

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Resultados do n.º 157

QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantés, Dalotos, Mefistófeles, (11,0)
Sécora e Fortuna (11,1).

QUADRO DE MÉRITO

Barrabás, Cagliostro, Costasilva, Cruz Canhoto, Diabo Vermelho, Gavião, Manelik, Martins, Novata, Otrebla, Pacato, P. Régo, Preste João, Profeta, Radamés, Roldão, Veste-se, Visconde de Cambolh e Visconde de la Morlière (10,0), Elmentos (8,0).

Outros solucionistas:

Ignorante, Mediocre e Sabetudo (4,1).

Soluções:

Duplas: Êxito, Impertinente.

Sincopadas: Cantiga, Ternura.

Transposta: Chata, Arar, Arar, Arar, Erro, Abel, Verde.

O peso dos vagões (Problema): Designando o peso dos vagões pelas respectivas séries, forma-se o seguinte sistema de equações:

$$O + L = 24 \quad (1)$$

$$J + O = 31 \quad (2)$$

$$J + L = 34 \quad (3)$$

Somando, membro a membro, as equações, resulta

$$2O + 2L + 2J = 89$$

e dividindo por 2, vem

$$O + L + J = 44,5 \quad (4)$$

subtraindo da equação (4), membro a membro, cada uma das três equações do sistema, temos:

$$(O + L + J) - (O + L) = 44,5 - 24$$

$$J = 20,5 \text{ toneladas}$$

$$(O + L + J) - (J + O) = 44,5 - 31$$

$$L = 13,5 \text{ toneladas}$$

$$(O + L + J) - (J + L) = 44,5 - 34$$

$$O = 10,5 \text{ toneladas}$$

Com este artifício de cálculo resolve-se mais rapidamente o sistema do que empregando os métodos gerais.

De diversos modos chegaram os solucionistas ao resultado exacto.

Foram os seguintes os solucionistas deste problema:

Anibal Pereira Fernandes (Paladino); José Parreira Alves (Chefe de secção do M. T. — Lisboa); António Luiz Gonçalves Fernandes (Empregado principal da F. E. — Porto);

José Francisco Ferreira Júnior (Empregado principal do Movimento — Lisboa); Joaquim de Carvalho (Maquinista de 3.ª classe — Campanhã); Manuel Martins Gonçalves (Empregado de 3.ª classe — Movimento — Lisboa); Lúrio Lopes (Factor de 3.ª classe — Entroncamento); Fortuna (Lisboa); Ignorante, Mediocre e Sabetudo (Lisboa).

As produções n.ºs 1, 2, 9, 10 e 11 são da autoria de «Sécura»; as restantes de «Alerta».

* * *

A área da eira do Braz

(Problema)

1 — O nosso conhecido Joaquim Braz não quiz satisfazer a nossa curiosidade dizendo quanto lhe tinha custado o terreno. Pois vamos, por pirraça, pôr-lhe à mostra o resto dos cabelos que tem na cabeça ou descobrir-lhe a careca.

Como se deu bem com a primeira aquisição, vá de comprar à roda do terreno adquirido mais uns bocados. Tem agora uma propriedade rectangular com 120 metros de largura e mais uns tantos de comprimento. Ao que parece pensa semeá-la de trigo e, prevendo farta colheita, reservou no centro uma superfície circular para eira.

Até que enfim se vai realizando aquela velha aspiração de que tanto nos falava e que tanto pretende ocultar agora.

Ai temos, pois, o nosso homem feito lavrador de via reduzida.

Não é a inveja que nos faz trazer à baila o assunto; são as observações que um outro lavrador do sítio, com terras confinantes, nos acaba de fazer, a propósito dos trabalhos rurais que vão na propriedade do Braz. Diz-nos ele: — Veja que é maior a extensão das minhas terras, mas a minha eira, para a do Braz, fica a perder-se de vista. Dei-me há dias ao cuidado de medir no terreno dele, com um fio, a distância do centro a cada canto. Era a mesma. Mas como queria saber a superfície da eira fiz um pequeno nó no fio justamente no ponto que passava sobre a circunferência da eira e servindo-me desse ponto medi também a menor distância que ia dele ao lado mais pequeno do terreno, correspondente ao mesmo canto que serviu para a outra medição. Esta distância é de 90 metros. A outra não a posso dar. Cortaram-me um bocado ao fio, de maneira que sei apenas que da circunferência ao canto vão 100 metros.

— E agora não sabe qual é a área da eira do Braz, não é isso?

— Pois é.

Então espere que vamos apresentar o caso aos solucionistas do *Boletim*, que, decerto, o resolverão.

Por nossa parte agradecemos o que acaba de nos contar, porque só vem dar razão ao que anteriormente dissemos sobre o pecúlio do Braz — esse figurão que diz que não tem e faz destas coisas pela calada.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA ★

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

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

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercalista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Caminhos de ferro de Espanha. — A Terra Portuguesa. — Ditos sentenciosos e feitos conceituosos. — Em viagem... — Educação Física e Desportos. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — A nossa casa. — Pessoal.

Caminhos de ferro de Espanha

Pelo Sr. Eng.º *J. de Sousa Gomes*, Adjunto da Divisão de Exploração

Os caminhos de ferro de Espanha merecem-nos interesse especial por a nossa rede ferroviária estar ligada directamente à rede espanhola e ser através desta que as nossas relações ferroviárias se exercem com o resto da Europa.

Existem transmissões da nossa Companhia, como se sabe, em Valença, Barca de Alva, Marvão, Elvas, e existe também, a transmissão da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, em Vilar Formoso, para a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, entidade que explora hoje, como adiante dizemos, tôdas as linhas espanholas de via larga. Mas até princípios de 1941 as linhas que ligam com a rede ferroviária portuguesa pertenciam à Companhia dos Caminhos de Ferro do Oeste de Espanha (nas fronteiras de Valença, Barca de Alva, Vilar Formoso, Marvão) e à de Madrid, Zaragoza e Alicante (na fronteira de Elvas) que, juntamente com a Companhia dos Caminhos

de Ferro do Norte e Companhia dos Caminhos de Ferro Andaluces, constituíam as quatro mais importantes companhias pelas quais estavam distribuídas as linhas da rede ferroviária espanhola.

As linhas de via larga de Portugal e Espanha são as únicas que na Europa têm a bitola ⁽¹⁾ de 1^m,670. Com efeito, à excepção da Irlanda e da Rússia, cujas linhas têm, respectivamente, a bitola de 1^m,600 e 1^m,525, todos os outros países da Europa adoptaram a chamada via normal, isto é, a que tem a bitola de 1^m,435.

* * *

A configuração de uma rede ferroviária

(1) Chama-se bitola a largura da via contada entre as faces interiores dos carris. Nas linhas exploradas pela nossa Companhia esta largura é, em rigor, de 1^m,665 nos alinhamentos rectos, sendo aumentada nas curvas, à medida que o raio decresce, até 1^m,690.

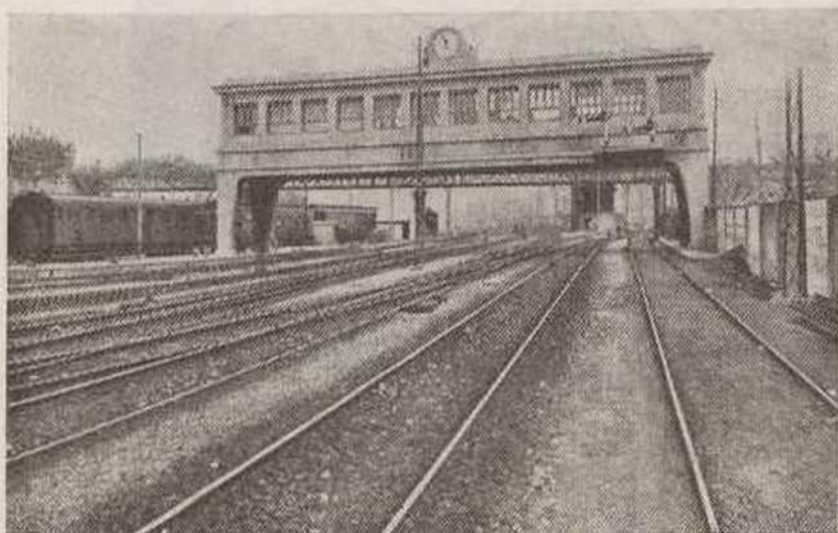
dilheiras de serras obrigam aquelas a grandes desvios em relação à distância mais curta entre os pontos que ligam. Como exemplo dêste facto, temos a transversal de Bilbao a Barcelona, que tem somente como troço independente o de Miranda do Ebro a Zaragoza.

Outras linhas transversais mais importantes são as que unem directamente Barcelona — Valencia — Múrcia — Granada — Sevilha — Zafra — Badajoz — Cáceres — Salamanca e Zamora; e as linhas, de via estreita, que ligam Oviedo — Santander — Bilbao — S. Sebastian.

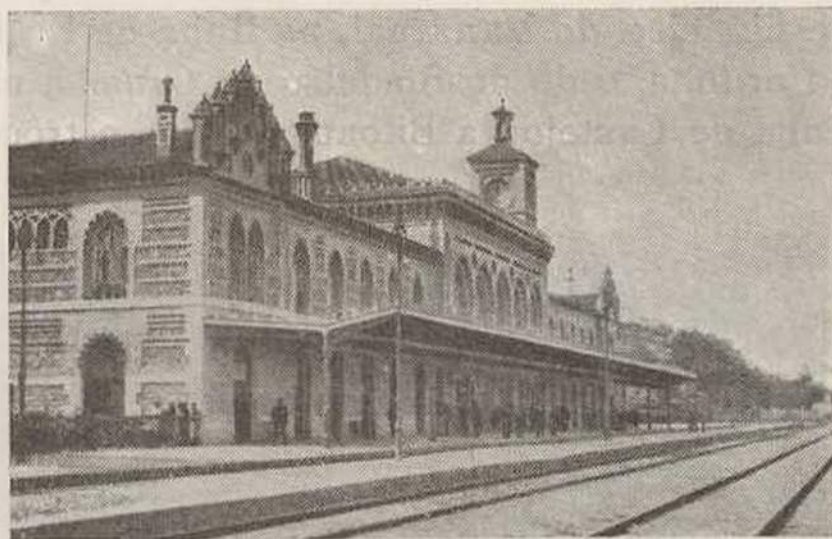
* * *

A Espanha é, na Europa, o país mais montanhoso e de maior altitude média, depois da Suíça.

O terreno acidentado da Península condicionou as linhas férreas a grandes sujeições de perfil e planta. Deu origem a rampas muito acentuadas e extensas, a traçados cheios de lacetes, túneis e viadutos importantes. O exame do perfil da linha Paris-Madrid é particularmente elucidativo pelo contraste que oferece a linha francesa com a linha espanhola. Enquanto que em França a linha se mantém sempre entre cotas inferiores a 200 metros, variando gradualmente de umas para outras, depois da fronteira, a linha passa rapidamente da cota de 15 metros, em Irun, para a de 607 metros, nos Pirineus Ocidentais. Após a travessia do planalto de Castela, onde se mantém entre



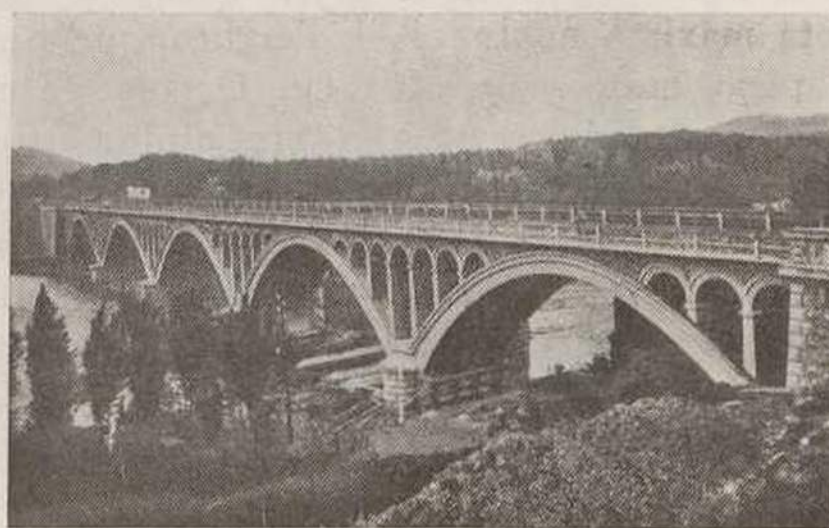
Pôsto central de sinalização da estação de Barcelona-Términus.



Estação de Toledo

altitudes de 600 a 900 metros, a linha encontra a serra de Guadarrama, que atravessa, atingindo nela a cota de 1.358 metros, uma das cotas mais altas atingidas, na Europa, por linhas férreas de via larga.

Perfis análogos, com mudanças bruscas de altitude, apresentam as linhas férreas



Linha de Rioja (Castejon a Miranda de Ebro) — Ponte de Montalvo

do Norte, todas elas com troços difíceis na travessia da cordilheira dos Montes Cantábricos, onde são obrigadas a estender-se em múltiplos lacetes, isto é, para passarem por vezes de um ponto para outro, que pouco distante fica em linha recta, são obrigados a percorrer alguns quilómetros, serpenteando pelas encostas, ganhando assim o desenvolvimento necessário para vencer a diferença de nível que os separa, sem ultrapassar uma inclinação aceitável para a via larga.

