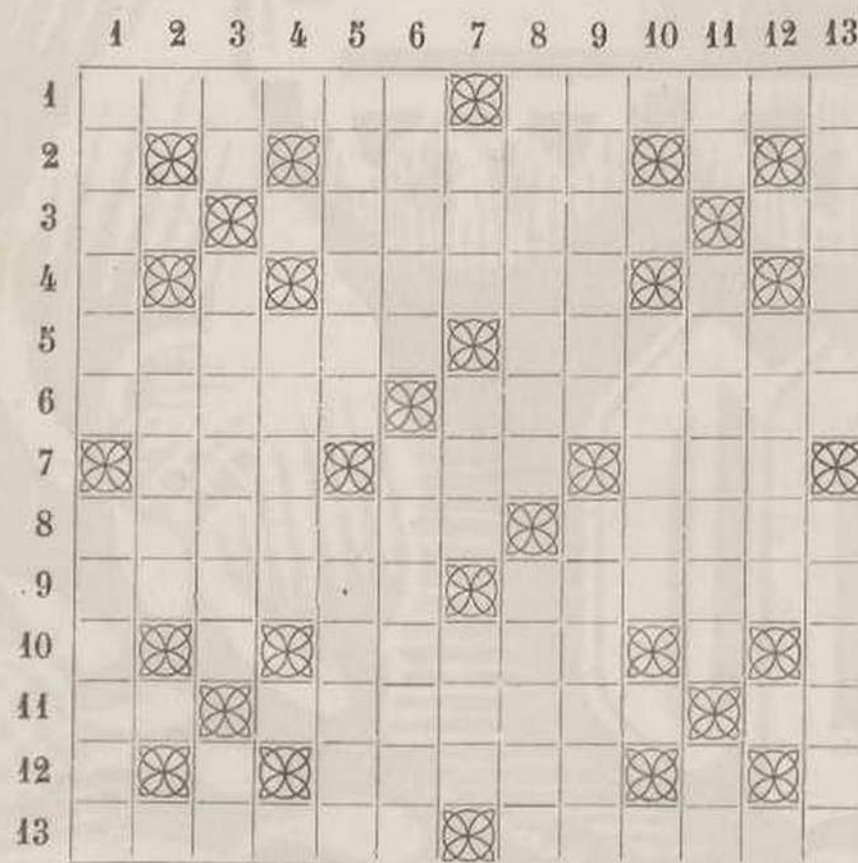


Problemas recreativos

Campeões de decifradores dos Problemas recreativos em 1943

Dr. Gabriel de Almeida
«Brielga»J. J. Brito Abrantes
«Britabrantes»Manuel Neves Amorim
«Mefistófeles»David Lopes dos Santos
«Dalotos»José F. Ferreira Júnior
«Sécora»

1 — Palavras cruzadas:



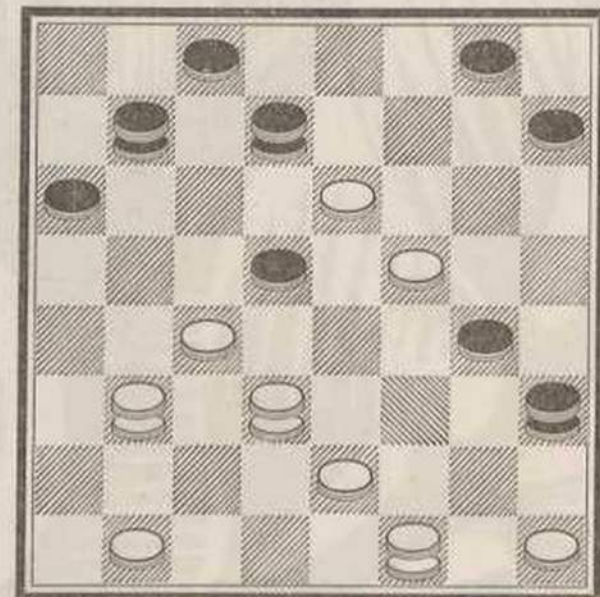
Horizontais: 1 — Insuperado, formão largo; 2 — montes; 3 — ligação, gruta, compaixão; 4 — dignidade; 5 — escuros, sobrenome; 6 — amofinar, mudez; 7 — lista, ponta, casa; 8 — esfregar, bruno (inv.) 9 — mariolas, carinhos; 10 — planta purgativa; 11 — único, pálido, catedral; 12 — perfume, 13 — contrário, plebe.

Verticais: 1 — o mais velho, amiga; 2 — conversa; 3 — nota de mús., ignorante, nota de música; 4 — tranquilidade; 5 — que gosta, obras poéticas; 6 — ligeiros, homem fino; 7 — deusa, serventia (inv.), boi bravo (Lituânia); 8 — erva dos pegamaços, planta ornamental (inv.), 9 — sinagoga, despertar os animais no trabalho com palavras; 10 — falta de

vestidos; acolá, nome de homem, instrumento de padejar; 12 — cérebro; 13 — poema épico, confirma.

* * *

2 — Damas:



3 — B.: — 1. 4. 7. 8. 12. 22 d: 5. 16. 27
P.: — 6. 13. 19. 21. 25. 32 d: 14. 28. 31

4 — B.: — 4. 9. 14. 19. 20. 26 d: 7. 23. 30
P.: — 5. 6. 8. 17. 18. 21 d: 10. 16. 32

5 — B.: — 1. 4. 8. 13. 20. 27 d: 3. 10. 23
P.: — 9. 11. 15. 17. 22. 30 d: 21. 29. 31

* * *

6 — **Jogando o «solo»:** — Quatro jogadores, (Cid, Gil, Ivo e Jau), combinaram uma partida de 4 jogos. No fim de cada jogo aquele que perdesse dobraria a soma do dinheiro que cada um dos outros possuísse. O 1.º perde o pri-

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Commercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: O «Larmanjat». — Ampliação do Armazém de Viveres de Campanhã. — O novo edifício de passageiros do apeadeiro da Curia. — Contencioso. — Crónica Agrícola. — Educação Física e Desportos. — Inauguração da Cantina das Oficinas de Santa Apolónia. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Estatística. — A nossa casa. — Pessoal.

O «LARMANJAT»

Pelo Sr. Dr. Alexandre Galvão, Chefe da 7.ª Secção da Via e Obras

PUBLICOU o *Boletim* no seu número de Fevereiro último um interessante artigo sobre o Caminho de Ferro do Larmanjat, já muito meu conhecido através de pitorescas descrições de viagens que há bons 70 anos meu Pai fez nesse não menos pitoresco combóio. O «Larmanjat» ou o «Lá vem já» como os saloios da minha região lhe chamavam, serviu, nos escassos dois anos em que o silvo das suas locomotivas anunciou o progresso que anos depois se havia de instalar definitivamente na terra saloia com a C. P., derivativo à vida pacata e trabalhadora daqueles descendentes da moirama que D. Afonso Henriques expulsou de Lisboa e pelas regiões de Sintra, Mafra e até próximo de Tórres se ficaram, para assunto de revistas alfacinhas, gaudio da garotada irreverente de Lisboa e alimento dos que lá vivem sem suspeitar de quantas canseiras e quanto suor não custa ao saloio, as belas

couves e alfaces que tôdas as madrugadas, as suas velhas carroças levam a caminho da Praça da Figueira.

Voltemos porém ao «Larmanjat»:

Dizia o artigo do *Boletim* que uma das grandes dificuldades deste combóio era vencer as rampas, mas o mais curioso é a maneira como o caso se resolvia. Quando o combóio por excesso de carga ou por as passadeiras (longarinas como lhe chamavam) estarem molhadas, não andava, os passageiros apeavam-se e empurravam-no enquanto o pessoal do combóio ia deitando areia para aumentar o atrito. Às vezes a areia acabava, e o caso tornava-se sério... Tinha de se lançar mão das saibreiras próximas, havendo, porém, passageiros que já conhecedores do precalço, juntavam aos 15 Kg. de bagagem um saco de areia para o que desse e viesse...

Doutras vezes as carruagens inclina-

vam-se para um dos lados e dos suportes das bagagens caíam as malas sobre os passageiros.

Eram as longarinas que assentes em terreno molhado cediam ao peso dos veículos, desequilibrando-as, e dando a quem nelas viajava a impressão de que iam tombar.

Havia então gritos, e alarme sobretudo nas mulheres, o que as já treinadas nos incidentes da viagem aproveitavam para quebrar a sua monotonia.

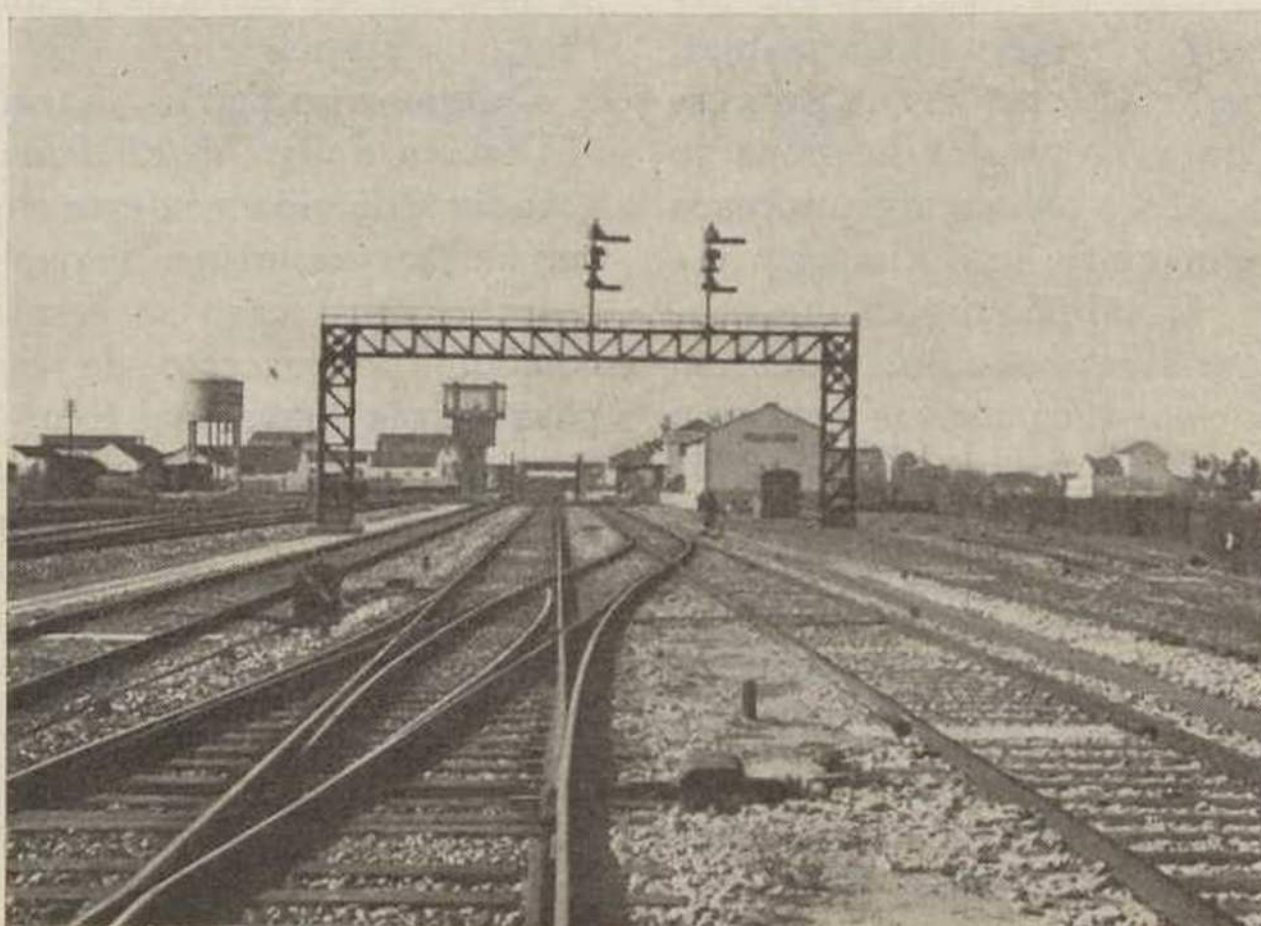
Outra diversão vulgar nas viagens de Lisboa a Tôrres, eram os cavaleiros que de propósito ou por acaso viajavam na mesma estrada e desafiavam o maquinista com a velocidade das suas montadas, não sendo raro saírem vencedores do desafio. Ainda

conheci um parente meu, bom cavaleiro e presunçoso dos seus cavalos, a quem várias vezes ouvi gabar-se de em correrias de Vila Franca do Rosário às Barras, ter vencido o «Lá vem já», ou de ir esperar ao caminho pessoas de família que nêle viajavam, acompanhando-o ao trote do seu cavalo, em parte da viagem.

