

Arquivo

C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

No próximo número do Boletim serão indicados os números atribuídos aos senhores charadistas concorrentes ao prémio do trimestre Abril-Junho.

O Director desta Secção pede, de novo, o favor do envio de original para publicação: charadas sincopadas, eléctricas, enigmas em verso e logográficos além de outros que já foram pedidos em números anteriores.

Iniciou a sua colaboração no *Boletim da C. P.* o distinto charadista *Briélga* a quem cumprimentamos.

Resultados do n.º 120

QUADRO DE DISTINÇÃO

Mefistófeles, 8 votos — Produção n.º 15
P. Rêgo, 8 votos — Produção n.º 11

Outras votações:

Zéfran Cisco, 4 votos — Produção n.º 8

QUADRO DE HONRA — TOTALISTAS

Alerta, *Bandarra*, *Briélga*, *Britabranas*, *Dalotos*,
Marcial, *Mefistófeles*, *Paladino*, *Profeta*,
e *Zéfran Cisco* (22).

QUADRO DE MÉRITO

Novata, *Roldão*, *Cruz Kanhoto*, *P. Rêgo*, *Otrebla*,
Veste-se, *Fred-Rico*, *Elmíntos*, *Marquês de Carinhos*,
Visconde de la Morlière, *Visconde de Cambeth*,
Diabo Vermelho, *Manotik*, *Praste João*,
Barrabás e *Radamés* (21).

Soluções:

1 — Jurado; **2** — Sarandagens; **3** — Puxados; **4** — Manhoco; **5** — Moira, Moirão; **6** — Empenha, empenho; **7** — Meridiano, meridiana; **8** — Mono, mona; **9** — Cuia; **10** — Enchiridion; **11** — Convicto; **12** — Commento; **13** — Contínua; **14** — Empurra; **15** — Goleta, gota; **16** — Abuna, Ana; **17** — Escacás, Cascaes; **18** — Roçlo, clóro; **19** — Costo, Tocos; **20** — Contraordem; **21** — Camilo; **22** — Opta, Praga, taboca, Agolada, Acamas, Adams, assã.

Aditivas

(Antigas em frase)

1 — A estalajadeira mostrou-me as cintas que as mulheres aguerridas usavam — 2-2.

Zéfran Cisco

2 — O muchão que o «homem» apanhou tinha um perfume delicioso — 2-2.

Mefistófeles

Sincopadas

3 — Este peixe do Brasil não é um peixe vulgar — 3-2.

Zéfran Cisco

4 — Nem em todas as partes do mundo há uma «planta» como esta — 3-2.

Dalotos

5 — «Trato oculto» a forma de descobrir um licor oleoso — 3-2.

Novata

6 — Foi preciso usar de disfarce para conseguir ter este peso da Ásia — 3-2.

Dalotos

Duplas

Dedicada a *Dalotos*

7 — Também negoceias com chitas da Índia? — 3.

Costasilva

8 — O alimento de uma paixão, muitas vezes não passa de uma coisa provocante — 2.

P. Rêgo

9 — O vagabundo morreu numa levadia — 4.

Costa Silva

«Dedicada a um novato»

10 — É capaz de atrever-se a praticar o charadismo? — 2.

Costasilva

11 — Na luta por um ideal o caudilho nem sempre é o chefe — 3.

M. J.

Aumentativa

12 — Existe um barco de pesca no Tejo, cujo nome é parecido com o nome de várias espécies de falcão — 4.

Fred Rico

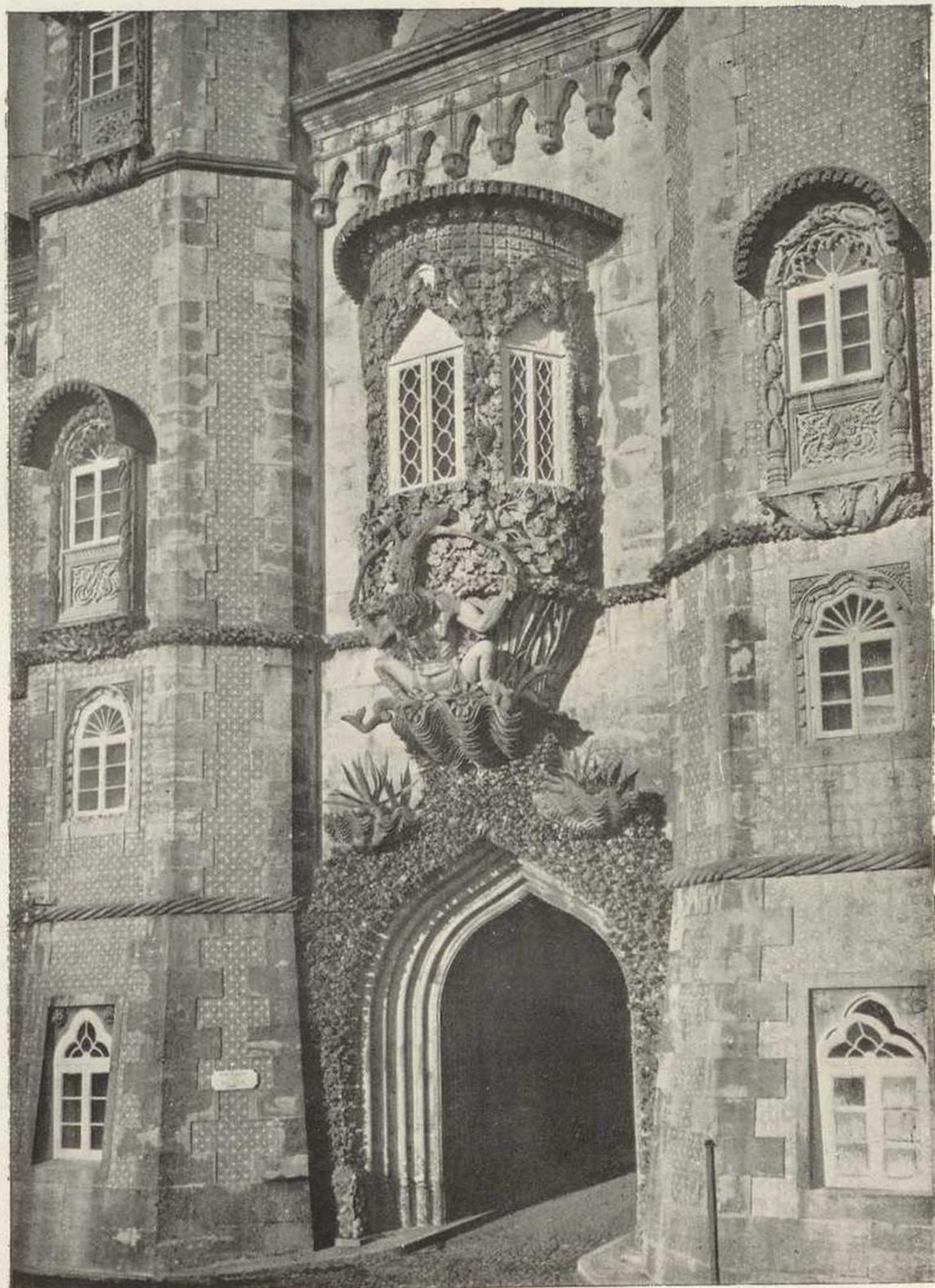
Electricas

13 — Aquela pessoa até ficou gaga quando viu o arbusto do Egypcio — 2.

Dalotos

14 — Naquele monte matei uma ave doméstica — 2.

Zéfran Cisco



SINTRA — Palácio da Pena
SÁTIRO MARINHO

Fotog. de António Nunes, limpador de carruagens

BOLETIM DA CP



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

SUMÁRIO: A nova estação de Pinhal Novo. — Em viagem... — A batalha de Aljubarrota. — Recordando. — Ateneu Ferroviário. — Pessoal.

A nova estação de Pinhal Novo

Pelo Sr. *Luis Cavaleiro*, Chefe da 11.ª Secção da Conservação da Divisão da Via e Obras

A estação de Pinhal Novo, entroncamento de 4 direcções, sendo uma de via dupla, dispunha, em 1933, de instalações deficiente-síssimas, tanto em linhas como em edifícios; aquelas pessimamente dispostas e insuficientes para as necessidades do tráfego, estes, antiquados e em mau estado de conservação.

Foi naquele ano, em 17 de Julho, que se deu comêço aos trabalhos de ampliação e transformação, um dos mais importantes que ultimamente se têm executado na rede do Sul e Sueste.

Principiaram as obras, com a demolição do edifício de passageiros, plataforma e dependências anexas (depois das instalações da Exploração terem transitado, provisoriamente, para um barração) simultaneamente com a escavação de mais de 1.500 m. c. de terras, numa trincheira existente entre

Moita e Pinhal Novo. Estas terras e os entulhos provenientes das demolições foram transportadas, parte para a linha do Sul, lado Valdera, para obtenção do levante deste trôço, que chegou a atingir 1^m.362, tendo em vista o prolongamento do patamar da estação, e parte para a variante projectada na linha do Sado. Para este último efeito, instalou-se, a título provisório, na linha do Sul, uma mudança de via, seguindo-se-lhe a nova linha, de harmonia com a directriz projectada.

O aterro foi consolidado com jôrra das locomotivas, provenientes do depósito de Barreiro.

Ao mesmo tempo que se fazia o que acabamos de descrever, começavam-se os trabalhos referentes à transformação de linhas, com o assentamento das duas transversais

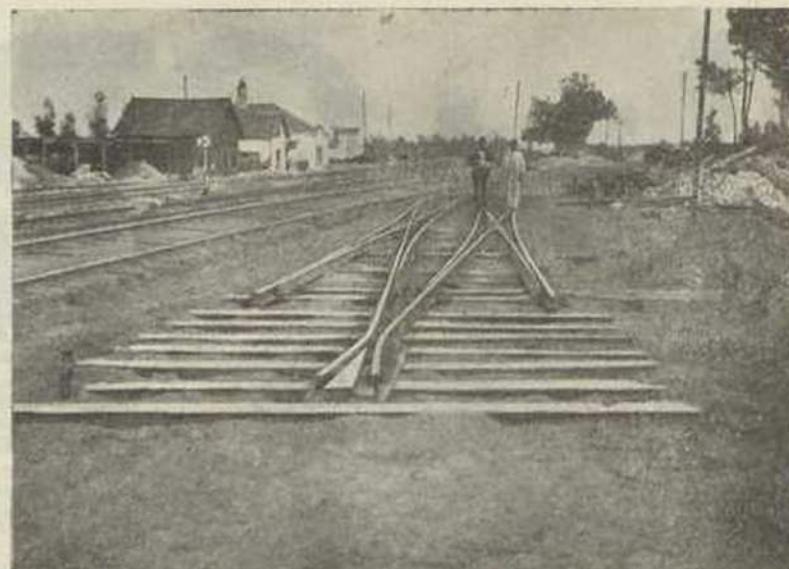


Fig. 1 — Transversal-junção-dupla, assente do lado da linha do Sado

de junção dupla, à saída da estação, e com as terraplenagens da linha n.º 8, e como consequência destas, procedeu-se à demolição da antiga ponte de inversão de locomotivas.

Continuaram os trabalhos com o assentamento daquela linha e de parte das números 6 e 7, estabelecendo-se desde logo



Fig. 2 — Ligação provisória da linha do Sado, com a transversal-junção-dupla, do lado de Palmela

a sua ligação definitiva com a penúltima transversal de junção dupla.

Executaram-se depois as terraplenagens para as novas linhas 4 e 5, e assentamento destas, efectuando-se o rebaixamento da n.º 3, de harmonia com o perfil projectado.

