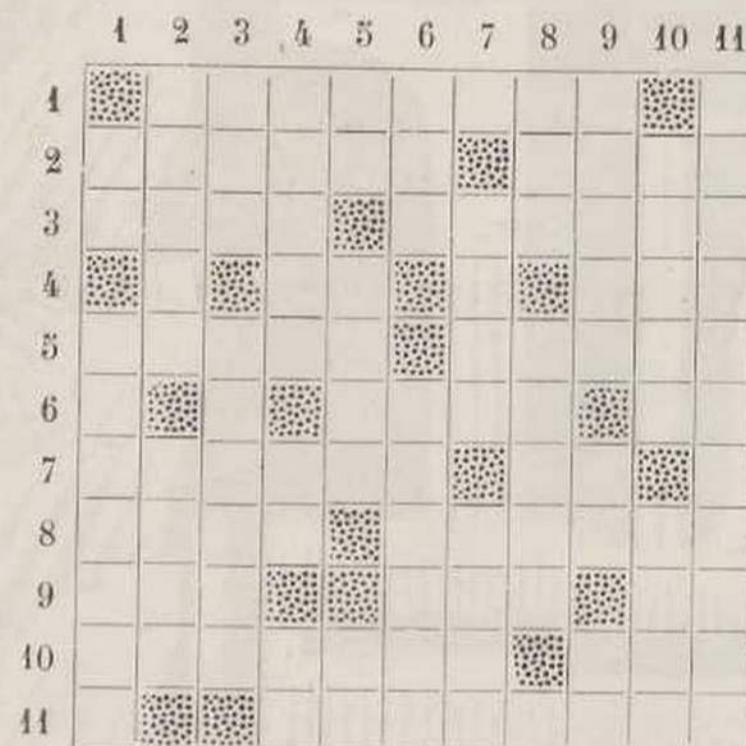


BOLETIM DA C. P.

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

Problemas recreativos

1 — Palavras cruzadas:

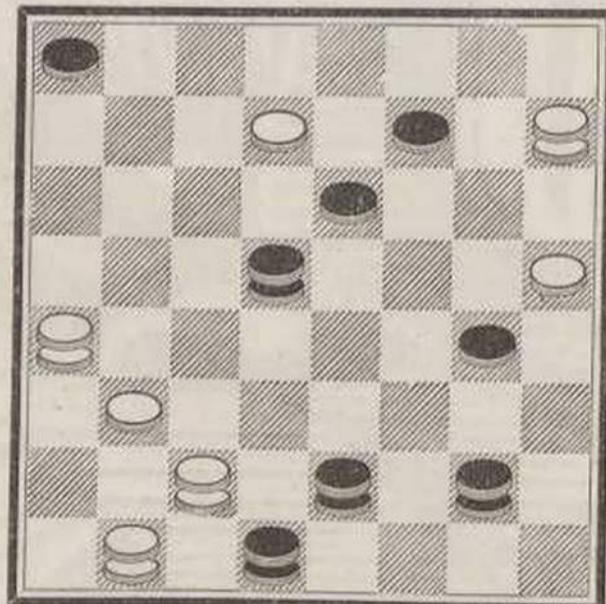


Horizontais: 1 — ôco; 2 — pacto, empreende; 3 — culpa, cultivável; 4 — sim, passa (inv.); 5 — pároco, faúla (inv.); acento tónico, parai! (inv.); 7 — depura, figura (inv.); 8 — submeter, tornar pouco denso; 9 — providência, conveniência, graceja; 10 — coragem, fama; 11 — ripas.

Verticais: 1 — lia, dinheiro; 2 — êrro, impio; 3 — acontecer, mendigos; 4 — interessado, atingir, asse; 5 — tá-tá (inv.), paz, julga; 6 — consome-se, apanhar; 7 — agradar (inv.), lavrar; 8 — dâ, fluênciia; 9 — atendeu, «ninha» (mit.) (inv.), confiança (inv.); 10 — partido, curva da abóbada; 11 — desculpas.

* * *

2 — Damas:



- | | |
|-------------------------|----------------------|
| 3 — B.: — 12 d: 49 | P.: — 17.29.32 d: 45 |
| 4 — B.: — 4.18.22 d: 46 | P.: — 8 d: 9 |
| 5 — B.: — 4.12.18 d: 29 | P.: — 17.20.34 d: 5 |
| 6 — B.: — 25 d: 7 | P.: — 9.22.26 |
| 7 — B.: — 17 d: 32 | P.: — 9.25.29 |

Jogam as brancas e ganham.

8 — À primeira vista tudo é fácil — Num rebanho de 53 cabeças, o valor de um carneiro está para o de uma ovelha como 3 para 4. O valor total das ovelhas é de 1840 escudos e o dos carneiros de 1800.

O dono do fato arrendou, ao ano, uma propriedade para o apascentar e paga a renda em duas prestações tais que metade da primeira mais um terço da segunda vale 32 escudos, e um quinto da segunda mais um quarto da primeira equivale a 18.

Quantos carneiros e quantas ovelhas há no rebanho e qual é a renda da propriedade.

5989-V.

* * *

9 — Problemas de «Zero» — I) — 11 horas. Retinias a campainha do telefone. Aproximei-me, dei o sinal de entendido e cheguei ao ouvido o auscultador.

— És tu, João?

— Sou.

— Como passaste?

— Bem, obrigado.

— Então o que há?

— É necessário mandar fazer na oficina quatro caixas para embarque, o mais pequenas possível, para não ocuparem muito espaço no vagão, mas cada uma delas deve comportar um certo número de latas de 5, 8 e 12 litros. — Tomaste nota?

— Tomei.

— Muito obrigado.

— De nada.

— Está, está...

— Estou.

— Esqueceste-te de dizer qual deve ser a capacidade de cada caixa e quantas latas leva de cada tipo. Desculpa o reparo. Não é por mal. Nem tudo lembra! Diz, então.

— Está, está... Valha-me Deus! Avariou-se o telefone!...

Quem resolve a questão?

II) — Conversavam dois encarregados de obras e um deles, apontando para uma obra que estava a dirigir, desta sorte falou: — Disseram-me que o dôbro e a quarta parte dos metros cúbicos de pedra britada que aqui estão reunidos são o dôbro do volume da pedra de alvenaria, e que adicionando trinta metros cúbicos aos de pedra de alvenaria, o total corresponderá ao triplo do volume da pedra britada.

— Veja, agora, o colega se é capaz de dizer quantos metros cúbicos de pedra de cada qualidade estão aqui.

Ambos fizeram hipóteses e como chegavam sempre a resultados divergentes, pareceu-lhes difícil a solução do caso.

Pois não era, como hão-de vêr.

(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: Há oitenta anos. — Curiosidades do nosso tráfego. — A Terra Portuguesa. — Crónica Agrícola — Em viagem... — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — A nossa casa. — Pessoal.

HÁ OITENTA ANOS...

A chegada do primeiro comboio a Beja

Notas compiladas por João Henriques de Mesquita, Chefe de Secção da Via e Obras

Ao tempo, do lado de lá do Tejo, sómente existia a linha férrea que ligava a Setúbal e Vendas Novas.

Évora pedia insistentemente o prolongamento daquela linha, que só depois seguiria para Beja, o que descontentava profundamente os habitantes desta cidade.

Em 1860, reinando D. Pedro V, a Câmara Municipal de Beja apresentou um protesto na Câmara dos Deputados contra o distrito de Évora, por este desejar que o caminho de ferro para esta cidade, fosse construído em primeiro lugar. Foi então que se assentou na ligação da linha de Vendas Novas a Beja e Évora, com uma bifurcação entre S. Tiago do Escoural e S. Braz do Regedor, no local hoje conhecido por Casa Branca.

Aprovado o contracto para a construção

das duas linhas, não tardou a ser escolhido o local para a estação de Beja, que ficava a três quilómetros daquele onde veio a ser construída.

Com a chegada a Lisboa de alguns técnicos estrangeiros, iniciaram-se os trabalhos de construção da nova linha, que foi aberta à exploração entre Vendas Novas e Casa Branca, em Setembro de 1862.

Em Dezembro d'este ano, os trabalhos continuavam em ritmo acelerado, encontrando-se a 25 quilómetros de Beja, e em Março de 1863, já as terraplanagens se encontravam no sítio chamado «Torre do Pinto». entre Cuba e S. Matias.

Meses depois, o pessoal de Beja dava a notícia, que dentro em pouco, as muralhas da histórica cidade ouviriam o silvo das lo-

comotivas, não escondendo a satisfação pela inauguração de tão importantíssimo melhoramento.

.....
Á medida que os trabalhos se aproximavam de Beja, o jornal da cidade insuflava entusiasmo à população, e procurando criar o interesse da gente rural, afirmava: «Os trabalhos prosseguem, progredindo de tal forma, que em Janeiro de 1864 teremos de sentir o silvo da locomotiva junto da nossa cidade. As pontes estão prontas, as terraplanagens quase concluídas, e os alicerces para a estação, gare e casa de arrecadação estão prontas».

* * *

A 28 de Novembro de 1864, chegava a Beja, pela primeira vez, uma locomotiva, que rebocava vagões com materiais. A recepção foi entusiástica, como o demonstra o artigo «Quanto pode o amor pátrio» assinado por «Um patriota» no jornal «O Bejense», que merece ser arquivado:

«Ao despontar da aurora do dia 23, já se ouvia o estalar dos foguetes, como que anunciando aos habitantes desta terra um dia de regosijo, de festividade pública, um dia enfim, em que podiam junto dos velhos muros, ir saudar a máquina regeneradora, que lhes vinha confirmar a veracidade de seus progressivos melhoramentos.

Desde logo, começou a afluir gente àquele ponto, e no curto espaço de uma hora, ali se achavam milhares de pessoas, deixando notar nos seus semblantes, a satisfação, a alegria e desejo de vêr chegar a hora em que podessem admirar a precursora máquina, conduzindo alguns carros de material.

.....
Passadas pois estas horas, tão longas pela esperança, chegou um dos cavalheiros, que havia partido a falar com o maquinista, anunciando que em breve chegaria a ligeira máquina «Alentejo», desde então convencidos todos da veracidade da noticia, pela demasiada confiança que lhes merecia aquele conselheiro, cada um se entregou à mais

distractiva conversação possível, e assim, no meio daquele regogijo popular, ouviu-se ao longe o sibilar do vapor, e viram-se as golfadas do branco fumo, que a caldeira exala da sua estreita chaminé, e imediatamente se ouviu uma única exclamação saída, como por instinto, da boca de toda a gente «ela enfim que chega», e certificando de todos a verdade, cada um tratou de procurar o melhor ponto donde pudesse gozar a magestosa perspetiva que a locomotiva oferecia.

.....
Chegando enfim a máquina a pouca distância da estação, parou a descarregar alguns rails, balastro e outros materiais.

Sairam logo alguns dos conselheiros da direcção a convidar o maquinista e empregados da linha a tomar um *lunch* numa das casas da estação, o qual foi servido pelos próprios conselheiros, e em que houve suma abundância de vinhos finos, bolachas, pasteis e outros comestíveis.

Acabado o *lunch*, apinharam-se os carros de gente, e as bandas artística e militar tomaram lugar num deles, onde executavam harmoniosas peças. Então o director da máquina, subindo ao seu lugar de direcção, convidou os conselheiros que próximo estavam, para tomar lugar no carro do breque, a-fim-de dar um passeio pela linha, responsabilizando-se pela sua segurança pessoal.