Não se pode dizer, porém, que o «Larmanjat» fôsse assistido nas estações por pessoas de fraca categoria, pois grande parte dos chefes das estações eram... alferes, os «alferes da meia noite» que Saldanha após uma revolta contra o govêrno do Rei D. Luiz promovera de sargentos que se tinham distinguido no movimento, licenceando-os a seguir e colocando-os na Empresa que fundara.

A alma mais forte e melhor constituída, é a que se não deixa envaidecer com os sucessos nem abater com a infelicidade.

PLUTARCO



Pinhal Novo

Ampliação do Armazém de Víveres de Campanhã

Pelo Sr. José António Pedrosa Júnior, Chefe da 8.ª Secção de Via e Obras

O recinto onde, em Campanhã, desde há muito existiam as velhas e inestéticas Oficinas da Revisão de Material Circulante da Tracção, vai ser destinado à ampliação

e Obras elaborado o respectivo projecto, cuja realização tornará este Armazém um dos maiores e melhores de toda a rede, ficando com amplas e higiénicas instalações bem iluminadas e com fachadas airoas e de linhas modernas.

Além das magníficas instalações para o



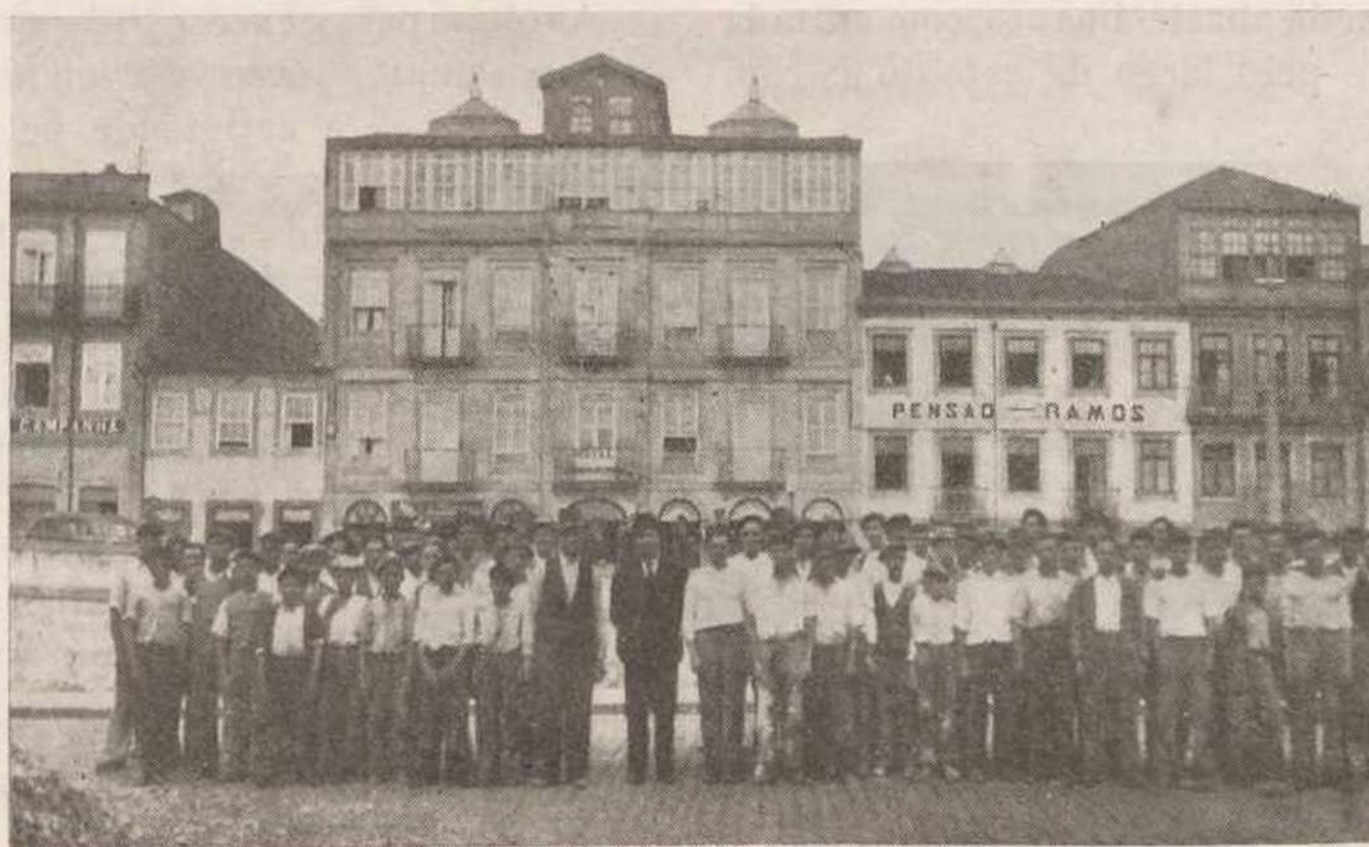
Construção da fachada para o lado da linha



Outro aspecto da fachada para o lado da linha

do actual Armazém de Víveres, por este ser já muito exíguo para o movimento que tem, e não se encontrar à altura de satisfazer as necessidades do numeroso pessoal que ali se abastece. Foi na Sala de Estudos da Via

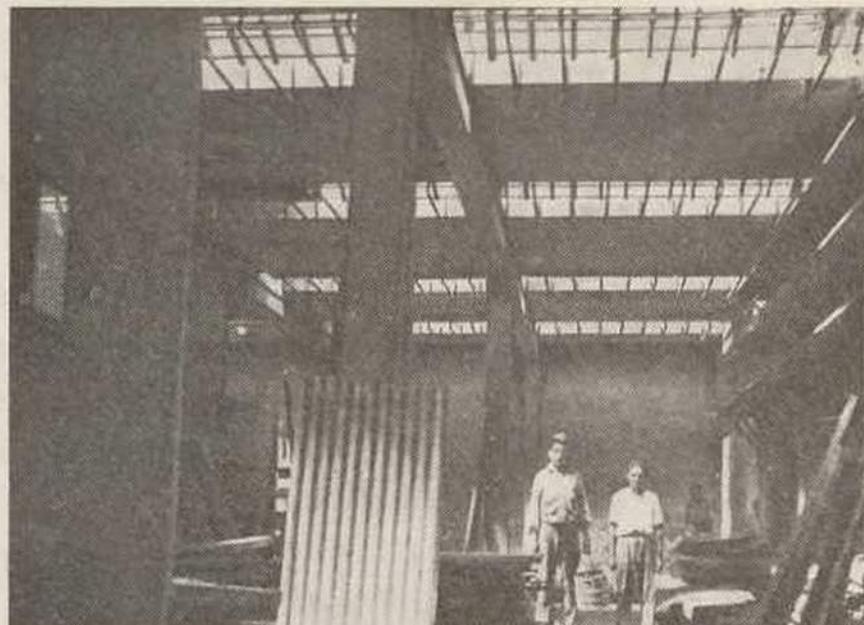
armazenamento de cereais, azeite, vinhos, carnes salgadas, queijos, carnes fumadas, etc.,



Grupo de pessoal empregado nas obras da ampliação do Armazém de Víveres de Campanhã



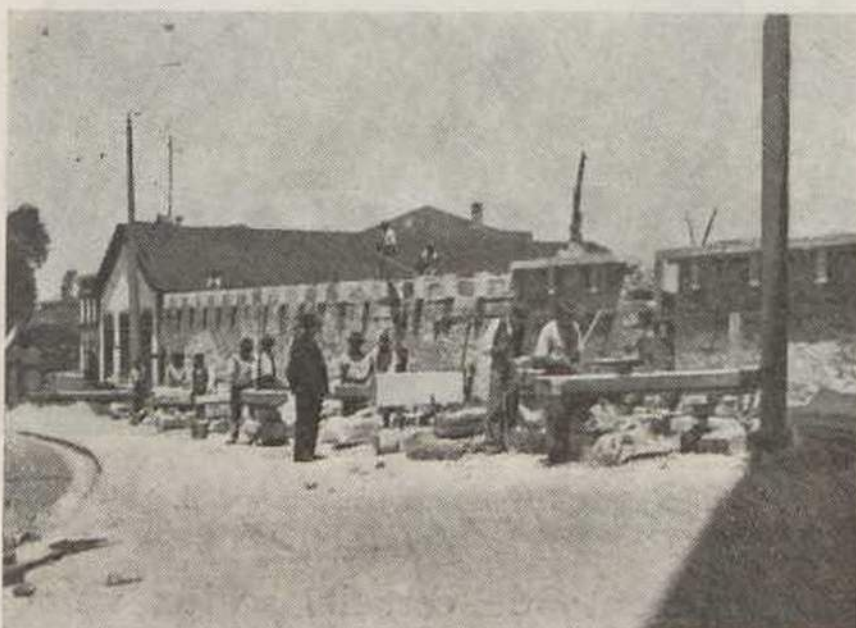
Aspecto interior das obras



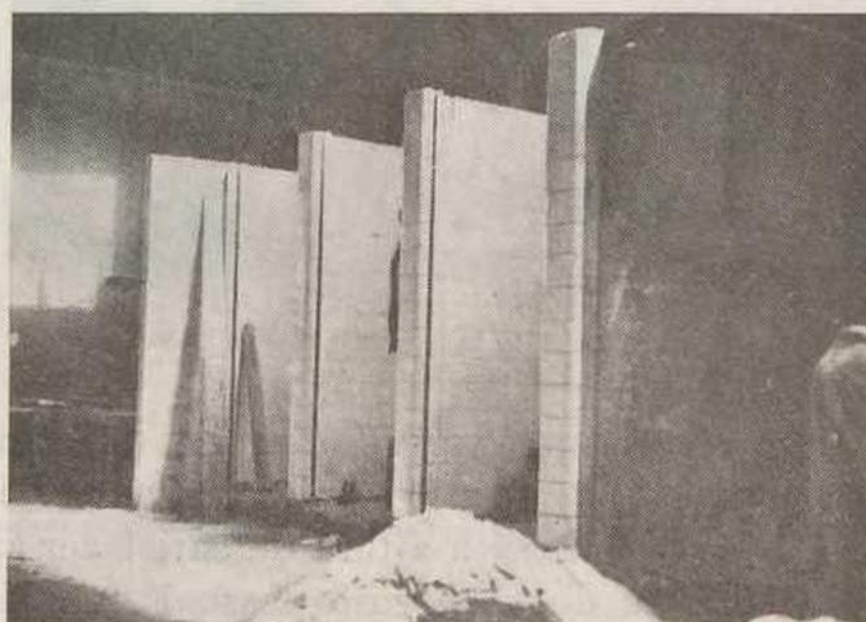
Outro aspecto interior das obras

que terão entrada pelo lado da linha, ficará o público ferroviário, com um belo e higiê-

secções perfeitamente distintas para fazendas e calçado, mercearia, padaria, etc.



