



BOLETIM

C.P. ORGÃO DA INSTAÇÃO PROFISSIONAL DOS CARTEIRISTAS

5.º ANO — N.º 45 — MARÇO DE 1961

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CAMPEÕES DE DECIFRAÇÕES EM 1932



João José de Brito Abrantes
«Britabrantes»



Manuel das Neves Amorim
«Mefistófeles»

CAMPEÃO DE PRODUÇÕES EM 1932



Deolindo Soares
«Cagliostro»

Em cumprimento do estabelecido no Regulamento desta Secção, publicamos neste número o quadro geral de decifradores e o quadro geral de distinção referentes ao ano de 1932, bem como os retratos dos campeões de decifrações e de produções.

O «Boletim da C. P.» gostosamente felicita *Britabrantes*, *Mefistófeles* e *Cagliostro* pela distinção que alcançaram.

Ano de 1932

Número de produções charadísticas..... 240
» » problemas..... 26

Quadro geral de decifradores

Britabrantes (289,25), *Mefistófeles* (289,25), *Costasilva* (281,21), *Novata* (177,12), *Jaa* (172,16), *Csa* (163,13), *Rádio* (143,15), *Cagliostro* (134,15), *Lobina* (112,14), *Alenines* (94,10), *Reporter X'* (68,2), *Cruz Kanhoto* (57,1), *Accata* (36,7), *Ferrobico* (15,1), *Aries* (13,1), *M 113* (13,0), *Tudo-Morre* (10,0), e *Carbento* (0,1).

Quadro geral de distinção

Cagliostro (13 votos), *Britabrantes* (11 votos), *Rol-dão* (10 votos), *Alenines* e *Joluso* (1 voto).

QUADRO DE DISTINÇÃO

Cagliostro, 5 votos — Produção n.º 2

QUADRO DE HONRA

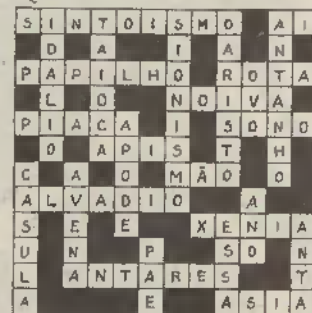
Britabrantes (15,1), *Cagliostro* (15,1), *Mefistófeles* (15,1),

QUADRO DE MÉRITO

Costasilva (14,1), *Novata* (14,0), *Reporter X'* (14,0),
Csa (13,0) e *Jaa* (11,0)

Soluções do n.º 43

1 — Franca-tripas, 2 — Lançadura, 3 — Bilis, 4 — Mandado, 5 — Sobrepor, 6 — Fuzilada, 7 — Descançado, 8 — Parola, 9 — Bagata, 10 — Acaso,



11 — Em Janeiro, nem galgo lebreiro nem açor perdigueiro, 12 — Barca de Alva, Ermezinde, Campanhã, Alfarelos, B. Lares, Amieira, Campolide, B. Prata, Lisboa-P, Lisboa T. P., Barreiro, P. Novo, Setúbal, Funcheira, Beja, Casa Branca, V. Novas,

Setil, Entroncamento, Abrantes e Guarda. 13 — Uma grande complicação. 14 — Cotéto-Coto, 15 — Manolho-Malho, 16 — Caveira-Cara, 17 — Vidé gravura junta.

Duplas

1 — Esta «mulher» só usava calçado de côr de camurça — 2.

2 — As frestas pequenas servem de abertura por onde se escoia a água dos tanques — 4.

3 — Mandei vir um «animal» d'A Inglaterra — 4.

Mefistófeles

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Engenheiro Ferreira de Mesquita. — Higiene. — Oficinas de instalações electricas da Via e Obras. — Consultas e Documentos. — A locomotiva mais aperfeiçoada da Europa. — Nova carruagem-bufete. — Curiosidades Estatísticas. — Pessoal.

Engenheiro Ferreira de Mesquita

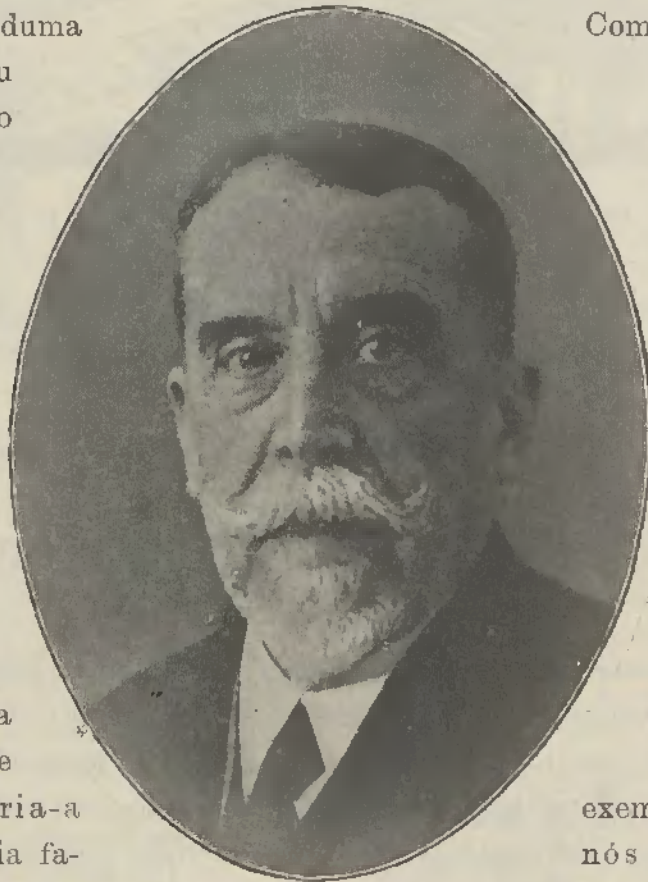
Vai deixar brevemente a Companhia, em virtude da sua reforma, o engenheiro Ferreira de Mesquita, que há tantos anos nela ocupa o primeiro lugar. Fê-lo no uso dum legítimo direito, o direito ao descanso bem merecido depois de tantos anos de inextinguível trabalho. E, perante a sua irrevogável resolução, o Conselho de Administração da Companhia tem que se inclinar com mágua profunda, por vêr afastar-se da sua colaboração diária tão devotado e prestimoso auxiliar.

A clara inteligência de Ferreira de Mesquita, servida por uma memória felicíssima, permite-lhe conhecer todos os serviços da Companhia na sua história, nos seus antecedentes e na sua actual organização. Mais do que aos documentos podemos recorrer ao seu testemunho sempre fiel, quando é necessário rememorar qualquer facto ocorrido durante o largo periodo em que tem servido a Companhia. O seu juizo sempre firme permite-lhe apreciar todas as questões submetidas ao seu exame com uma grande segurança e sem hesitações. Conhecendo tudo o que a Companhia respeita e dotado de um grande senso prático e de uma comprovada experiência, não tem embaraços na solução de qualquer problema.

As qualidades de inteligência junta Ferreira de Mesquita não menos admiráveis predicados de carácter; avultando entre elles a sua integridade proverbial e a sua

dedicação ilimitada. De uma correcção escrupulosa levada quási ao exagêro, defensor áspero dos interesses da Companhia até aos mínimos pormenores, é tão grande sempre a autoridade moral de Ferreira de Mesquita que nunca ninguem se atreveu a malsiná-lo. Quem conhece o nosso inêio, em que viceja a inveja e a calúnia é fácil, sabe quanto é raro que uma pessoa altamente colocada possa atravessar uma vida inteira sem ser alvo duma crítica tortuosa ou duma insinuação com venêno.

Pois todas essas excelsas virtudes de intelligência e de cácter foram postas por Ferreira de Mesquita ao serviço absorvente da Companhia. Viveu para ela. Sacrificou-lhe tudo. Não tinha dias nem horas de descanso. Preferia-a quási à sua própria família. E sente-se nêle, ao



Ainda outra faceta notável de Ferreira de Mesquita: o seu amôr à disciplina. Conhecendo quási intimamente uma grande parte do numeroso pessoal da Companhia, o seu chefe é para êle um desvelado protector mas um rígido disciplinador. A energia de que deu provas nos mais arriscados lances não exclue, porém, nunca a bondade e a caridade. Para aqueles que se distinguiam no cumprimento dos seus deveres não podia haver dúvidas. Sabiam que encontrariam no seu Director um amigo dedicado. Para saber mandar é preciso saber obedecer. Ferreira de Mesquita é para com a Administração duma correcção exemplar. Mesmo se não concorda com a sua orientação, segue-a com a lealdade máxima e defende-a como se fôsse sua. Era êste exemplo que mais autoridade lhe dava junto dos seus subordinados.

Ao escrever êste artigo de justa homenagem a quem na Companhia, que tenho

defender interesses da Companhia, a vibração fremente dum apaixonado! A Companhia para a qual tem vivido elevou-o com justiça ao mais alto grau da sua hierarquia técnica e êle como que quis agradecer essa honrosa distinção dando-lhe sem restrições toda a sua actividade e toda a sua vida. Grande e raro exemplo, que a todos nós deve infundir respeito!

HIGIENE

CAPÍTULO III

HIGIENE DA HABITAÇÃO

A casa em que se habita e onde, em geral, se passa a maior parte da existência serve para proteger das influências exteriores — calor, frio, neve, chuva, nevoeiros, etc. — e para nela se repousar das fadigas resultantes do trabalho.

Qualquer pessoa deve empregar os meios necessários para que a casa onde reside, só ou com sua família, satisfaça, quanto possível, ás indicações da hygiene, ainda que, para isso, tenha de gastar alguma cousa ou fazer qualquer sacrificio.

Os beneficios colhidos para a saúde com esta medida equivalem a uma economia.

O ferro-viário tem toda a vantagem em residir o mais próximo possível do local do trabalho para evitar fadigas e para se não expôr, demasiadamente aos calores excessivos do verão ou ás chuvas e frio do inverno.

Os quartos de cama e salas de trabalho devem ser virados ao Sul ou Nascente.

Ao Norte serão voltadas as arrecadações, cozinha, dispensa, sala de banho e retrete.

Os quartos devem ser mobilados com a maior simplicidade, sem cortinados, reposteiros ou tapetes que só servem para reter as poeiras e são difíceis de limpar.

