

BOLETIM DA C. P.

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

Problemas recreativos

Solucionistas:

	Do Boletim N.º			
	174	175	176	177
A. L. G. Fernandes	0,1	0,2	0,3	0,3
A. M. S.	»	0,2	0,2	0,3
A. P. Fernandes	»	0,2	0,3	0,3
Barrabás	»	7,8	7,6	0,5
Brielga	»	9,14	10,9	0,9
Britabrantes	»	9,14	10,9	0,9
Cagliostro	»	9,10	9,7	0,7
Dalotos	»	9,14	10,9	0,9
Diabo Vermelho	»	7,8	7,6	0,5
Gavião	»	6,8	8,6	0,6
Joaquim Carvalho	»	0,2	—	—
José Gonçalves	»	9,14	0,9	0,9
J. Luís Capitão	—	0,1	—	—
Jotarva	—	9,10	—	—
Lorido Lopes	»	0,2	0,3	—
M. D. Mestre	»	—	—	—
Manelik	»	7,8	7,6	0,5
Martins	»	8,8	9,7	0,7
Mefistófeles	»	9,14	10,9	0,9
Novata	»	8,8	9,7	0,7
Otrebla	»	8,8	9,7	0,7
Pacato	»	6,8	8,6	0,6
P. Rêgo	»	8,8	9,7	0,7
Preste João	»	8,8	9,7	0,7
Prefeta	»	6,8	8,6	0,6
Radamés	»	7,8	7,6	0,5
Roldão	»	8,8	9,7	0,7
Sécora	»	9,14	10,9	0,9
Tremés	—	0,2	0,2	0,3
Veste-se	»	8,8	9,7	0,7
Visconde de Cambolh	»	7,8	7,6	0,5
Visconde de Morlière	»	7,8	7,6	0,5
5101-V	—	—	0,2	0,3

Nota — Os algarismos à esquerda da vírgula significam a quantidade de produções charadísticas decifradas, e os algarismos à direita, a dos problemas de natureza diferente resolvidos.

Resultados do ano de 1943

Produções publicadas..... { Charadísticas 30
Diversas 28

Solucionistas das produções charadísticas:

Com 30 decit.:	— Brielga, Britabrantes, Dalotos, Elmintos, Mefistófeles e Sécora
» 29	» — Fortuna.
» 28	» — Cagliostro, Gavião, Pacato e Profeta.
» 27	» — Barrabás, Diabo Vermelho, Ignorante, Manelik, Mediocre, Novata, Otrebla, P. Rêgo, Preste João, Radamés, Roldão, Sabetudo, Veste-se, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière.
» 25	» — Martins.
» 23	» — Janistroques, Maquinista, Matemático, 1001, Século XX e Sonâmbulo.
» 22	» — Adivinho, Alavancea, Bastão Piloto, M. 117, Sovina e Tiorba.
» 21	» — Avestruz, Avis-rara, Colibri, Domfase, Gralha, Milhafre, Papafigo, Pardal, Pêga, Phénix e Roussinol.
» 17	» — Jotarva.
» 12	» — Costasilva.
» 11	» — Cruz Canhoto.
» 4	» — J. Gonçalves.

Solucionistas dos problemas matemáticos e outros:

Com 20 soluções:	— Brielga, Britabrantes, Dalotos, Mefistófeles e Sécora
» 19	» — Fortuna.
» 18	» — A. P. Fernandes.
» 16	» — A. M. S., Ignorante, J. Gonçalves, Mediocre e Sabetudo.
» 15	» — Avestruz, Avis-rara, Colibri, Domfase, Gralha, Lorido Lopes, M. D., Mestre, Matemático, Milhafre, Papafigo, Pardal, Pêga, Phénix, Roussinol e Sonâmbulo.
» 14	» — Adivinho, M. 117, Maquinista, 1001, Século XX, Sovina e Tiorba.
» 13	» — Alavancea, Bastão Piloto, Gavião, Janistroques, Pacato e Profeta.
» 12	» — Cagliostro.
» 11	» — Joaquim de Carvalho.
» 10	» — Barrabás, Diabo Vermelho, João L. Capitão, Manelik, Martins, Novata, Otrebla, P. Rêgo, Preste João, Radamés, Roldão, Veste-se, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE

DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro *Álvaro 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: Aniversário. — O centenário da primeira linha ferroviária internacional. — Considerações gerais sobre a exploração dos caminhos de ferro. — Os Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste festejaram o 50.º aniversário da sua fundação. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Crónica Agrícola. — A nossa casa. — Pessoal.

ANIVERSÁRIO

O Boletim inicia com o presente número o 16.º ano da sua publicação. Longa caminhada representa este aniversário, para uma revista de instrução profissional.

Através as suas páginas — mais de quatro mil — tem o Boletim procurado nestes 16 anos de vida, manter os seus leitores ao corrente das principais inovações ferroviárias, ministrando, cumulativamente, conhecimentos técnicos e de cultura geral que de qualquer forma os possam interessar. E neste desejo de melhor ainda cumprir a sua missão, pretendíamos, neste aniversário, anunciar alguns melhoramentos; todavia, circunstâncias derivadas do momento actual não nos permitem satisfazer o nosso desejo.

* * *

Ao recordarmos, gratamente, todos os que, com dedicação e interesse têm prestado a sua colaboração ao Boletim, evocamos com emoção e saudade aquêles que a morte já levou e aos quais, infelizmente, não é dada a grande alegria de festejar o aniversário da nossa revista.

O centenário da primeira linha ferroviária internacional

No dia 15 de Outubro de 1943 completou 100 anos a linha de caminho de ferro que liga directamente Antuérpia (Bélgica) a Colónia (Alemanha), inaugurada em 1843.

Este empreendimento, grandioso para a época em que foi executado, teve tais consequências na subsequente prosperidade da Bélgica, e, particularmente, na do pôrto de Antuérpia, que, a não serem as circunstâncias excepcionais em que nos encontramos, o centenário certamente teria sido solenizado de maneira brilhante.

Com o intuito de ligar o maior número possível de centros industriais, comerciais e agrícolas, resolvera-se fazer passar a linha do caminho de ferro por Antuérpia, Malines, Louvain, Tirlemont, Waremine, Liège, Verviers, Aix-la-Chapelle, Stolberg, Eschweiler, Düren e Colónia, a-pesar de este traçado apresentar a grande dificuldade de uma diferença de nível, abrupta, de 110 metros entre Aus e Liège. É de notar que além das referidas cidades, ligadas directamente, a nova linha proporcionava também ligações às importantes cidades de Coblença, Mayença, Mannheim, Estrasburgo, Bale, etc.

O primeiro trôço deste caminho de ferro foi o de Bruxelas-Malines, ligação que, originariamente, não era mais do que um complemento do projecto. Foi inaugurado em 5 de Maio de 1835, sendo o primeiro caminho de ferro público do Continente.

Finalmente, em Outubro de 1843, concluíam-se os trabalhos de construção da primeira linha internacional de caminhos de ferro, celebrando-se a inauguração solene em Antuérpia, no dia 15 do mesmo mês e ano.

A nova linha estabeleceu a primeira comunicação ferroviária entre a Alemanha e o estrangeiro.

O transporte de mercadorias entre a Re-

nânia e a Bélgica começou a 2 de Novembro, nas condições estabelecidas na «Tarifa comum de 6 de Outubro de 1843 para o transporte de mercadorias pelos caminhos de ferro da Renânia e da Bélgica».

As negociações para a elaboração desta primeira tarifa internacional de mercadorias haviam-se iniciado em 1842. Para melhor compreensão das questões então discutidas, convém recordar que a jóven Bélgica, que recuperara a independência em 1830 e procurava desenvolver as suas actividades industriais e comerciais, via no novo caminho de ferro o meio de resolver determinadas dificuldades. A nova linha destinava-se também a combater a via fluvial, pelo que aquela primeira tarifa internacional de mercadorias pode também considerar-se como a primeira tarifa de concorrência entre dois meios de transporte. Por esta razão, as remessas de mercadorias beneficiavam de tabelas de preços tão baixos quanto possível, sendo também especialmente favorecidos os carregamentos completos, que poderiam ser constituídos por mercadorias a receber do ultramar em quantidades importantes. Tratava-se, pois, de trazer esta classe de remessas à nova via férrea.

A classificação desta primeira tarifa internacional compunha-se de quatro classes, das quais as três primeiras diziam respeito aos carregamentos completos de 80 a 90 quintais, conforme a capacidade de carga dos vagões.

A 1.^a classe era a mais barata; compreendia 42 espécies de mercadorias, nomeadamente matérias brutas, ponderosas, de reduzido valôr, tais como escórias, adubos, minério de ferro e carvão. Incluia também as águas minerais e os frutos secos. A 2.^a classe compreendia 53 espécies de mercadorias, a saber, matérias brutas de valor

mais elevado, tais como a cal e o trapo, e ainda algodão, lã, productos de Nüremberg, cerveja, tabaco, vinho e açúcar. Na 3.^a classe entravam tôdas as mercadorias não discriminadas na 1.^a e 2.^a classes.

Esta classificação de mercadorias parecer-nos há hoje bastante arbitrária; devemos no entanto admitir que não foi estabelecida sem motivo e que, antes pelo contrário, se inspirava nas necessidades económicas das regiões atravessadas pelo caminho de ferro.

Os carregamentos incompletos eram objecto da 4.^a classe da tarifa, que por sua vez se sub-dividia em quatro grupos, consoante o peso das remessas, mas sem entrar em linha de conta com a natureza das mercadorias.

Esta primeira tarifa internacional de mercadorias, redigida em francês e em alemão, foi vivamente criticada nos meios económicos interessados, principalmente por favorecer excessivamente os carregamentos

completos, o que obrigava ao recurso a transitários (*commissionaires de roulage*), ou seja a intermediários entre o caminho de ferro e os seus usuários. Além disso, salientava-se que os transportes por barco eram menos caros do que os por via férrea e que o sistema dos carregamentos completos não correspondia a nenhuma necessidade, visto a praça de Antuérpia não ter de expedir remessas nessas condições.

