

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 153

QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantés, Dalotos, Mefistófeles e Sécora (29)

QUADRO DE MÉRITO

Arlinda, Barrabás, Cagliostro, Costasilva, Cruz Canhoto, Diabo Vermelho, Gavião, Manelik, Martins, Novata, Otrebla, Pacato, Pastor, P. Rêgo, Preste João, Profeta, Radamés, Roldão, Veste-se, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière (28), Fortuna (25).

Outros solucionistas:

Ignorante, Mediocre e Sabetudo (14).

Soluções:

Biformes: Calma, Folgo, Fosso, Honro, Honro.

Duplas: Parca, Cuita, Mundo, Alcântara, Distinção.

Novíssimas: Caloso, Baldado, Sóbrio, Espantoso, Espalhado.

Sincopadas: Tráfego, Penoso, Petrina, Agita, Camelo, Caseiro, Criada, Esperto, Estreito, Feitura.

Transpostas: Breca, Voga.

Geométricas: 1.ª — Mesto-evoé-sol-té-o; 2.ª — Estê-soar-tale-éreo.

As produções publicadas eram da autoria de «Dalotos».

* * *

Aumentativas: 1 — Quanto mais um *estúpido* fala, maior é o nosso *enfado* de o ouvir — 2.

*

2 — Por tua causa ficou a *rapariga* com má *impressão* a meu respeito — 2.

*

3 — Perdi o *desenho* e não há *forma* de o encontrar — 2.

*

4 — Na *cidade* também há quem seja *grosseiro* — 2.

* * *

Biformes: 5 — Logo de *manhã* estarei no *ponto* combinado — 2.

*

6 — Corre para aí o *rumor* de que vais ser *nomeado* regedor de freguesia — 3

*

7 — A *máquina* descarrilou na *linha* geral — 2.

8 — Aqui está o *rasto* do *sujeito* — 2.

9 — O *fado* foi com a *Severa* para a *campa* — 2.

*

10 — A *sorte* raras vezes protege o *pequeno* — 3.

* * *

Duplas: 11 — És um *bom idiota*! — 4.

*

12 — Quando a *cabeça* não tem *juízo*, o corpo é que o paga — 2.

*

13 — O *caminho* de ferro é o melhor *meio* de transporte — 3.

*

14 — Todo o *passador* de *nota* falsa está sujeito a uma *sentença* condenatória.

*

15 — A *casa* fica dentro da *quinta* — 3.

*

16 — *Escorregar* não é *cair*... — 3.

*

17 — Há quem faça fortuna vendendo *água* por *vinho* — 2.

* * *

Eléctricas: 18 — Hoje *aproveito* ir na 1.ª *classe* — 2.

*

19 — Se és de *reserva*, deves *procurar* emendar-te — 2.

*

20 — Aquele diabo tem mesmo *figura* de *estúpido* — 3.

* * *

Novíssimas: 21 — Foi uma «*mulher*» do *povo* que deu *princípio* à *revolta* — 2-2.

*

22 — Quando minha *irmã* me vem *visitar* traz-me uns *rebuçados* para *chupar* — 1-1.

*

23 — Serei o *único* que te acho *graça* quando estás a *cantar* — 1-1.

*

24 — Nem *adeus* disse ao *vêr* a *aflição* do *advogado* — 2-1.

* * *

Sincopadas: 25 — É no *alto* da *Serra* da *Estrêla* que fica o *ponto* mais elevado de *Portugal* — 3-2.

*

26 — Há *polres* de espírito que, sendo uns verdadeiros *inválidos* nesta vida, se julgam com qualidades e virtudes superiores aos outros — 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: Comercalista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Como funciona a Sala de Estudos da Divisão da Via e Obras. — Portugal no Mundo — As nossas pontes. — Em viagem. — Consultas e Documentos. — Factos e informações. — Pessoal.

Como funciona a Sala de Estudos da Divisão da Via e Obras

QUEM vê surgir uma construção ferroviária, não avalia, mesmo vagamente, as dificuldades, atritos e, até, adversidades que têm de vencer-se para elaborar o respectivo projecto e fazer seguidamente a edificação.

Em regra, a obra, que no início da construção foi recebida com curiosidade e interessada simpatia, começa a servir de alvo aos mestres-de-obra-feita, que emitem as mais incongruentes apreciações logo que entra em serviço após conclusão, o que de resto está de harmonia com a sabedoria popular condensada no rifão que diz: «criticar é fácil, mas fazer é difícil».

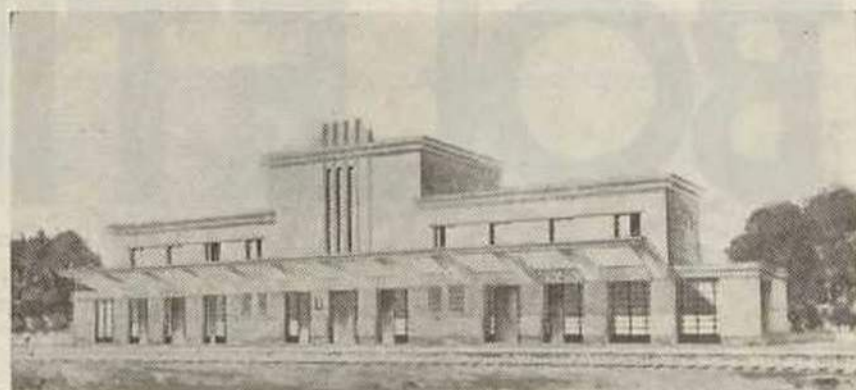
Crítica feita com equilíbrio, seriedade e saber, é não só respeitável, mas muito para desejar pois contribui, não raro, para benefício de obras futuras. Crítica feita com competência e imparcialidade é, porém, caso pouco vulgar não passando, quasi sempre, os que se arvoram em críticos, de agentes

demolidores, que levam a vida a dizer mal do vizinho...

Por felizes nos daremos, se estas notas contribuírem para que os leitores do *Boletim* avaliem melhor o esforço alheio e apreciem com respeito e critério obras cuja concepção e finalidade nem todos podem abranger, embora haja quem cheio de ilusões, se julgue com sabedoria para dissertar até àcerca dos mais transcendentales problemas de arquitectura ou engenharia, apesar de leigo nestas ciências.

Observaremos desde já, que num projecto ferroviário, seja qual fôr o agente que definitivamente o elabore, a autoria em qualquer caso, é sempre e unicamente da Companhia, pois a atribuir-se o mesmo a um só indivíduo, cometer-se-ia grave injustiça, tantas são as pessoas que intervêm na sua confecção.

A iniciativa de qualquer obra pertence



Edifício de passageiros da futura estação de Vila Real de Santo António. À esquerda, perspectiva do lado da vila; à direita, perspectiva do lado das linhas férreas

ao Conselho de Administração ou à Direcção Geral, o que não quer dizer que não surjam nas Divisões, Serviços e Circunscrições alvitre aproveitáveis e iniciativas curiosas, que, para se tornarem realidade, têm contudo de ser apreciadas superiormente, pois há que ter em vista primeiramente, e sobretudo, a coordenação e, depois, a oportunidade, a eficiência, a economia, o bom senso e até as dificuldades de execução.

Assente definitivamente pelo Conselho de Administração, a deliberação de se proceder a quaisquer trabalhos ferroviários, é a

Direcção Geral encarregada de os estudar. Este organismo dirigente subdivide os estudos a elaborar pelas Divisões a que dizem respeito, segundo as suas especialidades, as quais, por sua vez, incumbem os respectivos Serviços de escarpelização minuciosa ⁽¹⁾. Todos os estudos feitos são posteriormente centralizados na Direcção Geral, que superiormente os examina, concretiza o plano geral das obras a empreender e encarrega

(1) No próximo número publicaremos um desenho esquemático da organização da Companhia.



Grupo do pessoal da Sala de Estudos da Divisão da Via e Obras, em 1941



O gabinete de desenho da Sala de Estudos da Divisão da Via e Obras, em 1942

cada Divisão dos assuntos que lhe são peculiares.

Os estudos de trabalhos de construção de linhas férreas, arquitectura, engenharia



Arquivo bem organizado e conservado é condição primordial para bom funcionamento duma Sala de Estudos. Esta fotografia mostra-nos um aspecto do arquivo da Sala de Estudos da Via e Obras

civil ou de pontes, além de outros, são canalizados para a Divisão da Via e Obras, que, pela Sala de Estudos, se desempenha do respectivo prosseguimento.

Este organismo técnico é composto por Engenheiro-Chefe, Engenheiros Adjuntos, Arquitecto, Agentes Técnicos, Desenhadores, Copistas, Orçamentologistas, Dactilógrafos, Empregados de escritório e Arquivistas.

Transmitida pela Divisão a ordem para estudo de determinada obra, a Sala de Estudos imediatamente a regista, numera e estabelece ficha de trabalho. A Chefia da Sala de Estudos procura então antecedentes

do assunto e examina elementos de arquivo, que com o mesmo se relacionem.

Como quási sempre os documentos arquivados são insuficientes para estudar escrupulosamente o assunto, deslocam-se aos locais da futura obra Topógrafos e Desenhadores que procedem ao levantamento de plantas, perfis, alçados e pormenores dos edificios e obras de arte, sendo até pedidas sondagens quando se verifica a necessidade de conhecer o sub-solo.

Coordenados estes elementos e estabele-



O arquivo da Sala de Estudos da Via e Obras possui casa forte como anexo importante para segurança dos muitos milhares de valiosíssimos desenhos originais e outros documentos únicos

cido o programa dos estudos a elaborar, o Chefe do Serviço distribui pelos seus colaboradores a parte que a cada um deve caber na execução do projecto da nova obra.

Aparecem os primeiros esboços de ante-projectos, cálculos de estabilidade, desenhos de conjunto e até alguns pormenores que facilitem a concepção original.

Discutidas vantagens e inconvenientes das várias modalidades apresentadas para solução do problema, assenta-se no critério construtivo e architectónico a adoptar e concluem-se os cálculos de engenharia indispensáveis, que por serem complexos e trabalhosos, são de congeminação e elaboração demorada.

