

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

Problemas recreativos

Campeões de decifradores dos Problemas recreativos em 1941



Dr. Gabriel de Almelda
«Brielga»



J. J. Brito Abrantes
«Britabrantes»



Manuel Neves Amorim
«Mefistófeles»



David Lopes dos Santos
«Dalotos»



José F. Ferreira Júnior
«Sécora»

Resultados do n.º 152

QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantes, Dalotos, Mefistófeles
e Sécora, (30).

QUADRO DE MÉRITO

Barrabás, Cagliostro, Costasilva, Cruz Canhoto, Diabo Vermelho, Gavião, Manelik, Martins, Novata, Otrebla, Pacato, P. Rêgo, Preste João, Profeta, Radamés, Roldão, Vestese, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière (28), Fortuna (27).

Outros solucionistas:

Ignorante, Mediocre e Sabetudo (14).

Soluções:

Aumentativas: Alão, Bordão, Jorrão, Brandão, Dispersão.

Biformes: Balbo, Manho, Manso, Despesa, Lia, Mata, Ouro, Paga, Parco.

Duplas: Marinha, Manha, Maneira, Manejo, Gibão, Golpe, Marte, Furor.

Mefistofélicas: Tarasca, Gaiola.

Novíssimas: Garboso, Estômago.

Sincopadas: Futuros, Fundido, Sátiras, Contento.

As produções publicadas eram da autoria de «Britabrantes».

* * *
Biformes: 1 — O melhor *partido* é não ter *partido* — 2.

2 — O mal anda sempre do *lado* do bem na *campanha* da vida — 2.

3 — Por causa duma *faixa* de terra houve a *proclamação* da guerra — 2.

4 — A «*venda*» fraudulenta só não é um acto de maldade para o *grupo* dos eternos exploradores da humanidade — 2.

5 — A *tropa* nunca falta quando toca ao «*rancho*» — 2.

6 — Quem «*parte*» e reparte e não fica com a melhor *parte*, é tolo ou não sabe da arte — 2.

7 — *Facção* é o partido sedicioso que maquina a «*sedição*» — 2.

Sincopadas: 8 — Arranjar um *buraco*, para se safar da garra dos senhores, é o grande «*desejo*» de muita gente — 3-2.

9 — O comércio de agora é um *sorvedouro* de dinheiro: quanto menos *quero* mais gasto, pouco compro e nada presta — 3-2.

(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: Os caminhos de ferro do mundo. — O elevador de Santa Justa. — O que é Portugal dos pequenitos. — Consultas e Documentos. — Estatística. — Factos e informações. — Pessoal.

Os caminhos de ferro do mundo

As primeiras linhas de caminhos de ferro foram estabelecidas nos anos seguintes, nos cinco continentes:

Na Europa, em 1825, de Stockton a Darlington, com a extensão de 41 Km.

Na América, em 1829, de Baltimore a Ellicots-mill, com a extensão de 24 Km.

Na Ásia, em 1853, de Bombaim a Thana, com a extensão de 35 Km.

Na Austrália, em 1854, de Goolwa a Port Elliot, com a extensão de 10 Km.

Na África, em 1856, de Alexandria ao Cairo, com a extensão de 211 Km.

cam, relativamente à totalidade dos caminhos de ferro de todo o mundo:

Até ao ano de:	Aumento em Km.	Percentagem do aumento
1840	8.000	1
1850	31.000	2,5
1860	69.000	5
1870	102.000	8
1880	162.000	12
1890	244.000	18,5
1900	174.000	13
1910	240.000	18
1920	170.000	13
1930	80.000	6
1936	50.000	3
Total..	1.330.000	100

A Ásia, a Austrália e, por fim, a África, viram nascer a sua primeira via férrea cerca de 30 anos depois da Europa e da América.

O desenvolvimento das redes ressalta dos sucessivos aumentos registados em cada período de 10 anos, e que a seguir se indi-

Nos 50 anos decorridos de 1870 a 1920, os caminhos de ferro atingiram o auge do seu desenvolvimento: 160.000 Km. de novas linhas vieram juntar-se às já existentes, em cada decénio. Mas foi entre 1880 e 1890, e entre 1900 e 1910, que se verificaram os mais

fortes incrementos, com 250.000 Km. em cada um dos decênios. No período de 20 anos que da soma dos dois resulta, e que representa um quinto da idade dos caminhos de ferro, houve, com efeito, um acréscimo de $\frac{2}{5}$ do comprimento total das linhas hoje existentes (1.330.00 Km.).

A distribuição das linhas por continentes, que abaixo se faz, mostra que a América possui cerca de metade e a Europa aproximadamente um terço dos caminhos de ferro do mundo.

Eis os números referentes aos cinco continentes, por ordem decrescente:

América	626.000 Km.
Europa	415.000 »
Ásia	166.000 »
África	74.000 »
Austrália	49.000 »

Não é, no entanto, a extensão das vias férreas que permite avaliar a importância dos caminhos de ferro: esta mede-se pela densidade das linhas. Há que distinguir, ainda, a densidade das linhas em relação à

superfície dos territórios servidos (número de Km. de linhas por 100 Km.²) da densidade das linhas sob o ponto de vista do número de habitantes dos países em que elas se encontram (número de Km. de linhas por 10.000 habitantes). Destas duas densidades, é a primeira aquela a que deve dar-se a preferência.

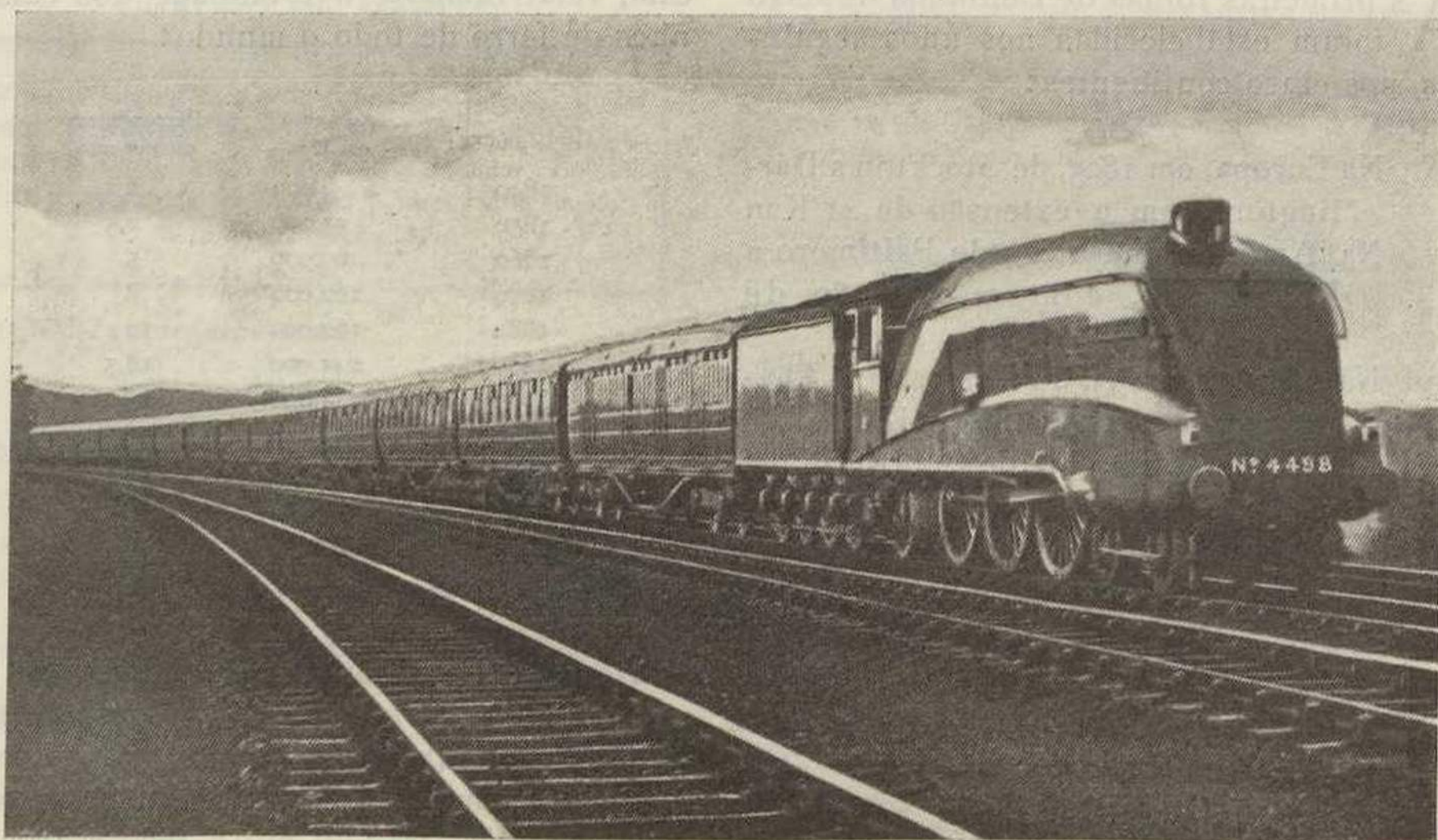
Notam-se, para os 5 continentes, os números seguintes:

Densidade das linhas segundo a superfície:

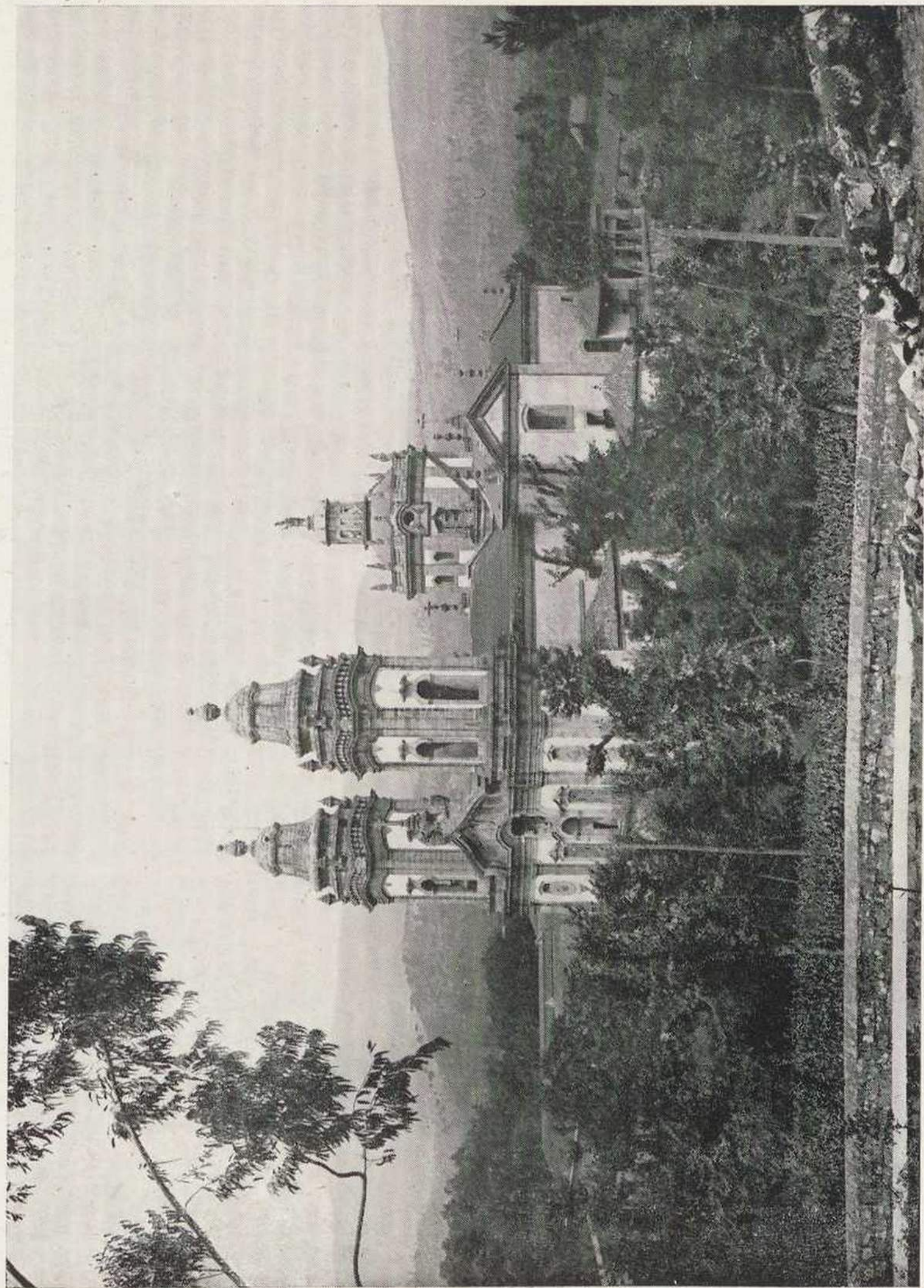
Europa	3,6	} Em todo o mundo: 1,0
América	1,5	
Austrália.....	0,6	
Ásia	0,4	
África.....	0,2	

Densidade das linhas, segundo o número de habitantes:

Austrália.....	45	} Em todo o mundo: 6
América	23	
Europa.....	8	
África.....	5	
Ásia	1	



O Expresso «Voador de Escócia» (Inglaterra), rebocando 14 carruagens



CABECEIRAS DE BASTO

*Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves,
Chefe de Serviço da Divisão da Via e Obras.*

O elevador de Santa Justa

Pelo Sr. Eng.^o *Frederico Abragão*, da Divisão da Via e Obras

O ascensor Ouro-Carmo, ou, como geralmente é conhecido, o elevador de Santa Justa, é uma das construções metálicas mais importantes da cidade de Lisboa. Não será, pois, destituído de interesse conhecer, embora a traços largos, a sua história.

O projecto deste ascensor é da autoria e da iniciativa do engenheiro Raúl Mesnier de Ponsard, português a-pesar do seu nome estrangeiro, o qual já havia sido também o construtor de vários outros ascensores em Portugal, entre eles o da Praça do Municipio, ao Largo da Biblioteca.

O local escolhido foi o que todos nós bem conhecemos: um corte feito nas escadinhas de Santa Justa, sensivelmente ao nível da Rua do Ouro, onde fica a estação inferior; duas torres metálicas, formando um rectângulo de $3^m,50 \times 7^m,50$ com o lado maior paralelo ao eixo das escadas e da Rua de Santa Justa e o lado menor paralelo à Rua do Ouro, ligam este pavimento inferior ao pavimento ou estação superior, no alto das torres, da qual os passageiros seguem, por um viaduto, para uma espécie de terraço construído sobre o prédio pertencente ao Conde de Tomar, e daí para o Largo do Carmo.

A diferença de nível entre os pisos das duas estações é de $31^m,92$.

Dentro de cada uma das torres trabalha um ascensor, com capacidade para 25 passageiros.

As portas de entrada e de saída ficam colocadas de um e outro lado das torres, a-fim-de separarem, desta forma, as suas correntes de trânsito.

No primitivo projecto, em que a força motriz era a água, os ascensores eram ligados por um forte cabo de aço, de 50^m de diâmetro, e cuja resistência à rotura, de 115.000 kg., era superior cerca de 14 vezes ao esforço máximo que se lhes exigia.

Passava este cabo numa grande roldana, de $4^m,50$ de diâmetro, situada no extremo

superior das torres, sendo o seu comprimento regulado por forma que, quando um ascensor estava na estação superior, o outro estava na inferior.

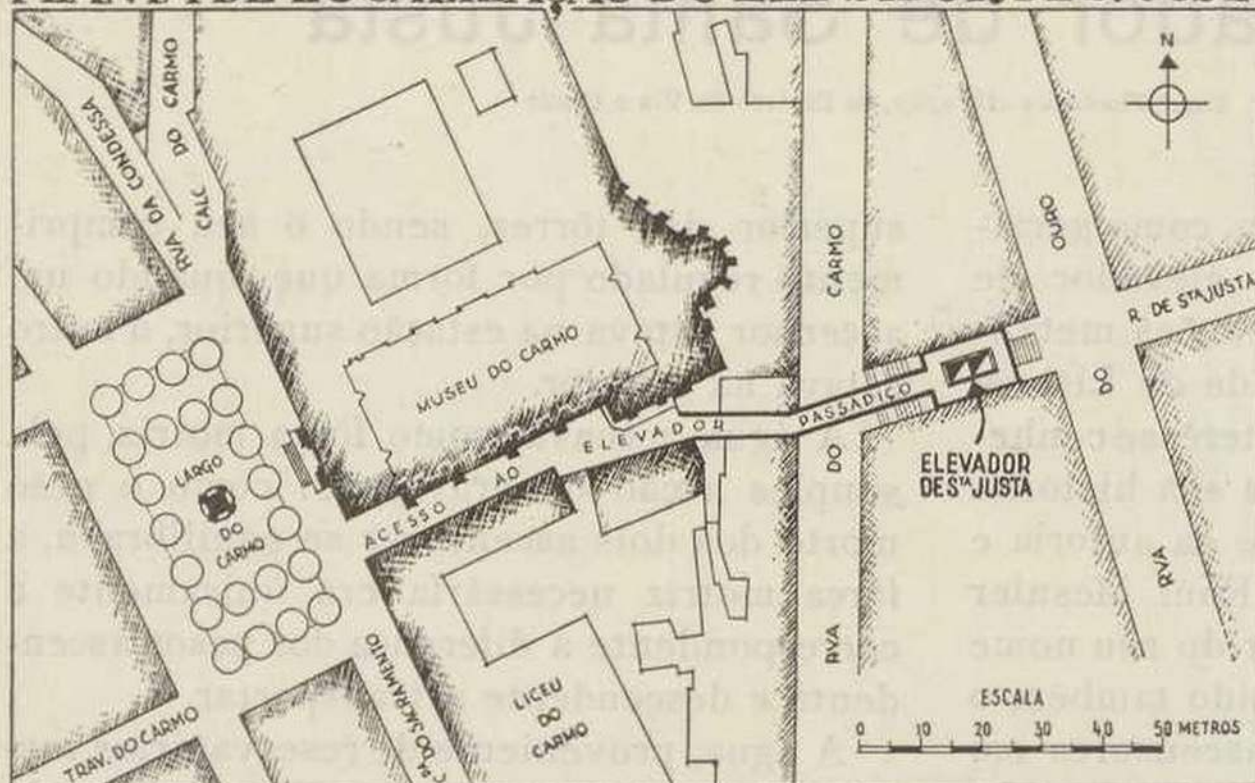
A água actuava, como força motriz, pela simples acção da gravidade: como o peso morto dos dois ascensores se equilibrava, a força motriz necessária era unicamente a correspondente à diferença dos pesos ascendente e descendente a transportar.

A água, proveniente de reservatórios instalados no cimo das torres, era introduzida em recipientes, de que cada ascensor estava munido, e na estação inferior vasada para um tanque e de novo elevada para os reser-



Lisboa — Elevador de Santa Justa

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DO ELEVADOR DE S.^{TA} JUSTA



vatórios superiores, por meio de bombas accionadas por motores a gás.

Esta pequena instalação motora, de apenas 6 cavalos, ficava situada numa galeria abobadada sob as escadinhas de Santa Justa.

No projecto definitivo, porém, foi a água substituída, como força motriz, pelo vapor, accionando directamente os tambores onde passava o cabo de suspensão dos ascensores.

Eram utilizadas duas máquinas de vapor, verticais, de 12 cavalos efectivos cada uma, de alta pressão, sem condensação, com dois cilindros, 129 rotações por minuto, alimentadas por caldeiras Field timbradas a 6,5 kg.

Foram estas máquinas instaladas no cimo das tôrres, num andar imediatamente superior ao piso da estação.

Nesse mesmo pavimento foi também montado o grande tambor de passagem do cabo; aproveitava-se, assim, um espaço que, sem esta aplicação, seria desperdiçado.

O movimento das máquinas era transmitido a um guincho, o qual, por meio de correntes Galle, accionava os ascensores.