Mencionemos ainda uma crítica dos meios de Colónia: — para as expedições a longa distância deveriam estabelecer-se taxas menos elevadas, visto as despesas gerais do caminho de ferro serem as mesmas.

Como se vê, já nessa época se preconizava a aplicação de tarifas diferenciais.

Este ensaio de tarifa internacional tinha, sem dúvida, os defeitos que a novidade da matéria pode explicar e desculpar, mas o principal, ao que parece, era o de proteger excessivamente o tráfego de trânsito em detrimento do de troca.

Considerações gerais sobre a exploração dos caminhos de ferro

A exploração de um caminho de ferro é uma vasta e complexa indústria que se resume como resultado final no transporte de viajantes, géneros, mercadorias e mais objectos que se pretendem trasladar dum ponto a outro. Esta indústria exige um imenso capital fixo e circulante ou de laboração, e um grande número de operações e serviços de diferentes naturezas, antes ou depois da operação principal, o transporte no caminho de ferro duma estação para a outra. A empresa dum caminho de ferro, com a extensão que tem tomado hoje as suas operações nas principais linhas, não se ocupa exclusivamente daquele transporte; ela solicita o tráfego de diferentes maneiras; ela vai procurar o viajante e a mercadoria ao domicílio

e à fábrica ou armazém para os conduzir ao caminho de ferro, transportá-los ali, e fazer seguir ainda além da via férrea uma e outra coisa, quer por terra, quer por mar, quer no mesmo estado, quer atravessando estados diferentes. São verdadeiras empresas comerciais, realizando não só o transporte e a armazenagem por um preço determinado, mas especulando até certo ponto em atraír a mercadoria do ponto da produção ao ponto do consumo, ou do emprêgo mais vantajoso, estimulando-a a seguir uma direção dada.

Do Relatório sobre os resultados da exploração do caminho de ferro de Leste, relativo ao período de 1 de Novembro de 1856 até 31 de Outubro de 1857.

Os Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste

festejaram o 50.º aniversário da sua fundação

No dia 23 de Julho passou o 50.º aniversário da Associação dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, criada no Barreiro, em 1894, por um grupo de operários e empregados dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e mantida até hoje, com abnegação e sacrifício, pelo mesmo pessoal.



O Sr. Governador Civil do Distrito de Setúbal passa revista à formatura geral dos bombeiros

A data festiva foi assinalada com um programa de comemorações que teve início às 9 horas e se prolongou até depois das 18 horas. Da parte da manhã houve formatura geral do corpo activo, com hasteamento da bandeira na sede da Associação, e romagem piedosa ao cemitério local, onde foram depositadas flores nas campas de alguns bombeiros falecidos.

Vieram ao Barreiro, assistir a estas festas, numerosas corporações de bombeiros de diversos pontos do país, que se fizeram acom-

panhar dos seus estandartes e de algum material de incêndios, pelo que logo às primeiras horas do dia se notava desusado movimento nas ruas daquela vila. Às 15 horas chegaram as entidades oficiais e particulares, que honraram com a sua presença as festas das «bodas de ouro», dos Bombeiros do Sul e Sueste, de entre as quais destacaremos o Sr. Dr. Mário Madeira, Governador Civil do distrito de Setúbal, o Inspector de Incêndios da Zona Sul, o Sr. Presidente da Câmara Municipal do Barreiro, as autoridades civis e militares do concelho, os Srs. Administrador Eng.º Mário Costa e Director Geral da Companhia e ainda outros funcionários superiores da Companhia, etc. De entre as corporações de Bombeiros estavam presentes também o Corpo de Salvação Pública e a Liga dos Bombeiros da C. U. F., com sede no Barreiro, além de representantes de todas as colectividades locais.

Na sede da Associação procedeu-se ao baptismo de uma viatura de reboque para transporte de mangueiras, de que foi madrinha a menina Maria Teresa Bravo, filha do Sr. Eng.º Valentim Bravo, comandante da corporação em festa e Chefe da 1.ª Circuncrição do Material e Tracção, no Barreiro.

Depois desta cerimónia, o Sr. Governador Civil e as demais entidades presentes, passaram revista a uma formatura geral dos bombeiros em parada, finda a qual se seguiu

uma sessão solene na sala de estudo dos aprendizes das Oficinas Gerais do Barreiro.

Durante esta sessão, presidida pelo Sr. Governador Civil do Distrito, vários oradores fizeram destacar os méritos da corporação, referindo-se elogiosamente ao seu glorioso passado de cincoenta anos de existência, ao facto de ter sido indicada para representar Portugal no estrangeiro em um certamen internacional de bombeiros, aos valiosos serviços prestados à população do Barreiro e aos caminhos de ferro, ao seu fim humanitário, ao seu espírito de disciplina e ao seu reconhecido e comprovado valor técnico, sobremaneira honroso para as corporações de bombeiros voluntários de todo o país.

Foi particularmente comovedora a cerimónia da imposição da medalha comemorativa do 50.º aniversário da corporação, a três



Durante a sessão solene

gerente dos Armazéns de Viveres e António Germano Bolina, antigo operário revisor de balanças, todos na situação de reforma. Foram igualmente condecorados os componentes do corpo activo, em exercício, e as corporações de bombeiros presentes.

O Sr. Governador Civil encerrou a sessão com palavras de rasgado elogio aos



Caetano F. da Silva



António José



António G. Bolina

dos seus fundadores que se achavam presentes, e que a receberam das mãos do Sr. Governador Civil, profundamente impressionados. Eram êles, os Srs. António José, antigo mestre geral das Oficinas do Sul e Sueste; Caetano Francisco da Silva, antigo

Voluntários do Sul e Sueste, destacando o seu espírito de sacrifício e de disciplina ao serviço do Bem. As festas terminaram com exercícios executados pelos bombeiros da corporação, no esqueleto próprio instalado em um recinto da Companhia.

Digressão literária

A História Trágico-Maritima é uma preciosa colecção de narrativas emocionantes de naufrágios e de aventuras infelizes de navegadores portugueses, sucedidas nos séculos XVI e XVII.

Esta História compõe-se de doze relações de naufrágios, compiladas por Bernardo Gomes de Brito e publicadas, pela primeira vez, em 1735 e 1736.

O trecho que a seguir inserimos foi extraído da Relação da mui notável perda do Galeão Grande S. João, em 1552.

.....

Tanto que os cafres viram os portugueses sem armas, como já tinham concertada a traição, os começaram logo a apartar e roubar, e os levaram por êsses matos cada um como lhe caía a sorte. E acabado de chegarem aos lugares, os levavam já despidos, sem lhes deixar sobre si cousa alguma, e com muita pancada os lançavam fora das aldeias. Nesta companhia não ia Manuel de Sousa, que com sua mulher e filhos, e com o piloto André Vaz e obra de vinte pessoas, ficavam com o Rei, porque traziam muitas joias e rica pedraria e dinheiro; e afirmam que o que esta companhia trouxe até ali valia mais de cem mil cruzados. Como Manoel de Sousa, com sua mulher e com aquelas vinte pessoas, foi apartado da gente, foram logo roubados de tudo o que traziam, sómente os não despiu; e o Rei lhe disse que se fosse muito embora em busca de sua companhia, que lhe não queria fazer mais mal, nem tocar em sua pessoa, nem de sua mulher. Quando Manoel de Sousa isto viu, bem se lembraria quão grande erro tinha feito em dar as armas; e foi força de fazer o que lhe mandavam, pois não era mais em sua mão.

Os outros companheiros, que eram noventa, em que entrava Pantaleão de Sá e outros três fidalgos, ainda que todos foram apartados uns dos outros, poucos e poucos, segundo se acertaram, depois que foram roubados e despidos pelos cafres a quem foram entregues por o Rei, se tornaram a juntar porque era perto uns dos outros; e juntos, bem mal tratados, e bem tristes, faltando-lhes

as armas, vestidos, e dinheiro para resgate de seu mantimento, e sem o seu capitão, começaram de caminhar.

E como já não levavam figura de homens, nem quem os governasse, iam sem ordem, por desvairados caminhos; uns por matos, e outros por serras, se acabaram de espalhar, e já então cada um não curava mais que fazer aquilo em que lhe parecia que podia salvar a vida, quer entre cafres, quer entre mouros, porque já então não tinham conselho, nem quem os ajuntasse para isso. E como homens que andavam já de todo perdidos, deixarei agora de falar nêles e tornarei a Manoel de Sousa, e à desditsa de sua mulher e filhos.

Vendo-se Manoel de Sousa roubado e despedido del-Rei, que fôsse buscar sua companhia, e que já então não tinha dinheiro, nem armas, nem gente para as tomar; e dado o caso que já havia dias que vinha doente da cabeça, todavia sentiu muito esta afronta. Pois que se pode cuidar de uma mulher muito delicada, vendo-se em tantos trabalhos e com tantas necessidades, e, sobre todas, ver seu marido diante de si tão maltratado, e que não podia já governar, nem olhar por seus filhos. Mas, como mulher de bom juízo, com o parecer dêsses homens que ainda tinha consigo, começaram a caminhar por êsses matos, sem nenhum remédio, nem fundamento, sómente o de Deus. A este tempo estava ainda André Vaz, o piloto, em sua companhia, e o contra-mestre, que nunca a deixou, e uma mulher ou duas portuguesas e algumas escravas. Indo assim caminhando, lhes pareceu bom conselho se-

uir os noventa homens, que avante iam, roubados, e havia dois dias que caminhavam, seguindo suas pisadas. E D. Leonor ia já tão fraca, tão triste e desconsolada, por ver seu marido da maneira que ia, e por se ver apartada da outra gente e ter por impossível poder-se ajuntar com êles, que cuidar bem nisto é cousa para quebrar os corações! Indo assim caminhando, tornaram outra vez os cafres a dar nêle e em sua mulher e em êsses poucos que iam em sua companhia, e ali os despiram, sem lhes deixarem sôbre si cousa alguma. Vendo-se ambos desta maneira, com duas crianças muito tenras diante de si, deram graças ao Nossa Senhor.