Inicia-se, posteriormente, a confecção dos desenhos definitivos, confiada a escol de desenhadores experimentados, de competência e dedicação comprovadas na execução

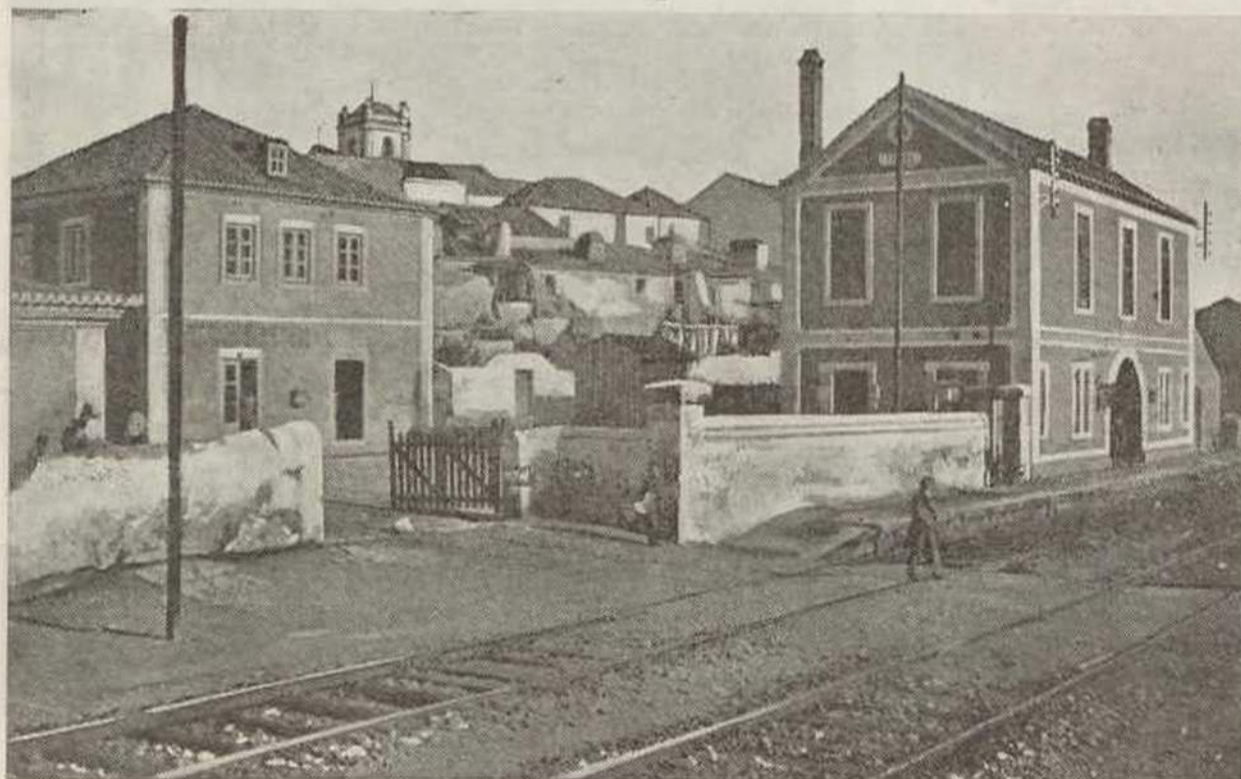
de inúmeros trabalhos, cuja perfeição criou tal fama que ultrapassou o âmbito ferroviário e atingiu o domínio público.

Depois de cuidadosa revisão de cálculos e desenhos, estes passam para habilíssimos copistas, que sobre eles executam telas transparentes de acabamento primoroso, que de futuro desempenham o papel de chapas fotográficas. Concluídas, as telas dão entrada em arquivo, onde recebem número e são ordenada e cientificamente arrumadas, estabelecendo-se então ficha ou verbete, que vai ocupar o devido lugar no ficheiro. Para que estas telas possam ter validade e seguir a destino, torna-se necessário serem cuidadosamente examinadas pelo Engenheiro Chefe da Divisão e pelo Director Geral, que as assinam, se as consideram em grau su-

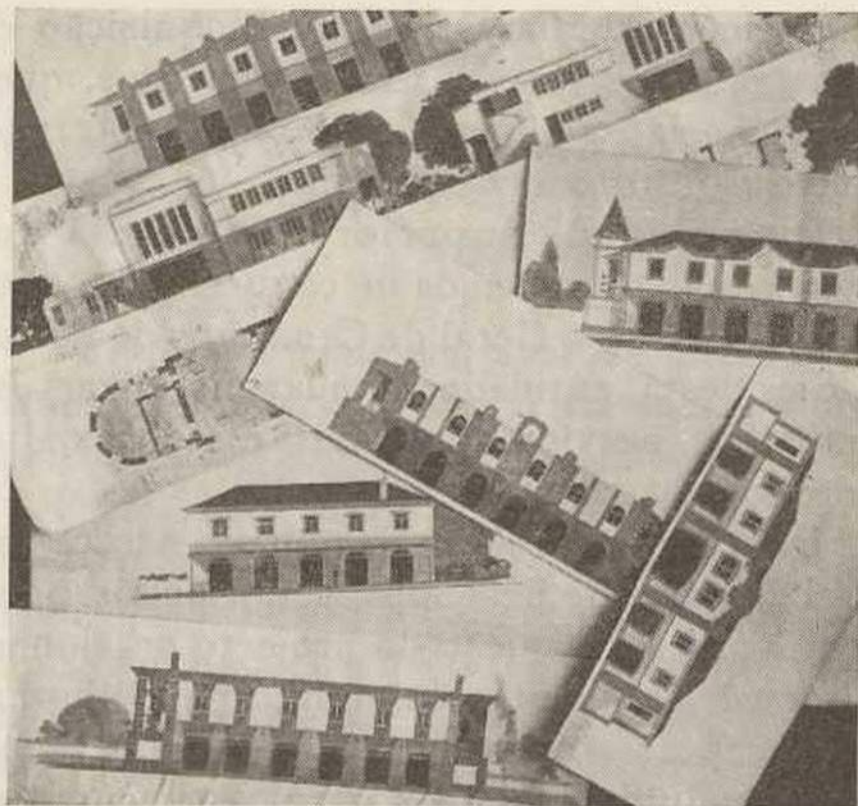


A primitiva estação de Póvoa, onde se vê o edificio de passageiros posteriormente acrescentado com primeiro andar e que o actual substituiu em 1933

Fotog. de António Gomes, Chefe de Repartição Principal.



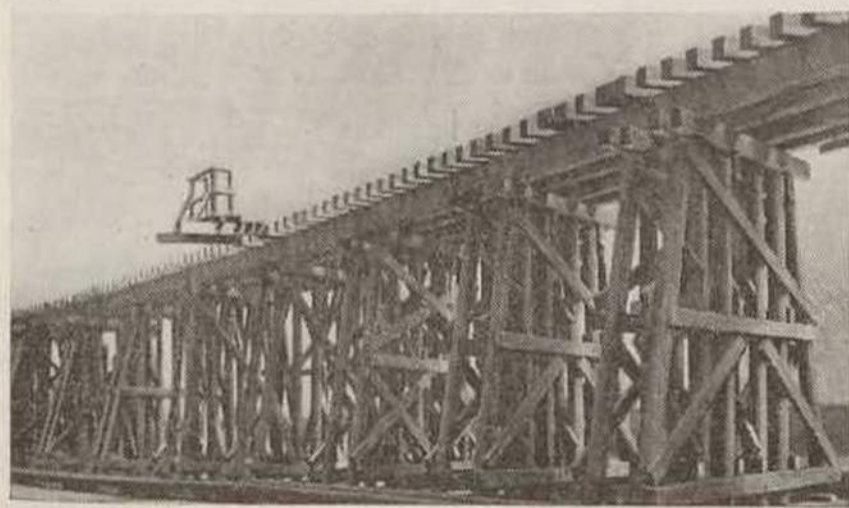
Edificio de passageiros da estação de Póvoa quando foi demolido para ser substituído pelo que existe actualmente



Para substituição do antigo edifício de passageiros da estação de Póvoa, foram feitos muitos ante-projectos. Nenhum dos aqui patentes, teve seguimento

ficiente de perfectibilidade e exactidão. Obtida esta aprovação, tiram-se cópias de papel fotográfico especial, que servem de base aos laboriosos trabalhos dos orçamentologistas: — medições, preços simples e compostos, cálculo de transportes e orçamentos.

Nesta altura, coordena-se todo o trabalho feito, verifica-se e organiza-se o processo da obra, que se compõe de peças escritas e desenhadas. As peças escritas, são, em regra:



Por vezes, para maior facilidade de estudo, fazem-se modelos reduzidos mas rigorosamente à escala, das obras que se projectam. Esta gravura representa modelo de viaduto provisório de madeira

memória descritiva e justificativa, cálculos de estabilidade de construção civil e obras de arte, medições, séries de preços simples e compostos, cálculo de transportes, orça-

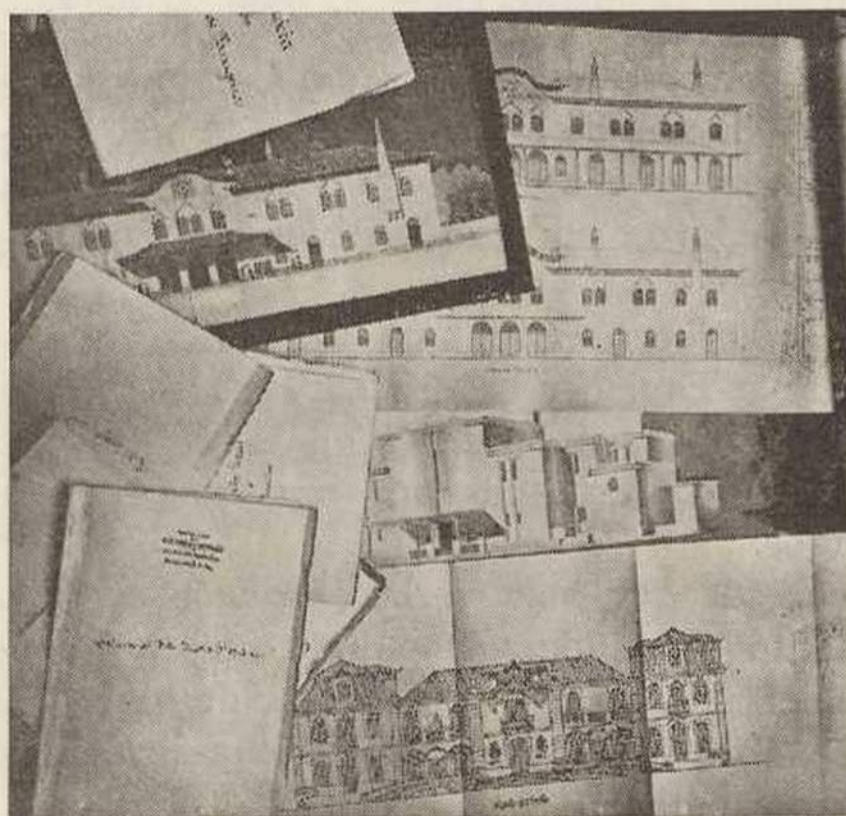


O actual edifício de passageiros da estação de Póvoa

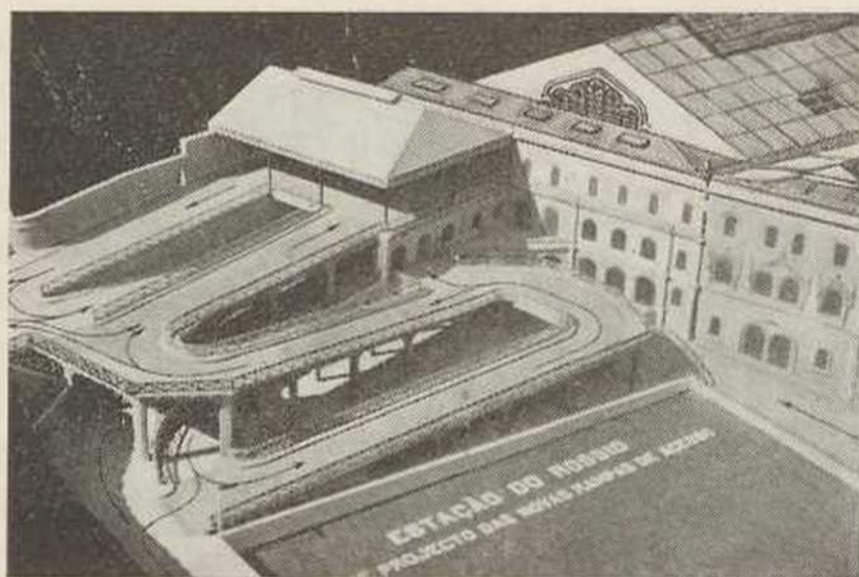
mentos parciais e orçamento global. De cada processo fazem-se cinco exemplares, dos quais dois são enviados à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, depois de verificados e assinados pela Divisão e pela Direcção Geral da Companhia.

