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 200

1 — **Palavras cruzadas** — *Horizontais*: — 1 — Ima, eido, vôo; 2 — rufo, huri; 3 — Raz, cnó; 4 — acamata, exposto; 5 — és, ar; 6 — Ira, reu; 7 — Zazo, urdu; 8 — abas, boia; 11 — bula, edoi; 12 — Oste, atim; 15 — Xibé, nulo; 16 — Alar, truz; 17 — Nio, eco; 18 — sá, va; 19 — Trinque, justura; 20 — Ela, uxi; 21 — Asca, fido; 22 — Ceu, flor, boá.

Verticais: 1 — Vaza, oboé, xara; 2 — abc, mil; 3 — Iliza, bandó; 4 — Roseta, ezteri; 5 — ea, os; 6 — Zás, ata; 7 — ar, au; 9 — afim, nica; 12 — Ilha, enol; 13 — Dote, jono; 16 — mudo, tris; 18 — Vi, ob; 19 — Côa, vau; 20 — rr, ea; 21 — eubage, axanto; 22 — apuro, urose; 23 — diz, ilu; 24 — água, vima, ozos.

2 — **Um cruzamento** — (solução do autor): Sejam x e y as duas velocidades.

O tempo gasto por cada barco de uma estação à outra é

$$\frac{5\frac{1}{4}}{x}=\frac{21}{4x} \quad \text{e} \quad \frac{5\frac{1}{4}}{y}=\frac{21}{4y}$$

Como chegaram à mesma hora, o 1.º gastou mais

$$5^m\,15^s=\frac{7}{80} \text{ da hora, ou, o que é o mesmo:}$$

$$\frac{21}{4x}-\frac{21}{4y}=\frac{7}{80} \qquad (1)$$

O segundo, que avança 2 milhas mais em 1 hora, faz

$$y=x+2$$

Pondo este valor na equação (1), tira-se

$$x=10 \quad \text{e} \quad y=12$$

Antes do 2.º barco partir, o 1.º fez

$$10\times\frac{7}{80}=\frac{7}{8} \text{ da milha}$$

A distância, em milhas, que os separa, nessa altura é

$$5\frac{1}{4}-\frac{7}{8}=4\frac{3}{8}$$

e visto eles navegarem ao encontro um do outro, aproximam-se $10+12=22$ milhas por hora. Para percorrerem a distância de $4\frac{3}{8}$, precisam

$$4\frac{3}{8}:22=\frac{35}{176} \text{ da hora}$$

Assim, o cruzamento deu-se $\left(\frac{7}{80}+\frac{35}{176}\right)=17^m\,10^s,9$ depois do 1.º barco ter partido, isto é, às

$$8^h\,17^m\,11^s \qquad \text{(1.ª resposta)}$$

e o encontro ocorreu a

$$\left(\frac{7}{80}+\frac{35}{176}\right)\times 10=2\frac{19}{22} \text{ milhas}$$

Sendo a milha $=1852^m$ (comprimento do arco de 1 minuto do equador $\frac{4\times 10^7}{360\times 60}$), o cruzamento teve lugar a

$$2\frac{19}{22}\times 1852=5303\frac{5}{11} \text{ m. de Lisboa (2.ª resposta).}$$

Geométricas: 3 — Irmão, iris, mil, as, o; 4 — Cotas, Ovar, tal, ar, s; 5 — Ácer, caco, ecoa, roaz; 6 — Rara, arar, rara, arar; 7 — Mau, arte, úteis, eido, sol; 8 — Ama, mata, atada, ácer, aro.

Sincopadas: 9 — Conforto, conto; 10 — Cabelo, calo; 11 — Andejo, anjo; 12 — Nuelo, nulo;

Duplas: 13 — Chalaça; 14 — Zina

Novíssimas ou **aditivas**: 15 — Pauta; 16 — Demo; 17 — Estocada; 18 — Valente; 19 — Corpo; 20 — Marnota.

AVISO — Nesta Secção passam, desde o presente número do *Boletim*, a ser adoptados, além dos dicionários já admitidos, os de Augusto Moreno e Francisco Torrinha.

* * *

Todas as produções que a seguir se publicam são da autoria de «Mac-Avenko» excepto a n.º 10.

Novíssimas:

1 — O piloto entrou na *carlinga*; experimentou os comandos e a *articulação* das azas do avião. Depois levantou vôo *suavemente*. 2 — 1.

*

2 — Com *um quase nada* de trabalho e uma *grande quantidade* de cuidados tinhas evitado a doença que te ocasionou essa *contracção espasmódica das maxilas*. 1 — 1.

*

3 — Pela *letra grega* tive *indícios* de que a sonata fôra escrita para uma espécie de *flautim*. 1 — 2.

(Continua na outra página interior da capa)

18.º Ano — N.º 202 Abril de 1946

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: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

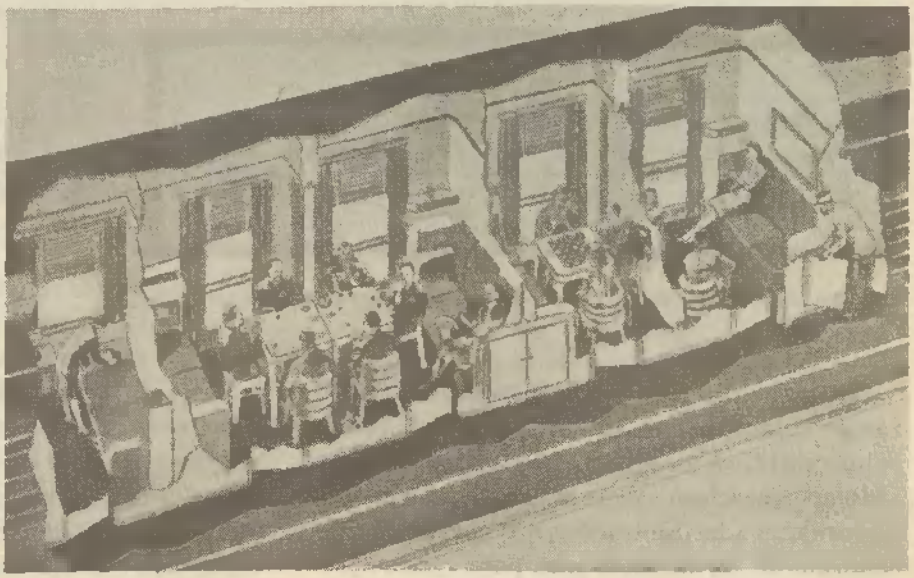
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Carruagem de recreio. — As estampilhas postais e os caminhos de ferro. — Os dois amores. — Curiosidades do nosso tráfego. — Educação Física. — Consultas e Documentos — A nossa casa. — Pessoal.

CARRUAGEM DE RECREIO

Os caminhos de ferro, mercê do progressivo desenvolvimento da técnica, procuram oferecer aos passageiros, além do necessário conforto e segurança, as possíveis distrações de modo a que as viagens decorram agradàvelmente.

Algumas empresas ferroviárias estrangeiras, empenhadas presentemente na rápida reconstrução do seu parque de carruagens, atingido pelo desgaste devido ao uso que lhe foi dado durante a guerra, não descuram esse objectivo. Veja-se a figura que ilustra esta página e que nos mostra a secção longitudinal de uma carruagem de recreio, planeada pela *Pullman-Standard Manufacturing Company* para serviço nos caminhos de ferro norte-americanos. Os compartimentos desta carruagem constituem verdeiras salas onde os passageiros se instalam com todo o conforto.



Carruagem de recreio

CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

As estampilhas postais e os caminhos de ferro

Pelo Sr. *Francisco de Sá Nogueira*, Sub-Chefe de Repartição da Contabilidade Central

A Filatelia, ou acção de coleccionar as pequenas estampas (algumas, verdadeiras obras de arte) que servem para franquear a correspondência, tem actualmente em todas as camadas sociais inumeros amadores e, entre nós, grandes adeptos, a começar nalguns dos Administradores da Companhia, cujas colecções notáveis já pudemos admirar em várias exposições, e a acabar nos nossos filhos, que iniciam as suas primeiras trocas desde que entram em contacto com os seus companheiros de escola.

Selos comemorativos do 12.º Congresso Internacional de Caminhos de Ferro — Cairo, 1932

Selos comemorativos do 13.º Congresso Internacional de Caminhos de Ferro. -Paris, 1937.

