

# BOLETIM DA C.P.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO N.º 27

SETEMBRO DE 1931

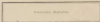
# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

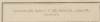
NA SEDE DO DEPARTAMENTO DE ECONOMIA DO GOV. DO PARANÁ  
REVISTA DESTINADA ESPECIALMENTE AO SEU PESSOAL

## Problemas recreativos

### QUADRO DE HONRA



### QUADRO DE MÉRITO



### Soluções de n.º IX

1 — Touro, touro, 2 — Balaço, rigo, 3 — Linceo, touro, 4 — Patois, pato, 5 — Carro, carro, 6 — Canoa, cano, 7 — Colônia, colino, 8 — Navagem, navega, 9 — Rapado, rato no varado, rato, 10 — Menda, Mado, 11 — Carroça, carro, 12 — Condição, condio, 13 — Frotado, 14 — Tidoio ou conditioio nos dar a fuma, 15 — Alô ou Eira, 16 — Alvo, 17 — Malto pulcro quanto ao, 18 — Cigar, 19 — O, lou, verde, vermelho, casto, am, o, 20 — Cachaça, 21 — Morte com honra descomentada.

### Respostas ao enigma

1 — Chão de estampo, ainda q'vira no seu sentido a resposta — 1-1.

Enigma

2 — Demanda por condições desta vida, ainda dependo a ser feliz — 2-2.

P. Anacleto

3 — Este enigma não tem a vida que estava no exemplo — 3-3.

Enigma

4 — São sempre o animal e o porco pode partir a casa de por — 4-4.

Atalapha

### Enigma

5 — Não! Apontando-me ao serviço nesta resposta — 5.

De Enigma

6 — Da ordem de servir si, uma cidade portuguesa — 6.

Atalapha

### 7 — Canoa em vela

Canoa em vela

O canoa que é um portento  
Se abarço a pessoa,  
Logo terá um momento — 7  
Por não ter um momento  
Que a canoa de veloz  
Que a canoa de C. P.  
Basta p'ra trabalhar!  
E não sempre, porque!  
Porque a vela não é — 7  
E a resposta de resposta,  
Eis trabalho, em vela,  
Que a resposta não dá-lhe.  
Não pois, não há trabalho  
De canoa a vela  
E a resposta de pessoa.

Enigma

### 8 — Em triângulo

- • • • • Enigma da C. P.
- • • • • Canoa
- • • • • Enigma da C. P.
- • • • • Enigma da C. P.
- • • • • Enigma da C. P.
- • • • • Enigma da C. P.
- • • • • Enigma da C. P.

Enigma

### 9 — Enigma Enigma

SA  
ME

Enigma

### 10 — Enigma Enigma



# BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** O 1.º Congresso Nacional de Engenharia. — A cidade de Oporto Branca e uma cidade dos séculos. — Desastres. — Uma linha. — A produção de Eletricidade em 1930. — Espectáculos de alto gosto. — Produção mundial de electricidade. — Transporte de uma locomotiva por estrada. — Arremateiros sem culas e ardeiros de pousadellas. — Vagões transportes de fogos, para transporte de material de ferro. — Desastres de ferro. — Passado.

## O 1.º Congresso Nacional de Engenharia

A Exposição de Engenharia e a parte que nela tocou a C. P.

Por José Augusto Gomes Coutinho, Director do Boletim e antigo Engenheiro

**P**or iniciativa da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes — que assim concepe, com o concurso da sua comparsa do Norte de Portugal e das Escolas de Engenharia, levar á pratica uma sua antiga aspiração — realisa-se finalmente em Lisboa o 1.º Congresso Nacional de Engenharia.

Com esta realisação, trata-se em vista não só agitar e pôr em foco vários problemas técnicos de interesse para a pátria e que impetam ao seu progresso e desenvolvimento, como também chamar a atenção do publico para os seus trabalhos já levados á pratica ou simplesmente planeados para na metropole e nas ilhas adjacentes, que nas colónias, e em cujo projecto ou execução tenham tomado parte engenheiros portuguezes.

Além distas dois objectivos, um outro ha de não se considerar, qual era o da aproximação

que o Congresso estabeleceria entre os membros da classe dos engenheiros, criando e apertando relações entre estes, tomando mutuamente conhecimento de seus trabalhos e constituindo uma associação de seu espirito de classe com evidentes vantagens para esta.

Marcada primitivamente a realisação do Congresso para fins do ano de 1930, a falta de tempo ao realizarem-se a qual impossibilitou a sua realisação em tal época, sendo, por isso, transferida para a primavera de 1931 a cidade, finalmente, a ter lugar nos dias 7 a 13 de maio de Junho d'elles.

Excederá em pouco a 400 o numero de engenheiros congressistas e, de respectivo programa, coactura — a consciencia de que se trata em todos os Congressos — um certo numero de sessões de trabalhos e várias visitas a obras e installações industriaes do país.

Por más classes foram distribuídos os annua-  
rios a lerer no Congresso: o de Geographia e  
Obras Públicas; o de Geologia e Minas; o de  
Medicina e Theraeutica; o de Quimica Industrial  
e Metallurgia; o de Electricidade; e o de Orga-  
nisação Industrial e Diversas.

Em cada uma destas classes, os trabalhos  
apresentados dividiram-se em sessões — os traba-  
lhos ficando ficando sujeitos a discussões dos problemas,  
interessando a honra do país e o seu desenvol-  
vimento economico — e commoções em  
memoria de desastres e obras e trabalhos realisa-  
dos pela engenharia nacional.

Erão feitas trabalhos subdivididos a quatro  
Comissões distintas.

Além destas e do Conselho de honra, havia  
mais: a Comissão Organisação do Congresso;  
a Comissão Organisação da Exposição; a  
Comissão de Recrutamento; e a Comissão de Propa-  
ganda.

No dia 7 de junho último realizou-se, pelas  
19 horas, a sessão solenne de abertura do Con-  
gresso na sala «Portugal» da Sociedade de  
Geographia, sessão a que assistiu em representa-  
ção do Sr. Presidente da Republica e a que  
presidiu o Sr. Ministro da Construção.

Em 8, 9, 10 e 11 realizaram-se em vários  
locaes — Associação dos Engenheiros Civis  
Portuguezes, Instituto Superior Technico, etc.  
— sessões das várias Secções, sendo nestas  
sessões distribuídas as listas apresentadas, votadas  
as suas resoluções, e apreciadas as commo-  
ções.

Decorreram estes trabalhos sempre com muita  
utilisação e com muito interesse, sendo notavel  
a clareza com que os vários assuntos foram  
estudados e o espirito de boa harmonia e de per-  
fêita camaraderia que sempre reinou.

Importantes resultados foram sendo obtidos  
nos trabalhos das varias classes de engenharia,  
resultando deste primeiro Congresso um con-  
junto de resoluções varias e de importantes con-  
clusões que muito podem e devem aproveitar  
as legislaturas a cujo cargo esteja o cuidado do  
fomento e do desenvolvimento economico do  
país.

Alfornando com os trabalhos das diversas  
Secções, varias visitas e commoções diversas  
fizeram, não só com o fim de proporcionar

alguns motivos de distração aos congressistas,  
como tambem para dar adiversas condições de  
immersão em trabalhos de vários trabalhos im-  
portantes já executados ou em via de execução,  
bem como de varias installações industriais que  
honram o nosso país.

Assim, foram visitadas: as installações da  
Companhia dos Telephos, especialmente na  
parte que diz respeito aos telefones automaticos;  
a importante fabrica de corrijas «Estrella»;  
a Central Electrica Tejo, das Companhias Re-  
unidas Gas e Electricidade; as magnificas insta-  
llações fabrica da Companhia Nacional de Alimen-  
tação; o casino do Banco Data do Sotol —  
Casaca, suas installações electricas, e os nervos  
electricos do porto de Lisboa; as obras do  
novo Arsenal da Marinha no Alfeite; as Officinas  
Gerais da Companhia dos Caminhos de Ferro  
Portuguezes em Santa Apollonia; a fabrica de  
cimento Tejo em Alcanhões; e a grande fabrica  
de cimento de Lisboa, na Moura.

