

BOLETIM DA C. P.

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

Problemas recreativos

Resultados do n.º 186

Soluções:

(Continuação)

12 — Sirva ainda a proporção (1) do problema n.º 9:
Será

$$PB = \sqrt{EP \times PF} = \sqrt{EP(EP + EF)}$$

É preciso, agora, calcular EP em função de BE e EF.
Os triângulos PBE e BEF, semelhantes a PBF, são também semelhantes, e dão

$$\frac{EP}{BE} = \frac{BE}{EF} \quad (4)$$

onde

$$EP = \frac{\overline{BE}^2}{\overline{EF}}$$

Portanto, reduzindo, ter-se-á

$$PB = \frac{BE}{EF} \sqrt{\overline{BE}^2 + \overline{EF}^2}$$

ou

$$a = \frac{h}{m} \sqrt{h^2 + m^2}$$

= 172 Km.

*

13 — Da proporção (3) do problema n.º 9 tira-se

$$PF = \frac{\overline{BF}^2}{EF}$$

e do triângulo PBF resultaria, reduzindo:

$$BP = \frac{BF}{EF} \sqrt{\overline{BF}^2 - \overline{EF}^2}$$

ou

$$a = \frac{b}{m} \sqrt{b^2 - m^2}$$

$$= \frac{66,3}{39,78} \times \sqrt{66,3^2 - 39,78^2}$$

$$= 88\text{km},400$$

14 — Tome-se ainda a meia proporcional do problema n.º 12:

$$PB = \sqrt{EP \times PF}$$

É necessário determinar PF em função de EP e BF. Sobre o lado PB do triângulo, que inicialmente se mandou construir, e partindo do vértice B, tome-se uma distância igual a EP, e, com este diâmetro, trace-se uma circunferência cujo centro será o ponto (o) do lado PB.

Conduza-se de F uma secante que passe pelo centro (o); os pontos (N) e (S) dessa secante designam respectivamente os extremos dum diâmetro da mesma circunferência.

Assim, a tangente BF da:

$$\overline{BF}^2 = FN \times FS$$

e por ser também (Vidé problema n.º 9)

$$\overline{BF}^2 = EF \times PF$$

resulta

$$PF = FS$$

Do triângulo BFO deduz-se, notando que é

$$OB = \frac{EP}{2} :$$

$$\overline{FO}^2 = \left(\frac{\overline{EP}}{2} \right)^2 + \overline{BF}^2$$

$$\text{e } FO = \sqrt{\left(\frac{\overline{EP}}{2} \right)^2 + \overline{BF}^2}$$

Logo

$$PF = \frac{EP}{2} + \sqrt{\left(\frac{\overline{EP}}{2} \right)^2 + \overline{BF}^2} = 455$$

e, por conseguinte:

$$PB = \sqrt{EP \times \left[\frac{EP}{2} + \sqrt{\left(\frac{EP}{2} \right)^2 + \overline{BF}^2} \right]} \quad (1)$$

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: O caminho de ferro «Larmanjat». — Combóios-ambulâncias. — A Terra Portuguesa. — Factos e Informações. — Consultas e Documentos. — A nossa casa. — Pessoal

O caminho de ferro «Larmanjat»

Já nos números de Fevereiro e de Agosto do ano findo, d'este Boletim, tivemos ocasião de nos referir a este estranho comboio que há pouco mais de 70 anos rodava barulhento a caminho de Sintra e de Torres Vedras.

Temos hoje oportunidade de arquivar nas colunas do Boletim uma vivida descrição deste caminho de ferro, feita por uma escritora inglesa, Lady Jackson, que nos visitou nas últimas décadas do século findo e que acerca desta visita escreveu um livro, mais tarde traduzido e anotado espirituosamente por Camilo Castelo Branco. É d'este livro, intitulado «A Formosa Lusitânia» que extraímos as seguintes passagens:

.....
ESPERA-SE que a via Larmanjat, inaugurada há poucas semanas, transforme Sintra em um daquêles confluentes de patuscadas onde passem um dia regalado os lisboetas que não têm tempo nem cabedal para se andarem à cata de felicidades um pouco mais longe de casa. A experiência, porém, que tenho do Larmanjat autoriza-me a dizer que tão somente uns para quem economizar uma hora e um ou dois mil réis é negócio importantíssimo, poderão jornadear segunda vez por tal transporte. Construíram-no

segundo um sistema que em França foi experimentado, ouvi dizer, com insignificante êxito e diminuta protecção. Disseram-me uns engenheiros que a invenção se malograria a final, porque, sendo o *rail* de madeira, assim que chove, o pau pega de inchar e descarrila o veículo. Está quase concluída outra via para Torres Vedras pelo mesmo sistema. As carruagens são de duas classes, primeira e terceira; a segunda virá depois. Compõem-se a primeira de dois bancos centrais, costas com costas, separados por uma divisão que sobe quase até ao

tejadilho da carruagem. Tem duas portinholas de entrada de cada lado, e um postigo com vidraça e cortina defronte de cada passageiro. Quanto à terceira classe essa não é dividida nem envidraçada: tem uma grosseira cortina em vez de janela. Empregam uma escova na remoção do lixo e cascalho ou outros impecilhos ao trânsito. A velocidade é moderada; andam dezasseis milhas em duas horas e um quarto.

Entendemos logo que levar as janelas fechadas era morrermos abafados; porém, como neste tempo, se alastrava uma camada de pó de altura pelo menos de um pé nas margens da estrada, assim que abrimos a janela invadiu-nos a poeira que literalmente nos cobriu desde a cabeça até aos pés. Descemos a cortina que era de uma franzina gaze, e não melhorámos de situação. Encheram-se-nos as bocas e os olhos daquêle saibro irritante, que nos atacava às ondas com a picante impressão de vidro moído. Toda a gente parecia levar ~~cabeleira~~ polvilhada, ou ter encanecido à última hora. Tapávamos a cara com os lenços para evitar a cegueira ou a asfixia — o que provavelmente aconteceria sem tais resguardos.

E então os solavancos!

Nunca os esquecerei... tão desapiedadamente lá fui manteada! Às vezes iamos sacudidos de encontro ao teto; e então não só aconchegávamos reciprocamente os joelhos por causa da estreiteza do veículo, mas até os fincávamos uns contra os outros, preferindo isto a sairmos cheios de contusões negras e azuladas da pancadaria que levassemos de encontro às ilhargas do carro. E, no entanto, a máquina ia trapeando, arfando, silvando e rugindo como eu nunca tinha ouvido máquina nenhuma. Demais a

mais, uma grande sineta ia num perpétuo repicar avisando os viandantes e os boleeiros dos trens que se desviavam do caminho do «grande Larmanjat» (*). Certo é que não podíamos ver senão um dos lados da estrada; mas isso era o menos; porquanto, ainda que perpassássemos pelos mais deleitosos quadros da natureza, naquela desgraçada conjuntura, que beleza teriam êles para nós? O que principalmente vimos foi poeira desde o começo até ao cabo da jornada. As paragens eram muitas; e como o Larmanjat ainda tinha sabor de novidade, os aldeões despegavam do trabalho ou saíam dos casebres para nos contemplarem e rirem-se de nós. Um rancho de mendigos de ambos os sexos e de tôdas as idades, esperavam o carro nas estações. Este lastimava-se, aquêle arreganhava os dentes, aquêloutro berrava, e todos juntos estridulamente pediam uma «esmolinha para sua saúde».

Acho que *en passant* deitei um lance de vista aos arcos maiores dos aquedutos, e outro a Queluz, enquanto parámos nestas melancólicas estações. Os nossos companheiros de viagem eram brasileiros que falavam como só os brasileiros sabem falar, e fumavam pelo mesmo teor. Levavam um criança derrancado pelo mimo que, como era de esperar, ia enraivecido contra a poeira; a sua negra ama de leite, que tagarelava sempre, tratava de embuçar o traguinhas em um capotilho; mas isso nada valia que o rapaz ia quase sufocado. Não houve, até final, modo de vencer o flagelo da poeira.

Se quiser ir a Sintra, vá em Maio; e, se partir de Lisboa, seja qual fôr a estação, nada de Larmanjat. Alugue uma carruagem com um tiro de bons cavalos, e um cocheiro

(*) Trasladou-se a descrição pungente do objecto extinto, porque o Larmanjat parece facto já esvaído na profunda noite dos tempos pre-históricos. A gente, ao ler os períodos comoventes da senhora inglesa, cuida que está entrevendo nas brumas do passado uma coisa lendária como a carroça dos Atilas e Alários. A viação Larmanjat parece mito como a passarola do jesuíta Bartolomeu Lourenço de Gusmão.

Ainda vivem, porém, pessoas que viram os carros em 1874; mas recordam-se disso como dizem que há um vago recordar de factos ocorridos em uma vida anterior. O Larmanjat e os veículos de Anfitrite e Apolo correm o paro nas fantasias lidas nas metamorfoses ovidianas. O Champolion desta antigalha é Júlio Cesar Machado em um livro delicioso intitulado *Lisboa na Rua*.

atencioso e que saiba. O passeio assim ser-lhe-á delicioso, se o Larmanjat lhe não destroncar a parelha, e espedaçar a carruagem, e o não puser às portas da morte, ou matar de todo, e mais ao boleiro — que, ainda na semana passada, sucedeu um caso semelhante com um rancho de gente que ia para Sintra; mas é provável que semelhantes encontros se não repitam muitas vezes.

A estrada é magnifica, e, de vez em quando, oferece lindas païsagens. E até mesmo há aí belezas pitorescas, dum certo agreste que lhe dá relêvo e realce, até chegar às colinas verdejantes que se vos antepõem como guardas avançadas da romanesca região onde ides entrando e não descobristes ainda. É agradabilíssimo o contraste das encostas ervecidas com os pincaros penhascosos, cujos fantásticos recortes desde muito longe vos apareceram.

A par e passo que avançais, estas colinas matizam-se de pomares e vinhedos, cheios de pomos sazonados, jardins deleitosamente floridos, e moitas de arvoredo da mais formosa vegetação que encontrei no trajecto, mais espessa de ramagem de um verde mais vivo e variado. Passa-se logo depois pelo já famigerado palácio de Ramalhão com seus pomares de cidras e laranjeiras, e, seguindo as sinuosidades de um fértil e magnífico torrão, ao desdobrar de um respaldo da serra, aparece Sintra.

