

BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO — N.º 27

SETEMBRO DE 1931

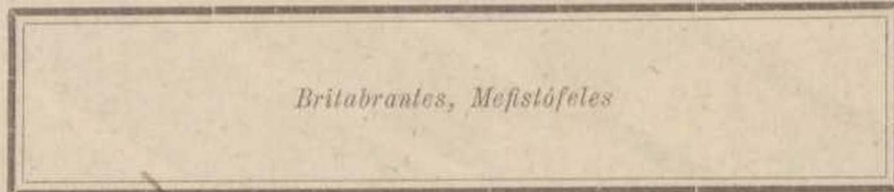
BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

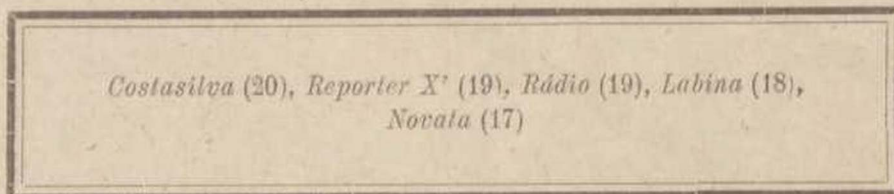
Problemas recreativos

QUADRO DE HONRA



Britabrantes, Mefistófeles

QUADRO DE MÉRITO



*Costasilva (20), Reporter X' (19), Rádio (19), Labina (18),
Novata (17)*

Soluções do n.º 26

1 — Tâmara, tara, 2 — Relego, régo, 3 — Limosos, lisos, 4 — Penela, pela, 5 — Cavaco, caco, 6 — Emulo, elo, 7 — Coimbra, cobra, 8 — Navegar, nagar, 9 — Rocado, rodo ou rochêdo, rodo, 10 — Mareta, Mata, 11 — Carneiro, carro, 12 — Consulta, conta, 13 — Portento, 14 — Todos os caminhos vão dar a Roma, 15 — Alfa ou Eiva, 16 — Alvor, 17 — Muito padece quem ama, 18 — Capaz, 19 — O, ôco, orlas, oclusos, oasis, sos, s., 20 — Cadela, 21 — Morte com honra desas-sombra

Novíssimas ou em frase

1 — Cheio de «doença», ainda oferece os seus serviços à «estação» — 2-1.

Rádio

2 — Tomando por «medida» este culto, ainda cheguei a ser hábil — 1-2.

F. Brandão

3 — Este «mamífero» comeu a «flor» que estava na «estação» — 2-2.

Rafael

4 — Não chegues o «animal» a ti porque pode partir o vaso de pau — 2-1.

Mefistófeles

Duplas

5 — Anda! Apresenta-te ao serviço nesta estação — 3.

Zé Sepol

6 — Da coberta do navio vi uma cidade portuguesa — 2.

Mefistófeles

7 — Charada em verso

(Dedicada a «Roldão»)

O senhor que é um portento
Na charada e poesia,
Negro será seu tormento — 3
Por não ter um argumento
Que o conduza á Galeria
Que o Boletim da C. P.
Reserva p'ra totalistas!
E, sabe amigo, porquê?
Porque é rude como vê — 2
Té impróprio de utopistas,
Meu trabalho, sem razão,
Que a ninguém causa delícia.
Será pois, senhor Roldão
Se atinar co'a solução
Um soldado de policia.

Girassol

8 — Em triângulo

. Estação da C. P.
. Consome
. Estação da C. P.
. Estação da C. P.
. Pecado mortal
. Batráquio
. Vogal

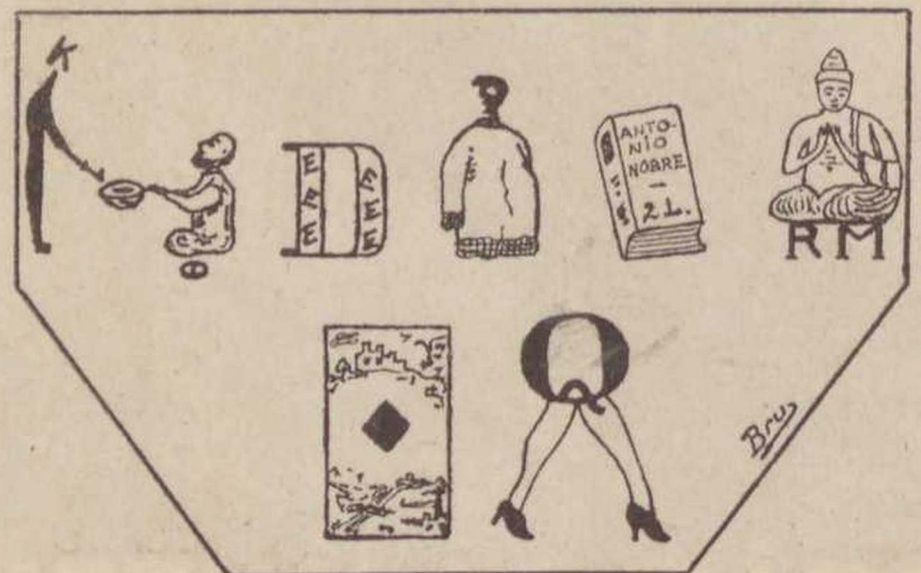
Jaiobas

9 — Enigma tipográfico

SA
ME

Oravla

10 — Enigma pitorresco



BOLETIM DA C.P.

ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: O 1.º Congresso Nacional de Engenharia. — A cidade de Castelo Branco e a arte através dos séculos. — Consultas. — Estatísticas. — A produção de fósforos em 1930 — Locomotiva de alta pressão — Produção mundial de electricidade. — Transporte de uma locomotiva por estrada. — Automotoras com rodas unidas de pneumáticos. — Vagões tremonhas, de bogies, para transporte de minério de ferro. — Receitas úteis. — Pessoal.

O 1.º Congresso Nacional de Engenharia

A Exposição de Engenharia e a parte que nela tomou a C. P.

Pelo Snr. Eng.º *Ramos Coelho*, Chefe de Divisão adjunto à Direcção Geral

POR iniciativa da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses — que assim conseguiu, com o concurso da sua congénere do Norte de Portugal e das Escolas de Engenharia, levar á prática uma sua antiga aspiração — realizou-se ultimamente em Lisbôa o 1.º Congresso Nacional de Engenharia.

Com esta realização, teve se em vista não só agitar e pôr em foco vários problemas técnicos de interesse para o país e que importam ao seu progresso e desenvolvimento, como também tornar conhecidos do público muitas obras e trabalhos já levados á prática ou simplesmente planeados quer na metropole e nas ilhas adjacentes, quer nas colónias, e em cujo projecto ou execução tenham tomado parte engenheiros portugueses.

Além dêstes dois objectivos, um outro havia ainda a considerar, qual era o da aproximação

que o Congresso estabeleceria entre os membros da classe dos engenheiros, creando e apertando relações entre êstes, tornando mutuamente conhecidos os seus trabalhos e constituindo uma afirmação do seu espírito de classe com evidentes vantagens para esta.

Marcada primitivamente a realização do Congresso para fins do ano de 1930, a breve trecho se reconheceu a quasi impossibilidade dessa realização em tal época, sendo, por isso, transferido para a primavera de 1931 e vindo, finalmente, a ter lugar nos dias 7 a 12 do mês de Junho último.

Excedeu um pouco a 400 o número de engenheiros congressistas e, do respectivo programa, constava — á semelhança do que succede em todos os Congressos — um certo número de sessões de trabalho e várias visitas a obras e instalações industriais do país.

Por seis classes fôram distribuídos os assuntos a tratar no Congresso: a de Construções e Obras Públicas; a de Geologia e Minas; a de Mecânica e Tecnologia; a de Química Industrial e Metalurgia; a de Electricidade; e a de Organização Industrial e Diversos.

Em cada uma destas classes, os trabalhos apresentados dividiam-se em teses — ou trabalhos focando aspectos técnicos dos problemas, interessando o fomento do país e o seu desenvolvimento económico — e comunicações ou memórias descrevendo obras e trabalhos realizados pela engenharia nacional.

Eram êstes trabalhos submetidos a quatro Comissões relatoras.

Além destas e da Comissão de honra, havia mais: a Comissão Organizadora do Congresso; a Comissão Organizadora da Exposição; a Comissão de Excursões; e a Comissão de Propaganda.

No dia 7 de junho último realizou-se, pelas 22 horas, a sessão solene de abertura do Congresso na sala «Portugal» da Sociedade de Geografia, sessão a que assistiu um representante do Snr. Presidente da República e a que presidiu o Snr. Ministro do Comércio.

Em 8, 9, 10 e 11 realizaram-se em vários locais — Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, Instituto Superior Técnico, etc. — sessões das várias Secções, sendo nessas sessões discutidas as teses apresentadas, votadas as suas conclusões, e apreciadas as comunicações.

Decorreram êstes trabalhos sempre com muita animação e na melhor ordem, sendo notáveis a elevação com que os vários assuntos fôram tratados e o espírito de bôa harmonia e de perfeita camaradagem que sempre reinou.

Importantes assuntos fôram assim ventilados nos domínios dos vários ramos de engenharia, resultando dêste primeiro Congresso um conjunto de valiosos votos e de importantes conclusões que muito podem e devem aproveitar ao legislador a cujo cargo esteja o cuidado do fomento e do desenvolvimento económico do país.

Alternando com os trabalhos das diversas Secções, várias visitas e excursões tiveram lugar, não só com o fim de proporcionarem

alguns motivos de distração aos congressistas, como também para lhes oferecer ocasião de tomarem conhecimento de vários trabalhos importantes já executados ou em via de execução, bem como de várias instalações industriais que honram o nosso país.

Assim, fôram visitadas: as instalações da Companhia dos Telefones, especialmente na parte que diz respeito aos telefones automáticos; a importante fábrica de cervejas «Estrêla»; a Central Eléctrica Tejo, das Companhias Reünidas Gaz e Electricidade; as magníficas instalações fabris da Companhia Nacional de Alimentação; o caminho de ferro Cais do Sodré — Cascais, suas instalações eléctricas, e os novos edifícios do parque do Estoril; os cáis, docas e armazens do porto de Lisbôa; as obras do novo Arsenal da Marinha no Alfeite; as Oficinas Gerais da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em Santa Apolónia; a fábrica de cimento Tejo em Alhandra; e a grande fábrica de cimento de Leiria, na Maceira.

No dia 10, tiveram lugar uma interessante sessão cinematográfica com projecção de filmes de obras de engenharia, e um banquete em que se reüniram cêrca de 130 engenheiros, sendo, por fim, ultimados os trabalhos do Congresso no dia 11 com uma sessão de encerramento.

No que atraz fica exposto fizémos apenas nma ligeira referência à Exposição de Engenharia, reservando propositadamente para o fim tratar com mais algum detalhe dêste número do Congresso, que foi certamente um dos mais valiosos e, sem dúvida alguma, aquele que mais impressionou o grande público, sem que deixasse de ser também muito apreciado pelos profissionais.