No princípio deste século podiam organizar-se colecções gerais abrangendo todos os selos emitidos no mundo. Agora, porém, devido ao acréscimo extraordinário de coleccionadores, as administrações dos correios aperceberam-se do negócio que para elas representa a colocação no mercado de novas séries (como se se tratasse de qualquer mercadoria) e é tal a inundação de selos que os apaixonados têm de se resumir e especializar.

Uns, limitam a sua actividade a um só país; outros, a séries restritas tais como as de correio aéreo ou comemorativas.

Estes preferem exemplares com sobrecargas que alteram o seu valor primitivo ou tornam a sua circulação provisória; aqueles, com temperamento mais artístico, preferem os que representam paisagens ou personagens históricos e cuja gravação esmerada torna os seus albuns uns pequenos museus, motivo de recreio para a vista e para o espírito.

Os serviços postais, que andam intimamente ligados aos serviços de transportes, devem aos caminhos de ferro, em grande parte, o seu formidável desenvolvimento.

As administrações dos correios de diversos países assim o têm compreendido, pondo em circulação estampilhas em que figuram assuntos ferroviários tais como locomotivas, comboios, pontes, etc. e, em emissões especiais, têm comemorado alguns centenários da sua entrada em exploração assim como a realização de Congressos Internacionais de Caminhos de Ferro.

Como ferroviários não podemos deixar de apreciar de um modo especial, os selos em que figuram assuntos alusivos à nossa indústria e que vamos tentar reunir nesta pequena resenha.

Já comemoraram o centenário dos seus caminhos de ferro:

A Alemanha, em 1935, com uma série de selos de 4 valores. Um representa a locomotiva de 1835 e os restantes, uma locomotiva moderna, uma automora e uma máquina aerodinâmica;

A Bélgica, em 1935, com uma série de 24 valores de 2 tipos, para encomendas postais, um representando a máquina de 1835 e outro uma automotora de 1935;

A Holanda, em 1939, com dois valores, figurando num uma máquina de 1839 e no outro uma automotora eléctrica de 1939.

O 50.° aniversário foi comemorado pela Bulgária, em 1935, e do mesmo modo a Roménia, em 1939, comemorou o 70.° aniversário.

Selos comemorativos do centenário dos caminhos de ferro alemães

Quanto à entrada em exploração de determinadas redes, diversos países a celebraram também:

A República do Equador, em 1908, emitiu uma série referente ao estabelecimento dos caminhos de ferro naquele país e, mais tarde, em 1926, sobrecarregou selos para comemorar a abertura ao tráfego da linha de Quito a Esmeraldas.

Selos comemorativos do centenário dos caminhos de ferro austríacos

A Áustria, em 1937, com uma série de 3 valores, figurando num uma máquina de 1837, noutro uma máquina de 1937 e, no terceiro, uma automotora eléctrica;

A Itália, em 1939, com uma série de 3 valores, em que aparece ao lado duma máquina de 1839 uma moderna automotora eléctrica;

A Guatemala comemorou o acabamento da via férrea entre Guatemala e San Salvador, sobrecarregando o selo de 3 Pesos da série de 1926, com os dois valores de 0,03 e 0,05 de Quetzal e os dizeres «Ferrocarril Oriental 1929» e a seguir, em 1930, por ocasião da

Selos comemorativos do 50.º aniversário dos caminhos de ferro búlgaros e do centenário dos caminhos de ferro holandeses

inauguração do caminho de ferro eléctrico de Los Altos, sobrecarregou o selo de 15 Pesos da série de 1926 com vários valores e os dizeres «Ferrocarril de Los Altos-Inaugurado en 1929», saindo depois a série de 3 selos referente à mesma inauguração e que representam: a barragem, uma vista da via e a estação.

A Rússia, em 1935, emitiu 4 selos comemorativos da inauguração do caminho de ferro subterrâneo de Moscovo, com assuntos que se lhe referem.

A Companhia de Moçambique, no mesmo ano, ao ser inaugurada a ponte sobre o Zambeze, emitiu um selo de 1 escudo, com uma vista da mesma.

A República de Nicarágua, em 1932, emitiu 2 séries de 5 selos comemorativas da abertura ao tráfego das linhas de Rivas e de Léon-Sauce. E, no mesmo ano, o correio aéreo local tambem emitiu outras duas séries respeitantes às mesmas inaugurações.

A Turquia, em 1939, emitiu 4 selos referentes à inauguração do caminho de ferro de Ankara a Erzurum, com assuntos e paisagens alusivos.

Existem também, como já disse, selos emitidos por motivo dos Congressos de Caminhos de Ferro, tais como os realizados em Madrid, em 1930 (11.º Congresso) — No Cairo, em 1933 (12.º Congresso) e em Paris, em 1937 (13.º Congresso). Em todos os valores destas séries aparecem locomotivas.

Mas, os assuntos ferroviários desde há muito que figuram nas estampilhas postais, o que não é para admirar visto que os correios tiveram o seu maior incremento com o desenvolvimento das comunicações por via férrea. Por isso, a Suécia, ao festejar, em 1936, o tricentenário da fundação dos seus correios, emitiu uma série de 12 selos, onde se vê no valor de 40 öre, um comboio expresso moderno com a sua ambulância postal.

Já a Rússia, em 1922, havia emitido um selo de assistência no qual figurava um comboio e os Estados Unidos da América do Norte tinham posto em circulação um magnífico selo representando um comboio rápido, que é o de 2 cts. da série da Exposição de Búfalo de 1901. Este mesmo país, em 1912, emitira o selo para encomendas postais de

Selos para encomendas postais emitidos na Bélgica em 1942

5 cts. que mostra um comboio correio e, antes deste, o selo no qual pela primeira vez aparece uma locomotiva, o de 3 cts. de 1869.

Depois, outros países emitiram selos com o mesmo assunto:

O Uruguai, nos valores de 5 cts. das séries de 1895 e 1897; San Salvador, no valor de 3 cts., de 1896; a República de Honduras, em 1898; a França, na série de 1901 para encomendas postais; a Nicarágua, em 1912; o Brasil, nos valores de 10 e 20 reis da série de 1920; a Bélgica, em diversos valores das séries para encomendas postais de 1915, 1920, 1921 e 1934; e o Perú, no valor de 35 cts. da série de 1936 do centenário do estatuto político da província de Callao.

Como assuntos ferroviários, escolhidos, não temos apenas locomotivas e comboios:

O valor de 15 cts. da série de 1921 emitida na Guatemala, representa a ponte do caminho de ferro de Penitenciária;

O valor de 2 centessimi da série de 1930, emitida na Eritreia, representa um viaduto na linha de Asmara;

A série comemorativa do 10.º aniversário da subida ao poder do Shah Riza Pahlavi, emitida no Irão, em 1935, compreende o valor de 1 rial no qual figura a ponte do caminho de ferro sobre o Karoun;

No valor de 1 sol, da série de correio aéreo emitida no Perú, em 1936, vê-se um aspecto do «mais alto caminho de ferro do mundo»;

A Rodésia do Sul, em 1937, na série do coroamento do Rei Jorge VI mostra-nos a linha do caminho de ferro junto das quedas de água de Vitória;

O Panamá, em 1939, emitiu a série comemorativa do 25.º aniversário da abertura do grande Canal, que compreende os valores de 14 e 15 cts. com vistas comparativas das linhas férreas locais, em 1914 e 1939;

A Bélgica, em 1942, emitiu uma série, para encomendas postais, em que figuram as mulheres, nos diversos serviços ferroviários, durante a guerra.

Não pretendo apresentar uma nomenclatura completa, tanto mais que, devido ao período de guerra que acabamos de atravessar, ainda não há facilidade em se saber o que se passou em vários países, sob o ponto de vista filatélico. Apenas quero despertar o interesse por estas pequenas estampas, que se referem à nossa actividade, e lembrar à nossa Administração dos Correios que ainda não manifestou aos Caminhos de Ferro o reconhecimento a que têm direito, reproduzindo nos seus selos qualquer assunto alusivo a esta indústria.

