

# 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 151

#### QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantas, Dalotos, Mefistófeles,  
e Sécora, (21,2).

#### QUADRO DE MÉRITO

Arlinda, Cagliostro, Costasilva, Cruz Canhoto, Martins, Novata, Otrebla, Pastor, P. Régio, Roldão, Vestese, Gavião, Pacato, Profeta (19,2), Barrabás, Diabo Vermelho, Manelik, Preste João, Radamés, Visconde de Cambolh, Visconde de la Morlière e Fortuna (17,2)

#### Outros solucionistas:

Ignorante, Mediocre e Sabetudo (9,2).

#### Soluções:

**Aumentativas:** Tração, Pretensão.

**Biformes:** Socêgo, Uso, Escuro, Erra, Desenha.

**Duplas:** Acto, Visão, Gosto, Princípio, Tranquilidade, Fortuna.

**Sincopadas:** Cólera, Toleima, Cólera, Ofensa, Recreios.

**Palavras cruzadas — Horizontais:** 1 — dromo-ac; 2 — ouro-adu; 3 — tal-grei; 4 — e-ócio-l; 5 — er; 6 — c-coas-v; 7 — ocos-oce; 8 — rôr-acho; 9 — er-chãos.

Nota — Apenas é dada a solução das linhas horizontais, visto esta determinar a solução das linhas verticais.

**Questiúncula passageira:** O *Boletim* inserira 20 charadas; Britabrantas decifrára 13 e deixara 7 para Mefistófeles decifrar.

**Enigmas tipográficos:** Desigualar, Sacola, Aviso.

As produções publicadas eram da autoria de «Alerta».

#### Os três maquinistas

(Problema)

1 — Num destes dias, no comboio rápido do Porto, viajavam dois maquinistas: o sr. A... do Sul e Sueste, e o sr. B... do Minho e Douro. Em certa estação entrou o sr. C..., maquinista da C. P., conhecido de ambos. Depois de falarem sobre diversas coisas, recordou-se o sr. A. de que, em serviço neste comboio, já fizera, em 2 horas, o percurso que ele, agora, sem parar, galgava em grande velocidade, e conseguira ganhar até à próxima paragem o atraso com que partira da anterior.

O seu colega do Minho e Douro não viu nisso grande façanha ferroviária, porque ele também já fizera esse mesmo percurso em 1 hora e 20 minutos.

— Bem se vê — disse, um pouco ufano, o colega da C. P. — que vocês não são cá deste lado; estão ainda habituados a andar com as velocidades do século passado. Pois eu — prosseguiu — já o tenho feito em muito menos tempo, mas o menor tempo que ainda gastei foi, por interessante coincidência, com uma velocidade igual à soma das velocidades com que vocês fizeram esse trajecto.

— Mas, afinal, quanto tempo gastaste?

— Homessa! Isso é lá pergunta que um maquinista faça?... De cabeça não se resolve, é claro; mas peguem num lápis e num pedaço de papel!... Como estou no fim da viagem sempre gostaria de saber se o vosso cálculo batia certo com o meu «record».

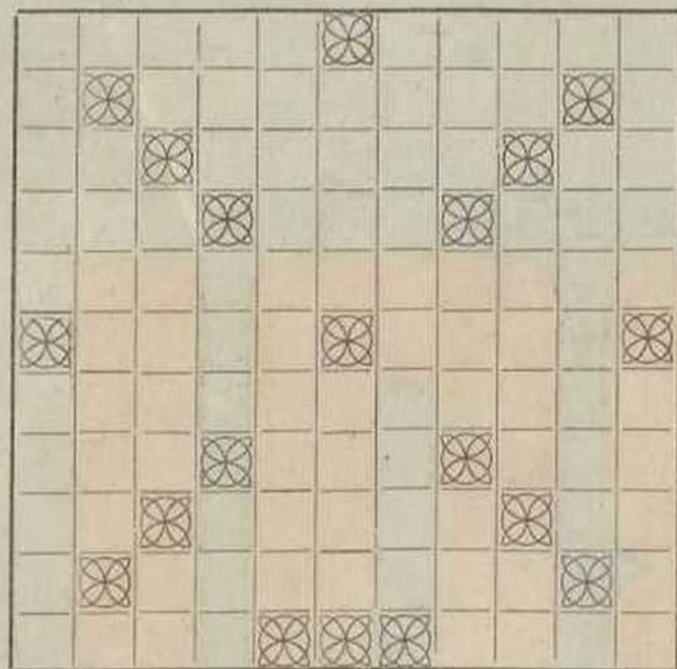
Poderíamos citar os sobrenomes dos três «ases» da viação acelerada, porque um dos passageiros que com eles viajou os anotou. Omitti-lo-emos, porém, para não ferir susceptibilidades.

O nosso obsequioso informador, contudo, não nos deu o resultado da questão, porque além de não ser forte em contas, não o ouviu da boca de qualquer deles, nem chegou a saber se teve resolução condigna.

Em todo o caso aqui fica exposta a questão, para ser resolvida por outros maquinistas ou mesmo por outros agentes, que, decerto, irão provar que essa questão de lana-caprina não era só o sr. C..., maquinista da C. P., que a sabia resolver.

\*\*\*

**Palavras cruzadas:** 2 — Horizontais: 1 — Ilustre, jambo; 2 — retiro; 3 — nota, fujo, «nota» (inv.); 4 — casa, recto, escarlata; 5 — sepultureiro; 6 — ceiar, peq.



quadrúpede (Brasil); 7 — bases; 8 — pica, bastas, «mulher»; 9 — asse, morada, intriga (inv.); 10 — guia; 11 — demora, desvio.

(Continua na outra página interior da capa)



# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE  
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

DIRECTOR  
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO  
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

**SUMÁRIO:** A montagem das carruagens americanas. — O relâmpago e o raio. — Cartas do meu moinho. — Ditos sentenciosos e feitos conceituosos. — Consultas e documentos. — Factos e informações. — Pessoal

## A montagem das carruagens americanas

Pelo Sr. Eng.º Vasco Magalhães Gomes Viana, da Divisão do Material e Tracção

**P**ROMETEMOS há tempos dar a conhecer aos leitores do *Boletim da C. P.* o que foi a montagem em Portugal das carruagens adquiridas na América. Vamos, neste artigo, dar cumprimento ao prometido.

A montagem das 22 carruagens foi efectuada nas Oficinas Gerais do Barreiro, por serem as que melhores condições reuniam para o efeito. Necessitava-se de 3 a 4000 metros quadrados de superfície coberta, servida por pontes rolantes, não só para a execução do trabalho, como também para a armazenagem dos 1500 caixotes, que conti-

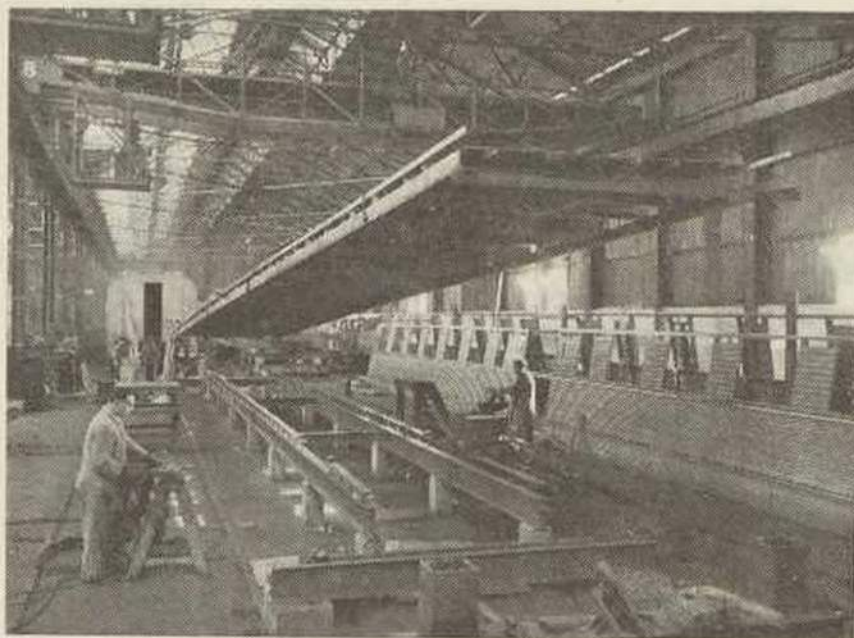
nham todo o material, e sua fácil manutenção, além do espaço disponível para o descaixotamento e arrumo do material em estantes apropriadas.

O estudo deste trabalho começou a ser feito em Filadélfia. Em presença da planta da Oficina do Barreiro, determinou-se a localização das diversas fases da montagem e o espaço para a armazenagem dos caixotes e a sua provável localização. Foram também estudados os cavaletes de montagem, as distribuições de água e de ar comprimido, a instalação eléctrica especial e alguns dis-



Descaixotamento do material





Colocação do pavimento sobre cavaletes de montagens

positivos de manutenção, tendo sido os desenhos respectivos enviados para Portugal, a-fim de terem imediata execução todos estes trabalhos preliminares.

De facto, quando chegámos a Lisboa, em 11 de Julho de 1940, já tudo se encontrava preparado para começar o trabalho, com excepção da montagem de dois transformadores especiais, que, por motivos vários, só foram recebidos no Barreiro em fins de Julho e apenas ficaram prontos a funcionar no dia 16 de Agosto.

Também a restante ferramenta enviada pela casa fornecedora e as 4 máquinas especiais de soldadura, por complicações alfandegárias, só foram recebidas no Barreiro em 9 de Agosto, isto é, um mês depois de terem chegado a Lisboa. Finalmente, dificuldades provocadas pelas características da corrente eléctrica de que dispúnhamos no Barreiro, um pouco diferentes daquela que servira para regular as máquinas na América, fizeram com que a regulação da 1.<sup>a</sup> máquina de soldar só ficasse concluída em princípios de Setembro e a 4.<sup>a</sup> nos primeiros

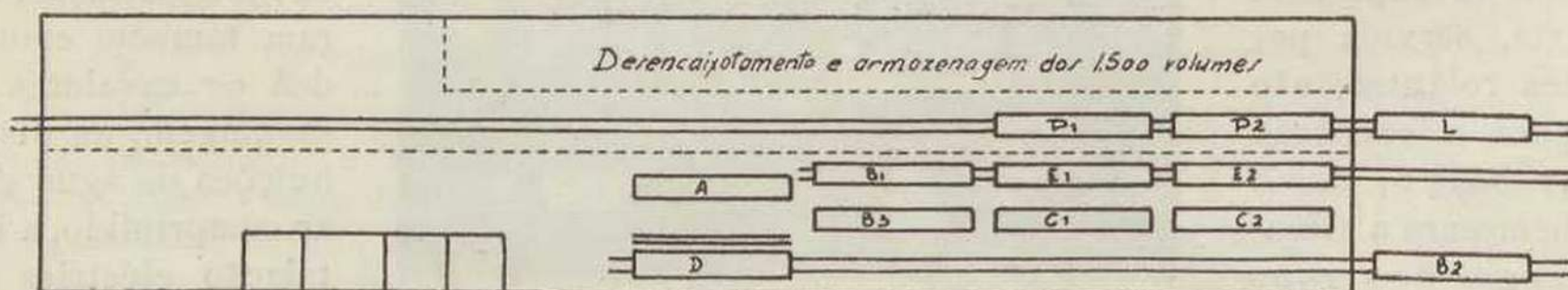
dias de Outubro. Tudo isto atrasou de quasi três meses o início da montagem.

Enquanto se esperava pela ferramenta e, depois, pela regulação das máquinas de soldar, planeou-se o programa da montagem.

Deve dizer-se que, por circunstâncias várias, o primitivo projecto de trabalhos elaborado na América, teve de sofrer depois, em Portugal, grandes modificações.

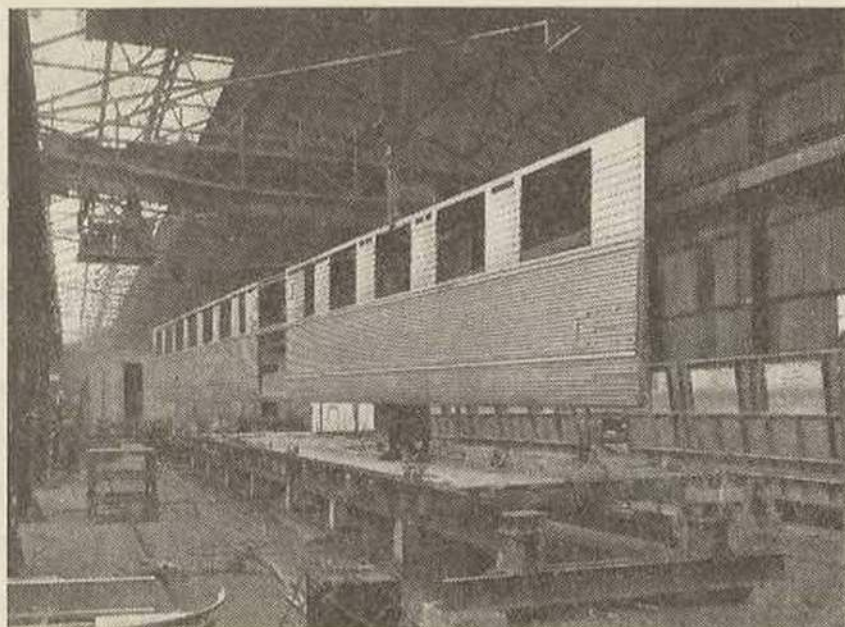
Uma vez assente que cada fase de trabalho não demorasse mais que seis dias úteis, dividiu-se a montagem em doze fases, para que o trabalho se fizesse numa sequência racional e se não verificasse uma grande aglomeração de operários dentro da mesma carruagem. Ficou, assim, constituída uma cadeia onde, de seis em seis dias úteis, cada carruagem se deslocava para a fase seguinte. No esquema que se publica no final desta página representa-se a parte da Oficina utilizada para esta montagem, e indica-se a localização das fases de trabalho que foi a seguinte:

- D — Limpeza dos elementos da estrutura principal.
- A — Montagem e soldadura da estrutura principal.
- B<sub>1</sub> — Montagem das janelas, divisórias centrais e caixa da bateria.
- B<sub>2</sub> — Experiência com banho de chuva e colocação do isolamento.
- B<sub>3</sub> — Montagem e soldadura de toda a estrutura interior e de toda a suspensão da tubagem por baixo do pavimento.
- C<sub>1</sub> — Montagem do revestimento do chão, resguardos do aquecimento e tubagem e condutas eléctricas na parte inferior do pavimento.



