

Problemas recreativos

Resultados do n.º 168

Soluções:

N.º 1 — *Horizontais*: 1 — vara-ema-cano; 2 — abalo-a-notas; 3 — sala-pia-rasa; 4 — Anemia-marear; 5 — o-animo-so-l; 6 — i-ora-i-cea-p; 7 — mal-la-pé-loa; 8 — o-ama-m-loa-z; 9 — c-adeosar-r; 10 — clamor-asamar; 11 — ramo-ato-dama; 12 — araca-e-socar; 13 — soro-azo-ralo.

N. B. — Como as soluções horizontais determinam as verticais, apenas se dão aquelas.

N.º 2 — Composição do combóio: 16 vagões. Vagões deixados: Em Amadora, 3; Barcarena 4; Cacém, 2; Pedra Furada, 10.

L. Lopes faz:

$$\frac{9}{48} + \frac{41}{176} + \frac{7}{56} + \frac{65}{104} = 1 = \frac{3}{16} + \frac{4}{16} + \frac{2}{16} + \frac{10}{16}$$

depois de simplificar e reduzir ao mesmo denominador. O denominador comum mostra o número de vagões do combóio e os numeradores os vagões que foram deixados nas estações segundo a ordem das fracções. J. Carvalho assim o entende também, escrevendo bastante, ao passo que outros — a maioria — se limitam a dar o resultado.

A. M. S., por sua vez, estabelece a relação entre a fração $\frac{65}{104}$ e as restantes:

$$\frac{65}{104} : \frac{9}{48} = \frac{10}{3}; \frac{65}{104} : \frac{41}{176} = \frac{10}{1}; \frac{65}{104} : \frac{7}{56} = \frac{5}{1} \diamond \frac{10}{2}$$

e deduz que o valor de $\frac{65}{104}$ é 10; o de $\frac{9}{48}$ é 3; o de $\frac{41}{176}$ é 1 e o de $\frac{7}{56}$ é 2.

J. Gonçalves representa por (x) o número de vagões da composição e põe o problema em questão, assim:

$$\frac{65}{104} x = \frac{9}{48} x + 7; \text{ obtém } x = 16$$

$$\text{e deduz: } \frac{9}{48} \times 16 = 3; \frac{41}{176} \times 16 = 1; \frac{7}{56} \times 16 = 2$$

$$\text{e } \frac{65}{104} \times 16 = 10.$$

N.º 3 — As 34 pancadas correspondem 33 carris de 18 metros cada, o que dá uma velocidade de 18×33 metros em 54 segundos ou de $\frac{18 \times 33}{54}$ por segundo. Portanto, a

velocidade por hora foi de $\frac{18 \times 33}{54} \times 60 \times 60 = 39600$ metros = $39, \text{km}^6$, resultado idêntico ao da proporção de A. M. S.:

$$54 : 3600 :: 594 : x$$

Mas J. Gonçalves, além de dar este resultado, alega que a velocidade ainda cresce um bocadinho, se se levar em conta a folga entre os topos dos carris. Computando-a, termo médio, em 5 mm, a velocidade seria, então, de

$$39,6 + \frac{33 \times 0,000005 \times 3600}{54} = 39, \text{km} 644$$

N.º 4 a 11 (*Charadas mefistofélicas*) — Amago (solução comum).

Damas — Vamos revelar um processo original — assim o classificamos por não haver conhecimento, até hoje, de que tenha sido adoptado ou apresentado por qualquer revista — que facilita a representação numérica das jogadas.

Consiste, simplesmente, na indicação do número do quadrado ou casa do tabuleiro para onde a peça foi movida.

Como a cada jogada das brancas corresponde outra das pretas, formarão ambas um grupo, e os grupos separar-se-ão uns dos outros por pontos ou traços.

Na representação numérica das jogadas só o número da última casa atingida será indicado.

Se para um quadrado puderem jogar duas peças, sublinhar-se-á o número desse quadrado se for jogada, em primeiro lugar, a peça que estiver no quadrado de número inferior.

Quando a mesma casa for batida por mais de duas peças, o que só se pode dar quando houver damas, e mesmo assim é raro, a representação das jogadas das peças dos números intermédios entre o inferior e o superior serão especificadas, antepondo-se ao número do quadrado, para onde for feita a jogada, as letras (a), (b), etc., segundo o grau das posições intermédias das peças.

Adoptaremos os seguintes sinais para definir:

Jogo ganho pelas B..... ×
" " " P..... ××
" " empate

Eis, nestas condições, as soluções dos problemas N.º 12 a 16:

- | | | |
|------------|----------------|---|
| 12 — 1813. | 52. 3020. | 36. 40 × |
| | 522. 262. | 3020. 36. 40 × |
| | 2322. 2824. | = à hipótese anterior × |
| | 2822. 2624. | 52. 3020. 36. 40 × |
| | 2824. 2322. | 52. 2820. 3406. 27 × |
| 2824. | 1813. | = à hipótese anterior × |
| 13 — 141. | 628. 34 × | (Neste problema indicou-se, por lapso, uma peça na casa 34 em vez de 30). |
| 14 — 2418. | 52. 526. | 30 × |
| 15 — 1512. | 2621. 62. 279. | 3027. 25 × |
| 2621. | 1512. | = à hipótese anterior × |
| 16 — 1410. | 74. 2748. | 1207. 3027. 30 × |
| | 1227. | 307. 30 × |

No próximo «Boletim» serão publicados os nomes dos solucionistas.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL E 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: A Inspecção de Telecomunicações e Sinalização. — A Estatística. — Colónia de Férias da Praia das Maçãs. — Remo. — Estatística. — Consultas e Documentos. — A nossa casa. — Pessoal.

A Inspecção de Telecomunicações e Sinalização

Pelo Eng.º *Antônio E. de Mendonça*, Adjunto da Divisão da Via e Obras

A Inspecção de Telecomunicações e Sinalização, directamente subordinada à Divisão da Via e Obras, é o organismo que, dentro da Companhia, tem a seu cargo a distribuição, utilização e manutenção das correntes eléctricas fracas.

Compreende: 3 Secções dirigidas por 3 Inspectores, auxiliados por 4 Electricistas-Chefes; a oficina, a cargo de um Chefe de Oficina e de 2 Contramestres e o Armazém, com um Fiel Principal, um Ajudante e pessoal de serventia. Para o expediente e contabilização, existe ainda o Escritório.

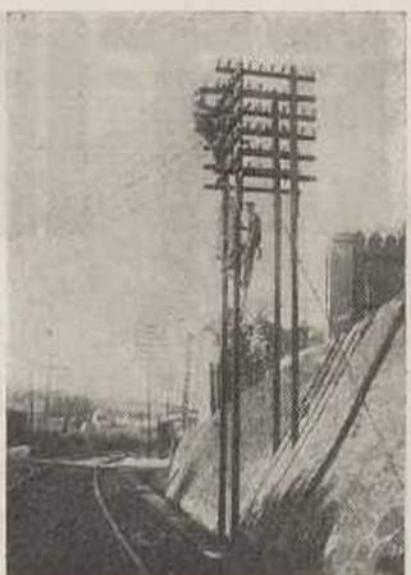
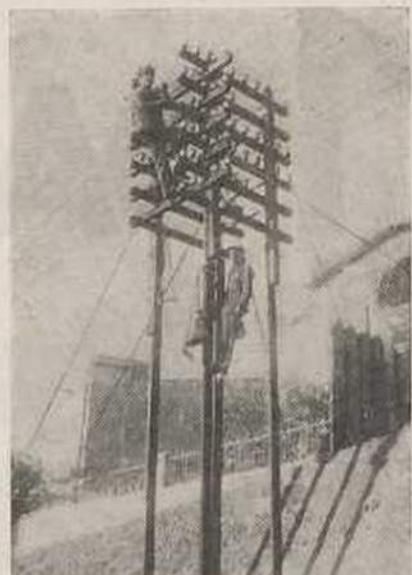
As 3 Secções exercem, em conjunto, a sua acção sobre 24 Lanços a cargo de outros tantos Electricistas, sobre 43 Cantões entregues a igual número de Guarda-fios, e, ainda, sobre os Electricistas dos Postos de Sinalização Centralizada, em funcionamento no Porto, Campanhã, Rio Tinto, Ermezinde e Pinhal Novo, a que se juntarão os de Lisboa-R e

Campolide, já montados, mas ainda fora de exploração.

É esta a organização que constitue o quadro regular das Secções mas, de facto, brigadas de Guarda-fios auxiliares, mais ou menos numerosas, trabalham constantemente na linha, consoante o número existente de obras novas ou beneficiações em alta escala, trabalhos a que as mesmas se destinam. São os melhores auxiliares destas brigadas que, submetidos periodicamente a concurso, preenchem as vagas que se vão dando nos Cantões; de igual forma, o quadro dos Lanços é mantido por Electricistas preparados na oficina.

Aos Cantões pertence zelar pela boa conservação dos actuais 17.000 quilómetros de condutor telefónico e seus apoios e também pelo bom funcionamento dos fios das transmissões dos discos.

Aos Lanços incumbe presentemente a



A baralhada dos fios...



Em cima: Os Inspectores das 3 Secções de Telecomunicações e Sinalização.

Em baixo: O pessoal do escritório.

conservação de 2.100 aparelhos telefónicos e 1.300 quadros, de 228 sinetas e campainhas de passagem de nível, de 124 discos de comando eléctrico, de 276 indicadores de posição de disco, de 384 instalações de campainhas de chamada e de diversos outros aparelhos que, com estes, totalizando 5.300, requerem 17.000 elementos de pilha em serviço permanente.