São particularmente notáveis, pela dificuldade de traçado, os troços do desfiladeiro de *Pajares*, na linha de Leão a *Gijón*, o do

desfiladeiro de Manzanal, na linha de Leão à Corunha, o do desfiladeiro de *Orduña*, na linha de Castejon a Bilbao, e ainda o trôço

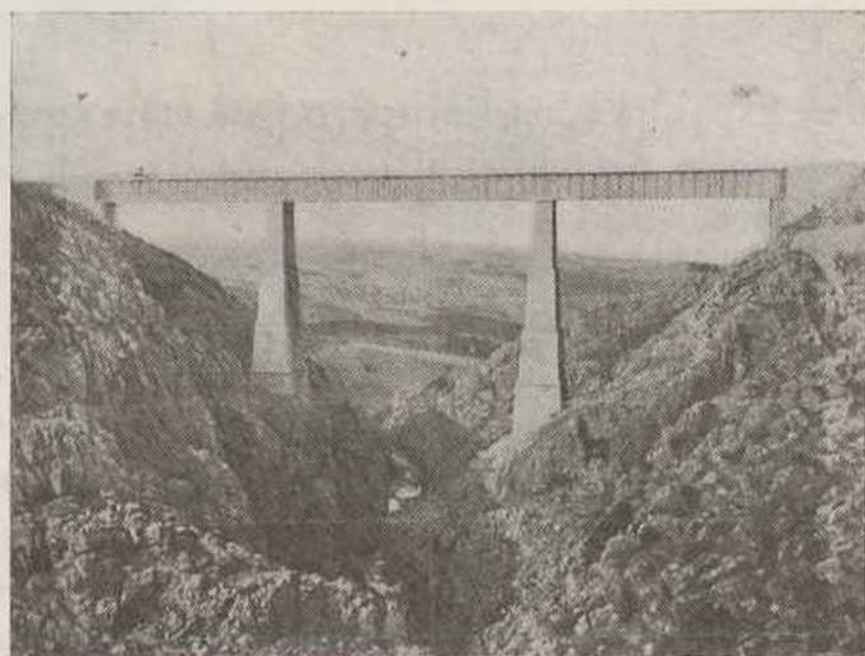


Linha de Madrid a Irun. Viaduto de Ormaiztegui

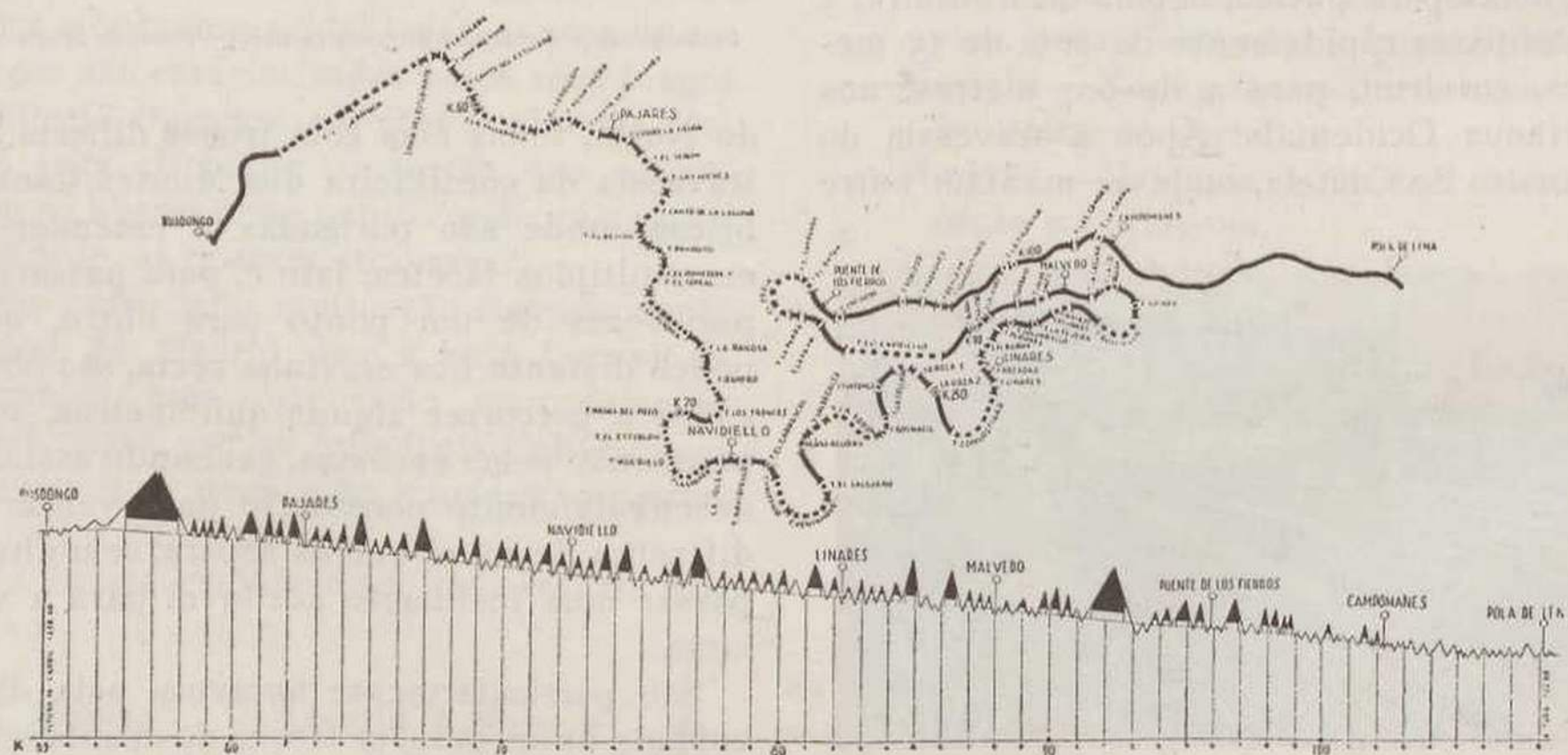
existem 68 túneis cujas extensões somam 25.430 metros, ou seja quasi metade da extensão total do trôço; a extensão total das curvas é de 28.990 metros e a dos alinhamentos rectos 25.976 metros. O número de pontes e viadutos é de 58, sendo 14 com mais de 10 metros de vão. O túnel de Peruca, logo adiante da estação de Busdongo, é o mais extenso do trajecto e mede 3.073 metros. O comprimento da pendente entre este túnel e a estação de Campomanes é de 46.400 metros vencendo uma diferença de nível de cerca de 860 metros, o que corresponde a uma inclinação média de 18,7

compreendido entre Reinosa e Barcena, na linha de *Venta de Baños* a Santander.

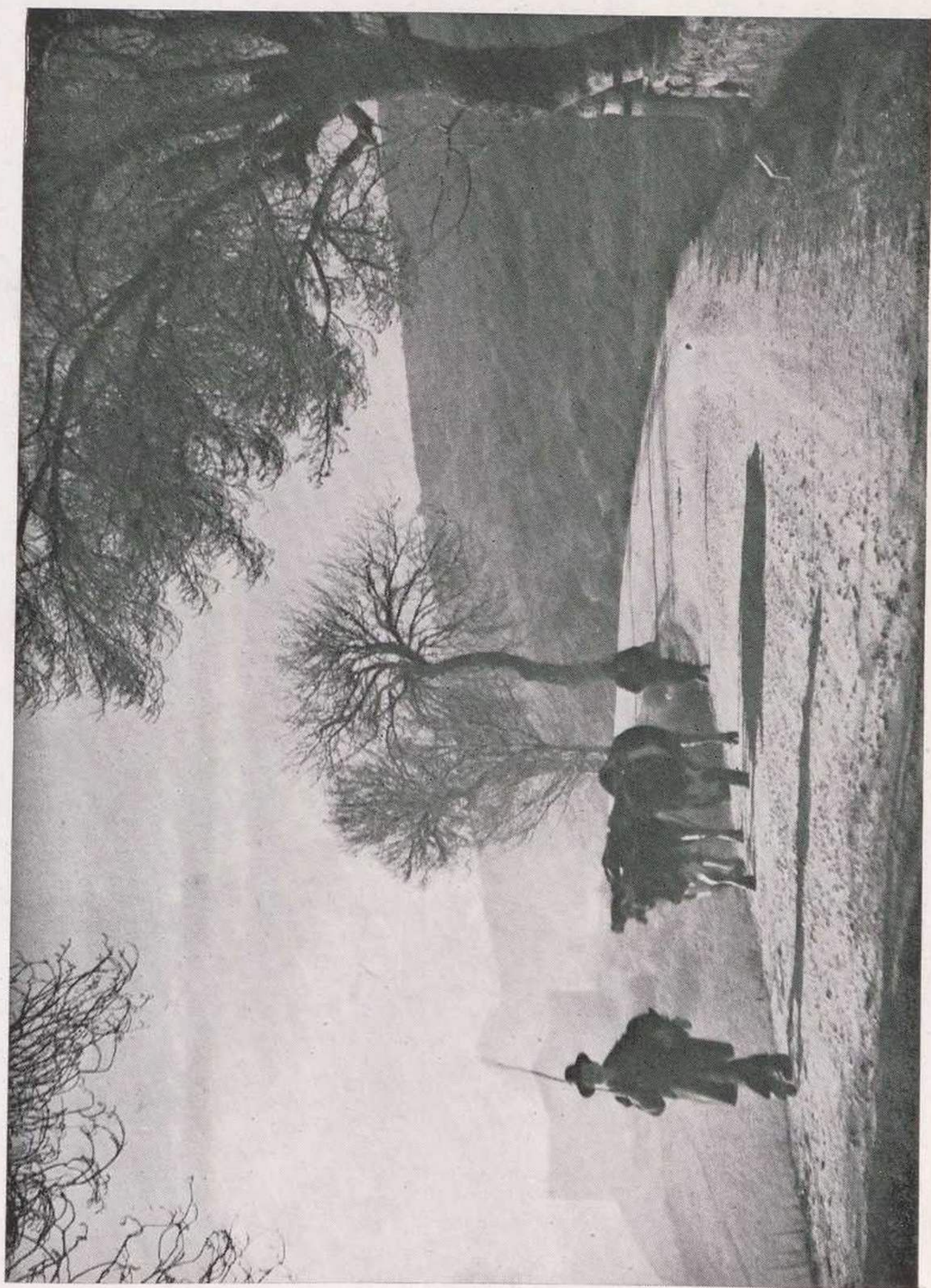
A linha de Leão a *Gijon* atinge a sua cota máxima no túnel de Perruca, que fica a 1.270 metros de altitude. Depois deste ponto, situado apenas a 117 quilómetros do seu término, começa a descer para o litoral do mar Cantábrico; nesta descida, entre as estações de Busdongo e Pola de Lena, encontra-se o desfiladeiro de *Pajares*, um dos traçados mais difíceis e ousados da Europa. Numa extensão de 54.967 metros



Linha de Campillas (Bobadilla a Granada). Ponte metálica com comprimento de 122 metros.



Linha de Leão a Gijon — Planta e perfil do traçado entre Busdongo e Pola de Lena



MANHÃ DE NÉVOA (Sanatório da Guarda)

*Fotog. do Eng.º José da Costa, Sub-Chefe
de Serviço da Divisão da Via e Obras*

FRANÇA

MAPA DAS LINHAS

DE

VIA LARGA

E

PRINCIPAIS LINHAS DE

VIA ESTREITA

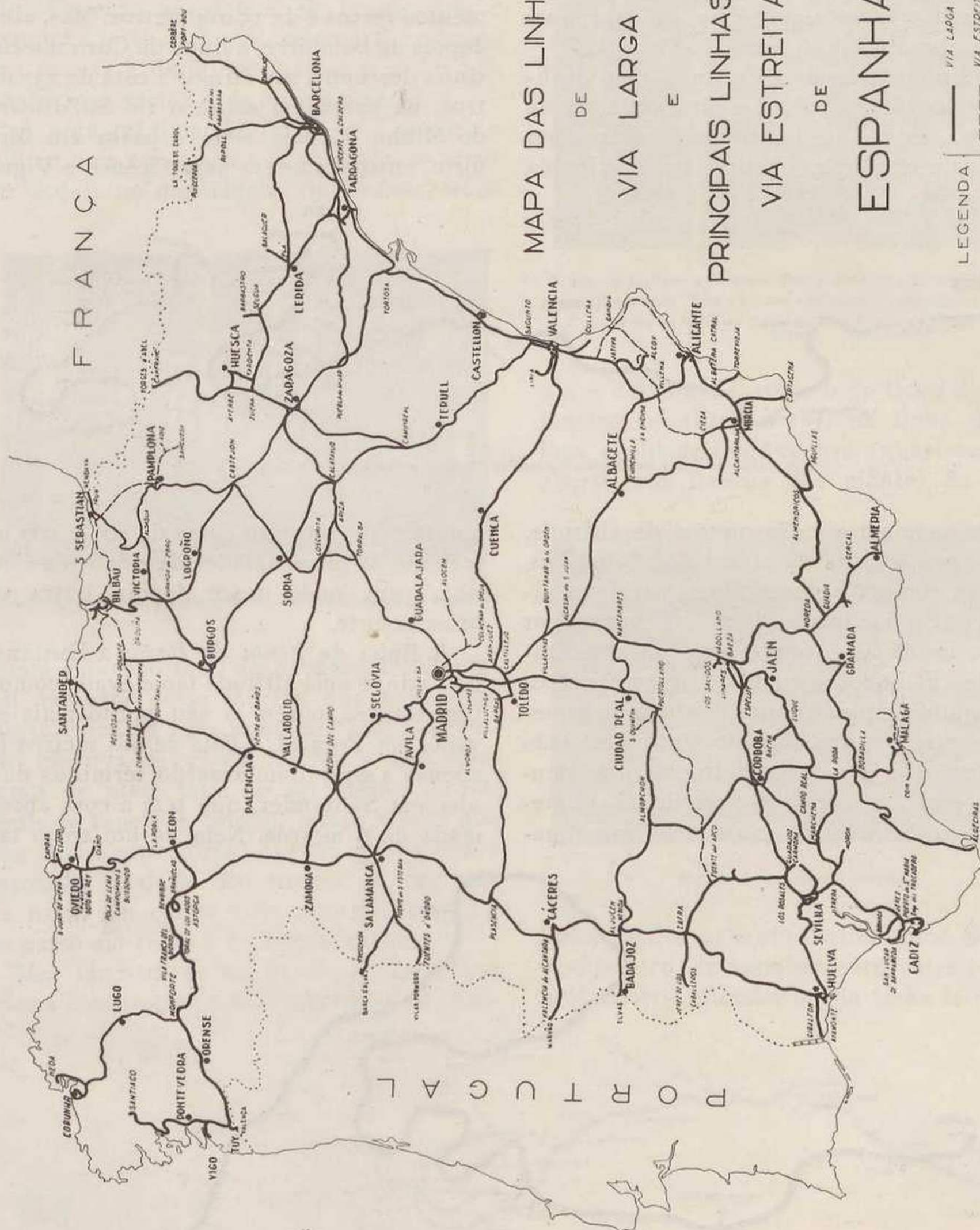
DE

ESPANHA

LEGENDA

— VIA LARGA

- - - VIA ESTREITA



milímetros por metro. Mas a linha continua a descer, de uma maneira geral, sempre até à cota de 140 metros, em *Soto de Rey* subindo depois, ligeiramente, até *Oviedo* para voltar a descer novamente, até *Gijon*, onde termina, à cota aproximada de 6 metros.