Esquema da parte da Oficina utilizada para a montagem das carruagens americanas

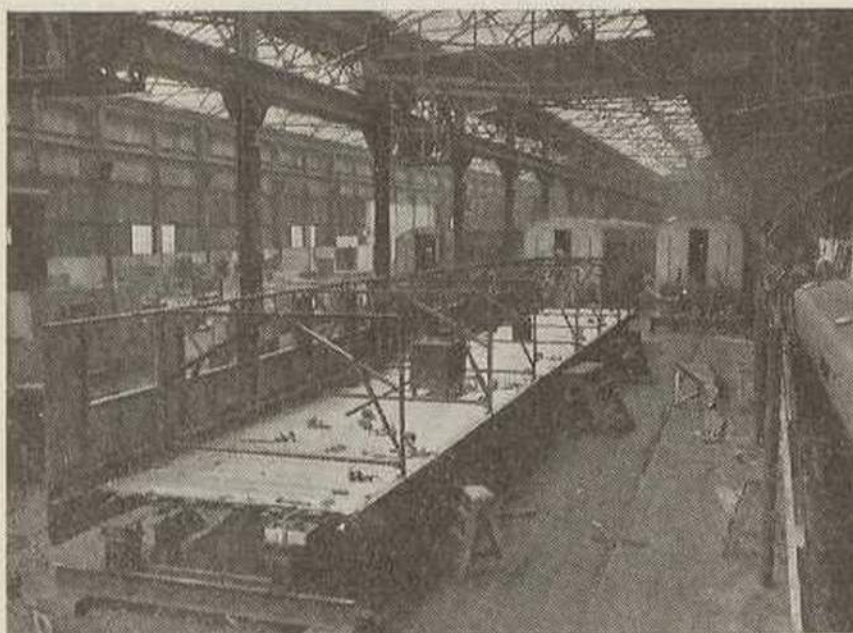




Montagem duma lateral

$C_2$  — Montagem do revestimento das paredes e teto, canalização interior da caixa, acabamento de toda a canalização exterior e experiência do aquecimento a vapor.

$E_1$  — Montagem das portas e de parte das guarnições interiores; montagem



Preparação para a montagem da segunda lateral

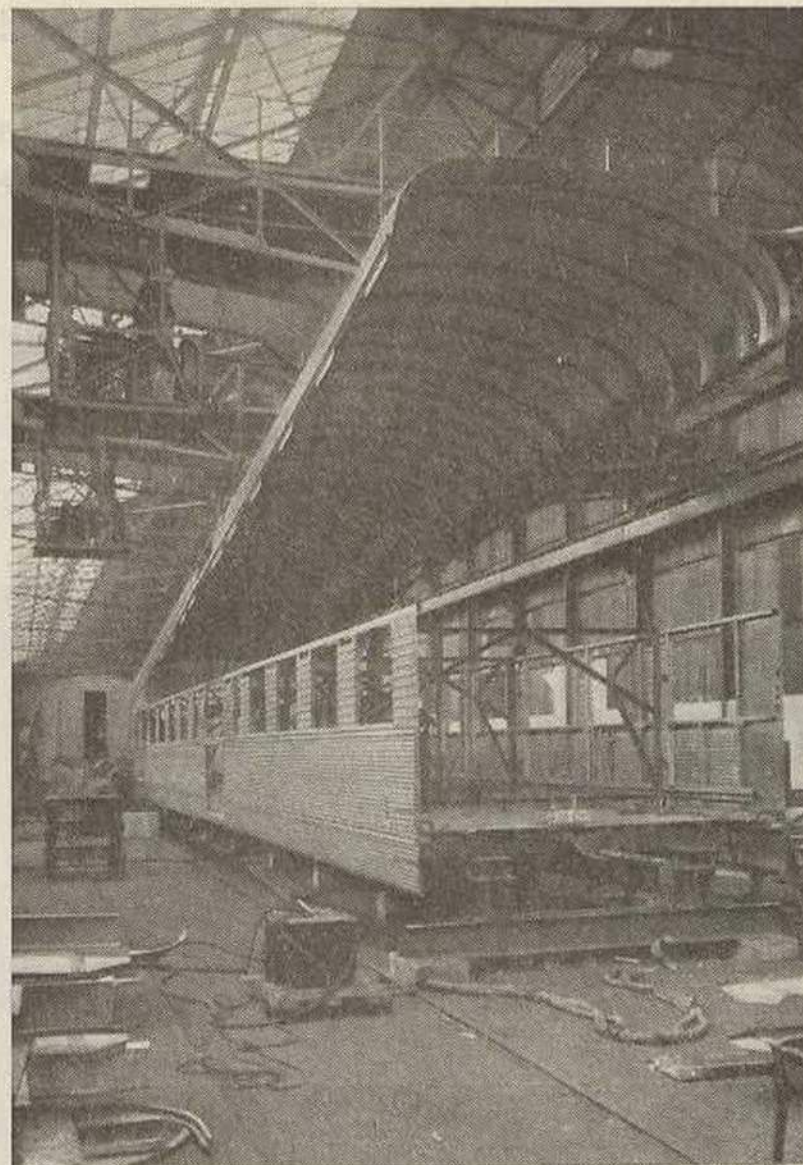
do isolamento nas canalizações exteriores e de parte da instalação eléctrica.

$E_2$  — Acabamento da montagem das portas, guarnições interiores e instalação eléctrica.

$P_1$  — Pintura interior e limpeza exterior.

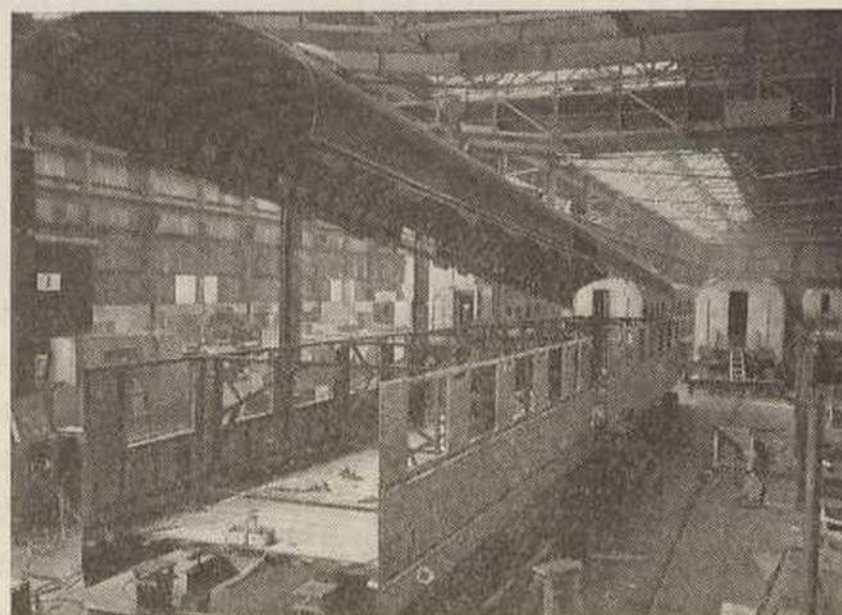
$P_2$  — Montagem de bancos e restante guarneamento interior.

$L$  — Limpeza interior, experiência e regulação do freio e da instalação eléctrica.



Montagem do teto

Esta distribuição foi feita tendo em atenção os volumes de trabalho para cada fase, volumes baseados nos tempos de execução das operações elementares que foram calculadas de ante-mão e tendo em atenção as nossas possibilidades em maquinaria e ferramentas. Ficou assim formada uma cadeia de trabalho com uma carruagem em cada posição e que de 6 em 6 dias úteis, como



Outro aspecto da montagem do teto



atrás dissemos, se deslocava para a fase de trabalho imediata.

As fotografias que acompanham estas linhas apresentam vários aspectos destes trabalhos.

Áparte as hesitações e conseqüentes demoras havidas com as primeiras carruagens, pela falta de prática do pessoal operário e pelas perdas de tempo na procura das deze-



Soldadura do teto às laterais

nas de milhar de peças encaixotadas nos 1.500 volumes, tudo correu como se previra. Foi possível mesmo, nas últimas carruagens, devido ao maior número de operários disponíveis e à prática já adquirida, reduzir a menos de 6 dias o tempo de imobilização em cada fase.

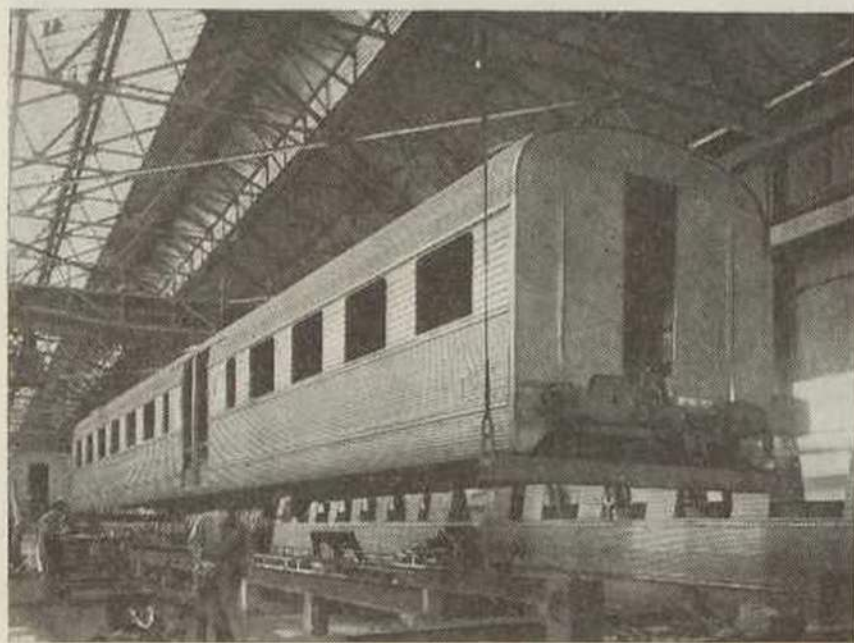
Cabe aqui dizer, apenas para pôr em realce as magníficas qualidades dos nossos operários, que os técnicos americanos nunca julgaram que pudesse ser cumprido o programa que previamente tínhamos estabelecido. Insistiram sempre, durante os trabalhos preparatórios, em que cada fase de trabalho fôsse de 10 e mesmo 12 dias, e que seriam necessários, pelo menos, 12 contramestres ou chefes de brigada. No dia 14 de Outubro, isto é, já depois de iniciado o trabalho, e quando ainda estavam apenas três carruagens na cadeia, recebemos uma carta do representante da casa fornecedora em Portugal, onde nos pedia com insistência para que adoptássemos o sistema de cons-

trução americana para que pudéssemos levar a bom termo a montagem das carruagens. Repetia mais uma vez o esquema da organização americana, que nós já conhecíamos, e do qual não podíamos ter uma boa impressão. Para melhor nos convencer, indicava os nomes dos 12 contramestres que nós conhecíamos de Filadélfia e quais os trabalhos a cada um distribuídos. Com a autorização dos nossos superiores, recusámos adoptar essa orientação e, confiados, seguimos com o plano que desde o início tínhamos traçado.

No Barreiro, como pessoal graduado, contámos apenas com um contramestre, dois chefes de brigada e dois chefes de turma.

