

BOLETIM DA C.P.

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: Comercalista Carlos Simões de Albuquerque

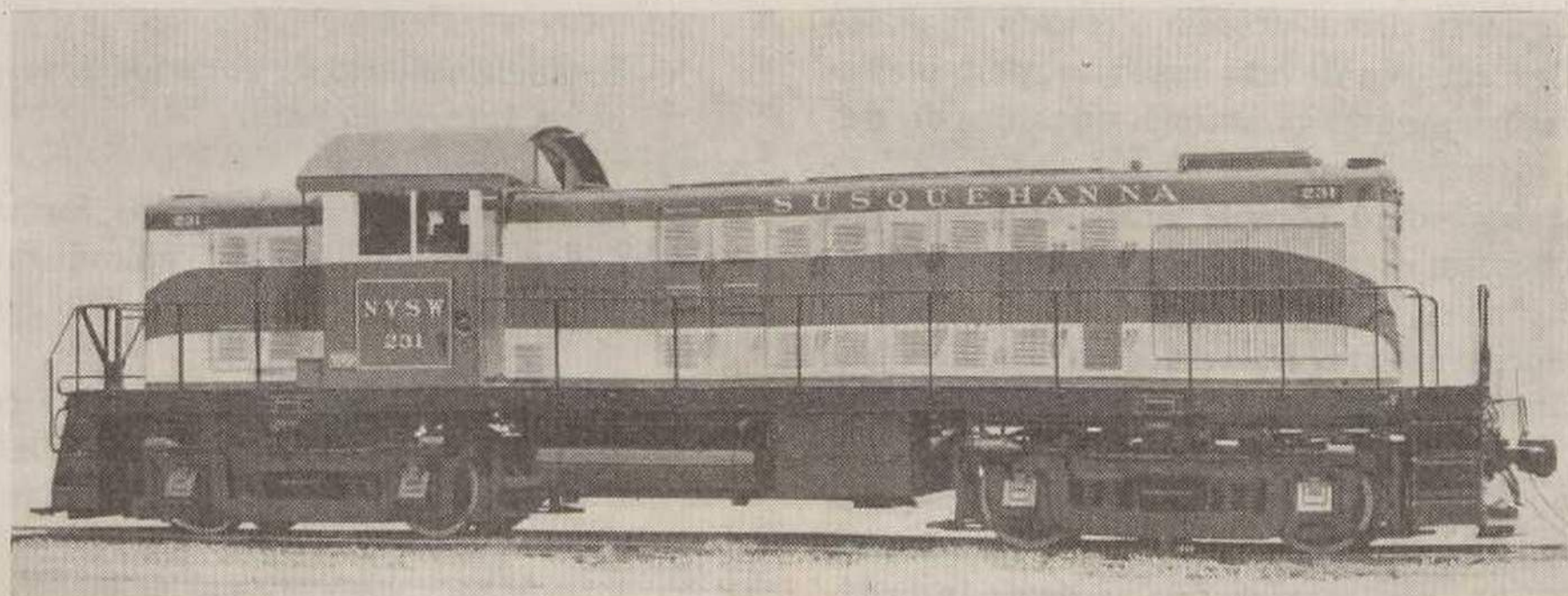
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: A tracção Diesel-Eléctrica. — Um novo organismo internacional de caminhos de ferro. — Curiosidades do nosso tráfego. — Uma viagem por caminho de ferro no século passado. — Factos e Informações. — Consultas e Documentos. — A nossa casa. — Pessoal.

A tracção Diesel-Eléctrica

As locomotivas Diesel-Eléctricas que, desde há anos, vêm sendo usadas em algumas linhas dos Estados Unidos da América e cujo número, desde 1943, tem sido consideravelmente aumentado, são já um poderoso rival da locomotiva a vapor e o acréscimo do seu efectivo pode vir a afrou-

xar o desenvolvimento da electrificação ferroviária. Basta para isso notar que aos 2.700.000 Km. percorridos por estas máquinas, no ano de 1941 sucederam 9.300.000 Km., em 1942, e 15.000.000 Km., em 1943, e que, segundo um relatório de uma empresa ferroviária norte-americana, a relação entre o



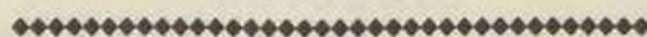
Locomotiva Diesel-Eléctrica construída nos Estados Unidos da América do Norte. É equipada com um motor Diesel de 1.000 H. P. Pesa 108 toneladas e atinge a velocidade máxima de 112 Km. hora.

percurso dos comboios e a tonelagem transportada é de $\frac{1}{3.300}$ nesta espécie de locomoção, enquanto que nas locomotivas a vapor aquela relação é apenas de $\frac{1}{2.071}$.

As vantagens que estas locomotivas oferecem — ausência de fumo e, principalmente, a dispensa de carvão e água que, em certas linhas, como na Trans-Continental Railway, na Austrália, representa vantagem de capital importância, visto tornar-se

desnecessário o estabelecimento de condutas de água e de numerosos e grandes depósitos de combustível disseminados ao longo de toda a extensa linha — vem aliar-se uma nítida superioridade de rendimento, se atendermos ao facto, já comprovado, de que 4 locomotivas Diesel-eléctricas produzem o mesmo trabalho que 7 locomotivas a vapor.

A fotografia inserida na página anterior mostra uma destas locomotivas.



Um novo organismo internacional de caminhos de ferro

As Convenções internacionais assinadas em Roma, em 1933, relativas ao transporte de passageiros e bagagens (C. I. V.), e de mercadorias (C. I. M.), não deixaram de ser profundamente afectadas durante o período da guerra. Todavia, pode dizer-se que a sua sobrevivência àquela demonstra claramente a importância e a necessidade da sua existência. Terminada a guerra, e em face dos problemas que dela resultaram, necessário se tornara que os Estados mais afectados pela guerra promovessem o estudo de novos moldes em que devem assentar, pelo menos provisoriamente, as actuais questões do tráfego internacional.

Assim, como complemento àquelas convenções, foi estabelecido um acordo, assinado em Londres, em 26 de Setembro p. p., entre os representantes de vários países, de onde resultou a criação da ECITO (European Central Inland Transport Organisation), organismo que se propõe conciliar a acção das autoridades competentes, nos territórios ocupados, em matéria de tráfego internacional e de fornecimentos de meios de transporte e material.

A ECITO, de que fazem parte a Bélgica, os E. U. A., a França, a Grécia, o Luxemburgo, a Noruega, os Países Baixos, a Polónia, a Grã-Bretanha a Checo-Eslováquia e a Rússia, na conferência de 22 de Outubro do ano findo, tratou dos diferentes problemas que actualmente se apresentam, particularmente em matéria de tráfego de passageiros, tendo chegado a conclusões notáveis, dos quais se destacam as seguintes:

- a) — Estabelecimento de horários dos comboios internacionais.
- b) — Aceleração destes comboios, formalidades da fiscalização alfandegária, financeira e de polícia.
- c) — Criação de tarifas directas internacionais, abrangendo os países aliados e as zonas de ocupação da Alemanha, da Áustria e da Itália.
- d) — Uniformização dos títulos de transporte dos militares, etc.



Um trecho da cultura da vinha em socalcos, na região do Douro

Curiosidades do nosso tráfego

Pelo Sr. Sub-Agente Comercial J. Oliveira da Silva

Vinhos e derivados

QUANDO, durante a guerra, na azáfama de abastecer certos mercados, que eram instáveis quanto à sua capacidade de absorção, minérios ricos se desentranhavam da terra portuguesa, fáceis e abundantes como nunca, esteve em perigo de pulverização o conceito, que tem corrido mundo, de que «Portugal é país essencialmente vinícola».

«Essencialmente vinícola? Não! Essencialmente mineral!» — chegámos a ouvir. Mas valeria a pena rectificar a posição de certos valores económicos, perturbados como andavam por eventuais coeficientes de depreciação ou de valorização? Não estaríamos dominados pela impressão enganadora de

um desequilíbrio funcional que instantaneamente, sem deixar tempo para reflectir, concedesse ao sub-solo, em largo espaço misterioso e inculto, a supremacia da pesquisa e da esperança sobre um solo afinal tão rendoso quanto o valem as possibilidades da sua milenária cultura? A resposta foi-nos dada ainda antes de findar a guerra. Os minérios ricos foram submetidos, na exportação, a restrições que os reconduziram à produção menos aliciante dos dias quasi normais. Acabara a corrida ao volfrâmio. E agora? Essencialmente mineral, o nosso País? Vamos ao plebiscito. Pelo menos, um milhão de portugueses (lembrem-se do fa-

