BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

Problemas recreativos

Resultados do n.º 170

Soluções:

Problema n.º 1 — *Os queijos de D. Bebiana:* Um bando de aves, de diversas côres e tamanhos, que êste ano poisou nas colunas do *Boletim*, apresenta a seguinte solução, que é sucinta e clara:

Queijo maior: $\begin{cases} 5^{cm},65 = R \text{ (raio)} \\ 6^{cm},05 = h \text{ (altura)} \\ 0^{cm},2 = e \text{ (espessura)} \end{cases}$

Volume total:

$$V = \pi R^2 h = \frac{355}{113} \times 5{,}65^2 \times 6{,}05 = 606^{cm^3},739375$$

Volume da parte comestível:

$$v = \pi (R - e)^2 (h - 2e) =$$

$$= \frac{355}{113} \times 5{,}45^2 \times 5{,}63 = \ldots\ldots \quad \underline{527^{cm^3},219375}$$

Volume do desperdício..... $79^{cm^3},52$

Percentagem do desperdício: $\frac{606.739375}{79{,}52} = \frac{100}{x}$

$$x = 13{,}10\ldots\ ^0/_0$$

Queijo menor: $\begin{cases} 4^{cm},52 = r \\ 6^{cm},05 = h \\ 0^{cm},2 = e \end{cases}$

Volume total:

$$V = \pi r^2 h = \frac{355}{113} \times 4{,}32^2 \times 6{,}05 = \ldots\ldots \quad 388^{cm^3},3132$$

Volume da parte comestível:

$$v = \pi (r - e)^2 (h - 2e) =$$

$$= \frac{355}{113} \times 4{,}32^2 \times 5{,}65 = \ldots\ldots\ldots\ldots \quad \underline{331^{cm^3},2576}$$

Volume do desperdício..... $57^{cm^3},0556$

Percentagem do desperdício: $\frac{388.3132}{57{,}0556} = \frac{100}{y}$

$$y = 14{,}69\ldots\ ^0/_0$$

Sendo $x < y$ era, evidentemente, o maior mais económico, supondo, é claro, que são da mesma qualidade ou que o preço de cada unidade de pêso é uniforme.

São de notar as soluções de A. M. S. e A. Fernandes. J. Gonçalves dá uma interessante solução matemática que, por falta de espaço, não pode ser reproduzida.

Damas: — Problemas números:

2) 2707 1511.1202.1606.2118.2823 9 ×
..... 06.1602. etc. ×
.....x 92.2206.2118.9 ×
.....06.2102.2218.9 ×
.....18.2202.9 ×

3) 3015.2722 2723.0612.1106.1105.8 ×

4) 0704 1107.2723 0603
....0603 2723 } 2016.1512.1519.17 ×
2723.0704.1107.0603

5) 2219 2723.2016.2123 1207
....1207 2123
2723 2219.2016.2123 1207 } 1318 1005.23 ×
.... 1207 2123
.....23 2107

Observações: — Na 3.ª jogada das B. (3.ª hipótese do problema n.º 2) a dama pode jogar para qualquer casa da diagonal 8–29, excepto para 15.

Pela extracção de 22 de Dezembro do corrente ano, proceder-se-à ao sorteio dos seguintes prémios:

Pequeno Dicionário da Língua Portuguesa, por Cândido de Figueiredo.....	4.º trimestre de 1942.
O livro de oiro das famílias	1.º » de 1943.
Dicionário Prosódico, de Silva Bastos	2.º » de 1943.
Vocabulário da Língua Portuguesa, da Academia de Ciências de Lisbôa	3.º » de 1943.
Dicionário Prático Ilustrado, de Jaime de Seguier	Campeões de 1941.
Idem	Campeões de 1942.

São concorrentes, aos prémios trimestrais, os seguintes solucionistas, com as excepções adiante especificadas:

Adivinho (a)	José Gonçalves (ab)
Alavanca (a)	Jotarva (ab)
A. Fernandes (c)	L. Lopes (ab)
A. M. S. (a)	M. 117 (a)
A. P. Fernandes	Manelik
Avestruz (a)	M. D. Mestre (a)
Avis-rara (a)	M. Gonçalves (d)
Barrabás	Maquinista (a)
Bastão Piloto (a)	Martins
Brielga (e)	Matemático (a)
Britabrantes (e)	Mediocre
Cagliostro	Mefistófeles (e)
Colibri (a)	1001 (a)
Costa Silva (cd)	Milhafre (a)
Cruz Canhoto (cd)	Novata
Dalotos (e)	Otrebla
Diabo Vermelho	Pacato
Domfafe (a)	Papafigo (a)
Elmintos (a)	Pardal (a)
F. Gonçalves (cd)	Pêga (a)
Fortuna	Phénix (a)
Gavião	P. Rêgo
Graiha (a)	Preste João
Ignorante	Profeta
Janistroques (a)	Radamés
J. L. Capitão (ab)	Roldão
Joaquim Carvalho (a)	Roussinol (a)

(Continua na outra página interior da capa)

15.º Ano — N.º 173 Novembro de 1943

PROPRIEDADE
da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DIRECTOR
O Director Geral da Companhia
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

ADMINISTRAÇÃO
Largo dos Caminhos de Ferro — Estação de Santa Apolónia

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: O novo edifício de passageiros da estação de Beja. — Curiosidades do nosso tráfego. — Manobras de Outono. — D. Leonor — Rainha de Bondade. — Educação Física e Desportos. — Factos e Informações. — Consultas e Documentos. — A nossa casa. — Pessoal.

O novo edifício de passageiros da estação de Beja

O edifício de passageiros da estação de Beja, era até há pouco um agregado de construções desgraciosas e sem harmonia arquitectónica, cuja planta não correspondia às exigências dos serviços ferroviários.

Observando as necessidades da estação, que serve a importantíssima região que tem Beja por capital e comparando-as com as áreas ocupadas pelas instalações existentes, verificou-se poder fazer-se uma arrumação mais perfeita e lógica, que beneficiaria não só as dependências destinadas ao pessoal, mas também as que são utilizadas pelo Público. A nossa Companhia procurou resolver o assunto dentro da maior economia, tendo sempre em vista que o edifício se encontrava localizado numa cidade com tradições

O novo edifício de passageiros da estação de Beja.

Artísticos painéis de azulejos da estação de Beja. *Da esquerda para a direita:* A capela de Santo André comemorativa da tomada da cidade de Beja aos mouros. — A famosa batalha de Ourique ganha por El-Rei D. Afonso Henriques aos mouros. — A Igreja do Convento da Conceição (estilo manuelino)

históricas e artísticas notáveis. Do amontoado de construções, feito em várias épocas e com diferentes alturas, surgiu em poucos meses um edifício de linhas airosas,

O antigo edifício de passageiros da estação de Beja antes da remodelação sofrida, visto do lado das linhas.

de estilo barrôco, que além de dar uma nota de progresso e embelezamento à cidade, mostra que a Companhia se preocupa com o Público, procurando sempre, por tôdas as formas, proporcionar-lhe o maior confôrto.

Para realizar esta obra, procedeu-se à demolição duma defeituosa construção que ligava dois edifícios de características bem distintas, estabelecendo-se no espaço livre, ampla saída para passageiros. Ficaram assim separados os escritórios, das dependências destinadas ao Público e ao pessoal que está em contacto com êste, em serviço nas bilheteiras, despacho de bagagens, etc..

Quanto aos alçados, foram melhorados, especialmente no corpo central, com um alto envazamento de cantaria, de que sobressaem quatro largas pilastras do mesmo material, que se elevam a tôda a altura do edifício e são sobrepujadas por graciosos pináculos. Entre as duas pilastras centrais, acima do nível dos beirados, em frontão adrede construído, sobressai a esfera armilar com o escudo da Nação Portuguesa como que a selar esta obra do Estado.