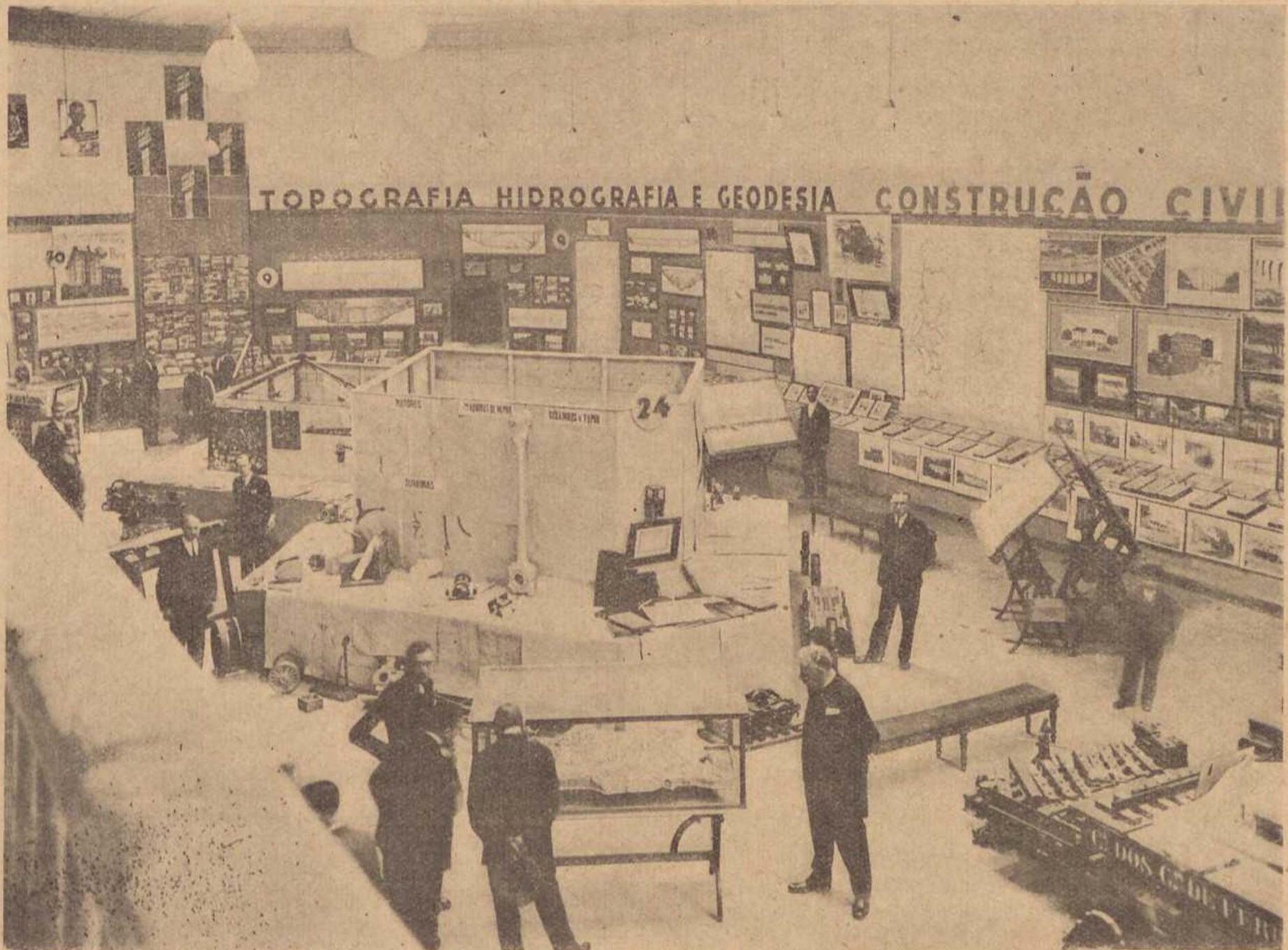
Realizou-se a dita exposição nos dias 7, 8, 9, 10, 11 e 12 de Junho, nas salas da Sociedade Nacional de Belas Artes, e foi tal a afluência de trabalhos a expôr que a vasta sala daquela Sociedade — a maior sala de exposições existente em Lisbôa — se achava completamente cheia, tendo sido necessário recorrer ao vestíbulo para nêle alojar alguns expositores.

Compunha-se êste certame da apresentação de projectos, planos, memórias, mapas, cartas, desenhos, gráficos, fotografias, modelos, etc.,

referentes a trabalhos ou obras executados ou simplesmente projectados, tendo também sido admitidos alguns productos industriais com applicação à construção civil e a instalações eléctricas, instrumentos topográficos e alguns aparelhos para utilização de combustíveis nacionais.

Eram em número de 87 os expositores, con-

tando-se entre elles: numerosas estações officiais, como: Casa da Moeda; Serviços Hidrográficos da Marinha; Direcção dos Faróis, Direcção das Construções Navais; Comissão de Cartografia; Junta Autónoma das Obras do novo Arsenal no Alfeite; Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos; Direcção dos Caminhos de Ferro; Junta Autónoma



Um aspecto da exposição

das Estradas; Instituto Geográfico e Cadastral; Direcções Gerais das Indústrias e de Minas e Serviços Geológicos; Direcção dos Hospitais Civis de Lisboa; Junta do Empréstimo para o Ensino Secundário; Direcção Geral de Saúde; Administração do Porto de Lisboa; Juntas Autónomas dos portos do Douro e Leixões, de Setúbal, de Lagos, de Portimão, de Faro-Olhão, de Vila Real de Santo António;

—diversas escolas: a Escola Militar; o Instituto Superior Técnico; a Faculdade de Enge-

nharia da Universidade do Porto; o Instituto Industrial e Comercial do Porto;

— as Câmaras Municipais de Lisboa e do Porto;

— várias Companhias de Caminhos de Ferro: a C. P.; a da Beira Alta; a do Norte de Portugal; a do Vale do Vouga; a do Tejo-Oceano-Sado;

— numerosas Companhias, Empresas e Sociedades, como: Companhia das Águas de Lisboa; dos Telefones; do Gaz e Electricidade; de Mo-

çambique; Industrial Portuguesa; União Fabril; Vacuum Oil; Electro-Cerâmica, L.^{da}; União Resineira Portuguesa; Erg, L.^{da}; Belard, L.^{da}, etc.;

— algumas fábricas como: dos Cimentos de Leiria; das Porcelanas da Vista Alegre; Vulcano e Colares; de Cortiças Robinson, L.^{da}; de Loiças de Sacavem; de Duarte Ferreira & F.^{os} (fundição do Tramagal), etc.;

— numerosos engenheiros apresentando trabalhos seus individuais; etc., etc.

Como já dissémos, era muito considerável o número de trabalhos expostos, apresentando o conjunto da exposição um aspecto muito agradável — do que dão uma pequena ideia as duas vistas que acompanham este artigo.

Pode dizer-se que esta exhibição de trabalhos da engenharia portuguesa constituiu uma verdadeira surpresa para a maior parte dos visitantes, e que os próprios profissionais nela encontraram numerosos trabalhos do mais alto interesse que muito lhes terão prendido a atenção.

Na impossibilidade de nos referirmos detalhadamente a tantos e tão variados trabalhos apresentados pelos 87 expositores, citaremos apenas, um pouco ao acaso, alguns dos mais interessantes.

Assim, no domínio da fotogrametria aérea — que tão grande revolução está fazendo nos trabalhos de levantamento de cartas topográficas e nos trabalhos cadastrais — admiravam-se algumas belas e interessantíssimas plantas como eram: as de uma parte da cidade de Lisboa, das cidades de Portalegre e de Beja e da região de Sintra, pelo Instituto Geográfico e Cadastral; a da cidade de Faro (pelo engenheiro Frederico Taveira); a da parte marginal da cidade de Lisboa (pela Sociedade de Levantamentos Aéreos); e a de uma parte importante da cidade de Lisboa (levantada pelo Instituto Geográfico e Cadastral para a C. P., que a apresentou).

Os serviços Hidrográficos da Marinha e a Comissão de Cartografia do Ministério das Colónias davam uma ideia dos grandes serviços que estas duas estações oficiais teem prestado ao país, patenteando colecções dos planos hidrográficos das costas de Portugal e dos seus

portos, e algumas cartas das colónias e trabalhos de triangulação.

A Direcção dos Faróis, com as suas cartas indicativas da situação dos faróis de Portugal continental e das ilhas adjacentes, mostrava não só que a costa portuguesa já não pode ser designada como a «costa negra» — por isso que não ha ponto algum dela donde não se aviste pelo menos um farol — mas também que as costas das nossas ilhas adjacentes se acham já bem iluminadas.

Uma perfeita ideia dos importantes melhoramentos ultimamente introduzidos nos hospitais civis de Lisboa e do grande impulso dado à construção e renovação dos Liceus nacionais, resultava das belas fotografias, desenhos e modelos expostos pela Direcção dos Hospitais Civis de Lisboa e pela Junta de Empréstimo para o ensino secundário.

A Junta Autónoma das Estradas e a Junta Autónoma do novo Arsenal no Alfeite, com as plantas, fotografias, cartas e desenhos relativos aos trabalhos a seu cargo, punha diante dos olhos do público a imensa obra que, nos últimos três anos, tem sido levada a cabo pela primeira daquelas Juntas, e da que se projecta executar, bem como davam ideia do que será o novo Arsenal no Alfeite e dos importantes trabalhos já ali realizados.

A Administração do Porto de Lisboa, e as Juntas Autónomas dos portos do Douro e Leixões e de Setubal, apresentavam numerosos trabalhos (plantas, cartas, perfis tipos, fotografias, modelos) das obras nêles executadas e projectadas, e, bem assim, quadros e gráficos estatísticos representativos do movimento desses portos sob várias modalidades.

Pela Administração Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos, com os projectos e desenhos que expunha, tomava o público conhecimento dos trabalhos executados e a executar em diversos portos e nos aproveitamentos hidráulicos de vários rios e lagôas; dos trabalhos de levantamento topográfico dos rios Douro e Tejo; e de algumas das obras para defeza dos terrenos atravessados por este último rio.

Numerosos trabalhos de projectos, relatórios, téses de tirocínio, desenhos, etc., da autoria dos respectivos alunos, constituíam as exposi-

ções das Escolas Superiores de Engenharia atrás citadas, devendo fazer-se menção especial de uma interessantíssima colecção de modelos executados nas oficinas do Instituto Superior Técnico.

O Parque Aeronáutico de Alverca, apresentando numerosos trabalhos das suas oficinas, patenteava a perfeição com que estas funcionam no ramo da aviação.

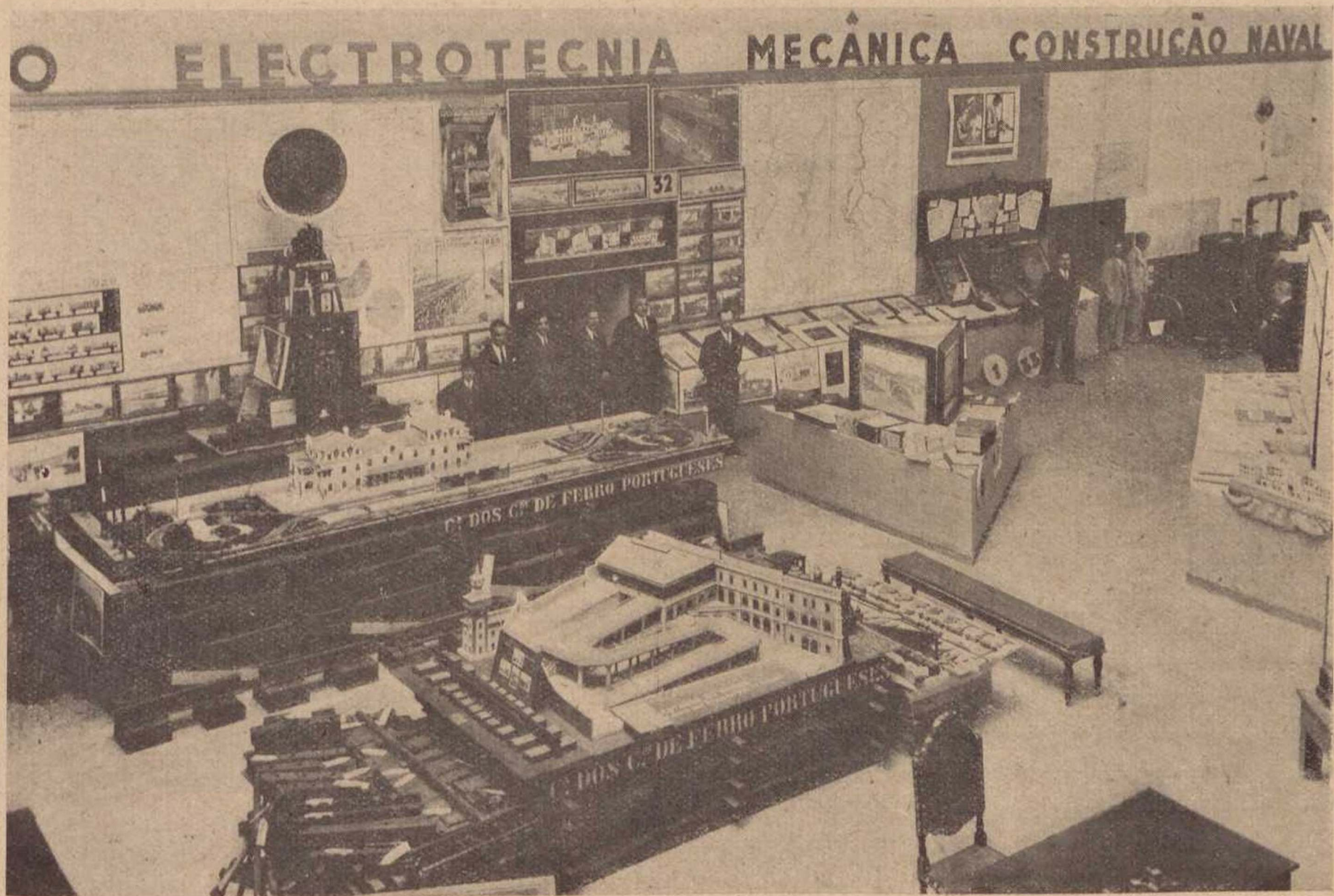
Muito interessantes eram também as fotografias mandadas á Exposição pela Câmara Municipal do Porto e pela Companhia das Águas de Lisbôa mostrando trabalhos de urbanisação e de canalisação de águas por aquelas entidades executados.

