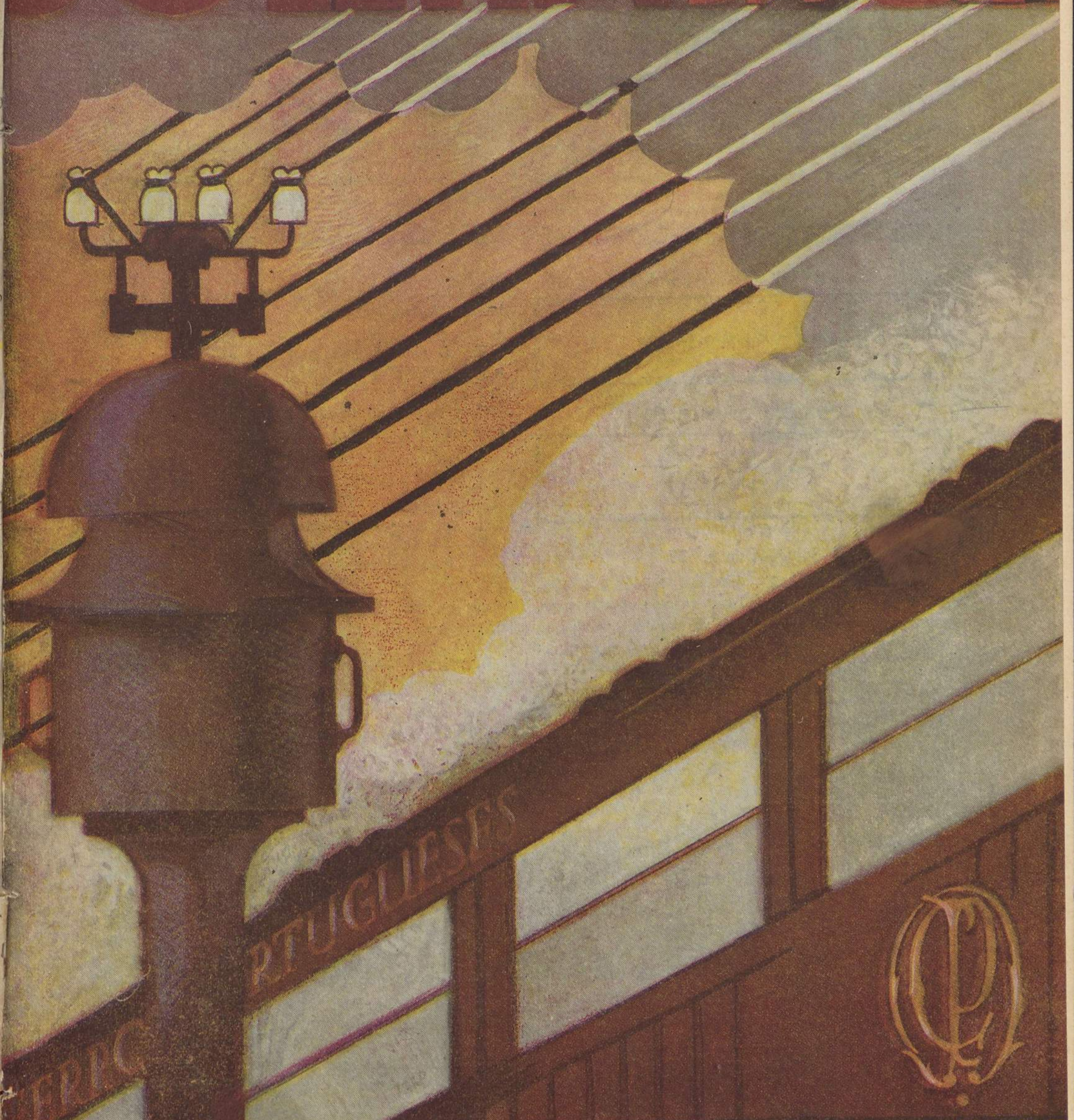


BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

4.º ANO — N.º 39

SETEMBRO DE 1932

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Juba: Recebemos a sua *dupla* em verso, mas não a podemos publicar por duas razões:

1.^a Porque não está segundo as regras estabelecidas pelo Regulamento desta Secção de que lhe podemos enviar um exemplar se desejar possuí-lo.

2.^a Porque não existe nenhum charadista com o pseudónimo de «Popular». Quando uma produção já apareceu em outras publicações e se não conhece o autor, diz-se que é *popular*.

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles, Cagliostro

QUADRO DE MÉRITO

Costasilva (20,3), *Novata* (17,3), *Csa* (17,2),
Jaa (17,2), *Rádio* (16,3)

Soluções do n.º 37

- 1 — Sátropa, sapa; 2 — carôcho, cacho; 3 — tábulas, talas; 4 — archote, arte; 5 — rótulo, rôlo; 6 — chichisbéo; 7 — petrina; 8 — cotó; 9 — gabéla; 10 — urca; 11 — China; 12 — lambaz; 13 — acinte; 14 — acroâma; 15 — abusão; 16 — Vermoil; 17 — gota e gota o mar se esgota; 18 — farófia; 19 — Lisboa; 20 — arrebentadiabo; 21 — violino; 22 — Lardosa; 23 — Capitolina; 24 — Vidé gravura ao lado.

L	A	B	O	R	A	Ç	Ã	O
A				I				
	C	A	R	R	O			I
	A		E		B			
	S	I		D	O		M	A
	C		M		L		A	R
	O	P	I	M	O		E	M
S				A				Ã
I	N	S	T	R	U	Ç	Ã	O

Biformes

1 — Foram colocar a canela das aves na convexidade entre o teto e a parede de uma sala — 2.

Labina

2 — Este filho bastardo é uma pessoa muito vagarosa — 2.

Labina

3 — Problema aritmético

Somar três algarismos iguais (não utilizando oitos) e obter vinte e quatro.

Roldão

Novíssimas

«Agradecendo e retribuindo ao distintíssimo charadista «Britabrantes» o seu provérbio: Gota e Gota o mar se esgota»

4 — Ao vender o instrumento causou-me mágua por pertencer a um aperfeiçoador — 2 — 1.

Novata

5 — A medida Chinêsa foi um «fluido» para conciliar.

Acosta

6 — As provisões em grande quantidade fazem o homem devasso — 2 — 2.

Alenitnes

7 — É fácil de quebrar-se a «mulher» segundo resa a sabedoria divina — 2 — 3.

Costasilva

8 — O enredo do romance é uma preciosidade que não está em qualquer bolsa de relíquias — 1 — 2.

Cagliostro

Sincopadas

«Ao distinto charadista Mefistófeles»

9 — 3 — Na parte do casco das bêstas entre a tapa e a palma, estava desenhado um pássaro de Angola — 2.

Novata

10 — 3 — No cabo que sustenta a vêrga vi um réptil — 2.

Mefistófeles

11 — 3 — Prendeste a galinha com a corda para exprimer o pé das uvas — 2.

Cagliostro

12 — Problema de palavras cruzadas

Horizontais: 1—que é da mesma terra; 6—pequeno capote com mangas; 7—nota de música; 9—espécie de cuco africano; 10—pedra de cor leitosa e azulada; 14—calafate; 16—início de uma nova ordem de coisas; 17—filho de Júpiter; 19—terceira pessoa do verbo rir; 20—igreja episcopal; 21—cólera; 22—cadeira pontifícia; 23—aversão.

Verticais: 1—animal; 2—assento de pedra; 3—arco de pua; 4—alcova; 5—ermo; 8—púcaro antigo; 11—deuses domésticos da antiga Roma; 12—elogio; 13—renque; 15—antiga máquina de guerra; 18—deusa da agricultura; 20—nota de música.

1			2		3	4		
								5
6						7	8	
				9				
10	11			12				13
				14				15
							16	
17					18		19	
					20			
					21			
22								
					23			

M. D. Coelho

(Continúa na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMARIO: «Ferry-boats». — O edificio da estação de Tomar. — O reitor. — Consultas e Documentos. — Novas automotoras. — Os grandes túneis. — Um autocarro gigante. — A conquista das velocidades. — Depoimento insuspeito. — Agricultura e jardinagem. — Desastres de automóveis. — Pessoal.

“Ferry=boats”

PARA estabelecer a continuidade da via férrea através de lagos, rios, estreitos e até largos braços de mar, são utilizados desde longa data barcos especialmente construídos para o transporte de caruagens e vagões, ou mesmo de comboios completos com as respectivas locomotivas.

Estes barcos são geralmente conhecidos pelo nome inglês de *ferry-boats*. Foi, de facto, em Inglaterra, no ano de 1851, que se construiu o primeiro barco desta natureza, utilizado na travessia de um estreito de 8 Km. de largura.

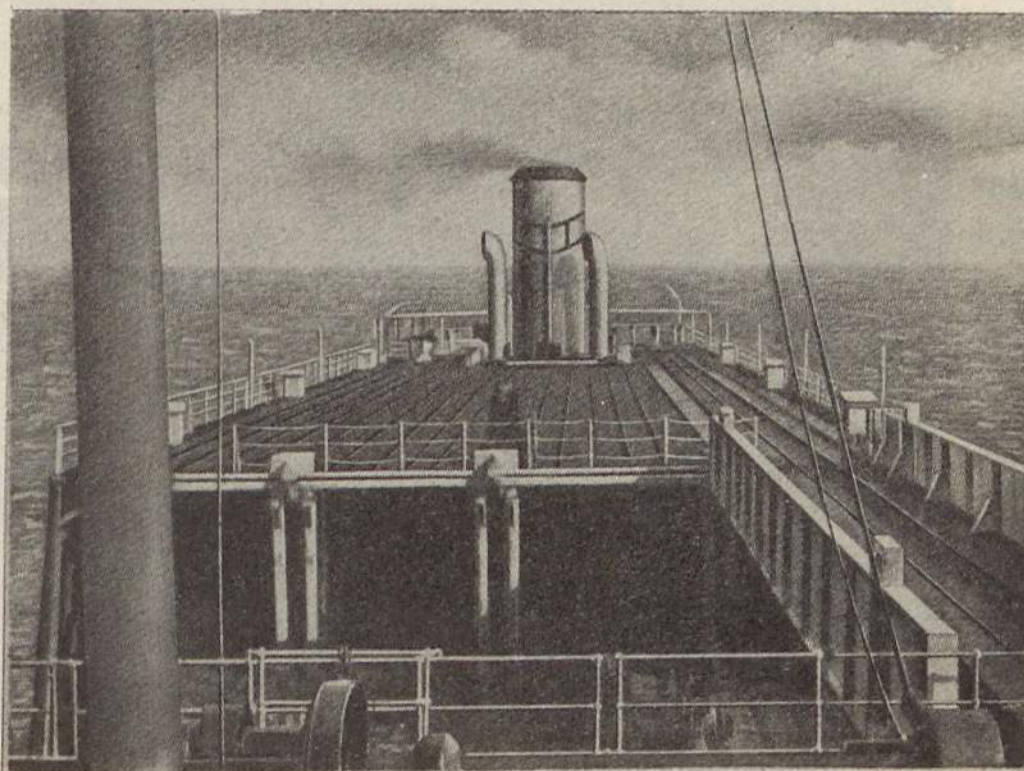
Os *ferry-boats* são barcos de convés rectangu-

lar, podendo atracar de prôa ou de pôpa, o que facilita consideravelmente a manobra. No convés estão assentes uma ou mais vias para esta-

cionamento do material transportado.

Possuem órgãos próprios para a sua propulsão ou são rebocados por rebocadores. Os embarcadouros estão arrançados de forma que os veículos possam facilmente passar das vias da terra para as do barco. Em alguns países existem mesmo portos especiais para *ferry-boats*.

Para compensar as diferenças de altura entre a via da terra e a do barco devido às variações do nível das águas em virtude das marés, têm



O convés de um «Ferry-boat»

sido utilizados sistemas diversos que constantemente se têm melhorado, como por exemplo, vias susceptíveis de serem levantadas ou baixadas, pontões munidos de bombas permitindo

de evitar o duplo trasbôrdo acima apontado, o que representa uma economia de tempo e de trabalho. Além disso tornam mais rápida a expedição e diminuem os riscos de roubo.

