

BÔ C.P. OFICIAIS DA PROFISSÃO

5.º ANO - N.º 52 - OUTUBRO DE 1960

BOLETIM DA C. P.

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

Problemas recreativos

QUADRO DE DISTINÇÃO

Cagliostro, 10 votos — Produção n.º 12

QUADRO DE HONRA

Terco, Mefistófeles, Britabrantes, Cagliostro, Costasilva,
Novata, Mago, Joluso, Sancho Pança, Bocarro, Xaque,
Tupin e M. D. Coelho.

QUADRO DE MÉRITO

Roldão (19), Zé Sabino (14).

Soluções do n.º 50

1—Cístico-cisco, 2—Peralta-peta, 3—Antojo-anjo,
4—Taboca-taca, 5—Recolho-relho, 6—Poesia, 7—
Sereno ou Plácido, 8—África-Áfrico, 9—Sabino-Sa-
bina, 10—Instituta, instituto, 11—Bugio-bugia, 12—
A mulher e a lima a mais lisa, 13—Abater, 14—
Tarasca, 15—Violino, 16—Carapulo, 17—Nógado,
18—Trovador, 19—Cota, bota, fota, nota, 20—Ca-
rola, 21—Raspa-raspão, 22—Balda-baldão, 23—
Vara-varão.

Charadas sincopadas

1—3-*O militar não recebeu o salário dos militares?* — 2.
Roldão

2—3-Conheço um maluco que tem pé de animal — 2.
Roldão

3—3-É prejudicial a quem trabalha, a visita de um estranho — 2.
Britabrantes

4—3-Foi na cordilheira escavada que encontrei esta «espécie de castanha medicinal» — 2.
M. D. Coelho

5—3-É justo que te ofereça esta maravilhosa pedra — 2.
Cagliostro

6—3-Nos combóios é limitado o número de lugares e o seu preço é fixo — 2.
Joluso

Charadas duplas

7—O cortesão quando era recebido pela magestade, ia sempre de côche da sua residência ao paço real — 2.

M. D. Coelho

8—Esta «ave da Beira» é muito escura — 3.

Anrasil

9—Parece uma pessoa inexperiente e é um esperto-lhão! — 3.
Terceo

10—Não ha relações de sociedade no trato ilícito entre pessoas de sexo diverso — 4.
Xaque

11—Quem sofre, tem o aspecto tristonho e melancolíaco — 3.
Bocarro

12—No Dia de Reis apaixonei-me por uma «mulher» — 5.
Joluso

13—Só consegui desenhar este «gênero de aves pernaltas» depois de fazer muitos gatafunhos — 4.
Sancho Pança

14—Enigma tipográfico

K K K

Sancho Pança

15—



mefistoféles
sesão

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: O futuro dos Caminhos de Ferro na América do Norte. — Remodelação da estação de Pinhal Novo. O futuro edifício de passageiros. — Ligações e velocidades em caminho de ferro. — Notas de Arte. — Consultas e Documentos. — Combóio... ou automóvel? — Curiosidades estatísticas. — Pessoal.

O futuro dos Caminhos de Ferro na América do Norte

Por ser interessante saber como se pensa na América do Norte acerca da crise que ali, como em toda a parte, os caminhos de ferro estão atravessando, vamos resumir um artigo devido à pena de Sir Henry W. Thoraton, Presidente do Conselho de Administração da importante companhia de caminhos de ferro «Canadian National Railways».

TODA a gente, presentemente, está envolvida em crepes os caminhos de ferro. É possível que, a-pesar-de tudo, isto seja uma esperançosa promessa de que, na América do Norte, as suas artérias de transporte não venham a sofrer de esclorose completa.

Quando um doente de tão vastas dimensões está em perigo, urge que alguém lhe acuda. Esse «alguém» deve ser o próprio doente, os seus amigos e até seus inimigos.

O que seria da América se viessem a faltar-lhe os seus caminhos de ferro?

Para preencher uma tal lacuna não bastariam os caminhões, nem os aeroplanos, nem o tráfego fluvial. É na deslocação rápida e perfeitamente

coordenada de grandes massas dos produtos essenciais á vida, que reside a prosperidade dum País, e é aos caminhos de ferro que compete instituir e manter semelhantes facilidades.

Quantos caminhões, automóveis, aeroplanos e outros meios de transporte seriam necessários empregar para substituir os serviços ferro-viários?

Poderei dar a impressão de que estou lamentando a sorte dos caminhos de ferro, tendo apenas em vista a minha situação de elemento pertencente ao organismo ferro-viário. Apressem-me, porém, a corrigir essa impressão. Os caminhos de ferro estão em crise; ninguém o nega. Uma parte desta crise provem da depres-

são económica mundial. Uma outra parte provém da expansão que últimamente tem tido a concorrência feita pelo tráfego de caminhões por estrada, tráfego este mal regulamentado e mantido quase sempre sem responsabilidade pelos serviços que oferece.

Outro factor que contribui para a crise, resulta da apatia geral do Públíco, que não se tem apercebido de que os prejuízos dos caminhos de ferro redundam em prejuízos para o próprio País.

Todos estes obstáculos são de uma grande dificuldade para vencer. No entanto, seria menos honesto da minha parte, não afirmar também que uma das causas das presentes dificuldades dos caminhos de ferro reside nos próprios caminhos de ferro. Um médico interroga geralmente o seu doente acerca das prováveis causas determinantes da sua doença. O mesmo diagnóstico deverá ser feito, se quizermos abordar, francamente, o estado mórbido em que os caminhos de ferro se debatem.

Verifica-se, antes de mais nada, que os caminhões e *omnibus* percorrem velozmente as estradas, na convicção absoluta de que estão fazendo uma concorrência leal aos caminhos de ferro. A verdade, porém, é que, na maioria dos casos, essa concorrência está contribuindo para a ruína da indústria nacional dos transportes. As companhias de caminhos de ferro têm estado a gastar dinheiro — ou, pelo menos, enquanto puderam, gastaram-no — num esforço desesperado para fazer concorrência aos caminhões, não fazendo porém mais do que concorrência entre si próprias. Os caminhos de ferro não têm combatido os seus competidores de rodas pneumáticas, têm-se guerreado uns aos outros.

Em alguns casos as empresas de caminhagem fazem o transporte de mercadorias mais rápida e economicamente do que os caminhos de ferro. Mas esse transporte é auxiliado por um sistema subsidiário encapotado.

As licenças e contribuições pagas hoje pelo transporte automóvel não estão em proporção com o que esse transporte vem a custar ao Públíco, que contribui para a conservação das estradas.

Uma grande parte das importâncias gasta na reparação de estradas, tornada necessária

pelo dano causado pelos caminhões e caminhetas, nunca chega a ser cobrada pelas quantias provenientes de licenças e contribuições em que êsses veículos são colectados.

Mas alguém terá de pagar a conta: — o contribuinte. Poderá esta asserção parecer um ataque ao veículo automóvel, mas não o é.

Creio que o transporte ideal do futuro será uma combinação do automóvel e do carril, em que cada um destes meios de transporte desempenhará a função vital que lhe compete. O caminhão e o *omnibus* esmagaram a tradição. Os caminhos de ferro terão de fazer outro tanto.

Poderá ser que um dia os caminhos de ferro, libertados da tradição, peçam aos construtores de automóveis a modificação dos seus planos, e trabalhar na construção de uma máquina que possa circular tanto sobre estradas como sobre os carris. Alguma cousa já se tem feito neste sentido.

Uma caminheta tem de se sujeitar aos regulamentos de trânsito de ruas e de estradas. Uma caminheta rolando sobre carris não terá de contender com nenhuma destas demoras e inconvenientes.

Neste momento, a França está estudando a possibilidade de adoptar um veículo semelhante às caminhetas nas suas rôdes ferro-viárias.

As empresas de caminhos de ferro americanas e canadianas não fôram neste particular além de uma ou outra experiência ocasional. Temos, no entanto, uma prova prática das possibilidades deste meio de locomoção, por exemplo: — quando se procede aos trabalhos de construção de uma linha, uma das primeiras coisas que fazemos é aplicar rodas com verdugo ao fixe e caixa de um automóvel velho, e coloca-lo sobre os carris.

Têm-se obtido resultados surpreendentes com êstes veículos; transportam-se cargas muito superiores ás que seria possível transportar numa estrada, e as velocidades atingidas vão muito além das que seriam possíveis com locomotivas vulgares, e com maior segurança nas linhas em construção, ainda não definitivamente assentadas. É à tradição, que preocupa tanto os caminhos de ferro como qualquer outra espécie de negócio, que se deve o não se ter ainda feito estudos mais profundos.

neste campo. Chegou, porém, o momento em que a tradição se divide em duas partes:—o orgulho do passado, e a incerteza do futuro.

A prosperidade dos negócios, assim como a das famílias, é prejudicada pela rotina. O que convinha ao avô pode já não convir ao neto; as condições de vida que justificavam a razão de ser das acções e métodos seguidos pelo avô já mudaram.

Já me referi à urgente necessidade de uma legislação referente ao tráfego de veículos em estradas. Essa legislação deverá estabelecer um imposto sobre cada veículo, proporcional ao uso que êsses veículos fizerem das estradas. A largura, altura, peso e velocidade dos veículos de carreiras deveriam ser limitados, por forma a garantir a segurança dos outros veículos que se sirvam da estrada.

Os condutores de veículos de carreira deveriam estar sujeitos às mesmas restrições relativamente a conduta, aptidão física e mental, a que são submetidos os condutores de caminhos de ferro; não há razão nenhuma para que um motorista, conduzindo uma caminheta pujada de passageiros, não tenha as mesmas responsabilidades, restrições e obrigações, de velar pela segurança dos passageiros que um maquinista de caminhos de ferro.

Deveriam também ser estabelecidas as carreiras consoante as vantagens económicas de cada sistema: carreiras curtas para as caminhetas, e carreiras de longo curso para os caminhos de ferro.

Quando isso se fizer, julgo que assentarão em bases razoáveis as relações entre os caminhos de ferro e as estradas, ambas prestando

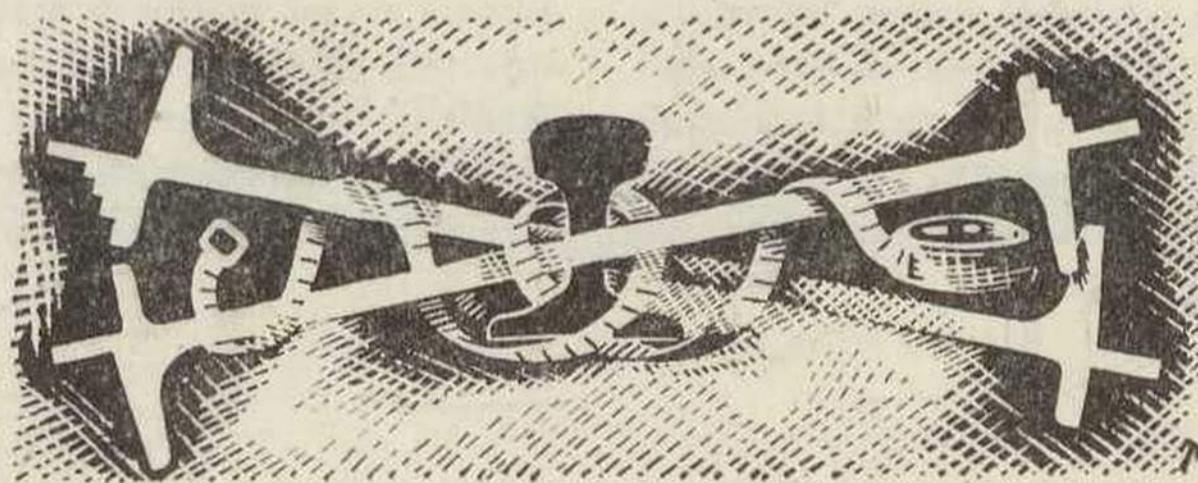
o seu concurso e ambas fazendo lucros. No entanto, se bem que uma tal legislação seja necessária, também é certo que os caminhos de ferro deveriam adoptar uma legislação própria, interna, para seu uso.