No ramo de fabrico de porcelanas para usos eléctricos, os numerosos produtos expostos pela Empresa Electro-Cerâmica de Vila Nova de Gaia e pela Fábrica de Porcelanas da Vista Alegre mostravam bem qual a perfeição que esse fabrico têm atingido entre nós.

Também, do fabrico de cimentos, que tão grande impulso tem experimentado nos últimos tempos em Portugal, era dado perfeito conhecimento ao público pela instalação (fotografias, planos, desenhos, etc.) da Fábrica de Cimentos de Leiria, a qual, fundada há poucos anos, já hoje têm uma produção anual de 100:000 toneladas de cimento muito apreciado.

Muitos outros trabalhos poderiam e mereciam ser citados, mas, para não alongar demasiadamente êste artigo, apenas nos referiremos ainda aos relativos a caminhos de ferro e, em especial, á representação da nossa Companhia.

Nêste ramo da engenharia, havia principalmente a notar a instalação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro constituída por numerosos projectos de linhas férreas e suas obras de arte e por algumas belas fotografias, sobretudo da ponte em construcção sôbre o Douro, na Régua, para o caminho de ferro desta vila a Vila Franca das Naves.



Outro aspecto da exposição, vendo-se parte do «Stand» da C. P.

De entre as Companhias ferro-viárias além da C. P. destacavam-se as instalações da Companhia do Norte de Portugal, e da do Vale do Vouga e do Tejo-Oceano Sado, dando uma idéa das suas respectivas linhas, e das obras nelas executadas ou em execução, por meio de cartas corográficas, plantas, perfis, gráficos e fotografias

Finalmente, e como fecho desta singela narrativa do que fôram o Congresso e a Exposição de Engenharia, diremos algumas palavras sôbre a parte que nesta última tomou a C. P.

Convidada, pela respectiva comissão organisadora, a fazer-se representar na Exposição, a nossa Administração — compreendendo bem a situação especial da Companhia não só por ser a detentora da maior rêde ferro-viária do país, como também por os seus serviços estarem intimamente ligados a vários ramos da engenharia e, ainda, por, nos trabalhos que ela têm executado, terem tomado parte alguns dos mais distintos ornamentos da engenharia portugueza — autorizou immediatamente a representação da C. P. na exposição e, bem assim, o dispêndio da verba indispensável para que essa representação fôsse condigna da mesma.

Foi longo o trabalho de preparação que houve a efectuar, e não pequeno o esforço desenvolvido por todos os agentes que nêsse trabalho tiveram de tomar parte.

Felizmente esse esforço não foi em vão e, pelo contrário, foi recompensado pela satisfação de se ter conseguido para a nossa Companhia uma representação que, bem longe de a envergonhar, lhe marcava antes um lugar de destaque, e que foi, segundo cremos, geral e favoravelmente apreciada.

Ocupava essa representação mais de metade da parede de fundo da grande sala da Exposição, por forma a que se patenteava logo aos olhos do visitante que nesta dava ingresso.

Nas fotografias aqui reproduzidas vê-se em parte o «Stand» da Companhia.

Era êste constituído por cerca de 40 projectos de obras diversas (pontes, pontões, estações, muros de suporte, etc.) apresentados em pasta; por mapas de Portugal indicando a rêde explorada pela Companhia, a densidade dos

movimentos de mercadorias e de passageiros, e a distribuição dos serviços regionais da Exploração, da Tracção e da Via e Obras; por grande número de quadros e gráficos indicativos da distribuição do movimento de mercadorias e de passageiros por meses do ano, pelas 3 classes e pelas categorias de P. V. e G. V., e representando também a marcha, por diversos anos, das reparações de carruagens, vagões e caldeiras, da balastragem, do emprego das travessas, tirefonds e outro material, etc.; por numerosos quadros representando algumas obras executadas ou em projecto; por uma grande coleção (cerca de 100) de belas fotografias, muitas delas em ampliações de grandes dimensões.

Completava a instalação da C. P. uma coleção de cortes de juntas em material de várias dimensões e pêsos; amostras de diverso material e de ferramentas empregados nos trabalhos ferro-viários; um disco manobrado elèctricamente pela passagem dos comboios; um aparelho elèctrico para substituir as indicações dadas por meio de silvos das locomotivas nas manobras numa estação de numerosas linhas, como, por exemplo, a do Rocio; e, por fim, duas interessantes *maquettes* ou modêlos, que despertaram grandemente a atenção do público.

Estas *maquettes* — ambas de grandes dimensões e executadas por pessoal da C. P. com todo o esmero e exactidão — representavam: uma delas, a nova estação de Vila Franca de Xira com as suas vias em que circulava um pequeno combóio accionado pela electricidade, e em que, ao mesmo tempo, se mostrava o funcionamento dos discos, semáforos e cancelas basculantes das passagens de nível; e a outra representando a actual rampa de acesso ao pavimento superior da estação de Lisboa-R. juntamente com a nova rampa projectada para, em conjugação com aquela, desafogar e regularizar o trânsito de veículos, ficando uma destinada à subida ou entrada e outra à descida ou saída dos mesmos.

Ambas estas *maquettes* se distinguem perfeitamente na segunda das duas estampas que acompanham o presente artigo descritivo.

Notas de Arte.

A cidade de Castelo Branco e a arte através dos séculos

Pelo Sr. Tavares dos Santos, Chefe da 6.ª Secção de Conservação de Via e Obras

É quasi absolutamente desconhecida a história desta região nas épocas anteriores à sua conquista aos mouros, no século XII, por D. Afonso Henriques, que a doou aos Templários para que estes cavaleiros a defendessem das investidas dos infiéis.

É, porém, muito mais remota a fundação do povoado ao qual os Templários deram o nome de Castelo Branco. Por vários achados arqueológicos, tais como fragmentos de telhas romanas e utensílios de uso doméstico, sabe-se ter existido em Mércules, nos subúrbios da cidade actual, uma *vila rústica* romana e, por várias inscrições encontradas nos restos das antigas muralhas, pode inferir-se a existência de uma vila urbana onde talvez tivesse tido a sua residência o *dominus* ou senhor do núcleo de povoamento. É, pois, natural que a origem de Castelo Branco remonte à época em que a Beira Baixa (antiga Egitânia) fazia parte do vasto império romano.

No período da monarquia visigótica, a Egitânia foi séde episcopal e centro de cultura de relativa importância. O domínio dos muçulmanos, destruindo a tradição dos municípios, não conseguiu apagar inteiramente os vestígios da antiga soberania romana, tendo mantido a designação de *vilas* alguns núcleos da velha Egitânia, entre os quais o de *Vila Franca de*

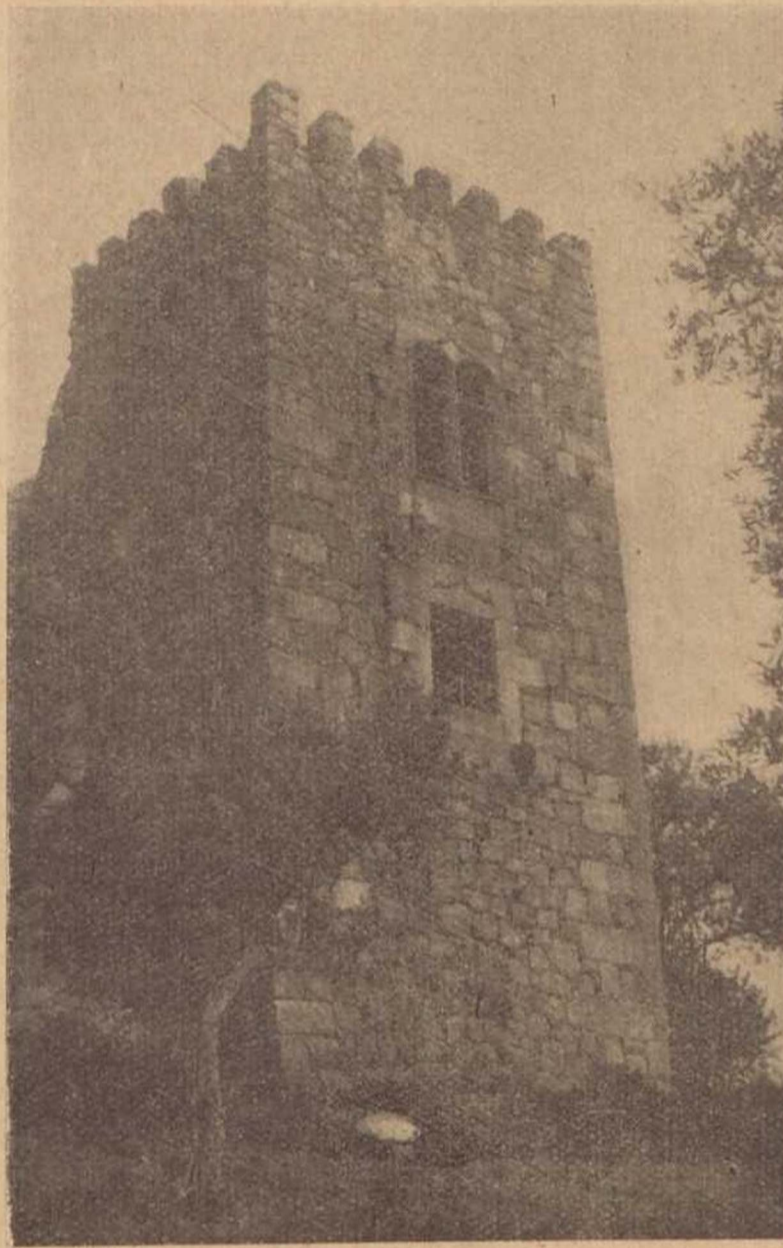
Mancarche, situada no local da actual cidade de Castelo Branco.