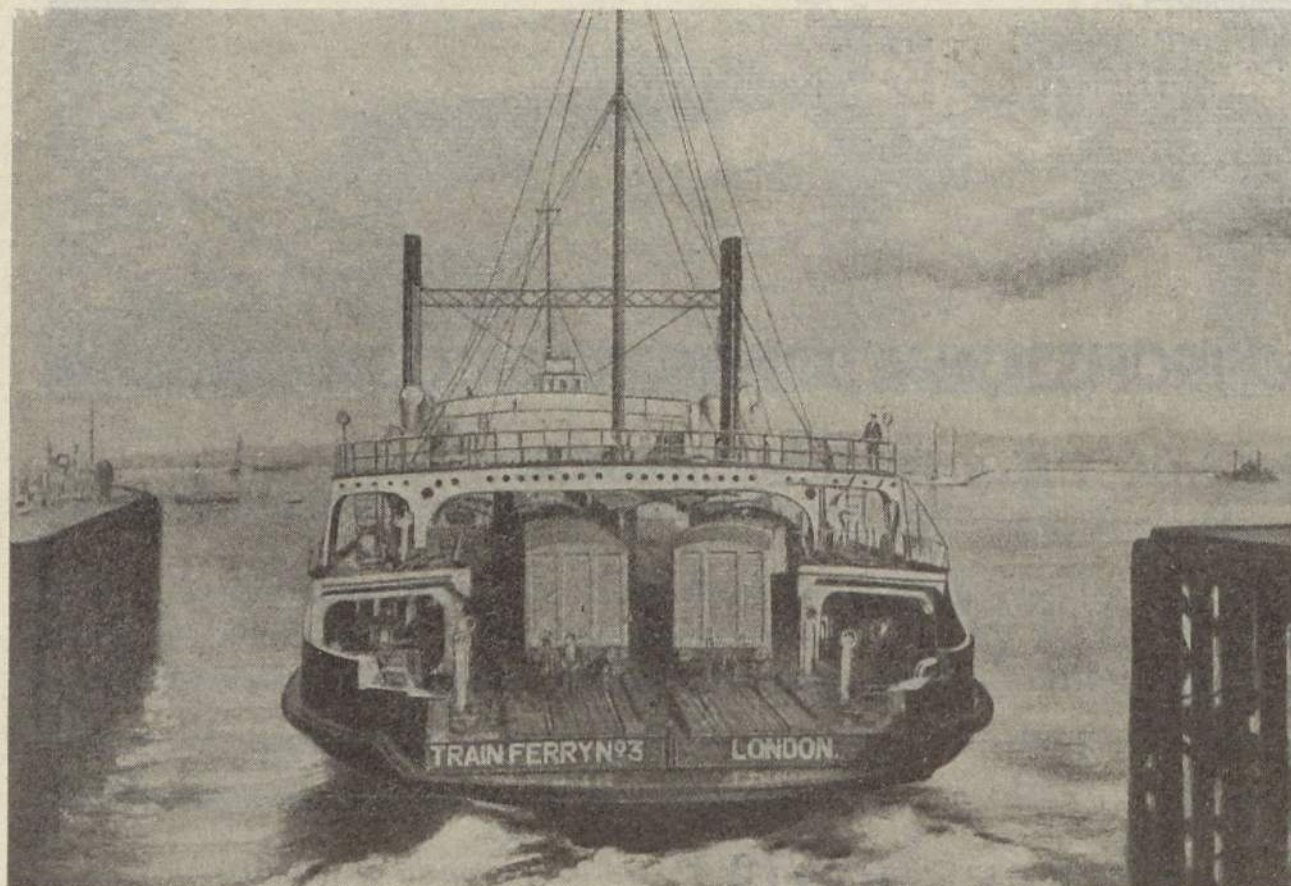
O desenvolvimento dos *ferry-boats* varia, naturalmente, de país para país. A sua maior ou menor utilização depende principalmente da configuração geográfica do país.

*

* *

Na Europa, é a Dinamarca que, em razão da sua configuração geográfica, utiliza em mais larga escala os serviços dos *ferry-boats*.}

Aquele país compõe-se, como é sabido, de uma parte continental, e uma outra constituída por pe-

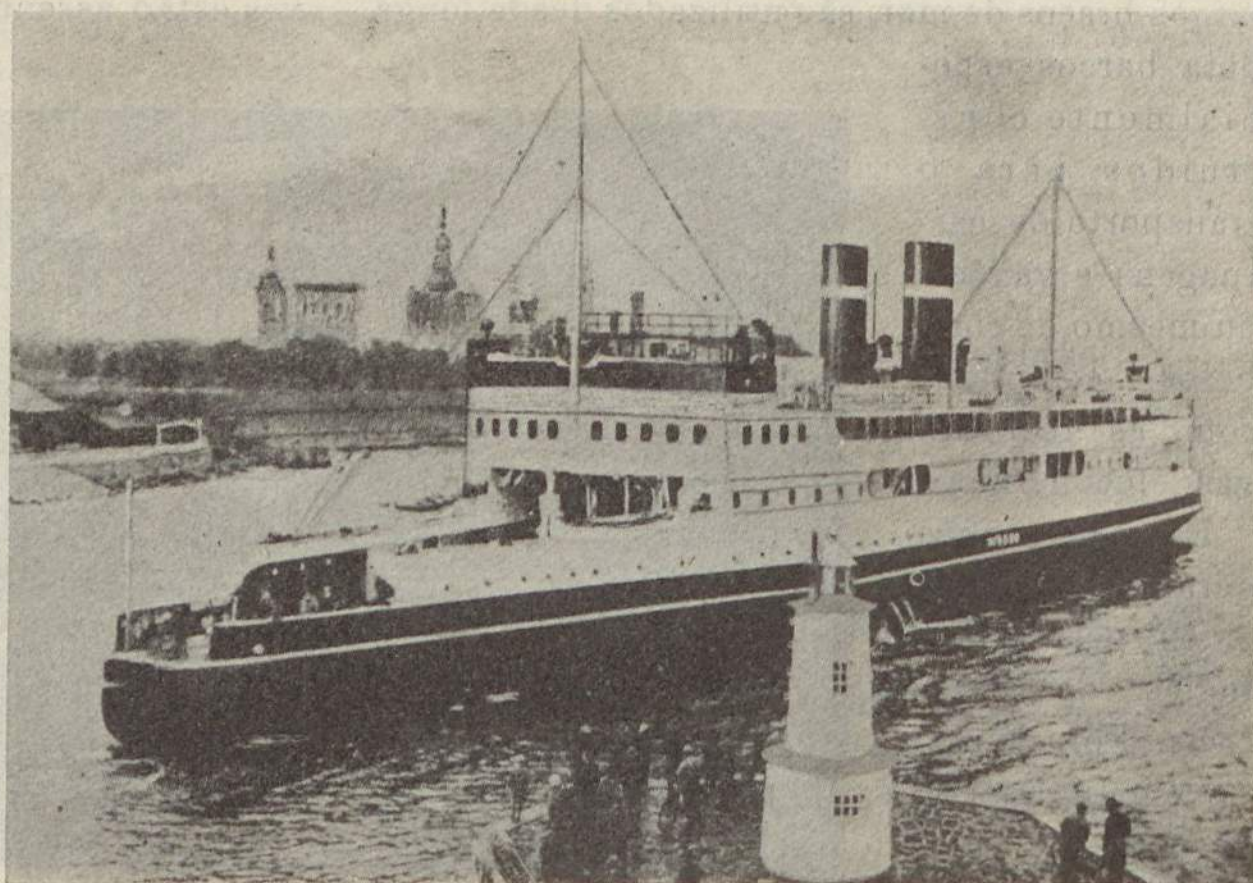


Um dos «ferry-boats» que fazem serviço entre a Bélgica e a Inglaterra, deixando o porto de Harwich

encher ou esvasiar reservatórios, ascensores, plataformas sobre as quais são impelidos os veículos que são em seguida levantados por meio de guindastes e transportados das linhas do cais para as dos *ferry-boats*, etc.

Os *ferry-boats* apresentam para os passageiros a importante vantagem de lhes evitar um duplo desembarque, do comboio para o barco e do barco novamente para o comboio, o trasbôrdo das bagagens, a procura de novos lugares, e, no caso de viajarem em carruagem-cama, o incômodo de serem perturbados no seu sono durante a noite.

Para as mercadorias, oferecem a vantagem



O «Ferry-boat» Nyborg que faz carreira entre a Dinamarca e Suécia

quenas ilhas. A administração dos caminhos de ferro dinamarquezes teve pois, a breve trecho, de estudar a forma de assegurar a con-

tinuidade das suas linhas férreas. Estava naturalmente indicado o emprêgo do *ferry-boat*.

O primeiro foi estabelecido em 1872. Actualmente possui oito linhas de *ferry-boats*, para travessias que chegam a atingir 26, 30 e 42 Km. de extensão.

Em conjunto os *ferry-boats* asseguram a travessia de 885 Km. A actividade dos serviços prestados pelas 8 linhas de *ferry-boats* em 1930, pode ser apreciada pelos seguintes números:

Número de quilómetros de travessia percorridos	646.000
Número de passageiros transportados	3:314.000
Número de toneladas de mercadorias transportadas	2:504.000

Na Alemanha existem 6 serviços de *ferry-boats*, datando o mais antigo de 1872. A travessia mais importante dá ligação para a Suécia, atravessando o mar Báltico numa extensão de 107 Km.

Um outro serviço muito importante é o da travessia de Warnemünde para a ilha de Falster que faz parte da Dinamarca. Permite o transporte directo de Hamburgo ou de Berlim para Copenhague, capital da Dinamarca.

De 1 de Abril de 1929 a 31 de Março de 1930, efectuaram-se nesta linha 987 travessias, transportando 161.400 passageiros e 271.000 Ton. de mercadorias.

O mais recente serviço foi organizado em Julho de 1929 pela companhia dos caminhos de ferro alemães através o lago Constância, tendo o seu início, na Alemanha, em Friedrichshafen e o seu término em Rosmanshorse, na Suíça.

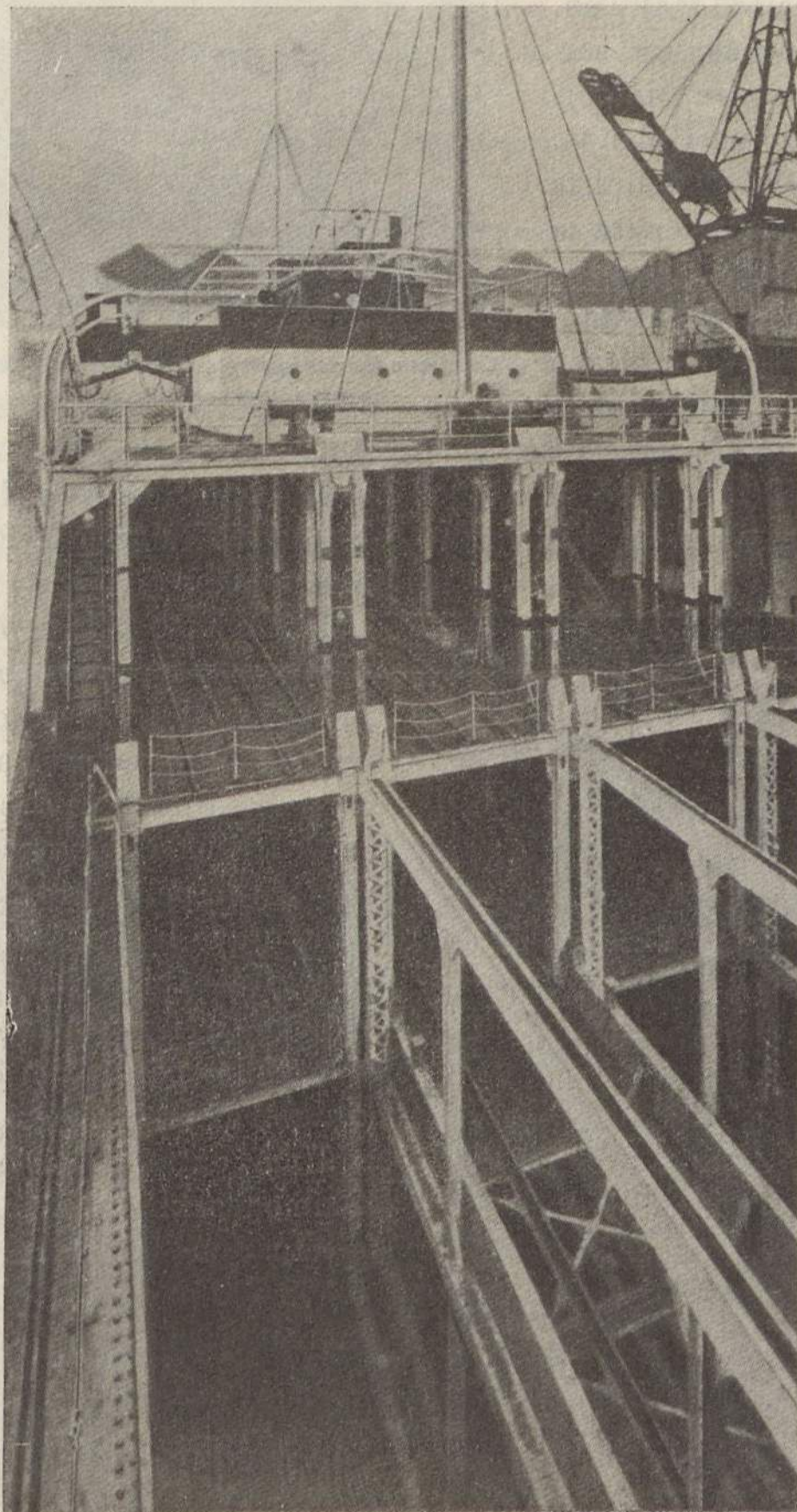
Os *ferry-boats* são constituídos por barcos com motores Diesel, dispostos especialmente para o transporte de automóveis. Por uma reduzida importância, procurou-se evitar, aos automobilistas que se dirigiam da Suíça para a Alemanha, o longo percurso para contornar o lago.

Foi, como atrás se disse, á Inglaterra que coube a glória de organizar o primeiro serviço de *ferry-boats* no mundo, em 1851, para a travessia do Firth of Forth, numa largura de 8,8 Km., tendo sido mais tarde construída uma ponte que veio substituir o serviço de *ferry-boats*.

