

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Soluções do n.º 202

Charadas Novíssimas: 1 — Piano; 2 — Trismo; 3 — Pífaro; 4 — Bichano; 5 — Fulano; 6 — Lido.

Geométricas: 7 — Oiā, idio, ainda, odor, aro; 8 — Mal, aba, lar; 9 — Tua, uni, aio.

Os dois caçadores: 10 — O António tinha 21 perdizes e o José 15.

Equação do problema:

$$A + 3 = 2(J - 3)$$

$$A - 3 = J + 3$$

de onde se deduz

$$A = 21$$

$$J = 15$$

A sociedade: 11 — O capital de cada sócio era o seguinte:

Navegador	224.000\$00
Sotam	252.000\$00
Bombardeiro	294.000\$00

A solução do problema obtém-se resolvendo o sistema:

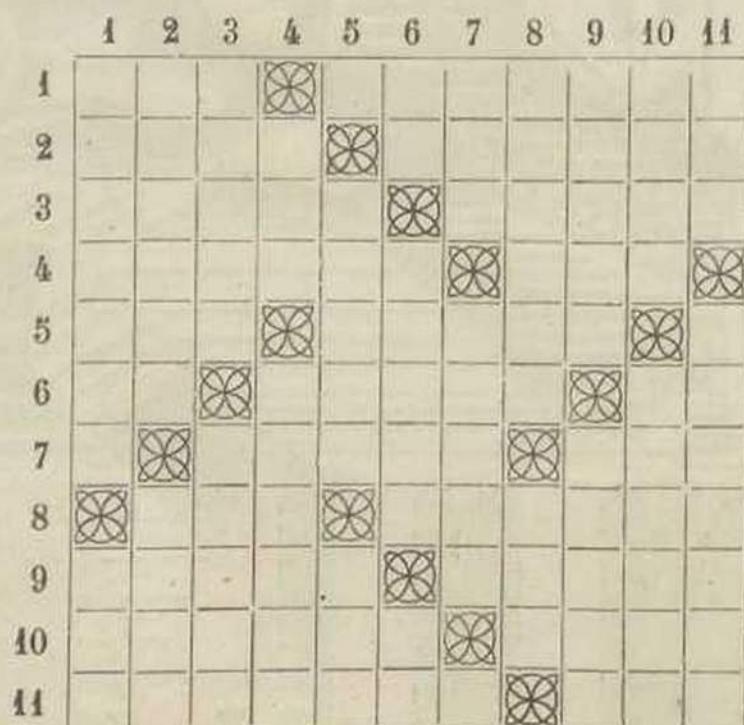
$$N + \frac{S}{2} = 350 \text{ (contos)}$$

$$S + \frac{B}{3} = 350 \text{ (contos)}$$

$$B + \frac{N}{4} = 350 \text{ (contos)}$$

* * *

1 — Palavras cruzadas:



Horizontais: 1 — Virtude, nobre; 2 — Casa, animar; 3 — Rendimento, estouvado; 4 — Pecha, navega; 5 — Vinculo, encolerizado; 6 — Letra grega, trouxa, a; 7 — Lavoura, ligação; 8 — Acolá, pregador; 9 — Anontoar, apreciador; 10 — Pintura, filho de Hércules; 11 — Destruir, oriental.

Verticais: 1 — Deshumano, pá; 2 — Predestinado, preferir; 3 — Iludo, desmoronar-se; 4 — «Mulher», sectária do arianismo; 5 — Fita, rente; 6 — Enfim, idoso, pois; 7 — Eternidade, venera; 8 — Transformado, estima; 9 — Avarento, publique; 10 — Sova, panegírico; 11 — Peça, afetuosa.

* * *

2 — Porquê? — Um lavrador contratou um trabalhador, para todo o mês de Abril, pagando-lhe a treze escudos por dia, com comida, e, para o ter seguro, estipulou que, por cada dia que faltasse, este o indemnizaria de dezasseis escudos.

O trabalhador prestou serviço durante certo tempo e, como arranjasse ocupação muito mais rendosa, nunca mais voltou a casa do lavrador, nem este o procurou.

Porquê?

* * *

3 — A pilha de lenha — Havia num depósito uma pilha de lenha que foi distribuída pelas máquinas 503 e 0157. A primeira ficou com mais 897,96 do que a segunda, à qual só coube 0,38 da lenha da pilha.

Quantas toneladas havia na pilha?

* * *

4 — O rancho — Desembarcou, certo dia, em Casa Branca, um rancho de homens, mulheres e rapazes, ao todo dezanove pessoas. Para a merenda compraram duas duzias e meia de sardinhas. Racionadas, convenientemente, coube uma sardinha a cada rapaz, sardinha e meia a cada mulher e duas a cada homem.

Quantos eram os homens, as mulheres e os rapazes, sabendo-se que as mulheres eram mais que os rapazes sem contudo haver o dobro?

* * *

5 — Uma pechincha — Nesta Secção publicam-se vinte e sete problemas por mês. Para estimulo vai instituir-se um prêmio capaz de tentar o leitor mais indiferente: — Por cada problema, cuja solução esteja certa, o concorrente receberá um escudo e sessenta e oito centavos, mas — não há medalha sem reverso — por cada um que errar ou não resolver, pagará dois escudos e sete centavos.

Se aparecer, durante o ano, um concorrente com direito a receber 78\$07, quantos problemas terá resolvido com exactidão?

* * *

6 — A escolha da fatiota — Um sujeito pôr à porta de uma alfaiataria, na Rua Augusta, e perguntou o

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Vagões de alumínio.—A produção hidro-eléctrica em Portugal.—As relações da Companhia com o Público.—Curiosidades.—Digressão literária.—Consultas e Documentos.—A nossa casa.—Pessoal.

Vagões de alumínio

O alumínio, esse metal leve tão conhecido de todos e com o qual se fabricam numerosíssimos utensílios de uso doméstico, está tendo cada vez maior emprego na construção de material dos caminhos de ferro. Esta utilização, de acordo com os progressos da técnica, data de há muitos anos, mas foi, precisamente no período da última guerra que atingiu a maior intensidade.

Nas locomotivas e nas carruagens, as ligas de alumínio, em substituição do aço e de outros metais pesados, conseguiram já uma substancial economia no peso do material rolante.

Agora, no Canadá, as oficinas da *Canadian Pacific Railway* (designada abreviadamente por C. P.) acabam de construir como modelo, um vagão de grande

capacidade, no qual os metais pesados, o ferro e o aço, foram substituídos pelo alumínio.

O vagão, com a cor clara do alumínio, tem aparência admirável como se verifica pela gravura que ilustra este artigo.



Vagão de alumínio

CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

A produção hidro-eléctrica em Portugal

Pelo Sr. Augusto Mendes da Silva, Contramestre de 2.ª classe da Secção Eléctrica da 4.ª Circunscrição do Material e Tracção

«NASCE uma fonte na encosta de um monte», e na sua caminhada de centenas de metros ou milhares de léguas, preguiçando entre várzeas ou cachoante nos rápidos através dum continente, antes de se confundir em forte abraço com a imensidão dos mares, dessedenta a terra e os seres, cria e mói o pão, encurta distâncias e gera a força que nos alumia e dá vida ao Mundo.

Diante do mapa físico da nossa terra e atentando na vasta rede fluvial que a sulca de norte a sul em todas as direções, como intrincado sistema circulatório, somos levados naturalmente à conclusão da sua importante riqueza hidráulica e consequentes possibilidades hidro-eléctricas, que estimativas oficiais confirmam ao computá-las em 5.000 milhões de quilowatts-hora por ano. Este número, apesar da sua grandeza de biliões, só ganha a devida importância comparado à produção actual de energia eléctrica no País, que, em 1944, foi pouco além de 500 milhões k. W. h. dos quais apenas 198 milhões de origem hidráulica. Temos, pois, que o potencial hidro-eléctrico disponível corresponde a 56 milhares de k. W. h. por quilómetro quadrado do nosso território metropolitano e a 700 k. W. h. por habitante.



A barragem de Ermal e a Central Eléctrica

nossos tempos o principal factor do desenvolvimento económico e progresso social, e a nação que a tiver em abundância e a baixo preço disporá do elemento que mais revolucionou o viver tradicional das populações nos últimos 75 anos.

«Nada se cria nem nada morre; tudo se transforma»: assim no-lo ensina a Química numa das suas leis básicas. Dentro do princípio da conservação da energia e da matéria, a electricidade é uma nova forma de Força resultante da transformação da energia térmica, hidráulica, química ou aérea, considerando nesta última a força do vento, cuja utilização se vai generalizando.

