

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## Problemas recreativos

Soluções do n.º 198

### Palavras cruzadas:

*Horizontais*: 1 — Lamarosa; 2 — Anio-Paz; 3 — Ve-Ra-La; 4 — R-Cuba-M; 5 — A-Anel-B; 6 — Da-Al-Lu; 7 — Ium, Uaj; 8 — Oliveira.

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

### Charadas Novíssimas ou Aditivas:

2 — Siso; 3 — Comprometer; 4 — Malsão; 5 — Escachas; 6 — Chanca; 7 — Pesado; 8 — Escala; 9 — Candor; 10 — Péssimo; 11 — Teso; 12 — Malsim; 13 — Maltês; 14 — Jamais; 15 — Nada; 16 — Santão; 17 — Querela;

18 — **Coisas que não estão certas**: — Tome-se a igualdade

$$\left(2 - \frac{5}{2}\right)^2 = \left(3 - \frac{5}{2}\right)^2 \quad (1)$$

ou, efectuando as subtrações

$$\left(-\frac{1}{2}\right)^2 = \left(\frac{1}{2}\right)^2 \quad (2)$$

O quadrado do 1.º membro é bem o quadrado do 2.º, porque — multiplicado por — dá +. Extraindo as raízes quadradas à equação (2), obtém-se o mesmo valor numérico, afecto, porém, de sinais contrários; portanto não são equivalentes.

Para estabelecer a igualdade, visto toda a quantidade positiva ter duas raízes (uma negativa e outra positiva) devia tomar-se a raiz  $-\frac{1}{2}$  para segundo membro da equação (2) e então seria

$$\left(-\frac{1}{2}\right) = -\left(\frac{1}{2}\right)$$

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

onde  $2 = -3 + \frac{5}{2} + \frac{5}{2} = 5 - 3$  e... fica certo.

Esta solução é da autoria de J. Gonçalves. Por outras palavras diz A. Fernandes o mesmo, únicos solucionistas a quem a questão interessou e que, invariavelmente, costumam desenvolver as soluções dos problemas de natureza matemática.

Soluções do n.º 199

### Palavras cruzadas:

1.º Problema — *Horizontais*: 1 — Pes, Cor; 3 — Ror, Ovo; 5 — Mor, Bom; 7 — Era, Mel. *Verticais*: 1 — Par, Mãe; 2 — Oco; 3 — Sor, Rua; 5 — Côa, Bem; 6 — Veo; 7 — Rio, Mil.

2.º Problema — *Horizontais*: 1 — Po, Ampara; 2 — Ecos, orar; 3 — Idade, Ir; 4 — Boi, azo; 5 — Abrir; 6 — Cor, Côa; 7 — Al, Moda; 8 — Rolo, Armo; 9 — Orates, Es. *Verticais*: 1 — Pé, Bácero; 2 — Ócio, olor; 3 — Odiar, Lá; 4 — Aza, Mot; 5 — Dardo; 6 — Põe-Das; 7 — Ar, Arcar; 8 — Raiz, Me; 9 — Arrojados.

### Eléctricas ou Reversivas (1):

1 — Qualquer sabe que é mau tocar na barriga do macho quando come — 1.

2 — É no verão que os tecidos finíssimos são o resplendor da indumentária feminina — 1.

3 — Deve ser dada, a tempo, a cada acção malévolas, o devido correctivo; aliás, os maus exemplos frutificam — 1.

4 — Saber gracejar não é escarnecer — 1.

5 — Onde há vivacidade não há acanhamentos — 1.

6 — Já deves ter «bispado» que és apenas o que vales — 1.

7 — Onde cantam galos, os pintos não piam mais.

8 — Quem o seu não vé, o diabo o leva.

(1) — Na charada Eléctrica ou Reversiva obtém-se o sinônimo do 2.º conceito lendo o do 1.º inversamente, isto é, do fim para o princípio. Assim, «Apartas» lido às avessas, dá «sátrapa».

(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:** Reconstrução de carruagens na América do Norte. — Concurso de Artigos Originais.

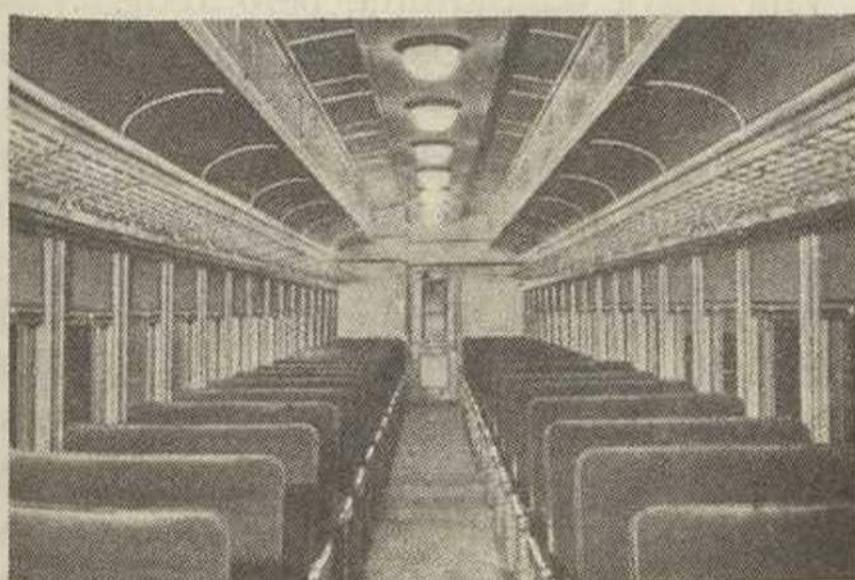
- Escolha da profissão e brio profissional. — A Terra Portuguesa. — Digressão literária. — Em viagem...
- Consultas e Documentos. — Factos e Informações — Pessoal.

## Reconstrução de carruagens na América do Norte

FLAGRANTE exemplo de modernização das carruagens dos caminhos de ferro é dado com as reconstruções levadas a efecto, recentemente, nalgumas empresas dos Estados Unidos da América do Norte.

Entre as mais importantes adaptações destaca-se o falso teto para condicionamento do ar, que é distribuído pelas carruagens através de difusores de alumínio.

Existe em cada carruagem um compartimento destinado a fumadores e os lugares são individuais; as redes para as bagagens, de tubos de alumínio, estão providas na parte inferior de luzes cujo interruptor pode ser manobrado pelo passageiro, do seu próprio lugar. Todas as carruagens são garnecidas de espelhos ovais e a decoração interior é, em geral, de cor verde ou cinzenta.



Interior de uma carruagem antes de reconstruída



Interior da mesma carruagem depois da reconstrução

# I Concurso de Artigos Originais

## para o «Boletim da C. P.»

*Excedeu toda a nossa expectativa, o êxito do I Concurso de Artigos Originais que o Boletim anunciou em Novembro último. Quer pela afluência de concorrentes — alguns dos quais apresentaram mais de um original —, quer pelos conceitos versados, desde o simples motivo romântico, até à matéria ferroviária, quer ainda pela forma literária, o Concurso provou exuberantemente que o Boletim, ao abri-lo, foi ao encontro dos desejos dos seus leitores.*

*Bem justificada é, por isso, a nossa congratulação. E ao inserirmos a lista dos prémios, e ao endereçarmos as nossas felicitações aos concorrentes premiados, queremos incitar aqueles que, desta vez, ainda não vêem o seu nome inserto nessa lista, a que porfiem na leitura — na boa leitura... — no exercício da escrita, no apuramento da meditação para, em próximos concursos, assinalarem, pela conquista de novas posições, os progressos adquiridos. A todos os concorrentes o Boletim agradece a colaboração que muito apreciou.*

*O Júri deste Concurso, constituído pelos Srs. Engº José Marques Pereira Barata, Chefe de Divisão, Engº José de Sousa Nunes, Sub-Chefe de Divisão e Dr. João Faria Lapa, Chefe de Serviço, atribuiu os seguintes*

### Prémios

*1.º Prémio — 400\$00 — a Aníbal Pereira Fernandes, Chefe de Secção, na Divisão da Exploração, pelo artigo «Escolha da profissão e brio profissional».*

*2.º Prémio — 300\$00 — a Francisco de Sá Nogueira, Sub-Chefe de Repartição na Contabilidade Central, pelo artigo «Estampilhas postais e os caminhos de ferro».*

*3.º Prémio — 250\$00 — a Paulo Moraes, Chefe de Secção em Campanhã, pelo artigo «Os dois amores».*

*4.º Prémio — 200\$00 — a Joaquim Lourenço de Moura, Empregado de 1.ª classe, na 3.ª Circunscrição da Exploração — Campanhã, pelo artigo «Impressões de viagem».*

*Menções honrosas: a Augusto Mendes da Silva, Contramestre de 2.ª classe da Secção Eléctrica da 4.ª Circunscrição de Material e Tracção — Porto, pelos artigos «À vista do Coura» e «A produção hidro-eléctrica em Portugal»; a Joaquim António Oliveira da Silva, Sub-Agente Comercial na 3.ª Circuns-*

*crição — Campanhã, pelo artigo «As relações da Companhia com o Público»; a José da Silva, Factor de 2.ª classe — S. Torcato, pelo artigo «Nostalgia (lá vai o comboio, lá vai...)»; a Virgílio Damas Mineiro, Factor de 2.ª classe — Valado, pelo artigo «E assim nasceu a imprensa»; a Manuel dos Santos Aníbal, Factor de 3.ª classe — Lisboa Jardim, pelo artigo «O Assentador»; a Augusto Joaquim da Vinha, Sub-Chefe do distrito n.º 219 — Vila Nova da Baronia, pelo artigo «Instrução profissional (Os carris e a sua posição sobre as travessas)»; a Manuel da Costa Lima, Factor de 3.ª classe — Juncal, pelo artigo «Quem parte, leva saudades»; a Maurício Teixeira, Empregado de 2.ª classe da 3.ª Circunscrição da Exploração — Campanhã, pelo artigo «O Carvalho Santo», e a João Edmundo de Oliveira Morgado, Empregado de 3.ª classe, na Divisão da Exploração, pelo artigo «O bom Fiel».*

*O Boletim da C. P. inicia no presente número, a publicação dos artigos premiados.*

## CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

# Escolha da profissão e brio profissional

Pelo Sr. Aníbal Pereira Fernandes, Chefe de Secção na Divisão da Exploração

A escolha da profissão continua a ser a tarefa difícil para todos os candidatos a um lugar na vida. A despeito mesmo dos modernos institutos de orientação profissional, de que já temos no País uma organização exemplar, o problema não está, segundo o nosso ponto de vista, cabalmente resolvido. Daqui resulta, com certa evidência, que as primeiras vítimas de semelhante dificuldade foram sempre, e ainda são, os pais e os encarregados de educação.