Por sua vez, a oficina tem a seu cargo a reparação e também a construção de certos aparelhos que dizem respeito aos Lanços e aos Postos de Sinalização Centralizada, a construção de apoios metálicos destinados aos Cantões, a conservação e reparação das drèsinas dos distritos motorizados da via e de inspecção, tôdas as reparações em motores térmicos em serviço na Divisão da Via e Obras e ainda o conserto de aparelhos de precisão usados nas Secções do Serviço de Conservação; atinge 5.000, o total das reparações que durante um ano nela se efectuam.

O Armazém, contendo cerca de 1.500 espécies de material, tem por fim abastecer a oficina e a linha, receber e expedir os





Arrecadações de material na linha

Em cima: Tipo antigo, ainda em uso.

Em baixo: Tipo actual.



aparelhos que, respectivamente, são enviados para conserto e devolvidos já reparados. Para se fazer uma ideia do seu movimento, bastará dizer que em 1942 satisfez 8.108 requisições,

despachou para a linha 3.776 volumes totalizando o peso de 85.080 quilos.



O electricista-chefe de Entroncamento com um electricista de lanço e um guarda-fios de cantão.

Finalmente, o Escritório, dirigido por um Chefe de Secção, tem a seu cargo todo o expediente, quer interno, quer o trocado com outras Divisões. Nêle se concentra também toda a contabilização relativa às obras em curso na oficina e linha e ao movimento do Armazém; tendo em vista essa contabilização, poder-se-á fazer uma idéa do labor dispendido só com a escrita, se a relacionarmos com os elementos estatísticos atrás mencionados.



O electricista-chefe de Lisboa com um electricista de lanço e um guarda-fios de cantão.



Uma brigada de guarda-fios auxiliares com o seu Inspector e guarda-fios do cantão.



Oficina de Alcântara — o pessoal dirigente.



Oficina de Alcântara — secção de serralharia.

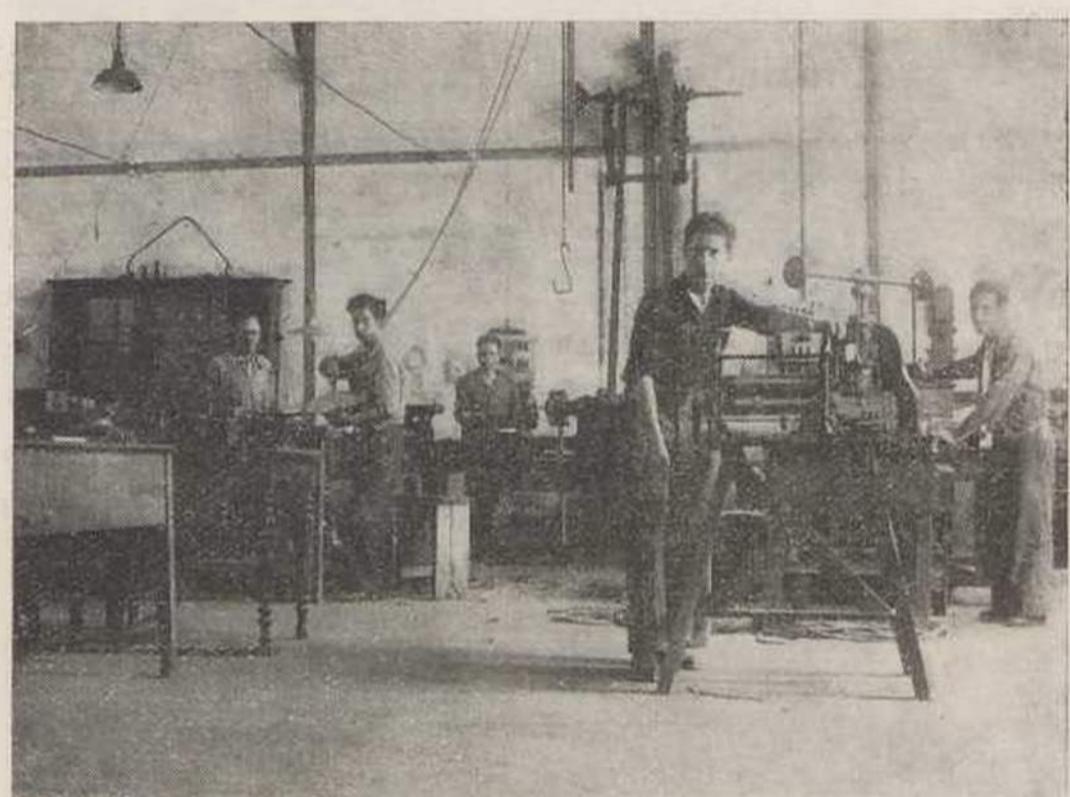
De todos os trabalhos enumerados encontram-se, sem dúvida, em primeiro plano de responsabilidade, os que dizem respeito aos telefones. De facto, os fios condutores respectivos, vão a todas as dependências da vasta organização que é a Companhia, da mesma forma que o sistema nervoso se ramifica no corpo humano para transmitir a vida a todas as suas células. Que as comunicações telefónicas são absolutamente indispensáveis na exploração ferroviária, sabe-o muito bem todo o pessoal que, praticamente, já teve a prova durante os dias incertos que se seguiram ao ciclone de 15 de Fevereiro de 1941.

Exactamente na altura em que todos tinham a noção de que um grande cataclismo assolara o País de norte a sul, a verdade é que, para cada local, eram desconhecidos os prejuízos que nos outros se registavam, como desconhecidas foram, durante algum tempo, as posições e marcha de certos comboios e tudo isto porque faltava o telefone, o grande companheiro do agente ferroviário.

Este pequeno aparelho que, sobre uma secretaria ou fixo a uma parede, aguarda a prestação de serviço, é por isso digno dos cuidados de todos os que dêle se servem.

Por vezes, um determinado aparelho deixa de trabalhar e daí uma arrelia para quem dêle necessita.

O telefone, porém, não tem culpa que a fragilidade própria da sua construção ceda



Oficina de Alcântara — secção de electricidade.



Oficina de Alcântara — secção de motores.



Oficina de Alcântara — pessoal da secção de serralharia.

perante um trabalho aturado, e menos culpa ainda das eventualidades a que estão sujeitos os quilómetros de fio que a ele ligam.

Eis o motivo por que, ao notar-se a avaria, não devemos atirar com o auscultador, num gesto brusco de enfado, gesto esse que nada remedeia e que apenas pode agravar o mal ou, o que é pior, ocasionar alteração que só mais tarde se venha a manifestar com outro impedimento escusado.

As reparações telefónicas são geralmente efectuadas no local pelo electricista do respectivo Lanço; quando, porém, se trate de avaria que implique substituição de peças que

seja necessário construir, são os aparelhos enviados à oficina que os beneficia e os devolve depois como novos.

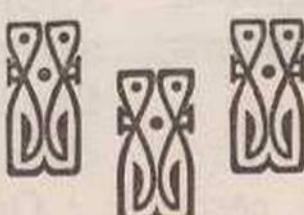
Assim está organizada e trabalha actualmente a Inspecção de Telecomunicações e Sinalização. Trabalho silencioso, mas intenso para que não faltem as comunicações, preocupação constante perante a responsabilidade. É que a reputação desta Inspecção não assenta sómente no zelo e competência dos seus agentes: — factores há, mais poderosos do que o homem, que, impondo-se, podem destruir em horas, num momento, o trabalho que levou meses a efectuar.

Mas quem pode lutar contra os fenómenos naturais?

A reputação da Inspecção de Telecomunicações e Sinalização é, portanto, difícil de manter de harmonia com os desejos dos que nela trabalham, e isto porque, em última análise, ela está dependente... de um simples «pé de vento».



Oficina de Alcântara — pessoal da secção de electricidade.



As fotografias são do autor do artigo, excepto as duas referentes às Arrecadações de material na linha, que são do Sr. Inspector Principal Raúl José Viegas.

A ESTATÍSTICA

Sua importância, como instrumento de economia

Pelo Sr. *Vasco do Couto Lupi*, Sub-Chefe do Serviço da Fiscalização e Estatística

A origem da palavra «Estatística» encontra-se ainda por definir. Alguns autores apresentam-na como derivada de vocáculo grego, outros de vocábulos latinos. Godofredo Achenwall, célebre economista alemão, a quem alguns tratadistas atribuem a invenção da palavra «Estatística», derivava-a do vocáculo latino «status», no sentido de «Ciência da gestação do Estado».

Muitas têm sido também as definições dadas ao objecto da «Estatística», tantas que já em 1869 o célebre economista alemão Ernest Engel se vangloriava de lhe conhecer, pelo menos, 180 definições.

Não está na índole deste sucinto trabalho entrar em explanações sobre o critério e o significado de cada uma das definições de «Estatística» que nos é dado conhecer. Não deixaremos, entretanto, de frizar que a sua multiplicidade provém, directamente, da diversidade de conceitos formados da Estatística, através dos tempos.

* * *

As primeiras operações estatísticas de que há conhecimento, limitaram-se a censos de população, levados a efeito, por alguns Estados, na mais remota antiguidade, para servirem de base a lançamentos de tributos e conhecerem dos efectivos de que poderiam dispor em caso de guerra.

Tratava-se, pelo visto, de cousa muito semelhante ao que hoje tem o nome de «Demografia».

Com esse aspecto restricto, egípcios e chineses, gregos e romanos, em remotíssima antiguidade, já procediam, pois, a enumerações das suas populações.

A História cita-nos, entre outros, os recenseamentos efectuados no Egipto, cerca

de 2.800 anos antes de Cristo, na China, no ano 2.238 antes de Cristo e, mais tarde, no tempo do grande reformador Confucius, cuja existência decorreu em época que ficou por documentar, mas que a tradição cifra entre os anos 551 e 479 antes de Cristo.

