

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Palavras cruzadas

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
							☒							
					☒	☒	☒							
						☒								
		☒									☒			
		☒									☒			
			☒											
				☒										
☒	☒	☒			☒	☒	☒				☒	☒	☒	
☒														
							☒					☒		
								☒						
									☒					
										☒				
											☒			
												☒		
													☒	
														☒

Sécora

Horizontais: 1 — Abarrotar, destreza; 2 — manobrar e governar a nau, lugar cheio de barro; 3 — conseguir, espécie de roda hidráulica; 4 — viscera glandulosa do animal, quadrúpede das Índias, certo; 5 — situada (inv.), separe, ligam; 6 — prendar, cidade de Espanha, aguça; 7 — árvore amentilhosa, astúcia; 8 — senhor, lamentos; 9 — carvão ardente, renda anual eclesiástica; 10 — chefe de gente de guerra, irmã, moer a paciência; 11 — partido, agarrado, concordo; 12 — senhora, nome de mulher, rodas; 13 — mortificaram, cerimónia em 5.ª feira santa; 14 — verde gris, mescla de hortaliças temperadas com sal, azeite e vinagre; 15 — demorados, próprios para moer.

Verticais: 1 — Levado ao mar alto, ocultaram; 2 — calado, nome de homem; 3 — monge, falar de mais; 4 — acontecer, remuneração, patrão; 5 — papá, molho de fios, altares; 6 — pêta, círculos, nome de homem; 7 — roubo, carne das costas da vaca; 8 — embarcação de alto bordo, grande quantidade (inv.); 9 — entregaria, manha; 10 — diminuição de preço, batráquio que vive nos lagos e nos sítios pantanosos, ruina; 11 — não, demorar, caução; 12 — agora, reconciliar desavindos, fileira; 13 — pano de lã grosseiro fabricado em Bristol, escovar; 14 — relativo ao rádio, cunhe em moeda; 15 — ultramar, escóvulas de imprensa.

2 — Seis rectas e um nome.

A	C	O	B
V	D	R	A
M	A	N	H
A	I	D	E

Unir as letras d'este quadrado por meio de seis, linhas rectas e formar o nome de um funcionário da C. P. começando em determinada letra e seguindo sempre a linha quebrada até ao ponto de partida, cuja letra não é contada segunda vez. Propositalmente omiliu-se uma letra que, todavia, não altera o nome.

Sincopadas ⁽¹⁾: (Silabas: 3-2) 3 — Quem faz as coisas à pressa embarga-se depressa.

- 4 — Comete êrro, sofre desfeita e a grave risco se sujeita.
5 — Vem depois a ansiedade, e ainda que o êrro justificar pense, não convence.
6 — Porque o agravo logo salta e o amarra à falta.
7 — Se há nisso grande perigo prende-se o culpado para castigo.
8 — E a massa julgadora, impune, ao vilipêndio o vitupério une.
9 — Com convício danado enleia de labeus o nome do culpado.
10 — À injúria e ao insulto junta um ultraje de vulto.
11 — Sobe ao impropério, escala a ignomínia e o opróbrio atinge, e, assim, ao infeliz a corda de espinhos cinge.
12 — Para se livrar disto, não é deshonra, para quem trabalha, evitar o mal que a pressa nunca atalha.

*

13 — Pode ser?

O sr. Luis Marques de Vasconcelos, do Algueirão, casado, de 39 anos de idade, tem uma filha com 11 anos, e prometeu dar-lhe valiosa prenda no ano em que ela tivesse metade da sua idade.

Por sua vez o pai do sr. Marques, que tem 59 anos, também prometeu lembrança de valor ao pai de sua neta quando ele tivesse metade da sua idade. Digam-nos lá quando é que estes casos ocorrem.

*

14 — Que tempo era

No depósito de Campanhã encontrava-se o sr. Joaquim de Carvalho cuidando da limpeza e conservação da sua locomotiva, quando se acerca d'ele um colega, o sr. M. Nunes, e lhe pregunta: — Há quanto tempo estás na Companhia? — O interrogado, que sabia o perguntador com queda para contas, responde-lhe: — Eu teria hoje, de serviço, cinco

⁽¹⁾ Não sabe o que é uma charada *Sincopada*? Em gramática, a supressão de uma letra ou duma silaba no meio duma palavra tem o nome de *síncope*. Por isso se chama *sincopada* a charada que, como solução do 1.º conceito grifado, requer uma palavra que signifique o mesmo e tenha um número ímpar de silabas. Essa palavra deve ser tal que, eliminada a silaba central, dê outra palavra que seja um sinônimo do 2.º conceito grifado. O número de silabas das duas palavras a procurar é sempre indicado, seguindo a ordem dos conceitos.

Um ex.: A vida desejo-a engrandecida — 3-2.

Solução — *Amor* (sinônimo de *vida* com 3 silabas) — *amo* (do verbo *amar* sinônimo de *desejar*, com 2 silabas, empregado no mesmo tempo e modo).

D'este modo fica o leitor habilitado a decifrar as charadas publicadas no presente Boletim.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

Exploração - Serviços - Região
Exploração - Serviços - Região
Exploração - Serviços - Região
Exploração - Serviços - Região

SUMÁRIO: Os Grandes Caminhos Económicos da Antiguidade. — Ser português. — Os grandes vultos da ciência. — Educação Física e Desportos. — Consultas e Documentos. — A nossa casa. — Pessoal.

Os Grandes Caminhos Económicos da Antiguidade

Pelo Sr. Comercialista Aristides Fragoso, da Divisão da Exploração

Ào contemplarmos hoje a vasta rede de comunicações que se estende por todo o Globo, o desenvolvimento grandioso que atingiram os diversos meios de transporte de que nos servimos e a fácil deslocação de pessoas e produtos, ocorre-nos perguntar: como é que nos tempos mais recuados da História do Mundo se transportavam essas mercadorias? Como se viajava? Quais os caminhos seguidos?

* * *

Era em torno dos produtos do Oriente que girava quase todo o comércio mundial da época e, como entrepostos desses produtos, destacavam-se os grandes centros populacionais de *Ninive* e *Babilónia*, na Mesopotâmia⁽¹⁾; *Tiro*, na Fenícia⁽²⁾; *Alexandria*, no Egito⁽³⁾; *Corinto*, na Grécia; *Cartago*⁽⁴⁾ e *Roma*.

Assim, como grandes empórios comerciais que foram, era para aquelas cidades que convergiam quase todos os grandes caminhos trilhados pelas caravanas que da Índia ou da China demandavam o ocidente ou vice-versa.

As caravanas que vinham da China, depois de terem atravessado o Tibet e o deserto de Gobi, poderiam seguir dois itinerários: um deles era caminharem para o norte a fim de atingirem o Mar Cáspio e o Mar Negro, donde seguiam para Bizâncio (presentemente denominada Estambul), na margem sententrional do estreito de Bósforo; o outro era caminharem directamente para oeste até chegarem ao litoral do Mediterrâneo e do Mar Negro.

As mercadorias provenientes da Índia seguiam pelo rio Ganges, que desagua no Golfo de Bengala, e atravessavam o Cáucaso Indiano, donde seguiam até o Mar Cáspio.

No entanto, de Babilónia, Ninive ou Suza, capital da Pérsia⁽⁵⁾, podia seguir-se para a Índia, atravessando a Mesopotâmia, até se atingir o rio Indu, depois de se ter efectuado um percurso de cerca de 4.000 Km.

Para da Índia se ir à China, havia também dois caminhos; um, o mais longo, consistia em subir até o deserto de Gobi e, depois de se ter atravessado as montanhas de Kaschgar, ia-se novamente através o deserto até à fronteira da China; o outro caminho, mais curto mas mais penoso, conduzia as caravanias através as cadeias de montanhas do Tibet.

As caravanias que, da Arábia⁽⁶⁾, demandavam a Fenícia, paravam em Petra e depois de atingirem o Líbano⁽⁷⁾, seguiam então para a Fenícia. Para a Pérsia e Babilónia havia três caminhos principais: um atravessava a Lídia, na Ásia Menor, e atingia Suza; outro a Fenícia, passando pela cidade de Palmira, cujas ruínas ainda hoje se admiram, e outro a Siria⁽⁸⁾ que, percorrendo a Mesopotâmia, atravessava as terras dos Scenitas até à cidade de Scene, nas margens do rio Tigre.

Na África, partiam de Thebas até alcançarem o Oásis de Jupiter Ammon, no deserto da Líbia, onde recebendo os produtos da Etiópia, os transportavam depois pelo rio Nilo, até o Egito.

De Roma, havia estradas para todos os pontos do vasto Império Romano, de que mais adiante nos ocuparemos, com maior desenvolvimento.

* * *

A maioria dos transportes, na Antiguidade, fazia-se, quase sempre, por meio de caravanias, marchando-se em fila india, e sendo os objectos conduzidos a dorso de animais.

Formavam-se, assim, grandes agrupamentos daqueles que precisavam de transaccionar os seus produtos, que, deste modo, se podiam defender dos ataques a que estavam sujeitos, pois vastas regiões inóspitas era preciso atravessar, infestadas de quadri-

lhas de salteadores. A caravana estava sujeita a um comando único que, além de dirigir a expedição e de a orientar, mantinha também a ordem e a disciplina entre os seus componentes, recrutados entre gentes de todos os povos.

No seu longo percurso fundavam-se verdadeiras estações, geralmente nos oásis ou em lugares onde houvesse água. Nestas estações, onde se encontravam compradores e vendedores, havia pousadas, denominadas caravanseralfos, para os viandantes repousarem das suas caminhadas.

Os caravanseralfos tinham as mesmas funções das albergarias, possuindo um poço no interior dum pátio e dispondo-se à volta d'este as cavalariças e os quartos para os viajantes, quartos que apenas possuíam uma esteira onde aquêles se deitavam.

Estavam, as estações, construídas de 25 a 50 Km. de distância umas das outras, sendo a mesma calculada para a marcha diária das caravanias. Tiveram, como é óbvio, uma importância fundamental, porque, evidentemente, quando duas caravanias se encontravam procuravam transaccionar as suas mercadorias, chegando a constituir bazares que davam lucros apreciáveis.

Estas transacções eram efectuadas sempre sob a protecção de qualquer divindade e assim, muitos desses lugares converteram-se em importantes centros de peregrinação e fôram o germen de futuras cidades.

É só com os Persas, no tempo de Dário,⁽⁹⁾ que as comunicações atingem um certo desenvolvimento.

Devido à necessidade de se comunicar com as satrápias em que o império estava dividido, Dário mandou construir estradas que oferecessem condições de segurança aos viajantes e para que os correios, já estabelecidos no tempo do imperador Ciro, pudessem transitar facilmente.

As estradas, objecto de cuidadas reparações, estavam divididas por estações, a um dia de marcha, para com facilidade se poder comunicar entre a capital e o resto do Império. Mais tarde, essas estações, que não passavam de simples abrigos, foram subs-

tituidas por tórras de madeira, onde, durante a noite, se conservavam faróis acesos.