Aqui dizem que D. Leonor se não deixava despir, e que às punhadas e às bofetadas se defendia, porque era tal que queria antes que a matassem os cafres, que ver-se nua diante da gente; e não há dúvida que logo ali acabara sua vida, se não fôra Manoel de Sousa, que lhe rogou se deixasse despir, que lhe lembava que nasceram nus, e pois Deus daquilo era servido que o fôsse ela. Um dos grandes trabalhos que sentiam, era verem dois meninos pequenos seus filhos, diante de si chorando, pedindo de comer, sem lhes poderem valer. E vendo-se D. Leonor despida, lançou-se logo no chão e cobriu-se tôda com os seus cabelos, que eram muito compridos, fazendo um cova na areia, onde se meteu até à cintura sem mais se erguer dali. Manoel de Sousa foi então a uma velha sua aia, que lhe ficara ainda uma mantilha rôta, e lha pediu para cobrir D. Leonor, e lha deu; mas contudo nunca mais se quis erguer daquele lugar, onde se deixou cair quando se viu nua.

Em verdade, que não sei quem por isto passe sem grande lástima e tristeza. Ver uma mulher tão nobre, filha e mulher de fidalgos tão honrados, tão maltratada e com tão pouca cortesia! Os homens que estavam ainda em sua companhia, quando viram a Manoel de Sousa e sua mulher despidos, afastaram-se deles um pedaço, pela vergonha que houveram de ver assim seu capitão e D. Leonor. Então disse ela a André Vaz, o piloto: «Bem vêdes como estamos e que

já não podemos passar daqui, e que havemos de acabar por nossos pecados; ide-vos muito embora, fazei por vos salvar e encomendai-nos a Deus; e se fordes à Índia e a Portugal, em algum tempo, dizei como nos deixastes a Manoel de Sousa e a mim com meus filhos. E êles, vendo que por sua parte não podiam remediar a fadiga de seu capitão, nem a pobreza e miséria de sua mulher e filhos, se foram por êsses matos, buscando remédio de vida.

Depois que André Vaz se apartou de Manoel de Sousa e sua mulher, ficou com êle Duarte Fernandes, contra-mestre do galeão, e algumas escravas, das quais se salvaram três, que vieram a Gôa, que contaram como viram morrer D. Leonor. E Manoel de Sousa, ainda que estava maltratado do miolo, não lhe esquecia a necessidade que sua mulher e filhos passavam de comer. E sendo ainda manco de uma ferida que os cafres lhe deram em uma perna, assim maltratado se foi ao mato buscar frutas para lhes dar de comer; quando tornou, achou D. Leonor muito fraca, assim de fome, como de chorar, que depois que os cafres a despiram nunca mais dali se ergueu nem deixou de chorar; e achou um dos meninos morto, e por sua mão o enterrou na areia. Ao outro dia tornou Manoel de Sousa ao mato a buscar alguma fruta, e quando tornou achou D. Leonor falecida, e o outro menino, e sôbre ela estavam chorando cinco escravas com grandíssimos gritos.

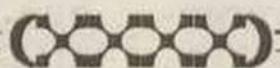
Dizem que êle não fez mais, quando a viu falecida, que apartar as escravas dali, e assentar-se perto dela, com o rôsto pôsto sôbre uma mão, por espaço de meia hora, sem chorar nem dizer cousa alguma; estando assim com os olhos postos nela, e no menino fez pouca conta. E acabando êste espaço se ergueu, e começou a fazer uma cova na areia com ajuda das escravas, e sempre sem falar palavra a enterrou, e o filho com ela, e, acabado isto, tornou a tomar o caminho que fazia quando ia a buscar as frutas, sem dizer nada às escravas, e se meteu pelo mato e nunca mais o viram. Parece que, andando por êsses matos, não há dúvida senão que

seria comido de tigres e leões. Assim acabaram sua vida mulher e marido, havendo seis meses que caminhavam por terras de cafres com tantos trabalhos.

Os homens que escaparam de toda esta companhia, assim dos que ficaram com Manoel de Sousa quando foi roubado, como dos noventa que iam diante dele caminhando, seriam até oito portugueses e catorze escravos, e três escravas das que estavam com D. Leonor ao tempo que faleceu. Entre os quais foi Pantaleão de Sá e Tristão de Sousa e o piloto André Vaz e Baltazar de Sequeira e Manuel de Castro e Álvaro Fernandes. E andando estes já na terra sem esperança de poderem vir à terra de cristãos, foi ter àquele rio um navio em que ia um parente de Diogo de Mesquita fazer marfim, onde achando novas que havia portugueses perdidos pela terra, os mandou buscar e os resgatou a trôco de contas; e cada pessoa custou dois vinténs de contas, que entre os negros é coisa que eles mais estimam; e se neste tempo fôra vivo Manuel de Sousa, também fôra resgatado. Mas parece que foi assim melhor para sua alma, pois Nosso Senhor foi servido. E estes foram ter a Moçambique a vinte e cinco de Maio de mil e quinhentos e cinqüenta e três anos.

Pantaleão de Sá, andando vagamundo muito tempo pelas terras dos cafres, chegou ao paço quase consumido com fome, nudez e trabalho de tão dilatado caminho; e chegando-se à porta do paço, pediu aos áulicos lhe alcançassem do Rei algum subsídio. Recusaram eles pedir-lhe tal cousa, desculpando-se com uma grande enfermidade que o Rei havia tempos padecia, e, perguntando-lhes o ilustre português que enfermidade era, lhe responderam que uma chaga em uma perna, tão pertinaz e corrupta que todos os instantes lhe esperavam a morte. Ouviu ele com atenção e pediu fizessem sabedor ao Rei

da sua vinda, afirmando que era médico e que poderia talvez restituir-lhe a saúde. Entram logo muito alegres, noticiam-lhe o caso, pede instantemente o Rei que lho levem dentro; e depois que Pantaleão de Sá viu a chaga lhe disse: «Tenho muita confiança, que facilmente receberá saúde». E saindo para fora se pôs a considerar a empreza em que se tinha metido, donde não poderia escapar com vida pois não sabia cousa alguma que pudesse aplicar-lhe, como quem tinha aprendido mais a tirar vidas que a curar achaques para as conservar. Nesta consideração, como quem já não fazia caso da vida, e apetecendo antes morrer uma só vez do que tantas, urina na terra, e, feito um pouco de lôdo, entrou dentro a pôr-lho na quase incurável chaga. Passou pois aquelle dia; e ao seguinte, quando o ilustre Sá esperava mais a sentença de sua morte do que remédio algum para a vida, tanto sua como do Rei, saíem fora os palacianos com notável alvorôço; e querendo-o levar em braços, lhes perguntou a causa de tão súbita alegria. Responderam que a chaga, com o medicamento que se lhe aplicara, gastara todo o podre, e aparecia só a carne, que era sã e boa. Entrou dentro o fingido médico, e, vendo que era como eles afirmavam, mandou continuar com o remédio, com o qual em poucos dias cobrou inteira saúde; o que visto, além de outras honras, puseram a Pantaleão de Sá em um altar, e, venerando-o como divindade, lhe pediu el-Rei ficasse no seu paço, oferecendo-lhe a metade do seu reino; e, se não, que lhe faria tudo o que pedisse. Recusou Pantaleão de Sá a oferta, afirmando-lhe que era preciso voltar para os seus. E mandando o Rei trazer uma grande quantidade de ouro e pedraria, o premiou grandemente, mandando juntamente aos seus o acompanhasssem até Moçambique.



classe nas carruagens mistas da Companhia Internacional das Carruagens-Camas — Marcação antecipada de lugares — Taxa de velocidade.

Aditamento n.º 96 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído a várias rubricas da Classificação Geral, entre as quais «areia», «barro em pedra ou em pó» e «grés em bruto».

Aditamento n.º 97 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído a várias rubricas da Classificação Geral, entre as quais a «celulose» e «pasta de madeira».

Aditamento n.º 98 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído às rubricas da Classificação Geral «azeite de oliveira» e «óleo de mendobi».

Aditamento n.º 99 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído às rubricas da Classificação Geral «cloreto de sódio» e «sal comum».

Aviso ao Públ. A n.º 825 — **11.º Aditamento ao Aviso ao Públ. A. n.º 804** — Altera para 15 de Junho a 31 de Outubro o período de funcionamento do Despacho Central da Figueira da Foz — Bairro Novo.

Aviso ao Públ. A n.º 826 — **12.º Aditamento ao Aviso ao Públ. A. n.º 804** — Anuncia a reabertura do Despacho Central de Sabugal, a partir do dia 22 de Junho.

Aviso ao Públ. A n.º 827 — Anula e substitui o Aviso ao Públ. A. n.º 732, sobre horas de abertura e encerramento das estações.

Aviso ao Públ. A n.º 828 — **13.º Aditamento ao Aviso ao Públ. A. n.º 804** — Anuncia a inauguração do Despacho Central de Castelo Branco e o encerramento do Despacho Central de Zebreira.

Carta-Impressa n.º 66 — Rectificação do Aditamento n.º 95 à Classificação Geral de Mercadorias.

Carta-Impressa n.º 67 — Recomenda ao pessoal interessado faça, nas suas colecções de Avisos ao Públ. a anotação de que os Avisos ao Públ. A. n.º 742 e A. n.º 789 foram anulados pela Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros, em vigor desde 19 de Junho de 1944.

Carta-Impressa n.º 68 — Rectificação à Tarifa de Vagões Particulares.

7.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de transporte de mercadorias (incluídas as bagagens) entre a estação da Figueira da Foz, os domicílios da mesma cidade e os Despachos Centrais de Figueira da Foz — Bairro Novo e Buarcos.

22.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Estarreja e o Despacho Central de Murtosa.

23.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de transporte de mercadorias em veículos de tracção animal entre a estação de Caíde e o Despacho Central de Lixa.

33.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação e o Despacho Central da Guarda.

47.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Castelo Branco, os Despachos Centrais de Castelo Branco e Idanha-a-Nova e as povoações de Zebreira, Salvaterra do Extremo e Monfortinho (Termas).