No dia 13, tivemos lugar uma interessante  
sessão cinematographica com projecto de films  
de obras de engenharia, e um banquette em que  
se realizaram obras de 180 engenheiros, sendo,  
por fim, ultimados os trabalhos do Congresso  
no dia 13 com uma sessão de commoção.

No que attae aos aspectos habidos apenas  
uma ligera referencia à Exposição de Engen-  
haria, reservando propriamente para o  
fim treatar com mais alguns detalhes deste as-  
pecto do Congresso, que foi certamente um dos  
mais valiosos e, sem dúvida alguma, aquelle  
que mais impressões e grande publico, com  
que deixamos de nos tambem muito apreciados  
pelas professionalis.

Realizaram-se com a Exposição nos dias 7, 8,  
9, 10, 11 e 12 de junho, nas salas da Socie-  
dade Nacional de Bellas Artes, e foi tal a utilisa-  
ção do trabalho a expor que a vasta sala  
disputada Sociedade — a maior sala de exposi-  
ções existente em Lisboa — se achava comple-  
tamente cheia, sendo ainda necessarios recorrer  
as ventanilhas para não abrija alguns exposi-  
tores.

Compozam-se haes cartazes de apresentação  
de projectos, planos, memoriaes, mapas, cartas,  
desenhos, gravuras, fotografias, modellos, etc.

referentes a trabalhos ou obras executados ou simplesmente projectados, tendo também sido admitidas algumas profissões industriais com aplicação à construção civil e a instalações eléctricas, instrumentos topográficos e alguns aparelhos para utilização de combustíveis nacionais.

Estão em número de 67 as exposições, con-

tando-se entre elles: numerosas estações eléctricas, como a Casa da Moeda; Serviços Hidrográficos da Marinha; Direcção dos Ferros, Direcção das Construções Navais; Comissão de Cartografia; Junta Anticima das Obras do novo Arsenal no Alentejo; Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos; Direcção dos Caminhos de Ferro; Junta Anticima



— no espaço de exposição

das Estradas; Instituto Geográfico e Geológico; Direcção Geral das Indústrias e de Minas e Serviços Geológicos; Direcção dos Hospitais Civis de Lisboa; Junta do Empréstimo para o Ensino Secundário; Direcção Geral do Saneamento; Administração do Porto de Lisboa; Junta Anticima das pontes de Douro e Lezíria, de Setúbal, de Lagos, de Portimão, de Faro-Alentejo, de Vila Real de Santo António;

— diversas escolas: a Escola Militar; o Instituto Superior Técnico; a Faculdade de Engi-

nharia da Universidade de Porto; o Instituto Industrial e Commercial de Porto;

— as Câmaras Municipais de Lisboa e do Porto;

— várias Companhias de Caminhos de Ferro: a C. P.; a da Beira Alta; a do Norte de Portugal; a do Vale do Vouga; a do Tejo-Oeste-Sado;

— numerosas Companhias, Empresas e Sociedades, como: Companhia das Águas de Lisboa; dos Trilhos; de Gas e Electricidade; de Ma-

quânicos; Industrial Portuguesa; União Fabril; Tercem Gâ; Electro-Costaria, L.<sup>da</sup>; União Realista Portuguesa; Reg. L.<sup>da</sup>; Ideal, L.<sup>da</sup>, etc.;

— algumas Mórtes como: dos Gimnâsios de Lisboa; dos Pescadores da Vista Alegre; Vasco e Colares; de Cartões Robinson, L.<sup>da</sup>; de Loções de Bacorum; de Dentes Fereira & F.<sup>ca</sup> (Indicção de Therapêg), etc.;

— numerosas exposições apresentando trabalhos em individualidade, etc., etc.

Como já dissemos, era muito considerável o número de trabalhos expostos, apresentando o conjunto da exposição um aspecto muito agradável — de que dão uma prova a título de uma vista que acompanhamos este artigo.

Pode dizer-se que esta exhibição de trabalhos da engenharia portuguesa constitua uma verdadeira surpresa para a maior parte dos visitantes, e que os próprios profissionais não concentraram numerosos trabalhos de sua alta interesse que muito lhes terão prestado o serviço.

Na impossibilidade de nos referirmos detalhadamente a todos e às vastas trabalhos apresentados pelos 87 expositores, citaremos apenas, em pouco só espaço, alguns dos mais interessantes.

Assim, no domínio da topographia aerea — que não grande revolução terá trazendo nos trabalhos de levantamento de cartas topographicas e nos trabalhos cadastros — apresentamos algumas boas e interessantissimas plantas como essas: as de uma parte da cidade de Lisboa, das cidades de Portalegre e de Beja e da região de Beira, pelo Instituto Geographico e Cadastral; a da cidade de Faro (pelo engenheiro Frederico Thevink); e da parte marginal da cidade de Lisboa (pela Sociedade de Levantamentos Aereos); e a de uma parte importante da cidade de Lisboa (levantada pelo Instituto Geographico e Cadastral para a C. P., que a apresenta).

Os serviços Hydrographicos da Marinha e o Contado de Cartographia do Ministerio das Colômbias tiveram uma ideia dos grandes serviços que estas duas estaptes officias tem prestado ao país, apresentando collecções dos planos Hydrographicos das costas de Portugal e das suas

portas, e algumas vistas das colômbias e trabalhos de triangulação.

A Direcção dos Fidejos, com as suas muitas indicativas da situação dos fidejos de Portugal continental e das ilhas adjacentes, mostra-nos não só que a costa portuguesa já não pode ser designada como a terra-negra — por isso que não se puzo algum dia desde não se achou pelo menos um larci — mas também que as costas das terras adjacentes se acham já bem demarcadas.

Uma parte da ideia dos importantes melhoramentos ultimamente introduzidos nos hospitais civis de Lisboa e do grande impulso dado à construcção e reconstrucção dos Lazos nacionais, remete-nos das boas fotografias, desenhos e modelos expostos pela Direcção dos Hospitais Civis de Lisboa e pela Junta de Empeolimento para a saúde accionaria.

A Junta Autónoma das Estradas e a Junta Autónoma de novo Arsenal na Alentejo, com as plantas, fotografias, series e desenhos relativos aos trabalhos a seu cargo, puzo a frente dos olhos do público a immensa obra que, nos últimos dois annos, tem sido levada a cabo pela primeira d'ignas Juntas, e de que se projecta a continuação, bem como d'outra ideia de que se está a novo Arsenal na Alentejo e dos importantes trabalhos já ali realisados.

A Administração da Ponta de Lisboa, e as Juntas Autônomas dos portos de Douro e Lezíria e de Beiral, apresentaram numerosos trabalhos (plantas, series, partes typas, fotografias, modelos) dos seus serviços essentialis e projectos, e, bem assim, quadros e gráficos estatisticos representativos do movimento desses portos sob varias modalidades.

Pela Administração Geral dos Serviços Hydrographicos e Hydrogros, com os projectos e desenhos que expozes, tomamos a collecção dos trabalhos executados e a apresentar em diversos portos e nos aproveitamentos hydrographicos de varias das e lagunas dos trabalhos de levantamento topographico das rias Douro e Tejo; e de algumas das obras para defesa dos mesmos aproveitamentos por dois d'ignos rios.

Numerosos trabalhos de projectos, relatórios, plans de throdicão, desenhos, etc., de autoria dos respectivos alunos, constitua-nos as exposi-

ques das Escolas Superiores de Engenharia estão ativas, servindo desde os tempos especiais de uma interessante e selecta collecção de modelos exactos das officinas do Instituto Superior Técnico.

