

# 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 167

#### Soluções:

N.º 1 — 7 minutos. L. Lopes diz: Representando por (x) o atraso inicial, por (y) o atraso à partida de Setil e por (z) o atraso à saída de Entroncamento, vem:

$$\text{Para o 1.º percurso } x - \left(\frac{x}{2} + \frac{1}{2}\right) = y \quad (1).$$

$$\text{Para o 2.º percurso } y - \left(\frac{y}{2} + \frac{1}{2}\right) = z \quad (2).$$

$$\text{Para o 3.º percurso } z - \left(\frac{z}{2} + \frac{1}{2}\right) = 0 \text{ de onde resulta}$$

$z = 1$ . Substituindo em (2) (z) pelo seu valor, vem  $y = 3$  e aplicando o valor de (y) em (1), resulta  $x = 7$ .

Outro processo: o de A. M. S. — A solução pode ser encontrada representando o problema por uma progressão geométrica de 3 termos cuja razão é  $= 2$  e o primeiro termo 1.

Dados: Atraso inicial .. . . . . x

Último tempo ganho (1.º termo da progressão) .. 1

Primeiro tempo ganho (último termo da prog.) ..  $x_3$

É, pois,  $x_3 = 1 \times 2^2 = 4$

Soma dos termos (atraso inicial):

$$x = \frac{x_3 \times 2 - 1}{2 - 1} = \frac{4 \times 2 - 1}{1} = 7.$$

Explicativo é também o processo seguido por José Gonçalves. Eis-lo:

Seja (x) o atraso em minutos com que partiu o 51. De Lisboa-R. a Setil ganhou  $\frac{x}{2} + \frac{1}{2} = \frac{x+1}{2}$ , ficando o atraso em  $x - \frac{x+1}{2} = \frac{x-1}{2}$ .

De Setil a Entroncamento ganhou

$$\frac{x-1}{2} + \frac{1}{2} = \frac{x+1}{4}, \text{ reduzindo o atraso para}$$

$$\frac{x-1}{2} - \frac{x+1}{4} = \frac{x-3}{4}.$$

De Entroncamento a Alfarelos ganhou

$$\frac{x-3}{4} + \frac{1}{2} = \frac{x+1}{8}, \text{ ficando o atraso reduzido a}$$

$$\text{zero, isto é: } \frac{x-3}{4} - \frac{x+1}{8} = 0. \text{ Resolvendo a equação,}$$

vem  $x = 7$ .

Passando agora para o campo aritmético, apresenta-se J. Carvalho a pensar do seguinte modo: Se no percurso Entroncamento-Alfarelos ganhou metade do atraso com que saiu de Entroncamento e mais meio minuto, chegando a Alfarelos à tabela, é porque partiu de Entroncamento com um minuto de atraso ( $0,5 \times 2$ ). Se no percurso Setil-Entronca-

mento só ganhasse metade do atraso com que saiu de Setil, chegaria a Entroncamento com o atraso de 1,5, e, por conseguinte, o atraso à partida de Setil foi de 3 minutos ( $1,5 \times 2$ ). Do mesmo modo, se de Lisboa a Setil ganhasse só metade do atraso com que partiu de Lisboa, chegaria a Setil com o atraso de 3,5 minutos. Portanto, o atraso à partida de Lisboa foi de 7 minutos ( $3,5 \times 2$ ).

L. Lopes também apresenta uma solução que pouco difere desta.

O problema resolve-se, como se vê, aritméticamente, partindo do fim para o princípio:

$$(0 + 0,5) \times 2 = 1 \text{ (Atraso de Entroncamento).}$$

$$(1 + 0,5) \times 2 = 3 \text{ ( } \text{ " } \text{ " } \text{ " } \text{ Setil).}$$

$$(3 + 0,5) \times 2 = 7 \text{ ( } \text{ " } \text{ " } \text{ " } \text{ Lisboa).}$$

N.º 2 — 720\$00. Foi geralmente resolvido como segue:

(x) é o valor das avarias

$$\frac{x}{2} + \frac{x}{8} + \frac{3x}{5} = 882$$

Desembaraçando de denominadores e reduzindo, vem

$$x = \frac{35280}{49} = 720$$

A. M. S. (Pôrto) procede assim:

$$\frac{1}{2} + \frac{1}{8} + \frac{3}{5} = \frac{20}{40} + \frac{5}{40} + \frac{24}{40} = \frac{49}{40}$$

$$\frac{49}{40} : 1 :: 882 : x$$
$$x = \frac{882}{49} = 720$$

Podia também ser assim:

$$882 : (0,5 + 0,125 + 0,6) = 720$$

(depois de reduzir os quebrados a dízima).

L. Lopes demonstra como obtém a solução do problema, partindo dum falsa hipótese: — Suponhamos que o valor das avarias era de 40\$00 (convém ser um múltiplo de 2,5 e 8).

$$\left. \begin{array}{l} 1/2 \text{ de } 40 \text{ são } 20\$00 \\ 1/8 \text{ " " " } 5\$00 \\ 3/5 \text{ " " " } 24\$00 \end{array} \right\} \text{ Soma: } 49\$00.$$

Estabeleça-se a proporção

$$\frac{40}{49} = \frac{x}{882} \text{ Será } x = \frac{40 \times 882}{49} = 720$$

**Solucionistas:** Aníbal Pereira Fernandes (Chefe de secção — Camionagem), Manuel Domingos Mestre (Assentador no Distrito 223-A — Aljustrel), José Gonçalves (Máquinista fluvial — Barreiro), João Luís Capitão (Carpinteiro — 13.ª Secção de V. O. — Évora), Lorido Lopes (Factor de 3.ª classe — Entroncamento), A. M. S. (Pôrto), José Francisco Ferreira Júnior (Empregado principal — Movimento), Brielga, Britabrantes, Dalotos, Mefistófeles, Cagliostro, Martins, Novata, Otrebla, Roldão, Veste-se, Gavião, Pacato, Profeta, Bar-

(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE

DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

DIRECTOR

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO

LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

**SUMÁRIO:** Conservação periódica das estruturas metálicas. — A evolução do regime dos nossos transportes internacionais. — A Terra Portuguesa. — Em viagem... — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — A nossa casa. — Pessoal.

## Conservação periódica das estruturas metálicas

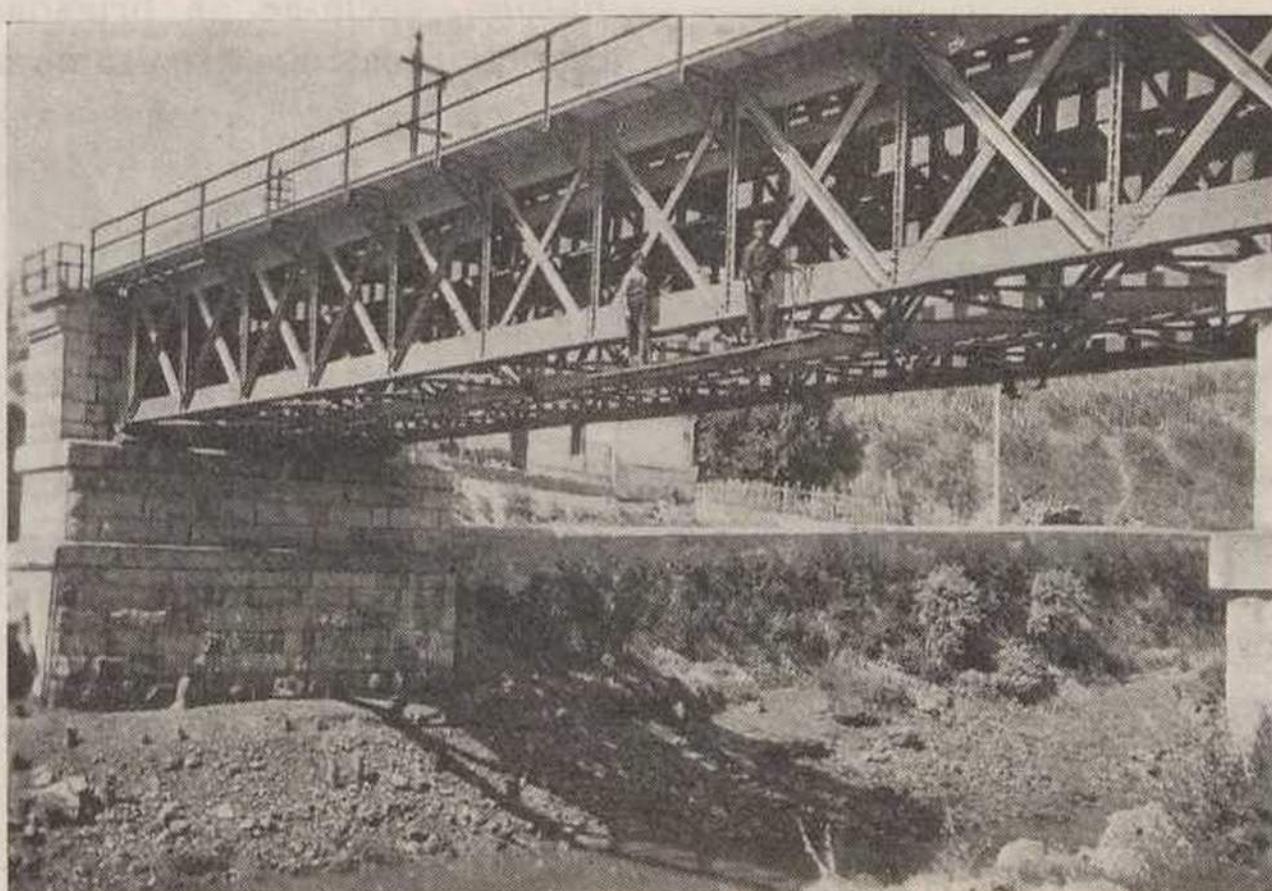
Pelo Eng.º *Borges d'Almeida* da Divisão da Via e Obras

SE deixássemos as estruturas metálicas das nossas pontes e alpendres, dos reservatórios e discos, etc., sujeitas à acção do tempo, muito breve veríamos como a corrosão as faria arruinar sem remédio.

