BOLETIM
A C.P. ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
5.º ANO — N.º 50 — AGOSTO DE 19
DO PESSOAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

BOLETIM DA C. P.

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Pela lotaria de 12 de Agosto corrente, vai ser sorteado entre os decifradores dos Problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso inseridas no N.º 46 do *Boletim da C. P.*, o prémio correspondente ao trimestre Abril-Junho.

Para êsse efeito os números da lotaria atribuídos a cada um dos concorrentes são os seguintes:

Mefistófeles	1 a 606	M. D. Coelho	5929 a 5994
Britabrantes	607 a 1332	Joluso	5995 a 6060
Cagliostro	1333 a 1998	Roldão	6061 a 7326
M.	1999 a 2064	Terco	7327 a 7992
Novala	2065 a 2330	Xaque	7993 a 8058
Sancho Pança	2331 a 3996	Zé Sabino	8059 a 9324
Tupin	3997 a 4662	Anvasil	9325 a 9990
Bocarro	4663 a 5328		

Se o 1.º prémio da lotaria sair em qualquer dos números não atribuídos aos decifradores, o sorteio passará para a semana seguinte e assim sucessivamente até ser contemplado um dos concorrentes.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 5 votos — Produção n.º 14

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles, Terco, Bocarro, Sancho Pança, M. D. Coelho, Tupin, Costa Silva (22,0), *Kruz Kahoto* (22,0), *Novala* (22,0), *Joluso* (22,0) e *M* (22,0).

QUADRO DE MÉRITO

Cagliostro (21,1), *Xaque* (21,0), *Roldão* (19,0), *Zé Sabino* (12,0), e *Anvasil* (10,0).

Soluções do n.º 48

1 — Grafito-grato, **2** — Suspeito-susto, **3** — Andrajo-anjo, **4** — Soleta-sota, **5** — Casula-cala, **6** — Moedas-modas, **7** — Macana-maná, **8** — Desviar, **9** — Traste, **10** — Chola, **11** — Viso, **12** — Tabaque, **13** — Mata-sanos, **14** — Sol de Março pega como pegamaço e fere como maço, **15** — Mazômbo, **16** — Rosca, **17** — Talar, **18** — São Miguel ou Fatia, **19** — Espículo, **20** — Paços de Brandão, **21** — Poço Barreto, **22** — Oloroso, **23** — *Horizontais:* ectase, anil, taba, pe, taz, cezura. *Verticais:* siva, declino, icto, tabo, nueza, par, ge, tu.

Charadas sincopadas

1 — 3-¿Como se acumularam dentro *da bexiga* êstes *fragmentos de carvão*? — 2.

Cagliostro

2 — 3-Por seres um *casquilho* rôto, dou-te uma «*peça*» de ouro — 2.

Joluso

3 — 3-Êste homem pela *aparência* parece uma *criança!* — 2.

Bocarro

4 — 3-Sofri uma grande *decepção* ao ver que tinha partido a *correia para açoitar animais* — 2.

Sancho Pança

5 — 3-Para produzir *resfôlego* tive que me pôr *inflexível* — 2.

Roldão

Charadas duplas

6 — A tua *inspiração*, em mim *desperta o sentimento do belo* — 4.

M. D. Coelho

7 — Com mar *calmo* pode vogar-se *tranqüilo* sôbre as ondas — 3.

M. D. Coelho

Biformes

8 — Pratiquei uma *façanha* salvando um *africano* 3.

Cagliostro

9 — O cavalo *de pêlo mesclado* comeu êste «*arbusto conífero*» — 3.

Terco

10 — Foi no *livro elementar do direito romano* que alguns acharam *modo de viver* sem trabalhar — 4.

Xaque

11 — Ao pé dêste *aparelho para cravar estacas* encontrei uma *sonda cirúrgica* — 2.

Bocarro

12 —

(Continua na outra página interior da capa)

5.º Ano — N.º 50 Agosto de 1933

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: O bairro jardim de Tôrres Vedras. — Corpos gerentes da Companhia. — O Bom Humor. — Notas de Arte. — Consultas e Documentos. — Automotoras de grande velocidade. — Curiosidades estatísticas. — Pessoal.

O bairro jardim de Tôrres Vedras

Pelo Snr. Eng.º *Sousa Nunes*, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

PROSSEGUINDO na benemérita acção social que tem desenvolvido, vai a Companhia fazer construir, junto à estação de Tôrres Vedras, um novo bairro jardim do tipo do de Camões, no Entroncamento.

Esta obra, para cuja execução foi aberto concurso público, encontra-se já adjudicada a um construtor.

Convém salientar que muito embora em Portugal caiba à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a incontestável prioridade da edificação de bairros jardins, a verdade é que êsse humanitário empreendimento de ha muito que vem sendo executado noutros países, onde tem assumido proporções que entre nós está ainda bem longe de atingir.

A finalidade imediata que tem presidido à concepção dos chamados «bairros-jardins» consiste em dar a cada moradia, além das indispensáveis condições de higiene e salubridade, uma individualidade própria que, em parte, lhe é facultada não só pelo seu isolamento dentro duma área de terreno cultivável, mas também pelo desafôgo e à vontade a que tal facto dá lugar.

Em Portugal, mercê da decidida bôa vontade e iniciativa da C. P., o problema começou a ter realização já em 1919, pela construção do bairro operário do Entroncamento pitoresca e popularmente denominado «*Vila Verde*».

No estrangeiro têm-se celebrado congressos expressamente destinados a debater os assuntos mais delicados e palpitantes referentes aos aspectos económicos, financeiros, construtivos e até morais das cidades-jardins. Aí especialmente, têm sido revelados os benefícios de tôda a ordem que usufruem os moradores de tais localidades em comparação com os das regiões circunvizinhas que não gozam dos mesmos privilégios.

De facto em França, segundo estatísticas elaboradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte, que se podem consultar nas obras publicadas pelo Engenheiro Dautry, con-

clui-se que o bem estar moral, material e social dos habitantes das cidades-jardins se manifesta no seu superior estado sanitário, num aumento apreciável da natalidade, que tão baixa é naquela nação, na diminuïção considerável da mortalidade e até na redução ou mesmo desaparecimento dos castigos impostos ao pessoal operário, quer originados pela embriaguês, quer por outros delitos motivados em regra pelas defeituosas condições de vida que levam os agentes que não conseguem uma moradia nas cidades-jardins. Deve notar-se que nestas são absolutamente proïbidos certos estabelecimentos reconhecidamente prejudiciais, quer se apresentem sob o luxuoso e aparentemente inofensivo aspecto do vulgar café, quer sob a reles e por vezes repelente modalidade da conhecida e abjecta taberna.

Na verdade, as cidades ou bairros-jardins oferecem aos seus habitantes a possibilidade de se distraírem sã e ùtilmente, cultivando o terreno de que a habitação é rodeada, o que contribui evidentemente para lhes facilitar a vida pelas economias que pode provocar, fortalecem-nos, afastam-nos da taberna, da embriaguês e dos vícios, contribuindo assim poderosamente para o desenvolvimento e avigoramento do culto sagrado da família.

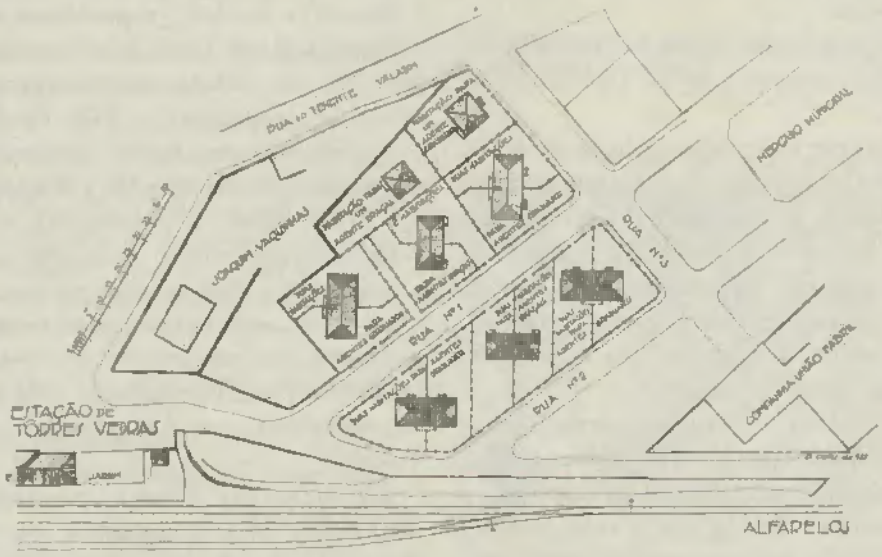
Quanto à orientação e distribuïção das moradias no terreno existente, conforme mostra a planta junta, devemos notar que tal implantação não constitui um capricho nem é produto de fantazia. De facto razões ponderosas e altamente racionais obrigaram a proceder assim, em virtude de se tratar de casas rodeadas de jardins e as ruas projectadas pela Câmara Municipal de Tôrres Vedras apresentarem uma orientação que não favorecia o melhor assoalhamento de tôdas as fachadas se as localizássemos com uma destas paralelamente à sua direcção.