Pode dizer-se que, até ao século XV da nossa era, pouco se desenvolveu a ciência da Estatística. Nos séculos XV e XVI verifica-se um certo despertar de interesse pelos estudos estatísticos, mas foi só no decorrer do século XVII que esse interesse se acentuou, passando as estatísticas a ser utilizadas também em recenseamentos de propriedades rurais e no estabelecimento de tábuas de mortalidade, destinadas, pelos ingleses, ao cálculo de seguros de vida, então introduzidos no seu país.

Os séculos XVIII e XIX assinalam-se, por sua vez, por um decidido desenvolvimento dos estudos demográficos e das estatísticas a eles inerentes. Na Suécia fêz-se, em 1748, o primeiro recenseamento rigoroso da população, logo seguido de outros levados a efeito, nas mesmas condições de rigor, nos Estados Unidos, em 1790, e na Inglaterra, em 1801.

Nas últimas duas décadas do século XIX e primórdios do actual, a Estatística começou a evoluir para o aspecto, que hoje nos oferece, de conhecimento sistematizado, aplicável tanto às ciências sociais, como às económicas, às financeiras, às biológicas, astronómicas, etc.

A Estatística, que começou por uma simples enumeração de factos sociais, revela-se, a partir dessa época, susceptível de facilitar a coordenação, o desenvolvimento e até a fiscalização dos principais ramos de actividade económica.

Quasi todos os países civilizados resol-

vem instituir a «Estatística Oficial», que toma rapidamente grande incremento, a ponto de poder dizer-se não haver, modernamente, actividade do Estado, que não seja objecto de Estatística.

Em Portugal, o interesse pelos estudos estatísticos, havia começado na primeira metade do século XVI, sendo célebre o censo da população levado a efeito pelos corregedores do Reino, entre 1521 e 1532.

Em 1624, quase um século mais tarde, todos os corregedores e juízes de fóra procedem à organização de mapas, ou relações, dos criminosos de cada comarca.

Em 1776, Pina Manique, Intendente Geral da Polícia da Corte e do Reino, manda estabelecer as chamadas «Listas do Povo».

A partir de 1775 e, pelo menos, até 1826, aparecem a lume, com foros de regularidade, as célebres «Balanças Gerais do Comércio do Reino de Portugal com os seus Domínios», publicação anual da «Superintendência Geral dos Contrabandos e Descaminhos dos Reais Direitos nestes Reinos e seus Domínios».

No começo do Século XIX, o desembargador José António de Sá, o Barão de Mossamedes e o Coronel Mário Franzini, tentam, infrutiferamente, lançar as bases para a criação de uma Estatística Nacional.

Falhado este esforço, prossegue-se na orientação de só accidentalmente mandar proceder à notação de um ou outro elemento necessário ao estudo desta ou daquela actividade nacional, até que, em 1841, a Estatística passa a ocupar, de facto, a actividade de um organismo do Estado, pela criação, por decreto de 30 de Abril, de uma Secção de Estatística e Topografia na Inspecção Geral de Obras Públicas. E, após porfiadas vicissitudes, determinadas por sucessivas

reformas de Ministérios e Serviços Públicos, cria-se, finalmente, pela Lei de 23 de Maio de 1935, o Instituto Nacional de Estatística, organismo que, mercê de modelar orientação, consegue elevar a Estatística Nacional a um nível de perfeição e eficiência, não inferior ao dos países mais avançados neste ramo de actividade oficial.

No que respeita ao mundo dos negócios, a interdependência das engrenagens económicas, cada vez mais numerosas e complexas, forçou igualmente os homens a uma outra concepção da vida, absolutamente realista e experimental.

A prática veio demonstrar constituirem as estatísticas, obedecendo a uma orientação moderna, um dos mais valiosos auxiliares para uma gestão eficiente, económica e progressiva, visto contribuirem para aumentar o conhecimento dos responsáveis, enriquecendo as suas observações com outras mais minuciosas e comprehensíveis, mais despidas de todos os matizes que, normalmente, dificultam a objectividade dos fenómenos. É assim, que às estatísticas se atribuem os progressos mais notáveis da ciência económica nas últimas décadas.

Mas é, muito principalmente, sob o aspecto das correcções que permite fazer e sob o das previsões que permite estabelecer, que a Estatística se torna particularmente útil a todos os interessados na marcha de qualquer actividade económica.

Com efeito, mercê da Estatística consegue-se levar a luz a domínios que, sem o seu emprêgo, ficariam sempre na obscuridade. Consegue-se, outrossim, estabelecer previsões sobre o futuro, baseadas na observação do passado e no reconhecimento da inflexibilidade com que, em qualquer época, às mesmas causas correspondem, sempre, os mesmos efeitos.

Colónia de Férias da Praia das Maçãs

A inauguração oficial da Colónia de Férias da Praia das Maçãs teve lugar, este ano, no dia 25 de Julho. As crianças, porém, iniciaram o seu estágio no dia 19.

O acto da inauguração revestiu-se da maior solenidade, com a presença do Sr. Engenheiro Espregueira Mendes e do Sr. Dr. Trigo de Negreiros, Sub-Secretários de Estado.

Por parte da Companhia, estiveram presentes o Sr. General Raúl Esteves, Presidente da Comissão de Assistência; o Sr. Doutor Fezas Vital e o Sr. Major Mário Costa, do Conselho de Administração, e o Sr. Director Geral, Engenheiro Lima Henriques. Compareceram também o Sr. Coronel Ciríaco da Cunha, Presidente da Câmara Municipal de Sintra, que representava o Sr. Governador Civil de Lisboa; o Sr. Capitão Américo dos Santos, Administrador do Concelho de Sintra, e outras altas individualidades, bem como representantes de todos os Sindicatos Ferroviários.

A guarda de honra foi prestada por uma deputação de Bombeiros de Colares, e a banda de música do Ateneu Ferroviário deu um interessante concerto durante a tarde.

Após os cumprimentos, iniciou-se a visita à Colónia, que começou pelo novo e imponente edifício onde estão instalados o refeitório, a cozinha e anexos, e um amplo recreio coberto, seguindo-se depois os sete novos pavilhões, construídos de alvenaria, tendo anexos lavatórios e casas de banho com água corrente. É nestes pavilhões que estão instaladas as camaratas, bem arejadas e iluminadas a luz eléctrica.

O conjunto actual da Colónia oferece uma perspectiva cheia de encantos para quem saiba apreciar o delicioso panorama que resulta da harmoniosa combinação do verde-negro do pinhal, com



Na inauguração oficial da Colónia de Férias da Praia das Maçãs. O Sr. Eng.º Espregueira Mendes, Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações e o Sr. Dr. Trigo de Negreiros, Sub-Secretário de Estado das Corporações e Previdência Social, rodeados pelos Srs. Administradores General Raúl Esteves, Doutor Fezas Vital, Major Mário Costa e pelo Sr. Presidente da Câmara Municipal de Sintra, Coronel Ciríaco da Cunha.

as suas sombras acolhedoras, e das manchas de luz e claridade que se refletem das paredes brancas dos numerosos edifícios, outras tantas colmeias onde se abrigam hoje mais de duzentas crianças, filhas de ferroviários.

A impressão colhida por todos os visitantes foi a mais lisonjeira para os serviços de assistência da Companhia, que fez da Colónia de Férias da C. P. uma das primeiras, se não a primeira instituição do seu género no País.

Finda a visita, improvisou-se uma pequena

sessão solene, que terminou por um discurso do Sr. Dr. Trigo de Negreiros louvando a obra de assistência da Companhia.

* * *

Como se depreende da notícia acima, a Colónia de Férias foi este ano muito ampliada. A sua capacidade, que no ano passado era ainda de cem crianças, passou agora a ser de duzentas, em boas condições de alojamento e com todos os requisitos modernos. Tudo foi minuciosamente previsto. O refeitório, que é amplo, arejado e muito bem iluminado, comporta dezasseis mesas com tampos de mármore, dispostas em oito filas paralelas.

A cozinha é igualmente muito ampla e bem iluminada. Tem três fornalhas para outros tantos caldeiros, com fogo pelo lado posterior, e ainda uma enorme chaminé onde está colocado o antigo fogão da Colónia. Mesa ao centro, prateleiras, armários, mosquitei-



