava de luz as vielas sombrias do velho burgo.

Tôda a terra dormia, cansada dos calores escaldantes, que há semanas assolavam a planície alentejana.

Inteiramente só, meti por ruas apertadas, que à volta da Catedral formavam novos brancos. Uma ou outra mancha escura, denunciava pedras sagradas, que através de séculos faziam reviver um passado nobilíssimo.

Deixei as malas no antigo «Palácio da Inquisição», e, durante duas horas, calcurei as calçadas da terra desconhecida.

Num largo, a lua iluminava as colunas elegantes dum templo romano, prateava os capitéis rendilhados e descia até à base, enriquecendo ainda mais o «Templo de Diana», que, no dizer dos entendidos, era dos mais velhos da Península!

As paredes do Palácio Episcopal reluziam. A linda «Torre das Cinco Quinas» recortava-se no azul cetim do firma-

mento. As torres da Catedral, sóbrias, imponentes, recordavam-nos horas gloriosas.

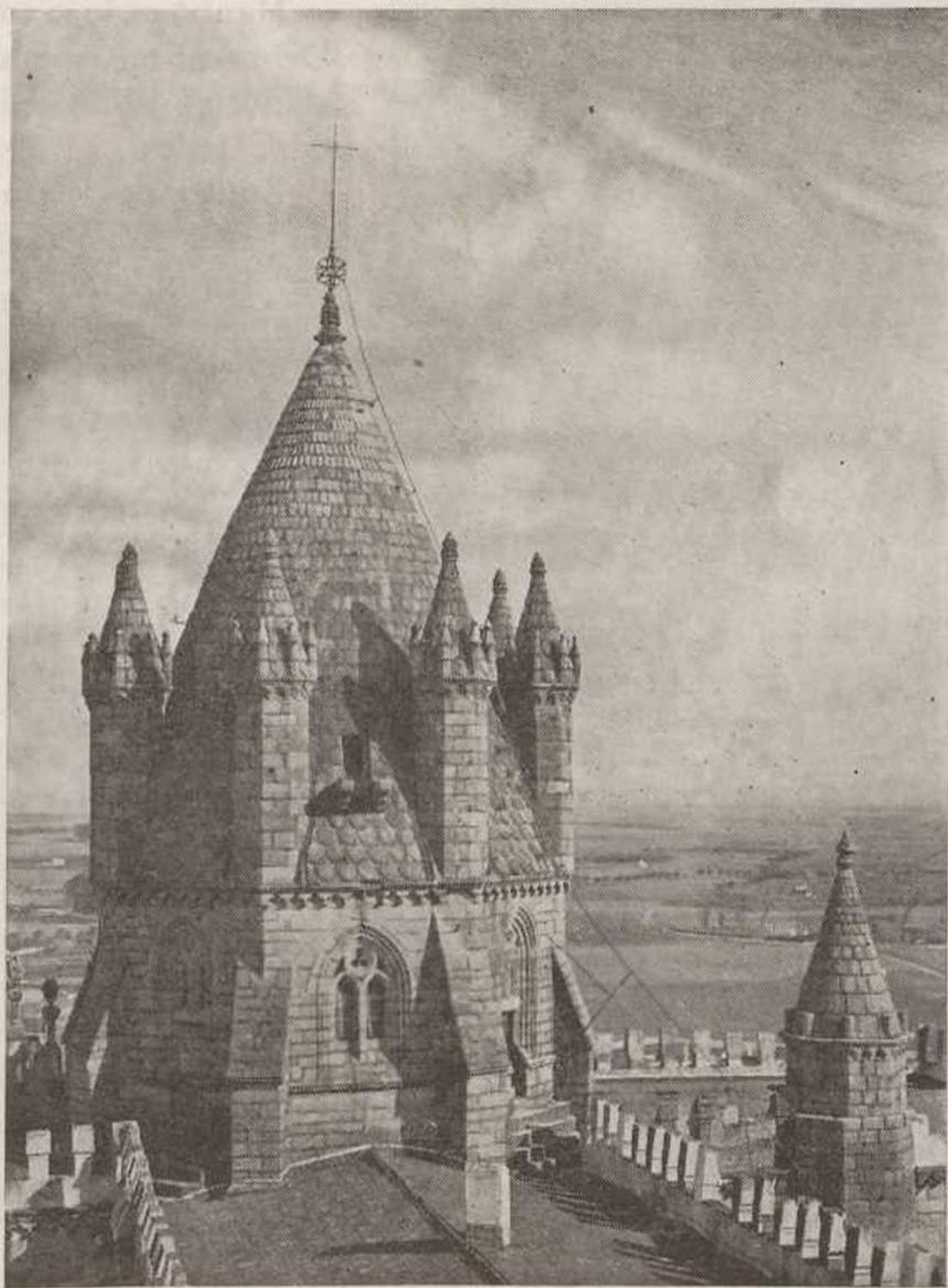
Ao acaso, meti por uma rua triste, onde o luar não chegava, e fui dar à «Carreira do Menino Jesus», onde um nicho, discretamente alumado, nos fala da fé do bairro humilde.

Mais adiante, dois arcos abraçados indicam-nos restos da antiga muralha, e, atravessando a arcaria da «Rua Ancha», desemboquei na «Praça do Geraldo», onde evoquei o soldado guerreiro, que a golpes de audácia tomou aos mouros o burgo antigo.

*
* *
*

A um lado, a arcaria continuava, e, de surpresa em surpresa, fui vagueando pelas ruas desertas, até entrar num largo acanhado, onde se erguia a fachada cenográfica da Igreja da Graça.

Voltei, e vi-me defronte do majestoso templo de São Francisco, e sempre ao acaso, peregrinando por ruas estranhas, ia folheando algumas das



O «altivo zimbório» da Catedral de Évora «que parece um elmo de guerra»



A fachada imponente da Catedral

mais belas páginas da História de Portugal.

A fonte elegante das «Portas de Moura», prendeu-me durante muito tempo. O perfil recortado da Catedral, iluminado pelo luar, desenhava-se a meus olhos deslumbrados. A luz entrava a jorros pelo gracioso varandim do «Palácio Cordovil» e rebrilhava nas águas da fonte monumental.

Mais adiante, uns panos de muralha contaram-nos feitos famosos doutro tempo.

A varanda da «Casa Soure» lembrava filigrana de prata, e enquanto seguia pela «Rua do Paço», distraído a olhar janelas manuelinas, deram três horas!

Não era uma terra vulgar a que visitava, não era uma cidade de provincia, incaracterística, era uma «Cidade-Museu», onde tudo tinha interêsse, tudo merecia atenção, tudo tinha grandeza, tudo evocava a obra dos nossos maiores!

