



C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Britabrantos, P. Rêgo, Novata, Fred-Rico, Cruz-Kanhoto, Costasilva, Veste-se, Cagliostro, Mefistófeles, O Profeta e Sanauso — Contrariamente ao que afirmam, a produção n.º 12 do Boletim da C. P. n.º 101 está dentro das regras do charadismo, embora dê lugar a discussão. Por este motivo, foi considerada como resolvida por todos os decifradores.

O 1.º prémio da lotaria de 27 de Novembro último coube ao n.º 682 que, pelo Boletim da C. P. n.º 101, tinha sido atribuído ao colaborador *Visconde de Camboto*.

Parabens ao ilustre charadista.

No trimestre Janeiro-Março, a obra a disputar será o *Dicionário Prosódico de Silva Bastos*.

Conforme as condições publicadas no n.º 79 do Boletim da C. P., o prémio que no corrente ano vai ser oferecido ao decifrador que apresentar maior número de decifrações é *Pequenos Mundos e Velhas Civilizações*, de Ferreira de Castro.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Mefistófeles, 10 votos — Produção n.º 2

QUADRO DE HONRA

P. Rêgo, Novata, Fred-Rico, Cruz Kanhoto, Costasilva, Veste-se, Mefistófeles, Britabrantos, Cagliostro, Marcial, Alerta, Paladino, O Profeta e Bandarra.

QUADRO DE MÉRITO

Sanauso, Marquês de Carinhos, Visconde de la Morlière, Visconde de Camboto, Preste João, Manelik e Diabo Vermelho (18).

Soluções do n.º 101

1 — Sobrecenho, **2** — Pica-me Pedro, picar-te-ei, **3** — Madura, **4** — Lerna, **5** — Phogosis, **6** — Perfectar, **7** — Brete, **8** — Aforrado, **9** — Farfalhar, **10** — Raína-Cláudia, **11** — Livrócio, **12** — Estêo, **13** — Bandido-bando, **14** — Rótula-rôla, **15** — Fôlego-fogo, **16** — Lúcula-Jula, **17** — Patola-pala, **18** — Cadivo-cavo, **19** — Alento-ato ou Fígado-fido.

Biformes

1 — É grande atrevimento conversar no «arco cruzeiro ou capela mó» — 3.

Paladino

2 — De mão prêsa uma a outra foi posto na mesma classe que outro — 4.

Marcial

3 — No batel costeiro ia o arrais a tocar o antigo instrumento musical — 3.

Alerta

4 — Em triângulo

| | | | | | | |
|------------------|---|---|---|---|---|---|
| Asceta budista | • | • | • | • | • | • |
| Homem | • | • | • | • | • | • |
| Homem | • | • | • | • | • | • |
| Terra portuguesa | • | • | • | • | • | • |
| Planta arácea | • | • | • | • | • | • |
| Lago de África | • | • | • | • | • | • |
| Vogal | • | • | • | • | • | • |

Alerta

Enigmas tipográficos

5 —

L D R A

8 letras

O Profeta

6

NOTA O

6 letras

O Profeta

7 — Enigma

(Ao grande Marcial)

Sou peixe mui saboroso,
Em todo o mundo afamado,
Mas para ser apanhado,
Resulto mui trabalhoso.

Porém, quem for engenhoso,
Coloque a nota a meu lado,
Que logo fica mudado
Num manjar muito gostoso.

Fico, assim, confundido,
E já posso ser comido
Pela mais rica salada

Mas se me poem na frente
A pêna, fico *impudente*,
E não lhes digo mais nada...

Paladino

8 — Enigma pitoresco



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

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

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

SUMÁRIO : Caminho de Ferro de Benguela. — Recordando... — Conferências. — Consultas e Documentos. — O segredo das múmias. — Concurso de Fotografias. — Ateneu Ferro-viário. — Montepio Ferro-viário. — Curiosidades estatísticas. — Errata. — Pessoal.

Caminho de Ferro de Benguela

Pelo Sr. Eng.^o *José de Sousa Gomes*, adjunto da Divisão de Exploração

O Caminho de Ferro de Benguela atravessa toda a nossa província de Angola, desde o pôrto de Lobito até ao rio Luau, na fronteira do Congo Belga.

Constitue, portanto, uma linha de penetração daquela nossa colónia, e é esta, para nós, portugueses, a primeira razão da sua importância.

Notam-se, com efeito, numerosos núcleos de população europeia à margem ou dentro da zona de influência desta linha férrea. A destacar: Nova Lisboa (a antiga Huambo), que tem condições para ser uma grande cidade; a Vila Robert Williams (Caala); Vila General Machado; e, no litoral, Benguela, Catumbela e Lobito.

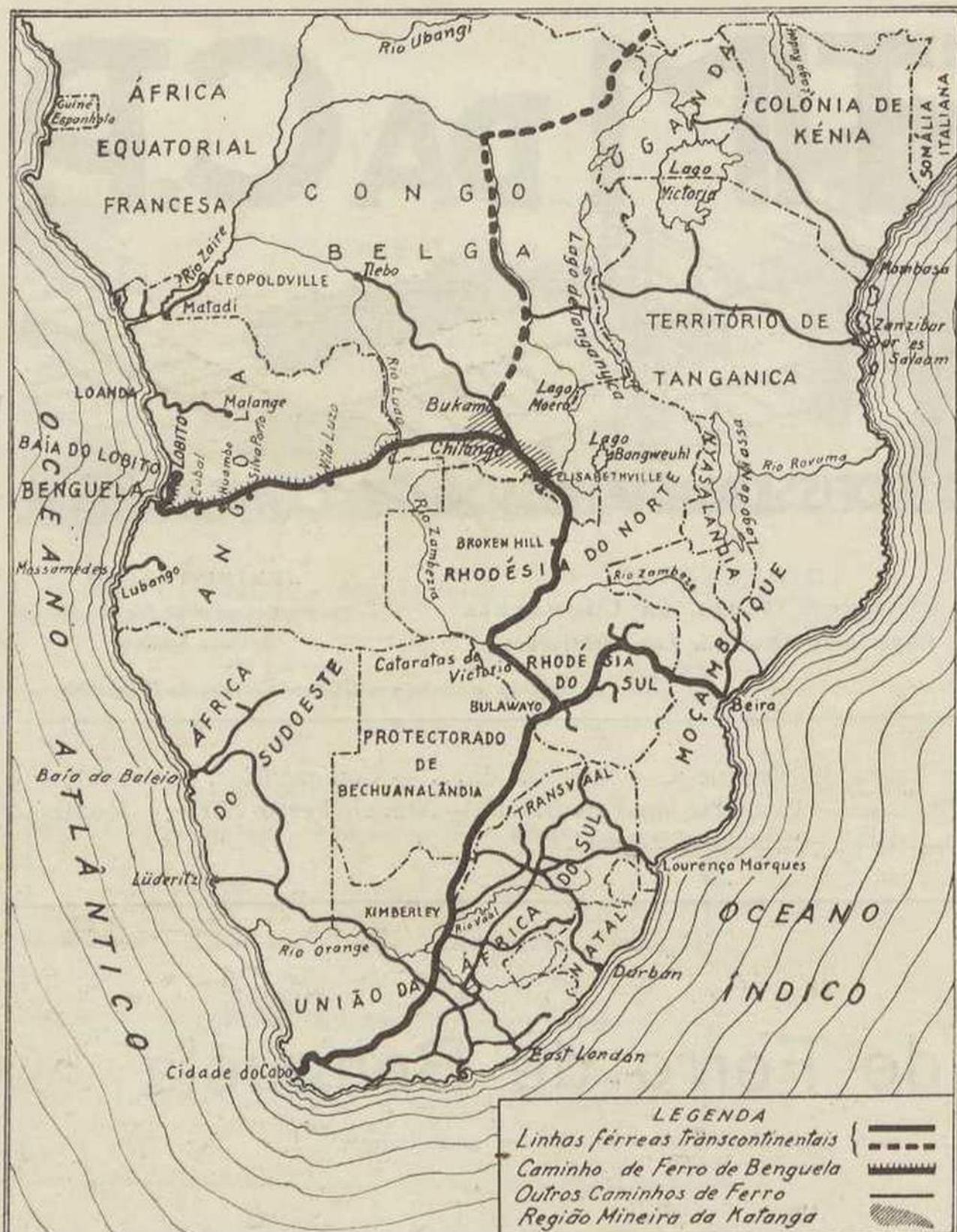
Mas, além de linha de penetração de Angola, é a mais rápida ligação da costa oce-

dental com a riquíssima região mineira de Katanga, no sul do Congo Belga,⁽¹⁾ e com a Rhodésia⁽²⁾, regiões que ambas ficam no centro da África.

O Caminho de Ferro de Benguela, prolonga-se através do Congo Belga por uma linha que se liga, na estação de Chilongo, ao caminho de ferro de Katanga. Este é o prolongamento, no Congo Belga, do caminho de ferro da Rhodésia, o qual, por uma das suas ramificações, se liga, por sua vez, na fronteira de Moçambique, ao caminho de ferro da Beira.

(1) Congo Belga — Colónia belga com a qual Angola confina pelo Norte e parte do Nascente.

(2) Rhodésia — Designação abreviada das colónias inglesas, Rhodésia do Norte e Rhodésia do Sul, fronteiriças com a nossa colónia de Moçambique.



Por esta razão permite uma rápida e cômoda travessia do continente negro, ao mesmo tempo que liga, por caminho de ferro, Angola a uma outra nossa colônia na costa oriental da África — a província de Moçambique.

* * *

A concessão deste caminho de ferro foi dada pelo Governo português a Sir Robert Williams, que a pediu e obteve em 1902.

Mas, já em 1885 o Almirante Gomes Coelho, então Governador Geral de Angola, e o General Joaquim José Machado haviam examinado as possibilidades da baía de Lobito servir de testa de partida a um caminho de

ferro que fosse linha de penetração através dos planaltos de Bailundo e Bié.

Sob indicação da Sociedade de Geografia, os Engenheiros Costa Serrão e Amável Granger começaram o estudo desta linha, que tinha a sua origem, porém, em Benguela.

Mas, se é de justiça evocar os nomes destes pioneiros da colonização de Angola, não o é menos constatar que se deve à energia e gênio empreendedor de Sir Robert Williams, súbito britânico, escocês, e grande amigo de Portugal, a realização do caminho de ferro de Benguela.

Foi ele que descobriu em 1898, as importantes minas de cobre da região de Katanga, no Congo Belga. Adjacentes a estas minas existem ainda outras de estanho, cobalto e rádio. Para mostrar o valor da referida região mineira, basta dizer que, à parte a sua importante produção de cobre, só o rádio fornecido pela

principal empresa exploradora das minas, representa 90% do consumo mundial.

Sir Robert Williams, que já anteriormente, ao verificar a enorme distância que separava do mar os jazigos mineiros da Rhodésia do Sul, havia sugerido a construção de um caminho de ferro que partindo de Bulawayo se dirigisse ao porto da Beira — construção que se começou em 1893 e ficou concluída em 1897 — compreendeu imediatamente que também para os minérios da região de Katanga era necessário assegurar uma saída mais curta para o mar, do que as que lhe poderiam facultar os caminhos de ferro da Rhodésia ou do Congo Belga.

Como os minérios são exportados para a Europa, verificou que tal saída deveria ser feita por uma linha férrea que, partindo da região de Katanga e seguindo os planaltos que formam a divisória das águas dos rios tributários do Zaire e do Zambeze, viesse terminar num ponto da costa do Atlântico. Restava escolher esse ponto. Felizmente Robert Williams soube optar pelo magnífico pôrto que lhe oferecia a baía do Lobito.

A descoberta das minas de Katanga foi publicamente anunciada em 1901; a concessão do caminho de ferro de Benguela, foi pedida, como já dissemos, em 1902.

* * *

A construção começou em Março de 1903 e foi relativamente morosa nos primeiros lanços.

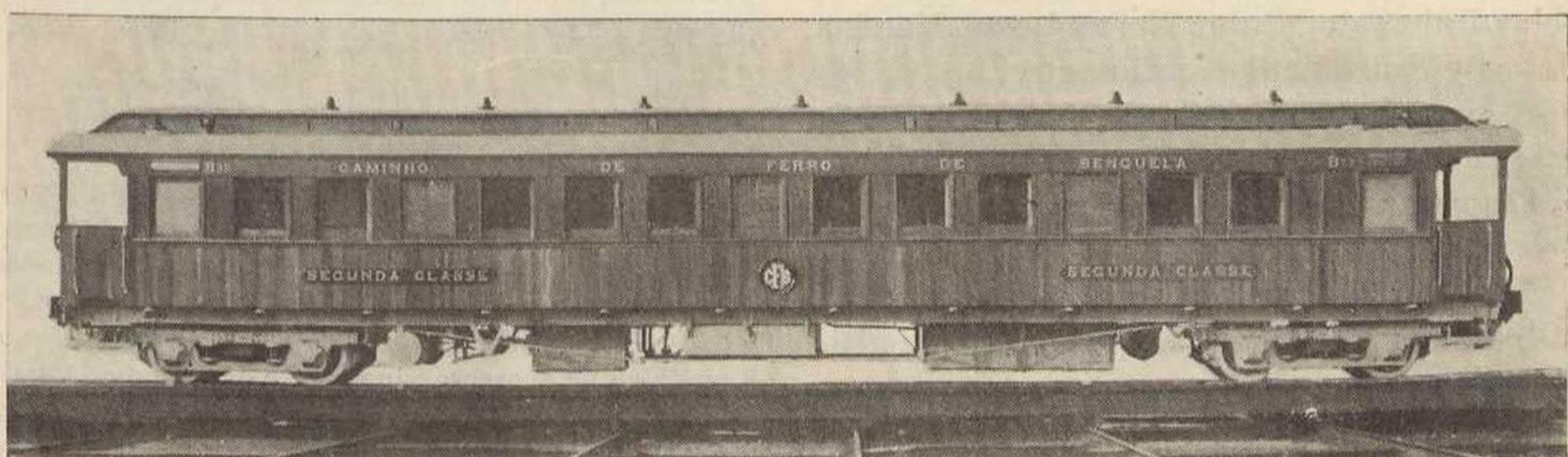
Chinguar, ao Km. 519, foi durante onze anos, desde 1913 a 1924, terminus da linha, em virtude de inúmeras dificuldades, entre as quais a da obtenção de capitais, porque países com território confinante com o nosso, querendo evitar o desvio de tráfego através território português, exerciam toda a sua influência para impedir a realização de toda e qualquer operação financeira da qual resultasse a conclusão da linha. Só depois de 1925 sir Robert Williams conseguiu obter os capitais necessários para o prosseguimento da construção. Em 27 de Novembro de 1927 atingiu-se a antiga fronteira com o Congo Belga, tendo-se feito a construção,



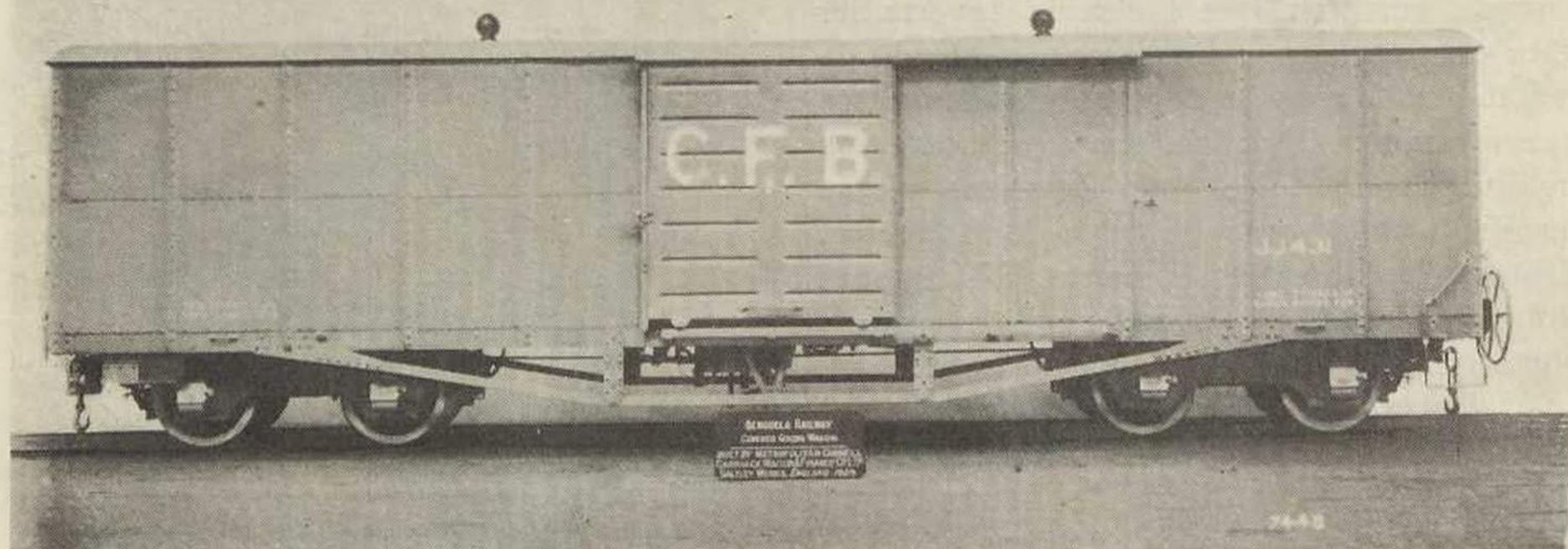
Oficinas do Caminho de Ferro de Benguela em Nova Lisboa.
Reservatório de água

no seu último período, à razão de um quilómetro, e algumas vezes um quilómetro e meio, por dia.