Deram-nos razão mais tarde, e para que se possa avaliar o conceito em que foi tido o trabalho realizado nas Oficinas do Barreiro, traduzimos parte de uma carta recebida da firma Edward G. Budd, Mig. C.º:

« Eu penso que V. V. merecem enorme

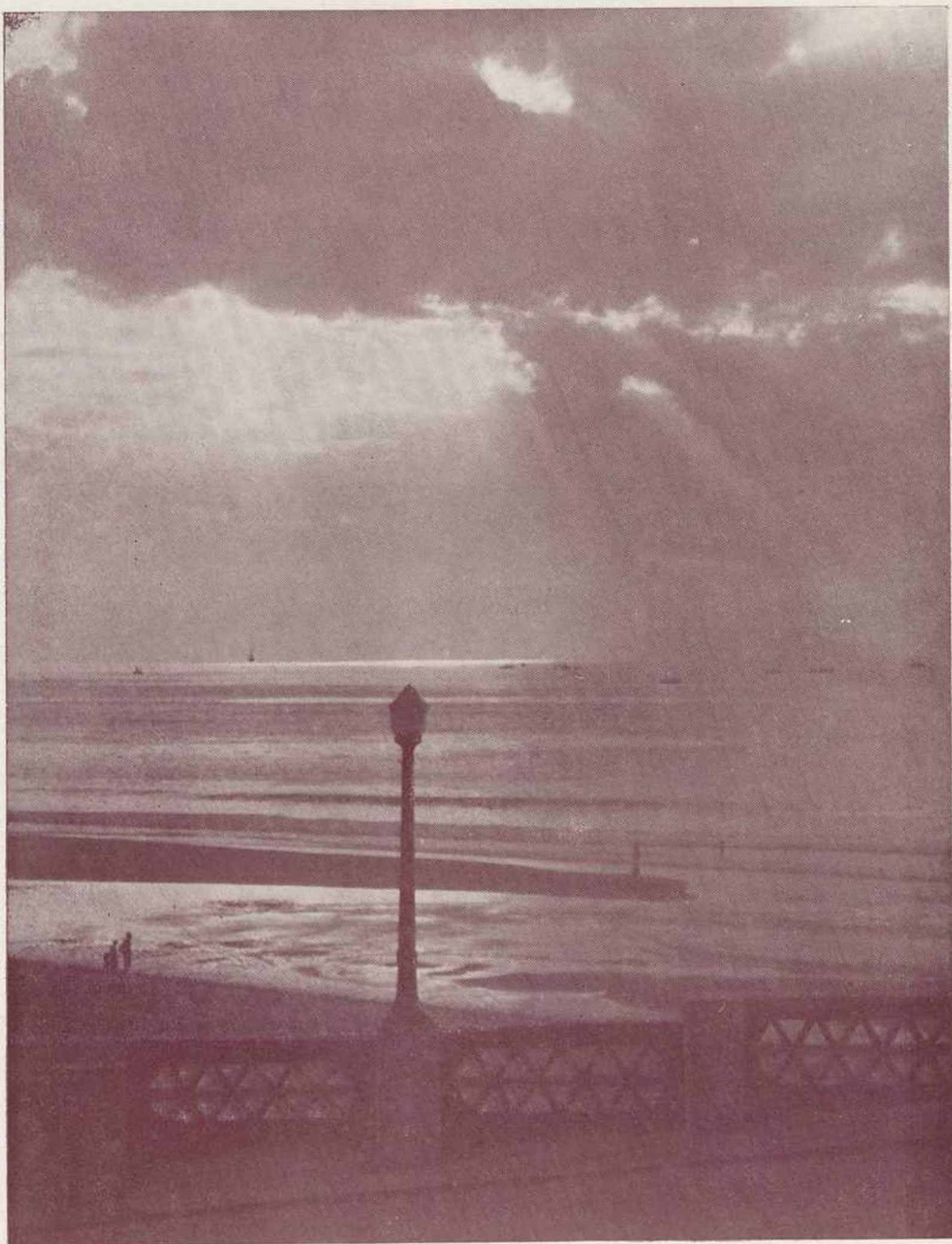


Transporte da carruagem da primeira para a segunda fase da montagem.

crédito acabando as carruagens tão rapidamente e chegando tão perto do número de horas de mão de obra estabelecido pela Budd ».

Iniciada a construção em princípios de Setembro, a cadeia só em princípios de Outubro começou a funcionar numa cadência regular. Os atrasos sofridos pelas pri-





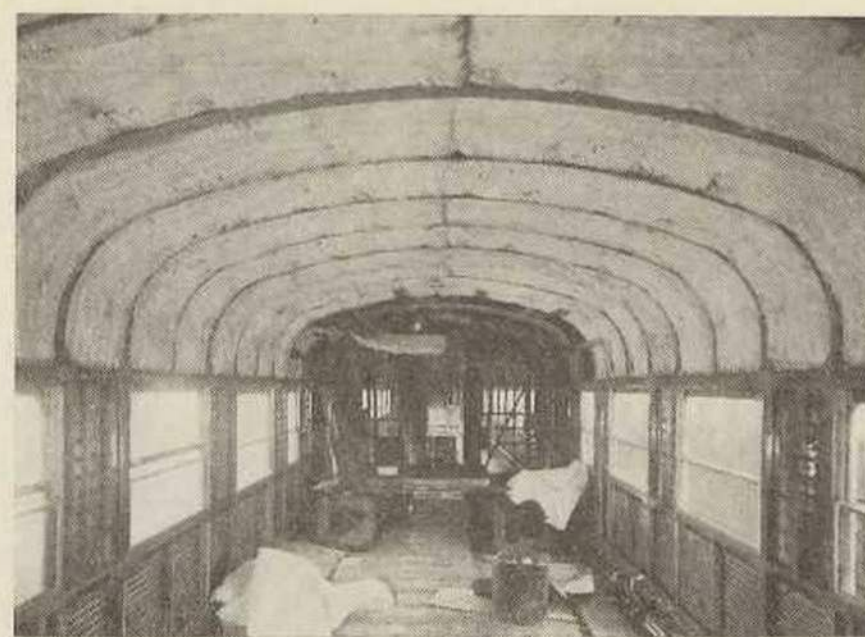
PÔR DO SOL . . .

*Fotog. do Eng.º Sebastião Horta e Costa, Chefe de Serviço  
da Divisão do Material e Tracção.*





Aspecto do interior da carruagem depois de concluída a soldadura da estrutura principal.



Colocação do isolamento de algodão de vidro

meiras carruagens foram motivados pelas dificuldades na regulação das máquinas de soldar, como atrás dissemos, pela necessidade de adaptação dos nossos operários a este novo tipo de construção e por dificuldades no fornecimento dos materiais encaixotados. Todo o trabalho teria ficado concluído a 20 de Abril, isto é, 8 meses depois de iniciado, se não tivéssemos de aguardar que nos enviassem da América as chapas necessárias para a substituição de sete tetos que não vieram em condições de ser aceites. Este facto veio perturbar bastante a boa marcha dos trabalhos, como se vê pelos altos e baixos dos dias úteis de montagem que a seguir indicamos.

Carruagens mixtas de 1.<sup>a</sup>/2.<sup>a</sup> classes:

	Dias úteis de trabalho	Horas de mão de obra
AB <sup>yf</sup> 802 . . . . .	98	10.073
AB <sup>yf</sup> 803 . . . . .	81	8.181
AB <sup>yf</sup> 804 . . . . .	79	7.179
AB <sup>yf</sup> 806 . . . . .	77	6.672
AB <sup>yf</sup> 807 . . . . .	76	6.432
AB <sup>yf</sup> 809 . . . . .	73	6.391
* AB <sup>yf</sup> 810 . . . . .	62	6.976
AB <sup>yf</sup> 811 . . . . .	64	6.286

Carruagens mixtas de 3.<sup>a</sup>/Bagag.<sup>o</sup> grande:

CD <sup>yf</sup> 952 . . . . .	64	5.778
CD <sup>yf</sup> 953 . . . . .	65	5.812
* CD <sup>yf</sup> 954 . . . . .	51	5.260

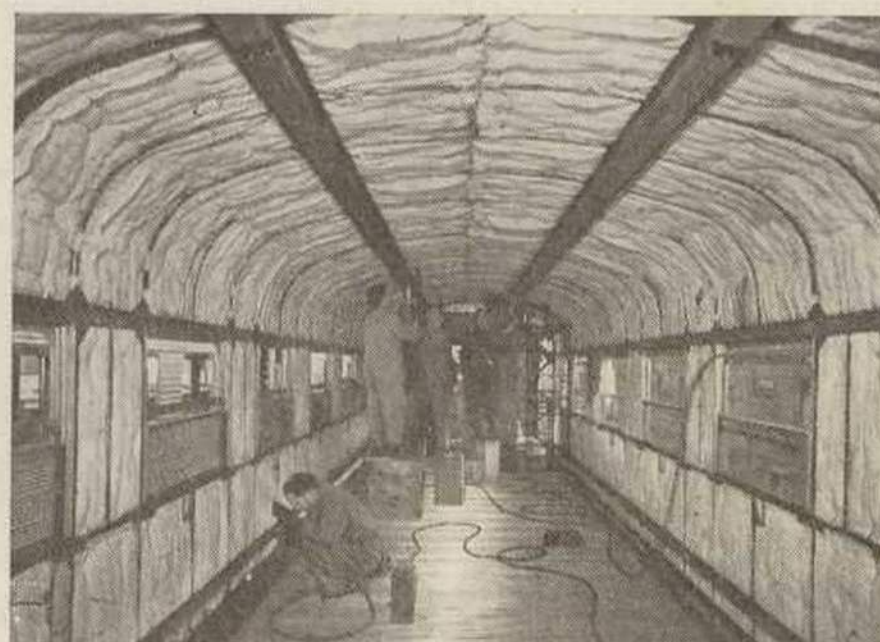
Carruagens de 3.<sup>a</sup> classe:

	Dias úteis de trabalho	Horas de mão de obra
C <sup>f</sup> 1001 . . . . .	59	5.067
Cy <sup>f</sup> 1002 . . . . .	57	4.881
* Cy <sup>f</sup> 1003 . . . . .	50	4.690
Cy <sup>f</sup> 1004 . . . . .	49	4.615
* Cy <sup>f</sup> 1005 . . . . .	50	4.620
Cy <sup>f</sup> 1006 . . . . .	46	4.828
* Cy <sup>f</sup> 1007 . . . . .	50	4.510
Cy <sup>f</sup> 1008 . . . . .	43	4.460
* Cy <sup>f</sup> 1009 . . . . .	50	4.555

Carruagens de 3.<sup>a</sup>/Baga-geiro pequeno:

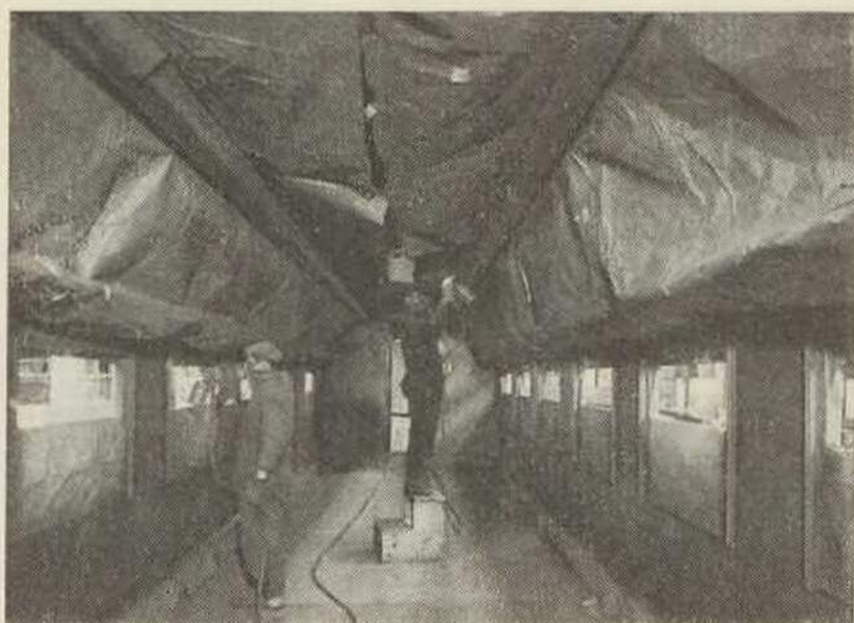
CD <sup>yf</sup> 901 . . . . .	39	4.936
* CD <sup>yf</sup> 902 . . . . .	50	4.940

As carruagens indicadas com o sinal \*

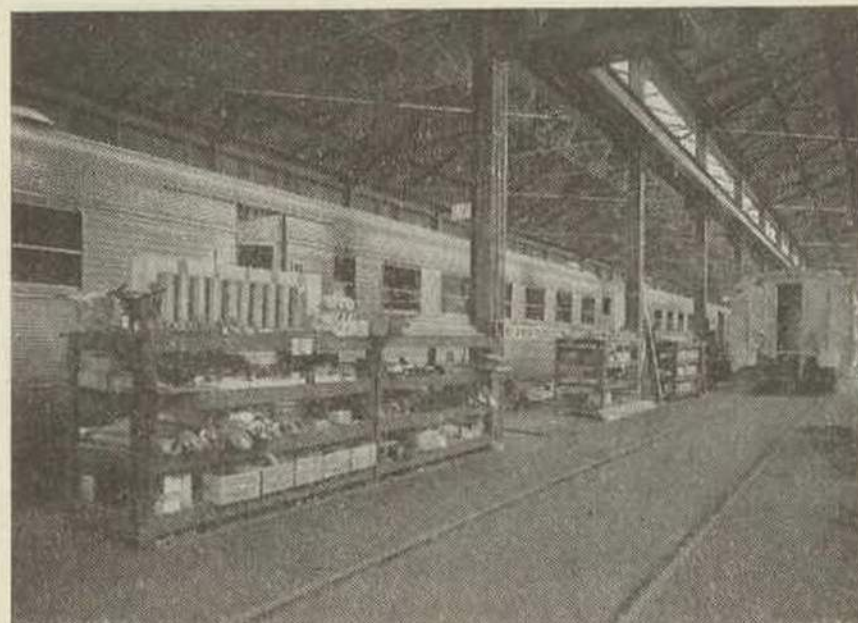


Operação de soldadura no interior da carruagem





Fase da pintura a pistola



Arrumação dos materiais necessários à montagem

são as que saíram da cadeia para o trabalho complementar da substituição dos tetos.