Na linha de Leão à Corunha e no desfiladeiro de Manzanal, que fica próximo de Astorga, existe um lacete que se fecha, por assim dizer, completamente, isto é, atingida

damente. Neste trôço, de extensão total de 30.392 metros, há 25 túneis com a extensão total de 5.669 metros. A extensão total das curvas é de 15.378 metros e a dos alinhamentos rectos é de 15.014 metros. Mas, ainda depois de Bembirre, a linha da Corunha continua descendo, até atingir a cota de 237 metros, na passagem sobre o rio Sil, afluente do Minho. Depois sobe e passa em Monforte, entroncamento para Orense e Vigo, e

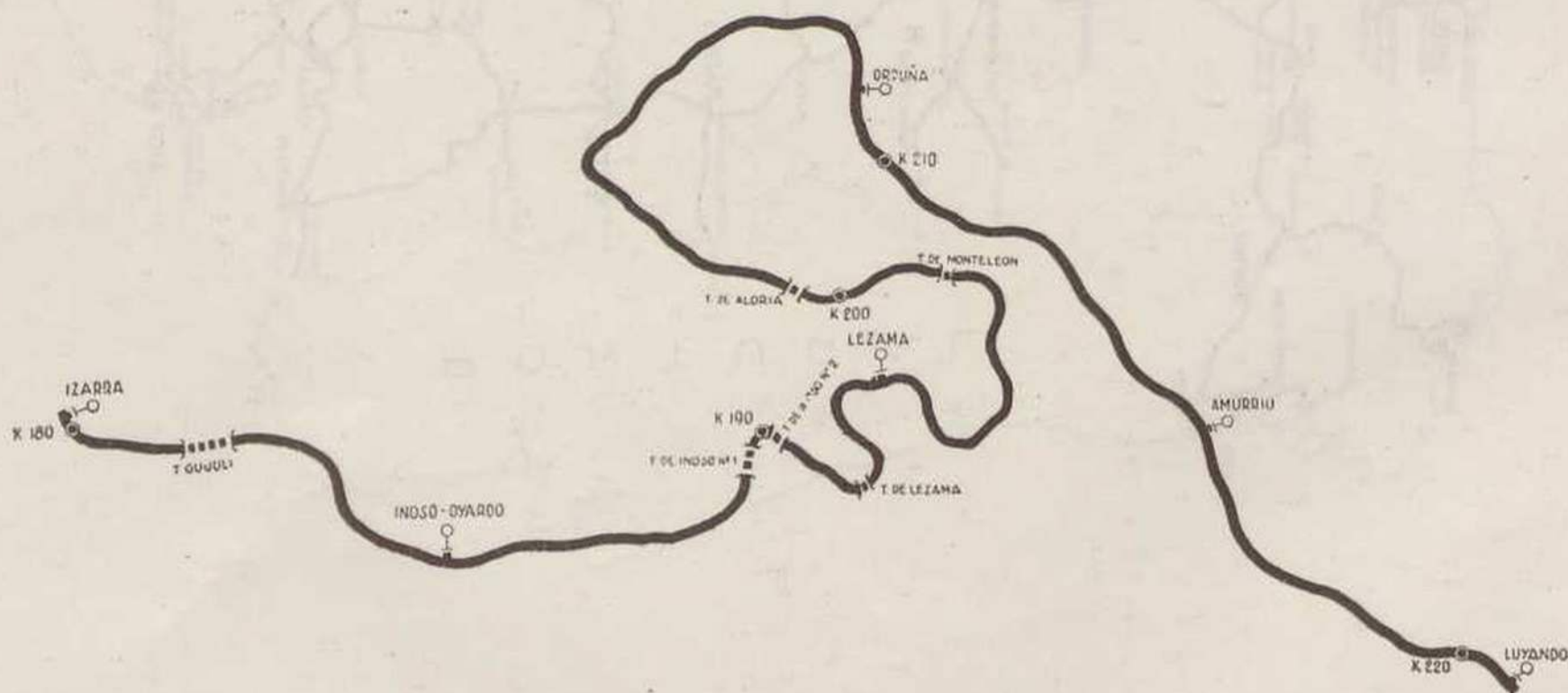


Linha de Venta de Baños a Santander. Traçado entre Reinosa e Barcena

a cota máxima a 1.080 metros de altitude, um pouco adiante da estação de *Brañuelas*, a linha começa a descer, mas, para não ultrapassar a inclinação de 20 milímetros por metro, forma um lacete e vem passar no túnel de «El Lazo», depois de percorrer cerca de 7 quilómetros, sob um ponto onde, superiormente, já tinha passado. Entre a estação de *Brañuelas* e a de Bembirre há uma pendente com a extensão efectiva de 26.449 metros e o desnível de 410 metros aproxima-

mantém-se entre as cotas de 400 e 500 metros até às proximidades da cidade de Corunha, para onde desce depois, outra vez, bruscamente.

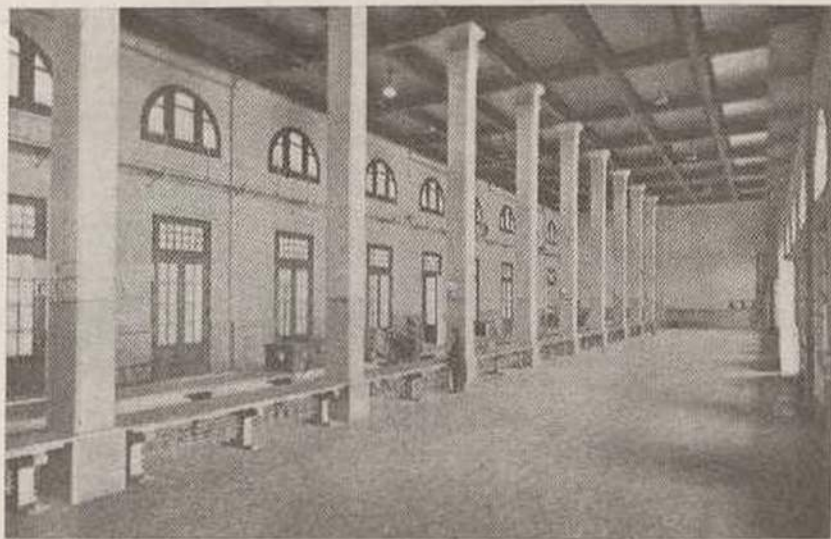
A linha de *Venta de Baños* a Santander não atinge uma altitude tão elevada como as precedentes, porém o seu ponto mais elevado, em Pozazal, à cota de 984 metros fica apenas a 99 quilómetros do término da linha em Santander, que tem a cota aproximada de 6 metros. Nela há um trôço tam-



Linha de Castejon a Bilbao. Traçado entre Izarra a Lugando

bém notável, o que fica compreendido entre Reinosa e Barcena, no qual há uma pendente com a extensão efectiva de 33.675 metros e um desnível total de 561 metros aproximadamente e existem 22 túneis com a extensão total de 6 quilómetros. A extensão das curvas é de 20.226 metros e a dos alinhamentos rectos é de 13.449 metros.

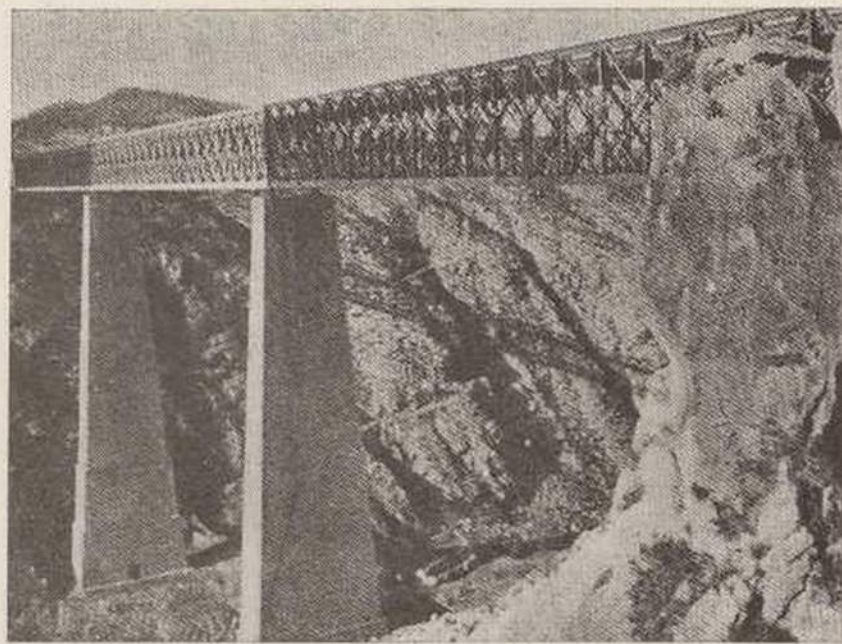
A cota máxima da linha de Castejon a Bilbao é de 626 metros. É atingida no túnel de Gujuli, no desfiladeiro de *Orduña*, trôço



Estação de Barcelona—Términus. Vestíbulo das bagagens chegadas

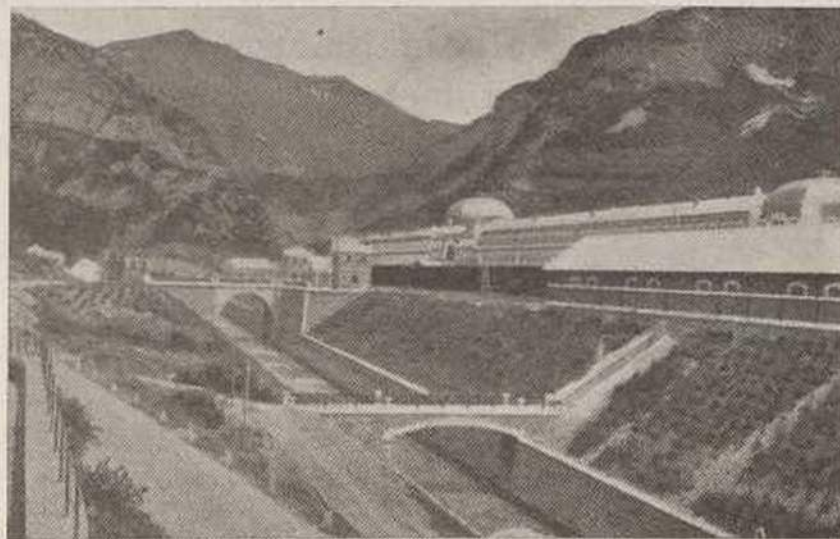
com a extensão total de 40.753 metros, notável também pelos lacetes que apresenta. Neste trôço há uma pendente com a extensão efectiva de 37.079 metros e uma diferença de nível total de 431 metros. O número de túneis é, porém, muito menor que nos troços anteriores: apenas de 6 e com a extensão total de 889 metros. A extensão da parte em curva é de 25.162 metros e a da parte em recta é de 15.591 metros.

