

Problemas recreativos

Resultados do n.º 165

Solucionistas do problema de damas:

M. F., Sécora, Manuel Gonçalves, Fortuna, Sovina, Matemático, Tiorba, Maquinista, Adivinho, Sonâmbulo, 1001, Colibri, Roussinol, Papafigo, Pardal, Milhafre, Dom-Fafe, Pêga, Phénix, Gralha, Avis-rara, Avestruz, Ignorante, Mediocre, Sabetudo, Brielga, Britabrantes, Dalotos, Mefistófeles, Cagliostro, Martins, Novata, Otrebla, Roldão, Gavião, Veste-se, Pacato, Barrabás, Manelik, Profeta, Preste João, Diabo Vermelho, Visconde de Cambolh, Radamés, P. Rêgo, Visconde de la Morlière e M 117.

Solução { brancas: 3.7-19.23-10.14-14.30 ×
pretas: 12.3 (a)-28.19 (a)-3.27

Nota — Depois da jogada 14.30 das brancas, prosseguir-se-ia:

b: ...-30.20-20.15-15.11-11.6-6.10-10.6-6.3-3.17-17.21-21.4 ×

p: 31.28-29.26-26.21-21.17-28.23-23.20-20.16-17.13-16.12-12.8

(a) Estas jogadas podem alterar-se.

Correspondência: — M. F. (?) — A numeração desse modo também nos pareceu que quadrava melhor, realmente. Todavia não é assim que a registam as publicações que hoje tratam disso. O porquê, ignoramo-lo. Como a intenção não é estabelecer a confusão, foi por isso que se adoptou o mesmo sistema, para uniformização.

Zero — O problema do comboio de serviço vinha muito fácil. Com a rectificação, que o torna um pouco complicado, não ficou, aliás, difícil de resolver e está ao alcance de todos.

1 — Palavras cruzadas:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1					⊗				⊗				
2						⊗		⊗					
3					⊗				⊗				
4							⊗						
5	⊗		⊗								⊗		⊗
6		⊗				⊗		⊗				⊗	
7				⊗			⊗			⊗			
8		⊗			⊗		⊗					⊗	
9	⊗		⊗								⊗		⊗
10							⊗						
11					⊗				⊗				
12						⊗		⊗					
13					⊗				⊗				

Horizontais: 1 — insignia de juiz, avestruz, bica; 2 — tremor, reparas; 3 — casa espaçosa, vaso de pedra, rasadura; 4 — privação de sangue depois de hemorragia, reger (a nau); 5 — generoso; 6 — agora, comida à noite; 7 — desgraça, nota musical, pretexto, discurso; 8 — senhora, reboque; 9 — divinizar; 10 — grande grito, verde gris; 11 — divisão, ligo, senhora; 12 — aguardente que se tira (na Índia) do arroz fermentado, sovar; 13 — leite aquoso e claro, ocasião, insecto ortóptero.

Verticais: 1 — fundo do rio, intimo, voz do córvo; 2 — instrumento com que se agita o ar, illustre; 3 — raça, interj. de chamar, estimar; 4 — cordão para abotoar os vestidos, dia do mês lunar; 5 — sem asas; 6 — bemfeitor, época; 7 — causa, nota musical, mulo, epiderme; 8 — senhor, sem perigo; 9 — pessoas dedicadas à virtude e ao retiro; 10 — roe, suplicador; 11 — segurai, asa, cama de lona; 12 — o osso do nariz, mólho de fios; 13 — exercer, sossêgo público, singular.

Sécora

2 — Comboio de serviço

(problema)

Do Depósito de Materiais, de Entroncamento, saiu um comboio de serviço composto de vagões carregados com travessas para descarregar nos seguintes pontos: Amadora, $\frac{9}{48}$ da composição; Barcarena, $\frac{11}{176}$; Cacém, $\frac{7}{56}$ e Pedra

Furada, $\frac{65}{104}$.

De quantos vagões era a composição do comboio e quantos se descarregaram em cada estação, sabendo-se que em Pedra Furada se descarregaram mais 7 vagões do que em Amadora?

Zero

3 — Bôa velocidade

Um passageiro, que não era leigo em coisas de caminhos de ferro, viajava num comboio do Norte, em companhia de um amigo. A certa altura lembrou-se o amigo de lhe observar que o comboio seguia com uma marcha relativamente rápida, para os tempos que vão correndo.

— Sim, é bôa, mesmo com a máquina a lenha; se fôsse a carvão, a marcha seria melhor.

— Qual será a velocidade com que vamos agora?

Vou indicar-lha, porque tenho ouvido dizer que a Linha do Norte está construída com carris de 18 metros.

Pegou no relógio e pôs-se a contar as pancadas características do rodado da carruagem nas juntas dos carris, e depois de decorridos 54 segundos — o último dos quais coincidiu com a última pancada — disse ao companheiro a velocidade do comboio, porque contára, nesse tempo, 34

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

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

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercalista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: A estação de Caminha. — Curiosidades do nosso tráfego. — Caminhos de Ferro na Suécia. — Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante o ano de 1942. — Columbario. — A Terra Portuguesa. — O Alentejo. — Educação Física e Desportos — Estatística. — Consultas e Documentos. — A nossa casa. — Pessoal.

A estação de Caminha

Pelo Sr. Eng.º *Luís da Serpa Pinto Marques*, Chefe da 1.ª Circunscrição da Via e Obras

É Caminha uma linda terra minhota, vilazinha de sonho, de lendas e de mistério! Fala-nos, pelos seus dólmenes, dos antigos tempos da velha Lusitânia! E os seus monumentos, sustentando e apoiando as tradições e lendas que ainda vivem na alma popular, evocam a época da luta gigantesca pela independência da Nação que tanto nos orgulha, deste nosso velho Portugal, que na região do Entre-Douro e Minho teve o seu berço.

Uma terra destas

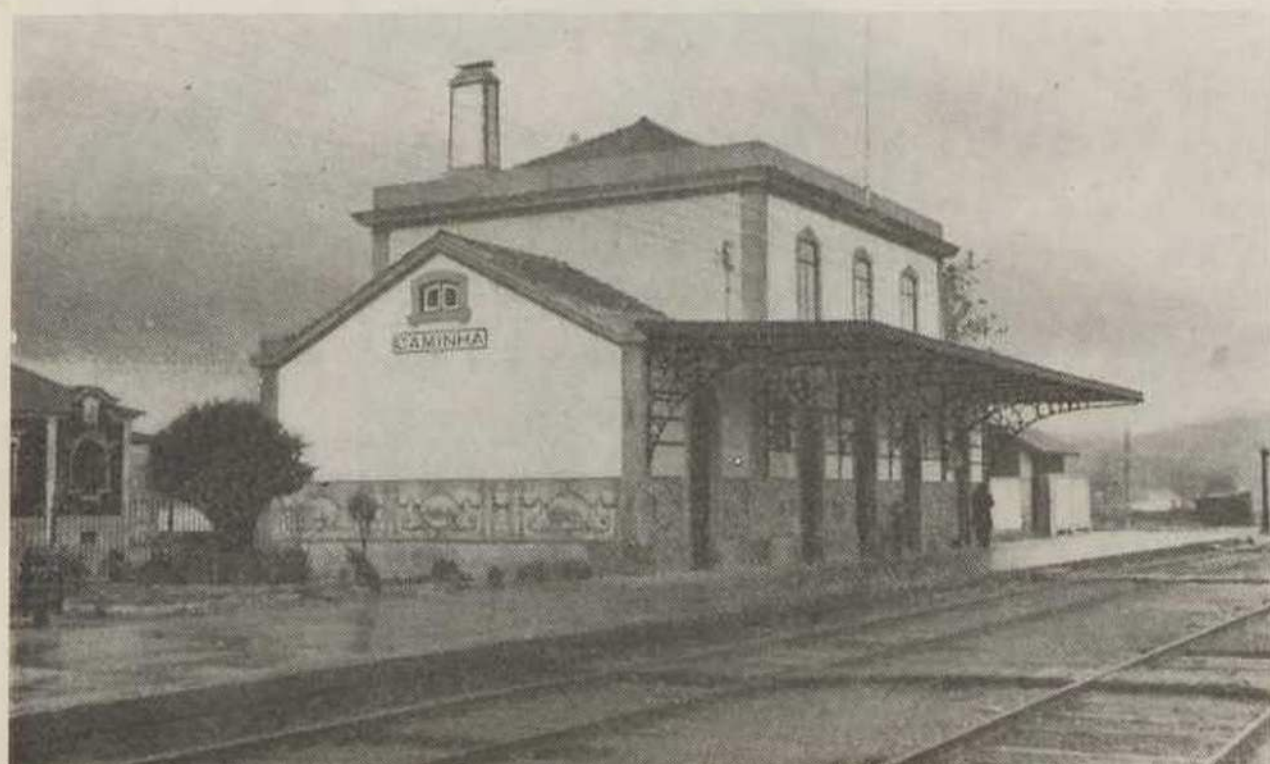
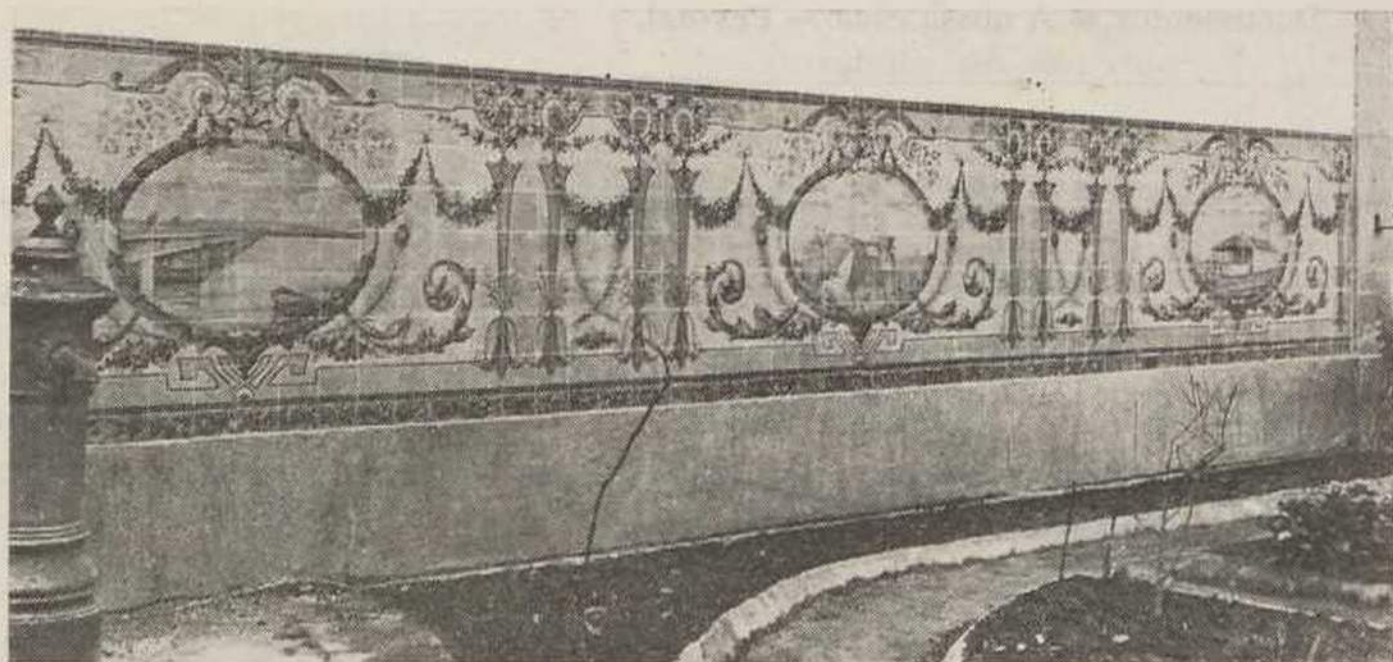
bem merecia que nos interessássemos pela melhoria da sua porta de entrada, uma esta-