O velho edifício visto do lado da cidade.

Artísticos painéis de Azulejos da estação de Beja. *Da esquerda para a direita*. A Tôrre de Menagem do Castelo (reconstrução de El-Rei D. Dinis). — A conquista de Beja aos mouros, em 1162. — Igreja de Santa Maria (antiga Mesquita).

Os corpos laterais do edifício foram também enriquecidos com envazamento de cantaria, sôbre o qual assentam artísticos painéis de azulejos pintados pelo saüdoso Mestre Jorge Colaço — o artista que em Portugal mais se dedicou a êste género de trabalhos.

As grandes figuras de Beja e seus aspectos monumentais, a vida agrícola, o pitoresco dos trajes regionais, os episódios históricos ligados à vetusta cidade, estão gravados nos encantadores painéis de azulejos, constituindo uma útil propaganda do curiosíssimo burgo bejense.

As salas de espera, como em tôdas as estações de certa importância, têm as paredes revestidas de azulejos, sucedendo o mesmo no vestíbulo e na cantina, que ficou mais aconchegada do que era.

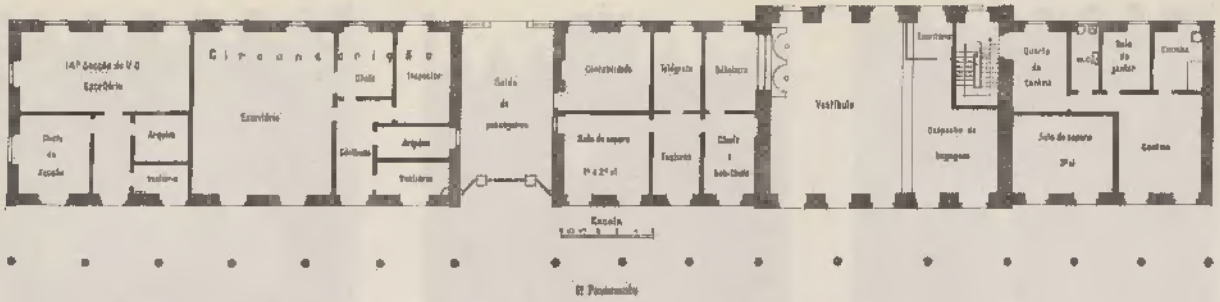
O primeiro andar, destina-se ùnicamente à família do Chefe da estação, possuindo cinco divisões, cozinha, casa de banho e despensa.

O projecto, elaborado pelo Serviço de Estudos da Divisão da Via e Obras, foi submetido à apreciação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, que não se limitou a aprova-lo mas o ampliou e beneficiou com algumas alterações, uma das quais a substituïção do velho abrigo metálico por elegante alpendrado ao longo da fachada para o lado da linha que muito aformosea o edifício.

A fachada principal do edifício de passageiros da estação de Beja, depois da remodelação feita em 1942.

As obras, acompanhadas muito de perto pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, levaram alguns meses.

Assim se transformou o inestético casa-



Planta do primeiro pavimento do novo edifício de passageiros da estação de Beja.

rão num edifício de passageiros moderno, limpo, arejado e confortável, que pode colocar-se ao lado do de Évora, onde se realizaram também melhoramentos de grande importância como a seu tempo referimos.

Tendo em vista as características das povoações, as suas tradições históricas e as suas curiosidades monumentais, procura-se sempre ligar os edifícios de passageiros à vida das várias terras que servem de modo que não haja grandes contrastes entre as dependências ferroviárias e as construções arquitectónicas da região.

O sentido estético, a arte e a beleza, a higiene e o confôrto, nunca são postos de parte, e assim, nas fachadas, nas alpendradas, nos mínimos pormenores contribui-se, de forma palpável, para o engrandecimento das povoações, proporcionando aos passageiros, através de azulejos artísticos, o conhecimento com vilas e cidades, aguçando-lhes a curiosidade para visitas mais demoradas.

As fotografias que acompanham esta notícia dizem, melhor do que as palavras, o que foram as obras realizadas no edifício de passageiros da antiqüíssima cidade de Beja — a *Pax-Julia* dos romanos — berço de figuras notáveis que escreveram, pelo seu punho, algumas das mais memoráveis páginas da História de Portugal, de entre as quais não devemos deixar de destacar a excelsa Raínha D. Leonor, esposa de El-Rei D. João II.

Curiosidades do nosso tráfego

No ano findo foram transportados em serviço comercial e em pequena velocidade (incluindo-se nêste regime a pequena velocidade acelerada), nas linhas da Rêde Geral, 3.852 mil toneladas de mercadorias. Se pudessemos organizar um combóio para transportar, duma só vez, a referida tonelagem, êsse combóio teria comprimento superior a 2.700 Km., ou seja mais de 3 vezes a distância de Monção a Vila Real de Santo António.

MANOBRAS DE OUTONO

É do conhecimento geral que no mês de Outubro e nos primeiros dias de Novembro se efectuaram importantes manobras militares no nosso País.

Por tal motivo, a Companhia efectuou um serviço especial dos de maior vulto que até hoje tem efectuado.

Segundo o plano do Estado Maior do Exército a concentração das tropas devia ser feita em cinco dias, o que exigiu:

98 combóios em carga
60 circulações em vazio
21.117 Kms. de percurso em carga
9.087 Kms. de percurso em vazio

para o que foi preciso utilizar:

1.357 veículos (furgões, carruagens e vagões)
63 locomotivas
15 locomotivas de reserva
14 locomotivas de manobras

Os vagões utilizados representam quási $^1/_3$ do parque da Companhia, sendo quási todos vagões JJ de $17^T,5$, para o transporte de homens, e vagões LL, de cabeceiras tombantes, para o transporte de material de guerra.

O serviço decorreu com tôda a regularidade, apesar de ser executado numa rêde onde predomina a via única com a agravante das estações, em geral, não possuirem as condições convenientes para o serviço que se lhes exigiu, e, além disso, por ter de se manter durante o período dos transportes militares todo o serviço normal de passageiros e regular de mercadorias. Deu-se ainda a circunstância de, no mesmo período, terem chegado imprevistamente a Alcântara-Mar quatro vapores com carvão que urgia descarregar e transportar.

Houve também que garantir o abastecimento das tropas e a evacuação de doentes e de se proceder à passagem da artilharia pesada do Norte para o Sul do Tejo, serviço que deu lugar a operações importantes nas estações de Setil e Muge, em que foram utilizados 60 vagões especialmente adaptados para êste fim, de acôrdo com o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Os pormenores desta manobra só puderam ser conhecidos dos Serviços com uma antecedência de 6 horas, mas, apesar disso, o serviço iniciou-se à hora prevista pelo Quartel General do Corpo do Exército em manobras e a passagem da artilharia fez-se pontualmente conforme estava previsto no respectivo programa.

Para o regresso das tropas a quartéis, novo estudo se tornou necessário, pois as tropas não iam embarcar nas mesmas estações em que tinham desembarcado. Houve até uma divisão completa, constituída por contingentes do norte do País, que durante as manobras atravessou o Tejo, e que, no regresso a quartéis, tinha de embarcar em algumas estações da linha do Sul, o que dificultou a execução do serviço, em virtude de a linha de Vendas Novas já estar bastante sobrecarregada com o transporte de regresso de uma das outras divisões.

Para o regresso das tropas foram utilizados:

1.250 veículos (carruagens, furgões e vagões)
44 locomotivas
14 locomotivas de reserva
7 locomotivas de manobras

que efectuaram:

100 combóios em carga
69 circulações em vazio
23.315 quilómetros de percurso em carga
10.559 quilómetros de percurso em vazio

Estes transportes de regresso efectua-

ram-se com a regularidade que caracterizou o serviço de concentração de tropas, apesar de três acidentes de exploração que se reflectiram nas marchas dos combóios militares mas que não impediram, no entanto, que as descargas nas estações de destino tivessem sido executadas dentro do tempo limite previsto no programa, a saber:

Desabamento de uma trincheira na linha do Douro.

