

# 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 150

#### QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantas, Dalotos, Mefistófeles,  
e Sécora, (25).

#### QUADRO DE MÉRITO

Arlinda, Barrabás, Cagliostro, Costasilva, Cruz Canhoto, Diabo Vermelho, Gavião, Manelik, Martins, Novata, Otrebla, Pacato, Pastor, P. Régo, Preste João, Profeta, Radamés, Roldão, Veste-se, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière (24), Fortuna (23), Ignorante, Mediocre e Sabetudo (15).

#### Soluções:

**Aumentativas:** Cão, Mão, Pão, São.

**Biformes:** Mã, Dá, Ha.

**Eléctricas:** Rês, Mis, Som.

**Sincopadas:** Vazio, Vazio, Careios, Sadio, Leteo (anulada), Célio.

**Transpostas:** Ima, Uma, Ema, Arpoar, Arrear, Recorre, Óbvio, Ócio, Tácita, Ódio.

As produções publicadas eram de «Álerta».

\* \* \*

### Resultados do ano de 1941

Problemas recreativos publicados: 313,3; Solucionistas: Brielga, Britabrantas, Dalotos, Mefistófeles, Sécora (totalistas), Gavião, Pacato e Profeta (284,3), Cagliostro, Cruz Canhoto, Martins, Novata, Otrebla, Roldão e Veste-se (277,3), Barrabás, Diabo Vermelho, Manelik, Visconde de Cambolh, Visconde de la Molière e Radamés (270,2), Preste João (231,2), Costasilva e P. Régo (170), Filho da pouca sorte (159), Arlinda e Pastor (107,3), Fortuna (106,3) Fred-Rico (94), Elmentos (41), Ignorante, Mediocre e Sabetudo (20,2) Ti-Carvalhinho (19).

Classificaram-se campeões de decifradores «ex-aequo»: Brielga, Britabrantas, Dalotos, Mefistófeles e Sécora.

Para prémios do 3.º e 4.º trimestre de 1941 são destinados os dicionários de Francisco Torrinha e de Augusto Moreno, respectivamente.

Barrabás, Costasilva, Otrebla, P. Régo, Ignorante, Mediocre e Sabetudo, são excluídos do sorteio de ambos os trimestres: Arlinda, Pastor e Fortuna só participam do 4.º.

O sorteio que terá lugar em 30 de Maio p. f., é feito nas

condições dos anteriores, entre os solucionistas que constam dos quadros deste Boletim, atentas as exclusões apontadas. Pela ordem em que estão indicados cabem a cada um, para o sorteio do 3.º trimestre, 50 terminações sucessivas e, para o do 4.º, 43, começando, em qualquer dos casos, em 001.

É aplicável, para a atribuição dos prémios, o preceito estabelecido no Boletim da C. P. n.º 150 (última parte das observações relativas ao sorteio dos dois trimestres anteriores).

\* \* \*

**Biformes:** 1 — *Tranquilidade* só a poderá alcançar quem estiver *quieto* no seu lugar — 2.

\*

2 — Como o dinheiro nunca é muito, não *alargo* os cordões à bolsa em dia de *descanso* — 2.

\*

3 — Quem na *cava* muito bebe, a *cova* cedo o recebe — 2.

\*

4 — *Respeito* sempre o que, pelo seu cargo elevado, merece *respeito* — 2.

\*

5 — mas não *exalto* o que não sente *estima* por quem o *respeita* — 2.

\* \* \*

**Duplas:** 6 — É dotado de pouca *sorte*, quem bem cedo o leva a *morte* — 2.

\*

7 — Só o *mandrião* pelo *trabalho* sente *aflição* — 2.

\*

8 — A *maioria da humanidade* apenas vive para os *prazeres materiais da vida* — 2.

\*

9 — Para se poder ir ao *arrabalde de Lisboa* é preciso atravessar uma *ponte de pedra* — 4.

\*

10 — A *nobreza de caracter* é *qualidade* de que poucos se podem *orgulhar* — 3.

\* \* \*

**Novíssimas:** 11 — A *insensibilidade* somente se encontra num *coração endurecido* — 2-1.

\*

12 — Grande *defeito* é não ter *compaixão* do pobre *to-lhido* — 2-1.

\*

13 — O *único orgulho* do homem *moderado*, é ser por todos considerado — 1-2.

\*

14 — Causa *assombro* que um *único* homem tenha provocado tão *terrível guerra* — 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: Comercalista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

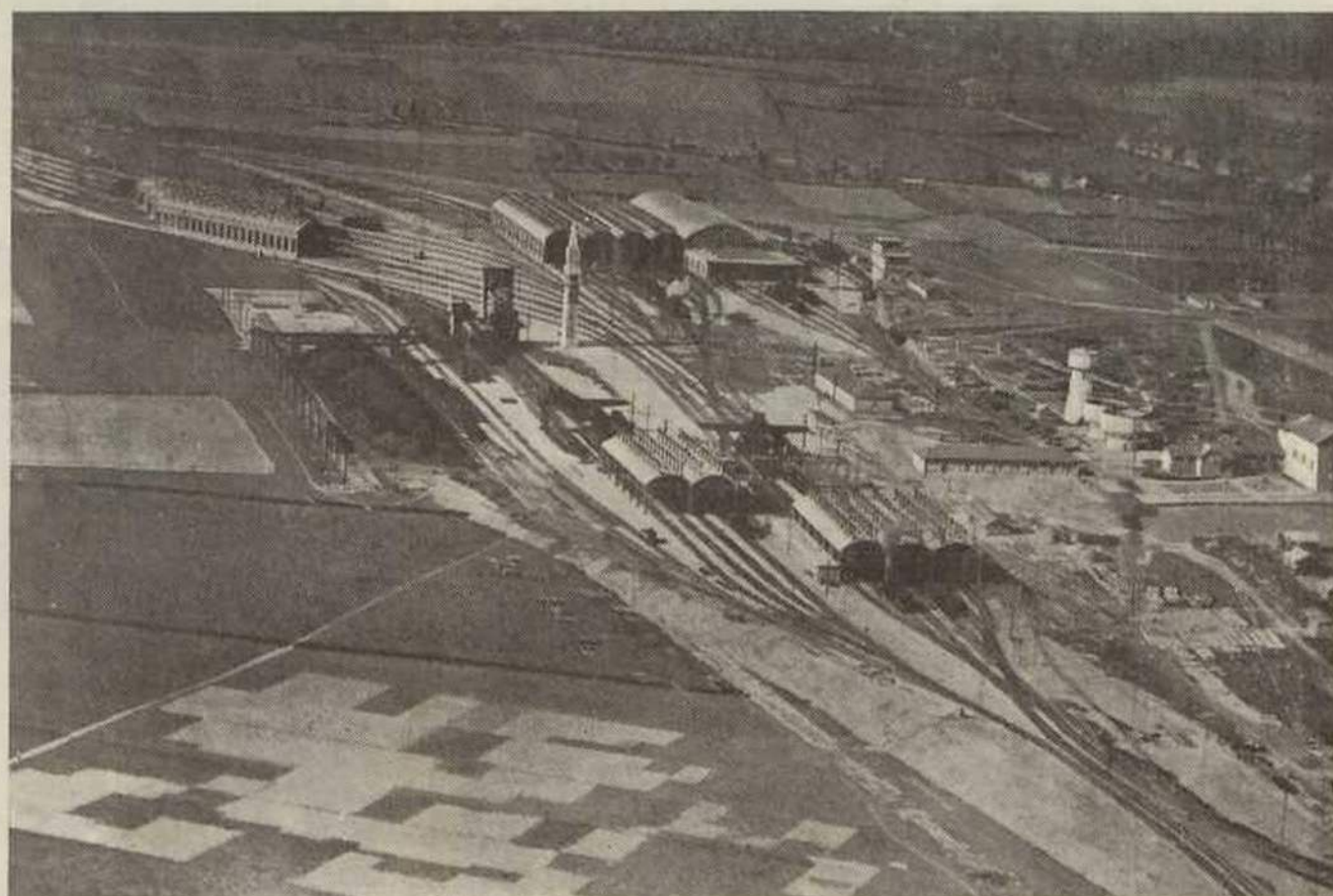
**SUMÁRIO:** Sinalização de caminhos de ferro. — Poderá um passarito destruir um traçado de linhas aéreas? — O conceito moderno de educação física. — Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante o ano de 1941. — Ateneu Ferroviário. — Estação de Ermezinde. — Consultas e Documentos. — Pessoal.

## Sinalização de caminhos de ferro

(Conclusão)

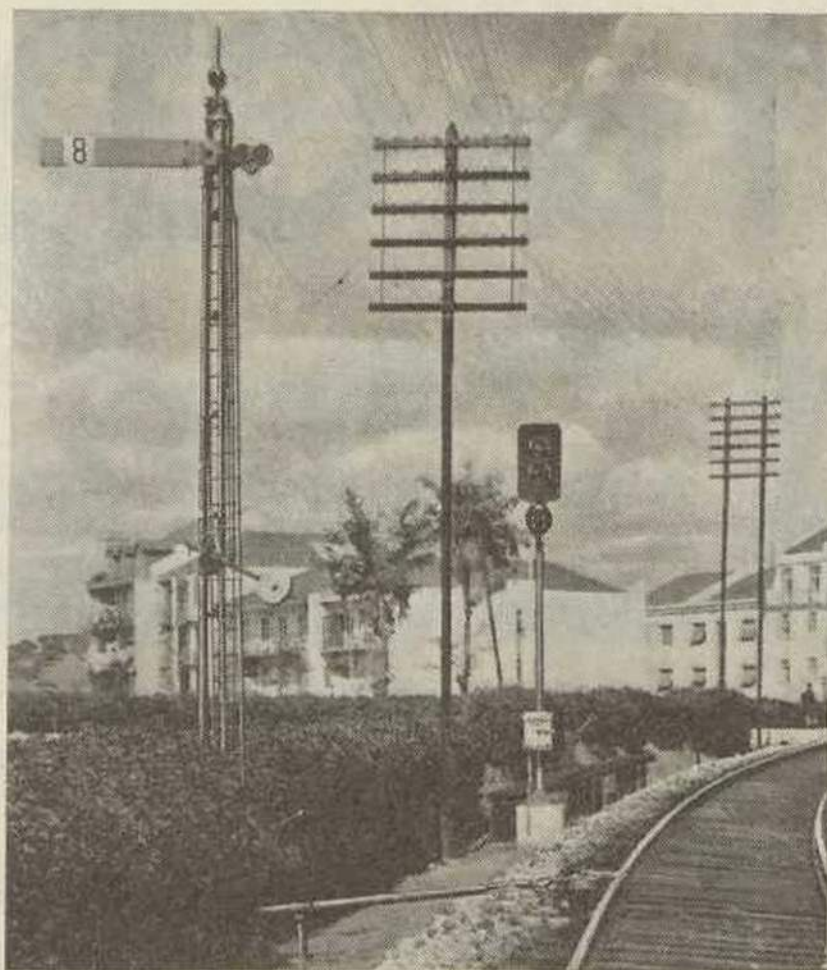
As primeiras instalações de manobra de sinais e agulhas a distância foram feitas por meio de transmissões mecânicas flexíveis de fio de aço simples e duplo, ou rígidas de barras e varões de aço.

Com a ampliação das estações, a concentração de alavancas de manobra de agulhas e sinais, nos postos de encravamentos, foi crescendo, requerendo tal circunstância cada vez maior número de agulheiros para satisfazer o ser-



Panorama do Depósito de Máquinas do importante entroncamento ferroviário de *Aulnoye*, França. Observam-se cocheiras de máquinas, oficinas, pátio para manipulação de carvão, *tobogan* para fornecimento automático de combustível às locomotivas, reservatórios de água, edifícios de escritórios e uma torre que é posto de sinalização e encravamentos eléctricos de agulhas e sinais desta estação privativa da Divisão da Tracção.





Velho semáforo manobrado mecânicamente com aparelhagem de colocação de petardos sobre o carril. Mais à frente o futuro semáforo de sinalização luminosa.

viço. Além disso, como as distâncias dos aparelhos aos postos de manobra aumentava também, acontecia que a manipulação de cada alavanca obrigava a esforço muscular que não raro atingia cerca de cinquenta quilogramas. Como o movimento de qualquer comboio chegava a exigir vinte manobras de alavancas, é fácil de supor a fadiga que tal trabalho causava aos agulheiros.

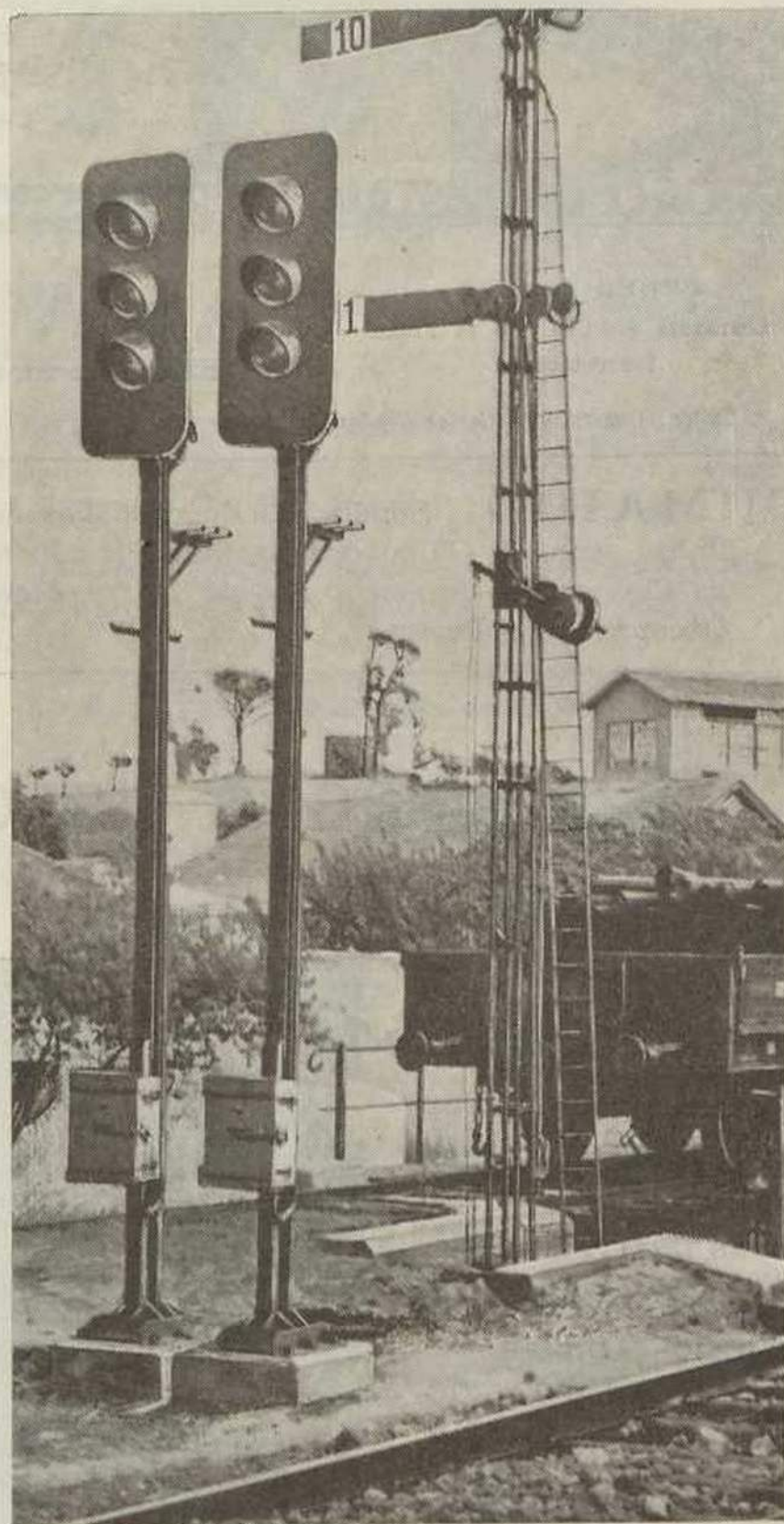
Afora a fadiga que ocasionavam, as transmissões mecânicas ofereciam ainda o inconveniente de, por efeito de transmissões elásticas e jogos de articulações, acabarem por perder garantia de segurança de manobra.