Dos outros processos, um destina-se ao arquivo da Divisão da Via e Obras, outro ao arquivo da Sala de Estudos e o último a ser fornecido ao Serviço que vai edificar a obra.

A Direcção Geral de Caminhos de Ferro, como entidade fiscalizadora das empresas ferroviárias nacionais, examina o projecto e



Para construir o edifício de passageiros da estação de Vila Real de Santo António foram elaborados vários ante-projectos. Esta gravura mostra alguns destes, que não tiveram seguimento



Em 1929 foi superiormente determinado que se estudasse o acesso à plataforma superior da estação de Lisboa-Rossio de forma que as correntes de subida e descida dos carros não se cortassem. Para cabal demonstração da solução adoptada foi feito modelo de madeira que esta gravura representa

emite parecer para elucidação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que homologa ou não, do que é dado conhecimento à Companhia. Se, no entanto, a obra pela sua importância estiver fora da competência legal daquele organismo do Estado, o projecto, depois de devidamente informado por essa entidade, sobe ao Conselho Superior de Obras Públicas — supremo corpo consultivo do Estado e o mais alto instituto de engenharia da Nação — que o examina minuciosamente, sujeitando-o com o competente parecer à apreciação do Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Só depois disto o projecto é ou não aprovado, do que é dado conhecimento público por meio de portaria inserida no *Diário do Governo*.

A Direcção Geral da Companhia transmite às Divisões ordens em função da resolução governamental, as quais são seguidamente comunicadas aos Serviços interessados.

Desde que haja verba aprovada no orçamento anual da Companhia ou do Fundo Especial, no caso de se tratar de obras nas redes do M. D. ou S. S., prepara-se o início dos trabalhos.

O serviço executante requisita à Sala de Estudos todos os desenhos e demais elementos essenciais ao estabelecimento das

requisições de materiais cuja aquisição é feita pelo Serviço de Abastecimentos, que providencia também acerca do seu transporte para o local de trabalho.

Determinado superiormente o dia do começo da obra, é dado conhecimento do facto à Direcção Geral de Caminhos de Ferro a-fim desta entidade mandar fiscalizar os trabalhos, serviço que é feito desde os alicerces até à sua conclusão.

Durante a execução das obras, não cessa a elaboração de desenhos de pormenor, pois é vulgar a construção do projecto ocasionar alterações tendentes a simplificar e melhorar a concepção original, motivo por que, uma vez concluída a obra, o serviço executante deve enviar à Sala de Estudos um desenho rectificado da situação final, para que os desenhos arquivados fiquem de harmonia com o trabalho realizado, o que é de grande utilidade no futuro.

A inauguração da obra é marcada com a confecção dum auto de vistoria e entrega, feito pelo serviço construtor e aceite pelo Delegado do Serviço que a vai utilizar.



O gabinete de orçamentos da Sala de Estudos da Via e Obras, bem como todas as outras instalações do mesmo organismo, ostenta as paredes ricamente ornamentadas com magníficas aguarelas de obras ali projectadas e posteriormente construídas pelos respectivos serviços da Companhia

PORTUGAL NO MUNDO

Palestra proferida pelo Snr. *António Montês*, Chefe de Secção da Via e Obras, nas escolas de instrução profissional da Divisão da Via e Obras, de Alcântara e Entroncamento, em Janeiro de 1942

PORTUGAL.

O nome simples, mal se pronuncia, transporta-nos ao comêço do século doze, era da fundação da Nacionalidade.

Ferira-se a batalha de Cernêja, em que os portugueses, sob o mando de D. Afonso Henriques, venceram as hostes de Leão, e, dois anos depois, o sol de Ourique iluminava as lanças dos nossos cavaleiros, que levaram de vencida os mouros aguerridos.

Desde então, D. Afonso Henriques intitula-se Rei de Portugal, não tardando a travar-se, em Arcos de Val-de-Vez, o torneio em que foram derrotados os leoneses. A paz de Zamora deixa o novo rei continuar a cruzada contra os mouros, e assim se vai alargando o reino e dilatando a Fé.

Parte de Coimbra com seus homens de armas, e, depois de praticar feitos de bravura memoráveis, toma Santarém; e, como Lisboa fôsse célebre pelo seu pôrto, pelo clima doce e bondade dos moradores, o Rei Conquistador, à frente das tropas cristãs, entra na linda cidade mourisca.

Com a tomada de Lisboa, caem em poder dos cristãos os castelos de Sintra, Almada e Palmela, e, depois, os de Alcácer e Beja, devendo-se a Geraldo Sem Pavor a posse de Évora, Serpa e Jerumenha.

Vem depois D. Sancho I, que se dedica à pacificação e ao povoamento das terras herdadas. D. Afonso II auxilia a cruzada contra os infiéis, e, com D. Sancho II, a Conquista continua numa série de proezas heróicas, que se sucedem no reinado de D. Afonso III.

Concluída a conquista do território português, surgem novos horizontes, e os reis passam a chamar-se «De Portugal e dos Algarves».

Arrumadas as guerras com Castela, terminadas as lutas da Reconquista, D. Diniz entendeu chegada a altura de desentranhar da terra as riquezas que ela continha, e a

leiva fecunda por onde andaram heróis e santos começa a valorizar-se. A cultura literária e científica desenvolveu-se com a criação da Universidade de Coimbra, e do Pinhal de Leiria não tardaram a sair madeiras para as naus, que anos depois haviam de cruzar os mares.

*

*

*

Com a dinastia de Avis, tem início a «Grande Aventura». Portugal vai conhecer o mundo e corre a conquistar Ceuta. Numa mesquita transformada em templo cristão, D. Henrique é armado cavaleiro, e, esquecido da sorte do mártir D. Fernando, o Infante de Sagres, com os olhos no mar, aponta aos navegadores a rota das caravelas.

Trancoso, Atoleiros e Aljubarrota são gritos de independência, soltados pela alma de gigante do condestável D. Nuno Álvares Pereira.

As lutas sucedem-se, e, com a expedição do Rei Africano, continua a expansão de Portugal.

Vem D. João II — «O Homem», como lhe chamou Isabel, a Católica — e com êle o duelo com a nobreza e os desgostos na côrte, seguidos da protecção carinhosa da Rainha D. Leonor às artes, às letras e aos pobres de Portugal.

Abre-se um clarão na história pátria e, com a subida ao poder do Rei Venturoso, os portugueses começam a desvendar o segrêdo dos mares, com tal ardor que descobrem para o mundo a outra metade que êle desconhecia!

Em rasgos de audácia sucessivos, encontram ilhas perdidas, vão à Índia, ao Brasil, à China, ao Japão, à Austrália, a todos os recantos ignorados pelos homens e só de Deus conhecidos. O mundo deixa de ter mistérios para a gente de Portugal, as rotas marítimas alargam-se, e os mares são por vezes pequenos para as caravelas da Epopeia!

A empresa, mais que sobrehumana, dos descobrimentos, levou-nos a tôdas as partes do globo, e a tôdas acorreram os portugueses, não só como colonos, mas como guerreiros, comerciantes e marinheiros.

Na Ásia, foi a língua portuguesa a primeira que os povos europeus tiveram de aprender para entrar em contacto com os indígenas. Ceilão, nas terras distantes da Índia, tem hoje mais de meio milhão de católicos, muitos com apelidos portugueses, e, graças à nossa acção missionária, S. Francisco Xavier — espanhol ao serviço de Portugal — continua a ser venerado ardentemente pelo catolicismo asiático. A nossa soberania espiritual, devido ao Padroado que fundámos no Oriente, mantém-se em territórios que deixaram de ser nossos. O cemitério de Pequim está cheio de túmulos portugueses, e as mais belas antiguidades da Etiópia e de Marrocos são nossas, são de Portugal!

Se passarmos para o litoral africano, verificamos que todo êle foi assinalado e explorado por nós, não havendo ilha ou pôrto do Atlântico de que não tenhamos sido donos ou padrinhos.

Além do Brasil, descoberto e colonizado por portugueses, e do Uruguai, que ocupámos e despertámos para a civilização, tôda a América nos recorda a História de Portugal. E no extremo Oriente, como na Oceânia, hasteia-se ainda, nas terras portuguesíssimas de Macau e Timor, a gloriosa bandeira das quinas.

Como era natural, a Nação, que a partir do século quinze ficou mais atlântica que europeia, teve menor irradiação na Europa, o que não quer dizer que esta não sentisse a influência dos portugueses. Basta mencionar a feitoria de Antuérpia, que foi nosso entreposto continental e o maior factor de prosperidade da opulenta cidade flamenga. Basta estudar as consequências económicas e culturais da emigração dos judeus portugueses para Bordeus, Hamburgo e Amsterdão, onde colaboraram no progresso daqueles importantes centros comerciais. E, quem

visitar os arquivos e colecções artísticas do Vaticano, encontra numerosos vestígios portugueses, conservando os museus e bibliotecas de Paris, Londres, Bélgica e Holanda documentos preciosos, que se relacionam com a História de Portugal.

Mas, pergunta-se:— A quem se deve a obra notável de expansão duma raça, que, nascida à beira do Atlântico, se alastrou pelos países mais distantes, levando a todos os recantos do mundo os primores da sua cultura e da sua civilização?

Se a D. Afonso Henriques devemos os alicerces da Nacionalidade, é a D. João I que os portugueses devem a consolidação da Independência e os primeiros estudos para os Descobrimentos, realizados pela figura gigantesca do Infante D. Henrique.

É, no entanto, o reinado de D. João II o ponto culminante da História Pátria, pois é precisamente nessa época que as caravelas portuguesas começam a desvendar o segredo dos mares, obra formidável que o Rei Venturoso continuou entusiasticamente, levando-as às paragens do Oriente.

A guerra actual, que pouco a pouco alastrou pelo mundo, estendeu-se nos últimos tempos ao Oriente — o Oriente a que a história portuguesa está ligada por laços indestrutíveis.

Quem abrir os jornais, depara, a todo o passo, com nomes que podem parecer estranhos, mas que estão de tal forma ligados à nossa epopeia marítima e colonizadora, que nos parece merecer a pena citar alguns dêles e dizer o que representam na nossa História.

Java, Molucas, Samatra, Ceilão, Malaca e tantas outras terras que se espalham pelos mares distantes do Pacífico, foram portuguesas e devem ser tão conhecidas da nossa gente, como a Madeira, os Açores, Cabo Verde, a Guiné, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Índia, Macau e Timor. A Holanda, aproveitando-se da guerra que teve com a Espanha no século XVII, apoderou-se de quasi tôdas as possessões portuguesas no

Oriente asiático, parcelas dum império colonial, que foi o primeiro do mundo!

Quem viajar pelos mares longínquos do Oriente, pode avaliar com exactidão a grandeza dos descobrimentos portugueses e a estatura incomparável das altas figuras que os realizaram.