Está como fechada ao sopé daquela enorme fileira de rochedos, outrora chamados *Monte da Lua*, donde irrompem a topetar com os astros no mais alto viso o Castelo da Pena, e pouco distante o Castelo dos Mouros, que surge doutro cabeço do espinhaço da mesma serra.

A vila, ou mais exactamente ao burgo de Sintra é vulgar chamar-se «Portal do Paraíso» (*).

Se viesseis de carruagem, assim o imagi-

narieis também, porque podieis espairecer a vista por magnificências que de tôda a parte avultam; mas, se vindes no Larmanjat, nada vereis do tal portal, e entendereis que um mais prosaico epíteto diria melhor com aquêle grupo de mediocres casas velhas e casinholas, com fatigantes ruas malgradadas, tortas e estreitas.

O Larmanjat apeia os passageiros no árido da estrada, meia milha distante, onde não há carro de hotel que os espere e transporte da estação à vila.

Uma chusma de gaiatos maiores e menores, porcos e esfarrapados, agarram-se à gente para nos guiar ou levar-nos as malas ou alugar-nos os burros se queremos ir aos castelos e conventos. Se se lhes dispensam os serviços, pedem-vos uma esmolinha pela salvação da vossa alma.

Quando, à chegada, me desencaixotei do Larmanjat, estava tão moída, esfalfada e empoada da viagem, que o trânsito até à vila, a-pesar-de curto, figurou-se-me laboriosa peregrinação. Obsequiosamente se houve um empregado da estação ajudando o amigo que me acompanhava, a sacudir-me e escovar-me o saco de pó e areia, que eu levava no chapéu e na capa, afim de que a minha presença não espavorisse os indígenas ou magoasse as sensibilidades do *beau monde*, se topássemos disso no caminho. Descer à estação à chegada do Larmanjat para ver descarregar os fardos de poeira é uma das regalias de Sintra; o mesmo acontece em Folkestone e Bolonha, onde os ociosos se divertem agrupando-se no desembarque para escarnecerem dos viajantes que chegam descadeirados das tormentas.

Todavia, como chegáramos de manhã, escapamos ao espectáculo, que é divertimento para de tarde; e assim, despercebidos, seguimos ladeira acima uma vereda tortuosa sombreada por copado arvoredo. Passamos

(*) Não é vulgar chamar-se a Sintra *Portal do Paraíso*. A autora leu isto com insuficiente percepção no *Novo Guia do Viajante em Lisboa*, Francisco Maria Bordalo, encarecendo a quinta dos marqueses de Viana situada à entrada de Sintra, escreveu: «é como

a sala de espera de um palácio de fadas; diz logo ao visitante: Estás às portas de um paraíso». Lady Jackson foi muitas vezes enganada pelo *Guia* impresso. É pena que esse livro tão abaixo esteja do nome que o autorizava,

por diversas quintas cujos altos muros vestiam, a intervalos, de musgo e flores agrestes. Como era dia de feira, a risonha vilasinha dava-se uns ares de agitação negociosa. Pouco posso dizer do local da feira, que parecia uma fileira de cubículos com teto acaçapado; mas eram tentadores a fruta, os legumes, o queijo e a manteiga fresca de Sintra que é em Portugal uma preciosidade; mas em Lisboa e noutras partes pouco se gasta; que a irlandesa tem maior consumo. Os mais belos morangos, pêssegos e damascos procedem de Sintra, onde se cultivam com muitíssimo esmero; fora dali cuida-se tão somente nas vinhas; por isso, o que é fruta, à excepção de uva, figo e laranja, posto que abundante, raro é ser boa. Havia na feira muitas canastras de frangos brancos, que parece serem lá mais apreciados que os de plumagem colorida, e por isso os apartam. As galinheiras tanto em Sintra, como em Lisboa, quando acontecia eu entrar na Praça da Figueira, cuidavam que eu ia sempre em procura de franguinhas brancas. «*Veja, senhora — diziam elas — são todas brancas e mui boas*».

O curto trajecto até à vila era tão gracioso, que, antes de lá chegarmos, já se nos haviam olvidado os horrores da jornada no

Larmanjat. À sua mão direita está o *Palácio real*, a Alhambra dos reis mouros de Portugal, em parte reconstruído e ocupado temporariamente no estio pelos seus reis cristãos (*).

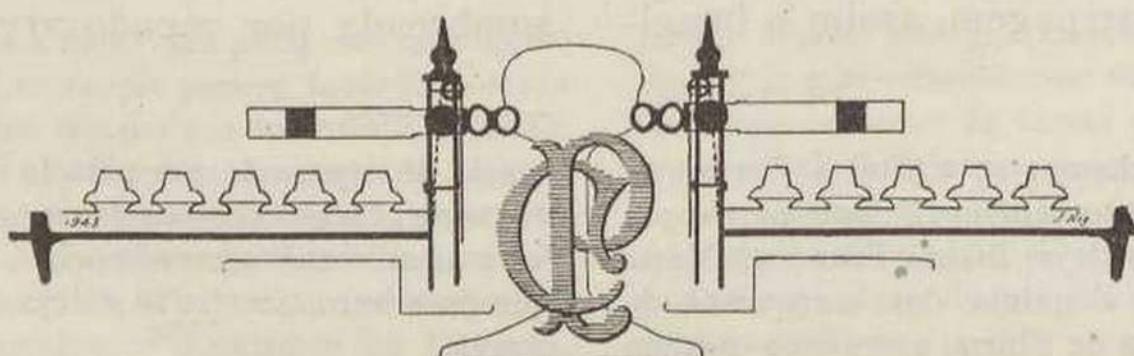
Prendem àquèle palácio recordações de grande interesse histórico e romântico.

Quando eu estive em outra época neste formoso local parece que não havia tantas casas aninhadas entre arvoredo e fragas. Santa Estefânia (**) que há anos começou a edificar-se e foi depois abandonada, renasce agora com direito à nossa consideração. Está-se criando uma povoação, e brevemente se abrirá ali um magnífico hotel. A cumprir-se parte do programa d'este estabelecimento em benefício e conforto dos visitantes, Victor, que tem o melhor hotel de Sintra, deve extremar-se em zélo da sua casa, se quiser continuar no gôzo da primazia. Está situada na estrada nova de Mafra, e dista de Sintra um quilómetro. É formosíssima a sua situação; rodeiam-na graciosas casas engastadas entre bosques e jardins, por onde serpeiam regatos de cristalina água que rega nas suas orlas uns ervaçais olorosos que, se os pisam, exalam suavíssimos perfumes. Gentil Estefânia! Dizem que o *rail* Larmanjat há de lá ir dar. Se assim acontecer, ainda que o purgatório da jornada possa devotamente tragar-se com a mira posta naquèle paraíso, por tal meio não hei de eu alcançá-lo.

.....

(*) Deverá dizer: *reis mouros de Lisboa*, uma das cidades da província mussulmana de Belatha, a não querer dizer mais correctamente *wallis* ou *alkaids*. Portugal (Porto-Cale) quando Lisboa era alternadamente mourisca ou sueva, e, ainda no século XI, não passava para além do Vouga, ao Ocidente. A denominação «Portugal» ampliou-se à proporção das conquistas; e generalizou-se quando a nova monarquia se desmembrou do reino de Leão. Portugal constituiu-se reino em 1140.

(**) Santa é canonização da autora, que desfaz no prestígio da nossa Santa Quiteria e nos enriquece com uma Santa Estefânia. Simplesmente «Estefânia» é o projecto de uma *vila*, que tinha dez casas quando Lady Jackson lá esteve em 1874.



Combóios-ambulâncias

A guerra moderna criou problemas novos. A deslocação de grandes exércitos e a evacuação de grandes massas populacionais civis, constituem graves riscos epidémicos.

O Governo Francês decidiu construir no comêço da Guerra, em 1940, combóios especialmente apetrechados para fazer face à nova situação.

Esses combóios compõem-se de dezasseis a dezoito carruagens, e são divididos em três secções: Luta higiénica — Laboratório — Acomodações para o pessoal.

A secção de luta higiénica compõe-se de um vagão-tanque que fornece água esterilizada, outro que fornece calor, outro para mudança de vestuários, outro para desinfecção, outro para desinsectização e outro para banho-chuveiro.

A desinfecção é feita por meio de sacos de Leeling. O vapor de água corrente é fornecido pela locomotiva e é introduzido pela abertura do saco, expulsando o ar sem se misturar com ele. Chapéus, calçado e outros artigos são desinfectados pela sulfuração em recintos especiais.

A secção de laboratório compõe-se de

carruagens em que há instalações para frigoríficos, centrifugação, esterilização, preparação de meios de cultura e acomodações para animais reagentes.

A secção de acomodação do pessoal tem todo o conforto apropriado para a permanência neste serviço durante semanas.

A mobilidade, a adaptabilidade e rápida aplicação a medidas de diagnóstico e profilaxia a grande número de pessoas são as características destes combóios sanitários, destinados a centros populacionais contendo elevado número de evacuados, a tropas em campanha, a estações de fronteira e a portos de entrada, em que as epidemias podem provir de bordo.

Os inventores discutiram o assunto perante a Academia de Medicina.

Os caminhos de ferro ingleses haviam-se já consagrado também à construção de combóios-ambulâncias, tendo sido encarregadas em 1939 sete grandes empresas construtoras de material ferroviário de procederem à construção de material adequado.

Luis Figueira

Médico Sub-Chefe do Serviço de Saúde e de Higiene

A educação física pode considerar-se «meio» de luta preventiva contra as doenças. Deve criar uma mocidade sã, forte e desembaraçada. Deve manter a saúde em todas as idades da vida.

