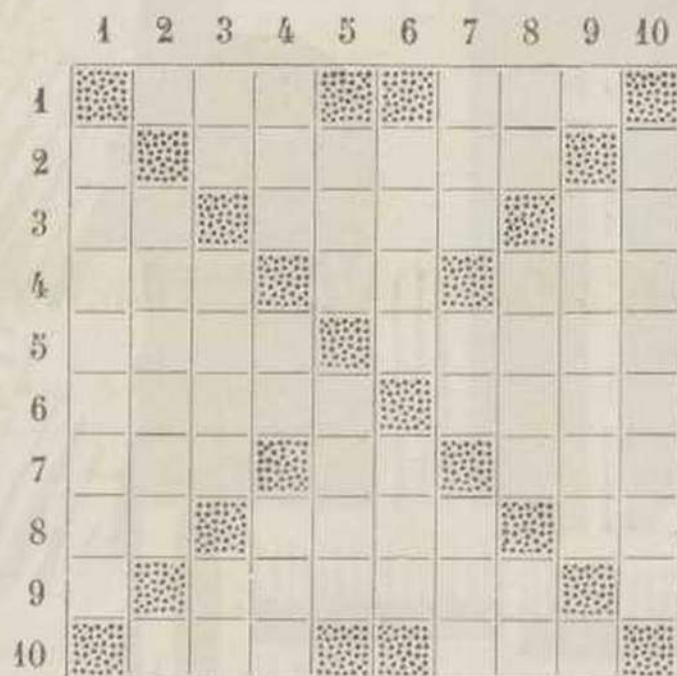


## Problemas recreativos

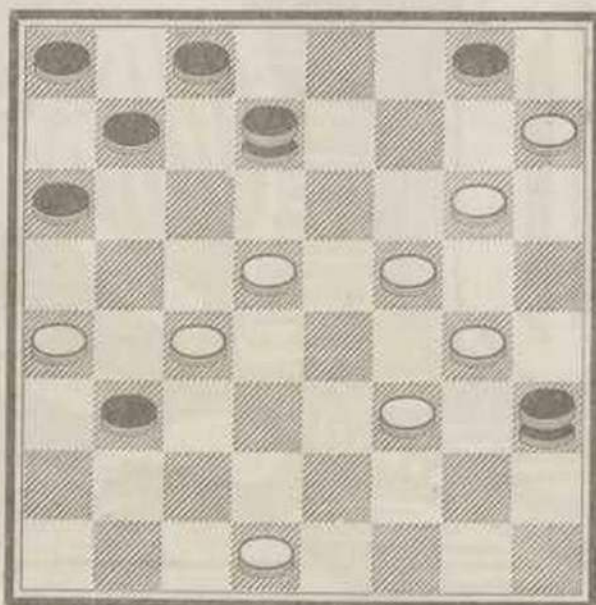
## 1 — Palavras cruzadas:



**Horizontais:** 1 — Raso, Moda; 2 — Marau; 3 — Vácuo (inv.), Sabido, Roda; 4 — Grande abundância, Mais, Pura; 5 — Lama, Terá; 6 — Sobejo, Eirado; 7 — Aso, Igual, igual; 8 — Dôr, Cheiro, distar; 9 — Sobretudo; 10 — Expôr, Mas.

**Verticais:** 1 — Acabado; 2 — Gentil; 3 — A, Começo (inv.), Quê; 4 — Pura, Letra grega (inv.), Falar; 5 — Pique, Carteis; 6 — Caro (inv.), Sazão; 7 — Outo, aliás (inv.), Vão; 8 — Ermo, Carlingas, Letra grega (inv.); 9 — Deparar; 10 — Remonta.

## 2 — Damas:



3 — B.: — 3. 5. 6. 7. 9. 11. 12. 13. 16. 18  
P.: — 14. 19. 21. 22. 24. 25. 27. 28. 29. 32

4 — B.: — 2. 3. 4. 6. 8. 9. 11. 14. 17. 19  
P.: — 13. 15. 18. 20. 21. 23. 26. 28. 29. 31

5 — B.: — 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 10. 12. 20. 21  
P.: — 16. 18. 19. 22. 24. 25. 27. 29. 30. 31. 32

Jogam as brancas e ganham.

**Problemas geométricos:** — (Nestes problemas deve supor-se recta a Linha do Sado (P. Novo-Funcheira) e que a do Sul, de P. Novo a Beja, é perpendicular ao trço que vai de Beja a Funcheira).

6 — Se um comboio gastasse 6 h. e 48 m. a ir de Pinhal Novo a Beja, e 5 h. e 6 m. de Beja a Funcheira, quanto tempo depois deveria partir de P. Novo outro comboio, pelo Sado, para chegar a Funcheira ao mesmo tempo?

Qual seria a distância de P. Novo a Funcheira, quer pelo Sul, quer pelo Sado, se a de Beja a Funcheira fôsse de 144,330 Km?

Entende-se que a velocidade dos comboios é uniforme.

7 — Se se construísse uma nova linha perpendicular à do Sado, conduzida do vértice do ângulo que a linha do Sul forma em Beja nas condições anteriores, e se o pé da perpendicular coincidisse com a posição da estação de Ermidas, a que distância ficaria esta de P. Novo, se de P. Novo a Beja fôssem 152 Km. e de Beja a Funcheira 144?

8 — Medindo a nova linha perpendicular à do Sado 35,04 Km., e a do Sado, de Funcheira a Ermidas, 26,28 Km., a que distância ficaria Funcheira de P. Novo, pelo Sul?

9 — Se de Ermidas a Pinhal Novo fôssem 293,44 Km. e de Ermidas a Funcheira 165,06 Km., quanto tempo gastaria um comboio, com a velocidade uniforme de 80 Km. à hora, a percorrer o perímetro triangular P. Novo-Beja-Funcheira-P. Novo, incluindo a nova linha Beja-Ermidas?

10 — Se a distância de P. Novo a Beja fôsse de 316 Km. e a de Beja a Funcheira de 237, que extensão teria a Linha do Sado?

11 — De Funcheira a P. Novo, pelo Sado, são 365 Km. e de Beja a Ermidas, pela nova linha perpendicular, são 175,2 Km. Que distância vai de Beja a Funcheira?

12 — Se de Beja a Ermidas, pela nova linha, fôssem 103,200 Km. e de Ermidas a Funcheira 77,400 Km., que distância haveria de Pinhal Novo a Beja?

13 — Se 39,780 Km. fôsse a distância de Ermidas a Funcheira, e 66,300 Km. a de Beja a Funcheira, qual seria a distância de Beja a Pinhal Novo?

14 — E se Pinhal Novo distar de Ermidas, pelo Sado, 291,200 Km., e Beja 273 Km. de Funcheira, a que distância estará Pinhal Novo de Beja?

(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

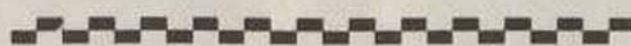
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

Editor: Comercalista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

**SUMÁRIO:** Os Caminhos de Ferro. — Engenheiro António Vicente Ferreira. — Dr. Carlos Alberto Lopes de Almeida. — Doutor António Egas Moniz. — Contra o sezonismo. — Crónica Agrícola. — Digressão Literária. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Estatística. — A nossa casa. — Pessoal.

*Que o ano de 1945 seja para os leitores e colaboradores do "Boletim da C.P." um ano de tranqüillidade. A todos desejamos muitas felicidades.*



## Os Caminhos de Ferro

«O caminho de ferro continuará, por largos anos, a ser o instrumento principal de criação e distribuição de riquezas. Nenhum progresso sério, na indústria, no comércio ou na agricultura, será viável, se não tiver por base a sólida organização dos transportes por carris, porque só estes asseguram em condições económicas o transporte de grandes massas, a grandes distâncias, no mínimo de tempo e com a máxima segurança.»

*Da lição inaugural do Curso de Caminhos de Ferro, do Instituto Superior Técnico, no ano lectivo de 1933/34, pelo Prof. Eng.º António Vicente Ferreira.*



# Engenheiro António Vicente Ferreira

**P**OR ter atingido o limite de idade, regulamentar, deixa, no fim do mês corrente, o serviço activo da Companhia, o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Engen.<sup>o</sup> António Vicente Ferreira.

Figura da mais alta categoria mental e social, considerado muito justamente um dos mais ilustres engenheiros portugueses, dedicou ao serviço da Companhia, por mais de 34 anos, os seus excepcionais dotes de trabalho. Admitido em 8 de Junho de 1910, para o cargo de Chefe da Repartição Técnica da Divisão da Via e Obras, onde a sua acção se exerceu em trabalhos de estudos e construção, ascendeu sucessivamente a todos os graus de hierarquia dos quadros técnicos daquela Divisão, até Chefe de Divisão, adjunto. Quando, em 1923, se criou a Divisão da Construção, foi o Sr. Engenheiro Vicente Ferreira incumbido de chefiar essa nova Divisão, onde evidenciou mais uma vez a sua já reconhecida competência técnica e as suas grandes qualidades de organizador e de inovador, adoptando novas regras de trabalho. Foi o primeiro engenheiro que na construção de linhas férreas e na construção civil empregou, entre nós, os chamados métodos de organização científica.

Mais tarde, extinta a Divisão da Construção, passou o Sr. Engenheiro Vicente Ferreira à situação de Chefe de Divisão, adjunto à Direcção Geral da Companhia, e

em Fevereiro de 1933 foi nomeado Sub-Director da Companhia, tendo os seus conselhos e pareceres tornado bem valiosa a sua dedicada colaboração.