Noutros tempos, quando tudo era mais simples e a luta cotidiana se desenvolvia num campo mais restrito, de horizontes limitados, a coisa apresentava-se relativamente fácil, até porque não havia muito por onde escolher. Mas hoje, sobretudo depois do grande progresso técnico e científico que se operou a partir da segunda metade do século XIX, já não sucede nem podia suceder assim. Com o desenvolvimento da indústria e do comércio, e dado o grau de aperfeiçoamento a que chegaram as artes e as ciências, as actividades humanas começaram de ser atraídas e solicitadas para muitos e variados campos, anteriormente desconhecidos e ignorados. A luta recrudesceu. São diferentes as armas e mais numerosos os contendores, procurando cada um *apetrechar-se* o melhor possível para vencer. Já não basta ganhar a vida. Cada qual aspira a *situar-se* melhor, a alcançar posição mais elevada, a auferir maiores proventos e, sobretudo, a obter tudo isto à custa de um menor esforço físico, quer dizer, de um mais reduzido *sacrifício* pessoal. No fundo, tais aspirações são legítimas e humanas. Desde que a ciência deu ao homem tantas probabilidades de triunfo, é lógico admitir que os benefícios de tal progresso sejam

repartidos por todos, com equidade e munificência. Mas será assim, na realidade?

Quando outrora as nossas avós se sentavam à lareira, fiando o linho e dobando as meadas, entretendo os netos com as lindas histórias das «Mil e uma noites» e aquecendo-se ao calor de um velho tronco ressequido que lentamente agonisava no lume, as raparigas seguiam-lhes o exemplo e os pais não tinham muito que se preocupar com o seu futuro. Um *bom casamento* era tudo a quanto aspiravam e até mesmo no que tocava à instrução, por muito rudimentar que fosse, não era problema que precupasse demasiadamente os felizes progenitores desses tempos virgilianos! Só com os rapazes se passava coisa diferente. A estes já se tornava necessário abrir-lhes um caminho na vida, *prepará-los* para o futuro. Se tinham meios, seguiam a vida eclesiástica, a carreira das armas ou cursavam a Universidade. Seriam doutores. Se eram pobres, nem essas preocupações existiam. Entravam no artesanato pela mão dos próprios pais, muitas vezes analfabetos ainda, ou sabendo apenas soletrar algumas palavras, porque tudo o mais era supérfluo! Mesmo assim — e honra nos seja — formaram-se verdadeiras dinastias de excelentes operários: ourives, cinzeladores, labristas, entalhadores, correeiros, tecelões, oleiros, forjadores, e que sabemos nós? homens que ao trabalho se dedicavam com verdadeiro amor, *fazendo-se* na escola da vida, à custa de cruentos sacrifícios e longa aprendizagem, sem preparação técnica, sem cultura literária, apoiados apenas nos seus méritos próprios, na sua *intuição*, no seu *brio profissional*. E foram grandes artistas, e seguiram a tradição dos seus maiores.

Veio depois a máquina a vapor, apareceu o motor de explosão, descobriu-se a electricidade, surgiu a T. S. F., inventou-se o telefone, o homem elevou-se no espaço e criou a aviação, revolucionou-se a química e a física e o mundo sofreu, enfim, uma transformação radical.

As velhas caravelas deixaram de sulcar os vastos oceanos e foram substituídas pelos grandes transatlânticos: criaram-se os transportes marítimos. As anacrónicas diligências cederam o lugar às potentes e resfolegantes locomotivas, e o globo terrestre foi atravessado por milhares de quilómetros de fitas de aço que levaram a civilização e o progresso a todos os recantos da terra: criaram-se os transportes ferroviários. Chegou mais tarde o automóvel e com ele uma nova revolução no sistema dos transportes. As estradas passaram de obsoletas carreteiras a esplêndidas vias de comunicação, rectas, espaçosas, cruzando-se em todos os sentidos, passando a todas as portas, cómodas, pitorescas, acessíveis, tentadoras! E o caminho de ferro, que durante um século foi o detentor do privilégio dos transportes terrestres, viu-se de súbito a braços com um perigoso concorrente, que teve de encarar com sangue frio, mas com resolução e inteligência, serenidade e confiança, para que fosse mantido nos justos limites da sua actividade, como poderoso elemento de progresso que é, *coadjuvante* e não *avassalante*, primordial nuns casos, acessório noutras, mas sempre útil e necessário, visto ser um produto do aperfeiçoamento da técnica e como tal festejado e recebido pela humanidade, sempre ávida de inovações e de surpresas. Surgiu com ele a camionagem. Hoje estamos na idade da bomba atómica e dos grandes transportes aéreos!

Ora todo este progresso, toda esta *revolução* a que o mundo assistiu em menos de um século, deu origem à criação de novas indústrias, ao aparecimento de novas e rendosas profissões, e tanto pela luta que veio estabelecer como pela concorrência que estimulou, exigiu mais adequada especialização técnica, mais sólida preparação profissional,

mais vasta cultura literária, maior noção de responsabilidade, melhor *apetrechamento*, enfim, de quantos aspiram, pela ordem natural das coisas, a conquistar um lugar na vida. Quer dizer, veio tornar mais difícil a escolha da profissão, porque sendo tantos e tão variados os caminhos por onde se pode seguir, e tão vastas e complicadas as habilitações requeridas para esse fim, os rapazes perdem-se na encruzilhada da dúvida e os pais hesitam na deliberação a tomar, escolhendo, prescrutando, interrogando o desconhecido, dando tratos à imaginação, antes que assentem numa resolução definitiva. E depois? Uma vez escolhida a profissão e iniciados os estudos e a aprendizagem, alguém poderá garantir que se vai pelo melhor caminho? Já vimos, pela experiência da história, que um modesto lenhador, bom profissional no seu mister, foi mais tarde, quando homem feito e endurecido na luta da vida, um grande jurisconsulto, um eminentíssimo tribuno, um estadista de génio! Quem poderia prever que Lincoln, tendo iniciado a sua carreira como rachador de lenha, viria a ser um dia o unificador da sua Pátria, o glorioso Chefe dos Estados Unidos? Tinha errado a profissão, e, no entanto, como simples trabalhador manual, perdido nas imensas florestas do seu país, foi perfeito, foi honesto e zeloso cumpridor do seu dever. Tinha *brio profissional*, e este é o segredo de todos os triunfos!

A prodigiosa evolução da técnica correspondeu, também, uma certa evolução política e social. A mulher desceu à fábrica, subiu ao escritório, e entrou na Universidade, dedicou-se à investigação científica e à especulação filosófica, penetrou no campo das artes e das letras, fez-se médica e engenheira, professora e advogada, invadiu a carreira das armas e foi excelente servidora nos serviços auxiliares do Exército, exigiu direitos políticos, competiu com o homem, tornou-se sua rival em todas as artes e ofícios, deu provas cabais da sua capacidade de trabalho e inteligência e... veio complicar ainda mais a escolha da profissão. Os pais e os encarregados de educação já se não debatem apenas com a dificuldade de

obterem um *bom futuro* para os rapazes; pensam também nas raparigas... E esta nova *competição*, esta nova *corrida* ao lugar e ao emprego, é dos mais sérios problemas da actualidade!

Que no mundo haja lugar para todos, ninguem contesta. Mas qual será o *melhor lugar*, e como *obtê-lo*? E neste círculo vicioso, neste labirinto de dúvidas e anseios, neste constante labutar pelo dia de amanhã, se gastam os nervos e a inteligência, se consome o tempo e o dinheiro, e raras vezes se acerta com a melhor solução. É tudo uma questão de sorte...