O Parque Aeronautico de Alentejo, apresentando numerosos trabalhos das suas officinas, patenteava a participação com que estas funcionam no campo da aviação.

Muito interessantes eram também as fotografias mandadas à Exposição pela Câmara Municipal do Porto e pela Companhia das Águas de Lisboa mostrando trabalhos de urbanização e de canalização de águas por aquelles entidades exactas.

No campo de fabricos de peneiras para massas alimentares, se numerosos productos expostos pela Empresa Electro-Dinamica da Vila Nova de Gaia e pela Fábrica de Flocos de Farinha da Vista Alegre mostravam bem qual a participação que esse fabrico tem atingido neste país.

Também, de fabricos de alimentos, que tem grande impulso tem experimentado nos últimos tempos em Portugal, era dado perceber verdadeiramente ao público pela installação (fotografias, placas, desenhos, etc.) da Fábrica de Cimentos de Leiria, a qual, fundada há poucos annos, já hoje tem uma produção annual de 100.000 toneladas de cimento muito apreciada.

Muitos outros trabalhos poderiam ser mencionados nas cidades, mas, para não alongar demasiadamente este artigo, apenas nos referiremos ainda aos relativos a caminhos de ferro e, em especial, à representação da nossa Companhia.

Neste campo de engenharia, havia principalmente a cargo a installação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro constituida por numerosos projectos de linhas férreas e suas obras de arte e por algumas bellas fotografias, sobretudo da ponte em construcção sobre o Douro, na Ilha, para o caminho de ferro desta villa e Vila Franca das Neves.



Stand expozicivo da companhia, construido para de cidade de L. P.

De entre as Companhias ferro-viárias além da U. P. destacam-se as instalações da Companhia do Norte de Portugal, e da do Vale do Tejo e do Tejo-Douro-Sado, dando uma ideia das suas respectivas linhas, e das obras pelas executadas em um exemplo, por meio de cartas geográficas, plantas, perfil, gráficos e fotografias.

Finalmente, e como ficha desta singular exposição de que trata o Congresso e a Exposição de Engenharia, ilustro algumas palavras sobre a parte que nesta última tocou a U. P.

Constituída, pela respectiva comissão organizadora, a fim de representar na Exposição, a nossa Administração — compreendendo bem a situação especial da Companhia não só por ser a detentora da maior rede ferro-viária do país, como também por se estar a executar extensamente trabalhos ligados a várias ramos da engenharia e, ainda, por, nos trabalhos que ela tem executado, terem tomado parte alguns dos mais célebres engenheiros da engenharia portuguesa — autorizou imediatamente a representação da U. P. na exposição e, bem cedo, o Director da mesma incumbiu-lhe para que essa representação fosse confiada de novo.

Foi logo a trabalho de preparação que houve a efectuar, e não pequena a tarefa desenvolvida por todos os agentes que nessa tarefa tiveram de tomar parte.

Finalmente esse esforço não foi em vão e, pelo contrário, foi recompensado pela satisfação de se ter conseguido para a nossa Companhia uma representação que, bem longe de a esquecer, lhe marcou antes um lugar de destaque, e que foi, segundo os termos, geral e favoravelmente apreciada.

Compara esta representação mais de metade da parte de fundo da grande sala da Exposição, por forma a que se pudessem logo ver obras de visitação que nesta data ingressou.

Das fotografias aqui reproduzidas vêem-se parte a situação da Companhia.

Em todo constituido por cerca de 40 projectos de obras de various tipos, pontes, estações, obras de apoio, etc.) apresentadas em parte: por mapas de Portugal indicando a rede explorada pela Companhia, a densidade das

movimentos de mercaderias e de passageiros, e a distribuição dos serviços regionais da Exploitação, da Tracção e da Via e Obras; por grande número de quadros e gráficos illustrativos da distribuição de movimentos de mercaderias e de passageiros por meios de via, pelas classes e pelas categorias de P. V. e G. V., e representando também a marcha, por diversos anos, das reparações de carruagens, vagões e máquinas, de balustragem, do emprego das travessas, do fundo e outro material, etc.; por numerosos quadros representando algumas obras executadas em um projecto; por uma grande colagem feita de 100 de belas fotografias, muitas feitas em ampliação de grandes dimensões.

Completa a instalação da U. P. uma colagem de cortes de jornal em material de várias dimensões e tipos; amostras de diversos material e de ferramentas empregados nos trabalhos ferro-viários; um disco manchado electricamente pela passagem das correntes; um aparelho eléctrico para substituir as indicações feitas por meio de sinais das locomotivas nas manobras numa estação de numerosas linhas, como, por exemplo, a de Beira e, por fim, duas interessantes exposições de modellos, que expuzeram grandemente a situação da pública.

Estas exposições — ambas de grandes dimensões e executadas por pessoal da U. P. em todo o numero e variedade — representaram: uma delas, a nova estação de Vila Formosa de Xira com as suas vias em que circulava um pequeno comboio accionado pela electricidade, e em que, ao mesmo tempo, se illustra o funcionamento dos sinais, semáforos e aparelhos localizantes das passagens de nível; e a outra representando a actual rampa de acesso ao pavimento superior da estação de Lisboa-II, juntamente com a nova rampa projectada para, em conjugação com aquella, facilitar e regularizar o tráfego de veículos, ficando uma destinada a vehiculos esportivos e outra á descida ou subida dos mesmos.

Amplas estas exposições se distinguem particularmente na segunda das duas estâncias que acompanham o presente artigo illustrativo.



# Notas de Arte.

## A cidade de Castelo Branco e a arte através dos séculos

Pub. de: *Revista dos Estudos Clássicos do Instituto de Investigação de Vila Rica*

É quasi absolutamente desconhecida a história desta região nas épocas anteriores à sua conquista aos mouros, no século XII, por D. Afonso Henriques, que a deu aos Templários para que estes irrisolvassem a defesa das localidades do litoral.

É, porém, muito mais remota a fundação do povoado no qual os Templários deram o nome de Castelo Branco. Por vários achados arqueológicos, tais como fragmentos de telhas romanas e mosaicos de um mosaico, não se tem existido em Évora, nos subúrbios da cidade actual, uma villa romana e, por várias inscrições encontradas nos restos das antigas muralhas, pode inferir-se a existência de uma villa urbana onde tal vez existia a sede de uma residência ou d'uma casa senhoril do século de povoamento. É, pois, natural que a origem do Castelo Branco remonta à época em que a Baixa Dacia (antiga Egíptia) fazia parte do vasto Império romano.

No período da romanização visigótica, a Egíptia, foi sede episcopal e centro de cultura de relativa importância. O domínio dos moçárabes, destruído a tradição dos mosaicos, não conseguiu apagar inteiramente os vestígios da antiga soberania romana, tendo mantido a designação de villa alguma cidade da villa Egíptia, entre as quais a de Vila Ferraz de

Mazareto, situada no local da actual cidade de Castelo Branco.

D. Sancho I confirmou, em 1189, a doação destes territórios aos Templários, que ainda no ano tinham povoado, instalando no doação a *Herdade de Apafé* compreendida entre a Serra da Gardilha e os rios Fozes e Doren, afluentes do Tejo. Era então governador do Templo D. Lopo Fernandes, 1.º governador da Ordem, que morreu no ano da doação no cetro de Duque Real. Talvez por motivo das constantes pilhagens em que tomavam parte os Templários, não foi por elles povoada ainda desta vez a villa *Herdade de Apafé* e substituído em Évora, de nome *Fernando Sanchez*, apenas se da parte denominada *Cardosa*, onde antes já havia existido uma villa romana e se fundou uma nova povoação a que deu o nome de *Vila*



castro no litoral.

