

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Resultados do n.º 159

QUADRO DE HONRA

Britabrantés, Dalotos, Mefistófeles (10) e Sécora (10,4)

QUADRO DE MÉRITO

Barrabás, Cagliostro, Costasilva, Cruz Canhoto, Diabo Vermelho, Gavião, Manelik, Martins, Novata, Otrebla, Pacatô, P. Rêgo, Preste João, Profeta, Radamés, Roldão, Veste-se, Visconde de Cambolh, Visconde de la Morlière (8,0), Fortuna (9,4) Ignorante, Mediocre e Sabeludo (6,3), Elmintos (8,4)

Soluções:

Aumentativas: Enxergão, enxidão, encontrão, confusão, concisão, convenção, conversão, aversão, propensão, difusão.

Problemas

1 — Diz A. Fernandes (Porto): Tiros gastos (x); peças abatidas em cada tiro $\left(\frac{196}{x}\right)$. Se abatesse mais 3 em cada

tiro $\left(\frac{196}{x} + 3\right)$ gastava menos 21 tiros (x - 21).

$$\text{Logo } \left(\frac{196}{x} + 3\right) \times (x - 21) = 196$$

de onde resulta $x^2 - 21x - 1372 = 0$
e $x = 49$

Gas'ou 49 tiros e em cada abateu 4 peças.

Resolviam-se também o problema com o seguinte sistema, em que (x) representa os tiros e (y) as peças de caça:

$$\begin{aligned} xy &= 196 \\ (x - 21)(y + 3) &= 196 \end{aligned}$$

2 — Representa-se por x, y e z os passageiros de 1.ª, 2.ª e 3.ª classe, respectivamente, e forma-se o seguinte sistema:

$$\begin{aligned} 23,25x + 17,25y + 11,50z &= 449 \\ x + y + z &= 29 \end{aligned}$$

e daqui resulta $x = 2$; $y = 16$ e $z = 11$

3 — Diz J. P. Alves: Quando o 51 partiu tinha o 48 percorrido 85^{km},95 (isto é $= 38^{\text{km}},2 \times 2^{\text{h}},25$). Estava, portanto, a 151^{km},95 de Lisboa. Resulta, pois

$$\frac{151,95}{400} \times \begin{cases} 61,8 = 93^{\text{km}},9054 \\ 38,2 = 58^{\text{km}},0449 \end{cases}$$

Os comboios encontraram-se a 93^{km},9054 de Lisboa. O Silva não teve, pois, tempo de ir a Entrancamento.

A. Fernandes já não é dessa opinião: — «O 48 parte de Pampilhosa às 12^h,45 e chega a Lisboa às 20.30. Se o Silva fôsse no «Sud», caso se efectuasse, podia esperar pelo 48 que de Entrancamento parte às 17^h,45. Portanto o Silva tinha razão. O que esquivava era ir tão cedo».

Estamos, porém, convencidos de que este solucionista sabia resolver o problema, visto que têm, com acerto, desenvolvido a solução de todos os que têm sido publicados. Só o facto de julgar capcioso o seu enunciado poderia ter influenciado a solução que apresenta.

Fortuna, contudo, alega, em abono de J. Alves e de outros solucionistas, que o Silva veria passar o 48, como uma seta, ao Km. 93,9054, ponto de encontro dado pela fórmula

$$x = \frac{(d - v'h) v}{v + v'}$$

em que é $d = 237^{\text{km}},9$; $h = 2^{\text{h}},45^{\text{m}} = 2^{\text{h}},25$; $v' = 38^{\text{km}},2$ e $v = 64^{\text{km}},8$.

*

4 — Sendo (C) o preço da caixa e (P) o do pó, vem

$$\begin{aligned} C + P &= 3\$50 \\ P &= C + 2\$00 \end{aligned}$$

de onde se deduz que é

$$\begin{aligned} C &= \$75 \\ P &= 2\$75 \end{aligned}$$

Foram os seguintes os solucionistas dos problemas:

N.ºs 1 a 4 — José Parreira Alves, Aníbal Pereira Fernandes (Paladino), Fortuna, Ignorante, Mediocre e Sabeludo.

N.ºs 1, 2 e 4 — António Luis Gonçalves Fernandes, Arce-lino Nogueira de Faria, José Francisco Ferreira Júnior, Fernando Gonçalves, Manuel Teixeira e Manuel Gonçalves.

N.º 2 — Elmintos.

N.º 4 — Agostinho Paixão.

Lorido Lopes e João Augusto Alves não deram desta vez sinais de si.

Correspondência: António Maria Carvalho (Alfa-relos) — Como viu no *Boletim* de Novembro, o comboio n.º 51 não alcançava o n.º 3 às 12^h,49. Um pouco mais e estava na conta. Também já viu que 4^h,5 era peso leve de mais para o briquete. Neste *Boletim* é publicada a solução do Silva Mendes, que o elucida. Não deve esmorecer, por isso. Houve mais alguém que se confundiu.

Elmintos — A caixa do pó de arroz deu no gôto a muita gente. 1550 foi o cálculo que muitos fizeram e procuraram saber se estava certo. Entre eles havia alguns que tinham obrigação de o fazer com acerto. Portanto não se admire.

(Continua nas outras páginas interiores do mesmo)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Commercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Ano Novo. — O Carril. — A Terra Portuguesa. — Educação Física e Desportos. — A matança transmontana. — Consultas e Documentos. — A Nossa Casa. — Pessoal.

ANO NOVO

MUITO embora continuemos a usufruir o bem inestimável da Paz, seria censurável egoísmo esquecer, nesta quadra, até há anos tão festejada no Mundo inteiro, os horrores e os sofrimentos que a guerra continua a lançar em tantos lares.

O sentimento pela dor alheia impõe reservas ao *Boletim da C. P.* quando deseja aos seus leitores as Boas Festas. Êle faz, porém, com veemência, incondicionados e ardentes votos por que, no ano de 1943, a felicidade encha os seus corações e a Paz continue a abençoar a Terra portuguesa.

O CARRIL

Pelo Sr. Eng.^o A. de Melo Gouveia, Chefe de Serviço da Divisão da Via e Obras

O berço dos caminhos de ferro foram as minas de carvão. O carvão extraído das minas era transportado para o exterior

dras, mas reconheceram ser insuficiente, e o homem na eterna luta com o tempo e na ansia de melhorar e progredir criou o primeiro carril, como mais tarde, por motivos idênticos criou a primeira máquina de vapor aplicável à locomoção em caminhos de ferro.

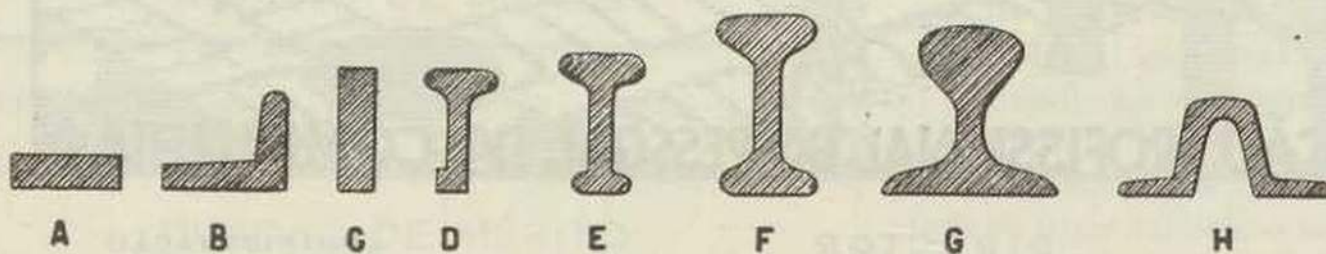


Fig. 1 — Fases da evolução do carril

em carros. Os pisos das galerias em que circulavam os carros eram moles e lamacentos, enterrando-se as rodas com frequência,

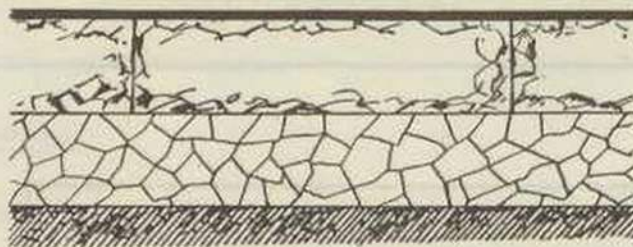


Fig. 2 — Vista em corte transversal e longitudinal da primeira via férrea.

o que tornava o transporte difícil e moroso. É natural que tivessem primitivamente tentado melhorar esses pisos, com lajes de pe-

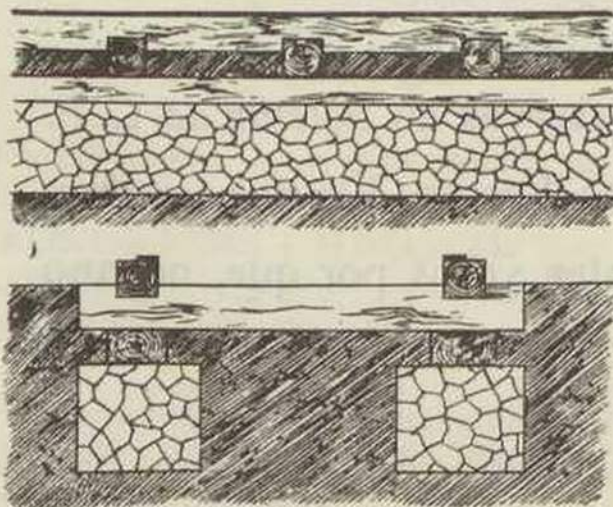


Fig. 3 — O primeiro caminho de ferro americano. Corte transversal e longitudinal.

verem um carril actual pensam nas transformações que tem tido, quer na qualidade do material, quer na forma, e muito menos avaliam o dispêndio de imaginação e estudo que teria custado.

Vamos dar uma ideia, dentro do espaço disponível, das sucessivas transformações e das épocas em que se deram.

O primeiro carril de que há conhecimento data de 1780 e era constituído por uma simples barra de ferro fundido com o

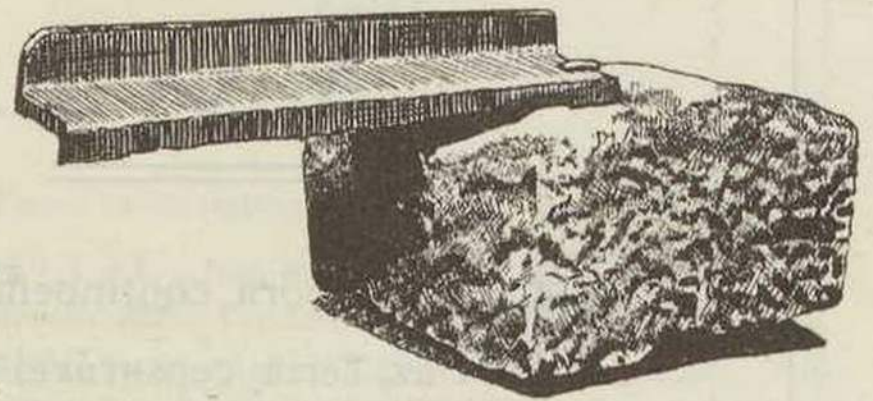


Fig. 4 — Segundo tipo da evolução do carril

comprimento de um metro (fig. 1-A), colocada sobre cantaria com alicerces de alvenaria (fig. 2).

