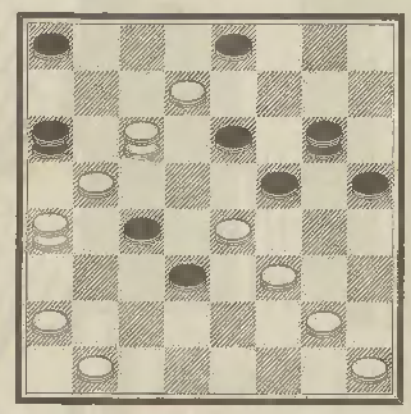
# BOLETIM DA C. P.

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

## Problemas recreativos

**1 — Damas:**



Brancas: — 8 pedras e 2 damas.
Pretas: — 7 pedras e 2 damas.
Jogam as Brancas e ganham.

* * *

**Charadas sincopadas — (3-2):**

2 — Uma *pessoa desastrada* comete, mesmo sem querer, toda a *casta* de tolices.

*

3 — Vida pródiga no começo, vida *avarenta* no *fim*.

*

4 — Não há *crendices* onde não há *migalhas* de mentira.

*

5 — Basta um *bocadinho* de sorte para ter muito *dinheiro*.

*

6 — O *defeito* que mais *amofina* a humanidade é a pobreza.

*

7 — A vida, neste *momento*, é para toda a gente um *enigma*.

*

8 — Antes de tudo *escasseur*, põe-te a *cavar*.

*

9 — Se a ganância *abrandar*, põe-te a *espreitar*.

*

10 — Para *suavizar* os teus males não deves *olhar* aos meios.

*

11 — Quem não quer ter *tolesma* de lobo não lhe veste a *pele*.

*

12 — Há muitos a quem *serve* a *carapuça*.

* * *

**Charadas combinadas:**

13 —
+ go = Um pouco.
+ reo = pesado.
+ ja = lista.
+ dea = direcção.
+ sar = defeito.
= estação A. R.

14 —
+ do = Emprego.
+ môr = observância exacta.
+ no = frouxo.
+ bra = feitio.
+ me = fama.
+ to = juizo.
= estação S. S.

*

15 —
+ ca = Aparência.
+ ca = encruza.
+ ba = nota.
+ do = poder.
+ ma = essência.
+ le = molho.
+ lo = fraude.
+ res = arrastas.
= estação S. S.

*

16 —
+ cil = Inteligível.
+ la = vestuário.
+ bil = transitório.
+ ão = plebeu.
+ da = bagatela.
+ ça = clava.
+ ne = trompa.
= estação A. R.

*

17 —
+ iente = Cheiroso.
+ cão = exemplo.
+ ga = campo cultivado.
+ lo = Insecto ortopiero.
+ do = perfeição.
+ co = cobarde.
+ pir = despojar-se.
= estação V. V.

* * *

18 — **Abrunhos... e peras** — Inácio Marques Reis tinha em Cuba dois amigos: António Duarte Barradinhas e Amândio Nobre. Um dia conduzia todo aucho, um cabaz de bons frutos — peras e abrunhos — que comprára no mercado.

As peras eram magníficas e os abrunhos também. Até faziam crescer água na boca quando se olhava para eles. Inácio Reis revia-se no belo cabaz de fruta e comprazia-se das olhadelas gulosas que toda a gente lhe deitava.

Mas o diabo tece-as... e guardado está o bocado... Eis

*(Continua na outra página interior da capa)*

18.º Ano — N.º 210 Dezembro 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:** Neste Final de Ano .. — O Bom «Fiel». — Educação Física e Desportos. — O que é o Mundo. — Factos e Informações. — O Natal no «rápido». — Consultas e Documentos. — Pessoal.

## NESTE FINAL DE ANO...

*Como é habitual, no final de cada ano — e já lá vão 18! — o* Boletim *endereça aos seus leitores e colaboradores os votos sempre sinceros de um Novo Ano cheio de prosperidades.*

*Hoje, neste final de ano, prelúdio de acontecimentos que influirão de um modo decisivo na vida futura dos caminhos de ferro portugueses, o* Boletim, *ao cumprir o gratíssimo preceito, estende largamente os seus votos de muitas felicidades a todos os membros da grande família ferroviária, que labutam desde as alcantiladas serranias transmontanas aos floridos vergeis da beira mar algarvia.*

## CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

# O BOM «FIEL»

Pelo Sr. *João Edmundo de Oliveira Morgado*, Empregado de 3.ª classe, no Serviço do Tráfego

Era numa casita alva e pequenina, à beira da estrada, que ela vivia com seu filhinho, que já contava 10 anos de idade. Maria, se chamava ela. Seu marido, um honesto ferroviário, tinha morrido, trucidado por um comboio, havia quase sete anos, quando, num rasgo de coragem, quiz arrancar da via uma pobre velhota, a tia Mariana, que a surdez impediu de dar pela aproximação do comboio n.º 801, pois, apesar de todos os esforços, o maquinista não conseguiu evitar o terrível desastre. Assim tinha sido Maria atirada para a viuvez, tendo nos braços um filho, que ao tempo contava pouco mais de 3 anos. Com a pensão que lhe ficara e à custa de muito trabalho, o pequeno frequentava a escola já na 4.ª classe e com bom aproveitamento. Devia nesse ano fazer exame e depois pediria ao Sr. Oliveira, Chefe de distrito, reformado, velho companheiro de seu falecido marido, que o levasse para Lisboa, para aprender um ofício e fazer-se homem. Ela, de qualquer maneira viveria, mas em primeiro lugar estava o futuro de seu filhinho, fruto do seu amor, a única pessoa que tinha neste mundo e que era todo o seu enlêvo. Era uma criança irrequieta, próprio da sua idade, olhos azuis, dum azul anil e encantador, cabelos de um castanho escuro, levemente ondulados, quase sempre em desalinho apesar do cuidado que a mãe pela manhã tinha em alizá-los, sem dispensar aquele risco muito direito, que era o reparo da boa professora de cada vez que o Joãozinho, pois era este o nome porque todos o tratavam, estava na aula. Um dia, o garoto, de volta da aula, contra o seu hábito, meteu por um atalho de silvas e estevas. Era em Janeiro; o frio apertava e o céu nublado, fazia prever para breve uma chuva torrencial e ele, obediente à sua mãezinha, apressava o passo direito a casa, onde àquela hora estaria à sua espera um caldinho fumegante. De súbito, qualquer coisa o deteve e o seu apuradito ouvido sentiu um ruído estranho e um breve latido fê-lo olhar para uma velha azinheira. Com o coração oprimido e receoso dirigiu-se para lá e aos seus olhinhos azuis, ternos e meigos, deparou-se-lhe um cão, ainda novo, prostrado no chão com uma pata esmagada, de onde o sangue corria às golfadas. Quiz fugir, pois o mêdo de que o pobre animal estivesse enraivecido, fê-lo recuar. Um enorme relâmpago iluminou aquela tarde de inverno e em seguida um violento trovão ecoou por montes e vales. Joãozinho tremia. Começaram a cair as primeiras gotas de água e adivinhava-se que dentro em pouco uma chuva diluviana alagaria todos os campos. Mas não. Ele não podia ficar indiferente àquele pequeno animal que sofria, o qual com os olhos semi-cerrados, parecia pedir-lhe protecção e que o não abandonasse. Ràpidamente tira o lenço da algibeira e, esquecendo tudo, de joelhos junto ao cãozito, aperta-lhe fortemente a pata um pouco acima da ferida, não sem que o bicho deixasse escapar um grito mais forte. Em seguida pega nele ao colo e, saltando estevas e arbustos, dirigiu-se a casa, numa correria louca. A chuva caía agora com mais força, os relâmpagos e os trovões sucediam-se, mas Joãzito, só com uma idéia no seu pequenino cérebro, jámais largava o seu achado. Chegou finalmente à residência. A mãe, em cuidado, assomara à janela dezenas de vezes para olhar a curva da estrada, pois o seu filhinho já tardava. Ao vê-lo entrar, todo encharcado, com o cãozito ao colo, desprezando a refeição que se encontrava na mesa, e a pedir-lhe por tudo que tratasse do seu protegido, a pobre senhora não pôde

conter uma lágrima de comoção pelo gesto do ente querido, que mostrava já, tão novo, ser dotado de bom coração e nobres sentimentos. Maria procurou, na sua velha cómoda, um pano de linho e, fazendo uma ligadura cobriu a ferida, depois de a ter lavado com um pouco de borato, com um cuidado e um carinho como se o fizesse a uma pessoa. Seu filho assistia, risonho, a toda esta operação, cheio de alegria por ver que em breve teria ali um companheiro para a brincadeira. Já à mesa discutia sobre o nome que havia de dar ao novo amiguinho, embora a mãe lhe dissesse que logo que o cão estivesse bom se iria embora, pois lhes não pertencia e depressa o dono viria procurá-lo. Passaram-se quinze dias e o «Fiel», nome que o Joãozinho lhe havia dado, contra o que Maria pensava, não quis abandonar a residência do seu protector. E ainda coxeando, era ele que acompanhava a creança até à curva da estrada junto da passagem de nível sempre correndo à sua frente, aos saltos, lambendo-lhe as mãos e puxando com os dentes a sacola dos livros. Depois, voltava novamente para casa e, pela tarde à hora aproximada da saída da escola, ele lá estava na mesma passagem até vir o seu pequenino dono, para o acompanhar com pulos e correrias, ladrando alegremente, até à porta onde Maria, todas as tardes, quando o tempo permitia, esperava Joãozinho para a merenda. Passaram-se meses e, uma tarde, o garoto entra em casa, como sempre, alegre e risonho; e lançando-se ao pescoço da mãi, depois de a cobrir de beijos, diz-lhe que no dia seguinte ia finalmente fazer o seu exame, pois a professora lhes tinha dito que se preparassem para esse grande dia. Joãozinho, apesar de bricalhão, era aplicado, inteligente, e fixava com muita facilidade todas as explicações que lhe eram dadas, de tal maneira que a velha professora contava antecipadamente com uma distinção para aquela criança; bastas vezes o tinha dito a Maria quando por acaso se encontrava na Vila em dias de mercado. A manhã, que nasceu risonha e soalheira, era a de um grande dia para aqueles dois entes. O pequeno levantou-se mais cedo do que o habitual. Sua mãi vestiu-lhe o fatinho novo que estava já guardado para aquele acto e, à porta da alva casinha, despediu-se dele com muitos beijos, depois do que, voltando para dentro, foi abraçar-se ao retrato do seu falecido marido, chorando convulsivamente. Fazia precisamente naquele dia sete anos que se tinha dado o fatal desastre em que êle perdera a vida, trucidado pelo comboio 801. Eram 10 horas da manhã; Joãozinho, na aula com os seus condiscípulos, entregava ao Júri a sua prova escrita. Êste, de posse dela, não pôde, esconder certa admiração pela rapidez e perfeição com que fora feita. Iria confirmar-se o presentimento da velha professora, prática já em prever de antemão os resultados dos seus alunos. Na prova oral não se podia exigir mais. Ele respondia a todas as perguntas com aquela voz juvenil e clara de quem está senhor do seu papel ante o pasmo dos que assistiam e admiração dos seus companheiros. A alegria foi geral quando, terminadas as provas, o Inspector se levantou e, depois de uma pequena alocução, lhe fez entrega do diploma de distinção. Que grande dia; Joãozinho não podia ocultar a grande satisfação que sentia; ria e chorava ao mesmo tempo, as suas pequeninas mãos tremiam ao apertar o precioso documento que iria encher de alegria o coração da mãizinha, que áquela hora já o aguardava impaciente. Saíram todos juntos, mas êle não tinha temperamento para levar tanto tempo para chegar a casa e, despedindo-se dos seus condiscípulos, que iam a caminho da aldeola meteu atalho acima para chegar mais depressa. Após pouco tempo de vertiginosa corrida, salto aqui salto acolá, deu-se de repente o inevitável: uma pernada de esteva fê-lo tropeçar e cair, batendo com a fronte numa pedra que estava mais saliente. A pancada foi forte, e pelo ferimento corria um fiozinho de sangue. Quiz levantar-se, mas a cabeça parecia que lhe andava à roda. Sentiu o perigo de ficar ali sózinho, pois por aqueles caminhos rara pessoa passava. Num impeto nervoso levan-