\* \* \*

O vir a ser *ferroviário* é ainda motivo de sedução para muita gente. Pois bem. Quando se ingressa nesta carreira, assume-se um duplo compromisso *moral* e *profissional*: servir a empresa *que paga* e o público que utiliza os seus serviços. Este duplo compromisso pode reduzir-se a um só: *servir a Nação*. Se cada ferroviário se compenetrar desta verdade, encontrará motivo para cultivar ao máximo o seu *brio profissional*. Com efeito, se a modesta Guarda de passagem de nível, perdida nos contrafortes da serra, se esquecer da hora em que por ali circulam os comboios, se não tiver preparada a lanterna de sinais, se se esquecer da caixa dos petardos, se não tiver à mão a corneta e as bandeiras, se não fechar a tempo a cancela, se não estiver vigilante a altas horas da noite, quantas vidas deixará perder e quantos danos materiais poderá causar ao público e à empresa? E o modesto Assentador de via que manobra a gueixa e a bita, que endireita ou recurva os carris, à força de ginicró, que aperta os parafusos das eclisses, que abre nas travessas, a golpe de trado, os furos para os *tirefonds* e com estes sujeita os carris, que desgraças poderá ocasionar se não fôr *perfeito*, atento e zeloso na execução do seu serviço? E se o Agulheiro humilde, com a sua corneta a tiracolo, inverter a posição das agulhas e não fôr um zeloso executor das instruções que recebeu? E se o Fogueiro perder de vista o nível da água, deixar esgotar

a caldeira, não mantiver a fornalha crepitante, não vigiar o manómetro de pressão da caldeira, que calamidades, que atrasos na marcha do comboio poderão advir da sua falta de *brio profissional*? E se o Maquinista desprezar o perfil da via, se não fôr atento ao aparelho de inversão de marcha, se deixar emperrar o freio de vácuo, se não se certificar do bom funcionamento de toda a aparelhagem da locomotiva; se não fôr, enfim, um *brioso* timoneiro, que poderá suceder? E se o Guarda-freios não fôr atento aos sinais do Maquinista, se adormecer na sua guarita, se não observar qualquer anomalia que possa haver na via, se não der alarme de qualquer choque iminente, que será das vidas e dos haveres que tranquila e despreocupadamente seguirem no seu comboio?

Mas nem só a estes se exige excessivo *brio profissional*. Ao Chefe que regula a circulação, ao Factor que atende o público, ao Carregador que movimenta as mercadorias, a todos, *absolutamente* a todos os ferroviários se impõe que sejam prontos, exactos, correctos, solícitos, educados, corteses, bem humorados, prestáveis, desinteressados, diligentes e honestos. Está nisso o prestígio da classe, o bom nome da empresa e a salvação dos interesses comuns, seriamente ameaçados pelos novos sistemas de concorrência. Hoje mais do que nunca o triunfo individual ou colectivo assenta no *brio profissional*. À falta de cultura literária ou de mais completa preparação técnica, deve corresponder um mais entranhado amor à profissão, um maior zelo pelo serviço, um mais aturado estudo dos regulamentos e instruções, um maior *brio profissional*. O ferroviário é um servidor da Nação e deve sentir-se orgulhoso da sua carreira. Escolheu uma profissão que lhe impõe sacrifícios? Pois que os cumpra de boa vontade, que se mostre digno de si mesmo e da classe a que pertence. Isto lhe dará uma grande *autoridade moral* que mais hoje, mais amanhã, lhe trará a justiça que merecer e a consideração a que tiver direito. Tudo ha-de depender do seu *brio profissional*.

# A TERRA PORTUGUESA

Em louvor da Beira

Pelo Sr. António Montes, Adido Técnico da Divisão da Via e Obras

O comboio seguia pachorrento ao lado dum rio poético, a estrada torcia-se nas serras e, em poleiradas nos cumes, alvejavam capelinhas onde os sinos repicavam festivamente.

A província da Beira enquadrada nos pendores violáceos das montanhas, com o perfume forte dos pinheirais e o verde aromático dos castanheiros, ninho de poetas e de santos, inundada de luz suave e banhada de ribeiras melancólicas onde cantam rouxinois saltitantes «é como um grande coro em que todas as formosuras da terra fizessem ouvir os seus acordes».

De quando em quando, erguem-se pedras altaneiras, castelos lendários com

tradições gloriosas, pedras votivas e sagradas que o tempo e os homens souberam conservar.

Conta-se que viveu ali um rei moiro,



O Largo da Sé de Viseu



Moradia solarenga em Viseu

que guardava num castelo roqueiro tesouros opulentos e inocentes donzelas, que o povo lhe entregava em tributo. Várias tentativas se fizeram para expulsar o tirano do invencível reduto, quando o povo teve a ideia de juntar numerosos rebanhos de cabras, a cujas hastes ligou archotes acesos...

O imponente «exército», acompanhado pela população, cercou a montanha, e os mouros, ao verem o luminoso cortejo, desceram o vale apavorados,



Viseu — Porta das antigas muralhas

depois do que os cristãos tomaram a fortaleza!

\* \* \*

É uma maravilha o ridente vale de Lafões, onde os encantos se casam na mais 'doce harmonia, para compor um painel de mil cambiantes. Parece que a primavera não tem fim naquele recanto edénico onde palpita brisas perfumadas e os melros cantam hinos de louvor à Natureza.

Solares antigos espalham-se aqui e alem; erguem-se padrões a apregoar tempos remotos; ameias recortadas evocam lutas esquecidas. Diante da magia da côr, da imponência das montanhas e da magestade dos horizontes, o coração abre-se para louvar o Criador, que foi pródigo para as terras frescas do «Vale do Vouga» — belas e luminosas, ricas e deslumbrantes.

Á nossa beira, surge uma povoação alegre que os antigos conheciam por «Caldas de Lafões» — termas milagrosas onde se banharam os reis de Portugal, e depois do comboio se torcer

por encostas aprumadas, avistámos Viseu, cidade lendária onde se escreveram lindas páginas de amor.

Centro de cultura notável, onde existiu a célebre escola de pintura portuguesa, que teve em Vasco Fernandes (mais conhecido por Grão Vasco) um mestre insigne, foi em Viseu que Viriato organizou a resistência contra as águias romanas, e em Viseu também que viveu o Bispo Alves Martins, alma bondosa

cujos discursos o tornaram celebrado «temperamento» destinado a ser um desses bispos feudais da idade média, de capacete na cabeça e o arnez afivelado por cima da púrpura eclesiástica, tendo numa das mãos o báculo de pastor e na outra uma espada de guerra!

\* \* \*

Em Viseu — o coração de Portugal — atraem-nos paisagens fascinantes, convidam-nos sombras poéticas, prendem-nos curio-



Sé de Viseu — «...e chama-nos um museu preciosíssimo — o Museu Regional de Grão Vasco»



Casa em Viseu — «...não têm conto as casas brazonadas...».

sidades notáveis, encantam-nos portas evocadoras, deliciam-nos bosques perfumados, e chama-nos um museu preciosíssimo — o Museu Regional de Grão Vasco — onde os azulejos, as faianças, as esculturas, o mobiliário, as alfaias religiosas e as obras de pintura mostram a todo o mundo o nível espiritual da nossa terra.

Pelas ruas estreitas, não têm conto as casas brazonadas, as frontarias sóbrias, as moradias solarengas, as portas históricas, os templos curiosos, e no ponto mais alto, atraí-nos a famosa catedral, onde a elegância das naves, a graça das abóbadas, a riqueza do cadeiral do coro, a beleza do claustro renascentista e a monumentalidade da capela-mór, mostram que Viseu não foi só sede duma notabilíssima escola de pintura, mas o centro de curiosas indústrias artísticas.

\* \* \*

O passeio daquele dia de verão, não ter-

minou em Viseu. O comboio, depois de galgar pontes, de cruzar túneis e de atravessar pinheirais, deixa-nos no Buçaco, onde encontrámos o repouso e a solidão, que os monges tanto apreciavam.

Percorremos a floresta luxuriante, perfumada e cismadora; rezámos nas capelas dos Carmelitas; deliciámo-nos à sombra de árvores gigantescas; admirámos raras espécies botânicas vindas da Índia, de Creta, da América e dos Apeninos, e por fim subimos ao ponto mais alto da floresta maravilhosa, onde colhemos a mais viva e perdurable impressão.

«Atalaia do mundo» ou «Sentinela do céu» — como lhe chamou um cronista da vida carmelita — o panorama fantástico da «Cruz Alta», com dezenas de povoações estampadas nas encostas, os ribeiros a torcerem-se por entre serras e os solares a espreitarem por detrás das ramarias, é prazer que se conserva pela vida fora.

Jardim de delícias, mansão para noivos



Viseu — Fontelo — «... convidam-nos sombras poéticas...»

que fazem do Buçaco o seu ninho de amor, as horas passadas à sombra acolhedora de arvoredos magestosos «parecem querer pagar em carícias o tempo longo em que a

frescura da sua sombra, não pousou sobre a delicada carne das mulheres».

Como escreveu um dos nossos românticos «Nem as aves cantam. Uma mudez augusta eleva as almas e reintegra-as na Natureza.

É por isso que o Buçaco é uma floresta sagrada, divina, espiritual. Paisagem para um Santo, para uma grande alma contemplativa com sede de amor: Beethowen ou São Francisco de Assis».

## Digressão literária

Comemora-se neste ano o centenário da publicação das «Viagens na minha terra», de Almeida Garrett, esse mimoso livro considerado como obra prima da literatura portuguesa. Dele extraímos o pequeno trecho que a seguir publicamos:

Para mais realçar a beleza do quadro, vê-se por entre um claro das árvores a janela meia aberta duma habitação antiga mas não dilapidada — com certo ar de conforto grosseiro, e carregada na cor pelo tempo e pelos vendavais do sul a que está exposta. A janela é larga e baixa; parece mais ornada e também mais antiga que o resto do edifício, que todavia mal se vê...

Interessou-me aquela janela.

Quem terá o bom gosto e a fortuna de morar ali?

Parei e pus-me a namorar a janela.

Encantava-me, tinha-me ali como num feitiço.

Pareceu-me entrever uma cortina branca... e um vulto por detrás... Imaginação de certo! Se o vulto fosse feminino!... era completo o romance.

Como há-de ser belo ver pôr o sol daquela janela!...

E ouvir cantar os rouxinolos!...

E ver raiar uma alvorada de maio!...