Os dois amores

Pelo Sr. *Paulo Morais*, Chefe de Secção, Campanhã

A caminho do Alto-Douro, Alberto da Silveira — *O Alberto da 102* — vigia com atenção o fogo que se minguava na fornalha incandescente. Quase sempre, enquanto a cidade maldita projectasse a sombra invisível no seu espírito azoratado, deitava mais pàsadas de carvão, lançava achas de pinho para a bocarra insaciável da sua locomotiva — empanturrando-a até mais não. Quando se encontrasse muito longe donde *ela*, doidejando, se perdera antes de noivar... retomava a sua tranquilidade habitual e

procurava sorver, a largos haustos, sôfregamente, a beleza adusta e aromatizada das abruptas e nostálgicas serranias que a linha curveteava.

* * *

Ora um certo dia, enfartado de trabalho e quite da máquina, dava-se todo a obturante e danoso cismar, quando uma rapariga se lhe dirigiu em busca de horas de comboio. Envolveu-a num relance perscrutador e descobriu encantos de embevecer. O vestido preto que lhe cingia o busto esbelto, aprincezado; o lenço emoldurando-lhe o rosto como uma boneca de Lenci; umas chinelazinhas que calçava com graça e mimo, davam-lhe um ar tão senhoril e maneiroso que, de certo, quem sabe? as rosas dos canteiros, ainda mesmo aljofradas pelo orvalho matinal, murchariam de ciumosas...

O comboio que ela desejava ia em direitura da cidade. Alberto estremeceu de lacerante angústia ao lembrar-se da cidade de maldição, que lhe havia roubado a noiva e atormentado a alma faminta de apaixonado. Atrigou-se de fazer qualquer pergunta; mas ela, amerceando-se do seu embaraço, adeantou-se-lhe em pormenores:

— Vou para a cidade. É muito longe? Tão só na minha aldeia, não dá gosto de viver.

— Sòzinha? E os seus pais? E o seu noivo?...

— Ai de mim! Retorquiu a rapariga. A mãezinha foi a enterrar. Era toda a minha família.

Alberto quedou-se absorto. No seu espírito doente, tão anuviado como uma tarde pardusca de inverno, tremeluziu uma pequenina centelha de esperança... Se conseguisse retê-la? Se ela voltasse para a sua aldeia?

Mas o comboio chegou — quase sem dar por ele. E o comboio partiu, deixando ver uma luzinha vermelha no lusco-fusco da noite que caía docemente sobre a planura adormecida.

* * *

Ao invés doutros tempos, Alberto atafulhava de carvão a máquina — que tragava quilómetros, a esmo, resfolgando, com bruteza, a caminho da cidade. Obsecante cogitar lhe apoucava o entendimento e o enconchava numa atonia profunda: ir em demanda daquela aburguezada campesina de olhos aveludados e seios tamaninos borbotando à flor de aprimorado corpete, e que, num triz, lhe embruxou o coração.

E começou o vai-vem pelas buliçosas e intermináveis ruas citadinas. E de todas as vezes que regressava à *102*, falto de esperanças, dava-se à fugaz ilusão de que, em breve, estaria de volta, para lhe falar. Até que um dia...

...Um dia, caminhando ao Deus-dará por ruas ofuscantes e escusas, topou uma criatura que o fez alvorotar, iluminando o seu coração numa cariciosa alvorada de alegria. Era ela! Mas firmando-se melhor, notou que o seu vestir, o seu toucar, enfim, toda a sua pessoa tinha algo de janotado. Ela não era ela... Dirigiu-se-lhe com certa timidez. Maria Eduarda — era o seu nome de baptismo — exprimiu, infantilmente, com doçura e singeleza, a sua indizível satisfação:

— Veio ver-me?

— Sim!

— Deveras? Está a falar verdade?

— Acredite!

Maria sorriu, enlevada, como se estivesse sonhando... Os seus lábios de nácar, entreabrindo-se, mostraram uma correnteza de dentes jáspeos. Os olhos, de um negrume profundo e incomparável, velaram-se por um momento. A figura máscula, pulsátil, do seu apaixonado, impressionára-a misteriosamente desde o primeiro encontro na estação que serve a sua terra. A sua terra! Campos matizados de florinhas rústicas e grácis; as águas do ribeiro que sussurravam, de levada em levada, ao acre sabor dos cantares das lavradeiras; a sua casinha prantada no côncavo de um montado onde, entre a urze e tojeiros, espreitava a madressilva, e, nas sarças, se acasalavam os passaritos em noivados de primavera. A sua aldeia!

Maria reagiu perante um quebranto que

se ia apossando dela. Estendeu a mão fina, aveludada, dedos afusados, e despediu-se:

— Adeus!

— Adeus! Conceda-me a graça duma esperança...

— Sim! Nunca a abandone.

* * *

E não mais a viu. Até que um dia, esbelta e formosa dama se apeou na estação em que lhe falou a vez primeira. Era numa tarde outonal. O sol, de uma palidez merencória, álgido, difuso, beijava suavemente os seus cabelos fulvos, envolvendo-a numa poalha de oiro esmaecido. Alberto estacou — todo estremeceu no seu fato lambuzado de óleo. Era Maria Eduarda! Fitaram-se, amoràvelmente, sem parança, num êxtase a que se furtaram a custo. Ela sorria. Ele também sorriu — amargamente, deixando-se levar ao correr de suspeitas malsãs.

E assim, sem mais aquelas, se passou algum tempo. A vida decorria sem quesílias, calma, apenas colchetada à lembrança de Maria e à eterna sinfonia do trabalho.

O serviço de fogueiro carecia de todas as suas faculdades de trabalhador consciente e prestimoso: deu-as, sem reserva; ofertou-as, sem remissão. A sua locomotiva era um amor, uma lindeza nos seus metais polidos e no acinzentado lustroso da sua férrea estrutura. A sua noiva era a sua máquina. Tratava-a com desvelo de enamorado. Desesejaria auscultá-la, dar-lhe forte arrimo quando, coitadinha! arfava, chapinhando, em áspera subida de algum fraguedo mais áspero...

Resignava-se com o afastamento daquela rapariga que passou na sua vida como uma imagem espúmea; que o fizera, talvez, abrutecer, estrenoitar, sujeitando-o à condição de amofinado pária, a quem era vedado acalentar novelescas esperanças.

Decorria-lhe assim a sorte, quando boas novas aceitou daquelas longínquas paragens em que Maria fixou residência. Numa carta cerimoniosa mas intencional, dava-lhe conta de se ter instalado na sua aldeola, e convidáva-o a passar uns momentos no morno aconchego da sua casinha atufada de lírios.

À hora aprazada, Alberto chegou junto do portalinho de enramilhetado acesso a uma abonecada casa de campo. Era de manhãzinha. Uma calhandra, ou lá o que fosse, saudava festivamente o jovem viandante. E como se tratasse do prelúdio de uma chalreante e alada marcha nupcial, logo mil avezinhas rouxinolearam, afoitas, por detrás do roseiral policromo que trepava, lesto, ao nascente.

Alberto estacou uns momentos. O coração batia com volúpia, mas um tudo-nada receoso. Que desejaria a sua amada? Vê-lo? Afastá-lo de ilusões mal jeitosas? Entrou no quintalinho, algo desassossegado; mas foi com perfeita calma que cumprimentou Maria, quando surgiu, lesta, sedutora, à porta da vivenda.

— Ah! Julguei que faltasse!

— Nem que viesse do cabo do mundo...

— Obrigada! Vejo que a sua amiga o interessa...

— Mais do que pode supor!

E durante o almoço, servida por criada solícita e um poucochinho maliciosa, foi ajustado o casamento entre os ditosos namorados.

Cartas de intenso e puro amor se trocaram entre os noivos. De uma cultura apreciável, servida por inteligência pouco vulgar, Alberto transmitia à sua noiva a pureza dos seus afectos e o rítmo dos seus raciocínios. Os seus raciocínios! E que ponderosas objecções, aceitosos pontos de vista, um acendrado apego profissional forçáva-o a protelar o casamento até que ela acedesse ao desejo de continuar pilotando a sua *102*.

É certo que ela queria-o muito junto a si, compartilhando, soberanamente, sem canseiras, dos muitos bens que uma velha parente da cidade lhe havia deixado como justa gratidão por almejados carinhos; mas, paralelamente ao amor dulcíssimo que votava a Maria Eduarda, um outro afecto, porventura extravagante, quiçá incompreensível, dedicava à sua fiel amante nas horas

mais anuviadas da sua vida môça: a sua máquina.

Alberto maldizia a hora em que uma velha lá da cidade se lembrou de testar a favor de Maria. Não ambicionava outra fortuna: bastavam os seus braços musculosos para empunhar a pá de fogo e, à volta, apertar a sua mulherzinha de encontro ao coração.