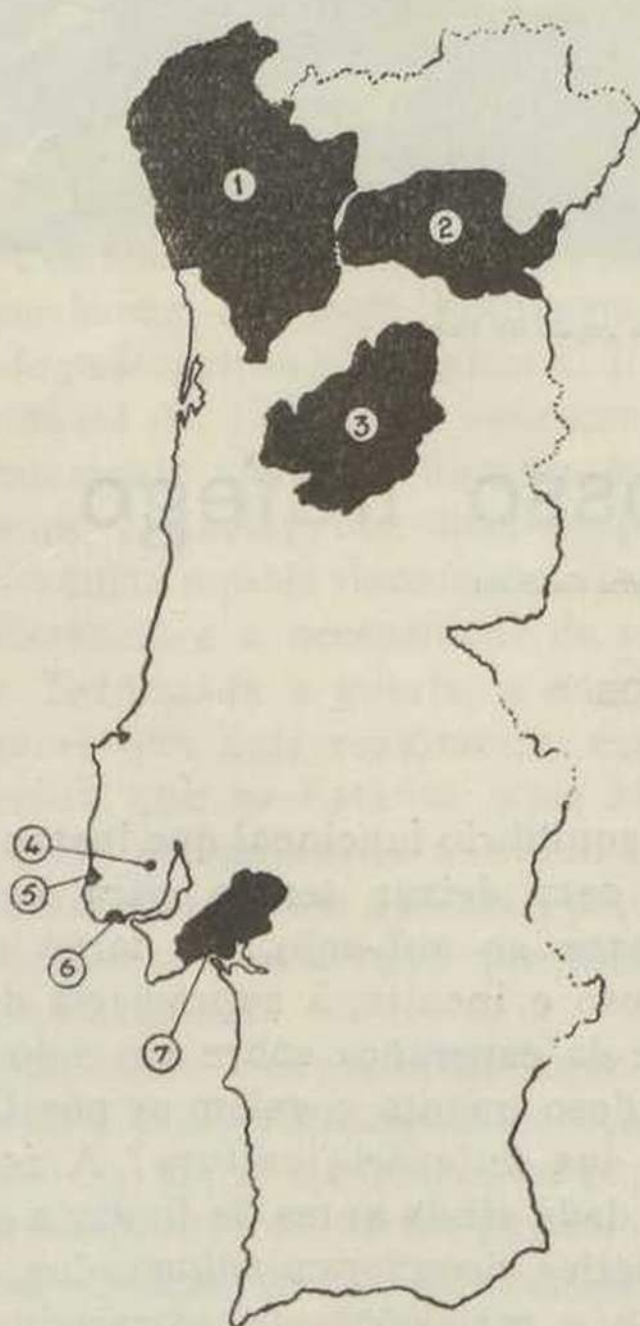
moso cartaz de propaganda vinícola, editado pela Junta Nacional do Vinho?) votará por aquilo que lhe dá o pão...

O leitor, afinal, não tem dúvidas. Mas gosta de conhecer números e arquiva-os com aquela serena satisfação de quem, tendo-se deixado dominar pelo positivismo da expressão numérica, em que as coisas valem segundo dados incontestáveis, recolhe dos fenómenos quantitativos um saber feito de observação e consulta.

Vamos, por isso, falar-lhe do vinho.

Sabe que as regiões vinícolas continentais são estas:

— a dos vinhos verdes, com 45 concelhos e 1.215 freguesias nos distritos de



1—Região dos Vinhos Verdes. 2—Zona demarcada do Douro. 3—Região dos Vinhos do Dão. 4—Idem de Bucelas. 5—Idem de Colares. 6—Idem de Carcavelos. 7—Idem de moscatel. Toda a área em branco é da Junta Nacional do Vinho.



E, daí a pouco, da uva faz-se vinho...

Aveiro, Braga, Porto, Viana do Castelo e Vila Real;

- a dos vinhos do Douro, com 13 concelhos e 174 freguesias nos distritos de Bragança, Guarda, Vila Real e Vizeu;
- a dos vinhos do Dão, com 16 concelhos e 253 freguesias nos distritos de Coimbra, Guarda e Vizeu;
- a do vinho moscatel, com 2 concelhos e 10 freguesias no distrito de Setúbal;
- a do vinho de Carcavelos, com 1 concelho e 3 freguesias no distrito de Lisboa;
- a do vinho de Colares, com 1 concelho e 3 freguesias no distrito de Lisboa;
- a do vinho de Bucelas, com 1 concelho e 1 freguesia no distrito de Lisboa.

Estas são as zonas demarcadas em que a produção é mais intensa e concentrada e o

vinho mais característico. Mas, fora delas, também se cultiva a vinha, e em área muito superior à do conjunto das regiões delimitadas: é a área da Junta Nacional do Vinho, que compreende 196 concelhos e 2.100 freguesias nos distritos de Aveiro, Beja, Bragança, Castelo Branco, Coimbra, Évora, Faro, Guarda, Leiria, Lisboa, Portalegre, Porto, Santarém, Setúbal, Vila Real e Vizeu. Veja no esboço que se insere na página anterior o espaço que corresponde, no território metropolitano, a cada região vinícola, e diga-nos se a grandeza de cada uma das áreas interessadas tem ou não, no Quadro I, que apresenta valores quantitativos, expressão proporcional:

QUADRO I

Regiões	Produção (litros)	
	Em 1940	Em 1941
Junta Nacional do Vinho	333.760.018	469.243.607
Vinhos Verdes	95.066.374	129.482.411
Douro	52.087.652	66.382.560
Dão	28.955.039	63.228.197
Setúbal	7.821.306	8.066.733
Colares	528.190	494.142
Bucelas	419.144	436.043
Carcavelos	26.815	20.820

Repare bem no quantitativo da produção vinícola continental referido no Quadro II:

QUADRO II

Anos	Litros
1937	809.773.111
1938	1.095.512.100
1939	772.013.324
1940	518.664.538
1941	737.354.513

Média anual: 786.663.517

põe, por regiões e por espécies vnicas, a produção de um ano (ao acaso, 1941):

QUADRO III

Regiões	Espécies vnicas	Litros
J. N. V.	Vinho branco de pasto ...	128.561.699
	» tinto de pasto	329.641.048
	» de queima	4.263.803
	» licoroso	5.274.937
Douro	Aguardente fina	1.502.120
	Vinho de pasto	53.670.758
Vinhos Verdes	» generoso	12.711.802
	Vinho branco de pasto ...	9.230.780
Dão	» tinto de pasto	120.251.631
	Vinho branco de pasto ...	1.050.443
	» tinto de pasto	62.096.918
	» de queima	4.715
Colares	» licoroso	76.121
	Vinho branco de pasto ...	49.831
Carcavelos	» tinto de pasto	444.311
	Vinho de pasto	13.860
Bucelas	» licoroso	6.960
	Vinho branco de pasto ...	158.745
	» tinto de pasto	277.298
	Vinho branco de pasto ...	511.168
Setúbal	» tinto de pasto	7.326.546
	» generoso (moscatel)	108.343
	» licoroso	103.912
	Aguardente fina	16.764
	Total	737.354.513

Em seguida, servindo-se das indicações contidas no Quadro IV, compare as quantidades totais da produção, no referido quinquénio, com o peso bruto que a Companhia transportou, segundo a rubrica «Vinhos, etc.» dos Resumos Estatísticos, na qual, porém, não está incluída a aguardente:

QUADRO IV

Anos	Expedições em toda a rede (Kg.)
1937	224.741.817
1938	237.901.960
1939	259.272.082
1940	229.868.870
1941	238.196.886

E veja, no Quadro III, como se decom-



Esta quinta, em Rio Torto, oferece um dos mais surpreendentes aspectos da zona demarcada do Douro

É talvez ocioso lembrar-lhe que os números representativos do tráfego ferroviário de vinhos, por não exprimirem pesos líquidos (nos caminhos de ferro, a base de incidência da taxa de transporte é o peso bruto), devem ser multiplicados pelo coeficiente de conversão de 0,8, para se aproximarem da sua correspondência em litros, admitindo, por bom cálculo, que em cada tonelada bruta estão incluídos 200 quilogramas de tara.

Orgulhe-se, como bom ferroviário, do importante factor económico que a Companhia representa na distribuição dos vinhos pelos mercados de consumo. E não se esqueça disto: também se exportam vinhos (53 milhões de litros, em 1941). Não é, porém, da exportação, em si mesma, que nos ocupamos, mas sim do tráfego interno, conquanto parte dele se dirija a portos de embarque; e isto porque, estando ainda alterados ou restringidos os meios do comércio internacional,



Na área da J. N. V. — O prazer da vindima...