Talento multiforme, o Sr. Engenheiro Vicente Ferreira não circunscreveu, porém, a sua actividade apenas ao serviço da Companhia. Fora dela ocupou diversos lugares e desempenhou as missões para que foi solicitado. A sua cultura e o seu exemplar apurmo moral, a par de raras qualidades de energia e prudência, levaram-no a ocupar os mais altos cargos na administração e governação públicas. As notas biográficas do ilustre engenheiro que a seguir damos resumidamente, revelam a diversidade e a importância dos serviços por ele prestados ao seu País, não só na Metrópole, como no Ultramar. Concluído o curso de Engenharia Militar, Civil e de Minas, na

Escola do Exército, e promovido a Alferes de engenharia, a sua inclinação por assuntos coloniais levou-o à Africa onde, em 1902, era nomeado Chefe das Oficinas do Estado, em Luanda, e, logo no ano seguinte, Director das Obras Públicas de S. Tomé.

Regressado à Metrópole, em 1904, entrava ao serviço da Empresa Industrial Portuguesa, onde permaneceu até 1909, ano em que ingressou no quadro das Obras Públicas.

Foi Lente da Escola do Exército e Professor catedrático do Instituto Superior





Técnico, onde regeu as cadeiras de Pontes e de Caminhos de Ferro.

Fez parte de diversos Ministérios tendo sobraçado, em dois, a pasta das Finanças, noutro, a das Colónias. De Abril de 1926 a Agosto de 1928, esteve investido no elevado cargo de Alto Comissário de Angola.

Pouco depois do seu regresso à Metrópole era nomeado, em 1931, Vogal do Conselho Superior de Obras Públicas, tendo mais tarde sido colocado na Presidência do mesmo Conselho.

Foi deputado da Nação em duas legislaturas e, presentemente, é Procurador à Câmara Corporativa, da qual, mais duma vez, foi Vice-Presidente, e faz também parte do Conselho do Império Colonial. Em 1935, por ocasião da 1.<sup>a</sup> Conferência Económica do Império Português, foi eleito seu Vice-Presidente.

Pelos altos serviços prestados ao País, foi o Sr. Engenheiro Vicente Ferreira louvado publicamente e condecorado, sendo actualmente Grande Oficial da Ordem do Império e Comendador das Ordens de S. Tiago da Espanha e de Aviz. Possui as medalhas de Ouro de Comportamento Exemplar e de prata de «Bons Serviços». A Bélgica, pela sua acção no Instituto Real Colonial Belga, honrou-o com a Grã-Cruz da Ordem de Leopoldo II.

Além de publicista, é um conferencista brilhante. Muitos dos nossos leitores assistiram sem dúvida a algumas das suas conferências e não esqueceram, certamente, o encanto que elas causavam no auditório, pela elegância e leveza da sua exposição. Lembramos aquelas que versaram os seguintes assuntos:

- *As pontes metálicas;*
- *A Política Colonial Portuguesa em Angola;*
- *A Ciência e o Empirismo na Colonização Moderna;*
- *Os Caminhos de Ferro na Organização Nacional dos Transportes e de Turismo;*

— *Os Engenheiros na Colonização Branca de Angola.*

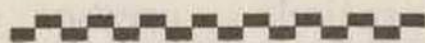
Entre as suas publicações acerca de assuntos de engenharia, citaremos:

- *Pontes funiculares improvisadas;*
- *Enfermaria para o hospital Militar e Civil de Lourenço Marques;*
- *Caminhos de rolamento de pontes girantes;*
- *Cursos de Pontes e de Caminhos de ferro do I. S. T.;*
- *Voies ferrées pour automotrices montées sur pneumatiques.*

Os assuntos económicos, financeiros e coloniais apaixonam-no, tendo também publicado numerosos estudos a êsse respeito, entre os quais destacaremos:

*O sistema monetário e bancário das Colónias Portuguesas; A situação de Angola; O sistema monetário de Angola; O Terceiro Portugal; Angola; A Capital de Angola; Le Régime Monétaire aux Colonies Portugaises — rapport présenté à l'Institut Colonial International; Le Régime Monétaire aux Colonies — rapport général, présenté à l'Institut Colonial International; Estudos Coloniais; Alguns aspectos da política indígena de Angola; A educação dos indígenas de Angola; Dois problemas da Geografia de Angola; Importação e destilação dos petróleos brutos e seus derivados; Navegação para as Colónias; Regiões de Povoamento Europeu nos planaltos de Angola; O Problema Social da Habitação; Colonização étnica da África Portuguesa.*

O Boletim da C. P., exprimindo o seu pesar pelo afastamento do serviço activo de tão ilustre engenheiro, apresenta-lhe a homenagem da sua maior admiração e respeito, e espera que o Sr. Engenheiro Vicente Ferreira ainda por muitos anos lhe facultará a sua preciosa colaboração.





# Dr. Carlos Alberto Lopes de Almeida

**P**OR ter atingido 70 anos, deixou os serviços da C. P. o Dr. Carlos Lopes.

Este ilustre médico nasceu em Lamêgo em 1874.

Muito novo ainda, foi para Coimbra e na velha cidade universitária fez a sua formação intelectual. Cursou as Faculdades de Filosofia e Medicina e durante todo o seu curso distinguuiu-se entre os estudantes distintos do seu tempo. Circunstâncias especiais da sua vida levaram-no a desistir do professorado superior, deixa a Lusa-Atenas e ingressa nos serviços de saúde do Exército, — ou não fôsse de família militar — e faz parte da pléiade de médicos novos e intelectuais que rejuvenesceram, numa acção vigorosa, a velha «medicina castrense», até então quasi parada e rotineira. Um Ministro ilustre, esclarecido e reformador colocou-o no magistério da Escola do Exército como professor de Higiene. Este facto, que à primeira vista parece episódico na vida de um médico militar, é, no entanto, o ponto de partida duma nova orientação científica do seu espírito, que marcará duma maneira indelével toda a sua vida intelectual e de acção. É que na preparação das suas lições, que compunha com grande probidade e até profundidade de ensino superior, numa linguagem sóbria e elegante, fizera-se, sem o sentir, um grande higienista e encontrara, sem o ter procurado, um novo e amplo caminho para a sua actividade espiritual.

Faz uma pequena diversão pela politica, e, tanto no Parlamento, onde tem voz, como junto do Governo, é o colaborador apreciado

e preciso de todos os diplomas legislativos sobre matéria de Higiene Social, alguns mesmo da sua própria iniciativa.

A Grande Guerra veio encontrá-lo na posse plena de todas as suas faculdades e flagrantemente as pôz em evidência na modelar organização de um hospital de sangue, na Flandres. Mais tarde organizou um hospital militar provisório em Lisboa, que bem pena foi não tivesse perdurado transformando-se em definitivo, pois era para todos uma completa lição de assistência hospitalar. Foi com estas notáveis qualidades que em 1920 assumiu as funções elevadas de Chefe do Serviço de Saúde e de Higiene na nossa Companhia. Até então estivera nas situações de — Inspector e Sub-chefe — esperando a sua hora, que um dia chegou. Iniciou-se então o período de reformas no nosso Serviço de Saú-

de, reformas na Assistência Clínica que deram aos empregados regalias cujo alcance nem todos ainda sabem medir, e reformas de carácter social mais difíceis de pressentir por não serem tão directamente objectivas. Começa a luta contra o sezonismo, mas são sobretudo a tuberculose e a sífilis que mais merecem o seu atento cuidado. Centenas de tuberculosos são hoje recuperados para o serviço, e, continuamente amparados com uma intensiva e constante fiscalização médica que não esmorece um só momento.

Que outros factos importantes não se tivessem realizado, e muitos o foram, não falando em tantos projectos que ficaram expressos em relatórios lúcidos e elegante-





mente redigidos — o Dr. Carlos Lopes é um escritor — bastava êste para o consagrar como grande «higienista» e lembrar que tão alto e digno funcionário merece bem, nos dias tranqüilos que lhe vai dar a sua

aposentação, o prêmio da nossa saúde, o preito da nossa admiração e sobretudo o profundo respeito de todos. A grande família ferroviária, pode o Dr. Carlos Lopes estar certo, não o esquecerá.

## Doutor António Egas Moniz

O Professor Dr. Egas Moniz, por ter completado 70 anos de idade, deixou de fazer parte do quadro de especialistas do Serviço de Saúde, onde muitos anos figurou como neurologista. Não estão ainda extintos os ecos das manifestações universitárias e académicas que justamente lhe foram prestadas quando da sua última lição magistral e que repercutiram em todo o país, tão merecidas as sentiu a consciência pública. Professor universitário, no verdadeiro sentido desta palavra, *construtor de ciência*, com um grande nome que passou muito além das nossas fronteiras, é também um notável clínico e nessa qualidade prestou ao pessoal da C. P. os melhores e mais desinteressados serviços. Recebia no consultório com o



maior carinho todos que o procuravam e tantos e por vezes bem humildes cruzaram nas suas salas com as mais altas individualidades sociais e nunca da sua parte houve o mais pequeno gesto que pudesse significar enfado ou sentimento análogo, como nunca ninguém saiu do seu consultório sem o alívio de um remédio oportunamente prescrito ou o conforto das palavras bem ditas, que são muitas vezes o sucesso duma terapêutica.

O *Boletim da C. P.* associa-se a tôdas estas homenagens e lembra o seu discurso de despedida, admirável de forma e sobretudo de elevada elegância moral, que marca como uma admirável lição para todos aqueles que se despedem da vida oficial.

Uma grande vontade

gera um grande valor



# CONTRA O SEZONISMO

## Atenção às rêdes contra os mosquitos Ferroviários!

Anunciaram já os jornais a chegada das primeiras andorinhas.

Elas anunciam que vai começar o tempo de calor.

Com a chegada das estações quentes chega também a estação dos mosquitos, que são os transmissores das sezões, maleitas, febres palustres.

A nossa Companhia, zelosa pela saúde dos seus agentes, tem-se onerado com o encargo de proteger as habitações e estações nas regiões sezonáticas colocando nas portas e janelas rêdes metálicas, que não permitam a entrada dos mosquitos.

A acção do tempo, por um lado, e alguma incúria dos interessados, por outro, têm prejudicado o indispensável bom estado de conservação dessas rêdes anti-mosquito.