Se haverá ali quem a aproveite, a deliciosa janela?... quem aprecie e saiba gozar todo o prazer tranquilo, todos os santos gozos de alma que parece que lhe andam esvoaçando em torno?

Se for homem é poeta; se é mulher está namorada.

São os dois entes mais parecidos da natureza, o poeta e a mulher namorada: vêem,

sentem, pensam, falam como a outra gente não vê, não sente, não pensa nem fala.

Na maior paixão, no mais acrisolado afecto do homem que não é poeta, entra sempre o seu tanto de vil prosa humana: é ligia sem que se não lavra o mais fino de seu oiro. A mulher não; a mulher apaixonada deveras, sublima-se, idealiza-se logo, toda ela é poesia; e não há dor física, interesse material, nem deleites sensuais que a façam descer ao positivo da existência prosaica.

Estava eu nestas meditações, começou um rouxinol a mais linda e desgarrada cantiga que há muito tempo me lembra de ouvir. Era ao pé da dita janela!

E respondeu-lhe logo outro do lado oposto; e travou-se entre ambos um desafio tão regular em estrofes alternadas tão bem medidas, tão acentuadas e perfeitas, que eu fiquei todo dentro do meu romance, esqueci-me de tudo mais.

Lembrou-me o rouxinol de Bernardim Ribeiro, o que se deixou cair na água de cansado.

O arvoredo, a janela, os rouxinolos... aquela hora, o fim da tarde... que faltava para completar o romance?

Um vulto femenino que viesse sentar-se àquele balcão — vestido de branco — oh! branco por força... a frente descaída sobre mão esquerda, o braço direito pendente, os olhos alçados ao céu... De que cor os olhos?

Não sei, que importa? é amiudar muito de mais a pintura, que deve ser a grandes e largos traços para ser romântica, vaporosa, desenhar-se no vago da idealidade poética...

— Os olhos, os olhos... — disse eu, pensando já alto e todo no meu êxtase, os olhos... pretos.

— Pois eram verdes!

— Verdes os olhos... dela, do vulto da janela?

Verdes como duas esmeraldas orientais, transparentes, brilhantes, sem preço.

— Quê! pois realmente?... É gracejo

isso ou realmente há ali uma mulher bonita, e...?

Ali não há ninguém — ninguém que se nomeie hoje; mas houve... oh! houve um anjo, um anjo, que deve estar no céu.

— Bem dizia eu que aquela janela...

— É a janela dos rouxinois.

— Que lá estão a cantar.

— Estão, esses lá estão ainda como há dez anos — os mesmos ou outros — mas a menina dos rouxinois foi-se e não voltou.

— A menina dos rouxinois! Que história é esta? Pois deveras tem uma história aquela janela?

## Em viagem...

O Manuelzinho

Foi durante a guerra. Eu vinha de Paris, massado, moido por uma longa e tormentosa viagem, com duas mudanças de comboio, noite morta, entre Poitiers e Bordeus por causa do descarrilamento de dois comboios de mercadorias provocados por patriotas franceses; por isso, ao chegar a Vilar Formoso, tomndo lugar na carruagem directa a Lisboa, acalentei a doce esperança de gozar da tranquilidade de que o meu espírito tanto precisava.

No compartimento vinham apenas dois outros passageiros, que logo mergulharam na leitura dos jornais que acabavam de comprar e eu pude enfim dormir um sono reparador longe do troar do canhão e das alertas das sereias que tanto comprometiam em França o nosso sistema nervoso.

Na Guarda ou em Pinhel entraram duas senhoras que se instalaram ao pé da janela, depois duma afectuosa despedida ao motorista que as havia conduzido e que com certo carinho havia posto as suas malas na rede do compartimento. O comboio rolou e eu pude de novo fechar os olhos, mas aquilo foi sono de pouca dura porque as duas senhoras tendo reconhecido num

dos passageiros o capitão X fizeram, em voz alta, um desenvolvido relatório do que ia pela região. A Sr.<sup>a</sup> Dona... tinha casado e era muito feliz; o marido não via outra coisa que o bem estar dela e de duas adoráveis crianças; não me lembro porém se elas aumentaram que eram loiras; deviam ser. A Maria M., coitada, já estava viúva. O marido tinha partido em 8 dias, aos estragos duma tísica galopante. O coronel... já se havia reformado; tinha feito bem, pois a asma não o deixava, e por ali adiante até ao abade que estava tolhidinho de todo. Depois quiseram saber se o major Tomásio sempre se havia divorciado. O capitão não sabia, mas a mulher, uma doida, não era para aquele homem.

E tudo isto em voz alta como se estivessem a ralhar e se nós outros tivéssemos alguma coisa com isso. Ah! bons comboios de França onde todos conversam baixo e sem incomodar os outros com as suas histórias e as suas reflexões.

Eu levantava-me e ia até ao corredor, mas até ali chegava a voz activa e desenfreada daquelas duas senhoras que, nem por mais uma, deixavam em paz os meus pobres ou-

vidos, contando sem descanso o que ia na província inteira.

Tres ou quatro estações depois, Fornos ou Gouveia, entrou um rapaz, baixo, miudinho, vestindo bem e que veio ocupar o 6.<sup>º</sup> lugar do compartimento. O homem tinha ares de advogado local e pousando na almofada as luvas, velhas mas de boa marca, exigiu que os passageiros retirassem as suas malas da rede, sobre o seu lugar, pois não queria ocupar outro espaço senão o que de direito lhe pertencia. Este gesto irritou as duas senhoras que acharam de mau gosto aquela impertinência e quando, pouco depois foi para o corredor fumar um cigarro, deixando as luvas a guardar o lugar, as senhoras fizeram dele os mais acerbos comentários, acommando-o de fedelho, de garoto, de pessoa sem educação...

O homem parecia não estar bem em parte alguma, porque entrava e saia com frequência do compartimento, o que provocava novos comentários das senhoras e ao que se associava o capitão, com ironias conhecidas, não sendo mesmo poupadadas as luvas, que estavam boas para deitar no lixo, o que divertia as companheiras e lhes fazia mostrar uns dentes afiados, os quais trincariam bem as orelhas do moço advogado, se lhes pudessem chegar.

Eu, que por vezes tentara ler, sem o conseguir, não deixei de considerar aquilo tudo uma grande massada.

Já perto de Santa Comba, um homem que passava no corredor, aproximou-se da porta e cumprimentou o jovem passageiro que, naquela altura ia sentado e que pela vigésima vez tinha retirado as luvas, guardadas fieis do seu lugar. Então foram eles que encheram o compartimento, em voz de comando, com o que se passava nas respectivas famílias. O pai assim, o irmão assado, a tia para aqui e a irmã para ali. O capitão fez-se escravate e perguntou ao jovem passageiro, que há pouco tanto o havia irritado, assim como aquelas duas senhoras, se ele não era filho do Dr. Tal, seu companheiro no liceu da Guarda. Era ele mesmo. Ora, ora, como

agente se encontra. O Dr. Tal, seu amigo e colega de estudos, como estava? Há tanto tempo que não tinha notícias dele, e já com um filho daquele tamanho! O rapaz diante de tanta ternura, pôs em pé o seu metro e 55 centímetros e o capitão levantou-se também para o abraçar.

As duas senhoras quiseram também saber o que era feito das suas tias, suas amigas de infância. Ora uma destas! E logo o trataram por Manuelzinho e lhe perguntaram afectuosamente se não se lembrava dos doces que lhe davam quando na Guarda ele ia a casa delas. Ora o Manuelzinho ao pé delas e sem se conhecerem! E até à Pampilhosa foi um nunca acabar de palavras doces repassadas duma intensa saudade. O diabo é que eu ia ali — o outro passageiro fora substituído por uma rapariga dinâmica que entrara no Carregal — e tinha sido testemunha dos comentários destemperados que as duas senhoras e o capitão haviam feito do Manuelzinho. Os olhos da mais velha, indagadores e perturbados procuravam os meus a ver se liam neles alguma expressão de íntimo contentamento ou de repreensão do que haviam dito do impertinente companheiro de viagem, o qual continuava a ser alvo dum tratamento amistoso, só faltando fazerem-lhe festinhas ou pegarem nele ao colo.

Na Pampilhosa, levantei-me. Foi uma alegria para as senhoras; a testemunha ocular dos seus irreverentes comentários ia-se embora. Enganaram-se porém, porque fui apenas jantar. Na volta sentei-me, e como vinha cansado adormeci. Quando em Santarém acordei, logo os olhos das senhoras me fuzilaram de novo, inquietos e indagadores. E eu sentia bem o que lhes ia na alma. Um vivo desejo de que eu jamais encontrasse o Manuelzinho e se um dia com ele chegasse à fala, que fosse ao menos discreto...

Moralidade: — É sempre perigoso fazer comentários sobre um desconhecido.

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

P. n.º 908 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Caide para Almendra, de um cilindro compressor com motor, com o peso de 9.030 Kg.

Carga e descarga pelos donos.

Transporte efectuado ao abrigo do Aviso ao Públíco A n.º 722.

146 Km. — Tarifa Geral

1.ª classe com o recargo de 25%

$$8\$85 + \frac{25 \times 8\$85}{100} = 11\$06,25$$

$$11\$06,25 + \frac{20 \times 11\$06,25}{100} = 13\$27,5$$

Preço $13\$27,5 \times 11 \times 9,03$	1.318\$61
Adicional de 10%	131\$87
Manutenção 7\$00 $\times 9,03$	63\$21
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$01
Total	1.519\$70

R. — O processo de taxa apresentado pelo consultante está errado.

Segue como corresponde:

Tarifa Geral	Peso real — 1.ª classe com os recar-
	gos de 25 e 20%.
	Peso virtual — 1.ª classe com o re-
	cargo de 20%.