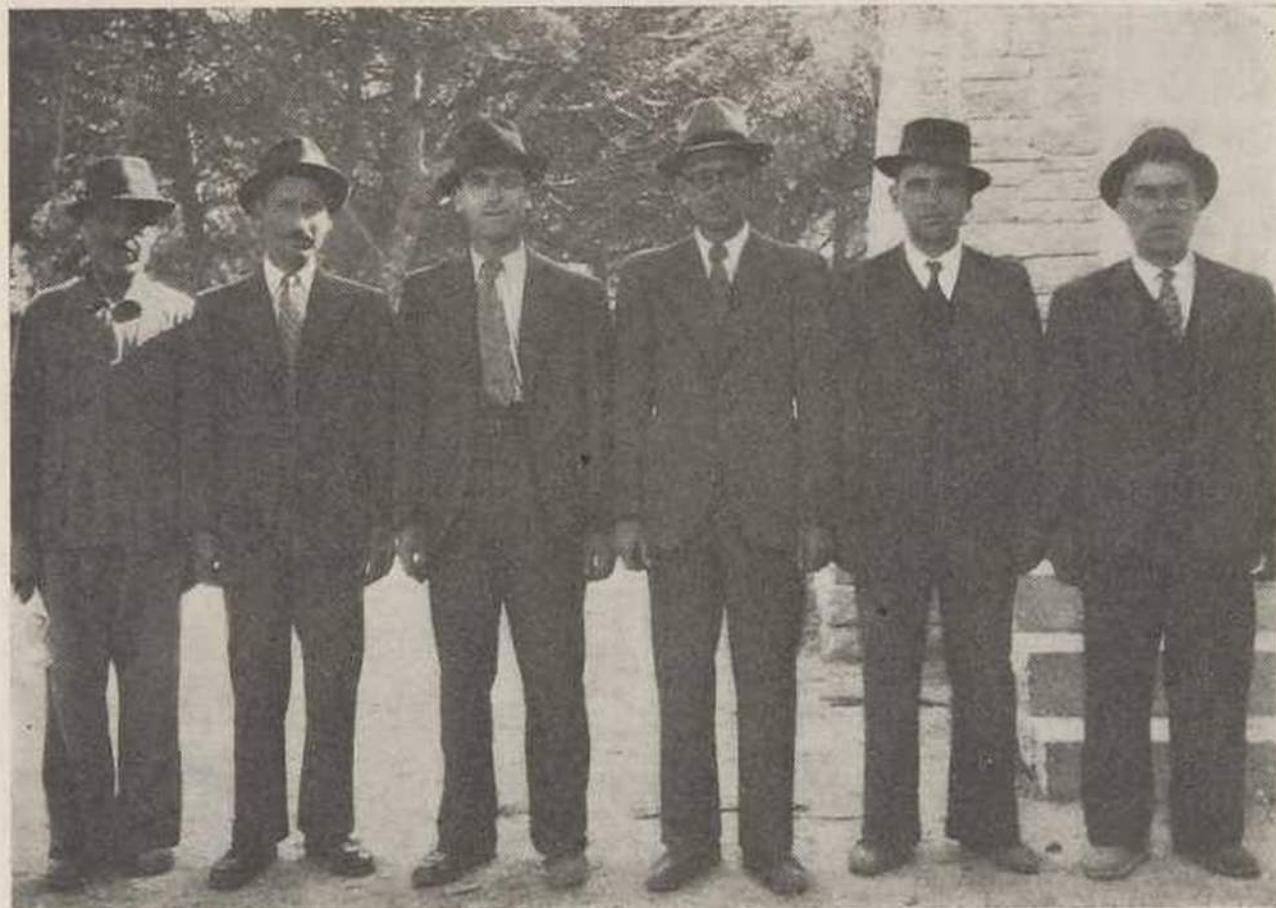
Portão de entrada da Colónia de Férias.

ros, torneiras de água corrente, bacias de mármore para lavagem de louças, câmara de desinfecção, etc. Não falta a grande despensa, casas de arrecadação, pátio de entrada, enfim, todo um conjunto de requisitos que a tornam confortável e higiénica, onde tudo é feito com o maior asseio e a maior comodidade para o pessoal.

Anexo a este edifício — o mais importante da Colónia — está o recreio coberto, que é um lindo alpendre de estilo português, com o teto forrado de madeira aparelhada, asnas à vista, banco corrido, de pedra, ao longo da parede, duas lindas fontes de repuxo, uma em cada topo, colocadas sobre peanhas de pedra aparelhada a pico e metidas em nichos cavados na parede, o chão de areia solta, onde as crianças pulam e brincam à vontade, enfim, um pequeno paraíso para a petizada que ali passa horas felizes, saltando, gritando, desenvolvendo os múscu-



Refeitório da Colónia de Férias

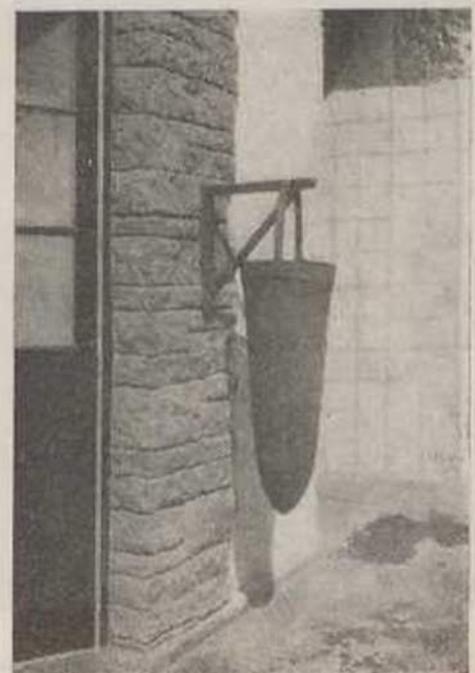
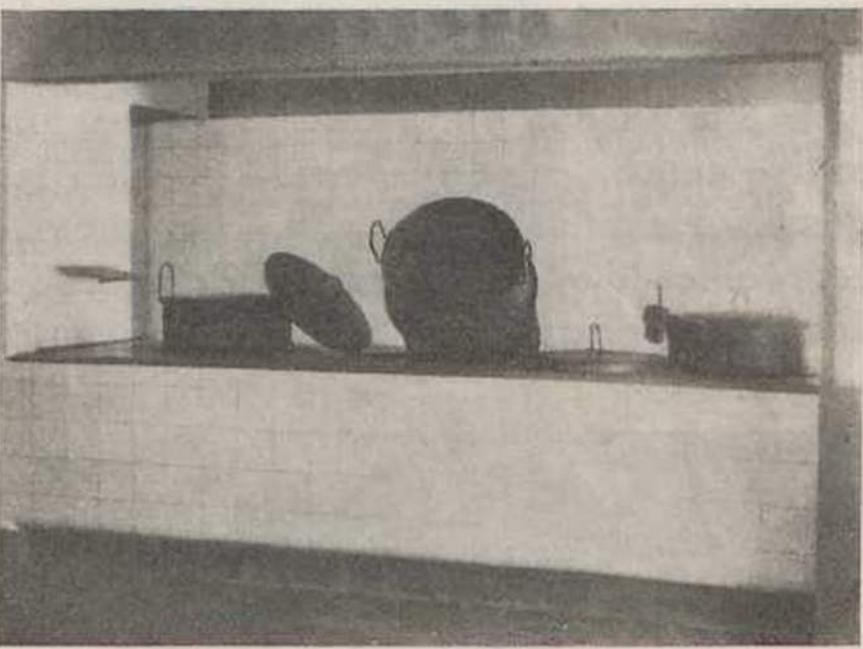


los e endurecendo o pequeno arcaboiço para os próximos trabalhos da escola e para a resistência ao inverno.

As novas camaratas — sete construídas este ano — são verdadeiros e confortáveis dormitórios de solares antigos, mas com as condições modernas de luz e higiene. Ao lado si-

De cima para baixo, da esquerda para a direita:

Pessoal dirigente das obras da Colônia de Férias, em 1943. — Os encarregados das obras, Srs. João Alves Freire, Augusto de Oliveira Canadas e Francisco Nunes. — Os caldeiros da sopa. Pormenor da chaminé da cozinha. — Pessoal da cozinha. — No refeitório. — O saco do café.



cam os lavatórios, os lava-pés, os banhos de chuveiro, sentinelas para as crianças e para as vigilantes, tudo com o maior asseio, comodidade e agradável aspecto. Mais ao longe, uma retrete em edifício próprio, para pessoal e crianças de ambos os sexos, com as mesmas condições de higiene e comodidade.

Ligando todos estes edifícios, um artístico caminho de lages que facilita a marcha tanto às crianças como ao pessoal.

A entrada da Colónia é, pode dizer-se, monumental. Um grandioso obelisco de



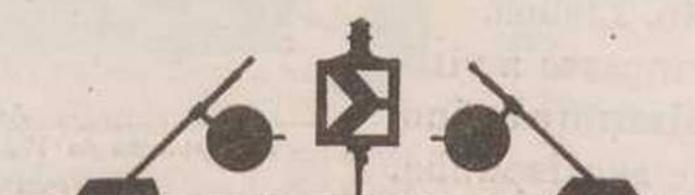
Crianças acompanhadas de uma vigilante, regressam da praia.