Antes de 1800 apenas se conhe-

ciam os efeitos da fricção de certos corpos desse modo electrizados e com os quais se atraíam bocadinhos de papel, serradura de madeira e outras coisas muito leves. Depois de Volta, no dealbar do século dezanove, imaginar e construir a sua pilha, largo futuro se abriu ao misterioso fluido. Contudo, o seu advento como fonte de vida e de progresso conta apenas três quartos de século, desde que, em 1870, Gramme introduziu grandes melhoramentos da sua invenção nos dinamos até aí fabricados para a produção de insignificantes potências, e seis anos mais tarde Siemens, Weastone e Ladd conceberam a auto-indução. A partir daquela data entrou-se decisivamente no período mais progressivo

* * *

É um facto por demais reconhecido e proclamado que a electricidade constitui nos

da humanidade, para a qual uma nova era despontava ao brilho dessa luz cujas lâmpadas vinham sendo aperfeiçoadas havia mais de meio século, mas que, tendo nas pilhas as únicas fontes de energia, de nenhuma utilização prática dispunham pelo seu rápido esgotamento. Do mesmo passo, a reversibilidade das máquinas dinamo-eléctricas e as possibilidades da transmissão da energia produzida através de longas distâncias permitiram a sua utilização na indústria, que logo dela tirou o maior partido.

Todavia, como a energia mecânica exigida para o funcionamento daquelas máquinas é, por sua vez, uma nova forma da energia térmica ou hidráulica, os benefícios da electricidade circunscreviam-se — ipso facto — às nações ricas de combustíveis ou de accidentados cursos de água.

A potência hidro-eléctrica de alguns países da Europa, em 1910, era representada pelos seguintes números extraídos de uma revista da época:

Países	Potência total em c. v.	Potência em c. v. por km. ²	Potência por habitante
Inglaterra	963.000	3,06	0,023
Alemanha	1.425.000	2,60	0,024
Suíssa	1.500.000	36,60	0,454
Itália	5.500.000	19,00	0,169
França	5.857.000	10,90	0,150
Suecia	6.750.000	15,00	1,290
Noruega	7.500.000	20,00	3,409

Estimativa recente avalia em 5 ou 6 milhões de c. v. o potencial hidro-eléctrico da vizinha Espanha, cuja produção em 1944 foi superior a 3.600 milhões de k. W. h.

* * *

Em face das nossas possibilidades em relação a países de elevado nível de vida e super industrializados, não pode deixar de chocar-nos o singular racionamento da energia eléctrica às populações urbanas e a privação completa em que vive uma grande parte do País, carência que se estende de

norte a sul envolvendo em trevas dois quintos da população, do mesmo modo que lamentamos o extraordinário dispêndio de combustíveis nacionais e estrangeiros na produção termo-eléctrica, os quais, em 1943, atingiram 430 milhares de toneladas, a seguir discriminados segundo a Estatística das Instalações Eléctricas em Portugal:

Combustíveis	Nacionais (Kg.)	Estrangeiros (Kg.)
Carvões minerais.....	144.276.640	113.354.640
Carvões vegetais	5.102.560	—
Madeiras e resíduos	163.299.730	—
Óleos combustíveis.....	—	3.504.050
Gasolina e petróleo.....	—	6.054

Se acrescentarmos a estes números os correspondentes ao consumo nos transportes ferroviários, segundo o Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, relativo ao mesmo ano, faremos uma ideia — ainda distante da realidade por nos faltarem elementos de avaliação do consumo doméstico e do grosso da indústria — da sangria permanente em que vivemos quer pela devastação do património florestal, imposta pelas necessidades gerais do País, quer pelo esgotamento dos nossos jazigos carboníferos, cujas disponibilidades se calculam, com grande margem de optimismo, em 50 milhões de toneladas, e que uma extracção no ritmo actual exaurirá dentro do nosso século.

* * *

A mais simples e, possivelmente, a primeira manifestação da energia hidráulica teria sido o deslisar remansoso das folhas caídas nos regatos. A rudimentar azenha, que põe uma nota risonha de vida na quietação campesina ou na sisudez agressiva dos penhascais, representa milénios no tatear da evolução desde que ao nosso mais remoto antepassado se revelou a força extraordinária das águas, ao seguir com assombro a corrida vertiginosa das árvores gigantes que o vento derrubara e fizera

tombar nas torrentes engrossadas pela tempestade.

A utilização da energia da água corrente para a produção de electricidade requer condições especiais que tornam bastante dispendiosos os respectivos sistemas. A potência de centos ou milhares de cavalos, que deve ter uma instalação hidro-eléctrica para servir com vantagem as necessidades de uma indústria ou de uma região, exige uma força ainda maior que o curso natural de qualquer dos nossos rios não permite.

Impõe-se, por consequência, a construção de quedas, fazendo que importantes volumes de água, vindos de grandes alturas, através de condutas forçadas, tomem a velocidade requerida para o funcionamento normal das turbinas.

Caudal e altura da queda são os principais factores da potência hidráulica, e teremos uma ligeira noção da sua importância, sabendo que a primeira central hidro-eléctrica do País (Lindoso) dispõe de um caudal de 20 m^3 por segundo (em vias de ser aumentado para 25 m^3) e uma queda de 187 metros de altura, para movimentar as suas turbinas de 40.000 cv. à velocidade de 500 rotações por minuto. Não é esta, porém, a mais alta queda em centrais portuguesas; leva-lhe a palma a central de S.^{ta} Luzia, em Pampilhosa da Serra, com os seus 327 metros, cujo caudal no entanto é de, apenas, 6 m^3 por segundo, servindo uma potência máxima prevista de 32.000 cv.

Fora das condições privilegiadas de certos aproveitamentos hidro-eléctricos, a queda obtém-se fazendo um desvio do curso do rio a uma cota elevada, e conduzindo as águas através de um canal de inclinação mínima até que entre o curso principal e o seu ramo exista o desnível conveniente à instalação projectada, o que muitas vezes importa a extensão do canal por dezenas de quilómetros. No fim deste, uma represa acumulará as águas que uma ou mais condutas guiam na sua queda até à central onde farão girar as turbinas, descarregando a seguir para o rio de cujo curso foram desviadas numa caminhada mais ou menos

longa. É óbvio, porém, que uma obra destas só é realizável em rios accidentados cujas margens permitam a instalação do canal e da queda, motivo que torna inaproveitáveis para a produção hidro-eléctrica vias fluviais da importância do nosso Tejo.

Há, no entanto, condições particulares como as do aproveitamento do rio Unhais, em Pampilhosa da Serra, e do Cávado-Rabagão, em Terras de Bouro. Em ambos os casos existe um rio que corre a grande desnível de outro e separados por distância relativamente pequena. O aproveitamento consiste em provocar a queda das águas do rio de nível superior para o que lhe corre abaixo, fazendo-as passar na central montada em lugar escolhido.

Evidentemente que o elemento essencial destas instalações é a água, e esta escasseia por largos períodos e em certas épocas do ano na maioria dos nossos rios pelo seu rápido escoamento e devido à grande irregularidade das chuvas, imobilizando os potentes maquinismos que produzem a energia eléctrica e as indústrias que a seu lado ou à distância de centenas de quilómetros a utilizam, desorganizando o viver das populações. Para obstar, em certa medida, aos consequentes prejuízos, constroem-se as albufeiras onde no inverno se armazena milhões de metros cúbicos de água, que vão compensar mais tarde uma parte das falhas da estiagem.

É deste género a albufeira que serve a central de Santa Luzia, já citada, e lhe dá as suas características de apoio estival — a única instalação de tal espécie que possuímos. No entanto, de outras albufeiras, embora menos importantes, dispomos para alguma regularização dos rios que alimentam centrais, como a que serve o grupo Ermal — Ponte da Esperança — Guilhofrei, no Ave, e é desta natureza a que se vai construir em Castelo de Bode para regularizar o caudal do Zézere, com a capacidade colossal de 900 milhões de metros cúbicos, estendendo-se por dezenas de quilómetros quadrados de terrenos que se perderão no fundo do lago imenso,

Qualquer destes trabalhos requer a aplicação de importantes capitais de lucro certo, mas não imediato, visto que uma obra de vulto exige, necessariamente, mesmo em tempo normal, uma boa dúzia de anos para sua conclusão. Por retraimento da finança, nunca até agora se enveredou pelo caminho das realizações definitivas, muito embora elas se impusessem como ponto de partida para todo e qualquer projecto de futuro. A lei n.º 2002, que aprovou o Plano de Electrificação do País, sem o qual seria impossível o estabelecimento das novas indústrias previstas na Reorganização Industrial, anteriormente aprovada, veio dar o impulso de que a iniciativa particular se revelou incapaz. Entre as centrais a construir imediatamente contam-se a de Castelo de Bode, no Zézere, e a de Vila Nova, no Cávado-Rabagão, incluindo as obras correspondentes. O mesmo

Plano inclui o aproveitamento hidro-eléctrico do rio Douro, cujas margens alcantiladas se prestam especialmente para esse fim, calculando a potência permanente disponível em mais de 1.300 milhões de k. W. h. anuais, só por si sete vezes superior à totalidade da nossa produção hidro-eléctrica no último ano, e o quíntuplo do consumo total do País.