O emprêgo dêste guincho como aparelho de tracção teve em vista permitir a adaptação, no futuro, a qualquer outra força motriz, sem grandes transformações.

Como se disse, as máquinas de vapor eram de 129 rotações por minuto, velocidade que teria de ser transformada na velocidade

prevista para os ascensores e que era de 0^m,50 por segundo apenas.

Poderia esta transformação ser feita por meio de engrenagens, mas tal sistema teria o inconveniente de ser muito ruído.

Poderia ser por parafuso sem fim e roda correspondente, sistema bastante silencioso mas que absorveria considerável força motriz.

Pondo de parte outros sistemas baseados no emprêgo de ar comprimido

ou hidráulicos, o autor optou pelas correntes Galle engrenando em rodas de diâmetro apropriado.

Embora os cabos de suspensão tivessem sido calculados, como se disse, com larga margem, era o elevador munido, como medida de segurança, de freios de fricção actuando sobre tambores montados no mesmo veio do guincho.

Estes freios eram capazes de suspender cada um dos ascensores, com o máximo da carga, em qualquer ponto do seu trajecto. Funcionavam, quer manobrados pelo condutor quer automaticamente, desde que a velocidade de rotação excedesse um limite previamente fixado.

Por êste modo se previa a entrada do freio em acção, não só no caso de rotura do cabo de suspensão ou das correntes de transmissão do movimento, mas também na hipótese de o condutor, por negligência ou imprudência, deixar o elevador tomar velocidade excessiva.

As tôrres distam 25 metros do terraço construído sobre o prédio da Rua do Carmo, distância que é vencida pelo viaduto a que já nos referimos.

Foi êste viaduto estudado obedecendo à necessidade de não tomar para apoio aquêle prédio, nem se estabelecer para êsse fim qualquer construção metálica encostada a êle.

O autor adoptou, por isso, o tipo de consola dupla articulada ao meio num pilar, por sua vez também articulado na base, na embocadura das escadinhas de Santa Justa com a Rua do Carmo; um dos braços da consola articula-se igualmente na torre e o outro comunica com o terraço do prédio mas sem nêle verdadeiramente se apoiar.

O sistema de montagem do pilar e do viaduto foi muito engenhoso, pelo que vamos descrevê-lo, embora muito sucintamente.

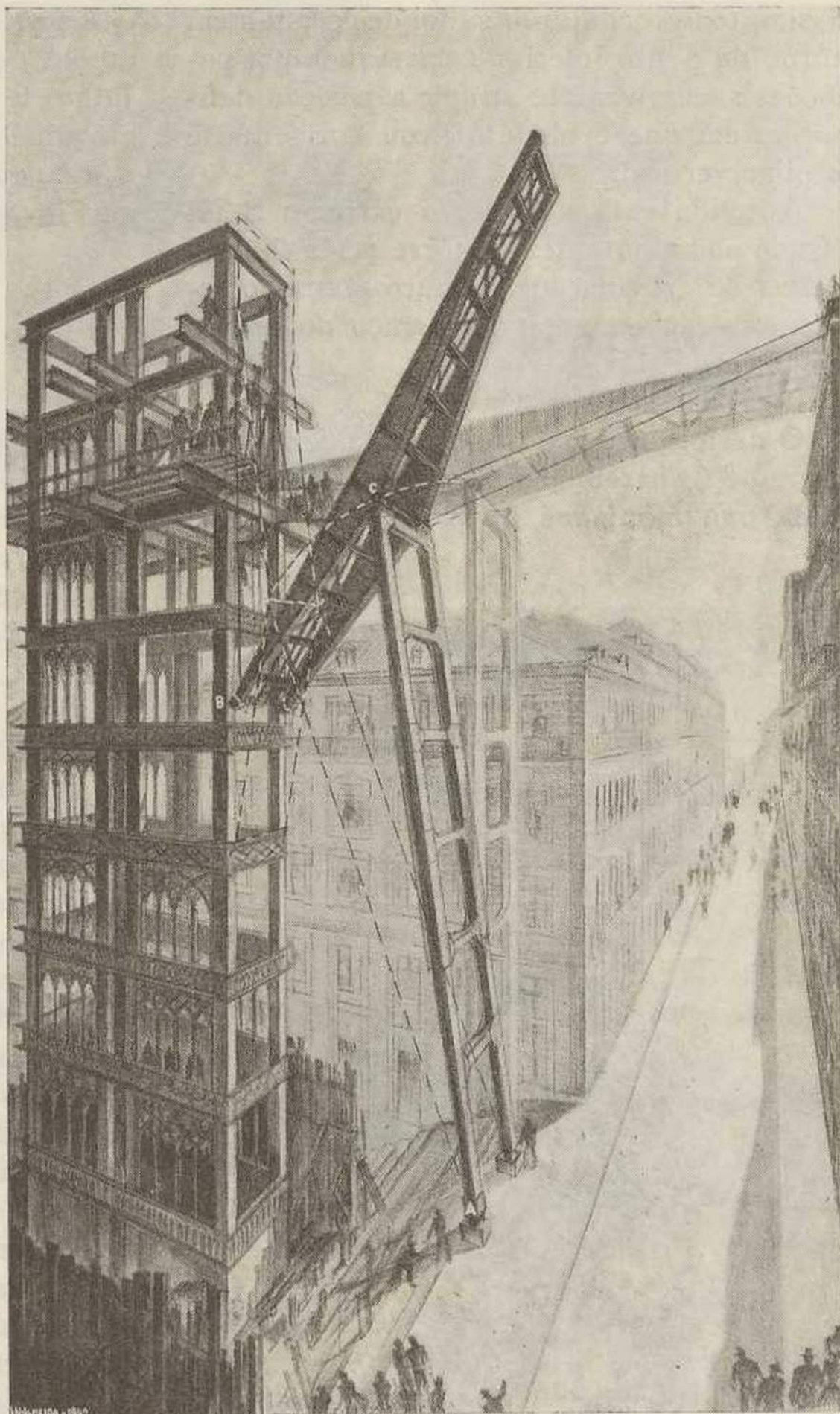
Era condição essencial, para prevenir possíveis desastres e ainda por motivo de economia, evitar a construção de andaimes sôbre a Rua do Carmo.

Por isso, o Engenheiro Mesnier procedeu da forma seguinte:

O viaduto foi montado e as suas diversas partes cravadas, encostado à torre do lado da Rua do Carmo, com o futuro pavimento para a face da torre e a parte oposta, que hoje está pela parte inferior do pavimento, com as respectivas chumaceiras de articulação ao pilar, para o lado de fóra. Para melhor compreensão, veja-se o desenho que se publica nesta página.

O pilar foi por sua vez montado sôbre um andaime inclinado, partindo das suas chumaceiras inferiores, sôlidamente fixadas numa base de formigão enterrada no solo, e apoiada também na mesma torre.

Tudo havia sido calculado rigorosamente de forma que a parte superior do pilar foi coincidir exactamente com as chumaceiras do meio do viaduto, às quais foi ligado.



Reconstituição dos trabalhos de montagem do elevador e do respectivo viaduto

Desenho de *A. Nunes de Almeida*, desenhador de 1.^a classe da Sala de Estudos da Divisão da Via e Obras.

Formou-se, assim, um sistema articulado pilar-viaduto, que, para ser levado à sua posição definitiva, tinha de descrever um arco de circulo em tórno da articulação inferior.

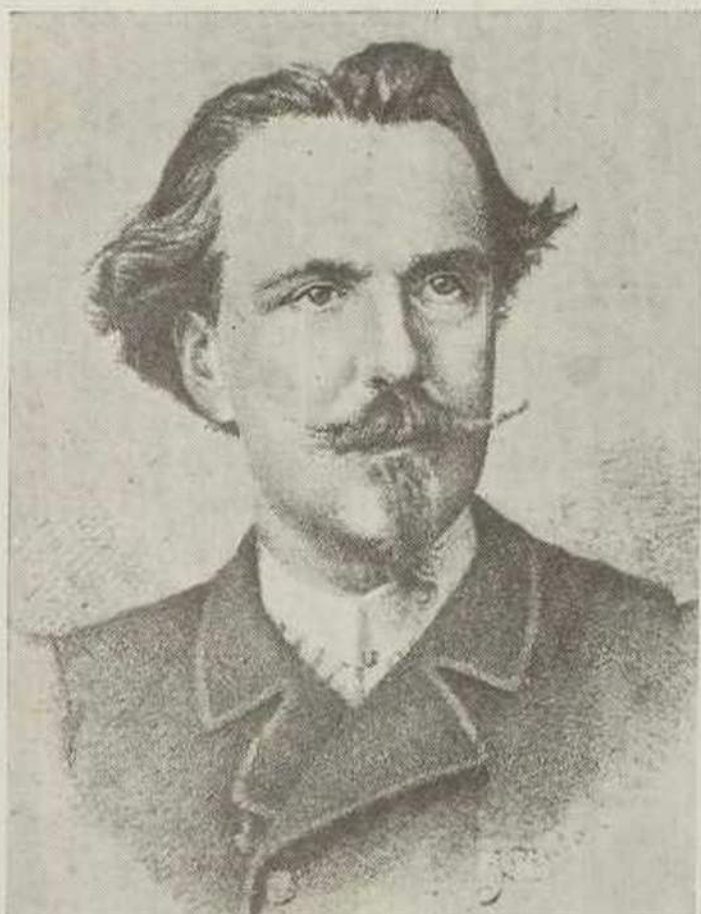
Para isso, o extremo inferior do viaduto — B — foi puxado de forma a que se movesse ao longo da torre, sempre encostado a ela e,

assim, todo o conjunto se foi deslocando em torno do ponto inferior A, passando por posições sucessivas até atingir a posição definitiva em que o viaduto ficou horizontal e o pilar vertical.

Atingida esta posição, o extremo B foi ligado aos montantes da torre pelas chumaceiras de articulação e o outro extremo repousava suavemente no terraço do prédio fronteiro.

Estava montado o viaduto.