Como a cantaria resultava dispendiosa e difícil de transportar, os americanos, que tinham muita abundância de madeira, faziam o assentamento sobre madeira (fig. 3).

O trilho das rodas, embora bastante largo, tinha o inconveniente de, à mais pequena distracção do pessoal, sair fora do carril e a roda enterrava-se na terra. Apareceu a ne-

cessidade de encaminhar as rodas de forma a evitar este inconveniente, o que deu ocasião a aparecer o segundo tipo de carril com a configuração representada na figura 1-B e fig. 4.

O assentamento era feito da mesma maneira que o anterior, sobre cantaria. Estabeleceu-se assim a luta entre as necessidades do carril e da roda para que uma completasse a outra.

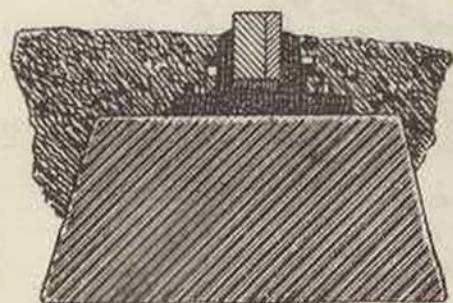


Fig. 5 — Perfil transversal de linha férrea onde se observa o primitivo cochim de cantoneira.

Aparece então o primeiro verdugo na roda e um novo tipo de carril mais económico que o anterior. Voltou-se à forma do primeiro carril, colocado de cutelo, conforme a figura 1-C.

De vários sectores da ciência e da actividade do homem vão-se congregando conhecimentos técnicos no aperfeiçoamento do carril.

Este tipo de carril dispensou o cordão de cantaria, aparecendo então o cochim formado por cantoneira (fig. 5).

Tinha, contudo, um grave inconveniente

que se manifestou em pouco tempo. Cortava o piso da roda e desgastava-se rapidamente.

Surgiu então o primeiro carril com cabeça, conforme se vê na figura 1-D e o assentamento era feito por um cochim já mais completo (fig. 6).

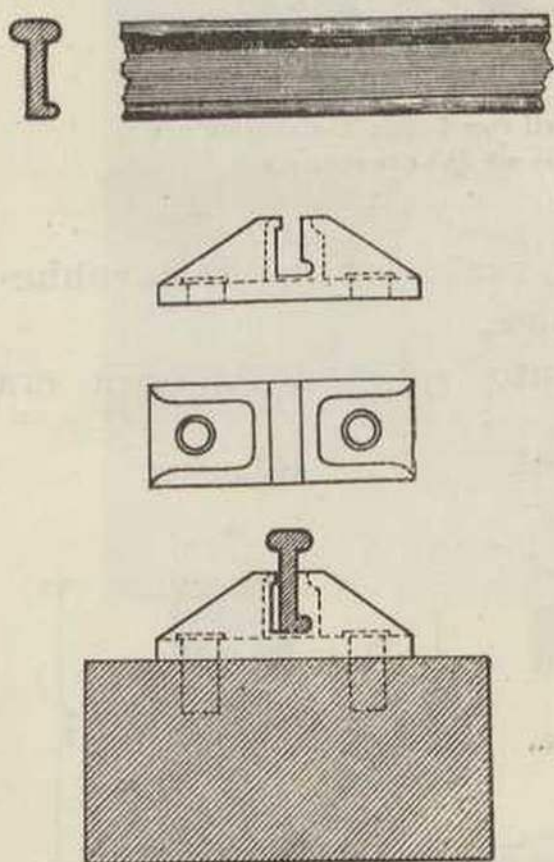


Fig. 6 — O primeiro carril com cabeça e respectivos cochins.

Para aumentar a resistência, tornando-o ao mesmo tempo mais económico, criou-se o carril de dupla cabeça (fig. 1-F) com um cochim especial também metálico, o qual

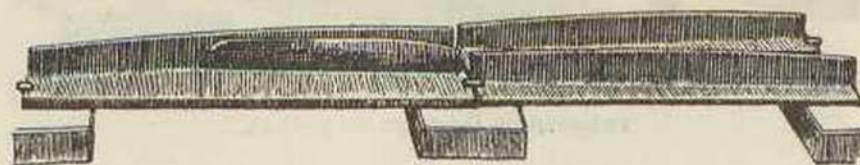


Fig. 7 — Agulha usada para o segundo perfil transversal de carril

permitia utilizar a parte inferior quando a superior já estivesse desgastada, voltando-o.

Em 1789, inventado por *Jessop*, aparece um carril com a secção de dupla cabeça, mas com o aspecto de sólido de igual resis-



Fig. 8 — Carril de ferro fundido com a forma de sólido de igual resistência (barriga de peixe).

tência vulgarmente conhecido por «barriga de peixe», como se vê pela fig. 8, 9, 10, 11.

Todos estes carris eram de ferro fundido, como esclarecemos a respeito do primeiro carril. A par com a indústria ferroviária, desenvolvia-se entretanto a indústria de metalurgia, cujos processos técnicos se aperfeiçoaram a tal ponto que em 1811 surgem os primeiros carris de ferro forjado (fig. 12).



Fig. 9 — Tipo de agulha para o carril de igual resistência

Em 1820, devido a uma intensa campanha feita por *John Beikneshand*, generalizou-se definitivamente o fabrico de carris laminados, para o que também contribuiu o aperfeiçoamento da tracção a vapor.

O assentamento era ainda feito sobre

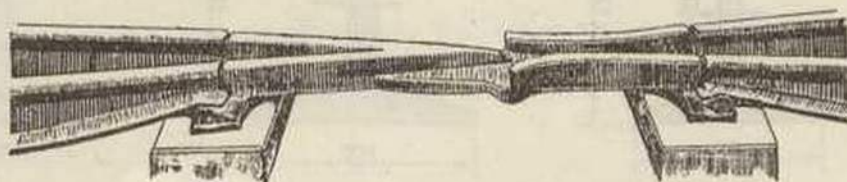


Fig. 10 — Tipo de cróxima para o carril de igual resistência

dados de cantaria, como representa a fig. 13, sistema que se mantinha principalmente na Europa e que só desapareceu definitiva-

Permitia suprimir os coxins, fazendo o assentamento directamente sobre a madeira a que era preso por escápuas de ferro.

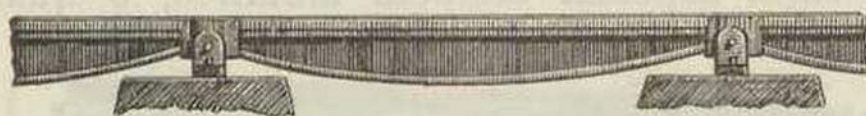


Fig. 11 — Carril de dupla cabeça com a forma de sólido de igual resistência (barriga de peixe).

mente em 1835, por se reconhecer que era uma das causas de grande número de fracturas. Continua, entretanto, o carril a sofrer várias alterações, mas agora baseadas em dados fornecidos pela técnica e pela prática. O carril de dupla cabeça sofre várias alterações nas suas dimensões e generaliza-se

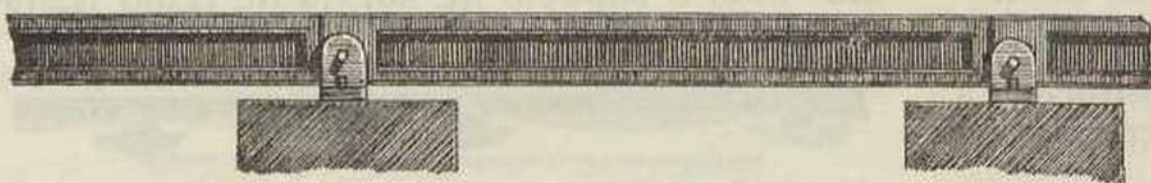


Fig. 12 — Carril de ferro forjado

na Europa e na América, mas tinha o grave inconveniente de obrigar ao emprêgo de coxins dispendiosos pelas dificuldades de fabricação.

Em 1830, *Sir Robert Stevens*, que dedicava tãda a sua actividade, conhecimentos e espírito prático aos caminhos de ferro, durante uma viagem feita da América para Inglaterra, onde vinha estudar os Caminhos de ferro Ingleses, então em grande desenvolvimento, idealizou um novo tipo de carril que evitava o emprêgo dos dispendiosos coxins. O novo carril tinha na parte superior uma cabeça como o anterior e na parte inferior uma superfície plana bastante larga.

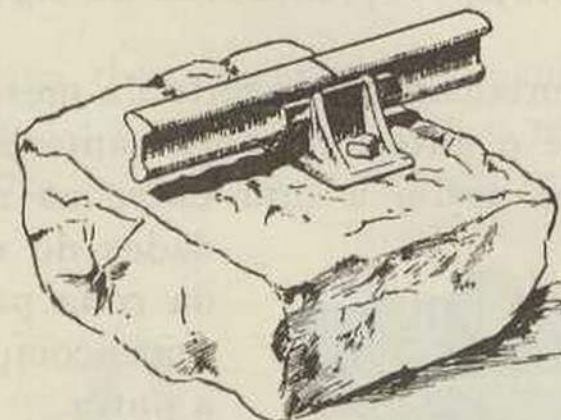


Fig. 13 — Carril de ferro forjado com dupla cabeça assente por coxins em dado de cantaria.

Dêste tipo fez uma encomenda em Inglaterra, no país de Gales, que foi enviada para a América em 1831 (fig. 1-G). Êste tipo de carril foi depois importado da América e introduzido na Europa pelo En-

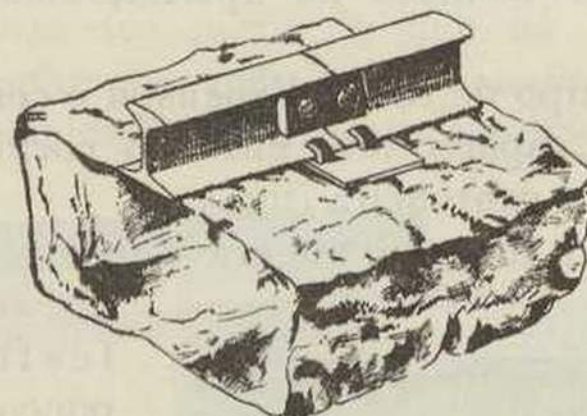


Fig. 14 — Carril com base plana assente por coxins em dado de cantaria

genheiro *Vignol*, razão por que ficou conhecido por êste nome.

