

BOLETIM DA C. P.

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

Problemas recreativos

Soluções do n.º 176:

Damas:

- 1 — 2320.2127. 297.2621.4445.46 ×
- 2 — 2328.1512.3440.4248.49 ×
→ 1618.23 ×
- 3 — 186.2301.3215.2022.2328.47 ou 49 ×
→ 22.2328.47 ou 42 ×
- 4 — 2714. 719.2344.2148
→ 2319. 711.2448 } 2823.22 ×
→ 2148. 711 }
- 5 — 281.3115. 405 } 1310.4406.0321. 748.41 ×
281.3115. 405 }
- 6 — 310.2614.2710 } 3011.2448.2649.2440.2 ×
→ 2640 }
- 7 — 1207.4328.1512.3440.46 ×
- 8 — 57. 406.2716.1945. 9 ×

Charadas protéticas — N.ºs 9 a 18: Colhe-recole (solução comum).

Problema n.º 19 — José Gonçalves resolve-o sucintamente: Designando por A, B e C o carvão consumido numa semana por cada locomotiva, ter-se-á

$$A + B = \frac{1}{18} \quad \text{e} \quad A + C = \frac{1}{20}$$

e somando, membro a membro,

$$2A + B + C = \frac{1}{48} + \frac{1}{20} = \frac{19}{180} \quad (1)$$

Mas, B + C = $\frac{1}{36}$, logo

$$A = \frac{1}{2} \left(\frac{19}{180} - \frac{1}{36} \right) = \frac{7}{180} \quad (2)$$

subtraindo a eq. (2) da eq. (1)

$$\text{vem} \quad A + B + C = \frac{19 - 7}{180} = \frac{1}{15}$$

Por raciocínio análogo, encontra-se $B = \frac{1}{60}$ e $C = \frac{1}{90}$

Portanto, o carvão em depósito seria consumido:

Pelas 3 locomotivas em 7 : $\frac{1}{15} = 105$ dias

Pela n.º 4503 em 7 : $\frac{7}{180} = 180$ "

" " 1705 em 7 : $\frac{1}{60} = 420$ "

" " 1203 em 7 : $\frac{1}{90} = 630$ "

Compare-se com a solução de L. Lopes: Represente-se por x, y e z o carvão que as máquinas n.ºs 4503, 1705 e 1230 gastam no período de 36 semanas e pela unidade o carvão existente. Temos

$$\begin{aligned} y + z &= 1 \\ x + y &= 2 \\ x + z &= 1,8 \\ 2x + 2y + 2z &= 4,8 \end{aligned} \quad \left. \begin{aligned} & \text{ou} \\ & \text{donde} \end{aligned} \right\} (a)$$

$$\begin{aligned} x + y + z &= 2,4 \\ x &= 1,4 \\ y &= 0,6 \\ z &= 0,4 \end{aligned}$$

Conclui-se que as 3 máquinas, a trabalhar ao mesmo tempo, gastam 2,4 do carvão em depósito e cada uma 1,4, 0,6 e 0,4 respectivamente, e levam a consumi-lo:

$$\begin{aligned} \text{As 3 máq.:} \quad & 2,4 : 36 \times 7 : : 1 : t \quad t = 105 \text{ dias} \\ \text{A máq. x (4503)}: & 1,4 : 36 \times 7 : : 1 : t' \quad t' = 180 \text{ "} \\ " " \text{ y (1705)}: & 0,6 : 36 \times 7 : : 1 : t'' \quad t'' = 420 \text{ "} \\ " " \text{ z (1230)}: & 0,4 : 36 \times 7 : : 1 : t''' \quad t''' = 630 \text{ "} \end{aligned}$$

E, para provar que há muitos caminhos que vão dar ao mesmo ponto, — o que é preciso é descobri-los — damos a solução de A. Fernandes (Porto): — Representando por (x) o carvão em depósito e por a, b e c o consumo de cada máquina, temos:

$$\begin{aligned} x &= \begin{cases} 36b + 36c \\ 20a + 20c \\ 18a + 18b \end{cases} \quad (1) \\ & \quad (2) \\ & \quad (3) \end{aligned}$$

Multiplicando por 2 os membros da equação (3) e subtraindo do resultado, membro a membro, a (1), vem

$$x = 36a - 36c \quad (4)$$

subtraindo, agora, da eq. (2) a (4), resulta

$$\begin{aligned} 4x &= 360c \\ x &= \frac{360c}{4} = 90c \end{aligned}$$

e isto significa que são precisas 90 semanas (630 dias) para que a máquina a que se atribuiu o consumo semanal (c)

a) — Artificio de cálculo em que o solucionista representa pela unidade todo o carvão gasto nas 36 semanas pelo par de máq. de menor consumo. Viu que outro par o consumia em metade do tempo e, portanto, que seria necessário haver em depósito o dobro para que ele o gastasse em 36 semanas. E precisou, para o outro par, de estabelecer, em relação ao primeiro, o quantitativo do carvão que deveria haver para também ser consumido em 36 semanas. E pensou: se em 20 gasta tudo, para gastar em 36 era necessário que houvesse:

$$\frac{20}{4} = \frac{36}{a} \quad a = 1,8$$

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE

DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO

LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Há cinquenta e sete anos... — Curiosidades do nosso tráfego. — Quantidade de vagões carregados em serviço comercial. — Os caminhos de ferro e a guerra. — Digressão literária. — Portugal de além-mar. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Educação Física e Desportos. — A nossa casa. — Pessoal.

Há cinquenta e sete anos . . .

Chégada do primeiro comboio às Caldas da Raínha

Notas evocadoras por António Montês, Chefe de Secção da Via e Obras

NAQUELE tempo saía-se de Lisboa de manhã cedo, no comboio que, partindo de Santa Apolónia, deslisava mansamente ao lado da fachada prateada do Tejo durante duas horas.

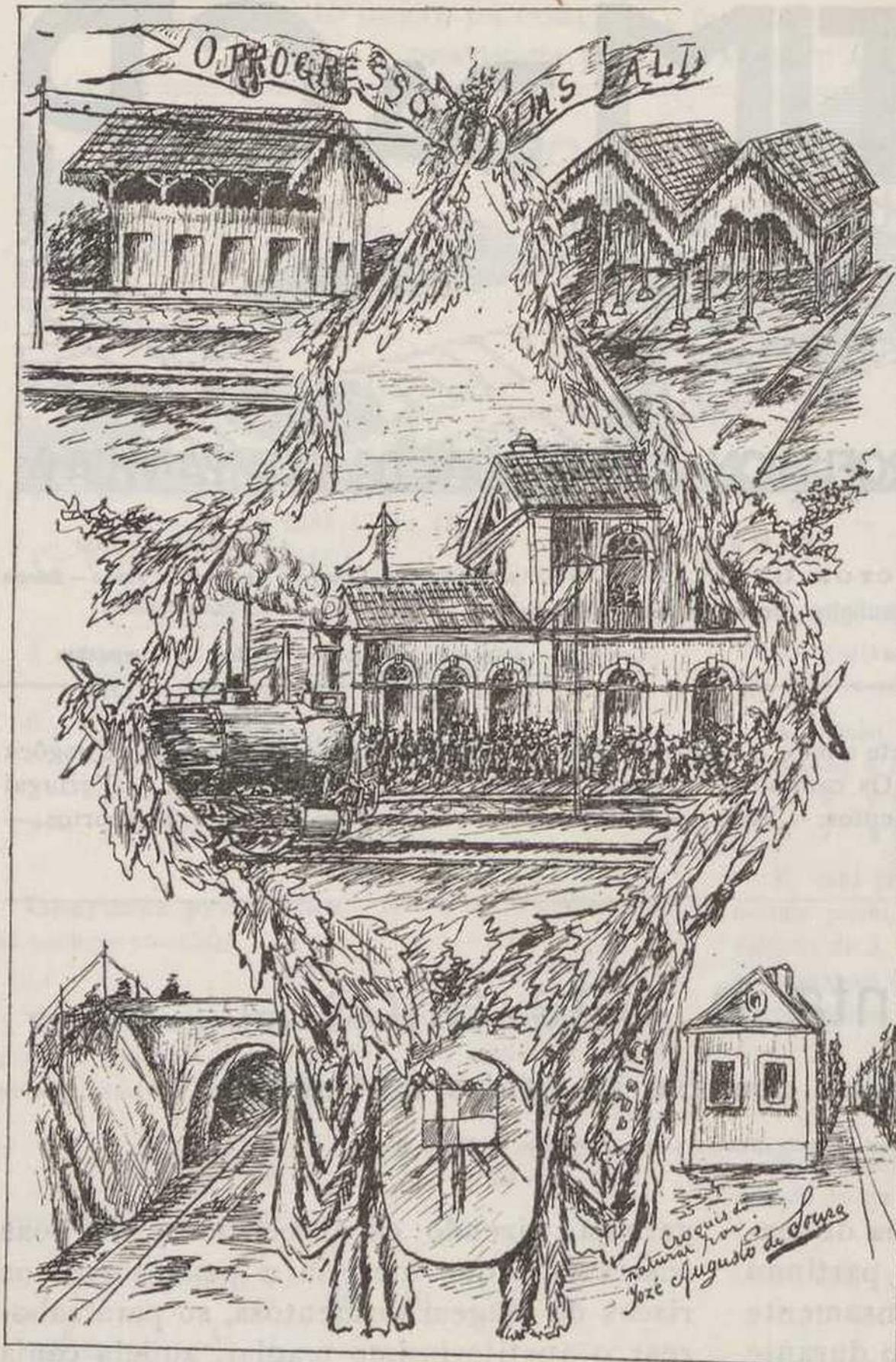
Uma vez no Carregado, cheiroso a touros e cavalos, os passageiros dirigiam-se ao largo da estação, onde existia largo arraial de carroças, caleches e diligências, que depois de percorrerem cinquenta e seis quilómetros de estrada poeirenta e esburacada, deixavam nas Caldas os que iam para banhos.

A meio da viagem, na aldeia do Cercal, a hospedaria do Moreira servia, por encomenda, às duas horas da tarde, o melhor, mais simples e suculento dos jantares portugueses. Tinha a velha estalagem conservado a tradição gloriosa da antiga canja de

galinha, dizendo os apreciadores de boas comesainas que merecia a pena correr os riscos da viagem tormentosa, só para saborear o apetitosíssimo manjar, aquela canja afamada do Cercal, que no dizer de Ramalho Ortigão «é para a nossa cosinha um puro monumento histórico, tão importante no seu género como a Custódia de Gil Vicente ou como a Bíblia dos Jerónimos».

