

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 162

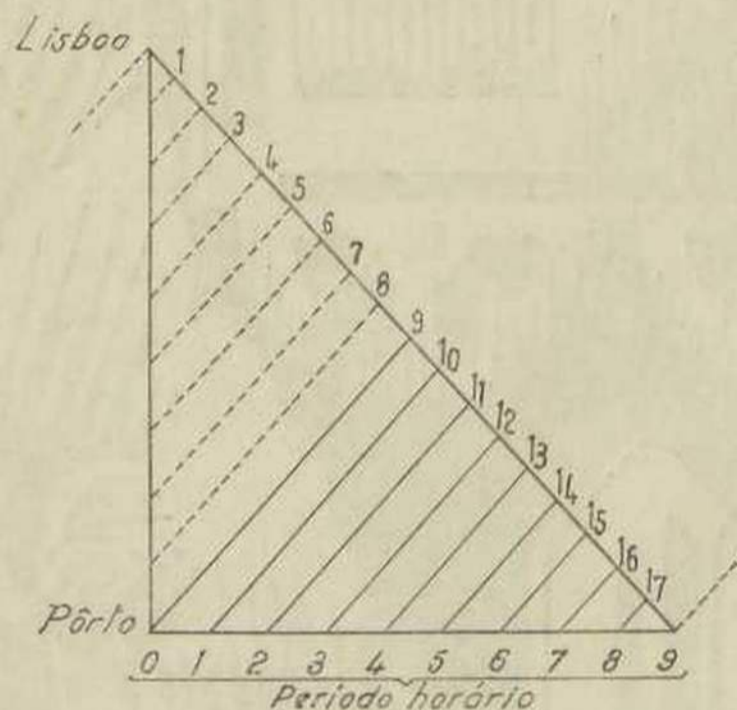
QUADRO DE HONRA

Brielga, Britabrantes, Dalotos, Mefistófeles, Sécora, Cagliostro, Cruz Canhoto, Martins, Novata, Otrebla, Roldão, Veste-se, Gavião, Pacato, Profeta, Barrabás, Diabo Vermelho, Manelik, Preste João, Visconde de Cambolli, Visconde de la Morlière, Radamés, Costasilva e P. Rêgo (4,0); Fortuna, Ignorante, Mediocre e Sabetudo (4,4).

Solucionistas do problema n.º 4: — Sécora, Fortuna, António L. G. Fernandes, Lorigo Lopes, Ignorante, Mediocre, Sabetudo e A. P. Fernandes.

Soluções do problema n.º 1:

O diagrama seguinte responde claramente à questão:



O Abílio encontraria 17 comboios no caminho (*).

A. Fernandes resolve, aritmeticamente, o problema, filiando o seu cálculo numa progressão aritmética, depois de considerar que, no período das 9 horas, os cruzamentos de cada comboio com os demais se dão de meia em meia hora.

Faz, pois, $a = 0$; $u = 9$ e $r = 0,5$.

O número de termos da progressão é $n = \frac{u-a}{r} + 1 = 19$, ou sejam 19 cruzamentos.

Mas, como não deve contar-se, como cruzamento no caminho, o encontro do comboio do Abílio com o comboio que chega no momento da partida, nem o do comboio que parte quando ele chega ao fim da viagem, o número de cruzamentos fica reduzido, portanto, a 17, ou seja o total dos comboios com que cruza, de facto.

(*) O traço pontilhado significa os comboios que estavam em marcha quando o Abílio iniciou a viagem; o traço contínuo os comboios que partiram dentro do período da duração de percurso do seu comboio.

Das palavras cruzadas — Horizontais: 1 — soada-coada; 2 — e-saleiro-1; 3 — si-raiva-at; 4 — mar-dai-ave; 5 — atado-lamia; 6 — rio-lia; 7 — lixar-vidro; 8 — oca-ero-ais; 9 — no-amigo-os; 10 — g-Climaco-o; 11 — Atear-rosas.

Nota — Lorigo Lopes resolveu os problemas n.ºs 2 e 3 do Boletim n.º 160.

O jogo das damas

Este jogo é um passatempo muito vulgar. Hão-de ser poucas as pessoas, em nossos dias, que não tenham d'ele qualquer noção, tantas são as publicações no nosso país que hoje se ocupam d'ele e, em especial, dos problemas interessantes que é fácil arquitetar com as suas peças.

Em todo o caso não será talvez desnecessária uma breve explicação do jogo.

O tabuleiro — Obtenha-se um quadrado de madeira, papelão, etc. e dividam-se os lados em 8 partes iguais. Unam-se com rectas os pontos de divisão e resultarão 64 quadrados. Pintem-se alternadamente estes pequenos quadrados de preto ou de qualquer cor e ter-se-á o tabuleiro do Jogo de Xadrez, que serve também para o das Damas.

É nos quadrados pretos que, geralmente, se costuma fazer o jogo. Estes quadrados, quando se pretende anotar a marcha do jogo, podem ser numerados.

Colocando o tabuleiro na posição normal, isto é, de modo que fique à direita dos dois jogadores a maior diagonal de quadrados pretos, numeram-se estes de 1 a 32, começando, por exemplo, da direita para a esquerda e de baixo para cima. E nestas condições que convém considerar numerado o tabuleiro para a resolução dos problemas que serão apresentados.

As peças — São geralmente rodellas de madeira genericamente designadas «tábulas», particularmente «peões» e vulgarmente «pedras». São indispensáveis, pelo menos, 24 para o Jogo das Damas: 12 de uma cor e 12 de outra (brancas e pretas, por exemplo).

Um dos jogadores dispõe as do grupo da mesma cor nas três primeiras linhas horizontais do tabuleiro, nos quadrados numerados de 1 a 12; o outro fará o mesmo, do seu lado, nos quadrados 21 a 32. Ficam, portanto, de permissão, devolutas, duas linhas horizontais de 4 quadrados cada uma, sobre as quais se farão as primeiras jogadas.

Quando uma «pedra» chegar a um dos quadrados da linha extrema horizontal oposta torna-se «dama». Neste caso coloca-se em cima dela outra «pedra» da mesma cor, em geral das que já estão fora do jogo. A «pedra» ao converter-se em «dama» acaba aí a jogada.

Marcha do jogo — É de uso ser o jogador das brancas a iniciá-lo. Move uma das peças para um dos quadrados vazios contíguos, joga a seguir o outro, e assim sucessivamente.

O andamento dos «peões» faz-se sempre diagonalmente,

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

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

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Algumas curiosidades estatísticas àcerca do tráfego de passageiros na rede explorada pela Companhia, em 1941. — Em viagem... — Educação Física e Desportos. — A Terra Portuguesa. — Consultas e Documentos. — Estatística. — A nossa casa. — Pessoal.

Algumas curiosidades estatísticas àcerca do tráfego de passageiros na rede explorada pela Companhia, em 1941

Pelo Sr. Comercialista *Álvaro Libânio Pereira*, da Divisão da Exploração

Foi de cerca de 26 milhões, o número de passageiros transportados na Rede Geral, no ano de 1941.

O nosso leitor já meditou sobre o que representa este quantitativo? Se não meditou, lembremos-lhe que significa tanto como se todos os habitantes de Portugal Continental tivessem efectuado umas quatro viagens naquele ano. Isto não passa, como é desnecessário acrescentar, de mero exemplo elucidativo, tanto mais que, se não podemos afirmar haver entre nós quem julgue que os comboios circulam de noite com os faróis acesos para se não perderem no caminho, podemos, no entanto, garantir que ainda há em Portugal quem nunca tenha visto qualquer comboio.

Reportando-nos ao movimento por cada rede — Antiga Rede, Minho e Douro e Sul

e Sueste — diremos que foi à Antiga Rede que coube o maior quinhão, com 18 milhões, seguindo-se-lhe, mas ficando já muito àquém, o Minho e Douro, com quasi 7 milhões, e o Sul e Sueste, com 3 milhões.

Dir-se-á: Mas a estatística está errada, pois a soma dos totais das três redes excede o total indicado para a Rede Geral! Como o nosso objectivo é esclarecer, e não confundir, expliquemos:

Suponhamos um passageiro que adquiriu bilhete para o percurso «Beja-Braga». Esse passageiro será contado uma vez, na rede do Sul e Sueste, pelo percurso efectuado nessa rede; outra vez, na Antiga Rede, pelo percurso nesta efectuado; e mais uma vez, na rede do Minho e Douro, por motivo idêntico. Na Rede Geral é que não pode ser contado por três passageiros, mas somente por um,

que o é, de facto. E daí, o número de passageiros da Rede Geral ser inferior à soma do número de passageiros de cada uma das três redes: Antiga Rede, Minho e Douro e Sul e Sueste.

Pôsto este esclarecimento, continuemos.

O percurso médio destes passageiros foi: o dos transportados na Antiga Rede, de 30 Km. — de Guarda a Belmonte, por exemplo —; o dos transportados no Minho e Douro, de 20 Km. — de Viana do Castelo a Moledo, por exemplo —; o dos transportados no Sul e Sueste, de 32 Km. — de Évora a Vale de Paio, por exemplo. Na Rede Geral, o percurso médio foi de 30 Km., bastante diminuto, atendendo à extensão das redes, que é:

A. R.	1.169 Km.
M. D.	386 »
S. S.	986 »
Rede Geral	2.541 »

Para tão escasso percurso médio, muito contribuiu o movimento de passageiros viajando com bilhetes de tranvia e de assinatura — os percursos efectuados com estes bilhetes são bastante limitados e o movimento de passageiros portadores de tais bilhetes muito avultado, como mais adiante se verifica relativamente ao global.

Apreciemos agora a quantidade de passageiros-quilómetro (1).

A quantidade de passageiros-quilómetro, foi: na Antiga Rede, de 535 milhões; no Minho e Douro, de 133 milhões; no Sul e Sueste, de 97 milhões. Na Rede Geral, a quantidade de passageiros-quilómetro foi de 765 milhões.

Tão grande é este número — 765 milhões — que dificilmente a nossa razão o assimila. Mas diremos — e assim já se compreende melhor — que sendo a população do Globo de uns 2 biliões de pessoas, aquela quantidade de passageiros-quilómetro representa tanto como se tivéssemos transportado pelas

nossas linhas, à distância de 1 Km., mais da terça parte dessa população.

Para transportar esses passageiros que se movimentaram pelas nossas linhas, realizaram-se próximo de 133 mil combóios, com o aproveitamento médio de 193 passageiros cada. Desses combóios, transitaram pelas linhas da Antiga Rede quasi 71 mil, transportando, em média, 257 passageiros; pelas linhas do Minho e Douro cerca de 32 mil, transportando em média, 210 passageiros e pelas linhas do Sul e Sueste cerca de 30 mil, transportando, em média, 100 passageiros.

De cada 100 lugares oferecidos em cada uma das classes, foram utilizados:

	A. R.	M. D.	S. S.	Rede Geral
1. ^a classe	19	5	9	14
2. ^a »	31	13	19	26
3. ^a »	40	35	35	38

Mais eloquentemente do que as palavras, estes números mostram-nos quão diminuto foi o aproveitamento das carruagens postas ao serviço dos passageiros.

Vemos, através deles, ter sido na rede do Minho e Douro que, dos lugares oferecidos, menos foram os aproveitados. A esta rede seguiram-se, em ordem crescente de utilização, o Sul e Sueste e a Antiga Rede.

Fazendo recair a nossa observação na utilização por classes, na Rede Geral, verificamos terem circulado as carruagens de 1.^a classe, com diminuto aproveitamento; terem sido aproveitadas apenas na quarta parte da sua lotação, as de 2.^a classe e terem os lugares oferecidos das de 3.^a classe — procurados pelas pessoas de menores recursos — sido aproveitados apenas em pouco mais da terça parte.

Como causas fundamentais deste facto, apresentam-se-nos duas, a saber: a menor corrente de tráfego de passageiros num sentido do que noutro, verificada nalgumas linhas, e a ocupação de lugares, em geral, ser feita em percursos inferiores ao percurso completo de cada combóio.

Do maior interesse é, também, o conhecimento do número de passageiros de cada classe, por cada 1.000 passageiros.

(1) Vide no «Boletim da C. P.», de Agosto de 1929, pág. 18, o conceito de «passageiros-quilómetro».

O seguinte quadro esclarece-nos:

	A. R.	M. D.	S. S.	Rêde Geral
1. ^a classe.....	17	9	12	14
2. ^a »	67	47	93	64
3. ^a »	916	944	895	922

É duma flagrância impressionante, em qualquer das três rês — e na Rêde Geral, conseqüentemente — a desproporção entre o número de passageiros que viajaram em 3.^a classe e o número de passageiros que viajaram nas outras duas classes.

