

# 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, enó; 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, eoo; 18 — sá, vá; 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

$5 \frac{1}{4} - 5 \frac{1}{4} = \frac{7}{80}$  da hora, ou, o que é o mesmo:

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

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  $\left( \frac{7}{80} + \frac{35}{176} \right) = 17 \frac{1}{40} \text{ horas}$

depois do 1.º barco ter partido, isto é, às

8h 17m 44s (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 =  $1852 \text{ m}$  (comprimento do arco de 1 minuto do equador  $\frac{4 \times 10^7}{360 \times 60}$ ), o cruzamento teve lugar a

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

**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, ataca, 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 tinhos evitado a doença que te ocasionou essa *contracção espasmódica das maxilas*. 1 — 1.

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

(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## Problemas recreativos

### Solucionistas:

	Do Boletim N.º				
	197	198	199	200	201
A. Fernandes (Porto) ... ...	-	0,1	-	0,1	-
A. P. Fernandes ... ...	-	-	-	0,1	-
Barrabás ... ...	12	13	24	14	23
Bombardeiro ... ...	-	-	24	18,1	23
Britabrantes ... ...	12	17,1	24	19	23
Cagliostro ... ...	12	14	24	16	23
Dalotos ... ...	12	17,1	24	19	23
Diabo Vermelho ... ...	12	13	24	14	23
F. Gonçalves ... ...	12	-	-	-	b)
Gavião ... ...	12	15	24	17,0	23
J. Gonçalves ... ...	12	17,1	24	19,1	23
K. Lado ... ...	-	-	24	18,1	23
Leónidas ... ...	-	-	24	18,1	23
Mak-Avenko ... ...	12	17	24	18,1	23
Manelik ... ...	12	13	24	14	23
Manu'l P. da Cunha ... ...	-	-	-	0,1	-
Martins ... ...	12	13	24	16	23
Mefistófeles ... ...	12	17,1	24	19	23
Navegador ... ...	-	-	24	18,1	a)
Novata ... ...	12	13	24	16	23
Otrebla ... ...	12	13	24	16	23
Pacato ... ...	12	15	24	17	23
P. Rêgo ... ...	12	13	24	16	23
P. João ... ...	12	13	24	16	23
Profeta ... ...	12	13	24	17	23
Radamés ... ...	12	13	24	14	23
Roldão ... ...	12	13	24	16	23
Sécora ... ...	12	17,1	24	19	23
Sotam ... ...	-	-	24	18,1	a)
Topin ... ...	12	-	-	1,0	-
Veste-se ... ...	12	13	24	16	23
Visconde de Cambolh ... ...	12	13	24	14	23
Visconde de la Morlière ...	12	13	24	14	23

**Nota** — Nos números décimais, os algarismos à direita da vírgula indicam a quantidade de problemas matemáticos resolvidos.

Os solucionistas supracitados são participantes do sorteio dos prémios correspondentes ao 4.º trimestre de 1945 e ao 1.º de 1946, com as excepções seguintes:

a) — Excluido do 4.º trimestre de 1945.  
b) — " " 4.º " " 1946.

São, portanto, concorrentes ao 1.º sorteio (1945), 26 solucionistas, e cabem a cada um 38 terminações; ao 2.º concorrem 31 e a cada um competem 32 terminações.

A distribuição dos grupos de terminações é feita pelos concorrentes segundo a ordem por que estão relacionados neste Boletim.

Para qualquer dos sorteios a primeira terminação começa em 001.

Os sorteios são realizados nas condições indicadas no *Boletim da C. P.* n.º 196.

Para cada um dos sorteios é conferido, como prémio, o «Dicionário Complementar da Língua Portuguesa», de Augusto Moreno

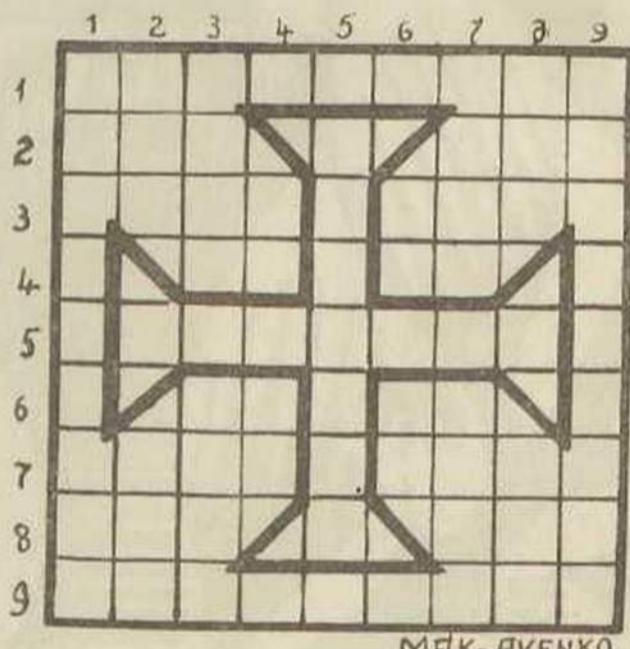
A realização do sorteio será feita pela extracção de 14 de Junho de 1946.

### Soluções do n.º 201

**Charadas Reversivas:** 1 — Um; 2 — Los; 3 — Ré; 4 — Rir; 5 — Sal; 6 — Sé; 7 — Lá; 8 — El; 9 — Mês; 10 — Sós; 11 — Mis; 12 — Ror; 13 — Mós; 14 — Ágil; 15 — Lena; 16 — Argel; 17 — Aba; 18 — Mata; 19 — Rala; 20 — Liada; 21 — Acata; 22 — Álera; 23 — Arara.

\* \* \*

### 1 — Palavras cruzadas:



**Horizontais:** 1 — Milagre; 2 — «mulher», autoridade superior entre os turcos (inv.); 3 — Lodo, conjunto de três coisas; 4 — artigo (pl.) partia; 5 — que tem coma; 6 — acidente, dó; 7 — atraílivo, dor; 8 — Soberano, vés; 9 — que leva areia.

**Verticais:** 1 — Pechincha; 2 — governanta de padre, ente; 3 — secção, agudeza; 4 — Campeão, indicio (inv.); 5 — Estação (A. R.) 6 — Tu, estação (V. V.); 7 — ave galinácea, filó; 8 — Comporto-me, apreciar; 9 — execrando.

**2 — O relógio:** Um indivíduo vendeu a outro um relógio de algibeira. Este comprador, tempo depois, desfez-se dele, vendendo-o a um terceiro e este a um quarto. Em qualquer das transações houve desconto.

(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE

DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

DIRECTOR

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

ADMINISTRAÇÃO

LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

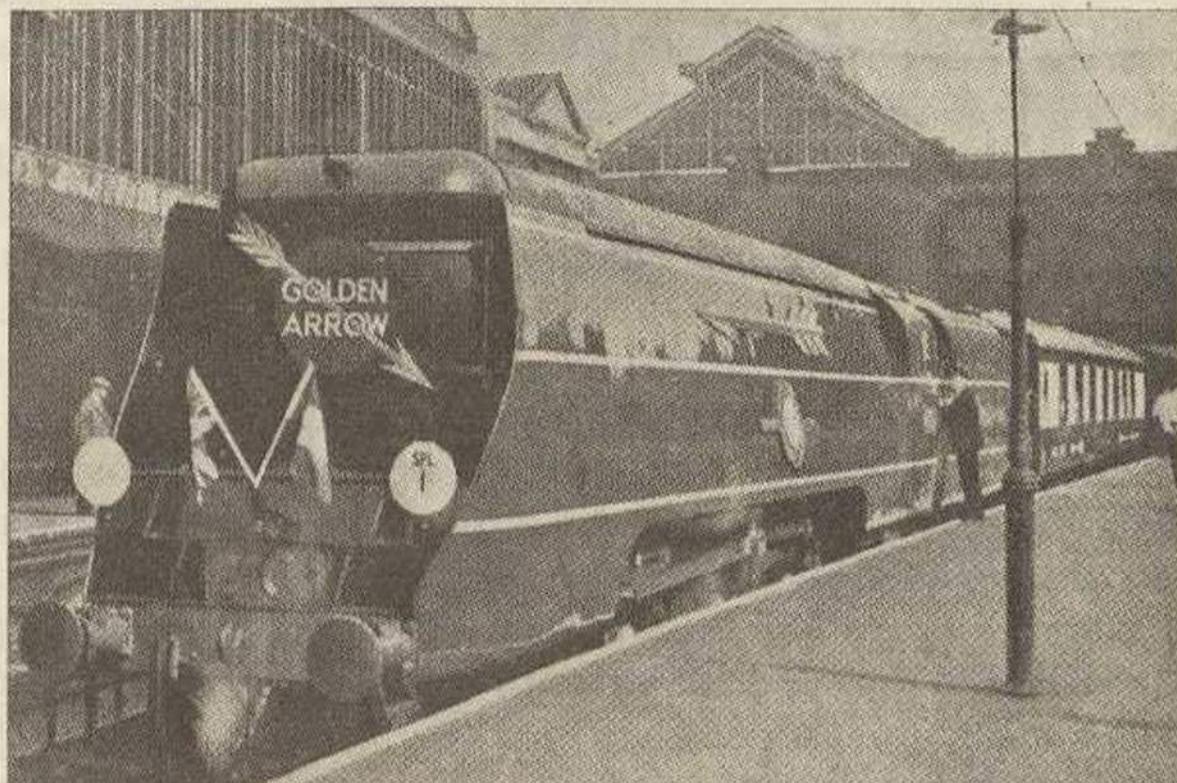
**SUMÁRIO:** O «Flecha de Ouro», novamente ao serviço público. — Impressões de viagem. — À vista do Coura. — Simplificação do cálculo dos preços tarifários. — Em viagem... — Consultas e Documentos. — Uma moderna estação no Canadá. — A nossa casa. — Pessoal.

