

80
A.C.P. ORGAO DA INSTAÇÃO DE PROFISSIONAL DOS CAMINHEIROS PORTUGUESES

5.º ANO — N.º 48 — JUNHO DE

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

O *Boletim da C. P.* regista com prazer o aumento do número de decifra-
dores da Secção de Problemas Recreativos e aproveita a oportunidade para
pedir a colaboração dos novos charadistas como produtores, o que certamente
vem tornar mais interessante esta Secção.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Cagliostro, 10 votos — Produção n.º 6

QUADRO DE HONRA

Mefistófeles, *Britabrantes*, *Cagliostro*,
M., *Novata*, *Cruz Kahoto*, *Sancho Pança*, *Tupin*, *Bocarro*,
M. D. Coelho e Joluso

QUADRO DE MÉRITO

Roldão (13,1), *Tercio* (12,1), *Xaque* (12,1)
Zé Sabino (8,1) e *Anvasil* (5,1)

Soluções do n.º 46

1 — Gula, usar, lado, arou, 2 — L, til, tomei, límpido,
loira, ida, o, 3 — Falecimento, 4 — Catatau, 5 — Tarifa,
6 — Campa quebrada nunca sara, 7 — Afeição, 8 —
Limbo, 9 — Altaqueque, 10 — Afogueados, 11 — Aguiã-
-aguião, 12 — Camara-camarão, 13 — Farpa-farpão,
14 — Canoro-esro, 15 — Maúncia-Maça, 16 — Animo-
-amo, 17 — Olivaes, Vala lares, Viana do Castelo.

Charadas sincopadas

1 — 3-Ofereceram-me uma substância mineral escura
de que se fazem lápis, com modo agradável — 2.

Costusilva

2 — 3-Um homem desconfiado, qualquer ruído o
alarmava — 2.

Joluso

3 — 3-Dei um farrapo para agasalho da criança soce-
gada — 2.

Roldão

4 — 3-A palmilha é muito inferior — 2.

Roldão

5 — 3-Roubaram-me a cadeirinha de marnoto pela ca-
lada da noite — 2.

Mefistófeles

6 — 3-No baile, as «louras» cantavam lindas can-
tigas — 2.

Mefistófeles

7 — 3-É-te «instrumento de guerra» é coisa excelente — 2.

Bocarro

8 — Charada em verso

Desde o dia em que te vi — 1
A prima vez, linda flôr,
O meu coração senti
Pulsar repleto d'amôr.

Logo então eu distingui — 1
Em meu peito, com ardor
Surgir de affecto por ti
As subtilezas do amôr!

Que foi pois que fez ó linda
Em meu peito despertar
Esta ventura tão calma?!

Foi a tua graça infinita!... — 1
Não posso pois discordar,
Que és a alma da minh'alma!

Roldão

Charadas em frase

9 — Após e até, são preposições, seu tratante! — 1-1.

Britabrantes

10 — Aquilo ali chama-se cabeça — 1-1.

Britabrantes

11 — Observei apenas o cume de outeiro — 1-1.

Britabrantes

12 — Suspenda o gesto! É um instante enquanto faço
esta «espécie de tambor» — 1-2.

Sancho Pança

(Para o Paz se entreter)

13 — Extingue a sua clientela, desprezando os vincu-
los da amizade, é-te médico-inábil — 2-1-1.

Tupin

14 — Enigma pitorresco



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Os resultados felizes da delicadeza — Higiene — Notas de Arte — Consultas e Documentos — Grupo Desportivo das Oficinas Gerais da C. P. — Curiosidades estatísticas — Pessoal.

Os resultados felizes da delicadeza

O *Boletim dos C. F. F.*, órgão de instrução profissional do pessoal dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, publicou um interessante artigo, firmado pelo Dr. W. Berchtold, que entendemos, pelo alto critério que ele revela, merecer ser transcrito no lugar de honra do nosso «Boletim».

I

Falam agora muito os caminhos de ferro em incremento de tráfego; é o sintoma da preocupação dominante das empresas ferro-viárias, desde que começaram a lutar com uma importante concorrência.

Intensificar o tráfego interessa não só à administração, mas a todos aqueles que ganham a sua vida nas empresas de caminhos de ferro. Cada um dos agentes, seja qual fôr a sua categoria, deve colaborar nessa urgente tarefa.

O assunto tem actualmente grande acuidade, e toda a sugestão, venha de quem vier, merece ser atendida.

Já no nosso Boletim nos referimos à importância primacial da atitude que, para com os

nossos clientes, deve manter o pessoal. E' uma regra aplicável a todos os ferro-viários, não só ao revisor, mas também ao bilheteiro, ao chefe da estação, ao agente encarregado da expedição ou das chegadas, a todos, emfim, que tenham relações de serviço com o Público.

Todos os que estão em contacto com a nossa clientela devem sempre lembrar-se bem de que o Público conhece pouco o serviço dos caminhos de ferro.

Muitas pessoas, o maior número talvez, sentem grandes embaraços quando têm de tratar de qualquer assunto numa estação, porque ignoram em absoluto a organização do caminho de ferro e temem, devido à sua falta de experiência, ser tratados com aspereza.

O pessoal ferro-viário, como vive em contacto permanente com essa organização, tem a ten-

dência, até certo ponto natural, para admitir que a clientela deve igualmente saber tudo.

E' preciso evitar êsse erro! Quantas pessoas ignoram como se preenche uma declaração de expedição; que se podem fazer despachos em portes pagos ou a pagar, ou que há embalagens obrigatórias para determinadas remessas. Outras não sabem lêr um horário, encontrar as ligações, as diferentes e várias espécies de bilhetes e de assinaturas. Mesmo clientes regulares do caminho de ferro desconhecem ainda que podem expedir a sua mercadoria a um preço mais baixo ou contra reembolso, que há horários e itinerários para o transporte de mercadorias.

O ferro-viário, êsse, é um especialista no assunto. Tem, por isso, o dever de elucidar o Público, antes mesmo de ser a isso solicitado. Mas deve fazê-lo com cortesia. Não se pode tolerar hoje que um agente murmure, resmungando, quando alguém tem a infelicidade de se aproximar dêle para pedir um esclarecimento.

Ainda hoje se ouvem muitas queixas a êsse respeito — é verdade que a maior parte das vezes sem razão — mas é necessário não esquecer que só um grande esforço pode vir a anular uma ideia falsa que se estabeleceu. E' necessário, no entanto, desfazer essas más impressões à fôrça de cortesia, se se quizer vencer a concorrência.

Quando dum agente fôr solicitada uma informação, é necessário que ele responda com seriedade e correção; é preciso que o cliente se convença de que o «atendem» e não de que o «despacham». O cliente é um ignorante que vem à estação, exactamente porque necessita de esclarecimentos e de conselhos. Não basta, por isso, dar uma resposta lacónica a uma pergunta imprecisa ou pouco fundamentada. Tem de se conhecer bem o que êle deseja, interrogando-o mesmo, para que se saiba com consciência do que se trata.

Dando esclarecimentos, o agente não deve ter receio de propôr ao seu interlocutor soluções oportunas que êste pode desconhecer, nem de o esclarecer sobre todas as possibilidades que se oferecem, nem ainda — sem se tornar muito importuno — de o levar a fechar um «negócio» com a Companhia.

O que em todos os casos se deve evitar é que se possam apresentar pessoas receiosas de não serem bem acolhidas numa estação, por se lembrarem que anteriormente — pelo menos em sua opinião — foram tratadas com aspezeza.

Se o Público se convencer que todos os agentes da estação são cortezos e estão prontos a prestar-lhe serviços, criará maior simpatia pelo caminho de ferro. Será essa a melhor propaganda que dele se poderá fazer.

O aviso ao pessoal, a que já nos referimos, fala também da fôrma de saúdar o Público. E' intuitivo que um agente cortês deve começar por saúdar o cliente que se aproxima. Muitas vezes não se cumpre essa regra. E essa saudação deve ser correcta. Nada dá ideia mais desfavorável do agente, do que ouvi-lo murmurar entre dentes uns imprecisos «bons dias» ou «bôas tardes» ou vê-lo esboçar um aborrecido movimento de mão.

Para um homem que usa uniforme, o cumprimento delicado consiste em levar a mão direita à pala do boné. Repare-se que dizemos mão direita e não sómente o dedo indicador. E' necessário levar a mão até à pala e não se contentar em fazer um gesto aproximado, nesse sentido.

Poderão parecer ridículos estes detalhes. Contudo, o respeito devido à pessoa de um cliente exige determinadas atitudes, duma significação que não se preste a dúvidas.

Não é por uma fantasia ou inutilidade que os agentes usam uniforme. O bom agente sabe que um uniforme decente e uma atitude cortez fazem parte da sua própria função.

Os agentes devem caprichar em mostrar que estão à altura da sua missão, porque se não sabem guardar certas conveniências e certas atitudes, farão no Público, que só o conhece pela forma como êles se apresentam, uma impressão desfavorável de que os seus superiores não podem deixar de sofrer as consequências.

Quem já viajou em Inglaterra sabe o excelente efeito que causa no Público a admirável compostura dos empregados ferro-viários. Esta qualidade passa despercebida aos ingleses, habituados a um certo formalismo. Nós, pelo

contrário, não temos este gosto inato das boas maneiras. Mas o que prova que apreciamos bastante essa delicadeza, essa delicadeza de trato, é precisamente a forte impressão que nos faz sempre a postura dos ferro-viários ingleses.

Seria para desejar que todos os agentes se convencessem da importância prática que pode ter, mesmo sobre o acréscimo do tráfego, a sua forma de tratar o Público. A delicadeza deve tornar-se um hábito, uma segunda natureza. O próprio agente e a empresa a que ele pertence não podem deixar de ganhar com isso.

Diz-se muitas vezes que nós, os Suíços, não possuímos o sentido dos formalismos exteriores. Podem divergir as opiniões sobre o fundamento duma tal apreciação, mas o que é verdade é que nenhum de nós deixa de se sentir agradavelmente impressionado, quando alguém nos trata com deferência e cortesia.

De forma que...

II

Quando um agente recebe com delicadeza um cliente que, por seu turno, se mostra cortês, trata-se dum facto normal que demonstra simplesmente que esse agente tem tacto e nítida compreensão dos seus deveres. As dificuldades começam quando a atitude do cliente não corresponde à que se exige do agente. Temos disposições regulamentares que recomendam ao pessoal serenidade, mesmo quando o Público seja menos correcto. E' uma linha de conduta que deve ser lembrada insistentemente.

Na primeira parte deste artigo, falámos das atitudes a tomar para com o Público. Mas dever-se-á usar de delicadeza quando um passageiro se mostra grosseiro? A resposta a esta pergunta não pode deixar de ser afirmativa.

Dissemos atrás que no nosso país não existe o culto dos formalismos exteriores. Para nos convenceremos desta verdade, basta estar em contacto regular com o grande Público. O bilheteiro, o revisor, têm decerto muitas vezes razão para se queixarem das inconveniências que são obrigados a suportar. E contudo, se se observar a índole dos passageiros em questão,

teremos de reconhecer que essas indelicadezas não são em grande número voluntárias ou conscientes, e antes se devem atribuir a desastramento e ignorância da maneira como se deveriam exprimir, os que as praticam.

Aquele que responde delicadamente a uma grosseria, longe de se rebaixar, mostra pelo contrário, que é muito mais bem educado. Se nos conservarmos calmos e corteses em todas as eventualidades, damos logo a prova de que fazemos parte duma corporação de funcionários habituados a respeitar as boas regras da convivência, o que só traz vantagens para nós próprios e para a empresa de que fazemos parte.