Algumas apresentam rasgões, buracos e fendas junto aos caixilhos que as fixam e assim se abrem portas de entrada para os mosquitos que lá dentro espreitarão o momento de dar a ferroadada transmissora da doença.

Certamente a Companhia ao promover essa obra de protecção zela também os seus interesses, procurando que não sofra interrupção a capacidade de trabalho dos seus funcionários.

Deve porém lembrar-se que além dêste interêsse mútuo para a Companhia e para os seus agentes, o benefício resultante das rêdes e do seu estado de boa conservação tem maior amplitude. A protecção contra as sezões estende-se também às pessoas que habitam com os ferroviários, e aos passageiros que tenham que conservar-se nos edifícios. E ainda o benefício se estende à colectividade, tomando maior amplitude a sua função humanitária.

E assim é, porque cada doente de sezonismo é um reservatório de doença onde o mosquito, ao picar, se vai abastecer tornando-se capaz de a transmitir a outra pessoa a quem vá picar de novo.

Portanto, a Companhia, protegendo os seus empregados, impedindo que sejam picados pelo mosquito nas suas habitações e estações, protege igualmente os filhos e mais família, os passageiros e a população em geral.

— Atenção às rêdes!

— Conservai-as impenetráveis ao mosquito!

— Elas deixam passar a luz e o ar necessários  
— promovei a sua reparação.



# Crónica Agrícola

Pelo Sr. Engenheiro Agrónomo *António da Cunha Monteiro*

A cultura da batata é, sem dúvida, a que está mais espalhada por todo o País e uma crescente intensificação na sementeira deste tubérculo, representa uma importante contribuição para solucionar, até certo ponto, as dificuldades de abastecimento das populações rurais e urbanas.

A diversidade de condições climáticas existentes no País, permitem que a sua sementeira se possa fazer durante mais de seis meses o que constitue uma situação privilegiada, por facultar um permanente abastecimento e ainda de permitir a exportação de batata semeada na quadra invernal-primaveril.

Quando bem cultivada, não há] outra planta com a qual se consiga, por unidade de superfície, uma produção tão elevada como a que permite a batata, havendo casos, em que o seu rendimento vai até cem mil quilos por hectare! Mas, para obter resultados tão vantajosos não podemos limitarmo-nos a lançar a semente à terra e aguardar que, sem outros cuidados, a sua multiplicação se faça «expontâneamente». Quem esperar bons resultados desta passividade, sofrerá certamente grandes desilusões e prejuizos. A cultura da batata — como aliás qualquer outra — necessita da parte do agricultor uma conscienciosa e inteligente intervenção, não se submetendo, evidentemente, a uma regra rígida, mas, procurando adaptar a cultura aos resultados dos ensaios e experiências que praticamente têm provado serem os melhores.

São muitos e variados os cuidados a ter com a cultura deste precioso tubérculo, os quais começam na selecção da semente e só acabam no acondicionamento da produção depois da colheita.

Bem sabemos que as sementeiras de batatas feitas ao longo das linhas, são explorações muito pequenas mas não é isso razão para que não possam ser aplicadas as

melhores práticas. O facto de se tratar de pequenos «batatais» não quer dizer que não sejam necessários os mesmos cuidados e tratamentos empregados nas grandes culturas. Pelo contrário, quanto mais pequena é a exploração, mais económica se torna, se a ela dedicarmos os melhores cuidados.

Vamos, por isso, começar por fazer uma ligeira análise às condições agro-climáticas, tanto mais que é conceito quasi geral que a batata não tem grandes exigências quanto a terrenos. Não é bem assim; nos terrenos finamente arenosos ou muito compactos o rendimento é menor do que nos terrenos intermédios silício-argilosos que são, sem dúvida, os melhores para esta cultura. Os terrenos extremamente alcalinos não são favoráveis à cultura e permitem o desenvolvimento de diversas «doenças». O terreno óptimo para a cultura da batata deve permitir uma boa drenagem e ser suficientemente solto para facilitar o engrossamento fácil dos tubérculos.

O curto período de vegetação da batata aumenta as suas exigências quanto a adubação. A experiência tem indicado como melhor adubação o conjunto de estrume de curral, ou adubo orgânico, com adubos químicos. Para um metro quadrado de terreno está calculado que se devem empregar as seguintes quantidades:

Estrume de curral.....	2 a 3 quilos
Sulfato de amónio.....	300 gramas
Superfosfato de cálcio a 18 %.	300    »
Sulfato ou cloreto de potássio	150 a 300 gramas

Na falta de sulfato de amónio pode substituir-se este adubo por 300 gramas de nitrato de sódio ou de cálcio empregando-se metade na sementeira e a outra metade na altura da «amontoa». Também se pode empregar o nitrato de amónio mas deste basta aplicar 150 gramas ao todo, na sementeira, ou em cobertura com o nitrato de sódio.



No nosso País, pode cultivar-se a batata em tôdas as regiões escolhendo para cada uma a melhor época.

Os grandes inimigos da batata são as doenças da degenerescência que não têm tratamentos, pelo que se torna indispensável o maior cuidado na escolha da semente, principalmente quando se não usa semente, já cultivada nessa região há muitos anos e com resultados favoráveis.

Quando se queira introduzir nova semente, é absolutamente necessário que ela seja oriunda de região onde se não desenvolvam as doenças da degenerescência, como sucede na nossa região de Montalegre e em certas zonas do litoral. Quando não haja a certeza ou suficiente garantia sobre a qualidade da semente, é sempre preferível optar pelas variedades da terra, ou da região.

A cultura da batata requiere terreno muito bem mobilizado, fazendo-se cavas profundas e por forma a deixar a terra o mais pulverizada que fôr possível. O compasso a usar na plantação depende da estrutura do terreno, mas regula entre  $0^m,60 \times 0^m,40$  e  $0^m,60 \times 0^m,30$ , sendo as primeiras dimensões as das «carreiras» ou rêgos e as segundas, a da distância a manter entre os tubérculos.

Depois de feita a sementeira, temos os trabalhos de «amanho» que consistem: em esterrear no caso do terreno se encontrar endurecido, e, seguidamente, logo que se encontrem nascidas as plantas, dá-se a primeira sacha. Passado algum tempo, procede-se à segunda sacha e «amontôa» principalmente nos terrenos mais compactos. Nas plantações tardias e nos locais onde os frios do inverno não permitem a sementeira temporã é quasi sempre necessário regar, só podendo evitar-se de o fazer, nos sítios muito frescos ou quando a sementeira fôr muito temporã.

A batata está sujeita a ser atacada por

várias doenças; algumas delas são de difícil combate, como as provocadas por bactérias; num ambiente que lhe seja favorável motivam muitas vezes a perda total das culturas. Evita-se principalmente pela drenagem dos terrenos, pois estas doenças desenvolvem-se quando há excesso de umidade no terreno. De tôdas as doenças que atacam os batatais, o «mildio» é muito vulgar e o seu poder destruidor causa sempre alarme entre os agricultores. O combate a esta doença é feito por meio de pulverizações sobre a rama com uma solução de sulfato de cobre neutralizada pela cal ou pela soda, vulgarmente conhecida por calda bordalesa e calda borgonhesa.

Além destas doenças, outras há, como a verruga negra, as sarnas vulgar e pulverulenta, a rizoctonia negra e a pinta ferruginosa.

Como se vê, êste quadro de enfermidades do batatal é de molde a aconselhar o agricultor a ter o maior cuidado com as suas culturas e a não se desleixar com o emprêgo de meios preventivos como processo de atenuar, ou até de imunizar a sua sementeira dum dêstes ataques. O «míldio» é um fungo de extraordinário poder de contágio e que se desenvolve ràpidamente nos ambientes úmidos e quentes. A sua Sintomatologia é de todos bem conhecida como também são bem conhecidos os prejuízos que êle provoca mas, mesmo assim, os agricultores, por vezes, ainda não se decidem a actuar na devida oportunidade, isto é, antes dêle aparecer e contam um pouco com a «sorte» como protecção para as suas culturas.

Para as outras doenças são difíceis os tratamentos e apenas aqui recomendamos o seguinte: aparecendo com frequência na região qualquer das que citamos, melhor será não cultivar o tubérculo mas, felizmente, essas doenças não são, por enquanto, entre nós muito frequentes.

[illegible]

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

Para a sua encadernação, são distribuídos, conjuntamente, o índice, o ante-rosto, o rosto e a capa.



## Digressão literária

*Alexandre Herculano, nome literário de Alexandre Herculano de Carvalho e Araújo, insigne historiador, poeta e romancista, nasceu em Lisboa a 28 de Março de 1810 e faleceu na sua casa de Vale de Lobos a 8 de Setembro de 1877.*

*Foi o maior vulto das letras lusitanas no século XIX; autor de, entre outras obras: a Harpa do Crente, poemas e poesias, o Monástico (I Eurico, o Presbítero; II o Monge de Cister), o Bobo; Lendas e Narrativas e de uma admirável História de Portugal, a mais gloriosa e imortal das suas produções.*

*Notável como poeta e romancista, Alexandre Herculano é incomparável como historiador. O seu estilo grave e severo, de uma correção e vernaculidade modelares, assegura-lhe lugar muito honroso entre os clássicos portugueses.*

*O trecho que a seguir se transcreve, extraído do Eurico, o Presbítero, descreve a batalha de Guadalete, que marca o início da invasão da península ibérica pelos árabes.*

.....  
Como na véspera, o sol inclinava-se das alturas do céu para o ocaso, e ainda a batalha estava indecisa, se é que o terror que incutia o cavaleiro negro no lugar onde pelejava não fazia pender um pouco a balança do lado dos godos.

De repente, um grito agudo partiu do mais espesso revolver do combate; êste grito gigante, indizível, de íntima agonia, era o brado unísono de muitos homens; era o anúncio doloroso de um sucesso tremendo.