## O «Flecha de Ouro», novamente ao serviço público

No dia 13 de Abril último, efectuou-se, com o melhor resultado, a viagem experimental entre Londres e Dover, na Inglaterra, do célebre expresso internacional «Flecha de Ouro», que liga aquela metrópole com Paris, a capital da França.

Dois dias depois, em 15 de Abril, este luxuoso comboio era posto ao serviço do público. Completamente remodelado e modernizado, o «Flecha de Ouro» continua a oferecer as maiores comodidades aos passageiros. Na travessia do Canal da Mancha, é utilizado um *ferry-boat* equipado com *radar*, maravilhoso engenho que permite um regular serviço entre as duas costas, sem receio dos intensos nevoeiros que normalmente caem sobre a costa sul da Inglaterra. A viagem entre Londres e Paris

dura cerca de 9 horas. Em todas as suas moderníssimas carruagens existem alto-falantes destinados a prestar, durante a viagem, esclarecimentos aos passageiros.



A locomotiva que rebocou o expresso «Flecha de Ouro» na viagem experimental de Londres a Dover, em 13 de Abril passado. Está adornada em ambos os lados com uma grande flecha dourada, tendo na frente, além do emblema, duas bandeiras, a inglesa e a francesa.

## CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

## Impressões de viagem

Pelo Sr. Joaquim Lourenço de Moura, Empregado de 1.ª classe na 3.ª Circunscrição da Exploração

Das bandas de Espanha soprava um vento frio, cortante. A chuva, que caía por vezes em pesadíssimas bátegas, encharcava mais ainda as terras barrentas e viscosas das íngremes vertentes que ladeiam o curso do Douro. Corriam pelas quebradas torrentes impetuosas e os elementos, tomados de fúria indómita, prometiam acidentar o termo de uma viagem que havíamos iniciado sob os auspícios de um dia de sol acariciador.

Tudo, nesta decantada região do norte de Portugal, assume aspecto grandioso, requintado ou imponente. O belo e o horrível tocam-se com frequência, proporcionando ao visitante as mais estranhas sensações. Aqui, o aprazível anfiteatro, de recorte gracioso, matizado e atraente; além, o precipício insondável, estonteante e temível.

Doze horas e dez minutos. O silvo estri-dulo e penetrante da locomotiva que vai rebocar-nos, acaba de confundir-se com o ribombar de um trovão que gargalhou sinistro; e lenta, pesadamente, o trem inicia a marcha, disposto a vencer os duzentos quilómetros que nos separam da invicta e muito nobre cidade do Porto.

Barca d'Alva, o minúsculo e taciturno povoado fronteiriço, modestamente erguido na margem esquerda do Douro, desaparece célebre à nossa observação. Na outra banda, isolada, nostálgica, parecendo chorar ainda o vibrante poeta que tantas vezes procurou a sua reconfortante e inspiradora solidão, o velho solar que foi pertença do nosso inesquecível Junqueiro.

Acentua-se gradualmente a velocidade deste gigante de ferro, que marcha envolto por densa e impenitente cortina de água.

Ante os olhos ávidos do viajante desdobram-se, rápidos e sucessivos, os mais variados imprevistos. Montanhas escarpadas lançam-se abruptas sobre as duas margens do irriquieto e caudoso Douro, deixando-nos a impressão de, ciosamente, desejarem sofrear entre as suas vertentes graníticas o grande curso fluvial.

Oliveiras dispersas e alcandoradas nos interstícios de séculares rochedos, parecendo desafiar as leis do equilíbrio; pequenos pomares — de árvores viçosas e copas filigranadas —, produtores de frutos saborosíssimos e apetecíveis, ou longos e uniformes socalcos de vinhedo, completam a paisagem inolvidável desta característica região.

Deixamos Pinhão à nossa retaguarda, ladeado de quintas imponentes, e eis-nos em Régua, o grande empório vinícola, de actividade febril, pejado de armazéns e emoldurado num encantador cenário de verdura que se estende desde os contrafortes de Cambres ao sul de Godim.

A paisagem oferece-nos, aquém do grande centro, uma transição lenta; e esta mutação parece tornar-se extensiva às condições atmosféricas, pois não há vestígios da tempestade que nos flagelou em todo o Alto-Douro.

Posto que cada vez menos intenso o tráfego fluvial, deparam-se-nos ainda, cruzando o rio, os típicos barcos rabelos, de velas enfunadas e grandes pás à ré. Passam cortando, penosa e dolentemente, a superfície líquida, semi-submersos pelo peso da mercadoria que transportam — lenha ou cascaria, quase sempre, engenhosamente disposta em forma de pirâmide truncada.

Homens de tez bronzeada e restrita in-

dumentária, encabritados, ao longo das margens, nos altos fragões de recorte rendilhado em consequência da acção corrosiva das águas, auxiliam, puxando a cordas, a deslocação dos seus cargueiros pesados e primitivos.

Mais que em qualquer outra, a luta pela vida assume, nesta região, aspectos gigantescos. O trabalho exaustivo destes abnegados jornaleiros—desde os remadores ao moço da espadela—encontra, por via de regra, numa frugalíssima refeição de pão «centelhudo» e água de «cornelho», como usam dizer na sua gíria picaresca, o retempero das forças dispendidas.

Continuamos seguindo o irregular curso do rio, divisando, de quando em quando, o tom forte, verde-escuro, de copadas laranjeiras.

Ruidos metálicos, resultantes do atrito violento dos rodados numa via sinuosa que obriga o comboio a uma marcha coleante, tangem-nos os nervos. E a Pala, a ridente Pala de invejável situação topográfica e admiráveis perspectivas, depara-se-nos graciosamente disposta numa suave proeminência, a meia vertente, à guisa de cascata.

Estamos no ponto de diversão em relação ao caminho de ferro e rio Douro. Depois de percorrerem irmanados os cento e trinta quilómetros a que nos encontramos do ponto de partida, separam-se em direcções sensivelmente opostas—quais amigos incompatibilizados após longa caminhada—, para

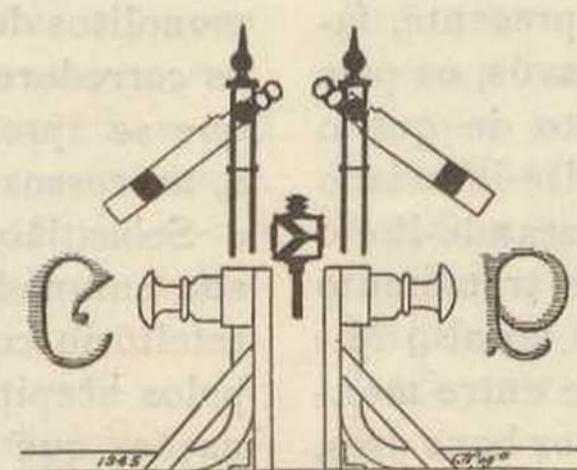
voltarem a aproximar-se à vista da cidade do Porto.

Inopinadamente cai sobre nós a noite interminável do túnel de Juncal. E quando a luz do sol volta a envolver-nos, as vides enforcadas e a erva vicejante dos ubérrimos campos de plantio que se nos deparam, falam-nos a seu modo, na sua universal linguagem, de outra flora, de outros costumes, de outra região, enfim.

Entramos a breve trecho na enfarruscada zona mineira da serra de Valongo. Os montes e monticulos de ardósia acumulada junto das bocas dos poços de extração, advertem-nos do termo próximo de uma jornada cujas impressões perdurarão indefidamente...

As cores vivas, fortes, dos quadros do Alto-Douro; a obra rude e hercúlea da «Mãe Natura» que por estas paragens se apostou em revelar a sua grandeza tocando os limites do belo-horrível; o acidentado vertiginoso das suas vias de comunicação e, por último, as múltiplas facetas de particular encanto que momento a momento se desenrolam a nossos olhos, conjugam-se e oferecem-nos, no seu aspecto geral, um todo imponente e sugestivo, de linhas características e inconfundíveis.

És bem digna, nobilíssima província do Alto-Douro—gigantesco ninho de águias e berço de heróis—, da auréola da fama com que os teus capitosos vinhos te consagraram.



## CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

## À vista de Coura

Pelo Sr. Augusto Mendes da Silva, Contramestre de 2.ª classe da Secção Eléctrica da 4.ª Circunscrição do Material e Tracção

MUITAS vezes tenho perguntado aos meus botões se o requintado glutão que há dez anos conheci no Sanatório da Pena não será o mesmíssimo «come-tudo» da tão vulgarizada cantiga popular. Ao certo, um seu homónimo antecessor, que não lhe ficou atrás na glotonaria e a quem os cinco pratos de sopa servidos a cada refeição, sem prejuízo do conduto, da sobremesa e de quaisquer extraordinários, concederam invulgar celebriade no restrito meio onde viveu alguns meses, e deram jús a ser cantado num soneto de pé coxo, que começava assim:

*1.º no refeitório e na cozinha,  
Nada no mundo teu apetite estanca,  
«Claro está», ao ouvires a campainha,  
Corres ligeiro, não tendo perna manca.*

O nosso Pantagruel, se ainda existe, deve recordar com profundo desespero, nestes dias de forçada abstinência, aqueles saudosos tempos de fartura. Humilde servidor da Companhia na estação de Santa Apolónia e com uma ranchada de filhos a amargurá-lhe a existência, o mau passadio depauperou-lhe o forte arcaboiço, a pedir mesa farta. Um dia, uma Junta Médica que o observou e lhe inquiriu o passado e o presente, fazendo desfilar diante de si os avós, os pais e os filhos, chegou à conclusão de que o pobre arrastava consigo o apetite insaciado das três últimas gerações, e, traçando-lhe o futuro imediato, prescreveu-lhe tratamento sanatorial e despachou-o, rumo ao alto Minho, para uma cura de altitude entre montanhas, onde não lhe faltariam os bons ares, o prato cheio e o sossego das boas digestões; as camas de cura, convidando a rega-