50.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, entre a estação e o Despacho Central de Sabugal.

52.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Fatela-Penamacor e o Despacho Central de Penamacor.

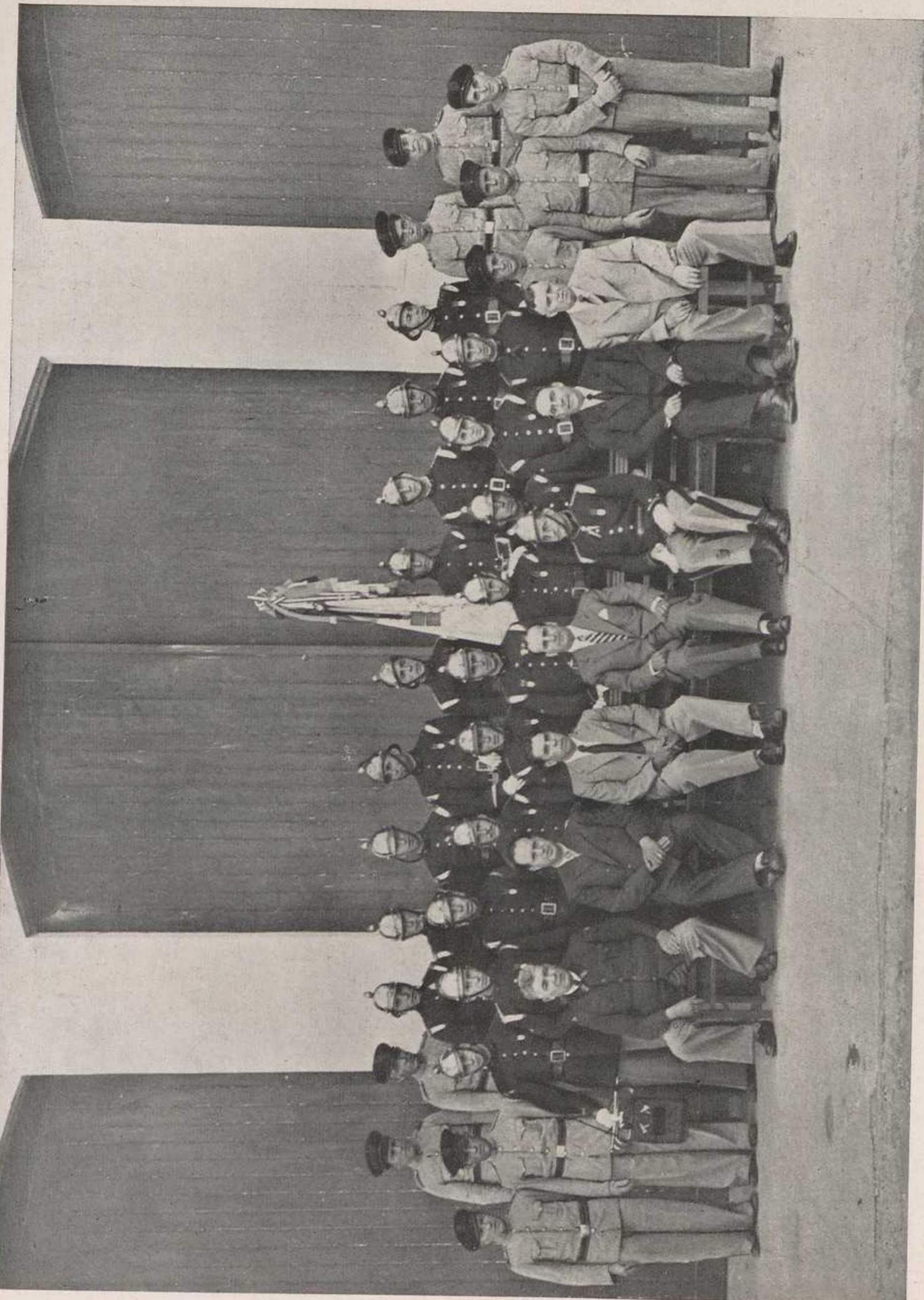
II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 299 — Refere-se ao transporte de remessas carregadas em vagões particulares de tipo especial, que não podem ser trasbordadas nas estações de transmissão para vagões de tipo comum.

Comunicação-Circular n.º 300 — Nos passes permanentes de 1.ª classe concedidos aos Médicos reformados foi feita a indicação de que servem de bilhete de identidade para efeito de utilização de anexos de viagem.

Comunicação-Circular n.º 301 — Esclarece que, regressando-se ao formato antigo das «declarações de expedição», podem as estações aceitar estes impressos do formato antigo e do recentemente criado, cujo preço será aumentado de \$05, a partir de 1 de Julho de 1944.

Carta-Impressa n.º 365 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Maio de 1944 e que devem ser apreendidos.



O COMANDO, A DIRECÇÃO E O CORPO ACTIVO DOS BOMBEIROS VOLUNTÁRIOS DO SUL E SUESTE,
por ocasião das festas do 50.º aniversário — Julho de 1944.

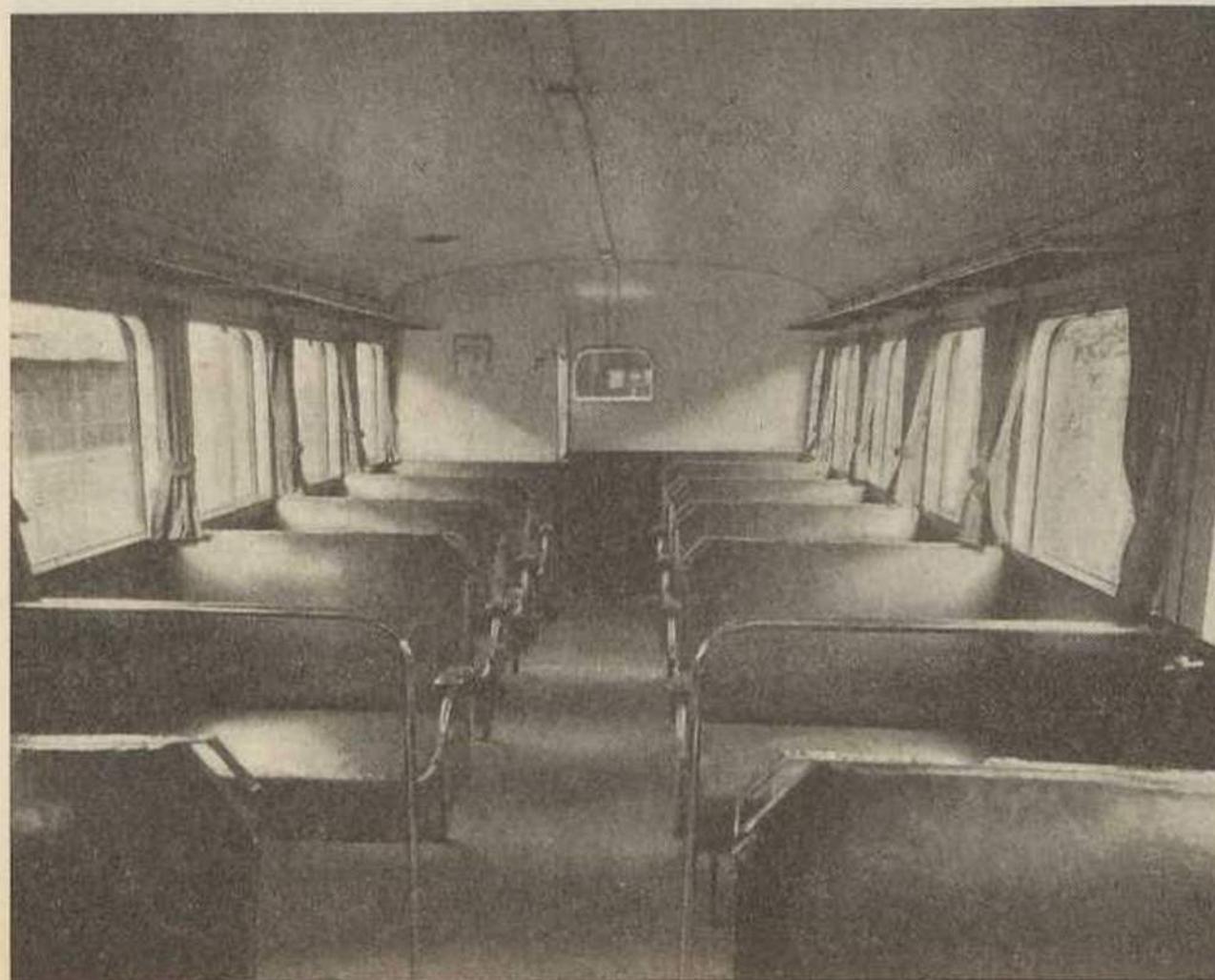
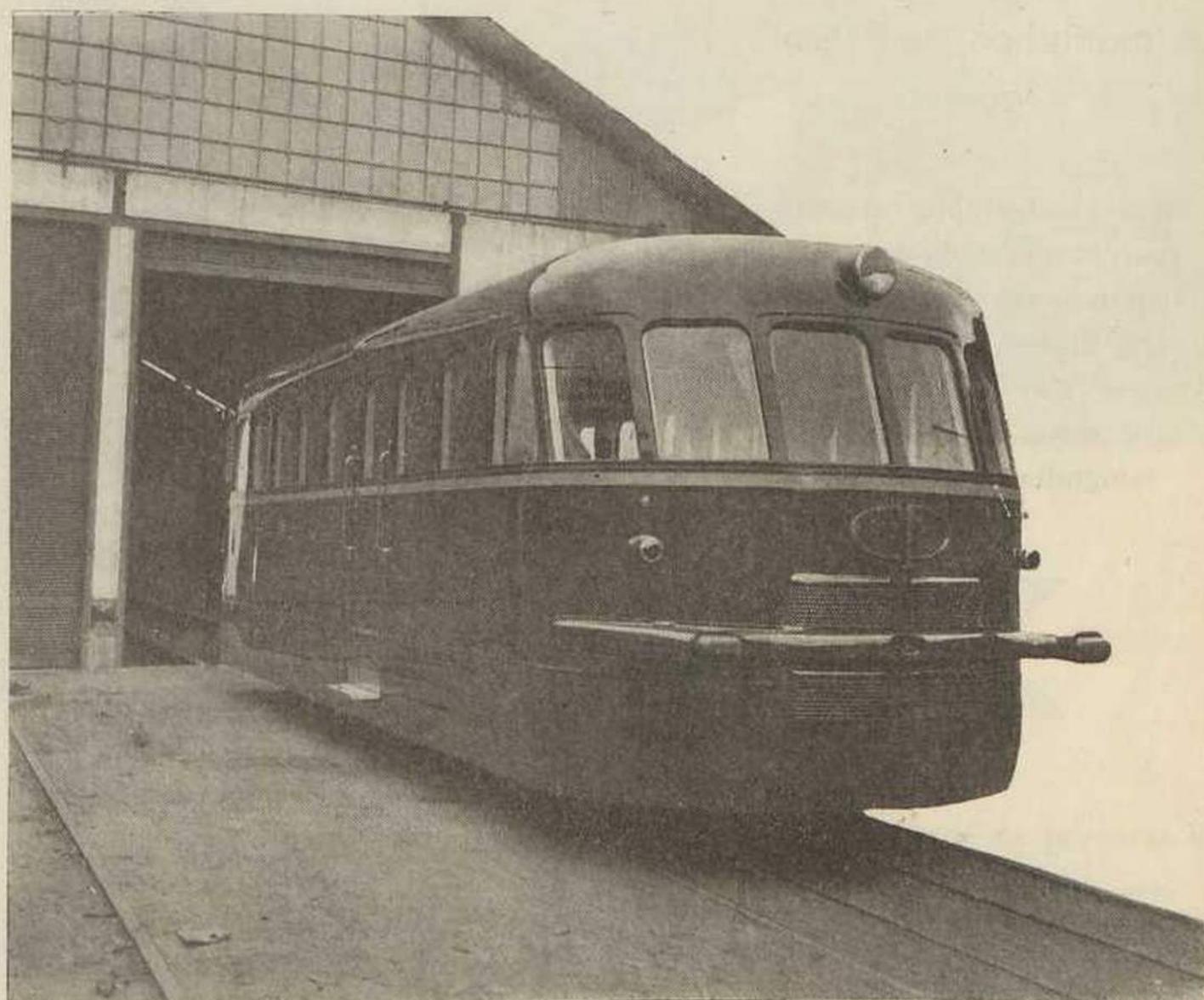
Foto. do Sr. Abel Leite Pinto,
empregado principal,