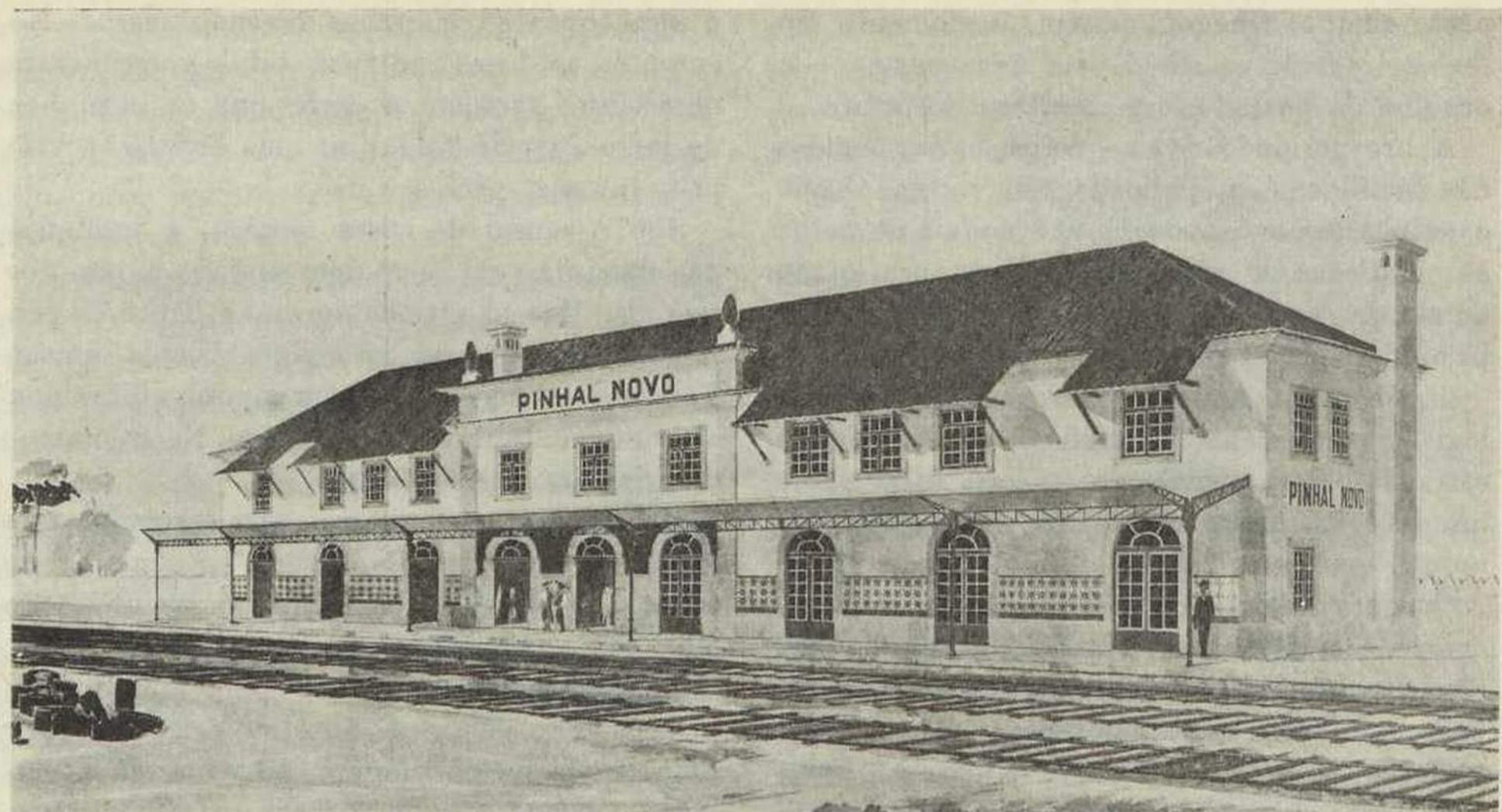
Sob o ponto de vista técnico, a indústria dos caminhos de ferro tem andado a par dos tempos. Mas chegamos agora ao ponto de termos de ultrapassar as exigências da época. Temos de enveredar por um caminho diferente, absolutamente novo e engenhoso. Necessitamos de criar amizades.

Um caminho de ferro, atravessando uma povoação e servindo-a, deveria ser considerado como o benefício mais popular dessa povoação mas, no geral, sucede justamente o contrário.

Tenho esperanças que no combóio do futuro, o passageiro não sentirá mais o desejo de abrir uma janela da carruagem. Não haverá necessidade disso; o ar será puro e fresco, a carruagem será devidamente aquecida no inverno, sem que a atmosfera abafe, e fresca no verão sem nela penetrar o pó da estrada ou a poeira do carvão.

Á parte isto, tenho a dizer que os compartimentos do «Pullman» dos nossos dias, se não são confortáveis, não é por falta de consideração pelo Públido; foi o melhor que pudemos fazer; quando alguém inventar uma carruagem-cama que seja absolutamente perfeita, terá muito trabalho em se vêr livre dos directores de todas as companhias de caminhos de ferro, que o desejarão felicitar. O compartimento leito privativo, já é um passo em frente. Mas é necessário que haja, e haverá, novos melhoramentos.





Remodelação da estação de Pinhal Novo O futuro edifício de passageiros

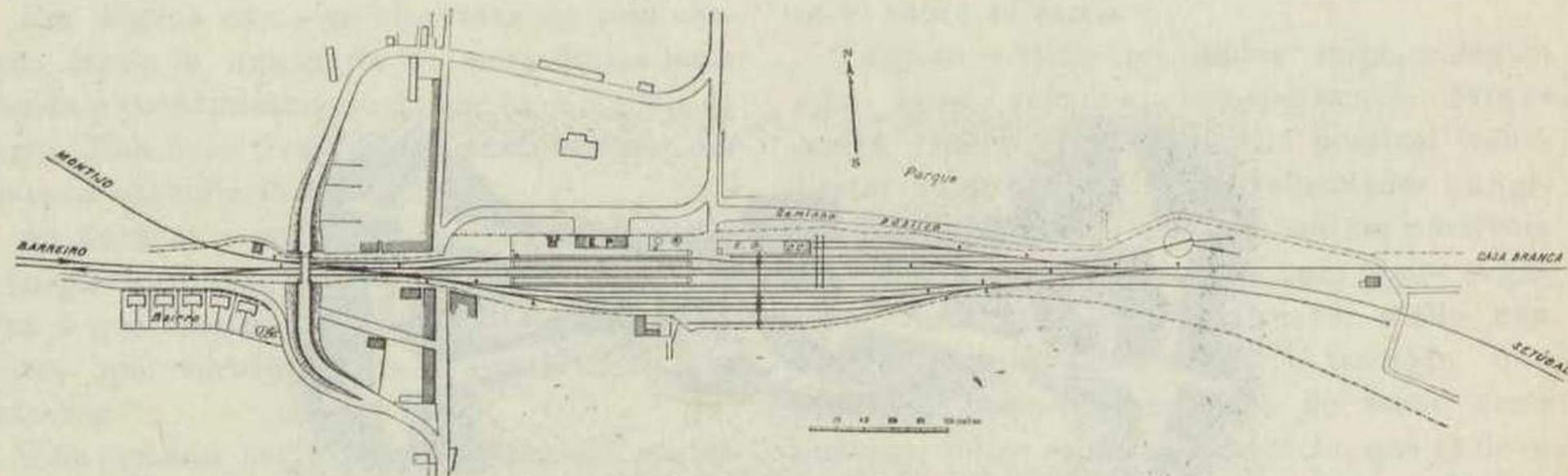
Pelo Sr. Eng.^o Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

PROJECTOU a Companhia modificar lógica e racionalmente a velha estação de Pinhal Novo.

A execução dos respectivos trabalhos que já se encontra adjudicada a uma emprêsa construtora, será levada a efeito por fases sucessivas durante as quais se terá sempre em atenção não prejudicar o tráfego nem portanto, a circulação dos combóios.

Como parte essencial da modernização proposta figura um novo edifício de passageiros, localizado conforme se observa na planta junta, o qual foi estudado com a amplidão suficiente de forma a obedecer não só aos melhores preceitos construtivos, higiénicos e económicos mas também à comodidade dos passageiros e boas instalações de serviço.

Conseguiu-se satisfazer tôdas as exigências



Planta da futura estação de Pinhal Novo

agrupando os compartimentos indispensáveis dentro duma área construída de trinta e oito metros de comprimento por 9^m,40 de largura.

Na parte central do prédio, francamente marcada em alçado, abrem-se três amplas portas que atraem inequivocavelmente a atenção do Público e lhe indicam e permitem o ingresso no espaçoso vestíbulo onde as pessoas que

e dois quartos independentes destinados a serem ocupados por agentes solteiros.

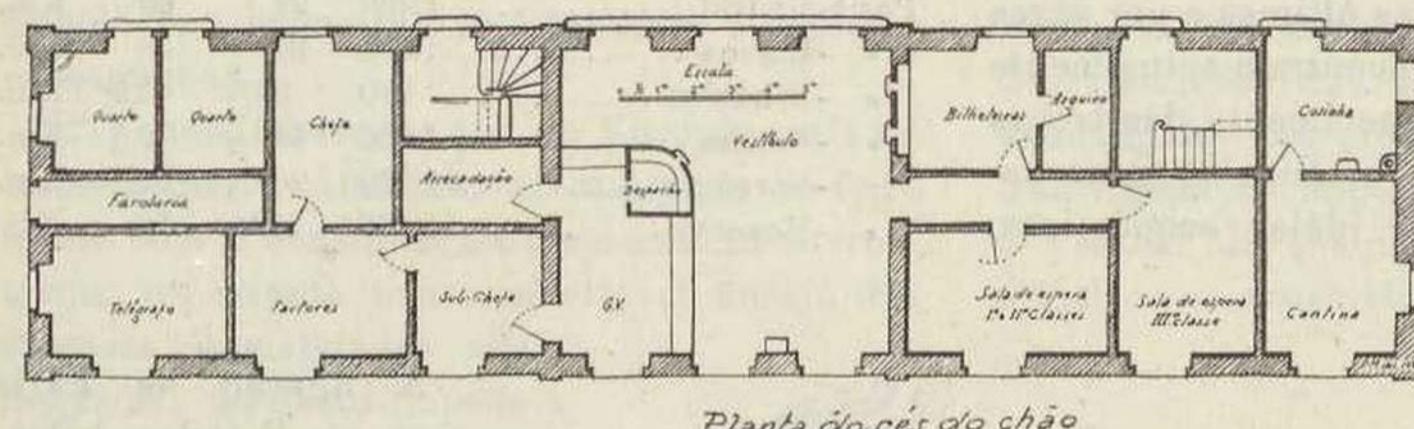
Na parte oposta a esta, e dela separada pelo vestíbulo, estabelecer-se-ão a cantina e respetiva cozinha, as já faladas salas de espera e a bilheteira com seu arquivo anexo.