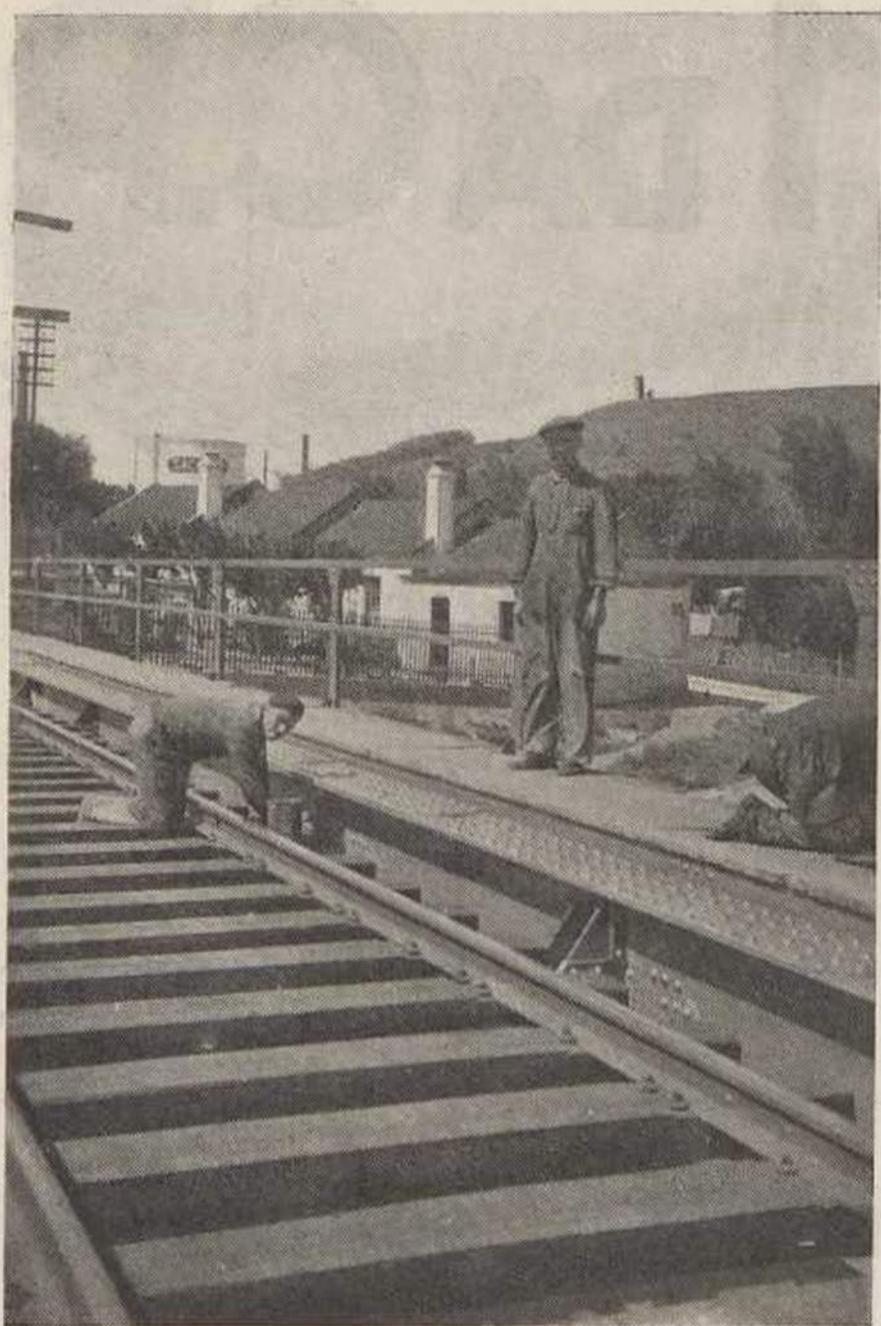
A umidade atmosférica, em presença do oxigénio do ar, vai lenta mas pro-

gressivamente, transformando o ferro em ferrugem (óxido de ferro) e as suas qualidades de dureza e brilho alteram-se, tornando-se quebradiço e sem valor.

A clássica ferrugem é um inimigo difícil de combater; produz-se nos mais recônditos meandros e quantas vezes, para lhe dar combate, é preciso



Pintando sobre um bailéu



Os últimos retoques

desmontar peças enormes, descavando-as, para tornar acessível o local onde ela se manifestou.

A camada de óxido, de comêço infinitamente delgada, vai engrossando, e então, as chapas deformam-se, como que inchando, e a ferrugem aparece em camadas espessas, lascando em todos os sentidos.

Podem repor-se as chapas na posição primitiva, mas o que se torna materialmente impossível, é restituir-lhes o metal que perderam. As chapas ficam mais delgadas, mais fracas, e adelgaçamentos sucessivos determinam a sua perda como elementos que desempenham certa função na obra em que se aplicaram.

Poucos anos seriam necessários para inutilizar muito trabalho e dispêndio.

O tempo, que corre sem se sentir, deixa sempre marcados os traços indeléveis da sua passagem.

O homem, em luta permanente, combate a sua ação e opõe-lhe os meios mais diversos: a duração das peças aumenta, cresce muito, mas o tempo acaba por vencer.

A obra do homem não é mais que um simples episódio, um momento em relação ao tempo, porque no relógio do tempo, a fração mínima é o século dos séculos.

Do combate incessante entre o homem e o tempo, o homem não tem a veleidade de vencer; tem apenas o desejo de não permitir que o fruto da sua persistência seja aniquilado, antes de ter desempenhado a função que a sua inteligência preconizou.

Assim, com muitos meios de protecção, aumenta-se a duração das obras metálicas e consegue-se que a sua amortização seja feita a longo prazo.

As superfícies metálicas são, periodicamente, raspadas e repintadas e os períodos variam com as regiões.

Quando o clima não é influenciado pela vizinhança do mar, as pinturas são feitas em intervalos que atingem dez anos.

Nas regiões úmidas, a conservação tem que ser feita em períodos de quatro a sete anos.

Nos países em que não haja, freqüentemente, baixas temperaturas, como no nosso, no fim da primavera, verão e princípio do outono, vêem-se as brigadas de pinturas, empoleiradas nas estruturas metálicas, algumas vezes em posições difíceis, desempenhando-se da sua missão de picar e repintar, restituindo às nossas obras de construção metálica, o aspecto de asseio e boa aparência, como no estrangeiro não vimos melhor.

Claro está que as nossas quase novecentas e cinqüenta obras de arte, incluindo neste número sómente viadutos, pontes e pontões metálicos, estão classificadas por troços a que correspondem outros tantos períodos de pintura.

Deste modo, todos os anos há conservação, em virtude de uma distribuição de trabalhos criteriosamente feita.

Na conservação inclui-se, além das raspagens e pinturas, lubrificação de aparelhos de apoio, substituição de peças avariadas,

rebites leves, descravação de peças compostas, nivelamento e rectificação da posição de tramos, enfim, uma infinidade de operações que é preciso resolver e executar rapidamente para que os combóios não encontram dificuldades no seu caminho.

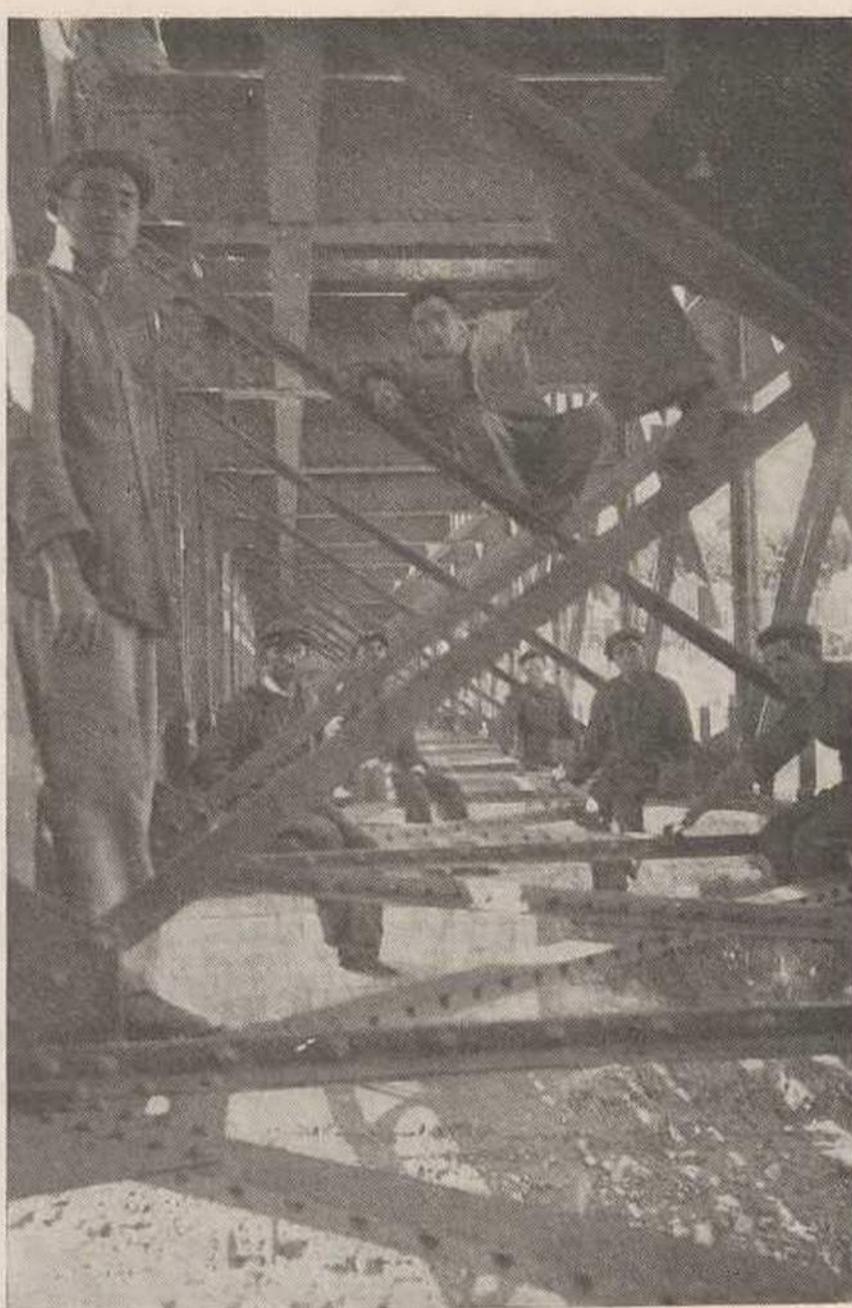
As quase novecentas e cinqüenta obras de arte de construção metálica, distribuídas pelos quase dois mil e novecentos quilómetros de linhas exploradas pela C. P., se fossem colocadas em fila, prefariam um comprimento de vinte e quatro quilómetros: a superfície a raspar e repintar, representa muitos milhares de metros quadrados.

A manutenção das estruturas metálicas constitui uma especialização e encerra uma enorme multiplicidade de trabalhos que não se sentem, que não fazem alarde nem barulho.

Desenrolam-se em cada dia, durante os muitos dias de cada ano, dando trabalho e pão a muita gente.

Continuamente, prevenindo para não remediar, executam-se trabalhos complexos que escapam ao conhecimento de muitos.

E se juntamente com os trabalhos de conservação, mencionarmos os de defesa das obras de arte, variáveis de caso para caso, e tantos outros que seria fastidioso enumerar, poderemos dar uma pálida idéia da sólida



Brigada de pintores empoleirados numa ponte

engrenagem que é necessário manter e accionar, para que o Serviço respectivo possa desempenhar a sua missão.



Vila Nova de Cerveira. Fachada do Hospital

Fotog. do Sr. Raul FONSECA, Desenhador na Via e Obras.