O assentamento, que na América era

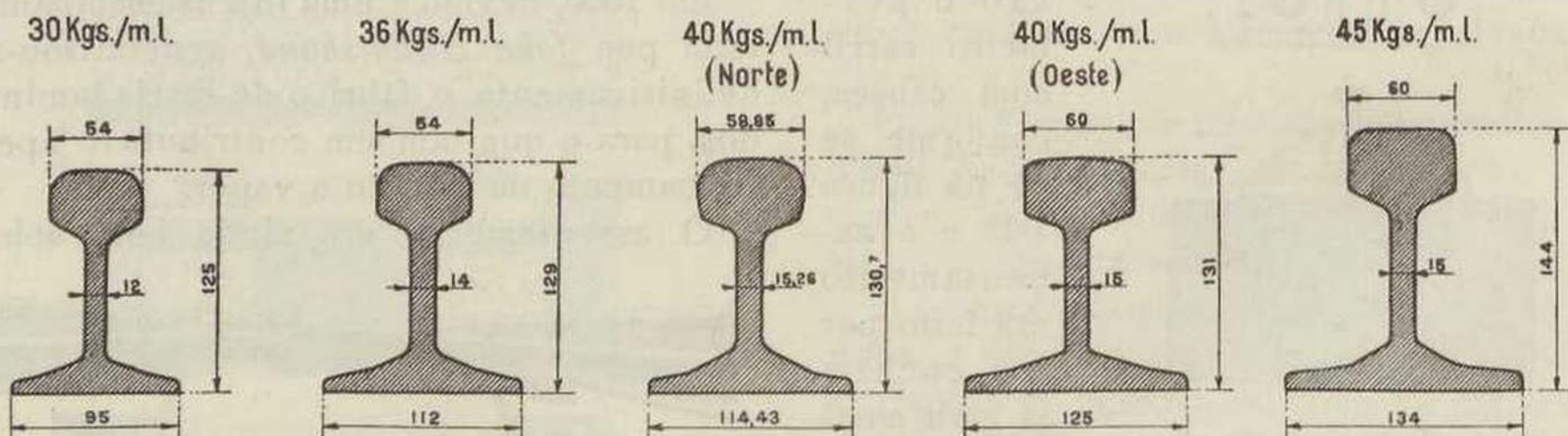


Fig. 15 — Carril tipo Vignol usado na Companhia



BRAGA — Capela de S. João

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

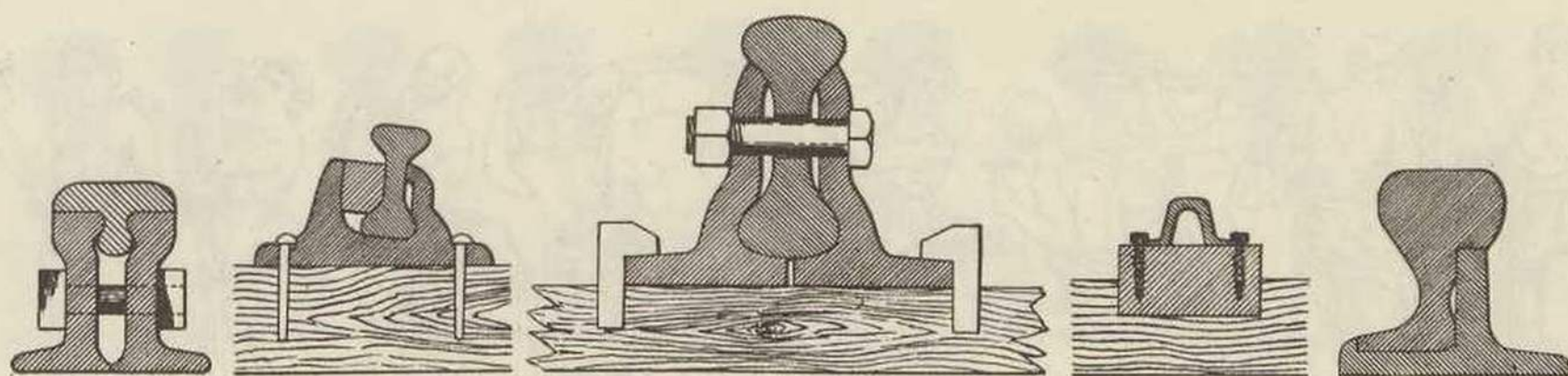


Fig. 16 — Vários perfis de carris (colecção Dolfuss) que não chegaram a ter expansão

feito sobre madeira, na Europa fazia-se sobre dados de cantaria (fig. 14), até ao ano de 1835, em que definitivamente se generalizou na Europa o emprêgo de travessas de madeira.

Mais algumas alterações apareceram, tal como o carril de perfil inventado por *I. K. Brunel* em 1850 (fig. 1-H), que não teve grande aceitação.

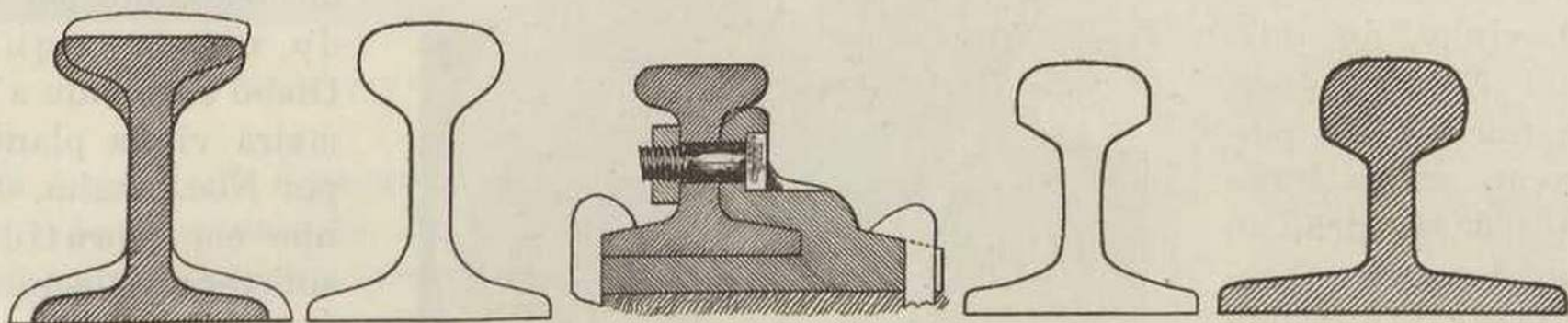
Foi tão feliz o perfil inventado por *Robert Stevens* que rapidamente se generalizou e ainda hoje se adopta na maior parte das Companhias de Caminhos de Ferro.

Entre nós é o único perfil adoptado, embora com várias dimensões, conforme todos os ferroviários conhecem, fig. 15.

A história da evolução dos carris constitui assunto interessantíssimo que alguns museus e colecções particulares têm criteriosamente patenteado ao público.

Existem exemplares e desenhos que reproduzimos e que fazem parte da colecção do Museu Nacional de Washington, figs. 16 e 17.

Infelizmente, entre nós nada existe coleccionado que possa constituir assunto valioso para os estudiosos, e por isso fazemos sinceros votos por que seja criado o Museu dos Caminhos de Ferro Portugueses, a exemplo dos que se admiram na Alemanha em Berlim e Munique, na América do Norte em Washington e em Inglaterra.



17 — Vários perfis de carris (colecção Dolfuss) constituindo variantes do tipo Vignol

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

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



Friso romano representando a alegoria do vinho

A TERRA PORTUGUESA

Falemos do vinho . . .

Pelo Sr. António Montês, Chefe de Secção da Via

MUITAS centenas de anos antes de Cristo, já o vinho era conhecido e apreciado de tal forma, que ao néctar delicioso chamavam «júbilo de alma» e «alegria do coração». Homero, nos seus escritos primorosos, cantou o vinho, o mesmo sucedendo com Ulisses, que o levava para as épicas viagens através dos mares.

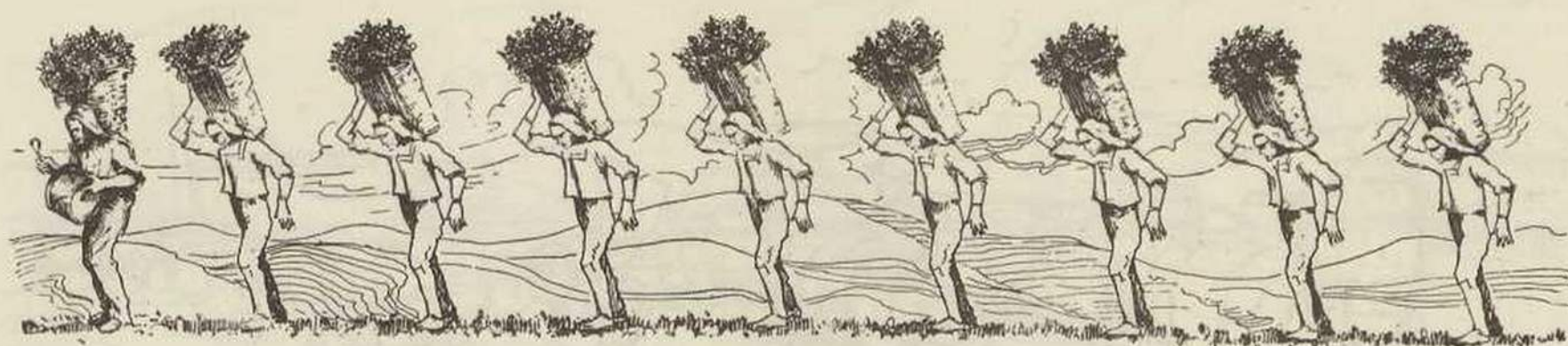
O vinho, do qual Rafael Bluteau disse «que tomado com moderação causa bons efeitos, dá nutrição ao corpo, fomenta o calor natural, purifica o sangue, abre a boca das veias, dissipa os fumos tenebrosos que induzem tristeza, aquece os corpos frios, refresca os cálidos, aos secos os umedece, aos úmidos os desseca e infunde valor e aguça o entendimento», mas que, pelo contrário, «bebido em demasia ofende a ra-

zão, confunde a memória e tira o juízo, dá ao homem força bruta e o faz pior que bruto; do sábio faz parvo, dos benévolos homicidas, de castos adúlteros, de pios sacrílegos e capazes de todo o género de desatinos».

A lenda popular, sempre sábia e consciente, diz que foi com o sangue da ovelha, do leão, do porco e do macaco, que o Diabo estrumou a primeira vinha plantada por Noé. Assim, o vinho em quantidade suficiente, alegra ternamente como a mansidão da ovelha; bebido um pouco mais, surgem os rompantes leoninos que levam tudo à valentona; mais ainda e vem a dormideira do porco que prosta na lama sem permitir firmeza nas pernas; continuando nas libações, brotam os esgares e saltitações simiescas!



Barco rabelo carregado de pipas



Vindimadores do Douro

Como sabe bem, no mês do Natal, falar do vinho — néctar de Deus, sangue de Cristo, remédio infalível para dissipar tristezas e preocupações!

E que assim é, diz Samuel na Bíblia: «Dai vinho àquele que está na amargura

ras, a mécha dos moços, o borralho dos velhos».

* * *

Poderíamos falar dos deliciosos vinhos verdes, fresquíssimos como a terra bemdita que os produziu, dos saborosos vinhos da Bairrada, dos afamados vinhos da Estremadura, dos vinhos algarvios — que no dizer dos entendidos, desafiam os mais valentes bebedores —, e ainda dos vinhos famosos de Carcavelos, Lavradio e Cadafais, três pimpões da vida airada, vinhos de se lhes tirar o chapéu...



A faina da vindima na Estremadura

a fim de que beba e esqueça a sua miséria e se não lembre mais da sua dôr» e o Velho Testamento — sempre novo — diz que o «vinho deleita o coração dos vivos. Não há nada sôbre a terra de melhor ao homem, que comer, beber e divertir-se. Vai pois, come o teu pão com alegria e bebe alegremente o teu vinho, porque Deus tem já as tuas acções por agradáveis».