Em Filadélfia, para trabalho idêntico ao feito no Barreiro, levaram os seguintes dias úteis de trabalho:

Mixta de 1. <sup>a</sup> /2. <sup>a</sup> classes ..	59 dias
» de 3. <sup>a</sup> /Bagag. <sup>o</sup> grande	42 »

Há ainda a notar que, por vezes, os americanos trabalhavam com dois turnos de operários.

A montagem destas 22 carruagens em Portugal foi vantajosa, pois que, além da prática que demos aos nossos operários, obtivemos uma economia de aproximadamente 1.500 contos.

Como prova do que atrás afirmamos quanto à prática obtida com a montagem

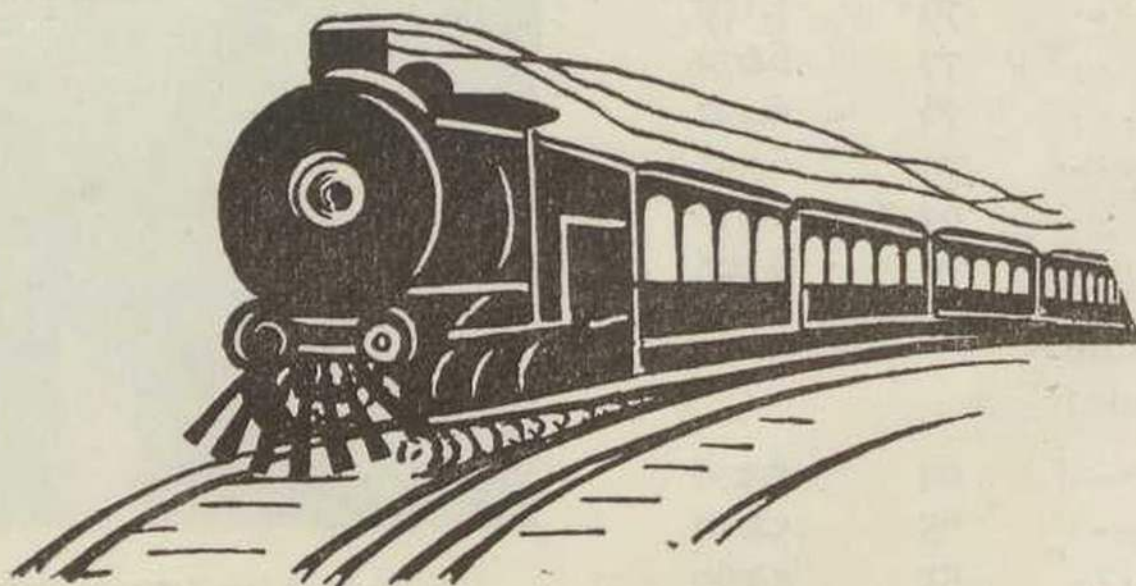
dêste material, está o facto da reparação efectuada em 5 carruagens que ficaram avariadas no desastre de Entroncamento em 21 de Agosto do ano findo. Em fins de Setembro já três destas carruagens tinham sido entregues à Exploração.

Devemos dizer que toda esta reparação foi feita sem que da América viesse propositalmente qualquer material.

As primeiras carruagens montadas em Portugal começaram a circular em Agosto de 1940, e as últimas em Agosto de 1941.

Até ao fim de Janeiro do ano corrente as 28 unidades totalizaram já um percurso de aproximadamente 2 milhões de quilómetros.

N. R. — Acêrca das carruagens americanas leiam-se os artigos publicados no *Boletim da C. P.*, números referentes a Outubro de 1940 e Maio de 1941.





# O relâmpago e o raio

Pelo Eng.<sup>o</sup> *Borges de Almeida*, da Divisão da Via e Obras

SABE-SE que o relâmpago é devido a uma descarga eléctrica e, enquanto a Fotografia não se tornou um poderoso meio de



Interessantíssimo aspecto, cheio de originalidade, de descargas eléctricas sobre a «Outra Banda», vistas de Lisboa.

observação, representaram-no por um zig-zague de fogo.

À medida que a ciência profundou os fenómenos naturais, foi-se verificando que a descarga eléctrica apresenta aspectos diferentes: umas vezes, mostra-se com a forma globular, outras com o aspecto de rosário e, em qualquer delas, o fenómeno é acompanhado de uma persistência luminosa de alguns segundos.

O raio, cujo relâmpago é o aspecto luminoso e o trovão a manifestação sonora, é o mais impressionante dos meteoros e de tal forma, que os antigos consideravam-no atributo dos seus deuses.

A sua natureza começou a ser-nos revelada depois dos estudos de *Franklin* e doutros físicos, que estabeleceram a essência eléctrica das descargas atmosféricas.

Só em 1922 se concluiu que estas descargas, com a duração média de alguns centésimos de segundo, não são geralmente oscilantes.

A intensidade da corrente, que produz o traço luminoso do relâmpago, pode atingir 10.000 ou 100.000 amperes, se a avaliarmos pelos efeitos produzidos: volatilização das pontas dos pára-raios, fusão dos sinos, abrindo-lhes orifícios no bronze ou a produção de fulgurites pela vitrificação das areias siliciosas.

O relâmpago pode apresentar-se sob formas variadas e isto evidencia-nos a complexidade do fenómeno.

Os relâmpagos fulgurantes são os mais frequentes.

Produzindo-se entre duas nuvens ou entre uma nuvem e o solo, umas vezes rectilíneas como um traço de fogo, outras dividindo-se como ramos de uma árvore e outras ainda apresentando-se como faixas de clarões difusos, orquestram-se com um ribombar brutal ou com um rolar poderoso e prolongado.

Existem, como já dissemos, outras formas, mais raras, é certo, mas não menos curiosas.



Outro curiosíssimo aspecto de faíscas eléctricas, durante uma trovoadas sobre Almada

Os relâmpagos em bolas assemelham-se a um globo de fogo, que se desloca lentamente, e os relâmpagos em rosário lembram



um colar de pérolas de lume, desenhando-se caprichosamente num céu de tempestade.

Durante muito tempo, pôs-se em dúvida a realidade destas aparições, embora fôsem testemunhadas por muitos.

A máquina fotográfica, incapaz de auto-sugestão, deu aos observadores provas irrefutáveis e confirmou que a descarga eléctrica pode tomar formas diferentes das que estamos habituados a ver.

Assim, a síntese do raio, embora por fazer, será certamente conseguida, devido aos

progressos técnicos de que dispõem os experimentadores actuais que tentam, sem cessar, desvendar um dos fenómenos mais resplandecentes e mais desconcertantes da Natureza.

As duas fotografias,<sup>(1)</sup> que ilustram esta breve notícia, são dois exemplares curiosos de relâmpagos fulgurantes, num dia de trovoada sobre Lisboa.

(1) São da autoria do Sr. Carlos Pereira, desenhador da Inspecção de Obras Metálicas.

## Ditos sentenciosos e feitos conceituosos

Sendo já Alexandre senhor de toda a Ásia, foi aconselhado de alguns, que bem podia lançar maior tributo a tão grande Império; e respondeu, que não era bom hortelão aquêle, que para colher o fruto, arrancava as raízes da árvore.

Agradou-se o Rei tanto da resposta, que lhe deu logo outro ofício.

Pedindo certo pretendente a D. João II um ofício que tinha já provido, lhe respondeu que estava dado. O pretendente pondo-se de joelhos lhe beijou a mão. Preguntou-lhe o Rei se o entendera; e respondendo êle que sim, continuou o Rei: Pois porque me beijais a mão?

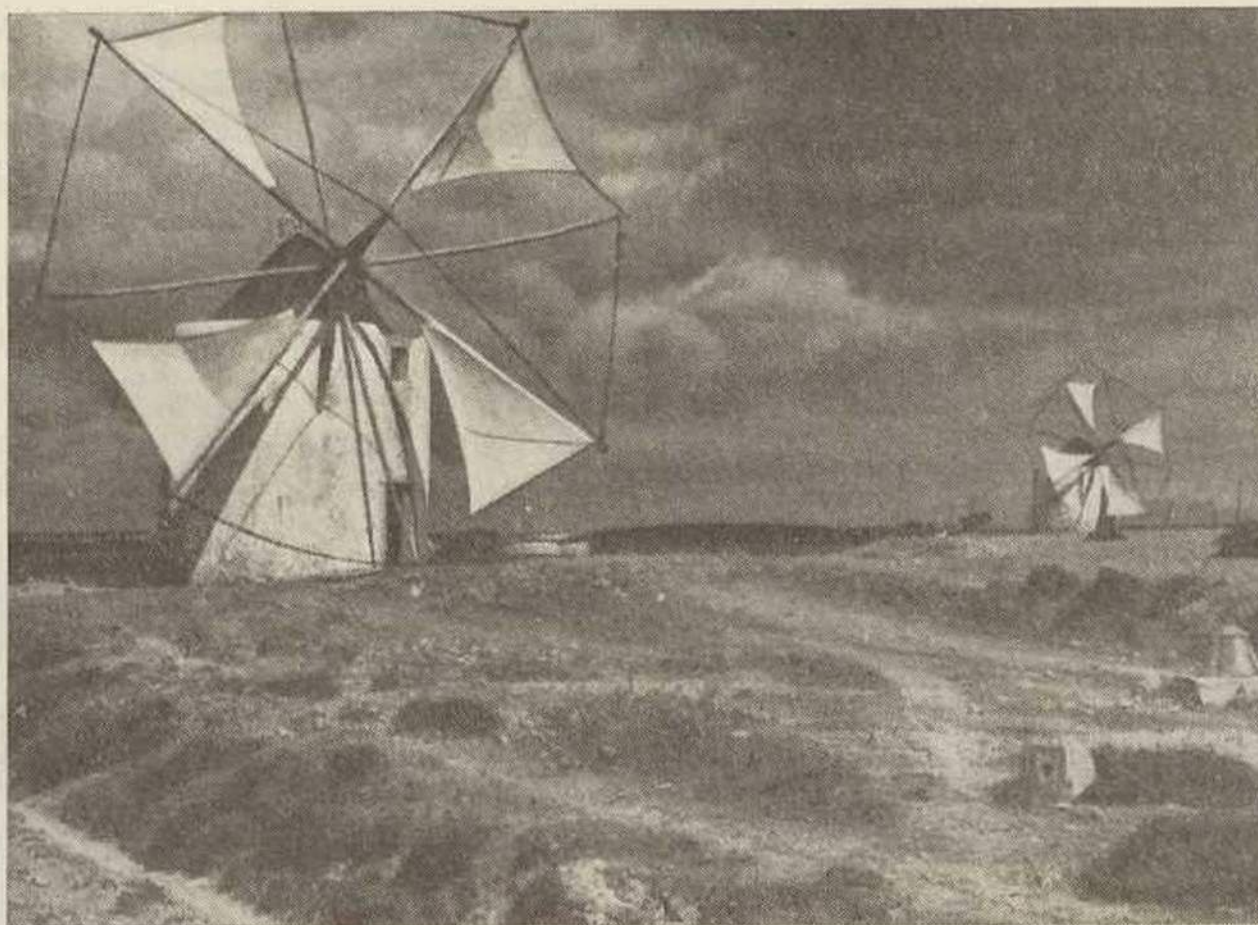
— Senhor, por cinquenta cruzados, que trazia para gastar no requerimento dêste negócio; e como V. Alteza me desenganou com tanta brevidade, supponho que me fez mercê dêles.

Um embaixador de França, que residiu muito tempo em Portugal, dizia que se o rei de Portugal tivera seis naus da Índia tão boas como a sua taça, seria muito rico. A minha taça, dizia êle, cada meia hora faz mais de dez viagens; na minha taça não entra água; à minha taça nunca falta carga.

Um estudante de Coimbra fez um tratado que intitulou: «Desprêzo do mundo, feito por João da Rocha». Fizeram os estudantes outro, e o intitularam: «Desprêzo de João da Rocha, feito pelo mundo».







Sentimo-nos perto do céu...

## «Cartas do meu moinho»

Pelo Snr. *Abel Leite Pinto*, Empregado de 1.<sup>a</sup> classe da Divisão da Via e Obras

Não sei se já estiveram alguma vez dentro dum moinho de vento.

Por fora todos são parecidos, embora uns maiores do que outros, com mais ou menos janelas, com dois ou três andares.

O único que conheço bem diferente dos outros é o moinho do Barreiro, de linhas pouco nacionais, sem deixar de ser, por isso, curiosíssimo.

As paredes são sempre de boa pedra, e possuem às vezes mais de 1,20<sup>m</sup> de espessura. Têm aproximadamente, e duma forma geral, perto de 5 metros de altura de parede, e, por dentro, diâmetro de 2,50<sup>m</sup> a 3,50<sup>m</sup>.

O teto é móvel e de lona alcatroada, podendo, por isso, virar-se a vela para a melhor direcção. A parte superior da parede é rematada com lages de 20 centímetros de grossura, e, cavada nestas, existe, em toda a volta, uma larga calha, onde assenta e gira a parte inferior do telhado, que é solidamente prêso, com cordas, a argolas chumbadas nas lages.