Embora tivesse sido estabelecido para o serviço do estado, este sistema de correios aproveitava também aos particulares.

Os cartagineses deram igualmente bastante desenvolvimento às comunicações, construindo e reparando estradas. Foram eles os primeiros povos que, na sua construção, empregaram a pedra miúda, o cascalho e a areia.

Foi com Roma, no entanto, que as comunicações terrestres atingiram um grande desenvolvimento.

Os romanos, nos primeiros tempos da República, pouco ou mesmo nada se importaram com as comunicações. Todavia, quando o seu domínio se estendeu por toda a Itália⁽¹⁰⁾, trataram imediatamente de dar o maior desenvolvimento à viação, construindo boas e largas estradas, que se classificavam em *reais* ou *militares*, quando a cargo do estado,

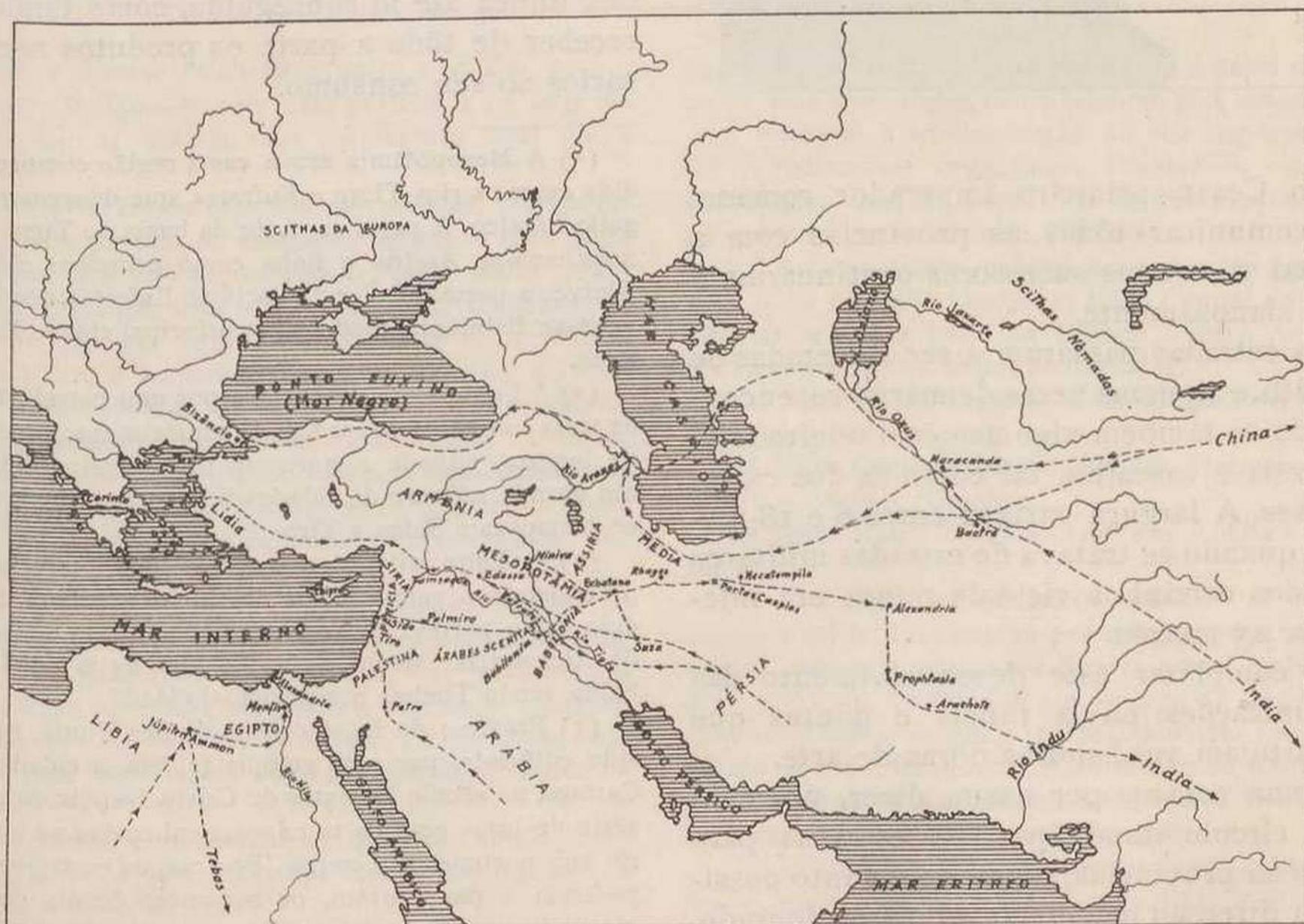
e *vicinais* ou *comunais*, quando a cargo das respectivas localidades.

A primeira grande estrada militar foi a *Via Appia*, construída 311 anos A. C. (11) e que ia de Roma a Capua, na Campania. A segunda foi a *Via Aurélia*, ao longo do Mar Tirreno e construída 241 anos A. C..

Em seguida, no ano 220 da mesma era, construiu-se a *Via Flaminia*, desde Roma até Rimini, na Umbria, prolongada sob o nome de *Emilia*, até Bolonha e Aquileia, na Venetia.

No entanto, o mundo romano alargava-se e os seus tentáculos abrangiam já a Península Ibérica, sendo preciso vigiar os pontos mais afastados. Para isso tornou-se necessária maior facilidade de comunicações, mais estradas se construindo. Uma que ia desde o rio Ebro, na Espanha, até ao rio Ródano, através dos Pirineus, e daqui, através da Gália Transalpina⁽¹²⁾ (Aquitânia e Narbonense) e dos Alpes, entroncava nos

O MUNDO ANTIGO



grandes caminhos da Itália; outra, a *Via Egnatia*, estendia-se desde Apolónia, na Grécia, até o rio Ebro.

Com o Império, a rede de comunicações alargou-se de uma maneira assombrosa. Au-



gusto César, primeiro imperador romano, fez comunicar tôdas as províncias com a capital e os seus sucessores continuaram a obra afanosamente.

As estradas passaram a ser calcetadas de granito e algumas vezes de mármore, encontrando-se também algumas com o leito feito de areia e cascalho, tal como as dos cartagineses. A largura variava entre 6 e 18 metros, quando se tratava de estradas militares e a dos caminhos vicinais nunca era inferior a 2,5 metros.

A completar êste desenvolvimento das comunicações havia túneis e pontes que constituíam verdadeiras obras de arte.

Roma estava, por assim dizer, no meio dum círculo donde partiam estradas para tôdas as províncias, seguindo, quanto possível, a direcção mais recta. O marco dourado,

colocado no centro do «forum» (13) era o ponto de partida. A par das que seguiam directamente de Roma, havia ainda outras transversais e que se ligavam àquelas.

Para se avaliar desta febre de construção basta dizer que só na Península Ibérica, foram construídos cerca de 19.250 Km. de estradas.

A vigilância de tão vasta rede de comunicações estava a cargo de comissários, geralmente escolhidos entre os altos dignatários da corte, tendo sido um deles o próprio Augusto César.

Era tal a atenção que os romanos dedicavam a êste assunto, que chegaram a cunhar medalhas tendo gravadas o rosto dos imperadores que mais tinham contribuído para o desenvolvimento da construção de estradas.

E é assim, que Roma, tendo em vista os benefícios que podia trazer para a civilização a facilidade de transporte entre os pontos mais afastados do Globo, lança mãos a essa obra gigantesca, podendo não só fazer transportar os seus exércitos com uma rapidez nunca até aí conseguida, como também receber de toda a parte os produtos necessários ao seu consumo.

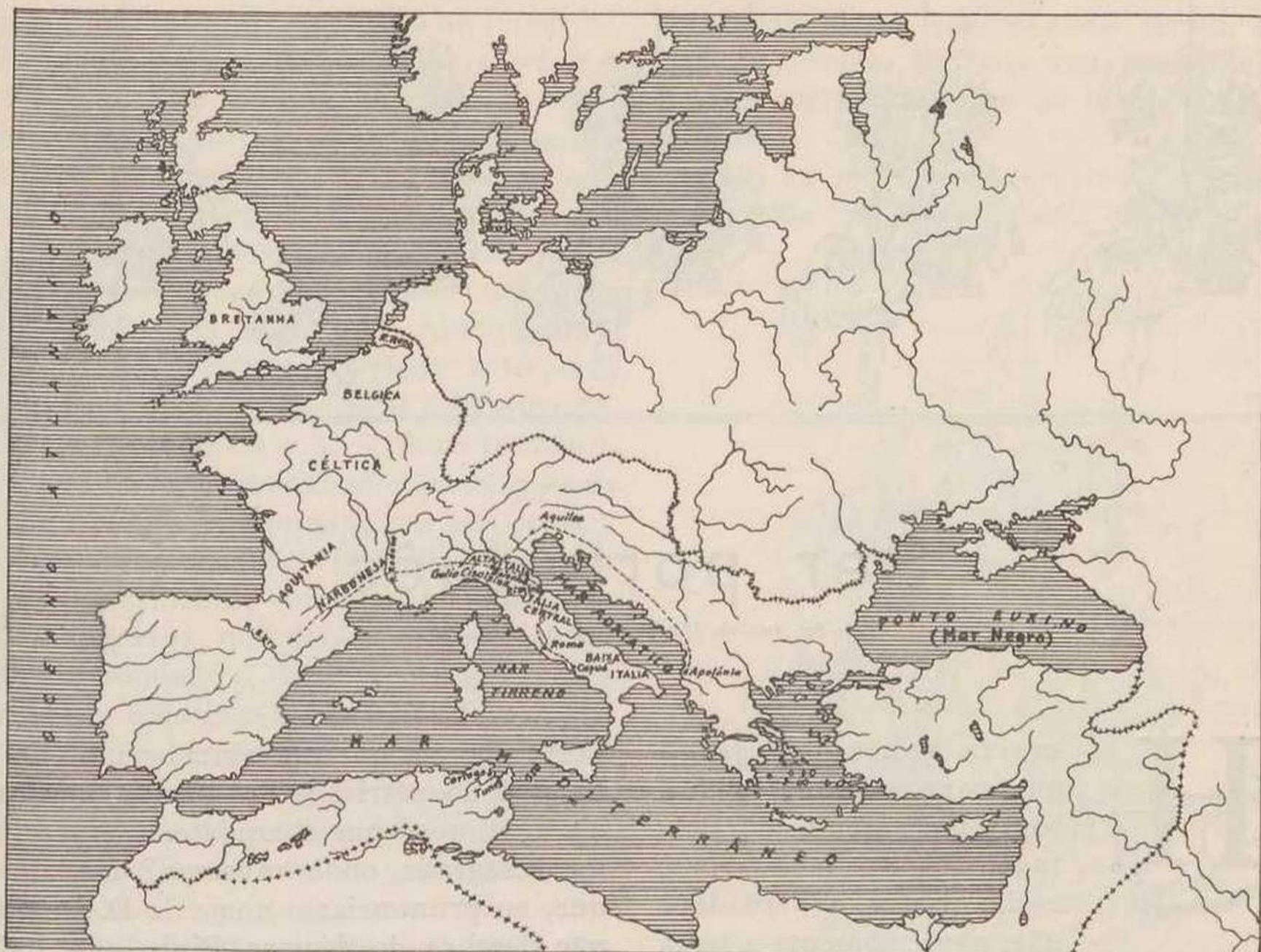
(1) A Mesopotâmia era a vasta região compreendida entre os rios Tigre e Eufrates, que desaguam no golfo Pérsico. A parte superior da bacia do Tigre denominava-se Assíria e tinha como principal cidade Ninive; a parte inferior da bacia do Eufrates denominava-se Babilónia, tendo como principal cidade Babilónia.