Como já se sabe também, foi neste país que circulou o primeiro comboio do mundo.

Entre a Bélgica e a Inglaterra circulam *ferry-boats* através o mar do Norte numa extensão de 140 Km.

E' o maior percurso de *ferry-boats* na Europa. Esta linha inaugurada em 1923, parte de Zeebrugge (Bélgica) para Harwich (Inglaterra), e é destinada exclusivamente ao tráfego de mercadorias, especialmente géneros frescos. Por seu intermédio é servida a maioria dos países da Europa: Alemanha,



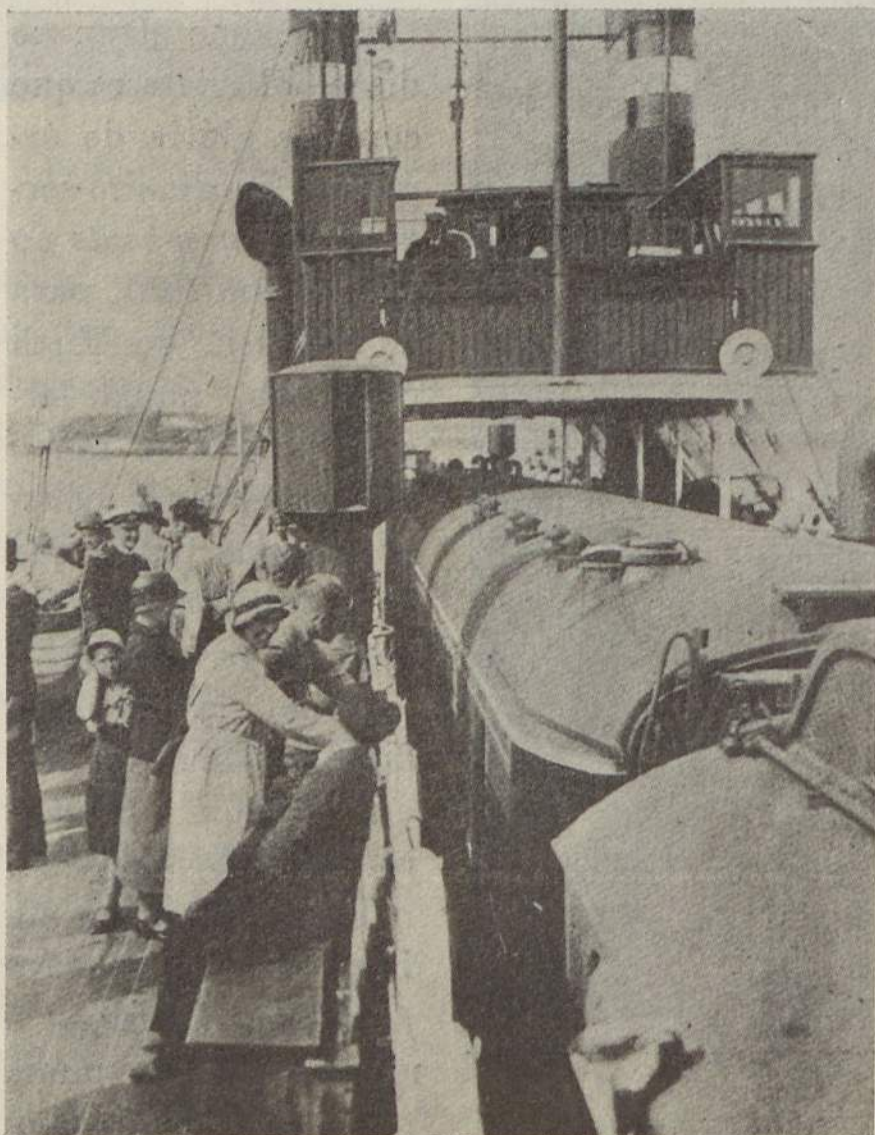
Vista dos porões de um «ferry-boat» e do elevador que os serve.

Áustria, Hungria, Suíça, Bélgica, Holanda, Itália, Chéco-Eslováquia, Polónia e Iugoslávia.

Em 1930, transportaram-se por ela 17.200 vagões, ou sejam cerca de 46 vagões por dia. No mesmo ano a tonelagem transportada foi de 133.000 Ton.

Na Noruega existe apenas um serviço de *ferry-boat* de pequena importância e outro tanto sucede na Holanda.

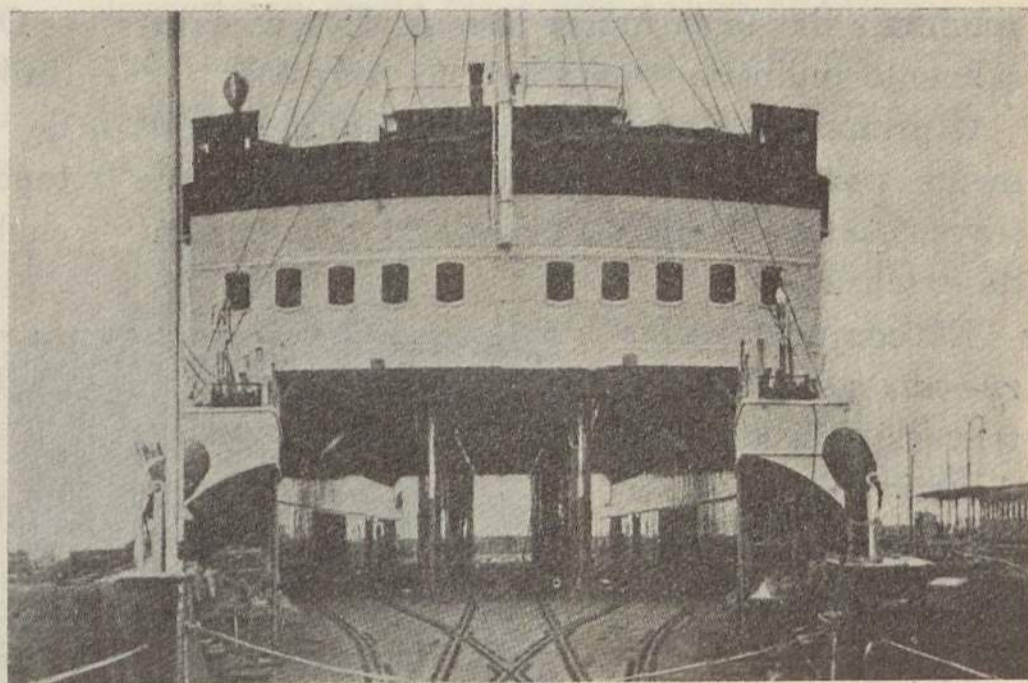
No Sul de Itália existem duas linhas através o estreito de Messina, para a ilha da Sicília, uma de 8 Km. e outra de 15 Km., com um tráfego importante. De 1 de Abril de 1929 a 31 de Março de 1930, efectuaram-se 7.273 travessias e transportaram-se 155.227 veículos (11.783 carruagens e 143.444 vagões) o que corresponde, em média a cerca de 424 veícu-



O transporte no «ferry-boat» Nyborg da carruagem directa Paris-Copenhague

los por dia e 21 por travessia. Este serviço é assegurado por 5 *ferry-boats*.

Estão projectadas na Europa diversas outras comunicações por *ferry-boats* entre a Suécia e



Um aspecto das vias no convés do «ferry-boat» Nyborg, que por meio de um dispositivo especial se podem levantar e abaixar de forma a facilitar a entrada dos veículos

a Rússia, Suécia e Inglaterra, Dinamarca e Noruega, Bulgária e Roménia, Turquia e Ásia Menor, etc.

Na Ásia, o país com maior desenvolvimento de *ferry-boats* é o Japão. País composto de ilhas, o Japão tal qual como a Dinamarca, teve necessidade de recorrer ao *ferry-boat* para assegurar a continuidade das suas linhas férreas.

Dos seus diferentes serviços de *ferry-boats*, destaca-se pela sua extensão, 110 Km. em pleno mar, o que liga a ilha de Hondo á ilha de Jeso, aberto á exploração em 1925. Esta linha está exposta a frequentes e violentas tempestades que muito perturbam o tráfego regular de mercadorias.

Uma outra linha importante é a que liga Shimonoseki e Kinshiu, na qual em 1929 se efectuaram 92.917 travessias, transportando 5:568.000 passageiros e 1:953.000 toneladas de mercadorias.

*

*

*

Os *ferry-boats* na América do Norte atingiram um notável desenvolvimento.

Nos Estados Unidos, centenas de *ferry-boats* circulam nos grandes lagos interiores, nas baías de New-York e de S. Francisco e ainda através os grandes rios.

No lago Michigan, um dos grandes lagos interiores, foi estabelecido em 1892 um serviço de *ferry-boats* entre Francfort e Kewaunes,

101 quilómetros. Os seus *ferry-boats* estão preparados para servir de quebra gêlos. Podem carregar 24 vagões sobre quatro vias.

No mesmo lago, foram montados mais dois serviços de *ferry-boats*, constituídos por barcos de 110 metros de comprimento, podendo cada um carregar 30 vagões.

Através do lago Ontário, um serviço de *ferry-boats* assegura a ligação entre os caminhos de ferro do Canadá e os dos Estados Unidos. O trajecto é de 97 quilómetros. Os barcos podem carregar 30 vagões de carvão de 50 Ton. O último barco construído para este serviço pode transportar 28 vagões e 900 passageiros.

Na Baía de S. Francisco, existem dois serviços de *ferry-boats*, um de S. Francisco a Sacramento, 145 quilómetros de extensão, e outro entre S. Francisco, Oakland e Alameda. Em 1926, os *ferry-boats* em serviço nesta baía, transportaram 59 milhões de passageiros e 2 milhões de toneladas de mercadorias. A título de comparação diremos que em toda a rede explorada pela C. P. se transportaram 15.349.742 de passageiros em 1931 ^(a).

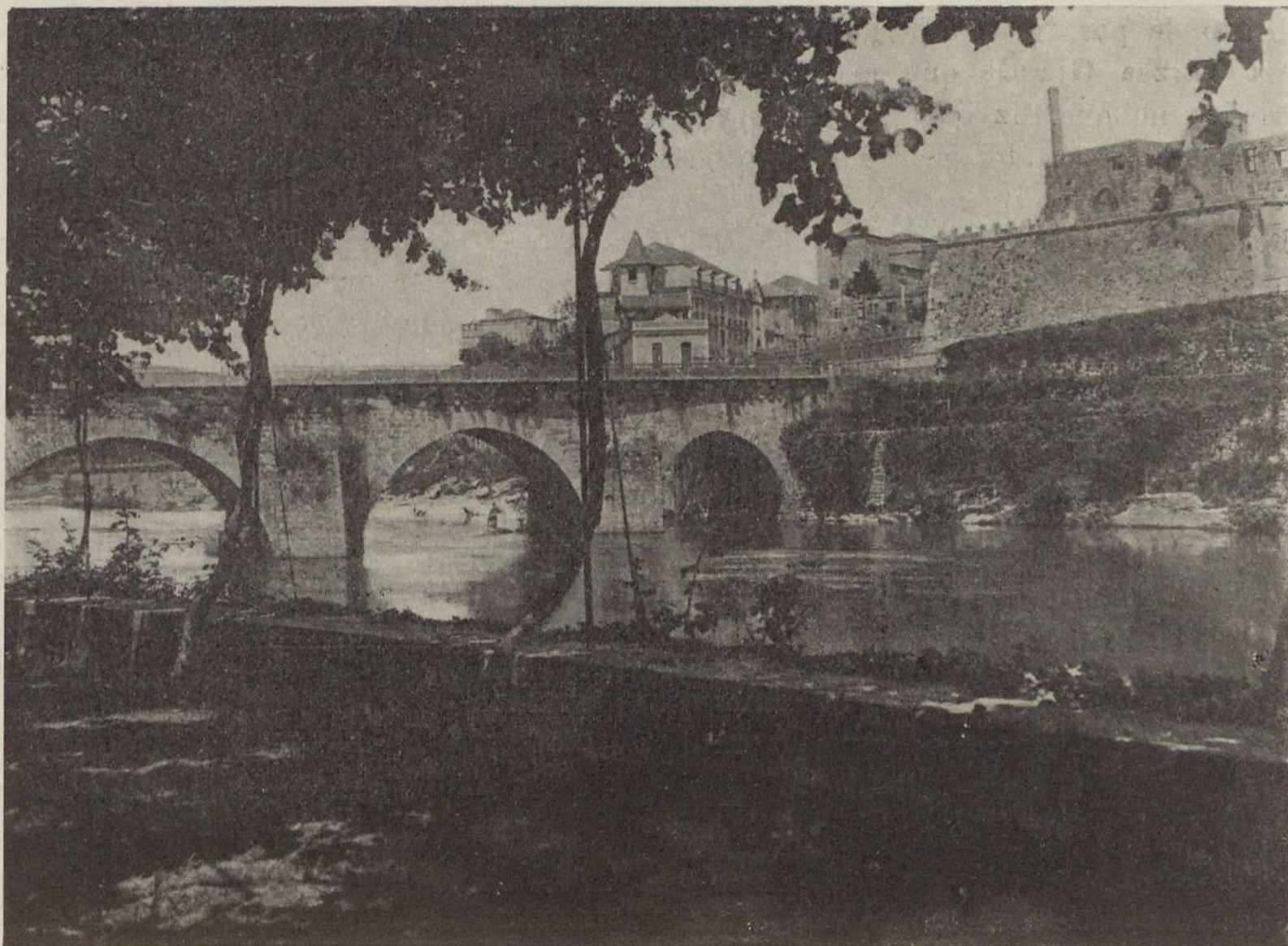
No Canadá além do *ferry-boat* já acima apontado, que liga as vias férreas dêste país às vias férreas dos Estados Unidos, existem ainda mais dois na costa do Atlântico e um outro na costa do Pacífico.