Mas, ao fim e ao cabo, o casamento realizar-se-ia.

Alvoroçada esteve a povoação quando se botaram os proclamas: menina de tantos haveres a casar com guapo rapaz dos combóios! E quando surgiu o dia dos esponsais, e quando tocaram de festa os sinos da vetusta igreja, os caminhos por onde passaram os noivos estavam atapetados de papoulas, de raminhos de estevas, de bem-me-queres. E assim passaram. E ao transporem o arco de honra com bandeiras multiformes de papel, desferidas ao vento, uma calhandra, uma cotovia, ou lá o que era! anunciou, na sua linguagem musicada, que duas almas se iam fundir no cadinho da Graça, para, um dia, ofertá-las ao Senhor.

Finda a cerimónia, esgotados os últimos confeitos, espalhada a derradeira missanga, os noivos foram de abalada para a cidade. Alberto já não amaldiçoava a grande urbe nortenha de arruamentos geométricos, onde Maria afinal, não teve nada que se lhe apegasse.

A lua de mel havia terminado — se por lua de mel se compreende o curto espaço de tempo em que os recém-casados, em terra estranha, se entregam exclusivamente à sua ventura. Alberto e Maria regressaram ao Alto-Douro. Por consenso mútuo, assentaram formosa moradia junto da estação-términus, onde trocaram as primeiras palavras.

Ele continua pilotando a sua máquina. Quando ela me deixar — diz muitas vezes a Maria — faremos rumo às nossas terras. Mas esse dia não chegou: já é *autorizado* e passará um dia a *titular*. Tem alevantado orgulho de ser o senhor absoluto dessa brutidade de aço, em que tudo se conjuga para lhe obedecer a uma simples pressão do regulador.

Agora já é ele quem, na curva próxima da agulha, solta um silvo prolongado e festivo, anunciando à jovem esposa que, em minutos, estará nos seus braços.

E assim acontece. A casa está situada muito perto. Maria vem esperá-lo, invariàvelmente, à porta do jardim. Invariàvelmente, também, depois da recolha cuidadosa da sua máquina, dirige-se, pressuroso, ao encontro de sua esposa. Um beijo ardente, chapadinho na face enfarruscada, é a suprema paga do seu labor intenso, da sua vida inteirinha... Depois, tomando um banho reconfortante, senta-se à mesa, frente a frente, olhos nos olhos, o coração ao peito...

Em tardes de suão, a ceia é servida junto a uma larga janela que abre ao poente. O sol já de há muito se havia retirado para detrás do cume insulso dos montes circunvizinhos. No campanário, que emerge, a custo, da copa difusa do arvoredo do passal, as badaladas plangentes das trindades dão o sinal para o regresso da rude faina dos campos. Começa, indeciso, o cantar noctâmbulo das cigarras. Alberto respirava fundo, voluptuosamente, enchendo o peito túrgido de atleta com o aroma a alfazema, dum jardim próximo. Ele sentia-se feliz com os dois amores que lhe adoçam a labuta de todos os dias: a sua mulherzinha de olhos negros e corpo aprincezado — muito pertinho de si; a sua máquina, recolhida lá ao fundo, e que uma réstea de luar beijava, furtivamente, com receio...

Curiosidades do nosso tráfego

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

O milho

M todas as regiões distritais da metrópole se produz milho:

Distritos	Produção total em 1943 (Toneladas)
iro	34.490
	8.609
ga	51.793
gança	76
elo Branco	5.284
nbra	24.139
ra	1.547
	3.429
rda	3.553
ia	14.758
oa	6.199
alegre	3.434
o	52.002
arém	19.931
bal	4.860
a do Castelo	33.875
Real	8.441
u	30.928
	302.348

o entanto, o milho é o cereal do norte. a sua farinha se faz a broa, a broa que npanha o caldo, o caldo que desfaz a ... Que valor energético e vitamínico este cereal, tão pronto, depois de panido, a ocupar sempre a vanguarda na ensa do pobre nortenho e a segurá-lo, tico, na senda do trabalho físico? Que edo de combinação tão feliz gerou a ura alimentar *caldo-e-broa* para dar no e força a quem sem tal amparo poa sentir-se desprotegido e cansado? Fa-se ousadamente estas perguntas, às s a investigação científica poderá resder, ajudada por conclusões que prom na objectividade o repúdio do mila-aparente.

Ainda outro dia alguém do Norte nos segredou, desejoso de ver consagrada a audaciosa opinião do seu parceiro de bairro:

Diz o vizinho rotundo:
toda a gordura se cansa
se se mete a correr mundo
sem caldo e broa na pança

O leitor concorda? Nós achamos que o parecer é bairrista, pois peca por excesso de

Cozendo a broa

conteúdo. Mas, enfim, nele nos inspiramos para tecer homenagem ao vice-rei dos cereais panificáveis (reconheça-se, sem favor, ser rei o trigo, na escala dos valores de produção e consumo). Prestamo-la revelando, a traços largos, o movimento que consti-

tui o tráfego de milho, nas linhas da Companhia.

Examinemos, em primeiro lugar, este quadro:

Ano	Expedido (Toneladas)			Chegado (Toneladas)		
	A. R.	M. D.	S. S.	A. R.	M. D.	S. S.
1943	16.626	2.444	4.093	12.503	9.229	1.431
	23.163			23.163		

São iguais (não podiam deixar de o ser) os números totais do expedido e do chegado. Interdependência, como elementos de verificação. Identidade entre si, ou, melhor: não são dois números distintos, mas um só, porque o peso expedido de uma estação chega sempre a outra e, como fenómeno quantitativo, não tem valor estatístico duplo.

Sachando os milheirais nas extensas campinas

Transitaram, pelas linhas da Companhia, em 1943, 23.163 toneladas de milho (dizemo-lo acima). É muito? Vamos ver. A produção continental lançada à venda nesse ano, depois de feitas as deduções legais para sementeira, consumo próprio das casas agrícolas, pagamento de foros, rendas, etc., foi de 51.982 toneladas. Mas isto não é tudo. Também transita, no continente, milho colonial. Em 1943 importaram-se 46.000 toneladas. O total provàvelmente movimentado foi de 51.982 + 46.000 = 97.982 toneladas. Mas a Companhia transportou apenas — já o dissemos — 23.163 toneladas. Tão pouco! Porquê? É fácil e lógico interpretar assim o fenómeno: nem todo o continente tem como habitual o consumo de pão de milho; só algumas regiões do Norte o comem diàriamente. Esta circunstância resulta de factores mesológicos, porque as principais regiões produtoras são precisamente as que mais consomem. E ainda acusam, aqui e acolá, «deficit» de milho. Assim, este cereal, sujeito como está, quando produzido no continente, a condições naturais de produção e consumo que restringem o tráfego, circula mais frequentemente entre regiões visinhas, nem todas servidas por caminhos de ferro, a fim de ser farinado em moinhos hidráulicos, no inverno, ou — mais no verão — por processo mecânico, mas neste caso em fábricas que ou estão situadas em grandes centros industriais (Porto, por exemplo) ou se encontram em pequenos locais, considerados, no entanto, centros de redistribuição por disseminada rede de consumo, dentro de curta área, como é característico da densidade populacional do Norte. É especialmente ao milho colonial, qualitativamente inferior ao continental, que se vai buscar o contingente de compensação para consumo humano. Quando as sobras deste, avaliadas segundo as necessidades de encorporação da farinha na broa e no pão misto, permitem destinar um certo contingente à alimentação de animais, os grãos são desnaturados com azul de metilene e assim lançados no comércio.

O milho de Angola é quase todo desembarcado no porto de Lisboa e no cais fluvial do Montijo, de onde, em boa parte, irradia para vários mercados de consumo.

Em confirmação das condições que determinam a divisão e a densidade do tráfego de milho segundo as suas origens, podemos verificar que, em 1943, vieram às linhas da Companhia cerca de 6.000 toneladas de milho continental, ao passo que de milho colonial afluiram aproximadamente 17.000 toneladas.