tou-se e foi andando, começou novamente a correr, mas desta vez não o fazia seguro, pois começou a sentir que as forças lhe faltavam e, ao atravessar a linha de caminho de ferro, com as pernas a tremer, caíu de bruços sôbre um carril. Quiz gritar, mas não pôde; o seu estado de fraqueza não lho permitia, pois o lanche que sua mãi lhe preparara permanecia intacto; começou a perder a vista e ficou inanimado. Passou-se meia hora. Na casinha branca, Maria aguardava o filho; e no sítio do costume lá estava o «Fiel» esperando o dono. Eis que surge à curva da estrada um rancho de crianças que vinham da escola, cantando alegremente. Maria sai ao caminho, pergunta pelo Joãozinho, e obtém a resposta de que tinha vindo à frente, a correr. O seu coração teve um baque de mau pressentimento, sim, porque o coração das mãis tudo adivinha, entra em casa, e, trémula, ajoelha-se em frente do oratório e pede a Deus que vele pelo seu filho, que o guíe e não a deixe no mundo, só e abandonada. O «Fiel» volta impaciente, adivinha o mau presságio, uiva num mau agouro e busca o seu amo. Não pára um só momento e, em dada altura, corre, estrada fóra, farejando sempre; dá com o rasto, e o dedicado animal seguindo as passadas do seu dono, dirige-se para a linha e vai dar com êle no local onde caíra. Lambe-lhe a cara, as mãos, pucha-lhe pelo fato, mas o seu corpo não se move, antes lhe rasga a fazenda com os afiados dentes. Ouve-se um silvo de locomotiva ainda longe e o «Fiel» presente o perigo eminente; ladra, uiva num rasgo de pedir socorro, mas ninguém aparece. Instintivamente larga a criança e segue a linha fora na direcção donde vinha o combóio 801, o comboio fatal, que se aproximava com o atrazo de duas horas, pois trazia a composição aumentada para comportar a imensa gente que vinha para uma grande festa no Algarve. «Fiel» lança-se, numa correria louca, linha abaixo e já no fundo da rampa que tinha bem dois quilómetros vinha o factídico comboio, que decerto iria trucidar o seu dono. A máquina rebocava uns treze salões e com dificuldade subia aquela rampa de perfil muito acentuado. O cão em breve chegou junto do comboio e, acompanhando a lenta marcha deste, olhando para o maquinista, ladrava furiosamente como que avisando-os de tão triste ocorrência. Mas a sua linguagem era incompreensivel e tanto o maquinista como o fogueiro seguiam-lhe os movimentos, alheios ao que se passa para lá da curva, no téminus da rampa. Então o «Fiel» corre para a frente da máquina, num ladrar constante. Trava-se um diálogo entre os dois ferroviários admirados do procedimento do animal, pois os demais fogem quando se aproxima um comboio e aquele teima em não saír da linha. A curva aproxima-se e o maquinista que segue com precaução, aconselha o fogueiro a ir até ao cabeçote da máquina com pedras de carvão afugentar o teimoso bicho. Assim procede, mas em vão, pois o «Fiel» teima em não saír da linha ladrando com mais força. É então que o fogueiro vê a uns cem metros um vulto sôbre o carril. Rápido grita ao maquinista que páre e êste imediatamente fecha o regulador, faz contravapor e o comboio vai estacar a uns 20 metros do corpo do desventurado Joãozinho. Já junto deste se encontrava o fiel cãozito ladrando sempre, quando o pessoal do comboio foi levantar a criança, que, com os sentidos perdidos, segurava na dextra o diploma do seu exame. Trazido para o furgão, foi aberta a ambulância e prestados os necessários socorros por um médico que casualmente viajava no comboio. Estava salvo. O cão amigo o dedicado «Fiel», dera-lhe assim a melhor prova da sua gratidão. Também lhe salvara a vida. Quando mais tarde, já livre de perigo, foi levado para casa pelo pessoal da Via que tinha passado após a paragem do comboio, o Joãozinho foi dar com sua mãe banhada em lágrimas em frente do oratório pedindo a Deus, de joelhos, que velasse pelo seu filhinho querido.—E o bom cãozito, como que orgulhoso da acção praticada, ficara à porta, de orelhas arrebitadas e a dar ao rabo.

# Educação Física e Desportos

## Grupos desportivos

Como é sabido, além do Ateneu Ferroviário, associação recreativa de fins culturais, artísticos e desportivos, junto de cada um dos grandes núcleos oficinais ferroviários funciona um Grupo Desportivo: o Grupo Desportivo da C. P., constituido principalmente pela população operária das Oficinas Gerais de Santa Apolónia; e os Grupos Desportivos dos Ferroviários do Barreiro, de Entroncamento e de Campanhã, adjuntos às respectivas Oficinas Gerais.

Vamos ver quais as modalidades desportivas em que se tem salientado cada um dos Clubes referidos:

1) — **Ateneu Ferroviário**: Pratica-se o basquetebol, o ténis de mesa, o tiro ao arco e o voleibol.

2) — **Grupo Desportivo da C. P.**: Além de outras modalidades, tem-se destacado sobretudo no remo, em que conseguiu já por variadas vezes excelentes vitórias, e no basquetebol.

3) — **Grupo dos Ferroviários do Barreiro**: Pratica também o remo, em que inúmeras vezes se tem distinguido, bem como o ténis de mesa e o basquetebol.

4) — **Grupo dos Ferroviários do Entroncamento**: Tem-se evidenciado principalmente no futebol, possuindo um bom *team* de 1.ª categoria. Também pratica o basquetebol, ténis de mesa, patinagem, etc..

5) — **Grupo dos Ferroviários de Campanhã**: Dedica-se sobretudo ao andebol, modalidade em que se tem distinguido, conseguindo brilhantes resultados. Tem também uma boa turma de basquetebol, e pratica ainda o ténis de mesa.

Todos os Grupos além de outras modalidades menos frequentadas, mantêm cursos de ginástica ministrada por competentes professores de educação física.

Feita assim resumidamente a apresentação dos Grupos, vamos relatar as respectivas actividades desportivas durante o mês de Novembro findo.

### Grupo Desportivo da C. P.

Está disputando os campeonatos de Lisboa de basquetebol e de futebol na 3.ª divisão.

Resultados em basquetebol

1.ª Categoria

| | | |
|---|---|---|
| Em 10-11-946 | Matadouro-Ferroviários | 27-55 |
| Em 17-11-946 | Ferroviários-Combatentes | 71-19 |
| Em 24-11-946 | (*) | |

2.ª Categoria

| | | |
|---|---|---|
| Em 10-11-946 | Matadouro-Ferroviários | 20-17 |
| Em 17-11-946 | Ferroviários-Combatentes | 37-10 |

Júniores — Equipe A

| | | |
|---|---|---|
| Em 10-11-946 | Ferroviários A-Ferroviários B | 30-0 |
| Em 17-11-946 | Ferroviários A-Combatentes | 37-4 |
| Em 24-11-946 | (*) | |

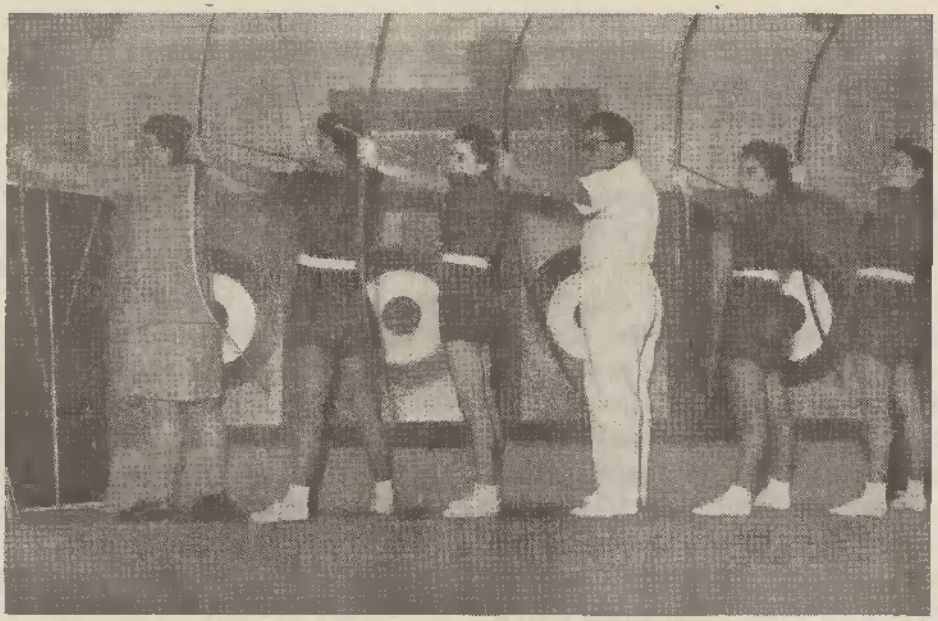
Júniores — Equipe B

| | | |
|---|---|---|
| Em 10-11-946 | Ferroviários B-Ferroviários B | 0-30 |
| Em 17-11-946 | (**) | |
| Em 24-11-946 | Clube Nacional de Natação-Ferroviários | 20-7 |

Resultados em futebol

1.ª Categoria

| | | |
|---|---|---|
| Em 17-11-946 | Ferroviários-Desport Olivaes | 1-1 |
| Em 24-11-946 | (*) | |



*Tiro ao arco.* — Neste grupo vêm-se alguns dos elementos da turma do Ateneu Ferroviário

2.ª Categoria

Em 17-11-946 — Ferroviários-Desport Olivaes ..... 1-2
Em 24-11-946 — Ferroviários-S. C. Amoreiras ..... 1-2

(*) — Não se realizaram jogos por excesso de chuva.
(**) — Falta de comparência do adversário.