(2) A Fenícia era constituida por uma estreita faxa de terra com cerca de 250 Km. de comprimento e 50 Km. de largura, situada a noroeste da Palestina. Tinha um grande número de cidades florescentes das quais se destacavam Sidon e Tiro.

(3) O Egito, situado a noroeste da Líbia e compreendendo o vale inferior do rio Nilo, estava dividido em 3 partes: Baixo Egito, onde ficava a cidade de Alexandria; Médio Egito; e Alto Egito ou Thebaida, tendo Thebas por principal cidade.

(4) Próximo do lugar onde hoje fica Tunis, havia sido edificada, por uma colónia fenícia, a cidade de Cartago, no século IX antes de Cristo. Depois de uma série de lutas com os romanos, conhecidas na história sob o nome de Guerras Púnicas, os cartagineses pediram a paz; porém, os romanos, depois de os terem desarmado, exigiram-lhes que abandonassem a

IMPÉRIO ROMANO



cidade e fôssem estabelecer outra a 20 Km. para o interior. Indignados com esta perfídia e no auge do desespôro os cartagineses resolveram lutar até à morte.

Converteram os templos em oficinas, fabricaram armas dia e noite, as mulheres deram os seus cabelos para com êles se fazerem cordas e assim conseguiram organizar uma séria resistência. Acabaram, no entanto, por ser vencidos e a cidade foi destruída. Mais tarde, o imperador Augusto mandou edificar, um pouco ao sul da antiga Cartago, uma nova cidade, que tornando-se o centro do Cristianismo na África, as suas escolas produziram sábios célebres, entre outros Santo Agostinho. Em 698 caiu em poder do árabe Hassan, o qual a destruiu tão completamente, que nem mesmo vestígios dela deixou.

(5) A Pérsia ocupava parte da região planáltica da Ásia, denominada Irão; ficava a leste de Babilónia.

(⁶) A Arábia, situada entre o Mar Vermelho, o golfo Pérsico e Mar das Índias, não tinha qualquer cidade que lhe servisse de capital. Destacou-se, contudo, pela importância do seu comércio a cidade de Petra.

(7) Cadeia de montanhas, a leste da Fenícia.

(⁸) A Síria ficava situada entre o rio Eufrates, a Arábia e o Mediterrâneo.

(9) Dário (521 anos antes de Cristo), segundo fun-

dador da monarquia pérsica, tornou-se notável não só pelas suas conquistas, como também pela orientação que imprimiu à administração do seu Império, por ele perfeitamente organizado, dividindo-o em circunscrições que, do nome dos magistrados que as governavam, se chamavam Satrápias.

(10) A Itália estava dividida em 3 grandes regiões: Alta Itália ou Gália Cisalpina; Itália Central ou Itália Própria; e Baixa Itália ou Grande Grécia. As suas províncias estavam assim distribuídas:

Na Alta Itália: Ligúria, Gália Cispadana, Gália Transpadana e Venetia;

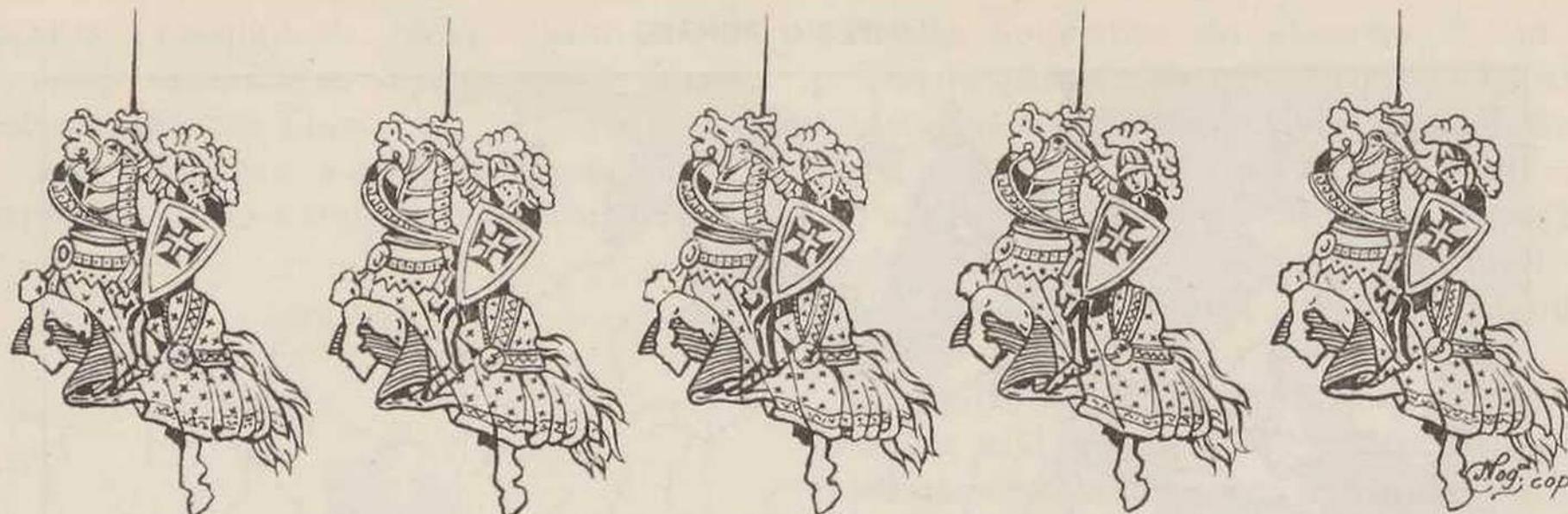
Na Itália Central: Etrúria, Latium, Picenum, Umbria, Campânia e Samnium.

Na Baixa Itália: Lucânia, Bruttum, Apúlia e Messapía.

(ix) A. C. significa: «Antes de Cristo».

(12) A Gália Transalpina estendia-se para o norte e para leste mais do que a França actual, pois che-gava até à foz do Reno e até ao lago de Constança (Suíssa). Dividia-se em 4 regiões habitadas por mais de 100 povos diferentes: a Narbonense ou Gália Ro-mana, a sueste; a Aquitânia, a sudoeste; a Céltica ou Lugdunense, no centro; e a Bélgica, ao norte.

(13) «Forum» era a praça situada no centro de Roma, onde o povo se reúnia para discutir os negócios públicos.



Ser português

Pelo Sr. António Montês, Chefe de Secção da Via



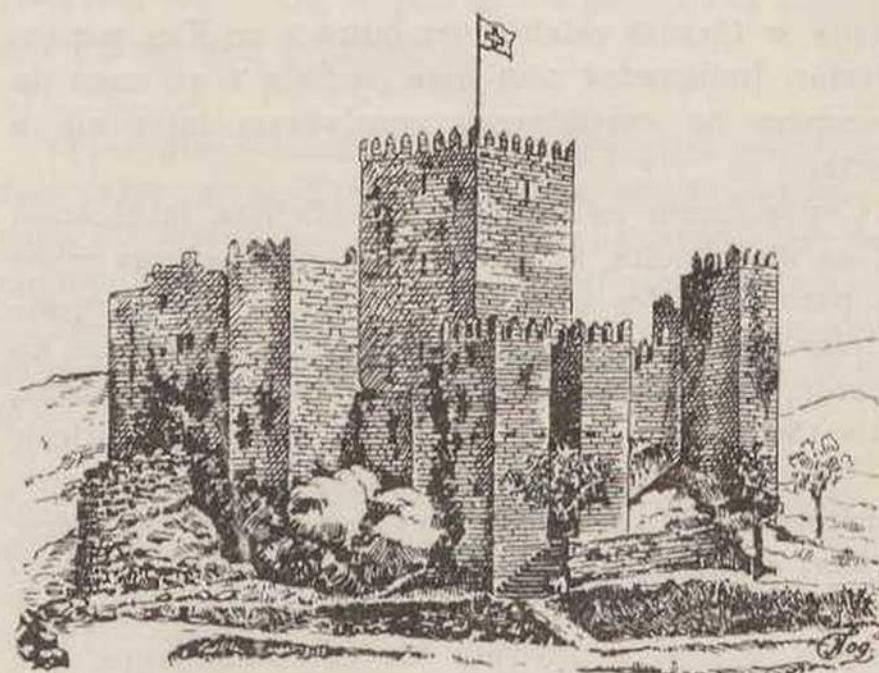
À muita gente que julga que, para se ser português, basta ter nascido em Portugal. Se, à primeira vista, assim parece, a verdade é que, não é sómente a terra onde se nasce, que dá a nacionalidade.

Para se ser português, não basta ter nascido no Minho ou nos Açores, na Beira ou em Angola, no Ribatejo ou em Timor, no Algarve ou em Moçambique.

Para se ser português, é preciso ter amor à nossa terra, enaltecedo-a sempre que fôr oportuno e defendendo-a quando alguém tentar agredi-la. Para se ser português, é necessário conhecer a história pátria e honrar as virtudes dos nossos antepassados. Para se ser português, é indispensável sentir orgulho por ter nascido na terra que foi berço de heróis e de santos, de artistas e cavaleiros, de poetas e navegadores!

Depois das primeiras letras, todos os portugueses deveriam soletrar a História de Portugal, forma prática de avaliar a grandeza do nosso território e de conhecer as virtudes daqueles portugueses de boa témpera que, em oito séculos, não tiveram outra ambição que não fosse a de erguer, bem alto, o nome de Portugal.

Há alguém que não senta orgulho em ter nascido na pátria de D. Afonso Henriques, o rei valoroso que conquistou aos moiros a terra sagrada onde vivemos? Há alguém que, ao pronunciar o nome de D. Denis, se não lembre do famoso Pinhal de Leiria,



onde saíram as madeiras para as caravelas dos descobrimentos? Há alguém que não tenha ouvido falar do Mestre de Avis, o popular soberano que soltou o brado da independência na memorável batalha de Aljubarrota? Há alguém que não conheça a existência de D. João II — que a História cognominou de «Príncipe Perfeito» —, fi-

gura gigantesca em cujo reinado se traçou o plano audacioso da expansão do Império?

