

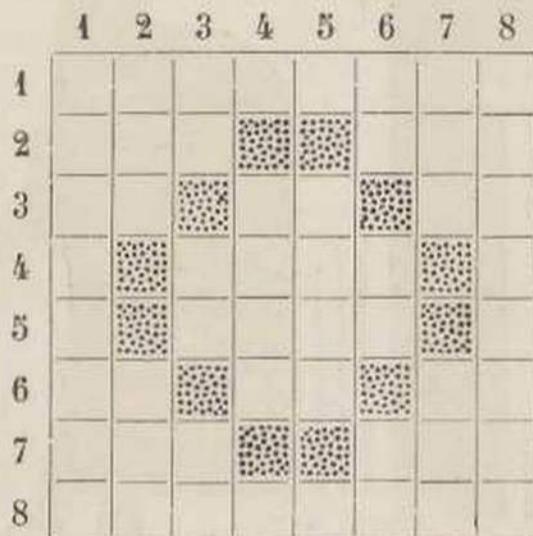
# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## Problemas recreativos

### 1 — Palavras cruzadas:



*Horizontais:* 1 — Estação (C. P.); 2 — Senhor, sossêgo; 3 — Recorda, vento (inv.), além; 4 — Estação (S. S.); 5 — Aro; 6 — Destina, outra coisa, estação (V. V.) (inv.); 7 — Grande (inv.), «Homem» (inv.); 8 — Apeadeiro (M. D.).

*Verticais:* 1 — Estação (S. S.); 2 — Prefira, um mês (inv.); 3 — Roda, aqui, mim; 4 — Estação (C. P.); 5 — «Homem»; 6 — Poeira (inv.), O mais, interjeição; 7 — Graça, familia; 8 — Estação (C. P.).

\* \* \*

**2 — Novíssimas ou Aditivas:** — Tanto basta para haver paz se apenas houver prudência — 1-1.

3 — Por ser a favor da paz, a mim só me interessa apreciar os actos de quem por ela se deve tornar responsável — 1-1-1-1.

4 — A expiação injusta do homem recto torna o seu carácter doentio — 1-1.

5 — Se estás entre nós com motejos indirectos, o que queres que digam de ti quando partes? — 1-1-1.

6 — Dir-te-ei que chão pisas e que manhas tens, se me disseres só a mim com quem «andas» — 1-1.

7 — Se alguém se torna triste, o motivo da sua tristeza está no seu viver ingrato e trabalhoso — 1-1-1.

8 — «Causas» que Deus julgou e desfez não se julgam no Além outra vez — 1-1-1.

9 — O cabelo branco é para muitos o remorso duma vida de simplicidade — 1-1.

10 — Pretextos inventa-os o marau, se, na roda dos bons, é tido por muito mau — 1-1-1.

11 — Até o diabo se ri quando me julgo o único homem corajoso — 1-1.

12 — É contra o que devia ser mas é assim o ofício do beleguim — 1-1.

13 — Apenas pela epiderme se conhece o vagabundo — 1-1.

14 — A fortuna, mais vale tê-la já tarde do que nunca — 1-1.

15 — Não há nada mais prejudicial a quem produz do que a visita dos que não têm nada que fazer — 1-1.

16 — Sê razoável e tanto, que nunca te possam chamar hipócrita — 1-1.

17 — A dificuldade molévolas até de longe suscita a discussão — 1-1-1.

**18 — Coisas que não estão certas:** — Um leitor que não revelou o nome, nem usou, sequer, de pseudônimo, vem apresentar uma divagação matemática interessante do género daquela que já se publicou com esta mesma epígrafe.

Diz-nos ele que também se demonstra, com relativa evidência, que é

2 = 3

Usa, para exemplo, da proposição aritmética

$$4 - 10 = 9 - 15$$

Se se juntar  $\frac{25}{4}$  aos dois membros da igualdade, o que não a altera, vem

$$4 - 10 + \frac{25}{4} = 9 - 15 + \frac{25}{4}$$

e verificamos agora, que ambos os membros são quadrados:

$$4 - 10 + \frac{25}{4} = \left(2 - \frac{5}{2}\right)^2$$

$$9 - 15 + \frac{25}{4} = \left(3 - \frac{5}{2}\right)^2$$

e, por conseguinte,

$$\left(2 - \frac{5}{2}\right)^2 = \left(3 - \frac{5}{2}\right)^2$$

(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:** Nas vésperas de um novo ano. — Nova Central Telefónica Automática, no edifício de Santa Apolónia. — Documentários cinematográficos ferroviários. — Em viagem. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — A nossa casa. — Pessoal.

## NAS VÉSPERAS DE UM NOVO ANO

*Durante seis longos anos foi a quadra festiva, que se aproxima, ofuscada pela tempestade que, lá fora, devastou lares e tantas dores causou. Passada a tormenta, nova luz de esperança raiou para a Humanidade. Tenhamos fé e confiemos em que a sabedoria e sensatez dos homens possam arredar, para bem longe, os ódios e as rivalidades que os separam.*

*Rejubilando por quanta felicidade recobrada, o Boletim da C. P. apresenta aos seus leitores e colaboradores cumprimentos de Boas Festas e deseja-lhes um Ano Novo cheio de prosperidades.*

# Nova Central Telefónica Automática, no edifício de Santa Apolónia

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

A central telefónica manual do edifício de Santa Apolónia, que durante 32 anos bem cumpriu o seu dever, apresentava últimamente sintomas próprios da sua «velhice» que muito preocupavam e arreliavam os agentes que a utilizavam e os que a conservavam.

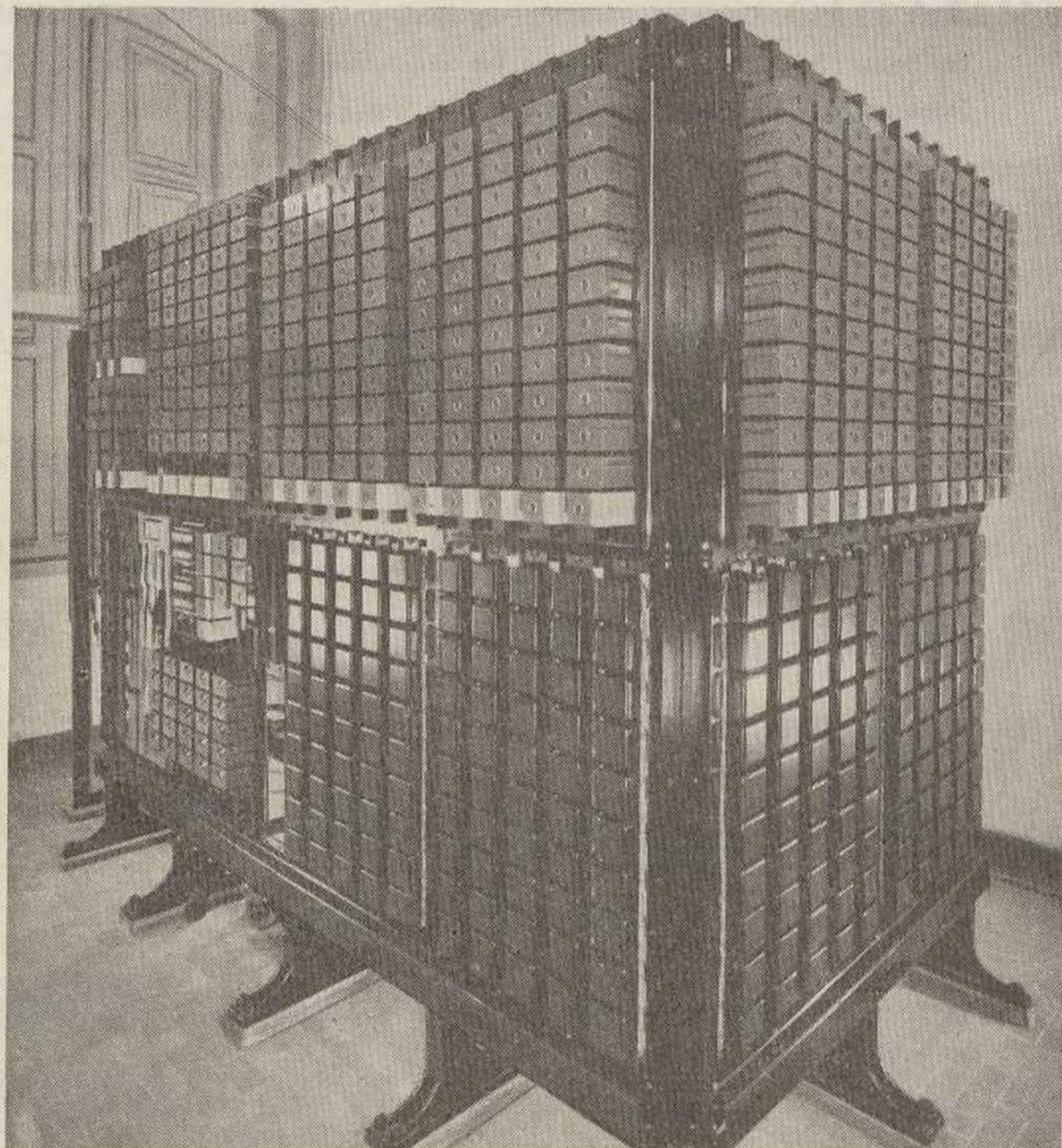
A-pesar de todos os cuidados e boa vontade dos agentes responsáveis pelo seu funcionamento e de serem nada menos de 110 telefones que a ela estavam ligados, tornou-se impossível manter o seu bom funcionamento devido a desgastes e defeitos irreparáveis.

Foi por isso resolvida a aquisição de uma central para substituir a central manual.