NOTA: Os jogos efectuaram-se nos campos dos Clubes indicados em primeiro lugar.

## Grupo Desportivo do Barreiro

Está treinando em ténis de mesa, com vista aos próximos campeonatos.

## Grupo Desportivo do Entroncamento

A sua turma de futebol está disputando o Campeonato Regional de Santarém, em categorias de honra, e de reserva, com os seguintes resultados:

Categoria de Honra

Em 3-11-946 — Ferroviários - Operário Vilafranquense ..... 1-1
Em 10-11-946 — Operário de Santarém-Ferroviários..... 0-3
Em 17-11-946 — Alhandra S. Clube — Ferroviários ..... 4-1

Categoria de Reserva

Em 3-11-946 — Ferroviários - Operário Vilafranquense ..... 3-1
Em 10-11-946 — Operário Santarém - Ferroviários ..... 1-2
Em 17-11-946 — Alhandra S. Clube - Ferroviários ..... 3-3

NOTA: Em 24 de Novembro foi contada vitória aos Ferroviários por o adversário designado para este dia (Atlético Alcanenense) ter sido irradiado da prova.

O jogos efectuaram-se nos campos dos Clubes indicados em primeiro lugar.

## Grupo Desportivo de Campanhã

A sua turma de andebol está disputando o torneio «INÍCIO», para o qual se inscreveram 14 clubes, e a sua posição no torneio faz prever a sua vitória.

Tem uma turma de basquetebol que tomará parte no Campeonato Regional, a iniciar em 1 de Dezembro p. f..

## Ateneu Ferroviário

Treina as suas turmas de ténis de mesa para tomarem parte no Campeonato de Lisboa.

# O QUE É O MUNDO

Pelo Sr. Dr. *Alexandre Galrão*, Chefe da 7.ª Secção da Via

IV

A Lua é um satélite da Terra, assim se chamando porque gira em torno desta, acompanhando-a nos seus movimentos atravez do espaço. Em épocas remotas admite-se que fez parte da Terra, dela se separando e ficando equilibrada pelas várias forças de atracção que têm por base a lei descoberta por Newton segundo a qual os corpos são atraídos proporcionalmente às suas massas e na razão inversa do quadrado das distâncias. Isto é: quanto maior for a massa, maior é a atracção exercida por um ou outro astro; quanto maior for a distância que os separa, menor ela é. Semelhantemente, a Terra faz também parte do Sol e dele se destacou ficando a girar como seu satélite, nos dois movimentos tratados em outro artigo deste *Boletim*.

A superfície da Lua «picada de bexigas»

A Lua volta para a Terra sempre o mesmo lado, ou seja o mesmo hemisfério, razão por que só é possível conhecer melhor ou peor e atravez de potentes aparelhos, apenas metade da sua superfície.

Daqui se conclue que a duração duma rotação da Lua sobre o seu eixo é igual à da sua volta em roda da Terra.

O caso é fácil de compreender se nos colocarmos em frente de uma mesa redonda e lhe andarmos à volta com a cara sempre voltada para ela. Depois de uma volta completa à mesa,

Picos lunares vistos ao telescópio. Pelas sombras projectadas podem avaliar-se as suas dimensões

demos também uma volta sobre nós mesmo.

A duração deste movimento ou seja o «dia» da Lua é de 24 horas e 50 minutos, voltando o astro ao mesmo ponto do céu ao fim de 28 dias, ou sejam 4 semanas.

Não se encontraram até hoje vestígios da vida à superfície da Lua. Os melhores telescópios dão-na pelo contrário como um astro morto: nem florestas, nem água, nem quaisquer movimentos que denunciem a existência de seres animados.

Nas fotografias tiradas por potentes telescópios como as que ilustram este artigo, descobre-se a superfície da Lua toda «picada de bexigas» na expressão de um astrónomo célebre. Parece serem restos de vulcões extintos cujas crateras apresentam diametros desde 180 quilómetros até 500 metros e com profundidades que atinge 7.000 metros.

Pelas sombras projectadas póde avaliar-se a altura de alguns dos picos da Lua e assim, o chamado pico de Copérnico deve elevar-se a 3.500 metros de altura.

Em todo o caso, a existência destas crateras constitue um dos grandes mistérios da Lua, pois não se encontram à superfície da Terra aspectos semelhantes com a mesma origem, só se podendo admitir a hipótese pelo facto do nosso planeta se ter solidificado há mais de 2 biliões de anos e que o desgaste das águas no decorrer dos séculos a tenha transformado e dado aspectos que não foram possíveis na Lua onde se nota a ausência completa daquele líquido.

A ciência porém não pára e ùltimamente há tendência, entre os que apaixonadamente se dedicam a estes estudos, para vêr nas «bexigas» da Lua, cicatrizes de imensas massas de astro que tenham caído à sua superfície como aconteceu em tempos recuados no nosso planeta, nos Estados Unidos e na Mauritânia, em que se descobriram vestígios de blocos de origem celeste com centenas de metros de comprimento, de largura e de profundidade.

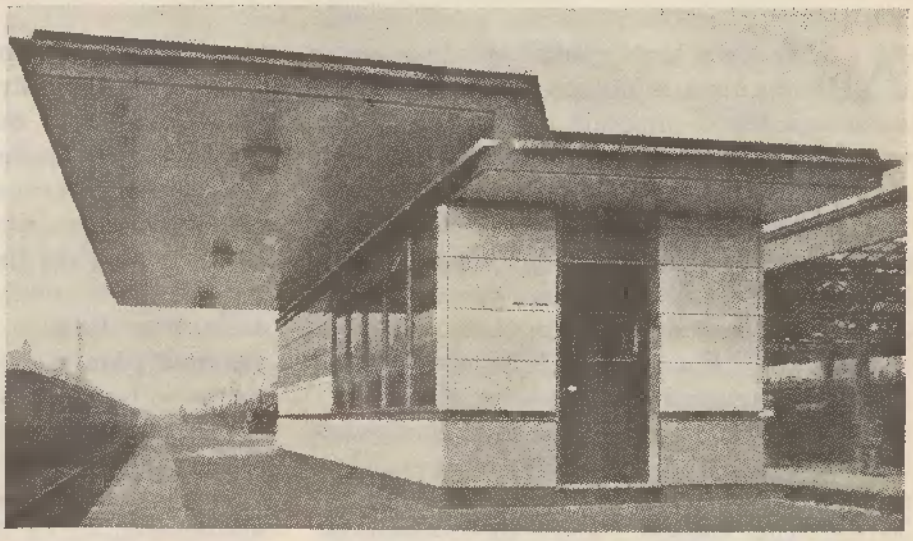
Seja como for, o certo é que o aspecto da Lua dá-nos a imagem do que virá a ser o nosso planeta quando os que tiverem a paciência de ler este artigo estiverem há muito fazendo parte da constituição deste belo astro onde nascemos e onde, apesar das muitas esperanças que as modernas descobertas de viagens interplanetárias nos trouxeram, havemos com todas as probabilidades, de morrer!

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

Para a sua encadernação, são distribuídos conjuntamente o índice, a colocar no fim, o ante-rosto, o rosto e a capa destinada a forrar os cartões da encadernação.

# Factos e Informações

## Um novo tipo de estação ferroviária

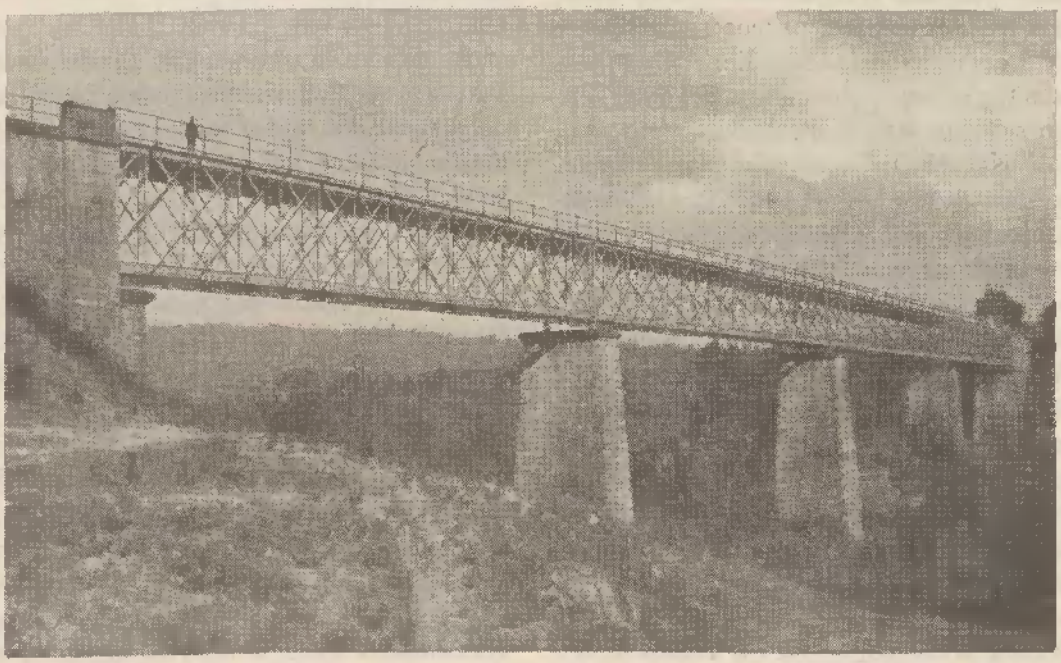


Aspecto da estação do novo tipo, acabada de edificar em Inglaterra

Na Inglaterra o caminho de ferro teve de enfrentar, depois da guerra, o problema da construção rápida e económica das suas estações.

Após vários estudos, os técnicos britânicos delinearam um tipo de estação que se julga satisfazer todos os requesitos e que está sendo construida a titulo experimental. A característica mais interessante é a da sua fácil e rápida construção.

Os materiais empregados foram escolhidos cuidadosamente de modo a proporcionar economia nas despesas de manutenção. Os leitores apreciarão este novo tipo de estação ao examinar a gravura que publicamos.



Douro — Viaduto de Vila Meã

*Fotog. do Sr. Raul Fonseca, Desenhador da Via e Obras*

# O Natal no «rápido»

Pelo Sr. *José da Silva*, Factor de 2.ª classe, na estação de S. Torcato

A tarde caía lenta, pesadona, incómoda. Uma chuva miudinha, numa continuidade arreliante, impelida por um vento teimoso, orvalhava a cara dos transeuntes, que devoravam, lestos, o comprimento das ruas em sôfrega demanda dos lares acolhedores. Das chaminés altas dos edifícios o fumo pardacento desprendia-se como que a medo e precipitado, tornando-se em farrapos, que a aragem e a água logo delia, qual bando de pombas a tresmalharem-se em debandada louca ao avistarem próximo o milhano sanguinário.

