

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Correspondência:

No Sorteio realizado em 14 de Junho, como se disse no Boletim n.º 203, coube ao solucionista «P. Rego» (terminação n.º 633) o prémio do 4.º trimestre de 1945, e a «Daltos» (terminação n.º 200) o do 1.º trimestre de 1946.

Parabens aos contemplados.

As produções n.º 2 a 24 do Boletim n.º 205 são da autoria de «Mak-Avencos».

Soluções do n.º 203

1 — **Palavras cruzadas** — Horizontais: 1 — Maravilha; 2 — Ema, Ieb; 3 — Lama, Trio; 4 — Os, Ia; 5 — Barbato; 6 — Ar, Ut; 7 — Isca, Luto; 8 — Rei, Lês; 9 — Arenifero.

Nota — Como as «horizontais» determinam as «verticais», só se indicam aquelas.

2 — **O relógio** — Tinha custado ao primeiro vendedor 400\$00. Eis a solução de J. Gonçalves: Seja R a percentagem do 1.º desconto; a do 2.º é $R + \frac{10}{100}$ e a do 3.º é $R + \frac{10}{100} + \frac{5}{100} = \frac{1}{4}R$, donde $R = \frac{5}{100}$.

Representando x o preço do relógio, os descontos serão:

$$1.º D = \frac{5}{100}x.$$

$$2.º D' = \frac{15}{100} \left(x - \frac{5}{100}x \right) = \frac{14,25}{100}x.$$

$$3.º D'' = \frac{20}{100} \left(x - \frac{5}{100}x - \frac{14,25}{100}x \right) = \frac{16,45}{100}x.$$

A soma ($D + D' + D''$) dos descontos é

$$\frac{5}{100}x + \frac{14,25}{100}x + \frac{16,45}{100}x = 44,60$$

$$\text{ou } 0,354x = 44,60$$

$$\text{onde } x = \frac{44,60}{0,354} = 126$$

3 — **O carvão** — Responde M. Pacheco da Cunha (novo solucionista de problemas matemáticos, que costuma apresentar as soluções sem gastar muitas palavras): Foram abastecidas 47 locomotivas com 68 toneladas de carvão.

Segue o cálculo:

x = tonelagem do carvão.

y = número de locomotivas.

$$\left(\frac{x}{y} - 0,25 \right) (y + 1) = x$$

$$(y + 1)^2 - 272 = y + 1$$

ou, operando e reduzindo,

$$x - 0,25y^2 - 0,25y = 0 \quad (1)$$

$$y^2 + y = 272 \quad (2)$$

Multiplicando os membros da eq. (2) por 0,25 e somando com a (1), vem

$$x = 68$$

Da eq. (2) resulta

$$y^2 + y - 272 = 0$$

$$y = -\frac{1}{2} \pm \sqrt{\frac{1}{4} + 272}$$

$$y = -\frac{1}{2} \pm \frac{33}{2}$$

$$\text{Logo } y' = -\frac{1}{2} + \frac{33}{2} = 16$$

O autor do problema é, porém, mais explicativo: Seja N o número de locomotivas abastecidas. Segundo o enunciado, tem-se

$$N^2 - N = 272$$

Multiplicando ambos os membros por 4 e juntando 4 unidades, vem

$$4N^2 - 4N + 4 = 272 \times 4 + 4$$

$$\text{ou } (2N - 1)^2 = 1089$$

$$\text{onde } N = \sqrt{\frac{1089 + 1}{4}} = 17$$

Represente x o carvão tirado da pilha e y o fornecido a cada locomotiva. Tem-se

$$y = \frac{x}{17} \quad (1)$$

Antes de se juntar a última locomotiva, a parte que cabia a cada uma era

$$\frac{x}{17 - 1} = y + \frac{1}{4} \quad (2)$$

ou pondo aqui o valor de y dado pela eq. (1):

$$\frac{x}{17 - 1} = \frac{x}{17} + \frac{1}{4}$$

$$\text{onde } x = 68.$$

(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 Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO

LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: A nova sinalização das estações de Lisboa R. e Campolide. — O Assentador. — Consultas e Documentos. — A maior locomotiva francesa. — Uma carruagem-cantina. — Pessoal.

A nova sinalização das estações de Lisboa R. e Campolide

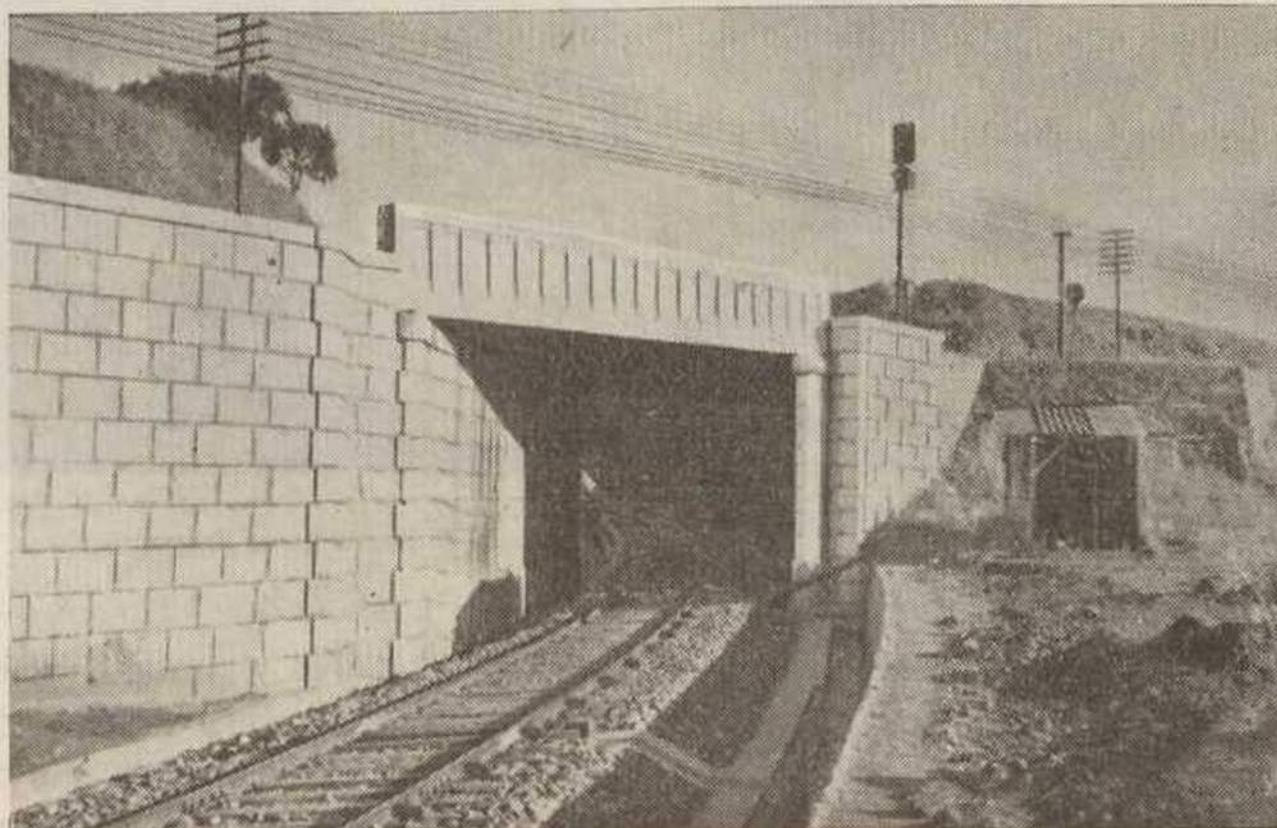
Pelo Sr. Raúl José Viegas, Inspector Principal da Divisão da Via e Obras

VERIFICAVA-SE já há muitos anos que a sinalização de Lisboa R. e Campolide não satisfazia de forma alguma as exigências sempre crescentes do serviço que estas duas estações desempenham.

Foi por este motivo superiormente ordenada a montagem dum moderno sistema de sinalização e manobras de agulhas,

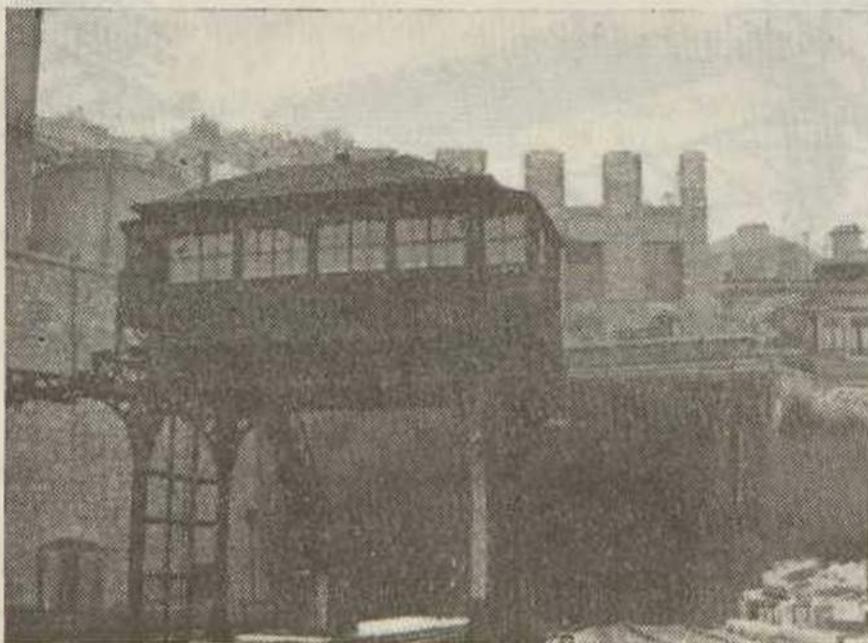
A Companhia, depois de consultar diversas casas da especialidade, optou pelo fornecimento e montagem propostos pela casa «Siemens».

Este trabalho foi iniciado em Setembro de 1939 por um técnico da referida casa, coadjuvado por pessoal das Telecomunicações e Sinalização da Via e Obras. Deve estar



Variante da linha descendente de Oeste no ponto em que passa por baixo da linha de Cintura

concluido e os postos a funcionar quando se inaugurasse a Exposição do Mundo Português no ano de 1940; devido, porém, a questões várias, entre as quais se salienta-



Antigo Posto do Saxby de Lisboa R.

rão as delongas com a aprovação do desvio da Ribeira de Alcântara, na Cruz da Pedra, para conclusão da variante da linha descendente de Oeste, subordinada à urbanização da cidade de Lisboa e as dificuldades de aquisição de materiais, devido à guerra mundial, o aludido técnico viu-se forçado a regressar à sua pátria, aguardando-se para melhor oportunidade a conclusão das obras.

Só em fins de 1945 se removeram as dificuldades apontadas, e de seguida se recomeçou com os trabalhos do desvio do curso da referida Ribeira, trabalho este executado por pessoal da Companhia a cargo da 1.ª Secção de Conservação da Via e Obras e por impossibilidade do regresso do técnico da casa alemã, simultaneamente a Inspecção de Telecomunicações e Sinalização tomou sobre si o encargo de concluir a instalação da sinalização.