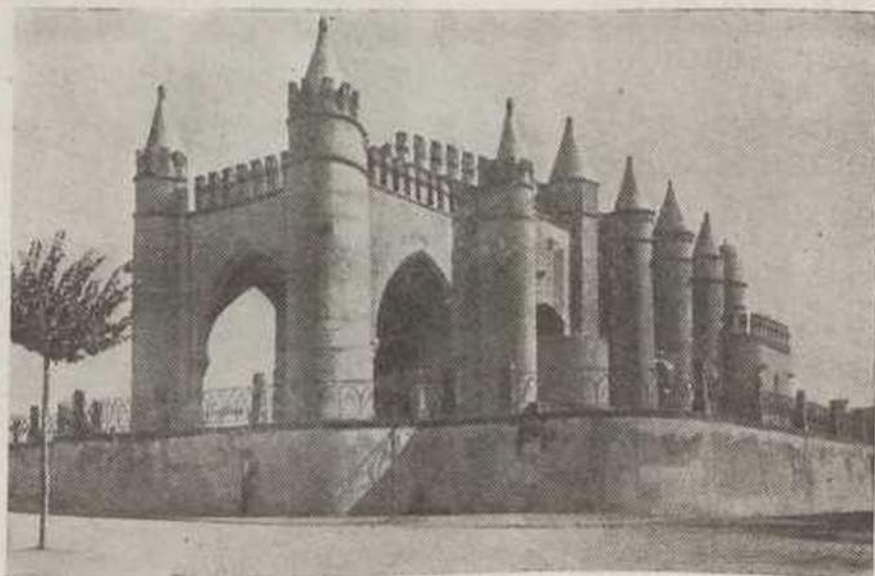
Nessa noite, não dormi, a pensar nas surpresas que me estariam reservadas para o dia seguinte...

*
* * *

Manhã cedo, o sol entrou no quarto. Debrucei-me à janela, e fiquei extasiado, ao olhar a fachada imponente da Catedral.

Entrei no vasto templo, recheado de preciosidades, verdadeira maravilha architectónica, onde não faltam austeridade e grandeza.

Como escreveu Gabriel Pereira, «é um hino e um salmo; aquela mole de granito escuro com as opulentas tôrres, os coruchéus, o altivo zimbório que parece um elmo de guerra, mesmo ao longe, tem a linha elegante e forte. Ali se repercutiu tôda a história de Portugal; glórias e prazeres



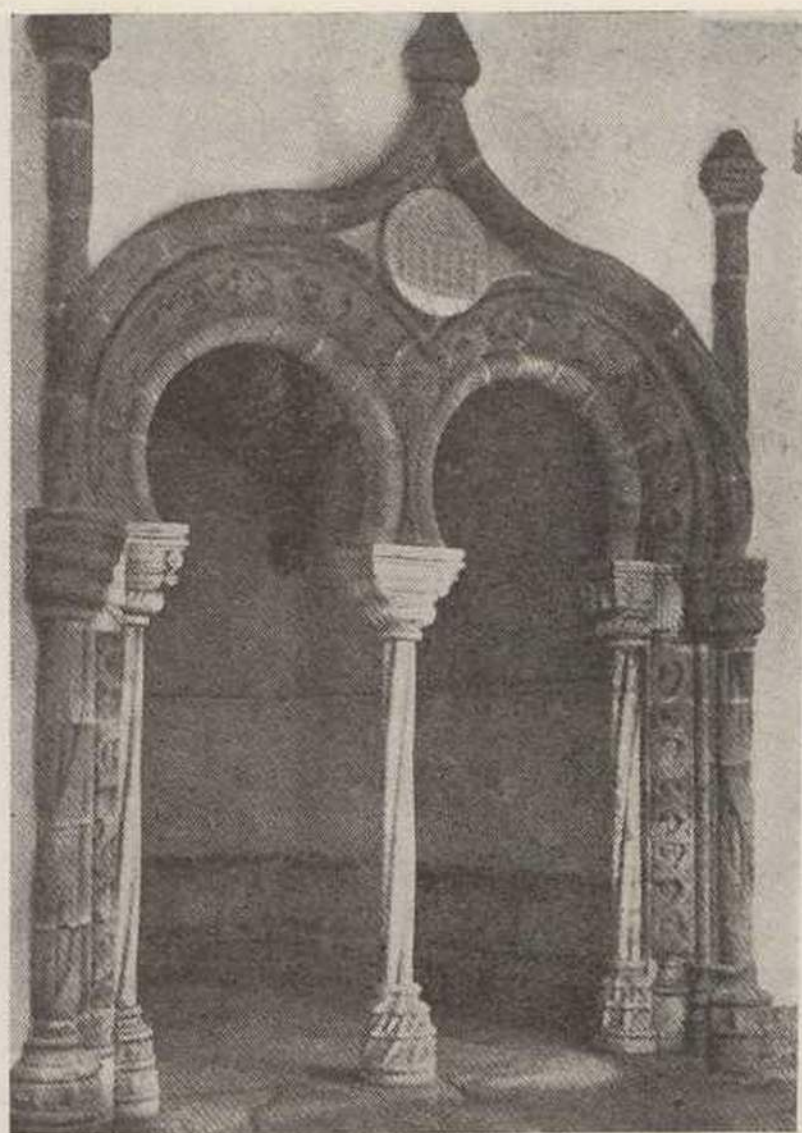
Igreja de São Braz, interessante documento de arquitectura gótica

ali tiveram eco; há vozes naquela silharia, vibrações na penumbra do trifório.

Sob os lagedos ou nas arcas tumulares, estão os ossos dos que viram e privaram com os reis, em sete séculos de monarquia. Uma pedra nos diz do Salado, outra da fúria francesa; aqui jaz o que salvou o mestre de Aviz; além repousam André de Gouveia e Severino de Faria. No púlpito da Catedral soou a voz de S. Francisco de Borja e de Frei Fortunato de São Boaventura.

A mais vibrante página do grande Fernão Lopes é a história da morte trágica de Joana Peres, pobre freira, que passou desvairada por essas naves; antes estiveram ali a gentil figura de D. Leonor, e bastas vezes, D. Nuno — o Condestável — e o Mestre de Aviz, oraram sob as severas ogivas.

As duas horas em que andei pelas naves grandiosas do templo evocador, na doce contemplação dum dos mais preciosos mo-



Pórtico da Sala do Capítulo do Mosteiro de S. João Evangelista (Lóios).



O órgão da Catedral, no Altar-Mór, de estilo D. João V



A fachada cenográfica da Igreja da Graça



Casa onde viveu o historiador Garcia de Rezende (1470-1536),
coleccionador do notável *Cancioneiro Geral*.

numentos da nossa terra, não mais se me
apagarão da memória!

*
* *
*

O largo monumental que lhe fica próximo, com a Biblioteca Pública, o Museu Regional, o Templo de Diana, a Igreja dos Lóios e o Museu Arqueológico, atrai-me uma vez mais, e por ruas estreitas e íngremes deambulei pela antiga cidade romana, por onde passaram godos e árabes, nas épocas distantes que precederam a formação da Nacionalidade.

Quando menos esperava, estava na velha Universidade, com a linda fachada a dominar a vasta colunata, por onde andaram Frei Domingos de Gusmão, Luiz de Molina, Manuel Alvares e São Francisco de Borja, espíritos brilhantes que apregoaram ao mundo o valor da cultura portuguesa.

Cruzando as ruas curiosas, ia recordando,

nos seus nomes, os nobres Cogominhos, os Estaços — varões ilustres nas artes e nas letras, — Alvaro Velho — companheiro de Vasco da Gama, e o notável espírito de Mestre Rezende, Sezinando Roiz e João Barradas, precursores valorosos de 1640, e Cicioso — o benemérito Pai dos Pobres.

