

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## Problemas recreativos

### 1 — Salto de cavalo:

car,	mu	E	se	abro	E	nito	vê-sj
rezo	que	tudo	dar	em	O	olhos	que
nelas	cres	to	char!	vê,	des	ças	Infi
sar	ago	elas	flor	quan	das	hã-o-de,	des
hã-o-de	crian	que o	lar	ho	é	-sar	crian
ra a	pen	nha	ças	maus,	saber,	gran	como
pre	mes	de	E ser	Fa	mens	re	so
Oh!	mi	ce:	mo é...	zar.	frer,	nós,	Nos

Para resolver este problema é preciso conhecer o movimento do cavalo no Jogo do Xadrez.

Esta peça salta em cada movimento, no sentido horizontal ou vertical, duas casas para a frente e uma para o lado.

Exemplificando: Suponhamos que ela ocupa o quadrado que contém a palavra «flor». O movimento que pode fazer em seguida permite-lhe atingir os quadrados que contêm as seguintes palavras ou sílabas: «tudo-cres-crian-nha-maus-é-des-em».

Posto isto, a resolução do problema consiste em unir, por meio de segmentos de recta, os centros dos quadrados que dois cavalos podem ocupar, partindo um deles da casa que tem a sílaba «Nos» e o outro da sílaba «Oh!», e terminando, respectivamente, nas casas que têm as sílabas «zar» e «mo é...», mas de modo que cada quadrado só seja utilizado uma vez.

A linha poligonal descrita pelos movimentos completos de cada cavalo, sendo bem traçadas, darão a solução do problema, pois juntando, convenientemente, as sílabas, obtem-se duas quadras do poeta Afonso Lopes Vieira.

\* \* \*

**2 — O encontro dos barcos** — No dia 2 de Fevereiro de 1946 encontraram-se, no porto de Lisboa, seis navios de nacionalidade inglesa que transportavam carvão para Portugal.

Como têm motores de potencial diferente, cada um deles leva, ida e volta, 27, 24, 20, 18, 12 e 9 dias, para fazer a viagem.

Quando voltam outra vez a encontrar-se todos no porto de Lisboa?

### Sincopadas (3 — 2):

3 — Um voto que não se cumpre e não passa de *pala-vriado* é uma mentira torpe.

\*

4 — O homem *astuto* pode estar *quebrado* de forças mas nunca perde a transmontana.

\*

5 — São *excelentes* as viagens no «rápido» n.º 51.

\*

6 — O *idiotismo* é sempre motivo de *escárneo*.

\*

7 — Um favor *desinteressado* não exige *agradecimento*.

\*

8 — O *aspecto* do Templo de Diana, em Évora, é o de uma *ruína*. No entanto que respeito nos impõe esse resto de uma civilização.

\*

9 — A *liberdade* alcançada pela *luta* depressa se perde se não se souber merecê-la.

\*

10 — Não queiras a companhia de homem que seja *brigão*. Pois passa da *zombaria*, num momento, à *agressão*.

\* \* \*

### Reversiva — 3 — 3:

11 — Um homem que procede com *cautela*, *domina* mais facilmente os azares da fortuna.

\* \* \*

### 12 — Geométrica:

. . . . . Escantilhão  
. . . . . Cair em culpas  
. . . . . Apertava  
. . . . . Surgir  
. . . . . Ave psitacidea.

\* \* \*

### Combinadas:

13 — + zo = Pretexto.  
+ que = Fila.  
+ bre = Auge.  
= estação M. D.

\*

14 — + que = Momento.  
+ ce = Acontecimento.  
+ ca = Ofende.  
= Apeadeiro S. S.

(Continua na outra página interior da capa)



# 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: Commercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

**SUMÁRIO:** Mais um aniversário. — Nostalgia... Lá vai o comboio, lá vai... — E assim nasceu a Imprensa. — Curiosidades do nosso tráfego. O arroz. — Factos e Informações. O Jeep. — Consultas e Documentos. — A nossa casa. Educação das crianças. Os nossos figurinos. — Pessoal.

## Mais um aniversário

*Ministrar conhecimentos profissionais e de cultura geral, ensinar e recrear, enfim, foi e é o objectivo primário desta revista, que começou a publicar-se há 17 anos, concluídos neste mês de Julho.*

*E tem, pensamos, cumprido a sua missão.*

*Nesta já longa caminhada, o Boletim da C. P. reconhece com satisfação que, se lhe foi possível alcançar a longevidade que este aniversário consagra, tal facto se deve em grande parte à muita dedicação de alguns dos seus assíduos colaboradores, daqueles, enfim, que sempre o acompanharam. Estão os encómios fóra dos propósitos do Boletim; todavia, não pode nesta data deixar de registar-se gratamente a valiosa colaboração de um dos seus mais dedicados amigos: o Eng.º José de Sousa Nunes, Sub-Chefe da Divisão da Via e Obras.*



## CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

## Nostalgia . . .

. . . Lá vai o comboio, lá vai! . . .

Pelo Sr. José da Silva, Factor de 2.<sup>a</sup> classe, de S. Torcato

FOI assim, com as palavras que encimam este escrito e lhe servem de sub-título, que um dos mais notáveis intérpretes da verdadeira, da genuína Canção Nacional, de que o povo ainda se recorda com saudade, começou uma das suas famosas canções. Essas canções que a voz maravilhosa de que era possuidor, acompanhada na sua existência boémia por outras não menos extraordinárias gargantas, soltava a horas mortas, em acordes de maviosidade, no silêncio vibrátil, espectral e misterioso da noite, acordando a sonolência penumbrosa das ruas dessa velha Coimbra de românticos amores, sobressaltando e alvoroçando jovens corações femininos, que, em camisa — manchas brancas esvoaçantes esbatidas numa auréola de sonho — atravessavam, pé ante pé, o negrume do quarto para espreitar, trementes, divinos, pela finbria rendada da cortina, a ronda do amor . . .

«Lá vai o comboio, lá vai . . . Lá vai ele a apitar . . .»

O poeta, na feitura desta canção, encontrava-se possuído de tristeza, duma certa dose de nostalgia por qualquer ideia distante. Sentado numa das margens do Mondego, suavemente envolto pelo halo lírico do Choupal, vendo deslizar, cismando, as águas mansas no seu eterno marulhar e tentando, em vão, perscrutar a «voz» meiga e insondável do seu doce murmúrio, que lhe «fala» aos sentidos de coisas ignotas a caminho de remotos destinos . . . o poeta, neste estado de alma, é despertado bruscamente, acordado de repelão do seu sonho abstracto pela inoportuna estridência dum silvo . . . Arrancado, assim, de chofre ao seu mundo íntimo, olha, ainda meio sonâmbulo:

é o comboio, empenachado de fumo branco, que, lá mais em baixo, percorre a ponte sobre o Mondego, o qual, como o deslizar das águas murmurantes, também não sabe que destino leva . . . *Fam, fam, fam . . . Fam, fam, fam . . . Piiiii . . .*

O olhar parado do poeta fixa, interessado, ao longe, o vulto do comboio, que a distância diminui até às proporções dum brinquedo de criança a que se tivesse acabado de dar corda . . . Da negra chaminé saiem, em jacto, grandes rolos de fumo, que formam no ar azulíneo da tarde caprichosas figuras algodoadas, como nuvens de ilusão. No pavilhão da máquina agitam-se pequenas figuras, que mais se assemelham a bonecos animados. Às janelas das carruagens assomam minúsculas cabeças humanas, que ora se retiram, ora reaparecem, quais fantoches de feira . . .

O comboio afasta-se cada vez mais — some-se lentamente na curva do horizonte. Avista-se ainda a última carruagem, emplumada de pequenos rolos de fumo, que o ar esboroa como ilusões desfeitas . . .

Nota-se no olhar do poeta, duma fixidez insistente, uma névoa de saudade, como se no comboio — borrão negro a apagar-se na distância — lhe fugisse alguma coisa de precioso ao seu ser — qualquer partícula do seu «eu»: um motivo sentimental, uma ideia transcendente, uma preocupação, uma dor, uma alegria, enfim, algo de imponderável . . .

. . . Lá vai o comboio, lá vai . . .

Um céu plúmbeo, sufocante, opaco, cobre a charneca desolada. Nem um raio de sol vem das alturas alegrar a terra fria, abandonada e só. O próprio chaparral retrai-se



numa solidão triste onde não se ouve, sequer, o bater duma asa ou o assobio dum pastor. O mato seco, eriçado e nu mal cobre a terra, aqui e além. Um ou outro caminho deserto, empapado de lama e água das chuvas, é o único traço revelador da existência de seres humanos nestas plagas solitárias. Dir-se-ia a vida parada, suspensa, no espaço e no tempo, de horizontes fechados, como portas férreas trancadas à civilização. Nos barrancos fundos, abertos pela força irresistível e destruidora dos elementos, correm águas barrentas, em torvelinho, num marulhar alto — num gorgolejar turvo — transpondo raizame, vencendo escolhos — como os que na vida do homem geram o seu eterno drama...

O movimento, a azáfama, a vida, paira lá longe para lá daqueles montes, em paragens longínquas, no sítio onde o sol nasce e morre...

O olhar ansioso vagueia em redor numa larga periferia, amedrontado pela gelada quietação das coisas.

Como única manifestação do progresso humano apenas a linha férrea a cortar ao meio a charneca infinda por entre sobreirais cerrados, trincheiras cortadas a pique na ilhargia dos montes, planuras desérticas...

O comboio — esse malfadado comboio, tão combatido e malquistado por gregos e troianos nas horas ociosas dos cafés, mas a que finalmente sempre recorrem como a um elemento de segurança e de incontestável preponderância económica, ou de que se lança mão nos momentos cruciantes e difíceis dum país — o comboio, dizia, é ainda o único meio pelo qual a charneca recebe notícias — notícias e abastecimentos — dum mundo que gravita longe, para lá do horizonte, que se pressente, se adivinha, mas que não se vê nem conhece...