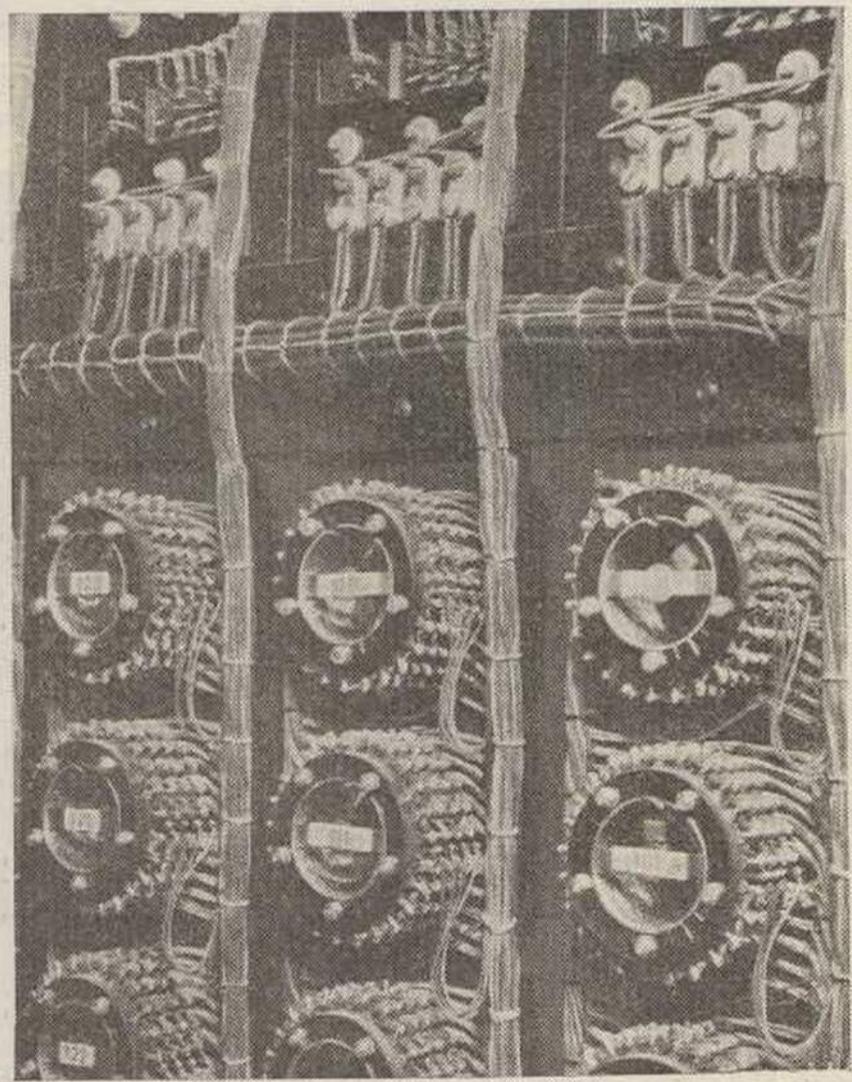
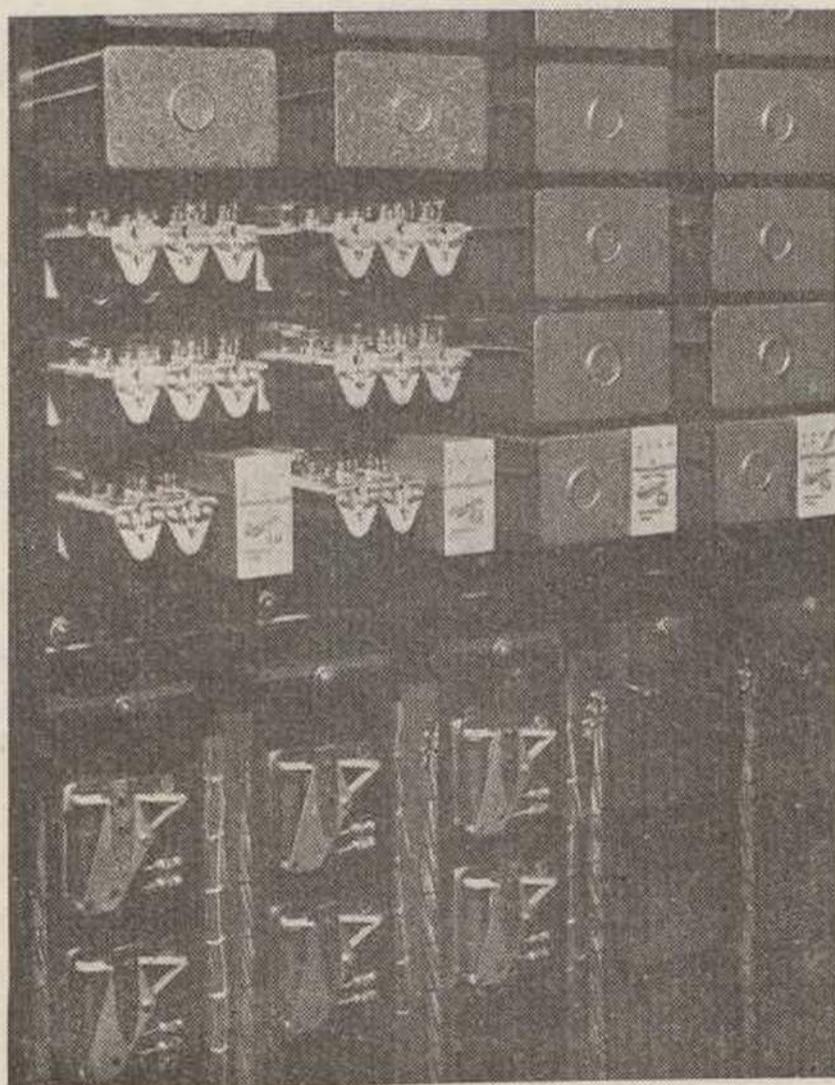
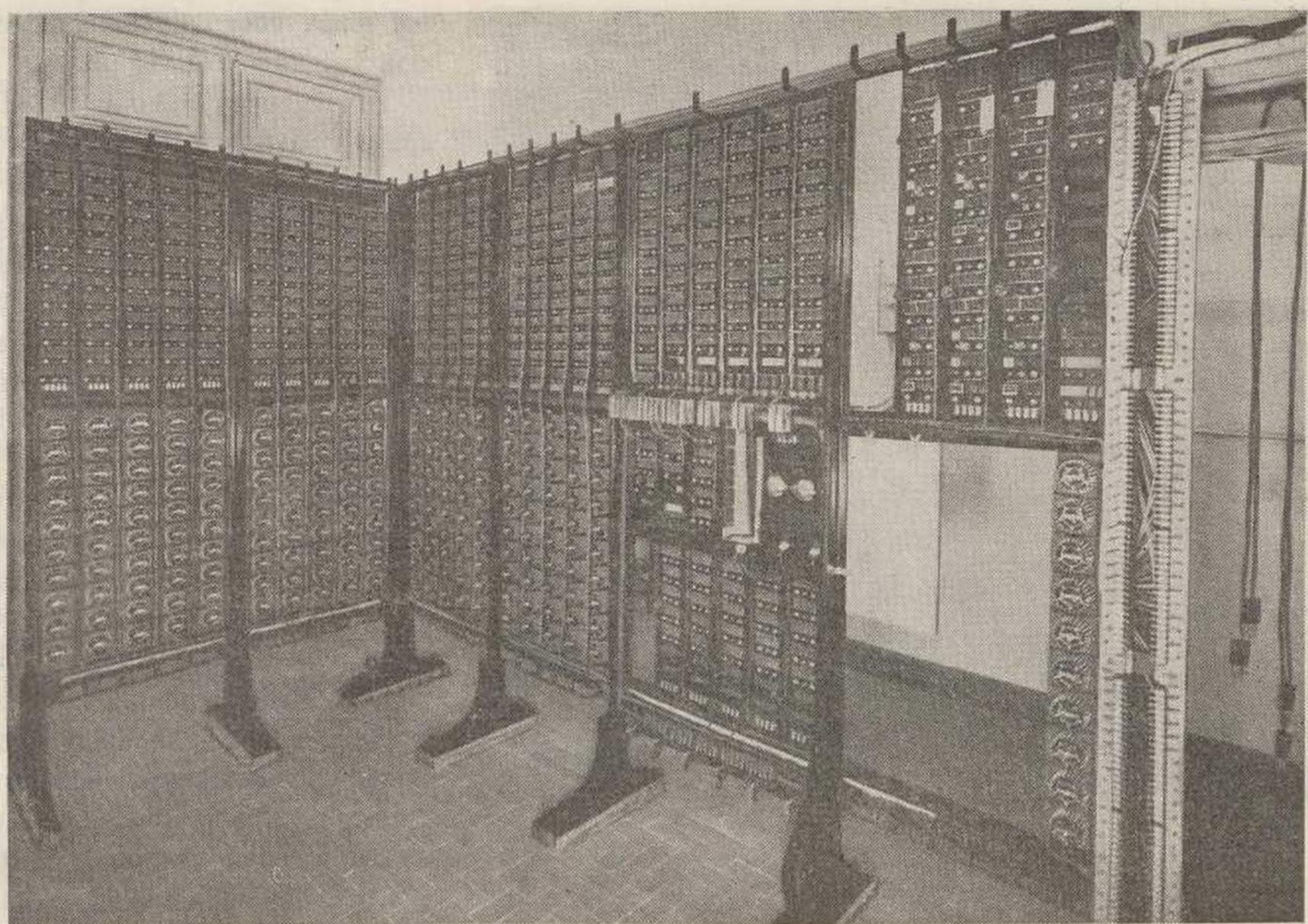
Comprouse, para o efeito, uma central telefónica automática, de construção sueca, marca «Ericsson», igual à que se encontra instalada no edifício da Calçada do Duque há 15 anos e que até agora tem funcionado de modo absolutamente satisfatório.

A nova central de Santa Apolónia foi recebida da Sué-

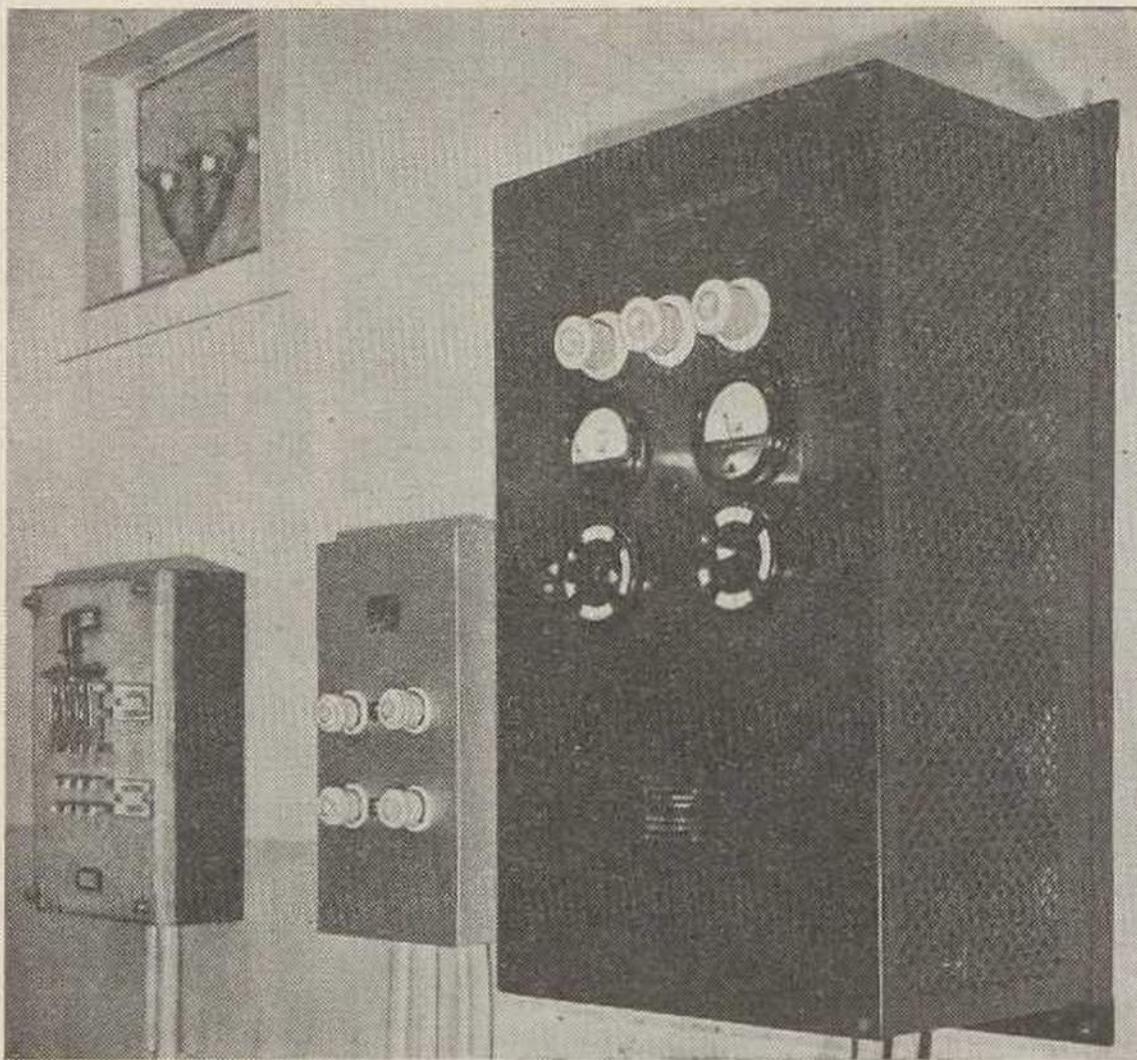
cia em Abril do ano passado, mas por dificuldades de exportação por parte da casa fornecedora e também pela falta de transportes, os cabos e acessórios só chegaram a Lisboa em Agosto do corrente ano, iniciando-se os trabalhos de montagem nos últimos dias do mesmo mês, os quais ficaram concluídos na segunda quinzena de Setembro.



A Central vista pela frente



*Em cima : A central vista pela rectaguarda. Observam-se à direita 3 filas de «relais» e/ou de selectores que são relativos ao dispositivo da ligação com Lisboa-R.— Em baixo, à esquerda : Vista parcial da Central ; em cima as séries de «relais» entre as quais 6 estão sem tampa ; em baixo vê-se a mecânica dum grupo de 6 selectores.— à direita : Vista de 6 selectores, vistos pela rectaguarda da central.*



Aparelho de carga automática das baterias

Os ensaios e afinações de tão complicada instalação são trabalhos demorados, motivo por que só nos primeiros dias de Outubro

foi dada como definitivamente concluída a montagem.

A inauguração oficial da nova central de telefones automáticos fez-se finalmente em 22 de Outubro passado sem que felizmente tivesse surgido qualquer dissabor ou notado erro por menor que fosse, o que é sempre grato registar.

Enquanto a central instalada no edifício da Calçada do Duque tem capacidade para 100 telefones e permite estabelecer 20 comunicações simultâneas, a de Santa Apolónia é para 200 telefones e permite 25 comunicações simultâneas.

Esta instalação comprehende também duas aparelhagens que permitem a ligação automática entre as duas centrais (Santa Apolónia—Calçada do Duque) por intermédio de 6 linhas. Além da aparelhagem telefónica propriamente dita, foram instalados em Santa Apolónia aparelhos de carga de baterias que



Grupo de agentes que tomaram parte na montagem da Central, nas ligações dos dispositivos de intercomunicação e do assentamento dos telefones. Da esquerda para a direita: O Chefe de electricistas, Angelo de Carvalho; o Electricista de 1.ª classe, António Ferreira; os Electricistas, José Luis Nogueira, Armando Marques e Avelino Aleixo.

automáticamente põem estas à carga logo que a sua voltagem baixe.