Quando, pela força das circunstâncias, se não dispuzer de um quarto para cada individuo e houver necessidade de nele deitar duas, três ou mais pessoas, devem os móveis ser reduzidos ao mínimo.

O sol e o ar são os melhores elementos de conservação da saúde.

O ar é um alimento respiratório indispensável à vida. *Sem ar ninguém pode viver.*

A habitação destina-se, como já foi dito, a abrigar dos rigôres do tempo. Deve, por isso, regular-se a renovação do ar de modo que se atenda áquella necessidade.

Mas nem sempre se pode renovar o ar da habitação.

Se a boa ventilação é, em regra, fácil de fazer-se de dia, outro tanto não acontece durante a noite.

Cada pessoa precisa de uma porção de ar para viver.

Do ar que se respira num local permanentemente fechado só uma parte é deitada fóra para a atmosfera.

Quando se volta a tomar ar já se não encontra este tão puro como da primeira vez e muito menos puro ainda quando, pela terceira vez, se respira e assim por diante até se viciar por completo, tornando-se venenoso e impróprio para a respiração se não fôr renovado.

O ar limitado vicia-se tanto mais quanto maior fôr o número de pessoas que o respirem.

Devem, pois, abrir-se as janelas todos os dias, durante algumas horas, de preferência entre o meio dia e as quatro da tarde, para que o sol entre francamente e se estabeleçam correntes de ar que percorram toda a casa e, principalmente, os quartos de cama.

Antes a casa arrefeça com a ventilação, do que contenha ar viciado. E' mais perigoso para a saúde e produz mais doenças respirar ar não renovado, do que ar frio e puro.

E' também da melhor hygiene deixar aberta durante a noite uma janela dos quartos de dormir, principalmente quando neles fiquem duas ou mais pessoas.

O frio intenso do inverno pode obrigar a aquecer as casas.

E' preferível queimar lenha em vez de carvão, evitando sempre a fumaceira que, viciando o ar pelos gases da combustão, prejudica a saúde quando se respira durante algum tempo.

As brazeiras, muito usadas em alguns pontos do nosso paiz, aquecem pouco as casas e

produzem também gases venenosos nocivos à saúde.

A lareira aquece mais e não prejudica se tiver chaminé.

Como medida higiênica não se deve acender lume em qualquer sala que não tenha chaminé. A ventilação permanente e bem regulada pode substituir esta.

A casa de habitação deve ser limpa com esmero.

Varrer-se-hão diariamente, conservando as janelas abertas, todos os seus compartimentos, limpando-se, em seguida, do pó os móveis e paredes.

Estas devem ser caiadas freqüentes vezes, com leite de cal preparado na ocasião.

A cal mata os micróbios e é pouco dispendiosa.

As paredes estucadas ou pintadas a óleo devem ser lavadas muitas vezes.

Forrar as casas a papel não é de boa hygiene.

Há papeis que podem lavar-se, mas são de elevado preço.

Se o chão fôr de tijolo, mosaico, corticite, cimento, betonilha, ou de madeira bem conservada e sem buracos ou fendas largas entre as tábuas, pode passar-se a pano molhado todos os dias ou regar-se e varrer-se depois, o que levanta menos pó.

Não basta varrer os soalhos de madeira; é preciso também lavá-los e esfregá-los com escôva própria, água e sabão, pelo menos, uma vez por semana.

As poeiras são formadas de terra, lama ou estérco e, por essa razão, contêm micróbios que se pegam aos sobrados e se misturam com o ar que se respira podendo dar lugar a doenças contagiosas.

A cozinha deve ser tratada com o maior interesse, conservando-se sempre muito asseada.

Os restos de comida e os lixos que, quasi sempre se guardam em caixotes ou cestos, devem ser regados com água para que se não levantem poeiras, e estar o menos tempo dentro de casa, não só pelos maus e perigosos cheiros que deitam, mas por conterem micróbios que podem ser transmitidos ás pessoas sãs, pelo contacto directo, pelos alimentos ou pelas moscas.

Deve ter-se o maior escrúpulo no asseio das retretes e pias de despejo.

Se elas têm água canalizada, ou são de sistema moderno (sem cheiro) deve fazer-se correr a água, sempre que delas se sirvam, lavando bem as bacias ou sifões.

Se não têm água canalizada, deve despejar-se nelas quanto mais água melhor, a que serviu para lavagem do corpo, das louças, dos alimentos, da roupa, enfim toda a água suja e a limpa necessária para que se não produzam maus cheiros, que só fazem mal à saúde.

Em ocasiões de epidemias deve dobrar-se de cautelas, deitando nas retretes e pias alguns desinfectantes — cloreto de cal, sulfato de cobre, creolina, etc.

O cloreto de cal é barato e muito empregado.

A iluminação das casas de habitação é feita durante o dia pela luz do sol, (*luz natural*), que é também um bom desinfectante; de noite emprega-se a *luz artificial*.

A luz eléctrica é a mais higiênica de todas, devendo ser, por isso mesmo, a preferida.

Nas terras onde a não há tem de se recorrer a outros meios.

A luz do azeite alumia pouco, a do petróleo é mais intensa assim como a do gaz e todas três viciam o ar, sendo, portanto, más para a saúde.

O gás e a gasolina incandescentes são mais higiênicas e dão muito boa luz que rivaliza com a luz eléctrica.

Encontram-se à venda candeeiros de gasolina incandescente, que podem ser levados de uma sala para outra, que iluminam e aquecem sem grande viciação do ambiente.

De um modo geral o ferro-viário e pessoas de familia devem contribuir para que a casa em que residem se conserve sempre o mais asseada possível.

Para isso:

a) — Não se deve entrar em casa com o calçado sujo de lama, limpando-o sempre muito bem à entrada;

b) — Não escovar, sacudir ou bater os fatos e a roupa, ou limpar o calçado, com as janelas fechadas e, em caso algum, nos quartos de cama

para ali não espalhar a poeira que de fóra êles possam trazer;

c) — Não cuspir ou escarrar para o chão. O escarro seca, misturando-se com a poeira e com ela se respiram os micróbios que possa conter.

É pelo escarro sêco que, quasi sempre, se transmite a tuberculose;

d) — Não beber água pelas torneiras, conservando estas sempre bem areadas para não crearem azêbre. *Ninguém deve tocar com os lábios, ou com as mãos sujas, nas torneiras da água;*

e) — Não fumar nos quartos de cama, nem em salas fechadas. O fumo do tabaco vicia o ar que se respira tornando-o menos puro.

(Continua)

Officinas de instalações eléctricas da Via e Obras

Pelo Srt. Eng.º Álvaro de Melo Gouveia, adjunto da Divisão de Via e Obras

A Inspeção de Instalações Eléctricas tem a seu cargo a construção, reparação e conservação de todos os aparelhos de sinalização eléctrica, telefones, drêsinas manuais, drêsinas mecânicas, automóveis, caminhetas, etc.

Subdivide-se em duas grandes secções: oficinas e serviços regionais.

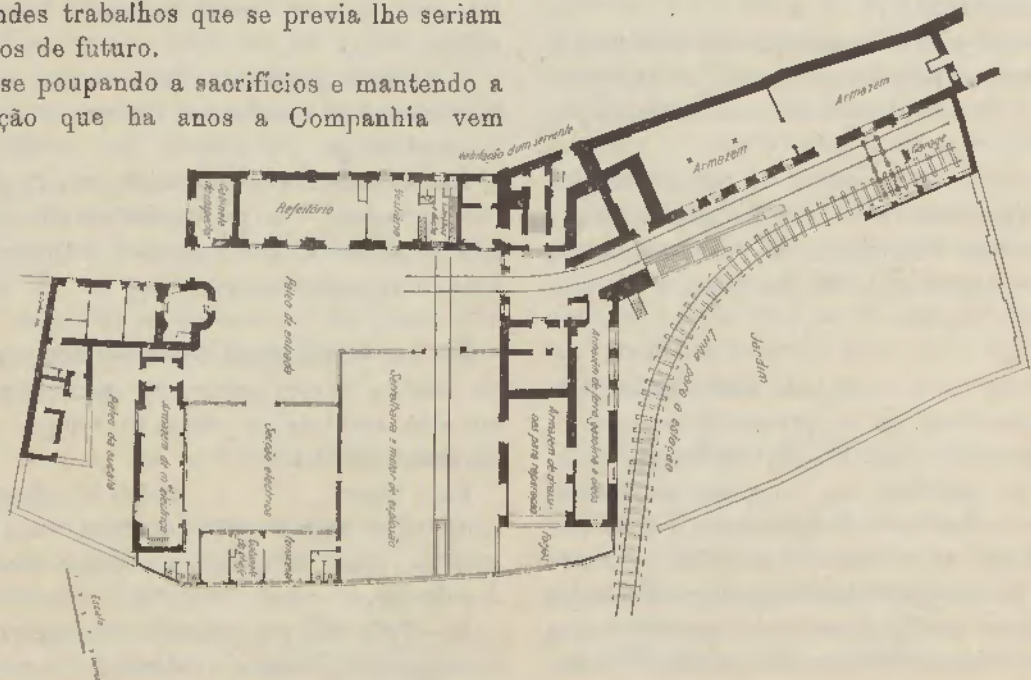
A secção de oficinas estava instalada em Lx^a -P. nos baixos do antigo e bem conhecido palácio do Coimbra. As circunstâncias de então obrigaram a fazer as instalações nessas lojas, a-pesar-de se reconhecerem grandes deficiências tais como falta de iluminação natural, insuficiente ventilação e superfície reduzida para os grandes trabalhos que se previa lhe seriam confiados de futuro.

Não se poupando a sacrificios e mantendo a orientação que ha anos a Companhia vem

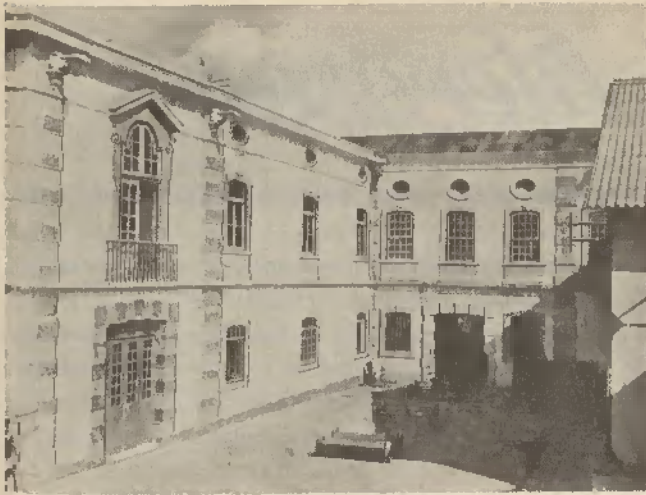
metódicamente seguindo com o fim de dotar as suas instalações com o que de melhor se encontra no estrangeiro, fez construir novas oficinas segundo todos os modernos preceitos de hygiene e de conforto para um melhor rendimento com economias de energias e maior bem estar do seu pessoal operário.