A antiga fronteira era o terminus original do caminho de ferro de Benguela, mas, em virtude de um convénio feito em Loanda, em Agosto de 1927, o Governo Belga cedeu a Portugal 3.000 quilómetros quadrados, aproximadamente, do seu território no su-



Carroagem de 2.ª classe em serviço no Caminho de Ferro de Benguela



Vagão metálico, fechado, pertencente ao Caminho de Ferro de Benguela

doeste da colónia do Congo. Esta cedência fez recuar a fronteira Angola-Congo Belga cem quilómetros para leste, e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela teve de prosseguir a construção da linha, até esta nova fronteira, que é atravessada por uma ponte internacional sobre o rio Luau. A construção ficou concluída até à margem portuguesa deste rio em 28 de Agosto de 1928, sendo inaugurado solenemente este último trôço em 10 de Junho de 1929.

* * *

A extensão da linha de Benguela é de 1347 quilómetros.

Para fazer uma idéia do que representa este número convém recordar que o comprimento máximo de Portugal é de 561 quilómetros, e o percurso por caminho de ferro de Monção a Vila Real de Santo António, pelas linhas do Minho, Norte, Leste, Vendas Novas e Sul é de 891 quilómetro.

A largura da via é de 1^m,067 (3 pés e seis polegadas).

O que caracteriza o perfil desta linha é a sua pronunciada ascenção para atingir o planalto.

Tendo a sua origem no pôrto do Lobito, atinge, nos primeiros 320 quilómetros a altitude de 1345^m.

Entre a estações de Lengue (Km. 50) e a de S. Pedro (Km. 54) passa da altitude de 97 metros para a de 236^m.

Para vencer uma tão brusca diferença de nível foi necessário instalar uma cremalheira, numa extensão de 2 quilómetros, que tem a inclinação média de 60^{mm} por metro⁽¹⁾. É este o trôço da linha mais acidentado. Nele houve que transportar as dificeis gargantas do Lengue o que originou três viadutos importantes.

O primeiro na junção dos rios Lengue e S. Pedro — Tem 5 tramos de 18^m. É construído em curva de ráio 150^m, e em rampa de 47^{mm} por metro.

O segundo, cerca de 300 metros mais adiante, novamente sobre o rio Lengue, é constituído por um arco articulado, medindo 42^m entre apoios; tem uns tramos de ligação de cada lado, com 8^m,40. É construído em recta e em rampa de 66^{mm}.

O terceiro — que corresponde a nova travessia do rio S. Pedro — é semelhante ao primeiro, mas tem únicamente quatro tramos de 18^m.

(1) Sabe-se que para uma locomotiva se deslocar é necessário que as suas rodas motoras não *patinem*; é preciso para isso que o esforço transmitido às rodas motoras não seja superior à *aderência*.

A *aderência* diminui em proporções consideráveis à medida que aumenta a inclinação das rampas. Admite-se que a inclinação máxima até à qual se pode utilizar a aderência das locomotivas é de 40^{mm} por metro. Para inclinações superiores a esta é necessário recorrer à via de cremalheira.

A linha no resto da sua extensão tem outras pontes importantes como as do Rio Catumbela, Quanza e Cuiva. Porém, como se trata de uma linha colonial que, por economia de construção, se adaptou o mais possível ao terreno, é diminuto o número de obras de arte, comparativamente à sua extensão.

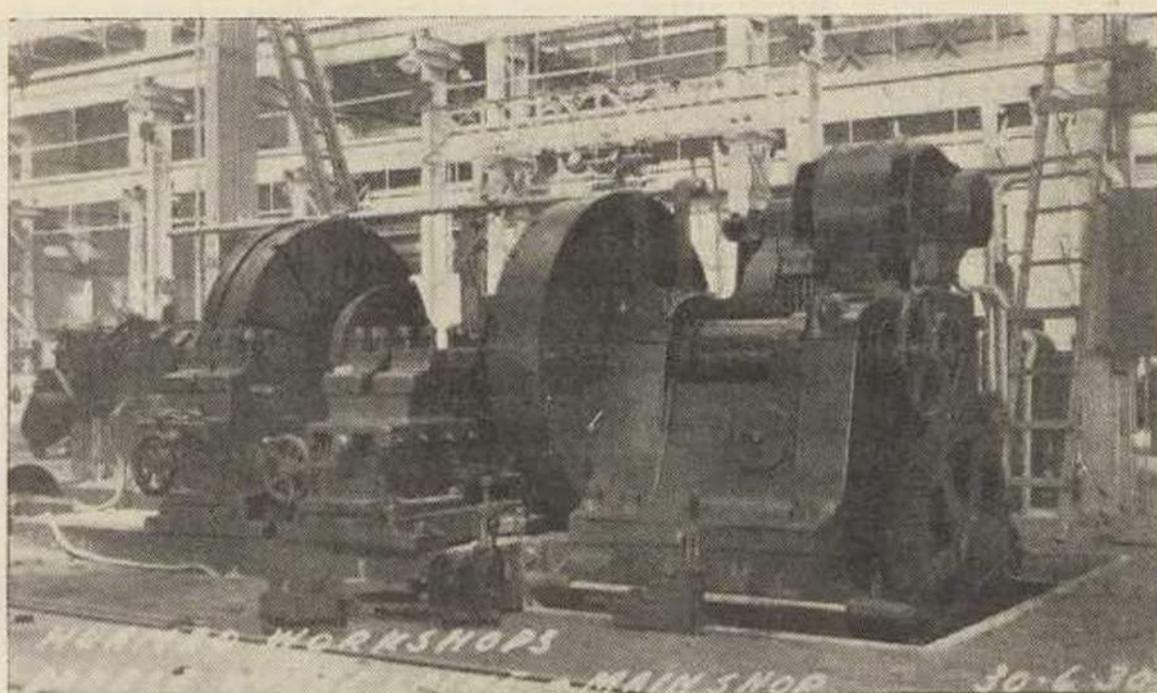
Para além da estação de S. Pedro a linha seguindo o vale do Coroteva atravessa este rio nove vezes, e assim continua, transpondo ravinhas, rodeando precipícios, evitando o Vale de Catengue, descendo uma ou outra vez para subir novamente, elevando-se gradualmente até à estação de Cubal (Km. 197), que fica a uma altitude de 907^m. A partir, aproximadamente, desta altitude encontram-se então terrenos aptos para a cultura do milho, do tabaco e do sizal, para árvores de fruto como laranjeiras, limoeiros, tangerineiras, nespereiras e macieiras, e para a cultura hortícola.

Percorridos além de Cubal quase outros tantos quilómetros, como da origem até aqui, atinge-se uma altitude que é mais de duas vezes a desta estação e é a maior de toda a linha, 1854^m, na portela da serra de Lépi, próximo da estação de Calenga. Mais 40 quilómetros adiante fica a cidade de Nova Lisboa (Huambo) a 1700^m de altitude.

Tem esta cidade uma situação magnífica, gozando de um desafogadíssimo horizonte e ficando no cruzamento dos grandes caminhos do interior.

A sua população branca é superior a 2000, habitantes, que ali atestam a excelência do clima. Está destinada a ser capital da Colónia e sede da Direcção do Caminho de Ferro de Benguela, tendo sido nela construídas as modelares oficinas de que adiante falaremos.

Até Nova Lisboa à parte o trôço do Lengue as inclinações máximas dos trâneis são de 25^{mm} por metro; para além de Nova Lis-



Oficinas do Caminho de Ferro de Benguela em Nova Lisboa. Forno de rodas «Craven»

boa, as inclinações passam a ser únicamente de 12,5^{mm}, o que mostra que a linha se conserva numa zona de planaltos.

Possue a linha 57 estações. As mais próximas são as de Lengue e S. Pedro, que distam entre si quatro quilómetros, e a de Boas-Águas e Vila Nova, distantes nove quilómetros uma da outra. Entre estas duas últimas estações a linha passa da cota 1765^m a 1848^m. Mas todas as outras estações ficam muito mais distanciadas: em regra 20 a 30 quilómetros. Há distâncias maiores; Vila Luso dista de Luculo 41 quilómetros, e de Luacano a Macuesi são 42 quilómetros. A máxima distância entre estações é, porém, entre Macuesi e Teixeira de Sousa — que distam 62 quilómetros entre si. Depois de Vila Nova a altitude da linha vai descendo lentamente, até Vila Teixeira de Sousa cuja cota é de 989^m.

O serviço das estações está confiado a chefes brancos. Mas separando-as uma tão grande distância, há em regra sempre entre elas paragens em plena via com linhas de resguardo.

Estas paragens estão a cargo de pessoal indígena, que está, porém, subordinado aos chefes brancos das estações entre as quais ficam situadas.

Há estações com nomes portugueses: São Pedro, Boas-Águas, Vila Nova, Bela Vista, Vila General Machado, Vila Luso, Vila Teixeira de Sousa, Vouga, Silva Pôrto. Esta úl-

tima povoação foi assim chamada em homenagem ao famoso comerciante português que, em 1845, já estava estabelecido no Bié. A sua fazenda (em Belmonte) foi durante muito tempo a guarda avançada da nossa colónia. Em viagens comerciais percorreu a África em todos os sentidos, fazendo verdadeiras explorações, pelas quais conheceu muitos dos notáveis pontos do interior que, só mais tarde, foram atingidos por célebres exploradores europeus, que ficaram com a fama de terem sido os primeiros a lá chegar. Tendo estudado só as primeiras letras, abalou, aos 22 anos, para o sertão africano, «armado apenas de uma vontade inteligente e tenaz, e de uma sentimentalidade honesta e afectiva, que haviam de resistir singularmente à acção da barbaria»⁽¹⁾ — durante cinqüenta e dois anos que viveu, quase isolado, no interior de África.

A par destas estações com nomes portugueses, há outras com nome acentuadamente africano, o que não deixa de ser interessante por recordar a origem da região atravessada. Destacamos entre estes nomes os seguintes: Chifu-Magi, Caifuchi, Quitungo, Ko-

hemba, Munhango, Lépi, Luméje, Chinguar.

Muitas das povoações hoje servidas pela linha já existiam antes da sua construção, outras, porém, foram criadas por ela. Está neste caso a cidade de Lobito que merece especial referência por ser exemplo apropriado dos resultados da colonização.

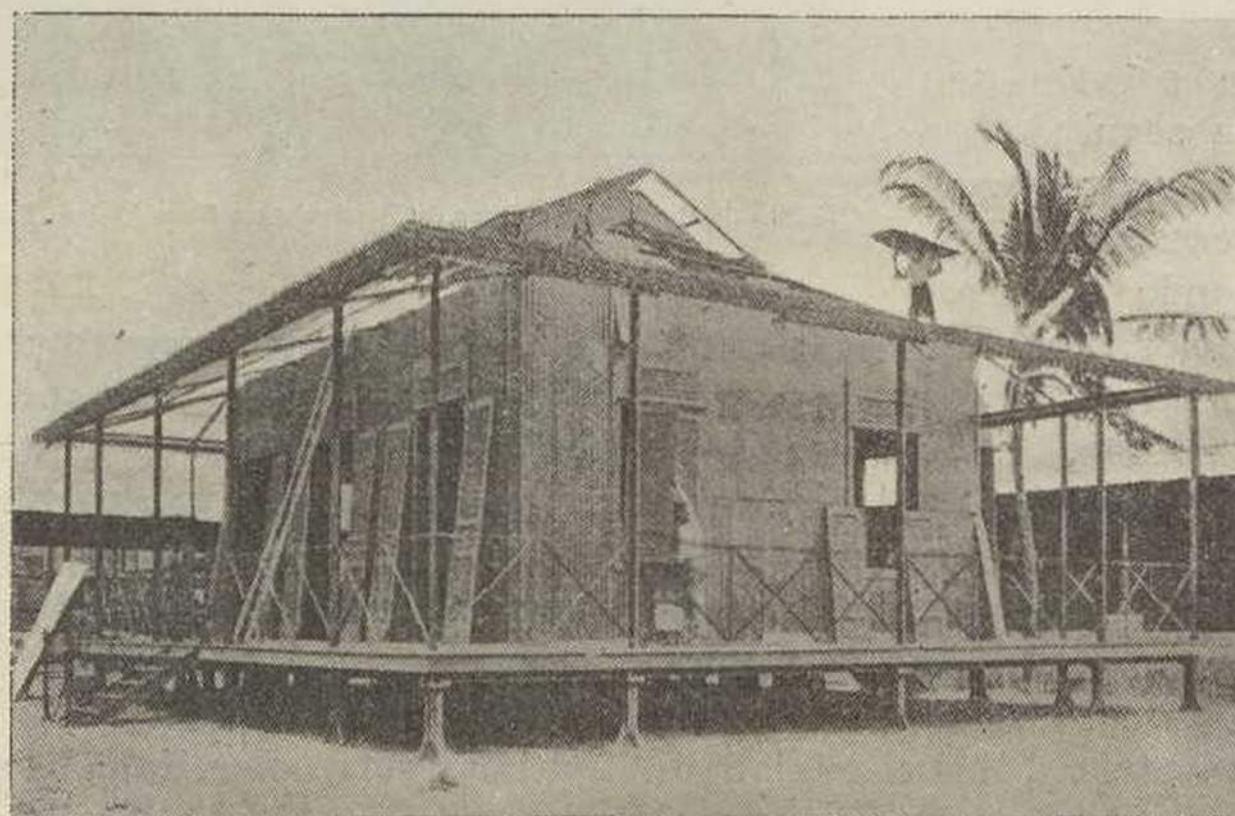
Na época em que foi dada a concessão da linha, o local da baía estava deserto: nem lá existiam povoações indígenas, nem fazendas ou feitorias de europeus, nem mesmo a baía era freqüentada por embarcações. Reproduzimos, por curiosidade, a fotografia da primeira casa ali construída pelo governo da colónia e que ainda lá existe, e que foi

destinada a pôsto fiscal e estação telegrafo-postal.