Vejamos como o seguinte quadro auxilia a nossa interpretação:

MOVIMENTO EM 1943

Redes	Expedições (Toneladas)	Chegadas (Toneladas)
A. R.	Total — 16.626	Total — 12.503
	Lisboa-Tejo — 11.220 Lisboa-P. — 3.250 (Colonial)	Campanhã (Norte) 3.146 (Colonial e continental)
M. D.	Total — 2.444	Total — 9.229
	S. Pedro da Torre 945 (Continental)	Porto-A. — 1.738 Trofa-T. — 1.347 (Colonial e continental)
S. S.	Total — 4 093	Total — 1.431
	Montijo — 2.305 (Colonial)	—

Repare no papel que Lisboa-Tejo, Lisboa-P. e Montijo desempenham na expedição de milho colonial e compare-o com o minguado tráfego de milho metropolitano, no qual só a estação de S. Pedro da Torre (Minho e Douro) ocupa certo relevo.

Podemos, com boa razão, dizer do milho de Angola o que o preto nativo, risonho e servidor, continuamente afirma, interceptando com bom humor os velhos lamentos nacionais:

Milho é muito em toda a parte,
milho é grande, milho é pão.
Que ninguém dele se farte,
nem mesmo tu, branco irmão.

Pois venha muito da colónia angolense, como interessa aos transportadores.

Solar da Beira (Vilar-Vizeu)

Fotog. do Eng.º A. Ferrugento Gonçalves

Educação Física e Desportos

A educação física na civilização contemporânea

Pelo Sr. *Alberto da Silva Viana*, Chefe de Secção da Divisão da Via e Obras

O homem, esse desconhecido que nos revelou Alexis Carrel, está em decadência. Encontra-se diminuido na sua capacidade física, intelectual e moral, vítima indefesa de forças cegas e dominadoras. A sua integridade psico-fisiológica, longe de ser respeitada, sofre contínuos abalos de uma vida complexa, pouco harmoniosa e prenhe de desajustamentos.

Com efeito, o panorama social da humanidade de hoje é bem diferente do que o Mundo conhecera até os alvores do século passado. A vida tranquila, quási monástica, do homem de outrora, transfigurou-se, por completo, adquirindo aspectos inéditos, de intensidade, agitação e de ruidos polifónicos, verdadeiramente desconcertantes. O movimento, a velocidade, as mutações rápidas, constituem o signo de uma época em que tudo capricha avançar depressa na senda do destino.

Os descobrimentos científicos e suas subsequentes aplicações técnicas deram à civilização contemporânea uma tendência nitidamente social de acentuado dinamismo. A convivência, o intercâmbio de ideias, os empreendimentos colectivos passaram a ser as características marcantes de uma sociedade progressiva, que fundou todo o seu poder e riqueza nas belas e admiráveis realizações da indústria e das ciências aplicadas.

O homem entra a dominar a natureza, ao mesmo tempo que dela se afasta. As populações abandonam os campos, num êxodo sem precedentes na história. Formam-se os grandes aglomerados humanos, as metrópoles do Mundo moderno, buliçosas e ardentes, palpitantes de vida, em que as relações de sociabilidade atingem as máximas culminâncias.

Pululam nelas as fábricas, os maquinismos, fontes de produção que multiplicam, ao infinito, os esforços criadores do homem, na luta pelo seu bem estar material.

Todos esses centros populacionais, dos maiores aos menores, se encontram ligados, entre si, por numerosas vias de comunicação, para acesso ou distribuição das matérias primas, dos produtos alimentares e manufacturados, que permitem, ao mesmo tempo, a rápida deslocação e extrema comunicabilidade dos seus habitantes.

Tudo se conjuga para rodear o homem de formosas perspectivas de felicidade. Conforto, comodidades, pretendem dar à vida uma atmosfera paradisíaca, de libertação suprema das duras condições de existência das épocas passadas.

Todavia...

Se é facto que as conquistas do homem, no campo da ciência e da técnica, lhe deram grandeza e poder, não é menos certo que uma imperfeita ou inadequada utilização das vantagens materiais e económicas ofertadas pelo progresso, criaram as mais desfavoráveis condições para a saude e a robustez dos povos civilizados.

O dinamismo da época actual provém, fundamentalmente, da acelerada circulação mecânica, das bruscas e constantes mutações da vida social que decorre, quase sempre, veloz e fugidia, tudo solicitando do sistema nervoso e pouco ou quase nada do vigor muscular. O homem é arrastado pelo frenezim da acção, preside ou subordina-se ao mecanismo do movimento, mas relega-se a si próprio à mais desoladora imobilidade corpórea!

Se é facto que o homem alcançou o domínio da natureza, pelos seus aperfeiçoados recursos técnicos, não é menos certo que essa riqueza de recursos o levou a uma vida

pouco saudável, artificial, confinada, longe das fontes criadoras da natureza. A crescente expansão do urbanismo, sintoma expressivo do divórcio entre o homem e a natureza, priva as populações do ar livre dos campos, dos vivificantes raios solares, da água fresca, pura e mineralizante, das fontes e nascentes. Os organismos perdem muito da sua energia vital, sofrem a terrível vingança dos elementos naturais ao ambicioso domínio do homem!

Se é facto que a actividade fabril e toda a sua extensa maquinaria, livraram o homem do trabalho corporal das outras eras, árduo e fatigante, não é menos evidente que a sedentariedade das profissões passou a constituir a causa mais predisponente à contracção de doenças.

E se as maravilhas da mecânica deram ao homem o domínio do espaço, através de céleres meios de transporte, não se poderá olvidar que igualmente o prejudicaram na sua robustez física, limitando ao mínimo a utilização dos meios tradicionais da locomoção humana — as marchas a pé e a cavalo que, durante milénios, foram o modo, quase exclusivo, da comunicação entre os povos.

Não é, assim, de estranhar que, gravitando a vida física dos nossos tempos, em tão precárias condições higiénicas, o problema da saude surja como o pilar máximo em que tem de assentar a reconstrução do homem. O equilíbrio fisiológico terá de se alcançar, antes de tudo, através dos movimentos activos do corpo e das práticas higiénicas em contacto frequente com o ar, o sol e a água.

A ginástica, os desportos, os trabalhos manuais, o campismo, são, entre outros, os meios físicos de que o homem terá de se servir para fortificar os seus músculos, pouco utilizados pelo trabalho sedentário, e para retemperar os seus nervos, muito experimentados pela grande agitação e extrema rapidez em que decorre a vida actual.

A educação física que sistematiza de forma racional todas as modalidades do exercício físico, é, assim, chamada a desempenhar papel de relevo na melhoria das condições de vida do Mundo civilizado.

Há que encará-la, sobre-tudo, nesta sua finalidade social!

Apeadeiro de Rio de Mouro

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 911 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Setúbal para Évora, de 1 vagão com 10 cascos de vinho de pasto nacional, com o peso de 8.000 Kg.

Carga e descarga feitas pelos donos.

114 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 1-P.V. — Tabela 9

Preço 50$45 × 8	403$60
Adicional de 10 %	40$36
Manutenção 7$00 × 8	56$00
Registo	1$50
Aviso de chegada	5$00
Arredondamento	$04
Total	506$50

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

Chama-se a atenção do consulente para as indicações contantes da capa e 1.ª página das respectivas tabelas de preços e para os esclarecimentos prestados pelas Cartas-Impressas n.º 84, de 18 de Janeiro de 1946, do Serviço do Tráfego, e n.º 399, de 26 de Janeiro de 1946, do Serviço da Fiscalização e Estatística, pelas quais se verifica que nos preços das referidas tabelas está já incluído o adicional de 10 %.

Segue discriminação como corresponde.

114 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 1-P.V. — Tabela 9

Preço 50$45 × 8	403$60
Manutenção 3$50 × 2 × 8	56$00
Registo	1$50
Aviso de chegada	5$00
Total	466$10

P. n.º 912 — Peço dizer-me se as disposições da Comunicação-Circular n.º 65, do Serviço da Fiscalização e Estatística, são extensivas aos portadores de bilhetes para trânsito gratuito ao abrigo do Regulamento Geral do Pessoal e das Ordens da Direcção Geral n.os 239 e 242, bem como aos portadores de Modelos D 5-bis.

Faço esta pergunta porque a Comunicação-Circular acima referida é de publicação posterior ao expediente 2026-P/e, da Fiscalização, datado de 11 de Março de 1936 e às disposições das páginas 66 e 81 das Instruções Complementares ao Livro E. 11, esclarecimentos que não são os que constam da referida Comunicação-Circular.