Quem navegar pelas costas da Índia, pelo tão falado estreito de Malaca, pelos inúmeros arquipélagos que se espalham em volta das terras asiáticas, pode admirar a audácia do argonauta espantoso que foi Vasco da Gama, a energia colonizadora de D. Francisco de Almeida e a ousadia do Grande Capitão que foi Afonso de Albuquerque, figura heróica que em Belém, defronte das águas serenas do Tejo, recorda um dos mais brilhantes períodos, não só da História de Portugal, mas da história do mundo!

Foram essa energia, essa audácia, essa ousadia e, sobretudo, esse patriotismo ardente e admirável, que levaram os portugueses de quinhentos a assenhorearem-se de reinos importantes, procurando, com a sua coragem, a sua bravura e a sua perseverança, dilatar a Fé e o Império, levando a todos os recantos do globo o nome ditoso de Portugal.

Foi naqueles mares que se deu o mais transcendente episódio que a história humana regista. Um dia, estavam os portugueses no arquipélago das Molucas para carregarem os seus navios com especiarias — mercadorias mais ricas do que o ouro, como a pimenta, o cravinho e a canela, que o Oriente produzia em abundância e o resto do mundo ambicionava. A certa altura, viram os portugueses avançar um navio de velas brancas, quadrangulares, nas quais se desenhavam cruces vermelhas. O navio, que transportava cristãos, não vinha do Ocidente, onde um clarão enorme iluminava há anos o caminho dos mares. Era um barco espanhol, que pertencia à armada de Fernão de Magalhães e acabava de atravessar a solidão interminável do Oceano Pacífico, dando a volta ao mundo!

Os dois povos da Península — gêmeos nas alegrias e nas tristezas — partindo com rumos diferentes, encontraram-se do outro lado do

planeta. A sua rivalidade, na obra fulgurantíssima dos descobrimentos, deu lugar a que uns e outros conhecessem a extensão e a forma do globo que habitavam, e as frágeis embarcações, sopradas por ventos diferentes e sulcando estradas opostas, partiam para o desconhecido com fé, ardor e confiança, e, semanas depois, chegavam à Península Ibérica notícias consoladoras de novas terras encontradas, de novos mares descobertos, de novas façanhas cometidas por gente de rija tẽmpera, havendo quem afirme que, às vezes, as caravelas lusitanas encontravam as espanholas em tal quantidade que, para caberem nos mares, tinham de encostar-se umas às outras em fraternal abraço de amizade, que feitos nobres cimentaram com glórias inolvidáveis para a história da civilização.

*
* *

Não cabe, nos curtos minutos desta palestra, a descrição das façanhas praticadas na Índia pela alma de gigante que foi Afonso de Albuquerque, que, com legítimo orgulho, usava o pomposo título de Capitão-Mor e Governador das Índias e Pérsia e do reino e senhorio de Ormuz, e do reino e senhorio de Goa, e do reino e senhorio de Malaca, por El-Rei Nosso Senhor. Afonso de Albuquerque era, então, dominado por uma ideia imperial. Vastíssimos eram os territórios sobre os quais Portugal dominava, tão extensos, que o sol brilhava sempre em terra portuguesa!

Depois da tomada de Ormuz, cidade edificada e ornada de maravilhas por mãos de fadas, terra de luxo e prazer, que lembrava as cidades das «Mil e uma Noites», instalou-se em Goa, donde dirige o vasto domínio português do Oriente e estuda o plano de assalto à opulenta cidade de Malaca, guardada por soldados valentes, em que a bravura tinha, por vezes, características de louca ferocidade.

Apesar disso, Afonso de Albuquerque organiza a sua armada, que ao som de trombetas entra na deslumbrante cidade oriental,

onde se faziam as trocas de produtos mercantis.

E, em lutas sucessivas, em proezas constantes, em feitos de bravura sublimes, Afonso de Albuquerque revela-se o lutador incansável, o administrador magnífico, o colonizador extraordinário, cuja fama impressionara a corte do Rei Venturoso.

O conquistador de Goa e Malaca, admirado, então, pela Europa inteira, louvado em plena corte pontifical perante o Papa Leão X, presente a morte e regressa à Índia na nau «Flor da Rosa», nome da aldeia alentejana onde está sepultado o pai de D. Nuno Álvares Pereira.

«Foi, sobretudo, quando o grande homem cessou de viver — escreveu um escritor contemporâneo — que se sentiu qual fôra a sua influência extraordinária sobre os povos do Oriente».

Conta-se que, quando foi necessário levá-lo para o último asilo que escolhera para si, Goa lhe fez magníficas exéquias. Todos os velhos soldados que o tinham seguido, tantas vezes, em perigosas expedições, o acompanharam à capela designada pelo seu testamento e que mandara levantar para lhe servir de sepultura temporária, ordenando que os seus ossos fôsem transportados para Portugal. Revestido com o hábito de comendador de S. Tiago, levado a rosto descoberto por homens que disputavam essa honra, diz-se que os seus olhos não se tinham fechado, e que no leito mortuário a sua barba branca, agitada pelo vento, flutuava sobre o peito.

Os índios não podiam acreditar na sua morte: — «Não morreu — exclamavam eles — foi comandar os exércitos do céu».

*
* *

Na hora inquieta que o mundo atravessa, é de aconselhar a todos os portugueses a leitura da História Pátria, escrita quasi sempre com o sangue generoso dos nossos antepassados.

Quando ouvirdes falar nas lutas do

Oriente, lembrai-vos de que parte daquelas terras foram descobertas por portugueses, e que portuguesas continuaram até às horas tristes em que nos foram usurpadas.

Igrejas, padrões, castelos, fortalezas, catedrais, monumentos, espalhados pelas cinco partes do globo, recordam o lindo nome de Portugal — velha nação de oito séculos que levou ao mundo os primores da Civilização Ocidental.

E «ter oito séculos de idade — como escreveu Salazar — é caso raro ou único na Europa e em todo o mundo, sobretudo se para a definição da identidade política se exigir o mesmo povo, a mesma nação, o mesmo Estado!». Quasi desde o princípio, com o esforço dos primeiros reis, ficaram definidas e fixadas na Península Ibérica as nossas fronteiras. Guerras muitas, mas nem invasão ou confusão de raças, nem anexações de territórios, nem substituição de casas reinantes, nem variação de fronteiras: — do primeiro ao último, os próprios chefes tinham nas veias o mesmo sangue português! «Liberto de tôdas as perturbações da Europa, donde foram surgindo, uns após outros, os estados modernos, Portugal viu nascer muitos, juntarem-se ou desmembrarem-se alguns, desaparecerem uns tantos. A todos sobreviveu, não no apagamento do olvido, mas realizando, através dos séculos da sua existência, uma das obras mais vastas e valiosas para o património colectivo da Humanidade, de que algum povo se pode ufanar.

«Isto é, não durou porque se furtou a viver; durou precisamente porque viveu — a vida intensa do soldado, do trabalhador da terra, do explorador do mar, do descobridor, do missionário, do portador duma doutrina e duma civilização».

Foi assim, precisamente, como diz Salazar, que Nós, os portugueses, levámos a todos os recantos do mundo o nome ditoso de Portugal, nome bendito que devemos ter sempre na memória, nome glorioso que deve constituir motivo de orgulho para todos os que nasceram na cristã, abençoada e, graças a Deus, pacífica terra de Santa Maria!

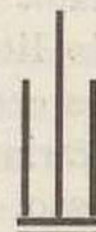
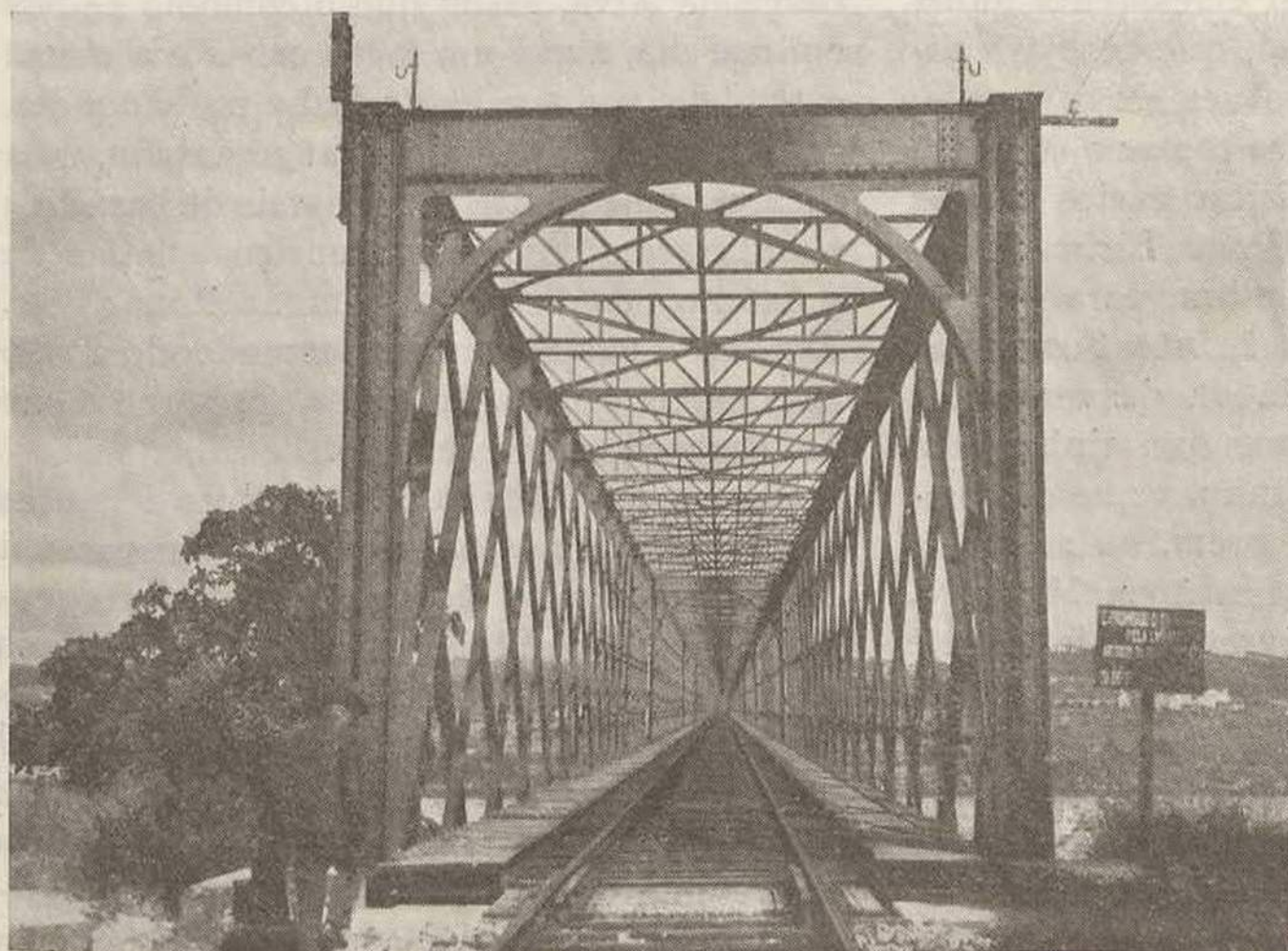
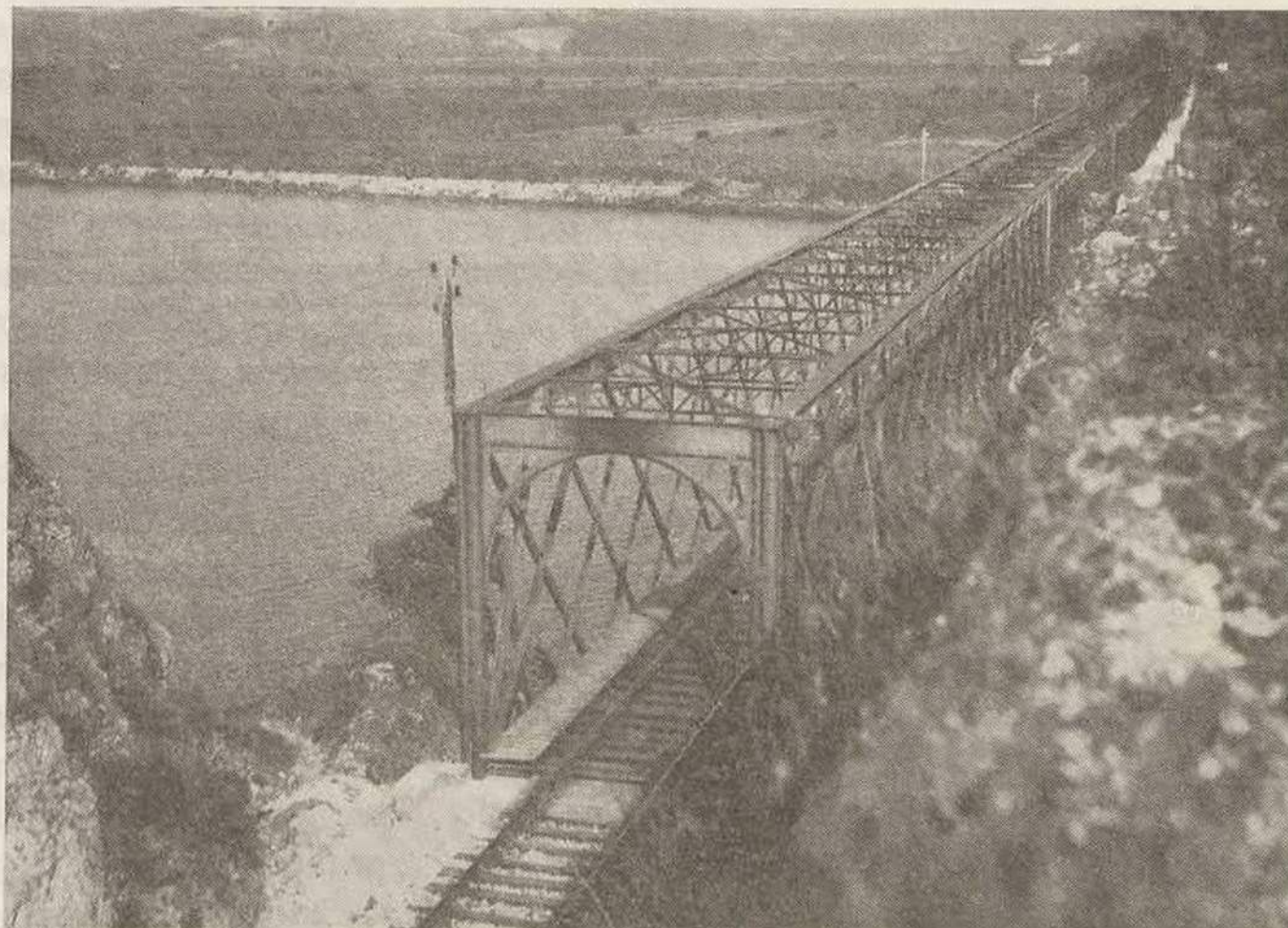
AS NOSSAS PONTES