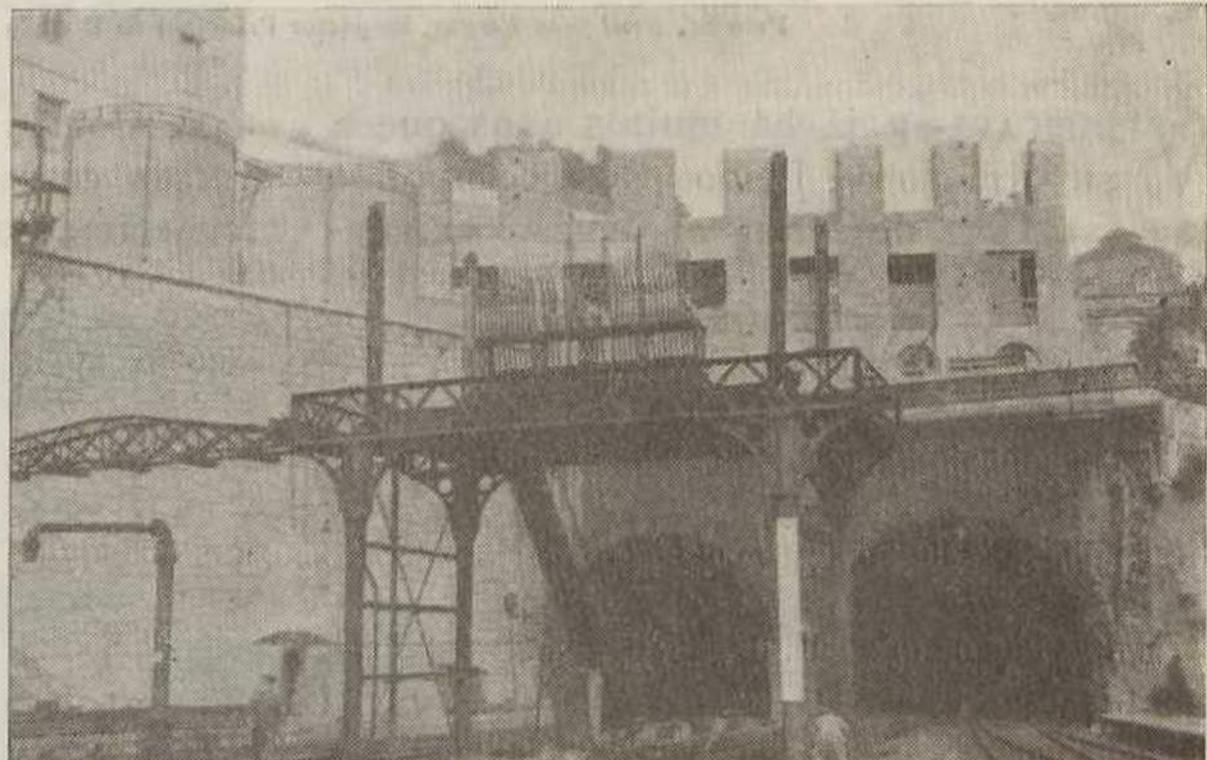
Sem entrar em minudências de ordem

técnica, a seguir se descreve a instalação.

As manobras de agulhas e sinais em Lisboa R. estão subordinadas a um comando único e para isso dotou-se o posto de sinalização com uma central telefónica com ligações à estação de Campolide, plataformas, Chefe da linha, condutores das caranguejas, gabinete telefónico, etc..

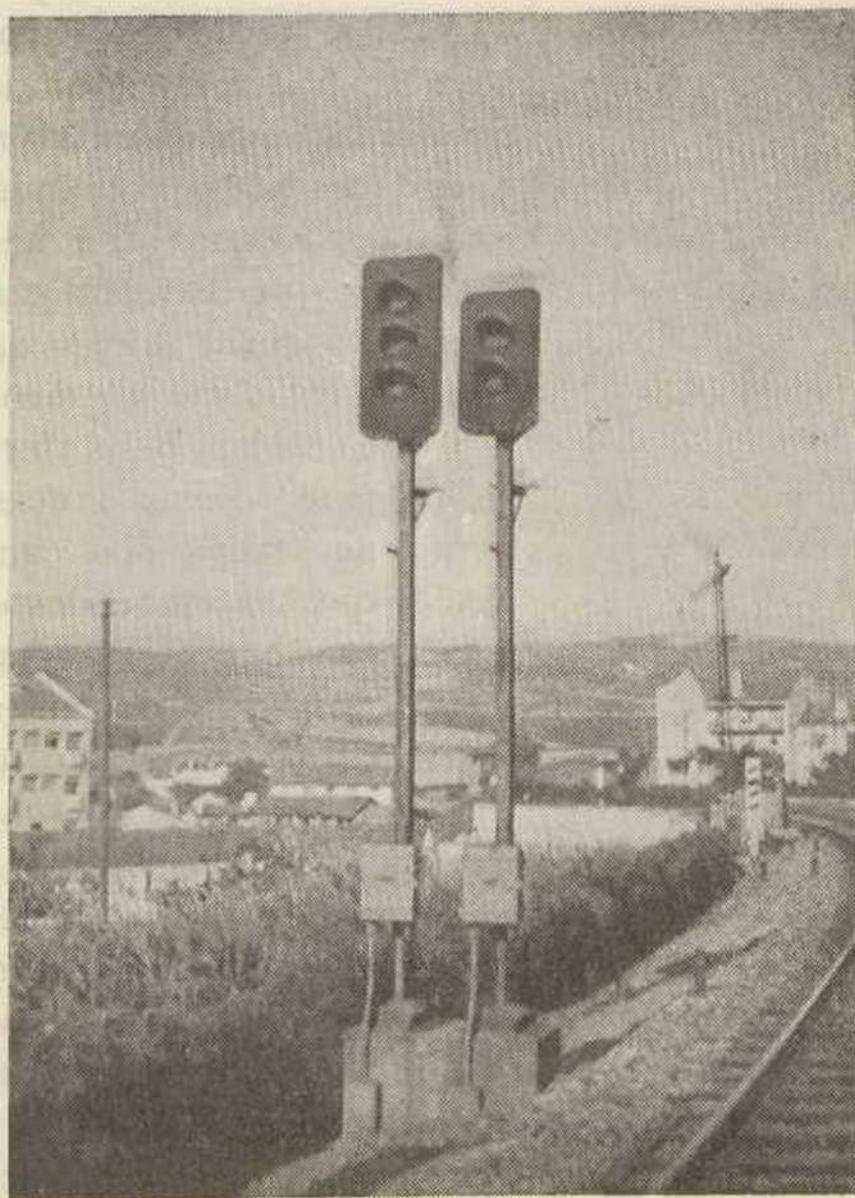
Tanto no posto de Lisboa R. como no de Campolide ficará um agente graduado com funções de «Encarregado da circulação», coadjuvado por um Agulheiro ao qual compete a manobra dos manipulos da mesa de comando.

Qualquer dos edifícios dos postos centrais que as nossas gravuras representam foi construído de formigão armado, tem 3 pavimentos e foi concebido e executado segundo os mais modernos preceitos. No andar térreo estão instaladas as entradas de cabos condutores, uma central eléctrica, quadros de distribuição, rectificadores, reguladores de tensão, casa de acumuladores, além da dependência para os electricistas de serviço guardarem vários aparelhos e utensílios necessários à



O Posto do Rossio quase desmantelado

sinalização. No primeiro andar fica a sala de «relais» e no segundo, que é amplo e envidraçado em toda a volta e circundado por varanda, fica a sala de comando, como geralmente se denomina.



Sinais de entrada nas bifurcações de Benfica e Sete Rios

À frente das mesas de comando, que comportam os manípulos que accionam as agulhas e sinais, encontram-se instalados quadros luminosos representando em esquema as linhas de toda a estação e que reproduzem todas as operações e movimentos efectuados, tais como posição dos sinais, das agulhas, linhas ocupadas com material, e inclusivamente, a marcha que os comboios vão seguindo.

Na mesa de comando de Lisboa R. os manípulos encontram-se distribuídos por dois grupos: no da direita, estão os que comandam os sinais e os que comprovam o aferrolhamento das carangueijas; no da esquerda, os que accionam as agulhas e os sinais de manobras.

Existem ainda à esquerda de cada um destes grupos de manípulos duas filas de botões com finalidades diversas, tais como anulação de pedidos de consentimento, de itinerários, etc..

Deste posto são manobrados 14 sinais,

8 agulhas simples e 4 duplas (total 32 lanças).

Na mesa de comando de Campolide os manípulos constituem 3 grupos: no da direita, encontram-se os que dizem respeito ao lado sul da estação; no do centro, os do lado norte; e no da esquerda, os do lado de B. Benfica e Sete Rios.

À esquerda de cada um destes grupos de manípulos vêem-se botões com finalidades idênticas aos de Lisboa R..

Na mesa de comando de Campolide existe também um manípulo que comanda o motor que acciona as cancelas da passagem de nível que existe próximo daquela estação, que até aqui eram manobradas manualmente.

Deste posto são comandados 33 sinais diversos, 5 agulhas simples e 14 agulhas duplas, o que corresponde a 66 lanças.

Em cada uma das bifurcações de Sete Rios e B. Benfica foi instalado um posto local de manobras, para assim o encarregado da circulação delegar num capataz a direcção



Tipo de sinal principal de entrada em Campolide



Sala e mesa do comando do Posto de Campolide

de manobras em qualquer daquelas bifurcações, quando reconheça haver vantagem em tal.

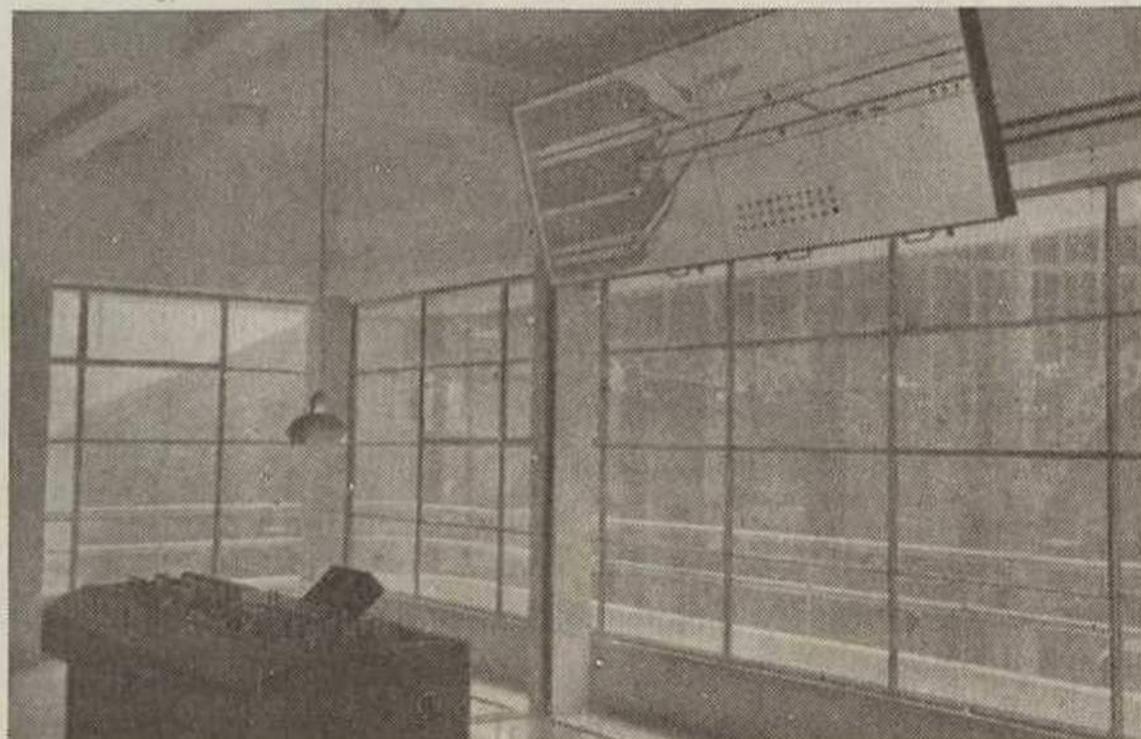
Para se poderem efectivar as manobras nestes postos independentemente do posto central, basta que o Capataz encarregado de as fazer peça telefónicamente ao posto central o respectivo consentimento de manobra local, o que lhe será dado logo que no posto central se dê uma rotação de 45 graus aos manípulos correspondentes a todas as agulhas dessa bifurcação e em seguida uma rotação de 90 graus para a esquerda ao manípulo de consentimento de manobra local correspondente; logo se abrem os sinais de manobras na bifurcação que pediu o consentimento, o que é assinalado naquele posto com o acendimento duma lampada que indica ao capataz que pode manobrar as agulhas sem perigo algum.