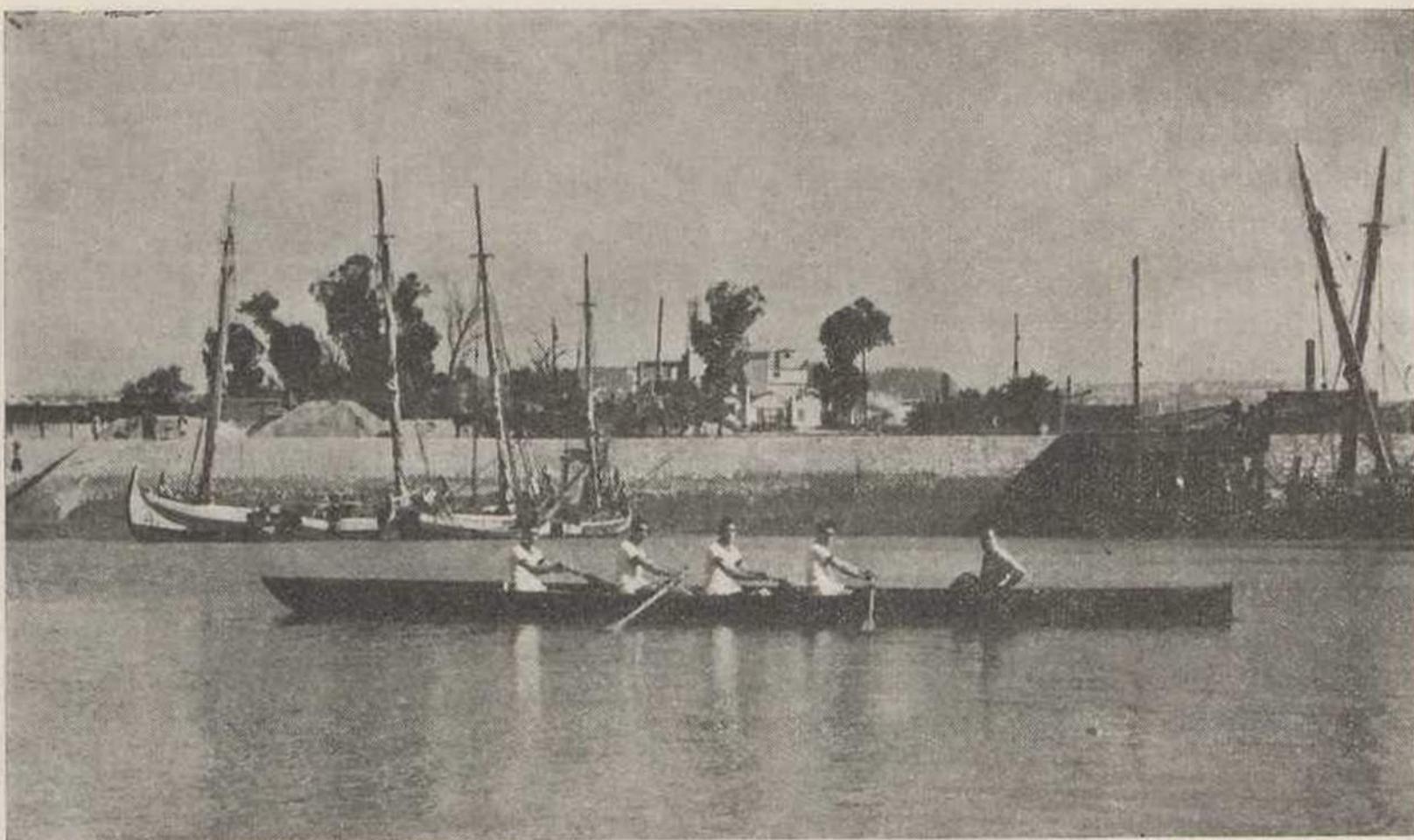
pedra talhada a picão, tendo ao cimo e em relevo, o título da Colónia. Ao lado, em baixo, duas grandes esferas de pedra sobre uma bancada de tijolo, formando um semi-círculo ou rotunda, com um banco corrido em toda a extensão, o que dá ao conjunto um aspecto arquitectónico e de rusticidade que muito bem quadra com o local.

Este ano, e dado o aumento de capacidade da Colónia, irão ali estagiar 800 crianças de ambos os sexos. Esta obra, cujo projecto é da autoria do Sr. Arquitecto Cottinelli Telmo, merece ser visitada pelos ferroviários amantes da sua profissão e zelosos pelo bem estar de seus filhos.



No recreio coberto da Colónia de Férias da Praia das Maçãs.





O *Yole de Mer* que disputou a regata em Barcelona

REMO

ACEDENDODO a um convite feito pela Federação Portuguesa de Remo ao Grupo Desportivo da C. P., deslocou-se a Barcelona uma tripulação de *Yole de Mer*, de quatro remadores, para disputar, naquela Cidade, uma regata Lisboa-Barcelona.

As responsabilidades que este convite encerrava eram grandes, pois tratando-se de uma prova internacional, ia pôr-se em jogo, não só o bom nome do Grupo Desportivo da Companhia, mas, também, e sobre tudo, o do nosso País.

Aceite o convite, iniciaram-se os trabalhos para a composição da tripulação, tendo sido feita uma seleção entre remadores dos Grupos Desportivos de Lisboa e Barreiro.

A tripulação apurada ficou constituída pelos seguintes elementos:

Timoneiro, Guilherme Capelo; Voga, Baltazar Martins, Lisboa; Sota-Voga, Rosa Limpio, Barreiro; Sota-Prôa, Leite de Carvalho, Lisboa; Prôa, Armando Carrão, Lisboa.

Impunha-se, para que se alcançasse a vitória, um grande esforço de organização e treino, por ser pouco o tempo de que se dispunha.

Tudo se conseguiu, mercê da disciplina havida nos trabalhos de selecção e preparação da tripulação.

Com três semanas de treinos intensos,



Ao partir para Barcelona
A tripulação do *Yole* despede-se do Sr. Engº Branco Cabral,
Secretário Geral da Companhia



A tripulação do *Yole*

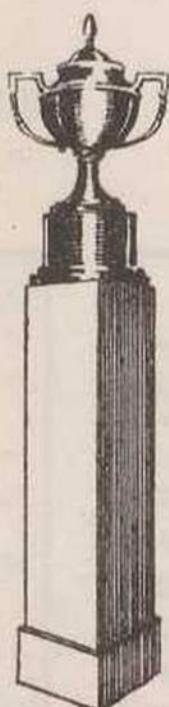
orientados pelo saber e zélo do treinador do Grupo Desportivo da C. P., Guilherme Capelo, a tripulação adquiria óptima forma.

Em 13 de Junho fêz-se uma prova de demonstração perante os dirigentes do remo Nacional e foi tão bôa a impressão causada que a Federação Portuguesa de Remo tentou ainda que a prova Lisboa-Barcelona fôsse substituída por uma prova Portugal-Espanha.

Infelizmente era já tarde.

No dia 19 de Junho partia para Barcelona a tripulação de *Yole*. Acompanhava esta o remador Elísio Coelho, do Grupo Desportivo de Lisboa, que tinha sido seleccionado pela Federação para fazer parte da tripulação do *Shell de 8*, que, naquela Cidade, havia de disputar o segundo encontro Portugal-Espanha.

Chefiava esta missão o Director do Grupo Desportivo da C. P., Contramestre Principal, Carlos Castanheira.



A Taça ganha em Barcelona

No dia 25 de Junho disputou-se a prova, tendo a nossa tripulação obtido uma brilhante vitória. A Bandeira Nacional era içada no mastro de honra da pista de Barcelona ao som dos acordes do Hino Nacional.

A bôa impressão causada pelos nossos remadores no País vizinho é atestada pelos seguintes extratos dos jornais espanhóis.

La Prensa — ... El equipo lisboeta estaba constituido por cuatro remeros de primera calidad, hombres fisicamente mui fuertes y de un conjunto perfecto...

Hoja del Lunes — ... No negaremos, ni mucho menos, que Portugal es una potencia en el desporte del remo, y así como nos causó inmeasurable impresión la boga del cuatro en yoles en la regata Lisboa-Barcelona del sábado, no nos ha producido idéntica impresión sobre out-riggers.

Tinha-se alcançado uma vitória para Portugal.

ESTATÍSTICA

Percorso quilométrico

Referente a Abril, Maio e Junho de 1943

Combóios	ANTIGA RÉDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1943		Percorso efectivo em		Diferenças em 1943		Percorso efectivo em		Diferenças em 1943		
	1942	1943	A mais	A menos	1942	1943	A mais	A menos	1942	1943	A mais	A menos	
Abril	De passageiros	154.740	188.207	33.467	-	50.501	55.170	4.669	-	80.447	102.073	21.626	-
	De mercadorias	292.849	365.963	73.114	-	29.185	54.567	25.432	-	72.895	103.422	30.587	-
	Em manobras	86.818	102.852	16.034	-	25.889	82.950	6.461	-	33.005	38.203	5.198	-
	Totais	534.407	657.022	122.615	-	105.525	142.087	36.562	-	186.287	248.698	57.411	-
Total das diferenças em 1943			A mais :	122.615			A mais :	36.562			A mais :	57.411	
Maio	De passageiros	155.636	184.451	28.815	-	49.122	53.663	4.541	-	86.064	99.582	13.518	-
	De mercadorias	322.063	354.483	32.421	-	36.016	51.912	15.896	-	85.432	107.272	21.840	-
	Em manobras	86.501	99.889	13.388	-	27.980	33.828	5.848	-	36.803	38.540	1.737	-
	Totais	564.199	638.823	74.624	-	113.118	139.403	26.285	-	208.299	245.394	37.095	-
Total das diferenças em 1943			A mais :	74.624			A mais :	26.285			A mais :	37.095	
Junho	De passageiros	163.976	190.250	26.274	-	59.940	56.452	2.512	-	88.841	103.938	15.097	-
	De mercadorias	317.891	365.391	47.500	-	36.077	48.492	12.415	-	85.772	109.421	23.649	-
	Em manobras	91.048	103.734	12.686	-	29.948	32.958	3.010	-	34.943	40.084	5.141	-
	Totais	572.915	659.375	86.460	-	119.965	137.902	99.765	-	209.556	253.443	43.887	-
Total das diferenças em 1943			A mais :	86.460			A mais :	17.937			A mais :	43.887	
Desde Janeiro	De passageiros	1.089.151	1.115.849	26.698	-	372.132	326.731	-	45.401	575.895	603.657	27.762	-
	De mercadorias	1.745.151	2.116.798	371.647	-	179.972	294.935	114.963	-	472.800	601.358	128.558	-
	Em manobras	529.083	595.839	66.756	-	159.746	189.949	30.203	-	203.047	280.308	27.261	-
	Totais	3.863.385	3.828.486	465.101	-	711.850	811.615	145.166	45.401	1.251.742	1.435.323	183.581	-
Total das diferenças em 1943			A mais :	465.101			A mais :	99.765			A mais :	183.581	

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Maio de 1943

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8 . . .	5.173	5.547	2.491	2.893	1.989	1.625
> > 9 15 . . .	4.574	4.741	2.307	2.427	1.978	1.494
> > 16 22 . . .	4.534	4.839	2.418	2.390	1.975	1.588
> > 23 31 . . .	5.926	6.055	2.773	3.021	2.376	1.878
Total	20.206	21.182	9.989	10.731	8.268	6.585
Total do mês anterior	19.103	20.074	10.054	10.124	6.547	5.372
Diferenças	+1.103	+1.108	-65	+607	+1.721	+1.218

no mês de Junho de 1943

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8 . . .	5.262	5.477	2.521	2.622	2.199	1.826
> > 9 15 . . .	4.415	4.329	2.036	2.162	1.715	1.486
> > 16 22 . . .	4.644	4.474	2.080	2.297	1.894	1.593
> > 23 30 . . .	5.441	5.367	2.155	2.347	1.975	1.717
Total	19.762	19.647	8.792	9.428	7.783	6.622
Total do mês anterior	20.206	21.182	9.989	10.731	8.268	6.585
Diferenças	-444	-1.535	-1.197	-1.303	-485	+37

Consultas e Documentos

Factos e Informações

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 805. — Peço seja discriminada a taxa de transporte de 1 gato, em percurso de 200 quilómetros (A. R.).