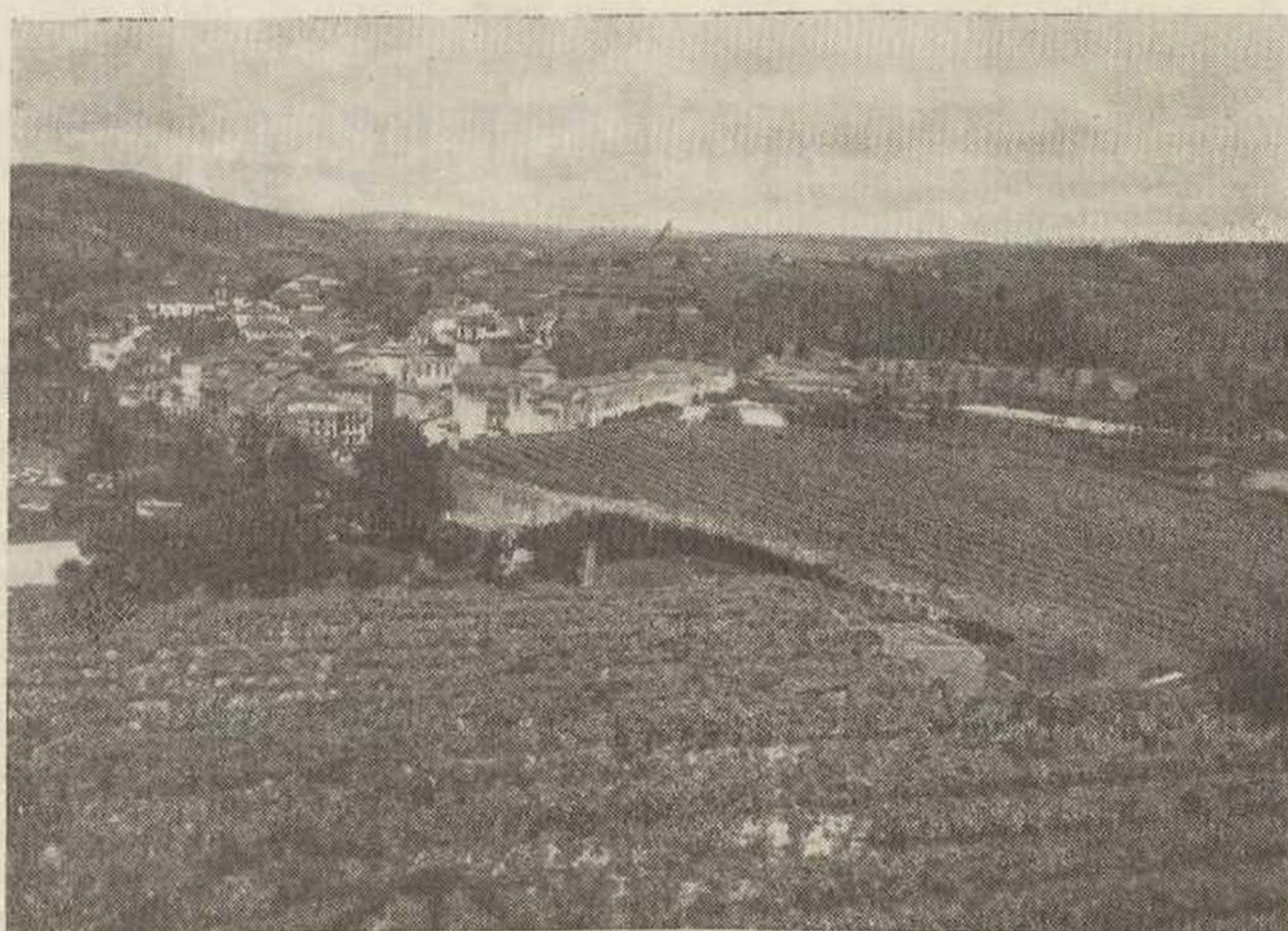
nos parece oportuno focar apenas o consumo continental.

Quer saber qual o poder de absorção das regiões mais populosas do País (Lisboa e Porto)? Observe o Quadro V:

Em números absolutos, o Porto bate Lisboa, no consumo de vinhos verdes (influência da situação regional) e de vinho branco de pasto (hábito que resulta de causas não geográficas); e, em média anual de consumo

QUADRO V

Espécies vínicas	Vendas (litros)							
	Em 1940				Em 1941			
	Lisboa	Média diária	Porto	Média diária	Lisboa	Média diária	Porto	Média diária
Vinho branco de pasto .	6.525.486	17.878	10.703.782	29.325	6.137.801	16.816	10.574.750	28.972
» tinto de pasto....	98.624.656	270.204	34.101.722	93.429	87.845.794	240.673	37.063.250	101.543
» verde	626.433	1.716	17.226.613	47.196	283.835	778	8.592.952	23.542
» espumoso	61.478	168	88.666	243	101.924	279	87.271	239
» licoroso	746.349	2.045	1.010	2	715.716	1.961	572	1
Aguardente	2.113.389	5.790	744.691	2.040	2.099.205	5.751	733.591	2.009
Vinagre	2.064.606	5.696	684.512	1.875	1.980.174	5.425	706.684	1.936
	110.762.397		63.550.996		99.164.449		57.759.070	



Amarante — Trecho de uma das formas usuais de cultura da vinha na região dos vinhos verdes

de tôdas as espécies vînicas, por habitante, também a luta não fica por decidir, como se vê no Quadro VI:

QUADRO VI

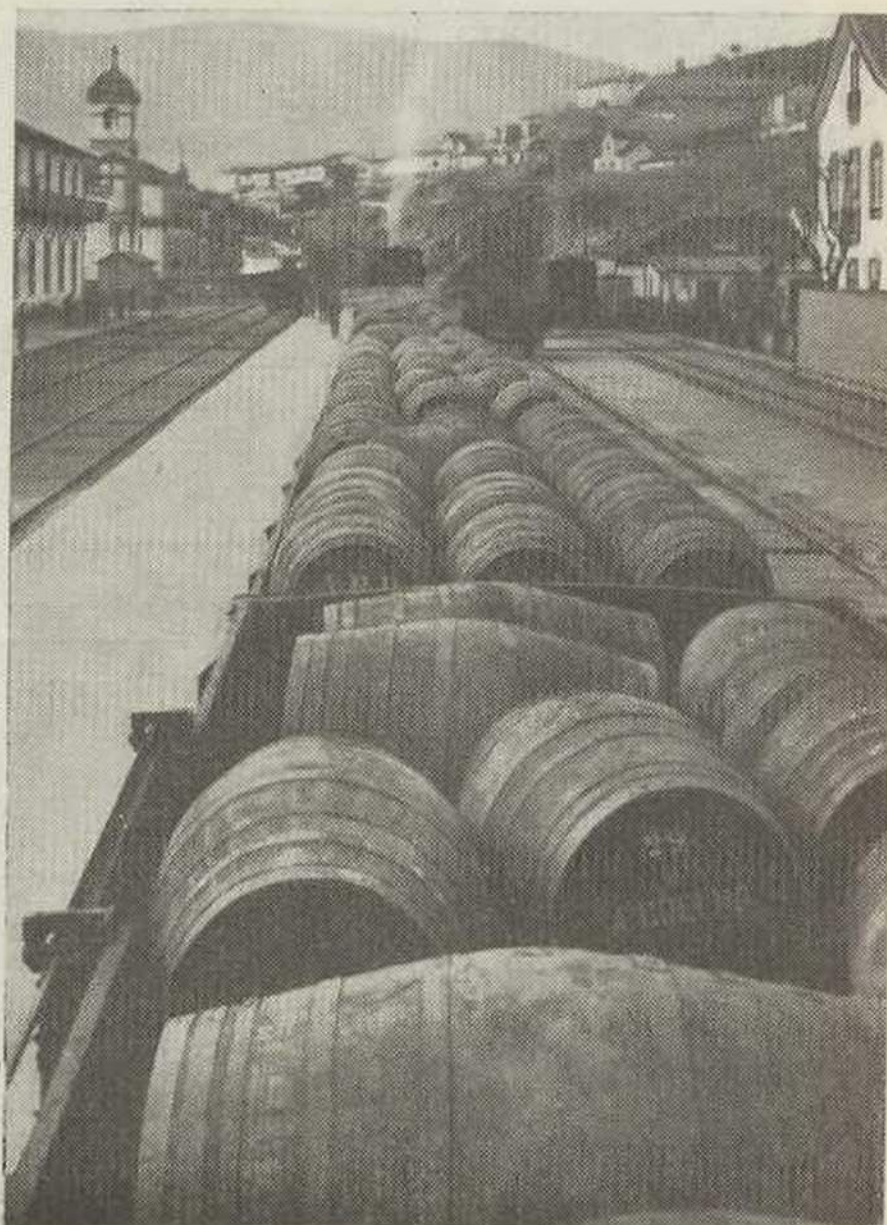
Em 1940		Em 1941	
Lisboa	Porto	Lisboa	Porto
III.000.000	63.500.000	100.000.000	58.000.000
700 000	270.000	700.000	270.000
= 158 litros	= 235 litros	= 142 litros	= 215 litros

Entretanto, vejamos, no Quadro VII, como a Companhia interveio no «duelo»:

QUADRO VII

Anos	Chegadas (Kg.) às estações que servem as cidades de	
	Lisboa	Porto
1940.....	66.807.248	44.586.341
1941.....	62.990.657	47.573.142

Não há dúvida: o nosso País é essencialmente vinícola. Na guerra como na paz.
Parabéns a Baco.



Na estação da Régua — Vai partir um comboio, carregado de cascos com vinhos da região.

ESTATÍSTICA

Nota do percurso quilométrico no período de Janeiro a Dezembro de 1945, inclusive, em comparação com igual período de 1944

Comboios	ANTIGA REDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1945		Percurso efectivo em		Diferenças em 1945		Percurso efectivo em		Diferenças em 1945	
	1944	1945	A mais	A menos	1944	1945	A mais	A menos	1944	1945	A mais	A menos
De passageiros	2.775.700	2.759.526	—	16.174	719.456	716.527	—	2.929	1.283.510	1.263.942	—	19.568
De mercadorias	4.227.419	3.731.625	—	495.794	626.584	534.458	—	92.126	1.287.154	1.155.623	—	131.531
Em manobras	1.261.516	1.168.481	—	93.035	395.327	372.850	—	22.477	480.871	421.229	—	59.642
Totais.....	8.264.635	7.659.632	—	605.003	1.741.367	1.623.835	—	117.532	3.051.535	2.840.794	—	210.741
Total das diferenças em 1945	A menos:		605.003		A menos:		117.532		A menos:		210.741	

Uma viagem por caminho de ferro no século passado

Já no Boletim de Junho do ano passado, a propósito do caminho de ferro Larmanjat fizemos uma transcrição do interessante livro «A Formosa Lusitânia», de autoria da escritora inglesa Lady Jackson e traduzido por Camilo Castelo Branco. Deste mesmo livro vamos a seguir transcrever o curioso trecho em que a autora nos relata uma viagem de Lisboa ao Porto, em caminho de ferro, no último quartel do século passado.