No quadro indicador de linhas do posto são indicadas todas as manobras que se andam fazendo na área abrangida por qualquer dos postos locais,

respectivo ou este se fechará automaticamente caso já se encontre aberto.

Quando se realize um itinerário para expedição ou recepção de qualquer comboio, depois de aberto o sinal respectivo esse itinerário conserva-se encravado (agulhas immobilizadas) até à passagem desse comboio e o sinal fecha-se automaticamente depois de ser ultrapassado.

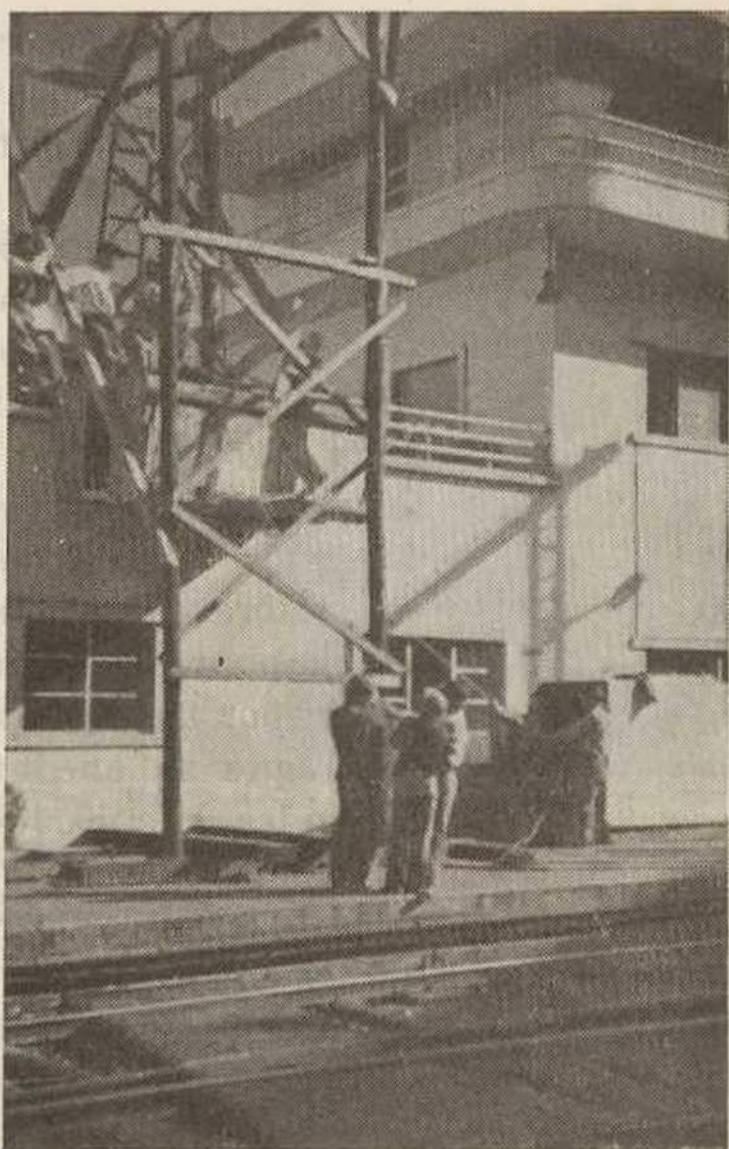
A segurança relativa entre sinais, agulhas, secções de via isoladas e comprovação no quadro da sala de comando é obtido por



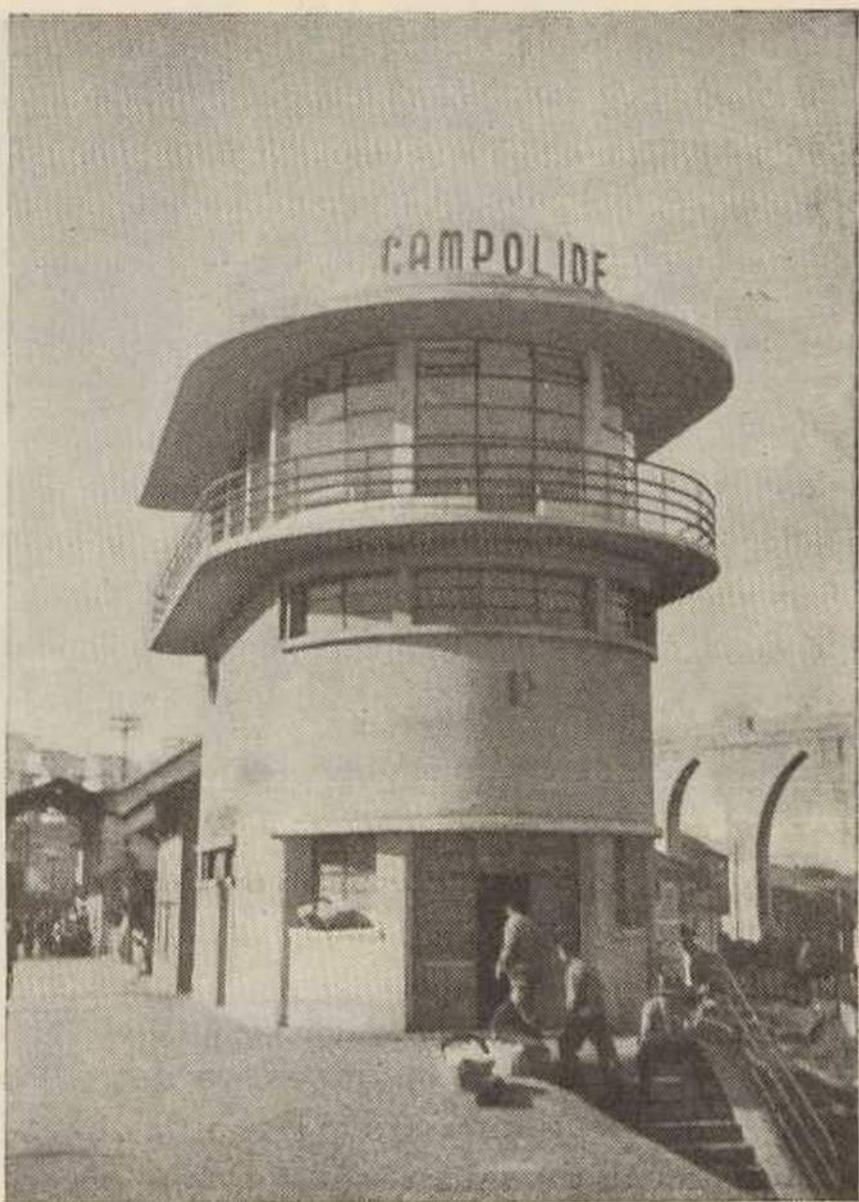
Sala do comando de Lisboa R., vendo-se em baixo a mesa de comando e em cima o quadro indicador de vias.

Nas mesas de comando, para se poder abrir qualquer sinal, quer de entrada quer de saída, que comanda qualquer itinerário, é necessário que estejam na devida posição todas as agulhas relativas ao mesmo, que estejam bem aferrolhadas e com as lanças bem encostadas aos carris e que estejam desocupadas de material as secções de via isoladas dentro desse itinerário, o que é comprovado no quadro indicador de linhas.

Sempre que falte qualquer destas condições não se poderá abrir o sinal



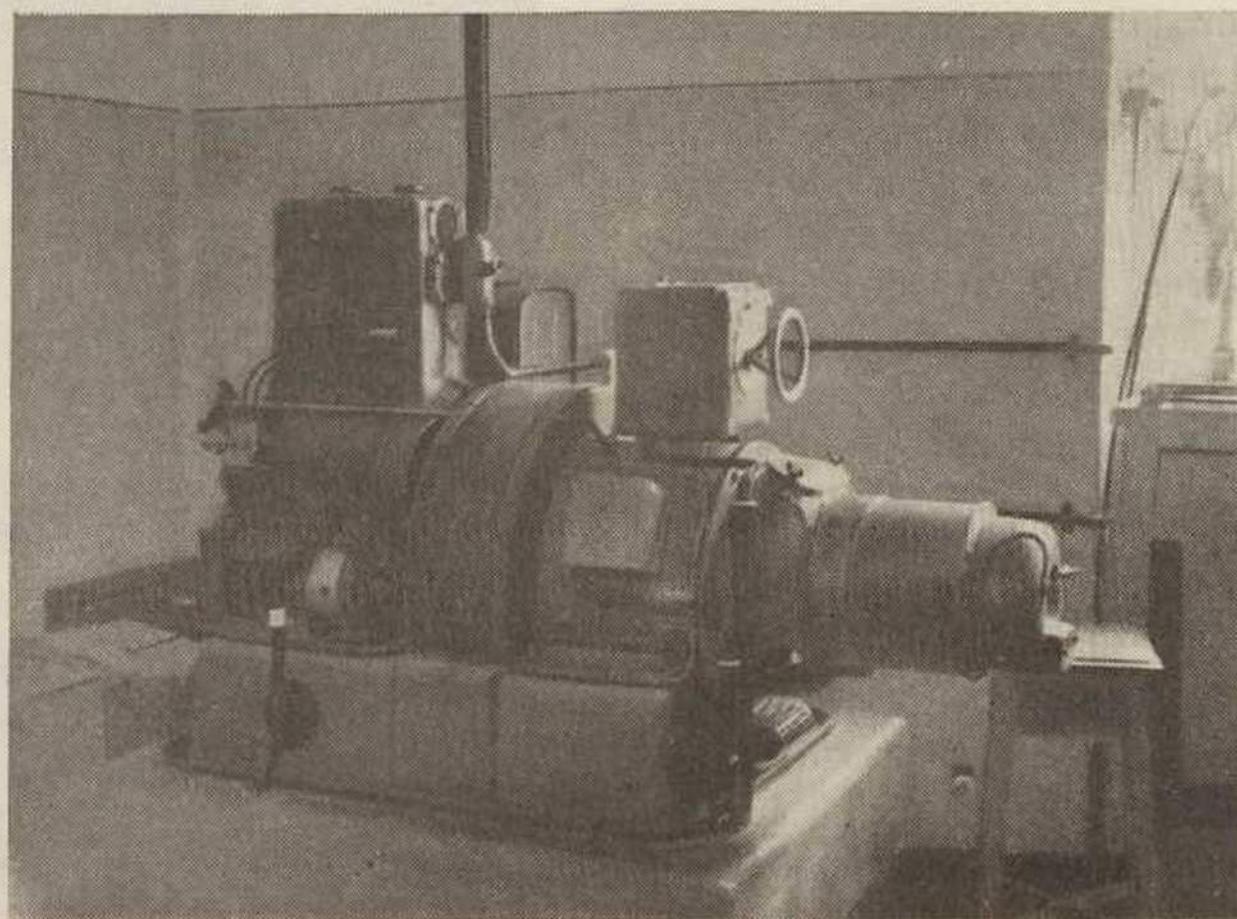
Içando um caixote com parte da central para a sala do comando do edifício do Posto de Lisboa R.