(Comité Olímpico Português — 1934)

A TERRA PORTUGUESA

Coisas espantosas

Pelo Sr. António Montês, Agente Técnico do Serviço de Conservação, da Via e Obras

PODERÍAMOS gastar este domingo, triste e sensaborão, a correr algumas das nossas terras curiosas, cujos nomes pitorescos, parecem inventados por foliões de entrudo... Ninguem sabe, por exemplo, a razão por que chamam «Cabeçudos», a humilde aldeia do concelho de Marvão, a de «Degolados», outra que fica próximo de Elvas.

Não é o dia de hoje o indicado para investigações históricas, e por essa razão nos limitaremos a correr algumas «Terras de Portugal» onde não faltam curiosidades, verdadeiramente espantosas.

*

Foi em Lisboa.

Ha muito que estava prometida a visita da petizada ao Jardim Zoológico, e o pobre Pai, num lindo dia de verão, não teve remédio senão levar os seis filhos que tinha, ao lindo jardim lisboeta.

O entusiasmo pela bicharada ia aumentando, e quando deram com os olhos no



... Sim, filho. Só os camelos se casam...

elefante, fizeram tal gritaria, que toda a gente olhou para o grupo de garotos, que o Pai, sério e carrancudo, acompanhava na divertida visita.

Até ali o pobre Pai, sempre amigo de ensinar os filhos, tinha feito a descrição dos animais que iam vendo, contando-lhes como viviam e onde tinham nascido.

Ao chegarem ao local onde estavam dois camelos enormes, o mais pequeno dos gaiantes, alegre e turbulento, fez a pergunta:

— «Ó papá, os camelos também se casam?»

O Pai, olhando a numerosa prole, responde sécamente:

— «Sim, filho. Só os camelos se casam...»

*

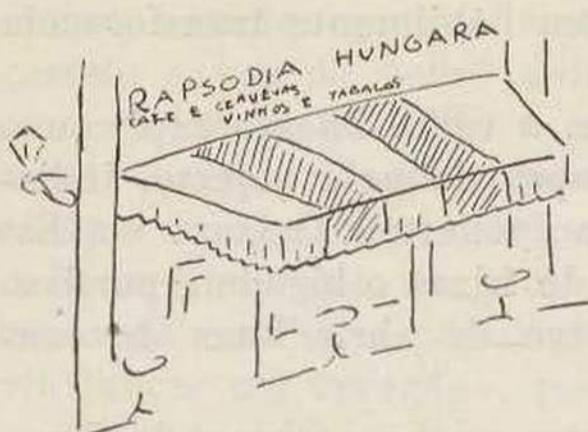
Ha anos tive de ir a Abrantes.

Como faço sempre que vou a uma terra desconhecida, percorri as ruas, entrei nos templos, visitei o museu, e por fim estive mais de uma hora nas muralhas do castelo, a contemplar uma paisagem de maravilha.

A um canto, defronte dum monumento erguido a um militar ilustre, deu-me na vista uma casa portuguesa, com um alpendre gracioso, decorado com uma trepadeira florida.

Decididamente — disse com os meus botões — moram nesta terra pessoas de bom gosto e apreciável cultura; e como não fosse pequena prova do que afirmo, chegaram a meus ouvidos, vindos duma trapeira próxima, os acordes dum clarinete...

Estava numa cidade, onde desde velhos tempos existia um grande carinho pela música, e quanto mais pensava no caso, mais o clarinete se fazia ouvir em notas complicadíssimas...



Casa donde saiam estranhos acordes...

quiaberto ao olhar o « ninho » musical, onde se lia, em letras de palmo, o seguinte letreiro:

«RAPSÓDIA HÚNGARA»
 «Café e Cerveja»
 «Vinhos e Tabacos»

Estavam justificados, plenamente justificados, os acordes singulares do estranho clarinete!...

*

Quem jornadeiar pelos arredores de Extremoz, terra alegre onde não faltam encantos, depara com uma fonte curiosa, onde não se sabe que mais apreciar, se a água cristalina que oferece ao viandante, se a legenda pitoresca dum poeta igno-



... Uma fonte curiosa...

A caminheta que havia de levar-me à estação, parou defronte da casa donde saiam os estranhos acordes, e fiquei bo-

rado que à posteridade legou os seguintes versos:

«Quem te deu tão grande risco
 FRANCISCO

E a água donde sorges
 BORGES

Quem cavou o monte duro
 MADURO

Para regalo do caminheiro
 Aqui gastou o seu dinheiro
 FRANCISCO BORGES MADURO

*

Quando o comboio passa a Vila-Franca, dão na vista as taboetas das casas comerciais da linda vila ribatejana!

Em letras gordas, e logo adiante da estação a «Adega Sevilha Portuguesa» anuncia os belos vinhos da região, e mais

abaixo está uma taberna, onde se reúnem os apreciadores da capitosa bebida. Deu-lhe o proprietário um nome português, e foi mais longe, dando-lhe um nome cheio de poesia e ternura.

«Cantinho do céu» é o nome da tendinha, que à beira do Tejo, é local de prazer para os que apreciam comesainas e onde não falta a tradicional «caldeirada à fraga-teira».

Há anos, no Setil, havia uma taberna, que tinha o nome de «Alegria do Setil». Debaixo do nome, pintaram uma mãosinha, com o indicador a apontar a frase «Vale a pena ir à volta».



Nunca segui o conselho, mas parece-me não errar, afirmando que no Setil também os homens ergueram para regalo dos bebedores, um autêntico «cantinho do céu»...

*

Para os lados de Barcelona, vivia um português de linhagem, cujo aprumo fidalgo conquistara grandes simpatias. A certa altura, foi acusado de conspirar com famílias tradicionalistas; tanto bastou para que tivesse de abandonar a Espanha.

Pousou numa terra do Alentejo, meio pequeno onde a figura do fidalgo deu na vista. Instalou-se na pacata pensão do burgo e depois de duas voltas à terreola, comprou na melhor loja do sítio, uma chave de abrir latas de conserva...

Dentro em pouco, a autoridade sabia, com precisão, que um velho fidalgo expulso de Espanha se encontrava ali. Conhecia o seu paradeiro, afirmava que não tinha documentos, e as suspeitas eram tão fortes, que a polícia se poz em campo, por supor que a chave de abrir latas de conserva se destinava ao fabrico duma gazua...

Prevenido o carcereiro, procedeu-se com inteligência e rapidez ao interrogatório do «criminoso» que contou sua triste odisseia. A autoridade, ouvido o depoimento, exigiu a apresentação de documentos, e logo o fidalgo mostrou o passaporte e o cartão de identidade!

No espírito do representante da ordem pairava uma dúvida, uma terrível dúvida, ponta do «crime» a descobrir, para o que havia uma pista inteligente. Era a compra da chave de abrir latas de conserva, que

horas antes, fôra hábilmente transformada em gazua!

Serenamente, o velho fidalgo explicou o motivo da compra daquele objecto, indispensável à sua «toilette». Deixara em Espanha o ferro de frizar o bigode e por isso recorreu à chave de abrir latas de conserva...

Para confirmar o que acabava de dizer, mostrou o «terrível engenho», que tinha presos dois pêlos do façanhudo bigode, que em terras da Catalunha conquistara profundas simpatias no sexo frágil!

A autoridade desfez-se em desculpas. O carcereiro fechou a prisão, e correu o pano sobre um «caso sério», que a muitos se afigurava perturbar a política internacional...

*

A vila de Castelo de Vide, branca e linda como poucas, guarda respeitosamente o monumento erguido a D. Pedro V, rei bondoso que um dia visitou a povoação, mostrando-se encantado com as suas belezas.

O povo dos arredores, sem que o tratamento indicasse falta de cortezia, deu em chamar à memória «o boneco», mal pensando as consequências que daí podiam resultar.

Chegou aos ouvidos do governador da praça a forma pouco delicada do trata-



... a figura do fidalgo deu na vista.



... A população da terra ouviu lançar um «pregão»...

mento, havendo quem afirme que dentro do castelo a voz do velho militar se ergueu com violência, disposto a castigar severamente quem tratasse com menos consideração o monumento erguido ao monarca.

Num lindo dia de verão, às primeiras horas da manhã, a população da terra ouviu lançar um «pregão», que transmitia as ameaças do governador.

Era tal o hábito de chamar «boneco» ao monumento, que o próprio pregoeiro se enganou, lançando o «pregão» nos seguintes termos:

— «Por ordem do senhor governador da praça, faz-se saber que será preso e julgado, todo aquele que chamar «boneco»... ao «boneco»!

*

Quando o mosteiro de Alcobaça era habitado por monges bernardos, a comunidade ofereceu ao frade-maior um copo especial, para poder saborear os vinhos capitósos da região. Iniciadas as refeições, o frade-

-maior chamava o irmão adegueiro, a quem dizia:

— «Afoga-me esse diabo»!

O copo, enchia-se prontamente, havendo o cuidado de cobrir uma pequena figura do diabo, pintada junto ao bôrdo.

Servidas as primeiras garfadas de comida, o frade-maior, empunhado o original copásio, saboreava o delicioso nectar, e ao fazê-lo, proferia comovido as seguintes palavras:

— «Apareça Nossa Senhora»...

Esquecia-nos dizer, que no fundo do copo, estava pintada uma imagem de Nossa Senhora, e que portanto, a frase «Apareça Nossa Senhora», transmitia o sincero desejo, de vêr o copo despejado...