Para a nova instalação foi aproveitado o que ainda existe do antigo palácio do Marquez de Pombal em Alcântara-Terra fazendo grandes obras de transformação e beneficiação.

A parte própria de oficinas está instalada em dois grandes barrações com estrutura metálica, paredes de tijolo e cobertura de fibro-



Planta das Oficinas



Pátio de estrada

cimento para manter o ambiente fresco de verão e agasalhador de inverno.

No maior desses barracões que mede 500 m² com o pé direito de 7 m, fica instalada a secção de serralharia e motores de explosão com dois anexos, um para armazem de drêsinas destinadas a reparação e outro para forjas.

No segundo barracão que mede 230 m² e com o mesmo pé direito do anterior, instalou-se a secção de aparelhos eléctricos e de precisão, envolvendo construção, reparação e afinação.

Pelas dimensões indicadas se podem bem avaliar as magníficas condições de ventilação em que trabalha o pessoal destas oficinas. As empenas de poente e de nascente são rasgadas por amplos janelões que asseguram perfeita iluminação ainda nos dias mais escuros de inverno. Como instalações acessórias tem cada uma destas oficinas um gabinete para o chefe da respectiva secção e instalações sanitárias. Entre as duas oficinas e servindo-as cumulativamente temos a casa da ferramenta toda construída de cimento armado e com iluminação natural perfeita.

Para armazem das oficinas de serralharia e motores de explosão, adaptou-se uma grande sala abobadada onde é guardado e devidamente catalogado todo o ferro, tubagem, gasolina, óleos, etc.

Para abastecimento das oficinas de apa-

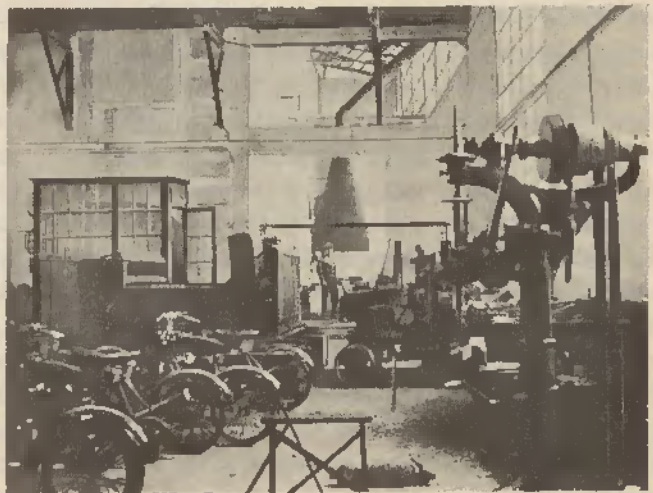
relhagem eléctrica construíram-se dois grandes armazens tendo cada um a área sensivelmente igual à do armazém da serralharia. Todas estas instalações foram dispostas de forma que o material entra por um lado, segue à oficina respectiva, donde sai depois de fabricado pelo portão de acesso à oficina.

Em frente destas oficinas e aproveitando o rés-do-chão de um dos corpos do palácio, instalaram-se as suas restantes dependências algumas das quais já existentes e outras que se impunham para se poderem classificar de higiénicas e modernas.

Construiu-se um amplo refeitório com pavimentos em marmorina, lambris de azulejo e mesas de mármore. A seguir a este refeitório instalou-se o vestiário com armários individuais e a seguir um amplo e higiénico balneário com lavabos e dois compartimentos para duchas.

Fazendo a ligação destas oficinas com a estação de Alcântara-Terra, assentou-se uma linha para permitir a entrada e saída das drêsinas para a cocheira e oficinas, tanto as que se destinam à reparação como as que ficam em serviço permanente da Divisão.

A planta das novas oficinas, que aqui inserimos bem como as duas fotografias que ilustram este artigo, mostram-nos a disposição do conjunto e alguns aspectos destas instalações.



Oficina de serralharia e forjas

Digressão literária.

Antero de Figueiredo, escritor contemporâneo, é hoje um dos nossos melhores estilistas, burilando a língua pátria com a segurança e a beleza de um clássico.

A sua valiosa e já vasta obra que abrange o romance histórico e de costumes, a novela e descrições de viagens, constitue um verdadeiro monumento literário.

Além do livro Jornadas em Portugal de onde extrahimos este pequeno trecho, citamos entre outros os seguintes: Leonor Teles, Senhora do Amparo, O último olhar de Jesus, Espanha e Toledo.

Portugal

PORTUGAL é um rico pano de terciopelo verde broslado de ouro, mui antigo, que as fidalgas Espanhas dos condados, num remoto dia medievo, de luz puríssima, estenderam ao rubro sol peninsular, à borda de um mar de cobalto a cachoar em borbulhões de estrélas de prata e de cristal, mar que logo, espreado-se nêlo, o recortou e franjou de espuma nevada. Portugal é uma tira de sol entre dois azuis religiosos: — o do céu e o do mar.

O Minho, pequenino e meigo, tendo na orla da costa, de areias de ouro, o esmalte verde das copas dos pinheiros marítimos, é todo fôfo de verduras de milheirais, de feijoais, de hortas, de prados húmidos abeberados em água às lascas, lisa e brilhante, como a prata das salvas. As cepas caseiras, querendo-se com gente amiga, sobem os cunhais das moradias caiadas, estendem os braços e, espalmando suas fôlhas ao longo dos beirais vermelhos, sorriem de lá, dos seus festões, por cima das janelas, para dentro de casa; outras trepam às árvores, engavinando-se nelas, com aquêlo amor das heras que morrem agarradas a quem se apegam. E, assim, em Setembro, nestas vinhas de enforcado, carvalhos e choupos florescem em novos Abris e frutificam em cachos negros e louros.

Nas pequenas herdades vêem-se, por entre latadas, branquejar casais modestos, tendo junto eiras postas ao sol, ao lado de medas de palhas milhas, trigas e centeias, com suas cimeiras cruces de colmo, as quais, com as de granito nos topos dos canastros e dos portões

de telhados de duas águas, protegem todo o casal cristão: — gentes e gados. Há vilas caladas, de ruas ervecidas; há cidadezinhas modestas; há nobres solares antigos, paços e honras, de fidalgo porte, que todos e tudo mantem em respeito; há fachadas caiadas, com humildes vidraças aos quadrinhos, em frescuras de caixilhos verdes, sob beirais fartos e encarnados, de sobeira, afitados a cal, onde as andorinhas fazem ninhos; há casas de acolhedores alpendres sôbre portas com ressaltos e ferragens vasadas em cruces e flores; há cachorros de enfeite, ao lado de janelas e postigos, para caçoilas de cravos vermelhos, pelo São João; há ingénuos paineis de azulejos com doces santos protectores, sempre alumiados pela lâmpada de azeite — voto antigo de bisavós.

Os montes, religiosos, com a gaivota branca das suas capelinhas à sombra de um sobreiro eremita, boleiam-se uns por detrás dos outros, a esmaiar suas tintas azulinas, de corcova em corcova, até às últimas serras, distantes, de safira diluída em gaze, ou de violeta desfeita em fumo lilás — longe, a confinar na Espanha, onde elas irromperam bravas e de onde, passada a fronteira, descem mansas, tormando entre si vales que juntam as águas dos riachos a engrossar o Minho, o Lima, o Cávado, o Ave, às curvas, para o oceano que os recebe com admirável amor, fundindo na sua grande alma essas almas bucolizadas pelos rítmicos dizeres dos poetas que nelas, tristes, se debruçaram, e pelas cantigas das lavadeiras e das pastoras ribeirinhas.

Trás-os-Montes — Portugal da extrema de cima — desarborizado, violentamente montanhoso, sem gente e sem água, varrido de ventos, é limpo de ares e sólido de franqueza aberta e forte; e porque, durante séculos, se afez aos invernaes cortantes e aos escaldões dos estios, estes aspérrimos tratos temperaram-lhe a alma sertaneja para as tempestades da vida. Suas terras altas, de cataduras cerradas, acobertam caracteres fiéis, como a aridez dos seus montados encobre o útil estanho, o precioso volfrâmio, os mármoreos de fino grão, os alabastros de bela transparência.

No Alto-Douro, xistoso e ardente, as vinhas baixas e de fartas parras, cobrem de folhagem macia terras de fogo, subindo-as, religiosamente, de joelhos, nos degraus dos geios, a formar montes escadeados de verdura; e nas tardes amarelas de Setembro, pelas vindimas trabalhadas e cantaroladas, o ar dourado anda tão carregado dos perfumes capitosos da espuma florida do vinho novo, a bolhar e a referver nos lagares e balseiros, que os viandantes, com as pupilas hilares, tonteiam pelos caminhos, ora escabeceadores, ora ebrirridentes, rebentando em cantos e ziguezagueando em danças de satiriases, investindo contra tôdas as cachopas palmeiras que topam nas estradas, de seios duros como traves e de encontros fortes como pedras de lagar; — tal se o Baco da lenda pagã reber-tasse de novo nos sentidos lusos aquele dioniziaco entusiasmo criador de bacanaes.

A Beira-Alta — uma chã verde entre as abas azuis e violáceas dos pendores do Caramulo e da Estrêla — tôda de luz grave é tinta bem toada nos verdes fortes dos castanheiros, nos verdes duros dos pinheiros, nos verdes húmidos dos freixos, nos verdes firmes da vinha baixa, — terras de fartura e de sabor, seus frutos trazem ao paladar a mesma lialdade que enche as almas das suas serras, dos seus montados, dos seus campos e das suas gentes fortes, francas, fiéis. Canto de poetas, os laranjais das suas almarjes ribeirinhas perfumam, na primavera, Portugal inteiro; e os rouxinóis das suas însuas e dos seus choupais, trinam, na cambraia do luar de Agosto, para tôda a terra portuguesa.