Aproveitaram todos o apropriado convite, e num instante se achou totalmente ocupado o dito carro. Assim pois partiram, levando doze carros ocupados por uma massa compacta de povo onde não podia distinguir-se alguém, e donde saíram fervorosos vivas ao maquinista, ao director, ao progresso dos habitantes de Beja, etc.

No meio dos vivas e brindes aos maquinistas, eles fizeram saber pela língua, que punham à disposição dos conselheiros a máquina, para darem um passeio até Cuba, mas que só podiam voltar na manhã seguinte, foi logo aceite este convite sem mais considerações nem obstáculos.

Partindo de novo, levaram consigo a banda artística, que de bom grado a tudo

se prestou sem se importar das suas oficinas fechadas, nem dos seus afazeres domésticos, nem ao menos atenderam que o maquinista só lhe prometia regressar no dia seguinte.

Chegados por fim a Cuba, ali foram recebidos, com inequivocas demonstrações de satisfação, agrado e boa hospitalidade.

Quando pois se entregavam ao prazer dos brindes e vivas, reapareceu o maquinista, dizendo que tinha remorsos de não levar na mesma noite a suas casas os honrados cavaleiros que tanto o haviam obsequiado, e que por isso, que de novo punha a máquina às suas disposições. Receberam aquele convite no meio de brindes ao maquinista, e se dispuseram todos a partir. Eram seis horas e meia da tarde quando de novo se ouviram nesta cidade o sibilar do vapor e os harmónios sons dos instrumentos que tocavam na estação onde havia desembarcado aquela comitiva, radiante de satisfação e prazer ».

* * *

Pouco tempo depois, a 13 de Fevereiro de 1864, a imprensa local convidava os habitantes de Beja a prepararem a recepção ao «novo hóspede» (como chamavam ao combóio), endereçando-lhe todas as demonstrações de regosijo.

O «Bejense», jornal que então se publicava em Beja, referia-se ao magno acontecimento nos seguintes termos:

«Ésse dia tão desejado pelos habitantes de Beja, chegou finalmente!

O silvo da locomotiva anunciou ao povo desta cidade, não o seu primeiro passo na

senda da civilização, porém mais um no caminho do progresso. Pela 1^{1/2} da tarde aportou à estação do caminho de ferro, junto desta cidade, a primeira máquina, que vinha dizer aos seus habitantes: «Eis-nos enfim ligados com a capital da nação medindo entre nós e ela a pequena distância de 8 horas de caminho — Eis, homens amigos do progresso, cumpridos os vossos desejos».

Vem depois a descrição dum enorme bôdo a quinhentos pobres, abrilhantado pelas bandas da cidade e da recepção, verdadeiramente entusiástica, prestada na estação ao combóio inaugural.

Os visitantes, depois de recebidos pelo elemento oficial, encaminharam-se para uma das dependências da estação, onde a companhia construtora da nova linha mandou servir uma merenda.

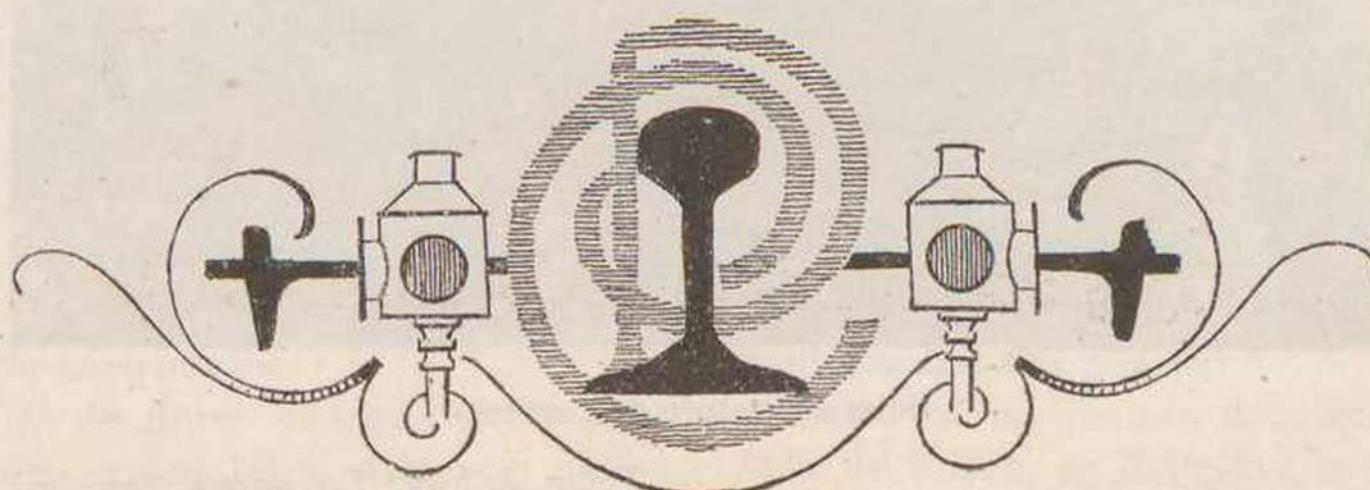
E o artigo do jornal «O Bejense» termina assim:

«Até aqui, o grande, maravilhoso, agora o sublime.

O Castelo de D. Diniz, erguido no extremo oposto à cidade, que mirava com os olhos de mais de dois séculos este espectáculo grandioso, foi o primeiro a fazer subir aos ares uma girândola de foguetes, quando olhando de fronte erguida para o norte, viu ainda longe de si a garbosa locomotiva que galgava soberbamente, parecendo mimosa dama tocando de leve como as plantas o solo!

.....

Salvé, eu vos saúdo habitantes de Beja, inimitáveis no abraço fraternal, na recepção que fizestes aos nossos irmãos da Capital. Salvé, três vezes salvé !



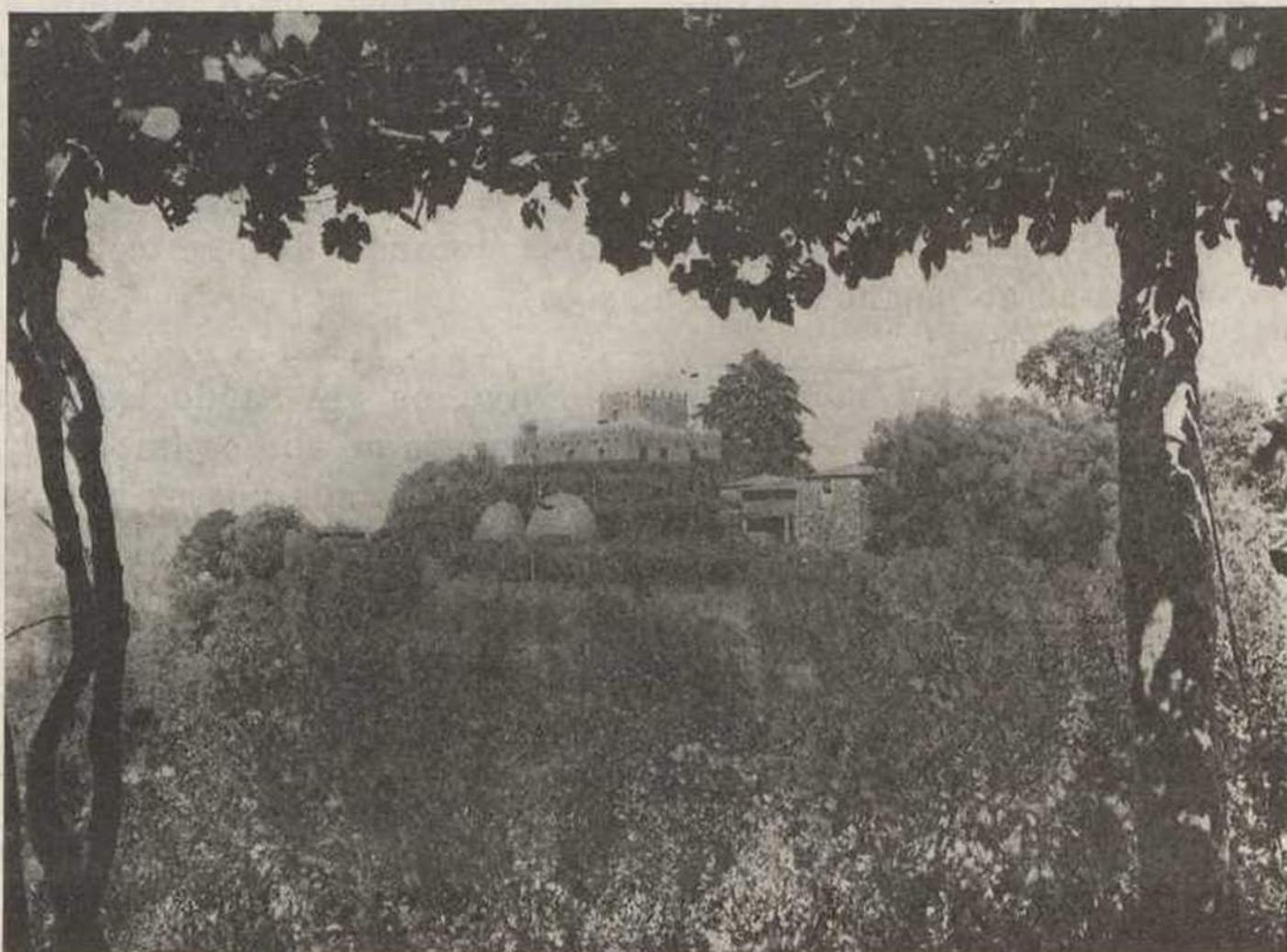
Curiosidades do nosso tráfego

Os passageiros que transportamos

No ano de 1943 circularam, na Rêde Geral da Companhia, 7.599 mil passageiros, com bilhetes da Tarifa Geral, cujo transporte rendeu 112 mil contos; com bilhetes da Tarifa de tranvias, circularam, no mesmo ano, 14.025 mil passageiros, que pagaram, pelo seu transporte, 39 mil contos.

Repare-se, como nota interessante, que a quantidade de passageiros transportados ao abrigo da Tarifa de tranvias foi quase dupla da quantidade referente à Tarifa Geral; e, todavia, a receita correspondente à primeira não passou de $\frac{1}{3}$ da respeitante à segunda.

Calcula-se que os assinantes, ou portadores de assinatura, nas linhas da Rêde Geral, realizaram no mesmo ano de 1943, nada menos de 6.032 mil viagens, a que correspondeu a receita de 7 mil contos. Em confronto com a Tarifa Geral, nota-se que, para uma quantidade de passageiros quase igual, a receita proporcionada pela venda de assinaturas foi 16 vezes menor que a facultada por aquela Tarifa; feito o confronto com a Tarifa de tranvias, nota-se que a uma quantidade de passageiros, portadores de assinatura, cerca de 2,3 vezes menor, correspondeu receita 5,6 vezes menor.



Solar acastelado de Curutelo

Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves



Monte Real — Casa rústica

A TERRA PORTUGUESA

Lendas e milagres

Compilados pelo Sr. António Montes, Chefe de Secção da Via

PENICHE é uma povoação ribeirinha, que a faina da pesca e a indústria conservira transformaram em importante centro fabril, onde se empregam milhares de braços, na maioria de mulheres, vindas em grande parte da costa algarvia.