E já agora, a opinião de Frei Lucas de Santa Catarina, dominicano português que disse: «o vinho deve ser a veneração de tudo e de todos, o apito dos enfermos, as cócegas dos tristes, a gaita dos alegres, a esmola dos pobres. E' o melaço dos marotos, o cachimbo dos pretos e o chocolate dos laçaios. E' o mimo das damas, o beijo das frei-



Engarrafamento de vinho (Salreu)

No mês do Natal, achamos preferível falar dos vinhos do Pôrto e da Madeira, *embaixadores* notáveis que ajudaram a espalhar pelo mundo o nome glorioso de Portugal!

Conta-se que um célebre juiz inglês, costumava jantar no tribunal, na atmosfera de austeridade que caracteriza a justiça britânica. Comia só, diante da luz velada dum artístico candelabro. Sôbre a mesa, pejada de



Pipas de vinho do Porto e barcos rabelos no Douro

pratas e porcelanas ricas, via-se uma garrafa de vinho, coberta de pó.

Servida a refeição pelo criado, este retirava-se no momento em que o juiz seu amo encetava a garrafa do néctar capitoso...

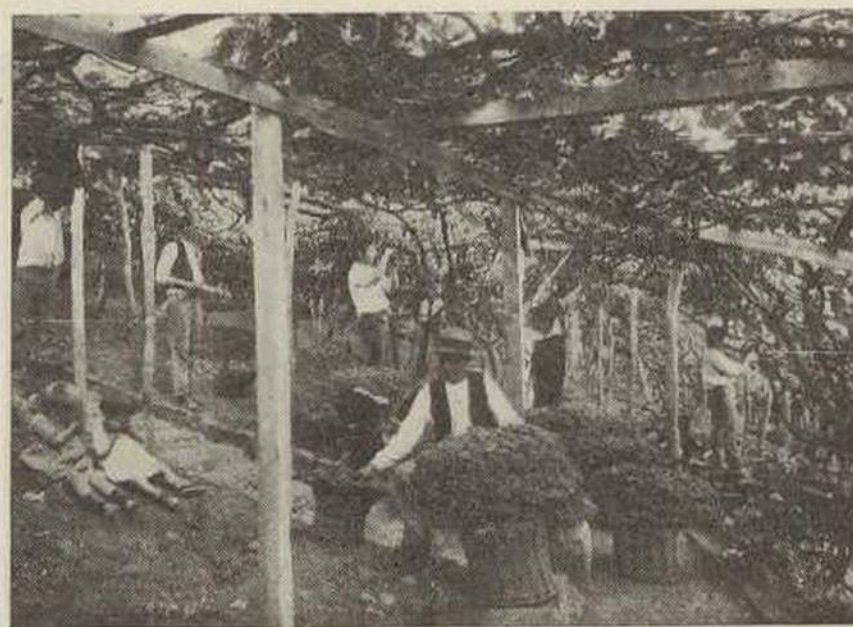
Era o momento solene em que o magistrado meditava sobre a causa a julgar nesse dia.

Tinha o criado ordem para voltar à sala depois de certo tempo e colocar discreta-

mente nova garrafa sobre a mesa, quando a primeira estivesse esgotada. Rezam as crónicas, que as mais lúcidas e inspiradas sen-



... O magistrado meditava sobre a causa a julgar ...

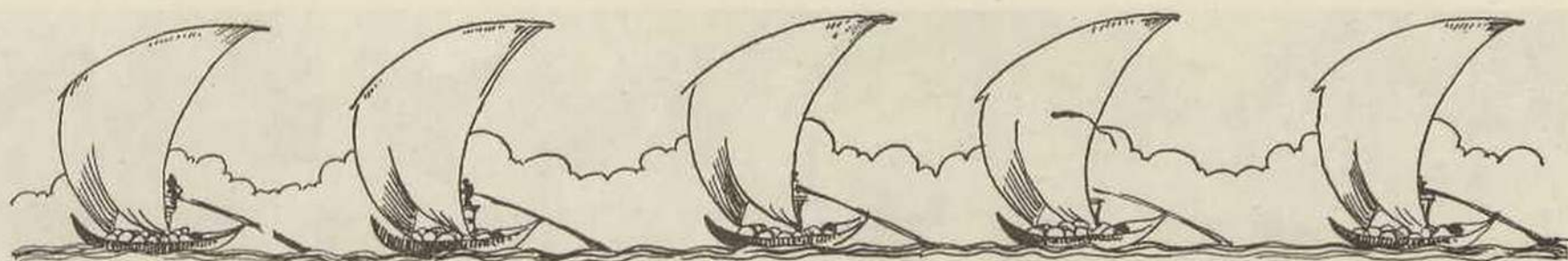


Vindima na Ilha da Madeira

tenças do célebre jurisconsulto, ainda hoje citadas como modelo de jurisprudência, eram sempre redigidas e proferidas, nos dias em que bebia duas garrafas de vinho do Pôrto!



O vinho da Madeira conduzido para adegas pelos «borracheiros»



Barcos rabelos

E ao vinho da Madeira, também a justiça ficou ligada, desde aquela sentença imposta a certa figura da côrte:

O Duque de Clarence, irmão de Eduar-

dindo ao mesmo tempo... um tonel de malvasia!

Quando o procuraram para receber a resposta encontraram o Duque dentro do tonel, regaladamente morto no saboroso vinho da Madeira, que o saciara duma vez para sempre...

* * *



Armazém de envelhecimento de vinhos em Gaia

Falta apenas dizer como se deve beber o vinho, assunto tão discutido, tão descrito, tão glosado pelos apreciadores e nunca suficientemente tratado, pois tem o seu segredo.

Enquanto os poetas, os prosadores, os artistas e os agrónomos, apregoam as virtudes dos vinhos da nossa terra, parece-nos, salvo melhor opinião, que o vinho de Portugal deve ser bebido conforme os mandamentos do Abade de Travanca:

« O primeiro bebe-se inteiro
O segundo até ao fundo
O terceiro como o primeiro
O quarto como o segundo.
O quinto, se está cheio, fica no meio.
O sexto para provar
O sétimo para começar
O oitavo para ultimar
O nono para tombar
E o décimo, para acabar... »



do IV de Inglaterra, sarcástico e bom bebedor, era acusado de conspirar contra a vida preciosa do Soberano. Prêso e julgado num tribunal de cavaleiros, acusado de crime de alta-traição, foi condenado à morte, sendo secretamente encerrado na Torre de Londres.

A bondade do Rei, ligada ao parentesco íntimo com o Duque, levaram o Soberano a facilitar a escolha do processo de execução, pois era ponto assente, que a sentença se cumpriria com rigor.

O Duque pediu umas horas de espera para dar a resposta, pe-



Homens, senhoras, crianças, todos podem dedicar-se ao ciclismo. Grupo de ciclistas, com indumentária apropriada, antes da partida para um passeio matinal.

Educação Física e Desportos

O ciclismo

Por Manuel Mota, empregado principal da Divisão de Via e Obras

A bicicleta está na moda. O grande incremento que tomou o ciclismo de competição, através de provas como a Volta a Portugal e outras, e as dificuldades sempre crescentes de transportes urbanos, deram ao popular engenho a maior actualidade. Sendo um meio de transporte rápido e económico, reconheceu-se finalmente que é também um passatempo agradabilíssimo e um desporto dos mais salutarres.

Assim se compreende e justifica o extraordinário desenvolvimento que atingiu. Como desporto, pratica-se em várias especialidades: corridas de fundo e de velocidade, ciclo-

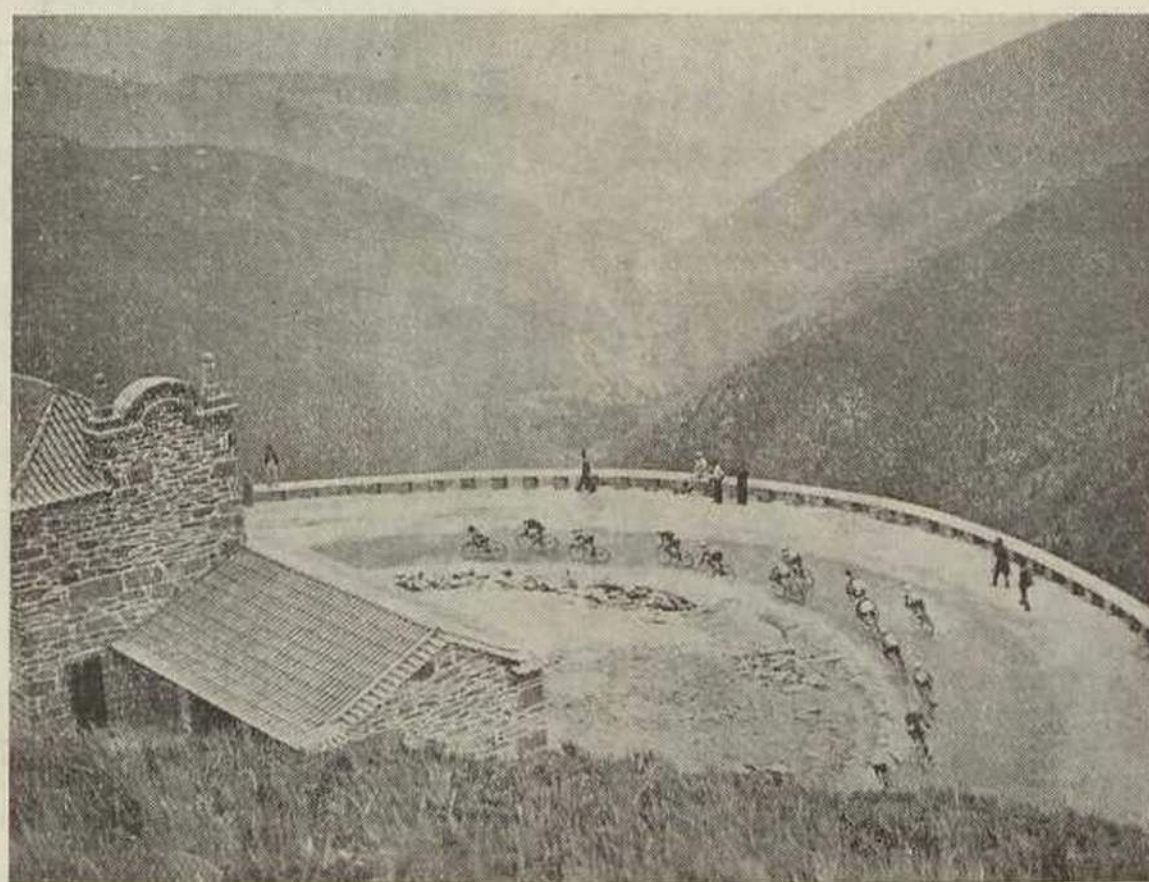
turismo e ciclo-campismo. Como meio de condução, é freqüente ver indivíduos de diversas profissões utilizarem a bicicleta para se deslocarem para os locais onde exercem as suas funções.

A prática do ciclismo desenvolve no indivíduo qualidades físicas e morais de inestimável valor para a saúde do corpo e para o recreio do espírito.