Uma vez por outra, raramente, surge um rebanho em busca de pastagem, num tanger melancólico de chocalhos a ressoar no vasto ermo. O pastor, figura tosca a desenhar-se na paisagem crua e brumosa, com a sua indumentária característica, de safões, samarra de pele de ovelha, o indispensável cajado e

largo chapeirão a vincar-lhe o rústico perfil, é um ser analfabeto, ingénuo, rude, habituado desde o nascimento à solidão da charneca, cuja vida anda circunscrita ao acanhado do âmbito do seu mester, ignorando, por assim dizer, a existência dos grandes meios, das grandes urbes, concebendo o mundo apenas pelo que conhece para àquem da linha divisória dos montes que traçam no horizonte o limite dos seus conhecimentos e o alcance do seu cérebro. Para lá desses montes, tudo o que existe, gravita, vive, não é, para o seu espírito, mais do que vago rumor — uma nebulosa, que a sua imaginação primitiva, sem revérberos coloridos, não pode precisar, definir. E então, quando o comboio faz ouvir o seu apito ao longe, acordando a sonolência do deserto, é ve-lo correr, contente, infantil, como uma criança grande, para a beira da trincheira. O monstro de ferro aproxima-se, resfolegando, num latejar fremente, empenhado na subida da rampa. O pastor ageita-se melhor no terreno, procurando uma posição mais favorável: encosta-se ao tronco corcunda dum chaparro e com o cajado firmado na cova do braço atira com a ponta para o lado oposto a servir de esqueleto ao corpo. O comboio passa — *Fam, fam, fam.* — *Piiiiii...* — num entrecocar de ferros, a riscar a «perna-alta» da curva... Ouvem-se gargalhadas, risos escarninhos, adeuses irónicos, gritos de: «Ó pastor olha as ovelhas...»

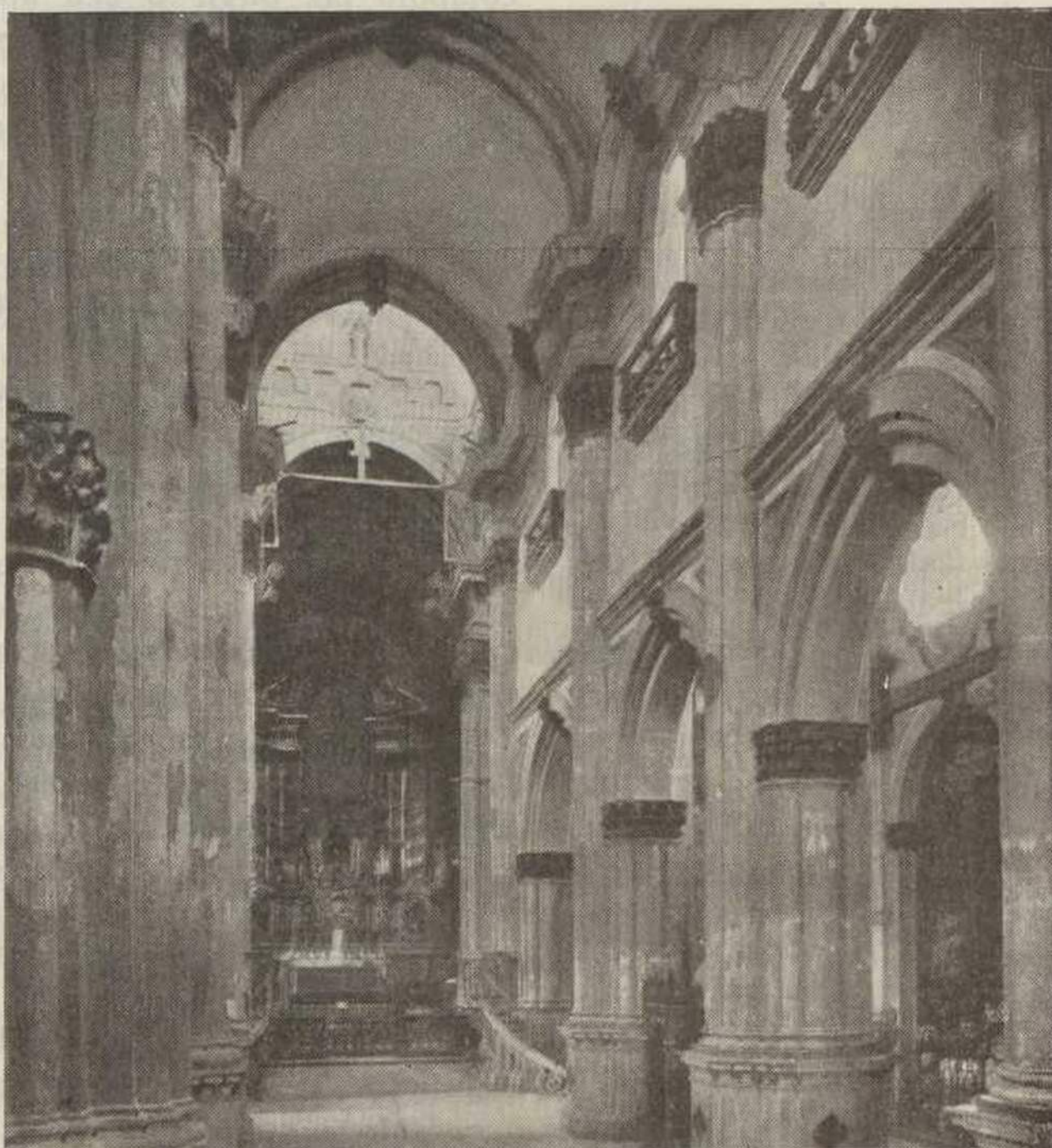
O pastor, impassível, pasmado, de olhar límpido e puro como o ar que respira, sente que uma nuvem de saudade — saudade não sabe de quê — um sentimento estranho, germen de qualquer coisa desconhecido, o invade, deixando-o profundamente triste amarrado ao tronco corcunda do chaparro... Os seus olhos, duma claridade aguada, reflectindo a nostalgia da charneca, «agarram-se» sôfregamente à cauda do comboio, que deixa ficar nos *railis*, a brilharem francamente na tarde baça, o zumbido distante dos seus rodados.

O pastor olha ainda, não deixa de olhar o comboio, que se não vê já — que acaba de sumir-se numa contra-curva. Em baixo, no



fundo da trincheira, aquelas duas «tiras» de aço, dum brilho fosco, continuam a fazer ouvir, como um suspiro que morre lentamente, o zumbido débil dos seus rodados... O pastor olha pela última vez a linha fér-

rea, o seu corpo estremece e, como acordado dum sonho, mete dois dedos à boca, atirando ao rebanho a tresmalhar-se um asso-bio estridente, agudo, que reboa no ermo de lés a lés — que acorda PAN...



Porto — Interior da Sé (Antes da restauração)



## CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

## E assim nasceu a Imprensa

Pelo Sr. *Virgílio Damas Ministro*, Factor de 2.<sup>a</sup> classe, de Valado

DE todas as invenções, filhas do génio humano, aquela que mais concorreu para o progresso das ciências, para a florescência das artes e para o desenvolvimento das letras, foi, sem dúvida, a da imprensa de tipos móveis. Com efeito, nada conheço mais civilizador. Deve-se o seu invento a um alemão de nome João Gensfuisseh de Sargeloch, conhecido universalmente por João de Gutenberg, apelido que no dizer dos seus biógrafos, lhe deve ter vindo, da adulteração da palavra — Kutenberg — cidade da Boémia, donde era natural sua mãe.

Antes da invenção da tipografia, os livros eram manuscritos e só por elevado preço se podiam adquirir. Desta forma, só as classes elevadas os possuíam e os governantes de então, monopolizando as obras instrutivas, não as deixavam chegar ao conhecimento das classes menos favorecidas. Foi por isso que após o invento da imprensa, padres, filósofos, oradores e historiadores se lançaram sobre as bibliotecas conventuais — que era então onde se encontravam os maiores tesouros do saber humano — sobre as ruínas dos monumentos, em busca dos manuscritos da literatura grega e latina. A ânsia de saber era enorme e com a invenção de Gutenberg, os livros baratearam e em breve se espalharam, levando, como um facho, a luz às trevas do espírito.

Mas, dêmos a palavra à História. Nasceu Gutenberg, na cidade de Mogúncia, entre os anos de 1398 a 1400. Ali se manteve até 1420, ano em que, por motivos políticos, se viu forçado a homiziar-se na cidade de Estrasburgo. Até 1426 não há notícias sobre os trabalhos do seu invento. Porém, tudo leva a crer que Gutenberg, à data da sua homiziação, já devia ter em pensamento a maravilhosa invenção que o havia de tornar

imortal, pois, em Estrasburgo, associou-se com três indivíduos que deviam fornecer o dinheiro necessário para dar realização ao seu sonho. Chamavam-se os seus sócios: João Rife, André Kilman e André Dritzehen. No contrato redigido por escrito, ficou estabelecido que os interesses da sociedade seriam divididos em quatro partes. Destas, duas seriam para Gutenberg, além de 160 florins que os dois sócios lhe haviam de entregar. Começaram então a trabalhar numa cela dum convento abandonado. Gutenberg fundiu tipos de metal e serviu-se duma prensa de lagar para os apertar contra o papel. Só mais tarde, o francês Claudio Genou, havia de pôr em uso a este-reotipia. Desde então, a xilografia, ou a arte de imprimir com chapas gravadas de madeira, foi substituída pela imprensa de tipos móveis. Não era porém tudo. Restava ainda que por meio de uma liga de certos metais se obtivessem tipos que tendo o grau de dureza conveniente se pudessem vazar nos moldes. Gutenberg consumia-se na tortura do insucesso de encontrar a almejada liga e as despesas com esses trabalhos arruinaram-no e aos seus sócios. André Dritzehen, finou-se de desgosto e dois irmãos dele, reclamaram então, de Gutenberg, a quantia de 100 florins que diziam pertencer, conforme o contrato, à família do associado que falecesse. Declararam, porém, a Gutenberg que ficaria quite para com eles se os admitisse na sociedade nas mesmas condições do seu falecido irmão. Gutenberg recusou: e eles instauraram-lhe um processo, cujo resultado foi uma sentença que o obrigou a pagar 15 florins. Gutenberg, desanimado, saiu de Estrasburgo por volta de 1444 e dirigiu-se para a sua terra natal — Mogúncia. Aí associou-se com um tal