Descarrilamento da máquina de um combóio de mercadorias na linha da Beira Baixa.

Avaria da máquina de um combóio entre Granja e Valadares.

Transportaram-se ainda cêrca de 2.400 solipedes que o Estado tinha requisitado e que regressaram à posse dos seus donos, atingindo perto de 1.400 o número de homens que os acompanharam. Para êste transporte utilizaram-se 317 vagões e 12 furgões.

E assim terminou, com a mesma regularidade com que sempre decorreu, um dos mais interessantes serviços especiais que a C. P. foi chamada a prestar ao País, para o bom êxito do qual muito contribuiu a valiosa colaboração de ilustres oficiais do Estado Maior do Exército.

O *Boletim da C. P.* apresenta as suas mais sinceras felicitações a todo o pessoal que, de qualquer forma, cooperou nêle pelo seu êxito, que mereceu as mais elogiosas referências de Sua Excelência o Chefe do Estado Maior do Exército.

A chegada dos Srs. Administradores Eng.º Vasconcelos Correia e General Raúl Esteves à Colónia de Férias da Praia das Maçãs, em 12 de Setembro p. p. por ocasião da festa que ali se realizou em sua homenagem.

D. Leonor — Rainha de Bondade

Narrativa histórica, pelo Snr. *António Montês*, Chefe de Secção da Via e Obras

MORRERA D. Afonso V.

Conduzido solenemente à Batalha, acompanhado de lumes e de cruzes, o cortejo fúnebre do Rei Africano enchera de comoção a desventurada princesa, em cuja corôa não tardariam a assentar os mais cruciantes espinhos.

O Príncipe D. João, aclamado rei no Paço de Sintra, depois de reünir os grandes, os prelados e os fidalgos, assentara nas solenes exéquias reais, que se realizariam na Batalha.

A mulher do «Príncipe Perfeito» era agora Rainha de Portugal, mas nem por isso os desgostos deixaram de a atormentar.

Assiste ao trágico duelo com a nobreza do tempo, e com êle começa o calvário da mais infeliz soberana, de quantas reinaram em Portugal. Sofre em silêncio, resignadamente, e de tal forma que, durante longo tempo, a sua figura esbelta quási se esconde, mal aparecendo nas crónicas da época.

Ao terror causado pela tragédia que fazia rolar no cadafalso cabeças de gente grada, sucediam-se as festas, abriam-se sorrisos, desabrochavam idílios, e, nos serões do paço, entre as damas e os poetas palacianos, crusavam-se trovas, entoavam-se cantares, debatiam-se questões, organizavam-se torneios em que a côrte dançava, quebrava lanças, corria toiros e versejava, requintadamente, em verdadeiras «Côrtes de Amôr». Eram os reis os primeiros a figurar nas festas culturais, mostrando-se esquecidos das horas trágicas do reinado que, horas mais amargas, esperavam ainda. A Rainha bondosíssima, a quem não eram indiferentes as ameaças que convulsionavam a Nação e as tempestades dolorosas que levavam «sangue do seu sangue», mostrava-se conciliada com o Rei, parecendo esquecida das horas tristemente memoráveis em que vertera lágrimas de sangue!

Pormenor da estátua da Rainha D. Leonor, da autoria do escultor Francisco Franco.

* * *

O Rei vencera. O poder real estava assegurado.

Fortalecendo a Nação, procurava-se, por tôdas as formas, faze-la ressurgir.

Creara-se o bom gôsto pelas artes e pelas letras. Sucediam-se festas, organizavam-se serões, e, quando chegou a hora do casamento do Príncipe D. Afonso, adivinhava-se nos olhos azuis da piedosa Rainha, a felicidade do seu espírito gentilíssimo.

Dentro de dias, entrava solenemente, em Évora, a Princesa Izabel de Castela.

A cidade, perfumada de laranjeiras, serviu de cenário a festas sumptuosíssimas, cujo deslumbramento ficara assinalado.

O povo divertiu-se largamente e D. João II, satisfeito como nunca, começava a ver realizadas as suas ambições, antevendo no auspicioso enlace a unificação ibérica, pois a noiva era herdeira dos reinos de Aragão e Castela!

Á Rainha D. Leonor esperavam novas provações.

Estava a família real em Santarém. O Rei e o Príncipe partiram para uma caçada em Almeirim, e, cruzado o Tejo, D. Afonso cai da montada e fica moribundo.

Então, «na humilde choupana dum pescador, a pobre mãe, que sentia fugir-lhe a alma do filho, voltando-se a êle num ímpeto de cego amor que tão bem se compreende, descobriu-lhe o peito, e sem poder articular uma palavra, beijou-lho repetidas vezes no sítio em que o coração já não pulsava quási».

Nas Caldas da Rainha ergue-se a linda estátua da Rainha D. Leonor, da autoria do escultor Francisco Franco.

A morte do infeliz Príncipe, causou geral consternação. A série de desgostos que dia a dia, consumiam a «Rainha-Mártir», não terminava, e com a morte do «Príncipe Perfeito» — o HOMEM, como lhe chamou Izabel, a Católica —, deixou o trono, triste recordação de desgostos e amarguras!

* * *

Andavam ao tempo os portugueses por ignotas paragens, sulcando «mares nunca dantes navegados», na ânsia patriótica de dar «mundos novos ao mundo».

Auspiciosamente, iniciara-se a Epopeia dos Descobrimentos, e é então que a bondosa Rainha, silenciosamente, começa a realizar a sua obra admirável de caridade cristã, bela e frutuosa «Epopeia da Caridade».

A sua vida, série de quadros nos quais transparece a sua inexcedível cultura, sua inteligência brilhante e sua bondade incomparável, deixa na história portuguesa um rasto luminoso, que, pelos séculos fora, alumia os desamparados.

Instituindo o Hospital das Caldas; fundando as merceeiras de Óbidos e Tôrres Vedras, o mosteiro da Madre de Deus, o Convento da Anunciada e a Igreja da Merceana; ordenando a construção das rendi-

lhadas «Capelas Imperfeitas» da Batalha; protegendo Gil Vicente e o Teatro Português, e animando os primeiros passos da tipografia em Portugal, ocupa um lugar notável na história da Nacionalidade.

Quanto mais se estuda a sua obra magnânima, maior admiração se sente pela sua obra piedosa, e quanto melhor se conhece a sua obra benemérita, maiores proporções toma o seu vulto gigantesco e inconfundível, diante do qual se enternecem as almas bem formadas.

* * *

Numa tarde quente de Julho, quando se dirigia de Óbidos para a Batalha, onde ia ia assistir às exéquias reais por alma de D. Afonso V, encontrou um grupo de chaguentos a banhar-se numa poça de água fumegante. A curiosidade deu-lhe para ver o estranho espectáculo, e ao ser informada que as águas eram milagrosas, quis experimentá-las num mal incurável que há muito a atormentava.

Dera-se o milagre — um dos mais lindos da nossa terra —, e a Rainha, em sinal de gratidão, mandou levantar um hospital onde ainda hoje se tratam, gratuitamente, pobres de todo o país.

Choveram amplas doações e privilégios sôbre o lugar santo, onde se ergueu, envolvida em perfume lendário, a vila das Caldas.

Parecia insatisfeito seu coração de mulher, e, apesar de ver seus sacrifícios frutificarem, não descançou enquanto não viu erguidas as Misericórdias, instituïções em que deixou vincada «a mais nobre personificação de amôr ao próximo».

* * *

Foi no reinado do Rei Venturoso.