Finalmente temos ainda a assinalar duas linhas de *ferry-boats* em Cuba. Uma delas de 180 Km. ligando a ilha com a península da Flórida, situada ao sul dos Estados Unidos da América do Norte.

A outra, de 1.100 Km., a mais longa linha de *ferry-boats* que no mundo existe, liga Havana á Nova Orléans e é destinada principalmente ao transporte de assucar da ilha de Cuba.

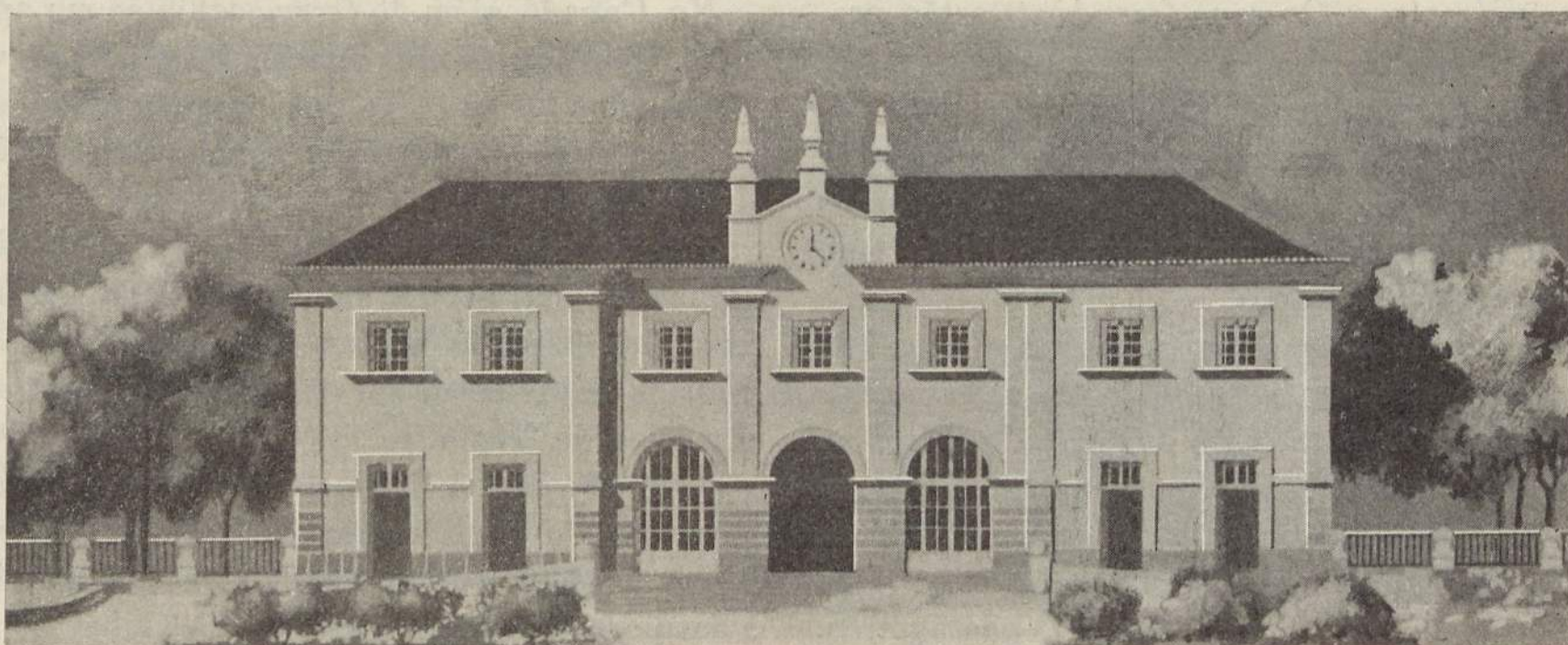
Pela rápida exposição que acabamos de fazer pode formar-se uma ideia da grande importância económica que os *ferry-boats* já representam no mundo. Eles permitem assegurar a continuidade dos transportes ferro-viários entre regiões separadas por lagos, rios ou mares, onde seria impossível ou muito dispendiosa a construção de pontes.

^(a) Neste número não está incluído o de passageiros portadores de bilhetes de assinatura.



Barcelos

Fotog. do Snr. Eng.º Ferrugento Gonçalves



Fachada principal do edificio da estação de Tomar

Desenho de Cottinelli Telmo

O edificio da estação de Tomar

Pelo Snr. Architecto Cottinelli Telmo, da Divisão de Via e Obras

A construção do ramal Lamarosa a Tomar deu origem à criação duma estação terminus nesta cidade, estação que foi há pouco aberta ao Público.

O edificio de passageiros dá para a antiga Praça da Várzea Grande que nada tem de característico no que diz respeito ao aspecto das construções que a rodeiam. Por isso mesmo, para trazer até este limite da cidade um pouco do sabor das velhas construções que dão character a Tomar, se deu a este edificio o aspecto que elle tem e a que podemos chamar tradicional para não usarmos da formula «à portuguesa».

Este edificio está colocado sobre uma plataforma acima do nível da Praça, o que deu lugar a fazer-se uma escadaria central e duas rampas laterais para acesso de carros junto da entrada principal do vestíbulo.

De um e outro lado do E. P., apenas sobre a praça, os muretes de

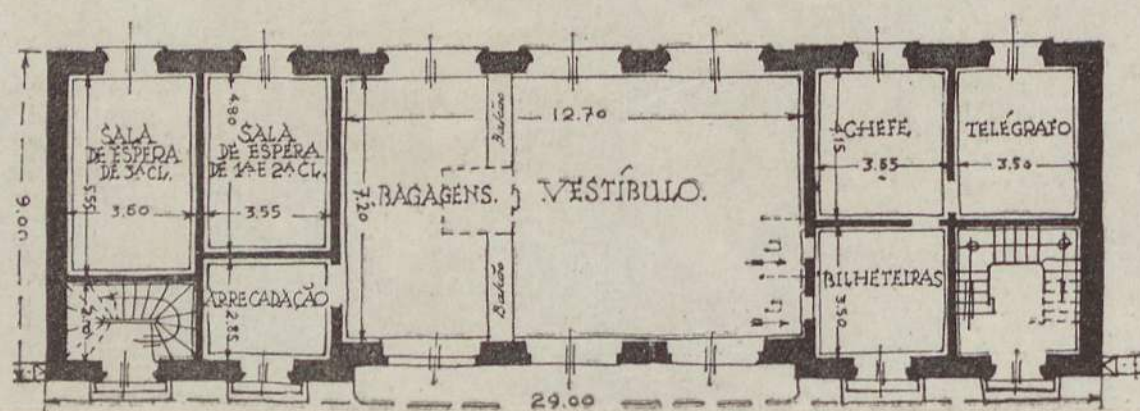
cantaria que limitam o terreno da estação são encimados por um parapeito de grade de ferro entalado entre pedestais também de cantaria.

São igualmente deste material todos os cunhais, pilastras, cornijas, etc. deste edificio, de modo que, se não se póde dizer que elle tenha uma imponência que seria, com certeza, despropositada, não se póde negar que seja uma boa construção sob todos os pontos de vista.

Como obra acabada recentemente falta-lhe, é claro, a cor que só o tempo lhe há de dar, estabelecendo os contrastes e o claro escuro que actualmente não existem.

As paredes foram pintadas com um tom de óca amarela, e, do lado da gare, ao longo do rez-do chão, revestidas com um silhar de azulejo ao gosto antigo, o que se fez também no vestíbulo e sala de espera.

Como o vestíbulo, cujo piso foi revestido com mosaicos de mármore, apenas está separado da parte destinada ao serviço de ba-



Planta do rés-do-chão



Lisbãa, 1931

Fot.^a de L. Schepens

Grupo de Pessoal do Depósito de Campanhã

gagens por um balcão baixo e um pequeno corpo envidraçado para despacho, acontece que estas duas divisões constituem por assim dizer uma divisão única por onde o Público circula livremente, sendo servida por três amplos vãos tanto do lado da cidade como do da gare.

A simplicidade das decorações interiores, molduras, etc, e a brancura dos estuques de paredes e tectos, assim como a situação especial do edifício, dão a êste um ar alegre e sa-

dável de que participam muito particularmente as espaçosas habitações do 1.º andar.

As plataformas do cais são cobertas em parte por um alpendre (marquise) de ferro e fibrocimento que acompanha a fachada posterior do edifício de passageiros.

Um pouco afastada dêste, mas facilmente acessível, construiu-se também uma pequena edificação para retretes e lavatórios, tanto para serviço dos passageiros como para o do pessoal da estação.

Digressão Literária.

Júlio Denis foi o pseudónimo adoptado pelo notável escritor Dr. Joaquim Guilherme Gomes Coelho, que nasceu na cidade do Pôrto em 14 de Novembro de 1839, onde se formou em medecina e veio a morrer tuberculoso, aos 32 anos de idade, na ilha da Madeira para onde fora à procura de melhoras para a sua terrível doença.

A qualidade da sua obra que conta variadas edições e traduções em diversas linguas, deixa prevêr quanto a nossa literatura perdeu com o desaparecimento precóce dêste grande romancista. Os seus principais livros são:

Pupilas do Snr. Reitor, Morgadinha dos Canaviaes, Os Fidalgos da Casa Mourisca, Uma Família inglesa e os Serões da Província.

O reitor

Ao deixar José das Dornas na tenda do seu vizinho da Esquina, o reitor, apoiado na grossa bengala de cana, companheira fiel das fadigas de muitos anos, foi seguindo pelos caminhos pouco cómodos da sua paróquia e entrando nas casas mais pobres, onde levava a esmola e o conforto de doutrinas evangélicas que tão singelamente sabia prégar.

Era esta para êle tarefa habitual.

Sentava-se com familiaridade à cabeceira do jornaleiro doente, êle próprio lhe arrefecia os caldos, lhe temperava os remédios e lhos ajudava a tomar; guiava com os conselhos e en-

sinava com o exemplo os enfermeiros, que, entre a gente pobre dos campos, são quási sempre os mais pequenos da família, aqueles que, pela idade, representam ainda uma parte pouco produtiva de receita; porque os outros reclamam-nos exigências imperiosas do trabalho.

No cumprimento desta obra de misericórdia atravessou o reitor quási toda a aldeia e, com o coração apertado pelos infortúnios que vira, e desafogada a consciência pelo bem que fizera, continuava plácida a sua tarefa abençoada.

Depois de muito andar e de muito consolar

misérias, parou algum tempo por baixo das faias que assombravam um largo terreiro, e sentou-se com o fim de ganhar fôrças para proseguir.

Enquanto descansava, foi dar balanço às algibeiras, que trouxera bem providas de casa. Êste balanço foi desanimador para os projectos ulteriores do velho. A esmola, essa sublime gastadora, que nunca abandonava a direita do pároco nestas visitas pastorais, havia-lhe esgotado o capital, sem que êle dêsse por isso.

O reitor mostrou-se mortificado: não que lamentasse o dinheiro gasto assim, mas porque estava longe de casa e tinha ainda mais infelizes a socorrer.

Poucas cogitações financeiras dum ministro de estado, perante o *déficit* do orçamento, valem as do pároco naquela ocasião. Apertando entre o indicador e o pólex o lábio inferior, e com olhar imóvel próprio das profundas abstrações de espírito, conservou-se por bastante tempo irresoluto, entre o proseguir a sua visita com as mãos vazias e o transferir para outra vez o complemento dela.

Nem um nem outro alvitre lhe agradavam, porém.

De vez em quando tornava a procurar nas algibeiras, a ver se lhe passara despercebida alguma pequena moeda, que o tirasse de maiores dificuldades. Mas nada lhe valia a pesquisa.

Emfim levantou-se; radiava-lhe a fisionomia com um ar de resolução, como se a final lhe ocorrera o pensamento desejado; e foi já com andar firme e decidido que continuou o seu caminho, murmurando consigo mesmo não sei que palavras pouco perceptíveis, acompanhadas às vezes de certa mímica de mãos.

Depois de trezentos passos, pouco mais ou menos, dados assim, achou-se o reitor defronte duma casa branca, cujas funções eram bem indicadas pelo ramo de loureiro que pendia à porta e pelo côro de vozes e ruído de gargalhadas e juras que vinham do interior dela.

O padre tomou a direcção desta casa.

Não o surpreendeu o espectáculo que presenciou, porque o esperava.

Alguns lavradores e homens de ofício, sentados à volta duma banca de madeira e todos formidavelmente munidos de grandes copos

de vinho, estavam recebendo ali simultâneas as comoções da beberónia e do jôgo de parar. Cada um dêles seguia, de olhos atentos, as evoluções do baralho de cartas, moído e sebento, que um banqueiro, igualmente dotado desta última qualidade, executava com a prestidigitadação de consumado artista; o ardôr do ganho, e a recíproca desconfiança que os animava, rompiam ainda através dos densos nevoeiros que pareciam toldar aquelas vistas avinhadas.

