

Problemas recreativos

Resultados do n.º 169

Soluções:

Problema n.º 1 — O comprimento da escada. Diz o autor que a escada deve ter $12^m,369$. Está bem, considerando que a inclinação é relativa à altura do muro, isto é, a um muro com a altura de 12^m . Mas, dada a enunciação algo confusa do problema, se se relacionar essa inclinação com o comprimento da escada, tomando-o, aqui, como altura, já o resultado não é o mesmo, matematicamente. Foi, justamente, por este último caminho que alguns bons solucionistas enveredaram, entre eles J. Gonçalves, L. Lopes, A. M. S. (Pôrto) e A. Fernandes (Pôrto), que reaparece.

As equações adequadas são:

$$1.º \text{ caso: } x^2 = 12^2 + 3^2 = 144 + 9$$

$$x = \sqrt{153} = 12^m,369...$$

$$2.º \text{ caso: } x^2 = \left(\frac{x}{4}\right)^2 + 12^2 = \frac{x^2}{16} + 144$$

$$x = \sqrt{\frac{2304}{15}} = \sqrt{153,6} = 12^m,393...$$

J. Capitão observou que considerou o muro perpendicular ao terreno, circunstância que se omitiu no enunciado. E o reparo tem razão de ser. Há, no mundo, muita coisa torta que se mantém de pé. Por exemplo, a Torre de Pisa; e o muro também podia ter a mesma posição. Ou não?

Problema n.º 2 — A velocidade e o percurso. Eis a solução de J. Gonçalves: — Seja V a velocidade normal e D a distância percorrida. O comboio percorreu V^{km} durante uma hora. Depois retomou a marcha com a velocidade de $\frac{6}{5}V$ e começou a ganhar $\frac{4}{5}$ de cada unidade de tempo.

Como ganhou $(24 - 15) = 9$ minutos, gastou no resto do percurso $9 \times 5 = 45$ minutos. A distância percorrida foi:

$$D = \frac{6}{5}V \times \frac{45}{60} + V \quad (1)$$

Mas se a paragem se efectuasse 10 Km. mais à frente, o tempo ganho seria apenas de $(24 - 17) = 7$ minutos, e, então, gastaria no restante percurso $7 \times 5 = 35$ minutos. Ter-se-ia, portanto:

$$D - 10 = \frac{6}{5}V \times \frac{35}{60} + V \quad (2)$$

Subtraindo membro a membro esta equação da primeira, vem

$$10 = \frac{V}{5} \quad \text{e} \quad V = 50$$

Substituindo V pelo seu valor na equação (1), obtém-se

$$D = \frac{6 \times 50}{5} \times \frac{45}{60} + 50 = 95$$

Portanto: Velocidade normal — 50 Km.; distância percorrida — 95 Km.

A. M. S. reflecte deste modo: Se em cada 10 Km. ganhava 2 minutos, o caminho percorrido, depois da avaria, foi de

$$\frac{9}{2} \times 10 = 45 \text{ Km. O tempo ganho corresponde a um quinto}$$

do tempo gasto, dado que a velocidade excedia um quinto da normal. Por consequência, o tempo gasto no percurso de 45 Km. foi de 45 minutos, e o tempo normal seria de 54.

A velocidade normal era $(45 : x :: 54 : 60)$ de 50 Km./h. O percurso foi de $50 + 45 = 95$ Km.

A. Fernandes (Pôrto) segue raciocínio análogo a este até certa altura, mas um grão de areia emperrou-o e não o deixou passar além dos 90 à v/n de 45 Km./h. A J. Carvalho sucedeu coisa parecida. Vendo-se em bom caminho e julgando que não perdia a linha, vá de abrir o regulador à máquina e quando entrou na pendente já ia a 60 à hora, e, apesar de pedir freios, só parou nos 105.

Problema n.º 3 — Indiscrição. — A. M. S. dá uma solução sucinta: O Sr. Costa ficou a saber o mesmo, porque a resposta foi demasiadamente ambígua. De facto, partindo da idade de 1 ano da mana mais nova, a dama festejada poderia ter completado um número qualquer de anos múltiplo de 9.

$$x = \frac{y \times 7 \times 9}{7} = y \times 9$$

E J. Gonçalves confirma-o. Designando por A a idade actual da senhora, por B a de sua mana e por C a idade desta quando tinha $\frac{1}{9}$ de A , será, segundo o enunciado

$$A = 3B \quad \text{e} \quad \frac{7}{9}A = 7C$$

ou, multiplicando os dois membros da segunda igualdade por $\frac{9}{7}$:

$$A = 3B = 9C$$

Como $B = 3C$, A será igual a 3^2 se for $C = 1$; se for $C > 1$, então A será um múltiplo de 9.

Assim, se se fizer $C = 3$, obteremos

$$A = 9C = 9 \times 3 = 27 \text{ anos (idade da mais velha)}$$

$$B = \frac{A}{3} = \frac{27}{3} = 9 \text{ anos (idade da mais nova).}$$

Conclui, portanto, que são infinitas as soluções do problema, mas A. Fernandes (Pôrto) observa que devem ser tomadas, é claro, aquelas que estejam dentro de uma idade que seja possível viver-se. E podia ter acrescentado: — e que melhor correspondessem às circunstâncias do acto enunciado.

Suponham lá que a senhora fazia 69 anos. Só por irrisão o Costa lhe poderia chamar botão de rosa que acabava de desabrochar!... Em todo o caso devo advertir que o meu amigo Amílcar Costa — o tal do risinho maroto — era capaz de o fazer, lá isso era, que ele tem geito e queda para essas coisas.

Talvez fôsse por isso que uma grande parte dos solucionistas, por interessante coincidência, não teve relutância em atribuir à mais velha 45 anos e, correspondentemente, 15 à mais nova, na única solução que deram. Um houve que a levou aos 63.

(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: Aniversário. — A Torre dos Clérigos. — Em Viagem. — Educação Física e Desportos. — Factos e Informações. — Consultas e Documentos. — A Nossa Casa. — Pessoal.

ANIVERSÁRIO

NESTE mês de Outubro, precisamente no dia 28, completam-se 87 anos, depois que se inaugurou oficialmente o primeiro trôço de caminho de ferro, construído em Portugal.

Facto memorável nos anais ferroviários do nosso País, não pode o *Boletim da C. P.* deixar de o recordar como primórdio de uma obra notável, que indiscutivelmente concorreu, e ainda concorre, para o engrandecimento económico da Nação. Simultaneamente, evocando um passado já tão distante, prestamos homenagem de gratidão e de reconhecimento a todos aquêles que, lutando contra a rotina, a descrença, a má vontade, fôram os pioneiros do caminho de ferro em Portugal.

* * *

A portaria de 8 de Setembro de 1856 nomeava uma Comissão para inspecionar e informar se estava nas condições de ser

aberta à circulação pública, a secção do caminho de ferro de Lisboa ao Carregado, que a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal,⁽¹⁾ concessionária da linha de Lisboa à fronteira de Espanha acabara de construir.

Essa inspecção teve lugar alguns dias depois, em 1 de Outubro, e incidiu não só sobre o estado da via e do material circulante, mas também sobre a aptidão do pessoal que tinha de ser empregado. Em resultado dela, a Comissão⁽²⁾ reconheceu poder o referido trôço de linha ser aberto à circulação sob certas condições e desde que, previamente, fôsem feitos determinados trabalhos, aliás de somenos importância.

Cumprida essa determinação, foi marcado o dia 28 de Outubro de 1856 para a inauguração oficial e o dia seguinte, dia do aniversário natalício do rei D. Fernando, para a abertura ao público da linha de Lisboa a Carregado.

A Companhia concessionária fez então publicar o seguinte anúncio:

«A Direcção desta Companhia anuncia que no faustoso dia 29 do corrente, aniversário natalício de Sua Magestade El-Rei o Senhor D. Fernando, será entregue ao trânsito público, para passageiros, a secção da via férrea de Lisboa ao Carregado, fazendo-se duas viagens por dia, de ida e volta, às horas e pelos preços marcados na tabela abaixo transcrita».

A tabela de preços de transporte tinha sido aprovada, dias antes, por decreto de 22 de Outubro e dela constava que a viagem de Lisboa ao Carregado, ou vice-versa, custava, em 1.^a classe: 700 réis; em 2.^a classe: 560 réis; em 3.^a classe: 240 réis⁽³⁾.

O horário aprovado previa a circulação de 2 comboios, em cada sentido, às seguintes horas: partida de Lisboa para Carregado às 8-45 da manhã e às 4 da tarde; partida de Carregado para Lisboa às 7 horas da manhã e às 2-15 da tarde.

* * *

A inauguração oficial do caminho de ferro constituiu na pacata Lisboa de há 87 anos, um notável acontecimento que se revestiu de grande solenidade e que o público aguardou ansiosamente. Na véspera do grande dia, o *Diário do Governo* publicava, em portaria, o programa que deveria ser observado para a cerimónia da inauguração do caminho de ferro e da bênção das locomotivas. As suas disposições agrupavam-se em nada menos de 28 números, e são algo curiosas pela sua pormenorização. Eis algumas:

I — As pessoas que deverão assistir à cerimónia da inauguração do caminho de ferro do leste e bênção das locomotivas comparecerão pelas dez horas e meia da manhã do dia 28 do corrente mês, na estação provisória do mesmo caminho de ferro, a Santa Apolónia⁽⁴⁾, onde ocuparão os lugares que lhes competirem segundo a indicação dos bilhetes de que fôrem munidos.

II — A chegada de Suas Magestades, que será anunciada por uma girândola de foguetes, sairá a receber os mesmos Augustos Senhores, à porta da estação, uma deputação unicamente composta de Ministros e Secretários do Estado efectivos, acompanhados da direcção do caminho de ferro.

.....

VII — O sinal da partida do comboio será uma segunda girândola de foguetes e nesta ocasião salvará o Castelo de S. Jorge e as embarcações de guerra nacionais surtas no Tejo.

* * *

A propósito das mesmas cerimónias, transcrevemos de um livro de memórias⁽⁵⁾, o seguinte pitoresco trecho, em que se relatam com forte poder descritivo algumas peripécias da viagem de inauguração:

«Em 1856 realizou-se a inauguração solene do Caminho de Ferro de Norte e Leste, que ia de Lisboa ao Carregado; foi o primeiro trôço aberto ao público.

As estações eram uns casinhotos amaneirados, com portas e janelas estreitas; tudo ao gosto mais ou menos suíço, como se estivessemos em terra de pesadas invernias e intermináveis nevões.

Grande acontecimento, o caminho de ferro!

A vantagem da sua construção em Portugal fôra discutidíssima.