Foi a rês do Minho e Douro, como se vê, que mais venceu essa diferença, com uma maior proporção de passageiros viajando em 3.^a classe, seguindo-se-lhe a Antiga Rês e, depois, o Sul e Sueste.

Vê-se, ainda, que do reduzido número de passageiros viajando em 1.^a e 2.^a classes, a fracção maior pertence aos de 2.^a classe, com a rês do Sul e Sueste na vanguarda e a rês do Minho e Douro em último lugar, e só parte mínima aos de 1.^a classe, em que tem o primeiro lugar a Antiga Rês e a rês do Minho e Douro se mantém em último.

Daqui não se pode concluir, evidentemente, que tivesse sido na rês do Minho e Douro que mais passageiros se transportaram em 3.^a classe, que tivesse sido na rês do Sul e Sueste que mais passageiros se transportaram em 2.^a classe e que tivesse sido na Antiga Rês que mais passageiros se transportaram em 1.^a classe. Poderia acontecer — e assim sucedeu na maioria dos casos — que a proporção dos passageiros de determinada classe fôsse maior numa rês do que noutra e que se desse o inverso com as quantidades de passageiros.

O seguinte quadro, relativo à quantidade de passageiros transportados por classes e rês, confirma esta presunção:

Milhares de passageiros				
	A. R.	M. D.	S. S.	Rêde Geral
1. ^a classe.....	312	61	35	371
2. ^a »	1.216	317	283	1.632
3. ^a »	16.553	6.394	2.709	23.620
	18.081	6.772	3.027	25.623

Êstes números, interessando como apanhado global do que foi a actividade transportadora da Companhia no ano de 1941, quanto ao ramo de passageiros, nada nos dizem, porém, pelo que se refere à natureza dos bilhetes utilizados, também do maior interesse.

Sob êste último aspecto, o movimento de passageiros na Rês Geral pode resumir-se no seguinte quadro:

a) — Tarifa Geral.....	3,610 milhões
b) — Tarifa de tranvias	10,193 »
c) — Tarifa de assinaturas.....	9,216 »
d) — Outras tarifas	2,604 »
	25,623 »

Como se observa, foram os passageiros com bilhetes de tranvia e de assinatura os que predominaram, ficando em plano muito inferior a quantidade de passageiros transportados com bilhete da Tarifa Geral e de outras tarifas.

Êsse facto, e a circunstância de ser limitado o percurso médio dos passageiros com bilhetes de tranvia e de assinatura, pela própria condição das respectivas tarifas, confirma as considerações feitas acerca do percurso médio em globo.

*
* *

Para fecho destas ligeiras considerações, vamos apreciar o movimento por escalões quilométricos, segundo o percurso efectuado, dos passageiros com bilhetes da Tarifa Geral:

	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Até 200 Km.....	104 mil	231,5 mil	2 502,4 mil
de 201 a 350 Km...	36 »	88 »	209,1 »
de 351 a 500 » .	2,5 »	6,7 »	35,3 »
além de 500 » .	0,5 »	1,8 »	7,2 »

Êstes números mostram-nos bem como são exíguas, no nosso País, as deslocações de pessoas a distâncias superiores a 200 Km. e, muito especialmente, a distâncias além de 350 Km.

EM VIAGEM...

A gorgeta

A gorgeta, êsse flagelo universal, é uma invenção francesa; mais conhecida, e certamente usada, que outras criações do génio francês, como as películas fotográficas e o sistema métrico decimal. Em França, então, está de tal maneira impregnada nos hábitos nacionais, que até se dá um franco, quando não é mais, ao homem que, no átrio dos teatros, vende aos espectadores o programa, já de si caríssimo e o qual não passa dum folheto de anúncios, pagos certamente a pêso de ouro e que, além do retrato dos principais artistas, tem apenas para ler a distribuição da peça, e que por isso tinha boas razões para ser dado de graça.

A febre da gorgeta ultrapassa, por vezes, a coerência e as conveniências num elevado quilate, contando-se até que num hotel de montanha, um criado se acercou de certo cliente de passagem, no momento em que êle gosava extasiado a paisagem grandiosa dos Alpes, dizendo-lhe:

— Há turistas que sentem um tão grande entusiasmo com êste panorama, que só por isso, me dão cinco francos de gorgeta!

O falecido Aristides Briand, que várias vezes foi deputado, ministro e presidente do conselho, tinha um acrisolado culto pela gorgeta. Em hotel em que estivesse, restau-

rante onde fôsse jantar, marcava pelas gratificações que distribuía a esmo pelos criados e serventes.

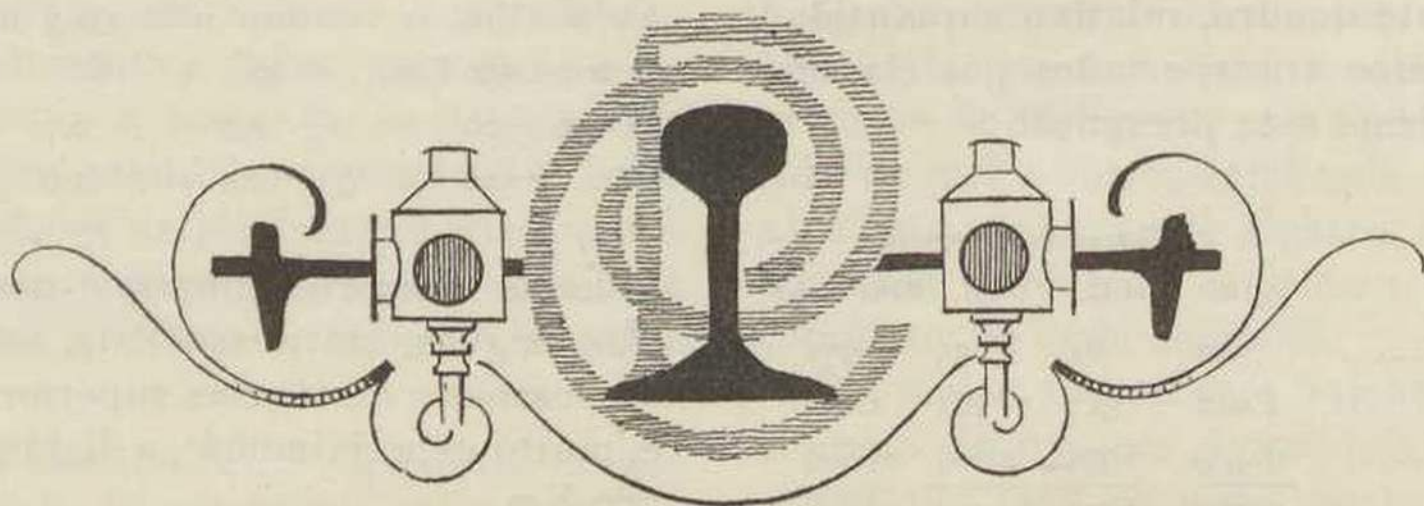
Sendo ministro dos estrangeiros foi uma vez a Madrid. Saiu de Paris em comboio especial que o levou a Irun onde outro trem especial o aguardava para o transportar, e à sua comitiva, à capital espanhola, o qual se compunha, além do furgão, de duas carruagens-camas e dum salão restaurante.

Para honrar o hóspede ilustre, um engenheiro da Companhia do Norte, envergando fato de ganga, pôs-se ao regulador e conduziu o comboio especial, que era rebocado por possante máquina *Pacific*; nessa altura ainda não havia tracção eléctrica entre Irun e Alsasua.

A' chegada à capital espanhola e recebidos os cumprimentos do estilo, o sr. Briand avançou para a máquina, dizendo aos que o cercavam, ter uma pequena formalidade a cumprir. Sorriu ao engenheiro que estava no postigo da locomotiva e, tomando-o pelo maquinista, meteu-lhe na mão uma nota dobrada de 50 pesetas.

Querem agora saber quem era o engenheiro que foi forçado a aceitar a gorgeta do sr. Briand? O Duque de Saragoça.

GUERRA MAIO.



Educação Física e Desportos

Exercícios de ginástica das mãos

Pelo Snr. José Júlio Moreira, Chefe de Secção dos Serviços Gerais da Divisão da Via e Obras

EM todos os esquemas de ginástica educativa entram, natural e racionalmente, grupos e famílias de exercícios. Mas os destinados às mãos e, por consequência, aos dedos, raríssimas vezes são lembrados, a não ser por aqueles professores de educação física, sempre atentos às necessidades do ensino e aos efeitos dos exercícios, que os recomendam como flexibilizadores e descontractores, antes e depois da utilização de aparelhos ginásticos pelos alunos. Mesmo assim, os exercícios mais usuais são afastar e unir os dedos, fechar e abrir as mãos.

A destreza, a habilidade, as acções intencionais, os revérberos da inteligência, a energia, empregando braços e mãos, requerem que estas sejam flexíveis, hábeis, delicadas e, ao mesmo tempo, vigorosas.

Não esqueçamos que as mãos são cons-

tituídas por 27 ossos distribuídos por três regiões: o carpo (8 ossos) que é a base óssea do pulso; o metacarpo (5 ossos), base óssea da palma da mão; os dedos (14 ossos) que têm a sua base óssea nas falanges.

As mãos têm um número considerável de articulações, ligamentos, músculos, tendões¹ e bainhas tendinosas que passam, sobretudo, nas faces anterior e posterior dos pulsos. Há a articulação dos ossos do antebraço com o carpo; as articulações dos ossos do carpo entre si; as do carpo com o metacarpo; as do metacarpo entre si; as do metacarpo com as falanges; as das falanges entre si. Os três primeiros grupos formam as articulações do pulso e os outros três as da mão propriamente dita.

As articulações, que, como se vê, não são mais do que a reunião de diversas peças do esqueleto entre si, possuem movimentos próprios, segundo a conformação das suas extremidades articulares e os seus meios de



Fig. 2 — Esquema da mão direita (face dorsal), mostrando alguns músculos, tendões e ligamentos da complicada rede que a forma.

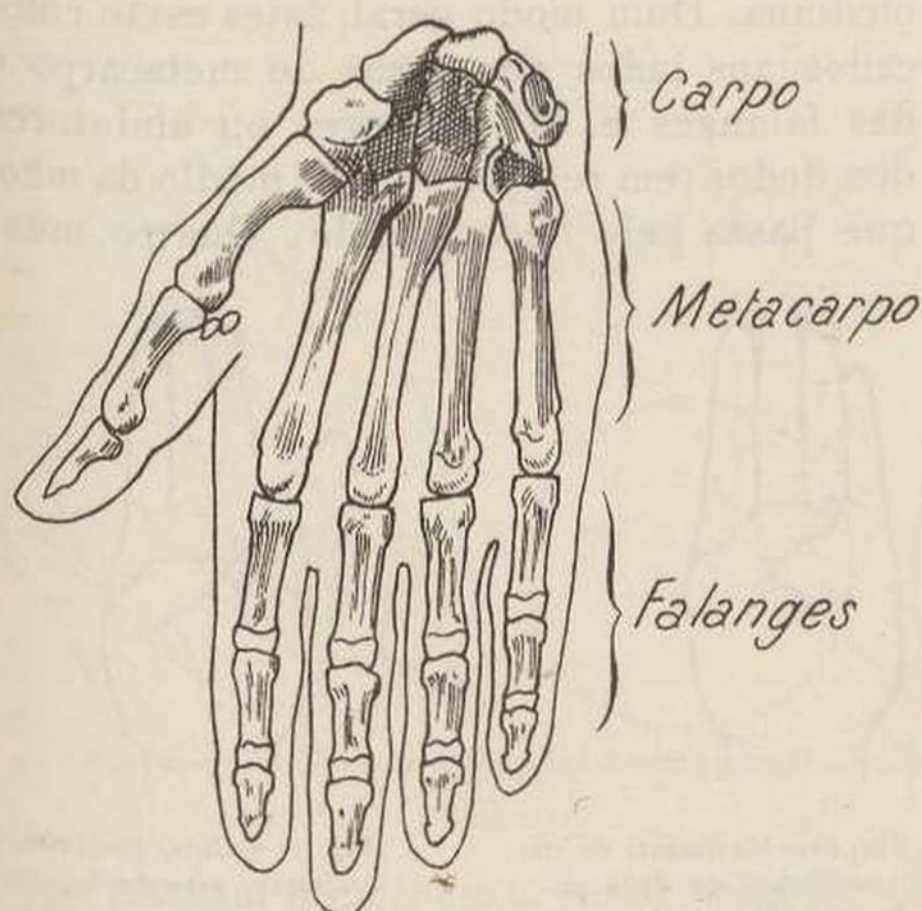


Fig. 1 — Esqueleto da mão esquerda vista pela face dorsal. O carpo com 8 ossos, o metacarpo com 5 e os dedos com 14, no total de 27 ossos.