.....
CHEGAMOS, pois, à estação às seis e meia. A manhã estava mais fresca do que quente, porque o nevoeiro toldava o sol, como eu nunca vira desde que saí da nevoeirenta Inglaterra. A minha bagagem não excedia o peso do que se permite sem pagar; mas foi registada, e deu-se-me um recibo pelo qual paguei um *vintém*. Parece-me que há aqui melhor ordem que na atrapalhada confusão das vias-férreas inglesas.

Mas já se ouviu o último toque: são seis menos um quarto. «Boa noite — me disse o meu velho amigo F. — tenha cuidado consigo, e, se precisar de mim, faça-me um *despacho telegráfico*».

Mais um assobio, e aí vamos com pouca pressa. O combóio viaja de vagar, mas sem perigo, pelo menos. As carruagens têm que farte espaço e altura; dez lugares cada uma, uma poltrona no centro, e dois assentos de cada lado; mas as de 1.^a classe sobre serem desconfortáveis e pouco adaptadas ao clima, são as mais escuras e lúgubres carruagens em que ainda viajei. Coxim e costas são estofadas de um grosseiro *rep* de lã às listras surrado como o das antigas diligências, as cortinas são da mesma droga tosca; não têm guarda-pó, posto que nesta estação a poeira acama nos caminhos à altura de um pé e o calor não consente que as janelas se fechem; não têm suspensórios em que a gente encoste os cotovêlos; e num clima que elanguesce e alquebra, de mais a mais com o sol que rasgou o invólucro da neblina, a dar-nos na cara, é penoso estar ali sentada sem conforto algum. O chão é todo alcatifado, en-

saibrado, com a areia que os adventícios trazem consigo, e que ringe desagradavelmente quando os pés se movem. São produtos de Inglaterra estas tristes carruagens, e também as de 2.^a classe, que são menos luxuosas, porque não têm estofos, nem assentos divididos, nem alcatifas. A 3.^a é coberta, mas ao ar livre dos lados, e quere-me parecer que tem poucos ou nenhuns assentos, porque, tirante os que iam encostados às ilhargas, homens e mulheres pareceram-me lá dentro amontoados promiscuamente. Eram pela maior parte camponeses e lavradores que se mudavam a curtas distâncias, de uma aldeia para outra; e para àquém de Lisboa alguns vi pitorescamente trajados.

Eram seis os meus companheiros, e parece que mutuamente se conheciam. Os portugueses falam e têm o costume de exhibir publicamente as suas idéias, como se todo o mundo estivesse em família, e eu fôsse tão sua conhecida como a outra gente, e tivesse que vêr com as coisas que eles iam palavreando. Três dêles eram *beaux militaires* que iam a Tôrres Novas comprar cavalos. Este assunto foi tratado com todos os pormenores entre êles e um sujeito mais idoso, conde de *não sei quê*, e outro cavaleiro que ia com a sua esposa. O conde deixou-nos perto. Esperavam-no na estação um cavalo bizarramente ajaezado e um laçao de jaleca de alamares, faxe escarlata e chapéu de borlas. O cavalo estava indócil. Foi preciso acariciá-lo e dizer-lhe muitas meiguices para se deixar montar. Era evidentemente um pôtro estragado de mimo; no entanto, firmado na sela, e estribado nos

estribos de páu, sua *excelência* cortejou-nos e saiu a meio galope prontamente com o seu galego *groom*, de borlas, de alamares e de pluma, correndo a pé à beira do cavalo. Que belos quadros se apanhariam no decurso de uma viagem, se pudessem fotografar-se na ocasião em que se apresentam, como ilustração aos usos e costumes da província nas diferentes escalas da sociedade! Logo adiante, outra vez parados. As estações eram muitas. Enquanto os empregados davam folgadoamente aos taramelos, podia a gente se quisesse, jantar em cada estação. O empregado tem calor, senta-se à sombra, tira da algibeira o seu leque e abana-se, e quando não, emprega o tempo em derriçar por uma ou mais daquelas esbeltas raparigas que oferecem copos de água fresca, uvas, melões e pêras aos passageiros em todas as paragens. Algumas das 9 estações são lindíssimas, não tão adornadas e assejadas como as inglesas, mas rodeadas de arvoredos, de vistosos e luxuriantes rosais, cravos e outras flores odoríferas que por seu tamanho e beleza de cores seriam apreciadíssimas numa exposição em Londres.

Depois, o guarda abeberado em três copos de água fresca e um melão, arrecada o leque, meneia-se, ageita o cinturão, carrega a um lado o boné, e dardeja em roda uns olhares de arreganho. Parece dizer: «Por quem se espera?» *Tlim, tlim* — faz a campainha. Os que foram beber água, comer uvas, ou estender as pernas, voltam à desfilada para os seus lugares. E a mesma cena logo adiante, e assim por aí fóra.

Estamos nos famosos olivais de Vale de Santarém. Segue a via férrea ao longo da margem direita do Tejo que alarga e deriva magestosamente, sem ainda ter ares de corrente impetuosa. Na orla de lá é marginado por uma fieira de magníficos chorões; e de cá por uma sebe densa de canaviais altos e sonorosos.

.....

Há aqui fábricas de fiação, e uma de papel.

O tortuoso rio Nabão deriva por meio da cidade, dividindo-a quasi a meio e dando-lhe

um aspecto de Venesa em miniatura, com o seu largo canal. Os moradores passam em botes, de um lado para o outro, e abordam às ilhotas que estanceam na corrente. O canal forma onde quer que seja uma catarata, que se despenha sobre uma açude resvaladia. Estas estradas aquosas são uma delícia no verão, quer a gente se vá de passeio por aquelas margens floridas, quer deslize em barco na límpida corrente. O Nabão no inverno sobrepuja as margens e inunda ruas e casas, mas nos meses estivos, é sítio lindo onde se pode viver, quasi de graça, do néctar e ambrósia dos seus frutos e flores. No frescor da manhã, pode-se subir em peregrinação até à *Piedade*, linda ermida no tôpo de uma montanha, para onde se sobe por duzentos e cinquenta degraus. De dez em dez, há um patamar e um banco de pedra onde a gente pode descansar e dar graças a «Nossa Senhora» que nos permite ir chegando mais perto do seu relicário. Chegar lá acima não é medíocre proeza com tal clima; porém quem o consegue é liberalmente recompensado com a beleza da capela e o magnífico ponto de vista.

Que aprasível me seria deter-me ali!

Não devo queixar-me dos hábitos calaceiros dos nossos guardas e chefes de estação; que o sol, com efeito, é tão de queimar, que o que espanta é eles ou nós termos energia para nada.

Descemos as cortinas do lado em que dava o sol, e entrevíamos, a relanços, belos pedaços de serra e paisagens montanhosas, do outro lado da carruagens.

Estamos em Chão de Maçãs, onde quem vai para Alcobaça e Batalha entra na *diligência*, se por ventura a encontra à espera. Desde aqui até Pombal a paisagem dá ares de semelhança com as serranias de Sintra. Não se lhe parece no arvoredos; mas avultam as mesmas enormes massas de rocha, como sacudidas de crateras vulcânicas. As montanhas têm variedade e formas pitorescas. Vastos pedaços de penhascal azul-escuro estão por ali como encravados em terra denegrida, intervalados de urzes, tufo baixos de erva e arbustos dispersos que se entrelaçam.

As ruínas do Castelo de Pombal assentam no topo de um outeiro que nos fica bastante sobranceiro. Desta vila tirou o grande marquês o seu título; e aquele que tão zelosamente se afadigou em felicitar o seu país, ali morreu desterrado, aos oitenta e três anos de idade.

Reparei, passando, numa grande ladeira coberta de vinhas, não suspensas em latadas como é costume, mas que pareciam plantações de groselhas, se não estivessem cheias de cachos maduros. Disseram-me os meus companheiros que esta maneira de plantar vinhas era vulgaríssima em Portugal, porque as uvas daquelas pequenas vides eram mais graudas, e sazonavam mais prontamente do que pelo velho e gracioso processo das ramadas.

Pelo que respeita ao prazer da vista, semelhante sistema não é de apetecer. Ainda assim, naquela sua inculta dispersão, como não parecem amparadas a tanchões, não têm o desagradável aprumo das vides nos montados vinhateiros da Alemanha, dos quais a fantasia inventa aspectos graciosos, mas na realidade são muito semelhantes a uns meros favais.