Mas também no sul de Espanha existem linhas com traçados notáveis pela sua ousa-



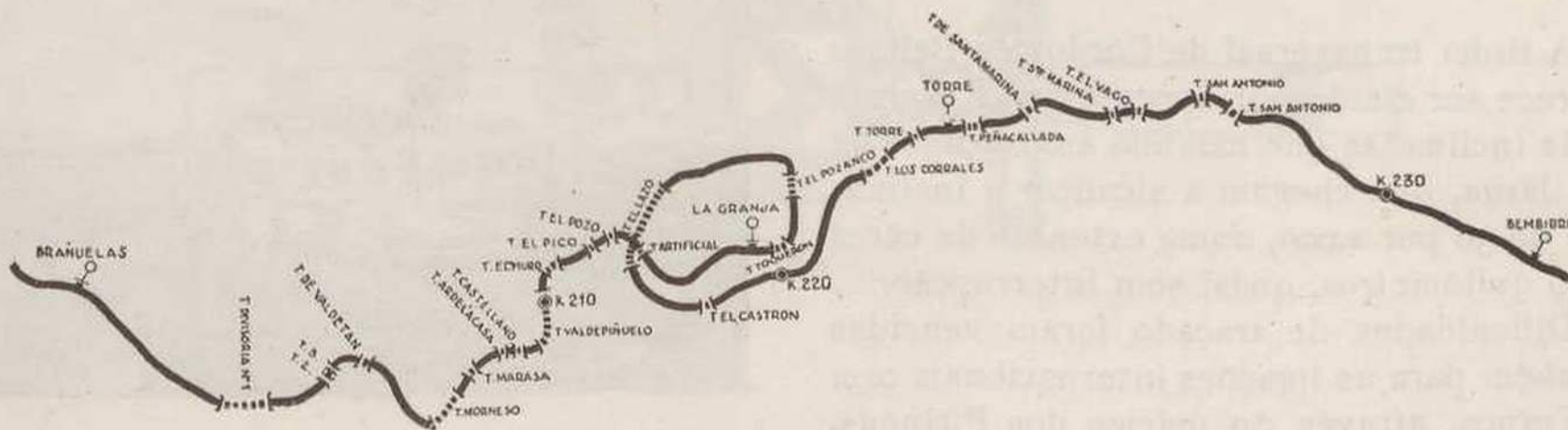
Linha de Linares a Almeria. Ponte metálica com o comprimento de 315 metros. Tem 3 tramos contínuos de 105 metros. A altura do carril ao fundo do vale é de 110 metros.

dia e dificuldade, como o do trôço do desfiladeiro de «El Chorro», na linha de Málaga, desfiladeiro de encostas quasi verticais, aberto nos flancos dos montes da cordi-



Estação fronteiriça de Canfranc

lheira Bética pelo rio Guadalhorce. Sendo o desfiladeiro demasiadamente estreito para nele caber a plataforma da linha férrea, foi



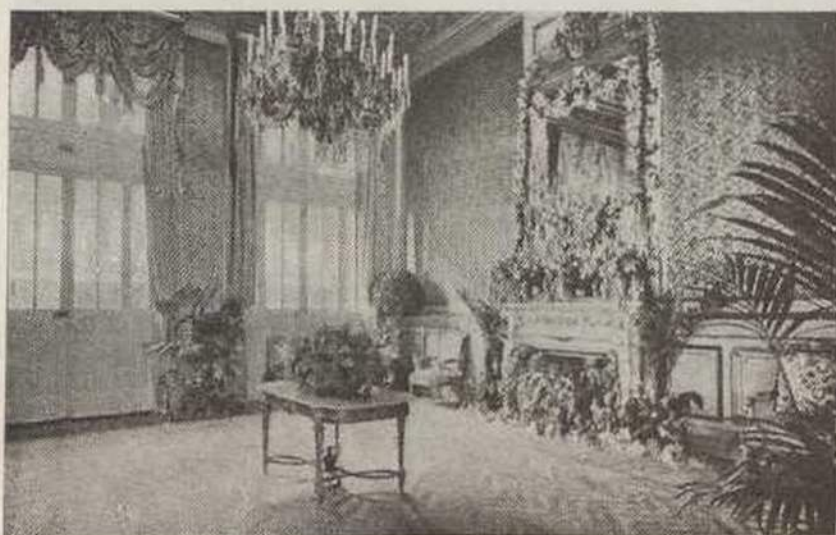
Linha de Palencia a Corunha. Traçado entre Brañuelas e Bembridge



Estação de Barcelona (linha do Norte)

necessário internar esta na própria montanha, saltando o caminho de ferro de túnel em túnel por viadutos ousados.

Condições difíceis também se deparam no sul, à linha de Bobadila a Algeciras onde, entre Montijaque e Ronda, existe uma rampa quase contínua de 20 milímetros por metro em cerca de 14 quilômetros.



Estação de Madrid (linha de Madrid-Zaragoza — Alicante).
Antigo salão real.

A linha transversal de Córdoba a Belmez merece ser citada por apresentar as rampas mais inclinadas que existem em traçados de via larga, que chegam a alcançar a inclinação de 30 por 1.000, numa extensão de cerca de 9 quilômetros, quase sem interrupção.

Dificuldades de traçado foram vencidas também para as ligações internacionais com a França, através do maciço dos Pirinéus,

sobretudo nas linhas que atravessam a parte central deste maciço montanhoso.

Até 1928 as ligações ferroviárias entre Espanha e a França faziam-se somente pelas duas linhas que contornam o maciço pirenaico nas suas duas extremidades: uma a oeste, por Irun-Hendaia, outra a leste, por Port Bou-Cerbère. Naquele ano e no seguinte foram inauguradas, no centro dos Pirinéus, mais duas ligações, respectivamente, por Canfranc e Puigcerdá. É na linha de Ripoll a Puigcerda, que se atinge a cota mais alta de todas as linhas férreas de Espanha —



Estação de Barcelona (linha de Madrid — Zaragoza-Alicante).
Interessante alpendre curvo.

1494 metros — que ultrapassa em 124 metros a cota da linha do Brenner, na fronteira Italo-Alemã, a mais alta das linhas de largura normal que cruzam os Alpes. A linha de Puigcerda eleva-se desde Ripoll, situada à cota de 681 metros, até aquela cota máxima, que atinge no túnel n.º 36, próximo



Oficina central da Via e Obras em Villaverde Bajo, da linha Madrid-Zaragoza-Alicante.

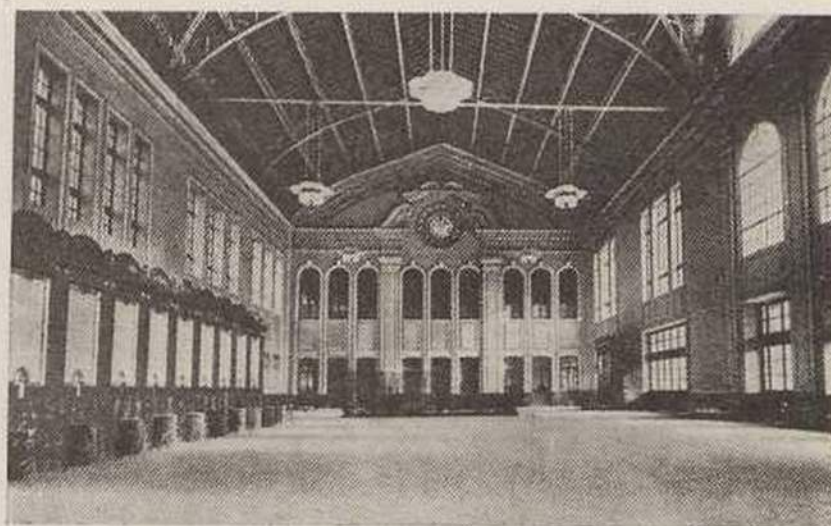
da estação de La Molina, ou seja, sobe 813 metros em cerca de 33 quilómetros, ao que corresponde uma inclinação média de 25 por 1.000.

A linha de Canfranc atinge a sua cota máxima no túnel internacional de Somport, cujo ponto culminante fica a 1.211 metros de altitude. O túnel de Somport, no qual a linha atravessa a fronteira franco-espanhola, tem o comprimento de 7.875 metros, sendo 3160 em território espanhol, é todo em recta, ficando entre a estação de Canfranc, na Espanha e a de Forges d'Abel, em França.

* * *

A extensão total das linhas de via larga é de 12.382 quilómetros e a das linhas de via estreita é de 4.608 quilómetros.

Tôdas as linhas férreas de via larga são exploradas pela Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis (abreviadamente «Renfe»), criada por lei de 24 de Janeiro de 1941, e que, sendo propriedade do Estado, constitui no entanto um património com personalidade jurídica própria e distinta daquele.

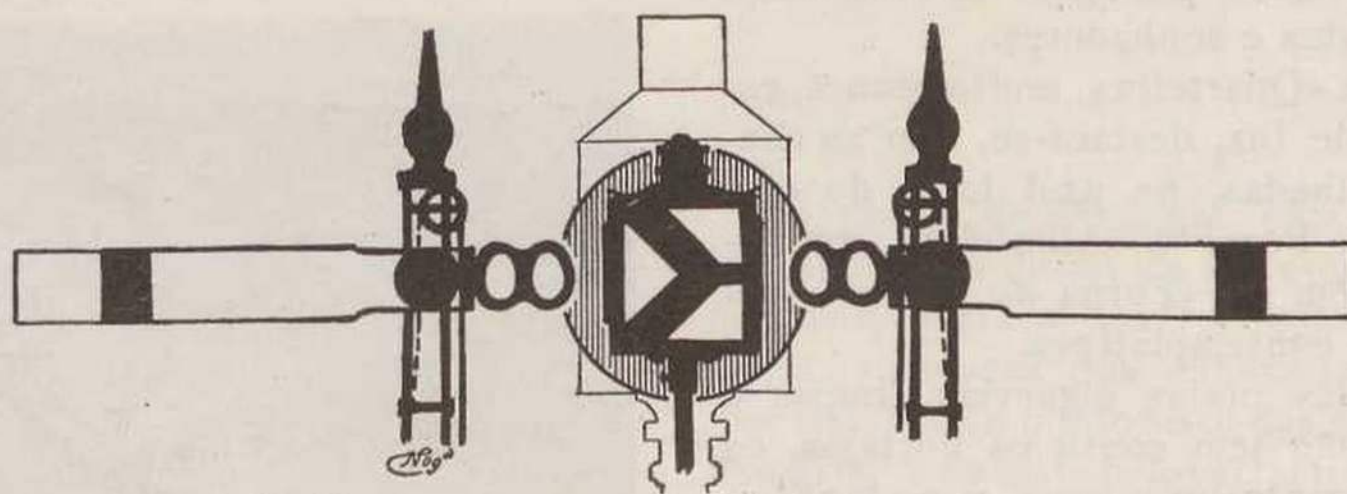


Vestíbulo do edifício da estação de Madrid (Príncipe-Pio)

Dos 12.382 quilómetros que a «Renfe» explora, 1.600 são de via dupla e 630 estão electrificados. O número total de estações e apeadeiros na mesma rede eleva-se a 1.477.

Em Madrid contam-se três estações principais, em Barcelona quatro, em Sevilha duas, e em Valencia, outras duas.

A «Renfe», pela sua extensão, está compreendida entre a Rede dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano e a maior das companhias inglesas de Caminhos de Ferro — a «London Midland and Scottish Railway» — que explora cerca de 11.000 quilómetros de linhas férreas.





A famosa baía de Lagos, com a Serra de Monchique ao fundo

A TERRA PORTUGUESA

Uma volta pelas praias do Sul

Pelo Snr. *António Montes*, Chefe de Secção da Via

Vamos completar a nossa peregrinação no Algarve, novo rosário de praias, umas ao lado das outras, de mãos dadas, não vá perder-se alguma...

«Monte Gordo», alegre e movimentada, progressiva e concorrida, atrai gente de Espanha. A «Ilha de Santa Maria», na ria de Faro, com suas paisagens melancólicas, provoca artistas e sonhadores.

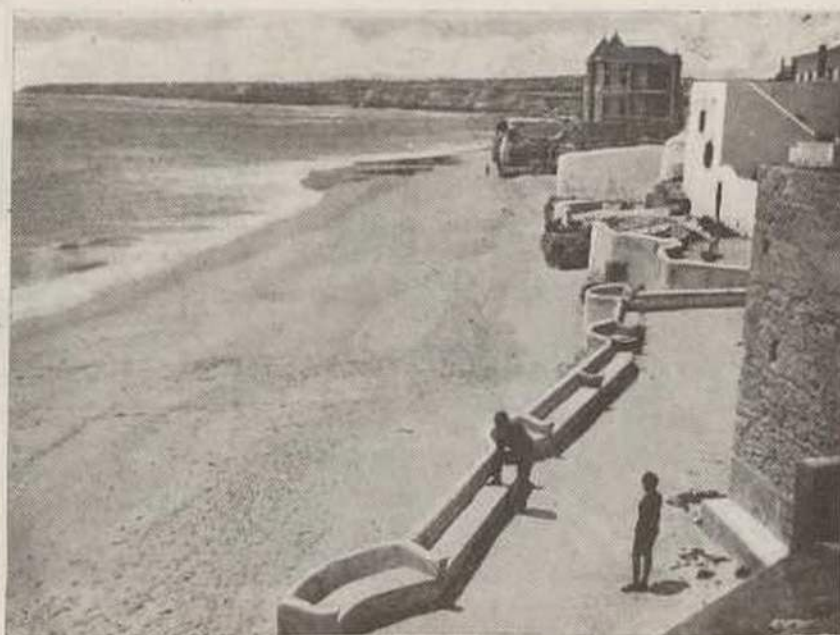
A praia da «Quarteira», muito branca, esplendorosa de luz, destaca-se, com as chaminés rendilhadas, no azul forte do céu. «Armação de Pêra» e «Albufeira», concorridíssimas, têm na «Furna do Pontal», um recanto para contemplativos.

À volta das praias algarvias, limpas e tranquilas, não têm conto os hortejos, os pomares, os canteiros viçosos, e, ao fundo, a Serra de Monchique, lembra biombo verde ali colocado, para abrigar as lindas praias do sul, evocadoras como nenhuma.

Próximo de Lagoa, a aprazível e modesta

praia do «Carvoeiro», e logo a «Praia da Rocha», com belos panoramas marítimos, onde o azul do céu se casa com o verde do mar e o oiro das falésias, numa harmonia de luz impressionante!