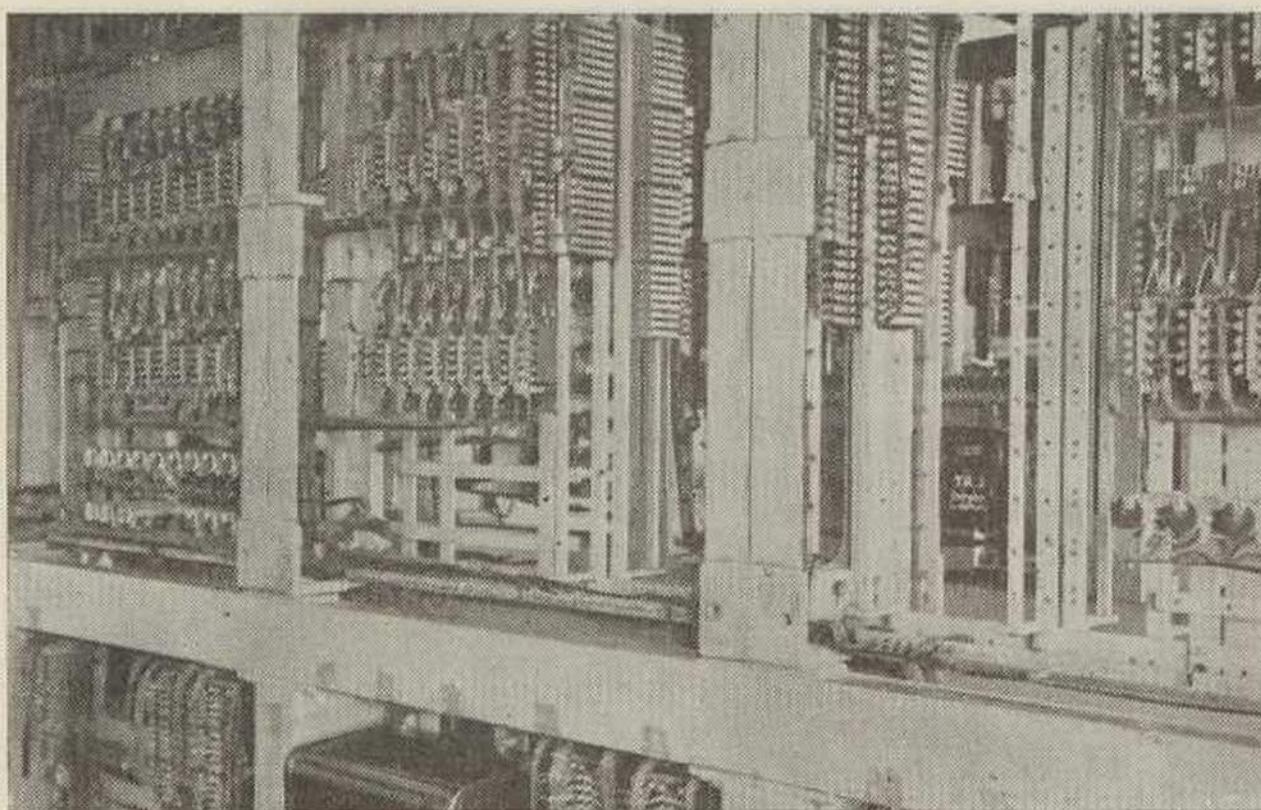
Edifício do Posto de Campolide

meio de encravamentos mecânicos e eléctricos.

Na parte inferior dos sinais principais estão instalados indicadores luminosos que,



Central de reserva, que funciona automàticamente no caso de falta de corrente do sector



Um aspecto de conjunto de «relais».

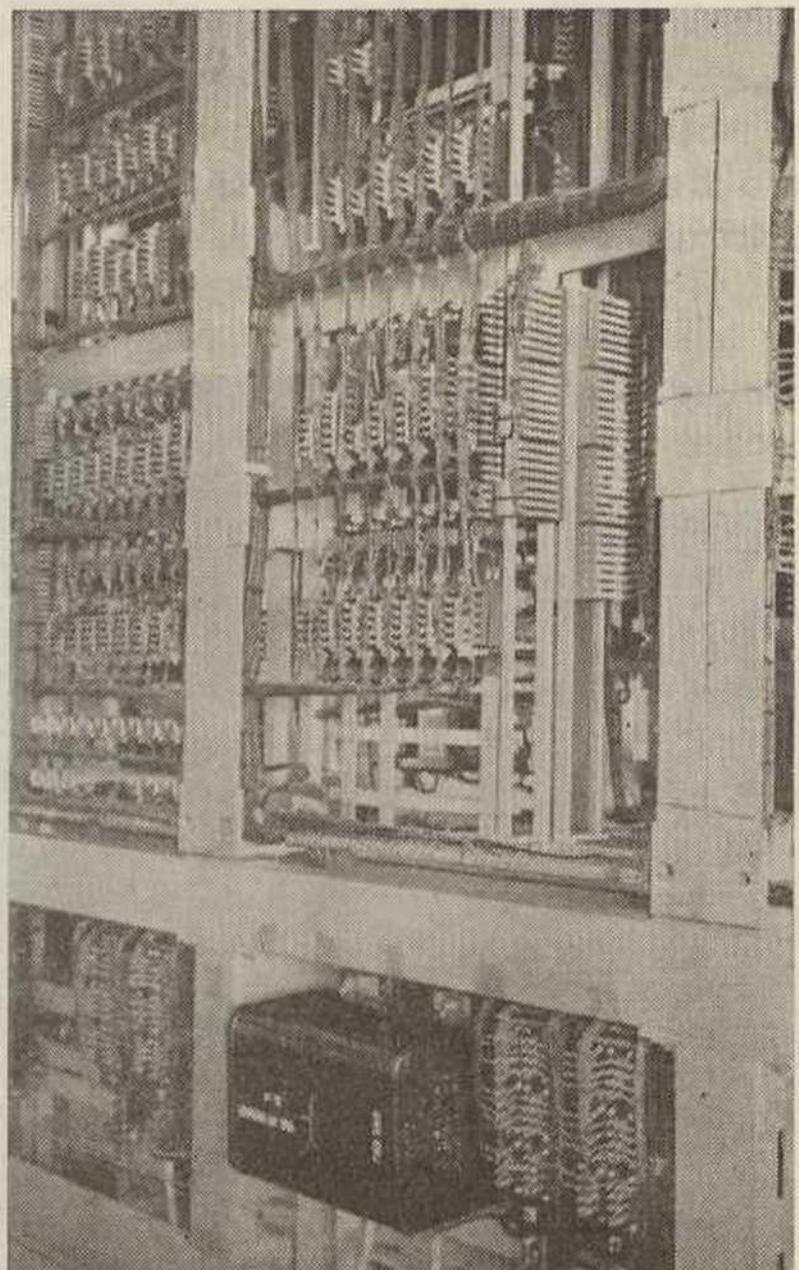
por meio de agrupamentos combinados de lâmpadas, formam o número ou letra que indicam respectivamente a linha de entrada ou a direcção de saída.

Todos os sinais são do tipo luminoso e de luzes coloridas a duas ou três posições, produzindo por meio de lentes combinadas um feixe luminoso tão intenso que se vê de dia, ainda mesmo em pleno sol; esta combinação de lentes tem ainda por fim obter um ângulo de luz o mais agudo possível para que o sinal duma plataforma se não possa ver doutra qualquer, de forma que não haja equívocos; todas as lanternas têm uma pala na parte superior para evitar reflexos de luz solar e são colocadas sobre alvos rectangulares pintados de cinzento escuro.

As instalações das duas estações são normalmente alimentadas por energia eléctrica fornecida pelas C. R. G. E.; mas prevenindo-se falta de corrente, foi instalada em cada posto uma central de reserva que é constituída por um motor Diesel acoplado directamente a um alternador. Como já se disse, estas centrais existem no rés-do-chão de cada edifício da sinalização e têm a vantagem de entrar automaticamente em funcionamento logo que falte a energia da rede em qualquer das três fases.

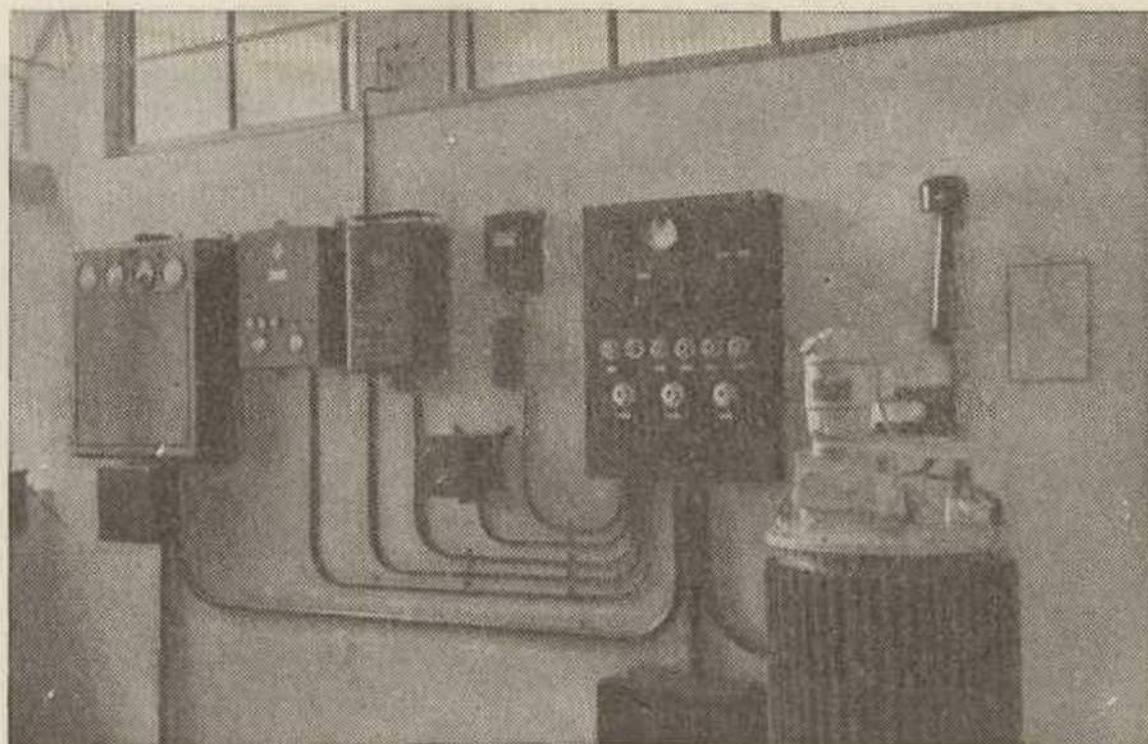
Para efeito de experiências, estas centrais podem entrar em funcionamento pelo premir dum simples manipulo de comando. Prevendo-se ainda uma avaria de longa duração nestas centrais de reserva ao mesmo tempo que falte a energia do sector de rede, podem os motores das agulhas ser manobrados manualmente por meio de manivelas que se encontram em poder do encarregado da circulação.