A benéfica acção dos raios solares é bem conhecida para que insistamos na necessidade de assegurar às habitações a insolação mais vantajosa escreveram Putzeys e Shoofs, no mais recente dos seus tratados de técnica sanitária, acrescentando além disso que êste princípio é uma *condição essencial de salubridade.*

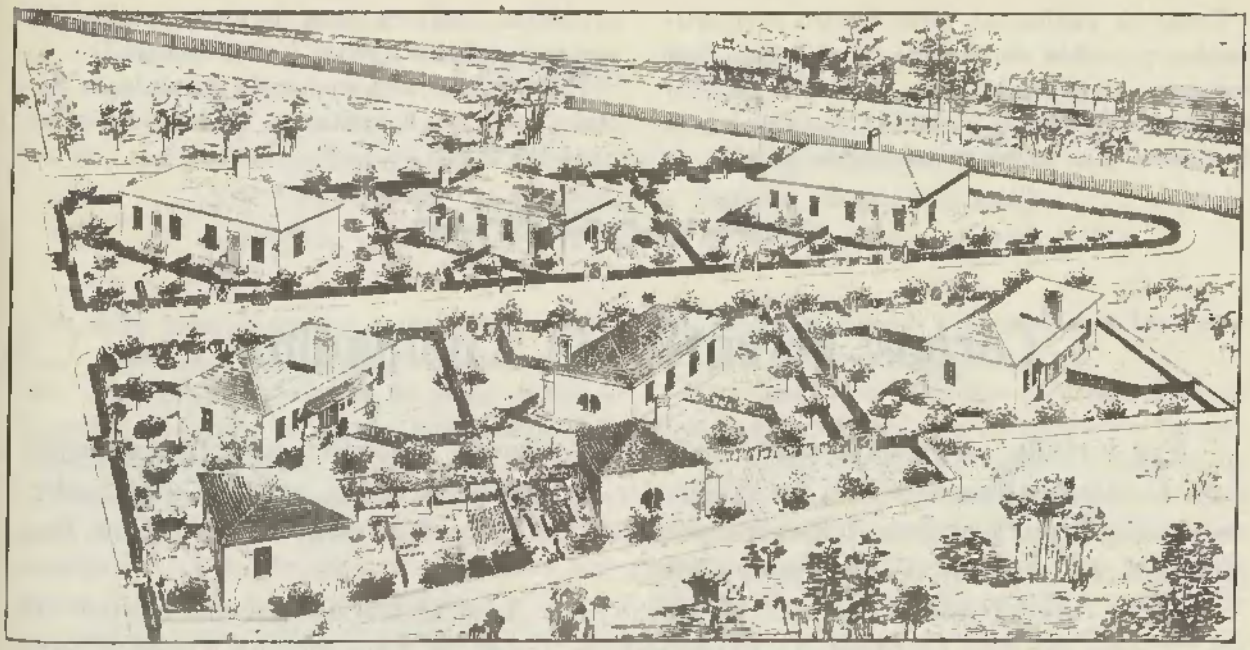
A melhor orientação duma casa rectangular em relação aos pontos cardiais, consiste na disposição que lhe permita ter uma das fachadas expostas a sudeste e assim as ruas rectilíneas orientadas de Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste são também as que proporcionam, às casas que as ladeiam, uma melhor repartição da luz solar nas quatro estações do ano e a insolação hibernal mais satisfatória.

As vantagens da disposição adoptada pesam no conceito de todos e sobrelevam a outras de mérito puramente geométrico antiquado e pouco racional, em casos como o de que nos estamos ocupando, como seja o do paralelismo das fachadas em relação aos eixos dos arruamentos, ainda tanto em uso, mas que só é justificável se a orientação da rua não prejudicar a das moradias ou se o bairro em questão fôr do tipo denominado *linear*, isto é, se as fachadas das casas se seguem e ligam umas às outras ininterruptamente.

O eminente tratadista de técnica sanitária, Shoofs, ob-



Planta de Bairro Jardim



Perspectiva do Bairro Jardim

serva criteriosamente «*que nenhuma consideração arquitectónica ou estética pode autorizar a sacrificar a insolação, condição de salubridade indispensável das moradias*».

Notemos ainda que a disposição oblíqua das casas em relação à direcção das ruas não ofende a arquitectura nem prejudica a estética, antes pelo contrário, as favorece pois assim se conseguem obter os mais pitorescos e movimentados efeitos cenográficos e de perspectiva. É fácil conceber que assim suceda, pois basta pensar que ao percorrer as ruas do novo bairro de Tôrres Vedras, depois de construídas as moradias segundo o plano indicado, ir-se-á observando cada edifício sob aspectos sempre diferentes.

Queremos ainda chamar a atenção para outra inovação que tal bairro apresentará, a qual consistirá nas vedações dos jardins, entre si e com as ruas, feitas por sebes vivas encostadas a alinhamentos de grossos arames passados através de prumos de cimento armado.

Êste processo de delimitação foi adoptado com o fim de tornar económica e estética a indispensável divisória entre os vários talhões, que feita à maneira clássica com o usual e dispendioso murete de alvenaria, não era mais eficaz apesar de sair caríssima e de ser incomparàvelmente menos bela.

Esta fórma de vedar os talhões nas cidades jardins foi empregada pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de França a propósito da qual se lê numa obra do engenheiro Dautry o seguinte: *as nossas cidades não têm um muro nem sequer uma vedação de grade de ferro; simples arames esticados e ligados a prumos de cimento armado caiados. A educação dos nossos agentes foi difícil de fazer sob êste ponto de vista, porque tendo êstes, como bons franceses, um sentimento profundo da propriedade, solicitaram-nos durante mêses que lhes levantássemos muros de tejolos em redor dos seus quintais. Hoje rejubilam de não os ter.*

É provável que entre nós facto semelhante se venha a dar. Notemos, porém, desde já, que uma sebe viva, por exemplo de espinheiros, silvas e roseiras, de tão lindo efeito ornamental mesmo quando não florida, é bem mais difícil de transpôr do que os baixos, caros e inestéticos muretes que na realidade não servem senão para onerar a obra e prejudicar a perspectiva do conjunto das moradias.

Os tipos das casas adoptadas são os usuais, aprovados e já construídos na rêde da C. P.

Todas as habitações terão quatro compartimentos providos de amplas janelas que lhes fornecem luz abundante e garantem perfeito arejamento. Algumas possuirão corredor e casa de banho, mas todas terão retrete provida de autoclismo. Haverá água potável canalizada e esgôtos perfeitos ligados à rêde camarária.

Também não será esquecida a instalação eléctrica destinada a iluminação quer nas moradias quer nas ruas.

Corpos gerentes da Companhia

Em virtude da recente saída da Presidência do Conselho de Administração e da Comissão Executiva do Ex.mo Snr. Dr. Ruy Ennes Ulrich, actual Embaixador de Portugal em Londres, foi eleito para aqueles elevados cargos o Ex.mo Snr. Engenheiro António de Vasconcelos Corrêa.