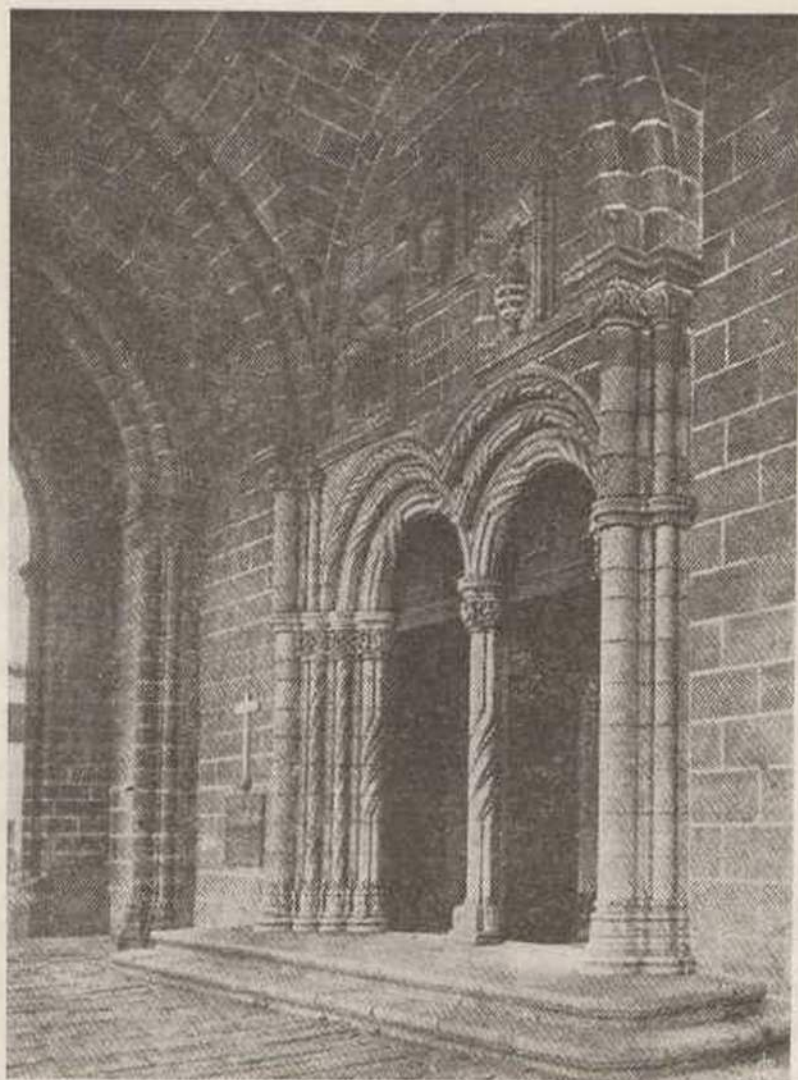
Outros, encontrei cheios de ironia quasi insultante, como as travessas da Caraça, do Mal Barbado, o Beco do Beijudo e a Rua do Capado.

Outros cheios de graça e beleza, como a Rua das Damas, das Donzelas, dos Três Senhores e a Travessa da Cozinha de Sua Alteza.

Encantado, ia olhando as casas, mirando as portas curiosas, contemplando as arcarias, entrando nos templos, e «por tódia a parte — como escreveu Fialho de Almeida — há coisas de album, fachadas de estranhos estilos, baldaquinos de granito por cima de pórticos, ruínas com ar de ópera, janelas manuelinas embutidas em paredes de casas modernas, claustros de ogiva, graciosas tor-



Uma rua de Évora — Arco de D. Isabel



Pórtico principal da Igreja de S. Francisco

relas, palácios renascença, fortalezas romanas, muralhas fernandinas, inscrições, arcos, passagens medievais, que é um nunca acabar de surpresas históricas, de pressuposições românticas, de escapadas no sonho, de aerostações pelo irreal...

*
* *
*

Pela tarde, entro na Igreja de São Braz, interessante documento de arquitectura gótica. Olho, extasiado, a abóbada ogival de São Francisco. Visito a Igreja de Santo Antão. Admiro os magníficos azulejos da Igreja de São Tiago. Contemplo as ruínas formosas do Palácio de D. Manuel, e vou ao Convento do Calvário que, na sua encantadora singeleza, nos lembra «uma noiva

deliciosa de bondade, cheia de ternura afectiva, que se desfez em caridade por não ter quem lhe saboreasse o perfume».

O luar voltou a aparecer e, inundando de luz a casaria branca, fazia ressaltar as pedras sagradas dos monumentos, que nos recordavam páginas gloriosas.

Os três dias passados em Évora — a Cidade-Museu de Portugal — constituíam um aperitivo para a visitar mais demoradamente.

Nas suas ruas empedradas, passaram figuras gradas da nossa história. Nos seus templos sumptuosos, rezaram reis e rainhas. Em volta das suas muralhas, houve lutas aguerridas, e por isso Évora era não só uma «Cidade-Museu», mas um compêndio de História Pátria, em que todos os capítulos estavam nitidamente gravados!

Quem algum dia visitar Portugal, e percorra, em encantadora peregrinação artística, as ruas da monumental cidade de Évora, ao entrar nos seus monumentos e ao admirar as suas muralhas doiradas, ficará a conhecer as mais brilhantes páginas, que os anos escreveram, nas pedras sagradas da «Cidade-Museu de Portugal»!



Casa do Morgado de Cordovil e a Fonte Quinhentista (1556)

EM VIAGEM...

Uma senhora recalcitrante

As festas dos Remédios, afamadas em tôda a Beira Alta, desde Vouzela a Almeida, e em Trás-os-Montes, desde Montalegre a Miranda do Douro, coincidiram nesse ano com uma temporada de cura e repouso que eu fazia em Vidago e, como era uma curta deslocação, resolvi interromper o tratamento e ir até Lamego, certo de que passaria três dias deliciosos entre uma massa compacta de povo folgasão e penitente, como nas romarias da Agonia e de S. Torcato.

Mas a viagem, de menos de 100 quilómetros, não era coisa fácil, porque tinha caído sobre Vidago uma vaga de calor, dêsses raios de fogo com que o sol bendito transforma as uvas do Douro num licor precioso.

Se no Vidago o calor já era grande, o que seria na Régua no pino do dia! Havia, porém, um combóio partindo de Vidago pela 1 hora, portanto, pela fresca; mas a idéia de que iria atulhado de romeiros, cantando e berrando tôda a noite, fêz-me reflectir e, pacatamente, tomei o mixto da tarde para ir dormir a Vila Real e no dia seguinte tomar ali o tal combóio, pelas 5 e meia da manhã. Assim foi. Mas quando o combóio chegou a Vila Real, apesar de trazer a composição elevada ao máximo, já vinha a trasbordar. Os passageiros que, como eu, esperavam, subiram num tropel, atirando com a conhecida legenda daqueles sítios em dias de ro-

maria ou de feira de ano:—Hoje não há «clássias»...

Subo para uma carruagem de 1.^a classe, cheia como as outras, e abrindo o único compartimento que tinha ao centro, onde mal entrava ainda a primeira claridade da manhã, descubro, oh! sorte divina, um lugar vago, parecendo que estava à minha espera. O barulho da porta acordou, porém, uma senhora que dormia com a cabeça repousada sobre o ombro do marido, a qual, aborrecida, disse ao homem entreabrindo os olhos mortifícios:—Aí vêm mais passageiros de 3.^a. Aconcheguei-me na poltronasinha disponível, fôfa, que era uma delícia, disposto a dormir até à Régua, quando a mulher, num destempêro lamentável, ralhou comigo, que não era ali o meu lugar, que fôsse para a 3.^a classe.