O cavaleiro negro, que, impellido pela ebriedade do sangue, e semelhante a rochedo que se despenha pelo pendor da montanha, ia derramando a morte através dos esquadrões do Islam, volveu os olhos para o lugar onde soara o bramido retumbante da multidão. Era no centro do exército godo. As tiufadias vergavam em semi-círculos para a banda do Chryssus, como o açude minado pela torrente, a ponto de desprender-se das margens, oscila e se curva, bojando sobre a veia inferior das águas. A muralha de ferro que, posta entre o islamismo e a Europa, dizia à religião do profeta d'Yatrib — não passarás daqui — vacila, como a quadrela de cidade fortificada batida muitos dias por vaivem de inimigos. Por fim, aquêles vastos muros de homens ligados pela cadeia

fortíssima da disciplina, do pudor militar e do esforço, derivam rotos ante os turbilhões dos árabes, ondeiam e derramam-se na campina. Pelo boqueirão enorme aberto no centro da hoste goda precipitam-se as ondas dos cavaleiros maometanos, e, após êles, a turba dos bereberes, com um bramido bárbaro. Debalde as alas tentam ajuntar-se, travar-se uma com a outra, soldar os membros despedaçados do leão ibérico. Passa por lá a impetuosa corrente dos netos de Agar, que envolve e arrasta os que pretendem vadeá-la. Deus contara os dias do império de Leuwighild, e o sol do último dêles era o que descia já para o ocidente!

O cavaleiro negro vira a fuga das batalhas gôdas, advertido pelo clamor que a precedera. Voltando as rédeas do seu murzelo, esporeou-o para aquela parte. Levava lançado às costas o escudo, onde os tiros dos archeiros africanos ciciavam, como a saraiva no inverno batendo nos troncos despidos do roble. Pendia-lhe da esquerda do arção a borda ensanguentada, da direita o frankisk. O ginete tresfolegava na fúria da carreira, açoutando os ares com as crinas ondeantes e atirando-se ao meio da espécie de voragem aberta nas fileiras cristãs, a qual como que tragava uns após outros os esquadrões mosquemanos. Ao chegar à confluência daque-



las encontradas torrentes de homens armados, o guerreiro parou, e, olhando em roda por um momento, ouviu-se-lhe um grande brado. Era a primeira vez que a sua voz soava no meio da batalha, e a única palavra que lhe saiu da boca foi o nome de Teodemiro. Esse brado devia chegar longe, reboando como o trovão. Dir-se-ia que o cavaleiro estava habituado à conversação do bramido dos mares revoltos e do rugir das ventanias pelas fragas das serras; porque naquele grito, conjunto inexplicável de cólera e de dor, havia uma semelhança, uma harmonia com o gemido imenso da natureza quando luta consigo mesma no passar da tempestade.

Mas aos ouvidos de Teodemiro não podia chegar a voz do desconhecido. Arrastado pelos turbilhões de fugitivos, forcejando por obrigá-los a voltar o rosto contra os árabes, ora com palavras de amarga repreensão, ora com o exemplo, o duque de Corduba combatia mui longe dele. Em vão o cavaleiro negro lhe repetia o nome: era inútil este chamar e, apenas, servia para atrair os golpes dos agarenos vitoriosos. As achas de armas, as cimitarras, os dardos faziam centelhar a armadura e o escudo do desconhecido, que, tomado, ao que parecia, de um pensamento doloroso, alongava os olhos por toda a parte em busca de Teodemiro. Com um gemido de desalento, o cavaleiro saiu, enfim, da espécie de torpor que o tornava imóvel ante o espectáculo de tanta desventura, e o seu despertar foi tremendo. Erguendo em alto a maça de armas e vibrando-a furiosamente em volta de si, começou a partir espadas e a abolar armaduras. Em breve, ao redor dele, no meio dos mosselemanos vencedores, o terror invadia os ânimos, como na véspera, como nesse mesmo dia, se espalhara por toda a parte onde haviam reluzido as puas da sua ensangüentada borda ou o ferro do seu cortador frankisk.

Apenas, à força de golpes, o cavaleiro negro abriu no meio dos mosselemanos vencedores uma larga clareira, esporeando o ginete, lançou-se para o lado em que os go-

dos desordenados se retraíam ante as espadas do Islam. No espaço intermédio entre os fugitivos e os árabes flutuava sem recuar o pendão do duque de Corduba. Em volta desse pendão tremulavam as signas das tiufadias da Bética, que, cercadas por todos os lados, resistiam ainda ao embate dos sarracenos. No meio, porém, dos que abandonavam vilmente o campo da batalha nem uma única bandeira se hasteava; mas pelo esplêndido das armas, o guerreiro conheceu aqueles que não ousavam resgatar com a vida a honra das Espanhas. Eram os soldados escolhidos de Ruderico; era a brilhante cavalaria que ele próprio capitaneava! A indignação trasbordou da alma do guerreiro:

«Rei dos godos, rei dos godos! — exclamou ele — és covarde! Embora vás esconder a tua ignomínia nos muros de Toletum. Ainda neste campo de batalha restam homens valentes: ainda Theodemiro combate, não por teu trono desonrado, mas pela terra de nossos pais. Foge tu com os que não sabem morrer pela pátria; que nas margens do Chryssus ficam os que hão de perecer com ela! Maldito o godo e cristão que foge para ser servo!»

E o cavaleiro apertou de novo as esporas ao possante murzelo.

Não tardou, porém, que o furor se lhe convertesse em tristeza, e que as lágrimas, rebentando-lhe dos olhos, lhe apagassem a maldição que haviam murmurado os lábios. O seu valente cavalo galgava na carreira por cima de cadáveres e de moribundos, de cristãos e de infiéis, e a terra, convertida em brejo de sangue, apenas soava debaixo dos pés do ligeiro animal. Passando por meio dos esquadrões sarracenos, podia dizer-se que o desconhecido se assemelhava ao anjo do Senhor, quando desce por entre os mundos onde habitam os demónios, solitário e temido no império dos filhos das trevas que o odeiam. A fama das suas façanhas tinha-o cercado de uma auréola de terror supersticioso, e, quando passava, os guerreiros do deserto apontavam para ele e em voz sumida diziam uns aos outros — «Ei-lo que vem! ei-lo, o cavaleiro negro!»



Mas, porque parou êle, sofrendo súbitamente o ginete? Que há aí, nessa extensa seara ceifada de homens de guerra, que possa atrair os olhos do mais incansável dos segadores? No sítio em que parou estava, poucas horas antes, hasteada a signa real: era o centro da hoste goda; mas dos que aí pelejavam, uns lá vão ao longe precipitar-se no abismo da ignomínia; outros, os mais felizes, adormeceram do seu último sono no regaço da pátria. O guerreiro fitou os olhos no chão: a foice da morte, passando por ali, cerceara a derradeira esperança do império de Theoderik. O espectáculo que se lhe antolhava era a explicação do terror que se apossara de tantos homens valentes. Fugiam: Ruderico, porém, estava aí! mas retalhado de golpes; mas sem vida! Já não seria debaixo de seus pés que o trono da Espanha se desfaria aos golpes do machado dos árabes. Um cetro sem dono em Toletum e mais um cadaver junto às margens do Chryssus, eis o que restava do último rei dos godos! Com a sua morte fenecera ao redor dêle a esperança, e com a esperança dera em terra o esforço dos ânimos mais robustos. As alas ignoravam êste triste acontecimento e por isso pelejavam ainda.

Mas pouco tardou a ser geral a róta; porque pouco tardou a espalhar-se aquela nova fatal. Um dia bastara para aniquilar o império que durante quatro séculos fôra o mais poderoso e civilizado entre as nações germânicas estabelecidas nas diversas províncias romanas. A corrupção dos últimos tempos concluíra a sua obra, e o edificio da monarquia gótica, ainda rico de majestade exterior, mostrara, enfim, desconjuntando-se e desabando, o fervor dos vermes que interiormente o roíam. A cruz, derribada, com êle, só devia tornar a hastear-se triunfante em todos os ângulos da Espanha depois do combater de oito seculos.

Uma parte do exército godo ainda podera salvar-se atravessando o rio; mas as pontes

lançadas na véspera tinham por fim estalado, derivando pela corrente debaixo do pêso dos fugitivos, e as águas devoravam muitos que o ferro havia poupado. Theodemiro, que não perdera o ânimo no meio daquela desventura, alcançara fazer passar à margem oposta as relíquias dos soldados da Bética e os restos de muitas tiufadias de outras províncias. Nos arraiais, os árabes, senhores do campo, saúdavam a vitória com o som dos instrumentos bárbaros e com clamores de alegria que iam sussurrar ao longe pelos vales e campos, desertos dos seus moradores. Um homem só combatia ainda daquele lado à beira do rio. Era o cavaleiro negro. Cercavam-no muitos sarracenos, mas de longe, porque os que ousavam aproximar-se dêle caíam a seus pés moribundos. Às vezes, como que tentava romper por entre os inimigos, mas era tentar o impossível. No volver dos olhos inquietos para um e para outro lado, parecia buscar descobrir alguma cousa naquele vasto campo onde só descortinava os cadaveres dos vencidos e os vultos ferozes dos vencedores. Por fim, voltando o rosto para a margem oposta, viu flutuar sôbre uma eminência o pendão de Theodemiro. Uma expressão fugitiva de contentamento lhe assomou então ao gesto. Despedindo das mãos a borda ensanguentada, que sibilou por meio dos árabes apinhados em volta, o guerreiro arrojou-se à torrente. À luz do sol que se punha, viu-se-lhe umas poucas de vezes reluzir o elmo, alongando-se pela superficie das águas e desaparecendo por largos espaços. As trevas, que já desciam densas, e a impetuosidade da corrente que o arrastava não permitiram prever-se qual seria a sua sorte. Eurico era a última e tenuíssima esperança que bruxuleava nos horizontes do império godo: como estrêla cadente que se imerge nos mares, aquêlê esforço brilhante se desvanecera na escuridão que tingia as águas do Chryssus!