No dia 31 de Outubro, fôram pela primeira vez pisadas pelos comboios as duas transversais de junção dupla, já referidas, ligando-se a do lado de Palmela, provisoriamente, à linha do Sado.

Neste dia fez-se a ligação das linhas 6 e 7 do projecto, com as antigas 4 e 5, e, provisoriamente, a do Sado com a do Sul (via descendente).

Ficou assim a estação, a menos de 4 meses do inicio dos trabalhos, disposta de 6 linhas para recepção de comboios (a antiga sómente possuía 5), com a vantagem de o comprimento útil de duas delas ter sido aumentado.

Prosseguindo-se, sempre em ritmo acele-

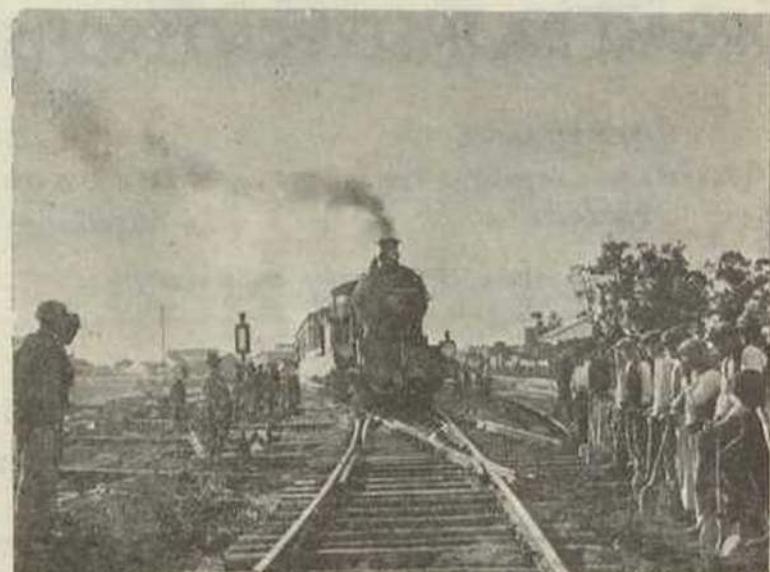


Fig. 3 — O comboio n.º 1111, de 31 Outubro de 1933, primeiro que utilizou a transversal-junção-dupla e ligação provisória com o Sado

rado, em menos de 5 meses tinham-se levantado 14 mudanças de via, cerca de 2.400 metros de linhas antigas, assentando-se, de novo, 18 aparelhos, dos quais, 5 transversais de junção e 1 atravessamento, e mais de 3.200 metros de novas linhas, e isto sem se causarem perturbações sensíveis na marcha



Fig. 4 — Frase de ligação provisória da linha do Sado com a do Sul

dos combóios, apesar desta fase de trabalhos ter coincidido primeiramente com o período de maior tráfego, e depois com a época das chuvas.

Tendo sempre em vista causar o menor incômodo possível aos passageiros, construiram-se, para seu acesso aos combóios,



Fig. 5 — Outra fase da ligação provisória entre o Sado e o Sul

plataformas provisórias de travessas e terras e passadeiras daquele material.

Simultaneamente, com a transformação



Fig. 6 — Descarga de terras para a execução de terraplenagens da variante da linha do Sado à saída de Pinhal Novo

das linhas, construiram-se duas amplas plataformas de passageiros, pavimentadas com mosaico de cimento esquartelado, sendo também deste material o pavimento da plataforma principal.

No dia 30 de Agosto, iniciou-se a construção da variante do Sado, depois de prê-



Fig. 7 — Assentamento da variante da linha do Sado

viamente se terem estabelecido os seus limites e piquetagem. Possuindo a extensão



Fig. 8 — Construção de um aqueduto na variante da linha do Sado

de 924^m,853 inclue uma curva de raio 650 metros com o desenvolvimento de 102^m,233.

Para assentamento desta linha, de harmo-

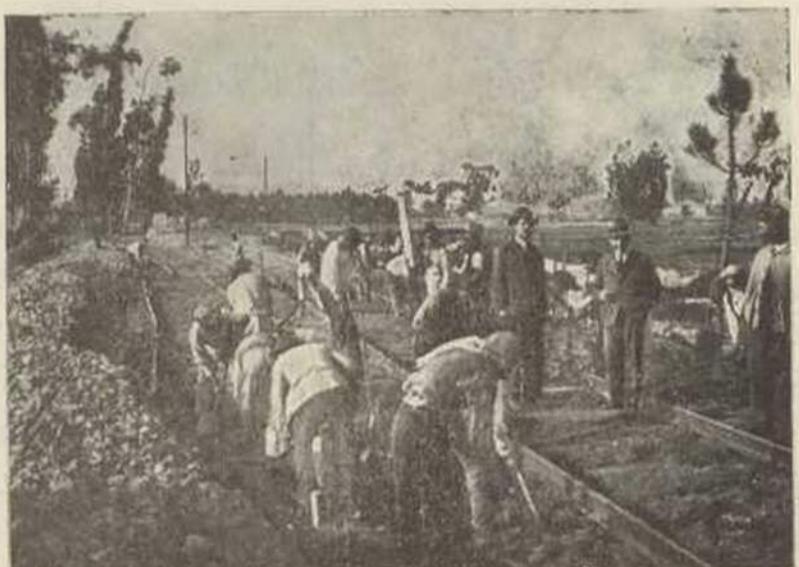


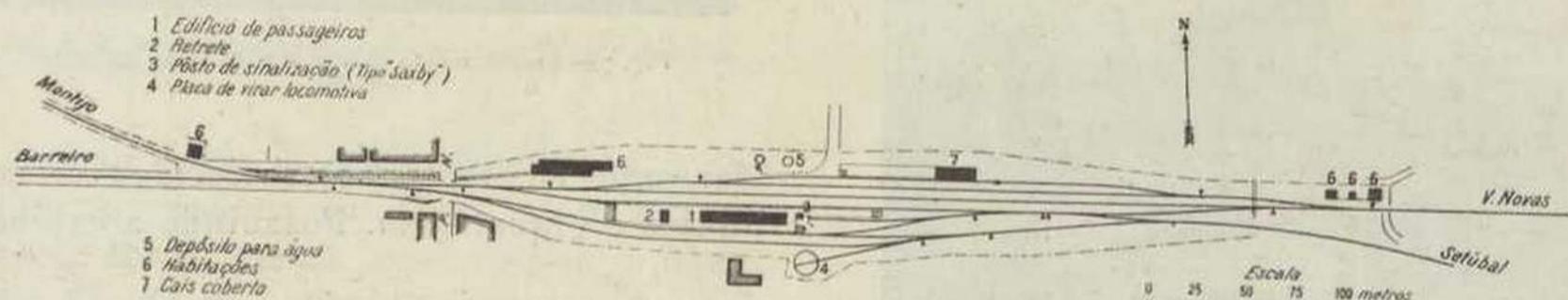
Fig. 9 — Ligação da linha do Sado à variante, no intervalo dos combóios 1111-1110, no dia 10 de Fevereiro de 1934

nia com o projecto aprovado, teve que se demolir uma casa pertencente a um proprietário confinante, edificando-se uma outra em sua substituição. Tiveram também de ser construídos 2 aquedutos descobertos, um de $1^m,00 \times 0^m,60$ e outro de $0^m,60 \times 0^m,60$.

O assentamento da linha desta variante fez-se, provisoriamente, com carris de 12 metros, levantados da renovação entre Lavradio e Pinhal Novo, efectuando-se a sua subs-

tijo, para supressão da passagem de veículos pela P. N., para o que foi construída uma variante atravessando a linha em «Passagem Superior». Esta variante, que se desenvolve na extensão de $387^m,04$, abrange 4 alinhamentos rectos e 4 curvas, sendo de 6% a máxima inclinação dos traimeis;

b) — Construção duma «Passagem Superior», inserida na variante da estrada



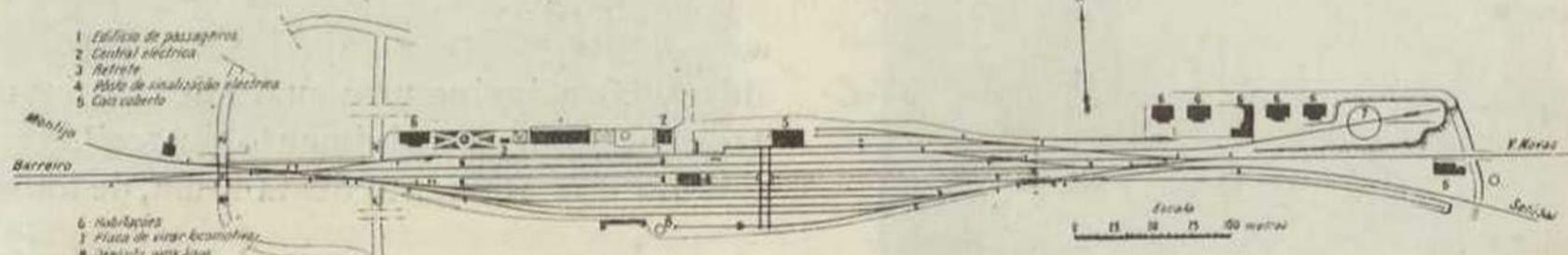
Pinhal Novo — Esquema da antiga estação

tituição pelos que pertenciam ao trôço da linha do Sado, que foi abandonado depois da inauguração da variante.

No dia 10 de Fevereiro de 1934, por serem já desnecessários afrouxamentos aos combóios dentro de agulhas, inaugurou-se esta variante no intervalo dos comboios n.^{os} IIII-IIIO, sendo este o primeiro que a utilizou.

situada à distância de 86 metros da antiga P. N.

Esta obra de arte, constituída por um taboleiro de betão armado, com o vão de $15^m,50$, assenta sobre encontros de enxilharia, tendo anexo um pontão de $3^m,00$ de vão útil, para continuidade do caminho que corre ao longo das linhas da estação até à P. N.;



Pinhal Novo — Esquema da actual estação

Na linha de Montijo, foi também construída uma variante para acesso às novas linhas implantadas na estação, com o comprimento de $403^m,091$, abrangendo uma curva de raio 275 metros.

A grande transformação que sofreu Pinhal Novo compreendeu, entre muitos outros, mais os seguintes trabalhos:

a) — Desvio da estrada de Setúbal a Mon-

tijo, para supressão da passagem de veículos pela P. N., para o que foi construída uma variante atravessando a linha em «Passagem Superior». Esta variante, que se desenvolve na extensão de $387^m,04$, abrange 4 alinhamentos rectos e 4 curvas, sendo de 6% a máxima inclinação dos traimeis;

c) — Construção dum amplo edifício de passageiros com dois pavimentos, ocupando a superfície de $366^m^2,72$, em substituição do antigo, que era de um só piso, com a área de $292^m^2,50$ e que, além do seu péssimo aspecto, não satisfazia, por insuficiente, às necessidades do serviço.

Foram também edificados um pavilhão para instalação das retretes e urinois, e 10 amplas moradias, substituindo antiquadas



Fig. 10 — O novo edifício de passageiros da estação de Pinhal Novo, visto do lado das linhas férreas

habitações, algumas abarracadas e impróprias para alojamento do pessoal.