Havia um considerável monte de cobre e alguma prata no meio da mesa, e montes parciais, mais ou menos bem providos, ao lado de cada jogador. A cada sorte, que se decidia entre um silêncio e ansiedade de suspender quási a respiração, seguia-se um vozear infernal, composto de exclamações de júbilo dos felizes e de pragas dos sacrificados.

O reitor assomou ao limiar da porta em um dêsses momentos de tumulto. Discutia-se desordenadamente a legalidade e a inteireza da mão última de jôgo.

A correr parelhas com a pouca moderação das palavras, só a das libações de vinho. Os copos vazavam-se e enchiam-se com rapidez pasmosa, e o taverneiro, a cada um que se despejava assim, traçava um sinal a gis na porta vermelha da cozinha.

O aparecimento do reitor causou sensação.

O primeiro movimento dos circunstantes, ao darem por êle, foi o de esconderem as cartas e o dinheiro; mas, na impossibilidade de o fazer a tempo, levantaram-se e, com ar de embaraço, tiraram o chapéu e baixaram os olhos.

Houve um momento de silêncio, empregado por o reitor em reconhecer os delinquentes, e durante o qual êstes não ousaram levantar os olhos.

— «Não é o regedor, sosseguem — disse em fim o reitor ainda do limiar da porta — e pena é que o não seja, para vos meter a todos na cadeia». E adiantando-se na taverna continuou: — «Santa vida esta! Assim é que é ganhar o reino do céu! Sim, senhores! Aqui estão uns poucos de santos varões, que empregam bem o seu tempo! Respeitáveis e exemplares patriarchas, de quem muito se póde esperar como educadores da família! Sim, senhores!» E mudando para tom mais severo: — «Vossas mu-

lheres estafam-se com trabalho, para dar um pouco de pão negro aos filhos, e a vós esta vida regalada, não é assim? Ainda agora encontrei o teu pequeno, Manuel, que pedia esmola pela porta dos vizinhos: não tens vergonha? — A tua mulher, Francisco, estava há pouco de cama e teve de mandar à cidade a filha mais nova com uma canastra de hortalica com que ela mal podia; ia a vergar, a pobre pequena! Achas isto bonito? — O teu irmão, João, ainda não há três dias que foi pedir emprestado, chorando, ao José das Dornas dinheiro para pagar ao mestre da fábrica em que trás o filho na cidade; talvez tu não tivesses para lho emprestares? — Não há muito que o pobre José da Maia se me queixou a mim de que tu, Damião, ainda lhe não tinhas pago por inteiro o preço daquêles bois que lhe compraste. — Mas que importam estas pequenas coisas? Que importa lá a miséria que vai por casa, se não falta o dinheiro para o vinho e para o jôgo! Isso é o que se quer! E tu — acrescentou voltando-se para o taverneiro, que detrás do mostrador assistia calado a toda esta cena — tu vais engordando à custa destas misérias todas. Passam fome as mulheres e as crianças, para te encher a gavêta e a barriga! Ó santo Deus! e tanta desgraça que por aí vai, e tanta gente sem pão para comer!

— «Essa é boa! O meu ofício é vender vinho, vendo-o; faço o meu dever — resmungou o taverneiro, despeitado.

— «Fazes também o teu dever enchendo com outro tanto de água as pipas do vinho que vendes? e permitindo em tua casa êstes costumes, proibidos pelos homens e amaldiçoados de Deus? — êstes jogos infernais, que tem levado tantas cabeças à fôrça, e tantas almas ao inferno? É êsse também o teu ofício? Pois deixa estar que eu avisarei o regedor, para que te dê a recompensa, por o bem que o cumpres.

O taverneiro não redarguiu.

O reitor voltou-se de novo para os jogadores, ainda silenciosos:

— «Chego ao meio de vós com as mãos e algibeiras vazias. Vêde. O dinheiro com que saí de casa ficou-me por êsses caminhos, algumas casas de muitos dos que vejo agora aqui. A êsses não estou dispôsto a perdoar a dívida,

pois vejo que não precisavam da esmóla que eu lhes dei; os outros, que têm para perder no pecado, também o hão-de ter para a obra de misericórdia, ou tiszada trazem já a alma pelo fôgo do inferno. Tenho ainda muitos pobres para vêr, e não trago já dinheiro comigo. Peço esmóla para os pobres — proseguiu o reitor em voz alta e aproximando-se da mesa — quem não dará aqui esmóla para os pobres? — Amanhã, continuando vós nesta vida, eu pedirei também esmóla para vós. Lembrai-vos disso.

E a um por um estendia o chapéu, fitando-os com um gesto de nobre e composta severidade.

O respeito que lhes impunha a figura do ancião pedindo desinteressadamente para a pobreza, e em muitos a voz da consciência, coroaram do melhor êxito a inspiração do pároco.

Houve quem lhe despejasse no chapéu todo o dinheiro que tinha diante de si.

Um só não correspondia ao pedido.

O reitor fixou-o com semblante austero:

— «E tu?

— «Não tenho nada — respondeu êste homem com ar abatido — perdi e devo.

— «Não tens nada! — Redarguiu o padre com amargura — tens, sim; tens cinco filhos e uma velha mãe moribunda. O homem cobriu o rôsto, para ocultar as lágrimas.

— «A que vem êsse chôro agora? Pois julgavas tu que matarias a fome à tua família por esta maneira? Para que te deu Deus os braços robustos, homem, e o peito valente, se os negas ao trabalho?» E voltando-se para os jogadores que sabia mais abastados, proseguiu com mais veemência: — «E vós tivestes alma para vos entregardes a êste jôgo danado com um homem que punha em cima da mesa o pão e o sangue de seus filhos e de sua mãe! Vergonha e desgraça sôbre vós, miseráveis, se dentro dum dia não compensardes o mal que fizestes, abrindo por vossas mãos a êste pai e filho desnaturado a carreira do trabalho, que é da honra igualmente — dentro dum dia, — como podeis e deveis. Eu vos forçarei a isso.

Homens, que tão bem servis para perder, servi um dia ao menos para salvar. Não podes pagar?... Alguém pagará a tua parte.

— «Não pôde pagar, não — confirmou o ta-

verneiro — que a mim me deve êle uma conta, e não pequena, de vinho.

— «Ah, sim? — disse o reitor, voltando-se para o da observação. — Pois has-de ser tu o que pagarás a parte dêle. Ainda não dêste nada. Dá-me a sua dívida.

— «Mas, senhor reitor... balbuciou o taverneiro.

— «Consideras-te mais que os outros? Só se fôr por seres o mais culpado.

— «Não, senhor... de bôa vontade lha perdô; lá por isso...» E acrescentou, falando consigo, o taverneiro: — «Não cedo grande coisa, que por perdida a tinha eu há muito.

Depois dêsta abundante colheita o reitor continuou:

— «Compensai ao menos com esta bôa acção o pensamento diabólico que vos juntou aqui. E agora ide para vossas casas e para o trabalho. Lembrai-vos que mal vai à família e à

fazenda do que se esquece na taverna assim; e retenha-vos essa lembrança, se ainda não tendes endurecido de todo o coração. O que entra rico nestas casas, sai a pedir; se entrar pobre, sai criminoso. Ide. Fugi às tentações dêstes inimigos — isto dizia tomando as cartas da mesa — e fazei como eu quando as tiverdes à mão». E com um rápido movimento do braço fez voar todo o baralho até ao fôgo, que em pouco tempo o reduziu a cinzas.

E pondo outra vez o chapéu na cabeça, saíu da sala.

Após êle fôram saindo também os joviais consócios da taverna, que não se sentiam com alma de continuar ali.

Para alguns tinha de ser aquela a última tentação.

JÚLIO DINIZ — *As pupilas do senhor reitor.*



Casas de Olhão (Algarve)

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 463 — Rogo me seja informado como hei-de fazer a taxa duma debulhadôra montada sobre rodas, pêso 5.893 Kg. e uma lança de ferro, pêso 38 Kg., em p. v. de Alcântara-Mar Entrepasto a Serpa. Carga e descarga pelos dônos. Foi feita requisição de vagão (MF. 2).

R. — C. P. 137 Kms. — Tabela 25 com o recargo de 25 0/0, conforme a 4.ª condição particular do Cap.º I da Tarifa E. 1.

Base $(6\$48 + 25\ 0/0) \times 11 \times 590 =$	525\$69
• $6\$48 \times 11 \times 4 =$	2\$86
Aviso A. 83.....	11\$00
	539\$55
Imposto de sêlo s/ 539\$55.....	27\$25
Registo e assistência.....	\$70
Manutenção $20 \times 594 \times 11 =$	13\$07
	580\$57
Adicional de 10 0/0.....	58\$06
	638\$63
Arredondamento.....	\$02
Total	638\$65

S. S. 127 Kms. — Tarifa Geral 1.ª classe com a redução de 10 0/0 e recargo de 25 0/0, Artigo 65 da Tarifa Geral.

Base $(7\$71 + 25\ 0/0 - 10\ 0/0) \times 11 =$	562\$93
» $7\$71 - 10\ 0/0 =$	3\$06
	565\$99
Manutenção $20 \times 11 \times 594.....$	13\$07
Aviso de chegada.....	\$55
	579\$61
Adicional de 10 0/0	57\$97
	637\$58
Arredondamento	\$02
Total.....	637\$60
Total geral	1.276\$25

P. n.º 464 — Um passageiro portador dum bilhete de 3.ª classe da Tarifa Geral de Estarreja a Lisboa-R., que peça para que a sua bagagem seja despachada para a estação de B. Prata, pode fazer-se?

R. — Veja o art. 24.º da T. G. e modificado pelo 8.º aditamento à mesma Tarifa.

Não deve despachar a bagagem senão para o destino indicado no bilhete.

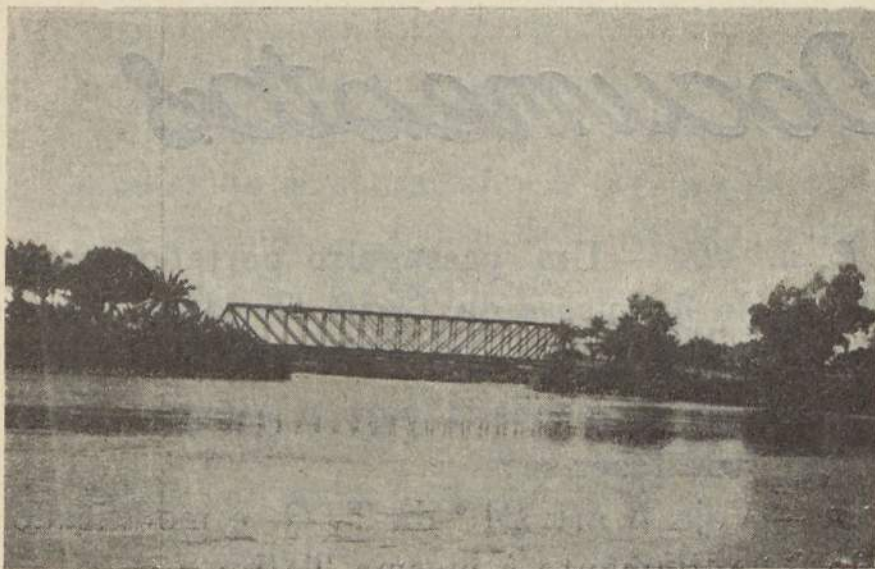
P. n.º 465 — Rogo me seja indicado como hei de fazer a taxa dum fagulheiro montado sobre rodas, pêso 1.053 Kg., uma lança de madeira, pêso 32 Kg., uma caixa com pertences, pêso 600 Kg. e uma grade com pertences, pêso 133 Kg., em p. v., de Alcântara-Mar-Entrepasto a Serpa. Carga e descarga pelo caminho de ferro. Foi feita a requisição do vagão (MF. 2.)

R. — C. P. 137 Kms. — Tabela 25.

Base $6\ 48 \times 11 \times 182 =$	129\$73
Aviso A-83.....	11\$00
	140\$73
Imposto de sêlo s/ 140\$73	7\$11
Manutenção $50 \times 11 \times 182 =$	10\$01
Registo e assistência ..	\$70
	158\$55
Adicional de 10 0/0	15\$89
	174\$44
Arredondamento	\$01
Total	174\$45

S. S. 127 Kms. — Tabela 7.

Base $6.50 \times 11 \times 182 =$	130\$13
Imposto de sêlo	6\$58
Manutenção $50 \times 11 \times 182$	10\$01
Aviso de chegada.....	\$55
	147\$27
Adicional de 5 0/0	7\$37
	154\$64
Adicional de 10 0/0	15\$47
	170\$11
Arredondamento	\$04
Total.....	170\$15
Total geral.....	344\$60



Ponte sobre o rio Catumbela na linha do Caminho de Ferro de Benguela
Fotog. do Sr. António Rosa, Chefe de Repartição Principal, reformado

E 11:

P. n.º 466 — Desejo saber qual a data que deve ser indicada numa declaração de expedição, apresentada para despacho de 160 sacos de trigo, com as seguintes entradas parciais:

Dia 10 de Julho.....	30 sacos
» 11 » »	50 »
» 14 » »	20 »
» 16 » »	60 »
Total	160 »

isto é, deve ser indicada a data em que a mercadoria começou a entrar ou quando esta esteja completa, pronta para despachar?