A seu lado, paredes meias, está a Beira-Baixa, serrana, com seus pastores de olhar vago, quinzena de estamenha, calças de velocino, botonas ferradas, chapeleirão de lã negra, capote e alforges ao ombro e cajado na mão, tresandando a fartuns bodegos, vivendo seus dias claros e suas noites estreladas no meio de rebanhos de ovelhas, de fatos de cabras, associados todos em volta do chocalho triste, cuja toada crepuscular dilata o silêncio dos montados e empalidece a luz do meio-dia, diluindo-a na das Ave-Marias... No inverno, são terras de neve alta e de vento desabrido; no verão, terras sêcas, esboroadas, a que sómente se resigna a sementeira do centeio estóico, que tudo dispensa, por lhe bastarem as raras águas do céu. Por tôda a parte a aridez dos montes tosquizados, magros, ossudos, de penedos da côr das violetas espêssas, com suas sombras mais duras ainda, — de ardósia; e, aqu e além, a cinza das giestas negrais, a ferrugem dos figueitos cobreados e a palha amarelenta dos restolhos que ficam no chão, depois da ceifada, pelo São Pedro. Terrões ásperos e de ensinós.

Mas, logo próxima, a Estremadura, farta e franca, canta a alegria de quem «semeia e cria», cobrindo-se de searas, de pastos, de gados. Nas suas lezírias ribatejanas, chatas, verdecidas, intérrimas, acolá e além mescladas com manchas cinzentas, alazãs, ou negras, de rebanhos de carneiros, de manadios de touros bravos, de récuas de cavalos; — nas suas lezírias vive o campino, em pleno ar livre e sob o sol criador que lhe tisna a face dura, de suíças curtas, as mãos sêcas, e lhe enrijece a alma decidida. Montado na sua esperta faca de maioral, de aparelho almadrixado com a pele de cabra preta de quatro unhas pendentes; esporas de latão correadas em sapatões de bezerro cru, de saltos à prateleira, fincados nos mouriscos estribos de pau com chapas de ferro brumido; calções azuis de alçapão botoado de amarelo; meia branca até ao joelho; jaqueta brichenta de remendos negros e alamares de prata; cinta vermelha; carapuça verde com debrum encarnado; e ao ombro o pampilho ferrado e longo do comando; — o campino, bem montado, galopa, de sol a sol, a lezíria dilatada, garranchando potros

folgados e garraios ariscos, que se afastam da manada ou se estremalham na várzea.

Este é o rijo português das touradas, que, nos redondéis sôlheiros das vilas brancas da borda-d'água, e nas cidadezinhas transtaganas, rabeja, com mãos de aço, um touro escouceador, ao tempo que outros forcados sobraçam pela cernelha o bicho vilão, parando lhe os pinotes, estacando o à fôrça de pulso; e quando na bancada o clarim belicoso ordena pegas de cara, êste campino sabe atirar-se intrépido para o touro, depois de encarar nêle resoluto, e lhe bater à cabeça duas palmadas decididas, desafiando-o, empinado, a peito descoberto, à cornada mortal, que, afinal, medido o arranco do animalejo, apara em falso, caindo-lhe, airoso, entre os cornos negros, sobraçando-lhe o pescoço a que se agarra. E emquanto, depois, o touro, no desespero das ferroadas de fogo das farpas sangrentas, volteia a praça, vexado, esbofado, com a língua negra de fora, os grandes olhos agoniados de raiva, as narinas abertas, a bôca hiante a remugir fúrias; — o destemido homem, sorrindo, bom rapaz, para a multidão frenética, que, em pé, o vitoria com estrépitos de palmas, limpa as mãos sujas de sangue à carapuça verde, sacode o pó do fato, e na modestia dos valentes, agradece com simpleza e acanhamento, como se nada merecesse — ;êle que acaba de jogar uma cartada com a morte!

O baixo Alentejo é uma charneca ardente condenada, na sua infeldade sarracena, pelo deus do Islão, ao inferno da sêde eterna. Sob a brasa velada de um sol candente, nessa árida planície longa a perder de vista, igual na côr, monótona nas linhas, silenciosa, tristíssima, mas grande e nobre, anda a alma penada da charneca, arquejante e desesperada, nas lufadas de fogo, que passam calcinadas, a fender o solo aspérrimo, a estalar a casca dura dos negrilhais, a causticar a ferida sangrenta dos sobreiros descascados de fresco, a crestar as raras flores, a queimar as fôlhas das estêvas e dos azinhos, a atirar ao chão, em sínopes de asfixia, as pêgas e os trigueirões que, emboscados nas moitas dos medronheiros, cantam a mêdo, com gargantas sêcas, seus pios de mágoa... ; Torção de ferro sob o calor do Inferno, 'aí o cavador é Dor!

O Algarve, coberto de amendoeiras, alfarrobeiras, figueiras, piteiras e espartos, lá no fundo do Portugal, debruçado, para além do mar de cobalto, sôbre areais africanos, é terra moura, ardente, palreira e comunicativa; e tão branca de cal que fere os olhos, e de céu azul ferrete tão luminoso e alto que em semelhante côr de bênção a vista se alaga, se apazigua, se dilata; e, rezando, deliciada na doçura religiosa dessa tinta divina; — ; rezando, ascende ao Infinito!



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 489. — Desejo saber em que rubrica da Classificação Geral deve ser considerado 1 «cilindro compressor (galga)» que é accionado a vapor, tendo por combustível a lenha e o carvão; tem de pêsos 8.110 Kg.

R. — Um cilindro nas condições indicadas, deve ser considerado na rubrica da Classificação Geral «Cilindros compressores (galgas) com motor».

P. n.º 490 — A uma remessa de pequena velocidade constante de:

| | |
|-------------------------------------|---------|
| 10 grades latas de manteiga de vaca | 101 Kg. |
| 1 pacote papel de embrulho..... | 9 » |

de Setúbal a Vila Rial de Santo António, devem-se aplicar a 1.ª e 2.ª classes conforme a mercadoria como estipula o artigo 63.º da Tarifa Geral ou pode-se aplicar apenas a 1.ª classe a toda a remessa (110 quilos) por ser mais barato?

R. — Muito embora, por coincidência, a soma dos pêsos caiba na mesma fracção, devem as taxas ser feitas em separado por se tratar de dois volumes contendo cada um uma só espécie de mercadoria, cumprindo-se, portanto, o que estabelece o artigo 63.º da Tarifa Geral.

DOCUMENTOS

I — Tráfego.

8.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 10 G. V. — Inclui a estação de Caldas da Rainha no número das que estão autorizadas a receber remessas transportadas ao abrigo desta tarifa.

Aditamento n.º 10 à Classificação Geral de Mercadorias. — Por êste diploma foi resolvido baixar para 6 Ton. o mínimo de pêsos de 10 toneladas exigido na Classificação Geral de Mercadorias

para o transporte de «Louça de ferro esmalhado», por se verificar que o mínimo de 10 Ton. nem sempre podia ser atingido.

Aviso ao Público A. n.º 363. — A fim de se facilitar o transporte de pequenos volumes entre Lisboa e Pôrto, que estavam sendo transportados em caminhetas, ficou estabelecido por êste Aviso que às remessas de detalhe do pêsos mínimo de 100 Kg., constituídas por uma ou mais mercadorias a que correspondam a 1.ª e 2.ª classes da Tarifa Geral, se aplique a Tabela 8 da Tarifa Especial n.º 1 de p. v., sempre que, por esta forma, a taxa resulte mais económica do que pelos preços applicáveis segundo as tarifas em vigor.

Aviso ao Público A. 364. — Relativo ao serviço de camionagem entre a estação de Chão de Maças e os despachos centrais de Vila Nova de Ourem e Fátima.

5.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 2584. — Comunica que a estação de Montemor, da Companhia da Beira Alta, passou a denominar-se «Santana-Ferreira».

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1083. — Esclarece a doutrina do art. 2.º do Capitulo 1.º da Tarifa Especial A, sobre taxas de remessas de líquidos carregados em vagões cubas.

Carta impressa n.º 1084. — Modifica as côres dos bilhetes de papel vendidos ao abrigo das tarifas especiais.

Carta Impressa n.º 1085. — Recomenda o cumprimento do determinado no último período do art. 230.º do livro E 11, acerca do aviso prévio feito pelas estações ao Serviço da Fiscalização e Estatística, antes da entrega de remessas sobrecarregadas com «reembolsos» à Repartição de Reclamações e Leilões.

Esta carta impressa dá, também, esclarecimentos sobre a maneira de se preencherem os modelos F. 148 e F. 148 A. (requisições extraordinárias de impressos e de declarações de expedição, etiquetas e papel polígrafo).

Carta impressa n.º 1088. — Recomenda que se recuse o transporte de matérias inflamáveis, incluindo «fitas cinematográficas», ao abrigo da Tarifa Especial n.º 8/108 de g. v.

Carta Impressa n.º 1089. — Indica como se deve proceder com respeito à recolha dos bilhetes de que são portadores os passageiros que utilizam lugares camas.

Carta impressa n.º 1091. — Esclarece que os bilhetes especiais para 7 viagens diárias de ida e volta só dão direito em cada dia, à utilização de uma viagem de ida e outra de volta.

Carta Impressa n.º 1092. — Permite que as bagagens sigam pela via que mais convenha aos passageiros, desde que a estação a que se destinem possa ser servida por duas vias e se trate de serviço interno.

Carta impressa n.º 1093. — Presta esclarecimento sobre os transportes de passageiros ou de agentes da Companhia em maca ou cadeirinha nos

furgões, ao abrigo do 12.º aditamento à Tarifa Geral.

Carta impressa n.º 1094. — Informa que de futuro, nos bilhetes de cartão vendidos desde 1 até 9, será inscrito o algarismo 0 à esquerda de cada um daqueles algarismos.