E Egas Moniz, símbolo de honra, valor e lealdade? E Nun'Álvares, guerreiro e monge, que os altares portugueses consagraram? E o Infante D. Henrique, figura lendária que apontou aos navegadores o caminho dos mares desconhecidos? E Vasco da Gama, o audaz descobridor do caminho marítimo para a Índia? E Afonso de Albuquerque, que fundou no Extremo Oriente o Império que ia da Pérsia à Indo-China? E Pedro Álvares Cabral, a quem coube o descobrimento do Brasil? E D. João de Castro que, depois de derrotar os turcos, empenhou as barbas para garantir a sua palavra honrada? E Santo António de Lisboa, o milagroso «Santo de Todo o Mundo», que deixou atrás de si um rastro de bondade a iluminar as almas e as glórias de uma raça? E Luís de Camões, o poeta que soube condensar nos «Lusíadas» toda a epopeia lusitana, em versos imortais que todo o mundo conhece? E Mousinho de Albuquerque, bravo capitão que à frente de quatro dúzias de portugueses prendeu o temível Gungunhana, escrevendo pelo seu punho uma das mais belas páginas do Portugal Contemporâneo?

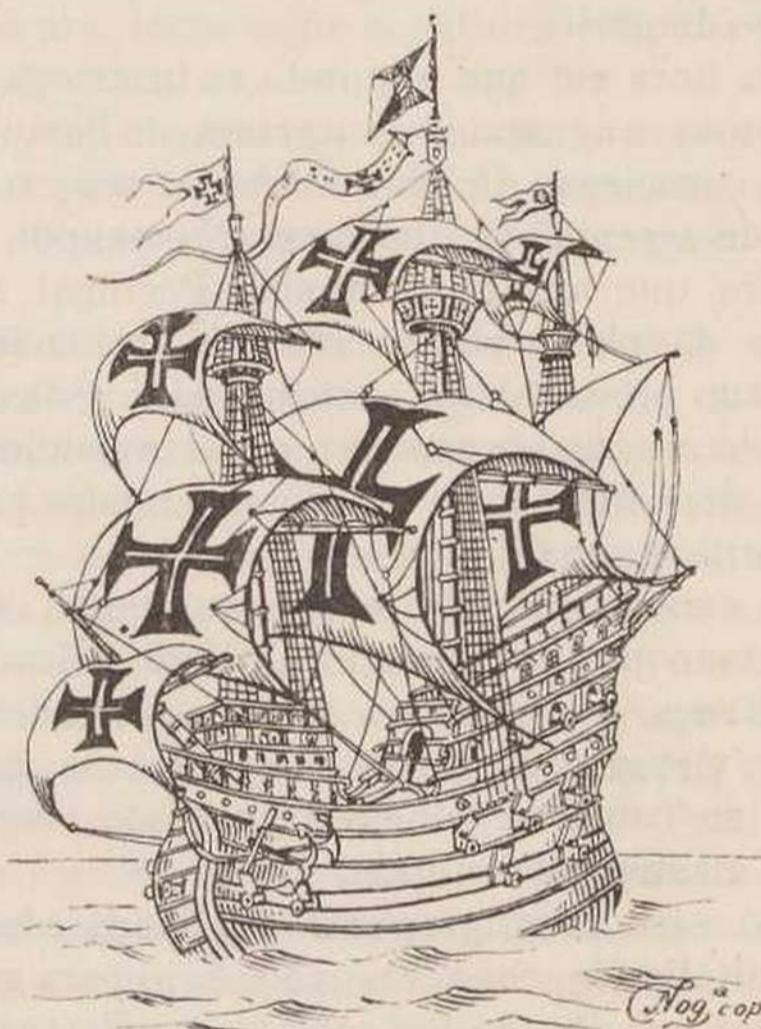


Na hora que passa que, por especial designio, é de paz na terra portuguesa, não devemos esquecer que a bandeira das quinas foi cravada por mãos portuguesas em todos os recantos do globo.

Viram-na os gêlos do norte quando Côrte Real e João Fagundes descobriram o Canadá e a Terra Nova. Viu-a o Estreito de Magalhães quando o famoso navegador o desvendou. Viu-a a Austrália quando tremendo naufrágio atacou a barca de António de

Abreu. Viram-na as plagas africanas quando descobrimos os segredos do sertão, e viram-na, ainda, os céus mais distantes, os mares mais profundos, as terras mais misteriosas.

Não há recanto da terra ou do mar desconhecido dos portugueses, que a todos os



pontos do globo levaram as virtudes da raça e os primores da civilização cristã.

A inglesa Serra da Leoa foi descoberta por Pedro de Sintra; a francesa Madagáscar foi encontrada por Diogo Dias; a espanhola Ceuta foi nossa; a Ilha de Santa Helena, onde morreu Napoleão, foi desvendada por portugueses e portuguesas foram as ilhas distantes de Samatra, Java e Bornéu; português foi o vasto império do Brasil e, quem percorrer o mundo, encontrará por toda a parte vestígios inconfundíveis da passagem dos portugueses, marcados na língua, nos hábitos e nos monumentos.

Enchemos o mundo de glória, tomámos bandeiras, erguemos fortalezas, levantámos padrões, e, pouco a pouco, foi reconhecido o valor dos nossos soldados, a valentia dos nossos marinheiros, a palavra dos nossos missionários, a fé ilimitada dum povo crente

que, durante oito séculos, soube ligar a cruz à espada, para assim cumprir a sua missão civilizadora.

Nenhum português pode deixar de sentir orgulho em pertencer a esta raça, predestinada por Deus ao heroísmo e ao sacrifício, que na História universal deixou vincada a epopeia criadora por onde foi talhado o nosso Império.

Na hora em que o mundo se interroga na dolorosa angústia da incerteza, é Portugal que, consciente da sua missão, dá um exemplo de serenidade admirável. No meio da fogueira que abraza o mundo, Portugal é a terra da paz onde se cruzam diplomatas, trocam prisioneiros, atracam navios de várias bandeiras, se acolhem pessoas indefesas e se depositam milhões de encomendas para os prisioneiros de guerra.

É necessário que o nosso país tenha conquistado grande prestígio, alcançado elevada confiança e continue a manter as tradicionais virtudes da nossa hospitalidade, para que se conserve alheio ao conflito imenso que alastrá pelo mundo.

Só esse prestígio, essa confiança e essa hospitalidade, chegavam de sobejo para sentirmos orgulho de ter nascido em Portugal!



Mas, se a história pátria e as virtudes magníficas da raça constituem motivo de orgulho para os portugueses, motivo de orgulho são, também, as graças que Deus concedeu à terra onde nascemos: «a mais bela que o sol cobre e que tantos portugueses desconhecem».

O azul do céu, a beleza do mar, a poesia dos rios, a altivez das montanhas, o recorte da costa, tudo é diferente do resto do mundo!

Se o Minho é risonho e cantante, Trás-

-os-Montes é triste e agreste; se o Douro é alegre e barulhento, o Alentejo é sereno e melancólico; se a Beira é grave e montanhosa, o Algarve é onduloso e soridente — jardim enfeitiçado onde se espreita o mar.

Não existe nação mais variada, paisagens mais diversas e, por toda a parte, bosques frondosos, recantos amenos, vergéis idílicos, planuras imensas, encostas alcantiladas, não havendo palmo de terra que não dê vinho, azeite e cortiça — terra que produz milho e trigo, frutos e primores dos mais diversos.

Cantam azenhas, repicam sinos em capelas brancas, bailam moínhos no alto de outeiros, empoleiram-se santuários em colinas, monumentos sumptuosos evocam feitos



célebres, enquanto castelos altaneiros, com as ameias voltadas ao céu, apregoam ao mundo as nobres virtudes da geração.

Portugal, terra devota onde a beleza se confunde com a graça, rincão bendito onde as danças, os trajes e os cantares são vivos e palpitantes, é um calendário de romarias. Sendo Portugal o país do sol, as suas romarias, alegres e soalheiras, são o espelho cristalino, da alma dum povo, que depois do trabalho se diverte, canta e dança alegremente.

Música, foguetes, danças de roda, trovas gritantes, cantigas de amor, há por toda a parte no torrão abençoado onde nascemos. Quando chega o mês de Junho, as festas e romarias atingem o delírio. É o mês dos santos populares, dos santos casamenteiros que têm um altar no coração de todas as raparigas de Portugal.

Santo António, tem culto vivo em toda a terra de Santa Maria, que nunca se esqueceu de que o pobre santo nasceu em Lisboa. São João, é o santinho querido das moças que

querem casar, o que muitas vezes o torna culpado de desavenças românticas. São Pedro — que há-de abrir-nos as portas do céu —, é o último da trindade, que a todos, rapazes e raparigas, faz esquecer as agruras da vida.

Há muitos séculos, Portugal fêz-se romeiro, e foi pelo mar fora, em caravelas de sonho, às mais longínquas paragens. Cristão e trovador, repartiu seu coração pelo mundo, e, por onde passou, a terra renasceu em bênçãos de amor e de alegria. Na terra donde saiu o romeiro para a sua peregrinação civilizadora, as canções não esqueceram e, como o mar continua a cantar na costa arrendada desta nação de marinheiros, nunca os portugueses perderam o temperamento que sempre encaminhou seus passos. Por isso mesmo, Portugal foi ficando terra de romarias em que o sol é o primeiro festeiro e, como tal, não se esquece de dar vida e calor às danças e cantares, ora ingénuos e românticos, ora vivos e saltitantes, ora suaves e melancólicos.



E já que falámos do amor e da alegria das romarias, sempre sublimadas pela graça feminina, dediquemos algumas palavras às mulheres de Portugal, símbolos honrados de vontade e de trabalho, de actividade e de inteligência. Nos lares, nos campos, nas fábricas, nos hospitais, nos escritórios, a mulher continua a honrar as tradições de vigor, tenacidade e heroísmo, herdadas daquelas mulheres doutro tempo que, pelos seus feitos, virtudes e actos corajosos, deixaram o nome ligado à história pátria.