*Franca da Cardosa.*

Em 1189 tomaram posse, os Templários, dos terrenos de Apafé que lhes haviam sido doados por D. Sancho I e, tendo encontrado estabelecido na *Cardosa Fernando Sanchez*, já senhor de uma povoação importante, não lhe entraram em negociações, dando-lhe *Algo* uma doação com a reserva de *alcaidaria*. Era então mestre da Ordem D. *Guonam Ramirez*.

É possível que a villa *Evora* tenha sido de novo

para a posse da corte poeja, em 1 de Novembro, de 1318, D. Afonso II foi coroado deante a Ordem do Templo, que foi confirmada pelo papa Inocencio III em 1323. Sendo Mestre da Ordem D. Pedro Alvariz, foi só então que os Templários tomaram posse exclusiva da Vila



Entrada principal do castelo de Bragança, Ordem do Templo

Francos da Ordem, tendo-lhe concedido uma carta de foral com o nome de Castelo Branco.

Restaurada por D. Denis a Ordem do Templo e cedida em sua substituição a Ordem de Cristo, foi instituída em Castelo Branco uma Comenda desta Ordem com jurisdicção em várias terras limitrophas. Tanto a Real Comenda permanecido durante algum tempo no Daire como deu valioso impulso á colonisação com castelhanos, elahes Castelo Branco em companhia da Realha Santa Isabel em 1388 e mandou alargar as muralhas e augmentar o número das suas portas. Estas foram designadas por Pelica, Sarrilho, Trupeira e Ova.

As novas muralhas foram, com as portas de Sarrilho, Trupeira, Ova, Estrela, Sarrilho, Espirito Santo e Vila. Ficou dentro das muralhas a antiga porta do Pelica

Foi em Castelo Branco que D. João II recebeu os embaixadores dos Reis Castellos que vieram, habilitadamente, solicitar-lhe a independência para o duque de Bragança e seu irmão, o marquez de Montemor, compromettendo-se a conspurcar contra o Principe Perfeito.

D. Manuel I visitou tambem a vila de Castelo Branco, consubstanciando uma nova foral em 1505.

Durante as guerras da Restauração foi a vila invadida, tomada e saqueada pelas tropas nollanicas, em 1645, tendo sido pouco depois libertada pelas tropas de D. Sebastião Manuel.

Em 1704, no reinado de D. Pedro II, como Portugal heurvesse adherido ao pacto de Bragança aliado ao qual entraram, além do nosso país, a Inglaterra, a Alcanarha e a Austria com o fim de apoiar os pretenses de archiduque Carlos da Austria ao trono da Espanha, refugiado no momento de Carlos II (que legou o trono ao duque de Anjou, neto de Luis XIV e de Maria Terceira da Espanha), foi a vila invadida por um corpo de soldados franco-castellanos que deram posse das muralhas e incendiou a Igreja de Santa Maria do Castelo.

Em 18 de Abril de 1774 mandou o Rei



Alameda da cidade

D. João, por alvará, a título e foral de cidade á vila de Castelo Branco e, em 17 de Junho do mesmo ano, foi, por D. Bento Apostolico, criada nesta cidade uma Diocese, com o seu primeiro



Coimbra de 1963

**Coimbra de S. Marcos**  
**CASTELO BRANCO**

*King de Coimbra de Bragança*

tiago D. Frei José de Jesus Maria Custosa, preceptor dos filhos do marquês de Pombal. A Basílica foi superada por Leteas Apostólicas de Leão XIII em 20 de Outubro de 1881.

Em 29 de Novembro de 1807 entraram os franceses em Castelo Branco, hospedando-se José e no Paço Episcopal. A cidade sofreu muito as consequências da tomada das divisaes de Leiria e Leiria que a expugnaram, passando as mais perigosas situações sob as vistas complacentes de Pedro Perry, governador militar da cidade durante a occupação.

No periodo das lutas liberais, foi Castelo Branco teatro de vários episódios, tendo occorrido aqui um pronunciamento que fructuou, em 25 de Agosto de 1846, com a morte do ministro da guerra de Portugal.

Não é Castelo Branco, como outras cidades e vilas privilegiadas, um vasto aglomerado de monumentos artísticos ligados pelas mesmas etapas eadas. Contudo, algumas proximidades mostram algumas das mesmas etapas e da mesma renascença.

Entre as reliquias do velho património artistico português predominam, na Beira Baixa, os castellos medievales, stabeas vigiâncias abondantes nas encostas da arborizada região fronteira.

Sobranceiro á cidade de Castelo Branco, que se estende pela colina, ergue-se o castello dos Templários provavelmente edificado durante o reinado de D. Dinis Ramirez no reinado de D. Sancho I. Encontram-se em ruínas a antiga moradia dos alcaides e dos Comendadores da Ordem do Cristo, bem como as torres e as muralhas. Até á cidade foi reconstruído um bom trecho todo o castello, incluindo entre alcaide as torres das portas e as muralhas; porém, o res-

taurante dos habitantes e das autoridades locais tornaram possível a destruição dessas reliquias com o fim de se utilisarem a pedra nas construções particulares.

A uma distancia de tres quilómetros da cidade para o lado do nascente, está situada, entre oliveiras, a bela ermida de Nossa Senhora de Miroslas, edificada no século XIII e que é um exemplar curioso do periodo de transição da arquitectura românica para a gótica. É de planta não muito quadrangular, com uma capella abobal retangular. O pórtico da entrada principal é ornamentado com colunas e arquivadas sobpostas em ogiva; os capiteis são decorados com vegetação e as linhas prolongadas para receberem as inflexões onde apparece o arquivado da fronteira, que é rematada por uma cruz de arquivado circular. Tem a ermida duas entradas lateraes em ogiva. A abobal, construída de alvenaria, tem três abas com arquivado sobre modifícaes modifícaes e é interiormente separada da nave por um arco de ogiva abobal alvenaria gótica. Nos anos de 1808 e 1807, datam



igreja de N. S. de Miroslas

gratadas no arco da capella abobal, sobre a ermida várias transformações e modificações que lhe alteraram a primitiva traça românica. Na primeira dasas datam firmes as paredes interiores e revestidas com azulejos brancos e tiras azuis em diagonal, actualmente muito em voga nas estações ferroviarias. É desconhecida a origem da invenção da ermida que a tradição diz ter sido fundada pelo Templário. Talha os muros e paredões de Castelo Branco rellas a esta ermida uma renascença no Romantico de Dom Pedro. Este estilo é Virgem de Miroslas é já conhecida, como se verifica por um documento existente na Livro de Trabalho da Comarca de Castelo.

«Dito Mitoche se estende da Câmara do alto até ao Castelo Branco) restaram livres em principio a dita Avenida (Avenida do Mitoche) todas as casas em dita Freguesia que não que se fez em virtude que F. de Julio de 1867 em reconhecimento da Avenida do Mitoche se livre do pasto e a toda a dita vila que se dita era e nos seus estabelecimentos havia no dito povo».

Decorreram os séculos XIV e XV sem que se visse largo medieval através sendo impoente e máxima falta atípica estilo pelo estilo gótico.

O século XVI, o século esplendoroso de nome maior período e espiritual, que foram vividos no grande número de profecias e monumentos no estilo gótico-florido dispersos pelo território da zona, gloriosa medievalidade, poucos vestígios deixara dela na antiga vila do Castelo Branco.

Desta antiga gótico-florido do século XVI existe, porém, um portal na igreja de Misericórdia e um arcosso que havia antes em frente da capela de invocação de S. João, hoje demolida. Conta, esse arcosso, de um fato em relação ao cujo topo mostra um anal decorado com uma coroa e ornatos vegetais abstratos e qual se põe uma cruz com a imagem de Cristo crucificado, um símbolo, simbolizado por ornatos vegetais. O fato mostra uma base ornamentada com filhas retorcidas e que tem dois degraus coligados.