Factos e Informações

Automotoras

Têm obtido assinalado êxito as elegantes automotoras construídas nas oficinas da Companhia. Estes cómodos veículos, circulam já entre Tôrre das Vargens e Elvas; entre Coimbra e Campanhã; entre Coimbra e Serpins e entre Coimbra e Figueira da Foz.

Os leitores que ainda não tiveram ensejo de admirar as novas automotoras, poderão fa-



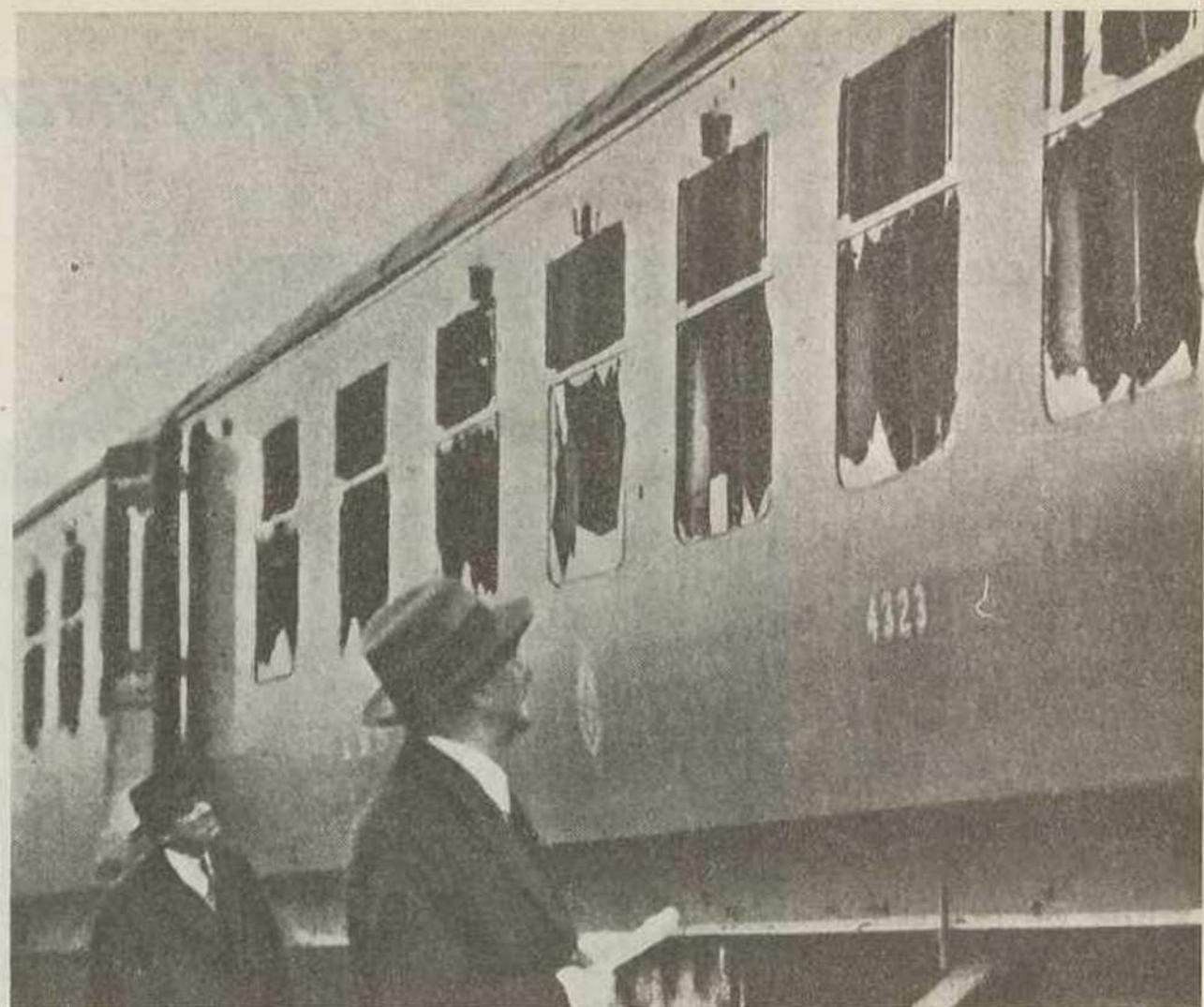
zer uma idéia da sua elegância e das comodidades que oferecem, através as fotografias que publicamos nesta página.

Em cima: Vista exterior de uma automotora.

Ao lado: Vista interior.

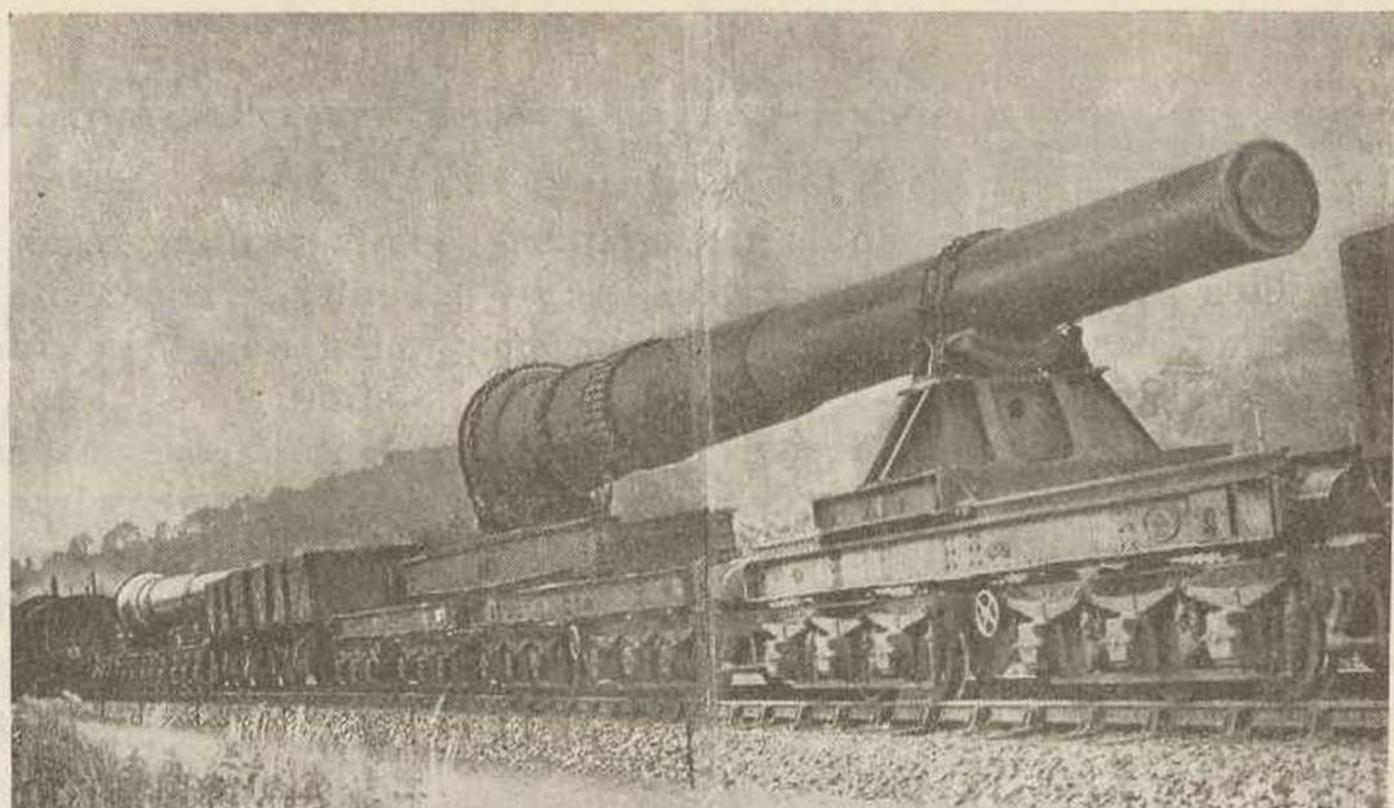
Os caminhos de ferro
e a guerra

Num país beligerante, esta car-
ruagem foi vítima de um
bombardeamento aéreo.
Nem uma só vidraça es-
capou. Mas vá que ainda
teve sorte... — vejam a
fotografia seguinte...