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

| | Antiga Rêde | | Minho e Douro | | Sul e Sueste | |
|-----------------------|-------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| | Carra-gados | Descar-gados | Carra-gados | Descar-gados | Carra-gados | Descar-gados |
| Somana de 1 a 7.. | 4.298 | 4.044 | 1.639 | 1.859 | 1.744 | 1.448 |
| » » 8 » 14.. | 4.700 | 4.303 | 1.770 | 1.810 | 1.897 | 1.454 |
| » » 15 » 22... | 5.440 | 5.176 | 1.853 | 2.218 | 2.70 | 1.739 |
| » » 23 » 31... | 6.024 | 6.190 | 2.444 | 2.614 | 2.603 | 1.906 |
| Total | 20.462 | 19.653 | 7.714 | 8.500 | 8.443 | 6.697 |
| Total do mês anterior | 19.904 | 20.268 | 7.856 | 8.797 | 8.708 | 7.075 |
| Diferença.... | + 558 | - 615 | - 142 | - 297 | - 295 | - 488 |

Estatística referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1932

Percurso quilométrico

| Combóios | ANTIGA RÊDE | | | | MINHO E DOURO | | | | SUL E SUESTE | | | | |
|------------------------------|----------------------|-----------|--------------------|---------|----------------------|-----------|--------------------|---------|----------------------|-----------|--------------------|---------|--------|
| | Percurso efectivo em | | Diferenças em 1932 | | Percurso efectivo em | | Diferenças em 1932 | | Percurso efectivo em | | Diferenças em 1932 | | |
| | 1931 | 1932 | A mais | A menos | 1931 | 1932 | A mais | A menos | 1931 | 1932 | A mais | A menos | |
| Outubro ... | De passageiros.. | 390.325 | 390.765 | 240 | - | 120.409 | 119.824 | - | 585 | 119.921 | 119.982 | 161 | - |
| | De mercadorias | 224.741 | 241.178 | 16.437 | - | 52.798 | 55.912 | 3.110 | - | 133.671 | 142.514 | 18.843 | - |
| | Em manobras.. | 81.302 | 84.641 | 3.339 | - | 30.364 | 30.970 | - | 64 | 37.108 | 38.760 | 1.652 | - |
| | Totais.. | 696.568 | 716.584 | 20.016 | - | 203.566 | 206.006 | 3.110 | 679 | 280.690 | 301.256 | 20.566 | - |
| Total das diferenças em 1932 | A mais: 20.016 | | | | A mais: 3.440 | | | | A mais: 20.856 | | | | |
| Novembro ... | De passageiros | 392.499 | 396.690 | 4.197 | - | 121.479 | 121.122 | - | 357 | 138.405 | 124.036 | 621 | - |
| | De mercadorias | 413.212 | 254.925 | 41.613 | - | 43.900 | 43.476 | - | 424 | 107.892 | 129.329 | 21.437 | - |
| | Em manobras.. | 82.688 | 89.800 | 7.112 | - | 29.851 | 29.207 | - | 644 | 37.460 | 40.013 | 2.558 | - |
| | Totais.. | 888.399 | 741.375 | 52.982 | - | 194.630 | 192.805 | - | 1.825 | 283.697 | 293.373 | 24.676 | - |
| Total das diferenças em 1932 | A mais: 52.982 | | | | A menos: 1.825 | | | | A mais: 24.676 | | | | |
| Dezembro ... | De passageiros.. | 376.789 | 342.926 | 6.137 | - | 117.180 | 117.912 | 132 | - | 119.437 | 110.139 | - | 293 |
| | De mercadorias | 221.248 | 224.195 | 2.947 | - | 48.184 | 43.332 | - | 4.852 | 97.311 | 111.404 | 14.093 | - |
| | Em manobras.. | 82.749 | 86.571 | 3.822 | - | 29.913 | 23.889 | - | 1.024 | 34.081 | 35.965 | 1.884 | - |
| | Totais.. | 680.786 | 653.692 | 12.906 | - | 195.277 | 185.539 | 132 | 5.876 | 250.829 | 266.508 | 15.679 | 293 |
| Total das diferenças em 1932 | A mais: 12.906 | | | | A menos: 5.744 | | | | A mais: 15.679 | | | | |
| Desde Janeiro | De passageiros.. | 4.800.168 | 4.692.459 | - | 107.709 | 1.493.741 | 1.458.212 | - | 35.529 | 1.464.596 | 1.461.056 | - | 3.540 |
| | De mercadorias | 2.363.439 | 2.594.582 | 231.143 | - | 543.416 | 525.598 | - | 17.818 | 1.283.690 | 1.256.989 | - | 26.701 |
| | Em manobras.. | 953.882 | 988.491 | 34.609 | - | 352.200 | 353.129 | 899 | - | 418.613 | 422.155 | 4.507 | - |
| | Totais | 8.117.489 | 8.275.532 | 258.062 | 107.709 | 2.389.357 | 2.336.939 | 899 | 53.347 | 3.171.884 | 3.141.200 | 4.507 | 35.141 |
| Total das diferenças em 1932 | A mais: 157.983 | | | | A menos: 52.448 | | | | A menos: 30.634 | | | | |

Factos e informações

A locomotiva mais aperfeiçoada da Europa

De há pouco tempo para cá que, em França, circula, na rede do Estado, uma locomotiva que marca um progresso sensível sobre o que até agora se tem realizado na Europa.

A sua potência é de 2.700 C. V.. Pertence ao tipo «Mountain», de 4 eixos motores.

Mas o que constitui a maior novidade é o sistema de distribuição do vapor nos cilindros: pela primeira vez, substituíram-se as clássicas «gavetas» por válvulas em tudo semelhantes às dos motores de automóveis.

Essas válvulas têm 16 cm de diâmetro.

Assim se obtém uma abertura de passagem de vapor mais rápida e um ganho de potência bastante sensível.

A realização deste sistema de válvulas representa um bem notório esforço, conseguido com a ajuda de aços especiais e recentemente fabricados pela metalurgia francesa.

Esta locomotiva apresenta ainda mais um aperfeiçoamento: o duro trabalho do fogueiro, de alimentação da fornalha, é substituído por um sistema mecânico. O carvão é levado automaticamente do «tender», a um britador, que o reduz a pequenos pedaços; segue depois com o auxílio de um parafuso sem fim até à bôca da fornalha de onde é arremessado para o interior por um violento jacto de vapor.

Eis algumas características desta locomotiva:

Comprimento total — 17^m

Comprimento entre rodas — 13,5^m

Comprimento rígido — 6^m, permitindo a inscrição em curvas de 100^m de raio.

Timbre da caldeira — 20 Kg./cm²

Superfície da grelha — 5^{m²}

Superfície total de aquecimento — 268,35^{m²}

Superfície de sobreaquecimento — 93^{m²}

A máquina tem três cilindros de simples expansão. O seu peso total é de 125 ton.; o peso aderente, 78 ton. O esforço de tracção, no arranque, é de 33.500 Kg.

Tornam-se bem evidentes os progressos realizados, se nos lembrarmos que as locomotivas do mesmo tipo, até agora construídas, permi-



A locomotiva tipo «Mountain» de 2.700 C. V.

tiam obter uma potência de 2.500 C. V. e um esforço de tracção, no arranque, de 30.000 Kg.

Nova carruagem-bufete

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Inglaterra «London & North Eastern Railway» acaba de pôr em circulação nos combóios que fazem serviço entre as cidades de Newcastle e Liverpool, uma nova carruagem-bufete, de cujo interior damos uma fotografia.

O novo veículo, que tem acomodações para 22 passageiros, dispõe de confortáveis cadeiras e mäsas, de tubo de ferro cromado em estilo moderno.

O balcão, situado num dos tópos da carruagem, comunica com uma cozinha, que tem ainda



Vista do interior da carruagem-bufete

um outro acesso e onde podem ser preparados alimentos ligeiros.

O acolhimento obtido pela nova carruagem-bufete foi tão animador, que aquela companhia fez encomenda de mais duas, que serão brevemente postas em serviço.

Desde que iniciamos este registo até Janeiro último, isto é, durante 19 meses, houve 194 mortos e 2.137 feridos, o que prefaz um total de 2.331 vítimas de desastres de automóveis no Continente, ou seja um número de indivíduos superior ao da população de algumas das nossas vilas.

Pessoal



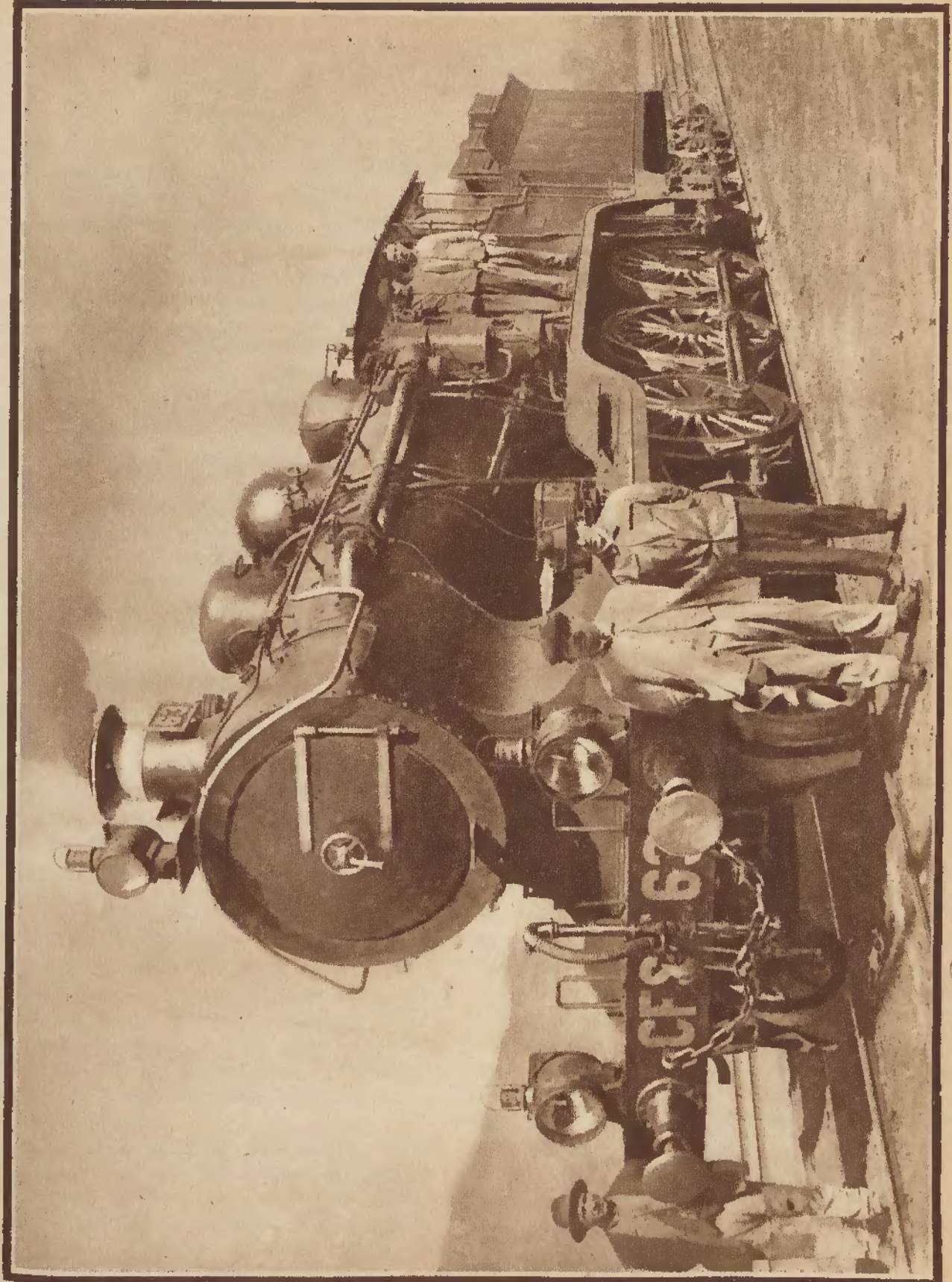
Agradecimento

O Sr. António Carlos, contínuo da Direcção Geral pede-nos a publicação do seguinte agradecimento:

Com o maior prazer, venho por intermédio do *Boletim da C. P.*, patentear o meu grande reconhecimento, cumprindo assim um dever de gratidão, para com o Dig.^{mo} Médico da Assistência desta Companhia, em Lisboa, o Ex.^{mo} Sr. Dr. José da Cunha Paredes, pelo inesquecível carinho e inconfundível bondade, com que me tratou e operou, quando estive internado no Hospital de S. José, por ter sofrido uma fractura na perna esquerda.

Agradeço, pois, mais uma vez a S. Ex.^a tão grande prova de generosa dedicação, e a todos os meus superiores, pelas facilidades que encontrei, para desta forma poder, publicamente, prestar as minhas homenagens a tão ilustre membro da classe médica.

António Carlos
Contínuo da Direcção Geral



Locomotiva 65 S. S. (Actualmente 1265)

Nomeações

EXPLORAÇÃO

Escriturário de 3.^a cl.: João Eduardo Moraes Palmeiro Amorim.

Encarregado de contabilidade: Adelino Loureiro.

Factores de 3.^a cl.: Narciso Joaquim da Silva, Joaquim Carvalho de Araújo, José Figueiras, Bernardino Tomás, Pedro Romero Vila, Mário da Silva, José da Silva, Manuel dos Santos Silva, Francisco Rebordão de Oliveira, Manuel Fernandes Runa, António dos Reis da Costa, José Vicente, Fernando Aires de Andrade, José Antunes Ferreira, Manuel dos Santos Anibal, António Esparteiro Amante, Augusto José Marques, António Joaquim da Silva Gonçalves, António Lemos Sanches, Manuel dos Reis, David da Silva Vital, Evaristo Simões Louro, Francisco Alves Mano, João Mendes Marques, António Joaquim da Costa Garrido, Joaquim António da Cruz, Joaquim Machado Serrano, Leonel Rosado Viegas, Carlos Carrilho Baptista, Afonso Francisco dos Santos Júnior, António Caetano, Alberto Justino Rodrigues Soares, João Bernardo Ramos, Joaquim Norte Jordão, Augusto das Neves Basílio, António Firme, Francisco Serrano, José Marques Júnior, Luís de Jesus Ferreira, António Jacinto Marques Moreno, Manuel Joaquim Soldadinho, Tomás Ferreira Rato, José Lourenço, Luís Ferreira Júnior, Armando de Oliveira Dias, Mário de Oliveira, Manuel Carvalho Júles, Eugénio Durães Ferreira dos Santos, Ernesto da Silva, Artur Mendes Amaro, Arlindo Ferrer Lemos, Manuel Pereira, António Maria da Silva, Joaquim de Almeida Fazendeiro, Augusto Gomes Trindade, Manuel José de Carvalho, Manuel de Sá Costa Brito, Manuel Gonçalves Soares, Francisco Vicente da Silva, Joaquim Cordeiro e António Duarte.

Guarda-freios de 3.^a cl.: José da Luz, Manuel Francisco da Silva, José Augusto Falcão, António José da Costa, Francisco Oliveira Salgado, João Maria Vilela da Mota, António Rolim Júnior, António da Mota, Luís Diogo Mateus e Guilherme Marques.

Revisores de 3.^a cl.: Ascenso Garizo, José Adriano Tibúrcio Arruda, António Gonçalves da Silva Bastos, João Lopes e José Maria Ribeiro Góis.

Engatadores: Manuel Rufino Pereira, José Marques, Justino Portugal e José Marcos Correia.

Faroleiro: João Mendes.

Ordenança: João Coelho.

Porteiro: Aires José Gomes.

MATERIAL E TRACÇÃO

Sub-chefes de serviço: Os Eng.^{os}: António Alves Gomes Leal, João da Cunha Monteiro e Valentim Bravo.

Escriturários de 3.^a cl.: Silvino Lopes de Almeida.

Sub-inspectores: Valentim Soares de Figueiredo e Manuel António Ferreira.

Contra-mestre de 2.^a cl.: Américo da Silva.

Contínuos: Joaquim Nunes e Porfírio Pinto.

Sub-chefe de Depósito de máquinas: Agostinho Belizário Pereira da Silva.

Chefe de maquinistas: Manuel dos Santos.

Vigilantes: Aurélio Borges, Amílcar Augusto Pires e Joaquim dos Santos Matos.

Fogoeiros de 2.^a cl.: Pedro Marques, Armindo de Oliveira, Eugénio Duarte Mendes, Rogério Loureiro, José Morgado dos Santos, Manuel Norte Júnior, Manuel dos Reis, Moisés Paixão Agostinho, Frederico Figueiredo Abreu, Lino Soares dos Santos, José Luís Ferreira de Jesus, Miguel Carvalhão Pinheiro, Diogo Cabarrão, António Martins, Manuel Mateus, Pedro Alves Elias, António Rebola Veloso, Francisco Miranda Júnior, José Nunes Ribeiro, Abílio Pereira Cardoso, José Luís, Henrique da Silva Cunha, António Pereira da Cunha, José Martins, Afonso da Silva Cardoso, José Vicente Martins Salgueiro, Raúl Armando Corazzi Costa, Avelino Marques, Alfredo Maria Ventura.

Visitador de máquinas: Amadeu de Oliveira Bandeira.

Promoções

Mês de Janeiro

DIRECÇÃO GERAL

A empregados principais: Luís Cabrera e Manuel Ramos da Cunha.

A empregado de 1.ª classe: João Luís de Melo.

A empregado de 2.ª classe: Luís Andrade Silva.

A sub-chefe do pessoal menor: Artur Martinho dos Santos.

A contínuo: Paulo da Assunção.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

A empregado principal: Joaquim dos Santos Lamy.

A empregado de 1.ª cl.: Ernesto Gomes Fernandes.

A enfermeiros de 2.ª cl.: Fernando Queirós e Carlos Branco.

SERVIÇO DE APROVISIONAMENTO DE MATERIAIS

A sub-chefe de repartição: Augusto de Mesquita Henriques Antunes.

A empregados de 1.ª cl.: Jorge de Barata Salgueiro Júnior e Francisco Augusto Pinto Bual.

A empregado de 2.ª cl.: José da Fonseca Nogueira.

EXPLORAÇÃO

A comercialista adjunto: O Comercialista Carlos Simões de Albuquerque.

A chefe de repartição principal: Vítor Gomes da Silva Vieira.

A chefe de repartição: Leopoldo Augusto Elder Fernandes.

A inspectores: Agostinho Lourenço, Alfredo Soares, Luís Gonçalves Rosário, Álvaro Gonçalves Pereira, António Maurício da Costa Júnior, João Afonso dos Reis, João dos Santos Camarinhas e José da Costa Lopes.

A sub chefe de repartição: Manuel Duarte Lopes.

A sub-inspectores: Manuel Joaquim de Sousa, Eduardo Severino de Oliveira e Horácio Ferreira de Sousa.

A verificador de contabilidade: Fausto Henrique Correia Galeão.

A chefe de secção: Manuel Cardoso Figueira.

A empregados principais: Frederico da Silva Ouro, António Nunes, José Gomes, Maximino Pedro Soares, Antero Ferreira Reis, José Tomás Campos Bravo e José Rodrigues Coelho.

A empregados de 1.ª classe: Manuel Alves Alfacinha, Manuel Almeida Rodrigues, João Marcelino Assunção, Carlos Alberto de Sousa Mascarenhas, Arnaldo Monteiro Costa, Armando Lourenço, José Lucena Sá Coutinho, Camilo Lopes, António Rodrigues de Brito, João Vasques Russel, Francelino Vasco, João de Lima Viana e António Joaquim Freire.

A empregados de 2.ª classe: Alfredo Francisco Tavares, Carlos Lopes Ventura, Abel Jaime Leite Pinto, Alfredo dos Santos Diogo, António José Monteiro Pedralva Andrade de Bivar Xavier, José António de Bivar Xavier, Urbano Baptista Deniz, Joaquim António Oliveira e Silva, Renato Homéro Ferreira, Crisanto Arsénio Gonçalves Santos, José Nazaré Costa, Manuel Fernandes Santana, Joaquim Simões Branco, Honorato Silva, José Joaquim da Silva Bravo, Jorge Cardoso Freire e Francisco António Marinheiro.

A empregada de 1.ª classe: Túlia Susana Gomes.

A empregada de 2.ª classe: Celeste Rodrigues.

A arquivista de 1.ª cl.: Henrique Jorge.

A arquivista de 2.ª cl.: Joaquim Tavares.

A chefe de 1.ª cl.: José Napoleão de Menezes Monteiro.

A chefes de 2.ª cl.: Júlio Ramos Valente e Manuel Ribeiro de Aguiar.

A chefes de 3.ª cl.: Joaquim Maria de Sousa, Diamantino da Graça, Bernardino Coutinho Oliveira da Fonseca e Ernesto Pereira da Silva.