A cidade do Porto, a essa hora, esteriorizava-se pouco; a sua vida era toda íntima.

O aspecto soturno do céu, abobadado por uma camada baixa de nuvens; uma neblina húmida a envolver as fachadas dos altos edifícios, dispensavam a toda a cidade um tom triste e solitário.

Era dia de Natal.

Poucas pessoas transitavam pelas ruas, além das que, em autos, percorriam as avenidas, de cortinas cerradas. Em dia assinalado o tempo era pouco para se estar em casa, no seio da família reunida.

Dia de Natal! O dia em que o estudante, transbordante de saudade, sai da Universidade a caminho da velha aldeia, onde reside o que tem de mais querido — os pais; o dia em que o trabalhador rural deixa em paz a enxada, o campo, e o operário, o complicado maquinismo das oficinas, para se entregar exclusivamente aos carinhos da família.

Eram cinco horas da tarde, hora duma tristeza crepuscular.

Apesar do pouco movimento nas artérias da cidade, iam chegando ao edifício da estação ferroviária numerosos «taxis», que despejavam no ambiente sumptuoso do átrio passageiros acompanhados de malas de todos os tamanhos, que moços pressurosos acarretavam para o interior, onde o «rápido» aguardava, impaciente, o sinal de partida para a grande caminhada até Lisboa.

A composição do comboio que os esperava era composta por pesadas e compridas carruagens, de grande conforto e comodidade. A locomotiva, a 505, com bielas de grande alcance, alta, de linhas elegantes, era das melhores. Os dois homens que iam comandá-la, maquinista e fogueiro, davam-lhe os últimos preparativos. Ela resfolegava por todos os poros, qual cavalo de batalha que raspa o chão, impaciente, pelas grandes carreiras.

— *Partiiiida!* — anunciaram. O momento aproximava-se. O Chefe da estação, com o seu boné de capa branca, cheio de aprumo e cônscio da sua responsabilidade, anunciou ao condutor o sinal de partida. Este, por sua vez, transmitiu-o ao maquinista, que, no seu posto, deu o entendido com um silvo estridente da locomotiva. O «rápido» tinha largado para a longa caminhada...

* * *

A cidade Invicta tinha ficado para trás. Para cá de Gaia, o indicador de velocidade da locomotiva principiou por marcar as velocidades horárias de 60... 70... 80... A noite já caíra definitivamente com o seu negrume envolvente. As iluminações das pequenas povoações «passavam» à ilharga como minúsculos fogos-fátuos.

— Chegue-lhe mais «alimento», ó camarada!... Hoje é dia de Natal e por isso merece uma «refeição» abundante...

No pavilhão do colosso os dois homens seguiam debruçados, atentos ao caminho e à complexidade dos sinais, conversando pouco ou quase nada. Isolados e com uma responsabilidade tão grande sobre os ombros, o desejo de falar era quase nulo. O fogueiro, escorrendo suor e carvão, lançava de ora enquanto, pela boca ígnea da fornalha, grandes pasadas de combustível.

95... 100 quilómetros horários.

— A «cachopa» vai andar bem, ó camarada — chalaceava o maquinista a quebrar o silêncio, que, apesar de tudo, dava mostras de boa disposição.

Em todas as carruagens do «rápido», profusamente iluminadas, os passageiros conversavam animadamente numa convivência espontaneamente estabelecida.

Entretanto a elegante locomotiva, com o cabeçote arrebitado, bebendo vento, galgava a distância com facilidade espantosa.

105... 110... 115 horários, verificava, radiante, o maquinista, no pequeno mostrador do indicador de velocidade, cuja agulha, lentamente, continuava a girar.

— 120... 125. Está bem! Estou satisfeito. Não quero que te «esforces» mais... É uma média que pode causar a inveja das «tuas» colegas — dizia o maquinista em diálogo com a sua 505.

* * *

— Sinal de paragem, ó camarada! — exclamou o fogueiro, em voz alarmante, ao avistar uma luz encarnada a agitar-se fortemente muito próximo da linha. O maquinista, por sua vez, pressentindo o perigo iminente, arreia a fundo o freio de vácuo. Julgando não ser o suficiente para uma paragem mais rápida, abre novamente a força à máquina, mas em sentido inverso, isto é, em «contra-vapor».

Houve em toda a composição do comboio um brusco estremeção. Os tampões de choque unem-se estrondosamente. Os passageiros correm, medrosos, à janela a indagar. Há pânico nos gestos...

* * *

Violentos temporais assolaram parte da região do norte, destruindo sementeiras, devastando hortas e quintais, inutilizando o esforço dos trabalhadores da terra, introduzindo a miséria nas casas pobres. Formidáveis enxurradas arrazaram os campos, arrancando e tudo destruindo na passagem. A circulação dos veículos pelas estradas estava impedida, em virtude das grandes inundações. Os transportes faziam-se com extrema dificuldade. Por seu lado, a linha férrea tinha sofrido, também, bastante com as chuvas. Por baixo da ponte de..., as águas passavam em quantidade assustadora, levando na corrente pesados troncos, mesmo árvores inteiras e outros destroços, e além disso produzindo fundas escavações em vários pontos.

O terreno que sustentava os três altos pilares da ponte acabou por perder a sua firmeza, amolecendo pouco a pouco. As grossas longarinas deram o primeiro sinal de fraqueza, rangendo ruidosamente. Os pilares, por falta de base, principiaram a descer, acabando por tombar. O arcaboiço da ponte, devido ao seu grande peso, não se aguentou nas extremidades, indo abaixo, num sinistro entrechocar de ferros. Estava ali cavado o abismo para uma tragédia...

Todos estes acontecimentos tinham sido, entretanto, observados de perto por alguem que ali se encontrava.

O *Manél* do Vale era um vadio habituado á pedincha pelos casais. Novito ainda, dos seus 14 anos, sem conhecer pai ou mãe, vivia das esmolas alegremente, como se aquilo fosse uma vida natural.

Conhecido naquelas proximidades pela sua viveza, tinham por ele uma acentuada simpatia. Habituado à familiaridade das charnecas, não queria outra vida que não fosse a de as atravessar, cantarolando, a não ser a costumada visita pelos «montes» à procura do caldito reconfortante. Já havia uns dias que preferia a linha férrea como caminho mais seguro. Os campos estavam inundados e ele tinha receio dos pântanos traiçoeiros.

Naquela tarde, ou por outra, naquela noite, ao atravessar a ponte, tinha-se debruçado numa das suas extremidades, a ouvir, em baixo, com manifesto prazer, o marulhar das águas revoltas. A certa altura, ao sentir debaixo dos pés a oscilação da ponte, pouco tempo teve para saltar em terra firme. Cheio de terror, assistiu do princípio ao fim àquele

desabar pânico de ferros. Nunca tinha sentido uma sensação tão forte de medo. Afigurava-se-lhe que até a própria terra tremia e que a sua segurança estava em perigo. Ainda ali ficou uns momentos, petrificado, amarrado ao solo, com os olhitos aguçados lá para o fundo a fenderem o negrume noturno, como que a querer presenciar os restos do sinistro acontecimento.

Entretanto, já mais calmo e compulsando a grave situação, atravessou-lhe a mente um pensamento lúgubre. O ronda tinha passado havia pouco tempo sem que na ponte tivesse notado qualquer novidade. Para ir na sua direcção e avisá-lo não podia, porque tinha seguido para o lado oposto. E o *Manél* do Vale, descortinando outro recurso de salvação, atirou-se para a frente em veloz carreira, em demanda da primeira passagem de nível.

Ao longe, ora aparecendo, ora sumindo-se, começou por avistar, numa trajectória em zig-zag, um minúsculo ponto luminoso, que pouco a pouco se ampliava na diminuição da distância. O garoto vàdio corria, corria sempre... A passagem de nível já estava a pouca distância. O ponto luminoso aproximava-se mais... Eram os raios luzentes dum farol projector, certamente de algum «rápido» que corria a grande velocidade.

—Ó *ti Jaquina!!!* Ó *ti Jaquina!!!* Olhe *q'a* ponte caiu!!!—gritava, sufocado, o garoto, encharcado em suor e esfalfado da correria.

—Que dizes, rapaz? Estás doido ou fazes-te? Olha que com coisas sérias não se brinca?!

—Ó *ti Jaquina*, pelas cinzas dos seus, pare o comboio, olhe *q'a* ponte caiu!!!

A guarda da passagem, alumiando com a luz frouxa da lanterna o rosto do mendigo, verificou, espantada, que este falava verdade. Só teve tempo de se voltar e de apontar, num gesto nervoso, para a cabeça do «rápido», que nesse momento passava como um furacão, o sinal encarnado—o sinal de paragem.

Ouviram-se dois silvos breves, curtos, como dois gritos de susto. Os rodados das pesadas carruagens faiscaram sobre os carris pela forte, violenta pressão dos freios. O «rápido», pela sua grande velocidade, foi parar a uma apreciável distância. Para lá caminharam a guarda da passagem e o mendigo, a fim de se justificarem, explicando o sucedido.

O maquinista e o fogueiro desceram a indagar a causa da paragem. Os passageiros vieram também, curiosos e alarmados, rodeando logo a guarda e o garoto. A guarda, aturdida, olhava para o rapaz sem, de momento, se saber bem explicar, como se fosse ele o causador de tamanha responsabilidade. Os passageiros, instintivamente, fixando o mendigo asperamente, como se vissem nele um elemento suspeito e perigoso, perguntaram-lhe à queima roupa:

—Então, rapaz, explica-te! O que foi isto?!

—Não foi nada—foi ali a ponte que caíu.

—Qual ponte?

—Aquela ali adiante. Foi-se abaixo com a chuva—ilucidou o rapaz com humildade.

Todos, com a máxima cautela, caminharam para o ponto indicado.

Aproximaram-se do abismo e foi então que observaram, cheios de pânico, o pesado arcaboiço da ponte embrulhado, lá no fundo, com as águas barrentas e tumultuosas, onde todos, sem dúvida, iriam «passar» se não fosse o mendigo, aquela noite de Natal...

Foi depois um delírio. Todos abraçaram o garoto, todos o beijaram, como se ele fosse um Deus salvador.

—Meus senhores—disse um dos passageiros—vamos oferecer a este rapaz, que nos salvou as vidas, o bolo do Natal.

E todos, generosamente, foram oferecendo notas de vinte, cinquenta até de cem escudos.

Porém, no momento em que se dispunham a entregar ao rapaz a quantia junta, este já não se encontrava no grupo, sentindo-se envergonhado por uma tão grande manifestação, cujo significado não compreendia bem, o *Manél* do Vale tinha desaparecido surrateiramente na bruma da noite, sem que ninguem mais lhe tornasse a pôr a vista em cima...