O ferro-viário tem um serviço tão complexo que é quasi impossível evitar cometer de longe em longe uma pequena falta. E' tudo quanto ha de mais humano e o agente responsável não deve ter o mínimo receio de confessar o seu erro, mesmo perante o Público.

No caso de erro, deve-se procurar por todos os meios evitar que o cliente sofra as suas consequências e em todas as hipóteses deve-se apresentar ao cliente desculpas. E' uma regra elementar de delicadeza, tantas vezes, sem razão, executada de má vontade.

Ha pessoas que, ao terem de apresentar desculpas por uma falta por elas cometida, fazem um esforço enorme para vencer a sua relutância em realizar esse acto; essas pessoas, em vez de verem nesse gesto uma prova de inteligência, ficam sempre convencidas de que têm de sofrer uma humilhação.

O agente que apresenta as suas desculpas, produz sobre o Público um efeito prodigioso.

Quando sobre o serviço do caminho de ferro impende qualquer irregularidade, o Público irrita-se facilmente. E se ha um agente que teima em não reconhecer essa irregularidade, então não tem limites o enervamento do Público.

Se, pelo contrário, esse agente se dirige ao cliente, reconhece o erro, explica com calma o que se passa, apresenta as suas desculpas e procura com toda a solicitude reparar as consequências desse erro, em noventa e nove vezes sobre cem, o cliente serena, tranquiliza-se, ouve de bom grado as explicações e finalmente apre-

cia com muito mais importância do que antes, os serviços ferro-viários. E' procedendo desta forma que o pessoal se faz respeitar.

III

A forma de tratamento dos agentes entre si também não é indiferente à boa marcha dos serviços.

Se é verdade que o tom que nós empregamos para interpelar os nossos colegas só indirectamente se repercute no Público, o certo é que um passageiro não pode fazer uma ideia lisongeira de um agente que se dirige, gritando ou proferindo grosserias, a outro agente. E o passageiro, não lhe agradando ter de tratar com quem assim se mostra grosseiro, procurará ter o menor contacto possível com os serviços ferro viários. E' por isso que um agente que trata com rudeza os seus camaradas presta um mau serviço à Companhia.

Ainda mais: todos os que sustentaram uma discussão, uma troca mais violenta de palavras, não podem deixar de ficar aborrecidos e mal dispostos e como um funcionário pouco calmo comete mais facilmente erros, será o Público e portanto a Companhia, que terão de sofrer as conseqüências.

Não é muito raro notar uma certa discordância — que às vezes toma o falso aspecto de hostilidade — entre o pessoal de trens e o de estações. Como se um e outro, ambos eles, não estivessem ao serviço do mesmo Público!

A animosidade de um não pode deixar de comprometer as providências tomadas pelo outro, além de que o trabalho se faz penosamente e sem satisfação para os que o executam.

E como o Público vem a ser testemunha involuntária destas lamentáveis discussões, temos o dever de evitar cuidadosamente tudo o que possa prejudicar o bom nome dos Caminhos de Ferro.

A concorrência automóvel, que é possível tornar-se no futuro mais encarniçada ainda do que tem sido até aqui, não deixará de explorar a nosso desfavor tudo que em nós achar digno de censura. Essas críticas não deixarão de ser

eficazes se se realizarem em meios desagradáveis para a nossa instituição.

O Público, vendo os agentes do caminho de ferro discutirem entre si, em vez de se ajudarem num mútuo e franco auxílio de colaboração, fica decerto com uma pouco lisongeira concepção sobre a atmosfera que entre nós reina. Devemos, por isso, evitar em absoluto essas cenas.

Ainda se podem fazer as mesmas observações no que diz respeito às relações entre o agente e a Companhia. Quem lê descrições de viagens na América, ha de ter notado as freqüentes referências à forma como os empregados ferro-viários tomam a defesa das suas Companhias, realçando os bons serviços que elas prestam; é o que se chama «propaganda útil».

Na América, foi a concorrência entre as várias emprêsas ferro-viárias que impoz estas normas. Que maravilhosos resultados não teriamos nós, na luta contra o automóvel, se os nossos agentes fizessem uso do método americano!

Verifica-se, porém, ao contrário, no nosso país, que alguns agentes, em vez de pugnarem pela defesa da Companhia, tomam a attitude inversa; como se os detractores dos serviços ferro-viários necessitassem dêsse precioso auxílio! Devemos pelo contrário, sempre que se nos proporcione a ocasião, ter a coragem de contradizer os argumentos tendenciosos formulados contra os caminhos de ferro e intervir a favor dêstes.

O agente que aceita em silêncio críticas aos serviços ferro-viários, ou que se deixa arrastar êle próprio a fazer essas críticas, comete uma grave imprudência e trai os seus próprios interesses.

Todo o ferro-viário pode, em qualquer momento, e apenas pela sua maneira de se comportar, prestar serviços à Companhia. Não é necessário ser um brilhante argumentador nem possuir dotes excepcionais de exposição; o que importa é ter boa-vontade e estar convencido que a delicadeza é uma boa propaganda. Todos nós temos o mesmo interesse na prosperidade da Companhia a que pertencemos, e, por isso, não nos pode ser do mesmo modo indiferente

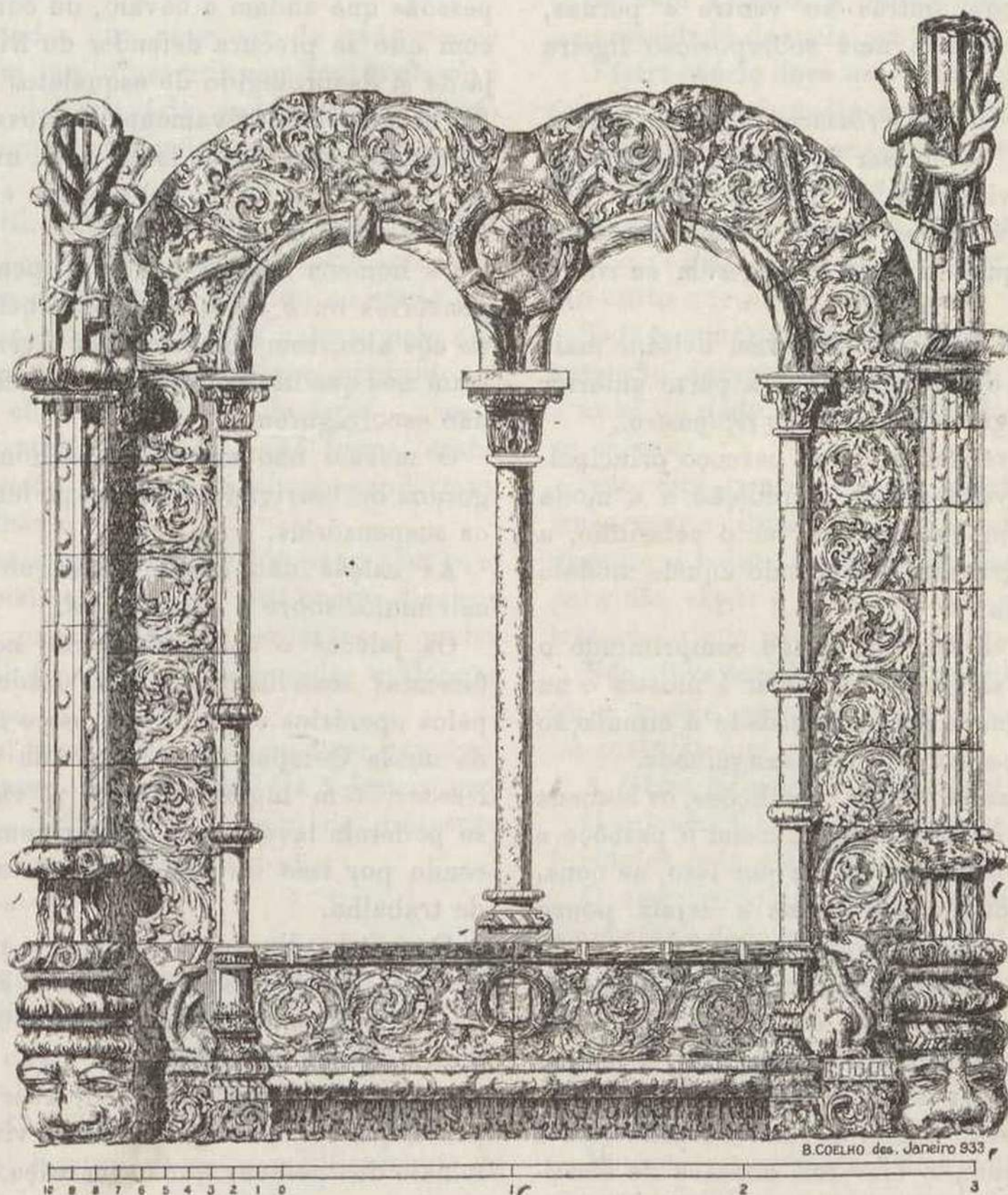
fazemos parte duma corporação mal vista, ou duma classe que gose da consideração geral.

E' forçoso que, de uma vez para sempre, desapareçam as censuras que o Público lança sôbre os agentes menos delicados.

Além disso, temos o dever de ser ciosos da nossa profissão e de mostrar, em todas as conjunturas, que não nos move o intuito exclusivo de ganhar para viver, estando igualmente animados da vontade ardente de servir o país.

O caminho de ferro tem bastantes adversários que aproveitam todos os seus revezes para os explorar contra o pessoal. Mas nós só poderemos defender a profissão que adotamos e servimos com orgulho, trabalhando todos, num espírito de solidariedade, para o progresso da Companhia.

São estas as razões que nos levaram a publicar o que acabamos de escrever. E estamos certos de que a nossa acção neste sentido não deixará de produzir os seus frutos.



Mosteiro dos Jerónimos — Janela do antigo dormitório que actualmente se guarda no Museu Arqueológico do Carmo

HIGIENE

CAPÍTULO IV

HIGIENE DO VESTUÁRIO

As roupas exteriores, fatos ou vestidos, são de tecidos variados, umas vezes só de lã, outras de lã e algodão misturadas.

São formadas de várias peças sobrepostas, separadas umas das outras por uma camada isoladora de ar quente e destinadas umas ao torax e braços, outras ao ventre e pernas, havendo na cintura uma sobreposição ligeira das duas.

As roupas do torax (*casaco, jaquetão ou paletot*, etc.) não devem ser apertadas, permitindo todos os movimentos do peito e braços. Também não devem ser muito curtas, descendo abaixo dos quadris para protegerem os rins e o ventre.

Quando de duas abotoaduras, evitam mais as correntes de ar frio sobre a parte anterior do peito e região do estômago (*epigastro*).

Poderiam ser fechadas no pescoço principalmente no inverno, mas a tradição e a moda tem feito com que deixem ver o colarinho, a camisa e a gravata, reservando aquele modelo para uniforme.

A gola deve ser baixa, não comprimindo o pescôço que só ganha em andar à mostra e nu para assegurar a maior liberdade à circulação dos seus importantes vasos sanguíneos.

As mulheres de todas as condições, os homens do campo e os marinheiros, usam o pescôço e o colo descobertos e, talvez por isso, se constipem e enrouqueçam menos e sejam pouco atreitos às anginas e bronquites.

O vestuário exterior do abdomen, (calças ou calções) não deve fazer constrição em ponto algum, embora seja preciso segurar as calças por meio de suspensórios ou cintos.