A regência estava, de novo, entregue à Rainha D. Leonor, e, nos curtos meses da sua duração, teceu a fundação das nobres instituïções, onde vincou as excelsas qualidades do seu espírito cristão.

Portugal estava no período áureo dos descobrimentos. Dos guerreiros e navegadores, que partiam para a «Grande Aventura», muitos não voltavam, ficando por mares longínquos, e, quantas vezes, perdidos para sempre, nas plagas africanas.

Lançaram-se na viuvez e na

A fachada da Igreja da Conceição Velha, em Lisboa. Esta Igreja foi a primitiva sede da Misericórdia de Lisboa, fundada pela Rainha D. Leonor.

orfandade inúmeras famílias, e, com elas, a desgraça e a miséria.

O coração bondosíssimo da Rainha D. Leonor não ficou indiferente a tanta desventura, não tardando a serem lançados os alicerces duma sólida organização social que visava a realizar «as obras de misericórdia, tanto corporais como espirituais».

A semente lançada à terra, frutificara.

O povo português seguiu carinhosamente a idéia benemérita, não tardando a celebrar-se a fundação da Misericórdia de Lisboa, com uma festa solene na capela de Nossa Senhora da Terra Solta.

D. Manuel, que então lutava com a dôr da viuvez, abraçou a idéia cristianíssima, protegendo-a eficazmente, e, à medida que as possibilidades económicas permitiam, a acção das beneméritas instituïções ia alargando, não tardando fôssem as misericórdias a administrar asilos, hospitais e recolhimentos, onde se exercia largamente a assistência.

Anos depois espalhavam-se, pelas províncias de Portugal, quatrocentas instituïções de bondade, para sempre ligadas ao espírito gentil da fundadora.

«Dona Leonor. Outras houve que se chamaram como ela — escreveu o Conde de Sabugosa — , mas êste simples nome, Leonor, sem qualquer atributo, é suficiente para designar uma das figuras de maior relêvo, na galeria extensa das grandezas de Portugal. Aparecendo na cena portuguesa, à hora em que a Nação cumpria a sua mais alta missão histórica nos destinos da Humanidade, soube compreender o papel que tinha de desempenhar, não só como «parceyra» do Grande Rei seu marido, mas como soberana dispensadora, ela própria, dos mais apreciáveis benefícios, que podem provir duma alma de mulher — consolação para os que padecem, idealidade para os que sonham. Não foi, como muitas heroínas célebres, uma agitadora de almas, nem perturbou cérebros com filtros amorosos. Não teceu enredos políticos na ânsia de governar, nem arrastou exércitos à carnificina. Fez história, sim, mas daquela que, em vez de escrever, com letras de sangue, morticínios e desgraças, regista com caracteres de oiro as acções de que resultam — bênçãos de caridade e obras de beleza».

O Sr. Engenheiro Vasconcelos Correia e o Sr. General Raúl Esteves recebem a homenagem que lhes foi prestada na Colónia de Férias da Praia das Maçãs pelos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul do País.

Educação Física e Desportos

A vela

Pelo Snr. *Manuel Mota*, Empregado principal da Divisão da Via e Obras.

A vela é um dos desportos mais salutares, devido às condições em que é praticado, ao ar livre, em contacto constante com a Natureza.

Os velejadores fazem uma vida simples, natural, aspirando a largos haustos o ar puro, iodado, dos rios, quando não dos próprios mares.

Sulcando velozmente as águas, nem sempre tranqüilas, conduzindo com perícia as suas, por vezes, minúsculas embarcações, os velejadores aprendem a bastar-se a si próprios, a resolverem com os seus próprios recursos as dificuldades que a prática da vela oferece, principalmente, quando as águas estão encrespadas e o vento sopra mais rijo.

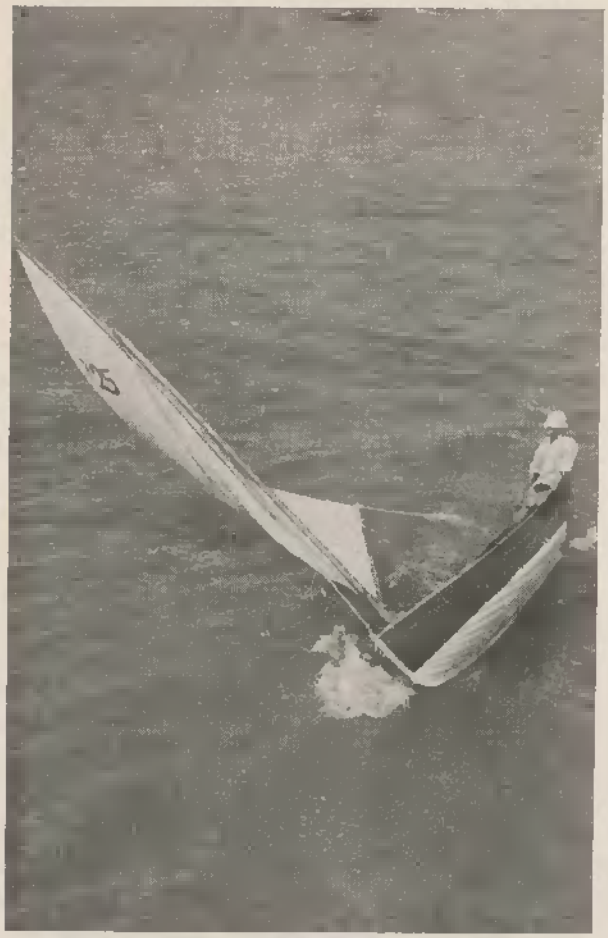
O velejador tem de ser calmo, seguro das suas possibilidades e confiante nelas, sabendo dominar-se nos momentos difíceis.

Um jovem filiado da «Mocidade Portuguesa» tripulando um barco «lusito», de minúsculas dimensões, criado por aquela organização nacional.

Barcos da classe «sharpie» de 2.ª tripulados por filiados da «Mocidade Portuguesa».

Na prática da vela, o desportista adquire hábitos que lhe dão sólida estrutura moral, ao mesmo tempo que contribui para manter a saúde e tornar-se assim um elemento útil à família e à sociedade.

Se a tripulação do barco é formada por mais de uma pessoa, é indispensável que entre todos os tripulantes haja o mais perfeito entendimento, espírito constante de entre-ajuda, para a execução das várias manobras que a navegação exige. Dêste modo, os velejadores criam laços de camaradagem



A calma do velejador verifica-se claramente nesta fotografia, tirada durante a execução de uma audaciosa manobra de um barco da classe Internacional de 12 pés.

e fraternidade, de estima mútua, de confiança recíproca, qualidades morais que hão-de reflectir-se nas suas relações com a sociedade.

Quere dizer: a vela é um desporto completo, porque a sua prática dá saúde e fôrça, cria beleza e estimula os mais nobres sentimentos do homem.

Portugal é um país rico de tradições veleiras. A vela vive nas páginas palpitantes da nossa História, tem o seu lugar na época brilhante dos descobrimentos. Eram velejadores os homens que descobriram a Índia e o Brasil, que alargaram o Mundo e lançaram os alicerces do Império Português.

País de marinheiros, Portugal esqueceu, porém, durante muitos anos, que o mar era o seu prolongamento natural e lógico. Quando a mecânica invadiu os mares, os portugueses perderam o culto da vela. As grandes regatas do princípio do Século XX desapareceram e não mais se viram as graciosas embarcações à vela fendendo as águas, quási sempre serenas, do magestoso estuário do Tejo.

