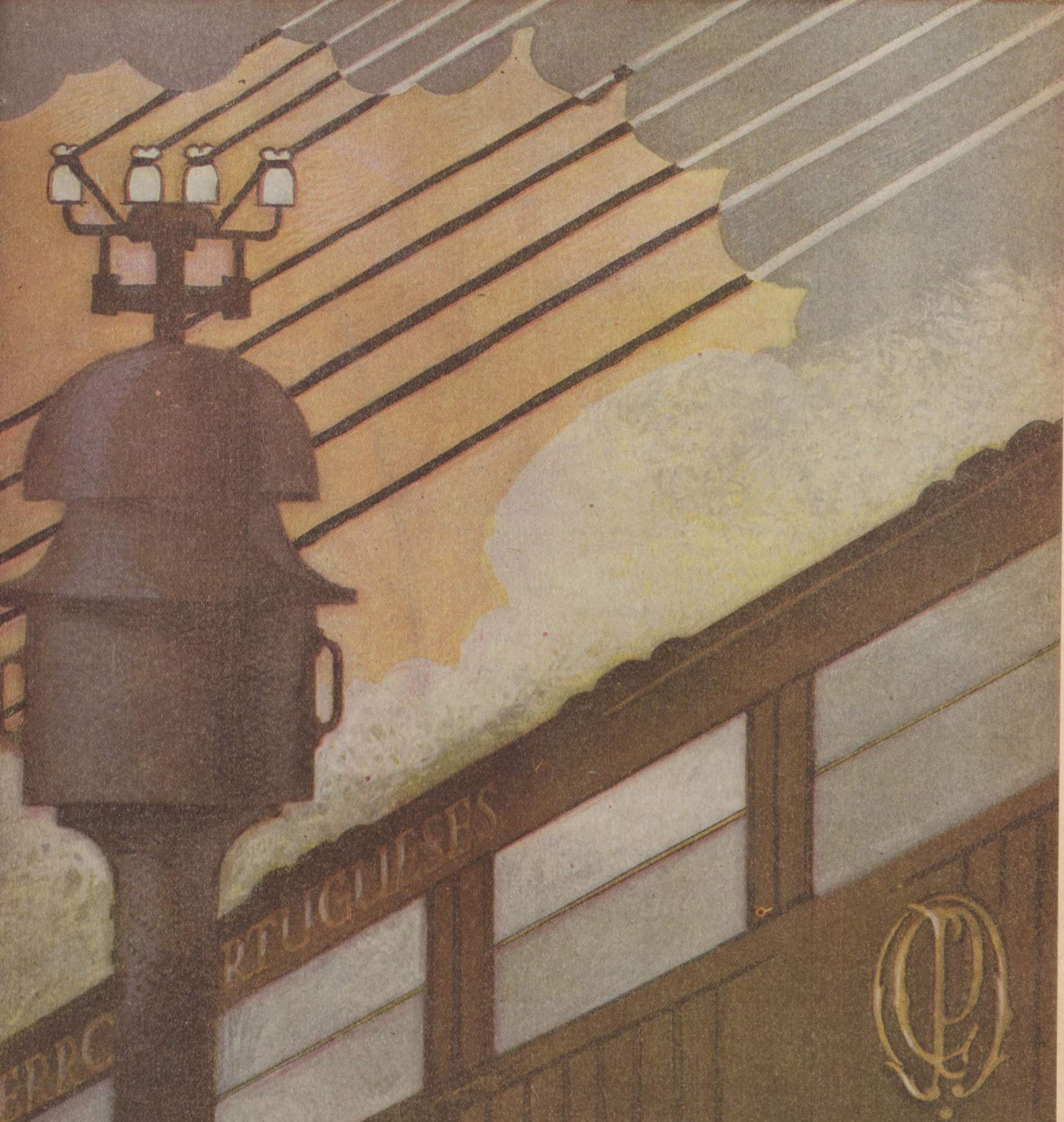


BOLETIM DA C.R.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

4.º ANO — N.º 38

AGOSTO DE 1932

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Cagliostro. — A charada a que se refere não saiu exactamente como a enviou porque nos pareceu que assim se não podia verificar nos dicionários. Temos todo o empenho em que as produções saiam como os autores as enviam, mas ha casos em que necessitam de uma pequena alteração e por esse motivo a fazemos sem que isso represente menos consideração pelo autor.

Quanto às decifrações, não foram recebidas.

QUADRO DE HONRA

Alenitnes, Labina

QUADRO DE MÉRITO

*Britabrantes (18,2), Mefistófeles (18,2), Cagliostro (18,2),
Rádio (17,2), Jaa (17,2), Csa (16,2), Cruz Nhôto (16,1)*

Soluções do n.º 36

1 — Afeição, 2 — pataco, 3 — relimar, 4 — pródigo, 5 — fungado, fundo, 6 — fandinga, fanga, 7 — píffio, pio, 8 — faquino, fano, 9 — molição, moção, 10 — de fôro nem um ovo, 11 — torcicolo, 12 — bufo, 13 — Alberto, 14 — palheirões, 15 — alavanca, 16 — cádi-mo, módica, 17 — lima, limo, 18 — anel, lêna, 19 — sóva, avós, 20 — pediamos um boi emprestado para que a divisão se pudesse fazer e caberiam portanto 9 bois ao 1.º sobrinho, 6 ao 2.º e 2 ao 3.º. Feitas as partilhas entregávamos o boi emprestado. 21 — Combóio 51 pode avançar? — Ramos.

1 — Problema

Um sujeito passou próximo de uma quinta, e como visse dentro um imenso laranjal, pediu ao guarda-portão se o autorizava a colher uma laranja.

O guarda-portão autorizou-o a colher as laranjas que quizesse, mas teria de lhe dar metade das que trouxesse e mais meia laranja sem que partisse alguma, e só o deixaria sair com uma laranja.

O homem aceitou; porém, ao dar alguns passos surge-lhe o caseiro que lhe perguntou o que queria.

Explicou a combinação que teve com o guarda-portão e autorizou-o também a colher as que quizesse mas ao passar ali devia dar-lhe metade das que trouxesse e mais meia laranja sem que partisse alguma.

Também aceitou a proposta continuando a caminho do laranjal. Chegado ali encontrou o dono admirado da sua ousadia. O nosso homem teve de novamente explicar os encontros que teve e como o dono achasse interessantes as propostas disse-lhe: Pois bem, colha as que quizer mas exijo que me dê também metade das que colher e mais meia laranja sem partir alguma.

Como é que o homem resolveu esta questão?

Popular

Novíssimas

Ao amigo Labina

2 — Com uma *pédra*, matei a *ave do Perú* que estava sobre a *rêde usada por indígenas do Alto Amazônas* — 2-2.

Britabrantes (A. C. P. B.)

3 — Com a *substância vegetal extraída de várias espécies de acácia* eu «luto» para a obtenção do *eléctrodo negativo* — 2-1.

Britabrantes (A. C. P. B.)

4 — Um *delito grave* é próprio apenas de um *malvado* — 4-1.

Costasilva

5 — Quem *puxa muito* pela *bolsa mostra-a*, depois, *esticada* — 4-1.

Alenitnes

6 — A quem *grita por socorro*, *oferece-se logo a salvação implorada* — 4-1.

Alenitnes

Sincopadas

7 — 3-Dirigi uma *censura vehemente* a esta «mulher» — 2.

Mefistófeles

8 — 3-Furando o *dorso da pescada*, encontrei uma «mulher» — 2.

Labina

9 — 3-É de uso a *tinta vermelha* no *Tribunal eclesiástico em Roma* — 2.

Mefistófeles

10 — 3-Da *árvore do Brazil* foi este fruto tirado — 2.

Cagliostro

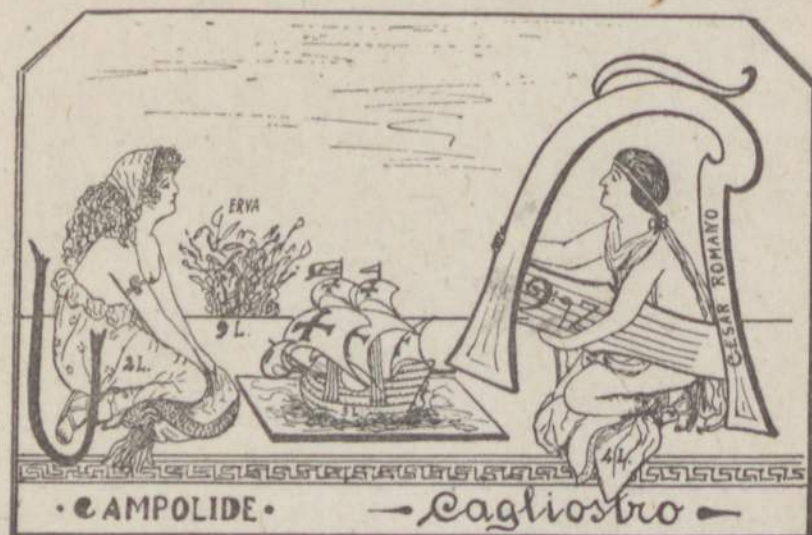
11 — Sincopada em verso

3 — Dona Carócha da Costa,
Senhora dada ao respeito,
Peço que diga se gosta
Desta charada sem geito — 2

*Britabrantes
(A. C. P. B.)*

12 — Figurado

Dedicado aos distintos charadistas «Britabrantes» e «Mefistófeles»



N. B.: A 1.ª figura representa «educadora de Baco».

(Continúa na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: A conservação da via. — Automotora Henschel para via férrea. — Viana do Castelo. — Consultas e Documentos. — Estatística. — Cinema nas estações. — Foot-ball. — Agricultura e jardinagem — Desastres de automóveis. — Pessoal.

A conservação da via

Pelo Snr. Eng.º Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

II

Os intervalos entre as revistas, a que se pode chamar «ciclo de revisão», dependem de muitos factores, como natureza do balastro, estado de conservação do material e maior ou menor circulação da linha. Por estes motivos é o Serviço de Conservação de Via e Obras que estabelece e determina para as diferentes linhas da rede da Companhia qual o processo a seguir na sua conservação, respectivos períodos de revista metódica e maneira de a realizar.

Em via dupla faz-se a revista da linha descendente nos anos pares e da ascendente nos impares.

É claro que isto não é bastante, pois a via não é homogénea e não sofre em cada ponto esforços idênticos.

Ha zonas onde os combóios marcham normalmente com grande velocidade, cutras onde a plataforma é particularmente má e pouco resistente. Ha troços de via em curva que merecem atentos cuidados, entradas de estações

onde os combóios frenam por vezes com violência, túneis e enfim pontos em que o material, por ser antigo, necessita de maiores atenções e cautelas.

Nestes sítios fazem-se, além da revisão anual, revisões especiais destinadas a corrigir os defeitos produzidos pela fadiga particular a que a via se encontra submetida, a-fim-de procurar conseguir para os combóios bom e seguro rolamento.

Apontaremos muito sumariamente e por sua ordem as operações elementares mais correntes, executadas nas *revistas metódicas*, a-fim-de darmos uma pequena idea do que é este método de conservação por meio do qual os materiais cansados são retirados e substituídos e a via é regularizada em planta e perfil, bem atacada e nivelada.

A primeira coisa a fazer pelo chefe de distrito, ao iniciar a sua revista metódica, é verificar o traçado. Se notar que este se deslocou

transversalmente, mandará descobrir o trôço de linha suficiente para a reconduzir ao seu leito normal por meio da operação a que se dá o nome de «*ripagem*», a qual é feita por dois grupos de homens, um em cada ramo da linha, que com o auxílio de alavancas empurram a via até esta ir ao seu lugar.

O número de homens a utilizar está em harmonia com a resistência oferecida pela linha e com a grandeza da deslocação a executar, devendo contudo notar-se que os grandes deslocamentos nunca são conseguidos duma só vez, mas sim por pequenos movimentos sucessivos, a-fim-de não se forçar a pregação nem as ligações dos carris entre si.

Se a via está em curva, ter-se-á superiormente o cuidado, antes de mais nada, de mandar estabelecer no terreno o traçado regular por meio de estacas. Na nossa antiga rede quasi todas as curvas se encontram «*piquetadas*» com estacas metidas em massame de alvenaria e feitas de troços de carril entalhados que dão as cotas de nível das superfícies de rolamento dos dois carris. A linha deve manter-se sempre a uma distância constante das estacas de piquetagem. As «*ripagens*» são feitas primeiro pelo «*distrito*» a olho e aproximadamente. Posteriormente o chefe de secção, acompanhado do chefe de lanço, verifica o traçado geomêtricamente, retocando o trabalho feito e concluindo-o rigorosamente.