D. Sancho I confirmou, em 1198, a doação destes territórios aos Templários, que ainda os não tinham povoado, especializando na doação a *Herdade da Açafa* compreendida entre a Serra da Gardunha e os rios Ponsul e Ocresa, afluentes do Tejo. Era então grão-mestre do Templo D. Lopo Fernandes, 7.º governador da Ordem, que morreu no ano da doação no cerco de Ciudad Real. Talvez por motivo das constantes pelejas em que tomavam parte os Templários, não foi por eles povoada ainda desta vez a velha *Herdade da Açafa* e entretanto um fidalgo, de nome Fernando Sanches, apôsouse da parte denominada Cardosa, onde outrora tinha existido uma vila romana e aí fundou uma nova povoação a que deu o nome de Vila

Franca da Cardosa.

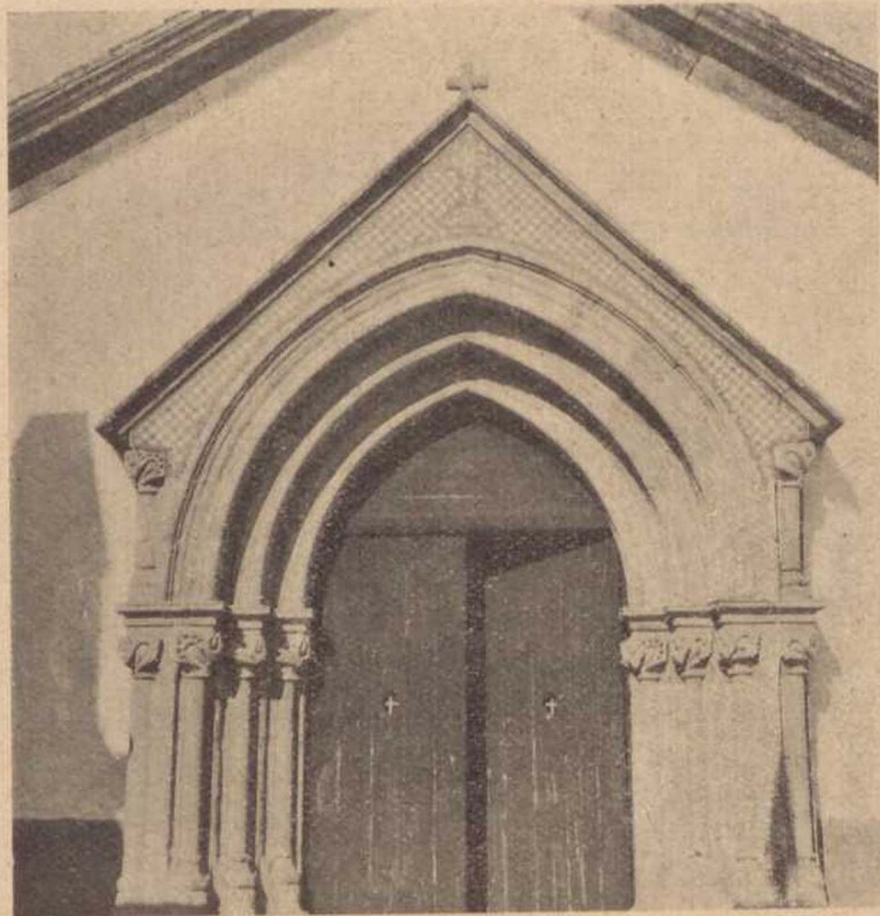
Em 1209 tomaram posse, os Templários, dos terrenos da Açafa que lhes haviam sido doados por D. Sancho I e, tendo encontrado estabelecido na Cardosa Fernando Sanches, já senhor de uma povoação importante, com êle entraram em negociações, obtendo dêsse fidalgo uma doação com a reserva da *alcaidaria*. Era então mestre da Ordem D. Gomes Ramires.

É possível que a vila tivesse voltado de novo



Castelo dos Templários

para a posse da corôa porque, em 1 de Novembro de 1214, D. Afonso II fez dela nova doação à Ordem do Templo, que foi confirmada pelo papa Inocência III em 1215. Sendo Mestre da Ordem D. Pedro Alvites, foi só então que os Templários tomaram posse exclusiva de Vila



Pórtico principal da ermida de Nossa Senhora de Mércules

Franca da Cardoso, tendo-lhe concedido uma carta de foral com o nome de Castelo Branco.

Extinta por D. Denis a Ordem do Templo e criada em sua substituição a Ordem de Cristo, foi instituída em Castelo Branco uma Comenda desta Ordem com jurisdição em várias terras limítrofes. Tendo o Rei Lavrador permanecido durante algum tempo na Beira onde deu valioso impulso à arborização com castanheiros, visitou Castelo Branco em companhia da Rainha Santa Izabel em 1285 e mandou alargar as muralhas e aumentar o número das suas portas. Estas eram designadas por *Pelame*, *Sanct'Iago*, *Treição* e *Ouro*.

As novas muralhas ficaram com as portas de *Sanct'Iago*, *Treição*, *Ouro*, *Esteval*, *Santarém*, *Espírito Santo* e *Vila*. Ficou dentro das muralhas a antiga porta do *Pelame*

Foi em Castelo Branco que D. João II recebeu os embaixadores dos Reis Católicos que vieram, baldadamente, solicitar-lhe indulgência para o duque de Bragança e seu irmão, o marquês de Montemor, comprometidos na conspiração contra o Príncipe Perfeito.

D. Manuel I visitou também a vila de Castelo Branco, concedendo-lhe um novo foral em 1510.

Durante as guerras da Restauração foi a vila invadida, tomada e saqueada pelas tropas castelhanas, em 1648, tendo sido pouco depois libertada pelas hostes de D. Sancho Manuel.

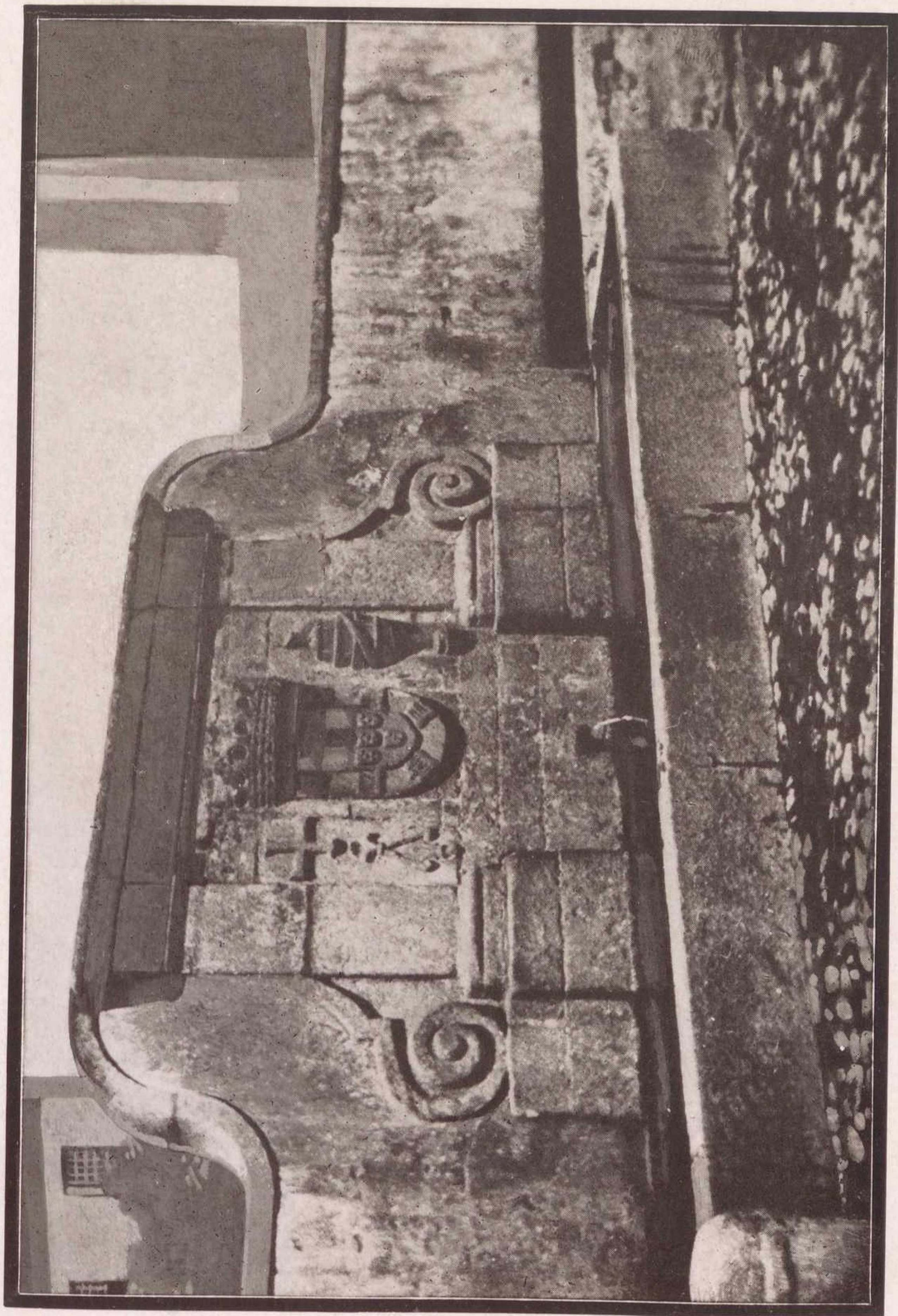
Em 1704, no reinado de D. Pedro II, como Portugal houvesse aderido ao pacto da Grande Aliança no qual entravam, além do nosso país, a Inglaterra, a Alemanha e a Áustria com o fim de apoiar as pretensões do arquiduque Carlos de Áustria ao trono de Espanha, vago pelo falecimento de Carlos II (que legou o trono ao duque de Anjou, neto de Luís XIV e de Maria Tereza de Espanha), foi a vila invadida por um corpo de exército franco-castelhano que demoliu parte das muralhas e incendiou a igreja de Santa Maria do Castelo.

Em 15 de Abril de 1771 concedeu o Rei



Antiga casa da Câmara

D. José, por alvará, o título e foros de cidade à vila de Castelo Branco e, em 17 de Junho do mesmo ano, foi, por Breve Apostólico, criada nesta cidade uma Diocese, sendo o seu primeiro



Setembro de 1931

Chafariz de S. Marcos
EM
CASTELO BRANCO

Fotog. de Tavares dos Santos

bispo D. Frei José de Jesus Maria Caetano, preceptor dos filhos do marquês de Pombal. A Diocese foi suprimida por Letras Apostólicas de Leão XIII em 30 de Outubro de 1881.

Em 20 de Novembro de 1807 entraram os franceses em Castelo Branco, hospedando-se Junot no Paço Episcopal. A cidade sofreu então as inclemências da invasão das divisões de Laborde e Loison que a saquearam, praticando as mais revoltantes atrocidades sob as vistas complacentes de Peyre Ferry, governador militar da cidade durante a ocupação.

No período das lutas liberais, foi Castelo Branco teatro de vários episódios, tendo ocorrido aqui um pronunciamento que fracassou, em 26 de Agosto de 1840, contra o ministério do conde de Bomfim.

Não é Castelo Branco, como outras cidades e vilas privilegiadas, um vasto repositório de monumentos artísticos legados pelos nossos antepassados. Contudo, algumas preciosidades existem dignas do nosso aprêço e da nossa veneração

Entre as relíquias do velho património artístico português predominam, na Beira Baixa, os castelos mediévicos, atalaias vigilantes alcançadas nas eminências da acidentada região fronteiriça.

Sobranceiro à cidade de Castelo Branco, que se estende pela colina, ergue-se o castelo dos Templários possivelmente edificado durante o mestrado de D. Gomes Ramires no reinado de D. Sancho I. Encontra-se em ruínas a antiga moradia dos alcaides e dos Comendadores da Ordem de Cristo, bem como as tórreres e as muralhas. Até o século XIX conservou-se em bom estado todo o castelo, existindo então ainda os arcos das portas e as muralhas; porém, o van-

dalismo dos habitantes e das entidades oficiais tornaram possível a destruição dessas relíquias com o fim de ser utilizada a pedra nas construções particulares.