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

**Tarifas:**

*P. n.º 960* — Peço dizer-me se a seguinte taxa está certa:

Transporte, em pequena velocidade, de Livração para Viana-Doca, de uma porção de vigas de pinho nacional com o peso de 14.850 Kg. e o comprimento de 16 metros.

Utilizados 3 vagões ligados.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

Distância — 121 Km.

Aplicada a Tabela 10
da Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V.

| | | |
|---|---|---|
| Preço 68$88 × 18 | | 1.239$84 |
| Aumento de 20 % (A. P. n.º 722) | | 247$97 |
| Manutenção 7$00 × 18 | | 126$00 |
| Registo | | 1$50 |
| Aviso de chegada | | 5$00 |
| *Doca:* | | |
| 2$50 × 3 × 11 | 82$50 | |
| Aumento de 20 % (A. P. n.º 722) | 16$50 | |
| | 99$00 | |
| Selo | 5$00 | |
| | 104$00 | |
| Adicional de 10 % | 10$40 | |
| | 114$40 | |
| Adicional de 5 % | 5$72 | 120$12 |
| Arredondamento | | $02 |
| Total | | 1.740$45 |

*R.* — Está certa.

*P. n.º 961* — A resposta à pergunta n.º 852, inserta no *Boletim da C. P.* n.º 89, esclarece que o azeite ou qualquer outro líquido em tara de ferro não sofre quebra natural.

Como no quadro das quebras naturais nada consta sobre a espécie de tara para o transporte de azeite, peço o favor de me informar ao abrigo de que disposição é que o azeite fica isento de quebra natural, quando acondicionado em tara de ferro.

*R.* — Os líquidos transportados em taras de ferro ou de zinco, em bom estado, não estão sujeitos a evaporação ou absorção, como acontece com os líquidos acondicionados em taras de madeira.

É intuitivo que, não existindo para os líquidos transportados naquelas taras os motivos que originam as quebras naturais — secação, evaporação ou derrame — também os mesmos não estão abrangidos pelas percentagens previstas por quebra natural, no respectivo quadro inserto na Tarifa Geral de Transportes.

*P. n.º 962* — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa que a seguir discrimino, referente ao transporte, em pequena velocidade, de Braga para Campanhã, de uma caldeira de ferro com o peso de 3.900 Kg. e o comprimento de 8m,5, carregada num vagão L de 9 metros.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

Não foi requisitado vagão.

Distância — 54 Km.

Tarifa Geral — 1.ª classe com o recargo de 15 %

| | |
|---|---|
| Preço $\left(3\$29 + \frac{3\$29 \times 15}{100}\right) \times 11 \times 3{,}9$ | 162$32 |
| Adicional de 10 % | 16$24 |
| Manutenção 7$00 × 3,9 | 27$30 |
| Registo | 1$50 |
| Aviso de chegada | 1$00 |
| Arredondamento | $04 |
| Total | 208$40 |

*R.* — Está certo o processo de taxa apresentado.

*P. n.º 963* — Peço dizer-me se está certa a taxa que a seguir discrimino, referente ao transporte, em pequena velocidade, de Trofa para Braga, de um chassis de veículo sem rodas com o peso de 3.100 Kg. e o comprimento de 7 metros e uma caixa de óleo lubrificante com o peso de 20 Kg.

Utilizados 2 vagões ligados.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

Distância — 32 Km.

*Chassis:*
- Peso real — Tarifa Geral — 1.ª classe com o recargo de 15 %.
- Peso virtual — Tarifa Geral — 1.ª classe simples.

| | | |
|---|---|---|
| Preço $\left(1\$95 + \frac{1\$95 \times 15}{100}\right) \times 11 \times 3{,}10$ | 76$47 | |
| Preço 1$95 × 11 × 8,9 | 190$91 | |
| | 267$38 | |
| Adicional de 10 % | 26$74 | |
| Manutenção 7$00 × 12 | 84$00 | 378$12 |
| A transportar | | 378$12 |

| | | |
|---|---|---|
| Transporte | | 378$12 |
| *Óleo:* | | |
| Mínimo $16 × 11 | 1$76 | |
| Adicional de 10 % | $18 | |
| Manutenção 16$00 × 0,02 | $32 | 2$26 |
| Registo | | 1$50 |
| Aviso de chegada | | 5$00 |
| Arredondamento | | $02 |
| Total | | 386$90 |

*R.* — Está certo o processo de taxa apresentado.

*P. n.º 964* — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa referente ao transporte, em grande velocidade, de Campanhã para Trofa, de um semeador montado sobre rodas com o peso de 310 Kg., uma charrua com o peso de 45 Kg., e 2 sacos com sulfato de cobre com o peso de 100 Kg.

Distância — 23 Km.

*Semeador* — Tarifa Geral — Art.º 52 — Base 5.ª pelo mínimo de peso de 1.000 Kg.
*Charrua* — Tarifa Geral — Base 5.ª pelo peso efectivo
*Sulfato de cobre* — Tarifa Geral — Base 5.ª pelo peso efectivo.

| | |
|---|---|
| *Semeador* — Preço 4$11 × 11 × 1 | 45$21 |
| *Charrua* — Preço 4$11 × 11 × 0,05 | 2$27 |
| | 47$48 |
| Adicional de 10 % | 4$75 |
| *Sulfato de cobre* — Preço 4$11 × 11 × 0,10 | 4$53 |
| Manutenção 16$00 × 1,15 | 18$40 |
| Registo | 1$50 |
| Aviso de chegada | 1$00 |
| Arredondamento | $04 |
| Total | 77$70 |

*R.* — O consulente não foi completo na sua pergunta por não ter indicado o fim a que se destinava o sulfato de cobre (Circular n.º 1.031 da Exploração — Serviço da Fiscalização e Estatística), nem se se tratava de uma charrua com ou sem rodas. Considerando, conforme se depreende do processo de taxa, que o sulfato de cobre se destinava a usos agrícolas e que em vez da charrua se tratava de um simples arado, está certa a taxa apresentada.

*P. n.º 965* — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa que a seguir discrimino referente ao transporte, em pequena velocidade, de Ermezinde para Trofa, de uma caldeira de ferro com o peso de 3.600 Kg. e 8 metros de comprimento e 4 caixas com acessórios com o peso de 100 Kg.

Utilizados 2 vagões ligados. Carga e descarga efectuadas pelos donos.

Distância — 15 Km.

*Caldeira* — 1.ª classe com o recargo de 15 %

| | | |
|---|---|---|
| Preço $92 × 11 × 3,6 | 36$44 | |
| Recargo de 15 % | 5$47 | |
| Preço $92 × 11 × 8,4 | 85$01 | |
| | 126$92 | |
| Adicional de 10 % | 12$70 | |
| Manutenção 7$00 × 12 | 84$00 | 223$62 |
| *Acessórios:* | | |
| Mínimo de cobrança $16 × 11 | 1$76 | |
| Adicional de 10 % | $18 | |
| Manutenção 16$00 × 0,10 | 1$60 | 3$54 |
| Registo | | 1$50 |
| Aviso de chegada | | 5$00 |
| Arredondamento | | $04 |
| Total | | 233$70 |

Os acessórios não deveriam ser transportados gratuitamente até preenchimento do mínimo de peso de 12 Ton., por analogia com o previsto no § 3.º da condição 5.ª do Capítulo I, da Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V.?

Tenho dúvidas em virtude do § 2.º do Art.º 66.º da Tarifa Geral nada dizer quanto a esta parte.

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

Distância — 15 Km.
Peso efectivo — Tarifa Geral — 1.ª classe com o recargo de 15 %
Peso virtual — Tarifa Geral — 1.ª classe simples

| | |
|---|---|
| Preço $\left(\$92 + \frac{\$92 \times 15}{100}\right) \times 11 \times 3,60$ | 41$90 |
| Preço $92 × 11 × 8,4 | 85$01 |
| | 126$91 |
| Adicional de 10 % | 12$70 |
| Manutenção 7$00 × 12 | 84$00 |
| Registo | 1$50 |
| Aviso de chegada | 5$00 |
| Arredondamento | $04 |
| Total | 230$15 |

# DOCUMENTOS

## I — Tráfego

**9.º Aditamento à Classificação Geral** — Cria as rubricas «água gasosa nacional não designada em garrafas engradadas», «água gasosa nacional não designada em taras não designadas» e «água mineral nacional não designada em garrafas engradadas», suprime a rubrica «água gasosa» e altera o tratamento tarifário da «água potável comum».

**10.º Aditamento à Classificação Geral** — Elimina a nota 11 inserta no final deste diploma.

**11.º Aditamento à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas, entre as quais adubos, cal, trigo, etc., e elimina as notas 9 e 12, a consultar no fim da Classificação Geral, aquela sòmente das rubricas a que correspondam preços da Tarifa Geral.

**12.º Aditamento à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário da rubrica «Material de empresas teatrais ou de circo (cenário, adereços e acessórios), não designado».

**13.º Aditamento à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário das rubricas «Lã em fio (fio de lã)» e «pó de cortiça».

**14.º Aditamento à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário das rubricas «ancoretas (barris)», «bidões de aço ou de ferro», «garrafas de vidro ordinárias» e «tambores de aço ou de ferro».

**15.º Aditamento à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário das rubricas «diatomite», «farinha fóssil», «terra infusória» e «tripoli».

**16.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — P. V.** — Estabelece a aplicação de novas tabelas de preços anexas a este Aditamento e anula as tabelas que vigoravam nas linhas da Antiga Rede e as que vigoravam nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro e anula bem assim os 11.º a 17.º Aditamentos a esta Tarifa.

**Aviso ao Público A n.º 914** — Anuncia o estabelecimento do serviço de transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação e o Despacho Central de Odemira.

**Aviso ao Público A n.º 915** — Anuncia o estabelecimento do serviço de transporte de mercadorias entre a estação e o Despacho Central de Alcácer do Sal.

**Aviso ao Público A n.º 916** — Anuncia o estabelecimento do serviço de transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, da estação de Braga para a cidade de Braga (domicílios).

**Aviso ao Público A n.º 917** — Anuncia o estabelecimento do serviço de transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação de Crato e o Despacho Central de Alter do Chão.

**Aviso ao Público A n.º 918** — Estabelece ampliação dos prazos de armazenagem gratuita para as remessas de vinho do Douro na estação de Vila Nova de Gaia, e de cascaria vazia nas estações de Mosteiró até Barca de Alva.

**Aviso ao Público A n.º 919** — Anuncia que, desde 1 de Janeiro de 1947, a Companhia passa a explorar as linhas da Beira Alta, Companhia Nacional, Vale do Vouga e Norte de Portugal.

**58.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Regula o transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação e o Despacho Central de Odemira

**59.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Regula o transporte de mercadorias entre a estação e o Despacho Central de Alcácer do Sal.