Vem a propósito dizer que, se o traçado é em alinhamento recto, as superfícies de rolamento dos dois carris devem estar absolutamente ao mesmo nível, razão por que os «*distritos*» possuem uma grande régua especial e um nível de bolha de ar.

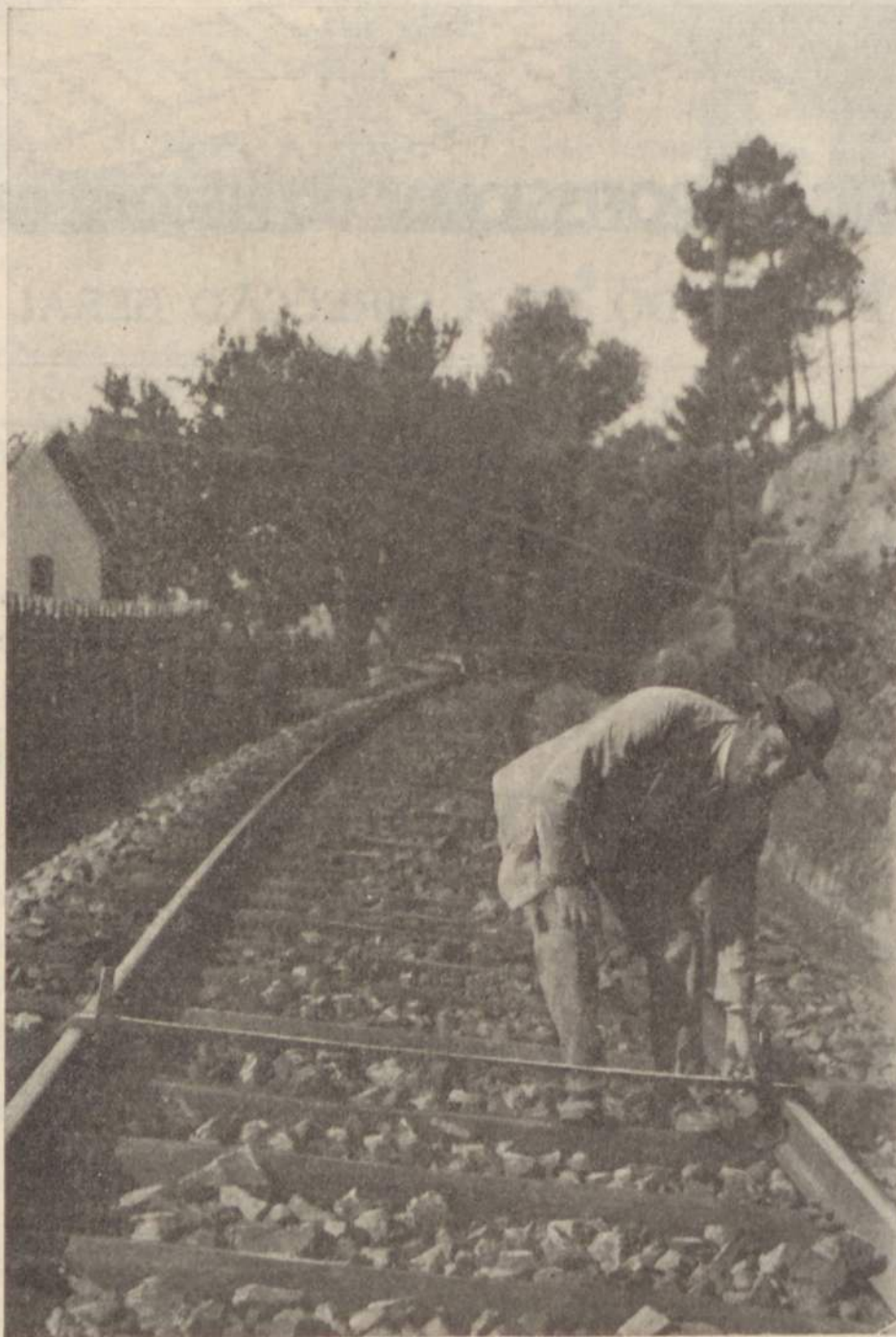
No sentido longitudinal o nivelamento é feito com um jogo de cruzetas.

Nas curvas a via inclina-se transversalmente para o lado de dentro, isto é, para o centro, a-fim-de neutralizar o efeito da chamada «*força centrífuga*». Esta inclinação que se chama «*escala*» é proporcional ao raio da curva e está também em relação com a velocidade média dos combóios nessa linha.

Para regular o desnível que deve existir entre as superfícies de rolamento dos dois carris duma via em curva, existem esquadros especiais, a que se dá o nome de «*escala de curvas*», os quais se aplicam na fila ou

«*perna baixa*», repousando a régua de que já falámos por um lado no número da escala conveniente, marcado no esquadro, por outro na cabeça do carril da «*perna alta*»; aplicando o nível de bôlha de ar sôbre a régua deve esta estar horizontal e portanto o nível calado.

É de notar que o exame do estado do nivelamento duma linha é muito importante e útil ao chefe de distrito, porque quasi sempre a um bom nivelamento corresponde um perfeito estado de conservação da via e assim o trabalho de revista metódica a executar nos pontos



Verificação da largura da via com a gaeija

em que tal se der poderá avançar mais rapidamente, produzindo maior «rendimento de homem dia», porque a extensão de linha revistada será maior.

A extensão de via a revistar em cada dia é determinada pelo chefe de distrito após a inspecção da linha, mandando imediatamente «desguarnecer» as travessas ou «descobrir» a linha no trôço marcado, tendo o cuidado de ordenar a limpeza conscienciosa do balastro retirado, que se depositará seguidamente na entre-via e nas banquetas. De facto o balastro, para que suporte bem as pressões exercidas pelos combóios e as transmita à plataforma, deve ser permeável e isento de terra, poeiras, ervas e detritos que retenham a humidade e lhe diminuam as necessárias condições de resistência.

A depuração do balastro é feita por joeiramento com forquilhas ou melhor com crivos e cirandas quando estas existam, colocando-as neste caso fóra da via.

Descoberta a linha, não se deve contudo «descose-la», isto é, desprega-la senão onde fôr absolutamente necessário, o que se dá só nos pontos onde as travessas tenham de ser substituídas ou a pregação rectificada.

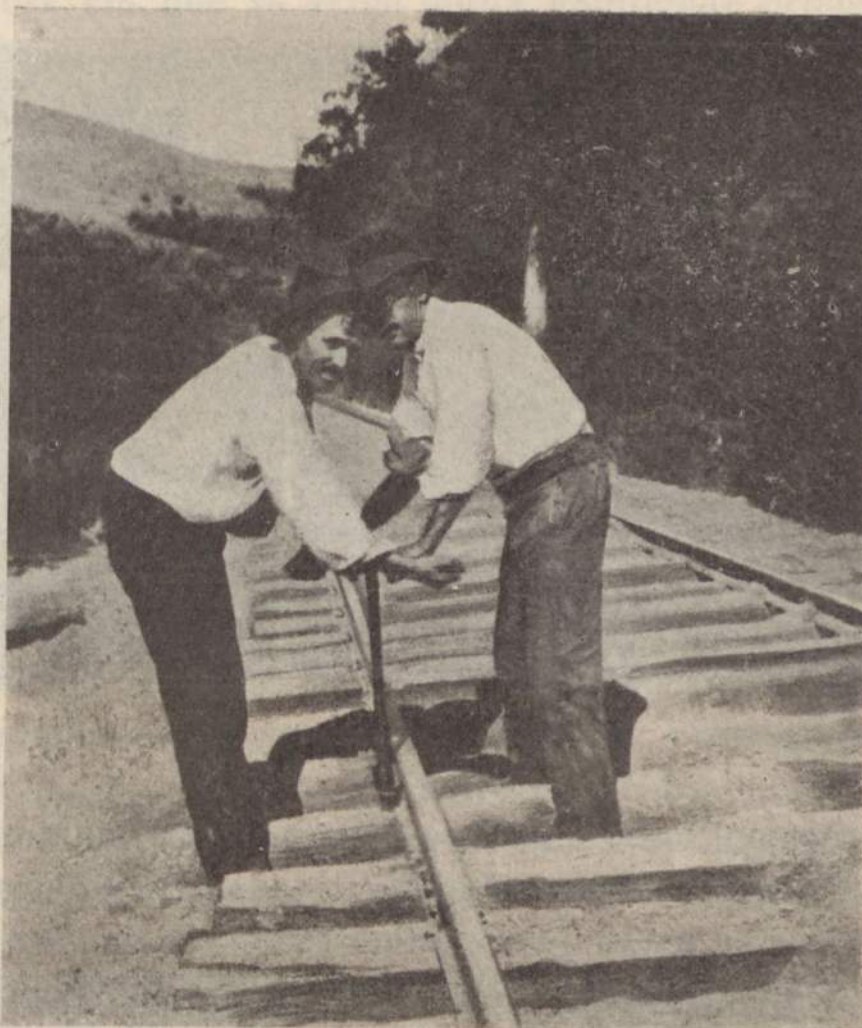
A seguir terá o chefe de distrito de examinar cuidadosamente todos os materiais que constituem a via, marcando a giz e por meio de sinais convencionais os que devem ser substituídos ou apresentem defeitos a corrigir.



Regularisação das superfícies de sabotagem

Os defeitos que mais correntemente aparecem são os seguintes:

1.º — *Deslocação das travessas*. — Nota-se espe-



Aperto de tirefonds

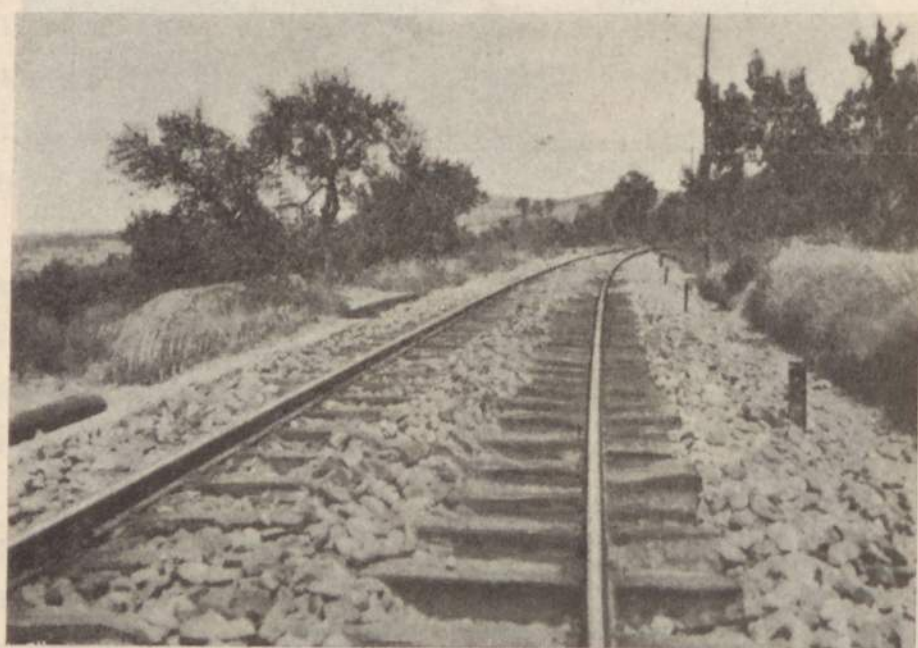
cialmente este defeito, quando a travessa se desquadra por debaixo dos carris e sente-se tanto mais quanto pior fôr o balastro, sendo certo que é devido também a outras circunstâncias, como ligações mal ajustadas, caminhamento longitudinal dos carris etc.

Nas juntas, a posição das travessas tem de ser rigorosamente em esquadria com os carris podendo todavia admitir-se pequena tolerância nas intermédias.

Ao levar uma travessa desquadrada ao seu lugar, deve revolver-se o balastro debaixo dela e ataca-la fortemente.