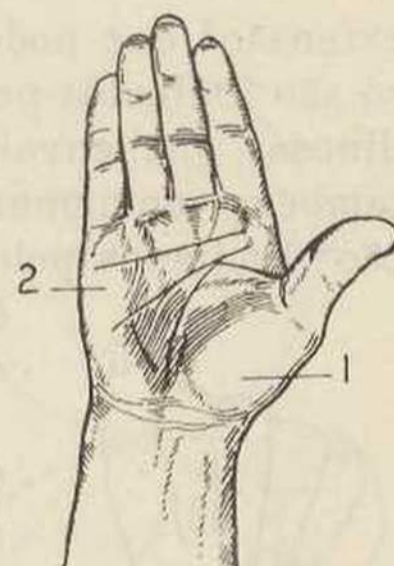


Fig. 3 — Mão direita vista pela face palmar. 1 — Eminência tenar (com 4 músculos); 2 — Eminência hipotenar (3 músculos). Onze músculos estão situados na região mediana da mão. Total, 18 músculos.

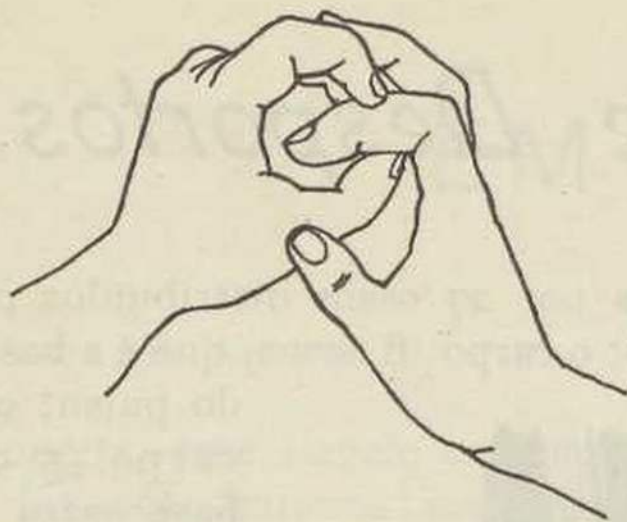


Fig. 4—Movimentos passivos para retracção dos tendões dos músculos dos dedos.

união, considerando ainda a resistência oposta pelas saliências ósseas e os ligamentos articulares.

O pulso tem movimentos de flexão e de

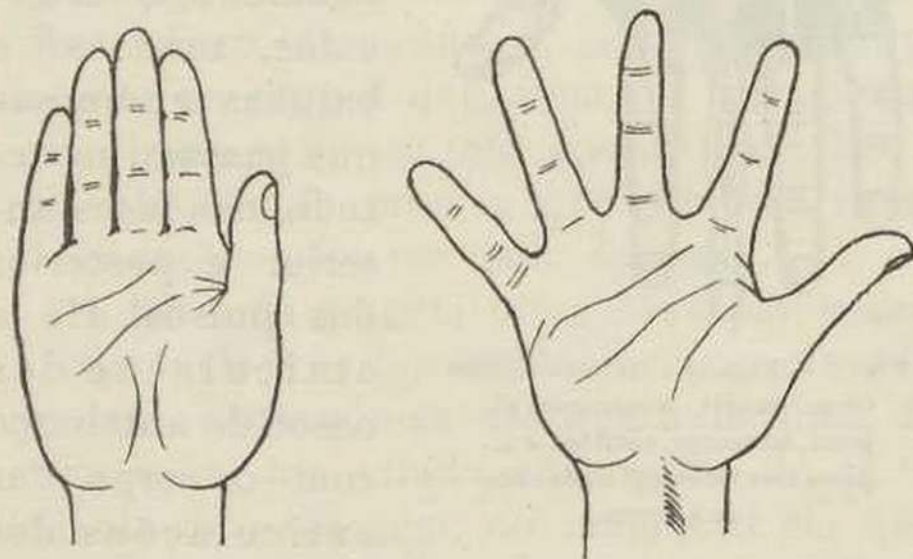


Fig. 6—Mão aberta, dedos estendidos e unidos ou afastados. Posições normais para a execução dos exercícios representados nas gravuras seguintes.

extensão² que podem ir até cerca de 45° e só são limitados pelas partes fibrosas e tendinosas que envolvem a articulação. Tem também movimentos de adução e abdução³ limitados pelo contacto das saliências ósseas do antebraço com o carpo.



Fig. 9—Flectir os dedos, exceptuando o polegar, e procurar tapar as palmas das mãos. (Executar 10, 20 até 30 vezes).

As articulações do metacarpo e das falanges têm movimentos também de flexão e extensão, adução e abdução. As articulações das falanges entre si permitem, somente, movimentos de flexão e extensão. A flexão dos dedos é grande, mas a sua

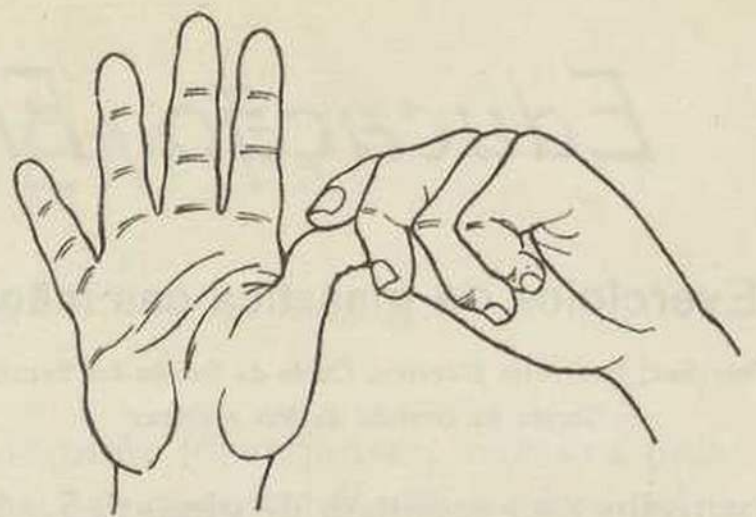


Fig. 5—Movimentos passivos do dedo polegar.

extensão é limitada pelos ligamentos anteriores e sobretudo pelas bainhas tendinosas dos músculos flexores da mão.

A mão tem dezóito pequenos músculos, onze dos quais estão situados na região

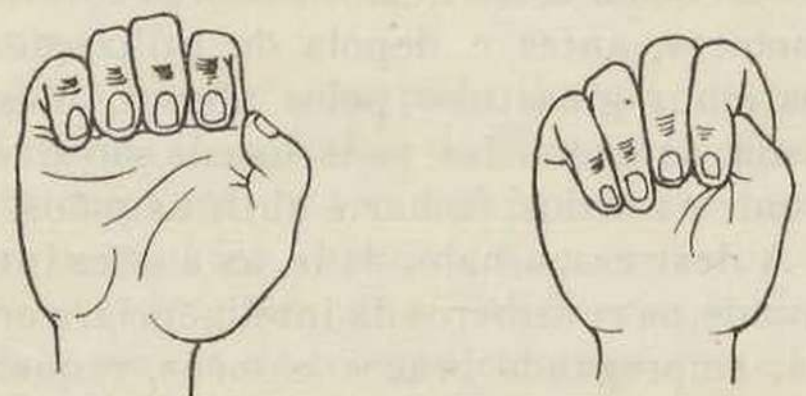


Fig. 7 e 8—Flectir e estender os dedos, estando as mãos nas posições indicadas na fig. 6. (Executar estes movimentos 20, 30 até 40 vezes).

mediana. Dum modo geral, estes estão colocados aos lados dos ossos do metacarpo e das falanges e são adutores ou abdutores dos dedos (em relação ao eixo médio da mão, que passa pelo dedo grande). Quatro mús-

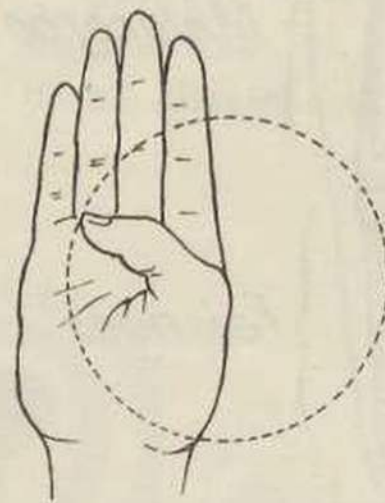


Fig. 10—Movimento de circundação⁵ do dedo polegar. (Executar 5, 10 até 15 vezes).

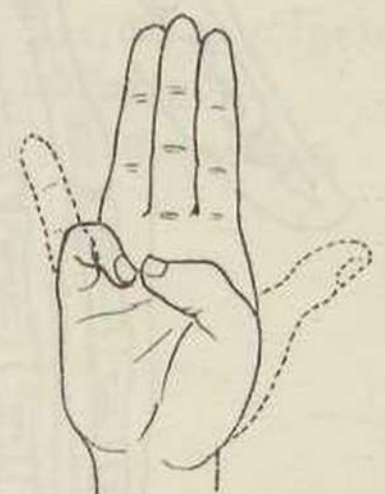


Fig. 11—Unir, flectindo, e afastar, estendendo, os dedos polegar e mínimo, mantendo inactivos os três dedos restantes. (Executar 5, 10 até 15 vezes).



Fig. 12 — Flectir o dedo polegar. (Executar 5, 10 até 15 vezes).

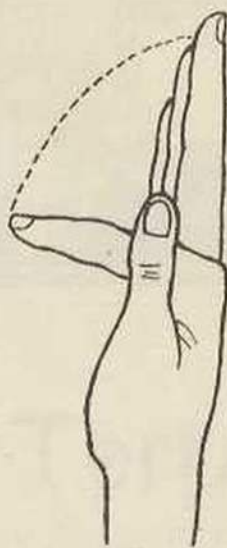


Fig. 13 — Abaixar o dedo indicador estendido. (Executar 5, 10 até 20 vezes).



Fig. 14 — Extensão da mão sobre o pulso. (Executar 10, 20 até 40 vezes).

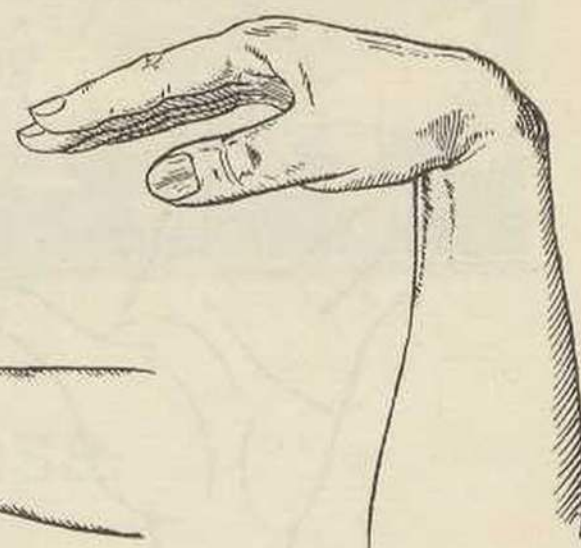


Fig. 15 — Flexão da mão sobre o pulso. (Executar 10, 20 até 40 vezes).

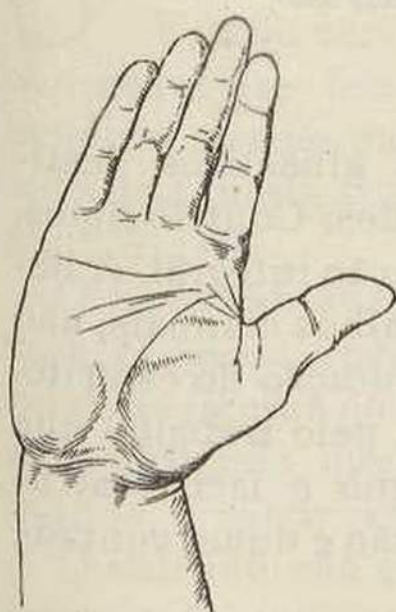


Fig. 16 — Abdução^a da mão. (Executar 10, 20 até 30 vezes).

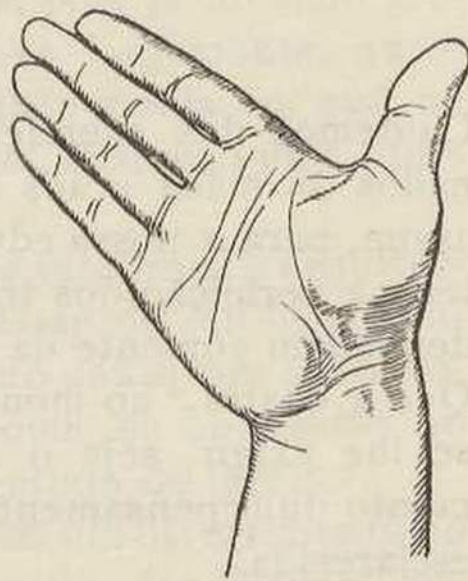


Fig. 17 — Adução^a da mão. (Executar 10, 20 até 30 vezes).