Vem longe, no entanto, o dia em que, no cumprimento dum voto solene do seu mais esforçado paladino, o turbilhão da primeira queda do Douro engolirá os projectos e estudos da sua construção — produto de muitos anos de vigílias. Nesse momento, o espírito que, então, vagueará nostálgico pelas ribas durienses, prisioneiro dum sonho que encheu a vida que aquele animou na sua canseirosa trajectória por este Mundo, alar-se-á majestoso, espalhando benesses sobre a terra portuguesa.



Minho — Capela de Nossa Senhora da Conceição, junto do apeadeiro de Durrães

Fotog. do Sr. Raul Fonseca, Desenhador da Via e Obras.

CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

As relações da Companhia com o Públíco

Pelo Sr. Joaquim António Oliveira da Silva, Sub-Agente Comercial na 3.^a Circunscrição

ESTE tema é filosófico. Parte, despretensiosamente, do conhecimento vulgar para um conceito intelectual. Pode ser discutível; é-o, certamente, porque a ideia, o juizo e o raciocínio, simples operações do pensamento, não deixam de ser actividades subjectivas (falíveis, portanto) quando aplicados no estudo das verdades abstractas e dos factos concretos. E tão diversos são os conceitos (quando se procuram noções gerais) e as interpretações (quando se trata de fazer comentários críticos), que o espírito, se julga ter obtido o conhecimento de uma verdade, ainda assim pode admitir quão várias são as relações do objecto em causa com a lógica formal.

* * *

1—Entre as Empresas ferroviárias e o Públíco há constante correspondência de valores: aquelas oferecem e executam serviços e este utiliza-os e paga-os.

2—Os serviços que as Empresas ferroviárias prestam são multiformes. A sua própria função comercial os distingue, fazendo variar o valor do transporte segundo a velocidade deste e a comodidade do lugar oferecido, quanto a passageiros; aplicando tarifas gerais ou especiais consoante a declaração dos expedidores, em relação a mercadorias.

3—Mas essa multiformidade, estabelecendo as conhecidas três classes de carruagens e diferentes velocidades comerciais para o transporte, não significa que os serviços, considerados em si mesmos, isto é, sem dependência dos resultados económicos que oferecem às Empresas ferroviárias, tenham de determinar qualquer distinção de tratamento dessas Empresas para com o Públíco que os aproveita, porque na execução

de serviços colectivos só interessa verdadeiramente o que é comum ao conjunto da oferta e da procura.

4—E assim se pode também dizer que, mesmo classificados esses serviços dependentemente dos seus resultados económicos para as Empresas ferroviárias, seria erro julgar simétrica ao valor comercial dos transportes que estas realizam uma hierarquia entre o Públíco que indistintamente os pode utilizar.

* * *

Admitido, por simples conceito, que o significado dos serviços, quaisquer que estes sejam, não conta como expressão determinante de relações de desigualdade entre as Empresas ferroviárias e o Públíco, verificaremos ainda, por outra análise sumária, se há, ou não, erro neste conceito.

Estabeleçamos uma relação entre o geral e o particular. Pode ser este o caminho mais fácil para chegarmos, nos casos em questão, a um princípio de identidade geral e a um princípio de conveniência mútua.

— Que é um Passageiro?

a)— Quando as Empresas ferroviárias abrem as suas bilheteiras, fazem-no para a venda livre de bilhetes a quem os requisite ali mesmo.

b)— Todos os indivíduos são iguais neste simples acto de comércio (princípio de identidade geral) e este acto convém às Empresas e ao Públíco como atributo dos seus interesses reciprocos (princípio de conveniência mútua).

c)— Estes dois princípios suscitam-nos o raciocínio de que o Passageiro, considerado uno, intervém como ínfima parte em operações globais; mas não importa saber qual o valor dessa participação, porque, se o prin-

cípio de conveniência mútua só pelo conjunto pode ser sustentado e mantido, o princípio de identidade geral é dedutivo da necessidade comercial de satisfazer a própria conveniência — cujo carácter de reciprocidade interessa a relações mútuas indistintas.

d) — Qualquer passageiro é, pois, viaje em que classe viajar, individuo respeitável a quem se presta um serviço de que devem ser sempre atributos invariáveis a atenção e a cordialidade.

* * *

Com fundamento paralelo se deve raciocinar em relação aos expedidores das mercadorias. Um volume que se expede pode ser mercadoria rica ou pobre, pagar mais ou pagar menos de transporte. Mas o expedidor faz prévio contrato de transporte com a Empresa ferroviária — e nas cláusulas de um contrato, qualquer que ele seja, há obrigações e direitos cuja aceitação, pelas duas partes, é o índice de um entendimento cordial ou necessário.

Há a psicologia própria de cada individuo? Pois há. Toda a gente sabe que nem todos reagem da mesma maneira, quando se observam motivos de reclamação, e que o comportamento de alguns, nas carruagens em que viajam, pode justificar uma inter-

venção. Mas isto é outro assunto, ou, melhor, é muitas vezes uma oportunidade concedida ao bom uso que possamos fazer do nosso critério, porque frequentemente as perturbações nascem de situações não esclarecidas. Com efeito, um esclarecimento cortês ou uma advertência suave pode resolver a incógnita de um problema accidental. E é tão geralmente reconhecido como útil — *aos revisores de bilhetes, aos bilheteiros, aos informadores, aos agentes que despacham mercadorias, a todos, enfim, que, ao serviço das Empresas ferroviárias, têm relações directas com o Público* — serem atenciosos e usarem de boas maneiras, que vale a pena inscrever na memória o provérbio, já com foros de internacional, por ser cada vez mais verdadeiro, de que «com o chapéu na mão se conquista o mundo».

Sejamos, pois, invariavel e indistintamente amáveis, sempre com o mesmo grau de solicitude, para o Público — esse valor positivo, inimigo da abstracção nas relações comerciais, em cuja indivisibilidade está a continua fonte das receitas das Empresas ferroviárias. É esta uma das mais eficazes maneiras de conquistarmos o Público para a Companhia. Não só a bem da Empresa, mas também do próprio Público — porque a ambos servimos com o mesmo interesse e a mesma honra.

É fácil cometer faltas, mas não é difícil

ter o máximo cuidado em as evitar.

Curiosidades

ESTÁ de tal maneira arreigado no consenso ferroviário o significado destes dois termos — *bogie* e *bissel* — que parece ociosa a pergunta que, de acordo com o que geralmente é aceite, só teria uma resposta: um *bissel* tem um rodado, um *bogie* tem dois rodados ou mais.

No entanto a questão não é assim tão simples se atendermos à proveniência das palavras e a noção prevalente pode induzir em erro os que recorram à língua de onde são originárias.

A palavra *bogie* foi importada do inglês e sobre o seu significado diz a Encyclopédia Britânica:

Bogie, um carro de suporte que possui liberdade de movimento em tal grau que as rodas podem girar ou seguir uma trajectória com o mínimo de esforço e atrito.

Pode haver sómente duas rodas guiadas desta forma, se relações de comprimento ou de peso não exigirem a aplicação de 4 rodas.

Quer dizer, na língua de origem, donde adoptámos a palavra, o termo *bogie* abrange o carro de 4 e de 2 rodas.

Há também *bogies* de seis rodas, quando o peso máximo consentido por eixo exige mais larga distribuição do peso total a suportar. Empregam-se estes *bogies* principalmente nos vagões plataformas utilizados nos transportes de cargas anormais.

E qual a origem da palavra *bissel*?

Um inglês chamado William Chapman registou em 1812 o invento de um dispositivo para facilitar a inscrição das locomotivas nas curvas.

Hedley, outro inglês, aplicou na locomo-

tiva «Puffing Billy», em 1813, um dispositivo idêntico e com a mesma finalidade.

Não se sabe ao certo como é que estes dois percursores do *bogie* da actualidade resolveram o problema. Dois princípios fundamentais, porém, parece terem diferenciado as duas soluções: pelo sistema Chapman a facilidade de inscrição era obtida pela rotação do *bogie*, enquanto que no sistema Hedley essa facilidade era obtida por deslocação lateral.