.....



# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

P. n.º 842 — Peço dizer-me se a seguinte taxa está certa:

Transporte de um automóvel, com peso superior a 3.000 Kg., de Casa Branca a Lisboa-Jardim.

Carga efectuada pelos donos.

Distância 91 Km.

Tarifa Geral, Base 28\$00, com 25 0/0 de recargo.

$$14\$34 + \frac{14\$34 \times 25}{100} = 17\$92,5$$

Transporte 17\$92,5 × 11 .....	197\$18
Adicional de 10 0/0 .....	19\$72
Evoluções e manobras 5\$50 × 2 .....	11\$00

#### Via fluvial

Preço 4\$75 × 11 .....	53\$25
Adicional de 10 0/0 .....	5\$23
	57\$48

#### Cais e descarga

Cais \$25 × 2 × 11 .....	5\$50
Descarga 1\$00 × 11 .....	11\$00
	16\$50
Adicional de 10 0/0 .....	1\$65
	18\$15
Registo .....	1\$00
Aviso de chegada .....	1\$00
Arredondamento .....	\$02
Total .....	305\$55

R. — A taxa está certa.

P. n.º 843 — Segundo o disposto na Comunicação-Circular n.º 97 de 27 de Dezembro de 1944 do Serviço do Tráfego, deve ser aplicado ao transporte de carne de baleia o tratamento tarifário correspondente a carne.

Existindo na Classificação Geral as rubricas «carne congelada», «carne defumada», «carne ensacada (sal-sicharia)», «carne salgada» e «carne seca», peço esclarecer-me a qual destas rubricas deve ser assinalada a carne de baleia.

R. — Pela Comunicação-Circular n.º 97 do Serviço do Tráfego, não se atribui carne de baleia a determinada rubrica da Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos, mas tão somente se indica que os transportes desta mercadoria ficam sujeitos ao tratamento tarifário correspondente a carne.

Nestes termos, conforme o estado em que seja apresentada a despacho a carne de baleia, assim se determinará a rubrica da Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos a que ficará subordinada a respectiva taxa.

Exemplos: — Carne de baleia congelada, taxa-se pela rubrica «carne congelada»; carne de baleia salgada, taxa-se pela rubrica «carne salgada». etc.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

Comunicação-Circular n.º 95 — Informa em que condições é permitida a entrada gratuita das praças da Guarda Nacional Republicana nos cais de embarque das estações.

40.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Estabelece preços de camionagem para o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Castelejo e o Despacho Central de Felgueiras, passando por Rande (Longra).

13.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — Substitui os quadros de preços correspondentes à 3.ª e à 8.ª zonas.

Carta Impressa n.º 70 — Distribuição de elementos destinados a alterar os «Quadros das distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da Antiga Rede», na parte referente a Lisboa-Rêgo e apeadeiros da Linha de Cintura.

Aviso ao Público A n.º 842 — Anuncia a abertura à exploração da estação de Lisboa-Rêgo, que substitui o apeadeiro do Rêgo, o Posto de Despacho de Campo Pequeno e o Cais do Rêgo.

Aviso ao Público A. n.º 843 — Anuncia alteração do serviço que presta o apeadeiro de Gouvinhas, situado ao Km. 116,411 da linha do Douro.

Aviso ao Público A n.º 844 — Anuncia alteração do serviço que presta o apeadeiro de Meinedo, situado ao Km. 43,000 da linha do Douro.

Aviso ao Público A n.º 845 — Anuncia a entrada em vigor, em 1 de Janeiro de 1945, da nova Tarifa de licenças para ocupação de terrenos, destinados ao depósito de mercadorias, dentro do recinto das estações.



**Aviso ao Público A n.º 846** — Anuncia que a estação de Recarei passa a denominar-se «Recarei-Sobreira».

**9.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 8/108 — Grande Velocidade** — Estabelece novos preços para os volumes transportados ao abrigo desta tarifa, na parte respeitante a Camionagem.

**Aditamento n.º 106 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário a aplicar a várias rubricas, entre as quais a azeitona, o cacau, o sabão ordinário, etc..

**Aditamento n.º 107 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário das rubricas relativas a peixes em conserva, salgados, salpicados, em salmoira ou secos.

**Aditamento n.º 108 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário da rubrica «batata doce».

**Tarifa de licenças para ocupação de terrenos** — Trata da concessão temporária de terrenos, dentro do recinto das estações, para o depósito de mercadorias e começa a vigorar em 1 de Janeiro de 1945. É aplicável na rede geral que a Companhia explora e anula e substitui as disposições tarifárias que, nas redes do Minho e Douro e Sul e Sueste, têm sido observadas a este respeito.

## II — Fiscalização e Estatística

**Carta-Impressa n.º 372** — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos transviados durante o mês de Outubro do ano corrente e que devem ser apreendidos.

**Carta Impressa n.º 373** — Determina que todas as estações deverão fazer partir de 1 de Dezembro uma nota, por dias, de todas as importâncias cobradas por aluguer de encerados, quer para cobrir vagões em trânsito, quer por estacionamento e resguardo de mercadorias, notas que devem ser enviadas à Repartição de Resumos, mencionadas em F 376 do dia 2 do mês seguinte àquele a que respeitam.

**Carta Impressa n.º 374** — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Novembro de 1944, os quais devem ser apreendidos.

**Comunicação-Circular n.º 303** — Refere que tendo terminado em depósito a existência de mod. F 218 em papel, devem as estações utilizar ainda os que possuem e passar a requisitar o mod. F 216, e renova a recomendação feita sobre o preenchimento do mod. F 218.

Chama também a atenção de todo o pessoal interessado para o bom preenchimento do mod. F 283.

**Comunicação-Circular n.º 304** — Dispensa da formalidade da aposição de carimbos e dos vistos dos chefes das estações os livretes de serviço das patrulhas da G. N. R., encarregados do policiamento de comboios e estações.

**Comunicação-Circular n.º 305** — Refere que é dada autorização à firma Arboricultora, L.ª, de Caneças, rua da Prata, n.º 15, a despachar para todas as estações nacionais de via larga, as suas remessas de plantas vivas, em portes a pagar.

**Comunicação-Circular n.º 306** — Determina que, a partir de 15 de Novembro de 1944, os transportes de azeite só podem ser efectuados com guias de trânsito da Intendência Geral de Abastecimentos.

**Comunicação-Circular n.º 307** — Refere que, por efeito do disposto na Tarifa de licenças para ocupação de terrenos nas estações para depósito de mercadorias, devem os concessionários pagar antecipadamente a renda correspondente a 3, 6 ou 12 meses, quando os terrenos lhes forem entregues e para essas cobranças serão estabelecidos F 251, onde constem os nomes dos concessionários e as superfícies dos terrenos.

**Comunicação-Circular n.º 308** — Esclarece que estão abrangidas pela armazenagem gratuita do prazo de 24 horas estabelecidas no 15.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias, as expedições constituídas pelos produtos indicados no artigo 29 da Tarifa Geral com algumas excepções que discrimina.

**Comunicação-Circular n.º 309** — Determina que a partir de 1 de Janeiro de 1945, a estação de ligação entre as estações da Antiga Rede e as do Minho e Douro, para efeito das cobranças a efectuar pelo transporte de passageiros, passa a ser a do Porto e informa que, para facilitar as cobranças, vai ser distribuída uma nova tabela de preços dos bilhetes inteiros, meios e quartos da Tarifa Geral.

## III — Movimento

**Comunicação-Circular n.º 827** — Indica os vagões de propriedade da C. U. F. que estão affectos ao serviço interno das suas fábricas em Barreiro.

**Carta Impressa n.º 58/2** — Indica as séries, números, capacidade e tara dos vagões cubas e cisternas particulares espanhóis, autorizados pela D. G. C. F. a circular nas linhas portuguesas.

**1.º Aditamento à Carta Impressa n.º 58/2** — Autoriza a circulação de vários vagões particulares espanhóis na nossa rede.

**7.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 755** — Trata da sobreposição de bidões nas remessas de líquidos com destino ao estrangeiro.