A compressão exercida pelos suspensórios é quasi nula quando eles são dotados de elasticidade suficiente para se não oporem aos movimentos.

O cinto apertado é menos higiênico, pelo embaraço que pode trazer à circulação abdominal.

Outrotanto não acontece com o cinto apenas aconchegado com o fim de amparar as vísceras e, principalmente, o figado, muito útil nas pessoas que andam a cavalo, ou com as cintas com que se procura defender do frio o ventre, já de si desprotegido de esqueleto.

Por isso instintivamente os nossos homens do campo usam, desde longa data, uma cinta de lã, comprida e larga, sobreposta em duas ou mais voltas.

Os homens magros podem dispensar os suspensórios ou o cinto. As calças bem talhadas, de cóis alto, sem comprimirem o ventre, encontram nos quadris ponto de apoio suficiente para não escorregarem.

O mesmo não acontece aos homens fortes, gordos ou barrigudos que não podem dispensar os suspensórios.

As calças não devem tocar no chão, nem cair muito sobre o peito do pé.

Os jalecos e calças de brim, cotim ou de fazendas semelhantes, muito usadas no verão pelos operários e que fazem parte do uniforme da nossa Companhia, a título de serem mais frescos, têm higiênicamente a vantagem de se poderem lavar e desinfectar com facilidade, sendo por isso da maior utilidade nas horas de trabalho.

Durante o dia e de verão podem prestar bons serviços, devendo ser substituídas ao anoitecer.

A diferença de temperatura entre as horas mais quentes de um dia de verão e as horas frescas da madrugada chegando a ser de 16 graus, prova quão desprotegidas são as vísceras abdominais das pessoas que usam calça de cotim no serviço noturno.

Durante o dia são com freqüência repassadas

e molhadas pelo suor que, evaporando-se rapidamente, pode provocar resfriamentos perigosos.

As chuvas acidentais do verão de pronto as ensopam, chegando a molhar o corpo.

E' menos perigoso suportar uma calça de pano nas horas quentes dos dias de verão, do que sofrer uma calça de cotim nas horas frias da noite ou de madrugada.

A camisola de lã, a camisola nacional do camponês, muito usada pelo nosso operariado, sem outro vestuário por cima, durante as horas de trabalho das oficinas, ou ao ar livre, evita os inconvenientes do casaco de cotim, ou de linhagem, usado directamente sobre a camisa.

O sobretudo, que deve ser de pano pouco grosso, nem muito escuro, nem muito claro, é um artigo de vestuário que serve de abafo quando o jaquetão é insuficiente protecção contra o frio.

Muito útil, principalmente quando se está parado ou se fazem poucos movimentos; a andar serve de embaraço, devido ao atrito das suas pontas com o pano das calças, pelo que deve ser antes mais curto do que comprido.

Quando chove embebe-se de água e, como pode reter muito líquido na sua trama, acaba por ser pesado e insuportável, chegando também a molhar o corpo.

Um sobretudo, ou capote, de pano sem preparo especial, só pode ser útil contra ligeiros chuviscos, para pequenos percursos e nunca para chuvas torrenciais e demoradas ou longas caminhadas.

Há, pois, toda a vantagem em fazer os sobretudos de fazendas impermeáveis à água e permeáveis ao ar, servindo assim de protecção contra as chuvas e contra o frio.

O calçado serve para libertar os pés das asperezas do terreno, protegê-los da acção violenta dos corpos duros, defendendo-os, ao mesmo tempo, do frio e da humidade.

A gente do povo, principalmente a das aldeias, anda, quasi sempre, descalça e difficilmente se tem adaptado ao uso do calçado.

Também nas cidades se teve de recorrer a

medidas especiais para acabar com os pés descalços.

Mas nem por isso os que fogem ao uso do calçado logram menos saúde.

A pele das plantas dos pés tornada espessa resiste aos maiores atritos e até ao fogo.

Os dedos adquirem maior agilidade de movimentos, agarram-se e fixam-se ao solo que pisam, evitando escorregamentos e firmando bem a base do corpo.

Mas lá vêm as pedras aguçadas, os espinhos das arvores, as lascas de madeira, os pedaços de vidro, os pregos e outros corpos perfurantes, ou cortantes, que vencem aquella resistência rasgando e penetrando a pele.

Lá vem a neve, a chuva e o frio a indicar a necessidade daquela protecção.

O ferro-viário deve usar botas, pelo menos em serviço, de preferênci aos sapatos.

Estes deixam entrar poeira e carvão, sujando facilmente as meias e os pés.

O calçado não deve ser nem muito comprido para o pé não correr de mais para diante, nem tão curto que o não ultrapasse.

Terá o comprimento sufficiente para facilitar a extensão durante a marcha, não comprimindo a unha do dedo grande, evitando assim que ela se encrave.

Não será também muito apertado para não embaraçar a circulação do pé e a dilatação deste durante a fadiga do percurso, nem muito largo para não expôr o calcanhar aos atritos do contraforte, o que pode causar bolhas ou roeduras.

Não deve ter por dentro pregos que possam furar a pele, nem rugas de cabedal, de forros ou costuras que os magoem.

A fôrma do calçado deve ser a racional.

O calçado à americana aproxima-se da fôrma higiénica pela assimetria da sola.

O seu bordo interno é rectilíneo para não empurrar o dedo grande, o contraforte é exterior para não ferir o calcanhar e o salto largo e pouco alto.

O ferro-viário deve tratar cuidadosamente do seu calçado, limpando-o muito bem por dentro e engraxando-o todas as vezes que elle se suje.

Deve ter sempre em atenção que a roupa ou o calçado molhados, são prejudiciaes à saúde.

Por isso, quando tal aconteça pela fôrça das

circunstâncias, mudará de roupa e de calçado e, quando não haja meio de o fazer, seca-los-á, o melhor possível.

A cabeça também precisa de ser protegida e poupada, o mais possível, dos ardôres do sol, do frio intenso e da chuva.

Os chapéus em uso nem sempre obedecem a estas indicações. Deveriam ser feitos de tecidos muito leves para não pesarem demasiadamente sobre a cabeça e permitirem uma fácil e boa circulação do ar no seu interior.

Evitar-se-ia, assim, a excessiva elevação de temperatura e a transpiração abundante que pode favorecer a queda dos cabelos.

Deveriam também proteger os olhos da acção directa e intensa da luz solar e não exercerem apertos sobre a fronte e à volta da cabeça para não prejudicarem a circulação.

O chapéu de feltro pouco espesso e de copa alta e o chamado chapéu de côco pouco pesado, ambos com orifícios laterais (ventiladores) que permitam o arejamento da cabeça, são modelos aceitáveis de inverno e até de verão sem inconveniente, assim como o chapéu de palha levíssimo, de ha muito usado no tempo quente.

Nas colónias empregam-se os capacetes de cortiça, os chapéus de palha e os de feltro finíssimos, bem como os de abas largas e leves, com ventiladores, este último talvez o mais higiénico de todos.

O chapéu, como os artigos de vestuário propriamente dito, sofrem a influência da moda que, infelizmente, quasi sempre se sobrepõe às indicações da hygiene.

Esta recomenda para favorecer a circulação do ar e a conservação do cabelo ter-se a cabeça descoberta sempre que se possa.

Mas daí até à supressão absoluta do chapéu que já tem alguns adeptos, vai uma grande distância.

Nem está nos nossos hábitos, nem tem justificação tal excesso.

A queda do cabelo tem outras causas e deante delas têm, até hoje, falhado a hygiene e a terapêutica.

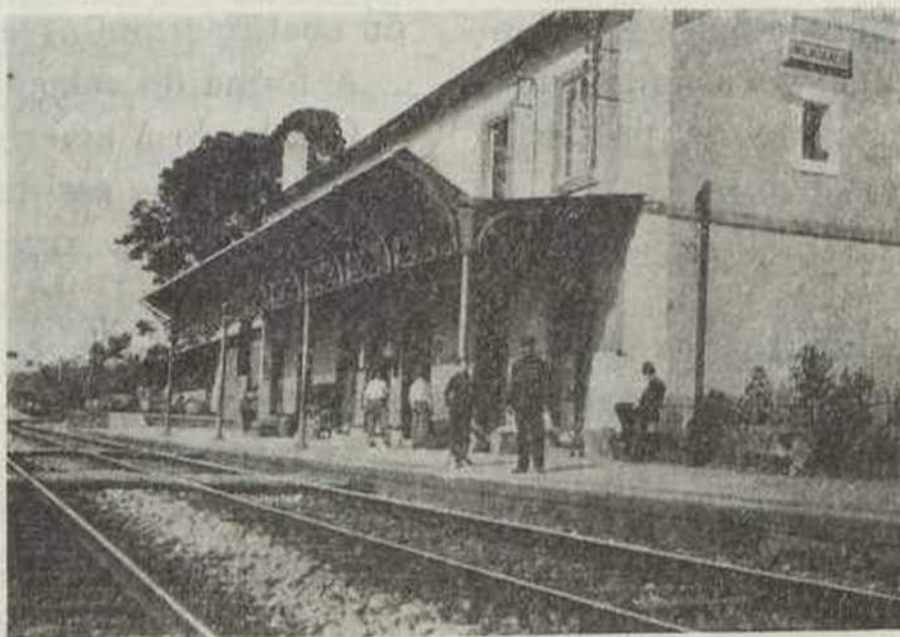
Se a falta de estética da calvície pudesse vencer se pelo sacrificio do chapéu, seria limitadíssimo o número dos calvos.

É certo que a queda dos cabelos parece atacar menos as mulheres e já se tem querido buscar este argumento para a condenação da cobertura da cabeça.

Também se diz que nas crianças, principalmente nas do povo e nos estudantes, quasi sempre de cabeça descoberta, se vêem lindas e abundantes cabeleiras.

A calvície é raríssima na juventude e quantos tiveram durante ella formosas cabeleiras que viram desaparecer ainda muito longe de atingirem a velhice!

(Continua)



Estação de Valadares

Fotog. de J. Bandeira, factor de 3.ª classe

Notas de Arte.