# A evolução do regime dos nossos transportes internacionais

Pelo Sr. Agente Comercial, João Frederico Pires

DURANTE muitos anos a emissão de bilhetes e o despacho de bagagens ou de mercadorias em serviço internacional determinava praticamente a aplicação dos regulamentos internos dos vários países, à medida que iam sendo percorridos. Com efeito, as tarifas internacionais, embora regulassem uniformemente certas obrigações, longe estavam, no entanto, de sanar as divergências existentes entre as regulamentações de cada país em matéria de transporte.

Esta situação tornava particularmente delicada e laboriosa a preparação de tarifas internacionais, com o resultado de os serviços directos serem limitados às correntes de tráfego de grande importância.

Por isso os passageiros tinham muitas vezes de fraccionar a viagem, adquirindo separadamente bilhetes para o percurso que tinham de efectuar e procedendo de cada vez ao despacho das suas bagagens, com todos os incómodos e desvantagens próprias da ignorância da tarificação de cada país e, freqüentemente, do desconhecimento do idioma respectivo.

Do mesmo modo, sucedia correntemente terem os expedidores das mercadorias de contratar indivíduos que em determinados pontos — geralmente em localidades fronteiriças — asseguravam a continuidade da viagem, tomando a seu cargo o cumprimento das formalidades aduaneiras e outras, e proviam com freqüência a nova expedição da remessa para ponto onde outro colega procedia análogamente.

Bem se comprehende que tais processos constituiam sérios embaraços para as comunicações internacionais às quais, por outro lado, o constante desenvolvimento do turismo e das trocas comerciais davam importância cada vez maior.

Porém, desde 1931 — precisamente desde 1 de Janeiro — passaram a ser observados novos princípios. Vigoravam nas nossas relações ferroviárias com o estrangeiro as Convenções internacionais relativas ao transporte de passageiros e bagagens e ao transporte de mercadorias — geralmente conhecida por C. I. V., a que respeita a passageiros e a bagagens, e por C. I. M., a que se ocupa do transporte de mercadorias, e ambas, no seu conjunto, por Convenções de Berna — em virtude de Portugal as haver assinado e ratificado, como o havia já feito a quase totalidade dos países europeus.

Por êsses instrumentos e pela sujeição em que lhes ficaram as linhas da Companhia, ter-se-ia tornado possível, se conhecidas circunstâncias o não impedissem, que, por exemplo, qualquer das nossas estações expedissem mercadorias para estações situadas nos confins da Roménia, sem outra formalidade além da entrega da remessa acompanhada do modelo de declaração de expedição instituído pela C. I. M. A mercadoria seria pontual e fielmente entregue ao consignatário contra pagamento dos débitos da remessa, devidamente justificados, inclusivamente dos respeitantes ao cumprimento de quaisquer formalidades estranhas ao caminho de ferro e que se tornassem necessárias durante a viagem, pois o seu desempenho incumbe obrigatoriamente às empresas transportadoras.

As antigas dificuldades estavam, portanto, removidas. De facto, a C. I. M., pela uniformização das obrigações das Empresas entre si e perante o Público, tornou possível a realização do transporte directo de mercadorias entre quaisquer estações dos países e linhas participantes, sem dependência de

tarifas internacionais e, em princípio, sem necessidade de acordos especiais entre as Empresas.

Para tanto, na falta de tarifas directas, os preços devidos pelo transporte obtêm-se pela ligação dos que à mercadoria correspondam em cada percurso nacional. As condições do transporte, com ou sem tarifa directa, são fundamentalmente as da própria C. I. M., embora para pontos de pormenor haja ainda lugar para a acção dos regulamentos internos.

A C. I. V. é inspirada em análogos princípios, conquanto a emissão de bilhetes e o despacho de bagagens dependam, por via de regra, da existência de tarifa internacional que preveja êsses serviços. As principais vantagens trazidas por esta Convenção residem na mais fácil elaboração das tarifas e na garantia que dá aos viajantes de que as formalidades e regras a observar são sempre as mesmas, seja qual for o país onde se encontrem.

As Convenções de Berna regulam não só transportes ferroviários propriamente ditos, como também aqueles em que intervêm linhas de navegação ou carreiras de camionagem. A única condição consiste em que, do comêço ao termo da viagem, sejam utilizados exclusivamente percursos afectos à aplicação das Convenções, conforme relação oficial permanentemente actualizada segundo os elementos que, para o efeito, fornecem os governos signatários das Convenções.

Permitem as Convenções ocorrer as dificuldades inerentes à natureza dos serviços que regulam e ao seu dilatado campo de acção.

Estão neste caso as providências que asseguram ao Anexo I da C. I. M. — relativo às condições de aceitação de certas mercadorias, como as perigosas, infectas, etc. — a necessária harmonia com os constantes progressos da técnica e da ciência.

Naquele capítulo merece ainda referência a faculdade que a C. I. M. confere, de se adoptarem medidas transitórias que obviam aos inconvenientes que alguns países poderiam encontrar, quer na cobrança dos seus

portes no estrangeiro ou na percepção de portes estranhos, quer na aceitação de reembolsos ou desembolsos, ou ainda na exacta observância dos limites de indemnização respeitantes a avarias, perdas, etc.

Além disso, as Convenções consentem, dentro de certos limites, que as empresas concordem regras diferentes das que neles são previstas para as relações das empresas entre si e que repousam, por um lado, no jôgo de disposições que garantem a cada Empresa a parte que lhe cabe em qualquer cobrança quando feita por outrem e, por outro, na determinação das responsabilidades nos casos de perda, avaria, etc., quer das bagagens, quer das mercadorias.

Esta liberdade e também a conveniência que se impôs de se subordinar a critério uniforme a execução de certos serviços, como a elaboração das instruções e modelos que as Convenções tornavam necessários, foram as principais causas de que a maior parte das empresas a elas sujeitas constituisse a associação intitulada *Comité International des Transports par Chemins de Fer*, abreviadamente C. I. T., que funciona em Berna sob a gerênciia dos Caminhos de Ferro Federais Suíssos.

Nas relações das empresas com o Público, a acção do C. I. T. faz-se sentir através das Disposições Complementares Uniformes — conhecidas abreviadamente por D. C. — que preparou para a aplicação das Convenções, pois precisam o alcance de algumas das disposições destas últimas.

Essas disposições vigoram nas nossas relações internacionais, não por a nossa Companhia participar já do *Comité* mas por terem sido oficialmente aprovadas. Por isso, na edição que a Companhia fez das Convenções, o texto das Disposições Complementares completa o dos artigos das Convenções a que diz respeito. Os próprios textos das Convenções reflectem a influência do *Comité*, pois nêles têm sido integradas algumas antigas Disposições Complementares.

As disposições das Convenções estão sujeitas a revisão de que periodicamente se ocupam conferências diplomáticas constituí-

das por delegações dos países interessados. Dos trabalhos dessas assembleias resultam textos actualizados que anulam e substituem os anteriores, logo que em cada país podem ser dados por satisfeitos os requisitos necessários.

Assim é que nas nossas relações internacionais as Convenções chamadas de Berna

serão a seu tempo substituídas pelas novas Convenções, conhecidas por Convenções de Roma, já assinadas e ratificadas por Portugal.

Eis, pois, a traços largos, a transformação operada nos fundamentos do regime dos transportes internacionais em que a Companhia intervém.



Alentejo — Madrugada num pinhal das margens do Sôr

*Fotog. do Sr. Alexandre Galrão,  
Chefe da Secção da Via e Obras.*

# A TERRA PORTUGUESA

## Os nossos rios

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

DE ponta a ponta, desde os agrestes penhascos transmontanos até às doiradas ribas algarvias, cortam o nosso país rios em cujas margens não faltam sedução e pitoresco.

Desde o *Minho*, calmo e poético, a passear descuidado por vergéis idílicos, ao *Cávado*

paísagens luminosas com aspectos por vezes cenográficos, entra mansamente na Ria de Aveiro; o *Nabão*, sempre melancólico, chora a morte de Santa Iria, pobre freira beneditina que deu o nome a Santarém.

O *Liz* e o *Lena*, deslumbrados com o aveludado dos pinheirais, abraçam-se enternecidos, assim caminhando até ao mar. O *Almonda* e o *Alviela* correm pressurosos, desaparecendo ambos quando encontram o nosso primeiro rio.

E, mais para o sul, o *Sado*, nascido nas serras algarvias, atravessa montados, percorre planuras infindas e, depois de receber as águas do *Sorraia*, olha para Setúbal e beija as águas azuis do Atlântico.