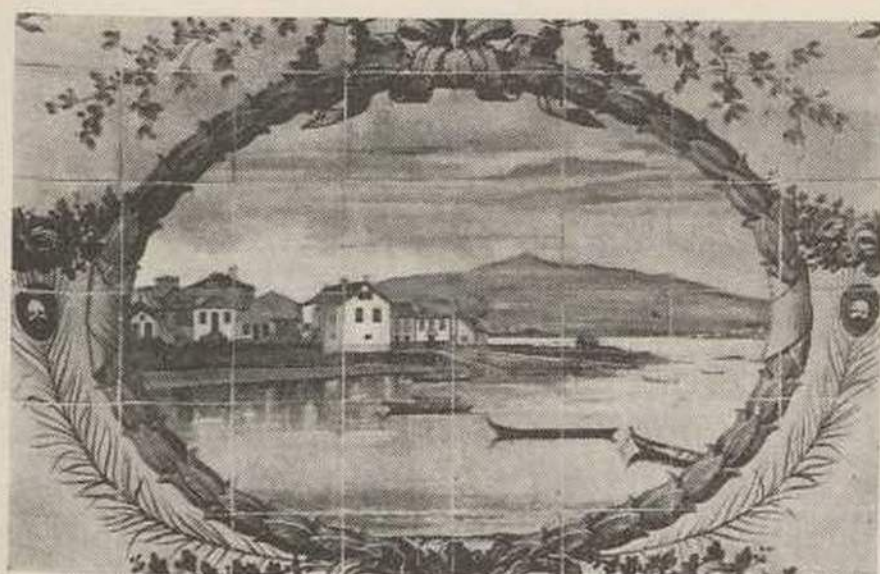
convida os viajantes a desembarcar, a peregrinar por aquela formosa vila, a viver alguns dias a sua atmosfera de sonho, admirando encantadores panoramas, recordando a sua história, lendo nos seus velhos monumentos as gloriosas páginas desse passado de grandeza! Convida-nos também a concentrar-nos mais, a procurar as razões

ção que evocasse a grandeza do passado. E a Companhia, que põe sempre os maiores cuidados na melhoria das linhas e de todas as instalações acessórias, meteu mãos à obra. De uma estação banal e nada atraente, fêz-se outra que



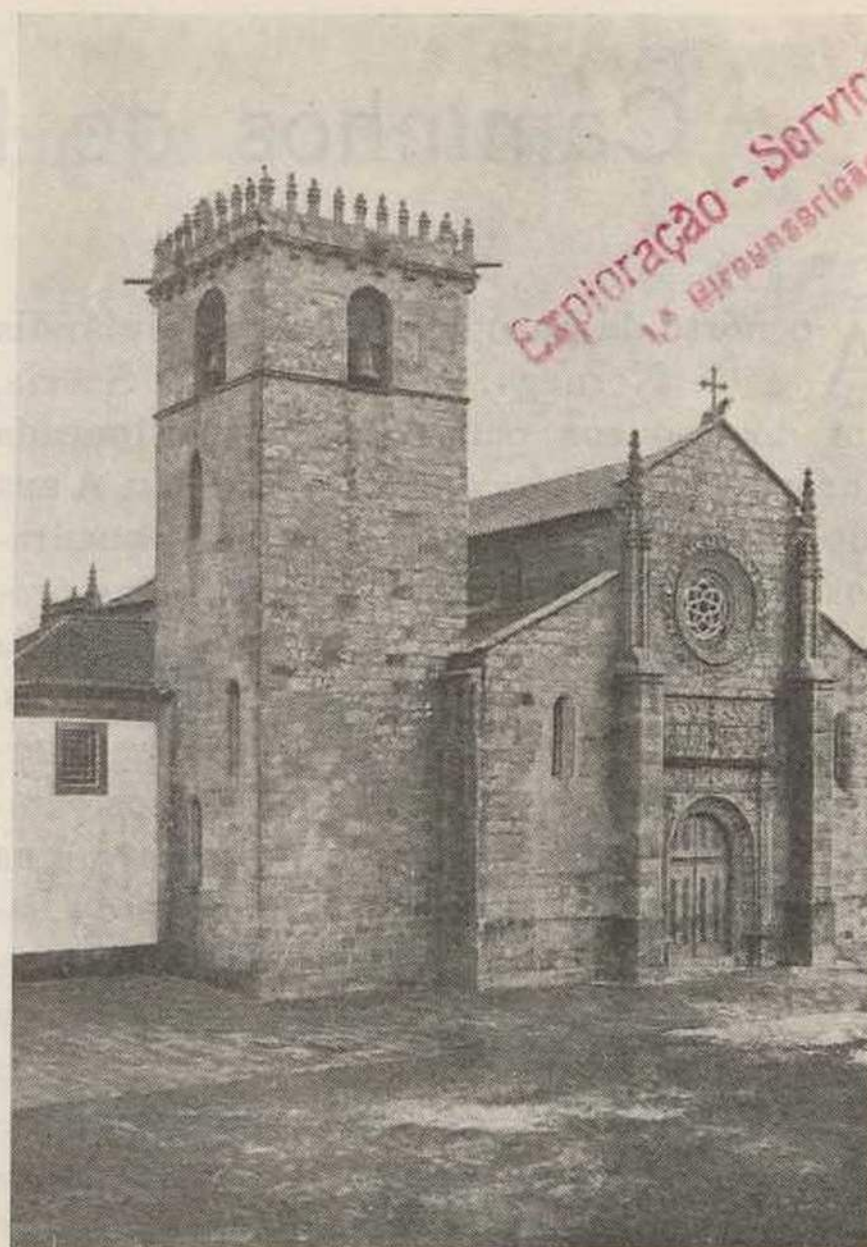
Em cima: Edifício de passageiros da estação de Caminha, visto do lado da vila. *Ao meio:* Pormenor da silharia de azulejos dividida em quadros onde se admiram vistas de monumentos da região. *Em baixo:* Conjunto do edifício de passageiros da estação de Caminha, visto do lado das vias.

ancestrais que dinamizaram sempre a nossa Pátria livre e independente. Admirando as ruínas dos seus castros, interrogando os seus dólmenes, auscultando e procurando



Em cima: Um dos quadros de azulejos do edifício de passageiros da estação de Caminha. Ao lado: A igreja de Caminha, afamado monumento de estilo manuelino, que enobrece a linda vila minhota.

viver as lendas que o nosso povo acolhedor tão bem sabe contar, sentimo-nos transportados à velha Lusitânia, vivendo os seus tempos, assistindo à chegada dos barcos da Fenícia, da Grécia, de Cartago! Sentimos o progredir de uma civilização nascente, que ia pouco a pouco assimilando uma cultura superior, que progredia sempre! Assistimos às transações comerciais, à vida de luta nesses velhos tempos! Assistimos também à luta épica com o invasor romano, depois ao domínio de Roma, sentindo fermentar sempre no solo da Lusitânia, embora romanizada, as virtudes ancestrais e as qualidades de um povo idealista, que enfileirou na vanguarda dos povos civilizados, que deu mundos novos ao mundo!



A estação de Caminha pede-nos agora um pouco de atenção, convida-nos a viver esse sonho, porque, através dos numerosos quadros de azulejos do E. P., nos fala dos seus vetustos monumentos, dos encantos da sua região de maravilha!

(Fotografias do autor do artigo).

Curiosidades do nosso tráfego

Em 1941, movimentaram-se nas linhas exploradas pela nossa Companhia 3.503 milhares de toneladas de mercadorias, em pequena velocidade.

Aproximadamente dois terços desta tonelage dizem respeito às seguintes mercadorias, mencionadas pela ordem decrescente da percentagem que a tonelage de cada uma delas representa relativamente àquela total transportado:

	Percentagem
Lenha e mato	8,8
Adubos e correctivos	7,4
Vinho	6,7
Carvão mineral	6,3
Madeiras	6
Cortiça	5,4
Cimento, areia e similares	5
Trigo	4,8
Batata	4,3
Farinha	3,2
Milho	2,8
	<hr/> 60,7

Caminhos de Ferro, na Suécia

Ao norte da Europa, vizinha da Finlândia e da Noruega, encontra-se a Suécia, um dos poucos países, nesta tresloucada Europa, que a Paz continua a bafejar. A sua superfície é de 449.000 quilómetros quadrados e a população que, como dos seus próximos vizinhos escandinavos, prima pela cultura, ascende a 6,5 milhões de habitantes.

Densas florestas cobrem 60% do seu território. Prados verdejantes e extensos campos de cereais encontram-se no centro e na parte meridional do país. A cultura da batata e da beterraba é intensiva. Os pomares são cuidados. Desenvolvida se encontra a criação de gado e prósperas as indústrias de lacticínios, de pasta de madeira, de papel, de cartão. São conhecidas as suas fábricas de fósforos. O comércio das madeiras, em bruto ou em obra, é importantíssimo.

Cita-se, ainda, a riqueza, hoje altamente valorizada, do seu sub-solo, em minério, especialmente de ferro. Os principais centros mineiros encontram-se localizados na Suécia Central e no Norte, na região denominada Lapónia. Como consequência desta riqueza, regista-se o desenvolvimento da indústria metalúrgica.

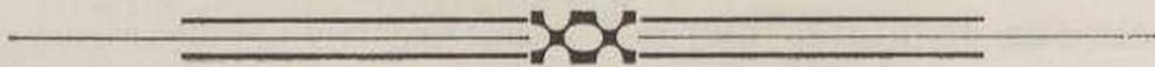
E no entanto, este País tão abundante em matérias primas, não possui carvão mineral para alimentar as suas indústrias. Os suecos, diligentes, porém, aproveitam com mestria os cursos dos seus numerosos rios e produzem electricidade para as suas fábricas e até para electrificar extensos troços de linha férrea.