Para Vice-Presidentes do Conselho de Administração foram eleitos os Ex.mos Snrs. Fausto Cardoso de Figueiredo e Jorge de Vasconcelos Nunes e para Vice-Presidente da Comissão Executiva o Ex.mo Snr. Fausto Cardoso de Figueiredo, tendo ficado o Conselho de Administração constituido pelos Ex.mos Senhores:

António de Almeida Vasconcelos Corrêa . . . . . Presidente
Fausto Cardoso de Figueiredo . . . . . } Vice-Presidentes
Jorge de Vasconcelos Nunes . . . . . }
Dr. Domingos Fezas Vital
Eugène Guicheney
Georges Bouillat
Dr. José Alberto dos Reis
Manuel José Pinto Osório
Mário Melo de Oliveira e Costa
Maurice Lewandowski
Raul Augusto Estêves

a Comissão Executiva, pelos Ex.mos Senhores:

António de Almeida Vasconcelos Corrêa. . . . . Presidente
Fausto Cardoso de Figueiredo . . . . . Vice-Presidente
Manuel José Pinto Osório
Mário Melo de Oliveira e Costa
Raul Augusto Estêves

e o Conselho Fiscal, pelos Ex.mos Senhores:

Dr. António Centeno . . . . . Presidente
Dr. Emygdio Guilherme Garcia Mendes
José d'Oliveira Soares

O bom humor

Pela explêndida doutrina que encerra, transcrevemos do «Boletim dos Caminhos de Ferro Federais Suissos» o seguinte artigo intitulado «Bom humor» da autoria de um agente daquela rêde.

O bom humor é para os homens o que o Sol é para as plantas. Infelizmente, a falta de bom humor é característica da nossa época e grande é o número de pessoas que arrasta uma existência sem alegria.

Ora êste estado de espírito é uma doença que pode curar-se se, desde o seu início, procurarmos descobrir a causa do mal, procedendo a um exame sincero da nossa personalidade.

Antes de mais nada, convém saber que o bom humor, a alegria, o contentamento, por um lado, a má disposição, a melancolia, a tristeza, por outro, são sentimentos que influem no organismo humano: os primeiros com um efeito estimulante, reconfortante, vivificante; os segundos com uma acção perniciosa, deprimente e até destruídora.

Aquêles dos nossos leitores que nunca prestaram atenção a êste fenómeno experimentem observar, antes de se deitarem, qual a disposição física e moral em que se encontram quando o dia lhes correu bem, ou quando, pelo contrário, lhes trouxe decepções! Creio não haver ninguem que não tenha verificado já a diferença de disposição que se experimenta quando o nosso trabalho do dia foi mal sucedido ou quando, pelo contrário, nos satisfez. Nêste último caso: alegria e firme vontade de fazer melhor ainda e no primeiro: abatimento, desânimo e possívelmente desespêro, que pode chegar a ameaçar o gôsto pelo trabalho!

Quem não se recorda dessas longas marchas, no serviço militar em que os homens cansados, cheios de sêde, avançam com dificuldade, sem vontade de falar e talvez mesmo de pensar, mas que se aprumam de repente, ao primeiro som da música da banda, e acertam o passo com galhardia, sem sentirem já o pêso da mochila, nem a bandoleira da espingarda nos ombros, e passam ágeis, de cabeça erguida, bem alinhados, dando a impressão de uma força desperta e pronta à primeira voz!

Comparem-se os trabalhos de dois indivíduos com iguais aptidões, mas dos quais um, cumpre a sua tarefa carrancudo sempre a resmungar, enquanto o outro, restabelecido talvez de uma grave doença, se considera muito feliz por poder trabalhar e bemdiz cada hora que passa em que lhe foi permitido empregar a sua actividade.

Grandes autoridades em medicina ensinam-nos que um pessimismo constante, uma melancolia exagerada, o hábito de vêr tudo negro, podem provocar, no sangue e nos tecidos, perturbações tais que o médico seja incapaz de lhes dar remédio se não conseguir levantar o moral do doente. São factos êstes, de que convém conhecer as conseqüências, que devem incitar-nos a não darmos guarida às idéas sombrias ou à má disposição constante. Habituemo-nos sistemàticamente a não perder de vista que tudo nêste mundo tem o seu lado bom e a considerarmos a vida sôb êste aspecto; a nossa saúde só terá a lucrar com êsse hábito.

Mas não queremos dizer com isto que nos devemos entregar a excessos de júbilo e que devemos rir de tudo. Estamos apenas convencidos de que, temperando o nosso labôr quotidiano com um pouco de alegria e de bom humor, prestaremos um bom serviço não só a nós próprios mas à família, a todos aqueles com quem lidamos e até à emprêsa que servimos.

Certos caracteres terão dificuldade em modificar nêste sentido a concepção que têm da existência; experimentem, porém, e sejam persistentes, e ficarão bem satisfeitos com o resultado obtido.

Podem objectar-nos que, na nossa época, eriçada de dificuldades, nem sempre será fácil conservar a bôa disposição de espírito! Quando

a necessidade, a doença, batem à porta, o bom humor foge irresistìvelmente, dir-nos-ão.

Na verdade, os tempos em que vivemos não são um caminho juncado de rosas e todos nós sofremos com a desgraça própria e com a alheia, no entanto é bem certo que se encontram em choupanas, por muito pobres que sejam, pessoas mais felizes do que alguns dos habitantes de sumptuosos palácios.

Os reveses da sorte poderão lançar em atribulações a vida dos que se supunham estar isentos de tais contrariedades, mas, se se souber incutir no espírito os princípios que acabamos de preconizar, nunca essas atribulações poderão ter um caracter duradouro.

Muitos leitores mostrar-se-ão céticos dizendo-lhes o autor dêste artigo que os seus mais belos anos foram os da sua aprendizagem passados numa extrema pobreza, e no entanto é a verdade. Hoje êle só tem que congratular-se por não ter desanimado e estar colhendo os frutos do seu inabalável optimismo.

Conhecemos o instrumento registador de que os meteorologistas se servem para medir dia a dia a intensidade da luz solar. Procuremos fazer o mesmo com o sol da nossa felicidade, «*o bom humor*», registemos os factos alegres e os factos tristes de que é tecido o nosso destino e ràpidamente concluiremos que temos mais motivos para satisfação do que para tristeza, e uma outra vantagem retiraremos ainda dêsse pequeno trabalho: enquanto anteriormente nos recordavamos de preferência sòmente das horas más, depois dêle, tudo o que constituir motivo para nossa alegria ou satisfação gravar-se-á melhor na nossa memória!

E o leitor acabará, assim o esperamos, por imitar o signatário dêste artigo, que não regista os dissabores mas apenas as alegrias.

Sôbre a sua mêsa de trabalho, e em local bem visível, ostenta a mais bela divisa que pode lêr-se sôbre um relógio de sol: «*Só as horas claras e alegres são marcadas por êste relógio*».

Interior da matriz de Viana do Alentejo

Potog. do Snr. Eng. Ferrugento Gonçalves

Notas de Arte.

As linhas férreas portuguesas e o excursionismo

Pelo Snr. *António Montez*, Chefe de Secção da Conservação de Via e Obras

IV

As muralhas da vila de Óbidos e o seu castelo — um dos mais belos de Portugal — são considerados como o exemplar mais perfeito da nossa fortificação medieval, e dessas muralhas, que têm um perímetro de 1565 metros, disfruta-se um panorama rico e variado; possuem dentro de si quási toda a vila, à qual dão acesso quatro portas e dois postigos: Porta da Vila, ao sul; Porta da Talhada ou da Raínha e Porta da Cêrca, a poente; Porta do Vale ou de Nossa Senhora da Graça, a nascente; Postigo do Poço ou do Arrabalde, a nascente.

Óbidos — Os Paços do Castelo

«A mui nobre e sempre leal» vila de Óbidos ergue-se altiva e triste, dentro das muralhas medievais do seu castelo, documento arquitectónico curiosíssimo, encanto, como toda a vila, de curiosos e de artistas.

Óbidos é um compêndio de história que todos os portugueses deveriam folhear. Uma interessante monografia local diz o seguinte: «Não é terra para se vêr com curiosidade: é uma relíquia para contemplar com amor; não quer grosseria de maneiras, mas delicadeza de gestos; não pede exclamações de espanto mas, sim murmúrios de ternura; numa palavra, não é para turistas, é para namorados...».