A central, devido ao seu tamanho e peso, foi-nos enviada com todos os seus painéis desligados e distribuídos por embalagens diferentes, pelo que as suas junções tiveram de se fazer em Lisboa, na sala onde se encontra montada, como necessário foi também proceder às suas ligações, que andam por 1500. Para bem se poder avaliar da complexidade deste engenho, bastará talvez fazer notar ao leitor que esta central comporta 200 selectores (buscadores de linha livre), 1.172 relais, 50 condensadores e 27.733 molas de contacto.

A estes números correspondem algumas dezenas de milhar de soldaduras, das quais cerca de 1.500 foram executadas exclusivamente pelo pessoal da Companhia que procedeu à montagem, sem o mais pequeno engano.



Tipo dos novos telefones automáticos

Os telefones são de baquelite preta, do tipo mais moderno, e construídos dentro das convenções regulamentares, que não admitem peças metálicas à vista.

## O OURO

— Se as causas são polos efeitos conhecidas, e êles testemunham a excelência ou maldade delas, qual o foi de maiores males e danos na redondeza e meteu aos homens em mais perigosos trabalhos que o ouro, a quem com muita razão podiam todos chamar peste do mundo? E pôsto que os notáveis exemplos das destruições e ruínas que nêle fez, podiam tomar mais tempo do que agora tenho para tratar dêle, quero começar primeiro de seu nascimento, para que mostrem os seus arriscados princípios os desastrados sucessos para que a malícia humana o descobriu. E, não desprezando o que diz Plínio tão doutamente, que não contentes os homens com o que a superfície da terra produzia para sua recreação e mantimento, a fermosura das árvores, a diversidade dos frutos, a beleza e cheiro das flores, a verdura das ervas, o esmalte das boninas, a abundância dos legumes, quiseram desentranhar do centro dela os segredos que a benigna natureza nos escondia. Nace o ouro nas entranhas dos montes e nas artérias ocultas dos penedos; e, subindo como árvore

da profunda raiz donde começa, vai espalhando os ramos em desigual medida, convertendo o Sol com seus poderes aquela matéria disposta e propinqua até que chega a ser ouro e se demonstra por duvidosos sinais na face da terra, que logo daquela emprenhidão se mostra triste, dando, por indícios da riqueza que encerra, erva descorada, delgada, sutil e sequinhosa areia e barro leve, seco e sem proveito; e até as águas, que por entre as veias decem, saiem cruas e com sabor pesado. Espreitando êstes sinais a indústria humana, entra fazendo guerra ao profundo, caminhando por debaixo dos montes sustentados em colunas da mesma terra, deixando a vista do Sol e das estrélas, pondo as vidas ao risco das ruinosas máquinas que mil vezes os oprimem, que tanto a nossa sêde fêz cruel a benina terra que parece menor temeridade tirar do fundo do mar perlas e aljôfar que do seu seio o inimigo ouro, que ainda então o não é mais que nas esperanças.

*Do livro «Côrte na Aldeia», de Francisco Rodrigues Lóbo, escritor do Século XVI.*

# Documentários cinematográficos ferroviários

Pelo Sr. Arquitecto Cottinelli Telmo, da Divisão da Via e Obras



O realizador e o operador surpreendidos pela objectiva do Sr. Sub-Chefe da Divisão da Via e Obras, Engenheiro Sousa Nunes.

AQUI há uns anos, a C. P., de colaboração com a S. U. S., resolveu fazer uma série de documentários cinematográficos, daqueles a que se chamavam «documentários portugueses de 100 metros» e que, por lei, deviam (e devem?) acompanhar as fitas de grande metragem na constituição dos programas.

É fácil de concluir que os assuntos a focar nos mesmos, dada a entidade à qual aquela firma se dirigiu, seriam relativos a Caminhos de Ferro.

A circunstância de ser «ferroviário», como qualquer dos leitores, e de ter lido já com «fitas», levou o Sr. Engenheiro Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia, a lembrar o meu nome para a realização dos documentários em perspectiva.

Aqui há tempos escrevi neste «Boletim» um artigo que se intitulava, salvo erro, «Como se faz uma fita de cinema» mas naturalmente esse artigo não foi lido, coisa que não lhes levo a mal. Se algum desejo tenho agora é que leiam este, para ao menos ficarem sabendo que *não lhes levo a mal a falta de leitura dos anteriores nem dos futuros*.

Julgo que no referido artigo se falava do papel do *realizador* cinematográfico, mas se eu próprio me não lembro do que escrevi o que farão os leitores e por isso ataco o tema de novo, tanto mais que, como hão de ter ocasião de ver se tais documentários voltarem a ser projectados, o meu nome aparece logo à entrada, como *realizador*, e não é bom deixar os nossos créditos por mãos alheias.

O *realizador* é tanto mais realizador quanto maior fôr a parte que lhe couber na organização e execução de uma fita.

Na «Canção da Terra» há já muito tempo estreada e que obteve um justíssimo triunfo,

o meu amigo Brun do Canto, seu realizador, fez o argumento, os diálogos, ensaiou os actores, escolheu os locais, *enquadrou* as imagens, escolheu e determinou o guarda-roupa, compôs os cenários, etc. É este o papel do verdadeiro *realizador*.

Estabelecidas as devidas proporções entre uma *fita de fundo* e um pacato «documentário de cem metros» que, diga-se de passagem, ficou com duzentos, procurei — com a liberdade máxima e facilidades que me deram os Srs. Administradores e Director da Companhia — chamar a mim o encargo de pôr as fitas de pé, para que, boas ou más, elas tivessem *unidade*.

Assim, acompanhado pelo distintíssimo operador Octávio Bobone, assentámos arraiais em Campolide e demos à luz o I.<sup>º</sup>, com o título de «Máquinas e maquinistas».

Um filme de cem metros não pode ter uma *história*, mas pode ter uma certa seqüência nas imagens, em vez de ser um apanhado de vistas cerzidas à tōa. Levar um operador aos Jerónimos e *moer* cem metros de fita, apanhando a porta, a tōre, o claustro e o interior é relativamente fácil e, desde que a fotografia seja bôa e as *imagens* bem escolhidas e enquadradas, o êxito é certo e o trabalho fez-se num dia.

«Máquinas e maquinistas», tema que daria margem a muitos documentários diferentes, segundo os aspectos a focar, levou catorze dias a filmar, não contando o tempo perdido com os trabalhos complementares. É muito, francamente, para pôr de pé uma fita que leva... *sete minutos a passar*. Mas é assim: é difícil deslocar as locomotivas para o lugar que nos convém, porque são... pesadas, requerem manobras, etc. Além disso porque, por muito pouco que os actores *naturais* façam, é preciso recomendações: que não olhem para a máquina, que executem os movimentos habituais com naturalidade, que não se riam, o que é freqüente, que não pareçam contrafeitos bonecos de pau.

Para os ferroviários, «Máquinas e maquinistas» não oferece evidentemente, sob o ponto de vista técnico, nada de novo: sabem que as máquinas *bebem* água, *comem* carvão,

*tomam banho...* e sabem como tudo isto se passa. Já não é a mesma coisa para o grande público que pode também saber como é mas nunca reparou bem, nem entrou nos pormenores, nas intimidades da *toilette* da máquina.

Como esta e as outras fitas eram para tōda a gente, lembrei-me de lhes dar um picante qualquer, quer acompanhando-as de uns comentários porventura sem graça, quer introduzindo-lhes umas brincadeiras como a da grua que entornou água e a *bebé* depois para não haver desperdícios.

Achei que podia também, sem *literatice*, mostrar a semelhança entre a máquina e o homem, pondo o homem da grua do carvão a dar uma dentada numa laranja quando a «benne» *morde* o carvão e o maquinista a beber pelo moringue quando o tender toma água.

Como o grande público não faz idéia do carvão e água que uma máquina consome para ir de Lisboa ao Pôrto, também fui metendo estas indicações discretamente, para que a fita não tivesse o ar de lição indigesta.

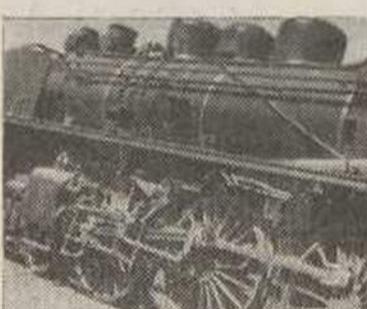
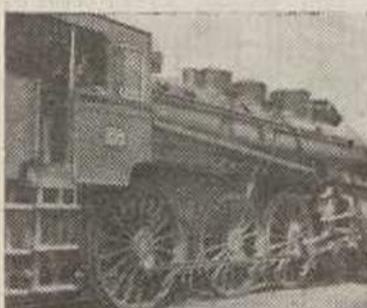
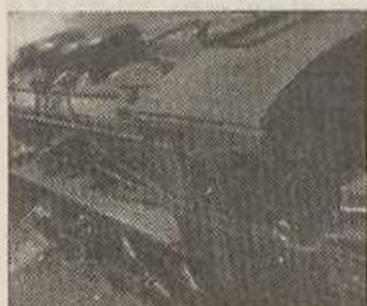
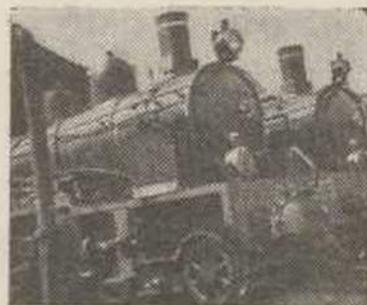
Os comentários que acompanham a fita vão explicando também as diferentes operações — limpeza dos «amarelos», lubrificação, etc.

Depois de ter feito o «découpage» isto é a lista dos diferentes *planos* que se sucedem na fita (<sup>1</sup>) iniciámos o trabalho.

As coisas passam-se assim: O realizador com o «découpage»... na algibeira e os efeitos que sonhou... na cabeça, dirige-se com o operador para o local onde vão filmar. O operador leva consigo um ou dois moços, porque tripé, máquina, bateria e refletores constituem quatro volumes de peso apreciável.

Pela ordem que melhor convenha, dá-se comêço à filmagem de um *plano*. Suponhamos que se trata de «um maquinista a subir para a locomotiva». O realizador escolhe o tipo de locomotiva que convém e o *artista* que há-de fazer a *ascensão*. Aquele que, ao

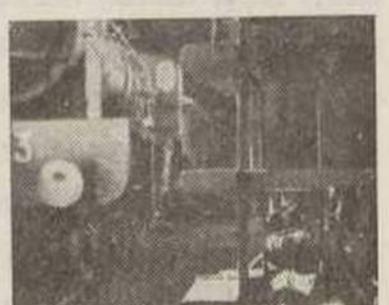
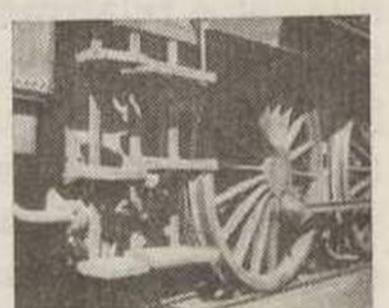
(<sup>1</sup>) *Plano* quere dizer cada uma das imagens ou quadros diferentes que constituem a fita.