Além da parte térrea, há mais 2 pisos: o do meio é bastante baixo e torna necessário andar curvado, mas o de cima é alto, pelo aproveitamento do vão cónico do teto.

Tôda a engrenagem do moinho é distribuída por estas divisões.

\* \* \*

Ou porque se tornam velhos e pouco seguros, ou por outro qualquer motivo, há moinhos abandonados, sem velas e sem cobertura, mostrando apenas as paredes nuas, pretas de sujidade, e quasi sempre já sem porta e sem caixilhos nas janelas.

Já pensaram em aproveitar algum para residência de verão, para passarem um fim de semana ou um dia de feriado?

Experimentei e dei-me bem, apesar dos vários aborrecimentos que uma construção sempre dá.

Basta escolher o local, pela vista e pelas comodidades que pode oferecer, principal-



mente atendendo aos meios de comunicação e de abastecimento de água. É difícil encontrar um moinho nestas condições, mas é questão de procurar.



O meu moinho  
Nos confins do horizonte, entre nuvens avermelhadas pelo Sol, recorta-se a Serra de Sintra

Eu arranjei. Podem vê-lo perto do Estoril, na estrada de Sintra. Podem mesmo visitá-lo, mas meditem primeiro à cerca da filosofia que se evolva do registo de azulejo que se vê sobre a porta:



As paredes foram desbastadas para dar diâmetro interior de 3,50<sup>m</sup>, e a grossura da parede foi aproveitada para meter nela a escada de pedra, que, da porta e passando pelo 1.º andar, dá acesso ao 2.º andar, sem escangalhar o pitoresco redondo.

O piso térreo está a 0,80<sup>m</sup> abaixo do nível exterior, e, assim, tanto esse piso como o do meio têm 2 metros de altura. O andar superior é o mais amplo, pois, tendo ainda 1,70<sup>m</sup> de parede e esta 1<sup>m</sup> de fundo, o telhado que assenta sobre a antiga calha passa a meio metro de altura da parte interior da parede, subindo a uns 4<sup>m</sup> de altura do chão.

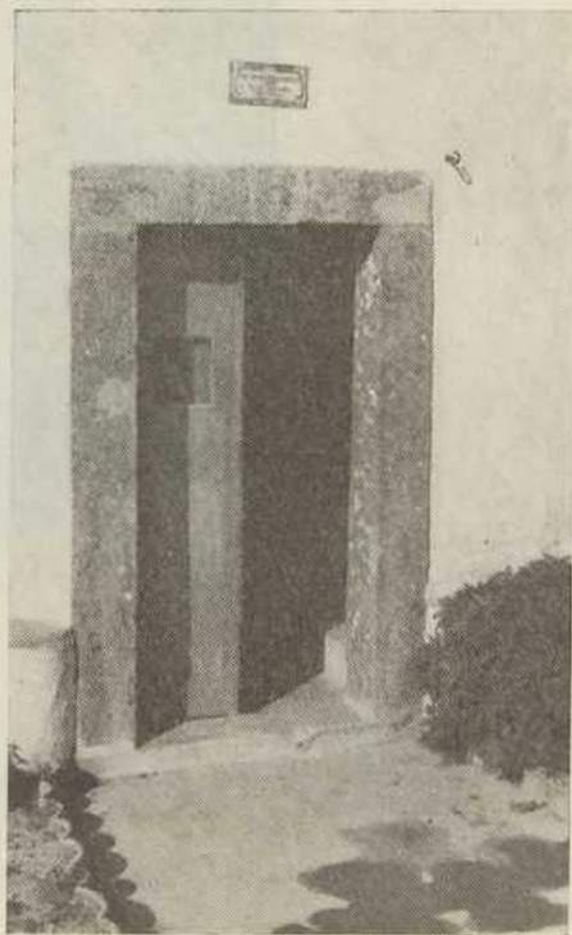
Aproveita-se a espessura da parede para fazer armários, que são tapados com panos de Alcobaça, e a «casa de jantar» enfeita-se

com uma comprida prateleira cheia de loiças portuguesas de género antigo; cadeiras de vêrga da Madeira e a mobília simples pintada de verde, como as portas e janelas. As loiças de uso, tipicamente nacionais, das fábricas de Santana e Viúva Lamego. No chão, uma esteira do Algarve, e nos tetos, sobretudo no último, lanternas também pintadas de verde. Sobre as camas, «mantas de trapos» de Ferreira do Zézere.

Não sei se já estiveram alguma vez dentro dum moinho transformado. É interessante, é curioso. Está-se bem lá, principalmente quando se vê larga e boa vista. Apetece imitar *Daudet*<sup>(1)</sup> e escrever também «Cartas do meu moinho»:

— Quanto mais perto da Natureza, mais perto de Deus!

Venho fora apreciar as belezas que Êle



A entrada é acolhedora...



Bucólico carregamento de farinha



nos deu, e espaireço a vista embevecida pela vasta paisagem em derredor. A serenidade do ambiente e a empolgante grandeza do panorama fazem insensivelmente desvanecer as recordações das múltiplas contrariedades da vida quotidiana que a todos acarreta a luta pela vida.

Vislumbro, ao longe, as águas do Oceano, e, mais para a esquerda, o final do Tejo; do outro lado, no fim de tudo, o Cabo Espichel, quâsi sempre entre neblina de tons azulados; mais perto, a debruar o glauco Atlântico, a fimbria dourada da extensa praia da Costa de Caparica.

À direita, a duas centenas de metros, as primeiras casas da aldeia mais próxima.

Rente a um muro — no tôpo do qual e por êle fora malvas escurecem a cal com largos pingos de sombra que grande mão espargisse — está um banco comprido e fundo, de tôsca pedra, que uma figueira tolda.

Dois garotos estão lá sentados, comendo duma lata que o fumo fêz feia e negra.

Bem perto, a tocar no banco, nasceu há muito uma trepadeira que sobe quâsi sem fôrça, sem amor, por um velho portão de ferro que não abre, certamente.

Azinhaga fora, numa curva, e para lá duma valeta onde silvas ruins e pi-



Aguardando a preciosa carga, que se há-de transformar em pão

teiras fazem sebe, está um campo bravio de mato, lindo de côr, em que o oiro brilhante da flor do tojo apaga as outras côres, que em menor quantidade mal se apercebem, servindo apenas para conjunto.

Mais longe, a 5 minutos de bom passo, roupa branca, estendida a corar, separa uma horta de talhões bem cuidados, que deram trabalho.

Ao fundo, a serra de Sintra vai mudando de tonalidade, à medida que o Sol a abandona...

*Fotografias do autor do artigo.*

(1) Afonso Daudet, (1840-1897), célebre romancista francês, autor do livro de contos *Lettres de mon moulin* (Cartas do meu moínho) que o escritor diz ter escrito num velho moínho que adquirira na *Provence*, antiga província do sul da França. Este interessante livro de contos é universalmente conhecido.

Quem bem se consulta, ///

///

bem principia



# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

P. n.º 779. — Peço me indique preço dos bilhetes nos seguintes casos:

1.º — Passageiro portador de bilhete de 3.ª classe, da Tarifa n.º 4-C., de Chaves a Lisboa-R., que à volta segue em 2.ª classe, com aviso prévio, de Campanhã a Chaves.

2.º — Passageiro portador de bilhete de 3.ª classe, da Tarifa n.º 4-C., de Viana do Castelo a Lisboa-R., que à volta segue em 2.ª classe, com aviso prévio, de Gaia a Nine.

No respectivo Cartaz, a C. P. oferece as três classes e a Companhia Nacional a 1.ª e 3.ª classes.

R. —

Cobranças por mudança de classe

Pormenor das taxas

1.º Caso:

Cálculo do preço de um bilhete da nova classe ocupada, para o percurso em que se muda de classe.

Distância de Campanhã a Chaves — 202 Kms.

Distâncias simples	{	2.ª classe — 104 Kms. — escalão das distâncias simples até o 200.º Km.
		96 Kms. — escalão das distâncias simples até o 200.º Km.
		1.ª classe { 98 Kms. { 2 Kms. — escalão das distâncias simples do 201.º ao 350.º Km.

2.ª classe

— preço para	{ para 100	39\$20	
104 Kms. ...	{ para 4	1\$57	40\$77

1.ª classe

— preço para	{ para 90	50\$40	
96 Kms. ...	{ para 6	3\$36	53\$76
— preço para 2 Kms. ....		1\$03,5	54\$79,5
			95\$56,5
Arredondamento ...			\$03,5
Total .....			95\$60

Cálculo do preço de um bilhete da classe do apresentado, para o percurso em que muda de classe.

Distância de Campanhã a Chaves — 202 Kms.

3.ª classe

— preço para 200 Kms. ....	56\$00	
— preço para 2 Kms. ....	\$56	56\$56
Arredondamento .....		\$04
Total .....		56\$60

Mudança de classe

95\$60 : 2 = .....	47\$80
56\$60 : 2 = .....	28\$30
Diferença a cobrar ....	19\$50

2.º Caso:

Cálculo do preço de um bilhete da nova classe ocupada, para o percurso em que se muda de classe.

Distância de Gaia a Nine — 45 Kms. — escalão das distâncias simples até o 200.º Km.

2.ª classe

— preço para 40 Kms. ....	15\$68	
— preço para 5 Kms. ....	1\$96	17\$64
Arredondamento .....		\$06
Total .....		17\$70

Cálculo do preço de um bilhete da classe do apresentado, para o percurso em que muda de classe.

3.ª classe

— preço para 40 Kms. ....	11\$20	
— preço para 5 Kms. ....	1\$40	12\$60
Total .....		12\$60

Mudança de classe

17\$70 : 2 = .....	8\$85
12\$60 : 2 = .....	6\$30
Arredondamento .....	\$05
Diferença a cobrar .....	2\$60

P. n.º 780 — Quando na taxa de transporte de duas mercadorias devidamente designadas na mesma declaração de expedição e que uma seja taxada pela Tarifa Especial I de P. V. e a outra pela Tarifa Geral (isto no caso de se tratar dum vagão completo e uma carga suplementar em que é taxada como uma remessa distinta a carga suplementar) deve ser aplicado a estas mercadorias o imposto de \$15 referente a assistência?



Faço esta pergunta por ter visto exemplos com e sem a aplicação deste imposto.

R. — Só há expedições de vagão completo e carga suplementar, quando a parte principal da expedição (vagão completo) é taxada pela Tarifa Especial I de P. V.

Portanto, o complemento do imposto ferroviário (assistência) é sempre cobrado.

Se se tratar de expedições em que a parte principal seja constituída por mercadoria abrangida por qualquer das tabelas 32 a 39 e à carga suplementar corresponda a Tarifa Geral, o imposto de assistência não será cobrado visto já estar incluído na tabela aplicada e na Tarifa Geral.

Se a remessa de vagão fôr taxada pelas tabelas 32 a 39 e a carga suplementar por uma das tabelas antigas, será cobrado o imposto de assistência.

Sobre este último caso veja-se o exemplo n.º 38, inserto na página II do anexo ao Livro E-14 (Tarifa Especial n.º 1 de P. V.).

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**Aviso ao Público A. n.º 723** — Anuncia o encerramento dos Despachos Centrais de S. Paio de Merelim e Prado.

**Aviso ao Público A. n.º 724** — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Pico de Regalados.

**Aviso ao Público A. n.º 725** — Anuncia o encerramento dos Despachos Centrais de Armamar e S. Cosmado.

**Aviso ao Público A. n.º 726** — Anuncia a elevação, a Despacho Central, do Pósto de Despacho «Pôrto-Quental (P. D.)».

**Tarifa de Camionagem da carreira de caminhetas «Évora (estação) — Torrão»**, servindo a cidade de Évora, Escola da Mitra, S. Braz do Regedouro, Alcáçovas e outras localidades intermédias.

**Tarifa de Camionagem em Lisboa** — Transporte de ou para:

a) Domicílios

b) Despachos Centrais de:

Lisboa-Central

Lisboa-Ribeira Velha-Central

Lisboa-Avenidas Novas-Central

Lisboa-Conde Barão-Central

Lisboa-Estrela-Central

c) Pósto de Despacho de:

Lisboa-Graça (P. D.)

em serviço combinado com a Empresa Geral de Transportes.

**2.º Aditamento à Tarifa de Camionagem na cidade do Pôrto** — Determina a elevação a Despacho Central do Pósto de Despacho «Pôrto-Quental (P. D.)».

**8.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Rege os transportes entre a estação e o Despacho Central de Covilhã em serviço combinado com o Sr. José Nunes Correia.

**34.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Rege o transporte de passageiros em caminhetas entre a estação de Barreiro e Montijo passando pelas povoações de Lavradio, Alhos Vedros, Moita, Chão Duro, Sarielhos Grandes e Lançada, em serviço combinado com a Empresa de Auto-Omnibus Eborense, L.ª.

**67.º Aditamento à Classificação Geral** — Anula a nota 14 da Classificação Geral de Mercadorias.

**Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de Pequena Velocidade (Antiga Rêde, Sul e Sueste e Minho e Douro)** — Anula o Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V., de 26 de Agosto de 1932, pelo qual se permitia o agrupamento de mercadorias de espécies análogas, para a constituição de remessas de vagão completo.