Para dar mais imponência ao edifício e satisfazer ao mesmo tempo a imprescindível

necessidade de bem alojar o pessoal graduado da estação contou-se no projecto com um primeiro andar que se dividiu em quatro moradias respectivamente com dois, cinco, seis e sete amplos comparti-

mentos que correspondem plenamente a todas as condições impostas pelas leis e regulamentos vigentes.

O carácter arquitectónico do exterior do edifício apresenta a máxima sobriedade ornamental que no entanto não deixa de salientar,



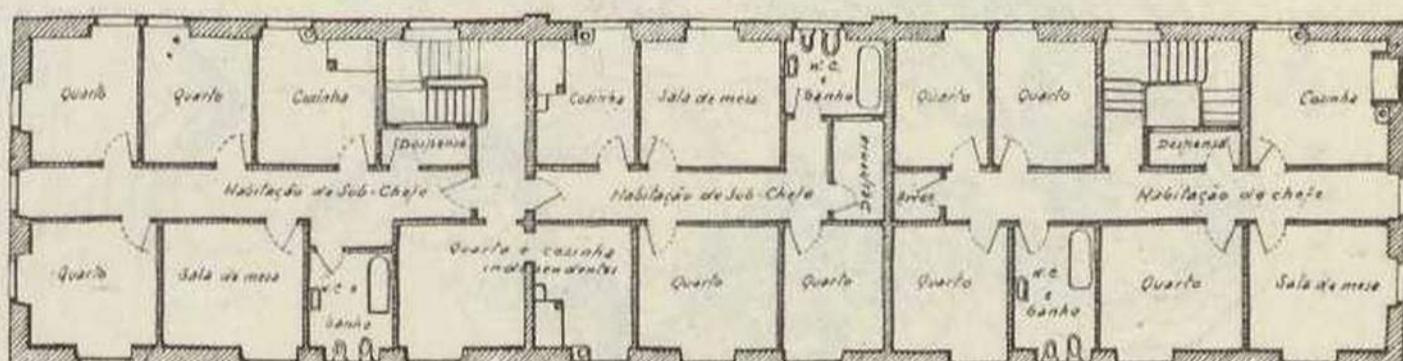
Planta do rés do chão

desejem utilizar o caminho de ferro como meio de transporte, tomarão contacto com os primeiros serviços ferro-viários: bilheteira e despacho de bagagens.

Depois de se ter munido do indispensável bilhete, o passageiro transitará, através dum corredor situado no eixo da construção, para as salas de espera donde terá acesso directo às plataformas, das quais a mais larga é coberta e está anexa ao edifício.

A saída dos viajantes, que se destinam a Pinhal Novo, far-se-á pelas duas portas que estabelecem a comunicação entre a plataforma e o vestíbulo.

As instalações para o serviço foram arrumadas no corpo do edifício do lado de Barreiro. Ali se encontram os gabinetes para o Chefe, para o Sub-chefe, para os factores, para o telegrafo e telefones, a farolaria, uma arrecadação



Planta do 1º andar

como convém, o seu aspecto regional a que os quadros e silhares de azulejos e os alpendres imprimem um cunho inconfundivelmente meridional ao mesmo tempo que lhe comunicam uma nota de cor, frescura e garridice que tão agradável é de encontrar por toda a parte e mormente em edifícios públicos situados em países de clima quente como o nosso.

Ligações e velocidades em caminho de ferro

NAS relações internacionais, o caminho de ferro desempenha ainda hoje um papel preponderante, tornando possíveis e rápidas as grandes correntes de pessoas e de mercadorias. E se bem que estas últimas e por vezes mesmo as primeiras, se encontrem actualmente depauperadas pelo enfraquecimento das trocas internacionais, devido ao estreito egoísmo nacionalista dominante nas ideias económicas,

$6^{\text{h}} \frac{3}{4}$, citaremos as seguintes, por serem as principais:

Ligações	Extensão Km.	Duração horas	Veloc. comercial horária
Paris-Madrid	1.455	22	66 Km.
» -Lisboa	1.893	32	58 Km.
» -Bruxelas	310	3 $\frac{1}{2}$	90,5 Km.
» -Berlim	1.056	14 $\frac{1}{2}$	72,5 Km.
» -Varsóvia	1.640	26 $\frac{1}{4}$	62 Km.
» -Moscovo	2.932	58 $\frac{1}{4}$	50 Km.



A ligação ferro-viária Lisboa-Moscovo

não deixa de ser interessante conhecer quais as principais ligações ferroviárias internacionais e a forma como são efectuadas.

Se começarmos pela Europa, notaremos que é Paris o principal centro de irradiação; e assim, se puzermos de parte, por não ser exclusivamente ferro-viária, a ligação de Paris a Londres, que a fazer-se por Calais e Douvres (464 Km., dos quais 43 Km. por mar), dura

A ligação de Paris com os Estados balcânicos, que até há pouco era realizado pelo «Expresso do Oriente», cujo percurso incluía a passagem por Munich e Viena, é hoje feita por Milão e Iugo-Eslávia.

De Paris a Milão há 3 itinerários. O mais longo, mas mais rápido, é por Basileia e pelo S. Gothard, trajecto a que correspondem 934 Km.

São estes 934 Km. percorridos em 14^h 20^m, do que resulta uma velocidade média de 65,2 Km./h.

Passando ao continente americano, notamos em geral velocidades superiores às da Europa. Assim:

Ligações	Extensão Km.	Duração horas	Veloc. comercial horária
Montreal-Chicago	1.365	18	77 Km.
» -Vancouver.....	4.713	96	49 Km.
Toronto-Vancouver	4.471	92	49 Km.
Montreal-Toronto.....	537	6	89,6 Km.
Nova-York-Chicago	1.575	18	87,5 Km.
Nova-York-S. Francisco..	5.205	75 $\frac{1}{2}$	69 Km.
Buenos Aires-Valparaiso..	1.457	34 $\frac{1}{2}$	42 Km.

Esta última, de tão fraca velocidade, por ter de atravessar a cordilheira dos Andes, chegando a atingir 3.260 metros de altitude (a Serra da Estréla tem cerca de 2.000 metros), está actualmente sujeita a grandes contingências, tendo chegado mesmo a paralisar, por absoluta falta de tráfego.

Comparando as velocidades atingidas na América com as da Europa, notamos que algumas das primeiras são bastante superiores às segundas.

E' preciso observar que na Europa, mais retalhada que a América, os caminhos de ferro lutam com o constante atravessamento de fronteiras, e portanto com o inevitável cortejo das morosas formalidades alfandegárias; tal facto impede a desejável rapidez dos rápidos internacionais europeus, embora estes sejam menos pesados que os seus equivalentes americanos (os rápidos franceses têm 350 a 600 Ton., ao passo que os americanos atingem de 600 a 900 Ton.).

Os outros continentes, Ásia, África e Austrália já são menos interessantes sob este ponto de vista.

Na Ásia, os caminhos de ferro mais rápidos são os do Japão. O percurso Tokio-Kobe, com 601 Km., é feito em 9 horas, ou seja a 67 Km/h; o de Tokio a Nagasaki, com 1.412 Km., em 26 $\frac{1}{2}$ horas, a que correspondem 53 Km/h.

O mais importante transcontinental, que liga Moscovo a Vladivostock, chamado transsiberiano, com uma extensão de 8.436 Km., é percorrido em 200 horas, a que corresponde uma velocidade de 42 Km/h.

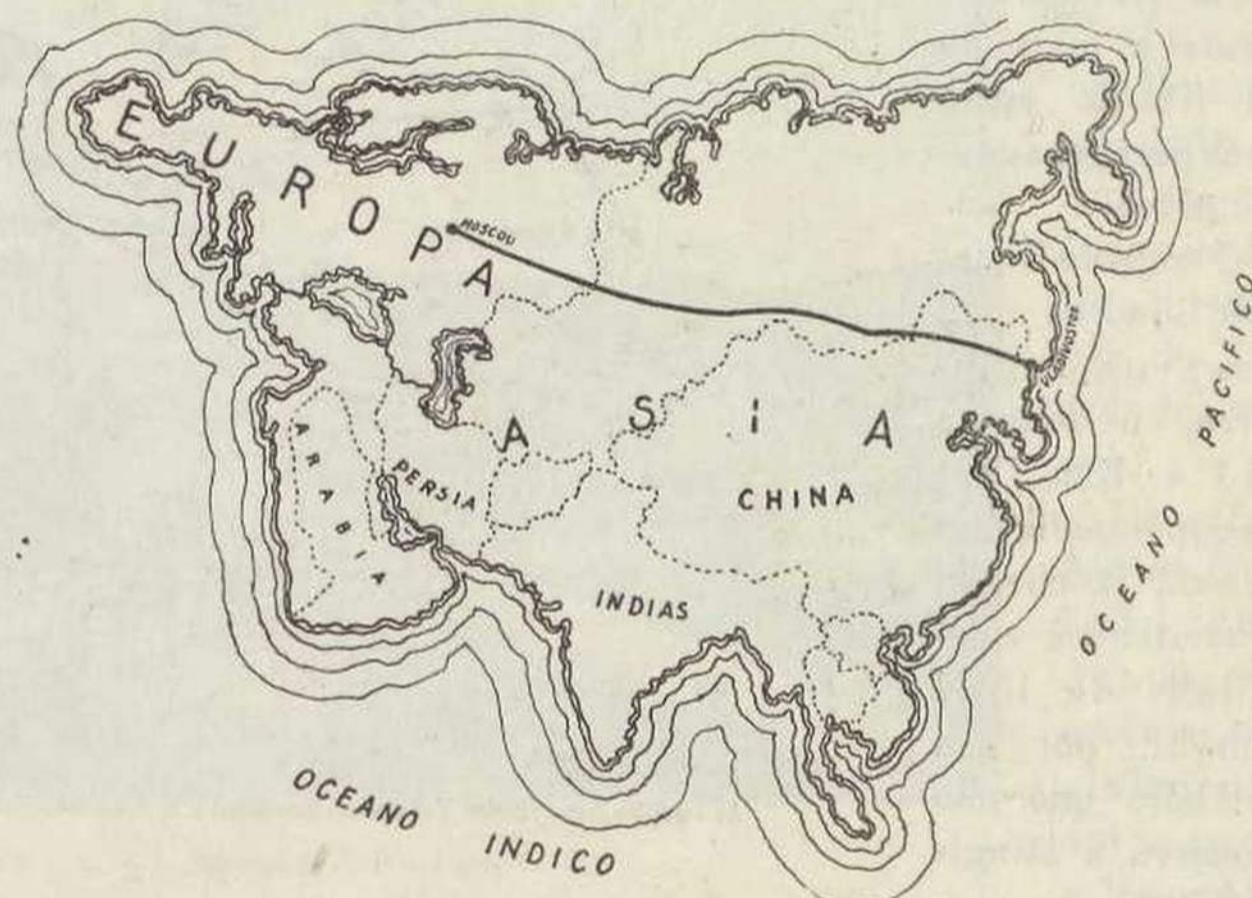
Na África, o mais importante é o da Tunísia a Marrocos, sem que contudo tenha percursos directos em grandes trajectos.