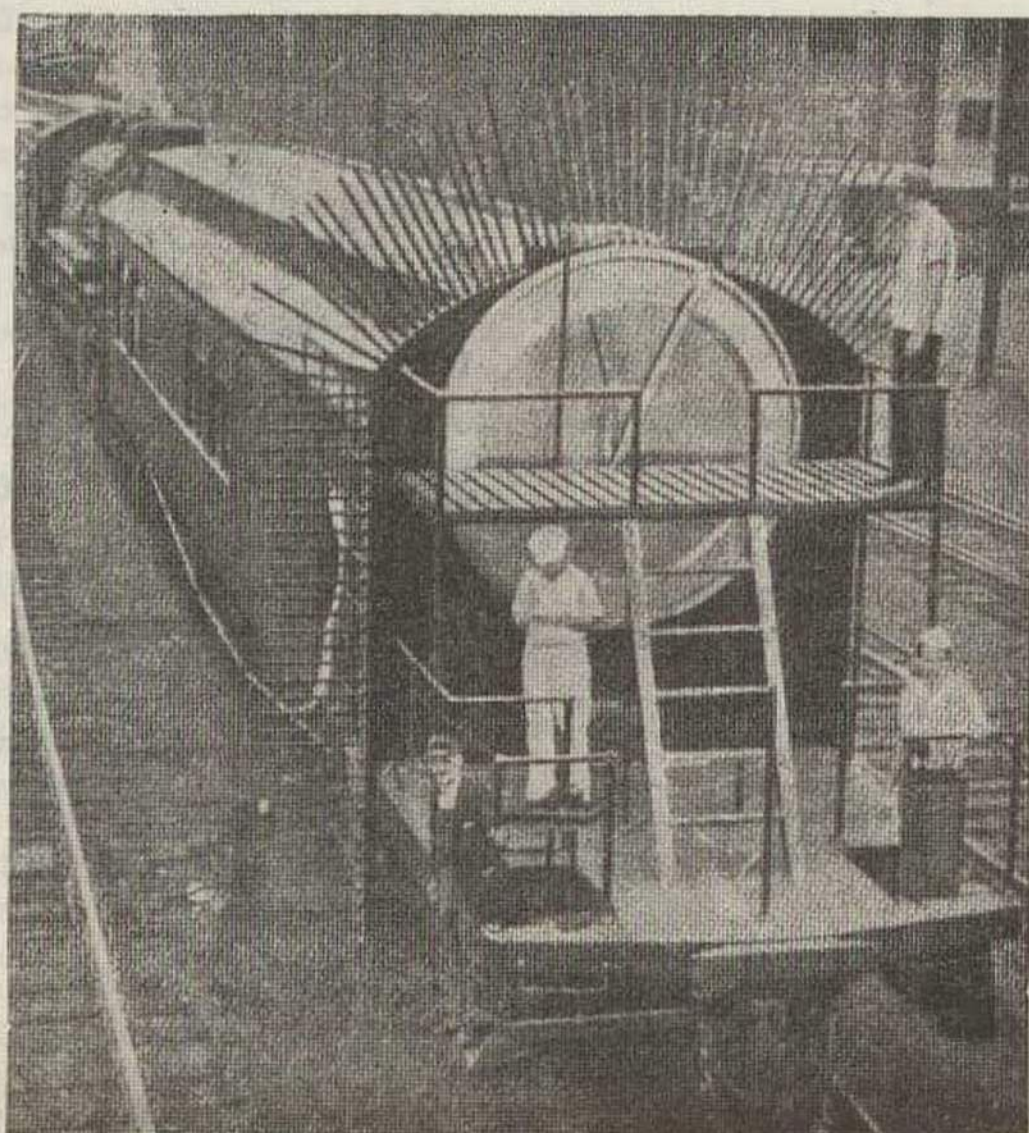
Algarve — Praia da Rocha

## *Factos e Informações*

### Vagão «pôrco-espinho»

Em virtude das exigências da guerra são transportadas frequentemente pelo caminho de ferro, volumes cujas dimensões ou configuração põem em dúvida a possibilidade da passagem por algumas obras de arte, como pontes, túneis, trincheiras, etc.

Para prévia garantia e esclarecimento dessas dúvidas, construiu-se nos Estados Unidos da América do Norte um vagão de aspecto estranho, munido, à frente, de numerosas antenas que se ajustam com rigôr à face interna das referidas obras de arte, dando assim com bastante exactidão a medida do espaço livre, que é registada num quadro existente no interior do vagão.

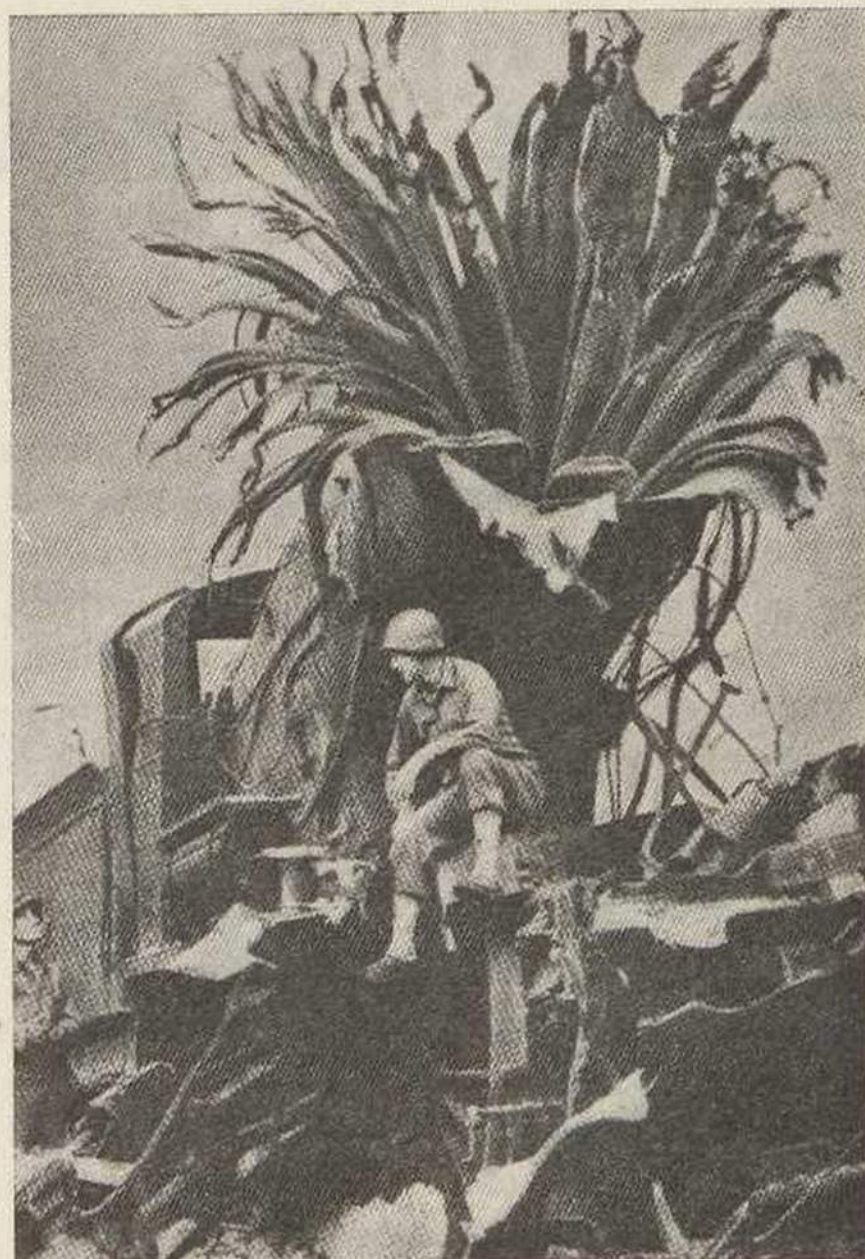






### Os caminhos de ferro e a guerra

As exigências da guerra habituaram-nos a vêr as mulheres trabalhar em todos os misteres. A fotografia que publicamos mostra-nos uma mulher num pôsto de sinalização ferroviária.



Por ter sido atingida pela explosão duma bomba aérea, a caldeira desta locomotiva ficou com este aspecto estranho.

## ESTATÍSTICA

Nota do percurso quilométrico de Janeiro a Novembro de 1944, inclusive, em comparação com igual período de 1943

Combóios	ANTIGA REDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1944		Percurso efectivo em		Diferenças em 1944		Percurso efectivo em		Diferenças em 1944	
	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos
De passageiros .....	2.486.534	2.542.507	355.973	—	624.617	662.422	37.805	—	1.131.230	1.175.663	44.433	—
De mercadorias .....	3.918.029	3.914.369	—	3.660	539.988	581.934	41.946	—	1.123.188	1.193.490	72.302	—
Em manobras .....	1.113.873	1.158.157	44.284	—	353.419	362.607	9.188	—	433.879	445.447	11.568	—
Totais .....	7.218.436	7.615.933	400.257	3.660	1.518.024	1.606.963	88.939	—	2.688.297	2.816.600	128.303	—
Total das diferenças em 1944	A mais :		396.597		A mais :		88.939		A mais :		128.303	



# *A nossa casa*

## Arte de cozinhar

Devemos, antes de cozinhar os alimentos, tomar conhecimento da forma de o fazer. Algumas donas de casa, julgando-se mestras na arte de culinária, em lugar de dar à família alimentos que contenham bases nutritivas, para que ela viva com saúde, cozinham, — por verem cozinhar — cingindo-se a processos retrógrados e errados, inutilizando o valor dos alimentos e apresentando refeições que, sem conterem base alimentar, só servem, bem analisadas, para dar que fazer ao estômago provocando, assim, doenças caracterizadas por falta de vitaminas.

Pertence à dona de casa dirigir com inteligência o lar, mas a base dêsse lar feliz, é uma boa alimentação. Um lar onde ela é descuidada, torna-se motivo de fortes aborrecimentos.

Devemos ter presente que a alimentação sem vitaminas, é a doença e a morte certa.

Para a nutrição racional e perfeita, é preciso diariamente ingerir um e meio miligramas de alimentos que contenham as vitaminas B<sub>1</sub> e B<sub>2</sub>.

Estas duas vitaminas encontram-se, muitas vezes, a par, no mesmo alimento. Nas preciosas indicações que se seguem, encontrarão, as donas de casa, referência aos alimentos que devem cozinhar e que contêm as vitaminas mais importantes à saúde, e, por consequência, ao bem estar da família:

Como se cozinham as carnes, os peixes,  
os vegetais, etc.

A carne chegada do carniceiro, deve-se cobrir com um pano branco e colocar-se em lugar seco, mas não quente. Só se lava quando estiver para ser cozinhado. Nunca se deve pôr dentro de água. Toda a carne

deve ser cozinhada vinte e quatro horas depois de morta, pois só assim ela se torna tenra. Se quisermos fazer um caldo, aproveitando o máximo das vitaminas, deve-se meter a carne, enxuta, em água fria, para ser cozida.

Se desejarmos aproveitar a carne e não o caldo, deve-se meter, por pouco tempo, em água fervente temperada de sal. Para se aproveitarem bem as propriedades nutritivas, deve-se aplicar, apenas, para cada quilo de carne, dois litros de água e 20 grs. de sal, levando hora e meia a duas horas a cozer.

A carne, quanto menos cozida, melhor é para os efeitos alimentares. Abre-se uma excepção para a carne de porco, que deve ser bem assada ou frita para matar as toxinas do porco.