A sumaríssima notícia que acabamos de fazer acêrca deste País, que antes da guerra ocupava, por direito de conquista, um lugar de tanto destaque na vida económica mundial, vem a propósito, como era aliás de supor, dos seus caminhos de ferro.

É que — e isto talvez seja novidade para muitos dos nossos leitores — o *Boletim dos transportes internacionais por caminho de ferro*, acaba de revelar que no exercício do ano findo os caminhos de ferro do Estado Sueco registaram a mais elevada receita até agora atingida nas suas linhas, receita esta que ultrapassou 500 milhões de corôas suecas ou seja cêrca de três milhões de contos. Para se atingir este resultado, muito se trabalhou. Assim, o número de passageiros-quilómetro, por exemplo, aumentou de 12% em relação ao ano anterior. O número de toneladas de mercadorias transportadas em 1942 ascende a 21 milhões, não incluindo os minérios de Lapónia. Para minorar a falta de material rolante, houve que utilizar mais racionalmente a capacidade dos vagões e das carruagens.

Entre as várias causas, todas aliás filia-das nos actuais acontecimentos, que provocaram o aumento do tráfego que se registou, contam-se as restrições impostas à camionagem pela falta de combustíveis e pneus.

E já agora, para terminar e a título de curiosidade, diremos que, entre as mercadorias que em maior volume se transportaram em 1942 na Suécia, se encontram as casas de madeira desmontáveis.



Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante o ano de 1942

A seguir publicamos nota das principais obras feitas na Divisão da Via e Obras e do Material e Tracção, além das de conservação:

- Reparação de abóbada e pés direitos do túnel do Rossio.
- Reparação dos pés direitos do túnel de Albergaria.
- Modificação e ampliação de linhas, na estação de Tramagal.
- Diversos trabalhos para melhorar as condições de abastecimento de água nas estações de Covilhã, Castelo Branco e Sarnadas.
- Ampliação do largo da estação e construção da respectiva vedação, na estação de Entroncamento.
- Construção de uma casa para habitação do chefe da estação de Sacavém.
- Renovação das vias do túnel do Rossio.
- Renovação da via entre Alcântara e Campolide.
- Ampliação do Armazém de Viveres do Cacém.
- Modificação das linhas da tracção e da rotunda de máquinas, na estação de Gaia.
- Construção de uma linha de resguardo nas estações de: Póvoa, S. Torcato, Tramagal, Vale de Santarém, Azambuja e Monte Real.
- Ampliação da linha de resguardo, do lado ascendente, e construção de uma linha de resguardo, lado descendente, na estação de Mato Miranda.
- Modificação e ampliação de linhas, na estação de Vila Franca de Xira.
- Construção da linha do meio do pórtico, mudança de um «S» de ligação, desvio de uma vala e de uma grua, e ripagem de uma linha, na estação de Entroncamento.
- Construção de um reservatório de cimento armado, em cada uma das estações de: Gaia, Albergaria, Coruche e Alcântara-Terra.
- Modificação e ampliação de linhas, na estação de Valadares.
- Modificação das linhas da Exploração dependentes do Pósto de «Saxby» n.º 1, na estação de Entroncamento.

*Em 1942, cada vagão vazio percorreu,
por dia, 4,4 Kms., na N. R.; 3,9
Kms., no M. D.; 13,2 Kms., no S. S.*

- Construção da ligação ferroviária Xabregas-Matinha.
- Modificação de linhas, na estação de Pataias.
- Modificação e ampliação de linhas, na estação de Outeiro.
- Montagem de uma nova placa de inversão de máquinas, de 20 metros, em Gaia.
- Montagem de uma báscula nova para caminhões no Cais do Rêgo.
- Montagem das canalizações para os novos reservatórios de cimento armado e modificação das canalizações gerais das estações de: Alcântara, Albergaria, Gaia e Coruche.
- Soldadura, na linha, de 6.524 coxins de agulha.
- Enchimento oxiacetilénico de 16 cróximas.
- Fabrico de 39 cróximas novas, de tipos diversos e 18 agulas.
- Fabrico do seguinte material de sinalização: 4 semáforos, 6 alavancas de manobra, 11 fechaduras centrais, 183 cadeados «Bouré» e 2.000 rodetes.
- Fabrico de 10.036 parafusos de via, 21.090 parafusos diversos, 33.238 porcas e 6.100 quilos de rebites.
- Montagem de 160 Km. de linhas telefónicas.
- Pavimentação dos cais n.ºs 2, 3, 4 e 5 e cais do vinho da estação de Campanhã.
- Construção de um apeadeiro ao Km. 11,617 da linha de Cintura do Pôrto.
- Renovação das linhas principais da estação da Régua.
- Pavimentação do largo de acesso à estação de Nine.
- Pavimentação do cais descoberto, na estação de Caldas de Molêdo e Juncal.
- Pavimentação e colocação de rede no cais da estação de Caldas de Molêdo.
- Ampliação do cais coberto e construção de uma curraleira, na estação de S. Romão.
- Instalação de 3 semáforos, na estação de S. Gemil.
- Construção de uma plataforma para passageiros e ampliação da existente na estação de Recarei.
- Ampliação da linha do cais e modificação da sua ligação à linha n.º 1 da estação de S. Romão.

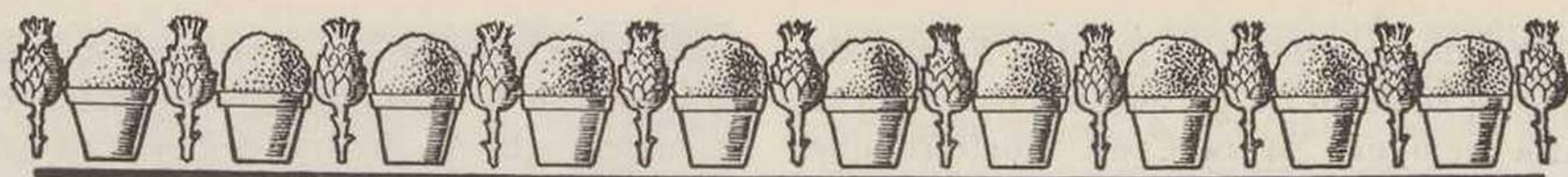
- Construção de uma plataforma no apeadeiro de S. Martinho.
- Substituição de telégrafo por telefone em 18 estações da linha do Douro (Régua a Barca de Alva).
- Reconstrução de uma casa com frentes para a Rua dos Lagares e estrada de Selmes, no bloco de residências junto à estação de Beja.
- Ampliação das plataformas nas estações de Funcheira, Monte Gordo, Valdera e Fonte.
- Grande reparação da rotunda de máquinas de Vila Viçosa.
- Construção de uma plataforma entre a linha da gare e a linha de saco, na estação de Castro-Verde-Almodovar.
- Pavimentação com formigão hidráulico do armazém da estação de Viana do Alentejo.
- Fabrico do tabuleiro metálico para substituição da ponte de Garvão, na linha do Sul, com o peso de 79 Ton.
- Montagem de duas centrais e 27 postos telefónicos de chamada selectora e centralizada (Trafic control) na Estrêla de Évora.
- Instalação de luz eléctrica nos novos barracões da Muralha Sul, no Barreiro.
- Instalação eléctrica para a oficina de polimento de metais, nas Oficinas Gerais do Barreiro.
- Montagem dum motor eléctrico na central do posto de sinalização do Pinhal Novo.
- Montagem dum motor de corrente alterna, em substituição do antigo de corrente contínua, na ponte de inversão de máquinas do Barreiro.
- Montagem dum grupo electro-bomba, em Sines.
- Instalação provisória duma central de corrente contínua e respectiva linha de transporte, para alimentação da rede da estação de Tunes.
- Construção e montagem dum novo quadro eléctrico na estação de Lisboa-R.
- Instalação de luz eléctrica na estação de Soure.
- Instalação dum motor de 2 1/2 CV, na Oficina de Telecomunicações, em Alcântara-Terra.
- Instalação eléctrica dum *charriot*, no Entroncamento.
- Instalação eléctrica no novo abrigo de passageiros de Setil.
- Instalação de luz eléctrica no apeadeiro de Silvalde.
- Montagem da parte eléctrica na nova ponte de inversão de máquinas de Gaia.
- Montagem do segundo grupo electro-bomba, de reserva, no poço da toma de água, de Gaia.
- Instalação de luz eléctrica no apeadeiro de Gondivinho.
- Instalação de luz eléctrica no apeadeiro de Rebordões.
- Montagem dum saca-bocados com comando eléctrico individual nas Oficinas Gerais de Campanhã.
- Transformações de carruagens de 2 eixos: 3 de 1.ª, em mixtas de 1.ª e 2.ª classes; 1 mixta de 2.ª e 3.ª, em carruagem de 3.ª classe.
- Transformações em carruagens de carros 3 mixtas de 1.ª e 2.ª classes, forradas de chapa, estofos novos e pintura de novas cores; 1 de 2.ª classe, transformada em mixta de 1.ª e 2.ª classes, forrada de chapa, estofos novos e pintura de novas cores; 2 mixtas de 1.ª e 2.ª classes: modificados os bancos e os estofos, forrados de pergamoide e pintura interior de novas cores; 8 de 3.ª classe: fechadas as cabeceiras, montados folios de intercirculação e pintura interior de novas cores; 1 de 2.ª classe, transformada em 3.ª classe, forrada de chapa e pintada de novas cores, e 2 mixtas de 1.ª e 2.ª classes, transformadas em 3.ª classe, pintadas de novas cores, sendo uma forrada de chapa.
- Transformação de carruagens em vagões: 28 em vagões fechados, tipo J; 1, em vagão de serviço, tipo I; 9, em vagões abertos, tipo O; 16, em vagões para transporte de lenhas, tipo U.
- Transformação de 1 furgão em vagão fechado, tipo J.
- Adaptação de 6 vagões de serviço a vagões de serviço comercial.
- Transformação de um vagão fechado em vagão aberto, tipo L.
- Construção de 51 vagões para transporte de lenhas, tipo U.

C O L U M B A N O

A gravura fóra-do-texto que publicamos com o presente *Boletim* é cópia do conhecido quadro «*Santo António de Lisboa*» do grande pintor Columbano Bordalo Pinheiro. Este artista português nasceu em Lisboa a 21 de Outubro de 1857 e veio a morrer nesta capital a 6 de Outubro de 1929, depois de

ter enriquecido a Arte com admiráveis trabalhos que o impuseram como prestigioso pintor nacional.