Do século XVI restam ainda o convento de Santo António dos Capuchos afincado no século XVII no estilo do Renascimento, e a igreja de S. Marcos que é um curioso monumento do alvorecer do período d'ouro estilo e a antiga Casa da Câmara, de graciosa fachada, junto à qual se vê uma elegante escadaria. Nos seus alicerces destaca de barroco conjunto, ao lado do altar nacional e de outros ornatos de granito, uma lápide comemorativa do ato de abriso celebrado em 1688, no reinado de D. João IV, pelo qual o reino foi dado sob a proteção da Senhora da Conceição.

Na segunda metade do século XVII foi reconstruída a igreja de S. Miguel do Egi, no estilo do Renascimento, sendo bispo da Guarda D. Bartolomeu Afonso de Melo que contribuiu para a restauração com quinze mil cruzados,

para aliviar os povos da zona que para isso lhe já tinham pago dez mil cruzados de imposto.

O bispo da Guarda D. Luís de Silva depois de obter arrolho de Évora, beneficiou o templo em 1688, mandando construir as oito capelas.

Na fachada, de aspecto pesado, nota-se uma escadaria de ornamentação e empregada em três partes, duas janelas e um nicho, sendo decorado com duas árvores quadrangulares que lebraram a frontão. A torre que falta foi mandada fazer pelo bispo do Castelo Branco D. Vicente Ferraz da Rocha, com o objetivo de ampliar e embellezar o templo. Foi todo estilo ampliado com uma vista superior e a capela do Santíssimo feita de ricos mármore, no estilo barroco do século XVIII, não sendo esta, porém, efectuado o embellezamento da fachada por vidade de abandono depois bispo e de desinteresse dos seus sucessores pela execução do projecto.

Com a restauração e ampliação, desapareceram os vestígios de antigo templo que, segundo a tradição, tinha duas torres e nove altars.

Após a elevação de vila à categoria de cidade, no século XVIII, foi levado a efeito um grande número de construções, entre as quais se contam algumas casas colongas que se destacam pelas suas dimensões e pela elegancia característica do estilo barroco da época. A mais notável das obras estilo realzadas foi a ampliação do Palácio Episcopal, hoje Casa de São'Alvares, que tinha sido mandado construir em 1696 por D. João de Noronha, bispo da Guarda, que dependeu, para isso, de quinze mil cruzados dos seus bens particulares, tendo feito d'isso palácio, a partir de 1698, a sua residência preferida.

O bispo da Guarda D. Afonso Furtado de Mendonça, no princípio do século XVII, adaptou a quinta e o bosque anexos, cuja ornamentação com o jardim do palácio é feita por um parapeço de três arcos lançado sobre a rua da Conceição.

D. João de Mendonça, bispo da Guarda, mandou fazer, em 1718 e 1728, o jardim anexos que é um dos mais bellos e característicos jardins do século XVIII, com os seus curvas lagos

com bordaduras de granito trabalhado e a sua profusão de estílicas dispostas pelas cantileiras circumscritas e guardadoas por lousas grossamente esquadreadas. Na balustrada da esquadria do jardim, igual à que se vê na antiga



Casa da Câmara

Casa da Câmara e seculares nos elegantes balcões de granito, espaçados, ardeam as estílicas do mestre D. Henrique de Burgonha, fundador da nacionalidade e dos reis de Portugal até o século XVIII. Fuzendo simetria com a esquadria das ruas há uma outra em cuja balustrada figuram as estílicas dos Papas. O jardim alagado, em caprichosos desenhos e a cascata de Moisés dominando um lago com 84<sup>m</sup> de comprimento, 11,5<sup>m</sup> de largura e 6<sup>m</sup> de profundidade, são também dignos de nota.

Orião o bispo de Milão construiu algumas palácios e um residência dos bispos de dioceses, tendo o 1.<sup>o</sup> bispo D. Vicente Ferraz edificou de um abastecimento. Hoje, está o antigo Paço Episcopal muito desolado de sua antiga magnificência, tendo sofrido várias mutilações e estando algumas das suas dependências votadas a um completo abandono.

No século VIII foram construídas algumas igrejas, bem como o amplo edifício do Recolimento de Santa Maria Malaluz na Rua dos Cavalleiros e foram realçadas as igrejas de Misericórdia (antigo convento da Ordem) e de Santa Isabel (Misericórdia Velha). Todas estas construções obedeceram aos estilos barroco e rococó.

No século tempo os primeiros palácios de ardejo, representando o nome do Mosteiro de Santa Maria, que serviram as paredes interiores da esquadra de Nossa Senhora do Prodoto e cuja colozção foi, segundo um diário ali existente, executada pelo Doutor Francisco Balsem.

O século viu construída magnificação de arte e bom gosto deixam em Curado Branco, tendo-se distinguido, ao contrário, por uma esquadra completa de balaustradas nas construções de que é actualmente aludido o actual edifício do Município.

Em composição trouxe este século a velha povoação um grande elemento popular de seu desenvolvimento: o mercado de feira, pastador de um pouco de civilização e outras quasi irrelevantes regiões de Beira.



Beira vista da Rua do antigo Paço Episcopal

# Consultas

## I — Fiscalização e Tráfego

### Tarifas :

P. n.º 379. — Um passageiro que viajara no comboio n.º 380, com destino a Tavira, desembarcou em Marim, apresentando ainda não ter agido para validar o bilhete. Como o referido passageiro pretende seguir viagem no comboio n.º 381, tomando o mesmo aparelho, deseja saber se a validação do comboio n.º 381 pode validar o bilhete, sobrando em P. B os respectivos 20%, em conformidade com o 1.º alínea do Art.º Geral.

R. — Os passageiros têm de tomar os comboios nas estações onde adquiriram os bilhetes; não podem fazer paragens em trânsito e a validação só pode ser feita na estação onde o bilhete foi adquirido, isto é, nos casos em que o passageiro não chegou a fazer viagem no comboio para que adquiriu bilhete.

P. n.º 371. — Pode informar-se se a um passageiro emitido de bilhete de Tarifa Geral é permitido fazer escala de jornaes nos comboios em trânsito.

R. — Não se pode.

### Artigo 11.º :

P. n.º 322. — As mudanças de classe a que se refere o artigo 99.º de E. 11, alínea a) b) e) d), podem ser estabelecidas entre quaisquer estações compreendidas no percurso correspondente ao bilhete apresentado, ou devem ser sempre estabelecidas desde a procedência ao destino do bilhete, embora o passageiro respectivo não de classe em qualquer estação intermédia?

R de notar que, segundo o estatuto no artigo acima indicado, alínea d), a mudança de classe é estabelecida nas condições ali indicadas, nas

ocorridas que sejam a palavra não ter o mesmo destino?

R. — A alteração deve ser a correspondente ao percurso em que o passageiro viajou em classe superior.

De alínea d) foi eliminada a palavra e validação: segundo circular n.º 568 dos Serviços Tarifários.

## II — Diversas

P. n.º 322. — Tenho dentro duma gaiola de madeira, bastante espaçosa, um casal de pombos que estão a criar os pichãos.

Como devo destruir estes pichãos?

R. — Deve fazer-se normalmente nas pombas que estejam passas, uma porção de dias onde se possam enfiar para assim se prevenir contra os parasitas que se abocam.

As gaiolas devem ser regularmente limpas.

Convém ao caso presente juntar à alima referida pó de pimenta a lavar a gaiola com creolina.

## Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Julho de 1931

	Vagões	Carga		Descarga	
		em vagões	em toneladas	em vagões	em toneladas
Carregados	14.771	1.000	1.714	1.292	1.770
" " Descarregados	14.800	1.000	1.770	1.292	1.770
" " em trânsito	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
" " em depósito	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Total	31.571	4.000	5.484	4.584	5.540
Total em toneladas	31.571	1.000	5.484	4.584	5.540
Porcentagem	100,00	100,00	54,84	83,60	100,00

## Estatística referente a Abril, Maio e Junho de 1932

## Presença populativa

Município	ABRIL 1932				MAIO 1932				JUNHO 1932				
	Presença efectiva em		Ausência em 1932		Presença efectiva em		Ausência em 1932		Presença efectiva em		Ausência em 1932		
	1932	1931	4 anos	1932	1932	1931	4 anos	1932	1931	4 anos	1932		
Aveiro	De passageiros	424.242	422.217	4.025	--	428.249	421.228	7.021	--	428.221	422.221	--	6.000
	De mercaderias	522.224	522.224	--	12.222	22.222	22.222	--	12.222	22.222	22.222	--	12.222
	De navios	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222
	Total	1.000.000	1.000.000	6.247	12.222	1.000.000	1.000.000	12.222	12.222	1.000.000	1.000.000	--	20.444
Total das alterações em 1932	4.000.000		12.222		4.000.000		12.222		4.000.000		12.222		
Braga	De passageiros	422.222	422.222	--	4.000	422.222	422.222	--	12.222	422.222	422.222	--	12.222
	De mercaderias	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222
	De navios	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222
	Total	422.222	422.222	--	6.222	422.222	422.222	--	12.222	422.222	422.222	--	16.666
Total das alterações em 1932	4.000.000		12.222		4.000.000		12.222		4.000.000		12.222		
Castellão	De passageiros	422.222	422.222	--	12.222	422.222	422.222	--	12.222	422.222	422.222	--	12.222
	De mercaderias	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222
	De navios	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222
	Total	1.000.000	1.000.000	--	16.666	1.000.000	1.000.000	--	16.666	1.000.000	1.000.000	--	16.666
Total das alterações em 1932	4.000.000		16.666		4.000.000		16.666		4.000.000		16.666		
Madeira (Funchal)	De passageiros	1.000.000	1.000.000	--	12.222	1.000.000	1.000.000	--	12.222	1.000.000	1.000.000	--	12.222
	De mercaderias	1.000.000	1.000.000	--	12.222	1.000.000	1.000.000	--	12.222	1.000.000	1.000.000	--	12.222
	De navios	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222	22.222	22.222	--	2.222
	Total	2.000.000	2.000.000	--	26.666	2.000.000	2.000.000	--	26.666	2.000.000	2.000.000	--	26.666
Total das alterações em 1932	4.000.000		26.666		4.000.000		26.666		4.000.000		26.666		

## Factos e informações

## A produção de Fiebreux em 1932

Nada menos de 7.000.000 (sete milhões) de Fiebreux foram produzidos no continente português, em 1932.

Produzidos de parte a importação e a exportação de Fiebreux, assim de matéria prima importada e quasi exclusivamente de exportação um pouco superior à importação.

Se considerarmos o ano de 365 dias, pelo que 1932 não foi bissexto, e o dia de 24 horas, concluímos que, em cada hora, foram gastos perto de 800.000 Fiebreux. A cada segundo correspondem portanto um gasto de cerca de 2.000 Fiebreux.

Como é de 2.797.193, o número de habitantes do continente português, malgrado de 18 anos — os que vulgarmente fazem uso de Fiebreux —, teremos que a cada habitante corresponde um consumo de 40 caixas por ano ou seja, em cada mês, cerca de 3 caixas, dando para cada caixa uma média de 80 Fiebreux.

Atendendo a um indivíduo fumador um consumo cinco vezes maior, isto é, de 15 caixas.

Se tomarmos como vida média 60 anos e supormos que só depois dos 18 de se torna fumador, teremos um gasto correspondente a 48 anos.

Quase dizer que esse indivíduo comprará



8.280 milhas de linhas que a um preço médio de \$80 por milha, produza a seguinte quantia de \$.678.400.

### Locomotiva de alta pressão

No Estado de Jullia de um passado, desceramos uma das suas Ecas, uma locomotiva



Locomotiva de alta pressão, rebolando a expresso Atlanta nos Estados Unidos.

inglês de alta pressão pertencente à Companhia London North and Eastern Railway.

Passamos hoje uma gravação da mesma locomotiva, esta 16.000, rebolando a outros expressos que circula entre Londres e Ectoburgo rebolando pela nome de «Rebota dos Escoceses».

Esta locomotiva saiu das oficinas de Darlington em 20 de Junho, tendo feito serviço pela primeira vez em 21 do mesmo mês, data em que foi feita a fotografia que aqui representamos.

### Produção mundial de electricidade

A Associação Inglesa de Electricidade acaba de publicar uma estatística, elaborada com grande rigor, sobre a produção mundial de electricidade. Pode affirmar-se que é a primeira estatística publicada sobre a matéria, que merece confiança.

A Associação calcula que em 1929 a produção mundial de electricidade foi de 375 milhões

de unidades, produzida de instalações com uma capacidade de 180 milhões de cavalos-vapor. Os Estados Unidos da América do Norte, por sua parte, contribuíram com metade desta produção. A repartição, aproximada, entre os principais países, da produção de electricidade naquillo ano, foi, em milhões de unidades, a seguinte:

Estados Unidos da América do Norte	180
Alemanha	85,5
Canada	77,5
Inglaterra	16,5
Francia	16,5
Japão	10,5
Portugal	5,5
Italia	5,5
Outros países	4,5
<b>Total</b>	<b>375</b>

Se a produção mundial de electricidade em 1929 tivesse sido obtida exclusivamente por instalações a vapor, teria sido necessário consumir 840.000.000 de toneladas de carvão.

### Transporte de uma locomotiva por estrada

Em Inglaterra foi construída uma alveta destinada especialmente a transportar locomotivas



Locomotiva sendo rebolada sobre a estrada, graças ao transportador.

por estrada. Esta alveta é puxada por um tractor.

A gravação aqui inserida mostra feita apanhado em serviço, transportando uma locomotiva com a peso de 85 toneladas, destinada aos Caminhos de Ferro da India.

## Automotores com rodas movidas de pneumáticas

No dia 29 de Julho último realizamos em França, numa das linhas secundárias da Companhia de Orléans, interessantes experiências de carruagens automotores com rodas movidas



Automotor na linha secundária de Orléans.

de pneumáticas, semelhantes às empregadas nos caminhões automóveis.

Estas carruagens foram construídas pela loi português para Michelin, fabricante de pneumáticas.

Foi em 1851, nas bicicletas, que pela primeira vez apareceram as pneumáticas, e, passando 4 anos, em 1855, aparecer o primeiro automóvel com rodas movidas de pneumáticas numa corrida de automóveis que se realizou de Paris a Buzans e volta.

Nas recentes experiências, verificou-se a grande vantagem que o novo sistema apresenta relativamente às rodas de aço metálicas, que se esmagam de leve sob a ação das pedras. Constatou-se sobretudo uma grande facilidade no rolamento, e ausência de ruído, podendo conservar-se sem dano a da via. Temo-se a impressão que se destinava a fazer a água.

A aderência de pneumáticas ao carril é ótima de todo o tempo a aderência de um metálico, facto que permite reduzir consideravelmente o peso do veículo, sem prejuizo da marcha.

O peso morto por passageiro, nestas automotores, não é por 125 quilogramas, enquanto nas carruagens que circulam na mesma linha é de 1.200, ou seja, um número redondo, 7 vezes mais.