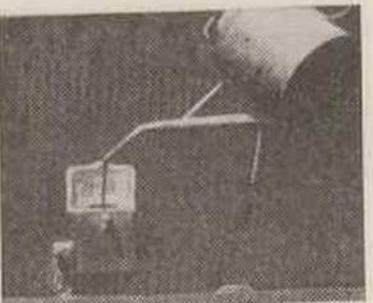
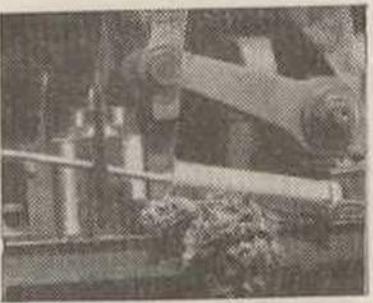
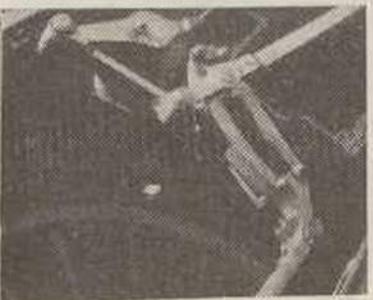
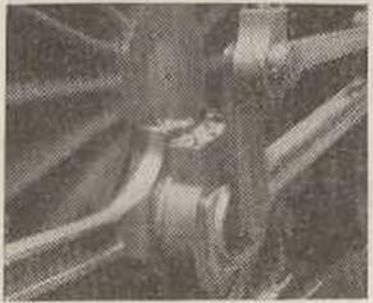
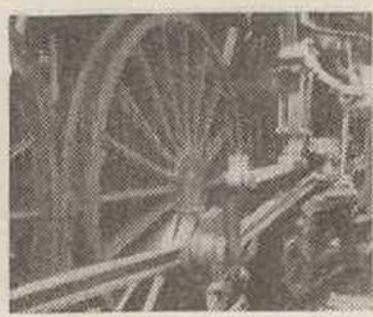
tempo, era o Inspector Felisberto, acompanhou os trabalhos e tinha instruções superiores para nos facilitar a missão. Teve além disso a mais simpática das boas vontades e interesse para nos aturar. Se a luz não era boa, voltava-se a locomotiva, punha-se a locomotiva a geito. O operador declara-se satisfeito e então a máquina de filmar é colocada na posição que o realizador indica. O realizador *espreita* pelo visor e determina o enquadramento: mais para a direita, mais para cima, mais para baixo — mas muitas vezes a máquina muda de sítio três e quatro vezes e não há maneira de ele obter a imagem desejada. E passou-se um quarto de hora! Quando o realizador se declara satisfeito, o operador regula o foco para a imagem ficar nítida, a abertura do diafragma, etc. Pronto! O actor ocasional já foi ensaiado: sabe como há-de subir, se depressa, se lentamente.

O realizador manda andar, e depois manda *cortar*... Fizeram-se *dois metros* de fita que no *écran* levam só *quatro segundos* a passar e gastaram-se *vinte minutos*! E isto faz-se tantas vezes quantos os planos, a pouco e pouco, pacientemente, com contratemplos, com esperas, porque uma nuvem encobre o sol e é preciso que ela se afaste; porque o combóio que pretendemos filmar passa três quartos de hora depois; porque é preciso ver a água correr da grua para o tender e para isso tivemos de desapertar o colar e retirar a manga de lona da grua, para a altura de água ser maior, etc., etc., etc.

Acabou-se de filmar. A fita impressionada vai para o laboratório para revelar e positivar. Agora escolhem-se e separam-se os vários bocados correspondentes aos *planos* diferentes. Põem-se estes bocados de fita pela ordem natural prevista no «découpage» mas é preciso *apará-los*, cortar-lhes no começo e no fim as porções que estão a mais e que poderiam tornar a seqüência de ima-



*De 1 a 7:* Algumas das imagens (planos) iniciais da fita, com as quais se faz a apresentação das «Senhoras Máquinas» e dos «Senhores Maquinistas» tomando esta palavra no sentido genérico de empregados que lidam com as máquinas. — *Coluna da direita:* — *De 1 a 4:* Mais «maquinistas» que «gostaram de ficar na fita» — 5 e 6: Estantes. Os maquinistas vão subir, vão «pegar» — 7: «Dr. Martelinho», o médico que ausculta as máquinas.



gens lenta ou desligada. A isto chama-se *montagem* e esta operação pode dar lugar às habilidades mais imprevistas.

Mas isto fica para outra ocasião...

Depois de feita a montagem, escrevi as palavras que acompanham a fita. Para acertar as primeiras com a segunda tivemos de projectar a fita umas poucas de vezes, acompanhando esta projecção da leitura das referidas palavras. Conseguido o acerto, o som foi gravado na «Lisboa-Film», numa sala isolada dos ruídos exteriores e onde há um alvo no qual se projecta a fita, e um *falador*, ou como lhe quizerem chamar (para não dizer *speaker*, que é uma palavra inglesa) vai lendo o que escreveu, a olhar para a projecção.

O microfone diante do qual ele está *leva os sons* para o *camião do som*, dentro do qual está o *operador do som*, que os regista numa fita, tal como o operador de imagens regista estas fotográficamente.

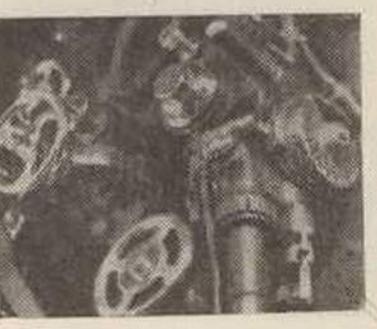
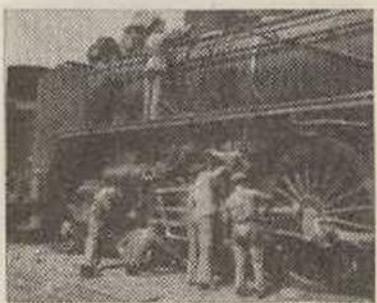
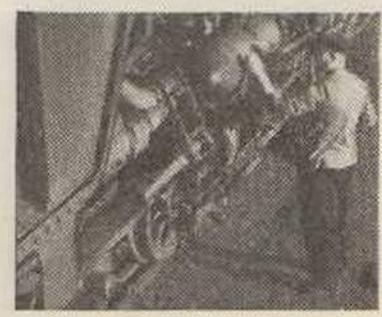
As duas fitas — som e imagem — são depois fundidas numa só que é a *cópia* a projectar nos cinemas.

\*

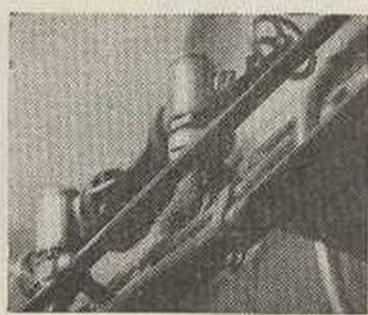
Fazer fitas é divertido, na verdade, e onde aparece uma máquina que cheira a máquina de cinema, logo todos se juntam e querem vêr, quando não querem também ficar na fita!

Foi o que aconteceu em Campolide.

A's vezes descobrem-se verdadeiros actores em pessoas que nunca pensaram em *representar*. Porque representar é fácil, desde que se peça ao actor ocasional que faça coisas que ele costuma fazer diariamente: andar, comer, tirar o chapéu, sentar-se, levantar-se, etc. Esta facilidade não existe no entanto para muitíssimas pessoas a quem basta a idéia de que vão *representar* para perderem toda a naturalidade. O homem da grua do carvão, por exemplo, que para efeitos da fita



*De 1 a 4: Bielas, cambotas, etc. — «As Senhoras Máquinas» não têm lesões, gosam de boa saúde. — 5: Bule, seringa e desperdício «emblema» da lubrificação. — 6: O bule serve... «o chá! — 7: Lubrificando. — Coluna da direita: — 1: Mais lubrificação. — 2 a 4: Limpeza dos amarelos. — 5 a 7: O «cartão de visita» da Mãe da Sr.<sup>a</sup> Máquina; a «gargantilha» de ouro do macaco — e os anéis, brincos, etc. — da «frente».*



aparece a comer uma laranja sem deixar de seguir com os olhos o trajecto da lança da grua, fá-lo com um à-vontade perfeito, como se diante dêle não estivesse uma objectiva a segui-lo, um maçador a dar-lhe indicações e ainda por cima uns reflectores a darem-lhe com a luz do sol nos olhos, como que a fazerem aquela brincadeira que as meninas faziam com um espelhinho, pelo Carnaval.

A satisfação de «ficar na fita» tem porém seus inconvenientes: assim, o empregado de Campolide, Sr. F. da G. ficou com a alcunha de «Papa-laranjas» só porque um dia comeu umas laranjas para o Cinema!...

Daqui a uns anos, preguntar-se-á talvez, esquecido o episódio que lhe deu origem, que diabo de justificação houve para a alcunha, quando o Sr. F. da G. nunca teve mais predilecção pelas laranjas do que por outra fruta qualquer!...

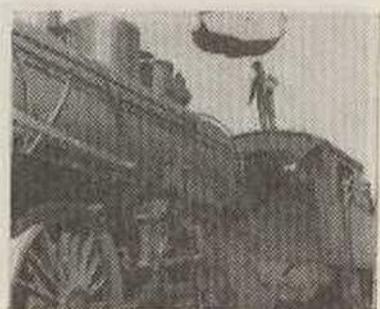
\*

O 55 está para passar e é preciso filmá-lo. Falta meia hora. O melhor é esperar, estar a postos... Pois quando o comboio entrou em campo... acabou-se a fita! Isto acontece tantas vezes e faz tanta raiva! Paciência: espera-se pelo dia seguinte. Comboios há muitos, mas o 55 rebocado por uma 500... só há um por dia!... (Hoje como é)?

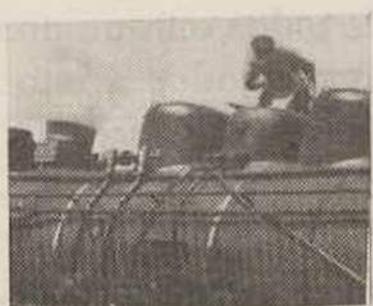
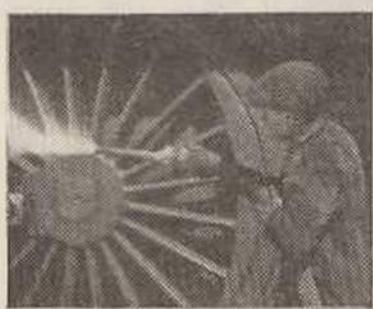
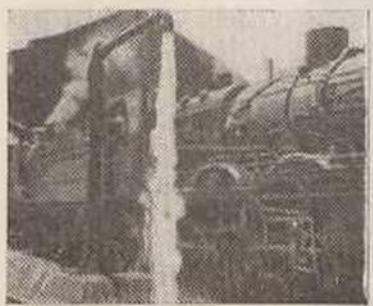
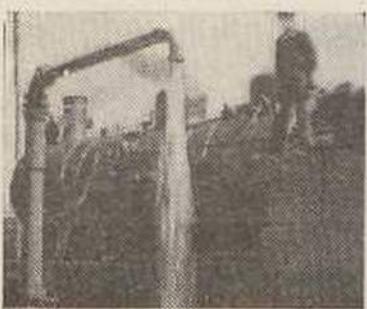
\*

As 500 deram-nos azar! No dia seguinte, à mesma hora, estavamos à espera. No momento oportuno a máquina não andou: o môço tinha-se esquecido de meter a ficha da bateria que faz andar o motor! Outro dia — e isto só pelo capricho de vêr o 55 a sair do túnel! Recomeça-se, não faz mal.

Mas... uma vez mais a sorte nos atraiçou! Já depois de filmado êste plano, que



1: As «pulseiras» das válvulas de alimentação. — 2: «Que te parece isto, ó lá de baixo?» — 3: (Ele já responde, quando deixar de limpar as mãos...) — 4: Alimentos: água e carvão. — 5 a 7: A «benne» da grua do carvão prepara-se para a «dentada»... — Coluna da direita: — 1 e 2: A «dentada» da «benne» abriu o apetite ao homem da grua. — 3: Esperam a chegada da «benne» — 4 a 6: Do prato à boca... — 7: O empregado prepara-se para cortar a água...



era o último dêsse dia, porque o sol já estava baixo, resolvemos fazer mais um. O môço, solícito, mete a tal ficha no motor... mas êste estava em posição de marcha atrás e a máquina, invertido o movimento, *mastigou* quâsi todo o plano do 55! Ficou um escasso metro, o que aparece na fita!

\*

As máquinas em andamento são tanto mais aparatosas quanto mais fumarada e vapor deitam. Faz-se um pedido nêste sentido para a estação anterior a Campolide... mas saiu tudo ao contrário! O maquinista compreendeu mal e a *oiroo* vinha tão pouco *fumarenta* e tão *apagada* como uma automotora eléctrica!...