**60.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Regula o transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, da estação de Braga para a cidade de Braga (domicílios).

**61.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Regula o transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação de Crato e o Despacho Central de Alter do Chão.

## II — Fiscalização e Estatística

**Comunicação-Circular n.º 338** — Cita diversas firmas que ficam autorizadas a despachar as suas remessas de plantas vivas em portes a pagar, mas sòmente para estações nacionais de via larga.

**Comunicação-Circular n.º 339** — Refere-se aos novos mod. D 5, cujo espécime se reproduz — bilhetes para uma viagem gratuita de ida ou de ida e volta.

**Comunicação-Circular n.º 340** — Cita as mercadorias que estão dispensadas de guias de trânsito quando apresentadas a despacho pela Manutenção Militar com requisição para transporte em conta corrente.

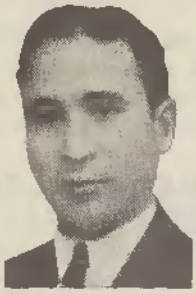
**Comunicação-Circular n.º 341** — Determina a validade dos passes emitidos pela C. P. na Rede Geral e dos passes, cartões de identidade e licenças de trânsito a pé na linha emitidos pelas empresas encorporadas.

**Carta-Impressa n.º 413** — Relaciona os passes, cartões de identidade, cartão de identificação, anexos e bilhetes de assinatura extraviados no mês de Outubro de 1946.

**Carta-Impressa n.º 414** — Relaciona os passes, cartões de identidade, cartões de identificação e anexos extraviados no mês de Novembro de 1946, e que devem ser apreendidos.

# Pessoal

## Agentes que praticaram actos dignos de louvor

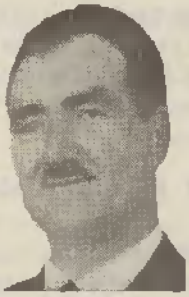


**Agostinho Amaral Rêlha**
Electricista de 3.ª classe

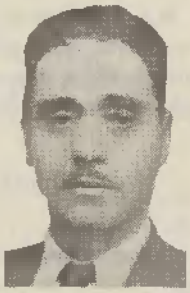
**Manuel Vicente Bernardino**
Revisor de Material de 3.ª classe

**Ilídio Soares Teixeira**
Factor de 2.ª classe

**José Júlio M. dos Santos**
Chefe de Lanço



**Francisco Duarte**
Chefe de Distrito



**José Rodrigues Sacramento**
Assentador

**Luís Ramos de Almeida**
Contínuo de 1.ª classe

**Manuel Ermitão**
Carregador

O Electricista de 3.ª classe Agostinho Amaral Rêlha, da Inspecção de Telecomunicações e Sinalização, quando procedia à vistoria dos circuitos de via do posto de Campanhã, verificou a existência de um carril partido no circuito da agulha 12 B. Como, simultâneamente, se aproximava o comboio n.º 1509 e ignorando o seu itinerário, obrigou-o a parar. Depois de averiguar que o comboio não seguia pela agulha 12 B comunicou ao condutor e maquinista do referido comboio que podiam retomar a marcha, dando conhecimento da ocorrência ao Chefe da estação, que providenciou no sentido de ser remediada a avaria.

---

O Revisor de Material de 3.ª classe, da Revisão de Lisboa, Manuel Vicente Bernardino, encontrou na estação de Lisboa-R. um livro de apontamentos com a importância de 50$00, do qual fez entrega ao Chefe da estação.

---

O Factor de 2.ª classe Ilídio Soares Teixeira, quando viajava no comboio n.º 716 de 3 de Outubro findo, encontrou no lavabo da carruagem dois aneis com brilhantes, que entregou ao Revisor do comboio.

---

Pelas rápidas providências que tomaram na extinção do incêndio verificado em dois vagões de cortiça do comboio n.º 7755, em 27 de Julho p. p., foram louvados o Chefe do 1.º lanço da 4.ª Secção José Júlio Marques dos Santos, o Chefe do Distrito n.º 59 Francisco Duarte e o Assentador do mesmo distrito José Rodrigues Sacramento.

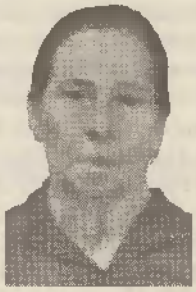
---

O Contínuo de 1.ª classe Luís Ramos de Almeida encontrou num cesto de papeis uma nota de 50$00, que entregou ao Sr. Sub-Chefe de Repartição José F. Santos Aguiar.

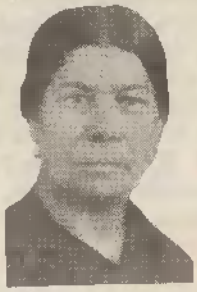
---

O Carregador suplementar Manuel Ermitão encontrou num dos cais da estação de Évora um envelope contendo a importância de 1.000$00, do qual fez entrega ao Chefe da estação.

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Jesulina de Jesus**
Guarda de Distrito
Admitida como Guarda em 21 de Dezembro de 1906



**Maria Leonor**
Guarda de Distrito
Admitida como Guarda em 21 de Dezembro de 1906

## Noticiário

No dia 16 de Novembro p. p. realizou-se na Capela de Torre das Vargens o enlace de D. Ana dos Remédios Coelho com o Sr. Adelino Jorge, Factor de 3.ª classe. Foram padrinhos por parte da noiva o Sr. Albano Pinto Basto e esposa e por parte do noivo o Sr. José Jorge e esposa. Aos convidados foi-lhes oferecido um fino lanche em casa dos pais da noiva. Os noivos, após a lua de mel, regressaram a Vale de Figueira, onde fixaram residência.

No dia 9 do corrente realizou-se na Igreja de Santo António de Campolide, em Lisboa, o casamento de D. Maria Lúcia Gomes Neto com o Sr. António de Figueiredo Ramos, Empregado de 3.ª classe dos Serviços Gerais da Exploração. Apadrinharam o acto, por parte da noiva o Sr. Pedro Cardia e esposa e por parte do noivo o Sr. Porfírio Lopes, Chefe de Maquinistas reformado e esposa.

Em casa dos pais do noivo realizou-se uma lauta merenda.

O *Boletim da C. P.* deseja aos noivos venturas e felicidades.

## Promoções

### EXPLORAÇÃO

Em Outubro

**Capatazes de manobras de 1.ª classe:** João Salavesso, José António Martins e José Manuel Galinha.

**Agulheiros de 1.ª classe:** Casimiro Pinto e Manuel da Rosa Pinto.

**Agulheiros de 2.ª classe:** João da Silva Rebelo, Júlio Cardoso dos Santos, João Nunes Eira, Manuel José Correia e Jaime Lourenço Beirão.

**Agulheiros de 3.ª classe:** Alexandre de Almeida Pinto, Manuel Faustino de Matos, Francisco Custódio Varandas da Cruz, Francisco Castanheira Roque, José Maria, Diamantino Vale Ferreira, José da Costa Pereira, Joaquim Marques, João Ferreira, José Marques Lopes, António da Conceição Rolo, Cândido Cardoso, Manuel Rodrigues Barão, José Pereira, Joaquim Matoso Jerónimo, Abel Rodrigues da Silva, José Paulo de Sousa, Jacinto da Silva e José Coelho Nunes.

### MATERIAL E TRACÇÃO

Em Outubro

**Adidos Técnicos Ajudantes:** João dos Santos e José Pedro Camps.

### VIA E OBRAS

Em Outubro

**Adidos Técnicos Ajudantes:** Alfredo Ferreira Gonçalves, Carlos Marques da Silva Júnior, Manuel de Oliveira, Eufélio Simões e José Augusto Rodrigues.