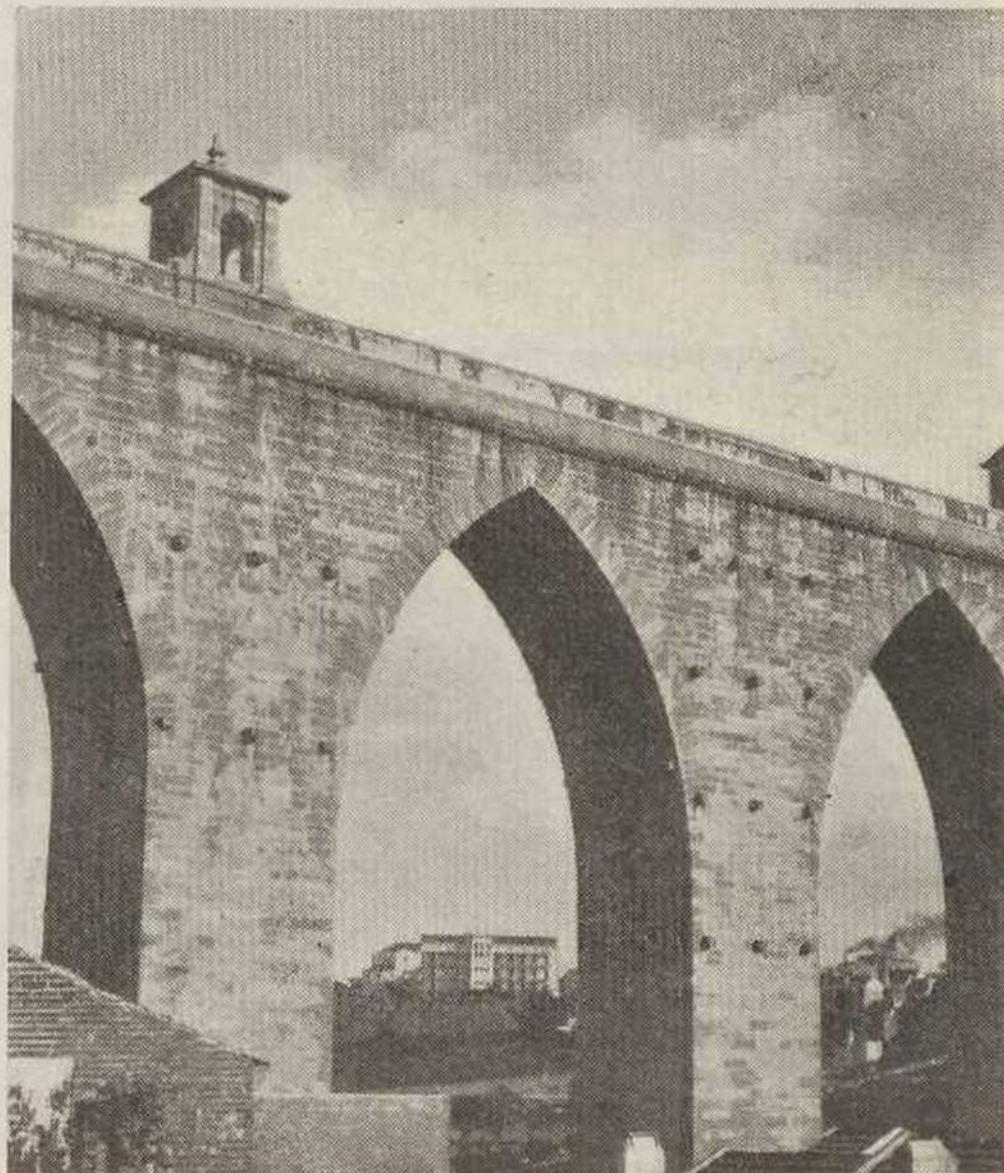
Sabe-se lá, com a afamada cozinha fradesca, quantas vezes não seria afogado o diabo nas intermináveis refeições, que deram aos conventos o primeiro lugar entre as organizações gastronómicas de todo o mundo!

Desenhos do autor.

L I S B O A

Aqueduto das Aguas Livres

Esta grandiosa obra foi construída em 1729-1748. Tem cerca de 19 Km. de extensão.

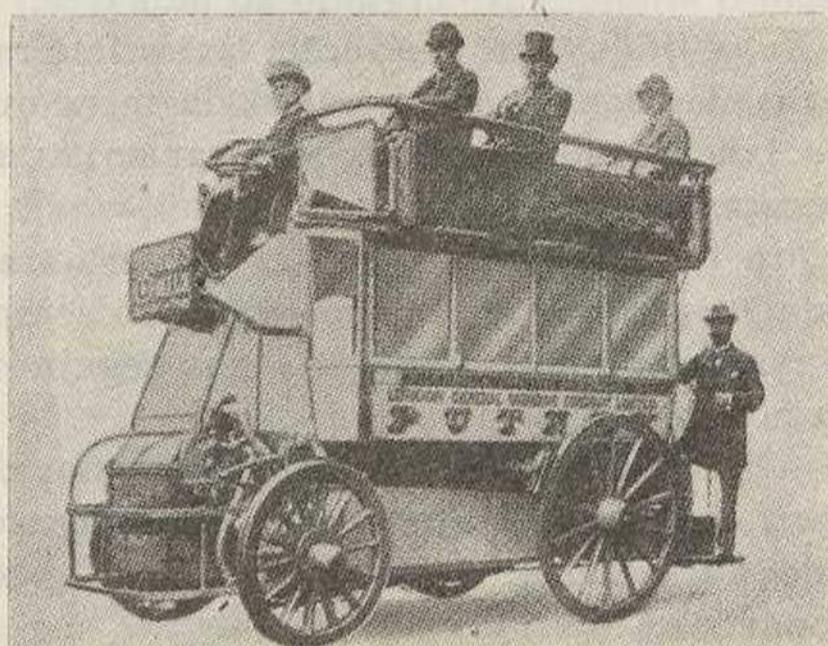


Factos e Informações

Comemoração do centenário da carruagem-ómnibus, em Londres

Comemorou-se há tempo, em Londres, o centenário da carruagem-ómnibus. Para celebrar o facto, a importante empresa *London General Omnibus Company* organizou um programa especial de festas que incluiu uma exposição e o cortejo das antigas e pitorescas carruagens.

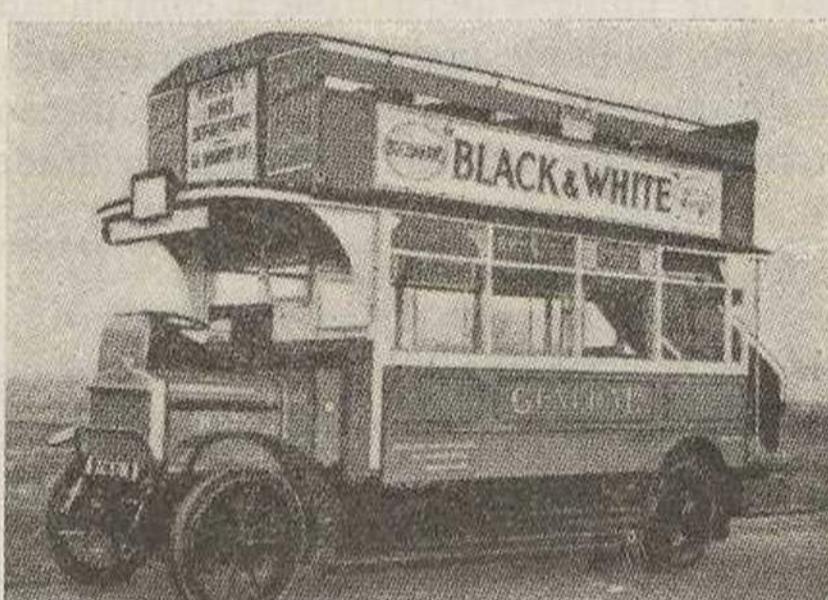
Londres, a capital da Inglaterra, é uma das maiores cidades do Mundo, com perto