\*

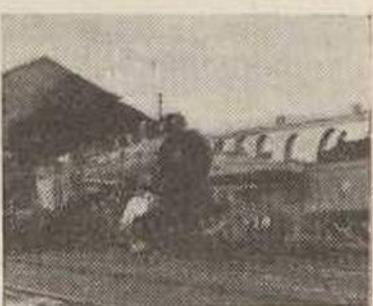
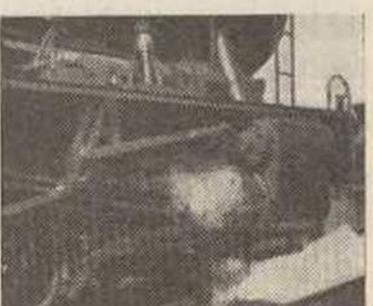
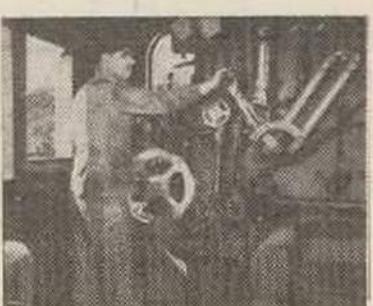
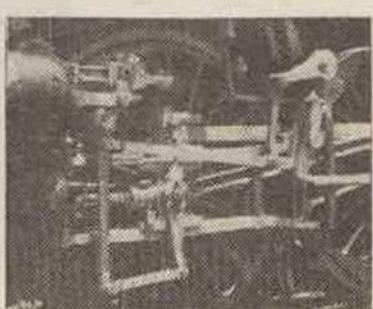
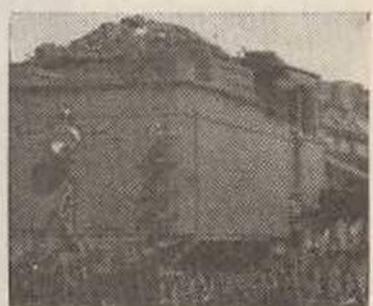
Há indivíduos que nunca riem, como o Pamplinas de triste memória; pois em se lhes pedindo para ficarem na fita o riso não pára! Outros a quem se pede para rirem... nem com cócegas! Estas dificuldades só as conhece quem se mete a fazer fitas!

A grande solução é entreter os actores ocasionais com conversa e pôr a máquina a andar, à queima-roupa.

\*

O que faz mais confusão a quem vê *filmar* é que não haja continuidade, porque é tudo feito *aos bocadinhos*... Muitas vezes os vários planos dum mesmo actor são feitos em dias diferentes.

É a *montagem* que encadeia os planos e faz com que coisas dispareces tenham ligação. Assim, se tivermos dois maquinistas a conversar, um em terra e outro dentro do pavilhão de uma máquina, e quisermos apresentar no *écran*, — depois desta imagem de



1: O fogueiro empurrou a grua... — 2: O realizador queria ver água a correr com abundância, mas arrependeu-se do capricho e a água foi «engulida», o que não se pode ver na fotografia. — 3 e 4: O banho de chuva da Sr.<sup>a</sup> Máquina. — 5: Para ela não patinar... areia na cúpula... Há muito boa gente que a tem, na cúpula, também). — 6 e 7: Fogo e fumo.—Coluna da direita:—1: O Sr. Inspector Felisberto, O Sub-Chefe de Depósito Gaspar da Silva e o Vigilante Figueiredo, óptimos colaboradores da fita, que hoje subiram de postos. — 2: Tudo pronto; o tender a abarrotar de carvão. — 3: Inversão da marcha. — 4: Um toque no regulador. — 5: Arranque... — 6 e 7: Elas aí vão!...



Até os Arquitectos gostam de entrar nas fitas, brincando aos limpadores!..

conjunto,— as imagens isoladas de cada um dêles, estas últimas podem ser *tiradas* a cem metros do local onde os dois *realmente estavam* e um mês depois, que o espectador julgará, ao vêr projectada a fita, que tudo se passou no mesmo instante e no mesmo local.

Numa palavra e para terminar, reproduzindo a opinião unânime de todos os que nos ajudaram e não estavam habituados a isto: — o cinema é... uma enorme *aldrabice!*... de que alguns tiram maravilhosos efeitos, dando-nos espectáculos inesquecíveis que não poderiam obtér-se sem os seus recursos.

F I M D A S E S S Ã O

Com o presente número, o *Boletim da C. P.* completa o volume XVII

Para a sua encadernação são distribuídos, conjuntamente, o Índice, o ante-rosto, o rosto e a capa.

# Em viagem . . .

Barrozelas

MUITO se tem dito, muito se tem escrito sobre o Minho, da sua paisagem, da sua vida e dos seus vergeis floridos, havendo mesmo quem o considere o jardim de Portugal.

Ainda me recordo nos meus jovens tempos do Rio de Janeiro, do entusiasmo com que os minhotos falavam da sua província; das festas da Agonia, do S. Torcato e do S. João, em Braga, em que a província inteira passava três dias na rua e sob a poeira da estrada cantando e dançando, comendo talhadas de melancia e bebendo vinho verde numa alegria ruídosamente comunicativa.

Até o poeta cantou o Minho nestes versos deliciosos:

«Terra d'encanto onde a videira abraça  
Com terna graça, o castanheiro em flor».

O maior encanto do Minho reside, na verdade, como disse o poeta, nas suas graciosas ramadas cujos cachos pendem sobre quem passa e que depois na dorna ou no lagar se desfazem num néctar refrigerante, leve, côr de topázio, que consola a alma; e nessas leiras de terra que dão uma carrada de milho, que alimentam os gados, que enchem uma tulha de batatas e que dão aos nossos olhos um panorama sempre verde, um verde moço, sadio e penetrante.

Barrozelas é um desses recantos bucólicos do Minho; o nome vem-lhe da sua estação ferroviária, de considerável movimento de passageiros e de mercadorias, logo a seguir ao de Viana e de Barcelos; e não é cidade, nem vila, nem freguesia, mas um simples lugar com uma igreja, uma escola primária e algumas casas rentes à estrada. A sua feira semanal tem fama e é das maiores do Minho. Nela se encontra tudo que a vida rural necessita e na maior abundância, desde a junta de bois às quinquilharias ba-

ratas, desde a louça vidrada ao chapeu braguez.

A feira ocupa os caminhos, ruas e largos da localidade; as cadeiras de pau branco e fundo de palhinha estendem-se pelas veltas da estrada ao lado dos cãntaros de barro, dos estrados de esparto e das cutelarias de Guimarães; mais adiante são os tecidos da indústria caseira, linho e estôpa para o bragal, os lençois e as toalhas com franjas; as tendas dos capelistas com bugigangas de importação que fascinam as moças de lavoura e os rapazes da escola; os chailes e os lenços de ramagens, pendentes dos toldos de lona contra o sol, retêm os olhares das raparigas casadoiras. Mas que dinheirão, nem se lhe pode chegar, dizem, e afastam-se sem darem ouvidos ao mercador que quere à viva força fazer negócio.

Velhas de grossos mantéus de burel pelos ombros, a-pesar da canícula, apreçam umas tamancas para o inverno, metendo nelas os pés, que parecem inchados dentro das meias de lã. Mas são caras e vão adiante. Os boi-sinhos barrozãos alinharam-se por um caminho sem fim e aos pares comem tranqüilamente molhadas de feno à espera de comprador. Aquêle corpo maneirinho parece ter sido talhado para não alongarem a carrada nas curvas estreitas dos caminhos — no Minho o terreno é caro e não se pode pensar em alargá-lo — as cornaduras largas então parecem ter sido feitas para afastarem os ramos impertinentes quando lavram a courela.

As frutas: melões de casca de carvalho; melancias grandes como abóboras, senão maiores; uvas do Douro, louras e de bagos rijos, chegadas em cestos ou caixas pelo caminho de ferro; pêssegos de Amarante, grandes e rubros; pepinos de pele encarquilhada e retorcidos na ponta, são apregoados como os melhores. Tudo à farta, mas ninguém compra sem discutir o preço.

As 10 horas já se não cabe, mas todos se acotovelam familiarmente. Um homem de casaco de alpaca passa sob um guarda-sol verde — é o Sr. *Pereira*, o «Brasileiro». Todos se afastam para ele passar e a sua criada que traz no braço uma grande cesta para as compras. Logo adiante pára para falar ao abade, queixando-se do figado. Estivera nas águas, mas tinha vindo na mesma. O padre consola-o; que o efeito do tratamento termal é sempre demorado. Lá para o inverno veria. *Seu Pereira* sorri e aperta-lhe a mão convidando-o para almoçar. Não o incomodava. No domingo, depois da missa. O «Brasileiro» abala e logo é detido pelo sargento Adelino, reformado do quadro do ultramar e seu companheiro no Gerez. Ouve-o uns instantes e aperta-lhe a mão afectuosamente, mas não o convida para almoçar. São os dois homens importantes da localidade. O sargento fala sempre, com ares de comandante de companhia, dos seus feitos em África e tem bem definidos os seus princípios políticos. *Seu Pereira* à parte as recordações saudosas da praia do Flamengo e rua do Lavradio onde teve o seu *négocio*, fala pouco do seu passado e passa o tempo sentado no terraço a ver quem passa, com *O Comércio do Pôrto* sobre os joelhos.

O restaurante do Tio Gaspar regorgita de comensais. Ele está ao balcão velando pelo serviço e pela gaveta. Quando vê no limiar da porta uma pessoa fina indica-lhe o 1.º andar onde pode comer mais à vontade. O freguês sobe e Tio Gaspar recomenda-o com interesse à criada. Em baixo vai uma grande azáfama: gente que exige um lugar e gente que pregunta o preço do bacalhau albardado exposto no balcão sob ramos de salsa. É barato: as postas grandes a dez tostões, as pequenas a cinco. O freguês consegue sentar-se e pede uma posta das grandes. Está um nadinha salgada, mas serve para beber vinho. Além do bacalhau há arroz de frango, vitela assada e também se pode ter um bife na frigideira. Para sobremesa há só café. A fruta come-se depois no mercado.

Os feirantes almoçam com apetite e o vinho verde circula em todas as direcções em

canecas de um quarto e de meio litro. Faz-se a conta: bacalhau, arroz, um pãozinho e a caneca de vinho, 2\$35. Falta o meio tostão para o troco, mas Tio Gaspar resolve a questão dando ao freguês um cigarro dos fortes, dos *pedreiros*, como lá lhe chamam.

Os fregueses do 1.º andar preferem a vitela assada ao bacalhau. Tio Gaspar levou ele mesmo acima o vinho verde, numa infusa vidrada e que vem com a espuma a trasbordar. É do bom, da lavra da casa, como de resto todo o que é servido no restaurante. Tio Gaspar sabe muito bem que um vinhinho grato ao paladar retém a freguesia e a dele não falta. Só abre o restaurante às quartas feiras, dia de feira, mas faz negócio para toda a semana.

A população sempre espalhada do Minho, está passando por uma nova dispersão pela facilidade dos transportes. Todos procuram a sua independência construindo as casas à beira da estrada, devido ao caminho de ferro e à caminheta do correio que lhes passa à porta e que os leva rapidamente à vila e ao mercado. Essas casas, caixotes de granito, como as dos arredores do Pôrto, não têm carácter e destoariam com a paisagem se as ramadas as não envolvessem, às vezes completamente.

Outros lavradores, como outrora, escolhem os pequenos montados e as margens dos rios para construirem as suas casas de lavoura e lá vemos algumas olhando de um lado a corrente mormurante do Neiva e do outro a eira e o curral com dois espigueiros pintados de vermelho a dar ao ambiente uma nota bem minhota. O Neiva é um rio curto, desce dos últimos contrafortes da serra do Gerez para logo se afogar no Oceano, mas só depois de banhar alegremente casais, vinhas e pastos e de fazer mover a azenha, antes da qual a água se empresa em largas albufeiras, açudes como estuários para regatas, mas que ninguém aproveita. Logo acima da feira de Barrozelas, uma azenha encostada a uma velha ponte de pedra — sem resguardos e tão estreita que os boisitos tirando o carro têm que se encostar bem um ao outro para não desabarem

no rio — oferece um desses estuários que os ramos espessos dos salgueiros impedem de o vermos até ao fim. Com um barco ao centro e dois amorosos remando lentamente era um desses quadros que teria merecido a assinatura de Roque Gameiro.

Se entrarmos na azenha é certo encontrarmos o moleiro esquecido num banco com o cigarro apagado no beiço e a pensar na vida e nas contribuições que, segundo ele, estão cada vez mais pesadas. Mas o chocalho da moenda desprende-se e o homem acode com mais milho; depois reacende o cigarro e vai até à porta espairecer. Se lhe preguntam se no rio há barbos ou trutas, responde vagamente que há uns peixitos, mas ele não pesca; com a rede é difícil e com um fogacho arrisca-se a multa e a cadeia..

O homem do Minho é sóbrio e perseverante, nada o retém no caminho ou na conduta traçada, desconhece as dificuldades e os contratempos; aquél moleiro não tem ambições, a maquia no cereal moído lhe basta, de resto a vida são dois dias. Outros são tenazes e levam ao cabo as suas questões, dê para onde der, custe o que custar. Não longe daquele moíño do Neiva à beira da estrada de Amares morava, desde há muito, com a mulher e os filhos, um sapateiro filósofo e folgasão. Um dia ao voltar da feira de Viana, encontrou a casa destelhada e os móveis expostos ao tempo. Tinha sido um parente que por causa de partilhas viera ali com dois homens e fizera aquél serviço, levando as telhas num carro de lavoura.

O sapateiro não se importou com isso, foi pôr um encerado, cobriu a cama familiar e uma nesga da cozinha, e continuou à porta a bater a sola, agora com mais firmeza e galhardia.