Peso real — 9.030 Kg.

$$8\$85 + \frac{25 \times 8\$85}{100} = 11\$06,25$$

$$11\$06,25 + \frac{20 \times 11\$06,25}{100} = 13\$27,5$$

Preço  $13\$27,5 \times 11 \times 9,03$

1.318\$61

Peso virtual — 970 Kg.

Preço  $(8\$85 + \frac{8\$85 \times 20}{100}) \times 11 \times 0,97$

113\$32

A transportar..... 1.431\$93

Transporte.....	1.431\$93
Adicional de 10%	143\$20
Manutenção 3\$50 $\times 2 \times 10$	70\$00
Registo.....	1\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$02
Total.....	1.651\$65

Nota-se que as remesas transportadas ao abrigo do Aviso ao Públíco A n.º 722, ficam sujeitas à taxa de vagão completo e, portanto, no caso presente, corresponde a taxa por 10.000 Kg.

P. n.º 909 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Pombal para Setubal, de um vagão com madeira de pinho nacional em bruto com casca, de 8 metros de comprimento, com o peso de 11.600 Kg.. Carga e descarga pelos donos.

O carregamento foi feito em 2 vagões.

Tarifa Especial n.º 1

Antiga Rede — Tabela 12  
Sul e Sueste — Tabela 9 } preços de detalhe

Antiga Rede — 183 Km.

Preço $7\$06 \times 11 \times 11,6$	900\$86
Complemento } Selo (5,05% sobre 900\$86) ...	45\$50
do imposto } ferroviário. Assistência.....	\$15
	946\$51
Adicional de 10%	94\$66
Manutenção 3\$50 $\times 11,6$	40\$60
Registo.....	1\$50
Arredondamento .....	\$03
	1.083\$30

Sul e Sueste — 55 Km.

Preço $1\$98 \times 11 \times 11,6$	252\$65
Comp. do imp. } Selo (5,05% sobre 252\$65) ...	12\$76
ferroviário. Assistência.....	265\$41
	265\$55
Adicional de 10%	26\$55
Adicional de 5% (sobre 265\$55)	14\$60
Manutenção 3\$50 $\times 11,6$	40\$60
Aviso de chegada.....	5\$00
Arredondamento .....	\$04
	352\$20
Total.....	1.435\$50

R.—O processo de taxa apresentado pelo conselente está errado.

Segue discriminação como corresponde:

Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

Antiga Rede — Tabela 12 | Preços de detalhe  
Sul e Sueste — Tabela 9 } por 12.000 Kg.

Antiga Rede — 183 Km.

Preço 89\$91 × 12 .....	1.078\$92
Manutenção 3\$50 × 12 .....	42\$00
Registo .....	1\$50
Arredondamento .....	\$03
	1.122\$45

Sul e Sueste — 55 Km.

Preço 26\$88 × 12 .....	322\$56
Manutenção 3\$50 × 12 .....	42\$00
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$04
	369\$60

Total ..... 1.492\$05

P. n.º 910 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Santarém para Lisboa P., de um vagão com lenha, com o peso de 12.000 Kg.. Carga e descarga pelos donos.

75 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 16

Preço 25\$05 × 12 .....	300\$60
Manutenção 7\$00 × 12 .....	84\$00
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
Total .....	391\$10

R.—Está errado o processo de taxa apresentado.

O conselente não teve em conta que segundo o disposto no Aviso ao P.º 882 o transporte de lenha em vagões completos está sujeito ao recargo estabelecido no Aviso ao P.º 722.

Segue processo de taxa como corresponde:

Preço $(25\$05 + \frac{25\$05 \times 20}{100}) \times 12$ .....	360\$72
Manutenção 3\$50 × 2 × 12 .....	84\$00
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$03
Total .....	451\$25

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

Aviso ao P.º 886 — Anuncia a entrada em

vigor do Título I da Tarifa Geral de Transportes (Passageiros).

Aviso ao P.º 887 — Anuncia a venda de bilhetes simples e despacho directo de bagagens entre as estações de Lisboa-Rossio e Madrid-Delicias para o comboio rápido «Lusitânia-Expresso».

Aviso ao P.º 888 — Anula o Aviso ao P.º 784, relativo ao transporte, em G. V., de frutas frescas; legumes e hortaliças, frescos e flores naturais cortadas, para a linha do Cais do Sodré a Cascais.

Aviso ao P.º 889 — Transporte de mercadorias entre a estação de Cuba e os Despachos Centrais de Vidigueira e Portel.

Aviso ao P.º 890 — Anuncia a inauguração do despacho de bagagens e mercadorias no Posto de Despacho da Estação Marítima de Alcântara.

Aviso ao P.º 891 — Anula o Aviso ao P.º 851 que estabelecia a venda de bilhetes simples e despacho directo de bagagens entre a estação portuguesa de Porto e as estações espanholas de Vigo, Pontevedra, Santiago e Corunha.

Aviso ao P.º 892 — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e os Despachos Centrais de Alcanena e Vila Moreira.

Aviso ao P.º 893 — Anuncia a entrada em vigor da Tarifa de Telegramas Particulares e anula na íntegra a Tarifa Especial Interna n.º 1 — G. V. em vigor nas linhas do Minho e Douro, de Janeiro de 1923, e a Tarifa Especial Interna n.º 1 — G. V. em vigor nas linhas do Sul e Sueste, de Janeiro de 1923.

Aviso ao P.º 894 — Indica o serviço que presta a estação de Setúbal-Mar.

Aviso ao P.º 895 — Regula os transportes de ou para as instalações de Setúbal-Porto e de Vila Real de Santo António-Porto.

Aviso ao P.º 896 — Anula e substitui o Aviso ao P.º 773 e estabelece bilhetes directos simples das estações de Penafiel, Campanhã e Porto para as estações de Amarante e Celorico de Basto, ou inversamente.

Aviso ao P.º 897 — Estabelece a venda de bilhetes simples e despacho directo de bagagens entre as estações de Lisboa-Rossio e Madrid-Delicias para o comboio rápido «Lusitânia-Expresso».

Aviso ao P.º 898 — Indica o serviço que presta o apeadeiro de Cacia.

**Aviso ao Pùblico A n.º 899** — Anula a Nota 33 do Aviso ao Pùblico A n.º 375 e altera a redacção da Nota 34 do mesmo Aviso.

**Carta-Impressa n.º 83** — Distribuição da capa da Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V.

**Carta-Impressa n.º 84** — Dá indicações para a aplicação dos preços das novas tabelas da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

**Comunicação-Circular n.º 104** — Manda aplicar ao transporte de latas ou caixas vazias, de folha de Flandres, com as tampas separadas, o tratamento tarifário previsto para as rubricas «latas» ou «caixas de folha de Flandres».

**Comunicação-Circular n.º 105** — Anula a Comunicação-Circular n.º 98, sobre tratamento tarifário a aplicar a gasóleo e a tractol.

**22.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias** — Altera o Artigo 14.º desta Tarifa, sobre desinfecção de vagões que tenham servido ao transporte de gado ou de matérias infectas.

**23.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias** — Altera o Artigo 3.º desta Tarifa, sobre manutenção de bagagens e de remessas de G. e P. V.

**24.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias** — Altera a taxa de registo a que se refere o Art.º 1.º desta Tarifa.

**II.º Aditamento à Tarifa Especial n.º I — P. V.** — Aplicação das tabelas de preços da Tarifa Especial n.º 1 P. V., em vigor na Antiga Rede e no Sul e Sueste e Minho e Douro.

**29.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Transporte de mercadorias entre a estação de Torres Novas e os Despachos Centrais de Alcanena e Vila Moreira.

**2.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Coimbra** — Altera o Artigo 12.º da Tarifa.

**I.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros** — Substitui a redacção do Artigo 29.º da Tarifa.

**2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros** — Altera os Artigos 13.º, 14.º, e 23.º da Tarifa.

**Título I da Tarifa Geral de Transportes (Passageiros)** — Estabelece condições e preços de transporte de Passageiros.

**Aditamento n.º 32 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas, entre as quais os adubos, cal, sulfatos, trigo, etc.

**Aditamento n.º 33 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas, entre as quais a antracite, arroz, carvão mineral, centeio, milho etc.

**Aditamento n.º 34 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas de óleos combustíveis.

**Aditamento n.º 35 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas de feno, forragens, palha, etc.

## II — Fiscalização e Estatística

**Comunicação-Circular n.º 330** — Refere-se aos cartões de identidade fornecidos pela Companhia de Seguros Europeia, aos seus agentes, cujo espécime nela se reproduz, e à utilização dos passes pelos mesmos agentes.

**Carta-Impressa n.º 398** — Cita que são distribuídas as novas páginas da tabela de preços de bilhetes para o Vale do Vouga, a colar nas páginas que substituem da tabela anterior.

## III — Serviços Técnicos

**Comunicação-Circular n.º 54** — Recomenda às estações o maior cuidado na conservação de todo o material sanitário.

**Comunicação-Circular n.º 55** — Chama a atenção das estações para não utilizarem para outros fins os fios destinados à selagem dos vagões com selos de folha.

**Instrução n.º 2418** — Anuncia ao pessoal a abertura da nova estação de Vila Real de Santo António, e consequente alteração na sinalização existente.

**Instrução n.º 2419** — Trata da sinalização provisória da estação de Setil (lado Norte) e da concordância da linha de Leste com a de Vendas Novas e rágas a observar na circulação de comboios entre Setil, Santana e Muge, por motivo de se achar concluída a construção do viaduto entre o Km. 0,100 e 0,500 da linha de Vendas Novas.