Construção da fachada para o lado da rua



As tulhas para os cereais, quasi concluidas

nico armazém de abastecimento, com entrada independente pelo largo da estação e com

As obras para a execução de tão importante melhoramento, levadas a efeito com toda

a actividade pela 8.^a Secção da Via e Obras, tiveram início em 27 de Outubro de 1943 e, a-pesar-de todas as dificuldades que têm surgido na aquisição da maior parte dos materiais, devem as novas instalações ser inauguradas antes do fim do corrente ano.

As fotografias que publicamos mostram diversas fases desta obra.



Grupo de canteiros que trabalham nas obras da ampliação do Armazém de Viveres de Campanhã



O novo edifício de passageiros do apeadeiro da Curia

Pelo Sr. Abel Leite Pinto, Empregado Principal da Via e Obras

HÁ muito que a Companhia pensava em melhorar as instalações ferroviárias e afins do apeadeiro da Curia.

Muitos ante-projectos foram delineados, antes que se conseguisse definir satisfatoriamente o conjunto de elementos indispensáveis que, sem perder de vista o aspecto económico, não desmerecesse da alta categoria da estância balnear a servir.

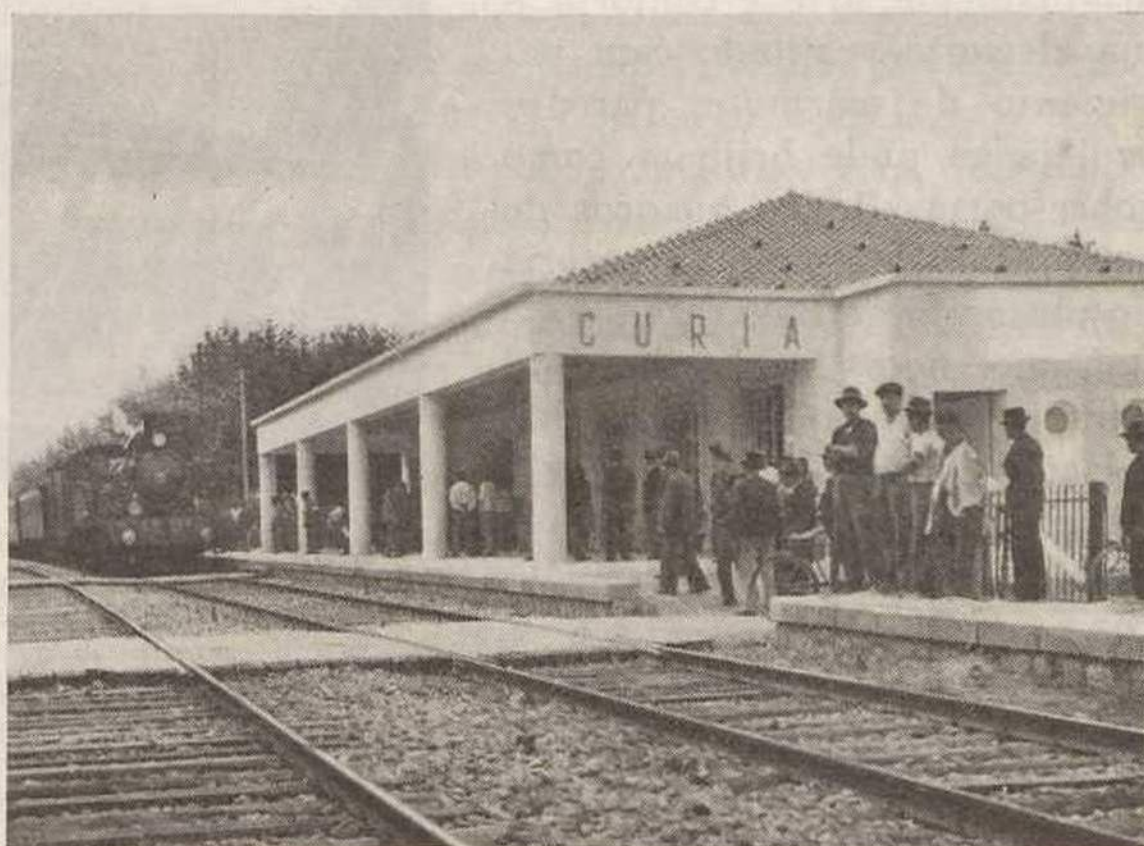
Um dos elementos primordiais é o edifício de passageiros, cuja construção ficou concluída em Agosto.

A sua inauguração no dia 22 do citado mês constituiu acontecimento de relêvo, a que os Diários de grande informação se referiram largamente.

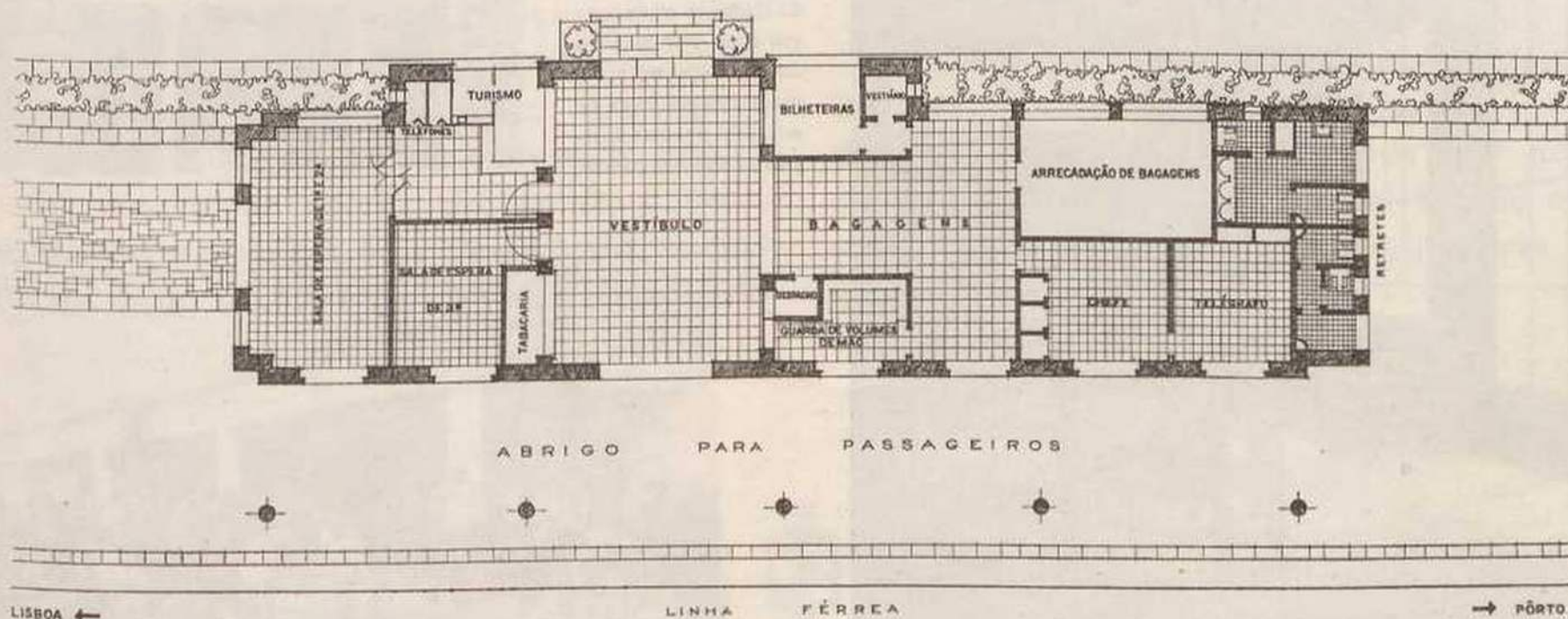
Ao referido acto, que foi muito concorrido, assistiram os Ex.^{mos} Snrs. Eng.^{os} Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro e General Raúl Esteves, Vice-Presidente do Conselho de Administração da C. P., além de muitos funcio-

nários superiores da Companhia, autoridades locais e numeroso povo que manifestou o seu contentamento.

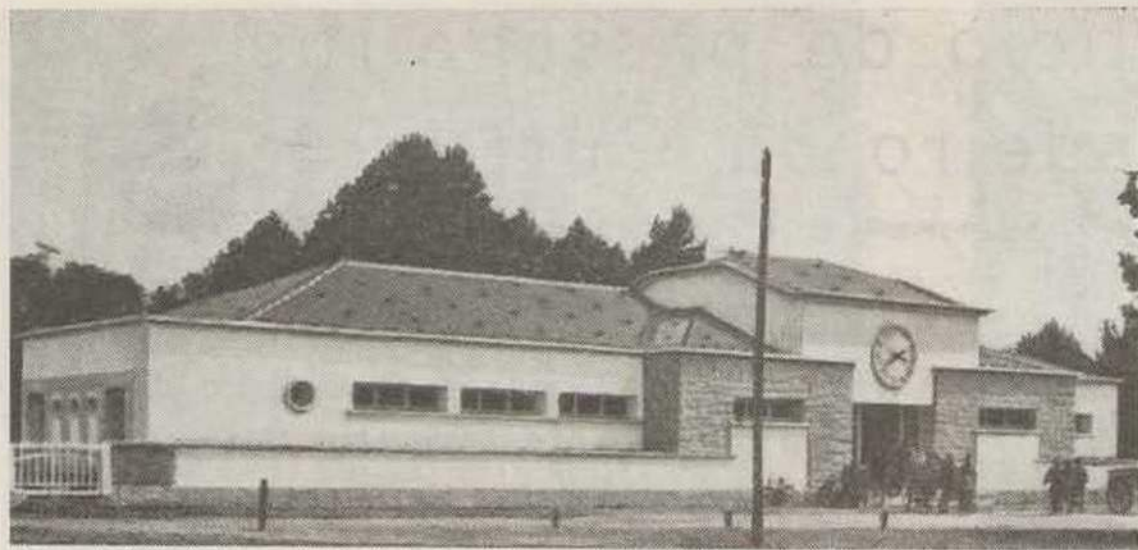
O novo edificio comporta alojamentos normais, como sejam: gabinete para o Chefe, telégrafo, instalações sanitárias, bilheteiras com delicadíssimas grades de ferro forjado para defesa dos postigos, salas de



Chegada do primeiro comboio após a inauguração do edificio (comboio 51-bis de 22 de Agosto de 1944).