As da terra, as que têm as mãos mais prendadas, dedicam-se a uma indústria tradicional delicadíssima, a das rendas de bilros, graciosas, cheias de arte e bom gôsto, brancas como a espuma do mar, que naquele ponto da costa, tem rara beleza.

Há muitos anos, vivia ali uma rapariga, linda como os amores, a quem a tristeza nunca abandonava. Enamorada dum rapaz rico, não podia conformar-se de ter nascido pobre e a-pesar das promessas de casamento, a humildade em que vivia não a deixava ocupar-se do matrimónio.

Um dia, já de noite, entrou-lhe em casa uma senhora, muito loira, que sem soltar

palavra, lhe depoz sobre os joelhos, meadas de linha fina e uma almofada de bilros. Sabia que era pobre, e por isso ali estava, a ensinar-lhe a fazer malhas e flores bordadas, que até ali nunca vira...

Era madrugada, quando a discípula, verdadeiramente encantada, aprendeu a fazer as delicadas rendas, e então, milagrosamente, a estranha senhora desapareceu, sem dizer quem era!

Começaram as rendas a ser procuradas, e vendiam-se de tal forma, que a rapariga tinha dentro em pouco um dote apreciável, o que deu lugar a que a família do noivo autorizasse o casamento.

Nunca houve felicidade maior do que a daquela noiva, feliz como esposa e feliz como mãe, e como continuasse a trabalhar, ganhava quanto queria!

Certa noite, quando debruçada na almofada de bilros, se deliciava com uma renda



Peniche — Aula de renda de bilros

primorosa, esquecida do marido e dos filhos, que ao lado a admiravam, entrou de novo em sua casa, a dama desconhecida, que anos antes lhe revelara o segredo de tão ricos bordados!

Vinha triste e serena. Olhou a rendeira, dizendo-lhe que na sua casa, existia a paz e a fartura, ao mesmo tempo que em muitas casas de Peniche, reinavam a fome e a miséria!

«Vim aqui, mas tu não foste a casa das outras!»

Compreendendo a lição, no dia seguinte, a rendeira bateu a todas as portas, ensinando pacientemente às mulheres de Peniche, os segredos duma arte delicadíssima — a das rendas de bilros, cheias de arte e bom gosto, brancas e leves, como a espuma das águas do mar...

* * *

Há muitos anos, andava o abade que mais tarde foi São Gonçalo de Amarante, na

visita à sua freguesia, quando encontrou uma sua paroquiana, solteira e pobre, que lavada em lágrimas, lamentava a sua sorte...

Preguntou-lhe porque não havia de casar, para assim ter quem a amparasse, ao que a pobre velha não soube responder.

Então o bondoso santo, deu-lhe um conselho:

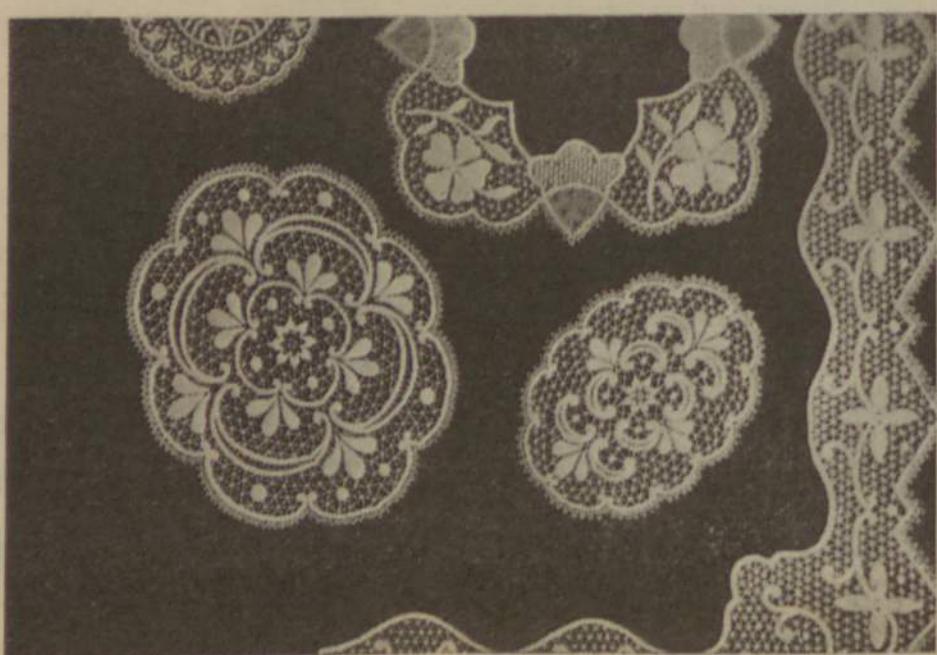


Igreja de S. Gonçalo de Amarante

— «Ao primeiro homem que encontraras, fala-lhe em casamento!»

Não esqueceu a velha o conselho amigo, e como poucos passos andados, encontrasse um belo moço, filho duma das primeiras casas da freguesia, rompeu em estrondosas gargalhadas, que despertaram a curiosidade do mancebo, que ao saber dos seus propósitos lhe disse: — «Tudo pode ser. Ninguém diga, desta água não beberei!»...

Dias depois, toda a paróquia assistia ao



Rendas de Peniche

casamento da velha, com o rico proprietário, unidos e abençoados pelo que depois foi São Gonçalo de Amarante.

Ainda hoje as moças, quando vêm passar a época do casamento, nunca esquecem a lenda, cantando em honra do santo bondoso:

«São Gonçalo de Amarante
Casamenteiro das Velhas,
Porque não casas as novas
Que mal te fizeram elas»?

* * *

A dois passos de Leiria, empoleirada num alto cercado de pinheirais, existe uma povoação curiosa, a que não falta o perfume das lendas e tradições.

De nome belo e paixão suave, o céu não pode ser mais azul, e como os campos que a rodeiam, são dos mais bucólicos da nossa terra, a vila de Monte Real foi escolhida para residência da princesa de bondade que foi Isabel de Aragão.

D. Diniz fez de Monte Real a sua estância favorita, deliciando-se por entre pinheirais, com as mais belas aventuras galantes. Era dali que o rei, a pretexto de caçadas, visitava as suas amadas, servindo-se dum pequeno barco que deixava numa das margens do poético Liz, lugar ainda hoje conhecido por «Ponte do Barco».

Certa noite em que o rei regressava ao paço de Monte Real, perguntou-lhe a Rainha:

— «Donde vindes?»

— De Amor, respondeu o rei.

E talvez por causa da namorada *a mór* de

tôdas ao que diz a lenda, ficou o nome da povoação graciosa:

«Com tal beleza
Tal camponeza
Dos campos em flor

Soprou a chama
Que inda se chama
Á aldeia — Amor».

Chegou o inverno. Inundaram-se os campos, e como o rei não pudesse ir de barco, de Monte Real a Amor, teve de fazer um desvio, para passar ao logarejo, que hoje tem o nome de «Segodim». Conta-se que a Rainha Santa, sabendo das relações do rei com a zagala, mandára esperar o monarca à serra, indo os criados com brandões acesos, para que não se perdesse, nessa noite escura de inverno... D. Diniz não gostou da surpresa, mas a Rainha Santa, repreendendo-o docemente, disse-lhe:

— «Vindes tão cego, Senhor, que julguei melhor mandar-vos alumiar o caminho»...

El-Rei, humilhado, confessando a sua culpa, disse:

— «Cego vim, Senhora».

E daí chamar-se «Cegovim», ao lugar que hoje tem o nome de «Segodim».

As aldeias formosas que rodeiam Leiria, são elos da cadeia galante, que prende a memória de D. Diniz, a graciosa povoação de Amor, verdadeira bailia de amores do Rei Trovador.

No meio delas, envolvida em pinheirais perfumados, vê-se a vilasinha de Monte Real

«Como pomba alvíssima, nevada,
inda hoje entre vergeis ao longe se levanta.
Ufana de ter sido o berço duma santa
e o alcáçar dum rei»...



A vila de Monte Real — Antiga residência da Rainha Santa

Crónica Agrícola

Pelo Sr. Engenheiro Agrónomo António da Cunha Monteiro

A época de inverno aparece acompanhada das habituais chuvas, neve, geadas e frio que, embora sejam elementos necessários à vida das plantas, obrigam contudo a proteger certas culturas mais delicadas.

Neste período ainda se fazem muitas das sementeiras indicadas na crónica anterior bem como as plantações de árvores e arbustos vivazes, na região do sul litoral.

A feição hortícola das pequenas explorações agrícolas a que estas crónicas principalmente se referem, leva a dar particular atenção aos trabalhos de protecção contra os acidentes climáticos desta época e, designadamente, quanto à preparação de «camas quentes», abrigos e drenagem.

Abrigos: são sebes feitas de canas ou de outros materiais, ou ainda, determinada maneira de armar o terreno de forma a permitir que as plantas fiquem protegidas das rajadas de vento, chuva ou neve. Antes de se proceder à construção dum abrigo deve averiguar-se qual a direcção dos ventos predominantes e só depois se iniciará a obra. O processo a seguir, para conseguir com o próprio terreno abrigar as plantas, consiste em dividir o terreno a cultivar, em planos de forma a que um fique num nível inferior ao anterior e assim sucessivamente, até final.

O terreno assim preparado dá idéia duma escada assente sobre um plano obliquo. Este processo, tem ainda a vantagem de facilitar a drenagem do terreno. Há outros processos de criar abrigos, mas todos eles pouco praticáveis, pelo seu elevado custo.

Camas quentes: Quando há vantagem em «forçar» uma cultura preparam-se «camas quentes» que servem para acelerar a germinação e o desenvolvimento vegetativo.

As «camas quentes» são preparadas com camadas alternadas de estrume fresco, sendo preferível o de solípedes ou ovinos, misturado com folhagem de diversas árvores. Desta combinação de matérias resulta uma fermentação que, na sua primeira fase, chega por vezes a atingir 70° C. Neste caso, é necessário aguardar que a temperatura da «cama» baixe a cerca de 30° C. para então se fazer a sementeira ou plantaçāo. As «camas quentes» são preparadas em fossas ou valas cuja profundidade é de 0^m,40 a 0^m,50 por 0^m,70 a 0^m,80 de largura. A altura da «cama», quando se prepara, deve ficar acima do nível do terreno uns 0^m,15, porque, com o tempo abate ficando então ao nível da terra. Havendo necessidade de manter ou elevar a temperatura, fazem-se «rescaldos» o que consiste na colocação de camadas de estrume fresco, bem calcado, e sujeito a freqüentes regas, sobre a «cama» feita anteriormente. Estes «rescaldos» só se praticam em locais muito frios e antes da nascença das plantas.

As plantas criadas nas «camas quentes» têm de ser convenientemente resguardadas com esteiras, palhas ou caniços colocados sobre elas directamente, ou suspensas em uma armação de canas ou ripas com o fim de proteger as pequenas plantas das geadas, ou mesmo de qualquer golpe de sol hibernal.



Em viagem . . .

Através do Jura

Foi durante a outra guerra. Eu descia a Rua Nova do Almada e, não tendo onde ir passar a noite, entrei num cinema que ali havia, creio que pertencente aos Grandes Armazens do Chiado.