O ataque das travessas, que normalmente se faz ao mesmo tempo que o nivelamento, consiste na interposição forçada de balastro, por meio duma ferramenta, chamada «bita», entre aquelas e a plataforma. Este serviço, sendo geral, é feito em dois tempos por duas parilhas de assentadores por travessa. Cada parilha coloca-se junto de sua fila de carris de forma que os agentes fiquem virados um para

o outro. Assim postados e com o auxílio de *bitas* começam então os assentadores a introduzir o balastro sob a travessa comprimindo-o fortemente por debaixo do assento dos carris,



Linha desguarnecida

sítio por onde principia esta operação que diminua gradualmente de intensidade à medida que dêles se afasta (40 centímetros para um e outro lado), de modo a obter para cada carril apoio compacto, seguro e uniforme.

2.º — *Escorregamento longitudinal dos carris.* — Os combóios na sua marcha provocam o caminhamento longitudinal dos carris, apesar de todos os impedimentos que é costume opor a êsse deslocamento, que entre nós ultimamente tem sido combatido com certo êxito pelos chamados *fixadores Winby*, que se colocam nas patilhas dos carris, topejando uma travessa, que por sua vez está ligada a mais três por meio duma estronca de aço.

Se a pregação está bem feita e bem apertada quasi sempre as travessas são arrastadas, desquadrando-se; se a pregação está leve, só nas juntas se nota o defeito de que estamos tratando.

Quer num, quer noutro caso, quando a folga da junta ultrapassa 10 milímetros a dada pelo calço correspondente à temperatura indicada pelo termómetro na ocasião do trabalho, é necessário proceder à *regularização das folgas*. Para isso o chefe do distrito manda desapertar ligeiramente os *tirefonds*, desmontar os parafusos e as *éclisses* ou melhor *barretas*, que ligam os carris entre si, e puxar estes à mão,

ou bater-lhes num tampo com outro carril para os fazer desandar, ou desloca-los com aparelhos especiais de modo que os reconduza a uma distância uns dos outros, determinada pela temperatura no momento da operação, marcada por um termómetro. Feito isto, o distrito aperta os *tirefonds*, torna a montar as ligações e continua o serviço até ao ponto em que volta a encontrar juntas com a largura normal.

3.º — *Alteração de largura da via.* — Em regra a linha tende a alargar nas curvas e a estreitar nos alinhamentos rectos, o que se reconhece por meio dum aparelho chamado *gueija*. Êste defeito pode ser devido a inconveniente inclinação dos carris que na C. P. não se aplicam verticalmente sobre as travessas, mas sim inclinados a 1/15 para o interior da via. Também pode provir do escorregamento transversal dos carris, provocado pela pancada do verdugo das rodas dos veículos, quando o *lacete* se faz sentir.

A tolerância admissível na inclinação é de 3 milímetros.

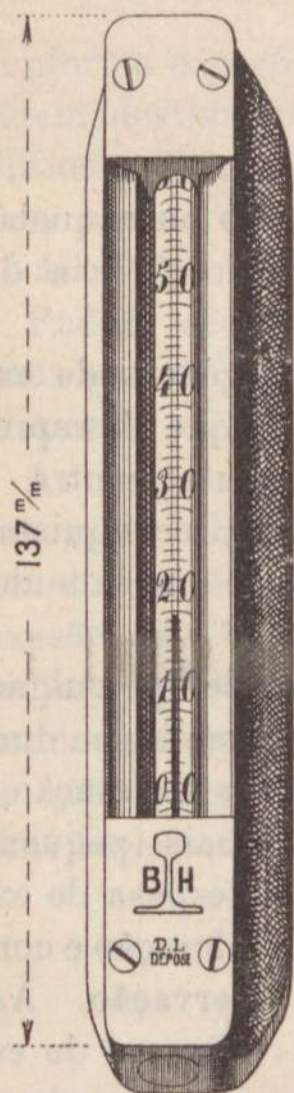
Para pequenas inclinações o aperto dos *tirefonds* exteriores ou interiores é suficiente para levar os carris ao seu lugar, se se trata respectivamente de estreitamento ou alargamento. Se as inclinações são grandes, torna-se neces-



Furação das travessas

sário refazer a superfície de assentamento, ou de *sabotagem* e por vezes também a furação.

4.º — *Desaperto da pregação.* — Não há tolerância alguma para êste defeito e está deter-



Termómetro
usado pelo pessoal da via,
em caminhos de ferro

minada a maior vigilância para que tal se não produza. A linha é dividida em cantões, cada um dos quais está a cargo dum assentador.

A ligação dos carris, feita, como se sabe, por «*barretas*» ou «*éclisses*» deve manter a superfície de rolamento nêsse ponto, que se chama *junta*, perfeitamente de nível, só se tolerando um milímetro de diferença nas vias principais que não sejam percorridas por combóios rápidos, caso em que não há tolerância alguma.

Rectificados todos os defeitos encontrados, retoca-se a via antes de a cobrir com balastro. Então o chefe de distrito examina com a maior atenção se todas as operações foram bem

feitas e se acham perfeitamente concluídas e dispõe o pessoal para cobrir a linha com o balastro devidamente limpo e rigorosamente são.

E finalizará, regularizando o perfil do balastro e das banquetas conforme o tipo regulamentar.

Devemos notar que, além de tudo o que atrás fica, não se deve descurar a vigilância especial dos carris nos túneis, nem a procura dos que estejam avariados, nem a máxima precaução durante os trabalhos de conservação de modo que se garanta a segurança da circulação dos combóios, empregando se tanto fôr preciso, os sinais ópticos e acústicos, conforme está regulamentado. Em certos casos torna-se mesmo necessário não só reduzir as velocidades mas também suspender algumas circulações.

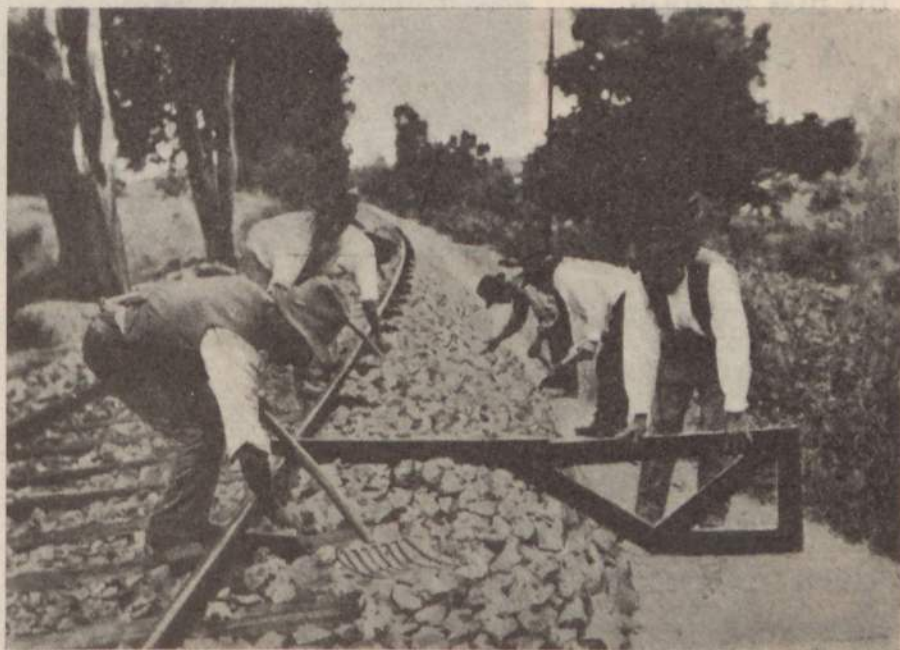
Este rápido resumo de alguns trabalhos ele-

mentares de conservação da via leva nos a concluir que tais operações não são exequíveis mecânicamente, isto é, não se póde normalmente substituir por máquinas uma mão de obra em que se exige muita habilidade profissional e grande experiência, que só o tempo pode dar.

A acrescentar a estes inconvenientes apresentam se-nos outros não menores, como são a deslocação constante do local de trabalho e o resguardo instantâneo de pessoal e material à passagem dos combóios.

Contudo algumas máquinas essencialmente móveis têm sido inventadas para atacar as travessas e meter os «*tirefonds*»; essas, porém, são, entre nós, ainda quási desconhecidas.

Concluindo esta resumidíssima e pálida rese-
nha dos rudes trabalhos de «*Conservação da Via*» permita-se-nos que evoquemos a prestigiosa figura do peoneiro da instrução profissional do pessoal de Via e Obras, o Snr. Joaquim Pedro Garcez, Chefe de Serviço há pouco reformado



Regularisação das banquetas

que, a-pesar-de doente, teve a bondade de rever êste escrito pelo que lhe apresentamos os nossos agradecimentos.

NOTA : — Todas a fotografias que ilustram êste artigo são da autoria do Snr. Tavares dos Santos, Chefe da 6.^a Secção de Conservação de Via e Obras.

Automotora Henschel para via férrea

A utilização de carruagens automotoras de diversos tipos, para vias férreas, tem-se desenvolvido nos últimos tempos em todos os países, procurando-se por este meio diminuir as despesas de exploração e oferecendo-se ao mesmo tempo ao Público um serviço mais rápido e mais freqüente do que seria possível obter-se com combóios a vapor do tipo vulgar.

Como o nome o indica, a «automotora-Henschel», é um veículo semelhante aos automóveis utilizados nas estradas, mas disposto para circular sobre carris, permitindo o transporte rápido de passageiros e de mercadorias leves, em serviço local, na grande linha, ou nos ramais.

A construção da caixa, os assentos, as portas e janelas assim como o aquecimento, ventilação e iluminação eléctrica, são do tipo usado nos automóveis.

Quando construída para linha de bitola inglesa, pesa cerca de 10,5 toneladas, mas, bem entendido, o peso depende um pouco da disposição interior da carruagem.

Pode atingir a velocidade máxima de 70 quilómetros à hora, em patamar ou em rampas suaves, e de 35 quilómetros em rampas de 20‰.

Utilizando como combustível uma mistura de 2/3 de gasolina e 1/3 de benzol, o consumo é de 36 litros por 100 quilómetros. Para o mesmo percurso, o consumo de óleo de lubrificação é de 750 gramas.

Com a distância de 5 metros entre eixos, a automotora pode circular em curvas até 220 metros de raio.

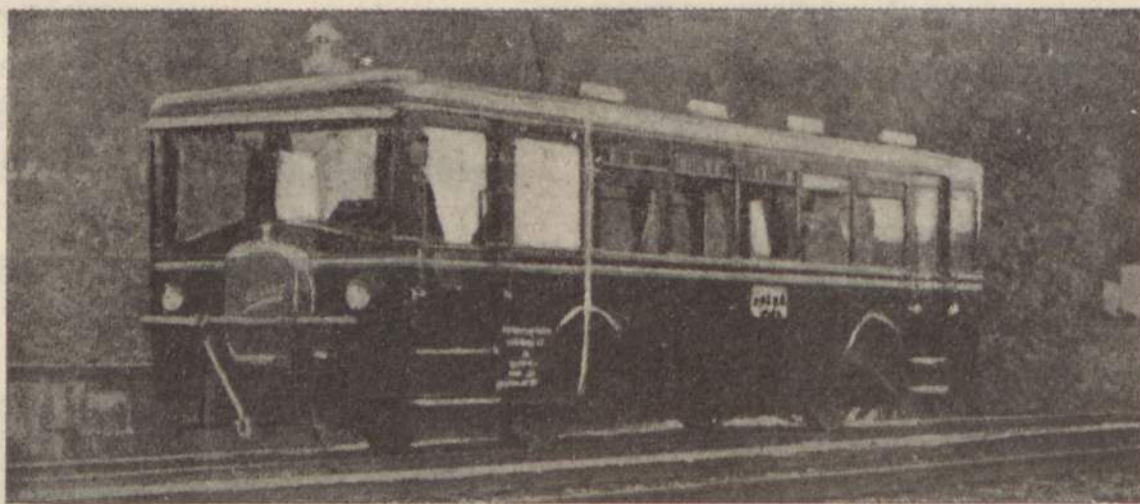
Em resumo, a nova carruagem parece destinada a ter uma larga aplicação, principalmente

em linhas de pequeno movimento ou naquelas em que convenha uma grande freqüência de combóios.

A economia resultante deste género de exploração e a melhoria de serviço que ele representa, constitui um meio de luta contra a concorrência da estrada e procura reconquistar uma parte, pelo menos, do tráfego que se tenha perdido.