Ergui a cerviz e com aquela coragem de afirmar que faltou ao Raposo diante da camisa enxovalhada de *Miss Mary*, profanando o oratório da Tia Patrocínia, respondi-lhe que estava enganada, o meu lugar era ali, pois eu tinha como ela bilhete de 1.^a classe.

O marido mandou-a calar e eu, durante um quarto de hora, gosei em silêncio o desaire por que aquela senhora recalcitrante tinha passado.

Aqui para nós, que ninguém nos oiça, devo confessar que eu tinha bilhete de 3.^a classe.

GUERRA MAIO.



Consultas e Documentos

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Anexo à Tarifa Especial n.º 9-C — Passageiros — Bilhetes de mercados locais em vigor desde 16 de Novembro de 1941 — Indica as procedências, destinos, dias de venda e prazo de validade dos bilhetes da Tarifa Especial n.º 9-C.

9.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Estabelece a importância de 100\$00 por vagão, a título de depósito pela requisição de vagões.

Aviso ao Público A. n.º 714 — Anuncia que a Companhia se reserva o direito de encaminhar para a estação de Alcântara-Terra as remessas de batata que, em regime de vagão completo, sejam despachadas para Lisboa-P.

II — Fiscalização

Comunicação-Circular n.º 242 — Reproduz o espécime da «Autorização de Carregamento e Expedição» que deve ser passada pela Câmara dos Agentes Transitários para o despacho de remessas em pequena velocidade, destinadas ao estrangeiro.

Comunicação-Circular n.º 243 — Refere-se à revogação da autorização concedida à Agência «Maritime Internationale, S. A.», para venda de cupões.

Comunicação-Circular n.º 244 — Esclarece as disposições do «Aviso sobre concurso para a adjudicação da venda ambulante de água, frutas, doces, café, refrescos e tabacos» nas estações da Companhia.

Comunicação-Circular n.º 245 — Dá instruções relativas ao preenchimento do mod. E 1, em virtude das alterações introduzidas nas tarifas de passageiros.

Carta-Impressa n.º 318 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados no mês de Outubro de 1941 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 319 — Diz ter sido concedida a redução de 50 % sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte das filiadas que tomaram parte no Conselho Nacional da Liga da Acção Católica Feminina e Curso de Formação para Dirigentes, realizado em Lisboa, nos dias 17 a 24 de Novembro de 1941.

III — Serviços Técnicos

Carta-Impressa n.º 336 — Recorda aos chefes de estação o que determina a Circular n.º 849 que se refere à facilidade que as estações devem prestar aos agentes da Polícia de Viação e Trânsito, para se utilizarem das básculas, no sentido de verificarem o peso das cargas das caminhetas.

IV — Movimento

4.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 746 — Indica as séries e n.ºs de vagões da Beira Alta que deixaram de estar affectos a firmas transitárias.

Comunicação-Circular n.º 753 — Torna obrigatória a colocação de etiquetas — M 318 — nas remessas destinadas a domicílio.

Comunicação-Circular n.º 754 — Refere-se às requisições de vagões, conforme o disposto no 9.º Aditamento à T. D. Acessórias.

Comunicação-Circular n.º 755 — Permite a sobreposição de bidões de ferro com líquidos para o estrangeiro, nas remessas de vagão completo, desde que aquêles sejam devidamente calçados e seja feita a competente reserva.

Comunicação-Circular n.º 756 — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

Comunicação-Circular n.º 757 — Alude aos acidentes ocorridos em manobras nas estações, devido a erros na execução do serviço.

Comunicação-Circular n.º 758 — Determina que nenhum vagão particular espanhol, ao serviço de firmas portuguesas, seja carregado com destino ao estrangeiro, sem que tenha sido vistoriado por funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Carta-Impressa n.º 3944 — Proíbe, até aviso em contrário, o carregamento de cortiça procedente de Portugal, com destino ou em trânsito por Espanha, em vagões abertos espanhóis, quando a via a seguir seja Elvas-Badajoz.

Comunicação-Circular n.º 759 — Determina que sempre que, por motivo de avaria, fique retido em qualquer estação um vagão frigorífico da firma Manuel B. Vivas, L.ª, seja disso imediatamente dado conhecimento, por telegrama, ao Serviço do Movimento.

ESTATÍSTICA

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Setembro de 1941

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8 ...	5.681	5.439	2.183	2.386	2.973	2.445
> > 9 > 15 ...	4.994	4.685	1.872	2.106	3.688	1.890
> > 16 > 22 ...	4.662	4.622	1.894	1.865	2.672	2.442
> > 23 > 31 ...	5.319	4.882	2.140	2.345	3.800	2.699
Total	20.656	19.628	8.089	8.702	11.633	9.476
Total do mês anterior	22.471	20.279	6.950	7.550	8.166	6.863
Diferenças ...	-1.815	- 651	+1.139	+1.152	+3.467	+2.613

no mês de Outubro de 1941

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8	5.602	5.494	2.085	2.343	3.180	2.517
> > 9 > 15	5.000	4.780	1.655	1.757	2.828	2.393
> > 16 > 22	4.839	4.775	1.612	1.641	2.623	2.290
> > 23 > 31	6.509	5.984	2.242	2.274	3.886	2.998
Total	21.950	20.983	7.594	8.015	12.517	10.198
Total do mês anterior	20.656	19.628	8.089	8.702	11.633	9.476
Diferenças	+1.294	+1.355	- 495	- 687	+ 884	+ 722

Percurso quilométrico

Referente a Julho, Agosto e Setembro de 1941

Combóios		ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
		Percorso efectivo em		Diferenças em 1941		Percorso efectivo em		Diferenças em 1941		Percorso efectivo em		Diferenças em 1941	
		1940	1941	A mais	A menos	1940	1941	A mais	A menos	1940	1941	A mais	A menos
Julho	De passageiros.	358.339	271.123	-	87.216	118.139	98.069	-	20.070	116.528	152.249	35.721	-
	De mercadorias	252.126	287.060	34.934	-	29.870	27.499	-	2.371	81.722	72.237	-	9.485
	Em manobras..	84.613	87.037	2.424	-	26.338	25.545	-	793	26.775	34.472	7.697	-
	Totais..	695.078	645.220	37.358	87.216	174.847	151.113	-	26.826	225.025	258.958	43.418	9.485
Total das diferenças em 1941		A menos:		49.858		A menos:		23.234		A mais:		33.933	
Agosto	De passageiros.	375.584	299.772	-	75.812	123.702	102.954	-	20.748	120.132	156.266	36.134	-
	De mercadorias	263.855	302.213	38.358	-	32.927	29.070	-	3.857	83.369	73.962	-	9.407
	Em manobras..	86.129	93.188	7.059	-	27.122	26.998	-	124	29.015	33.697	4.682	-
	Totais..	725.568	695.173	45.417	75.812	183.751	159.022	-	24.729	232.516	263.925	40.816	9.407
Total das diferenças em 1941		A menos:		30.395		A menos:		24.729		A mais:		31.409	
Setembro	De passageiros.	394.980	312.952	-	82.028	132.725	111.988	-	20.737	120.366	157.141	36.775	-
	De mercadorias	279.835	310.623	30.788	-	38.978	30.040	-	8.938	98.420	94.996	-	3.424
	Em manobras..	87.040	94.003	6.963	-	28.057	28.132	75	-	33.349	39.445	6.096	-
	Totais..	761.855	717.578	37.751	82.028	189.760	170.160	75	19.675	252.135	291.582	42.871	3.424
Total das diferenças em 1941		A menos:		44.277		A menos:		19.600		A mais:		39.447	
Desde Janeiro	De passageiros.	3.267.098	2.900.454	-	366.644	1.081.057	996.272	-	84.785	1.068.978	1.424.111	355.133	-
	De mercadorias	2.221.888	2.504.723	282.835	-	314.911	285.581	-	29.330	860.151	633.278	-	226.873
	Em manobras..	734.983	800.330	65.347	-	242.137	233.570	-	8.567	258.561	299.562	41.001	-
	Totais..	6.223.969	6.205.507	348.182	366.644	1.638.105	1.515.423	-	122.682	2.187.690	2.356.951	396.134	226.873
Total das diferenças em 1941		A menos:		18.462		A menos:		122.682		A mais:		169.261	