Na estação de Pinhal Novo ficaram existindo 16 habitações, incluindo 3 instaladas no pavimento superior do E. P. e mais 3 em edifício fazendo parte duma propriedade que teve de ser expropriada devido á construção da ponte de inversão de locomotivas;

d) — Instalação duma báscula de via continua, em substituição da de via interrompida, que se demoliu;

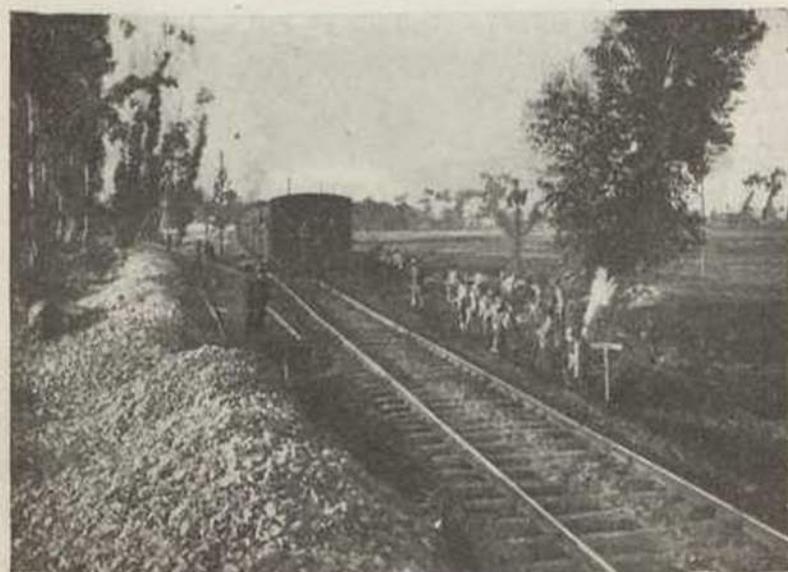


Fig. 11 — O comboio n.º 1110, de 10 de Fevereiro de 1934, que inaugurou a variante da linha do Sado, à saída de Pinhal Novo



Fig. 12 — Feixe de linhas à entrada da estação de Pinhal Novo

e) — Instalação duma ponte de inversão de locomotivas de 20 metros, substituindo a antiga de 12 metros, e construção dum dique com 10 metros;



Fig. 13 — Imponente aspecto do posto de sinalização eléctrica cuja originalidade arquitectónica é notável



Fig. 14 — Ponto de sinalização eléctrica visto do lado de Setúbal



Fig. 15 — Um aspecto do conjunto da moderna estação de Pinhal Novo

f) — Assentamento dum «charriot» de nível, com o vão de 4^m,50, abrangendo 10 linhas, e uma placa de inversão de vagões;

g) — Construção dum aqueduto, assente transversalmente a todas as linhas, com tubos de betão armado de 0^m,50 de diâmetro, e normalmente a este, na entrevia das linhas 3 e 4, um outro de alvenaria, na extensão de 110 metros, coberto com chapas de ferro, estriadas e perfuradas, para drenagem da plataforma das linhas e esgotó das águas duma das gruas. Para completo saneamento da plataforma da via e esgotó dos edifícios, construiram-se mais, um aqueduto



Fig. 16 — Audaciosa concepção arquitectónica do novo ponto de sinalização eléctrica

com 270 metros de formigão e alvenaria e 425 metros de tubagem de betão armado, com o diâmetro de 0^m,30;

h) — Assentamento de 384 metros de vedação de formigão armado e de 1010 metros de arame farpado, substituindo 931 metros, que era a extensão assente com travessas usadas;

i) — Construção dum depósito de formigão armado, elevado sobre torre do mesmo material, com a capacidade de 110 m.c., substituindo um de ferro, sobre torre de alvenaria.

Existia na antiga estação de Pinhal Novo um sistema de manobra de agulhas, comandado por transmissão rígida, dum posto central, sistema Saxby, semelhante ao que funciona na estação de Lisboa R., mas instalado por forma deficiente, que servia apenas para uma parte das agulhas então em serviço, e que, pelo muito uso, já não oferecia as indispensáveis condições de segurança.

Em sua substituição e como complemento dos trabalhos de modificação e ampliação das linhas, completou-se, recentemente, a

montagem dum aperfeiçoado sistema de sinalização e manobra eléctrica, de todos os aparelhos de mudança de via.

As edificações destinadas ao serviço público serão em breve completadas com a construção, nas plataformas intermédias, de dois abrigos de formigão armado, para passageiros.

Da antiga estação, apenas restam os cais coberto e descoberto, e como se observará nos diagramas da página 164, as modificações foram tão profundas que, à vista das actuais instalações, não é possível supor-se o que foi a velha estação de Pinhal Novo, justificando-se assim o sucedido com um passageiro, que ao descer dum comboio se dirigiu afiladamente às pessoas que ali estacionavam, lamentando-se por se ter equivocado, visto desejar ficar em Pinhal Novo.

A custo, o passageiro se convenceu de que não havia engano, pois o que os seus olhos viam era bem diferente do que esperava ainda encontrar.

As fotografias que ilustram este artigo são de autoria do Sr. A. de Almeida de Eça, Sub-chefe de Secção da Via e Obras, excepto os n.^{os} 14 e 17 que são de autoria do Sr. Eng.^o Antonino de Mendonça, e os n.^{os} 10, 13, 15 e 16, que pertencem à redacção do Boletim.

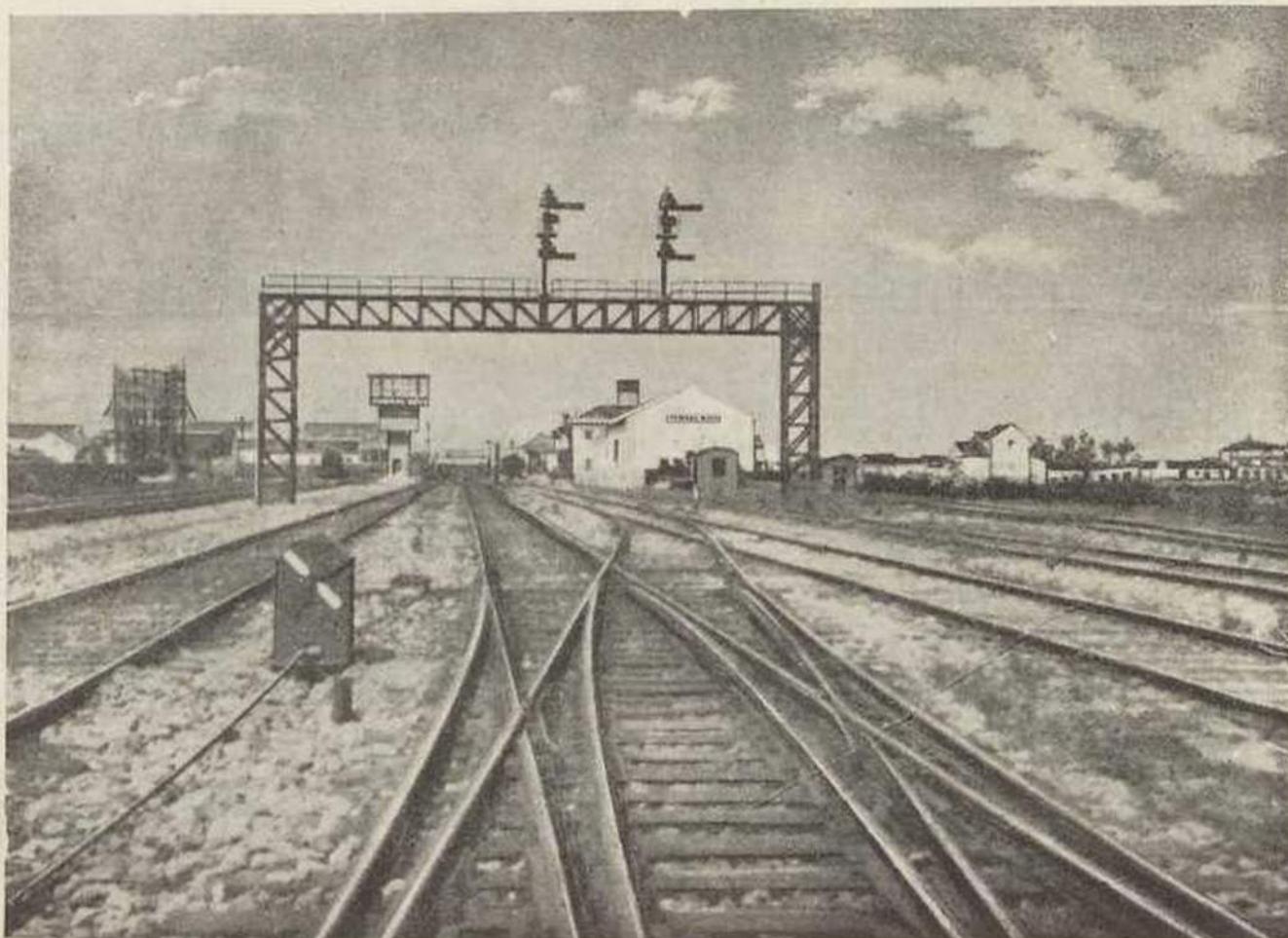


Fig. 17 — Vista da nova estação de Pinhal Novo, onde avulta, em primeiro plano, a ponte de sinais

EM VIAGEM . . .

No rápido n.º 16

A esposa do meu amigo Dr. C. da S. é uma destas pessoas que em viagem têm sempre necessidade de qualquer coisa: de um jornal, de um cestinho de fruta, ou de uma pinga de água para molhar a garganta.

A' passagem, em Bordeus, do rápido n.º 16, Hendaia-Paris, a Senhora C. da S. teve sêde e o marido não se lembrando de que o combóio tinha vagão-restaurante, foi ao café da estação, pediu uma garrafa de água de Evian ou de Vichy; e vem com ela já aberta na mão e com um copo de papel a cobri-la. Mas ao chegar ao cais o combóio tinha partido.

Não se lamentou e foi ao Chefe a quem expoz aquèle contratempo. Sua mulher tinha seguido no combóio, sem bilhete e sem dinheiro. O Chefe, amável, depois de inquirir da carruagem em que ela seguia, pegou no telefone e chamou o seu colega de Angou-

lême, a quem transmitiu o incidente, pedindo-lhe que, à passagem do combóio, mandasse à carruagem tal, procurar a Senhora C. da S. e lhe dissessem o que se havia passado; que lhe dessem, da parte do marido, 100 francos e que, em chegando a Paris, fosse para o hotel tal, etc.

O Dr. C. da S., muito penhorado, preguntou ao solícito funcionário quanto lhe devia, ao que êste respondeu:

— Apenas cem francos. Os que o meu colega de Angoulême vai dar a sua esposa.

A' passagem em Angoulême, a Senhora C. da S. recebia do chefe o recado do marido, os 100 francos e a promessa de que ele chegaria a Paris no primeiro combóio da manhã.