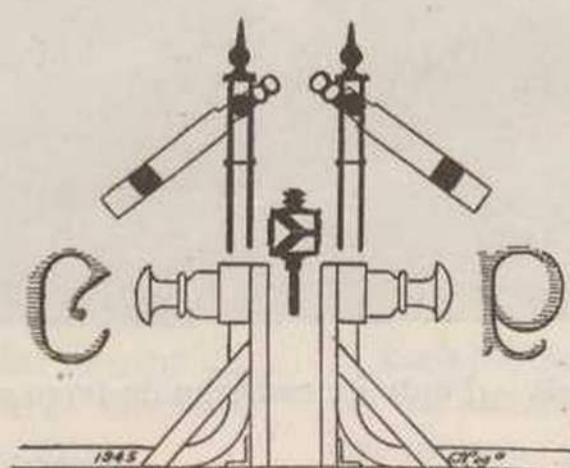
Ah!... os homens do Minho têm no seu activo coisas bem singulares. Percorrendo-se a Corografia do Padre Carvalho, encontramos no 1.º volume, páginas 171, esta curiosa anotação:

«Santiago Mayor de Cardielos. Abadia de Mitra. Tem 90 vizinhos. Aqui há uma formosa e alta torre, que foi dos tempos dos mouros: não tem senhor particular, inda que alguns a governassem. Segundo a tradição vivia nela um régulo pouco cristão, chamado Florentino Barreto, de família nobre. Este se fez tão tirano, que as vassalas, donzelas contratadas para casar, haviam de vir estar com ele os dias que ele quisesse, antes que elas se juntassem com os maridos, os quais, quando ele mandava, as vinham buscar, trazendo-lhe de oferta quantidades de feijões, a que era mui afeiçoados. História que ainda hoje permanece com tanta paixão nos moradores, que quando os barqueiros do Lima navegam ali e lhes perguntam se levaram já os feijões ao Florentino, a mais afável resposta que lhes dão, é chamar-lhes nomes afrontosos e às vezes passam de palavras a obras».

E mais não disse.

GUERRA MAIO

Do livro em preparação «Portugal desconhecido».



# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

P. n.º 894 — Peço dizer-me se a seguinte taxa de transporte está certa:

Transporte, em pequena velocidade, de 133 sacos com trigo em grão, para consumo, com o peso de 9.870 Kg., de Lisboa-P. para Abrantes. Carga e descarga efectuadas pelos donos.

135 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 41

Preço $34\$30 \times 10$ .....	343\$00
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 10$ .....	50\$00
Registo .....	1\$00
Aviso de chegada .....	5\$00
Total .....	399\$00

R. — Está certa.

P. n.º 895 — Peço a discriminação da taxa de transporte, em pequena velocidade, de 1 vagão com 12.000 Kg. de lenhite nacional, a granel, de Caldas da Rainha para Sacavém.

R. — Segue discriminação:

117 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 18

Preço $2\$59 \times 6 \times 12$ .....	186\$48
Comp. do imp. ferroviário ..	{ Selo ..... 9\$42 Assistência.. \$15
	196\$05
Adicional de 10% .....	19\\$61
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 12$ .....	60\$00
Registo .....	1\$00
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$04
Total .....	281\\$70

P. n.º 896 — Peço o favor de me dizer se o seguinte processo de taxa está certo:

Um vagão com peixe fresco, 10.200 Kg., de Alcân-



Oeiras — Linha de Cascais — Ponte de caminho de ferro sobre a ribeira da Lage

Fotog. de Raúl Fonseca, Desenhador da Via e Obras

tara-Terra para Entroncamento, em grande velocidade.

116 Km. — Tarifa Geral — Base 6.<sup>a</sup>

Preço 14\$54 × 6 × 10,2 .....	889\$85
Adicional de 10% .....	88\$99
Manutenção 2\$50 × 2 × 10,2 .....	51\$00
Registo .....	1\$00
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$01
Total.....	1.035\$85

R. — Está certo.

P. n.º 897 — Peço discrimine a taxa de transporte, em pequena velocidade, de 1.500 Kg. de sulfato de cálcio moído para terras, de Santarém para Leiria.

R. — Segue discriminação:

185 Km. — Tarifa Geral — 4.<sup>a</sup> classe

Preço 8\$19 × 11 × 1,5 .....	135\$14
Manutenção 13\$00 × 1,5 .....	19\$50
Registo .....	1\$00
Aviso de chegada .....	1\$00
Arredondamento .....	\$01
Total.....	156\$65

P. n.º 898 — Rogo o favor de me informar se está certa a seguinte taxa de transporte:

2 cabazes com cabeças de bacalhau com o peso de 32 Kg., transportados em grande velocidade de Aveiro para Lisboa-P.

273 Km. — Tarifa Geral — Base 5.<sup>a</sup>

Preço 46\$15 × 11 × 0,04 .....	20\$31
Adicional de 10% .....	2\$04
Manutenção 13\$00 × 0,04 .....	\$52
Registo .....	1\$00
Aviso de chegada .....	1\$00
Arredondamento .....	\$03
Total.....	24\$90

R. — Está certa.

P. n.º 899 — Peço discrimine a taxa do transporte, em pequena velocidade, de 1 vagão com sacos de farinha de trigo para consumo, com o peso de 9.975 Kg., de Lisboa-P. para Fundão, sendo a carga efectuada pelo expedidor e a descarga pela Companhia.

R. — Segue discriminação:

283 Km. — Aplicada a 3. <sup>a</sup> classe da T. Geral, por 10 Ton.	
Preço 13\$70 × 6 × 10 .....	822\$00
Adicional de 10% .....	82\$20
Manut.º   Evol. e Manobras 2\$50 × 2 × 10 .....	50\$00
Descarga 4\$00 × 10 .....	40\$00
Registo .....	1\$00
Aviso de chegada .....	5\$00
Total.....	1.000\$20

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

15.<sup>º</sup> Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — Reduz o percurso da 10.<sup>a</sup> zona de tranvias ao de Lisboa-Terreiro do Paço a Seixal, a Montijo e a Praias Sado.

6.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes entre a estação e o Despacho Central de Penafiel.

40.<sup>º</sup> Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes entre a estação de Caíde e o Despacho Central de Felgueiras, passando por Rande (Longra).

Aviso ao Públ. A n.º 883 — Anuncia o serviço a prestar pelos apeadeiros de Rio de Mouro e Algueirão.

Aviso ao Públ. A n.º 884 — Anuncia a venda de bilhetes simples e o despacho directo de bagagens entre as estações de Lisboa-Rossio e Madrid-Delicias, para o combóio rápido «Lusitânia-Expresso».

### II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 323 — Indica as regras para a execução do serviço relativo a expedições de adubos, madeira aparelhada, aplainada ou serrada, carvão vegetal e lenha, realizadas ao abrigo dos Avisos ao Públ. A n.ºs 766, 841 e 882.

Comunicação-Circular n.º 324 — Determina a represão da mendicidade e venda de objectos nos recintos das estações e dos combóios, devendo os chefes das estações autoar os delinqüentes e entregá-los às autoridades competentes.

Comunicação-Circular n.º 325 — Recomenda o exacto cumprimento do disposto no artigo 13.<sup>º</sup> da Tarifa Geral, sobre o transporte de volumes nas carruagens, devendo o pessoal das estações e de revisão impedir que se transporte excessiva quantidade de volumes sem despacho.

Carta-Impressa n.º 395 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados no mês de Setembro p. passado e que devem ser apreendidos.

## Factos e Informações

### Processo rápido de lavagem de carruagens

Com óptimos resultados, tem a Companhia norte americana «Chicago & North Western Railway» usado recentemente um novo sistema de lavagem das suas carruagens.

O dispositivo empregado comprehende duas colunas de ferro verticais ligadas na parte superior por outra horizontal, formando uma ponte assente num rodado que se move em carris perpendiculares aos das carruagens. Em ambas as colunas existe uma escova cilíndrica que, accionada por um motor eléctrico, pode dar 240 rotações por minuto.

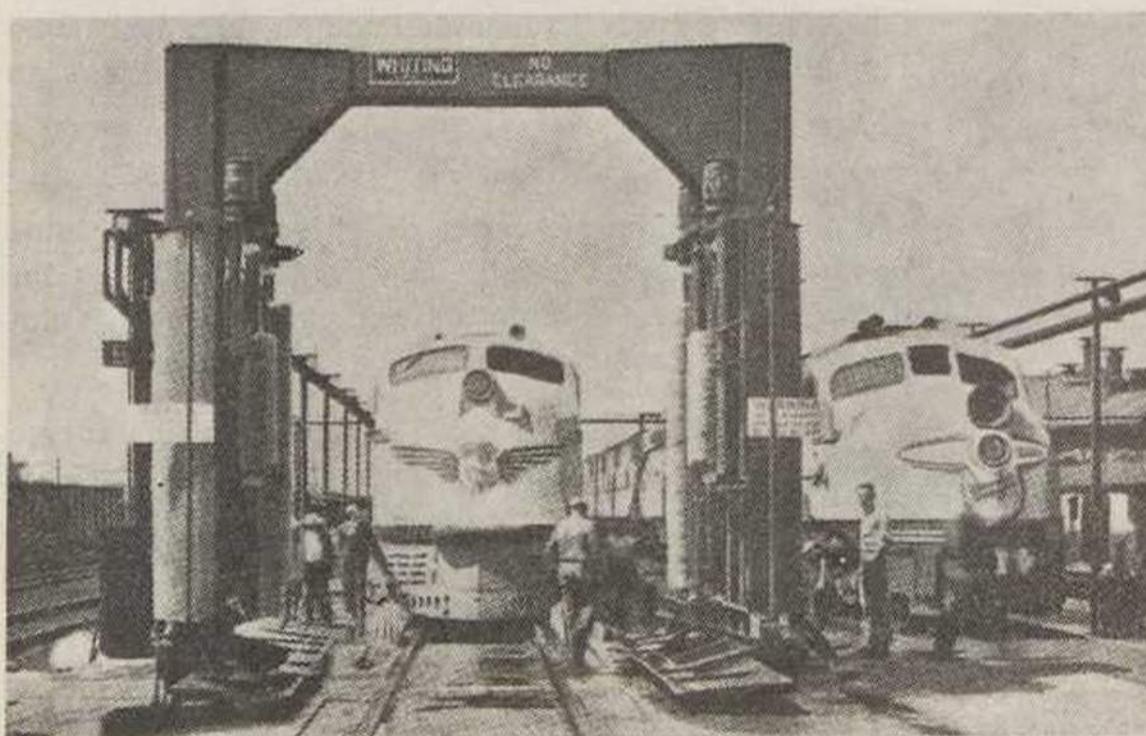
Estas escovas, graças a um dispositivo especial, adaptam-se completamente às carruagens sobre as quais exercem uma pressão uniforme e, dada a natureza das fibras nelas empregadas e a maneira como são construídas e dispostas, não deixam marcas

nem riscos resultantes da fricção. Paralelamente e à frente destas escovas, que se conservam sempre úmidas, estão colocadas outras mais pequenas accionadas também electricamente e destinadas exclusivamente a lavagem dos vidros das janelas.

Antes de se fazer actuar as escovas, pro-



O dispositivo para a lavagem rápida de carruagens.



Uma carruagem acaba de ser lavada.

cede-se a uma lavagem preliminar com água sob pressão e de tal maneira dirigida que são evitados os ângulos mortos, não dando lugar assim a lavagens imperfeitas.

Para limpezas mais rigorosas é usado o ácido oxálico ou outro qualquer produto para esse fim destinado e que, colocado em reservatórios especiais existentes em cada coluna o distribuem sob pressão com uniformidade.

# A nossa casa

Falando de bordados

Bordado de Veneza

Compõe-se de motivos de bordado Richelieu com presilhas, com ou sem «picot», cujos contornos, em lugar de serem festonados sobre um simples traçado a ponto-à-



Fig. 1

-frente, são numa largura muito maior e fortemente acolchoado de alinhaves. No interior dos motivos podem bordar-se diferentes pontos adamascados. Os contornos festonados são igualmente adornados com «picot» (Fig. 1 e 2).