Diz Raul Brandão no seu livro «Os Pescadores» que «Óbidos visto da estrada é o cenário dum presépio, com as muralhas recortadas e moinhos de vento a trabalhar na encosta. Só lhe faltam alguns pastores, com gaitas de foles, descendo o monte...».

É uma terra cheia de carácter, que parece feita para artistas, onde os assuntos, num espaço reduzidíssimo, se amontoam.

Iniciemos a nossa visita à histórica vila de Óbidos, e saindo da estação, subamos à vila, entrando pela chamada «Porta da Vila» a mais bela, forrada interiormente com magníficos azulejos do século XVIII.

As ruas da vila, tortuosas e estreitas, têm o cunho das povoações mouriscas, e por tôda a parte se veem inscrições, documentos, igrejas, padrões, que mostram claramente a importância que a pequena vila teve noutras eras.

A caminho do castelo encontramos à direita a igreja de S. Pedro, construída sôbre as ruínas duma igreja gótica, demolida pelo terramoto de 1755, que tinha as honras de Basílica.

Óbidos — Um cubelo das muralhas

A igreja da Misericórdia, próxima da de Santa Maria, está junta da Misericórdia Obidense, fundada em 1511; apresenta alguns quadros, tábuas de pintura espanhola e uma magnífica colecção de imagens.

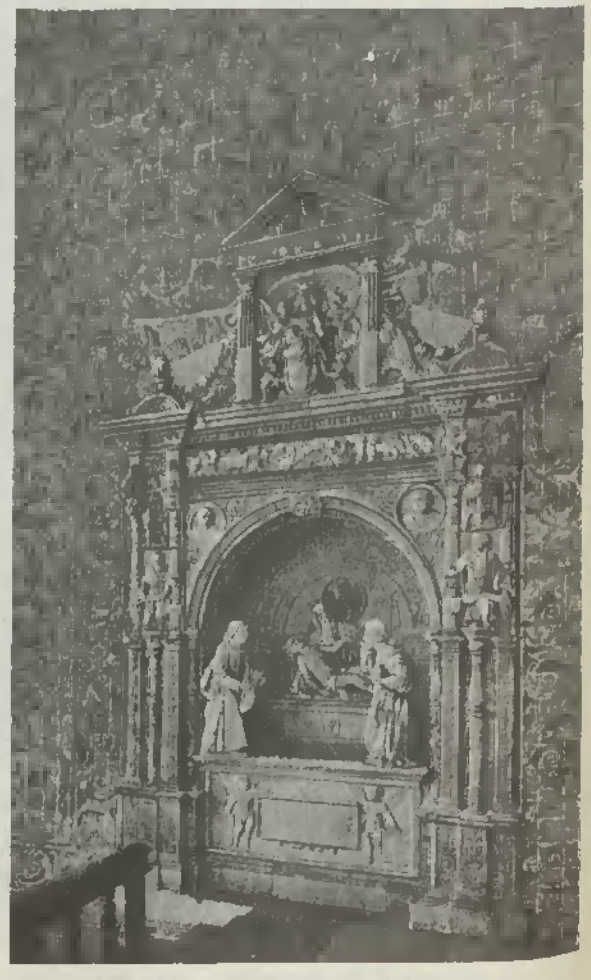
Mas, não ficam por aqui as curiosidades obidenses: — A Tôrre do Relógio, assim chamada por o relógio estar montado na antiga «Tôrre Albarrã» mandada construir por D. Sancho I em 1242; o Pelourinho, interessante monumento da época da Raínha D. Leonor; o Aqueduto com cêrca de três

Tem de notável o altar-mór, de talha riquíssima, apresentando-nos ainda uma tela do pintor seiscentista, o obidense João da Costa. Encontram-se sepultadas nesta igreja duas figuras obidenses de grande relêvo: — Josefa de Óbidos, pintora consagrada, nascida em Sevilha, mas filha do obidense Baltazar Figueira e o Beneficiado Francisco Rafael da Silveira Malhão, poeta e orador notável.

A igreja de S. Martinho, situada em frente da de S. Pedro, é uma pequenina capela gótico-tumular, onde está instalado o museu arqueológico local.

A pouca distância das anteriores, a igreja de Santa Maria, monumento nacional, justifica, por si só, uma visita a Óbidos. Passa por ser visigótica dos fins do século VIII, tendo sofrido as vicissitudes da ocupação mourisca, voltando ao culto do cristianismo quando da tomada de Óbidos aos mouros.

O edifício actual é do século XVII e nêle se encontra um recheio precioso ornamentado com esplêndidos quadros, entre os quais se destacam os de Josefa de Óbidos. Entre outras preciosidades, possui esta igreja o túmulo de D. João de Noronha, executado com calcário brando, e que é uma autêntica maravilha da arte da Renascença em Portugal.



Óbidos — Túmulo de D. João de Noronha, Alcaide-Mór de Óbidos, na Igreja de Santa Maria (princípio do Século XVI)

quilómetros de extensão e que alimenta os chafarizes da vila, mandado construir por D. Catarina, mulher de D. João III; as portas da vila; as igrejas de S. João Baptista e Nossa Senhora do Carmo; a Capelinha da Memória, onde existe um cruzeiro mandado construir por D. Afonso Henriques, comemorando a tomada da vila aos mouros; a Capela da Ordem Terceira de S. Francisco e a igreja de S. Tiago, são curiosidades que o visitante não deve perder.

A simples enumeração das curiosidades obidenses, deixara para o fim o Castelo. As suas tôrres e ameias, a parte apalaçada, por vezes habitada por pessoas reais, os seus recantos curiosos, percorrem-se com interêsse. Não se deve deixar de ver a «Porta da Traição», ponto de vista admirável por onde, diz a lenda, entrou em Óbidos, Gonçalo Mendes da Maia, «O Lidador», quando da conquista da vila aos sarracenos, que descuraram a vigilância desta porta por ocasião do ataque de D. Afonso Henriques, em vista do acesso ser difícil. Mendes da Maia, com os seus poucos homens, aproximou-se desta porta, o que muito facilitou a tomada do Castelo.

Não terminaram ainda aqui as curiosidades obidenses: — a Capela de Santo Antão, no cimo dum outeiro, com azulejos interessantes, foi mandada construir por D. Antão Vaz Moniz, fidalgo obidense que combateu em Aljubarrota na Ala dos Namorados. O Convento de S. Miguel das Gaeiras, próximo da Quinta das Janelas, actualmente do abastado lavrador Luís da Gama, foi pertença dos franciscanos arrábidos e a igreja do Senhor da Pedra é um templo moderno, de curiosa planta hexagonal, mandado construir por D. João V e possui algumas obras de arte notáveis, entre as quais uns quadros atribuídos a Vieira Portuense e a imagem do Senhor da Pedra.

Deixemos Óbidos. A linha atravessa agora pinhal. Á esquerda o desvio da Companhia União Fabril que ali tem uma fábrica de cerâmica de

Caldas da Rainha — Janela da cantina da estação, ornamentada com um formoso quadro de azulejos policrómicos da autoria do Snr. Dr. Alves de Sá

Caldas da Rainha — Parque do Hospital, vendo-se ao fundo o edifício do Regimento de Infantaria n.º 5

construção e a exploração de gêssos. Próximo, tem a Companhia Industrial Portuguesa uma grande exploração de lenhite. Ao cabo de 4 quilómetros de marcha o combóio atinge *Caldas da Raínha*, a celebrada cidade considerada como Raínha das termas de Portugal.

Tem a sua história a fundação desta terra: — Conta-se que a Raínha D. Leonor, espôsa de el-Rei D. João II, passando por Óbidos no verão de 1484 de passagem para a Batalha, ao chegar a um lugar aprazível, encontrou uma legião de pobres chaguentos a banhar-se numas poças de água fumegante. Inquiriu a Raínha do motivo que ali levava os pobres lázaros e como padecesse dum cancro no peito, resolveu banhar-se também com aquela água milagrosa. Ao chegar a uma pequena povoação, distante das Caldas 5 quilómetros, verificou a Raínha estar curada do seu mal, que a medicina do tempo julgava incurável, deliberando levantar, no local onde se tinha banhado, um hospital, tendo encarregado o seu médico, Mestre António de Lucena, de escolher o local.