Num ataque aéreo a um
combóio, a locomo-
tiva foi atingida.
Quasi soterrada em entu-
lho, jaz inerme este
colosso de força, que
em tempo de Paz é
um dos mais activos
elementos do Pro-
gresso e da Civilização.

Transporte de um cano de canhão de longo alcance.



Transporte de tanques de guerra em vagões — plataformas especiais.

Partida de soldados para a frente.



Crónica Agrícola

COMEÇAM nêste período do ano os trabalhos para as culturas outonais. As sementeiras das plantas que se fazem em local definitivo efectuam-se no fim do verão ou princípios do Outono, depois de passados os grandes calores do estio. Nas terras regadas, podem fazer-se antes das primeiras chuvas, mas para isso convém preparar a terra com uma rega antes de realizar a sementeira. Nas terras que não é possível regar, a sementeira só se deve efectuar depois das primeiras chuvas ou quando, pelo decorrer do tempo, tudo indique que estas não se farão esperar.

Há, no entanto, excepções para estas regras porque há sementes que para nascerem têm de ser lançadas à terra no tempo quente a-fim de que a acção do sol actuando sobre o envólucro duro permita que elas germinem quando a umidade da terra seja suficiente. Estão nêste caso, principalmente, as plantas cultivadas para forragens, como os carraços ou trevagens, ervilhacas e cizirão.

As plantas semeadas em viveiro ou alfôbre, para depois se transplantarem, devem ser semeadas mais cedo e em local abrigado do sol e onde exista bastante água que per-

mita realizar regas amiudadas vezes. Deve contar-se com um a dois meses desde a sementeira até a transplantação para lugar definitivo e assim, nas regiões onde as plantações se podem fazer em Setembro, devem as sementeiras em alfôbre fazer-se até meados ou fins de Agosto.

Damos em seguida nota das plantas que devem ser semeadas ou plantadas em local definitivo, no Outono, antes dos primeiros frios do inverno.

Agosto — Nos campos e nas hortas. — *Em lugar definitivo*: Agriões, acelgas, nabos, couves, rabanetes, espinafres, aveia, cevada, ervilha, cizirão e trevagem.

Em viveiro: Cerefolio, alface e chicória.

Nos jardins. — *Em lugar definitivo*: Gipsófilas, casadinhos, miosótis, maravilhas, e ervilhas de cheiro do Natal.

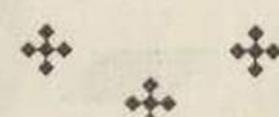
Em viveiro: Goivos, assembleias, cravos da China, pentastemones e margaridas.

Setembro — Nos campos e nas hortas. — *Em lugar definitivo*: Favas, ervilhas e tôdas as espécies aconselhadas no mês anterior.

Nos jardins. — *Em viveiro*: Plantam-se os bulbos de tulipas e outros.



MINHO — Capela



A nossa casa

Conselhos às donas de casa

O conforto do lar

Um lar confortável e encantador não se faz num dia. Requere uma longa série de estudos e de esforços. Primeiro que tudo a dona da casa estuda os seus. Depois resta-lhe cuidar em dar-lhes satisfação.

E, quanto melhor fôr conhecendo o que é útil à felicidade dos que ama, melhor trabalhará pela construção dessa felicidade doméstica, utilizando todos os meios ao seu alcance para organizar moral e materialmente o seu lar.

Deveres da dona de casa

A dona de casa nunca deve deixar de aprender a arte culinária, a costura, todos os trabalhos domésticos, porque tudo isso deve saber para poder executar ou dirigir com acerto quem tiver ao seu serviço.

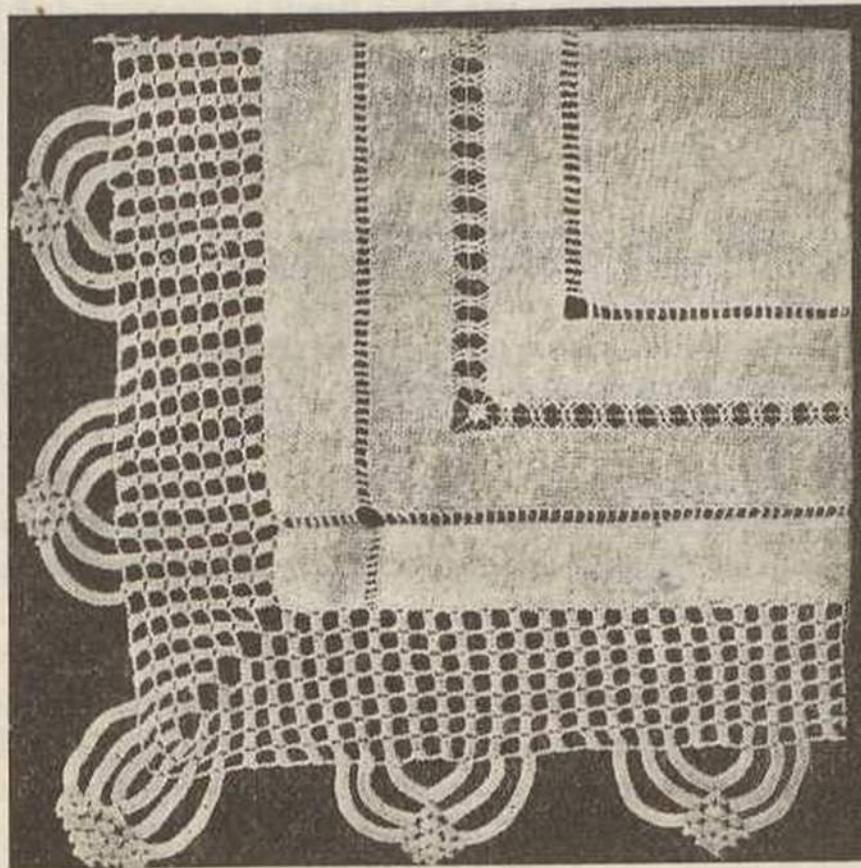
Aprenda ainda a grande arte de tornar o

lar tão agradável ao seu marido, a seus filhos e a si própria, que tôdas as pessoas da família se encontrem sempre melhor no lar doméstico do que seja onde fôr.

Para os nossos filhos



Eis um prático e lindo casaco e gorriño para menino de dois anos. Trabalha-se com lã grossa, branca, fio rijo, para ficar um tecido forte e abrigado. A malha que domina, é a de pano.



Bonita aplicação de renda

Culinária

Sopa de pão com tomate

Aqui tem a nossa leitora uma saborosa sopa que é também económica e nutritiva. Cortam-se cebolas às rodelas e pica-se salsa. Faz-se depois um refugado de azeite. Quando a cebola começa a aloirar, deita-se tomate sem pele nem semente. Apura-se tudo em lume brando, com o prévio cuidado de se tapar o tacho.

Junta-se depois a água que fôr necessária, pouco a pouco e tempera-se com sal. Deita-se o caldo a ferver sobre fatias de pão, numa terrina ou nos pratos.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



João da Silva Guimarães

Insp. Adjunto do Serviço Central
Nomeado Aspirante em 3 de Julho
de 1904. Tem sido louvado várias
vezes por bons serviços prestados.



Vitor Afonso

Chefe de 1.ª Classe, em Lisboa-R.
Nomeado Aspirante em 3 de Julho
de 1904.



Luís da Silva Matoso

Chefe de 3.ª classe, de Taveiro
Nomeado Aspirante em 3 de Julho
de 1904.



Manuel Fernandes

Condutor Fiscal, de Lisboa
Nomeado Carregador
em 23 de Maio de 1904.



António da Costa Dias

Capataz Principal, de Lisboa-P.
Nomeado Carregador
em 12 de Julho de 1904.



José Maria Duarte

Carregador, de Lisboa-P.
Nomeado Carregador
em 5 de Julho de 1904

Concessão de prémios de instrução profissional

EXPLORAÇÃO

A seguir indicamos os nomes dos agentes que obtiveram, por concurso, diplomas de prémio e de mérito em conformidade com as disposições em vigor:

Pessoal em serviço nas linhas da Antiga Rêde

Pessoal de estação

Chefe: Napoleão Pinto dos Reis, n.º 2258 — Diploma
de mérito.

Factor de 1.ª classe: Augusto Bernardino Marques,
n.º 2193 — Diploma de mérito.

Factor de 2.ª classe: Roberto Espírito Santo, n.º 13303
— 1.º Prémio.

Factores de 3.ª classe: José Francisco Rama, n.º 2413
e José dos Santos, n.º 1950 — Diplomas de mérito.

Pessoal de trens

Condutor: João Pereira Paulo, n.º 4801 — 1.º Prémio.

Guarda-freios: Manuel José Pires, n.º 3521 e João
Lopes Barbeiro, n.º 12231 — Diplomas de mérito.

Pessoal de revisão

Revisor: José Augusto Marques, n.º 4110 — 1.º Prémio.

Pessoal em serviço
nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste

Pessoal de estação

Chefe: Alfredo da Ressurreição Ferreira Mendes, n.º 1479 (M. D.) — 1.º Prémio.

Factor de 1.ª classe: Cláudio José Pisco, n.º 2497 (S. S.) — Diploma de mérito.

Pessoal de trens

Condutores: João Veríssimo Gravata, n.º 13503 (S. S.) — 1.º Prémio, António José Lameira, n.º 13515 (S. S.) — 2.º Prémio e Fernando de Sousa, n.º 1769 (M. D.) — Diploma de mérito.