Entre as fitas que passaram, uma reteve especialmente a minha atenção: *O Jura pitoresco*. Era um documentário a cores em que a ridente província francesa aparecia diante dos nossos olhos com todo o seu esplendor, desde as matas de pinheiros do Norte, aos vales graciosos, sobrepostos de pontes elegantes e flexíveis e às curvas e contra-curvas da linha férrea de Morez, grupo ininterrupto de pontes, túneis e via-ductos o que, como é sabido, constitue uma das mais audaciosas obras de engenharia de toda a Europa.

Eu, nessa altura, projectava, como muita gente, dar um largo passeio pela Europa, principalmente pela França, logo que a guerra terminasse, e, ao ver essa fita magnifica, incluí o Jura como parte integrante do meu programa de viagem. Acabou a guerra e eu vim não a França, mas para França, onde resido há mais de vinte anos. Dei em viajar por essa Europa fóra; pela África, pelo Oriente; dei a volta ao mundo, conquistei o título do português mais viajado d'este século, talvez mesmo dos outros, pois suponho que jámais ninguém levou a sua curiosidade a visitar setenta e quatro países; mas o Jura, tão apetecido e tendo tantas vezes feito parte do meu programa de viagem, jámais me foi dado pisá-lo e admirá-lo como merecia.

Entrei e saí da França por todas as suas fronteiras, percorria-a em todos os sentidos, mas o Jura só me foi possível avistá-lo da janela do combóio, indo duma vez para a Itália por Lausanne.

Há cinco ou seis anos o correio trouxe-me uma carta do Sr. Laurent Monnier, pre-

sidente do Conselho Geral do Jura, convidando-me a visitar a sua província com uma caravana de jornalistas franceses e estrangeiros. Eu não conhecia o Sr. Monnier; alguém certamente lhe havia indicado o meu nome e aceitei o convite com alegria para não dizer com alvorôço. Eu ia ver enfim o Jura tão apetecido e tantas vezes protelado.

Começou a visita por Dôle, onde tivemos um almôço regional digno dum festim de Baltasar, findo o qual fomos ver a casa em que nasceu Pasteur, hoje museu e onde se reuniram vários documentos da vida do grande benemérito da ciência e numerosas recordações da sua infância. O município não esqueceu mesmo de conservar integralmente a dependência onde o pai de Pasteur curtia a sola, de cuja indústria, embora modesta, viveu e pôde mandar o filho aos estudos.

O director do Museu, num bem documentado discurso, recordou vários episódios da vida do sábio, um dos quais não quero deixar de reproduzir.

Um dia a criada da viúva Boucicaut, proprietária dos Armazens do *Bon Marché*, em Paris, que seu marido fundara e que era conhecida pela sua grande generosidade, foi-lhe dizer que estava na ante-câmara um senhor mal vestido e que decerto vinha pedir uma esmola. Era Pasteur que, introduzido logo na sala, expôs à benemérita senhora a triste situação financeira dos seus laboratórios e a impossibilidade em que se via de continuar com a sua obra.

A Senhora Boucicaut encheu um cheque, e entregou-lho. Pasteur partiu muito reconhecido. Na rua abriu o cheque e viu que era de cinco milhões de francos! Voltou para trás e de novo foi recebido. Tinha o cheque na mão e lágrimas nos olhos. Disse apenas: — Ah! Minha Senhora, minha Senhora . . . Abraçaram-se, e ambos choraram sem poderem proferir uma palavra.

De Dôle seguimos para Arbois, ali perto, onde longos anos residiu Pasteur e cuja casa foi também transformada em museu, que visitámos e onde, entre outras coisas curiosas, havia na sala de jantar, tal qual ele a deixara, a sua garrafa de *cognac* cheia até ao meio. Pasteur desrespeitando certamente a exagerada campanha que então se fazia contra as bebidas alcoólicas, bebia, na intimidade, o seu *cognac* como qualquer burguês.

Depois de percorrermos a linda cidade jurasiana que um poético ribeiro atravessa, a visita terminou por um vinho de honra na cripta dum ex-convento em que se fez ouvir um gracioso rancho regional. Era noite quando chegámos a Champagnole onde nos deram um mimoso banquete em que tiveram as honras do festim os cogumelos frescos e as «morilles» afamadas do Jura.

No dia seguinte três grandes autocarros levaram-nos a Clairvaux-les-Lacs que se podia traduzir por Lagos dos Claros Vales, cujo nome justifica a paisagem e extasiámos-nos na Faucille, diante do vale de Genebra e dos Montes Malditos. E o dia terminou pela descida da estrada de Napoleão até Saint-Claude, célebre pelo seu fresco vale e pela sua considerável indústria de cachimbos. E disso tivemos a prova pois ao jantar foi-nos oferecido um a cada um de nós; mercê dos quais nos pusemos a cachimbar numa ruídosamente comunicativa alegria.

Nos dois dias que se seguiram foi um nunca acabar de visitas, vinhos de honra e, como sempre, de discursos. Ah! os discursos. Que inflamados, que extensos e com que continuidade! Não houve cidade, vila, aldeia, recanto de estrada que não tivéssemos à nossa espera uma taça vazia, mas logo cheia, dum espumante regional, sempre deliciosamente fresco e um discurso lido, já se vê, do qual depois nos era dada uma cópia como se os pudessemos publicar ou mesmo dê-los dar um resumo nos nossos jornais.

E nota curiosa, quanto menor era a localidade mais extensos e verbosos eram os discursos.

Numa dessas manhãs visitámos, como estava previsto, um velho convento agora

transformado em patronato, que tinha um grande número de alunas e onde havia riquíssimos exemplares arqueológicos. O director, de rabona curta abotoada, e com um *plastron* a afogá-lo, à maneira de 1900, depois dum a rápida volta pelo ex-convento, levou-nos ao seu gabinete, tão vasto como um salão de baile, leu-nos as boas vindas e depois fez-nos passar pela casa de jantar onde havia o indispensável espumoso e *línguas de gato* em profusão. Eram 11 horas da manhã e já estávamos no 5.º vinho de honra. O dia prometia. À partida as pensionistas com braçados de rosas, fizeram-nos uma despedida ruídosamente afectuosa.

Mas se este gracioso adeus, vista a frescura e a multiplicidade das rosas oferecidas, aliadas ao encanto juvenil de quem as dava, teve para nós fôros de apoteose, uma outra homenagem logo a seguir, junto ao campânário onde nos apeámos para gosar um delicioso golpe de vista, impôs-se aos nossos olhos pela sua austera simplicidade. Uma boa e santa velhinha pôs à porta da sua casa, sobre uma mesa coberta com um tapete azul-escuro, um lindo vaso com flores, enquanto ela por trás dos vidros espreitava discretamente se nós ao passarmos, reparávamos na sua singela homenagem.

Nessa tarde em Saint-Amour, Santo Amor — já viram melhor? — um rancho folclórico, os Intangíveis de Bressons, deu-nos uma encantadora série de números musicais e coreográficos. Novamente o espumante jurasiano caiu triunfante em centenas de taças logo esvaziadas, enquanto ouvímos, sem grande atenção, o décimo ou vigésimo discurso desse dia.

A tarde caia sobre nós quando os autocarros meteram pela estrada das faias, túnel de verdura que se estende por cerca de trinta quilómetros. A luz que penetrava por entre os ramos do espesso arvoredo punha tais verberações sobre a estrada que pedimos aos motoristas que fôssem devagar para que a paisagem de sonho que nos envolvia não acabasse mais.

Mas, tendo saído de Saint-Amour já muito atrasados, aquela marcha lenta através do

célebre túnel das faias, deu em resultado de chegarmos a uma vilazinha perto de Lons-le-Saunier, capital do Jura, a pátria de Rouget de Lisle, autor da Marsehessa, já de noite e onde eramos esperados às 5 horas, para assistir ao principal número do programa da excursão, uma festa regional de certo aparato. Deviam estar presentes, além das autoridades locais, as pessoas mais gradas da região e muito povo que ali tinha vindo por causa da feira anual que se realizava.

Já tudo tinha abalado menos o Sub-Prefeito, que estava que nem uma fera. O *Maire*, fulo, atirou ao chefe da caravana os mais azedos impropérios, tornando-o o único responsável do desastre. Mas o Sr. Laurent Monnier, habilmente, resolveu o caso. O Sub-Prefeito e o *Maire* fariam os seus discursos durante o jantar e depois ao café os ranchos exibiriam os seus bailados no salão de festas do hotel. Os ranchos já iam porém longe mas os discursos, por infelicidade, atulhavam ainda as algibeiras dos dois esteios administrativos.

Os *Maires* em França são pessoas importantes e têm atribuições mais latais que os nossos presidentes de município. Talvez por esse motivo é-lhes atribuída uma elevada verba para deslocações e despesas de representação e, por isso, o discurso para êles está sempre na ordem do dia.

O jantar foi um primor, mas seria uma delícia, se não fossem os dois tremendos discursos que não estavam na ementa. Era meia noite quando nos levantámos da mesa e ainda tínhamos 30 quilómetros a percorrer em autocarro a-fim-de irmos pernoitar à Doucier, galante estância de turismo, na margem do Lago do mesmo nome.

Quando subimos para os autocarros estávamos derreados, mas com a idéia de que uma hora depois teríamos à nossa disposição uma cama fofo e que o dia imediato seria passado em Salins, moderna estância termal na margem da ribeira Furiosa e sem programa, uma vaga de consoladora resignação

apoderou-se dos 50 jornalistas de que se compunha a caravana. A fôlhas tantas, para quebrar o silêncio, apostografei que estávamos enfim livres dos vinhos de honra e dos discursos. A frase foi recebida pela sociedade como um alívio, tão apetecido como necessário, tanto mais que já estávamos a gosar o prelúdio da libertação dessa agradável tirania, a inexcedível, mas fatigante, gentileza que o Jura nos dispensava.

Ao apear-nos, o dono do hotel, alto e de pera em bico com um velho fraque apertado nas nádegas, avançou para nós, digno, sorridente e em vez de nos indicar os quartos, levou-nos para a casa de jantar, iluminada a jorros, com flores e taças sobre uma grande mesa, junto da qual meia duzia de velhotes sonolentos nos aguardavam, certamente com impaciência. Olhamos para tudo aquilo aterrados, mas uma criadita de olhos azuis explicou que o pai, sendo ao mesmo tempo dono do hotel e *Maire* da localidade, ia dar-nos as boas-vindas. O hoteleiro, com a pera mais em bico, pôs-se à frente dos velhotes, que outros não eram senão os conselheiros municipais, sacou duma resma de papel e numa voz pausada leu o seu discurso — que parecia todavia sabê-lo de cor e saudando as 20 nações representadas pelos seus mais importantes jornais, citou Lamartine, grande admirador do Jura e que havia pernoitado naquêle Hotel, lembrou a estouvada Madame de Stael e outras celebridades que por ali passaram. O ponteiro grande do relógio da casa de jantar já se aproximava das duas horas e ainda o homem de pera em riste, tinha entre as mãos uma dúzia de ameaçadoras folhas de papel escritas à máquina.