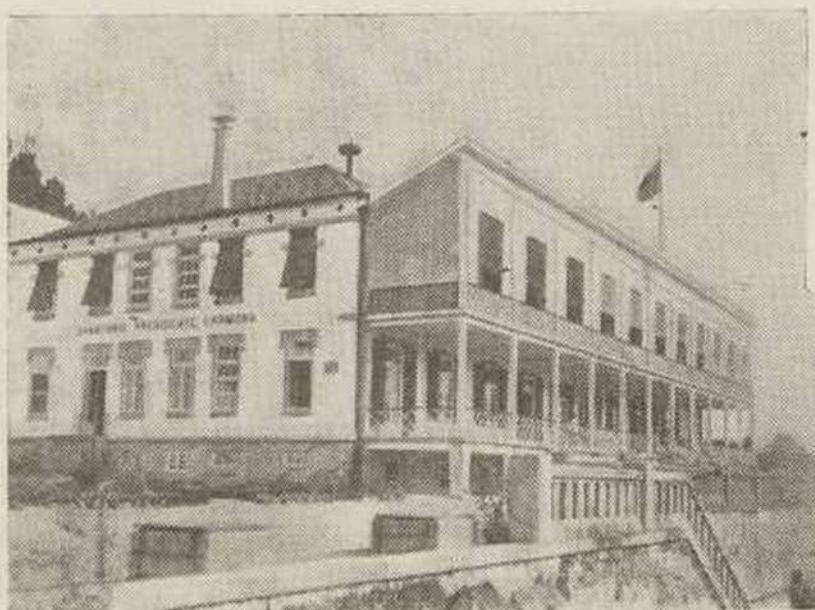
ladas sonecas, enfileiradas ao longo da comprida galeria envidraçada — excelente miradouro debruçado sobre o profundo vale, com as pardacentas alturas da Bulhosa, Corno de Bico e S. João de Arga a emoldurar o quadro. Enfim! Dois proveitos no mesmo saco.

Ali chegado, com uma viagem de 95 estiradas léguas, bastante combalido, mas de ânimo rijo e determinado a não se deixar vencer pela doença, o nosso homem começou por arranjar umas calças larguíssimas de palhaço onde cabia à vontade toda a família. Lá tinha suas razões, porque no afã de transferir os comestíveis da dispensa para o abismo das suas entradas, não levou muito tempo que todo o pano se tornasse escasso para abranger a rotundidade da sua barriga descomunal e a camisa se lhe mostrasse numa faixa que dia a dia se alargava.

Arrastando o ventre com movimento bamboleante que lhe exagerava um pequeno coxear, entre cada dez palavras do seu reduzido dialecto era certo intercalar um «claro está» — sua frase peculiar.

Sempre insatisfeito, dispondo de apetite admirável exacerbado por vagarosos passeios através do odorífero pinhal da cerca onde se exibem, em prodígios de equilíbrio, monolitos de centenas de toneladas, rondava os corredores na vizinhança da cozinha logo que se aproximavam as horas das comidas, e, ao ressoar o primeiro repique da sineta, o Sebastião, bordejando a todo o pano da sua enfunada camisa, assomava à porta do refeitório, com os olhos brilhantes de desejo pelos acepipes adivinhados em subtis emanações que há muito lhe afagavam a pituitária. Abraçava com a vista a aconchegada e airosa sala de jantar, que, no ângulo di-

reito do edifício, respira por amplas portadas para a desafogada galeria do andar térreo, dominando a vila de Coura e o seu vasto senhorio comarcão de umas quantas freguesias, espalhadas pelo feracíssimo vale, e vigia pelas janelas do poente o largo portão da cerca; corria o olhar guloso pelas mesas postas para a dúzia e meia de internados, e sentava-se no seu canto, esperando impaciente o início do repasto e os quatro companheiros retardatários que compartilhavam a



Em cima: Coura — Pormenor do Sanatório.

A direita: Coura — Vista do conjunto. Lá no alto, a capela da Senhora da Pena.

sua mesa e lhe ajudavam a afogar o apetite, tomando a seu cuidado a garantia da ração multiplicada. Era um gosto vê-lo comer; contudo, alguns companheiros, que a doença tornara egoístas, e para os quais a hora das refeições representava tremendo sacrifício, criticavam-no, despeitados pela sua voracidade, quando a eles só o cheiro do comer lhes provocava náuseas.

Mas o poetastro do soneto incitava-o a não abrandar a sua fúria gulosa, aplaudindo-o deste jeito:

*E, se aprouver aos outros censurar-te,  
Não lhes «ligues», não podem imitar-te.  
Come mais, Sebastião! Ai seu «teso»!...*

\* \* \*

Eu conheci o Sanatório Presidente Carmona, também chamado pelo nome do concelho e do monte onde está situado, vai para onze anos. Trabalhos do meu ofício ali me levaram na primavera de 1935, seis meses após a sua inauguração, e depois por diversas vezes lá voltei nos três ou quatro anos seguintes, oferecendo-se-me oportunidade para o admirar em diversos aspectos, quando, para além da vila, dobrado o primeiro cotovelo da estrada que a atravessa de lés a lés, o horizonte se abre, subitamente, à nossa esquerda, e ele se nos mostra todo inteirinho, lá ao longe, recostado na montanha.

Transposta a vila, a estrada desce agora



em curvas caprichosas até ao fundo da planície onde preguiçam as águas serenas do Coura que aquela vence por uma pequena ponte, e inicia nova subida, separando-se de nós um pouco adiante, na sua caminhada para Monção. Flectindo à esquerda, afastados da agradável companhia em que viemos desde Valença, trepamos por caminho labiríntico, que só por rápidos momentos nos deixa entrever o Sanatório, qual prestidigitador que ardilosamente aguçasse a nossa curiosidade para maior efeito do «coup de théâtre» final.

Era sempre com grande alvoroço que recebia a ordem de marcha, porque ali criei verdadeiras e gentilíssimas amizades de pessoas que muito respeito e admiro, e não podia esquecer o encantamento da primeira viagem de cinco léguas, desde a estação de Valença, aonde nos fora esperar o automóvel da casa, até à entrada, pelo lusco-fusco, na esplanada do Sanatório, donde, ao expirar do dia, se abarca o rústico cenário que a retina fixou para sempre.

Na curta semana que por ali me demorei, percorri, por necessidade, mas gostosamente, todas as dependências do Sanatório e seus anexos, e nas horas vagas errei pela cerca, subi ao monte e calcurreei a comprida léguia que o separa de Coura. Isto me habilitou a conhecer como poucos a topografia da casa e a penetrar como curioso e amigo certas particularidades da sua vida assistencial. O panorama incomparável gozado do alto da Pena, junto da pequena ermida, a cavaleiro do Sanatório, aonde cheguei pela tosca escadaria, ensombrada e musgosa, trilhada uma só vez em cada ano por devota peregrinação, nunca mais o poderei esquecer, como jámais olvidarei o espectáculo, a um tempo medonho e deslumbrante, de certa noite sem estrelas, rasgada pelo zigue-zague das faiscas e o clarão dos relâmpagos, — prelúdio de uma tempestade que se desenrolava a meus pés, num pélago trevoso de dezenas de léguas quadradas.

\* \* \*

O Sanatório de Paredes de Coura, tal como o de S. Braz de Alportel, no Algarve, está a cargo do Fundo de Assistência aos ferroviários das extintas Direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste, e a sua construção deve-se em grande parte aos paladinos da Assistência, Senhores General Carlos Vasconcelos Porto e Engenheiro Teixeira de Queirós. Do Sanatório de S. Braz, que adoptou o nome do primeiro daqueles ilustres beneméritos, nada conheço porque, apesar de lá ter ido uma vez há quatro anos, só muito de fugida espreitei através do ves-

tíbulo, nos curtos minutos da visita que, aproveitando umas férias passadas na capital algarvia, fiz a um conterrâneo ali internado.

O de Paredes de Coura, que primitivamente se chamou Sanatório Engenheiro Teixeira de Queirós, foi inaugurado em Setembro de 1934 e reune condições que, então, mereceram as melhores referências dos entendidos, um dos quais exteriorizou deste modo as suas impressões, registadas no livro dos visitantes:

«De todos os Sanatórios que conheço é este que encontro em melhores condições higiénicas, climatéricas e terapêuticas».