As linhas férreas portuguesas e o excursionismo

Pelo Snr. António Montez, Chefe de Secção da Conservação de Via e Obras

III

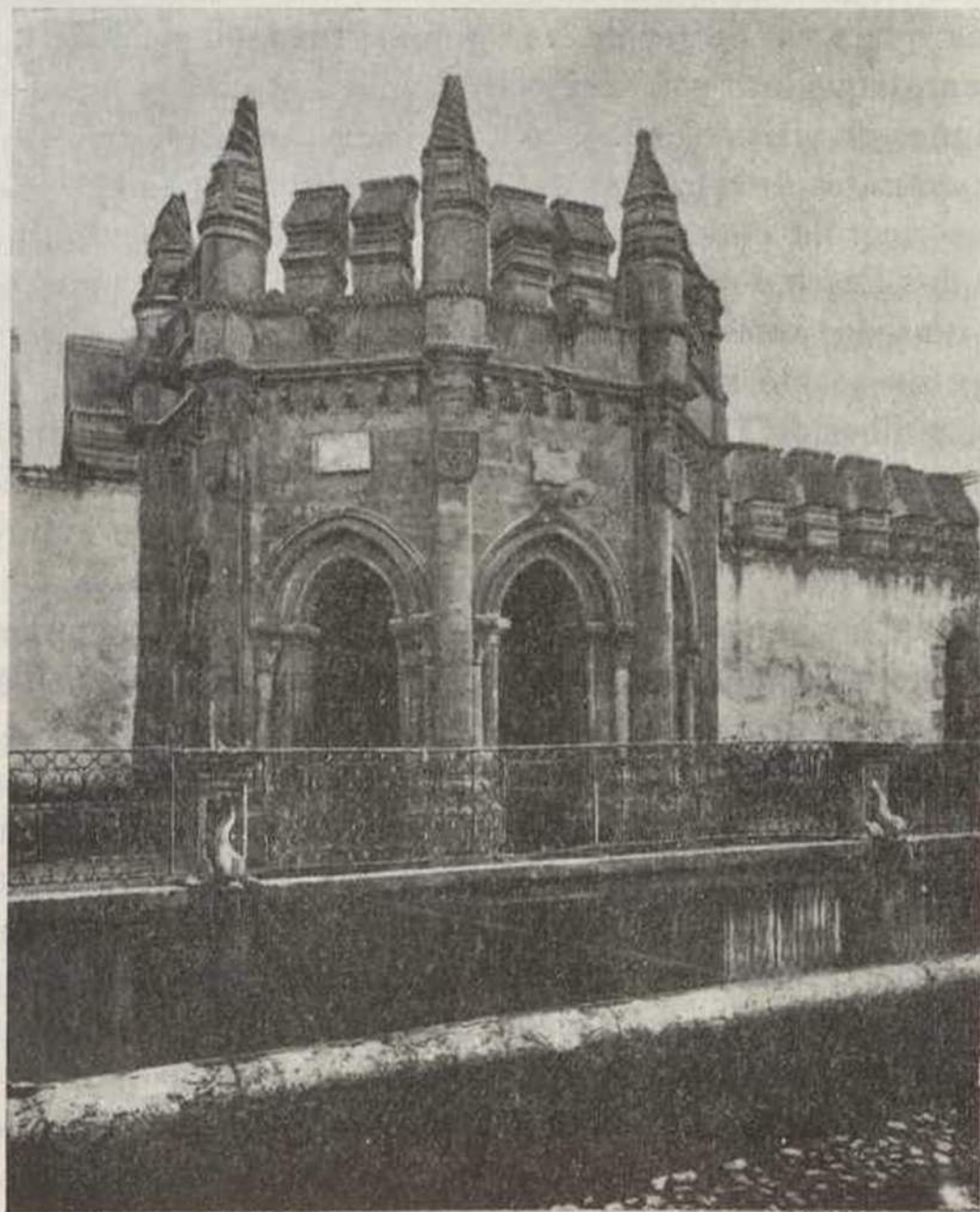
Estamos no centro duma das mais importantes regiões vinícolas do País, de vinhos afamados, que constituem por assim dizer, a riqueza da região. *Runa*, pequena estação rodeada de largos campos de vinha, tem junto de si um edificio de cunho curioso, cercado de hortas e jardins. É o Asilo dos Inválidos Militares, fundado em 1702 pela Infanta D. Maria Benedita, irmã da Rainha D. Maria I, e projectado pelo architecto José da Costa e Silva. A cerca de 4 quilómetros existe a bela e justamente famosa *Quinta das Lapas* dos Snrs. Condes de Tarouca.

Ao sair de *Runa* a paisagem apresenta-se alegre e a linha, depois de atravessar 3 túneis, atinge *Tôrres Vedras*, hoje séde de concelho e de comarca e onde nos últimos anos se tem desenvolvido muito a indústria metalúrgica, especialmente a que se relaciona com o fabrico de vinhos e azeites, de que esta região é um centro produtor importantíssimo.

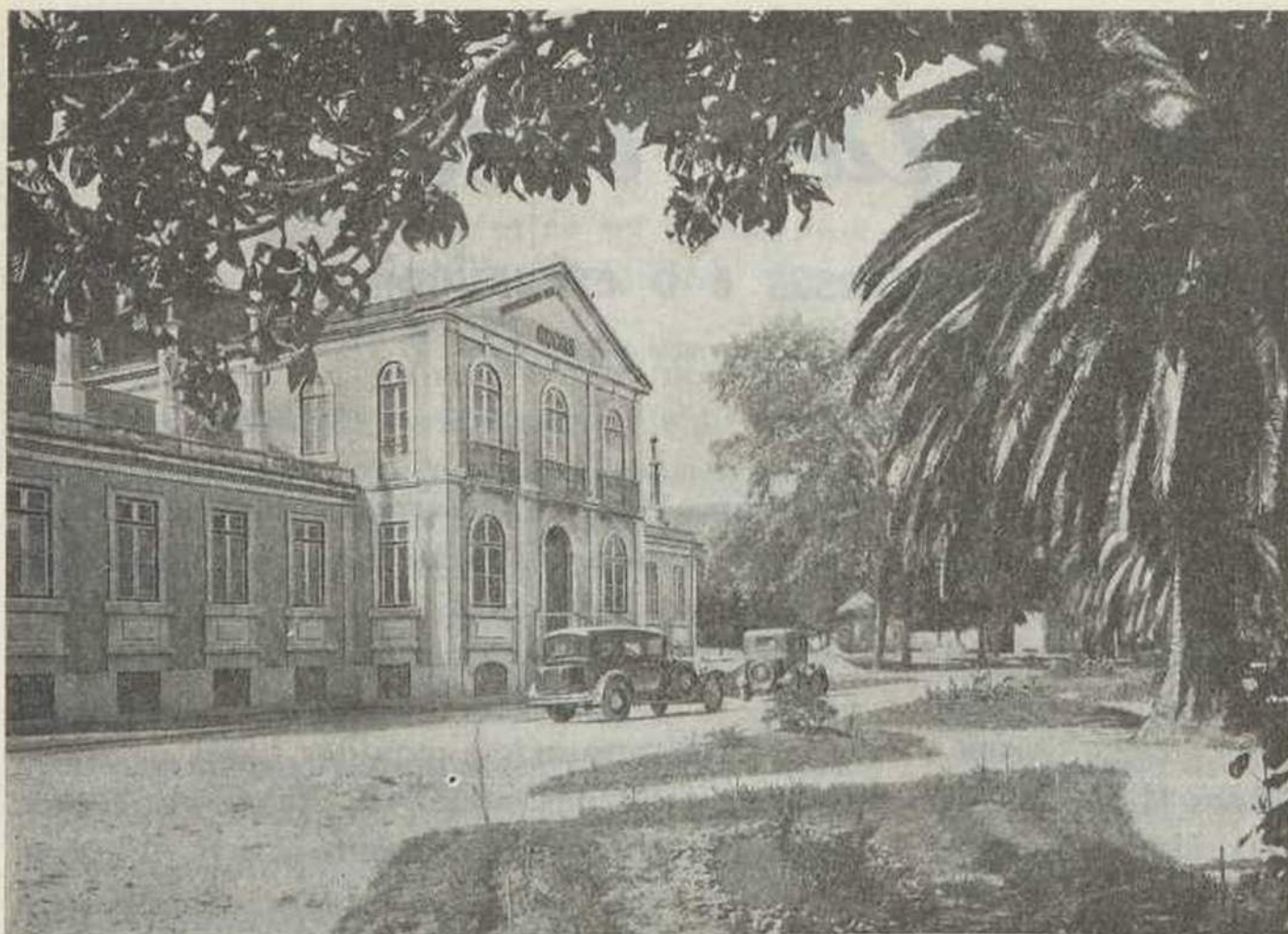
A curiosa vila foi conquistada aos mouros por D. Afonso Henriques em 1148, tendo-lhe D. Afonso III concedido

foral em 1250. Foi terra muito importante durante toda a Idade Média e nela habitaram e reuniram «côrtes» os Reis de Portugal. Os séculos XVI, XVII e XVIII correspondem a uma época de decadência de que a levantou o século XIX, tornando-a uma das bases de maior valor militar das afamadas *linhas de Tôrres*, de que fazia parte o monte de S. Vicente, ao Norte da vila, e que tanto contribuíram para a completa derrota dos invasores francezes. Pelos meados do século referido voltou Tôrres Vedras a chamar sobre si as atenções

gerais por ocasião das chamadas lutas liberais, pois foi a terra escolhida pelos marechais Saldanha, Terceira e Mouzinho de Albuquerque para séde da regência provisória que constituíram em 1837. O dia 22 de Dezembro de 1846 foi tristemente célebre para esta vila, que sofreu os horrores dum combate terrivelmente sangüinolento entre as tropas de Saldanha, que occupavam o forte de S. Vicente, e as do general Bonfim, que se fortificaram no castelo.



Torres Vedras — Chafariz dos Canos



Tôrres Vedras — Termas dos Cucos

Possui Tôrres Vedras muitos monumentos nacionais notáveis, dos quais se destacam as suas igrejas, e o elegante aqueduto construído no século XVII. São dignos de visita o convento da Graça, que foi dos eremitas de Santo Agostinho, a igreja de Misericórdia construída de 1681 a 1710, o edificio dos Paços do Concelho e a igreja de S. Pedro, uma das mais antigas da vila, cuja reconstrução, no século XVI, se deve à Rainha D. Catarina, mulher de D. João III. É ainda digno de ser visitado o Castelo, ampliado em 1288 por D. Denis, reparado em 1373 por D. Fernando e em 1516 por D. Manuel que assinou as obras com as costumadas esferas armilares e cruces de Cristo de ambos os lados da porta de entrada. No seu recinto interior levanta-se a igreja de Santa Maria do Castelo, monumento nacional, também, que se diz ter sido erigido no local ocupado pela antiga mesquita sarracena. Ainda na vila é digno de especial observação o chafariz dos Canos, monumento nacional de feição gótica, cuja construção se julga datar do século XIV, havendo, porém, a certeza de que foi reedificado em 1561 a expensas da sábia Infanta D. Maria, filha de El Rei D. Manuel I.

A histórica vila, banhada pelo Rio Sizandro,

tem à sua volta passeios interessantes. As estradas que a ligam aos arredores, ladeadas de árvores, atravessam lindos campos de vinha, não devendo perder-se o passeio à estância termal dos *Cucos*, a 2 quilómetros da vila, cujas águas minerais são afamadas na cura de gota e reumatismo agudo. O passeio à Quinta das Lapas, casa solarenga interessante do senhor Conde de Tarouca, é igualmente recomendável assim como a ida ao antigo Con-

vento franciscano do Varatojo, monumento nacional fundado em 1470 por El-Rei D. Afonso V e onde se admira um delicioso claustro gótico de dois andares, curiosa porta manuelina de arco trilobado, belas lápides sepulcrais dos alcaides-mores da vila, profusão de magníficos azulejos e enfim uma bela mata de árvores seculares e carvalhos gigantesco.

É curiosa a visita à Ermida da Senhora do Amial, monumento nacional de construção muito antiga, reconstruída nos séculos XVI e XVII. De aqui pode subir-se ao já citado Forte de S. Vicente, bastante destruído e onde se disfruta um belo panorama.

Das curiosidades de Tôrres, faz parte a linda *Praia de Santa Cruz*, a 14,5 quilómetros de distância, servida por uma boa estrada. É uma praia ampla, cheia de pitoresco, onde se goza um dos mais belos panoramas da nossa costa; é notável o progresso feito nos últimos anos, possuindo hoje melhoramentos importantes devidos unicamente à iniciativa local o que tem contribuído para a tornar na actualidade muito procurada, apreciada e freqüentada.