Comecemos por Joana de Avelar, figura de epopeia cujo nome ficou escrito no coração das mães portuguesas: — No século

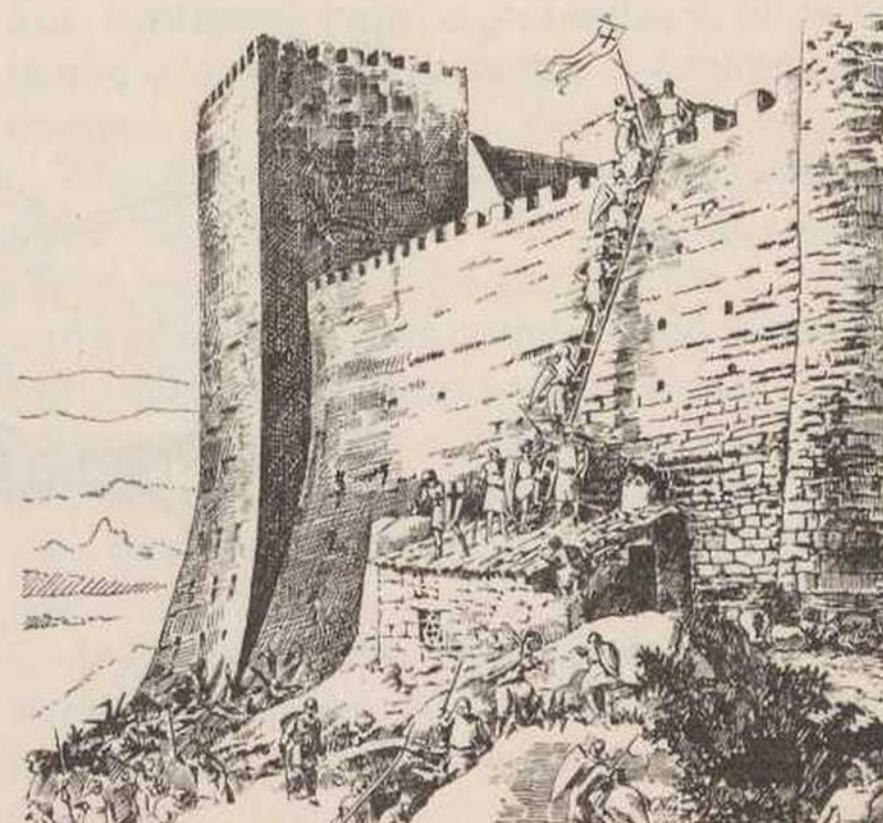
catorze, as tropas mouriscas atacaram Ceuta, e, nos duros combates, Joana de Avelar tinha perdido dois filhos em defesa da pátria. Como a guerra continuasse, escreveu à Rainha D. Catarina enviando-lhe o filho mais novo — o único que lhe restava —, para que seguisse o exemplo dos irmãos. Nessa carta, que os poetas traduziram à sua maneira, lêem-se as seguintes palavras:

«Se êle morrer, eu morrerei ditosa
pois terei dado, lêda e orgulhosa
quatro vezes a vida a Portugal».

E Brites de Almeida, a celebrada «Padreira de Aljubarrota», que no dia da tremenda batalha se debateu com sete castelhanos, prostrando-os sem vida quando saíam do forno onde se tinham acoitado?

E Ana Fernandes, que no mais aceso do cerco de Diu, no qual perdera um filho de dezóito anos, se colocou à frente dum grupo de indianas libertando a praça? Pelejando pela Cruz, pelo Rei e pela Pátria, a sua atitude heróica comove e arrebata. No combate desigual em que lutava um contra cem, a vitória constituiu um verdadeiro milagre, em que Ana Fernandes, conhecida pelo nome de «Velha de Diu», escreveu por seu punho uma página de glória.

E Deu-la-Deu Martins, nobre pelo nascimento, pela coragem e pelo patriotismo, que,



ao ver assaltada a praça forte de Monção, se decidiu, na ausência do marido, a lutar contra o inimigo? Tomou parte em várias pelejas, não faltando nos sítios de maior perigo a encorajar os soldados. Arremessava sobre o inimigo pedras e matérias inflamadas, e um dia em que os atacantes chegaram mais próximo da fortaleza, logo a heroína apareceu, de espada em punho, a acometer as hostes estrangeiras. Tratando cuidadosamente dos feridos e dando constantes exemplos de bravura, ofereceu à guarnição tudo o que possuía nos seus celeiros opulentos.

Já o cerco durava muitos dias e, no celeiro, únicamente restava uma porção de trigo. Deu-la-Deu Martins mandou fazer pães e, do alto das muralhas, arremessou-os aos assaltantes, dizendo-lhes: «A vós que não nos podeis tomar pelas armas, e nos queréis fazer render pela fome, diremos que somos mais humanos do que vós, e como nos achamos bem providos, vendo que não estais fartos, vos enviamos este socorro, e vos daremos mais se o pedirdes».

O inimigo, julgando a praça bem provida, como tivesse muitas perdas e lhe faltassem mantimentos, levantou o cerco e internou-se em Espanha.

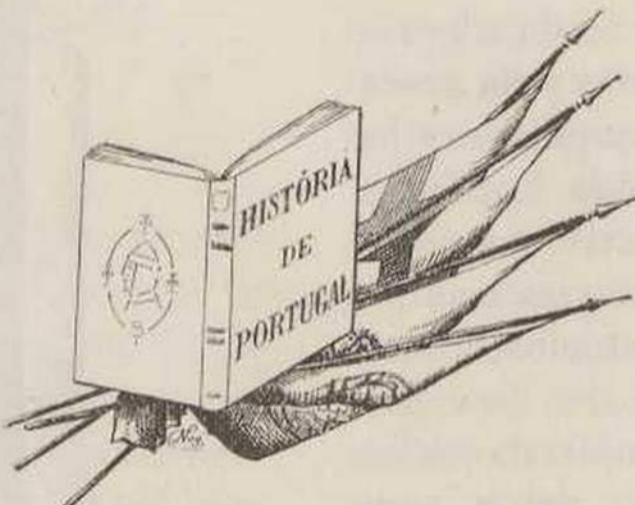
Mulher portuguesa, e das melhores, que não praticou feitos de guerra, mas nobilíssimos gestos de paz e de amor, de caridade

e de benemerência, foi a Rainha D. Leonor, mulher amantíssima do rei que a história ficou a conhecer por «Príncipe Perfeito».

Desgostosa com a morte de seu filho, o Príncipe D. Afonso, caído ao Tejo quando corria a cavalo nas margens daquele rio, refugiou-se, tempo depois, nas muralhas da «Mui nobre e Sempre Leal Vila de Óbidos», onde teceu a sua obra de bem-fazer.

Carinhosa em extremo, protegeu as artes e, as letras, amparou os primeiros passos do teatro português, fundou o templo de bondade que é o hospital das Caldas da Rainha, e como tudo isto não chegasse para mostrar as suas preclaras virtudes, mandou erguer quatrocentas misericórdias por todos os recantos de Portugal. Ninguém como ela cuidou dos pobres e dos humildes, ninguém chorou mais pelos que sofrem, levando-a o seu altruísmo a vender as jóias que possuía para erguer a obra piedosa em que estava empenhada!

Se ainda há alguém que, nascido em Portugal, desconheça as figuras que apontámos no decorrer desta palestra, leia a nossa História, fixando para sempre que, para se ser português, não basta ter nascido em Portugal, não se esquecendo nunca, que só quem conhece este torrão sagrado e o seu glorioso passado, profundamente o saberá amar.



Os grandes vultos da ciência

Pelo Sr. Vasco do Couto Lopi, Sub-Chefe do Serviço da Fiscalização e Estatística

O «Boletim da C. P.», fiel ao seu objectivo de contribuir para a educação geral e profissional dos seus leitores, inicia, com este número, uma nova secção, especialmente destinada a evocar alguns dos mais famosos génios que, desde a remota antiguidade até os nossos dias, têm vindo enriquecendo as ciências com as suas obras e descobertas.

Nesta nova secção encontrarão, os que nos lêem, mais um motivo para recreio do seu espírito, sempre proveitoso, senão indispensável, a quem vive do seu labor.

I

Arquimedes

DE entre os sábios dos tempos antigos, cuja fama tem perdurado, sempre fulgurante, através dos séculos, até os nossos dias, é, sem dúvida, *Arquimedes* um dos que mais enriqueceram a ciência com as suas preciosas descobertas e invenções.

Nasceu em Siracusa, no ano 287 a. J. C. e, muito novo ainda, foi viver para Alexandria, onde o sábio Euclides o iniciou em todas as descobertas anteriores.

De regresso à pátria, dedicou-se apaixonadamente aos estudos e experiências científicas, tornando-se o maior geómetra, matemático e físico dos tempos antigos.

Atribui-se-lhe a teoria da alavanca, a invenção do parafuso sem fim, a do parafuso ôco, de que se serviu, quando em viagem pelo Egipto, para fazer secar terras inundadas pelo rio Nilo, a das rodas dentadas, a dos sistemas de roldanas e a da esfera móvel. Deve-se-lhe a criação da hidrostática, cujo princípio fundamental estabeleceu e veio a ficar consagrado sob o nome de «Princípio de Arquimedes». A sua obra, que é enorme, legou à posteridade uma série de descobertas e invenções de real valor, quer para a teoria da mecânica e para a hidrostática, quer como precursoras do cálculo diferencial e dos métodos modernos de calcular as superfícies planas e os sólidos.

Foi o primeiro a determinar as propriedades das espirais. Apresentou importantes

teoremas sobre a quadratura do círculo e da parábola. Provou que a superfície da esfera é igual a quatro vezes a de um dos seus círculos máximos e que a área de um círculo é igual à de um triângulo rectângulo em que um dos catetos é o raio e o outro o perímetro da circunferência. Determinou a área de um segmento esférico, a relação entre a área da esfera e a do cilindro circunscrito, a relação entre o volume de um cone e o de um cilindro de igual base e altura.

A sua desmedida obsecção pelos estudos e trabalhos científicos, levava-o a esquecer-se, amiudadamente, de comer, de beber e mesmo de cuidar do seu tratamento pessoal, a ponto de ser freqüente a intervenção dos familiares para o meterem, à força, no banho, o lavarem e o untarem à maneira da época.

Alguns biógrafos apresentam-no como parente de Hieron, rei de Siracusa, outros põem em dúvida este parentesco e crêem antes que o rei, conhecendo o seu inestimável valor, o encarregava, por vezes, de trabalhos importantes e difíceis.

Uma vez, encarregou-o de safar um barco que havia encalhado na costa e ameaçava perder-se. Conta-se que, após o salvamento do barco, quando o rei lhe fazia elogios pelo êxito da empresa, Arquimedes limitou-se a responder: «*Dai-me um ponto de apoio e eu levantarei o mundo*».

Doutra vez, o rei encarregou-o de verificar se certo ourives, a quem encomendara uma coroa de ouro, tinha ou não falsificado a coroa, misturando nela uma porção de prata.

O ilustre matemático reflectiu profundamente na solução d'este problema, até que, um dia, estando no banho, notou que as suas pernas mergulhadas na água, perdião consideravelmente o seu peso, a ponto de poder levantá-las com extrema facilidade. Tanto bastou para que o seu génio visse o grande princípio que viria a tomar o nome de «Princípio de Arquimedes»: — *«Todo o corpo mergulhado num fluido perde uma parte do seu peso, igual ao peso do fluido que desloca».*

Esta descoberta deu-lhe a solução do problema da coroa. Conta-se, que foi tão grande o seu entusiasmo, que saiu do banho e correu nú pelas ruas da cidade, gritando: — Eureka! Eureka! (achei! achei!) — Com efeito, tinha encontrado o meio de determinar o peso específico dos corpos, tomando por unidade o peso da água. Assim, para o caso da coroa, utilizou duas massas, uma de ouro e outra de prata, cada uma das quais tinha peso igual ao da coroa; banhou-as, sucessivamente, num vaso cheio de água, observando, com muito cuidado a quantidade de líquido deslocado pela imersão de cada uma.

Submeteu, seguidamente, à mesma prova, a coroa fabricada por encomenda do rei e fácil foi determinar as quantidades de ouro e de prata que a mesma continha.

Quando os romanos, comandados por

Marcelo, atacaram Siracusa, Arquimedes tomou a direcção da defesa da cidade. Fêz construir máquinas especiais para arremessar flechas e grandes pedregulhos a distâncias consideráveis causando enormes devastações na hoste inimiga. Conseguiu incendiar as naus dos invasores, utilizando um sistema de espelhos de sua construção. Durante três anos o seu génio manteve em cheque as tropas de Marcelo, lançando entre elas o terror e o espanto.