Comida a refeição, sempre regada com vinhos agradáveis ao paladar, aqueles vinhos estremenhos que «põem a alma no seu lugar», galgam-se mais de duas léguas por meio de charnecas e manchas de pinheiral, salpicadas de quando em vez por hortelos verdejantes, onde os primores despontam medrosamente.

À esquerda, os terrenos crescem em on-



O número especial do jornal *O Progresso das Caldas*, dedicado ao caminho de ferro.

dulações suaves, onde bailam as velas brancas dos moinhos, e para o outro lado, a terra perde-se de vista até ao rio, que ao longe anima a paisagem, emprestando-lhe uma alegria saudável e tonificadora.

Vai a estrada trepando encostas despidas, descendo vales tristonhos, e, cruzada a Beira do Arnoia, a paisagem torna-se outra, parecendo sorrir quando disfruta, empoleirado num outeiro, o recorte medievo da mui nobre e sempre leal Vila de Óbidos.

Logo adiante, alveja a casaria das Caldas, emoldurada por arvoredos viçosos, de cuja

folhagem se ergue donairoso o campanário da igreja manuelina de Nossa Senhora do Pópulo — símbolo heráldico da antiga estância da corte.

Por essa época, há bons sessenta anos, contavam-se por algumas centenas os veraneantes, então atraídos pela família real, colónia aristocrática onde pontificavam oficiais aposentados, conselheiros respeitáveis, figuras do professorado, estudantes e meninas casadouras.

Esta bonitinha e sossegada vila, contando apenas quatro séculos, tinha sombras de leitosas, clima ameno, uma praça farta e uma série de passeios em volta, que faziam inveja a terras mais populosas. A proximidade do mar e de vilas monumentais como Alcobaça e Batalha, junta ao facto de possuir águas milagrosas, que há muito operavam curas heróicas, justificavam a atracção de forasteiros.

Além disso, a Vila das Caldas era duma pacatez incrivel, dum sossêgo incomparável, bastando dizer-se que na cadeia havia apenas dois presos, dois honestos funcionários públicos, devidamente gratifica-

bidos, que às grades do cárcere fingiam de criminosos, com o fim de mostrar ao povo, que os ferros de el-rei para alguma coisa serviam...

Caldas da Rainha era o modelo da vila pacata, do burgosinho provinciano onde a vida decorria entre a igreja, o mercado e a botica da praça, centro de cavaqueira durante os nove meses em que os caldense conviviam uns com os outros.

Mas quando o verão chegava e o sol doía rava os plátanos perfumados do passeio da

Copa, caiavam-se as casas, cuidava-se das ruas, preparavam-se as hospedarias, projectavam-se burricadas, organizavam-se esperas de toiros, e até se anunciava à boca pequena que no dia em que o combóio ali chegasse, a Família Real ordenaria uma série de concertos pela Banda da Guarda Municipal de Lisboa.

Como de costume, a abertura da época balnear realizara-se a 15 de Maio, até então o dia maior da terra, mas os jornais de Lisboa noticiavam que a construção da linha férrea já ultrapassara o Bombarral, não tardando a chegar às Caldas. Que alegria não sentiria aquela gente, no dia em que ouvisse apitar, pela primeira vez, o almejado combóio — grito de progresso para uma terra que queria caminhar!

Um dia correu a notícia que estava marcada a data para o acontecimento.

Na estação, que ficava ao lado da povoação, ia grande azáfama. Dezenas de operários cuidavam da decoração, com bandeiras e festões de verdura, e no largo fronteiro, uma multidão de curiosos admirava as dependências a inaugurar.

Não era uma estação vulgar a das Caldas, pois além do edifício de passageiros, que tinha primeiro andar, havia um cais coberto, uma cocheira de carruagens, e próximo uma passagem superior tão apreciada pelo povo, que ficou a chamar-se «a ponte».

As autoridades davam os últimos retoques para a recepção. Faziam-se convites especiais às pessoas gradas. Contratavam-se filarmónicas. Cuidava-se dos foguetes.

Por toda a parte não se falava noutra coisa, pois a maioria da população nunca tinha visto o combóio. Acostumada a ver passar a mala-posta, habituada a admirar as equipagens da fidalguia, parecia-lhe história que pudesse deslizar por carris, carruagens com passageiros...

Poucos acreditavam no exito da nova empresa não só pelo receio do meio de transporte, que custaria a equilibrar-se em vigas de aço, mas porque o combóio era amaldiçoado pela gente do campo, que via afas-

tar-se das suas terriolas movimento de certa importância.

Quando tudo estava preparado para o grande dia, os garotos apregoavam um número especial do jornal *O Progresso das Caldas*, ricamente ilustrado e inteiramente dedicado ao caminho de ferro.

No artigo de fundo, assinado por Belizário, liam-se as seguintes palavras:

«O dia 25 de Junho de 1887 será uma data memorável para as Caldas da Raína, a sua festa de hoje, o mais distinto, o mais delicado cumprimento que os caldense fizem a todos os que directa e indirectamente concorreram para um melhoramento que vem dar a esta lindíssima vila, a consideração, a importância a que tinha e terá direito, a riqueza, a prosperidade que ela tanto e tanto merece».

O jornal, que é de acanhadas dimensões, inseria uns versos intitulados «Le progrès!» certamente como homenagem aos franceses que então dirigiam o caminho de ferro; o artigo «O Vapor» assinado, como aqueles, pelo «Ermitão do Senhor da Pedra» e o soneto «Avé!» de H. Trigueiros, que não resistimos à tentação de transcrever:

Avé!

Eis chega o monstro horrendo, o impávido gigante
Titan que se alimenta de râbidos carvões,
Treme-se ao ver-lhe o aspecto; sombrio e sibilante,
Nas fauces traz centelhas, no íntimo cachões.

Tem membros férreos, duros, andar febricitante,
Arrancos rosombrosos, medonhas convulsões;
Galga distância enorme em curso delirante
Não treme de fadiga o peso, as prostações.

Mas toda esta aparência feroz, activa, dura;
Este estuar violento em louca actividade
São vastos produtores de pública ventura.

Nasceu do génio do homem e trouxe à sociedade
Riqueza, paz, conforto; anima a agricultura
E, em cordeal amplexo, estreita a humanidade.

O jornal *O Progresso das Caldas*, não se sabe porquê, saiu antes da inauguração do notável melhoramento, contendo a página

ilustrada que reproduzimos, assinada por José Augusto de Souza, ceramista de merecimento que desenhava com facilidade.

A chegada do primeiro comboio à terra fundada pela Rainha D. Leonor, só se verificou a 3 de Julho de 1887, constituindo um verdadeiro acontecimento, a que se associou toda a região.

Momentos antes, várias filarmónicas percorreram as ruas da povoação. Engalanaram-se as janelas, colheram-se flores para atirar ao «monstro horrendo», passaram-se a ferro as sobrecasacas, e à hora marcada, despovoou-se a vila para assistir à chegada do comboio.

A gente humilde, vestindo o fato domingueiro, concentrou-se na «ponte», donde atirou braçadas de verdura, e na plataforma da estação juntaram-se, além das autoridades e das pessoas marcantes do sitio, muitas dezenas de senhoras, empunhando vistosos ramos de flores.

O Presidente da Câmara, rodeado dos vereadores, tinha a seu lado a bandeira do município junto da qual se encontrava perfilada a melhor filarmónica das redondezas.

Pelo telefone da estação iam chegando notícias da passagem do comboio, que se demorou alguns minutos em Óbidos. A estação do velho burgo estava embandeirada a capricho, tendo a música da terra tocado os hinos nacionais de Portugal e da França, este em homenagem ao Sr. Bartissol, empreiteiro da linha.

Deu-se ali uma cena comovedora, que

impressionou vivamente os convidados que seguiam no comboio. Uma velhinha com cerca de oitenta anos, dirigiu-se ao Sr. Fones Ganhado, pedindo-lhe com o maior interesse para a levar até às Caldas, pois não queria morrer sem andar de comboio...

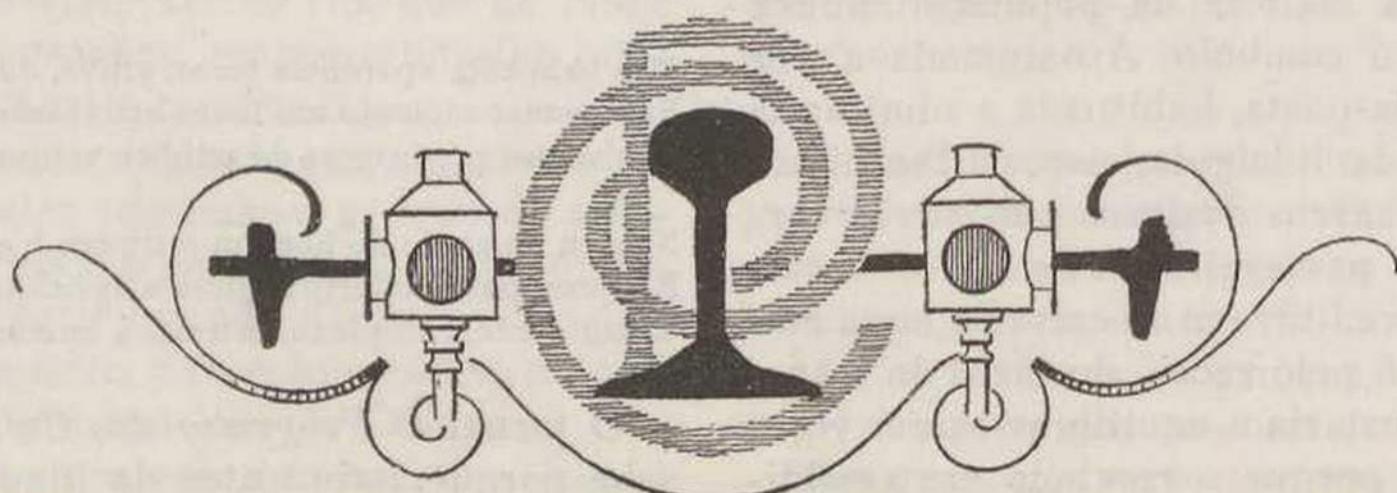
E lá foi, no meio de gente grada até às Caldas, onde enorme multidão se agitava freneticamente, não cabendo em si de contentamento.

Estralejavam os foguetes. Soltavam-se vivas. Ressoavam salvas de palmas. Atiravam-se flores.