O deslocamento deste conjunto fez-se por meio de 4 aparelhos diferenciais de 8000 kg. cada um, montados na parte superior das



Raúl Mesnier de Ponsard

tôres e ligados ao extremo inferior do viaduto e ainda com o auxílio de 2 guinchos e cadernais, colocados no último andar do referido prédio, os quais puxavam pela parte superior do pilar.

Tão notável e delicado trabalho efectuou-se no dia 31 de Agosto de 1901, tendo começado às 14 horas e 15 minutos e terminando às 17 horas e 45 minutos, sem qualquer incidente.

Os primeiros trabalhos para a construção do elevador haviam sido começados em 2 de Julho de 1900, pelas fundações da casa das máquinas e tôres, isto é, a construção e montagem de toda a estrutura e maquinismos levava pouco mais de um ano.

*

* *

Para terminar, vamos dar umas ligeiras notas biográficas do notável engenheiro que foi o construtor deste elevador e se pode considerar como o iniciador e animador da construção dos elevadores entre nós.

O engenheiro Raúl Mesnier de Ponsard, filho de pais franceses, que, por motivos políticos, haviam emigrado para Portugal, nasceu no Porto em 1850. Seu pai, possuidor de avultada fortuna e homem de arrojada iniciativa, aplicou os seus capitais na criação de novas indústrias, como a fundição do Bicalho, uma sociedade para melhoramentos no Minho, uma empresa de navegação à vela, a companhia do gás de Braga, etc.

Raúl Mesnier frequentou o liceu no Porto, onde foi classificado como um dos primeiros estudantes; cursou matemática e filosofia em Coimbra e partiu depois para o estrangeiro a tirar o curso de engenharia, tendo passado alguns anos em França, na Suíça e na Alemanha.

Herdando de seu pai as qualidades de iniciativa e audácia e revelando, desde muito cedo, particular aptidão para as construções mecânicas, deixou o seu nome ligado a obras importantes para o tempo, como os elevadores da Calçada da Glória, da Estrêla, da Biblioteca, em Lisboa, do Bom Jesus de Braga, da praia da Nazaré e finalmente o de Santa Justa.

Faleceu em 28 de Maio de 1914, com 64 anos, em Inhambane, onde trabalhava nos serviços de abastecimento de água àquela vila.





Casa da Beira Litoral



Portão principal



Casa da Beira Litoral

O que é o "Portugal dos Pequenitos"

Pelo Sr. António Montes, Chefe de Secção da Divisão de Via e Obras

Aqui está um Portugal que ninguém conhece, um Portugal Novo feito para crianças, onde os adultos têm muito que aprender.

Defronte de Coimbra, no Rossio de Santa Clara, existe uma obra de assistência, que pode considerar-se notável, não só pela forma cuidadosa como foi instalada, mas pela originalidade que presidiu ao seu arranjo e ainda pelo significado patriótico que souberam imprimir-lhe.



Casa da Beira Alta

Gizada por um espírito nacionalista, o «Portugal dos Pequenitos» — iniciativa do Doutor Bissaya Barrêto —, é uma verdadeira maravilha de beleza

e organização, que pode, sem favor, contar-se no elevado número das curiosidades coimbrãs.

Num jardim espaçoso, decorado com esculturas de assuntos infantis, vê-se, a meio duma placa, o padrão dos descobrimentos, encimado pela gloriosa Cruz de Cristo. Adiante do padrão, vê-se um globo, onde estão desenhadas as rotas dos navegadores portugueses, para que as criancinhas se habituem a conhecer os feitos brilhantes da epopeia marítima, e em volta, placas de azulejos onde se elogiam [altas figuras da Pátria, em frases de Pedro Nunes, Latino Coelho, Oliveira Martins e Agostinho de Macêdo.



Casa da Beira Alta

Num muro, rasgam-se janelas, protegidas pelas grades fortes dos solares, e a meio do portão principal, o brasão de Coimbra e um coração de filigrana, de ferro forjado,



Casa do Minho



Praça Doutor Salazar



Casa do Ribatejo

com as quinas da nossa bandeira a dizerem o nacionalismo que presidiu à obra.

* * *

A Avenida do Estado Novo fica em frente. A direita, a casa solarenga da Beira sai da horta e do pomar que a rodeiam.

Não faltam na construção o beirado, a sacada de granito, os candeeiros ladeando a entrada nobre.

Defronte, a Casa do Minho, branca, graciosa, com a latada em redor e em baixo, num jardim, despontam sardinheiras vermelhas. As laranjeiras crescem em volta, as janelas de correr são abrigadas por portas de madeira onde abriram corações, e na parede, em azulejos tão pequeninos como os habitantes d'êste Portugal Novo, aconse-

lha-se: «Nunca deixes para amanhã o que puderes fazer hoje».

Ainda na Avenida do Estado Novo, onde as ervas espreitam no pavimento lageado, vê-se a Casa da Beira Baixa, com a chaminé ampla, o vaso empoleirado em mísula tósca, o beirado vermelho e junto do cunhal a lição: «Não morre de fome quem é trabalhador».

A Casa do Ribatejo fica em frente, côr de rosa, alegre, alpendrada, com o nicho na parede a falar da fé dos moradores. E como isto não chegasse para dar encanto à vivenda ribatejana, há um azulejo junto da entrada, assinado por Camilo, onde se lê: «Não há crianças mais crianças do que as mães».

* * *

Estamos na Praça Doutor Salazar, a mais pequena de Portugal, e uma das poucas —



Uma rua



Praça Doutor Salazar



Avenida do Estado Novo

senão a única —, que ostenta o nome do salvador da nacionalidade. Paremos um pouco no alpendre da Igreja de Santa Isabel, e observemos a praça curiosa: a meio, uma fonte esférica que lembra a das Portas de Moura, em Évora. Quatro bicas saem de quatro corações vermelhos, e a água canta quando corre para os cântaros de barro.

Além das casas do Ribatejo e da Beira Baixa, vê-se a da Beira Litoral, esta com o painel da



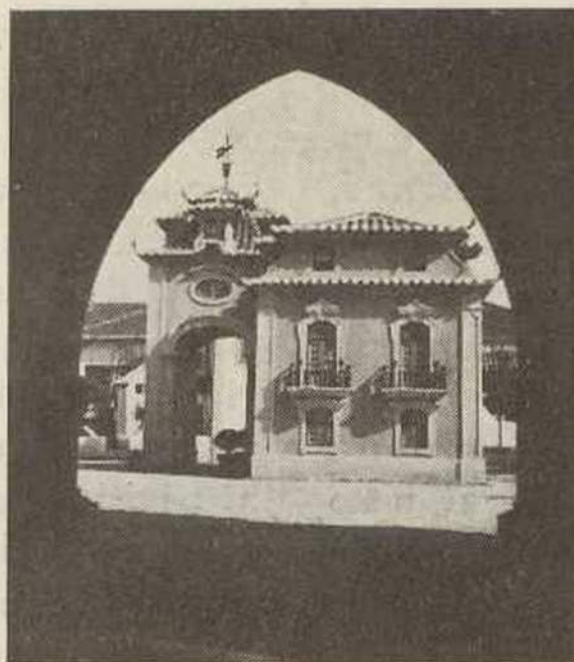
Casa de Lisboa e Cruzeiro

Senhora da Encarnação e a legenda: «Um operário de pé é maior que um fidalgo de joelhos».

A Casa da Estremadura, branca e alegre, guarnece a praça. Tre-pam as flores pelos cunhais, e, à entrada,

não falta a argola para prender o jumento, companheiro inseparável da gente saloia. Uma frase de Damião de Gois enobrece a moradia: «Vale mais um exército de ovelhas comandado por um leão, que um exército de leões comandado por uma ovelha».

Do outro lado, a Casa do Caramulo, quâsi inteiramente revestida de telhas verdes, com o elogio da terra portuguesa feito por Ramalho: «Nada há no mundo mais saborosamente aprazível para um coração lusita-



Casa de Lisboa

vestindo as paredes brancas, e a torre si-

neira onde não falta o catavento. A porta vermelha, abrigada pelo alpendre característico, alegra as almas, e, a um lado, o pelourinho mostra que a justiça não é tão má que não tenha duas pombas de

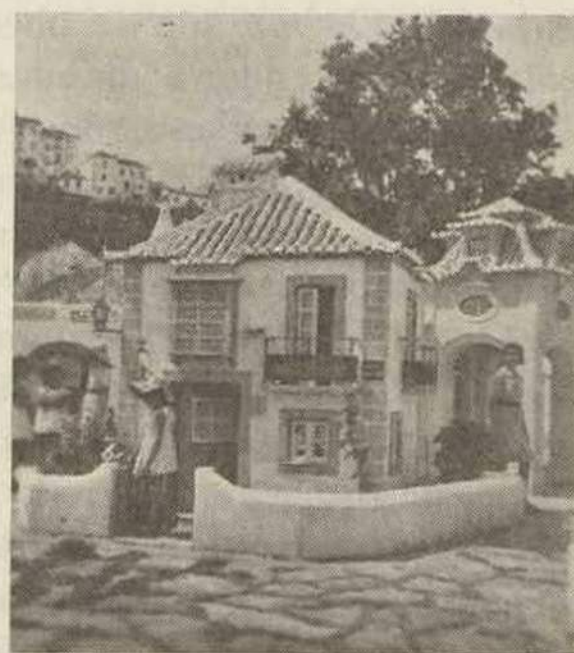


Casa do Caramulo

no, do que viajar simples, modesta, obscuramente em Portugal».

Fica próximo a Casa do Reitor, defronte da capelinha que lhe confiaram, com a sineta que há-de chamar os devotos. É simples como o morador, mas amorosa e íntima, com a adufa a cobrir a janela e as reixas de madeira nas varandas.

Mirêmos a igrejinha, com um altar «renascença», a pia baptismal, azulejos re-



Casa do Reitor

vestindo as paredes brancas, e a torre si-

neira onde não falta o catavento. A porta vermelha, abrigada pelo alpendre característico, alegra as almas, e, a um lado, o pelourinho mostra que a justiça não é tão má que não tenha duas pombas de granito a perdoar a maldade dos homens... Por detrás da igreja, espreitam num cerro as velas brancas dum moí-no, as abóboras da casa do moleiro e as muralhas dum castelo medieval, com a bandeira tarjada de verde, tendo a meio de quatro castelos um coração vermelho.