Como a Raínha tivesse retrocedido ao ver-se curada, deu-se à pequena povoação onde tal acontecimento se verificou o nome de *Tornada*.

O local onde foi mais tarde levantado o hospital recebeu o nome de Caldas da Raínha, o mesmo que Termas da Raínha.

É sem dúvida nenhuma o «Hospital Raínha D. Leonor» uma das principais curiosidades da cidade caldense, não só pelas suas magníf-

Caldas da Rainha — Parque do Hospital

Caldas da Rainha — A Torre da Igreja do Pópulo

cas instalações, mas também por ali se curarem gratuitamente, pobres de todo o país, conforme os desejos da Raínha fundadora, no seu «compromisso». A organização dêste estabelecimento de assistência é verdadeiramente modelar, como modelar é a das Misericórdias portuguesas, fundadas pela virtuosa Raínha, a quem as Caldas vão levantar em breve um monumento.

As Caldas da Raínha são, a par duma estação termal importante, um centro comercial agrícola e industrial notável. É além disto um centro de excursões magnífico, possuindo à sua volta alguns dos lugares mais visitados de Portugal, como Alcobaça, Batalha, Nazaré e Peniche.

O seu parque é encantador, o clima ameno, a paisagem dos arredores alegre e a cidade possui todas as comodidades que uma estância termal exige.

Ramalho Ortigão, diz «A circunstância porém que dá às Caldas da Raínha a sua grande superioridade sôbre todos os lugares de vilegiatura ainda os mais afamados em Portugal, como Sintra,

Caldas da Raínha — Interior da igreja de Nossa Senhora do Pópulo

Êste interessante exemplar da arquitectura manuelina era a capela do Hospital mandado construir pela ínclita fundadora das Caldas a benemérita Raínha D. Leonor, espôsa de El-Rei D. João II, o *Príncipe Perfeito*.

O interior, duma só nave, é coberto por uma abóbada apoiada sôbre artesões; coroando o característico arco triunfal polilobado observa-se um valioso *tríptico* de madeira dos fins do século XV com molduras da época. As paredes estão forradas com belos azulejos, amarelos e azuis sôbre fundo branco, do século XVII. Os retábulos dos altares são, porém, já do reinado de D. João V.

como o Buçaco, como o Bom Jesus de Braga, é que esta vila é o centro da mais artística, da mais pitoresca região de todo o país».

Fundado o Hospital em 1485, no qual a Raínha D. Leonor empregou o valor das suas joias e rendas, a vila foi progredindo incessantemente, sendo elevada a cidade em 1927.

Aqui nasceu o príncipe da pintura portuguesa contemporânea José Malhôa, e aqui teve a sua oficina Rafael Bordalo Pinheiro, impulsionador da típica cerâmica local. Terra de oleiros que desde os tempos anteriores à fundação da vila trabalham o frágil barro da região é a popular «Louça das Caldas» a principal indústria.

A distilação do vinho, o fabrico de doces, de espêlhos, de refrigerantes e de perfumes, são também indústrias locais, que pouco a pouco se têm desenvolvido.

Situada no centro duma região aprazível, a dez quilómetros da costa, Caldas da Raínha ocupa um lugar de destaque entre as termas portuguesas, dada a sua priveligiada situação.

Servida por óptimos combóios e cercada de boas estradas, Caldas da Raínha, no dia em que fôr construida a linha férrea «Setúl-Peniche» muito mais se desenvolverá.

Centro duma região agrícola importante têm grande fama as suas feiras e mercados, servindo de abastecimento a muitas centenas de ferro-viários. As suas afamadas frutas, os seus doces deliciosos, os seus excelentes vinhos, o peixe magnífico dos arredores e os inúmeros produtos da região, acorrem diàriamente aos mercados caldenses, que têm justificada reputação de muito abundantes e económicos.

Mas, vamos às curiosidades caldenses iniciando a nossa visita pela estação de caminho de ferro, construção moderna ornamentada com

Grupo de Pilatos

No Depósito de faianças do *Parque da Copa* estão em exposição as famosas estátuas de barro cosido e policromado, modeladas por Rafael Bordalo Pinheiro para as capelas da mata do Buçaco.

Uma das mais belas esculturas dêsses grupos é a que representa Pilatos lavando as mãos diante do povo judaico que pedia a morte de Cristo. O governador romano de Jerusalém acompanhou o histórico gesto da frase que ficou célebre: «Sou inocente do sangue dêste justo; lá vos avinde».

quadros de azulejos artísticos onde se representam alguns dos mais belos trechos da cidade e arredores.

Examinado o Hospital, impõe-se uma visita à igreja de Nossa Senhora do Pópulo, mandada construir pela Rainha D. Leonor, onde ha um tríptico interessante, representando o Calvário, a Rua da Amargura e o Sepulcro. É muito curiosa a pia baptismal, o mesmo sucedendo à porta da sacristia, ao retábulo de mármore do século XVIII e aos preciosos azulejos que enfeitam interiormente a capela e são obra do século XVII.

A tôrre da igreja, belo trabalho de estilo manuelino é interessantíssima e nela figuram as armas de D. João II e da Raínha D. Leonor, ou sejam O Pelicano e O Camarceiro.

Outra igreja a visitar é a de S. Sebastião, com esplêndidos azulejos do século XVIII representando a vida do Santo.

A casa da Câmara é um bom edifício, da época de D. João V, tendo instalado no rés-do-chão o Quartel dos Bombeiros Voluntários cuja parede exterior está decorada com azulejos de Jorge Colaço.

Nem só estas obras de arte existem na cidade: — O monumento a Bordalo Pinheiro, obra de Teixeira Lopes, o monumento a José Malhôa, de Costa Mota, as capelas do Buçaco, executadas com barro por Rafael Bordalo e o quadro de Malhôa intitulado «Raínha D. Leonor» são curiosidades que o visitante não deve esquecer.

Outras curiosidades existem como o chafariz das 5 bicas, construido por D. João V, a igreja de S. Jacinto, a 2 quilómetros, com magníficos azulejos, a mata do Hospital e o Parque, com uma vegetação luxuriante.

Dos arredores caldenses destacaremos a Foz do Arelho, linda praia a 10 quilómetros e a Lagôa de Óbidos, ligada ao mar, com cêrca de 6 quilómetros de comprimento, onde não falta pesca e caça, e que é considerada um dos mais belos recantos do nosso país.

(Continua no número de Outubro)

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 513 — Peço a descriminação da taxa do seguinte transporte: 2 automóveis de 4 lugares cada, prontos a serem utilizados à chegada a destino, de Abrantes a Campanhã.

R. — A êste transporte pode aplicar-se a Tarifa Geral ou a Tarifa Especial n.º 13, conforme fôr mais barato.

Supondo que os dois veículos ocupam um só vagão, a taxa mais barata é a da Tarifa Geral. Segue o detalhe da taxa:

259 Km. — Base 14.ª + 25 %

Transporte: $\left(81\$59 + \frac{81\$59}{4}\right) \times 11$	1.121$86
Evoluções e manobras: 2 × $80 × 11.....	17$60
Registo e aviso de chegada	1$10
	1.140$56
Adicional 10 %	114$06
	1.254$62
Arredondamento	$03
Total	1.254$65

P. n.º 514. — No caso de embargo ou apreensão de qualquer remessa, a estação é obrigada a mostrar para exame, à autoridade embargante, a escrituração da remessa?

R. — Sempre que as autoridades, como tal devidamente reconhecidas, desejem examinar qualquer documentação de remessas por elas apreendidas ou embargadas, a Companhia não póde negar-lhes o exame das escritas, para os fins que as mesmas autoridades tenham em vista.

P. n.º 515 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Passageiro portador de bilhete de 3.ª classe de ida e volta da T. 3 válido entre Aveiro e Pôrto que à volta embarca em Gaia, em combóio que não faz serviço de trâmuei.

Tarifa G. entre Gaia e Aveiro	10$45
Deduzir o bilhete T 3 entre Gaia e Aveiro...	5$65
	4$80
25 % sôbre o preço da Tarifa Geral.....	2$65
A cobrar	7$45

R. — Está certo.

P. n.º 516 — Desejo saber qual a taxa a aplicar a um vagão com 160 sacos de farinha de trigo para alimentação de animais, pêso 9.975 quilos de Montemór-o-Novo para Campanhã, carga e descarga pelos dônos.