O hino da Carta como a Marselhesa, foram ouvidos respeitosamente, e quando as autoridades se encaminharam para os Paços do Concelho com as pessoas que seguiam no comboio, o povoleu correu para a máquina em manifestações de alegria, até ali nunca vistas.

O dia 3 de Julho de 1887 ficou então assinalado, como um dos mais notáveis da linda Vila das Caldas, e com o rodar dos anos, a terra foi-se desenvolvendo, para o que muito contribuiu o caminho de ferro.

De então para cá, ninguém mais utilizou as diligências do Carregado, mas apesar disso, ainda se falou, durante muito tempo, na velha estalagem do Cercal, que tão dignamente soube conservar a tradição gloriosa da antiga canja de galinha. Que no dizer de Ramalho Ortigão «é para a nossa cozinha um puro monumento histórico, tão importante no seu género, como a Custódia de Gil Vicente ou como a Bíblia dos Jerónimos».



Curiosidades do nosso tráfego

A seguir indicamos alguns preços de transporte de passageiros, que vigoravam nos caminhos de ferro em 1899, e a sua comparação com os actuais:

Percursos	Preços			Relação entre os preços, em ×
	em 1899 (réis)	em Maio 1944 (Esc.)		
Lisboa-Quéluz	1.ª cl. 200	3\$40	17	
	2.ª cl. 150	2\$40	16	
	3.ª cl. 100	1\$70	17	
Lisboa-Sintra	1.ª cl. 500	7\$60	15,2	
	2.ª cl. 350	5\$40	15,4	
	3.ª cl. 220	3\$80	17,2	
Lisboa-Sacavém	1.ª cl. 230	3\$60	15,6	
	2.ª cl. 150	2\$60	17,3	
	3.ª cl. 100	1\$80	18	
Lisboa-Aveiro	1.ª cl. 5\$560	106\$80	19,2	
	2.ª cl. 4\$330	74\$75	17,2	
	3.ª cl. 3\$090	48\$75	15,7	
Lisboa-Caldas da Rainha	1.ª cl. 2\$180	41\$65	19,1	
	2.ª cl. 1\$700	29\$15	17,1	
	3.ª cl. 1\$220	19\$05	15,6	

Pelos números que figuram na última coluna, e que exprimem, como coeficientes ou multiplicadores, a relatividade dos preços nos dois anos, de 1899 e de 1944, podem bem avaliar os nossos leitores do embaratecimento do transporte de passageiros, por caminho de ferro, nos últimos 50 anos. Essa avaliação torna-se mais flagrante ainda, se se tiver em conta, à parte a simples alteração da designação da unidade monetária («mil réis» em «escudos») que teve lugar com o advento do regime republicano, a modificação legal do valor da moeda, ocorrida em Junho de 1931; por esta modificação, o valor da nova moeda foi fixado em 24,45 vezes o valor da antiga.

Este coeficiente, posto em confronto com os da última coluna do quadro, o maior dos quais se cifra modestamente em 19,2 e o menor dos quais se limita a 15,2, explica em grande parte as dificuldades em que os caminhos de ferro se debatem de há tantos anos para cá.

Quantidade de vagões carregados em serviço comercial

nos meses de Janeiro de 1943 e de 1944

Meses	Antiga Rêde	Minho e Douro	Sul e Sueste	Rêde Geral
Janeiro de 1943.....	19.306	8.768	7.504	35.578
Janeiro de 1944.....	20.914	9.455	7.496	37.565
Diferenças.....	+ 1.608	+ 387	- 8	+ 1.987

nos meses de Fevereiro de 1943 e de 1944

Meses	Antiga Rêde	Minho e Douro	Sul e Sueste	Rêde Geral
Fevereiro de 1943....	16.853	8.351	6.717	34.921
Fevereiro de 1944....	21.449	8.914	6.955	37.285
Diferenças.....	+ 4.566	+ 560	+ 238	+ 5.364

nos meses de Março de 1943 e de 1944

Meses	Antiga Rêde	Minho e Douro	Sul e Sueste	Rêde Geral
Março de 1943	18.960	9.982	7.501	36.443
Março de 1944	23.592	10.163	6.778	40.533
Diferenças.....	+ 4.632	+ 181	- 723	+ 4.090

nos meses de Abril de 1943 e de 1944

Meses	Antiga Rêde	Minho e Douro	Sul e Sueste	Rêde Geral
Abril de 1943	19.103	10.054	6.547	35.704
Abril de 1944	22.054	9.568	6.068	37.690
Diferenças.....	+ 2.951	- 486	- 479	+ 1.986

Os caminhos de ferro e a guerra

A guerra, monstro avassalador cujas exigências não conhecem limites, tem imposto a todos, e a tôdas as formas de actividade, esforços sobre-humanos. Os ferroviários dos países em luta, a ela sacrificados em muito maior escala do que os dos países que a Providência conseguiu até agora manter dela arredados, conservarão por toda a sua vida, indelèvelmente gravada a memória do sacrifício, estoicismo, coragem, e heroicidade a que os levou a noção dos seus deveres.

Nas linhas abaixo, extraídas de *Ferrocarriles y Tranvias* de Fevereiro último, pretendemos facultar aos nossos leitores exemplos do esforço dos ferroviários de dois países em luta.

Sobre os carris, a 50 graus abaixo de zero

«Quando os soldados do batalhão ferroviário norte-americano n.º 770, desembarcaram do navio que os havia conduzido a Alaska e se encontraram na baía rochosa de Skagway, leram com incrédulo sorriso o cartaz colado nas paredes da estação marítima, e no qual se lia: «Os débeis perecerão, e só os fortes sobreviverão».

Alguns meses depois, quando os termómetros colocados no cais da estação de Whitehorse marcaram 55 graus abaixo de zero e a neve acumulada atingia 12 metros de altura, já não sorriam incrivelmente. Até ali, sentiam-se seguros de que nos longos anos de prática do seu mister haviam tudo aprendido e de que, por isso, nada os poderia colher desprevenidos; mas agora davam bem conta da justeza dos conselhos e advertências que lhes haviam feito os ferroviários veteranos, ao elucidar que se tratava dos 176 quilómetros de via férrea em que a exploração era mais penosa do que em nenhum outro sítio do mundo.

O seu recrutamento fizera-se por selecção

entre o pessoal das dezassete empresas ferroviárias mais importantes dos Estados Unidos. Estavam experimentados em todos os aspectos da vida ferroviária norte-americana. Assim, por exemplo, o sargento James Jordan, condecorado com medalha militar por ter extinguido um incêndio numa carruagem, fôra maquinista numa fundição de aço de Chicago; o capitão Joe Winters, fogueiro das enormes locomotivas «Mountain», que rebocam os comboios no Noroeste. Mas nenhum deles vira ainda na sua vida nada que se assemelhasse aos 176 quilómetros de via estreita, da linha White Pass-Yukon.

— Esta linha é tão empinada, que nem uma cabra a sobe, e tão fria, que nem um urso a freqüenta — disse um ferroviário de Nova-Yorque, depois de percorrer pela primeira vez os 176 quilómetros.

Mas aquela linha era vital para o esforço bélico americano

O movimento normal da linha ascendia a 15.000 toneladas por ano, e tinha lugar apenas de Maio a Novembro. Depois, no rigorosíssimo inverno ártico, diminuia até ficar reduzido a 2 comboios por semana e havia até semanas em que nenhum comboio circulava. Os generais Somervell e O'Connor propuseram-se fazer transportar 15.000 toneladas por quinzena; tal foi a tarefa atribuída ao batalhão ferroviário n.º 770, que desembarcou em Skagway quando os ventos invernais começavam a soprar.

Ao sair de Skagway, a linha sobe 884 metros, nos primeiros 30 quilómetros. Grande parte da rampa tem a inclinação de 40/1000.

A locomotiva de qualquer comboio está, com freqüência, 10 metros mais elevada do que o vagão da cauda. As curvas são tão apertadas que os comboios se retorcem, ao descrever-las. Sobre a linha, há despenhadeiros de aspecto sinistro, e sob ela suce-

dem-se os precipícios cortados a prumo até às águas turbulentas do rio Skagway, que corre 360 metros abaixo.

Tal é o cenário em que tinham de actuar os ferroviários do batalhão n.º 770. Pelo alto nevado de White Pass passavam semanalmente umas mil toneladas. A missão do batalhão era septuplicar este número.

Por casualidade, o inverno, nesse ano, era o mais rigoroso que se havia mostrado no Artico, desde 1910. No aeroporto de Northway a temperatura baixou até aos 58 graus negativos. Na estrada de Alaska, o anticongelante solidificava. Os motores dos caminhões nunca se paravam, mesmo durante a noite, não fosse dar-se o caso de, pela manhã, eles não poderem funcionar. Um agente encontrou um lince morto de frio. Quando os comboios paravam, para tomar água, as rodas da locomotiva colavam-se aos carris. Freqüentemente, tornava-se necessário pedir por telefone máquina de socorro, para que viesse, por choque, dar um impulso ao comboio, impulso que, por sua vez, fazia correr o perigo de descarrilamento.

Os soldados tripulavam as máquinas em jornadas de 12 horas. Um capitão esteve sentado quinze horas na placa giratória da estação de Whitehorse, a temperatura inferior a 48 graus abaixo de zero, para soldar um dos eixos de uma locomotiva.

Não tardaram em chegar novas locomotivas, do tipo único adoptado pelas nações aliadas, cuja característica essencial é serem dotadas apenas das peças estritamente necessárias.

Certo dia memorável, passaram pelo alto de White Pass, conduzidos por soldados,

34 comboios carregados com mais de 2 mil toneladas, obedecendo-se assim às ordens dos generais.

Actualmente, o movimento da linha atinge dez mil toneladas por semana. Os ferroviários, tanto militares, como civis, não ocultam o seu assombro pelo facto de o batalhão n.º 770 ter realizado esta proeza, sem nenhum acidente sério. — O Senhor protege-nos — não se cansa de clamar o general O'Connor».

A criação da locomotiva alemã, de guerra

Em Março de 1942, o Presidente da Comissão de Veículos ferroviários, foi incumbido de criar um tipo de locomotiva que satisfizesse as exigências do transporte durante a guerra.

Ao ser encetada tal tarefa, reconheceu-se que ainda se construían na Alemanha 119 tipos de locomotivas e que se podia limitar esse número a 13.

Estudaram-se os modelos que melhor se acomodassem às necessidades bélicas. Eliminaram-se mil peças, num dos modelos, e simplificaram-se outras três mil, sem que a segurança do tráfego perigasse de qualquer maneira.

A economia realizada cifra-se em 20% de aço, 93% de cobre e 92% de estanho.