O mar, cantando sempre, atravessa túneis, trepa pelas rochas, cabrioleia, espre-



Praia de Armação de Pêra

guiça-se na sombra das cavernas — curiosidades de filigrana tecidas em noites luarentas!

Os rochedos, de côres estranhas, surgem da areia como sentinelas aprumadas, escorrendo espuma por todos os lados, rochas pitorescas e formosas que dão nome à praia, que é das mais lindas de Portugal.

Depois, aparecem as praias de Lagos, pequeninas, graciosas, acolhedoras, novo rosário onde rochedos fantásticos, se projectam nas águas mais azuis da nossa costa.

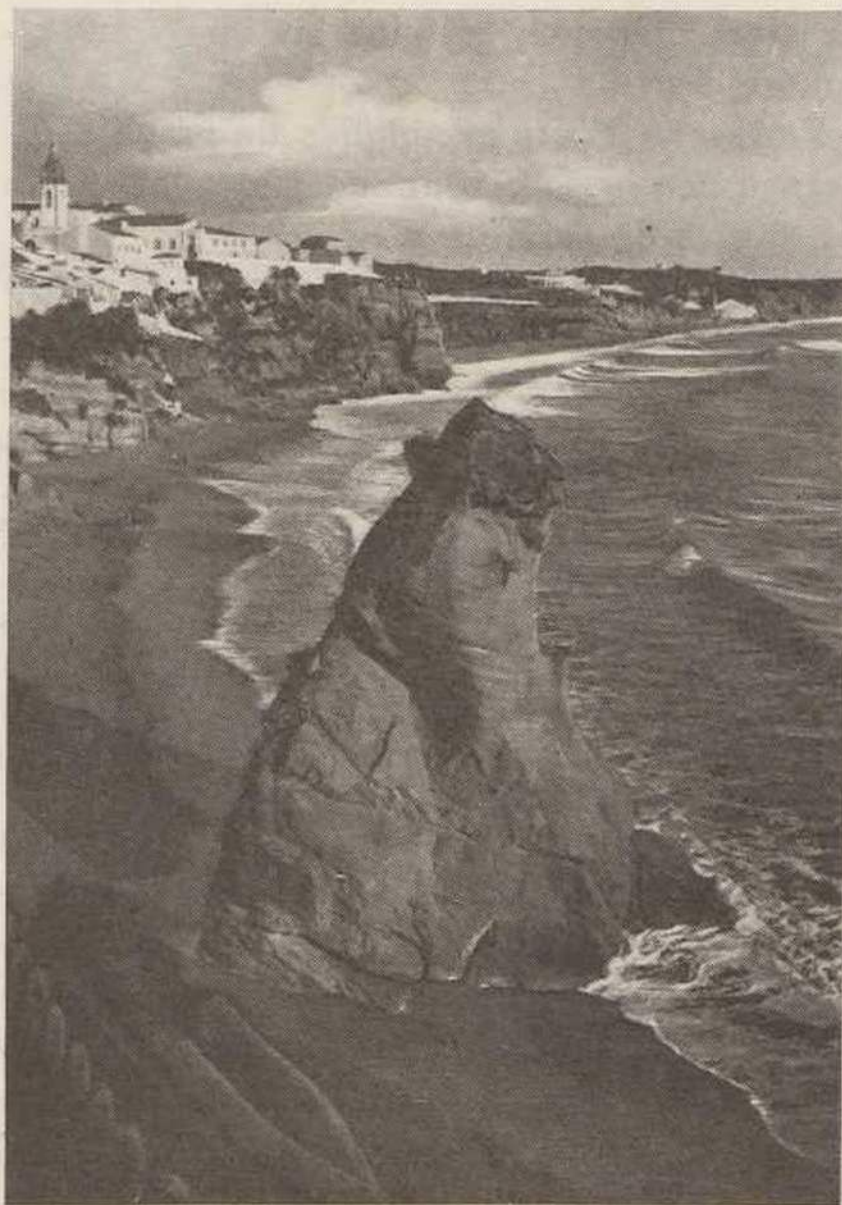
As praiasinhas de «Dona Ana», do «Pinhão», do «Camilo», da «Afogadiça» e dos «Estudantes», são cenários indescritíveis de côr e de beleza.

As rochas, cheias de aberturas, fraguados recortados em vários tons, escarpas multicôres onde predomina o vermelho e o oiro, erguem-se diante do mar, que no rodar dos séculos, ali abriu arcos, túneis, varandins e grutas lendárias, como na «Ponta da Piedade», verdadeiro deslumbramento que só ao mar se deve!

A «Costa de Ouro», com suas rochas estranhas, o silêncio sepulcral, a vastidão da «Meia-Praia», e a recordação que foi daquelas águas, que partiram as caravelas da Epopeia, fazem da luminosa baía de Lagos, lugar de turismo de grande renome.

Não ficam por aqui, as praias algarvias.

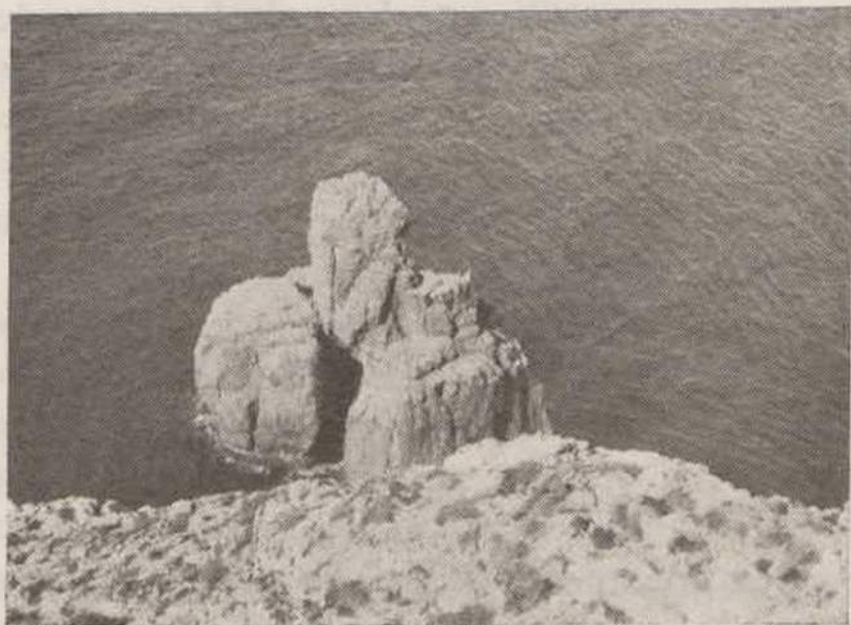
Logo adiante de Lagos, aparece a ridente praia da «Luz», a indicar-nos o caminho



Praia de Albufeira

para a «Praia da Balieira», e no extremo de tudo, «onde a terra acaba e o mar começa», a ponta de «Sagres», bárbara, imponente, respeitável, recorda-nos a figura iluminada do Infante D. Henrique, o Homem que levou os navegadores de Portugal a dar mundos novos ao mundo, ensinando-os a sulcar «mares nunca dantes navegados».

* * *



O Cabo de S. Vicente, no extremo sudoeste do continente europeu

As praias de Portugal, com a vida dos pescadores, as dunas da beira-mar, os trajes curiosos, a graça dos rochedos, a faina da pesca, a riqueza dos panoramas, a alegria dos mercados e o pitoresco das embarcações, constituem os mais belos atractivos da nossa terra.

Juntem-se as danças e os cantares, as romarias ruídosas, a graça dos círios, as lendas e os milagres, e verão que as praias de

Portugal oferecem, a quem as visita, curiosidades sem fim.

Praias de Portugal, cheias de graça e pitoresco, buliçosas, inundadas de luz e de sol, fontes de saúde e alegria!

Praias de Portugal, onde o mar muito azul, beija areias doiradas e embala os barcos frágeis dos pescadores!

Praias de Portugal, renda de espuma a decorar a nesga de mil côres que é a nossa terra, dando-lhe frescura e encantamento!

Praias de portugal, formosas e lendárias,
a recordarem, com seus homens do mar, glo-
riosas páginas de Epopeia!

Quem não gostará de dar connosco êste passeio, de fazer esta peregrinação agradável pela costa de Portugal, filigrana prateada que lembra produtos dos ourives nortenhos — renda de espuma tecida pelas mãos prendadas das rendeiras de «Viana», «Vila do Conde» e «Peniche»?

Ditos sentenciosos e feitos conceituosos

Quando D. Sebastião quis fazer a jornada de África, determinou avistar-se em N. Senhora de Guadalupe com Filipe II, de Castela, seu tio; para se ajustar esta função, veio de Castela o Duque de Alva, homem mui soberbo, e pouco afeiçoado aos Portuguezes, e de cá foi o Conde de Redondo. Entre a prática que tiveram, lhe perguntou o Duque que fidalgos vinham com D. Sebastião, porque com o rei de Castela vinha êle, e outros como êle. Respondeu-lhe o Conde: «Com El-rei, meu Senhor, vem o Duque de Bragança, o de Aveiro, e o Marquês de Vila Real; e fidalgos razos como eu, e vós, vêm muitos!»

D. Pedro tinha um coiteiro na tapada de Alcântara (das Necessidades, hoje), chamado Manuel Rodrigues, de quem fazia confiança para aquêles mister. Era êste sincero jurador, e um dia estando o rei na tapada com vários fidalgos, lhe disse: «Ah! Manuel Rodrigues, que coelhos tereis comido em quarenta anos que tendes de coiteiro desta tapada?» Respondeu êle: «Oh!, Senhor, o Céu me subverta aqui, se tenho comido nem um só coelho a V. A.»

Admirou-se o rei, e continuou: «Manuel Rodrigues, isso é incrível, dizeres que estais em uma coutada há quarenta anos e que não tendes comido um coelho»! Tornou êle: «Praza a Deus que arrebetado me veja V. A. aqui, se eu tenho comido coelho algum».

Ficou o rei confuso, e como o conhecia por homem verdadeiro, pelo não ouvir jurar mais, lhe disse: «Basta, basta, Manuel Rodrigues, que já vos creio». Continuou êle: «Coelhos, não, Senhor, agora láparos todos os dias; porque fôra eu bem tolo, deixar de comer láparos, para comer coelhos».

D. João II achando-se presente ao sentenciar-se certo delinqüente à morte, que estava prêso havia 14 anos, lhe perdoou, dizendo aos ministros, que mais a mereciam êles, pois para sentenciarem um réu o tiveram tanto tempo na prisão.

Acabando o Capitão Luiz de Loureiro de tomar Azamor, disse o Cardial D. Henrique a D. João III que Luiz de Loureiro fôra ditoso; a que respondeu o Reposteiro-mor, Rui Lourenço de Távora: «Senhor, e a mim me parece que não foi mui ditoso.»

Olhou o rei para elle e perguntou-lhe porquê. Respondeu: «Porque os capitães, Senhor, que empreendem as cousas com razão, e a tempo, e as acabam, chamam-se bons capitães, e não ditosos; e os capitães que empreendem as cousas sem razão, e sem tempo, chamam-se ditosos, e não bons capitães».

EM VIAGEM...

O Inspector-amador

Foi numa noite regelada de Janeiro ou Fevereiro que, no restaurante do Entroncamento, eu conheci o Inspector-amador José da Silva Moura.

Era um homem alto, bigodes caídos aos cantos da boca, vestido de preto, e como idade devia andar à roda dos 50 anos. Foi isto antes da Grande Guerra, talvez em 1912. Tinha vindo sentar-se à minha mesa e ao saudar-me atentou num vasto bife com batatas, que o criado viera pôr na minha frente, e, como se fôssemos já conhecidos, gabou o meu apetite. Desculpei-me, dizendo que com uma noite daquelas era preciso comer-lhe bem.

Preguntou-me se eu seguia no 15, mas como lhe respondesse que ia para Leste, fez um gesto com a cabeça, como que a dizer-me que ele ia também; e acabando de olhar o tempo que fazia, através da porta envidraçada, com um novo gesto fez-me compreender que um dever imperativo o obrigava igualmente a afrontar a noite tenebrosa. Depois dum silêncio, tentou consolar-me, dizendo que o comboio 121 tinha uma carruagem mixta aquecida e que, por isso, a jornada seria menos dura. Como eu, em seguida, aludisse a uma demorada correspondência, em Abrantes, dos comboios de Leste com os da Beira Baixa, logo o sr. Moura acudiu com uma explicação, dada porém de alto, como um Chefe de Serviço que falasse a um profano:

— Não podemos fazer melhor... a ligação para o Norte... o peixe vindo de Lisboa... as recovagens...

Fiquei-me na mesma, mas ele, certo de que me havia confundido, olhou-me triunfante, acendendo um charuto de vintém. Chamou o criado, pagou a ceia e levantou-se resignado, tomando a pasta, uma velha pasta preta, e encaminhou-se para a saída com um

ar de que ficaria ali certamente melhor fumando o seu charuto.

Na plataforma foi elegante, abriu a porta da carruagem para eu subir, mas deixou-a aberta, à espera do Chefe que veio apertar-lhe a mão. Finda a saudação, subiu devagar e sentou-se a um canto, deixando a porta entre-aberta, até que um moço a veio fechar. Vim depois a saber que era um hábito muito seu não fechar a porta do compartimento, para se dar ares de importância.

Eu ia sentado diante dele e, nas alturas de Almourol, rompi o silêncio, aludindo a um horário em perspectiva e a um comboio expresso que se projectava para Badajoz, com seguimento para Sevilha. O Sr. Moura respondeu, solícito e com conhecimento de causa, que a M. Z. A. ainda não tinha dado o seu acôrdo e era pouco natural que o comboio se fizesse, por isto e por aquilo; meias palavras, como os diplomatas, falando nas graves questões internacionais.