Parava o vapor da carreira?! Fazia imensa falta. Os lavradores ali vinham reunidos, a trocarem impressões acerca da marcha dos negócios, o que era vantajoso; e no caminho de ferro? Cada um no seu cacifo? Sem trocarem impressões? Grave complicação.

E então quando o comboio chegasse a Vila Nova da Rainha? Que havia de ser do Santa Clara, o famoso arrieiro que fornecia as caleças em que os estudantes seguiam para Coimbra? Tão cómodo! Só dois dias de viagem; e além disso elle tinha contratos com os salteadores do Pinhal da Azambuja, que nunca se metiam com os carros dele.

Era curioso ouvir, nos serões lá de casa, as diversas opiniões e controvérsias a respeito destes assuntos; é sobretudo curioso *tê-las ouvido*, agora que, volvido tanto tempo para mim, — mas um segundo para a História —, se me torna fácil medir-lhes a transparente ingenuidade.

Um, que professava «idéias avançadas» e insinuava ter informações de boa fonte, anunciava que o governo ia montar, até o combóio estar pronto, um serviço rápido especial de mala posta entre Vila Nova da Rainha e Coimbra, no molde dos serviços de mala posta em países civilizados; organização militar; cavalos do exército; em quarenta horas estava-se em Coimbra. E acrescentava «isto do caminho de ferro para Portugal é uma questão «to be or not to be».

Ao Neves Barbosa, velho amigo da casa, ouvi eu defender a opinião contrária; com «essa história dos caminhos de ferro» ia a Nação gastar montes de libras. E um país que possuía o Tejo e o Douro não precisava de mais nada. Os rios. Muito mais seguro. E muito mais barato.

Outro, conciliador, alvitrava que só comessem os combóios onde acabassem os rios.

Não sei quem, guloso de notas sensacionais, alvoroçou-nos com o boato de que o caminho de ferro cortaria uma árvore rara da quinta do Duque de Lafões. Era um desacato! — Mas o tal bem informado acalmou-nos, dizendo que fôra modificado o traçado entre Santa Apolónia e o Poço do Bispo.

Em todo o caso, a maioria era pelo caminho de ferro; quando mais não fôsse, por serem péssimas as comunicações que havia. Tudo o que se apresentasse de novo, trazia a esperança de uma melhoria. — É sempre assim...

Nesse serão em que mais acesamente se discutiu lá em casa esta momentosa questão, perguntaram a meus Pais:

— E então que tal lhes correu ontem a viagem de Alhandra a Lisboa?

— Péssima. Saímos às duas da tarde. O capitão Marques encalhou no Mouchão da Póvoa, a-pesar de virmos no «Tejo», que

sempre é o melhor. Depois veio o nevoeiro, e o capitão teve medo de atracar na ponte de Lisboa, que está podre; ficámos até à meia noite na Cova da Piedade, à espera de que a maré enchesse. E trazíamos um cabaz de queijos frescos que os endiabrados estudantes de Coimbra, que já vinham de Vila Nova, comeram do primeiro ao último. Sobretudo um tal Casal Ribeiro, e os Palhas. Não deixaram escapar uma migalhinha. E faziam tamanho chinfrim que nem deixavam socegar a pequena. (Era eu).

Este modelo de travessia, que vai fielmente reproduzido, era muito banal.

Outro grave problema de interesse público, que eu ainda me lembro de ouvir debater, foi o da adopção do óleo de purgueira para a iluminação de Lisboa, em vez do azeite de oliveira até então usado. Essa medida, que não me lembro se foi ávante, (mas creio que não), foi acérrimamente combatida, porque, diziam, iria provocar uma tal baixa de um dos produtos que fazem a nossa riqueza, que arruinava, ou pouco menos, a agricultura nacional.

Mas voltemos ao caminho de ferro... Vou narrar o que me lembra do solene dia da inauguração, que enfim chegou. «*Il arrive toujours le moment qu'on espère*»; e isto é muito verdade, pelo menos quanto a caminhos de ferro.

Foi em Agosto.

Como estávamos de luto pelo falecimento da minha querida Avó, minha Mãe não quis ir ao banquete do Carregado. Mas foi comigo para um cêrro fronteiro à estação da Alhandra, ver a passagem do combóio em que meu Pai devia tomar lugar.

Momentos de quási dolorosa ansiedade.

Murmurava-se insistentemente que a ponte de Sacavém não podia resistir ao peso; que não se encontrara fundo em termos para os alicerces; que todos os dias dava de si. Esse terror, conjugado com um atraso enorme, punha os nossos corações em sobressalto, no pavor de que se tivesse dado uma catástrofe.

Finalmente, avistámos ao longe um fumosito branco, na frente de uma fita escura

que lembrava uma serpente a avançar devagarinho.

Era o combóio!

Quando se aproximou, vimos que trazia menos carruagens do que supúnhamos.

Vinha festivamente embandeirado o vagão em que viajava El-Rei D. Pedro V.

O combóio parou um momento na estação, de onde se ergueram girândolas estrondosas de foguetes; vimos El-Rei debruçar-se um instante, e fazer-nos uma cortezia; meu Pai, alegremente, acenou-nos um adeus rápido. Tudo passou como uma visão.

(Seis anos depois vi passar, do mesmo ponto, o mesmo sublime Rei; seguia num combóio especial todo enfeitado de dalias; voltava da viagem de onde trouxe a morte, em Outubro de 1861).

Só no dia seguinte ouvimos meu Pai contar, com aquela «verve» que lhe era peculiar em certas ocasiões, as várias peripécias dessa jornada de inauguração.

A máquina, escusado será dizer, das mais primitivas, (parecia um enorme garrafão) não tinha força para puxar tôdas as carruagens que lhe atrelaram; e fôra-as largando pelo caminho. Algumas, de convidados, nos Olivais. O vagão do Cardial Patriarca, e do Cabido, ficou em Sacavém; mais um, recheado de dignitários, ficou ao desamparo na Póvoa. Creio que se o Carregado fôsse mais longe, e a manter-se uma tal proporção, chegava lá a máquina sósinha, ou parte dela.

Foi pelas alturas da Póvoa que meu Pai passou para a carruagem real na qual chegou ao Carregado, onde assistiu aos festejos,

e onde pôde comer lautamente, porque o banquete era farto e também porque... passaram muita fome os que ficaram pelo caminho. Esses desprotegidos da sorte, semeados pela linha ao acaso das debilidades da tracção acelerada, só chegaram alta noite a Lisboa, depois de variadíssimas aventuras que encheram durante meses os soalheiros oficiais. Até andou gente com archotes, pela linha, em procura dos náufragos do «Progresso»...

Dia solene êsse, que se festejava ao som troante das salvas e em que se deu início à obra, na qual dedicadamente, com o melhor da sua inteligência e do seu esforço, os ferroviários de hoje colaboram conscientes, sabendo que o cumprimento dos seus deveres é servir a Nação.

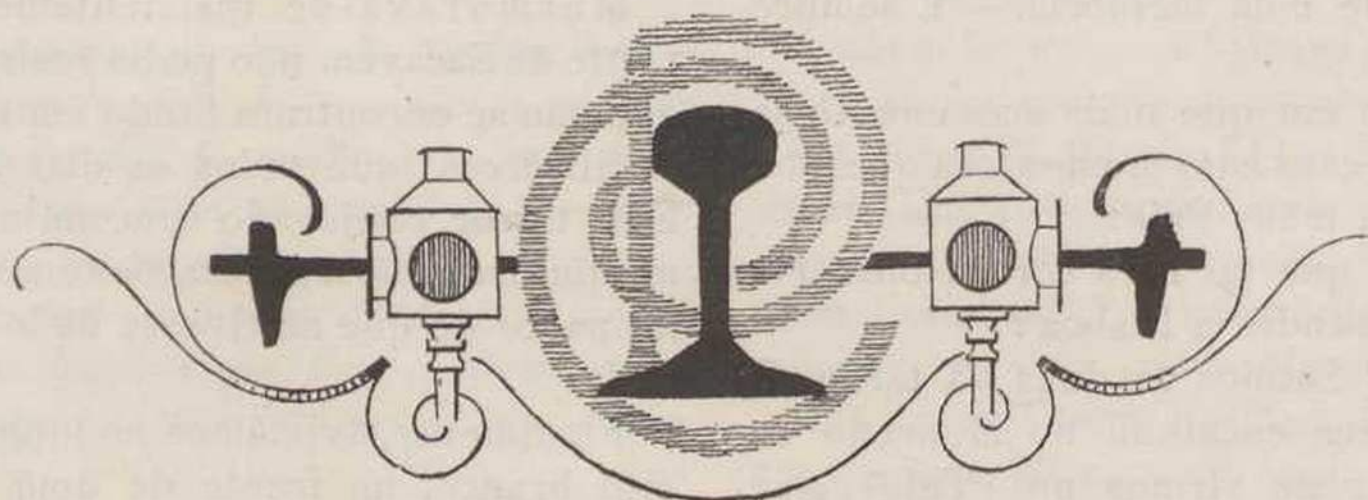
(1) Veja-se o artigo *A C. P. desde a sua origem*, da autoria do Sr. Eng.º J. Vaz Cintra, publicado no n.º 3 do *Boletim da C. P.* (ano de 1929).

(2) Assinam o relatório da Comissão: José Feliciano da Silva Costa, E. Cousin e Francisco Maria de Sousa Brandão.

(3) Por êsse tempo, uma arrôba de batatas custava 400 réis; um almude de azeite, 2\$940 réis; e um almude de vinho, 1\$920 réis. O almude é uma antiga medida de capacidade para líquidos, equivalente a 12 canadas ou a 48 quartilhos. A sua equivalência em litros variava de região para região. Em Lisboa, correspondia a 16,8 litros.

(4) Tinha-se aproveitado um edificio do Estado, o Palácio Coimbra, actualmente o Armazém de Viveres de Lisboa.

(5) *Memórias da Marquessa de Rio Maior*, coordenadas e revistas por Branca de Gonta Colaço.



A TÔRRE DOS CLÉRIGOS

é a construção mais alta de Portugal

Pelo Sr. António Guedes, Agente-Técnico da Sala de Estudos da Via e Obras

A torre dos Clérigos começou a construir-se em 1748 ou seja 16 anos após a conclusão da igreja do mesmo nome.

Igreja e torre formam um todo cheio de harmonia, constituindo com razão uma das obras nacionais mais belas. Deve-se ao arquitecto italiano Nicolau Nasoni, que deixou vasta obra em todo o Pôrto, este admirável trabalho, classificado por Teixeira Gomes, como «círio de fabulosa romaria».