Surgiu então a idéia de facilitar o fatigante serviço com o aproveitamento do auxilio que se poderia pedir a certos fluidos, como a água, o ar e a electricidade. Apareceram assim sucessivamente as transmissões hidráulicas de força motriz a distância, as pneumáticas, as hidro-pneumáticas e por fim as eléctricas que permitiram a concepção quasi maravilhosa dos modernos postos electro-magnéticos.

Nas estações das redes ferroviárias exploradas pela C. P. existem dois tipos de Postos

de Sinalização Eléctrica: o electro-mecânico e o electro-magnético.

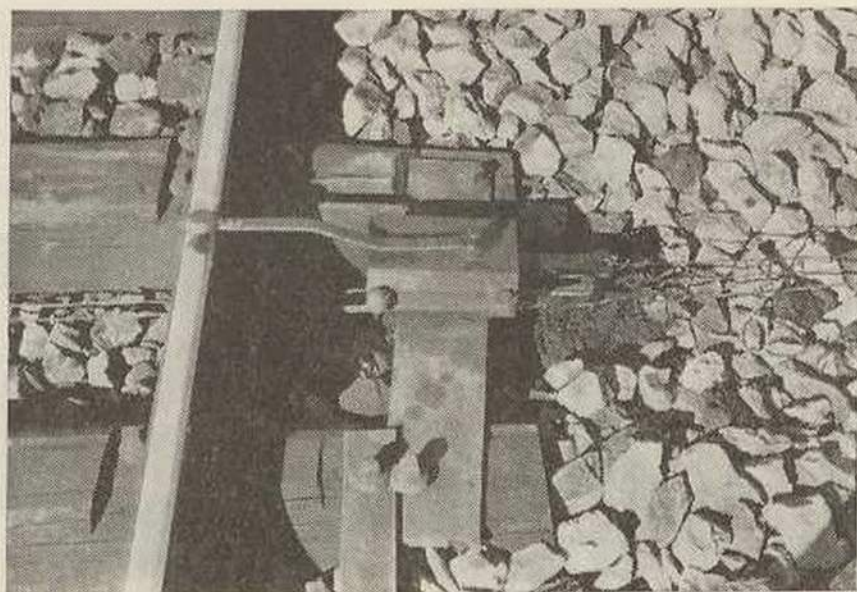
O primeiro tipo utiliza a corrente eléctrica para transmissões, movimentos e alguns encravamentos, mas recorre à mecânica para efectuar a maior parte destes. A sua robus-



Duplo poste semafórico de sinalização luminosa à entrada da bifurcação de Benfica.

tez e simplicidade de montagem conferem-lhe conservação económica, pelo que a sua utilização se está generalizando entre nós. São desta modalidade os postos de Campanhã, Pôrto-S. Bento, Pinhal Novo, Lisboa-Rossio e Campolide.



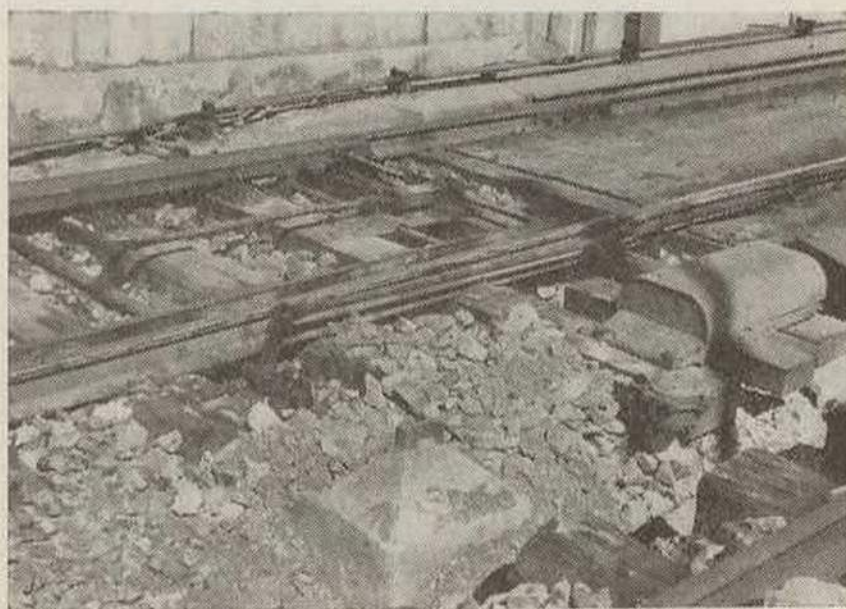


Por menor do aparelho mecânico de colocação de petardo sobre carril. Quando o sinal a que se liga está na posição de fechado, o petardo sobrepõe o carril e se um veículo o pisa explode. O ruído da detonação adverte o maquinista que deve caminhar com toda a precaução.

O segundo tipo, de concepção mais avançada, emprega exclusivamente a corrente eléctrica no seu funcionamento, o que lhe consente maior maleabilidade a par de técnica mais especializada mas que praticamente redunde em grande delicadeza de aparelhagem pelo grande número de peças melindrosas que requiere.

São desta modalidade os postos de Rio Tinto e Ermezinde, os mais interessantes de quantos se têm montado em Portugal.

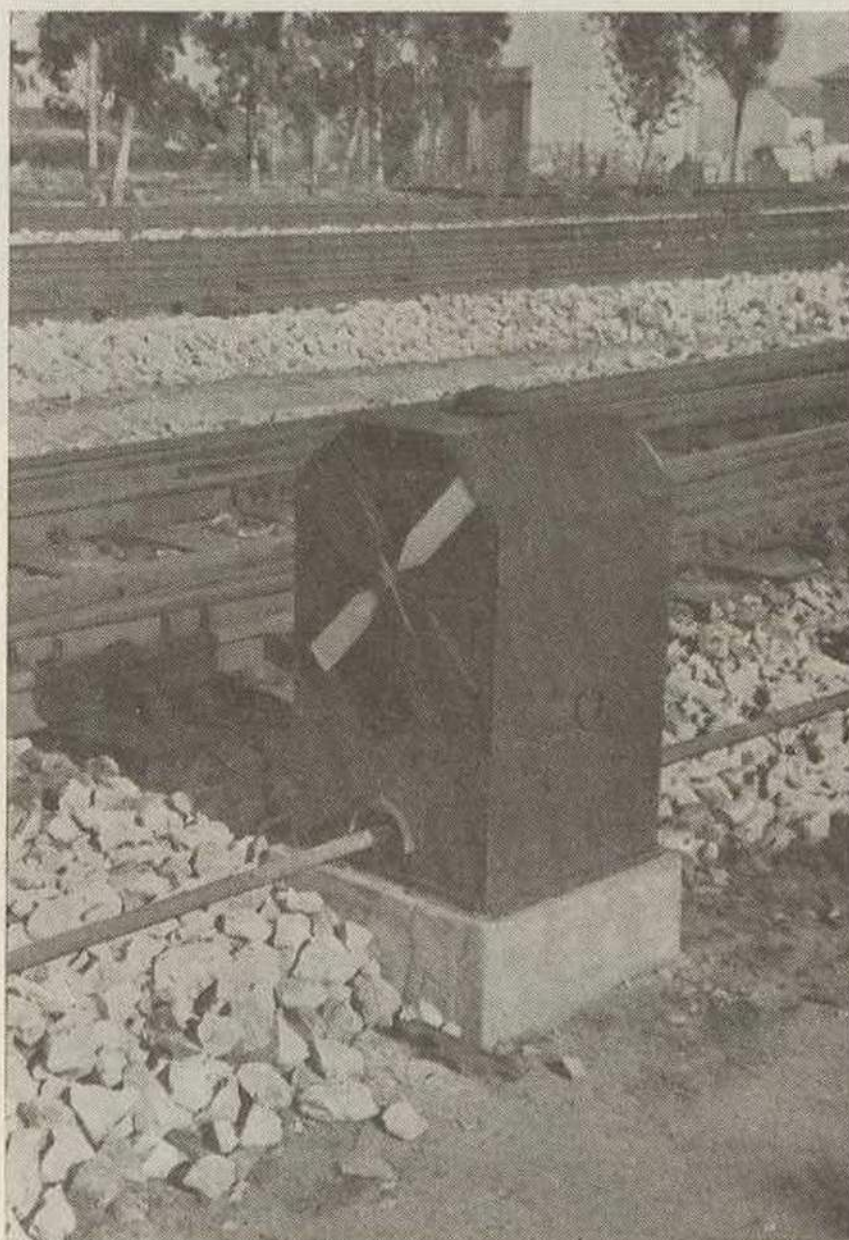
Qualquer destes postos de encravamentos ultra-modernos são geralmente alojados em edifícios de aspecto arquitectónico fora do vulgar, que comportam normalmente três pavimentos. No rés-do-chão, além da caixa



Aparelho manobrado mecanicamente a distância que de futuro será accionado electricamente. O motor de agulha já está montado dentro do cofre que se vê à direita da gravura.

da escada, que serve os andares superiores, existe uma central de produção de energia eléctrica sempre apta a funcionar e a suprir qualquer falha do fornecimento público de electricidade, que, em regra, alimenta o posto, um compartimento para baterias de acumuladores eléctricos, uma oficina de recurso e armazém para reserva de material privativo.

No primeiro andar encontra-se a chamada



Sinal luminoso indicativo de posição de transversal junção dupla. A faixa branca, que de noite é luminosa, mostra ao maquinista o sentido do caminho feito.

câmara dos *relais*, cujo ruído especial das comutações eléctricas, que enviam corrente aos motores das agulhas e sinais, ressoa por toda a casa imprimindo-lhe nota característica que vivamente impressiona quem visita estas instalações e cuja recordação guarda para sempre.

O último andar da construção destina-se unicamente a sala de manobra que é totalmente envidraçada em derredor a fim de



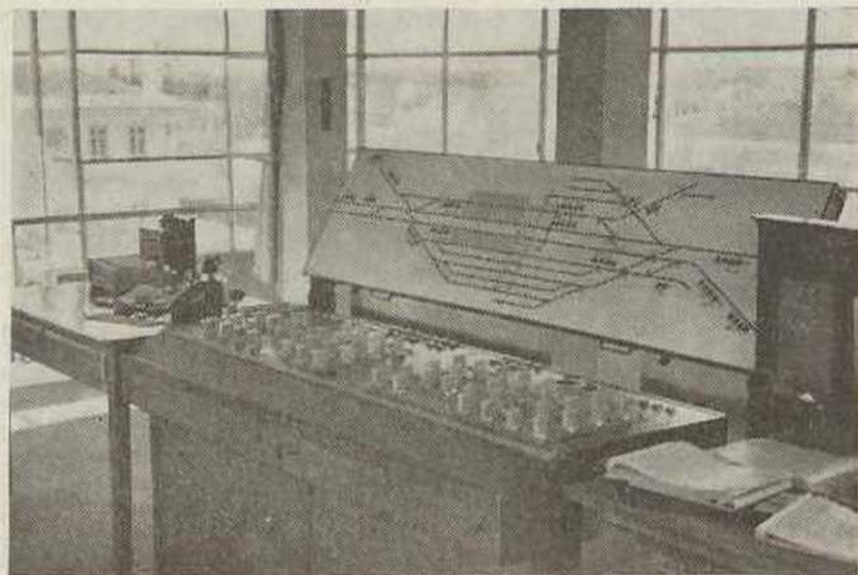


Guarda de passagem de nível com os respectivos apetrechos (bandeiras, corneta, lanterna e caixa de petardos) fazendo sinal de via livre a comboio em marcha.

permitir aos agentes vista sobre o conjunto das linhas da estação. No meio da sala de

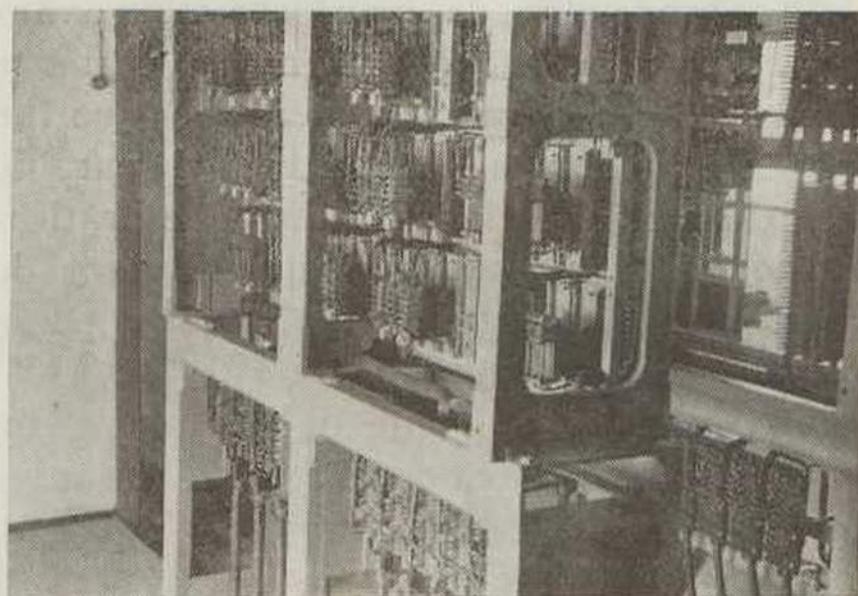


O velho posto de encravamentos mecânicos de agulhas e sinais tipo *Saxby e Farmer*, de Campolide.