Em Lisboa R., para se acabar com os incomodativos silvos das máquinas pedindo mudança de linha ou execução de manobras, foram instalados nas plataformas aparelhos



Outro aspecto de conjunto de «relais»

de pedido de linha em comunicação com o posto central, que permitem ao capataz das manobras indicar para aquele posto a linha para a qual pretende passar-se o material em manobras. Por estes aparelhos são transmitidos

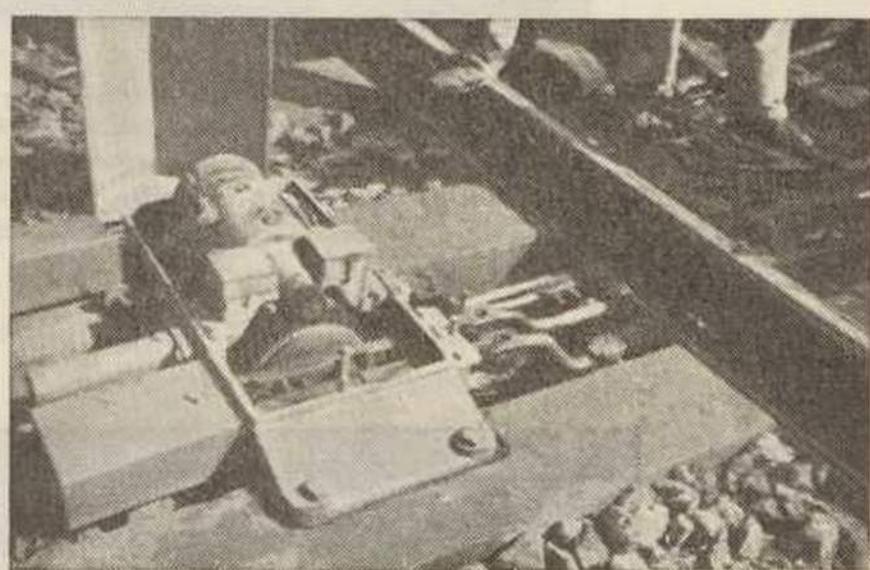


Aparelhos da central de reserva — quadro de distribuição, rectificador, regulador de tensão etc.

nos dois postos existem 384 relais de tipo normal, 70 relais de via, 61 caixas terminais onde vão ligar 5.000 pontas de fio, 2.700 molas de contactos accionadas pelos diversos manipulos e estão distribuídas, por toda a área sinalizada, 150



Afinando um motor de agulha



Um motor de agulha pronto a funcionar

ao posto central não só um sinal acústico como também uma indicação óptica no quadro de via, da linha de onde é feito o pedido, ou seja, daquela onde se encontra o material e a linha para a qual se deseja conduzi-lo.

Sempre que o posto central possa permitir essa manobra, a indicação de que se pode efectuar é dada pela abertura do sinal de manobras correspondente (luz amarela) e esta só se pode acender depois de estar o caminho feito. Ainda junto de cada aparelho de pedido de linha foi montado um telefone que permite igualmente comunicar com o posto central.

Para que se possa fazer uma leve ideia do que são estas instalações, basta dizer-se que

caixas de ligações de cabos nas quais se inserem para cima de 4.600 pontas de condutores. O posto de Lisboa R. começou a funcionar na madrugada do dia 19 de Junho e o de Campolide às 16 horas do dia 21.

Faz, porém, pena que o preço bastante elevado destas instalações não permita que se adopte tal sistema em todas as estações de maior movimento, não só pela facilidade de serviço como também pela segurança sobejamente reconhecida.



O Contra-mestre, António Tomás dos Anjos, que dirigiu o acabamento da parte Norte sinalizada dentro da estação de Campolide.



Grupo de pessoal que sob a direcção do Contra-mestre *António Tomás dos Anjos*, fez o acabamento da parte norte sinalizada dentro da estação de Campolide. — Da esquerda para a direita — Em cima: Artur N. Viegas, Servente; e Joaquim Ferreira, Operário. — Em baixo: Edgar Pingocho, Servente; Armando M. de Almeida, Electricista; e Umberto Tapadinhas, Operário Ajudante.



Pessoal que tomou parte activa na montagem e acabamento dos postos de Lisboa R. e Campolide. — Da esquerda para a direita — Em cima: Avelino Aleixo, Operário Ajudante; Manuel Dias Conde, Servente; Joaquim Ferreira, Operário; Umberto Fernandes, Servente; e José Luis Piedade, Electricista. — Em baixo: José Medeiros Baptista, Electricista; Angelo de Carvalho, Sub-Inspector; Armando Marques de Almeida, Electricista; e José Sebastião Mendonça, Electricista.

CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

O Assentador

(Inédito do livro em preparação «Charneca Sacra»)

Pelo Sr. Manuel dos Santos Aníbal, Factor de 3.^a classe, de Lisboa-Jardim

À MEMÓRIA DE MINHA SANTA MÃE

A MAVAM-SE acrisoladamente. Ele, o Bernardo Rodrigues, era assentador de via num cantão da linha do Sul, e dividia a sua existência entre os deveres da profissão, que cumpria austeramente, e o amor santificado que devotava à esposa e a dois filhos que constituiam a razão suprema da sua própria vida; ela, a Maria das Dores, que desde tamanhinha viera para ali com a mãe, uma velha guarda de passagem de nível, por morte de cuja, herdara a profissão e a casita à beira da linha.

Singelos e bons, em sua simplicidade comovedora e rude, ambos viviam descuidadosos e felizes na casa da guarda perdida em plena plaga alentejana, entre papoilas e madressilvas, no doce encantamento que à alma transmite a certeza do dever cumprido.

E era um enlevo vê-la, airosamente gentil, nas suas chitas cuidadas a esmero, braço erguido ao alto, de bandeira enrolada em punho, dando via livre aos comboios que ascendiam para as bandas de Beja, ou que volviam do Algarve para o Barreiro; e ele, moço garboso, lá se ia de abalada, madrugada alta, bita e sacola de farnel aos ombros, a caminho de Cuba,—que a via carece de conservação.

À tardinha o regresso de Bernardo era festejado ruidosamente, entre os afagos e as carícias dos filhos que o esperavam à cancela.

Descançavam a bita e o trado. Fumegavam migas, devoradas alegremente entre as risadas cristalinas das criancinhas e o doce enleio dos ferroviários.

Ao tanger dolente das Ave-Marias que os sinos brôneos da capelita de São Matias semeava em derredor, recolhiam-se os espíritos em mistica devoção, elevando preces para que os Ceus cobrissem de bênçãos aquele lar na paz do Senhor.

* * *

Invernava impiedosamente.

Aquele inverno viera rigoroso e demorado, entediante para a casita da guarda.

Em obediência a ordens emanadas pelo chefe de lanço, a mulher do assentador redobrara de vigilância. Era necessário atenção, não fosse surgir algo de estragos na via.

Não dormia. De madrugada o correio do Algarve e o ómnibus de Lisboa, furtavam-lhe o sono, com horários atrasados.

Não descansava. Horas intérmitas de vigília que a traziam doente e exausta.

Alarmava-se o assentador: Que fosse ela repousar. Ele velaria, iria dar passagem livre ao correio do Sul.

Maria das Dores era renitente, não transigia: Que fosse ele descansar; a manhã avisinhava-se, e teria de ir com a zorra para os lados de Beja... E obrigava-o, carinhosamente, a ir lançar-se no leito.

Entrementes aproximava-se o Natal. Já das bandas da serrania a natureza desdobrava lençóis alvos como o arminho, na cumiada dos montes de Marmelar. E a neve caia em flocos niveos.

Todas as manhãs as travessas da via apareciam salpicadas de geada reluzente. Raras

avesitas acoitavam-se, amedrontadas, nos beirais do telhado da casa da guarda.

A mulher do assentador caiu alfin de cama, vencida pela fadiga.

Ardia em febre. Delirava, frases sem nexo; por vezes pretendia erguer-se, procurar a lanterna e retomar o seu posto. O comboio iria passar sem que ela fizesse os sinais regulamentares, e para mais, naquele troço de linha a circulação em regimen de marcha com precaução... O maquinista participaria!

Bernardo tranquilizava-a: Que se aquietasse. Iria ele encerrar a cancela e acender a luz verde.

Mas a circulação era agora mais intensa. Comboios especiais, desdobramentos,— toda uma multidão de passageiros que demandava o Sul, para a consoada com as famílias.

O assentador entregue de dia ao trabalho violento da conservação da linha, noite em fora, erguia-se, e lá se ia a ocupar o lugar da mulher. E os comboios circulavam incessantemente na sua marcha veloz de titãs de ferro, não se apercebendo sequer os passageiros de que para a sua segurança contribuia grandemente o sacrifício do assentador, agitando aquela flâmula verde.

* * *

Natal! Natal de Jesus!

O Ocidente festejava o nascimento de Cristo, um justo que a maldade dos homens crucificou bárbaramente no Calvário, com requintes de crueldade.

Na noite de Natal o assentador armou em casa forte ramada de pinheiro, onde cintilavam brinquedos humildes.

Houve jantar lauto com ementa de dias festivos, onde pontificava o ensopado de carneiro à pastora, arroz doce enfeitado a canela com os monogramas dos filhos a relevo, e esbocetos de desenhos onde uma vaga intuição artística da Dores pretendia reproduzir quadros célebres da arte sacra: a Sagrada Família, a Ceia dos Apóstolos e a Adoração dos Reis Magos.

Vieram os agulheiros de Cuba, carregadores de Beja e o chefe do distrito com os filhos.

Tangeram as cordas duma viola, uns sons plangentes com sabor a mourisco, arrastando trinados dolentes, impregnados do árabe da charneca alentejana, a contrastar com a alegria ruidosa da petizada gárrula.

A guarda, ainda enferma, recolheu à alcova, a instâncias dos convivas; porém, alegando que já estava melhor, seria ela que iria receber os comboios, naquela noite: Que a despertassem se estivesse dormitando.

Lá fora o vento soprava desesperado com silvos aterradores.

Chovia agora grossas bátegas. De quando em vez, relampejava.

A ventania, furiosa, sibilava ameaçadora, destruindo tudo.

Dir-se-ia que ciclónico furacão baixara sobre a terra.

Generalizou-se a tempestade. A procela rugia com frangor. E a chuva caia incessante, barulhenta e incómoda.

Os postes telegráficos haviam derruido, arrastando consigo os fios da sineta de alarme que não despertava agora.

Relampejava. Pelas trevas vagueavam fantasmas aterradores.

As criancas benziam-se, e no rosto dos homens, mais animosos, desenhavam-se pronúncios de calamidade.

O assentador consultou o relógio. Era meia noite. A essa hora devia estar a sair de Cuba o ómnibus de Lisboa.

Súbito a casa estremeceu, como se mão hercúlea a tivesse abalado. Vacilaram os alicerces e as janelas abriram-se com fragor. Trovejava violentamente.

Hirta e grave como o dever a mulher do assentador apareceu no limiar da porta e disse da sua vontade de ir rondar a linha, não fosse desabar alguma barreira... Porque aquele estrondo era de barreira caída, dizia-lhe o coração. Não fosse descarrilar o comboio; e os passageiros... seria a desgraça...

Opuseram-se aos designios loucos da heroína. Seria temerária imprudência deixar sair a desoras uma enferma, naquela noite de procela.

Gritou alto, gesticulou, protestou irritada, e só se calou quando a conduziram, desmaiada, para o leito.

Entretanto Bernardo previra a tragédia.

Saiu à rua afrontando a tempestade, cabelos em desalinho, peito nu, a correr pelas travessas, agitando a luz vermelha da lanterna, vagueando pela charneca inóspita como um louco.

Tropeçava nos carris, caia em charcos de água, para logo se erguer e continuar numa corrida louca, coberto de lama e ferido, a sangrar pelo rosto e das mãos, sempre na direcção de Cuba, donde o comboio já saira.

Ao tornear uma curva da linha, teve a visão da hecatombe.

Uma enorme barreira desabara, arrastando atrás de si grandes massas de terras que obstruiam a via.

Um silvo estridente da máquina fe-lo saber que o comboio se aproximava vertiginosamente.

Era mister evitar o descarrilamento.

Galgou a saltar os montes de barro, uns após outros, e avançou heroicamente, agitando a lanterna vermelha, a gritar que parassem. Era tempo.

O maquinista apitou a freios e fez contra-vapor. Instantes depois seria demasiadamente tarde.

As carruagens arrastaram-se violentamente atrás da máquina.

Houve um tilintar de metais que se chocaram bruscamente.

Os passageiros foram acordados brutalmente e arremessados uns contra os outros, entre pânico e desordem. Serenados os animos algum mais afoito debruçou-se da janela a inquirir curioso.

E foi um guarda-freio e o condutor do trem que levantaram inanimado o inditoso assentador, decepado, de sob um rodado da máquina, coberto de sangue, ainda a respirar os derradeiros instantes de vida, enquanto a linha era desobstruída. E o comboio continuou a sua marcha ascendente.

.....