Julga-se ter sido Adam, em 1830, que utilizou, com sucesso, os dois princípios empregando o «pivot» e o «patim».

Outros apareceram a aperfeiçoar este instrumento que foi utilizado primeiro para facilidade de circulação e depois para comodidade dos passageiros.

Um relatório de 1856 do caminho de ferro «Michigan Central Railroad» fazia referência ao facto de serem de *bogies*, todas as suas carruagens de 1.^a classe.

Em 1857 um americano chamado Levi Bissell aplicou um *bogie* em que o «pivot» era recuado em relação ao centro do sistema de dois eixos, permitindo assim, não só a rotação, como também a deslocação lateral.

Foi deste sistema de *bogie* de «pivot» recuado, inventado por Bissell e pela supressão do rodado interior, que nasceu o *bogie* de um eixo consagrado entre nós com o nome de *bissel*.

Em inglês não é incorrecto chamar-se *Bissell-bogie* ou *bogie de Bissell* ao dispositivo de um só eixo, mas para evitar confusões a tendência é chamar-lhe *pony-truck* ou simplesmente *truck*.

Em inglês — da Grã-Bretanha — *truck* é pois o que nós chamamos *bissel*.

Cautela porém com este termo *truck* porque em inglês — da América — um *truck* tanto é de um eixo como de dois.

Rigorosamente podemos concluir que o termo britânico *bogie* se traduz em americano por *truck* mas traduz-se em português por *bissel* ou *bogie* consoante se trate de um dispositivo de um ou mais rodados.

No entanto a tendência em inglês é re-

servar o termo *bogie* para o *bogie* e o termo *truck* para o *bissel*.

É curioso porém notar que, sendo americano Levi Bissell, o precursor do *bissel*, a palavra *bissel* não tem qualquer significado na nomenclatura técnica americana.

Digressão literária

Os dois sonetos que a seguir publicamos são de autoria da Sr.^a D. Hortense de Oliveira Marques, filha do Chefe da estação de Vermoil, Sr. José Pereira Marques.

Tarde desmaiada

Vai o sol a morrer no horizonte
Numa agonia de oiro e claridade.
Fica a terra magoada de saudade.
Adormece languidamente o monte.

No silêncio da tarde já sem cor
Só a aragem perpassa, ciciante.
E no espaço, suave, embriagante,
Baila o perfume das rosas em flor.

Vibra no ar, quais doces melodias,
O tanger lento das «Avé Marias»
Em cadências de infinda suavidade.

E junto a mim, eu julgo ouvir então
Sinfonias de estranha vibração,
Talvez canções de amor ou de saudade.

Noite invernosa

Noite triste! Lá fora a ventania
Parece tudo q'rer despedaçar
E a chuva, qual dorida melodia
Bate nos vidros, fria, a soluçar.

Tudo é escuridão, melancolia.
Reina um mistério infindo pelo ar.
Não há uma só estrela que sorria
Na imensidão da noite sem luar.

O arvoredo ruge, desolado.
Do céu outrora branco, prateado,
Cai apenas a chuva sem cessar.

Oh! — quanto desgraçado nesta hora
Irá errando pelo mundo fora
Sem pão, sem um calor, sem ter um lar!

A Capela de Nossa Senhora da Pena

Pelo Sr. Samuel Alves Lourenço, Factor de 2.^a classe, Régua

A 7 quilómetros de Vila Real de Trás-os-Montes, e à beira da estrada que liga esta cidade a Bragança, encontra-se espreitando de sobre uns montes alongados a povoação de Alvites, com a sua capelinha



Capela de Nossa Senhora da Pena

muito branca, partindo daqui o caminho para onde quero levar os leitores com o fim de lhes mostrar uma relíquia que os antepassados nos deixaram para honra sua e nossa admiração.

Seguimos para a direita, atravessamos o povoado que em comprimento perde de vista, e seguimos sempre em sentido transversal; pouco além, entre pinheiros frondosos e carvalhadas viçosas, adivinha-se um extenso vale e ao atingi-lo, depara-se-nos como uma aparição das mil e uma noites a Capela de Nossa Senhora da Pena, com as fontes de São João, obra duma beleza que encanta e que é justo orgulho dos habitantes da freguesia de Mouçós.

Vêm à superfície da terra homens com predestinação para fazer tais obras, que a morte não tem poder para os matar pois dela se libertam transformando-se nos rendilhados dos monumentos que constroem, mostrando assim pelos tempos fora o seu espírito retratado como um rastro de luz que jamais se apaga e se transmite da vista ao coração.

A obra que estou mostrando foi criada por um destes seres, e teve a sua origem na história que vou contar. Nas aldeias não existem arquivos que nos digam algo do que em tempos ali se passou, e só o que as gerações vão transmitindo umas às outras dão alguma luz sobre os factos, sendo nesta fonte informativa que se colheram elementos para esta narração.

Existia desde tempos remotos, e existe ainda, junto à base onde hoje se ergue a majestosa capela da Nossa Senhora da Pena, um casarão muito grande, única edificação



Fonte de S. João

que se vê em todo aquele vale deserto, casa que pertencia a uma Irmandade de Frades que ali socorriam os viandantes perdidos, davam amparo espiritual aos habitantes das aldeias circunvizinhas, e colhiam por certo os proventos para funcionamento da instituição a que pertenciam.

Com a transformação de tudo quanto se cria, ou se possa criar, os frades foram-se, e deles apenas ficou no vale a casa que habitavam e a lembrança nos que os tinham visto vaguear com um rosário muito grande derreados e meditabundos como era próprio da sua formação religiosa e daquela solidão em que viviam.

Passaram-se tempos; e numa noite de tempestade furiosa em que parecia haver combinação dos elementos para a destruição da terra, um homem foi até ali perdido na escuridão e perseguido pelos lobos. Era um naufrago em terra firme! A chuva caia sempre!... Na frente o abismo! Os olhos dos lobos que o seguiam pareciam pirilampos ondulantes que se mexiam em todas as direcções e que iam apertando o cerco à vítima que estava a sentir já o seu fim! Só a protecção divina lhe podia valer, e ajoelhando na terra, pediu à mãe de Deus que tivesse Pena dele, que o livrasse daquele perigo, prometendo fazer-se ermitão para trabalhar toda a vida glorificando a Rainha do céu.

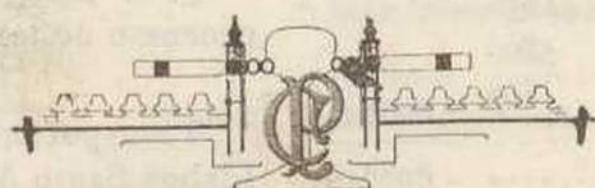
E a Nossa Senhora teve Pena dele, pois mal fez este voto, a feras desapareceram, e uma pombinha muito branca e luminosa voou mostrando-lhe o caminho perdido na terra e o outro que leva ao céu.

O voto cumpriu-se e passados dias, a casa há tantos anos só, tinha agora o seu habitante que resolvido a cumprir o prometido, ali estava, começando por traçar o seu plano para dedicar a sua vida a quem vida lhe tinha dado, sonhando logo construir em honra da Nossa Senhora da Pena no lugar em que

fizera o voto, uma capela que para sempre testemunhasse a sua gratidão. Andou depois errante por toda a parte pedindo, pedindo sempre de tudo a todos e cada moeda recebida uma pedra ia subindo na sua construção, calculando as suas forças de forma que acabasse primeiro a sua obra e só depois acabasse êle. E assim foi! A obra ficou acabada! E quando depois de pronta olhou para a Senhora da Pena que lá do alto da frontaria, com o menino nos braços, o parecia abençoar, quando olhava as colunas do frontespício, a abobada altaneira, o coro e os púlpitos embutidos nas paredes com entradas interiores, a perfeição dos altares e dos Santos, beijou as pedras como se beija um filho querido, e agradeceu mais uma vez à Senhora da Pena o milagre que um dia lhe fez.

A promessa não estava cumprida, e assim, resolveu fazer todos os anos no segundo domingo de Setembro, com as esmolas pedidas, um grande festejo em honra da Nossa Senhora da Pena, festa que ainda hoje se faz, e assim foi vivendo até que a ingratidão dos homens, e acoimado de ladrão, o obrigaram a abandonar o mosteiro que ficou deserto, seguindo ele para outras terras da mesma província onde ia erguendo novos templos e onde recebia dos homens sempre a mesma ingratidão, não se sabendo sequer hoje em que terra ele repousa e se na sua campa foi colocada ao menos uma cruz.