Fig. 18 — Unir os dedos estendidos, sobrepondo-os um pouco. (Executar 5, 10 até 20 vezes).

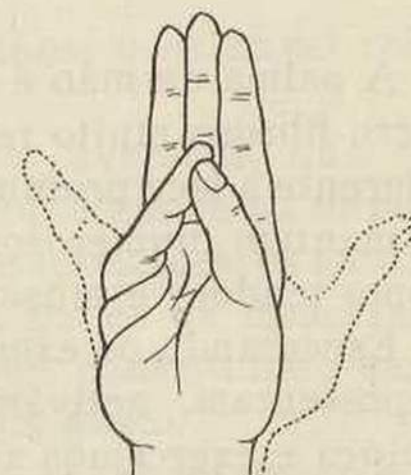


Fig. 19 — Unir e afastar os dedos polegar e mínimo estendidos. (Executar 10, 20 até 30 vezes).

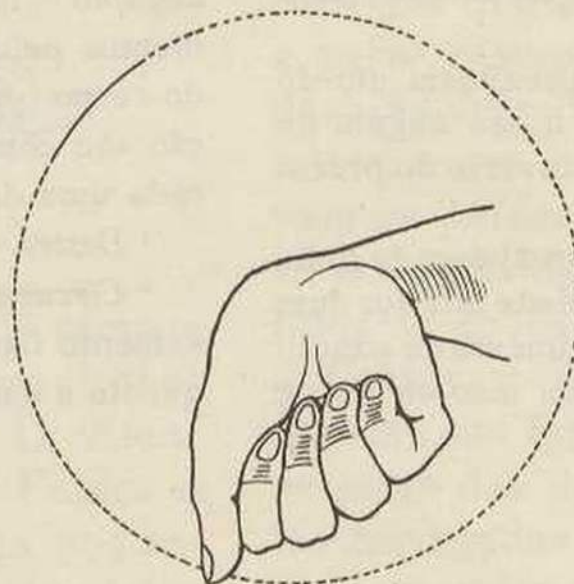
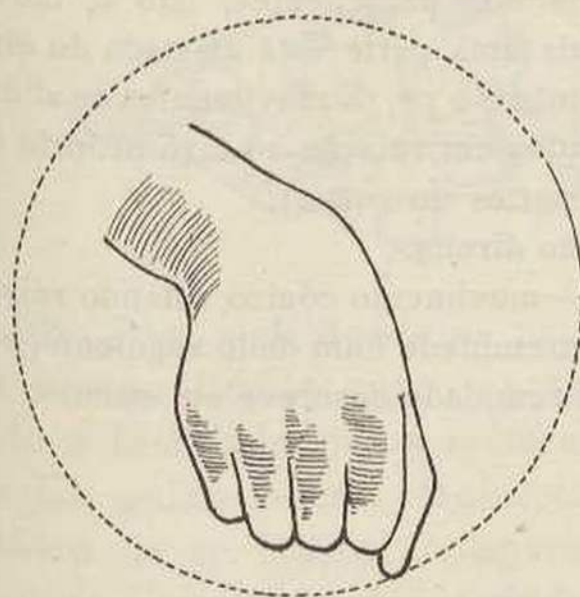


Fig.^{as} 20 e 21 — Circundação^a da mão à direita e à esquerda. (Executar 10, 20 até 40 vezes).

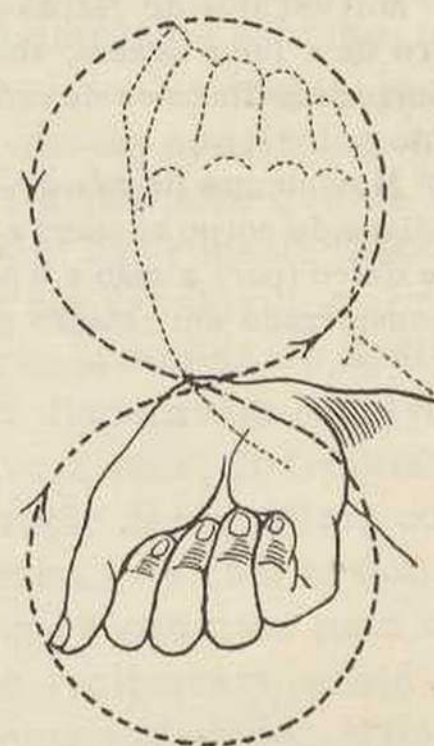


Fig. 22 — Movimento em forma de oito. (Executar 20, 40 até 50 vezes).

culos formam a eminência tenar (veja fig. 3) e permitem efectuar movimentos próprios de oposição aos outros dedos. Os três músculos restantes compõem a eminência hipo-

tenar (veja fig. 3) e transmitem ao dedo mínimo movimentos variados.

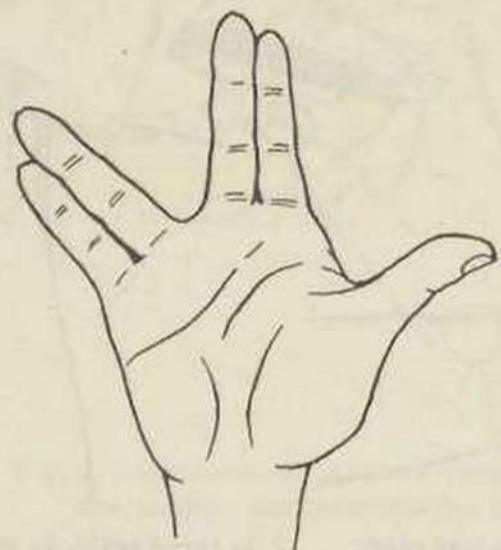


Fig. 23 — Afastar os dedos, conservando-os em dois grupos de 2, e uni-los. (Executar 5, 10 até 15 vezes).



Fig. 24 — Abaixar e elevar, flexir e estender, alternadamente, em cadência mais ou menos rápida, todos os dedos. (Executar 20, 40 até 60 vezes).

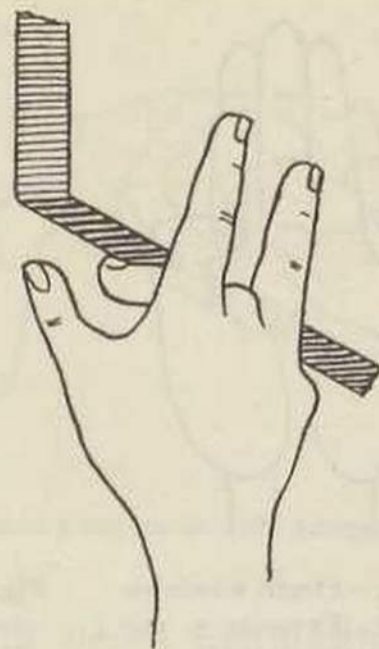


Fig. 25 — Opôr um obstáculo à pressão dos dedos. (Executar 5, 10 até 15 vezes, com cada dedo).

A palma da mão é ocupada por um envólucro fibroso muito resistente, intimamente aderente à face profunda da pele, que recobre e mantém numerosos órgãos subjacentes, como tendões e músculos.

Executando os exercícios que as gravuras representam, activamos a circulação sanguínea e exercemos ainda influência salutar sobre as ramificações do sistema nervoso.

¹ *Tendões*—cordões esbranquiçados, fibrosos, muito resistentes, por meio dos quais os músculos se fixam aos ossos.

² Movimentos de *flexão* — que aproximam um do outro dois raios ósseos, reduzindo o seu ângulo de reunião; movimentos de *extensão* — inverso do precedente;

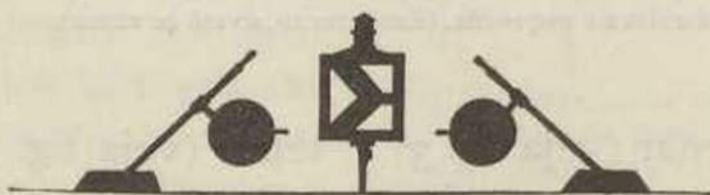
³ Movimentos de *adução* — que aproximam da linha mediana do corpo humano a extremidade inferior dum raio ósseo (para a mão e o pé, o movimento de adução é considerado em relação ao eixo da mão ou do pé

Cuidemos dos exercícios ginásticos destinados às mãos e aos dedos. Contribuímos, assim, para a nossa educação integral. A beleza, a perfeição dos trabalhos manuais, não dependem somente da educação do espírito. Que a destra,⁴ ao menos, pelo trabalho que se lhe exigir, seja o digno e fácil instrumento dum pensamento são e duma vontade esclarecida.

e não em relação ao eixo do corpo); movimentos de *abdução* — inversos dos precedentes, isto é, movimentos pelos quais uma parte está afastada do eixo do corpo (para a mão e o pé, os movimentos de abdução são considerados em relação ao eixo próprio de cada uma destas partes do corpo);

⁴ *Destra* — a mão direita.

⁵ *Circundução* — movimento cónico, estando relativamente fixa a extremidade dum dado segmento, enquanto a outra extremidade descreve um círculo.





A Terra Portuguesa

O que era o Entrudo

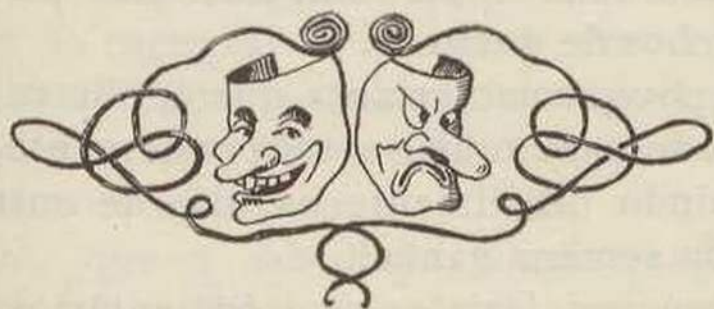
Pelo Sr. *António Montes*, Chefe de Secção da Via e Obras

O carnaval é muito antigo.

Existiu sempre, pois já no ciclo greco-romano se festejava largamente, sucedendo o mesmo na idade-média em que, ao lado da liturgia sagrada, apareceu uma liturgia burlesca.

O povo cantava nas catedrais, a arquitectura religiosa revestia-se de feição caricatural, as figuras do clero dansavam nas ruas, não tardando que Roma se impuzesse ao mundo, a exigir o prestígio da igreja.

O entrudo não era só um divertimento do povo, pois subia as escadas dos Paços Reais, onde se albergavam as figuras grotescas dos bôbos, indispensáveis para recreio da corte.



Em Portugal, desde os primeiros tempos da nacionalidade que o entrudo era conhecido e festejado pelos soberanos. D. Afonso III, galantíssimo, trouxera de França o hábito de se mascarar, aparecendo nos seções de Coimbra rodeado de bôbos de vários países; D. Pedro I, turbulento e folião, saía do Paço e ia dansar com o povo ao som de trombetas de prata; D. João II, sempre grave e austero, apareceu no Paço de Évora, quando do casamento do Príncipe D. Afonso, ricamente mascarado de «Cavaleiro do Cisne».

Passam os tempos. O Rei D. Sebastião proíbe as máscaras. O entrudo entra na agonia.

Com o rodar dos anos, o carnaval ressurge.

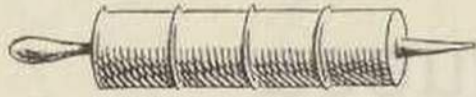
A Itália dá leis nas diversões, que os poetas e os artistas enriquecem de tal forma, que os modelos, as caracterizações, os carros alegóricos, os grandes bailes de máscaras, se espalham pelo mundo, constituindo verdadeiras paradas de bom gosto.

Voltam as máscaras ao Paço, renasce a alegria nas ruas, aparecem de novo as danças, e com os divertimentos, as laranjas, os pós de goma e as garrafas de cheiro...

Nos dias de entrudo, tudo se atirava à cara dos que passavam nas ruas, e, por toda a parte, casacas agaloadas, tricórnios, espadachins doirados, cabeleiras de rabicho, e à mistura com os mais ridículos trajes, jogavam-se *pulhas*, largavam-se asneirolas, não se podendo descrever a porcaria que os foliões da época deixavam nas ruas de Lisboa.