A Austrália possui uma grande linha, de Brisbane a Perth, com 5 590 Km., dos quais 1.700 Km. atravessam uma região desértica;

esse percurso é feito em 140 horas, a que corresponde uma velocidade média de 39 Km/h.

Se passarmos ao campo das relações ferroviárias nacionais, isto é, dentro de um só Estado, encontraremos inevitavelmente velocidades superiores.

Na Inglaterra, o percurso Londres-Edimburgo (632 Km.) é feito sem paragem em 7 $\frac{1}{2}$ horas, a uma média, portanto, de 84,2 Km/h. Os «tenders» das locomotivas que rebocam este rápido, são providos de um corredor central, ligado à composição do comboio, para que o pessoal de máquinas seja substituído em trânsito; o abastecimento de carvão atinge 9



A ligação ferro-viária Moscovo-Vladivostok

Ton. e o de água faz-se em trânsito, pelo sistema já conhecido dos leitores, da caleira cheia de água, ao longo da linha.

O percurso Londres-Plymouth (363 Km.) é feito em 4 horas (91 Km/h.); Londres-Bristol, (190 Km.), em 2 horas (98,2 Km/h.).

Na Bélgica, a ligação Ostende-Bruxelas (123 Km.) faz-se em 1 $\frac{1}{2}$ horas (86,8 Km/h.).

Na Alemanha, os 287 Km. de Berlim a Hamburgo são cobertos pelos comboios ordinários em 3 $\frac{1}{4}$ horas (88,7 Km/h.). Um comboio especial, rebocado por uma locomotiva Diesel,

baixa a duração d'este mesmo trajecto a 2^h59^m (96,2 Km./h.).

Em França, o «Expresso do Sul» (Sud-Express) cobre os 781 Km. de Paris a Bayonne à velocidade de 86 Km./h. O percurso de 230 Km., Paris a Quévy (fronteira belga), é feito a 97,1 Km./h. Também é interessante conhecer os percursos dos comboios que maior velocidade atingem entre duas paragens consecutivas.

Apenas na Inglaterra, França, Canadá e Estados Unidos se encontram percursos feitos a mais de 90 Km./h. entre duas paragens consecutivas.

O trajecto Swindon-Londres (124 Km.), na Inglaterra, é feito a 111,4 Km./h.; excepcionalmente porém, já chegou a ser feito à velocidade de 131,4 Km./h., por um comboio que não chegava a atingir 250 Ton.

Em França, os 166 Km. de Paris a Troyes são cobertos a 101,6 Km./h.; excepcionalmente, também, já se conseguiu atingir 103,6 Km./h. no trajecto de Belfort a Paris (442 Km.).

O rápido Paris-Berlim cobre o percurso Paris-Quévy (239 Km.) à velocidade de 106,4 Km./h.

No Canadá, a velocidade máxima é de 110

Km./h. no percurso de 200 Km., entre Smiths Falls e Montereal.

Nos Estados Unidos, o percurso Egg Harbour-Pleasantville (19 Km.) é feito a 104,2 Km./h.

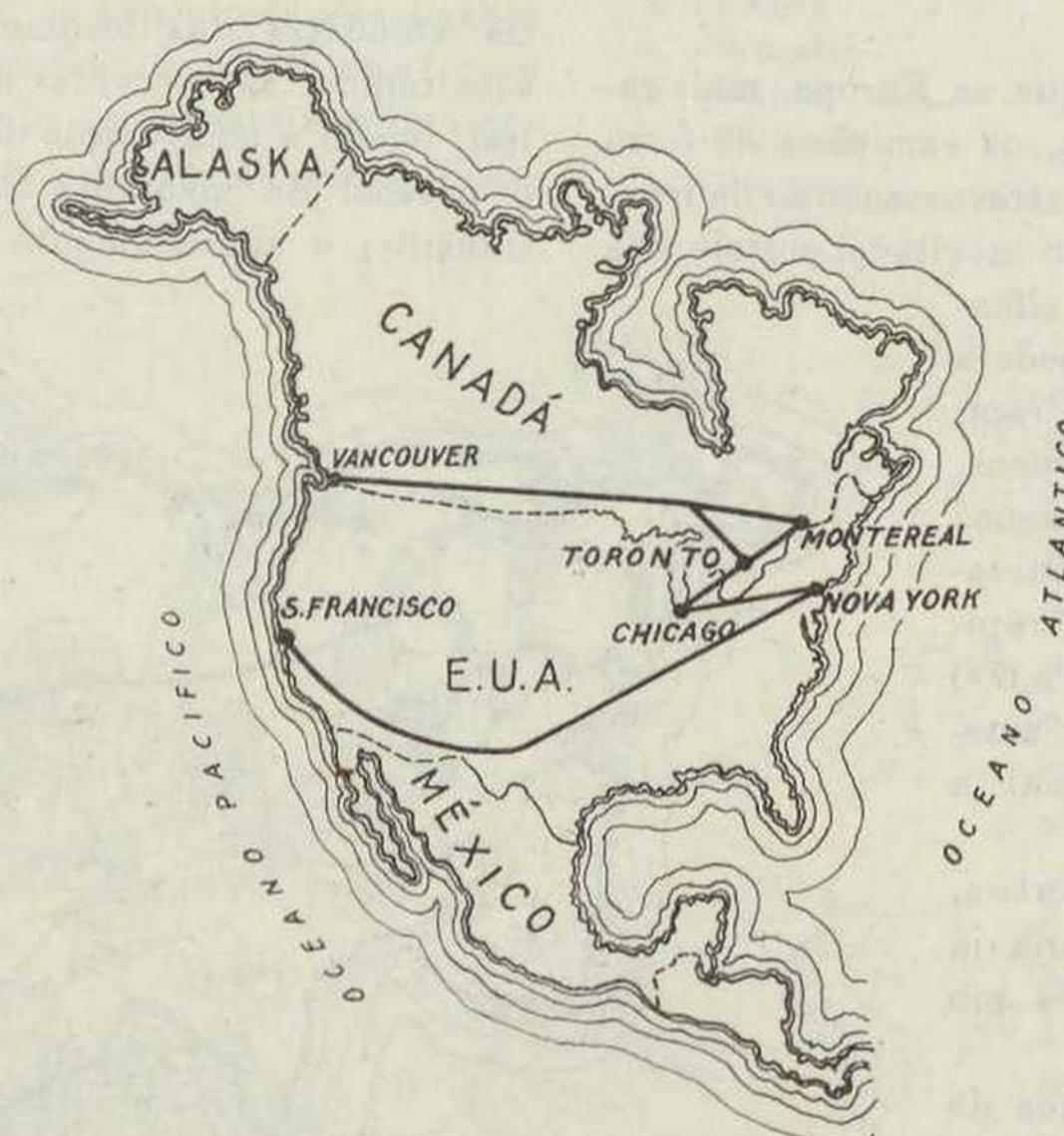
E' evidente que se as empresas ferroviárias se esforçam por tornar menos demoradas certas ligações, não o fazem por simples espírito de competição. E' necessário, para organizar um

serviço regular de comboios rápidos, que se verifiquem determinadas condições, tais como: linhas de perfil adequado; uma indústria nacional de construção mecânica, para adaptar os últimos aperfeiçoamentos às locomotivas; relações comerciais importantes, que justifiquem as enormes despesas que ocasionam as grandes velocidades.

Entre nós, não se verificando por completo tais condições, são todavia para citar

o comboio 53 que faz o seu percurso a perto de 65 Km./h., havendo pontos em que ultrapassa 100 Km./h.

Excepcionalmente, como aconteceu ao «comboio mistério» de 16 de Julho do ano findo, tem-se feito o percurso Lisboa-Gaia a uma velocidade média de cerca de 83 Km./h.



As ligações ferro-rodoviárias Vancouver-Montereal e S. Francisco-Nova York

Notas de Arte.

As linhas férreas portuguesas e o excursionismo

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

V

Deixemos as Caldas com a sua região encantadora e retomemos a linha de Oeste. A paisagem é sempre agradável e a linha atravessa uma planície onde se notam constantemente lugarejos e casais. Ao lado da linha estende-se agora extensos campos onde se notam manadas de gado bravo, e à esquerda, escondida em dunas de areia, a baía de S. Martinho do Porto,—a praia das creanças — que é hoje uma das mais freqüentadas do nosso país. A baía é uma bacia elíptica com 1800 metros de comprimento e 400 de largura e é considerada como um dos mais pitorescos rincões do litoral de toda a Península.

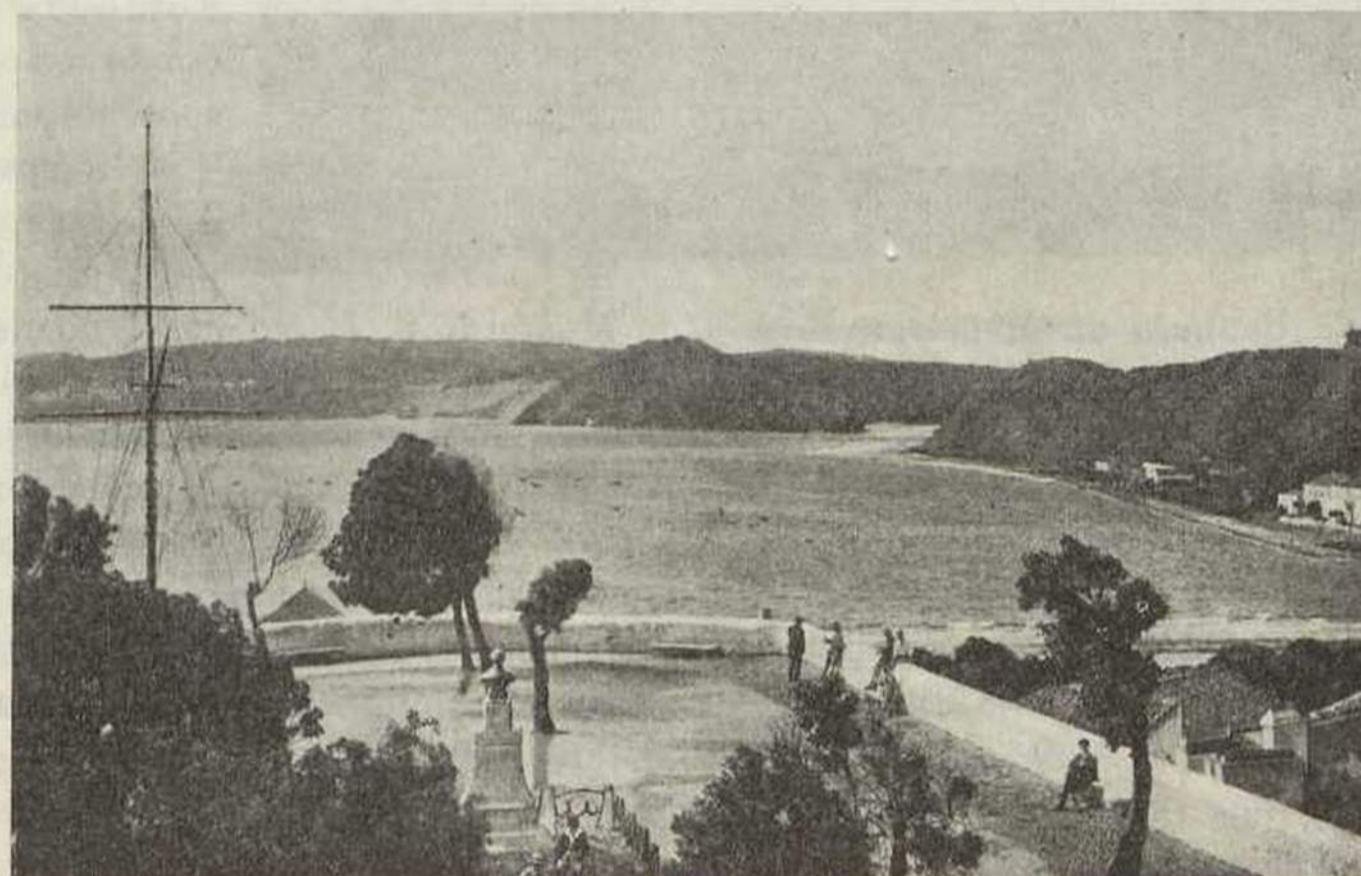
Tem óptimos passeios e ares magníficos, o que junto à tranquilidade da baía, fazem da pequena vila uma autêntica estância de repouso. Tem à sua volta belos passeios, não se devendo perder a ida à ermida de Santo António, donde se disfruta um esplêndido panorama.