E hoje, quando em certas tardes se passa no vale solitário povoado pela vetusta edificação que intercepta as ondas sonoras das canções aldeãs que além trabalham e cantam reproduzindo-as em eco, julga-se que o monumento é vivo, que fala e que canta, que ri e que chora, representando sempre o estado de alma dos filhos de Mouçós que em toda a parte do globo em que se encontram têm ali sempre o seu coração.



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 924 — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa de transporte:

Transporte, em pequena velocidade, de Vila Viçosa para Barreiro-Terra de 10 blocos de mármore desbastado, de peso uniforme — 12.530 Kg. total — carregados num só vagão.

A carga e a descarga são efectuadas pela Companhia.

192 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — T. 10
Preço de detalhe

Preço $82\$14 \times 12,53$	1.029\$22
Manutenção $16\$00 \times 12,53$	200\$48
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Total	1.232\$20

R. — Está errada. Segue a discriminação da taxa como corresponde:

Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — T. 10

Preço $82\$14 \times 12,6$	1.034\$97
Manutenção $16\$00 \times 12,6$	201\$60
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	0\$03
Total	1.243\$10

P. n.º 925 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em regime de comboio especial, de Porto-Alfândega para Pinhão, de 1 vagão com carvão mineral estrangeiro a granel, peso 13.338 Kg..

Carga e descarga efectuadas pelos donos e utilização de guindaste do barco para o vagão em Porto-Alfândega.

132 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Tabela II

Preço $45\$28 \times 13,4$	606\$76
Aumento de 20% (A. P. 722)	121\$36
Manutenção $7\$00 \times 13,4$	93\$80
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	0\$03
A transportar	828\$45

Transporte 828\$45

Guindaste:

\$01 $\times 11 \times 13,4$	14\$74
\$30 $\times 11 \times 13,4$	44\$22
	58\$96
Adicional de 10%	5\$90
	64\$86
Adicional de 5%	3\$25
	68\$11
	896\$56
Arredondamento	\$04
Total	896\$60

R. — O processo de taxa apresentado está errado na parte referente ao guindaste.

A verba a cobrar pela utilização de guindaste está isenta do adicional de 10%. (V. Circular n.º 1031 do Serviço da Fiscalização e Estatística, de 1 de Novembro de 1945) e a taxa pela carga efectuada directamente da embarcação para o vagão é processada por fracções de 10 quilogramas.

Segue a discriminação da taxa como corresponde:

132 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Tabela II

Preço $45\$28 \times 13,4$	606\$76
Aumento de 20% (A. P. 722)	121\$36
Manutenção $7\$00 \times 13,4$	93\$80
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	0\$03
	828\$45

Guindaste:

\$01 $\times 11 \times 13,4$	14\$74
\$30 $\times 11 \times 13,4$	44\$03
	58\$77
Adicional de 5%	2\$94
	61\$71
Arredondamento	\$04
Total	890\$20

P. n.º 926 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Borba para Lisboa Santo Amaro, de 5 blocos de mármore desbas-

tado (uniformes) — 10.500 Kg. — e 3 blocos de mármore desbastado (uniformes) — 4.500 Kg.

Carga e descarga efectuadas pela Companhia.

187 Km. — Tarifa Geral — 3.^a classe

Preço 9\$15 × 11 × 15	1.509\$75
Adicional de 10%	150\$98
Manutenção 16\$00 × 15	240\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
	1.907\$23

Via fluvial :

3\$15 × 11 × 3 × 5	519\$75
2\$65 × 11 × 2 × 3	174\$90
	694\$65
Adicional de 10%	69\$47
	764\$12

Cais :

(\\$10 + \\$10) × 11 × 15	33\$00
Adicional de 10%	3\$30
	36\$30

Guindaste (descarga) :

\\$70 × 11 × 3 × 5	115\$50
\\$60 × 11 × 2 × 3	39\$60
	155\$10
4\$50 × 15	67\$50
	87\$60
Adicional de 10%	8\$76
Arredondamento	\$04
Total	2.804\$05

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

187 Km. — Tarifa Geral — 3.^a classe

Preço 9\$15 × 11 × 15	1.509\$75
Adicional de 10%	150\$98
Manutenção 16\$00 × 15	240\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
	1.907\$23

Via fluvial :

3\$15 × 11 × 3 × 5	519\$75
2\$65 × 11 × 2 × 3	174\$90
	694\$65
Adicional de 10%	69\$47
	764\$12

A transportar

2.671\$35

Transporte 2.671\$35

Cais :

(\\$10 + \\$10) × 11 × 15 33\$00

Utilização de guindaste à descarga em *Lisboa-Santo Amaro*:

\\$70 × 11 × 3 × 5 115\$50

\\$60 × 11 × 2 × 3 39\$60

155\$10

188\$10

18\$81

206\$91

Arredondamento \$04

Total 2.878\$30

Nota-se que a designação de «Guindaste» dada à operação de descarga em Lisboa-Santo Amaro, não está bem, visto as operações que se fazem nas estações da Via Fluvial, de harmonia com as disposições constantes da página 192 das Instruções Complementares ao Livro E II, deverem sempre ser classificadas como carga ou descarga.

Salienta-se também, que embora no caso concreto apresentado se deve aplicar a doutrina do Art. 5.^o da Tarifa de Despesas Acessórias, não há que deduzir do preço estabelecido no mesmo Artigo a importância relativa à descarga prevista no Art.º 3.^o da mesma Tarifa.

P. n.º 927 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em regime de comboio especial, de Braga para Gaia, de 1 vagão com 35 fardos de papel velho inutilizado, prensado — 6.959 Kg. — e 8 fardos de trapo de algodão sujo, prensado — 2.044 Kg..

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

M. D. — 54 Km.

Carga principal — Tarifa Especial Interna n.º I — P. V.

Tabela 12, por 10.000 Kg.

Carga suplementar — Tarifa Geral — 4.^a classe

Carga principal

Preço 17\$05 × 10 170\$50

Aumento de 20% (A. P. 722) 34\$10

Manutenção 3\$50 × 10 35\$00

239\$60

Carga suplementar

Preço 2\$45 × 11 × 2,05 55\$25

Aumento de 20% (A. P. 722) 11\$05

66\$30

Adicional de 10% 6\$63

Manutenção 8\$00 × 2,05 16\$40

89\$33

Registo 1\$50

Arredondamento \$02

A transportar 330\$45

Transporte..... 330\$45

A. R. - 6 Km.

Tarifa Geral - 4.^a classe

Carga principal

Preço \$28 × 11 × 10	30\$80
Aumento de 20% (A. P. 722)	6\$16
	36\$96
Adicional de 10%	3\$70
Manutenção 3\$50 × 10	35\$00
	75\$66

Carga suplementar

Preço \$28 × 11 × 2,05	6\$32
Aumento de 20% (A. P. 722)	1\$27
	7\$59
Adicional de 10%	\$76
Manutenção 8\$00 × 2,05	16\$40
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	29\$75
	\$04
Total.....	435\$90

R.—O processo de taxa apresentado está errado no percurso da Antiga Rede.

Segue a discriminação da taxa como corresponde neste percurso:

A. R. - 6 Km.

Tarifa Geral - 4.^a classe — por 10.000 Kg.

Preço \$28 × 11 × 10	30\$80
Aumento de 20% (A. P. 722)	6\$16
	36\$96
Adicional de 10%	3\$70
Manutenção 3\$50 × 10	35\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$04
Total.....	80\$70

Chama-se a atenção do consultente para a doutrina do Art.º 97.^º da Tarifa Geral.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

29.^º Aditamento à Tarifa Geral (Passageiros) — Substitui a redacção dos Artigos 24.^º e 126.^º desta Tarifa.

34.^º Complemento à Tarifa de Camionagem — Transporte de mercadorias entre a estação de Moura e os Despachos Centrais de Sobral da Adiça e Amareleja, servindo também a povoação de Póvoa de S. Miguel.

Aviso ao Públíco A n.^º 900 — Transporte de mercadorias em veículos de tracção animal entre a estação e a vila de Crato.

Aviso ao Públíco A n.^º 901 — Estabelece regras a observar na entrega de remessas consignadas a determinadas entidades.

Aviso ao Públíco A n.^º 902 — Transporte de mercadorias entre a estação de Moura e os Despachos Centrais de Sobral da Adiça e Amareleja, servindo também a povoação de Póvoa de S. Miguel.

Carta-Impressa n.^º 87 — Distribuição da errata ao 17.^º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.^º 1 — Pequena Velocidade.

Aditamento n.^º 36 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas, entre as quais: castanha, louça de ferro, pez louro ou negro, resina de pinheiro em bruto, etc.