A locomotiva de guerra consome menos carvão que as dos tipos até agora correntes; o tender pesa menos 10 toneladas, e pode levar mais 10 toneladas do que as dos modelos anteriores. Possue um calorífero destinado a aquecer o piso da plataforma, condição indispensável para resistir às baixas temperaturas.



Digressão literária

O trecho literário que se publica a seguir é da autoria de D. João da Câmara, um dos escritores mais queridos dos últimos anos do século passado. Este trecho constituia parte de um dos capítulos do delineado romance «A trincheira 108» que o autor não chegou a concluir. Como ainda há meses, em Dezembro do ano findo, o Boletim publicou um artigo em que se destacava a sua interessante personalidade, dispensamo-nos, desta vez, de publicar a habitual referência biográfica.

Quando ouviu gritar o nome da estação acordou num sobressalto e, ainda meio estremunhado, correu o vidro, abriu a portinhola e, lançando a mão ao saquinho de noite, saltou para a plataforma.

Rompeia a madrugada num céu muito sereno. Por detrás da montanha, que se destacava sombria no azul alvacento, elevava-se a Lua no minguante, como velha foice afiada, côr de oiro, sobre a qual cintilava com uma luz viva, cambiante, como de enorme brilhante facetado, a estréla da manhã.

Fazia frio. Enroscou-se no chaile-manta e começou a bater com os pés no asfalto.

A máquina fôra tomar água. O chefe da estação percorria a plataforma, muito embrulhado num amplo casacão, de gola levantada, dando ordens. O carregador praguejava, escandalizado com a quantidade de serviço daquele dia, enquanto um pequenito descalço, tiritando de frio, dentro da camisita sem botões, percorria a estação apregoando com uma voz dolente, cheia de sono:

— Agua-ardente!... Quem quer água-ardente?!

Ao pé do viajante chegou-se um homem alto, amulatado, tipo de cigano, «suíssas» grisalhas, jaqueta de peles com alamares.

— O senhor é que é o senhor Belchior da Costa?

— Sim, senhor, respondeu o outro, levando a mão ao barretinho de seda.

— E' que eu sou o cocheiro da diligência e o senhor Paulino recomendou-me que o procurasse. Faça favor, dê-me a senha da sua malasinha.

A máquina apitou, retrocedendo, e, à portinhola duma carruagem de primeira classe assomou uma cabecinha bonita, de rapariga

de vinte anos, muito embrulhada em peles, espreitando curiosa.

Belchior fitou nela os olhos e, comovido pela aparição, excitado pelo fresco da madrugada, corou ligeiramente. Parecia-lhe que nunca tinha visto uma mulher tão bonita.

— Então se faz favor... — repetiu o cocheiro, chamando-lhe a atenção.

— E' verdade — disse ele.

E tirou do saquinho a tiracolo a senha, embrulhada num pedacinho de jornal para se não estragar.

— Faça favor de tomar cuidado. A malinha é frágil e vem lá dentro o despertador...

— Esteja descansadinho.

A máquina chocou no combóio que recuou dois metros. A rapariga bonita, que não esperava o choque, bateu ligeiramente com a cabeça de encontro à janela.

— Ai!...

Belchior, muito obsequioso, precipitou-se logo.

— Não foi nada — disse ela a rir-se.

E envolveu Belchior num olhar tão doce, e ele achou tão enebriante a música daquelas palavras, que por um instante ficou enlevado, pateta, com um nó na garganta. Depois bateu com a mão na testa, como quem se recorda de repente alguma coisa importantsíssima.

Oh! senhor!... Oh! senhor!... — gritou, atrás do cocheiro. Olhe, pregunte também ao condutor por um cestinho de verga, com asa, onde vem um animalzinho... o Martinho.

O carregador tocou a campainha, o condutor apitou; o cocheiro corria pela plataforma, levando o recado. Então, como a rapariga continuasse à janela, Belchior expli-

cou ainda muito ofegante, muito atrapalhado:

— O meu Marotinho... é um gato.

A máquina deu um silvo agudo, depois um repuxão. O combóio gemeu, estirou-se como imenso animal que se espreguiça. A máquina soprava baforadas de vapor, logo condensadas na atmosfera fria, sobre a relva dos taludes. A cabecinha gentil continuava à janela e Belchior imóvel esperava que o último farol desaparecesse ao longe na curva do caminho.

— Vamos lá, patrão!... — gritou o cocheiro do páteo.

— O seu bilhete? — pediu o chefe.

Então Belchior pousou o saquinho no chão, desenrolou o chaile, tirou a carteira e de dentro dela um sobrescrito onde vinha o passe de primeira classe, válido por um ano, a favor de Belchior da Costa, sub-chefe de secção de construção.

O chefe pôs a luneta e leu.

— Muito bem. Quando lhe convier tem aqui uma casa às suas ordens.

A diligência esperava no páteo. Belchior entrou muito embrulhado no chaile-manta, cheio de frio. Pegou no cestinho de verga e meteu-o dentro da diligência, consigo. Abriu a tampa e ouviu-se um «minhau» muito aflito.

— Coitadinho! Coitadinho! — disse ele muito piegas. — Tem fominha, tem?

Tirou da algibeira um pão de ló que tinha comprado numa estação, e o gato, muito gordo, um gatarrão amarelo, deitou a cabeça de fora e começou a trincar satisfeitosíssimo.

— Vá, vá, quietinho. Meta a cabecinha para dentro.

Na velha diligência de cortinas estavam já três passageiros, duas mulheres na presidência, um homem junto à portinhola. Belchior sentou-se defronte dêle. A pouca claridade da madrugada que vinha a romper mal o deixava distinguir as feições dos companheiros.

O cocheiro subiu para a almofada.

— Vai! — gritou.

E as duas mulas muito tristes, magras e conformadas, sacudiram as guizeiras e come-

çaram a chotar, estrada acima, desconsoladamente.

Belchior espantado daquele ar que corria, daquela extensão dos campos que começavam então a acordar, ouvindo-se já o tilintar duns guizos de rebanho, duns galos que cantavam na aldeia próxima, uma chilreada de pardais, abria bem a boca, saboreando como lisboeta que raras vezes saíra as portas, o ar puro da madrugada, cheio de perfumes, vivo, fresco, que lhe penetrava os pulmões, refazendo-lhe o sangue, enchendo-o de vida. E nos ouvidos tinha sempre, como lembrança duma música dulcissima, as últimas palavras que ouvira à rapariga no combóio: — Não foi nada.

Por fim começou a sorrir-se.

— Ora adeus! — pensou. Sempre hei-de ser apaixonadiço. Agora esta, logo à noite será outra.

— E então, como as últimas estrélas se sumiam, começou a reparar nos companheiros. O homem defronte, metido num formidável gabão de briche, capuz puxado para os olhos, continuava, roncando, um sonho bom começado em Lisboa.

Do lado esquerdo ia sentada uma mulher meio velha, de lenço na cabeça, queixo enterrado no chaile. As feições da outra mal se distinguiam. Era uma senhora, viúva provavelmente, toda de roxo e preto, a cabeça embrulhada numa mantilha.

— Deve de ser bonita — pensou Belchior
— Tem feitio disso.

E começou atentamente espreitando, vendo se podia distinguir alguma coisa daquele rosto escondido, e ainda a memória do — Não foi nada — se não tinha perdido completamente, já Belchior ideava um romance começado naquela diligência e terminado onde as fantasias exaltadas terminam romances.

Subia-se então uma ladeira ingreme. As mulas faziam tilintar os guisos a compasso com os seus passinhos curtos. O cocheiro devia de ter adormecido. Um chapim muito garoto cantava em baixo junto ao ribeiro, e enquanto a diligência caminhava, ia saltando de choupo em choupo, acompanhando-a sem-

pre e cantando: chapim... chapim... chapa... chapim...

— Está a adivinhar chuva, o ladrão — disse a velha do canto.

— Não me parece, minha senhora, respondeu Belchior, para meter conversa. A manhã promete um dia criador.

— O chapim nunca se engana. Em ele cantando assim quatro vezes a fio, é certa a chuva num desses quatro dias.

— Superstições — disse a senhora da mantilha.

— Linda voz — pensou Belchior. — V. Ex.^a incomoda-se? — continuou — puxando um cigarro.

— Nada, cavalheiro, absolutamente nada. Estou muito costumada ao fumo.

— Credo, menina, não diga isso. Vai esse senhor pensar que fuma.

— Não, minha senhora, embora o fumo não seja em si um defeito impróprio do sexo belo e até seja freqüentes vezes recomendado, eu sei que o uso dele é muito menos o abuso não é tolerado em senhoras de educação.

— O cavalheiro é médico? — preguntou a senhora da mantilha.

— Não, minha senhora. E enchendo muito o papo: — sou engenheiro.

— Ah! Vai então para a companhia do senhor Paulino?

— Sim, minha senhora. V. Ex.^a é da vila?

— Ora! conheço perfeitamente o Paulino. Tem-me feito muitas vezes a honra de ir tomar chá a minha casa... Espero que V. Ex.^a...

Então o Belchior, radiante, tirou da algibeira um bilhete de visita que entregou imediatamente, penhoradíssimo, muito atencioso, tanto mais que a manhã clareava e ele começava a descobrir na companheira de viagem uma quarentona fresca ainda, dentes muito brancos, um pequenino buço e formas opulentas, o que fôra sempre o fraco dele.

No entanto, como era senhora com quem provavelmente viria a ter relações, pesava-lhe um pouco aquela vaidadezinha de se ter intitulado engenheiro.

— É verdade, minha senhora, vou até ao caminho de ferro. Negócios de família não me deixaram infelizmente terminar um curso que eu começara auspiciosamente e vejo-me reduzido a aceitar um lugar de sub-chefe.

O *auspiciosamente* também era mentira, mas mais difícil de provar.

O homem que ia na frente, interrompido num sonho de cabras bem vendidas, abriu um olho e depois o outro, mal percebeu que se falava em caminho de ferro.

— Parece que lá para os lados da ligação das linhas já começaram as expropriações. Se quando chegarem por cá não tiverem tento, racho-os.

— Perdão! — acudiu Belchior, afastando-se um pouco. — A Empresa é bastante honesta, suponho.

— Racho-os, continuava o homem, teimoso. Que hão-de as cabras comer, faz favor de me dizer? Então isso é só corta aqui, corta ali, á vontadinha, não?

E depois, com os olhos muito injectados, as barbas eriçadas:

— E as cabras?

— Mas perdão, perdão... Assim não nos entendemos. Eu creio que a Empresa...