Relativamente às automotoras de tipo vulgar, os novos veículos apresentam a vantagem dum peso morto muito reduzido, maior aceleração e

mais pequena despesa de exploração e conservação. Assim era de esperar, pois a casa Henschel & Sohn, de Kassel, possui uma larga experiência não só da construção de caminhões e de automóveis de



Automotora Henschel para via férrea

estrada, mas também da construção de locomotivas de caminhos de ferro, dispondo de bastos ensinamentos para o estudo do interessante veículo que acaba de apresentar ao Público.

O leito da automotora é simples mas robusto. Não dispõe de aparelhos de choque nem de engate porque a carruagem não é destinada a rebocar outros veículos. Contudo, nos seus tôpos, existem uma barra de encosto e um dispositivo especial para, no caso de necessidade, se estabelecer a ligação com veículos de caminhos de ferro.

É accionada por um motor de combustão interna, do tipo dos motores de automóveis, colocado num dos tôpos da automotora, a-fim-de permitir uma fácil e rápida substituição ou reparação. Os motores podem ser de 4 ou 6 cilindros,

conforme o perfil da linha a que as carruagens fôrem destinadas. A embraiagem é do tipo de discos múltiplos, dispostos para três velocidades, para a marcha à frente e para a marcha atrás.

Podem ser construídas para comando nas duas extremidades, para o que foi estudado um dispositivo especial.

As rodas são dum tipo novo com amortecedores de choque, de borracha, assegurando um andamento muito suave. As molas de suspensão são formadas de lâminas muito compridas e flexíveis, com batentes de borracha, dando à carruagem o máximo conforto. Todas as quatro rodas são motoras, garantindo uma fácil aceleração do veículo.

Dispõem de quatro sistemas de frenagem. O primeiro, é um freio de pedal, que actua por meio de câpos; o segundo, um freio manual, que serve para manter o veículo parado; o terceiro é obtido por meio dum mecanismo especial que mantém fechadas as válvulas de admissão do motor, quando na posição de frenagem; o quarto sistema só serve de freio de socorro e entra em acção automaticamente, quando o motorista abandona os comandos, o que se póde dar, por exemplo, no caso d'este agente ser acometido duma síncope.

A automotora póde comportar 90 passageiros, dependendo a disposição dos assentos e o número de lugares das necessidades do serviço a que é destinada.



Paisagem do Mondego, próximo de Coimbra

Fotog. do Snr. Eng.^o Ferrugento Gonçalves, sub-chefe de serviço da Divisão de Via e Obras

Notas de Arte.

Viana do Castelo

Pelo Snr. Eng.º Espregueira Mendes, Adjunto da Divisão de Via e Obras

O Minho é sem dúvida uma das mais populosas, pitorescas e hospitaleiras províncias de Portugal. *Seio ubérrimo das tradições que individualizam uma nacionalidade, terra onde a vegetação é luxuriosa e onde os espíritos conservam as qualidades afectivas desse génio celta* — disse o José Augusto Vieira no documentário precioso que é o seu «Minho Pitoresco». Pela posição topográfica, pelas condições de vegetação e de clima — acrescenta o mesmo escritor — o Minho é como que um intensíssimo viveiro da planta humana, fadado não só a assegurar a nossa missão colonial pela emigração, como a nossa independência pela força numérica e pela da tradição.

Mas não só pela beleza natural das suas paisagens, como pelo carácter pitoresco dos seus costumes, o Minho é ainda, e hoje mais do que nunca, a província portuguesa que maior curiosidade desperta nos excursionistas.

Sob este aspecto, julgo mesmo não cair em erro, por excesso de amor local, apontando como coração da província a região previlegiada de que Viana do Castelo se pode considerar o fulcro.

Realmente a começar pela cidade que se debruça junto das águas cristalinas do Lima, tudo, nêsse recanto sem rival, é maravilhosamente típico.

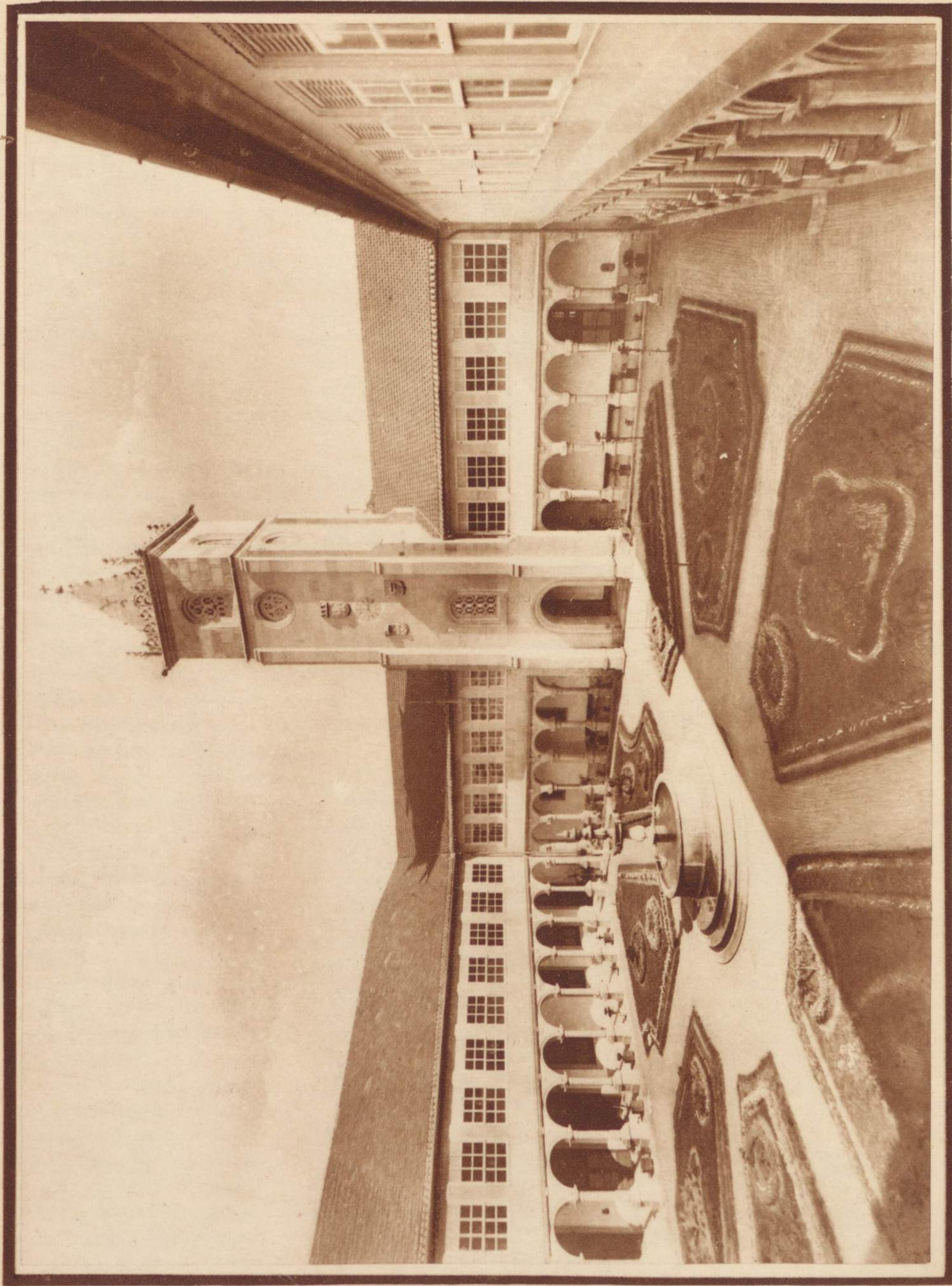
Viana do Castelo com a riqueza vária da sua arquitectura religiosa e civil, com o sabor deliciosamente próprio das suas ruas e praças — que os melhoramentos nos últimos tempos verificados, em vez de prejudicar, como por desgraça nossa se tem visto suceder em tantas outras partes, antes tem mantido, — é indiscutivelmente, uma das cidades portuguesas que conserva



Igreja matriz

melhor cunho e maior interesse.

Em contacto permanente com o Atlântico, pela sua posição na foz do Lima, a sua orla marítima vem do Sul, sempre abrigada pela



Claustro do Hospício de Caridade em Diana do Castelo

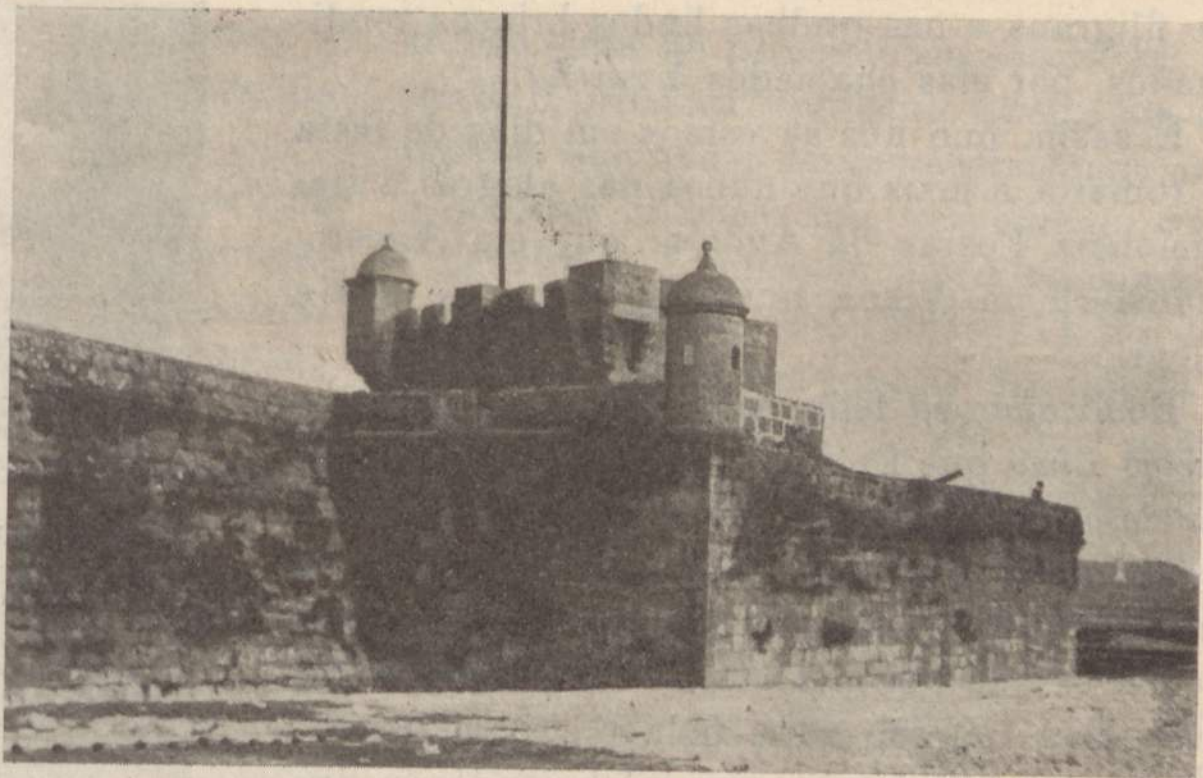
vizinhança dos pinheirais, para nos dar a magnífica praia do Cabedêlo e se estender depois, ao Norte, pela veiga plana e fertilíssima da Areosa e Carrêço.

Largando o mar e acompanhando o vale, Viana do Castelo é ainda o terminus magestoso da Ribeira Lima, faixa encantada onde existem todos os tons do verde, nos campos, nas ladeiras, nos soutos, nos pinheirais e, a todo o instante, com a nota branca dos casais, das ermidas, dos campanários...

Mas se são assim os arrabaldes de Viana, ela possui ainda o mágico condão de os deixar abraçar de um só golpe de vista, pois, sobranceira à cidade e servida por uma estrada de lacetes de ótimo acesso, por um elevador e até por um escadório primitivo, tem a montanha de Santa Luzia, estância já famosa e que oferece, sobre a magnificência deslumbrante do panorama, a comodidade dum grande hotel, as sombras convidativas de um parque que não tardará, de certo, a ser melhorado, para se tornar digno não só da estância, mas também do grandioso templo em construção.

Isto bastaria, portanto, para justificar a nomeada de que, como centro de excursões, Viana do Castelo goza. Mas sendo o folclore da região um dos mais ricos e interessantes do país, não admira que Viana do Castelo usufrua a vantagem de possuir atractivos difíceis de ver igualados.