O ciclismo, como desporto, quando bem orientado, desenvolve as qualidades morais

de tenacidade, auto-confiança, auto-domínio, amor próprio, firmeza de carácter, etc. Como exercício físico, aumenta as qualidades de resistência, força e agilidade.

Sob o ponto de vista fisiológico é susceptível de ampliar a capacidade fun-



O ciclismo proporciona aos seus praticantes espectáculos de impressionante beleza. Grupo de ciclistas atravessando a magestosa Serra do Marão

cional do coração, o volume e a resistência da função respiratória, a flexibilidade das articulações e a tonicidade muscular; a movimentação das pernas, agindo sobre os músculos da parede abdominal, queima o excesso de gordura que se acumula nesta região e estimula o bom funcionamento do aparelho digestivo.

Como recreio, o ciclismo constitui um belo passatempo. A sensação de liberdade, os cenários que constantemente variam, o ar livre, o contacto com a natureza, são motivos de prazer que delicias o espírito e agem sobre o indivíduo como uma verdadeira higiene mental.

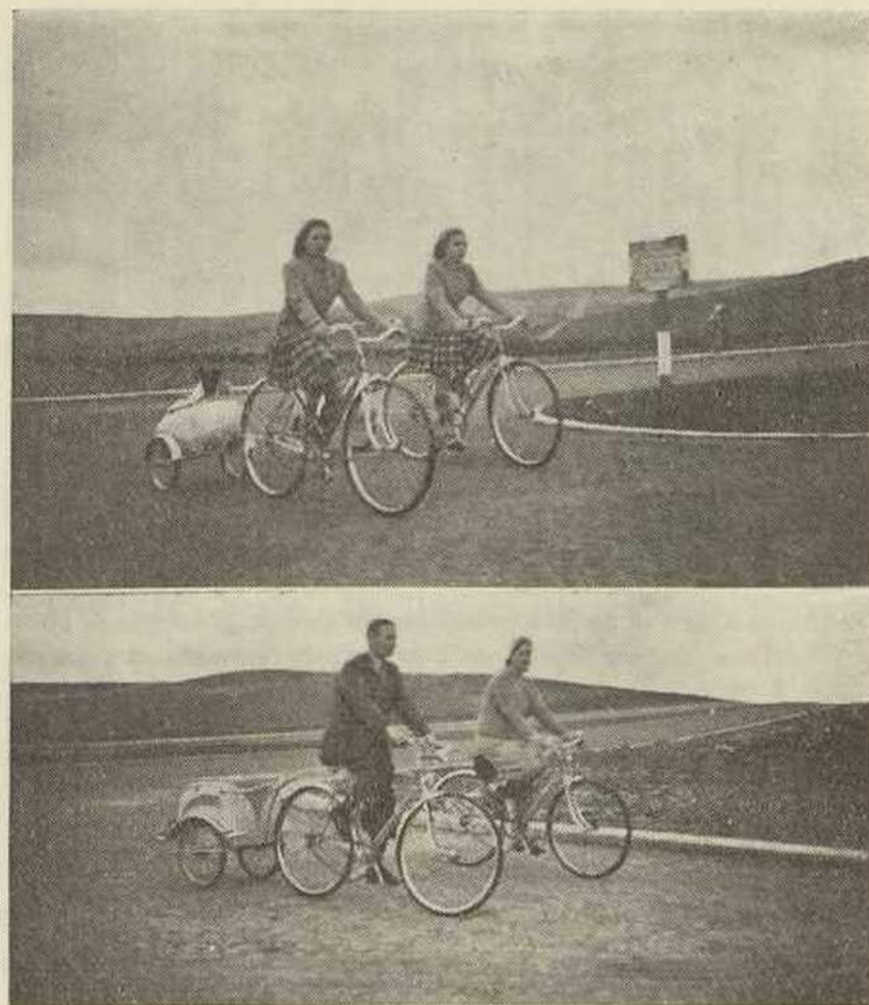
No entanto, apesar de ser um desporto de índole utilitária, que deve recomendar-se à mocidade, principalmente aos sedentários e aos obesos inestéticos, o ciclismo tem as suas contra-indicações.

Assim, não devem praticá-lo os cardíacos, os artero-escleróticos, os raquíticos, os portadores de tuberculose pulmonar ou óssea, as mulheres no período de gestação, etc.

Também não deve ser praticado como especialidade, isto é, como único exercício físico, pois tal facto conduz a deformações



As grandes provas em estrada contribuíram decisivamente para a popularidade de que o ciclismo hoje desfruta no nosso País. Grupo de corredores passando através de uma localidade por entre filas compactas de Público.



O ciclismo tem o seu lado prático e utilitário. A bicicleta, proporcionando um exercício agradável, pode ser aproveitada para rebocar pequenos carrinhos para o transporte de objectos indispensáveis num passeio.

exercícios de compensação, como suspensões e subidas em barras horizontais, traves verticais e cordas; flexões e extensões do tronco, de pé, deitado e sentado; marchas em diferentes posições; saltos e corridas, etc.

A prática do ciclismo, para ser o mais salutar e útil possível, exige certas precauções. O uniforme, por exemplo, deve ser simples, de forma que não dificulte ou impeça a boa circulação. É aconselhável o calção, camisa sem mangas, sapatos de lona e uma rede para prender o cabelo.

Convém praticar o ciclismo com moderação evitando excessos nos períodos imediatos às principais refeições, a-fim-de não prejudicar os trabalhos do aparelho digestivo; a respiração deve ser ampla e normal, utilizando de preferência a via nasal. Em casos excepcionais, respiração ofegante, etc., convém fazer respirações lentas, expirando profundamente pela boca. Após o exercício deve tomar-se um banho e friccionar-se bem o corpo para activar a circulação.

O segredo principal da técnica do ciclismo baseia-se na noção exacta do equi-

que afectam o bom funcionamento orgânico e comprometem o equilíbrio de formas.

Estes inconvenientes, porém, são facilmente remediáveis pela prática de outros



O ciclismo de competição pratica-se na estrada e em pistas apropriadas. Eis um aspecto de uma corrida realizada na pista do Estádio do Lumiar.

librio e na coordenação perfeita dos movimentos.

A posição do tronco, quando se utiliza a bicicleta apenas como meio de transporte ou de recreio, deve ser erecta, as pernas um pouco afastadas, fixadas pela posição correcta da bacia; as articulações do joelho e coxo-femurais garantindo a mobilidade dos movimentos alternados; o pé deve tomar contacto com o pedal pela parte inferior da

região metatarsiana, assegurando o apoio e a flexibilidade da articulação correspondente.

A bicicleta deve merecer os maiores cuidados. É conveniente tê-la sempre lubrificada e guardada em local seco.

O ciclista deve evitar os excessos e as acrobacias arriscadas, ser metódico e prudente e não dispensar os cuidados do médico.

Deve praticar-se o ciclismo obedecendo às normas racionais de um trabalho físico salutar e útil, contribuindo assim para o prolongamento da vida e conservação da saúde, para a beleza do corpo e alegria do espírito.

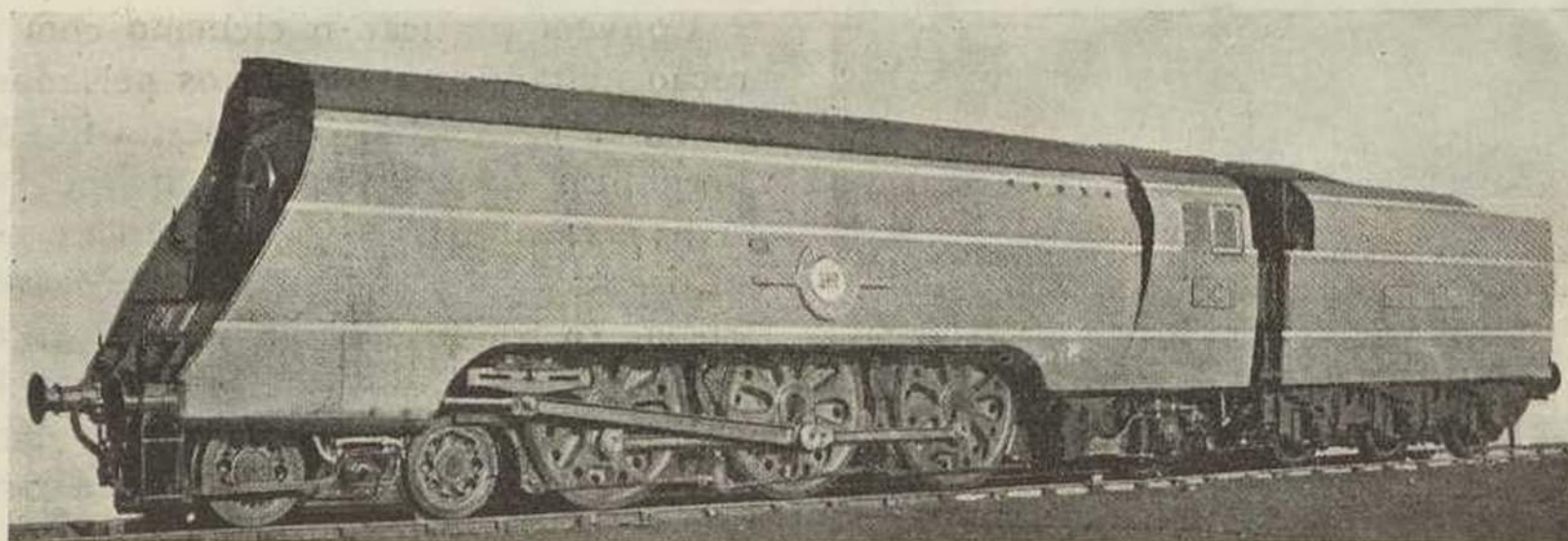
Todos estes conselhos que aqui deixamos nos parecem da maior oportunidade. O ciclismo é um desporto vitorioso e certamente muitos dos nossos leitores o praticam sem conhecimento exacto dos seus benefícios e dos seus inconvenientes.

O motivo d'este artigo foi precisamente o de lhes dar a saber os princípios mais elementares da prática de tão interessante como útil exercício físico.

Número especial dedicado aos desportos

O próximo número de Janeiro do *Boletim da C. P.* será, inteiramente, dedicado aos desportos. Pela maneira como o desporto contribui para a disciplina do corpo e do espí-

rito e, pela sua influência no revigoramento da raça, o *Boletim da C. P.* quer, desta forma, dar uma prova do interesse que este assunto lhe merece.



Locomotiva tipo *Pacific*, da Companhia inglesa de caminhos de ferro «Southern Railway». Tem o comprimento de 21 metros e pesa, em serviço, 142 toneladas.

A matança trasmontana

A matança é a reunião familiar mais característica de Trás-os-Montes. É uma festa pagã, dentro daquela idéia romana de que o porco é o símbolo da abundância.

Na Beira e no Minho a matança do porco não passa de uma tarefa doméstica, havendo até sítios em que se entrega o trabalho a dois homens especializados, que se encarregam de todo o serviço, mediante uma soma convencional. Noutras terras convidam-se dois ou três vizinhos para a matança do animal que depois ficam para almoçar, e é tudo. Em Trás-os-Montes, o caso toma foros dum acontecimento. Fixa-se a data com grande antecedência, quasi sempre o dia de anos duma pessoa da casa, a celebração dum aniversário de casamento ou a presença dum parente ausente no Brasil ou nas Colónias. Convida-se a família e os amigos íntimos e durante três dias passa-se o tempo a comer, a digerir e a ouvir anedotas à lareira ou a lembrar coisas passadas.