Ao outro dia, por essas terras do Sul, houve mais alegria a festejar a consoada, com os entes que a nostalgia trouxera para o regaço do lar, a celebrarem o Natal com as famílias.

E contudo, suprema ironia do implacável destino, o sacrifício do assentador surgira milagrosamente a salvar tanta vida... para ceifar sómente a sua vida!...

...Sómente na casa da guarda de São Matias uma viúva e dois orfãos, à luz tosca dum lamparina bruxuleante, abandonados pelo mundo, banhavam-se em lágrimas de dor, chorando desesperadamente a morte do assentador.

.....



Uma estação recentemente construída no Egípto

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 935 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em grande velocidade, de Coruche para Braço de Prata, de uma grade com um cão de raça com o peso de 53 Kg.

85 Km. — Tarifa Geral
Base 5.^a com o aumento de 50%

Preço $(15\$18 + \frac{15\$18 \times 50}{100}) \times 11 \times 0,06$	15\\$03
Adicional de 10%	1\\$51
Manutenção $16\$00 \times 0,06$	\\$96
Registo	1\\$50
Aviso de chegada	1\\$00
Desinfecção	10\\$00
Total	30\\$00

R. — O processo de taxa apresentado está errado. A desinfecção é aplicada às remessas constituídas por gado e matérias infectas e não às constituídas por quaisquer outros animais.

Segue como corresponde:

85 Km. — Tarifa Geral
Base 5.^a com o aumento de 50%

Preço $(15\$18 + \frac{15\$18 \times 50}{100}) \times 11 \times 0,06$	15\\$03
Adicional de 10%	1\\$51
Manutenção $16\$00 \times 0,06$	\\$96
Registo	1\\$50
Aviso de chegada	1\\$00
Total	20\\$00

P. n.º 936 — Peço me seja discriminado o processo de taxa da seguinte remessa:

Um vagão com 6 cascos com vinho de pasto nacional, peso 5.400 Kg. e 4 cascos com vinho generoso nacional, peso 1.640 Kg., de Régua para Campanhã, em pequena velocidade.

Carga e descarga feitas pelos donos.

R. —

104 Km.

Vinho de pasto — Tarifa Geral, 4.^a classe
» generoso — » » 2.^a »

Vinho de pasto:

Preço $4\$70 \times 11 \times 5,4$	279\\$18
Adicional de 10%	27\\$92
Manutenção $7\$00 \times 5,4$	37\\$80

344\\$90

Vinho generoso:

Preço $5\$46 \times 11 \times 1,64$	98\\$50
Adicional de 10%	9\\$85
Manutenção $7\$00 \times 1,64$	11\\$48
Registo	1\\$50
Aviso de chegada	5\\$00
Arredondamento	\\$02
Total	471\\$25

P. n.º 937 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Vale do Pereiro para Barreiro-Mar de um vagão com palha de trigo prensada, peso 7.045 Kg.

Carga pelo expedidor e descarga pela Companhia.

141 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — T. 9

Preço $63\$35 \times 7,1$	449\\$79
Evolução e manobras $7\$00 \times 7,1$	49\\$70
Descarga $4\$50 \times 7,1$	31\\$95
Registo	1\\$50
Aviso de chegada	5\\$00

537\\$94

Uso de Cais:

$\$10 \times 11 \times 7,05$	7\\$76
Adicional de 10%	\\$78
	8\\$54
Adicional de 5%	\\$43
Arredondamento	\\$04
Total	546\\$90

R. — O processo de taxa apresentado, está errado.

O consultente, não tendo em vista o disposto no § único, da 2.^a das condições particulares do Capítulo I, da Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V., aplicou à remessa em causa, o preço de vagão completo da Tabela 9, em vez do preço de detalhe.

No que respeita à taxa pela operação de descarga, em Barreiro-Mar, também o consultente não teve em vista o que estabelece o n.º 1º do Art.º 4º, do Complemento à Tarifa de Despesas Acessórias, do Sul e Sueste, quando qualquer das operações de carga ou de descarga, de remessas de vagão completo, seja efectuada pela Companhia.

Segue a discriminação da taxa como corresponde:

141 Km.—Tarifa Especial Interna n.º 1—P. V.—T. 9
Preço de detalhe

Preço 70\$38 × 7,1.....	499\$70
Evolução e Manobras 7\$00 × 7,1	49\$70
Tarifa de Despesas Acessórias	
4\$50 × 7,1.....	31\$95
Compl. à Tarifa de Despesas Acessórias	
\$10 × 11 × 7,1 7\$81	
Adic. de 10%	\$79
8\$60	
Adic. de 5%	\$43
9\$03	
Registo	1\$50
Aviso de chegada.....	5\$00
	596\$88

Uso de Cais:

\$10 × 11 × 7,05	7\$76
Adicional de 10%	\$78
	8\$54
Adicional de 5%	\$43
	8\$97
Total.....	605\$85

P. n.º 938 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em grande velocidade, de Coimbra para Campanhã de uma debulhadora — máquina agrícola — montada sobre rodas, peso 800 Kg.

121 Km. — Tarifa Geral — Base 5.^a

Preço 21\$38 × 11 × 0,80	188\$15
Adicional de 10%	18\$82
Manutenção 16\$00 × 0,80.....	12\$80
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$03
Total.....	222\$30

R. — Está errado. Segue como corresponde:

121 Km. — Tarifa Geral — Base 5.^a pelo peso mínimo de 1.000 Kg. — Artigo 52.^o

Preço 21\$38 × 11	235\$18
Adicional de 10%	23\$52
Manutenção	16\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Total.....	277\$20

P. n.º 939 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Pombal

para Martingança-Maceira, de um vagão com carvão mineral nacional, a granel, peso 8.000 Kg.

Carga e descarga feitas pelos donos.

$$106 + 5 = 111 \text{ Km.}$$

Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — Tabela 22

Preço 21\$01 × 10	210\$10
Manutenção 7\$00 × 10	70\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada.....	5\$00
Total.....	286\$60

R. — Está errado.

Resulta mais económica a aplicação da 5.^a classe da Tarifa Geral, pelo peso efectivo, como mercadoria a granel.

Segue discriminação como corresponde:

Preço 4\$14 × 6 × 8	198\$72
Adicional de 10%	19\$88
Manutenção 7\$00 × 8	56\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Total.....	281\$10

P. n.º 940 — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa de transporte:

Transporte, em pequena velocidade, de Lisboa P. para Aveiro, de 500 peles de gado bovino verdes, sem acondicionamento, peso 1.750 Kg.

273 Km. — Tarifa Geral — 2.^a classe

Preço 14\$08 × 11 × 1,75	271\$04
Adicional de 10%	27\$11
Manutenção 16\$00 × 1,75	28\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Total	328\$65

R. — Está errada.

O consultante não teve em conta que, de harmonia com as disposições do Aviso ao Público A n.º 354, é de 2.000 Kg. o mínimo de peso a taxar. Segue a discriminação da taxa como corresponde:

273 Km. — Tarifa Geral — 2.^a classe

Preço 14\$08 × 11 × 2	309\$76
Adicional de 10%	30\$98
Manutenção 16\$00 × 2	32\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$01
Total	375\$25

P. n.º 941 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em pequena velocidade, de Alcântara-Mar para Abrantes, de 1 vagão com carvão mineral estrangeiro, a granel, peso 7.000 Kg..

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

151 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — T. 16

Preço 5\$22 × 10	512\$20
Manutenção 7\$00 × 10	70\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Total	588\$70

R. — O processo de taxa apresentado está errado. Segue como corresponde:

151 Km. — Tarifa Geral — Art.º 98.º — 5.ª classe, pelo peso efectivo.

Preço 5\$45 × 11 × 7	419\$65
Adicional de 10%	41\$97
Manutenção 7\$00 × 7	49\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$03
Total	517\$15

P. n.º 942 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Leixões para Pinhão, de um vagão com nitrato de potássio para adubo, com o peso de 9.800 Kg..

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

137 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — P. V. Tabela 16

Preço 42\$84 × 10	428\$40
Manutenção 7\$00 × 10	70\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Total	504\$90

R. — O processo de taxa apresentado está errado. Segue como corresponde:

137 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Tabela 16

Preços com o recargo de 20% ao abrigo do A. P. n.º 766

Preço 42\$84 × 10	428\$40
Aumento de 20% (A. P. 722)	85\$68
Manutenção 7\$00 × 10	70\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$02
Total	590\$60

P. n.º 943 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em grande velocidade, de Tomar para Bemfica, de uma grade com 2 cisnes, com o peso de 23 Kg.

140 Km. — Tarifa Geral

Base 5.ª com o aumento de 50%

Preço $(24\$57 + \frac{24\$57 \times 50}{100}) \times 11 \times 0,03 \dots$	12\\$17
Adicional de 10%	1\\$22
Manutenção 16\$00 × 0,03	\$48
Registo	1\$50
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$03
Total	16\\$40

R. — Está certo.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

2.º Aditamento à Classificação Geral — Cria a nova rubrica «cascas moídas ou trituradas não designadas».

3.º Aditamento à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas, entre as quais «aço em obra não designada», «arame de aço ou de ferro», «emulsão betuminosa para estradas», etc..

4.º Aditamento à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas, entre as quais «alfarroba», mármore em blocos», «toros de eucalipto ou de pinho nacional, para exportação», etc..

5.º Aditamento à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas, entre as quais «aço em bruto», «hulha nacional», «tijolos de barro ou de grés», etc..

12.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 8/108 — G. V. — Eleva para 20\$00 por quilograma a indemnização a pagar pelas Empresas por perdas ou avarias de remessas ao abrigo desta Tarifa.

I.º Aditamento à Tarifa de Telegramas Particulares —

Elimina da relação anexa a esta Tarifa, as referências aos apeadeiros de Ancora-Praia, Durrães e Gondarém.

II — Fiscalização e Estatística

Carta-Impressa n.º 408 — Relaciona os passes, cartões de identidade e anexos extraviados no mês de Junho de 1946 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 409 — Considera sem valor a senha, que desapareceu, da remessa de g. v. n.º 1841 da estação de Eixo (Vale do Vouga), devendo ser autuada a pessoa que com ela se apresente a reclamar a referida remessa.

Factos e Informações

A maior locomotiva francesa

A França, que tem procurado num afã intenso reorganizar a sua indústria, acaba de construir a maior locomotiva do seu parque, a 242-A. I., com 5.000 C. de força, que excede em muito a 141-P, de 3.000 C., considerada até agora a mais perfeita.

A nova locomotiva, de linhas simples e aerodinâmicas, pesa 143,2 toneladas em ordem de marcha, e tem de comprimento 28 metros (17,79 sem o tender).

Na sua construção, tudo se previu para simplificar o trabalho do fogueiro e do maquinista. A caldeira, que tem o volume de 11 metros cúbicos, é carregada automática e, com a projectada construção de caleiras ao longo da via férrea, como já se verifica nas linhas do Oeste da França, a alimentação de água pode ser feita em pleno andamento. Mais ainda: possui iluminação eléctrica, a lubrificação é automática e os carrelos são montados sobre caixas de eixos com rolamentos de esferas.