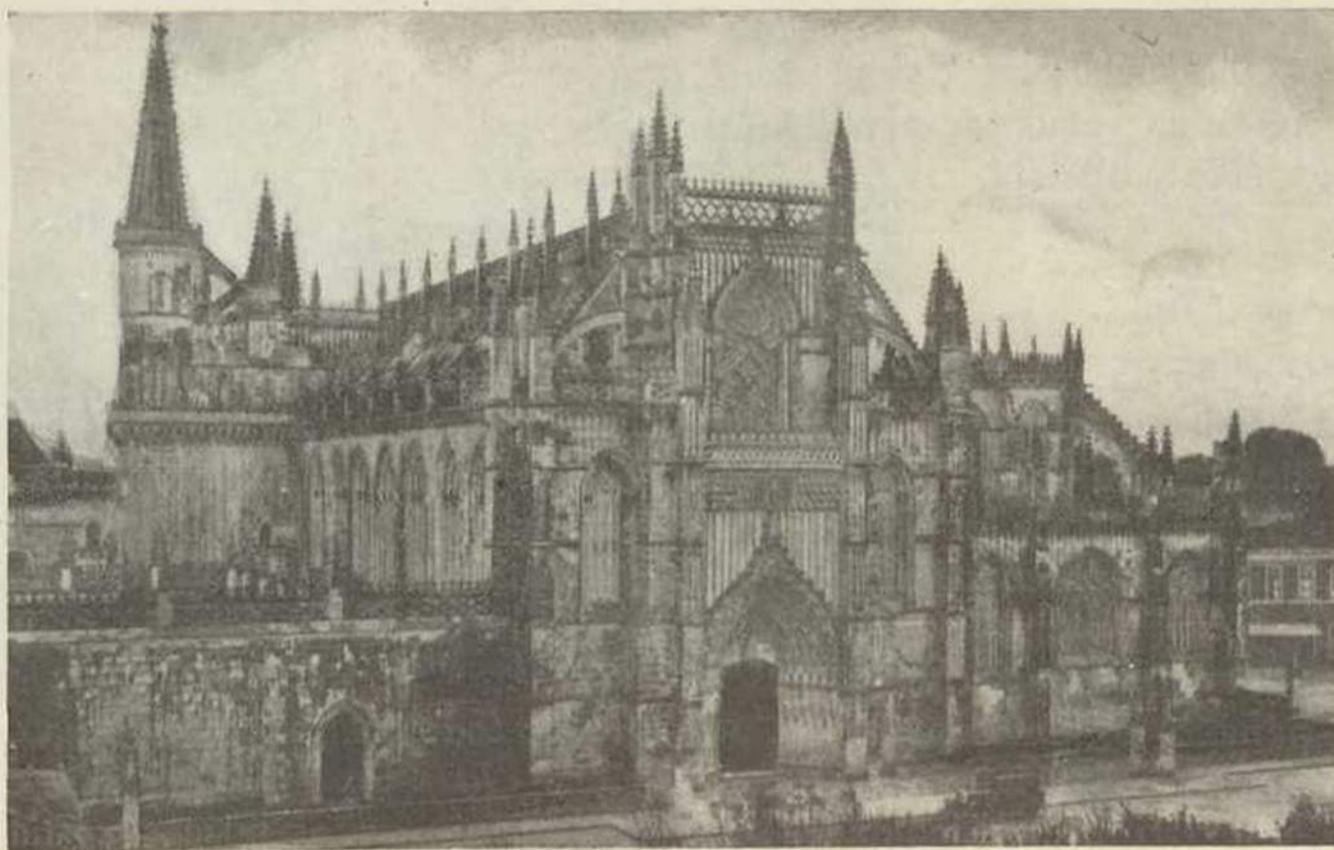
O que não recebeu foi a garrafa da água, mas naquela altura a sêde tinha passado.

GUERRA MAIO

Perante o Públíco, existe a Companhia;
e perante a Companhia, existimos nós.



Nós, servindo o Públíco,
servimos a Companhia.



Mosteiro da Batalha

A batalha de Aljubarrota

Palestra realizada em 16 de Julho de 1938 na Escola Profissional da Via e Obras, pelo Sr. António Montez, Chefe de secção da Via

JÁ lá vão tantos anos!

O Rei de Castela tentava o último esforço para se apoderar de Portugal. Desbaratado o seu exército em Trancoso, é ele próprio que acompanha as suas tropas que entram de novo na terra portuguesa.

O Mestre de Avis — já aclamado Rei de Portugal nas côrtes de Coimbra — ao saber que o exército invasor entrara no nosso território, adivinha as horas trágicas que se aproximam. Vai o Condestável ao Alentejo recrutar soldados, que dias depois se juntam, em Abrantes, às forças de D. João I.

O Rei houve por bem ouvir os seus capitais, que se mostram indecisos sobre a atitude a tomar, aconselhando, porém, o monarca a não combater, dada a superioridade do exército castelhano.

A desproporção dos dois exércitos, que tanto afligia os capitais de D. João I, não assustava o Condestável, e, como a hora não

era para discussões, decidiu-se este a dar batalha ao Rei de Castela!

No dia seguinte, levantou o acampamento e marchou com os seus homens de armas ao encontro do inimigo.

Indeciso e preocupado com a divisão das suas forças, mandou o Rei um mensageiro convocar Nun'Álvares para novo conselho, ao que o herói não acedeu, continuando a sua marcha sobre Tomar. Não tardaram a aparecer as tropas de D. João I que, juntas às do Condestável, marcharam para Aljubarrota!

O dia 13 de Agosto passou-o Nun'Álvares a estudar o campo onde havia de atrair o poderoso exército castelhano, e, nessa noite, enquanto as tropas repousavam, os jovens cavaleiros, animados por um entusiasmo invencível, fizeram votos *denodados*, comprometendo-se a praticar no dia seguinte os mais valorosos feitos!

Sempre com o pensamento em Deus, na Pátria e na Dama dos seus amores, os nobres cavaleiros da «Ala dos Namorados» ansiavam a vitória, na velada de armas que antecedeu a jornada gloriosa!

* * *

Mal rompeu o dia 14, Nun'Álvares mandou tocar a alvorada, a-fim-de todos cumprimrem os seus deveres religiosos, e, encaminhando o seu exército para o local escolhido na véspera, aguardou, serenamente, o inimigo.

Sobre as cabeças dos sete mil portugueses tremulava o pendão do Condestável, e, do outro lado, a bandeira dos leões de Castela ondeava sobre os trinta mil soldados do exército invasor.

Frente a frente estavam o orgulho e o sacrifício, a ambição e o patriotismo!

Já o sol ia alto e a batalha não começava. O Rei de Castela, perante a opinião dos seus companheiros, mandou emissários a Nun'Álvares, convidando-o a reconsiderar, dada a desproporção dos dois exércitos. O Condestável, sempre bravo, disse que nada receava, pois defendia uma causa justa que Deus havia de abençoar!

Quando a luta estava para começar, o Rei de Portugal fez voto solene de ir a pé a Guimarãis — o berço da Monarquia — e de erguer no local da batalha um templo sumptuoso, caso a vitória lhe coubesse.

O Arcebispo de Braga, D. Lourenço, animava os soldados, e o Condestável, heroico e sublime, iluminado de fé ardente, fascinava as almas que, apaixonadamente, seguiam as ordens do notável general!

* * *

Ía jogar-se a sorte de Portugal!

As trombetas deram o sinal de avançar.

A cavalaria castelhana, de capacetes empumados e armaduras resplandecentes, avançou, campo fóra, e foi chocar com as lanças da guarda avançada do Condestável.

Por entre o ruido das lanças e o tropel

da cavalaria, ouviam-se os gritos de «*Santiago e Castela*», e, dominando êstes, os nossos soldados valorosos gritavam «*Por São Jorge e por Portugal*».

Meia hora de luta, meia hora de sangue nos campos de Aljubarrota, bastou para decidir a sorte de Portugal!

O Rei de Castela, numa cavalgada louca, deu o sinal de debandada. A bandeira dos leões estava já na posse das nossas tropas, e Nun'Álvares, senhor da vitória, abria largas clareiras nas forças inimigas, perseguindo-as na luta tremenda, a que o sol assistia naquela tarde gloriosa de 14 de Agosto de 1385.

Por todos os lados se ouvia o brado vitorioso «*Já fogem! Já fogem!*», e o grito salvador animava as nossas tropas que, bravamente, heroicamente, conquistaram a vitória no encontro memorável de Aljubarrota.

* * *

O génio sublime de Nun'Álvares e o heroísmo dos nossos cavaleiros operaram prodígios. Dez mil castelhanos ficaram estendidos no campo de batalha, mergulhados num mar de sangue.

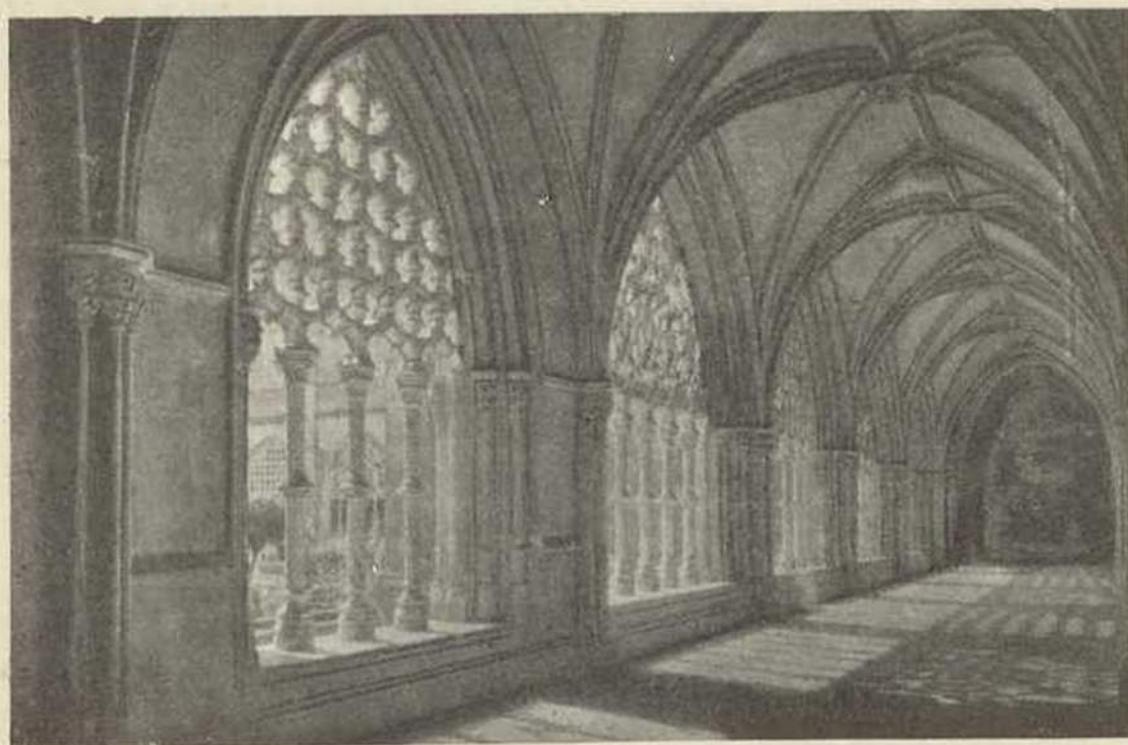
Três dias ali permaneceram os portugueses, como exigiam os preceitos da guerra medieval, e, depois dêles, estava plenamente assegurada a independência de Portugal.

Aljubarrota tem um valor e um significado especiais, de notável transcendência, pois um punhado de portugueses ali escreveu, por suas mãos, uma das mais fulgurantes páginas da História de Portugal.

A figura prodigiosa de Nun'Álvares — guerreiro e monge — com uma vida inteiramente dedicada a Deus, à Pátria e ao Rei, é daquelas que os portugueses nunca devem esquecer, pois devemos-lhe a independência da nossa terra.

Graças à sua inteligência, à sua bravura exemplar, às suas qualidades de grande general, o exército de Castela foi desbaratado e Portugal conseguiu consolidar a sua posição de nação livre.

«Podemos orgulhar-nos — é Salazar quem



Mosteiro da Batalha — Nave do claustro real

o diz — *de sermos na Europa o único país cujas fronteiras se podem dizer imutáveis desde há séculos; e — facto curioso! — uma vez talhada pelos primeiros reis na faxa atlântica, nem mesmo se notou nunca a preocupação de alargar, na península, as fronteiras da Pátria.*

Ia noutra direcção a força expansiva da raça, o seu génio descobridor e de colonização: — pelo Atlântico, pelo Índico, se expandiu o povo português, descobriu as terras e os mares, levando e deixando por toda a parte o traço característico da sua dominação — o humanitarismo da sua alma latina, o apostolado da civilização cristã.

* * *

Anos depois, no lugar onde a bandeira real ouviu o sinal da trombeta castelhana, ergueu-se, por vontade de Nun'Álvares, a capela de S. Jorge.