## Nomeações

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Novembro

**Empregados de 3.ª classe:** João Bento Pardelhas Sanches e Filipe de Amoreira Nunes.

### EXPLORAÇÃO

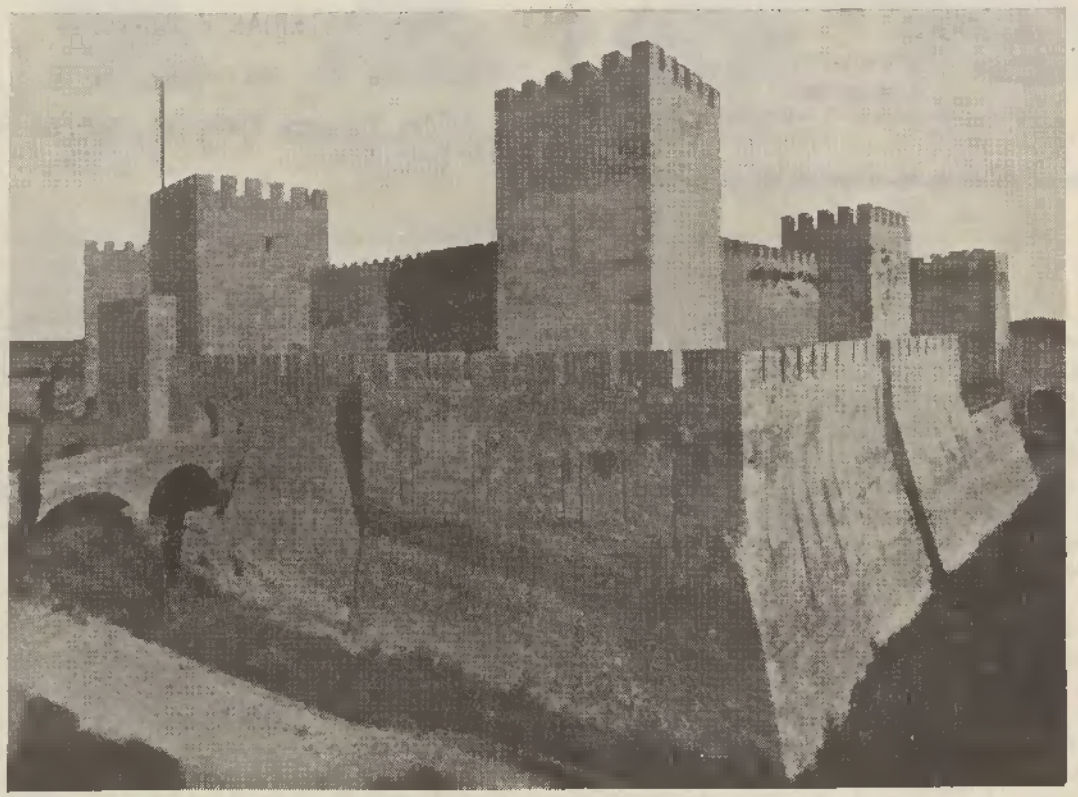
Em Outubro

**Empregados de 3.ª classe:** José Alves de Matos, Manuel Rosa de Carvalho e Joaquim Garrido Ramos.

**Engatadores:** Alberto Queda, Joaquim Cardoso, Manuel Pinto, José Teixeira Saraiva e Alexandre Pinto da Silva.

**Carregadores:** Manuel Ataíde Vicente, José dos Santos Martins, Reinaldo Augusto Moutinho, António Gomes, António Lourenço, Manuel Faria Estevão, Artur de Matos Maia, António Martins dos Santos Correia, Albino da Silva, David Gonçalves Ferreira, Samuel Monteiro, Adelino Mendes, Alfredo de Carvalho, Clemente de Oliveira, César Ferreira, César Antunes Militão de Carvalho, António Miranda, José Gameiro, Silvino Dias, José Martinho, Manuel de Oliveira Cardoso, Joaquim Gregório Leonardo, Adolfo Augusto Fernandes, Manuel Vaz Cardoso, Joaquim João, Manuel Gouveia, António Lopes Duarte, João Simões Júnior, Leandro de Matos Amaro, Manuel Rodrigues Senteeiro, José de Oliveira, António José dos Santos, José da Silva, José do Carmo Simões, Francisco António Masmorra, Fernando José Drago, Domingos Martins Gonçalves, António Bárbara Aleixo, Luís de Matos, Luís da Graça, António Augusto Tavares Oliveira, Alonso António Matias, José António Baptista Merca, António Lopes Figo, Manuel Alves Pereira, Manuel de Jesus Martins, António de Assunção Felício, António Ferreira de Almeida, António Pereira da Silva, João Camacho, António Miranda da Cunha, José Maria de Oliveira e Silva, Fernando Martins Guilherme, António Ferreira da Rocha Júnior, Alberto Cardoso, Manuel Miranda Araújo, Manuel da Cruz Lima David Ferreira, José Monteiro, Plácido da Mota, Américo Rosa Guerreiro, Luís de Figueiredo, José Maria dos Santos, Salvador da Silva, Joaquim Gaiaz Oliveira, Francisco dos Santos Bárbara, Joaquim dos Santos Silva, Agostinho da Assunção Brandura, Hilário Fernandes, Domingos José Patrocínio, Manuel de Jesus Salgadinho, Manuel Mendes, Francisco da Silva Gonçalves, António Pinto Torres, José Joaquim Pereira Guedes, Emídio Gomes, Amadeu Correia, António Pinto Machado, Artur Soares, João Antunes Miranda, Vitorino Lopes Ramos, João Lourenço Gaspar, Joaquim Dias, José da Costa Simões, Francisco António Dionísio, Manuel Martins de Sousa, António de Almeida Gonçalves, António Rodrigues Alves, Virgílio Augusto Maia, José Ferreira, Martinho Fernandes de Oliveira, António Manuel Gregório, Joaquim Mendes, Manuel Pereira, Joaquim Monteiro, Francisco Bessa da Fonseca, Manuel Pedro de Sousa, José da Cunha Bragança, Ernesto Pinto Morais, Adelino Lopes da Guia, Luís Augusto Alves Pinheiro, António Moreira, António Pedro da Encarnação, António Jacinto, António da Silva, José Eugénio dos Santos, José Boavida Fernandes, Mário Coelho Ribeiro, António da Silva e Joaquim Mendes.

**Guardas de P. N.:** Benvinda Fernandes, Júlia de Sousa, Maria Andrade Alexandre, Deolinda Martins Rouco, Maria Celeste Rosa, Emília Rosa Coelho, Fer-



Lisboa — O Castelo de S. Jorge

nanda Rodrigues Ferreira, Maria das Neves, Florinda Gameiro Paquim, Carminda Marques do Nascimento, Maria da Glória Ferreira e Maria Custódia da Silva Valente.

**Serventes:** Maria José Rodrigues, Maria de Lourdes Gonçalves Tinoco, Matilde de Jesus Correia, Ana Rosa Brandão Ruela e Beatriz Gomes da Silva.

**Servente de Oficina:** Virgínia de Jesus Prazeres Dias.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Outubro

**Escriturários:** Vítor Manuel da Silva Rodrigues, José Luís Freitas Maia, Rolando Azevedo Ramos e Samuel Duque Simões Reis.

**Serventes:** António de Oliveira e Manuel Duarte de Oliveira.

**Limpadores:** Júlio Meira Magano, Manuel Joaquim, José Diogo Lopes, José Francisco Paulo, Joaquim Martins, Cândido Joaquim Afonso Melim, Augusto Pinto de Matos, Adriano de Carvalho, Alfredo da Costa Roque Vaz, José António Fanha, Georgino Lagarto e Manuel Joaquim Carrilho.

## VIA E OBRAS

Em Agosto

**Assentador:** António Marques.

Em Setembro

**Assentador:** Manuel Marques Pastor.

Em Outubro

**Desenhadores de 3.ª classe:** António Coelho da Silva Sousa Guimarães e Manuel Luís Ferreira Neves.

**Assentadores:** Manuel Areias, José de Oliveira, Agostinho Machado Rocha, Abel da Silva Neves, Manuel Morais da Silva, José Valente da Silva, José Alípio Rodrigues, José Alves Parreira, António da Mota, António Mendes, Adriano Marques, Adriano Tavares Duarte, António Carvalho, Hipólito Agostinho Martins, Benigno Orvalho Bôcas, Simplício Rodrigues, Manuel de Jesus Dias, António Pereira Vieira, Joaquim Manuel Ferreira, Ricardo Martins Pires, Manuel Agostinho Leal, Fernando Pereira Giriante, Carlos Igléisias, Domingos Meia Lavado, Carlos Rodrigues Diogo, José Pinto Ribeiro, António da Silva, Joaquim Coelho Cabrita, Raul Velhinho Vieira, José da Silva Soares, Joaquim José Braz, Manuel Gonçalves Letra, Ramiro António Rodrigues, Alexandre Pereira Monteiro, António Pires Marques, José António Cardoso, Rosendo Pereira Nicolau, Manuel António Rebocho e Manuel de Almeida.

**Guardas de P. N.:** Maria Leonor e Leonilde Fialho Fernandes.

# Mudanças de categoria

## EXPLORAÇÃO

Em Outubro

Para

**Carregador:** o Agulheiro de 3.ª classe, António Ferreira de Carvalho.

**Escriturário:** o Revisor de 3.ª classe, Agostinho Alves.

# Reformas

## SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Novembro

*Joaquim Gonçalves Mouro*, Contínuo de 2.ª classe.

## EXPLORAÇÃO

Em Agosto

*Francisco Carlos Gouveia da Silva*, Chefe de Repartição Principal, dos Serviços Gerais.

Admitido em 1 de Janeiro de 1901 como Amanuense provisório, foi promovido a Amanuense de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1902.

Depois de transitar por diversas categorias foi promovido a Chefe de Repartição em 1 de Agosto de 1927 e a Chefe de Repartição Principal em 1 de Janeiro de 1940.

*Armando Verão*, Inspector de Contabilidade.

Admitido como Praticante de Factor em 1 de Setembro de 1902, foi promovido a Factor de 3.ª classe em 10 de Outubro de 1903, e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Inspector em 1 de Janeiro de 1942.

Funcionários zelosos e trabalhadores grangearam durante a sua longa permanência na Companhia a amizade dos seus superiores e subordinados.

O *Boletim da C. P.* deseja aos Srs. Francisco Carlos Gouveia da Silva e Armando Verão uma longa reforma.

Em Setembro

*António Raimundo Correia*, Factor de 2.ª classe, de Lisboa P

*Francisco António Júnior*, Factor de 2.ª classe, de Monte Redondo.

*João Horta*, Condutor principal, de Entroncamento.

*Manuel da Silva*, Condutor de 1.ª classe, de Entroncamento.

*João Moreira dos Santos*, Agulheiro de 3.ª classe, de Coimbra.

*Paulino Teixeira*, Rondista, de Gaia.

*Luís Antônio dos Santos*, Guarda, de Santana.
*Joaquim da Silva*, Carregador, de Amieira.
*Floreano Benedito*, Carregador, de Mogofores.

Em Outubro

*Plácido Avelino Correia Pinto de Almeida*, Chefe de 3.ª classe, de Campanhã.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Outubro

*Anselmo Lopes*, Sub-Chefe de Depósito.
*Joaquim da Cruz*, Arquivista Principal.
*Mário Augusto de Barros*, Maquinista de 2.ª classe.
*Antônio Ramos*, Maquinista de 3.ª classe.
*Antônio Nunes de Assunção*, Limpador.

## VIA E OBRAS

Em Outubro

*Mário Pinto Ribeiro*, Chefe do distrito n.º 425, Arêgos.

# Falecimentos

## SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Novembro

† *José da Cruz Gonçalves*, Enfermeiro de 1.ª classe.

Foi admitido como Enfermeiro de 3.ª classe em 14 de Outubro de 1927 e promovido a Enfermeiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1924 e a Enfermeiro de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

## EXPLORAÇÃO

Em Outubro

† *Adelino Felgueiras de Lima*, Factor de 1.ª classe, de Arentim.

Admitido como Praticante de factor em 17 de Agosto de 1918, foi nomeado Aspirante em 6 de Fevereiro de 1920 e Factor de 3.ª classe em 8 de Janeiro de 1925.

Em 13 de Julho de 1926 foi promovido a Factor de 2.ª classe e finalmente em 1 de Janeiro de 1929 a Factor de 1.ª classe.

† *Carlos Ribeiro da Silva*, Conferente, de Campanhã.

Admitido como Carregador suplementar em 8 de Setembro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Outubro de 1935, sendo finalmente promovido a Conferente em 1 de Maio de 1945.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Maio

† *Joaquim Vicente*, Limpador, do Depósito de Campanhã.

Admitido ao serviço em 13 de Novembro de 1919, como Limpador.

† *Américo Rodrigues*, Maquinista de 2.ª classe, do Depósito de Campanhã.

Admitido ao serviço em 21 de Outubro de 1918, como Limpador, foi nomeado Fogueiro em 16 de Setembro de 1921 e Maquinista de 2.ª classe, em 24 de Fevereiro de 1926.

† Adelino Felgueiras de Lima
Factor de 1.ª classe

† Carlos Ribeiro da Silva
Conferente

† Joaquim Vicente
Limpador

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

# ÍNDICE

## Números de Janeiro a Dezembro de 1945

### QUESTÕES GERAIS

#### Diversos


Pág.