A decadência da vela tornou-se tão acentuada que causava surpresa ver-se no rio um barco de recreio! E, um dia, o Ex.mo Sr. Presidente do Conselho de Ministros teve para o facto palavras de desgôsto, lamentando o alheamento dos portugueses por êste belo desporto. As suas palavras tiveram o condão de despertar energias. A «Mocidade Portuguesa» e a «Brigada Naval» lançaram-se num movimento de expansão desta modalidade desportiva e os resultados não podiam ser mais animadores.

Durante uma regata na baía de Cascais: a arriscada e emocionante manobra para a viragem de um barco «sharpie» de 10m.

Hoje, a vela tem elevado número de cultores e as suas organizações sucedem-se num ritmo constante e enérgico, ora por intermédio da Federação e de qualquer daquelas entidades, ora por intermédio dos clubes, de entre os quais é justo salientar a acção da Associação Naval de Lisboa, do Sport Algés e Dáfundo, do Clube Náutico de Portugal, do Clube Náutico «Mare Nostrum» e do Clube Naval de Cascais.

A regata Lisboa-Sesimbra, para iates de cruzeiro e meio-cruzeiro, voltou a disputar-se com grande êxito. E é raro passar-se um domingo da época própria em que não se dispute uma prova de vela.

Há uma infinidade de barcos divididos em várias «classes». Constitui uma «classe» um grupo de barcos de tipo e dimensões rigorosamente exactos. As «classes» são nacionais e internacionais.

As nacionais actualmente existentes são as seguintes: «lusitos», criada pela «Mocidade Portuguesa»; «B. N.», criada pela «Brigada Naval»; «Mare Nostrum» ou «Borjas», criada pelo Clube Náutico «Mare Nostrum»; «Vougas», criada pelo Sport Algés e Dáfundo; monotipos «C. N. P.», criada pelo Clube Náutico de Portugal.

Internacionalmente, existem as classes seguintes: «star», «sharpie» de 9^{m2} e de 12^{m2}; «internacional» de 6^{m}; «internacional» de $6^{m},5$; «monotipos» de 12 pés.

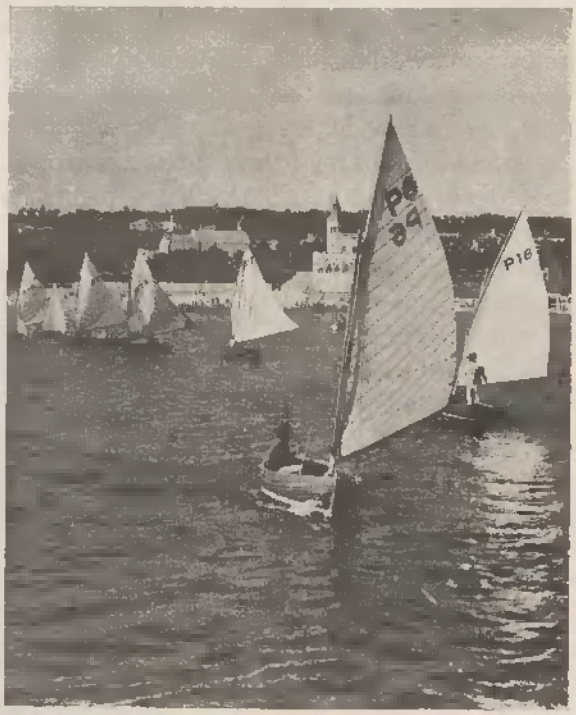
As «classes» são estabelecidas de harmonia com os regulamentos da Federação Internacional ou da Federação Portuguesa de Vela, onde ficam registadas.

Além daqueles tipos de barcos há, ainda, as canoas e os botes catraios, que não constituem «classes» definidas, dadas as dimensões mais variadas que existem.

Para efeito de regatas êstes barcos costumam ser divididos, de acôrdo com a sua armação veleira, em «espichas» e «bastardos»; dentro de cada um dêstes grandes grupos há ainda sub-divisões, as quais correspondem ao comprimento dos barcos.

Por último, temos, ainda, os iates de cruzeiro, nos quais se realizam as regatas de alto-mar. Os tipos dêstes barcos são também muito variáveis. Como se verifica, há uma grande multiplicidade de barcos de recreio. Pode afirmar-se que há um barco para cada gôsto e para cada bolsa.

Deve esclarecer-se, porém, que a vela é um desporto dispendioso. Mas há uma forma interessante de ladear êste obstáculo, associando-se vários velejadores para a aquisição e conservação do barco. Podíamos



A largada para uma corrida de barcos da classe internacional de 12 pés, disputada entre Cascais e os Estoris.

apontar muitos exemplos desta natureza, alguns até verificados na nossa classe.

Incontestàvelmente a vela é um desporto salutar e agradabilíssimo, relativamente fácil de praticar. Em Portugal essa prática está muito facilitada em conseqüência das características dos nossos rios.

Por isso se impõe, em obediência à tradição e aos benéficos efeitos dêste exercício, o desenvolvimento da vela. Poucos desportos reünem, como êste, tantas condições de agrado físico e espiritual.

Factos e Informações

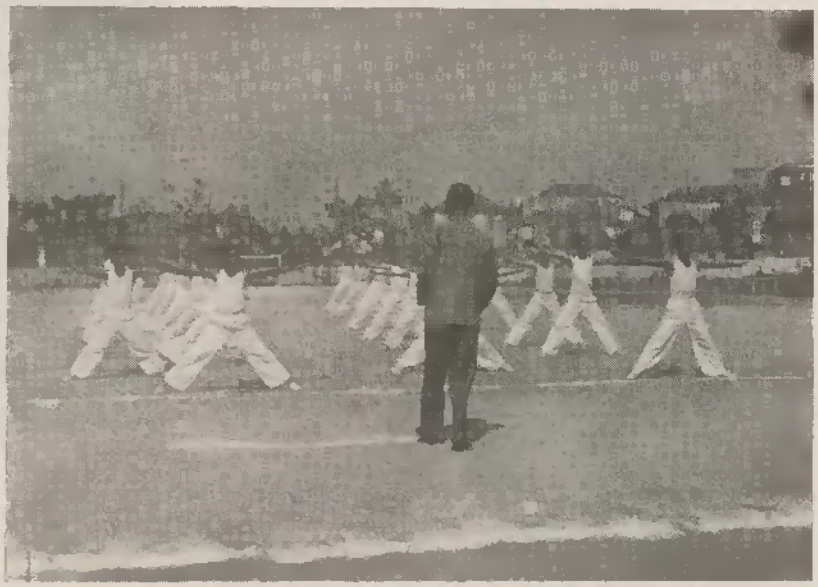
O «plankton», alimento do futuro

O «plankton» é o conjunto de algas e e outras plantas, animais e corpos estranhos — tudo microscópico — que serve de alimento à baleia e a inúmeros peixes. Êsses micro-organismos flutuam aos milhares, ou milhões e em cada centímetro cúbico de água do mar. Além de infinitamente pequenos, são transparentes, o que mais dificilmente os torna visíveis ao ôlho humano. Porém, se os observarmos ao microscópio, é um deslumbramento: uns teem forma de camarões; outros parecem diamantes; outros ainda oferecem o aspecto de flores maravilhosas.

Está apurado que o «plankton» tem excepcional valor nutritivo por várias razões e mais esta: estão nêle encorporadas grandes quantidades de minerais que existem no mar e que são imprescindíveis para o crescimento e conservação do corpo humano.

O homem, quando se banha, ingere enormes quantidades dessa flora e dessa fauna invisíveis. E sem o saber — ingere um alimento correspondente a uns tantos gramas de carne. O «plankton» é *pescado* ou *colhido* por meio de enormes rêdes de sêda. Segundo os cálculos feitos, trezentos quilos de «plankton» são suficientes para alimentar 300 pessoas por cada dia de trabalho, o que corresponde a um quilo por dia e por indivíduo.

O problema está em transformar o «plankton» em alimento apresentável. Já se conhecem várias maneiras: caldo grosso, pasta ou sob a forma de pãesinhos, susceptíveis de se transformarem em pó nutritivo.