— Vai talvez dar-me cabras novas?...

— Por certo, por certo... — acudiu a gentil senhora.

— Se a senhora se compromete! — disse ele, ironicamente.

E enfronhou-se novamente no sonho e no gabão.

A viúva fez um gesto de compaixão, dirigindo a Belchior um sorriso muito meigo.

Belchior já menos receoso ia pensando no entanto que a vida de sub-chefe não era só rosas. Teria lutas, dissabores; teria muita vez que tratar com proprietários pirrónicos que o rachariam, empreiteiros perfídios que o quereriam enganar, trabalhadores brutos, maltezes faquistas. Lembrou-se então do conselho do padrinho, na véspera, quando se fôra despedir dele. E apalpando o cinturão, por debaixo do casaco, encontrou o revólver, carregado com seis tiros, por causa das dúvidas.

.....

Portugal de além-mar

Aspectos de Angola

Indígenas de Angola

A população de Angola eleva-se a mais de 3 milhões e duzentos mil habitantes, dos quais cerca de 58 mil são de raça branca e os restantes, indígenas e mestiços.

A população branca tem vindo a aumentar nos últimos tempos. Há cem anos, ela estava computada em pouco mais de 1.800 indivíduos.

O nativo é, em regra, inteligente, dedica-se à caça e às rudimentares indústrias indígenas (tecelagem, metalurgia, olaria, obras de palha, cordoaria, cortumes, etc.). Na agricultura, predomina o trabalho da mulher.

No Caminho de Ferro de Benguela os africanos conseguem ser assentadores de via, artífices, telegrafistas e até chefes de estação nos pontos menos importantes da linha.

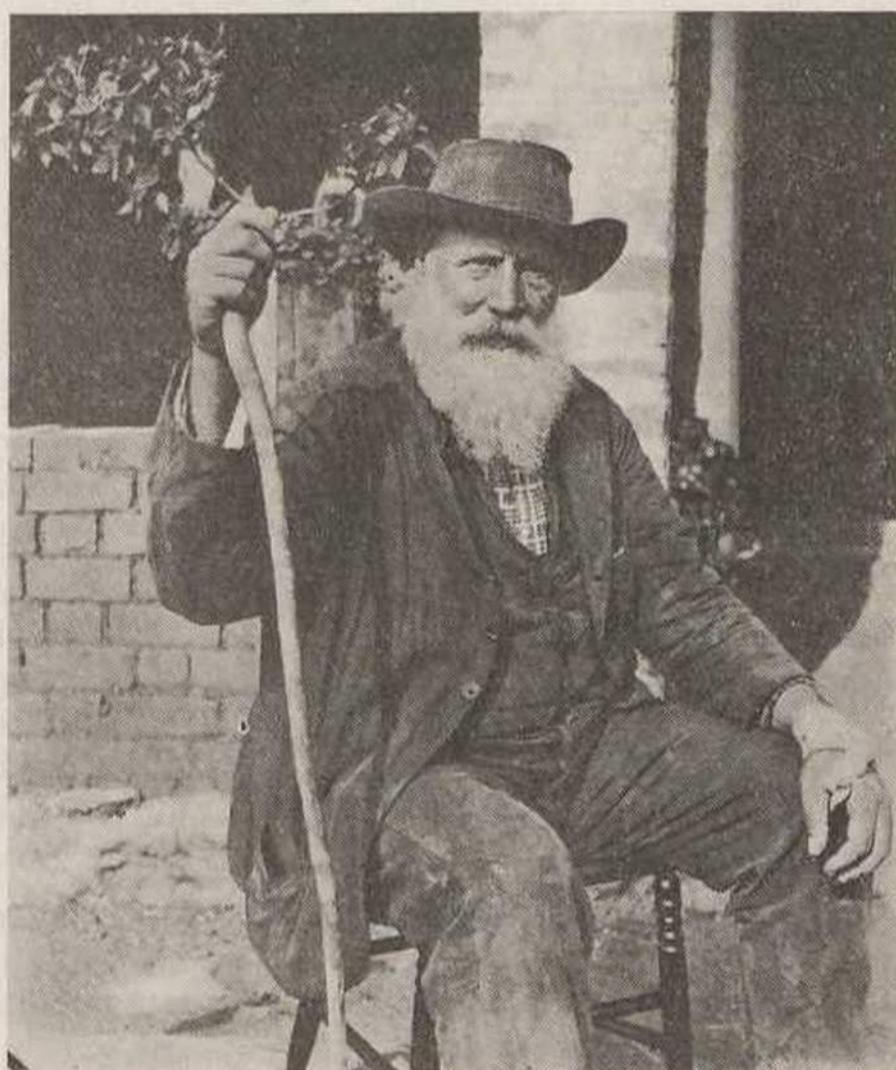


Indígenas do Sul de Angola

Na fotografia que reproduzimos vemos um casal indígena do Sul de Angola. Ele, vaidoso, ostenta, pendurada da ilharga, à sua direita, uma enorme chave, que supomos não ser da sua cubata. Ela adorna-se de cordões e de

numerosas pulseiras e anilhas, possivelmente de fios de latão, cobre e arame.

Os povos de Angola usam penteados de vários feitos. Alguns, mesmo, rapam a cabeça deixando apenas pequenos tufo em forma de penacho. Outros, ainda, com o auxílio de argila e óleo de palma formam uma pinha da cabeleira. Os homens fazem a barba com qualquer navalha ou até... com um bocado de vidro de garrafa.



Velho colono boer

Colonos boers

Os *boers* são descendentes de velhos colonos holandeses que emigraram para a África do Sul.

No século passado, algumas famílias *boers* instalaram-se no planalto de Huila, donde se retiraram há mais de 15 anos.

Fotos do Ex.^{mo} Snr. Eng.^o Rogério Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro. Legendas da Redacção.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I - Tráfego e Fiscalização

P. n.^o 822 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Barreiro para Évora, num vagão Ly de 13 metros, de 5 toros de pinho descascados, com o comprimento de 12 metros e 15.530 Kg. de peso (total).

Dois dos cinco toros pesam 4.055 Kg. cada um.
Carga e descarga pelos donos.

117 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 12

8.110 Kg. com o recargo de 15%.
7.440 " pelo preço simples.

Preço ..	{	(3\$00 + 15%) × II × 8,2	311\$19
		3\$00 × II × 7,5	247\$50
			558\$69
Selo (5,05% s/ 558\$69)			28\$22
Compl. do imposto ferroviário (assistência).			\$15
			587\$06
Adicional de 10%			58\$71
Adicional de 5%			32\$29
Manutenção 5\$00 × {	8,2		41\$00
	7,5		37\$50
Registo e aviso de chegada			6\$00
Arredondamento			\$04
		Total	762\$60

R.—O processo de taxa apresentado está errado. Segue como corresponde:

8.110 Kg. com o recargo de 15%
7.490 » pelo preço simples.

Nota-se que a designação de «toros de pinho descascados» é imprópria.

A designação desta mercadoria deve subordinar-se à rubrica «madeira de eucalipto ou de pinho nacional não designada, em bruto, sem casca».

Verifica-se, desta forma, uma falta de observância da doutrina do Art. 61º da Tarifa Geral.

P. n.^o 823 — Como as tabelas auxiliares das Tarifas Especiais n.^o 1 de grande e pequena velocidade foram prejudicadas com a publicação do 19.^º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias, peço dizer-me se as mesmas podem ser utilizadas pelo processo que a seguir exemplifico:

Uma remessa, em pequena velocidade, de 30 sacos de batata, com o peso total de 2.400 quilos, de Castelo Branco para Vendas Novas.

242 Km.—Tarifa Especial n.º 1—Tabela 30

Preço (35\$88 — 6\$00) \times 2,40	71\$72
Compl. do impôsto ferroviário (assistência) ..	\$15
Manutenção 13\$00 \times 2,40	31\$20
Registo e aviso de chegada	2\$00
Arredondamento	\$03
Total	105\$10

R. — Está certo o processo de taxa apresentado.

As tabelas auxiliares podem ser, como expõe o consultante, utilizadas conforme indica.

P. n.^o 824 — Peço dizer-me se o seguinte processo de taxa está certo: Transporte, em grande velocidade, de um vagão com 4 jaulas de touros, peso 6:200 Kg.

De Vila Franca a Aveiro

243 Km. — Tarifa Geral — Base 5.^a c/ 50% — (Art. 49.^o)

Preço (41\$43 + 20\$71,5) \times 11 \times 6,2 ..	4.238\$29
Adicional 10%.....	423\$83
Manutenção 13\$00 \times 6,2	80\$60
Registo e aviso de chegada.....	2\$00
Arredondamento.....	\$03
Total	4.741\$75

R. — Está certo o processo de taxa apresentado.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Comunicação-Circular n.º 91 — Indica as disposições a ter em vista para as expedições de remessas constituídas por matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas.

Carta-Impressa n.º 62 — Restrições ao serviço das carreiras de camionagem combinadas com a Companhia.

Carta-Impressa n.º 63 — Indica as alterações a fazer nos preços previstos na Tarifa Especial n.º 6 - G. V. da Companhia da Beira Alta.

19.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias — Altera as taxas de manutenção — carga, descarga, evoluções e manobras e despesas de transmissão.

Aditamento n.º 91 à Classificação Geral — Altera o tratamento tarifário a aplicar às rubricas «cal, em pedra (acontecida ou não)» e «cal comum em pó (acontecida ou não)».

Aviso ao Públíco A n.º 820 — Anuncia que deixam de ter aplicação as disposições do Aviso ao Públíco A n.º 551, sobre transportes de cal comum em pedra ou em pó procedentes do ramal de Figueira da Foz (por via Pampilhosa) e destinados às estações desde Aveiro até Campanhã.

Aviso ao Públíco A n.º 821 — Anula o Aviso ao Públíco A n.º 721, que suspendia determinada disposição da Tarifa Especial A, anulada pela Tarifa de Vagões Particulares.

Aviso ao Públíco A n.º 822 — Estabelece sobretaxas a acrescer aos portes das remessas de grande velocidade, constituídas por pescaria fresca, salgada, salpicada ou em gelo, quando transportadas em vagões frigoríficos.

II.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — Substituição de tabelas de preços desta Tarifa.

6.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Prevê novos preços de camionagem entre a estação e o Despacho Central de Penafiel.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 295 — Refere-se à «manutenção» a deduzir dos preços do Aviso ao Públíco A n.º 784, e à alteração das disposições do n.º 8 do Artigo 132 das Instruções Complementares ao Livro E II.