Sem poder descrever toda a faina dos milhos, dos vinhos, dos linhos, as romarias, etc., não deixarei todavia de apontar a beleza única dos



Castelo de Sant'Iago

trajos de Viana que tornam as mulheres as mais garridas da província.

As saias de riscas com as suas largas barras de côr, os coletes curtos, os aventais tecidos e bordados, as algibeiras, os lenços garridos, as camisas de linho bordadas, as meias brancas e as chinelas pretas com bordados de retroz branco, tais são os atavios do seu lindo trajo. Depois sobre o peito, cordões de oiro, corações



Paços do Concelho

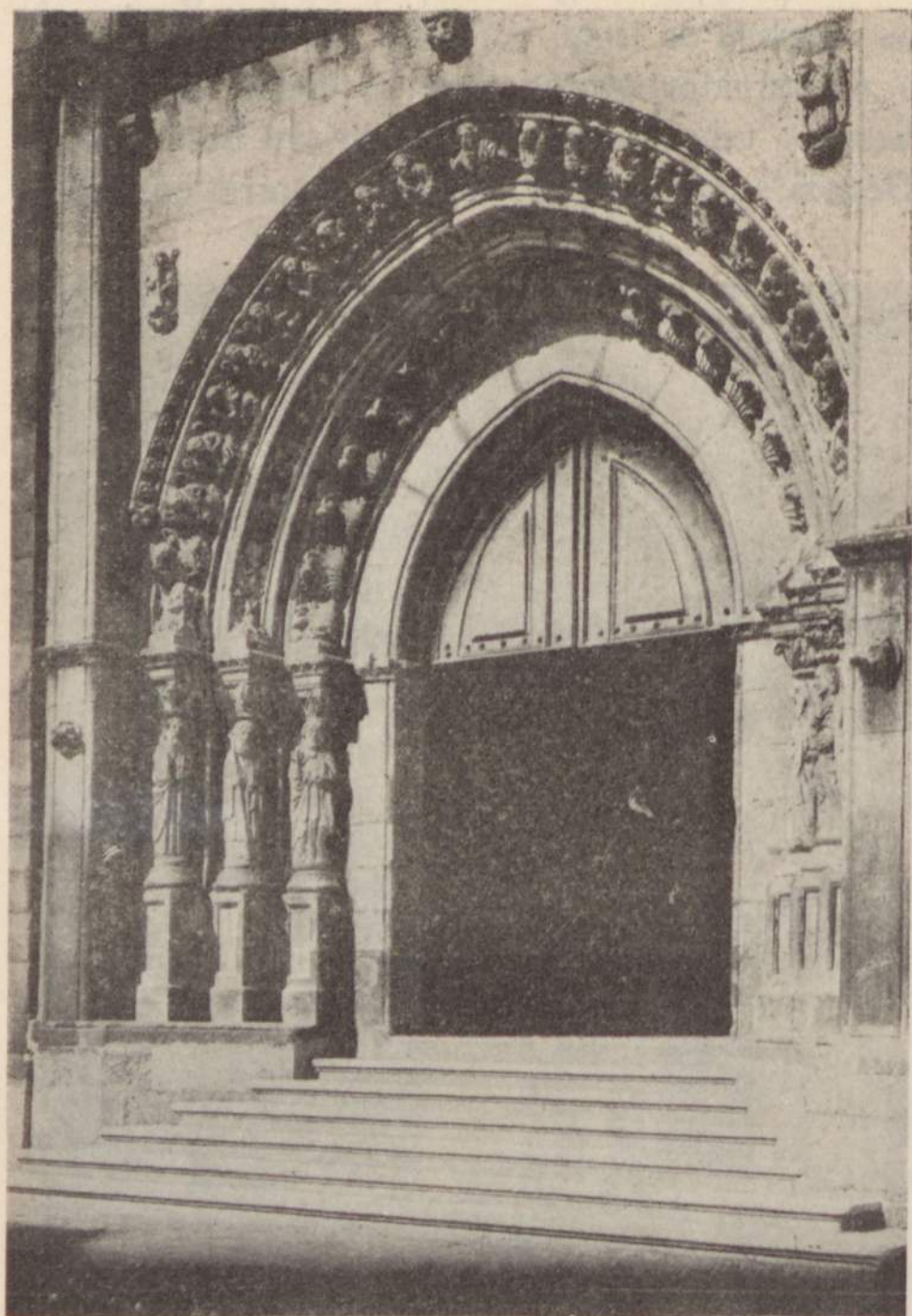
de filigrana e nas orelhas lindos brincos rendilhados, por elas chamados à *rainha*.

É assim que nós as vemos em dias de festa e romaria e mais que nunca nas alegres e tradicionais Festas da Agonia, que em Agosto, transformam Viana numa apoteose de côr e alegria.

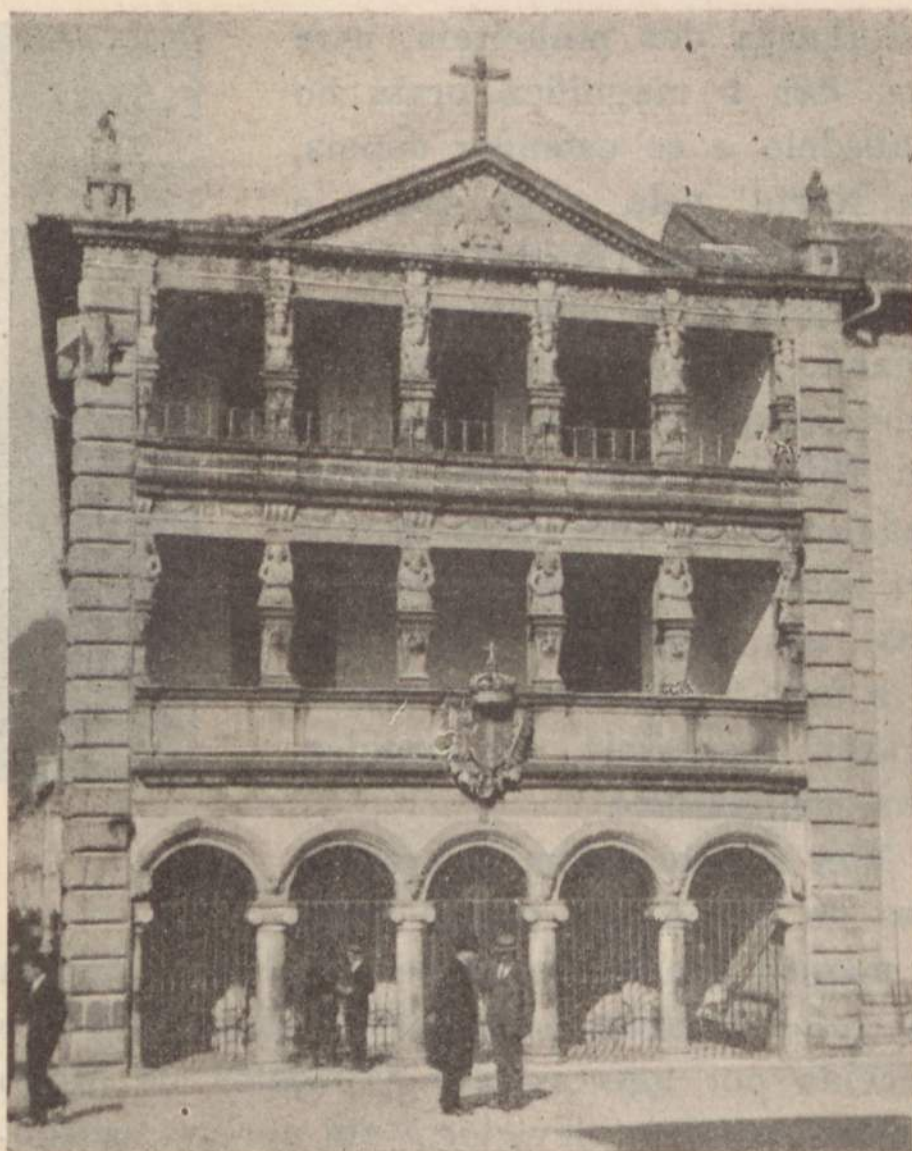
Remirando-se feliz, no *doce, claro, brando e meigo Lima* que Diogo Bernardes cantou, no *rio saúdoso, todo cristal* de que António Feijó nunca se esqueceu, Viana do Castelo possui, portanto, incontestável direito à fama que lhe apregoam todos os que têm a sorte de a conhecer, e merece bem, porque será dada por bem paga, a visita dos que ainda, por infelicidade ou descuido, a ignoram.

* * *

Foi no dia 18 de Junho de 1258 que o Conde de Bolonha, D. Afonso III, estando em Guimarães passou a primeira carta de fôro às



Portal da Igreja matriz



Varandas da Misericórdia

aldeias e casais dispersos da foz do Lima, constituindo assim o concelho e vila de Viana.

O govêrno do novo concelho foi confiado a João Gonçalves com o título de «Povoador» que mais tarde seria substituído pelo de Alcaide. Na carta que D. Afonso III lhe dirigiu e em que lhe recomendava que trabalhasse com ardor na fundação da Vila dizia:

pois é ela uma das vilas do meu Reino que muito amo e lhe dei comêço por mim

Mereceu pois a Vila de Viana toda a atenção dêste hábil político e Rei, que sendo um denodado protector das liberdades municipais, compreendeu bem que elas eram a base da organização do país.

D. Manuel I deu-lhe novo foral em 1512, concedendo-lhe grandes privilégios e regalias.

Mais tarde, em 26 de Março de 1563, D. Sebastião confere-lhe o título de — *mui notável Vila* — e finalmente é elevada à categoria de cidade em 20 de Janeiro de 1848, no reinado de D. Maria II, passando então a denominar-se — do Castelo —.

Viana foi cercada de muralhas que acabaram de construir-se em 1374 e das quais hoje quasi

nada resta, pois infelizmente permitiram a sua quasi completa demolição no reinado de D. Maria I.

Muitos são no entanto os monumentos que atestam o antigo esplendor de Viana. Não falaremos agora de todos porque seria demasiado longo, mas vamos referir-nos a alguns deles:

Castelo de Sant'Iago, Paços do Concelho, Igreja Matriz, Misericórdia, Hospício da Caridade e Pa-lácios dos Távoras e dos Malheiros Reimões.

*

Castelo de Sant'Iago: — Teve a sua origem numa pequena fortaleza, construída na foz do Lima, no reinado de D. Afonso III, à qual se deu o nome de torre da Roquêta.