R. — O artigo 162 do livro E 11, determina que a data a indicar na declaração de expedição, é a da entrada da última fracção, entendendo-se que é nesse dia que a expedição se efectuará.

E como temos de ter em vista um possível atraso no transporte, a data a inscrever no contracto respectivo é sempre a do dia do despacho, e assim teremos dois casos a considerar:

1.º) Quando se trate duma remessa que não gose da concessão do Aviso ao Público A 238, e que entre parcialmente, a data a mencionar será a do dia em que entrar a última fracção, porque é nesse dia que o despacho se realizará.

2.º) Quando a mercadoria esteja ao abrigo do disposto no diploma atrás citado, a data a indicar será a do dia em que fôr feita a expedição.

Resumindo, o contracto de transporte

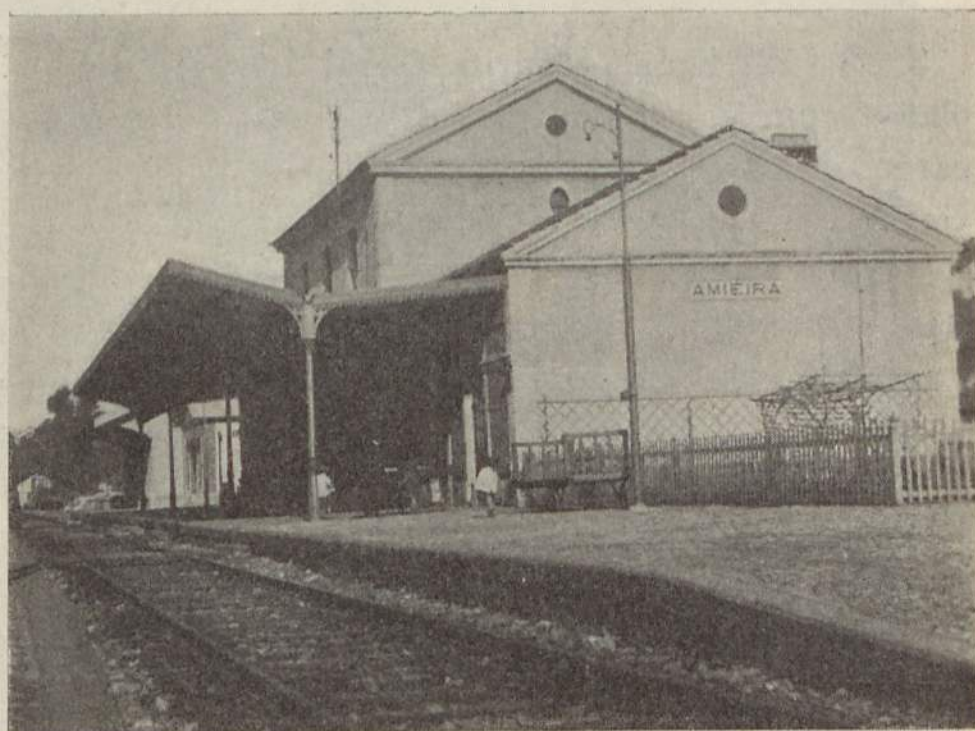
levará sempre a data do dia em que o expedidor fizer o despacho.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 467. — O artigo 103.º do regulamento n.º 2 esclarecido pela 3.ª circunscrição em circular n.º 371 diz que os combóios expedidos em dupla tracção pela cauda até determinado ponto da linha deixam de parar na estação imediata. No entanto o artigo 102.º diz que quando não funcione o telégrafo ou telefone será levado pelo condutor o aviso de partida e indicação da hora de regresso da máquina que deu dupla. Deixando de parar peço esclarecer-me por quem será levado o respectivo aviso?

R. — A sua dúvida não se compreende. Se o telégrafo ou telefone não funcionam, o combóio só pode ser expedido com boletim de marcha com precaução (art.º 18.º), mesmo que siga em dupla pela cauda (art.º 102.º). Ora um combóio que circule com M 113 «deve parar sempre na estação imediata, quer nela tenha ou não paragem prevista na marcha» (art.º 18.º) e por consequência, a circulação de combóios em dupla pela cauda faz-se sempre segundo as prescrições do art.º 102.º, quando o telégrafo ou telefone não funcionem.



Estação de Amieira

Fotog. do Sr. Joaquim de Melo, Chefe de 1.ª classe

P. n.º 468. — O comboio n.º 2412, por exemplo, fica detido ao Km. 240, por avaria da máquina a qual, porém, fica em condições de circular isolada, pelo que é o próprio maquinista que traz a Amoreiras o modelo M 114 estabelecido pelo condutor, pedindo socorro pela *frente* (art.º 67.º do Livro 2).

Como o telefone funciona normalmente para todas as direcções, a estação de Amoreiras dá forma telegráfica regulamentar ao pedido de socorro e transmite-o ao Depósito de máquinas de Funcheira, sendo dali expedida uma máquina de socorro devidamente anunciada.

Amoreiras deve passar telegrama a Odemira, mandando suspender a circulação de comboios?

R. — Não há necessidade de mandar suspender a circulação a Odemira, visto que Amoreiras não concederá avanço a essa estação por estar a linha impedida.

De resto o Regulamento 2, artigo 67.º, não manda suspender a circulação.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Comunicação circular n.º 1171/1386/2028. — Suscitando-se dúvidas sobre a taxa a aplicar a «ferros de cama» e «colchões de arame» publicou-se esta comunicação na qual se indica claramente a forma de os taxar.

Aviso ao Público A n.º 340. — Tendo sido alterado o impôsto de sêlo em Espanha, foi publicado este Aviso no qual vem indicada a nova tabela de sêlo.

Carta impressa (Expediente n.º 912). — Considera as máquinas de costura como bagagem.

Aditamento às tarifas de bilhetes de assinatura. — Substitue, por bilhetes para séries de 14 viagens simples, os bilhetes de assinatura semanais previstos nas tarifas em vigor na Antiga Rêde, Minho e Douro e Sul e Sueste.

1.º Aditamento à Tarifa n.º 16 G. V. — Reduz a 5 passageiros o mínimo exigido para a constituição dos grupos excursionistas organizados por sociedades desportivas legalmente constituídas

(considerando-se nestas incluídas as Corporações de bombeiros quando estes viagem uniformizados).

2.º Aditamento à Tarifa n.º 17 G. V. — Amplia o prazo de validade dos bilhetes durante as férias grandes.

II — Fiscalização

Circular n.º 790. — Dá instruções às estações para a execução da estatística de passageiros e mercadorias em grande e pequena velocidade.

Circular n.º 791. — Dá instruções para a utilização de fichas nas básculas munidas de dispositivos para a impressão dos pesos dos vagões.

Carta impressa n.º 1042. — Determina que se deixe de aplicar o mínimo de pêso exigido pela 5.ª das condições particulares do Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 de p. v. às mercadorias com mais de 6^m,5 de comprimento quando caibam dentro da caixa do vagão.

Carta impressa n.º 1043. — Esclarece a carta impressa n.º 1017 que trata da concessão da redução de 50% nas antigas linhas do Estado e Vale do Vouga, nos transportes requisitados pelos Correios e Telégrafos e Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Carta impressa n.º 1046. — Chama a atenção dos agentes para os constantes erros de taxa nos transportes em conta corrente.

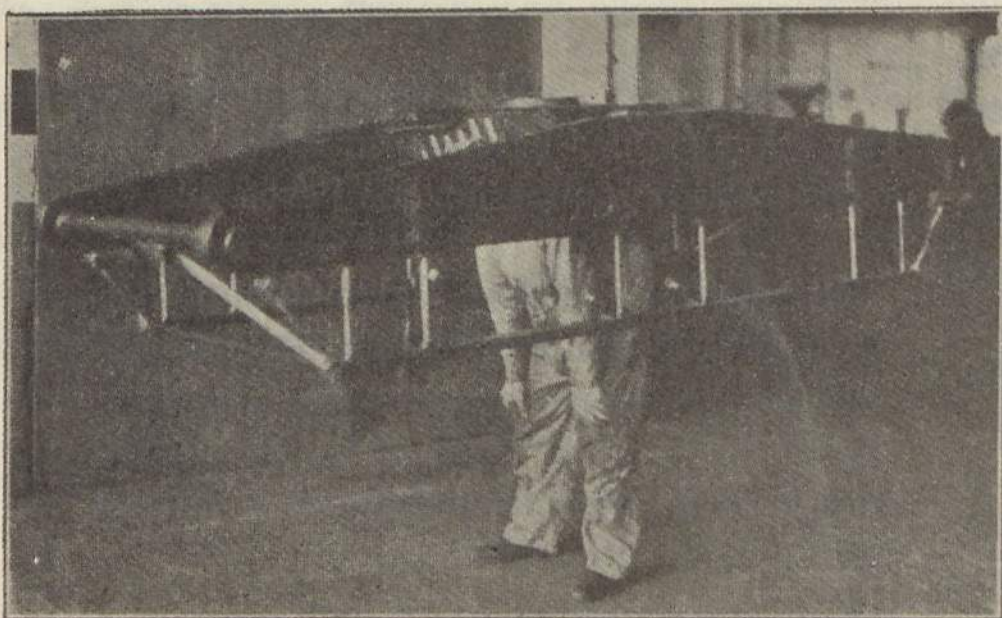
Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Julho de 1932

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	4.217	3.905	1.570	1.748	1.455	1.317
» » 8 » 14. .	4.221	3.931	1.603	1.783	1.749	1.401
» » 15 » 22...	5.238	4.840	1.889	2.068	2.221	1.658
» » 23 » 31...	5.747	5.549	1.909	2.447	2.257	1.671
Total	19.423	18.225	6.971	8.046	7.682	6.047
Total do mês anterior	17.170	16.649	7.528	7.427	6.196	5.504
Diferença.....	+2.253	+1.576	- 557	+ 619	+1 486	+ 543

Factos e informações

Novas automotoras

Pelo *Boletim da C. P.* já os leitores tiveram conhecimento das experiências efectuadas em alguns países da Europa com automotoras providas de rodas com pneus, — as já célebres Mi-



Demonstração da leveza do material empregado nas novas automotoras

chelines, — experiências que, se por vezes não têm sido coroadas de resultados amplamente satisfatórios, deixam no entanto prever as imensas possibilidades que a sua aplicação prática trará aos transportes ferro-viários.

Na América do Norte está-se ensaiando um veículo do mesmo género, mas em cuja cons-

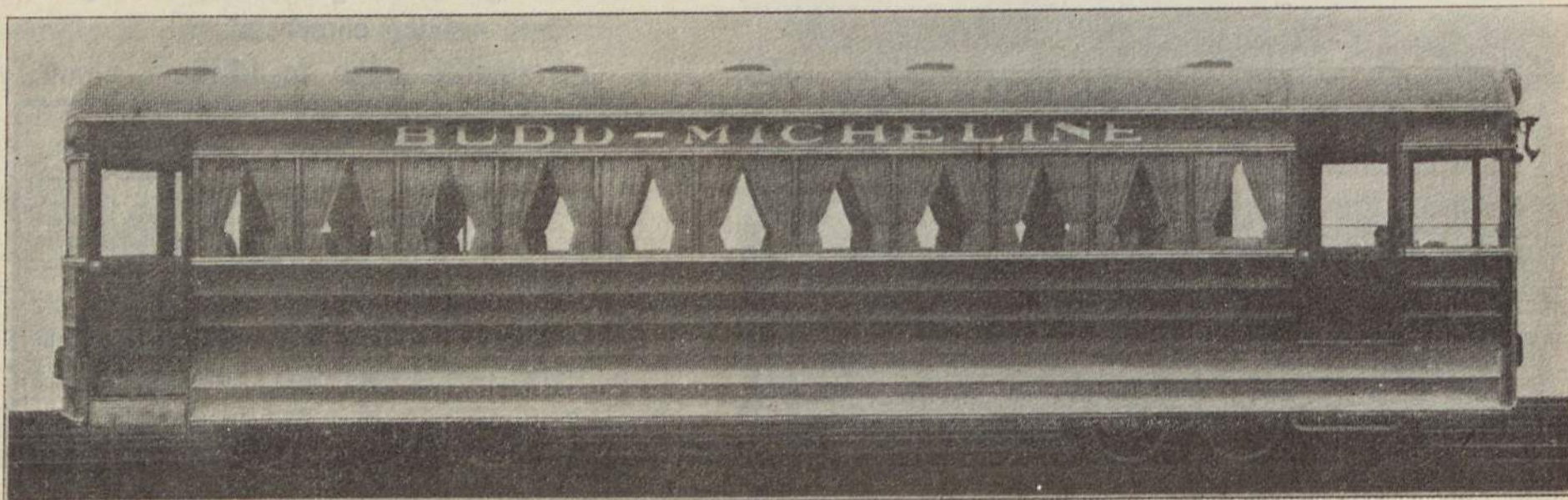
trução foi levado a um máximo nunca atingido aquilo que mais distingue e recomenda as «Michelines»: enorme redução de peso, sem prejuízo das condições de estabilidade e segurança do veículo.