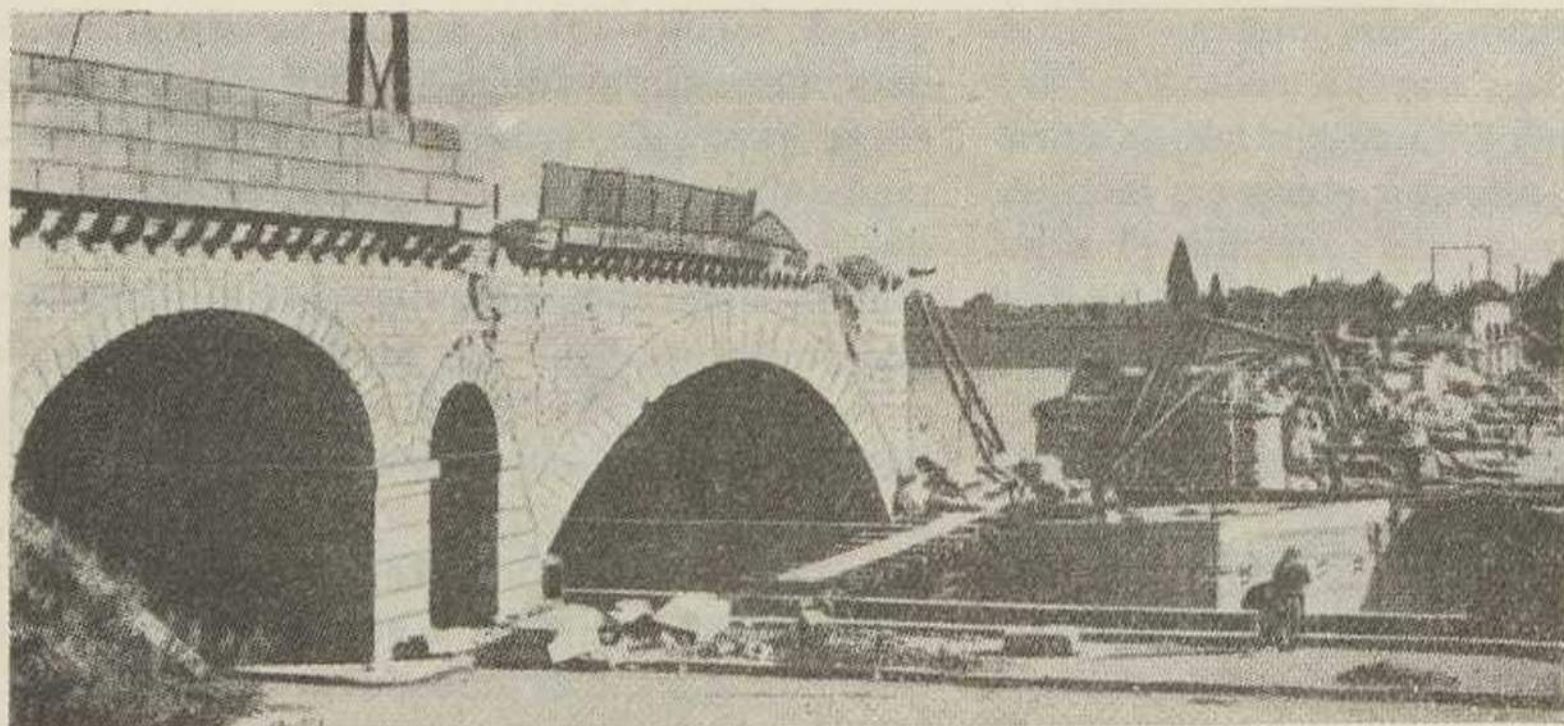
Em meio da nossa palestra acêrca de vinhas, a *senhora* exclamou: «*Estamos perto de Coimbra*». É verdade. Lá está a formosa e velha cidade, outrora capital do reino. Nesta época os rios vão quasi secos, ainda assim estão cobertas as areias do Mondego, e a Lusa Atenas lá se ergue magestosa arqueando-se em ambos os flancos à imitação de anfiteatro. Eu projectára estar ali ao menos um ou dois dias, e terminar a minha jornada. E, na verdade, nove horas de viagem em dias de tão ardente Agosto é mais que muito; porém os meus companheiros e eu não nos podemos apartar, porque nos achamos reciprocamente *mui simpáticos*. Propuzeram-me que os seguisse até ao Pôrto; anui, portanto resolvida a visitar no regresso, Coimbra e Bussaco. Há grande demora em Coimbra, porque muita gente ali janta num elegante

bufete, visto que se chega pouco antes das quatro horas. Tomei novo bilhete, recebi e registei de novo a minha bagagem, jantei com os meus novos conhecidos, senhor e senhora T. . . , e recomeçámos a nossa viagem de sociata. Infelizmente introduziram-se dois: um sujeito imensamente alto e obeso, e um rapaz de grande corpulência. O primeiro deu-nos logo a importante notícia de que o rapaz ainda não tinha sete anos; que era de uma delicadeza superfinia; que se fazia mister deixar-lhe comer o que apetecesse, e quando lhe aprouvesse. As angústias da fome parece que o atormentavam então, porque o homem, concluída a informação, olhou para ele que lhe acenou com a cabeça; em vista do que tomou sobre o regaço, em que estendera um lenço, uma caixa de lata. Um dos mais amplos reservatórios continha carne, pudim, frutas, doce e outras gulosinas; acresceu a isto uma garrafa de água. E aquele delicado menino, banquetado como um gigante, comeu por espaço de duas horas, sem proferir um monosílabo. No entanto, o pai contemplava-o com carinhoso interesse, baforava por um enorme charuto, e às vezes, olhando para nós, repetia: «*Ainda não tem sete anos*».

Entre Coimbra e Estarreja — para além da qual apenas podíamos vêr o céu estrelado — a paisagem é lindíssima. A via férrea corre por longo espaço, entre pinhais, olivedos e sobreirais. Já não se vê o solo saibrento e esbranquiçado: é um terreno pedregoso e rubro. Ao longe, avista-se uma serra íngreme. As montanhas convisinhas da estrada são arborisadas desde as abas até ao cume, e nos férteis vales branquejam aldeias por entre jardins, vinhedos, limoeiros e olivais. Passamos por dois compridos túneis entre Coimbra e Vila Nova de Gaia ⁽¹⁾. Quando chegámos a esta estação que é a final da linha do Pôrto, era perto das dez horas.

(1) Claro é que se enganou na topografia dos túneis. (Nota de Camilo Castelo Branco).

Factos e Informações

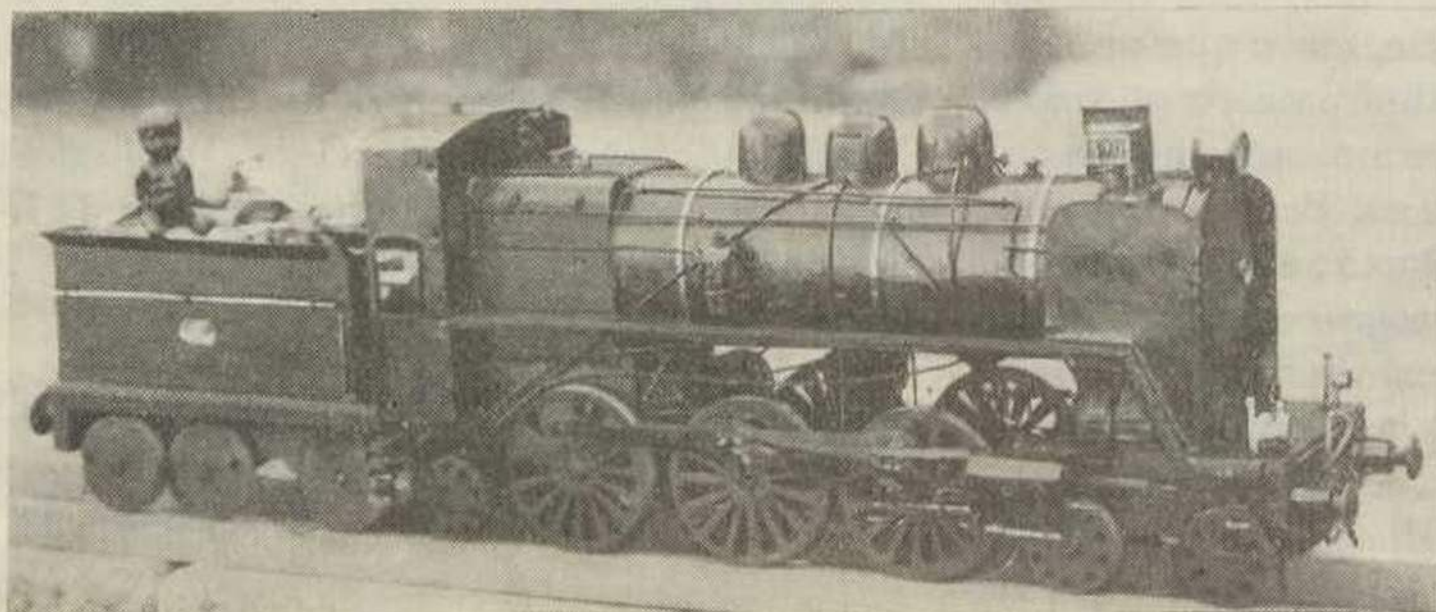
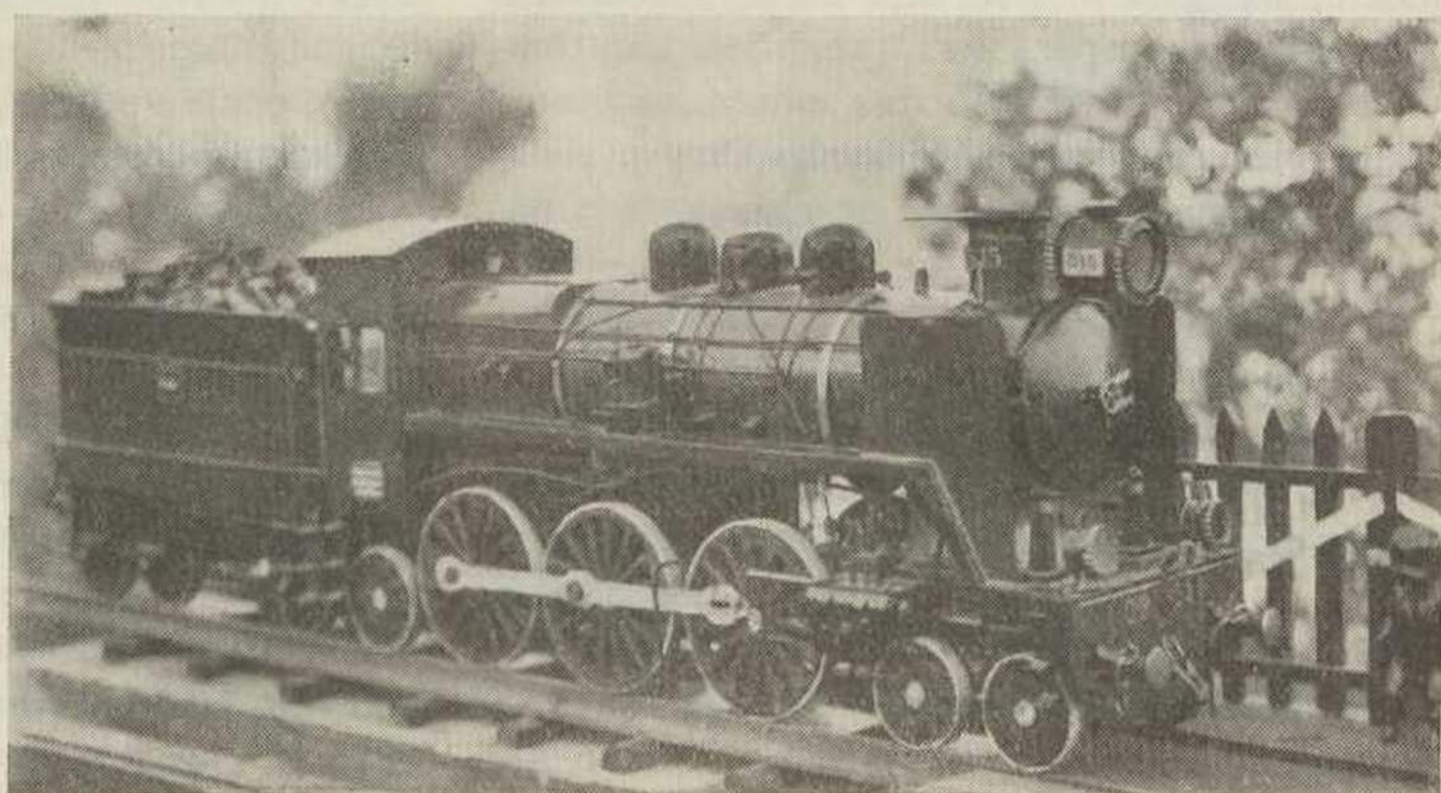