Planta do novo edificio de passageiros do apeadeiro da Curia



forma de embarque para onde abrem as largas portas de acesso às modelares dependências.

Externamente, as fachadas apresentam aspecto arquitectónico em que, com rara felicidade, se conseguiu fazer agradável ligação da arte tradicional portuguesa de construir com o espírito do século em que vivemos.

Fotografias do autor do artigo

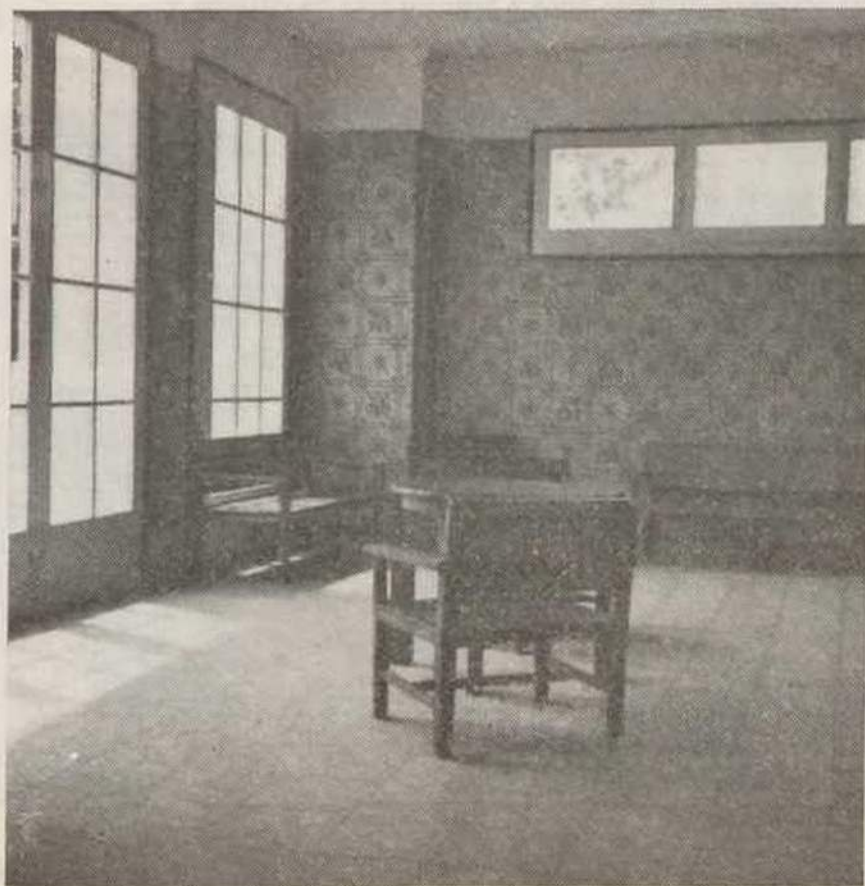
de espera de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes mobiladas e ornamentadas com originalidade, arte e conforto e um elegante vestíbulo com pavimento de mármore, paredes azulejadas onde brilham como sobre-portas lindos quadros de azulejos recortados, da autoria do pintor Jorge Barradas.

Como nota local, abrem-se para o vestíbulo graciosas instalações para biblioteca e venda de artigos de utilidade, informações sobre turismo e telefones públicos.

Encostado ao edifício e fazendo corpo com êle, eleva-se amplo abrigo para os passageiros que cobre toda a largura da plata-



Em cima: À esquerda — Fachada para o largo do lado da povoação. À direita — Fachada do lado da linha. Em baixo: À esquerda — Interior da sala de espera de 1.^a e 2.^a classe. À direita — O relógio de pedra da fachada sobre o largo e vista do lado da linha no momento em que, por motivo da inauguração, a multidão entrava no edifício para o admirar minuciosamente.



CONTENCIOSO

Como se levantam os autos

Pelo Sr. Dr. Alfredo Ary dos Santos, Chefe de Serviço do Contencioso

O n.º 2 do § 2.º do art. 17.º do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, publicado no Livro 1 (Exploração — Material e Tracção — Via e Obras), diz que os agentes ajuramentados encarregados da guarda e polícia do caminho de ferro devem lavrar autos de tôdas as violações dos regulamentos, isto é: de tôdas as transgressões (Veja-se a pág. 16.ª).

Porém, não é apenas das transgressões que devem lavrar autos mas também, conforme se preceitua do art. 25.º das Instruções Gerais para o Pessoal das Estações (Livro E. 5), dos crimes ou delitos, acontecimentos de natureza a causar prejuízos à Companhia, acidentes que ocasionem ferimentos, avarias no material, injúrias, ataques e resistências com violências ou vias de facto contra os agentes no exercício das suas funções.

Como se levantam os autos ou, por outras palavras, o que deve constar dêles?

Responde à pergunta o art. 116.º do Cód. do Proc. Penal que diz o seguinte:

Sempre que qualquer agente da autoridade, *no exercício das suas funções*, presenciar qualquer infracção, levantará auto de notícia, que mencionará os factos que constituem a infracção, o dia, hora, local e as circunstâncias em que foi cometida, o que puder averiguar acerca do nome, estado, profissão, naturalidade e residência do infractor e do ofendido, o nome, a qualidade

e residência de quem o presenciou e os nomes, estados, profissões e residências de, pelo menos, duas testemunhas.

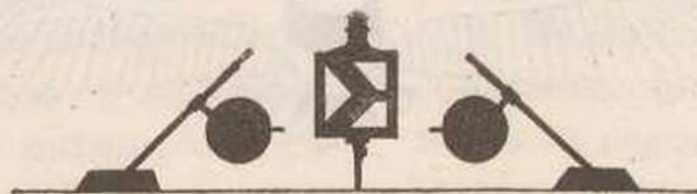
O auto de notícia deve ser assinado por quem o levantou, pelas testemunhas, quando fôr possível, e pelo próprio infractor se este quiser assinar e de infracção se tratar.

Não podendo as testemunhas assinar, por exemplo por não saberem escrever, deve mencionar-se essa circunstância.

Os autos de notícia usados na Companhia são impressos e nas chamadas que são feitas no final explica-se claramente o que se deve fazer. É de aconselhar que logo a seguir à parte impressa — chamada (b) — se escreva: «se lavra o presente auto por», seguindo-se a exposição dos motivos pelos quais elle se estabelece. A alínea e) do citado art. 25.º do Livro E. 5, com precisão e clareza indica tudo quanto dos autos deve constar, de aconselhar sendo também a sua leitura, antes de se redigir qualquer desses documentos.

Como se vê, é simples e se forem sempre seguidas estas indicações, poupar-se-á trabalho, evitando-se devoluções sempre desagradáveis para todos.

Nos próximos números diremos alguma coisa acerca de autos por ofensas corporais, injúrias, difamações, ofensas à moral, incêndios e acidentes. Hoje ficamos por aqui, pois a matéria é aborrecida, pôsto que útil, e não queremos abusar da paciência de quem lê.



Crónica Agrícola

Pelo Sr. Engenheiro Agrônomo, *António da Cunha Monteiro*

TRATAMOS nas crónicas precedentes da preparação das terras e das sementeiras a realizar no período estio-outonal, isto é, no início do ano agrícola.

Ao indicarem-se as sementeiras ou trabalhos culturais a realizar em determinado mês não quiere dizer que essas sementeiras ou esses trabalhos se devam efectuar precisamente nesse mês. As linhas exploradas pela C. P. sulcam todo o País. Estas crónicas interessam pois a pequenas explorações existentes em tôdas as regiões com condições climatéricas muito diferentes; por isso, em certos casos, as práticas indicadas para Agôsto devem efectuar-se em Julho e noutros locais as mesmas práticas efectuar-se-ão em Setembro.

Ao tratar-se de sementeiras, deve lembrar-se a importância que tem a escolha de boas sementes. As plantas reservadas para fornecer as sementes serão escolhidas entre as melhor desenvolvidas e sem apresentarem sinais de doenças e, colhida a semente, escolhe-se cuidadosamente e guarda-se em local bem arejado e resguardado.

Por esta época faz-se a estacaria das plantas vivazes que desta maneira se reproduzem; alporcam-se os craveiros e plantam-se os bolbos de tulipas e outros.

Antes de transplantar dos viveiros as plantas que tenham atingido suficiente desenvolvimento, ou antes de efectuar as sementeiras em local definitivo, próprias do

tempo e já indicadas, fertilizam-se as terras com estrume ou adubo adequado às qualidades das plantas e dos terrenos. Melhor será quando possível, empregar um e outro. É geralmente suficiente em terrenos pobres ou que há mais dum ano não foram estrumados, fertilizar a terra por metro quadrado, com 2 a 3 quilos de estrume bem curtido e adubo químico. Para a escolha dêste apenas podemos dar uma ligeira indicação; o adubo vale pela riqueza em azoto, ácido fosfórico e potássio que contém. Para completar a estruturação indicada devemos deitar na terra por cada metro quadrado:

1 a 3 gramas de azoto;
1 a 5 gramas de ácido fosfórico;
1,5 a 5 gramas de potássio.

Com os adubos simples mais geralmente empregados para aquelas quantidades de elementos fertilizantes terá de empregar-se:

5 a 15 gramas de sulfato de amónio;
5,5 a 27,5 gramas de superfosfato de cálcio a 18%;
3 a 10 gramas de sulfato ou cloreto de potássio.

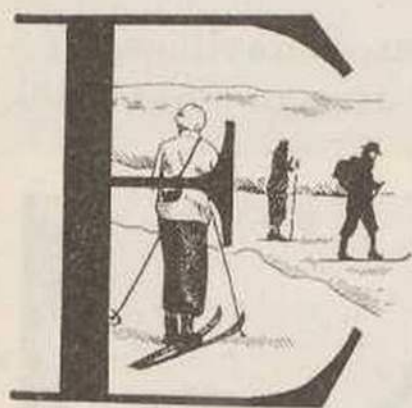
Mas podem utilizar-se adubos compostos que contenham os três elementos. É frequente encontrarem-se à venda adubos compostos com 2% de azoto, 4% de ácido fosfórico e 6% de potássio. Dêste adubo ter-se-iam de empregar por metro quadrado 50 a 100 gramas.



Educação Física e Desportos

O «esqui» desporto do Sol e da Neve

Pelo Sr. Alberto da Silva Viana



EXERCÍCIO da montanha, do ar frio e da brancura dos horizontes, o *esqui* constitui um maravilhoso desporto que seduz a mocidade sedenta de alegria e movimento.

Na beleza da paisagem invernal, a que as palhetas da neve, irizadas e cintilantes, dão brilho estranho, o jovem esquiador, nas suas caprichosas evoluções, estabelece a mais perfeita harmonia entre o desporto e a montanha.

O *esqui* é a acção, o filme da montanha. Descidas impetuosas, viragens rápidas e emocionantes, saltos arrojados, um mundo de incidentes, são cenas encantadoras, de vitalidade e de exaltação do Homem perante a Natureza.

O desporto recebe dos píncaros nevados das serranias a multiplicidade de panoramas que se desdobram a cada forma do terreno, a cada viragem do esquiador.