A factores de 1.ª cl.: Francisco Piedade Pintão e Elizio Faustino Duarte.

A factores de 2.ª cl.: Manuel Lourenço, Humberto dos Santos Dorez, Daniel Tellez Iglesias, José Baptista, Cipriano da Silva, Joaquim Horta, João Rodrigues Barreiros, António Jacob Urbano, Joaquim Ressurreição Carvalho, José Franco Camocho, Francisco Maria

Baptista Fortunato, António Vicente Menino Glórias, José Sequeira Valentim, Auréliano Nunes, Artur Vareda, Heitor Camilo da Graça, João Rodrigues Barambão, Amílcar Augusto Rodeia, João Martins, Francisco Máximo Salgueiro e Amálio Amâncio do Livramento.

A bilheteiros principais: António Pinto Botelho de Carvalho e José do Nascimento Ramos.

A telegrafistas principais: Abel Marcelino Dias e José Eduardo Pereira.

A fiel de 1.^a cl.: João José Pires.

A condutores de 1.^a cl.: Joaquim Cardoso, Joaquim Ferreira, António Pinheiro, Adelino Lopes e José Feliciano.

A condutores de 2.^a cl.: Manuel Pinto de Carvalho, Álvaro António, José Rodrigues Marques Coimbra, Joaquim Augusto Vicente e António Soares Pais Júnior.

A guarda-freios de 1.^a cl.: António Augusto, José Esteves Magro, Júlio Pedro Pinheiro, Joaquim Ribeiro e Sítio da Cruz.

A guarda-freios de 2.^a cl.: Abílio Maria Domingos, Fernando dos Reis, Manuel Narciso Vieira, João Lopes Rêlo e João Longo.

A revisor principal: José Maria dos Santos.

A revisor de 1.^a classe: António Conceição Coimbra.

A revisor de 2.^a classe: Álvaro Luís da Fonseca e Cunha.

A conferente: José Justo Entradas.

A capatazes de 2.^a cl.: Gregório Esteves, José da Costa Ribeiro e Joaquim de Matos.

A agulheiro de 1.^a cl.: Filipe Sérvolo.

A agulheiros de 3.^a cl.: José Miranda, Joaquim Isidoro da Costa, Joaquim Taborde, José Lopes, José Antunes Pombo, António João Abalroado, António Alves, João da Silva, José Macedo, António Girão Méco, José Paulo, António da Costa, Joaquim Lopes Cravo, José Joaquim Baptista, João Loureiro, Dionel Bernardo Coelho, João Salavessa e Jesuino Martins.

MATERIAL E TRACÇÃO

A engenheiro adjunto: O Eng.^o Manuel Maria da Luz da Silva Bruschy.

A chefes de secção: Belarmino Pedro Campos Viegas e João Henrique José da Costa.

A empregados principais: João Carlos Pe-

reira Rio de Carvalho, Alberto Carlos Santos Malta, José Cordeiro Santiago, Aníbal Gonçalves Ribeiro e Abílio da Conceição Fonseca.

A empregados de 1.^a cl.: Francisco Rodrigues Ralha, José Maria Ribeiro, Carlos Manuel Ferreira Gomes, José de Paiva Dias, Mário José Firmino, António Pereira Viana, Tirso Gonçalves da Graça e Alípio Caetano da Silva.

A empregados de 2.^a cl.: Francisco da Silva Pereira, Manuel Praxedes Vidal, Fernando Alves Martinho, Mário Canto, Carlos Colares, Valentim de Oliveira, Manuel Vaz da Silva, André Cassiano Fradique Garcia, Álvaro Augusto Ferreira, José António Pereira Azenha, António Correia dos Santos, António Pires Valério, Manuel Gonçalves Rodrigues Júnior, Américo Ferreira da Costa, João Edmundo de Oliveira Serrano e Carlos José Gonçalves Monteiro.

A empregada de 2.^a cl.: Estefânia Maria Oliveira Lira.

A empregado de 3.^a cl.: Pedro Martins.

A escriturário de 2.^a cl.: José Gaspar Nunes e José Joaquim Carrajola.

A analista principal: Louis Léon Joseph Schepens.

A analista de 2.^a cl.: Lourenço dos Anjos Pessoa Martins.

A desenhador de 1.^a cl.: Joaquim Maria Samora.

A desenhador de 2.^a cl.: Eduardo do Espírito Santo e Bento Melo de Almeida.

A contra-mestre principal: Manuel José Ferreira Querido.

A contra-mestre de 1.^a cl.: António Machado Júnior, Joaquim José Loureiro e Martiniano Pereira.

A distribuidores de 1.^a cl.: José Santos Moreira Júnior.

A distribuidores de 2.^a cl.: João Cruz Martinho e Leonel José Tarracha.

A chefe de depósito de máquinas: Miguel dos Santos.

A maquinistas principais: Eduardo José de Almeida, Francisco António Bexiga, José Maria da Silva, Cristiano da Fonseca, Margelino da Costa, Francisco Teixeira, João dos Santos, Dionísio de Oliveira Correia, José da Guia, Porfírio Lopes, Artur Nogueira Soares, Henri-

que Timóteo, Pedro Luís Furet, Frederico Martins e Joaquim Martins.

A maquinistas de 1.^a cl.: António Vicente, Serafim António Coelho, José Pereira Farinha, Luís Ramos, Armando Pires, Joaquim Marques Galinha, Jorge da Silva Alfaro, António Jacinto Brás, André de Oliveira Sande, Aníbal Lopes, Bernardino Pinto da Costa, Joaquim Morais e Silva, Luís Alves da Costa, Manuel dos Santos, Rosário Francisco Laurencio e Balbino Martins Júnior.

A maquinistas de 2.^a classe: Joaquim José, João Fernandes, Cândido Gomes Pires, Carlos Augusto Pereira, Alfredo Pereira, Silvano Vieira, Eugénio Pedro, Eduardo Ferreira de Almeida, José Gonçalves e Manuel Pinto Soares Júnior.

A maquinistas de 3.^a cl.: Narciso Gameiro, Basílio de Oliveira, António Adriano Júnior, Joaquim Maia, Francisco António Balseiro, Mário Veiga, João Tomé Roxo, Jacinto Rodrigues Horta, Diamantino Grilo, António da Fonseca Panaca, João Baptista Ferreira, Carlos da Encarnação Pereira, António Vilela, Moisés Martins, Clemente Pereira Simões, Justino Rodrigues, Celestino dos Santos Fatia, João António, Artur José Ramos, João Dias Pereira, Manuel Inácio Moeda e António Valério Baptista.

A fogueiros de 1.^a classe: José de Carvalho, José Ramos, Martinho Jacinto Pires, David José Dórdio, Henrique José Grenha, Joaquim de Sousa, Manuel Inácio Júnior, António Pereira da Silva, Pedro Teixeira, José Correia, Francisco Barbosa Freitas, Albano Teixeira de Freitas, Manuel de Sousa, Manuel Diniz, Jaime Ferreira, António Pereira Fonseca Júnior, Carlos Alegria Rodrigues, Luís dos Santos, José Dias do Pinhal, Manuel Rodrigues, José Pedro Barroso, Joaquim do Carmo Pinto, Abel Lopes Rôla, Alfredo de Abreu, José da Silva Alfaro, Celestino Henriques e Manuel Monteiro.

VIA E OBRAS

A sub-chefe de serviço: Narciso Dias de Carvalho.

A inspector das Instalações eléctricas: O Engenheiro José da Costa.

A chefe de escritório de 3.^a cl.: João Gonçalves, António Videira, Anastácio Coelho e Arnaldo Rodrigues.

A empregados principais: Francisco de Sousa Melo, Pedro Celestino Oliveira Júnior, Leodgário Bastos, José de Almeida, José Gomes da Silva Durães e Hermenegildo André.

A empregados de 1.^a cl.: Pedro Alberto Costa, Alberto da Silva Viana, Vasco Blanc, João Alberto Pereira, Domingos Cabaço, José Estanislau, Alípio Nascimento Fernandes e Francisco Gonçalves Júnior.

A empregados de 2.^a cl.: João Nascimento Lopes, José Lima Duarte, José Manuel Lopes, José Aires Sá Chaves, Francisco Ribeiro, Manuel Joaquim Mota, João Rodrigues Dias, Rui Humberto Dias, António Jacob Franco, Jorge Alberto Ferreira, Boaventura de Jesus Carqueja, Virgílio Ventura Pinheiro, António Pires Ribeiro, João Alves de Sousa, António dos Santos Malta, Manuel Montalvo, Eduardo Adelino Fernandes, Luís Bessone Basto, Camilo Paixão Bastos, Virgílio Fidalgo de Freitas, Mário Gonçalves Fino, Alfredo José Duarte Palmela, Manuel da Costa, Joaquim Falcão de Vasconcelos, Mário Veiga, Florentino José Duarte, Alvaro Marques dos Santos, Augusto José Lopes dos Reis e Raimundo Gomes.

A desenhador-copista: Humberto Pinto Pereira.

Ajudantes de secção: António Joaquim.

A chefes de lanço de 1.^a cl.: Rodrigo da Costa, Luís António Capitão e António Monteiro.

A chefes de lanço de 2.^a cl.: José Martins.

A chefes de distrito: Joaquim Martins Pimenta, António Mendes, Francisco Ferreira, Francisco de Sousa, João Simões, José Monteiro, Joaquim A. Cartaxo, José Francisco, Manuel Rodrigues, José Farias, Custódio E. Breu, Custódio Luís, José de Sousa Bento, Manuel Martins Franganito e Ermelindo da Conceição Carvalho.

A sub-chefes de distrito: Francisco Lopes, Manuel Ferreira, José de Oliveira, Joaquim Cordas, António Mendes, Domingos Francisco, Manuel António, Luís Oliveira, Agostinho Pires,

Mário Marques, Joaquim Gonçalves, Emídio Junceiro, António Falcão, Álvaro da Silva, Joaquim Rosa, Luís da Silva Lopes, António dos Santos, António Rodrigues, Mateus do Nascimento Ramalho, Manuel J. Balasqueira, João da Rocha Soares, Joaquim Azevedo Martins, Manuel Rodrigues, Avelino António Maurício e Eugénio Ventura.