Rapidamente a cidade do Lobito se desenvolveu, mercê da actividade da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, e no local há trinta e quatro anos ainda deserto está hoje uma cidade, de agradável aspecto, destinada a ter um grande futuro.

(Continua)

(1) Luciano Cordeiro — Silva Pôrto.



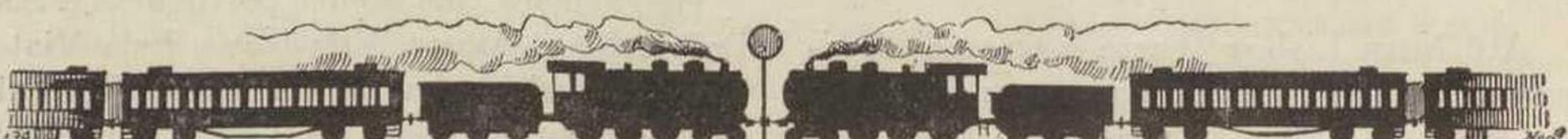
A primeira casa de Lobito

Fotografia reproduzida da «Revista de Engenharia Militar»

Foi projectada pelo Ex.^{mo} Senhor Engenheiro Vicente Ferreira e construída nas oficinas das obras públicas de Luanda, quando o nosso actual sub-director ali estava, em 1902, ao serviço, como engenheiro, da província de Angola. O senhor Engenheiro Vicente Ferreira foi mais tarde, em 1926-1928, Alto Comissário da mesma província, e foi sob o seu governo que Huambo passou a ser denominada Nova Lisboa.

destinada a pôsto fiscal e estação telegrafo-postal.

Rapidamente a cidade do Lobito se desenvolveu, mercê da actividade da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, e no local há trinta e quatro anos ainda deserto está hoje uma cidade, de agradável aspecto, destinada a ter um grande futuro.



RECORDANDO...

Pelo Sr. Carlos Parreira, Sub-chefe de Serviço da Divisão de Material e Tracção

(Continuação)

Os ferroviários, ainda novos, que tenham passado pelos três túneis que estão situados entre as estações de Runa e Tôrres, sob as serras de Boiáca, Cucos e Certã, não poderão supor o que foi a accidentada tarefa da sua construção e as duras provações que sofreram aqueles que tinham a seu cargo a direcção dos trabalhos.

A recordar uma das suas mais sangrentas jornadas existe ainda, no velho cemitério de S. João, em Tôrres, um jazigo de arquitectura simbólica, em cujo mármore se vê gravada, além de um esquadro e um compasso, a seguinte inscrição:

ICI REPOSE ABEL MARTIN
NÉ A PARIS EN 1848
DÉCEDÉ A TORRES VEDRAS LE 28 AVRIL 1886
SOUVENIR DES SIENS

Abel Martin, foi o engenheiro francês que ao serviço da empreesa Beraud, começou a construção daqueles túneis, a qual não pôde acabar por ter sido antes bárbaramente assassinado.

Segundo se dizia, era um técnico largamente experimentado nêstes trabalhos e homem de rara energia para os conduzir. Passava por ser um tanto rispido para o pessoal, mas, naquela época, os engenheiros que dirigiam trabalhos desta natureza não podiam ser precisamente uns santos, se tivermos em conta a péssima qualidade do pessoal assalariado, cuja maioria era constituída por homens de identidade duvidosa, os quais tão depressa se diziam espanhóis como, logo, franceses ou italianos, para depois serem russos ou polacos. Na verdade eram aventureiros de toda a espécie que falavam uma infinidade de línguas. Alguns deles tinham-se evadido de presídios. Outros, tendo assassinado ou roubado, ainda não haviam prestado contas à Justiça.

E todos êles, vivendo à margem da lei, estavam sempre prontos a revoltarem-se contra os de cima e a puxarem pela faca à mais pequena questão. Como não tinham a vida em grande aprêço, eram atraídos, a êstes trabalhos perigosos, pelos salários remuneradores e também porque no interior das serras se julgavam mais livres da perseguição da Justiça.

Para melhor se averiguar o espírito incoerente dêstes vagabundos, vamos citar um caso que se passou antes daquele que nos moveu a escrever estas linhas.

Tinha havido uma tremenda trovoada que atacou fortemente a região dos túneis com faiscas, inundações, etc. Os trabalhadores, aterrados, abandonaram o serviço e correram em direcção à vila indo refugiar-se na igreja de S. Pedro, dentro da qual respeitosamente se ajoelharam. Depois, um certo número dêles, dirigiu-se ao prior e pediu-lhe, em nome de todos, que lhe fosse permitido conduzir em procissão até aos túneis, a imagem de Santa Bárbara.

O velho prior, que era uma alma compadecida, respondeu que não dependia dêle a satisfação de tão piedoso desejo. Seria, pois, necessário consultar o Sr. Administrador do Concelho, a tal respeito.

Obtido o consentimento desta autoridade, a procissão saiu, já de noite, acompanhada, também, por muito povo da vila e escoltada por uma força de cavalaria.

Foi deveras impressionante êste religioso desfile à luz indecisa das velas e archotes, sob uma chuva miudinha e impertinente. Os trabalhadores, respeitosamente descobertos, com as longas barbas fluctuando ao vento, entoavam diversos cânticos religiosos, talvez aprendidos nas suas aldeias distantes, em épocas menos accidentadas da sua vida errante.

Após quase duas horas de marcha difícil, chegou finalmente a procissão à região dos túneis, na qual o prior fez uma cerimónia religiosa que os trabalhadores ouviram respeitosamente ajoelhados sobre o chão ainda molhado.

Era já perto da meia noite quando o cortejo regressou à igreja, na qual a imagem foi novamente recolhida.

Pouco tempo depois de saírem da igreja, os trabalhadores, por qualquer motivo que nunca se averiguou, envolveram-se em tamanha desordem que, apesar da intervenção da força armada, ficaram bastante feridos, dois dos quais tiveram que recolher ao hospital com os intestinos de fora.

Eram assim aqueles homens. Tinham um medo supersticioso por tudo quanto era misterioso e indecifrável ao seu espírito, e ao mesmo tempo eram rancorosos e sanguinários para os seus semelhantes.

Não admira, pois, que, com elementos desta ordem, o engenheiro Abel Martin usasse da máxima energia, porquanto uma atitude mais moderada seria considerada como fraqueza.

Abel Martin vivia sem família e habitava a moradia da quinta das Fontainhas, que fica situada à beira da estrada dos Cucos, à distância aproximada de um quilómetro da vila, onde instalou também o seu gabinete de trabalho.

Para o serviço da casa tinha, como criada, uma rapariguita de Torres, com 15 anos apenas, de nome Sofia.

Na manhã de 28 de Abril de 1886, estando ele a examinar os trabalhos do túnel da Boiaca, um capataz queixou-se-lhe de que três espanhóis, de apelidos Coruñez, Varela e Marcial, haviam tentado convencer os restantes trabalhadores a não continuarem os trabalhos sem que os salários lhes fossem aumentados, a pretexto de um suposto perigo que corriam.

O engenheiro, saturado de tanta reclamação injustificada, deu ordem para que os três espanhóis fossem despedidos e imediatamente postos fora do recinto do trabalho.

Esta ordem foi recebida por eles com resignação aparente para, sem dúvida, encobrir os seus criminosos projectos, porquanto ao cair da tarde desse mesmo dia já eles se encontravam junto do portão das Fontainhas, pelo qual entraram apressadamente e caminharam até à moradia.

Depois de uma pequena troca de palavras entre os três, o Marcial entrou rapidamente na habitação da caseira, que ficava no rés-do-chão, e de faca em punho impôz silêncio à pobre mulher que, transida de medo, não proferiu uma única palavra. Os outros dois subiram ao primeiro andar e tocaram à campainha, sendo logo atendidos pela criadita que veio abrir a porta, mas esta ao ver o aspecto daqueles homens tentou fechá-la novamente, no que foi impedida pelo Varela que lhe deitou uma mão ao pescoço e com a outra ergueu a faca ameaçadora. O Coruñez, sem perder tempo, correu ao gabinete de trabalho do engenheiro, cuja situação já conhecia, e vendo que este estava trabalhando com as costas viradas para a porta, precipitou-se sobre ele e cravou-lhe rapidamente a faca no lado esquerdo.

Segundo o parecer dos médicos, este ferimento seria quase fulminante, mas o Abel Martin era um valente. Sentindo-se ferido, virou-se rapidamente para o seu agressor e conseguiu de tal maneira subjugá-lo, que chegou a pôr-lhe um joelho no pescoço. O Coruñez, porém, pôde ainda gritar pelo Varela, que rapidamente lhe acudiu, largando a criada, e tamanho golpe vibrou ao engenheiro que quase o ia degolando.

Estava, finalmente, concluída a sinistra tarefa.

A Sofia, sentindo-se livre, não esperou por mais nada. De um salto enorme precipitou-se de uma janela para a quinta, onde caiu, mas erguendo-se rapidamente, partiu em vertiginosa corrida em direcção à vila, sendo ainda baldadamente perseguida pelo Marcial, que a tinha visto passar. Ao chegar à primeira rua da vila, a Sofia começou a gritar:

— Acudam às Fontainhas, que estão a matar o meu patrão.

E, assim, continuou nêste apêlo aflitivo a animosa criatura, até que a fadiga a postrou.

Logo a seguir, o povo de Tôrres começou a correr para a quinta, que em breve trecho estava cercada. Mas todos os esforços e pesquisas que se fizeram durante a noite, fôram inúteis, porque os assassinos já se tinham posto a salvo para bem longe.

O funeral do engenheiro Abel Martin foi bastante concorrido. Todo o comércio de Tôrres fechou nessa ocasião e os trabalhadores dos túneis deixaram o trabalho para também se incorporarem.

Dias depois soube-se pelos jornais que os assassinos do engenheiro haviam sido presos em Pombal, de onde seguiram para Tôrres, escoltados por uma força de Caçadores 6, de Leiria.

Nessa época éramos ainda muito rapazinho, mas recorda-nos bem que, com outros da mesma idade, pouco mais ou menos, fomos numa animada corrida até fora da vila esperar os assassinos. Qual não foi, porém, o nosso espanto quando os encontrámos apenas acompanhados por um oficial e um corneteiro, porque o resto da escolta havia ficado pelo caminho. Os pobres soldados, sob o pesado equipamento, não puderam resistir à longa caminhada com um sol que queimava.

Os três espanhóis vinham amarrados uns aos outros, quâsi nus da cintura para cima, caminhavam com muita dificuldade, mas o Varela teimava em manter-se num certo aprumo com a sua boina vasca, colocada ao lado da cabeça, e nos lábios um leve sorri-



... O Varela deitou-lhe a mão ao pescoço e com a outra ergueu a faca ameaçadora

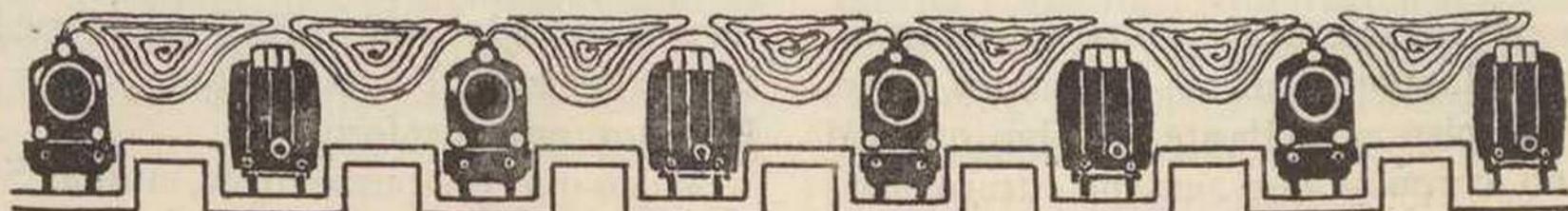
*Desenho de Artur José Guerreiro,
da Divisão de Exploração.*

so, olhando para todos de um modo orgulhoso.

Perante as autoridades êstes homens confessaram o seu crime, sem ocultarem um pormenor. E também pela sua confissão se soube que o Coruñez e o Marcial já haviam em tempo cometido outro crime de morte em França.

No julgamento que se fez meses depois, fôram todos condenados na pena máxima.

A Sofia, a corajosa rapariga de 1886, é hoje uma simpática avôsinha que vive em Lisboa muito feliz no seio da sua família, que muito a estima.



CONFERÊNCIAS

Como em tempo noticiámos, no dia 30 de Outubro p. p. realizou-se na sede do Ateneu Ferroviário a sessão solene de inauguração do curso comercial. O Snr. Comerciista João Faria Lapa proferiu, nessa sessão, a conferência que a seguir publicamos.

EDUCAR...

MINHAS SENHORAS E MEUS SENHORES:

Posso garantir-vos que a persistência da Direcção do Ateneu em atingir os objectivos que se propõe, resiste a toda a prova. Falo com a maior autoridade, porque o digo por experiência própria.

Ao receber convite para me desempenhar desta tão honrosa tarefa, aduzi longa série de bem fundamentadas razões que plenamente justificavam a minha escusa.

Respondeu-me, da parte da Direcção, uma negativa formal e tenaz, que só posso filiar em extrêmea amabilidade.

Mas se da persistência da Direcção do Ateneu resulta agora o imolar de uma vítima — vítima, que vou ser, do vosso aborrecimento, porque tudo quanto ides ouvir já o tendes vós próprios definido ou no vosso raciocínio ou no vosso sentimento —, bem haja essa persistência, essa vontade firme de atingir o fim, porque só graças a ela conseguiu avigorar-se a obra que muito merecidamente nós estamos aqui aplaudindo e solenizando.

Refiro-me, como sabeis, à criação do curso comercial, segunda fase, mais perfeita e completa, das simples aulas que até hoje têm funcionado no Ateneu.

Não que desmereçam essas aulas; naturalmente, elas constituíram o primeiro passo, ainda indeciso e vacilante, da obra que vai tomado corpo e que será no futuro mais

um motivo de orgulho para o Ateneu Ferroviário.

Minhas Senhoras, meus Senhores:

Diz o Art.º 3.º do Estatuto do Ateneu: «Art.º 3.º — O Ateneu Ferroviário tem por fins: 1.º — Promover a educação mental, física, artística, moral e profissional dos seus associados e de seus filhos, irmãos ou tutelados, nos termos do n.º 2.º do Art.º 13.º.

2.º — Proporcionar aos seus associados um centro de recreios espirituais.»

! Tão poucas palavras, a encobrir um mundo de designios!

Tarefa vã, se quisesse dar o conceito de educação mental, ou artística, ou moral, ou profissional. Perderia o tempo e por mais evidentes que fôssem os axiomas, por mais lógicas que fôssem as deduções, por mais simples que fôssem os corolários, jámais o vosso espírito se conformaria com a falta de justeza da definição, tão vasto, tão infindo é o conceito.

Seria tarefa superior às minhas fôrças e seria também estulta presunção, uma vez que vós já vos deliciastes com a lição magistral subordinada ao tema «A Educação na comunidade», que o Sr. Professor e Engenheiro Vicente Ferreira, nosso ilustre Sub-Director, aqui proferiu.

Mas o que vos posso dizer, minhas Senho-

ras e meus Senhores, é que nesta pequenina grande obra, cuja consagração aqui nos reúne, cabem bem acomodados todos os fins que o Estatuto impõe ao Ateneu Ferroviário.

Vamos tentar demonstrá-lo.

Vejamos primeiro a «educação mental». Eu não conheço outra educação, que não seja a educação mental.

O menino que não faz caretas e não deita a língua de fora, é menino bem criado, mas pode não ser educado.

Ele só será educado se na sua mente se formou, por esforço próprio, a ideia de que tais gestos não são aconselháveis; se a sua inteligência, se o seu raciocínio, se a sua lógica, produziram o convencimento da inutilidade ou da inconveniência de tal procedimento.