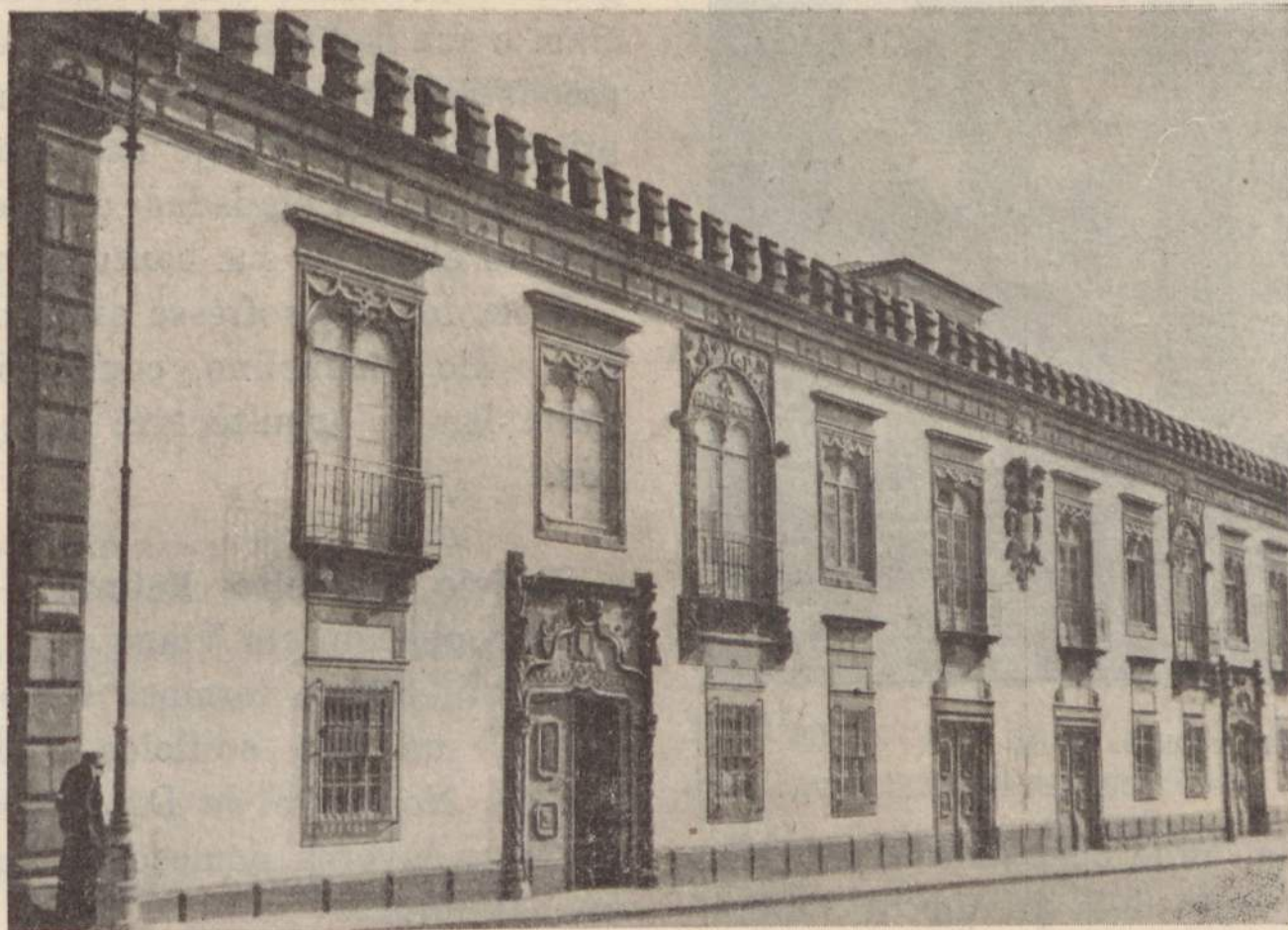
D. Manuel I mandou reedificar e ampliar aquela torre, no ano de 1567, construindo assim o forte de Santa Catarina. Mais tarde, durante o domínio dos Filipes, em 1588, são mandadas ampliar as fortificações da Barra de Viana, transformando o forte de Santa Catarina em uma ampla fortaleza segundo o estilo e forma usadas nesse tempo, de feitio pentagonal e abaluartado.

Perdeu esta, então, o seu antigo nome para passar a denominar-se Castelo de Sant'Iago da Barra em honra do patrono de Espanha, e desde aí pequenas foram as modificações que sofreu, salvo as da porta da entrada em 1652 e a dos revelins exteriores em 1694.

Paços do Concelho: — A sua primitiva cons-

trução data do princípio do século XVI e tinha então o primeiro pavimento aberto em arcadas ogivais que quasi desapareceram com as várias e infelizes reformas que este edificio sofreu

O edificio é ameiado e tem na frontaria, ao centro, as armas de D. João III e a cruz de Cristo, e sobre as janelas laterais a esfera armilar de D. Manuel I, em cujo reinado as obras foram iniciadas, e o navio que figura nas armas de Viana.



Palácio dos Távoras

Igreja Matriz: — É um templo composto de três naves e em forma de cruz latina. Os braços (transepto) são formados pelas capelas dos Passos de um lado e dos Mareantes do outro, exis-

tindo na fachada exterior desta última uma lápide comemorativa da sua fundação em 1504.

O interior do templo, destruído por um incêndio em Janeiro de 1809, pouco conserva de antigo.

A fachada exterior do templo que data do século XV, com as suas duas tôrres ameiadas e um belo portal de fundas arquivoltas, é um magnífico exemplar da transição do estilo românico para o gótico.

Misericórdia: — Notável pelas suas varandas que constituem um raríssimo exemplar, único no seu género em Portugal, do renascimento flamengo.

São bem um testemunho fiel das relações comerciais que nessa época existiam entre



Palácio Malheiro Reimão

Viana e a Holanda, onde chegámos a ter feitorias. A sua construção data do ano de 1589.

A igreja foi reedificada desde os alicerces em 1714 e possui um zimbório elegante e bem lançado.

Interiormente está forrada de azulejos, pintados por um artista de valor, em cujos painéis se encontram representados assuntos referentes às Obras de Misericórdia.

Hospício da Caridade: — No local onde existiu o antigo convento de Sant'Ana foi no período de 1898 a 1907 construído o actual Hospício da Caridade.

O templo e claustro do antigo convento foram cuidadosamente restaurados e ampliados. A parte superior da elegante e rendilhada torre manuelina é da primitiva.

Palácio dos Távoras: — É um dos palácios não só de Viana, mas de toda a Província, mais justamente admirados, e que mais surpreende a nossa vista.

Edificado nos meados do século XVI, sofreu grandes reformas em 1704, como bem denunciam a sua fachada norte e Capela inteiramente reconstruídas nessa época, e mesmo a fachada principal na qual hoje nos aparecem pilastras e cornijas almofadadas e ameias redentadas fóra do estilo da sua construção primitiva.

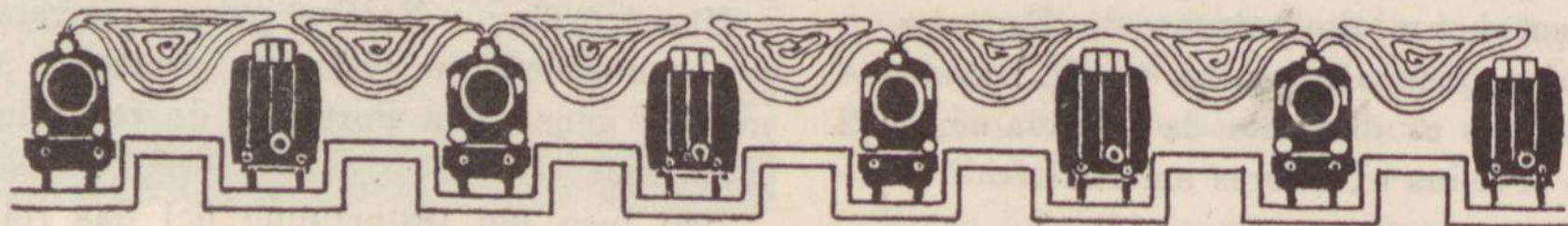
Pena foi que sofresse estas mutilações pois, no estilo manuelino, constitui um magnífico exemplar da arquitectura civil tão rara entre nós.

Palácio Malheiro Reimão: — Êste palácio, mais conhecido em Viana pela Casa da Praça, constitui, com a formosa Capela que lhe está anexa, um dos edifícios mais notáveis da cidade. No estilo de D. João V, com finos e variados labores, começou a sua construção no ano de 1758.

O aspecto magnífico e grandioso que todo o conjunto nos oferece deriva, sem dúvida, do justo equilíbrio que existe nas suas proporções, quer nas linhas gerais, quer nos mais pequenos pormenores dos seus ornatos, capiteis, cornijas e frontões. É notável a janela, com balcão, da sacristia.

Interiormente o palácio e capela são também ricos, da época e bem delineados.

NOTA: — As fotografias que ilustra êste artigo são do auctor.



Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Estatística

Tarifas:

P. n.º 453. — Rogo dizer-me se este processo de taxa está certo:

Um passageiro encontrado em carruagem de 2.^a classe, de Ermezinde para Régua, sem bilhete.

Preço do bilhete.....	24\$20
Adicional 10 %.....	2\$42
	26\$62
Arredondamento.....	\$03
	26\$65
Art.º 6.º da Tarifa Geral 25 %.....	6\$67
	33\$32
Arredondamento.....	\$03
Total.....	33\$35

R. — Ermezinde a Régua—95 Km.

Bilhete de 2. ^a classe, Tarifa	
Geral...	24\$20
Adicional 10 %.....	2\$45
	26\$65
25 % art.º 6.º Tarifa Geral..	6\$67
Arredondamento	\$03
A cobrar...	33\$35

P. n.º 454. — A fim de esclarecer uma dúvida, rogo informar-me do seguinte:

Quando seja efectuada a venda de um bilhete para qualquer das estações do M. D. ou S. S. com procedencia das estações da antiga rede, o adicional de 10 % a cobrar deve ser lançado sobre o total do conjunto dos dois partícipes ou aplicado por cada partícipe em conformidade com as respectivas tabelas de bilhetes? E para os bilhetes para as linhas combinadas?

R. — Os 10 % de adicional incidem sobre cada um dos partícipes, que depois se juntam para achar o preço total a cobrar, quer se trate de bilhetes para o M. D. ou S. S., quer para linhas combinadas.

P. n.º 455. — Uma estação despachou para outra, um vagão com lenha; depois de se fazer a entrega ao consignatário e este ter levado para casa parte da remessa, o empregado viu que no meio do vagão vinham rolos de pinho descascado, do comprimento superior a 1 metro, havendo por isso falsa declaração.

Deve-se aplicar a toda a mercadoria o triplo da taxa ou só à que tendia diminuir o preço do transporte, como diz o art.º 100.º da Tarifa Geral? Sendo assim como se deve fazer a taxa, supondo que o pêso dos rolos é de 3.000 Kg. e o da lenha de 7.000?

R. — Não pode aplicar o triplo da taxa por se tratar de mercadoria sem acondicionamento.

No caso que aponta, aplicará a taxa que resulte, mais economica, dentro dos critérios seguintes:

1.º — Aplicar à lenha a taxa pela Tarifa 1 por 10 Ton. e aos rolos a Tarifa Geral pelo pêso efectivo, como remessa distinta.

2.º — Aplicar a Tarifa Geral a toda a remessa, considerando-a como de vagão completo e aplicando ao pêso efectivo de cada mercadoria a classe da Tarifa Geral que lhe corresponda.

P. n.º 456. — Segundo o artigo 108.º da Tarifa Geral, a estação de procedência deve ser avisada com 24 horas de antecipação da quantidade e espécie dos animais a transportar.

Como é justificado o aviso?

Requisitando vagão por mod. M. F. 2, ainda mesmo que a quantidade a transportar seja insignificante, um porco, por exemplo?

R. — Não deve requisitar vagão por mod. M. F. 2, mas sim avisar a estação. Esse aviso pode ser verbal ou escrito, devendo, porém, preferir-se este último modo.

P. n.º 457. — Desejo ser informado se poderei taxar ao abrigo da Tarifa E. n.º 10 de G. V., fruta fresca (maçãs) acondicionada em cestos de vêrga com tampas de serapilheira carregados, deitados uns sobre os outros, eximindo, o ex-

pedidor, a Companhia de toda a responsabilidade pelos prejuizos que possam redundar desta forma de carregamento.

R. — Desde que os cêstos possam ser carregados uns sôbre os outros sem prejuizo da mercadoria, pode aplicar à remessa a Tarifa E. n.º 10 G. V. no percurso da Antiga Rêde.

P. n.º 453. — Tendo dúvidas na aplicação da taxa de um atado de cestos vasios, pêso 15 K.^{os}, e um cesto com miudezas, pêso 20 K.^{os}, no percurso de Régoa a Lamego-Central, em g. v.; rogo esclarecer-me.

R. — O detalhe é o seguinte:

Cestos vasios	§60 × 2 × 2 = 2§40
Cestos com miudesas.....	§60 × 2 = 1§20
	<hr/> 3§60

Como o mínimo, porém, de cobrança por expedição é 4§00, a cobrança será então de 4§00.

P. n.º 454. — Sendo apresentado a despacho um tractor com motor mecânico, com o pêso de 980 K.^{os}, para ser despachado em g. v., de ou para qualquer estação da rêde desta Companhia, pergunto: tem a taxa o recargo de 25 0/0 conforme trata o artigo 51, ou a remessa é taxada apenas como recovagem, base 5.^a?

R. — Um tractor mecânico não é um veículo.

Deve portanto fazer a taxa simplesmente pela base 5.^a, sujeitando-a ao mínimo de 1.000 quilos, como determina a alínea a) do Artigo 52 da Tarifa Geral.

P. n.º 455. — Um passageiro compra bilhete de Tarifa 21, Lisboa-R. a Setil, ao sábado.

Parou em Azambuja e desta regressa à procedencia no mesmo dia.

Para o efeito do complemento da taxa, peço informar-me se se vai buscar a distância do Setil (términus do bilhete) ou se de Azambuja, ponto de embarque.