Cortavam-se rabos aos cavalos dos almoceves; nas igrejas, pregavam-se ao soalho as saias das devotas; disparavam-se pistolas carregadas de pólvora seca; distribuíam-se, em salvas de prata, doces feitos com gesso; ofereciam-se caixas de charão donde saltavam ratos; faziam-se convites para cerimónias que não se realizavam, e até se presenteavam, ricamente embalados, artísticos vasos de noite, fabricados no Rato e na Bica do Sapato...

Era no tempo em que a fidalguia vinha para a rua, em cavalos fogosos, praticando toda a casta de tropelias e invadindo os salsifrés, nos quais se realizavam verdadeiras batalhas entre a nobreza e o povo que terminavam, inglòriamente, na cadeia ou no hospital!



Eram tais os abusos cometidos, que um dia chegou em que o Intendente Geral da Polícia deu o golpe de morte ao tradicional entrudo.

Pina Manique, enérgico e rigoroso, proibiu o carnaval, e tanto bastou para que o entrudo passasse a ter feição política, não tardando a inventar-se o *Ché-Ché*, que era uma troça às medidas do Intendente.

De casaca de sêda, chapéu de dois bicos, sapatos de fivela, facalhão inofensivo e o inseparável chavelho retorcido, o *Ché-Ché* ameaçava o povo, corria a cidade seguido da plebe, prégava diante dos palácios legitimistas, terminando os seus discursos jocosos com vivas à Constituição e aos Voluntários da Rainha!

Alfacinha da gema, o *Ché-Ché*, era um personagem divertido, que o povo adorava pelo ar indisciplinado e, especialmente, pelas suas irreverências e más criações.

Com o rodar dos anos, o *Ché-Ché*, perdeu o antigo prestígio, e por fim, acamaradando com velhas de capote e lenço, palhaços e fadistas, era enxovalhado com os esguichos



das seringas, a metralha dos ovos podres, as mancheias de tremço, recolhendo muitas vezes aos calabouços do governo civil, de chapéu às três pancadas, sujo e fedorento...

Morre o Intendente Pina Manique.

Vem o primeiro baile de máscaras em S. Carlos, e logo a seguir realiza-se um baile público no Bairro Alto, que terminou com grossa pancadaria e a intervenção da polícia.

Era no tempo em que D. Miguel corria a galope as ruas de Lisboa, ladeado de fidalgos e generais, por entre aplausos das mulheres e as saudações dos alquilés que, de niza vermelha e chapéu à patuleia, recitavam versos irreverentes. Às vezes, quando Sua Alteza se queria divertir mais, largava toiros às saloias de Quêluz, metendo-os também nos corredores palacianos da Bemposta.

Com os bailes de máscaras, o povo volta a divertir-se nos salsifrés alfacinhas, que acabavam ao som de guitarras gemebundas.

Os tempos correm.

Quando menos se esperava, um governador civil proíbe as seringas e os cartuchos de pó, e a seguir outro que acaba com os tremços e os ovos de cheiro. Veio então o carnaval fino, janota, com setas de papel, *confetti* e serpentinas — ponto de passagem para o sensaborão carnaval das flores.

Pouco a pouco, os dias de entrudo passaram a ser de aborrecimento e, se não fôsse uma ou outra menina vestida à moda do Minho, quási se não dava pela quadra foliona, que anos antes exigia um impermeável para os esguichos das seringas, um bengalão para as desordens e um chapéu velho para os cartuchos de gesso...

O povo, como criança que é, olhava desconfiado para aquêlê sossêgo enervante, distinguindo difficilmente os dias de entrudo, dos da semana santa!

Á sucapa, fazia os seus comentários e, lá por dentro, quem sabe o desgosto que o invadia. Sorria para os cortejos que se realizavam por entre flores de papel e rolos de serpentinas, e, como os dias de entrudo deixaram de ter alegria, o lisboeta, perante tão grande pasmaceira, ia morrendo de desgosto...

O entrudo alfacinha tinha tradições, e o povo, sempre brincalhão, tinha saúdades da geração de fidalgos a que pertenciam o Marquez de Niza e o Conde de Vimioso, gente de sangue na guelra, com espírito e valentia.

Voltaram as noites memoráveis de S. Carlos, em que, como protesto contra as medidas rigorosas das autoridades, a fina-flor do tempo atirava dos camarotes *croquetes* de galinha, acompanhados com esguichos de sifão.

Dessa época, ficou célebre a festa em que uma figura do corpo diplomático, depois de esgotados os *croquetes*, atirou às senhoras fatias de queijo, enquanto os janótas despejavam gazosas nos exagerados decotes das damas...



Com altas e baixas, o carnaval foi morrendo pouco a pouco.

O lisboeta, apesar das proibições policiais, não resistia ao nariz de papelão, aos tremoços e às bisnagas. Na Avenida da Liberdade, em cortejos desengraçados, apareciam cegadas, fungágas e máscaras sem pilhéria...

Um grande artista português compõe um tipo que aparece nas festas do entrudo e fica sendo a mais popular figura do nosso tempo: — é o «Zé Povinho», o das Caldas, que Bordalo immortalizou no lápis e no barro, símbolo do português castiço, que nas vésperas do carnaval se purgava sempre, pois os dias de entrudo tinham de ser festejados com comesainas das melhores, regadas com carrascão do Cartaxo...

Não, que a sabedoria popular, sempre sentenciosa, dizia naquele tempo — e diz ainda hoje —:

Pão, Vinho e Riso... e parte no Paraíso!

N. da R. — O dia de Carnaval é o domingo da quinquagésima, sendo-lhe agregadas a segunda e terça-feira seguintes.

Este domingo é o que precede o 1.º domingo da Quaresma que é o 50.º dia antes da Páscoa. Chama-se vulgarmente *Domingo Gordo*.

Em Portugal o Carnaval dura, de modo geral, de sábado gordo a terça-feira Gorda. No entanto, já muito antes se vêem máscaras nas ruas e se fazem bailes de máscaras.

O Carnaval deriva directamente das saturnais romanas. Encontram-se vestígios destas festas, que em princípio tiveram carácter religioso, em todos os povos desde a mais remota antiguidade, e com elas celebrava-se o ANO NOVO, para que este lhes fôsse favorável, ou a entrada da Primavera, que simbolizava o renascimento da Natureza. De aí o facto do Carnaval não recair sempre na mesma data.

Na primavera, na Grécia, no Império Romano, nos países alemães e nos povos celtas, faziam-se procissões em que se passeava um barco com rodas sobre o qual indivíduos mascarados executavam danças e cantavam canções de sátira sarcástica e até obscena.

Na Grécia as procissões desta natureza faziam-se, pelo menos, desde o Século VI antes J. C., segundo mostram pinturas de vasos daquele tempo.

As procissões na Grécia, eram dedicadas a Dionísios; as de Roma à divindade egípcia Isis; as dos povos teutónicos à deusa Nertha ou Hertha, «A Terra Mãe».

O culto de Dionísios, na Grécia, correspondia ao do Baco, em Roma. As *bacanais* foram festas romanas que acabaram por ser absorvidas de todo pelo espírito de desordem civil, desregramento moral e sarcástico. Este é outro carácter do Carnaval nos povos em que Roma dominou.

As máscaras de Carnaval têm originariamente carácter religioso-espiritual por derivarem do culto dos mortos.

No Ano Novo, ao celebrarem-se as festas de Baco e de Saturno, as *saturnais*, invocava-se o favor das *larvas* ou *maus espíritos*. O indivíduo que os personificava vestia-se de branco (de morto) e cobria o rosto com uma máscara. As máscaras de Carnaval provêm daí.

Em várias nações, como na Itália, na Espanha, na França e em Portugal, as festas carnavalescas costumam terminar pelo *entêrro do Carnaval*.

O Carnaval de Veneza é o de que mais fama goza entre os antigos. Não foram poucos os crimes, vinganças e conspirações que se praticaram em Veneza ao abrigo da dissolução de costumes em que o povo caía nos dias de Carnaval.

Na Península Ibérica os mais notáveis carnavais eram os de Madrid, Sevilha e Cádiz. Havia desfile de carros artisticamente ornamentados e celebravam-se grandes batalhas de flores.

Na América do Sul eram famosos os carnavais de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro.

O Carnaval tem dado origem a muitas obras de arte. É célebre o quadro «Carnaval», do pintor espanhol Goya, existente no Museu do Prado, em Madrid.

O «Carnaval de Veneza» é uma canção veneziana que deu origem a duas óperas do mesmo nome.



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Fiscalização e Estatística

Tarifas:

P. n.º 796 — Tendo dúvidas sobre a interpretação a dar à Comunicação-Circular n.º 255, de 25 de Abril de 1942, do Serviço da Fiscalização e Estatística, peço esclarecer-me se, de uma maneira geral, se deve aplicar a Tarifa Geral às remessas de grande velocidade, expedidas sem acondicionamento, constituídas, por exemplo, por barras de ferro em bruto, barris vazios, latas vazias, chapas de ferro, chapas de zinco, albardas, pneumáticos, aparelhos de telefonia sem fios, etc.

R. — As mercadorias que sejam apresentadas a despacho em grande velocidade, sem acondicionamento e aquelas que forem acondicionada sem taras, que, devido à sua configuração, não consentam que os volumes sejam carregados uns sobre outros, apenas ao abrigo da Tarifa Geral podem ser transportadas.

Dêste assunto trata a alínea *a)* da 7.ª Condição Geral da Tarifa Especial n.º 1 de g. v., esclarecida depois pela Comunicação-Circular n.º 255.

P. n.º 797 — Para um vagão com betume transportado em conta corrente, de Odemira a Vendas Novas, que pesou, à partida, 15.094 quilos, foi pedida repesagem, à chegada, tendo esta acusado 15.350 quilos.

Peço esclarecer-me qual a diferença de peso a que deve ser aplicado o complemento de taxa e bem assim se este deve ser cobrado na carta de porte e na senha visto tratar-se de conta corrente.

A quebra natural é 1,5 %.

R. — A norma a observar, quanto a repesagens de remessas em conta corrente, é a que se adopta com as expedições do Público.

Porém, sempre que se proceda a essa operação, deve o facto ser participado ao Serviço da Fiscalização em modelo F. 376, a-fim de, aos Ministérios, se fazer o débito das importâncias que corresponder cobrar, segundo o resultado das mesmas.

Quanto à determinação do peso a taxar, está o assunto sobejamente esclarecido a páginas n.ºs 194 e 195 das Instruções Complementares ao Livro E. 11.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

3.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros — Estabelece preços de bilhetes de assinatura para o apeadeiro de Arroiteia.

9.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — Estabelece preços de bilhetes de tranvia para o apeadeiro de Arroiteia.

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

20.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias entre a estação de Pias e o Despacho Central de Aldeia Nova de S. Bento e Vila Verde de Ficalho.

Aviso ao Público A. n.º 780 — Considera caducos diversos Avisos ao Público, não só da Companhia como das extintas Direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

29.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — G. V. em aplicação nas linhas do Minho e Douro — Anula o 18.º Aditamento a esta Tarifa, sobre transporte de flôres e géneros alimentícios, em cestos ou caixas, e leite, em bilhas ou potes, por assinatura.

24.º Aditamento à Tarifa Geral — Substitui a redacção do corpo do Art.º 99.º desta Tarifa, anulando o 21.º Aditamento à mesma Tarifa.

25.º Aditamento à Tarifa Geral — Substitui a redacção do Art.º 11.º desta Tarifa.

14.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Altera o corpo do Art.º 2.º desta Tarifa.

4.º Aditamento à Tarifa Especial A. de G. e P. V. — Altera a redacção da 21.ª das Condições Comuns a todos os Capítulos desta Tarifa.

Carta-impressa n.º 51 — Indica as condições a que deve obedecer a venda ambulante de água e refrescos nas estações e apeadeiros.

II — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2380, de 11 de Dezembro de 1943 — Trata da modificação da sinalização da estação de Barquinha.

Instrução n.º 2382, de 8 de Janeiro de 1943 — Refere-se à sinalização do apeadeiro de Pataias, situado ao Km. 139,544 da Linha de Oeste.

Instrução n.º 2383, de 18 de Janeiro de 1943 — Diz respeito ao encravamento dos discos da estação de Alcains com a agulha, ferrólho e calço de limite de um ramal ultimamente construído para carregamento de lenhas.