Por isso, minhas Senhoras e meus Senhores, a educação não se transmite, não se ensina; suscita-se. Por isso, o educador não imprime ideias; provoca a sua gênese, favorece o seu desenvolvimento.

E se assim é, se a educação mental tem de ser o fruto da inteligência própria, ainda que auxiliada no seu labor, dizei-me se para educar não há que despertar o intelecto do educando, de aguçar o seu poder de observação, de disciplinar o seu raciocínio, de estimular a sua inteligência.

E dizei-me ainda se de tôda esta difícil, mas gloriosa e santa tarefa, não há de resultar também, da parte do educando, a sua admiração pela Beleza — educação artística — o seu respeito voluntário pelos sãos e honestos princípios — educação moral — a sua valorização como membro da sociedade — educação profissional.

E até, se considerarmos que pela educação física não desejamos formar atletas, mas sim disciplinar inteligentemente a actividade corporal, dizei-me se da educação mental não resulta também a compreensão da necessidade da educação física.

Repto: eu não conheço outra educação, que não seja a educação mental. Tôdas as

outras modalidades da educação vão buscar a sua origem à educação mental.

Minhas Senhoras e meus Senhores: — Dez anos de magistério, exercido nas escolas oficiais de ensino técnico, em contacto com populações escolares mais heterogéneas, desde o filho-família que circunscreve a sua actividade à de simples estudante, até ao empregado comercial que após um dia de trabalho vai de corrida para a Escola, ensinaram-me que na instrução se encontra manancial farto de elementos proporcionadores de educação mental.

Há, no trabalho escolar em si, ordem, método, disciplina.

O aluno habitua-se a fazer cada coisa a seu tempo; a partir do simples para o complexo; a ver no professor alguém que ele, por sentimento espontâneo, coloca em grau hierárquico superior ao seu.

E se do trabalho escolar já resultam noções de ordem, de método, de disciplina, a aprendizagem, o abrir de novos mundos até então desconhecidos ou de que apenas se tinha vaga notícia, demonstra ao aluno que nada há difícil, que pelo esforço tudo se vence; incute-lhe confiança em si próprio; anima-o a trabalhar e a ver no trabalho a única certeza do triunfo; obriga-o a meditar, a observar, a deduzir; levanta aos seus olhos o veu que encobre a verdade de que é belo, o saber. Numa palavra, minhas Senhoras e meus Senhores, educa a sua mente, contribui para a sua educação mental.

Há então, nêste curso a cuja inauguração estamos assistindo, uma disciplina que sobrevive as outras em poder educativo: a Matemática.

Pela justeza dos conceitos, pelo rigor da linguagem, pela metodização dos raciocínios, pela lógica na dedução, pela certeza nas afirmações, pela exigência de provas, a Matemática constitui excelente incentivo à formação mental completa.

A Matemática obriga a duvidar; melhor, ensina a duvidar, para, logo a seguir, requerer a busca da verdade; não se satisfaz ainda, e exige a demonstração de que é verdade o que, como verdade, se afirmou,

A Matemática impõe-se assim pela sua honestidade inconcussa e pelo seu inultrapassável amor à verdade.

¿ Que melhor esteio poderíamos encontrar, para inculcar no espírito dos educandos a visão clara, o fácil discernimento, a agudeza na observação, o rigor no raciocínio e a sinceridade nas afirmações?

Minhas Senhoras e meus Senhores:

É educado o homem que saiba dominar a sua vontade; que saiba querer, que saiba o que quer e por que quer. O mesmo é dizer: o homem que só se deixe dominar pela sua inteligência.

A instrução é base sólida de formação da inteligência. ¿ Que mais será preciso dizer para demonstrar que o curso que inauguramos promove a «educação mental»?

*

Disse que filiava tôdas as modalidades de educação na educação mental. Se consegui provar que êste curso que vai iniciar-se promove a educação mental, provado fica que êle promove também a educação física, artística, moral e profissional.

Mas não quero valer-me de tal circunstância, não vá supôr-se ter usado de artificio, ainda que êste fôsse bem legítimo perante a vossa justificada impaciência de verdes terminadas as minhas considerações.

Prosigamos, que prometo ser breve.

Vejamos a «educação física».

Todos vós sabeis do carinho que ao Ateneu Ferroviário tem merecido êste ramo educativo. São só para louvar o esforço da Direcção e a muita competência, já bem reconhecida e justamente premiada, do Sr. Professor Júlio Moreira, que conseguiu apresentar, por mais de uma vez, em público, a classe de ginástica dêste Ateneu em demonstrações até agora inéditas no nosso País.

O Sr. Júlio Moreira e todos os seus educandos poderiam, nêste capítulo, falar com mais autoridade e poder persuasivo do que eu.

Êles diriam, se aqui estivessem, que para execução de qualquer exercício físico é necessário «compreendê-lo», saber do seu objectivo, determinar previamente com rigor o fim que se pretende atingir.

E então se o exercício físico excede a natureza de simples movimento, para constituir expressão de arte ou de beleza, é necessário estar cada um dos executantes perfeitamente integrado no sentimento que dominou a concepção do quadro. De contrário, o artista não consegue ver realizada a obra que idealizou.

Dizei-me se para esta compreensão, para esta integração no espírito do autor, é necessário ou não inteligência, faculdades de compreensão, poderes para distinguir o que é belo do que o não é.

E dizei-me também se o exercício mental a que vão sujeitar-se os futuros alunos do curso que inauguramos, lhes clarificará ou não a inteligência, lhes facilitará ou não a percepção dos sentimentos alheios.

Ainda mais, se quisermos encarar a questão por outro aspecto:—nós todos sabemos que o homem perfeito é o da «mens sana in corpore sano».

A par do corpo sô, a mentalidade sâ; duas partes que se completam e que só em harmoniosa companhia cada uma delas tem valor.

Creio nada mais ser preciso dizer para se concluir que o curso em inauguração promove ou completa — e por completar, promove também — a educação física.

*

Passemos à «educação artística».

Não vos são estranhos êstes termos, a vós, que tendes aqui no Ateneu agrupamentos de valor artístico incontestável e que tão brilhantemente já têm provado: a vossa Banda de Música, o vosso Grupo Cénico.

Por isso, certamente, heis de sentir, como eu sinto, aquilo que vou dizer.

Deus concedeu ao Homem a Natureza; o Homem interpretou-a, segundo as suas facul-

dades. A Arte não é mais do que a interpretação humana da Natureza.

Comparai o homem que vive na cidade, com o homem do campo; aquele que não conhece a Natureza, com aquele que está em permanente contacto com ela.

Observai como o camponez sente a alegria da seara vicejante; como ele comunga da dor da terra sequiosa. Vede o carinho que ele dedica à semente que lança à terra e como dia a dia vai auscultando, com atentos cuidados, a marcha da sua germinação. Verificai o seu amor à Natureza mesmo nas horas amargas em que ela, talvez para experimentar e confirmar essa afeição, nega recompensa ao seu árduo labor.

Nós temos, mesmo aqui na cidade, um exemplo frisante, na profissão de jardineiro. Atentai na delicadeza com que ele cuida de cada planta, no carinho que lhe merecem as flores. Os desenhos caprichosos que observamos por êsses jardins de Lisboa, conseguidos pela combinação de plantas de variadas cores, são autênticas obras de arte, manifestação característica do sentimento delicado de quem vive em contacto com a Natureza.

E mais: ¿não vedes em cada recanto da província, uma banda, uma filarmónica, um tocador de harmónio, de flauta ou de gaita de foles?

E no entanto, na sua grande maioria, os componentes dessas bandas ou êsses tocadores improvisados são homens analfabetos; uns, bastantes, sabendo ler a pauta da música, á custa de ensaios pacientemente levados a cabo, depois de um dia de esforçado trabalho; outros, nem isso, adivinhando a música pelos sentidos, pela harmonia agradável à sua sensibilidade.

· ¿E o cantar? ¿Qual da rapariga dos nossos campos que não canta?

¿Quem não assistiu, por essas estradas do nosso País, à ida para o trabalho, ou ao regresso dêle? São grupos de moçoilas, de sachô ou foice ao ombro, sempre risonhas e airochas, em alegres cantares, calcurriando assim às vezes quantas léguas!...

Sem dúvida, o convívio com a Natureza

ensina a conhecê-la, a traduzi-la em linguagem humana:—a fazer Arte, afinal.

A nós, pobres que estamos acorrentados, pelas necessidades da nossa vida, á aridez da cidade, não nos é dado o prazer de admirar, por observação directa, a infinita beleza e a inexcedível perfeição desta obra maravilhosa que se chama o Universo.

Mas encontramos lenitivo no estudo; pelo estudo se vão desvendando para nós os segredos da Natureza; tarefa tanto mais bela e fascinante quanto é certo não ter fim, porque são insondáveis os mistérios da Natureza.

Vão os alunos dêste curso, já nêste ano, em Geografia, receber algumas noções de cosmogonia e de cosmografia. Vão conhecer uma, pelo menos, das hipóteses—meras hipóteses—da formação do mundo; vão saber as leis que regulam o movimento dos astros, o lugar que êste átomo, que se chama globo terráqueo, ocupa no infinito do espaço; vão travar relações com a Terra, para mais tarde, para o ano, compreenderem como ela encerra as razões determinantes de tantos factos.

A interessante conferência que o consócio dêste Ateneu, Sr. Francisco Pinto Bual, aqui proferiu, foi suficientemente elucidativa para se avaliar do valor dêstes ensinamentos.

Quere dizer: já nêste ano, os alunos vão pôr-se em contacto com a Natureza, compreendê-la, auscultar os seus segredos.

Como é da contemplação da Natureza, do seu conhecimento, que resulta o apurar dos sentimentos, o discernimento do belo, dize-me, minhas Senhoras e meus Senhores, ¿será preciso mais, para demonstrar que o curso que inauguramos promove a educação artística?

*

Passemos à «educação moral».

Ao Homem não deveria ter sido concedida a faculdade de conhecer o Bem e o Mal. Assim foi, de facto, a princípio, quando a Terra era habitada apenas pelos dois primeiros entes humanos. E se não era então

necessário conhecer o Bem, é porque não se tornava mister ter a noção oposta à do Mal, que ainda não existia. Mas a curiosidade — defeito n.º 1 da velha Humanidade — foi mais forte, e venceu. Bem amargamente temos pago essa nefasta fraqueza.

A Vida é luta contínua entre o Bem e o Mal. Dentro de cada um de nós, os dois se degladiam. O primeiro, o Bem, usa como arma a nossa consciência; o segundo, o Mal, usa como arma a nossa fraqueza.

Quanto mais forte e bem formada fôr a nossa consciência, mais fraca é a nossa fraqueza, mais a luta é decisiva e rápida.

Proclamar vencedor o Bem: — eis a Moral.

Daqui, a necessidade de a nossa consciência amar o Bem e odiar o Mal. Ter ódio, não é, neste caso, sentimento baixo; odiar o Mal, é ter amor ao Bem.

A nossa consciência necessita, portanto, distinguir o Bem do Mal. Este discernimento se é, na verdade, em grande parte, espontâneo, é também, sem dúvida, dominado pela inteligência e pelo raciocínio.

O Mal é traiçoeiro e usa de todos os processos para vencer; veste-se às vezes com as simples roupagens do Bem, para tentar iludir-nos.

Quantas vezes nós, antes de praticarmos determinado acto, o ponderamos, o pesamos, para nêle descobrir motivo de aplauso ou de repulsa da nossa consciência; na dúvida que nos tortura, quantas vezes apelamos para ela e quantas vezes acabamos por condenar aquilo que à primeira impressão nos não repugnava.

Minhas Senhoras, meus Senhores: — na formação da nossa consciência intervém, para àquém da espontaneidade, a meditação, fruto da inteligência e do raciocínio.

Se o estudo e o saber aperfeiçoam uma e outro, não há que negar, na obra que solemnizamos, um intuito de educação moral.

*

Vejamos a «educação profissional». Dizia-se na velha e sábia Roma: «Primum vivere, deinde philosophare». Primeiro

viver, depois filosofar, isto é, primeiro, a satisfação das necessidades fisiológicas; depois, o labor espiritual.

Não é concepção materialista da vida; é o reconhecimento da nossa inferioridade, como entes. Embora ingénita no Homem, a actividade do espírito só pode adquirir a sua plenitude depois do estômago confortado. É prosaico, mas é verdadeiro.

A máxima portuguesa «quando a fome entra pela porta, sai a virtude pela janela», consagra, de forma diferente, o mesmo princípio.

Todos nós sabemos que assim é; todos sabemos que temos de prover, em primeiro lugar, às necessidades mais instantes: às necessidades vitais da alimentação.

E segundo foi prerito — «ganharás o pão com o suor do teu rosto» — todos nós sabemos também que só pelo trabalho conseguimos os meios necessários para o nosso viver.

E o trabalho, minhas Senhoras e meus Senhores, é e será dia a dia mais árduo. O Homem fez da Vida teia que ele vai tecendo e entretecendo e em que ele próprio, por fatalismo ou por virtude de altos designios, se vai enleando mais e mais.

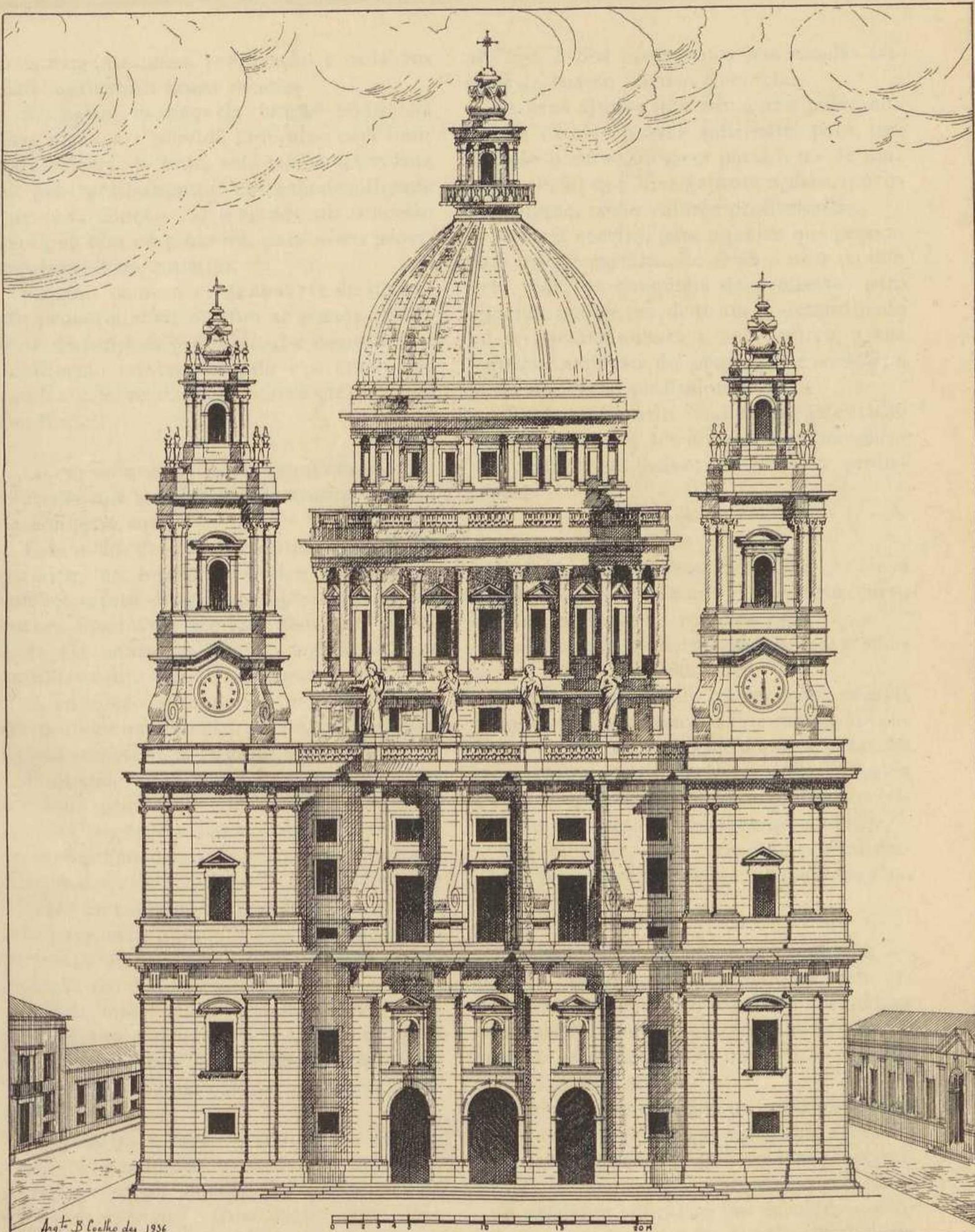
O Homem tem sede de progresso; o Progresso é luz fascinante que o atrai e encandeia. Cego pelo deslumbramento, o Homem não pode distinguir que o Progresso se faz acompanhar da sua irmã gêmea: — a Complexidade.