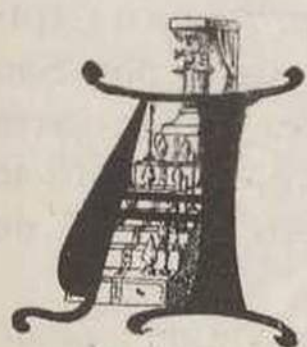
Pertenceu a uma família de artistas. Seu irmão foi o conhecido caricaturista Rafael Bordalo Pinheiro, que todo o português culto conhece através da sua genial obra.



A TERRA PORTUGUESA

Santo António de Lisboa

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



ADEM fogueiras, acendem-se balões, iluminam-se altares, chilreiam crianças, ouvem-se músicas, estalejam foguetes, vendem-se mangericos e arrulham namorados que, de mãos

postas, murmuram comovidamente o nome dum santo de Portugal, o nome venerado de Santo António de Lisboa.

De origem nobre, nasceu em Lisboa a 15 de Agosto de 1195, numa casa que existiu junto das antigas «Portas de Ferro» — no local onde hoje se levanta o elegante templo erguido à sua memória.

Foi naquele dia distante que viu a luz do mundo o Homem que se impôs pela austeridade do seu carácter, pelos primores da sua inteligência, pelo exemplo das suas virtudes, pelo génio da sua eloquência e pela fama de Santidade, tão justamente alcançada, que foi canonizado um ano depois da sua morte.

Com poucos dias era baptizado na Sé Catedral de Lisboa, com o nome de

Fernão de Bulhões, o moço que «fêz feliz o mundo com o seu talento, Pádua com o seu corpo e o céu com o seu espírito».

De muito novo, começou a frequentar os claustros da Sé de Lisboa, ali aprendendo as primeiras letras, latim, música e os princípios da doutrina cristã. Apaixonou-se de tal forma pela vida religiosa que, aos quinze

anos, pediu ao Superior do Mosteiro de S. Vicente de Fora — Prior Gonçalo Mendes — para o admitir na Ordem dos Cónegos Regrantes de Santo Agostinho, tomando o hábito no ano de 1211.

* * *

Como ninguém é «profeta na sua terra» e as visitas de amigos e parentes lhe perturbavam a solidão, Fernão de Bulhões mostrou vontade de ingressar no Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra, que ao tempo era o maior centro de cultura do nosso país. Recebido com cativantes provas de aprêço pelos monges de Santa Cruz, ali se conservou nove anos, durante os quais estudou Teologia e Filosofia.



Santo António de Lisboa
Imagem existente na Basílica de Pádua)

Alma de apóstolo e de lutador, Fernão de Bulhões, sedento de perfeição moral, não se sentia bem em Santa Cruz, mosteiro que gozava da fama de ser o mais rico de Portugal. A sua alma queria sofrer, combater pela fé, lutar pela verdade, exigindo ao mesmo tempo modéstia e penitência.

Como se fundasse próximo um convento de franciscanos sob a invocação de Santo Antão, que depois se chamou de Santo António dos Olivais, não tardou Fernão a relacionar-se com os frades do novo convento, que mendigavam na cidade. Das conversas que tivera, ficou a convicção de que o ideal cristão que ambicionava se patentearia melhor na pobreza dos *frades menores* do que na opulência dos *Crúzios*.

Por essa época chegaram a Coimbra as cinzas de cinco frades franciscanos, martirizados pelo miramolim de Marrocos. À vista das relíquias, Fernão sentiu-se tão impressionado, que resolveu ingressar no Convento dos Olivais, com a promessa de que o mandariam para o Norte de África.

Difícilmente o prior de Santa Cruz autorizou a passagem de Fernão para o humilde cenóbio dos Frades Menores dos Olivais. À força de pedidos, venceu a resistência,

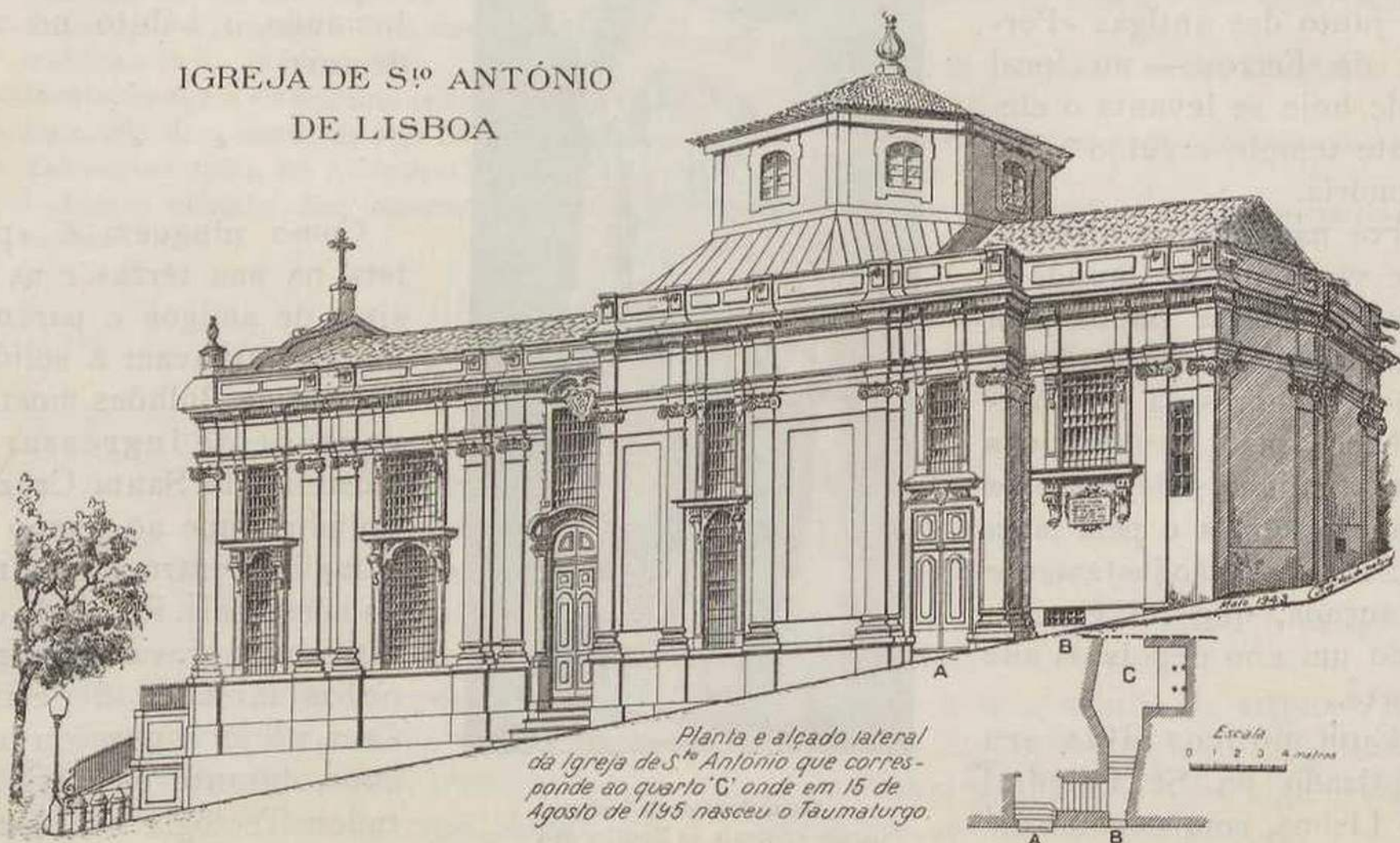
dizendo-se que foi no Convento de Santa Cruz que o erudito cónego regente vestiu o modesto burel de franciscano, passando a adoptar o nome de Frei António de Santa Cruz.

* * *

Um dia partiu para a África, como missionário, a-fim-de pregar aos moiros o Evangelho. Ao chegar a Marrocos adoeceu gravemente, resolvendo-se a voltar à península. Uma violenta tempestade assaltou o navio, arremessando-o às costas da Sicília, onde, já restabelecido, viveu algum tempo. O Santo Frade soube que ia reunir em Assis o Capítulo Geral da Ordem, convocado por São Francisco. Julgando um dever tomar parte na assembléia, ali se dirigiu, sentindo-se desgostoso ao vêr-se ignorado no meio de centenas de franciscanos.

O humilde frade português via-se isolado entre três mil irmãos, que ao olharem para a sua simplicidade o julgavam *de pouco préstimo*. Quando acabou o Capítulo da Ordem, todos os Provinciais escolheram os frades que os haviam de acompanhar aos respectivos conventos. Um frade houve, que ninguém escolheu: — Frei António!

IGREJA DE S.^{to} ANTÓNIO
DE LISBOA





Santo António em viagem para Marrocos

Foi então que o pobre frade, desprezado por todos, se dirigiu a Frei Graciano, provincial da Romanha, pedindo-lhe que o levasse, a-fim-de aprender os rudimentos da doutrina espiritual.

Frei Graciano, desconhecendo os elevados méritos do frade português levou-o consigo, pois fazia-lhe pena vê-lo tão abandonado!

* * *

Tempo depois, Frei António demandou a solidão do Monte Paulo. Decorrido um ano reuniram-se em Forlívio vários irmãos a-fim-de receberem ordens, e nêsse número encontrava-se o frade português. Foi por essa ocasião que um dia, à hora da refeição conventual, o prelado ordenou que um dos irmãos proferisse algumas palavras.

Todos se recusaram com o pretexto de não estarem preparados, pelo que o prelado ordenou a Frei António que falasse.

Chegou o momento do obscuro frade por-

tuguês revelar o seu profundo saber, a sua invulgar eloquência e os primores da sua formação moral, numa oração notabilíssima em que a sua personalidade apareceu verdadeiramente transfigurada. A sua voz quente e vibrante, o gesto amplo e arrebatador, o olhar vivo e luminoso e a profundidade dos seus conceitos dominaram a assistência, que desde então ficou com a certeza de possuir na comunidade um prègador notável.

Começa aqui o apostolado do futuro Santo que, nomeado «leitor dos livros sagrados» e confessor da Ordem Franciscana, ensina Teologia aos frades menores, percorre a Itália em todos os sentidos, operando conversões maravilhosas.

Frei António, sem prègar o ódio, deslumbra as grandes multidões de ouvintes que o escutam maravilhados, procurando seguir os seus ensinamentos e copiar as suas peregrinas virtudes.

A sua eloquência e erudição espalham-se pelo mundo e o poder de impressionar é tão grande que as praças se enchem para o ouvir, visto que os templos eram pequenos para escutar o frade português.

* * *

Tantas eram as suas virtudes, que Deus permitiu se obrassem milagres por sua intervenção, e tantos se sucederam, que Frei António ganhou fama de taumaturgo.