Ponte de Lares

Esta ponte sobre o rio Mondego, ao Km. 207,657, da linha de Oeste, foi construída em 1888. Tem 11 tramos de 50,00m, perfazendo o comprimento total de 553m. As vigas principais contínuas são de rótula múltipla, ligadas superiormente por contraventamento.



Vista exterior
da ponte



Vista interior
Pórtico de entrada
do lado de Alfarelos



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

EM VIAGEM...

As atribuições do Sr. Richard

A té há pouco, muitas das agências de viagens parisienses do Bairro da Ópera, principalmente as dos Vagões-Leitos, Lubin, Cook, dos Caminhos de Ferro do P. O.-Midi, quando lhes aparecia um passageiro desejoso de visitar Portugal e lhes pedia mais explicações que o horário dos combóios e o preço dos bilhetes e dos hotéis, era certo e sabido, expediam-no para o Boulevard Haussmann, para que eu lhes desse as informações que desejavam. Hoje mesmo, as duas ou três agências que estão abertas, procedem da mesma maneira, não me enviando, porém, turistas, que os não há, mas sul-americanos ansiosos de regressarem às suas terras, via Espanha e Portugal, sem percalços de maior.

Um dia apareceu-me um candidato a largas informações sobre o nosso País, o Sr. Richard, que se fazia acompanhar dum bilhete de introdução do director da agência do P. O.-Midi, do Boulevard des Capucines. Ofereci-lhe uma cadeira, e, sentando-se ao meu lado, expôs-me o seu caso. Tinha uma filha casada em Portugal e residente numa cidade do litoral algarvio, que desejava visitar, mas certo que, uma vez em casa dela, só o deixariam partir para tomar o combóio do regresso, desejava visitar vários pontos do País, como o Pôrto, Braga, Lisboa, Estoril, não esquecendo Coimbra, para ver «o cedro que dera sombra à Inês Formosa», pois conhecia a história da desventurada senhora, por um romance que tinha lido, assim como o País do Vinho, a que os compêndios franceses se referem, ou sejam as margens do Douro, de Pinhão a Mosteirô.

O homem tirou um livrete da algibeira e começou a tomar notas. Horas dos combóios, estações em que devia trasbordar e tomar refeições, hotéis, sítios em que devia fixar a sua atenção, quê? tôdas as informações que um turista que se respeita deve considerar.

Ao acompanhá-lo à porta e para desviar

a torrente de agradecimentos com que se despedia, pedi-lhe que quando regressasse a Paris se desse ao incómodo de me vir contar as suas impressões.

Não faltou à promessa. Dois meses depois aparecia-me, feliz e sorridente, a relatar-me a sua viagem admirável. Vinha encantado com tudo o que vira e com a hospitalidade portuguesa, que, infelizmente, os franceses desconheciam. Nêsse capítulo tinha tido, porém, uns aborrecimentos, que relatou com todos os pormenores.

No seu livrete havia marcado que tinha 40 minutos em Barca de Alva, tempo suficiente para as formalidades aduaneiras e para almoçar; mas o combóio espanhol, atrasadíssimo, mal lhe deu tempo para mostrar as malas. Já passava da uma da tarde e um funcionário aduaneiro informou-o obsequiosamente que na Régua o combóio teria uma paragem de 10 minutos, e êle poderia comprar no restaurante algo de comer; mas era só às três. Paciência.

Uma família que havia embarcado em Barca de Alva, assim que o combóio se pôs em marcha, abriu um largo cabaz e a mamã estendeu uma toalha de linho na banquetta, onde depositou um rico frango assado, uma caçarola de esmalte com pastéis de bacalhau e outra com fumeiro, chouriço e fatias de presunto, uma malga com azeitonas, etc. Exposto o ágape, a mamã, estendendo a mão para a improvisada mesa, perguntou ao Sr. Richard se era servido.

Devo aqui dizer que êste hábito de, antes de nos servirmos, oferecermos o repasto a um desconhecido, tão peculiar aos portugueses e aos espanhóis e que certamente nos vem dum atavismo árabe, é desconhecido em França, onde cada um come o seu farnel sem se importar com os companheiros de viagem. A frase daquela senhora da Beira Alta ou de Traz-os-Montes foi, porém, interpretada pelo Sr. Richard por aquela fórmula

francesa com que em sociedade as donas da casa ou os mordomos anunciam aos convidados que o almôço está servido. «Le déjeuner est servi».

O sr. Richard não se fêz de rogado e, com grande aprazimento de tôda a família, atacou o festim, para o que lhe não faltava apetite. Serviu-se do frango, dos pastéis de bacalhau, que achou divinos, e acabou por beber pela borracha, como os mais convivas. Como êle não sabia uma palavra de português nem os outros de francês, os sorrisos e os gestos mútuos supriram essa dificuldade. Findo o almôço, o Sr. Richard ofereceu cigarros aos homens e às senhoras e estas, longe de se zangarem, desataram a rir em notas elevadas.

O nosso homem começou, porém, a sentir um embaraço terrível; como podia êle retribuir a amabilidade com a elegância que compete a um homem bem educado? Apelou para um ramo de flores; mas onde iria êle encontrá-las? E depois, compreenderiam aquelas senhoras o seu gesto? Nisto o combóio parou na Régua e o Sr. Richard teve uma ideia luminosa; oferecer a tôda a família o aperitivo que constitui em França um hábito e um acto de cortezia. Foi ao restaurante, comprou uma garrafa de vinho do Pôrto e dois cálices, e pôs tudo na rede para, quando fôsem 5 horas, servir um copo de Pôrto à sociedade. Assim foi. Nessa altura, abriu a garrafa, encheu um copo e ofereceu-o à senhora mais velha. Recusou. À segunda, idem. Os dois homens agradeceram e desculparam-se também. Como insistisse, as senhoras scandalizaram-se; por quem as tomaria êle? Acabou por beber sòzinho vários cálices, pois daquele não se provava em França. Quando a família se apeou ficou com a impressão que o seu gesto fôra uma *gafe*.

Expliquei-lhe que em Portugal não havia o hábito de se tomar o vinho do Pôrto como aperitivo e que o nosso precioso licor só em regra era servido num jantar de festa e na altura do arroz doce. Achou extranha a explicação e continuou.

Terminada a visita a Lisboa, na véspera

de partir para o Algarve, comprou na Praça da Figueira um daqueles cestos de duas tampas, muito bonito, para a sua criada em Paris ir às compras. Chegando com êle ao hotel, pediu que lho enchessem com um farnel copioso, para três ou quatro pessoas e que lhe juntassem frutas e duas garrafas de Colares, o seu vinho preferido. Desta feita seria êle quem oferecia e não quem aceitava. No Barreiro tomou assento num compartimento de 2.^a classe e à roda do meio dia abriu o cabaz dizendo «Le déjeuner est servi», e passou com êle à roda do compartimento. Todos agradeceram sensibilizados, mas ninguém aceitou. Ora uma destas! Repetiu a oferta. Novos agradecimentos, mas todos se desculparam. Almoçou só e encavacadíssimo com o triste resultado da sua galanteria.

Os passageiros desceram aqui e além e quando o combóio galgou a serra de Monchique, o Sr. Richard viu-se só com o seu inútil e copioso farnel e uma garrafa de Colares por abrir. Que fazer? Que diria a filha quando o visse chegar com tantas provisões? No corredor passaram dois soldados, chamou-os e abriu o cesto. Os rapazes sorriram e fizeram um gesto de que iam apear-se. Não fazia mal, que levassem as vitualhas para a merenda.