Sinais de três posições ..... 1
Sezonismo ..... 5, 28 e 45
Homenagem ao Ex.mo Sr. Presidente do Conselho de Administração ..... 21
Construção de uma locomotiva da série 070 nas Oficinas Gerais de Lisboa ..... 24
Abôno de Família aos ferroviários ..... 41
Substituïção da Ponte de Garvão ..... 43
A coordenação dos transportes ..... 64
Toiradas ..... 65
Tarifas ramificadas ..... 81
O que é o mundo? ..... 89 e 134
O caminho de ferro «Larmanjat» ..... 101
Combóios ambulâncias ..... 105
As novas locomotivas americanas ..... 121
O enorme consumo das locomotivas norte-americanas ..... 141
Os caminhos de ferro ingleses e a aviação ..... 142
Apeadeiros de Algueirão e Rio de Mouro ..... 143
Lourenço de Almeida ..... 156
A fome de carvão na Europa ..... 161
As carruagens de amanhã ..... 164
Fumadores de tabaco ..... 168
Curiosidades estatísticas ..... 169
Os vagões frigoríficos da Companhia ..... 181
A propósito de um aniversário ..... 201
1.º Concurso de artigos originais para o *Boletim da C. P.* ..... 209
Nas vésperas de um novo ano ..... 221
Nova Central Telefónica Automática, no Edifício de Santa Apolónia ..... 222
Documentários cinematográficos ferroviários ..... 226


#### Curiosidades do nosso tráfego


Pág.

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


#### A Terra Portuguesa


Carta da Arrábida ..... 84
Coisas espantosas ..... 106
O Mosteiro da Batalha ..... 146
Seis horas de combóio ..... 186
A Ínsua de Caminha ..... 194
Madeira — Terra de sonho ..... 203


#### Em viagem ..


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


### DIGRESSÃO LITERÁRIA


Do livro «Serões da Província», de Júlio Dinis ..... 49
Do livro «Contos», de Pedro Ivo ..... 127
Do livro «Sermões», do P.e António Vieira ..... 185
Do livro «Musa Alentejana», do Conde de Monsaraz ..... 208
Do livro «Côrte na Aldeia», de Francisco R. Lôbo ..... 225


### CONTENCIOSO


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

## CRÓNICA AGRÍCOLA

Pág.

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

## AFORISMOS

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

## EDUCAÇÃO FÍSICA E DESPORTOS

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

## FACTOS & INFORMAÇÕES

### Ecos Ferroviários

Uma carruagem sanitária ..... 14
Curiosidades estatísticas ..... 14
Os caminhos de ferro e a guerra ..... 14, 36, 73 e 91
Bairro Camões, no Entroncamento ..... 15
Apeadeiro de Donas ..... 36
Transportes aéreos ..... 55
Nossa reportagem fotográfica ..... 55, 91 e 141
Os caminhos de ferro franceses ..... 73
Um novo arranjo nas Carruagens-Restaurantes ..... 90
Comemoração do centenário da carruagem-omnibus, em Londres ..... 110
Projecto duma nova carruagem de luxo ..... 135
Vagão para 150 toneladas ..... 173
O cinqüentenário da inauguração da linha férrea Lourenço Marques-Pretória ..... 173
Concurso para os assinantes do *Boletim* ..... 173
Hora de leitura do pessoal do Serviço de Saúde ..... 174
Expresso «Ouro do Reno» ..... 196
Ateneu Ferroviário ..... 214
Caminhos de ferro suecos ..... 214
Processo rápido de lavagem de carruagens ..... 238

## CONSULTAS & DOCUMENTOS

## CONSULTAS

### I — Tráfego e Fiscalização

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

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

Tráfego ..... 13, 34, 54, 72, 113, 133, 155, 171, 192, 212 e 237

### II — Fiscalização e Estatística

Pág.

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

### III — Movimento

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

### IV — Serviços Técnicos

Serviços Técnicos ..... 35, 94 e 155

## ESTATISTICAS

Percurso quilométrico ..... 35, 72, 94, 115 e 172
Vagões carregados em serviço comercial ..... 13

## A NOSSA CASA

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

## PESSOAL

### Louvores

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

### Agradecimentos

Agradecimentos ..... 116 e 198

### Agentes com 40 anos de serviço

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

### Agentes com 50 anos de serviço

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

### Agentes com diploma de prémio ou de mérito

Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito 97

### Exames

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

## Nomeações e promoções

Pág.

Nomeações ..... 18, 39, 56, 97, 118, 138, 158, 177, 199, 218 e 241

Promoções ..... 39, 75, 118, 138, 158 176, 199, 217 e 241

## Colocações

Colocações ..... 58

## Mudanças de categoria

Agentes que mudaram de categoria ..... 39, 58, 99, 119, 139, 159, 199, 219 e 242

## Transferências

Agentes que foram transferidos ..... 18, 39 e 219

## Reformas

Agentes reformados..... 19, 39, 59, 79, 99, 119. 139, 159, 178, 200, 219 e 242

## Falecimentos

Agentes falecidos ..... 20, 40, 59, 79, 100, 120, 140, 160, 180, 200, 219 e 244

## Dispensas de serviço

Pág.

Agentes dispensados do serviço..... 39 e 200

## Concessão de prémios de instrução profissional

Agentes premiados ..... 158

## Demissões

Agentes demitidos a seu pedido..... 242

## NÚMERO ESPECIAL

### 7 de Fevereiro de 1945

*Em Fevereiro o* Boletim da C. P. *publicou um número especial dedicado ao Ex.mo Sr. Engenheiro António de Almeida Vasconcellos Corrêa, Presidente do Conselho de Administração, em homenagem pelo cinqüentenário da sua admissão na Companhia.*

Pág.

Engenheiro António de Almeida Vasconcellos Corrêa . 1
O meu depoimento..... 13
Um cinqüentenário ..... 14
Um varão ilustre ..... 15
Um ferroviário..... 16
Homenagem ..... 17
Um jubileu ..... 18
Engenheiro Vasconcellos Corrêa..... 19
Homenagem do Conselho Fiscal ..... 20

---

## ERRATAS

*Boletim* de Abril, página 75: trocar as legendas relativas à categoria dos agentes que completaram 40 anos de serviço.

*Boletim* de Outubro, página 200: 1.ª coluna, 13.ª linha: onde se lê 15 de Fevereiro de 1899 deve lêr-se 15 de Fevereiro de 1898.

que topa, no caminho, com o amigo Barradinhas, que, não resistindo à tentação, pede ao Inácio uma pera.

— O quê!?.. uma pera destas, assim, sem mais nem mais, não! Mas Barradinhas, conhecedor do fraco de Inácio, propoz-lhe, então, em troca, um contrato, em condições verdadeiramente rocambolescas, que aos olhos do Inácio pareceu um negócio de mão cheia: Um litro de vinho pago de cada vez que ele, Barradinhas, não espetasse, a uma certa distância, no pequeno circulo que fez numa porta, uma «cochilla» com que um espanhol o presenteara. Em contra partida, todas as vezes que eu a espetar no circulo, diz-lhe Barradinhas, tu dás-me uma pera ou um abrunho, à escolha. Valeu?

Pois valeu, disse o Inácio, esfregando as mãos, prevendo já que levaria incólume o cabaz de fruta e .. um bom barril de vinho para casa, tão dificil achava ele a proeza.

À partida assistia o Amândio Nobre, única testemunha da disputa.

Barradinhas, que se tinha exercitado pouco tempo antes com o espanhol no jogo da «cochilla», ganhou certa perícia nesta jigajoga, e, no primeiro lançamento, com certa habilidade, consegue atingir o alvo, mesmo no centro.

É claro que adquiriu o direito à escolha da melhor pera do cabaz; mas Inácio, convencido de que aquilo tinha sido obra do acaso — uma áfrica que o Barradinhas não repetiria — insistiu em nova jogada nas mesmas condições, e . outra pera foi ganha. Seguiram-se jogadas e mais jogadas, todas elas com o mesmo resultado, de forma que o Nobre já não tinha mãos a medir. Satisfeito com o desfecho da partida, já não escolhia por conta do Barradinhas: comia a eito e ria; ria a bandeiras despregadas e de tal forma que o suco negro dos abrunhos já lhe saia em cachão pelos cantos da boca.

Inácio Reis é que ficou sem pinga de sangue e. . sem fruta. Confessa, por fim, que fôra uma encomenda que fizera. As peras tinha-as pago a 45 centavos e os abrunhos a 35, cada, e tanto trazia duns como doutros.

Estava arrependido de não ter gasto tanto em abrunhos como em peras, pois com o mesmo dinheiro traria mais meia dúzia de frutos e .. quem sabe! Talvez estivesse nisso a sua sorte, pois podia ser que começasse no primeiro desses seis o azar do Barradinhas e o vinho aparecesse.

A brincadeira acabou, mas o Inácio não quiz dizer aos dois amigos quantas peras e quantos abrunhos trazia no cabaz, e o Nobre encarregado de o despejar por conta do Barradinhas, só teve tempo para comer e não para contar.

Esta história não é história. Ouvimo-la como caso veridico e os personagens vivem. Apenas nos interessa a parte matemática do caso: Será possivel saber agora a quantidade de frutos de cada espécie que o cabaz continha?

---

As produções n.os 13 a 17 são da autoria de «Mak-avenco»

## Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Dezembro de 1946

| Gêneros | | Preços | Gêneros | | Preços | Gêneros | | Preços |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Arroz mercantil ..... | kg. | 4$50 | Grão..... | lit. 9$10, 9$50 e | 10$20 | Ovos ..... | dúz. | variável |
| Açúcar de 1.ª ..... | » | 4$80 | Lenha ..... | kg. | $40 | Queijo tipo flamengo.... | kg. | 24$00 |
| Azeite extra ..... | lit. | 10$90 | Manteiga ..... | » | 33$00 | » da Ilha ..... | » | 21$00 |
| » fino ..... | » | 10$30 | Massas cortadas: Macarrão e | | | Sabão amêndoa ..... | » | 1$60 |
| Bacalhau Inglês ..... | kg. | 12$60 | Macarronete — Côradas | kg. | 5$30 | » Offenbach ... ... | » | 4$40 |
| » Nacional..... | » | 12$60 | Massinhas: Cotovelos, cotove- | | | Sal ..... | lit. | $40 |
| Banha derretida ..... | » | 17$00 | linhos, miosotis, pevides, etc. | | | Toucinho .. ... ..... | kg. | 14$90 |
| Batata ..... | » | variável | — Côradas ..... | kg. | 5$70 | Vinagre..... | lit. | 2$50 |
| Carvão de sôbro..... | » | 1$10 | Meadas: Aletria, macarrão e | | | Vinho branco ..... | » | 2$50 |
| Cebolas ..... | » | variável | macarronete ..... | kg | 5$90 | Vinho tinto ..... | » | 2$50 |
| Chouriço de carne ..... | » | 31$00 | Massas cortadas: massinhas e | | | | | |
| Feijão continental: | | | meadas (em pacotes de celo- | | | | | |
| Amarelo ..... | lit. | 9$40 | fane) — Côradas..... | kg. | 9$00 | | | |
| Avinhado ..... | » | 10$20 | Bambus: Espaguete, macar- | | | | | |
| Branco ..... | » | 9$70 | rão e macarronete — Côra- | | | | | |
| Manteiga..... | » | 10$20 | das..... | kg. | 8$40 | | | |

Os preços dos gêneros 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 gêneros 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 funcionario ferroviário

---

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