As carnes, para assar, libertam-se, previamente, dos sebos e nervos inúteis. Os pedaços da carne assim tratados esfregam-se com sal refinado e colocam-se numa assadeira, na qual se deita banha de porco, manteiga ou lâminas de toucinho. Podem também ser esfregados com malagueta, cravo da Índia ou alhos partidos.

Rega-se tudo com sumo de limão e, se a carne fôr de porco, pode juntar-se meia folha de louro.

Quando estiver meio assada, junta-se-lhe, por cada quilo, um decilitro de vinho branco, regando-a com o próprio suco e voltando-a, para assar do lado não em contacto com o lume.

Tempera-se, depois, com raspas de noz moscada e um ramo de salsa, deixando-a assar bem. Logo que esteja assada, pode-se cobrir, durante algum tempo, sobre o lume, para criar molho próprio.

## Aves

Também são cozinhadas vinte e quatro horas depois de mortas, com excepção do



pato que deve ser cozinhado em seguida. Tardiamente cozinhado, pode provocar infecções graves.

### Peixes

Deve-se adquirir, sempre, o peixe fresco, o mais fresco possível, evitando comprá-lo moido, o que se conhece por estar demasiadamente mole, quási a desfazer-se. O peixe pouco fresco conhece-se pela guelra escura e pelo mau cheiro. Por esta razão, costumam os vendedores pouco escrupulosos arrancar as guelras ao peixe, para que se não conheça o seu mau estado.

Se o peixe fôr do rio, deve-se lavar com água doce; se fôr do mar, deve-se lavar com água temperada de sal (50 grs. por cada litro de água). Lavar o peixe não é conservá-lo em água, como costumam fazer as criadas ignorantes.

Se o peixe não puder ser amanhado e cozinhado em seguida, deve-se salpicá-lo de sal e embrulhá-lo num pano seco, conservando-o em lugar nem úmido, nem quente.

### Como se devem cozer os peixes

Não se devem meter em água ao lume, para serem cozidos. Êste processo tira-lhes o gosto e as vitaminas. Devem cozer-se assim: em cada dois litros de água, deitam-se 30 grs. de sal, decilitro e meio de vinagre, duas cebolas pequenas, descascadas, um ramo de salsa e cinco grãos de pimenta.

Põe-se tudo isto ao lume, e, quando a ferver, mete-se o peixe, amanhado e partido, dentro de água. Deixa-se ferver durante quinze minutos, tira-se da água e serve-se imediatamente.

### É bom saber que...

Para limpar e tirar as nódoas na madeira encerada, limpam-se muito bem com um esfregão de trapo embebido em leite quente.

Esfregam-se, depois, com um trapo de lã molhado em azeite, passando-se em seguida, com uma mistura de cêra e de essência de

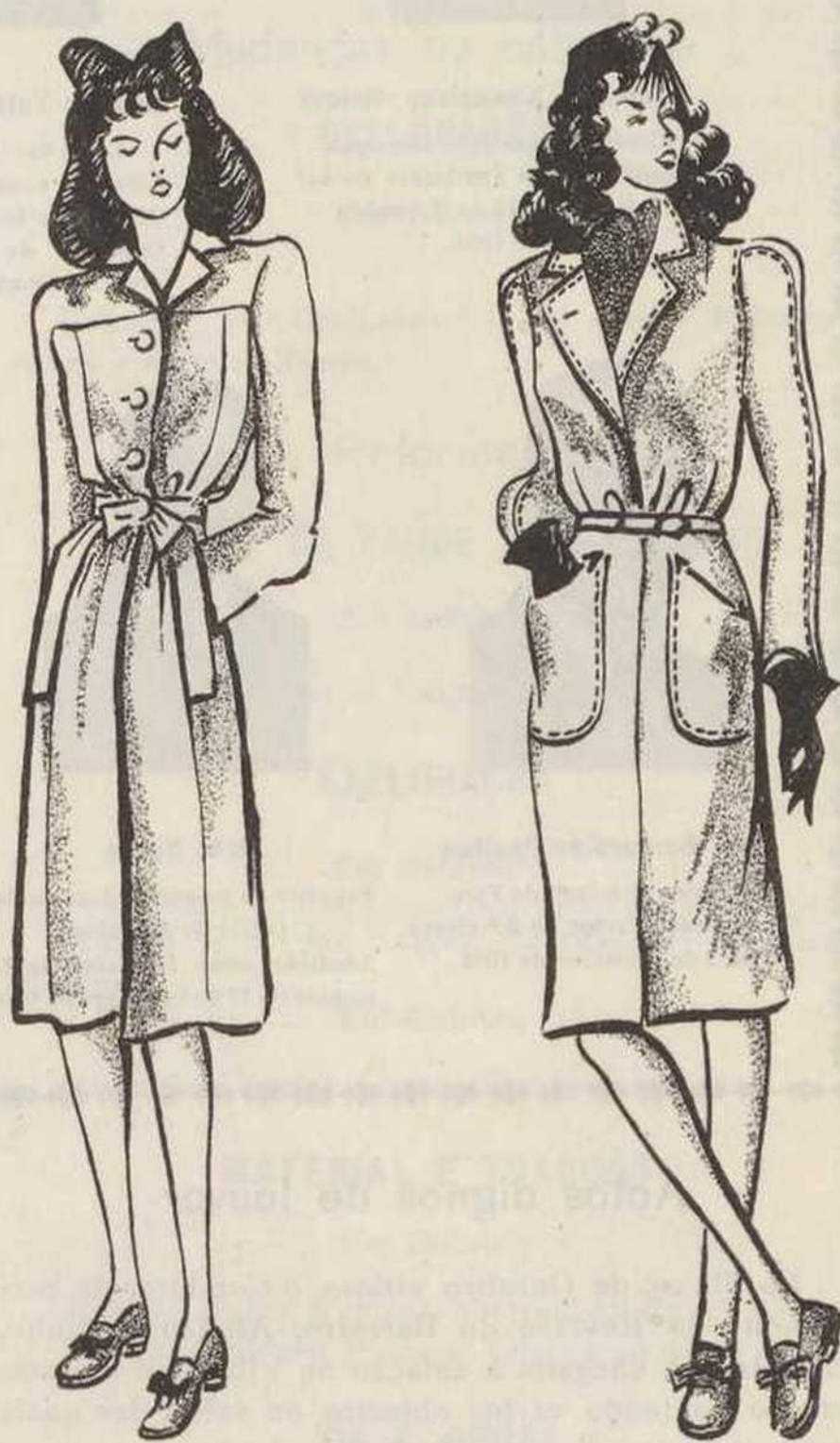
terebentina (águarrás), própria para dar lustro aos móveis.

### O vinho

A qualidade do vinho varia segundo as regiões da sua produção e cada espécie de vinho tem o seu paladar próprio e o seu perfume.

O abuso desta bebida deprime as fôrças, amolece os músculos, aniquila a pouco e pouco a inteligência e a saúde.

### Os nossos figurinos



*À esquerda:* Casaco de lã lisa, com bolsos metidos verticalmente. *À direita:* casaco prático de lã forte, guarnecido com largos «pontos de alinhavo», em tom mais escuro.



# Pessoal

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Manuel M. Castellano Moldes**  
Chefe de Repartição Principal.  
Admitido como Praticante de es-  
critório em 19 de Novembro  
de 1904.



**Arnaldo Valério Alves Mendes**  
Chefe das Oficinas gráficas.  
Admitido como Aprendiz em 7 de  
Outubro de 1904, na Imprensa dos  
Caminhos de Ferro do Estado,  
extinta Direcção do Sul e Sueste.



**Jacinto Ferreira de Noronha**  
Chefe Principal, de Gaia.  
Foi nomeado Aspirante em 26 de  
Dezembro de 1904.



**José Bernardino Paulino**  
Bilheteiro principal, de Faro.  
Foi nomeado Factor de 3.ª classe  
em 2 de Dezembro de 1904.



**João Nunes**  
Fogueiro de máquinas fixas no De-  
pósito de Alfaiates.  
Admitido como Limpador suple-  
mentar em 19 de Novembro de 1904.



**João Martins**  
Guarda de estação, de Beja.  
Admitido como Guarda de dia em  
11 de Dezembro de 1904.



**Manuel dos Santos Moreira**  
Guarda de estação de Lisboa-R.  
Foi nomeado carregador em 29 de  
Dezembro de 1904.

## Actos dignos de louvor

No dia 25 de Outubro último, o Condutor de car-  
ruagens da Revisão do Barreiro, Afonso Godinho,  
encontrou à chegada à estação de Vila Real um em-  
brulho contendo vários objectos de valor, dos quais  
fez entrega imediata ao Chefe da estação.

Quando no dia 21 de Outubro último, o Limpador  
de carruagens da Revisão de Tunes, João Maria, fazia  
limpeza a uma carruagem, encontrou uma pulseira de

ouro, da qual fez entrega imediata ao Chefe daquela  
estação.

No dia 20 de Outubro último, o operário da Ins-  
pecção e Oficinas de Obras Metálicas, Jaime da Silva  
Catarino, encontrou dentro da Oficina de Ovar uma  
certa importância, da qual fez entrega imediata.

Actos como estes nobilitam sempre quem os pra-  
tica e é com prazer que o *Boletim da C. P.* os regista.