R. — Corresponde aplicar no S. S. a 3.ª classe da Tarifa Geral e na Antiga Rêde a tabela 33 da Tarifa Especial n.º 1 com multiplicador 6. Segue detalhe da taxa.

S. S. — 82 Km.

Tarifa Geral 3.ª classe: 1$59 × 6 × 10	95$40	
Evoluções e manobras: $20 × 6 × 10	12$00	
Registo.....	$55	
	107$95	
Adicional 10 %	10$80	
		118$75

Antiga Rêde — 349 Km.

Tabela 33: 9$34 × 6 × 10	560$40	
Evoluções e manobras: $20 × 6 × 10	12$00	
Aviso de chegada.....	$55	
	572$95	
Adicional 10 %	57$30	
		630$25
Total.		749$00

P. n.º 517 — Peço detalhe da seguinte taxa:

Uma saca de batata comum 60 Kg. e 1 saco de açúcar refinado 60 Kg., em P. V., de Formosêlha para Coimbra. Como estas duas mercadorias reünindo os transportes ainda não atingem o mínimo exigido e como ao açúcar corresponde o adicional de 10 % e à batata não corresponde, desejo ser esclarecido.

R. — À batata corresponde a 3.ª classe, ao açúcar corresponde a 1.ª classe.

Como a soma das duas taxas não atinge o mínimo de cobrança a taxa é a que segue:

Mínimo $16 × 6	$96
Manutenção do açúcar 1$00 × 6 × 0,06	$36
Registo e aviso	1$10
	2$42
Adicional de 10 %	$25
Manutenção da batata 1$00 × 6 × 0,06	$36
	3$08
Arredondamento	$02
Total	3$05

P. n.º 518. — Que tarifas se devem aplicar à taxa de um automóvel, em g. v., de Casa Branca a Ermezinde, em que os percursos no S. S., na A. R. e no M. D. são, respectivamente, 34, 349 e 9 quilómetros?

Faço esta pergunta porque, a Tarifa 13 não esclarece se o mínimo de 100 quilómetros é para cada uma das 3 rêdes ou para a totalidade do percurso, dividindo, nêste caso, a exemplo do que sucede com a Tarifa 18, o prêço referente à distância total à «pro-rata» quilométrica.

R. — Para o cômputo dos mínimos quilométricos de aplicação, tem-se em conta a soma das distâncias a percorrer nas três redes.

ERRATA

Por lapso saiu errada a Pergunta da Consulta n.º 511 do *Boletim* do mês passado. A seguir transcrevemos novamente toda a consulta:

P. — Como a doutrina do art. 144.º do livro E. 11 não determina qual o modêlo que substitui o talão A do mod. F. 273, peço dizer-me se póde ser substituído pelo mod. F. 179, quando o passageiro não o possa apresentar por o ter extraviado, e se reconheça ser verídica a sua alegação.

R. — Póde ser substituído pelo mod. F. 179 procedendo-se em conformidade com as disposições do Art. 143.º do E. 11.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Comunicação-Circular n.º 1. — Não existindo actualmente os motivos que originaram a publicação da comunicação-circular n.º 1:624/1 de 8 de Dezembro de 1923, na qual se dizia que não era permitida, nos terrenos das nossas estações, a preparação de madeiras e lenhas, em virtude da lei então em vigor sôbre inquilinato rústico, foi determinado pela comunicação-circular n.º 1, que anulou aquela, que êsses trabalhos possam ser efectuados nos terrenos compreendidos nas áreas das estações, desde que os interessados se munam prèviamente da competente autorização desta Companhia.

Comunicação-Circular n.º 2. — Para que as expedições de taras que serviram ao acondicionamento de remessas transportadas por caminho de ferro ha mais de 30 dias pudessem ser beneficiadas com o multiplicador 6, foi por esta Comunicação-Circular estabelecido, como regime de tolerância a vigorar apenas até o dia 20 de Junho próximo passado, que se aplicasse aquêle multiplicador às taras em retôrno a despachar até àquela data, qualquer que fosse a data da carta de porte apresentada, relativa ao transporte em cheio.

Comunicação-Circular n.º 3. — Com o intuito de se evitar má interpretação sôbre a aplicação dos preços especiais atribuídos à Zona B. na Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos foi esclarecido que êsses preços são aplicáveis a qualquer das estações desde Figueira da Foz e desde Serpins até Campanhã.

Comunicação-Circular n.º 4. — Êste diploma teve por fim esclarecer que as estações de destino das remessas em cheio, indicadas nas alíneas *a)* e *b)* da nota (17), a que se refere o aditamento n.º 12 à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos, são todas as que se consideram servindo Lisboa, e que se encontram mencionadas no N. B. da mesma Classificação Geral, na página 4.

Para se evitar também má interpretação, foi esclarecido que as estações de procedência das remessas em cheio, referidas na alínea *b)* da citada nota (17) são todas as compreendidas no percurso, desde Caldas da Rainha e desde Sintra, até Cacém.

Comunicação-Circular n.º 5. — Por êste diploma ficou esclarecido que a desinfecção de vagões que tenham sido utilizados no transporte de gado, pode ser feita por pessoal dos consignatários,

não se cobrando, nêste caso, a taxa prevista no Art.º 14.º da Tarifa de Despezas Acessórias, devendo, portanto, limitar-se a estação de chegada a exigir e vigiar que a desinfecção se faça como se preceitua nas regras 2.ª e 3.ª da Circular n.º 678 da Divisão de Exploração.

Mais esclarece esta Comunicação-Circular que se o vagão não ficar desembaraçado pelo pessoal do consignatário para outro transporte, dentro do prazo concedido para a descarga, cobrar-se-à a taxa de estacionamento que corresponda, segundo a Tarifa de Despezas Acessórias.

4.º Aditamento à Tarifa de Despezas Acessórias. — Verificando-se que as taxas de desinfecção de vagões que tenham servido ao transporte de gado, previstas no Art.º 14.º da Tarifa de Despezas Acessórias, oneravam bastante êstes transportes, foi resolvido baixar aquelas taxas para 3$50 por cada piso de um mesmo vagão, ou para 5$00 por cada vagão de um só piso.

Aditamento n.º 13 à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos. — Como na actual Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos não existisse rubrica apropriada, ao abrigo da qual se pudessem aceitar a despacho os transportes de «cinzas produzidas pelo fabrico de carbureto de cálcio», foi por êste aditamento criada esta rubrica, atribuindo-se-lhe o mesmo tratamento de que desfrutam os adubos agrícolas, por esta mercadoria se destinar à adubação de terras.

Por êste mesmo aditamento n.º 13 foram baixados os mínimos de pêso de 10 para 8 toneladas para remessas de vagão completo de «fósforos (acendalhas)» e de 5 para 3 toneladas para as rubricas a seguir indicadas:

Mobília de bunho ou de tabua não designada;
Mobília de cana ou de junco não designada;
Mobília não designada acondicionada em caixas ou grades;
Mobília não designada sem acondicionamento

por se verificar que nem sempre aquêles mínimos de carregamento podiam ser atingidos nos vagões de tipo normal.

Aviso ao Público A. n.º 376. — Êste Aviso veio esclarecer e tornar mais amplas as condições estabelecidas no Aviso ao Público A. n.º 374 para que as taras em retôrno que acondicionaram remessas em cheio, transportadas por caminho de ferro, pudessem beneficiar da aplicação do multiplicador 6.

Aviso ao Público A. n.º 377. — Completando as instruções dadas pela Comunicação Circular do Serviço do Tráfego, n.º 2366, foi publicado êste diploma, que indica, duma maneira geral, qual o encaminhamento a dar ao tráfego procedente das estações da nossa rêde com destino à rêde da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal ou vice-versa.

Carta impressa n.º 1. — Esclarece que o impôsto do sêlo de recibo a que se refere a Ordem n.º 3:189 do serviço de banhos combinado com a Companhia do Oeste de Espanha é um impôsto para o Govêrno espanhol que só é devido nas cobranças efectuadas em Espanha.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1:127. — Informa que se podem aceitar requisições de transporte passadas pelas Comissões de Recenseamento Militar, com o sêlo branco das respectivas Câmaras Municipais. Esclarece, também, que as requisições do Ministério da Guerra não podem ser aceitas sem sêlo branco sôbre a assinatura de quem requisitou o transporte.