A Vida é, dia a dia, mais complexa, mais difícil, mais dura.

¿Fugir a essa complexidade, a essa dificuldade, a essa dureza? Seria um absurdo, porque seria negar o Progresso.

¿Então? Então, é preparamo-nos, nesta marcha que só conhece um sentido, para vencer os obstáculos que se nos deparam cada vez mais numerosos.

Minhas Senhoras e meus Senhores: — todos nós sabemos como dia a dia se é mais exigente na preparação cultural dos candidatos a determinado lugar, como se é mais meticuloso na sua escolha; e todos nós sabemos também por que se tem de ser cada vez



FACHADA PRINCIPAL DA IGREJA DE SANTA ENGRÁCIA, EM LISBOA
e estudo de projecto de conclusão da mesma Igreja

Desenho do Arquitecto Bernardino Coelho, Chefe
de desenhadores na Divisão de Via e Obras.

mais exigente nessa preparação e cada vez mais meticuloso nessa escolha.

Se nesta ou naquela função podia, há anos atrás, ser provido individuo com limitada cultura, já hoje, pela maior actividade ou pelo grau superior de responsabilidade que cada função vai tomando no concerto geral, se tem de requerer, para o seu provimento, cultura superior.

Reparai como a simples carta de instrução primária abria outrora as portas da carreira de funcionário público; e como hoje a habilitação mínima exigida é o curso das escolas comerciais elementares ou o 5.^o ano dos liceus.

O curso que estamos inaugurando vai conceder aos seus alunos determinada soma de conhecimentos.

Essa soma de conhecimentos é que há de permitir, no futuro, que êles reconheçam solúvel muito do que até agora se lhes afigurava insolúvel, que êles distingam facilidade em muito do que até agora se lhes antolhava dificuldade insuperável.

A educação mental que aos alunos vai ser proporcionada induzi-los-á, no exercício da sua profissão, a «melhor servirem».

E quando digo «melhor servirem», digo servirem com mais consciência, com mais perfeita noção do dever, com mais sentido da comunhão dos seus próprios interesses com os daquêle a que estão associados pelo vínculo do trabalho; e quando digo «servir» refiro-me, não à humilhante abdicação da personalidade, mas à activa e nobre manifestação da voluntariedade.

Ainda mais: a Direcção do Ateneu, com uma noção de oportunidade e um senso prático merecedores dos melhores encómios, não limitou os seus desejos à simples organização do curso.

Pretendeu, e muito bem, que os alunos, uma vez concluídos os trabalhos escolares, pudessem exibir documento comprovativo do seu esforço. Quis mais: que esse documento tivesse o máximo valor legal.

É por isso que o curso que estamos inaugurando vai ter feição caracterizadamente

análoga à dos professados nas escolas oficiais de ensino técnico comercial.

Os seus alunos irão ano a ano prestando nestas escolas provas suficientes para, terminado o curso, ficarem portadores de uma carta oficial que lhes garanta acesso, que os identifique, como valores profissionais.

A carta servirá, para aqueles que pretendam iniciar carreira, de arma a usar na luta pela vida, na conquista da profissão; para aqueles que já se dedicam a determinado mister, testemunhará o seu esforço, a sua legítima ambição de progredir e vencer, a sua valorização profissional.

¿Será necessário maior argumentação para demonstrar ter o curso que inauguramos poder educativo, no sentido profissional?

*

Falta-nos, minhas Senhoras e meus Senhores, provar que aos alunos dêste curso se vão proporcionar recreios espirituais.

Seria ocioso perdermo-nos, a êste respeito, em longas considerações.

¿Pois que mais belo recreio pode desejar o espírito do que vencer a ignorância, aprender, conhecer, saber? ¿Que mais encantadora recreação, do que fazer luz onde só havia treva, do que descobrir mundos desconhecidos, do que explorar regiões ignoradas?

Seguramente, êste curso não poderá deixar de ser um «centro de recreios espirituais».

Minhas Senhoras e meus Senhores:— Importa considerar em qualquer acto ou facto tudo quanto está para além da simples concepção material, tudo quanto de belo se esconde, em modesto retraimento, por trás da realização física.

Vemos assim que esta pequena obra, contendo em si *todos* os fins estatuários do Ateneu, oculta mundos de generosidade, de bem-fazer, de sentimentos altruistas e nobres.

É uma obra educativa por excelência, concebida e realizada pela família ferroviária para a família ferroviária. E quem dá a si próprio, não fica a dever a ninguém.

Mas a dentro da nossa família, da família ferroviária, não regateemos aplausos, que bem os merecem, às Direcções que fundaram e mantiveram as aulas, mais dêste curso. Não regateemos aplausos, que bem os merece, à Direcção actual, que soube transformar essas aulas, de finalidade meramente cultural, no curso que vai começar, em que, a par dessa finalidade, surge também o sentido utilitário. E, em especial, não regateemos aplausos, que bem os merece, ao Presidente da Direcção, Sr. Mário de Sousa Diniz, principal agente e realizador dessa transformação.

Minhas Senhoras e meus Senhores:— Permiti que abuse da vossa paciência. Não podia nem devia terminar, sem dirigir as minhas calorosas saudações aos Srs. Professores que vão reger as aulas dêste curso. Eles compreenderão bem, porque são professores, o muito que digo nestas simples palavras:— desejo-lhes as maiores venturas. É que eles sabem que a maior ventura para o Professor é conseguir de cada aluno um homem de bem, um valor da comunidade.

Duas palavras aos alunos:

— Sabeis que o bom e honrado homem dos nossos campos, português de lei, se ofende quando convida alguém a partilhar do seu pão e do seu vinho, e esse alguém recusa o convite?

Pois bem. Estão a oferecer-vos pão — alimento do espírito; estão a oferecer-vos vinho — sangue, esforço, sacrifício. Cautela, não recuseis, porque se ofenderia quem vos está a oferecer.

Trabalhai, trabalhai sempre, trabalhai sempre e mais. Trabalhai com afinco e com raiva, porque com afinco e com raiva já nos disse que trabalhava quem trabalha por Portugal, quem trabalha por todos nós.

Mais cedo ou mais tarde, vós recebereis o prémio; o prémio — e a recompensa.

E atentai que ninguém vos pede a paga. Mas o que ninguém vos perdoaria era que vós não sentissem bem no fundo da vossa alma esse sentimento nobre e digno que se chama: — gratidão.

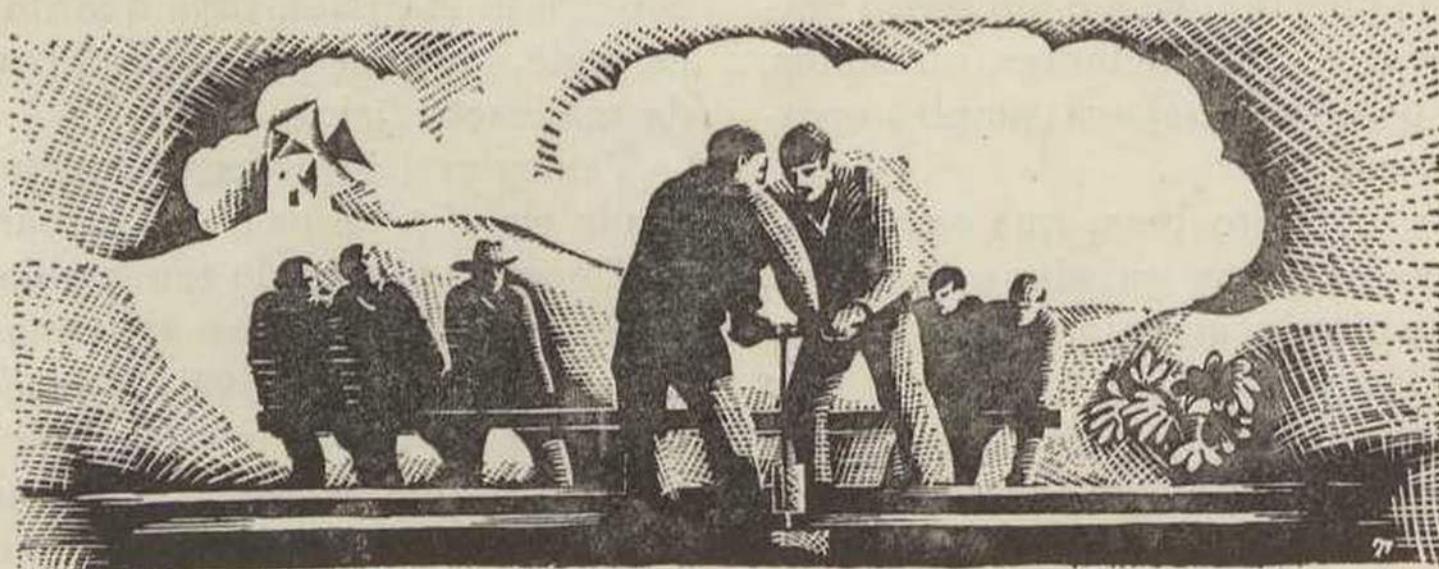
Sede gratos — trabalhando.

Minhas Senhoras e meus Senhores:— Afirmei há pouco que nada de novo vos ia dizer. Tudo quanto tendes ouvido já vós o havieis gravado, ou por intuição, no vosso sentimento, ou por meditação, no vosso raciocínio.

Reipo: nada de novo vos disse.

E como nada de novo vos disse, vejo-me constrangido a substituir o tradicional fecho «tenho dito», por estoutro, mais consentâneo e verdadeiro, no meu caso:

— Nada disse.



Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 713. — Peço me seja indicado o processo de taxa do seguinte transporte:

Em pequena velocidade, de Lisboa-Jardim a Sines:

| | |
|---------------------------------|------------|
| 7 sacos de açúcar refinado..... | 500 Quilos |
| 10 > > batata comum..... | 700 > |
| 7 > > enxófre moido..... | 350 > |

R. — Segue discriminação da taxa:

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------|-----------------------------------|------|-----------------------|--------|--------------------------------|-------|------------------------------|------|--|--------|----------------------|-----|------------|--------|
| Distância: 179 Km. — Tarifa Geral . | <table> <tr> <td>1.ª classe — açúcar</td></tr> <tr> <td>2.ª > — enxófre</td></tr> <tr> <td>3.ª > — batata</td></tr> </table> | 1.ª classe — açúcar | 2.ª > — enxófre | 3.ª > — batata | | | | | | | | | | | | | |
| 1.ª classe — açúcar | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.ª > — enxófre | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.ª > — batata | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Açúcar | <table> <tr> <td>Transporte 10883 1/6 1/0,50.....</td> <td>32849</td> </tr> <tr> <td>Manutenção 1800 1/6 1/0,50.....</td> <td>3800</td> </tr> <tr> <td>Registo e aviso</td> <td>1810</td> </tr> <tr> <td></td> <td>36859</td> </tr> <tr> <td>Adicional de 10 %.....</td> <td>3866</td> </tr> </table> | Transporte 10883 1/6 1/0,50..... | 32849 | Manutenção 1800 1/6 1/0,50..... | 3800 | Registo e aviso | 1810 | | 36859 | Adicional de 10 %..... | 3866 | | | | | | |
| Transporte 10883 1/6 1/0,50..... | 32849 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Manutenção 1800 1/6 1/0,50..... | 3800 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Registo e aviso | 1810 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 36859 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adicional de 10 %..... | 3866 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Enxófre | <table> <tr> <td>Transporte 9832 1/11 1/0,35</td> <td>35889</td> </tr> <tr> <td>Manutenção 1800 1/11 1/0,35</td> <td>3885</td> </tr> </table> | Transporte 9832 1/11 1/0,35 | 35889 | Manutenção 1800 1/11 1/0,35 | 3885 | | | | | | | | | | | | |
| Transporte 9832 1/11 1/0,35 | 35889 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Manutenção 1800 1/11 1/0,35 | 3885 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Batata | <table> <tr> <td>Transporte 8876 1/6 1/0,70</td> <td>36880</td> </tr> <tr> <td>Manutenção 1800 1/6 1/0,70</td> <td>4820</td> </tr> <tr> <td></td> <td>120899</td> </tr> </table> | Transporte 8876 1/6 1/0,70 | 36880 | Manutenção 1800 1/6 1/0,70 | 4820 | | 120899 | | | | | | | | | | |
| Transporte 8876 1/6 1/0,70 | 36880 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Manutenção 1800 1/6 1/0,70 | 4820 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 120899 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Açúcar | <table> <tr> <td>Uso de cais 820 1/11 1/0,50.....</td> <td>1810</td> </tr> <tr> <td>Adicional de 10 %.....</td> <td>811</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3852</td> </tr> </table> | Uso de cais 820 1/11 1/0,50..... | 1810 | Adicional de 10 %..... | 811 | | 3852 | | | | | | | | | | |
| Uso de cais 820 1/11 1/0,50..... | 1810 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adicional de 10 %..... | 811 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3852 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Enxófre | <table> <tr> <td>Uso de cais 820 1/11 1/1,05</td> <td>2831</td> </tr> </table> | Uso de cais 820 1/11 1/1,05 | 2831 | | | | | | | | | | | | | | |
| Uso de cais 820 1/11 1/1,05 | 2831 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Batata | <table> <tr> <td>Acúcar 830 1/6 1/0,50</td> <td>890</td> </tr> <tr> <td>Adicional de 10 %.....</td> <td>809</td> </tr> <tr> <td></td> <td>899</td> </tr> </table> | Acúcar 830 1/6 1/0,50 | 890 | Adicional de 10 %..... | 809 | | 899 | | | | | | | | | | |
| Acúcar 830 1/6 1/0,50 | 890 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adicional de 10 %..... | 809 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 899 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Carga em Lisboa-Jardim | <table> <tr> <td>Enxófre 830 1/11 1/0,35</td> <td>1816</td> </tr> <tr> <td>Batata 830 1/6 1/0,70</td> <td>1826</td> </tr> </table> | Enxófre 830 1/11 1/0,35 | 1816 | Batata 830 1/6 1/0,70 | 1826 | | | | | | | | | | | | |
| Enxófre 830 1/11 1/0,35 | 1816 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Batata 830 1/6 1/0,70 | 1826 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Via Fluvial | <table> <tr> <td>Açúcar 1860 1/6 1/0,50</td> <td>4880</td> </tr> <tr> <td>Adicional de 10 %.....</td> <td>848</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5828</td> </tr> <tr> <td>Enxófre 1860 1/11 1/0,35</td> <td>6816</td> </tr> <tr> <td>Batata 1860 1/6 1/0,70</td> <td>6872</td> </tr> <tr> <td></td> <td>146808</td> </tr> <tr> <td>Arredondamento</td> <td>802</td> </tr> <tr> <td>Total.....</td> <td>146810</td> </tr> </table> | Açúcar 1860 1/6 1/0,50 | 4880 | Adicional de 10 %..... | 848 | | 5828 | Enxófre 1860 1/11 1/0,35 | 6816 | Batata 1860 1/6 1/0,70 | 6872 | | 146808 | Arredondamento | 802 | Total..... | 146810 |
| Açúcar 1860 1/6 1/0,50 | 4880 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Adicional de 10 %..... | 848 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5828 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Enxófre 1860 1/11 1/0,35 | 6816 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Batata 1860 1/6 1/0,70 | 6872 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 146808 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Arredondamento | 802 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total..... | 146810 | | | | | | | | | | | | | | | | |

P. n.º 714. — Rogo dizer-me qual a cobrança por depósito de vagões particulares vazios chegados, com despacho em p. v. nos seguintes casos:

1.º — Um vagão chega no dia 20 e é retirado nesse mesmo dia e despachado em cheio em 25; quantos dias se cobram por depósito?