Seguindo por uma ruazita estreita, fica-nos à direita a Casa da «Sempre-Noiva», alusiva àquela noiva cheia de bondade que não teve quem lhe saboreasse o perfume, e, defronte, as paredes côr de rosa da Casa de Lis-



Casa de Évora

na Praça Carmona, ampla, com um cruzeiro a meio, a Casa de Évora a lembrar a igreja de São Braz, e na arcada gótica uma frase de Salazar: «A vontade de obedecer, única escola para aprender a mandar».

Defronte, a Casa do Alentejo, muito branca, com a brazeira, as loiças de estanho e arame, e o mobiliário azul, salpicado de flores de loendro.

Ainda na Praça Carmona, a «Casa da Venda», onde mora o lojista que vende selos, postais e recordações d'este Portugal de crianças. Num cunhal, um relógio de sol conta o tempo, e num outro o conselho: «Quem quer ver progredir os seus negócios, trata deles; quem quer que eles não progridam, encarrega deles os outros».

Num dos tôpos da praça que tem o nome do Chefe do Estado, vê-se a Casa Minhota, com o alpendre em volta, as janelas de cor-

boa, com ferros forjados, trapeiras pombalinas, arcarias elegantes e uma sala adamsada com mobiliário da época, não vão reclamá-lo os moradores...

E estamos

Do outro lado da praça, a Casa Algarvia, com a chaminé rendilhada, as janelas mouriscas, e em volta crescem a piteira, a figueira e a amendoeira.

Da açoteia, vê-se todo o

«Portugal dos Pequenitos», e a casa é toda ela o Algarve, onde os versos de João Lúcio — o poeta de Olhão —, apregoam:

«Terra dourada, onde as tardes caem mansas
e onde os lírios são amigos das crianças!»

Ao lado ficam as alminhas alpendradas da Rainha Santa, com a bondosa princesa a desfolhar as rosas do milagre, e logo a seguir a Casa Trás-os-Montes, onde no dizer de Teixeira Pascoais:

..... «Fazem as águias o seu ninho
E abrem ao sol divino, as grandes azas,
os ares agitando, em borborinho».

Percorrido vagorosamente o bairro, chegámos à Praça D. Afonso Henriques, onde levantaram a estátua do fundador da nacionalidade. Dois bancos de pedra ladeiam o monumento, em frente o mosteiro com o portal romano-gótico, a rosácea, a torre ameçada e a do relógio. Vista a igreja, entra-se na livraria do convento, onde se vêem centenas de livros ofere-



Solar do Minho



Casa da Venda



Casa da Venda



Alminhas



Casa do Alentejo

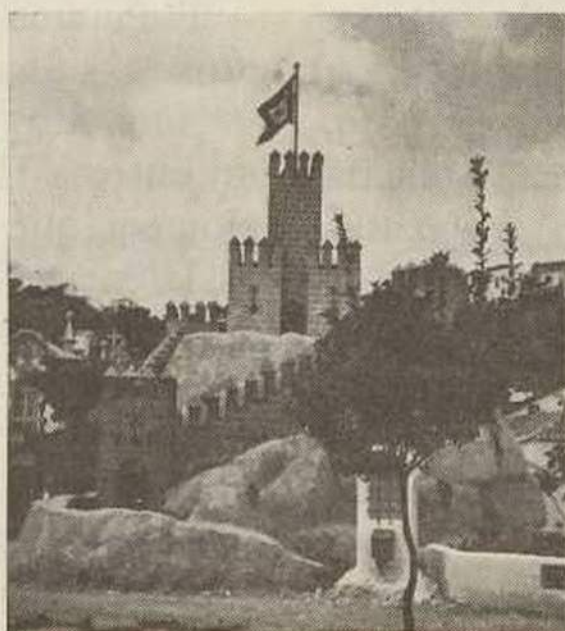


Casa da Nazaré

cidos aos «fradezinhas», e depois o a do Minho onde à entrada se lêem os versos de Eugénio de Castro:

claustrado, com o sol a doirar as elegantes ogivas. Ao lado fica a cerca conventual, com a nora ao meio, a picota a sair do hortejo, o espigueiro ao lado da eira, o alpendre tósco para o cão de guarda, a água a cantar por toda a parte e as aves a saltitarem nos beirados.

Voltêmos à Praça de D. Afonso Henriques e, diante do mosteiro, admiremos as construções:—à direita, a casa de Vila do Conde, a do Douro onde não falta a cave para o vinho, a do Alentejo, a de Évora e



Castelo

«Sê benvindo nesta casa
Se és deveras meu amigo
Entra, abraça-me, descança
Senta-te à mesa comigo».

¿E a casa da Nazaré, moradia humilde da gente do mar, branca como a alma dos pescadores, com um painel da Virgem Santíssima e outro a recordar o milagre de D. Fuas?

Uma linha férrea leva-nos às minas do Cabo Mondego, galeria subterrânea construída pelos engenheiros daquela empresa, e num monte escavado, junto dum «dolman»



Moinho de vento



Casa da Estremadura



Casa do feitor e ovel

que os romanos lá deixaram, espreitam as «feras», representadas por uma pobre raposa...

Umas alminhas acompanham o pastor, cuja canção ficou gravada em azulejos, e ao lado corre no aqueduto a água que abastece este Portugal pequeno — miniatura do Portugal onde vivemos.

* * *

A Avenida Nuno Álvares, ladeada de árvores floridas, mostra-nos um solar minhoto, onde vai ser instalado um museuzinho. S. Bento da Porta Aberta é o padroeiro da casa, onde não falta a pedra brazonada, o sino, a lareira, o jardim, a casa do feitor e as acomodações para os criados, e também a casa da ovelha, do porco, da cabra, do pato, do pombo, do coelho e da vaca, animais pequeninos que parecem feitos propositadamente para regalo da pequenada.

E estamos no Largo 28 de Maio, alegre, cercado de bancos, com o coreto ao meio, e em volta, escritos em azulejos, versos populares, ingênuos mas portuguesíssimos como tudo.

A «Casa da Criança» — de modelo igual a quatro que vão construir-se em Coimbra —, é o edifício principal do Largo 28 de Maio e outra obra de assistência interessantíssima, onde vai funcionar um externato para crianças pobres.

Junto a um ribeiro, fica a casa do moleiro,

onde não falta a horta, o forno para cozer pão e os versos de Augusto Gil:

«Comer pão negro, pão duro
Beber o leite das piaras
Pão de centeio é escuro
Mas põe as almas às claras...»

O ribeiro canta, passa uma ponte, alarga, forma uma ilha, e vai alimentar a azenha. Um salgueiro beija as águas do rio que, como todos, vai dar ao mar, onde se vê um barco com o nome «Pátria», junto do farol da Barra de Aveiro.

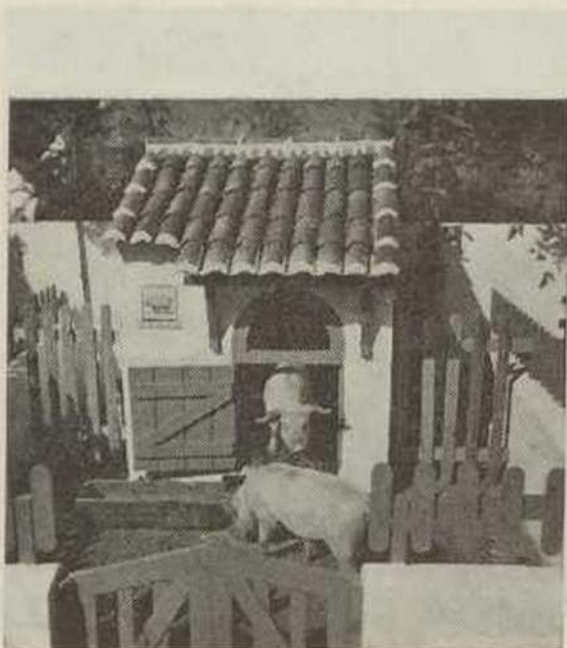
* * *

Tínhamos visto o «Portugal dos Pequenitos» — duas horas de visita.

Num alto o mosteiro da Rainha Santa e no outro a Universidade onde foi educado o Homem que realizou a prodigiosa obra de assistência que se vê em Coimbra.

Quando ao cair do meio dia olhámos a frontaria da igreja conventual, os olhos fixaram-se num muro branco, onde se lê a frase de Oliveira Martins: «Portugal é um anfiteatro levantado em frente do Atlântico, que é uma arêna. A vastidão do circo desafia e provoca tentações aos espectadores, arrastando-os afinal à laboriosa empresa das navegações, que era para eles um destino desde que a política os destacara do corpo da Península».

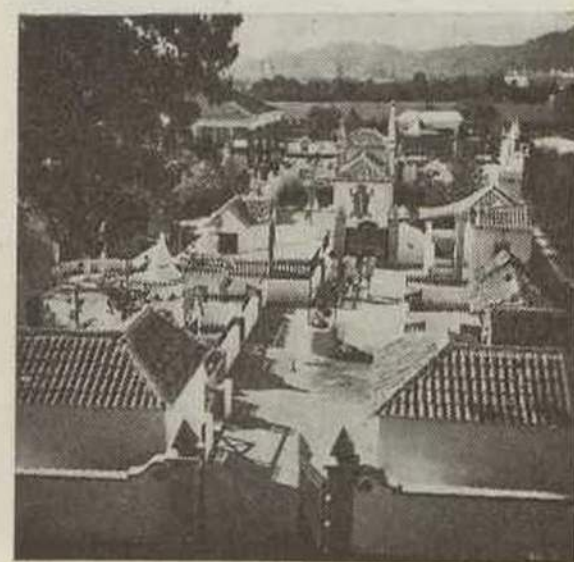
.....