R. — A taxa é a seguinte:

Transporte 34.65 +

Adicional de 10%..... 1.15

Registro 1.000

Arredondamento..... 701

13 of 60

DOCUMENTOS

I — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 277 — Esclarece que os bilhetes de identidade dos filhos dos empregados da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro devem conter no verso a indicação da data do nascimento dos seus possuidores.

Comunicação-Circular n.º 278 — Refere-se ao transporte nos furgões das praças da Guarda Fiscal portadoras de guias de trânsito gratuito.

Carta-Impressa n.º 349 — Relaciona os bilhetes de identidade e anexos a bilhetes de assinatura extraídos durante o mês de Maio e que devem ser apreendidos.

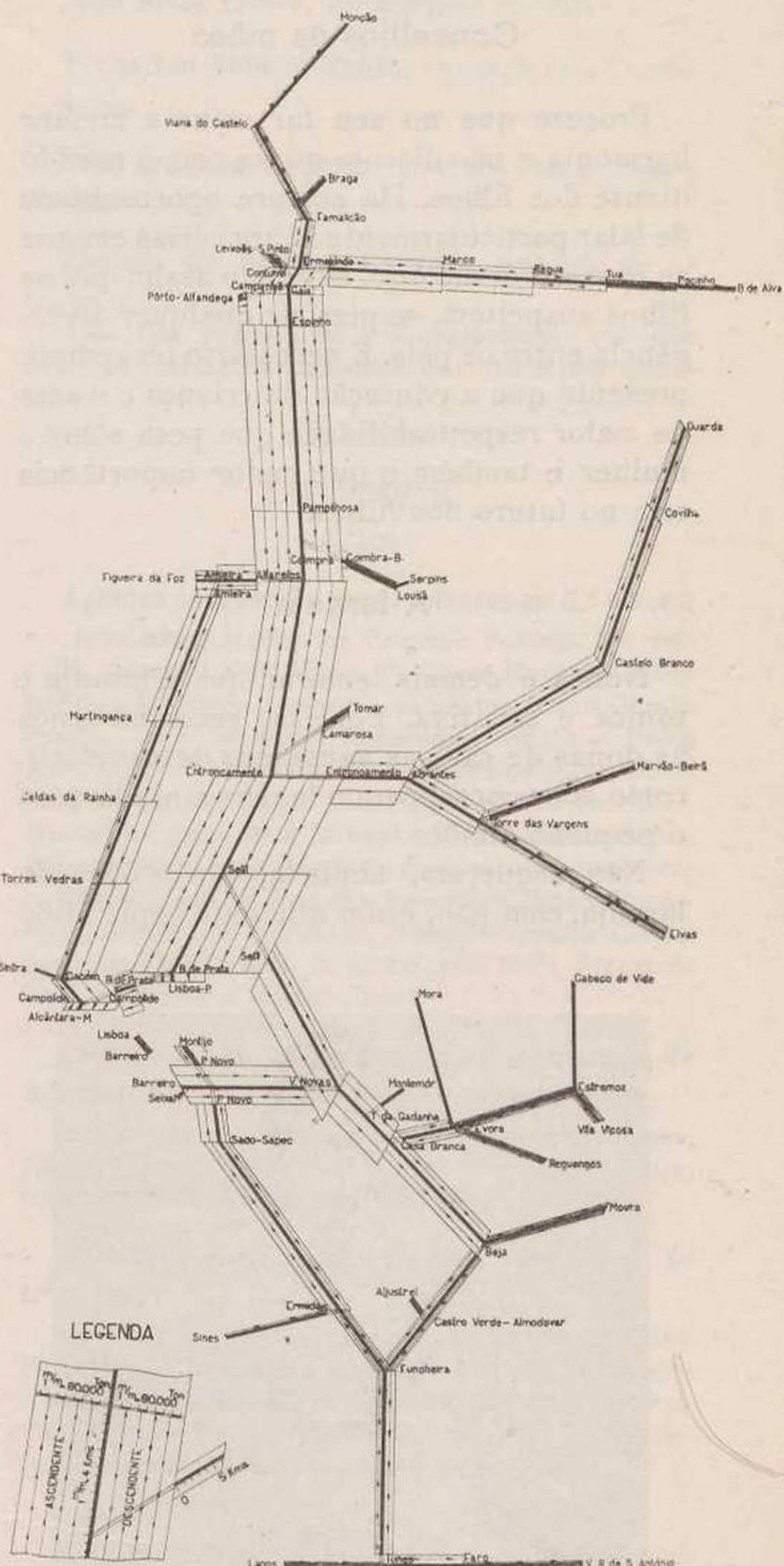
Carta-Impressa n.º 350 — Relaciona os bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Junho e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 351 — Determina que as estações enviem à Repartição de Estatística nota mensal das remessas expedidas nas condições do Aviso ao Público A. n.º 722.

II — Movimento

Comunicação-Circular n.º 797, de 2 de Agosto de 1943 —
Recomenda ao pessoal em serviço nos comboios que tenham de efectuar cargas ou descargas em plena via, se certifique durante essas operações e depois de concluídas, de que nenhum objecto (pedra, acha de lenha, etc.), se encontra sobre os carris ou junto dêles.

O NOSSO TRÁFEGO



Intensidade do movimento de mercadorias, em pequena velocidade, nas vias ascendente e descendente, no ano de 1941.

A nossa casa

Conselhos às mães

Procure que no seu lar reine a melhor harmonia e não discuta nunca com o marido diante dos filhos. Há sempre oportunidade de falar particularmente sobre coisas em que se está em desacordo, evitando assim que os filhos suspeitem, sequer, de qualquer divergência entre os pais. É necessário ter sempre presente que a educação da criança é o acto de maior responsabilidade que pesa sobre a mulher e também o que maior importância tem no futuro dos filhos.

A laranja

Nunca é demais lembrar que a laranja é tónica e sedativa. Por isso recomendamos às donas de casa as vantagens de a preferir, como sobremesa, para o lanche e ainda para o pequeno almôço.

Não esqueçam, também, que o doce de laranja, com pão, é um alimento explêndido



Suspensório (soutien) e calça de seda lavável, às flores, com barras da cor das mesmas.

e que as próprias cascas de laranja se podem preparar no género da fruta cristalizada, constituindo um mimo de apreciar.



De cima para baixo, da esquerda para a direita: — Avental prático e interessante para uma dona de casa. — Bonito conjunto de dois tecidos leves, sendo um liso e o outro aos quadrados, de fácil adaptação a um arranjo de vestido. — Bata muito original para trazer em casa. Pode-se, também, transformá-la, quando feita, num vestido, fechando a saia atrás até à cintura.

Pessoal

Actos dignos de louvor

Leandro Rodrigues, Contramestre de 1.^a classe das Obras Metálicas, quando no dia 25 de Julho findo, viajava no comboio n.^o 2163, tomou a iniciativa de proceder ao carrilamento de um vagão que se tinha descarrilado, coadjuvado pelo pessoal da via e do comboio, conseguindo restabelecer a circulação pouco tempo depois.

O Carregador Francisco de Azevedo Costa, encontrou em 25 de Julho findo, na estação de Trofa, a importância de 900\$00, que imediatamente entregou ao Chefe daquela estação.

Pelo Guarda-fios Auxiliar António dos Reis Torgal, foram encontrados, em 3 de Julho, no peitoril de uma janela do W. C. dos escritórios da 3.^a Circunscrição da Divisão de Exploração, vários objectos no valor de 1.500\$00, que entregou imediatamente ao seu proprietário.

Actos d'estes são dignos de relêvo e é com prazer que o «Boletim» os insere nas suas colunas.

Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito

VIA E OBRAS

Em Julho

Agentes que se distinguiram nas obras executadas na Colónia de Férias da Praia das Maçãs

Louvados pela Comissão Executiva :

Eng.^o José de Sousa Nunes, Sub-Chefe de Divisão
Por ter dirigido com muita proficiência, zelo e dedicação o projecto e execução dos trabalhos.

José A. Cotinelli Telmo, Arquitecto

Por ter consagrado à elaboração do projecto toda a sua conhecida proficiência e elevado gosto artístico.

Louvados e gratificados pecuniariamente
pela Comissão Executiva

Manuel Domingos Coelho, Mestre Geral de Edifícios

Pela incansável dedicação, acrisolado zelo e muita competência com que dirigiu todos os trabalhos.

João Alves Freire, Encarregado de Obras

Francisco António Nunes, Operário de 4.^a classe
— Adido

José Joaquim Pedroso, Operário de 4.^a classe
Auxiliar

Augusto de Oliveira Canadas, Operário de 5.^a classe «GPP»

Pela boa vontade, zelo e competência com que desempenharam os trabalhos que lhe foram cometidos.