O êxito da nova automotora, que é do tipo especial das carruagens americanas, embora no seu aspecto exterior pouco difira das usadas nos caminhos de ferro de todo o mundo, é devido à conjugação de dois importantes factores: a utilização de um aço especial e a aplicação de rodas munidas de pneus.

O principal problema que se apresentou aos seus constructores foi a forma prática de lhe reduzir o peso ao mínimo. A solução foi encontrada no emprego de aço puro, leve, inoxidável e altamente resistente.

Por um processo especial de soldagem instantânea, (efectuada num tempo compreendido entre um centésimo e um milésimo de segundo), que não afectava a composição molecular do aço, conseguiu-se dispensar o emprego de juntas, ligações, etc., que, além de caras, aumentavam sensivelmente o peso do veículo.

Por êste e outros processos chegou-se à obtenção de uma automotora que, podendo



A nova automotora «Budd-Micheline»

transportar 40 passageiros sentados e 500 quilogramas de bagagem na cabine do motorista, pesa apenas cerca de seis toneladas!

Este peso corresponde a $\frac{1}{9}$ do peso médio normal de uma carruagem de passageiros americana, e não obsta a que as novas automotoras possuam as mesmas condições de estabilidade e segurança das grandes carruagens Pullman de 120 toneladas.

Da extraordinária leveza deste veículo resulta ser apenas necessária para o seu motor uma potência de 90 C. V., o que diminui muito os gastos de tracção em relação às automotoras vulgares até agora existentes, cujas 30 a 65 toneladas precisam de ser movidas por motores de 150 a 450 C. V.

Os carros (*bogies*) de cuja leveza dá ideia a sugestiva fotografia que publicamos, são de 6 rodas, equipadas com pneumáticos especiais «Michelin».

Possuem um dispositivo que elimina o perigo de descarrilamento no caso de se esvaziar uma ou todas as câmaras de ar.

A nova automotora é susceptível de atingir velocidades de 70 a 95 Km./hora, devendo os pneumáticos ser substituídos logo que atinjam 70.000 quilómetros.

A qualquer velocidade, a estabilidade e segurança são perfeitas, as acelerações e paragens fáceis e rápidas, sendo também suprimida a desagradável pancada que se sente quando os veículos, com rodas de aros metálicos, passam nas juntas dos carris.

Os grandes túneis

Damos a seguir os nomes, comprimentos e localizações dos dez maiores túneis do mundo:

Simplon.....	19,7 Km.	— Suíça-Itália
Apeninos	18,5 »	— Itália
S. ^t Gothard.....	14,9 »	— Suíça
Lötschberg.....	14,6 »	— »
Cascade.....	12,5 »	— Estados Unidos
Arlberg.....	10,2 »	— Áustria
Moffat.....	9,8 »	— Estados Unidos
Tauern.....	8,8 »	— Áustria
Ricken.....	8,5 »	— Suíça
Greuchenberg ..	8,5 »	— »

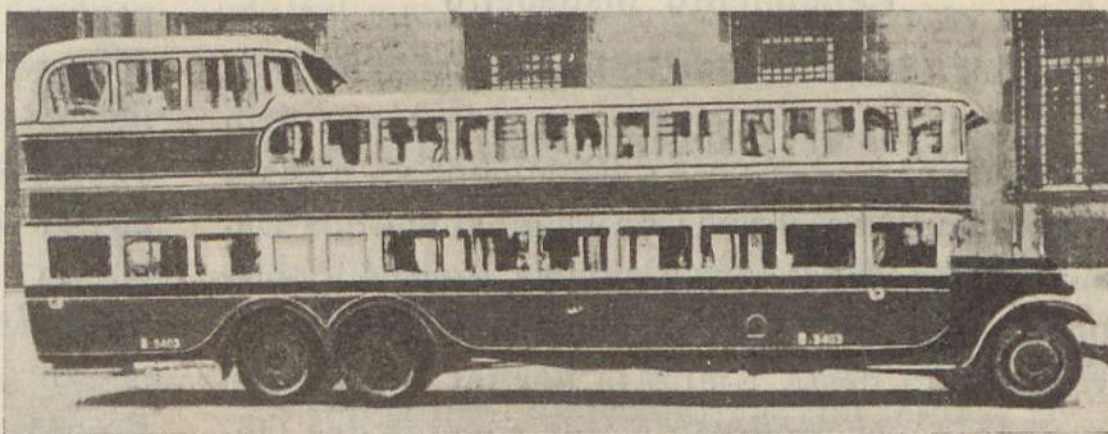
O Severn (Inglaterra), com 7,07 quilómetros é o maior túnel sub-aquático do mundo.

A título de curiosidade recordaremos aos leitores de que o túnel de Lisboa-R. tem apenas 2,612 quilómetros.

Um autocarro gigante

A bonita cidade de Tivoli, célebre pelos seus jardins e palácios, fica distanciada de Roma sómente uns trinta quilómetros e, certamente por isso, é imensamente visitada na época de verão pelos excursionistas que se dirigem à capital da Itália.

Para tornar rápida e fácil a viagem entre aquelas duas cidades, a Camara Municipal de Roma acaba de adquirir uns autocarros de um tipo novo que são verdadeiros gigantes no



Um autocarro gigante

seu género, como se verifica pela gravura inserta.

Trata-se de um veículo de 3 andares, de 12 metros de comprimento e de 3^m,50 de largura.

Tem capacidade para transportar 90 passageiros e possui ainda um cubículo especial para cães.

A caixa do autocarro é toda feita de uma liga de alumínio especial (duro aluminio) que a torna leve e consistente.

Circula com uma velocidade média de 45 Km./hora, percorrendo a distância que separa Roma de Tivoli em cerca de meia hora.

A conquista das velocidades

Um grande jornal inglês acaba de revelar os resultados obtidos em experiências de velocidade de combóios, efectuadas no maior segredo,

há mais de um ano, no trajecto Londres-Brigh-ton, depois de especialmente preparada a via, e de estarem tomadas todas as providências para reduzir ao mínimo os riscos da experiência.

O combóio era constituído por uma locomoti-va com tender, três carruagens e dois vagões.

A viagem foi feita à velocidade média de 175 Km./hora, tendo sido atingida a velocidade máxima de 207 Km./hora, perto da estação de Vitória.

A experiência, que foi efectuada, como dis-semos, no maior sigilo, realizou-se nas primeiras horas da madrugada, seguindo no combóio apenas o número indispensável de técnicos, nada tendo transpirado àcerca dos resultados obtidos, o que, em nossa opinião, foi um «ré-cord» quasi tão difícil de obter, como as fan-tásticas velocidades conseguidas.

Depoimento insuspeito

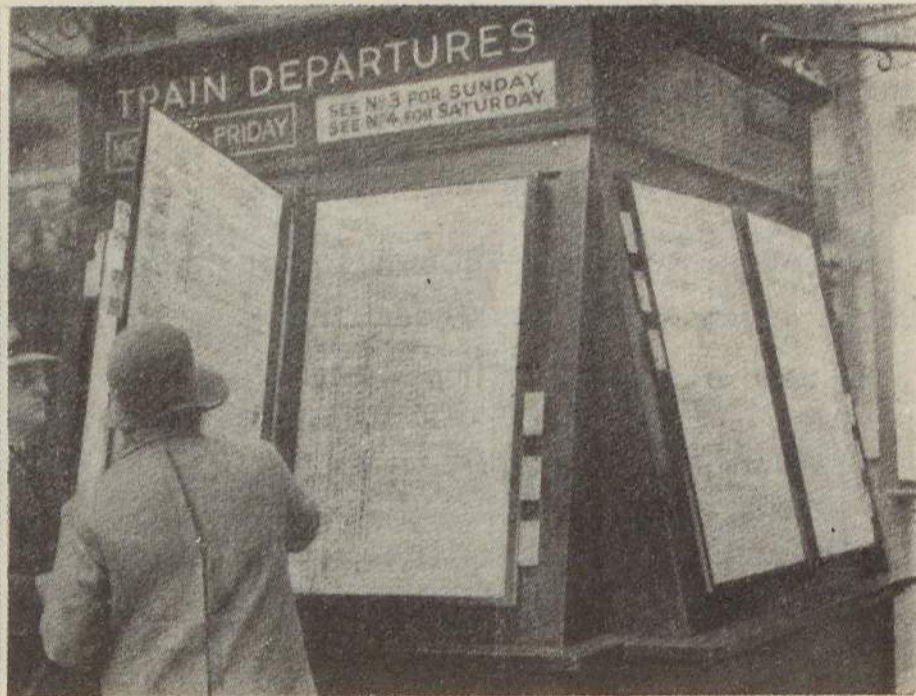
O Snr. Luís Nunes Chibante, soldador óxi-acetilénico, que começou a sua vida de operário nas oficinas da nossa Companhia, e está actualmente ao serviço da Companhia dos Ca-minhos de Ferro de Benguela, foi há pouco tempo louvado e gratificado pelo Director da Exploração desta Empresa por ter conseguido ensinar a sua profissão a três agentes das Ofi-cinas Gerais e por ter demonstrado sempre a maior dedicação pelos interesses da Compa-nhia em que trabalha.

Não se esqueceu ainda o operário, tão mere-cidamente elogiado, dos que lhe deram os

primeiros ensinamentos e lhe incutiram no espírito o amôr ao trabalho, os sentimentos de disciplina e de dever, de que está recebendo o justíssimo prémio. E tanto que acaba de es-crever uma carta ao Snr. Engenheiro Cunha Monteiro, das Oficinas Gerais da C. P., em que recorda com saúdade os companheiros de tra-balho que nela deixou e afirma que o pessoal da nossa Companhia se distingue em toda a parte pela sua competência e qualidades de trabalho.

A propósito conta que o Snr. D. Tomás da Câmara num discurso, proferido diante de todas as brigadas da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, não duvidou dizer que todos os que servem a C. P. incluindo os seus operários se caracterizam pela noção perfeita que têm da disciplina, pela educação e sólida preparação para os deveres que têm a desem-penhar.

Registamos com prazer o depoimento tão insuspeito e sincero do Snr. Luís Nunes Chi-bante, depoimento que revela um nobre senti-mento de gratidão e tem o valôr dum incita-mento a todos os seus camaradas que continuam em serviço da C. P., demonstrando êsse depoi-mento ainda que o facto de se servir uma Empresa bem organizada, que saiba solucionar e estimular os méritos dos seus empregados, agentes e operários, constitui um título honroso para cada um dos que se encontram nessa situação e abre-lhes valiosas facilidades para o seu futuro.



Os práticos porta-cartazes-horários utilizados na estação de Charing Cross, da Southern Railway (Inglaterra)

Agricultura e jardinagem

Trabalhos de Setembro

Termina a colheita dos milhos mais tardios e outras plantas da primavera. Começam as sementeiras do Outono, nabos, ferrejos de cevada e aveia, bersim e mesmo de cereais de pragana, favas e ervilhas.

E' esta a principal época da estrumação e da aplicação de certos adubos que devem ser deitados à terra antes das sementeiras como a cal azotada. Deve haver muito cuidado na escolha das sementes que devem ser seleccionadas convenientemente. Começam as vindimas devendo haver o cuidado em não apanhar as uvas demasiado maduras.

Nas hortas do Sul é a grande época para a plantação de couves que se colhem no Inverno. Fazem-se estacaria de plantas vivases de jardim e plantam-se os bolbos. Procede-se à sementeira dos alfobres: nas hortas com cebolas, rabanetes, alhos, couves diversas, alface, espinafre, etc.; nos jardins com amores perfeitos, assembleias, bocas de lobo, calceolários, espóros, estrelas do Egipto, godézias, malmequeres anuais, sálveas, verbenas, etc. e também se semeiam ervilhas de cheiro, casadinhos, chagas e outras.

Rotação das culturas

Em boa técnica cultural não se deve nunca cultivar a mesma planta dois anos seguidos na mesma terra. Deve fazer-se a rotação das culturas não trazendo à mesma fôlha de terra, determinada cultura senão decorridos tantos mais anos quanto mais esgotante ela fôr.

Damos seguidamente e em resumo os preceitos estabelecidos pelo mestre Ferreira Lapa:

1.º Alternar as culturas entre si por forma a demorar tanto mais a volta da mesma cultura à mesma fôlha quanto maior fôr o tempo que nela esteve.

2.º Alternar as plantas que empobrecem o solo com as melhoradoras.

3.º Alternar as plantas sachadas com as que o não são.

4.º Alternar as plantas de raízes superficiais com as de raízes profundantes.

5.º Alternar as plantas que se colhem na Pri-

mavera e antes da maturação (certas forraginosas) com as que permanecem no solo até estarem maduras.

6.º Escolher as plantas a cultivar consoante as necessidades da exploração e do mercado e entre as que sejam próprias do clima e do solo.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

Por esse mundo fora, como em Portugal, registam-se diáriamente inúmeros desastres de automóveis a maior parte deles ocasionados por excessiva velocidade e imperícia dos seus condutores.

Nas grandes cidades, como por exemplo Londres, New York, Paris, Berlim, nos dias de grandes festas nacionais, o número de desastres de automóveis é tão elevado e cresce de tal maneira de ano para ano que as entidades oficiais começam a preocupar-se seriamente com o caso.