Aditamento n.^º 37 à Classificação Geral — Cria a rubrica «Vinho generoso ou licoroso nacional em vasilhame simples de madeira ou de ferro, ou em vagões-cubas ou cisternas».

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.^º 332 — Recomenda o rigoroso preenchimento das senhas, cartas de porte e duplicados de guias.

Carta-Impressa n.^º 404 — Relaciona os passes, cartões de identidade e anexos extraviados no mês de Março de 1946, e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.^º 405 — Chama a atenção para a falta de cuidado na manipulação dos gigos e malas com correspondência, pela parte do pessoal de trens e das estações.



A nossa casa

Visitas íntimas

As visitas íntimas escapam à etiqueta. Toda a ideia de obrigação é daí excluída; são visitas que se podem realizar a quase todas as horas com a certeza de que nunca se é importuno.

Há visitas que têm um lugar intermédio entre as visitas de cerimónia e as íntimas, e são o tipo de visita mundana.

Têm por fim exprimir a simpatia à pessoa que se estima, várias vezes por ano, todos os dois ou três meses, por exemplo, e em casa dos quais nos apresentamos no dia de recepção.

A regra absoluta é nunca fazer estas visitas antes das três horas.

De facto, esperam-se geralmente as cinco horas, salvo períodos de afluência, tais como o mês de Janeiro, em que o grande número de visitas impõe a cada um obrigações mais numerosas e imperiosas em cada dia.

Estas visitas devem ser retribuídas no prazo dum mês. Da sua regularidade nascem muitas vezes relações íntimas.

É costume, por ocasião de uma partida para férias ou para uma viagem, visitar as pessoas das nossas relações para lhes fazermos as nossas despedidas. A pessoa que recebe, formula votos de boa viagem e de feliz regresso, e, quando este regresso se dá, paga a visita da despedida fazendo uma visita de boas vindas.

O Casamento

O casamento só deve realizar-se quando os dois interessados se estimem sinceramente.

A caça ao marido por parte da menina ou da mãe da menina casadoira é tão antipática como a caça ao dote por parte do homem,

O casamento não deve ser encarado como uma *arrumação* para a mulher, nem como um meio de enriquecer para o homem.

O casamento é a base da família, e, como tal, a base da sociedade.

As mães não devem educar os filhos tendo únicamente em vista fazer-lhes adquirir conhecimentos superficiais e frívolos, que servirão para iludir aquele que tiver a desgraça de se lhes aproximar e de cair no laço.

A mãe não deve educar a filha para casar; deve educá-la para que ela seja mulher, em toda a nobre acepção desta palavra: mulher cônscia dos seus deveres e dos seus direitos, apta para ganhar a vida, apta para ser a companheira do homem, quer como filha, quer como irmã, quer como esposa ou como mãe.

Assim, devem dar às raparigas a maior soma possível de conhecimentos úteis e sólidos, que lhes imprimam individualidade, que lhes mostrem quanto é humilhante a caça ao marido.

A mulher é companheira natural do homem.

Pelo facto de ser mulher não vale mais nem menos do que ele. É a sua igual.

Completam-se um ao outro, têm ambos grandes deveres a cumprir para com a sociedade, para com a terra que lhes é pátria.

Os nossos figurinos



Calções abotoados aos lados

Pessoal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



José Miguel

Chefe de distrito



Deolindo Ribeiro

Carregador

Pelo Chefe do distrito n.º 22 (Abrantes), José Miguel, foi encontrado, em 1 de Abril findo, ao Km. 132,880 da linha de Leste um alfinete de ouro, do qual fez entrega ao Chefe da estação de Abrantes.

Pelo Carregador Deolindo Ribeiro foi encontrada a importância de 490\$00, em 2 de Maio findo, no cais da estação de Campanhã, da qual fez entrega ao Chefe da estação.

Exames

EXPLORAÇÃO

Agentes com cartão para Guarda-Freios de 2.ª classe:

Aprovados: Manuel Almeida Bastos, Silvestre Henriques, José da Silva Bárbara, João Miguel Correia, Fernando Santos Mendonça, Manuel de Jesus Carolino e Eduardo Inácio Godinho.

Guarda-Freios de 2.ª classe para Guarda-Freios de 1.ª classe:

Distintos: Joaquim Lopes Serrano, Amândio José Castilho, Joaquim Domingos e Diogo Alberto Pereira da Silva.

Aprovados: Eduardo Pereira, Arménio Ferreira Manano, Francisco Alcobia, Félix da Costa, Celestino Santos, José Vitor Januário, António Soares, José Inácio de Matos, António Lopes, Antonino Carvalho, António Henriques, Alfredo Nunes de Matos, José

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Artur R. Antunes Maia

Chefe de Repartição
Admitido como Praticante de escritório, em 1 de Abril de 1906.



Joaquim A. da Silva Vieira

Maquinista Fluvial
Admitido como Aprendiz, em 3 de Abril de 1906.



Manuel da Silva

Capataz de Manutenção Principal
Admitido como Limpador, em 6 de Abril de 1906.



Maria Inácia

Guarda de P. N.
Admitida como Guarda de P. N., em 18 de Junho de 1906.



Rosa Chedas

Guarda de P. N.
Admitida como Guarda de P. N., em 18 de Junho de 1906.

Louro, António Ribeiro da Silva, José Lopes Pancas, José Afonso, José Maria Carvalho, Manuel Leitão, António Gomes Aires, Agostinho Gama, António Augusto Simões Bugalho, João Castanheira Roque, Américo Martins Magro, José Rodrigues Júnior, Anícteo dos Santos Taborda, Agostinho de Sousa Faria, José Rodrigues Raposo, António Ribeiro, Jaime Teixeira, Manuel Alves de Castro, Luís Mendes de Vasconcelos, Júlio Pereira Mendonça, António Queiroz Esteves, José Maria Vilaça da Silva, Miguel Rodrigues, Joaquim Cardoso, Alberto José da Silva e Eduardo Ferreira.

Promoções

DIRECÇÃO GERAL

Em Março

Sub-Director: Eng.^o José Marques Pereira Barata.

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

Chefe de Secção: Francisco de Matos Figueiredo.

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Sub-Chefes de Serviço: Eng.^o José de Jesus Bressane Leite Perry de Sousa Gomes e João dos Santos Camarinhas.

Chefes de Repartição: Manuel da Silva Freitas, José Gaspar dos Santos e Carlos Ferreira Lobato.

Sub-Chefe de Repartição: José Manuel Sentinela.

Chefes de Secção: Joaquim Gonçalves de Oliveira, Armando Cristovão Lourenço e João Azevedo do Carmo.

Chefe de Escritório de 1.^a classe: Benjamim Ferraz de Melo.

Sub-Chefes de Escritório: António Hipólito Júnior e Francisco Maria Carapinha.

Sub-Inspectores de Contabilidade: Ludgero Duque Carraça e João Antunes.

Verificadores de Contabilidade: João Rodrigues Lopes e Gaspar Rodrigues Torres

Encarregado de Fabricante de Bilhetes: Rodrigo Gonçalves da Mota.

Chefe de Brigada de 1.^a classe: Belmiro Santana da Conceição.

Continuo de 2.^a classe: Francisco Miguel Ramos Xavier,

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

Chefe de Serviço: Gabriel Victor Berard.

Sub-Chefes de Serviço: Eng.^o Carlos Anjos Joyce Diniz, Eng.^o Manuel Maria da Luz da Silva Bruschi e Manuel Saraga Seabra.

Inspectores Principais: Lourenço da Costa, Manuel António Ferreira, Teodomiro António Rita e Francisco Marques Estaca Júnior.

Sub-Inspectores: José Caetano Ferreira Dias e Joaquim Teixeira.

Chefes de Repartição: António da Silva e Sousa e Delfim de Lemos.

Chefes de Secção: Américo Jorge Martins, Antero Gonçalves Ribeiro, José Maria Hermano Baptista, Arnaldo Gonçalves Amaral, Manuel Costa Rosa Montalvo, Carlos Cotafo Condeço, Arnaldo da Silva Mendes e Augusto Rodrigues Almeida Júnior.

Sub-Chefes de Escritório de 1.^a classe: Virgílio da Silva Rodrigues, Mário Norberto da Silva e António Maria da Costa.

Mestre de Oficina: António Gomes Júnior.

Sub-Chefe de Repartição: Silvério Alves.

Em Abril

Inspector: José da Silva Gaspar Júnior.

Chefes de Depósito: José Duarte e Amílcar Augusto Pires.

Sub-Chefes de Depósito: Joaquim Martins, Frederico Martins e Manuel da Silva Neves.

Chefes de Maquinistas: José Pereira Farinha e Carlos Marques.