João Fust, homem rico e astucioso que lhe adiantou 800 florins, com a condição de lhe ficarem hipotecados todos os utensílios que ele mandasse fabricar. Os lucros seriam divididos em partes iguais e no caso de que a sociedade viesse a dissolver-se, Gutenberg só tomaria posse do material tipográfico depois de ter pago ao sócio os 800 florins emprestados. Gutenberg trabalhou ainda dois anos no aperfeiçoamento do seu invento mas sem encontrar a liga dos metais que procurava. Por esse tempo estava empregado em casa de João Fust um rapaz muito instruído e duma inteligência vivíssima, chamado Pedro Schoeffer, o qual tendo feito vários trabalhos para o invento de Gutenberg percebeu, com o seu espírito claríssimo, o segredo dos dois sócios. Vendo-se descoberto e reconhecendo a habilidade e a inteligência do moço operário, decidiu Gutenberg, de acordo com Fust, admiti-lo como sócio e colaborador. No fim de inúmeras experiências, encontrou Schoeffer a liga que hoje se conhece e emprega: uma liga de chumbo e régulo de antimónio na proporção de 86 para 14 partes. Desde esse momento estava inventada a imprensa. Pondo mãos à obra imprimiram a celebre «Bíblia» sem data. Pouco tempo, porém, durou a sociedade. No ano em que imprimiram a «Bíblia», Fust, com o intuito de guardar em seu proveito todos os lucros, chamou Gutenberg a juízo, reclamando o dinheiro que lhe havia emprestado. E o pobre inventor, arruinado, perdido, maldizendo os homens, teve de sair de Mogúncia e entregar os prelos e todo o material ao seu indigno e arteiro sócio. Depois da saída de Gutenberg da cidade, Fust associou-se com Schoeffer, a esse tempo já seu genro por ter casado com a sua única filha, e continuaram a imprimir livros. Aproveitando então a ignorância do vulgo a respeito do seu processo, conseguiram os dois sócios vender como cópias manuscritas os exemplares impressos. Em breve, porém, se divulgou o segredo. Todavia, Fust foi para Paris em 1462, antes de ser conhecida em França a invenção da imprensa. Aí vendeu

muitos exemplares da «Bíblia» como manuscritos, mas, como fosse a pouco e pouco baixando o preço e apresentasse grande quantidade de livros perfeitamente iguais, causou isso surpresa no público. Acusado de feitiçaria, é preso e condenado por «prática de magia», crime gravíssimo nessa época de ignorância e credice, porque em sua casa foram encontrados muitos livros perfeitamente iguais. Porém, Luiz XI ordenou que lhe dessem a liberdade, com a condição de revelar os meios que empregava para multiplicar as cópias dum mesmo livro. Fust negou-se a revelar o seu segredo e veio a morrer em Paris, no ano de 1466, vítima da peste. O genro, que ficara de posse da tipografia, continuou a explorá-la até que, por efeito da guerra — sempre a guerra — a cidade de Mogúncia foi tomada de assalto e saqueada. Pedro Schoeffer morreu na luta e o seu estabelecimento ficou deserto até que seu filho, João Schoeffer, o reconstruiu algum tempo depois. Este prestou, então, a Gutenberg a devida justiça.

Na dedicatória do livro «Tito Lívio» — livro que dedicou ao imperador Maximiliano — confessa que a arte da tipografia foi inventada pelo engenhoso Gutenberg e posteriormente melhorada em virtude dos trabalhos de Fust e Schoeffer. E Gutenberg, errante, vagabundo, acabrunhado pela ingratidão do sócio e maldizendo a injustiça dos homens, foi recolhido, já no último quartel da vida, pelo Eleitor de Nassau — Adolfo, arcebispo de Mogúncia, que admitindo-o no número dos seus fidalgos lhe estabeleceu uma pensão de caridade. Pouco tempo se gozou dela, pois em Fevereiro de 1468 morria legando à humanidade a herança prestimosa da imprensa. E legando-lha, facultou-lhe o maior e mais poderoso meio de expansão do pensamento humano. Como todos os pioneiros, como todos os obreiros do progresso da humanidade, Gutenberg foi vítima do egoísmo, da ambição, da ingratidão e da injustiça dos homens. Ainda o seu cadáver não tinha arrefecido e já lhe vinha a consagração, o reconhecimento



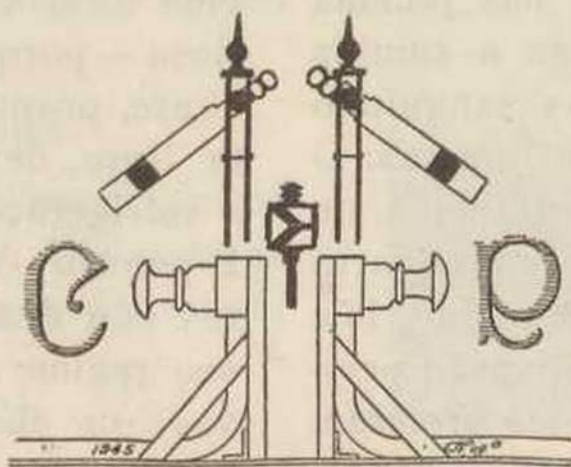
público e as honrarias. Mas que importava ao «grande morto» as pompas e as vaidades dos vivos se já nada podia aproveitar?! Desde então, todos os anos, os livreiros alemães, como preito de homenagem à memória de Gutenberg, realizam no dia do aniversário da sua morte grandes festas em sua honra. Em várias cidades do mundo foram-lhe erigidas estátuas perpetuando-se no bronze a efígie do «homem» que legando ao homem o maior instrumento de cultura e progresso foi tão talentoso, como infeliz. Porém, a genial invenção de Gutenberg, como todas as invenções primárias, estava longe de ser perfeita. Sòmente, com a intervenção de múltiplos indivíduos, em consecutivos melhoramentos, foi possível torná-la na maravilha mecânica que são hoje as modernas máquinas de imprimir.

Pelo que respeita ao nosso País, foi a imprensa introduzida em Portugal na segunda metade do século XV, pouco depois de Gutenberg a haver inventado. Leiria, orgulha-se, justamente, de ser a primeira cidade de Portugal que possuiu a primeira oficina de impressão e nela exerceu a sua actividade o famoso impressor «mestre Ortas». Seguiu-se-lhe Lisboa, Braga e Coimbra.

Nesta última cidade teve fama a imprensa da sua Universidade, onde imperaram mestres consagrados na arte de imprimir, tais como: um João Barreiras e um João Álvares. Modernamente as artes gráficas atingiram no

nosso País um alto grau de perfeição e das nossas oficinas de impressão saem trabalhos que nos honram. Os fracos elementos de que disponho — a História da imprensa no nosso País está ainda por fazer — dizem-me que houve em Portugal quatro classes de tipografia: portuguesa, hebraica, latina e grega, e que os primeiros impressores que tivemos foram três judeus. Vários foram os trabalhos impressos em língua judaica e latina e não cabe no âmbito deste artigo, para não o alongar demasiado, a enumeração de todos eles. Todavia, direi, a título de curiosidade, que a primeira edição portuguesa conhecida, que data com certeza do século XV, é o livro da «Vita Cristi», impresso em Lisboa no ano de 1495 por Valentino Moravia e Nicolau da Saxónia. Foi este livro escrito em latim e vertido para português por Frei Bernardo de Alcobaça, monge da ordem de Cister. Em 1496 imprimia-se em Lisboa a «Estoria do Muy Nobre Vespesiano, imperador de Roma». Existe — creio — na Biblioteca Nacional de Lisboa, o único exemplar conhecido deste livro rarissimo. Os tipógrafos eram tidos em muita conta e gozavam em diversos países de privilégios e prerogativas especiais. D. Manuel I isentou-os do serviço militar e elevou-os à categoria de «oficiais da Casa Real».

Glória a Gutenberg! Glória a todos os obreiros do progresso humano!





# Curiosidades do nosso tráfego

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

## O arroz

SE o leitor já esteve em Barca de Alva, em pleno Agosto, sabe, por experiência própria, que nesse lugar fiscal — guarda avançada do nosso território aduaneiro — domina o ambiente uma temperatura que escalda no verão, amolecendo e dispondo para a sorna. É inimiga do esforço físico

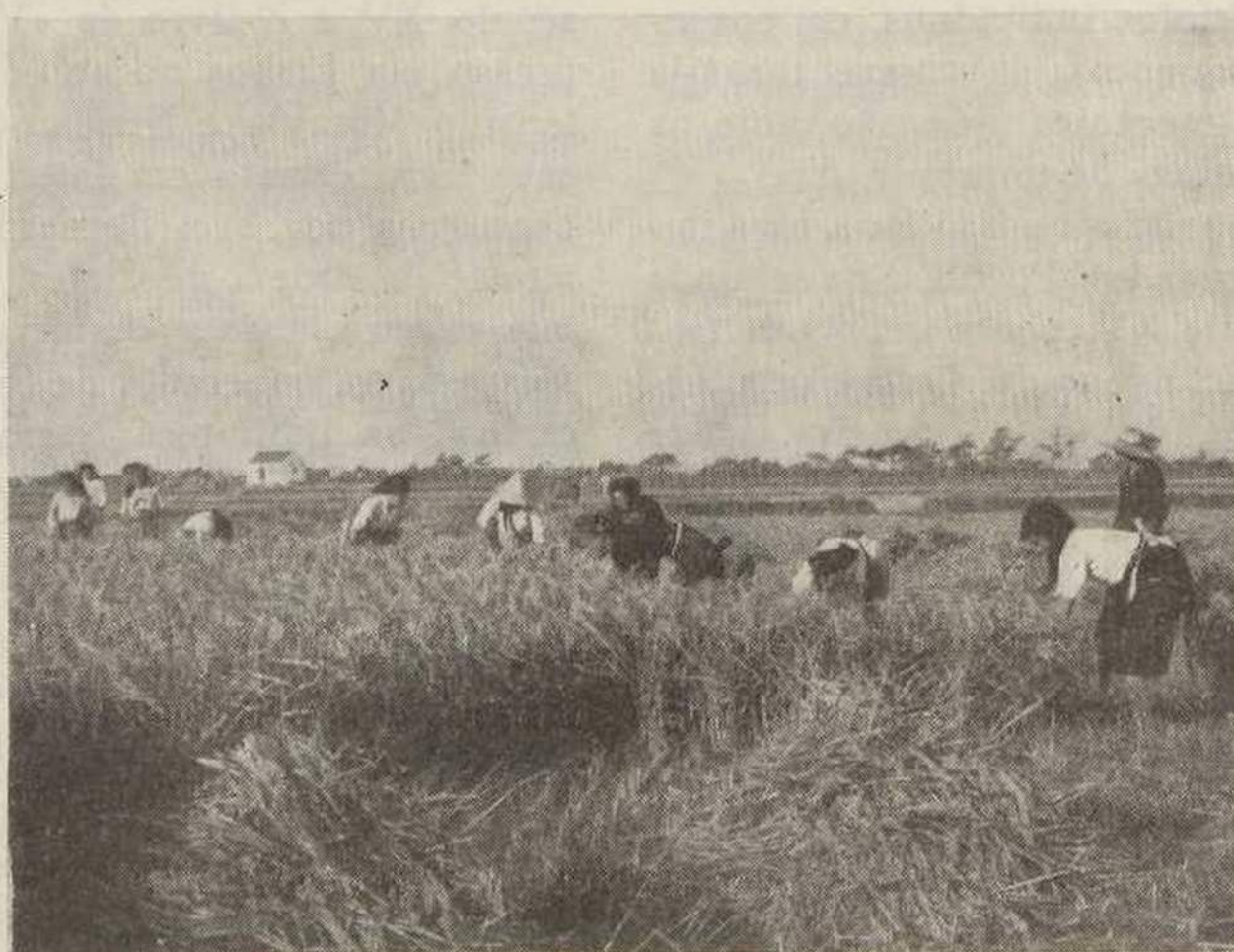
essa imitação dos trópicos. Fica-se para ali, suando à sombra e apeteendo a água que escasseia. A luta passiva entre o homem não habituado ao meio e a natureza perturbada não cessa nem de noite: a vigília é a continuação da ronçearice