Em cima: Grupo desportivo dos Ferroviários de Campanhã. Uma das classes de ginástica dêste grupo desportivo.

À esquerda: Os caminhos de ferro e a guerra. Canhão montado sôbre um vagão, utilizado pelo Corpo da Marinha Real Indiana.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

P. n. 807. — Peço me informe se a seguinte taxa está certa:

Um vagão particular cisterna com 21.150 quilos de ácido sulfúrico de Gaia a Pôrto-Alfândega. Partícipe relativo ao M. D.

Tabela 11

Preço $28 × 11 × 21,2	65$30
Bónus	$66
	64$64
Sêlo e arredondamento	3$27
Evoluções e manobras	46$64
Registo	1$00
Adicional de 10 %	11$56
Adicional de 5 %	6$36
Aviso de chegada	5$00
Arredondamento	$03
Total	138$50

R. — O consulente devia ter completado a sua consulta com a indicação da capacidade que se atribuíria ao vagão.

A taxa apresentada está errada por se lhe ter juntado, indevidamente, as verbas devidas por registo e assistência, quando as mesmas pertencem à rêde expedidora.

Segue o pormenor que corresponde:

6 Km. — Tabela 11

Preço $28 × 11 × 21,2	65$30
Bónus de vagão particular	$66
	64$64
Complemento de impôsto ferroviário	3$27
Evol. e manobras $20 × 11 × 21,2	46$64
	114$55
Adicional de 10 %	11$46
Adicional de 5 %	6$31
Aviso de chegada	5$00
Arredondamento	$03
Total	137$35

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 796 — Anuncia a supressão do serviço combinado entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, Huelva e Sevilha, e anula a Tarifa Internacional n.º 201 de Grande Velocidade.

Aviso ao Público A. n.º 797 — Anuncia a ligação de ofício do serviço de combóios especiais, do mínimo de 14 vagões, da Companhia da Beira Alta com o da C. P., e bem assim a organização de combóios especiais com metade da composição indicada, com o mínimo de cobrança de Esc. 1.500$00.

Aviso ao Público A. n.º 798 — Anuncia a supressão dos seguintes serviços combinados de camionagem:

— Entre Caldas da Rainha (estação) e Dagorda (apeadeiro) e Peniche — serviço de passageiros;

— Entre Tôrres Vedras (estação) e Lourinhã — serviço de passageiros;

— Entre Bombarral (estação), Lourinhã e Peniche — serviço de mercadorias;

— Entre Santarém (estação) e Caldas da Rainha (estação) — serviço de passageiros, bagagens e mercadorias.

Aviso ao Público A. n.º 799 — Estabelece as condições a que devem obedecer os transportes de géneros frescos em vagões frigoríficos, para terem direito á redução de 5 %.

Carta-Impressa n.º 54 — Supressões e restrições no serviço das carreiras de camionagem, combinadas com a Companhia.

II — Fiscalização e Estatística

Carta-impressa n.º 352 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Julho de 1943 e que devem ser apreendidos.

Carta-impressa n.º 353 — Relaciona os bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Agôsto de 1943 e que devem ser apreendidos.

III — Movimento

2.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 799, de 23 de Setembro de 1943 — Comunica que o transporte de barro em vagões isolados, fica também subordinado às disposições da Comunicação-Circular n.º 799.

A nossa casa

Simplicidade no lar

Há luxo de mau gôsto, como há simplicidade de bom gôsto.

Ora, para benefício da felicidade doméstica, o mais eficaz é o bom gôsto da simplicidade. Uma senhora que possua boa visão estética, fàcilmente torna a sua casa mais atraente do que as vivendas mais sumptuosas.

E devemos notar, ainda, que o belo, originado pela simplicidade, satisfaz-nos mais o íntimo do que o belo esmagador de pompa e brilho, porque chega um dia a cansar-nos, o que nunca acontece com a beleza do que é simples, pois, dia a dia, nos revela um encanto novo.

Contabilidade doméstica

A contabilidade doméstica é um elemento importante de administração inteligente.

Mas não basta que ela indique o pormenor e o total da despesa e da receita; é preciso que as despesas sejam agrupadas: alimentação, vestuário, habitação, etc. Esta classificação das despesas mostra nitidamente aquelas cuja redução é possível ou necessária segundo os rendimentos.

Nada há mais eloqüente do que os números.

A aritmética do govêrno da casa, chamando a atenção sôbre a distribuïção da despesa, faz aparecer as minúcias em relação ao total; é eficaz para que não se abuse do crédito e para que as despesas de vaidade não tomem importância demasiada.

Para conservar a louça esmaltada

Antes de servir a primeira vez, ponha-se a louça dentro duma vasilha com água, que se leva ao lume. Logo que ferva, tira-se do lume e deixa-se arrefecer.

É esta a melhor forma de conservar louça esmaltada durante muito tempo, sem que se queime ou rache.

Ovos Principescos

Escalfam-se 8 ovos em água levemente temperada de vinagre e, num prato de ir ao fôrno, coloca-se cada ovo numa fatia de pão de fôrma frito em mateiga.

Faz-se môlho «Bechamel» e com êle cobrem-se ligeiramente os ovos. Polvilham-se com queijo parmesão ralado e vão ao fôrno.

Depois de doirados, guarnecem-se com pontas de espargo cozidos ou salsa picada. Servem-se bem quentes.

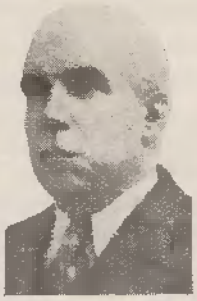
MONOGRAMAS

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Manuel José de Almeida

Chefe de Secção.
Admitido como limpador suplementar em 26 de Setembro de 1903.



Artur Augusto da Silva

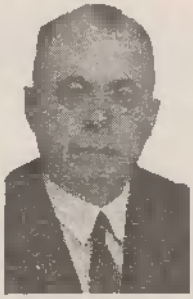
Fiscal de revisores.
Nomeado Factor de 3.ª classe em 18 de Novembro de 1903.

Luís Gonzaga Marques dos Santos

Chefe de 3.ª cl. em Avanca.
Nomeado Aspirante em 7 de Outubro de 1903.

João da Costa Botequim

Chefe de 3.ª classe em Santarém.
Nomeado Aspirante em 5 de Setembro de 1903.



Joaquim Miranda

Chefe de 3.ª classe em Fontela.
Nomeado Telegrafista de 3.ª classe em 4 de Novembro de 1903.

M. Valente da Costa Júnior

Chefe de brigada de 1.ª classe.
Admitido como Ajudante de malhador em 11 de Novembro de 1903.

Joaquim Rebola Veloso

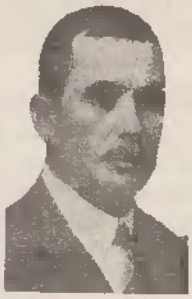
Capataz de Manutenção de 1.ª classe.
Admitido como limpador suplementar em 4 de Outubro de 1903.

António da Silva

Guarda de estação.
Nomeado Carregador em 31 de Outubro de 1903.

Germano da Silva

Guarda de P. N.
Admitido como Assentador em 26 de Outubro de 1903.



António Vicente

Guarda de estação.
Admitido como Guarda de estação em 3 de Novembro de 1903.

Acto de abnegação

No dia 11 de Novembro, deu-se, na passagem de nível da estação de Espinho, um lamentável desastre em que encontrou a morte o guarda de passagem de nível Carlos da Silva Pardilhó ao pretender, num acto de abnegado e heróico sacrifício, salvar da morte uma pobre vendedeira que atravessava a linha.