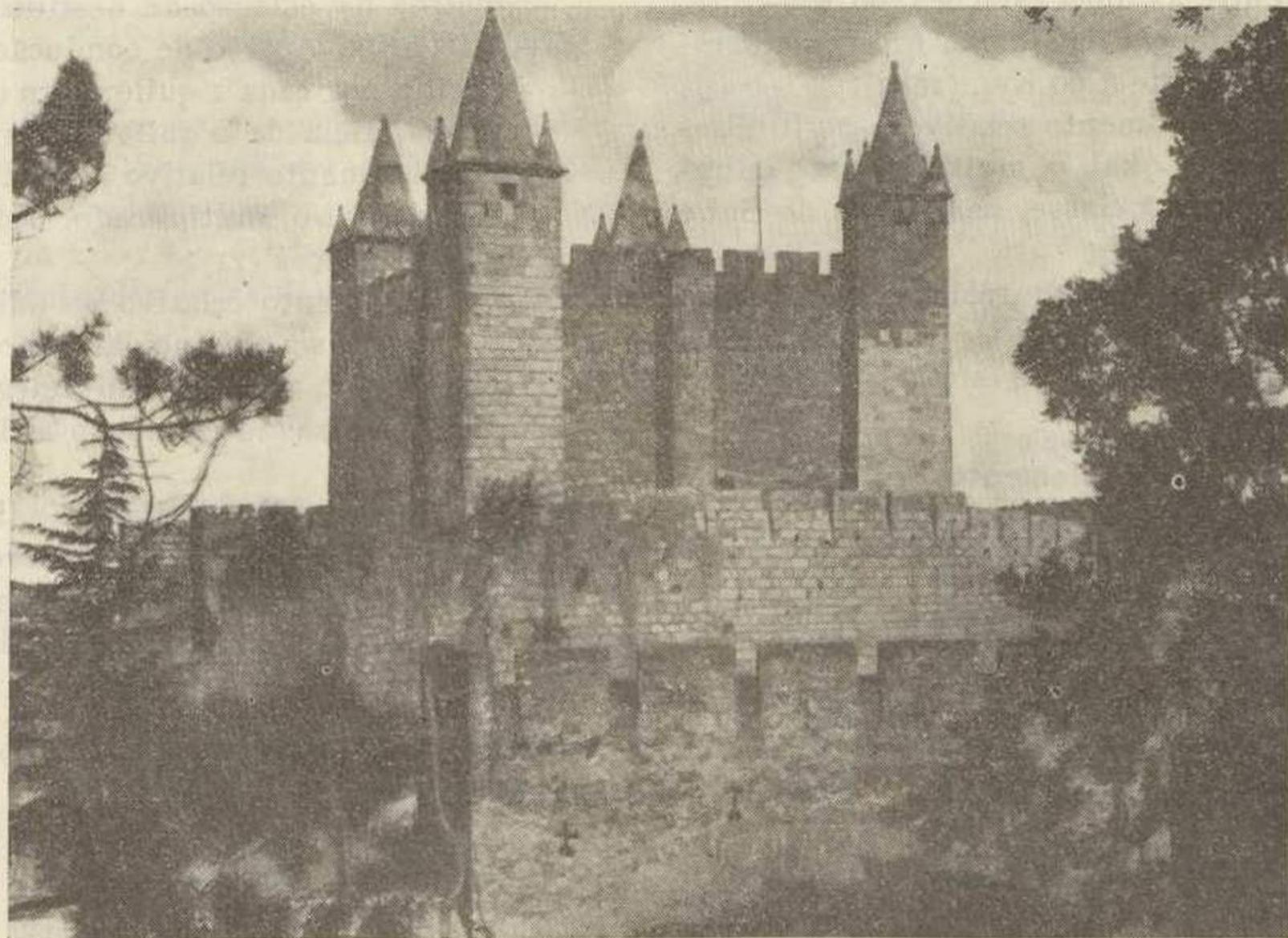
A sua situação na encosta do monte da Pena, a 580 metros de altitude, face voltada ao sul, e defendido das nortadas pela cumieira penhascosa que se eleva por mais de meia centena de metros; os ares ricos de oxigénio e a água puríssima que brota à farta do solo rochoso; o arranjo e asseio das suas instalações; os aposentos ariosos e o seu modelar apetrechamento para uma lotação de 40 doentes; os anexos, onde não falta a lavandaria mecânica com o gerador de vapor e o autoclave; o forno crematório para destruição dos lixos e dos objectos inúteis; a central eléctrica; a garagem; a padaria, onde naquele tempo se fabricava um pão de trigo alvo que a todos regalava e hoje seria autêntico mimo; a vacaria e diversas habitações do pessoal; se, todo este conjunto e o mais que aqui não consta, mereceram ao especialista o conceito expresso, a um leigo como eu, que nunca vira nada semelhante e observava as coisas com os olhos do optimismo, tinha, necessariamente, de causar espanto e originar a grata impressão que para sempre me ficou e me leva a falar daquela casa e dos seus dirigentes como se a uma e a outros me prendessem vínculos de família.

Com pouco se contentam as exigências afectivas dos simples, e então quando encontram à sua volta quem os estime e cumule

de gentilezas como o bom doutor F. M., que, não lhe ocorrendo outras palavras para manifestar o seu agrado pela desinteressada dedicação de quem cumpria escrupulosamente o seu dever, fiel á conduta de nunca desmentir a confiança depositada, declarava textualmente que lhe pedisse tudo, até dinheiro, significando um oferecimento sem reservas; quando a sensibilidade dos humildes recebe, de alguém que lhe é muito superior, uma tal prova de estima, nada mais é preciso para lhe tributar gratidão sem limites.

Será talvez por isso mesmo e por outras

gentilezas que fiquei devendo ao íntegro carácter do seu digno sucessor na direcção daquela casa e na clínica trabalhosa e saramitana por longínquos e quase inacessíveis lugarejos; será ainda por me lembrarem certas atitudes edificantes, que a modéstia de quem as toma não distingue do seu viver cotidiano, que não consigo falar do Sanatório Presidente Carmona sem desbobinar o diorama das minhas mais gratas recordações — aquele iluminado por certa luz que nos vem da alma e faz encarar a vida pelo seu lado bom, e estas aquecidas ao fogo brando da amizade.



Castelo de Vila da Feira

Este castelo é um dos mais belos e antigos de Portugal. A força e a elegância harmonizam-se nas poderosas torres feudais, dando a impressão de sentinelas que não dormem.

## Simplificação do cálculo dos preços tarifários

**A**os leitores estranhos ao conhecimento das tarifas — e alguns milhares são, atendendo à diversidade de funções adentro da exploração ferroviária — terá passado despercebida a profunda simplificação trazida recentemente ao cálculo dos preços. É para esses que a seguir apresentamos três exemplos de cálculo de preços, segundo as antigas, e segundo as novas tarifas:

I — Preço de 1 bilhete de 3.<sup>a</sup> classe, da Tarifa Geral, de Évora para Beja.

A) — Segundo a antiga Tarifa, tinha de procurar-se:

- a) — No quadro de distâncias, a distância entre as duas estações (90 Km.);
- b) — Na tabela da Tarifa, o preço correspondente a 90 Km. (1\$43);
- c) — No documento relativo a multiplicadores, qual o multiplicador aplicável à 3.<sup>a</sup> classe, nas linhas do Sul e Sueste (II);
- d) — No documento relativo à cobrança do adicional de 10%, se ele incidia sobre este preço (sim).

Colhidos estes elementos, calculava-se o preço a cobrar:

1\$43 × II.....	15\$73
Adicional de 10%.....	1\$58
	<hr/>
Soma.....	17\$31
Arredondamento .....	\$04
	<hr/>
Preço a cobrar .....	17\$35

B) — Segundo a recente Tarifa, tem de procurar-se:

- a) — No quadro de distâncias, a distância entre as duas estações (90 Km.);
- b) — Na tabela da Tarifa, o preço corres-

pondente a 90 Km., ou seja, imediatamente, o preço a cobrar: 18\$00.

II — Transmissão de um telegrama, com 30 palavras, de Lisboa para localidade a 3 quilómetros da estação de Faro.

A) — Segundo a antiga Tarifa, tinha de procurar-se:

- a) — Na Tarifa, o preço correspondente a 20 palavras (\$80);
- b) — Na Tarifa, o preço correspondente a cada 10 palavras a mais, ou fração (\$30);
- c) — Na Tarifa, o preço de condução a domicílio, até à distância de 2 quilómetros da estação de destino (\$50);
- d) — Na Tarifa, o preço de condução a domicílio por cada 1 quilómetro de distância, além de 2 quilómetros (\$30);
- e) — No documento relativo a multiplicadores, qual o multiplicador aplicável a estes preços (II);
- f) — No documento relativo ao adicional de 10%, se ele incidia sobre este preço (sim, na taxa do telegrama; não, na taxa de condução a domicílio);
- g) — No documento relativo ao adicional de 5%, se ele incidia sobre este preço (sim, na taxa de telegrama; não, na taxa de condução a domicílio).

Colhidos estes elementos, calculava-se o preço a cobrar:

*Transmissão do telegrama:*

(\$80 + \$30) × II .....	12\$10
Adicional de 10% .....	1\$21
	<hr/>
Soma .....	13\$31
Adicional de 5% .....	\$67
	<hr/>
A transportar .....	13\$98

Transporte ..... 13\$98

*Condução a domicílio:*

$(\$50 + \$30) \times 11$ .....	8\$80
Soma .....	22\$78
Arredondamento .....	<u>02</u>
Preço a cobrar .....	22\$80

B) — Segundo a recente Tarifa, tem de procurar-se:

- Na Tarifa, o preço corresponde a 10 palavras (4\$00);
- Na Tarifa, o preço corresponde a cada palavra, além de 10 (\$40);
- Na Tarifa, o preço de condução a domicílio, fixo, seja qual for a distância (7\$50).

Colhidos estes elementos, calcula-se o preço a cobrar:

Primeiras 10 palavras .....	4\$00
Restantes 20 palavras : $20 \times \$40$ ..	8\$00
Condução a domicílio.....	<u>7\$50</u>
Preço a cobrar.....	19\$50

III — Transporte, em pequena velocidade, de Pias para Santana, de 1 vagão com 12 cascos de madeira vazios, em retorno, com o peso de 2.600 Kg. sendo a carga e a descarga efectuadas pelos donos.