Veio o revisor. O Sr. Moura não mostrou o bilhete mas sorriu ao funcionário que o cumprimentara, tirando o boné. Depois fui ao corredor e perguntei ao agente quem era aquêle homem amável e de tão profundo saber ferroviário.

— Pois não conhece? E' o Inspector-amador, o Sr. Moura.

Mas, logo um passageiro, que fumava encostado á vidraça, deu maiores e mais completas informações. Tomava, desde há muitos anos, uma assinatura anual para tãda a rêde da Companhia — a assinatura n.º 1 — e passava o tempo a viajar e a fazer-se passar por Inspector. Todos na linha o conheciam e todos o aturavam com benevolência, pois era um bom freguês. O meu interlocutor concluiu as suas considerações, dizendo que era boa pessoa e que tinha um grande prazer em que na linha o considerassem ferroviário,

e daí as respostas que dava aos passageiros que viajavam com ele; e, nos restaurantes das estações, faziam-lhe o desconto que regularmente concediam aos funcionários da Companhia.

Passámos Abrantes, a Torre das Vargens, o Crato, em silêncio, cada um dormitando como podia. Em Assumar, já de manhã, o Sr. Moura abriu a portinhola, por onde entrou uma desagradável vaga de frio, encostou-a e foi falar ao Chefe, que, num português espanholado, dava ordens em voz alta, com visível mau humor. Apertou a mão ao Sr. Moura e, enquanto do furgão faziam a descarga dos volumes, passearam ambos ao longo da plataforma, parecendo o Chefe dar-lhe explicações, como se o fizesse a um superior hierárquico.

O passageiro, que antes me dera aquelas curiosas informações sobre o Sr. Moura, veio fechar a porta e, abrindo a pasta que ele deixara no banco, mostrou-me o que ela continha: — jornais velhos, mesmo muito velhos, e uma não menos velha folha de papel almaço, dobrada nas pontas e inteiramente em branco.

Quando o comboio partiu, o tal passageiro perguntou-lhe:

— Então, Sr. Moura, muito que fazer?

— Muito. E olhando para a pasta, disse que levava ali trabalho para três dias. — Vamos a ver se em Badajoz, depois do almoço, faço alguma coisa. Estes comboios de noite são fatigantes, mas muito úteis para quem tem que fazer. Mas vamos lá, não dormi mal.

Era assim o Sr. Moura, Inspector-amador.

Nunca ninguém soube da sua vida nem da importância da sua fortuna — sim, porque, para se passar o ano a viajar e a gastar dinheiro fora de casa, não se podia ser pobre. Morava no Largo de Camões, ao lado do Teatro D. Maria, e lamentava que na esta-

ção, em frente, não houvesse uma casa onde pudesse habitar, pois estaria assim mais próximo do caminho de ferro. Não recebia visitas e, às poucas pessoas que o procuravam, uma criada velha respondia invariavelmente que o Senhor andava em viagem.

José da Silva Moura tinha em casa uma verdadeira Torre do Tombo ferroviária. Além da colecção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e do *Guia Oficial* possuía todas as tarifas e Avisos ao Público publicados nas últimas décadas.

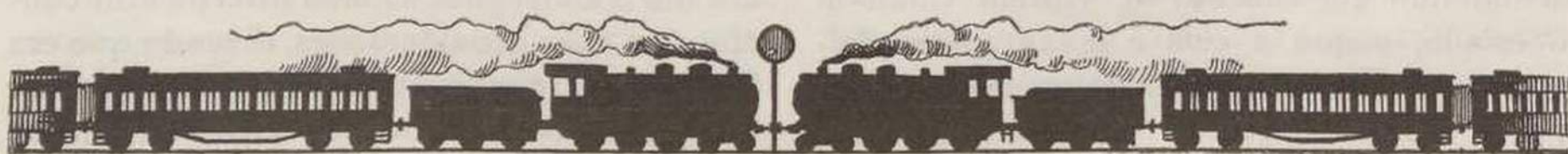
Um dia apareceu em casa de Mendonça e Costa num grande abatimento físico e moral e, por mais que o seu amigo de 20 anos insistisse por saber as causas dos seus males, José da Silva Moura guardou uma reserva absoluta e meia hora depois partia mais abatido e menos resignado.

Meses depois, os jornais deram uma vaga notícia, de agência funerária, do seu falecimento. Poucos foram ao seu enterro, e com ele desapareceu uma personalidade misteriosa, apaixonada pela vida ferroviária, cujo prazer era viajar nos comboios da Companhia e mostrar uma situação que não tinha e que lhe valeu o justo título de Inspector-amador.

Eu já nessa altura residia em Paris, mas nem por isso deixei de o deplorar sinceramente.

No ano em que faleceu, ou no anterior, José da Silva Moura tinha realizado, enfim, a maior ambição da sua vida: possuir um passe igual aos dos funcionários da Companhia, embora por ele pagasse o preço duma assinatura anual. E' que, em vez do bilhete de assinatura, pouco elegante e mencionando o seu custo, o passe de livre circulação dava-lhe a ilusão de pertencer à família ferroviária.

GUERRA MAIO





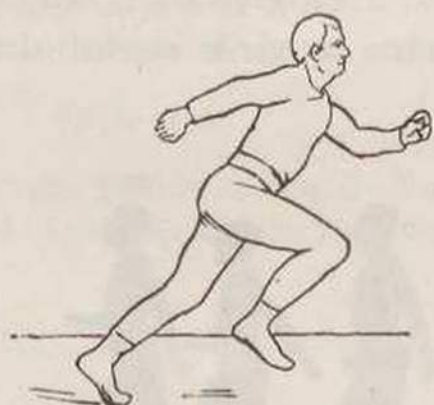
Corredor no momento de suspensão do corpo, em que não há contacto dos pés com o solo

Educação Física e Desportos

A corrida

Pelo Sr. José Júlio Moreira, Chefe de Secção dos Serviços Gerais da Divisão da Via e Obras

A corrida a pé é um exercício natural e utilitário. Referimo-nos, neste breve artigo, apenas à corrida educativa, aquela que pode ser introduzida numa lição vulgar de ginástica.



Atitude do corredor na partida para a corrida. Veja-se a inclinação do tronco para a frente.

A corrida nasceu da aceleração da marcha, mas a transição desta para aquela não corresponde ao máximo de velocidade da marcha nem ao mínimo

de velocidade da corrida. Esta é caracterizada pela existência, em cada passo, dum momento de suspensão do corpo no espaço, com a completa ausência de apoio dos pés no solo. O corpo é projectado para a frente por uma impulsão enérgica da perna cujo pé estava antes em apoio. O trabalho muscular despendido é muito mais considerável do que na marcha, tornando por isso a corrida um exercício funcional muito intenso, com



Atitude do corredor na chegada ao termo da corrida. O tronco inclina-se para trás.

forte influência sobre o desenvolvimento das funções circulatórias e respiratórias.

O apoio do pé no solo pode dar-se de três maneiras: pela planta, em geral; pelo calcanhar, algumas vezes; pela ponta, raramente. O comprimento do passo depende destas maneiras de colocar os pés e a velocidade da corrida está-lhes intimamente ligada. O passo é curto se o pé toca o solo pela ponta; é mais largo se se coloca a planta; de maior amplitude se se apoia o calcanhar. No entanto, é preciso ter em

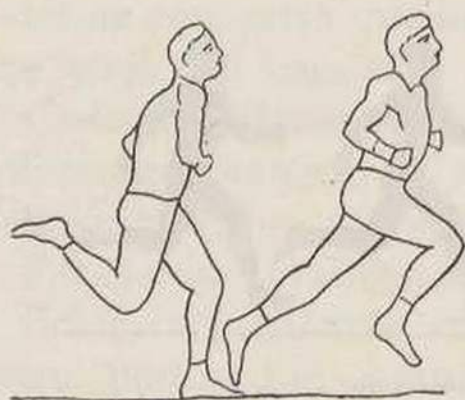


Atitude no fim do apoio do pé que impulsiona o corpo antes do momento de suspensão.



Pequena corrida ginástica

vista a função amortecedora do contacto do pé com o solo. No momento do apoio do pé, o corpo acaba de descrever uma curva no espaço, seguindo-se uma queda que importa acautelar na maneira de se produzir, não só para que o choque seja suportado pelos órgãos com a devida elasticidade, mas também para que a queda se transforme em novo ponto de partida para a propulsão do corpo de modo que favo-



Atitudes do corredor no começo e no fim do apoio do pé. Veja-se a flexão e a extensão das pernas.

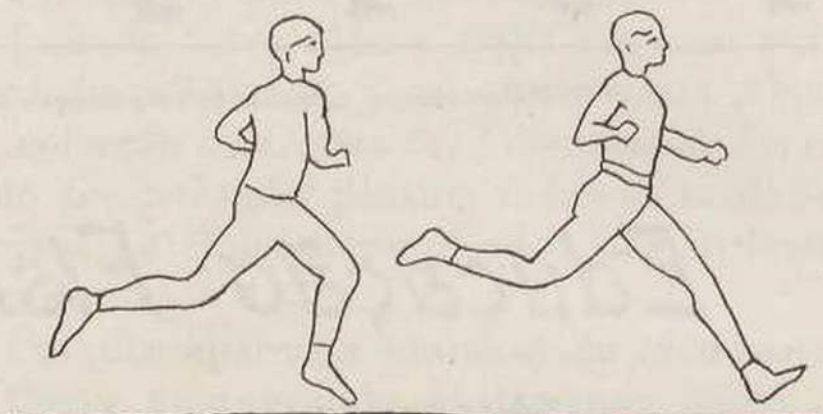
reça o período seguinte de apoio.

Na execução da corrida educativa o corpo deve inclinar-se ligeiramente para a frente, com as costas um pouco arqueadas, o peito saliente, os ombros baixos e

recuados, a cabeça levantada, os braços ligeiramente flectidos sem rigidez e oscilando naturalmente no sentido ântero-posterior, os punhos ligeiramente fechados e um pouco afastados do tórax.

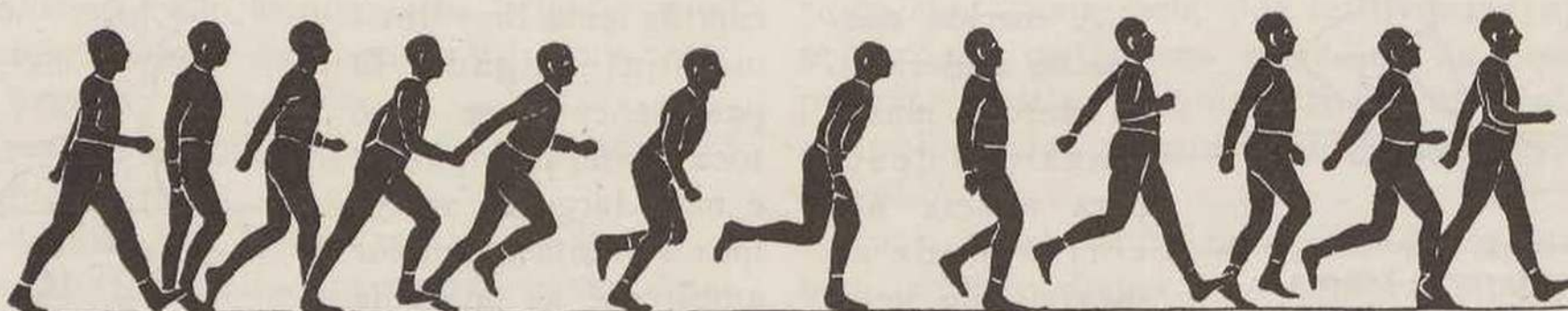
É preciso notar que a corrida ensinada na lição de ginástica difere um tanto da praticada na vida corrente. Como exercício educativo é de efeitos gerais intensos sobre todo o organismo e um grande estimulante

das funções cardíacas e respiratórias, cujos aparelhos fortificam quando executada com moderação. Tem ainda a grande vantagem de corrigir os efeitos da corrida habitual, aperfeiçoando a coordenação dos movimen-



Atitudes de corredores mostrando o alongamento do passo quando o apoio no solo é feito sobre a ponta do pé ou sobre o calcanhar.

tos e desenvolvendo o vigor muscular dos membros inferiores. É da maior utilidade para o desenvolvimento biológico da criança e do adolescente e para a vida social do adulto.



Progressão de posições do corredor na transição da marcha para a corrida e retorno à marcha

Os exercícios físicos têm uma grande importância psicológica, porque contribuem poderosamente para o desenvolvimento da fôrça de vontade, da energia, que desempenham um papel fundamental na vida psíquica do ser humano.

ELLI BJÖRKSTEN

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 789. — Peço me seja feita a discriminação da taxa de transporte da remessa, em pequena velocidade, de Lisboa-J. a Alcácer do Sal, de:

3 sacos com feijão sêco	352 quilos
2 » » massa	101 »
1 grade com café moído	40 »

R. — Segue a discriminação:

78 Km. — Tarifa Geral

Massa e café.

Preço $4\$76 \times 11 \times 0,15$	7\$86
Manutenção $1\$00 \times 11 \times 0,15$	1\$65

Feijão sêco.