Quando recolhi ao meu quarto, abominei a idéia daquela excursão, odiei-me a mim mesmo por ter dito no autocarro que estávamos enfim livres dos vinhos de honra e dos discursos; palavras que tinham caído como uma blasfêmia, como um castigo sobre a pobre caravana extenuada.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 837 — A uma remessa de fruta verde, de Faro a Cais do Sodré, que na linha do Sul é taxada ao abrigo do 42.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — G. V. — S. S. e na Antiga Rêde ao do Aviso A. 784, cobra-se manutenção no Sul?

Quando se trate de limões, por exemplo, aumenta-se-lhes os 10%?

E a taxa de cais também se lhe aplica quando fôr para Lisboa?

R. — Nos preços criados pelo 42.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de G. V. do Sul e Sueste, estão incluídos todos os encargos que oneram as tarifas.

Ao preço de 126\$00, estabelecido para os géneros frescos, (frutas, hortaliças, etc.), deve deduzir-se metade da manutenção, quando os transportes tenham o destino previsto no Aviso ao Público A. n.º 784.

Tratando-se de limões, não deve cobrar-se o adicional de 10%.

A cobrança da taxa de cais é devida, quando as remessas se destinem a Lisboa.

P. n.º 838 — Peço dizer-me se a taxa que indico está certa: Transporte em pequena velocidade, de Porto-Alfândega para Viana-Doca, de 100 sacos com adubo agrícola, peso 10.000 quilos — Carga e descarga pelos donos — Tabela 34.

Vagão isolado ao abrigo do Aviso A 722.

Transporte 3\$60 × 6 × 10	216\$00
Adicional de 20%	43\$20
Manutenção 40 × 6 × 10	24\$00
Doca 2\$50 × 6	15\$00
Adicional de 20%	3\$00
Selo	\$91
Registo e Aviso	6\$00
	308\$11
Adicional de 5%	15\$45
	323\$52
Arredondamento	\$03
	323\$55

R. — A taxa apresentada é, presentemente, processada como segue:

87 Km. — Tarifa Especial 1 — Tabela 34 e nota 7 do A 375.

Preço 3\$60 + $\frac{3\$60 \times 20}{100} \times 6 \times 100 ..$	259\$20
Adicional de 5%	12\$96
Manutenção 2\$50 × 2 × 100	50\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
	328\$16

Doca:

I'preço \$25 + $\frac{\$25 \times 20}{100} \times 6 \times 100 ..$	18\$00
Comp. do imp. ferroviário (sélo)	\$91
	18\$91
Adicional de 5%	\$95
	19\$86
Arredondamento	\$03
	19\$89
Total	348\$05

P. n.º 839 — No parágrafo 3.º do Art. 2.º da Tarifa de Despesas Acessórias, esclarece-se que quando o consignatário duma remessa não possa apresentar a senha ou o aviso de chegada, fornece-lhe a estação um duplicado deste último de que cobra o custo, tendo entre parentesis a importância de \$05, importância esta que sujeita ao multiplicador e adicional de 10% era o custo dum aviso de chegada (\$65) como se pode ver no 1.º período do Art.º 2.º da mesma Tarifa.

Como a importância de \$05 do citado parágrafo 3.º se encontra, como já disse, entre parentesis, o que faz supor cobrança análoga com igual importância do mesmo Art.º 2.º sobre aviso de chegada e ainda porque os 14.º e 18.º aditamentos à T. D. A. alteraram o custo do aviso para 1\$00, tenho duvidas sobre o custo do duplicado do Aviso, dúvidas estas que peço me sejam esclarecidas.

Não será o custo do duplicado a importância de custo do aviso como se depreende da leitura da T. D. A.?

R. — A cobrança de \$65 por cada duplicado do Aviso de chegada (Mod. F. 219) corresponde ao custo desse documento conforme o § 3.º do Art.º 2.º da Tarifa de Despesas Acessórias.

É independente da cobrança das taxas fixadas pelo corpo do Art. 2.º, para os Avisos de chegada.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Carta-Impressa n.º 69 — Restrições no serviço das carreiras de camionagem, combinadas com a Companhia.

Aviso ao Públíco A. n.º 837 — 12.º Aditamento ao Aviso ao Públíco A. n.º 625 — Anuncia a venda de bilhetes simples e despacho directo de bagagens entre a estação portuguesa de Pôrto e as estações espanholas de Vigo, Pontevedra, Santiago e Corunha.

Aviso ao Públíco A. n.º 838 — 16.º Aditamento ao Aviso ao Públíco A. n.º 804 — Anuncia que foi transferida para a União Automóvel Leiriense, L.ª, a concessão do serviço combinado de camionagem entre a estação e o Despacho Central de Leiria.

1.º Aditamento à Tarifa de Camionagem no Pôrto — Estabelece novos preços de transporte no serviço combinado de camionagem na cidade do Pôrto.

3.º Aditamento à Tarifa de Camionagem em Lisboa — Estabelece novos preços de transporte no serviço combinado de camionagem na cidade de Lisboa.

Aditamento n.º 103 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário de várias rubricas de Classificação

Geral, entre as quais a «banha de porco», «carnes», «chouriço», etc.

II — Fiscalização e Estatística

Carta-Impressa n.º 371 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Setembro do ano corrente e que devem ser apreendidos.

Comunicação-Circular n.º 302 — Determina que não deve ser impedida a viagem nem feita qualquer cobrança às patrulhas da G. N. R. quando, em trânsito, estas não se encontrem munidas do livrete de serviço a que se refere a instrução n.º 1997.

III — Movimento

2.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 817 — Autoriza o seguimento pelo comboio n.º 2 de remessas de leite com destino a Lisboa R e procedentes de várias estações.

Comunicação-Circular n.º 825 — Trata do seguimento de remessas de detalhe expedidas pela Divisão da Via e Obras, nos furgões dos comboios.

Comunicação-Circular n.º 826 — Comunica a cessação de aluguer de 167 vagões de propriedade particular.



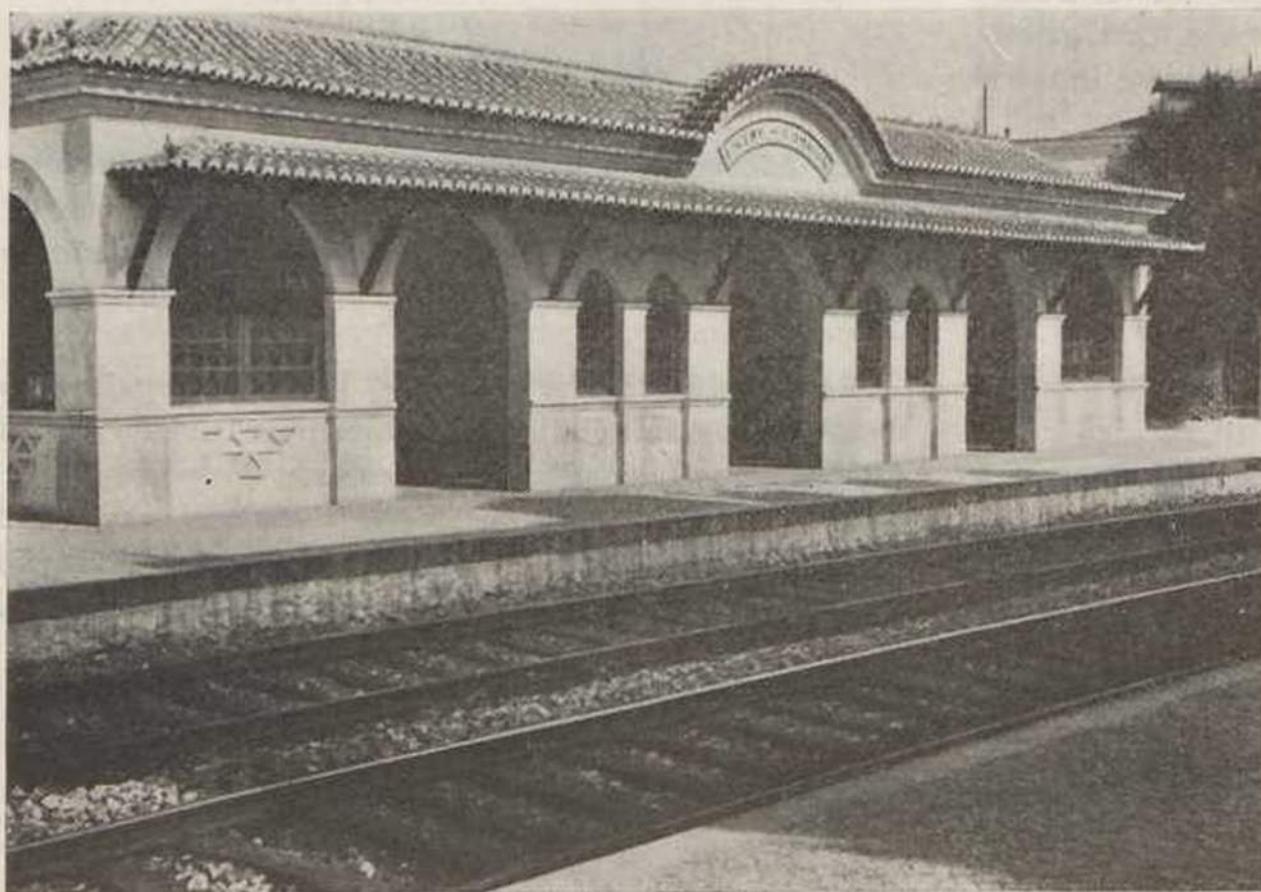
Castelo de Leiria

FACTOS E INFORMAÇÕES

Vagões especializados

A necessidade ou conveniência de adaptar o material de carga à natureza da mercadoria a transportar, tem levado os caminhos de ferro a construir grande diversidade de tipos de vagões, desde os vagões cubas para transporte de líquidos, os vagões frigoríficos ou isotérmicos para transporte de peixe ou

outros géneros frescos, até aos vagões para transporte de gado, os especializados para transporte de leite, para transporte de combustíveis sólidos, de cereais, etc. Evidentemente que esta especialização de material de carga só é possível e só se justifica nos caminhos de ferro em que seja bastante intenso o tráfego das mercadorias para cujo transporte são requeridos vagões desses tipos.