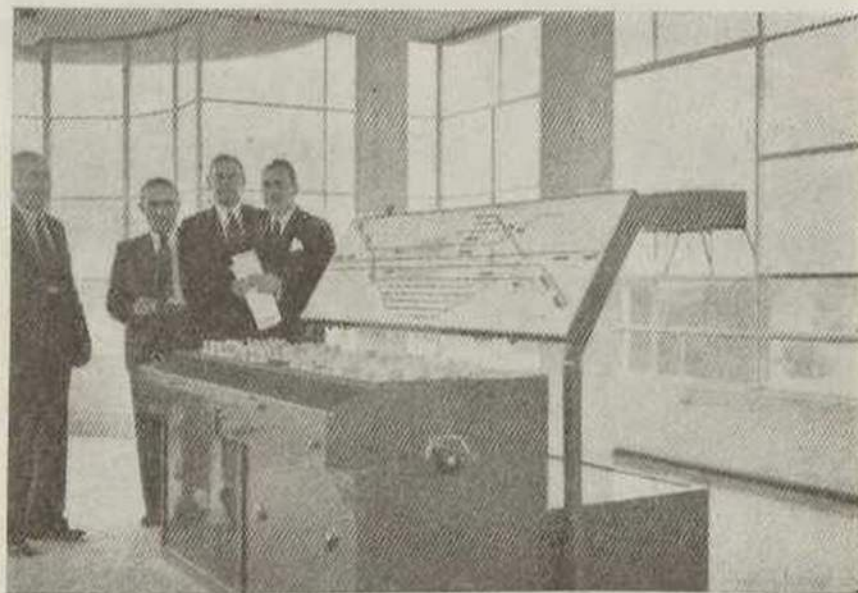


Combinador de manípulos e quadro de vias do posto de sinalização eléctrica de Pinhal Novo.

manobras está o *combinador* constituído por móvel com aspecto de secretária que com-



Compartimento especial destinado aos armários de *relais* do posto de sinalização eléctrica de Pinhal Novo.



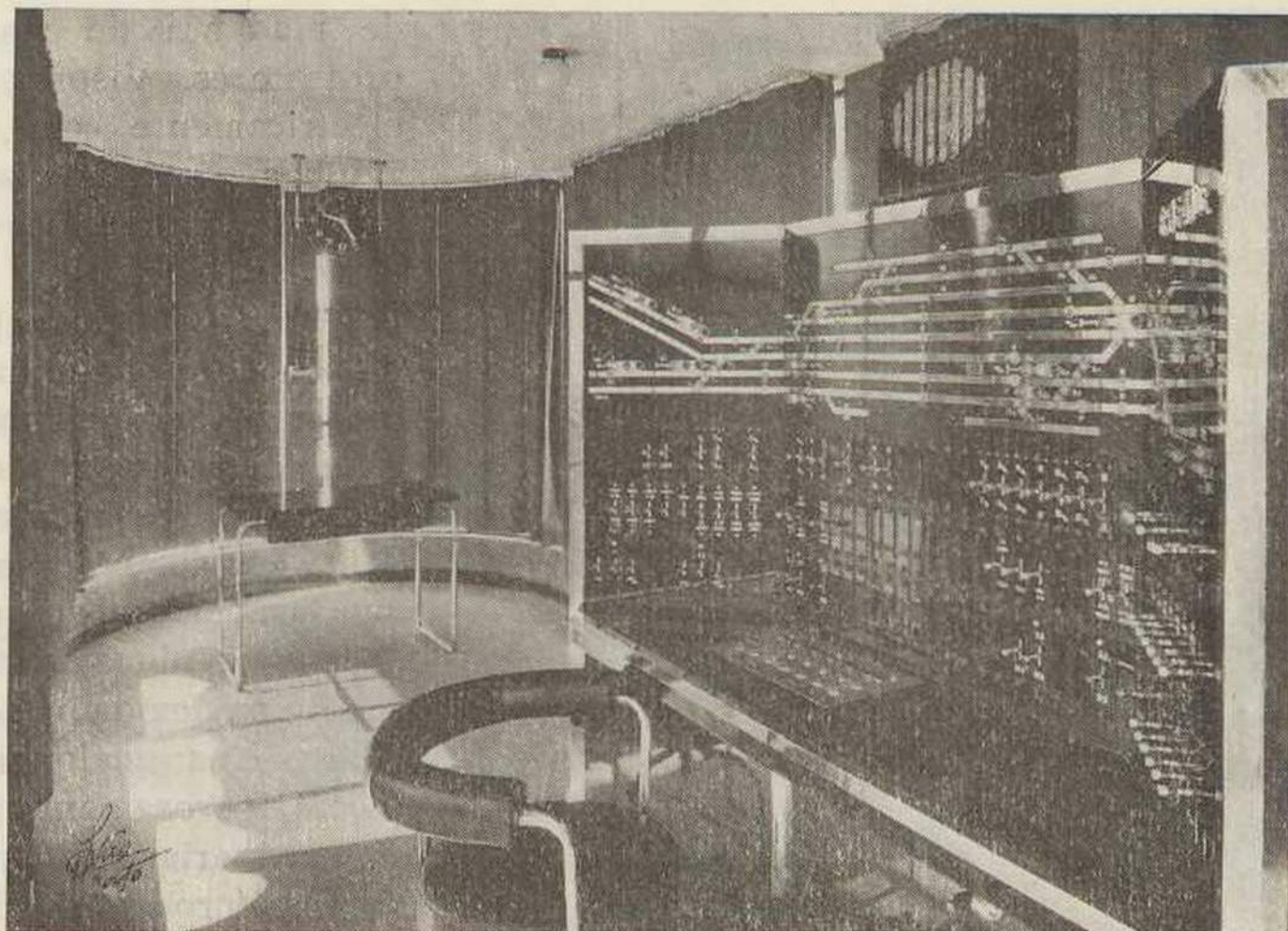
Fotografia tirada na sala de manobras do posto de sinalização eléctrica de Pinhal Novo quando da sua inauguração em Outubro de 1938. À esquerda da gravura vê-se o montador da *Siemens*, Sr. Max Jeanrond, a seguir, o Eng.º da Companhia, Sr. Estêves de Mendonça, depois o Eng.º da *Siemens*, Sr. Werner Schröter e à direita o Eng.º da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Sr. Fernandes Alvarez.



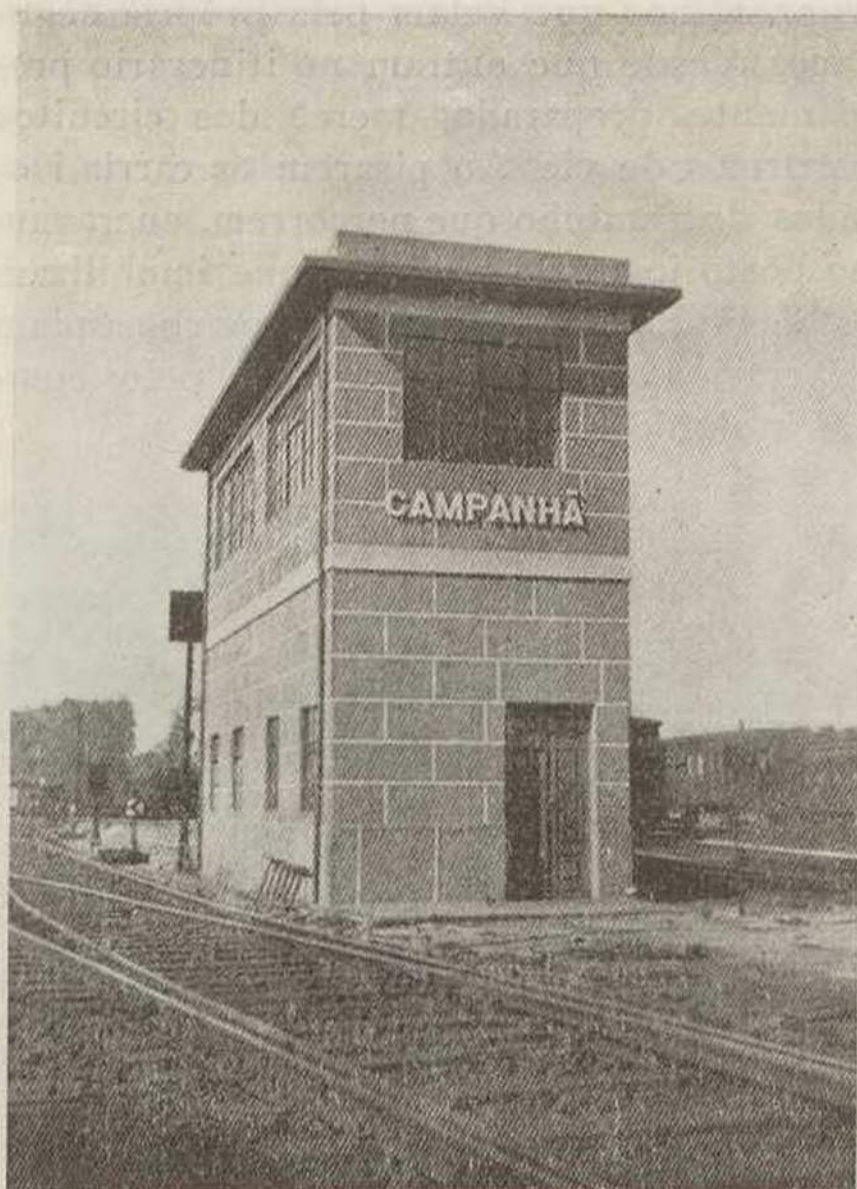
porta fiadas de manipululos que substituem as alavancas dos antigos postos mecânicos.

Nos postos electro-mecânicos é neste aparelho central que se fazem os encravamentos mecânicos comandados pelos manipululos existentes no tampo do móvel, os quais estão conjugados com varas metálicas colocadas interiormente.

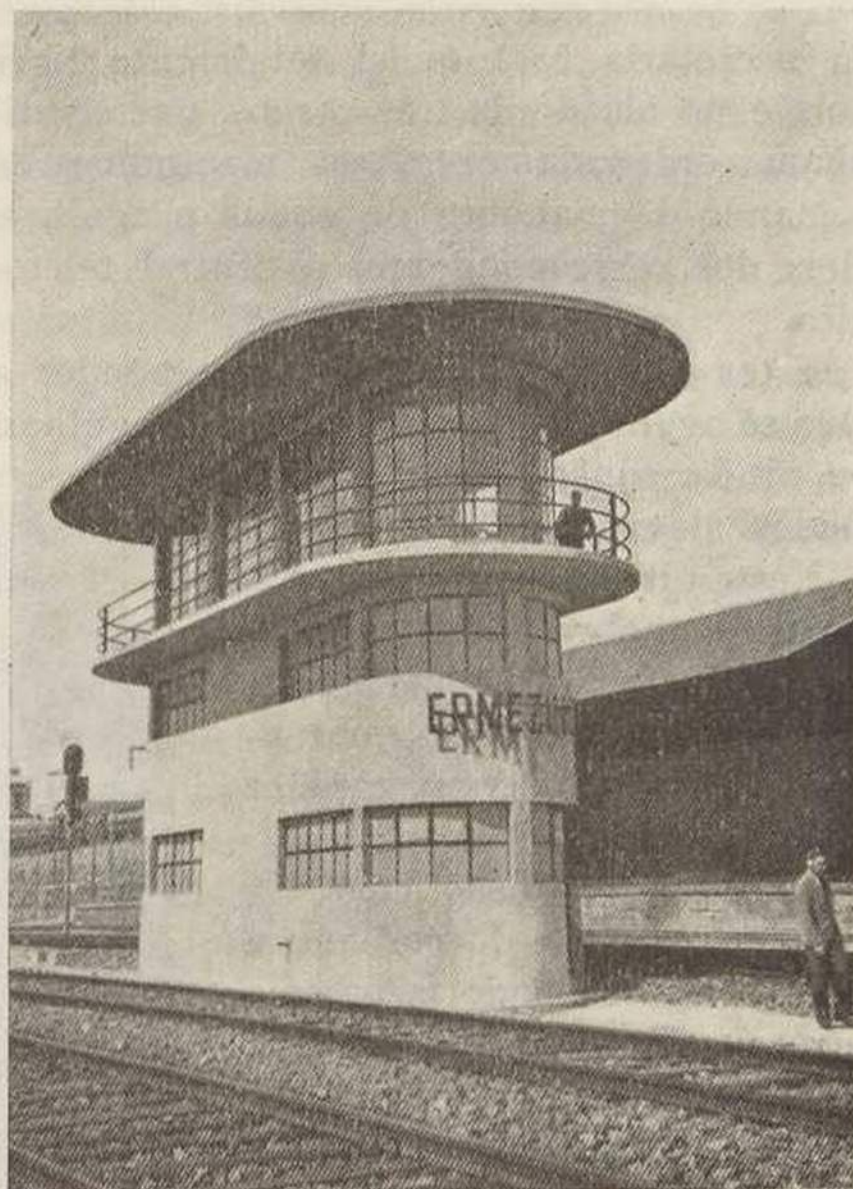
Nos postos integralmente eléctricos, como o de Ermezinde, o tampo



Sala de manobras e aparelho central do posto de sinalização eléctrica da estação de Ermezinde.



Pósto de sinalização eléctrica de Campanhã



Pósto de sinalização eléctrica de Ermezinde





Edifício do novo posto de sinalização eléctrica de Pinhal Novo

da secretária está quasi totalmente livre pois é no alçado de três corpos, que se alinham, ordenadamente, os manípulos de comando da manobra de sinais e agulhas, além dos correspondentes à central telefónica.

Estes manípulos podem corresponder a uma só agulha ou sinal, a grupos de agulhas, ou, ainda, constituírem as chamadas alavancas de itinerário.

Neste último caso, um só manípulo manobra tôdas as agulhas e sinais correspondentes a determinado caminho, obtendo-se assim a máxima rapidez e simplificação.