No caso de Azambuja regularisar o bilhete para a volta, não fazendo a cobrança, e o passageiro se recuse ao pagamento em trânsito, como procede o revisôr?

R. — Se Azambuja regularisar o bilhete em vez de fazer a cobrança e o passageiro se

recuse em trânsito a pagar, tem o revisôr de proceder com o que está determinado no artigo 105 do E. 7.

Para o cálculo do preço do bilhete da T. G. toma-se a distância desde Azambuja.

P. n.º 456. — Peço dizer-me se posso considerar como bagagem um tripé e duas malas com uma máquina de filmar e acessórios respectivos?

R. — Póde, visto considerar-se «instrumento portátil de sua arte» de que fala o art.º 21.º da T. G.

II — Movimento

E 1:

P. n.º 457. — Como nada se encontra regulamentado actualmente, que determine a altura, e combóios em que devem seguir as mercadorias que utilizem dois vagões ligados, não carregados em vagões munidos com malhais móveis, e reconhecendo-se pela prática, quanto é perigoso o seu carregamento em combóios de marcha rápida, como assim, ao centro dos mesmos, rogo dizer-me se deve adotar-se o critério que existia nos regulamentos do M. D. que determinavam o seguimento destas mercadorias, só à cauda dos combóios de mercadorias, com marcha a se poder verificar assiduamente as condições da estabilidade do carregamento em referência.

R. — Está regulamentado que para o carregamento de volumes de grandes dimensões que exijam o emprego de mais de um vagão (madeiras, etc.) sejam utilizados vagões da série L^m.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 336. — Anuncia o encerramento do Despacho Central de S. Braz d'Alportel.

Aviso ao Público A. n.º 337. (1.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 292) — *Serviço internacional*! — Eleva a Pts. 7,65, por cada expedição, as despesas de trânsito na fronteira espanhola devidas pelas expedições de bagagens destinadas ou procedentes de Irun-Hendaia.

Aviso ao Público A. n.º 338. — Reconhecendo se a necessidade do serviço que prestam os despachos centrais, em combinação com esta Companhia, se tornar extensivo às linhas combinadas, foi publicado este Aviso ao Público pelo qual os nossos despachos centrais passam a fazer serviço directo para as estações e despachos centrais da Companhia da Beira Alta, Sociedade Estoril, Companhia Nacional e Caminho de Ferro Mineiro do Lena.

7.ºs Aditamentos às Tarifas Internacionais n.ºs 301 e 302 G. V. — Modifica as disposições do 6.º Aditamento a estas Tarifas na parte que diz respeito a despesas acessórias.

2.º Aditamento à Tarifa Combinada n.º 101 de G. V. — *Bilhetes de excursão* — Inclue novos troços de linha recentemente abertos à exploração.

1.º Aditamento à Circular n.º 774. — Anuncia a abertura à exploração do novo ramal particular denominado «Covilhã-C. U. F.» e transferência de propriedade dos ramais «Outeiro-Sarreira», «Ovar-Depósito» e de «Braga-Fabril».

II — Fiscalização

Carta Impressa n.º 1034. — Concede aos artistas tauromáquicos quando viagem isoladamente, durante os meses de Abril a Outubro, inclusivé, a aplicação da tabela A (art.º 1.º) da Tarifa Especial n.º 18 de grande velocidade (Viagens de grupos de artistas de teatro, de circo, musicais, corais e tauromáquicos).

Carta Impressa n.º 1035. — Enumera os casos em que são permitidos, segundo nova orientação, as mudanças de destino e as reexpedições de remessas sem necessidade de prévia consulta ao Serviço Central e bem assim os casos em que é necessário prévia autorização superior.

Carta Impressa n.º 1036 — Indica normas que devem ser rigorosamente respeitadas no processo de taxa de volumes de recovagens, escripturados em modelos de bagagem.

Carta Impressa n.º 1038. — Reproduz e esclarece as regras a seguir para a utilização e regulari-

zação dos passes para os agentes, fornecidos ao abrigo das alíneas c) d) e f) do art.º 48.º do Regulamento Geral do Pessoal.

Carta impressa n.º 1039. — Determina que quando fôr desnecessário a confecção de qualquer resumo mensal por não ter havido operações, se deixe de utilizar o respectivo modelo, restringindo-se, assim, tanto quanto possível, o consumo de impressos.

Circular n.º 788. — Estabelece as normas que devem ser seguidas na execução do serviço combinado com os Despachos Centrais dependentes desta Companhia e das emprêsas estranhas, segundo a nova orientação dada pelo Aviso ao Público A. n.º 338 sobre o serviço de camionagem.

Circular n.º 789. — Esclarece que os bilhetes de identidade passados pelo Arquivo de identificação são documentos suficientes para autenticar a assinatura dos consignatários que desejem receber as remessas em troca do Aviso de chegada.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 2/62 G. 932. — Recomenda que sejam examinados minuciosamente todos os bidões, vazios ou cheios, apresentados a despacho a-fim-de se isentar a Companhia de responsabilidades, por faltas de arcos, fendas no bôjo, fundos amolgados, etc.

Comunicação-Circular n.º 2/63 G. 932. — A-fim-de evitar extravios de remessas de cestos e cabazes com fruta por não terem taboletas bem legíveis, recomenda que se exija aos respectivos expedidores a aposição de taboletas legíveis e se rotulem convenientemente todos os volumes.

Comunicação-Circular n.º 2/64 G. 932. — Para se evitar que os pacotes de jornais sejam devolvidos às Administrações com falta de exemplares, o que dá origem a constantes reclamações, devem somente ser despachados em mod. M. 163 os pacotes bem atados e acondicionados.

As estações de chegada deverão ter o máximo cuidado na recepção de tais remessas e, desde que haja quaisquer indícios de falta, farão

a respectiva reserva ao conductor. Não o fazendo, assumirão a responsabilidade pelas irregularidades que venham a verificar-se.

Comunicação-Circular n.º 2/65 G. 932. — Recomenda ao pessoal das estações que aconselhem os consignatários de remessas seguradas, a dirigirem-se à Direcção da Companhia de Seguros Européa, quando se dê qualquer falta ou avaria nas remessas.

Comunicação-Circular n.º 2/66 G. 932. — Recomenda o maior cuidado com as remessas de levadura, que devem ser conservadas, tanto quanto possível, em locais frescos e arejados, onde não se molhem.

IV — Serviços Gerais da Exploração

Comunicação Circular n.º 1. — Transcreve a Circular da Direcção Geral que recomenda ao pessoal

rigoroso cuidado no estabelecimento das declarações sobre imposto profissional, a que se refere o art.º 66.º do Decreto n.º 16.731, e muito especialmente o uso dos mesmos nomes com que está ou foi colectado no ano anterior.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Junho de 1932

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	3.717	3.720	1.758	1.735	1.339	1.152
» » 8 » 14...	4.015	3.952	1.688	1.716	1.459	1.273
» » 15 » 22...	4.749	4.513	2.072	2.022	1.806	1.663
» » 23 » 30...	4.689	4.464	2.010	1.954	1.592	1.416
Total	17.170	16.649	7.528	7.427	6.196	5.504
Total do mês anterior	16.020	15.717	7.151	7.600	6.772	5.851
Diferença.....	+1.150	+ 932	+ 377	- 173	- 576	- 347

Estatística referente a Abril, Maio e Junho de 1932

Percurso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E OESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1932		Percorso efectivo em		Diferenças em 1932		Percorso efectivo em		Diferenças em 1932		
	1931	1932	A mais	A menos	1931	1932	A mais	A menos	1931	1932	A mais	A menos	
Abril	De passageiros..	425.852	390.249	—	35.603	129.296	121.213	—	8.183	124.971	123.430	—	1.541
	De mercadorias	176.974	193.113	16.139	—	42.765	41.898	—	867	95.556	98.658	3.102	—
	Em manobras..	79.583	80.348	765	—	28.685	29.192	507	—	34.848	33.765	—	1.083
	Totais..	682.409	663.710	16.904	35.603	200.846	192.303	507	9.050	255.375	255.853	3.102	2.624
Total das diferenças em 1932		A menos:		18.699		A menos:		8.543		A mais:		478	
Maio	De passageiros..	399.696	378.699	—	20.997	125.273	117.860	—	7.413	119.710	120.296	586	—
	De mercadorias	175.008	183.369	8.361	—	41.707	39.537	—	2.170	119.899	92.514	—	27.385
	Em manobras..	76.140	75.277	—	863	28.327	28.038	—	289	34.174	32.554	—	1.620
	Totais..	650.844	637.345	8.361	21.860	195.307	185.435	—	9.872	273.783	245.364	586	29.005
Total das diferenças em 1932		A menos:		13.499		A menos:		9.872		A menos:		28.419	
Junho	De passageiros..	400.932	394.303	—	6.629	122.154	121.911	—	243	122.008	124.063	2.055	—
	De mercadorias	172.374	189.225	16.851	—	43.249	42.063	—	1.186	127.167	95.972	—	31.195
	Em manobras..	74.002	76.749	2.747	—	29.517	29.329	—	188	34.150	34.405	255	—
	Totais..	647.308	660.277	19.598	6.629	194.920	193.303	—	1.617	283.325	254.440	2.310	31.195
Total das diferenças em 1932		A mais:		12.969		A menos:		1.617		A menos:		28.885	
Desde Janeiro	De passageiros..	2.457.182	2.308.585	—	148.597	752.120	716.954	—	35.166	733.473	729.732	—	3.741
	De mercadorias	1.067.203	1.206.488	139.285	—	252.239	253.676	1.437	—	628.674	570.218	—	58.456
	Em manobras..	468.782	479.893	11.111	—	171.626	174.493	2.867	—	203.413	201.662	—	1.751
	Totais..	3.993.167	3.994.916	150.346	148.597	1.175.985	1.145.123	4.304	35.166	1.565.560	1.501.612	—	63.948
Total das diferenças em 1932		A mais:		1.749		A menos:		30.862		A menos:		63.948	

Factos e informações

Cinema nas estações

Com o fim de distrair os passageiros enquanto esperam pelos combóios, estão sendo montados nas principais estações de Londres, cinematógrafos para projecção de fitas.

Os alvos onde serão projectadas as imagens foram colocados em locais visíveis apenas de pontos da estação onde a aglomeração de espectadores não possa embaraçar ou prejudicar os serviços ferro viários.

A projecção de fitas, instructivas ou recreativas, far-se-á ininterruptamente desde as 8 horas da manhã até as 10 da noite, e, em virtude da qualidade das lentes e de aperfeiçoamentos e modificações introduzidas nos aparelhos de projecção, esta não será prejudicada pela luz do dia.

Como vemos, as emprêzas ferro-viárias procuram por todos os meios atrair os viajantes, não se poupando a esforços para lhes amenizar os momentos de espera.

Com essa mesma finalidade, foi contratada para dar concêrtos aos sábados numa das mais importantes estações de Londres, uma magnífica banda de música.

Medidas desta ordem só se justificam em gares de grande movimento como as de Londres.

Foot-ball

No dia 26 de Junho p. p., realizou-se em Campanhã, no campo de Benjoia, gentilmente cedido pelo Club Desportivo de Portugal, o encontro Campanhã-Lisbôa P., para disputa da artística taça «C. P.», cabendo a vitória ao primeiro, pelo resultado de 3-0. Os grupos fizeram uma boa exhibição, tendo Campanhã mostrado superioridade tanto na ligação como na formação.

Alinharam:

Campanhã — Eduardo; França e Augusto; Correia, César e Pelágio; Moreira, Paredes, Araújo (depois Moraes), Salomé e Vicente.

Lisbôa P. — Eduardo; Edmundo e Piedade; Santos, Teófilo e Américo; Adão, Raúl, Gonçalves, Soares e Henriques.

Os grupos foram capitaneados por Salomé e Piedade, respectivamente de Campanhã e Lisbôa P. A arbitragem a cargo do Snr. Silvestre Cruz, do Entroncamento, satisfez, áparte uns pequenos nada.

Teve o grupo de Lisbôa ocasião de marcar o



O Grupo de Lisbôa-P.

ponto de honra, mas a esplendida actuação do guarda-rêdes de Campanhã, evitou-o. Os *goals* foram marcados: o 1.º e o 3.º por Paredes, e o 2.º por Pelágio. Salientaram-se no grupo de Campanhã, Eduardo, Correia, Pelágio, Salomé e Paredes, e no de Lisbôa P., o guarda-rêdes, as defezas, o médio centro e o extremo direito.