R. — Embora a Comunicação-Circular n.º 65 seja posterior ao expediente n.º 2026-P/e e às Instruções Complementares ao Livro E. 11, esta não altera o que está determinado sobre a utilização da via excepcional pelos portadores de bilhetes para trânsito gratuito fornecidos ao abrigo do Regulamento Geral do Pessoal e das Ordens da Direcção Geral n.os 239 e 242 bem como pelos portadores de Mod. D. 5-bis, cuja utilização está regulada em cada um dos casos de per si.

P. n.º 913 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em grande velocidade, de Castelo Branco para Aveiro, de 10 cabazes com queijo curado, com o peso de 300 Kg. Portes pagos à partida.

290 Km. — Tarifa Geral — Base 5.ª, de harmonia com os esclarecimentos constantes da Circular n.º 830.

Preço 48$83 × 11 × 0,30	161$14
Adicional de 10 %	16$12
Manutenção 16$00 × 0,30	4$80
Registo	1$50
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$04
Total	184$60

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

290 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 10-G.V.

Preço 182$60 × 0,30	54$78
Registo	1$50
Aviso de chegada	1$00
Arredondamento	$02
Total	57$30

Nota-se que as instruções constantes na Circular n.º 830, àcerca de queijo, embora se mantenham em vigor, não têm aplicação no caso presente, visto este transporte se efectuar ao abrigo da Tarifa Especial Interna n.º 10, a qual é aplicável ao transporte de queijo de qualquer espécie.

P. n.º 914 — Peço informar-me qual a rubrica da Classificação Geral de Mercadorias por onde deve ser taxada uma remessa constituída por 2 tambores com ácido bórico em pó.

R. — O ácido bórico está abrangido pela rubrica da Classificação Geral de Mercadorias «*Ácidos não perigosos não designados*».

Esta conclusão devia o consulente tirar da leitura do disposto no n.º 2 do «Aviso aos Expedidores» constante da página 3 da respectiva Classificação.

P. n.º 915 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte, em pequena velocidade, de um vagão com 12.100 Kg. de madeira de pinho nacional em bruto, com 8 metros de comprimento, de Louriçal para Alcântara-Mar.

Carga e descarga feitas pelos donos.

199 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 1-P.V. — Tabela 12

Preço 87$40 × 12,1	1 057$54
Manutenção 3$50 × 2 × 12,1	84$70
Registo	1$50
Aviso de chegada	5$00
Arredondamento	$01
Total	1.148$75

R. — O processo de taxa apresentado está errado.

O consulente, não tendo em vista o disposto na 2.ª das condições particulares do Capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V., aplicou à remessa em causa o preço de vagão completo em vez do preço de detalhe, que é o que corresponde por se tratar de volumes de comprimento superior a 6m,5.

Segue discriminação como corresponde:

199 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 1-P. V. — Tabela 12
(Preço de detalhe)

Preço 97$11 × 12,1	1 175$04
Manutenção 3$50 × 2 × 12,1	84$70
Registo	1$50
Aviso de chegada	5$00
Arredondamento	$01
Total	1.266$25

P. n.º 916 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em grande velocidade, de 6 cabazes com laranjas frescas, com o peso de 360 Kg., de Coimbra para Alcântara-Terra-Domicílio.

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

Caminho de ferro:

Preço 154$00 × 36	55$44
Registo	1$50
Arredondamento	$01
	56$95

Camionagem:

1$10 × 10	11$00	
50 × 26	13$00	24$00
Total		80$95

R. — O processo de taxa apresentado está errado.

O consulente não teve em vista o que estabelece o Artigo 3.º da Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V.. A distância de aplicação, neste caso, é a correspondente à estação de Lisboa-P.

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

Preço 149$20 × 36	53$72
Registo	1$50
Arredondamento	$03
	55$25

Camionagem:

Preço	1$10 × 10	11$00
	$50 × 26	13$00
		24$00
Total		79$25

DOCUMENTOS

Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 331 — Estabelece que a firma Hortícola Conimbricense de Luís Rodrigues Vicente fica autorizada a despachar as suas remessas de plantas vivas em portes a pagar para estações nacionais de via larga.

Carta-Impressa n.º 399 — Dá esclarecimentos sobre as novas tabelas da Tarifa Especial n.º 1 — P. V. e determina a devolução ao Serviço das tabelas auxiliares da referida Tarifa.

Carta-Impressa n.º 400 — Relaciona os passes, cartões de identidade e anexos extraviados no mês de Janeiro de 1946 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 401 — Indica os prazos para o envio pelas estações, despachos centrais e transmissões, de todos os impressos utilizados, pertencentes a este Serviço e que digam respeito aos anos de 1943 e anteriores.

Carta-Impressa n.º 402 — Relaciona os cartões de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados no mês de Fevereiro de 1946 e que devem ser apreendidos.

A nossa casa

Bilhetes de visita

Os bilhetes de visita não contêm nem ornatos nem fantasias.

Deve ser simplesmente um pequeno retângulo de bristol branco com o nome; para os homens, pode também conter a profissão, um título honorífico, se o tiverem, e a morada.

As crianças não devem ter bilhetes de visita.

Quando, por qualquer razão, uma senhora tem que deixar a sua morada num bilhete de visita, escreve-a a lápis, assim como a indicação do dia em que recebe.

Os bilhetes de visita de senhora são geralmente dum formato mais pequeno e de papel mais fino que o dos homens.

As meninas não têm bilhetes de visita pessoais, enquanto não forem apresentadas na sociedade; mas podem escrever a lápis o seu nome nos bilhetes de sua mãe quando a acompanham.

Uma senhora solteira, mas já de maior idade, terá bilhetes de visita, assim como uma órfã que viva em sua casa.

O bilhete de visita colectivo de pessoas casadas terá o nome da esposa e depois o do marido.

Diversas maneiras de se empregar o bilhete de visita

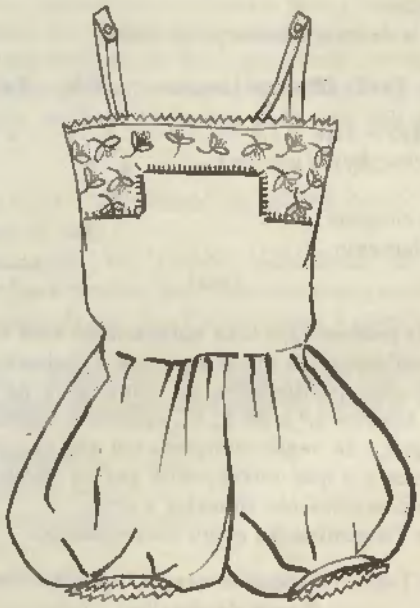
O bilhete de visita não representa apenas elemento para um acto de delicadeza. É também muito útil.

Deve-se sempre estar munido de bilhetes de visita. Ocupam pouco espaço e prestam-se fàcilmente a uma redacção familiar e lacónica.

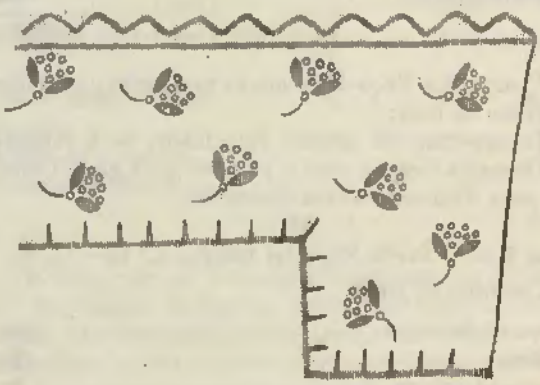
Num bilhete de visita empregua-se sempre a terceira pessoa: «agradece» e não «agradeço».

Entre as flores, ou juntamente com um presente, que se oferece, coloca-se sempre um bilhete de visita assim, como num sobrescrito, com o dinheiro que se entrega ao artista cujo talento contribuiu para o brilho de uma recepção, com os honorários que se enviam a professores, médicos, etc.

Os nossos figurinos



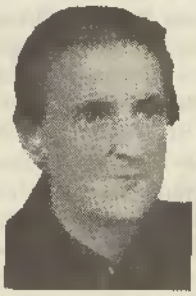
Camisa de noite
e camisa-calça com bordados e rendas



Pormenor dos bordados

Pessoal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



Guilhermina da Conceição
Servente

José Agostinho
Servente

A Servente, Guilhermina da Conceição encontrou na câmara de 2.ª classe do vapor «Trás-os-Montes», em 1 de Janeiro p. passado, uma pulseira de ouro e outros objectos, que entregou aos seus superiores.