Ecos da guerra

O estado em que ficou a ponte de caminho de ferro sobre o rio Loire, em Orléans (França), destruída por bombardeamento aéreo.

Curiosidades

Fotografias de duas curiosas locomotivas-miniatura construídas pelo Sr. Onofre Gomes, Factor de 2.^a classe em Cacia.



Concurso de artigos originais para o «Boletim da C. P.»

É durante este mês de Janeiro que, nos termos das condições do concurso, publicadas no número de Novembro passado, os originais devem ser enviados à Secretaria da Direcção Geral.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 900 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Óbidos para Aveiro, de 1 vagão com cebola alimentícia, com o peso de 9.800 Kg.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

197 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 15

Preço $5\$57 \times 11 \times 10$	612\$70
Comp. do imp. ferroviário ..	{ Selo 30\$95 Assistência.. \$15
Manutenção $(3\$50 + 3\$50) \times 10$	
Registo	1\$00
Aviso de chegada.....	5\$00
Total.....	719\$80

R. — Está certa a taxa apresentada.

P. n.º 901 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Alcântara-Mar-Entrepósito para Olivais, de 1 vagão com telhas de fibro-cimento, com o peso de 12.000 Kg., ao abrigo do Aviso ao Público A n.º 722.

Carga e descarga a efectuar pelos donos.

23 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 14

Preço $\$76 \times 11 \times 12$	100\$32
Sobretaxa — A. P. 722 — 20 %	20\$07
Comp. do imp. ferroviário... { Selo	6\$08
Assistência ..	\$15
	<hr/>
	126\$62
Adicional de 10 %	12\$67
Manutenção $5\$00 \times 12$	60\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
Entrepósito $5\$00 \times 12 + \frac{20 (5\$00 \times 12)}{100}$	72\$00
	<hr/>
Arredondamento	\$01
	<hr/>
Total	277\$30

R. — O consulente errou a taxa.

A tabela que corresponde é a n.º 10, de harmonia com o Aditamento n.º 20 à Classificação Geral de Mercadorias, mas, neste caso, por resultar mais económico, o preço que se aplica é o da Tarifa Geral, 2.ª classe.

Segue discriminação:

Preço $1\$21 \times 11 \times 12$	159\$72
Sobretaxa — A. P. 722 — 20 %	31\$95
	191\$67
Adicional de 10 %	19\$17
Manutenção $(3\$50 + 3\$50) \times 12$	84\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$01
Entrepósito $5\$00 \times 12 + \frac{20 (5\$00 \times 12)}{100}$	72\$00
Total	372\$85

P. n.º 902 — Peço dizer-me se está certa a taxa de transporte, em grande velocidade, de Castelo Novo para Aveiro, de 1 vagão com cabazes de queijo fresco com o peso de 8.900 Kg.

Carga e descarga a efectuar pelos donos.

321 Km. — Tarifa Especial n.º 10 de G. V.

Preço $199\$50 \times 10$	1.995\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
	2.001\$00

R. — O processo de taxa apresentado está errado, visto a Tarifa Especial n.º 10 de G. V. só ser aplicável a remessas de detalhe.

Segue discriminação como corresponde.

Tarifa Geral — Base 6.ª

Preço $38\$55 \times 11 \times 10$	4.240\$50
Adicional de 10 %	424\$05
Manutenção $(3\$50 + 3\$50) \times 10$	70\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
Total	4.740\$55

P. n.º 903 — Peço o favor de me discriminar a taxa do transporte, em grande velocidade, de 1 grade com

uma cabra viva com o peso de 42 Kg., de Sabugal para Lisboa-P.

R. — Segue a discriminação.

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

Preço $\left(56\$58 + \frac{56\$58 \times 50}{100} \right) \times 11 \times 0,05 \dots$	46\\$68
Adicional de 10 %	4\\$67
Manutenção $(4\$50 + 3\$50) \times 2 \times 0,05 \dots$	\$80
Registo	1\$00
Aviso de chegada.....	1\$00
	54\$15
Desinfecção	10\$00
Total.....	64\$15

P. n.º 904 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Um vagão com 12.000 Kg. de estrume, transportado em pequena velocidade de Sacavém para Vale de Santarém.

57 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 40

Preço $20\$52 \times 12 \dots$	246\$24
Manutenção $3\$50 \times 2 \times 12 \dots$	84\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada.....	5\$00
Arredondamento	\$01
Total	336\$25

R. — Está certo.

P. n.º 905 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Covilhã para Lisboa-P., de 66 sacos com batata comum, com o peso de 4.625 Kg.

301 Km. — Tarifa Geral — 3.^a classe

Preço $14\$55 \times 6 \times 4,63 \dots$	404\$20
Manutenção $16\$00 \times 4,63 \dots$	74\$08
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$02
Total.....	480\$30

R. — Está certo.

P. n.º 906 — Peço o favor de me discriminar o preço de transporte, em pequena velocidade, de 4 caixotes com latas de folha de Flandres para conservas, peso 380 Kg., de Barreiro para Olhão.

R. — Segue a discriminação:

299 Km. — Tarifa Geral — 1.^a classe,
com o aumento de 50 %

Preço $\left(17\$91 + \frac{17\$91 \times 50}{100} \right) \times 11 \times 0,38 \dots$	112\$30
Adicional de 10 %	11\$23
Manutenção $(4\$50 + 3\$50) \times 2 \times 0,38 \dots$	6\$08
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$04
Total.....	131\$65



Praia da Rocha — Um aspecto movimentado

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Carta-Impressa n.º 81 — Restrições no serviço das carreiras de camionagem, combinadas com a Companhia.

Carta-Impressa n.º 82 — Rectificação do Aditamento n.º 31 à Classificação Geral de Mercadorias.

Circular n.º 1027 — Comunica que a afixação de anúncios passou a ser explorada directamente pela Companhia, desde 18 de Setembro de 1945, e estabelece doutrina sobre a forma de se executar este serviço.

Circular n.º 1032 — Restrições na aceitação a despacho de remessas constituídas por amêndoa comum, com ou sem casca.

10.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Põe em vigor as tabelas de preços n.ºs 40 e 41, anexas ao mesmo aditamento.