**Carta-Impressa n.º 37** — Esclarece alguns pontos da Tarifa de Camionagem em Lisboa.

### II — Movimento

**7.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 746** — Indica terem sido rescindidos os contratos de aluguer de vagões da Beira Alta com várias firmas transitárias.

**2.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 755** — Indica que a firma transitária Abel Fernandes & C.ª, L.ª assume a responsabilidade pelo eventual derrame de líquido por rotura de bidões de remessas destinadas ao estrangeiro.

**Comunicação-Circular n.º 763** — Indica as alterações havidas no material de propriedade particular.

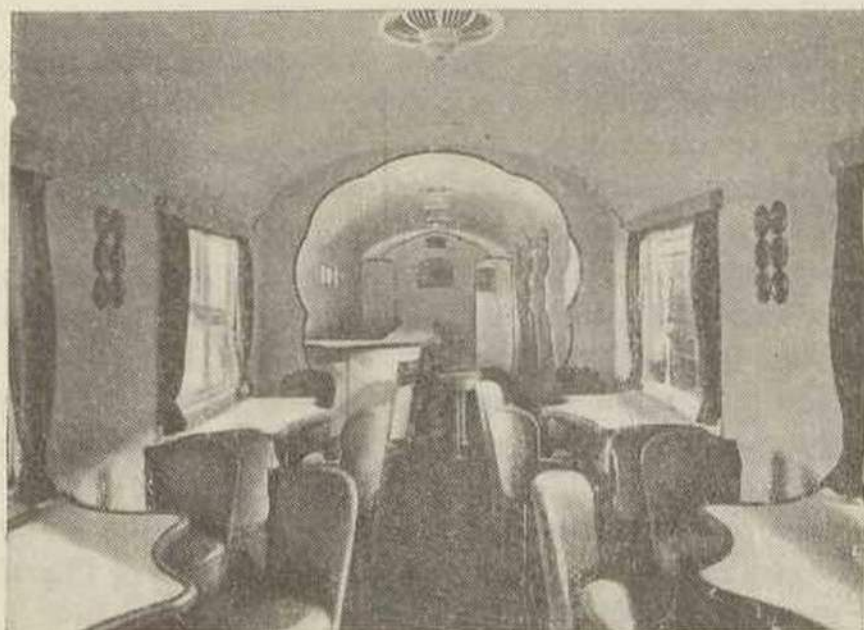
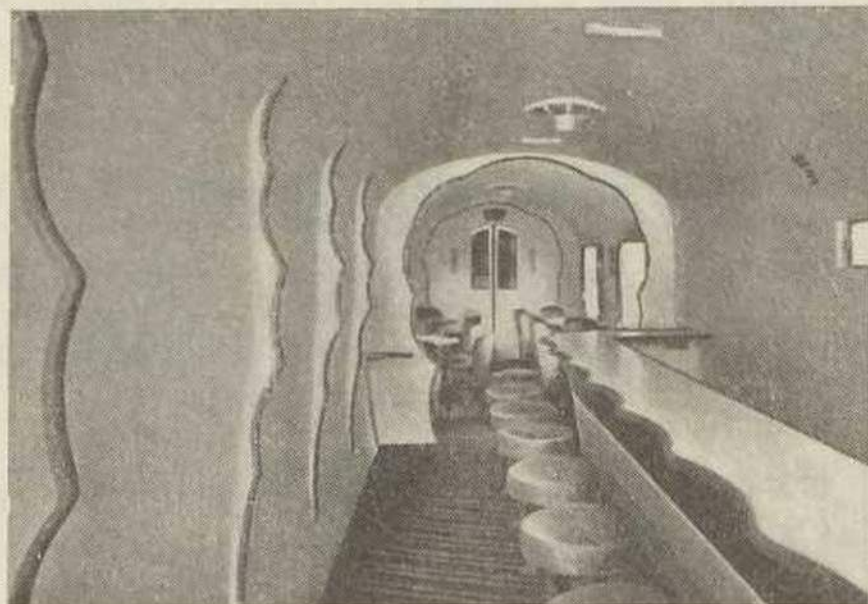
**Comunicação-Circular n.º 764** — Indica os vagões de propriedade particular que se encontram matriculados na «Sociedade Estoril».

**Comunicação-Circular n.º 765** — Proíbe a aceitação de requisições de vagões para fornecimento em datas determinadas.

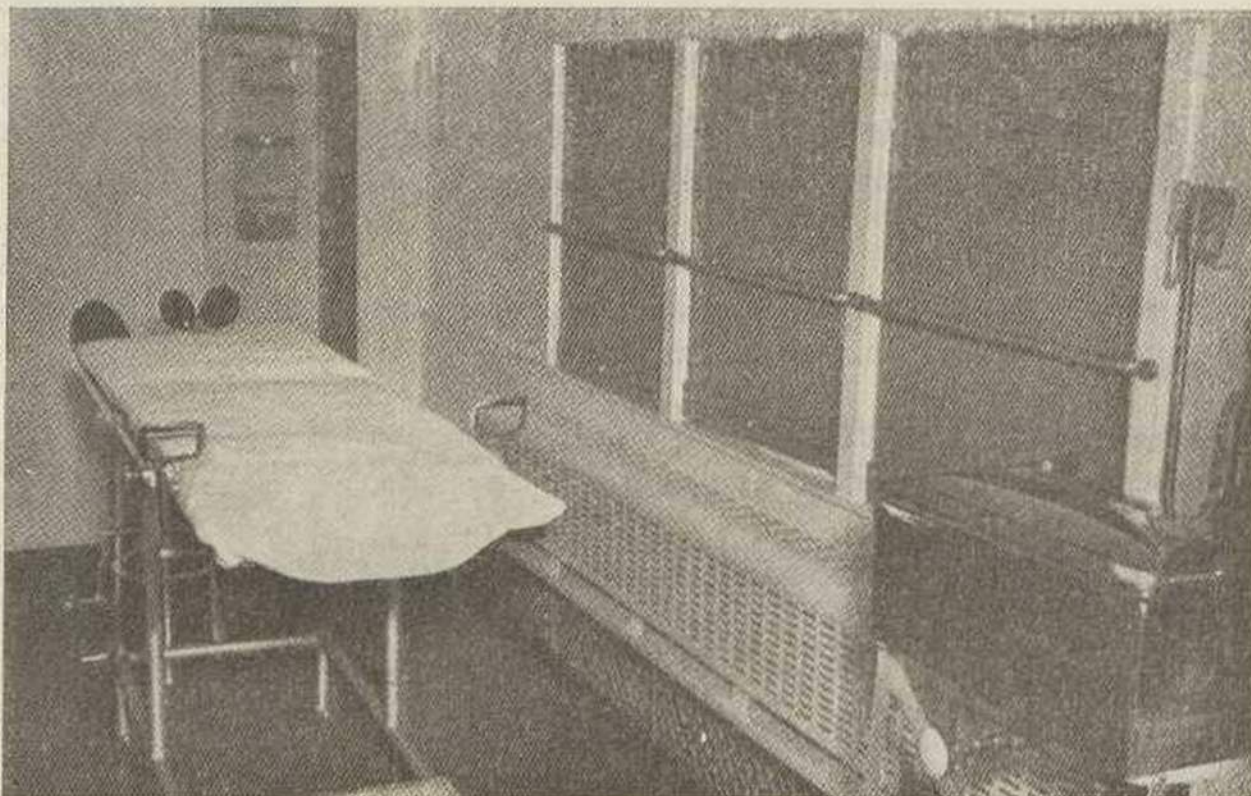
**1.º Aditamento à Circular n.º 916** — Recomenda que se procure fazer a identificação dos indivíduos autuados.



# Factos e Informações



Estranha arquitectura. Vista interior de uma carruagem-bufete dos caminhos de ferro electrificados do Sul de Inglaterra. À esquerda vemos o balcão recurvo do botequim e os bancos rotativos e à direita, pregado nas paredes laterais, placas ornamentais de bronze antigo.



Sala de operações de um comboio-hospital do Exército dos Estados Unidos da América do Norte.



## Ateneu Ferroviário

À data da confecção do presente *Boletim*, estão decorrendo com brilhantismo as festas da inauguração da nova sede do Ateneu Ferroviário. No próximo número esperamos dar relato destas solenidades.

A fotografia à esquerda representa-nos os elementos do Grupo Cênico do Ateneu que tomaram parte no Acto de variedades por ocasião das festas comemorativas do 7.º Aniversário desta interessante instituição.

## Errata

No *Boletim* de Fevereiro passado, na página 35, na legenda da gravura, onde se lê Sé-Capela, deve ler-se Igreja de S. Francisco.



# Pessoal

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Francisco Mendonça**

Ajudante de secção  
Admitido como Assentador de 2.ª cl.  
em 27 de Abril de 1902



**Cândida Gonçalves**

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

## Actos dignos de louvor

Do Sr. Carlos Mazzetti recebemos uma carta em que nos expõe, em palavras de expressiva gratidão e alto apreço, o acto de honestidade da bilheteira de 2.ª classe, Carolina Graça de Almeida, em serviço na estação de Lisboa-Rossio.

Sucedera ter o Sr. Carlos Mazzetti deixado esquecida, na bilheteira, a carteira contendo, além do seu bilhete de identidade, a importância de 10.000\$00, em notas de banco.

Graças àquela agente era entregue, ao interessado, poucos momentos depois, a referida carteira com todos os seus valores.

Se bem que a agente não tivesse cumprido mais do que o seu dever, o *Boletim da C. P.* regista a acção, que muito a nobilita.

Pelo revisor de 1.ª classe, Sr. António Alcobia, foi encontrado no W. C. de uma carruagem do comboio n.º 1505, de 24 de Novembro passado, um livro contendo a importância de 10.000\$00, que entregou a um passageiro do citado comboio, depois de ter averiguado ser ele o seu dono.

Como aquêle agente se recusasse a aceitar qualquer gratificação do interessado, este, insistindo nesse propósito, deixou na estação de Gaia, para lhe ser entregue, a importância de 50\$00.

É com bastante prazer que o *Boletim da C. P.* insere nas suas colunas tão significativo acto de honradez.

## Agradecimentos

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

Álvaro de Gambôa, Médico Inspector no Entroncamento, já restabelecido do desastre que sofreu no dia 28 de Dezembro passado, quer agradecer por este meio, na impossibilidade de o fazer pessoalmente como era a sua vontade, a todas as pessoas que se interessaram pela sua saúde, ou o visitaram, e testemunhar-lhes o seu muito reconhecimento, por tantas provas de estima com que o cumularam.

A todos apresenta, pois, os seus agradecimentos muito sinceros.

Do Condutor-fiscal Sr. João da Mata recebemos o pedido de publicação do seguinte agradecimento:

«Por não o poder fazer pessoalmente, agradeço, muito reconhecido, a todo o pessoal e agentes superiores que se dignaram acompanhar, à sua última morada, minha estremosa esposa.»

## Nomeações

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Maio de 1941

**Médico especialista de otorinolaringologia**, do Dispensário de Medicina e Higiene Social do Entroncamento: Dr. Mário Pereira de Oliveira.

**Médico especialista de oftalmologia**, do Dispensário de Medicina e Higiene Social do Entroncamento: Dr. Fernando Nolasco da Silva.

### EXPLORAÇÃO

Em Outubro de 1941

**Agente Técnico Aspirante:** Armando de Almeida Ginestal Machado.

Em Janeiro

**Condutor de elevadores:** Francisco Madeira.

**Engatador:** José Maria.

**Carregadores:** António Garcia Pereira Gordo, José Fernandes de Abreu, Francisco Pedroso dos Santos, Sebastião Louro Rodrigues, Joaquim Ildefonso de Brito Crujo, Joaquim Couto, João Mateus Nora, Carlos Cotafo Condeço, António Busca Alves, João Carrolo Ribeiro, Francisco Fanico Chinita, Ma-



manuel Daniel Tavares da Rocha, Artur Máximo, Manuel da Silva Machado, José Joaquim Monteiro Margarido, António Augusto Fernandes, Joaquim Alves Saraiva, António Vieira, António Narciso, Álvaro Vilarinho Quintas, António Franco do Couto, João Ascensão, Américo Augusto Marques, Francisco da Conceição Assis, Armindo Tavares Henriques, João Quintas de Oliveira, Francisco Domingos da Silva, Eduardo Ribeiro, Joaquim Lopes Pereira, Amadeu Rodrigues Café, Manuel Bolete Filipe, Francisco da Costa Mendes, António da Costa Louzada Júnior, Pacifico Castanheira, Alberto Augusto Caldivano Patrício, Luís José Mendes, Casimiro Rodrigues da Barroca, João Gonçalves Caixinha, Francelino Pereira, José Vieira Leitão, João Alves dos Santos, António Henriques, Artur da Conceição Rosendo, António da Luz Arez, Francisco Pereira da Gama, Augusto Messias Barral, José da Silva, José dos Santos, Eduardo de Oliveira Valentim, Manuel Martins, Manuel António Lança, Albino Lopes Pina e José Martins.

Em Fevereiro

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** Frederico Gomes Coelho Picciochi.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Fevereiro

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** Alfredo Amorim Sequeira Lopes.

## VIA E OBRAS

Em Dezembro de 1941

**Guarda-fios de 3.<sup>a</sup> classe:** José Sequeira Ventura, Guilhermino Pires Nogueira, Jaime Gil Marujo e José Duarte Rovisco.