A igrejinha tem, na singela frontaria, um nicho onde se guarda uma bilha com água para matar a sede aos caminhantes, tradição que, por voto do Condestável, se vem mantendo de geração em geração.

Num dos altares, está uma estátua eqüestre de S. Jorge acometendo o dragão com uma lança, que lenda curiosa diz ter sido atirada pelos campos fora depois da guerra com os castelhanos...

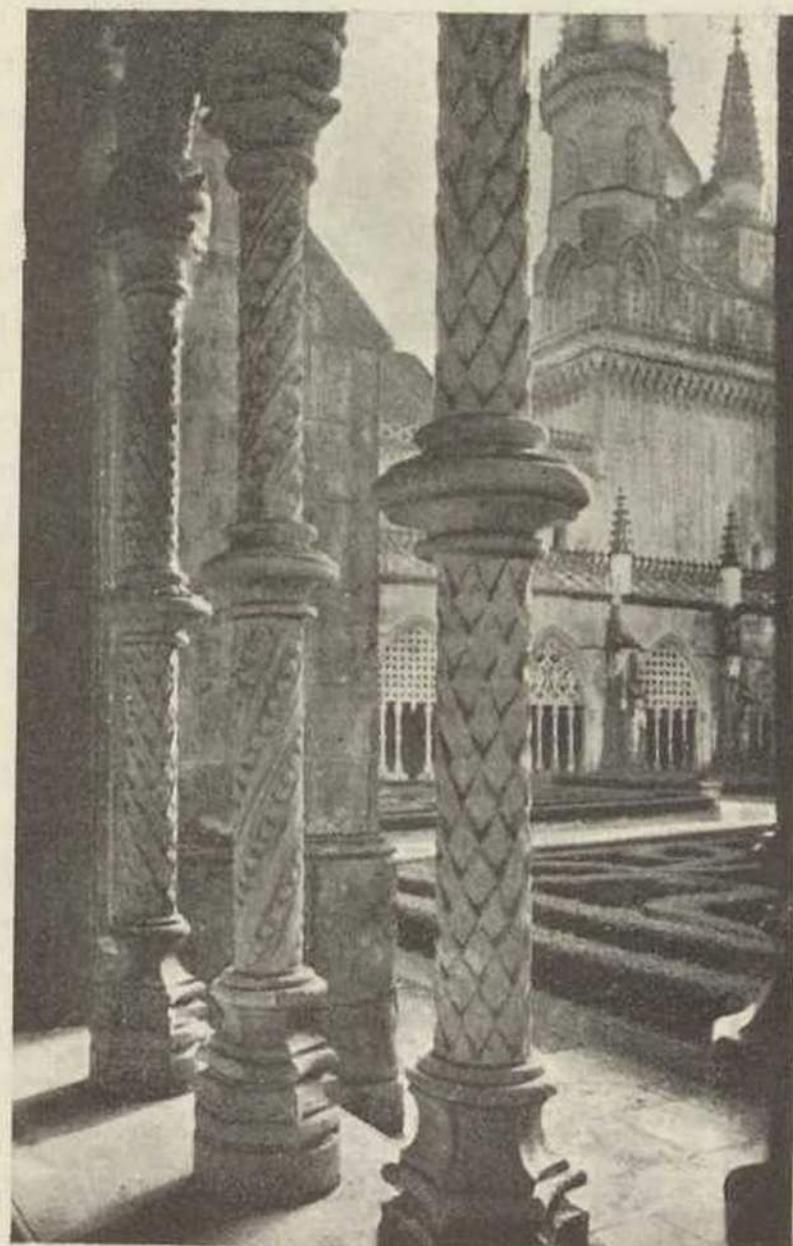
A lança famosa rompeu os ares e, à voz do santo, que disse: «*onde esta lança fôr ter, um mosteiro se há de erguer*», foi andando, andando, até que, voando pelas alturas da Batalha, S. Jorge ordenou:

— «*Lança parai. Vila ficai.*»

Talvez por isso se encontra, antes da chegada à vila da Batalha, um pequeno lugarejo a que o povo deu o nome de «Vila Facaia».

Na «Quinta do Pinhal» começou então a cumprir-se o voto do Rei e, durante anos, foram-se erguendo pedras votivas, para que a vitória de

Aljubarrota ficasse para sempre consagrada. Assim desabrochou o mosteiro de Santa Maria da Vitória, símbolo de Consolidação e Independência!



Mosteiro da Batalha — Claustro real

Vieram de longes terras os mais célebres arquitectos, e, como era desejo de D. João I comemorar o alto feito com um monumento condigno, ouviu ele a opinião de vários artistas para saber a quem havia de confiar a execução da planta. A escolha recaiu em Afonso Domingues, português de nascimento, que, nos campos de Aljubarrota, jogara a vida em defesa da terra onde nasceria. Como a obra era de vulto e a construção demorada, outros a dirigiram também, como Ouguête, Martim Vasques, Fernão de Évora, João Castilho, Mateus Fernandes e os Irmãos Arruda.

O mosteiro da Batalha, obra prima do gótico florido, considerado um dos mais belos do mundo, parece escondido propositadamente para despertar sensações fortes nos que, viajando, se lhe aproximam.

Quando os olhos, já cançados dos pinheiros extremenos, avistam os rendilhados sumptuosos que o rodar dos anos doirou caprichosamente, não há ninguém que não fique fascinado, tal a grandeza, o equilíbrio, o deslumbramento de tão notável catedral — «suprema expressão de arte, de elegância, de arrôjo, de concepção e execução».

Visto do alto da estrada, eriado de pináculos e corucheus, grandioso e pitoresco, com as agulhas esguias a recortarem-se no azul do céu, o mosteiro de Santa Maria da Vitória, com o seu porte majestoso, é bem o «Poema de Pedra» de que fala Herculano.

«A Batalha — como afirmou Alves Mendes — não é um templo, é um canto: é o espírito de um rei valoroso e de um povo crente desprendendo-se, desfeito em harmonia, das estrofes de uma epopeia de pedra.

Estas naves altíssimas, estas ponteagudas arcadas, esta floresta de pirâmides e colunas, aquelas janelas cinzeladas como joias, aquelas vidraças coloridas como iris, aquelas viçosas folhagens e brincadas laçarias em que se esgotou a arte e como que se derreteu a fé, toda esta obra estupenda, de puríssima arquitectura gótica, é uma sinfonia que nos submerge no êxtasis e nos arrebata, através de um céu aberto à origem primacial de tais inspirações, à inenarrável e potentissima ideia de Deus! de

Deus, ante o qual se inclinam os mundos e se prostram os querubins; de Deus, que se impõe como causa em a natureza, como concerto no universo, como sublimidade na arte, como bem na moral, como sabedoria na religião, como luz no cérebro, como calor na consciência, como vida na história; de Deus, em cuja verdade crêem, em cuja providência confiam, em cuja misericórdia e resgate comungam todos os homens eminentes e todas as nações ilustres em toda a redondeza da terra.»

* * *

Se a fachada monumental, onde não faltam esculturas preciosas, parece feita para deslumbrar o visitante, tal a sua grandeza e harmonia, a impressão, quando se transpõe o portal grandioso, aumenta de tal forma que, quem olhar as naves imponentes, se sente maravilhado com a sua elegância e austerdade!

A vista perde-se na amplidão das abóbadas, extasia-se com a beleza dos claustros, delicia-se com o colorido dos vitrais e, quando os raios do sol cruzam as ogivas e iluminam discretamente o templo evocador, as almas ajoelham, parecendo mergulhadas em emoção profunda, tal a riqueza, a majestade, o encantamento!

Os olhos, diante de tanta grandeza, mal descobrem a lápide tumular de Mateus Fernandes — arquitecto de génio que concebeu a obra Manuelina — e a de Diogo Travassos — nobre cavaleiro de D. João I; esquecem as capelas dos Mártires, de Santa Bárbara e da Senhora da Piedade; mas, quando encaram os vitrais famosos da capela-mór, que parecem iluminar os túmulos de D. Duarte e D. Leonor, irradiando de luz a nave monumental, sentem-se atraídos pela majestade da «Capela do Fundador», e fixam-se, extáticos, no túmulo real com as estátuas jacentes dos fundadores, de mãos dadas, a apregoarem amor eterno.

A arca tumular, em cujos frontais se vêem inscrições latinas que celebram as virtudes dos monarcas, parece abraçada pelos túmulos em volta, onde se guarda a «inclita ge-



Mosteiro da Batalha — Lado sul

ração, altos infantes», os maiores que existiram na terra de Santa Maria — símbolos de tradições gloriosas, lembranças de épocas imortais — aos quais juntaram os túmulos de D. Afonso V, de João II e do infeliz príncipe D. Afonso, filho amantíssimo da Rainha D. Leonor.

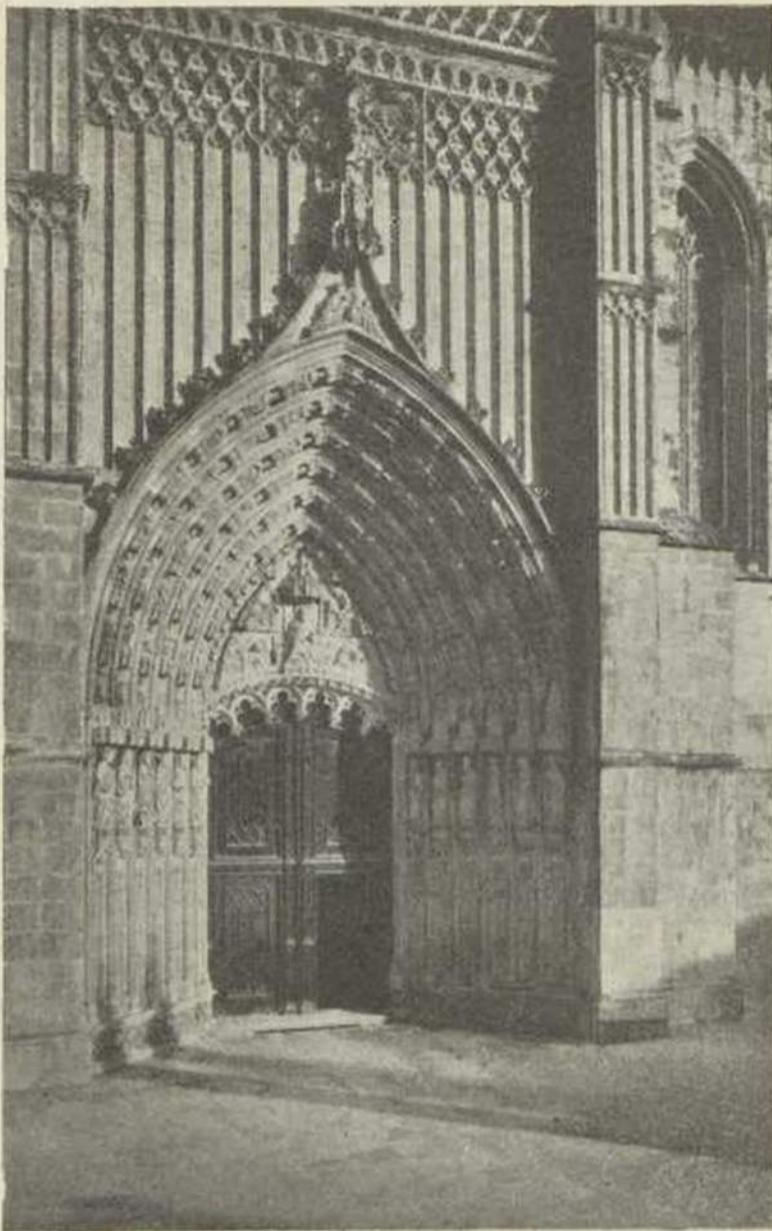
Se o Regente D. Pedro nos fala da trágica jornada de Alfarrobeira, logo o Infante D. Henrique nos conta a empreza temerosa — tão grande, tão fecunda, tão brilhante que não há voz capaz de cantar tão gigantescas páginas de Epopeia — que levou ao mundo a crença, a cultura e a civilização dum povo!