Inteiramente executada de granito, bem como a igreja, mede 75 metros de altura, distribuídos por seis andares de secção quadrada com os cunhais arredondados. O andar terminal constituído por airosa torre sineira é rematado por cúpula bolbosa e fogaréos nos quatro cantos.

O acesso até ao último andar é feito por escadaria de caracol também de granito e alcançado o último dos 240 degraus de que é constituída, observa-se surpreendente panorama.

Assim, quem olhar para o Norte verá as torres da Igreja da Lapa, traçadas pelo arquitecto José Luís Nogueira Júnior e concluídas em 1855; para o poente, o Palácio de Cristal com a formosa Avenida das Tílias; mais abaixo, o Rio Douro, que se alonga até à imensidade do mar. Ao Sul, a Sé Catedral com suas torres românicas e o Antigo Paço

Episcopal. Para o nascente, vê-se a ponte de D. Maria Pia sobre o Rio Douro a serpentear nervosamente, pelo acidentado das suas margens. Mais além, muito ao longe, como a limitar tão maravilhoso quadro, distingue-se a Serra do Marão, sentinela gigante das terras transmontanas.

Esta torre, considerada uma das mais belas da Europa, é mais alta do que a Igreja de Nossa Senhora, de Paris.

Durante séculos, fôram as igrejas as edificações que mais se ergueram para as nuvens. Os antigos davam eleva-



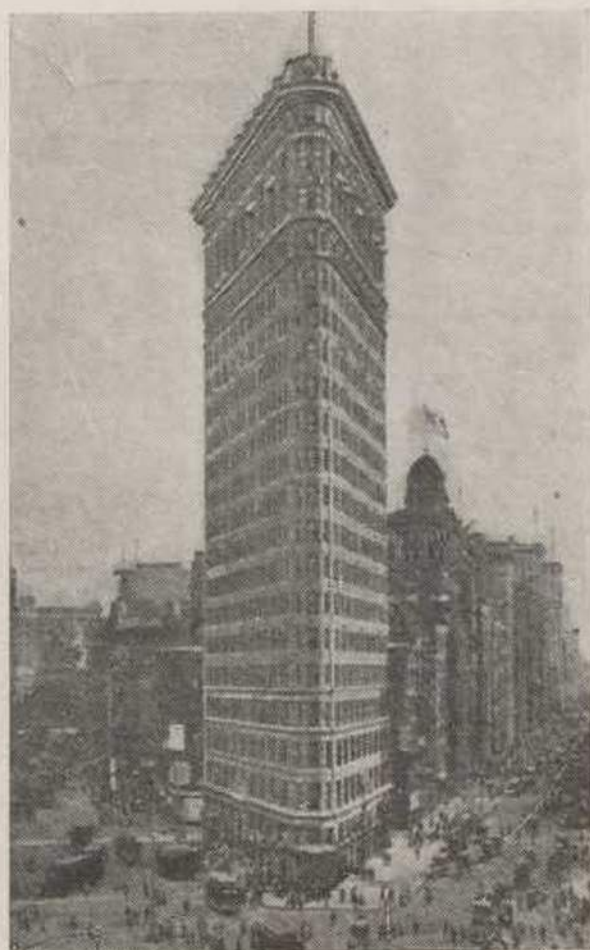
A linda Torre dos Clérigos, «círio de fabulosa romaria»



Um dos mais altos edifícios do mundo, construído em Nova-Iorque



A elegante Tõrre Eiffel, em Paris.

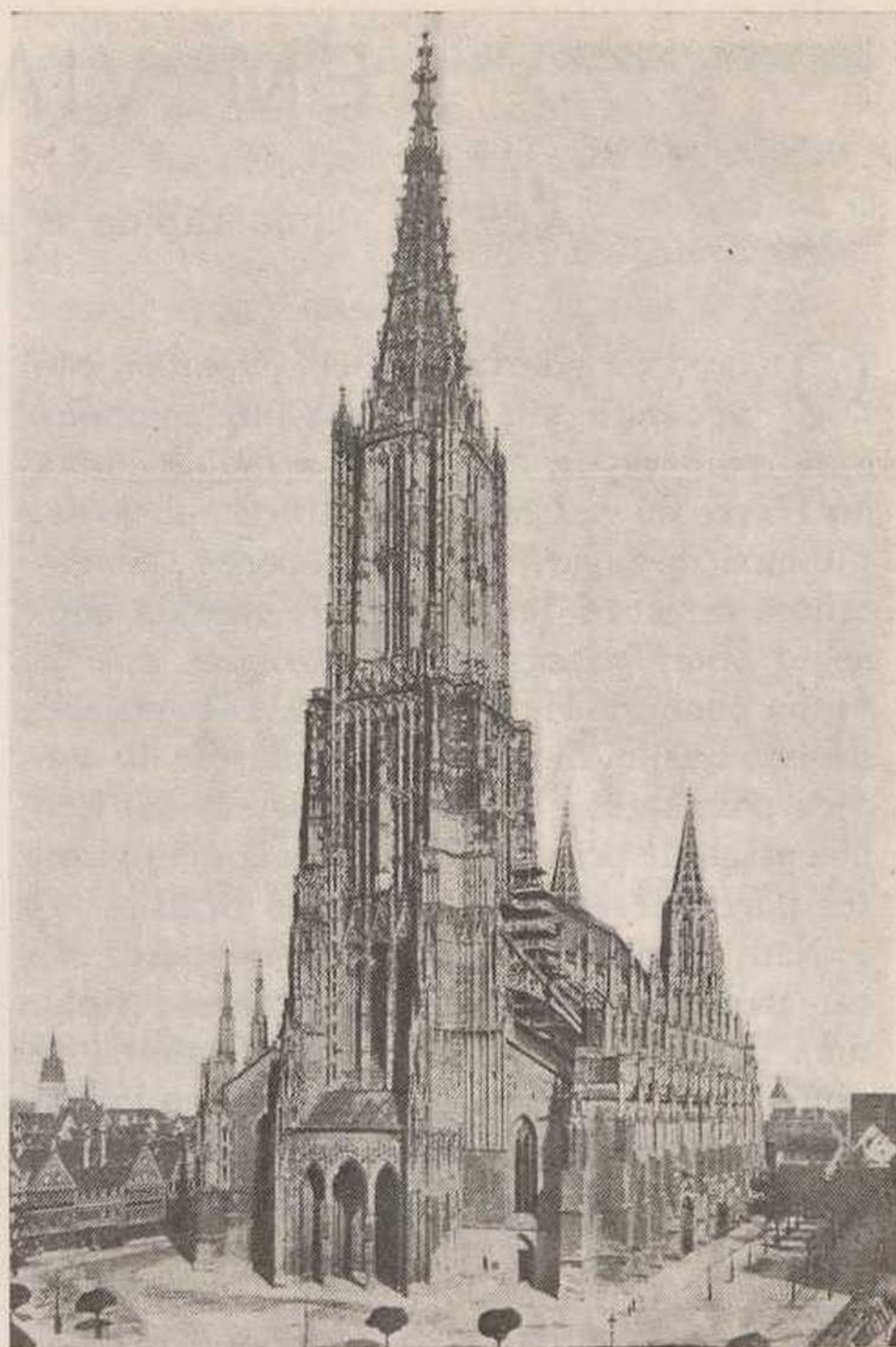


Em Nova-Iorque — Três elevadíssimos arranha-céus.

das tôrres às Casas de Deus, a fim de exprimirem os esforços humanos para atingir o sobrenatural.

Em construções religiosas, pode citar-se nestas condições, o mosteiro de Ulm, do qual se eleva uma maravilhosa torre gótica com 162 metros de altura, e que é não só a mais alta torre da Alemanha, mas até de todo o Mundo. Relativamente à superfície, o mosteiro de Ulm é, de resto, a terceira maior igreja, depois das Catedrais de Colónia e de Milão.

Presentemente, as construções profanas são as mais altas do Mundo e, de tôdas, merece especial referência o Empire-State Building, de Nova Iorque, com os seus 380 metros de altura. Segue-se a torre da antena da grande emissora alemã, com 337 metros, concluída há quatro anos, ultrapassando de 37 metros a famosa torre Eiffel, de Paris, considerada até então a mais alta construção da Europa.

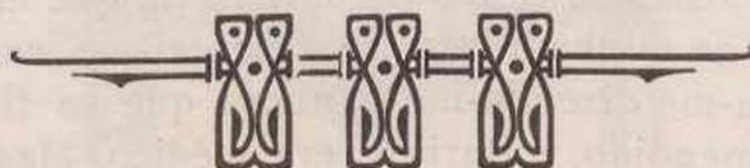


O famoso mosteiro de Ulm

Curiosidades do nosso tráfego

Durante o ano de 1942 foram vendidos na Rede Geral, ao abrigo da Tarifa de Tranvias, cerca de 11 milhões de bilhetes. A zona em que maior número de bilhetes se vendeu foi a de Pôrto a Aveiro, com um total

um pouco superior a 2 milhões. Segue-se-lhe, imediatamente, a zona de Lisboa a Sintra, com quasi 2 milhões. A estação que mais elevado número de bilhetes de tranvias vendeu, foi a de Lisboa R.



EM VIAGEM...

Uma rápida e sólida reputação

QUANDO da guerra civil em Espanha, não podendo vir a Lisboa no combóio, optei pelo vapor, mas êstes, saindo à cunha do Havre ou de Cherburgo, difficilmente dispunham de lugar. Tendo-me, porém, lamentado à direcção dos Chargeurs Réunis consegui obter passagem no *Formose*, que já vinha cheio de Hamburgo e de Antuérpia, e, mesmo assim, deram-me o camarote do médico português que devia embarcar em Lisboa a-fim-de prestar assistência aos emigrantes portuguezes com destino ao Brasil.

Não perdi com a fórmula adoptada. O camarote era amplo e confortável; tinha uma mesa para escrever, uma cadeira de vime, um largo guarda-fato e uma janela para o convés superior, o que aliás me não era agradável pois, a bordo, prefiro uma vigia para a rua, perdão... para o mar. Está-se mais à vontade e não se ouve o murmúrio dos passageiros estendidos nas cadeiras transatlânticas a gosarem a paisagem marítima, ou a fazerem comentários.

Saímos do Havre à noite, uma noite de céu limpo batida por uma aragem fresca, prenúncio de tempestade. O dia seguinte amanheceu carrancudo e com sérios propósitos de borrasca. Durante o almoço o navio começou a movimentar-se, como se êle fôsse um berço ou um ninho pendurado numa árvore, ao sabor da brisa do norte.