Dentre os milagres conhecidos houve um que alcançou popularidade, tal a sua beleza. Frei António dava o seu passeio, quando encontrou uma rapariga banhada em lágrimas, por ter partido a bilha onde levava água para os seus amos. Frei António, sorridente, animou a rapariga, e diante da admiração dum grupo de moças que acorreu à fonte, compoz os cacos da bilha com tal perfeição, que a mesma foi logo cheia de água cristalina.

Não têm conto as lendas tecidas em volta de Santo António, dizendo-se que estando Frei António em Rimini, cidade italiana próxima do mar, ficou desgostoso quando ao

preparar-se para prègar se viu sem ouvintes...

Dirigiu-se à praia, e em nome de Deus, convocou os peixes, que em multidão correram a escutá-lo, com a cabeça de fora da água e o olhar fixo no rosto do prègador.

* * *

Um dia, Frei António sentiu aproximar-se a morte, depois do breve e maravilhoso apostolado exercido em tãda a Europa.

O frade português pediu então lhe preparassem uma cela no alto duma velha nogueira dos arredores de Camposampiero, para poder viver entre o Céu e a Terra!

Em 13 de Junho de 1231 — há 712 anos — sentindo-se muito mal, desceu da árvore onde vivera os últimos dias da sua gloriosa existência, e entoando um hino em honra da Virgem, no hospício de Arcela, recebeu a Extrema-Unção, animou os confrades, pedindo a todos perdão dos seus maus exemplos — ele que durante trinta e seis anos, tinha tido uma vida exemplaríssima.

A impressão da morte de Frei António, em tãda a Itália, foi enorme. Surgiram disputas, pois todas as províncias queriam guardar a sagrada reliquia do Santo varão. Entre os habitantes de Pádua e *Capo di Monte* esteve eminente a guerra civil. A prudência e o bom senso acordaram que o corpo do glorioso morto devia permanecer em Pádua, na imponente basílica erguida à sua memória.

Dias depois, Pádua, alumiada pelo clarão das velas, elevava preces ao Céu

por alma do virtuoso português, que a 30 de Maio de 1232 é canonizado por Gregório IX.

Então, o culto por Santo António espalhou-se pelo mundo inteiro, aparecendo a sua própria glorificação em hinos e sermões, em livros e crónicas, em quadros e esculturas.

* * *

Em Portugal, o culto de Santo António, esteve durante muito tempo ligado ao culto da Pátria.

Quando em 1640 os holandeses atacaram a cidade brasileira da Baía, então pertencente a Portugal, todos os fortes e postos militares caíram em poder do inimigo, excepto uma pequena trincheira que não conseguiram conquistar e cujos defensores salvaram a cidade. Chamava-se *Trincheira de Santo António* e por isso mesmo os soldados portugueses batalharam com fé e entusiasmo.

No século XVII deram a Santo António postos militares em regimentos, como reconhecimento pela forma como animava os soldados. A vida militar de Santo António

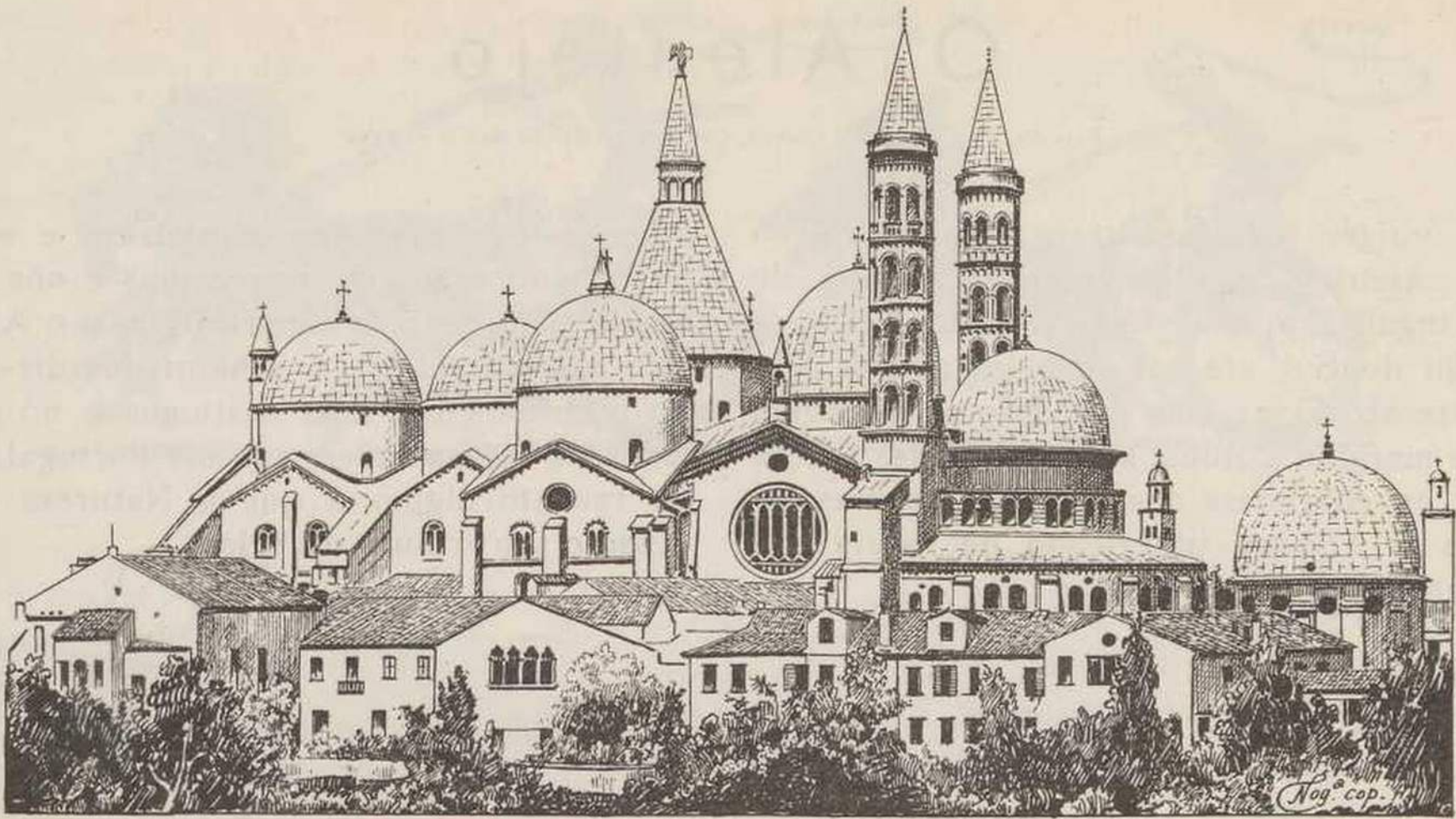
começou por soldado razo, pois assentou praça, por alvará de D. Pedro II, no Regimento de Infantaria de Lagos, ficando por fiadora a Virgem Santa Maria.

Foi longa a demora no humilde pôsto, só conseguindo a promoção a capitão, quinze dias depois de uma vitória brilhante do seu regimento sobre as forças castelhanas.

Nas guerras napoleónicas a sua ima-



Santo António prègando aos peixes



Basílica de Pádua, onde se guarda o corpo de Santo António de Lisboa

gem serviu de bandeira ao Regimento de Infantaria de Cascais, que operou prodígios nas batalhas em que entrou, tendo Santo António sido promovido a tenente-coronel.

Quando das campanhas da liberdade, não saiu do quartel, conservando-se neutral, pois tratava-se de lutas entre irmãos, recolhendo depois ao Museu Militar de Lisboa, onde conserva a Cruz de Guerra sobre o peito, em homenagem aos regimentos em que serviu.

É tal a fé da gente portuguesa no Santo prodigioso, que quem quer um negócio resolvido, recorre a Santo António; o estu-

dante que deseja ficar bem do exame pede a Santo António; o desempregado que pretende trabalho, bate à porta de Santo António; a menina que espera um casamento feliz, apela para Santo António, e tanto basta para que o bondoso Santo nascido em Lisboa, seja o português mais conhecido e amado em todo o globo.

Razão teve o Papa Leão XIII quando chamou «Santo de todo o mundo» a Santo António de Lisboa que, sepultado em Pádua, deixou atrás de si um rasto de bondade a iluminar as almas — glória duma raça de Heróis e de Santos.



O Alentejo

Pelo Sr. Dr. Alexandre Galvão, Chefe da 7.^a Secção da Via e Obras

É vulgar na nossa terra dizer-se que o Alentejo é a província mais feia de Portugal. E quem passa de comboio pela linha do Sul até à Funcheira ou vai pelo Leste até Elvas, não descobre na paisagem que margina a linha, senão planícies extensas ou charnecas desertas que contrastam com o Algarve pintalgado de casais e o Minho dos pinheirais e das latadas.

Mas se o Minho e o Algarve têm encantos, se as Beiras assustam os nossos olhos com

o magestoso das suas montanhas e se a Extremadura nos dá, nas vinhas e nos pomares, paisagens de côres variadas, o Alentejo das planícies e dos montados diz-nos, no pitoresco dos seus costumes e no arejado das suas cidades, que em Portugal não há recanto algum a que a Natureza não desse o seu tributo de beleza.

À direita: vista geral de Castelo de Vide. Em baixo, à esquerda: O cúmulo do apuro alentejano: a calçada em frente da porta de entrada de qualquer prédio de Estremoz também é lavada e esfregada com escova e sabão...; à direita: Estremoz. Praça e monumento aos mortos da Grande Guerra.

(Fotografias do autor do artigo).





Educação Física e Desportos

Os Jogos Olímpicos na Grécia antiga

Pelo Sr. *Alberto da Silva Viana*, Chefe de Secção
da Divisão da Via e Obras



A Grécia antiga, terra das artes, amorosa da forma e idólatra da beleza, prestava-se um culto fervoroso aos deuses, em honra dos quais se realizavam cerimónias sumptuosas, que constituíam motivo

de agradável ostentação da graça, fôrça, destreza, coragem e habilidade. A mística pagã dos gregos e o seu senso estético, levava-os a rodear estas cerimónias em honra das divindades, de ambiente festivo, de alto enlêvo espiritual e artístico. Daí a parte importante que nelas tomavam, a ginástica, os jogos, exercícios atléticos, danças, poesias, canto e música.

Com esta origem divina e mitológica, nasceram os *Jogos Olímpicos*, celebrados de quatro em quatro anos em honra de Zeus, nos campos sagrados de Olimpia ⁽¹⁾.

(1) Cidade da Grécia, situada numa planície, junto aos limites ocidentais do Peloponeso.

De todos os jogos praticados pelos gregos da antiguidade foram estes os que alcançaram maior nomeada, atingindo foros de grande festa nacional, de esplendor e entusiasmo colectivo jamais igualado.