Se o Infante D. João, ao lado da sua querida Izabel, nos diz, com a espada de S. Tiago, a sua serenidade de cavaleiro, logo o Infante D. Fernando nos recorda as tragédias de África que precederam a tomada de Arzila!

Se o Rei Africano evoca a convocação das cortes célebres, a aventura de Tóro e a conquista de Alcácer a Tanger, D. João II fala-nos do rei austero, do político genial que, de triunfo em triunfo, com a luz do seu cérebro, riscou a obra notabilíssima dos



Mosteiro da Batalha — Capela do Fundador



Mosteiro da Batalha — Porta principal da Igreja

descobrimentos, levando a todo o mundo o valor da raça portuguesa!

* * *

Continuando a visita ao sumptuoso mosteiro, seguimos pelo «Claustro Real», embelezado no tempo de D. Manuel com maravilhosos rendilhados, onde não faltam esferas e cruzes de Cristo a recordar páginas das melhores, e, quando menos esperamos, encontramos a «Sala do Capítulo», onde descansa o «Soldado Desconhecido», permanentemente alumiado pela «Chama da Pátria», simbolizada pela luz suave do azeite das nossas oliveiras.

Conta-se que, tendo o arquitecto Afonso Domingues perdido a vista, foi a direcção das obras confiada a Mestre Ouguête, que modificou profundamente a planta traçada anos antes por aquêle arquitecto. Terminada a abóbada, vinte e quatro horas depois ruia completamente!

O Rei, cheio de desgosto, voltou a chamar Afonso Domingues, que se comprometeu a levantá-la.

A palavra cumpriu-se.

Afonso Domingues havia feito o voto de jejuar, permanecendo sentado numa pedra, colocada ao centro da sala vastíssima, durante três dias. A abóbada ficou de pé, mas o artista, vencido pelos anos, tombou para sempre!

Diz a tradição que Afonso Domingues teve a honra de ser sepultado no mesmo lugar onde se cobriu de glória, tendo-se colocado o seu busto debaixo da maravilhosa e incomparável abóbada.

Os anos correram, passaram os séculos, e a abóbada, com seu forte arcaboiço, ficou como a deixaram, com todas as pedras no seu lugar, pedras sagradas que devem ter ouvido milhares de orações por alma do «Soldado Desconhecido da Grande Guerra».

* * *



Mosteiro da Batalha — Entrada da Sala do Capítulo, onde descansa o Soldado Desconhecido

Entremos no antigo «Refeitório», que serve de «Museu de Oferendas», e, seguindo pelo lindo «Claustro de D. Afonso V», vamos, através das suas alas branqueadas de cal, e encantados pelo murmúrio dôce das águas, pela doçura da luz e pelo perfume das flores, dar às «Capelas Imperfeitas», cuja fundação se deve à benemérita Rainha D. Leonor — Fundadora das Misericórdias.

O formoso portal, que o sol ilumina com seus raios doirados, lembra delicada renda de pedra. A graça, a minúcia, a delicadeza da decoração, parecem obra de lavrantes.

Cai a tarde.

Uma luz branda mal entra no mosteiro grandioso.

Soam trombetas ao longe. Nas flechas góticas de Santa Maria da Vitória tremula a Cruz de Avis.

Quando o sol se esconde, um clarão forte ilumina o pórtico majestoso das «Capelas Imperfeitas», e então vemos desfilar, altivamente, garbosamente, as maiores figuras de Epopeia:

— Vem à frente D. João I, o conquistador de Ceuta, o primeiro Rei que meteu a lança em África, seguido pelo Condestável D. Nuno Álvares Pereira — o bravo vencedor da batalha de Aljubarrota.

Vem depois o Infante D. Henrique — o iniciador dos descobrimentos de Aquém e Além-Mar — e logo D. Fernando — o Martir de Fez, D. João e o Infante D. Pedro — o de Alfarrobeira.

Não tardou a aparecer D. João II, o primeiro Senhor da Guiné, «O Homem» — como lhe chamou Isabel a Católica — com D. Afonso V, o Africano, o triunfador de Arzila.

Não faltam os cavaleiros da famosa «Ala dos Namorados», com os das ordeões gloriosas de Cristo e Avis, e, na cauda do cor-

tejo triunfal, empunhando a bandeira das quinas, marcha o bravo soldado nascido na Batalha, que, nas plagas africanas, iluminou com esplendor a história do nosso tempo: — Mousinho de Albuquerque.

* * *

Tocam os sinos. Ouvem-se cânticos litúrgicos. Chega até nós o perfume do incenso. Sôa a voz do insigne pregador Alves Mendes, cujas palavras se espalham pelo templo, levando a todo o orbe a voz de Portugal:

«A basílica da Batalha: esta bem nomeada basílica que é o cântico triunfal, o cântico da vitória da alma portuguesa: esta adorável basílica, que é a cristalização da fé portuguesa; esta sagrada basílica, que é a medula da honra portuguesa; esta celeberrima basílica, que é o trofeu da independência portuguesa; esta assombrosíssima e celcissima basílica, que é a plástica do nosso espírito, a glória do nosso génio, a insignia do nosso heroísmo, o brasão da nossa fidalgaria, a tuba da nossa fama, a flôr da nossa história: — basílica mil vezes preciosa e inspirativa, rica e venustíssima, que não poderá já mais ser esquecida sem que se esqueçam com ela os esmaltes mais finos da arte e os brilhos mais intensos e mais puros da glória; basílica de tal valor histórico e tamanho primor estético, de tanta vida e tanta voz, que, se o oceano se levantasse e viesse por ai a dentro subverter completamente este país, deixando-a apenas a ela como balisa e memória sobre as águas, essa balisa seria ainda o emblema mais expressivo e essa memória o prelégio mais exuberante da crença robusta, do fervor patriótico e do acendrado gôsto artístico de um rei vitorioso, que assim soube tão gentilmente eternizar nela, como num bronze monumental, uma vitória da pátria, uma vitória da arte, uma vitória da fé!»



RECORDANDO . . .

Pelo Sr. Carlos Párraia, Sub-chefe de Serviço da Divisão do Material e Tracção

Carnaval de 1914.

Nas linhas férreas da C. P. estavam-se dando casos graves de *sabotagem* praticados por um pequeno número de agentes que, desta maneira, manifestava o seu descontentamento pelo insucesso da greve de Janeiro do mesmo ano.

Os actos de violência começaram na noite de sábado gordo. Em Malveira foi lançado, pela pendente de Mafra, todo o material de um comboio de mercadorias, que veiu chocar com um outro á saída desta última estação e, em Lamarosa, largaram, também, um comboio de mercadorias em direcção a Entroncamento, que veio despadaçar-se de encontro a outro que estava parado entre estas duas estações.

As perdas de material foram totais, e muito grande, que vinha em vagões, foi horrivelmente trucidado.

O terror havia-se espalhado por toda a linha e, nos depósitos de locomotivas, procurava-se interromper o serviço, sabotando as máquinas e desviando o pessoal das suas obrigações.

Estávamos nessa noite de serviço no posto de tracção de Lisboa Rossio incumbidos de manter estreita ligação com o Depósito de Campolide, de maneira a assegurar a circulação dos comboios trâncias e a partida do Rossio dos de grande linha.

Apesar-das tentativas que alguns elementos tinham feito para aterrorizar o pessoal das locomotivas que chegavam e partiam de Lisboa, este tinha-se mantido na melhor ordem, animado pelo seu dirigente, que, dentro das suas possibilidades, a tudo aten-

dia, para que o serviço continuasse, para o qual contava apenas com a fidelidade dos seus subordinados, por quanto, quer em Lisboa-Rossio, quer em Campolide, não havia agentes de autoridade ou força pública que defendessem a liberdade de trabalho, porque o Governo que estava no poder, por qualquer razão ou sem ela, tinha-se desinteressado destes acontecimentos, deixando á Companhia o encargo de se defender.

Cerca das dez horas da noite, quando estávamos trocando impressões com o Sr. Engº S. V., junto do Pôsto de locomotivas, explodiram, com enorme fragor, duas bombas perto dos reservatórios da água, que lhes causaram diversas roturas, por onde esta se escapava. O chefe da estação, que estava á boca do tunel, ainda foi atingido por alguns fragmentos de pedra que saltaram, correndo depois para a estação um tanto aflijitamente,

vamente, sendo sossegado pelo Sr. Engº S. V., que o acompanhou até ao escritório.

A seguir, compareceu o Sub-Director Sr. Engº F. M., que nos quis acompanhar até junto dos reservatórios para o que entrámos pela porta que está na pelataforma n.º 1, e subimos o estreito caminho que para lá conduz e que estava completamente às escuras. Quando já estávamos próximos, surgiu, de súbito, no ar, uma luz azulada seguida de um enorme estampido. Era outra bomba que explodia e que havia sido arremessada dos lados da calçada da Glória. O Sr. Engº F. M. acolheu-se a um canto do muro ali existente e nós fomos, quase de rastos, fechar a válvula que abastecia os reservatórios, porque estes



esguichavam água em grande quantidade. Terminado êste serviço, regressámos à estação sem mais novidade.

Tendo o Sr. F. M. manifestado desejos de conhecer a situação do Depósito de Campolide, serviu-se do telefone do Posto para êste fim mas, a-pesar-das repetidas chamadas, não obteve resposta, e a estação informou que desde há muito não conseguia também falar para o Depósito.

Em vista disto, e porque se receava que houvesse ocorrido algum caso anormal, o Sr. Eng.^º F. M. incumbiu-nos de lá ir com a máxima urgência, para o que tomámos uma locomotiva, que rapidamente atravessou o túnel.

Ao chegarmos a Campolide, notámos que o pessoal desta estação estava em grande número dentro do gabinete do chefe e, como ninguém pudesse ou quisesse informar-nos do que havia no Depósito, pedimos para qualquer dos presentes nos acompanhar lá, mas nenhum se prestou a aceder a êste pedido, pelo que resolvemos ir só.

A rotunda, oficina e escritórios estavam completamente às escuras, havendo apenas luz na guarita das agulhas, que está junto ao Depósito.

Quando subiamos a escada dêste pôsto, o agulheiro, vendo-nos, fechou a porta à chave, e, por dentro dos vidros, fez gestos para que nos retirássemos. Não desistindo de cumprir a missão de que estávamos incumbidos, a-pesar-do mistério em que tudo se rodeava, dirigimo-nos aos escritórios mas não pudemos entrar, porque a porta estava também fechada e, de tal maneira segura que pôde resistir aos fortes encontrões que lhe demos. Depois de termos gritado pelo Chefe sem obter resposta, pudemos ver, com dificuldade, através dos vidros foscados, alguns vultos de homens que se moviam em atitude de quem observava o que se passava cá fora. Deveras enervados, corremos à rotunda e, mesmo na escuridão, desvendámos que se trabalhava em volta das locomotivas.

Compreendemos tudo. Estas estavam sendo *sabotadas* e o Chefe que estava

de serviço tinha sido detido no seu gabinete.

Não nos podendo conter em face do atentado que se estava cometendo, gritámos do meio da rotunda, mandando parar o trabalho que se estava a fazer e ameaçámos quem não obedecesse. Tal energia empregámos nesta atitude, que logo a seguir começou a debandada. Viam-se vultos a correr para o lado da oficina. Ouvia-se enorme ruído de ferros que caiam e todo o trabalho paralisou em poucos momentos.