Pocilga



Pátio da criação



As trazeiras das casas

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

P. n.º 781 — Peço dizer-me quanto deve pagar por transferência de cais, uma remessa, carregada num vagão, com o peso de 7400 quilos, em regime de detalhe, não havendo operações de carga nem descarga por parte da Companhia. A meu ver, deve pagar 37\$65 por evoluções e manobras, não devendo cobrar-se operações que a Companhia não efectuou. Faço esta consulta por haver certa divergência na forma como se tem procedido: terem pago os requisitantes 1\$00 por tonelada, quando no meu entender devem pagar \$40. Peço esclarecer.

R. — Corresponde a taxa de 94\$05 assim discriminada: (supõe-se que se trata de uma transferência em estação do M. D.).

Manutenção 1\$00 \times 11 \times 7,40	81\$40
Adicional de 10 %	8\$14
	89\$54
Adicional de 5 %	4\$48
	94\$02
Arredondamento	\$03
Total	<u>94\$05</u>

Segundo a doutrina do Artigo 6.º da Tarifa de Despesas Acessórias, só não há que cobrar as taxas de carga e descarga, quando estas operações tiverem sido feitas por pessoal dos donos.

P. n.º 782 — Devo considerar como taras, para efeito de aplicação do multiplicador 6, uma caixa com sacaria vazia e nove caixas vazias, apresentando o expedidor uma carta de porte de vinte sacos de açúcar e outra de dez caixas de massa?

O expedidor prontifica-se a abrir a caixa para que se verifique que leva apenas vinte sacos vazios.

R. — Para efeito de aplicação do multiplicador 6, não se podem aceitar os sacos acondicionados nas caixas, por impossibilidade prática de conferência.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 727 — Estabelece o preço a cobrar pela pesagem de carros de carga na báscula que se encontra instalada em Cais do Rêgo (Campo Pequeno).

Aviso ao Público A. n.º 728 — Anula a Tarifa Especial n.º 13 — Grande Velocidade, sobre transporte de automóveis e de motocicletas com carro anexo para condução de passageiros, e de automóveis inscritos em corridas.

Aviso ao Público A. n.º 729 — Anuncia o encerramento dos Postos de Despacho de «Coimbra-Baixa» e «Coimbra Santa Cruz».

Aviso ao Público A. n.º 730 — Anuncia o encerramento provisório do Despacho Central de Sabugal.

Aviso ao Público A. n.º 731 — Anuncia a suspensão, nas linhas da Companhia, das tarifas especiais e do capítulo da tarifa especial que a seguir se indicam:

Tarifa Especial n.º 2-C — Bilhetes de fim de semana.

Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros — Capítulo I — Viagens de Grupos de Excursionistas em comboios regulares.

Tarifa Especial n.º 101 — G. V. — Bilhetes de excursão com itinerários escolhidos pelos passageiros.

Aviso ao Público A. n.º 732 — Prolonga por mais 2 horas o horário da entrega de remessas chegadas, nas estações da Rede Geral, tornando extensivo aos domingos e dias de feriado, para recepção e entrega de expedições, o mesmo horário em vigor nos dias úteis.

Aviso ao Público A. n.º 733 — Anula, desde 25 de Maio de 1942, o Aviso ao Público A. n.º 468, que estabelecia a venda de bilhetes especiais de ida e volta das estações desde Viana do Castelo até Midões para Porto e Braga, ou vice-versa.

Aviso ao Público A. n.º 734 — Suspende, desde 15 de Maio de 1942, o Aviso ao Público A. n.º 647, que permitia em qualquer estação da rede, reservar, desde a origem dos comboios, lugares de 1.ª ou de 2.ª classe, para serem ocupados a partir de estações intermédias.

Aviso ao Público A. n.º 735 — Anuncia a abertura à exploração, no dia 1 de Junho de 1942, do apeadeiro de Custiód-Araújo, situado ao quilómetro 14,320 da linha de Cintura do Porto.

Aviso ao Público A. n.º 736 — Anuncia a suspensão, a partir de 22 de Maio de 1942, e até aviso em contrá-

rio, das tarifas especiais e dos capítulos de tarifas especiais que a seguir se indicam:

Tarifa Especial Interna n.º 7 — Grande Velocidade — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros — Capítulo II — Viagens de grupos de estudantes, de pupilos das instituições de beneficência e de filiados da «Mocidade Portuguesa»; — Capítulo VII — Viagens individuais de estudantes, para gozo de férias.

Tarifa Especial Interna n.º 1 — Grande velocidade (Em vigor nas linhas do Sul e Sueste) — Capítulo I — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Tarifa Especial Interna n.º 1 — Grande Velocidade (Em vigor nas linhas do Minho e Douro) — Capítulo I — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

Tarifa Especial n.º 107 — Grande velocidade — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos.

1.º Aditamento ao 19.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Suspende, a partir de 23 de Abril de 1942, o serviço de remessas de vagão completo de e para o Despacho Central de Campo Maior.

20.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece o transporte de mercadorias, em serviço combinado com o Sr. Manuel Domingos de Horta, entre a estação de Pias, o Despacho Central de Aldeia Nova de S. Bento e Vila Verde de Ficalho.

22.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, em serviço combinado com a Empresa «Auto-Viação da Murtosa, L.ª», entre a estação de Estarreja e o Despacho Central de Murtosa.

1.º Aditamento ao 36.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Suspende, a partir de 2 de Maio de 1942, o serviço de remessas de vagão completo de e para o Despacho Central de Niza.

1.º Aditamento ao 51.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Suspende, a partir de 2 de Maio de 1942, o serviço de remessas de vagão completo e o de volumes de peso indivisível igual ou superior a 500 quilogramas de e para o Despacho Central de Almeirim.

Comunicação-Circular n.º 77 — Estabelece a isenção de depósito pela requisição de vagões para remessas a expedir por determinadas entidades militares.

Comunicação-Circular n.º 78 — Estabelece a isenção de depósito pela requisição de vagões para remessas a expedir por determinadas entidades militares.

Anula a Comunicação-Circular n.º 77.

Aditamento n.º 68 à Classificação Geral — Elimina da Classificação a nota n.º 17 inserta no final deste diploma.

Aditamento n.º 69 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário aplicável às rubricas da Classificação Geral: «Amêndoa comum sem casca» e «Miolo de amêndoa».

Aditamento n.º 70 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído às rubricas «serradura de madeira, limpa» e «toros de eucalipto ou de pinho nacional do comprimento máximo de 1 metro» e suprime a concessão estabelecida na nota (2) do 32.º Aditamento à Classificação Geral.

3.º Aditamento à Tarifa Especial A. de Grande e Pequena Velocidade — Altera a doutrina das 10.ª, 12.ª, 13.ª, 14.ª e 15.ª Condições Comuns a todos os Capítulos desta Tarifa.

12.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 5 — Grande Velocidade — Substitui, a partir de 15 de Maio de 1942, as disposições do § 2.º do Artigo 2.º do Capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 5 — Grande Velocidade, respeitante à ocupação de lugares de luxo nas carruagens de propriedade da Companhia Internacional dos Wagons-Lits ou por ela exploradas.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros (Bilhetes de assinatura) — Determina que deixam de aplicar-se os preços desta Tarifa, correspondentes ao apeadeiro de Leixões-Serpa-Pinto, que foi encerrado à exploração. E, a partir de 1 de Junho de 1942, cria novos bilhetes de assinatura dos Capítulos III e IV, para as procedências ou destinos entre Porto ou Campanhã e Custió e entre Leixões e Custió.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 252 — Refere-se às alterações das condições para o transporte de volumes de comprimento superior a 6^m,5, efectuados ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de p. v. e para o transporte de amostras de minério consignadas ao Museu e Laboratório Mineralógico e Geológico da Universidade de Lisboa.

Comunicação-Circular n.º 253 — A partir de 1 de Janeiro de 1942 foi revogada a autorização concedida à «Booth Line» para a venda de cupões de 1.ª classe válidos para os percursos Porto a Pampilhosa, Pampilhosa a Lisboa e Viana do Castelo a Porto.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 766 (Repartição de Material). — Trata do aumento de encerados destinados a cobrir remessas de cal e sal.

Comunicação-Circular n.º 767 (Repartição de Material). — Trata das cargas autorizadas nos vagões frigoríficos dos «Transportes Manuel B. Vivas», quando circulem nos comboios de passageiros ou de mercadorias.

ESTATÍSTICA

Percurso quilométrico

Referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1941

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1941		Percurso efectivo em		Diferenças em 1941		Percurso efectivo em		Diferenças em 1941		
	1940	1941	A mais	A menos	1940	1941	A mais	A menos	1940	1941	A mais	A menos	
Outubro.....	De passageiros..	388.227	309.434	—	78.793	118.191	108.062	—	10.129	118.155	152.286	34.131	—
	De mercadorias	286.655	304.099	17.444	—	37.382	32.750	—	4.632	112.198	103.521	—	8.677
	Em manobras..	87.562	93.242	5.680	—	27.180	27.388	208	—	37.709	41.642	3.933	—
	Totais..	762.444	706.775	23.124	78.793	182.753	163.200	208	14.761	268.062	297.449	38.064	8.677
Total das diferenças em 1941		A menos:		55.669		A menos:		14.553		A mais:		29.387	
Novembro...	De passageiros..	382.863	287.851	—	95.012	121.540	109.828	—	11.712	121.063	156.480	35.417	—
	De mercadorias	302.807	306.563	3.756	—	34.955	31.048	—	3.907	106.549	109.438	2.889	—
	Em manobras..	95.440	96.598	1.158	—	27.193	27.550	357	—	36.888	43.611	6.723	—
	Totais..	781.110	691.012	4.914	95.012	183.688	168.426	357	15.619	264.500	309.529	45.029	—
Total das diferenças em 1941		A menos:		90.098		A menos:		15.262		A mais:		45.029	
Dezembro...	De passageiros..	346.445	277.459	—	68.986	116.500	106.017	—	10.483	115.994	151.168	35.174	—
	De mercadorias	285.355	298.706	13.351	—	35.150	29.521	—	5.629	88.882	79.997	—	8.885
	Em manobras..	95.867	94.814	—	1.053	26.336	27.159	823	—	30.661	37.853	7.192	—
	Totais..	727.667	670.979	13.351	70.039	177.986	162.697	823	16.112	235.537	269.018	42.366	8.885
Total das diferenças em 1941		A menos:		56.688		A menos:		15.289		A mais:		33.481	
Desde Janeiro	De passageiros..	4.384.633	3.775.198	—	609.435	1.437.288	1.220.179	—	117.109	1.424.190	1.884.045	459.855	—
	De mercadorias	3.096.705	3.414.091	317.386	—	422.398	378.900	—	43.498	1.167.780	926.234	—	241.546
	Em manobras..	1.013.852	1.084.984	71.132	—	322.846	315.667	—	7.179	363.819	422.668	58.849	—
	Totais..	8.495.190	8.274.273	388.518	609.435	2.182.532	2.014.746	—	167.786	2.955.789	3.232.947	518.704	241.546
Total das diferenças em 1941		A menos:		220.917		A menos:		167.786		A mais:		277.158	