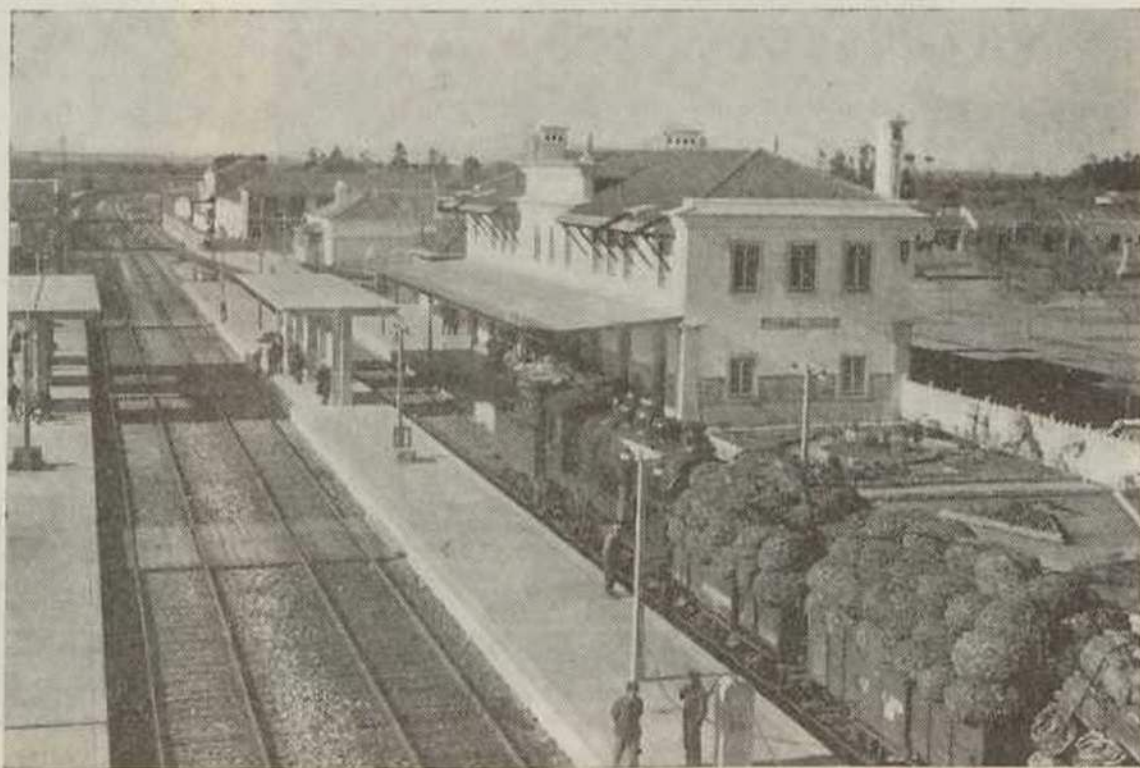
Os manípulos são encravados entre si de forma que a manobra só se pode fazer se a segurança a consente.

Por cima do combinador existe sempre um quadro que esquematiza a situação topográfica das linhas da estação, com os correspondentes aparelhos

de mudança de via e respectivos sinais protectores. Visores coloridos, iluminados electricamente com corrente enviada das agulhas e sinais manobrados, reproduzem em cada instante a situação dos veículos nas vias.

Os *relais* do posto permitem a reprodução da posição das agulhas neste quadro e asseguram o seu aferrolhamento. Determinados *relais* estão ligados com os semáforos que comandam os movimentos de entrada ou saída dos combóios na estação e não autorizam a abertura dos mesmos senão quando tôdas as agulhas do itinerário estão correctamente na devida posição. Se uma destas modificasse por qualquer circunstância a sua posição rigorosamente perfeita, os ditos *relais* determinariam automaticamente o regresso do semáforo à posição de fechado, o que obrigaria à paragem immediata de qualquer circulação que devesse seguir o itinerário que tal sinal fixo protege.

Acrescente-se que os combóios manobram os aparelhos que velam pela própria segurança, desde que entram no itinerário previamente preparado, mercê dos circuitos eléctricos de via. Ao pisarem os carris isolados do caminho que percorrem, encravam no posto jogos de ferrolhos que imobilizam as alavancas do combinador, que comandam itinerários que cortam o ocupado pelos combóios aludidos.



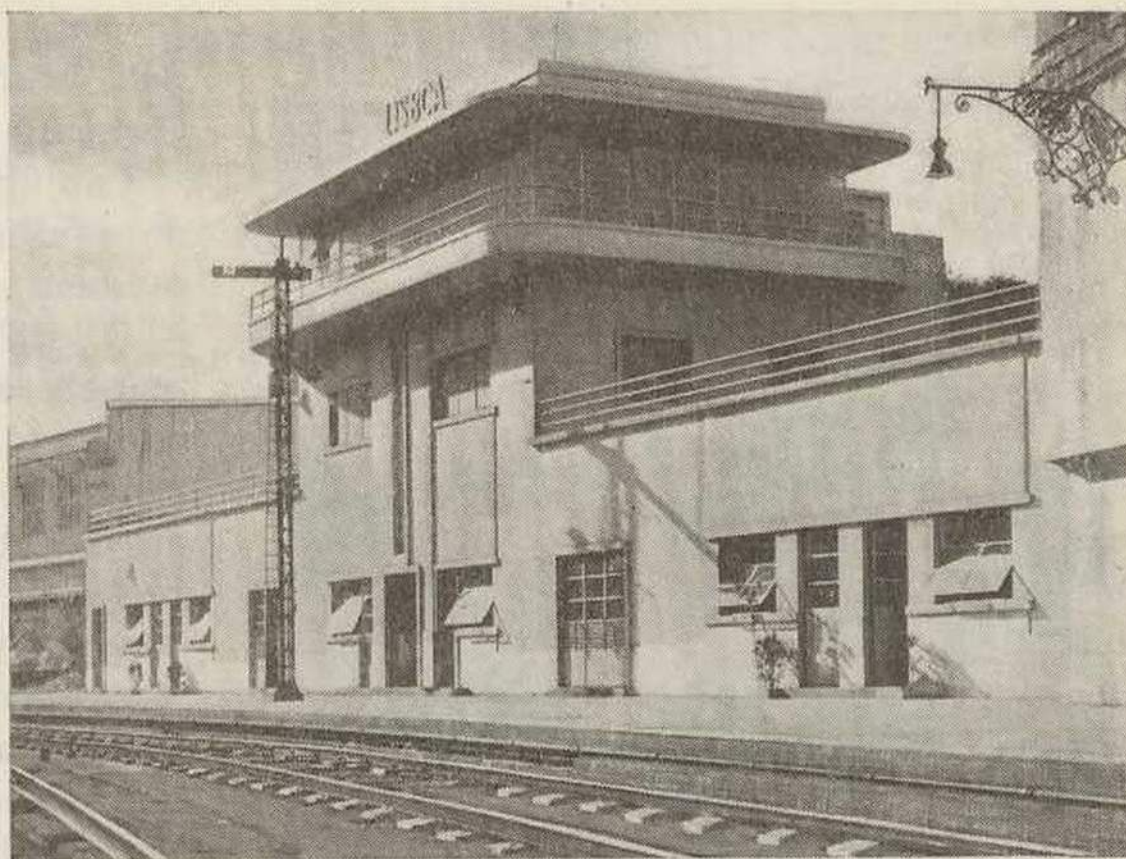
Panorama de parte da estação de Pinhal Novo, vista do Posto de Sinalização eléctrica



Este aferrolhamento não cessa senão quando o semáforo de entrada de itinerário vedou a via a todo e qualquer outro combóio e o caminho preparado foi percorrido.

O automatismo do funcionamento de toda a aparelhagem a que se faz tão resumida referência é hoje de tal modo certo que, graças ao quadro esquemático das linhas, agulhas e sinais, é possível fazer postos de sinalização sem visibilidade, isto é, sem que da sala de manobra e respectiva galeria de observação se vejam directamente os aparelhos de via ou sinais manipulados, não derivando de aí perigo para a circulação ferroviária.

A tradição é contudo tão forte que esta circunstância quasi sempre se esquece ao localizar e projectar os modernos postos de sinalização electro-magnéticos; a preocupação da visibilidade objectiva das agulhas e sinais pelos agentes que manobram as alavancas de itinerários mantem-se a mesma



Pôsto de sinalização eléctrica de Lisboa-Rossio

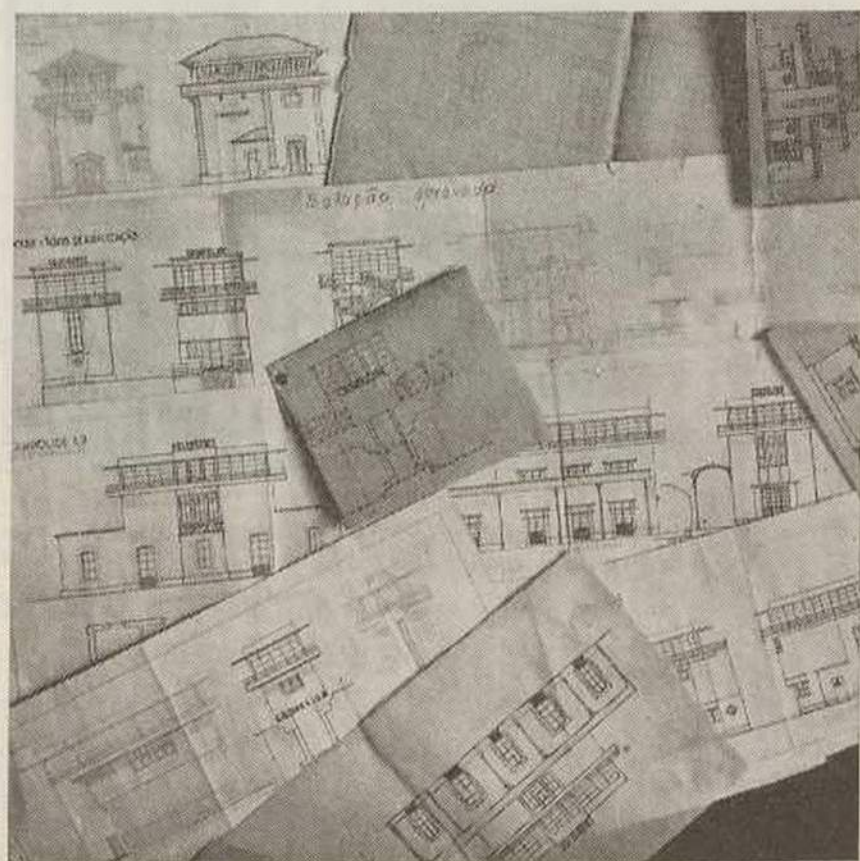
que no tempo dos postos de encravamentos mecânicos.

De tal modo de encarar o assunto são exemplos frisantes entre nós não só os edifícios onde se instalaram os postos de sinalização eléctrica de Campanhã e Ermezinde mas sobretudo o de Pinhal Novo, a cuja localização se subordinou a invulgar estrutura construtiva de aparência revolucionariamente invertida na arte de edificar.

Incidentalmente observaremos que, mais do que o aspecto estranho de certas construções ferroviárias, a arquitectura deve aos engenheiros de caminhos de ferro a grande transformação que sofreu no século XIX, motivada quer pelo excepcional incremento dado à arte de edificar, quer pela novidade da introdução do aço nas construções de pontes, nas estruturas de grandes asnas necessárias para cobrir os avantajados espaços das estações de passageiros, armazéns de mercadorias, oficinas, postos de sinalização, etc.

Tal inovação foi incontestavelmente o germe que fez evolucionar a arte de construir no sentido utilitário vincadamente manifestado na actualidade.

Está em montagem na estação central de Lisboa-Rossio a nova aparelhagem eléctrica



Vários estudos para ante-projecto do pavilhão para pôsto de sinalização eléctrica de Campolide. Para se atingir a forma definitiva há quasi sempre que fazer passar o projecto por soluções intermédias ou até, por vezes, antagónicas.





O edifício do novo posto de sinalização eléctrica de Campolide

para manobra e encravamento de agulhas e sinais que serão luminosos quer de dia, quer de noite. O sistema adoptado é o usado pela firma alemã *Siemens e Halske* à qual foi adjudicado o fornecimento e montagem.

O edifício onde se concentrou este importante organismo ferroviário comporta além das mencionadas divisões normais, instalação sanitária privativa no segundo andar, dois quartos para electricistas de plantão no primeiro e vários gabinetes para serviços da estação no rés-do-chão.

O aspecto exterior desta construção é da máxima singeleza, que não exclui harmonia de proporções, e a que a galeria circundante e em saliência da sala de manobras, no segundo andar, imprime carácter próprio.

Tôda a caixilharia exterior é metálica.

Os paramentos interiores das paredes divisórias foram guarnecidos até à altura de 1<sup>m</sup>,70 com silhares de marmorite sem juntas,

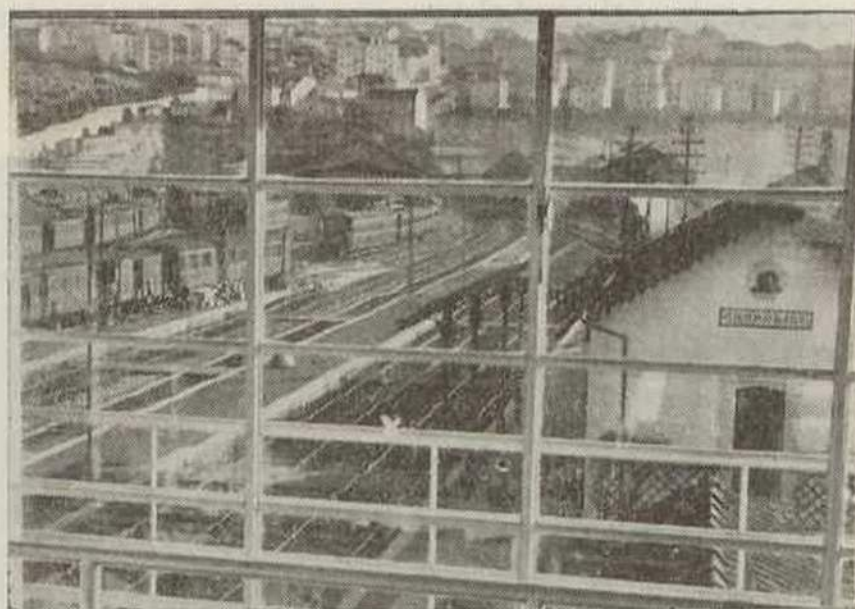
da marca *Epil*, de agradável aspecto, e que pela primeira vez se usaram em obras da Companhia, como substituto de azulejos.

Conjugado com o sistema de encravamento de agulhas e sinais de Lisboa-Rossio está também em montagem o de Campolide.

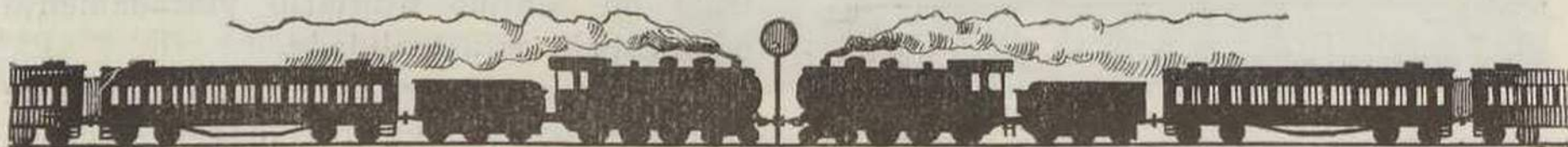
O edifício onde se instalará o posto de manobras obedece ao tipo regulamentar adoptado para tais construções, comportará como de costume rés-do-chão e dois andares superiores e ficará localizado na bifurcação da linha férrea para Alcântara, no tampo norte da plataforma que serve o edifício de passageiros da estação de Campolide.

Para aproveitar o espaço disponível do sub-solo desta construção instalar-se-á aí a farolaria da estação.

Quanto ao estilo architectónico do edifício poderá repetir-se coisa semelhante ao que se escreveu em relação ao de Lisboa-Rossio, porquanto também esta construção nos mostra singeleza ornamental a que a galeria circundante ao nível do segundo andar e respectiva cobertura saliente empresta aspecto de ponte de comando de navio.