2.º — O mesmo vagão chega em 20, é reti-

rado em 22, despachado em cheio em 25; quantos dias se cobram por depósito?

3.º — Um vagão chega em 18, é retirado em 19, despachado em cheio em 20; quantos dias se cobram por depósito? Tenha-se em vista que nos períodos que indico não há feriados nem domingos.

R. — Os vagões particulares vazios, constituindo expedições, são abrangidos pelo disposto na alínea c) do artigo 7.º da Tarifa de Despesas Acessórias.

Nestas condições, cada uma das supostas expedições que cita, tem dois dias de armazém gratuita, a partir do dia seguinte ao da chegada (2.º aditamento).

Ha ainda a considerar que o depósito se conta até o dia em que o vagão é colocado à carga, circunstância que o consulente não faz constar.

Suponhamos, portanto, que o dia em que se faz a expedição é o mesmo em que o vagão foi colocado à carga.

Teremos pois, o seguinte resultado:

- 1.º caso — 3 dias de depósito.
- 2.º caso — 3 dias de depósito.
- 3.º caso — Não vence depósito.

P. n.º 715. — Peço seja discriminada a seguinte taxa:

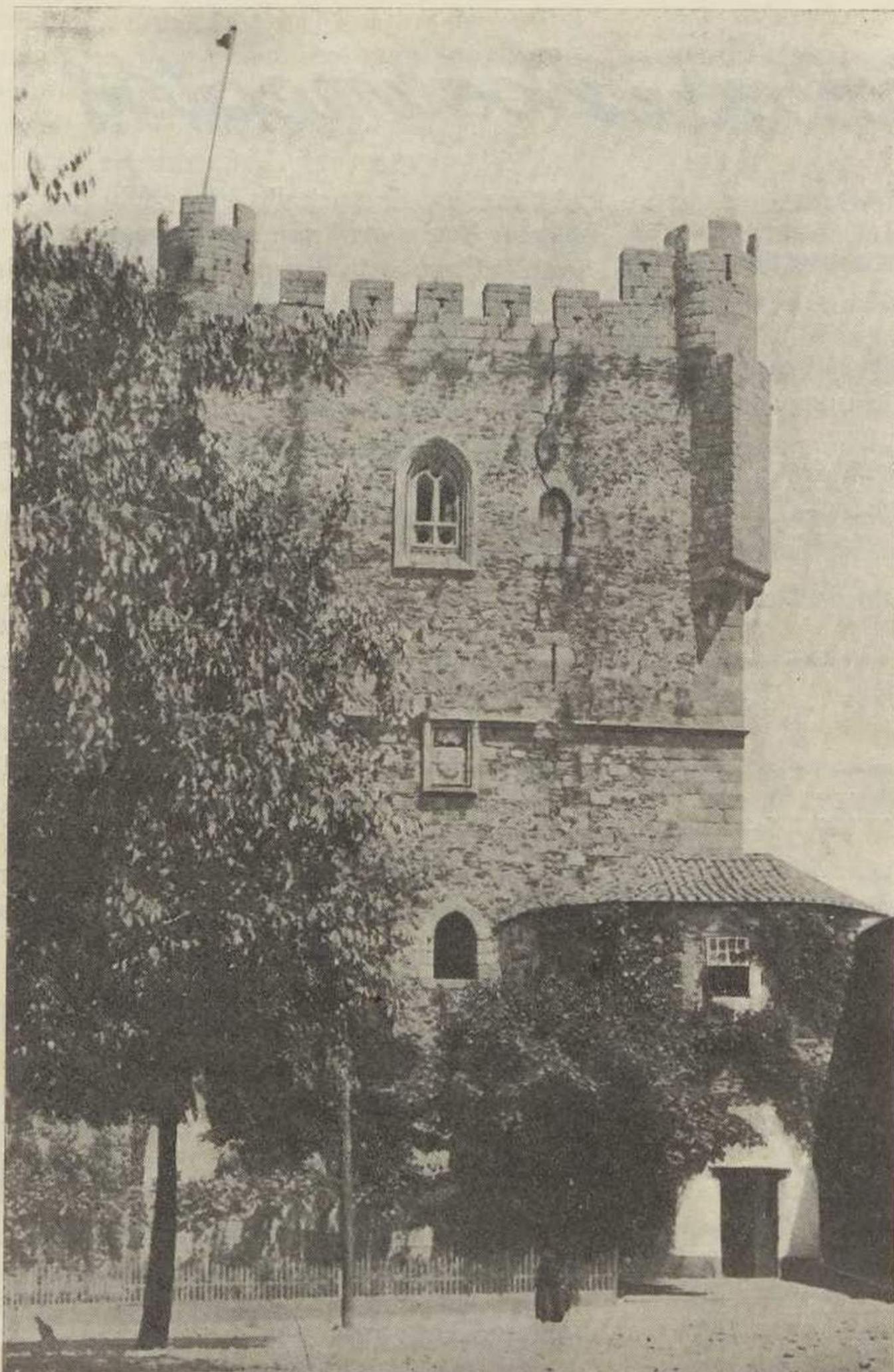
Um saco de batata comum, 50 quilos.

Um fardo de tecidos de algodão, 70 quilos.

Uma caixa de «fly-tox» (insecticida) 70 quilos, de Coimbra a Pampilhosa.

R. — Segue discriminação da taxa:

| | |
|---------------------------------------|-------|
| Transporte (mínimo)..... | 1\$76 |
| Manutenção — tecidos, «fly-tox» | 1\$54 |
| Registo e aviso | 1\$10 |
| | 4\$40 |
| Adicional de 10 % | \$44 |
| | 4\$84 |
| Manutenção — batata. | \$30 |
| | 5\$14 |
| Arredondamento | \$01 |
| | 5\$15 |



Castelo de
Bragança



Torre de
Menagem



Foto. de José Arnaldo Magalhães Oliveira, Sub-chefe de Repartição, da Divisão do Material e Tracção.

II — Movimento

Livro E. 6

P. n.º 716. — Rogo ser informado como deve proceder o condutor de um combóio quando, á partida d'este de uma estação, lhe haja sido entregue tôda a escrituração, mas os volumes só sejam carregados á última

hora, não se podendo, sem perda de tempo para o combóio, conferir, contar e verificar se todos estão em boas condições de serem entregues sem reclamações.

R. — Embora não esteja explicitamente indicado no Regulamento E. 6, o condutor deve proceder da forma estabelecida na alínea *j*) do art.º 3.º d'este Livro; isto é, deve exigir reserva em mod. M. 240

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Pùblico A. n.º 545. — Modifica a redacção da 3.ª das restrições indicadas no Aviso ao Pùblico A. n.º 374.

Aviso ao Pùblico A. n.º 546. — Anuncia a supressão do serviço combinado de camionagem com a Câmara Municipal de Palmela, entre a estação e a vila de Palmela.

Aviso ao Pùblico A. n.º 547 — Informa que, em virtude de ter sido restabelecida a circulação entre Irun e Hendaia, está assegurado o transporte por via férrea de passageiros e bagagens de Portugal para França e reciprocamente.

1.º Aditamento à Tarifa de Transporte Fluvial. — Modifica as condições e preços aplicáveis a carreiras especiais para transporte de passageiros ou féretros de Lisboa-T.-P. a Barreiro ou vice-versa (Capítulo V).



ALFAMA — Vista do Miradouro de Santa Luzia

*Fotog. de Abel Leite Pinto, Empregado de 2.ª classe
da Divisão de Via e Obras.*

É no largo das Portas do Sol, no Miradouro de Santa Luzia, debruçados sobre a muralha da antiga *cérca velha*, que neste local ainda conserva uma porção quásí intacta, que melhor podemos apreciar a Alfama em conjunto. Fica-nos em baixo, estendida a nossos pés, e aparece-nos como uma massa confusa de casario, um *mare-magnum* de telhados, salpicando a mancha policrómica das fachadas. Por certo que não sois capazes de distinguir aqui as ruelas, os becos, os largos por onde passaste, se acaso percorrestes Alfama.

Do recente livro Lisboa, do Eng.º José Sousa Gomes

Aditamento n.º 46 à Classificação Geral de Mercadorias.

— Reduz a 9 Toneladas o minimo de 10 estabelecido para carga de vagão completo de «fôlha preparada para caixas».

Aditamento n.º 47 à Classificação Geral de Mercadorias.

— Autoriza o reembolso da importância paga pelo transporte de cascaria vazia, ao abrigo da nota (18) da Classificação Geral, mesmo no caso em que o número de volumes que constitue a remessa em cheio seja inferior (o máximo em 3 unidades) à quantidade de vasilhas transportadas em vazio e indica a forma de efectuar o cálculo da importância a reembolsar.

Aditamento n.º 48 à Classificação Geral de Mercadorias.

— Presta igual esclarecimento pela parte que respeita à nota (17) da Classificação Geral e amplia até Coruche a zona de procedências beneficiada pela mesma nota (17).

Carta impressa n.º 21. — Recorda as instruções dadas pela Comunicação-Circular do Serviço do Tráfego n.º 30, acerca do serviço que presta o apeadeiro de Abrunhosa, na linha da Beira Alta.

16.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 14 de G. V. da A. R., 27.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V. do M. D. e 38.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V. do S. S. — Estabelece nova disposição para as cobranças por excesso de percurso.

II — Fiscalização

Comunicação Circular n.º 68. — Dá conhecimento de ter sido estabelecido acôrdo de publicidade com o semanário «O Combóio».

Comunicação Circular n.º 69. — Fixa as regras a observar quanto à colocação de selos da franquia postal nas declarações de expedição, quando, a pedido dos expedidores, as senhas sigam juntas às respectivas escriturações.

Comunicação Circular n.º 70. — Refere-se às guias de Tarifa 8'108, esclarecendo não dever ser permitido que no verso desses documentos

os expedidores façam determinadas indicações.

Carta impressa n.º 112. — Relaciona o passe, bilhete de identidade, anexos e bilhete de assinatura extraviados na 2.ª quinzena do mês de Outubro de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 113. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Novembro de 1937 e que devem ser apreendidos.

III — Movimento

Comunicação Circular n.º 636. — Refere-se às condições de traje e de higiene em que devem apresentar-se nas estações os arrendatários da venda de água e pessoas que estejam autorizadas a auxiliá-los nesse mister, chamando a atenção para o disposto no § único da condição 2.ª do «Bilhete de Licença Temporária».

Comunicação Circular n.º 637. — Recomenda a forma como, pelos agentes encarregados da engatagem das carruagens, devem ser desligados os cabos electricos de intercomunicação.

Comunicação Circular n.º 638. — Anuncia a rectificação das taras em vagões de propriedade particular.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Novembro de 1937

| | Antiga Rêde | | Minho e Douro | | Sul e Sueste | |
|-----------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| | Carregados | Descarregados | Carregados | Descarregados | Carregados | Descarregados |
| Período de 1 a 8 | 5.262 | 5.178 | 1.899 | 1.900 | 3.295 | 3.039 |
| » 9 » 15 | 4.256 | 4.134 | 1.689 | 1.813 | 2.855 | 2.691 |
| » 16 » 22 | 4.080 | 4.200 | 1.561 | 1.617 | 2.310 | 2.269 |
| » 23 » 30 | 5.003 | 4.754 | 1.774 | 1.866 | 2.688 | 2.188 |
| Total | 18.601 | 18.266 | 6.923 | 7.196 | 11.148 | 10.87 |
| Total do mês anterior | 19.303 | 18.639 | 7.187 | 7.802 | 15.240 | 13.088 |
| Diferença | — 702 | — 373 | — 264 | 606 | — 4.052 | — 2.901 |

O segredo das múmias

Como é sabido, os antigos egípcios embalsamavam os corpos dos que morriam, e essas *múmias* eram conservadas em sarcófa-

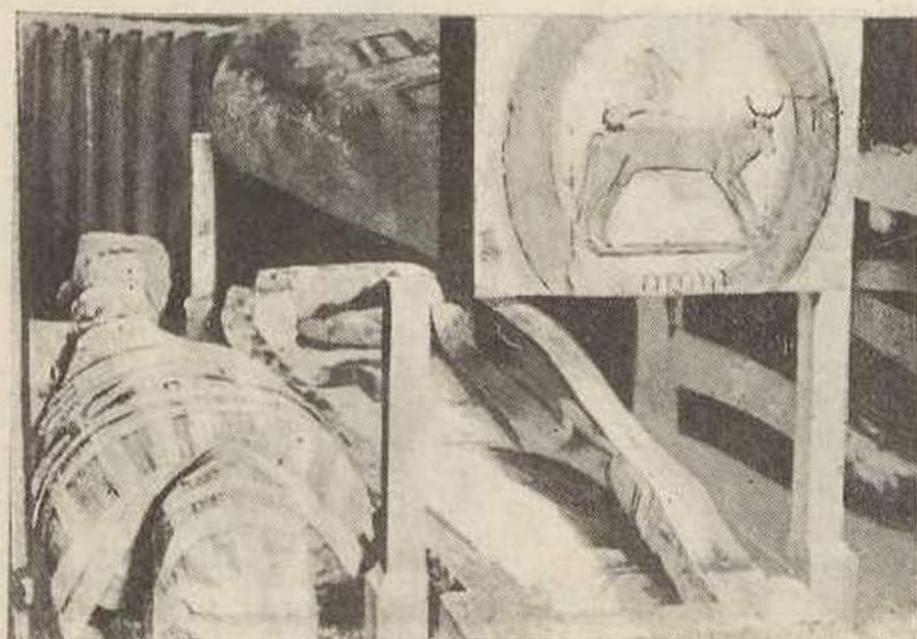


Fig. 1—Sarcófagos contendo múmias

gos de madeira (fig. 1 e 2) que apresentavam a forma do corpo e a cabeça reproduzindo as feições do morto (fig. 3). Nas faces



Fig. 3—A cabeça dum sarcófago reproduzindo a do morto

interiores e exteriores pintavam cenas várias, imagens de divindades, etc. (fig. 2).

Ora, ha pouco tempo, o Dr. Ibscher (fig. 7) — encadernador dum museu de Berlim, depois elevado a Conservador pelos seus mé-

ritos, e nomeado *Doutor* por distinção — fez uma descoberta destinada a apaixonar não só os sábios que se dedicam ao estudo das antigüidades egípcias (egiptólogos), como também os estudiosos e curiosos, ávidos de profundar as velhas civilizações.