A uma distância de três quilómetros da cidade para o lado do nascente, está situada, entre olivedos, a bela ermida de Nossa Senhora de Mércules, edificada no século XIII e que é um exemplar curioso do período de transição da arquitectura românica para a gótica. É de uma só nave quadrangular, com uma capela absidal reïntrante. O pórtico da entrada principal é ornamentado com colunelos e arcaturas sobrepostas em ogiva; os capitéis são decorados com vegetais e os ábacos prolongados para receberem os colunelos onde apoia a cornija do frontão, que é rematada por uma cruz de secção circular. Tem a ermida duas entradas laterais em ogiva. A ábside, construída de silharia, tem três águas com cornija sôbre modilhões moldurados e é interiormente separada da nave por um arco de ogiva abatida sôbre pilastras. Nos anos de 1609 e 1857, datas

gravadas no arco da capela absidal, sofreu a ermida várias transformações e mutilações que lhe alteraram a primitiva traça românica. Na primeira dessas datas fôram as paredes interiores revestidas com azulejos brancos e tiras azuis em diagonal, actualmente muito em voga nas estações ferro-viárias. É desconhecida a origem da invocação da ermida que a tradição diz ter sido fundada pelos Templários. Todos os anos o povo de Castelo Branco realiza a esta ermida uma romagem no Domingo de Bom Pastor. Êste culto à Virgem de Mércules é já secular, como se verifica por um documento existente no Livro do Tombo da Comenda de Cristo.



Igreja de S. Miguel da Sé

«*Dia Mércoles os officiais da Câmara da dita vila (Castelo Branco) costumam hirem em prociçam à dita Hermida (Senhora de Mércoles) todos os anos em dia Pastor Bonus por voto que se fez em câmara aos 2 de Julho de 1601 em agradecimento da Senhora de Mércoles os livrar da peste e a toda a dita vila que no dito ano e nos mais antecedentes havia no dito povo*».

Decorreram os séculos XIV e XV sem que no velho burgo medieval tivesse ficado impresso o máximo fulgôr atingido então pelo estilo gótico.

O século XVI, o século esplendoroso do nosso maior poderio e opulência, que ficou vincada no grande número de preciosíssimos monumentos no estilo gótico-florido dispersos pelo território da nossa gloriosa nacionalidade, poucos vestígios deixou dela na antiga vila de Castelo Branco.

Dêsse estilo gótico-florido do século XVI existe, porém, um portal na igreja da Misericórdia e um cruzeiro que ficava outrora em frente da capela da invocação de S. João, hoje demolida. Consta, êsse cruzeiro, de um fuste em espiral em cujo topo assenta um anel decorado com uma corda e ornatos vegetais sôbre o qual se apoia uma cruz com a imagem de Cristo crucificado, em relêvo, circundado por ornatos vegetais. O fuste assenta numa base ornamentada com fôlhas reviradas e que tem dois degraus octogonais.

Do século XVI existem ainda o convento de Santo António dos Capuchos aformoseado no século XVII no estilo do Renascimento, o chariz de S. Marcos que é um curioso monumento do alvorecer do período dêsse estilo e a antiga Casa da Câmara, de graciosa fachada, junto à qual se vê uma elegante escadaria. Nota-se nessa fachada de harmónico conjunto, ao lado do escudo nacional e da esfera armilar de granito, uma lápide comemorativa do acto de côrtes celebrado em 1646, no reinado de D. João IV, pelo qual o reino foi pôsto sob a protecção da Senhora da Conceição.

Na segunda metade do século XVII foi reedificada a igreja de S. Miguel da Sé, no estilo do Renascimento, sendo bispo da Guarda D. Martinho Afonso de Melo que contribuiu para a reedificação com quinze mil cruzados,

para aliviar os povos da comarca que para êsse fim já tinham pago dez mil cruzados de impôsto.

O bispo da Guarda D. Luís da Silva depois de eleito arcebispo de Évora, beneficiou o templo em 1691, mandando guarnecer as oito capelas.

Na fachada, de aspecto pesado, nota-se uma ausência de ornamentação só empregada em três portas, duas janelas e um nicho, tendo desaparecido uma das tôrres quadrangulares que ladeavam o frontão. A tôrre que falta foi mandada apear pelo bispo de Castelo Branco D. Vicente Ferrer da Rocha, com o objectivo de amplexar e embelezar o templo. Foi êste então amplexado com uma vasta sacristia e a capela do Santíssimo feita de ricos mármore, no estilo baroco do século XVIII, não tendo sido, porém, efectuado o embelezamento da fachada por virtude do falecimento daquêlê bispo e do desinteresse dos seus sucessores pela execução do projecto.

Com a reedificação e ampliação, desapareceram os vestígios do antigo templo que, segundo a tradição, tinha duas naves e nove altares.

Após a elevação da vila à categoria de cidade, no século XVIII, foi levado a efeito um grande número de construções, entre as quais se contam algumas casas solarengas que se destacam pelas suas dimensões e pela elegância característica do estilo baroco da época. A mais notável das obras então realizadas foi a ampliação do Palácio Episcopal, hoje liceu de Nun'Alvares, que tinha sido mandado construir em 1596 por D. Nuno de Noronha, bispo da Guarda, que dispendeu, para êsse fim, quarenta mil cruzados dos seus bens particulares, tendo feito dêsse palácio, a partir de 1598, a sua residência predilecta.

O bispo da Guarda D. Afonso Furtado de Mendonça, no princípio do século XVII, adquiriu a quinta e o bosque anexos, cuja comunicação com o jardim do palácio é feita por um passadiço de três arcos lançado sôbre a rua da Corredoura.

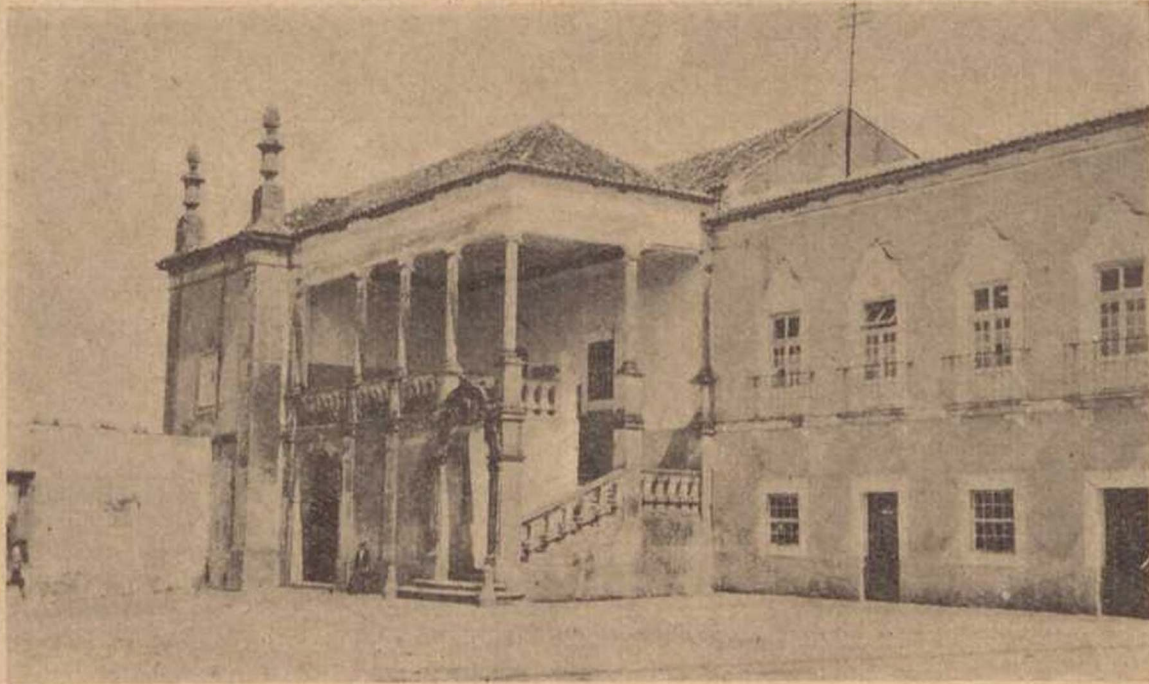
D. João de Mendonça, bispo da Guarda, mandou fazer, em 1725 e 1726, o jardim anexo que é um dos mais belos e característicos jardins do século XVIII, com os seus curiosos lagos

com bordaduras de granito trabalhado e a sua profusão de estátuas disseminadas pelos cantos circunscritos e guarnecidos por buxos graciosamente recortados. Na balaüstrada da escadaria do jardim, igual à que se vê na antiga

São dêsse tempo os primeiros painéis de azulejo, representando cenas do Novo Testamento, que revestem as paredes interiores da ermida de Nossa Senhora da Piedade e cuja colocação foi, segundo um dístico ali existente, custeada pelo Doutor Francisco Rafeiro.

O século XIX nenhuma manifestação de arte e bom gosto deixou em Castelo Branco, tendo-se distinguido, ao contrário, por uma ausência completa de beleza nas construções de que é extremamente simbólico o actual edifício do Município.

Em compensação trouxe esse século à velha povoação um grande elemento propulsor do seu desenvolvimento: o caminho de ferro, portador de um pouco de civilização a outras quasi selváticas regiões da Beira.



Antigo Paço Episcopal

Casa da Câmara e assentes nos elegantes balaústres de granito, espaçados, avultam as estátuas do conde D. Henrique de Borgonha, fundador da nacionalidade e dos reis de Portugal até o século XVIII. Fazendo simetria com a escadaria dos reis há uma outra em cuja balaüstrada figuram as estátuas dos Papas. O jardim alagado, em caprichosos desenhos e a cascata de Moisés dominando um lago com 34^m de comprimento, 11,5^m de largura e 4^m de profundidade, são também dignos de nota.

Criado o bispado albacastrense, passou o palácio a ser residência dos bispos da diocese, tendo o 2.º bispo D. Vicente Ferrer cuidado do seu aformoseamento. Hoje, está o antigo Paço Episcopal muito decaído da sua antiga suntuosidade, tendo sofrido várias mutilações e estando algumas das suas dependências votadas a um deplorável abandono.

No século XVIII fôram construídas algumas ermidas, bem como o amplo edifício do Recolhimento de Santa Maria Madalena na Rua dos Cavaleiros e fôram reedificadas as igrejas da Misericórdia (antigo convento da Graça) e de Santa Izabel (Misericórdia Velha). Todas estas construções obedeceram aos estilos *baroco* e *rocaille*.



Escadaria dos Reis no antigo Paço Episcopal

Consultas

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 370. — Um passageiro que viajava no combóio n.º 835, com destino a Tavira, desembarcou em Marim, apeadeiro onde não há agente para validar o bilhete. Como o referido passageiro pretende seguir viagem no combóio n.º 837, tomando o no mesmo apeadeiro, desejo saber se o revisor do combóio n.º 837 pode validar o bilhete, cobrando em F. 8 os respectivos 10%, em conformidade com o 1.º aditamento á Tarifa Geral.

R. — Os passageiros têm de tomar os combóios nas estações onde adquirem os bilhetes; não podem fazer paragens em trânsito e a validação só pode ser feita na estação onde o bilhete foi adquirido, isto é, nos casos em que o passageiro não chegue a iniciar viagem no combóio para que adquiriu bilhete.

P. n.º 371. — Peço informar-me se a um passageiro munido de bilhete da Tarifa Geral é permitido fazer venda de jornais nos combóios em trânsito.