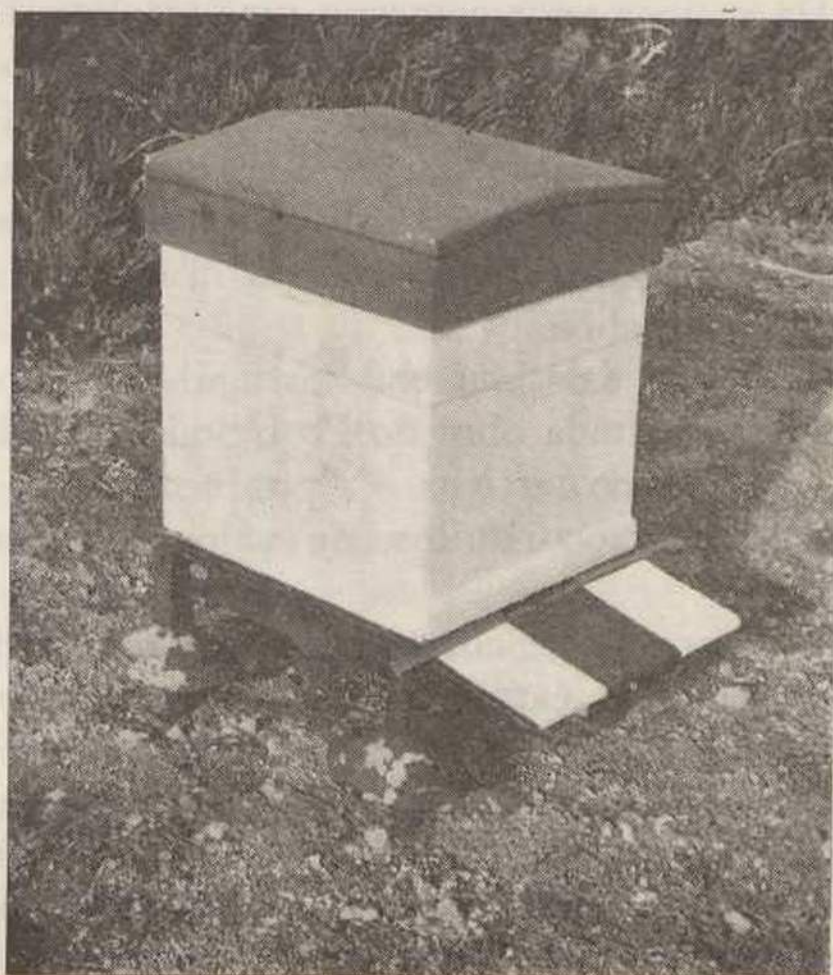
Factos e Informações

As abelhas

Segundo o Professor Sousa de Almeida escreveu nos seus *Elementos de Apicultura*, a grande maioria dos lavradores portugueses «consideram como coisa indigna dos seus cuidados a cultura das abelhas», «pois a julgam» mais como passatempo de ociosos, do que indústria agrícola donde se possa tirar proventos. E, na grande ignorância em que estão de tudo quanto diz respeito às abelhas, julgam os modernos métodos de exploração como invenções de teóricos. Para eles, mantem-se imutável a exploração das abelhas no anacrónico cortiço, onde, completamente abandonadas a si próprias, dão medíocre rendimento.

Muitas são as causas deste estado de coisas; a principal é a rotina, outra é a atrevida ignorância dos *abelheiros*, *homens de muita prática em coisas de abelhas*, que com processos cheios de erros e superstições enganam a credulidade daqueles que ainda são mais ignorantes do que eles. E em lugar de fazerem progredir as explorações confiadas aos seus cuidados arruinam-nas pelos

seus métodos brutais, com os quais, para extrair uma pequena quantidade de mel de



Colmeia portuguesa, movel, tipo «Lusitânica»



Curioso bebedouro para abelhas, no colmeal do Pôsto Central de Fomento Apícola da Tapada da Ajuda, em Lisboa.

má qualidade, destroem as reservas e matam os enxames à fome.

Para o moderno agricultor a abelha é um animal doméstico, cuja exploração racional se faz segundo determinações lógicas duma ciência perfeitamente conhecida. A exploração das abelhas desde a habitação à alimentação e até às doenças, é feita por meios de regras estabelecidas e perfeitamente assentes, como qualquer outra exploração zootécnica.

A apicultura teve outrora grande importância em Portugal. O mel era artigo de primeira necessidade e era objecto de importante comércio.

A falta do açúcar de cana, só muito recentemente empregado, os largos tratos de terreno cobertos de mato, favoreciam em extremo esta exploração, que foi sempre protegida pelas ordenações dos nossos an-

tigos reis, sendo notável as medidas de protecção promulgadas por D. Denis.

O aproveitamento do açúcar de cana, as arroteias, tiraram grande importância ao mel. Pouco a pouco o seu consumo foi-se restringindo e quasi só se empregava como medicamento.

Há poucos anos começou uma inteligente propaganda a favor da exploração racional das abelhas e do consumo do mel como alimento agradável e saudável. É esta propaganda dirigida, pelo Posto Central de Fomento Apícola com sede na Tapada da Ajuda — Lisboa.

Em 1935 existiam em Portugal, segundo informa a citada obra do Prof. Sousa de Almeida, 485.000 cortiços, e a produção de mel foi de 1.200.000 quilos, no valor de 5.600 contos.

É interessante comparar o que aqui fica com o que a este respeito sucede na Alemanha.

Segundo escreve uma revista económica de Berlim, a apicultura é conhecida e praticada pelas populações alemãs desde tempos imemoriais, como revelaram decisivamente os múltiplos indícios e vestígios dos habitantes pré-históricos. As abelhas têm acompanhado a humanidade pelos séculos fora.