Vista da parte sul da estação de Campolide tirada da sala de manobra do posto de sinalização eléctrica.





# Poderá um passarito destruir um traçado de linhas aéreas?

Pelo Sr. Raúl Viegas, Inspector Principal de Telecomunicações da Divisão da Via e Obras

**C**OISAS há que, parecendo inverosímeis, são, no entanto, autêntica realidade. Tal é o caso que vamos focar.

As forças de destruição da Natureza, aliadas do Tempo, têm ainda como auxiliares na

improba tarefa seres vivos, animais e vegetais, uns visíveis a olho nu, outros microscópicos e cuja existência somos, por vezes, levados a suspeitar que seja somente motivada pela irrevogável fatalidade de aniquilamento que impende sobre tudo o que subsiste à superfície da Terra.

Entre os seres microscópicos citaremos os ger-



Picapau segurando-se comodamente a uma árvore.

mes de terríveis doenças como a tuberculose, a sífilis, a lepra, a raiva, a difteria (garrotilho), a febre amarela, o cólera, o tétano, a malária (sezões) e tantos outros flagelos que atacam e dizimam o género humano e outros animais da criação e até mesmo os vegetais.

Entre os organismos macroscópicos em semelhantes condições contam-se, quer as grandes feras, quer os pequenos roedores como os ratos, as serpentes venenosas, a formiga-branca, as lagartas, môscas, mosquitos e outros insectos

que atacam não só a agricultura mas também os representantes do reino animal.

\*  
\* \*

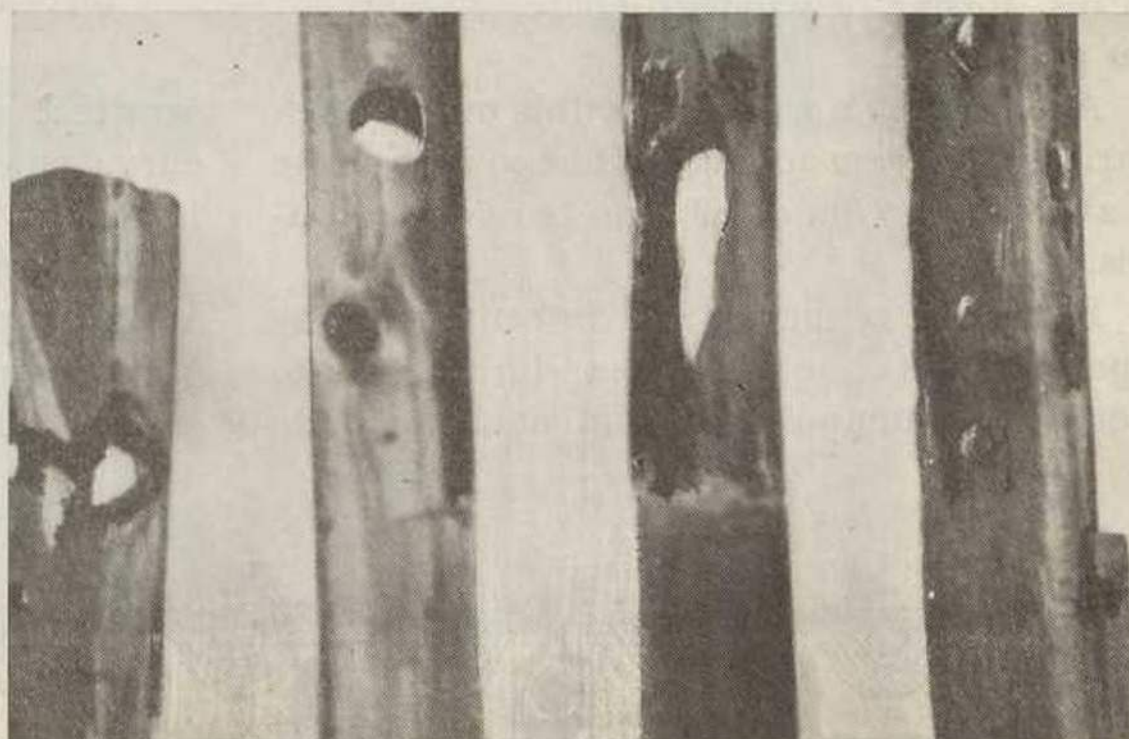
Os traçados de linhas aéreas têm como destruidor especial dos seus apoios uma avesita aparentemente inofensiva e até interessante a que foi dado o nome, cheio de expressão, de picapau.

O picapau é passarito de plumagem verde-escura, com bico forte, direito e cónico, pés constituídos por quatro dedos compridos, opostos dois a dois e munidos de garras aduncas e resistentes.

A língua desta ave é afilada e segrega líquido viscoso que o animal tem a faculdade de projectar à distância de alguns centímetros.

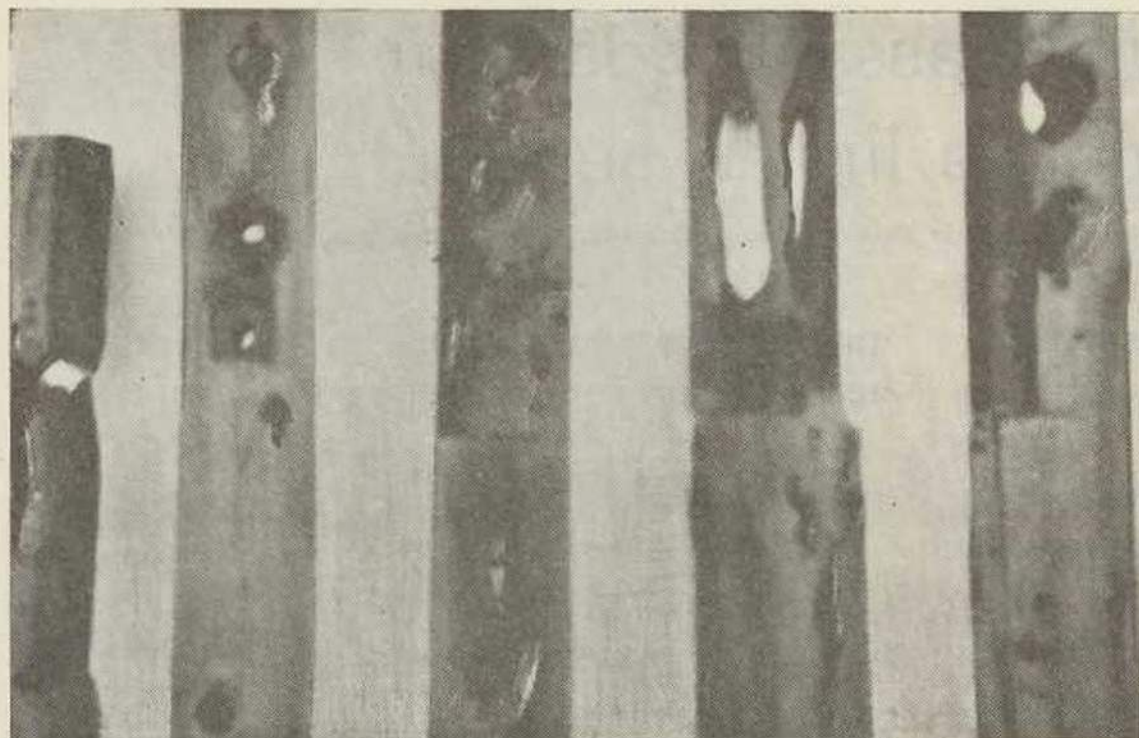
O picapau é excelente trepador, segura-se com facilidade aos troncos de árvores ou paus verticais e com o potente bico esburga a casca das árvores e fende a madeira para, com a língua, capturar os insectos de que se alimenta.

Este pássaro, que mede aproximada-



Aspectos de posteletes atacados pelos picapaus





Outro aspecto de posteletes atacados pelos picapaus

os graciosos passarinhos executam o *seu trabalhinho*, se dê a derrocada do traçado, provocada pela quebra dum dos posteletes.

De facto, se vários posteletes estão atingidos pelo trabalho do picapau, o peso e tracção exercidos pelo traçado, por falta dum apoio, provocam a quebra dos seguintes e a quebra da rede aérea. A destruição pode atingir suma gravidade se os fios, ao caírem, forem apanhados por qualquer «marcha» que os arraste, o que fatalmente

mente 12 a 15 centímetros, ataca um poste ou postelete de madeira, sempre por debaixo de todos os suportes dos isoladores.

Faz primeiro um furo com diâmetro suficiente para lá se meter, o qual atravessa o poste de lado a lado e lhe leva, em geral, entre 15 dias a um mês de trabalho.

Em seguida, iludindo a vigilância do guarda-fios, faz a perfuração interior do poste no sentido vertical, partindo do furo anterior, conseguindo, por vezes, tornar ôco todo o poste ou postelete.

Acontece com frequência dois ou três passaritos actuarem ao mesmo tempo num poste e avançarem com o trabalho para os seguintes.

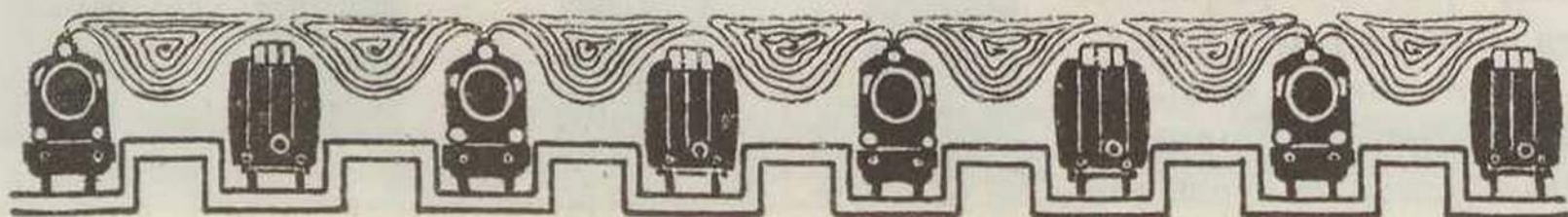
Basta que o guarda-fios do cantão não se aperceba do que se passa durante certo período de tempo para que, na zona onde



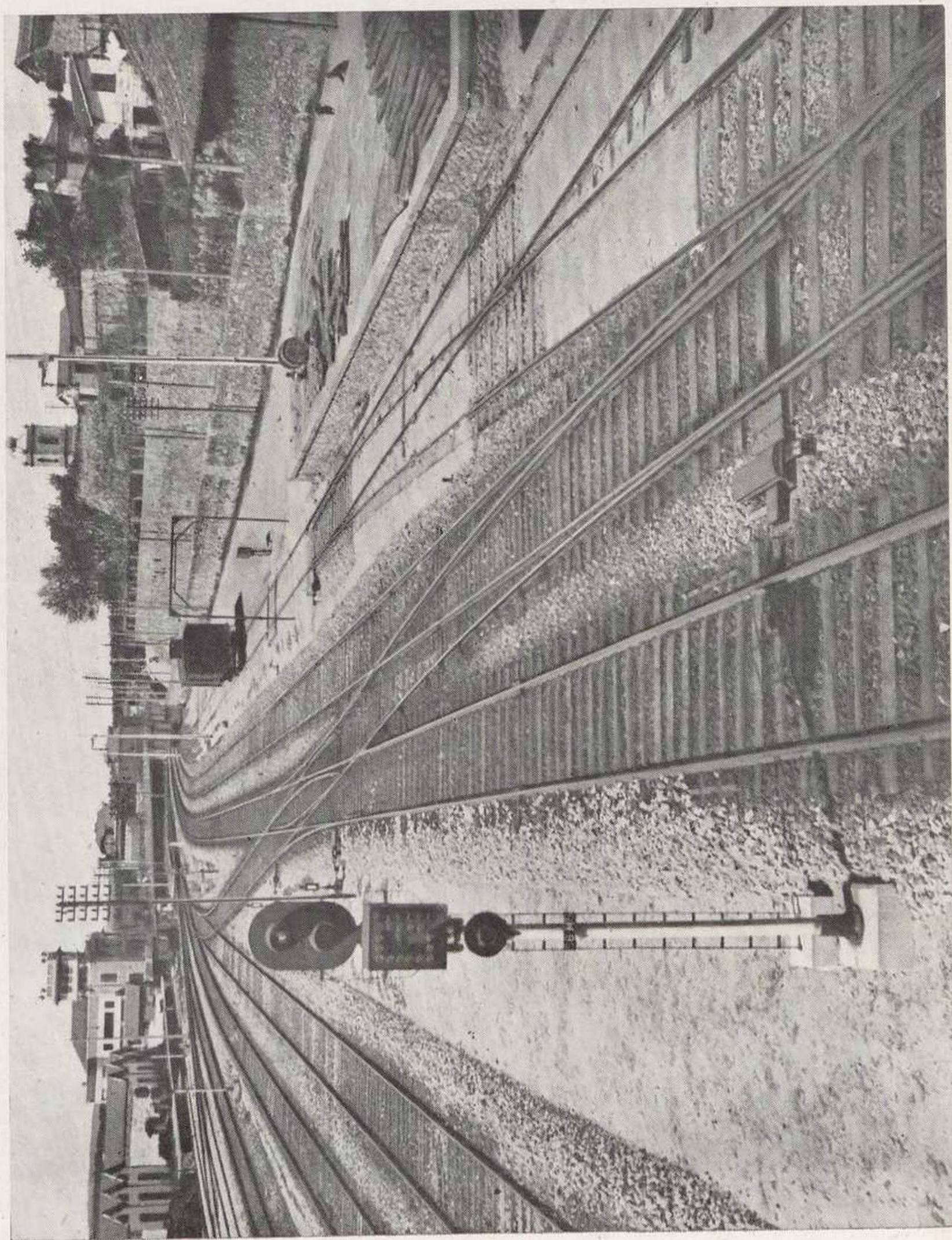
Grupo de 30 posteletes atacados e retirados entre Chança e Crato. Estes posteletes tinham sido colocados havia apenas 6 meses!

acontece sempre que o desastre se dê em curva cujo centro esteja para o lado da via férrea.

Eis, portanto, caros leitores, como um passarinho aparentemente inofensivo pode causar a destruição de traçados aéreos de linhas telegráficas e telefónicas.







ESTAÇÃO DE ERMEZINDE

*Fotog. do Eng.º José da Costa, Sub-Chefe  
de Serviço da Divisão de Via e Obras.*





Um trecho da grande Classe Feminina da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho durante a execução dum exercício, na sua festa de apresentação, em Julho de 1941, no campo das Salésias, em Belém. Esta demonstração foi presenciada por milhares de espectadores e constituiu um espectáculo notável cheio de mocidade, vigor e beleza.

## O conceito moderno de educação física

Por José Júlio Moreira, Chefe de Secção dos Serviços Gerais da Divisão da Via e Obras

«Mens sana in corpore sano»? Já não.