Vigilantes: Raimundo António de Sousa, Alberto Pinto, Manuel Joaquim Patrício, António dos Santos, Manuel Pinto Soares Júnior, Alfredo Ferreira, Francisco Pereira da Cunha e Eduardo Ferreira de Almeida.

Maquinistas Principais: Aníbal Tavares Frade, João António, António Guerreiro e Joaquim Geraldo Lopes Júnior.

Maquinistas de 1.^a classe: Eduardo de Aguiar, Alfredo dos Santos, António Moisés, Manuel Coelho, Jacinto Rodrigues Horta, João Baptista Ferreira, Clemente Pereira Simões e José Vieira Pinto.

Maquinistas de 2.^a classe: José Maria Ferreira, Mário Augusto Moreira, José Machado Cabrita, Manuel dos Santos Barroso, Martinho Jacinto Pires, António da Saúde Furtado, Joaquim de Sousa, José de Carvalho, José Pedro Barroso, Paculdino Luís, José Gomes Militão, Jaime Ferreira, Aires Simões, Júlio Ribeiro, João Vergamota, Emílio Lara, Cristovam José Rita, Celestino Simões, João Godinho, Serafim Marques e Ernesto Rodrigues.

Maquinistas de 3.^a classe: Ilídio dos Santos, Eugénio Duarte Mendes, Joaquim Ferreira Maxi-

miano, Agostinho de Almeida Matos, Alfredo Duarte Azevedo, Celestino Alves da Silva, João Baptista Roque, Francisco da Silva Lino, António Simões, Francisco Mota, José Simões, António dos Santos Lapeiro, David Fernandes Mestre, Eduardo Pereira, Evaristo Rodrigues, José dos Santos, José António Rodrigues, Manuel Cipriano, Carlos Augusto das Neves, Sérgio Fontes, António Rodrigues dos Santos, Manuel Pinto Soares, Manuel Gonzales Mosquera Alves, César Guedes dos Santos, Alexandre Pereira, Joaquim Aleixo Júnior, Manuel da Silva, Idálio Alves dos Reis, José Rodrigues Ferreira, Alfredo da Silva Santos e António Lopes.

Fogueiros de Máquinas Fixas: António dos Santos Penin, José Joaquim Raimundo, José Pinto Patelas e João Alegria Subtil.

Capataz de Manutenção de 1.^a classe: Manuel Martins.

Capatazes de Manutenção de 2.^a classe: Ave-
lino Luís da Silva, Francisco José da Silva, Domingos Carromeu Nogueira, António Maria Tanchão, Salvador José Angelino, Quintino Romão, António Bonifácio Soares, António Guerreiro da Angela, António Matias Vasques, José Luís Adolfo, Manuel António Pereira, João Silvestre Martins e Manuel Guerreiro.

VIA E OBRAS

Em Abril

Chefe de Escritório de 3.^a classe: Alfredo dos Santos Diogo.

Escrivário: Joaquim Lopes Quedas.

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

Serventes do Depósito de Impressos: Alberto Jorge Dias Rolo e Manuel dos Santos Andrade.

SERVIÇO DO CONTENCIOSO

Em Março

Advogado, Adjunto ao Chefe do Serviço do Contencioso: Dr. António José Roque de Pinho de Oliveira Monteiro.

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Abril

Médico Substituto da Inspecção do Entroncamento: Dr. Manuel Novais Gonçalves.

Médico Especialista de Urologia em Coimbra: Dr. Alexandre Leite da Silva.

Médico da 3.^a Sub-secção da 36.^a Secção, Braga: Dr. José Alberto da Cruz.

Médico da 2.^a Sub-secção da 41.^a Secção: Dr. Agostinho de Serpa Pinto Monteiro.

Médico da 19.^a Secção, Valênciaria de Alcântara: Dr. Alfonso Rodrigues Rebollo.

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Serventes de Escritório: António Cândido Malietas, José Mota e Fernando Alves Belo.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Fevereiro

Empregado de 3.^a classe: Renato Manuel Soares.

Em Abril

Engenheiro Ajudante: Eng.º Basílio Alberto Lencastre da Veiga.

Empregados de 3.^a classe: Filipe Ferreira Purgatório, António Gameiro dos Santos e Joaquim dos Santos Silva.

Escrivários: Tomás Lavoura Candeias e Albino Francisco Duarte.

Fogueiros de 2.^a classe: Álvaro Fernandes Manito, Mário Correia Leal, Agostinho Augusto, José dos Santos Sobreira, Manuel Lopes dos Santos, Eduardo Pires, Silvírio Marques, Abílio Vieira Duarte, José de Oliveira Marques, Diamantino Pereira Peiriço, António Rodrigues, Manuel Lopes Franco, Manuel Monteiro Girão, Virgílio Vicente, Joaquim Nunes Barbosa Pinhão, António Francisco Monteiro, Manuel Joaquim Pereira Monteiro, Augusto Teixeira, António Teixeira da Silva, Manuel Ferreira da Silva, José Primo de Oliveira, António da Costa e Silva, José

/ / É a educação / /

que torna o homem verdadeiramente humano.

Joaquim Moreira Dias, Manuel Martins de Miranda, Manuel Ferreira de Sousa Carneiro, Duarte Gonçalves, Amaro Gonçalves Amorim, Manuel Moreira Sales Gomes, Domingos Pereira Gonçalves, Joaquim Manuel Serafim, Jorge José Cerqueira, Cipriano Augusto Mendonça Júnior, Manuel Joaquim Guerreiro, Libório Augusto de Mira, António Coelho e Amândio Faustino Nascimento.

Serventes de Armazém: Manuel Marques, Higino de Brito André, Albino de Sousa, Augusto de Sousa e Alexandre de Oliveira Lourenço.

VIA E OBRAS

Em Outubro de 1945

Guardas de P. N.: Zulmira de Araujo Camposinhos e Maria Rosa Taborda.

Em Dezembro de 1945

Assentador: Jesuino António de Sousa.

Em Abril

Adido Técnico Ajudante: João António Lopes Domingos.

Guarda de P. N.: Lúcia Maria Vilela Serrano.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Para:

Inspector Principal: o Chefe de Escritório Principal, Vidal Salvador de Castro Bizarro.

Serventes de Escritório: o Servente de Oficina, Joaquim Serra Pereira e o Carregador, João Carrolo Ribeiro.

Em Abril

Para:

Empregados de 3.^a classe: os Escriturários, António Gameiro dos Santos e Jaime Lemos dos Santos Reis e o Operário ajudante, Joaquim dos Santos Silva.