Corremos também para a oficina, tropeçando aqui e acolá no meio da escuridão, conseguindo depois entrar na casa da motora onde estava o quadro da iluminação, que restabelecemos a seguir, ficando todo o Depósito iluminado.

Não conseguimos ver viva alma. Toda a gente tinha desaparecido como por encanto.

Sendo necessário tomar uma decisão para que o Depósito retomasse a sua actividade, dirigimo-nos ao Pôsto da Guarda Fiscal, ali próximo, e pedimos auxílio ao seu comandante, que nos respondeu estar pronto a auxiliar-nos, se nós garantissemos o pagamento das horas de serviço que as praças fizessem.

Respondemos que sim, em nome da Companhia, e, em face desta resposta, o sargento acompanhou-nos ao Depósito com oito praças armadas.

Quando ali chegámos, as portas dos escritórios já se encontravam abertas e o chefe do serviço da noite estava estendido, junto do dique de entrada, com os sentidos perdidos e o rosto de tal forma congestionado que parecia ter sofrido queimaduras. Immediatamente se conduziu ao seu gabinete e, depois de algum tempo, começou a reanimar-se, mas sem conseguir articular qualquer palavra, pelo que resolvemos mandar acompanhá-lo a um pôsto de socorros em Campolide,

As praças da guarda fiscal fôram distribuídas por diversos pontos do Depósito. Logo a seguir, a motora soltou prolongados silvos chamando o pessoal ao trabalho, e, a pouco e pouco, êste foi aparecendo em pe-

que nos grupos, aos quais não se fizeram quaisquer recriminações porque era difícil concluir os que tinham ou não culpa no que se havia passado.

Assim, cerca das cinco horas da madrugada, o Depósito tinha retomado a sua plena actividade. Fôram abastecidas de carvão as locomotivas que entraram.

Repararam-se as que haviam sido *sabotadas*, com excepção de uma, que ficou em pior estado, e os primeiros comboios da manhã puderam sair, embora com pequenos atrasos.

Depois de termos feito entrega do Depósito ao respectivo Chefe de dia, regressámos a Lisboa-Rossio, onde nos esperava o Sr. Eng.^º J. M., ao qual relatámos o que se havia passado em Campolide.

Sentiamo-nos exaustos, não só pelas muitas horas de serviço como também pelas emoções sofridas. Mas a situação do serviço e o estado de espírito do pessoal ainda não estavam de molde a permitir que retirássemos para ir descansar e, por, isso ficámos todo o dia a resolver a série de dificuldades que iam aparecendo.

Cerca da meia noite, estando nós sentados junto do telefone, chegou o Sr. Eng.^º J. M.,

que também não descansava e, depois de se certificar que tudo decorria com regularidade, ordenou-nos que nos fôssemos deitar no salão que se encontrava numa das linhas, dando ordem ao pessoal da revisão para preparar a cama e acompanhando-nos sempre até que nos deitámos.

Pouco depois, fomos súbitamente acordados para irmos dirigir o carrilamento de uma locomotiva que casualmente havia descarrilado à boca do túnel.

Com este caso, sem grande importância, terminou a série de incidentes que acabamos de relatar, de um modo geral, e que se deram nas dependências da Companhia, em volta de Lisboa, nos três dias de Carnaval de 1914.

É interessante registar que, a-pesar-dos boatos espalhados de que os comboios seriam descarrilados, a afluência de passageiros nos trânsitos foi enorme.

Além de pequenos atrasos, nada houve de anormal na circulação destes comboios.

Tinha, felizmente, prevalecido o bom senso no espírito da maioria do pessoal.

O desenho que ilustra este artigo é de autoria do Sr. Artur José Guerreiro, Empregado principal da Divisão de Exploração.



BRAGANÇA

SENHORA DOS AFLITOS

*Fotog. de José Arnaldo Magalhães Oliveira,
Sub-Chefe de Repartição da Divisão do
Material e Tracção.*



Factos e Informações

Ateneu Ferroviário

Passeio da Primavera

Com a designação de «Passeio da Primavera», efectuou-se nos dias 10 e 11 de Junho último uma excursão turística ao Algarve, constituída por ferroviários, sócios do Ateneu, cuja Direcção, à qual se deve tão bela



Grupo de excursionistas do Passeio Fluvial

iniciativa, pôs na sua organização, para o bom êxito de tal empreendimento, o melhor do seu esforço e boa vontade.

A excursão dêste ano, que despertou o maior entusiasmo, não só entre as pessoas



Passeio Fluvial — Grupo de jogadoras de *Basket-ball* pertencentes a vários clubes de Lisboa

que nela tomaram parte, mas até mesmo entre o pessoal das estações onde o comboio que a conduzia teve paragem, pode considerar-se uma verdadeira romagem patriótica, visto que o fim dos seus organizadores foi, principalmente, mostrar aos excursionistas Sagres e S. Vicente, que nos evoca a figura gigantesca do Infante D. Hen-



A banda do Ateneu tocando em Montijo



Na Funcheira, O Sr. Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral que acompanhou os excursionistas, rodeado dos Snrs. Dinis e Perneco respectivamente Presidente da Direcção e da Assembleia Geral do Ateneu



Grupo de jogadoras de *Basket-ball*, no passeio fluvial



O povo de Montijo despede-se dos excursionistas que embarcam para Lisboa



Concerto da banda do Ateneu no Montijo

rique e a era de ouro dos descobrimentos marítimos.

Os excursionistas, em número de mais de 100, tomaram lugar na carreira que dá



Grupo de excursionistas junto da Capela de Santo António em Lagos

no Barreiro ligação ao comboio n.º 951, em que seguiram, sendo alvo de grande manifestação de carinho em quase todas as estações do trajecto — especialmente desde a Funcheira até Portimão.

Em várias estações, caprichosamente ornamentadas, estralejaram girândolas de foguetes e compareceram, a dar realce à festiva recepção, vários elementos oficiais — autoridades concelhias, colectividades, sindicatos, clubes e sociedades recreativas e de desporto. Assim aconteceu, que nos



A chegada dos excursionistas do Passeio da Primavera a Odemira

lembre, em Sabóia, em Silves, em Estombar e, muito especialmente em Portimão, onde a recepção teve foros de verdadeira apoteose.

Após a recepção na Câmara Municipal de Portimão, os excursionistas dirigiram-se, nas típicas «carrinhas», à Praia da Rocha, e foram mais tarde, pelas 16 horas, em auto-

carros, admirar, da estrada de Sabóia, as belezas panorâmicas que dali se descortinam, e visitaram, em seguida, as Caldas de Monchique, voltando, por fim, áquela cidade.

No dia seguinte, tomaram os excursionistas os auto-carros na Praia da Rocha em direcção a Sagres e S. Vicente, fazendo uma pequena paragem em Lagos, pátria de S. Gonçalo e de Gil Eanes, para admirarem, especialmente, a igreja de Santo António, maravilhando-os o belíssimo interior do templo, revestido de primorosa talha.

Depois do almôço na Vila de Sagres, voltaram os excursionistas a Portimão, onde

tomaram o comboio de regresso a Lisboa, trazendo gravadas na memória gratas lembranças dêste magnífico passeio — do «Passeio da Primavera» — que foi, realmente, uma bela iniciativa da Direcção do Ateneu.

Passeio fluvial

No dia 23 de Julho p. p. o Ateneu Ferroviário organizou um passeio fluvial à Barra e ao Montijo, onde os excursionistas desembarcaram. A banda do Ateneu deu naquela Vila um concerto que foi aplaudido por numeroso público.



No dia 21 de Maio passado foi festejado com uma excursão a Tomar o 5.º ano de existência da *Confraternização Ferroviária*. A comissão organizadora desta festa foi constituída pelos Srs. Artur Rodrigues, Chefe de 2.ª classe; José Alves Aldeia, Telegrafista principal; Luiz Castelhano, Factor de 1.ª classe e António Geitoeira também Factor de 1.ª classe. A fotografia representa os excursionistas em Tomar.

Pessoal.

Exames

EXPLORAÇÃO

Agentes aprovados para conferentes nos exames realizados em Junho findo

Francisco de Oliveira Lima, Joaquim Coelho Cabanita, Joaquim Augusto Reis Monteiro, Herlander Príncipe Portugal da Silveira, Manuel Joaquim Cabrita, António Pereira Girão Meco, Joaquim dos Santos, Adriano Rodrigues Polónio, Francisco Plácido, José António de Figueiredo, Álvaro Leitão Viana, António Palha Amaro, José Maria de Passos Simas, Alfredo Coelho Botelho Araújo, Eduardo Pereira Mendonça, José Filipe, Cândido de Sousa Castro, António Domingos, António Pereira dos Reis, António Joaquim da Cruz Júnior, José Luís Penedo, Joaquim dos Santos, António Martins, Joaquim Soares de Oliveira, Salomão Eurico Marçal, Manuel António Jaca Júnior, João de Sousa Mano, Francisco Rodrigues, Manuel de Jesus Dias, David António, Joaquim de Sousa Vieira, Augusto Portela, João Carlos Cardona, Florindo Alves Pimenta, Augusto Rodrigues Soares e António Palmela.

Promoções

SERVIÇO DE SAUDE E HIGIENE

Médico-adjunto: Dr. João de Matos Cid.

Médico efectivo da Assistência de Lisboa, 1.^a Secção: Dr. José da Cunha Rôla Pereira.

Médico efectivo da Assistência do Pôrto: Dr. Eduardo Correia da Costa Guimarãis.

Empregados de 1.^a classe: Mário Luís da Guerra Santos, Rui Pinto de Miranda, Luis Ribeiro da Silva e Sousa, Alfredo Marques.

Empregado de 3.^a classe: Pelágio José Ramos.

Empregada de 2.^a classe: Norberta Pires.

Nomeações

SERVIÇO DE SAUDE E HIGIENE

Médico substituto da Assistência do Pôrto, 35.^a

Secção: Dr. João Vitor Macedo Pinto.

Médico da 57.^a Secção: Dr. António Virgílio Horta Correia, de Vila Rial de Santo António.

Médico da 58.^a Secção: Dr. António Marreiros Leite, de Silves.

Médicos substitutos da Assistência de Lisbôa:

Dr. Fernando Pais de Vasconcelos, Dr. José Espadinha Rocheta, Dr. José Joaquim Peito Neves.

Médico da 26.^a Secção: Dr. Júlio Gonçalves Cerejeira, de Gavião-Belver.

Médico da 41.^a Secção: Dr. Abilio Monteiro Soares, de Sinfâis.

Empregados de 3.^a classe: os Factores de 2.^a classe, Raúl Lopes Ventura e José Vieira da Cruz.

Servente: João Caetano da Silva, do Pôsto de Alfarelos.

Reformas

SERVIÇO DE SAUDE E HIGIENE

Em Novembro de 1938

Dr. Abel Brandão Leite Cardoso de Meneses, de Arêgos, Médico da 41.^a Secção.

Dr. João Mateus Abecassis, de Vila Real de Santo António, Médico da 57.^a Secção.

Em Dezembro

Dr. Augusto César Toscano Batalha, de Alhandra, Médico da 2.^a Secção.

Em Março de 1939

Dr. António Duarte Lima Elias, de Silves, Médico da 58.^a Secção.

Em Maio

Dr. Francisco Vitor Mendonça Corte Real, de Faro, Médico da 56.^a Secção.

EXPLORAÇÃO

Em Junho

António Albertino Alves Guimarãis, Chefe de 1.^a classe, de Campanhã.

António de Castro Moreira, Capataz de 1.^a classe, de Porto.

António Joaquim dos Reis, Capataz de 2.^a classe, de Barca de Alva.

Simão Patrício, Guarda de estação, de Alfândega.

Joaquim Tavares, Carregador, de Vendas Novas.