Há 1.200 anos atrás existiam, certamente, na Alemanha inúmeros enxames de abelhas, visto nos tempos de Carlos o Grande se avaliar a contribuição de cada camponês em função do número das suas colmeias. Os tempos mudavam, entretanto. As florestas,

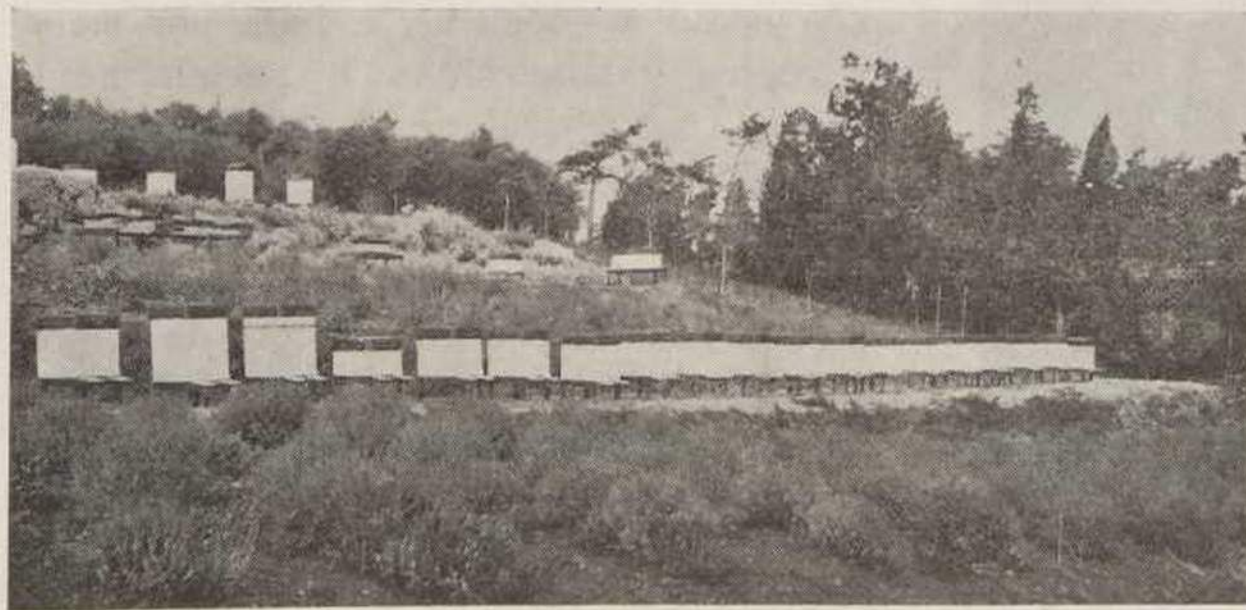
lar originário dos enxames de abelhas, iam sendo derrubadas pela crescente necessidade de madeiras e de espaço, e a quantidade de colmeias diminuiu, paralelamente, de forma tão assustadora que o Rei da Prússia, Frederico o Grande, conhecedor como era da transcendente importância económica das abelhas, decretou para cada lavrador a obrigatoriedade de possuir ao menos três colmeias, sob pena de severo castigo. Noutras províncias, como em Brandenburgo e no Schlesvig, criaram-se prémios para os melhores apicultores.

Tais providências compreendem-se perfeitamente, pois o mel é um produto insubstituível nas comidas e em certas beberagens, produto que o mais caro açúcar de cana nem de longe iguala como alimento. O mel possui ainda valiosas qualidades terapêuticas, e misturado com cêra vem sendo também, desde a Antiguidade, muito usado pelas senhoras como produto de beleza...

Com a descoberta do açúcar de beterraba, realizada no começo do século XIX pelo químico alemão Aichard, o mel deixou, muito naturalmente, de consumir-se nas cozinhas.

Não perdeu, contudo, claro está, os seus créditos de alimento extraordinariamente rico, de excelente fortificante para doentes, crianças e convalescentes, bem como de apreciado condimento e estimulante. Segundo afirma um autorizado especialista, o mel é o produto natural que mais favorece o funcionamento do coração humano.

O mel compõe-se de água e de um produto doce. Este consiste, fundamentalmente, em açúcar de cana colhido pelas abelhas nas flores. Tal açúcar sofre, porém, determinadas transformações químicas até ser segregado e depositado nos favos pelas suas incansáveis fabricantes, e, em resultado desses processos químicos, não necessita de qualquer preparação prévia do corpo humano a-fim de ser assi-



Colmeal do Posto Central de Fomento Apícola na Tapada da Ajuda, em Lisboa

milado por este. A «doçura do mel», não só é digerível e assimilável directamente, indo logo para o sangue, mas oferece ainda a vantagem de não deixar quaisquer resíduos no intestino. O prof. Zander, uma capacidade em apicultura, afirmou que: «O valor nutritivo do mel resulta dos seus magníficos hidratos de carbono».

A importância das explorações apícolas da Alemanha é extraordinária. O valor da produção orça, anualmente, por 30 milhões de marcos (270 mil contos) ascendendo o número de colmeias existentes a mais de 3,5 milhões, em cujo tratamento e cuidado se empregam cerca de 350.000 pessoas. Espalhados por toda a Alemanha existem hoje vários institutos de investigações apícolas e escolas técnicas para apicultores.

A apicultura é igualmente da máxima importância para a lavoura. Com efeito, está provado que o rendimento dos campos, dos pomares e dos jardins melhora de cerca de $\frac{1}{3}$ a $\frac{1}{2}$ nas zonas onde se pratica em larga escala a criação de abelhas.

A canseira e a actividade de uma abelha minúscula são verdadeiramente notáveis. Com bom tempo percorre num só dia 2.000 flores, e é preciso percorrer 1.600 a 1.700 flores para encher de mel uma célula de 12×5^{mm} . Um vulgar favo de 5.000 células corresponde aproximadamente a 8,5 milhões de flores.

Finalmente, as abelhas, ou melhor, o chamado veneno do ferrão das abelhas, fornece à moderna química terapêutica um produto ou soro que tem dado os melhores resultados no combate ao raquitismo e respectivo tratamento.

O *Boletim da C. P.* agradece ao Ex.^{mo} Sr. Director do Posto Central de Fomento Apícola não só os esclarecimentos prestados, mas também as facilidades concedidas para a obtenção das fotografias que ilustram esta nota e ainda os folhetos que gentilmente ofereceu.

O Natal na Escola Camões

No passado dia 21 de Dezembro realizou-se na Escola Camões, do Entroncamento, uma interessante festa, que teve como pertexto a distribuição de vestuário e calçado às crianças necessitadas que frequentam a Escola.

Às doze horas e meia foi fornecida pela Cantina da Escola uma refeição a 16 alunos que, habitualmente, ali almoçam nos dias lectivos.

Esta Cantina, mantida apenas com os magros recursos da Caixa Escolar, forneceu desde 1935, um total de 11.500 refeições a alunos pobres.

Às quinze horas começou a festa no meio da animação das crianças, na qual o Ex.^{mo} Sr. Director Geral se fez representar pelo Sr. Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral.

Em primeiro lugar, um grupo de alunos cantou a «Saúdação», com letra e música de José Rosa, artista cego, que tem o curso do Conservatório, filho de um ferroviário. Seguiram-se alguns números de recitação e canto que muito agradaram a toda a assistência, que enchia o recinto, coberto, do pátio da Escola. Em seguida, fez-se a apresentação de um Presépio em que figuraram as crianças da Escola. Por último, foram distribuídas a 41 alunos roupas e calçado.

Assim terminou esta pequenina festa, no meio da alegria da criançada.



Presépio em que figuram as crianças da Escola Camões

Pessoal

Abnegação

Vítima da sua grande abnegação e dum procedimento invulgarmente humanitário, faleceu no dia 11 de Novembro p.º p.º, Isabel Nunes, Guarda de P. N. do Distrito 13.

