

BOLETIM C.P. ORGAO DA INSTRUCAO PROFISSIONAL PESSOAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZ

5.º ANO — N.º 49 — JULHO DE

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

No próximo *Boletim*, faremos a indicação dos decifradores que satisfizeram as condições do 1.º concurso desta Secção e que findou em Junho, bem como dos números que couberam a cada um deles e a data da lotaria por que será sorteado o livro oferecido.

No trimestre Julho-Setembro corrente a obra a disputar é o *Diccionario Prático Ilustrado* de Jayme de Séguier.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 7 votos — Produção n.º 13

QUADRO DE HONRA

M (18,0), Mefistófeles (18,0), Britabrantes (18,0),
Cagliostro (18,0), Terco (18,0), Novata (18,0), Xaque (18,0),
Costa Silva (18,0), Bocarro (18,0), Tupin (18,0),
M. D. Coelho (18,0), Sancho Pança (18,0) e Joluso (18,0)

QUADRO DE MÉRITO

Roldão (15,0), Zé Sabino (14,0), e Anvasil (7,0)

Soluções do n.º 47

1 — Asilo, 2 — Santelo, 3 — Deanteira, 4 — Infelizmente, 5 — Falador, 6 — Teça, 7 — Patolo, 8 — Tinote, 9 — Gusano, 10 — Pagiço-paço, 11 — Peloso-peso, 12 — Denodo-dedo, 13 — Três irmãos, três fortalezas, 14 — Mofado, 15 — Bico-rasteiro, 16 — Alambra, 17 — Africas, 18 — Casca, casco, cascão, 19 — Fogueiro-Pedro, Revisor-Manuel, Maquinista-João.

Charadas duplas

1 — Com uma pedra lisa de ribeiro, limei uma grilheta de condenado — 3.

Britabrantes

2 — Todos os componentes deste bando usavam da maior parcialidade — 2.

Terco

A Novata saudando

3 — Foi com esta espécie de clava armada de puas que rasguei a fimbria do seu vestido — 2.

Tupin

A Sancho Pança sem melindre

4 — Guloso pela massa de açúcar alvíssimo, fica um ho nem delicado — 3.

Tupin

Charadas sincopadas

5 — 3-Achei mui alto o preço da propina que dão as freiras entrando para a comunidade — 2.

Terco

6 — 3-A voz da camponesa é tão linda que até trila! — 2.

Roldão

7 — 3-Eu não me satisfaço com essa fábula — 2.

Roldão

8 — 3-Ir ao moinho é um costume já muito antigo — 2.

Mefistófeles

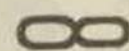
9 — Charada em verso

.....
E o touro, já sangrando, ruge impaciente.
Avistando o cavalo arranca, ferozmente,
Num desejo de vingança, enorme, desvairado...
Desvia o cavaleiro a montada para o lado — 2
Mas ele de novo investe e, súbito no ar
Pairam como que uns sons de ossos a estalar...
Em vão busca o cavalo, na fuga, protecção — 2
Arrastando atraz de si as tripas pelo chão,
Retarda o andamento e, dando incertos passos,
Cai em meio d'arêna, os grandes olhos baços...
Ainda tenta erguer-se e, totalmente exangue,
Com uns roucos bramidos, tomba num mar de sangue.
.....
Depois a multidão, qu'a praça enchia à pinha,
Aplauda, com calor, o espada e o capinha.

Pinto

10 — Enigma tipográfico

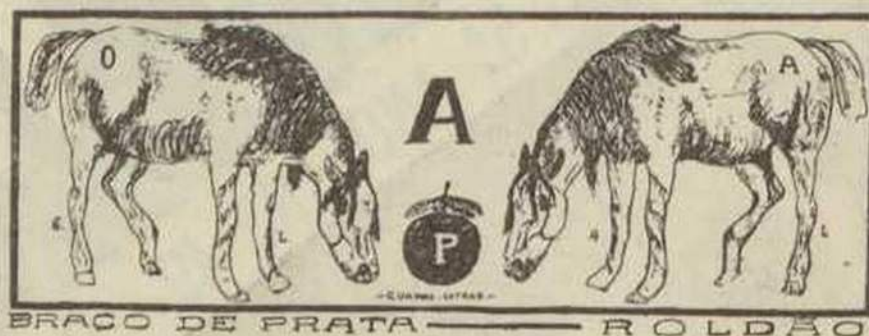
JEHOVAH



ADÃO

Pinto

11 — Enigma figurado



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.



PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Doutor Ruy Ennes Ulrich. — *O Boletim da C. P.* — Velocidade dos combóios. — Higiene. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Modernização de estações. — Automotoras austríacas com rodados pneumáticos. — Um novo tipo de carruagens de dois andares. — Locomotiva tipo «Mountain» de 4 eixos motores. — Curiosidades Estatísticas. — Pessoal.

Doutor Ruy Ennes Ulrich

POR ter sido nomeado pelo Governo Português para o elevado cargo de Embaixador de Portugal em Londres, não pôde continuar a desempenhar as funções de Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o Snr. Doutor Ruy Ennes Ulrich.

Os altos serviços que prestou à C. P. durante mais de quinze anos, em que fez parte do Conselho, e, principalmente, nos últimos sete, em que a êle presidiu, são demonstração inequívoca do muito que a Companhia perderá por S. Ex.^a deixar de ser o seu orientador supremo.

Tendo conquistado a confiança de todos — dos seus colaboradores, dos seus subordinados e até dos estranhos à Companhia, que seguiam, de longe ou de perto, a sua admirável gestão — ninguém melhor que o Doutor Ruy Ulrich poderia presidir com êxito aos seus destinos.

Vai desempenhar um cargo da mais alta responsabilidade, para o qual possui todos os dotes desejáveis, raríssimas vezes reünidos numa mesma pessoa.

A escolha para o novo cargo, foi, indubitavelmente, a mais feliz a que os por-

tugueses podiam aspirar, mas os seus colegas e a família ferro-viária da C. P., reconhecendo-o, não podem deixar de lamentar que, para se conseguir um óptimo Embaixador, fôsse preciso privá-los dum Chefe tão competente e tão necessário numa época de crise grave como a que a indústria ferro-viária atravessa.

A C. P. sofre um profundo golpe com a saída do Doutor Ruy Ulrich da sua Administração. O seu nome ficará na memória de todos os que com êle trabalharam e dos que sob as suas ordens serviram.

Dava prazer vê-lo trabalhar.

Causava assombro observar a fôrma rapidissima como apreciava qualquer assunto, por mais transcendente que parecesse.

Em poucos minutos esclarecia-o por tal maneira que a todos parecia tratar-se da questão mais simples dêste mundo. Surgia, então, quasi instantâneamente a solução mais adequada e até a fôrma de a pôr em prática.

Temos tido a honra de colaborar com bastantes homens de elevado mérito; nunca vimos ninguem escrever com a rapidez e perfeição com que o faz o Doutor Ruy Ulrich. Os seus escritos só muito excepcionalmente sofrem uma emenda. A linguagem é perfeita de correcção, os argumentos succedem-se e acodem como verdadeiras vagas de assalto.

Os clarões de luz iluminam a tal ponto a tese que pretende sustentar que esta rarissimas vezes deixa de se impôr.

Como consequência da prodigiosa rapidez com que trabalha, ainda lhe sobra tempo, das suas occupações, para se dedicar metòdicamente à leitura de livros e revistas que o põem, constantemente, ao corrente de tudo quanto se passa por êsse mundo fóra.

E dêste modo accumula tal bagagem de conhecimentos que, ao serviço duma intelligência cintilante como a sua, e manejados por uma oratória fácil e elegante, fria e persuasiva, como a de que êle dispõe, o tornam quasi invencível em qualquer discussão escrita ou oral.

Aos altos predicados de intellectual que o distinguem, como o seu belo talento, a sua vasta cultura, todos os dias enriquecida pelo seu grande amor ao estudo, uma enorme capacidade de produção e um domínio completo sôbre si próprio, alia o Doutor Ruy Ulrich as qualidades necessárias a um homem de acção, trabalhador, práctico, enérgico, pôsto que sem violência, e de infatigável iniciativa.



Doutor Ruy Ennes Ulrich

Em resumo: possuí o Doutor Ruy Ulrich todas as qualidades dum verdadeiro e notável *Chefe*.

Mas este homem que sabe fazer-se obedecer como poucos, que vence facilmente quaisquer resistências, é, na convivência, o mais agradável e bem disposto dos companheiros de trabalho. O seu grande carácter, leal, firme e recto revela-se a cada passo também amorável e emotivo. E esta última feição do seu ser faz com que os que mais de perto com elle colaboram, a par da grande admiração pelos seus excepcionais dotes e da mais completa confiança no seu modo de agir, lhe dediquem irresistível simpatia e sincera amizade que o tempo não conseguirá apagar.