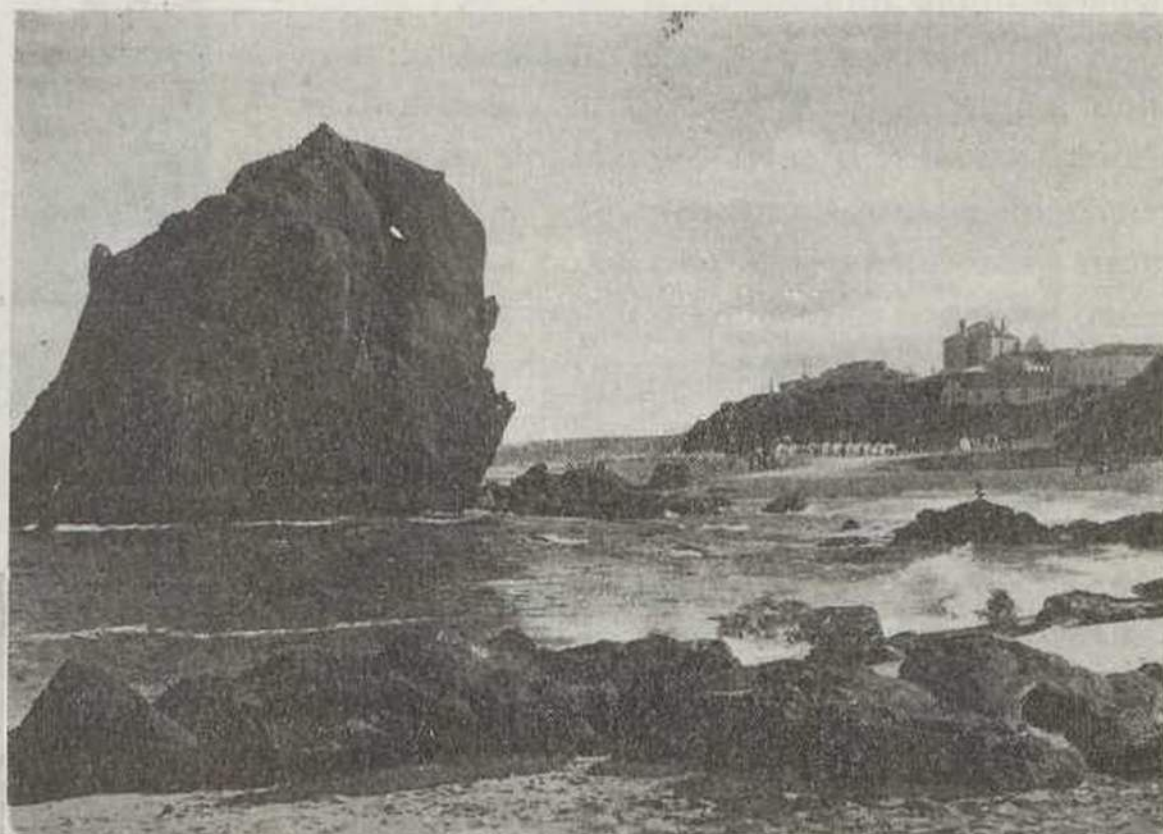
Mas, voltemos à linha de Oeste.

Depois de Ramalhal a linha desce para *Outeiro-Lourinhã*, que tem próximo de si uma

importante fábrica de telha e tijolo. A pequena estação serve, entre outras povoações, a da Lourinhã, a 18 quilómetros de distância, vila antiga, terra natal do glorioso guerreiro D. Lourenço de Almeida, soldado de Aljubarrota, a quem D. João I dedicava a maior veneração.

Sobre um outeiro ergue-se a velha igreja matriz ligada à muralha do Castelo, monumento nacional curioso, mas infelizmente em lamentável estado de ruína não obstante o seu grande valor e interesse architectónico e arqueológico. A histórica vila,

vinhos, sendo interessante a visita das instalações de algumas fábricas de destilação. A linha, acompanhada a todo o momento por pequenas aldeias, casais e quintas, atravessa agora um



Dois trechos da pitoresca praia de Santa Cruz



que se diz ter sofrido a dominação mourisca, tem a 3,5 quilómetros o Oceano, no local conhecido pela *Praia da Areia Branca*.

A Lourinhã, séde de comarca, e centro duma fértil região, possui ainda, como a sua mais notável curiosidade, um convento franciscano, onde existem quadros da célebre e famosa pintora Josefa de Óbidos.

Retomemos a linha de Oeste. A linha desce de novo até o *Bombarral*, levando à esquerda a estrada que liga Lisboa ao Porto; atravessamos agora uma região rica, onde o colorido vivo dos vinhedos anima a paisagem. Bombarral é uma vila de fundação recente, que deve o seu progresso à indústria e ao comércio dos

dos mais belos trechos da Extremadura.

À esquerda, os campos onde se desenrolou a Batalha da *Roliça* e ao fundo, no alto dum monte, a povoação de Sobral da Lagoa, donde se disfruta um belo panorama, assim como dos montes à direita, em que assenta o lugarejo da Usseira e onde se

cultivam árvores pomícolas que produzem os mais belos frutos. Chegamos à estação de *S. Mamede*, junta ao lugar do mesmo nome. Esta estação, como o apeadeiro de *Dagorda-Peniche*, serve a industrial vila de *Peniche*, a 18 quilómetros de distância, à qual está ligada por uma óptima estrada, que atravessa povoações curiosas como Amoreira, Serra de El-Rei, onde sobressaiem os interessantes restos dum palácio real gótico-manuelino e Atouguia da Baleia, antigo porto de mar com curiosos monumentos architectónicos e igrejas notáveis.

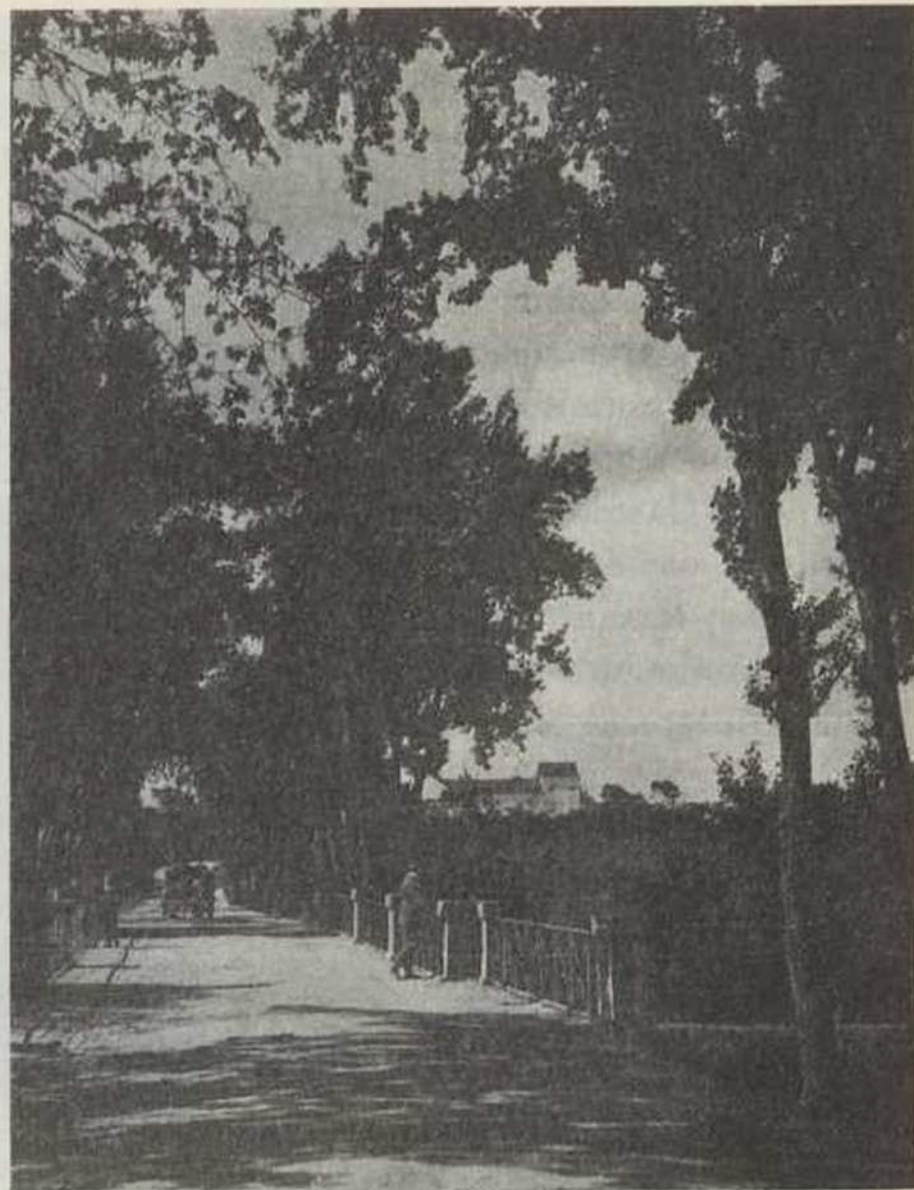
Da Serra de El-Rei, povoação situada num ponto alto, domina-se um dos mais belos panoramas do nosso país, avistando-se a península

de Peniche e as ilhas conhecidas pelo nome de Berlengas. Para se avaliar a situação de Peniche, basta dizer-se que no inverno o mar galga a estrada, e a pequena península composta por Peniche de Cima e Peniche de Baixo, transforma-se numa ilha.

Foi noutros tempos praça fortificada, mantendo ainda hoje a sua cinta de muralhas. Peniche pode sem favor considerar-se um dos mais belos pontos da nossa costa, donde se disfrutam panoramas sem par. A costa cortada a prumo sôbre o mar tem, no ponto conhecido por Senhora dos Remédios, próximo do Cabo Carvoeiro, o panorama mais magestoso e imponente.

Daqui avistam-se as *Berlengas* e ainda toda a costa até à Figueira. Tem Peniche igrejas dignas de visita como a de S. Pedro, rica de obras de talha, a da Conceição e Ajuda com azulejos artísticos e ainda a da Misericórdia, com telas de valor. A praia de Peniche, que é uma das mais belas de Portugal, constitui um centro piscatório e industrial importante, onde a população da terra chega a ser insuficiente para o fabrico de conservas, pelo que alberga, normalmente, uma grande população flutuante algarvia. Não devem deixar de visitar-se as fábricas de conserva.