A indicação «por conta do Estado» e competente assinatura também devem ser autenticadas com o respectivo sêlo branco.

Carta impressa n.º 1:128. — Recomenda que não se aceitem numa só remessa mercadorias de preços diferentes a-fim-de não ficarem excluídas da aplicação da T. E. 1 de p. v. ou sujeitas a um preço superior da mesma Tarifa. Deve-se elucidar o expedidor na ocasião da aceitação da remessa, para as mercadorias serem desdobradas em tantas remessas quantas as que correspondem as diferentes naturezas das mercadorias.

Sôbre êste assunto já se fizeram recomendações na Circular n.º 792.

Circular n.º 800. — Estabelece normas para a utilização das cópias de telegramas servindo de passe e enumera as entidades que estão autorizadas a passar telegramas nestas condições.

Circular n.º 801. — Presta esclarecimentos sôbre a maneira de proceder quando as remessas vindas do estrangeiro não possam ser despachadas nas Delegações Aduaneiras da fronteira por estas não terem competência.

Circular n.º 802. — Em virtude das disposições inerentes ao transporte de taras terem sofrido numerosas alterações foi publicada esta Circular que reúne toda a legislação sôbre esta matéria.

Circular n.º 803. — Determina que o «Registo dos bilhetes vendidos» (mod. F. 4) e os «Mapas mensais» (mod. F. 6) sejam obrigatòriamente conferidos pelos chefes titulares das estações segundo determinadas normas que enumera.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7	4.551	4.211	1.678	2.000	1.849	1.565
» » 8 » 14	4.454	4.136	1.729	1.951	1.611	1.361
» » 15 » 22	5.365	4.878	1.989	2.273	2.009	1.611
» » 23 » 30	5.462	4.700	1.806	2.107	1.913	1.615
Total.....	19.832	17.925	7.152	8.331	7.382	6.152
Total do mês anterior	20.116	18.028	7.551	8.652	7.423	6.480
Diferença..	— 284	— 103	— 399	— 321	— 41	— 328

Estatística referente a Abril, Maio e Junho de 1933

Percurso quilométrico

Combóios		Antiga Rêde: Percurso efectivo em 1932	Antiga Rêde: Percurso efectivo em 1933	Antiga Rêde: Diferenças em 1933 A mais	Antiga Rêde: Diferenças em 1933 A menos	Minho e Douro: Percurso efectivo em 1932	Minho e Douro: Percurso efectivo em 1933	Minho e Douro: Diferenças em 1933 A mais	Minho e Douro: Diferenças em 1933 A menos	Sul e Sueste: Percurso efectivo em 1932	Sul e Sueste: Percurso efectivo em 1933	Sul e Sueste: Diferenças em 1933 A mais	Sul e Sueste: Diferenças em 1933 A menos
Abril	De passageiros	390.249	394.879	4.630	—	121.213	126.162	4.949	—	123.430	123.554	124	—
	De mercadorias	193.113	219.322	26.209	—	41.898	41.936	38	—	98.658	95.179	—	3.479
	Em manobras	80.348	81.007	659	—	29.192	29.528	336	—	33.765	33.145	—	620
	Totais	603.710	695.208	31.498	—	192.303	197.626	5.323	—	255.853	251.878	124	4.099
Total das diferenças em 1933				A mais: 31.498				A mais: 5.323				A menos: 3.975	
Maio	De passageiros	378.699	382.455	3.756	—	117.860	121.416	3.556	—	120.296	120.041	—	255
	De mercadorias	183.362	208.238	24.864	—	39.537	40.036	499	—	92.514	94.020	1.506	—
	Em manobras	75.277	76.186	909	—	28.038	28.408	370	—	32.554	31.885	—	669
	Totais	637.338	666.874	29.529	—	185.435	189.860	4.425	—	245.364	245.946	1.506	924
Total das diferenças em 1933				A mais: 29.529				A mais: 4.425				A mais: 582	
Junho	De passageiros	394.303	401.001	6.698	—	121.011	126.382	4.371	—	124.063	123.528	—	535
	De mercadorias	180.225	228.747	33.522	—	42.063	40.208	—	1.855	95.972	100.039	4.067	—
	Em manobras	76.749	77.588	839	—	29.329	29.361	32	—	34.405	33.965	—	440
	Totais	660.277	707.336	47.059	—	193.303	195.851	4.403	1.855	254.440	257.532	4.067	975
Total das diferenças em 1933				A mais: 47.059				A mais: 2.548				A mais: 3.092	
Desde Janeiro	De passageiros	2.306.585	2.319.128	12.543	—	716.954	730.522	13.568	—	729.782	725.105	—	4.677
	De mercadorias	1.206.488	1.327.364	120.926	—	253.676	240.961	—	12.715	570.218	601.151	30.933	—
	Em manobras	479.893	486.587	6.694	—	174.499	173.262	—	1.231	201.662	200.905	—	757
	Totais	3.994.916	4.133.079	138.163	—	1.145.129	1.144.745	13.568	13.946	1.501.612	1.527.161	30.933	5.384
Total das diferenças em 1933				A mais: 138.163				A menos: 378				A mais: 25.549	

Factos e informações

Automotoras de grande velocidade

Os Caminhos de Ferro Nacionais Belgas mandaram construir no ano passado, 14 automotoras de grande velocidade, especialmente destinadas a um serviço acelerado entre Bruxelas e Antuerpia.

Estas automotoras são também utilizadas não só nas linhas de tráfego reduzido onde se torna muito oneroso o emprêgo de locomotivas, mas também em determinados percursos, durante os mêses de verão, quando a afluência de turistas é grande, e nos pontos mais batidos pela concorrência da camionagem.

Os novos veículos têm capacidade para transportar 154 passageiros, em 2.ª e 3.ª classes, podem atingir a velocidade de 80 quilómetros à hora e pesam apenas 32,5 toneladas, ou seja o mínimo indispensável para assegurar o confôrto e segurança dos passageiros.

Circulam geralmente isolados, podendo, todavia, rebocar uma carruagem.

Para a sua condução basta um agente. Um motôr de 6 cilindros, tipo Diesel, assegura o seu andamento, sendo a transmissão às rodas obtida por meio de uma caixa de engrenagem, com quatro velocidades em ambas as direcções.

As suas características mais importantes são as seguintes:

Comprimento total.....	22 metros
Largura total.....	2,985 »
Diâmetro das rodas motoras	980 m/m

Como se verifica pela gravura que reproduzimos no texto, a automotora repousa sôbre dois *bogies*, sendo um motor.

Em cada uma das extremidades existe um compartimento para o maquinista, o que evita a inversão do veículo no fim da viagem.

A iluminação é eléctrica, por meio de dínamo e bateria, e o aquecimento obtido por uma caldeira colocada dentro da carruagem.

Nas alavancas de comando existe um dispositivo de segurança que faz parar o veículo automàticamente logo que sejam abandonadas pelo maquinista.

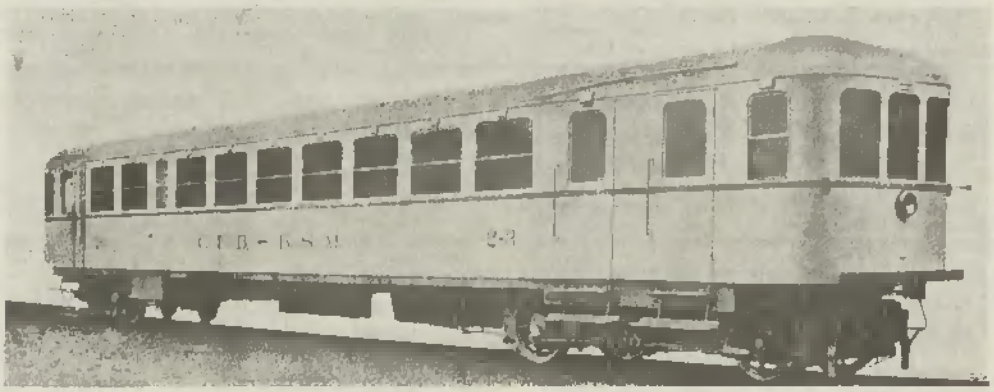
O óleo combustivel é armazenado em dois tanques num compartimento situado por cima do motor, permitindo um percurso de 600 a 700 quilómetros sem abastecimento.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

No passado mês de Junho o número de vítimas dêstes desastres foi no Continente de Portugal, de **43**, sendo **4** mortos e **39** feridos.