Eu comia na mesa do centro; uma mesa vasta e redonda e, portanto, mais ao abrigo do movimento do paquete de bombordo para estibordo. A um momento dado o meu copo de vinho afastou-se e deslizou em direcção ao outro extremo da mesa; levantei-me para lhe deitar a mão, não fôsse êle cair no regaço duma dama sentada na minha frente, mas o comandante impediu-me dizendo-me que o deixasse, pois êle, arrependido, voltaria à primeira forma. Assim foi: a um movi-

mento contrário do navio o copo regressou ao seu lugar sem ter deixado cair uma pinga de vinho, façanha que se repetiu duas ou três vezes. Hilariedade geral, mas nem por isso alguns passageiros que haviam rido com o incidente, deixaram de se levantar da mesa e em cuja face esverdeada se viam os primeiros sintomas do enjôo.

Ao jantar só aqui e além se via um passageiro. O mar era de respeito e eu, que havia passado a tarde lá em cima, na cobertura dos escaleres, vendo a vaga larga quebrar-se no costado do navio ou alagando as pontes inferiores, comecei a sentir que o rei das vísceras não estava contente. Mas recordando os nossos maiores, Vasco da Gama e Tristão da Cunha, fui para a mesa onde, com uma sopa fria, fiquei logo em estado normal.

À noite, como no salão e no botequim não houvesse ninguém, fui também deitar-me. Não foi possível dormir porque o temporal, tendo aumentado desabridamente, punha em movimento a bagagem e a frascaria do toucador nos camarotes vizinhos, que a uma vaga mais forte, se quebrava com fragor.

Estávamos sob um temporal desfeito, como lhe chamam os homens do mar, e só muito tarde pude conciliar o sono. Alta madrugada senti bater à porta, primeiro de mansinho, depois com impaciência.

— Entre quem é, respondi, admirado porém com aquela visita extemporânea.

Uma mulher com os cabelos em desalinho e coberta com um roupão de seda verde, vestido à pressa, appareceu à porta. Acendi a luz e olhei-a estupefacto.

— Venha Dr., faça favor, venha ver a minha tia que está muito mal.

Sentei-me na cama e disse à pobre senhora que se tinha enganado, pois eu não era médico. Mas ela mostrando um letreiro metálico na porta do camarote em que se

lia: «Médico Português», insistiu que fôsse vê-la. Ela bem sabia que não eram horas de vir chamar o médico, mas num caso daqueles...

— A Sr.^a está enganada, eu sou apenas um vulgar passageiro e alojaram-me aqui à falta de outro camarote. Chame o médico de bordo, é aí adiante.

— Foi a minha tia que me mandou aqui, pois eu já fui ao camarote do médico do navio mas êle não está lá.

— Talvez esteja enjoado e tenha recolhido à enfermaria...

A mulher tinha-se porém agarrado às resguardas da cama e não arrancava dali, por mais que eu lhe dissesse que não era médico, nem mesmo enfermeiro.

Mas ela era eslava e, portanto, tenaz, e suplicou-me que fôsse ver a tia, a qual, supondo que eu era o médico, se confortaria com a minha presença.

Nos olhos daquela mulher havia uma sincera súplica e como se não tirava dali, resolvi fazer-lhe a vontade. Dei um salto da cama, enfiei sôbre o pijama um sobretudo, mas quando me ia a calçar não encontrei os sapatos. Esta agora! Onde estariam êles metidos? Eu bem os tinha visto passar duma à outra parede do camarote a rolar sôbre o tapete quando a vaga era mais forte, mas onde estariam, Santo Deus?!

A mulher era uma destas criaturas para as grandes ocasiões. Deitou-se de bôrco e esquadrinhou o camarote, em baixo do beliche, da mesa, do guarda-fato, entre as malas, até que os foi encontrar sob o meu saco de viagem que lhes havia caído por

cima e onde estavam aninhados um ao outro como aves que tivessem encontrado um abrigo no meio de uma tempestade.

Lá fui pelos corredores sem fim do *Formose*, ver a pobre doente. Estava deitada e branca como um círio. Tomei-lhe o pulso, pedi-lhe que mostrasse a língua e com a tranqüilidade dum médico habituado a tratar doentes imaginários disse-lhe que aquilo não era nada. Ela respondeu que tinha o estômago embaraçado mas não podia lançar fora. Depois, lembrando-me de certo criado dum transatlântico em que eu viajara, que recebia uma comissão pelas bebidas que servia nos camarotes, receitei-lhe uma garrafa de champanhe bem fresca, e que tomasse meio copo de meia em meia hora.

Quando à tarde voltei a vê-la, o champanhe e o afrouxamento do temporal tinham-na posto fina.

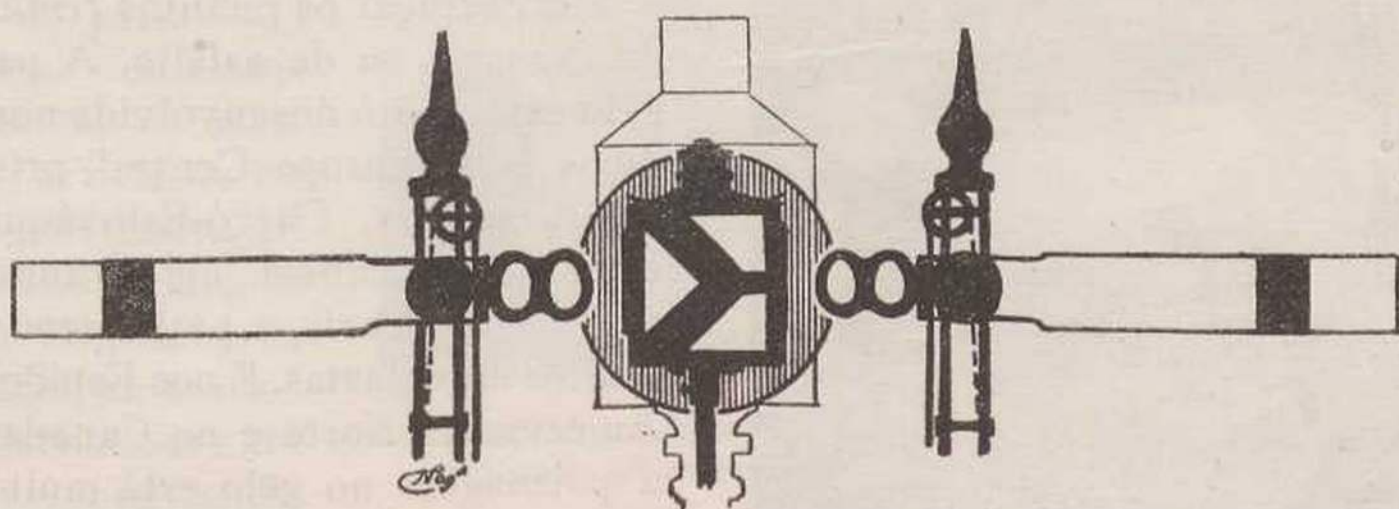
Dois dias depois entrávamos no Tejo e, como na véspera fizera um tempo magnífico, todos os passageiros andavam pelo convés admirando a costa portuguesa e esquecidos do terrível temporal do golfo da Biscaia.

A doente, restabelecida da doença que a havia prostrado, contou aos passageiros que, como ela, iam para o Brasil e para a Argentina, o meu saber profissional e o bem que fizera a minha presença e a minha receita.

Rápido obtive uma sólida reputação. Eu era um médico distinto, formado na Faculdade de Paris e com enorme clientela em Lisboa.

E assim se escreve a história...

GUERRA MAIO



Educação Física e Desportos

Patinagem

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

A patinagem é, actualmente, um dos desportos de maior expansão em todo o País.

Há em Portugal dezenas de recintos para a sua prática, alguns dos quais são considerados modelares, como, por exemplo, os de Cascais e de Santo Amaro de Oeiras e o do Sport Lisboa e Benfica, em Lisboa.

A avaliar pela concorrência que se verifica nestes recintos, conhecidos pela designação de *rinks*, pode afirmar-se que são em número de alguns milhares os indivíduos de ambos os sexos que se dedicam entre nós à prática da patinagem.

Este desporto é um dos mais salutaros e agradáveis. Trata-se de um exercício de bons efeitos físicos, desenvolvendo particularmente as qualidades de atenção, destreza, sangue-frio e equilíbrio, e que simultaneamente, constitui um passatempo em que o prazer do exercício é constante.

De facto, o deslizar sobre o



Em cima: A patinagem artística está largamente desenvolvida. A fotografia mostra dois patinadores executando um difícil trabalho de conjunto.

Ao centro: Uma patinadora executando um vistoso exercício durante o último Campeonato do Mundo.

Em baixo: Uma animada fase de um desafio de hockey em patins, vendo-se, à direita, o guarda-rêdes, Fernando Adrião, considerado, há anos, o melhor jogador do Mundo.



rink, velozmente, no sentido que o patinador entenda, desenhando figuras caprichosas e ao sabor da sua fantasia, tomando atitudes da maior beleza, oferece sensações de agrado que em poucos desportos se encontram em tão larga escala como neste.

A patinagem pratica-se em superfícies de madeira, cimento, asfalto e gelo.

Em Portugal os recintos (*rinks*) são todos de cimento ou de asfalto. A patinagem no gelo está muito desenvolvida nos países nórdicos e da Europa Central, principalmente na Alemanha, Checo-Eslováquia e Suíça. Pratica-se, também, em França. Na época própria, em Paris, a patinagem no gelo tem muitos entusiastas. E nos Estados Unidos da América do Norte e no Canadá igualmente a patinagem no gelo está muito divulgada.





Um curioso aspecto de um jogo de *hockey* em patins disputado sobre gelo.

O *hockey* em patins, no gelo, é praticado nos países já apontados a propósito dos recintos.

Os canadianos são, talvez, os melhores jogadores do Mundo, mas os alemães e os checos-eslovacos rivalizam com eles.

O *hockey* em patins, em recintos com superfícies de madeira, cimento ou asfalto, é praticado em quasi todos os países do Mundo. A Inglaterra tem evidenciado nítida supremacia em todos os campeonatos até agora disputados. No entanto, na França, na Itália, na Bélgica, na Suíça e em Portugal encontram-se grandes jogadores e excelentes grupos.

O nosso País tem figurado sempre bem nos campeonatos do Mundo e da Europa. O guarda-rêdes do grupo de Portugal, Fernando Adrião, foi, há anos, considerado o melhor jogador do Mundo no seu difícil lugar.

A maior parte dos grupos de *hockey* em patins encontra-se nas cidades de Lisboa e do Porto e nas localidades vizinhas. No que diz respeito a Lisboa, por exemplo, há elevado número de recintos (*rinks*) nas localidades servidas pelas linhas de Sintra e de Cascais, sendo considerados

Os canadianos, principalmente, são grandes patinadores.