R. — Não senhor.

Livro E 11:

P. n.º 372. — As mudanças de classe a que se refere o artigo 96.º do E. 11, alíneas *a) b) c) d)*, podem ser estabelecidas entre quaisquer estações compreendidas no percurso correspondente ao bilhete apresentado, ou devem ser sempre estabelecidas desde a procedência ao destino do bilhete, embora o passageiro respectivo mude de classe em qualquer estação intermédia?

E de notar que, segundo o estatuído no artigo acima indicado, alínea *d)*, a mudança de classe é estabelecida nas condições ali indicadas, mas

aos sargentos que viajam uniformizados. Os sargentos que viagem á paizana não terão o mesmo direito?

R. — A cobrança deve ser a correspondente ao percurso em que o passageiro viaje em classe superior.

Da alínea *d)* foi eliminada a palavra « uniformizados » segundo circular n.º 566 dos Serviços Técnicos.

II — Diversos

P. n.º 373. — Tenho dentro duma gaiola de madeira, bastante espaçosa, um casal de pombos que estão cheios de piolhos.

Como devo destruir êstes parasitas?

R. — Deve fornecer-se normalmente aos pombos que estejam presos, uma porção de cinza onde se possam *enfarinhar* para assim se prevenirem contra os parasitas que os atacam.

As gaiolas devem ser escrupulosamente limpas.

Convém no caso presente juntar à cinza referida pó de piretro e lavar a gaiola com creolina.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Julho de 1931

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7.	3.830	3.754	1.843	1.704	1.610	1.416
» » 8 » 14	4.360	3.940	1.770	1.826	1.769	1.549
» » 15 » 22	5.039	4.735	2.245	2.160	2.255	1.816
» » 23 » 30.	5.910	5.551	2.438	2.615	2.842	2.113
Total.....	19.139	17.980	8.296	8.305	8.476	6.894
Total do mês anterior	15.779	15.292	7.431	7.315	6.478	6.003
Diferença. .	+3.360	+2.688	+ 865	+ 990	+1.998	+ 891

Estatística referente a Abril, Maio e Junho de 1931

Percurso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1931		Percurso efectivo em		Diferenças em 1931		Percurso efectivo em		Diferenças em 1931		
	1930	1931	A mais	A menos	1930	1931	A mais	A menos	1930	1931	A mais	A menos	
Abril	De passageiros.	419.660	425.852	6.192	—	128.909	129.396	487	—	133.851	124.971	—	8.880
	De mercadorias	210.509	176.974	—	33.535	46.468	42.765	—	3.703	125.553	95.566	—	29.997
	Em manobras..	83.625	79.583	—	4.042	33.244	28.685	—	4.559	35.019	34.848	—	171
	Totais..	713.794	682.409	6.192	37.577	208.621	200.846	487	8.262	294.423	255.375	—	39.048
Total das diferenças em 1931	A menos:		31.385		A menos:		7.775		A menos:		39.048		
Maio	De passageiros.	408.500	399.696	—	8.804	125.637	125.273	—	364	127.020	119.710	—	7.310
	De mercadorias	190.139	175.008	—	15.131	43.053	41.707	—	1.346	105.375	119.899	14.524	—
	Em manobras..	79.569	76.140	—	3.429	31.581	28.327	—	3.254	33.404	34.174	770	—
	Totais..	678.208	650.844	—	27.364	200.271	195.307	—	4.964	265.799	273.783	15.294	7.310
Total das diferenças em 1931	A menos:		27.364		A menos:		4.964		A mais:		7.984		
Junho	De passageiros	425.281	400.932	—	24.349	130.107	122.154	—	7.953	130.267	122.008	—	8.259
	De mercadorias	205.555	172.374	—	33.181	48.401	43.249	—	5.152	105.167	127.167	22.000	—
	Em manobras	84.622	74.002	—	10.620	34.401	29.517	—	4.884	34.516	34.150	—	366
	Totais..	715.458	647.308	—	68.150	212.909	194.920	—	17.989	269.950	283.325	22.000	8.625
Total das diferenças em 1931	A menos:		68.150		A menos:		17.989		A mais:		13.375		
Desde Janeiro	De passageiros.	2.499.272	2.457.182	—	42.090	760.436	752.120	—	8.316	779.794	733.473	—	46.321
	De mercadorias	1.228.479	1.067.203	—	161.276	269.591	252.239	—	17.352	672.699	628.674	—	44.025
	Em manobras .	493.185	468.782	—	24.403	197.713	171.626	—	26.087	204.782	203.413	—	1.369
	Totais	4.220.936	3.993.167	—	227.769	1.227.740	1.175.985	—	51.755	1.657.275	1.565.560	—	91.715
Total das diferenças em 1931	A menos:		227.769		A menos:		51.755		A menos:		91.715		

Factos e informações

A produção de fósforos em 1930

Nada menos de 7.620.882.240 fósforos foram produzidos no continente português, em 1930.

Punhamos de parte a importação e a exportação de fósforos, ambas de relativa pouca importância e quasi contrabalançando-se (a exportação um pouco superior à importação).

Se considerarmos o ano de 365 dias, pois que 1930 não foi bissexto, e o dia de 24 horas, concluímos que, em cada hora, foram gastos perto de 870.000 fósforos. A cada segundo corresponderá portanto um gasto de cerca de 2.400 fósforos.

Como é de 3:797.192, o número de habitantes do continente português, maiores de 15 anos — os que vulgarmente fazem uso de fósforos —, teremos que a cada habitante corresponde um consumo de 40 caixas por ano ou seja, em cada mês, cerca de 3 caixas, dando para cada caixa uma média de 50 fósforos.

Atribuamos a um indivíduo fumador um consumo cinco vezes maior, isto é, de 15 caixas.

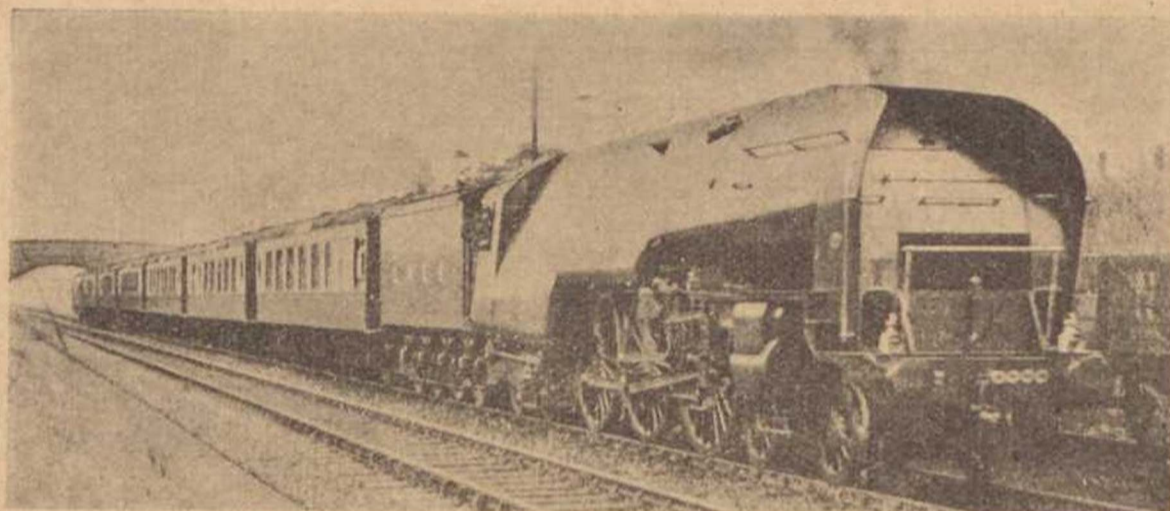
Se dermos como vida média 65 anos e supuzermos que só depois dos 19 ele se torna fumador, teremos um gasto correspondente a 46 anos.

Quere dizer que esse indivíduo comprará

8.280 caixas de fósforos que a um preço médio de \$30 por caixa, produz a bonita quantia de 2.484\$00.

Locomotiva de alta pressão

No Boletim de Julho do ano passado, descrevemos num dos seus Écos, uma locomotiva



Locomotiva de alta pressão, rebocando o expresso «Rainha dos Escocêses»

inglês de alta pressão pertencente à Companhia London North and Eastern Railway.

Inserimos hoje uma gravura da mesma locomotiva, série 10.000, rebocando o célebre expresso que circula entre Londres e Edinburgo conhecido pelo nome de «Rainha dos Escocêses».

Esta locomotiva saiu das oficinas de Darlington em 20 de Junho, tendo feito serviço pela primeira vês em 21 do mesmo mês, data em que foi tirada a fotografia que aqui reproduzimos.

Produção mundial de electricidade

A Associação Inglesa de Electricidade acaba de publicar uma estatística, elaborada com grande rigôr, sobre a produção mundial de electricidade. Pode afirmar-se que é a primeira estatística publicada sobre a matéria, que merece confiança.

A Associação calcula que em 1929 a produção mundial de electricidade foi de 278 bilhões

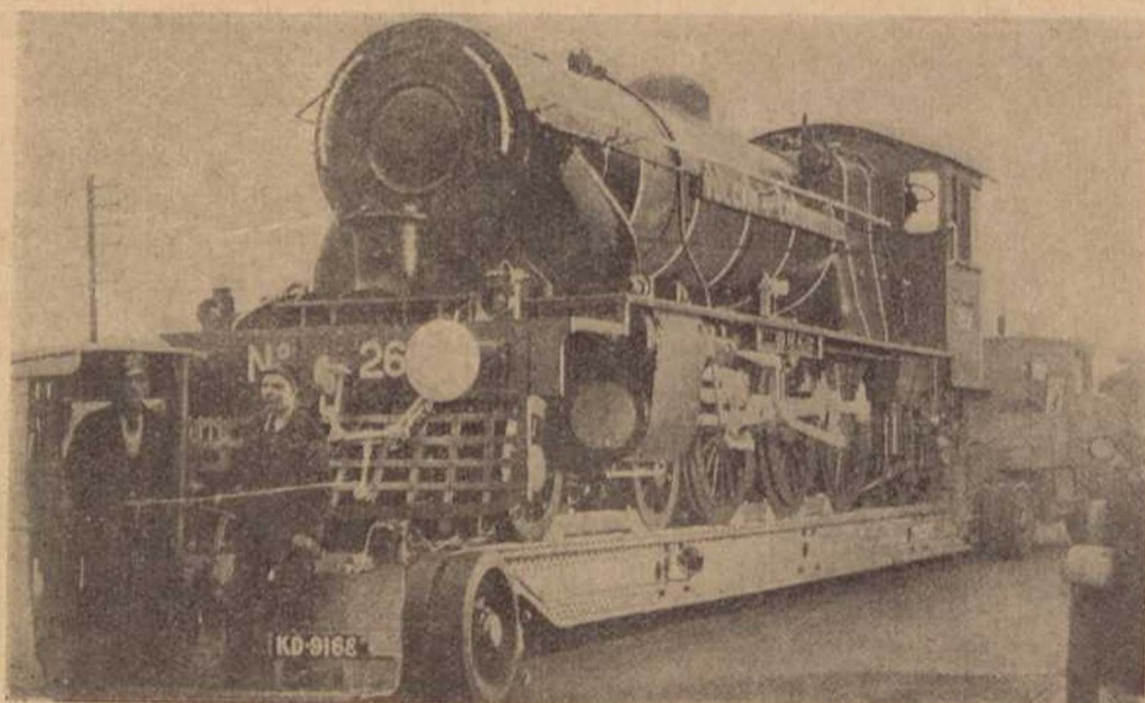
de unidades, provinda de instalações com uma capacidade de 130 milhões de cavalos-vapor. Os Estados Unidos da América do Norte, por sua parte, contribuíram com metade desta produção. A repartição, aproximada, entre os principais países, da produção de electricidade naquêl ano, foi, em bilhões de unidades, a seguinte:

Estados Unidos da América do Norte	126
Alemanha	30,6
Canadá	17,6
Inglaterra	16,9
França	15,2
Itália.....	10,8
Noruega.....	8,9
Rússia	6,4
Outros países	45,6
Total.....	278

Se a produção mundial de electricidade em 1929 tivesse sido obtida exclusivamente por instalações a vapor, teria sido necessário consumir 440 Ton.⁸ de hulha.