Guarda-freios: Armando Damásio, n.º 4413 (S. S.) — 1.º Prémio, António José Vaz, n.º 4457 (S. S.) — 2.º Prémio, Manuel Rosa Marques, n.º 4423 (S. S.) — 3.º Prémio e Francisco Ferreira Bota, n.º 4452 (S. S.) — Diploma de mérito.

Pessoal de revisão

Revisores: António de Oliveira Barros, n.º 13092 (M. D.) — 1.º Prémio, Joaquim Vicente, n.º 3765 (M. D.) — 2.º Prémio, António Pinto da Costa, n.º 3598 e António Júlio Marçal, n.º 12066 (M. D.) — Diplomas de mérito.

Exames

EXPLORAÇÃO

Em Abril e Maio

Praticantes para aspirantes:

Aprovados: Hilário Gomes Rodrigues, Joaquim Urbano, Eduardo da Silva, Manuel Paiva, António de Oliveira Santareno, Lourenço das Dores Lopes, Manuel Poças, Francisco Lopes Farto, Raúl Júlio Pereira, Manuel Martins, António de Matos Tomé, Manuel António Alves, António Teixeira de Mesquita, Elísio Duarte Ribeiro, José de Carvalho, Eduardo Alexandre e João Cordeiro Valente.

Aspirantes para factores de 3.ª classe:

Distinto: Leandro da Cruz.

Aprovados: José Maria Fernandes, José do Carmo Coelho, António Pimentel, José Falcão Pereira Jacinto, João Vicente Duque da Silva, Manuel Nunes, Manuel de Oliveira, Joaquim da Costa Amieiro, António Lopes Policarpo, Fernando Barros de Oliveira Santos, Armando Castelhano Abrantes, José da Silva Gonçalves, António Domingos, António da Silva, Rogério de Sousa, José Simões Fernandes, Valentim Gonçalves Carvalho, José de Lemos Araujo, Manuel Farinha, José Ferreira Neto, Luis Batista Gonçalves, Vítor Valente, José Barreira, Jacinto Simões, João Cordeiro Júnior, Cipriano Antunes Micael, João Simões, António Francisco Adrino Júnior, Manuel Marques Serra, Edmundo Diniz Ribeiro, Diamantino da Silva Ferreira, Josué de Matos Ferreira, Raúl Mandsay Costa, Apolinário Sebastião, José Luís Simões,

Manuel da Luz, Manuel Ambrósio, Avelino Lopes Letras, Jacinto Nunes Abreu, José Teixeira Lobo, Alberto Marques Pinto, José Marques da Clara, Augusto Pimenta, José Coelho Campino, Manuel Alves, Alexandre Jorge Teixeira de Almeida Casimiro, Hermílio José Nunes Júnior, José Bernardino Capela Marques, António Lopes Domingos, Francisco Agostinho Lourenço, Manuel Bernardo Júnior, Gabriel Ilídio Velho, Joaquim Maria Combo, Samuel Soares, José Ramos Pedro, Joaquim da Costa Durão, Hermílio Silveira Almeida, Manuel Simões, Américo dos Santos Gomes, Luis Ventura, Virgílio Leão Pires Mestre, João Cardoso Vilela, Custódio da Costa, Jerónimo Rodrigues Baptista, André António Elias Ferreira, Amadeu dos Santos Mineiro, José Simões, Manuel Mendes Raimundo, António Joaquim Gonçalves, Álvaro Cabrita Guerreiro, António Moura Marques Granja, Alfredo Simões, José Manuel da Silva, José Ildefonso Carneiro de Macedo, José da Costa Martins, Adelino Jorge Pinheiro, Manuel da Ponte Mau- rício, Jacinto Lopes, José Fernandes Aragão Braga, Manuel Bota Barreiros, David Ferreira Pinto Júnior, Leandro José dos Santos Marques, Manuel André, Francisco Pires da Rocha, Adelino Jorge, José Fer- raz Coelho, José Felisberto Soares, Leonel José de Sousa, Serafim dos Santos Bêco, António Caetano Maceiras, Augusto Chambel, António de Matos, Arnaldo Rodrigues Fernandes Silvano, Francisco Teixeira de Sousa, Manuel Madaleno Gonçalves, Leo-



Setúbal — Igreja de S. João

Fotog. do Eng.º F. Abragão.

poldo José de Lemos, Artur Cardoso da Guia, Manuel Jorge das Neves de Carvalho, Armando Marques, Luciano Joaquim dos Santos, Gil Carias, Albino Ribeiro de Araújo, Augusto Lopes Mainha, Manuel Martins da Pomba, João Tavares Pereira, Agostinho Carmona Cardoso, João Cacela da Silva Marques, Guilherme de Sousa, Sebastião de Jesus Ramalhosa, Manuel Antunes da Fonseca, Jaime Pereira Galvão, Bento de Matos, António Augusto Fernandes, Luís Augusto de Jesus, José Sebastião de Sousa, Joaquim dos Santos, Castro Dias Marcelino, Acácio António Lourenço, Francisco de Oliveira, Horácio Augusto, João Moreira dos Santos Ferreira, José Batista Viegas, Norberto dos Santos Gregório, João José Nunes Morão, João Valente de Almeida, Gabriel Gonçalves de Oliveira, Aníbal Nunes do Nascimento, José António Marques, Francisco da Silva, Joaquim dos Santos Furet, Arnaldo Marques Machado, Joaquim Barreto Leite, António dos Santos, Simplicio Galveias Alcavala, António Coelho de Oliveira e Manuel Lourenço.

Factores de 3.^a cl. para Factores de 2.^a cl.:

Distintos: José Maria da Fonseca, Augusto Ferreira da Santa, Alfredo Augusto da Costa.

Aprovados: José Vicente, Ernesto da Silva, Evaristo Simões Louro, Francisco Alves Mano, João Mendes Marques, Joaquim Duarte dos Santos, Luís António, João da Costa Ferreira, Armando Pereira Dias, Apolinário Ramos, José de Santana Henriques, Joaquim da Conceição Miranda, Martinho António Cardoso, António Dinis, António Afonso de Sales, Oscar Hermes Pena Delca, Francisco Dias Calado, César Rodrigues Martins, Bernardo Ferreira, Manuel Marques Aleixo, Augusto de Miranda Mendes Carvalho, Virgílio Duarte Santos, Álvaro Rodrigues Soares, Manuel dos Santos Neves, José Augusto Guerreiro, Carlos Vieira da Cunha, José Cândido Marques de Carvalho, Luís Gonçalves Soares, Gonçalo Correia, José da Costa Pereira, Mário de Oliveira Santana, Joaquim Fernando Lorido Lopes, Vítor Cândido Teixeira, Abel Guilherme de Oliveira, Abel Rego Borges, Marcelino Macau, Luís Ribeiro Pedrosa Vital, Benjamim de Jesus Maia, Júlio Manuel de Agonia Salvador, Justino Godinho Branco Júnior, José António Dias, Alfredo de Oliveira Vidal, Artur Jordão Carvalheiro, Joaquim Baptista Candeias, Olindo Godinho Palma, Manuel Soares de Pinho, António Simões de Faria Lopes, António da Costa e João Rodrigues das Neves.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Maio

Capataz de manobras de 2.^a classe: Alfredo da Graça.

Agulheiros de 1.^a classe: João Xavier, Bernabé

Alexandre, António dos Santos Lameira e José Pedro.

Agulheiros de 2.^a classe: Manuel Rufino, Manuel Correia, José Calado Costa, José da Silva, Américo dos Santos e Joaquim Contreiras.

Agulheiros de 3.^a classe: Joaquim Miguel Calado, Augusto da Silva Araújo, Francisco Pereira da Gama, José Teixeira dos Santos, António Barbosa, Manuel Teixeira, Hermínio Rodrigues dos Santos, Oliveira dos Santos, Severino Maria Machado, Guilherme Gomes e Joaquim Ramos.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Maio

Médico da 18.^a Secção, com residência em Alpalhão — Vale de Pêso: Dr. Joaquim Rovisco Ribeiro.

EXPLORAÇÃO

Em Maio

Engatadores: António Ferreira Aires, António da Costa, Manuel Ferreira, Ramiro Pinto Augusto, Alberto Teixeira, Manuel Pereira Coutinho, Abílio Cardoso da Cunha, Brilhantino Fernandes Dias, Vitorino Pereira dos Santos, Francisco Gomes Pereira, Belmiro Nunes de Azevedo, João Gomes da Cunha Dias e António da Rocha.

Guardas de estação: José Neto Júnior e Cândido Simões.

Carregadores: Artur Rodrigues Viola, José Sebôrro Ribeiro, António Ferreira Matinha, Joaquim Rodrigues, Joaquim Pereira Nicolau, Garcia Neves de Oliveira, Joaquim Ferreira, Joaquim Amaro, Vitorino dos Santos Simplicio, Luís Moreira, José Bento, Joaquim Nunes, António Monteiro, Amadeu Pereira de Miranda, José Malaquias, João Batista da Costa Rebêlo, João Pereira de Gois, José Garcia Sequeira, Artur Teixeira, João Gonçalves Duque, Manuel Ventura da Ponte, Carlos Coelho, Fernando Rodrigues Gomes, Serafim Marques Parente, Rodrigues António Cândido, João Maria Pinheiro Carraca, José Rasteiro Gaspar, Francisco Gomes de Oliveira Costa, Armindo da Silva Monteiro, Manuel Cardoso e Isidoro Roxo Gonçalves.

Servente: Joaquim Palma Encarnação.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Maio

Agentes Técnicos Aspirantes: Artur José da Silva Júnior e Vítor Rodrigues Adragão.

VIA E OBRAS

Em Fevereiro

Auxiliar permanente «adido»: José Pereira e António Teixeira.