No funeral do desditoso agente encorporaram-se o Sr. Eng.º Rosas da Silva, Delegado da Companhia no Pôrto, representando a Direcção Geral da Companhia e delegações de pessoal de tôdas as Divisões.

A Companhia, tendo em atenção a circunstância em que se deu o desastre, resolveu garantir à viuva o vencimento total da vítima.

O *Boletim da C. P.* presta homenagem à memória daquele que, humilde e modesto, tinha, no entanto, em tão elevado grau, o sentimento do dever e de amor pelo seu semelhante.

Agradecimento

Do Sr. Joaquim Pedro Lopes, Chefe de Secção, recebemos o pedido de publicação do seguinte agradecimento:

«Completamente restabelecido da operação a que fui submetido, no Hospital de S. José, venho, por êste meio, patentear os meus sinceros agradecimentos aos ilustres clínicos Ex.mos Srs. Drs. Manuel Frasão, Manuel Ruela, Paiva Chaves e Marques Pereira, pela solicitude e carinho com que me trataram.

Torno extensivo êste meu agradecimento ao Ex.mo Sr. Dr. Arnaldo Sampaio, médico da 20.ª Secção, pelo interêsse manifestado pelo meu estado de saúde e pela sua dedicação sem limites».

Actos dignos de louvor

Foram elogiados José Rodrigues de Campos, Chefe de brigada das Obras Metálicas, e João Francisco Pereira, operário das mesmas Obras, por se terem distinguido, em 23 de Junho p. p., no ataque ao incêndio do vagão O. 32714 na estação de Vila Franca, evitando que o sinistro tomasse grandes proporções.

Manuel Antunes Agostinho, Electricista de 3.ª classe do 14.º lanço da sinalização, foi elogiado, por, no dia 13 de Julho p. p., quando se manifestou incêndio na vedação da estação de Leiria, pondo em risco as cocheiras das carruagens, ter tomado rápidas providências, auxiliado pelo pessoal da via, conseguindo extinguir o incêndio.

Por se terem distinguido nos trabalhos da reparação da Ponte do Corge, ao Km. 168,612 da linha da Beira Baixa, avariada por motivo do descarrilamento de um vagão, ocorrido em 27 de Julho p. p., foram gratificados pecuniàriamente os agentes seguintes:

Leandro Rodrigues, Contramestre principal; Joaquim S. Lopes, Chefe de brigada; Joaquim M. Frade, Operário de 3.ª classe; Francisco Delgado, Operário de 3.ª classe; Custódio Calção, Operário de 5.ª classe; Manuel Isidóro, Operário de 5.ª classe; Vicente Serra, Operário de 6.ª classe; João R. Ventura, Operário de 6.ª classe; Joaquim Pinheiro Vaz, Aprendiz; David Sousa, Auxiliar; João Aires Santana, Auxiliar e Joaquim Oliveira Duarte, Auxiliar.

Por terem trabalhado expontâneamente e com interêsse na extinção do incêndio que, no dia 31 de Julho p. p., se manifestou num lote de travessas que se encontrava no cais da estação de Ovar, junto à Oficina de carpintaria das Obras Metálicas, foram gratificados pecuniàriamente os agentes seguintes:

Eugénio de Passos Diniz, Chefe de brigada; José Maria Nunes Coelho, Operário de 2.ª classe; António Martins, Operário de 6.ª classe; Armando Alves de Jesus, Operário de 6.ª classe; Manuel Ferreira Martins, Ajudante; António Nunes, Auxiliar; Américo Feliciano de Jesus, Auxiliar e José Maria, Forjador de 6.ª classe das Oficinas Gerais de Campanhã.

Pelo condutor de carruagens Ilídio Duarte, foi encontrada numa carruagem do combóio n.º 3, de 27 de Março passado, um brinco de platina incrustado de brilhantes, do qual fêz entrega imediata ao revisor titular do combóio.

Em 10 de Abril de 1943, o paquete Manuel Baptista Louro, encontrou, quando procedia à limpeza da Repartição de Estatística, um relógio de senhora, do qual fêz entrega ao Chefe daquela Repartição.

Numa carruagem do combóio n.º 15, foi encontrada, no dia 13 de Abril p. p., pelo capataz na Revisão do Material Circulante do Minho e Douro, Zulmiro Bessa uma caneta de tinta permanente. Do achado fêz imediata entrega aos seus superiores.

No dia 19 de Abril último, foi encontrada numa carruagem, na estação de Alfarelos, pelo condutor de carruagens José Maria Gonçalves, uma carteira de coiro contendo uma máquina fotográfica.

Como nenhum passageiro tivesse aparecido a reclamá-la, entregou-a na estação do Rossio, aos seus superiores.

No dia 3 de Maio último, um passageiro que seguia para Estremoz, deixou, por esquecimento, no vapor da carreira T. do Paço-Barreiro, uma pasta contendo documentos de valor e uma importante quantia.

A referida pasta foi encontrada pelo marinheiro Venâncio de Castro Pereira que a entregou aos seus superiores.

No dia 8 de Setembro último, o Sub-Chefe de Distrito, António Joaquim, encontrou ao Km. 43,25 da linha de Leste, uma carteira com dinheiro e vários documentos, tendo feito entrega do achado ao Chefe da Estação de Azambuja.

O Revisor de 2.ª classe, Manuel Benjamim dos Santos, encontrou no dia 12 de Setembro findo, no lavabo de uma carruagem do combóio n.º 1162, dois anéis de ouro, que ali tinham sido deixados por um Agente da Companhia.

Do achado fêz imediata entrega ao seu proprietário.

Pelo Fogueiro de máquinas-ferramentas das Oficinas Gerais de Lisboa P., António Gomes, foi encontrado, na escada principal do edifício de Santa Apolónia, um envelope contendo 5 vigésimos de que fêz entrega ao Chefe do Pessoal Menor.

Lino Dias Gonçalves, Assentador do distrito 79, foi elogiado por ter entregue na estação de Espinho uma medalha com moldura de ouro que encontrara.

* * *

Factos como êstes, tornam dignos de louvor os que os praticam e é com todo o prazer que o *Boletim da C. P.* os regista.

Nomeações

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

Agentes Técnicos Aspirantes: Manuel Joaquim de Carvalho, José da Silva Pedrosa e Manuel Antunes Salvado da Fonseca Vaz.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Setembro

Engenheiro Ajudante: José Olaia Lopes Monteya.
Limpador: Francisco Viana.

VIA E OBRAS

Em Julho

Assentador: Domingos Sóta.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

Sub-Inspector de Trens e Revisão: Manuel Gomes Moreira Pinho e Manuel Pereira Viana.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

Para:

Agente Técnico Aspirante: o Factor de 3.ª classe, João Gomes da Costa.

Demissões

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Cutubro

Empregado de 2.ª classe: Mário Pereira Alves, a seu pedido.

Reformas

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Setembro

Dr. Manuel Evangelista da Silva, Médico da 39.ª Secção, com residência em Monção.

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

José Pinto de Barros, Capataz de 2.ª classe, de Barca de Alva.

Januário António, Capataz de 1.ª classe, de Lisboa Jardim.

Domingos Monteiro, Agulheiro de 2.ª classe, de Aregos.

António da Silva Rufino, Guarda de estação, de Régua.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Setembro

Cristino da Fonseca, Sub-Chefe de Depósito.
Luiz José Cardoso, Distribuidor de 2.ª classe.

VIA E OBRAS

Em Agôsto

Joaquim José, Chefe do distrito 242, Tavira.

Filipe Mendonça, Sub-chefe do distrito 229, Odemira.

João Vinagre, Assentador do distrito 201, Alhos Vedros.

Ernesto Simão dos Reis, Assentador do distrito 407, Tadim.

Maria da Silva, Guarda de P. N. no distrito 211, Paião.