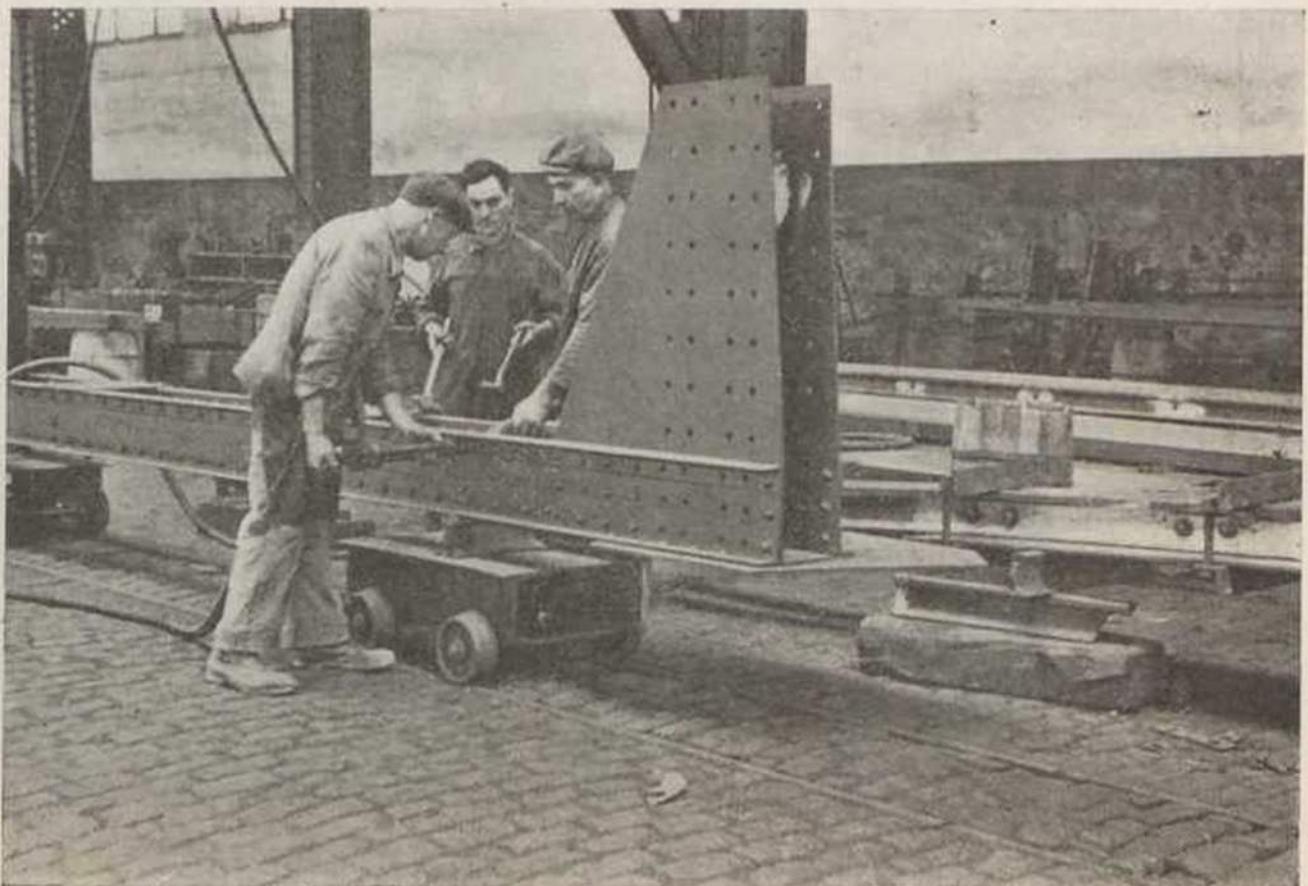
Entre-Campos, Lisboa à vista!
Este gracioso apeadeiro serve a importante zona norte da Capital. O Públíco, que desde há muitos anos o utiliza com grande freqüência, considera-o, e justificadamente, sucursal da estação de Lisboa-Rossio.

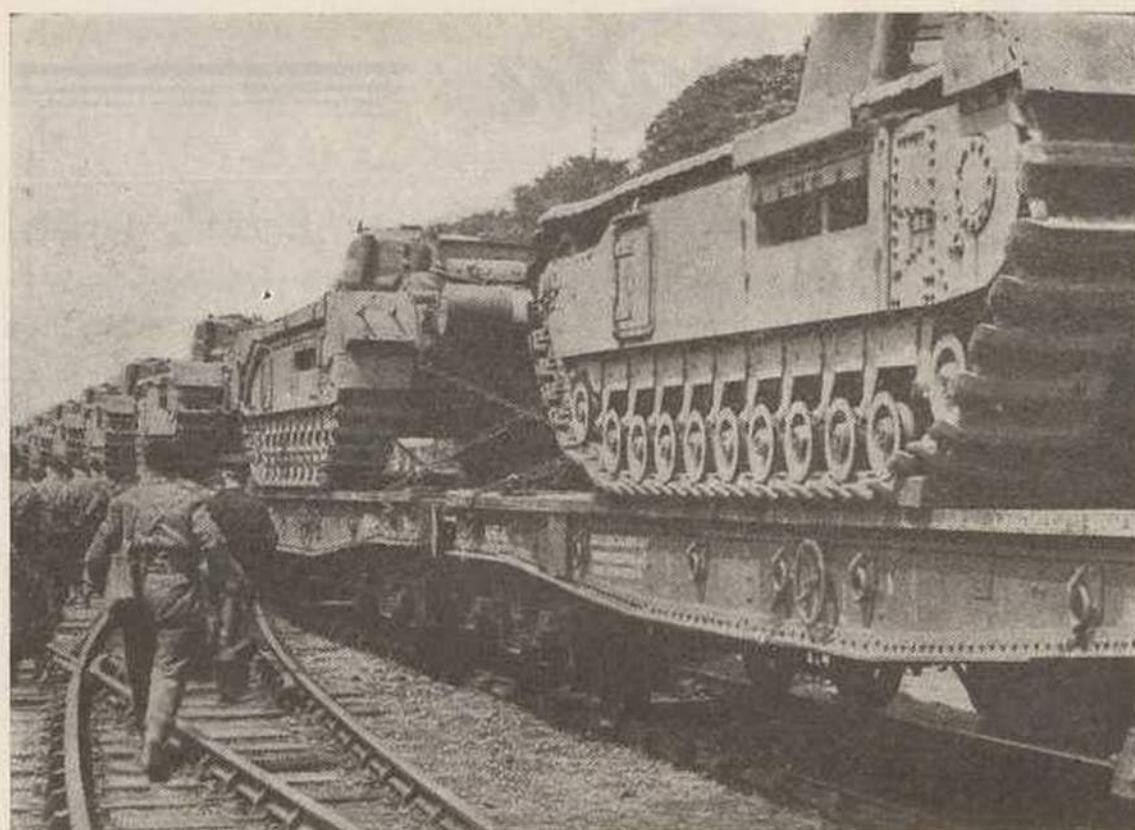
Fotog. de Abel Leite Pinto.

Sobre a locomotiva, na estação, na linha, na oficina, nos escritórios, em qualquer local onde trabalhe, o ferroviário consciente auxilia a Companhia a servir a Nação.

À direita — Nas Oficinas de Aveiro: cravação de rebites.

Fotog. de Abel Leite Pinto.





Os caminhos de ferro
e a guerra

Transporte de tanques de guerra em
vagões especializados.

Uma bomba aérea caiu junto da boca de um túnel. Os resultados, estão bem à vista na gravura reproduzida à direita, resultados que se tentam sanar apressadamente — a circulação de comboios não pode interromper-se por muito tempo...



Um mal arrumado armazém de sucata — assim podíamos intitular a fotografia à esquerda. Parece, mas não é. Trata-se apenas dos destroços de uma estação, logo após o bombardeamento aéreo.

A nossa casa

Conselhos...

Sugestões para o embelezamento do lar

Um pormenor feliz é às vezes o bastante para tornar a nossa casa encantadora e harmoniosa. E esse pormenor é bem simples de obter. Quere ver?

Faça dum lenço de Alcobaça uma almofada para a cadeira, e ao lado coloque uma mesa tendo por pano um lenço igual.

Tome uma jarra antiga com duas ou três flores grandes, por exemplo, jarros, crisântemos, dália, pionias, e ponha-a sobre uma prateleira de vidro, fixa na parede, tendo por fundo um bordado chinez ou semelhante.

Para o candeeiro de pé faça o quebra luz de um lenço minhoto.

Coloque a gaiola do seu canário favorito sobre uma pequena mesa e rodeie a gaiola de pequeninos vasos de cactus.

Ponha nas janelas cortinados claros, de bonita cor e transparência.

Transforme um relógio antigo, de caixa, da seguinte maneira: em cima o lugar para o relógio de mesa, logo abaixo, uma prate-

leira com uma jarra baixa, florida; depois, outra prateleirinha com os livros predilectos.

Fixe na parede, com o auxilio de quatro grandes pregos amarelos para cada, algumas gravuras modernas sem moldura, apenas protegidas por uma chapa de cristal.

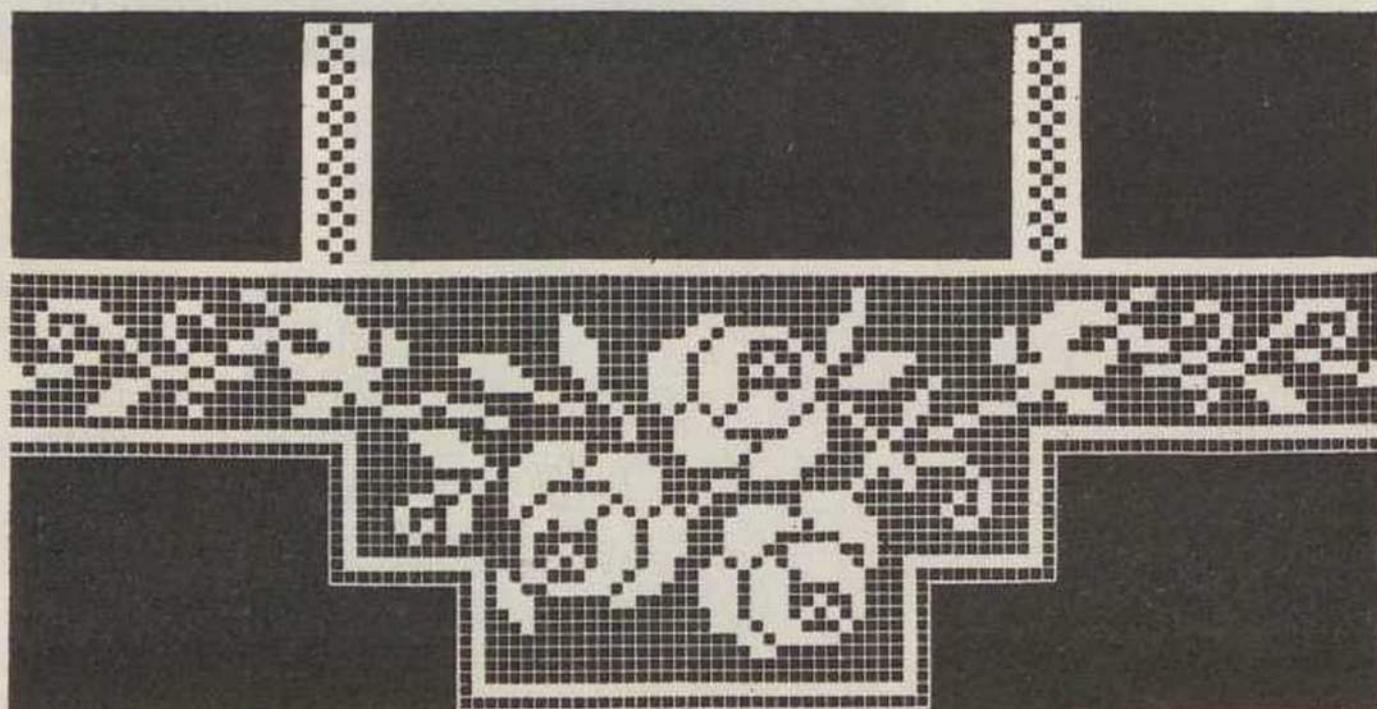
Substitua as banalíssimas bandeiras das portas por outras pintadas ou bordadas ou de tecido de ramiagens.

Ponha no chão, como tapete, e nas portas, como reposteiros, as lindas mantas alentejanas.

Blusa gênero camiseiro, com grandes bolsos postiços no peito.
Costas lisas.