Aditamento n.º 31 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias mercadorias, entre as quais os adubos, farinhas de centeio, milho e trigo, madeiras e palhas.

Aviso ao Público A n.º 885 — Estabelece novo horário de abertura e de encerramento das estações.

II — Movimento

Carta-Impressa n.º 2 — Recomenda o maior cuidado na elaboração dos documentos que acompanham as remessas internacionais.

8.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 755 — Autoriza as estações a permitir a sobreposição de bidões ou cascos, nas remessas de líquidos com destino ao estrangeiro.

Comunicação-Circular n.º 836 — Proíbe os agentes de servirem de intermediários na requisição de vagões.

1.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 839 — Anula as restrições na aceitação das remessas de batata.

Comunicação-Circular n.º 841 — Trata das participações sobre avarias nos discos e telefones.

2.º Aditamento à Circular n.º 962 — Permite a incorporação na composição dos comboios «Ônibus» de mercadorias, até dois vagões freios.

3.º Aditamento à Circular n.º 1015 — Trata da remodelação dos modelos AV-2 e AV-25.

Sacristia da Sé do Porto



A nossa casa

O aperto de mão

Embora anti-higiénico, o tradicional aperto de mão ainda hoje, a-pesar dos justos ataques que tem sofrido, completa um cumprimento.

Um homem, ao saudar uma senhora, espera sempre que esta lhe estenda a mão, o que também, não só por delicadeza mas também por respeito e disciplina, sucede ao subordinado perante o superior hierárquico.

Estende-se a mão, mas não ostensivamente, sobretudo de homem para senhora, nem apenas alguns dedos, o que seria sobremaneira impertinente. É sempre a mão direita que se estende.

Se esta se encontra ocupada, passam-se os objectos para a outra mão. Só em caso excepcional se estende a mão esquerda, pedindo desculpa.

É de mau gosto e pouco delicado tocar levemente na mão que nos estendem.

O aperto de mão deve ser franco de parte a parte.

É pouco delicado prolongar o aperto de mão ou tentar reter a mão da pessoa a quem se fala.

Um homem que retém, nas suas, a mão de uma senhora, comete um crime de lesa delicadeza.

O aperto de mão deve ser natural e simples, sem exageros de gesto, que o tornariam ridículo.

O homem para apertar a mão de uma senhora deve sempre descalçar as luvas, ou, pelo menos, a da mão direita.

O lenço de algibeira

O lenço presta grandes serviços: oculta um bocejo, abafa um espirro ou um ataque de tosse.

O acto de assoar-se, para ser correcto, deve ser o menos ruidoso possível.

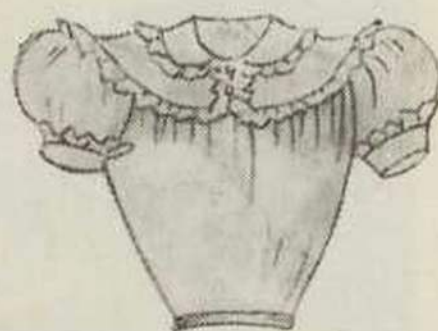
Nunca se deve pedir o lenço a outra pessoa, nem tão pouco oferecer o nosso, a não ser entre pessoas muito íntimas e em caso de grande necessidade.

A alvura e a limpeza do lenço são indispensáveis.

Os nossos figurinos



Blusa de tecido branco, com duas algibeiras originais e gola e frente adornadas com um ponto aberto.



Para quando vier o calor: blusinha de seda branca, com franzidos e folhos.

Pessoal

Agentes que praticaram
actos dignos de louvor



José Martins Júnior
Chefe de distrito

O Chefe do distrito n.º 207, Bombel, José Martins Júnior, efectuou uma busca, em 28 de Setembro findo, nas oficinas de ferreiro, em Vendas Novas, da qual resultou apreensão de material de via que tinha sido roubado.

Agentes que obtiveram diploma
de prémio ou de mérito

VIA E OBRAS

Em Novembro

Foram gratificados pecuniariamente os Assentadores José Ruivo e Joaquim Estrompa Cançado por

se terem classificado, respectivamente, com 16 e 15 valores, nos exames para Sub-Chefes de distrito.

Exames

EXPLORAÇÃO

Em Novembro

Praticante para aspirante:

Aprovado: António da Conceição Bernardes.

Aspirantes para factores de 3.ª classe:

Distintos: João Jacinto Catarino e Carlos Bento Correia.

Aprovados: José da Conceição Belo, Adélio Julião de Carvalho, Luís Gregório Velez, António Maria dos Santos, Joaquim da Rocha Paulino, Arlindo Henriques Pereira, João Pereira de Matos Carita, Adelino Pinto Rosa, João da Conceição Galacho, João Manuel Capote, Manuel Mendes Couto, Francisco Malheiro Velez, José António Azevedo Figueiredo Mascarenhas, Joaquim Maria Lopes Jordão, José Lopes Ramos, Raúl Pimenta Gonçalves, José Rodrigues Falcão, Domingos Gonçalves, Luís da Graça, Francisco Ca-

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António da Silva
Chefe de lanço de 1.ª classe
Admitido como Assentador em 21
de Janeiro de 1906.



Manuel Vinagre
Operário de 3.ª classe
Admitido como Servente ajudante
em 1 de Janeiro de 1906.



António Ferreira
Aguilheiro de 3.ª classe
Nomeado Guarda de estação em 27
de Janeiro de 1906.

lado Godinho, António Bicho, Manuel Jacinto Serano, Francisco Roberto Mouco Júnior, Jorge Alves Mota, António Mendes Geraldês, Joaquim Pires de Almeida, José Henriques Rebelo de Andrade, Angelo José Gomes, Francisco Chambel, José Dias Gigante, António Manuel dos Santos, António Antunes, António Marques Machado, Arnaldo de Oliveira Lopes, António Marques, Manuel Francisco Andrino, João António, Evaristo Jorge, Joaquim Henriques, António da Silva Videira, António Manuel da Silva Prôa, Ramiro de Carvalho Correia Neves, José Firmino Cabrita, António da Conceição Vicente, João Carvalho Nunes, Alberto Gomes da Silva, Armindo Costa de Oliveira, Leonel dos Santos Martins, Mário Ferreira da Silva, António Lopes Lúcio, Jacinto Tavares de Castro, António Alexandre Pinto Castanheira, Augusto Jorge, Abel Cardoso, Mário Pombo Ribeiro, Luís Lopes Máia Cadete, Albino Pinto Rodrigues, José Augusto Cantante Tejana, Júlio de Oliveira, Angelo Martins de Melo, Mário da Conceição Mendes, Hilário Gomes Rodrigues, José de Carvalho, Eduardo da Silva, Manuel Martins, Manuel António Alves, João Cordeiro Valente, Francisco Lopes Farto, António Teixeira de Mesquita, Eduardo Alexandre, Manuel Poças, Elísio Duarte Ribeiro, António de Matos Tomé, António de Oliveira Santareno, Manuel Lóio Simões Rainho, José Simões Louro, José Marques Carrilho, Luís Carapeto Dias, João de Jesus Leonardo, António Vieira, Joaquim Rodrigues Tomé, José Valente, Vergílio Dias, Ildefonso Duarte, José da Cunha Albino da Cunha, Joaquim Leal Rebola Júnior, José Leandro Miguel de Oliveira, José Gomes da Silva Queiroz, Augusto Machado, Jorge Alves Pinto, Francisco Ferreira Marques, António Eugénio David Rôlo, José Pereira Lopes, Alberto Luís Venceslau, António Rodrigues Guerra, Manuel da Silva Lopes, João de Oliveira Girão Ramalhet, José Maria Gaspar Júnior, Manuel Dias, Ludgero Marques Esparteiro, Ernesto Marques, José Ferreira da Silva, José da Silva Motas, Fernando Lopes, Emílio Alfredo Monteiro, José Nogueira dos Santos, José Botão Moreira, Jaime Duarte Silva, Gildo Barral Tormenta, Fernando Pereira dos Santos, Humberto Ferreira da Silva, António Martins e José da Cruz Galinha.

VIA E OBRAS

Em Novembro

Assentadores para Sub-Chefes de distrito:

José Ruivo, 16 valores; Joaquim Estropa Cançado, 15 valores; Joaquim Inácio Polido e Vicente Marques Andrade, 14 valores; Manuel Faustino Abêlha e Fernando António Silva, 13 valores; Jerónimo A. Barreiros, Carlos Pimentel Silva, João Subtil de Sousa e Amândio Pinto Ribeiro, 12 valores; José Fava, 11 valores; José Santos Passeira, 10 valores.

Nomeações

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Novembro

Empregados de 3.^a classe: Jorge Asdrubal Carreira Libório, Joaquim da Costa Sacramento e Tarcúnio Solano Onófre Marques.

Escriturários: José Maria Pereira e António Maia.

Limpadores: António Correia, Joaquim Pedro e Carlos Duarte.