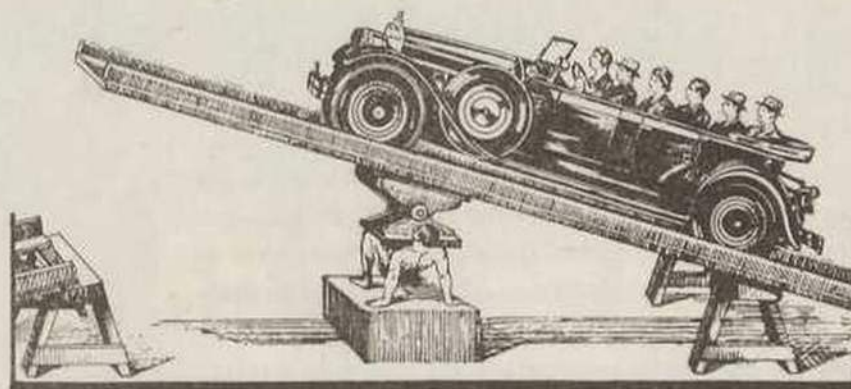
«Corpus validum sub animo forti»? Sim.

MUITO se tem falado, de há uns tempos a esta parte, em educação física, sem que, contudo, muitas pessoas compreendam o seu significado e utilidade, o conceito moderno em que a temos.

Não se trata de educar o físico, de criar forças, de desenvolver simplesmente os músculos, de cultivar o físico. Nada de confusões. Os exercícios físicos são uma expressão de movimento e são tão velhos como a vida animal. Durante múltiplas gerações, o homem praticava-os com a única preocupação de se fortalecer para mais eficazmente obter os seus alimentos e defender-se dos seus inimigos. A educação física era, assim, o que mais propriamente se pode chamar cultura física.

O conceito de educação física, embora lentamente, evolucionou. Da preparação de bons e fortes guerreiros, passou-se à forma-

ção de pessoas educadas. A educação física tem, a par do desenvolvimento físico, preocupações morais, intelectuais e sociais. Estimula fortemente as qualidades inatas no ser humano. A educação física, na nossa época, é uma acção intencional que o homem, devidamente dirigido, exerce sobre si próprio, pela prática racional, sistemática, dos exercícios físicos, metódica e conscientemente executados, em vista de completar a acção



Homem de forças, numa demonstração talvez impressionante. Esforço supremo de resultados úteis nulos para o progresso social. Ele é o pilar humano de ponte basculante, cujo feito lhe pode ser fatal. Serve para gáudio das multidões ávidas de emoções fortes. Mas a verdadeira educação física não tende a formar homens para cometimentos desta natureza.





*Hércules Farnésio*, exemplo do tipo de fôrças. Músculos curtos, globosos, duros e contraídos em resultado de exercícios que não podem ser defendidos, na educação física moderna, como meios de desenvolvimento racional do homem, porque o papel funcional desta massa descomunal de músculos é dispensável. Obriga, para a adquirir e manter, a um enorme trabalho do coração e a excessos condenáveis que vão prejudicar o desenvolvimento mental e o equilíbrio que deve existir entre todos os órgãos e funções.

dos restantes meios educativos e higiénicos, afim de desenvolver a sua saúde, beleza, fôrça, destreza, resistência, disciplina, prontidão, espirito de solidariedade, optimismo, confiança em si, domínio de si próprio, coragem, prudência, carácter, personalidade, fazendo do corpo digno instrumento de vontade esclarecida, tornando o indivíduo, o mais possível, apto para a vida social, nos seus múltiplos aspectos e exigências.

Os exercícios físicos a empregar pelo método de educação física, aquêles exercícios

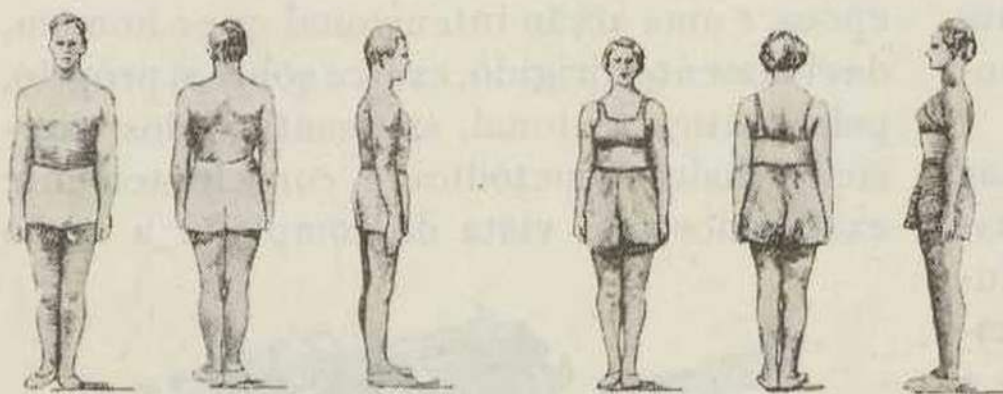
que consideramos e defendemos como educativos, foram primitiva e naturalmente executados por iniciação espontânea e depois sistematizados racionalmente, afim de solicitarem as capacidades actuais do individuo, aperfeiçoando-as dentro do possível. Correspondem êsses exercícios à estrutura, fisiologia, psicologia e necessidades humanas e são condicionados pelos factores: previsão dos resultados; fôrça a desenvolver; duração; velocidade; repetição; posição inicial, trajectória e posição final; cadência; combinação e expressão.

Todos os meios empregados pelo método de educação física devem produzir o máximo de efeitos úteis com o mínimo de esforço.

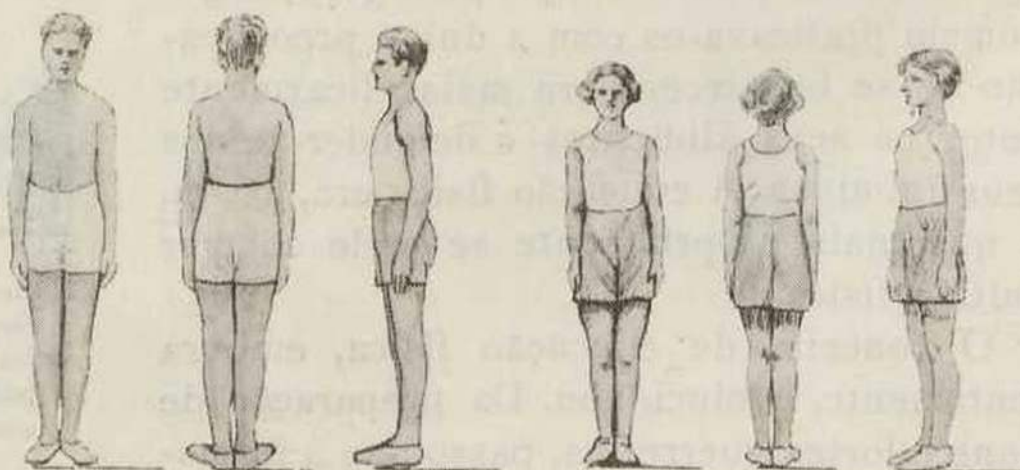
Mas, ¿o que é o método de educação física? É a via ou caminho que se segue, dum modo categórico e reflectido, para realizar o ensino da ginástica, dos jogos e dos desportos.



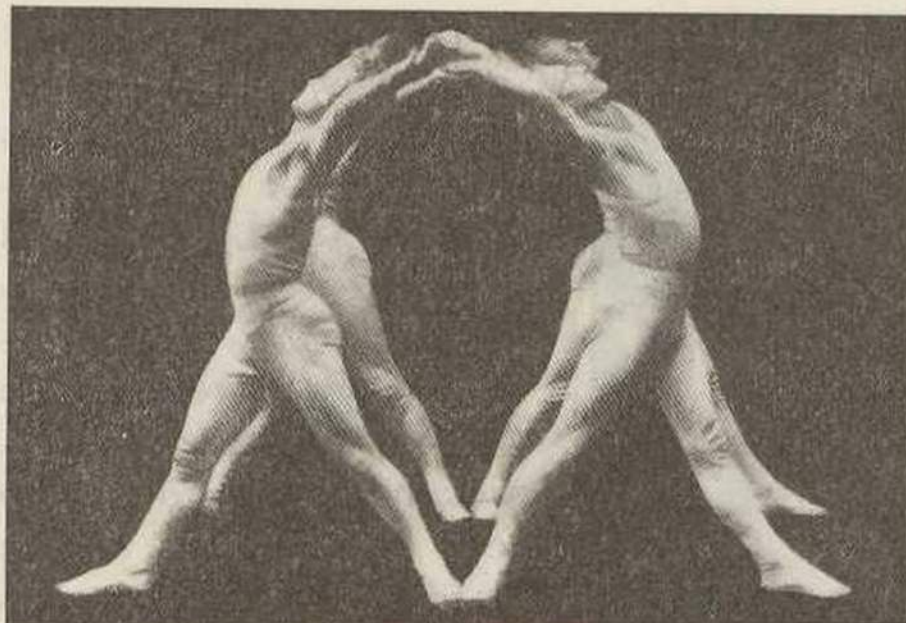
*Hércules de feira*, outro brutamonte de fôrça que se destina a exhibicionismos e a satisfazer uma estulta vaidade, o que não se compadece com a verdadeira missão do homem na vida.



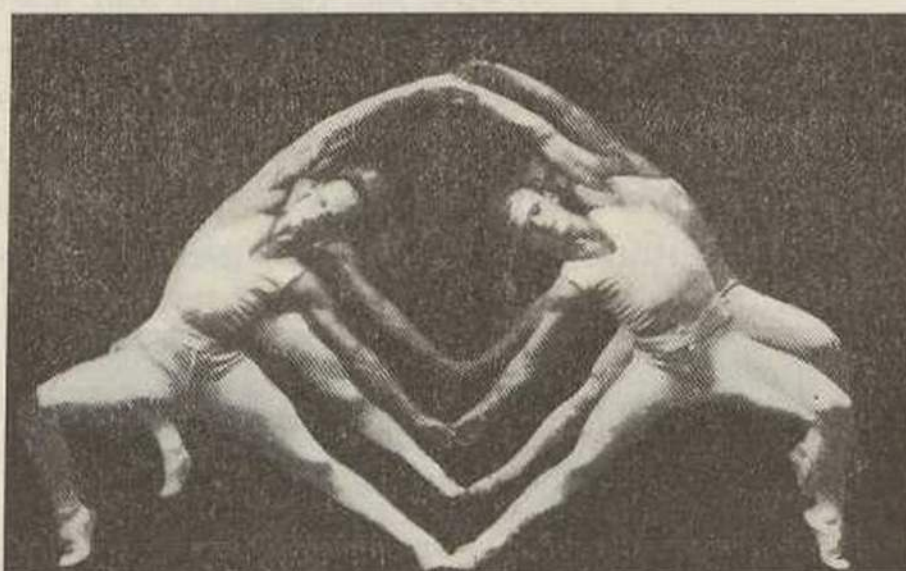
*A esquerda e à direita: Homem, mulher e crianças de frente, costas e perfil, na posição fundamental de pé—sentido. Tipos de ginastas correctos que executam os exercícios físicos educativos com o fim de se flexibilizarem e desenvolverem harmonicamente, ao mesmo tempo que contribuem para a sua educação integral. Equilíbrio de formas, consoante a idade e o sexo. Desenvolvimento muscular suficiente, racional, músculos alongados, em contraste com os homens de fôrças, de músculos curtos, globosos, etc. Atitude distinta e demonstrativa de atributos característicos de pessoa em formação ou de personalidade equilibrada.*







Exercícios de torção do tronco e de efeito dorsal



Exercício de flexão do tronco no sentido lateral



Exercício de efeito dorsal executado com o auxílio dum ajudante.

O método é caracterizado pelo conjunto de princípios que presidem ao ensino da educação física, dando-lhes unidade e, ao mesmo tempo, a necessária maleabilidade na sua aplicação diferenciada por meio dos seus processos, isto é, das maneiras especiais em que o método se desdobra para melhor e mais depressa alcançar o objectivo que tem em vista, como sejam a ginástica infantil, a ginástica feminina, a ginástica de desenvolvimento geral para adolescentes e adultos, etc.

Os exercícios do corpo apresentam-se sob diversas formas características, tais como os jogos,

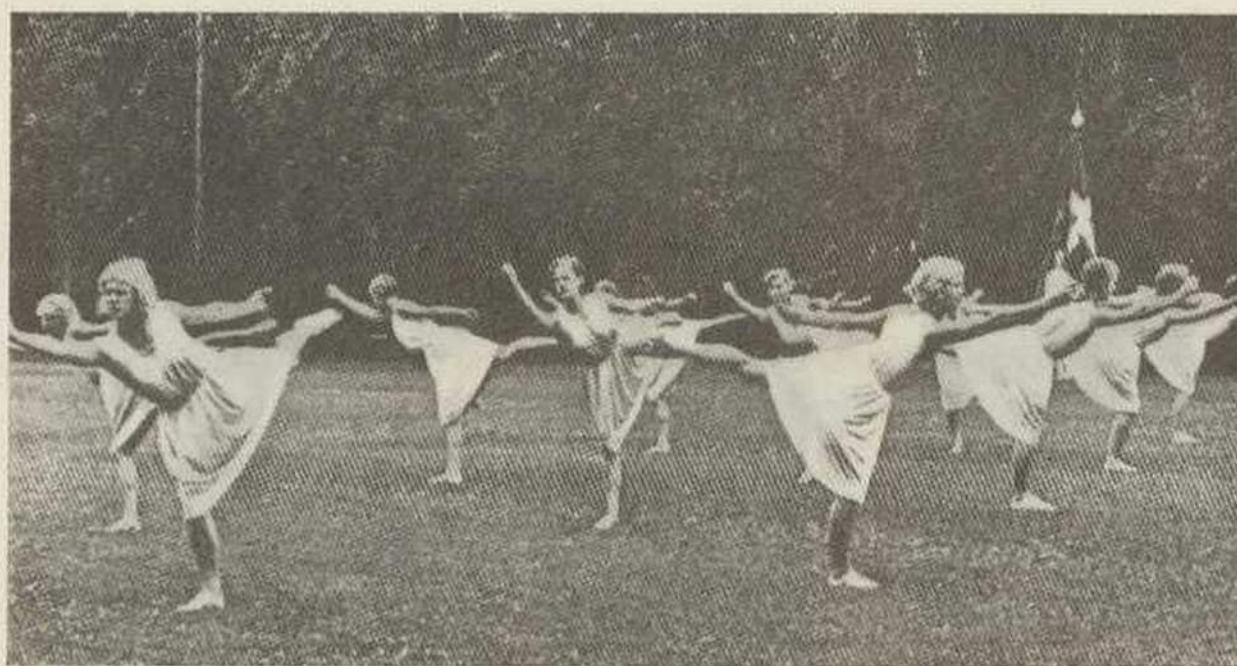
os trabalhos manuais, a ginástica educativa, a ginástica de aplicação e os desportos.