* * *

A festa olímpica, religiosa e patriótica, durava cinco dias. O primeiro era dedicado aos sacrifícios, procissões e demais cerimonial do culto. Os jogos, propriamente ditos, ocupavam o segundo, terceiro e quarto dias. O último dia da festa era reservado à proclamação e glorificação dos vencedores que se dirigiam ao templo de Zeus, levando nas mãos a palma da vitória obtida no campo de jogos, como distintivo dos seus triunfos. No templo, realizava-se o espectáculo imponente da coroação dos vencedores que no meio das aclamações dos assistentes recebiam coroas de oliveira, a recompensa mais valiosa a que um heleno podia aspirar.

Quando os coroados saíam do templo, a multidão aplaudia-os possuída de louco entusiasmo; eram os heróis do dia e o povo disputava a honra de os levar em triunfo. Ao cair da tarde, celebravam-se alegres banquetes, e à



Busto do deus Zeus. No templo de Olímpia foi erigida ao patrono dos Jogos Olímpicos uma estátua de enormes dimensões e completamente construída de ouro e marfim.

noite, no recinto sagrado, mais de 60.000 vozes entoavam cânticos em louvor das vitórias.

O regresso do vencedor à sua pátria tomava aspectos de verdadeira apoteose. As cidades que tinham a glória de contar entre os seus filhos um vitorioso, apressavam-se a prodigalizar-lhes os testemunhos do seu afecto e reconhecimento. Todo o povo saía ao encontro do herói e conduzia-o em procissão ao seu domicílio.

O feliz vencedor gosava toda a vida de honras e privilégios de alto merecimento.

Os Jogos Olímpicos constituíram uma das principais manifestações da vida helénica e foram factor importante de pacificação e aproximação de povos extremamente particularistas, bastas vezes desavindos. Durante a realização dos jogos estabeleciam-se tréguas sagradas e atletas de diferentes países acorriam a Olímpia, ávidos de glória e de triunfo, envolvendo a festividade de ambiente internacional de boa e leal amizade que muito contribuiu para a difusão da cultura e educação gregas.

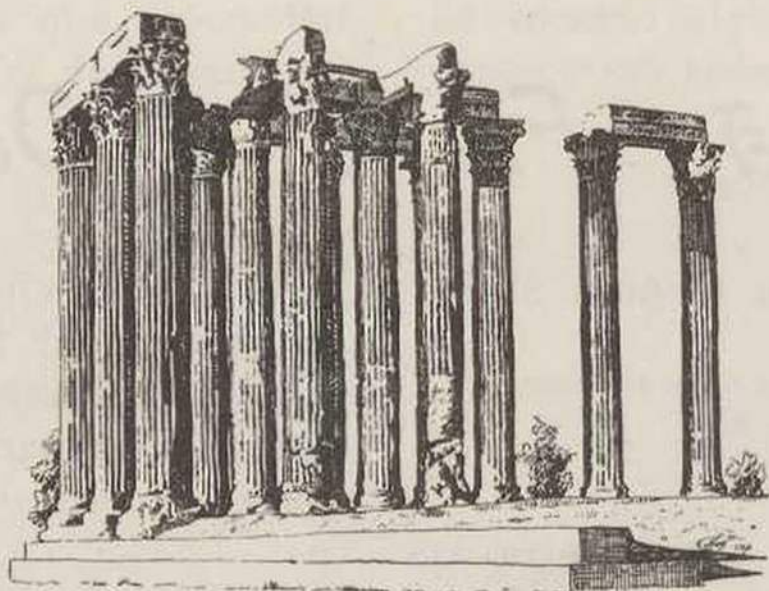
O *estádio* e o *hipódromo* eram os recintos onde se praticavam os jogos. No *estádio* realizavam-se as provas atléticas e o pentatlo ⁽¹⁾ e no *hipódromo*, as corridas de cavalos e de carros.

O *estádio* media 211 metros de comprimento por 32 de largura e formava uma espécie de anfiteatro, com quatro declives, três artificiais e um assente numa colina,

(1) Conjunto de cinco provas atléticas em que os concorrentes faziam demonstração de velocidade, destreza, força e resistência.

onde havia lugar para 40.000 espectadores. No centro, existiam duas tribunas, uma de cada lado, destinadas aos juizes. Pilares de mármore serviam de pontos de referência para as partidas e chegadas dos concorrentes.

O *hipódromo* ocupava espaço aproximadamente duplo do *estádio*. Não era uma construção especial, mas sim uma pista em forma de U, aberta entre colinas.



Ruínas de Olímpia. A fúria dos elementos naturais e dos povos invasores da Grécia, reduziram esta cidade monumental a grande campo de ruínas. Escavações sucessivas têm permitido reconstruir a Olímpia antiga e devolver-lhe o esplendor architectónico das outras eras.

Os Jogos Olímpicos da Grécia antiga abrangiam actividades muito variadas e complexas, que tinham em vista o desenvolvimento moral, intelectual e físico da população. Eram, além disso, verdadeiros concursos de beleza e de elegância espiritual; a raça helénica, sendo bela por natureza, não se contentava com os favores recebidos dos deuses e procurava, por sistema e vocação, o constante

aperfeiçoamento do corpo e da alma.

Nesse elevado objectivo, os Jogos Olímpicos compreendiam:

Actividades morais — concursos femininos e masculinos para exaltação da virtude, heroísmo, valor, caridade e patriotismo;

Actividades intellectuais — narrações de viagens, dos feitos homéricos dos heróis lendários da Grécia, recitações de poemas, música e canto;

Actividades físicas — danças, evoluções militares e os exercícios físicos praticados no *estádio* e no *hipódromo*.

A direcção dos jogos, confiada a duas categorias de juizes, visava essencialmente eliminar tudo quanto fôsse susceptível de prejudicar a elevação dos concursos e também a avaliar com justeza o valor revelado pelos concorrentes no decorrer dos jogos.

* * *

O atleta que se destinava às Olimpíadas era submetido a regime atlético bastante rigoroso, caracterizado por uma vida física sóbria e rude. Desde a infância que o sujeitavam a alimentação especial, treino de resistência à fadiga, fome e sede e exercícios atléticos de endurecimento e destreza para revigoramento da força física. Havia também a preocupação de poupar a energia nervosa e nesse sentido se evitavam discussões ou motivos de excitação.

Aos concorrentes cumpria satisfazer os seguintes requisitos:

- 1) — gosar dos privilégios de homens livres;
- 2) — ter irrepreensível conduta;
- 3) — obedecer, sem restrições, às leis do regime atlético.

Tinham ainda de assumir compromissos de honra perante os juizes: juravam que não dissimulariam quaisquer defeitos físicos e que não se afastariam das regras da luta para alcançarem a vitória. Se, porventura, cometiam qualquer infracção ao regulamento das provas, sofriam, em público, o correspondente castigo.

* * *

Os Jogos Olímpicos gregos, organização espontânea de jogos populares numa raça eleita, cheia de energias físicas e mentais, constituíram o movimento social e patriótico de maior realce educativo que descortinamos no passado: estimularam a virtude e o heroísmo, glorificaram a força, beleza e inteligência, fomentaram o entendimento entre os povos e inspiraram os grandes mestres da escultura e da poesia na realização das obras sublimes que ficaram atestando eternamente o alto expoente da arte grega.

Tiveram o seu período áureo, de prestígio inconfundível, no apogeu da civilização helénica, mas conheceram também a baixa que a dissolução dos costumes e degene-



Barão Pierre de Coubertin.
Profundo conhecedor da civilização helénica e grande admirador da educação anglo-saxónica, baseada em grande parte nos jogos e desportos, concebeu e efectivou a iniciativa que tornou possível o restabelecimento dos Jogos Olímpicos.

rescência moral e política lhes acarretou.

Numa agonia lenta, os Jogos Olímpicos foram trocando tôdas as virtudes das épocas gloriosas pelos vícios de uma sociedade em corrupção até encontrarem o seu termo no período de grande decadência em que a Grécia perdeu a sua unidade nacional ⁽¹⁾.

* * *

O ideal olímpico, porém, não se desvaneceu na imensidão dos séculos. Volta a pairar sobre os povos, como símbolo da paz e de concórdia universal.

Graças aos esforços denodados do ilustre homem de letras e historiador francês, Barão Pierre de Coubertin, os Jogos Olímpicos ressurgem no mundo moderno e ganham crescente esplendor e elevação. ⁽²⁾ O actual movimento olímpico inspira-se nos sábios ensinamentos legados pelos povos da gloriosa Grécia e procura — como no passado — irradiar pela humanidade as belas qualidades de carácter que immortalizaram os helenos. Anima-o o mesmo espírito idealista, idênticos anseios de perfeição, beleza e vigor físico, mas ameaçam-no igualmente os mesmos estigmas de degenerescência que os levaram outrora a uma triste abdicação.

Que a humanidade de hoje saiba compreender a lição dos gregos!

(1) Os Jogos Olímpicos realizaram-se durante onze séculos e a sua supressão foi decretada pelo imperador Teodósio no ano 394, pelo facto de já não existir amadorismo entre os atletas, que tomavam parte somente nos jogos com o fim de alcançarem proventos, objectos ou certas facilidades monetárias da vida, transformando-se assim em verdadeiros profissionais.

(2) A primeira olimpíada moderna realizou-se em 1896 no estádio de Atenas, construído a expensas do grande comerciante grego, Jorge Averoff, que despendeu para esse efeito 3 milhões de francos. A generosidade deste benfeitor da Grécia, permitiu dar realização aos esforços idealistas do Barão Pierre de Coubertin para o restabelecimento dos Jogos Olímpicos.