forçada, á espreita dos anofeles, contra os quais se erguem mosquiteiros nas janelas dos quartos, deixando o inimigo a zumbir nas aproximações do «paraíso» sanguíneo que se esconde sob a epiderme humana. O homem, preocupado pela possibilidade de penetração dos insectos palustres no quarto que julga insuficientemente protegido, fica vigilante ao primeiro sinal da invasão perigosa, e de dia, quando os anofeles preferem o ninho pantanoso, deixa-se amolecer, dominado pelo calor e pela necessidade de se

refazer do cansaço da vigília. A luta não se automatiza, e a pouco e pouco, enfraquecida pela adaptação, suprime cuidados. É a indiferença ao perigo, como o exige a natureza humana, que acaba por se conformar com as situações menos desejáveis, suprimindo-lhes lentamente a pressão emocional sobre as

constituições normais já habitadas. Aparecem então as seções. Entra em acção o quinino, que toma as suas armas triunfantes, se lhe é possível dominar a infecção.

Estivemos, no último verão, em Barca de Alva. Vivemos,



A ceifa — trabalho de que se incumbem mulheres

em quarenta e oito horas, um extracto da vida local. Conhecemos a sua síntese angustiosa — porque no-la deu esse Agosto escaldante, propício à derrota do homem que, ao ar livre, depois do sol-posto, ali se dispõe à refrigeração natural do seu corpo suado. É penoso — e é triste. As encostas dos montes são desnudadas; o rio Douro altera o seu regime torrencial, sem a água das chuvas; os charcos nutrem-se dessa descompensação dos elementos. É o cancro episódico da estação calmosa que imobiliza





Um lindo arrozal, prestes a ser ceifado...  
Quem dirá — vendo-o assim reproduzido — que nasceu sobre pântanos!

a natureza até à sua libertação pelo inverno.

Ao escrever acerca do arroz, lembramo-nos dos anofeles da região sazonal de Pinhão a Barca de Alva. Não há ali a orizicultura, mas existe o sezonismo, de que dizem ser primeiro responsável o sistema hidrográfico — defeito paralelo ao dos pântanos desse mal necessário que é a cultura do arroz, outro viveiro dos anofeles.

O leitor compreende que, neste introito, há uma correlação aceitável, a par deste objectivo humanista: pôr em destaque o facto doloroso do sezonismo — do qual, segundo os entendidos, são causas adjuvantes a hidrografia e a orizicultura.

Fechemos, porém, a porta a lamentações (é tão reconfortante, às vezes, a generosidade do esquecimento!) e aceitemos que as qualidades alimentares do arroz e a economia da sua cultura se sobrepõem às consequências palustres. E, quanto a Barca de Alva, lembremo-nos de que, em Fevereiro e Março, há ali amendoeiras floridas...

#### I — As zonas orizícolas

A cultura do arroz faz-se em terrenos húmidos das regiões quentes. São três as principais zonas orizícolas metropolitanas:

- Região do Mondego.
- » » Tejo.
- » » Sado.

São regiões secundárias:

- a do Vouga.
- a do Mira.

#### II — A produção continental

Em 1943, a produção foi a seguinte:

Distritos	Superfície semeada (Hectares)	Semente empregada (Kg.)	Produção total (Kg.)
Aveiro . . . .	2.022	261.400	2.308.400
Coimbra . . . .	6.689	962.700	13.719.000
Leiria . . . .	1.165	137.300	1.503.600
Portalegre . . . .	1.087	119.900	2.609.000
Santarém . . . .	8.076	1.206.900	25.839.700
Lisboa . . . .	656	114.900	2.501.700
Setúbal . . . .	4.620	655.600	19.843.200
Évora . . . .	1.108	144.100	4.427.900
Beja . . . .	365	34.100	1.031.100
Faro . . . .	132	17.400	253.000
	25.920	3.654.300	74.036.600

#### III — Importação de arroz colonial

Das colónias é enviado arroz para a metrópole.

Em 1943: 2.568.623 Kg.



Esta fase antecede o descasque do arroz: a debulhadora separa a palha do grão com casca.



#### IV — Fábricas de descasque e branqueamento de arroz

Antes de entrar no consumo público, o arroz é descascado e branqueado. Para este efeito, e também para a obtenção de subprodutos (cascas, trincas, farelho e farinha), há 71 fábricas metropolitanas, distribuídas pelas localidades a seguir indicadas, na sua maioria situadas nas próprias regiões orizícolas ou nas suas proximidades, para, como é obvio em boa política económica, evitar que o arroz com casca seja onerado com excessivas despesas de transporte desde os arrozaes até às fábricas de descasque:

Aveiro	Ovar
Almeirim	Onã
Águas de Moura	Oliveira de Azemeis
Alcácer do Sal	Odeceixe
Aljezur	Odemira
Coimbra	Pombal
Condeixa	Ponte de Sor
Cartaxo	Poitena
Chamusca	Pereirinha
Coruche	Salreu
Cantanhede	Soure
Estarreja	S. Tiago do Cacém
Foja	Sines
Figueira da Foz	Setúbal
Grândola	Sacavém
Gatões	Santarém
Lisboa	Taveiro
Louriçal	Vale de Figueira
Lagos	Valada
Maiorca	Vila Franca de Xira
Montemor-o-Velho	Vila Nova de Gaia

O arroz colonial é descascado (quando importado com casca) ou branqueado (quando importado sem casca, mas não tratado), por efeito da mesma política económica, em fábricas próximas dos portos (Lisboa, Vila Franca de Xira e Vila Nova de Gaia).

#### V — Consumo

As necessidades normais do consumo anual metropolitano são de 80 milhões de quilogramas.

O leitor, em presença deste número, pode fazer ideia da auto-insuficiência da metrópole nestes tempos perturbados, desde que se lhe ofereça, para confronto, a informação

de que, em 1943, foram lançados á venda apenas 45.446.668 Kg... Mas, nesse ano, a soma da produção metropolitana com a importação das colónias deu 76.605.223 Kg. — observará o leitor, necessitado como está deste esclarecimento: 23,5% do arroz ficaram na operação de descasque, por meio da qual se obtiveram subprodutos (trincas 2% e cascas 20%) e quebras (1,5%). Outros subprodutos foram necessariamente obtidos: farelho e farinha (9%). Á soma destas percentagens temos de juntar 5% para semente. Assim:

$$\frac{(74.036.600 + 2.568.623) \times (23,5 + 9 + 5)}{100} =$$

= 28.726.958 Kg. —, contingente de subprodutos, quebras e semente subtraídos ao quantitativo geral da produção orizícola. Quando, pois, se diz que em 1943 foram lançados á venda 45.446.668 Kg., pode esclarecer-se este número, acrescentando que  $76.605.223 - 28.726.958 = 47.878.265$  Kg.. Não estamos longe da verdade, porque estes números traduzem, de facto, as precárias possibilidades do ano de 1943 — espelho dos anos seguintes até que se restabeleça a normalidade.

#### VI — Tráfego ferroviário

O arroz transita, no caminho de ferro, nos dois estados: com casca (entre 15 e 20%) e sem casca (entre 80 e 85%).

As correntes de tráfego sobre os locais de descasque do arroz e sobre os mercados de consumo são variáveis e resultam de coordenação económica superiormente orientada. Sabe-se, no entanto, que, em tempo normal, a distribuição por distritos é feita, aproximadamente, nas percentagens seguintes:

Viana do Castelo.	3,01	Leiria .. ..	3,06
Braga .. ..	8,16	Santarém .. ..	4,35
Porto .. ..	32,79	Castelo Branco ..	2,23
Vila Real .. ..	3,93	Coimbra .. ..	4,41
Bragança .. ..	0,53	Portalegre .. ..	0,70
Aveiro .. ..	5,80	Setúbal .. ..	2,84
Viseu .. ..	4,42	Évora .. ..	0,97
Guarda .. ..	1,75	Beja .. ..	0,50
Lisboa .. ..	17,58	Faro .. ..	2,88



Este tráfego é quase totalmente do caminho de ferro, porque o arroz, como género alimentício de primeira necessidade, beneficia de preços de transporte económicos. Saiba-se, para o comprovar, que, no rateio de fretes feito em 1943 entre os armazenistas, foi atribuído a cada quilograma transportado o encargo de \$04,67. Tão pouco!

Basta observar o quadro a seguir, à luz destas razões, para as reconhecer como so-

beranas na determinação de um exclusivo quase completo:

Expedições de arroz com casca e descascado (Kg.)