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Novembro de 1941

no mês de Dezembro de 1941

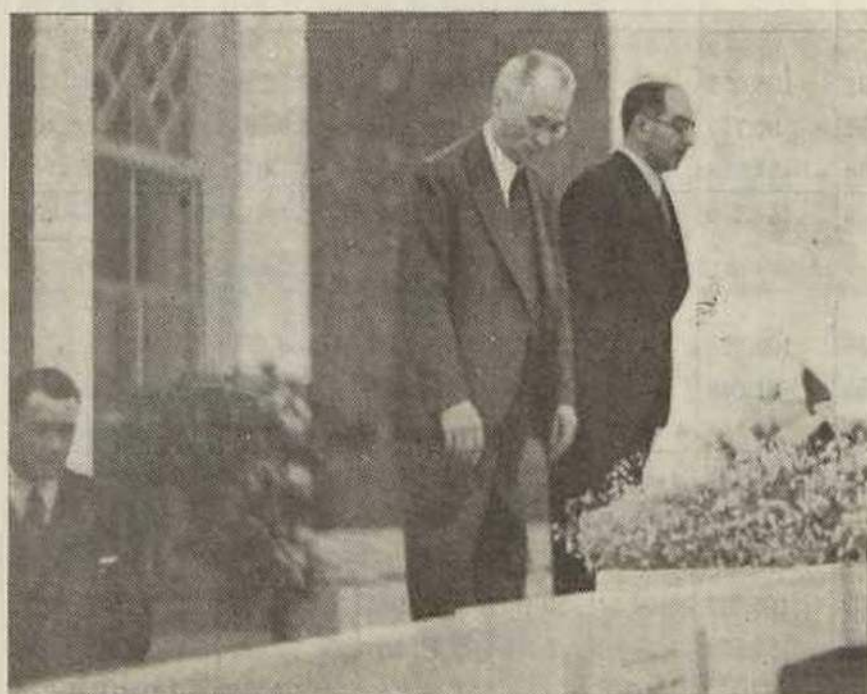
	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8 ...	5.309	5.336	1.957	2.026	3.024	2.651
» » 9 » 15...	4.788	4.373	1.752	1.761	2.425	2.054
» » 16 » 22..	4.939	4.817	1.790	1.886	2.117	1.902
» » 23 » 31...	5.306	5.429	1.976	2.042	2.095	2.000
Total	20.342	19.955	7.475	7.715	9.661	8.607
Total do mês anterior	21.950	20.983	7.594	8.015	12.517	10.198
Diferenças	-1.608	-1.028	-119	-300	-2.856	-1.591

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8	5.657	5.179	1.958	2.081	2.072	1.864
» » 9 » 15	5.074	5.004	1.886	1.853	2.000	1.616
» » 16 » 22	4.819	4.754	1.947	1.813	1.711	1.444
» » 23 » 31	6.276	5.846	2.111	2.133	2.279	1.868
Total	21.826	20.783	7.902	7.880	8.062	6.792
Total do mês anterior	20.342	19.955	7.475	7.715	9.661	8.607
Diferenças	+1.484	+828	+427	+165	-1.599	-1.815

Factos e Informações

O «Salão de Caminhos de Ferro» da Exposição Técnica Alemã

A convite da Direcção dos Caminhos de Ferro Alemães — Secção de Turismo —, o «Salão de Caminhos de Ferro», da Exposi-



O Director dos Caminhos de Ferro Alemães, Sr. Metzkow, saúda os assistentes

ção Técnica Alemã, que recentemente se realizou com grande êxito no Instituto Superior Técnico de Lisboa, foi visitado na noite de 8 de Maio findo, por altos funcionários da Direcção Geral de Caminhos de Ferro,



A sala dos Caminhos de Ferro na Exposição Técnica Alemã

representantes das Administrações e Direcções das empresas ferroviárias portuguesas e por muitos funcionários superiores das mesmas empresas.

Antes de iniciar-se a visita, o Director dos Caminhos de Ferro Alemães, Sr. Metzkow, saudou os visitantes e, depois de descrever a importância dos caminhos de ferro na economia do Reich, referiu-se a algumas das mais recentes realizações da técnica e da indústria alemãs, indicando as vantagens que resultaram da sua aplicação na grande rede ferroviária alemã e acentuando que não devem ser considerados como produtos de



Examinando as amostras de materiais expostas

substituição ocasional, mas sim como materiais modernos que já prestaram as suas provas e que, sob muitos pontos de vista, demonstraram superioridade em relação aos empregados até agora.

Seguidamente os visitantes examinaram demoradamente as amostras de materiais e os produtos manufacturados expostos — aplicações de várias ligas metálicas leves, da borracha e da resina sintéticas, da lã celulósica, do vidro, do papel, etc. — muitos dos quais os surpreenderam pela novidade e perfeição técnica atingida.

Após a visita foi servida uma ceia fria, durante a qual o Administrador da C. P., Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Mário Costa, em nome dos visitantes, saudou os Caminhos de Ferro Alemães na pessoa do Director, Sr. Metzkow, agradeceu a gentileza do convite e exprimiu o agrado de todos pelo que lhes fôra dado admirar.

A Previdência do Ferro-Viário Reformado

Da Associação de Socorros Mútuos «A Previdência do Ferro-Viário Reformado» recebemos o Relatório, Balanço e Contas da sua Gerência de 1941.

Mostra-nos aquêle documento, por forma breve, mas em que não é prejudicada a clareza, o que foi o movimento desta Associação nesse ano.

Dentre a vária matéria exposta, julgamos de referir, pela sua importância, a relativa aos subsídios pagos. O número destes subsídios foi de 174, dos quais 160 foram de reformados e incapacitados e 14 por falecimento; o seu total atingiu a importante verba de 766.983\$50.

Ressalta também, pela sua importância, a criação da Caixa de Auxílio desta Associação. Logo nos últimos 4 meses de 1941, a aplicação do capital de 100.000\$00 facultou à Associação o juro de 9.130\$60.

Ateneu Ferroviário

No dia 30 de Maio, com a visita oficial da Imprensa, foi inaugurada a nova sede do

Ateneu Ferroviário, na Travessa do Fala Só, próximo da Avenida da Liberdade.

Trata-se de um acontecimento que merece registo especial, pois marca na vida desta prestimosa colectividade uma importante jornada, alcançada mercê do persistente labor e da muita dedicação dos seus corpos dirigentes. Estão, pois, de parabens, todos os sócios do Ateneu pelos melhoramentos, que beneficiaram consideravelmente a sua Associação.

Para comemorar dignamente tão importante facto da sua vida, o Ateneu promoveu no dia 31 de Maio, depois do encerramento



Alguns elementos dos corpos directivos do Ateneu Ferroviário e o Sr. Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral, por ocasião da sessão solene de inauguração da nova sede do Ateneu

da antiga sede, uma brilhante sessão solene, presidida pelo sr. Vasco de Moura, em representação dos Ex.^{mos} Srs. Presidente do Conselho de Administração e Director Geral.

O *Boletim da C. P.* felicita os dirigentes do Ateneu por verem realizado, finalmente, o seu sonho acalentado há muitos anos e faz votos por que novos empreendimentos sejam coroados do mesmo êxito.



Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Augusto Pais Ferreira
Chefe de Desenhadores
Admitido como Desenhador Auxiliar
em 27 de Maio de 1902



Joaquim Ferreira
Guarda de estação
Admitido como Carregador
em 8 de Janeiro de 1902



Albertina Pais
Guarda de P. N.
Admitida como Guarda de P. N.
em 26 de Maio de 1902.



Alexandrina da Conceição
Guarda de P. N.
Admitida como Guarda de P. N.
em 26 de Maio de 1903

Actos dignos de louvor

No dia 28 de Março último, após a chegada do comboio 703 à estação da Régua, o Empregado Principal da 10.^a Secção do Serviço de Conservação, José Bacelar Viana Bastos, encontrou sobre a mala de um passageiro que daquele comboio ali se apeara um relógio «Cortebert», novo, com corrente de prata.

Preguntou aquele agente ao referido passageiro se o relógio e a corrente lhe pertenciam. Como lhe fôsse respondido negativamente, apressou-se o Sr. Bastos a entregá-los ao Chefe da estação, não se esquecendo, no entanto, de avisar os nossos revisores e os da Companhia Nacional e a patrulha da Guarda Nacional Republicana, para, no caso de terem conhecimento de alguém que se queixasse da falta daqueles objectos, lhe dizerem que o Chefe da estação os tinha em seu poder, para entrega ao dono, mediante provas.

Pela Divisão da Exploração foi elogiado o Inspector Sr. José Júlio Grandela de Carvalho, pelo muito zelo votado aos interesses da Companhia.

Antónia Taborda, Guarda de P. N., foi elogiada pela Divisão da Via e Obras porque, quando se en-

contrava no seu posto no dia 13 de Fevereiro último, para fazer sinal ao comboio n.º 1162, notou uma pancada à passagem daquele comboio ao Km. 169,900-B. B. Dirigindo-se àquêle ponto, encontrou um carril partido, do que avisou imediatamente o chefe do distrito 129.

Pela Divisão da Exploração foi elogiado o factor de 1.^a classe, Sr. Leopoldo Lopes Sobreiro, actualmente exercendo o cargo de agente de transmissão, que aos interesses da Companhia tem dedicado, nesta qualidade, o melhor da sua atenção.