**Instrução n.º 2422** — Dá conhecimento de nova sinalização da estação de Outeiro por motivo do estabelecimento do ramal particular «Outeiro-Vinhos».

**Instrução n.º 2424** — Comunica o levantamento do ramal particular Alcântara-Terra-Viaduto ao Km. 1.804,70 da linha de Oeste e por esse motivo são retirados os elementos de sinalização.

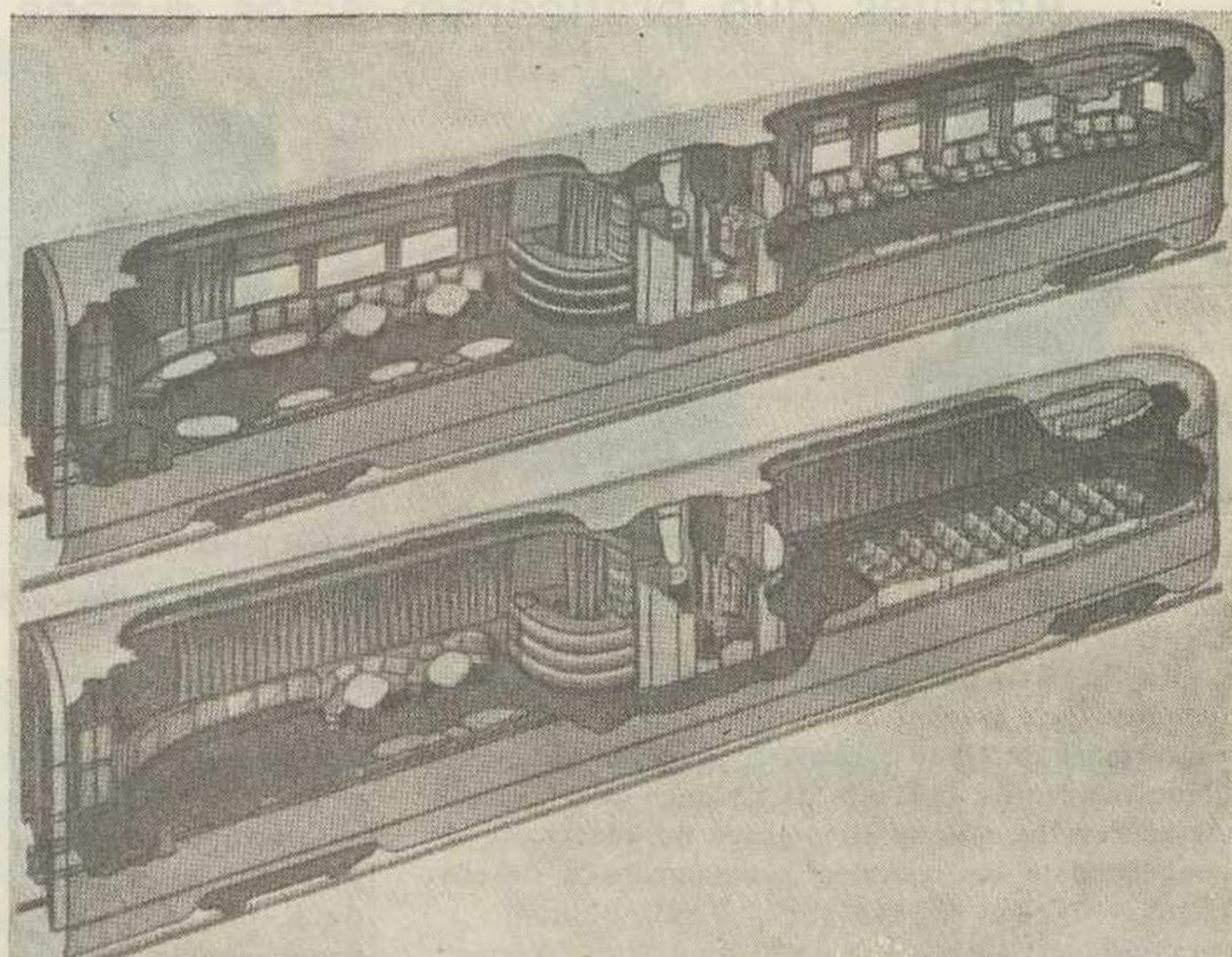
## Factos e Informações

### O conforto nas viagens longas

Um dos problemas que ocupa a atenção das empresas ferroviárias é o de assegurar o conforto e distrações aos passageiros nas viagens longas, problema este que exige tanto mais cuidado quanto mais extensos são os percursos considerados.

Como é sabido, a bordo dos grandes barcos, onde, aliás, as restrições de espaço não são tão sérias como nos caminhos de ferro, tem sido generalizada a prática de facultar motivos de recreio.

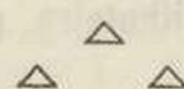
A última inovação que neste capítulo foi introduzida nos caminhos de ferro norte americanos deve-se à *Pullman Standard Car Manufacturing Company* com as suas car-



Uma das carroagens da *Pullman Standard Car Manufacturing Company*. Em cima, o bar e salão de baile. Em baixo a mesma carroagem adaptada a cinema.

ruagens-salão rapidamente transformáveis, por uma simples mudança de disposição de lugares, em cinematógrafos ou salas de baile.

A fotografia que ilustra este eco mostra uma dessas carroagens quando destinada àquelas diferentes finalidades.



O pessoal da estação de Belmonte, no dia 19 de Janeiro passado, quando do grande nevão que caiu nessa localidade.



Fotog. enviada pelo Chefe da estação de Belmonte, Sr. Manuel Marques Ventura.

# Pessoal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



**Artur Pereira**  
Chefe de lanço



**João Manuel Frade**  
Chefe de distrito



**José Fernandes Miranda**  
Auxiliar de via



**Justina Mendes**  
Guarda de P. N.

No dia 18 de Dezembro p.º p.º, devido ao violento temporal que assolou o norte do País, a linha entre as estações de Ovar e Esmoriz ficou obstruída com algumas árvores. O Chefe do 1.º lanço da 8.ª Secção, Artur Pereira, que se encontrava de licença, ao ter conhecimento do ocorrido prontamente a desobstruiu.

O Chefe do distrito n.º 251, João Manuel Frade, encontrou, no dia 12 de Dezembro próximo passado, abandonada na linha, uma mala de correio, da qual fez entrega ao Chefe da estação de Quintos.

O Auxiliar da 8.ª Secção, José Fernandes Miranda, verificou que no Km. n.º 317,050 - Norte - as rodas das carruagens do comboio n.º 1518 faziam estranho ruído. Dando disso conhecimento ao Chefe do 4.º lanço, verificou-se que o carril se encontrava partido pelo que foram avisados o distrito n.º 79 e a estação de Espinho para que a passagem dos comboios naquele ponto fosse feita à velocidade de 5 km. à hora.

Em 10 de Dezembro p.º p.º, por motivo de quebra de engates no comboio n.º 2003, fugiram dois vagões. A Guarda de P. N., Justina Mendes, ao verificar o ocorrido, avisou telefonicamente a estação de Souzelas, que os deteve por meio de calços automáticos.

**Exames**  
**EXPLORAÇÃO**  
Em Janeiro

**Praticantes de Bilheteira, para Bilheteiras de 3.ª classe:**

Aprovadas: Maria Helena de Almeida, Júlia Mendes de Figueiredo, Cecília Pinheiro Arruda, Judite Monteiro de Carvalho e Estefânia de Assunção Labourdette.

**Promoções**  
**EXPLORAÇÃO**  
Em Janeiro

**Chefe de 1.ª classe:** Manuel Rodrigues de Almeida.

**Chefe de 2.ª classe:** Serafim Machado Aguiar  
**Chefes de 3.ª classe:** António Rodrigues Carrusca, Manuel Bernardo, Cândido Lopes de Brito, José Lopes dos Reis e Manuel Nunes.

**Factores de 1.ª classe:** António Moraes Brêda, Manuel Caetano, Álvaro Gonçalves, João José Antunes, Albano Lopes de Carvalho, Alfredo Domingos Azevedo e João Delgado.

**Factores de 2.ª classe:** Frederico Lopes Chora, Francisco Pio Pereira Godinho, Elias António Pereira, Teodoro Henriques, António Estanqueiro, Artur de Oliveira, Saúl Nogueira Ribeiro, Fernando Mota Velez, Mário Ferreira, José da Conceição Jorge, António Duarte Júnior, Dimas da Costa Fontes Pereira, António Rodrigues de Almeida, Arménio Arnaldo Pinto Sousa Oliveira, Jacinto Lopes Gama, Hermínio Fernando Ramos Nogueira, José Martins dos Santos, António Lourenço e Fernando Lopes Ferreira.

**Fieis de cais de 2.ª classe:** Guilherme Oliveira

**AGENTES QUE COMPLETARAM  
40 ANOS DE SERVIÇO**



**Silvano dos Santos**

Chefe de Maquinistas  
Admitido como Praticante de escritório  
em 20 de Março de 1906.



**José das Neves**

Chefe de Maquinistas  
Admitido como Ajudante de montador  
em 26 de Março de 1906.

**VIA E OBRAS**

**Em Janeiro**

**Chefe de Secção de 2.ª classe:** Gabriel Marques Campos.

**Chefe de lanço:** José Maria Pinto Martinho.

**Chefes de distrito:** António Couceiro, Manuel Gonçalves Fulgêncio, Manuel Martins Lázaro, António José Piteira e Sebastião Gonçalves Rebordão.