Um dêles mais atrevido, enquanto o companheiro descia com as malas, pegou no cesto e desceu com êle, não ousando o Sr. Richard pedir-lho. E assim a sua criada ficou sem o lindo cabaz da Praça da Figueira.

O Sr. Richard terminou dizendo que gostara muito da costa do Algarve e que estivera em Sagres, a terra do Infante a quem em França chamam *Henri, le Navigateur*.

— Mas, inquiri, de tudo o que viu, o que foi que lhe fêz maior impressão?

— Olhe, a dizer a verdade, o que mais me impressionou, foi a elegância com que os homens se vestem em Lisboa. Os rapazes, êsses parecem verdadeiros manequins.

Como eu me admirasse dum tal entusiasmo, o Sr. Richard, concluiu:

— Não vê, que eu sou alfaiate...

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego

P. n.º 784 — Peço dizer-me se o exemplo de taxa seguinte está certo:

2 caixas de fósforos (acendalhas) 100 kg., em p. v., de Juncal a Arêgos, 14 Km.

Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

Mínimo de cobrança \$15 × 11	1\$65
Manutenção	1\$10
Registo, Aviso e Assistência	1\$25
10 %	\$40
5 %	\$22
	4\$62
Arredondamento	\$03
Total	4\$65

Como a Tarifa Especial n.º 1 não tem mínimo de cobrança, será aplicado o mínimo da Tarifa Geral? Mas a Tarifa Geral não é aplicável aos fósforos.

R. — O preço a cobrar ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. não pode ser inferior ao que corresponda aplicar segundo o mínimo de percepção estabelecido na Tarifa Geral (ver a 12.ª condição geral dos Capítulos I, II e III da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.).

No caso de que nos ocupamos, a taxa que corresponde é a do mínimo da Tarifa Geral.

Segue o pormenor respectivo:

Preço \$16 × 11	1\$76
Manutenção 1\$00 × 11 × 0,10	1\$10
Registo e Aviso de chegada	1\$10
	3\$96
Adicional de 10 %	\$40
Arredondamento	\$04
Total	4\$40

Noto que o mínimo de percepção exigido na Tarifa Geral está nas condições de todos os preços estipulados nesta Tarifa.

DOCUMENTOS

Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 737 — Fixa preço e condições para a utilização da báscula que se encontra instalada em Cais do Rêgo.

Aviso ao Público A. n.º 738 — Altera o serviço que presta o apeadeiro de Paião, situado ao quilómetro 81,025 do ramal de Montemor.

Aviso ao Público A. n.º 739 — Anula as disposições do Aviso ao Público A. n.º 543, de 6 de Outubro de 1937, o qual é também anulado.

Aviso ao Público A. n.º 740 — Anuncia a suspensão, a partir de 1 de Junho de 1942, e até aviso em contrário, das tarifas especiais que a seguir se indicam:

Tarifa Especial n.º 1-C — Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso.

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

Aviso ao Público A. n.º 741 — Anuncia a inauguração, em 1 de Junho de 1942, do Despacho Central de Torres Novas.

Aviso ao Público A. n.º 742 — Anuncia que, a partir de 1 de Junho de 1942, se tornam extensivas às linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro as disposições sobre marcação antecipada de lugares previstas no Artigo 3.º da Tarifa Especial n.º 5 — Grande Velocidade.

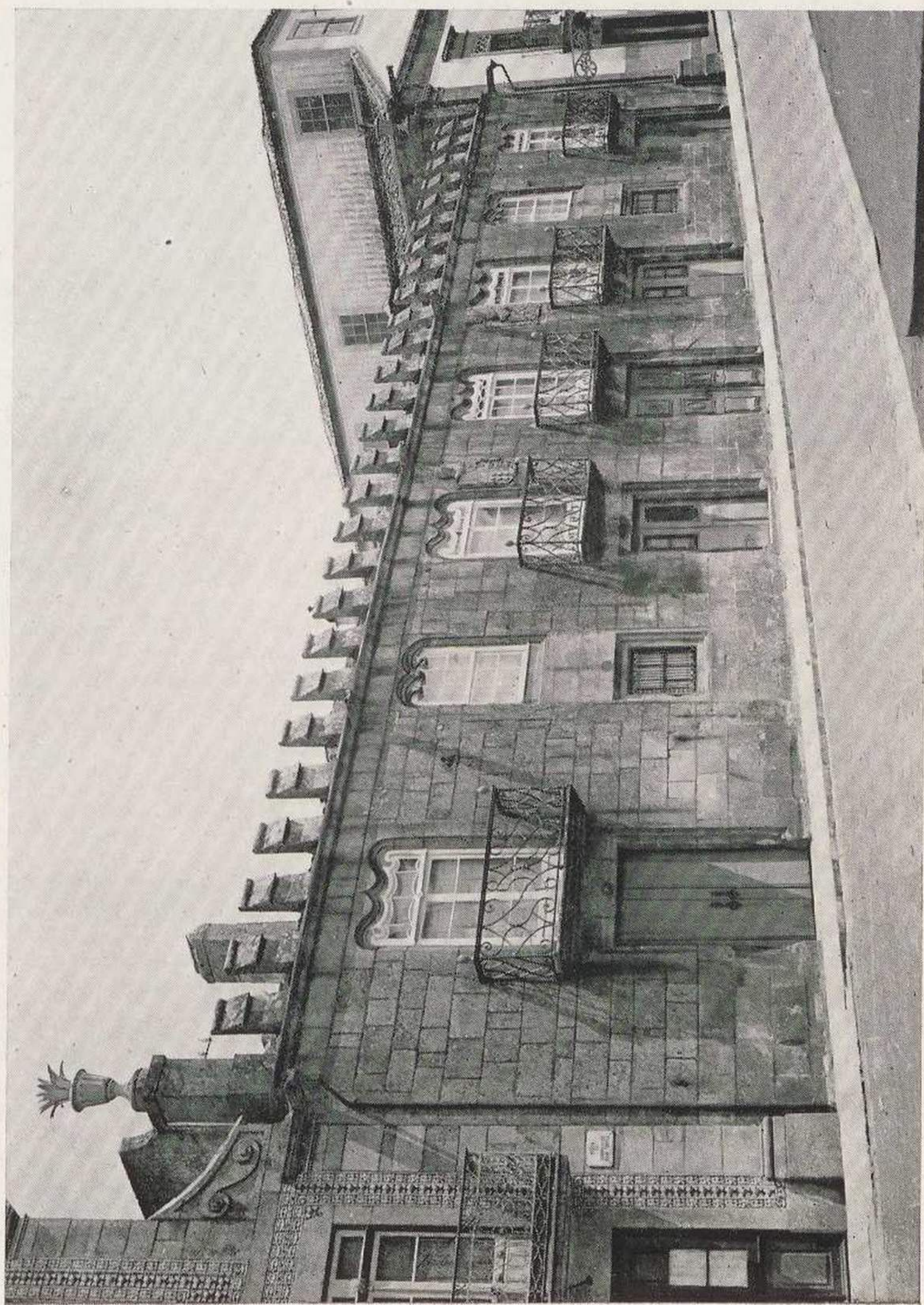
Aviso ao Público A. n.º 743 — Anuncia que a carreira de caminhetas entre as cidades de Covilhã (Largo do Pelourinho) e Castelo Branco (Largo da Sé) presta serviço de passageiros (interno).

Aviso ao Público A. n.º 744 — Anuncia que a carreira de caminhetas entre a estação de Santarém e Montemor-o-Novo presta serviço de passageiros (interno).

Aviso ao Público A. n.º 745 — Anula o Aviso ao Público A. n.º 652, de 23 de Setembro de 1940, que fixa em 10.000 quilogramas o limite máximo da carga de cada vagão transportando mercadoria destinada a França ou mais além.

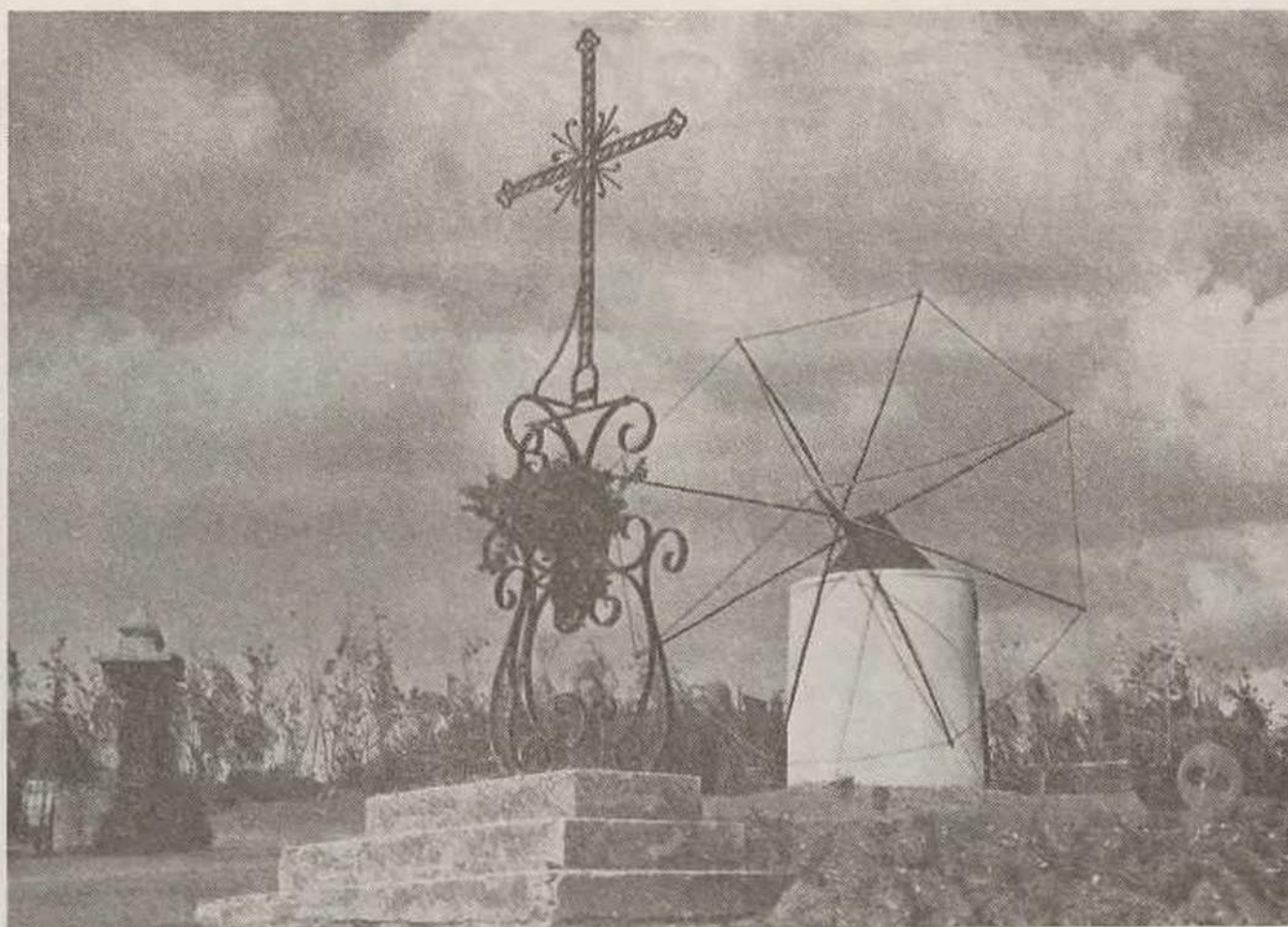
6.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros (Bilhetes para comboios tranvias) — Cria bilhetes desta tarifa, a partir de 1 de Junho de 1942, para o apeadeiro de Custió, e anula e substitui o 3.º Aditamento à mesma Tarifa, na parte relativa à 8.ª Zona.