Por fim, os romanos sempre conseguiram tomar a cidade, assaltando-a, de surpresa.

Conta-se que Arquimedes, por ocasião do assalto, estava estudando na praça pública e que, a seus pés, tinha figuras geométricas que havia traçado no terreno.

Tão absorvido estava nas suas lucubrações que não se apercebeu do assalto. Um soldado romano acercou-se d'ele e perguntou-lhe o que significavam as figuras. Como Arquimedes não respondesse e continuasse mergulhado nas suas congeminacões, o soldado, enfurecido, cortou-lhe a cabeça. Marcelo, que tinha dado ordem para ser poupada a vida de Arquimedes, ficou cheio de indignação quando soube que a ordem não fôra cumprida.

Como homenagem, mandou-lhe construir um mausoléu, sobre o qual, conforme disposição deixada pelo próprio Arquimedes, foi colocada uma esfera, inscrita num cilindro, contendo gravados os números que exprimem a relação entre êsses dois sólidos.

O assassinio de Arquimedes ocorreu no ano 212 a. J. C.





As corridas de velocidade oferecem momentos de grande beleza. Eis a emocionante chegada de uma corrida de 100 metros, disputada no Estádio Olímpico de Berlim, e ganha pelo holandês Osendarp.

Educação Física e Desportos

O Atletismo

Pelo Sr. Manuel Mota, Empregado Principal da Divisão da Via e Obras

O atletismo é a designação genérica que envolve três modalidades de desporto: as corridas, os saltos e os lançamentos.

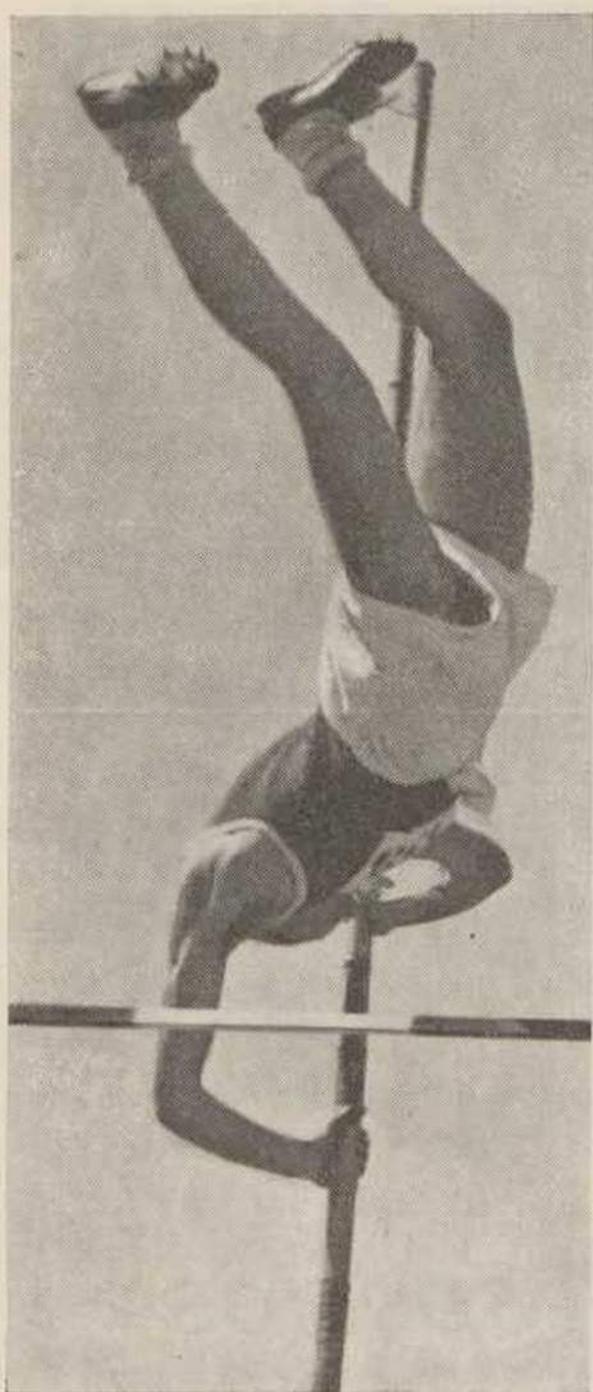
Qualquer destas actividades físicas é natural no homem. Correr e saltar são exercícios que estão, por assim dizer, na base de todas as suas actividades. Os lançamentos, de menos aplicação na vida corrente, são reminiscências das épocas longínquas em que o homem se defendia e atacava usando armas de arremesso.

A corrida é, essencialmente, um exercício natural e a base

de todos os outros desportos. Não pode ser bom jogador de *foot-ball*, por exemplo, o homem que não saiba correr.



As corridas de barreiras exigem grande perícia dos seus praticantes. Interessante aspecto de uma prova efectuada no Estádio do Lima, no Porto.



O salto à vara exige destreza e força muscular.
Um dos melhores atletas portugueses executando um aparatoso salto, no momento de transpor a barra.

Lawson Robertson, técnico americano de grande autoridade, diz que em nenhum outro desporto se podem encontrar tantas oportunidades de recreação sadias e de desenvolvimento harmônico do corpo como nas diversas provas que formam, em conjunto, o atletismo.

O atletismo tem ainda, para o desportista, outra vantagem. São tão numerosas as modalidades que o compõem que, em boa verdade, pode dizer-se que há uma modalidade para cada caso.

Há as corridas de velocidade, de meio-fundo e de fundo, a marcha e o «corta-mato». Há os saltos em altura, em comprimento, à vara e o triplo salto. Há os lançamentos do peso, do disco, do dardo e do martelo e até já houve o lançamento da

A corrida é, ainda, o desporto de todas as idades e de todos os países.

O atletismo vem dos tempos da antiga Grécia. A corrida era então considerada como um dos exercícios mais importantes. O vencedor da «maratona», nos antigos Jogos Olímpicos, era coroado como o grande vencedor dos Jogos.

Os técnicos do desporto consideram o atletismo como uma modalidade das mais úteis,

granada, que caiu em desuso. Isto é, um indivíduo pode escolher, à vontade, as modalidades mais adequadas às suas condições físicas.

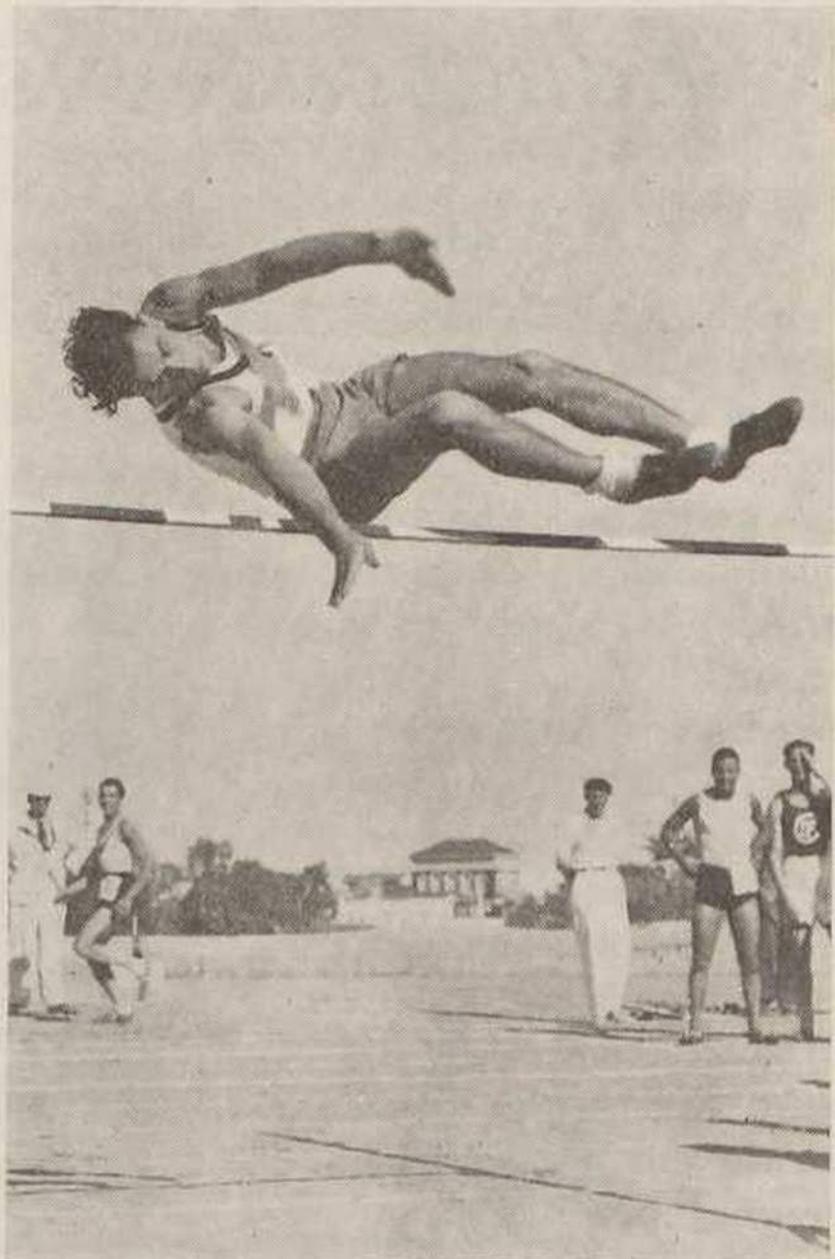
Regra geral, o peso, a constituição física e o temperamento do indivíduo servem de guia para a escolha da modalidade que mais lhe convém.

Há, todavia, alguns princípios fundamentais que podem servir de «bitola».

«O primeiro princípio deduz-se desta divisão: se a maior musculatura está em baixo, o homem será um saltador ou um corredor; se na metade superior, poderá ser um lançador» (Dr. Salazar Carreira, «Atletismo»).

Quanto aos corredores escreve o mesmo considerado técnico:

«Podemos portanto assentar que, em princípio, o atleta de músculos longos, esguio, de grandes pernas é, na essência, se tiver uma boa caixa torácica, um corredor de fundo



O salto em altura proporciona atitudes como estas em que o atleta desafia as leis do equilíbrio. Um vistoso salto de um atleta português.

ou de meio-fundo, principalmente; o atleta de grande musculatura, altura média, corpo proporcionado, será o tipo fundamental do corredor de velocidade».

Um técnico brasileiro de renome diz que para as corridas de barreiras os indivíduos mais bem dotados são os de estatura elevada e longas pernas; para os saltos em comprimento tendem habitualmente os indivíduos velozes, enquanto para os saltos em altura e à vara são necessários grande desenvolvimento dos músculos das costas e franca elasticidade das pernas.

Embora o atletismo seja um desporto natural, nenhum indivíduo deve dedicar-se a ele sem previamente consultar um médico especialista. É indispensável, ainda, cultura física geral, que lhe forneça a resistência orgânica precisa para suportar os esforços próprios das competições.