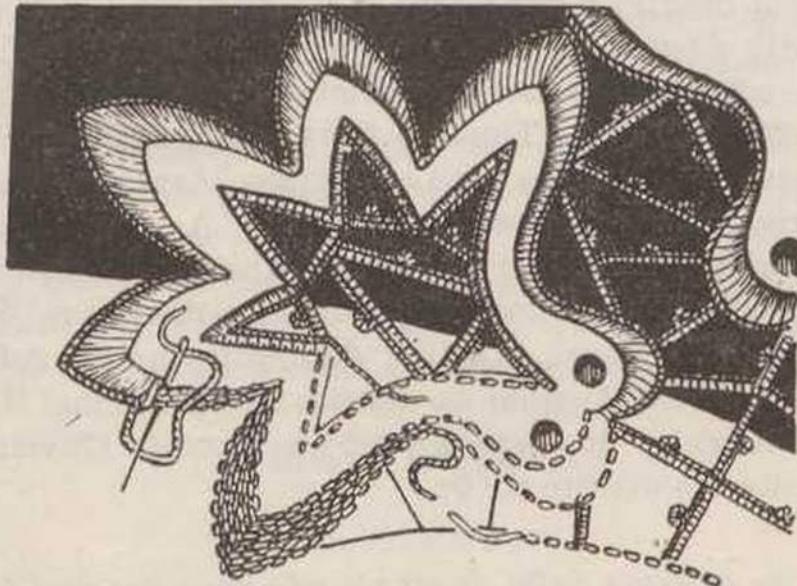


Fig. 2

Os nossos figurinos



Blusa «lingerie» com gola  
rente, cabeça e man-  
gas largas com bordado  
inglês e folhos.



Fato de linho ou lã, para rapaz

# Pessoal

## Agentes que praticaram actos dignos de louvor



**Leandro Rodrigues**  
Contra-mestre de 1.ª classe



**José Rodrigues Campos**  
Chefe de Cantão



**Filipe António**  
Operário de 1.ª



**Eglantina Maria Alberto**  
Guarda auxiliar de P. N.

Os agentes da Companhia: Leandro Rodrigues, Contra-mestre de 1.ª classe das Obras Metálicas; José Rodrigues Campos, Chefe de Cantão das Obras Metálicas; e Filipe António, Operário de 1.ª das Obras Metálicas foram louvados por se terem distinguido nos trabalhos de carrilamento dos veículos do comboio n.º 2251 que descarrilou, em 14 de Agosto findo, ao Km. 24,200 da linha de Vendas Novas.

A Guarda auxiliar de P. N., Eglantina Maria Alberto, encontrou no apeadeiro de Sarilhos, uma mala de senhora contendo um porta-moedas com a importância de 25\$00, da qual fez entrega na estação do Montijo.

Pelos serviços prestados no combate ao incêndio declarado em duas pilhas de lenha, da Beira Alta, em Pampilhosa, no dia 13 de Junho p. p., foram louvados os agentes abaixo indicados:

Domingos António, Chefe do 3.º lanço da 4.ª Secção; João Ferreira Coelho, Chefe do distrito n.º 62; António Pedro, Sub-Chefe do distrito n.º 62; António Pinheiro, Assentador do distrito n.º 62; Germano Marques, Assentador do distrito n.º 62; José Neves Oliveira, Assentador do distrito n.º 62; Manuel S. dos Santos, Assentador do distrito n.º 62; Guilherme Paiva, Assentador do distrito n.º 62; Manuel Neves Oliveira, Assentador do distrito n.º 62; Luís Mendes Patrício, Auxiliar do distrito n.º 63; António Mendes,

Chefe do distrito n.º 65; José Joaquim Lopes, Sub-Chefe do distrito n.º 65; Ilídio Rodrigues, Assentador do distrito n.º 65; João Floro, Assentador do distrito n.º 65; Joaquim Luís Almeida, Assentador do distrito n.º 65; António Soares Pinho, Assentador do distrito n.º 65; José Marques da Silva, Assentador do distrito n.º 65; Albino Caetano de Matos, Auxiliar pert. do distrito n.º 65; Joaquim da Rosa, Chefe do distrito n.º 66; Severino Lopes, Sub-Chefe do distrito n.º 66; João Tamos, Assentador do distrito n.º 66; João Maria da Costa, Assentador do distrito n.º 66; Horácio dos Reis Môço, Assentador do distrito n.º 66; António Coelho, Assentador do distrito n.º 66; Graceliano Martins Vaz, Assentador do distrito n.º 66; Manuel Mendes, Auxiliar do distrito n.º 66; José Rodrigues da Silva, Auxiliar do distrito n.º 66; José P. L. Baptista, Chefe do distrito n.º 67; António Agostinho, Sub-Chefe do distrito n.º 67; Francisco N. Domingos, Assentador do distrito n.º 67; Timóteo Almeida, Assentador do distrito n.º 67; Ricardo G. Caixinha, Assentador do distrito n.º 67; Manuel Alves Júnior, Assentador do distrito n.º 67; Adriano Marques, Auxiliar do distrito n.º 67; Joaquim Almeida, Auxiliar do distrito n.º 67; Pompeu M. Moura, Auxiliar do distrito n.º 67; Adelino da Costa, Auxiliar do distrito n.º 67; Manuel Nobre, Auxiliar do distrito n.º 67 e António Oliveira, Auxiliar do distrito n.º 67.

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

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**António Simões de Oliveira**

Empregado de 2.ª classe  
Admitido como Amanuense provisório em 10 de Novembro de 1905.



**António Vieira dos Reis**

Ajudante de Secção  
Admitido como Assentador em 26 de Dezembro de 1905.



**José Martinho**

Sub-Chefe de distrito  
Admitido como Assentador em 21 de Dezembro de 1905.

### Promoções

### EXPLORAÇÃO

Em Outubro

**Capatazes de manobras de 1.ª classe:** António Joaquim e João Nunes Zambujal.

**Capatazes de manobras de 2.ª classe:** Valentim Esteves, António Alves, Manuel António Tregeira, João Fialho e Faustino José Angelino.

**Agulheiro principal:** António Ribeiro da Cruz.

**Agulheiros de 1.ª classe:** José Rodrigues Carvalho, José Maria Coelho, Manuel Pinto Ribeiro e José da Luz.

**Agulheiros de 2.ª classe:** Manuel Mendes, António Alves, Raúl da Silva, Manuel Mendes Bernardes, Manuel Maria, Abel Pereira Cardoso, Joaquim Carlos, Joaquim Pinheiro da Costa, Manuel Lopes, João Maria Ribeiro, José dos Santos Louzeiro e Manuel Pinheiro.

**Agulheiros de 3.ª classe:** Alberto Celso da Silva Pereira, António Mendes, Arnaldo de Jesus, João Ferreira Oliveira, José Cabrita Elias, Francisco Pedro, Eliseu Sereno Alves, Manuel Garrido Tavares, Francisco dos Santos, José Domingues Gomes, João Maria Marques e Manuel da Silva dos Reis.

### VIA E OBRAS

Em Outubro

**Ajudante de Ferreiro:** Manuel Jerónimo Costa.

**Ajudante de fabricante de cavilhas:** Manuel Gaspar.

**Operários de 4.ª classe:** José Maria Inácio e Francisco Matos Sousa.

### Nomeações

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Agosto

**Empregado de 3.ª classe:** Virgílio Dias Lopes.

### EXPLORAÇÃO

Em Outubro

**Empregados de 3.ª classe:** Luis Niza Vaz e António Robalo.

**Escriturário:** Júlio Simões Maduro.

**Engatadores:** António Cardoso, José Manuel, Manuel Rodrigues, Arcolino Ramos Nunes, Francisco da Conceição Assis e Braz Isidro dos Santos.

**Porteiro:** José Maria Machado.

**Carregadores:** José do Carmo Nunes, José da Costa Coelho, Joaquim Carvalho Pereira, José Miguel da Cunha, José Soares, Luís Gonçalves Verão, Leonel Mendes Carmona, José Bernardo Governo, José Pereira, José Marques Lopes, António de Pinho Loureiro, Manuel Pereira, Joaquim Cardoso, José Martins, Joaquim de Oliveira, Artur da Silva Ricardo, Ricardo

de Sousa, Firmino Nunes Alamo, Joaquim Catarino, José Maria, Marcelino Godinho Mendes, Manuel José, Manuel Marques de Oliveira, António Soares, Fernando da Silva Jorge, João Faria de Almeida, Joaquim Contreiras Simão, Francelino da Ponte, Carlos Costa Alves Ribeiro, Fernando Evangelista Brinca, António dos Santos Dias da Ponte, Joaquim Ribeiro da Fonseca, Manuel Alves, Armindo Cardoso, Júlio Moreira Ferreira, José Amavel, Joaquim Mendes, João Manuel Fernandes, José Pereira das Neves, Sebastião Matias, António Guerreiro Dourado, Nuno Vicente de Figueiredo, José Alfredo Pinto, Joaquim Henriques Lopes, Jaime Francisco, António Lourenço, Boaventura Ferreira, José Augusto de Oliveira, Agostinho Borges de Araújo, Joaquim Lopes Pereira, Henrique de Matos, Joaquim Teixeira Monteiro, Aires Vítorio, Fortunato José Rodrigues, Manuel do Rosário Casquillo, José Antunes, José Roberto, António de Sousa, Manuel dos Santos Nunes, António de Sousa Maia, Domingos Ribeiro Tores, Armindo Rafael Ramos, Jaime Macedo, Joaquim Marques, Carlos Tavares Seixo, Manuel da Vitoria, José Mouta, António Júlio Pinto Júnior, António Cabrita Nunes, Carlos Augusto Rasquinho, Joaquim Matoso Jerónimo, Manuel Gomes de Araújo, Floriano da Silva Lagarto, José da Silva Chagas Azevedo, Joaquim Nogueira, António Monteiro Roque, Joaquim Lopes Ferreira, José Cabrita, Joaquim António Silvestre, Jerónimo Domingos de Abreu, António Júlio Fernandes, Amadeu Mendes, Francisco Castanheira Roque, Aníbal Cardoso Vicente, José Bento, Manuel Gonçalves de Azevedo, Joaquim Pedrosa Jordão, Manuel Rodrigues Barão, José da Silva e António Alfredo Pereira.

**Servente de dormitório de trens:** Rafael José Fernandes Fialho.

**Servente de estação:** Fernando de Matos Alves.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Outubro

**Escriturário:** José António de Carvalho.

**Motorista:** Daniel Duarte.

**Serventes:** Leonildo do Carmo Veríssimo, Manuel Pinto Curado, Paulo Ferreira, António Ferreira, Joaquim Antunes Rato e António Martins Jorge.

**Limpador:** Raimundo Mendes Tarrafa.

## VIA E OBRAS

Em Outubro

**Guarda de P. N.:** Maria dos Santos Barros e Isaura Vicencia dos Santos.

## Mudanças de categoria

## EXPLORAÇÃO

Em Outubro

Para:

**Empregados de 3.<sup>a</sup> classe:** o Escriturário, Fer-

nando Américo Rodrigues Marques e o Servente de escritório, Albino José Lopes.

**Akulheiro de 3.<sup>a</sup> classe:** o Carregador, Manuel Esteves.

**Guarda de estação:** o Carregador, José Fernandes Martins.

**Guarda de P. N.:** o Guarda de estação, João Freitas Ferreira.

**Carregadores:** os Agulheiros de 3.<sup>a</sup> classe, João de Matos e Luís Lopes.

**Servente de dormitório de trens:** o Carregador, Francisco da Fonseca Veríssimo.

## Demissões

## SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Outubro

**Empregado Principal:** Luis Ribeiro da Silva e Sousa, a seu pedido.

## Reformas

## SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Setembro

*Manuel Marques*, Enfermeiro de 1.<sup>a</sup> classe.

## EXPLORAÇÃO

Em Agosto

*José Serra Lourenço*, Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe, da 4.<sup>a</sup> Circunscrição.

*João de Oliveira Serrano*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Chão de Maçãs.

Em Setembro

*Manuel Lourenço*, Empregado de 2.<sup>a</sup> classe, do Serviço da Fiscalização e Estatística.

*Joaquim Veríssimo*, Factor de 1.<sup>a</sup> classe, de Alcântara Terra.

*Ventura Almeida Cavacas*, Telegrafista de 1.<sup>a</sup> classe, de Espinho.

*Marcos Rodrigues Martinho*, Revisor de 2.<sup>a</sup> classe, da 1.<sup>a</sup> Circunscrição.

*Manuel Policarpo*, Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe, de Entroncamento.

*Alfredo Santos Pereira*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe, de Lisboa P.

*José Velez*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Torres Novas.

*Joaquim Vicente*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Vale de Santarém.

*António Valentim Neves*, Carregador, de Chão de Maçãs.

*Adolfo Rodrigues*, Carregador, de Alcântara Terra.

*Alfredo Teodoro Povos*, Carregador, de Lisboa P.  
*Francisco Neves*, Carregador de Alpedrinha.  
*Adelino Ramos dos Santos*, Servente, da estação  
 de Setil.

Em Outubro

*João José Correia*, Contra-mestre de 1.ª classe, dos  
 Serviços Técnicos.