Entre a assistência, composta na sua maior parte por pessoal das Oficinas de Campanhã, notámos a presença dos Ex.^{mos} Snrs. Engenheiros Sousa Pires, Canavêzes Júnior, Cunha Monteiro e Bruschy, os dois últimos de Lisbôa.



O Grupo de Campanhã

Acompanhava o grupo de Lisbôa, o chefe de brigada Snr. Morêno, director do Club.

Assistiu ao encontro o Snr. José Maria de Sousa, representante da Secção Desportiva dos jornais *O Primeiro de Janeiro* e *Os Sports*.

Agricultura e jardinagem

Trabalhos de Agosto

Continuam as lavouras de verão, tão necessárias principalmente nas terras compactas. Terminam as debulhas dos cereais de praga.

Colhem-se os milhos, desfolham-se as vinhas e ainda se pulverizam com caldas cúpricas ou enxofre ferro-cúprico, principalmente se o tempo fôr húmido.

No Norte começa a sementeira de nabos, regando-se a terra antes da sementeira.

Intensificam-se as regas nos pomares das fruteiras serodias e vão-se colhendo as frutas mais ou menos maduras conforme as castas.

As hortas, jardins, milharais mais tardios, etc., também se regam e fazem-se sachas que impeçam a evaporação.

Iniciam-se as grandes plantações de couve de Saboia, sendo a melhor época de alporcar os craveiros.

Semeiam-se nas hortas entre outras as couves tronchudas, os rabanetes, as cebôlas, o espinafre, a couve flôr, o bróculo, a alface e ainda o

feijão de trepar, e nos jardins, margaridas, goivos, calceolários, amores perfeitos, bocas de lobo, chagas, casadinhos e muitas outras plantas.

Escolha da semente de milho

Em quasi todo o País se colheu neste mês o milho e é nesta ocasião que mais particularmente interessa conhecer as boas normas para saber escolher desde já a semente que se tem de guardar para a cultura do ano seguinte.

Quem quizer melhorar a semente do milho que cultiva, deve seguir essas normas sem o que, provavelmente, verá ir diminuindo progressivamente a produtividade.

1 — Antes das bandeiras dos milhos começarem a abrir, isto é, a largar em finíssima poeira o polen das suas flôres masculinas, deve percorrer-se o campo arrancando ou desbandeiran o os pés estereis, isto é, os que não têm maçaroca, para que estas não vão «machear» as outras plantas produtivas.

2 — Mais tarde, quando as maçarocas estejam maduras, procede-se à primeira escolha, colhendo de preferência no centro do campo as maçarocas das plantas robustas, e que as tenham em maior número, bem formadas e inseridas na metade inferior do colmo mas não muito próximo do solo. Devem colher-se entre 3 a 5 vezes o número de maçarocas necessárias à sementeira do ano seguinte.

3 — Descamisadas estas maçarocas escolhem-se novamente as de maior tamanho e pêso, com o grão profundo, carreiras direitas, topo e base bem cobertas de grão, que deve estar bem preso ao carolo, firme e sem intervalos e com a côr uniforme.

Estas espigas guardam-se sem as debulhar em lugar bem arejado e com pouca luz. Não se devem conservar amontuadas mas penduradas ou espetadas em ripas ou nas próprias traves da casa onde se arrecadem.

Seguindo-se cuidadosamente esta indicação vai-se melhorando as qualidades produtivas do milho.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

Segundo o relatório do Conselho Superior de Viação, durante o ano de 1931 houve em Portugal **1872** desastres com veículos automóveis, que originaram **235** mortes e **2400** feridos, e avariaram 1074 veículos.

Isto dá uma média de cerca de **5** mortos e **46** feridos por semana.

Mas esta macabra estatística continua.

No passado mês de Junho houve nada menos do que **140** vítimas, sendo **15** mortos e **125** feridos.

Desde Janeiro último, já registamos **52** mortes e **531** feridos.

E isto só no continente de Portugal!

Pessoal

Actos dignos de louvor

Foram elogiados os marinheiros do vapor *Extremadura*, Snrs. Alvaro José, João da Silva e José Pereira, pelas imediatas providências que tomaram para socorrerem os tripulantes de um bote que se voltou no dia 18 de Junho, próximo à estação de Lisboa T. P.

Um dos tripulantes foi salvo pelos referidos agentes e os restantes pelas embarcações que também nessa ocasião correram a prestar socorro.

*

E' digno igualmente de registo o procedimento honesto dos seguintes agentes:

— O maquinista de 2.^a classe do Depósito de Casa Branca, Snr. Manuel Joaquim dos Santos, que, encontrando junto dum disco daquela estação um saco contendo a importância de Esc. 105\$00, o entregou imediatamente.

— O electricista auxiliar, Snr. João França, que tendo encontrado no túnel de Lisboa-R um relógio de algibeira, foi entrega-lo imediatamente ao Chefe das Oficinas de Instalações Eléctricas.

— O chefe do distrito n.º 108, Snr. Manuel Carvalheiro, que, tendo recebido a mais do pagador Esc. 60\$00, restituiu imediatamente essa importância.

AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Emídio Gameiro

Chefe de distrito

Admitido como assentador em 26 de Agosto de 1892



António Joaquim

Agulheiro de 3.^a classe

Admitido como suplementar em 29 de Agosto de 1892

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 22.^a Secção: Dr. João Baptista Duarte Pinheiro.

Médicos da 37.^a Secção: Dr. José Fernando da Silva Garção Gomes e Dr. Bento António dos Santos Silva.

Reformas

Mês de Maio

EXPLORAÇÃO

Joaquim Agostinho Feixeiro, Guarda.

Maria da Encarnação Mendes, Guarda P. N.

Mês de Junho

EXPLORAÇÃO

António Joaquim Sôto Maior de Alpoim Menezes, Inspector Principal Adjunto.

Joaquim de Oliveira, Bilheteiro principal.

MATERIAL E TRACÇÃO

António Pereira de Figueiredo, Sub-chefe de Depósito.

Alcino de Oliveira e Silva, Contra-mestre de 1.^a classe.

José Manuel Pires, Maquinista de 1.^a classe.

VIA E OBRAS

Manuel Joaquim Velhinho, Assentador de distrito.

Raul Augusto Fernandes, Assentador de distrito.

Falecimentos em Junho

EXPLORAÇÃO

† *Miguel da Costa Loureiro*, Empregado principal no Serviço do Movimento.

Admitido como praticante em 1 de Setembro de 1905.

† *Américo David Gracio*, Guarda-freio de 3.^a classe na 2.^a Circunscrição.

Admitido como carregador em 21 de Maio de 1914.

† *António Joaquim Fernandes*, Carregador em Lisboa P.

Admitido como carregador em 21 de Abril de 1915.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Alberto Ferreira Corigo*, Revisor de Material de 3.^a classe, na Revisão de Lisboa-Rocio.

Admitido como ajudante de carpinteiro em 4 de Setembro de 1893.

† *Custódio Ferreira Lages*, Fogueiro de locomóvel, no Depósito do Entroncamento.

Admitido como limpador em 26 de Abril de 1913.

† *Celestino Marques*, Limpador, no Depósito de Campolide.

Admitido como limpador em 26 de Janeiro de 1924.

VIA E OBRAS

† *Acácio Gomes*, Chefe do distrito n.º 133.

Admitido como assentador em 21 de Março de 1921.

† *Ernesto Ribeiro*, Assentador do distrito n.º 407.

Admitido como assentador de 2.^a classe em 25 de Novembro de 1912.



† Miguel da Costa Loureiro
Empregado principal



† Alberto Ferreira Corigo
Revisor de material de 3.^a classe



† Américo David Gracio
Guarda freio de 3.^a classe



† Celestino Marques
Limpador de máquinas

Eléctricas

13 — Foi devorado pela *chama* daquele incêndio, o contrato de *caução* — 2.

Cagliostro

14 — Um *magistrado* da antiga *Roma* ficou no campo da *batalha* — 2.

Mefistófeles

Biformes

15 — Deixei esta «*ferramenta*» ao lado desta «*planta*» — 2.

Acosta

16 — Ao dar uma *cabriola* parti a «*galheta*» — 2.

Labina

17 — Dupla em verso

Os pensamentos etéreos
da mulher, em sonhos lédos,
são p'ra nós grandes *mistérios*,
p'ra elas, doces *segrêdos* — 4

Alenitnes

Duplas

18 — A inutilização do *utensílio* foi uma *disposição* tomada com *antecedência* — 3.

Costasilva

19 — Uma *confissão pública* não merece *penitência* — 6.

Costasilva

20 — A *presunção jurídica* precisa de *auxílio* — 5.

Cruz Knhoto

21 — Esta charada está *incongruente* e *difícil* de *compreender* — 3.

Cruz Knhoto

22 — O *brilho dos olhos* de quem está *encolerizado* é *brilhante* como o *carvão ardente* — 3.

Cruz Knhoto

23 — Combinada

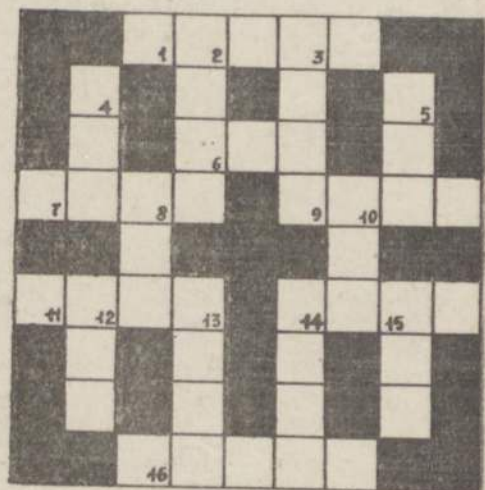
+ ja — Réptil
+ loque — Réptil
+ fa — Miséria
+ so — Reverso
Galanteador

Acosta

24 — Problema de palavras cruzadas]

Horizontais: 1-Utensílio de escritório; 6-embocadura de um rio; 7-mentira; 9-coiro de boi curtido; 11-máquina de te-
cer; 14-lôdo; 16-
campo com arvores
de fruto.

Verticais: 2-Ter-
reiro onde se debu-
lham cereais; 3-fru-
tos da videira; 4-
ponta aguçada; 5-
nome de um astro;
8-nome de um as-
tro; 10-manto; 12-
repetição de um som;
13-título de no-
breza; 14-instrumento para desbastar metais; 15-
travêso.



Eiravi

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Agosto de 1932

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	3\$00	Cebolas kg.	\$30	Ovos..... duzia	variável
» Nacional »	3\$10	Chouriço de carne..... »	15\$00	Petróleo lit.	1\$25
» Valenciano..... »	3\$10	Farinha de milho »	1\$50	Presunto kg.	9\$00
» Sião.. »	3\$20	» » trigo »	2\$35	Queijo da Serra..... »	13\$50
Assucar de 1. ^a »	4\$30	Farinheiras »	7\$00	» do Alentejo .. »	12\$00
» » 2. ^a »	4\$10	Feijão branco lit.	1\$10	» flamengo..... »	21\$50
» pilé..... »	4\$30	» amarelo..... »	1\$65	Sabão amêndoa »	1\$15
Azeite de 1. ^a lit.	6\$70	» encarnado »	1\$30	» Offenbach »	2\$10
» » 2. ^a »	5\$80	» frade de 2. ^a »	1\$00	Sal..... lit.	\$16
Bacalhau sueco..... kg.	3\$50	» » 1. ^a »	1\$50	Sêmea. kg.	\$70
» inglês..... »	4\$30	» manteiga »	1\$80	Toucinho »	7\$30
Banha..... »	7\$30	Grão »	1\$30	Vinagre lit.	\$70
Batatas..... »	variável	Lenha kg.	\$20	Vinho branco-Lisboa e Camp. »	\$80
Carvão de sôbro..... »	\$40	Manteiga..... »	13\$50	» tinto » » »	\$80
Carvão de sôbro em Gaia		Massas »	3\$45	Vinho branco-Restant. Arm. »	\$70
e Campanhã..... »	\$46	Milho..... lit.	1\$00	» tinto » » »	\$70

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

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

Alem dos gêneros acima citados, os Armazéns de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado tudo por preços inferiores aos do mercado.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos.

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.**).