A montanha humaniza-se, ganha emoção, ao perpassar da silhueta fugidia do desportista, sempre seguida da poalha de neve levantada pelos *esquis*.

O quadro é admirável, de um simbolismo expressivo. O Homem face à Natureza, num íntimo e harmonioso entendimento.

As pistas, ora alargando-se, ora estreitando-se, numa continuidade constante, descem vertentes, galgam barrancos, sobem aos altos miradouros da montanha. E o desportista, no seu gesto elegante, destro e belo, vai estabelecendo, a cada momento, novas e graciosas harmonias.

Uma atmosfera de luz, de claridade irradiante, em que o branco da neve se casa com o dourado do sol, realça e exalta este formoso espectáculo dinâmico da montanha.



A neve na Serra da Estrêla. Região da Torre

Cenário de magia, de encanto e beleza, jámais o esquecem os entusiastas adeptos deste insinuante desporto.

A voga do *esqui* nos países montanhosos — movimento irresistível da mocidade de hoje — justifica-se, plenamente, pelos óptimos efeitos anátomo-fisiológicos, higiénicos e psicológicos do exercício em combinação com os factores climatéricos da altitude.

Como desporto, o *esqui* acredita-se pela extrema generalização a que submete a actividade muscular. Se as contracções estáticas predominam nas descidas, as dinâmicas evidenciam-se logo que o esquiador progride, em velocidade, nas planuras nevadas.

A flexibilização articular e muscular é constante. O exercício faz intervir quasi todos os segmentos do organismo numa sucessiva alternância: os membros superiores



No alto da Serra da Estrêla, a Torre marca a máxima altitude do País (2.000 metros).

e inferiores, os dois lados do corpo, a musculatura dorsal e abdominal, desenvolvem-se harmoniosamente.

O esquiador alcança, assim, perfeito equilíbrio morfológico, tornando-se possuidor de uma bela estatura de atleta.

As grandes funções da economia são igualmente beneficiadas, conforme testemunham numerosas observações científicas. A capacidade pulmonar alarga-se, o automatismo respiratório aperfeiçoa-se e o músculo cardíaco tonifica-se. Por outro lado, há a registrar uma considerável intensificação das trocas orgânicas.

À acção fisiológica do exercício, acrescem os efeitos produzidos pelo clima da altitude durante o inverno. A baixa pressão atmosférica, o frio, as intensas radiações solares, a pureza e secura do ar, são óptimos factores climatéricos que completam e ampliam os bons efeitos produzidos pelo esforço muscular.

Mas a virtuosidade d'este desporto vai mais além. Alcança os próprios fundamentos psicológicos e morais da personalidade dos seus praticantes. Energia, coragem, inicia-



Desportos de inverno na Serra da Estrêla (no Covão do Boi)

tiva, confiança em si, desembaraço, optimismo, são belas aquisições que o esquiador traz consigo para a vida profissional e social.

Antes do advento do *esqui*, a existência dos montanhesees era monótona e decorria com extrema morosidade.

Vilas e aldeias apenas mantinham as suas comunicações com o Mundo à custa de árduos esforços.

A neve, na sua queda incessante e silenciosa, tudo obstruía, recobrando caminhos e habitações com o seu alvo e espesso manto.

O inverno pesava sobre os montanhesees como uma fatalidade. As vontades enfraqueciam, os desejos abafavam-se e o viver era deshumano.

Neste ambiente soturno, de impressionante isolamento, o *esqui* foi uma ressurreição.

Essas pranchas esguias, maravilhosas *botas* do esquiador, deram asas ao montanhês.



Salto arrojado nos cumes de Saint-Moritz

Não mais o aprisionamento nos lugarejos bloqueados pelo gelo. Não mais aquelas horas intermináveis, passadas num desconsolo, nas mal iluminadas e enfumadas habitações quasi submersas na neve. Não mais o recurso desesperado às bebidas espirituosas, ao alcoolismo que corroía os corpos e corrompia as almas.

Para a vida da montanha, uma nova era se iniciava. A era do *esqui*!

O montanhês alcançara o domínio da neve, a liberdade dos movimentos. Abriam-se, assim, novos e dilatados horizontes à sua vida física, espiritual e social.

Graças ao *esqui*, a criança passou a frequentar a escola, o médico entrou a socorrer os doentes; o reabastecimento das aldeias, isoladas do resto da humanidade, pôde, enfim, ser assegurado.

Graças ao *esqui*, a montanha abriu-se à civilização. Foi descoberta pelo cidadão, em toda a sua riqueza climatérica.

O homem da planície e o homem das serras passavam a conviver.



Outro salto arrojado nos cumes de Saint-Moritz

As repercussões mundiais do *esqui* são evidentes.

Criou-se forte corrente turística, canalizada para a montanha.

As *estâncias de inverno* tornaram-se centros cosmopolitas, zonas de atracção de homens públicos, de financeiros e da sociedade mundana.

Uns, buscando o repouso momentâneo requerido pela extrema agitação da vida de trabalho. Outros, a sã terapêutica da altitude para os seus organismos deprimidos pelos ares impuros das cidades. Os mais jovens e ardorosos, o prazer do movimento, na neve, ao sol e ao ar livre. Alguns outros, os snobistas, as aventuras exóticas...

À volta destes heterogêneos elementos, desenvolveu-se e prosperou a indústria do turismo. Os hoteleiros e as empresas de transportes multiplicaram as suas iniciativas, organizaram inteligentemente — e com os melhores resultados — toda esta animação mundana.

Por outro lado, o movimento desportivo, suscitado pelo *esqui*, atingiu, nos países montanhosos, as maiores culminâncias. Clubes, Associações, Federações, Escolas especializadas, uma legião de professores, treinadores, organizadores, fabricantes e vendedores de aparelhos e equipamentos, vêm atestando a extrema expansibilidade deste desporto de inverno. Tudo se agita para os momentos decisivos, das lutas emocionantes dos campeonatos, em que a força, destreza, resistência e beleza se medem esforçadamente, em que a montanha fremita de entusiasmo.

Outras manifestações sociais se devem, também, ao *esqui*.

Os exploradores alpinistas socorrem-se dele para a realização das suas arriscadas expedições científicas aos mais altos cumes do Mundo.

Os cineastas exploram, com êxito crescente, a espectacularidade feérica do desporto, para insuflar acção às suas fitas.

As forças armadas, operando nas regiões da neve, utilizam em larga escala, este novo modo de locomoção, para os seus fins de guerra.

E os homens de letras, alcançados pelo



Penhas da Saúde. Centro de desportos de inverno e ponto de partida para as excursões na Serra da Estrêla.

entusiasmo colectivo, inspiram-se no *esqui* para dar côr e realce aos seus trabalhos literários, em que nos pintam, com fortes e sugestivas imagens, a beleza e poesia da montanha invernal.

O *esqui* merece, pois, todo o entusiasmo que lhe consagram.

Desporto do sol e da neve, é igualmente o desporto da alegria.

A alegria do movimento, do turismo e da montanha. A alegria dos horisontes, da paisagem e da altitude. A alegria do ar puro, do sol e da neve.

E, além de tudo, a alegria suprema de viver!



Inauguração da Cantina das Oficinas de Santa Apolónia

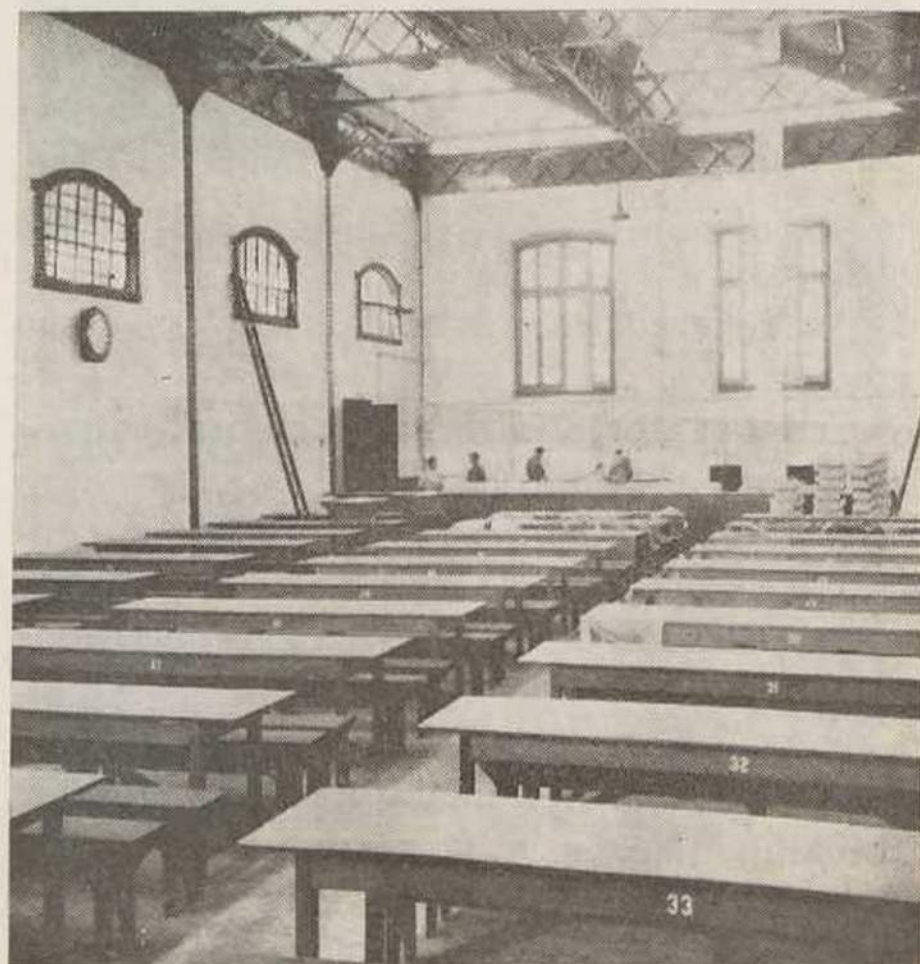
No dia 16 de Agôsto inaugurou-se uma cantina nas oficinas de Santa Apolónia. O acto foi honrado com a presença do Sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações, e nele estiveram presentes os Srs. Administradores Fausto de Figueiredo, General Raúl Esteves e Major Mário Costa, o Sr. Director Geral da Companhia e muitos funcionários superiores.

Usaram da palavra o Sr. Eng.^o Vasco Viana, das Oficinas, o Sr. Administrador Fausto de Figueiredo e o Sr. Sub-Secretário de Estado das Corporações, tendo o primeiro feito referência a uma carta enviada pelos operários, na qual manifestavam a sua gratidão.

A nova cantina encontra-se instalada numa parte do edifício das oficinas das carruagens, em Lisboa P., no cais da Madre Deus.

Compõe-se de uma cozinha, de um vasto refeitório com capacidade para 700 pessoas e de uma sala destinada ao pessoal graduado.

Além de estar munida de todos os requi-



sitos higiénicos, possui anexos com lavabos, casas de banho, chuveiros e armários para roupa.



Em cima: Vista do refeitório.

À esquerda: A cantina no dia da inauguração.

Fotog. de A. Leite Pinto

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 830 — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

Transporte em grande velocidade de um vagão com cabazes de azeitonas, de Castelo Branco a Lisboa P., pesando 5.200 quilos.