Transporte de uma locomotiva por estrada

Em Inglaterra foi construída uma zorra destinada especialmente a transportar locomotivas



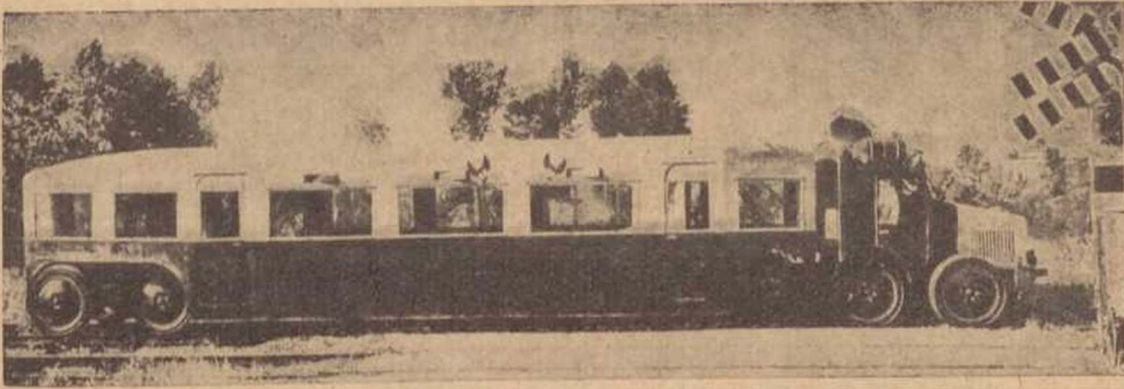
Locomotiva montada sobre a zorra, pronta a ser transportada

por estrada. Esta zorra é rebocada por um tractôr.

A gravura aqui inserida mostra êste aparelho em serviço, transportando uma locomotiva com o pêso de 62 toneladas, destinada aos Caminhos de Ferro da Índia.

Automotoras com rodas munidas de pneumáticos

No dia 23 de Julho último realizaram-se em França, numa das linhas secundárias da Companhia de Orléans, interessantes experiências de carruagens automotoras com rodas munidas



Automotora com rodas munidas de pneumáticos

de pneumáticos, semelhantes às empregadas nos caminhões automóveis.

Estas carruagens foram construídas pela importante casa Michelin, fabricante de pneumáticos.

Foi em 1891, nas bicicletas, que pela primeira vez apareceram os pneumáticos, e, passados 4 anos, em 1895, apareceu o primeiro automóvel com rodas munidas de pneumáticos numa corrida de automóveis que se realizou de Paris a Bordeus e volta.

Nas recentes experiências, verificou-se a grande vantagem que o novo sistema apresenta relativamente às rodas de aros metálicos, que os caminhos de ferro até aqui têm utilizado. Constatou-se sobretudo uma grande suavidade no rolamento, e ausência de ruído, podendo conversar-se sem elevação da voz. Teve-se a impressão que se desliza sobre a água.

A aderência do pneumático ao carril é cerca de três vezes a aderência do aro metálico, facto que permite reduzir consideravelmente o peso do veículo, sem prejuízo da marcha.

O peso morto por passageiro, nestas automotoras, anda por 175 quilogramas, enquanto nas carruagens que circulam na mesma linha é cerca de 1.100, ou seja, em números redondos, 7 vezes mais.

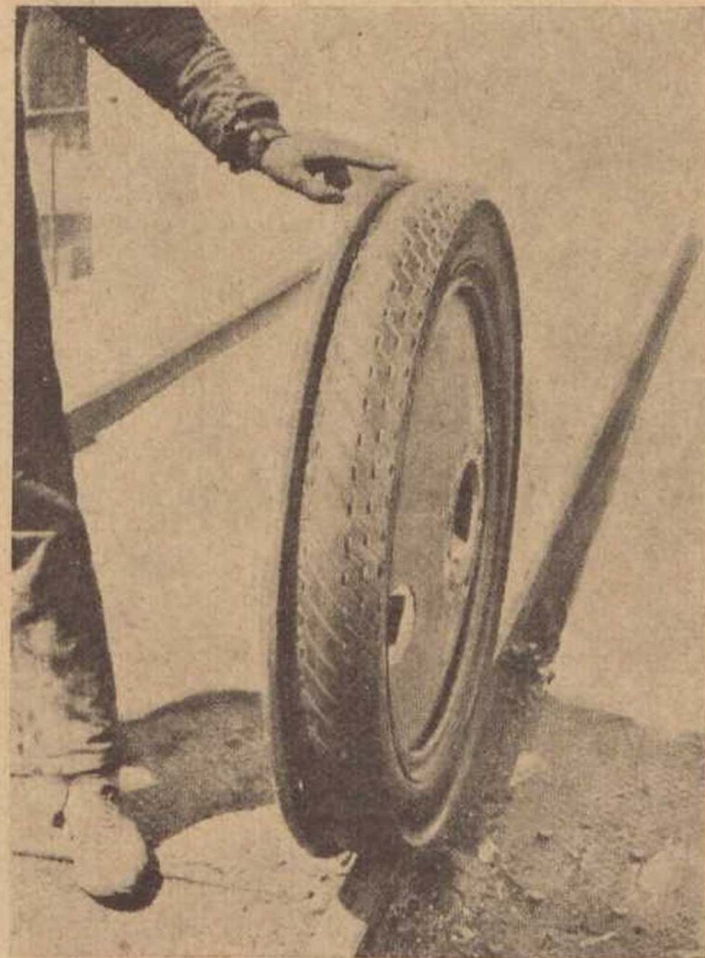
A grande aderência do pneumático ao carril, permite ao arranque uma rápida aceleração, bastando 600 metros para adquirir a velocidade

de 80 Kms. á hora ao passo que um combóio vulgar necessita de 1.500 metros para adquirir essa velocidade. As paragens efectua-se também com grande facilidade; uma automotora marchando a 80 Kms. á hora pode fazer-se parar num percurso de 100 metros.

Esta facilidade no arranque e na paragem torna dispensável uma parte da sinalização usada para os combóios; nas P. N. as automotoras podem reduzir o andamento de fôrma a pararem instantaneamente, se fôr preciso.

Nas linhas mais freqüentadas, ou ás horas de maior movimento, as automotoras podem seguir apenas a centenas de metros umas das outras, retirando-se ou aumentando-se, no momento oportuno, o número de veículos em circulação, conforme o número de passageiros a transportar.

Resta saber como os novos veículos se con-



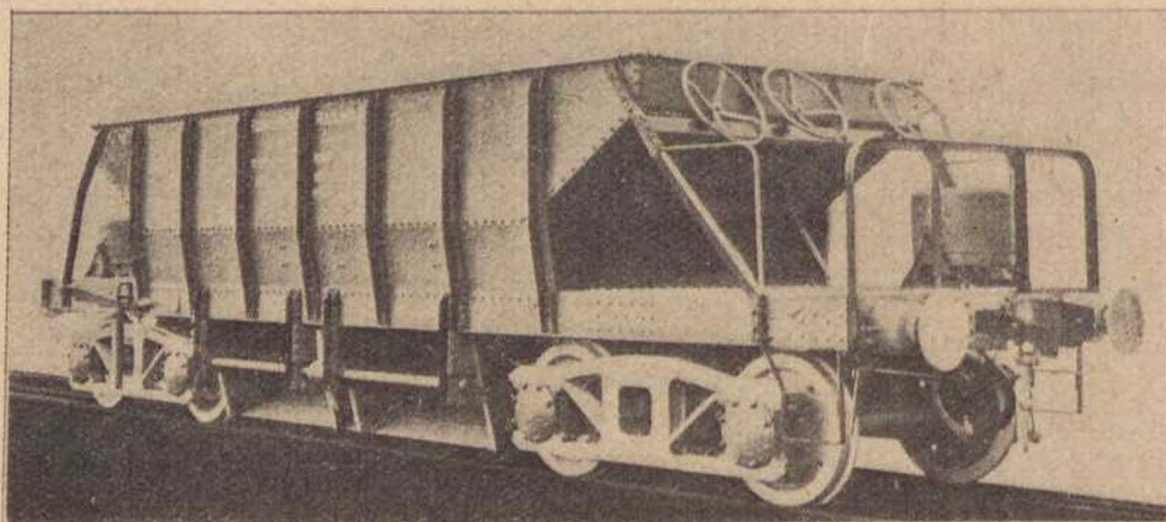
Uma roda da automotora

duzirão na prática; as experiências fôram coroadas do maior êxito; aguardemos que a experiência o confirme, e, se tal suceder, o sistema de exploração das linhas férreas sofrerá uma profunda remodelação.

Pelas gravuras inseridas se fará uma idea clara do novo sistema de rodas e do aspecto geral dum dos veículos que figuraram na experiência. Esta automotora foi batisada com o nome de «Micheline» em homenagem ao seu fabricante. Tem 24 lugares.

Vagões tremonhas, de bogies, para transporte de minério de ferro

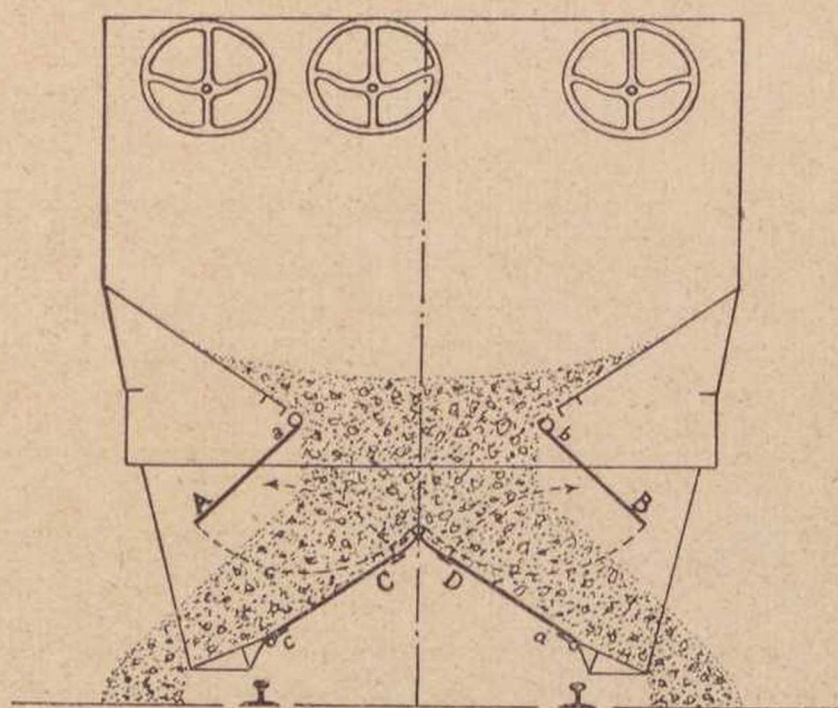
Foram êstes vagões tremonhas construídos para a Companhia de Caminhos de Ferro Bengal Nagpura, na Índia e a sua principal característica é o mecanismo da tremonha que permite que a descarga seja feita para os dois lados simultaneamente (abrindo as adufas A e B) ou apenas para um dos lados (abrindo somente uma das adufas A ou B) ou no sentido vertical (abrindo as adufas A B C e D; as adufas C e D são abertas em primeiro lugar).



Vagão tremonha para transporte de minério

Uma série de três volantes colocados no tópo do vagão permite manobrar as adufas.

Os vagões medem 11,582 metros entre tampões, a sua tara é de 27 toneladas e a carga máxima de 63 toneladas. São munidos de freios manuais e de freio de vácuo.