A linha atravessa agora pinhal e vai ao lado da estrada que liga à Nazaré. Depois da Mouchinha, apeadeiro que serve a povoação de Fa-

malicão, a linha volta a atravessar uma extensa planície. Estamos na estação de Cela, junto da qual existe uma fábrica de adubos e donde se vai para a Nazaré, se bem que quase toda a gente se sirva da estação de Valado, que lhe está a seguir, e que fica situada junto da povoação de Valado de Frades.

Da estação de Valado, rodeada de extensos pinheirais, vai-se para a Nazaré e Alcobaça.

Deixemos agora a linha e tomado uma caminheta vamos até à Nazaré, a mais característica praia de Portugal, centro de pesca importante, cheio de lendas e tradições, no número das quais se conta o célebre milagre da Nazaré, em que D. Fuas Roupinho, alcáide de Pôrto de Mós, quando caçava veados, se precipitou com o seu cavalo do alto do promontório conhecido por Sítio, em perseguição dum daqueles animais. Ao invocar a Virgem Santíssima da Nazaré, padroeira da terra, ficou suspenso no ar, salvando-se assim da morte. Ainda hoje se diz que a ferradura do cavalo ficou gravada no rochedo onde se deu o milagre, existente



S. Martinho do Porto — A baía



A Nazaré vista do Sítio

junto à capela da Senhora da Memória. E' a praia da Nazaré uma das mais belas e movimentadas da nossa costa. Os costumes do seu povo, a alegria da sua gente, o movimento da pesca, tudo é característico e digno de ser observado.

O trajo, tanto nos homens como nas mulheres, é curiosíssimo e até os nomes dos barcos de pesca são dignos da atenção do visitante, como «Deus te guie», «Luz do Sol», «Mar te ajude», «Senhora da Memória», «Mar da Vida», etc.

Dos lugares a visitar, entre os quais se destacam a Pederneira, antiga vila a dois quilómetros, a Foz do Alcôa e o Sítio, não deve perder-se êste. E' uma pequena povoação, onde quase só habita gente do mar, erguida num promontório a 110 metros sobre o oceano, com uma igreja curiosa, onde se venera a Virgem

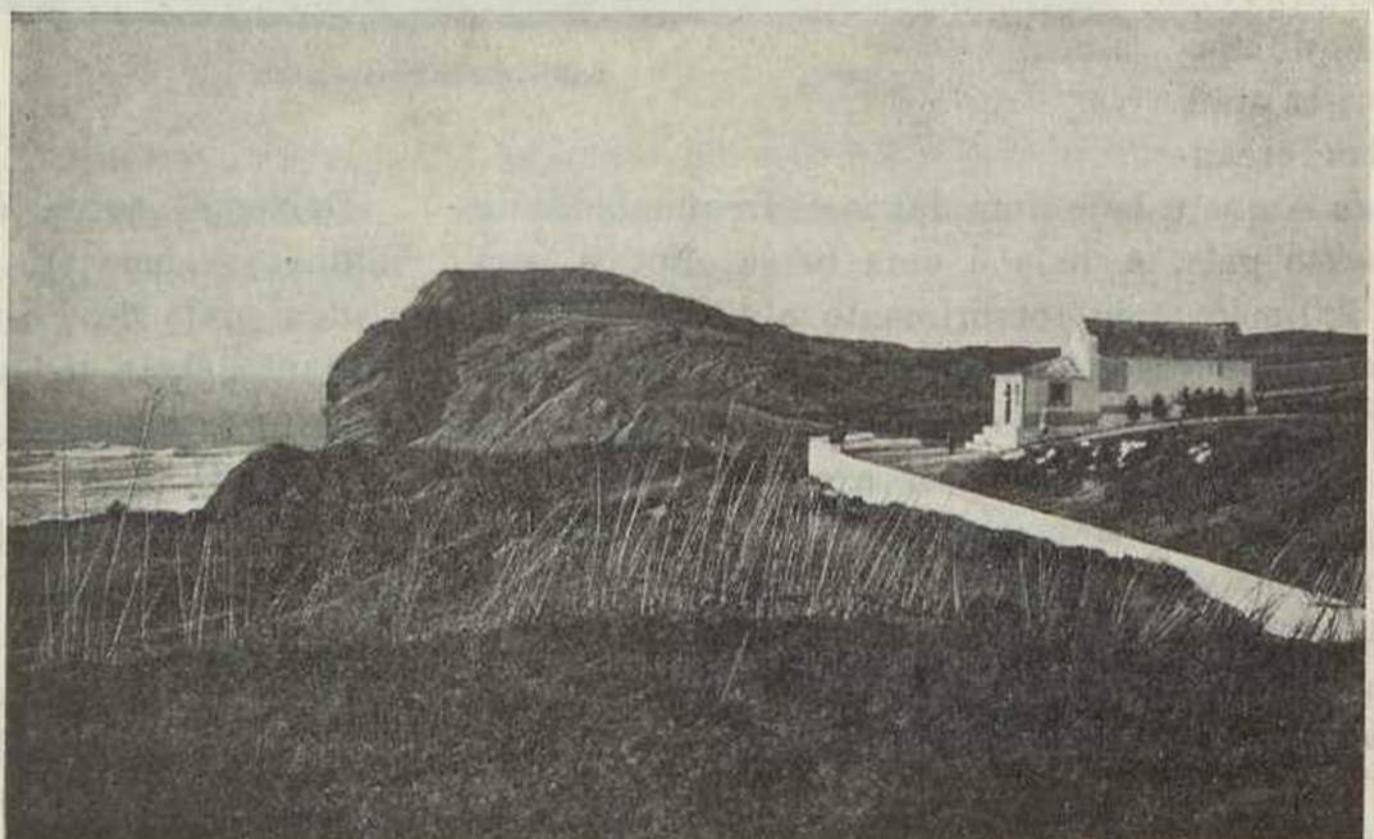
Santíssima da Nazaré, em honra da qual, em Setembro, se fazem grandes festas e se realizam os populares e tradicionais círios. O templo possui azulejos do século XVIII representando cenas da Bíblia e a capela mór possui óptima talha dourada e interessantes aplicações de mármore.

Não deve deixar de se fazer um passeio ao Forte de S. Miguel donde se disfruta um soberbo panorama.

Voltemos ao Valado A estrada, rodeada de pinheirais, passa junto

do Monte de S. Bartolomeu, donde se observa um panorama encantador e poucos quilómetros andados estamos de novo na estação de Valado.

Mas, antes de retomarmos o combóio, visitemos Alcobaça, onde existe um dos nossos mais notáveis monumentos, cuja imponência sobressai nitidamente aos olhos do visitante, e onde recentemente se tem realizado uma obra



S. Martinho do Porto — O Farol e a Capela de St.º António

de restauração cuidada e inteligente, que muito valorizará o já célebre mosteiro.

Iniciemos por él a nossa visita à interessante vila, rodeada de viçosos campos, centro industrial importante, tão conhecido pela abundância das suas frutas deliciosas.

A fundação do mosteiro, deve-se a uma doação de grande parte das terras de Alcobaça feita por D. Afonso Henriques a S. Bernardo, em cumprimento, segundo consta, duma promessa.

Em 1153 ou 1154 deu-se início à construção do magestoso templo, a qual decorreu no meio das maiores dificuldades, que se avolumaram com a expulsão dos moíros, pelo que as terras ficaram desertas.

Não era empreza fácil a construção de tão monumental abadia e daí a necessidade de atrair e fixar população rural nos domínios das terras de Alcobaça. Os primeiros monges, vindos da Abadia de Claraval, em França, tentam por todas as formas conseguir esse objectivo, e assim se concedem os primeiros forais ou cartas de povoação, verdadeiras leis agrícolas, que na sua simplicidade são preciosos documentos de estudo. Dão-se aos colonos as maiores facilidades e começa em Alcobaça um labor intenso, até o século XIV.

A precária situação dos monges, as guerras constantes contra os moíros e Castela, dificultam a construção da Abadia; mas nem por isso os monges desanimam, e num trabalho incessante, cultivam os campos, guardam rebanhos e intensificam a cultura agrícola. Deve-se sem dúvida a este trabalho árduo, o desenvolvimento de todos os ramos de agricultura na região alcobacense, assim como a fertilidade



Mosteiro de Alcobaça — Cláustro de D. Denis

dos seus campos, devida a obras curiosas de hidráulica agrícola, estudadas e executadas pelos habitantes do mosteiro.

No meio das dificuldades apontadas e de muitas outras, o mosteiro vai-se erguendo, até que, com o terramoto de 1755, sofre grandes prejuízos, assim como com as invasões francesas, em que a vida conventual é gravemente perturbada. A igreja é assaltada e saqueada, queima-se o côro manuelino, mutilam-se imagens, arrombam-se os túmulos preciosos de D. Pedro e D. Inês, e por todo o mosteiro fica vincada a onda invasora e selvagem.