Carga e descarga pelos donos.

Porte pago à partida.

229 Km. — Tarifa Especial n.º 10

Preço $11\$01 \times 11 \times 5,2$	629\$78
Comp. do imp. ferroviário (sêlo)	31\$81
» » » » (assistência)	\$15
	661\$74
Adicional de 10%	66\$18
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 5,2$	26\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$03
Total	759\$95

R. — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue como corresponde.

229 Km. — Tarifa Especial n.º 1

Preço $24\$32 \times 11 \times 8$	2.140\$16
Comp. do imp. ferroviário (sêlo)	108\$08
» » » » (assistência)	\$15
	2.248\$39
Adicional de 10%	224\$84
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 8$	40\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$02
Total	2.519\$25

A aplicação dos preços da Tarifa Especial n.º 10 só seria devida se a azeitona viesse a granel.

P. n.º 831 — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

Transporte em pequena velocidade de uma debulhadora com 8^m,5, pesando 5.200 Kg. e de uma lança e pertences com 150 Kg. carregados num vagão Ly de

13^m, de Lisboa P. a Abrantes. Carga e descarga pelos donos.

135 Km. — Tarifa Geral
Tabela 25, com 25% de recargo

Preço $(6\$30 + 25\%) \times 11 \times 5,20$	450\$45
» $6\$30 \times 11 \times 6,80$	471\$24
	921\$69
Complemento do imposto ferroviário (sêlo)	46\$55
Assistência	\$15
	968\$39
Adicional de 10%	96\$84
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 12,00$	60\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$02
Total	1.131\$25

R. — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue como corresponde:

5.200 Kg. T. Geral 1.ª cl. + 25% — 10% (Art. 65.º)
150 » » » » simples.

Preço $8\$19 + \frac{8\$19 \times 25}{100} = 10\$23,75$	
$\left(10\$23,75 - \frac{10\$23,75 \times 10}{100}\right) \times 11 \times 5,20$	527\$03
Preço $8\$19 \times 11 \times 0,15$	13\$52
	540\$55
Adicional de 10%	54\$06
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 5,35$	26\$75
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$04
Total	623\$40

P. n.º 832 — Peço dizer-me se a taxa, que a seguir indico, está certa:

Transporte em grande velocidade de 5 caixas de leite seco, com o peso de 250 quilos, de Alcains para Braço de Prata.

Porte pago.

238 Km. — Tarifa Geral — Base 6.ª

Preço $29\$07 \times 11 \times 0,25$	79\$95
Adicional de 10%	8\$00
Manutenção $(2\$50 + 4\$00) \times 2 \times 0,25$	3\$25
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total	93\$2

R. — O processo de taxa apresentado está errado. Segue como corresponde:

242 Km. — Tarifa Especial n.º 10

Preço $12\$90 \times 11 \times 0,25$	35\$48
Comp. do imp. ferroviário (sêlo)	1\$80
» » » » (assistência).....	\$15
	37\$43
Adicional de 10%	3\$75
Manutenção $2\$50 + 4\$00 \times 2 \times 0,25$	3\$25
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$02
Total.....	46\$45

Esclarece-se que os preços da Tarifa Especial n.º 10 são de aplicar ao leite que tenha ou não recebido qualquer preparo e seja apresentado em estado líquido ou sêco.

O processo da taxa é calculado pela distância de Alcains até Lisboa P., de harmonia com o disposto na condição 7.ª da referida Tarifa.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 829 — Estabelece que só é permitido aceitar a despacho remessas de minério de volfrâmio, quando destinadas à Comissão Reguladora do Comércio de Metais e acompanhadas de guia de trânsito.

Aditamento n.º 100 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário das rubricas carvão vegetal, cisco, pó, resíduos e terra de carvão vegetal.

II — Movimento

Comunicação-Circular n.º 812 — Indica os combóios em que é autorizado o seguimento de remessas de peixe, bagagens e recovagens entre Lisboa R., Sintra e Azambuja.

Comunicação-Circular n.º 813 — Indica a quantidade e tipos de vagões particulares matriculados nas redes portuguesas e natureza das mercadorias que podem carregar.

Comunicação-Circular n.º 814 — Trata das deficiências nos serviços de descargas e trasbordos nas estações de Gaia e Campanhã.

Comunicação-Circular n.º 815 — Indica as composições dos combóios n.ºs 1002 e 1004.

Comunicação-Circular n.º 816 — Trata do transporte

de remessas de tubos para gases comprimidos, cheios ou em vazio.

Comunicação-Circular n.º 817 — Indica os combóios em que é autorizado o seguimento das remessas de peixe bagagens e recovagens entre Lisboa R., Sintra e Azambuja, e anula a Comunicação-Circular n.º 812.

Comunicação-Circular n.º 818 — Determina que não se satisfaça nenhuma requisição de vagões para carregamento de cevada, sem ordem do Serviço do Movimento.

Comunicação-Circular n.º 819 — Altera a quantidade de encerados destinados a cobrir remessas de cal.

Comunicação-Circular n.º 820 — Anula a Comunicação-Circular n.º 802.

Comunicação-Circular n.º 821 — Trata do transporte de sobras de jornais.

Comunicação-Circular n.º 822 — Indica as normas a observar no seguimento de bagagens e G. V. pelos combóios n.ºs 201 e 206.

1.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 817 — Altera os números dos combóios em que é autorizado o seguimento das remessas de peixe, bagagens e recovagens, entre Lisboa R., Sintra e Azambuja.

Carta-Impressa n.º 22/3 — Trata do transporte de garrafas com oxigénio, para as oficinas de Entroncamento.

3.º Aditamento à Circular n.º 916 — Esclarece a forma de redigir os autos de notícia lavrados por motivo de incêndio.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2.403 — Trata da modificação da sinalização de Vila Franca de Xira e do Ramal particular Vila Franca Moagem.

Instrução n.º 2.404 — Diz respeito à modificação da sinalização do ramal particular Outeiro-Cerâmica ao Km. 79 079 da linha de Oeste.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2170 — Comunica que foi encerrado temporariamente à exploração o ramal particular «Valongo-Louzas» ao Km. 18,525 e 18,750 da linha do Douro.

Instrução n.º 2405 — Comunica que foi estabelecida nova sinalização na estação de Azambuja por motivo de terem sido ampliados os encravamentos.

Factos e Informações

Os caminhos de ferro suecos e o tráfego por estrada

Na Suécia, tanto os Caminhos de Ferro do Estado como os das numerosas empresas particulares, se ocupam activamente do tráfego por estrada.

Um recente relatório oficial acerca deste tráfego, relativo ao conjunto dos caminhos de ferro suecos, salienta que estes, em 1942, exploraram 20.475 Km. de carreiras organizadas, o que representa um ligeiro recuo em relação aos 21.151 Km. do ano antecedente.

Em fins de 1942, os caminhos de ferro suecos possuíam 1.345 «omnibus» e 384 caminhões, estando munidos de gasogénios 88% dos veículos deste parque. No referido ano, o percurso dos «omnibus» atingiu 38,3 milhões de Km., ou seja menos 12,6% do que os 43,8 milhões do ano de 1941. Pelo contrário, o percurso dos caminhões subiu de 5,3 para 5,9 milhões de Km. para o que principalmente concorreu a aquisição, pelos caminhos de ferro, de algumas empresas particulares de camionagem.

Os veículos automóveis dos Caminhos de Ferro do Estado totalizaram 15 milhões de Km. de percurso, cabendo-lhes a parte mais importante entre todas as empresas ferroviárias interessadas nos transportes por estrada.

O rendimento médio dos capitais investidos nestes transportes pelos caminhos de ferro, elevou-se a 6½%.

Novas construções ferroviárias

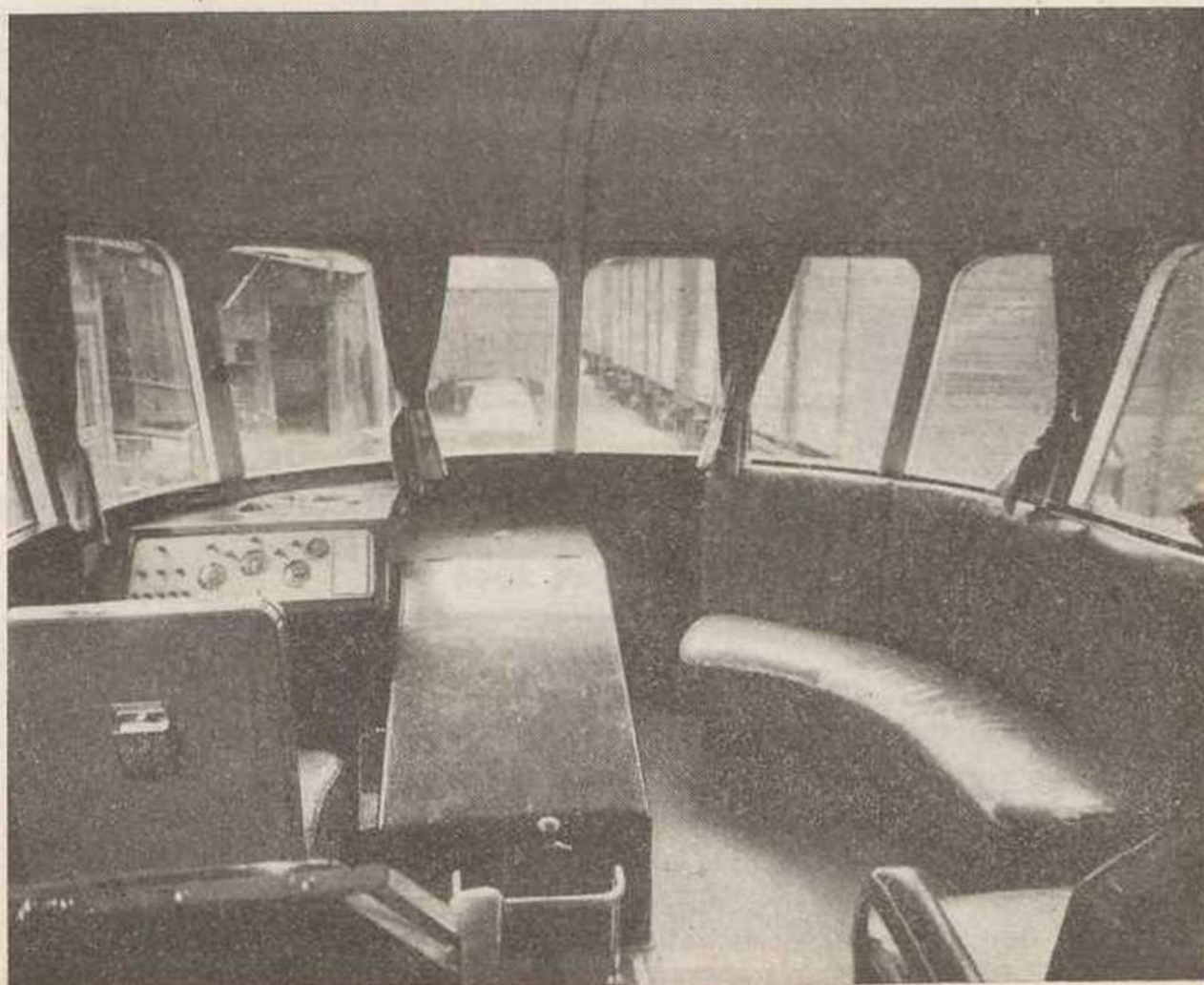
Não obstante o incremento que nos últimos tempos tem tomado em todo o mundo o tráfego por via ordinária, os caminhos de ferro continuam mantendo lugar predominante.