## Promoções

## SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Setembro de 1941

**Médicos** efectivos da Assistência do Entroncamento: Drs. Francisco Guimarães de Oliveira e Luís Morgado de Magalhães.

Em Janeiro

**Chefe de Secção:** Horácio Mascarenhas Galvão Mexia.

**Empregados principais:** Armando Teixeira de Faria e Artur Fernando Pais André.

**Empregados de 1.<sup>a</sup> classe:** João Bernardo de Oliveira Peste, Jacinto dos Santos Horta e Bento Estêves.

**Enfermeiro de 1.<sup>a</sup> classe:** Francisco Pires Rodrigues.

**Enfermeiro de 2.<sup>a</sup> classe:** Américo Sousa Lopes.

## SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Novembro de 1941

**Professor de 2.<sup>a</sup> classe:** Raúl de Matos Tórres.

**Professora de 2.<sup>a</sup> classe:** Maria Albertina Fernanda da Veiga Magalhães.

Em Janeiro

**Empregado principal:** Manuel Pombo Cardoso.

**Empregada de 1.<sup>a</sup> classe:** Isaura Alves Barata e Maria José Medroa.

**Fiel de Armazém principal:** Joaquim dos Reis.

**Fiel de Armazém de 2.<sup>a</sup> classe:** António Daniel.

**Distribuidor de materiais de 2.<sup>a</sup> classe:** Eliázaro Moisés.

**Ajudante de distribuidor de materiais:** Raúl Luís da Vitória.

**Contínuo de 1.<sup>a</sup> classe:** António Nunes.

**Contínuo de 2.<sup>a</sup> classe:** Manuel Matos.

## EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

**Agente tecnico ajudante:** António Antunes Ferreira.

**Inspectores principais:** Adriano Augusto Monteiro, João dos Santos Camarinhas, David Abraham Cohen e Adelino Monteiro.

**Inspectores:** José Maria Pinto Graça, Manuel Monteiro, Armando Verão, Álvaro Oliveira Barbosa, José Júlio Grandela de Carvalho, Amadeu Augusto da Silva, Bento Rodrigues Amaro e Manuel Francisco Candeias.

**Chefe de Repartição principal:** João do Nascimento.

**Chefe de Repartição:** Amadeu Diniz de Barros.

**Sub-chefes de escritório:** António Picciochi Garcia, Manuel Cardoso Figueira e José Tomaz Campos Bravo.

**Chefes de Secção:** Sebastião Lopes, Ilidio Gil, José Manuel Sentinela, Florentino Luís Guerreiro, João Marcelino Assunção, Francisco Augusto Pinto Bual, Joaquim Rodrigues Grácio Simplicio, Tiago Ribeiro dos Santos, Artur Augusto de Sousa e João dos Santos Prates.

**Empregados principais:** Vitor Constantino do Carmo Franco, Artur Gonçalves Lopes, João da Silva Marques, Manuel Abreu Moreira, Carlos Lopes Ventura, Mário Gonçalves Fino, Renato Homero Ferreira, Urbano da Cruz Baptista Dinis, Noé Maria Nuno, António de Almeida Gil, José António Monteiro Bivar Xavier, Augusto Pinheiro Tórres, Simplicio Augusto Gonçalves, Henrique de Sousa Gião, Fernando Sanches Lopes, Crisanto Arsénio Gonçalves dos Santos, Amadeu Oliveira da Conceição, José Faustino Duarte,



António Luís Gonçalves Fernandes, Estevão Crisóstomo, António Sebastião Ribeiro Nogueira, Jaime Eulálio Gomes, Mário José de Macedo e Manuel Maria Azevedo Rua Júnior.

**Empregados de 1.<sup>a</sup> classe:** Augusto Carreira Tomaz, Joaquim Ribeiro de Pinho, João José de Brito Abrantes, Álvaro Ferreira Basílio, Amílcar Rebelo Ribeiro, João Adelino Rosa Barbas, José Lourenço, José António dos Santos, Francisco Ventura Rosado, Luís António Vasconcelos Marques, Henrique José de Almeida Costa, Manuel José Mónica, José Lopes Estêves, Joaquim Lopes Ventura, Eduardo dos Santos Borrego, Álvaro Martins Baptista, Joaquim Alves Cardoso, Alvaro Fialho Gouveia, António Dias Martins Paredes, Jaime Pedro Augusto Pires Ribeiro, Manuel Damião Martins, José Rodrigues Silva, Evaristo Ferreira Antunes, Eufázio Alegria Grego, José Pinhão Moutinho de Melo, Jaime Alves Teixeira, Joaquim Lourenço de Moura e António dos Santos Costa.

**Empregados de 2.<sup>a</sup> classe:** Liberto Rodrigues Ralha, Herculano José Afonso, João Mendes, Luís Eduardo Ferreira da Silva, Amílcar Correia da Costa, Herculano Costa, Manuel Delgado da Silva, Carlos Garcia Cohen, Manuel da Silva Júnior, José Dias Alfarete, Emídio Sabino Couceiro de Araújo e Joaquim França Ribeiro.

**Empregadas de 1.<sup>a</sup> classe:** Maria Penha Soleiro Almeida Gil, Alice do Carmo Santos e Vitória de Almeida Governo.

**Empregadas de 2.<sup>a</sup> classe:** Rosa do Amaral Bico, Leonilda Jónatas Matoso, Joaquina da Conceição Fonseca, Luísa Palmira Gomes Fonseca, Maria do Carmo Mendes Figueiredo, Clotilde Coelho Soares Carvalho, Maria Clotilde Sousa Maldonado, Alice de Oliveira e Maria de Lourdes Figueiredo O'Donnell.

**Arquivistas de 2.<sup>a</sup> classe:** Alberto Rodrigues, Jacinto Martins Peixoto, António Tavares de Sousa, Avelino de Almeida Viana e Júlio Pedro de Campos Viegas.

**Arquivista de 3.<sup>a</sup> classe:** António Bessa.

**Ajudantes de arquivistas:** Manuel Rodrigues e Manuel dos Santos.

**Fiel de Armazém de 2.<sup>a</sup> classe:** António de Albuquerque.

**Fabricante de bilhetes:** Alberto Figueiredo Baptista.

**Contínuos de 1.<sup>a</sup> classe:** Manuel Miguel e Augusto Brinca.

**Contínuo de 2.<sup>a</sup> classe:** Emílio Fernandes Lúrio.

**Chefe principal:** Fernando Matoso Pereira de Albuquerque.

**Chefes de 1.<sup>a</sup> classe:** Ovídio Ferreira de Sousa, Francisco António da Paixão e Serafim Ferreira.

**Chefes de 2.<sup>a</sup> classe:** José Augusto Ferreira Reis, José Júlio Gouveia, Alberto Magalhães Couto, Alberto Augusto da Silva, José dos Santos Jóia e António José Guerreiro.

**Chefes de 3.<sup>a</sup> classe:** Albino Fernandes Madei-

ra, Mário Coelho de Castro, Joaquim Manuel Moutinho, Francisco Paula Brites, Júlio da Cunha Soares Maciel, Joaquim António Marinheiro e Calisto Domingos Martins.

**Factores de 1.<sup>a</sup> classe:** Alvaro Carvalho, Octávio Severino Pronto, José Gomes Aires, Luís Arrais, António Augusto Mendes de Oliveira, Alberto Inácio, António Augusto Santos Almeida, Angelo de Almeida, António dos Reis Coelho, António Xavier e João Martins da Silva.

**Factores de 2.<sup>a</sup> classe:** Jaime da Costa Neves Filipe José Maria, Manuel dos Santos Ferrer Lemos, Adrião Forjaz Simões Duarte, António Ferreira Gaspar, José Luís Farinha, Jesuíno Gomes Paiva, Simão Estanqueiro Pinheiro, José Paulo dos Anjos, Eduardo Pires Rito, João Francisco Semedo, Leonildo Gonçalves da Conceição, Manuel José Moital Júnior, Hilário Correia Cabaço, Manuel Augusto Jacinto, Amândio Frederico Rodrigues Soares, Manuel Gonçalves Ramos de Faria, Amílcar da Silva Gonçalves Vaz, Arnaldo Augusto Freire de Oliveira, Júlio da Costa Lima, António Martins Nobre e José Rodrigues Pinto Santos Lima.

**Escriturário de 1.<sup>a</sup> classe:** António Rodrigues da Silva.

**Fiel principal:** Abílio Soares de Almeida.

**Fiéis de 1.<sup>a</sup> classe:** Simão de Abreu, Luís António de Barros, Manuel de Azevedo, João Duarte de Abreu, Alvaro Rui Vargas e Armando Rodrigues de Mira.

**Fiéis de 2.<sup>a</sup> classe:** Simplicio Leitão e António Almeida Sobreira.

**Conferentes:** Francisco Plácido, Augusto Portela, Eduardo Pereira Mendonça, Manuel de Jesus Dias, Florindo Alves Pimenta, Alfredo Coelho Botelho de Araújo, José Luís Penedo, Joaquim de Sousa Vieira, Joaquim dos Santos e António Pereira dos Reis.

**Condutor de 1.<sup>a</sup> classe:** Leopoldo dos Reis Calapez.

**Condutores de 2.<sup>a</sup> classe:** António José Lameira, Bernardino Soares do Couto e António Coelho Cabanita.

**Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe:** António Gabriel José Coelho, Manuel da Rosa Marques e Aurélio Augusto Sá Caldeira.

**Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe:** José Serra Lourenço, Joaquim Serrenho, Fernando Salvado, José Antunes Bernardo, Júlio Mendes Tarrafa, Bernardo Fernandes e José Maria Estudante.

**Revisor principal:** Carlos Feliciano Gouveia.

**Capataz de 2.<sup>a</sup> classe:** Bernardino da Costa Barbosa.

**Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe:** Francisco Maria Grandão.

**Agulheiros de 2.<sup>a</sup> classe:** Alfredo Marques, Joaquim Campos, Cipriano Rodrigues, Luís da Cruz Neto.

**Agulheiros de 3.<sup>a</sup> classe:** António Ribeiro, José Madeira, António Maria Serrano, Francisco Dias, César Mendes, Agostinho Salgadinho, Alípio Vaz Ro-



meiro, João Valentim, João Maria da Costa, Augusto José Gomes Pereira, Júlio Pereira, Adriano Pereira de Carvalho, Francisco Pinto Casimiro, Manuel Ferreira Chilão, José Maria Bento, João dos Santos Abalado, Manuel Miguel, António Serafim, Manuel Francisco da Silva, José Fortunato, Alexandre Fradique, Delfim dos Reis Lemos, Manuel Pereira, José Gonçalves, Joaquim Duarte Alves, Manuel Lopes Cravo, Henrique Marques Russo.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

**Agente tecnico principal:** Manuel Martins Júnior.

**Desenhador de 1.<sup>a</sup> classe:** Eduardo Espirito Santo.

**Desenhadores de 2.<sup>a</sup> classe:** Vasco Rui Burnett Igreja e Salvador Nogueira Reis.

**Sub-Inspector:** José Severino dos Santos.

**Chefes de secção:** Rui Gomes dos Santos, João Carlos Pereira Rio de Carvalho, José Caetano Ferreira Dias, Silvério Alves e Abílio da Conceição Fonseca.

**Empregados principais:** Alípio Caetano da Silva, Joaquim Sérgio Santana, Andreilino Valério Mota, Antero Gonçalves Ribeiro, João Maria Hermano Baptista, João Viana, Tito Lívio dos Santos Soares e Artur Leal de Oliveira.

**Empregados de 1.<sup>a</sup> classe:** Francisco Godinho, Ricardo Joaquim da Silva, Artur Dias Nogueira, Rui Peixoto, Carlos Raúl Augusto de Lemos, Humberto Pires dos Santos, Manuel Paulo de Sousa Roldão, Fernando Vicente Pereira, Carlos José Ferreira Mendes, José Joaquim Carrajola, Augusto Serra, António da Cruz, Mário Albino, Manuel Contente de Sousa, Celestino Loureiro da Silva, José Rodrigues Carrusca e António Gonçalves da Conceição.

**Empregados de 2.<sup>a</sup> classe:** Júlio Alberto da Silva, Luiz Duarte Carvalho Moreira, Dionísio Augusto Pires, Asdrubal da Silva Santos, Mário Parreira Alves, Ernesto Francisco Albino da Silva, Domingos Tomaz Piteira, José Lopes dos Santos Aurélio e José Henrique Barbosa Martins.

**Escriturários de 1.<sup>a</sup> classe:** Carlos Augusto Ferreira, João Plácido da Silva Negrão, Vasco Duarte Vaz, João Albino Júnior, José de Campos Serafino, Elísio Pina, António Jacinto Hortêncio Júnior, Joaquim Ferreira Purgatório Júnior, Victor Rodrigues Maia, Manuel Ferreira Purgatório, António Godinho Pereira, Manuel José da Silva Manana, Frederico Luiz Forte, Celestino dos Santos Amaro Júnior, Luís Nestor Azevedo dos Santos, José Antunes, Joaquim Augusto Monteiro C. Pinho, Manuel Vicente Taveira, José do Rêgo Pires, José Rodrigues Baltazar, João Mendonça, Manuel Guerreiro 2.<sup>o</sup>, Alexandre Gomes, António Augusto dos Santos e Mateus Dias.