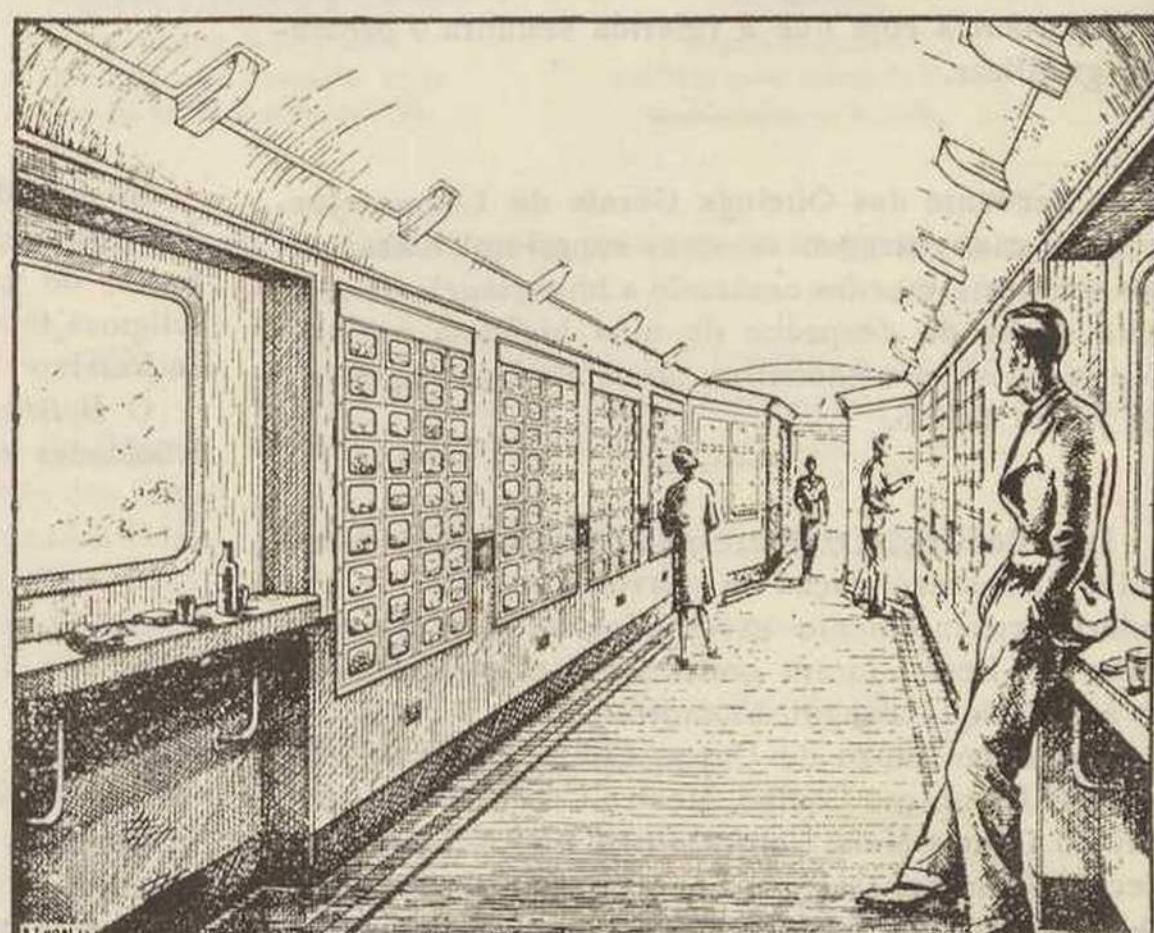
Os resultados colhidos nas experiências fazem prever que de Paris a Bordéus não haverá necessidade de refôrço para vencer as rampas existentes. De facto, a 242-A. I., numa rampa com grande inclinação, e tendo atrelada uma máquina travada, equivalente à carga de 800 toneladas, com facilidade

alcançou a velocidade limite de 140 Km.-h. e atingirá sem dificuldade a de 160 Km.-h.

A 242-A. I. será utilizada nos comboios rápidos pesados das linhas de maior movimento.

Uma carruagem-cantina

Na Inglaterra, uma importante Companhia de Caminhos de Ferro tem projectada para quando as circunstâncias o permitirem, a construção de uma carruagem-cantina com a particularidade do serviço ser feito automaticamente sem o auxílio de qualquer criado. Com a maior facilidade e mediante a simples introdução de uma moeda no aparelho automático, o passageiro poderá adquirir, à sua escolha, bebidas, sanduíches, gelados, frutas, tabaco, fósforos, etc.. A gravura que ilustra esta notícia dá uma ideia clara do que será a futura carruagem.



Interior da projectada carruagem-cantina

Pessoal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



António dos Santos
Revisor de 1.ª classe



Joaquim Maria
Servente

O Revisor António dos Santos encontrou num compartimento de 3.ª classe do comboio n.º 3838, de 24 de Junho último, uma mala de mão contendo a importância de 5.750\$00 e outros objectos, que guardou a fim de entregar na primeira estação de paragem.

Mais tarde, como tivesse notado que uma senhora se queixava aflitivamente de lhe ter sido roubada a mala de mão, verificou, pelas indicações dadas, ser ela a proprietária da mala que tinha encontrado. Prontamente a entregou, recusando delicadamente a importância com que a referida senhora o pretendia gratificar.

O Servente das Oficinas Gerais de Lisboa, Joaquim Maria, entregou aos seus superiores hierárquicos um porta-moedas contendo a importância de 2\$00, uma senha de despacho de uma bicicleta e outros documentos, que encontrou no comboio n.º 1006 de 6 de Junho último.

Pela dedicação e interesse demonstrados nos trabalhos de consolidação de aterros e abertura de uma galeria, recentemente executados ao Km. 6,400 da linha do Leste, foram gratificados pecuniariamente os agentes que a seguir se indicam:

Francisco Diogo da Costa, Chefe da 1.ª Secção; Manuel Domingos Coelho, Mestre Geral de Edifícios; Álvaro Duarte Maia, Contramestre de 1.ª classe da 1.ª Secção; Manuel Gaspar, Contramestre de 1.ª classe da 2.ª Secção; Augusto de Oliveira Canadas, Operário de 3.ª classe, Pedreiro; João do Vale, Operário de 3.ª classe, Pedreiro; Manuel da Cunha, Operário de 3.ª classe,

Pedreiro; José Nunes, Operário de 3.ª classe, Pedreiro; Francisco Nunes Barreto, Operário de 3.ª classe, Carpinteiro; António de Matos Dias, Operário de 3.ª classe, Carpinteiro; Augusto Lopes Letras, Operário de 3.ª classe, Carpinteiro; António Martins 2.º, Operário ajudante, Carpinteiro; José dos Santos Rogado, Operário ajudante, Carpinteiro; Augusto da Costa Severino, Operário ajudante, Carpinteiro; Manuel de Jesus M. Basso, Operário ajudante, Carpinteiro; João Silveiro, Operário ajudante, Carpinteiro; José Dias Costa, Operário ajudante, Carpinteiro; Acácio da Purificação Faria, Operário ajudante, Carpinteiro; José Vieira, Operário ajudante, Carpinteiro; António Afonso, Operário ajudante, Carpinteiro; Francisco de Oliveira 1.º, Operário ajudante, Pedreiro; Luís da Cunha, Operário ajudante, Pedreiro; António Ventura, Operário ajudante, Pedreiro; Joaquim Esteves Rosendo, Operário ajudante, Pedreiro; Miguel de Oliveira, Operário ajudante, Pedreiro; António Ferreira, Operário ajudante, Pedreiro; José Vaz da Silva, Operário ajudante, Pedreiro; Artur Simões Bento, Operário ajudante, Pedreiro; José Simões Bento, Operário ajudante, Pedreiro; José Martins 2.º, Operário ajudante, Pedreiro; Custódio Pereira, Operário ajudante, Pedreiro; e Manuel Simões, Operário ajudante, Pedreiro.

Por absoluta falta de espaço não nos é possível publicar as fotografias destes agentes.

Noticiário

No dia 8 de Agosto corrente realizou-se o casamento de D. Júlia da Conceição com o Sr. Rogério de Sousa, Factor de 3.ª classe, em Lisboa-Rossio. A cerimónia religiosa teve lugar na Igreja de Carrazede, freguesia de Paialvo

O Boletim da C. P. deseja aos noivos as maiores felicidades e venturas.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Junho

Capataz de manobras de 1.ª classe: Manuel Esteves.

Capatazes de manobras de 2.ª classe: Luís Severino, António Pais Aguiar, Manuel Francisco Coelho e Domingos Inácio.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Luís Pedro de Carvalho
Chefe de Repartição
Admitido como Praticante de escritório em 2 de Julho de 1906.



Dionísio de Oliveira Correia
Sub-Chefe de Depósito
Admitido como Limpador suplementar em 22 de Julho de 1906.



José Maria de Castro
Chefe de 3.ª classe
Nomeado Aspirante em 1 de Agosto de 1906.



António dos Santos Baptista
Telegrafista Principal
Nomeado Telegrafista de 3.ª classe em 1 de Agosto de 1906.



Alexandre Antunes da Silva
Ensebador de 1.ª classe
Admitido como Limpador suplementar em 22 de Julho de 1906.



Ana Marques
Guarda de Distrito
Admitida como Guarda de P. N. em 21 de Agosto de 1906.

Agulheiros de 1.ª classe: José Matias e Manuel Lopes Pinto.

Agulheiros de 2.ª classe: Domingos Rodrigues dos Anjos, José Joaquim Báptista, Cristovão dos Santos, Manuel Viegas, Augusto Alves, Franquelim Monteiro, Arcelino da Conceição, Mário de Figueiredo, José de Sousa Júnior, António Amaro, Francisco Lopes Pinheiro, Abílio Ferreira Camelo e José Mendes.

Agulheiros de 3.ª classe: António Teixeira de Magalhães, Filipe Duarte Godinho, João Cordeiro Algarvio, Angelo Pereira da Silva, Joaquim Ferreira, Casimiro Luís Alves Júnior, João Bispo, Joaquim Correia de Carvalho Costa, Jaime Luzio, José Francisco Menor, João Caetano Jordão, Absilio de Oliveira Júnior, António Queiroz Aguiar, Serafim Macieirinha,

António Alberto Calça, António Guerreiro, João da Silva, Manuel da Costa Estanqueiro, António Serafim Moreira e António dos Reis Matos.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Junho

Capataz de manutenção de 2.ª classe: José Ribeiro Ferreira Marques.

VIA E OBRAS

Em Fevereiro

Escriturário: José Pires Ribeiro.

Em Junho

Adido Técnico Ajudante: Bento Cabaço Martins.
Empregado de 3.ª classe: Abel Agante da Silva.
Operários de 1.ª classe: Armindo Silvano, Manuel Nunes da Fonseca e José Joaquim Pedroso.
Operários de 2.ª classe: Augusto de Oliveira Canadas, António Matos Dias, Francisco N. Barreto e Ramiro Ferreira.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Junho

Empregados de 3.ª classe: Raul da Conceição Gonçalves, Arnaldo Pinto de Carvalho e José de Sousa Rodrigues.

EXPLORAÇÃO

Em Junho

Escriturário: Virgílio da Conceição Correia.

Condutores de elevadores: José Maria Tapadejo e Joaquim de Brito Roxo.

Guarda de estação: Élio Ferreira.

Porteiro: António da Silva Arrimar.

Carregadores: Ernesto Abrantes, Joaquim de Oliveira, Manuel de Sousa Luís, Abílio Fernandes Gondarez, João Alexandre Júnior, José Gonçalves Duque, Manuel Rodrigues, Anacleto Pereira Almeida, Casimiro dos Santos, Augusto Avelino, José Lopes Malho, Ramiro Joaquim Carvalheira, Armando de Jesus Parelho, José Maria Corvo, José Peixoto de Magalhães Júnior, Adelino das Neves Simões, João Augusto Barão, Higino Constâncio Rodrigues, Herculano Augusto Marques Aleixo, Luis Vaz Chasqueira, Augusto Leite de Azevedo, Manuel Gonçalo Machado, João Faria Ribeiro, José Rei, Manuel António Dias, Manuel Rodrigues Angelo, José Abrantes Benido, Henrique Maria Alferes, Ventura Augusto Pinto, Sebastião Pedro, Francisco Ferreira São Pedro, Vitorino Martins e Silva, Manuel António Lança, Manuel de Jesus, António André Malveira, Manuel Mestre Jacinto, Manuel Guerreiro, Manuel Sá de Araújo, Álvaro dos Santos Júnior, António Cabelo Moço, José Pinto de Oliveira, Justino Ferreira Cavaco, António Ferreira de Almeida, Francisco Serra, Domingos Monteiro, Augusto Nunes Serralha, Augusto Jorge, José Guerreirinha Louzeiro, António Augusto Leal, Manuel Alves, João de Oliveira Lourenço e João Coelho de Bastos.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Junho

Empregado de 3.ª classe: José Monteiro da Nazaré.