ESTATÍSTICA

Percurso quilométrico

Referente a Julho, Agosto e Setembro de 1942

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1942		Percorso efectivo em		Diferenças em 1942		Percorso efectivo em		Diferenças em 1942	
	1941	1942	A mais	A menos	1941	1942	A mais	A menos	1941	1942	A mais	A menos
Julho ...												
De passageiros..	271.123	152.162	-	118.961	98.069	50.861	-	47.208	152.249	86.191	-	66.058
De mercadorias	287.060	301.305	14.245	-	27.499	33.602	6.103	-	72.237	86.605	14.368	-
Em manobras..	87.037	87.852	815	-	25.545	28.127	2.582	-	34.472	34.937	465	-
Totais..	645.220	541.319	15.060	118.961	151.113	112.590	8.685	47.208	258.958	207.733	14.833	66.058
Total das diferenças em 1942	A menos:		103.901		A menos:		38.523		A menos:		51.225	
Agosto ...												
De passageiros..	299.772	202.896	-	96.876	102.954	53.948	-	49.006	156.266	104.039	-	52.227
De mercadorias	302.213	317.804	15.591	-	29.070	37.540	8.470	-	73.962	81.322	7.360	-
Em manobras..	93.188	92.677	-	511	26.998	28.607	1.609	-	38.697	36.283	2.586	-
Totais..	695.173	613.377	15.591	97.387	159.022	120.095	10.079	49.006	263.925	221.644	9.946	52.227
Total das diferenças em 1942	A menos:		81.796		A menos:		38.927		A menos:		42.281	
Setembro ...												
De passageiros..	312.952	211.016	-	101.936	111.988	56.766	-	55.222	157.141	104.015	-	53.126
De mercadorias	310.623	326.872	16.249	-	30.040	44.424	14.384	-	94.996	89.455	-	5.541
Em manobras..	94.003	95.200	1.197	-	28.132	29.611	1.479	-	39.445	38.417	-	1.028
Totais..	717.578	633.088	17.446	101.936	170.160	130.801	15.863	55.222	291.582	231.887	-	59.695
Total das diferenças em 1942	A menos:		84.490		A menos:		39.359		A menos:		59.695	
Desde Janeiro												
De passageiros..	2.900.454	1.655.225	-	1.245.229	996.272	533.707	-	462.565	1.424.111	870.140	-	553.971
De mercadorias	2.504.723	2.691.132	186.409	-	285.581	295.538	9.957	-	633.278	730.182	96.904	-
Em manobras..	800.330	804.812	4.482	-	233.570	246.091	12.521	-	299.562	312.684	13.122	-
Totais..	6.205.507	5.151.169	190.891	1.245.229	1.515.423	1.075.336	22.478	462.565	2.356.951	1.913.006	110.026	554.971
Total das diferenças em 1942	A menos:		1.054.338		A menos:		440.087		A menos:		443.945	

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Julho de 1942

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8 ...	5.838	5.328	2.338	2.355	2.229	1.993
> 9 a 15...	4.717	4.404	2.078	2.125	1.878	1.679
> 16 a 22...	4.702	4.504	2.006	2.046	1.704	1.463
> 23 a 31...	6.848	6.310	2.565	2.770	2.174	1.707
Total	22.105	20.546	8.987	9.296	7.985	6.842
Total do mês anterior	20.725	19.204	8.547	8.377	7.341	6.500
Diferenças	+1.380	+1.342	+ 440	+ 919	+ 644	+ 342

no mês de Agosto de 1942

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 8 ...	5.535	5.407	2.495	2.453	1.928	1.689
> 9 a 15...	4.968	4.549	1.930	2.025	1.816	1.619
> 16 a 22...	5.072	4.802	2.093	2.065	2.102	1.778
> 23 a 31...	6.503	6.411	2.633	2.848	2.289	2.089
Total	22.078	21.169	9.151	9.391	8.135	7.175
Total do mês anterior	22.105	20.546	8.987	9.296	7.985	6.842
Diferenças	- 27	+ 623	+ 164	+ 95	+ 150	+ 333

A nossa casa



Vestido e casaco de meia estação de cores claras e lisas.

Economizar

Quere fazer dum fato de homem... um fato de senhora?

É necessário economizar em tudo, para não nos deixarmos vencer pela crise que atravessamos.

Ora, quantas vezes, um fato de homem se apresenta desfiado no rebuço, nos bolsos, etc., incapaz, portanto, de ser usado por ele — apesar do bom estado da fazenda! Pois bem, é facilimo fazer dêsse fato velho... um fato novo para senhora. Como?

Desmancha-se cuidadosamente. Lavam-se todos os pedaços com saponária. Enxugam-se à sombra. Ainda úmidos, passam-se a ferro pelo «direito», visto que vamos fazer agora o fato do avêss, por ser essa a parte que se apresenta em melhor estado. Podemos fazer

um vestido inteiro, ou saia e casaco. Neste último caso, podemos fazer em casa a saia e mandar fazer o casaco ao alfaiate, se queremos que êle conserve o clássico feitio «de alfaiate», ou podemos fazer, também em casa, o casaco, se escolhermos um feitio mais ligeiro. Sempre que a fazenda se não encontre em muito bom estado, isto é, esteja bastante usada ou desfiada, é preferível escolher para o casaco um feitio de fantasia, que permita disfarçar as emendas ou mesmo empregar como enfeite um tecido diferente, o que não acontece com o casaco alfaiate.

Desnecessário se torna acrescentar que a saia se faz das calças, e que o casaco se faz do casaco.

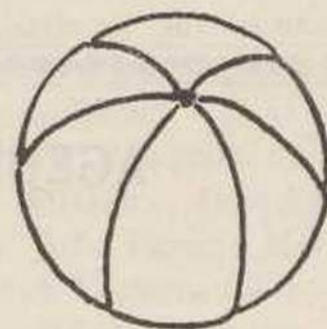
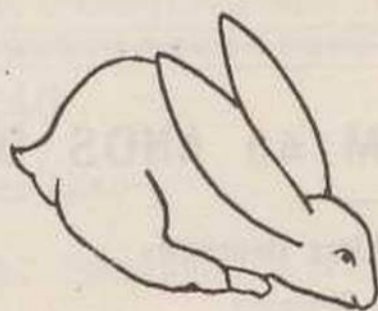
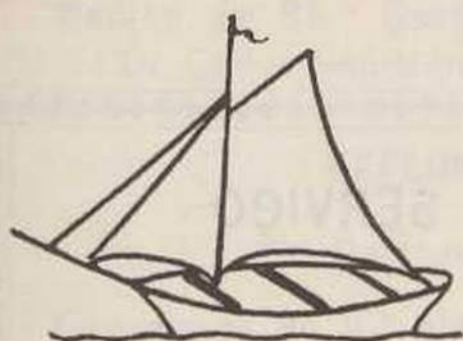
A cozinha

O grande luxo da cozinha é a limpeza. No verão, se o pavimento é de cimento ou de ladrilho, deve ser passado a pano mais de uma vez ou, pelo menos, uma vez por dia; e as mesas e balcões de lavar louça, bem esfregados com água e sabão preto (também chamado de potassa) com uma escôva de esfregar casas destinada só a êsse serviço. As panelas, tachos, frigideiras, etc., devem ser bem esfregadas com serradura sêca, sêneas ou cinza de lenha, peneirada, antes de metidas no alguidar ou pia de água quente, onde são lavadas com um pouco de potassa ou sabão preto e, depois de passadas noutra água limpa, são postas a escorrer e bem enxutas com pano grosso de estopa ou linhagem (a estopa é preferível).

Para tornar tenra a carne dura

Quando se quere fazer um prato com carne cozida ou assada, na véspera, é frequente encontrá-la endurecida.

Para a tornar tenra há um processo sim-



Motivos para roupas de crianças

ples e de resultados seguros: deitá-la de molho em água com vinagre durante alguns minutos.

Para limpar o esmalte

Para a sua limpeza, forma-se uma pasta de crémor tártaro, em pó, com água. Estende-se sobre a superfície que se quer limpar, esfrega-se e depois de se lavar com muita água, deixa-se secar.

As escôvas de esfregar

Devem sempre pôr-se, as escôvas de esfregar a enxugar com os pêlos para baixo. Isto prolonga extraordinariamente a sua duração, pois que, de contrário, a água escorre para a madeira e apodrece os piassabas.

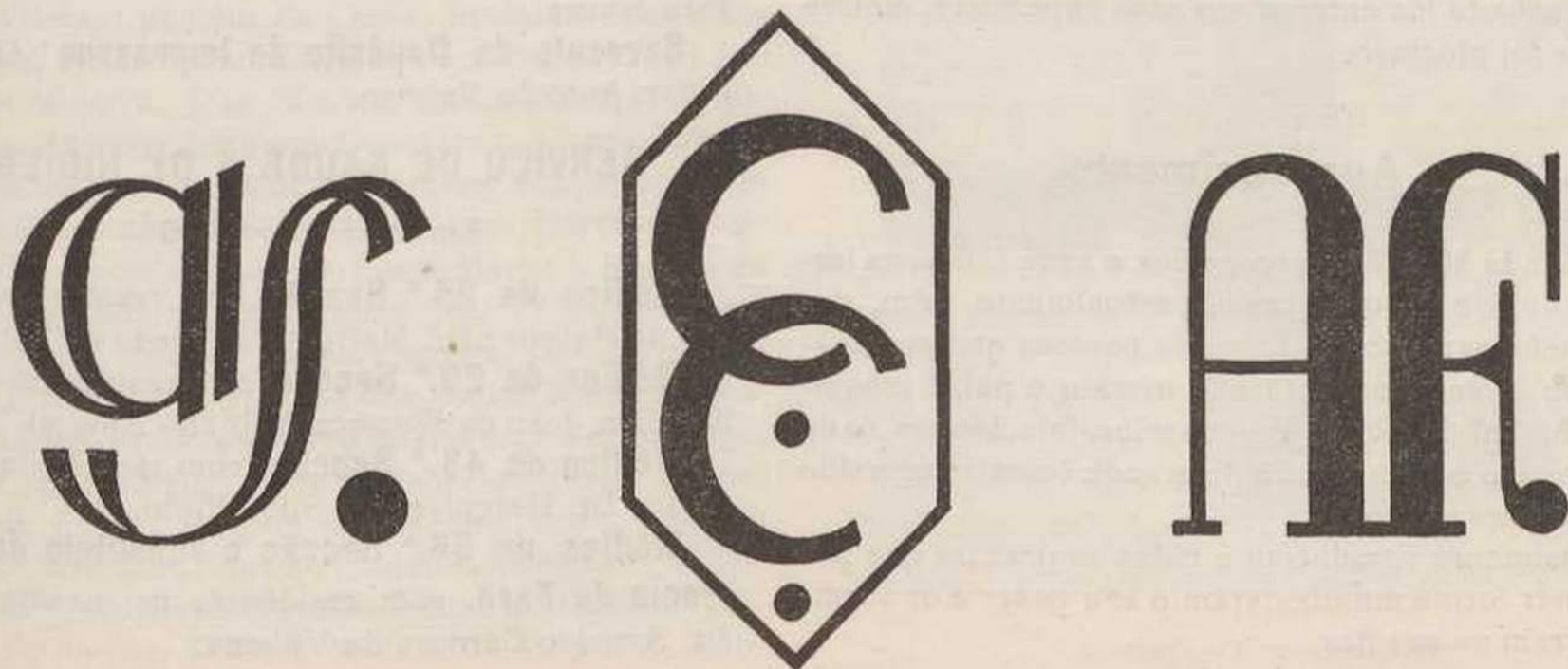
Receita económica para lustrar calçado

Um engraxador descobriu há pouco tempo uma nova «graxa» que merece divulgar-se: esfrega-se o calçado com uma casca de laranja, deixa-se secar e puxa-se o lustro com a escôva. O calçado adquire um lustro magnífico.

A limpeza do calçado de verniz

A melhor coisa para limpar calçado de verniz é a mistura, em partes iguais, de nata fresca de leite e óleo de linhaça; passa-se este preparado com um pano, no calçado, o qual deve estar limpo do pó, e esfrega-se, por último, com um pano enxuto.

MONOGRAMAS (Bordados a cheio)



Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO

Eng.º Álvaro de Lima Henriques

Director Geral da Companhia

Admitido como Engenheiro praticante em 27 de Março de 1903.



Artur de Castro Ferraz
Chefe de 1.ª classe, de Coimbra.
Nomeado Aspirante em 26 de Março de 1903.



Joaquim Alves Carneiro
Chefe de 3.ª classe, de Trofa.
Nomeado Factor de 3.ª classe em 5 de Março de 1903



José Luis de Melo
Chefe de 2.ª classe, de Alcântara-T.
Nomeado Aspirante em 6 de Março de 1903.



Eduardo Correia Galeão
Teleg.ª Principal, de G. da Rainha.
Nomeado Telegrafista de 3.ª classe em 16 de Fevereiro de 1903.