Somando êstes números aos registados desde Janeiro temos já **337** vítimas.



Novo tipo de automotora

Pessoal

Agradecimento

O Sr. Francisco Caetano de Barros, contínuo distribuïdor, deseja agradecer por intermédio do *Boletim da C. P.*, a todas as pessoas que por êle se interessaram durante a sua longa enfermidade que ùltimamente o atacou e muito em especial ao Ex.mo Sr. Dr. Alexandre Cancela de Abreu, seu médico assistente, e bem assim ainda a todos os seus superiores pelo amparo que lhe dispensaram.

Acto digno de louvor

No passado mês de Abril, ao efectuar o pagamento ao pessoal da Oficina do Depósito de Gaia, o pagador deu a mais, por lapso, uma importância relativamente elevada ao montador de 4.ª classe, Snr. Maximino Ferreira dos Santos. Êste agente, logo que se apercebeu do engano, fez entrega imediata da importância recebida indevidamente ao contramestre da Oficina.

E' gratamente que o *Boletim da C. P.* regista êste acto de honradez.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Junho findo

Assentadores para Sub-chefes de distrito: José de Oliveira, João Courelas, Manuel Joaquim Lopes, Eudóxio Santos, João C. Miranda, José Maria Gonçalves, António Tomé, José Miguel, José Marques, Clemente Marques, Rui Matias A. Costa e João Velez de Almeida.

Os dois primeiros agentes foram premiados pecuniàriamente por terem sido classificados, respectivamente, em 1.º e 2.º lugares.

A Brigada de Instrução Profissional da Conservação de Via e Obras, de 1933, em Entroncamento

Esta Brigada foi constituida pelos seguintes agentes: Joaquim Parelho, Joaquim Vaz, António Gonçalves, Arménio Cunha, José Miguel, António Serra, José Morais Forte, Mário Augusto, Amadeu Vieira, António Rodrigues e João Louro.

O instrutor foi o chefe de lanço de 1.ª classe Snr. José Beja.

Reformas

Mês de Junho

DIRECÇÃO GERAL

Guilherme Luís Frade, Fiel de Armazém, principal.

EXPLORAÇÃO

Gregório Leitão, Agulheiro de 1.ª classe.
Manuel Marques, Agulheiro de 3.ª classe.
Carlos Alberto Ruas, Servente.

MATERIAL E TRACÇÃO

Luís António de Carvalho, Sub-chefe de Depósito de Máquinas.

VIA E OBRAS

José Geraldo, Chefe de distrito.
Lino Coelho, Assentador.

Falecimentos

Mês de Junho

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

† *Dr. Acácio Pereira da Costa,* médico da 23.ª Secção, com residência em S. Martinho do Pôrto.

EXPLORAÇÃO

† *José Augusto Parelho,* factor de 1.ª classe em Beja.

Admitido como carregador auxiliar em 9 de Julho de 1915.

Em 28 de Novembro de 1919 foi nomeado factor de 3.ª classe, sendo promovido a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1931.

† *Serafim Coelho da Silva,* carregador em Paredes.

Admitido como carregador eventual em 3 de Outubro de 1919, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1927.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Manuel Ferreira Teodósio,* fogueiro de máquinas fixas no Depósito de Entroncamento.

Admitido como limpador de máquinas em 15 de Maio de 1904, foi nomeado fogueiro de máquinas fixas em 1 de Novembro de 1922.

† *Custódio Francisco Palmela,* fogueiro de 1.ª classe, do Depósito de Casa Branca.

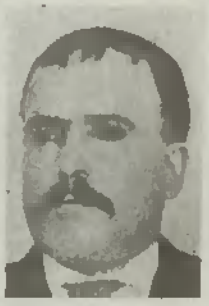
Admitido como trabalhador em 22 de Abril de 1924. Foi promovido a fogueiro de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

VIA E OBRAS

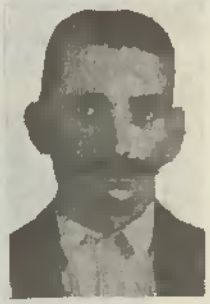
† *Firmino Montes,* assentador do distrito n.º 249.

Foi admitido em 21 de Maio de 1928.

† Custódio Francisco Palmela
Fogueiro de 1.ª classe



† Manuel Ferreira Teodósio
Fogueiro de máquinas fixas



† Serafim Coelho da Silva
Carregador

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Mefistofélicas

13 — Numa *cidade da Fócida* para se *alcançar* a glória, lutava-se sem se *humilhar* ninguém.

Mefistófeles

A *Cagliostro*

14 — Dos seus *defeitos físicos*, tem grande *quinhão* a *espada velha* com que assaltou.

Sancho Pança

15 — Enigma tipográfico

O NO

7 L

Mefistófeles

Charadas em frase

16 — ¿Tiveste a *ousadia* de dar um *salto* para colhêr o *calis da bolota*? — 2-2.

Roldão

17 — A *dificuldade* está em o *rebanho* não comer *pinhoada* — 1-2.

Britabrantes

18 — A *cantiga* que acabo de fazer vai causar *aflição* a quem não for *poeta lírico* — 2-1.

Zé Sabino

19 — Metagrama

Nota, já eu a tomei . . . .
da *mentira* que largou, ...
mas da «*faixa*» lhe direi . . . .
ser *pecha* que não pegou . . . .

Sancho Pança

20 — Combinada

1.ª + ta — Pesquisa
2.ª + ta — Peleja
3.ª + ta — Caixa
— Dança de roda —

Sancho Pança

Aumentativas

21 — Com uma *raspadeira* fiz uma *arranhadura* — 2.

Britabrantes

Ao amigo *Cagliostro*

22 — É uma *mania* que V. tem, julgar que o meu repto é uma *ofensa* — 2.

Bocarro

23 — A *insígnia de juiz* é uma *tranca* — 2.

Anvasil

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Agosto de 1933

Géneros		Preços	Géneros		Preços	Géneros		Preços
Arroz Bremen.	kg.	2$80	Cebolas	kg	$25	Petróleo em Lisbôa ...	lit.	1$00
» Nacional	»	2$70	Chouriço de carne.....	»	14$00	Petróleo-Restaut. Arm.ª	»	1$10
» Valenciano.....	»	8$00	Far.ª de milho amarelo.	»	1$25	Presunto	kg.	11$00
» Sião..	»	2$75	» » » branco ..	»	1$85	Queijo do Alentejo	»	11$50
Assucar de 1.ª Hornung	»	4$25	» » trigo	»	2$25	» flamengo.....	»	20$50
» » 1.ª manual .	»	4$20	Farinheiras	»	8$50	Sabão amêndoa	»	1$15
» » 2.ª Hornung	»	4$05	Feijão branco	lit.	1$50	» Offenbach	»	1$70
» » 2.ª manual .	»	4$05	» amarelo.....	»	2$00	Sal	lit.	$16
» pilé.....	»	4$85	» frade de 2.ª.....	»	1$80	Sêmea.	kg.	$70
Azeite de 1.ª	lit.	6$80	» » » 1.ª.....	»	2$00	Toucinho	»	6$50
» » 2.ª	»	6$20	» manteiga	»	2$10	Vinagre	lit.	$75
Bacalhau sueco.....	kg.	4$20	Grão	»	1$80	Vinho branco	»	$75
» inglês.....	»	7$80	Lenha	kg.	$20	Vinho tinto-Rio Geia	»	$90
Banha	»	7$50	Manteiga.....	»	17$50	Vinho tinto-Rio Campanhã .	»	$80
Batatas.....	»	variável	Massas	»	3$45	Vinho tinto-Restaut. Arm.ª .	»	$75
Carvão de sôbro.....	»	$40	Milho.....	lit.	$80			
Carvão-Gaia e Camp. .	»	$46	Ovos.....	duzia	variável			

Êstes 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 Armazêm do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

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

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

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

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