Em qualquer das modalidades deste desporto há duas variantes: a patinagem propriamente dita e o *hockey* em patins.

Na patinagem simples há ainda a parte artística, muito do agrado do sexo feminino.

A norueguesa *Sonja Henie* atingiu a culminância na arte de patinar no gelo. Foi várias vezes campeã do Mundo, e, mais tarde, fez-se artista do cinema norte-americano, alcançando grande êxito as fitas em que entrou.

Em Portugal, há muitos patinadores artísticos e até professores especializados.



Uma prova eloquente do extraordinário interesse que o *hockey* em patins, sobre gelo, desperta nalguns países. Uma fase do desafio disputado na pista do Palácio de Desportos, de Berlim, perante numerosa assistência.

como dos melhores atractivos dessas localidades.

Anualmente disputam-se os campeonatos de Lisboa, do Pôrto, e de Portugal, não só de *hockey* em patins, mas também de corridas.

O actual campeão de Portugal de *hockey* em patins é o Clube de Futebol Benfica, de Lisboa. Na especialidade de corridas, o jovem patinador do Sport Lisboa e Benfica, Rogério Miguéis, é o detentor de todos os títulos e do campeonato nacional.

A patinagem, reconhecida como excelente exercício físico, é largamente praticada nos estabelecimentos de ensino médio e superior.

A aprendizagem d'este desporto é relativamente fácil, embora, de começo, o patinador tenha de sujeitar-se a algumas quedas,

enquanto não adquirir o que pode chamar-se «domínio dos patins».

Na maior parte dos recintos (*rinks*) há indivíduos especializados no ensino da patinagem.

A utilização dos recintos é, normalmente, paga. Os preços, acessíveis a todas as bôlsas, variam conforme o patinador é ou não sócio do clube proprietário ou explorador do *rink* e tem ou não patins próprios. Os indivíduos que possuam patins próprios têm reduções especiais e muito apreciáveis. No entanto, devemos esclarecer que, actualmente, um par de patins nacionais, de média qualidade, custa cerca de 100 escudos.

Dadas, porém, as reduções que os possuidores de patins encontram na utilização dos *rinks*, a prática de patinagem torna-se relativamente económica, nestas condições.

O perfeito equilíbrio moral só existe quando se é físicamente bem equilibrado. Também é impossível contar com uma saúde persistente tendo um espírito atribulado e molesto e uma cultura moral insuficiente.

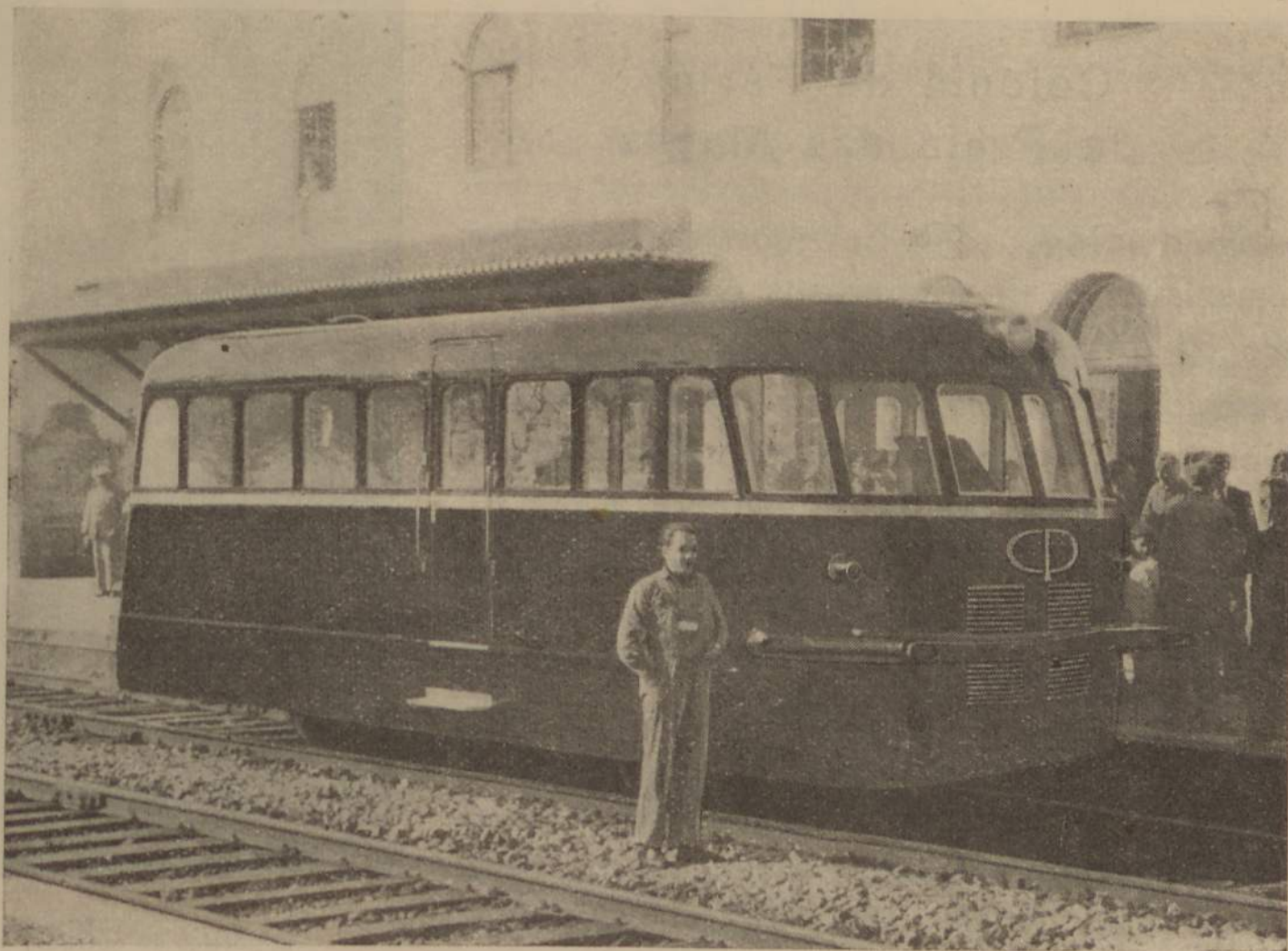
PAUL DOUMER

Factos e Informações

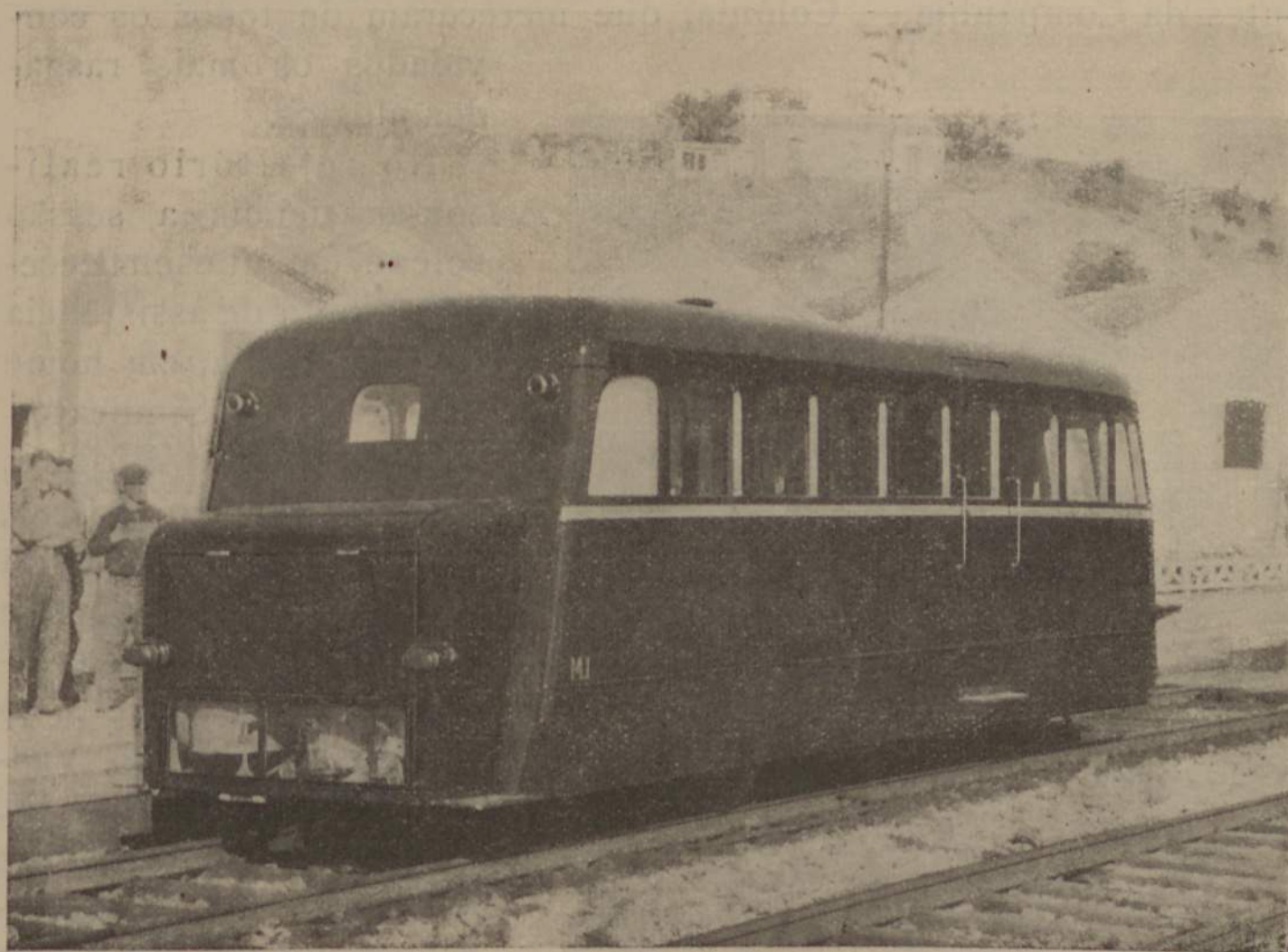
Uma automotora ao serviço da Companhia

Como já tivemos ocasião de noticiar, desde 5 de Agosto próximo passado que, a título experimental, circula entre Tôrre das Vargens e Elvas, uma automotora construída nas Oficinas Gerais da Companhia, em Lisboa.

Pelas fotografias que ilustram esta página terão os nossos leitores ocasião de verificar a elegância de linhas d'este veí-



Um aspecto da automotora.