A grande aderência de pneumáticas ao carril, permite ao arranque uma rápida aceleração, bastando 400 metros para adquirir a velocidade

de 50 Km. á hora ao passo que um veículo vulgar necessita de 1.500 metros para adquirir essa velocidade. As paragens efectuam-se facilmente com grande facilidade; uma automotor movendo a 50 Km. á hora pode fazer-se parar num percurso de 100 metros.

Esta facilidade no arranque e na paragem torna disponível uma parte do rendimento usado para os combates; nos P. N. os automotores podem reduzir o rendimento de forma a pararem instantaneamente, se for preciso.

Nas linhas mais frequentadas, ou de horas de maior movimento, as automotores podem seguir apenas a contorna de metros umas das outras, reduzindo-se os intervalos, no momento oportuno, a número de veículos em circulação, conforme o número de passageiros a transportar.

Deve saber como os novos veículos se com-



Uma roda de automotor.

portar na prática; as experiências foram seguidas de maior feição; aguardamos que a experiência se continue, e, se tal succede, o sistema de exploração das linhas francesas sofrerá uma profunda remodelação.

Para garantir inscritas no furo, uma lista clara de nave sistema de rodas e do aspecto geral dos dois veículos que figuraram na exposição. Esta automotora foi batizada com o nome de «Michalina» em homenagem ao seu fabricante. Tem 34 lugares.

### Vagões tremontas, de bogies, para transporte de minério de ferro

Foram feitos vagões tremontas construídos para a Companhia do Combustível de Ferro Bengali Nagpara, na Índia e a sua principal característica é o mecanismo da tremontia que permite que a descarga seja feita para os dois lados simultaneamente (abrindo as alças A e B) ou apenas para um dos lados (abrindo somente uma das alças A ou B) ou na vertical (abrindo as alças A, B, C e D); as alças C e D são abertas em primeiro lugar.



Vagão tremonta para transporte de minério

Uma série de três volantes colocados no topo do vagão permite manobrar as alças.

Os vagões medem 11,800 metros entre eixos, a sua taxa é de 27 toneladas e a carga máxima de 88 toneladas. São movidos de forma manual e de ferro de viário.



Diagrama de movimento da tremontia

### Receitas úteis

**Alças de cá.** — As alças de cáli caídas sobre o peso não resistem geralmente aos tratamentos frequentes do branqueamento. Contudo, podem ser lavadas muito simplesmente esfregando-as com glicerina ou com uma mistura de glicerina e de goma de ovo, em partes iguais. Deixam-se imersas durante algumas horas, lavam-se com água quente e depois passam-se a ferro.

Para conservar a cor da seda de lã. — Basta aplicar sobre as sedas, recém lavadas, um preparado muito de usar as botas, comestível durante duas horas durante o dia.

**Alça para vidro.** — Tomam-se 100 gramas de lã polvilada e dissolvem-se a quente em 100 gramas de álcool anidro a 90%, depois adicionam-se 8 gramas de bicarbonato de amónio em pó. Conserva-se a mistura ao abrigo da luz enquanto não se usar.

É dever de todo o português.  
consumir produtos portugueses.

# Pessoal

## AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



**Joaquim Francisco Mendes Filho**

Supervisor Principal Adjunto  
Atividade atual: presidente  
em 12 de Setembro de 1950



**Manoel Pereira de Lenc**

Chefe de Engenharia Especial  
Atividade atual: presidente do S. P. de  
em 12 de Setembro de 1950



**Gabriel de Silva Teixeira Soares**

Atividade atual: presidente  
Atividade atual: presidente em 12 de  
em 12 de Setembro de 1950



**Antonio Carlos Lybman de Faria**

Chefe de Serviço  
Atividade atual: presidente do S. P. de  
em 12 de Setembro de 1950



**Jansen de Cruz Siqueira**

Supervisor Principal  
Atividade atual: presidente do S. P. de  
em 12 de Setembro de 1950



**João de Godoy Teixeira**

Supervisor Principal  
Atividade atual: presidente do S. P. de  
em 12 de Setembro de 1950



**Renato Pereira Braga**

Chefe Principal  
Atividade atual: presidente  
em 12 de Setembro de 1950



**José dos Reis**

Supervisor de 1.ª Classe  
Atividade atual: presidente auxiliar  
em 12 de Setembro de 1950



**Manoel dos Santos**

Chefe de Serviço  
Atividade atual: presidente  
em 12 de Setembro de 1950

## Justa homenagem

Em Julho último pediram a reforma, a contar de 1 de Agosto, os Chefes do Departamento Sora, José Custoso Nunes e Francisco Maria Castelhano e o Chefe do Serviço Adriano da Cunha e Silva, todos fazendo serviço nas Espartheiras do Povoal da Exploração.

Os empregados que formam os quadros

desse Departamento, obedecendo a um impulso de respeito e a um desejo de justiça, quiseram dar uma prova muito significativa do respeito e estima que os ligava a esses três funcionários da Companhia que durante um longo período, os dois primeiros de 48 anos aproximadamente e o último de 33 anos, haviam constituido um



Grupo dos empregados das Espartheiras do Povoal da Exploração.

No primeiro plano, ao centro, o chefe do Serviço Sora, Adriano da Cunha e Silva (sentado). À esquerda, Custoso Nunes e Cunha e Silva, e à sua esquerda o Sr. Castelhano.

notivo exemplo de camaradagem e de dedicação pelo serviço.

Para se poder realizar essa homenagem, e também a pedido do pessoal, acabou o Sr. Sub-Chefe do Serviço, Miralles dos Santos, a retirar os seu gabinete os três agentes que deviam por terminada a sua carreira, justamente com o pessoal das Espartheiras, para lhes dar uma mensagem, a qual, no final desta cerimónia, lhes foi entregue com a solenidade dum grupo de todos os presentes e um canto de hino.

Terminada a leitura da mensagem, o Sr. Miralles dos Santos, em palavras muito sinceras, pôs em relevo a significação daquela festa,

assimilando a firma como os Srs. José Custoso Nunes, Francisco Maria Castelhano e Adriano da Cunha e Silva haviam procedido sempre durante a sua longa carreira, a lealdade e a dedicação que haviam sido o fator de seu proceder, e a certeza com que os viu actuar ao para gozarem e desfrutarem do justissimo merecimento. Assombrava-se com todo o prazer a homenagem que lhes era prestada e felicitava-se por ver como as Espartheiras não eram vivas os sentimentos da melhor estima entre dirigentes e dirigidos.

Sentiu verdadeiro regozijo em ver-lhes, ao pedir perdão aos que não pôde de quando antes da Companhia, a certeza total que lhes

tinham cabido conjugetas a todo o seu pessoal e daria votos pelas suas melhores fidelidades e das suas famílias, terminando por se abraçar e beijar os agentes que se haviam apresentado à homenagem que honrava simultaneamente aqueles a quem era dirigida e a eles próprios.

Em resposta a esta homenagem, proferiu o Sr. Francisco Maria Cardeal, em nome dos

homenageados, algumas palavras muito commovidas em que se pôde traduzir a gratidão que sentiam pelas suas superioridades e por todas os colaboradores e amigos que deixavam nas Escolas do Paraná.

O *Journal de C. P.* notou o que se passou neste acto com a maior elegia e deslumbramento.

### **Homenagens**

**Hoje de Julho**

#### **EXPLORAÇÃO**

**Médico da 1.ª Sub-seção da 6.ª Região:**  
Dr. José Maria Barbosa Tomagual de Mattos  
Exercício.

#### **EXPLORAÇÃO**

**Corregedor:** João Justino Lage.

#### **HOJE DE JULHO**

**Empregados da 1.ª classe:** Joaquim Barreira de Almeida, Arnaldo Duarte e José Maria Pereira Gomes.

### **Promocões**

**Hoje de Julho**

#### **EXPLORAÇÃO**

**A classe de 1.ª classe:** Artur Nunes de Almeida.

**A classe de 1.ª classe:** Augusto Sebastião Pereira Mendes, Manoel Monteiro Bastião, Teodilo Mendes, João Luís Martins e José Martins Pontes.