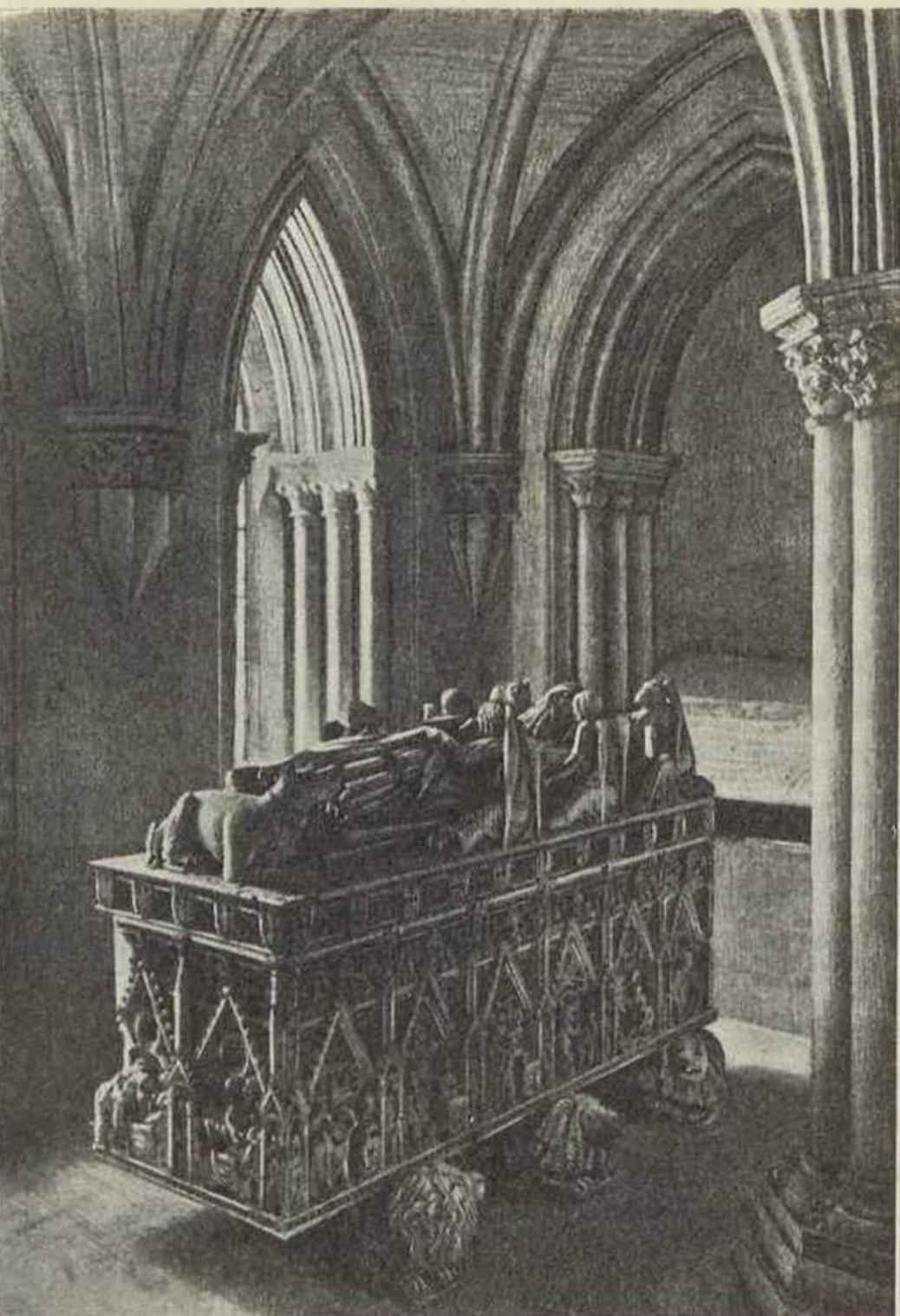
Todos êstes acontecimentos mais agravam a situação económica do mosteiro; sucedem-se tumultos na vila, que levam os frades a fugir, e em 1834 com a extinção das ordens religiosas, fica o mosteiro ao abandono, desaparecendo o resto do magnífico recheio artístico, que os franceses não tiveram tempo de levar.

Não vá julgar-se, pelo que deixamos escrito, que a-pesar-de tantos prejuízos sofridos, perdeu o interesse a visita a esta monumental Abadia! Não. O mosteiro de Alcobaça é, podemos dizer-lo, um dos nossos monumentos mais

curiosos, e na sua construção prodigiosa está traçada a alta cultura e inteligência dos monges cistercienses, onde não faltavam barristas e entalhadores célebres.

«A melhor glória do Mosteiro persiste, porém, nos estudos históricos elaborados no seio da sua ordem», diz a «Guia de Portugal» a páginas 614 do seu volume segundo. E acrescenta: «foi no Mosteiro que se abriram as primeiras aulas públicas de Portugal, inauguradas por Fr. Estêvam Martins em 1269 e nas quais se lia gramática, lógica e teologia». «Merecem também especial menção as escolas agrícolas que o Mosteiro fundou e cuja fecunda influência se prolongou até nossos dias, assim se explicando os primores da pomicultura e vinicultura regionais».

«A benemerência do Mosteiro era im-



Gravura da direita: Túmulo de D. Pedro
Gravura da esquerda: Túmulo de D. Inês

portante: cozia diariamente 24 alqueires de pão para os pobres, distribuído na portaria. Em quinta-feira santa repartia por esmola 4000 pães de toda a farinha, e 25 moios de trigo destinados aos pobres dos coutos. Abastecia da sua botica a todos os enfermos do território».

Iniciemos pela igreja, a visita ao mosteiro, na qual sobressaem as arrojadas proporções da fachada, harmonizando-se perfeitamente com a vasta edificação conventual que lhe fica aos lados.

A igreja de Alcobaça, é no dizer de E. Bertaux «a mais pura e magestosa que os monges cistercienses construiram em toda a Europa».



Frontaria da Igreja do Mosteiro de Alcobaça

E' a maior igreja de Portugal!

O interior desta igreja, com três naves e transepto, impressiona pela extraordinária elegância das naves e pela sobriedade, onde se notam traços inconfundíveis da simplicidade dos monges de S. Bernardo. Curiosa a ábside semi-circular, como o côro do órgão, obra de Fr. António, monge de Alcobaça.

Tem ainda particular interesse a «Morte de S. Bernardo» grupo de cerâmica políchromada, devida aos barristas do mosteiro (século XVII), admirável apesar das mutilações feitas pelos franceses.

Até há pouco, estava esta monumental igreja pujada de altares e decorações sem o menor interesse, que lhe prejudicavam em parte a grandeza; felizmente que, ultimamente, o Governo concedeu aos monumentos nacionais uma verba importante, com a qual se está procedendo à restauração de tão grandioso templo, dando-lhe toda a imponência primitiva.

Não se julgue que ficam por aqui as preciosidades do grandioso mosteiro: — A Sacristia, com um pórtico manuelino muito curioso, obra de João Castilho (1519), o Santuário, onde existem várias imagens de barro policromado executadas pelos barristas do mosteiro, em fins

do século XVII, o Jardim das Murtas onde se ergue a pequena capela de Nossa Senhora do Desterro, a qual foi fundada em 1690 pelo abade D. João Paim, forrada interiormente com bons azulejos do século XVIII, a Sala do Refeitório, curiosíssima, reintegrada recentemente na parte visitável do monumento, a Sala dos Reis, com as estátuas dos Reis de Portugal, com azulejos do século XVIII, onde figura a lenda da fundação do mosteiro, a famosa Sala do Capítulo, o Claustro de D. Denis, um dos mais curiosos de Portugal, tudo isto são curiosidades que o visitante não deve perder.

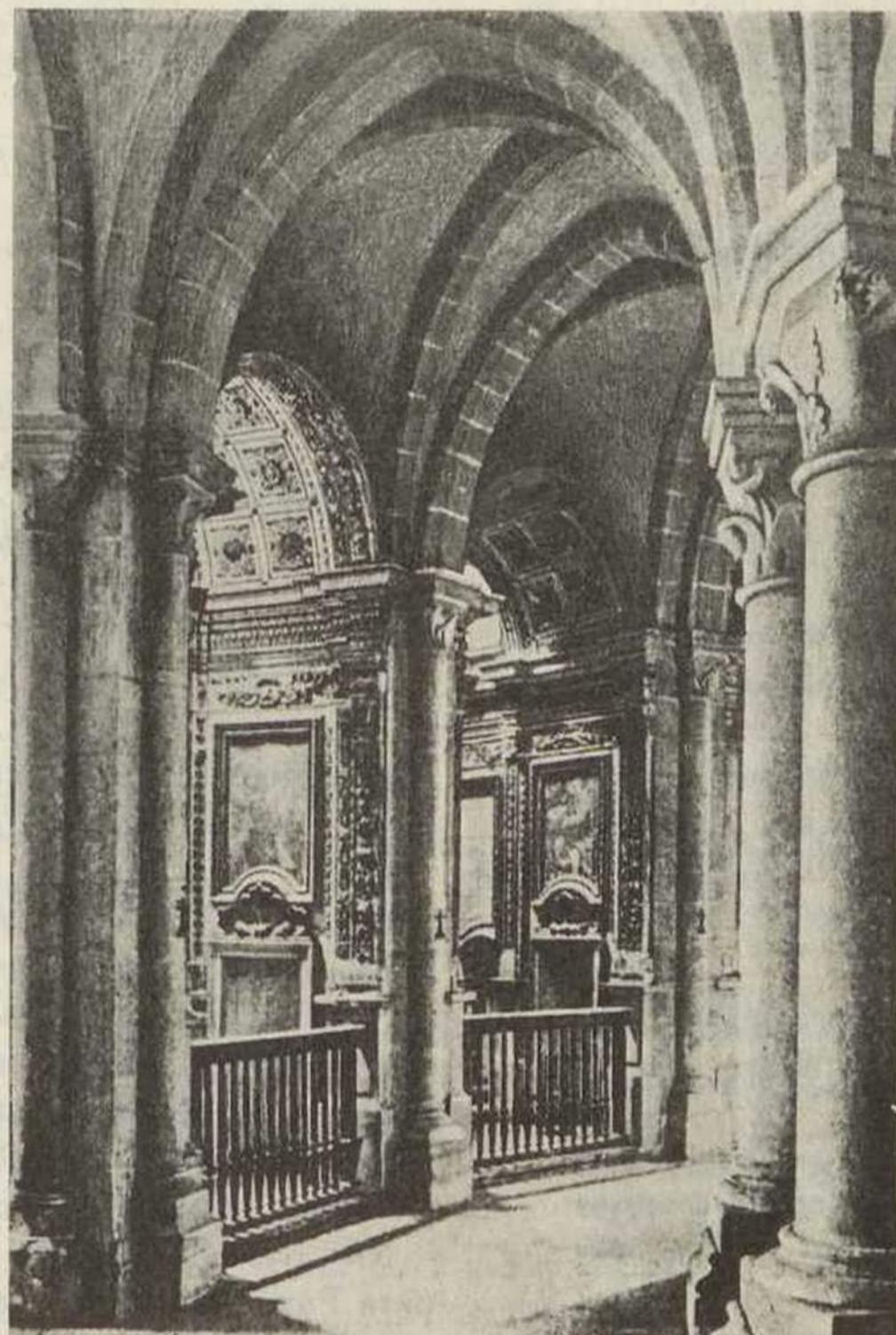
Propositadamente, guardamos para o fim os túmulos de D. Pedro e D. Inês de Castro, verdadeiras jóias arquitectónicas.

São duas obras primas de valor incalculável, cheias de delicadeza e bom gosto, dois documentos onde a estatuária

abunda, e onde as figuras estão trabalhadas com um escrupulo e uma minúcia admiráveis.

Tudo leva a crer que estas duas obras prodigiosas, foram executadas por um artista português, que nelas provou grande engenho, tanto ao conceber tão extraordinários trabalhos, como ao executá-los.

(Continua no número de Dezembro)



Mosteiro de Alcobaça — Interior da Igreja

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 528. — Peço dizer-me se o transporte de 1 vagão com fardos de palha de trigo prensada, peso 8.116 Kg., carga e descarga pelos donos, e feita a requisição de vagão, de Alhandra a Vizeu, está certo ou caso negativo peço o favor de me detalhar a taxa.