Os dirigentes têm um grande papel a desempenhar. A sua preocupação deve ser a de formar um grupo numeroso de atletas completos, isto é, aptos a praticarem a corrida, a saltarem e a lançarem, de preferência a enveredarem pela especialização com a idéia no campeonato ou no «récord».

O atletismo deve ser fomentado por todas as formas. É o *desporto-base* e, por isso mesmo, o mais importante nos Jogos Olímpicos modernos, o que merece os maiores cuidados dos dirigentes de todas as nações. Na Finlândia, por exemplo, há o culto do atletismo.

Por isso ela deu ao Mundo atletas extraordinários como Nurmi, Ritola e outros.

As competições de atletismo constituem excelentes espectáculos. O esforço harmônioso de um saltador; a emoção de uma prova de velocidade em que o primeiro lugar se alcança muitas vezes pela diferença quase imperceptível de um peito; a impressionante demonstração de vigor que há num lançamento; a incerteza da vitória final nas corridas de estafetas, são atractivos para o público e, ao mesmo tempo, motivos de encanto visual.

A prática do atletismo, que alia portanto a utilidade à beleza, não é muito dispendiosa. Exige, é certo, para as suas competições, instalações adequadas, com pistas, caixas de saltos, etc. Mas, essas exigências desaparecem em grande parte quando, na sua prática, se procura apenas uma forma de recrear o espirito e fortalecer o corpo.

Em Portugal está a travar-se, no dizer de um técnico distinto, a «batalha do atletismo».

Nela colabora a Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho (F. N. A. T.) que criou recentemente um curso de monitores de atletismo a cargo de um apreciado técnico da modalidade.

Eis por que este artigo sobre atletismo, focando apenas generalidades, nos parece oportuno para demonstrar a utilidade da sua prática.

Os exercícios físicos e os desportos devem condicionar-se aos períodos variáveis do crescimento do indivíduo, — que é rápido nos primeiros anos da vida; — se afrouxa depois, até à puberdade; — que se acelera novamente até ao fim da puberdade; — que novamente se afrouxa; que depois se uniformiza (28/35 anos)

(Comité Olímpico Português — 1934)

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 795 — Surgindo dúvidas sobre quando se pode reembolsar o depósito de 1:000\$00 referente aos combóios especiais, ao abrigo do Aviso ao Públ. A. n.º 722, agradeço elucidar-me, visto haver várias opiniões, conforme segue:

— Uns dizem que se pode reembolsar após o carregamento e despacho efectuados, ainda que seja em portes a pagar à chegada.

— Outros dizem que só depois do combóio descarregado no destino e os portes cobrados.

— Outros, que tratando-se de portes pagos à partida, pode reembolsar-se depois destes efectuados.

— E outros dizem que, em qualquer dos casos, só com ordem do Serviço da Fiscalização e Estatística.

R. — Restituição dos depósitos de garantia:

Há 2 casos a considerar

1.º Restituição no acto da liquidação dos portes;

2.º Restituição depois desta liquidação.

1.º caso — O Aviso ao Públ. A. n.º 722, diz claramente que o depósito se restituirá no acto da liquidação dos portes, isto é, depois do combóio carregado, e no acto do pagamento daqueles, quer se trate de expedição em portes pagos ou a pagar.

2.º caso — A restituição só se fará com autorização do Serviço Central, desde que se não observe aquele, ou que sendo o combóio em portes a pagar, as remessas se destinam a mais de uma estação.

Chama-se a atenção do consultante para o que sobre o assunto determina a C/Circular n.º 254.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públ. A. n.º 774 — Altera o serviço que presta o apeadeiro de S. Domingos.

Aviso ao Públ. A. n.º 775 — Anuncia o encerramento do «Cais dos Soldados-Tejo».

Aviso ao Públ. A. n.º 776 — Substitui a redacção do n.º 13 do Aviso ao Públ. A. n.º 715, referente a transporte de géneros frescos em vagões frigoríficos.

3.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — Grande Velocidade, em vigor nas linhas da Antiga Rêde — Suspende,

a partir de 11 de Janeiro de 1943, a aplicação do § 1.º desta Tarifa.

23.º Aditamento à Tarifa Geral — Anula, a partir de 4 Janeiro de 1943, o 18.º Aditamento a esta Tarifa, datado de 16 de Novembro de 1936.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros — Rectificam-se alguns preços desta tarifa.

Aditamento n.º 78 à Classificação Geral — Amplia a Classificação Geral, em vigor na Antiga Rêde e nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, com as seguintes rubricas: «Soja seca», «Soja torrada» e «Soja verde».

Tarifa de Camionagem no Pôrto — Regula o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias de e para os domicílios e Despachos Centrais do Pôrto.

Tarifa de Camionagem «Barreiro-Évora» — Regula o transporte de passageiros nesta carreira.

10.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação e o Despacho Central de Portalegre.

14.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de passageiros entre a estação de Queluz-Belas e o Despacho Central de Belas e as povoações de Idanha e Venda Sêca.

24.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de passageiros, entre as estações de Lisboa-Rossio e Cais do Sodré e as estações de Sintra e Estoril.

28.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação e o Despacho Central de Loulé.

Comunicação-Circular n.º 81 — Manda retirar das colecções, por estarem caducadas ou serem anuladas pela presente, diversas Comunicações-Circulares do Serviço do Tráfego.

II — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2378, de 22 de Setembro de 1942. — Informa que foi levantado o ramal particular «Póvoa-Marinhais» ao Km. 19,115 da linha de Leste.

A nossa casa

Cuidado!

— Nunca acender fósforos na direcção de nós próprios, mas sim, em sentido contrário.

— Não tocar em objectos eléctricos com mãos úmidas.

— Quando há crianças, evitar, principalmente, que elas se aproximem do lume, água, escadas, janelas, electricidade, medicamentos e lâminas.

— Pôr nas janelas das casas, onde se encontram crianças, caixilhos de rôdes.

— Ainda, em casas de crianças, proteger as escadas com portas ou cancelas munidas de molas.

— Não deixar os pavimentos escorregadios.

— Não deixar que as crianças convivam com animais.

— Não deixar na obscuridade escadas e corredores.

— Não soprar os ferros de engomar dentro da habitação.

— Não deixar tesouras nem canivetes abertos sobre as mesas.

— Guardar os talheres num faqueiro e não os espalhar numa gaveta, uns para um lado e outros para outro.

— Não meter alfinetes na boca.

— Espetar alfinetes ou pôr outro qualquer sinal nas rôlhas dos frascos que contenham medicamentos perigosos.

— Embrulhar vidros e louças partidas antes de os deitar no caixote do lixo.

— Não colocar caçarolas, frigideiras, etc. sobre o fogão, com os cabos virados para fora.

— Não deixar desarrumados, no meio da casa, bancos, celhas com água, ou qualquer outro objecto.

— Não pregar agulhas, nem no nosso fato, nem em nenhuma cadeira ou almofada.

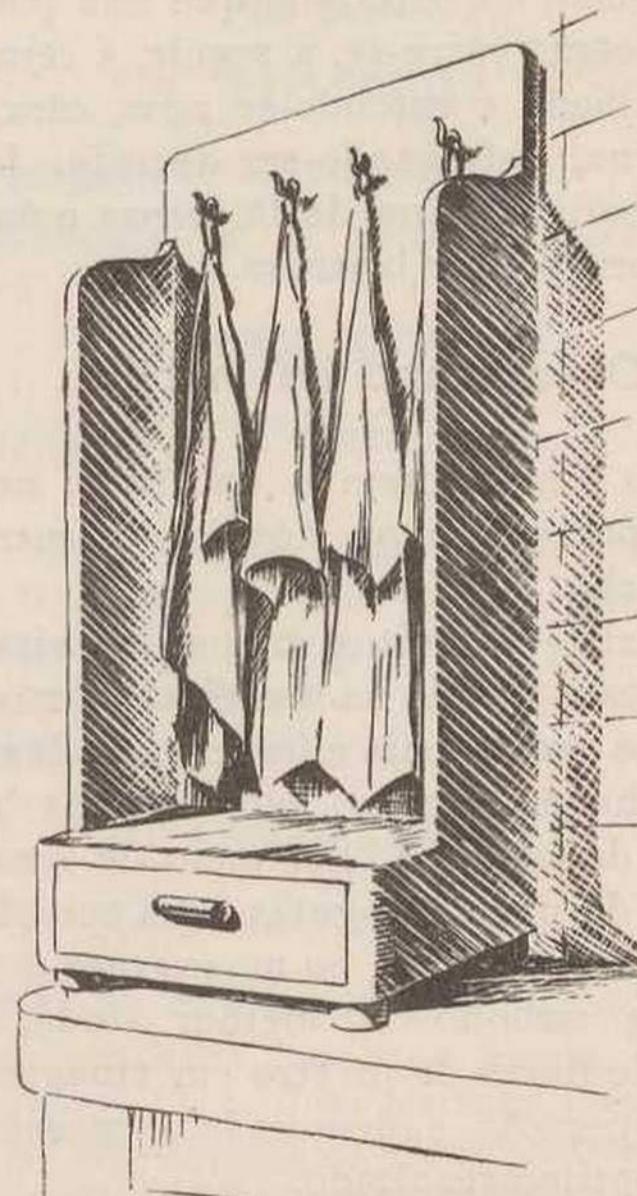
Tive uma idéia

Tenho uma linda cozinha toda forrada de azulejos. Gosto muito dela; não a trocava por nenhuma outra, mas... não tinha onde pendurar os panos da louça. Claro que os panos têm de estar pendurados para secarem. Mas, faltava-me a coragem para esburacar a parede, a-fim-de pregar os pregos indispensáveis.

Além disso, um pano pendurado na parede é tudo quanto há de mais feio, de inestético. Por esta razão também me não resolvia a pendurar os panos nas portas, como tenho visto em tantas cozinhas. Então?

Então, para alguma coisa há-de servir a cabeça. Tive uma idéia!

Mandei fazer um móvelzinho — chame-



mos-lhe móvel — espécie de armário sem parte superior, e a da frente só até certa altura. Tem umas escápulas onde se penduram os panos. Na gaveta guardam-se as toalhas, guardanapos e panos lavados.

Enfim, como não tenho grande habilidade para explicar as coisas, mando o desenho do móvelzinho em questão, e por ele poderão verificar que não deixa de ser aproveitável. Fica muito bem ao lado do lavadouro da louça e os meus lindos azulejos continuam intactos.

A limpeza dos pavimentos

Os pavimentos de tijolo, de mármore ou de laje conservam-se limpos com freqüentes lavagens de água quente e soda, enxugando-se, depois, com serradura. Se os sobrados são envernizados ou pintados a óleo, esfregam-se, primeiro com serradura, ligeiramente umedecida com vinagre e óleo de linhaça, e passam-se depois com um pano grosso e enxuto.