Actos dignos de louvor

Pelo condutor de carruagens da Revisão de Lisboa, Guilherme Ribeiro da Fonseca, foi encontrada, no dia 12 de Fevereiro findo, numa carruagem do combóio n.º 3 desse dia, uma carteira de senhora contendo, além de outros valores, uma caneta de tinta permanente e a quantia de 237\$20.

Do achado fêz entrega aos seus superiores, motivo porque foi elogiado.

Agradecimento

Lucinda Martins Vasconcelos e seus filhos, na impossibilidade de o fazerem pessoalmente, vêm, por este meio, agradecer a todas as pessoas que acompanharam o seu desventurado marido e pai, o maquinista Aníbal de Sousa Vasconcelos, falecido em 12 de Janeiro, em consequência do grande desastre ocorrido no Entroncamento.

Igualmente agradecem a todas as pessoas que por qualquer forma manifestaram o seu pesar e os acompanharam na sua dor.

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

Empregado de 3.ª classe: O Factor de 2.ª classe, Leonídio Ferreira Proença.

Servente dos Escritórios Centrais: O Guarda, João Nunes.

Servente do Depósito de Impressos: O Carregador, António Narciso.

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Dezembro de 1942

Médico da 23.ª Secção, com residência em Caldas da Rainha: Dr. Mário de Azevedo e Castro.

Médico da 29.ª Secção, com residência em Fundão: Dr. João da Fonseca Nobinho Amaral.

Médico da 43.ª Secção, com residência em Poiminho: Dr. Herculano da Silva Pinto.

Médico da 56.ª Secção e substituto da Assistência de Faro, com residência na mesma cidade Dr. Arnaldo Cardoso de Vilhena.

Em Janeiro

Médico da 9.^a Secção, com residência em Mealhada: Dr. Manuel de Oliveira Andrade.

Médico da 35.^a Secção, com sede em Ermezinde: Dr. Carlos José Monteiro Guimarães Ponce de Leão.

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro de 1942

Empregado de 3.^a classe: Fernando Ferreira Serra.

Em Janeiro

Empregados de 3.^a classe: Carlos Fernando Gaspar Marques e José de Oliveira Graça.

Factores de 3.^a classe: Luís Lourenço e Cândido dos Reis Lima Pereira Pinto.

Aspirantes: José Simões Fernandes, Leandro da Cruz, João Martins Neves, Valentim Gonçalves Carvalho, José de Lemos Araújo, Manuel Farinha, José Ferreira Neto, Luís Baptista Gonçalves, Vitor Valente, José Barreira, Jacinto Simões, João Cordeiro Junior, Cipriano Antunes Micael, João Simões, Manuel Marques Serra, Edmundo Diniz Ribeiro, Diamantino da Silva Ferreira, Luís da Costa Parente, Josué de Matos Ferreira, Raúl Mandslay Costa, Apolinário Sebastião, José Luís Simões, Manuel da Luz, Manuel Ambrósio, Avelino Lopes Letras, Jacinto Nunes Abreu, Florial Lenine Gonçalves Correia, Manuel Fontes Coelho, José Teixeira Lobo, Alberto Marques Pinto, José Marques Clara, Augusto Pimenta, José Coelho Campino, Manuel Alves, Alexandre Jorge Teixeira de Almeida Casimiro, Hermilo José Nunes Junior, Martinho Lopes Inês, Fernando Pereira de Oliveira, José Bernardino Capela Marques, António Lopes Domingos, Francisco Agostinho Lourenço, Manuel Bernardes Junior, Angelo Reis de Sousa, Gabriel Ilídio Velho, Joaquim Maria Combo, Samuel Soares, José Ramos Pedro, Joaquim da Costa Durão, Hermínio Silveira Almeida, Manuel Simões, Américo dos Santos Gomes, Luís Ventura, António dos Santos Machado, João Cardoso Vilela, Custódio da Costa, Jerónimo Rodrigues Baptista, André António Elias Ferreira, Amadeu dos Santos Mineiro, José Simões, Manuel Mendes Raimundo, António Joaquim Gonçalves, Álvaro Cabrita Guerreiro, António Moura Marques Granja, Alfredo Simões, José Manuel da Silva, José Ildefonso Carneiro de Macedo, José da Costa Martins, Manuel da Ponte Maurício, Jacinto Lopes, José Fernandes Araújo Braga, António Farinha Ferreira, David Ferreira Pinto Júnior, Leandro José dos Santos Marques, Manuel André, Francisco Pires da Rocha, Adelino Jorge, José Ferraz Coelho, José Felisberto Soares, Leonel José de Sousa, Serafim dos Santos Beco, António Caetano Maceiras, Augusto Chambel, António de Matos, Arnaldo Rodrigues Fernandes Silvano, Francisco Teixeira de Sousa, Manuel Madaleno Gonçalves, Leo-

poldo José de Lemos, Artur Cardoso da Guia, António Matos Costa, Manuel Jorge das Neves Carvalho, Armando Marques, Luciano Joaquim dos Santos, Gil Carias, Albino Ribeiro de Araújo, Augusto Lopes Mainha, Manuel Martins da Pomba, João Tavares Pereira, Agostinho Carmona Cardoso, João Cacela da Silva Marques, José Mateus Ferreira, Guilherme de Sousa, Sebastião de Jesus Ramalhosa.

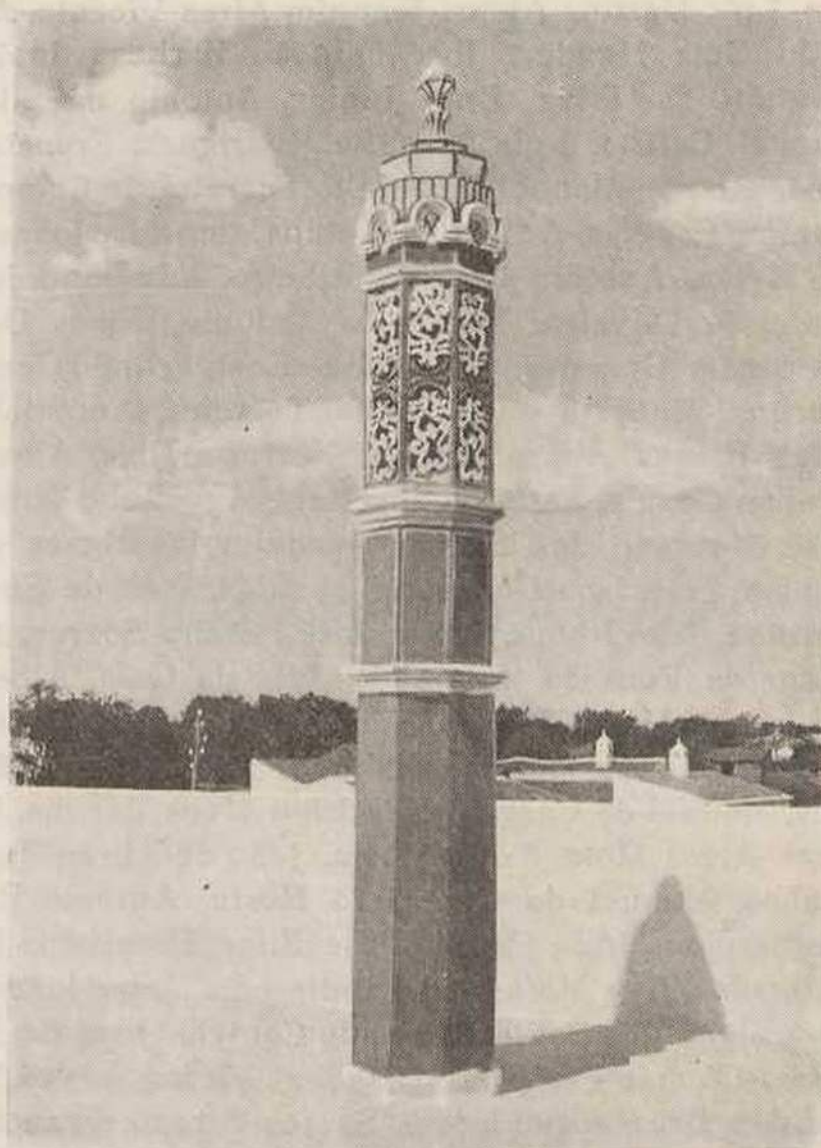
Guarda-freios de 3.^a classe: Joaquim da Silva, José Pereira, João Baptista Monteiro, Joaquim Augusto Lopes, Manuel Mendes, João Pereira Marques, Teófilo Gonçalves Martins, José Augusto Cabral, Manuel de Jesus Dias, José da Silva, Gregório Jesus Silva e Augusto Fernandes.

Revisores de 3.^a classe: João Alves, Manuel Henriques, José António de Figueiredo e Augusto Ribeiro.

Engatador: Carlos Marreiros.

Guardas de estação: José Alves Bento e Vicente Gomes.

Carregadores: Lino Gomes da Conceição, Mário Augusto Teixeira Malheiro, Ernesto Pereira, António Claudino de Sousa, Jaime Monteiro, António Machado, Américo Diogo, Belmiro Barbosa da Silva, António de Sousa, Emídio Ribeiro Carrolo, Joaquim Ferreira Moreira, Armindo Teixeira, José Antunes dos Reis, José Andrade Junior, Firmino Gomes Araújo, Francisco Marques, Mário Teixeira, António da Luz Baldeiras, José Saraiva Lopes, António Pereira, Américo Constantino Tunes, Gonçalo de Oliveira, José Fer-



Almansil — Chaminé algarvia

reira dos Santos, António Gonçalves da Silva, Fernando Pereira, António da Conceição Rôlo, Amadeu Ribeiro, Licínio Augusto Leitão, Albano Mendes, Henrique Pinto Rodrigues, Manuel José Gonçalves, Joaquim Rodrigues Tocha, Armando Correia de Carvalho e Costa, António da Conceição Velez, Lídio Reis Torgal, Luís Pombal Luz e Francisco de Pina.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

Empregados de 3.^a classe: Carlos Aníbal Pina Cabral e Artur Dias dos Santos.

Fogueiros de 2.^a classe: Joaquim Galambas, José da Palma, José Marreiros, António Joaquim Cansado, Manuel Joaquim Aleixo, Crispim José Duarte, Alberto Nery M. Sousa Parreira, Luís Santos Galambas, António Joaquim Marques, José Amâncio Ruivo, Francisco Manuel Saborida Vedor, José Joaquim Rebocho, Manuel Joaquim Monteiro Rato, João Rodrigues dos Santos, João Gregório da Silva, Victorino Coelho, José Borges, Carlos Guerreiro, Manuel Fernandes Curiel, Eliseu Nunes da Conceição Lourenço, Joaquim Lopes, Zeferino Pinto Carlos Barata, José Joaquim Matoso da Silva, João Jorge Marlins, Mário de Jesus Eliseu, Luís Domingos Gaspar, Joaquim Vicente, Manuel Ferreira, José Passos Diniz, Angelino Luiz, Manuel Cardiga, Eusébio Joaquim Valadas, José Rodrigues da Paz, Aires Queiroz de Campos, Luís Martins Alves, Joaquim Aires Vicente, António Gois Mendes, José Estêvão Barbosa Junior, António da Silva Braz Júnior, António da Silva, Manuel Batista, Luís Joaquim Rodrigues, Francisco Costa Roque, Mannel Agostinho Ferreira de Campos, António Canelas, António Eusébio Comprido, Joaquim de Matos, António Garrido Ribeiro, Edmundo José Pinto de Oliveira, Fernando António Nunes Dias, Alexandre Gameiro, José Roque Leal, Arlindo Gomes Martins, Roberto de Almeida Teixeira, António da Silva Passos Alfaro, Manuel Ferreira Dias, Alberto Malhão Gomes, Estêvão dos Reis, Agostinho Nunes, José Morgado dos Santos, Joaquim Rodrigues dos Santos, Francisco Gonçalves Mendes, José de Sousa Parente, João Roque Saúde, José Pereira Soares, Augusto da Fonseca, Fernando José da Guia, Alberto Rodrigues Horta, José do Nascimento Pereira, José da Mata, Armando Messias Godinho, Manuel Serra Martins, Manuel de Carvalho, Rodrigo Alves Martins, Manuel Alves Mota, Aníbal Maia, João de Abreu Tapadinhas, Manuel da Conceição Horta, António Rosa Bernardino, Júlio Calixto, José Elias Bernardo, Joaquim da Silva Motas, Diamantino da Mata, Joaquim Gonçalves dos Santos, António Cotovio, Joaquim Pereira, Diamantino Nunes, Manuel Vieira, Alcino Magalhães Braz, António dos Santos Amaro, Francisco Vicente dos Santos, Manuel Soares de Carvalho, José Barbosa, João Lopes Gil, José Gomes Fernandes, Ra-

miro Pedro Lopes, Adão da Rocha Almeida, Orlando Silva Oliveira, José Nunes Negrão, António Lopes Simões, Sizenando Eduardo Costa, Igínio Soares de Magalhães, José Pereira da Cunha, Alfredo Pereira dos Santos, Guilherme Tavares Gouveia, Vítor dos Santos Brito, Francisco Penas, Manuel António de Oliveira e Alfredo Ferreira.