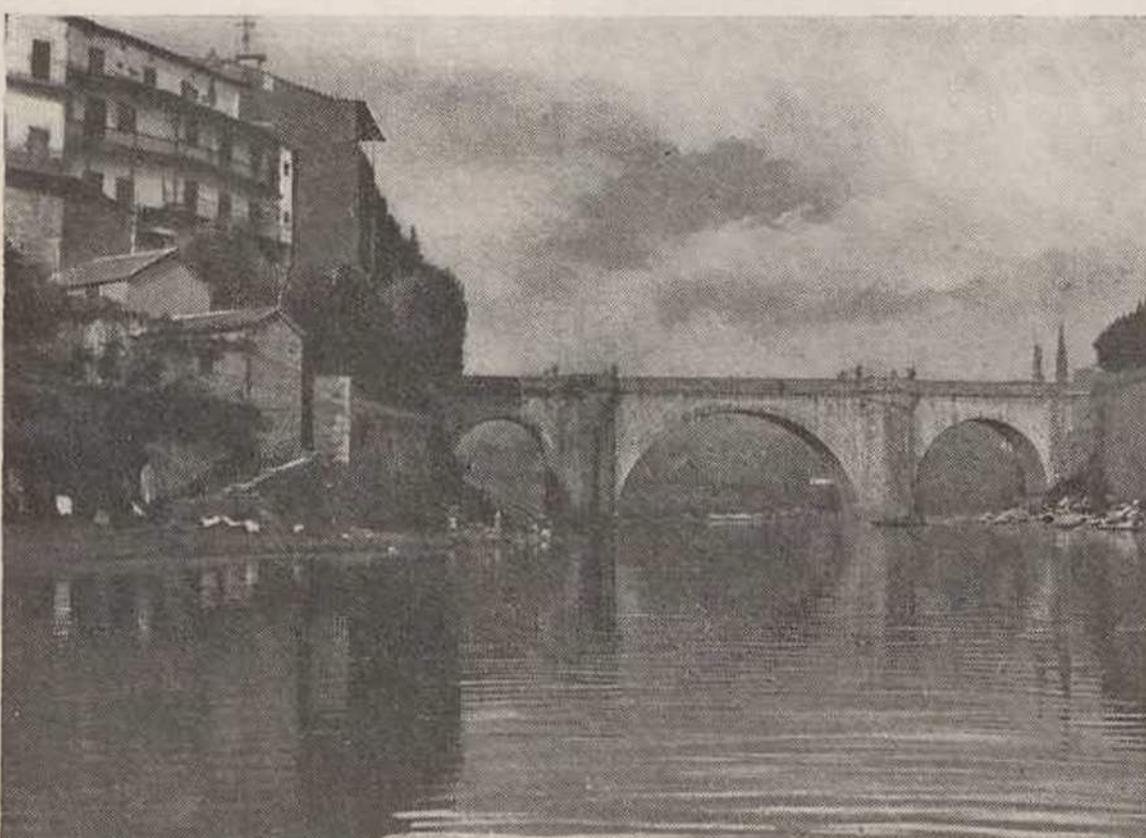
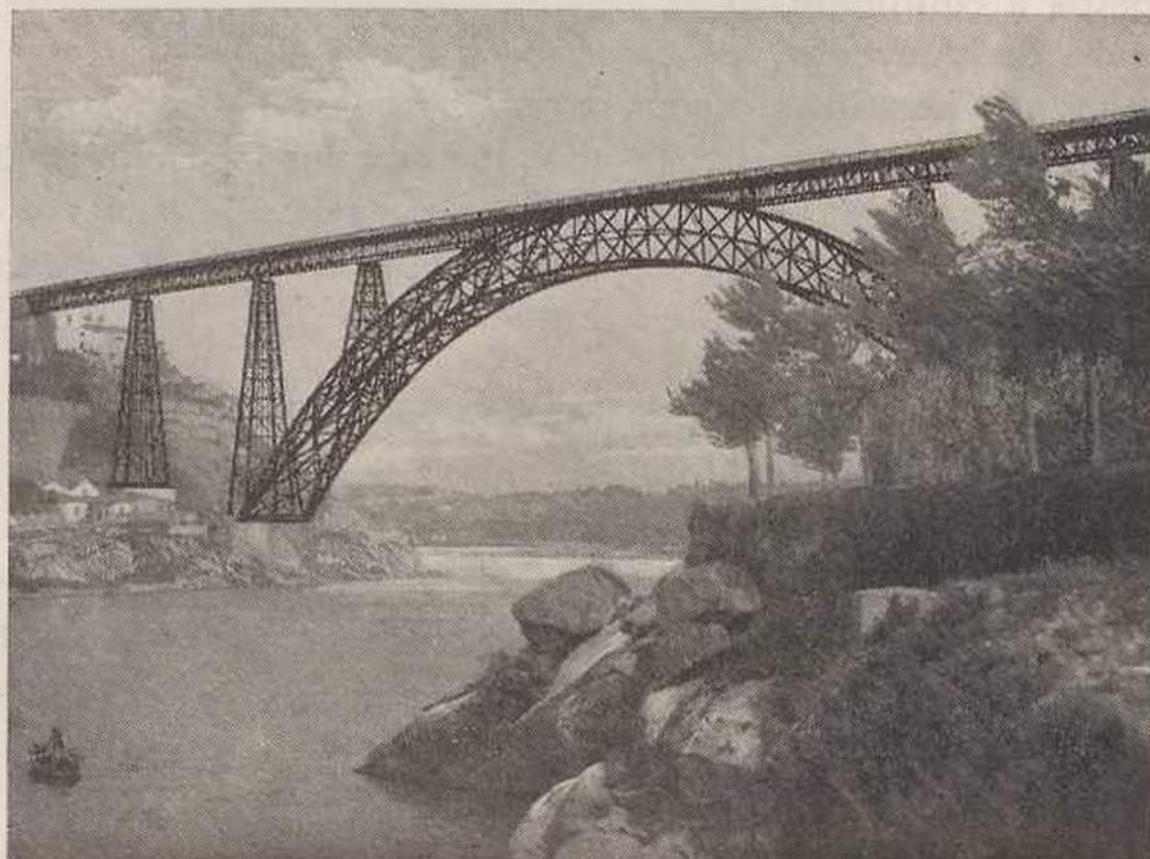
\*

Na Serra da Estréla nascem três rios, que são portuguesíssimos e são dos mais lindos

O *Tâmega*, em Amarante. Fotog. do Engº Ferugento Gonçalves. Em baixo: O rio Douro — Ponte de D. Maria Pia.

torrencial, que desce apressadamente as montanhas do Gerez; do *Lima* amoroso, deslizando sereno por campinas floridas, ao *Tâmega* sonhador, que em Chaves inunda veigas formosíssimas; do *Corgo* estreito e profundo, selvagem e carrancudo, ao romântico e pacato *Avelames*, não há palmo de terra portuguesa que não seja regado pelos nossos rios lendários.

O *Vouga*, depois de percorrer



de Portugal: — o Mondêgo, o Zézere e o Alva.

Diz a lenda, que os três rios eram amigos desde o nascimento, olhando-se com carinho e vivendo na melhor paz.

Nunca o menor incidente havia perturbado aquela felicidade, e, à sombra da serra, vivia cada um na sua tenda, na doce contemplação de panoramas maravilhosos.

Um dia, uma nuvem escura toldou os horizontes. Levaram-se de razões e zangaram-se, só porque um perguntou:

— «Qual de nós é mais caudaloso?»

Houve discussão, andaram em duelo, tendo ficado assente «seria mais caudaloso, aquêle que, sem perda do seu nome e da sua dignidade, primeiro se espriasse no oceano».

Numa linda tarde de Abril, depois de ajustadas as condições do torneio, partiram os três pela fresca, dispostos a conquistar o título de vencedor, e na manhã seguinte, o sol viu o *Mondego*, astuto e vigilante, deslizar por vales amenos, serpentejar a cidade da Guarda e o Castelo de Celorico, correr as Beiras e, depois de dizer adeus a Coimbra e à Figueira da Foz, viu-o beijar o Oceano.

O *Zézere*, turbulento, seguiu até certa altura as pisadas do *Mondego*. Mas depois, não se sabe porquê, correu furioso por entre penedias, desceu as encostas alcantiladas do Cabril e fugindo para o Sul, foi surpreendido pelo *Tejo*, que não mais o largou...

O *Alva*, pintor da serra, tinha perdido a noite na contemplação das estrelas. Acorreu tarde, esfregou os olhos, correu precipi-

pitadamente, despenhando-se de grandes alturas. Lutou quanto pôde, mas, a certa altura, o *Mondêgo*, astuto e vigilante, chamou-o para si...

E dos três rios, amigos velhos que uma nuvem escura fêz separar, foi o *Mondêgo*, — o *Mondêgo* dos poetas — o mais caudaloso e o único que chegou ao mar, independente, inteiramente só, depois de galgar centenas de quilómetros!



O rio Mondego em Coimbra

Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves

Propositalmente, não citámos ainda os nossos maiores rios, todos nascidos em terras de Espanha: — O Douro, o Tejo e o Guadiana.

Conta-se que, há muitos anos, chegaram à fala nos plainos vermelhos de Castela, e fizeram apostas a ver qual chegava primeiro ao mar.

Combinaram dormir, ficando assente que o primeiro que acordasse, despertaria os companheiros. Adormeceram os três

por largo tempo, e, depois dum sono reparador para quem tinha de fazer tão longa jornada, foi o *Guadiana*, o primeiro a acordar.

Sem dar sinal, partiu senhor de si, confiado na vitória, e, deslizando por extensas planícies, afastou-se dos companheiros.

O *Tejo*, foi o segundo a acordar, espreguiçou-se, e, ao dar pela falta do *Guadiana*, olhou as terras áridas da mancha, avistando-o muito ao longe, a caminhar despreocupadamente...

Ergueu-se, pôs-se a caminho, voltou a direito sem olhar a obstáculos, procurando ganhar o tempo perdido e ser o primeiro a chegar às águas salgadas do Atlântico.

Quando o *Douro* acordou, já os companheiros iam longe.

Atraiçoados, rugiu de raiva, maldizendo a hora em que, fiado na lealdade dos amigos, tinha adormecido.

Jurou vingar-se, e, cheio de fúria, galgou montes, bateu em escarpas, alagou campos, precipitou-se das alturas e, fortemente, ruídosamente, rompeu encostas, destroçou penhascos, caprichando em ser o primeiro a beijar o mar.

As Beiras e a província transmontana, afastaram-se para lhe dar passagem e o *Douro*, estreitando aqui, alargando além, olhava picos aguçados, serras altíssimas que, nos bicos dos pés, espreitavam por detrás doutras, atentas à sua marcha, rezando pelo seu triunfo.

E o *Douro*, grave, enérgico e vigoroso, depois duma luta tremenda com as terras em volta, conseguiu ser o primeiro a entrar no oceano, ganhando assim a aposta, que a deslealdade dos companheiros ia fazendo perder.

Aos que não conhecem a terra portuguesa, aos que amam paisagens melancólicas, aos que gostam de perder-se na doce contemplação do belo, a todos que nasceram neste torrão bendito ousamos lembrar-lhes os lindos rios, de margens poéticas e sonhadoras, perfumados com lendas cheias de encanto, desta terra de tradições gloriosas que é PORTUGAL.



O rio Tejo em Almourol

Fotog. do Engº Frederico Abragão





Mértola — Vista geral

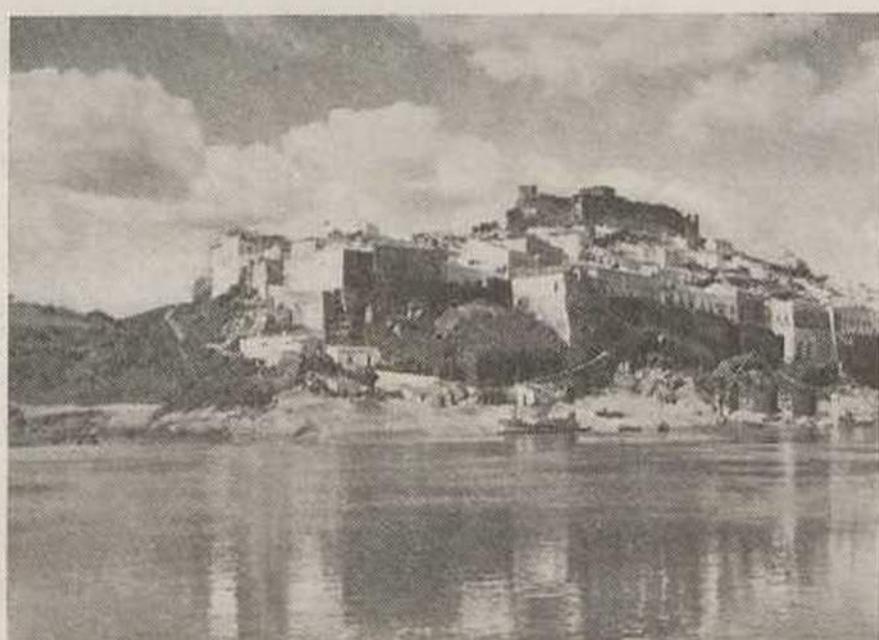
## EM VIAGEM...