Revista Metódica de 1932

Os chefes de distrito que mais se distinguiram neste serviço e que por isso foram premiados pecuniariamente, foram:

David Gomes, (dist.º 87)—José Vicente Cambeta, (dist.º 10)—Elias Bento, (dist.º 137)—Manuel Lopes, (dist.º 22)—Segisberto da Graça, (dist.º 48)—Domingos António, (dist.º 58)—José Araujo, (dist.º 73)—João Miguel Cartaxo, (dist.º 97)—José Luís, (dist.º 98)—João Vilela, (dist.º 125)—António Pedro, (dist.º 132)—David da Silva, (dist.º 127)—Joaquim Henriques, (dist.º 30)—Moisés Oliveira Calado, (dist.º 79)—António Magalhães, (dist.º 403)—José de Almeida, (dist.º 408)—João Pereira, (dist.º 409)—António Moreira, (dist.º 423)—Afonso Bernardo, (dist.º 429)—José Tomaz, (dist.º 279)—Constantino Cardozo, (dist.º 282)—Alexandre S. Cristina, (dist.º 209)—Francisco R. Cardadeiro, (dist.º 270)—Domingos de Oliveira, (dist.º 258)—Joaquim António Frade, (dist.º 273)—Bernardino das Dores Lagarto, (dist.º 217)—António Dimas Reforço, (dist.º 254)—Manuel Rodrigues, (dist.º 291)—André Fernandes, (dist.º 228)—José Romana, (dist.º 243) e José Cirilo, (dist.º 245).

Reformas

Mês de Janeiro

EXPLORAÇÃO

João Eduardo de Ávila, Chefe de Repartição Principal.

Aurélio de Sousa Vasconcelos, Chefe de 1.ª classe.

Benjamim Rodrigues, Chefe de 3.ª classe.

Adriano Ribeiro, Telegrafista de 1.ª classe.

Manuel dos Santos Victor, Encarregado de apeadeiro.

José da Conceição Paz, Agulheiro de 3.ª classe

António Henriques, Carregador.

MATERIAL E TRACÇÃO

João Rodrigues da Silva, Vigilante.

Luís Nogueira Soares, Vigilante.

Francisco Nunes, Maquinista de 2.ª classe.

Entre os reformados deste mês não podemos deixar de destacar o Chefe de Repartição Principal, Snr. João Eduardo de Ávila, que durante 48 anos prestou a esta Companhia toda a sua dedicação e os seus muitos conhecimentos.

Admitido como praticante de escritório em 14 de Novembro de 1884, foi promovido a chefe de secção em 1904, a chefe de Repartição em 1915 e finalmente a chefe de Repartição Principal em 1927.

Mereceu durante a sua longa carreira a consideração e amizade de todos, superiores, colegas e subordinados, pelas suas boas qualidades de carácter.

Deixou, por isso, em todos, uma profunda saudade e o *Boletim da C. P.* deseja-lhe que ainda durante longos anos possa gosar tranquilamente o descanso que bem merece.



Mudanças de categoria

Para:

Conferente: O guarda-freio de 3.ª classe, Mário Pereira.

Engatador: O agulheiro de 3.ª classe, Manuel António Trejeira.

Carregadores: O servente, Manuel Lopes Paiva e o engatador, Semião Tavares.

Servente: O carregador, Jaime Sequeira.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

† *Manuel Fernandes*, Factor de 1.^a classe em Castelo Branco.

Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi promovido a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1924.

† *Manuel José Gonçalves*, Condutor fiscal (Serviço do Movimento).

Admitido como carregador em 10 de Maio de 1895, transitou para o serviço de trens como guarda-freio de 2.^a classe em 17 de Fevereiro de 1897 e foi promovido a condutor fiscal em 1 de Julho de 1924. Foi mais de uma vez elogiado pelos bons serviços prestados.

† *Joaquim Silvestre*, Agulheiro de 1.^a classe em Tunes.

Admitido como carregador em 1 de Outubro de 1904, foi promovido a agulheiro de 1.^a classe em 21 de Junho de 1923.

† *Manuel Marques*, Agulheiro de 3.^a classe em Alcântara-Mar.

Admitido como carregador em 5 de Janeiro de 1905, foi promovido a agulheiro em 21 de Junho de 1917.

† *António Joaquim Paulo*, Agulheiro de 3.^a cl. em Serpa.

Admitido como carregador auxiliar em 15 de Agosto de 1918, foi promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Janeiro de 1932.

† *José Maria*, Guarda de passagem de nível em Coimbra.

Admitido como assentador em 21 de Julho de 1910, passou a guarda de passagem de nível em 1 de Abril de 1912.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *José Maria da Silva*, Maquinista principal no Depósito do Barreiro.

Admitido como limpador em 4 de Agosto de 1906, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 21 de Março de 1912 e promovido a maquinista principal em 1 de Janeiro de 1933.

† *Manuel Lopes de Almeida Júnior*, Fogueiro de 2.^a classe, no Depósito de Entroncamento.

Admitido como aprendiz ajustador em 27 de Junho de 1910, foi nomeado fogueiro de 2.^a cl. em 1 de Julho de 1916.

† *Vitorino Joaquim Ribeiro*, Ensebador de 2.^a classe, na Revisão de Lisboa R.

Admitido como limpador em 5 de Fevereiro de 1921, foi nomeado ensebador de 2.^a classe em 1 de Abril de 1924.

VIA E OBRAS

† *Manuel José Duarte*, Apontador de 2.^a cl. do Serviço de Construção.

Foi admitido como ferramenteiro eventual em 10 de Maio de 1915 e nomeado para o quadro em 5 de Fevereiro de 1919.

† *Luis Faria*, Sub-chefe do Distrito n.º 44.

Foi admitido como assentador em 21 de Dezembro de 1917 e promovido a sub-chefe do distrito em 21 de Junho de 1923.



† Manuel José Gonçalves
Condutor fiscal



† Manuel L. de Almeida Júnior
Fogueiro de 2.^a classe



† Joaquim Silvestre
Agulheiro de 1.^a classe



† Vitorino Joaquim Ribeiro
Ensebador de 2.^a classe

4 — Charada em verso

(Dedicada ao Sr. Júlio Martins de Araújo, factor de 2.ª classe na estação de B. de Prata e Secretário Geral da Comissão Iniciadora do Orçamento Ferro-viário da C. P.)

Trilhando a estrada atroz da imensa dor
Toda cheia de espinhos e má sorte!
Há tantas criancinhas sem ter norte...
Sem terem duma mãe o santo amor!

Quanta consternação lúgubre e forte
Desde o nascer à hora do estertor! — 1
Não há ventura, não! que tanto importe — 2
Como dum pai o auxilio protector!

Este dever que a todos nós assiste
De amenisar a dor horrenda e triste
Fundo em acção a santa caridade...

Ah! Se todos o olhassem com ternura,
Acabaria a extrema desventura
Das misérias fatais da ORFANIDADE!...

Roldão «P. P. L. e A. C. L. B.»

Biformes

5 — O homem que vive à custa de outrem é semelhante a uma criada de cozinha-3.

Roldão

6 — O teu descendente merece um tratamento cariñoso-2.

Roldão

7 — Enigma

(Ao confrade Meistófeles)

Eu vou-te pôr no meio
Do moto já glosado
Não gostas, todavia
Mas é di-o engraçado.

Britabrantes (A. C. P. B)

Aumentativas

8 — Admiro a gulhardia com que foi feito o salto do cavalo levantando as mãos — 2.

Britabrantes (A. C. P. B.)

9 — A pedra sepulcral é feita de mármore dos Pirenéus — 2.

Costasilva

10 — A rubrica deve ser acompanhada do «sinal aritmético» — 2.

Roldão

Transpostas

11 — Eu reclamava a gordura animal — 3.

Novata

12 — Estragas a armação de chapéu se lhe colocas as «plantas» — 2.

Meistófeles

13 — Problema ferro-viário

(Oferecido aos maquinistas)

Quais são os aparelhos de via ou disposições de linhas que se podem utilizar para fazer a inversão de uma locomotiva?

M. 113

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

| Géneros | Preços | Géneros | Preços | Géneros | Preços |
|--------------------------|----------|---------------------------|--------|---------------------------------|----------|
| Arroz Bremen. kg. | 8\$00 | Carvão-Gaia e Camp. . kg. | 546 | Ovos..... duzia | variável |
| » Nacional » | 8\$00 | Cebolas » | 575 | Petróleo em Lisboa ... lit. | 1\$10 |
| » Valenciano..... » | 8\$00 | Chouriço de carne..... » | 14\$00 | Petróleo-Restant. Arm.º » | 1\$15 |
| » Sião..... » | 8\$00 | Farinha de milho » | 1\$50 | Presunto kg. | 11\$00 |
| Assucar de 1.ª Hornung » | 4\$85 | » » trigo » | 2\$25 | Queijo da Serra..... » | 12\$00 |
| » » 1.ª manual. » | 4\$90 | Farinheiras..... » | 8\$00 | » flamengo..... » | 24\$00 |
| » » 2.ª Hornung » | 4\$20 | Feijão branco..... lit. | 1\$50 | Sabão amêndoa..... » | 1\$15 |
| » » 2.ª manual. » | 4\$15 | » amarelo..... » | 2\$00 | » Offenbach..... » | 1\$85 |
| » pilé..... » | 4\$30 | » frade de 2.ª..... » | 1\$80 | Sal..... lit. | 516 |
| Azeite de 1.ª..... lit. | 6\$80 | » » 1.ª..... » | 2\$00 | Sêmea..... kg. | 570 |
| » » 2.ª..... » | 6\$20 | » manteiga..... » | 2\$10 | Toucinho..... » | 6\$50 |
| Bacalhau sueco..... kg. | 4\$40 | Grão..... » | 2\$15 | Vinagre..... lit. | 575 |
| » inglês..... » | 5\$50 | Lenha..... kg. | 520 | Vinho branco..... » | 575 |
| Banha..... » | 7\$50 | Manteiga..... » | 14\$00 | Vinho tinto-Em Gau..... » | 590 |
| Batatas..... » | variável | Massas..... » | 3\$45 | Vinho tinto-Em Companhia..... » | 580 |
| Carvão de sóbro..... » | 540 | Milho..... lit. | 595 | Vinho tinto-Restant. Arm.º .. » | 575 |

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 imposto camarário.

Além dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, 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 deste 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.).