Carruagem-ómnibus de 1905



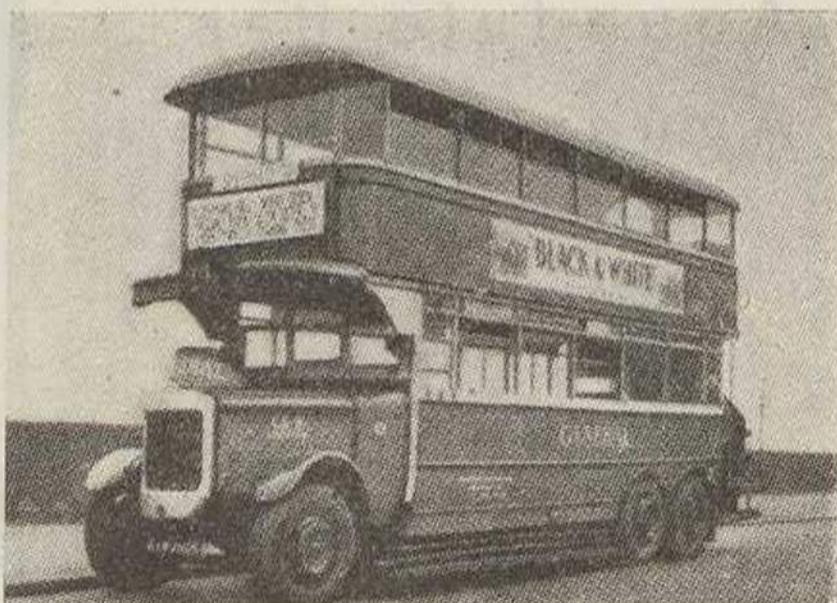
Carruagem-ómnibus de 1829



Carruagem-ómnibus de 1919



Carruagem-ómnibus de 1880

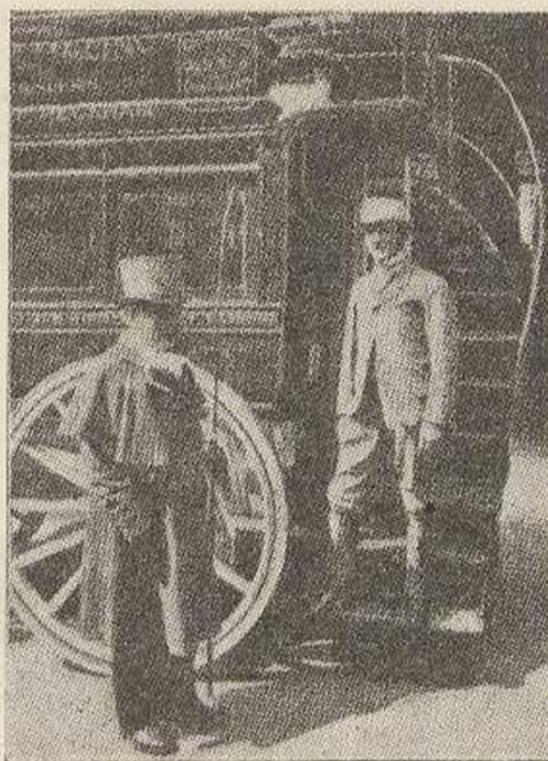


Carruagem-ómnibus de 1929

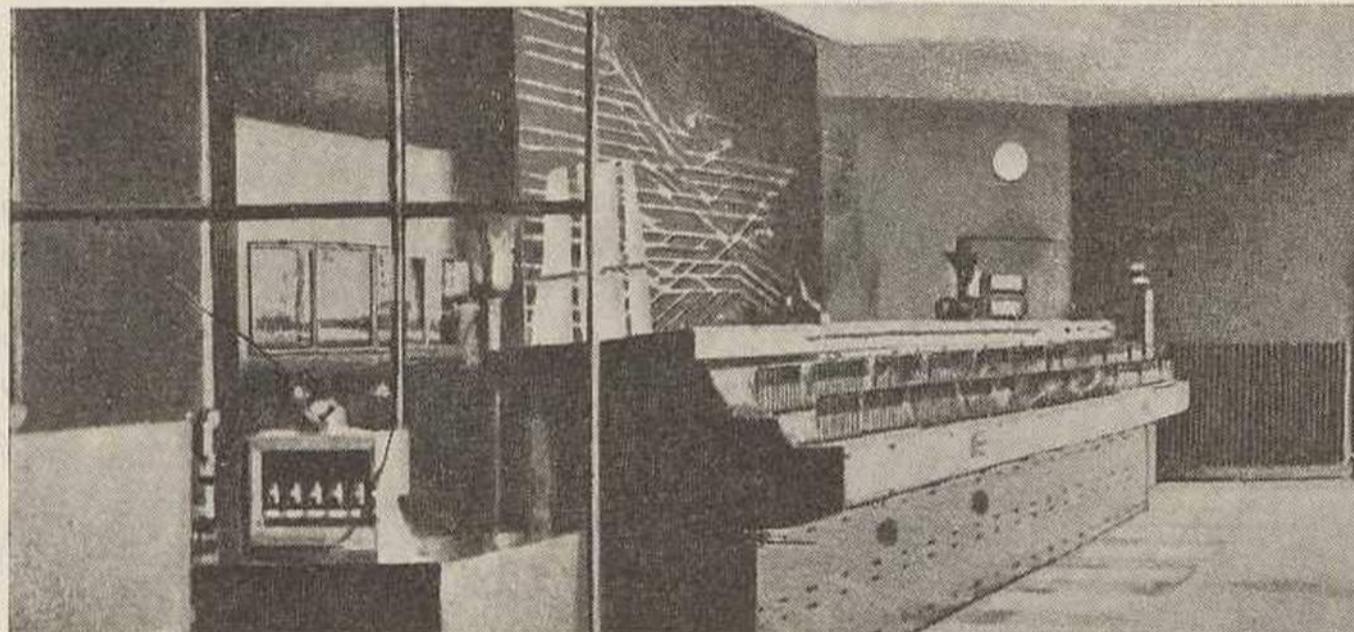
de 7 milhões de habitantes, ou seja tanto como Portugal continental. Isto basta para se poder fazer uma pequena idéia do que será a organização dos seus transportes.

Era natural que os londrinos gostassem de ver outra vez êstes antigos veículos e por isso a presença das velhas e antiquadas carruagens nas ruas de Londres provocou grande interesse.

Os «passageiros» que tomaram parte no cortejo, eram actores contratados para aquêle fim, vestidos á época.



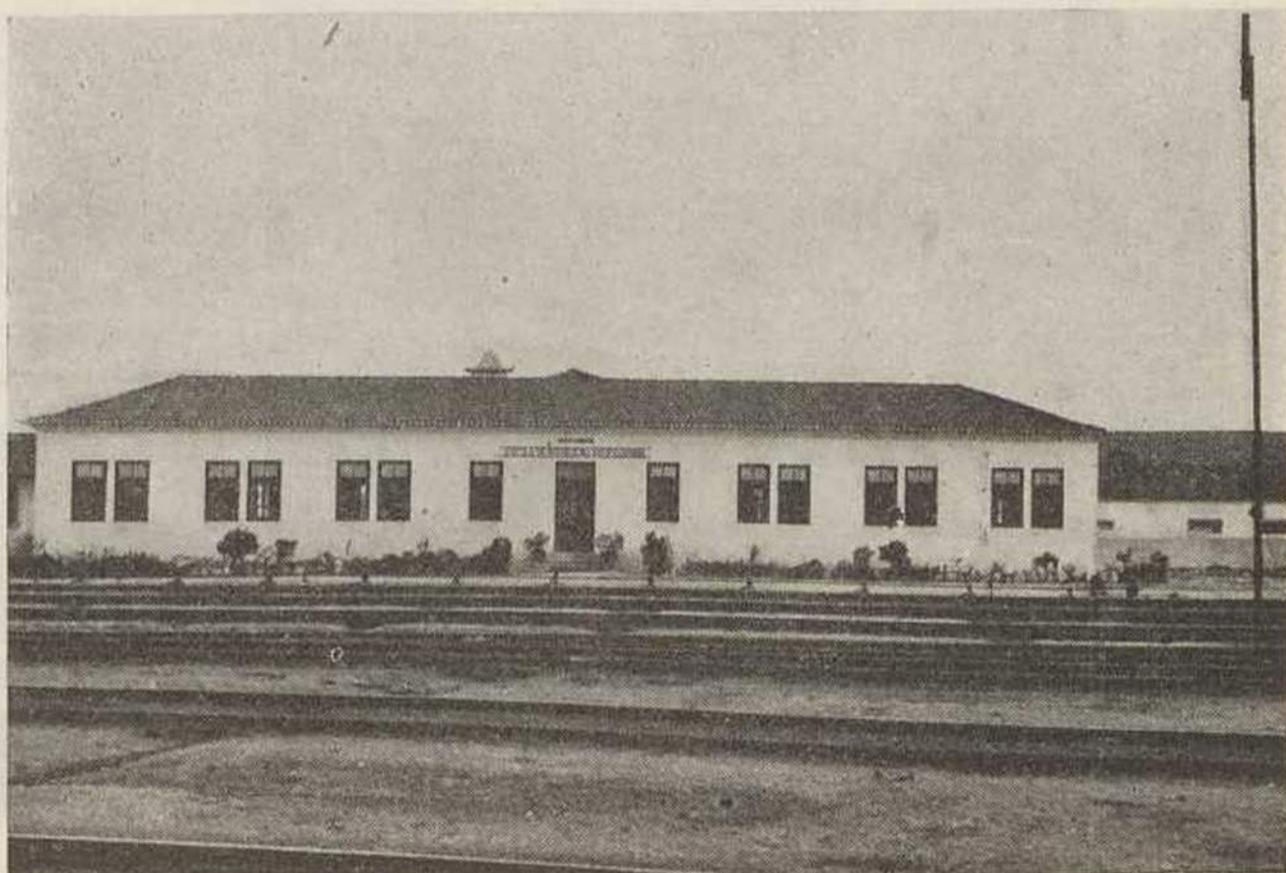
O cocheiro e o conductor de uma carruagem-omnibus de 1850.



Interior do posto de sinalização eléctrica de Florença (Itália). Observam-se as duas ordens das 280 alavancas de manobras.

A nossa reportagem fotográfica

A Escola de instrução profissional da Divisão da Via e Obras, no Entroncamento.



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 864 — Peço discrimine o partípice correspondente à Antiga Rêde, na taxa de transporte, em grande velocidade, de 6 grades com aglomerados de cortiça com o peso de 277 Kg., de Montijo para Almourol.

R. — Segue discriminação:

131 Km. — Tarifa Geral — Base 5.^a

Preço $23\$06 \times 11 \times 0,28$	71\$03
Adicional de 10%	7\$11
Manutenção $(4\$00 + 2\$50) \times 2 \times 0,28$	1\$82
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$04
Total.....	81\$00

P. n.º 865 — Peço dizer-me se está certa a taxa de transporte, em grande velocidade, de 2 caixotes com cágados vivos com o peso de 48 Kg., de Alcântara-Terra para Aveiro.

283 Km. — Tarifa Geral — Base 5.^a + 50%

Preço $(47\$73 + \frac{47\$73 \times 50}{100}) \times 11 \times 0,05$	39\$38
Adicional de 10%	3\$94
Manutenção $(4\$00 + 2\$50) \times 2 \times 0,05$	\$65
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$03
Total.....	46\$00

R. — Está certa.

P. n.º 866 — Peço discrimine a taxa de transporte, em pequena velocidade, de 6 caixas com sabão ordinário, com o peso de 107 Kg, de Lisboa P. para Tomar.

R. — Segue discriminação:

131 Km. — Tarifa Geral — 2.^a classe

Preço $6\$85 \times 11 \times 0,11$	8\$29
Adicional de 10%	\$83
Manutenção $(4\$00 + 2\$50) \times 2 \times 0,11$	1\$43
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total.....	12\$55



A vila de Olhão com as suas açoteias

P. n.º 867 — Peço a discriminação da taxa de transporte, em pequena velocidade, de um vagão com 10.000 Kg. de paralelipípedos de pedra para calcamento, de Santa Eulália para Alcântara-Terra, sendo a carga e a descarga por conta dos donos.