### A caminho do Pulo do Lôbo

ESTANDO a escrever um livro sobre Portugal desconhecido, quis ver o *Pulo do Lôbo*, curioso capricho da natureza, ao qual, pelas dificuldades de transporte, poucos lá têm ido. Dispuz-me a ir até Mértola, com um programa estabelecido e maduramente estudado. Subida do Guadiana em barco até à pequena catarata a que o povo chama o *Pulo do Lôbo*; visita à Mina de S. Domingos, descendo depois no caminho de ferro das Minas até ao Pomarão e, a seguir, no vapor da carreira até Vila Real de Santo António; regressando a Lisboa no rápido do Algarve. Era uma semana de viagem agradável pela campina imensa do Alentejo, vestida daquele verde moço dos trigais em Abril e batidos duma briza branda e suave; e depois demorar-me em contemplar as margens ásperas e românticas do Guadiana.

Este era o programa, um sonho de oito dias despreocupados, longe do bulício de Lisboa e dos telegramas dos jornais. Vamos agora à dura realidade. Chegados a Mértola — Cristian de Caters, meu egrégio companheiro da viagem à volta do Mundo e eu — tivemos conhecimento disto: nem *Pulo do Lôbo* — a época não era favorável; nem vapor para Vila Real — havia partido uma hora antes e só navegava uma vez por semana; nem tão pouco viagem pelo caminho de ferro da Mina de S. Domingos ao Pomarão — um des

sastre ocorrido há anos, em que morreram duas pessoas, levaram a Direcção Geral de Minas a proibir àquela empresa o transporte de passageiros no caminho de ferro, transporte que ela fazia, desde há meio século, gratuitamente, tendo até uma carruagem especial que punha à disposição das pessoas de



Mértola, que logo nos impressiona bem pelo amontoado gracioso do seu casario...

certa categoria. Hão-de concordar que um único desastre em caminho de ferro, com a morte de duas pessoas em 50 ou 60 anos de exploração, é uma média bem pequena na história dum caminho de ferro.

Mas vamos adiante, vamos até Mértola pois não perdemos inteiramente o nosso tempo. A manhã estava duma doçura incomparável e, se bem que fôsse muito cedo — o vapor partia da estação do Terreiro do Paço às 8 horas, o que, se lhe tirarmos a dupla hora de verão e os 37 minutos do avanço nos fusos horários, fazemos recuar os ponteiros para as 5 horas e 23 minutos — o sol já nos anunciaava, além por trás da charneca, um dia luminoso e primaveril. Assim foi. As searas em ondulações suaves, fizeram-nos esquecer o tempo e quase sem darmos por isso chegávamos a Beja, onde a sua estação, toda remoçada em mármores e azulejos, nos dá agradavelmente as boas vindas. A subida para a cidade, faz-se a pé e sem fadiga, por uma ladeira suave ao meio da qual topamos o sumptuoso edifício do Governo Civil, agora concluído, começado porém, há 60 anos! Mas honra lhe seja, é um palácio notável com enormes e arejadas dependências, entre as quais se conta um magnífico salão todo em mármores regionais à espera de hóspedes ilustres para os honrar dignamente.

Em frente ao Governo Civil, abre-se um vasto jardim, meio europeu, meio tropical, em cujos canteiros e sob as palmeiras e as olaias se enlaçam fraternalmente verdadeiras moitas de flores.

Beja tem um hotel modernizado, atraente e onde se está bem; um vasto e moderno

seminário; lojas bem sortidas e afreguesadas, o que se explica pelo rápido desenvolvimento da cidade, que passou de 9.000 habitantes em 1920, para 15.000 em 1940.

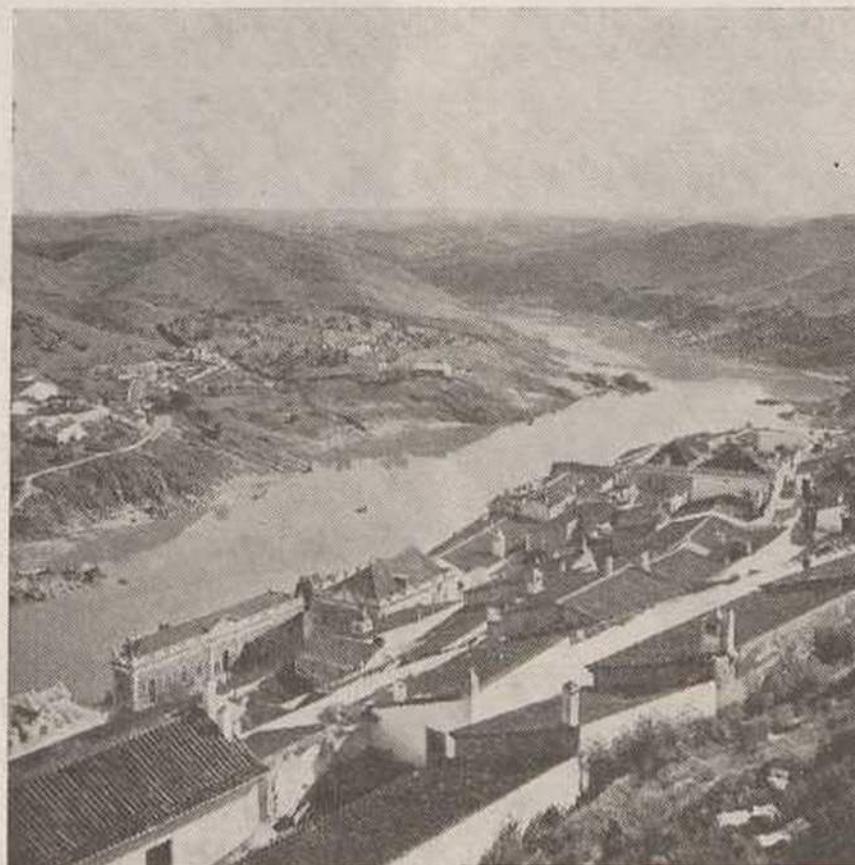
A caminheta do correio leva-nos por uma longa estrada de 51 quilómetros, quase sem rampas e quase sem curvas, a Mértola, que logo nos impressiona bem pelo amontoado gracioso do seu casario, que uma remota igreja, mais velha que a monarquia, encima e que devia ter sido mesquita — pelo menos assim o indica o seu interior de cinco naves e cuja abóbada repousa sobre vários feixes de bem equilibradas nervuras.

Outros edifícios quinhentistas de notável beleza, dão à terra um cunho de apurado gosto artístico. Mértola é terra de mulheres bonitas, restos da ocupação árabe e, como se isso não bastasse, uma família rica dali, tendo feito um voto de adoptar uma menina po-

bre, foi busca-la ao Algarve, à Lagoa, criança que tem agora nove anos e que, pelos olhos profundos, parece descender de alguma moira das muitas que por lá ficaram.

Passados dois dias em demoradas contemplações dos vários aspectos pitorescos de Mértola e a subir e a descer as escadarias já bem gastas, que formam uma parte dos seus arruamentos, resolvemos ir até à Mina de S. Domingos para se não perder tudo do que estava previsto. À falta duma ponte que ligue as duas margens do Guadiana em frente de Mértola, uma jangada atravessa, levando homens, animais e caminhetas, com certa regularidade.

A estrada da Mina sobe pela margem alta do lado esquerdo do Guadiana, deixando aos nossos olhos um panorama admirável de



O rio Guadiana visto de Mértola

Mértola, a qual teria já certamente caído no rio se não fôsse a extensa muralha que a sustem em tôda a sua extensão. A caminheta que nos leva embrenha-se em campos de trigo e de montados por desbravar, que as estevas em flor cobrem, parecendo estas salpicos de neve caídos do céu em plena primavera.

Deixámos Mertola e o seu casario, amontoado há tantos séculos sobre uma penín-



O Castelo de Mértola

sula estreita, século XI ou XII, e uma hora depois, qual mutação de mágica teatral, entramos na próspera povoação da Mina de S. Domingos que nem freguesia é, e que



Mértola. Cruzeiro e igreja Matriz, antiga mesquita

mais parece uma cidade do planalto africano, Bailundo ou Nova Lisboa, que uma terra alentejana.

Um grande lago, represa para a lavagem do minério, precede a Mina de S. Domingos e a que se segue um lindo e vasto bosque de eucaliptos, sertão puro, ou, por contraste, África civilizada.

*Fotografias de C. de Cateis.*

GUERRA MAIO



O Zézere  
em  
Constância

*Fotog. do Sr. Eng. F. Abragão,  
da Via e Obras,*

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

P. n.º 802. — Peço o seguinte esclarecimento sobre a resposta à consulta n.º 774 de o *Boletim da C. P.* n.º 149. No Art. 263 do Livro E. 11 está consignado que as taxas de Aveiro-Canal e Viana-Doca, são lançadas a título de diversos em toda a documentação.

Sendo assim, os exemplos apresentados como resposta, a meu ver e salvo melhor opinião, devem estar sujeitos a arredondamento para o múltiplo de cinco centavos imediatamente superior, e separadas do Caminho de Ferro.

R. — Embora as taxas de Aveiro-Canal e de Viana-Doca sejam debitadas a título de diversos, deve o arredondamento fazer-se para o centavo imediatamente superior, por essa taxa constituir uma parcela da cobrança a efectuar-se por todo o transporte (V. Art.º 92.º da Tarifa Geral).

P. n.º 803 — Peço dizer-me se, na estação de Gáia, podem vender-se bilhetes da Tarifa Especial n.º 1-P para as estações e apeadeiros compreendidos entre Alfarelos e Figueira da Foz, inclusivé, para os comboios com ligação directa, tais como os comboios n.ºs 18 e 22.

Segundo o n.º 3 do Artigo 9.º da Tarifa Especial n.º 1-P., só se podem vender para comboios que não impliquem trasbordo; mas como o 4.º Aditamento à mesma Tarifa autoriza a venda destes bilhetes aos passageiros procedentes das estações e apeadeiros de Figueira da Foz a Bencanta, para as estações e apeadeiros de Souzelas a Pôrto, desejava saber se se pode proceder de igual forma no sentido inverso.

R. — O disposto no 4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1-P., é aplicado únicamente aos passageiros que procedam e se destinem de e para os troços no mesmo indicados, e nas condições do Cartaz-horário.

P. n.º 804 — Um passageiro, que resida em Coimbrões ou em Madalena, comprando um bilhete de assinatura semanal na estação de Gáia para a de Campanhã ou de Pôrto pode, no regresso, desembarcar no apeadeiro de Coimbrões ou no de Madalena, sem pagamento do excesso de percurso.

Segundo a Carta-Circular n.º 23, da Fiscalização, de 16 de Novembro de 1936, e como a zona destes bilhetes é da estação de Pôrto ao apeadeiro de Madalena e o preço é o mesmo que para a estação de Gáia, julgo poder fazer este excesso de percurso sem qualquer pagamento.