ESTATÍSTICA

Percorso quilométrico

Referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1943

Comboios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1943		Percorso efectivo em		Diferenças em 1943		Percorso efectivo em		Diferenças em 1943	
	1942	1943	A mais	A menos	1942	1943	A mais	A menos	1942	1943	A mais	A menos
Janeiro												
De passageiros.	294.721	196.297	-	98.424	111.393	56.104	-	55.289	156.877	103.539	-	53.338
De mercadorias	300.289	341.170	40.881	-	28.999	44.529	15.530	-	74.223	88.495	14.272	-
Em manobras..	98.388	99.684	1.296	-	27.930	31.355	3.425	-	36.291	39.804	3.013	-
Totais..	693.398	637.151	42.177	98.424	168.322	131.988	18.955	55.289	267.391	231.338	17.285	53.338
Total das diferenças em 1943	A menos:		56.247		A menos:		36.334		A menos:		36.053	
Fevereiro												
De passageiros.	180.309	186.584	6.275	-	61.631	55.372	-	6.259	93.177	102.065	8.888	-
De mercadorias	261.106	360.359	99.253	-	25.987	47.429	21.442	-	71.056	95.926	24.870	-
Em manobras..	87.712	99.053	11.341	-	25.145	30.490	5.345	-	33.403	39.093	5.690	-
Totais..	529.127	645.996	116.869	-	112.763	133.291	26.787	6.259	197.636	237.084	39.448	-
Total das diferenças em 1943	A mais:		116.869		A mais:		20.528		A mais:		39.448	
Março												
De passageiros.	139.769	170.060	30.291	-	45.545	49.970	4.425	-	70.489	92.460	21.971	-
De mercadorias	250.954	329.432	78.478	-	23.758	48.006	24.248	-	83.482	96.822	13.340	-
Em manobras..	78.616	90.627	12.011	-	22.854	28.968	6.114	-	28.602	35.084	6.482	-
Totais..	469.339	590.119	120.780	-	92.157	126.944	34.787	-	182.573	224.366	41.793	-
Total das diferenças em 1943	A mais:		120.780		A mais:		34.787		A mais:		41.793	
Desde Janeiro												
De passageiros.	614.799	552.941	-	61.858	218.569	161.446	-	57.123	320.543	298.064	-	22.479
De mercadorias	812.349	1.030.961	218.612	-	78.744	139.964	61.220	-	228.761	281.243	52.482	-
Em manobras..	264.716	289.364	24.648	-	75.929	90.813	14.884	-	98.296	113.481	15.185	-
Totais..	1.691.864	1.873.266	243.260	61.858	373.242	392.223	76.104	57.123	647.600	692.788	67.667	22.479
Total das diferenças em 1943	A mais:		181.402		A mais:		18.981		A mais:		45.188	

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Janeiro de 1943

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Periodo de 1 a 8 ..	5.219	5.386	2.312	2.497	1.950	1.386
» » 9 » 15 ..	4.531	4.587	1.999	2.240	1.921	1.418
» » 16 » 22...	4.320	4.479	2.099	2.244	1.632	1.348
» » 23 » 31...	5.236	5.569	2.358	2.583	2.001	1.715
Total	19.306	20.021	8.768	9.564	7.504	5.862
Total do mês anterior	19.630	20.619	9.500	9.828	7.598	6.688
Diferenças	- 324	- 598	- 732	- 264	- 94	- 826

no mês de Fevereiro de 1943

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Periodo de 1 a 8 ..	4.792	4.953	2.292	2.402	1.727	1.467
» » 9 » 15 ..	4.205	4.247	2.035	2.217	1.753	1.557
» » 16 » 22 ..	4.346	4.533	2.162	2.234	1.773	1.576
» » 23 » 28 ..	3.510	3.700	1.862	2.027	1.464	1.134
Total	16.853	17.433	8.351	8.880	6.717	5.734
Total do mês anterior	19.306	20.021	8.768	9.564	7.504	5.862
Diferenças	- 2.453	- 2.588	- 417	- 684	- 787	- 128

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

P. n.º 799 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo:

1 Vagão de 2 pisos, série K, para 180 carneiros, de Estarreja a Cais do Rêgo — 297 Km.

O transporte é feito em pequena velocidade, sendo a carga e a descarga efectuadas pelos donos.

Preço	594\$00
Sêlo	30\$00
Evoluções e manobras	26\$40
Registo e aviso	1\$10
Assistência	\$15
20 cabeças de excesso pela Tarifa Geral	62\$26
	<hr/>
	713\$91
Adicional de 10%	71\$40
Arredondamento	\$04
	<hr/>
	785\$35

Fica mais barato como excesso pela Tarifa Geral, do que pela Tabela 2-A.

R. — A taxa apresentada pelo consulente está errada. A seguir se indica como corresponde:

297 Km. — Tabelas 4 e 2-A

Preço	$27\$00 \times 11 \times 2 =$	594\$00
Excedente de carga.	$\$41 \times 11 \times 20 =$	90\$20
		<hr/>
		684\$20
Sêlo (5,05%)		34\$56
Evoluções e manobras	$1\$20 \times 11 \times 2 =$	26\$40
Registo		\$55
Imposto de assistência		\$15
		<hr/>
		745\$86
Adicional de 10%		74\$59
Aviso de chegada		5\$00
		<hr/>
		825\$45
Desinfecção	$10\$00 \times 2 =$	20\$00
		<hr/>
Total		845\$45

P. n.º 800 — Apresentando-se um soldado da G. N. R. com uma requisição para si, sua bagagem e 8 solípedes, trazendo traçados os dizeres «devendo a importância do mesmo transporte ser pago pelo Ministério...» visto nas linhas do Estado estes transportes serem gratuitos, conforme a Circular n.º 777 do Serviço da Fiscalização, mas não abrangendo esta gratuidade as importâncias devidas segundo a Tarifa de Despesas Acessórias, peço dizer-me como devo proceder na parte respeitante a débito e crédito daquelas importâncias e destino a dar ao original e duplicado da requisição.

R. — A requisição de transporte de solípedes da G. N. R. é feita nos modelos destinados a requisição de transporte de material e entregue nas estações com o respectivo Mod. F. 153, e assim, o crédito em F. 295 pelo que corresponder por despesas acessórias, será documentado com a requisição completa.

Se, em requisição de pessoal for pedido o transporte de oficiais e praças e suas bagagens, pelo que a estas corresponder por despesas acessórias será feito o crédito em Mod. F. 295, sendo o original dessa requisição enviado como documento justificativo dessa operação e o duplicado — como é intuitivo — será entregue aos seus portadores para lhes servir de documento comprovativo da viagem gratuita, devendo ser recolhido pela estação de destino dos passageiros.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aditamento n.º 82 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário atribuído às rubricas «Sizal em bruto não prensado» e «Sizal em bruto prensado».

36.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação de Vale do Pêso e o Despacho Central de Niza.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 276 — Presta esclarecimentos sobre o transporte de fardamentos e das respectivas taxas com requisições da Guarda Fiscal a pronto pagamento.

Carta-Impressa n.º 345 — Relaciona os bilhetes de identidade, passes e Anexos extraviados durante o mês de Março de 1943 e que devem ser apreendidos.

A nossa casa

Culinária

Bifes à cortador

Escolhem-se os bifes do assém redondo e esfregam-se com: 2 dentes de alho, 4 grãos de pimenta, 1 colher (das do café) de sal, 2 cravos da Índia e ligeira raspa de noz moscada. Pisa-se tudo no almofariz e esfregam-se os bifes com este tempêro. Numa frigideira de barro aloura-se em banha uma cebola cortada em lâminas finas, junta-se-lhe uma colher de pôlpa de tomate, ferve durante 5 m.^{tos}, metem-se os bifes neste preparo e quando estiverem ligeiramente passados do lado de baixo, voltam-se. Devem ficar passados mas rosados interiormente.

Bom gosto



Camisa de noite, de fantasia, às bolinhas com encaixe cinto e punhos duma côr lisa.

Guarnece-se com batatas cozidas ou fritas.

Uma dona de casa não deve...

... Dar ordens durante as refeições. Quando fôr indispensável fazê-lo, transmitirá em voz baixa, à criada, o que desejar.

... Discutir à mesa.

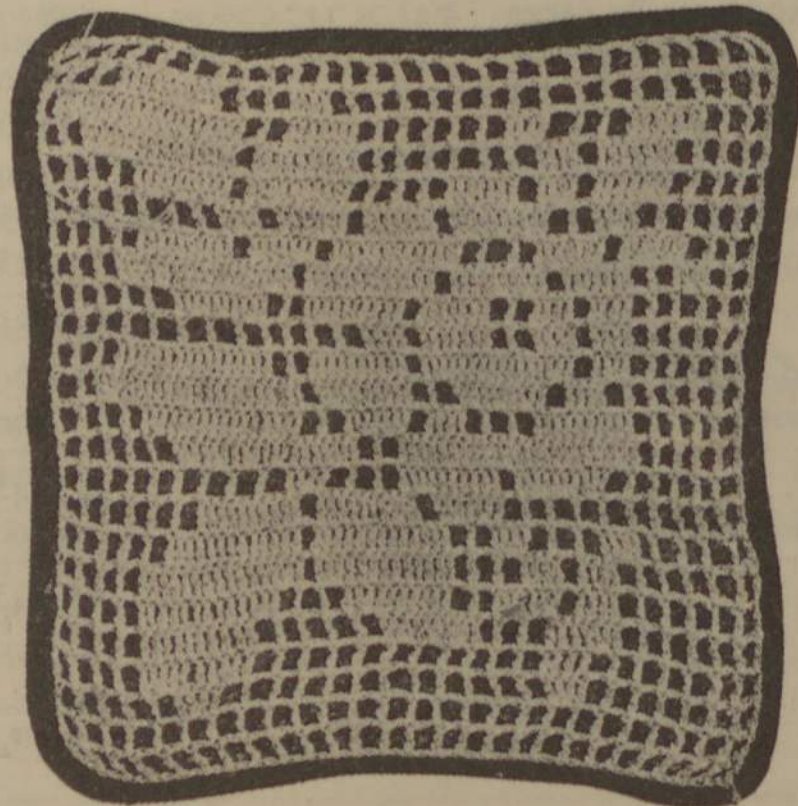
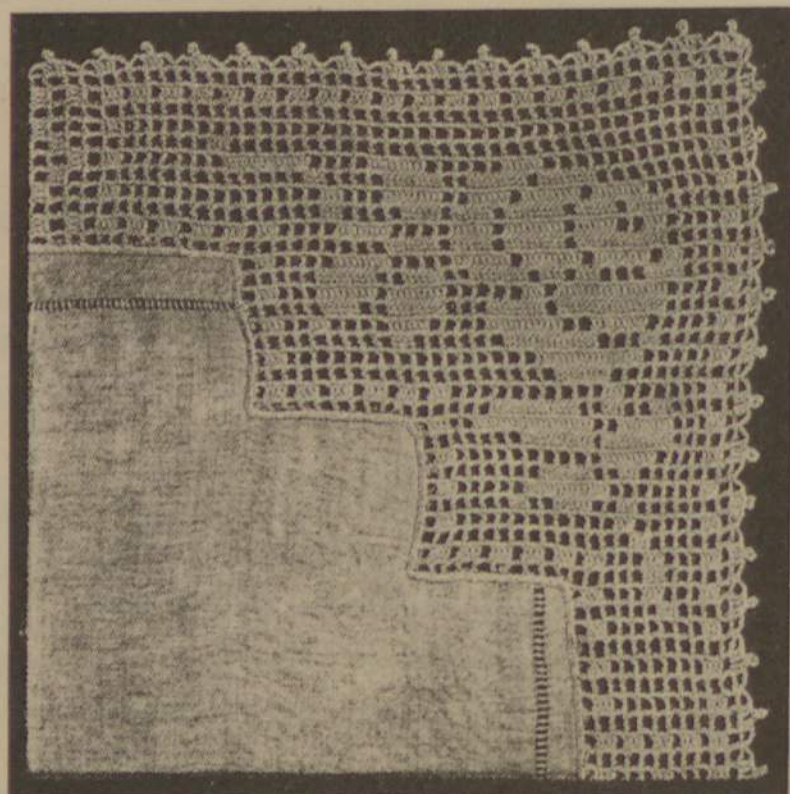
... Deixar um convidado a comer sozinho.