Foram gratificados com um dia de vencimento, pela maneira como trabalharam na extinção do incêndio que, no dia 14 de Fevereiro p. p., se manifestou no vagão L 31983, que se encontrava carregado de carvão na estação de Évora-Monte, os seguintes agentes: Manuel Jerónimo Ravasqueira, Chefe de distrito; José de Oliveira, Sub-chefe de distrito; Alberto José Rêgo, Idem; Joaquim Lourenço Bâtista e Etelvino José Cortes, Assentadores; José João Lopes, Auxiliar ferramenteiro; Laurentino José Oliveira, Joaquim Dias da Silva, António Dias da Silva, António Ambrósio, Pompílio Branco e Manuel das Neves Cruz, Auxiliares.

Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito

Em Abril

José Tavares, Assentador. Premiado com 250\$00, por se ter classificado em 1.º lugar nos exames para Sub-chefes de distrito, efectuados em Março último.

Exames

Em Março

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

José Tavares, 15 valores; António Pires Santos e Joaquim Ferreira, 14 valores; Francisco Amaro e Alexandre Bento, 13 valores; Joaquim Garrido Martins, Jacinto Colaço e José Francisco Coelho, 11 valores; Raúl António Carvalho e António Serafim Gonçalves, 10 valores.

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Abril

Servente dos Escritórios Centrais: o Agulheiro de 3.ª classe, Jerónimo Gil Parente Correia.

Servente do Depósito de Impressos: o Carregador, Luís Guilherme Nobre Bonvalot.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Março

Limpadores, do quadro: Bernardo Pinto, Avelino da Silva Araújo, Severino Tavares e Francisco José Ferreira.

Guarda, do quadro: José Filipe.

VIA E OBRAS

Em Janeiro

Auxiliar permanente: Manuel Rosa.

Em Março

Chefe de Secção da Via e Obras: Gumerzindo Ferreira Gonçalves.

Mudanças de categoria

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Março

Para:

Fogoeiro de locomóvel: o Fogoeiro de 1.ª classe, Joaquim dos Santos,

Transferências

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Maio

Mário Parreira Alves, Empregado de 2.ª classe, da Divisão de Material e Tracção, para a Secretaria da Direcção Geral.

Reformas

Em Março

EXPLORAÇÃO

Antenôr José Lopes, Escriurário de 2.ª classe, de Valença.

José Francisco Gomes, Fiel de 2.ª classe, de Lisboa-R.

Joaquim Nunes, Condutor principal, de Barreiro.

Jesuino Gonçalves, Condutor principal, de Beja.

Guilhermino do Nascimento, Agulheiro de 1.ª classe, de Campanhã.

MATERIAL E TRACÇÃO

Francisco Pedro da Cruz, Maquinista de 2.ª classe.

Bento Evangelista Vitorino, Maquinista de 3.ª classe.

Alfredo Medeiros, Maquinista de 3.ª classe.

Manuel de Matos, Fogoeiro de 1.ª classe.

Joaquim Elias Ferreira, Guarda.

VIA E OBRAS

Luís Ferreira, Chefe do distrito 83, Chelas.

António Correia, Chefe do distrito 232, S. Marcos.

José Santana, Assentador do distrito 36, Elvas.

João de Oliveira, Assentador do distrito 51, Albergaria.

Manuel dos Santos, Assentador do distrito 67, Mogofores.

Guilhermina Lopes, Guarda de P. N. do distrito 5/5.ª, Guia.

António de Jesus, Guarda de P. N. do distrito 83, Chelas.

Inês da Conceição, Guarda de P. N. do distrito 87, Benfica.

Falecimentos

Em Março

EXPLORAÇÃO

† *Joaquim Barbosa de Almeida*, Arquivista principal dos Serviços Gerais.

Nomeado Carregador em 21 de Fevereiro de 1913, foi promovido a Ajudante de arquivista em 1 de Ja-

neiro de 1916 e Arquivista principal em 1 de Julho de 1940.

† *António da Costa*, Distribuidor de 2.^a classe dos Serviços Técnicos.

Admitido como Servente suplementar em 27 de Fevereiro de 1910, foi nomeado efectivo em 1 de Setembro de 1910, tendo passado a Ajudante de distribuidor em 1 de Julho de 1924 e, finalmente, promovido a Distribuidor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1931.

† *Artur Alves Coelho*, Revisor de 3.^a classe, de Campanhã.

Admitido como Carregador suplementar em 14 de Janeiro de 1926, foi nomeado Revisor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *José Antunes Bernardo*, Guarda-freio de 2.^a classe, de Beja.

Admitido como Carregador suplementar em 9 de Novembro de 1925, foi nomeado efectivo em 21 de Novembro de 1928 e Guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1930.

† *Francisco Martins Ferreira*, Agulheiro de 3.^a classe, de Braço de Prata.

Admitido como Carregador suplementar em 18 de Setembro de 1927, foi nomeado efectivo em 21 de Abril de 1936 e promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Julho de 1938.

† *Luiz Pereira*, Carregador, de Vila Meã.

Admitido como Carregador suplementar em 2 de

Agosto de 1924, foi nomeado efectivo em 23 de Setembro de 1928.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *José Lopes Bento*, Fogueiro de 2.^a classe no Depósito de Campolide.

Admitido em 24 de Janeiro de 1928 como Limpador suplementar e nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1937.

VIA E OBRAS

† *João da Cruz*, Assentador do distrito 7, Carregado.

Admitido como Assentador em 21 de Novembro de 1912.

† *Manuel Carvalho*, Assentador do distrito 71, Quintans.

Admitido como Assentador em 21 de Fevereiro de 1912.

† *Joaquim Fernandes*, Assentador do distrito 127, Fundão.

Admitido como Assentador em 1 de Abril de 1918.

† *Maria de Jesus*, Guarda de P. N. do distrito 87, Benfica.

Admitida como Guarda de P. N. em 21 de Julho de 1917.



† Joaquim Barbosa de Almeida
Arquivista Principal



† José Lopes Bento
Fogueiro de 2.^a classe



† Artur Alves Coelho
Revisor de 3.^a classe



† Manuel Carvalho
Assentador

10 — Um *mistério*: Porque é que eu *gosto* de jogar se sei que a sorte sai sempre aos outros? — 3-2.

11 — A *voragem* infernal da vida presente é o maior «*escolho*» de muita gente — 3-2.

12 — Com a ajuda de Deus mesmo nas *trevas* sigo o caminho do bem — 3-2.

13 — O *inferno* é a morada dos maus; o céu a dos bons; *prefiro*, no entanto, que Deus me conserve a de cá — 3-2.

14 — Quando «*pego*» num jornal *aprecio* num minuto as verdades que êle traz — 3-2.

Transpostas: 15 — *Cultivar* uma amizade não é difícil; o que é difícil é saber se isso nos pode dar um prazer *incomparável* — 2.

16 — *Romper* de frente com os falsos amigos revela acção *extraordinária* dum carácter bem formado — 2.

17 — *Abrir* os olhos, fechar a boca e tapar os ouvidos é o mais *singular* e proveitoso dos partidos — 2.

18 — *Navegar* em águas revoltas só o faz o mais *insigne* dos nautas — 2.

Resposta à letra

(problema)

19 — Não sei se conhecem o sr. Anibal P. Fernandes, o «*Labina*», o «*Terco*» e, por fim, o «*Paladino*», que em tempos foi colaborador assíduo dos Problemas recreativos do Boletim.

O sr. Anibal era, nesse tempo, muito dado a coisas enigmáticas.

Uma sua colega, que lhe conhecia êsse fraco, encontrando-o, certa vez, em maré de bom humor, lembrou-se de o meter em embaraços: — Então como vai o sr. Anibal e as suas vinte primaveras? — perguntou em tom chistoso. E, sem dar tempo a que o seu interlocutor contestasse, rematou: — Se eu tivesse nascido 7 anos antes e o senhor 7 depois, seríamos ambos da mesma idade.

— Assim é, minha senhora, disse Anibal, mas não me confunda!... Olhe que eu teria o *dôbro* da sua idade se tivesse nascido 7 anos antes e a senhora 7 depois.

Êles, que falavam desta maneira, lá sabiam a idade de cada um. Outrotanto não sucedia ao ouvinte dêste breve diálogo, que não soube nem sabe ainda a idade do sr. Anibal e da sua gentil interlocutora. Quiz perguntar-lhes, mas pensou que isso revelaria a presença de um intruso, e resolveu antes recorrer, para satisfazer a sua curiosidade, à sapiência dos solucionistas do Boletim.

Ensinar os ignorantes ..

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

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional Gigante 1. ^a kg.	3\$00	Farinha de trigo kg.	2\$30	Queijo do Alentejo kg.	20\$00
» » B. »	2\$70	Farinheiras »	13\$80	Sabão amêndoa »	1\$30
Açúcar de 1. ^a .. »	4\$50	Feijão branco lit.	2\$65	» offenbach »	2\$80
» » 2. ^a »	4\$35	» frade..lit. 1\$65 2\$00 e	2\$10	Sal »	\$50
» pilé »	4\$65	» manteiga lit.	2\$65	Sêmea »	\$90
Azeite extra lit.	7\$40	» avinhado »	2\$65	Toucinho »	variável
» fino »	7\$00	» S. Catarina »	2\$65	Vinagre lit.	2\$30
Bacalhau Inglês kg.	variável	Lenha kg.	\$25	Vinho branco {Campanhã »	2\$50
» Nacional »	»	Manteiga »	21\$50	» {Rest. Armaz. »	2\$30
» Islândia »	»	Massas »	4\$30	Vinho {Gaia e Campanhã. »	2\$50
Batata »	»	Milho lit.	1\$30	tinto {Rest. Armazens... »	2\$30
Carvão sôbro-Em Lisboa »	\$65	Ovos dúz.	variável		
» » -Rest. Armazens »	\$60	Presunto kg	19\$00		
Cebolas »	variável	Petróleo-Em Lisboa.... lit.	2\$20		
Chouriço de carne »	19\$00	» -Rest. Armazens »	2\$20		

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos dêsse 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 dêste 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.).