É a ginástica, como se vê, uma parte da educação física e baseia-se na sistematização racional das atitudes e movimentos humanos mais gerais (incluindo os jogos) que, considerados como meios de desenvolvimento e de preparação para a vida social,



Exercício de extensão da coluna vertebral





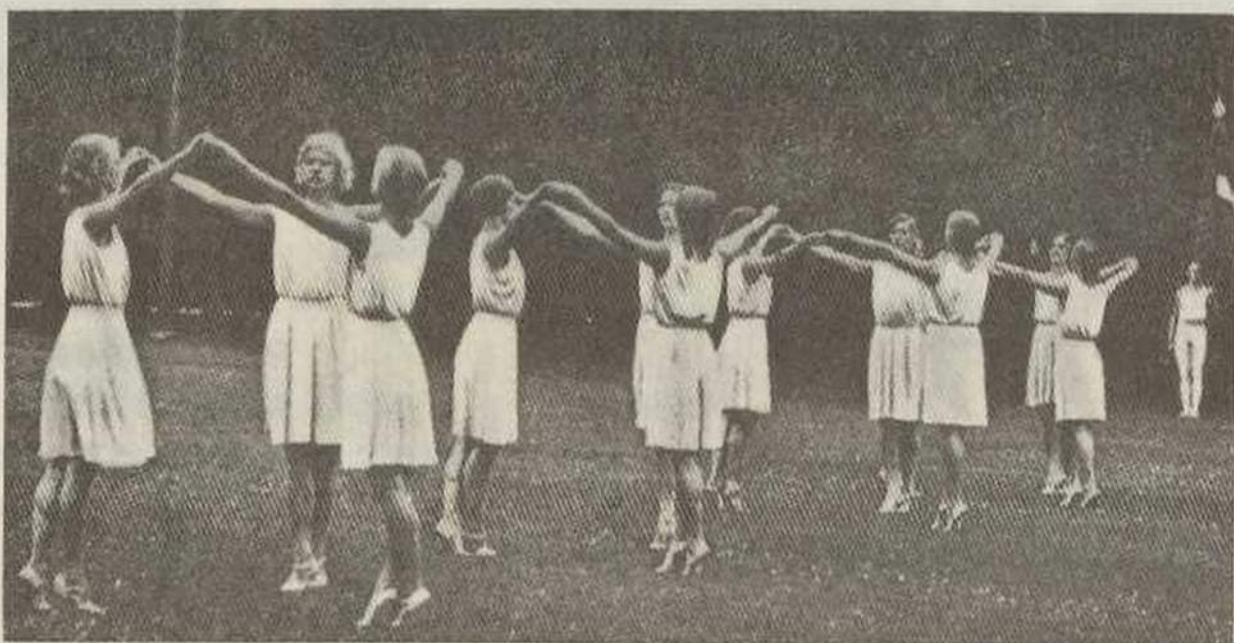
Exercício de equilíbrio no solo

se agrupam conforme a sua natureza especial e efeitos predominantes, são seriados conforme a sua complexidade relativa e podem ser reunidos em lições completas, para serem aplicadas segundo as possibilidades e necessidades especiais dos alunos. Estas lições de ginástica, que, em rigor pedagógico, devem estar sempre de acordo com as constantes aquisições da ciência, apresentam a forma geral de todos os períodos da actividade evolutiva natural, com uma fase inicial de energia crescente, uma fase média de maior energia (própriamente o corpo da lição) e uma fase final de energia decrescente ou de normalização progressiva.

Com tais preocupações e bases pedagógicas, o conceito moderno de educação física é muito diferente do que era outrora. Os objectivos que as gerações passadas pretendiam ao servirem-se dos processos que praticavam para se robustecerem não podem, não devem ser hoje os mesmos. Um ideal

mais alto e nobre deve guiar-nos, iluminado pelos fulgores do génio dos pedagogos e dos cientistas. Já não devemos adoptar a máxima de Juvenal<sup>(1)</sup> «*Mens sana in corpore sano*», pressupondo o equilíbrio entre o desenvolvimento do espírito e o do corpo, na mesma medida, mas preferir esta outra enunciada há anos por ilustre pedagogo: «*Corpus validum sub animo forti*»<sup>(2)</sup>. Devemos de-

fender o primado do espírito, servindo-nos da educação física como meio de educação integral que torna o corpo o instrumento duma vontade esclarecida ao serviço dos

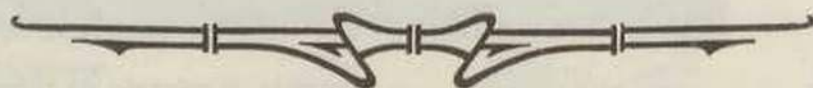


Exercícios com passos de dança

mais nobres e elevados sentimentos e obras que dignificam o Homem e as Nações.

(1) Juvenal foi poeta romano que viveu no fim do primeiro século da nossa era e começo do segundo (anos 42 a 125). A frase latina quer dizer: «*mente sã em corpo sadio*».

(2) A tradução deste aforismo latino é: «*corpo válido dirigido por espírito forte*».





## Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante o ano de 1941

A seguir publicamos nota das principais obras feitas na Divisão da Via e Obras, além das de conservação:

- Reparação da abóbada e pés direitos e do dreno central do túnel do Rossio.
- Prolongamento duma linha e sua ligação à linha da muralha na estação de Lisboa-P.
- Prolongamento da linha VI e respectiva ligação por agulhas à linha V, e estabelecimento dum cais no apeadeiro do Rêgo.
- Construção dum novo tramo na ponte da Vala da Azambuja.
- Implantação de um pórtico para cargas e descargas de carvão no Entroncamento.
- Continuação da balastragem para obtenção da banqueta regulamentar entre os Kms. 273 e 301 da linha do Norte.
- Piquetagem e nivelamento de curvas na linha do Norte.
- Ripagem do pontão da passagem superior sobre a variante da linha de Sintra, em Campolide.
- Montagem de 43 Kms. de linhas telefónicas.
- Montagem de instalações telefónicas em várias instalações e desvios.
- Instalação de telefones selectores de chamada centralizada (Trafic) nas linhas do Alto Leste e da Lousã.
- Montagem de 2 instalações com indicações acústicas e sonoras para avisar as Guardas da aproximação dos comboios, nas P. N. do Papel e Massamá (Linha de Oeste).
- Grande reparação da ponte sobre o Mondego.

A seguir publicamos também os principais trabalhos executados na Divisão do Material e Tracção:

- Montagem de equipamentos geradores em 12 carruagens.
- Instalação eléctrica na estação de Cête.
- Instalação eléctrica na estação de Mealhada.
- Instalação eléctrica na estação de Coruche.
- Iluminação eléctrica da estação de Barquinha.
- Iluminação do novo cais de trasbordo em Contumil.
- Iluminação eléctrica do apeadeiro de Gondivinho.
- Iluminação eléctrica do apeadeiro de Rebordões.
- Electrificação da toma de água de Espinho.
- Electrificação da toma de água de Mogofores.
- Equipamento de locomotivas com macharicos para queimar óleo «Fuel-Oil» como combustível.
- Transformação de carruagens:  
*De 2 eixos:* 3 de 1.<sup>a</sup> classe em mistas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes. (Estôfo modificado e pintura de novas côres).
- De carros:* 3 de 1.<sup>a</sup> classe, 2 mistas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes e 3 de 2.<sup>a</sup> classe. (Forradas de chapa, estofos novos e pintura de novas côres).
- 4 de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes em salões de 3.<sup>a</sup> classe (bancos novos, pintura interior de novas côres e fechadas as plataformas de duas destas carruagens, que as possuíam abertas. As outras duas foram forradas de chapa com pintura exterior de novas côres).



# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

**P. n.º 778** — Peço me diga se as roletas e outros objectos análogos, usualmente utilizados, para a venda de diferentes objectos, nas feiras e romarias, pelos vendedores ambulantes, e bem assim as máquinas usadas pelos fotógrafos dos retratos «à la minute», também ambulantes, devem ser considerados «bagagem», sob a rubrica: «instrumentos portáteis ou ferramentas manuais da sua arte ou do seu ofício».

**R.** — As roletas e outros objectos análogos, utilizados pelos vendedores ambulantes, para venda de diversos artigos, nas feiras e romarias, podem considerar-se «bagagem».

São, também, consideradas «bagagem» as máquinas fotográficas, de que usualmente se fazem acompanhar os fotógrafos ambulantes.

Todos estes objectos se consideram incluídos na rubrica genérica: «instrumentos portáteis ou ferramentas manuais da sua arte ou do seu ofício».

## DOCUMENTOS

### Tráfego

**Aviso ao Público A. n.º 716** — Anuncia a elevação, a Despacho Central, do Pôsto de Despacho «Lisboa-Estrêla (P. D.)».

**Aviso ao Público A. n.º 717** — Determina que a via a seguir para os Srs. Passageiros procedentes das estações e apeadeiros ao sul de Ermezinde e de Ermezinde a Barca de Alva destinados às estações e apeadeiros da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, compreendidos entre Vila do Conde e Barradas, ambas inclusivé, ou inversamente, seja a de Pôrto — Pôrto-Trindade.

**Aviso ao Público A. n.º 718** — Anuncia a abertura do Despacho Central de Zebreira, servido pelas caminhetas do serviço combinado com a Empresa Automobilista Morão, L.<sup>da</sup> deixando na mesma data de ser servida a povoação de Rosmaninhal.

**Aviso ao Público A. n.º 719** — Anuncia que deixa de ter aplicação a concessão estabelecida no Aviso ao Público A n.º 363, de 3 de Janeiro de 1933, sobre transporte de mercadorias em pequena velocidade, em remessas de detalhe, das estações de Lisboa para as de Valadares, Gaia e Campanhã, ou vice-versa.

**Aviso ao Público A. n.º 720** — Estabelece a aplicação do multiplicador 11 ao transporte de «castanha comum com casca», tanto em grande como em pequena velocidade.

**Aviso ao Público A. n.º 721** — Suspende a circulação de vagões particulares em serviço internacional e bem assim a condição 22.<sup>a</sup> da Tarifa Especial A de grande e pequena velocidade, na parte referente ao serviço internacional.

**Aviso ao Público A. n.º 722** — Anuncia a organização de combóios especiais do mínimo de 14 vagões, em grande velocidade, cobrando-se os preços de transporte resultantes da aplicação das tarifas de pequena velocidade, acrescidos de 20 %.

**Comunicação-Circular n.º 76** — Anula a concessão estabelecida na Comunicação-Circular n.º 24, de 20 de Novembro de 1934, para os transportes de madeiras aparelhadas ou em obra de carpinteiro.

**Circular n.º 940** — Indica as normas a observar no tráfego de mercadorias de e para o estrangeiro e para estações fronteiriças portuguesas.

**47.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Estabelece o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias em serviço combinado com a Empresa Automobilista Morão, L.<sup>da</sup>, entre a estação de Castelo Branco, os Despachos Centrais de Idanha-a-Nova e Zebreira e as povoações de Salvaterra do Extremo e Monfortinho (Termas).

**1.º Aditamento à Tarifa de Camionagem na cidade do Pôrto** — Estabelece, a partir de 1 de Março de 1942, a taxa de 1\$00 por cada fracção de 10 kgs. de pêsos bruto, pela condução de bagagens entre as estações de Pôrto e Pôrto-Trindade.

**5.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa** — Elevação do Pôsto de Despacho «Lisboa-Estrêla (P. D.)» a Despacho Central ficando a executar serviço de mercadorias em grande e pequena velocidade, excepto volumes de pêsos indivisível superior a 600 kgs.

**Tarifa de Camionagem da carreira de Caminhetas «Barreiro (estação)-Évora»** com ligação para Lisboa-Terreiro do Paço e servindo Montemor-o-Novo, Vendas Novas, Pegões, Ataláia, Montijo, Sarilhos Grandes, Moita e outras localidades intermédias.

Anula a que entrou em vigor em 22 de Março de 1942.



# Factos e Informações

## Ateneu Ferroviário

Com o costumado brilhantismo, realizaram-se em Dezembro do ano findo, as festas comemorativas do 7.º aniversário desta instituição.

A gravura à direita apresenta-nos a mesa da sessão solene, presidida pelo Secretário da Direcção Geral, Sr. Vasco de Moura, em representação do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Director Geral.



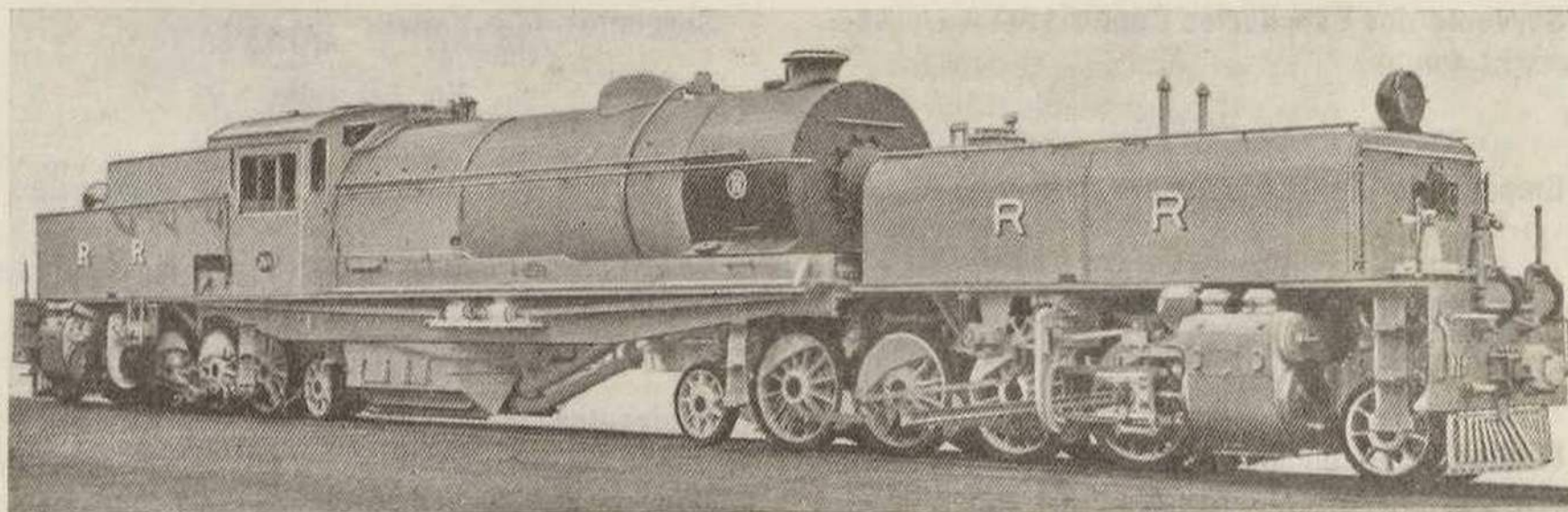
## Estação de Ermezinde

A gravura fora-do-texto que acompanha o presente número do *Boletim*, mostra-nos a estação de Ermezinde, vista do lado Norte.

A transversal-junção dupla, bem em evidência nesta fotografia que foi tirada do pôsto de sinalização eléctrica, permite estabelecer todos os caminhos possíveis de en-

tradas e saídas de combóios entre esta estação e as linhas do Minho e Douro.