A descoberta foi a seguinte: as cabeças

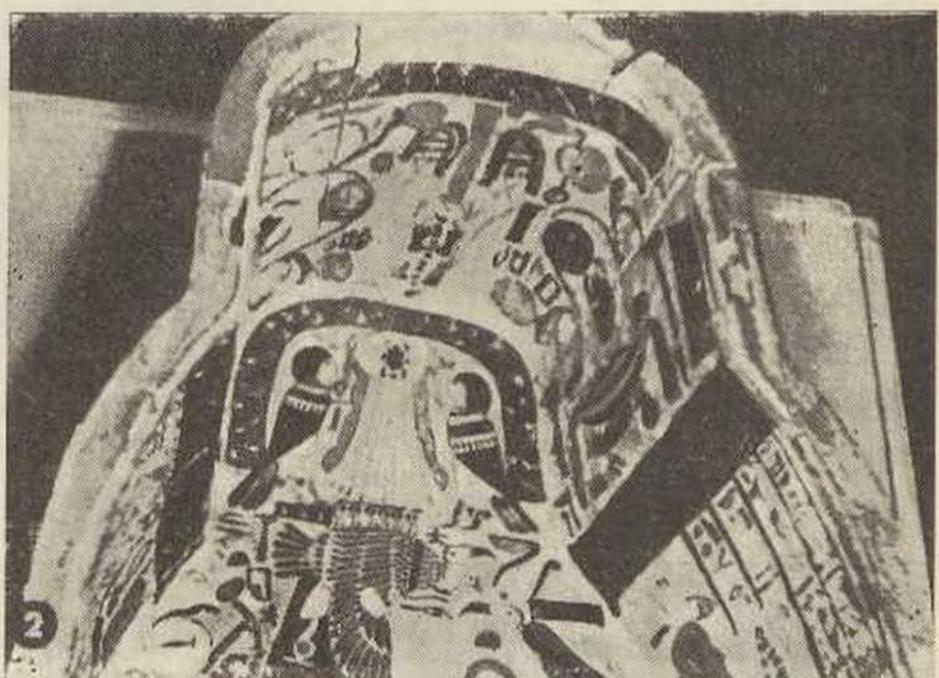


Fig. 2—Pinturas num sarcófago

das tampas dos sarcófagos não eram em geral de madeira, mas sim de *pasta*, como as máscaras de Carnaval e os faisões dourados que aparecem em cena nos festins, substituindo os verdadeiros com vantagem para a bolsa dos empresários de teatro.

A *pasta* é hoje fabricada ligando umas às outras, com cola de fariinha, camadas de papel de embrulho ou de jornal humede-



Fig. 4—Fragmentos de papiros que constituiam a pasta

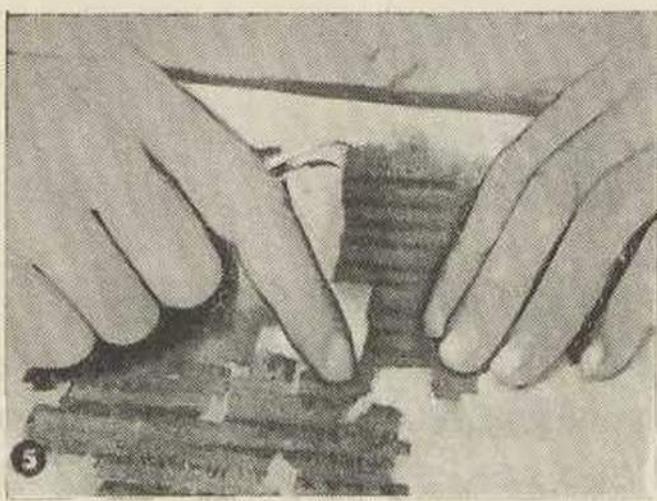


Fig. 5—Agrupamento de fragmentos de papiros

se lhe podia oferecer — começou, com o emprêgo de água a ferver e de ácidos, a separar as diferentes camadas de papiros⁽¹⁾ que constituíam a *pasta* com que tinha sido modelada a máscara do morto (fig. 4 e 8).

Para grande satisfação do investigador, to-

cido. Feita a desmoldagem da fôrma e seco o papel, o todo apresenta uma rigidez tanto maior quanto maior fôr o número de camadas.

Realizada a descoberta, o Dr. Ibscher — munido de uma paciência evangélica que se justifica amplamente, tal era o campo formidável de investigações que

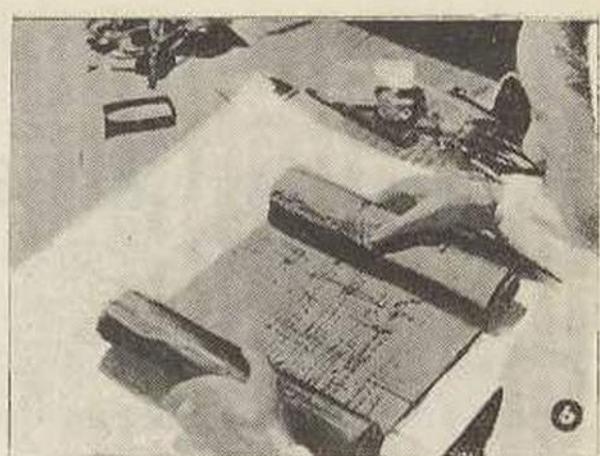


Fig. 6—Documentos egípcios reconstituídos

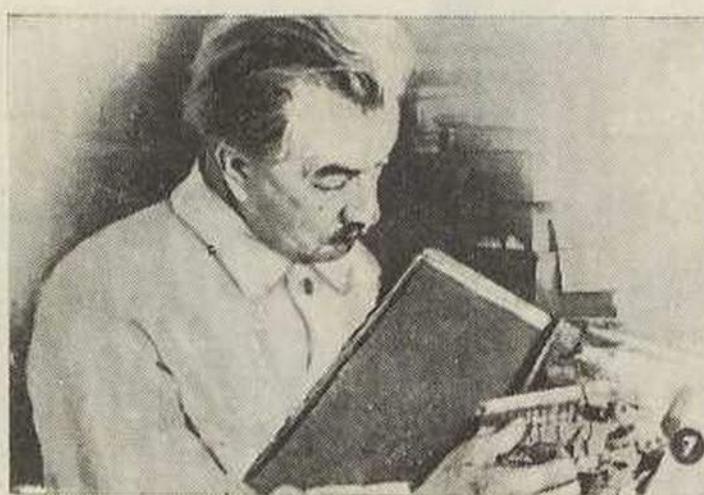


Fig. 7—Dr. Ibscher, o paciente e engenho conservador do museu de Berlim

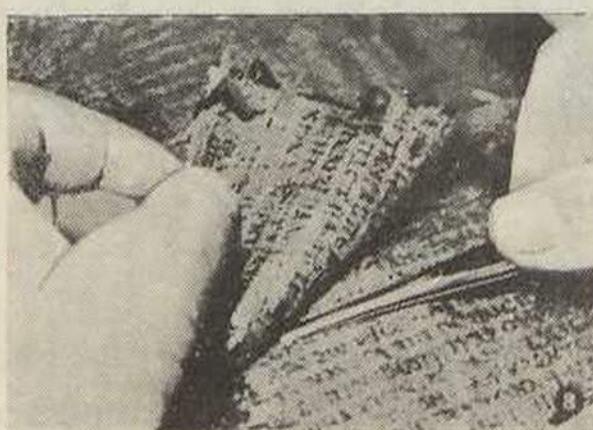


Fig. 8—A separação das diferentes camadas de papiro

ninos fragmentos de documentos pertencentes a repartições oficiais e particulares, já de si antigos e quem sabe se comprados a peso.

Esses fragmentos (fig. 4) eram, primeiramente, agrupados segundo a cor, a fibra, o tipo dos caracteres, etc.;

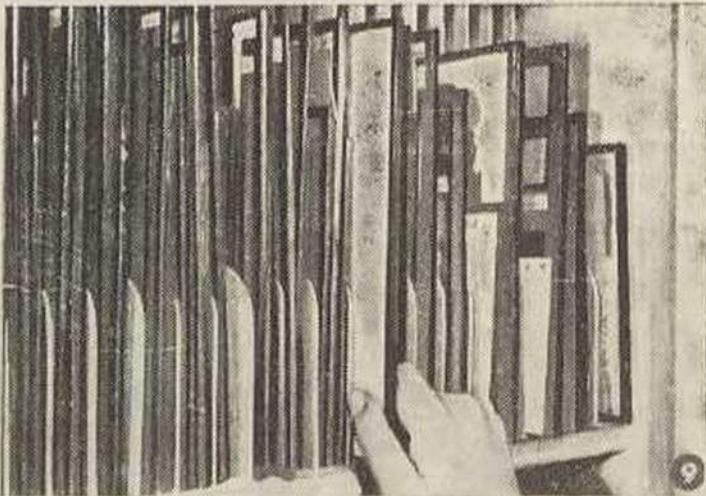


Fig. 9—Colecção de documentos egípcios reconstituídos e conservados entre vidros

depois, limpos de todas as sujidades e acertados com uma paciência infinita — paciência e saber — (fig. 5). Encontram-se no Museu de Berlim (fig. 9 e 10) conservados entre vidros com a junta perfeitamente vedada⁽²⁾.

Entre outros do-



Fig. 10—Documentos egípcios que datam de há mais 2.000 anos!

das essas fôlhas estavam cobertas de caracteres que mais de 2.000 anos tinham conservado legíveis!

E começou então a segunda parte do trabalho: a junção de todos os farrapinhos que eram, nem mais nem menos, do que peque-

cimentos valiosos (fig. 6), fôraram assim

(1) Não estava ainda inventado o papel e escrevia-se nas fôlhas, espalmadas e convenientemente tratadas, desta planta.

(2) Este museu — curiosidade que deve ser grata a nós, ferro-viários — está a cargo do Instituto Germânico dos Caminhos de Ferro.

reconstituídos os ensinamentos de Mahni, chefe da religião do mesmo nome, que foi crucificado 273 anos antes de Cristo.

Se as inscrições dos monumentos são preciosas, muito mais o são êsses documentos reconstituídos, que surpreendem flagrante-

mente a vida corrente de tão recuados tempos, em vez de fazerem a história de acontecimentos em que a verdade muitas vezes é falseada pela adulção, quando não era o próprio faraó a fazer o elogio de si próprio, como não raro sucedia nos monumentos.

Factos e informações

Concurso de fotografias

No presente ano não se realiza o habitual concurso de fotografias para ilustração do *Boletim*, visto existirem ainda algumas dezenas de originais por publicar. No próximo número esperamos já dar o resultado do concurso de 1937.

Ateneu Ferro-Viário

De harmonia com o respectivo programa, decorreram com o maior brilhantismo as festas comemorativas do 3.º aniversário da fundação do Ateneu Ferro-Viário.

No dia 1.º de Dezembro pelas 15 horas, no Ginásio da antiga Escola Académica, com a assistência do Sr. Vasco Moura, Secretário-Adjunto da Direcção Geral, representando o Ex.º Sr. Director Geral, Presidente Honorário do Ateneu, e de muitos funcionários superiores da Companhia, e perante extraordínaria concorrência de sócios e senhoras de suas famílias, a Banda do Ateneu, sob a regência do seu Maestro, Sr. Capitão Manuel Ribeiro, executou um esplêndido concerto, precedido do Hino da Restauração, ouvido de pé e aplaudido em manifestação patriótica, com uma entusiástica salva de palmas.

Todos os números do programa do concerto mereceram, da numerosa assistência, prolongados aplausos.

A fechar esta festa, fez a sua primeira apresentação em público o Orfeão do Ate-

neu, composto de 60 figuras, executando, com acompanhamento da Banda, um canto solene, a três vozes, «Saúdação ao Ateneu», versos do Sr. H. Barata e música do Maestro Sr. Capitão Manuel Ribeiro, que a assistência não se cansou de aplaudir.

No dia seguinte, 2 de Dezembro, data do 3.º aniversário da inauguração oficial do Ateneu, realizou-se uma sessão solene comemorativa, no Teatro Taborda, sede da Academia Instrutiva do Pessoal dos Caminhos de Ferro de Leste e Norte, a mais antiga colectividade fundada por ferro-viários, gentilmente cedido pela sua Direcção.

Assumiu a presidência da sessão o Sr. Engenheiro Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia, em representação do Ex.º Sr. Presidente do Conselho de Administração, também Presidente Honorário do Ateneu, que se fez secretariar pelos Srs. Vasco Moura, Secretário-Adjunto da Direcção Geral, representando o Ex.º Sr. Director Geral; Engenheiro Ferrugento Gonçalves, da Divisão de Via e Obras; Artur Queiroz, representante da Federação das Sociedades de Educação e Recreio, e Felix Perneco, Presidente da Assembleia Geral do Ateneu.

No palco, ladeando a mesa presidencial, tomaram lugar os representantes de várias colectividades, Imprensa, Corpo Docente e a Direcção do Ateneu. Ao fundo, uma delegação da classe infantil de ginástica, com seu estandarte, fazia a guarda de honra.

Aberta a sessão, falou em primeiro lugar o Sr. Mário de Sousa Diniz, Presidente da

Direcção do Ateneu, que, em nome desta, cumprimentou os altos corpos da Companhia, agradecendo-lhes o terem-se feito representar na solenidade e tributando-lhes profundo reconhecimento pelas provas de dedicação prestadas ao Ateneu. Saídos os representantes das colectividades e da Imprensa, à qual, também, agradeceu o amparo moral das suas notícias para propaganda da obra cultural do Ateneu. Por fim, prestou homenagem aos fundadores do Ateneu, afirmando que este tem já realizado uma obra notável, mas que esta obra seria grandemente aumentada se o Ateneu dispusesse de mais amplas instalações para o seu desenvolvimento, fazendo nesse sentido um caloroso apelo aos altos corpos da Companhia.

Usou a seguir da palavra o Sr. Artur Queiroz, da Federação das Sociedades de Educação e Recreio. Em nome desta instituição, que reúne mais de uma centena de colectividades, apresentou os seus cumprimentos ao Ateneu. Manifestou a sua surpresa por encontrar presidindo à sessão representantes das mais altas entidades da Companhia, rendendo-lhes, por isso, as suas homenagens e formulando sinceros votos para que, com auxílios tão valiosos e com as dedicações dos seus Corpos Gerentes, o Ateneu prossiga na sua simpática missão de instruir e educar os ferro-viários e os seus filhos.

Falou depois o Sr. António Cabral Rocha, representante da revista desportiva «Stadium», felicitando o Ateneu pelo seu aniversário e garantindo o bom desejo de sempre o auxiliar, especialmente nos seus empreendimentos no campo da educação física.

O Sr. Felix Perneco, em nome dos fundadores do Ateneu, pois foi presidente da Comissão Organizadora, da Comissão Instaladora e das suas duas primeiras Direcções, agradeceu as palavras do Sr. Mário Diniz.

Levantou-se, por fim, para falar, o Sr. Engenheiro Branco Cabral. Justificou a ausência do Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração, que o incumbira de o representar naquêle acto. Congratulou-se com a

crescente actividade do Ateneu, o qual, afirmou, tem sempre bem merecido o patrocínio que a Companhia lhe tem dispensado e espera que, de futuro, o continuará merecendo. Terminou fazendo ardentes votos pelas prosperidades e desenvolvimento da missão educativa do Ateneu.

Todos os discursos fôram calorosamente aplaudidos pela assistência, que enchia por completo a sala e galerias do teatro.

Encerrada a sessão solene, organizou-se a parada das classes de ginástica do Ateneu (infantil, senhoras e adultos) para distribuição dos laços de aproveitamento às crianças da classe infantil e, às senhoras, de medalhas comemorativas da exibição feita, em 8 de Maio do ano findo, na Sociedade de Geografia, perante o Chefe do Estado, Entidades Oficiais e numerosa e selecta assistência.

O Presidente da Direcção, Sr. Mário Diniz, conduziu ao palco a Ex.^{ma} Senhora D. Maria Amélia Nápoles de Carvalho de Moura, esposa do Sr. Vasco de Moura, que fez a colocação das respectivas fitas e medalhas, sendo as contempladas muito aplaudidas.

A seguir efectuou-se um sarau lírico, organizado pela distinta professora de piano e canto Ex.^{ma} Sr.^a D. Ema Cordeiro, com a colaboração de alguns dos seus melhores discípulos.