13.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 5 — Grande Velocidade — Determina que, a partir de 1 de Junho de 1942, a taxa correspondente à marcação antecipada de lugares, prevista no Artigo 3.º do Capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 5 — Grande Velocidade, passa a ser de 5\$00.



CAMINHA. — Casa dos Pittas

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



Exposição do Mundo Português — Largo das Aldeias

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

Tarifa de Camionagem — Carreira de caminhetas «Covilhã-Castelo Branco», servindo Tortozendo, Alcaria, Fundão e outras localidades intermédias.

Estabelecimento do preço dos bilhetes de ida e de volta entre as diferentes localidades servidas por esta carreira.

12.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transporte de mercadorias entre a estação de Tórres Novas e o Despacho Central de Tórres Novas. Estabelece os preços de camionagem.

Tarifa de Camionagem — Carreira de caminhetas «Santarém (Estação)-Montemor-o-Novo», passando pela cidade de Santarém, Almeirim, Coruche, Santana do Mato, Lavre e outras localidades intermédias.

Estabelecimento do preço dos bilhetes de ida e de volta entre as diferentes localidades servidas por esta carreira.

Carta-Impressa n.º 38 — Supressões e restrições no serviço das carreiras de camionagem, combinadas.

Carta-Impressa n.º 39 — Anula diversos telegramas enviados a toda a rede, sobre restrições no tráfego internacional.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 254 — Indica as condições a que fica sujeito o serviço de comboios especiais criado pelo Aviso ao Público A. n.º 722.

Comunicação-Circular n.º 255 — Esclarece a doutrina das alíneas a) da 7.ª Condição geral da Tarifa Especial n.º 1 de g. v. e da 4.ª Condição da Tarifa Especial n.º 10 de g. v.

Carta-Impressa n.º 326 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Fevereiro de 1942 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 327 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Março de 1942 e que devem ser apreendidos.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2366 — Esta instrução anula as regras especiais que haviam sido estabelecidas pela Instrução n.º 2337, para a circulação de comboios entre Marinhais e Coruche, por motivo de carregamentos de lenhas na estação de Agolada, e que agora cessaram.

4.º Aditamento à Circular n.º 901 — Em virtude da mudança de horário, estabelece-se uma nova circulação de vagões distribuidores de petróleo, óleos e restantes materiais de consumo nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Instrução n.º 2367 — Trata da alteração das posições quilométricas dos discos avançados de algumas estações.

Factos e Informações

Tracção eléctrica

A instalação metódica da tracção eléctrica reveste particular importância em todos os países. Os caminhos de ferro Baltimore e Ohio e Nova-Iork, New-Haven & Hartford, nos E. U. A., inauguraram a primeira linha eléctrica nos fins do século XIX, em virtude de o fumo provocado pela tracção a vapor originar inconvenientes insuportáveis nos túneis.

Na Europa, foi a Suíça que electrificou a primeira linha: a de Ber-



Eco das festas do 7.º aniversário do Ateneu Ferroviário. Em cima, distribuição dos prémios aos vencedores das provas desportivas. Em baixo, os vencedores da Taça oferecida pelo Ex.^{mo} Snr. Eng.^o Vicente Ferreira, para o torneio de «tenis de mesa»

thoud a Thoune. Verificou-se um aumento metódico da electrificação das linhas de via normal, principalmente nos países ricos em energia hidráulica e pobres em carvões minerais, como a Itália, a França, a Suíça e a Suécia.

As primeiras locomotivas do continente europeu

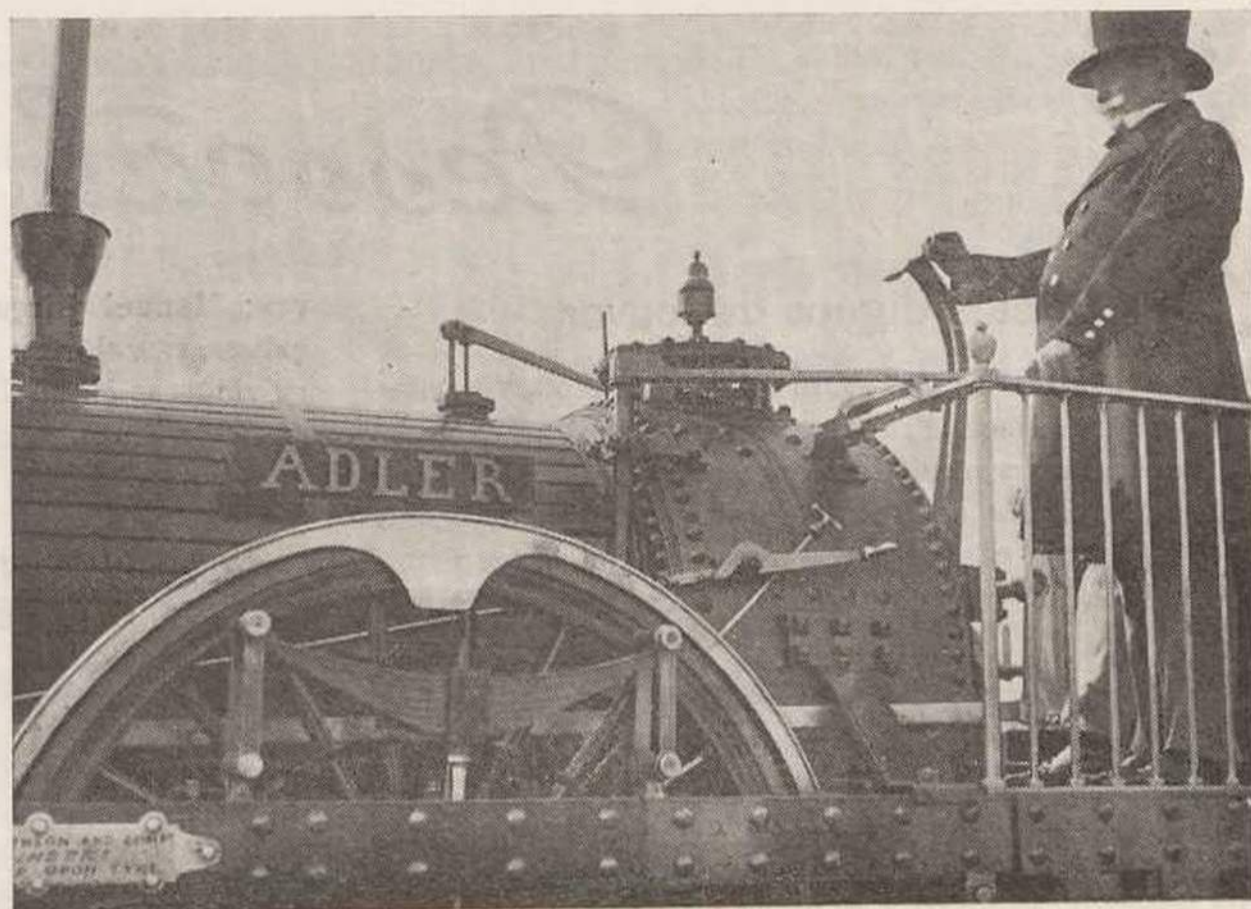
As primeiras locomotivas do continente europeu foram feitas há 125 anos, na Real Fundação de Ferro em Berlim. A primeira destas locomotivas entrou em

acção em Junho de 1816 e esteve algumas semanas à disposição dos habitantes de Berlim que podiam observar a locomotiva em movimento.

Depois foi mandada por via fluvial para a Alta Silésia, onde fez serviço numa mina de carvão, e finalmente foi utilizada na construção duma bomba a vapor. A segunda locomotiva do mesmo género foi começada em 1817 e mandada em 1818 para o território do Sarre, onde fez serviços na mina de carvão «Bauernwald». Estas locomotivas consistiam numas máquinas de rodas dentadas, cujos cilindros de vapor estavam metidos verticalmente na caldeira. Diz-se que puxavam um peso de cinquenta quintais. Como se sabe, o primeiro combóio público só começou a transitar no ano de 1835 entre Nuremberg e Fürth.

Publicação de participações

A exemplo do que fazem algumas revistas das grandes empresas ferroviárias do estrangeiro, a partir do próximo mês de Julho o *Boletim da C. P.*, sempre que os agentes o desejem, publicará a participação do seu



A locomotiva *Adler* que rebocou o primeiro combóio alemão

casamento ou do das suas filhas, e ainda a participação do nascimento de seus filhos. Para evitar qualquer erro, o nome do agente, da noiva, data e local do casamento devem ser escritos em letra bem legível. Também é necessário que, nas participações de nascimento, o nome dos pais e o da criança e a data do nascimento sejam escritos em letra bem legível.

Os pedidos de publicação das participações deverão ser autenticados pelos Chefes de Repartição, de Escritório, das Oficinas, dos Depósitos, de Secção da Via ou das Estações, consoante o departamento da Companhia onde o agente presta serviço.

Cada um ouve, não conforme tem
os ouvidos,
senão conforme tem o coração
e inclinação.

Padre António Vieira

Pessoal

Actos dignos de louvor

Pela Divisão de Via e Obras foi elogiado o Guarda-fios de 2.^a classe, Francisco Marujo, porque estando de licença em 27 e 28 de Março p.^o p.^o, se apresentou voluntariamente ao serviço, a-fim-de ajudar o seu colega do 15.^o cantão a reparar o traçado aéreo que foi colhido por um combóio ao quil. 46,720-B. Baixa.

Quando no dia 28 de Março último o Limpador suplementar, José Monteiro, da Revisão do Minho e Douro, procedia à limpeza da carruagem B. 6f 5453 M. D. que fez parte da composição do combóio 25 do dia anterior, encontrou, debaixo dum banco, uma carteira profissional, do Sindicato Profissional dos Electricistas, do Sr. Fernando José Bravo, que continha além do respectivo bilhete de identidade, 20\$00 em dinheiro e outros documentos de interesse particular, tendo feito entrega imediata do achado ao seu chefe hierárquico.

Conquanto tivesse apenas cumprido o seu dever é digno de registo o seu gesto de honradez motivo porque foi elogiado.

Exames

VIA E OBRAS

Em Abril

Assentadores que fizeram exames *para Sub-chefes de distrito* e que foram aprovados:

João Agostinho e Manuel Ferreira, 16 valores; Joaquim Vicente e António Alves Teixeira, 15 valo-

res; Manuel Jorge, António Queiroz e Cândido Gonçalves, 13 valores; José Aleixo e Francisco Martins, 12 valores; Manuel Lopes Malho 11 valores; Armando Antunes Galinha e António Manuel Melo, 10 valores

Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito

VIA E OBRAS

Em Maio

João Agostinho e Manuel Ferreira, assentadores. Premiados com 225\$00 cada um, por se terem classificado em 1.^o lugar nos exames para sub-chefes de distrito, efectuados em Abril último.