A) — Segundo as antigas tarifas (em 1 de Janeiro de 1943), tinha de procurar-se:

- Nos quadros de distâncias, a distância de Pias a Vendas Novas (140 Km.) e de Vendas Novas a Santana (76 Km.);
- Na Classificação Geral de Mercadorias, a tabela de preços aplicável no Sul e Sueste (tabela 8), a tabela de preços aplicável na Antiga Rede (tabela 10) e o mínimo de peso a considerar para remessas de vagão completo (3 toneladas);
- Nas tabelas de preços, quais os preços correspondentes, no S. S., a 140 Km. (5\$13, por tonelada) e na A. R., a 76 Km. (3\$12, por tonelada);

d) — Na respectiva tarifa, qual o preço da manutenção (\$20, para cada uma das duas redes), o preço do registo (\$05) e o preço do aviso de chegada (\$05);

e) — No documento relativo a multiplicadores, qual o multiplicador aplicável ao transporte e à manutenção (6) e qual o aplicável a registo e a aviso de chegada (11);

f) — Nos documentos respectivos, qual a verba do imposto de selo e do adicional a este imposto (no total, 5,05 % do preço de transporte) e a verba de assistência (\$15 por expedição);

g) — Nos documentos relativos a adicionais, quais os aplicáveis ao caso: (10 % na Antiga Rede; 10 % e mais 5 %, no Sul e Sueste).

Colhidos estes elementos, calculava-se o preço:

**Sul e Sueste**

Transporte $5\$13 \times 6 \times 3$ Ton.....	92\$34
Imp. de selo e adicional (5,05 %) ..	4\$67
Assistência.....	\$15
Manutenção $\$20 \times 6 \times 3$ Ton.....	3\$60
Registo $\$05 \times 11$ .....	<u>\$55</u>
Soma.....	101\$31
Adicional de 10 % .....	<u>10\$14</u>
Soma.....	111\$45
Adicional de 5 % .....	5\$58
Arredondamento .....	<u>\$02</u>
	117\$05

**Antiga Rede**

Transporte $3\$12 \times 6 \times 3$ Ton.....	56\$16
Imp. de selo e adicional (5,05 %)...	2\$84
Manutenção $\$20 \times 6 \times 3$ Ton.....	3\$60
Aviso de chegada $\$05 \times 11$ .....	<u>\$55</u>
Soma.....	63\$15
Adicional de 10 % .....	6\$32
Arredondamento .....	<u>\$03</u>
Preço a cobrar.....	69\$50
	186\$55

B) — Segundo as recentes tarifas, tem de procurar-se:

- Nos quadros de distâncias, a distância de Pias a Vendas Novas (140 Km.) e de Vendas Novas a Santana (76 Km.);

- b) — Na Classificação Geral de Mercadorias, a tabela de preços aplicável no Sul e Sueste (tabela 11), a tabela de preços aplicável na Antiga Rede (tabela 16) e o mínimo de peso a considerar para remessas de vagão completo (3 toneladas);
- c) — Nas tabelas de preços, quais os preços correspondentes, no S. S., a 140 Km. (46\$92, por tonelada) e na A. R., a 76 Km. (26\$72, por tonelada);
- d) — Na respectiva tarifa, qual o preço da manutenção (3\$50, para cada uma das redes), o preço do registo (1\$50) e o do aviso de chegada (5\$00).

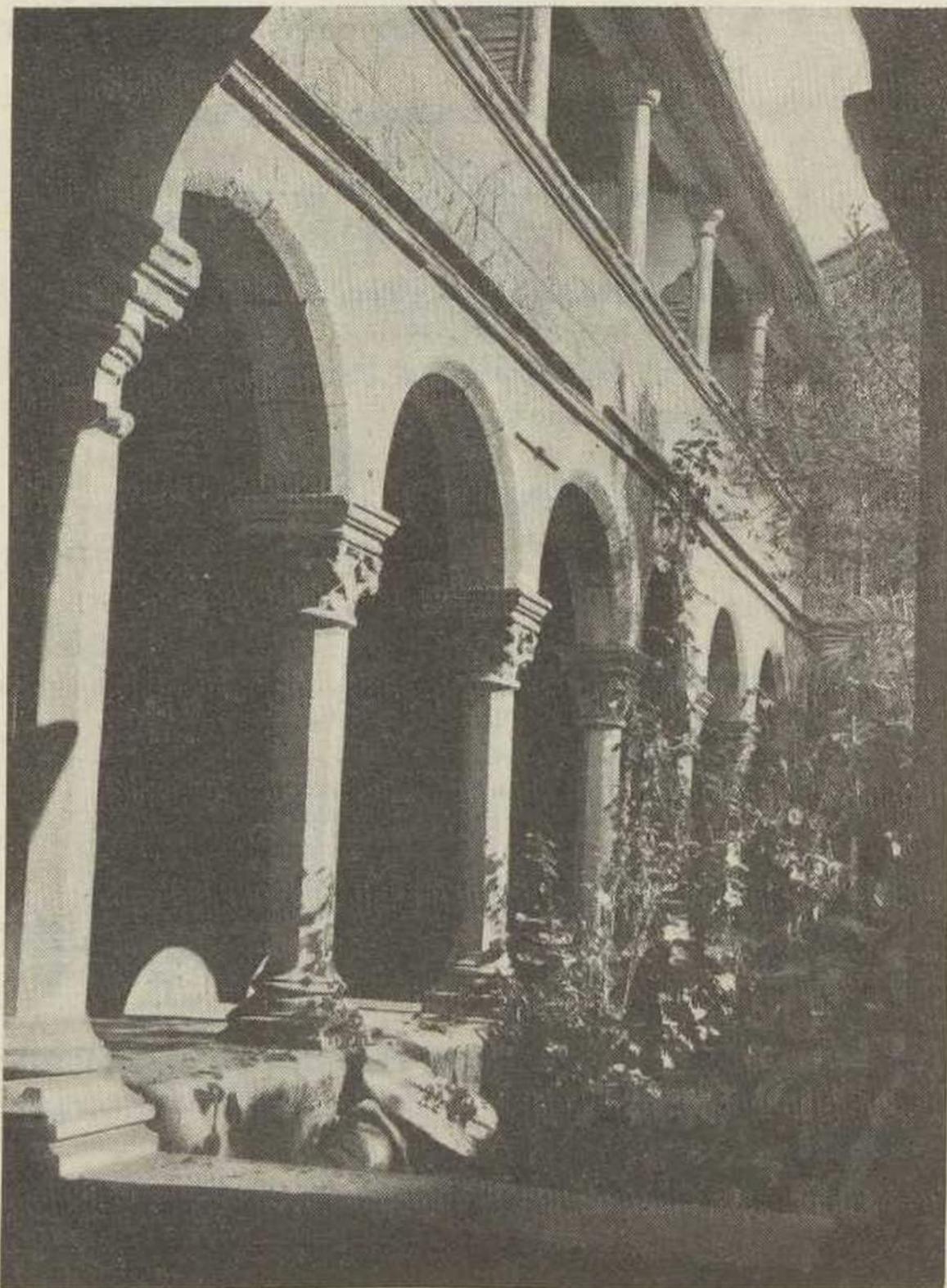
Colhidos estes elementos, calcula-se o preço:

**Sul e Sueste**

Transporte 46\$92 $\times$ 3 Ton. ....	140\$76
Manutenção 3\$50 $\times$ 3 Ton. ....	10\$50
Registo.....	1\$50
Arredondamento .....	\$04
	152\$80

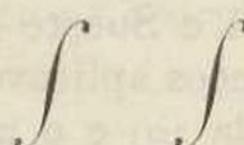
**Antiga Rede**

Transporte 26\$72 $\times$ 3 Ton. ....	80\$16
Manutenção 3\$50 $\times$ 3 Ton. ....	10\$50
Aviso de chegada.....	5\$00
Arredondamento .....	\$04
	95\$70
Preço a cobrar.....	248\$50



**SÉ DE LAMEGO**

**Trecho do Claustro**



*Fotog. do Eng.<sup>o</sup> Ferrugento Gonçalves.*

# Em viagem...

No planalto Mirandês

A máquina do pequeno comboio da linha do Sabor que nos levava a Miranda do Douro, tinha tido um acidente em Moncorvo que lhe fez perder perto de duas horas e apesar da boa vontade do maquinista apenas uns 10 ou 15 minutos puderam ser ganhos.

Por isso, quando passamos em Vilar do Rei, Mogadouro e Variz, era já noite e ficámos privados do prazer espiritual de mais uma vez contemplarmos os graciosos edifícios das estações, com os seus alpendres, os seus azulejos conventuais no roda-pé da plataforma e aqueles jardinzinhos que os Chefes nos seus ócios tratam com tanto carinho para regalo de quem passa. Infelizmente esse lindo estilo, que tão bem se ligava à paisagem, hoje desaparecido e trocado por esses caixotões com janelas quadradas, como nos países sombrios do norte, foi-se e parece que para não mais voltar.

Era isto no fim do outono e o inverno já se sentia no ramalhar das carvalheiras debruçadas sobre a linha férrea. Não era ainda aquele frio desabrido que varre sem piedade os Cimos de Mogadouro, mas uma aragem fresca, penetrante, desagradável, que aumentava com o cair da noite. Nós, os passageiros, íamos todos cheios de frio, que o oleado da carruagem, regelando os pés, tornava ainda mais desagradável.

Quando chegámos a Duas Igrejas — Mi-

randa passava das 22 e bem depressa os passageiros encheram a caminheta que não tardou a abalar.

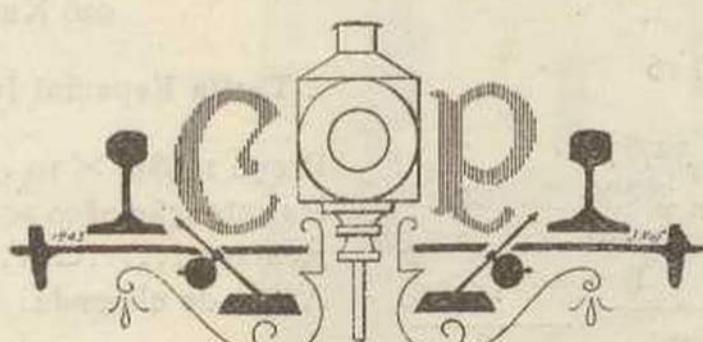
Já perto de Miranda do Douro, dois guardas do trânsito, dentro dos seus capotes novos cor de café com leite, mandaram parar a caminheta e abrindo a porta interrogaram o motorista; donde vinha, qual era o seu destino, por que vinha tão atrasado, que mostrasse a licença e o horário, ao que ele respondeu por monossílabos. E tudo isto com a porta escancarada, por onde entrava a tal aragem fresca, agora mais viva, mais penetrante.