R. — Segue discriminação:

255 Km.—Tarifa Especial n.º 1—Tabela 19

Preço 4\$82 \times 11 \times 10	530\$20
Comp. do imp. ferroviário .	
{ Selo	26\$78
{ Assistência...	\$15
	557\$13
Adicional de 10 %.....	55\$72
Manutenção 2\$50 \times 2 \times 10	50\$00
Registo	1\$00
Aviso de chegada	5\$00
	668\$85
Total.....	668\$85

DOCUMENTOS

I — Tráfego

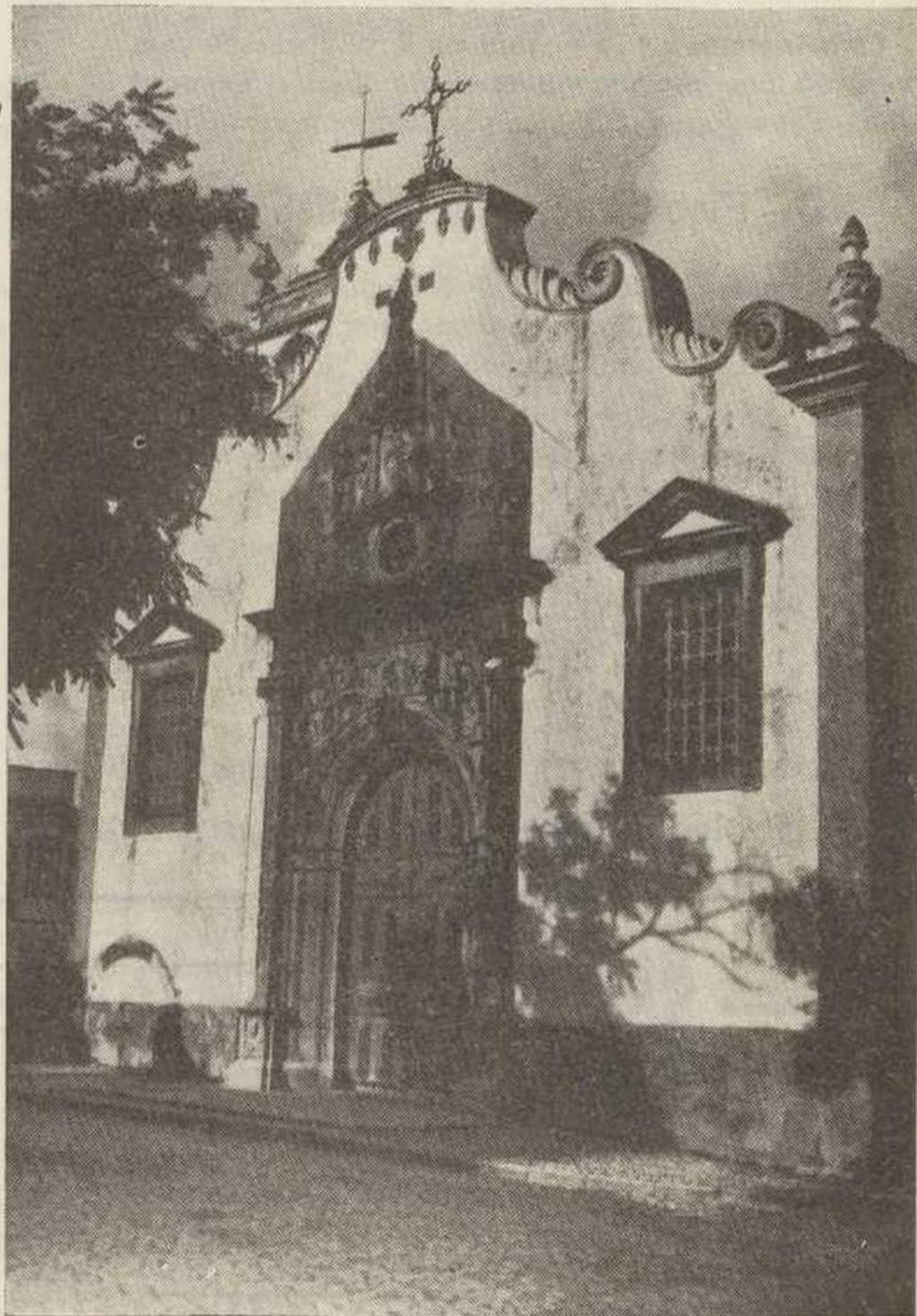
Aviso ao Pùblico A n.º 856 — Estabelece novas regras de preferêcia para a aceitação e seguimento de remessas.

Aviso ao Pùblico A n.º 857 — Anuncia a entrada em vigôr do «Indicador Geral dos Despachos Centrais e Postos de Despacho ligados a estações da Companhia, e serviço que prestam».

Aditamento n.º 5 à Classificação Geral — Estabelece a substituição dos mínimos de peso de 50, de 100 e de 500 quilogramas, de mercadorias abrangidas pelo Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 de P. V., pelo de 1.000 quilogramas.

Á L G A R V E

A igreja matriz de Moncara-pacho, com o seu portal no estilo Renascença.



1.º Aditamento à Circular n.º 841 — Esclarece que o disposto na Circular n.º 841, é de observar mesmo em relação às remessas ao abrigo da Tarifa Especial n.º 8 108 de G. V.

Circular n.º 1014 — Indica as entidades às quais é permitida a entrada gratuita nos cais de embarque das estações.

Comunicação-Circular n.º 99 — Indica as entidades que ficam isentas do depósito pelas requisições de vagões.

Carta-Impressa n.º 73 — Indica o modo de anotar na C. G. M. as alterações introduzidas pelo seu Aditamento n.º 5.

Carta Impressa n.º 74 — Anuncia as restrições no serviço das carreiras de camionagem, combinadas com o Companhia.

Carta-Impressa n.º 75 — Manda rectificar para 210 Km. a distância indicada no Quadro das Distâncias Quilométricas de Aplicação nas linhas da Antiga Rêde, para o percurso de Marinha Grande a Santana-Cartaxo.

Carta-Impressa n.º 76 — Anuncia a reimpressão com alteração nos preços mínimos, da Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros (Bilhetes para comboios tranvias).

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 315 — Relaciona as publicações que, por virtude de contrato com a Companhia, são transportadas gratuitamente.

Carta-Impressa n.º 384 — Indica os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Março p.º p.º e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 385 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Abril p.º p.º e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 386 — Dá instruções sobre a utilização dos comboios extraordinários organizados para o transporte das pessoas que tomaram parte na Manifestação Nacional.

III — Movimento

Carta-Impressa OT 3 n.º 4 — Trata da autorização de circulação nas linhas portuguesas de vagões cubas e cisternas particulares espanhóis alugados a vários Agentes Transitários.

Comunicação-Circular n.º 834 — Trata dos números dos encerados destinados a cobrir remessas de cal e sal.

Comunicação-Circular n.º 835 — Indica os comboios em que é autorizado o seguimento das remessas de peixe, bagagens e recovagens entre Lisboa R., Sintra e Azambuja.

Circular n.º 1015 — Trata do transporte de volumes, correspondência ou publicações expedidos em regime de «serviço», sem requisição.

ESTATÍSTICA

Nota do percurso quilométrico no período de Janeiro a Março de 1945, inclusive, em comparação com igual período de 1944

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1945		Percorso efectivo em		Diferenças em 1945		Percorso efectivo em		Diferenças em 1945	
	1944	1945	A mais	A menos	1944	1945	A mais	A menos	1944	1945	A mais	A menos
De passageiros	637.937	694.476	56.539	-	170.915	170.510	-	405	307.044	320.578	13.534	-
De mercadorias	1.051.606	884.798	-	166.808	148.666	127.472	-	21.194	303.896	256.693	-	49.203
Em manobras	312.753	293.903	-	18.850	95.713	93.357	-	2.356	117.608	103.149	-	14.459
Totais.....	2.002.296	1.873.177	56.539	485.658	415.294	391.339	-	23.955	730.548	680.420	13.534	63.662
Total das diferenças em 1945	A menos: 129.119				A menos: 23.955				A menos: 50.128			

A nossa casa

Falando de bordados

Montagem de bastidores

Os bastidores de bordar servem para esticar o tecido a fim de facilitar a execução do bordado. Os bastidores pequenos são de forma circular; compõem-se de dois círculos concéntricos penetrando um no outro, entre os quais se mete o tecido. (Fig. 1).



Fig. 1

Para os trabalhos de grandes dimensões utiliza-se o bastidor rectangular (Fig. 2). É um rectângulo composto de duas travessas principais que formam os lados, e cujas extremidades têm aberturas feitas para passarem as réguas perfuradas. De cada lado destas réguas encontra-se pregada uma tira de cotim destinada a segurar o pano para bordar, por intermédio dum fio passado pelos orifícios das mesmas e pelo pano.

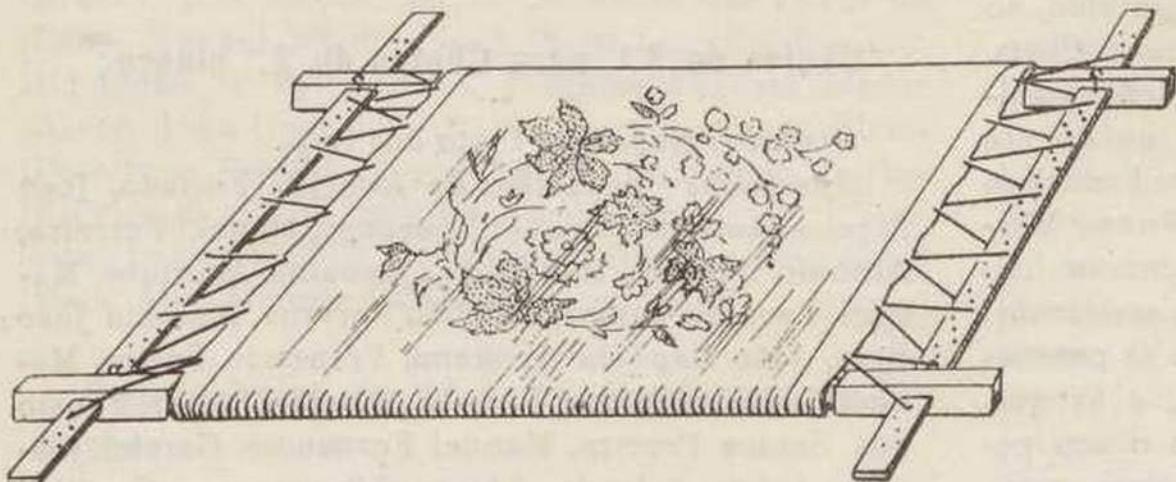


Fig. 2

Bordados a branco

Apesar do seu nome, este bordado é executado muitas vezes com linhas de cor. Emprega-se para adornar a roupa branca («lingerie»), os lenços, vestidos de criança, etc. É na realidade um trabalho a branco. Compreende diferentes géneros de execução, sendo os principais o bordado a relevo, como o festão, «plumetis», e o bordado arrrendado, que compreende um grande número de variedades: género suíço, inglês, Renascimento, Richelieu, Colbert, Veneza e Madeira.