Ao acto da matança assistem apenas alguns convivas, o dono da casa, os genros, que vindos de longe, com as mulheres à garupa da égua, chegaram na véspera à noite, os criados e os filhos, se já são homens.

Numa pequena casa de la-

voura matam-se dois suínos, cada um com 8 ou 10 arrobas, e nas grandes sacrificam-se três e, às vezes, quatro. É necessário que a dispensa possa acudir às necessidades das grandes fainas da lavoura: as mondas, as podas em março, as ceifas, a debulha do cereal e tantas outros trabalhos, que reclamam gente de fora além dos criados de casa. Na ceifa, pelo S. João, os trabalhadores comem a mais não poder. Dir-se-ia que se querem desforrar dos magros dias de inverno. Ao nascer do sol, matam o bicho. Azeitonas, queijo duro mas escorregando bem, dois copos de vinho e, após o corte das primeiras gavelas, às sete, vem o almoço, que alguns já esperavam, olhando com avidez o caminho por onde vem a moça seguran-

do as aguadeiras do macho, para que a sopa se não entorne. Ao meio dia é o jantar. Repasto que não tem fim, papas de milho, carne da salga-deira cozida e fumeiro, com batatas novas, fumegantes. Um pão de quatro arráteis mal chega para duas pessoas. As azeitonas enchem uma panela vidrada e que são muito apreciadas para acompanharem as fatias de presunto. O vinho é dado com relego para que a digestão seja pronta e às qua-



tro se possa merendar; uns nacos de chouriça fria, queijo, azeitonas e dois copos de vinho aos homens e um às mulheres. À noite, ao recolher, é a ceia em casa, menos farta que o jantar, mas ainda capaz de fazer uma dispepsia a um novato.

A matança tem lugar no pátio. Os porcos destinados ao sacrifício esperam mal humorados, ao lado, no curral, porque à ceia, na véspera, só lhes deram água com farelo. Grunhem e estendem o focinho ávido para a pele dos outros, como se nela houvesse alguma coisa de comer. Dois homens entram no curral e trazem o primeiro porco pelas orelhas. O animal parece que tem o instinto da sorte que o espera e grunhe com força, berra, que não, que não vai; mas logo outro homem empurrando-o pela anca o obriga a avançar para o pátio; um grande banco o espera e onde é deitado enquanto o mais hábil lhe passa uma corda pela boca escancarada. Como numa pega à unha, o animal é sustido pelos braços fortes dos homens. Uma criada poussa um grande alguidar junto ao pescoço; o magarefe, sempre um amador, tateando as dobras do pescoço, mete-lhe a faca, de comprida lâmina, num golpe certo ao coração. O sangue expirra no alguidar, o magarefe tira a faca, os grunhidos do animal baixam na agonia rápida, e o sangue corre aos borbotões no alguidar que a moça mexe com uma colher de pau para não coagular e onde deitou um pouco de vinagre.

Os homens tomam fogachos de palha de centeio e tostam as cerdas do animal, que depois é barbeado até a pele ficar branca e reluzente. Meia hora depois, o porco é levado para a loja, onde é içado pelas pernas trazeiras e aberto para enxugar. Segue-se o sacrifício do segundo, do terceiro, ou mais, se é mistér.

Quando os animais estão em fila, pendurados no teto do primeiro andar, as senhoras vêm vê-los, fazendo o elogio da sua corpulência e das febras. As criadas partiram para a ribeira, para lavarem na correnteza das águas de dezembro as tripas e pela casa vai uma grande azáfama para o almoço. Todas as senhoras trabalham, enquanto os

homens, agrupados no velho canapé de palhinha, esfregam as mãos na brazeira e contam o estado das searas que prometem e a desgraça dos caminhos que estão intransitáveis.

Na vasta mesa da sala de jantar está posta a toalha de linho bordada das grandes solenidades, ao centro da qual se alinham os pudins, os boiões com compota de ginja e de cereja e as uvas moscatéis um pouco encarquilhadas sob o guardanapo bordado. As garrafas de aguardente velha, os vinhos doces da lavra da casa, esperam no mármore do guarda-louça, assim como as maçãs e as peras de inverno. O dono da casa sobe e desce à adega, trazendo garrafas com vinhos da colheita do ano de além e azeitonas, pretas como olhos de sultanas. Ao passar pelos convidados, num grande ar de anfitrião satisfeito, vai dizendo: — Vamos a isto! Está por pouco, que o apetite começa a roer! E depois pára esperando que lhe gabem a corpulência dos bichos. O porco grande deve pesar 10 arrobas, diz, e dá graças a Deus. Mas os seus olhos não param, investigam se na mesa falta alguma coisa e desce de novo à adega a buscar o queijo e o frasco dos pimentões.

Na velha igreja paroquial o relógio bate molemente as doze badaladas e os convivas vão-se aproximando da mesa, rematando a conversa e a dona da casa aparece esbraseada pelo lume forte da lareira, enquanto uma senhora supersticiosa conta os comensais. São 13, diabo, assim não se sentará à mesa, mas logo alguém tranquiliza que são 15. Torna-se a contar e o lugar de honra é dado ao parente mais velho, que chama para o pé de si o filho mais novo da casa, que já tem propósitos de homenzinho. Sentam-se a esmo e ataca-se a sopa de grão ou a canja que todos acham esplêndida, o que entusiasma a criada, passando à volta, a tirar os pratos. O dono da casa deita o vinho nos copos, mas acaba por pôr as garrafas em cima da mesa para que cada um se sirva. Há, porém, um que pergunta se não há vinho novo e logo o pichorro vidrado de largo bico faz a sua entrada festiva. Ao cair nos copos

todos lhe acham boa côr. Talvez um tanto fraco, tinha chovido tanto nas vindimas; mas não, a graduação era suficiente, 11, seguramente 12 graus.

O arroz de forno corre à roda da mesa, depois o polvo assado, o coelho e a galinha de cabidela. Os elogios à cozinheira precedem sempre a repetição de um prato e as garrafas vão-se alinhando vazias no vão da janela. O pichorro, tendo voltado à adega, é recebido com aplausos. Quando já ninguém tem lugar para mais, aparece o sarra-bulho, primeira iguaria da matança. Todos o acham divino e o honram amplamente.

O relógio do corredor bate apressadamente as duas e o almoço ainda está no meio, porque se aguarda a ginja, a abóbora coberta, o arroz doce com as iniciais de quem faz anos, dos donos da casa ou duma velha tia, solteira ou viúva, sentada no topo da mesa e que pôs para a festa os seus grilhões de ouro sobre o seu velho vestido de seda, que range festivamente ao mais pequeno movimento. A boa senhora não anda bem do fígado e por isso prova apenas o vinho novo, para se fazer nova, mas espera o moscatel para beber à saúde de presentes e ausentes. Soam as três horas, mesmo as quatro, e alguns estão ainda à mesa comendo nozes e amêndoas e lembrando coisas da mocidade, que tempos, que tempos! Ah mocidade, que te vais e não voltas, recordam os mais velhos.

Quási todos os convidados ficam para jantar, ou para melhor dizer, para a ceia, como por lá se chama. O Perú frio é posto em triunfo no meio da mesa já repostada com outra toalha. O homem foi para a lareira aquecer-se. O dono da casa passa com a garrafa de aguardente para ajudar a esmoer. As senhoras fazem grupo à parte e comentam, entre elas, as novidades da terra e algum casamento em perspectiva. Ninguém tem vontade de jantar, porém, às 8, todos vão para a mesa, devagar, com a ideia de só comerem a sopa. Mas, o Perú alourado abre o apetite e, tendo-se começado pela perdiz e pelo coelho guizado, acaba-se por aceitar uma fatia do peito para provar...

A canja de perdiz, comenta um lá do fundo, dá este resultado: consola a alma e abre o apetite a quem o não tenha. Na verdade, a Sr.^a Maria sabe daquilo!

Entretanto, na cozinha fêz-se uma enorme fogueira, que depois de ter dado lume para duas brazeiras, postas debaixo da mesa, está agora com os toros todos em brasa. É lá que depois os comensais se vão sentar, ouvindo e contando anedotas. O peso da digestão fêz cair muitos dos convidados em sonolência e à meia noite ressona-se ruidosamente.

No dia seguinte, ao almoço, estão apenas os de casa e os parentes que vieram de longe. Há caldo verde, arroz de bacalhau e cabrito, e a refeição termina com o fígado, primeira vitualha, dos porcos mortos, que vem à mesa. Se está bom tempo, os de fora e os filhos da casa vão dar um passeio pela terra e arredores, depois visitam os convivas da véspera; visita que não passa duma prova geral dos vinhos novos e em que se fazem novamente os convites para o almoço do dia seguinte em que estarão presentes as melhores febras da carne fresca.

O jantar é de restrita intimidade. Recordam-se pessoas de família ausentes, parentes falecidos, as suas anedotas e a sua bondade; alvitram-se projectos sobre o futuro dos filhos nos estudos. As grandes achas de freixo ou de olmo ardem gloriosamente no lar, mas a fadiga da noite anterior, convida a recolher cedo, tanto mais que no dia seguinte tem que se voltar para casa e dão-se as boas noites bocejando.

No dia imediato, vai grande azáfama na casa. Desceram-se os suínos e o dono da casa com mais dois parentes entendidos esquartejam-nos com a machada, com a faca de lâmina larga e ponteaguda. As mulheres retalham as febras do lombo e das costelas, que vão deitando nos alguidares. Os presuntos vão formando fila na mesa grande, as mantas de toucinho são estendidas na salgadeira; é com que se adubará o caldo de couves de criados e patrões, será o peguinho para ajudar a levar as batatas dos moços da lavoura e dos jornaleiros. A carne

entremeada é separada para as morcelas e farinheiras.

Pelas 11 horas começam a chegar os convidados para o grande almoço da matança; passam pela adega e pela cozinha e fala-se do frio inclemente que faz lá fora. A mesa resplandece, os guardanapos em pirâmide têm um ar festivo. Os pudins cederam o lugar ao leite creme, com açúcar queimado por cima e, em vez da ginja, há fruteiras com maçãs e peras marmelas de pele encarquilhada. Todos se sentam sem cerimónia e a sopa de aletria é comida em silêncio. O anfitrião tem um vinho branco que espuma nos copos. É talvez um pouco seco, mas cai bem depois da sopa; e a ementa começa pelos miolos que se devoram em duas garfadas, o arroz de meúdos, a ventrisca cozida para acompanhar as batatas farinhentas, a orelha queimada pelas brasas fortes, o lombo assado no espêto, rescendendo a queimado, apetitoso, transcendente. Come-se de tudo, repetem-se os pratos sem cerimónia. A dona da casa está radiante com a honra feita ao festim, e o vinho branco cedeu o lugar a um palhete quente de 12 graus, que há muito estava de reserva, que os comensais bebem devagar, gabando-lhe, à luz, a cor de topázio. E o almoço continua festivo até aos brindes com o moscatel da casa, fazendo-se logo convites, pois, na matança, todos querem ver em sua casa as pessoas presentes.