Encontrava-se no seu posto para fazer sinal ao com-



† Isabel Nunes

bóio n.º 1151 quando, do lado oposto, uma mulher idosa, estranha ao caminho de ferro, principiou a atravessar a P. N. sem se aperceber da aproximação do referido comboio.

Consciente do perigo iminente em que a referida mulher se encontrava, porque o comboio aproximava-se sem ser apercebido por ela, correu a Guarda para salvá-la, o que não conseguiu, pois o

comboio colhendo ambas, agarradas, deu-lhes morte quasi instantânea.

Atendendo ao altruismo e grande dedicação desta agente, que morreu no cumprimento do seu dever,

resolveu a Comissão Executiva conceder uma pensão aos filhos, independente da que lhes cabe pela Lei de Acidentes de Trabalho.

Lamentando tão impressionante desastre, o *Boletim da C. P.* não quer deixar passar sem referência especial o falecimento desta humilde guarda de P. N.

Actos dignos de louvor

Devido às acertadas providências que tomou para proteger a linha, quando do incêndio que, em 4 de Novembro, se manifestou num vagão particular da composição do comboio n.º 872, foi louvado o Sr. António José, Chefe de distrito.

O Assentador Sr. Manuel Marujo, foi elogiado pelas providências que imediatamente tomou em 22 de Outubro, quando soube que, ao quilómetro 69,400-B. B., se encontrava um carril partido, fazendo sinal de paragem ao comboio n.º 2142.

Pela Divisão da Via e Obras foi elogiado o Guarda-fios João Marques dos Santos que encontrou, na linha de Leste, 16 tábuas caídas do comboio n.º 2008, as quais entregou ao Chefe do Distrito n.º 3.

Foi gratificado o Assentador António Simões pelas rápidas e acertadas providências que tomou no dia 1

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António Magalhães Couto

Maquinista de 1.ª classe
Admitido em 5 de Dezembro de 1901
como Aprendiz



José Gomes

Chefe de Brigada nas Oficinas
do Barreiro.
Admitido em 1 de Janeiro de 1902
como Servente.



José Duarte

Chefe de Brigada nas Oficinas
do Barreiro
Admitido em 2 de Janeiro de 1902
como Malhador.



Ermelinda Jacinta

Guarda de P. N.
Admitida como Guarda de P. N.
em 26 de Janeiro de 1902.

de Setembro, no sentido de que o comboio n.º 164 daquele dia parasse dentro do túnel de Lisboa-R, antes de atingir a agulha n.º 26 que se encontrava entreaberta.

Conservação da linha, no ano de 1941

Por se terem distinguido na conservação da linha no ano de 1941, foram premiados pecuniariamente os seguintes agentes:

Com o prémio de duzentos escudos, os Chefes de distrito: Abílio Martins e José M. Geraldo.

Com o prémio de cem escudos, os Chefes de distrito: João R. Soares, João Lopes, Joaquim Vaz, Manuel Domingues, José Carvalho, José Francisco, José Araújo, Manuel António, João Vilela, Elísio Varanda, Manuel S. Caixeiro, António Serra, Joaquim Ferreira, Laurindo Teixeira, António Dias, Joaquim D. Neto, João A. Passeira, Manuel Cipriano, Estêvão do Rosário, António M. Fezes, Felisberto António, Domingos Cabaço, Francisco R. Cardadeiro, Joaquim João, Manuel Alves e Manuel da Silva, e os Sub-Chefes de distrito, José J. Moutinho e José Oliveira.

Exames

EXPLORAÇÃO

Agentes aprovados nos exames realizados no mês de Novembro

Praticantes para aspirantes: *Distinto* — José de Matos Tomé.

Aprovados — António da Silva, Francisco Tavares da Costa Grilo, António Nunes, Fernando Acácio Moreno, Rogério de Sousa, Alfredo Marques da Graça, Maximiano Cotafo Condesso, Manuel José Moreira de Oliveira, Albino Vaz Brites, Luiz Rosa, Augusto Dias Raposeiro e Raúl dos Reis.

Chefes de 2.ª para 1.ª classe: *Aprovados* — Serafim Ferreira, Pedro Lopes dos Santos e João Sebastião Sérgio Iria.

Nomeações

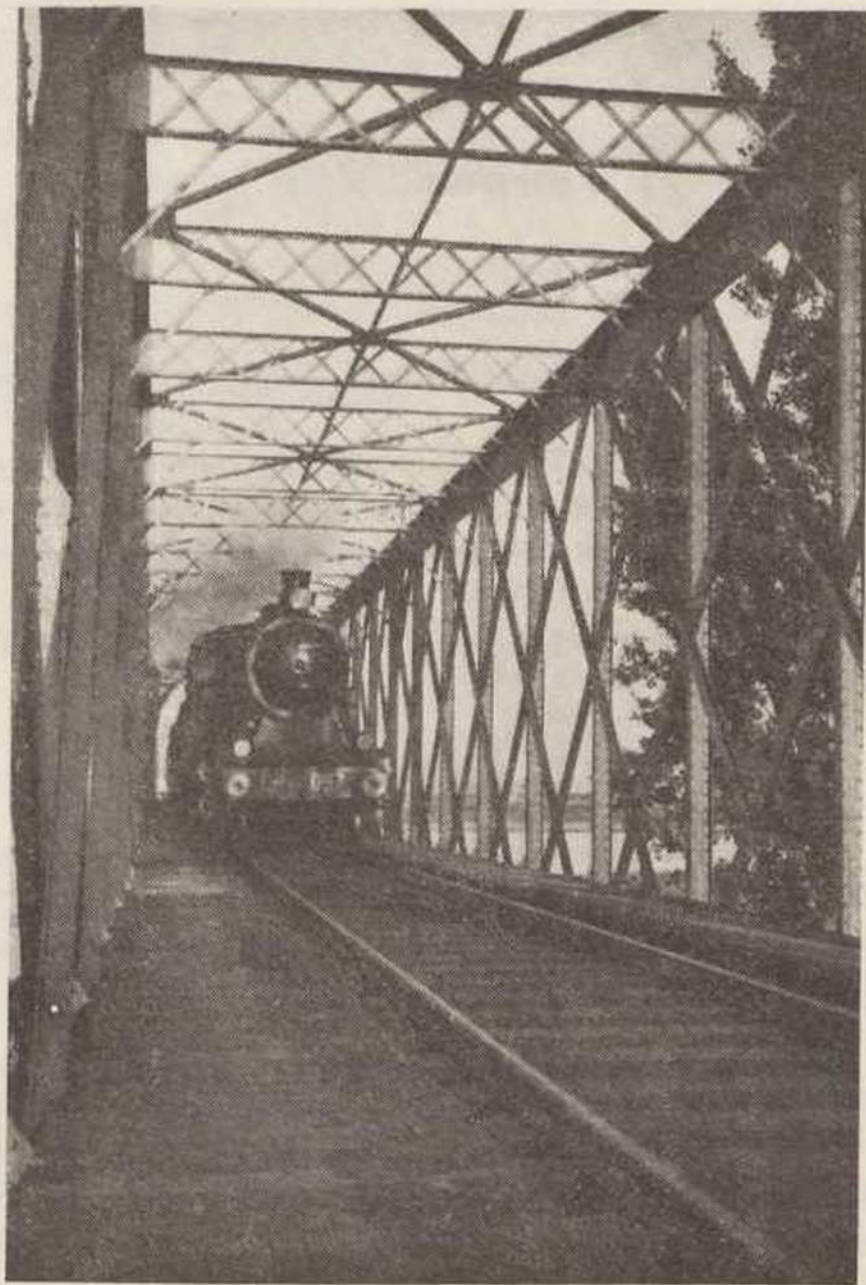
EXPLORAÇÃO

Em Outubro

Carregadores: Bebiano Gonçalves Leal e José da Conceição Caveirinha.