## Nomeações

## SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Outubro

**Praticante de escritório:** António Nunes.

## EXPLORAÇÃO

Em Outubro

**Engatadores:** Francisco Maria Morais Rosado, Manuel José Gonçalves, Agostinho Alves Pereira Fortunato dos Santos, António José da Silva, José Cerqueira e Luís Cunha.**Guardas:** Manuel Maria Marques Saramago e António Gomes da Silva.**Carregadores:** José da Silva, Abel de Almeida, José Mendes, José Teixeira Monteiro, José da Cruz Patarata, António Lopes, Francisco Lopes Figo, Luís Augusto Feliciano, Jacinto António Rodrigues, Luís Gonçalves, Serafim da Conceição Reis, Alberto Celso da Silva Pereira, António Eugénio Jorge, José Vasques, António Ferreira, Custódio Maria da Silva, João da Silva Catarino, João da Silva Santiago, Joaquim Pires, António Ferreira de Carvalho, João Álvaro Lopes, Aristides Justino Barbosa, João Bispo, Armando Dias da Cruz, António da Cruz e Silva, Manuel Alves Serdoura, Joaquim Cardoso da Silva, Joaquim Perreira, Raúl Relo Chasqueira, António Camêlo, Sebastião Rodrigues Botas, João Ferreira, Manuel Garrido Tavares, António Maria Lopes de Azevedo, António Teixeira, José Gomes Júnior Dias, Alberto Gouveia, Arménio Gonçalves Tarrafa, José Gonçalves Daniel, António Martinho Boavida, Joaquim Avelino Monteiro, Francisco da Silva Alegria Brás, José da Silva Carvalho, Alípio Ribeiro dos Santos Albino Lopes Castelão, António da Costa, Mário Francisco de Oliveira, João da Costa, Artur Vieira dos Santos, Bernardino Coelho Belisinho, Manuel de Almeida, Ventura da Silva Tavares de Oliveira e António Martins Simões.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Outubro

**Empregados de 3.<sup>a</sup> classe:** António Ferreira da Silva Lino e José Lucílio Matos da Silva.**Limpador:** Viriato António Bucho.

## VIA E OBRAS

Em Agosto

**Escriturário:** José Gaspar.**Operário de 5.<sup>a</sup> classe (electricista) «adido»:** António dos Santos Mateus.

## Promoções

## EXPLORAÇÃO

Em Outubro

**Capataz de 2.<sup>a</sup> classe:** José Fernandes Júnior.**Agulheiros de 2.<sup>a</sup> classe:** Amílcar Alves, Joaquim Alves Cabouco, Alberto de Oliveira, Augusto Guilherme, Augusto Nogueira da Silva, António Medeiros, António Vieira, Sebastião Monteiro, Manuel António Tregreira, Floriano António Pimenta.**Agulheiros de 3.<sup>a</sup> classe:** João Fernando Moreira, Joaquim Pedroso dos Santos, Joaquim Gonçalves Vieira, José Dias, Licínio Augusto Leitão, Manuel Gomes, Avelino Carvalho, Mário Gilberto Dias Costa, Cassiano Antunes.

## Mudanças de categoria

## EXPLORAÇÃO

Em Outubro

Para:

**Guarda:** os Agulheiros de 3.<sup>a</sup> classe Francisco Alves e Manuel Nunes.

## Reformas

## SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Outubro

*Carlos Inácio Pinto*, Empregado de 1.<sup>a</sup> classe.

## EXPLORAÇÃO

Em Setembro

*Manuel Rosa dos Santos*, Carregador, de Monte Redondo.

Em Outubro

*Augusto Teixeira*, Carregador, de Livração.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Outubro

*Manuel Maria Martins*, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.  
*António Ferreira Manano*, Ensebador de 2.<sup>a</sup> classe.

## VIA E OBRAS

Em Outubro

*Mário Augusto*, Chefe do distrito n.º 129, Covilhã.  
*Manuel Alves*, Assentador do distrito n.º 116, Barca de Amieira.



*Manuel Pereira*, Assentador do distrito n.º 45, Paialvo.

*Tomaz Gonçalves*, Assentador do distrito n.º 128, Tortozendo.

*Joana Gomes*, Guarda do distrito n.º 3/5.ª Secção, S. Martinho.

## Falecimentos

### EXPLORAÇÃO

Em Outubro

† *Fortunato Manuel*, Condutor de 1.ª classe, de Faro.

Admitido como Carregador em 21 de Fevereiro de 1911, passou a Aspirante de Guarda-freios em 16 de Outubro de 1919, promovido a Guarda-freios de 2.ª classe em 21 de Junho de 1923, a Guarda-freios de 1.ª classe em 1 de Fevereiro de 1928, a Condutor de 2.ª classe em 1 de Julho de 1938 e finalmente a Condutor de 1.ª classe em 1 de Julho de 1943.

† *António Maria Valente*, Factor de 3.ª classe, de Alvega.

Admitido como praticante para factor em 1 de Julho de 1940, passou a aspirante em 1 de Julho de 1941 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1942.

† *António Baptista Alves Júnior*, Guarda-freios de 2.ª classe, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 28 de Junho de 1919, nomeado Carregador do quadro em 3 de Julho de 1924, nomeado Guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Abril de 1928, nomeado Revisor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1936, passou a Guarda-freios de 2.ª classe em 3 de Março de 1941.

## MATERIAL E TRACÇÃO

Em Outubro

† *João Lopes Bento*, Maquinista de 1.ª classe, no Depósito de Campolide.

Admitido ao Serviço em 15 de Março de 1915, como Limpador suplementar, ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1919 como Fogueiro de 2.ª classe e foi promovido a Maquinista de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1937.

† *Armando Caetano*, Fogueiro de 1.ª classe, no Depósito de Campolide

Admitido ao serviço em 11 de Abril de 1924, como Ajudante de montador, ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1930, como Fogueiro de 2.ª classe e foi promovido a Fogueiro de 1.ª classe em 1 de Julho de 1938.

## VIA E OBRAS

Em Outubro

† *David Augusto Martins*, Assentador do distrito n.º 427, Molêdo.

Admitido como Auxiliar de via em 16 de Julho de 1935 passou a Auxiliar permanente em 1 de Dezembro de 1940 e foi nomeado Assentador em 1 de Janeiro de 1943.

† *António Manuel de Melo*, Sub-chefe do distrito n.º 402-A, Leixões.

Admitido como Auxiliar em 16 de Abril de 1931, passou a Auxiliar permanente em 1 de Setembro de 1934, nomeado Assentador em 1 de Janeiro de 1936 e promovido a Sub-chefe de distrito em 16 de Junho de 1942.



† *João Lopes Bento*  
Maquinista de 1.ª classe



† *Armando Caetano*  
Fogueiro de 1.ª classe



† *Fortunato Manuel*  
Condutor de 1.ª classe



† *António Baptista Alves Júnior*  
Guarda-freios de 2.ª classe



15 — Qual seria a extensão da linha do Sado, se Pinhal Novo estivesse a 299,600 Km. de Beja, e Beja a 179,760 Km. de Ermidas, pela nova linha perpendicular à do Sado, conduzida de Beja?

16 — Sendo 340,500 Km. a extensão da linha do Sado e ficando Ermidas a 163,440 Km. de Beja pela nova linha, a que distância estará P. Novo de Ermidas?

17 — Se Beja ficasse a 1590 Hm. de Funcheira, e Funcheira a 95400 m. de Ermidas, qual seria, em decâmetros, a extensão da linha do Sado?

18 — Se a linha do Sado medisse 665,0 Km. e de Beja a Funcheira fôsse 39900 Dm., quantos metros seriam de Beja a P. Novo?

19 — Estando P. Novo a 199,550 Km. de Funcheira pelo Sado, e Ermidas a 957,84 Hm., de Beja pela nova linha, a que distância, em metros, fica Ermidas de Funcheira?

20 — Se Funcheira estivesse a 80,500 Km. de Ermidas, e Beja a 192400 m. de P. Novo, a que distância, em hectómetros, ficaria Beja de Ermidas pela nova linha?

21 — Quantos metros seriam de Ermidas a P. Novo se de P. Novo a Beja fôsse 44084,0 Dm. e de Ermidas a Funcheira 1983,78 Hm.?

22 — Se Ermidas distasse 168,64 Km. de P. Novo, e Funcheira 1581,0 Hm. de Beja, a que distância, em decâmetros, estaria Pinhal Novo de Funcheira, pelo Sado?

23 — Ficando P. Novo a 1302,4 Hm. de Ermidas e Funcheira a 122,10 Km. de Beja, a que distância, em hectómetros, fica Beja de Ermidas, pela nova linha?

24 — Se Beja distar 323700 m. de Funcheira, e 2589,6 Hm. de Ermidas, pela nova linha, quantos quilómetros distará de P. Novo?

### Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Dezembro de 1944

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil . . . . . kg.	4550	Lenha . . . . . kg.	540	Bambus: Esparguete, macarrão e macarronete: a granel (côradas) . . . . . kg.	8500
Açúcar de 1.ª . . . . . »	4580	Manteiga . . . . . »	28550	Ovos . . . . . dúz.	variável
Azeite extra . . . . . lit.	10580	Massas cortadas: Macarrão e Macarronete — Côradas kg.	4590	Presunto . . . . . kg.	24500
» fino . . . . . »	10530	Massinhas: Cotovelos, cotovelinhos, miosotis, pevide, etc — Côradas . . . . . kg.	5530	Queijo tipo flamengo . . . kg.	22550
Bacalhau Inglês . . . . . kg.	variável	Meadas: Aletria, macarrão e macarronetes — Côrad. kg.	5550	Sabão amêndoa . . . . . »	1550
» Nacional . . . . . »	»	Massas cortadas, massinhas e meadas: Em pacotes — Côradas . . . . . kg.	8530	» Corrente . . . . . »	4520
Balata . . . . . »	»			» Especial . . . . . »	6530
Carvão de sôbro . . . . . »	1505			Sal . . . . . lit.	560
Cebolas . . . . . »	variável			Toucinho entremeado . . . kg.	13560
Chouriço de carne . . . . . »	22580			Vinagre . . . . . lit.	2530
Farinheira . . . . . kg.	14550			Vinho branco . . . . . »	2530
Feijão Colonial . . . . . lit.	4535			Vinho tinto . . . . . »	2510
» branco miúdo . . . . . »	6540				
» frade. lit. 3580, 5540 e	6580				

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 Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

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

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

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12500, 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.**).