O almoço termina cedo, pois falou-se menos e comeu-se mais. E todos se levantam satisfeitos, sem embaraços gástricos. As carnes eram frescas e, por isso, ninguém tem cuidados com a digestão, apesar de cada um ter comido por sete.

À porta fazem-se as despedidas dos que abalam para longe. As éguas, com aqueles dois dias de palheiro, estão impacientes por se meterem a caminho. Os cavaleiros chegam-lhes as esporas ferrugentas e a caravana parte ruidosamente, até breve, até breve.

Na cozinha não há lugar para mais ninguém. A dona da casa, a filha moça, as criadas, estão à volta dos alguidares a cortar as febras para os enchidos, chouriças, salpicões, paios, separando, ao mesmo tempo, os ossos para o bucho. O tempêro é clássico: vinho branco, colorau, cravo, cominhos e erva doce. Na mesa alinham-se o presunto do ano passado, os frangos depenados, os perús, os coelhos, aos quais cortaram as pernas e vão tirar os ossos, para a carne ser cortada aos bocadinhos e deitada, com uns tantos nacos pequenos de toucinho, num panelão ao lume onde estão, na água morna, as fatias de trigo a amolecer até tudo se fundir na massa amarela das farinheiras.

Esta faina dura alguns dias, durante os quais, para o almoço e para o jantar só se faz a sopa, porque cada um se serve, criados e patrões, a seu gosto, da carne temperada para o fumeiro e da massa das farinheiras, havendo também amadores da morcela doce e da fatia delgada de lombo assado na brasa.

GUERRA MAIO

Do livro em preparação *Portugal Desconhecido*.

O desenho que ilustra este artigo é de autoria do Snr. António Nunes de Almeida (A. N. A.), desenhador de 1.ª classe da Sala de Estudos da Divisão da Via e Obras.

Mais faz quem quiere

///

///

do que quem pode

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 792 — Qual o preço aplicado em grande velocidade a sacos vazios ou outras taras, que pesem mais de 100 Kg. por m³, em portes a pagar? Esta mercadoria não consta da excepção das «Condições especiais dos §§ 2.º e 3.º da Tarifa Especial n.º 1 — g. v. Porém, a chamada (1) no final da página n.º 46 do Livro E 14, esclarece que a tais mercadorias, não exceptuadas, quando em portes a pagar, não se aplica a Tarifa Geral, mas, tendo em vista a «Disposição Geral», no final da citada Tarifa Especial n.º 1 — g. v., e, sobretudo, o determinado na alínea G (pág.ª 4) da Circular n.º 904, suscitam-se dúvidas.

R. — Aos sacos vazios, quando transportados sem acondicionamento, corresponde-lhes o preço ao abrigo da Tarifa Geral.

Expedidos acondicionados, em portes a pagar por inadvertência das estações expedidoras, aplica-se-lhes a taxa ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 — g. v.

As estações de chegada devem, nestes casos, participar o facto em F. 376, conforme se determina em nota (1) inserta no final da pág. 46 do Livro E. 14.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 793 — É feito o anúncio de um comboio especial que cruza na estação de Caxarias com o comboio n.º 51. Porém, antes da chegada deste comboio à estação de Chão de Maçãs, esta estação recebe o anúncio da interversão entre o referido comboio especial e o comboio n.º 2032, que tem cruzamento marcado com o comboio n.º 51 na estação de Albergaria.

Desejava saber: 1.º A estação de Chão de Maçãs, fazendo na folha de trânsito do comboio n.º 51 o aviso a que se refere o art.º 36.º do Livro 2, deve indicar no mod. M. 117, que entrega ao mesmo comboio em harmonia com a instrução n.º 2348, o cruzamento com o comboio especial ou não, tendo em conta que ele é transferido para uma estação testa de via dupla?

2.º Em virtude da interversão, não se realizando, portanto, o cruzamento na estação de Caxarias, é obrigatória ali a paragem do comboio n.º 51?

R. —

1.º — A estação de Chão de Maçãs, de harmonia com a Instrução n.º 2348, entrega o modelo M 117 ao

comboio n.º 51 e nesse boletim indica o cruzamento extraordinário com o comboio especial de que se trata, na estação de Caxarias, mas nêle fará a indicação de que, em virtude da interversão com o comboio n.º 2032, é o cruzamento transferido para a estação de Albergaria.

2.º — Nestas condições é dispensada a paragem do comboio na estação de Caxarias.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 8/108 — Grande Velocidade — Altera os preços de camionagem dos volumes transportados no caminho de ferro ao abrigo desta Tarifa.

13.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Amplia o prazo de armazenagem gratuita previsto na alínea b) do Artigo 7.º desta Tarifa.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 267 — Esclarece as condições a que estão sujeitas as expedições de adubo, lenha e carvão vegetal, efectuadas ao abrigo dos Avisos ao Público A n.º 766 e A n.º 770.

Comunicação-Circular n.º 268 — Refere-se ao modo como as estações devem escriturar as importâncias dos depósitos efectuados pela adjudicação da venda ambulante de água, frutas, doces, café, refrescos e tabacos.

Carta-Impressa n.º 337 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados durante o mês de Outubro de 1942 e que devem ser apreendidos.

III — Movimento

Carta-Impressa n.º 1600 — Recomenda que sejam respeitadas as etiquetas mod. H. 117 apostas nos vagões pelos agentes de Revisão de Material.

Carta-Impressa n.º 1621 — Chama a atenção para a forma ilegível como os expedientes e vários modelos estão sendo recebidos no Serviço Central do Movimento, recomendando o seu preenchimento de modo compreensível, muito especialmente o mod. 170.

A nossa casa

Vizinhos

Saber viver com os vizinhos também tem a sua importância. É um problema delicado, porque estamos sujeitos a ter por vizinhos pessoas esquisitas, implicantes, ou menos delicadas do que seria para desejar.

É a dona da casa que compete estabelecer, para si e para os seus, uma regra de conduta delicada e... paciente. É preciso vigiar sobretudo as crianças e as criadas, que são, em geral, quem mais facilmente levanta conflitos.

Os vizinhos tratam-se com cortezia mas sem intimidade, se não há motivo que a justifique. É claro que, vivendo no mesmo prédio, uma vez por outra, é natural que se incomodem uns aos outros. Pensem nisto e desculpem os pequenos incómodos causados pelos vizinhos, mas evitem o mais possível incomodá-los.

Se queremos pregar pregos, arrojear móveis, ou... ouvir um pouco de T. S. F., lembremo-nos de que os nossos vizinhos podem estar doentes ou tristes, e que não nos é lícito incomodá-los. Principalmente de noite, redobremos as cautelas.

Sabe arranjar as jarras?

As flores não se colocam nas jarras tôdas ao mesmo tempo, mas sim uma de cada vez.

As flores grandes, de pé alto, põem-se, em pequena quantidade, em jarras igualmente altas, a não ser que se prefiram certas flores modernas baixas e redondas.

As flores de pé curto e as meúdas dispõem-se em maior quantidade, podendo mesmo formar um ramo compacto e redondo, em jarras baixas.

As flores pesadas, de caule frágil, como as dalias e os cravos, associam-se a ramagens que possam sustentar, direitas, as suas corolas. É assim que se deve fazer, e nunca espetá-las com arames, que equivale a abreviar a sua já breve realeza, quando o nosso intuito deve ser, ao contrário, prolongá-la.

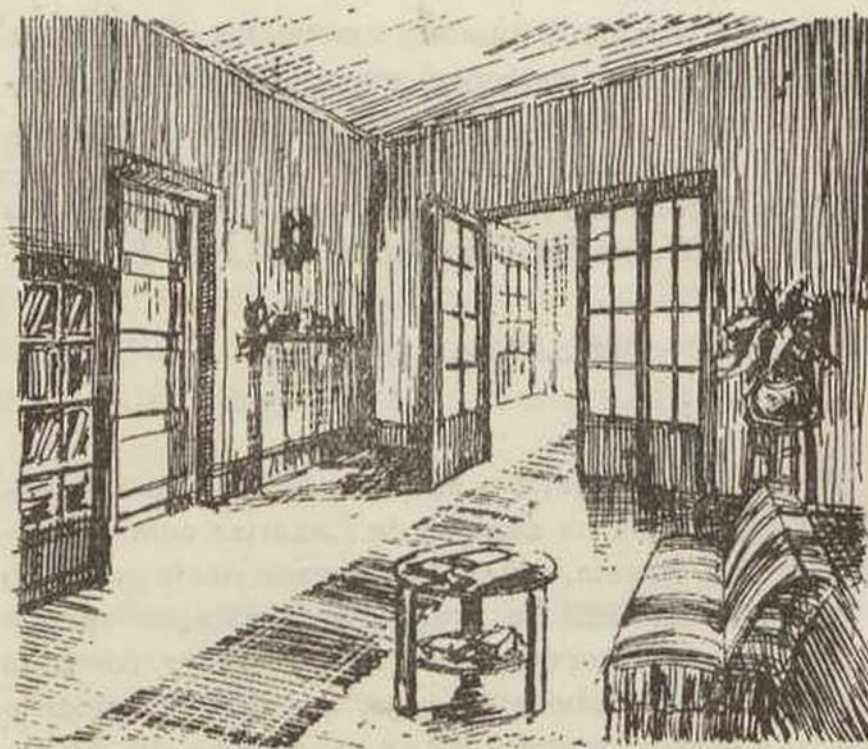
Talvez não saiba...

...que os cardos vulgares, do monte, são óptimos quando bem preparados. Aproveita-se apenas a nervura central e o ôlho, tudo muito bem limpo das «fôlhas» propriamente ditas. Lavam-se em várias águas, para se lhes tirar tôda a terra, e preparam-se de vários modos.

São muito bons no caldo da carne, podendo acompanhar a sopa de pão ou o cozido; guizados com feijão branco e rodas de chouriço, como prato de resistência para almôço ou jantar; e com puré de feijão encarnado, substituindo a couve.

Também nas hortas se cultivam várias espécies.

A beleza do lar



Sucede, por vezes, precisarmos de dividir um compartimento em dois, mas para que qualquer dêles não pareça demasiado pequeno, e o que fica interior não resulte escuro, deve-se em vez de os separar por cortinados, fazê-lo de preferência por uma porta envidraçada, com batentes, sendo cada uma dela em forma de biombo, para, ao abrir, não roubar espaço.

Com o mesmo fim deve colocar-se, em baixo, tanto na porta como no roda-pé, uma régua estreita de espelho.

Pessoal

Actos dignos de louvor

No dia 24 de Setembro passado manifestou-se incêndio num vagão que estacionava na estação de Póvoa.

Distinguiu-se na extinção deste incêndio, dando provas de grande dedicação, o assentador Luís Seguro de Carvalho.

É com prazer que o «Boletim da C. P.» regista este acto.

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Maio

Motorista: Lino Alves Gomes.

EXPLORAÇÃO

Em Outubro

Guardas de estação: Joaquim José Santana e José Pires Tristão.

Engatador: Aires Nunes de Carvalho.