Trabalho para as longas e frias noites de inverno



Bonito encaixe de «crochet»

Personal

Actos dignos de louvor

Foi elogiado o Guarda-fios do 18.º cantão, Campolide, Jacinto Faria, por ter feito imediatamente entrega ao seu Chefe, duma carteira com dinheiro e diversos documentos, que encontrou entre Sintra e Algueirão, quando vinha a pé pela linha, em serviço.

Concessão de prémios de instrução profissional

VIA E OBRAS

Em Agosto

Foram premiados pecuniariamente, por terem sido classificados, respectivamente, o primeiro com 16 e os restantes com 15 valores, nos exames para Chefes de distrito, os seguintes Sub-chefes de distrito: Mateus do Nascimento Ramalho, José Maria Martins Vaz e João do Carmo Barradas.

Exames

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

Guarda-freio de 1.ª classe para Condutor de 2.ª classe:

Distinto: José da Silva.

Agentes com cartão para Revisores de 3.ª cl.:

Aprovados: Frederico José Belchior e Edmundo Mário Paiva.

Revisores de 3.ª para 2.ª classe:

Aprovados: Nuno Ferreira Dias, Manuel Pereira Ganaipo, António Alves, Manuel dos Santos Louzada, António Augusto Passo Pessoa, António Teixeira Belo, António Vaz Valente, Agostinho Rodrigues Fernandes, Júlio Antunes Pereira, Manuel Maria Rodrigues Azenha, João Correia Caixinha Júnior, Joaquim Alves Ferreira, António Júlio Marçal, António Soares Barbosa, Jacques Alves Alfacinha, Joaquim Domingos, Frederico dos Santos e Teófilo Henriques.

Revisores de 2.ª para 1.ª classe:

Aprovados: Augusto Marques dos Santos e Floribelo Reneu.

VIA E OBRAS

Em Agosto

Sub-chefes de distrito para Chefes de distrito:

Mateus do N. Ramalho, 16 valores; José M. M. Vaz

e João do Carmo Barradas, 15 valores; António Mendes, José de O. Rosa, Querubim Mendes e Agostinho Pires, 13 valores; António A. Paredes, Sebastião Inácio, Manuel Rodrigues e António P. Caeiro, 12 valores; João F. Fantazia, Custódio Silva, Francisco F. Viegas, André M. A. Costa, João da C. Miranda e Manuel F. Ramalho, 11 valores; José J. Teixeira, João M. Frade, António Rodrigues Júnior, Torcato Pinto e José Marques, 10 valores.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Agosto

Médico efectivo da Assistência de Lisboa:
Dr. Luís António Alves Barata.

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

Comercialista ajudante: Francisco Cândido dos Reis.

Agente técnico aspirante: Domingos António Afonso.

Sub-agente comercial: Cipriano da Silva.

Empregado de 3.ª classe: Joaquim Martins Lopes Morim.

Porteiro: Joaquim Alves dos Reis.

Guarda de estação: Alípio Vaz Romeiro.

Engatadores: José Ferreira Palheiro, Júlio Roque Leal, Sebastião de Oliveira Salgado, José de Sousa, José da Silva Miranda, Albino de Almeida, António da Costa Gonçalves, Manuel Maria Dias, José Pinto Malheiro, Eduardo Custódio Velhas, Vitorino Fernandes, António Pereira, Joaquim Ferreira Moreira, Diamantino Pereira, Virgílio Ferreira Ramos, Francisco Pereira, Abílio da Cunha Bragança, António Moreira, António Tavares e Jacinto Monteiro.

Carregadores: António Rosa da Silva, Manuel Agostinho Pires, Joaquim Rodrigues Lopes, Joaquim José Maria, António da Conceição Ramos, António Marques Basilio, Francisco Custódio Varandas da Cruz, António Pedro, Luís Afonso dos Santos, Garcia Henrques das Neves, Arnaldo de Jesus, Henrique Lopes, Jaime Maia Ramos, Manuel Miranda, José Fernandes Cebola, José Cabrita Elias, António Mendes, Manuel Silvério Ferraz, Mário da Costa Redinha, António Mendes, Casimiro Luis Alves Júnior, Benjamim Ferreira, Eliseu Sereno Alves, Francisco Cataniano Rodrigues, José Faustino Lourenço, Júlio Antunes Pereira, Joaquim da Paixão Feliciano, Amândio

da Costa Simões, Francisco António Constantino, Albano Correia Mansilha, Manuel Maria Rodrigues Fontinha, Adelino de Azevedo Vilas Boas, Luis Rodrigues da Silva, Adélio Manuel da Fonseca, Fernando de Sousa, Camilo Lopes Rodrigues Coutinho, Luis Ribeiro Marques, José da Rosa Branquinho, Manuel Diogo Vaz, José Rafael de Campos, António Alves Tarrafa, Vitorino Luís Malheiro, José Duarte Ribeiro, Aníbal Ferreira, António Gonçalves Ferreira, António da Costa, António Maria Duarte, Jaime Ferreira Marques, António Loureiro e João David Barroso Grádio.

Serventes: Carlos Pinto da Costa e José Jacinto Sereno.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Agosto

Escriturários: Victorino Pereira e Joaquim da Costa Sacramento.

Limpadores: Alfredo da Silva e Raul Alves Ferreira.

VIA E OBRAS

Em Fevereiro

Assentador: Amaro Pereira Monteiro.

Em Março

Auxiliar permanente «adido»: Francisco de Castro Monteiro.

Em Abril

Auxiliar permanente «adido»: José dos Santos.

Em Maio

Assentador: Manuel João do Espírito Santo.

Em Julho

Guarda-fios de 3.^a classe: Manuel Antunes e António Tavares.

Assentadores: Manuel dos Santos, António Gonçalves, Joaquim Gonçalves Afonso, Manuel Martins, Joaquim Claro, Manuel João Pimenta, Joaquim Alfredo Pinto, José Mestre, Francisco Pinto, João de Oliveira Lopes, José Cândido da Silva, Inácio da Mota Monteiro, Joaquim Vilela, Albino Martins Dias, João José Pereira, Manuel Nunes da Cruz, António do Carmo Palma, Joaquim Santana Mauricio, António Moreira Barata, Joaquim Correia, José dos Santos Serrano, Augusto Júlio, António Martins, Fausto Teixeira de Carvalho, João Fernandes de Carvalho, José de Oliveira, Joaquim Caetano, Manuel Pimentel Bicho Júnior, António Nunes Chasqueira, Augusto Correia Ferraz e António Pinto Torres Júnior.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

Sub-Inspectores: José Júlio Gouveia, Henrique Sanches de Miranda, Domingos Carlos da Silva, Carlos de Azevedo, Bernardino Coutinho Oliveira Fonseca e António Simões.

Capatazes de manobras de 2.^a classe: Luís da Cruz Neto, Joaquim Lopes Cravo, João Salavessa, José Maria Gomes e Joaquim Dias Ferreira.

Agulheiros de 1.^a classe: António dos Santos Lopes, Joaquim Agostinho, Cândido da Silva Miranda e Manuel António da Mota.

Agulheiros de 2.^a classe: Manuel Marques, Joaquim Mendes Farinha, António Pais de Aguiar, Joaquim Alves, Manuel Francisco Coelho, Joaquim Marques, Joaquim Canada Andrade, Manuel da Silva, José António Gomes da Costa, Francisco Vicente de Castro, António da Silva Cunha, Joaquim Tomaz, António Alves Ferreira, José da Silva, Eduardo Marques de Brito e Florêncio Pinheiro Duarte.

Agulheiros de 3.^a classe: António Felício Fernandes, António de Sousa, Alfredo Marques, Bernardino José, Firmino Gomes de Araújo, João Gonçalves Nunes, Francisco António de Melo, Sebastião Louro Rodrigues, Filipe da Silveira, João de Matos, Raúl da Graça Oliveira e Joaquim Cotovio.

Mudança de categoria

VIA E OBRAS

Em Agosto
Para:

Condutor de dresinas, de 2.^a classe: o Assentador Bernardino Gonçalves.

Colocações

VIA E OBRAS

Em Julho

Auxiliares permanentes «adidos», colocados como Assentadores: Joaquim de Almeida, Joaquim Francisco, Ernesto Vieira, João Pereira Gonçalves Júnior, Manuel Gonçalves da Rocha, José Pereira, Alberto Valério, António Teixeira e José dos Santos.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Julho

Joaquim Atalaia, Chefe da 1.^a Circunscrição.



Joaquim Atalaia

Admitido como praticante em 24 de Setembro de 1891, foi nomeado factor suplementar em 1 de Fevereiro de 1893. Depois de ter passado por várias categorias foi promovido a Sub-Inspector em 1 de Fevereiro de 1921, a Inspector em 1 de Janeiro de 1923, a Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1934 e finalmente Chefe de Circunscrição em 1 de Janeiro de 1941.

Em Julho de 1930 foi elogiado por bons serviços prestados.

O Sr. Joaquim Atalaia, nos longos 50 anos que esteve ao serviço, demonstrou sempre o maior zelo e dedicação pela Companhia, e grangeou a confiança e a consideração dos seus superiores e a amizade de todos os seus colegas e subordinados que, com saudade, o viram deixar a actividade profissional.

Ao Sr. Atalaia, o *Boletim da C. P.* exprime sinceros votos por que gose, por muitos anos, o descanso tão justamente merecido.

Manuel Joaquim de Sousa, Chefe de Secção, da 1.ª Circunscrição.

Manuel Abreu Moreira, Empregado principal, dos Serviços Gerais.

Jerónimo Barbosa Portas, Arquivista principal, do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Francisco Gomes da Costa, Chefe de 3.ª classe, de Alfarelos.

Augusto dos Santos Reis, Encarregado de Contabilidade, de Gaia.

Irene Arminda Bastos Zusarte, Bilheteira de 2.ª classe, de Lisboa R.

Joaquim Coelho, Condutor de 1.ª classe, de Lisboa.

João Lopes da Mata, Capataz de 1.ª classe, de Alcântara Mar.

Manuel Ferreira Coelho, Carregador, de Taveiro.

Amadeu António Barroso, Carregador, de Ponte de Sôr.

Em Agosto

Manuel Cardoso Figueira, Sub-Chefe de escritório da 3.ª Circunscrição.

Joaquim Gregório da Silva Cavaco, Chefe de 1.ª classe, de Barreiro.

Joaquim Lopes Viana, Factor de 1.ª cl., de Régua.

Amândio Segismundo Moita Coelho, Factor de 1.ª classe, de Montenegro.

Manuel Atalaia, Condutor principal, de Barreiro.

Máximo Pinto, Condutor de 1.ª cl., de Campanhã.

José Narciso Gonçalves, Condutor de 2.ª classe, de Barreiro.

Joaquim Teixeira, Agulheiro de 1.ª cl., de Valongo.

Domingos de Oliveira, Guarda, de Coimbra B.

João Pinto de Campos, Carregador, de Régua.

José da Silva Adão, Carregador, de Setúbal.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Agosto

Angelo Emilio Cluny, Engenheiro Sub-chefe de Serviço.

Admitido como Engenheiro-praticante no Depósito de Campolide em 27 de Julho de 1922, foi promovido a Agente-técnico em 27 de Julho de 1923 e colocado no Serviço Central.