Se ele repetiu o prato, deve também fazer o mesmo, para o acompanhar.

... Falar no preço dos gêneros alimentícios, principalmente dos que constituem a refeição, durante um almoço, ou jantar em que haja convidados; mesmo em família, deve evitar fazê-lo.

Para as horas vagas

Lindíssima aplicação e renda para jogo de panos de mesa, toalha de chá ou roupas de cama



Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Leonardo Eugénio Poitout
Chefe de Escritório Principal
Admitido ao serviço
em 18 de Maio de 1903
como Praticante de Escritório



António Ribeiro da Luz
Empregado Principal
Admitido ao serviço
em 20 de Maio de 1903
como Limpador

Acto digno de louvor

Numa carruagem do combóio n.º 161, de 8 de Abril p. passado, o revisor de 3.ª classe Sr. Francisco Pereira de Figueiredo encontrou uma pasta contendo importantes valores.

Este agente, logo que chegou à estação da Guarda, fez entrega da pasta com os valores ao Chefe da mesma estação, que, pouco depois, a entregava ao seu proprietário.

É com prazer que o *Boletim da C. P.* regista este acto da honestidade que muito contribui para o prestígio de todos os ferroviários.

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Abril

Servente do Depósito de Impressos: Marcolino Coelho Lopes.

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Março

Médico especialista de Obstetrícia, Higiene das Grávidas e Puericultura, de Lisboa: Dr. Fernando de Almeida.

Médico especialista de Fisioterápia, do Porto: Dr. Luís Corrêa de Almeida Carvalhais.

EXPLORAÇÃO

Em Abril

Verificadores de contabilidade: Manuel Azevedo Pereira, Joaquim Augusto de Araújo e Ludgero Duque Carraça.

Escriturários: Armando Augusto Calheiros e Henrique da Rocha Parreira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Abril

Escriturários: Carlos Herculano da Silva Peres Monteiro e Armando Santos Nunes.

VIA E OBRAS

Em Abril

Chefe de brigada: Manuel de Lemos Ferreira.

Electricista de 3.ª classe: Manuel Bernardo.

Promoções

Em Abril

MATERIAL E TRACÇÃO

Vigilante: Alfredo Pereira.

Capatazes de manutenção de 2.ª classe: José Vicente Bernardino e António Rodrigues Carvalho.

VIA E OBRAS

Desenhador copista: Sebastião Marques.

Chefes de brigada: António da Cunha e Teodoro Fernandes.

Mudança de categoria

Em Abril

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Para:

Enfermeiro de 3.ª classe: o Servente, António de Sousa.

EXPLORAÇÃO

Para:

Empregado de 3.ª classe: o Factor de 2.ª classe, Rui Joaquim Nogueira de Moraes.

Guarda de estação: o Servente, Manuel Lopes Denis.

Reformas

Em Abril

EXPLORAÇÃO

Joaquim Augusto Correia Rocha, Chefe de Reparação Principal do Serviço da Fiscalização e Estatística.

José Luis de Melo, Chefe de 3.^a classe, de Alcântara-Terra.

Acácio Correia, Encarregado de Contabilidade, de Coimbra.

Manuel Duarte, Condutor de 2.^a classe, de Entroncamento.

José Gomes Geraldês, Agulheiro de 3.^a classe, de Vale de Prazeres.

António Almeida, Guarda, de Campanhã.

Francisco Alves de Brito, Guarda, de Leiria.

Luis Tibúrcio, Carregador, de Belmonte.

Joaquim da Costa, Carregador, de Alfaiates.

Sebastião Bispo, Carregador, de Castelo Branco.

MATERIAL E TRACÇÃO

Alberto Ferreira da Silva, Maquinista de 1.^a classe.

VIA E OBRAS

António Amaro, Chefe de Cantão da I. e O. de Obras Metálicas, Ovar.

Joaquim Manuel Cachorreiro, Chefe de lanço de 2.^a classe da 9.^a Seção, Viana do Castelo.

Júlio Milheiro, Assentador do distrito 71, Quintans.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Março

† *Jaime da Silva Neto*, Agulheiro de 3.^a classe, de Alvalade.

Admitido como Carregador suplementar em 14 de Outubro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Outubro de 1936 e promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Outubro de 1938.

Em Abril

† *Virgílio Nunes da Costa*, Aspirante, de Lisboa P. Admitido como Praticante de Factor em 1 de Julho de 1940, foi nomeado Aspirante em 1 de Julho de 1941.

† *José dos Santos*, Agulheiro de 2.^a classe, de Torre da Gadanha.

Admitido como Carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado Carregador de estação em 13 de Janeiro de 1927, promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Março de 1928 e finalmente a Agulheiro de 2.^a classe em 21 de Julho de 1929.

† *Álvaro Ferreira*, Carregador, de Braço de Prata. Admitido como Carregador suplementar em 17 de Janeiro de 1925, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Agosto de 1928.

† *José Chaves*, Carregador, de Lisboa P. Admitido como Carregador em 21 de Fevereiro de 1921.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Abril

† *Manuel Cardiga*, Fogueiro de 2.^a classe, do Depósito de Campolide.

Admitido ao serviço em 17 de Março de 1937 como Limpador suplementar e ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1943 como Fogueiro de 2.^a classe.

VIA E OBRAS

Em Abril

† *José Salgueiro*, Assentador, do distrito 113, Alfaiates.

Admitido como Assentador em 1 de Maio de 1926.



† Manuel Cardiga
Fogueiro de 2.^a classe



† José dos Santos
Agulheiro de 3.^a classe



† Jaime da Silva Neto
Agulheiro de 3.^a classe



† José Chaves
Carregador

pancadas, incluindo a que lhe serviu de base para a contagem do tempo.

Poder-nos-ão dizer de quantos quilômetros à hora era a velocidade do comboio na ocasião do cálculo?

* * *

Mefistofélicas: (1) 4 — [Silabas: 2-2 (3)] — O olhar *quere-se sedutor* e sem sombra de *ameaça* enganadora.

*

5 — *Segue* sempre os ditames do coração e acharás consolo *delicioso* para a alma.

*

6 — Ninguém *aprecia* o *mágico* encanto da Natureza se renega a *essência* divina.

*

7 — O amor *escolhe* ao acaso; não é *sábio*. Sobrepõe-se, *quasi* sempre, ao valor *intrinseco* da conveniência.

*

8 — A *estima* da mulher é um dom *encantador* que nos *deleita o espírito*.

(1) Não há figura gramatical que defina a construção destas charadas. É uma denominação de fantasia. Foram assim intituladas por «Mefistófeles», charadista brasileiro, que primeiro as publicou.

Os sinónimos dos dois primeiros conceitos grifados escrevem-se, ordenadamente, um adiante do outro. Como a sílaba final do primeiro é igual à sílaba inicial do segundo, elimina-se uma, e as restantes dão o sinónimo do terceiro conceito grifado, lidas pela ordem por que estão escritas.

Um exemplo: Quando se *crê* ter *achado* a solução dum problema deve *tirar-se* a prova com *atenção*. 2 — 2 (3).

Sinónimo de *crê* (1.º conceito) — cuida

» de *achado* (2.º conceito) — dado

» de *atenção* (3.º conceito) — cuidado.

9 — Aquele que *deseja* desvendar o *mágico* poder do amor, perde-se no *interior* dêsse insondável labirinto.

*

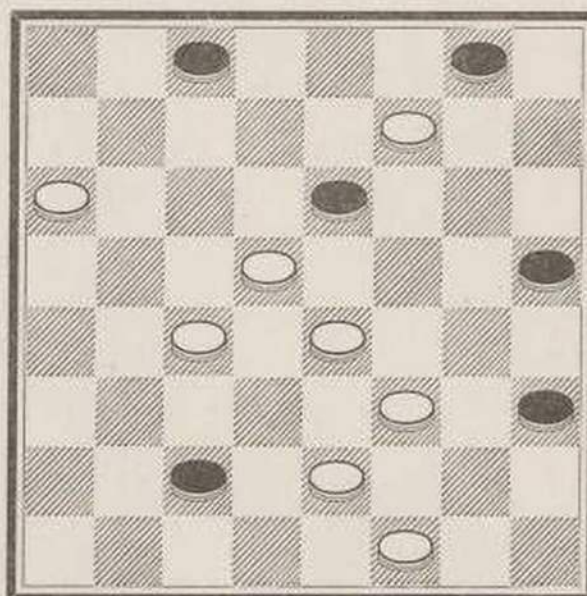
10 — A uma *senhora* de sorriso *feiticeiro* não há *coração* que resista.

*

11 — Quem *prefere* o útil ao agradável e *fascinador*, *prefere o essencial*.

* * *

12 — **Damas:**



B.: 8 pedras

P.: 6 pedras

13-B: 2.5.10.13.23

P: 11.17.20.31.32

14-B: 1.2.11.17.22

P: 9.10.25.29.31

15-B: 3.5.12.21.22.23

P: 11.14.19.20.29.31

16-B: 4.8.9.10.13.22.23

P: 11.16.17.20.21.25.29.31.32

Em qualquer dos problemas jogam as brancas e ganham.

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

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional B. kg.	3500	Farinha de trigo kg.	2530	Ovos dúz.	Variável
» Corrente A. A. »	2570	Farinheiras »	15500	Presunto kg.	24500
Açúcar de 1.ª »	4550	Feijão amarelo lit.	2590	Queijo do Alentejo »	21500
» » 2.ª »	4535	Feijão branco miúdo »	3510	Queijo da serra »	21500
Azeite extra lit.	7560	» » apatalado.. »	3520	» tipo flamengo.... »	20500
» fino »	7530	» frade..... lit. 2550 e	2570	Sabão amêndoa »	1580
» consumo »	6580	» manteiga lit.	3510	» offenbach..... »	3540
Bacalhau Inglês kg.	variável	» avinhado »	3500	Sal lit.	540
» Nacional..... »	»	» S. Catarina »	3510	Sêmea kg.	1500
Batata »	»	Lenha kg.	535	Toucinho..... »	11520
Carvão de sôbro..... »	585	Manteiga »	22550	Vinagre..... lit.	2530
Cebolas »	variável	Massas kg. 4530 a	7555	Vinho branco »	2550
Chouriço de carne »	22500	Milho lit.	1535	Vinho tinto..... »	2550

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

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

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

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12500, 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.**).