Exames

EXPLORAÇÃO

Em Julho

Agentes com cartão para revisores de 3.^a classe:

Aprovados: Herlander Príncipe Portugal da Silveira, Álvaro Leitão Viana, Feliciano Henrique, João Baptista Monteiro, Joaquim dos Santos, Izidro Gomes Ferrão, José Joaquim Fernandes, António Palha Amaro, José da Luz Lino, Guilherme da Silva, António Pereira, João Lopes Xisto, Cipriano Alfaiate Alves, Manuel de Jesus Dias, Manuel Antunes, Manuel Lima, Eduardo Martinho Guerreiro, Diamantino Lopes Serra, Manuel Gabriel Paginha, Francisco Botico Borralho, José Ramos Bernardo, Manuel Ferreira Chilão, Joaquim José Lázaro, Jorge Augusto Neto, Francisco Braz do Carmo e Manuel Balão.

Revisores de 3.^a classe para revisores de 2.^a classe :

Aprovados: César da Silva, Júlio Pinheiro Nunes, Nuno Isidoro, Júlio Simões, António Cruz Moreira, Casimiro Pinto e Firmino Francisco Simões.

Revisores de 2.^a classe para revisores de 1.^a classe :

Aprovados: José de Oliveira Estudante, Adelino Parracho, José Augusto Marques, António Fernandes Neto, Abel Caldeira, Carlos Tiago da Conceição, António Gaspar Júnior, Manuel Campos Serafino, Francisco Ferreira Amial e Manuel Ribeiro Pires.

Promoções

Em Maio

EXPLORAÇÃO

Agulheiro Principal : António Augusto Pinto.

Em Julho
EXPLORAÇÃO

Chefes Principais: António Marques Campos, Júlio Ramos Valente, Bernardino Coutinho Oliveira da Fonseca, António Esteves Garcia e António de Passos Simas.

Chefes de 1.ª classe: Francisco Ribeiro, Pedro dos Santos Rodrigues e Joaquim Maria de Sousa.

Chefes de 2.ª classe: José Francisco Neves, Manuel Jacob Urbano, Joaquim Estudante e Joaquim Júlio Ferreira.

Chefes de 3.ª classe: Leopoldo Ribeiro de Sousa, Vinícius Plínio Rosado Viegas, Augusto Pereira Garcia, Manuel Lourenço Valadas, António dos Santos Pernes, Manuel Sigismundo Horta, José de Sousa Pereira, José Rodrigues da Cruz, Mário Ferreira dos Santos, Pedro Fernandes e Manuel Romão Cláudio.

Factores de 1.ª classe: José Bandeirinha, Joaquim Alves de Almeida, Manuel da Silva Oliveira, José dos Santos David, Manuel Rosa Damásio, Eduardo Gomes Gonçalves, Joaquim Guardado Cantante, Manuel Aldeimo de Sousa Fagundes, Manuel Augusto Matias, Júlio Maurício da Costa, Fausto Manuel da Cunha Pereira, José Teixeira Júnior, António Ribeiro Rodrigues, Domingos Inácio, Joaquim Fernandes Duarte, Joaquim de Oliveira e Silva, Júlio César da Veiga, Ernesto de Oliveira Carvalho, Hermenegildo José Gavinho da Costa, António Teixeira, Francisco Assis Machado Júnior e José Gomes Botão Afonso.

Factores de 2.ª classe: Armindo Rodrigues Samouco, Cipriano Louro, Manuel Vicente Menino Glórias, Aníbal Dias França, Manuel de Oliveira, Sebastião Baptista Ferreira Verga, Armando Domingues, Joaquim Alexandre Marques de Carvalho, Joaquim Luís Ferreira, António Valentim, José Antunes Ferreira, Francisco Serrano, José Maria Antunes Pião, Joaquim Machado Serrano, José Marques Júnior, Luís de Jesus Ferreira, Manuel Carvalho Jales, Joaquim Cordeiro, Carlos Carrilho Baptista, Arlindo Ferreira de Lemos, Fernando Aires de Andrade, Manuel de Sá Costa Brito, António Caetano, António Lemos Sanches, Augusto das Neves Basílio Matias Pereira, Francisco Rebordão de Oliveira, David da Silva Vital, Joaquim Norte Jordão, José Lourenço, Augusto Gomes Trindade, Afonso Francisco dos Santos, António dos Reis da Costa, António Duarte, Augusto José Marques, António Joaquim da Costa Garrido, Leonel Rosado Viegas e João Bernardo Ramos.

Encarregado de contabilidade: João Lourenço Quita.

Fieis de 2.ª classe: Francisco Manuel Ratinho, Francisco Marques Pereira Campos, Augusto Martins dos Santos, José Domingos Macau e Júlio dos Santos Baptista Cólica.

Conferentes: Augusto Ferreira da Silva e Artur Monteiro Fião.

Empregada Principal: Ilda da Conceição Diogo de Carvalho.

Empregadas de 1.ª classe: Maria Júlia Fernandes Pardo e Maria Branco da Cruz e Almeida.

Revisor Principal: Manuel Dias da Silva Dantas.

Revisor de 1.ª classe: Alberto José de Almeida.

Revisor de 2.ª classe: Rodrigo de Queiroz.

Condutores de 1.ª classe: Fortunato Manuel e Gregório Inácio da Costa.

Condutores de 2.ª classe: Júlio Antunes, Armando Sá Caldeira e Francisco Gonçalves.

Guarda-freios de 1.ª classe: José Domingos Patrício, Aires dos Santos Cordeiro, Manuel Fonseca e Augusto Cardoso dos Santos.

Guarda-freios de 2.ª classe: António Henriques da Silva, António Rodrigues Pato e Joaquim Chasqueira Salvado.

MATERIAL E TRACÇÃO

Chefe de Depósito: Eduardo José de Almeida.

Contramestres de 2.ª classe: Luís Caramelo, Alexandre Borges, Júlio João da Silva, Porfírio da Piedade Morgado e Hercílio da Silva Carvalho.

Maquinistas Principais: António Ferreira, Alfredo Rodrigues Vinagre, Serafim António Coelho, José Pereira Farinha, José Contente Victório, Francisco Teixeira e Manuel Tomaz Magalhães.

Maquinistas de 1.ª classe: Artur Timóteo, José Lopes.

Maquinistas de 2.ª classe: António Albino Júnior, Carlos Manuel dos Santos, José David, José Vieira, José Vieira Cabrita, Albino Francisco Gomes, Casimiro da Silva Dias, Elias de Melo Jorge, Artur Ferreira de Melo, Benjamim Pereira, Joaquim Piedade Henriques, Francisco da Silva Agostinho, Filipe da Silva, António Oliveira Marcelino, Eduardo Marta e Hermínio Augusto de Castro.

Maquinistas de 3.ª classe: José Ramos, José Coelho Tenazinha, António Angusto Castanheira, António Gonçalves, José Lopes Ferreira Júnior, Valentim Pereira, Manuel Luís Vida, Joaquim dos Santos, José Lerreira, Luís Serra da Fonseca, Francisco Maia Júnior, João Lopes Boiada, Caetano Cipriano, João Leitão, João dos Santos Pena, José Travassos, António Franco, João Maria Gomes Pinto, António Soares, José Baptista Salvado, Manuel Avelar Fernandes, Joaquim António, Francisco Augusto Pimenta, Sebastião Faria, Manuel Simões, Albano Teixeira de Freitas, António Ribeiro Gonçalves, José da Silva e David Guilherme Gonçalves.

Fogueiros de 1.ª classe: Joaquim Ramos, António Assunção Carvalho, Raul Armando Corazzi Costa, António Ricardo da Silva, José Pedro Jerónimo, Martinho dos Santos, Guilherme de Oliveira, António

Cordeiro da Silva, Joaquim Damas, José da Silva, António Alves Donões, José Alves do Couto, Manuel Norte Júnior, Manuel dos Reis, Frederico Figueiredo de Abreu, Cesário Mateus, Filipe Encarnação Silva, António dos Santos Soeiro, Manuel dos Santos Júnior, Jaime Pereira da Silva, Victor de Sousa Figueiredo, José Serra, Sebastião Santos Paulo Rato, António Fernandes Nunes, Manuel Lopes, José Alberto Dionísio da Silva Júnior, Álvaro Parreira Alves, Manuel Figueiredo, Adriano Rafael, António Paiva, José Alves Gamito, Américo Teixeira, José Teixeira Pinto, José Nunes Ribeiro, Francisco Miranda Júnior, Manuel Carvalho, Joaquim Carmona, Henrique Gomes, Onofre Soares, Manuel Albuquerque, Pedro Lopes Capitão, Luís Rodrigues, Francisco Tavares Fernandes, Alfredo André de Castro, Adriano Vieira, Henrique da Silva Cunha, José Luís, Ramiro Joaquim Dias Martins e José Pereira Morais.

Revisores de 2.ª classe: António José e Alexandre Jorge.

Ensebadores de 1.ª classe: António Gaspar, Manuel Cunha Peixoto Júnior, António Carvalho da Silva, Abílio Pinto Silveira Magalhães, Jovildo Pinto Coelho da Silva, José Faria de Vasconcelos e Serafim Ferreira.

VIA E OBRAS

Chefes de Lanço de 2.ª classe: Joaquim I. Marques, António Lopes e José Cirilo.

Motorista: António M. Gonçalves.

Fiel de Armazém de 2.ª classe: Carlos Gameiro.

Mudanças de categoria

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Para:

Fiscal de camionagem: o Factor de 2.ª classe, Artur Ferreira.

Empregado de 3.ª classe: o Factor de 3.ª classe, Fernando Fernandes Farinha.

Aspirante: o Carregador, António Augusto Fernandes.

MATERIAL E TRACÇÃO

Para:

Limpador: o Servente, Manuel José dos Santos.

Reformas

Em Agosto

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Dr. Manuel Seabra Ferreira da Silva, Médico da 28.ª Secção, com residência em Alcains.

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Eduardo dos Santos, Chefe Principal, de Leiria.

Manuel de Melo, Chefe de 1.ª classe, de Torres Vedras.