Comunicação-Circular n.º 296 — Esclarece que, em trânsito, a comprovação do direito à redução de 50% no custo do transporte do pessoal da Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones deve ser feita com a apresentação do bilhete de identidade dos Correios ou, na sua falta, com o passado pelo Arquivo de Identificação.

Carta-Impressa n.º 363 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Março de 1944 e que devem ser apreendidos

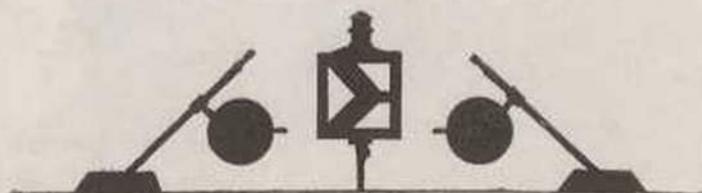
III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2.398 — Trata da sinalização do Vale de Santarém, que foi estabelecida em virtude da construção de uma nova linha de resguardo.

Circular n.º 984 — Diz respeito às providências para evitar tanto quanto possível os incêndios nas mercadorias e no material em trânsito ou nas estações.

Comunicação-Circular n.º 52 — Refere-se à distribuição de material de incêndios de que são dotados os furgões de todos os combóios.

Instrução n.º 2.401 — Trata da sinalização do ramal particular «Braço de Prata-Contreiras», situado ao Km. 5.472,5 da Linha de Leste.



Factos e Informações

O problema do combustível em Inglaterra

Os caminhos de ferro ingleses adoptam quase que exclusivamente a tracção a vapor, o que se traduz no consumo de 16 milhões de toneladas de carvão de boa qualidade, por ano, dos 200 milhões que constituem a produção anual do país. Destes 16 milhões, 14 são utilizados para alimentação das locomotivas e como estas são constituidas para consumir carvões de boa qualidade, a utilização de qualidades inferiores, imposta pela actual crise carbonifera, tem apresentado sérios inconvenientes.

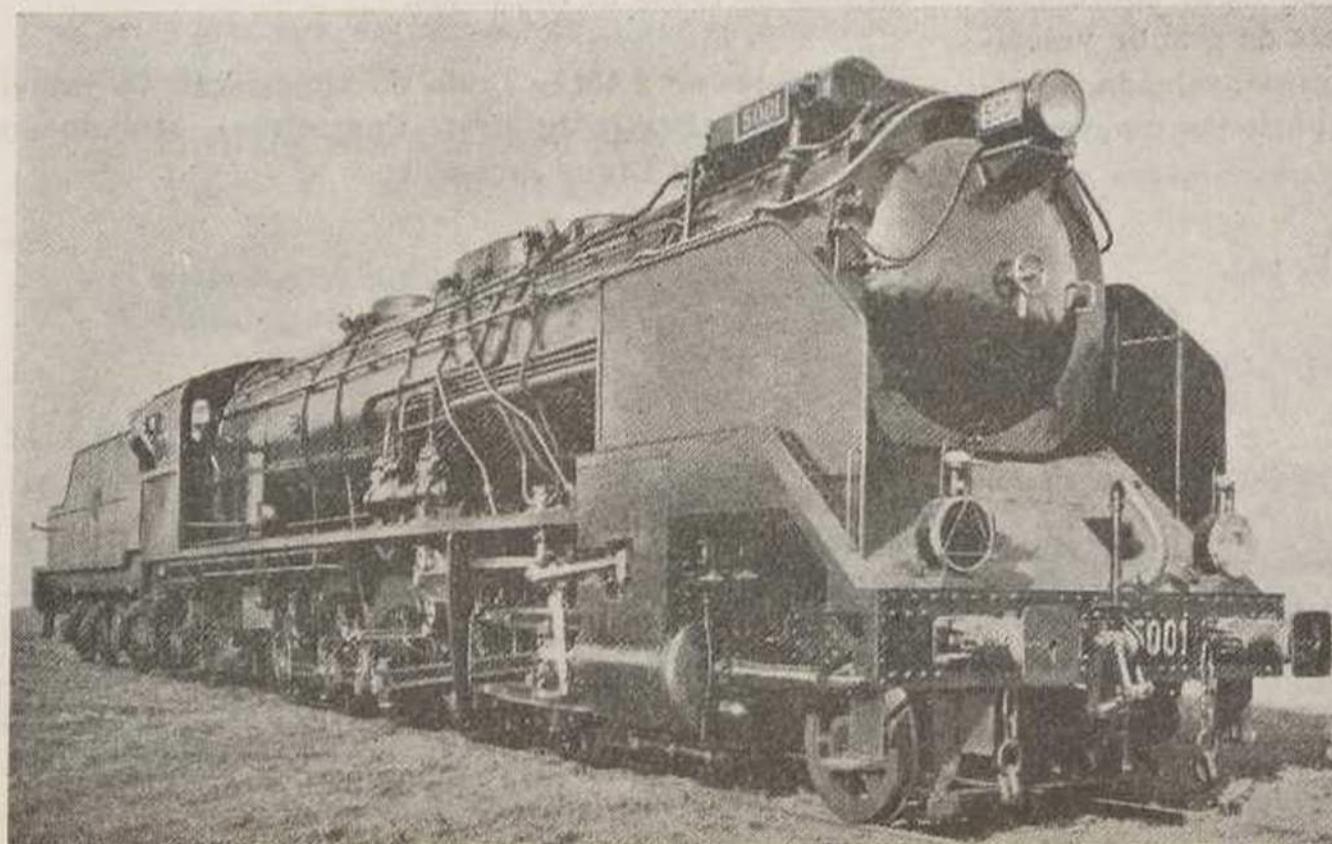
Estão a adoptar-se carvões miudos, aglomerados (briquettes) fabricados com lenhites, etc., e projecta-se ainda aproveitar carvões de baixa qualidade obtidos nas explorações a céu aberto. Outra medida complementar da economia do carvão é ainda o aproveitamento de lenha.

Carruagens de aço na Alemanha

Há tempos que os Caminhos de Ferro alemães experimentam uma série de cons-

truções ligeiras, que permita a criação de novo tipo de carruagens leves para comboios directos. Não se trata de vagões construídos com metais leves, mas sim de construções de aço, que devem aliar a considerável redução do peso, grande capacidade de resistência e perfeitas condições de segurança. O esforço ultimamente desenvolvido a favor da produção de carruagens ligeiras é devido ao desejo de se lograr, com diminuição considerável do peso total dos comboios, economia importante de combustível e da energia dispendida pelos freios.

As novas carruagens de construção leve, em experiência, até agora só conhecidas na Alemanha, têm o peso total de 27,3 toneladas. As do tipo até aqui adoptado pesavam 40 toneladas. Em vez de ferro e latão, serão empregados outros metais e resina artificial. Prestou-se também a maior atenção ao problema do aero-dinamismo. O espaço entre cada uma das carruagens do novo tipo e o revestimento lateral das paredes longitudinais foi encurtado de forma a facilitar o escoamento do ar. As carruagens adquirem assim formato aero-dinâmico inteiramente novo.



Locomotiva «Santa Fé» de construção espanhola

Para os caminhos de ferro espanhóis estão sendo construídas em Barcelona 20 locomotivas, tipo «Santa Fé». As experiências realizadas com a primeira locomotiva saída das oficinas foram inteiramente satisfatórias.

A guerra e os caminhos de ferro

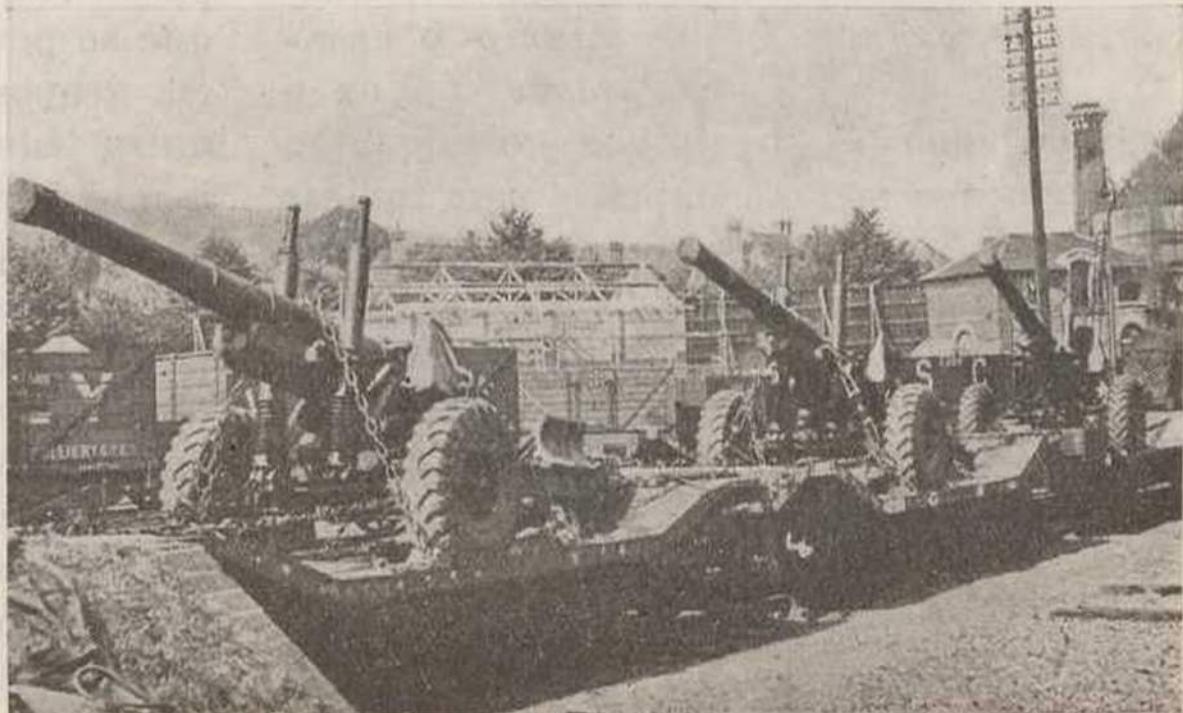
Os centros ferroviários são alvos preferidos nos bombardeamentos aéreos, por constituirem elementos vitais das comunicações.

A direita: Estação de país belíngue sofre devastador bombardeamento. Mas tão depressa as bombas acabam de cair...



A esquerda: ...tudo se põe em estado de servir de novo...
Quer na Paz, quer na Guerra, o caminho de Ferro é insubstituível.