Vemos por exemplo, na Argentina constituir-se uma Comissão para o estudo de novas linhas ferroviárias destinadas a ampliar a já importante rede daquele País. Impõe esta ampliação o notável aumento de tráfego que se tem registado nos estados sul americanos, especialmente na Argentina, Brasil e Chile, fruto imediato da crescente industrialização destes países.

As nossas automotoras

Vista interior de uma automotora construída nas oficinas da Companhia.

À esquerda da gravura vê-se o aparelho de comando.





Vagão inglês especializado para transporte de volumes de grande peso

ESTATÍSTICA

Nota do percurso quilométrico de Janeiro a Julho de 1944 inclusivé,
em comparação com igual período de 1943

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1944		Percurso efectivo em		Diferenças em 1944		Percurso efectivo em		Diferenças em 1944	
	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos
De passageiros	1.305.055	1.538.477	233.422	—	381.039	405.944	24.905	—	705.340	733.105	27.765	—
De mercadorias	2.468.223	2.491.597	23.374	—	340.623	365.604	24.981	—	705.492	736.868	31.676	—
Em manobras	695.007	734.430	39.423	—	221.178	228.011	6.833	—	268.452	276.626	8.174	—
Totais	4.468.285	4.764.504	296.219	—	942.840	999.559	56.719	—	1.678.984	1.746.599	67.615	—
Total das diferenças em 1944	A mais:		296.219		A mais:		56.719		A mais:		67.615	

Quantidade de vagões carregados em serviço comercial

nos meses de Junho de 1943 e de 1944

Meses	Antiga Rêde	Minho e Douro	Sul e Sueste	Rêde Geral
Junho de 1943	19.762	8.792	7.783	36.337
Junho de 1944	24.317	9.366	7.992	41.675
Diferenças	+ 4.555	+ 574	+ 209	+ 5.338

nos meses de Julho de 1943 e de 1944

Meses	Antiga Rêde	Minho e Douro	Sul e Sueste	Rêde Geral
Julho de 1943	25.970	9.249	8.213	43.432
Julho de 1944	25.448	10.246	8.984	44.678
Diferenças	— 522	+ 997	+ 771	+ 1.246

A nossa casa

Conselhos às donas de casa

A boa dona de casa sabe que . . .

. . . se quiser dar a qualquer móvel de pinho, a côr e a aparência da nogueira, dissolve um pouco de fungão ou «vieux chene» em água fria e pinta os móveis com esta solução. E se quiser dar-lhes a côr de carvalho, dissolve 25 gramas de «terra de sombra», 20 gramas de potassa cáustica e 5 gramas de carvão em pó, em 1 litro de água. Aplica esta mistura na madeira, com um pincel, repetidas vezes. Deixa secar e encera.

Roupas de casa

Já lá vai o tempo em que numa casa bem governada havia arcas várias acoguladas de roupas de linho. Transmitidas de geração em geração, passavam das mãos das mães para as das filhas, sem terem servido nunca. Aquelas roupas representavam um capital empatado e sujeito a desvalorizar-se facilmente.

Hoje somos mais práticas e talvez um pouco mais sensatas.

A dona de casa moderna e previdente deverá ter guardadas algumas roupas além das necessárias, para um caso de doença.

Mas não cultiva o supérfluo.

Quando se lhe vai estragando qualquer peça de roupa, compra logo outra para a substituir. Não tem de mais, mas também não tem de menos. Além disso sabe coser e consertar, passajar e remendar. É dispensável saber bordar motivos complicados ou fazer rendas difíceis.

O que não é dispensável e pelo contrário é absolutamente necessário, é que saiba coser as suas roupas com perfeição.

Cuidados com os pés

Não há nada que mais deforme os pés do que os saltos muito altos. Além de torcerem os dedos, puxam a carne para o peito do pé, tornando-o grosseiro. E ainda dificultam a marcha e tornam o andar deselegante, não falando já nas perturbações internas que, segundo afirmam todos os médicos, os saltos altos causam.

Não devem, portanto, usar-se os saltos demasiadamente altos. Evitem-se também os sapatos apertados e as tiras estreitas. Obriguem-se os pés e pernas a uma ginástica racional, sem exageros. Façam-se-lhes maçagens, untando-os primeiro com um bom creme ou com azeite puro.

Conversando de flores

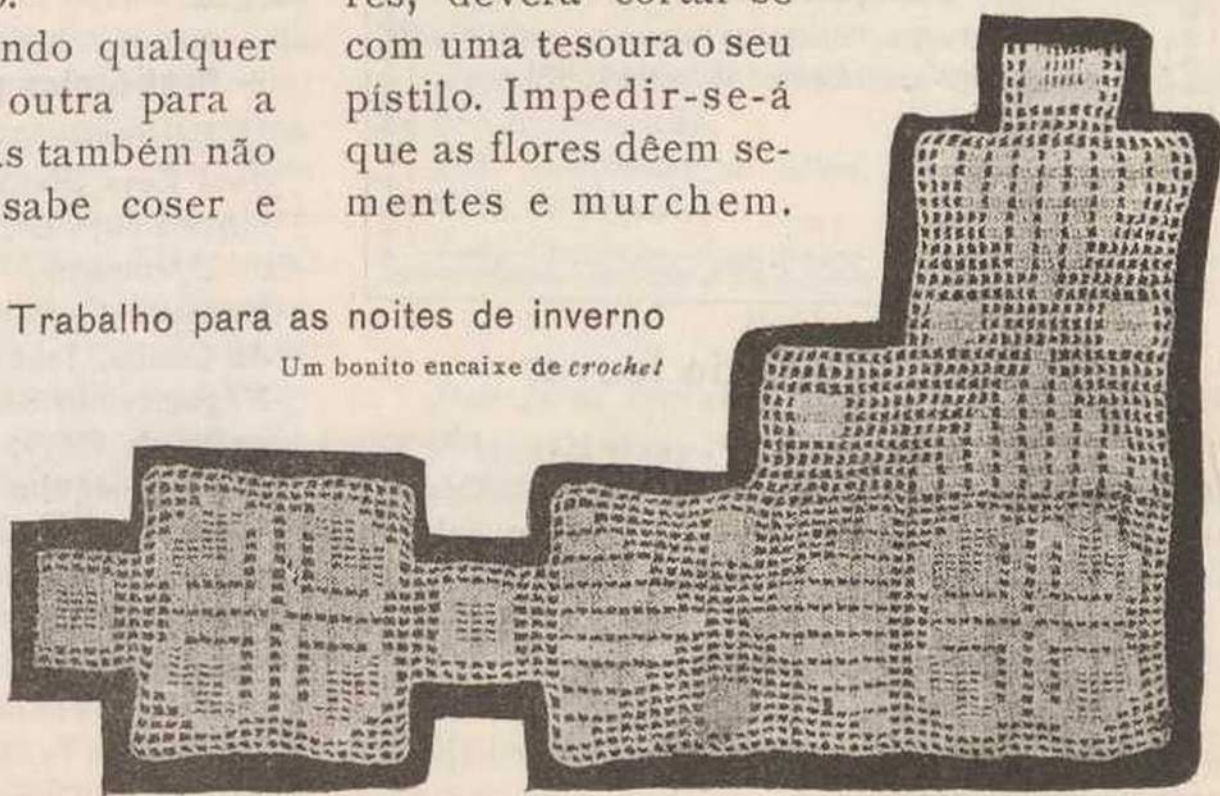
Para conservar frescos os ramos de flores, colocam-se de noite sob uma campânula de vidro, com as paredes interiores molhadas.

As flores que não dão semente duram incomparavelmente mais do que as outras. O motivo é de fácil explicação; enquanto as primeiras aproveitam para si todos os sucos da planta, as segundas têm que reparti-los com as sementes.

Se se quiser, pois, prolongar a vida das flores, deverá cortar-se com uma tesoura o seu pistilo. Impedir-se-á que as flores dêem sementes e murchem.

Trabalho para as noites de inverno

Um bonito encaixe de *crochet*



Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Abílio Soares de Almeida

Fiel Principal de Lisboa P.

Nomeado Carregador em 21 de Julho de 1904



Joaquim da Costa

Capataz Principal do Barreiro

Nomeado Carregador em 1 de Agosto de 1904

Actos dignos de louvor

Em 16 de Maio passado, o Paquete Manuel do Vale encontrou num dos corredores dos Serviços Centrais, um fio de ouro com uma medalha, que entregou imediatamente ao Chefe do Pessoal Menor.

Em 23 de Junho, o Porteiro José Mota encontrou uma bolsa contendo dinheiro, tendo participado o facto imediatamente.

Em 23 de Maio último, o Marinheiro de 2.^a classe, na Via Fluvial, Samuel Marques, encontrou numa câmara do vapor Traz os Montes, um porta moedas contendo dinheiro, que imediatamente entregou na estação de Lisboa T. P.

Pela dedicação e esforços empregados no combate ao fogo manifestado num vagão, carregado de nitrato, que fazia parte da composição de um combóio de 23 de Abril de 1944, fôram gratificados pecuniariamente os seguintes agentes:

António Gonçalves, Chefe de distrito; António Dias, Sub-chefe de distrito; Manuel da Graça, António da Cruz, Manuel Bráulio e José Maria Ribeiro, Assentadores; Reinaldo dos Reis Môço, Condutor de «draisines», auxiliar, e Júlio dos Santos Silva, Auxiliar de pedreiro.

Pelo mesmo motivo, foi elogiado o Ajudante de Secção, António Francisco Rodrigues.

Foi louvado pela Direcção Geral, o Guarda da P. N. (Laranjeiras), António Serrano, pela serenidade demonstrada no exercício das suas funções, pela correcção com que se conduziu e ainda porque evitou um desastre grave, que seria fatal se tivesse aberto as cancelas da P. N., quando dum conflito havido na noite de 2 de Maio de 1944.

Exames

EXPLORAÇÃO

Em Junho

Praticantes para aspirantes :

Distintos : Abílio Soares Fernandes Barreiro, Manuel Loio Simões Rainho, António Vieira, José Simões Louro e Carlos Bento Correia.

Aprovados : Francisco Ferreira Marques, José Marques Carrilho, Manuel Lourenço Cadête, Albino da Cunha, José da Cruz Galinha, José Valente, José Nogueira dos Santos, Luís Carapeto Dias, Manuel Augusto da Silva, Ernesto Marques, José Ferreira da Silva, Joaquim Sanches Ramos Antunes, João de Jesus Leonardo, António Eugénio David Rôlo, Manuel António, José Pereira Lopes, João de Oliveira Girão Ramalhete, Arsénio Baltazar Esteves, José Maria Gaspar Júnior, Joaquim da Silva Rosa, Fernando Pereira dos Santos, José da Silva Motas, Alberto Luís Venceslau, Fernando Lopes, Manuel Duarte Gameiro, Álvaro de Oliveira Tomé, Sérgio Amabélio dos San-

tos, Manuel Lopes, Virgílio Dias, Ildefonso Duarte, Humberto Ferreira da Silva, Joaquim Rodrigues Tomé, Joaquim Jorge, Tomaz Lavoura Candeias, José da Cunha, António Martins, Jaime Duarte da Silva, Manuel da Silva Lopes, António Rodrigues Guerra, José Leandro, Miguel de Oliveira, Jacinto Lourenço Grossinho, Joaquim Leal Rebola Júnior, Manuel Dias, José Gomes da Silva Queiroz, Eduardo Neves Martins, Augusto Machado, Henrique do Couto Alagôa, Ludgero Marques Esparteiro, José Botão Moreira, Emílio Alfredo Monteiro, Gildo Barral Tormenta, Álvaro Jorge Nuno e Jorge Alves Pinto.