O sinal luminoso que à esquerda aparece em primeiro plano, comanda tais movimentos, cuja exequibilidade é manifestada pelos faróis superiores e esclarecida pelas letras luminosas do quadro inferior; o farolim que se encontra por debaixo do quadro funciona como sinal de via livre para manobras ao mesmo tempo que o principal indica via impedida.



Locomotiva Garratt, dos Caminhos de Ferro da Rodésia (África do Sul)



# Pessoal

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Antero Augusto da Silva**  
Chefe de 2.<sup>a</sup> classe  
Admitido em 1 de Agosto de 1901  
como Praticante de Factor



**José Bica**  
Chefe de Lanço de 1.<sup>a</sup> classe  
Admitido em 31 de Março de 1902  
como Assentador de 2.<sup>a</sup> classe



**Albino José**  
Aguilheiro de 1.<sup>a</sup> classe  
Admitido em 29 de Março de 1902  
como Carregador



**Maria da Purificação**  
Guarda de P. N.  
Admitida como Guarda de P. N.  
em 26 de Março de 1902.

## Nomeações

### SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Agosto de 1941

**Servente dos Escritórios Centrais:** Mário da Conceição Freira.

Em Novembro de 1941

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** Domingos Maria Bento.  
**Empregada de 3.<sup>a</sup> classe:** Maria da Conceição Nunes Canário.  
**Servente dos Escritórios Centrais:** O carregador Manuel Laranjo.

Em Janeiro

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** Joaquim Aguiar de Oliveira.

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Julho de 1941

**Médico Inspector do Entroncamento:** Dr. Álvaro de Gamboa da Fonseca e Costa.  
**Médico da 20.<sup>a</sup> Secção,** com residência em Sintra: Dr. António Arnaldo de Carvalho Sampaio.

**Médico da 19.<sup>a</sup> Secção,** com residência em Santo António das Areias (Marvão): Dr. Manuel Ricardo Chaves Costa.

**Médicos-Substitutos da Assistência do Pôrto:** Drs. Joaquim José Monteiro Bastos e António J. Oliveira Ferraz Júnior.

Em Janeiro

**Médico Sub-Chefe do Serviço:** Dr. Augusto Lopes de Andrade.

**Enfermeira-Visitadora** do Dispensário de Medicina e Higiene Social do Entroncamento: Maria Fernanda Lacerda Moral.

**Servente:** José Lopes.

Em Fevereiro

**Médico da 39.<sup>a</sup> Secção,** com residência em Valença: Dr. Bernardino José Fernandes Ribeiro.

### EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

**Aspirantes:** Afonso de Matos, José Augusto Teles Bessa, Gabriel Paulo Fernandes, José Joaquim, João dos Santos, David do Carmo Piedade, Fernando da Veiga Brás, António de Oliveira, José Perpétua Marques, Manuel Ferreira, Francisco Gonçalves Fi-



lipe, Manuel de Oliveira, Hermínio dos Santos Donato, Américo Coelho, Josué Lopes Farinha, Mário Ferreira, António Tavares Correia, Joaquim da Costa Amieiro, Manuel Marques, Anibal Matias Ribeiro, José de Ascensão Gomes, Narciso Henriques Mocho, Manuel da Costa Lima, Manuel dos Santos Martins, António Cunha, Manuel Martins da Severina, José Pinho de Carvalho, Cândido Mendes, José Barreto de Almeida, António da Costa Rodrigues, António Lopes Policarpo, Artur Jacinto, Venceslau Rondão Figueira, Artur Rocha Amaro, Álvaro Freire Lopes, Fernando Barros de Oliveira Santos, Luis Rodrigues, Francisco Nunes Galinha, António Ribeiro, João Barbosa, Albertino Ferreira Serras, Florentino José Fonseca de Oliveira, Armando Augusto Pires, Francisco Gomes Figueiredo, Vítor Manuel Antunes, Augusto Luciano Galindo Bico, Armando Castelhamo Abrantes, Carlos Martins, António de Barros Fernandes, Eduardo Horácio Alves de Oliveira, Joaquim António Rocha Cortes, António Marques Morgado, António Nogueira Roque, Adélio Julião de Carvalho, Joaquim Ferreira, Sílvio Vilela Cardoso, Joaquim da Silva Soares, Manuel Inácio da Palma, José Simão Serras, António Mateus Pimenta, Alfredo Azevedo dos Santos, Joaquim Conceição Mateus, Róssel Mateus Lazaro, Tarquínio Solano Onofre Marques, Joaquim Martins, Amílcar da Luz Henriques, José da Cruz Leal, José da Silva Gonçalves, João António Carvalho da Rosa, António Lopes Louro, Eduardo Azevedo Carneiro de Macedo, António Domingos, José Marques Agostinho, Benjamim Correia Marinho, Eugénio Serafim Ribeiro da Silva, Custódio Bastos, Anibal Ferreira Canha, Luís Pires Marques, Casimiro Lourenço, António Lourenço Rosa, José da Silva Mota, Vítor Rodrigues Pinheiro e Sebastião José da Silva.

**Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe:** José António de Figueiredo, José Rodrigues do Carmo, João das Neves Pardal, António Correia, José António Coelho, Arnaldo Filipe, Anibal Tavares Gomes, Edmundo Mário Paiva e Salomão Eurico Marçal.

**Revisor de 3.<sup>a</sup> classe:** Ricardo dos Santos Torgeira.

**Servente:** Albino José Lopes.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** Mário Grijó Caridade.

**Ajudantes de distribuidor:** Ermenegildo de Sousa, Jaime Andrade e Evaristo Gonçalves de Castro.

## VIA E OBRAS

Em Dezembro de 1941

**Guarda-fios de 3.<sup>a</sup> classe:** Francisco Mendes e Joaquim dos Santos.

## Reformas

### EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

*José Lopes Rosa*, Chefe de Repartição Principal do Serviço do Movimento.

Admitido em 1 de Outubro de 1898, como Praticante.

Durante os longos anos que serviu a Companhia, demonstrou sempre o maior zelo e dedicação. Desejamos ao Sr. J. Rosa um merecido descanso por muitos anos.

*Leonardo Berengel Verde*, Factor de 1.<sup>a</sup> classe, de Miramar.

*João dos Santos Lucas*, Factor de 1.<sup>a</sup> classe, de Coimbra.

*Manuel Augusto da Silva Júnior*, Fiel principal, de Lisboa-P.

*António Pereira*, Fiel de 1.<sup>a</sup> classe, de Ermezinde.

*Silvino da Silva*, Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe, de Campanhã.

*Américo da Assunção Pedro*, Capataz de 2.<sup>a</sup> classe, de Campanhã.

*Joaquim Lourenço*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Mercês.

*Manuel da Costa Cravo*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Taveiro.

*António Amaro*, Guarda, de Castelo Branco.

*António Pires*, Guarda, do Entroncamento.

*Joaquim da Cunha Oliveira*, Carregador, de Belver.

*Joaquim Castanheira Roque*, Carregador, de Alfaielos.

*Rosa da Silva*, Servente de W. C., de Viana do Castelo.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

*José dos Santos*, Revisor de 2.<sup>a</sup> classe.

## Falecimentos

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Outubro de 1941

† *Dr. Luis Xavier Barbosa da Costa*, Médico especialista de Oftalmologia de Lisboa.

Admitido como Médico desta especialidade em 5 de Fevereiro de 1923, transitando para a Companhia em 14 de Maio de 1927.

### EXPLORAÇÃO

Em Dezembro de 1941

† *Modesto Pereira de Queiros*, Carregador, de Ermidas-Sado.

Admitido como Carregador-suplementar em 13 de Março de 1930, foi nomeado Carregador-efectivo, em 21 de Janeiro de 1941.



## Em Janeiro

† *Joaquim dos Santos Júnior*, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe, de Braço de Prata.

Admitido como Praticante de Telegrafista em 3 de Janeiro de 1905, foi nomeado Telegrafista de 3.<sup>a</sup> classe em 13 de Julho de 1905.

Depois de transitar por diversas categorias foi finalmente promovido a Chefe de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1939.

† *Luis Manuel*, Condutor principal, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 23 de Agosto de 1906, foi nomeado Carregador efectivo em 26 de Março de 1909, promovido a Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe em 8 de Julho de 1910 e finalmente a Condutor principal em 1 de Janeiro de 1939.

† *António da Silva*, Condutor principal, de Barreiro.

Admitido como Praticante para Guarda-freios em 17 de Setembro de 1906, foi promovido a Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe em 9 de Abril de 1907 e finalmente a Condutor principal em 1 de Julho de 1941.

† *António Soares Pais Júnior*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe, de Lisboa.

Nomeado Carregador em 21 de Maio de 1914, foi promovido a Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Março de 1920 e finalmente promovido a Condutor de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1941.

† *António Domingos Filipe*, Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe, de Lisboa-R.

Nomeado Carregador em 21 de Abril de 1921, foi promovido a Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Maio de 1922 e a Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe em 21 de Abril de 1940.

† *Manuel António da Rocha*, Carregador, de Darque.

Admitido como Carregador eventual em 20 de Novembro de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 13 de Fevereiro de 1925.

## MATERIAL E TRACÇÃO

### Em Janeiro

† *Pedro Cardoso de Oliveira Matos*, Chefe de Repartição Principal na Repartição de Escrituração.

Admitido em 31 de Julho de 1907 como Praticante de Escritório, foi nomeado Amanuense em 1 de Março de 1908 e promovido a Chefe de Repartição Principal em 1 de Janeiro de 1939.

† *António Baptista de Sousa Andrade*, Contramestre de 1.<sup>a</sup> classe, nas Oficinas de Campanhã.

Admitido em 23 de Março de 1903 como Serralheiro, foi nomeado Contramestre interino em 24 de Março de 1920 e promovido a Contramestre de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1935.

† *José Paulino Filipe*, Guarda, no Depósito de Gaia.

Admitido em 28 de Junho de 1906 como Limpador, ingressou no quadro em 26 de Setembro de 1922 e foi nomeado Guarda em 26 de Setembro de 1926.

## VIA E OBRAS

### Em Janeiro

† *Tiago Tavares Leitão*, Assentador do distrito 86, Alcântara-T.

Admitido como Assentador em 1 de Março de 1921.

† *Domingos dos Reis*, Assentador do distrito 200, Barreiro.

Admitido como Assentador nos Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste) em 13 de Maio de 1919.

† *Artur Leal*, Operário do G. P. P. da Insp. de Telecomunicações e Sinalização, Alcântara-T.

Admitido como Ajudante em 15 de Junho de 1927.

† *António Cardoso*, Pedreiro da 8.<sup>a</sup> Secção, Campanhã.

Admitido como Servente Auxiliar nos Caminhos de Ferro do Estado (Minho e Douro) em 19 de Maio de 1913.



† Pedro C. de Oliveira Matos  
Chefe de Repartição Principal



† Joaquim dos Santos Júnior  
Chefe de 1.<sup>a</sup> classe



† António da Silva  
Condutor Principal



† Tiago Tavares Leitão  
Assentador



15 — que por todo o mundo *alastra* e sem  *piedade* tem *disperso* tanto povo *inocente* — 3-1.

\* \* \*

**Sincopadas:** 16 — A *bôa convivência* pode valer-nos na *adversidade* — 3-2.

\*

17 — *Doloroso* tempo *êste* em que só a *fôrça* domina — 3-2.

\*

18 — (A um ingrato)

Trago dentro do meu *peito*  
O meu coração *magoado*!  
Merecia muito *respeito*  
Quem só de si tem *cuidado* — 3-2.

\*

19 — Dei «*erva*» ao animal *até* *êle* se *fartar* 3-2.

\*

20 — O *estúpido* quando se julga *esperto*, cai mais facilmente no *lôgro* — 3-2.

\*

21 — *Simple* no *falar* e *querido* no *tratar* — 3-2.

\*

22 — Pessoa bem *educada* é sempre *acreditada* — 3-2.

\*

23 — O homem *activo* é sempre com *ardor* que se entrega ao *trabalho* — 3-2.

24 — Como me dou mal com o *frio*, estou com *pressa* que venha o *calor* — 3-2.

\*

25 — Nem com muito *trabalho* se encontra no *mercado* o que se *deseja* — 3-2.

\* \* \*

**Transpostas:** 26 — O *marinheiro* encheu-se de *furor* quando o mandaram buscar o *calabre* — 2.

\*

27 — Está muito em *moda* o *louvor*, visto não ser coisa que custe *dinheiro* — 2.

\* \* \*

**Geométricas:** 28 —

. . . . . Triste  
. . . . . { Voz das bacantes transportadas  
. . . . . { do furor de Baco.  
. . . . . Chão  
. . . . . Até  
. . . . . Vogal

\*

29 — . . . . . Esteja  
. . . . . Cantar  
. . . . . Estrague  
. . . . . Senhorio

## Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Março de 1942

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional Gigante 1. <sup>a</sup> kg.	3\$00	Cebolas . . . . . kg.	variável	Ovos . . . . . dúz.	variável
» » » 2. <sup>a</sup> »	2\$80	Chouriço de carne . . . . . »	19\$00	Presunto . . . . . kg.	19\$00
» » branco . . . »	2\$70	Farinha de trigo . . . . . »	2\$30	Petróleo—Em Lisboa . . . . . lit.	1\$90
» » AA . . . . . »	2\$30	Farinheiras . . . . . »	13\$80	» —Rest. Armazens »	2\$00
Açúcar de 1. <sup>a</sup> . . . . . »	4\$50	Feijão branco miudo . . . . . lit.	2\$65	Queijo da serra . . . . . kg.	19\$60
» » 2. <sup>a</sup> . . . . . »	4\$35	» » grado . . . . . »	2\$65	Sabão amêndoa . . . . . »	1\$30
» pilé . . . . . »	4\$65	» » apatalado . . . »	2\$65	» offenbach . . . . . »	2\$80
Azeite extra . . . . . lit.	7\$40	» frade . . . . . lit.	1\$65 2\$00 e	Sal . . . . . lit.	\$50
» fino . . . . . »	7\$00	» manteiga . . . . . lit.	2\$65	Sêmea . . . . . kg.	\$90
Bacalhau Inglês . . . . . kg.	variável	» avinhado . . . . . »	2\$65	Toucinho . . . . . »	variável
» Nacional . . . . . »	»	» S. Catarina . . . . . »	2\$65	Vinagre . . . . . lit.	2\$10
» Islândia . . . . . »	»	Lenha . . . . . kg.	\$20	Vinho branco { Campanhã »	2\$10
Batatas . . . . . »	»	Manteiga . . . . . »	21\$50	» { Rest. Armaz. »	1\$95
Carvão sôbro—Em Lisboa »	\$65	Massas . . . . . »	4\$30	Vinho { Campanhã e Gaia. »	2\$10
» » —Rest. Armazens »	\$60	Milho . . . . . lit.	1\$30	tinto { Rest. Armazens . . . »	1\$95

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

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

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulso.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um **fundo** destinado a 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.**).