Nomeações

Em Abril

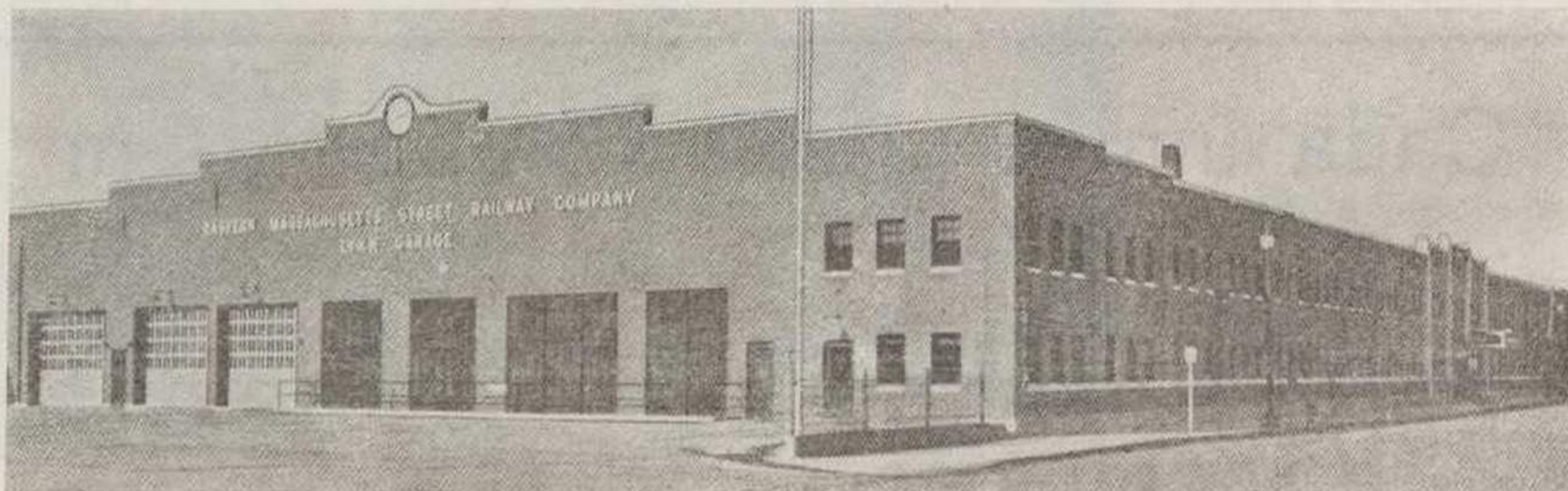
SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

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

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

Médico especialista de pequena urologia e venerologia, de Coimbra: Dr. Tristão Ilídio Ribeiro.

Médico da 27.^a Secção, com residência em Fratel: Dr. José Adriano Valério.



Aspecto da central de camionagem da companhia de caminhos de ferro americana *Eastern Massachusetts Street Railway Company*, que explora extensa rede de camionagem

Médico da 51.^a secção, com residência em Sines: Dr. Cândido Leal Tavares.

Enfermeiro de 3.^a classe: Júlio Marques Correia.

EXPLORAÇÃO

Empregado de 3.^a classe: António de Figueiredo Ramos.

Guarda de estação: José Gonçalves.

Engatador: Reinaldo Vieira.

Faroleiro: Jacinto José Ferro.

Porteiros: Crisogno Feiteira, Adriano da Silva e Domingos Mamede Alves

Servente de dormitório de trens: Joaquim de Oliveira Ferreira.

Carregadores: Manuel da Luz Baldeiras, Zeferino Barros Magalhães, José Ramalheite, João Miguel da Cunha, Benjamim Marques de Oliveira, Luís Rafael dos Prazeres Florêncio, José Monteiro, Joaquim Pedroso dos Santos, Manuel Rodrigues Moreira, Adão Vaz de Brito, Alfredo das Neves, António Marques Pires, António de Sousa Vasconcelos, Alberto Jorge Dias Rolo, Francisco dos Santos, Isaac da Silva, Mário Gilberto Dias Costa, João Simões Nobre, Joaquim Marques dos Santos, Joaquim Correia, José Moreira Martins, Augusto Leite de Azevedo, Carlos Pereira Artur Dias da Costa e Armando da Costa Pereira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Escriturário de 3.^a classe: Artur Antunes Maia.

Limpadores: José Rodrigues, António Vaz e Manuel Rodrigues Morais.

Promoções

Em Abril

EXPLORAÇÃO

Agulheiro de 1.^a classe: Joaquim Pereira.

Agulheiros de 3.^a classe: Olíndio das Dôres Junceiro, Alberto Nunes Galvão, António de Sousa, José Francisco Pompeu, José Marques Ratão, Armando Soares, Aníbal Roque Mateus e José Manuel Gomes.

MATERIAL E TRACÇÃO

Revisores Electricistas de 1.^a classe: Joaquim da Guia e Jorge Soares de Figueiredo.

VIA E OBRAS

Sub-Chefes de Distrito: José Francisco Coelho, Joaquim Garrido Martins, Francisco Amaro, Jacinto

Colaço, Raúl António Carvalho, António Serafim Gonçalves, Joaquim Ferreira, António Pires dos Santos, José Tavares e Alexandre Bento.

Transferências

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Abril

José Manuel Ribeiro da Silva, Empregado de 1.^a classe: transferido da Divisão da Exploração.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Abril

Para:

Fiel de 2.^a classe: o factor de 3.^a, Amável da Cunha Velho Sotto-Maior.

Escriturário de 1.^a classe: o factor de 2.^a, João Avelar Fernandes.

Reformas

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Março

Dr. Alfredo Augusto Gomes de Almeida: Médico da 65.^a Secção, com residência em Souzel.

Dr. José Lourenço Marques Crêspo: Médico da 65.^a Secção, com residência em Estremoz.

Joaquim Ramos: Empregado de 1.^a classe.

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Maio

Bernardo Abranches Freire de Figueiredo: Sub-Chefe de Repartição.

EXPLORAÇÃO

Em Abril

Horácio Ferreira de Sousa: Inspector da 10.^a Secção de Contabilidade.

Casimiro Ramires: Empregado principal dos Serviços Gerais.

Raúl Madeira de Lima: Revisor principal da 5.^a Circunscrição.

Vitorino Teixeira da Silva: Guarda-freios de 2.^a classe da 3.^a Circunscrição.

Francisco Barqueiro: Agulheiro de 3.^a classe de Valado.

João Gomes: Carregador de Barcelos

Loúrenço Barôa: Carregador de Alhandra.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Abril

António Judice Guerra: Maquinista de 3.^a classe.

Henrique Correia: Fogueiro de 1.^a classe.

Manuel Marques: Fogueiro locomóvel.

João de Paiva: Limpador.

José Martins: Limpador.

António Rebola Veloso: Servente.

VIA E OBRAS

Em Abril

Anastácio Coelho da Costa: Chefe de escritório de 3.^a classe da 1.^a Secção, Lisboa-P.

Maria de Jesus: Guarda do distrito n.º 51, Albergaria.

Etelvina da Conceição: Guarda do distrito n.º 240, Olhão.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Abril

† *António dos Santos Patrício*, Chefe de 2.^a classe de Viana do Alentejo.

Admitido como praticante em 28 de Abril de 1908, foi nomeado factor de 3.^a classe em 7 de Abril de 1909 e finalmente promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1939.

† *Nuno Ema dos Santos*, Conferente de Lisboa-P Nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1921, foi promovido a conferente em 21 de Agosto de 1926.

† *Álvaro Mendes Espona*, Condutor de 2.^a classe de Gaia.

Nomeado carregador em 21 de Junho de 1918, foi promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1921 e a condutor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1937.

† *Abílio dos Reis*, Capataz de 2.^a classe de Évora. Admitido como carregador auxiliar em 6 de Agosto de 1920, foi nomeado efectivo em 3 de Março de 1925, promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Fevereiro de 1928 e finalmente capataz de 2.^a classe em 21 de Janeiro de 1941.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Manuel Possidónio Pires*, Lampista da Revisão de Lisboa.

Admitido em 11 de Agosto de 1907 como Limpador auxiliar, ingressou no quadro em 11 de Agosto de 1909 e nomeado Lampista em 1 de Dezembro de 1920.

VIA E OBRAS

† *José Cardoso*, Assentador do distrito n.º 119, Rodam.

Admitido como assentador em 21 de Janeiro de 1914.

† *José Vieira dos Santos*, Assentador do distrito n.º 401, Contumil.

Admitido como assentador dos Caminhos de Ferro do Estado, M. D., em 27 de Janeiro de 1916.



† Nuno Ema dos Santos
Conferente



† Álvaro Mendes Espona
Condutor de 2.^a classe



† Manuel Possidónio Pires
Lampista



† José Vieira dos Santos
Assentador

28 — És um valentão, mas quando tua mulher te dá um berro, ficas calado que nem um rato — 3-2.

* * *

O preço do terreno

(Problema)

29 — Joaquim Braz, morador no Cacém e, por sinal, bom rapaz, tem andado à cata de oportunidade para dar ar às «loiras» que há muito não saem do canto do baú.

Certo dia, depois de correr Sêca e Meca adregou a passar pela Venda Sêca e viu, lá, num certo sítio, um terreno pequeno que tinha no centro uma estaca com uma taboleta que dizia: «Vende-se. Tratar com, etc.».

Convinha-lhe aquilo. E lá foi deabalada a falar com o dono, que ele conhecia, pois não há ninguém que o Braz não conheça no Cacém.

— Olhe, lá, quanto mede aquela coisa que você quiere vender?

— Que coisa?

— O terreno.

— Ah! o terreno. É belo; faz-se dali uma boa quintarola.

— Mau! Não esteja a fazer render o peixe! Vamos lá ao que importa.

— Ó «Jaquim», eu, por mim, não sei, porque foi o meu rapaz que fez lá as medições como entenderam, e disse-me: Olhe, pai, vão 16 metros da estaca a cada bico do terreno. Eu sei que o terreno tem três bicos e estão afastados por igual uns dos outros. Os lados de bico a bico são direitos. Vendo-o a 10 escudos o metro quadrado É uma pechincha, como vês.

— Está bem; deixe-me cá pensar no caso, disse-lhe o Braz. Ainda hoje lhe darei a resposta.

A informação colheu-o de surpresa, é claro. Já sabia alguma coisa, mas não era o bastante. Foi dali logo, em pulgas, direito a casa. Encontra aqui o «Quim» a espirrar contas por todos os lados e apresentou-lhe a questão. O «Quim» resolveu-a, ali do pé para a mão, ante a admiração do pai pela sabedoria do rapaz e o contentamento que lhe dava esse negócio de mão-cheia.

Fechou-se o negócio. Algumas «loiras» foram levadas do baú com saúde, mas deixá-lo, aumentou-se a propriedade. Ainda lá ficaram muitas para o palácio — talvez vinte vezes mais...

Depois de conhecerem esta peripécia, não acham que é um passatempo ameno saber quanto deu o Braz pelo terreno?

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 desse imposto.

Estes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, 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 funcionário ferroviário

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

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um fundo destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos, por via hierárquica, à Secretaria da Direcção (Boletim da C. P.).