A direita: Transporte de artilharia, em vagões especiais.



educação Física e Desportos

Campismo

II

Pelo Sr. Manuel Mota, Chefe de Secção da Via e Obras

Há várias modalidades de campismo, obedecendo a divisão, de maneira geral,

aos meios de transporte utilizados pelos campistas para se fazerem conduzir a os locais onde desejam acampar.

Assim, temos: o ciclo-campismo e

o campismo pedestre. No auto-campismo o campista utiliza o automóvel atrelando-lhe, normalmente, um pequeno carro de duas ou quatro rodas que serve para transportar o material. Esta modalidade do campismo é a menos útil sob o ponto de vista da vantagem dos exercícios físicos.

No ciclo-campismo o campista conduz o material num «saco alpino» — designação adoptada nos meios campistas para indicar a vulgar «mochila» — ou num pequeno carro, este geralmente de duas rodas e feito de vêrga para se tornar menos pesado.

No campismo pedestre o campista transporta o material

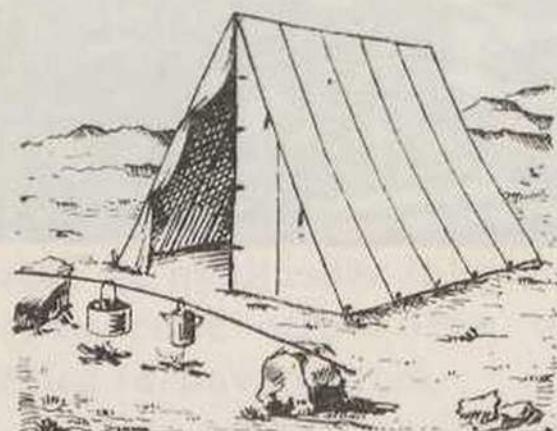
no «saco alpino». Esta variante do campismo é a melhor segundo todos os pontos de vista. «O campismo pedestre é o rei dos meios turísticos, é o desporto fundamental dos amantes da Natureza, o mais completo meio de bem viajar» (J. Loiseau).

A tenda ou barraca é essencial para quem quiser, *realmente*, fazer campismo. Há tendas individuais e colectivas e os modelos variam.

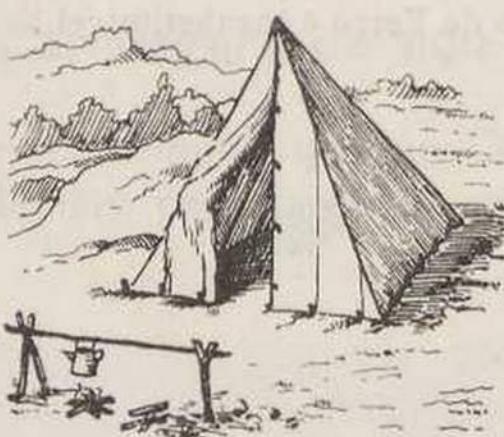
Os modelos mais usados entre nós são os seguintes: cónica (adoptada pela «Mocidade Portuguesa»), «Tipi», «Boné de polícia», florestal, canadiana, «Lagarto», pirâmide e egípcia.

Actualmente há já casas especializadas no fabrico de tendas para campismo.

É oportuno dizer — como remate destas notas — que o melhor campismo é aquele que se pratica em grupos. A sua utilidade é maior, e, por outro lado, menos dispendiosa individualmente, pois o custo do material pode ser dividido por várias pessoas. «Só na sua forma colectiva — escreveu Antero Nobre no seu livro — o campismo oferece e garante todas as vantagens educativas que da sua prática se pretendem tirar».



Barraca «Boné de polícia»

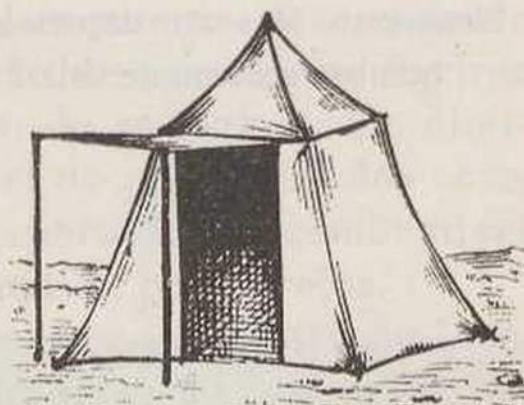


Barraca pirâmide

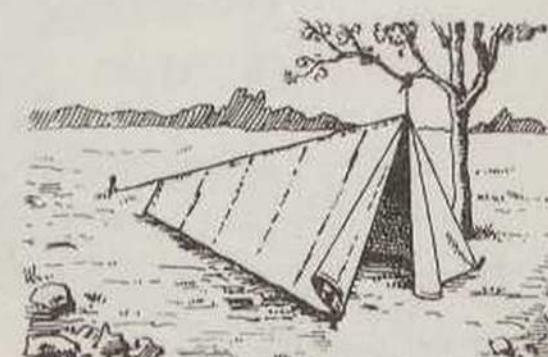
material num «saco alpino» — designação adoptada nos meios campistas para indicar a vulgar «mochila» — ou num pequeno carro, este geralmente de duas rodas e feito de vêrga para se tornar menos pesado.



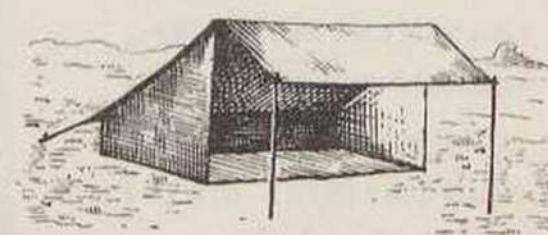
Barraca canadiana



Barraca egípcia



Barraca «Lagarto»



Barraca floresta

A nossa casa

Conselhos às donas de casa

Economia e previdência

A economia e a previdência caminham a par; criam a prosperidade material da família.

A dona de casa económica pensa e calcula bem as compras que tem a fazer; sabe qual o preço e o serviço das coisas e está bem ao corrente do seu valor real e da sua utilidade relativa. Faz no seu tempo próprio as provisões que pouparão despesas e saídas inúteis.

Não deixa perder nada: de tudo sabe tirar proveito. As coisas conservam-se muito tempo em bom estado, porque ela cuida atentamente em que sejam usadas sem brutalidade e conservadas com ordem.

A boa dona de casa sabe poupar e sabe gastar; a sua economia inteligente não rinha sobre o necessário; é sobretudo pela ordem e pela previdência que ela previne os estragos e regula a despesa.

Regula a despesa segundo a receita.

Quere estar sempre ao corrente do emprêgo do dinheiro e inscreve regularmente as receitas e as despesas.

Reparte as suas fontes de receita por forma que possa satisfazer as diferentes necessidades do governo do Lar.

A sua previdência tenta mesmo preparar-se para a surpresa das despesas inesperadas e utilizar receitas presentes para acudir às incertezas do futuro.

Contra a traça

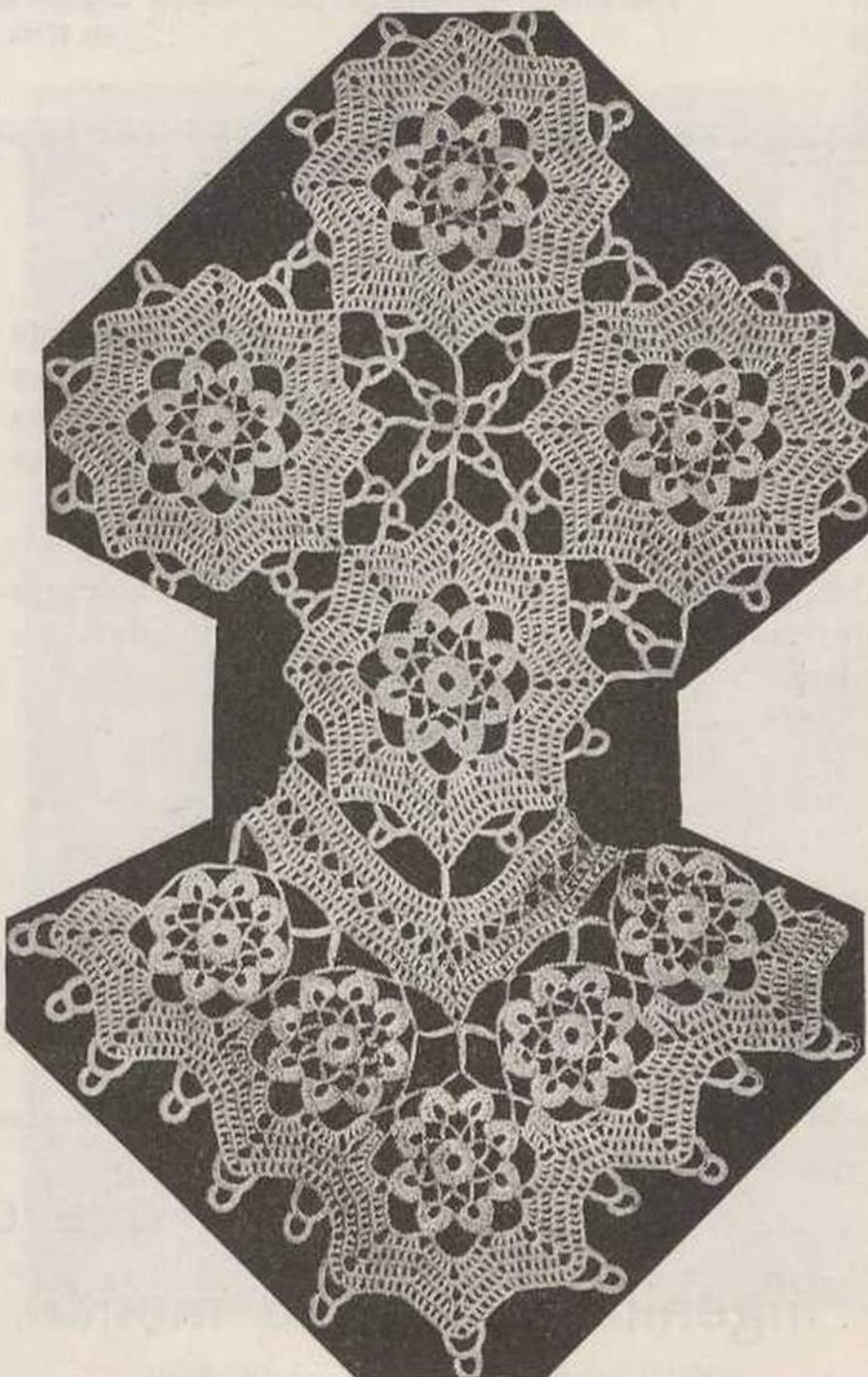
Chegou a época de guardarmos as nossas roupas de inverno. Casacos fortes, chapéus de pele ou veludo, camisolas, etc. Mas como é agora, precisamente, que a traça começa a fazer as suas tropelias, é indispensável preservarmos dela as nossas roupas. Vou dar alguns conselhos para o conseguir:

— Casacos de pele, veludo ou lã: Escovam-se e limpam-se cuidadosamente. Em seguida, embrulham-se num jornal do próprio dia em que fizermos essa operação, isto

é, com a tinta ainda fresca, metendo entre o jornal e o casaco uma porção de bolas de naftalina ou cânfora. Fecham-se herméticamente os embrulhos, encerram-se em malas e ficaremos com a certeza de que a traça não estragará os nossos casacos.