R. — O caso citado pelo consultante está ao abrigo da Carta-Circular n.º 23, não tendo, porém, o pessoal de

revisão de indicar no bilhete «segue até .» como se estabelece no referido diploma para os outros bilhetes.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**Aviso ao Pùblico A. n.º 789** — Anuncia a entrada em vigor da nova taxa de velocidade a cobrar dos Passageiros, que utilizem os comboios rápidos de longo curso.

**Aviso ao Pùblico A. n.º 790 — 7.º Aditamento ao Aviso ao Pùblico A. n.º 625** — Anuncia a venda de bilhetes simples e despacho directo de bagagens entre as estações de Lisboa-Rossio e Madrid-Delícias, para o comboio rápido «Lusitânia-Expresso».

**Aviso ao Pùblico A. n.º 791 — 50.º Aditamento ao Aviso ao Pùblico A. n.º 605** — Anuncia a inauguração do serviço combinado, para o transporte de mercadorias, entre a estação de Valongo e o Despacho Central de Valongo-Lordelo.

**35.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Regula os transportes entre a estação de Monção e os Despachos Centrais de Melgaço e Melgaço-Termas, e entre a mesma estação e as povoações de Valinha, Valadares (Minho), Penso, S. Martinho e S. Gregório (Fronteira).

**46.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Regula os transportes entre a estação de Braga e os Despachos Centrais de Braga e Braga-Bom Jesus.

**48.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Estabelece os preços de camionagem, para o transporte de mercadorias, entre a estação de Valongo e o Despacho Central de Valongo-Lordelo.

**Tarifa de Camionagem** — Da carreira de caminhetas «Barreiro estação Portimão», com ligação para Lisboa Terreiro do Paço. Estabelece novos preços de transporte de passageiros.

**4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 P.** — Rectifica para 937#60, o preço indicado na Tabela n.º 2 das tabelas de preços anexas ao 2.º Aditamento a esta Tarifa, para as assinaturas de 1.ª classe, válidas por 6 meses, entre Viana do Castelo e Esqueiro.

**15.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 5 — Grande Velocidade** — Inclui no § 2.º do Art.º 2.º do Capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 5 — Grande Velocidade, os preços dos suplementos a cobrar pela Companhia Inter-

nacional dos «Wagons-Lits», pela ocupação de lugares nas carruagens-camas, que circulam no combóio rápido «Lusitânia-Expresso».

**17.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias** — Eleva para 1.500 (incluindo todos os encargos), a partir do dia 1 de Agosto, a taxa de registo..

**Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º I — P. V.**, de 5 de Julho de 1943 — Elimina a designação de «Éter sulfúrico», a partir de 12 de Julho, do título da alínea d) do § 1.º das Condições particulares do Capítulo II.

**Comunicação-Circular n.º 85** — Estabelece pesos por estimativa, dispensando a pesagem de cascaria vazia, a expedir de várias estações. Anula e substitui a Comunicação-Circular n.º 73.

**Comunicação-Circular n.º 86** — Indica o tratamento tarifário a aplicar a um novo combustível designado por «Lubrifina», o qual é considerado para o efeito, como gazolina.

**Carta-impresa n.º 53** — Anuncia supressões e restrições no serviço das carreiras de camionagem, combinadas com a Companhia.

## II — Movimento

**Carta-Impressa n.º 1158** — Determina que as estações não ponham dificuldades na aceitação de remessas, para o estrangeiro, sempre que entre o peso indicado na declaração de expedição internacional e o peso real, houver uma diferença que possa ser atribuída às taras.

**Carta-Impressa n.º 1245** — Indica a forma como devem ser utilizados os vagões Lm afectos ao serviço internacional, para transporte de peças compridas do estrangeiro para Portugal.

**Comunicação-Circular n.º 793** — Recomenda vigilância nos carregamentos dos vagões para se evitarem desarranjos de carga.

**Comunicação-Circular n.º 794** — Lembra ao pessoal de revisão o encaminhamento dos passageiros para as carruagens onde haja mais probabilidades na sua acomodação.

**Comunicação-Circular n.º 795** — Indica que, a partir de 1 de Agosto de 1943, as estações só aceitarão requisições de vagões para transporte de carvão vegetal, quando o requisitante se apresente munido do Boletim de autorização de requisição.

**Comunicação-Circular n.º 969** — Indica que, a partir de 1 de Julho de 1943, entram em vigor as novas regras para a distribuição de material circulante e utensílios de carregamento, reguladas pelas Circulares n.ºs 955, 957 e 961, de 7 e 25 de Janeiro último.

## III — Serviços Técnicos

**Instrução n.º 2387** — Trata da modificação e ampliação dos encravamentos do Posto Saxby n.º 1, da estação do Entroncamento, em virtude da instalação de novas linhas de acesso ao Depósito da Tracção.

**1.º Aditamento à Instrução n.º 2353**, — Refere-se à criação do Boletim de vistoria de vagões fechados para transporte de correio.

**2.º Aditamento à Instrução n.º 2182**, de 25 de Abril de 1943 — Circulação de combóios nos troços de via única, onde houver um desvio em plena via, no qual seja possível o resguardo de um combóio.

Neste aditamento estabelece-se que a doutrina da Instrução n.º 2182 é também aplicável ao desvio do apeadeiro de Pataias.

**Carta Impressa n.º 113**, de 29 de Maio de 1943 — Recorda ao pessoal das estações, o que se determina nas circulares n.ºs 888, 891 e 902, respeitantes às participações de horários.

**Carta-Impressa n.º 168** — Recorda que o pessoal das estações ou apeadeiros deve participar directamente, aos Serviços Técnicos, a execução de qualquer obra nova, modificação ou reparação nas linhas ou edifícios.

*No ano passado, nas estações da Rede Geral, foram expedidas, em grande velocidade, 45.918 toneladas de peixe, ou seja, 7,64 % da expedição total das recovagens (600.467 toneladas)*

# Factos e Informações

## Uma nova linha de Caminho de Ferro em Espanha

Em 15 de Abril passado, foi inaugurada a nova linha férrea de S. Tiago de Compostela à Corunha, com o comprimento de 74 Kms.

Trata-se de uma fracção da nova linha de via dupla entre Zamora e Corunha, que estabelecerá a ligação directa entre os portos da costa noroeste (Vigo, Corunha e Ferrol) e o centro de Espanha. Logo que esteja concluída, encurtará de 150 Kms. a distância por caminho de ferro entre aqueles portos e Madrid.

Na secção da linha inaugurada recentemente, conta-se uma ponte, um viaduto e dezanove túneis.

## Uma automotora ao serviço da Companhia

Desde 5 de Agosto que, a título experimental, cir-

cula entre Tôrre das Vargens e Elvas, a automotora recentemente construída nas Oficinas Gerais da Companhia, em Lisboa.

Trata-se de um veículo que oferece boas condições de comodidade.

Esperamos publicar no próximo número algumas fotografias que mostram a elegância de linhas e o perfeito acabamento desta automotora.



## Festival desportista

Como noticiámos no *Boletim* de junho, realizou-se um festival desportista promovido pelo Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã. A fotografia acima representa as turmas do «Pôrto Andebol Clube» e dos «Ferroviários de Campanhã», antes de começar o jogo de *hand-ball*. À esquerda, os jogadores de *ping-pong* antes do encontro. (Grupos desportivos da C. P. e dos Ferroviários de Campanhã).



# A nossa casa

## As demoras inúteis, causa de aborrecimentos

Os atrasos em tôdas as coisas resultam da imprevidência. Ora os atrasos originam inúmeras sensaborias para nós e para os outros, principalmente quando se dão com frequência.

Atrasar um pouco as refeições, não estar logo pronta quando é preciso sair, chegar um quarto de hora depois do que se combinara — tudo isto parece insignificante bagatela. Pois, afinal, tudo isso é uma constante causa de perda de tempo, de prejuízo nos negócios, de incompletas diversões, de mau humor, de descontentamentos, e, portanto, sérios e positivos estôrmos à felicidade!

Não se atrasem!

## O saber não ocupa lugar

### Para conservar sumo de limão

O sumo de limão é excelente e tem muitas aplicações, mas os limões apodrecem de-

-pressa e são difíceis de adquirir pelo preço que ultimamente atingiram.

Por isso é bom saber que o sumo de limão se conserva muitíssimo tempo desde que se guarde num frasco bem rolhado.

### A limpeza dos móveis forrados de veludo ou de pelúcia

Um pedaço de camurça limpa, molhada em água fria e depois torcida, é a melhor coisa para lhes tirar a poeira.

### Para os nossos filhos

Vestido de bebé, de seda lisa bordado a «ponto de cruz» e «ponto pé de flor».

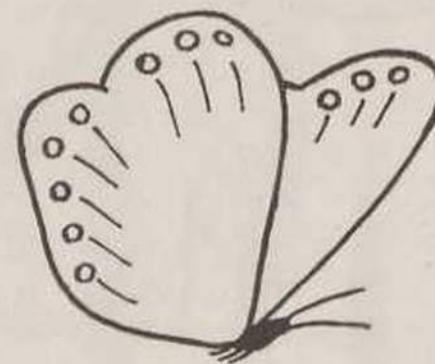
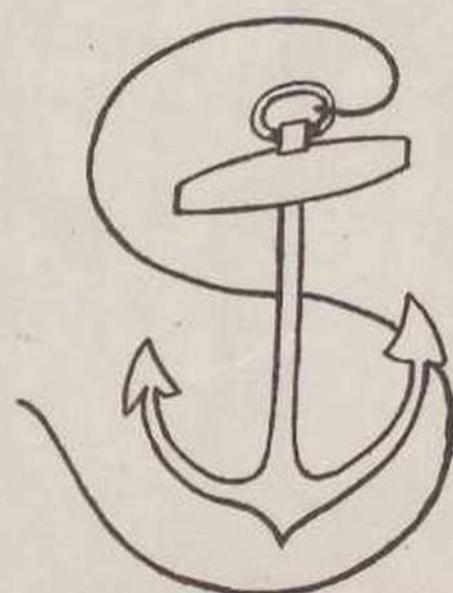
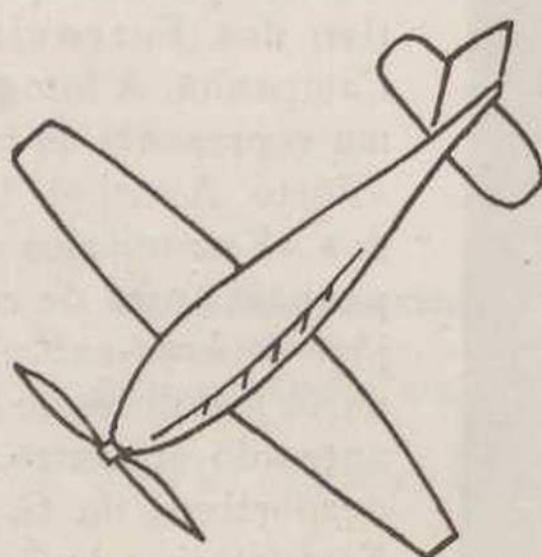


## Bom gôsto

É realmente de bom gôsto, uma blusa de seda branca e uma saia preta.