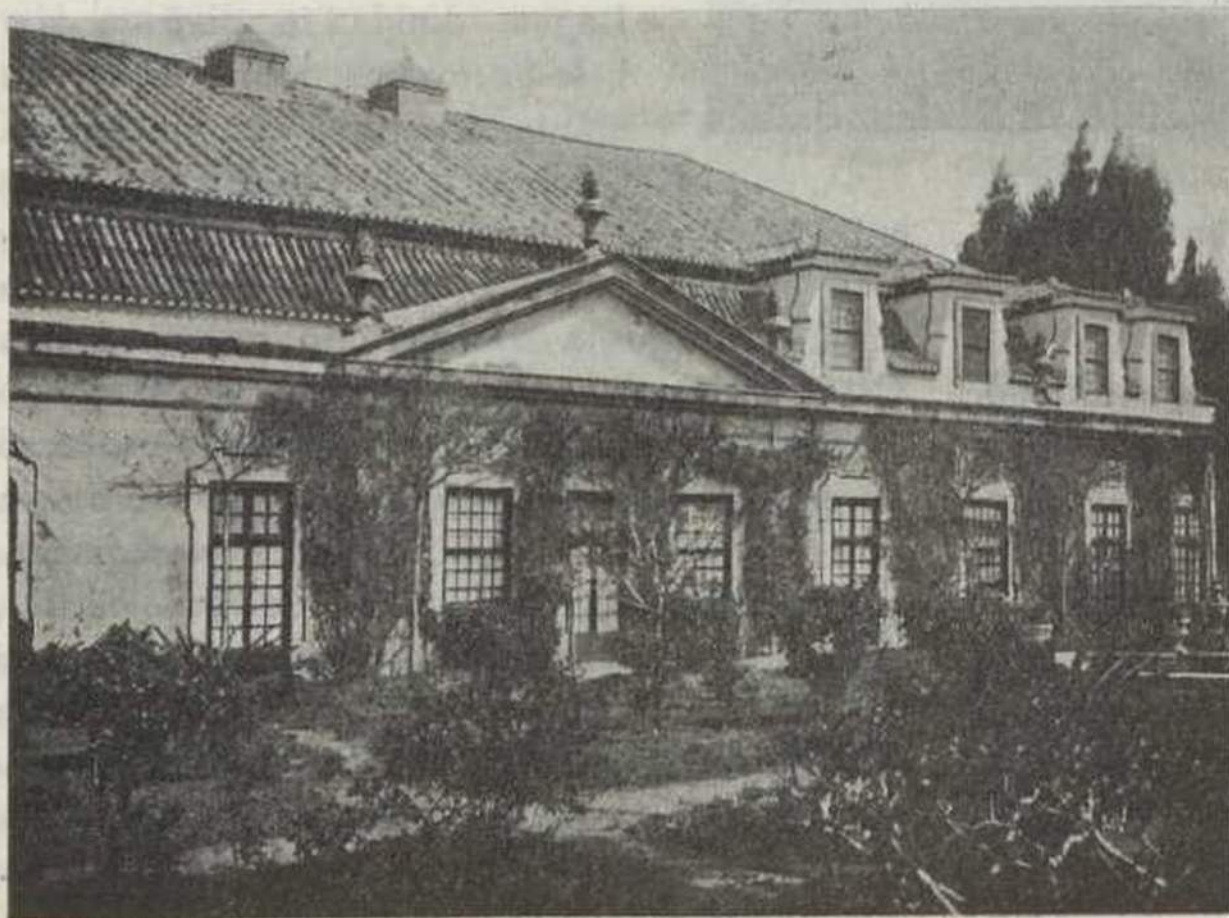
E' particularmente interessante e afamado



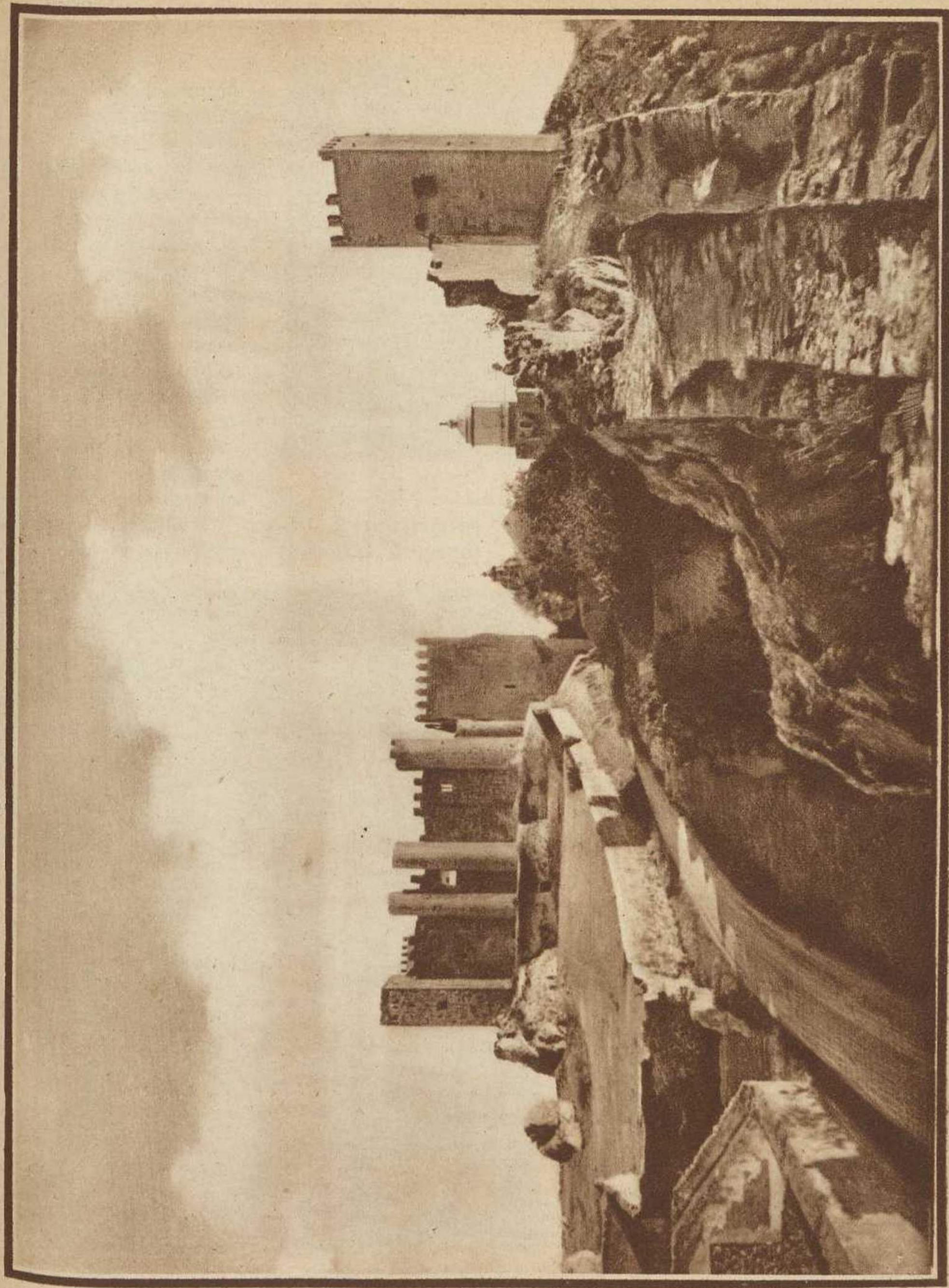
Uma estrada na região do Bombarral

nesta terra o fabrico delicado das rendas de bilros, trabalho executado por mulheres, e que constitui uma indústria bastante curiosa, digna de atenção, louvor e protecção.

É sobremodo impressionante o passeio às Berlengas, que obriga a atravessar o Oceano Atlântico numa extensão de 9 milhas ou sejam doze quilómetros. Chegados lá, dá-se por bem empregado o tempo perdido e o risco corrido pois os aspectos panorâmicos e corográficos são inolvidáveis. Existem lá as ruínas dum eremitério de frades jerónimos construído em 1513, uma fortaleza denominada de S. João Batista, edificada no século XVII, um farol elevado em 1841 com 29 metros de altura e donde se divisam as restantes ilhas do arquipélago chamadas Estelas, Forçadas e Farilhões.



Quinta das Lapas — Frontaria do Palácio sôbre os jardins



Castelo de Óbidos

O que, porém, torna estranhamente pitoresca a excursão é a visita às decantadas, misteriosas e piscosas grutas e cavernas.

Mas deixemos Peniche, que ha muito deveria estar ligado à linha de Oeste pelo caminho de ferro, e retomemos a nossa viagem.

Depois do apeadeiro de *Dagorda-Peniche* a linha vai em recta até *Óbidos* avistando-se à direita o perfil inconfundível das muralhas do seu castelo e à esquerda a vasta planície conhecida por «*Várzea da Rainha*», de grande



Peniche — A Ribeira

fertilidade, e que se estende até à Lagoa de Óbidos.

Perde-se na noite dos tempos a origem da antiquíssima vila de Óbidos.

Conserva Óbidos vestígios de antigas civilizações, tendo no seu termo algumas das mais notáveis estações prehistóricas de Portugal, conhecidas por «*Outeiro da Assenta*» e «*S. Mamede*».

Sabe-se que em 1148 foi tomada aos mouros pelo fundador da Monarquia Portuguesa, el-Rei D. Afonso Henriques — o «*Conquistador*», feito êste cantado por Camões nos «*Lusíadas*» no canto III:

LXI

Que cidade tão forte por ventura
Haverá que resista se Lisboa
Não pôde resistir à força dura
Da gente, cuja fama tanto voa?
Já lhe obedece toda a Estremadura,
Óbidos, Alenquer, por onde soa
O tom das frescas águas entre as pedras
Que murmurando lava, e Tôrres Vedras.

Por ocasião do seu casamento, D. Denis doou-a, com outras terras do Reino, a sua virtuosa esposa, a venerada Rainha Santa Isabel.



Peniche — Costa escarpada

Fotog. do Snr. Eng.º F. Abragão

(Continua)

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 500 — Qual é a cobrança a efectuar a um militar portador de meio bilhete de 3.ª classe fornecido em Castelo Branco para Leiria à vista de requisição militar e que em Abrantes avisa mudar para 2.ª classe e só depois à chegada a Entroncamento resolve avisar que segue via Lisboa?

R.

Mudança de classe:

Bilhete $\frac{1}{2}$ de 3.ª classe de Abrantes a Leiria, via normal, 182 Km.....	15\$85
Bilhete $\frac{1}{4}$ de 2.ª classe de Abrantes a Leiria, via normal, 182 Km.....	48\$70
	32\$85
Aumento de 5%.....	1\$65
A cobrar.....	34\$50

Mudança de via:

Bilhete $\frac{1}{4}$ de 2.ª classe de Castelo Branco a Leiria, via excepcional, 399 Km.....	106\$55
Bilhete $\frac{1}{4}$ de 2.ª classe de Castelo Branco a Leiria, via normal, 276 Km.....	73\$70
A cobrar.....	32\$85

P. n.º 501 — Rogo dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

Passageiro portador de bilhete de 3.ª cl. da T. 3 válido entre Coimbra e Verride, avisa o revisor que segue a Albergaria.	
Tarifa Geral entre Coimbra e Alfaielos.....	3\$75
» » » Alfaielos e Albergaria.....	8\$70
(5% de 8\$70).....	\$45
	12\$90
A deduzir o bilhete T. 3 entre Coimbra e Alfaielos.....	1\$80
A cobrar.....	11\$10

R. — No caso de que se trata tem de se fazer a cobrança como passageiro sem bilhete no percurso de Alfaielos a Albergaria, por ser mais barato e não estar ao abrigo das cartas impres-

sas n.ºs 736 e 940, e, portanto, o revisor deve avisar o passageiro para na estação de Alfaielos adquirir o bilhete a-fim-de não ter de pagar os 25%.

P. n.º 502 — Peço dizer-me como se deve proceder para enviar a senha duma remessa constante dum encerado particular despachado pelo chefe da estação ao abrigo da alínea b) do § 2.º do art.º 11.º da Tarifa de Despesas Acessórias.

R. — Terá em vista o determinado em carta impressa n.º 871 do Serviço da Fiscalização e Estatística, enviando a senha junto à escrituração, depois de lhe ter aposto uma estampilha de franquia postal em vigor, conforme se acha regulado pelo art.º 2.º, alínea j) do livro E. 12.

O custo da estampilha será lançado em desembolsos na declaração de expedição.

P. n.º 503. — Tendo dúvidas na aplicação da taxa de um saco de batatas, peso 68 kg., de Pampilhosa a Porto, entregue pelo condutor do comboio 19, com F. 50, rogo dizer-me se lhe devo aplicar tarifa geral base 6.ª e multiplicador 6, ou se base 5.ª e multiplicador 11, por o passageiro se fazer acompanhar com o que acima cito na carruagem.