C. P.	421\$50
B. A.	244\$30
C. N.	234\$25
2 encerados....	18\$20
Total	918\$25

R.—O resultado apresentado pelo consulente está errado na taxa do percurso da B. A. e na dos encerados.

Não teve em vista que o mínimo de 10 Ton., também já foi baixado para 7 naquela rede pelo 13.º aditamento que a B. A. publicou com data de 20/8/932.

Segue o detalhe:

C. P.—206 Km. — Tabela 31.	
Transporte.....	3\$56 × 11 × 8,2 =
Manutenção....	340 × 11 × 8,2 =
Transmissão ...	310 × 11 × 8,2 =
Complemento do imposto 5,05 %...	16\$22
Registo e assistência	\$70
	383\$14
Adicional de 10 %	38\$32
	421\$46
Arredondamento.....	\$04
Total.....	421\$50

B. Alta—36 Km. — Tabela 13.	
Transporte.....	1\$16 × 11 × 8,2 =
Manutenção....	340 × 11 × 8,2 =
Transmissão ..	310 × 11 × 8,2 =
Trasbordo	380 × 11 × 8,2 =
Complemento do imposto 5,05 %...	5\$29
	182\$09
Adicional 10 %	18\$21
Total.....	200\$30

C. Nacional — 50 Km. — Tabela 8.

Transporte	1\$75 - 10 % × 11 × 8,2 =	142\$07
Manutenção	340 × 11 × 8,2 =	36\$08
Trasbordo	380 × 11 × 8,2 =	27\$06
Complemento de imposto 5,05 %...	7\$18	
Aviso de chegada	\$55	
		212\$94
Adicional de 10 %		21\$30
		234\$24
Arredondamento.....		\$01
Total		234\$25

2 encerados.

206 Km. + 36 Km. = 242 Km.

242 × \$00,3 × 11 = 7\$99.

Cobra-se o mínimo \$75 × 11 × 2 =	16\$50
Adicional de 10 %	1\$65

Total..... 18\$15

P. n.º 529 — Os bilhetes vendidos ao abrigo do Aviso ao Púlico A. 292 e os da Tarifa Internacional n.º 401, quando utilizem os combóios rápidos pagam F. 67, quer à ida quer à volta?

R.—1.º) *Bilhetes vendidos ao abrigo do A. P.-A. n.º 292*: Em todos os bilhetes (de 1.ª e de 2.ª) em forma de caderneta, vendidos em Portugal, está incluída a sobretaxa de velocidade; nos bilhetes de cartão, a sobretaxa de velocidade só está incluída nos preços dos que tiverem a indicação «combóio-rápido».

No preço dos bilhetes vendidos em Espanha para Portugal, não está nunca incluída a sobretaxa de velocidade.

2.º *Bilhetes da Tarifa 401*: Nas «Prescrições de Execução da T. 401» diz-se que os bilhetes desta Tarifa obedecem, em modelo e cores, às «Disposições complementares» do artº 6º da C. I. V. Nestas Disposições (pág. 16 do Anexo n.º 1 ao E. 7) lê-se, na n.º 2, que, quando haja sido cobrada sobretaxa, os bilhetes levam uma faixa vermelha.

Portanto, se o consulente revisar um destes bilhetes sem faixa vermelha, cobra sobretaxa; se revisar bilhetes com faixa vermelha, não cobra sobretaxa.

P. n.º 530.— Desejo saber se o processo de taxa abaixo discriminado está certo.

— 20 canastras com laranjas com o peso de 800 kg. de Serpa a Lisboa-T. P.

Transporte.....	64\$80
Registo e aviso.....	1\$10
Assistência.....	\$15
Cais.....	1\$76
Sélo.....	3\$28
Manutenção.....	4\$80
	<hr/>
	75\$89
Adicional de 5%.....	3\$80
	<hr/>
	79\$69
Via fluvial.....	11\$28
	<hr/>
	90\$97
Arredondamento.....	\$03
	<hr/>
Total.....	91\$00

R.— Está errado o exemplo apresentado pelo consultente. Segue detalhe:

Tarifa Especial n.º 1 de G. V. Capítulo IX e seu 9.º Aditamento.

183 Km.

Transporte.....	15\$00 \times 6 \times 0,8 =	72\$00
Manutenção.....	1\$00 \times 6 \times 0,8 =	4\$80
Imposto de sélo 5,05%.....		3\$64
Registo, aviso chegada e assistência		1\$25
Uso de Cais.....	6\$20 \times 11 \times 0,8 =	1\$76
	<hr/>	
		83\$45
Adicional de 5%.....	4\$18	
	<hr/>	
		87\$63
Via fluvial.....	2\$35 \times 6 \times 0,8 =	11\$28
	<hr/>	
		98\$91
Arredondamento.....	\$04	
	<hr/>	
		98\$95
Desconto de 10% previsto no Aviso ao Público A 325	<hr/>	
		9\$90
Total		89\$05

Para facilitade do processo de taxa, pode o consultente servir-se dos quadros auxiliares inseridos na Circular n.º 735 do Serviço da Fiscalização e Estatística.

P. n.º 531.— Por ter dúvidas peço me sejam discriminados os seguintes processos de taxa:

De Conceição para Tavira, um vagão com 6 cavalos e 6 pôtros, carga e descarga dônos, p. v.

De Casa Branca a Lisboa-Jardim um automóvel em p. v.

R.— Conceição para Tavira, 6 cavalos e 6 pôtros.

Como o consultente não diz se os pôtros são grandes ou pequenos, vai a taxa detalhada como se se tratasse de pôtros grandes.

6 Km. Tarifa Geral — Base 25.^a com redução 10% (artigo 96.^o).

Transporte \$29 \times 12 \times 11	=	38\$28
Redução 10%.....	=	<hr/> 3\$83
		34\$45
Evolução e manobras 1\$20 \times 11 =		13\$20
Registo e aviso de chegada.....	=	<hr/> 1\$10
		48\$75
Adicional de 10%.....	=	4\$88
Arredondamento	=	<hr/> \$02
		Total.. 53\$65

Casa Branca para Lisboa-Jardim, 1 automóvel.

Como o consultente não diz quem faz a carga, supõe-se que é por conta do dono e, nesta conformidade, vai detalhada a taxa.

91 Km. Tarifa Geral — Base 28.^a + 25%.

Transporte 14\$34 + $\frac{14$34}{4} \times 11.$ =	197\$18
Evolução e manobras \$80 \times 11 =	8\$80
Registo e aviso de chegada =	<hr/> 1\$10
Via fluvial 4\$75 \times 11	= 52\$25
Uso de cais (\$25 + \$25) \times 11 .. =	5\$50
Carta impressa 766 — 1\$00 \times 11 =	<hr/> 11\$00
	275\$83
Adicional de 10%.....	<hr/> 27\$59
Arredondamento.....	<hr/> \$03
	Total.... 303\$45

P. n.º 532 — Um passageiro adquire um bilhete simples ida, da Tarifa Geral, em Alfarcos para Lisboa-R. — via normal — para o combóio 8; mas, por ignorância, embarca no combóio 15 e vem até Formoselha

Em conformidade com o preceituado no artigo 64.^o do E. 11, devo validar o bilhete para o primeiro combóio que tiver lugar da classe correspondente.

Pergunto: Sendo o primeiro combóio para Lisboa «via normal» o combóio 18, posso validar o referido bilhete para o combóio 502/202 «via excepcional»?

Segundo o meu critério a validação deve ser para o combóio 18, por ser o primeiro a seguir pela via para onde foi adquirido.

Devo fazer qualquer cobrança pela via excepcional?

R. — Se o passageiro desejar seguir pela via normal a que lhe dá direito o seu bilhete, valida-se para o combóio 18. Se desejar chegar mais cedo a destino, utilizando para isso a via excepcional, valida-se então para o combóio 502/202 fazendo-se, neste caso, a cobrança da diferença para via excepcional, desde Alfarelos.

P. n.º 533. — A uma remessa em pequena velocidade taxada ao abrigo de tarifas especiais de Cabeção (S. S.) para Lisboa-R via Setil, que prazo se lhe deve dar de transporte? Despachada, por exemplo em 4 de Junho, em que data deve estar em destino? Segundo meu modo de ver: dia 4, expedição; 5, 6, 7 e 8 para os primeiros 125 quilometros, 9 e 10 para os restantes 113 quilometros (fracção de 125) devendo portanto estar em destino no dia 10 de Junho. Estará certo assim? Peço esclarecer-me para desfazer dúvidas.

R. — A contagem dos prazos de transporte para remessas expedidas ao abrigo das tarifas especiais, deve fazer-se do modo seguinte:

Exemplo citado — 238 Km.

1 dia para expedição.....	4
3 dias para trajecto	5 a 7
3 dias de ampliação.....	8 a 10
1 dia para entrega.....	11

devendo estar à disposição do consignatário no dia 11, à abertura do cais.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públ. A. n.º 381 — Anuncia a abertura ao serviço público do Desvio de Sabugal, que facilitará o tráfego de mercadorias enquanto durar a interrupção da linha da Beira Baixa.

Aviso ao Públ. A. n.º 382 — Por este Aviso ficou estabelecido que, a partir de 20 de Agosto de 1933, as frutas que beneficiam da isenção do adicional de 10%, são apenas as «frutas fres-

cas de mesa», não sendo extensiva esta isenção a quaisquer outras frutas, nem às que tenham sofrido qualquer preparo.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1142 — Informa que os bilhetes para séries de 7 viagens diárias de ida e volta podem, também, ser vendidos ás terças-feiras, sendo, porém, a sua validade contada como se os mesmos tivessem sido vendidos no dia anterior.

Informa, também, que, por conveniência de serviço, passaram a ser numeradas as folhas de alguns livros, entre os quais os mod.ºs F 4, F 32, F 74, F 138 e F 144, mas sem sequência de numeração de uns livros para outros.

Informa, ainda, que o mod. F 335 foi modificado, passando a ser preenchido por decalque.

Carta impressa n.º 1143 — Trata das faltas notadas nas requisições de transporte e mod. E P. 36 e que são devolvidos ás estações por se encontrarem irregularmente preenchidos. Nota, também, as deficiências encontradas nos bilhetes de assinatura, nos mod. F 71 e o facto de não serem enviadas freqüentemente juntas aos mod. F 246 as cartas de porte das remessas entregues à Repartição de Reclamações e Leilões.

Carta impressa n.º 1145 — Fixa as importâncias a debitar pela inutilização de bilhetes e senhas, a que se refere o n.º 5 do art.º 56.º do Livro E 11.

Anula a carta impressa n.º 884, de 24 de Setembro de 1930.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Agosto de 1933

		Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
		Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados
Periodo de	1 a 7	5.082	4.600	1.919	2.092	1.851	1.555
>	8 > 14	5.256	4.714	2.174	2.178	1.958	1.623
>	15 > 23	5.652	5.215	2.360	2.472	2.840	2.243
>	23 > 31	6.527	6.268	3.024	3.171	3.399	2.607
Total.....		22.517	20.797	9.377	9.913	10.048	8.028
Total do mês anterior		22.547	20.194	8.195	9.484	8.055	6.875
Diferença...	— 30	+ 603	+ 1.282	+ 429	+ 1.993	+ 1.153	

Factos e informações

Combóio... ou automóvel?