Outro aspecto da automotora, vendo-se, à rectaguarda, a instalação destinada ao gasogénio.

culo, cujas principais características são as seguintes: comprimento total 8,500 metros; largura total 2,700 metros; número de lugares oferecidos 27; tara, em ordem de marcha (pêso sem passageiros mas com combustível e óleo), 8.400 Kg.; velocidade máxima em patamar 80 Km./hora; potência a gasolina, 90 cavalos-vapor; a gás pobre, cerca de 60 cavalos-vapor.

Esta automotora é dotada de um mo-

tor *Chevrolet*, de 6 cilindros e de 3 polegadas e meia de diâmetro.

A experiência tem decorrido com bons resultados.

Colônia de Férias da Praia das Maças

No domingo, 12 de Setembro passado, com a assistência de numerosos convidados entre os quais se encontravam o Sr. Administrador Eng.º Mário Costa, o Sr. Secretário Geral da Companhia, Eng.º Branco Cabral, o Sr. Sub-Director da Companhia, Eng.º Vicente Ferreira e o Sr. Presidente da Comissão Administrativa da Colônia, Eng.º Carlos Santos, realizou-se na Colônia de Férias da Praia das Maças uma interessante festa de homenagem aos Srs. Administradores Vasconcelos Correia, Presidente do Conselho de Administração, e General Raúl Esteves, Presidente da Comissão de Assistência da Companhia. Promoveram esta homenagem os Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul do País, como prova de reconhecimento pela obra de assistência prestada aos filhos dos agentes da Companhia.



O pórtico de entrada, visto do recreio coberto.

Após a chegada dos homenageados efectuou-se uma visita aos Pavilhões da Colônia, que mereceram de todos os convidados os mais rasgados elogios.

No refeitório realizou-se depois a sessão solene em que enalteceram a obra de assistência da Companhia, em nome dos referidos Sindicatos os Srs. Vítor Afonso, Mateus Gregório da Cruz, Manuel Pinto Mesquita e António Domingues, e em que fôram descerrados, entre aclamações, os retratos do Sr. Eng.º Vasconcelos Correia e do Sr. General Raúl Esteves, que agradeceram a sensibilizadora homenagem a eles prestada.



Grupo de crianças da Colônia de Férias da Praia das Maças.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

P. n.º 806. — Peço me informe se a seguinte taxa está certa :

Um caminhão, com o peso de 3.005 Kg.;
Um barco com motor, com o peso de 370 Kg.;
de Braga a Régua, num só vagão, sendo a carga e a descarga efectuadas pelos donos.

Transp. camin.: $8\text{p}55 + \frac{8\text{p}55 \times 15}{100} \times 11 \times 3,01 = 325\text{p}56$	
Manutenção do caminhão: $\text{p}60 \times 11 \dots \dots \dots = 6\text{p}60$	
Transporte do barco: $8\text{p}55 \times 11 \times 3 \dots \dots \dots = 282\text{p}15$	
Manutenção do barco: $\text{p}80 \times 11 \dots \dots \dots = 8\text{p}80$	
Registo $\dots \dots \dots \text{p}55$	
Adicional 10 % $\dots \dots \dots 62\text{p}37$	
Aviso $\dots \dots \dots 1\text{p}00$	
Arredondamento $\dots \dots \dots \text{p}02$	
Total $\dots \dots \dots 687\text{p}05$	

R. — Está errada a taxa apresentada.
Segue discriminação como corresponde :

141 Km. — Tarifa Geral

Caminhão : 1.ª classe com 15 %.
Barco c/motor : base 28.ª, com 25 %.

$$\frac{8\text{p}55 \times 15}{100} = 9\text{p}83,25$$

$$\frac{22\text{p}21 \times 25}{100} = 27\text{p}76,25$$

Preço c. $9\text{p}83,25 \times 11 \times 3,01 \dots \dots = 325\text{p}56$	
» b. $27\text{p}76,25 \times 11 \dots \dots \dots = 305\text{p}39$	
Evoluções e manobras $\text{p}60 \times 11 \dots \dots = 6\text{p}60$	
» » » $\text{p}80 \times 11 \dots \dots \dots = 8\text{p}80$	
	646p35
Adicional de 10 % $\dots \dots \dots 64\text{p}64$	
Registo $\dots \dots \dots 1\text{p}00$	
Aviso de chegada $\dots \dots \dots 1\text{p}00$	
	712p99
Arredondam nto $\dots \dots \dots \text{p}01$	
Total $\dots \dots \dots 713\text{p}00$	

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 792 — Anuncia as condições em que se poderá efectuar o transporte de leite, em bilhas

ou potes metálicos, de qualquer estação ou apeadeiro das linhas da Rêde do Minho e Douro, exploradas pela Companhia, para as estações de Pôrto ou de Campanhã.

Aviso ao Público A. n.º 793 — Anuncia a supressão de diversas mercadorias, das restrições previstas para a aplicação de multiplicadores (Aviso ao Público A. n.º 644).

Aviso ao Público A. n.º 794 — Anuncia a venda de bilhetes simples e o despacho directo de bagagens entre as estações de Lisboa-Rossio e Madrid-Delícias, para o comboio rápido «Lusitânia-Expresso».

Aviso ao Público A. n.º 795 — Anuncia a supressão do serviço combinado de camionagem entre a estação de Quêluz, o Despacho Central de Belas e as povoações de Idanha e Venda Sêca.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 279 — Esclarece as disposições da Tarifa de Despesas Acessórias que regulam os prazos concedidos para a carga e descarga dos vagões e as cobranças por estacionamento.

Comunicação-Circular n.º 280 — Insere a tabela que, de harmonia com o 17.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias, serve de base à divisão de portes da Tarifa Especial 20/120 de grande velocidade (reembolsos).

Comunicação-Circular n.º 281 — Indica as regras a observar para a execução do serviço de comboios especiais criado pelos Avisos ao Público A. n.º 722 e A. n.º 797.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 799, de 4 de Agosto de 1943 — Indica que as estações só aceitarão requisições de vagões para transporte de madeiras, mármore, paralelepípedos, pedra, sal e toros, quando o requisitante se apresente munido do Boletim de autorização — mod.º 109-E. da D. G. C. F.

I.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 773, de 28 de Agosto de 1943 — Chama a atenção das estações para o cumprimento rigoroso do que foi estabelecido em Comunicação-Circular do Serviço do Movimento n.º 778 de 13 de Janeiro de 1943, sobre a especialização de vagões para transporte de remessas de detalhe de G. e P. V. para as estações de Lisboa.

A nossa casa

O adorno é um dever

Os sofrimentos da vida já são suficientemente grandes e absorventes para que lhes entreguemos, também, a nossa elegância, a nossa beleza e o nosso pudor, porque é falta de pudor sair desordenada, descuidada, maltratada. A pobreza não justifica isso, porque a água, o sabão e o arranjo estão ao alcance dos mais humildes.

São quasi, direi, o luxo do pobre. O abandono é falta de asseio.

Em toda a idade, e seja qual for a posição social da mulher, a obrigação de não molestar o olhar do próximo existe sempre.

É mister não renunciar ao direito de apresentar-se bem, ao dever de ser o melhor possível.

À mesa

Há várias maneiras de pôr os talheres.

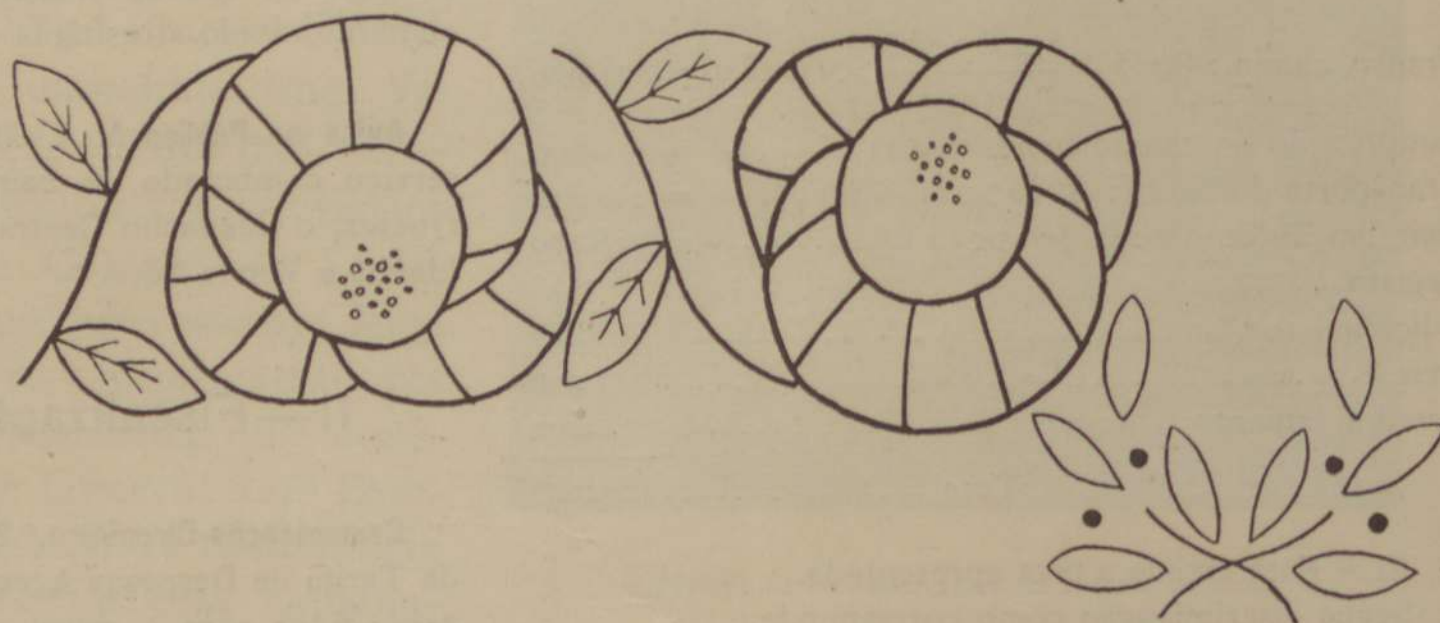
A dona da casa adopta aquela que mais lhe convém

Podem pôr-se na mesa todos ao mesmo tempo, facas à direita, garfos e colheres à esquerda, e vão-se retirando à medida que vão sendo servidos. Pode pôr-se a faca à direita, garfo e colher à esquerda, e em frente, atravessado, o talher de sobresa.

O guardanapo coloca-se à direita de cada conviva

Bonitas flores

Estas flores de recorte moderno, dispostas em barra, isoladas ou em grupos, prestam-se para guarnecer todo o género de roupas de mesa, de cama, cortinados e outros adôrnos da nossa casa.