Em Novembro

Empregados de 3.ª classe: João Antunes Ferreira, Artur Zagalo Gomes Coelho e António Augusto Nunes.



Ponte de D. Amélia

*Fotog. de Acácio Eduardo Rodrigues,
Maquinista de 2.ª classe.*

Mudanças de categoria

Em Novembro

EXPLORAÇÃO

Para:

Empregados de 3.ª classe: o Factor de 2.ª, Maximino Rodrigues Ribeiro e os Factores de 3.ª, Manuel Pacheco da Cunha e José da Silva Diogo.

Reformas

Em Novembro

EXPLORAÇÃO

António Pinto Tomas, Agulheiro de 1.ª classe, de Porto Rei.

Alberto da Silva, Agulheiro de 1.ª classe, de Recarei.

Carlos Manuel de Carvalho, Engatador.

Manuel Dias, Carregador, de Campanhã.

Maria Teresa, Guarda de P. N., do distrito 53, Vermoil.

António Miguel, Assentador do distrito 238, Al-mancil.

Falecimentos

Em Novembro

EXPLORAÇÃO

† *Camilo Augusto Vieira*, Chefe principal, de Porto.

Admitido como Praticante em 7 de Janeiro de 1903, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 4 de Maio de 1904.

Depois de transitar por várias categorias foi promovido a Chefe principal em 1 de Janeiro de 1930.

Foi várias vezes louvado e elogiado por bons serviços prestados.

† *Urbano José de Passos*, Chefe de 2.^a classe, de Caminha.

Admitido como Praticante em 7 de Maio de 1909, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 30 de Março de 1910 e promovido a Chefe de 2.^a classe em 1 de Julho de 1935.

† *José Amorim da Silva*, Chefe de 3.^a classe, de Campanhã.

Admitido como Praticante em 27 de Março de 1907, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 30 de Dezembro de 1908 e promovido a Chefe de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1927.

† *Alberto Nunes*, Servente, de Lisboa-P.
Admitido como Carregador suplementar em 13 de Novembro de 1926, foi nomeado Servente em 21 de Julho de 1934.

† *Clemente Babo Mendes*, Carregador, de Gaia.
Admitido como Carregador suplementar em 8 de

Setembro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Outubro de 1935.

† *Francisco da Silva*, Carregador, de Barreiro.

Admitido como Carregador suplementar em 7 de Outubro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Novembro de 1928.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Francisco Teixeira*, Sub-chefe de Depósito, do Depósito de Campanhã.

Admitido em 22 de Dezembro de 1913 como Aprendiz, ingressou no quadro nesta data, foi nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1919 e promovido a Sub-chefe de Depósito em 1 de Janeiro de 1939.

† *António Marques dos Santos*, Fogueiro de 1.^a classe, do Depósito de Alfaias.

Admitido em 8 de Novembro de 1920, como Ajudante de montador, foi nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1922 e promovido a Fogueiro de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1924.

VIA E OBRAS

† *Manuel Vieira*, Assentador, do distrito 254, Moura.
Admitido como Assentador em 3 de Março de 1925.

† *Isabel Nunes*, Guarda de P. N., do distrito 13, Santarém.

Admitida como Guarda de P. N. em 21 de Março de 1928.



† *Camilo Augusto Vieira*
Chefe Principal



† *Francisco Teixeira*
Sub-Chefe de Depósito



† *José Amorim da Silva*
Chefe de 3.^a classe

	1	2	3	4	5	6	7	8
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								

Palavras cru-

zadas: 19 — Horizontais: 1 — corrida, pois (inv.); 2 — riqueza, donde; 3 — semelhante, nação; 4 — folga; 5 — aliás; 6 — capas; 7 — vasos, som (inv); 8 — multidão, tomo; 9 — «nota» (inv.), simples.

Verticais: 1 — prenda, disfarce; 2 — serventia, tinta; 3 — rodeio, causa; 4 — vira, países; 5 — volta, a

(inv.); 6 — abro, pisa; 7 — adem, aquilo; 8 — cuco (Madagáscar), segredos.

20 — Questúncula passageira

(Problema)

Britabrantes e Mefistófeles são dois excelentes solucionistas que resolvem, de meias, os problemas recreativos do *Boletim da C. P.*

Outro dia, numa carruagem de 2.ª classe do comboio n.º 3, questionavam sobre charadas publicadas num certo número do Boletim. Alegava Britabrantes que se tivesse decifrado mais três charadas do que decifrou apresentaria o quádruplo das que ficariam para Mefistófeles decifrar; ao que este replicou, dizendo que bem podia ter deixado à sua conta três das que decifrou, para que o trabalho ficasse igualmente repartido.

A testemunha auricular desta questão não chegou a saber qual o número de charadas decifradas por cada um, nem quantas inseria o Boletim. Mas não será possível sabê-lo pela conversa dos «campeões»?

Experimente-se.

Enigmas tipográficos:

- 21 — **10 = r** (10) 22 — **S** (6)
- 23 — **A** (5)

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Janeiro de 1942

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional Gigante 1.ª kg.	3\$00	Cebolas kg.	variável	Ovos dúz.	variável
» » » 2.ª »	2\$80	Chouriço de carne »	19\$00	Presunto kg.	16\$10
» » branco... »	2\$70	Farinha de trigo »	2\$30	Petróleo—Em Lisboa.... lit.	1\$90
» » AA »	2\$30	Farinheiras »	10\$00	» —Rest. Armazens »	2\$00
Açúcar de 1.ª Hornung.. »	4\$50	Feijão branco miudo lit.	2\$40	Queijo da serra kg.	21\$00
» » 2.ª » .. »	4\$35	» » grado »	2\$50	Sabão amêndoa »	1\$20
» pilé..... »	4\$65	» » apatalado.. »	2\$60	» offenbach..... »	2\$60
Azeite extra lit.	7\$40	» frade..lit. 1\$65 2\$00 e	2\$10	Sal lit.	\$35
» fino »	7\$00	» manteiga lit.	2\$50	Sêmea kg.	\$90
Bacalhau Inglês kg.	variável	» avinhado »	2\$50	Toucinho..... »	variável
» Nacional..... »	»	» S. Catarina »	2\$50	Vinagre..... lit.	1\$45
» Islândia »	»	Lenha kg.	\$20	Vinho branco {Campanhã »	2\$00
Batatas »	»	Manteiga »	21\$50	» {Rest. Armaz. »	1\$90
Carvão sóbro—Em Lisboa »	\$65	Massas..... »	4\$10	Vinho tinto. {Campanhã »	2\$00
» » —Rest. Armazens »	\$55	Milho lit.	1\$10	» {Rest. Armaz. »	1\$90

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, atalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

Quem for 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 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.**).