Quando procedia à limpesa de uma dependência do Serviço do Movimento, o Servente José Agostinho encontrou um porta-moedas com a importância de 15$00, que entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Fevereiro

Capatazes de manobras de 1.ª classe: Joaquim Francisco, Manuel da Costa e António Manuel Charrua.

Capatazes de manobras de 2.ª classe: Florêncio Pinheiro Duarte e José da Silva.

Agulheiros de 1.ª classe: Francisco Marques, José Moreira Júnior, Alexandre Ribeiro e Luís Malveira.

Agulheiros de 2.ª classe: Manuel Infante Mendes, José Pedro, Joaquim Pereira, Francisco Nunes, João Correia, Joaquim Isidoro Costa, Francisco Janeiro, Manuel de Campos Esteves, Francisco António Fialho, Manuel Luís, Laurentino Gonçalves Dias, António Augusto Branquinho, José Joaquim Calça, Manuel João Henriques, António José Prata, Aurélio Nogueira, Júlio Alves Feixeira, Augusto Ribeiro Camelo, Sebastião Moreno, Adriano Borges de Araújo, Luís Joaquim Arrepia, Eugénio da Silva e Joaquim Ferreira Braz.

Agulheiros de 3.ª classe: Artur José Alves, António Lopes, Joaquim Rodrigues Lopes, João Baptista da Costa Rebelo, Cassiano Bandeira Mergulhão, António Maria Duarte, Manuel Ventura da Ponte, Ezequiel da Cruz, Augusto Duarte, Lourenço Encarnação Esteves Junceiro, António Rosa da Silva, Manuel Costa Pereira, Francisco António Serafim, António Joaquim Pinto de Barros, Américo Constantino Nunes, António Ferreira de Carvalho, José Soares Rezende, João António de Almeida, António Gois Agostinho, Damião Vieira, José Correia, Júlio Alves de Oliveira, Joaquim Coelho, João Maria da Silva e Joaquim Luís.

VIA E OBRAS

Em Janeiro

Chefes de distrito: Feliciano Neves de Mira, Serafim José, António Mendes, José Joaquim Lopes, Manuel dos Santos e José Maria.

Em Fevereiro

Empregado de 3.ª classe: Agostinho Martins de Matos.

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Fevereiro

Servente: João Esteves Marques.

EXPLORAÇÃO

Em Fevereiro

Engatadores: Manuel Braz, Alfredo Varela, Gregório Grácio António Campos da Costa e Augusto Ferreira de Matos.

Guardas de estação: João Marques, Manuel Afonso, António Amorim e António Ramos Belo.

Carregadores: Manuel da Silva Carvalho, João Maria Lopes, António Martins, Manuel Ventura Baptista Barreto, José Mendes, Aníbal Correia, Luís Pe-

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

José Candeias Ferreira

Factor de 1.ª classe
Nomeado Telegrafista de 3.ª classe
em 29 de Março de 1906.

Vítor Augusto Zacarias

Fiel de cais Principal
Nomeado Carregador
em 27 de Abril de 1906.

reira do Vale, João Filipe, António Tavares Pereira, José Pereira de Lima, Adelino da Fonseca, António José Martins, Edmundo Neves da Costa Rosa, Adelino Teixeira Ferreira, Gonçalo Maria Pinto, António Miranda Marques, José da Costa Pereira, Joaquim Marques Ramalhete, Manuel da Costa, Francisco António Janeiro, Manuel Faustino de Matos, José da Rosa Carvalho, José Coelho Ferraz, Manuel Aires Pimentel, Mário Pereira Monteiro, João Alves Arega, José Monteiro, Raúl Vieira de Oliveira, Jacinto da Silva, António Mendes Raimundo, José de Sousa Gorgulho, Eduardo Queiroz, David da Piedade, João Macedo, Belmiro Barbosa, Manuel Gaspar, Joaquim Beatriz, David da Costa Roso, António Joaquim Ribeiro da Silva, João Joaquim, Manuel da Silva, Mário António de Sousa, Joaquim Correia Caratão, José Coelho Nunes, António Custódio, António Narciso Capão, Adão Soares Monteiro, Agostinho Pereira Pinto, Luís Ferraz, António de Sousa Bexiga, Abílio Fernandes de Araújo, Domingos Alves Ferreira, João Baptista, Manuel Marques, Jesus dos Santos Farinha, António Pires Gonçalves, Guilherme das Neves, Augusto Marques Pastor, José Pereira, Júlio Pereira de Almeida, Júlio da Silva, Manuel Monteiro Magalhães, Cláudio Gomes de Figueiredo, Manuel Vieira Marques, Manuel Freire de Liz, João Maria Rodrigues Noro, António Maria da Conceição, Justino Rodrigues, José de Matos, Joaquim Loureiro, António da Silva Pestana, Francisco dos Santos Duarte, Abílio de Oliveira Novais, Jerónimo Moreno Simões, Manuel Nunes Antão, Eugénio Rodrigues da Fonseca, António Gomes de Almeida, Isaac de Oliveira, Joaquim Véstia Pombo, Francisco de Matos, Júlio Cordeiro, Adolfo dos Santos Coelho, Diamantino do Vale Ferreira, José David Fernandes, António Ferreira Girão, Angelo Pereira da Silva, José Ribeiro Júnior, António Vilela Eugénio, Arlindo Alves, Cândido da Silva, Manuel Tomaz, José dos Santos Vilela, Álvaro das Neves Oliveira, José dos Santos, Isaias Sampaio Domingues, António Soares da Quinta, Manuel Antunes, Artur Pereira Lopes, José Pinto Monteiro, Manuel Rodrigues, Manuel Rodrigues Baltazar, Zeferino Augusto Beça, Adriano Pereira Lopes, Alexandre de Almeida Pinto e Joaquim Pinto.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Fevereiro

Engenheiro ajudante: Eng.º António Rosa Fernandes de Barros.

Empregado de 3.ª classe: João Baptista.

Escriturário: Artur Júlio da Silva Cascais.

Limpador: António Maria Ventura.

VIA E OBRAS

Em Dezembro

Assentadores: Miguel de Oliveira Morgado, José Rodrigues Rocha, António Maria Cardoso, Augusto da Silva Barradas, José Domingos Braço Forte, Joaquim Namorado Zacarias, Casimiro Gonçalves Elias, José Joaquim Bonifácio, Armando Matos Machado, José dos Santos Fatela, José Henriques da Cruz, Alexandre Pereira de Lima, António Dias, António Vicente, Manuel Vicente Oliveira Coruche e Manuel Sousa Lourenço.

Em Fevereiro

Engenheiro ajudante: Eng.º Rogério Belem Ferreira.

Escriturário: José Pires Ribeiro.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Fevereiro

Para:

Empregado de 3.ª classe: o Factor de 2.ª classe, Joaquim da Cunha Pereira.

Conferente: o Guarda-freios de 2.ª classe, Joaquim Silvério.

Engatador: o Agulheiro de 3.ª classe, Eliseu Sereno Alves.

Carregador: o Agulheiro de 3.ª classe, Manuel de Sousa Alexandre.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

José António de Faria, Factor de 1.ª classe, de Torre das Vargens.

João Maurício Ramos, Fiel de cais principal, de Lisboa P.

António Ferramentas, Fiel de cais de 2.ª classe, de Lisboa P.

Manuel André, Capataz de manobras de 1.ª classe, de Entroncamento.

Joaquim da Guia, Agulheiro de 1.ª classe, de Entroncamento.

João Caramona, Agulheiro de 3.ª classe, de Vale de Santarém.

Júlio Dias, Agulheiro de 3.ª classe, de Miranda do Corvo.

José Ferreira Barbosa, Agulheiro de 3.ª classe, de Bemposta.

Serafim Cabrita Júnior, Agulheiro de 3.ª classe, de Barreiro.

António Pereira da Silva, Carregador, de Granja.

Francisco Guerreiro Teixeira, Carregador, de Sines.

João Gil, Carregador, de Entroncamento.

Pantaleão Dias, Carregador, de Avanca.

José Dias, Carregador, de Coimbra.

Joaquim Mourato Madeira, Carregador, de Santarém.

Em Fevereiro

José Rodrigues da Silva, Empregado de 1.ª classe, do Serviço da Fiscalização e Estatística.

António Rodrigues Soares Júnior, Empregado de 2.ª classe, do Serviço do Tráfego.