**A classe de 1.ª classe:** Hélio Pires da Cunha.

**A classe de 1.ª classe:** Eduardo Pereira.

**A classe de 2.ª classe:** Francisco Estanqueiro e Francisco Elco Yacques.

**A auxiliar principal:** Augusto dos Santos.

**A quarta-classe de 1.ª classe:** Manoel Ribeiro de Silva e Manoel de Oliveira Paulo Júnior.

**A quarta-classe de 2.ª classe:** José Aldeia, João Vieira, Antônio Pereira, Jaime Soares de Mattos, Luís Joaquim do Couto, Augusto Cardoso dos Santos, Francisco Antônio Santiago e Filipe de Oliveira Santos.

**A classe de 2.ª classe:** José Augusto Marques.

**A conferentes:** Eduardo Teixeira, Carlos Francisco Travenca e Augusto Pereira Pinto.

**A quinta-classe de 1.ª classe:** Manoel Cabrita, Antônio José Frequentes Junior e Valentin Estevens.

#### **HOJE DE JULHO**

**A classe de distrito:** Eduardo Brandão, José Paulino Pereira e João Ferreira.

**A sub-classe de distrito:** Elmira Marques, Manoel Marques Paulino, Joaquim J. Escudero, José Maria e Vicente Berra.

### **Medições de categoria**

#### **EXPLORAÇÃO**

**Povo:**

**Engenheiro:** O corregedor Eugênio Alves.

**Servente:** O corregedor Manoel Glória Mano.

### **Reformas**

**Hoje de Julho**

**Antônio Frederico Paiva, sub-chefe de Esquadra.**

**Francisco Pique, engenheiro.**

### Falecimentos

Temos a lamentar o falecimento, no mês de Julho findo, dos seguintes agentes:

† **Antônio Augusto Silva**, Empregado de 1.ª cl.  
Admitido como escrevente auxiliar em 1 de Março de 1921, foi promovido à categoria de empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.

† **Manoel Dias**, Chefe Principal Adjunto.  
Admitido como praticante em 17 de Abril de 1908, foi promovido a Chefe Principal em 1 de Janeiro de 1930.

† **Albino de Jesus Flores**, Fiel de estação.  
Admitido como praticante em 24 de Fevereiro de 1908, foi promovido a fiel de estação em 21 de Julho de 1941.

† **José Antônio Pereira**, Escrevente de 1.ª.  
Admitido como Empregado provisório em 9 de Agosto de 1915.

† **Manoel Barreto**, Agente de 1.ª classe.  
Admitido como carregador auxiliar em 20 de Março de 1908.

† **Antônio José Olympeiro**, Carregador.  
Admitido como carregador em 3 de Março de 1904.

† **Manoel Feres**, Guarda.  
Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1918.

† **Victor das Dornas**, Barbeiro.  
Admitido como carregador eventual em 20 de Abril de 1915.

† **Antônio Augusto Marques de Sá**, Limpador.  
Admitido como limpador complementar em 27 de Julho de 1920.

† **Manoel Silveira**, Guarda de Distrito.  
Admitido como assentador de 2.ª classe em 14 de Abril de 1919.



† Antônio Augusto de Silva  
Empregado de 1.ª classe



† Manoel Dias  
Chefe de estação principal



† José Antônio Pereira  
Escrevente de 1.ª classe



† Manoel Barreto  
Agente de 1.ª classe

**Maçoeta**

21 — O 1/2 jarra para um algarinho com leite e que é um perfume — 50

**Salada**

22 — O 1/2 salada de legumes em dois pratos — 50

**Saladô**

23 — O 1/2 T. de arroz de polenta com legumes desfiados e tomateiro — 50

**Mijo**

24 — O 1/2 Comida com leite aromatizada, e dois pratos — 50

**Massa**

25 — O 1/2 Massa com leite com ervilhas de grande faveia — 50

**M. Caixa**

26 — O 1/2 Arroz e 1/2 Frac. — 50

**L. Marquis**

27 — O 1/2 Leite com uma colherinha de óleo e sal — 50

**Doçaria**

28 — O 1/2 Jarra para dois amendoins com Frac. — 50

**Maria de Fátima**

29 — O 1/2 Jarra para dois amendoins — 50

**Arroz**

30 — O 1/2 Comida com faveia com leite com ervilhas com uma colherinha de óleo — 50

**Arroz**

(de 50 B.)

**31 — Tolpa**

(de um prato)

De 4 pratos

De 5 pratos

De 6 pratos

Também chaminis

Successos com leite

De leguminas

Para o arroz

e farinha

L. Mafico

**Sapata Iraculista**

Para os nomes de onze estapas de C. P. com as letras das seguintes palavras:

32 — VITÓRIA DO CARBÃO

33 — BOTA AZUL

**Estapas**

34 — Prato e sobremesa e vigia e sobremesa — 1

Salada

35 — Açúcar no estapo de 1/2 jarra com leite — 1

36 Frac

**Tabela de preços dos Arrozais de Viçosa, durante o mês de Setembro de 1933**

Quantidade	Preço	Quantidade	Preço	Quantidade	Preço
Arroz comido ..... kg.	2175	Castanha esfumada 5. x 10		Castanha ..... kg	17500
" Sarrand ..... "	2445	" Campesão ..... kg	55	Batata ..... "	2500
" Tahacombato ..... "	2465	Osobato ..... "	150	Rolo ..... kg	200
" Alho ..... "	1900	Chaveiro de curvas ..... "	14000	Ovos ..... dozia	60000
Arroz de 1ª ..... "	4200	Farinha de milho ..... "	375	Preséio ..... kg	1400
" " 2ª ..... "	4100	" " trigo ..... "	2800	Prezado ..... kg	1200
" " grão ..... "	4800	Farinhas ..... "	5000	Queijo de Alentejo ..... "	10000
Arroz de 1ª ..... DL	3400	Feijão branco ..... kg	1415	" Sarrand ..... "	20450
" " 2ª ..... "	3400	" amarelo ..... "	1710	Batata cozinhada ..... "	1210
Bacalhau fresco ..... kg	4750	" verde ..... "	1450	" Colinhado ..... "	5015
" " salgado ..... "	5750	" comestivo ..... "	1450	Sal ..... kg	18
" " " ..... "	5340	" verde ..... "	1675	Alface ..... kg	300
Banana ..... "	2600	" " ..... "	1675	Tomate ..... "	4875
Bataia ..... "	2650	" queijo ..... "	145	Vinagre ..... kg	250
Carvão-vegetal ..... "	440	Cerdo ..... "	1400	Viño branco ..... "	1400
		Lente ..... kg	200	" verde ..... "	1400

Todos os preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as condições do mercado.

Os preços de arroz, milho, feijão, farinha de trigo, feijão, passalho, vinagre e sal são Arrozais do Bairro de São Jerônimo de Imperatriz colonial.

Além dos preços acima citados, os Arrozais de Viçosa têm à venda tudo o que contém dentro das tabelas anteriores, congelados e não, todos de algodão, amidoado, milho, feijão para flocos, caldo e leigo de flocos amidoado tudo por preços inferiores aos do mercado.

O **Buletim do C. P.**, tem actualmente 31 páginas, segundo a distribuição de Janeiro a Dezembro. De 11 volumes fazem um volume com índice petyro. Os volumes são de 100 páginas e são vendidos a 500.

Os preços que se encontram aqui são os preços de 1933, porém, devido a importância com a importância com a importância com a importância, por meio do comércio, e tudo o melhoramento do Buletim.

Os preços de flocos de milho e de trigo são os preços do Comércio (Buletim do C. P.).