É do festão e do «plumetis» que derivam todos estes bordados.

Os nossos figurinos



Blusa «lingerie» com cabeção quadrado, adornada com bordado inglês e folhos.

Personal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



José Borges Ricardo
Servente

Pelo Sr. Servente José Borges Ricardo, foi encontrada, no gabinete de consulta do Sr. Dr. José Eduardo Víctor das Neves, em Entroncamento, a importância de 80\$00, que entregou ao Sr. Médico Inspector.

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

José Joaquim Pedrosa, Inspector de Tracção (reformado) tem a honra de publicamente testemunhar ao Ex.^{mo} Sr. Dr. José Eduardo Víctor das Neves, digníssimo Médico do Serviço de Saúde, em Entroncamento, em seu nome, e no da viúva e filhos de seu cunhado Gregório Alves, Inspector nas Oficinas de Entroncamento, falecido em 5 de Abril p. p., o seu profundo reconhecimento pela forma carinhosa e dedicada com que incansavelmente o tratou, deligenciando sempre não o abandonar um só momento na prolongada doença de que veio a falecer.

Igualmente, tornam extensiva a sua gratidão, ao Ex.^{mo} Sr. Dr. Álvaro de Gambôa Fonseca e Costa, digníssimo Médico Inspector, pela dedicação manifestada nas suas conferências para que ao doente nada faltasse, e bem assim, aos Ex.^{mos} Srs. Francisco Guimarães de Oliveira e Luís Augusto Nunes Morgado de Magalhães, os cuidados que se dignaram dispensar-lhe, na ausência forçada do Médico assistente.

Aos Enfermeiros, assim como a todas as pessoas que o acompanharam à última morada, e às que, por qualquer outra forma, manifestaram o seu pesar, apresentam o testemunho dos seus maiores agradecimentos.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Albano da Silva Bastos

Chefe de 3.^a classe
Admitido como Praticante de estação
em 30 de Julho de 1904

Exames para promoção

EXPLORAÇÃO

Em Abril e Maio

Chefes de 2.^a, para Chefes de 1.^a classe:

Distintos: Aníbal da Conceição Roberto e João Amaro.

Aprovados: Álvaro Inácio, Carmino Conceição Azevedo, José da Cunha Pinto, Adelino Marques Ventura, João Bento da Silva Gralha, José Ferrão Tavares, Manuel António, Francisco João Moga, Manuel Rodrigues de Almeida e Manuel Parente Novo da Cruz.

Chefes de 3.^a, para Chefes de 2.^a classe:

Distinto: Napoleão Pinto dos Reis.

Aprovados: Sebastião de Almeida Furtado, José Pereira Marques, Manuel Lourenço, Manuel Ferreira, António Baleiras Rodrigues, Jerónimo Marques, Manuel Tavares Júnior, Cândido Fortuna, António José Braz, João Baptista Arraiano, Francisco Freire, Manuel Godinho Palma, José de Almeida Júnior, Fausto dos Santos Pereira, Manuel Fernandes Garcia, Joaquim Inácio Salvado, Afonso Albuquerque Castilho, João Carvalho da Cruz, Adelino Correia, Víctor da

Ressurreição Baptista, Manuel Pereira, João José Bernardino Marques, Acácio de Sousa Pires, Elísio Faustino Duarte, António Correia, Samuel Bernardes, João Ramos Sansão, Manuel de Almeida, Álvaro da Silva Martins, Miguel Diniz Coelho, Joaquim Augusto Diniz da Silva, Pedro da Silva Barrau, José Martins, João Jesus Pereira, Luís Gomes Botão, Abílio Antunes dos Santos, José Rodrigues Parreira, António da Silva Reis Júnior.

Factores de 1.ª, para Chefes de 3.ª classe:

Distintos: João Rosa Damásio e António Domingues.

Aprovados: Victor da Conceição Lavadinho, Guilherme António Gonçalves, Joaquim da Silva Pinto, Reginaldo Raúl Pereira Camoezas, António Martinho, Joaquim Duarte Esmeraldo, João Joaquim Pereira Rezende, Francisco António Parro, José Alves Caldeira, Manuel Lopes, Luís da Fonseca Castelhano, José Maria Simões Pirra, Abel da Silva Ladeira, José de Oliveira, Henrique da Costa Fonseca, João Semião, Moisés Marques Faria, David Neves, Joaquim Marrafa Paulo, Álvaro da Conceição Silva, Feliciano Delgado, João Francisco Branco, Manuel Diniz, Vergílio de Carvalho, Américo Castanho de Matos, António Marques da Silva, Fernando das Neves Basílio e José Nunes Vidal.

Factores de 2.ª, para Factores de 1.ª classe:

Aprovados: Alfredo Domingos Azevedo, João Delgado, José Transmontano Pelouro, João Fernandes da Silva, José Bartolo, Armando da Silva, António da Conceição Nazaré.

Agentes com aplicação para Conferentes:

Distintos: Álvaro Vilarinho Quintas e Carlos Belo.

Aprovados: Isaac da Silva, António de Carvalho Ratinho, Horácio Ribeiro da Silva, Domingos Diogo da Silva, Joaquim Páscoa, Acácio Domingos Macau, Gil Cabrita, António Sousa Rodrigues, Manuel da Costa Inácio Manuel Verão, Luís Adriano Serra, José Cristóvão Ramos, António Ramalho, José de Matos Branco, José Lopes Garcia, Sebastião das Dores do Cabo, Manuel Miguel, José Bispo Lizardo, Joaquim Ildefonso de Brito Crujo, Joaquim Augusto Santos Alves, João Gonçalves Nunes, José Fradique Pires, Domingos Paulino, José António Raimundo, Carlos Ribeiro da Silva, Joaquim Mendes Fernandes, Francisco Faneiro Chinita, Arménio de Oliveira Gonçalves Maia, Abel Mendes Galinha e Bento José.

Guarda-freios de 1.ª, para Condutores de 2.ª classe:

Aprovados: António Gabriel José Coelho, Aurélio

Augusto Sá Caldeira, João Lapinha, José Lapinha, José António Teixeira e Álvaro Vizeu.

Condutores de 2.ª, para Condutores de 1.ª classe:

Aprovados: Manuel Fernandes, Marçal da Silva Arrojado, António Eugénio da Costa, António Carvalho, Albano Calheiros, Manuel Mendes, José Pereira da Silva, Aníbal José da Costa, Lourenço Mourato Madeira, José Maria Rodrigues Teixeira, Marcolino José Alfaiate, João Pereira Ganaipo, Alfredo Pereira Anastácio, José dos Santos, João Ferraz Anobra, Victor Rodrigues Martins, Manuel Gil, António da Silva, Francisco Santos, Américo Ferreira Ramos, João de Deus Saraiva Guerra, Joaquim Pedro Coelho de Lacerda, Manuel Pereira, Manuel Vieira de Melo, Américo Moreira, Alberto Martins Torres, Gaspar Monteiro de Oliveira, António Joaquim da Cruz e António Coelho Cabanita.

Guarda-freios de 2.ª, para Guarda-freios de 1.ª classe:

Aprovados: Joaquim Pinto de Carvalho, Bernardo Fernandes, António Ferreira Pinto, Fernando Luís de Lima e Manuel Martins.

Revisores de 2.ª, para Revisores de 1.ª classe:

Distinto: Joaquim Brito Boavida.

Aprovados: Álvaro Luís da Fonseca e Cunha, Ilídio Pinto Ribeiro, Manuel Pinto Duarte, Manuel Benjamim dos Santos, António Gonçalves Monteiro, Sebastião Ribeiro da Silva, Francisco José Rosa, António Eduardo, António Maria de Paiva, José Dias Rodrigues, José Pires, Anastácio Trindade, Arménio Joaquim do Couto, Albino António Nunes e Francisco Lopes.

Revisores de 3.ª, para Revisores de 2.ª classe:

Distintos: Ascenso Garizo, Manuel Pedro e José Augusto Falcão.

Aprovados: Carlos Neiva, José Adriano Tiburcio Arruda, João Lopes, José Maria Ribeiro Góis, Jacob Duarte Homem, Adriano da Silva Petiz, José Duarte Parreira Júnior, Joaquim Leite Vinheiras, João Maria Vilela da Mota, Tomaz da Silva, Vicente de Sousa Pimenta, António João Gaspar, António José Varela, Manuel Virginio Mendonça, Celso da Fonseca Andrade, José Bernardino Marques, Augusto de Oliveira Jorge, Mateus da Conceição Servo, José Gomes, Agostinho Alves, João Gaspar de Oliveira Ruas, António Martins Dâmaso e Carlos João Correia.

Promoções

Em Abril

MATERIAL E TRACÇÃO

Chefe de depósito: Firmino Ferreira da Cunha.**Sub-Chefe de depósito:** Américo Ferreira da Silva.**Chefes de Maquinistas:** Aires António Coelho e José dos Santos Júnior.**Vigilantes:** Joaquim Ferreira Patrício, Manuel Grenha Júnior, João Rodrigues e Celestino Jorge de Oliveira.**Contramestres de 2.ª classe:** Joaquim Francisco Cândido da Piedade e Ramiro Machado.

VIA E OBRAS

Chefe de Escritório de 3.ª classe: João Marcellino Teixeira.**Fiel de armazém de 2.ª classe:** Manuel Serras

Nomeações

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Abril

Escrivário: António Pires.**Serventes:** Guilherme Ferreira dos Santos, Américo do Carmo Guia, Manuel Cotovio, Manuel Santos Aurélio, José de Sousa, Manuel Rafael, José António Macedo e António Ramos.**Limpadores:** António Amaro, António Andrade, Joaquim Pereira Marques, Domingos Pereira Gonçalves e Luís Vicente Gonçalves.

VIA E OBRAS

Em Janeiro

Assentador: Eduardo Pinto Botelho.

Em Abril

Electricista de 3.ª classe: José Luís Serra Nogueira.

A L G A R V E



Portal manuelino da
Igreja de Monchique

Fotog. do Eng.º A. Ferrugento
Gonçalves, Chefe de Serviço
da Divisão da Via e Obras.