*Armando Pascoal*, Factor de 1.ª classe, de Ermidas Sado.

*Berta da Conceição Silva*, Bilheteira de 3.ª classe,  
 de Lisboa-Terreiro do Paço.

*Júlio Simões*, Revisor de 2.ª classe, da 2.ª Circunscrição.

*Joaquim de Sousa*, Guarda-freios de 1.ª classe, da  
 5.ª Circunscrição.

*Lafaiete Ramalho Caeiro*, Capataz de 1.ª classe, de  
 Barreiro.

*Joaquim Nicolau*, Agulheiro de 1.ª classe, de Barreiro.

*Adriano Luis Coelho*, Agulheiro de 1.ª classe, de Contumil.

*António Félix*, Agulheiro de 2.ª classe, de Campanhã.

*João Baptista Casa Nova*, Agulheiro de 3.ª classe,  
 de Marvão.

*António João Mouta*, Guarda de estação, de Entroncamento.

*Manuel Correia*, Carregador, de Rêde.

*Armando Teixeira*, Carregador, de Marco.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Outubro

*Tito Lívio dos Santos Soares*, Empregado Principal.

*Adelino Alves*, Fogueiro de 2.ª classe.  
*Manuel Viegas*, Fogueiro de máquinas fixas.  
*José Ferreira*, Limpador.  
*Manuel Maria Lopes*, Limpador.  
*António Francisco*, Guarda.

## VIA E OBRAS

Em Setembro

*Jacinto Ferreira*, Assentador do distrito n.º 7, Carregado.

*António Rodrigues*, Guarda do distrito n.º 86, Alcântara-Terra.

Em Outubro

*Antonio Vicente*, Chefe do distrito n.º 293, Abel-Garcia Augusto, Assentador do distrito n.º 266-B, Fronteira.

*Alfredo Nicola David*, Guarda do distrito n.º 403, S. Romão.

*Aníbal da Costa Braga*, Assentador do distrito n.º 406, Nine.

*José Nunes*, Chefe do distrito n.º 121, Sarnadas.

*João Gil*, Chefe de escritório de 2.ª classe, do Depósito de Materiais, Entroncamento.

## Errata

Por lapso tipográfico, foi indicada no *Boletim* de Outubro, na notícia referente à reforma do Sr. Gregório Marcelino da Silva, como data de admissão ao serviço, a de 15 de Fevereiro de 1899, quando devia ser a de 15 de Fevereiro de 1898.



Monte algarvio — Lagos (Molião)

## Falecimentos

### EXPLORAÇÃO

Em Outubro

† *André Inácio Rocha*, Empregado de 2.<sup>a</sup> classe, da 5.<sup>a</sup> Circunscrição.

Admitido como Praticante de estação em 7 de Agosto de 1920, foi nomeado Aspirante em 26 de Março de 1926, promovido a Factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Abril de 1927 e Factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Outubro de 1928.

Em 1 de Janeiro de 1936 passou a Empregado de 3.<sup>a</sup> classe e foi finalmente promovido a Empregado de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1943.

† *António dos Santos Bispo*, Guarda de estação, de Alfândega.

Admitido como Carregador eventual em 26 de Junho de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927, promovido a Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Abril de 1928 e finalmente nomeado Guarda de estação em 21 de Julho de 1938.

† *João Pires*, Carregador, de Entroncamento.

Admitido como Carregador suplementar em 5 de Março de 1937, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Fevereiro de 1944.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Outubro

† *António Acúrcio Júnior*, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe, do Depósito de Alfarelos.

Admitido ao serviço em 20 de Abril de 1922, como Ajudante de montador, ingressou no quadro em 22 de Agosto de 1923, como Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe e foi promovido a Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1943.

† *Afonso Teixeira Dias*, Servente, no Armazém de Campanhã.

Admitido ao serviço em 5 de Agosto de 1920, como Servente suplementar e ingressou no quadro em 8 de Julho de 1925 com a mesma categoria.

## VIA E OBRAS

Em Setembro

† *Manuel Salvador*, Operário de 5.<sup>a</sup> classe da 3.<sup>a</sup> Secção, Entroncamento.

Admitido como Pedreiro auxiliar em 17 de Setembro de 1912.

† *Domingos Francisco*, Chefe do distrito n.º 83, Chelas.

Admitido como Assentador em 21 de Abril de 1936.

† *Joaquim Correia*, Assentador do distrito n.º 83, Chelas.

Admitido como Auxiliar de via em 21 de Dezembro de 1934.

Em Outubro

† *José Marcelino*, Assentador do distrito n.º 2, Braço de Prata.

Admitido como Assentador em 21 de Outubro de 1926.



# ÍNDICE

---

Números de Janeiro a Dezembro de 1945

## QUESTÕES GERAIS

### Diversos

Sinais de três posições .....	1
Sezonismo.....	5, 28 e
Homenagem ao Ex. <sup>mo</sup> Sr. Presidente do Conselho de Administração .....	21
Construção de uma locomotiva da série 070 nas Oficinas Gerais de Lisboa.....	24
Abôno de Família aos ferroviários .....	44
Substituição da Ponte de Garvão.....	43
A coordenação dos transportes .....	61
Toiradas .....	65
Tarifas ramificadas .....	81
O que é o mundo ?.....	89 e
O caminho de ferro «Larmanjat» .....	134
Combóios ambulâncias .....	101
As novas locomotivas americanas.....	105
O enorme consumo das locomotivas norte-americanas .....	121
Os caminhos de ferro ingleses e a aviação .....	144
Apeadeiros de Algueirão e Rio de Mouro .....	142
Lourenço de Almeida .....	143
A fome de carvão na Europa .....	156
As carroagens de amanhã .....	161
Fumadores de tabaco .....	164
Curiosidades estatísticas.....	168
Os vagões frigoríficos da Companhia.....	169
A propósito de um aniversário .....	181
1.º Concurso de artigos originais para o <i>Boletim da C. P.</i> .....	201
Nas vésperas de um novo ano.....	209
Nova Central Telefónica Automática, no Edifício de Santa Apolónia.....	221
Documentários cinematográficos ferroviários .....	222

## Curiosidades do nosso tráfego

Pág.

O sal comum .....	165
O trigo .....	202

## A Terra Portuguesa

Carta da Arrábida .....	84
Coisas espantosas .....	106
O Mosteiro da Batalha .....	146
Seis horas de combóio .....	186
A Insua de Caminha .....	194
Madeira — Terra de sonho .....	205

## Em viagem ..

No gólfo de Nápoles .....	88
Estranho remate duma apreciação descabida .....	124
Barrozelas .....	233

## DIGRESSÃO LITERÁRIA

Do livro «Serões da Província», de Júlio Dinis .....	49
Do livro «Contos», de Pedro Ivo .....	127
Do livro «Sermões», do P. <sup>o</sup> António Vieira .....	185
Do livro «Musa Alentejana», do Conde de Monsaraz..	208
Do livro «Corte na Aldeia», de Francisco R. Lobo ...	225

## CONTENCIOSO

Autos por injúria e difamação .....	8
Autos... humorísticos .....	32

## CRÓNICA AGRÍCOLA

	Pág.
Estrumes.....	9
Processos de conservação de frutas e hortaliças.....	48
A lentilha .....	126

## AFORISMOS

Aforismos .....	48, 105, 125, 156, 169, 193 e 204
-----------------	-----------------------------------

## EDUCAÇÃO FÍSICA E DESPORTOS

O basquetebol (Bola ao cesto) .....	68
Torneio de basquetebol .....	152

## FACTOS & INFORMAÇÕES

### Ecos Ferroviários

Uma carruagem sanitária .....	14
Curiosidades estatísticas.....	14
Os caminhos de ferro e a guerra .....	14, 36, 73 e 91
Bairro Camões, no Entroncamento .....	15
Apeadeiro de Donas .....	36
Transportes aéreos .....	55
Nossa reportagem fotográfica.....	55, 91 e 111
Os caminhos de ferro franceses.....	73
Um novo arranjo nas Carruagens-Restaurantes.....	90
Comemoração do centenário da carruagem-omnibus, em Londres .....	110
Projecto dum nova carruagem de luxo.....	135
Vagão para 150 toneladas .....	173
O cinqücentenário da inauguração da linha férrea Lourenço Marques-Pretória.....	173
Concurso para os assinantes do Boletim.....	173
Hora de leitura do pessoal do Serviço de Saúde.....	174
Expresso «Ouro do Reno» .....	196
Ateneu Ferroviário .....	214
Caminhos de ferro suecos.....	214
Processo rápido de lavagem de carruagens .....	238

## CONSULTAS & DOCUMENTOS

### CONSULTAS

#### I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas.....	11, 33, 53, 70, 92, 112, 131, 155 170, 191, 211 e 236
--------------	--

### DOCUMENTOS

#### I — Tráfego

Tráfego.....	43, 34, 54, 72, 113, 133, 155, 171, 192, 212 e 237
--------------	---

## II — Fiscalização e Estatística

	Pág.
Fiscalização e Estatística .....	13, 35, 54, 72, 114, 133, 172, 213 e 237

## III — Movimento

Movimento .....	94, 114, 172 e 193
-----------------	--------------------

## IV — Serviços Técnicos

Serviços Técnicos .....	35, 94 e 155
-------------------------	--------------

## ESTATÍSTICAS

Percorso quilométrico.....	35, 72, 94, 115 e 172
Vagões carregados em serviço comercial.....	43

## A NOSSA CASA

Arte de cozinhar .....	16
Culinária.....	17
Os nossos figurinos .....	17, 95, 115, 175 197, 215 e 239
Para se ser bem servida no talho .....	74
Um bom conselho .....	74
Para os nossos filhos .....	74
Maneira de trinchar uma galinha .....	95
Falando de bordados .....	115, 136, 175, 215 e 239
Higiene .....	197

## PESSOAL

### Louvores

Agentes que praticaram actos dignos de louvor..	18, 37, 96, 116, 137, 157, 176, 216 e 240
---	--

### Agradecimentos

Agradecimentos .....	116 e 198
----------------------	-----------

### Agentes com 40 anos de serviço

Agentes que completaram 40 anos de Serviço ...	18, 38, 56, 75, 96, 116, 137, 157, 176, 198, 217 e 241
--	---

### Agentes com 50 anos de serviço

Agentes que completaram 50 anos de serviço.....	18
---	----

### Agentes com diploma de prémio ou de mérito

Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito	97
--	----

### Exames

Resultado de exames .....	37, 56, 96, 116 e 158
---------------------------	-----------------------

<b>Nomeações e promoções</b>		<b>Dispensas de serviço</b>	
	Pág.		Pág.
Nomeações .....	18, 39, 56, 97, 118, 138, 158, 177, 199, 218 e 244	Agentes dispensados do serviço.....	39 e 200
Promoções .....	39, 75, 118, 138, 158 176, 199, 217 e 244	<b>Concessão de prémios de instrução profissional</b>	
<b>Colocações</b>			
Colocações .....	58	Agentes premiados .....	158
<b>Mudanças de categoria</b>			
Agentes que mudaram de categoria .....	39, 58, 99, 119, 139, 159, 199, 219 e 242	<b>Demissões</b>	
<b>Transferências</b>			
Agentes que foram transferidos .....	18, 39 e 219	Agentes demitidos a seu pedido.....	242
<b>NÚMERO ESPECIAL</b>			
<b>7 de Fevereiro de 1945</b>			
<p><i>Em Fevereiro o Boletim da C. P. publicou um número especial dedicado ao Ex.<sup>mo</sup> Sr. Engenheiro António de Almeida Vasconcellos Corrêa, Presidente do Conselho de Administração, em homenagem pelo cinqüentenário da sua admissão na Companhia.</i></p>			
<b>Reformas</b>		Pág.	
Agentes reformados.....	19, 39, 59, 79, 99, 119, 139, 159, 178, 200, 219 e 242	Engenheiro António de Almeida Vasconcellos Corrêa .....	1
<b>Falecimentos</b>			
Agentes falecidos .....	20, 40, 59, 79, 100, 120, 140, 160, 180, 200, 219 e 244	O meu depoimento.....	13
		Um cinqüentenário .....	14
		Um varão ilustre .....	15
		Um ferroviário .....	16
		Homenagem .....	17
		Um jubileu .....	18
		Engenheiro Vasconcellos Corrêa .....	19
		Homenagem do Conselho Fiscal .....	20

#### **E R R A T A S**

*Boletim* de Abril, página 75: trocar as legendas relativas à categoria dos agentes que completaram 40 anos de serviço.  
*Boletim* de Outubro, página 200: 1.<sup>a</sup> coluna, 13.<sup>a</sup> linha: onde se lê 15 de Fevereiro de 1899 deve lêr-se 15 de Fevereiro de 1898.