Maria Pereira, Guarda de P. N. no distrito 242, Tavira.

Em Setembro

Francisco Marujo, Guarda-fios de 2.ª classe do 16.º Cantão, Castelo Branco.

Manuel Inácio Longo, Chefe do distrito 250, Baleizão.

Jacinto José Silvestre, Assentador do distrito 4/12.ª, Montoito.

José Adrião, Assentador do distrito 237, Boliqueime.

Antônio Pereira Dias, Assentador do distrito 404, Trofa.

Mariana da Conceição, Guarda de P. N. do distrito 65, Pampilhosa.

Falecimentos

Em Setembro

EXPLORAÇÃO

† *Manuel Joaquim Leal Dorotia*, Inspector da 15.ª Secção de Contabilidade.

Admitido como Praticante de estação em 2 de Junho de 1905, foi nomeado Factor de 3.ª classe em 13 de Março de 1907.

Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a Sub-Inspector de Contabilidade em 1 de Fevereiro de 1935 e finalmente a Inspector em 1 de Janeiro de 1940.

† *Carlos de Sousa*, Empregado principal do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Admitido como Praticante de estação em 1 de Outubro de 1917, foi nomeado Factor de 3.ª classe em 28 de Novembro de 1919 e promovido a Bilheteiro de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

Em Janeiro de 1937 passou a Empregado de 1.ª classe e foi finalmente promovido a Empregado principal em 1 de Janeiro de 1939.

† *Domingos Coelho Gonçalves*, Engatador, de Pinhal Novo.

Admitido como Carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado Carregador do quadro em 1 de Julho de 1927 e Engatador em 21 de Julho de 1929.

† *Armindo Alves de Faria*, Guarda de estação, de Barcelos.

Admitido como Carregador eventual em 5 de Outubro de 1920, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927 e Guarda de estação em 21 de Outubro de 1938.

† *Manuel João Garcia*, Carregador, de Pinhão.

Admitido como Carregador suplementar em 10 de Maio de 1926, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Outubro de 1930.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Emídio da Silva*, Fogueiro de 1.ª classe no Depósito de Alfarelos.

Admitido ao serviço em 20 de Agôsto de 1920, como Limpador suplementar, ingressou no quadro em 26 de Agôsto de 1923, com a mesma categoria, foi nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1926 e promovido a Fogueiro de 1.ª classe em 1 de Julho de 1938.

† *Adelino Pinto*, Chefe de Brigada de 1.ª classe no Depósito do Barreiro.

Admitido ao serviço em 2 de Maio de 1900, como aprendiz, ingressou no quadro em 1 de Abril de 1941, como Chefe de Brigada e foi nomeado Chefe de Brigada de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.

VIA E OBRAS

† *Francisco Manuel Leandro*, Assentador do distrito 280, Águas de Moura.

Admitido como Assentador em 1 de Abril de 1928.

† Carlos de Sousa
Empregado Principal

† Adelino Pinto
Chefe de Brigada de 1.ª classe

† Emídio da Silva
Fogueiro de 1.ª classe

† Domingos C. Gonçalves
Engatador

VISADO PELA COMISSAO DE CENSURA

Salustudo	Tiorba (a)
Sécora (c)	Veste-se
Século XX (a)	Visconde de Camboih
Sonâmbulo (a)	Visconde de la Morlière
Sovina (a)	Zero (acd)

a) Excluído do 4.º trimestre de 1942.
b) » » 1.º » de 1943.
c) » » 2.º » de 1943
d) » » 3.º » de 1943.
e) Com direito ao sorteio dos campeões.

Concorrem, portanto, ao prémio do 4.º trimestre de 1942, 32 solucionistas; ao do 1.º trimestre de 1943, 61; ao do 2.º, 59, e ao do 3.º, 59.

No primeiro sorteio — o do 4.º trimestre de 1942 — cabem a cada solucionista 31 terminações, e nos três seguintes, 16.

A distribuïção dos grupos de terminações é feita pelos concorrentes segundo a ordem por que estão relacionados.

Para qualquer dos sorteios a primeira terminação começa em 001. Assim, para o primeiro sorteio, cabem a A. Fernandes (Pôrto) as terminações de 001 a 031; a A. P. Fernandes, as de 032 a 063, e assim sucessivamente.

Para o segundo sorteio — o do 1.º trimestre de 1943 — cabem a Adivinho as n.os 001 a 016; a Alavanca as n.os 017 a 032, etc.

Há, porém, uma modalidade na forma como os sorteios se realizarão: O prémio do 4.º trimestre é conferido ao concorrente a quem couber terminação igual aos três últimos algarismos do primeiro prémio da extracção de 22 de Dezembro. Juntando a essa terminação 567 unidades, e abstraindo do resultado a classe dos milhares, se a houver, obter-se-à a terminação a que corresponderá o prémio do 1.º trimestre de 1943. Juntando a esta mais 567 unidades e abstraindo do resultado os milhares, virá a terminação correspondente ao prémio do 2.º trimestre e juntando a esta terminação 567 unidades obtem-se a correspondente ao prémio do 3.º trimestre.

Se o primeiro prémio da extracção couber a uma terminação que não foi distribuída, juntar-se-ão 567 a essa terminação e a resultante será a correspondente ao prémio do 4.º trimestre de 1942 e servirá também de base para o cálculo das outras.

Do mesmo modo, quando da adição das 567 unidades resulte terminação que não foi distribuida juntar-se-ão outras 567 unidades e a esta terminação corresponderá o prémio, e dela partirá o cálculo para a determinação das restantes nas condições antes expostas.

No sorteio dos prémios dos campeões proceder-se-á de forma igual.

Como são 5 os concorrentes cabem, a cada um, 200 terminações, que são atribuidas segundo a ordem por que estão relacionados.

O prémio de 1941 é sorteado pela mesma extracção e será conferido ao concorrente que tiver terminação igual aos três últimos algarismos do número do prémio maior da extracção. Juntando a essa terminação 567 unidades e abstraindo a classe dos milhares obter-se-à a terminação a que corresponderá o prémio de 1942.

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Novembro de 1943

Géneros		Preços	Géneros		Preços	Géneros		Preços
Arroz Nacional B.	kg.	3$00	Farinha de trigo	kg.	2$35	Ovos	dúz.	Variável
» Corrente A. A.	»	2$70	Feijão amarelo	lit.	3$00	Presunto	kg.	24$00
» Gigante de 2.ª	»	3$00	Feijão branco miúdo	»	3$10	Queijo da serra	»	22$50
Açúcar de 1.ª	»	4$60	» » apatalado	»	3$20	» tipo flamengo	»	20$00
» » 2.ª	»	4$45	» frade	lit. 2$50 e	2$70	Sabão amêndoa	»	1$80
Azeite extra	lit.	7$60	» manteiga	lit.	3$10	» offenbach	»	3$40
» fino	»	7$30	» patareco	»	2$90	Sal	lit.	$40
» consumo	»	6$80	» avinhado	»	3$00	Sêmea	kg.	1$00
Bacalhau Inglês	kg.	variável	» S. Catarina	»	3$10	Toucinho	»	13$00
» Nacional	»	»	» vermelho	»	3$00	Vinagre	lit.	2$30
Batata	»	»	Lenha	kg.	$35	Vinho branco	»	2$30
Carvão de sôbro	»	$95	Manteiga	»	28$50	Vinho tinto	»	2$30
Cebolas	»	variável	Massas	kg. 4$60 a	7$80			
Chouriço de carne	»	24$00	Milho	lit.	1$35			

Os preços dos géneros sujeitos a imposto são acrescidos dêsse imposto.

Êstes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

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

Quem fôr económico deverá abastecer-se nos Armazens de Víveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionário ferroviário

---

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste Boletim não se vendem avulso.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um **fundo** destinado a 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.)**.