Ano	Antiga Rede	Sul e Sueste	Minho e Douro
1943	42.329.769	13.739.756	3.639.341

## Factos e Informações

### O «Jeep» ferroviário

O *Jeep*, este popularíssimo veículo militar americano deve o seu nome às iniciais G. P. que em inglês significam *General purposes vehicle*, isto é, veículo para todos os usos. De facto, ele foi durante a ultima guerra veículo para todos os usos e precisamente por isso não deixou de ser também um veículo ferroviário pois circulou pelas linhas férreas. Eis uma notícia que, cremos, constituirá novidade para muitos leitores.

A adaptação do *Jeep* à circulação ferro-

viária fazia-se facil e rápidamente, com uma simples mudança de rodas, operação esta que demorava uns escassos minutos. As rodas com verdugo que substituíam as rodas com pneumáticos eram transportadas no próprio veículo que rebocava um pequeno carro contendo utensílios e ferramentas destinados a trabalhos de reparação. O *Jeep* ferroviário tinha uma particularidade: o eixo dianteiro estava munido de uma cavilha que mantinha a direcção fixa. A velocidade normal deste veículo era de 50 Km./hora e a máxima atingida nalgumas experiências, foi de 67 Km./hora.

Cruz Quebrada vista dum  
dos miradoiros da  
estrada marginal.

Fotog. do Sr. Fernando  
Gonçalves, Empregado  
Principal da Explo-  
ração.





# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

*P. n.º 928* — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa relativo ao partícipe da C. P. no transporte, em pequena velocidade, de Alcântara-Mar para Mangualde, de 1 vagão cisterna particular com óleo de petróleo com o peso de 16.250 Kg. Capacidade 17.500 litros.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

247 Km. — Tarifa Geral — 1.ª classe

Preço	$14\$85 \times 11 \times 16,25$	2.654\$44
Adicional de 10%		265\$45
Manut. <sup>ção</sup>	<div> Evol. e Man.<sup>as</sup> <math>7\\$00 \times 16,25</math> .... </div>	113\$75
	<div> Transmissão <math>2\\$00 \times 16,25</math> .... </div>	32\$50
Registo		1\$50
Arredondamento		\$01
Soma		3.067\$65
Bónus de vagão particular $247 \times \$10$		24\$70
Importância a cobrar		3.042\$95

*R.* — Está errado. O consulente não teve em conta as disposições do n.º 2 do Art.º 7.º e n.º 3 do Art.º 11 da Tarifa de Vagões Particulares, respectivamente acerca da gratuidade de transmissão e da maneira de taxar os excedentes do mínimo de carga estabelecido para os vagões-reservatórios ou com recipientes para líquidos.

Segue discriminação como corresponde:

247 Km. — Tarifa Geral — 1.ª classe

Preço	$14\$85 \times 11 \times 16,3$	2.662\$61
Adicional de 10%		266\$27
Manutenção	$7\$00 \times 16,3$	114\$10
Registo		1\$50
Arredondamento		\$02
Soma		3.044\$50
Bónus de vagão particular $247 \times \$10$		24\$70
Total do partícipe da C. P.		3.019\$80

*P. n.º 929* — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

Transporte, em grande velocidade, de Lisboa-R. para Covilhã, de 4 sacos com repolhos com o peso de 202 Kg. Portes pagos à partida.

308 Km. — Tarifa Geral — base 6.ª

Preço	$37\$12 \times 6 \times 0,21$	46\$78
Manutenção	$16\$00 \times 0,21$	3\$36
Registo		1\$50
Aviso de chegada		1\$00
Arredondamento		\$01
Total		52\$65

*R.* — Está errada. O consulente não teve em conta as disposições do n.º 2 do Art.º 4.º da Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V.

Segue discriminação como corresponde:

308 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V.

Preço	$194\$90 \times 0,21$	40\$93
Registo		1\$50
Aviso de chegada		1\$00
Arredondamento		\$02
Total		43\$45

*P. n.º 930* — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de um vagão com batata comum, peso 10.000 Kg., de Aregos para Viana-Doca.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

144 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — T. 15

Preço	$27\$10 \times 10$	271\$00
Manutenção	$7\$00 \times 10$	70\$00
Registo		1\$50
Aviso de chegada		5\$00
		347\$50

Doca:

$\$25 \times 6 \times 10$	15\$00
Selo 5,05%	\$76
	15\$76
Adicional de 5%	\$79
	16\$55
Total	364\$05

*R.* — Está certo.

*P. n.º 931* — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em regime de comboio especial, de Po-cinho para Porto-Alfândega, de 55 carris de ferro com 8 metros de comprimento e o peso de 12.400 Kg., carregados em 2 vagões ligados.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.



176 Km. — Aplicada a Tabela 8 da Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — Preço de detalhe

Preço $98\$31 \times 12,4$ .....	1.219\$05
Aumento de 20 % (A. P. 722) .....	243\$81
Manutenção $7\$00 \times 12,4$ .....	86\$80
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$04
Total .....	1.556\$20

R. — Está certo.

P. n.º 932 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em pequena velocidade, de Régua para Pocinho, de 3 vigas de pinho nacional com o comprimento de 11<sup>m</sup> e o peso de 498 Kg., carregadas em 2 vagões.

69 Km. — Tarifa Geral — 3.ª classe

Preço $3\$41 \times 11 \times 0,50$ .....	18\$76
Adicional de 10 % .....	1\$88
Manutenção $16\$00 \times 0,50$ .....	8\$00
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	1\$00
Arredondamento .....	\$01
Total .....	31\$15

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

69 Km. — Tarifa Geral

Duplo da 1.ª classe  $4\$21 \times 2 = 8\$42$

Preço $8\$42 \times 11 \times 0,50$ .....	46\$31
Adicional de 10 % .....	4\$64
Manutenção $16\$00 \times 0,50$ .....	8\$00
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	1\$00
Total .....	61\$45

P. n.º 933 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em grande velocidade, de Campanhã para Pampilhosa, de 7 caixas com insecticidas com o peso de 147 Kg.

105 Km. — Tarifa Geral — Base 5.ª

Preço $18\$69 \times 11 \times 0,15$ .....	30\$84
Adicional de 10 % .....	3\$09
Manutenção $16\$00 \times 0,15$ .....	2\$40
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	1\$00
Arredondamento .....	\$02
Total .....	38\$85

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

105 Km. — Tarifa Geral — Base 5.ª  
sem adicional de 10 %

Preço $18\$69 \times 11 \times 0,15$ .....	30\$84
Manutenção $16\$00 \times 0,15$ .....	2\$40
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	1\$00
Arredondamento .....	\$01
Total .....	35\$75

P. n.º 934 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Marco para Campanhã, de uma porção de vigas de pinho nacional de 7 metros de comprimento, com o peso de 9.700 Kg. e 10 vigas também de pinho nacional, de comprimento até 6<sup>m</sup>,5, com o peso de 600 Kg.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

Carregamento num vagão da série L, de 9 metros de comprimento.

60 Km. — Vigas de 7<sup>m</sup> } Tarifa Especial n.º 1 — P. V.  
Tabela 8 por 12 T.  
» até 6,5<sup>m</sup> — Tarifa Geral — 3.ª classe.

Vigas de 7 metros:

Preço $33\$06 \times 12$ .....	396\$72
Recargo de 20 % .....	79\$35
Manutenção $7\$00 \times 12$ .....	84\$00
	560\$07

Vigas até 6,5 metros:

Preço $2\$97 \times 11 \times 0,60$ .....	19\$61
Recargo de 20 % .....	3\$93
	23\$54
Adicional de 10 % .....	2\$36
Manutenção $16\$00 \times 0,60$ .....	9\$60
	35\$50
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$03
Total .....	602\$10

R. — Está errado. O consulente não teve em conta que cabendo as vigas na caixa do vagão poderia taxar-se toda a remessa pela classe aplicável da Tarifa Geral, do que resulta preço mais económico.

Segue discriminação como corresponde:

60 Km. — Tarifa Geral — 3.ª classe

Preços com o recargo de 20 %  
ao abrigo do Aviso ao Público A n.º 841

Preço $2\$97 \times 11 \times 10,3$ .....	336\$51
Aumento de 20 % (A. P. n.º 722) .....	67\$31
A transportar .....	403\$82



Transporte .....	403\$82
Adicional de 10 % .....	40\$39
Manutenção 7\$00 < 10,3 .....	72\$10
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$04
Total .....	522\$85

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**Aviso ao Público A n.º 903** — Transporte de mercadorias entre as estações de Portimão e Santa Clara-Sabóia e o Despacho Central de Monchique.

**17.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Transportes entre a estação de Régua e os Despachos Centrais de Lamego, Mondim da Beira, Leomil e Moimenta da Beira.

**33.º Complemento a Tarifa de Camionagem** — Transporte entre a estação e o Despacho Central da Guarda.

**37.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Transporte de mercadorias entre as estações de Portimão e Santa Clara-Sabóia e o Despacho Central de Monchique.

**38.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Transportes entre a estação e o Despacho Central de Mafra.

**Carta-Impressa n.º 88** — Distribuição de errata dos Quadros de Distâncias da Antiga Rede.

**Carta Impressa n.º 89** — Distribuição de nova edição da Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos (Reimpressão de Maio de 1946).

**Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos** — Publicação de nova edição da Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos (Reimpressão de Maio de 1946).

**1.º Aditamento à Classificação Geral** — Substituição dos mínimos de peso a taxar, de 50, de 100 e de 500 Kg., de mercadorias abrangidas pelo Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 — P. V., pelo de 1.000 Kg.