VIA E OBRAS

Em Outubro

Guardas de P. N.: José Ribeiro, Manuel Mendes Bonixe, José Pereira Rôla, Amélia da Conceição, Judite Henriques, Rosa da Conceição Albuquerque, Herminia de Jesus Cardoso, Gracinda Pereira Viegas, Palmira Rodrigues Valente, Isaura Lopes Gonçalves, Lídia da Piedade Neves, Docelina de Jesus, Gracinda Jerónima de Jesus, Lucinda do Carmo Nobre, Maria Antónia, Alexandrina Barradas Coelho, Amália de Jesus Jacinto, Celeste da Conceição, Januária Simões Coutinho, Leopoldina Ferreira, Irene Maluco Candeias, Moralina Alves da Costa, Bernardina de Matos, Emília das Dôres Carvalho, António Pires, Leonor Rosa Rebocho, Maria das Dores, Maria Caiano Carvalheiro, Leodina Marques, Carolina Augusta, Maria da Piedade Martins, Beatriz Machado, Regina Cigana Carraça, Jolita de Jesus Horta, Maria de Sousa Chumbinho, Rita de Jesus, Valentina Maria Emerenciano, Joaquina Maria Amendoeira, Maria da Conceição Martins, Amélia Rosa Marques, Regina Ascensão Gomes, Vitória Cabrita, Francisca de Jesus Jacinto, Maria Delfina, Alicia Ribeiro, Maria da Costa Eugénio, Maria Teresa, Gertrudes Caixinha Vaz, Josefina de Jesus Oliveira, Maria Anunciação da Silva, Ana da Cruz Monteiro, Zeverina da Conceição, Maria Artur Pereira, Joaquina Emília Carvalho, Georgina Maria Perçuça, Amália Serafina Simão, Lucinda dos Santos, Dalila António Sobral, Margarida de Oliveira, Maria de Jesus Pinheiro, Barbara da Silva, Adélia Duarte Tavares, Maria Pires da Costa Braz, Maria da Luz Lourenço, Ana Vieira, Maria dos Prazeres, Rosa Sobreira, Maria da Conceição, Rosa Dias, Maria de Jesus Salvaterra, Felicidade Marques de Freitas, Marcelina da Rocha Correia de Sá, Alzira da Conceição Teixeira, Francelina da Silva, Alzira Assunção Marques, Ana Rosa, Maria Adriana Lopes, Arminda das Neves, Maria Cândida da Silva Almeida, Lucinda Marques Gonçalves, Virgínia da Conceição, Felícia Pires Monteiro, Laurinda Rosa Martins Gonçalves, Eva Augusta da Silva Monteiro, Natividade das Dôres Venade, Maria Fernanda de Oliveira Pombo, Maria Ferreira, Maria Olinda da Conceição, Ermelinda de Jesus Malho, Nazaré Nascimento Duarte, Zulmira Redondo de Matos, José Rodrigues Marcelo, Cremilde da Conceição Reis e Maria Joana Fragosa.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Novembro

Para

Escrivário: o Factor de 3.^a classe, António Farinha Ferreira.

Carregador: o Engatador, Manuel Martins de Moura.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Novembro

Para:

Serventes: os Limpadores; Francisco Gomes da Costa, Manuel Vieira, Norbindo de Oliveira, Joaquim Loureiro, Manuel Soares Marques e Alberto de Oliveira.

Demissões

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Novembro

Empregada de 2.^a classe: Maria Antónia Alves.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Outubro

Manuel Martins, Inspector, Adjunto da 1.^a Circunscrição.

Manuel Rodrigues Patacas, Guarda de estação de Entroncamento.

Em Novembro

Manuel Pereira Viana, Sub-Inspector de Trens e Revisão, da 3.^a Circunscrição.

Alberto Fernandes Falcão, Contramestre de 2.^a classe, dos Serviços Técnicos.

Manuel Azevedo Boto, Factor de 1.^a classe, de Entroncamento.

Júlio dos Santos, Factor de 1.^a classe, de Estarreja.

Albino José dos Santos, Factor de 2.^a classe, de Trofa.

José Moreira Petiscalho, Condutor principal, da 2.^a Circunscrição.

António Verissimo, Condutor principal, da 2.^a Circunscrição.

Manuel Eusébio Valadas, Condutor de 1.^a classe, da 2.^a Circunscrição.

João Pato, Condutor de 2.^a classe, da 2.^a Circunscrição.

Augusto Alexandre Guedes, Condutor de 2.^a classe, da 3.^a Circunscrição.

Manuel Alves Braga, Revisor de 2.^a classe, da 3.^a Circunscrição.

Duarte Bispo, Capataz de 2.^a classe, de Entroncamento.

Augusto de Queiroz, Agulheiro de 1.^a classe, de Barrozelas.

Joaquim Assunção, Agulheiro de 3.^a classe, de Oliveira do Bairro.

João Abreu Vascão, Carregador, de Alfarelos.

José da Graça, Carregador, de Amieira.

Moisés Rodrigues Guilherme, Carregador, de Amadora.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Novembro

Joaquim da Conceição Niza, Maquinista de 3.^a classe.

António Maia Belo, Fogueiro de 1.^a classe.

Manuel dos Santos, Fogueiro de Máquinas Fixas.

João Pereira da Silva, Ensebador de 2.^a classe.

Mamede Maia, Limpador.

Maximino Burgeiro, Limpador.

VIA E OBRAS

Em Novembro

Francisco Mendes da Cruz, Sub-Chefe da 14.^a Secção, Beja.

Francisco António Escudeiro, Sub-Chefe do distrito n.º 117, Barca d'Amieira.

Sebastião Paulino, Assentador do distrito n.º 117, Barca d'Amieira.

Ivo Cardoso, Assentador do distrito n.º 121, Sarnadas.

A melhor das heranças que os filhos podem receber
de seus pais é o exemplo das boas acções.

Manuel Basílio, Assentador do distrito n.º 33, Santa Eulália.

António Rodrigues, Assentador do distrito n.º 143, Louzã.

Joaquim José, Assentador do distrito n.º 27, Chança.

Francisco Soares, Assentador do distrito n.º 136, Agolada.

Leopoldino dos Santos, Assentador do distrito n.º 57, Vila Nova d'Anços.

Margarida da Silva, Guarda de P. N. do distrito n.º 74, Estarreja.

Joaquim Bandeira, Operário de 1.ª classe, das Obras Metálicas.

Falecimentos

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Novembro

† *Álvaro da Conceição Avelino*, Oficial Compositor.

Admitido como Compositor nos Caminhos de Ferro do Estado, extinta Direcção do Sul e Sueste, em 1 de Março de 1912.

EXPLORAÇÃO

Em Novembro

† *José Maria Rodrigues Teixeira Júnior*, Condutor de 2.ª classe, de Alfarelos.

Nomeado Carregador em 1 de Outubro de 1916, foi promovido a Guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Março de 1920 e finalmente a Condutor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1938.

† *Manuel Tavares Frade*, Agulheiro de 2.ª classe, de Moita.

Admitido como Carregador auxiliar em 7 de Novembro de 1911, foi nomeado Carregador efectivo em 2 de Março de 1916 e finalmente promovido a Agulheiro de 2.ª classe em 20 de Maio de 1926.

† *Manuel Cabrita Grade*, Carregador, de Tavira
Admitido como Carregador auxiliar em 19 de Agosto de 1911, foi nomeado Carregador efectivo em 17 de Março de 1915.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Novembro

† *Joaquim da Conceição*, Fogueiro de 1.ª classe, do Depósito de Entroncamento.

Admitido ao serviço em 18 de Fevereiro de 1926, como Ajudante de montador, ingressou no quadro em 1 de Março de 1931, como Fogueiro de 2.ª classe e foi promovido a Fogueiro de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.

† *Pedro Tavares*, Ensebador de 1.ª classe, da Revisão do Barreiro.

Admitido ao serviço em 31 de Março de 1921, ingressou no quadro, em 1 de Junho de 1928, como Ensebador de 2.ª classe, e foi promovido a Ensebador de 1.ª classe em 1 de Julho de 1935.

VIA E OBRAS

Em Outubro

† *António Pinto da Silva*, Assentador do distrito n.º 434, de Freixo.

Admitido como Auxiliar em 22 de Março de 1932, nomeado Auxiliar permanente em 1 de Setembro de 1934 e promovido a Assentador em 1 de Abril de 1945.



† Joaquim da Conceição
Fogueiro de 1.ª classe



† José M. R. Teixeira Júnior
Condutor de 2.ª classe



† Manuel Tavares Frade
Agulheiro de 2.ª classe



† António Pinto da Silva
Assentador

16 — Das boas *intensões* de alguma gente... lá sabe o diabo os *motivos*. — 1.

*

17 — Não há *nada* neste mundo que *não* tenha fim. — 1.

*

18 — Uma pirraça passa por *graça*; se se usa sevicia então é *malícia*. — 1.

*

19 — A *vantagem* está sempre do lado de quem tem o *poder*. — 1.

*

20 — O êxito duma *acção* está no «*poder*» agir a tempo. — 1.

21 — A fortuna não é *castigo* quando se compra ou se «*acha*» — 1.

*

22 — A *felicidade* não é uma virtude; é um *benefício* que a Natureza faz àqueles que muitas vezes não julgamos merecedores dê-lo. — 1.

*

23 — A *bem-aventurança* é obra da *Providência*. — 1.

*

24 — Se a *união* faz a força procure-se nela a *tranquilidade* universal. — 1.

(1) «Dupla», como espécie de produção charadística, significa que a palavra que serve de solução tem duplicidade de significação, isto é, que é sinónimo dos termos grifados.

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Janeiro de 1946

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

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

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

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

Quem for económico deverá abastecer-se nos Armazens de Víveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionario ferroviário

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulso.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um **fundo** destinado a 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.**).