Ensebadores de 2.^a classe: Hipólito da Silva, Luís Amaro Guia, José Pedro, Manuel José dos Santos, Manuel Vicente Pires, Artur Alberto, Joaquim Maria de Almeida, José Maria Saraiva, Manuel José, Severino Tavares, Geraldo da Silva, Henrique Casimiro Pais, Carlos Alves Duarte, Luís Pinheiro da Costa, Aires Gameira Marques, António Francisco Jorge, João Rodrigues Tapada, José Nunes Pinto Junior, José Marques Lopes, Manuel Pedro, José Henriques, Venâncio António da Silva, Firmino Esteves, Afonso Pereira Medina, José Girão Lameiro, José Rodrigues Pereira de Almeida, Emílio Joaquim Cardoso, Manuel Soares, Artur França Ferreira da Silva e Manuel Bernardes Rasteiro.

Limpadores: António dos Reis e Manuel Rodrigues Cardoso.

Em Fevereiro

Escriturário: Francisco José da Silva Peres Monteiro.

Limpadores: Urias da Silva Simões e Manuel Victorino.

VIA E OBRAS

Em Novembro de 1942

Assentador: Teófilo da Graça.

Em Janeiro

Chefes de Brigada de 2.^a classe: Eugénio Passos Diniz e António Ferreira Tórres.

Chefes de Brigada: Nuno António Marques Santa, Luís de Sousa Vasconcelos e Florêncio Joaquim.

Assentadores: José Lopes Josefa, Manuel Lopes Malho, Henrique Fernandes Girão, Manuel Martins, António Joaquim da Graça, António Tavares, José Jorge de Matos, Adelino Lourenço, António Marques, Norberto dos Santos, Manuel Paiva da Cunha, José Ribeiro Henriques, Manuel Mendes, Joaquim Guerra Moreira, Joaquim Fradique, José Maria Ribeiro, Joaquim Nunes, Fernando de Matos, Manuel José Alves, João Alberto, Manuel Joaquim Serrano, António Gonçalves, David Pereira Patinha, Ilídio Rodrigues, Bernardo de Sousa e Castro, José Augusto Franco, José Ferreira da Costa, António Figueirinha, Luís Ferreira, José Augusto Ribeiro, José da Costa Vieira, Manuel Dias, Luís Marcelino Lopes, José Soares, Adriano Augusto Branquinho, José Joaquim Brilhante, David Augusto Martins, António Augusto Correia, Francisco

Vicente Ratão, Domingos Rosa Cançado, João Marques Cortes, Augusto Anastácio dos Santos, Alexandre de Sousa Murta, Marcos Afonso, José António Francisco, António Rodrigues Capitulo, António Francisco, Ivo de Brito, Manuel José Rodrigues, Sebastião Martins Simões, António da Encarnação Romão, Leopoldo Maria Miguel, José Rodrigues Lareiro, João Gonçalves, Joaquim Frade Cabrita, Joaquim Martins, João Maria da Costa, Cirilo Lopes Claro, Adriano Monteiro Soares e Norberto de Jesus Martins Cabrita.

Reformas

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

Dr. Luís da Cruz Navega, Médico da 9.ª Secção, com residência em Mealhada.

Dr. José Gomes, Médico efectivo da Assistência do Porto.

EXPLORAÇÃO

Em Dezembro de 1942

Emília Cardoso Vieira, Empregada de 2.ª classe de Lisboa-R.

Jacinto Martins Peixoto, Arquivista de 2.ª classe, dos Serviços Técnicos.

Em Janeiro

José Pereira Júnior, Chefe de 2.ª classe, de Azambuja.

João António de Carvalho, Factor de 1.ª classe, de Setúbal.

Joaquim Constantino, Factor de 2.ª classe, de Lisboa-Terreiro do Paço.

José Teixeira de Carvalho, Guarda-freio de 3.ª classe, de Campanhã.

Alberto Rufino Tórreres, Capataz de 1.ª classe, de Ermezinde.

Vitorino de Carvalho, Carregador, de Rêde.

Manuel da Fonseca, Guarda de P. N., de Espinho.

Francisco Marques da Costa, Carregador, de Estarreja.

Cristina dos Anjos, Servente de W. C., de Santarém.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

Joaquim José Lopes, Chefe de Escritório Principal.

Manuel Joaquim 2.º, Fogueiro de 1.ª classe.



Loulé — Igreja Matriz

VIA E OBRAS

Em Janeiro

Hermenegildo Fernandes, Guarda de P. N. do distrito 13, Santarém.

Rosalina Valente, Guarda de P. N. do distrito 5/5.ª, Guia.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Para:

Empregados de 3.ª classe: Os Factores de 3.ª classe, António Alberto Afonso de Sousa e António de Matos.

Serventes de estação: Os Ordenanças, Lourenço Ferreira Chaparro, José Sobreira, João Coelho, Alfredo Caetano Pereira, Joaquim Gomes Laranjeira, Álvaro Colaço e Manuel Pereira de Moura.

Dispensas de serviço

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

Médico especialista de obstetrícia, higiene das grávidas e puericultura, de Lisboa: Dr. Sebastião da Costa Sacadura.

Médico da 35.^a Secção, com residência em Ermezinde: Dr. Joaquim da Maia Aguiar.

Médico da 24.^a Secção, com residência em Leiria: Dr. António Rodrigues de Oliveira.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

† *Ernesto Gomes Fernandes*, Empregado Principal, do Serviço de Tráfego.

Admitido como escriturário de 3.^a classe em 30 de Outubro de 1923, foi nomeado empregado de escritório de 2.^a em 29 de Março de 1924 e promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1937.

† *Joaquim Daniel Lourenço Patacas*, Chefe de 1.^a classe, de Mogofores.

Admitido como praticante de Factor em 6 de Junho de 1904, foi nomeado aspirante em 14 de Janeiro de 1905, promovido a Factor de 3.^a classe em 17 de Março do mesmo ano e, finalmente, a Chefe de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1940.

† *Fernando Ferreira dos Santos*, Factor de 2.^a, de Campolide.

Admitido como praticante de Factor em 2 de Janeiro de 1926, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro

de 1927, Factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929 e, finalmente promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1937.

† *Joaquim Paulino*, Agulheiro de 3.^a classe, de Sines.

Admitido como Carregador auxiliar em 20 de Agosto de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927 e promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Maio de 1928.

† *José da Silva*, Guarda de estação, de Campanhã. Admitido como Carregador eventual em 10 de Julho de 1917, foi nomeado Carregador efectivo em 3 de Julho de 1924 e guarda de estação em 21 de Outubro de 1939.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Janeiro

† *Anibal de Sousa Vasconcelos*, Maquinista de 3.^a classe, no Depósito de Entroncamento.

Admitido em 10 de Agosto de 1926 como limpador suplementar, nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1928 e promovido a Maquinista de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1936.

VIA E OBRAS

Em Dezembro de 1942

† *Antónia Taborda*, Guarda de P. N. do distrito 130, Caria.

Admitida como Guarda de P. N. em 21 de Março de 1925.

Em Janeiro

† *Luis Joaquim Viana*, Assentador do distrito 437, Almendra.

Admitido como Assentador de 2.^a classe nos C. F. E. (M. D.) em 25 de Novembro de 1912.



† Ernesto Gomes Fernandes
Empregado Principal



† Joaquim D. L. Patacas
Chefe de 1.^a classe



† Anibal de Sousa Vasconcelos
Maquinista de 3.^a classe



† Luis Joaquim Viana
Assentador

à esquerda ou à direita, pelos quadrados da cor em que o jogo fôr feito, mas para avançar é preciso que os quadrados contíguos estejam vagos ou se verifique a circunstância a seguir exposta.

Uma peça apresada ou toma outra de cor diferente (a que o vulgo chama «comer») quando esta última estiver em quadrado imediato ao daquela e vago o seguinte, que será ocupado pela peça apresadora. Se esta, porém, ao ocupar este quadrado, encontrar outras peças adversas em idênticas condições, apresá-las-à também ao mesmo tempo, e só depois de ocupar o quadrado que lhe competer serão retiradas, do tabuleiro, as peças capturadas.

O andamento da «dama» faz-se também diagonalmente, mas o seu raio de acção é maior que o da «pedra». Pode saltar sobre peças de cor diferente da sua qualquer que seja o número de quadrados vagos que haja antes ou depois de cada peça, e passar de umas diagonais para outras nos quadrados da intercepção das diagonais, quando esses quadrados estejam vagos.

Só depois de ocupar o que lhe compita, definitivamente, no último movimento, podem ser retiradas do tabuleiro as peças apresadas.

Deve ter-se em conta que a «dama» depois de tomar uma peça não pode passar sobre ela segunda vez.

Uma peça, seja «dama» ou seja «pedra», nunca pode passar sobre outra peça da mesma cor, nem sobre duas de cor diversa da sua que estejam em quadrados contíguos.

Regras — Entre outras de interesse secundário, convém destacar as seguintes, que terão rigorosa aplicação na solução dos passatempos problemáticos:

1.^a — É obrigatório tomar sempre a peça ou peças que estejam em condições de ser tomadas.

2.^a — Quando haja peças a tomar é obrigatório tomar o maior número.

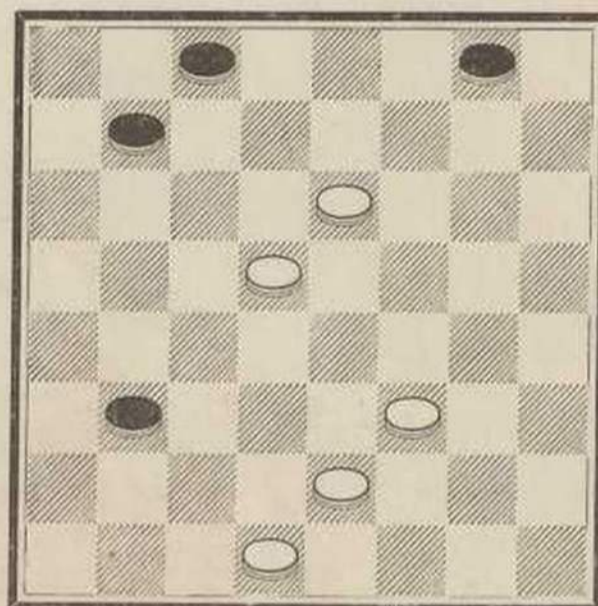
3.^a — Havendo um número igual de peças do mesmo valor que possam ser tomadas por formas diferentes, o jogador obrigado a tomar pode optar pelo grupo e pela forma que mais lhe convenha.

4.^a — Havendo igual número de peças a tomar, mas de valores diferentes, toma-se o número de peças que corresponda às de maior valor. Subentende-se que a «dama» tem mais valor do que a «pedra».

Pôsto isto, inicia-se a seguir o primeiro problema:

Branças : 5 pedras

Pretas : 4 pedras



Jogam as Brancas e ganham.

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Março de 1943

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional B. kg.	3\$00	Chouriço de carne kg.	22\$00	Ovos dúz.	Variável
» Corrente A. A. »	2\$70	Farinha de trigo »	2\$30	Presunto kg.	24\$00
Açúcar de 1. ^a ... »	4\$50	Farinheiras »	13\$80	Queijo da serra ... »	21\$00
» 2. ^a »	4\$35	Feijão branco lit. 3\$10 e	3\$20	» tipo flamengo.... »	20\$00
Azeite extra lit.	7\$60	» frade..... lit. 2\$10 e	2\$65	Sabão amêndoa »	1\$80
» fino »	7\$30	» manteiga lit.	3\$10	» offenbach..... »	3\$40
» consumo »	6\$80	» avinhado »	3\$00	Sal lit.	\$40
Bacalhau Inglês kg.	variável	» S. Catarina »	3\$10	Sêmea kg.	1\$00
» Nacional..... »	»	Lenha kg.	\$35	Toucinho..... »	11\$20
Batata »	»	Manteiga »	22\$50	Vinagre..... lit.	2\$30
Carvão de sôbro..... »	\$85	Massas..... kg. 4\$30 a	7\$55	Vinho branco »	2\$50
Cebolas »	variável	Milho lit.	1\$35	Vinho tinto..... »	2\$50

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, 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 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.).