O programa executado foi o seguinte: «Vieni», de Denzo, e «Raconto», da ópera *Bohème*, de Puccini, canto pela Ex.^{ma} Sr.^a D. Marélia Tavares; «Canção da Neve», de Flaviano Rodrigues, canto pelo Sr. Felipe Sardo; «Princesita», de Padilla, e «Ai, Ai, Ai», canção creoula, canto pelo Sr. Mário Duque; «Arioso», da ópera *Palhaços*, de Leoncavallo, canto pelo Sr. Reis de Almeida; «Prelúdio», de Mendelshon, e «Mazurka», de Rui Coelho, solos de piano pela Ex.^{ma} Sr.^a D. Júlia Pereira; «Lágrimas», de Mário de Sousa Santos, e «Vissi d'Arte», da ópera *Tosca*, de Puccini, canto pela Ex.^{ma} Sr.^a D. Ema Cordeiro.

Prolongados aplausos coroaram a execução de cada número dêste artístico sarau,

que deixou indeléveis lembranças em toda a numerosa assistência.

A Direcção do Ateneu foi muito felicitada pelo brilhantismo que conseguiu imprimir às festas.

A essas felicitações juntamos, com todo o prazer, as do *Boletim da C. P.*

No próximo número publicaremos uma noticia referente à representação, pelo Grupo Cénico do Ateneu, da opereta «Micas da Cantareira», acompanhada de gravuras de algumas das suas cenas principais, e que, por falta de espaço, não podemos incluir no presente número.

Monte-Pio Ferro-Viário

Em reunião ordinária da Assembléa Geral, realizada em 28 de Dezembro findo, desta importante Mutualidade, a mais antiga da classe ferro-viária, pois conta já 28 anos de existência, procedeu-se à eleição dos novos corpos gerentes para o ano de 1938.

A eleição deu o seguinte resultado:

Assembleia Geral:—Presidente, Francisco Martins de Andrade; Vice-Presidente, Fernando Soeiro Sarmento; 1.º Secretário, Abilio Santos; 2.º Secretário, José António de Patacho Ramos; 1.º Vice-Secretário, Alfredo Nunes da Mata (C. N.); e 2.º Vice-Secretário, Delfim Ribeiro (V. V.).

Conselho Fiscal:—Presidente, António Augusto da Silva Ramos; Secretário, Daniel Ferreira; Relator, João Baptista Carvalho dos Santos; 1.º Vogal, Raúl de Sena Magalhães; e 2.º Vogal, André Avelino de Brito.

Suplentes:—Artur Dias Frade, Manuel do Amaral, Raimundo Duarte Geral de Oliveira, Horácio da Silva Saque (B. A.) e António Pinto (S. E.).

Direcção:—Presidente, Francisco Pinto Bual; Secretário, Artur Rodrigues da Fonseca; Tesoureiro, Carlos Canuto Júlio de Almeida; 1.º Vogal, Antero Ribeiro; e 2.º Vogal, Vasco Gouveia da Silva Vargas.

Suplentes:—Felisberto José da Silva, Eduardo Fructuoso Gaio, Carlos Cunha,

Joaquim Augusto de Carvalho e Artur Encarnação e Silva (C. N.).

No acto da posse dos eleitos, a que assistiram muitos associados, fôram proferidos discursos enaltecendo o prestígio desta benemérita Instituição, cujos fundos, a-pesar-de só estar organizada tecnicamente desde 1 de Abril de 1933, se elevam a cerca de **mil e cem contos**, tendo pago de subsídios mais de **dois mil contos**.

Curiosidades estatísticas

Em 1934, cada habitante do Continente português entregou aos Correios 20,6 correspondências (cartas, bilhetes postais, etc.) e deles recebeu 21,3 correspondências. No ano de 1935, êstes números subiram, respectivamente, para 21,7 e 21,9.

*

Em Lisboa, transmitem-se e recebem-se, em média, os seguintes totais de telegramas: nos dias úteis, 4.000; nos domingos, 1.500.

*

O número de instalações rádio-eléctricas receptoras no Continente português, referido a 31 de Dezembro de cada ano, foi o seguinte:

| | |
|-----------|--------|
| 1933..... | 16.073 |
| 1934..... | 30.013 |
| 1935..... | 40.409 |

o que dá, por 1.000 habitantes:

| | | |
|-----------|------|------------|
| 1933..... | 2,35 | receptores |
| 1934..... | 4,40 | " |
| 1935..... | 5,92 | " |

Errata

No *Boletim* n.º 102, página 343, linha 18 da 2.ª coluna, onde se lê *3.500 quilos* deve ler-se *5.500 quilos*.

Pessoal.

Actos dignos de louvor

No dia 23 de Julho passado, o Sr. Manuel Francisco Rosa Júnior, sub-chefe do distrito 80, encontrou na linha uma pulseira de ouro, que entregou imediatamente na estação de Granja.

Quando no dia 19 de Setembro último, procedia à limpeza de uma carruagem que

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



João Filipe

Contra-mestre de 2.ª classe das Obras Metálicas
Admitido como operário em 26 de Dezembro de 1897



João Mateus

Porteiro de Lisboa P.
Nomeado carregador em 25 de Janeiro de 1898

fez parte da composição dos comboios 1/301 daquela dia, o ensebador de 2.ª classe, Sr. Francisco de Almeida, achou um anel de ouro com quatro brilhantes, que imediatamente entregou ao Revisor de material encarregado daquele posto.

Quando no dia 30 de Setembro passado, o limpador eventual Sr. José Joaquim Rebocho, procedia à limpeza de uma carruagem que fizera parte da composição do comboio n.º 981 daquela dia, encontrou abandonada uma mala de senhora contendo dinheiro, achado que imediatamente entregou ao Chefe da estação.

No mês de Outubro p. p., o paquete (*groom*) da Direcção Geral, Alberto Rôlo encontrou, dentro de um cesto de papeis, um anel que imediatamente entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

A guarda do distrito n.º 16, Maria da Cruz, quando em 22 de Outubro passado viajava no comboio 5, encontrou numa carruagem de 3.ª classe, um relógio de bolso, do qual fez entrega ao seu Chefe de distrito.

Em 8 de Novembro passado, o paquete (*groom*) da Direcção Geral, Fernando Simões Bugalho, destacado no Serviço do Tráfego, restituuiu espontâneamente ao seu legítimo dono a importância em dinheiro que havia encontrado.

As constantes notícias que gostosamente o *Boletim da C. P.* tem inserido nas suas colunas acerca de actos de honestidade, de civilidade e de dedicação, praticados por numerosos agentes, honram sobremaneira toda a classe ferroviária.

Nomeações

Em Outubro

EXPLORAÇÃO

Servente de estação: Albano Henriques.

Em Novembro

SERVIÇO DE SAUDE E HIGIENE

Alta Urologia: Dr. João Manuel Bastos.

Médico da 64.ª Secção: Dr. Teófilo Joaquim Salvado (residente em Vimieiro).

EXPLORAÇÃO

Aspirante técnico (Praticante): Engenheiro Vitor Hugo Alves.

Empregada de 3.ª classe: Maria Eugénia de Matos.

Carregador: Fernando Ferreira Gonçalves.

MATERIAL E TRACÇÃO

Contramestres de 2.ª classe: João de Deus Magalhãis e António Ferreira do Souto.

Reformas

Em Outubro

EXPLORAÇÃO

José Manuel, Agulheiro de 1.ª classe de B. Benfica.

Em Novembro

EXPLORAÇÃO

Alberto da Costa Pinto, Empregado principal do Serviço da Fiscalização e Estatística.

João da Silva, Empregado principal do Serviço da Fiscalização e Estatística.

José de Sousa Guerreiro, Chefe de 3.ª classe de Lisboa-T. Paço.

Alberto Marques dos Santos Carvalho, Fiel de 2.ª classe de Coimbra.

Joaquim Alexandre, Condutor de 2.ª classe de Alfarelos.

Adriano Abílio Assis, Agulheiro de 2.ª classe de Almendra.

Adriano Filipe, Agulheiro de 2.ª classe de Queluz.

Júlio da Luz Caldeira, Agulheiro de 2.ª classe de Cacém.

Dionísio de Abreu, Guarda de Entroncamento.

José Soares de Magalhãis, Carregador de Paredes.

António Ribeiro Pegas, Carregador de Campanhã.

António Alves Casquilho, Carregador de Ponte de Sor.

MATERIAL E TRACÇÃO

João António Marques, Vigilante.

Joaquim Mendes, Limpador.

João Alves, Carpinteiro do quadro.

VIA E OBRAS

António de Oliveira, Chefe de lanço.

Francisco Carmona, Chefe de distrito.

Manuel de Oliveira, Assentador.

Manuel de Matos, Assentador.

Francisco Afonso, Assentador.

Leonor Galvão, Guarda de P. N.

Maria das Dores Vivas, Guarda de P. N.

Rosa de Jesus, Guarda de P. N.

Falecimentos

Em Novembro

EXPLORAÇÃO

† Manuel Ribeiro de Bastos, Factor de 3.ª classe de Alfarelos.

Admitido como Praticante de factor em 2 de Dezembro de 1926, foi nomeado Aspirante em 1 de Novembro de 1927 e Factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1929.

† António Gonçalves da Silva Bastos, Revisor de 3.ª classe de Gaia.

Admitido como Carregador suplementar em 31 de Julho de 1928, foi nomeado Carre-

gador efectivo em 21 de Setembro de 1930 e Revisor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1933.

† *Afonso Caldeira*, Conferente de Gaia. Nomeado Carregador em 21 de Novembro de 1917, foi promovido a Conferente em 21 de Maio de 1924.

† *Domingos Pereira*, Conferente de Lisboa-P.

Nomeado Carregador em 21 de Março de 1918, passou a Conferente em 21 de Maio de 1925.

† *Casimiro Alves*, Guarda de Setil.

Nomeado Agulheiro em 27 de Fevereiro de 1904, passou a Guarda de estação em 21 de Julho de 1934.

Em Fevereiro de 1917, foi gratificado por ter descoberto um roubo.

† *José Paulico dos Ramos*, Carregador de Braço de Prata.

Admitido como Carregador suplementar em 14 de Novembro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Janeiro de 1937.

† *Francisco Duarte*, Carregador de Covilhã.

Nomeado Guarda em 1 de Janeiro de 1918.

Em Dezembro de 1920, foi gratificado por ter capturado, em flagrante, o autor dum roubo.

VIA E OBRAS

† *Francisco José Rosa*, Chefe de escritório.

Admitido como Escriturário em 11 de Outubro de 1904, foi nomeado Empregado principal em 1 de Janeiro de 1918 e Chefe de escritório em 1 de Junho de 1927.

† *Jorge Corte Rial Mimoso Ruiz*, Empregado de 1.^a classe.

Nomeado Praticante em 19 de Março de 1924, foi promovido a Empregado de 3.^a classe em 1 de Setembro de 1926 e a Empregado de 2.^a classe em 1 de Junho de 1927 e finalmente a Empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1935.

† *Manuel da Silva Pinho Júnior*, Pintor do G. P. P.

Admitido como Pintor do G. P. P. em 21 de Março de 1926.

† *José de Sousa*, Assentador.

Nomeado Assentador em 8 de Outubro de 1915.

† *Francisco José Ameixa*, Assentador.

Nomeado Assentador em 1 de Fevereiro de 1929.

† *Maria do Carmo*, Guarda de P. N.

Nomeada Guarda de P. N. em 16 de Março de 1929.



† *Manuel Ribeiro de Bastos*
Factor de 3.^a classe



† *Domingos Pereira*
Conferente



† *Manuel da S. Pinho Júnior*
Pintor do G. P. P.



† *Francisco José Ameixa*
Assentador

Sincopadas

9—3-A «ave psitacida» extermina os insectos quando se lava a terra — 2.

(Ao confrade Labina)

Roldão

10—3-Escrevi a um teólogo entre os árabes pedindo-lhe um conselho sobre religião; enviou-me não um, mas dois, com esta indicação: escolha — 2.

Sempre Fixe

11—3-Ainda hoje há pessoas que vibram de comoção por causa dos transportes marítimos... — 2.

Alerta

12—3-Com tanto calor, este braço pequeno de rio teve grande extrato de água — 2.

O Profeta

13—3-A erva para adubo encontra-se junto dos pedregos solitários no meio dos rios — 2.

Britabrantos

14—3-É maravilhoso ver o outeiro verdejante coberto de orvalho congelado — 2.

Marcial

Electricas

15—Se as preces de amor não tivessem êxito, não apareceria a pessoa que se espera ansiosamente — 3.

Alerta

16—Esta pequena ainda demora a ser «mulher» — 3-2.

Cagliostro

17—Foi um pescador muito ríspido que apanhou o cetáceo dos mares do norte — 2.

Paladino

Em frase

18—A briga neste campo, fez com que a multidão estragasse toda a bardana — 2-2.

Cagliostro

19—Foi pequena a porção de lã que as «mulheres» fiam em forma de tigelinhas — 2-2.

Alerta

20—Só um tolo vai comer «peixe» antes da comunhão eucarística — 2-2.

Britabrantos

21—Quando pisar o estôfo que simula o veludo, eleve-se de mansinho nos bicos dos pés — 2-2.

Paladino

22—Combinada

+ vo — Grande número

+ nha — Defeito

+ xo — Espécie de mundeu

— Cigarra do mar —

Sardanápolo

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Janeiro de 1938

| Géneros | Preços | Géneros | Preços | Géneros | Preços |
|--------------------------------|----------|------------------------------|--------|--------------------------------|--------|
| Arroz Nacional. kg. 2\$55 e | 2\$65 | Far. de milho amarelo. kg. | 1\$40 | Queijo de Alentejo ... kg | 14\$00 |
| » Valenciano kg. | 2\$90 | » » trigo » | 2\$15 | Queijo flamengo kg. | 23\$00 |
| Açúcar de 1.º Hornung " | 4\$35 | Farinheiras » | 7\$00 | Sabão amêndoas ... » | 1\$05 |
| " 2.º " " | 4\$15 | Feijão amarelo lit. | 1\$60 | » Offenbach » | 2\$10 |
| " pilé " " | 4\$30 | » branco » | 1\$20 | Sal lit. | 5\$25 |
| Azeite de 1.º lit. | 8\$50 | » frade » | 1\$20 | Sêmea kg. | 5\$80 |
| " 2.º " | 8\$30 | » manteiga lit. | 1\$50 | Toucinho " | 8\$60 |
| Bacalhau inglês 4\$80, 5\$30 e | 5\$80 | Lenha kg. | 5\$20 | Vinagre lit. | 1\$05 |
| " Islândia ... kg. | 4\$50 | » de carvalho » | 5\$25 | Vinho branco-Em Campanha. lit. | 1\$60 |
| " Sueco . 4\$30, 4\$50 e | 4\$80 | Manteiga » | 17\$00 | " " -Em Lisboa .. " | 1\$50 |
| Banha..... " | 8\$60 | Massas » | 3\$40 | " " -Rest. Armazens .. " | 1\$45 |
| Batatas..... " | variável | Milho lit. | 1\$00 | " tinto-Em Campanha .. " | 1\$60 |
| Carvão sôbro kg. 50, 55 e | 560 | Ovos duz. variável | " | " " -Em Gaia .. " | 1\$60 |
| Cebolas..... kg. | variável | Presunto kg. | 11\$00 | " " -Em Lisboa .. " | 1\$50 |
| Chouriço de carne kg. | 13\$50 | Petróleo-Em Lisboa ... lit. | 1\$35 | " " -Rest. Armazens .. " | 1\$45 |
| Far. de milho branco .. " | 1\$35 | Petróleo-rest. Armazens .. " | 1\$40 | | |

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 impôsto 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, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

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 dêste 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.).