Os sobrados encerados esfregam-se com umas buchas ou tampões formados de arame fino especial, amachucado, que tem por fim raspar a cera; varre-se, a seguir, a cera que fica espalhada e estende-se nova cera com terebentina, esfregando-se depois, fortemente, com um pano de lã grossa e áspera até o sobrado ficar lustroso.

O caruncho na mobília

Nem o verniz, nem o encerado, nem o betume preservam os móveis dos estragos do caruncho.

Mas existem muitos meios de evitar ou destruir este flagelo na madeira dos móveis.

Um dos meios mais eficazes para destruir o caruncho é inocular, em todos os buracinhos da madeira, por meio de uma siringa ou de um conta-gotas, uma solução de clorofórmio com óleo, ou umas gotas de sulfureto de carbono ou, melhor ainda, uma infusão de flores de piretro em vinagre.

Esta operação é demorada e massadora mas dá óptimo resultado.

Vestido e capa de lã

Vestido de lã às riscas combinadas em sentidos diversos.



Capa comprida, dum tecido de lã mais forte e só de uma cor, com gola de pele.

A dona de casa, ministra de várias pastas...

Guardadas as proporções devidas, a tarefa dum dona de casa é ainda mais importante do que a que se depara a um Chefe de Estado, porque este tem o auxílio dos ministros.

É que, a dona de casa, tem de ser o próprio ministro das suas finanças — embora o marido dirija, indispensavelmente, o orçamento das receitas — porque só a ela compete resolver o problema do equilíbrio da receita com as despesas.

Se, até certo ponto, compartilha com o marido os negócios exteriores, só a ela pertence tratar do interior, da justiça e da instrução.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Artur da Rosa Seabra
Guarda-freios de 1.ª classe
Admitido em 2 de Janeiro de 1903
como Carregador



Luís Maria da C. Ferreira
Chefe de Brigada
Admitido em 17 de Fevereiro de 1903
como Ajudante de Montador



Bonifácio Joaquim Roxo
Carregador
Nomeado Carregador
em 8 de Janeiro de 1903

Actos dignos de louvor

Pelo Servente Ambrósio de Matos, da Via e Obras, foi encontrada no dia 23 de Setembro passado, numa das retretes do edifício de Santa Apolónia, uma caneta de tinta permanente, de que fêz entrega imediata ao Chefe do Pessoal Menor.

No dia 3 de Agosto p. p.º foi notado, pela Guarda da P. N., Maximina Ascenção, que um dos vagões do comboio n.º 2002 seguia descarrilado, pelo que o comboio parou a 600 metros da P. N. onde presta serviço.

Imediatamente aquél agente pôs-se em comunicação telefónica com a estação de Santarém para participar a ocorrência, evitando assim que o comboio n.º 3 avançasse e desse, possivelmente, motivo a um acidente de gravidade.

No dia 7 de Agosto último, manifestou-se incêndio com certa violência num vagão carregado com fardos de cortiça que estacionava na estação de Entroncamento.

Pela coragem e decisão reveladas na extinção daquele fogo, foram gratificados os serventes auxiliares João Calado e Luís Máximo Oliveira, da 3.ª Secção da Via e Obras.

Nomeações

Em Dezembro

EXPLORAÇÃO

Empregado de 3.ª classe : Manuel Teixeira.
Escriturário de 3.ª classe : Jorge Godinho Mendes.

MATERIAL E TRACÇÃO

Empregado de 3.ª classe : Eduardo Lopes Martins.

Escriturários de 3.ª classe : José Alves de Carvalho, Henrique dos Santos Hortas e José Francisco Conceição Figueiredo.

Limpadores : Francisco Penas, José da Rosa e Aníbal Belchior.

Promoções

Em Dezembro

Chefes de distrito : Manuel de Sousa, António Falcão, José Maria Gonçalves, Augusto Gonçalves Cruz, Jacinto Lopes, João Martinho Pinto, António João, Joaquim J. Brito, Anastácio Coelho, Francisco Alves Casquilho e Adriano M. Garcia.

Mudanças de categoria

Em Dezembro

EXPLORAÇÃO

Para:

Empregado de 3.ª classe: o Factor de 3.ª classe, Manuel Batista Martins.

VIA E OBRAS

Para:

Guarda de P. N.: o Assentador, João Raimundo.

Reformas

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

Joaquim de Oliveira, Servente.

Em Dezembro

EXPLORAÇÃO

Afonso Ernesto de Carvalho Guimarães, Empregado principal, do Serviço da Fiscalização.

Rafael Francisco Charneca, Chefe de 1.ª classe, de Évora.

Tomás da Silva, Chefe de 2.ª classe, de Santarém.

Alexandre Gomes Pereira, Factor de 2.ª classe, de Mogofores.

João Maria Tomé, Fiel de 2.ª classe, de Gaia.

António do Carmo, Agulheiro de 1.ª classe, de Tavira.

Laurentino da Conceição, Guarda, de Évora.

António Ramos Correia, Guarda, de Coimbra.
José Maria de Almeida, Carregador, de Campanhã.
Adelino de Freitas, Carregador, de Braga.
José Nunes Bragança, Carregador, de Mafra.

MATERIAL E TRACÇÃO

Manuel Luís, Maquinista de 2.ª classe.

Joaquim dos Santos, Revisor de Material de 2.ª classe.

VIA E OBRAS

Valeriano Guedes, Assentador do distrito 404, de Trofa.

Maria Carapinha, Guarda de P. N. do distrito 21, de Praia.

Maria da Costa, Guarda de P. N. do distrito 67, de Mogofores.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro

† *Joaquim Francisco Pereira*, Revisor de 1.ª classe, de Lisboa.

Nomeado Carregador em 21 de Fevereiro de 1919, foi promovido a Agulheiro em 21 de Maio 1920, passando a Revisor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1924 e finalmente promovido a Revisor de 1.ª classe em 1 de Julho de 1933.

† *José Augusto Cardoso*, Guarda-freios de 1.ª classe, de Campanhã.

Admitido como Carregador eventual em 22 de Maio de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 3 de Julho de 1924, aspirante a Guarda-freios em 27 de Janeiro de 1925 e finalmente promovido a Guarda-freios de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1929.



† Joaquim Francisco Pereira
Revisor de 1.ª classe



† José Augusto Cardoso
Guarda-freios de 1.ª classe

séritos da idade que tenho, se tivesse mais dôze anos e três meses.

Não se sabe se a resposta agradou. Em todo o caso, por curiosidade, gostaríamos que nos dissessem qual era o tempo de serviço do sr. Carvalho.

15 - Entre amigos.

(Problema de José Augusto Alves — Factor de 3.ª classe — Contumil).

No comboio n.º 634, que sai de Contumil às 13-39, fui, um dia, a Campanhã e encontrei aqui, muito apreensivo, um velho amigo.

Procurei saber o motivo das suas apreensões e ele respondeu-me: — Comprei, há dias, nos Armazens de Viveres, para o vestuário da minha gente, um lote de casimira por 1.422 \$25.

Era o preço que estava marcado. O caixeiro disse-me que era uma compra em conta para a qualidade da fazenda, e acrescentou que cada metro custava, em escudos, tanto como os metros que tinha o lote.

— E ficaste satisfeito com a informação?

— Não fiquei, mas também não quis mais esclarecimentos, para que ele não sipesse de mim um mau juízo. Como ainda não achei solução para o caso, eis a razão porque me vés assim. Talvez tu me possas tirar desta dificuldade!

Agora, não. Mas fica descansado, que eu volto daqui a pouco e dir-te-ei quantos metros compraste e a como cada metro. Assim foi.

Nota. — Seria interessante a publicação das soluções aritméticas destes três problemas. Os srs. solucionistas podem, querendo, demonstrar o raciocínio feito para as obter.

Correspondência

Por ter sido recebida com algum atraso a lista das soluções completas dos Boletins n.ºs 159 e 160 do solucionista Sr. Brielga, não pôde o mesmo figurar, como era de direito, nos respectivos quadros de honra, nem foi incluído no sorteio do 3.º trimestre de 1943, visto estar já impressa a página do Boletim que se reportava aos sorteios. O facto é muito para lamentar, visto que se trata de um solucionista de primeira plana e assíduo, motivo porque a falta da sua lista, notada em tempo conveniente, causou estranheza.

Está, portanto, prejudicado naquele sorteio, mas para isso contribuiram motivos que nos são alheios, pelo que o distinto solucionista terá que resignar-se um pouco por esse percalço.

Elmíntos. — Sim, senhor, tem razão; devia ter figurado no quadro de mérito do n.º 158. O lapso é atribuído à circunstância da lista trazer também as soluções do n.º 157 e ter sido arquivada no expediente relativo a este número. Todavia isso não o prejudicou no sorteio, como verificará no Boletim n.º 163.

J. Augusto Alves (Contumil). — Foi necessário dar-lhe uma nova feição que, aliás, não se afasta muito da primitiva. Pode continuar.

Lorido Lopes. — Já com o original de Fevereiro no prelo foram recebidas as suas soluções do Boletim n.º 159. Em primeiro lugar convém dizer que não parece haver motivo para melindre. Não houve soluções erradas; todas estavam certas. Outros solucionistas enviaram também soluções, porém nenhuma deu ensejo para o esclarecimento que se inseriu. A lacuna foi, portanto, preciosamente servida de pretexto para fazer luz e não pode crer-se que constitua desdouro ou menospreço; antes pelo contrário, considera-se a publicação da solução do colaborador como prova de preço (e todas são apreciáveis).

Não é possível, contudo, por falta de espaço, inserir todas, para, em conjunto, se apreciarem os interessantes raciocínios de cada um. Aquele procedimento tende a concorrer para o agrado dos solucionistas e a procurar interessá-los pela natureza destes passatempos, em vez de outros menos úteis, nos pequenos momentos de seu ócio.

Em segundo lugar convém esclarecer que é este o objectivo que se pretende atingir: Recrear. Não se força ninguém a ser colaborador assíduo; esta qualidade, porém, seria inestimável para o Boletim e interessante para o próprio colaborador.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Fevereiro de 1943

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional Gigante 1.º kg.	3\$40	Chouriço de carne..... kg.	22\$00	Ovos	dúz.
» " B. "	3\$00	Farinha de trigo	2\$30	Presunto	kg.
Açúcar de 1.º	4\$50	Farinheiras	13\$80	Queijo da serra	"
» " 2.º	4\$35	Feijão branco	3\$10	» tipo flamengo....	"
Azeite extra	7\$70	» frade..... lit. 2\$40 e	2\$65	Sabão amêndoa	"
» fino	7\$30	» manteiga	3\$40	» offenbach.....	"
» consumo	6\$80	» avinhado	3\$00	Sal	lit.
Bacalhau Inglês	kg. variável	» S. Catarina	3\$10	Sêmea	kg.
» Nacional.....	"	Lenha	\$35	Toucinho.....	"
Batata	"	Manteiga	22\$50	Vinagre.....	lit.
Carvão de sôbro.....	"	Massas..... kg. 4\$30 a	7\$55	Vinho branco	"
Cebolas	" variável	Milho	4\$30	Vinho tinto.....	"

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 congeneres, e também tecidos de algodão, malhas, atoalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números 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 conceder prêmios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

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