O questionário parecia não ter fim e um dos guardas subiu para o carro, que uma luz baça alumia, o que o levou a sacar dum isqueiro, teimoso em acender mas activo em se apagar. Queria ver o horário afixado na parede fronteira à porta, grande e lamentavelmente aberta. O frio entrava sem licença e tomava posição contra os nossos nervos e sobre a nossa epiderme e, vendo que aquilo não tinha fim, não me contive e do fundo da caminheta gritei ao motorista:

— Siga o seu caminho. Estes senhores não têm o direito de estar aqui a demorar-nos, com crianças doentes e cheias de frio.

O guarda desceu, fechou a porta e o carro partiu com aclamações da assistência e agradecimentos do motorista...

GUERRA MAIO



# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

P. n.º 917 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Alcântara-Mar para Aljustrel, de 1 vagão com carvão mineral estrangeiro a granel, peso 11.000 Kg.

Carga e descarga efectuadas pelos donos.

Tarifa Especial Interna n.º 1 — P.V.

A. R. — 143 Km. — T. 16

Preço 3\$74 × 11 × 11 .....	452\$54
Comp. do imp. fer. { Selo 5,05% .....	22\$86
Assistência .....	\$15
	475\$55
Adicional de 10% .....	47\$56
Manutenção 3\$50 × 11 .....	38\$50
Registo .....	1\$50
	563\$11
Arredondamento .....	\$04
	563\$15

S. S. — 144 Km. — T. 11

Preço 3\$62 × 11 × 11 .....	438\$02
Comp. do imp. fer. — Selo 5,05% .....	22\$13
	460\$15
Adicional de 10% .....	46\$02
	506\$17
Adicional de 5% .....	25\$31
Manutenção 3\$50 × 11 .....	38\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
	574\$98
Arredondamento .....	\$02
	575\$00
Total .....	1.138\$15

R. — Está errado o processo de taxa apresentado.  
Segue como corresponde:

A. R. — 143 Km. — T. 16

Preço 47\$98 × 11 .....	527\$78
Manutenção 3\$50 × 11 .....	38\$50
Registo .....	1\$50
Arredondamento .....	\$02
A transportar .....	567\$80

Transporte .....

567\$80

S. S. — 144 Km. — T. 11

Preço 48\$56 × 11 .....	534\$16
Manutenção 3\$50 × 11 .....	38\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$04
	577\$70
Total .....	1.145\$50

P. n.º 918 — Peço me diga se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Lisboa P.-Entreposto para Espinho, de um vagão com farinha de trigo americana em pacotes dentro de sacos, peso 10.000 Kg., em regime de comboio especial.

318 Km. — Tarifa Geral — 1.ª classe

Preço 18\$99 × 11 × 10 .....	2.088\$90
Aumento de 20% (A. P. 722) .....	417\$78
	2.506\$68
Adicional de 10% .....	250\$67
Manutenção 3\$50 × 2 × 10 .....	70\$00
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
	2.833\$85

Taxa de entreposto (A. P. n.º 875)

5\$00 × 10 .....	50\$00
Aumento de 20% (A. P. 722) .....	10\$00
	60\$00
Total .....	2.893\$85

R. — Está certo.

P. n.º 919 — Peço seja feita a discriminação da taxa de transporte, em pequena velocidade, de Martin-gança-Maceira para Belver, de um vagão com 195 sacos com cimento hidráulico com o peso de 9.750 quilogramas, sendo a carga e descarga feitas pelos donos.

R. — Segue discriminação:

226 Km. + 5 Km. = 231 Km.

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

Preço 102\$17 × 10 .....	1.021\$70
Manutenção 3\$50 × 2 × 10 .....	70\$00
Registo .....	1\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
	1.098\$20
Total .....	1.098\$20

P. n.º 920 — Peço me diga se está certa a seguinte taxa de transporte em pequena velocidade:

Um vagão de S. Tiago do Cacém para Barreiro-Mar com fardos de desperdícios de cortiça prensados com o peso de 8.385 Kg., ao abrigo do Aviso ao Públíco A n.º 722, tendo sido utilizada a prancha para o seu carregamento durante o prazo de uma hora. Carga e descarga feitas pelos donos.

163 Km. — Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V.

Tabela 10

Preço $62\$71 \times 8,4$ .....	526\\$77
Aumento de $20\%$ (A. P. 722).....	105\\$36
Manutenção $3\$50 \times 2 \times 8,4$ .....	58\\$80
Registo .....	1\\$50
Aviso de chegada .....	5\\$00
<i>Cais em Barreiro:</i>	
Preço $\$10 \times 11 \times 8,39$ .....	9\\$23
Adicional de $10\%$ .....	\\$93
	10\\$16
Adicional de $5\%$ .....	<u>\\$51</u>
A transportar .....	708\\$10

## ALGARVE

A igreja matriz de Alte (aldeia do concelho de Loulé) com o seu portal em estilo manuelino, cuja construção é anterior a 1518.

Transporte.....	708\\$10
<i>Prancha:</i>	
Preço $\$20 \times 11$ .....	2\\$20
Adicional de $10\%$ .....	<u>\\$22</u>
	2\\$42
Adicional de $5\%$ .....	<u>\\$13</u>
	2\\$55
Total .....	710\\$65

R. — Está certa.

P. n.º 921 — Peço discrimine a taxa de transporte, em pequena velocidade, de Lisboa P. para Sacavém, de um tambor com carboneto de cálcio com o peso de 35 Kg.

R. — Segue discriminação:

10 Km. — Tarifa Geral — Mínimo de cobrança

Preço $\$16 \times 11$ .....	1\\$76
Adicional de $10\%$ .....	\\$18
Manutenção $16\$00 \times 0,04$ .....	\\$64
Registo .....	1\\$50
Aviso de chegada.....	1\\$00
Arredondamento .....	\\$02
Total .....	5\\$10



P. n.º 922 — Peço me diga se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Tomar para Alcântara-Terra, de um vagão reservatório de propriedade particular, com a capacidade de 18.900 litros, cheio de aguarrás com o peso de 16.349 Kg.

$$\text{Peso} - 18.900 \text{ L.} \times 0,865 = 16.349 \text{ Kg.}$$

140 Km. — Tarifa Geral — 1.ª classe

Preço $8\$49 \times 11 \times 16,4$ .....	1.531\$60
Adicional de 10% .....	153\$16
Manutenção $3\$50 \times 2 \times 16,4$ .....	114\$80
Registo .....	1\\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$04

Bónus por utilização de vagão

140 Km. $\times \$10$ .....	14\$00
Total.....	1.792\$10

R. — Está certo.

P. n.º 923 — Peço me diga se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Pombal para Alcântara-Terra, de um vagão com 9.800 Kg. de madeira de pinho nacional serrada e 1.500 Kg. de toros de pinho nacional em bruto sem casca, em regime de comboio especial.

Carga e descarga efectuados pelos donos.

179 Km.

Carga principal — Tarifa Especial Interna n.º 1  
P. V. — T. 10

Carga suplementar — Tarifa Geral — 3.ª classe

Carga principal

Preço $88\$84 \times 10$ .....	888\$40
Aumento de 20% (A. P. 722)....	177\$68
Manutenção $3\$50 \times 2 \times 10$ .....	70\$00

$\underline{1.136\$08}$

Carga suplementar

Preço $8\$76 \times 11 \times 1,5$ .....	144\$54
Aumento de 20% (A. P. 722)....	28\$91
	$\underline{173\$45}$
Adicional de 10% .....	17\\$35
Manutenção $16\$00 \times 1,5$ .....	24\$00
	$\underline{214\$80}$
Registo .....	1\\$50
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$02
Total.....	1.357\$40

R. — Está certo.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

1.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 10 — G. V. — Estabelece novos preços da tabela anexa a esta Tarifa.

4.º Aditamento à Tarifa de Vagões Particulares — Altera os Artigos 14.º e 15.º desta Tarifa.

12.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Estabelece novos preços da tabela n.º 5 desta Tarifa, em vigor nas linhas da Antiga Rede.

13.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Estabelece novos preços da tabela n.º 6 desta Tarifa, em vigor nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

14.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Estabelece novos preços da tabela n.º 3 desta Tarifa, em vigor nas linhas da Antiga Rede.

15.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Estabelece novos preços da tabela n.º 5 desta Tarifa, em vigor nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

16.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Estabelece novos preços das tabelas n.ºs 2, 2-A e 4 desta Tarifa, em vigor nas linhas da Antiga Rede.

17.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — P. V. — Estabelece novos preços das tabelas n.ºs 3, 3-A e 4 desta Tarifa, em vigor nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro.

**Tarifa de Telegramas Particulares** — Regula as condições e preços de transmissão de telegramas particulares.

**Carta Impressa n.º 85** — Lembra que, não obstante figurarem nos aditamentos à Classificação Geral mínimos de peso para remessas de detalhe, o Capítulo I da Tarifa Especial 1 — P. V. só é de aplicar a remessas de vagão completo.

**39.º Complemento a Tarifa de Camionagem** — Transporte de mercadorias em veículos de tracção animal entre a estação e a vila de Crato.

### II — Fiscalização e Estatística

**Carta-Imressa n.º 403** — Refere-se à distribuição da nova tabela de preços dos bilhetes a cobrar para a linha do Vale do Tâmega e que deve ser colada na página n.º 3 da tabela de preços dos bilhetes em vigor desde 20 de Dezembro de 1945.