Carregadores: António Ribeiro, Júlio de Sousa, Fernando dos Santos Mendonça, José Baptista Ferreira, José Manuel, Manue Martins, José do Nascimento Grilo, Adelino da Rocha Correia de Sá, António da Silva, Justino Ferreira, Guilherme Gomes, Manuel Luís Vieira, Gregório Gonçalves, José Maria Tomé, Artur Monteiro da Paixão, José Carrilho Capelão, Manuel Duarte Diniz da Silva, Gumercindo Pereira Cardoso, José Moreira, António Fernandes Simões, António Machado dos Santos, André Pereira Monteiro, José de Brito Parreira, Severino Maria Machado, Joaquim Pereira, José da Guia Rodrigues Maia, Francisco José Peixoto, Nicolau da Cunha Borges, Hermínio Rodrigues dos Santos, Francisco António Cândido, Eduardo Inácio Godinho, Adriano Monteiro, Mário Augusto Teixeira Malheiro, José Fernandes Rodrigues, António Ribeiro, Agostinho dos Santos, Manuel Lopes, António Teixeira Pereira, Avelino da Silva Araújo e António de Sousa Marques Júnior.

Servente de dormitório de trens: João da Silva

VIA E OBRAS

Em Setembro

Escrutinário de 3.^a classe: Américo de Oliveira Monteiro.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Outubro

Agulheiros de 3.^a classe: Silvestre Henriques, Estevão Garraio da Encarnação, Mário Morais Lopes Cardoso, António da Costa, João Baptista Veiga, Manuel António Mesquita, Joaquim Sarzedas Ramos, Gil Cabrita e José Carvalho André.

Agulheiro de 1.^a classe: Manuel de Castro Mineiro e Joaquim Cabrita.

Mudanças de categoria

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Agosto

Para:

Empregado de 3.^a classe: o Factor de 3.^a classe, António Henriques Lourenço.

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Novembro

Para:

Carregador: o Servente dos Escritórios Centrais, António Teodoro.

EXPLORAÇÃO

Em Novembro

Para:

Servente de dormitório de trens: o Carregador, António Sousa Rodrigues.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

António Leonardo Rombo, Carregador, de Ródão

Em Outubro

Henrique Gil Mourato, Empregado principal, do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Ilda Natalina Pereira, Empregada de 2.^a classe, do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Carlos Soares da Rosa, Factor de 1.^a classe, de Aveiro.

Luiz Agostinho Formigo, Factor de 2.^a classe, de Alfarelos.

Amadeu da Silva Salgueiral, Fiel de 1.^a classe, de Régua.

Anibal de Freitas, Factor, Agulheiro de Alcaria.

António Manuel Leal, Condutor de 1.^a classe, da 3.^a Circunscrição.

António Nogueira, Revisor de 2.^a classe, da 1.^a Circunscrição.

José Joaquim Granjo, Agulheiro de 2.^a classe, de Cotas.

José da Costa, Guarda, de Lisboa P.

Francisco Cardoso, Carregador, de Fundão.

Francisco Ramos, Carregador, de Penamacôr.

António de Carvalho, Carregador, de Coimbra B.

António Carvalho Amaro, Carregador, de Beja.

Alberto Mendes Brito, Carregador de Setil.

MATERIAL E TRACÇÃO

João Rodrigues Cavaco, Fogueiro de 2.^a classe.

VIA E OBRAS

Manuel Nunes Faria, Assentador do distrito 238, Almansil.

Falecimentos

Em Setembro

EXPLORAÇÃO

† *José Ferreira Mil-Homens*, Guarda-freios de 2.^a classe, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 5 de Outubro de 1917, foi nomeado Aspirante a Guarda-freios em 20 de Abril de 1926 e promovido a Guarda-freios de 2.^a classe, em 1 de Fevereiro de 1928.

Em Outubro

EXPLORAÇÃO

† *António Maria Augusto Branco*, Carregador, de Alfarelos.

Admitido como Carregador em 21 de Março de 1920.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Francisco dos Santos*, Escriurário de 2.^a classe no Depósito de Faro.

Admitido em 24 de Outubro de 1924 como Limpador eventual e ingressou no quadro em 1 de Abril de 1930 como Escriurário de 3.^a classe.

† *Serafim Teixeira*, Fogueiro de 1.^a classe no Depósito de Campanhã.

Admitido em 8 de Julho de 1926 como Limpador suplementar e ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1930 como Fogueiro de 2.^a classe.

† *Joaquim da Mota Pereira Nunes*, Fogueiro de 2.^a classe, no Depósito de Campanhã.

Admitido em 21 de Janeiro de 1929 como Cerralheiro de 6.^a classe e ingressou no quadro em 1 de Julho de 1938 como Fogueiro de 2.^a classe.

VIA E OBRAS

† *José dos Reis*, Assentador do distrito 62, Coimbra B.

Admitido como Assentador em 21 de Outubro de 1917.

† *José Martins Rosendo*, Assentador do distrito 3/12.^a, Casa Branca.

Admitido como Assentador dos Caminhos de Ferro do Estado (S. S.) em 23 de Fevereiro de 1920.

† *José Bento*, Assentador do distrito 400, Campanhã.

Admitido como Assentador em 21 de Março de 1925.

† *Justina Maria da Luz*, Guarda de P. N., do distrito 50, Caxarias.

Admitida como Guarda de P. N. em 21 Setembro de 1920.



† Francisco dos Santos
Escri. de 2.^a cl. da D. M. T.



† Joaquim da Mota P. Nunes
Fogueiro de 2.^a classe



† José Ferreira Mil-Homens
Guarda-freios de 2.^a classe



† José Bento
Assentador

Questão de combóios

(Problema)

1 — Alega o fogueiro Sr. Silva Mendes que o problema dos briquetes, apresentado pelo seu maquinista Abílio, o apanhou de surpresa e, por isso, é claro, o deixou, de principio, algo embaraçado, mas em casa, depois, olhou bem a questão e descobriu a ratoeira.

Cada briquete pesava 6 quilos (isto é, 3 quilos e mais meio briquete, ou outros 3 quilos, pois que 3 quilos é, afinal, o peso de cada meio briquete).

Destá maneira os 234 Kg. que havia na máquina correspondem a 39 briquetes, que são os 40% dos que se tomaram nas Caldas. Os que se gastaram (60%) podemos obtê-los por uma regra de três simples directa $\left(\frac{40}{60} = \frac{39}{x}\right)$,

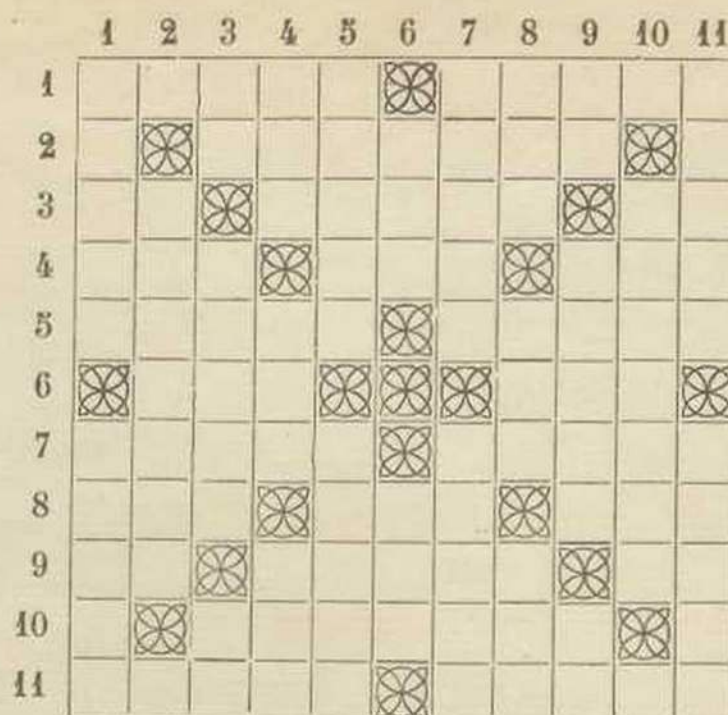
isto é, $x = 39 \times \frac{60}{40} = 58,5$. Logo $39 + 58,5 = 97,5$ que

tantos foram os briquetes que tomamos nas Caldas. Este mesmo resultado nos dá logo a expressão $\left(\frac{100 - 60}{100} = \frac{39}{x}\right)$.

Suponha agora o sr. Abílio que o movimento de passageiros entre Lisboa e Porto é tão intenso que obriga a Companhia a fazer combóios, de hora a hora, entre as duas cidades, quer num quer noutro sentido. Em cada viagem gastam-se 9 horas.

Se tivesse de fazer uma dessas viagens (a de Lisboa ao Porto, por exemplo), quantos combóios em sentido contrário encontraria no caminho?

Palavras cruzadas



2 — Horizontais: 1 — Fama, suco de legumes cozidos e coados; 2 — Vaso do sal; 3 — Nota musical, grande apetite, tende mão (inv.); 4 — Sal, entregai, pássaro; 5 — Embarçado, bruxa; 6 — Abundância, pé; 7 — Alizar com a lixa, cristal; 8 — Pato, casa, gemidos; 9 — Prisão, favorável, único (inv.); 10 — Nome de homem; 11 — Acender, lindas flores.

Verticais: 1 — Sexta parte dum todo, nota de música; 2 — Medica; 3 — Asas, pano ordinário e grosso, interjeição de chamar; 4 — Conceder, entrega, asa; 5 — Que tem asas, livrar; 6 — Interj. de quem repreende ou estimula, viscera geandulosa do animal; 7 — Urbano, correr; 8 — Agora, naquele lugar, vazio; 9 — Ditongo nasal português, Deus dos japoneses, artigo definido; 10 — Casa onde se criam aves; 11 — Levanta, partes sólidas e duras do corpo do animal.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Dezembro de 1942

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional Gigante 1. ^a kg.	3\$00	Cebolas	kg. variável	Presunto	kg. 19\$00
» » 2. ^a »	2\$80	Chouriço de carne	» 19\$00	Petróleo—Em Lisboa....	lit. 2\$20
» » B.	2\$70	Farinha de trigo	» 2\$30	Queijo da serra	kg. 22\$00
Açúcar de 1. ^a	4\$50	Farinheiras	» 13\$80	Sabão amêndoa	» 1\$30
» » 2. ^a	4\$35	Feijão branco	lit. 2\$65	» offenbach.....	» 2\$80
» pilé	4\$65	» frade..lit. 4\$65 2\$00 e	2\$10	Sal	lit. \$40
Azeite extra	lit. 7\$40	» manteiga	lit. 2\$65	Sêmea	kg. \$90
» fino	» 7\$00	» avinhado	» 2\$65	Toucinho.....	» variável
Bacalhau Inglês	kg. variável	» S. Catarina	» 2\$65	Vinagre.....	lit. 2\$30
» Nacional.....	» »	Lenha	kg. \$25	Vinho branco {Campanhã »	2\$50
» Islândia	» »	Manteiga	» 21\$50	{Rest. Armaz. »	2\$40
Balata	» »	Massas.....	» 4\$30	Vinho {Gaia e Campanhã. »	2\$50
Carvão sóbro—Em Lisboa »	\$70	Milho.....	lit. 1\$30	tinto {Rest. Armazens... »	2\$40
» » —Rest. Armazens »	\$70	Ovos	dúz. variável		

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

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

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atalhados, fazendas para fato, caçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

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

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

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um fundo destinado a 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.)