Preço $3\$86 \times 11 \times 0,36$	15\$29
Manutenção $1\$00 \times 11 \times 0,36$	3\$96
	28\$76
Registo e aviso de chegada	1\$10
	29\$86
Adicional de 10 %	2\$99
	32\$85
Uso de cais $\$20 \times 11 \times 0,50$	1\$10
Carga em Lisboa-J. $\$30 \times 11 \times 0,50$..	1\$65
	2\$75
Adicional de 10 %	\$28
	3\$03
Via Fluvial $1\$60 \times 11 \times 0,50$	8\$80
Adicional de 10 %	\$88
	9\$68
Arredondamento	\$04
Total	45\$60

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 758 — Suspende, a partir de 10 de Agosto de 1942, até aviso em contrário, a Tarifa Especial Interna n.º 18 — Grande Velocidade.

Aviso ao Público A. n.º 759 — Amplia os prazos de transporte, em grande e pequena velocidade, indicados nos Art.ºs 58.º e 82.º da Tarifa Geral.

Aviso ao Público A. n.º 760 — Suspende, a partir de 20 de Agosto de 1942, até aviso em contrário, a Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros.

Aviso ao Público A. n.º 761 — Regula o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Braga e o Despacho Central do Gerez.

Aviso ao Público A. n.º 762 — Anuncia a inauguração do serviço combinado de camionagem, para o transporte de mercadorias, entre a estação e o Despacho Central de Serpa.

Aviso ao Público A. n.º 763 — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Vila da Ponte.

Aviso ao Público A. n.º 764 — Anuncia a transferência do apeadeiro de Marujal, do Km. 215,590 para o Km. 216,463 do Ramal de Alfarelos.

Aviso ao Público A. n.º 765 — Anuncia a suspensão, até aviso em contrário, das Tarifas Especiais n.ºs 4-C e 5-C.

Aviso ao Público A. n.º 766 — Estabelece normas especiais para o transporte de remessas de adubos.

Aviso ao Público A. n.º 767 — Anula a concessão estabelecida pelo Aviso ao Público A. n.º 505, de 24 de Setembro de 1936, para os transportes de minério de manganésio

Aviso ao Público A. n.º 768 — Anuncia o serviço combinado entre a estação de Caldas da Rainha, o apeadeiro de Dagorda Peniche e o Despacho Central de Peniche, e entre a estação de Bombarral e os Despachos Centrais de Lourinhã e Peniche e ainda entre a estação de Tórres Vedras e o Despacho Central de Lourinhã.

Aviso ao Público A. n.º 769 — Anula a Tarifa Especial Interna n.º 2 — Grande Velocidade (animais vivos por vagão completo ou pagando como tal).

Aditamento n.º 74 à Classificação Geral — Elimina da Classificação Geral a nota (18) inserta no final deste diploma.

Aditamento n.º 75 à Classificação Geral — Elimina da Classificação as notas (15 e 16) insertas no final deste diploma.

20.º Aditamento à Tarifa Geral — Anula o 16.º Aditamento a esta Tarifa, datado de 10 de Janeiro de 1934.

21.º Aditamento à Tarifa Geral. — Estabelece nova redacção do corpo do Art.º 99.º desta Tarifa.

10.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Modifica as taxas de desinfecção dos vagões que tenham servido ao transporte de gado ou de matérias infectas, previstas no Art. 14.º desta Tarifa.

11.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Altera os prazos concedidos para a carga ou descarga dos vagões e bem assim os preços que, findos aquêles prazos, se cobram pelo estacionamento dos vagões.

12.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias. — Altera o Art.º 9.º desta Tarifa, sobre requisição de vagões.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 262 — Recomenda às estações o assunto da Comunicação-Circular n.º 228, visto continuarem as irregularidades no envio das receitas à Tesouraria.

Comunicação-Circular n.º 263 — Instrui sobre o procedimento a adoptar para o despacho de bagagens dos agentes portadores de passes fornecidos ao abrigo do Art. 48.º do Regulamento Geral do Pessoal.

Comunicação-Circular n.º 264 — Reproduz o espécime da «Guia de Trânsito» da Federação Nacional dos Industriais de Lanifícios que, obrigatoriamente, deve acompanhar as expedições de lãs, conforme determinação constante da Circular n.º 945, de 22 de Junho de 1942.

Carta-Impressa n.º 332 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Junho e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 333 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura mensal extraviados no mês de Julho e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 334 — Esclarece que também as disposições do Art. 1.º da Tarifa Especial Interna n.º 18 de Grande Velocidade foram suspensas, até aviso em contrário, em virtude do disposto no Aviso ao Pública A. n.º 758.

III — Movimento

Carta-Impressa n.º 1371 — Proíbe a utilização de vagões de propriedade particular possuidores de tabuletas com a indicação de que estão affectos ao trânsito internacional.

Carta-Impressa n.º 1374 — Recomenda o seguimento por combóios directos de remessas de pimentos frescos destinadas a Bemposta, Marvão e Cabeço de Vide

5.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 755 — Indica que a Empresa de Transportes «L'Eclair», L.^{da}, assume a responsabilidade pelo derrame de líquidos por rotura de bidões, que tenha resultado de roçadura entre os mesmos.

Comunicação-Circular n.º 773 — Indica que foram postos em serviço vagões de bordas alta da série U que ficam, por enquanto, exclusivamente, affectos ao transporte de lenhas da Companhia.

Instrução n.º 2379 — Determina que os selos de zinco colocados nos vagões de propriedade particular nacionais e estrangeiros, autorizados a fazer serviço de tráfego internacional, sejam substituídos por uma letra T.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Maio de 1942

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8 ...	5.574	5.493	2.440	2.366	2.160	1.844
» » 9 » 15...	4.389	4.237	2.115	2.017	1.810	1.614
» » 16 » 22...	4.596	4.472	2.179	2.149	1.889	1.605
» » 23 » 31...	5.936	5.527	2.453	2.532	2.204	1.934
Total	20.495	19.729	9.186	9.064	8.063	6.997
Total do mês anterior	18.940	19.146	8.532	8.316	7.593	6.627
Diferenças	+1.555	+ 583	+ 654	+ 848	+ 470	+ 370

no mês de Junho de 1942

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8	5.460	5.178	2.435	2.356	1.846	1.601
» » 9 » 15	4.839	4.507	1.916	1.971	1.649	1.507
» » 16 » 22	4.820	4.320	1.963	1.888	1.798	1.589
» » 23 » 30	5.606	5.199	2.233	2.162	2.048	1.803
Total	20.725	19.204	8.547	8.377	7.341	6.500
Total do mês anterior	20.495	19.729	9.186	9.064	8.063	6.997
Diferenças	+ 230	- 525	- 639	- 687	- 722	- 497

Factos e Informações

As linhas férreas no Japão

As linhas dos caminhos de ferro japoneses são interrompidas, em vários pontos, pelos estreitos que separam, umas das outras, as quatro grandes ilhas do Japão e a península da Coreia.

O serviço de ligação à via férrea é assegurado, nesses estreitos, por barcos e «ferry-boats».

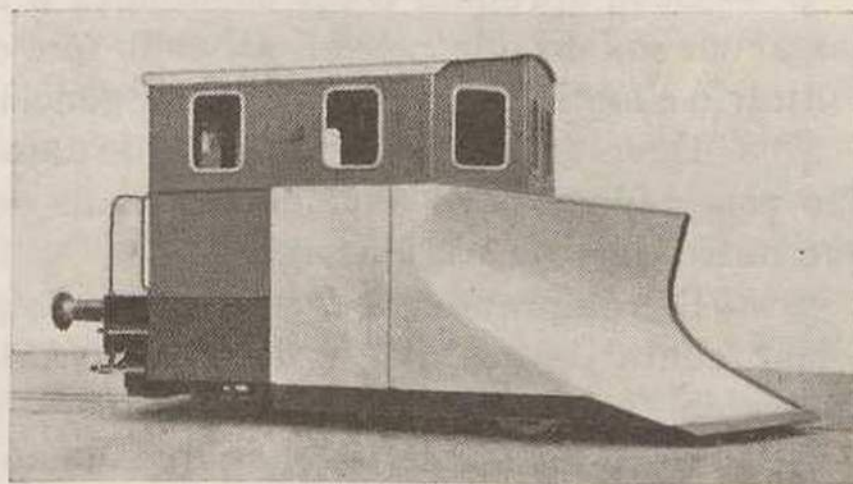
Recentemente, porém, com o objectivo de encurtar o percurso, por caminho de ferro, entre Tóquio (capital do Japão) e o Continente Asiático, foi construído um túnel submarino de 8 quilómetros de comprimento, obra esta que foi levada a efeito com notável rapidez e obedeceu aos mais modernos processos da técnica.

O tráfego ferroviário no Japão é caracterizado por uma intensidade pouco vulgar. Basta, para dêle se fazer idéia, dizer que, a certas horas, na linha Tóquio-Nagoia — actualmente de via reduzida — os comboios directos se sucedem, aproximadamente, de 5 em 5 minutos. Não obstante, alguns passageiros aguardam lugar durante dias.

A fim de aumentar a velocidade dos comboios nesta linha, está prevista a sua transformação em via larga.

O Ministério dos Caminhos de Ferro do Japão empreendeu o estudo de um vasto projecto para a junção submarina do Japão à Coreia. Trata-se da construção de um túnel dividido em três secções, com a extensão total de cerca de 135 km.

Esta obra, a executar em estreitos de fundo rochoso e cuja profundidade vai até 100 metros, deve demorar cerca de 10 anos.



Veículo equipado com uma espécie de charrua destinado a remover a neve depositada nas linhas férreas. Este veículo, que pesa cerca de 22 toneladas, é impellido por uma locomotiva.



A importante companhia inglesa dos caminhos de ferro «Great Western Railway», não obstante as dificuldades do momento actual, levou a efeito, há pouco tempo, a reconstrução da estação de Leamington Spa. Em cima, a fachada da estação. À esquerda, a extensa plataforma.

A nossa casa

Que educação devem ter as mulheres?

A este inquérito, feito por diário estrangeiro, chegaram inumeráveis respostas de que foi escolhida vencedora a que fixa os seguintes pontos:

1.º — A mulher deve ser boa e ter completa educação, com sólida instrução elementar.

2.º — Deve saber coser, lavar, engomar, bordar e fazer bons acepipes.

3.º — Deve aprender a ser económica e a gastar menos do que possui, sabendo que o contrário é motivo de miséria e de indigência.

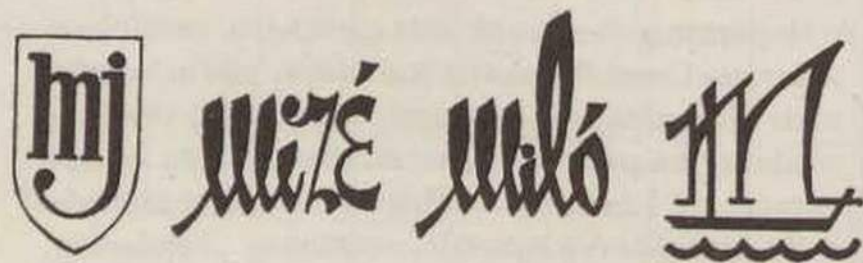
4.º — Deve saber que um vestido de algodão comprado e pago à vista, vale mais do que outro de seda pago a prazo.

5.º — Deve aprender a fazer compras e a tomar conta da cozinha e de todas as minúcias do lar.

6.º — Deve ter a convicção de que um homem trabalhador, mesmo que não tenha nada de elegante nem de bem vestido, vale mais do que uma dezena de peraltas, imbecis e vaidosos.

7.º — Só depois de a mulher aprender estas coisas é que pode iniciar o estudo do piano, pintura, etc. — que são artes secundárias na educação.

8.º — A mulher deve ser ensinada a desprezar a vaidade e a odiar a dissimulação e a mentira; e, quando fôr tempo de casar, deve ter a compreensão de que a felicidade dependerá, mais do que da fortuna e da posição social do marido, do seu carácter e das suas boas qualidades.



Para o bibeiro do seu bebé

Conselhos

Queixos compridos

Se tem o queixo comprido:

— Não use caracóis no alto da cabeça, que ainda alongam mais o rosto.

— Fuja do decote em V.

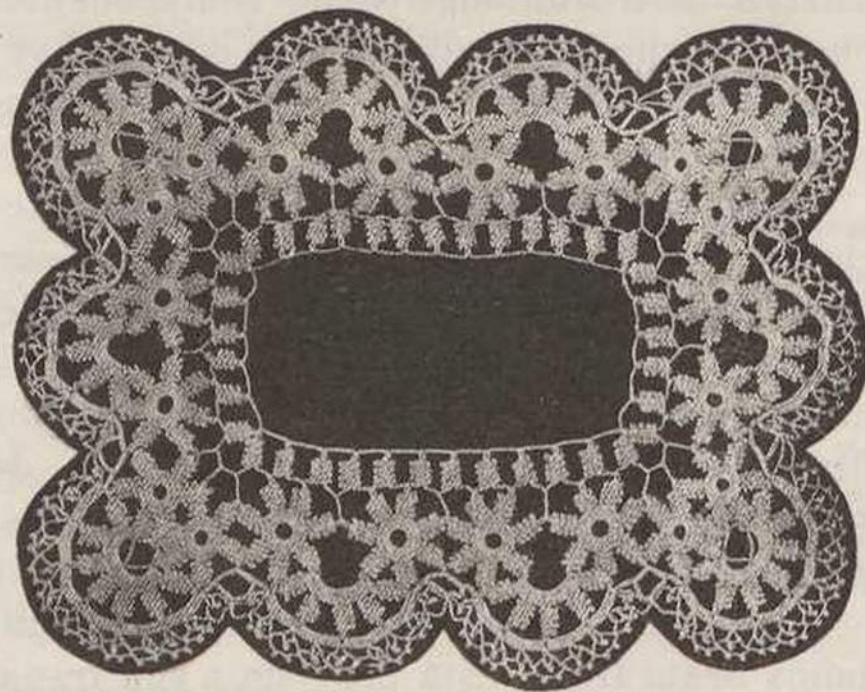
— Use o cabelo muito solto aos lados.