Ismail de Abreu Pereira dos Santos, Empregada de 1.ª classe do Serviço da Fiscalização e Estatística.

MATERIAL E TRACÇÃO

Jurminio Lopes Ribeiro, Chefe de Secção.

Francisco António da Silva, Maquinista de 1.ª classe.

José dos Santos, Maquinista de 3.ª classe.

José da Silva, Fogueiro de Maquinhas Fixas.

VIA E OBRAS

Alfredo Ferreira Valente, Agente técnico da Sala de Estudos, Lisboa-R.

António Rodrigues do Rêgo, Encarregado de pedreiros da 9.ª Secção, Viana do Castelo.

Manuel António Barbosa, Fiel de Armazém da 9.ª Secção, Viana do Castelo.

Manuel de Jesus, Chefe do distrito n.º 140, Vendas Novas.

Manuel Mendes, Assentador do distrito n.º 54, Pombal.

Falecimentos

Em Julho

EXPLORAÇÃO

† *Armando Pinheiro de Carvalho*, Chefe de 1.ª classe, de Régua.

Admitido como praticante de factor em 27 de Abril de 1909, foi nomeado factor de 3.ª classe em 6 de Julho de 1910, promovido a factor de 2.ª classe em 17 de Abril de 1912 e finalmente a chefe de 1.ª classe em 1 de Julho de 1942.

† *Manuel Cleto*, Factor de 1.ª classe, de Régua.

Admitido como praticante de factor em 25 de Março de 1917, foi nomeado factor de 3.ª classe em 9 de Julho de 1919, promovido a factor de 2.ª classe em 27 de Janeiro de 1926 e finalmente a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1934.

† *Francisco Belis Godinho*, Factor de 2.ª classe, de Reguengos.

Admitido como praticante de factor em 12 de Março de 1928, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1930 e promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1941.

† *Álvaro José da Mota*, factor de 2.ª classe, de Caldas da Rainha.

Admitido como praticante de factor em 27 de Maio de 1918, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1920 e promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1923.

† *Cândido Rodrigues Nunes*, Factor de 2.ª classe, de Tôrre Vâ.

Admitido como praticante de factor em 20 de Novembro de 1928, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1931 e promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1941.

† *Benjamim Augusto Rodrigues Geitoeira*, Factor de 2.ª classe, de Souzelas.

Admitido como praticante de factor em 1 de Novembro de 1924, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1927 e promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1929.

† *Joaquim de Sousa Carvalho*, Factor de 2.ª classe, de Campanhã.

Admitido como praticante de factor em 16 de Novembro de 1926, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1930 e promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1940.

† *José da Cunha Coimbra*, Fiel Principal, de Lisboa-P.

Nomeado carregador em 21 de Setembro de 1901, foi promovido a conferente em 28 de Novembro de 1903. Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a fiel principal em 1 de Janeiro de 1936.

† *António da Costa*, Capataz de 2.ª classe, de Coimbra.

Nomeado carregador em 7 de Novembro de 1905, foi promovido a agulheiro em 21 de Janeiro de 1916 e finalmente capataz de 2.ª classe em 21 de Abril de 1920.

† *Cristóvão da Silva*, Carregador, de Portalegre.

Admitido como carregador suplementar em 17 de Agosto de 1908, foi nomeado carregador efectivo em 4 de Março de 1909.

† *Felisberto de Almeida*, Carregador, de Régua.

Admitido como carregador eventual em 21 de Setembro de 1918, foi nomeado carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.



† Armando P. de Carvalho
Chefe de 1.ª classe



† Francisco Beliz Godinho
Factor de 2.ª classe

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Américo Luis de Paiva*, Chefe de Escritório de 1.ª classe no Depósito do Barreiro.

Admitido ao serviço em 9 de Fevereiro de 1906, como Escriturário, ingressou no quadro em 11 de Março de 1907 como Escriturário de 3.ª classe e foi promovido a Chefe de Escritório de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1937.

† *Jaime Miguel Soler Mató*, Chefe de Secção no Depósito do Barreiro.

Admitido ao serviço em 20 de Janeiro de 1914, como Caixeiro, ingressou no quadro em 12 de Abril de 1916 com a mesma categoria e foi promovido a Chefe de Secção em 1 de Junho de 1940.

† *Jacinto Manuel Barreiras*, Fogueiro de 2.ª classe no Depósito do Barreiro.

Admitido ao serviço em 1 de Maio de 1924, como Assentador eventual, ingressando no quadro em 1 de Março de 1931, como Fogueiro de 2.ª classe.

VIA E OBRAS

† *José Salvador*, Chefe do distrito n.º 65, Pampilhosa.

Admitido como assentador em 21 de Abril de 1914.

† *Joaquim Dias Neto*, Chefe do distrito n.º 414, Moledo.

Admitido como servente em 9 de Julho de 1919.

† *Manuel de Sousa Gabriel*, Sub-Chefe do distrito n.º 224, Panoias.

Admitido como assentador em 21 de Fevereiro de 1928.

† *Joaquina Rodrigues de Carvalho*, Guarda de p. n. do distrito n.º 416, S. Pedro da Tôrre.

Admitida como guarda de via em 30 de Outubro de 1909.



† Joaquim Dias Neto
Chefe de distrito



† Jacinto Manuel Barreiras
Fogueiro de 2.ª classe

1 — **História de caçador:** Contavam-se histórias de caça entre caçadores

— Podem crer nesta, dizia aos amigos o Sr. Manuel Martins, caçador de primeira plana. É única, na vida dum caçador, a peripécia que se deu comigo. Foi em Cabrela, numa herdade do doutor Silva Araújo, após a abertura da época da caça.

Havia uma hora de bom andar, quando, no meio do matagal, assomou a crista dum rochedo enorme. Para lá me dirigi, na mira de descansar um pouco as pernas e recomfortar o estômago com o pequeno farnel que levava na sacola. Uma grande clareira separava o rochedo do matagal.

Acabava eu de ultimar os preparativos para me pôr de novo a caminho, quando vejo vir, na minha direcção, um explêndido perdigão; lanço mão da arma e, com o joelho no chão, aponto e lá vai disto... E a ave, como uma flecha, quase me veiu cair aos pés.

Sáio dali, e poucos passos tinha andado, mato outra perdiz e, por uma coincidência fantástica, à medida que avanço de cada vez o mesmo número de passos, — a que chamarei imprópriamente etapas — vou matando uma perdiz, até que chego à margem dum ribeiro, onde mato a última das perdizes que nesse célebre dia estava destinado a matar.

O ribeiro, nesse ponto e numa certa extensão, era largo e a corrente impetuosa. Não pude atravessá-lo, mas não perdi com isso, porque momentos depois, do mesmo sitio em que alirei à última perdiz, tive o prazer de abater um coelho, que vinha acoitar-se nas balsas do ribeiro, acossado pelo cão.

Volto, pois, para traz e opto pelo caminho que antes tinha andado e, caso raro, de cada vez que percorria uma distância dupla de cada uma das etapas do primeiro itinerário, matava um coelho, e assim foi sucedendo até que cheguei de novo ao rochedo de que falei. Pois do lugar em que tinha morto o perdigão, mato, desta vez, com um só tiro, um coelho e uma lebre num grupo de quatro que, à desfilada, corria da clareira para o mato, atirando, de chofre, para o monte.

Ora isto, até aqui, já é surpreendente, mas mais surpreendente se torna a auspiciosa estreia da época, se lhes disser que resolvi seguir outra vez pelo mesmo caminho até ao ribeiro e — pasmou agora — de cada vez que andava uma distância dupla de cada uma das etapas do segundo itinerário, matava uma lebre, finalizando a caçada justamente no sitio onde matara a última perdiz e o primeiro coelho, matando ai a última lebre com o último cartucho

— Ó Martins, isso, assim, só de propósito.

— Não foi de propósito, mas foi assim mesmo. É por causa da descontiança com que vocês aceitam, na generalidade, a verosimilhança destes e outros sucessos cinegéticos que os caçadores de agora não dão largas à sua imaginação!...

— Está bem. Mas diz-nos lá quantas perdizes, quantos coelhos e quantas lebres caçaste nesse dia?

Agastado com a incredulidade do auditório, respondeu secamente: — Dei 51 tiros e não perdi nenhum. Quem quiser agora que descubra o resto.

E mais não disse.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Setembro de 1943

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional B. kg.	3\$00	Farinha de trigo kg.	2\$35	Ovos dúz.	Variável
» Corrente A. A. »	2\$70	Feijão amarelo lit.	3\$00	Presunto kg.	24\$00
» Gigante de 2.º »	3\$00	Feijão branco miúdo »	3\$40	Queijo da serra »	22\$50
Açúcar de 1.º »	4\$60	» » apatalado .. »	3\$20	» tipo flamengo.... »	20\$00
» » 2.º »	4\$45	» frade lit. 2\$50 e	2\$70	Sabão amêndoа »	1\$80
Azeite extra lit.	7\$60	» manteiga lit.	3\$40	» offenbach..... »	3\$40
» fino »	7\$30	» patareco »	2\$90	Sal lit.	\$40
» consumo »	6\$80	» avinhado »	3\$00	Sêmea kg.	1\$00
Bacalhau Inglês kg.	variável	» S. Catarina »	3\$10	Toucinho..... »	13\$00
» Nacional »	»	» vermelho »	3\$00	Vinagre lit.	2\$30
Batata »	»	Lenha kg.	6\$35	Vinho branco »	2\$30
Carvão de sôbro »	595	Manteiga »	28\$50	Vinho tinto »	2\$30
Cebolas »	variável	Massas kg. 4\$60 a	7\$80		
Chouriço de carne »	24\$00	Milho lit.	4\$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 quiseram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um **fundo** destinado a prêmios 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.).