**Sub-Chefes de distrito:** António Rodrigues Vieira, Sebastião Glória, Almeida Calixto, Luís Custódio Fernandes, Manuel Fernandes, João Filipe Rosa, Domingos António, José Pratas, José de Sousa Barbeitos, Francisco Romão, António de Sousa Franganito, João Subtil de Sousa, Jerónimo António Barreiros, José dos Santos Passeira, Armindo Pinto Ribeiro, Manuel Faustino Abelho, José Fava, José Ruivo, Joaquim Estrompa Cançado, Joaquim Inácio Polido, Fernando António da Silva, Vicente Marques Andrade e Carlos Pimentel da Silva.

**Nomeações**

**SERVIÇO DE SAUDE E DE HIGIENE**

**Em Janeiro**

**Médico da 4.ª Sub-Secção da 20.ª Secção,**  
com residência em Sintra: Dr. José Neto Milheiriço.

**EXPLORAÇÃO**

**Em Janeiro**

**Adido Técnico Ajudante:** Américo Pereira da Costa.

**Empregados de 3.ª classe:** António de Sousa, Artur Oliveira Mercier de Miranda e Luís da Costa Parente.

**Escriturário:** Júlio Serra da Silva.

**Factores de 3.ª classe:** António Vieira, Carlos Bento Correia, Joaquim da Rocha Paulino, António Antunes, João Jacinto Catarino, António Manuel dos Santos, Augusto Jorge, João de Jesus Leonardo, Lúdgero Marques Espartero, Raúl Pimenta Gonçalves, Domingos Gonçalves, António Bicho, Manuel Loio Simões Rainho, José Leandro Miguel de Oliveira, Luís Gregório Velez, Arnaldo de Oliveira Lopes, João Manuel Capote, Elísio Duarte Ribeiro, José Pereira Lopes, João Pereira de Matos Carita, José Lopes Ramos, José Rodrigues Falcão, Luís da Graça, Angelo José Gomes, José Firmino Cabrita, Mário Pombo Ribeiro, Eduardo da Silva, José Valente, Ildefonso Duarte, Francisco Calado Godinho, Francisco Roberto Mouco Júnior, António Mendes Geraldes, Angelo Martins de Melo, Manuel António Alves, José Gomes da Silva Queiroz, Augusto Machado, José António

Muge, António Augusto Tavares e João Mendes Júnior.

**Fiscal do pessoal de trens:** António Pinheiro.

**Condutores de 1.ª classe:** Américo Moreira, Lourenço Mourato Madeira, Marçal da Silva Arrojado, Marcolino José Alfaiate e Manuel Gil.

**Condutores de 2.ª classe:** António Maria Rodrigues Pascoal, António Joaquim Eusébio, António Oliveira, José Nobre de Carvalho, António da Graça, Manuel Pereira Polidoro, Luís de Oliveira Júnior e António Gabriel José Coelho.

**Guarda-freios de 1.ª classe:** Francisco Lemos Tarrafa, Augusto de Sousa, Joaquim Pimentel Girão e António de Sousa Campos.

**Revisores de 2.ª classe:** Tomás da Silva, Vicente de Sousa Pimenta e Augusto de Oliveira Jorge.

Azevedo Figueiredo Mascarenhas, António de Oliveira Santareno, Emílio Alfredo Monteiro, José da Conceição Belo, Adélio Julião de Carvalho, Arlindo Henriques Pereira, Manuel Mendes Couto, Joaquim Maria Lopes Jordão, Francisco Chambel, Jacinto Tavares de Castro, António de Matos Tomé, António Eugénio David Rolo, Manuel da Silva Lopes, António Martins, Albino Pinto Rodrigues, António Marques Machado, João Cordeiro Valente, José Marques Carrilho, José da Cunha, Manuel Dias, Fernando Pereira dos Santos, João António, Evaristo Jorge, Francisco Lopes Farto, António Maria dos Santos, Adelino Pinto Rosa, Francisco Malheiro Velez, Jorge Alves Mota, Joaquim Henriques, Vergílio Dias, António Rodrigues Guerra, José Maria Gaspar Júnior, José Nogueira dos Santos, José de Carvalho, António Teixeira de Mesquita, Luís Carapeto Dias, Joaquim Leal Rebola, Manuel Jacinto Serrano, José Henriques Rebele de Andrade, António Marques, Mário Ferreira da Silva, Hilário Gomes Rodrigues, Eduardo Alexandre, Fernando Lopes, José Dias Gigante, Abel Cardoso, Mário da Conceição Mendes, Manuel Martins, Ramiro de Carvalho Correia Neves, Francisco Ferreira Marques, Joaquim Pires de Almeida, João Carvalho Nunes, Luís Lopes Maia Cadete, José Simões Louro, Alberto da Cunha, Jorge Alves Pinto, António Manuel da Silva Pró, Humberto Ferreira da Silva, José Augusto Cantante Tejana, Manuel Poças, Joaquim Rodrigues Tomé, João de Oliveira Girão Ramalhete, José Ferreira da Silva, António da Silva Videira, João da Conceição Galacho, Armindo Costa de Oliveira, António Lopes Lúcio, Júlio de Oliveira, José da Cruz Galinha, Alberto Gomes da Silva, José Botão Moreira, Jaime Duarte Silva, Gildo Barral Tormenta, Manuel Francisco Andrino, António da Conceição Vicente, Ernesto Marques e José da Silva Motas.

**Aspirantes:** Joaquim Urbano e António da Conceição Bernardes.

**Bilheteiras de 3.<sup>a</sup> classe:** Maria Helena de Almeida, Júlia Mendes de Figueiredo, Cecília Pinheiro Arruda, Judite Monteiro de Carvalho e Estefânia de Assunção Labourdette.

**Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe:** Augusto Gomes, Bernardino Marques, António de Azevedo, Joaquim Jacinto, Francisco Dias, Joaquim Augusto dos Santos Alves, João Alves dos Santos, António da Luz Arez, Hermínio Rodrigues dos Santos e Joaquim António da Vinha.

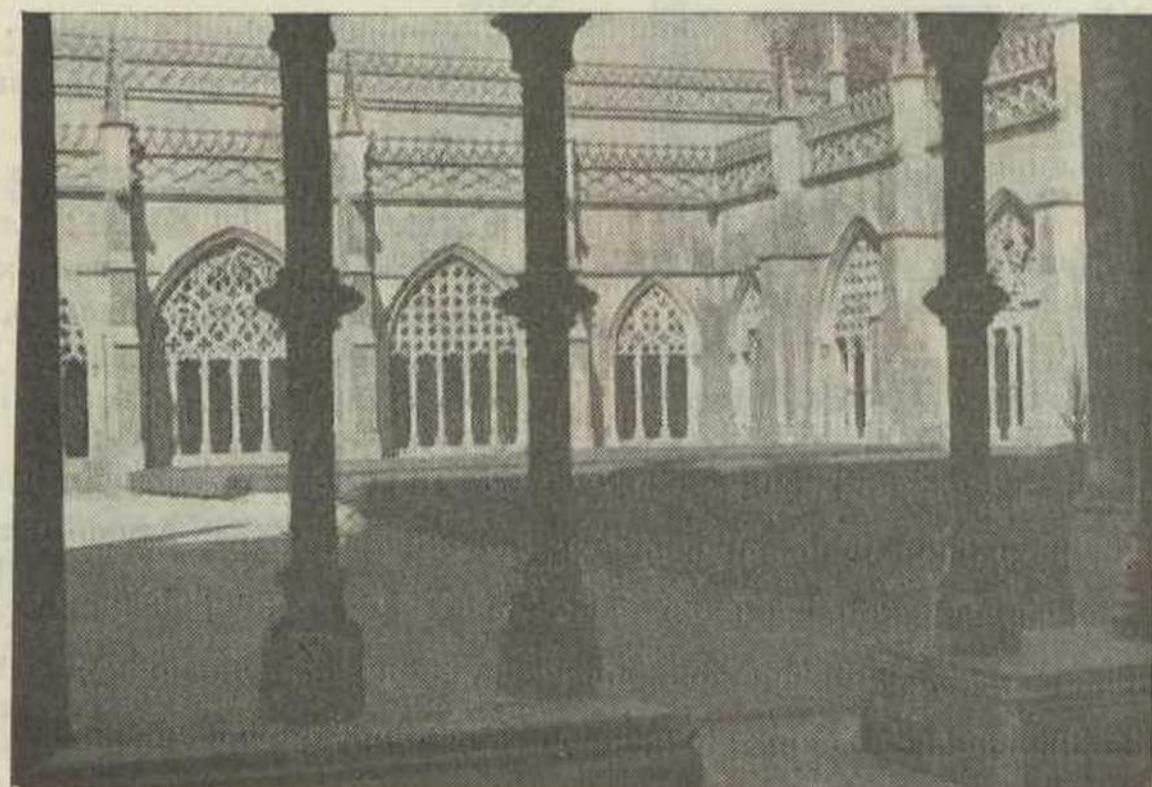
**Revisores de 3.<sup>a</sup> classe:** David Monteiro de Oliveira, José Carrilho Capelão e Guilherme Gomes.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

**Marinheiros de 2.<sup>a</sup> classe:** Francisco Viseu dos Santos, Manuel Quintino da Rita, Leonel Luís Martins e Virgílio Oliveira Fernandes.