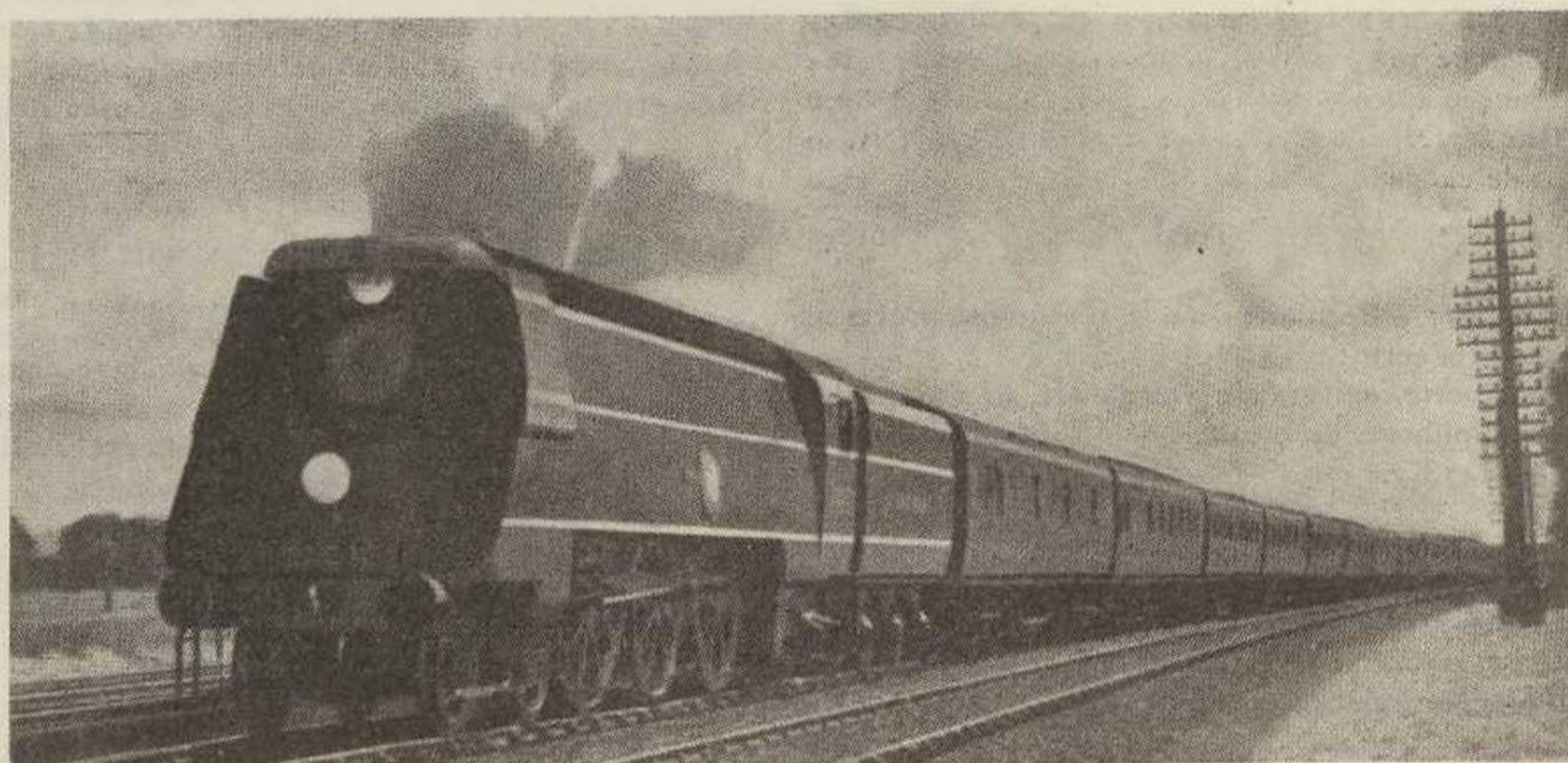
### II — Fiscalização e Estatística

**Comunicação-Circular n.º 333** — Refere-se às alterações introduzidas no mod. E. 4 (bis) e dá instrução sobre o seu preenchimento pelas estações.

**Comunicação-Circular n.º 334** — Indica as regras a observar para o envio das senhas das remessas juntas à restante escrituração, a pedido dos expedidores.

**Carta-Impressa n.º 406** — Relação de passes, cartões de identidade e anexos extraviados no mês de Abril de 1946 e que devem ser apreendidos.

**Carta-Impressa n.º 407** — Relação dos cartões de identidade anexos e bilhetes de assinatura extraviados no mês de Maio de 1946 e que devem ser apreendidos.



A poderosa locomotiva da classe *Merchant Navy* que reboca o expresso Londres-Paris, entre as estações de Vitória e Dover.



# *A nossa casa*

## Educação das crianças

A influência da família, no espírito da criança, é decisiva.

Os pais são responsáveis, até certo ponto, pelas imperfeições físicas ou morais dos filhos.

A criança deve ser meiga, franca e respeitosa para com os pais.

Os pais têm o dever de velar pelos filhos, aperfeiçoando-os, formando-lhes o carácter, vigiando a sua conduta, dirigindo os seus gostos, preparando-os para as lutas da vida e para representarem na sociedade o papel que lhes competir.

Nunca os devem repreender com aspezeza, e mesmo quando os castiguem, devem mostrar-lhes que é unicamente para seu bem, e no seu interesse, que assim procedem.

Devem ensinar-lhes a ter respeito, e não medo.

A criança trata geralmente os pais por: papá, mamã ou por: pai, mãe. Esta última forma é hoje a mais usada. E na realidade, papá e mamã são fórmulas arrebitadas, sem a meiguice das outras: pai, mãe! Não há palavras que substituam a doçura deste tratamento.

É preferível chamar os filhos pelos seus próprios nomes a dar-lhes nomes de fantasia: Lili, Bébé, Tótó, ou outros semelhantes. Esses nomes seguem depois a criança, tornando-a, por vezes, ridícula, principalmente se se trata de um rapaz.

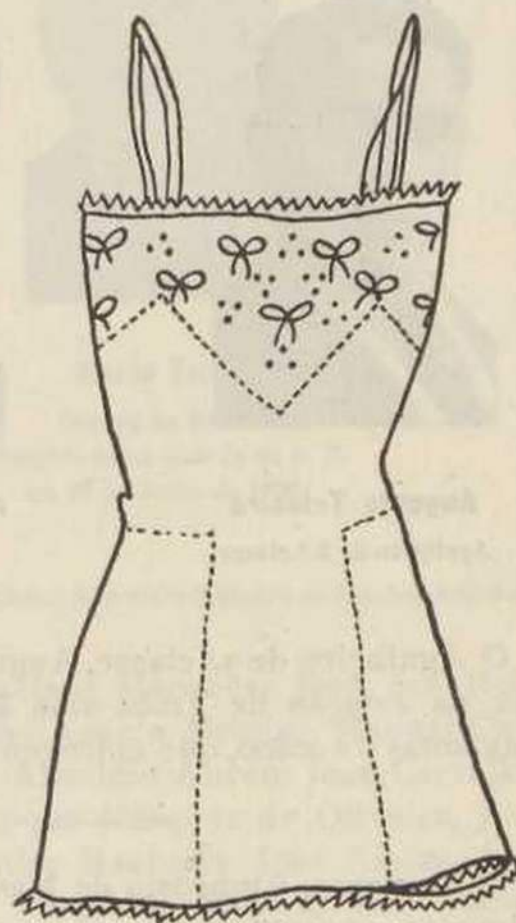
A criança deve ser educada. De manhã, ao ver os pais, deve beijá-los e dar-lhes os bons dias. Deve também dar sempre os bons dias a outras pessoas de família que vivam na mesma casa, assim como aos criados.

À noite, não deve retirar-se, sem dar as boas noites e sem trocar uma palavra afectuosa com os pais.

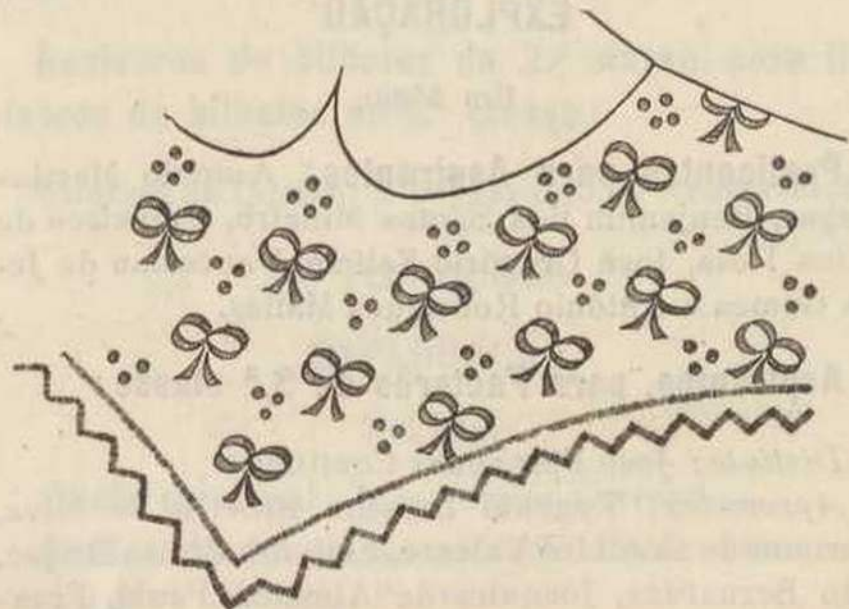
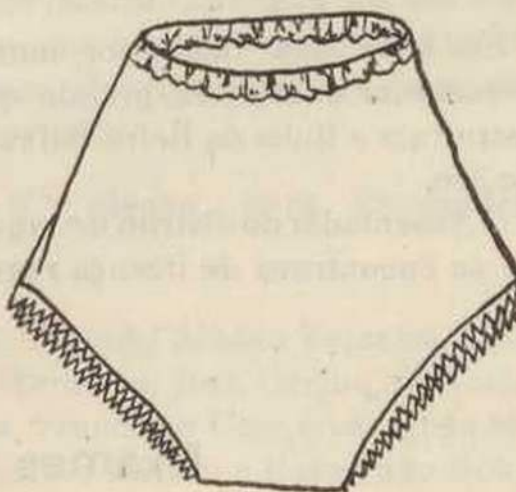
Estes hábitos nunca devem perder-se.

## Os nossos figurinos

Roupa branca de senhora com adereço de opale bordado a cheio e rendas.



Em baixo: Por menor do adereço.





# Pessoal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



**Augusto Teixeira**  
Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe



**Ambrósio de Matos**  
Servente



**João Alves**  
Assentador



**Teresa de Jesus**  
Guarda de P. N.

O Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, Augusto Teixeira, encontrou na estação de Trofa uma agenda que continha duas notas de 20\$00, que entregou ao Chefe da estação.