— Ponha chapéus de aba.

— Tenha golas subidas.

— Adopte pó de arroz mais escuro para o queixo.

— Pinte mais alto o lábio superior do que o inferior.



Lindíssima renda para um jogo de panos de mesa ou toalha de chá.
Empregue-se linha bastante fina de qualquer cor.

O saber não ocupa lugar

Tratamento dos animais

Galinhas — Para que andem gordas e produzam muitos ovos, é necessário conservar as capoeiras bem limpas e arejadas e durante o dia dar-lhes liberdade. Os ovos serão maiores e em maior quantidade do que nas galinhas prêsas.

Compreende-se porquê. Os animais, quando em liberdade, sabem muito bem procurar o sustento que mais lhes convém.

Alimentam-se, portanto, melhor do que sujeitos ao regime de comer apenas o que se lhes dá.

Convém, também, de vez em quando, queimar dentro da capoeira alguns gramas de enxôfre ou fôlhas de eucalipto, para a desinfectar e matar os parasitas.

Para escrever sôbre vidro

Dissolvem-se a frio 10 gr. de laca escura em 75 centímetros cúbicos de álcool para queimar. Vai-se aquecendo gradualmente.

À parte, dissolvem-se em 125 centímetros cúbicos de água destilada, 17,5 gr. de bórax. Depois, pouco a pouco, vai-se juntando a esta solução, a primeira. Por fim, deita-se meio grama de violeta de metilo.

Para limpar as teclas do piano

Dá excelente resultado esfregá-las com um pano embebido em essência de terebentina.

Os doces nunca amargaram...

Pudim da Madre Benta

Porções: 250 gr. de boa manteiga de vaca, 250 gr. de açúcar pilado, 250 gr. de farinha de arroz e 8 ovos.

Lava-se a manteiga em várias águas, até ficar branca, e bate-se bem. Junta-se-lhe, depois, oito gemas de ovos que se encorporam cuidadosamente na manteiga batida, mexendo com colher de pau.

Mistura-se-lhe em seguida farinha e açúcar, batendo-se tudo bem até ficar massa uniforme.

Batem-se as claras a neve e juntam-se à massa com a qual se ligam rapidamente; deita-se tudo numa fôrma untada de manteiga e polvilhada com farinha e vai a cozer ao forno.

Pudim à pressa

Três ovos inteiros, um bocado de canela em pau, meia casca de limão ralada, uma chávena de leite e açúcar à vontade. Bate-se tudo muito bem e vai ao forno dentro de fôrma untada de manteiga.

Triângulos de nata

Três gemas de ovos batidas muito bem com 2 chávenas de açúcar (até ficar uma massa bem ligada); junta-se 1 chávena de nata e 1 chávena e meia de farinha de trigo com 1 colher de chá de fermento. Por fim as 3 claras (ou 4) batidas em castelo. Vai ao forno num tabuleiro untado de manteiga e quando pronta a massa, cortam-se quadrados e estes em triângulos que se polvilham com açúcar.

Se quiser...

Monogramas

Se necessitar de algum monograma, queira pedi-lo, por escrito, ao *Boletim* que, com todo o gosto, o publicará nesta Secção. É necessário indicar as letras que devem nele figurar e o fim a que se destina.

MONOGRAMAS



Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Ferreira Fóvoas
Empregado Principal
Admitido como Aprendiz
em 15 de Setembro de 1902



José Vieira Pinto
Fiel Principal de Lisboa-P.
Admitido como Carregador
em 28 de Outubro de 1902



Alfredo de Sousa
Contra-Mestre de 1.^a classe
Admitido como Limpador
em 21 de Setembro de 1902



João Luís de Carvalho
Guarda de Campanhã
Nomeado Guarda
em 12 de Outubro de 1902



Hermenegildo Fernandes
Guarda de P. N. no distrito 13 (Santarém)
Admitido como Assentador
em 26 de Outubro de 1902



Ana da Silva
Guarda de P. N. no distrito 137 (Fundão)
Admitida como Guarda de P. N.
em 26 de Outubro de 1902

Exames

EXPLORAÇÃO

Agentes julgados aptos no Concurso
para Sub-Inspectores, realizado de Janeiro
a Agosto próximo passado

- 1.^o — José de Pinho Valente Júnior, Chefe de 1.^a classe.
- 2.^o — Eduardo Costa, Chefe de 1.^a classe.
- 3.^o — Joaquim Heleno Júnior, Chefe de secção.

Nomeações

Em Agosto

MATERIAL E TRACÇÃO

Escriturário de 3.^a classe, José Rodrigues Roque.

Marinheiro de 2.^a classe, António Augusto da Costa.

Limpadores, António Pereira Santos Peralta e Hermenegildo Ciríaco.

Empregado de 3.^a classe, João Inácio Calapez da Costa.

Mudanças de categoria

Em Agôsto

EXPLORAÇÃO

Para:

Empregados de 3.^a classe, o Factor de 2.^a classe, Jesuino Gomes Paiva e os factores de 3.^a classe, Salvador Rodrigues Morgado e António de Magalhães.

VIA E OBRAS

Para:

Guarda de P. N., o Assentador Francisco Rafael Marques.

Colocações

VIA E OBRAS

Em Junho

João Benigno Faria, Auxiliar permanente do quadro, na situação de «Adido».

Colocado como Assentador.

Reformas

Em Julho

EXPLORAÇÃO

Sebastião de Oliveira, Carregador, de Aveiro.

Em Agôsto

EXPLORAÇÃO

João Roberto de Carvalho, Chefe de 2.^a classe, de Campanhã.

Domingos da Silva, Encarregado de Contabilidade, de Campanhã.

Leopoldo de Matos Canhoto, Condutor de 2.^a classe, da 2.^a Circunscrição.

Abílio da Silva Portugal, Guarda-freios de 1.^a classe, de Campanhã.

António Eusébio, Guarda, de Portimão.

Francisco José Capitão, Guarda, de Estremoz.

Joaquim Lopes, Carregador, de Reguengos.

José Boavida Diogo, Carregador, de Castelo Branco.

António Augusto, Servente, de Guarda.

Maria Rodrigues Ferreira, Guarda de P. N., de Ovar.

VIA E OBRAS

Manuel Inácio Costa, Chefe de lanço de 1.^a classe, do 4.^o lanço da 15.^a secção, Odemira.

Joaquim C. Carvalho, Assentador, do distrito 210, Torre da Gadanha.

Maria Ferreira, Guarda de P. N., do distrito 404, Trofa.

MATERIAL E TRACÇÃO

Manuel Joaquim Ramos, Empregado de 2.^a classe.

Severino Duarte Mendes, Maquinista de 1.^a classe.

Manuel Gameiro 2.^o, Maquinista de 2.^a classe.

Bernardino Pereira Lopes, Maquinista de 2.^a classe.

Roque Fernandes Ventura, Maquinista de 3.^a classe.

João Carvalho, Limpador.

Falecimentos

Em Julho

Júlio Penedo

Faleceu inesperadamente na sua casa de Lisboa, no dia 27 de Julho findo, o Sr. Júlio



† Júlio Assis da Silva Penedo

Assis da Silva Penedo, Sub-chefe de Serviço da Divisão de Exploração.

Funcionário distinto e profundamente conhecedor dos serviços da sua especialidade — a de horários — o Sr. Penedo, que a morte arrebatou quando ainda na posse de todas as suas faculdades, deixa o exemplo das suas qualidades de trabalho e de dedicação pela Companhia, e será sempre recordado, com saudade, por quantos com ele privaram durante a sua longa vida ferroviária.

No seu funeral, que foi uma sentida manifestação de pesar, incorporaram-se alguns membros dos Corpos Gerentes da Companhia, o Senhor Director Geral, Chefes de Divisão, funcionários superiores e muitos empregados.

O Sr. Júlio Assis da Silva Penedo nasceu em 1881, foi admitido na Companhia como amanuense provisório do Serviço do Movimento em 18 de Agosto de 1899.

Depois de transitar pelas diversas categorias do quadro do pessoal dos escritórios, foi promovido a Chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1913; nomeado Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1924 e Sub-Chefe de Serviço em 1 de Agosto de 1927.

Em Agosto

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

† *Dr. Fernando de Almeida*, Médico da 29.^a Secção (Fundão).

Admitido em 14 de Junho de 1907.

EXPLORAÇÃO

† *Saúl das Neves de Oliveira Paquim*, Factor de 3.^a classe, de Alfarelos.

Admitido como praticante de Factor em 6 de Novembro de 1939, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1941 e Factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1942.

† *António da Silva*, Faroleiro de Lisboa-R.

Admitido como Carregador em 21 de Outubro de 1911, foi nomeado faroleiro em 1 de Janeiro de 1919.

Em Novembro de 1920, foi gratificado por ter capturado em flagrante o autor de um roubo.

† *Manuel Dias Gonçalves de Faria*, Carregador, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 21 de Junho de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† *Henrique da Costa*, Carregador, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 27 de Setembro de 1919, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† *João Simões Nobre*, Carregador, de Évora.

Admitido como Pacote adventício em 8 de Agosto de 1935, passou a Carregador suplementar em 7 de Setembro de 1937 e finalmente nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1942.

† *Olivia da Silva*, Servente de W. C., de Régua.

Admitida como Guarda de W. C. em 31 de Agosto de 1920, passou a Servente de W. C. em 1 de Janeiro de 1928.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Francisco Pereira 2.^o*, Chefe de Brigada das Oficinas de Campanhã.

Admitido em 28 de Janeiro de 1908 como Malhador, ingressou no quadro em 24 de Abril de 1908 com a mesma categoria e foi promovido a Chefe de Brigada em 21 de Março de 1923.



† Francisco Pereira 2.^o
Chefe de Brig. das Off. de Campanhã



† M. Dias Gonçalves de Faria
Carregador, de Campanhã



† João Simões Nobre
Carregador, de Évora



† Olivia da Silva
Servente de W. C., de Régua

Um leilão de fruta

(Problema)

2 — Em Lisboa P. foi vendida, em leilão, por 190 escudos, uma canastra que continha 624 frutos (maças, pêssegos e peras).

O arrematante viu depois que as peras lhe saíram a 2\$50 a dúzia, as maçãs a 3\$50 e os pêssegos a 5\$50.

Quantas peras, quantas maçãs e quantos pêssegos continha a canastra?

* * *

Difícil de resolver?

(Problema)

3 — No escritório do Chefe do Depósito de Entroncamento entra o maquinista Grilo, seguido do seu colega Teixeira.

O Grilo: — Ainda este mês não me forneceram óleo e eu necessito dele para lubrificar a máquina.

O Teixeira: — Eu vinha justamente dizer a mesma coisa. Também tenho falta dele.

O Chefe: — São os senhores os únicos a quem falta fazer o fornecimento. Há ali 12 litros num barril. São 6 para cada um. Podem, pois, dividi-los.

O Grilo: — Como? se eu tenho apenas uma vasilha de 7 litros!

O Teixeira: — E eu uma que só leva 5!

O Chefe: — Cedi esta manhã ao Bicho a vasilha com que

habitualmente se faz a distribuição. Vejam lá se resolvem o caso de modo que nenhum fique prejudicado.

Resolvê-lo-iam? Como?

* * *

Mefistofélicas: 4 — Aquele que para grandezas foi preparado pelo destino não vive indisposto.

*

5 — É no trabalho que procuro obter inteiramente o meio de ganhar a vida.

*

6 — No tempo que corre não é por uma bagatela que se compra um fato.

*

7 — Tome cautela; se quere disposição agradável não «coma» demais.

*

8 — O desejo de se tornar evidente causa, em regra, a prosápia de muita gente.

*

9 — Há muitos açambarcadores que vivem à margem da lei por favor «oculto».

*

10 — Não é com a costa da mão que se vence a humilhação.

*

11 — Por ser «grave» a falta de crédito, compreendo que não se deve tolerar.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Outubro de 1942

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional Gigante 1. ^a kg.	3\$00	Cebolas kg.	variável	Presunto kg.	19\$00
» » 2. ^a »	2\$80	Chouriço de carne »	19\$00	Petróleo—Em Lisboa.... lit.	2\$20
» » B. »	2\$70	Farinha de trigo »	2\$30	Queijo da serra kg.	22\$00
Açúcar de 1. ^a »	4\$50	Farinheiras »	13\$80	Sabão amêndoa »	1\$30
» » 2. ^a »	4\$35	Feijão branco lit.	2\$65	» offenbach »	2\$80
» pilé »	4\$65	» frade..lit. 1\$65 2\$00 e	2\$10	Sal lit.	\$40
Azeite extra lit.	7\$40	» manteiga lit.	2\$65	Sêmea kg.	\$90
» fino »	7\$00	» avinhado »	2\$65	Toucinho »	variável
Bacalhau Inglês kg.	variável	» S. Catarina »	2\$65	Vinagre lit.	2\$30
» Nacional »	»	Lenha kg.	\$25	Vinho branco {Campanhã »	2\$50
» Islândia »	»	Manteiga »	21\$50	» {Rest. Armaz. »	2\$40
Batata »	»	Massas »	4\$30	Vinho {Gaia e Campanhã. »	2\$50
Carvão sôbro—Em Lisboa »	\$70	Milho lit.	1\$30	tinto {Rest. Armazens... »	2\$40
» » —Rest. Armazens »	\$70	Ovos dúz.	variável		

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, atalhados, fazendas para fato, caçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

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

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

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a 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.).