R. — A remessa de que se trata deve ser taxada pela base 6.ª da Tarifa Geral com o multiplicador 6.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 372. — Estabelece o serviço de camionagem entre a estação e a cidade de Penafiel.

Aviso ao Público A. n.º 373. — Carecendo o túnel de Sabugal, situado entre os pontos quilométricos n.ºs 205,767 e 206,170 da linha da Beira Baixa, de uma reparação urgente e demorada, foi por este Aviso ao Público determinado que todo o tráfego de ou para as estações de Sabugal e Guarda (local ou transmissão) e que

tivesse, portanto, de transitar pelo local da reparação, não seguisse a via normal, mas sim via excepcional *Abrantes-Entroncamento-Pampilhosa*, aplicando-se, contudo, as tarifas especiais que correspondam à mercadoria e à distância da via realmente percorrida, ficando, assim, prejudicadas, para este caso especial, as disposições do Aviso ao Público A. n.º 57, relativas à forma de taxar os transportes desviados da via normal pela expressa vontade do expedidor.

Permitiu-se, contudo, que o tráfego de passageiros e de bagagens registadas continuasse a ser feito pela via normal, com trasbôdo no local da interrupção, mas sujeito às restrições constantes deste Aviso ao Público.

Aviso ao Público A. 374. — Atendendo a que os transportes de certas remessas em cheio não eram transportadas nas nossas linhas, só vindo para o Caminho de Ferro as respectivas taras que acondicionaram essas remessas, foi resolvido, como medida de defeza, que essas taras só beneficiem da aplicação do multiplicador 6, quer em grande, quer em pequena velocidade, quando constituam o retorno de remessas anteriormente transportadas em cheio pelo Caminho de Ferro com sujeição às condições constantes da nota (1) deste Aviso.

Como medida de protecção à indústria de tanoaria abriu-se uma excepção para a cascaria vazia ou vasilhame de madeira novo que desfruta da aplicação do multiplicador 6 desde que traga a marca dos donos, feita a fogo ou a entalhe em um dos tampos por forma bem visível. Todas as demais disposições deste Aviso são as que constavam do Aviso ao Público A. n.º 333 e dos seus aditamentos que, por este motivo, foram anulados.

14.º Aditamento à Tarifa Geral. — Inclue no Art.º 21.º da Tarifa Geral as cadeiras de rodas ou os carrinhos análogos, com ou sem motor, e substitue a rubrica «biciclos não automóveis», constante do mesmo artigo, por «biciclos com ou sem motor».

Aditamento n.º 10 à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos. — Tornou-se ultimamente mais

frequente a apresentação a despacho da azeitona a granel, no regime de vagão completo, o que fez com que se reconhecesse a conveniência de regularizar, de uma maneira geral, estes transportes.

Por esse motivo, procedeu-se à publicação deste aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos, criando-se, assim, a nova rubrica «Azeitona a granel» que passou a desfrutar do tratamento tarifário constante também deste aditamento.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1:107. — Presta esclarecimentos sobre o preenchimento dos novos modelos F. 343 e F. [1], utilizados respectivamente para a devolução de qualquer espécie de bilhetes de cartão ou de papel, e devolução dos sobranes dos bilhetes de serviço especial ou festas.

Carta impressa n.º 1:109. — Chama a atenção do pessoal das estações para que não seja efectuada cobrança alguma sem que para tal tenham sido enviadas as respectivas ordens de cobrança ou instruções especiais.

Carta impressa n.º 1:112. — Esclarece as disposições do Aviso ao Público A. n.º 374 na parte que diz respeito à aplicação do multiplicador 6 à devolução de taras.

Carta impressa n.º 1:113. — Estabelece a título de experiência nalgumas estações o novo modelo F. 341 [F. 152] que substitue os antigos modelos F. 341 [F. 152] e M. 202.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Abril de 1933

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7	4.404	4.485	1.894	1.998	1.740	1.352
» » 8 » 14	4.368	4.415	1.808	1.968	1.595	1.267
» » 15 » 22	5.096	4.708	1.960	2.287	1.707	1.468
» » 23 » 31	4.986	4.525	1.931	2.232	1.656	1.512
Total	18.854	18.133	7.593	8.485	6.698	5.599
Total do mês anterior	19.755	19.393	8.370	8.427	8.765	6.279
Diferença	- 901	- 1.260	- 777	+ 58	- 2.067	- 680

Factos e informações

Grupo Desportivo das Oficinas Gerais da C. P.

A Direcção d'este grupo, levou a efeito no próximo passado dia 3 de Maio uma festa que deixou em todos os que a ela assistiram a melhor impressão, não só pelas demonstrações de grande valor desportivo que foram reveladas, como também pela fôrma ordeira como a festa decorreu. E' pois digna do maior elogio a Direcção do Grupo Desportivo a que preside o Snr. José Pecegueiro Gonçalves por ter conseguido em tão pouco tempo à custa de um trabalho insano e desinteressado o desenvolvimento desta instituição que tão útil é para os seus associados.

Principiou a festa pelo batismo do *out-rigger Shell* de quatro remadores, recentemente adquirido pelo Grupo Desportivo. Este barco, o primeiro d'este tipo que é construído no nosso país, é uma autêntica obra prima de indústria nacional. Tem as seguintes características:

Comprimento 12,^m900, Bôca 0,^m580, Pontal 0,325, Pêso 65 quilos.

A sua construção, superiormente dirigida pelo Sr. Engenheiro Carlos Joyce Diniz, foi realizada pelo Sr. João dos Santos Brites, artista da especialidade, tendo a ferragem sido feita em aço inoxidável por alguns sócios operários das Oficinas que, roubando horas ao seu descanso e ao convívio da família trabalharam

com uma perfeição inexcédível com o único fim de contribuírem para dotar o seu Grupo Desportivo com uma unidade de grande valor.

E' este um grande exemplo de solidariedade que nos é grato registar sendo dignos de uma referência especial os Srs. José Pecegueiro Gonçalves, Alfredo Maria da Silva, Júlio da Silva Bica e Jorge Victor que muitas horas ocuparam na execução da ferragem do barco.



Grupo de sócios que directamente contribuíram para a construção do novo barco, vendo-se no primeiro plano, ao meio, o Snr. Eng.º Carlos Diniz que dirigiu os trabalhos

Serviu de madrinha d'este lindo barco, que ficou com o nome de MARIA LEONOR, a filha do Sr. Engenheiro Carlos Joyce Diniz, querendo desta fôrma a Direcção do Grupo Desportivo demonstrar ao pai da madrinha a sua gratidão por todos os serviços que tem prestado.

Seguiu-se o batismo dos restantes barcos que tomaram os seguintes nomes:

O *Yole de mer*, S. GABRIEL, a *Guiga* de instrução, MADRE DE DEUS, o *Out-rigger*, SANTA APOLÓNIA, tendo sido madrinhas, respectivamente as Ex.^{mas} Senhoras D. Lucinda Duarte Murta, D. Maria de Lourdes Bica e D. Mique-

lina Ferreira da Costa, filhas dos sócios do Grupo, Srs. Augusto Duarte Ferreira, Júlio da Silva Bica e Joaquim José da Costa Júnior, que muito se têm interessado por êste.

Terminado o batismo dos barcos foi pelo Sr. Engenheiro Jorge Malheiro descerrada uma fotografia dos sócios que directamente contribuíram para a construção do novo barco; e em seguida, não tendo sido possível realizar a parte náutica do programa em virtude do mau estado do rio, pelo que as respectivas provas tiveram de ser adiadas, seguiu-se a final do campeonato de *ping-pong* que decorreu animadíssimo.

A esta prova seguiram-se vários exercícios de ginástica sueca e aplicada pelos aprendizes das Oficinas de Lisbôa-P. e Barreiro, realizando-se também a final do concurso de tiro.

Terminaram as provas por um desafio de *basket-ball* entre o 1.º team do Grupo Desportivo e um team da Brigada de Marinheiros da Fragata D. Fernando. O desafio decorreu com grande interesse devido à energia desenvolvida por ambos os teams que se equilibraram sensivelmente.

O Snr. Engenheiro Jorge Malheiro usou da palavra para significar à Direcção do Grupo Desportivo, o interesse que lhe tinham merecido as provas realizadas que revelam uma grande dedicação e persistência por parte dos dirigentes, e prometeu completar a obra da cultura com a criação das escolas de aprendizes, já superiormente autorizada, e que em breve espera poder inaugurar. Respondeu o presidente do Grupo Desportivo, agradecendo as palavras do Snr. Engenheiro Malheiro, terminando por levantar um viva à C. P. e ao Grupo Desportivo, que foi por todos correspondido.



Uma fase do desafio de «Basket-ball»

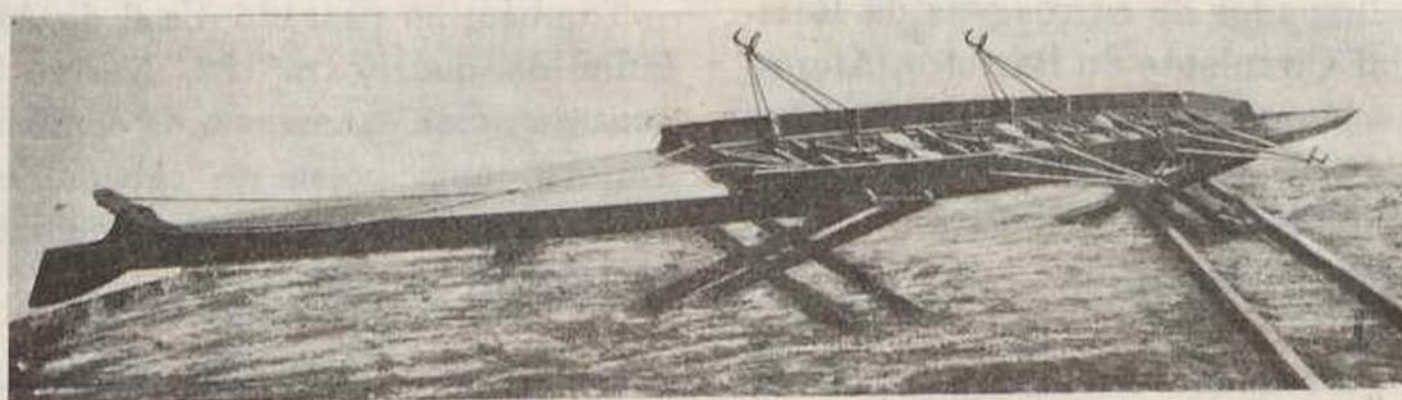
No final foi servido um copo de água que serviu de pretexto à troca de significativos brindes.

A todas as provas assistiu grande número de funcionários da Companhia.

Com o pretexto das festas foi oferecido ao Grupo Desportivo pelo sócio Júlio Augusto, um objecto de arte representando um vagão de caminho de ferro, em que assenta uma pirâmide de bronze, ostentando os emblemas dos diversos ramos de *sport* praticados pelo Grupo.

Êste trabalho todo executado pelo oferente, revela grandes dotes de imaginação e muito trabalho.

Recebeu igualmente o Grupo um quadro em madeira, oferecido pelo Sr. Jaime Ferreira da Silva, apresentando em baixo relêvo uma boia, ao centro da qual se vê o galhardete simbólico do Grupo Desportivo. A execução é primorosa demonstrando uma paciência extraordinária.