São executadas de linho de côr e applicadas sobre o tecido, a «ponto de *cordonnnet*»; as nervuras são feitas de «ponto de haste».

Estas flores podem ser cortadas de feltro e applicadas com algodão «*perlé*».

Convém saber que...

Aula de corte Luc

Por decerto interessar às nossas leitoras, comunicamos que no Ateneu Ferroviário, prestimosa colectividade que todos conhecem, se encontra aberta a matrícula da aula de corte Luc, que começará a funcionar em 30 de Novembro próximo.

As condições de admissão estão patentes na Secretaria do Ateneu Ferroviário todos os dias, das 21 às 23 horas.

MONOGRAMA



Monograma bordado a cheio, para se aplicar em algibeiras de vestidos e lenços.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Prof. Doutor António Cae-
tano de Abreu Freire
Egas Moniz**

Nomeado Médico de secção,
com sede em Estarreja,
em 5 de Março de 1903.



Manuel Monteiro

Inspector da 3.^a Secção de
Serviço Geral
Admitido como Praticante de
factor em 14 de Fevereiro
de 1903.



José Maria Pinto Graça

Inspector na 1.^a Circunscrição
Admitido como Praticante de
factor em 14 de Fevereiro
de 1903.



José da Silva Barbosa

Inspector da Revisão do Mate-
rial Circulante no Entron-
camento.
Admitido como Carpinteiro au-
xiliar em 13 de Outubro
de 1903.



Pedro Jordão Moreira

Chefe de brigada de 1.^a classe
nas Oficinas do Barreiro.
Admitido como Aprendiz em 1
do Agosto de 1903.



Gabriel António de Matos

Chefe de 1.^a classe de Lisboa
Jardim.
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 19 de Agosto de 1903.



Joaquim Pedroso

Chefe de 3.^a classe em Coimbra
Nomeado Aspirante em 21
de Setembro de 1903.



José Ribeiro

Guarda de estação,
em Abrantes.
Nomeado Carregador em 26 de
Agosto de 1903.

Agradecimento

Lucinda Martins Vasconcelos e seus filhos, na im-
possibilidade de o fazerem pessoalmente, vêm, por
este meio, agradecer a todas as pessoas que acompa-
nharam o seu desventurado marido e pai, o maqui-
nista 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 acom-
panharam na sua dor.

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Julho

Empregado de 3.^a classe: Joaquim Pires Duque.

Empregada de 3.^a classe: Umbelina Rosa de
Oliveira Fernandes Caixinha Marques.

EXPLORAÇÃO

Em Julho

Empregado de 3.^a classe: Lúcio José Marcelino.

Factores de 3.^a classe: José Augusto Teles

Bessa, António da Conceição Jorge, Venceslau Rôndão Figueira, Francisco Joaquim, Mário de Matos Pires, Hermínio dos Santos Donato, Américo Coelho, Mário Ferreira, Luís Rodrigues, Francisco Gomes Figueiredo, António Mateus Pimenta, Gabriel Paulo Fernandes, Manuel dos Santos Martins, José Pinho de Carvalho, Acácio Vale da Silva, Manuel Marques Joaquim da Conceição Mateus, Manuel José Moreira de Oliveira, Anibal Ferreira Canha, Albino Vaz Brites, José Martins, José Joaquim, Francisco Gonçalves Filipe, António Lopes Louro, José Marques Agostinho, José Romeu, Américo Silvestre dos Santos, Josué Gonçalves, José Perpétua Marques, José de Ascensão Gomes, Manuel da Costa Lima, Cândido Mendes, Casimiro Lourenço, Sebastião José da Silva, António Gomes Vicente, Augusto Dias Raposeira, António Ferreira Girão, Emilio de Matos Tavares, Manuel Martins da Severina, José Barrêto de Almeida, Álvaro Freire Lopes, Afonso de Matos, Josué Lopes Farinha, Artur Jacinto, Tarquínio Solano Onofre Marques, Francisco Tavares da Costa Grilo, António Nogueira Roque, David do Carmo Piedade, Manuel Inácio Palma, José da Cruz Leal, Luís Pires Marques, José Lopes, António Ribeiro, José Maria Policarpo, José Simão, Serras, Eduardo de Azevedo Carneiro de Macêdo Vitor Rodrigues Pinheiro, José Braz Costa, Arménio Nunes Ferreira, António de Oliveira, Narciso Henriques Môcho, Duarte de Oliveira Pita, José da Silva Mota, João Barbosa, Albertino Ferreira Serra, Horácio Alves de Oliveira, Luís Rosa, Fernando da Veiga Braz, Augusto Luciano Galindo Bico, José de Matos Tomé, Alfredo Marques da Graça, António da Costa Rodrigues, José Fonseca de Oliveira, Joaquim Ferreira, Joaquim Martins, João António Carvalho da Rosa, Benjamim Correia Marinho, Amilcar da Luz Henriques, João dos Santos, António Tavares Correia, Silvino António de Barros Fernandes, Maximiano Cotafo Condesso, Manuel Ferreira, Francisco Nunes Galinha, Vitor Manuel Antunes, Carlos Martins, Joaquim António Rocha Cortes, António Marques Morgado, Rossel Mateus Lázaro.

Aspirantes: Manuel Antunes da Fonseca, Virgílio Leão Pires Mestre, Adelino Jorge Pinheiro, Jaime Pereira Galvão, Paulo Rama de Oliveira, José Martinho, Bento de Matos, José Henriques Correia, Luís Augusto de Jesus, José Sebastião de Sousa, Joaquim dos Santos, Castro Dias Marcelino, Acácio António Lourenço, Francisco de Oliveira, Abílio Garcia Ferreira, Horácio Augusto, João Moreira dos Santos Ferreira, Inácio Francisco de Mira, José Baptista Viegas, António Teles de Castro, Norberto dos Santos Gregório, António Santana Marques, João José Nunes Morão, João Valente de Almeida, Gabriel Gonçalves de Oliveira, Aníbal Nunes do Nascimento, José António Marques, Francisco da Silva, Joaquim dos Santos Furet, Arnaldo Marques Machado, Joaquim Barreto Leite, José da Silva Leitão, António dos Santos, Simplicio Galveias Alcaravela, António Coelho de Oliveira, Manuel Lourenço e Manuel Bota Barreiros.

Guarda-freios de 3.^a classe: Manuel António dos Santos, Manuel Gabriel Paginha, Mário da Graça Manuel Eugénio Martins, Manuel Fevereiro Nunes e Hermano Pires Eusébio.

Revisor de 3.^a classe: António Pinto da Costa.

Em Agosto

Engatadores: José Teixeira Pereira e António Garcia Pereira Gordo.

Guarda de estação: José Lucas.

Carregadores: Raúl da Graça Oliveira, Joaquim Martins, José Alves da Rocha, Albino Martins de Oliveira, António Simões, Álvaro dos Santos Duarte, Virgílio Aveiro, Alfeu da Costa, José Mendes Rodrigues, António Pereira, Arménio de Oliveira Gonçalves Maia, David Pinto Nogueira, Manuel de Jesus Carolino, José Domingos Gomes, José Dias, Luís Pereira Nicolau, Manuel Diogo Passos, Francisco Pedro Joaquim Cotovio, António Gameiro, Cassiano Antunes, Justino Antunes de Melo, Abílio da Silva, Vitorino Dias da Silva. António de Sousa, Artur Jaime de Sousa, Mário de Oliveira Serrano, Manuel Martins Leal Pinto, Manuel da Silva Júnior, Bernardino José, José do Vale, Filipe da Silveira, João de Matos, António Francisco de Carvalho, Joaquim Martins Correia, José Augusto Teixeira Malheiro, Francisco António de Melo, Sebastião do Couto, Vitorino Teixeira Pereira, Alírio Tavares da Silva, José da Silva Baltazar e Manuel Martins.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Julho

Empregado de 3.^a classe: Adolfo Pardelhas Sanches.

Fogueiros de 2.^a classe: Marcelino Cândido, Francisco José Rebocho, Manuel José Rodrigues, Joaquim Francisco Júnior, António dos Santos, João Batista, Joaquim António da Silva, Francisco Pires Valério, Victor Manuel Rebocho, Virgílio das Dores Viegas, Pedro Fernandes Antunes, Joaquim Vicente, José Rafael, João Jacinto, Vazalim Carmona, Augusto Gonçalves, João Serras, João Alfredo Fontes, Alberto Duarte, Guilherme Domingues dos Santos, Miguel Calixto Duarte, Herminio da Costa, Joaquim Rodrigues Serrano Pimentel, Diamantino Marques Feijão, António Eusébio Vilão, João Pedro Menino, Henrique Pereira, Francisco Trindade Tavares, Augusto Tavares Amorim, José Maria Aires Lourenço Júnior, Abílio Pereira, Manuel de Sousa Pinho, António Gomes Girão, Henrique Duarte, João Pires, Jorge Agostinho Marques Júnior, Manuel Ferreira, Fernando de Sousa Godinho, Manuel Pereira, José de Azevedo, António Ferreira Mendes, Rodrigo Soares, Abel da Silva Soares de Moura, Adelino da Mota, Mário da Silva Ribeiro, Manuel Joaquim Moreira da Rocha, António Moreira, Manuel da Costa Araújo, António

Abílio Soares Meireles, João Baptista, Artur Moreira, Germano Augusto da Silva, Justino Pinto, Francisco Ferreira da Costa.

Ensebadores de 2.^a classe: Caetano José, Francisco Rosa Saboga, António Ferreira da Silva, Luís Mendes, António Augusto, Amarino José Teixeira, Almiro Pereira Batalhão, António Antunes Marreco, António Ferreira Santos Peralta, Manuel Augusto Moreira, Maximino Oliveira Marques, António Pinto Barbeita, António Carneiro da Silva Pinto.

Limpadores: João Lança Marques, Alfredo Coelho Corvo, Hugo Maria Fontes, Victor das Neves, José Casimiro Apolónia Cavaco, Teófilo Manuel Grenha, Francisco da Silva, Francisco Ponte Viegas, José Pedro Galrito Lança, António Ribeiro Júnior, José Abreu Mendonça, Asaul dos Santos Garrento, Francisco Henrique, Fernando dos Santos, Napoleão Pegado de Matos, Francisco da Silva, Margelino Mendes, José Pelengana Conducto, António José Menor, Armando Carlos Catapirra, António de Almeida, Manuel Augusto Andrade, António Joaquim Lourenço, José Cardoso Rêgo, José Moreira Pedroso, Manuel Ribeiro, Miguel Rocha, Álvaro Miguel Pereira, Manuel Soares, Artur Lopes, Joaquim Barbosa, António Alves, Agostinho Camêlo, David de Castro.