Reformas

Em Abril

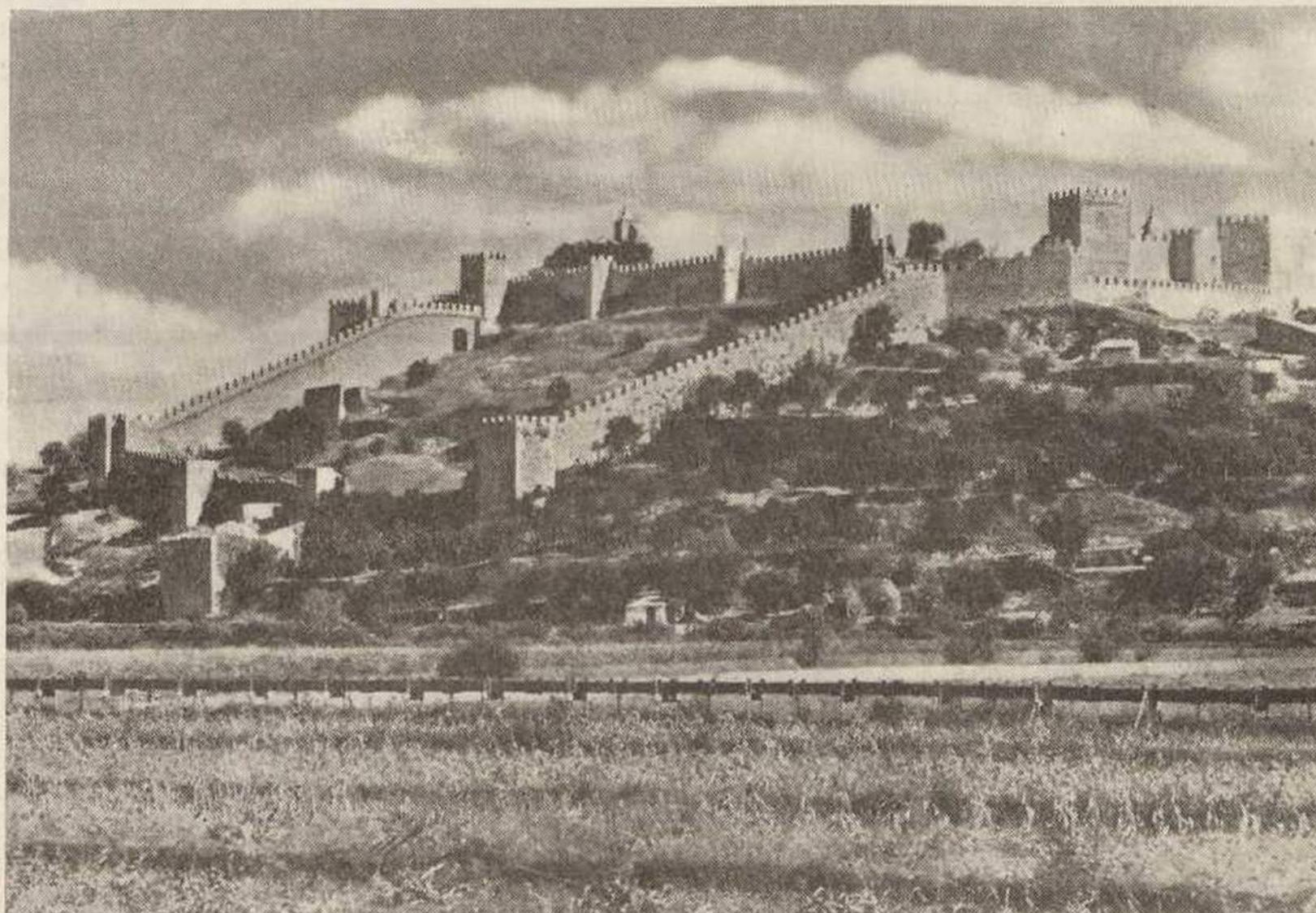
EXPLORAÇÃO

Manuel de Azevedo, Fiel de 1.^a classe, de Campanhã.

Joaquim Silvério, Conferente de Lisboa P..

Sebastião Pinheiro, Revisor Principal, da 3.^a Circunscrição.

Francisco Pereira Figueiredo, Revisor de 3.^a classe, de Lisboa.



O Castelo de Montemor-o-Velho

António dos Reis Júnior, Condutor de 2.^a classe, da 1.^a Circuncrição.

José Mano Agostinho, Guarda-Freios de 1.^a classe, da 2.^a Circuncrição.

Manuel Simões da Costa, Guarda-Freios de 2.^a classe, da 1.^a Circuncrição.

Augusto Regadas, Capataz de 2.^a classe, de Espinho.

António Machado Júnior, Agulheiro de 3.^a classe, de Cela.

Pedro Churro Robalo, Faroleiro, de Lisboa P..

Manuel Joaquim de Sá, Guarda de estação, de Campanhã.

João Lopes Monteiro, Guarda de estação, de Lisboa P..

Jaime Marcelino Sequeira, Carregador, de Lisboa P..

MATERIAL E TRACÇÃO

Ernesto Duarte e Silva, Chefe de Depósito.

José da Costa, Maquinista de 1.^a classe.

Henrique Alves, Maquinista de 3.^a classe.

Aníbal Augusto Baptista, Capataz de Manutenção de 2.^a classe.

João de Almeida, Limpador.

VIA E OBRAS

Francisco Ribeiro, Guarda-Fios de 1.^a classe, II.^a Cantão, Abrantes.

José de Matos Machado, Chefe do distrito n.º 118, Fratel.

Miguel Gonçalves, Sub-Chefe do distrito n.º 40, Vale do Pêso.

Silvestre Benigno, Sub-Chefe do distrito n.º 6/5.^a, Amieira.

Lino de Oliveira, Assentador do distrito n.º 416, S. Pedro da Torre.

Falecimentos

Em Abril

EXPLORAÇÃO

† *Carlos Carrilho Baptista*, Factor de 2.^a classe, de Esmoriz.

Admitido como Praticante de Factor em 1 de Dezembro de 1929, foi nomeado Aspirante em 1 de Outubro de 1930 e Factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1933, tendo sido finalmente promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1943.

† *Luis Ferreira*, Engatador, de Entroncamento.

Nomeado Carregador em 21 de Setembro de 1920, passou a Engatador em 21 de Julho de 1924.

† *Anacleto Carlos*, Guarda de estação, de Alcântara Terra.

Nomeado Carregador em 17 de Novembro de 1910, passou a Guarda de estação em 21 de Outubro de 1922.

† *José Couto Soares*, Carregador, de Lisboa P..

Admitido como Carregador suplementar em 6 de Dezembro de 1937, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Novembro de 1943.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Carlos dos Santos Ferreira*, Chefe de Secção dos Serviços Gerais.

Admitido ao Serviço em 2 de Março de 1912 como Praticante de Escritório, foi nomeado Amanuense de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1916 e promovido a Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1937.

† *Victorino Rocha de Almeida*, Limpador no Depósito de Máquinas de Campanhã.

Admitido ao Serviço em 5 de Novembro de 1920 como Limpador eventual, ingressou no quadro em 8 de Outubro de 1921 com a mesma categoria.



† *Carlos dos Santos Ferreira*
Chefe de Secção



† *Carlos Carrilho Baptista*
Factor de 2.^a classe



† *Luis Ferreira*
Engatador

preço do metro de fazenda de duas peças que estavam em exposição.

Acude, solícito, o alfaiate que elucida o provável cliente:
— Esta fazenda, como vê, é de muito melhor qualidade do que a outra; no entanto, os preços diferem apenas de 98\$00 escudos. E prosseguiu: — Com umas calças e um casaco feitos de qualquer dos dois padrões vai muito bem um colete de fantasia, de bom fabrico e excelente apresentação, como os que tem aqui ao lado, à escolha.

Se preferir esta, a azul, fica-lhe cada metro, com o colete, pelo dobro do preço do metro da castanha; se optar pela castanha, com o colete, custar-lhe-á cada metro o triplo do preço do metro da outra.

Não há nada mais barato, concluiu o alfaiate.

Para tornar a vender, rematou o cliente... e foi-se embora.

Afinal, quanto custava a fazenda azul e a castanha, e qual era o preço do colete?

* * *

Aferesadas⁽¹⁾ — (2-1):

7 — Nada há igual sobre a terra e a ação do tempo tudo transforma.

8 — A experiência por que se passe é a mais salutar lição da vida.

9 — Mais vale dinheiro certo que compromisso de homem recto.

10 — A fama dos outros não me orgulha a mim.

11 — Menos receio a morte, que a compaixão que ela origina.

12 — O dinheiro, esse fruto ideal da ambição do homem, é um dos grandes males da humanidade.

13 — A consideração é a única medida de grandeza incomensurável que se aplica a tudo, até ao que não presta.

14 — A vivacidade é, na aparência, um sintoma de boa saúde.

15 — Se, de vagar se vai ao longe, não é preciso correr muito para progredir.

(1) A «aférese» suprime uma letra ou silaba no princípio da palavra. A supressão silábica serve de molde à chadra «Aferesada». O sinónimo do 2º conceito obtém-se, pois, eliminando a sílaba inicial do 1º (v. g.: — Damão — mão).

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Junho de 1946

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil kg.	4\$50	Massas cortadas: Macarrão e Macarronete — Córadas kg.	5\$30	Queijo tipo flamengo kg.	24\$00
Açúcar de 1. ^a "	4\$80	Massinhas: Cotovelos, colovelhos, miosotis, pevides, etc — Córadas kg.	5\$70	» da serra "	24\$00
Azeite extra lit.	10\$80	Meadas: Aletria, macarrão e macarronete — Córado. kg.	5\$90	Sabão amêndoа "	1\$60
» fino "	10\$30	Meadas brancas a granel "	7\$80	» Offenbach "	4\$40
Bacalhau Inglês kg.	variável	Massas cortadas, massinhas e meadas: branca a granel kg.	7\$60	Sal lit.	540
» Nacional "	"	Em pacotes celofane "	8\$60	Toucinho kg.	14\$90
Batata "	"	Bambus: Esparguete, macarrão e macarronete — Córadas, pacote celofane kg.	9\$60	Vinagre lit.	2\$50
Carvão de sôbro "	4\$05	Ovos dúz.	variável	Vinho branco "	1\$80
Cebolas "	variável	Presunto kg.	24\$00	Vinho tinto "	1\$80
Chouriço de carne "	31\$00			Vinho branco (em Campanhã) "	2\$30
Feijão Colonial lit.	4\$35			Vinho tinto (em Gaia e Campanhã) "	2\$20
Continental:					
Feijão branco miúdo "	6\$40				
» frade. lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80				
Lenha kg.	540				
Manteiga "	33\$00				

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 d'este 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 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.).