Recentes estatísticas informam-nos que em Paris, nos dias dos principais feriados nacionais do ano passado, o número de vítimas dos desastres de automóveis foi:

Pentecostes.. 43 mortos e 153 feridos

14 de Julho.. 41 » » 200 »

15 de Agosto. 30 » » 150 »

E no corrente ano já se apuraram estes números:

Páscoa..... 56 mortos e 249 feridos

Pentecostes 45 » » mais de 100 feridos

Como temos informado os leitores do *Boletim*, em Portugal é raro o dia em que os jornais não lamentam desastres mortais. Ainda ha pouco um periódico da capital noticiava que de 1 de Janeiro a 31 de Julho deste ano os automóveis danificaram 18 arvôres e avariaram 896 candieiros.

À nossa já longa lista vamos hoje registrar mais 9 mortos e 87 feridos, ao todo 96 vítimas de desastres de automóveis ocorridos no Continente durante o mês de Julho, números estes que prefazem com os já mencionados desde Janeiro, 61 mortos e 618 feridos.

Pessoal

Acto digno de louvôr

O limpador de carruagens da Revisão de Material Circulante, Sr. José Ferreira Lopes, que presta serviço no pôsto de Castelo Branco, encontrou num lavatório de uma carruagem de 1.^a classe uns objectos de ouro e pedras preciosas que imediatamente fez entrega ao encarregado do pôsto.

Em virtude dêste acto de honradez, que gostosamente registamos, foi êste agente louvado.



Exames para sub-inspectores

Realizaram-se em Julho passado os exames para sub-inspectores da Exploração nas linhas do Minho e Douro, ficando aprovados o Snr. Horácio Ferreira de Sousa, Chefe Principal e os Snrs. Adelino Monteiro e Adriano Augusto Monteiro, Chefes de 1.^a classe.

Promoções

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

A chefes de 2.^a cl.: Joaquim David Subtil, Justino Godinho Branco, Manuel Francisco

Moquenco, Luís Vicente de Oliveira e Artur Duarte Geral de Oliveira.

A encarregado de contabilidade: Augusto dos Santos Reis.

A escriturário principal: Joaquim de Oliveira Júnior.

A telegrafista principal: João Afonso de Assis.

A factores de 2.^a cl.: Constantino Casais Rodrigues, Aurélio Jaime Braga, Manuel Teixeira Durães, Antenôr José Lopes, António Alves Teixeira, Joaquim Amadeu Soares, António da Costa, Miguel Afonso, Serafim dos Santos Vilhena, António Joaquim Evaristo Luís, Tancrêdo Amâncio Mendes Saleiro, Jacinto Alves Raposo, Manuel Joaquim Ramos, José de Sousa Moreira Júnior, José Baptista Diogo, Custódio Justino Carvalheira, José Pires Cândido e António José de Sousa.

A condutor principal: Manuel de Amaral.

A condutores de 1.^a cl.: António Alves da Conceição, Adriano Alves da Silva, Narciso Marques Amado, António Constâncio, Sebastião Dias Madeira, Viriato de Sousa Vasconcelos e João Horta.

A condutores de 2.^a cl.: Manuel Dias Cartas, António Marques Figueirêdo, Manuel Gomes de Sousa, Henrique Rodrigues, Artur Martins, Luís António Soares Gouveia e João Pato.

A guarda-freios de 1.^a cl.: João Cardoso, Raúl Dias e Joaquim Nunes.

A guarda-freios de 2.^a cl.: José Rodrigues Cruz, Reinaldo Domingos Costa, Joaquim Maria Lopes Florindo, António Maria, António dos Santos Camarinhas e António Maria Carvalho.

A revisor principal: José Lopes Simões Júnior.

A revisor de 1.^a cl.: Manuel Gomes.

A conferentes: Crispiniano José Alpoim Castro Silva, Fernando Fonseca Ferreira e José da Rocha Rafael.

A capatazes de 1.^a cl.: Domingos Esteves e Asdrubal Matias Silva.

A capatazes de 2.^a cl.: Manuel Esteves, José Francisco da Silva Rosmaninho e Manuel Caniça Monteiro.

A agulheiros de 1.^a cl.: António Ramos e Ciro Félix.

A agulheiros de 2.^a cl.: Angelo da Cruz Jacob, Joaquim da Guia e Joaquim Francisco.

A agulheiros de 3.^a cl.: João Gomes de Sousa, António José Machado, José Rodrigues Carvalho, João António Carvalho, António Santos Belfo, João Martinho, João Ribeiro, Joaquim Gonçalves Matias, António Severino, Manuel Jacinto, Luís da Silva, José Henrique, Joaquim Carlos, António Joaquim Murcela e Jerónimo Gil Parente Correia.

MATERIAL E TRACÇÃO

A vigilantes: Domingos António da Silva, João Maria Lopes, Diamantino da Costa Pereira, Carlos Godinho, Abílio Teixeira de Freitas, António Ferreira dos Santos, Eduardo da Silva e Albino Teixeira.

VIA E OBRAS

A chefes de secção: João Henriques de Mesquita, Alexandre Ferreira de Lima Galvão e Manuel Joaquim de Oliveira.

A chefes de distrito: Filipe da Silva, José de Matos Machado, João Maria e Dionísio da Silva.

A sub-chefes de distrito: Fortunato Farinha, João Gonçalves Belo, Joaquim Ferreira, João Brás, Adriano Marques Garcia e José Joaquim.

Nomeações

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

Factores de 3.^a cl : Leonídio Ferreira Proença, João da Fonseca, António Manuel Pinheiro, José Joaquim de Oliveira Tavares, José Maria Ferreira, Joaquim Fernandes dos Santos, António Maria Gomes da Costa, Aires da Silva Branco, Octávio Faustino Gomes, José Leite de Matos Saramago, José Maria Antunes Pião, Fernando Pereira Garcia, José de Almeida Valente, José Rodrigues Pinto dos Santos Lima, José de Assunção Meira, Manuel Vicente Menino Glórias, José Dias Mendes, Manuel Marques, Daniel Lima Pereira Pinto, Manuel de Oliveira, Domingos António Afonso, Jacinto Emílio Castelar Saens de Menezes Cardoso, Anibal Dias França, José Fernandes Rodri-

gues, José Sérvulo Lopes, José Alexandre Serrão Móra, Armindo Rodrigues Samouco, Alexandre Marques Barosa, Joaquim Manuel Fé, Joaquim Alexandre Marques de Carvalho, Sebastião Baptista Ferreira Verga, Cipriano Louro, Armando Domingues, José de Oliveira, Loubet Moreira Bravo, Teodósio Marques Carrilho, António Angelo da Costa Balicas, José da Silva Nunes, Leopoldino da Silva Guizo e António Gonçalves Contreiras.

Guarda-freios de 3.^a cl.: Joaquim Ferreira do Vale, José Maria Filipe da Silva, Albertino Pereira, José Domingues, Augusto Pereira Pinto, Pedro Oliveira Paulo, João António Pereira e Bonifácio Lopes Capitão.

Revisores de 3.^a cl.: Júlio Antunes Pereira, Carlos Neiva, Manuel Maria Rodrigues Azenha, João Correia Caixinha Júnior e Joaquim Alves Ferreira.

Engatadores: Júlio José Fernandes, Francisco Concho, Adolfo Rodrigues e Gregório Nunes.

Guardas: Joaquim Antunes e Miguel Gouveia.

Guarda de P. N.: Manuel dos Santos Martins.

MATERIAL E TRACÇÃO

Sub-chefe de Depósito: Augusto de Almeida Trindade.

VIA E OBRAS

Guarda-fios: Jacinto Faria, Joaquim Francisco, António Margarido e António Domingos Antunes.

Reformas

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

António Soares Sanches Aparício, Chefe de 3.^a classe.

MATERIAL E TRACÇÃO

João Pinto da Silva, Chefe de Depósito.

Manuel Dias da Ponte, Maquinista de 2.^a classe.

Eduardo Moraes Ferraz, Fogueiro de 2.^a classe.

VIA E OBRAS

Abílio Veríssimo, Chefe de lanço.

Sálvio Alves, Chefe de distrito.

Armindo Fernandes, Assentador.

José Sério, Assentador.

Mudanças de categoria

Para:

Capataz Geral de 2.^a cl.: O *fiel* de 2.^a classe, Alberto de Sousa Carneiro.

Guarda: O *agulheiro* de 3.^a classe, António Maria Pimentel.

Porteiro: O *agulheiro* de 3.^a classe, Joaquim Ferreira.

Serventes: Os *carregadores*, António da Costa Carvalho, Adelino Ramos Santos e Francisco Barbosa.

Carregador: O *servente*, Francisco Vaz Ferreira.

Falecimentos em Julho

EXPLORAÇÃO

† *José Arsénio Bejinha*, Chefe de 2.^a classe em Silves.

Admitido como praticante em 9 de Dezembro de 1904.

† *Manuel Joaquim dos Santos*, Factor de 1.^a classe em Pocinho.

Admitido como carregador eventual em 16 de Setembro de 1911.

† *Fernando Vieira Gonçalves*, Factor de 2.^a classe em Entroncamento.

Admitido como praticante em 2 de Janeiro de 1923.

† *Manuel Duarte*, Agulheiro de 3.^a classe em Pampilhosa.

Admitido como carregador em 3 de Junho de 1889.

† *Manuel de Sousa*, Carregador em Paialvo. Admitido como carregador em 21 de Abril de 1924.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Manuel Rodrigues Gonçalves*, Maquinista de 3.^a classe no Depósito de Gaia.

Admitido como ajudante de forjador em 6 de Novembro de 1919.

† *Constantino Nunes*, Fogueiro de 1.^a classe no Depósito de Lisboa.

Admitido como ajudante de montador em 16 de Março de 1914.

† *Joaquim de Almeida*, Fogueiro de máquinas fixas no Depósito de Lisboa.

Admitido como servente em 5 de Janeiro de 1920.

† *António Ferreira Forte*, Capataz no Depósito de Gaia.

Admitido como limpador em 29 de Setembro de 1923.

VIA E OBRAS

† *Joaquim Ferreira*, Assentador do distrito n.º 401.

Foi nomeado assentador de 2.^a classe em 11 de Março de 1914.



† José Arsénio Bejinha
Chefe de 2.^a classe



† Manuel Joaquim dos Santos
Factor de 1.^a classe



† Manuel Rodrigues Gonçalves
Maquinista do 3.^a classe



† António Ferreira Forte
Capataz

A minha aldeia é um lugar ameno
Onde perdura a paz onipotente,
É um jardim mimoso e florescente, — 2
Flôres erguidas para o céu sereno!

Os eirados evolvam cheiro a feno
Batido por manguais, em permanente
Labuta, ante a qual eu ponho a mente
A reflectir o vasto céu sereno! — 1

Perplexo ao som da brisa que perpassa,
Eu permaneço, olhando a muita graça
Que a Natureza tem no mito seu.

E admirando o poder do Criador
Que do nada criou tanto esplendor,
Meu pensamento elevo para o céu!...

Roldão «P. P. L. e A. C. L. B.»

Eléctricas

14 — Infeliz! partiste o instrumento cirúrgico — 2.

Cagliostro

15 — Fiz segunda cava nas vinhas por estarem a estragar-se — 2.

Mefistófeles

16 — Mandei expedir esta espécie de biscoito — 3 — 2.

Mefistófeles

Duplas

«Dedicada ao confrade Joluso»

17 — O seu trabalho está exacto e feito com esmero — 4.

Novata

18 — Troquei este «insecto» por um título de dívida pública — 3.

Acosta

19 — Com o estudo das raças humanas, descobriu-se a história natural do Homem — 6.

Britabrantés

(A. G. P. B.)

20 — O primeiro sulco do arado, foi feito por uma junta de bois — 4.

Britabrantés

(A. G. P. B.)

21 — Toca a rebate para a primeira convocação — 4.

Alenitnes

22 — O «homem» tem um nome injurioso — 4.

Costasilva

23 — Entre os moiros de Espanha existe uma seita religiosa árabe — 5.

Cruz Knhoto

24 — Esta «antiga medida» tinha aparência — 2.

Acosta

25 — Julga o pretencioso que o marmelo é saboroso — 4.

Alenitnes

26 — O desvio do assunto principal causa digressão — 3.

Cruz Knhoto

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

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	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.	10\$00
» Sião.. »	3\$20	» » trigo »	2\$35	Queijo da Serra..... »	13\$50
Assucar de 1. ^a »	4\$35	Farinheiras »	7\$00	» do Alentejo ... »	12\$00
» » 2. ^a »	4\$15	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\$00
» » 2. ^a »	5\$80	» frade de 2. ^a »	1\$00	Sal..... lit.	\$16
Bacalhau sueco..... kg.	3\$50	» » 1. ^a »	1\$50	Sêmea. kg.	\$65
» inglês..... »	6\$20	» manteiga »	1\$80	Toucinho »	8\$10
Banha..... »	8\$10	Grão »	1\$30	Vinagre lit.	\$70
Batatas..... »	variável	Lenha kg.	\$20	Vinho branco-Gaia e Camp.. »	\$65
Carvão de sôbro..... »	\$40	Manteiga..... »	14\$00	» tinto » » »	\$65
Carvão de sôbro em Gaia		Massas..... »	3\$45	Vinho branco-Restant. Arm. ^s »	\$60
e Campanhã..... »	\$46	Milho..... lit.	1\$10	» tinto » » »	\$60

Êstes 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 géneros 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.**).