Em Agosto

Marinheiros de 2.^a classe: Mário Nascimento Pinto, Alfredo Joaquim Pinto e Tito Lívio Joaquim da Silva.

VIA E OBRAS

Em Março

Auxiliar permanente do quadro, «adido»: Manuel Gonçalves da Rocha.

Assentadores: Manuel Maria Tarrafa, Noé Marques José de Oliveira, José Ereira Lopes, António da Silva e Leonel da Encarnação Afonso.

Em Julho

Agentes técnicos aspirantes: Carlos Alberto Machado Vieira, Júlio Cesar Fernandes Costa, António Maria Vilas Boas Potes.

Encarregado de obras: João Alves Freire.

Condutores de dresinas de 2.^a classe: José Alves, Adelino Maria de Freitas, José Manuel M. Magano, António Pereira Carvalho.

Assentadores: António Jacinto, Virgílio António Nunes, Manuel Custódio Dias, Manuel Joaquim Rodrigues, Manuel Mendes, António Pinto Magalhães, Mário Monteiro, Faustino Guerreiro, Vasco Ribeiro, Júlio Silva Tremoço, Joaquim Caetano, Josué Alves Oliveira, Aurélio Prazeres Bacalhau, Manuel de Matos, Silvério Martins Fernandes.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Agosto

Capatazes de 1.^a classe: António Gondarez e João Manuel Rodrigues.

Capataz de 2.^a classe: David Carmarheiro.

Agulheiros de 1.^a classe: António dos Santos Rocha, José da Silva e Francisco Batista dos Santos.

Agulheiros de 2.^a classe: Francisco Marques, José Matias, José Fernandes Júnior, José Rodrigues Carvalho, João Gomes de Sousa, António Teixeira, José Lopes, José Antunes Pombo, José Maria Coelho, Joaquim Lopes Cravo, José Soares, João Salavessa, Joaquim Dias Ferreira, José Ventura Coelho e José Duarte Nunes.

Agulheiros de 3.^a classe: José Ramallete, Simão Gomes, Francisco Pedroso dos Santos, Augusto Teixeira, José Manuel, António Caldeira Mantas, Augusto Marques Figueiredo, José Fernandes, Albino da Silva Coelho, João Maria Chambel, António Augusto Almeida Fonseca, Ademar Nascimento Regadas, António de Oliveira Novais e Manuel Martins.

Reformas

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Setembro

José Vitorino Alves Mendes, Compositor de 2.^a classe.

EXPLORAÇÃO

Em Julho

Raúl Ferreira Noronha, Chefe de 3.^a classe, de Entroncamento.

Fernando Bento, Agulheiro de 2.^a classe, de Lisboa P.

Em Agosto

António de Carvalho, Chefe de 3.^a classe, de Darque.

Domingos Rodrigues Capela, Factor de 1.^a classe, de Alcantarilha.

Raúl Duarte Geral, Factor de 1.^a classe, de Entroncamento.

Luís da Cruz Barreto, Condutor de 1.^a classe, de Barreiro.

João Manuel Ribeiro, Capataz de 2.^a classe, de Campo Pequeno.

Manuel de Azevedo, Guarda de estação, de Trofa.
Manuel Tavares, Guarda de estação, de Lisboa R.
Eduardo Tomé, Guarda de P. N., de Braço de Prata.

Manuel Pereira Garrido, Carregador, de Porto-Alfândega.

Manuel Pinto Soares, Carregador, de Campanhã.

José Maria Correia, Servente, de Campanhã.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Agosto

Manuel Rodrigues Quesada, Maquinista de 3.^a classe.

Manuel Miraldes, Fogueiro de 1.^a classe.

António de Sousa Pavia, Fogueiro de 2.^a classe.

António Pinto, Capataz de Manutenção de 2.^a classe.

VIA E OBRAS

Em Julho

António Pereira de Matos, Assentador do distrito 77, Ovar.

Joaquim António, Assentador do distrito 82, Gaia.

Falecimentos

JOSÉ DE FIGUEIRÔA RÊGO

Embora o seu estado de saúde inspirasse cuidados, foi, no entanto, com emoção que tivemos conhecimento de ter falecido no dia 10 de Agosto findo o Sr. José de Figueirôa Rêgo.

Empreiteiro da tipografia da Companhia ha mais de 30 anos, onde revelou excepcional competência, Figueirôa Rêgo, pelos seus excelentes dotes de carácter, pelo seu trato lhano e pela incondicional colaboração que a todos, nomeadamente ao *Boletim da C. P.*, prestava, grangeara a estima e a consideração a que tinha jus.

O *Boletim da C. P.* lamenta a perda de tão prestimoso, quanto saudável colaborador.

EXPLORAÇÃO

Em Julho

† *Hermano Pereira David*, Carregador, de Vila Meã.

Admitido como Carregador eventual em 7 de Março de 1913, foi nomeado Carregador efectivo em 10 de Maio de 1919.

Em Agosto

† *António Marques Viegas*, Condutor de 1.^a classe, de Barreiro.

Admitido como Carregador em 17 de Abril de 1907, foi promovido a Agulheiro de 2.^a classe em 20 de Abril de 1909, a Guarda-freios de 2.^a classe em 5 de Novembro de 1913, de 1.^a classe em 27 de Setembro de 1919 e finalmente promovido a condutor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1942.

† *Júlio Ribeiro de Freitas*, Agulheiro de 3.^a classe, de Pombal.

Admitido como Carregador em 21 de Janeiro de 1921, foi promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 21 de Outubro de 1925.

† *João Mendes Leitão*, Carregador, de Mogofores.

Admitido como Carregador suplementar em 19 de Novembro de 1923, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Setembro de 1927.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Agosto

† *António de Oliveira*, Maquinista de 3.^a classe no Depósito de Campolide.

Admitido em 13 de Maio de 1924, como Limpador suplementar, ingressou no quadro em 1 de Janeiro de 1926 como Fogueiro de 2.^a classe, e foi promovido a Maquinista de 3.^a classe em 1 de Julho de 1935.



† António Marques Viegas
Condutor de 1.^a classe



† António de Oliveira
Maquinista de 3.^a classe



† Júlio Ribeiro de Freitas
Agulheiro de 3.^a classe



† João Mendes Leitão
Carregador

Problema n.º 4 — Quanto cabe a cada um. — Foi um problema que, decerto, fez tremer «Troia», mais do que o cavalo de pau de Epêo. Devendo ter apenas uma solução, apareceram diversas e, o que é mais sério, é que algumas são da lavra de solucionistas que pontificam nas recreações matemáticas.

Diz J. Gonçalves: Seja (x) o percurso feito pelo Gentil. O Braz fez $0,74x$ e o Travinco $0,25 \times 0,74x$.

será pois $x + 0,74x + 0,25 \times 0,74x = 6000 - 225$

$$\text{e } x = \frac{5775}{1,925} = 3.000$$

Cabem, portanto

Ao Gentil.....	3.000 Km.
» Braz ($3.000 \times 0,74$).....	2.220 »
» Travinco ($2.220 \times 0,25$).....	555 »
Total.....	5.775 »

A. Fernandes (Pôrto) corrobora este resultado, estabelecendo as seguintes equações:

$$x + y + z = 5775$$

$$y = \frac{74}{100}x$$

$$z = \frac{25 \times \frac{74}{100}x}{100} = \frac{185}{1000}x$$

$$\text{logo } x + \frac{740}{1000}x + \frac{185}{1000}x = 5775$$

e obtém os mesmos valores achados por J. Gonçalves.

Tínhamos em vista uma solução aritmética. O resultado é igual. Sendo a unidade (1) a parte do Gentil, a do Braz era $0,74$ da do Gentil, ou $1 \times 0,74 = 0,74$; a do Travinco equivalia da 3 décimas (menos meia) da parte do Braz, isto é, $0,74 \times 0,25 = 0,185$. Total das três partes: $1 + 0,74 + 0,185 = 1,925$. Ao Gentil correspondia, pois, $\left(\frac{5775}{1,925}\right)$ ao Braz $\left(\frac{5775 \times 0,74}{1,925}\right)$ e ao Travinco $\left(\frac{5775 \times 0,74 \times 0,25}{1,925}\right)$.

Mas os resultados de L. Lopes e A. M. S. (Pôrto), não estão de acôrdo com estes, nem entre si. Cotejaremos apenas o dêste último solucionista, que no-lo apresenta desenvolvido e mostra a circunstância que o deve ter induzido em êrro e, possivelmente, a outros:

$$6000 - 225 = 5775$$

$$300 - 6 = 294$$

Vê-se que reportou a alegação do Travinco a centenas e deduziu 6 unidades (meia dúzia), como se fôsse esta a quantidade que faltava para complemento das 3 décimas. Passou despercebida a relação (meia décima) que o Travinco estabeleceu na resposta que deu ao Braz, consoante a observação que este fez de que o Travinco não fazia, em décimas, o percurso que êle fez.

A quasi totalidade dos solucionistas apenas indicou resultados.

Charadas apocopadas — N.º 5 a 13: Chegada — chega (solução comum).

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

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional B. kg.	3\$00	Farinha de trigo kg.	2\$35	Ovos dúz.	Variável
» Corrente A. A. »	2\$70	Feijão amarelo lit.	3\$00	Presunto kg.	24\$00
» Gigante de 2.ª »	3\$00	Feijão branco miúdo »	3\$10	Queijo da serra »	22\$50
Açúcar de 1.ª »	4\$60	» » apatalado.. »	3\$20	» tipo flamengo.... »	20\$00
» » 2.ª »	4\$45	» frade..... lit. 2\$50 e	2\$70	Sabão amêndoa »	1\$80
Azeite extra lit.	7\$60	» manteiga lit.	3\$10	» offenbach..... »	3\$40
» fino »	7\$30	» patareco »	2\$90	Sal lit.	\$40
» consumo »	6\$80	» avinhado »	3\$00	Sêmea kg.	1\$00
Bacalhau Inglês kg.	variável	» S. Catarina »	3\$10	Toucinho..... »	13\$00
» Nacional..... »	»	» vermelho »	3\$00	Vinagre..... lit.	2\$30
Batata »	»	Lenha kg.	\$35	Vinho branco »	2\$30
Carvão de sóbro..... »	\$95	Manteiga »	28\$50	Vinho tinto »	2\$30
Cebolas »	variável	Massas..... kg. 4\$60 a	7\$80		
Chouriço de carne »	24\$00	Milho lit.	1\$35		

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 Víveres 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 Víveres, 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 números formam um volume com indice próprio. Os números dêste 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.**).