Para os chapéus basta, depois de bem escovados, embrulhá-los em papel de seda, juntamente com algumas bolas de naftalina. E o mesmo faremos com as plumas, fitas ou flores que serviram de guarnições no inverno.

Não deve nunca guardar-se qualquer peça de roupa sem estar bem lavada e bem passada. Este cuidado concorre imenso para evitar que se tracem.



Curiosa aplicação de renda

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Alberto Tavares Gouveia

Inspector Principal da Via Fluvial.
Admitido como Serralheiro auxiliar
em 17 de Maio de 1904.



António Guimarães Xavier

Empregado Principal
da 16.ª Secção (Faro).
Admitido como Escrevente
em 17 de Maio de 1904.



José Pereira

Chefe do distrito 115 (Belver).
Admitido como Assentador
em 26 de Maio de 1904.

Actos dignos de louvor

Por no dia 4 de Janeiro p. p. se terem distinguido na extinção de um incêndio em três vagões que faziam parte da composição do comboio n.º 5065 daquele dia, foram gratificados os seguintes agentes do distrito 145:

Armando Antunes Galinha, Sub-chefe de distrito; Alexandre dos Santos, Assentador; Albino Marques dos Santos, Auxiliar permanente e António Silva, Auxiliar.

Exames

VIA E OBRAS

Em Fevereiro

Assentadores aprovados para Sub-chefes de distrito:

Augusto J. Vinha, 16 valores; Júlio J. Carvalheiro,

15 valores; Alfredo J. Bacalhau e João Dionísio, 14 valores; António S. Godinho, 13 valores; José Rodrigues, Firmino Belo e António Monteiro, 12 valores; João A. Geitoeira e João Martins, 11 valores; e João A. Martins, João Eufrásio e Júlio Afonso, 10 valores.

Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito

VIA E OBRAS

Em Fevereiro

Augusto J. Vinha e Júlio J. Carvalheiro, Assentadores. Premiados, respectivamente, com 250\$00 e 200\$00 por se terem classificado em 1.º e 2.º lugar, nos exames para Sub-chefe de distrito.

A modéstia é a qualidade moral, por assim dizer, ingénita ao mérito mental.

SAMPAIO BRUNO

Nomeações

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

Empregado de 3.^a classe: Rogério Augusto de Melo.

Em Março

Empregado de 3.^a classe: Júlio Maria Cartaxo.

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

Médico da 39.^a Secção, com residência em Monção: Dr. António Manuel Carvalho de Pinho.

Em Março

Médico da 2.^a Secção, com residência em Amadora: Dr. Jeremias Marques Tavares da Silva.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Março

Desenhadores copistas: António José Pereira Samora e Ermínio da Silva.

Empregados de 3.^a classe: Fernando Eugénio da Fonseca Ferreira e António dos Santos Cabral.

Escriturário: Renato Manuel Soares.

Limpador: José da Costa.

VIA E OBRAS

Em Março

Escriturário: Jaime Lemos dos Santos Reis.

Mudança de categoria

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Para:

Empregado de 2.^a classe: o Factor de 1.^a classe, José da Costa Patriarca.

Reformas

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Março

Dr. Joaquim Augusto Gabriel de Almeida, Médico da 20.^a Secção, com residência em Cacém.

EXPLORAÇÃO

Em Janeiro

Maria da Piedade Varela, Guarda de P. N. de Setil.

Em Fevereiro

Gilberto Pinto Angelo, Chefe de 1.^a classe, de Caldas da Rainha.

Artur Ferreira, Chefe de 3.^a classe, de Vale de Santarém.

António Alves de Paiva, Chefe de 3.^a classe, de Alcântara-Mar.

Luiz Nogueira, Factor de 1.^a classe, de Coimbra.

Bento Duarte, Agulheiro de 2.^a classe, de Entroncamento.

João Roque, Guarda de estação, de Coimbra.

José Gomes, Carregador, de Estarreja.



Dando almôço aos pombos do Rossio (Lisboa)

Fotog. de Raúl J. Viegas.

Em Março

Raúl Lencastre de Miranda, Chefe principal, de Viana do Castelo.

Francisco Máximo Salgueiro, Factor de 2.ª classe de Moura.

Manuel Costa Nunes, Fiel de 1.ª classe, de Campanhã.

José Manuel, Guarda-freios de 1.ª classe, de Barreiro.

António Ferreira da Silva, Guarda de estação, de Nine.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Março

Diamantino da Costa Pereira, Vigilante.

José da Costa, Maquinista de 3.ª classe.

VIA E OBRAS

Em Março

Manuel Marques, Assentador do distrito 410, Barrozelas.

Bernardino Moreira, Assentador do distrito 420, Recarei.

Falecimentos

Em Março

EXPLORAÇÃO

† *Adriano Augusto Romano*, Guarda de estação, de Contumil.

Admitido como Carregador eventual em 8 de Maio de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927 e Guarda de estação em 21 de Janeiro de 1940.

† *Fernando Pereira*, Carregador, de Coimbra.

Admitido como Carregador suplementar em 20 de Julho de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Dezembro de 1927.

† *José Ribeiro*, Servente do dormitório de trens, de Lisboa R.

Admitido como Carregador suplementar em 10 de Dezembro de 1923, foi nomeado Servente em 1 de Novembro de 1924.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Manuel Marques Garcia*, Maquinista de 2.ª classe do Depósito de Campanhã.

Admitido ao Serviço em 26 de Janeiro de 1922, como Ajudante de montador, ingressou no quadro em 1 de Outubro de 1923, como Fogueiro de 2.ª classe e foi promovido a Maquinista de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1939.

† *Manuel Miguel*, Limpador de Máquinas, do Depósito de Campanhã.

Admitido ao serviço em 9 de Julho de 1911, como Limpador e ingressou no quadro em 14 de Março de 1913 com a mesma categoria.



† *Manuel Marques Garcia*
Maquinista de 2.ª classe



† *Manuel Miguel*
Limpador de máquinas



† *Fernando Pereira*
Carregador



† *José Ribeiro*
Servente

(2) e (4) em vez de se subtrairem, vem

$$14x = 360a$$

$$x = \frac{360a}{14} = \left(25 + \frac{5}{7} \right) a$$

Precisa a máq. a que corresponde o consumo (a), de 25 semanas e mais $\frac{5}{7}$ de uma semana (180 dias) para gastar o carvão.

Pela eq. (1) vê-se que (c) consumiu carvão durante 252 dias, restando carvão para 378 dias que foi consumido por (b); daqui se deduz que (b) consome $\frac{3}{2}c$, e o mesmo é dizer que (b) consome o carvão em $\frac{2}{3}$ do tempo de c.

$$\text{Portanto } b = \frac{2}{3}c = \frac{1260}{3} = 420 \text{ dias}$$

Todas as máq. a trabalhar ao mesmo tempo gastam em um dia:

$$\frac{x}{180} + \frac{x}{420} + \frac{x}{630}$$

e $12x$ daria para 1260 dias.

$$\text{Logo } x = \frac{1260}{12} = 105 \text{ dias.}$$

veira, em 1943, já tinha 45 anos, deduz-se que nasceu no século passado. Representando por (x) a idade com que o pai faleceu, temos

$$x = \sqrt{1900} = 43; (\text{resto} = 51)$$

O ano em que o pai nasceu será:

$$1900 - 51 = 43^2 = 1849$$

O ano em que nasceu o Oliveira e em que faleceu o pai:

$$1849 + 43 = 1892$$

Idade do Oliveira:

$$1943 - 1892 = 51 \text{ anos.}$$

José Gonçalves também diz que sendo A a idade do pai, o filho nasceu no ano $A^2 + A$.

Mas o Oliveira já fez 45 anos em Dezembro passado
Então

$$A^2 + A \leq 1943 - 45 = 43^2 + 43 + 6$$

e por ser A^2 um quadrado, será

$$A^2 + A = 1943 - (45 + 6) = 43^2 + 43$$

onde se deduzem as duas idades, isto é:

$$45 + 6 = 51 \text{ anos (idade do Oliveira)}$$

$$A = 43 \quad " \quad (\quad " \quad \text{pai})$$

Com efeito, se fosse $A = 42$, o Oliveira teria $1943 - (42^2 + 42) = 137$ anos, o que não devemos aceitar.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Maio de 1944

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil kg.	3\$65	Feijão branco miúdo . . . lit	3\$80	Queijo tipo flamengo . . . kg.	22\$50
" Gigante de 2. ^a . . . "	3\$65	" " apatalado . . "	4\$00	Sabão amêndoа "	1\$80
" Gigante de 4. ^a . . . "	4\$10	" frade. lit. 2\$70, 3\$00 e	3\$20	" Imperial "	3\$60
Açúcar de 4. ^a "	4\$80	" manteiga lit.	3\$70	" Offenbach "	3\$80
Azeite extra lit.	9\$80	" avinhado "	3\$60	" Oleina "	4\$20
" fino "	9\$30	" S. Catarina "	3\$70	" Corrente "	4\$20
Bacalhau Inglês kg.	variável	" vermelho "	3\$50	" Especial "	6\$30
" Nacional "	"	Lenha kg.	4\$0	Sal lit.	5\$60
Batata "	"	Manteiga "	28\$50	Toucinho kg.	11\$40
Carvão de sôbro "	595	Massas kg. 4\$60 a	8\$40	" entremeado . . . "	13\$60
Cebolas "	variável	Ovos dúz. variável	variável	Vinagre lit.	2\$30
Chouriço de carne "	22\$80	Presunto kg.	21\$00	Vinho branco "	2\$30
Farinheira kg.	14\$50	Queijo do Alentejo "	22\$50	Vinho tinto "	2\$30
Feijão amarelo lit.	3\$60	" da serra "	22\$50		

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

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

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

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

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

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um fundo destinado a prêmios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

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