Limpadores: António Lemos, José Mogo da Luz, João Mendonça de Sousa, Mário Gregório Rocha, Francisco dos Santos, José dos Santos Álvaro, Joaquim Elias Costinha, José da Vizitação Oliveira Júnior, José da Conceição Leal, João Luís Bento Sim Sim, António de Brito Matinhos, João da Ponte Bacalhau, Victor dos Santos Silva, José Júlio Vieira, Jacinto Cristina Carrapiço, António Francisco, José Guerreiro, José Rosa Cançado, Arnaldo Xavier Calado, Abílio Luís de Almeida, José de Oliveira, João da Silva Pereira, Manoel José de Jesus, António da Silva Pereira, Salvador Gomes de Carvalho, José Albertino Gomes, José Pombo Ribeiro, Mário Roque Leal, Hermínio Martins, Francisco Ferreira, Joaquim Gomes Jerónimo, José Gomes Jerónimo, Manuel Gomes Jerónimo Júnior, Luís António da Cruz, António Ribeiro, João Cardoso, António Branco, José Augusto Branco, Manuel Correia da Costa, José Maria Pinto de Oliveira, António Mendes Cardoso, Manuel Augusto Oliveira, José Carvalho Barroca, António Lopes, João Tomás, Manuel Rasteiro Gaspar, José Costa Alves Ribeiro, Manuel Baptista Sanches, Manuel de Jesus Paiva, Luís Raimundo, Sebastião Lobato, Manuel Correia Sequeira, Manuel Gonçalves Bengala, José de Carvalho, Manuel Ventura dos Santos, Damião José dos Santos, José da Cunha, Félix Ferreira, Manuel Rodrigues da Costa e Ernesto Alegria Póvoa.

VIA E OBRAS

Em Maio

Condutor de drésinas: José Pedro dos Santos.

Em Junho

Empregados de 3.ª classe: João David Natária de Oliveira Serrano, Manuel Henriques Martins e Martinho Pedro Souto.

Escriturário: Adelino Marques Rodrigues.

Transferências

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Junho

Para:

Empregado de 3.ª classe: o Carregador de Alcântara Terra, Manuel Agostinho Pires.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Maio

Francisco Madeira. Condutor de elevadores, de Lisboa-Rossio.

Em Junho

Hilário José Barreiros, Chefe de Secção, da 2.^a Circunscrição.

Eduardo Duque Carraça, Factor de 1.^a classe, de Évora.

António de Sousa Pais, Encarregado de Contabilidade, de Lisboa-R.

Abel Marcelino Dias, Telegrafista principal, de Gaia.

Laurentino Augusto Lopes Moreira, Condutor principal, da 3.^a Circunscrição.

Jaimé Augusto Pestana, Guarda-freio de 1.^a classe, da 3.^a Circunscrição.

Teodoro Caetano Santos, Guarda-freio de 1.^a classe, da 1.^a Circunscrição.

Manuel Grego Ferreira, Fiscal de revisores, do Serviço do Movimento.

Adriano José de Sousa Campos, Revisor principal, da 3.^a Circunscrição.

João dos Reis Martins, Revisor de 2.^a classe, da 5.^a Circunscrição.

José da Costa Ribeiro, Capataz de manobras de 2.^a classe, de Campanhã.

Dinis Santos Janeiro, Agulheiro principal, de Campolide.

Diamantino Nunes, Guarda de estação, de Lisboa-P.

Anselmo Augusto, Carregador, de Porto.

António dos Santos, Carregador, de Moita.

José Maria da Cunha, Carregador, de Cerveira.

Abel da Silva Brás, Carregador, de Santarém.

António Tarrafa, Carregador, de Alfarelos.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Junho

Elias Melo Jorge, Maquinista de 2.^a classe.

José de Lemos Pescante, Ajudante de Acendedor.

Henrique Norton Machado, Servente de Armazém.

VIA E OBRAS

Em Junho

António Joaquim Lobão, Guarda-fios de 2.^a classe do 20.^º Cantão, Caldas da Rainha.

Manuel das Neves, Sub-chefe do distrito n.^º 55, Soure.

José Pires, Assentador do distrito n.^º 90, Mercês.

Francisco Barradas, Assentador do distrito n.^º 31, Portalegre.

José Pereira Nicolau, Assentador do distrito n.^º 48, Chão de Maçãs.

Maria da Silva, Guarda do distrito n.^º 129, Covilhã.

Maria da Conceição Dias, Guarda do distrito n.^º 403, S. Romão.

Gracinda Amélia, Guarda do distrito n.^º 415, Cerveira.



Passadiço do Entroncamento

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Junho

† *Armando Cristovam Lourenço*, Chefe de Secção do Serviço do Movimento.

Admitido como Praticante de factor em 17 de Abril de 1912, foi nomeado Aspirante em 4 de julho de 1914 e promovido a Factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1915 e a Factor de 2.^a classe em 14 de Janeiro de 1920.

Em 1 de Agosto de 1927, foi transferido para os escritórios centrais com a categoria de Empregado de 2.^a classe, tendo sido finalmente promovido a Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1946.

† *José Maria Henriques*, Empregado de 1.^a classe, da 2.^a Circunscrição.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Abril de 1924, foi nomeado Aspirante em 1 de Janeiro de 1925 e promovido a Factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1926.

Em 1 de Julho de 1937 passou a Empregado de 3.^a classe e em 1 de Janeiro de 1940 foi promovido a Empregado de 2.^a classe e finalmente a Empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1944.

† *Tomé Ramos Enes*, Factor de 2.^a classe, de Famalicão.

Admitido como Praticante de factor em 23 de Abril de 1919, foi nomeado Aspirante em 1 de Junho de 1927 e Factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1929. Foi finalmente promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1939.

† *António Marques da Silva*, Capataz de manobras de 2.^a classe, de Porto.

Admitido como Carregador eventual em 28 de Se-

tembro de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 14 de Março de 1926 e promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Janeiro de 1928 e a Agulheiro de 2.^a classe em 21 de Julho de 1929. Foi finalmente promovido a Capataz de manobras de 2.^a classe em 21 de Janeiro de 1941.

† *Adelino Lourenço*, Guarda de P. N., de Barreiro.

Admitido como Carregador auxiliar em 18 de Agosto de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927 e promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Outubro de 1929.

Em 16 de Agosto de 1938 passou a Guarda de P. N.

† *Bento Geraldo*, Carregador, de Coimbra.

Nomeado Carregador em 21 de Dezembro de 1920.

VIA E OBRAS

Em Abril

† *António Ernesto David*, Desenhador de 3.^a classe, do Serviço de Conservação.

Admitido como Medidor auxiliar em 4 de Maio de 1935, ingressou no quadro como Desenhador copista em 1 de Janeiro de 1941 e foi promovido a Desenhador de 3.^a classe em 1 de Dezembro de 1945.

Em Junho

† *Cândido Teixeira da Costa*, Servente de obras, da 8.^a Secção, Campanhã.

Admitido como Servente auxiliar em 30 de Novembro de 1936, ingressou no quadro como Servente de obras em 16 de Dezembro de 1944.

† *Sebastião Barata*, Assentador do distrito n.º 6, Vila Franca.

Admitido como Assentador em 21 de Setembro de 1927.



† Armando C. Lourenço
Chefe de Secção



† José Maria Henriques
Empregado de 1.^a classe



† António Ernesto David
Desenhador de 3.^a classe



† Adelino Lourenço
Guarda de P. N.

Charadas novíssimas: 4 — Tripetrepe; 5 — 6 — Dardo; 6 — Artefacto; 7 — Vagamundo.

Charadas sincopadas: 8 — Pícaro-pira; 9 — Seringa-sega; 10 — Solapas-sopas; 11 — Mandato-manto; 12 — Minhocas-nicas.

4 — Que horas eram? — Na semana passada, encontrando-me ao fundo da Calçada da Glória, em Lisboa, fazendo horas para qualquer coisa que agora me não lembra, fui testemunha da atrapalhação de uma mulher perante o mau humor de um cavalheiro, a quem ela interrogou sobre que horas eram, pois se não tivesse tempo de apanhar o comboio para Amadora, teria de ir na caminheta, se ainda houvesse lugares, embora isso lhe saisse mais caro.

O cavalheiro puxou do seu relógio — o que obrigou a mulher a esfregar os olhos — e, ou porque tivesse raparado no gesto dela, ou porque se encontrasse mal disposto, ou ainda porque pretendesse reinar com a sua atrapalhação, respondeu que passava do meio dia dois décimos do que faltava para a meia noite.

Eu, que presenciei o caso até esta altura, fiquei a perceber o mesmo e não sei se a mulher foi mais esperta! O que sei, é que ela deitou a correr e hoje sou sabedor de que

ainda apanhou o comboio, o que me leva a crer que, ou eu sou de compreensão lenta ou a mulher é muito esperta.

Ora, em vez de lhe perguntar como fez ela essas contas, eu quiz antes expor o caso aos leitores do *Boletim*, para me dizerem como pode ser resolvido este assunto.

T. Leitão

2 — Os dois maquinistas — Ouvimos no depósito de Campolide o seguinte remate duma conversa entre o maquinista Gomes da Costa e o seu colega Viana da Mota

— G. da C.: — Sim, esse trajecto já eu fiz, com a 503, em 48 minutos.

— V. da M.: — Isso não é nada. 42 minutos levei eu com a 506, e não foi preciso grande esforço.

— G. da C. (Irónico): — Com música, talvez...

— V. da M.: — Não foi com música, mas com um andamento de mais 105 metros por segundo do que tu.

O trajecto e as velocidades com que o percorreram não o ouvimos. Tivemos que fazer as contas se quisemos saber se havia ou não qualquer coisa de extraordinário no caso... se bem que tudo é possível, agora, na era do «átomo» bombástico.

Outrotanto podem fazer os leitores.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Agosto de 1946

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil kg.	4\$50	Massas cortadas: Macarrão e Macarronete — Còradas kg.	5\$30	Queijo tipo flamengo.... kg.	24\$00
Açúcar de 1. ^a "	4\$80	Massinhas: Cotovelos, cotovelinhos, miosotis, pevides, etc.		" da serra "	24\$00
Azeite extra lit.	10\$80	— Còradas kg.	5\$70	Sabão amêndoа "	1\$60
» fino "	10\$30	Meadas: Aletria, macarrão e macarronete — Còrado. kg.	5\$90	" Offenbach "	4\$40
Bacalhau Inglês kg.	variável	Massas cortadas, massinhas e meadas: branca a granel kg.	7\$80	Sal lit.	\$40
" Nacional..... "	"	Em pacotes celofane..... "	7\$60	Toucinho kg.	14\$90
Batata "	"	Bambus: Esparguete, macarrão e macarronete — Còradas, pacote celofane... kg.	8\$60	Vinagre lit.	2\$50
Carvão de sôbro..... "	1\$05	Ovos dúz. variável	9\$60	Vinho branco "	1\$80
Cebolias "	variável	Presunto kg.	24\$00	Vinho tinto "	1\$80
Chouriço de carne "	31\$00			Vinho branco (em Campanhã) "	2\$30
Feijão Colonial lit.	4\$35			Vinho tinto (em Gaia e Campanhã) "	2\$20
Continental:					
Feijão branco miúdo "	6\$40				
" frade. lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80				
Lenha kg.	\$40				
Manteiga "	33\$00				

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.**).