Factores de 2.^a para 1.^a classe:

Distinto: José dos Santos Paixão.

Aprovados: Avesso Bernardo de Almeida, António Luís da Silva, Sebastião Fernandes Nunes, Manuel Azevedo Bôto, Carlos Ferreira Mateus, António da Anunciada Barrento, Manuel Joaquim Marques, Miguel da Silva Amaro, Francisco Baptista, João Gomes Costa, António Joaquim Cau, Abel Júlio Amado Sêco, Augusto Baptista, Américo Nunes Moura, Joaquim Rodrigues Carvalho, Constantino Cardoso da Silva, António Felizes Teixeira, António Ramos, Jacinto Augusto de Sousa, Manuel Paiva de Sousa, José Venceslau Pataca, João Lourenço, António Moraes Breda, Agostinho Ferro, José Joaquim Figueira, João Ventura Bengala, Abílio José Gomes, Manuel Luís Ferreira de Jesus, Manuel José Pires, António Gomes, Francisco Lourenço, Joaquim Oliveira Gonzaga, José Vaz, António Estrêla Guedelha, Manuel Caetano, David Rebola, Álvaro Gonçalves e João José Antunes.

Factores de 1.^a para Chefes de 3.^a classe:

Distintos: António Rodrigues Geitoeira, Leopoldo Lopes Sobreiro, Manuel Marques Ventura, Francisco Gonçalves Bengala.

Aprovados: Joaquim Lopes, José Francisco Moita, Samuel Augusto Machado, José Mesquita, Mário Amara da Silva, José Freire de Vasconcelos, Joaquim Correia Pinto, Joaquim Louro, Manuel Bernardo, José Lopes dos Reis, Manuel Nunes, Joaquim Marques de Oliveira, Gil Simões, Manuel Lourenço de Oliveira, Raúl Fernandes Garcia, António Fernandes Barreiro, Augusto Francisco Machado, António Ribeiro, Bernardino Aires Pereira, Aníbal Augusto Reto, José Martins Gonçalves, Aníbal Botelho Costa Alvarenga, Raúl de Oliveira Monforte, Custódio Pinto Moreira Abílio Pinto de Menezes, Fernando Gomes Andrade Basto, Cândido Lopes de Brito, Agostinho de Freitas, Manuel Monteiro Bonifácio, António Alberto da Silva, José Joaquim Vieira de Meireles, Manuel Rafael Ferreira, José Maria Pinheiro de Magalhães, José Ferreira de Sousa, Joaquim Augusto Ferreira, Ilídio Pinto, Carlos Ferreira Peres, José Pinheiro de Carvalho, Alfredo Bento de Queiroz, Salomão Eurico Gouveia, Armando Inácio, João Augusto Azevedo Santos, Carlos Machado, António Domingos Macau, Manuel da Encarnação Peres, António Rodrigues Carrusca,

João Firmino Cabrita, José dos Ramos, Joaquim António José Guerreiro, António José Carneiro, José Júlio Rodrigues, Bernardo Lança Pereira, António Marciano Pereira Acabado e António Urbano Pinto Júnior.

Promoções

VIA E OBRAS

Em Junho

Agente técnico: Luís dos Santos Martins.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Junho

Médico da 2.^a Sub-Secção da 20.^a Secção Médica, com residência em Queluz, Dr. Júlio César Lopes Barbosa.

Praticante de escritório: Vergílio Dias Lopes.

Mudança de categoria

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Junho

Para:

Servente: o Limpador, Joaquim dos Santos.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Maio

João Nunes, Inspector Principal Adjunto da 2.^a Circunscrição.

Alberto Mendes dos Santos, Arquivista Principal, do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Alfredo Soares Alonso, Chefe de 2.^a classe, de Mealhada.

António Alves da Conceição, Condutor principal, da 1.^a Circunscrição.

João Alexandre da Silva, Agulheiro de 3.^a classe, de Vale de Figueira.

João Catarino, Agulheiro de 3.^a classe, de Fratel.

Em Junho

José Jesus Marques, Chefe de 3.^a classe, de Campolide.

António Duarte de Matos, Chefe de 3.^a classe, de Beja.

Jacinto de Oliveira e Silva, Factor de 1.^a classe, de Aveiro.

Francisco Pereira da Mota, Condutor Principal, da 3.^a Circunscrição.

Maximino Monteiro, Revisor Principal, da 3.^a Circunscrição.

José Pinto Marques, Agulheiro de 2.^a classe, de Vila Meã.

Francisco Ribeiro, Porteiro, de Campanhã.

António Teodoro Ferreira, Guarda de estação, de Vendas Novas.

José António de Castro, Guarda de estação, de Entroncamento.

Manuel João, Carregador, de Fuzeta.

António dos Santos, Carregador, de Marinha Grande.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Junho

Francisco António Bexiga, Chefe de Depósito.

António Ferreira dos Santos, Sub-chefe de Depósito.

Raúl Joaquim, Maquinista de 1.^a classe.

Manuel Sequeira, Limpador.

VIA E OBRAS

Em Junho

Artur Vieira, Guarda fios do 36.º cantão das T. e Sinalização, Sabóia.

José António Pinto de Magalhães, Encarregado de brigada, das Obras Metálicas.

José Francisco Pinto, Assentador do distrito n.º 4/12.^a Secção, Montoito.

Rosa Baptista Ramos, Guarda de P. N. do distrito n.º 1/13.^a Secção, Évora.

Falecimentos

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Junho

† *Inácio Veiga*, Servente, do Depósito de Impressos.

EXPLORAÇÃO

† *João Jacinto*, Guarda freios de 1.^a classe, de Entroncamento.

Nomeado Carregador em 21 de Novembro de 1919, foi promovido a Guarda freios de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1922 e a Guarda freios de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1939.

† *António de Castro Martins*, Guarda de estação, de Viana do Castelo.

Admitido como Carregador eventual em 9 de Novembro de 1916, foi nomeado Carregador efectivo em 16 de Abril de 1919 e passado a Guarda de estação em 16 de Junho de 1938.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *José Marques da Silva*, Contramestre de 1.^a classe nas Oficinas Gerais de Lisboa.

Admitido ao serviço em 29 de Fevereiro de 1904, como Estofador, ingressou no quadro em 1 de Novembro de 1927, como Contramestre de 2.^a classe e foi promovido a Contramestre de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1939.

† *Júlio Barbosa da Silva*, Fogueiro de 1.^a classe, no Depósito de Campanhã.

Admitido ao serviço em 25 de Setembro de 1920, como Limpador suplementar, ingressou no quadro em 8 de Fevereiro de 1925 com a mesma categoria e foi promovido a Fogueiro de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1927.

VIA E OBRAS

† *Augusto Ferreira de Araújo*, Assentador do distrito 408, Midões.

Admitido como Auxiliar de via em 16 Julho de 1936 passou a Auxiliar permanente em 16 de Fevereiro de 1940 e foi nomeado Assentador em 16 de Julho de 1941.



† *José Marques da Silva*
Contramestre de 1.^a classe,
nas Oficinas Gerais de Lisboa



† *João Jacinto*
Guarda-freio de 1.^a classe,
de Entroncamento



† *António de Castro Martins*
Guarda de estação,
de Viana do Castelo



† *Augusto Ferreira de Araújo*
Assentador de distrito n.º 408,
Midões

meio jogo, o 2.º perde o segundo, o 3.º o terceiro e o 4.º perde o 4.º jogo. No fim dêste, cada jogador acha-se com 60 escudos.

Qual foi a entrada de cada um no começo da partida?

* * *

7 — As ovelhas do Zagal — Um sujeito que andava veraneando, encontra no campo um pastor que apascentava um rebanho de ovelhas, e, curiosamente, pergunta-lhe: — Quantas ovelhas tem o seu rebanho?

— Tem bem mais de cinco centos e meio, respondeu o pastor.

— Talvez umas 700?

— Mais ainda, mas não chegam a treze centos, lá isso não, disse-me há dias o patrão. Ao certo, agora, só lhe posso dizer que contando-as

a 2 e 2, sobra uma;

a 3 e 3, sobram duas;

a 4 e 4, » três;

a 5 e 5, » quatro;

a 6 e 6, » cinco

e a 7 e 7 não sobra nenhuma.

De quantas ovelhas se compunha o rebanho?

* * *

8 — A idade de cada um — «Eu tenho o dôbro da

idade que tu tinhas quando eu tinha a idade que tu tens; e quando tu tiveres a idade que eu tenho, a soma das nossas idades será 63 anos.

Assim falava o Sr. Francisco Moquenco ao seu colega Cunha, à hora do «lanche».

Mas qual era a idade de cada um?

* * *

9 — Duplas : — Se o homem é *fino* no trato é *estuto* no desacato — 2.

*

10 — Sem boa reputação não há autoridade — 3.

* * *

11 — Sincopadas : — Só o que não é *legal* deve *apontar* o homem justo — 3-2.

*

12 — Não é o que mais luta pela vida que melhor a sustenta — 3-2.

* * *

13 — Biformes : — Pouco é o talento de quem não *disfarça* o *fingimento* — 3.

*

14 — Só há personalidade quando o talento se alia à firmeza de carácter — 2.

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Agosto de 1944

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil kg.	3\$65	Feijão branco miúdo lit.	3\$80	Queijo tipo flamengo kg.	22\$50
» Gigante de 2.ª »	3\$65	» » apatalado »	4\$00	Sabão amêndoa »	1\$80
» Gigante de 1.ª »	4\$10	» frade. lit. 2\$70, 3\$00 e	3\$20	» Imperial »	3\$60
Açúcar de 1.ª »	4\$80	» manteiga lit.	3\$70	» Offenbach »	3\$80
Azeite extra lit.	9\$80	» avinhado »	3\$60	» Oleina »	4\$20
» fino »	9\$30	» S. Catarina »	3\$70	» Corrente »	4\$20
Bacalhau Inglês kg.	variável	» vermelho »	3\$50	» Especial »	6\$30
» Nacional »	»	Lenha kg.	5\$40	Sal lit.	5\$60
Batata »	»	Manteiga »	28\$50	Toucinho kg.	11\$40
Carvão de sôbro »	5\$95	Massas kg. 4\$60 a	8\$40	» entremeado »	13\$60
Cebolas »	variável	Ovos dúz.	variável	Vinagre lit.	2\$30
Chouriço de carne »	22\$80	Presunto kg.	21\$00	Vinho branco »	2\$30
Farinheira kg.	14\$50	Queijo do Alentejo »	22\$50	Vinho tinto »	2\$30
Feijão amarelo lit.	3\$60	» da serra »	22\$50		

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, atalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

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

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

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

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