Manuel Carvalho, Carregador, de Lisboa-Jardim.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Junho

Pedro Nunes, Desenhador de 1.^a classe.

José Silva Azevedo, Maquinista de 2.^a cl.

Silvério Mendonça, Fogueiro de 1.^a classe.

Eduardo Almeida Pinto, Fogueiro de 2.^a classe.

Florêncio Rodrigues Esperança, Limpador.

VIA E OBRAS

Em Junho

José Jorge Afonso Nogueira, Chefe de Desenhadores da Sala de Estudos da Divisão de Via e Obras.

Nomeado desenhador da construção da linha de Vendas Novas em Maio de 1902, o Sr. Nogueira depois de ter passado pela Repartição Central da Divisão de Exploração transitou para a Divisão de Via e Obras em 1906 onde se conservou até que pediu a reforma em 1 de Junho de 1939.

Nasceu o Sr. Nogueira em 1867, contando portanto agora 72 anos de idade, mas a sua aparência, jovialidade, boa vontade e admirável actividade parecem desmentir a realidade. A sua falta no Serviço onde trabalhava é muito sentida, sob todos os pontos de vista, por superiores e subordinados não só pelo seu invulgar talento artístico mas também pelas incontestáveis virtudes e qualidades de trabalho, carácter, competência,

zelo e inexcedível dedicação aos interesses da emprêsa que nos honramos de servir.

Nem só na Divisão onde trabalhou durante dilatados anos deixa provas tão valiosas quanto numerosas do seu mérito pois o *Boletim* tem arquivados nas suas páginas originais seus de rara beleza.

Embora o Sr. Nogueira tenha abandonado as ocupações oficiais podemos dar a grata notícia de que continuará, como até aqui, a dispensar a sua prestimosa colaboração ao *Boletim da C. P.*

Faremos votos que o Sr. Nogueira encontre por longos anos na nova situação todas as satisfações que almeja.

José Estanislau, Empregado de 1.^a classe, da 14.^a Secção, Beja.

Miguel Oliveira, Carpinteiro da 1.^a Secção, Lisboa P.

Augusto José de Bastos, Chefe do distrito 80, Granja.

Manuel dos Santos Soares, Sub-chefe do distrito 288, Ermidas.

Manuel Marques Figueira, Assentador do distrito 73, Cacia.

Manuel Redondo, Assentador do distrito 115, Belver.

José Oliveira, Assentador do distrito 3 da 12.^a Secção, Casa Branca.

Manuel Gonçalves, Assentador do distrito 139, Canha.

Emilia Norte, Guarda do distrito 5 da 5.^a Secção, Guia.

Maria Joaquina, Guarda do distrito 52, Vermoil.

Falecimentos

Em Maio

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

† *António Augusto de Figueiredo*, Servente do Pôsto Sanitário de Alfarelos.



José Jorge
Afonso Nogueira

Em Junho

EXPLORAÇÃO

† Carlos Conde, Chefe da Fábrica de Bilhetes.

Nomeado Amanuense provisório em 1 de Julho de 1900, foi promovido a Amanuense de 3.^a classe em 1 de Julho de 1901 e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Sub-chefe da Fábrica de Bilhetes em 1 de Agosto de 1927 e, finalmente, a Chefe da mesma Fábrica em 1 de Janeiro de 1931.

† José Bernardino Matoso, Factor de 3.^a classe, de Beja.

Admitido como praticante para Factor em 20 de Outubro de 1927, foi nomeado Aspirante em 1 de Março de 1928 e a Factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1930.

† Manuel de Araújo Ferreira, Agulheiro de 2.^a classe, de Braga.

Admitido como Carregador eventual em 29 de Dezembro de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927, promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Março de 1928 e, finalmente, a Agulheiro de 2.^a classe em 21 de Janeiro de 1930.

† Inocêncio Maia, Carregador de Entroncamento.

Admitido como Carregador suplementar

em 9 de Setembro de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1920, promovido a Engatador em 21 de Janeiro de 1928 e passado novamente a Carregador em 21 de Outubro de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

† António Carlos Frazão, Fogueiro de locomóvel no Depósito de Beja.

Admitido em 20 de Maio de 1918, como Chegador auxiliar, foi nomeado Limpador do quadro em 1 de Janeiro de 1919 e promovido a Fogueiro de locomóvel em 16 de Janeiro de 1920.

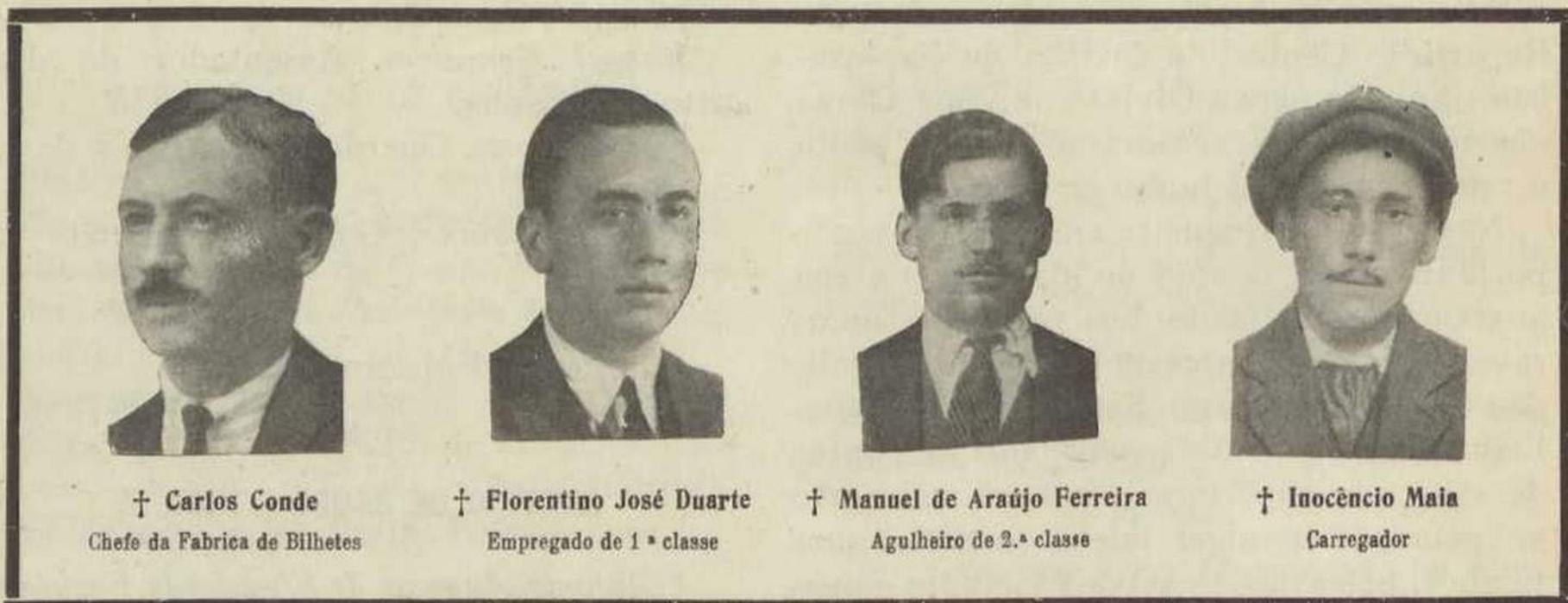
† José Lucas, Limpador no Depósito de Campanhã.

Admitido em 17 de Outubro de 1921, como Servente, foi nomeado Limpador em 11 de Junho de 1922 e ingressou no quadro em 10 de Novembro de 1926.

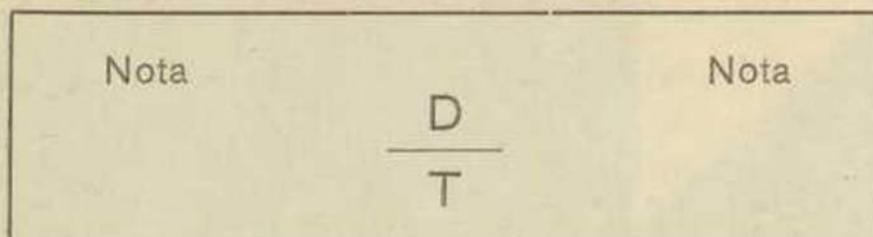
VIA E OBRAS

† Florentino José Duarte, Empregado de 1.^a classe da 4.^a Secção, Coimbra.

Admitido como empregado de 3.^a classe em 1 de Junho de 1927, foi promovido a empregado de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1933 e a Empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1937.



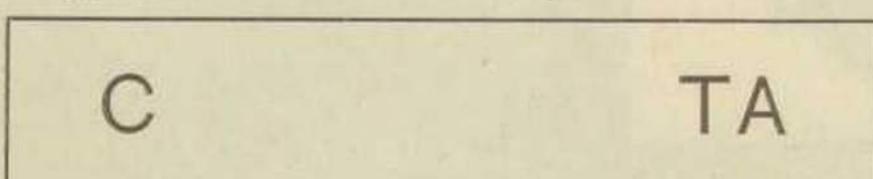
15—



9 letras

Manelik

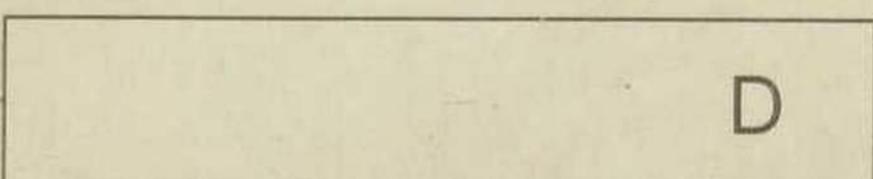
16—



6 letras

Marquês de Carinhas

17—



9 letras

Marcial

18—

5UQ Nota ZZ

ZZK

24 letras

M. J.

19—

A NOTA.RES RE

31 letras

Marcial

20 — Geométrica

Em hexágono

Divindade	• • •
Animal	• • •
Apeadeiro	• • • •
Divindade	• • •
Divindade	• • •

Alerta

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Agosto de 1939

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional A. A. kg.	2\$35	Chouriço de carne kg.	13\$00	Presunto..... kg.	13\$00
» " branco "	2\$60	Far.º de milho branco .. "	1\$40	Petróleo lit.	1\$40
» " Mate.. "	2\$70	Far.º de milho amarelo. "	1\$30	Queijo flamengo kg.	23\$00
» " glacé "	2\$90	» " trigo "	2\$30	Queijo do Alentejo kg.	12\$50
» " gigante . "	2\$90	Farinheiras "	6\$00	Sabão amêndoas..... "	1\$05
Açúcar de 1.º Hornung "	4\$35	Feijão branco..... lit.	1\$90	» Offenbach..... "	1\$50
» " 2.º " "	4\$15	" " grado ... "	2\$20	Sal..... lit.	\$20
» pilé	4\$35	" frade..... "	1\$50	Sêmea..... kg.	\$85
Azeite de 1.º lit.	6\$60	" manteiga litro 1\$90 e	2\$10	Toucinho	5\$50
» " 2.º	5\$60	" avinhado..... "	1\$80	Vinagre	\$45
Bacalhau inglez kg. 4\$15 4\$95 e	5\$35	Lenha..... kg.	\$20	Vinho branco	\$70
» sueco kg. 4\$60 4\$70 e	5\$10	" de carvalho..... "	\$25	" tinto - Campanhã	\$90
Banha..... kg.	5\$60	Manteiga	14\$00	" " - Gaias..... "	1\$00
Batatas..... " variável		Massas	3\$60	" " rest. Armazens	\$70
Carvão sôbro.... kg. \$50 e	\$60	Milho	\$90		
Cebolas..... kg. variável		Ovos	duz. variável		

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

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

Além dos gêneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres 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 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos.

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

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