Em Março

Auxiliar permanente «adido»: Ernesto Vieira.**Mudanças de categoria****EXPLORAÇÃO**

Em Maio

Para:

Praticante de escritório: o Aspirante, Fernando Pereira de Oliveira.**Guarda de estação:** o Agulheiro de 2.ª classe, Manuel Vasques.**Agulheiro de 3.ª classe:** o Agulheiro de 2.ª classe, Joaquim José Pássaro.**Reformas****EXPLORAÇÃO**

Em Abril

Francisco Inácio da Silva, Factor de 2.ª classe, de Espinho.*Francisco Henriques Nunes*, Capataz de 2.ª classe, de Alcântara Terra.*José Rodrigues Nunes*, Agulheiro de 1.ª classe de Chelas.*Manuel da Conceição Serrano*, Guarda, de Pombal.*José Pereira Lopes*, Guarda, de Caxarias.*José Nunes*, Carregador, de Cela.

Em Maio

José Estopa Galvão, Bilheteiro de 1.ª classe, de Barreiro.*Miguel Luís do Couto*, Contínuo de 1.ª classe, da 3.ª Circunscrição.*Braz de Sá*, Capataz de 1.ª classe, de Nine.**MATERIAL E TRACÇÃO**

Em Maio

Gregório Alves, Inspector das Oficinas, de Entroncamento.*Albino Pedro Rolão*, Capataz de Manutenção de 1.ª classe, no Depósito de Campolide.**VIA E OBRAS**

Em Maio

Manuel Pereira, Chefe do distrito n.º 13, Santarém, *Francisco Vieira*, Assentador do distrito n.º 246, Estombar.**Demissões****SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE**

Em Maio

Empregado de 3.ª classe: José Francisco de Vasconcelos Almeida (a seu pedido).**Falecimentos****EXPLORAÇÃO**

Em Maio

† *Armando Alfredo Benvindo Martins Pereira dos Santos*, Empregado principal do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Admitido como Praticante de escritório em 8 de Dezembro de 1916, foi nomeado Empregado em 1 de Janeiro de 1919 e promovido a Empregado principal em 1 de Janeiro de 1931.

† *José da Silva Diogo*, Empregado de 3.ª classe, dos Serviços Gerais

Admitido como Praticante de factor em 1 de Abril de 1935, foi nomeado Aspirante em 1 de Janeiro de 1936 e Factor de 3.ª classe em 1 de Abril de 1938, tendo passado a Empregado de 3.ª classe em 1 de Novembro de 1941.

† *António Marques Calado*, Factor de 2.ª classe, de Mogofores.

Admitido como praticante de Factor em 15 de Janeiro de 1918, foi nomeado Aspirante em 1 de Abril de 1923, promovido a Factor de 3.ª classe em 1 de Agosto do mesmo ano e finalmente promovido a Factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Jerónimo Brasão Lopes*, Factor de 2.ª classe, de Elvas.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Maio de 1923, foi nomeado Aspirante em 1 de Janeiro de 1925 e Factor de 3.ª classe em 1 de Agosto de 1927, tendo sido promovido a Factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *Albertino Alcântara dos Santos*, Fiel de 2.ª classe, de Alcântara Terra.

Nomeado Conferente em 28 de Julho de 1919, foi promovido a Fiel de 2.ª classe em 1 de Julho de 1926.

† *Joaquim Pinto da Silva Magalhães*, Agulheiro de 1.ª classe, de Tua.

Admitido como Carregador eventual em 12 de Dezembro de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927, promovido a Agulheiro de 3.ª

classe em 21 de Agosto de 1928 e finalmente a Agulheiro de 1.ª classe em 1 de Maio de 1943.

† *José Capeta Chaparrinho*, Agulheiro de 2.ª classe, de Castro Verde.

Admitido como Carregador auxiliar em 1 de Junho de 1921, foi nomeado Carregador efectivo em 3 de Março de 1925, promovido a Agulheiro de 3.ª classe em 21 de Fevereiro de 1928 e finalmente a Agulheiro de 2.ª classe em 21 de Julho de 1929.

† *José Vitorino Verão*, Carregador, de Alfarelos. Admitido como Carregador em 1 de Julho de 1921.

† *Manuel dos Santos*, Servente de Lisboa-R.

Admitido como Carregador em 1 de Abril de 1917, foi promovido a Engatador em 21 de Maio de 1919.

Depois de transitar por várias categorias, passou a Servente em 21 de Julho de 1942.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Maio

† *Luis Batista Ferreira*, Maquinista de 2.ª classe, no Depósito de Campanhã.

Admitido ao serviço em 16 de Abril de 1917, ingressou no quadro em 14 de Outubro de 1917, com a mesma categoria, de Limpador, foi promovido a Maquinista de 2.ª classe em 1 de Março de 1931.

† *Augusto Rodrigues Melão*, Fogueiro de 1.ª classe, no Depósito de Entroncamento.

Admitido ao serviço em 5 de Fevereiro de 1923, como Ajudante de montador contratado, ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1930, como Fogueiro de 2.ª classe e foi promovido a Fogueiro de 1.ª classe em 1 de Julho de 1941.



† A. A. B. M. Pereira dos Santos

Empregado Principal



† Luís Batista Ferreira

Maquinista de 2.ª classe

† *Joaquim de Jesus Vicente*, Fogueiro de 2.ª classe, no Depósito de Campolide.

Admitido ao serviço em 22 de Novembro de 1928, como Servente contratado, ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1943, como Fogueiro de 2.ª classe.

† *António Pinto*, Fogueiro de 2.ª classe, no Depósito de Campanhã.

Admitido ao serviço em 19 de Janeiro de 1922, como Ajudante de montador, ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1929 como Fogueiro de 2.ª classe.

† *Joaquim Barbosa*, Limpador no Depósito de Campanhã.

Admitido ao serviço em 26 de Outubro de 1923, como Limpador contratado e ingressou no quadro em 1 de Julho de 1943 com a mesma categoria.

VIA E OBRAS

Em Abril

† *Amável do Rosário Raposo*, Assentador do distrito 42, Castelo de Vide.

Admitido como Assentador em 1 de Outubro de 1917.

† *José Alexandre*, Assentador do distrito 13, Santarém.

Admitido como Assentador em 1 de Fevereiro de 1926.

Em Maio

† *Maria José Nunes Trindade*, Empregada principal da Repartição de Pessoal.

Admitida como Praticante de escritório em 18 de Fevereiro de 1920, Classificada Empregada de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1926 e promovida a Empregada principal em 1 de Janeiro de 1939.



† A. Alcântara dos Santos

Fiel de 2.ª classe



† José Alexandre

Assentador

Com 9 soluções: — A. L. G. Fernandes, Jotarva e M. Gonçalves.

» 4 » — F. Gonçalves.
» 2 » — Zero.
» 1 » — M. F.

Classificaram-se campeões «ex-aequo»: *Brielga, Bri-tabrantes, Dalotos, Mefistófeles e Sécora*.

Por falta de espaço não foi dada, com os resultados do N.º 179 a solução do problema n.º 21. É ainda José Gonçalves que fala em 1.º lugar: seja (x) a hora de partida do 1.º comboio. O tempo de trajecto será

$$17^h + 40^m - x$$

O 2.º partindo 45^m depois do 1.º e chegando 17^m depois gasta

$$17^h + 40^m + 45^m - (x + 45^m) = 17^h + 12^m - x$$

Mas este tempo é metade do anterior pela velocidade dupla do comboio.

Assim

$$\begin{aligned} 17^h + 40^m - x &= 2(17^h + 12^m - x) \\ x &= 16^h 44^m \text{ (partida do 1.º)} \\ \text{onde } x + 45^m &= 17^h 29^m \text{ (} \text{ " } \text{ " } \text{ 2.º)} \end{aligned}$$

A. Fernandes (Porto) resume:

$$\begin{cases} x + t = 17^h 40^m \\ x + 45^m + t' = 17^h 57^m \\ t = 17^h 40^m - x \\ t' = 17^h 12^m - x \end{cases} \quad (1)$$

Mas $t' = \frac{t}{2}$

Logo, em (1), vem

$$\begin{aligned} t &= (17^h 12^m - x) 2 = 17^h 40^m - x \\ x &= 16^h 44^m \\ 16^h 44^m + 45 &= 17^h 29^m \end{aligned}$$

E A. M. S., que apareceu um pouco tarde, deu-nos ainda a tempo uma boa solução: Se o 2.º comboio com a velocidade dupla do 1.º ganhava no trajecto (45 — 17) = 28 m., é porque o 1.º gastava no mesmo percurso 56^m. Logo, a partida deste era às (17^h40^m — 56^m) = 16^h44^m.

A do seguinte seria às 16^h44^m + 45 = 17^h29^m.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Julho de 1944

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil kg.	3\$65	Feijão branco miúdo . . . lit.	3\$80	Queijo tipo flamengo . . . kg.	22\$50
» Gigante de 2.ª "	3\$65	» " apatalado . . . "	4\$00	Sabão amêndoas "	1\$80
» Gigante de 4.ª "	4\$10	» frade. lit. 2\$70, 3\$00 e	3\$20	» Imperial "	3\$60
Açúcar de 4.ª "	4\$80	» manteiga lit.	3\$70	» Offenbach "	3\$80
Azeite extra lit.	9\$80	» avinhado "	3\$60	» Oleina "	4\$20
» fino "	9\$30	» S. Catarina "	3\$70	» Corrente "	4\$20
Bacalhau Inglês kg. variável		» vermelho "	3\$50	» Especial "	6\$30
» Nacional "	"	Lenha kg.	6\$40	Sal lit.	6\$0
Batata "	"	Manteiga "	28\$50	Toucinho kg.	14\$40
Carvão de sôbro "	5\$95	Massas kg. 4\$60 a	8\$40	» entremeado "	13\$60
Cebolas "	variável	Ovos dúz. variável		Vinagre lit.	2\$30
Chouriço de carne "	22\$80	Presunto kg.	21\$00	Vinho branco "	2\$30
Farinheira kg.	14\$50	Queijo do Alentejo "	22\$50	Vinho tinto "	2\$30
Feijão amarelo lit.	3\$60	» " da serra "	22\$50		

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto.

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

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, 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 Viveres, 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 deste 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 prêmios 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.).