**Limpadores:** António Cavaleiro, Joaquim Henriques Marinheiro, Valentim de Freitas, Manuel Teixeira, Bento da Silva Valente, José Faleiro de Abreu, Carlos Águas, Manuel Braz, José Gonçalves Cabrita, Manuel Martins, Joaquim José da Silva, Abraão da Silva Borges, Arlindo Duarte Caseiro, Manuel Dias Nascimento, Alfredo Abreu, Manuel José de Almeida, Aníbal Cordeiro de Campos, Emídio Nunes Cavaca, Manuel Felix Garrido, Jorge Maia Lírio, Manuel Luís, Francisco Moreira, Joaquim Nunes, Albino Jorge Pinheiro, Luís Pinheiro, Joaquim Maria Cardoso Saúde, António Duarte Taborda, Manuel Marques Garcia, Manuel Afonso Abrantes, Alfredo



Batalha — Claustro Manuelino

Fotog. do Eng.<sup>o</sup> Frederico Abragão

Barral Alves, Jaime Alves, Cesar Pires Correia, José Domingos, Manuel de Melo, Francisco Jesus Parelho, Guilherme Maia, Manuel Rodrigues Martins Júnior, Ismael de Ascenção dos Santos, António Rodrigues Gertrudes, Luís Duarte, Joaquim Carmona, Silvio Rodrigues Marques, Júlio Graça de Almeida, José Teixeira de Oliveira, Raúl Pereira dos Santos e Venceslau Lopes Soares.

**Serventes:** Dário dos Santos Amora, Evaristo Augusto, Alfredo Rodrigues Cascão, José Castanheira, Mário Dias, Álvaro Glória, Joaquim Lapo, Manuel Mendes, Humberto Tolentino Freitas Rodrigues, Manuel Marques dos Santos, José Augusto Tavares da Silva, Nicolau Pernes, António de Brito, Adelino de Almeida Luz e Avelino de Oliveira Angelo.

### VIA E OBRAS

Em Outubro

**Guardas de P. N.:** Maria dos Remédios Rodrigues, Maria Amália Vivas, Piedade Maria e Cândida de Oliveira e Silva.

Em Dezembro

**Assentadores:** Venceslau de Jesus Gomes e Manuel Valente Júnior.

Em Janeiro

**Guardas de P. N.:** Maria Severino Fernandes, Júlia Gonçalves, Salomé de Jesus Pires, Maria Caiano Cintrão e Maria do Rosário Marques.

### Mudanças de categoria

#### EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Para:

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** o Factor de 2.<sup>a</sup> classe, Manuel Ribeiro Andrade.

**Carregador:** o Assentador, Joaquim José.

### Dispensas de serviço

#### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

**Médico da 19.<sup>a</sup> Secção,** Valencia de Alcântara: Dr. Manuel Navarro Celada, por ter atingido o limite da idade.

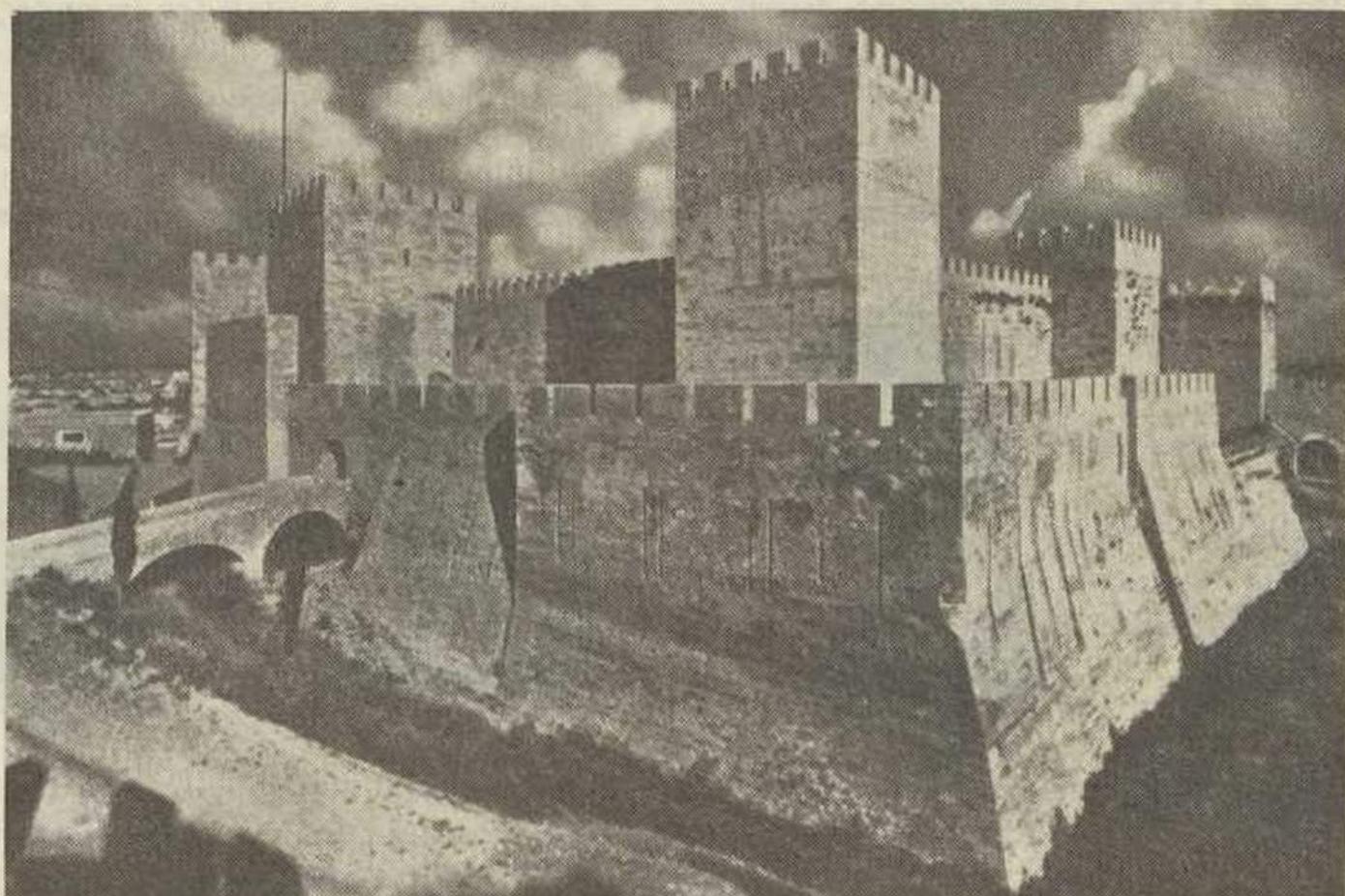
**Médico analista,** de Lisboa: Dr. Marek Athias, por ter atingido o limite da idade.

### Demissões

#### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

**Médico especialista de doenças do aparelho respiratório,** de Lisboa: Dr. Fausto Lopo de Carvalho, a seu pedido.



Lisboa — Castelo de S. Jorge



9 — «Janeiro» molhado, se não é bom para o pão, não é mau para o gado.

10 — Os desamparados da sorte são os únicos que nada podem agradecer — 1.

11 — Dizem que não são as «notas» que fazem a felicidade, mas... parece que não é bem assim — 1.

12 — Se não é felicidade ter grande porção de dinheiro, é, pelo menos, ter grande abundância de recursos — 1.

13 — A fortuna não tem rodas, mas faz ruído quando anda — 1.

14 — Pessoa que não é expedita, não atia nem desata — 2.

15 — O lenitivo é o elo que prende a amizade das almas cristãs — 2.

16 — Infeliz é o mortal a quem o médico trepana mal — 2.

17 — A protecção do diabo, meu amigo, é mau abrigo — 2.

18 — O egoísta só se mortifica quando os seus actos não estorvam o bem dos outros — 2.

19 — Quem se apoquenta com a sorte dos seus semelhantes não consegue engrandecer-se — 2.

20 — Não é só a batalha travada em terra que faz um cabo de guerra — 3.

21 — Quem se respeita e respeita os outros investe-se de autoridade — 3.

22 — Toma sentido! Com quem te seduz com promessas não queiras meças — 3.

23 — A charada é uma mentira que vale às vezes o ouro da verdade... para quem não é calouro — 3.

### Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Março de 1946

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil ..... kg.	4\$50	Massas cortadas: Macarrão e Macarronete — Córadas kg.	5\$30	Queijo tipo flamengo.... kg.	24\$00
Açúcar de 1.º ..... "	4\$80	Massinhas: Colovelos, colovelinhos, miosotis, pevides, etc	"	" da serra ..... "	24\$00
Azeite extra ..... lit.	10\$80	— Córadas ..... kg.	5\$70	Sabão amêndoas .....	1\$60
" fino ..... "	10\$30	Meadas: Aletria, macarrão e macarronete — Corado. kg.	5\$90	" Offenbach .....	4\$40
Bacalhau Inglês ..... kg. variável		Meadas brancas a granel. "	7\$80	Sal .....	§4 0
" Nacional..... "	"	Massas cortadas, massinhas e meadas: branca a granel kg.	7\$60	Toucinho .....	14\$90
Batata .....	"	Em pacotes celofane.... "	8\$60	Vinagre..... lit.	2\$50
Carvão de sôbro..... "	1\$05	Bambus: Esparguete, macarrão e macarronete — Córadas, pacote celofane... kg	9\$60	Vinho branco .....	1\$80
Cebolas .....	variável	Ovos .....	dúz. variável	Vinho tinto .....	1\$80
Chouriço de carne .....	" 34\$00	Presunto .....	kg.	Vinho branco (em Campanhã) .....	2\$30
Feijão Colonial..... lit.	4\$35			Vinho tinto (em Gaia e Campanhã) .....	2\$20
Continental:					
Feijão branco miúdo .... "	6\$40				
" frade-lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80				
Lenha .....	kg. §40				
Manteiga .....	" 33\$00				

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

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

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

Quem fôr económico deverá abastecer-se nos Armazens de Viveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionário ferroviário.

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

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

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