## Factos e Informações

### Uma moderna estação no Canadá

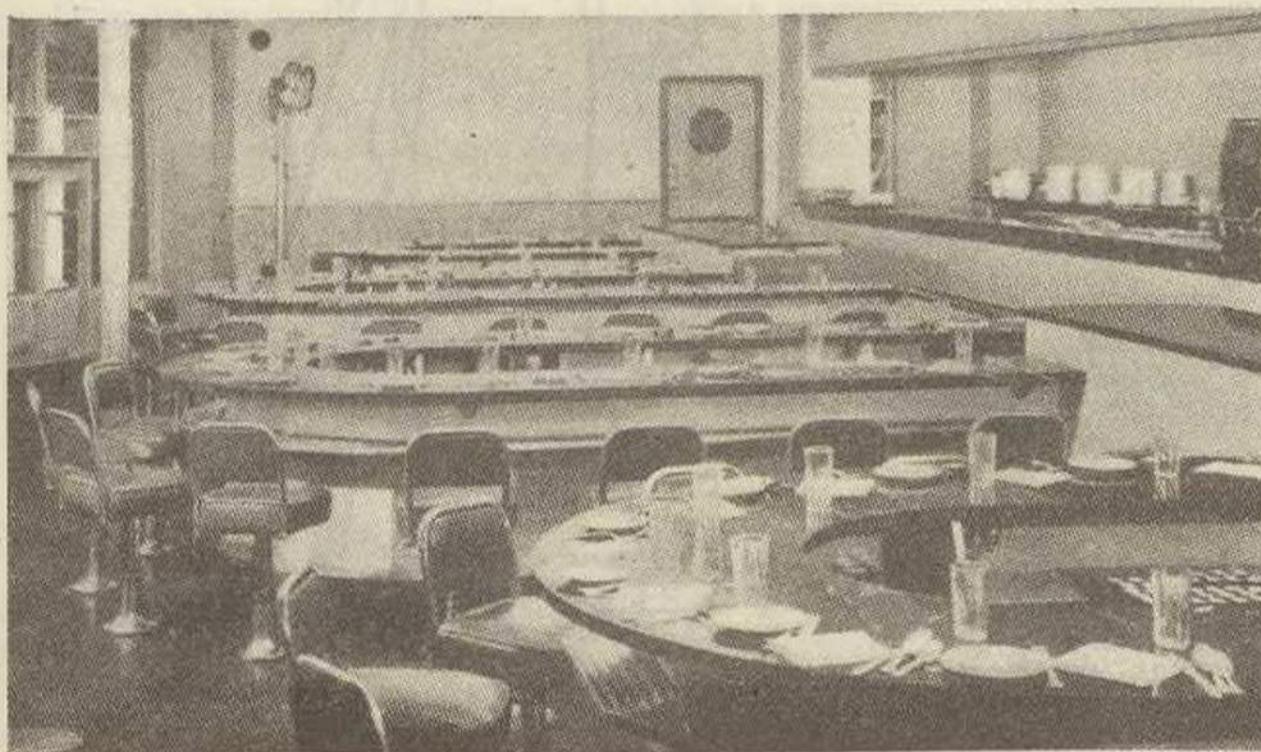
Em Julho de 1943 foi inaugurada em pleno coração de Montreal, cidade das mais importantes do Canadá, uma moderníssima estação de caminhos de ferro.

Esta estação ocupa extensa área, cerca de 9 vezes maior que a da nossa estação de Lisboa P., e oferece ainda grandes possibilidades de ampliação.

Durante o seu primeiro ano de serviço, o movimento de passageiros foi de cerca de  $6\frac{1}{2}$  milhões tendo sido utilizadas 35.400 carruagens.



### Aspectos da estação de Montreal



*Em cima:* Interior dos cais de embarque.

*A esquerda:* Vista geral do restaurante, mostrando os quatro balcões com feitio de ferradura, destinados a facilitar e abreviar o serviço de refeições.

# A nossa casa

## Visitas de conveniência

As visitas de conveniência ou visitas de negócios, para se ser mais exacto, não exigem mais do que uma delicadeza correcta tanto da parte daqueles que as fazem como dos que as recebem.

Se, por exemplo, alguém se dirige a casa do seu notário numa atitude correcta, achará singular que depois da troca dos cumprimentos de estilo, não se lhe ofereça uma cadeira para sentar-se. Do mesmo modo, o notário se formalizaria com justa razão se alguém entrasse no seu escritório de chapeu na cabeça.

Devemo-nos sempre lembrar que, mesmo nas relações de conveniência, se deve mostrar a boa educação. Muita gente deve ao perfeito conhecimento das regras de delicadeza sair-se bem dos seus negócios.

Bastará apenas, nas visitas de interesse, que se enuncie a razão da visita e que se trate da questão que interessa. É bom evitar as discussões, mas, quando são inevitáveis, urge retirar-se quando poderiam degenerar em injúrias ou violências. Em resumo: devemos pugnar pelos nossos interesses mas sempre dentro do limite da cortezia.

## O cumprimento

O cumprimento é como a moeda miúda, que corre de mão em mão, sem empobrecer ninguém.

Cumprimentam-se pessoas conhecidas e cumprimentam-se, muitas vezes, pessoas desconhecidas.

Nunca se deve evitar um cumprimento, nem se deve deixar de corresponder a uma saudação.

Aqueles que, para não cumprimentarem, desviam os olhos, são grosseiros e os que não correspondem a uma saudação, são indelicados e ignorantes das regras do bem viver.

O cumprimento não fatiga nem empobrece ninguém.

## O beija-mão

Este uso, que na melhor sociedade nunca se perdeu, está hoje novamente mais em voga. Um homem deve, assim, beijar sempre a mão a senhoras casadas que pertençam a um certo meio social. As crianças devem igualmente fazê-lo; mesmo até aos doze anos uma menina deve beijar a mão a uma senhora de idade.

## Os nossos figurinos



Camisa de noite para menina

# Pessoal

## Agentes que praticaram actos dignos de louvor



**César Vilela Rodrigues**

Contramestre



**Manuel Rodrigues Lindim**

Operário de 1.ª classe



**Cristovam R. dos Santos**

Operário de 1.ª classe



**António da Silva Tostão**

Operário ajudante



**Manuel da Ponte**

Assentador



**Carlos Silva**

Paquete

Quando, em 25 de Fevereiro, se procedia à limpeza do poço existente na estação de S. Martinho do Porto, foi pelo Contramestre César Vilela Rodrigues encontrado um anel de ouro, de que fez entrega.

Pelo Operário de 1.ª classe (Serralheiro) nas Oficinas do Barreiro, Manuel Rodrigues Lindim, foi encontrado um anel de ouro no recinto das Oficinas, de que fez pronta entrega.

O Operário de 1.ª classe (Serralheiro) das Oficinas do Barreiro, Cristovam Rodrigues dos Santos, encontrou um relógio de pulso e um anel de ouro perdidos no recinto das Oficinas, tendo feito entrega daqueles objectos ao seu Contramestre.

O Operário ajudante das Oficinas do Barreiro, António da Silva Tostão, recebeu a mais na sua férias a importância de 500\$00, que devolveu imediatamente.

Pelo Assentador do distrito n.º 2, Manuel da Ponte, foi encontrado ao Km. 7,100 da linha de Leste uma nota de 20\$00, de que fez entrega na estação de Braço de Prata.

Pelo Paquete Carlos Silva foi encontrada, quando procedia à limpeza de uma das repartições no edifício de Santa Apolónia, uma bolsa com a importância de 27\$00, que entregou.

## Noticiário

Em 17 de Fevereiro último consorciou-se com D. Maria Gracinda, o Sr. Manuel da Luz, Factor de 3.<sup>a</sup> classe, em Alhandra. Após a cerimónia religiosa, que foi apadrinhada, por parte do noivo, pelo Sr. Manuel Lopes, Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe, de Entroncamento, e que teve lugar na igreja de Ceissa, foi servido um almoço à numerosa assistência em casa dos pais da nubente, em Caxarias.

O *Boletim da C. P.* faz votos por que aos noivos seja concedida uma longa vida de felicidades.

### Concessão de prémios de Instrução Profissional EXPLORAÇÃO

A seguir indicamos os nomes dos agentes que obtiveram, por concurso, diplomas de prémio e de mérito em conformidade com as disposições em vigor:

*Pessoal em serviço nas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste:*

#### Pessoal de estação

**Factor de 1.<sup>a</sup> classe:** João Gonçalves da Conceição, 1.<sup>o</sup> prémio.



## Pessoal de Revisão de Bilhetes

**Revisor de 3.<sup>a</sup> classe:** Manuel Lima, 1.<sup>o</sup> prémio.

*Agente que teve classificação para obter diploma de mérito, que não lhe foi concedido, por já ter recebido igual diploma no concurso de 1944:*

**Revisor de 3.<sup>a</sup> classe:** António Pinto da Costa.

## Nomeações

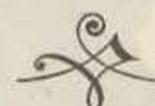
### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Março

**Médico Substituto da Assistência domiciliária do Porto:** Dr. Mário Pinto de Andrade.

**Director do Gabinete Médico:** Dr. João Maria de Oliveira Machado.

**Servente:** Alfredo António Augusto de Figueiredo.



A Casa das Colunas junto do Chafariz de Dentro, em Alfama (Lisboa)



**EXPLORAÇÃO**

Em Fevereiro

**Carregadores**: António Matias, Diamantino Tavares da Mota e José Maria Brito Alves de Carvalho.

**MATERIAL E TRACÇÃO**

Em Março

**Engenheiro Ajudante**: Eng.<sup>o</sup> Francisco Almeida e Castro.

**Escriturários**: António Dias e Luis Reis Leitão.

**VIA E OBRAS**

Em Dezembro de 1945

**Assentadores**: Lutário Soares, Joaquim Barbosa Alves, José Maria Tavares Valente, Elísio Carmona Nunes, Manuel Domingues, Manuel Afonso Miranda Rodrigues, Joaquim Albino Valente, Manuel Rodrigues Leal, Manuel Joaquim Mendes, Jesuíno António de Sousa, José Abrantes Pires Soeiro, Bento Serafim Gonçalves, Manuel Fernandes Girão, Manuel Ferreira Barbosa, João Alfaia Figueiredo, Manuel Vinagre, Justo Ferro Tangarrinhas, António Maria de Oliveira, José António Lopes, Lino do Carmo Coelho, António João, Manuel António, João Augusto Nunes, Fabrício Rafael Coelho, José Paulino, Manuel Rodrigues Martins, Manuel Ferreira Marcos, Modesto de Sousa Gonçalves, António Libório, João de Oliveira e Sebastião dos Santos Barros.