Mudanças de categoria

Em Abril

MATERIAL E TRACÇÃO

Para:

Vigilante: o Maquinista Principal, José Pereira Farinha.

VIA E OBRAS

Para

Servente de Escritório e Armazem: o Sub-Chefe de distrito, Sebastião Inácio.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Março

Manuel da Conceição Ferreira, Chefe de 3.^a classe, de Barca de Amieira.

Jerónimo Ventura, Agulheiro de 2.^a classe, de Lisboa P.

José Faustino, Agulheiro de 3.^a classe, de Tôrre das Vargens.

Manuel Ramos da Costa, Carregador, de Fundão.

Francisco Monteiro, Carregador, de Castelo Branco.

Em Abril

António Margarido de Almeida e Costa, Factor de 2.^a classe, de Vale de Santarém.

Alfredo de Oliveira Serrano, Agulheiro de 2.^a classe, de Entroncamento.

José dos Santos Mesquita, Carregador, de Bom-barral.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Abril

Rosalina Amélia Poitout, Empregada de 1.^a classe.

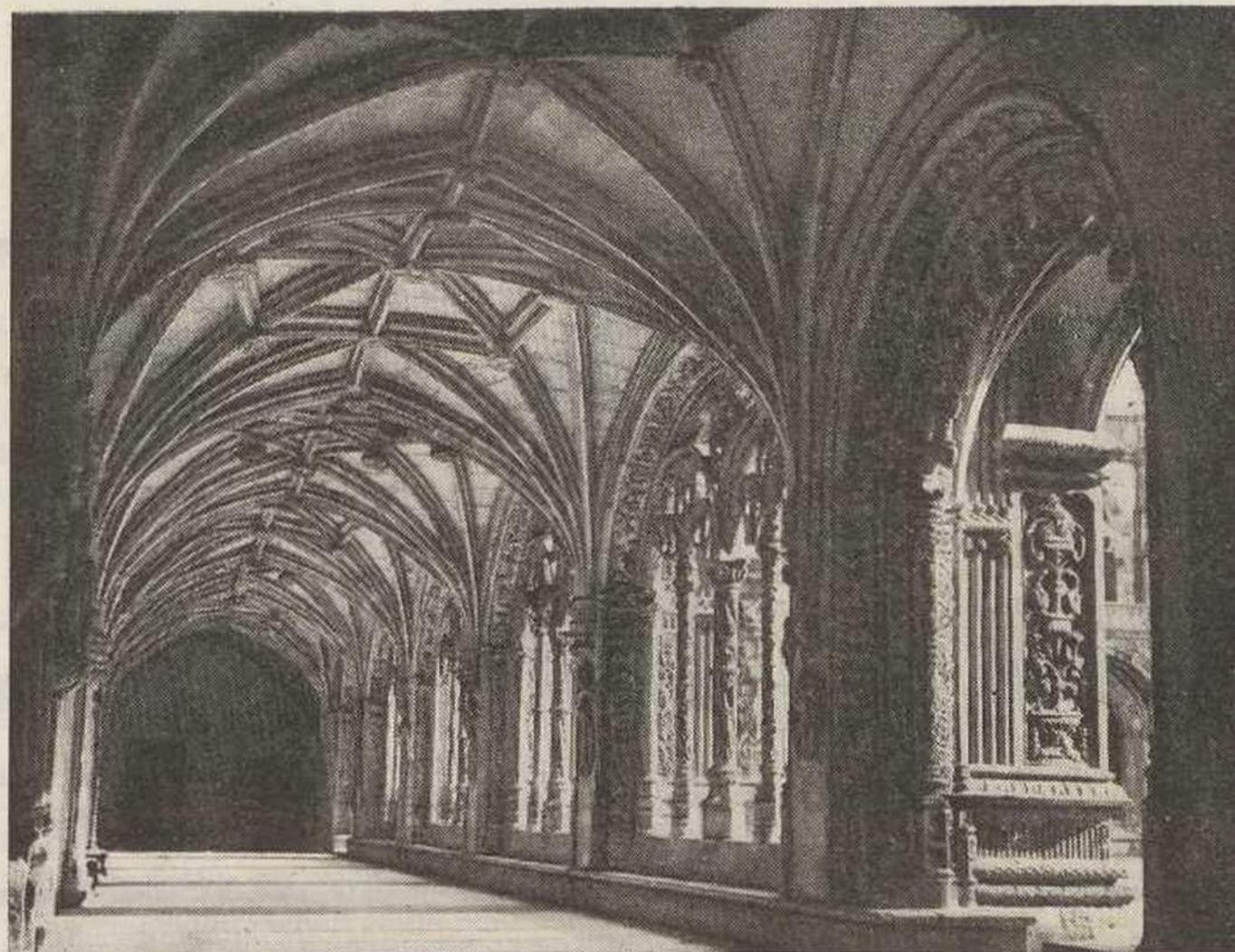
Joaquim Domingues, Maquinista Fluvial.

Capitolino Francisco Júnior, Marinheiro de 1.^a classe.

VIA E OBRAS

Em Março

António Rodrigues Barge, Sub-Chefe do distrito n.^o 92, Mafra.



Lisboa — Claustro do Mosteiro dos Jerónimos

*Fotog. do Eng.^o A. Ferrugento Gonçalves,
Chefe de Serviço da Divisão da Via e Obras.*

Em Abril

Joaquim da Silva, Fiel de Armazém de 2.ª classe, da 1.ª Secção, Lisboa P.

Joaquina de Jesus, Guarda do distrito n.º 1/5.ª Secção, Dois Portos.

Maria do Carmo, Guarda do distrito n.º 56, Soure.

Falecimentos

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Março

† *Dr. António Parreira Cabral*, Médico Efectivo da Assistência de Lisboa,

Admitido em 3 de Agosto de 1921, como Médico Substituto da Assistência de Lisboa.

EXPLORAÇÃO

Em Abril

† *Leopoldo Ribeiro de Sousa*, Chefe de 3.ª classe, de Entroncamento.

Admitido como Praticante de Factor em 1 de Fevereiro de 1915, foi nomeado Aspirante em 1 de Maio de 1916, Factor de 3.ª classe em 1 de Abril de 1917 e finalmente promovido a Chefe de 3.ª classe em 1 de Julho de 1943.

† *António José da Silva*, Engatador, de Gaia.

Admitido como Carregador suplementar em 10 de Outubro de 1923, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Outubro de 1925 e Engatador em 1 de Outubro de 1944.

† *António dos Santos*, Guarda de estação, de Caldas.

Nomeado Carregador em 21 de Maio de 1919, passou a Guarda de estação em 21 de Novembro do mesmo ano.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Abril

† *Gregório Alves*, Inspector das Oficinas de Entroncamento (reformado).

Admitido como Aprendiz de montador em 4 de Maio de 1893, nomeado Fogueiro de 2.ª classe em 15 de Abril de 1901 e foi promovido a Inspector em 1 de Janeiro de 1944.

VIA E OBRAS

Em Abril

† *José Joaquim*, Assentador do distrito n.º 120, Sarnadas.

Admitido como Assentador em 21 de Fevereiro de 1916.



† *Leopoldo Ribeiro de Sousa*
Chefe de 3.ª classe



† *António José da Silva*
Engatador



† *António dos Santos*
Guarda de estação

Sendo, pois, $EP = 291,2$ e $PF = 455$, temos portanto:

$$PB = \sqrt{291,2 \times 455}$$

$$= 364 \text{ Km.}$$

Filiando os seus cálculos nas condições de proporcionalidade entre os catetos e cada um dos segmentos (m) e (n) da hipotenusa

$$\frac{n}{a} = \frac{a}{n+m} \quad \text{e} \quad \frac{m}{b} = \frac{b}{m+n}$$

A. Fernandes deduz as fórmulas

$$a^2 = n^2 + nm \quad (2)$$

$$\text{e} \quad b^2 = m^2 + mn \quad (3)$$

Da equação (3) resulta, tomando apenas o valor positivo, que é o que convém

$$m = \frac{-n + \sqrt{n^2 + 4b^2}}{2}$$

e substituindo este valor na equação (2) e extraindo a raiz quadrada aos dois membros, vem

$$a = \sqrt{\pi^2 + \frac{n(-n + \sqrt{n^2 + 4b^2})}{2}}$$

$$= \sqrt{n \times \left(\frac{n}{2} + \sqrt{n^2 + 4b^2} \right)}$$

equação que é, na essência, a equação (1), pois que

$$EP = n \quad \text{e} \quad BF = b$$

que dão os valores dos catetos em função dos segmentos.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Junho de 1945

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil kg.	4\$50	Massas cortadas: Macarrão e Macarronete — Córadas kg.	5\$30	Queijo da serra kg.	24\$00
Açúcar de 1.º "	4\$80	Massinhas: Cotovelos, cotovelhos, miosotis, pevide, etc.		Sabão amêndoas "	4\$50
Azeite extra lit.	10\$80	— Córadas kg.	5\$70	» Corrente "	4\$20
» fino "	10\$30	Meadas: Aletria, macarrão e macarronetes — Córadas. kg	5\$90	» Especial "	6\$30
Bacalhau Inglês kg.	variável	Massas cortadas, massinhas e meadas: Em pacotes — Córadas kg.		» Offenbach "	4\$40
» Nacional "	"	Bambus: Esparguete, macarrão e macarronete: a granel (córadas) kg.	8\$40	Sal lit.	5\$40
Batata "	"	Ovos dúz. variável	8\$40	Toucinho kg.	11\$60
Carvão de sôbro "	4\$05	Presunto kg.	24\$00	» entremeado "	13\$60
Cebolas "	variável	Queijo tipo flamengo kg.	24\$00	Vinagre lit.	2\$30
Chouriço de carne "	25\$20			Vinho branco "	2\$15
Farinheira kg.	14\$50			Vinho tinto "	4\$90
Feijão Colonial lit.	4\$35			» » (em Campanhã e Gaia) "	2\$20
» branco miúdo "	6\$40			Vinho branco (em Campanhã) "	2\$30
» frade. lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80				
Lenha kg.	5\$40				
Manteiga "	33\$00				

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 esmalorado, 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 desse 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.).