E' notável a poupança de vidas — humanas e dos outros animais — advinente dos estudos dos seres infinitamente pequenos, iniciados pela escola pasteuriana no último quartel do século passado.

Parece, porém, que a Morte cifra a sua fúria devastadora numa quantidade constante, e não se resigna a perder as vidas que a higiene tem em conservar. Procura pois cobrir o seu déficit servindo-se dos modernos progressos industriais, sobretudo dos de viação acelerada, que completam com as vítimas dos seus acidentes a diferença que a higiene lhe roubou. O crescer das velocidades provoca ou acompanha-se do crescer do número de mortes.

Um estudo estatístico recente pretende demonstrar que a economia de vidas obtida pela prática da medicina preventiva que conduz à extinção ou não possibilidade das grandes epidemias pestilenciais como a peste, a cólera, a febre amarela, o tifo, etc., é largamente combatida pelo crescente número de mortes devi-

das ao automobilismo, à aviação, ao ferroviário, e aos outros meios de locomoção acelerada e aos variados maquinismos em que é fértil a nossa época.

Valha-nos a consolação de que bem maior seria a mortandade se a estas vítimas do progresso industrial se somassem as das epidemias que o progresso biológico tem limitado.

A necessidade de aproveitar as vantagens dos progressos da viação acelerada não permite porém reflectir sobre os riscos inerentes à celeridade.

O confronto dos efeitos das duas viacões rápidas: o automóvel e o combóio, sob o ponto de vista de perdas humanas, conduz ao triunfo brilhante do combóio sobre o automóvel. Assim o demonstram os números seguintes, referentes a 1931, apresentados pelo Ministro da Saúde Pública da Inglaterra num congresso de ferroviários:

Ferro-viários mortos no exercício da sua profissão	241
Ferro-viários feridos no exercício da sua profissão	17.997

A ARTE DE NÃO PAGAR EXCESSO DE BAGAGENS



— Nós não levamos senão volumes de mão.

Copiado do *Echo de Paris*

Passageiros mortos em desastres ferro viários	76
Passageiros feridos em desastres ferro-viários	5.000
Mortos pela viação automóvel	7.000
Feridos pela viação automóvel	150.000

O Ministro inglês deseja que o Públíco seja levado a ter o mesmo interesse pelos acidentes automobilísticos que têm pelos acidentes ferro-viários.

Os números apontados, com a maleabilidade dos dados estatísticos, prestam-se a algumas deduções:

1.^a O pessoal ferro-viário é mais freqüentemente vítima dos combóios — superior a 3 vezes mais — do que os passageiros que se lhes confiam, a-pesar-do mais perfeito conhecimento que têm dos riscos e não obstante ser muito menos numeroso do que os passageiros.

2.^a As vítimas — mortos ou feridos — do automobilismo são 6 vezes mais numerosas do que as do ferroviário.

3.^a Os mortos em relação aos feridos nos acidentes ferro-viários estão na proporção

de 1 : 72, enquanto que a mesma relação nos acidentes automobilísticos é de 1 : 21, isto é, os riscos de morte na auto-viação são 3 vezes superiores aos dos acidentes ferro-viários.

E' portanto aconselhável aos que têm que escolher entre os dois meios de viação acelerada que não deixem de ter em conta êstes dados quando houverem de fazer o balanço dos riscos que uma e outra lhes proporcionam.

Fica assim focado mais um dos aspectos em que a locomoção ferro-viária não se mostra inferior ao automóvel, dado que a vida humana não seja ainda considerada quantidade desprezível.

Desastres de automóveis

Os desastres de automóveis ocasionaram em Portugal no passado mês de Agosto **80** vítimas das quais **8** mortos e **72** feridos.

Somando êstes números aos registados desde Janeiro, temos já **503** vítimas.



Ponte na linha de Oeste

Fotog. ao Sar. Engº Ferrugento Gonçalves

Pessoal.

Actos dignos de louvor

Foi elogiado pela Direcção Geral o assentador do distrito n.º 96, Snr. Zeferino Oliveira, por ter feito entrega imediata na estação de Torres Novas duma carteira contendo valores que achou sobre uma pilha de travessas.

Foi também louvado pela Direcção Geral o chefe do distrito n.º 76, Snr. Joaquim Vaz, por ter feito entrega imediata ao chefe de estação de Ovar, de uma carteira contendo importantes valores, encontrada em plena via no passado dia 2 de Setembro.

Agradecimento

O Snr. Álvaro de Carvalho Pereira, Chefe de Repartição do Serviço de Fiscalização e Estatística agradece por intermédio do *Boletim da C. P.*, a todas as pessoas que por ele se interessaram durante a sua enfermidade e muito em especial aos Ex.^{mos} Snrs. Drs. Wanzeier Pessoa e Oliveira Luzes e ainda também ao pessoal do consultório dêste último clínico, a forma como o trataram.

Agentes reformados

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Dr. João Alves Barreto, médico.

EXPLORAÇÃO

António Gonçalves, Engatador.

Joaquim Esteves Carramanha, Guarda-freio de 2.ª classe.

José Rodrigues, Carregador.

Alfredo Pedroso Xavier, Chefe de Secção.

José Manuel Torrado, Carregador.

VIA E OBRAS

Joaquim Leiria, Contra-mestre de 2.ª classe.

Luis Serrano, Chefe de lanço de 2.ª classe.

António Santos, Empregado de 1.ª classe.

Joaquim Alves, Assentador de distrito.

Lamentável desastre

No dia 4 do passado mês de Setembro foi mortalmente colhido por uma locomotiva em Campolide, o chefe desta estação, António Inácio dos Santos.

Este lamentável desastre comoveu profundamente todos aqueles que tiveram ocasião de apreciar as excelentes qualidades de carácter do infeliz Inácio dos Santos.

Admitido como praticante em 16 de Maio de 1898, Inácio dos Santos foi, depois de uma bonita fôlha de matricula, nomeado Chefe de 1.ª classe em 1 de Julho do corrente ano. Presentemente preparava-se para o concurso de Sub-Inspector.

O seu funeral foi uma imponente manifestação de pesar.

E' com muita mágoa que o *Boletim da C. P.* regista hoje este infausto acontecimento.



Falecimentos

Mês de Agosto

EXPLORAÇÃO

† João Pereira, Factor de 2.ª classe em Lardosa.

Admitido como praticante em 10 de Janeiro de 1919, foi promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Abril de 1925.

† João Baptista Serra Júnior, Factor de 2.ª classe em Campanhã.

Admitido como praticante em 14 de Fevereiro de 1920, foi promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1930.

† Germano Domingues, Condutor de 1.ª classe na 4.ª Circunscrição.

Admitido como carregador auxiliar em 28 de Março de 1905, transitou para o serviço de trens como praticante a guarda freio em 13 de Junho de 1908 e foi promovido a condutor de 1.ª classe em 1 de Fevereiro de 1928.

† Manuel Mesquita, Agulheiro de 2.ª classe em Caíde.

Admitido como carregador eventual em 12

de Maio de 1912, foi promovido a agulheiro de 2.ª classe em 21 de Junho de 1923.

† Manuel Pires, Agulheiro de 3.ª classe em Alpedrinha.

Admitido como carregador em 10 de Março de 1909, foi promovido a agulheiro em 21 de Novembro de 1914.

† José Nunes, Carregador em Lisboa P.

Admitido como suplementar em 19 de Setembro de 1923, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1925.

MATERIAL E TRACÇÃO

† João de Oliveira, Fogueiro de 2.ª classe no Depósito do Barreiro.

Admitido como servente em 31 de Dezembro de 1909, foi nomeado fogueiro de manobras em 1 de Janeiro de 1919.

† António Martins Ferreira de Moura, Limparador de máquinas no Depósito de Campanhã.

Admitido como limpador em 9 de Dezembro de 1920.



† João Pereira
Factor de 2.ª classe



† Germano Domingues
Condutor de 1.ª classe



† João de Oliveira
Fogueiro de 2.ª classe



† António M. F. de Moura
Limpador

Charadas biformes

16 — Na «cerca de madeira para fortificar» coloquei o «pau que sustém a viga que se serra com serra bracial» — 3.

Terço

17 — É lindo o murmurio do «passarinho cornirostro» — 3.

Roldão

18 — O teu querido tem um lindo frontespicio — 2.

Roldão

19 — Se queres ver um abismo encosta-te à peça de maneira que cobre a cabeça do mastro — 2.

Bocarro

Maçadas ferroviárias

Formar os nomes de estações de caminho de ferro com as letras das seguintes frases:

20 — VI A CENA CLARA

Rádio

21 — BARRA E RIO

M. 113

Charadas em frase

22 — Geralmente o homem que mente, não tem pena de ser capcioso — 3-1.

Roldão

23 — A pouca distância da prática carnavalesca está o Domingo de Pascoela — 2-2.

Britabrantes

24 — Foi na extremidade da praia que encontrei aquela mulher formosa com espírito quando tratava encobertamente de enganar um camponês — 2-2-2.

Zé Sabino

25 — A abundância de nevoeiro, até encobriu o «planeta» — 1-1.

Roldão

26 — Agora também a estimo mais do que nunca — 1-1.

Britabrantes

27 — Por vestir bem, dizem que anda a aparentar — 1-1.

Britabrantes

28 — Tenha mão! Devagar se quer ter inteligência — 1-2.

Anvasil

29 — O feiticeiro que mora naquele lugar leva pela consulta uma pequena conta — 2-1.

Bocarro

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Outubro de 1933

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$80	Carvão-Gaia e Camp. . kg.	\$46	Ovos..... duzia	variável
» Nacional »	2\$70	Cebolas »	\$25	Petróleo em Lisboa ... lit	\$90
» Valenciano..... »	3\$00	Chouriço de carne..... »	14\$00	Petróleo-Restant. Arm. »	1\$10
» Sião... »	2\$75	Far.º de milho amarelo. »	1\$25	Presunto kg.	11\$00
Assucar de 1.º Hornung »	4\$25	» » » branco . »	1\$50	Queijo do Alentejo.... »	11\$50
» 1.º manual . »	4\$20	» » trigo »	2\$25	» flamengo..... »	20\$50
» 2.º Hornung »	4\$05	Farinheiras »	8\$50	Sabão amêndoas »	\$90
» 2.º manual . »	4\$05	Feijão branco lit.	1\$50	» Offenbach »	2\$05
» pilé... »	4\$40	» amarelo..... »	2\$00	Sal lit.	\$16
Azeite de 1.º lit.	6\$80	» frade de 2.º..... »	1\$80	Sêmea. kg.	\$70
» 2.º »	6\$40	» » » 1.º..... »	2\$00	Toucinho »	6\$50
Bacalhau sueco..... kg.	4\$10	» manteiga	2\$10	Vinagre lit.	\$75
» inglês »	5\$25	Grão »	1\$85	Vinho branco »	\$75
» inglês..... »	5\$00	Lenha kg.	\$20	Vinho tinto-Em Gaia.... »	\$90
Banha..... »	7\$50	Manteiga..... »	17\$00	Vinho tinto-Em Campanhã .. »	\$80
Batatas..... »	variável	Massas..... »	3\$50	Vinho tinto-Restant. Arm. »	\$75
Carvão de sôbro..... »	\$40	Milho..... lit.	\$80		

Estes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado. Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Alem dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O Boletim da C. P. tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste Boletim não se vendem avulsos.

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.).