Manuel Cotrim Rodrigues, Ajudante de Arquivista, do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Manuel Joaquim Grenha, Chefe de 1.ª classe, de Nine.

José Augusto da Silva, Factor de 2.ª classe, de Ermezinde.

Américo Louro Bigote, Factor de 2.ª classe, de Lisboa P.

António de Carvalho, Factor de 2.ª classe, de Coimbra.

Ernesto Monteiro da Silva, Bilheteiro principal, de Viana do Castelo.

Miguel Dias Ferreira, Conferente, de Lisboa P.

José Mendes Martins, Revisor de bilhetes de 1.ª classe, de Lisboa.

António Joaquim da Cruz, Condutor de 2.ª classe, de Barreiro.

Francisco Vieira, Agulheiro de 1.ª classe, de Marco.

José de Almeida, Agulheiro de 2.ª classe, de Entroncamento.

António Francisco, Agulheiro de 3.ª classe, de Martingança.

Francisco Aires Ribeiro, Agulheiro de 3.ª classe, de Alcaide.

José Silva Miranda, Engatador, de Gaia.

Laureano Cerqueira, Carregador, de Viana do Castelo.

Sabino Vicente Rôla, Carregador de Lisboa P.

Manuel Francisco, Carregador, de Chão de Maçãs.

João Lúcio, Carregador, de Aveiro.

Manuel Francisco Caetano, Carregador, de Alhandra.

Agostinho da Silva Arrojado, Carregador, de Estarreja.

Aires Duarte da Silva, Carregador, de Coimbra.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Fevereiro

António da Silva Raposo, Chefe de Secção.

António Antunes, Maquinista de 1.ª classe.

Nenhum proveito existe neste mundo tão grande, que possa igualar-se com as excelências da virtude.

ARISTÓTELES

João Baptista, Mestre de vapores.
José Loureiro, Contra-mestre de 1.ª classe.
José Duarte, Chefe de Brigada de 1.ª classe.
José Gomes, Chefe de Brigada de 1.ª classe.
Raimundo Rodrigues Valada, Acendedor.
Joaquim Ferreira, Limpador.

VIA E OBRAS

Em Fevereiro

Francisco de Almeida Varela, Chefe de escritório de 3.ª classe, 16.ª Secção, Faro.

Benjamim Maria, Chefe do distrito n.º 81, Valadares.

José Vicente Cambota, Chefe do distrito n.º 10, Setil.

Joaquim Salgueiro, Sub-chefe do distrito n.º 120, Sarnadas.

Manuel Pereira, Assentador do distrito n.º 78, Esmoriz.

Américo Monteiro, Assentador do distrito n.º 400, Campanhã.

José Marques, Assentador do distrito n.º 235, Algoz.

João Ladeira, Assentador do distrito n.º 236, Albufeira.

Joaquim José Quadros, Assentador do distrito n.º 74, Estarreja.

José Joaquim Rodrigues, Guarda do distrito n.º 84, Campolide.

João Raimundo, Guarda do distrito n.º 2, Sacavém.

Falecimentos

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Fevereiro

† *José Pinto Costa*, Servente do posto Sanitário de Castelo Branco.

Admitido como Carregador suplementar em 9 de Março de 1927, foi nomeado Servente em 15 de Outubro de 1929.

EXPLORAÇÃO

Em Fevereiro

† *José Dias Gigante*, Factor de 3.ª classe, de Porto.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Maio de 1943, foi nomeado Aspirante em 1 de Julho de 1944 e Factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1946.

† *Joaquim Alves*, Capataz de manobras principal, de Lisboa P.

Nomeado Carregador em 15 de Junho de 1903, foi promovido a Agulheiro em 25 de Setembro de 1906 e Capataz de 2.ª classe em 27 de Julho de 1909 e finalmente a Capataz principal em 21 de Abril de 1945.

† *João José Domingos*, Conferente, de Lisboa Santo Amaro.

Admitido como Carregador em 21 de Janeiro de 1923, foi promovido a Conferente em 21 de Julho de 1929.

† *Francisco Pereira Botelho*, Carregador, de Rêde.

Admitido como Carregador eventual em 3 de Novembro de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 16 de Fevereiro de 1925.

VIA E OBRAS

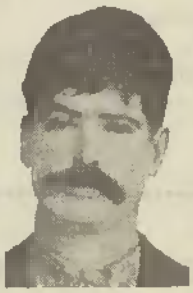
Em Janeiro

† *Manuel Salvado*, Servente da 1.ª Secção, Lisboa P.

Admitido como Servente auxiliar em 4 de Fevereiro de 1934, ingressou no quadro em 16 de Dezembro de 1945, como Servente.

† **Joaquim Alves**
Capataz de Manobras Principal

† **João José Domingos**
Conferente



† **Francisco Pereira Botelho**
Carregador

† **Manuel Salvado**
Servente

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

4 — Era uma rapariga singular! Tinha uma *arrecada de oiro em forma de serpente*, mesmo com *rosca de serpente*, com que adornava um *gato pequeno* que era todo o seu enlevo. 2 — 1.

*

5 — Não tenhas *pressa!* O *enredo do romance* está precisamente em se dar uma *denominação geral e vaga de uma pessoa cujo verdadeiro nome se não quer dizer*. 2 — 1.

*

6 — *Leccionei como professor*, por ter *compaixão* do aluno ser pouco *entendido* na matéria. 1 — 1.

* * *

7 — **Geométricas:**

Apeadeiro (C. P.)
Particular
Mais
Perfume
Cinto

*

8 — 9 —

Epidemia — Estação (M. D.)
Falda — Um
Toca — Escudeiro

10 — **Os dois caçadores:** — António e José, no fim da tarde de um dia de excursão venatória, encontraram-se no cruzamento das estradas que conduziam de suas casas ao povoado.

Enquanto trocaram impressões, cada um foi contando as perdizes que o outro levava dependuradas no cinturão, e, a certa altura, o António observou: — Se me vendesses três perdizes, ficaria com o dôbro das que te restariam. Nesse caso, para evitar comentários quando chegássemos ao povoado, seria mais justo que tu m'as cedesses, pois, assim, tanto levaria um como o outro, rematou o José.

Quantas perdizes tinha caçado cada um deles?

* * *

11 — **Uma sociedade:** — Três amigos fundaram uma empresa fluvial que denominaram, pela reunião dos seus nomes, «Navegador — Sotam — Bombardeiro». Para início da exploração resolveram adquirir o vapor «Relâmpago» por 350 contos.

Nenhum, de per si, tinha dinheiro suficiente para o pagar.

Mas o sócio «Navegador» disse que o pagaria juntando «Sotam», ao seu, metade do seu dinheiro; «Sotam», por sua vez, afirmou que a terça parte do dinheiro do «Bombardeiro» com o seu dava para o pagar, e «Bombardeiro», por último, alegou que para isso chegaria o seu com a quarta parte do dinheiro de «Navegador».

Qual era o capital de cada sócio?

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

Géneros		Preços	Géneros		Preços	Géneros		Preços
Arroz mercantil	kg.	4$50	Massas cortadas: Macarrão e Macarronete — Côradas	kg.	5$30	Queijo tipo flamengo	kg.	24$00
Açúcar de 1.ª	»	4$80	Massinhas: Cotovelos, cotovelinhos, miosolis, pevides, etc. — Côradas	kg.	5$70	» da serra	»	24$00
Azeite extra	lit.	10$80	Meadas: Aletria, macarrão e macarronete — Côrado	kg.	5$90	Sabão amêndoa	»	1$60
» fino	»	10$30	Meadas brancas a granel	»	7$80	» Offenbach	»	4$40
Bacalhau Inglês	kg.	variável	Massas cortadas, massinhas e meadas; branca a granel	kg.	7$60	Sal	lit.	$40
» Nacional	»	»	Em pacotes celofané	»	8$60	Toucinho	kg.	14$90
Batata	»	»	Bambus: Espaguete, macarrão e macarronete — Côradas, pacote celofane	kg.	9$60	Vinagre	lit.	2$50
Carvão de sôbro	»	1$05	Ovos	dúz.	variável	Vinho branco	»	1$80
Cebolas	»	variável	Presunto	kg.	24$00	Vinho tinto	»	1$80
Chouriço de carne	»	31$00				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 géneros sujeitos a imposto são acrescidos dêsse imposto.

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

Além dos géneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres, 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 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 dêste 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.)**.