Em 1 de Janeiro de 1926 foi promovido a Engenheiro Adido e em 1 de Janeiro de 1927 foi nomeado Engenheiro Adjunto. Desde 1 de Maio de 1934 que estava colocado nas Oficinas Gerais de Lisboa-P.

Artur José de Castro e Sousa Penedo, Engenheiro Adjunto.

Entrou para os Caminhos de Ferro do Estado (Sul e Sueste) em 19 de Janeiro de 1925, como Engenheiro praticante.

Em 11 de Maio de 1927 transitou para a Companhia, sendo colocado nas Oficinas do Barreiro. Em 1 de Janeiro de 1928 foi nomeado Engenheiro Ajudante.

Foi transferido para o Serviço Central em 1 de Janeiro de 1939, como Engenheiro Ajudante, e em Agosto passado, por motivo de doença, foi reformado. O *Boletim da C. P.*, lamentando o facto que motivou o afastamento do Sr. Eng.º Penedo, faz votos sinceros pelas suas melhorias.

José Duarte Batista, Maquinista de 2.ª classe.

VIA E OBRAS

Em Agosto

Alberto de Jesus, Operário de 4.ª classe, Carpinteiro do G. P. P. da 3.ª Secção, Entroncamento.

Manuel Francisco, Chefe do distrito 251, Serpa.

José Soares, Chefe do distrito 18, Torres Novas.

Albano Cardoso, Assentador do distrito 431, S. Mamede do Tua.

Bento Vieira, Assentador do distrito 206, Pegões.

José Tavares Marcelino, Assentador do distrito 124, Lardosa.

Antónia da Silva, Guarda do distrito 406, Nine.

Bernardo Martins, Guarda do Depósito de Materiais, Entroncamento.



Angelo Emilio Cluny



A. J. de Castro e Sousa Penedo

Falecimentos

MATERIAL E TRACÇÃO

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

† *Francisco Eliseu Caffer e Reno*, Empregado principal, do Serviço do Movimento

Admitido como Carregador em 8 de Abril de 1904, foi promovido a Conferente em 1 de Janeiro de 1907 e promovido a Escriturário de 1.ª classe em 24 de Outubro de 1920.

Em 1 de Janeiro de 1929 transitou para os escritórios centrais com a categoria de Empregado de 2.ª classe, tendo sido promovido a Empregado de 1.ª em 1 de Janeiro de 1935 e finalmente a Empregado principal em 1 de Janeiro de 1941.

† *António Martins Nobre*, Factor de 2.ª classe, de Campanhã.

Admitido como praticante de Factor em 30 de Outubro de 1922, foi nomeado Aspirante em 1 de Julho de 1929 e Factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1931, tendo sido finalmente promovido a Factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1942.

† *Augusto Alexandre Júnior*, Carregador, de Moita.

Admitido como Servente suplementar em 20 de Junho de 1927, foi nomeado Servente do quadro em 1 de Agosto de 1928 e passado a Carregador em 1 de Dezembro de 1929.

Em Agosto

† *Frederico Nicolau Ramos*, Chefe de Brigada de 1.ª classe nas Oficinas Gerais.

Admitido ao serviço em 29 de Novembro de 1920, como estofador e foi nomeado Chefe de Brigada de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.

† *Estevam dos Reis*, Fogueiro de 2.ª classe, no Depósito de Campolide.

Admitido ao serviço em 19 de Dezembro de 1940, como Limpador suplementar e ingressou no quadro, como Fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1943.

† *Joaquim Pereira Rebola*, Capataz de Manutenção de 2.ª classe, no Depósito de Alfarelos.

Admitido ao serviço em 7 de Junho de 1920, como Limpador suplementar, ingressou no quadro em 26 de Fevereiro de 1922 com a mesma categoria e foi promovido a Capataz de Manutenção de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1944.

VIA E OBRAS

Em Julho

† *Amadeu Jorge*, Assentador do distrito 67, Mogofores.

Admitido como Auxiliar em 16 de Novembro de 1933, passou a Auxiliar permanente em 21 de Janeiro de 1940 e foi nomeado para o quadro como Assentador em 21 de Julho de 1941.



ERRATA

Na legenda da segunda gravura da página 194,
onde se lê: *À direita*:— Nas Oficinas de Aveiro,
deve ler-se, *À direita*:— Nas Oficinas de Ovar.

com que vulgarmente se topa, irrompe, um dia, no escritório, e, algo acelerado, diz que me vem incomodar, para perguntar:

1.º — Quantos metros cúbicos de pedra britada para balastro carrega um combóio de serviço de 16 vagões, sabendo-se que na pedreira há tantos metros para carregar como os que já estão carregados e que a metade e a quarta parte reuni-das perfazem 253 m³.

2.º — Quantos m³ descarrega, sabendo-se que ao Km. 20,000 há ordem para deixar o triplo dos metros des-carregados ao Km. 19,900, e que, no Km. 20,500, é necessário deixar uma quantidade igual à soma do quádruplo com cinco sétimas partes da totalidade descarregada aos Km's. 19,900 e 20,000.

— Não incomoda nada, senhor. De boa vontade lhe dava a resposta, mas, bem vê, são horas de sair e cumpre acatar o horário de trabalho. — Tenha paciência, apareça por cá logo que eu reservo-lhe o primeiro lugar, ou, então, como não há pressa que não dê em vagar, talvez seja melhor, quanto a mim, ver o que diz o «Boletim».

— Muito obrigado.

— De nada. Faça favor de fechar a porta.

- 10 — + to = Invalido
+ to = habilidade
+ co = senhor
+ to = sério
= Charadista

- 11 — + co = tipo
+ co = erário
+ co = bato
+ to = germe
+ to = activo
= Charadista

* * *

12 — Enigma tipográfico:



(31)

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Outubro de 1944

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil . . . kg.	3\$65	Feijão branco miúdo lit.	3\$80	Queijo tipo flamengo.... kg.	22\$50
» Gigante de 2.º »	3\$65	» " apatalado .. »	4\$00	Sabão amêndoas	1\$80
» Gigante de 4.º »	4\$10	» frade. lit. 2\$70, 3\$00 e	3\$20	» Imperial..... »	3\$60
Açúcar de 1.º	4\$80	» manteiga lit.	3\$70	» Offenbach	3\$80
Azeite extra	lit. 9\$80	» avinhado	3\$60	» Oleina	4\$20
» fino	9\$30	» S. Catarina	3\$70	» Corrente	4\$20
Bacalhau Inglês	kg. variável	» vermelho	3\$50	» Especial	6\$30
» Nacional.....	»	Lenha	kg. \$40	Sal	lit. \$60
Batata	»	Manteiga	28\$50	Toucinho	kg. 11\$40
Carvão de sôbro.....	»	Massas	kg. 4\$60 a 8\$40	» entremeado ... »	13\$60
Cebolas	» variável	Ovos	dúz. variável	Vinagre	lit. 2\$30
Chouriço de carne	»	Presunto	kg. 21\$00	Vinho branco	» 2\$30
Farinha	kg. 14\$50	Queijo do Alentejo	» 22\$50	Vinho tinto	» 2\$30
Feijão amarelo	lit. 3\$60	» da serra	» 22\$50		

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

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

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de 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 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 prêmios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

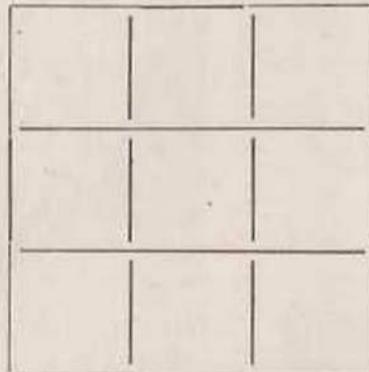
Os pedidos devem ser transmitidos, por via hierárquica, à Secretaria da Direcção (Boletim da C. P.).

dente, e, por coincidência, era igual a essa altura a distância que ia da ponta ao pé do eucalipto.

Digam-nos, até às milésimas do metro, a altura a que se partiu a gigantesca árvore, se acaso isso é possível.

* * *

20 — Capricho geométrico — Certo indivíduo, que não sabia o que devia fazer ao dinheiro e tinha, de quando em quando, idéias ultra-geométricas, lembrou-se um dia de modificar a casa de habitação, em que havia nove compartimentos quadrados, na seguinte disposição:



Pretendeu deitar abaixo quatro paredes interiores, mas de modo que, olhando do alto, quando a casa estivesse des-telhada, não fosse possível contar mais do que seis quadrados, e, nessas condições, fez publicar anúncio, para adjudicar a obra a quem apresentasse proposta nas condições exigidas.

Tomem tento com os caprichos do homem, e vejam os leitores se estavam aptos a desempenhar-se da incumbência.

21 — Muito diferente — Dois estudantes do Liceu falavam sobre lições de aula de matemática, numa carruagem de um combóio de Sintra.

Estudante A: — O professor, hoje, passou um problema nos seguintes termos: «Achar a soma dos 99999 primeiros números pares».

Estudante B: — Parece que os professores tinham hoje quase os mesmos pensamentos! O nosso passou-nos o seguinte: «Achar o número de algarismos que é preciso empregar para representar todos os números desde 1 até 99999 inclusivamente».

Da conversa conclui-se que nenhum tinha ainda resolvido o seu problema, pois não falaram no resultado, nem se sabe se depois os resolveram acertadamente.

Tomamos, no entanto, nota destas duas questões de aritmética para serem inseridas no Boletim e resolvidas, sábiamente, pelos seus solucionistas.

* * *

22 — 18581 — Não se trata, como poderia supôr-se, dum número a que tenha cabido, ou venha a caber, um prémio grande da lotaria. Não, senhores. Trata-se, simplesmente, para não moer muito a paciência dos leitores, de decompor esse número de travessas em sete partes, que hão-de ser distribuídas por outros tantos distritos de Vila, de modo que a parte de cada distrito multiplicada por sete dê a imediata.

Digam, então, quanto corresponde a cada parte.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Novembro de 1944

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil kg.	4\$50	Lenha kg.	5\$40	Bambus : Esparguete, macarrão e macarronete : a granel (côradas) kg.	8\$00
Açúcar de 1. ^a »	4\$80	Manteiga »	28\$50	Ovos dúz.	variável
Azeite extra lit.	10\$80	Massas cortadas : Macarrão e Macarronete — Côradas kg.	4\$90	Presunto kg.	21\$00
» fino »	10\$30	Massinhas : Cotovelos, colovelhos, miosotis, pevide, etc	5\$30	Queijo tipo flamengo kg.	22\$50
Bacalhau Inglês kg.	variável	— Côradas kg.	5\$30	Sabão amêndoа »	1\$50
» Nacional »	»	Meadas : Aletria, macarrão e macarronetes — Côrad. kg.	5\$50	» Corrente »	4\$20
Batata »	»	Massas cortadas, massinhas e meadas : Em pacotes — Côradas kg.	8\$30	» Especial »	6\$30
Carvão de sôbro »	1\$05	meadas kg.	8\$30	Sal lit.	5\$60
Cebolas »	variável	Toucinho entremeado ... kg.	13\$60	Vinagre lit.	2\$30
Chouriço de carne »	22\$80	Vinho branco »	2\$30	Vinho tinto »	2\$40
Farinheira kg.	14\$50				
Feijão Colonial lit.	4\$35				
» branco miúdo »	6\$40				
» frade. lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80				

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

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

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congeneres, 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 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 conceder prêmios a contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

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