Em Janeiro

**Servente de obras**: Antero Fernandes.

Em Março

**Escriturário**: Aníbal Moreira de Sousa.

**Mudanças de categoria****EXPLORAÇÃO**

Em Fevereiro

Para:

**Carregadores**: o Capataz de 2.<sup>a</sup> classe, Pedro Carvalho e o Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe, Joaquim Marques.

Em Março

Para:

**Carregador**: o Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, António Leite Azevedo.

**Demissões****SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE**

Em Março

**Médico da 43.<sup>a</sup> Secção** com sede em Pocinho: Dr. Herculano da Silva Pinto, a seu pedido.

**Reformas****EXPLORAÇÃO**

Em Janeiro

*José Lopes Tarouco*, Chefe de 3.<sup>a</sup> classe, de Olivais.

Em Fevereiro

*António da Silva Frade*, Capataz de manobras principal, de Setil.

Em Março

*Ermelinda Lopes Serra*, Escriturária de 2.<sup>a</sup> classe do Serviço da Fiscalização e Estatística.

*António Nunes de Brito Dias*, Condutor principal da 4.<sup>a</sup> Circunscrição.

*José Correia da Silva*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe de S. Romão.

*Manuel Canário*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Funcheira.

*Joaquim Ferreira*, Guarda de estação de Lisboa P.

*Salvador Vieira*, Carregador de Gaia.

*António Maria Couto*, Carregador de Esmoriz.

**MATERIAL E TRACÇÃO**

Em Março

*Pompeu Moreira*, Maquinista Principal.

*José Soares de Pinho*, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.

*Manuel Tomaz*, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.

*Joaquim António*, Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe.

*João dos Santos*, Marinheiro de 2.<sup>a</sup> classe.

**VIA E OBRAS**

Em Março

*António Rodrigues*, Sub-Chefe do distrito n.<sup>o</sup> 141, Coimbra.

*João Dias Baptista*, Assentador do distrito n.<sup>o</sup> 6, Vila Franca.

*Nicolau Pereira*, Assentador do distrito n.<sup>o</sup> 59, Alfarelos.

*Maria Carmona*, Guarda do distrito n.<sup>o</sup> 120, Sardas.

## Falecimentos

## EXPLORAÇÃO

Em Março

† *António Félix Lúcio*, Factor de 2.ª classe, de Covilhã.

Admitido como Praticante de Factor em 1 de Abril de 1927, foi nomeado Aspirante em 1 de Novembro do mesmo ano e Factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1929, tendo sido finalmente promovido a Factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1940.

† *Francisco Calado Godinho*, Factor de 3.ª classe, de Vendas Novas.

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.

† *Arménio Joaquim do Couto*, Revisor de bilhetes de 2.ª classe, de Campanhã.

Admitido como Praticante de estação em 12 de Abril de 1916, foi nomeado Factor de 3.ª classe em 27 de Junho de 1918 e promovido a Factor de 2.ª classe em 9 de Janeiro de 1925.

Em 1 de Janeiro de 1928 passou a Revisor de bilhetes de 3.ª classe e foi finalmente promovido a Revisor de bilhetes de 2.ª classe em 1 de Julho de 1938.

† *António Ribeiro Sampaio*, Guarda-freios de 1.ª classe, de Alfarelos.

Admitido como Carregador suplementar em 13 de Fevereiro de 1921, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Dezembro de 1922 e Guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1926.

Em 1 de Janeiro de 1931, foi promovido a Guarda-freios de 2.ª classe e finalmente a Guarda-freios de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1941.

† *José Cardoso da Silva*, Carregador, de Gaia.  
Admitido como Carregador em 21 de Agosto de 1921.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Março

† *Teodósio Duarte e Silva*, Inspector Principal no Depósito de Máquinas de Entroncamento.

Admitido ao serviço em 29 de Novembro de 1899, como Ajudante de torneiro, nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 11 de Janeiro de 1907, promovido a Chefe de Depósito em 1 de Janeiro de 1930 e promovido a Inspector Principal em 1 de Maio de 1941.

† *Alberto Rodrigues da Silva*, Maquinista de 3.ª classe no Depósito de Máquinas de Campanhã.

Admitido ao serviço em 3 de Novembro de 1918, como Limpador suplementar, nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 23 de Junho de 1920 e foi promovido a maquinista de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *José Augusto*, Maquinista de 3.ª classe no Depósito de máquinas de Campolide.

Admitido ao serviço em 17 de Abril de 1917 como Limpador suplementar, nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1928 e foi promovido a Maquinista de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.

## VIA E OBRAS

Em Fevereiro

† *Manuel da Conceição Henriques*, Servente de obras das Obras Metálicas.

Admitido como Ajudante auxiliar em 11 de Janeiro de 1932, ingressou no quadro como Ajudante em 1 de Dezembro de 1944 e passou a Servente de obras em 1 de Dezembro de 1945.



† *Teodósio Duarte e Silva*  
Inspector Principal

† *António Félix Lúcio*  
Factor de 2.ª classe

† *Alberto Rodrigues da Silva*  
Maquinista de 3.ª classe

† *Arménio Joaquim do Couto*  
Revisor de bilhetes de 2.ª classe

A diferença entre as percentagens dos descontos das duas primeiras foi de 10% e entre as das duas últimas de 5%.

Quanto tinha custado o relógio ao primeiro vendedor, sabendo-se que a soma dos descontos foi de 141\$60 e que a percentagem da última transação era o quádruplo da primeira?

• • \*

3 — **O carvão:** No depósito de máquinas do Barreiro tirou-se, de uma pilha, carvão americano para abastecer igualmente um certo número de locomotivas. Antes da distribuição houve que contar com mais uma locomotiva, o que teve por efeito diminuir de um quarto de tonelada a parte que cabia anteriormente a cada uma.

Feitos os cálculos, verificou-se que o excesso do quadrado do número de locomotivas abastecidas sobre 272 era igual a esse mesmo número.

Que quantidade de carvão se tirou da pilha?

José Gonçalves

• • \*

#### Novíssimas:

4 — Use maneiras suaves como um tecido aveludado e eleve-se aos olhos dos outros. Subirá na vida, devagarinho, mas com segurança 2 — 2.

\*

5 — Tocar de leve que seja na honra alheia é uma acção digna de lástima; é uma coisa que punge 4 — 4.

6 — O D. Juan insinua-se com *habilidade* e consegue fazer *sucesso*, mas é quase sempre *artificial* 2 — 2.

\*

7 — Quem aproveita o menor *ensejo* para macular um passado *limpo*, é *leviano*, com certeza 2 — 2.

• • \*

#### Sincopadas (3 — 2):

8 — Cometer uma acção *vil* é dar *prova* de incivilidade.

\*

9 — Um *maçador* corta o interesse de qualquer narrativa

\*

10 — Este racionamento! Tive de usar de *manhas* para me ser fornecida uma *refeição*.

\*

11 — A *cerimónia do lava-pés* é *pretexto* para uma festa religiosa.

\*

12 — Nas *superstições* não há *migalhas* de bom senso.

As produções n.º 4 e 4 a 12 são da autoria de *Mik-Avenko*

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

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz mercantil . . . . .	kg. 4\$50	Massas cortadas: Macarrão e Macarronete — Córadas	kg. 5\$30	Queijo tipo flamengo . . . . .	kg. 24\$00
Açúcar de 1.º . . . . .	» 4\$80	Massinhas: Cotovelos, cotovelhos, miosotis, pevides, etc.	»	» da serra . . . . .	» 24\$00
Azeite extra . . . . .	lit. 10\$80	— Córadas . . . . .	kg. 5\$70	Sabão amêndoas . . . . .	» 1\$60
» fino . . . . .	» 10\$30	Meadas: Aletria, macarrão e macarronete — Córado.	kg. 5\$90	» Offenbach . . . . .	» 4\$40
Bacalhau Inglês . . . . .	kg. variável	Meadas brancas a granel . .	7\$80	Sal . . . . .	lit. 840
» Nacional . . . . .	» »	Massas cortadas, massinhas e meadas: branca a granel kg.	7\$60	Toucinho . . . . .	kg. 14\$90
Batata . . . . .	» »	meadas: branca a granel kg.	8\$60	Vinagre . . . . .	lit. 2\$50
Carvão de sôbro . . . . .	» 1\$05	Em pacotes celofane . . . . .	»	Vinho branco . . . . .	» 1\$80
Cebolias . . . . .	» variável	Bambus: Esparguete, macarrão e macarronete — Córadas, pacote celofane . .	kg. 9\$60	Vinho tinto . . . . .	» 1\$80
Chouriço de carne . . . . .	» 31\$00	Ovos . . . . .	dúz. variável	Vinho branco (em Campanhã) . . . . .	» 2\$30
Feijão Colonial . . . . .	lit. 4\$35	Presunto . . . . .	kg. 24\$00	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. 840				
Manteiga . . . . .	» 33\$00				

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

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

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

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

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

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

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