**Escriturários de 2.<sup>a</sup> classe:** Daniel Lima Pereira Pinto, Aparício Mendes, Luiz Eugénio Poitout, Rui Guimarães Fernandes, Octávio Caldeira Azinhais,

Adalberto Malheiro Barbosa e José Alexandre Serrão Mora.

**Ajudante de analista:** Manuel Rodrigues Cortiço Júnior.

**Arquivistas de 2.<sup>a</sup> classe:** António Nogueira e Luiz António Bote.

**Fiel principal:** Joaquim Gameiro.

**Fiéis de 1.<sup>a</sup> classe:** José da Cruz e Manuel Rodrigues.

**Distribuidores de 1.<sup>a</sup> classe:** Simões Mendes Salgueiro, José Maria Alves, Antero Joaquim Pais e Aníbal Gonçalves.

**Distribuidores de 2.<sup>a</sup> classe:** João Morgado de Oliveira Freire, Manuel Assunção Correia e José de Oliveira.

**Ajudantes de distribuidores:** Luciano da Silva Mendes, Luiz Lopes, Pedro Garrido de Oliveira, Manuel Marques, Jorge Augusto de Moura e Artur Nunes.

**Sub-Chefe de Depósito:** Evaristo Monteiro.

**Chefes de maquinistas:** Silvano dos Santos, José das Neves e Albino Pinto da Costa.

**Vigilante:** António Tanoeiro.

**Contramestre principal:** António Machado Júnior.

**Contramestre de 1.<sup>a</sup> classe:** Américo da Silva.

**Contramestre de 2.<sup>a</sup> classe:** José Cotafo Condeço.

**Capatazes:** Porfírio Caetano e Manuel Martins.

## VIA E OBRAS

Em Janeiro

**Agente técnico ajudante:** António Guedes Fonseca.

**Chefe de Circunscrição:** Luís de Serpa Pinto Marques.

**Chefe de Secção de via:** José Correia da Fonseca.

**Chefes de Repartição:** Joaquim da Silva Martinho e João Cândido Dias Bispo.

**Sub-Chefe de Repartição:** Henrique José Bravo.

**Empregados principais:** José Alexandre Lima Duarte, Francisco Isidoro Ribeiro, Manuel Joaquim Mota, João Rodrigues Dias, Francisco Leite Perry, Alfredo Santos Diogo, António Santos Malta, Jorge Alberto Ferreira, Camilo Paixão Bastos, Luís Bessone Basto, Eduardo A. Fernandes, Manuel dos Santos, Francisco C. Domingues e Joaquim Domingues.

**Empregados de 1.<sup>a</sup> classe:** Manuel de Jesus Arede, José M. Pereira Gomes, António Ferreira Campos, Fernando Teixeira de Melo, Manuel F. Melo Veloso, Joaquim Barreira de Almeida, Victor Dias de Carvalho e António Bernardo Figueiredo.

**Empregados de 2.<sup>a</sup> classe:** Francisco Duarte Grilo, Júlio Serra Ribeiro, António Gomes Júnior, Ulpiano F. R. E. Abreu e Faustino António Duarte.

**Empregados de 3.<sup>a</sup> classe:** José da Silva Cor-



reia, Ludgério da Silveira, Alfredo A. Amorim e Artur E. Rebelo da Silva.

**Empregada principal:** Lucila L. Vasconcelos.

**Arquivista principal:** Manuel Braz.

**Arquivistas de 2.<sup>a</sup> classe:** José Gonçalves, Francisco Fernandes Martinho e Quintino da Silva e Sá.

**Arquivista de 3.<sup>a</sup> classe:** Luiz da Cruz Barreto Júnior.

**Ajudante de arquivista:** Joaquim Bernardo Teixeira.

**Desenhadores de 1.<sup>a</sup> classe:** Raúl da Silva Fonseca e José Augusto Rodrigues.

**Desenhadores de 2.<sup>a</sup> classe:** Joaquim Lopes Chaves e Carlos Azevedo Pereira.

**Contra-mestre de 1.<sup>a</sup> classe:** Eugénio Lopes Martins.

**Contra-mestres de 2.<sup>a</sup> classe:** Joaquim Pires, César Vilela Rodrigues e Angelo Faria Rodrigues.

**Chefes de cantão:** Angelo Augusto Cordeiro e Francisco José Vieira.

**Ajudante de secção:** António Francisco Rodrigues.

**Chefe de lanço de 1.<sup>a</sup> classe:** José Ribeiro.

**Fiel de Armazém principal:** Augusto Marques.

**Fiel de Armazém de 1.<sup>a</sup> classe:** António Simão.

**Ajudantes de distribuidores de materiais:** Manuel Gueifão, Mário Gonçalves Martins e Américo Nogueira.

**Guarda-fios de 1.<sup>a</sup> classe:** Francisco Ribeiro e Victor A. Beles.

## Mudança de categoria

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Novembro de 1941

Para:

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** o Factor de 3.<sup>a</sup> classe, Artur Cândido.

### EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Para:

**Empregados de 3.<sup>a</sup> classe:** os Factores de 2.<sup>a</sup> classe José dos Santos Viegas, Humberto Henrique dos Santos e o Escriurário de 2.<sup>a</sup> classe, Loubet Moreira Bravo.

**Guarda:** o Porteiro, Dorino Pedro e o Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, João Mendes Cabarrão.

**Servente de dormitório de trens:** os Carregadores, Joaquim Maria da Silva Lavado Júnior e António Ramos Belo.

**Carregadores:** o Engatador, Máximo Rodrigues e o Guarda, Joaquim Rosa.

Em Fevereiro

Para:

**Servente de escritório:** o Carregador, Alfredo Duarte Laureano.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

Para:

**Chefe de brigada:** o Desenhador copista, Armando da Silva Barbosa.

## Reformas

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Junho de 1941

*Dr. Manuel Portugal Marreca*, Médico da 39.<sup>a</sup> Secção, com residência em Valença.

Em Julho de 1941

*Augusto Liberato Viana de Moraes*, Chefe de Repartição.

Em Setembro de 1941

*Dr. António dos Reis e Mata*, Médico efectivo da Assistência do Entroncamento.

Em Janeiro

*Dr. Ludgero A. Soares Moreira*, Médico da 13.<sup>a</sup> Secção, com residência em Praia.

*Dr. Augusto Anibal Leitão*, Médico da 31.<sup>a</sup> Secção, com residência em Belmonte.

*José Henriques Mendes*, Enfermeiro de 2.<sup>a</sup> classe.

### EXPLORAÇÃO

Em Fevereiro

*Lázaro António Afonso dos Santos*, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe, de Caldas da Rainha.

*Manuel Adelino Santos*, Fiel de 2.<sup>a</sup> classe, de Gaia.

*José Ferreira*, Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe, de Campanhã.

*João Belchior*, Condutor de 2.<sup>a</sup> classe, de Barreiro.  
*Abílio Ferreira Tarraja*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Formoselha.

*Manuel Dias Vilar*, Carregador, de Lisboa-Jardim.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Fevereiro

*Joaquim Luis de Oliveira*, Empregado principal.

*José Dias*, Revisor de material, de 2.<sup>a</sup> classe.

*José Ferreira Ramos*, Ensebador de material de 1.<sup>a</sup> classe.



## VIA E OBRAS

### Em Janeiro

*José Gil*, Operário de 2.<sup>a</sup> classe da Insp. de Tele-comunicações e Sinalização, Alcântara-T.

*Manuel Joaquim*, Assentador do distrito 409, Barcelos.

### Em Fevereiro

*Tomé Bandeirinha*, Chefe do distrito 5/5.<sup>a</sup>, Guia.  
*Florêncio Francisco*, Assentador do distrito 24, Bemposta.

*Bernardo Brilhante*, Assentador do distrito 429, Gouvinhas.

*Teresa Loura*, Guarda de P. N. do distrito 67, Mogofores.

## Comercialista Abailardo da Costa

Pediu a exoneração de funcionário da Companhia, a partir de 8 de Dezembro findo, o Snr. Comercialista Abailardo Augusto da Costa, que exercia, com proficiência, o cargo de Sub-chefe do Serviço do Tráfego.

Diligente, sabedor e disciplinador, o Snr. Comercialista Abailardo da Costa, mercê dos seus dotes de carácter, angariou a simpatia e a amizade de todos os que nesta Companhia tiveram a oportunidade de com ele conviver.

## Falecimentos

### Em Fevereiro

## EXPLORAÇÃO

† *José Maria de Sousa*, Telegrafista principal, de Alcântara-Terra.

Nomeado Carregador em 8 de Setembro de 1902, foi promovido a Factor agulheiro em 17 de Janeiro de 1904, Telegrafista de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Abril de 1921 e finalmente a Telegrafista principal em 1 de Janeiro de 1932.

† *Joaquim Manuel*, Porteiro de Lisboa-P.

Admitido como Carregador suplementar em 5 de Agosto de 1910, foi nomeado Carregador efectivo em 7 de Abril de 1912 e Porteiro em 21 de Janeiro de 1934.

† *Joaquim Mendes da Costa*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Belmonte.

Admitido como Carregador suplementar em 26 de Janeiro de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Agosto de 1926 e promovido a Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Julho de 1933.

† *Joaquim Inácio Muge*, Carregador, de Mouriscas-Sado.

Admitido como Carregador suplementar em 18 de Setembro de 1928, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Janeiro de 1939.

## MATERIAL E TRACÇÃO

† *Ismael Garcia*, Guarda do Armazém de Lisboa-P.

Admitido, em 17 de Novembro de 1919, como Guarda suplementar, e ingressou no quadro em 24 de Outubro de 1920.

† *Joaquim Alegria da Silva*, Marinheiro de 2.<sup>a</sup> classe, da Via Fluvial.

Admitido em 27 de Novembro de 1936, como Marinheiro suplementar, e nomeado Marinheiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Maio de 1938.

## VIA E OBRAS

† *Alexandra de Jesus*, Guarda de P. N. do distrito 55, Soure.

Admitida como Guarda de P. N. em 21 de Dezembro de 1923.



† José Maria de Sousa  
Telegrafista Principal



† Joaquim Mendes da Costa  
Agulheiro



† Joaquim Alegria da Silva  
Marinheiro de 2.<sup>a</sup> classe



† Alexandra de Jesus  
Guarda



**Verticais:** 1 — Mecânico, caduca; 2 — ouriços; 3 — pico, inferno (inv.), outra vez; 4 — cousa, causa (inv.), berbequim; 5 — ensinados; 6 — Ásia (anag.) irregulares; 7 — ilícito; 8 — causa, tósca (inv.), labareda; 9 — círculo, tagarela, «nota» (inv.) 10 — cadeira portátil fechada; 11 — vazio, puro.

**Biformes:** 3 — Da mulher que *pretext*a alguma coisa para *fazer mal* não tenhas *pena*, que nada vale — 3.

4 — Capricho de mulher, *gosto* do Diabo; ninguém diga consigo que está livre de tal *perigo* — 3.

5 — Tenha lá a «mulher» a *idade* que tiver, ha-de lembrar-se sempre de que foi bonita — 2.

**Duplas:** 6 — A mulher e a lotaria não se querem escolhidas; a *felicidade* é uma obra do *acaso* — 3.

7 — A mulher é uma amante eterna; quando não acha na terra guarida para o seu amor, refugia-o no *ceu* — 2.

**Sincopadas:** 8 — A mulher joga com o homem como o jogador de xadrez com os peões: não *toca* num sem *vêr* se *erra* no resultado que outro lhe pode dar — 3-2.

9 — A mulher é um doce *sublime* de diabólica confeitão, *digno* dos Deuses — 3-2.

10 — A mulher é a *pedra preciosa* que mais brilha, encanta e *prende*, quanto mais se estima — 3-2.

11 — Uma mulher nunca se admira de ser *amada*, mas pode talvez admirar-se do *pecado* de ter amado — 3-2.

12 — Para *esposa* não serve *qualquer* mulher; aquela que se escolheria para amigo, se fôsse homem, deveria ser a preferida — 3-2.

13 — *Tôla* é a cabeça que não *desfaz* os intentos de certas mulheres que nos amam mais por elas do que por nós — 3-2.

14 — A mulher dá menos importância a uma atenção *recebida* do que a *qualquer* atenção recusada — 3-2.

15 — Quem tem mulher de *truz*, tem *larga cruz* — 3-2.

16 — A mulher que tem a *ventura* de ser bela, tem um *abismo* ao pé dela — 3-2.

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

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	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 do Alentejo ..... kg.	20\$00
» » 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	2\$40	Sal ..... »	\$50
» fino ..... »	7\$00	» manteiga ..... lit.	2\$65	Sêmea ..... »	\$90
Bacalhau Inglês ..... kg.	variável	» avinhado ..... »	2\$65	Toucinho..... »	variável
» Nacional..... »	»	» S. Catarina ..... »	2\$65	Vinagre..... lit	2\$20
» Islândia ..... »	»	Lenha ..... kg.	\$20	Vinho branco {Campanhã »	2\$70
Batatas ..... »	»	Manteiga ..... »	21\$50	» {Rest. Armaz. »	2\$30
Carvão sóbro—Em Lisboa »	\$65	Massas..... »	4\$30	Vinho {Campanhã e Gaia. »	2\$70
» » —Rest. Armazens »	\$60	Milho..... lit.	1\$30	tinto {Rest. Armazens... »	2\$30

Os preços dos géneros 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 géneros acima citados, os Armazens de Víveres 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 Víveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionario 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.**).