Esquema do mecanismo da tremonha

Receitas úteis

Nódoas de café. — As nódoas de café caídas sobre o pano não resistem geralmente aos tratamentos frequentes do branqueamento. Contudo, podem ser tiradas mais simplesmente esfregando-as com glicerina ou com uma mistura de glicerina e de gema de ovo, em partes iguais. Deixam-se humedecer durante algumas horas, lavam-se com água quente e depois passam-se a ferro.

Para aumentar a duração das solas das botas. — Basta aplicar sobre as solas, verniz copal, até saturação; antes de usar as botas, convirá deixa-las secar durante dias.

Cola para vidro. — Tomam-se 100 gramas de bôa gelatina e dissolvem-se a quente em 150 gramas de ácido acético a 96^o/₁₀₀; depois adicionam-se 5 gramas de bicarbonato de amónio em pó. Conserva-se a mistura ao abrigo da luz enquanto não serve.

É dever de todo o português,
consumir produtos portugueses.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM NÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim Francisco Mendes Félix

Inspector Principal Adjunto
Admitido como praticante
em 27 de Março de 1891



Eduardo Frederico da Luz

Chefe de Repartição Principal
Admitido como amanuense de 3.^a classe
em 1 de Setembro de 1891



Gabriel da Silva Tavares Russel

Sub-chefe de Repartição
Admitido como amanuense de 3.^a classe
em 2 de Setembro de 1891



António Luís Lobato de Faria

Chefe de Secção
Admitido como amanuense de 4.^a classe
em 1 de Setembro de 1891



Jaime da Cruz Alagôa

Empregado Principal
Admitido como amanuense de 4.^a classe
em 1 de Setembro de 1891



José da Costa Terenas

Empregado Principal
Admitido como amanuense de 4.^a classe
em 1 de Setembro de 1891



Manuel Pereira Manso

Fiel Principal
Admitido como praticante
em 17 de Setembro de 1890



José dos Reis

Carpinteiro de 6.^a classe
Admitido como carpinteiro auxiliar
em 24 de Setembro de 1891



Maria dos Santos

Guarda de distrito
Admitida como guarda
em 26 de Setembro de 1891

Justa homenagem

Em Julho último pediram a reforma, a contar do dia 1 de Agosto, os Chefes de Repartição Snrs. José Caetano Nunes e Francisco Maria Castelhana e o Chefe de Secção Adriano da Cunha e Silva, todos fazendo serviço nas Repartições do Pessoal da Exploração.

Os empregados que formam os quadros

dessas Repartições, obedecendo a um impulso do coração e a um ditame de justiça, quizeram dar uma prova muito significativa do respeito e estima que os ligava a êsses três funcionários da Companhia que durante um largo período, os dois primeiros de 45 anos aproximadamente e o último de 33 anos, haviam constituído um



Grupo dos empregados das Repartições do Pessoal da Exploração
No primeiro plano, ao centro, o sub-chefe de Serviço Sr. Moreira dos Santos tendo à sua direita os Snrs. Caetano Nunes e Cunha e Silva, e à sua esquerda o Sr. Castelhana

nobre exemplo de camaradagem e de dedicação pelo serviço.

Para se poder realizar essa homenagem, e também a pedido do pessoal, acedeu o Sr. Sub-Chefe de Serviço, Moreira dos Santos, a reunir no seu gabinete os três agentes que davam por terminada a sua carreira, juntamente com o pessoal das Repartições, para lhes lêr uma mensagem, a qual, no final desta cerimónia, lhes foi entregue com a fotografia dum grupo de todos os presentes e um ramo de flores.

Terminada a leitura da mensagem, o Sr. Moreira dos Santos, em palavras muito sinceras, pôs em relevo a significação daquela festa,

acentuando a fôrma como os Snrs. José Caetano Nunes, Francisco Maria Castelhana e Adriano da Cunha e Silva haviam procedido sempre durante a sua longa carreira, a lealdade e a dedicação que haviam sido o timbre do seu proceder, e a saúde com que os viam afastar-se para gozarem o descanso tão justamente merecido. Associava-se com todo o prazer à homenagem que lhes era prestada e felicitava-se por vêr como na Companhia são bem vivos os sentimentos da melhor estima entre dirigentes e dirigidos.

Sentia verdadeiro regosijo em verificar, no preito prestado aos que iam sair do quadro activo da Companhia, a amizade leal que êles

tinham sabido conquistar a todo o seu pessoal e fazia votos pelas suas maiores felicidades e das suas famílias, terminando por os abraçar e felicitar os agentes que se haviam associado à homenagem que honrava simultaneamente aqueles a quem era dirigido e a êles próprios.

Em resposta a esta alocução, proferiu o Snr. Francisco Maria Castelhana, em nome dos

homenageados, algumas palavras muito comovidas em que soube traduzir a gratidão que sentiam pelos seus superiores e por todos os colaboradores e amigos que deixavam nas Repartições do Pessoal.

O *Boletim da C. P.* noticia o que se passou neste acto com a maior alegria e desvanecimento.

Nomeações

Mês de Julho

DIRECÇÃO GERAL

Médico da 1.^a Sub-secção da 6.^a Secção: Dr. José Maria Barbosa Tamagnini de Matos Encarnação.

EXPLORAÇÃO

Carregador: João Jacinto Lagôa.

VIA E OBRAS

Empregados de 3.^a classe: Joaquim Barreira de Almeida, Armindo Duarte e José Maria Pereira Gomes.

Promoções

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

A chefe de 3.^a classe: Artur Nozes de Almeida.

A factores de 1.^a classe: Augusto Sebastião Ferreira Mendes, Manuel Monteiro Bonifácio, Teodósio Mendes, João Luís Martinho e José Martins Pontes.

A factor de 3.^a classe: Ilídio Pires da Conceição.

A Fiel de 1.^a classe: Ricardo Ferreira.

A Fieis de 2.^a classe: Francisco Estanqueiro e Francisco Rios Vasques.

A condutor principal: Augusto dos Santos.

A guarda-freios de 1.^a classe: Manuel Ribeiro da Silva e Manuel de Oliveira Paulo Júnior.

A guarda-freios de 2.^a classe: José Aleixo, João Vieira, António Pereira, Jaime Soares de Matos, Luís Joaquim do Couto, Augusto Cardoso dos Santos, Francisco António Zambujal e Félix de Oliveirã Santos.

A revisor de 2.^a classe: José Augusto Marques.

A conferentes: Eduardo Teixeira, Carlos Francisco Travessa e Augusto Pereira Pinto.

A agulheiros de 3.^a classe: Manuel Cabrita, António José Fraqueza Junior e Valentim Estevens.

VIA E OBRAS

A chefes de distrito: Eduardo Rondão, José Prudêncio Farinha e João Ferreira.

A sub-chefes de distrito: Elisardo Marques, Manuel Marques Fontinha, Joaquim J. Escudeiro, José Maria e Vicente Runa.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Engatador: O carregador Eugénio Alves.

Servente: O carregador Manuel Girão Meco.

Reformas

Mês de Julho

António Frederico Peleja, sub-chefe de Repartição.

Francisco Viegas, engatador.

Falecimentos

Temos a lamentar o falecimento, no mês de Julho findo, dos seguintes agentes:

† *Jaime Augusto Silva*, Empregado de 1.^a cl. Admitido como escrevente auxiliar em 1 de Março de 1911, foi promovido à categoria de empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Manuel Dias*, Chefe Principal Adjunto. Admitido como praticante em 17 de Abril de 1898, foi promovido a Chefe Principal em 1 de Janeiro de 1930.

† *Abílio do Carmo Tôrres*, Fiel de estação. Admitido como praticante em 24 de Fevereiro de 1908, foi promovido a fiel de estação em 21 de Julho de 1921.

† *José António Pereira*, Maquinista de 1.^a. Admitido como limpador provisório em 9 de Agosto de 1913.

† *Manuel Barradas*, Agulheiro de 1.^a classe. Admitido como carregador auxiliar em 20 de Março de 1906.

† *António José Guimarães*, Carregador. Admitido como carregador em 3 de Março de 1904.

† *Manuel Peres*, Guarda. Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1918.

† *Victor das Dores*, Servente. Admitido como carregador eventual em 20 de Abril de 1916.

† *António Augusto Marques da Silva*, Limpador. Admitido como limpador suplementar em 27 de Julho de 1923

† *Manuel Milheiros*, Guarda de Distrito. Admitido como assentador de 2.^a classe em 14 de Abril de 1919.



† **Jaime Augusto da Silva**
Empregado de 1.^a classe



† **Manuel Dias**
Chefe de estação principal



† **José António Pereira**
Maquinista de 1.^a classe



† **Manuel Barradas**
Agulheiro de 1.^a classe

11 — 3-O que fala com eloquência sabe bem o que é um perfume — 2.

Roldão

12 — 3-A notícia chegou em boa ocasião-2.

Belzebú

13 — 3-Vi o «feixe de palhas» no «lugar destinado a torneios»-2.

Mago

14 — 3-Com a «ave» bem alimentada, o dono muito lucra-2.

Novata

15 — 3-Esta «mulher» vem precedida de grande fama-2.

M. Coelho

16 — 3-É árvore e é fruto-2.

L. Marques

17 — 3-A leitôa tinha uma vesícula sobre a pele-2.

Zépovalho

18 — 3-Nêste país da Asia encontra-se um fruto-2.

Barão do Tacho

19 — 3-Atirei com tójo ao macaco-2.

Jaiobas

20 — 3-Com a tua falsa modestia contraíste uma pequena dívida-2.

Britabrantés

(A. G. P. B.)

(Ao meu «Miúdo»)

Ela é moeda

Já desusada;

Ele é moeda

Tambem chamada.

Encontra moeda

Se augmentar,

Pouco já custa

A decifrar.

L. Madeira

Maçadas ferroviárias

Formar os nomes de umas estações da C. P. com as letras das seguintes palavras:

22 — VITELO DE CADES

23 — SERIA AMOR?

Eléctricas

24 — Prende o criminoso e vigia-o atentamente — 3.

Roldão

25 — Apanhei na estação da «Granja» uma linda ave! — 2.

Gil Vaz

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Setembro de 1931

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$70	Carvão de sôbro em Gaia		Manteiga..... kg.	19\$50
» Nacional..... »	2\$45	e Campanhã..... kg.	\$51	Massas..... »	3\$30
» Valenciano..... »	2\$55	Cebolas..... »	\$50	Milho..... lit.	\$65
» Sião..... »	2\$70	Chouriço de carne..... »	14\$00	Ovos..... duzia	variável
Assucar de 1. ^a »	4\$35	Farinha de milho..... »	\$94	Petróleo..... lit.	1\$30
» » 2. ^a »	4\$00	» » trigo..... »	2\$35	Presunto..... kg.	9\$50
» pilé..... »	4\$20	Farinheiras..... »	7\$00	Queijo do Alentejo..... »	13\$00
Azeite de 1. ^a lit.	6\$00	Feijão branco..... lit.	1\$10	» flamengo..... »	20\$50
» » 2. ^a »	5\$30	» amarelo..... »	1\$10	Sabão amêndoa..... »	1\$10
Bacalhau sueco..... kg.	4\$20	» avinhado..... »	1\$35	» Offenbach..... »	2\$15
» inglês..... »	6\$60	» encarnado..... »	1\$40	Sal..... lit.	\$16
» »..... »	6\$40	» frade..... »	1\$05	Sêmea..... kg.	\$40
Banha..... »	6\$00	» »..... »	1\$90	Toucinho..... »	4\$70
Batatas..... »	variável	» manteiga..... »	1\$40	Vinagre..... lit.	\$90
Carvão de sôbro..... »	\$45	Grão..... »	1\$60	Vinho branco..... »	1\$05
		Lenha..... kg.	\$20	» tinto..... »	1\$05

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

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

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

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

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

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