O Servente, Ambrósio de Matos, quando procedia à limpeza, encontrou um brinco de ouro e prata cercado de diamantes do qual fez imediata entrega aos seus superiores.

Em 9 de Maio findo, por motivo de chuvadas que provocaram enxurrada, grande quantidade de pedras obstruíram a linha da Beira Baixa entre os Km.<sup>s</sup> 61,700 e 61,800.

O Assentador do distrito n.º 119 (Ródam), João Alves, que se encontrava de licença regulamentar, compare-

ceu voluntariamente no local, recrutou dois homens estranhos ao serviço, protegeu a linha com os sinais regulamentares e depois de ter avisado o Chefe de Lanço voltou ao local para coadjuvar os trabalhos de desobstrução da linha.

Em 10 de Março findo uma máquina que manobrava material na estação de Caldas da Rainha ultrapassou, com dificuldade de paragem, a P. N. ao Km. 106,202-Oeste, só conseguindo parar ao Km. 107,000.

A guarda de P. N., Teresa de Jesus, que tinha ouvido a chegada do comboio n.º 206 a Bouro e ao verificar o sucedido telefonou imediatamente para esta estação a fim de que fosse retido o comboio até que a máquina e o comboio em manobras fossem resguardados na estação de Caldas da Rainha.

## Exames EXPLORAÇÃO

Em Maio

**Praticantes para Aspirantes:** António Martins Viegas, Benjamim dos Santos Mineiro, Francisco de Matos Rosa, José Gregório Felício, Venceslau de Jesus Gomes e António Rodrigues Matias.

**Aspirantes, para Factores de 3.<sup>a</sup> classe:**

*Distinto:* José Fernandes Coutinho.

*Aprovados:* Eugénio Serafim Ribeiro da Silva, Florimundo Cordeiro Valente, Etelvino Pratas Duque, João Bernardes, Joaquim de Almeida Paulo, Fran-

cisco Lourenço Alfaiate, Luís Antunes, Jaime Alves Ribeiro, Joaquim Ribeiro Matias Pires, Joaquim Urbano, Álvaro Jorge Nuno, Manuel Augusto da Silva, Manuel Lopes, Manuel Lourenço Cadete, Eduardo Neves Martins, Joaquim Jorge, Sérgio Amabélio dos Santos, Joaquim da Silva Rosa, Henrique do Couto Alagôa, João da Silva Galhote, João Freixo Pires, Mário Cardoso Mendes Salgueiro e Joaquim Cameira Calado.

**Factores de 3.<sup>a</sup> classe, para Factores de 2.<sup>a</sup> classe:**

*Distinto:* António João Telheiro.

*Aprovados:* António da Graça, Basílio dos Santos Garção, Américo Madeira, Manuel Meira Magano, Ma-



## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**António Tavares**  
Contra-mestre de 1.<sup>a</sup> classe  
Admitido como Serralheiro  
em 2 de Maio de 1906.



**Amadeu Ucha Cerdeira**  
Arquivista de 1.<sup>a</sup> classe  
Admitido como Ordenança  
em 7 de Julho de 1906.



**Maria Teresa**  
Guarda de distrito  
Admitida como Guarda de P. N.  
em 28 de Julho de 1906.

nuel das Neves Salgado Júnior, António Barros Ferreira da Silva, Domiciano Vieira dos Reis, José Maria Galvão, Júlio dos Reis, Faustino dos Santos, José Cortez de Magalhães Barros Lopes, Manuel da Costa Cotafo, Manuel da Silva Araújo, António da Silva Ferreira, Domingos Henriques Tomás, António Ferreira Neves, João Baptista, António da Fonseca e Costa, João da Costa Amieiro, Augusto Zagalo Gomes Coelho, Amável dos Santos Quelhas, José da Silva Castelo, Marcelino Parente Novo da Cruz, Romão Afonso Correia, Manuel dos Santos Matrena, António Simões Ratola, Francisco Paulino, Artur Augusto Jacinto, Almerindo Nunes Ferreira da Costa, Manuel de Jesus Carrêtas, João Ribeiro dos Santos, João Cardoso, Cláudio Saldanha, Desidério Duarte, Elder Eurico Eusébio, Joaquim Gomes, Serafim Martins Ribeiro, Manuel das Neves Gaveta, Francisco Cunha, Alcínio Lourenço, José Marques da Silva, Luís Dias das Neves, José Alves Inácio, Manuel Antunes Ferreira, Manuel Rôlo Gaspar, Fernando de Matos, António José de Oliveira, Plácido Soares de Queiroz, Rui Bolacho Maçarôco, José Dias Lourenço, António Pescante dos Reis, António Maria da Silva, António Amaro Cabrita, Manuel Matias Lopes, Luís Marques da Silva e João Raimundo.

### Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe, para Condutores de 2.<sup>a</sup> classe:

*Distintos:* António Maria Carvalho e Álvaro de Almeida.

*Aprovados:* Joaquim Ribeiro, Manuel Marçalo, José Santos Pimentel, António Maria Franca, Manuel Duque Antunes, Albino de Almeida, Henrique Joaquim Cordeiro, Josué Vieira Amaro, Joaquim Fernandes Gata, João Marques Chaparro, António Pe-

reira Machado, Francisco Marques, José dos Reis, Jaime Verão Caldeira, Angelo Mendes, Manuel Chorão Nunes, Joaquim Anacleto Abreu, José Carvalho, Manuel Sebastião, Roque Marques de Oliveira, José Maria Alves, Alexandre Machado José Aleixo, Joaquim Maria Lopes Florindo, António dos Santos Camarinhas, José Cardoso, Abel Pinto da Silva, João Rodrigues, Manuel Gonçalves Júnior, António Pereira Ribeiro, Luís Joaquim do Couto, Henrique da Fonseca Pereira, Aires dos Santos Cordeiro, Manuel Fonseca, Augusto Cardoso dos Santos, Francisco António Zambujal, Artur Gomes, Henrique Martins Parreira e Manuel Francisco Charneira.

### Condutores de 2.<sup>a</sup> classe, para Condutores de 1.<sup>a</sup> classe:

Alfredo Soares de Almeida, Albino Teixeira, Américo Castedo, Carlos Monteiro, José Coelho da Rocha, Armando Sá Caldeira, Francisco Gonçalves, João Manuel Coelho, José António Terezo e Raimundo Nobre Costa.

### Revisores de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe, para Revisores de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe:

Rodrigo de Queiroz e Bernardino da Ressurreição.

## Promoções

## EXPLORAÇÃO

Em Maio

**Chefe principal:** José Justino Correia.

**Chefes de 1.<sup>a</sup> classe:** Manuel Parente Novo da Cruz e José da Cunha Pinto.



**Chefes de 2.<sup>a</sup> classe:** António Joaquim Trabulo e Manuel Lourenço.

**Chefes de 3.<sup>a</sup> classe:** António Ribeiro, Bernardino Aires Pereira e Joaquim Marques de Oliveira.

**Factores de 1.<sup>a</sup> classe:** António Vieira, José Transmontano Pelouro, José Bárbara Martins, João Fernandes da Silva e José Inácio Santinho Júnior.

**Factores de 2.<sup>a</sup> classe:** Manuel Rodrigues Araújo, António do Couto, Augusto de Matos Rolão, José Machado Forte, António Velez Conchinhas, António Leal, António Pereira, Francisco Domingos Raimundo, José Pimenta Raimundo, Mateus Costa, Martinho Pinheiro e Emilio Alves Taborda.

**Fieis de cais de 2.<sup>a</sup> classe:** António Marques, Manuel Rosas Machado e Cândido Magalhães Barros Lopes.

**Condutores de 1.<sup>a</sup> classe:** Joaquim Pedro Coelho de Lacerda, Manuel António Machado, Augusto Eugénio da Costa, António da Silva, Albano Calheiros, José Pereira da Silva, Aníbal José da Costa, João Pereira Ganaipo, Manuel Pereira e António Coelho Cabanita.

**Condutores de 2.<sup>a</sup> classe:** Lizuarte Teixeira, Aurélio Augusto Sá Caldeira e João Lapinha.

**Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe:** Joaquim Pinto de Carvalho, Bernardo Fernandes, António Ferreira Pinto, Eduardo Pereira, Arménio Ferreira Manano, Amândio José Castilho, Francisco Alcobia, Félix da Costa, Agostinho Ferreira, Celestino Santos, José Victor Januário, Joaquim Domingos, António Soares, José Inácio de Matos, António Lopes, António Carvalho, António Henriques, José Louro e Alfredo Nunes de Matos.

**Fiscal de Revisores de bilhetes:** Pedro de Freitas.

**Revisores de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe:** Ilídio Pinto Ribeiro, Manuel Pinto Duarte, Sebastião Ribeiro da Silva, Francisco José Rosa, António Eduardo, Joaquim Brito Boavida, António Maria de Paiva, José Dias Rodrigues, José Pires, Anastácio Trindade e Júlio Augusto Rodrigues.

**Revisores de bilhetes de 2.<sup>a</sup> classe:** António José Varela, Manuel Virgínio Mendonça, José Bernardino Marques, Manuel Pedro, Mateus da Conceição Servo, José Augusto Falcão, José Gomes, João Gaspar de Oliveira Ruas, Frederico dos Santos, Teófilo Henriques e Carlos João Correia.

## VIA E OBRAS

Em Janeiro

**Sub-Chefe de Serviço:** Manuel Joaquim Dias da Silva.

**Inspector Técnico de 1.<sup>a</sup> classe:** Raul José Viegas.

**Sub-Inspector:** Angelo Dias de Carvalho.

**Chefe de escritório de 3.<sup>a</sup> classe:** João Figueiredo.

**Contramestres principais:** Leandro Rodrigues e Armando A. Rico.

**Contramestres de 1.<sup>a</sup> classe:** Prudêncio Lopes da Silva, Angelo Faria Rodrigues e Armando Miranda.

**Chefe de lanço de 1.<sup>a</sup> classe:** Francisco Claro.

**Electricista de 1.<sup>a</sup> classe:** Samuel de Carvalho.

**Electricistas de 2.<sup>a</sup> classe:** Manuel A. Agostinho, Bento Cabaço Martins e Manuel Emauz Nunes.

**Electricistas de 3.<sup>a</sup> classe:** Florindo O. Machado, José Martins Oliveira e António dos Santos Mateus.

## Nomeações

### SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Junho

**Escriturárias de 3.<sup>a</sup> classe:** Maria Irene Gomes Pereira Ramos e Irene Marques da Silva Carvalho.

**Servente de escritório:** José Mendes.

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Maio

**Médico substituto da Assistência domiciliária do Porto:** Dr. Luís António Abranches Couceiro do Couto Moniz.

### EXPLORAÇÃO

Em Fevereiro

**Carregador:** José dos Santos.

Em Abril

**Bilheteira de 3.<sup>a</sup> classe:** Isa Ivone Martins.

Em Maio

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** Júlio Serra da Silva.

**Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe:** José Alves Novo, José da Silva Barbara, João Miguel Correia, Silvestre Henriques, Manuel de Jesus Carolino, Eduardo Inácio Godinho, Manuel Almeida Bastos e Fernando Santos Mendonça.

**Revisores de bilhetes de 3.<sup>a</sup> classe:** Augusto Messias Barral, Horácio Alves, Augusto Leite de Azevedo, Marcelino Maria Relvas, Manuel Teixeira, Fernando Pereira, António Cardoso Mendes, José da Conceição Caveirinha, José Pereira da Costa, Agostinho Manuel Paulino, António da Silva Oliveira, Zeferrino Barros Magalhães, Justino Ferreira, José Maria Tomé, José Valentim Paula, Carlos Agostinho, Acácio Domingos Macau, José Saraiva Lopes, António Henriques, Amadeu Rodrigues Café, Amadeu Ribeiro, Joaquim Augusto Santos Alves e Eugénio Ribeiro Martins.

### MATERIAL E TRACÇÃO

Em Maio

**Marinheiros de 2.<sup>a</sup> classe:** Cipriano de Oliveira Rilhalhá e João David de Oliveira.



## VIA E OBRAS

Em Julho de 1944

**Escriturário:** Abel Agante da Silva.

Em Outubro de 1945

**Guarda de P. N.:** Florentina Natália Sabina.

Em Maio

**Adido Técnico Ajudante:** Luís da Silva Cruz.

**Escriturário:** Darwin Miguel da Costa e Adelino Marques Rodrigues.

## Mudanças de categoria

### EXPLORAÇÃO

Em Maio

Para

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** o Factor de 2.<sup>a</sup> classe, Mário Simões de Oliveira.

**Carregador:** o Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, João Joaquim da Rocha.

## Reformas

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Abril

*Luís Manuel de Carvalho Moreira*, Enfermeiro de 1.<sup>a</sup> classe, de Lisboa R.

### EXPLORAÇÃO

Em Abril

*José Simões Lapa*, Carregador, de Coimbra.

Em Maio

*José da Costa Lopes*, Inspector da 8.<sup>a</sup> Secção de Contabilidade.

*Júlio Ramos Valente*, Chefe principal, de Alcântara Terra.

*José Bagão Félix*, Factor de 2.<sup>a</sup> classe, de Aveiro.

*Augusto Lopes de Vasconcelos*, Fiel de Cais de 2.<sup>a</sup> classe, de Lisboa R..

*Augusto de Sousa*, Condutor principal, da 3.<sup>a</sup> Circunscrição.

*João António*, Condutor principal, da 2.<sup>a</sup> Circunscrição.

*Luís da Silva*, Condutor de 2.<sup>a</sup> classe, da 4.<sup>a</sup> Circunscrição.

*Francisco José de Moraes*, Capataz de 1.<sup>a</sup> classe, de Barreiro.

*José Mourato Delgado*, Capataz de 2.<sup>a</sup> classe, de Torre das Vargens.

*José de Oliveira*, Capataz de 2.<sup>a</sup> classe, de Caldas da Rainha.

*Manuel Marques Rainho*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe, de Alfarelos.

*Gabriel Marcelino*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Alhandra.

*Adelino Martins*, Condutor de elevadores, de Lisboa R.

*José Pereira Cristo*, Guarda de estação, de Vendas Novas.

*Artur Pelengana*, Guarda de estação, de Beja.

*César Augusto da Silva Conceição*, Carregador, de Aveiro.

*Joaquim Ramos*, Carregador, de Alfarelos.

*Manuel dos Santos*, Carregador, de Taveiro.

*João Pinto da Silva*, Carregador, de Gaia.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Maio

*Porfirio Lopes*, Chefe de Maquinistas.

*João Gonçalves*, Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe.

*José Rodrigues*, Chefe de Brigada de 1.<sup>a</sup> classe.

*Américo da Silva*, Limpador.

## VIA E OBRAS

Em Maio

*Manuel de Oliveira*, Chefe do distrito n.º 143, Louzã.

*José Augusto Prata*, Chefe do distrito n.º 437, Almendra.

*Paulo Maria*, Sub-chefe do distrito n.º 28, Mata.

*José da Silva*, Assentador do distrito n.º 293, Abela.

*João da Silveira*, Guarda do distrito n.º 86, Alcântara Terra.

*Conceição Simões*, Guarda do distrito n.º 59, Alfarelos.

*Bárbara Custódia*, Guarda do distrito n.º 6, Vila Franca.

*Mariana de Jesus*, Guarda do distrito n.º 62, Coimbra B..

*Manuel Dias*, Operário de 3.<sup>a</sup> classe da 6.<sup>a</sup> Secção, Castelo Branco.

## Falecimentos

### EXPLORAÇÃO

Em Abril

† *António Pereira de Brito*, Guarda-freio de 2.<sup>a</sup> classe, da 3.<sup>a</sup> Circunscrição.

Admitido como Carregador eventual em 4 de Fevereiro de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927 e Guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Fevereiro de 1928, tendo sido finalmente promovido a Guarda-freio de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1942.



Em Maio

† *Jorge Baracho*, Chefe de Secção do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Admitido como Carregador em 23 de Fevereiro de 1912, foi nomeado Conferente em 1 de Outubro de 1913 e passou a Empregado de Escritório em 24 de Outubro de 1920, tendo sido finalmente promovido a Chefe de Secção em 1 de Agosto de 1927.

† *José dos Santos*, Condutor de 2.<sup>a</sup> classe, da 2.<sup>a</sup> Circunscrição.

Nomeado Carregador em 21 de Janeiro de 1919, foi promovido a Guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1921, Guarda-freio de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Março de 1925, Guarda-freio de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Abril de 1929 e finalmente Condutor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1938.

† *Manuel Alves*, Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe, de B. de Benfica.

Nomeado Carregador em 21 de Fevereiro de 1919, foi promovido a Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 24 de Outubro de 1920 e finalmente Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe em 21 de Outubro de 1922.

† *António Cândido de Ascensão Nunes*, Carregador, de Gaia.

Admitido como Carregador suplementar em 5 de Julho de 1929, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Janeiro de 1940.

† *António Luís Barrote Júnior*, Carregador, de Obidos.

Admitido como Carregador suplementar em 29 de Abril de 1926, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Maio

† *Rogério Augusto Rocha*, Arquivista Principal, do Serviço Central.

Admitido ao serviço em 30 de Novembro de 1911, como Porteiro, nomeado Arquivista em 1 de Janeiro de 1923, foi promovido a Arquivista principal em 1 de Janeiro de 1936.

† *João Luís da Silva*, Maquinista de máquinas fixas, nas Oficinas do Barreiro.

Admitido ao serviço em 23 de Março de 1910, como Servente, foi nomeado Maquinista de máquinas fixas em 11 de Maio de 1927.

VIA E OBRAS

Em Maio

† *Joaquim Florêncio*, Operário de 2.<sup>a</sup> classe, das Obras Metálicas.

Admitido como Servente em 21 de Fevereiro de 1921 e nomeado para o quadro como Operário de 2.<sup>a</sup> classe em 23 de Outubro de 1925.

† *Alberto Cirilo Martins*, Operário de 3.<sup>a</sup> classe, das Obras Metálicas.

Admitido como Serralheiro auxiliar em 7 de Abril de 1932, nomeado operário de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1943 e ingressou no quadro com esta mesma categoria em 8 de Novembro de 1944.

† *Manuel Pereira Cardoso*, Assentador do distrito n.º 425.

Admitido como Assentador auxiliar em 11 de Agosto de 1916, ingressando no quadro como Assentador em 24 de Outubro de 1925.



† *Jorge Baracho*  
Chefe de Secção



† *Rogério Augusto Rocha*  
Arquivista Principal



† *João Luís da Silva*  
Maquinista de Máquinas Fixas



† *Manuel Alves*  
Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe



15 — + gar = Cratera.  
+ lou = Penetrou.  
+ ca = Quase.  
+ bre = Refalsado.  
+ pa = Insecto fosforescente  
= Estação S. S.

\*

16 — + tel = Filete.  
+ caxim = Tarlatana.  
+ xis = Eixo.  
+ gue = Família.  
+ cou = Inspirou.  
+ rear = Perder o tino.  
+ to = Brenha.  
+ lo = Onda.  
= Estação S. S.

\*

17 — + suita = Hipócrito.  
+ bor = Pejo.  
+ ta = Alvo.  
+ do = Vasa.  
= Apeadeiro A. R.

18 — + taia = Tulha.  
+ lê = Energia  
+ do = Indício.  
+ bil = Frouxo.  
+ gorismo = Metáfora.  
+ cha = Mancha  
= Estação C. N.

\*

19 — + zo = dobradiça de porta  
+ vos = Deuses.  
+ der = Enfadar.  
+ na = Planta composta.  
= Estação N. P.

\*

20 — + ça = Luvas.  
+ to = Sembante.  
= Estação S. E.

\*

21 — + no = Vadio.  
+ cio = Ignorante.  
= Estação S. S.

### Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Julho 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. <sup>a</sup> . . . . . »	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, miosolis, pevides, etc.		» Offenbach . . . . . »	4\$40
Bacalhau Inglês . . . . . kg.	variável	— Côradas . . . . . kg.	5\$70	Sal . . . . . lit.	\$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 Colonial . . . . . lit.	4\$35	Em pacotes celofane . . . . . »	8\$60	panhã) . . . . . »	2\$30
Continental:		Bambus: Esparguete, 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.	\$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 funcionário ferroviário

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

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