## Motivos para roupas de criança



# Personal

## Agradecimentos

O Sr. António Rosa, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe, do Depósito de Casa Branca, pede-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Tendo sido tratado de uma grave doença no Pôsto n.<sup>o</sup> 1 do Serviço de Saúde, em Lisboa P., venho por este meio tornar público o meu reconhecimento, aos Ex.<sup>m</sup>os Srs. Médicos e Enfermeiros, pelo carinho e zélo que me dispensaram.»

## Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito

Em Junho

Foram premiados pecuniariamente, por se terem classificado respectivamente em 1.<sup>o</sup> e 2.<sup>o</sup> lugar, nos exames para Chefes de lanço de 2.<sup>a</sup> classe, Joaquim Inocêncio Marques e António Lopes, Chefes de distrito.

## Nomeações

## SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Maio

**Médico da 24.<sup>a</sup> Secção:** Dr. Francisco António Dias (com residência em Leiria).

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Junho

**Limpadores:** Domingos Carromeu e António de Sousa.

## VIA E OBRAS

Em Fevereiro

**Auxiliar permanente:** João Pereira Gonçalves Júnior, nomeado para o quadro como adido.

## Promoções

## VIA E OBRAS

Em Janeiro

**Chefe de brigada de 1.<sup>a</sup> classe:** Francisco Mira Barreiros.

Em Julho

**Fiel de armazém de 2.<sup>a</sup> classe:** Carlos Gameiro.

## Exames

### EXPLORAÇÃO

Em Junho

Agentes aprovados nos exames para as categorias imediatas

### Aspirantes para Factores de 3.<sup>a</sup> classe:

*Distinto:* José Augusto Teles Bessa

*Aprovados:* Heitor Campos Dias, José Braz da Costa, Francisco Joaquim, António Ferreira Girão, José Marques, José Lopes, Acácio Vale da Silva, José Martins, José Romeu, José Maria Policarpo, Duarte de Oliveira Pita, Arménio Nunes Ferreira, Mário de Matos Pires, António da Conceição Jorge, Josué Gonçalves, Américo Silvestre dos Santos, Emílio de Matos Tavares, Afonso de Matos, Gabriel Paulo Fernandes, José Joaquim, João dos Santos, David do Carmo Piedade, Fernando da Veiga Brás, António de Oliveira, José Perpétua Marques, Manuel Ferreira, Francisco Gonçalves Filipe, Hermínio dos Santos Donato, Américo Coelho, Josué Lopes Farinha, Mário Ferreira, António Tavares Correia, Manuel Marques, Aníbal Matias Ribeiro, José de Ascensão Gomes, Narciso Henriques Môcho, Manuel da Costa Lima, Manuel dos Santos Martins, Manuel Martins da Severina, José Pinho de Carvalho, Cândido Mendes, José Barreto de Almeida, António da Costa Rodrigues, Artur Jacinto, Venceslau Rondão Figueira, Álvaro Freire Lopes, Luís Rodrigues, Francisco Nunes Galinha, António Ribeiro, João Barbosa, Albertino Ferreira Serra, Florentino José Fonseca de Oliveira, Francisco Gomes Figueiredo, Vítor Manuel Antunes, Augusto Luciano Galindo Bicô, Carlos Martins, Silvino António de Barros Fernandes, Eduardo Horácio Alves de Oliveira, Joaquim António Rocha Cortes, António Marques Morgado, António Nogueira Roque, Joaquim Ferreira, Manuel Inácio da Palma, José Simão Serras, António Mateus Pimenta, Joaquim da Conceição Mateus, Rossel Mateus Lázaro, Tarquínio Solano Onofre Marques, Joaquim Martins, Amílcar da Luz Henriques, José da Cruz Leal, João António Carvalho da Rosa, António Lopes Louro, Eduardo de Azevedo Carneiro de Macedo, José Marques Agostinho, Benjamim Correia Marinho, Aníbal Ferreira Canha, Luís Pires Marques, Casimiro Lourenço, José da Silva Mota, Vítor Rodrigues Pinheiro, Sebastião José da Silva, António Gomes Vicente, José de Matos Tomé, Francisco Tavares da Costa Grilo, Luiz Rosa, Manuel José Moreira de Oliveira, Albino Vaz Brites, Alfredo Marques da

Graça, Augusto Dias Raposeiro, Máximiano Cotafo Condesso.

**Factores de 3.<sup>a</sup> classe para Factores de 2.<sup>a</sup> classe:**

*Distintos*: Afonso Francisco dos Santos Júnior, Arlindo Ferrer de Lemos, Carlos Carrilho Baptista, Francisco Serrano, Leonel Rosado Viegas, José António Ferreira, António dos Santos e José Francisco Moquenco.

*Aprovados*: António Valentim, Joaquim Luís Ferreira, José Maria Antunes Pião, José Marques Júnior, Joaquim Machado Serrano, António Caetano, Luiz de Jesus Ferreira, Joaquim Cordeiro, Manuel Carvalho Jales, Fernando Aires de Andrade, António Lemos Sanches, Augusto Gomes Trindade, Augusto das Neves Basilio Matias Pereira, Manuel de Sá Costa Brito, Francisco Rebordão de Oliveira, António dos Reis da Costa, David da Silva Vital, Joaquim Norte Jordão, António Duarte, António Joaquim da Costa Garrido, João Bernardo Ramos, Alberto Justino Rodrigues Soares, José Lourenço, Mário de Oliveira, Francisco Vicente da Silva, Pedro Romero Vila, António Joaquim da Silva Gonçalves, Augusto José Marques, Manuel Joaquim Soldadinho, Artur Mendes Amaro, Manuel Gonçalves Soares, José da Silva, António Firme, Luís Ferreira Júnior, Bernardino Tomás, Manuel dos Santos e Silva, António Maria da Silva, Armando de Oliveira Dias, José Figueiras, Mário da Silva, António Esparteiro Amante, Manuel José de Carvalho, Manuel Pereira, Joaquim Almeida Fazendeiro, Joaquim Vaz Oliveira, António Rodrigues de Sousa, António Valente Júnior, Aurélio de Freitas, Joaquim da Cunha Pereira, José Marques Daniel, Angelo Paulo da Silva, António Martins de Aguiar, António Adriano, António Lisboa Simões, Joaquim Dias Leitão, Francisco da Costa Nunes, João Filipe, Amândio Prudêncio Nobre e António de Oliveira Sousa.

**Factores de 2.<sup>a</sup> classe para Factores de 1.<sup>a</sup> classe:**

*Distinto*: Júlio Baptista Martins.

*Aprovados*: Júlio César da Veiga, Ernesto de Oliveira Carvalho, António Teixeira, Basílio de Jesus Pinto, António Pinto Serra, Joaquim Manuel Dias, Manuel de Assunção, Licínio Pinto de Miranda, António da Silva, Augusto Soares Nogueira, António Alves Teixeira, José Quaresma de Matos, Hermenegildo José Gavinho da Costa, António Maria Ferreira, Francisco Ribeiro, António Martins Viterbo da Silva, Vicente José de Abreu, Sezinando Osório da Fonseca, Luiz Augusto Moutinho, Domingos Alberto Bacelar Pinto, Adriano de Oliveira e Silva, Carlos José Augusto Felgueiras, Camilo de Sousa Reis, Josué Albero Gonçalves Carrêlo, Alexandre Monteiro da Costa, António Vieira, Albano Lopes de Carvalho, José António dos Reis Neto, Gelestino Jesuino Enguiça, Egas Moniz Viegas, António Estevão Rendas, José Joaquim Bencatel, Luciano Rodrigues Cunha, Ezequiel Francisco, Francisco Vicente Martins, João Domin-

gos, Gaspar António Soares, José de Sousa Gião, Manuel Martins, António Vieira, José Barbara Martins, José Inácio Santinho Júnior, Emídio Fernandes, José Augusto Lopes, António Joaquim Evaristo Luis, Tancredo Amâncio Mendes Saleiro, José de Sousa Moreira Júnior, José Baptista Diogo, Custódio Justino Carvalheira e José Pires Cândido.

**Chefes de 3.<sup>a</sup> classe para Chefes de 2.<sup>a</sup> classe:**

*Distinto*: António Cardoso.

*Aprovados*: Marcolino da Ressurreição Reis, José das Neves Graça, Serafim Machado Aguiar, Adriano de Oliveira, Ernesto Pereira Silva, Alfeu Ermida da Fonseca, Augusto Carneiro, Franklin do Nascimento Pereira, Floriano Augusto Correia, António Henriques de Sousa, António Augusto de Oliveira, António Júlio Pinto Gouveia; António Joaquim Trabulo, António Pinto da Silva, Joaquim Rodrigues de Carvalho, Armando Gonçalves Curado, Lourenço Barbosa Leão, Belmiro Augusto Monteiro, João Henrique Albino, António de Jesus Fialho, Francisco Martins Guerreiro, Francisco Paula Oliveira Júnior, João Manuei Conde de Matos, Joaquim de Sousa, José Ramos, Tomás Fernandes, Manuel da Cruz Santareno, António João Marques, António Carlos Monteiro, António Gonçalves Gosma, Manuel Fernandes, Feliciano José, José dos Santos Patrício, Joaquim Domingos, Alfredo Domingos Macau, António Vicente Júnior e José Tomé de Oliveira.

**Chefes de 2.<sup>a</sup> classe para Chefes de 1.<sup>a</sup> classe:**

*Distinto*: Alberto Magalhães Couto.

*Aprovados*: Alberto Augusto Venceslau, José Augusto Ferreira Reis, José Júlio Gouveia, Alberto Augusto da Silva, António Augusto da Costa, Carlos de Azevedo, João do Vale, Mário da Silva Varela, Severino Tavares Correia e Alfredo de Oliveira.

**Carregadores para conferentes:**

*Aprovados*: Augusto Ferreira da Silva e Artur Monteiro Fião.

**Agentes com cartão para Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe:**

*Distintos*: Manuel António dos Santos e Manuel Gabriel Paginha.

*Aprovados*: Firmino Dias Cunha, José Coelho, Manuel Guedes da Silva, António Pessanha Afonso, Manuel Lima, Francisco Botico Borracho, Hermano Pires Eusébio, José da Silva Abrantes, César Lopes Antunes, Manuel Fevereiro Nunes, Jorge Augusto Neto, Horácio Luiz Coelho, Francisco Brás do Carmo, Mário da Graça, Joaquim Duarte Churro, Avelino Carmo Santos, Manuel Eugénio Martins, Francisco Raposo, Manuel Bakão, Diniz Dias, Manuel da Palma Sares, João Dias, Manuel Ramos de Almeida, Manuel da Costa Branco, Augusto do Rosário, Albano Vicente, Joaquim da Silva, Manuel Ferreira Chilão, Frederico José Belchior e Cipriano Alfaiate Alves.

**Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe para Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe:**

*Aprovados*: José Lourenço, José Maria Filipe da

Silva, José da Luz, Manuel Francisco da Silva, Francisco Oliveira Salgado, Guilherme Marques, António da Mota, Luís Diogo Mateus, Manuel Augusto Luís, António A. Gonçalves Castanheira, Matias Fernandes, Joaquim Manuel Carvalho, José Júlio da Cunha, Joaquim Valente Taborda, Manuel António da Graça, Francisco Neves Correia, João Luís dos Santos, José Pinto Pinheiro, Adelino Gaspar e José Coelho.

### VIA E OBRAS

Em Junho

Chefs de Distrito que fizeram exame para Chefs de Ianço de 2.ª classe e que foram aprovados

Joaquim Inocêncio Marques, 16 valores; António Lopes, 15 valores; José Grilo e José Sebastião, 14 valores; José Maria Pinto Marinho e Manuel Guerreirinho, 13 valores; João Lopes, 12 valores e David Silva, 10 valores.

### Mudança de categoria

Em Junho

### EXPLORAÇÃO

Para:

**Servente de escritório:** o Servente de dormitório de trens, Francisco Miguel Ramos Xavier.

Para:

**Empregado de 2.ª classe:** o Apontador de 1.ª classe, José Paulo Lopes.

### Transferências

### VIA E OBRAS

Em Julho

Álvaro Augusto, Fiel de Armazém de 2.ª classe, da 10.ª Secção: transferido para a 9.ª Secção.

José da Costa Pires, Servente de Escritório e Armazém, da 10.ª Secção: transferido para a 1.ª Secção.

### Colocações

### VIA E OBRAS

Em Junho

José Manuel Lopes, Empregado de 1.ª classe, na situação de «Inatividade»: colocado no Serviço de Abastecimentos.

### Reformas

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Junho

*Eduardo Lourenço*, Enfermeiro de 3.ª classe.

*Félix Fernandes Perneco*, Chefe de Repartição Principal.

Admitido como professor ajudante no Entroncamento em 1 de Outubro de 1903, o Sr. Perneco, nos longos anos de serviço, firmou sempre o seu zelo e dedicação pela Companhia.

O Boletim da C. P. deseja-lhe feliz e longo usufruto de merecida reforma.

### EXPLORAÇÃO

Em Maio

*Luis Manuel de Carvalho*, Agulheiro de 3.ª classe, de Olivais.

Em Junho

*Isaura da Conceição Costa Gonçalves*, Empregada de 2.ª classe do Serviço de Fiscalização e Estatística.

*Gregório Gonçalves*, Fiel de 1.ª classe, de Barreiro.

*José Maria Soares de Carvalho*, Revisor principal, de Campanhã.

*José Teixeira Ferreira*, Agulheiro de 1.ª classe, de Valongo.

*Filipe Cardinho*, Agulheiro de 3.ª classe, de Assumar.

*Manuel Martins*, Guarda de estação de Setúbal.

### MATERIAL E TRACÇÃO

Em Junho

*José Mimoso*, Fogueiro de 2.ª classe.

### VIA E OBRAS

Em Junho

*Manuel Serafim*, Chefe do distrito 254, Moura.

*José da Graça*, Assentador do distrito 17, Mato de Miranda.

*Henrique Gomes*, Assentador do distrito 4/5.º, Marinha Grande.

*Manuel Pinto*, Assentador do distrito 70, Quintans.

*António Matos*, Assentador do distrito 423, Livração.

*Encarnação de Jesus*, Guarda de P. N. do distrito 4/5.º, Marinha Grande.

Em Julho

*Alfredo Ferreira Valente*, Agente Técnico da Sala de Estudos.

## Demissão

## VIA E OBRAS

Em Julho

**Empregado de 3.ª classe:** Geoffrey Luis Aires, a seu pedido.

## Falecimentos

## SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Junho

† *Dr. Carpetano Barriga Moreno*, Médico da 17.ª Secção, com residência em Badajoz.

## EXPLORAÇÃO

Em Maio

† *António Pinto*, Carregador, de Régua.

Admitido como Carregador suplementar em 21 de Janeiro de 1928, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1937.

Em Junho

† *Miguel Belo Fidalgo*, Factor de 2.ª classe, de Lisboa T. P.

Admitido como Praticante de estação em 17 de Novembro de 1919, foi nomeado Factor de 3.ª classe em 26 de Agosto de 1925 e promovido a Factor de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1928.

† *Jorge Ferreira*, Fiel de 2.ª classe, de Lisboa R.

Nomeado Carregador em 1 de Julho de 1918, foi promovido a Conferente em 1 de Março de 1920 e finalmente a Fiel de 2.ª classe em 1 de Julho de 1920.

† *Alberto Joaquim Valente*, Conferente, de Campanhã.

Nomeado Guarda de estação em 21 de Agosto de 1922, passou a Ordenança em 21 de Fevereiro de 1923 e foi promovido a conferente em 21 de Março de 1925.

† *Manuel de Sousa Faisca*, Agulheiro de 1.ª classe, de Tunes.

Nomeado Assentador de 2.ª classe em 11 de Novembro de 1911, passou a Carregador em 9 de Outubro de 1916, promovido a Agulheiro de 3.ª classe em 21 de Junho de 1923 e finalmente a Agulheiro de 1.ª classe em 21 de Janeiro de 1941.

† *Júlio António da Silva*, Guarda de estação, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 8 de Dezembro de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 28 de Abril de 1925 e passado a Guarda de estação em 21 Outubro de 1930.

† *Albino Dias*, Guarda de estação, de Gaia.

Nomeado Carregador em 21 de Abril de 1922, passou a Guarda de estação em 21 de Setembro do mesmo ano.

† *Firmino Dias da Silva*, Guarda de estação, de Benfica.

Nomeado Carregador em 11 de Agosto de 1902, foi nomeado Guarda de estação em 21 de Julho de 1929.

Em Janeiro de 1924 foi gratificado por ter descoberto um roubo e capturado o criminoso.



† *Miguel Belo Fidalgo*  
Factor de 2.ª classe



† *Alberto Joaquim Valente*  
Conferente



† *Firmino Dias da Silva*  
Guarda de estação



† *Albino Dias*  
Guarda de estação

rabás, Diabo Vermelho, Manelik, Preste-João, Visconde de Cambolh, Visconde de lá Morlière, Radamés, P. Rêgo, Manuel Gonçalves (Empregado de 3.º — Movimento), Fortuna, Sonâmbulo, Século XX, Matemático (Dos n.ºs 1 e 2).

Joaquim de Carvalho (Maquinista de 3.ª classe — Campanhã) (Do n.º 1).

Ignorante, Mediocre, Sabetudo, Maquinista, Janistroques, 1001, Tiorba, Adivinho, M 447, Bastão Piloto, Alavanca, Sovina, Avestruz, Avis-rara, Phénix, Milhafre, Donsafe, Gralha, Pêga, Pardal, Papafigo, Roussinol e Colibri (Do n.º 2).

\* \* \*

**1 — Os queijos de D. Bebiana** (\*): D. Bebiana comprou dois queijos, perfeitamente cilíndricos, e tem dado ao cérebro tratos de polé para saber qual das compras foi mais económica. Têm ambos a mesma altura: 6<sup>cm</sup>.05. O diâmetro do maior mede 14<sup>cm</sup>.3; o do menor 9<sup>cm</sup>.04. O desperdício resume-se numa camada de crôsta que tem, uniformemente, a espessura de 2 milímetros.

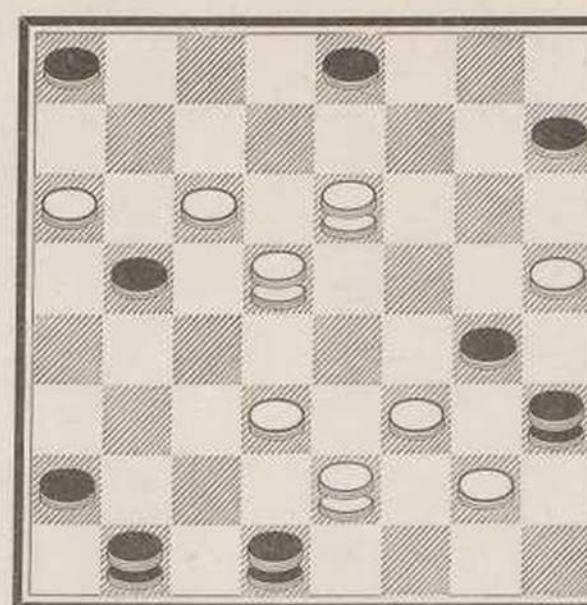
Não sabendo D. Bebiana que mais havia de fazer para se livrar desta preocupação, resolveu apelar, como último recurso, para a amabilidade dos senhores solucionistas do *Boletim*.

(\*) Faça-se  $\pi = \frac{355}{113}$

Aí fica, pois, expresso o seu desejo e feito o convite aos interessados.

\* \* \*

## 2 — Damas:



3 — B: 1 2 7 10.26.27 damas 13.14.19  
P: 16 20.22.29.31.32 damas 3.17 28

4 — B: 1.2.6 12 22 23 damas 3.15.24  
P: 9.11.14.19.21.30 damas 8.17 29

5 — B: 2 7.16.17.19 28 damas 4 18 23  
P: 6 9.11.14.26.30 damas 1 25.32

Em qualquer dos problemas jogam as brancas e ganham.

## Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Agosto de 1943

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional B. .... kg.	3\$00	Farinha de trigo ..... kg.	2\$30	Ovos ..... dúz.	Variável
» Corrente A. A.... »	2\$70	Feijão amarelo ..... lit.	3\$00	Presunto ..... kg.	24\$00
» Gigante de 2.ª .... »	3\$00	Feijão branco miúdo .... »	3\$10	Queijo do Alentejo .... »	21\$00
Açúcar de 1.ª .... »	4\$50	» apatalado... »	3\$20	Queijo da serra .... »	21\$00
» 2.ª .... »	4\$35	» frade..... lit. 2\$50 e	2\$70	» tipo flamengo.... »	20\$00
Azeite extra ..... lit.	7\$60	» manteiga ..... lit.	3\$10	Sabão amêndoа ..... »	1\$80
» fino ..... »	7\$30	» patareco ..... »	2\$90	» offenbach..... »	3\$40
» consumo ..... »	6\$80	» avinhado ..... »	3\$00	Sal ..... lit.	\$40
Bacalhau Inglês ..... kg. variável		» S. Catarina ..... »	3\$10	Sêmea ..... kg.	1\$00
» Nacional.... »		» vermelho ..... »	3\$00	Toucinho..... »	11\$20
Batata ..... »		Lenha ..... kg.	\$35	Vinagre ..... lit.	2\$30
Carvão de sôbro..... »	585	Manteiga ..... »	22\$50	Vinho branco ..... »	2\$50
Cebolas ..... » variável		Massas ..... kg. 4\$30 a	7\$55	Vinho tinto..... »	2\$50
Chouriço de carne..... »	22\$00	Milho ..... lit.	1\$35		

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

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

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atoalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

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

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

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

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