O novo barco «Maria Leonor», executado por um grupo de sócios

Curiosidades Estatísticas

Desastres de automóveis

O número de vítimas por desastres de automóveis no passado mês de Abril foi de **92**, sendo **1** morto e **91** feridos.

A estatística destes desastres que publicamos todos os meses é feita com todo o cuidado mas no entanto, estamos certos de que os resultados indicados estão muito longe da verdade, em virtude da colheita deficiente de elementos.

Quantos desastres se não dão por todo esse

País que ocasionam vítimas e que não são do conhecimento do Público? E dos feridos que conseguimos registar, quantos não vêm a falecer pouco depois em virtude dos ferimentos recebidos?

No entanto, apesar destas deficiências, os números registados provam bem quanto o caminho de ferro é mais seguro que o transporte por estrada.

Somando os números atrás indicados com os registados desde Janeiro, verifica-se que já houve num curto período de 4 meses, **222** vítimas.



Pessoal

Actos dignos de louvor

Numerosas vezes tem o *Boletim da C. P.* relatado com a maior satisfação actos praticados pelos agentes da Companhia que revelam não só uma nítida compreensão de honradez como traduzem, também, uma grande dedicação pela Empresa que servem.

Temos hoje a satisfação de registar novos actos que honram a classe ferro-viária.

O limpador de carruagens da Revisão de Material Circulante do Entroncamento, Alfredo dos Santos, ao proceder à limpeza de uma carruagem na estação de Santarém, encontrou uma carteira de senhora contendo alguns objectos de valor e a importância de Esc. 50\$00. Este agente fez entrega imediata do achado ao Chefe da estação.

Também o limpador de carruagens da Revisão de Material Circulante do Barreiro, Afonso Godinho, encontrou num dos compartimentos da carruagem-cama do comboio 800 umas jóias valiosas, de que fez entrega imediata ao encarregado do posto do Barreiro.

Quando o carregador Alexandre Pinto de Carvalho fechava sozinho as janelas das car-

ruagens da composição do comboio 1522 que acabava de chegar a Ovar, encontrou uma carteira de que imediatamente fez entrega ao Chefe da estação, tendo-se verificado que continha uma elevada importância e que pertencia à esposa do Ex.^{mo} Snr. Director da Companhia do Vale do Vouga. Este senhor que teve imediato conhecimento do sucedido, ficou muito sensibilizado com o acto de honradez deste agente.

Pelo carregador suplementar Horácio Alves, da estação da Régua, foi encontrada no recinto desta estação uma mala de couro, contendo vários objectos de ouro, dinheiro e papéis de crédito.

Este agente fez entrega imediata do achado ao Chefe da estação.

Também no passado dia 6 de Abril o assentador do distrito n.º 89, Narino Saraiva, encontrou numa carruagem do comboio 1347 onde viajava, uma bolsa de cabedal contendo dinheiro, tendo feito entrega imediata do achado ao revisor.

Todos estes agentes foram louvados pela Direcção Geral.

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Concessão de prémios

Terminaram as provas do concurso para a obtenção de diplomas de prémio e de mérito, na Divisão de Exploração, com os seguintes felizes resultados, que o *Boletim da C. P.* regista com prazer:

Pessoal em serviço nas linhas da Antiga Rêde

Pessoal de estação

Chefe:

David Abraham Cohen 1.º Prémio

Factores de 2.ª classe:

Augusto Bernardino Marques 1.º Prémio
João Rodrigues Barreiros.. 2.º »

Factores de 3.ª classe:

José Cardoso de Oliveira.. 1.º Prémio
António da Silva e Sousa .. 2.º »
João Gomes Bento 3.º »
José Gomes Bento Diploma de mérito
António Ferrer Lemos Idem

Pessoal de trens

Condutores:

António Pinheiro Diploma de mérito
António Constâncio..... Idem
José Carvalho Júnior Idem
António Veríssimo.... Idem

Guarda-freios:

António Martins Vilela ... 1.º Prémio
Manuel José Pires..... 2.º »
João Duarte Amaro Esteves 3.º »
António Carvalho Diploma de mérito
Joaquim Marques dos Santos Idem
*Domingos dos Santos Flo-
 rêncio* Idem

Pessoal de revisão de bilhetes

Revisores:

António Amaro Antunes .. 1.º Prémio
José Pires 2.º »

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

Pessoal de estação

Factores de 3.ª classe:

*Joaquim Manuel Carvalheira
 Baptista* 1.º Prémio
*João Augusto Azevedo dos
 Santos* 2.º »
António José dos Reis Neto Diploma de mérito
António Castela idem
Francisco da Fonseca idem

Pessoal de trens

Condutor:

Fernando de Sousa 1.º Prémio

Guarda-freio:

Manuel da Rosa Marques .. 1.º Prémio

Pessoal da Antiga Rêde que teve classificação para obter diploma de mérito, mas a quem não é concedido por ter recebido igual diploma nos concursos anteriores:

Factores de 3.ª classe: *Álvaro Pereira da Rosa* e *António Matoso*.

Guarda-freio: *Júlio da Silva Ricardo*.

O número de agentes que concorrem a estes prémios e o brilhante resultado das provas mais uma vez confirmam a dedicação e o interesse do pessoal pela sua cultura profissional.

A todos os novos diplomados endereça o *Boletim da P. C.*, as suas felicitações.

Promoções

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO**A Chefe de Repartição:** João do Nascimento.**Nomeações**

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO**Sub-Agentes Comerciais:** Bernardino de Matos Torres e Miguel Pacheco Pereira Coutinho.**MATERIAL E TRACÇÃO****Sub-Chefe de Depósito:** Abílio Teixeira de Freitas.**Vigilante:** João António Marques.**Maquinista de 1.^a classe da Via Fluvial:** Júlio Guilherme Torrão.**Maquinista de 2.^a classe da Via Fluvial:** José Gonçalves.**Fogueiros de 2.^a classe da Via Fluvial:** Eduardo Marques e Vicente Gouveia.**Acendedor:** Manuel Maria da Silva.**Reformas**

Mês de Março

EXPLORAÇÃO*Francisco Cruz, Faroleiro.*

Mês de Abril

VIA E OBRAS*Francisco Rodrigues, Assentador.***Falecimentos**

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO† *José de Oliveira*, Revisor de 1.^a classe na 1.^a Circunscrição.

Admitido como carregador em 9 de Junho de 1909.

† *Francisco da Silva*, Guarda-freio de 3.^a classe na 2.^a Circunscrição.

Admitido como carregador em 21 de Junho de 1918.

† *Luís Augusto Pires*, Engatadorem Campanhã. Admitido como carregador eventual em 24 de Setembro de 1918.† *Alexandre Monteiro*, Carregador em Pôrto-Alfândega.

Admitido como carregador eventual em 1 de Abril de 1919.

† *Francisco dos Reis da Silva*, Guarda em Castro Verde.

Admitido como carregador auxiliar em 7 de Agosto de 1914.

MATERIAL E TRACÇÃO† *Manuel Rodrigues Barrão*, Limpador no Depósito do Entroncamento.

Admitido como limpador em 1 de Janeiro de 1919.

VIA E OBRAS† *António Arede*, ajudante de arquivista dos Serviços Gerais.

Admitido como servente de armazém em 21 de Janeiro de 1906.

† António Arede
Ajudante de arquivista† José de Oliveira
Revisor† Manuel Rodrigues Barrão
Limpador† Alexandre Monteiro
Carregador

15 — É muito mal encarado este filho de europeu, mas nascido no Brasil — 3.

Mefistófeles

16 — Só uma pessoa manhosa compreende esta «espécie de jogo popular» — 2.

M. D. Coelho

17 — As asas que Mercúrio tinha nos calcanhares só serviam para destruir — 2.

M. D. Coelho

(Ao ilustre charadista Mefistófeles)

18 — É uma péchinha o lucro que me dá o negócio — 3.

Sancho Pança

19 — O meu cajado tinha na ponta este ferrão — 4.

Terco

Maçadas ferroviárias

Formar os nomes de estações de caminho de ferro de Portugal com as letras das seguintes frases:

20 — ADA! DÊ PÓS BRANCO

Rádio

21 — PARTO O BERÇO

Her Til

1.ª + ca — jogo da glória

2.ª + ca — toca

3.ª + ca — rocha

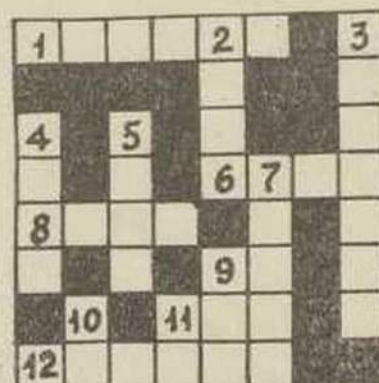
4.ª + ca — rizoma

— Aromático

Her Til

23 — Problema de palavras cruzadas

Horizontais: 1—Alongamento duma sílaba breve na prosódia grega, 6—Relativo a mulher velha, 8—Pequena



povoação de indígenas do Brasil, 9—Parte de um verso grêgo ou latino que consta de duas até quatro sílabas, 11—Pequena bigorna de aço sem hastes usada nos estabelecimentos de cunhagem da moeda, 12—Pausa no fim do primeiro hemistichio do verso alexandrino.

Verticais: 2—Espécie de dança muito variada e agitada usada pelos Samoanas, 3—Diz-se das plantas unisexuais, 4—Acento tónico, 5—Embarcação asiática e africana de um mastro e vela latina, 7—Ausência de ornatos, 9—Os paladinos de Carlos Magno, 10—Língua sul americana que alguns supõem fusão do abanheenga com o aimará, 11—Diz-se do grupo de idiomas africanos em que a flexão se faz por prefixos.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Junho de 1933

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$90	Carvão-Gaia e Camp. . kg.	\$46	Ovos..... dúzia	variável
» Nacional »	2\$70	Cebolas »	\$30	Petróleo em Lisboa ... lit.	1\$00
» Valenciano..... »	3\$00	Chouriço de carne..... »	14\$00	Petróleo-Resant. Arm.ª »	1\$10
» Sião..... »	2\$95	Farinha de milho »	1\$40	Presunto kg.	11\$00
Assucar de 1.ª Hornung »	4\$35	» trigo »	2\$25	Queijo da Serra..... »	9\$00
» » 1.ª manual . »	4\$20	Farinheiras »	8\$00	» flamengo..... »	23\$00
» » 2.ª Hornung »	4\$15	Feijão branco lit.	1\$50	Sabão amêndoa »	1\$15
» » 2.ª manual . »	4\$00	» amarelo..... »	2\$00	» Offenbach »	1\$80
» pilé..... »	4\$30	» frade de 2.ª..... »	1\$30	Sal..... lit.	\$16
Azeite de 1.ª lit.	6\$80	» » 1.ª..... »	2\$00	Sêmea. kg.	\$70
» » 2.ª..... »	6\$20	» manteiga »	2\$10	Toucinho »	6\$50
Bacalhau sueco..... kg.	4\$40	Grão »	1\$80	Vinagre lit.	\$75
» inglês..... »	5\$30	Lenha..... kg.	\$20	Vinho branco »	\$75
Banha..... »	7\$50	Manteiga..... »	13\$00	Vinho tinto-Em Gaia..... »	\$90
Batatas..... »	variável	Massas..... »	3\$45	Vinho tinto-Em Campanhã . »	\$80
Carvão de sôbro..... »	\$40	Milho..... lit.	\$95	Vinho tinto-Resant. Arm.ª . »	\$75

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

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos.

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

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