Pelo que me diz respeito, com muita emoção, recordarei sempre, e saudosamente, a longa e agradável colaboração de todos os dias com o Doutor Ruy Ulrich, que fez de mim, certamente, um dos seus mais dedicados amigos.

ANTONIO DE VASCONCELLOS CORRÊA



O “Boletim da C. P.”

O *Boletim da C. P.* inicia com este número o 5.º ano da sua publicação, vida já longa para uma revista deste género no nosso País, onde, infelizmente, são raras as iniciativas de publicações de carácter meramente instrutivo destinadas a uma só classe.

Mas o que mais gratamente o *Boletim* hoje regista, não é o início de um novo ano, mas sim a nítida compreensão da sua utilidade pela maioria dos agentes da Companhia, como meio de cultura geral e profissional, segundo se verifica sobejamente pelo número sempre crescente dos seus assinantes.

Continuará o *Boletim da C. P.* neste novo ano com a orientação seguida até hoje; espera realizar concursos para distribuição de prémios pelos assinantes e melhorar, também, tanto quanto possível, o seu aspecto gráfico.

Velocidade dos combóios

EM todo o mundo, depois da Guerra, as empresas de caminhos de ferro têm-se esforçado por aumentar, sucessivamente, a velocidade dos combóios. Os progressos realizados na parte técnica de caminhos de ferro, muitas vezes travados por razões de carácter económico, têm permitido alcançar velocidades consideráveis.

Porém, na vasta rede ferroviária mundial, só alguns países conseguiram o privilégio dos *récores* de velocidade.⁽¹⁾ Assim, se considerarmos em primeiro lugar as maiores velocidades horárias atingidas, sem ter em atenção a extensão dos percursos em que essas velocidades são mantidas, não encontramos velocidades médias superiores a 90 quilómetros à hora entre duas paragens, senão nos seguintes países: Canadá, Estados Unidos, França e Inglaterra. Esta ordem é puramente alfabética; como se verá mais adiante, a França não só possui um grande número de combóios rápidos, mas um deles, o *Sud-Express*, é detentor do *récore* do mundo na velocidade horária entrando em conta com a extensão percorrida.

Em França, no horário de verão do ano passado, existiam 145 trajectos efectuados a mais de 95 quilómetros. A rede da Companhia do Norte vem em primeiro lugar com 63 percursos a 90 quilómetros ou mais, dos quais 4, a 100 quilómetros ou mais. O *récore* da rede que é ao mesmo tempo o *récore* da França, pertence ao rápido *Paris-Jeumont*, que percorre os 237,9 quilómetros que medeiam entre aquelas duas cidades, em 2 horas e 14, ou seja à velocidade horária de 106,5 quilómetros. As outras três linhas da mesma rede, percorridas a uma velocidade superior a 100 quilómetros, são: *Paris-Saint-Quentin*, a 104, *Paris-Auino* a 101,8 e *Paris-Arras* a 101,3.

O segundo lugar, em França, pertence à Companhia dos Caminhos de Ferro de Leste,

cujos combóios efectuam 36 percursos à velocidade horária de, pelo menos, 90 quilómetros, dos quais 9 a mais de 95. O *récore*, nesta rede, está actualmente na linha *Paris-Troyes*, com 101,7 quilómetros de velocidade horária. Seguem-se *Bar-le-Duc-Paris*, com 101,4 k./h. e *Nancy-Bar-le-Duc* com 100,6 k./h.

Na rede de *Alsacia-Lorena* são feitos 16 percursos a 90 k./h. e mais. Os primeiros são *Nancy-Strasbourg* a 95,3 k./h., *Metz-Strasbourg* a 93,5, *Strasbourg-Mulhouse* a 92,8 e *Colmar-Strasbourg* a 91,8 k./h.

A rede do Estado conta 13 percursos efectuados a uma velocidade horária de, pelo menos, 90 k./h. Os mais rápidos são *Paris-Rouen* a 99,5, *Bréauté-Beuzeville-Rouen* a 91,7 e *Rouen-le-Havre* a 91,4 k./h.

Na Companhia de *Paris-Orléans (P-O)* há 12 percursos efectuados a idênticas velocidades; entre eles destacam-se *les Aubrais-Paris-Austerlitz* a 96,3, *Aubrais-Saint-Pierre-des-Corps* a 95,9 e *Saint-Pierre-des-Corps-Saumur* a 94,5 e na Companhia do *Midi* efectuam-se 3 percursos a mais de 90 k./h.; são: *Dax-Lamothe* a 92,3, *Bordeaux-Dax* e *Dax-Bordeaux* a 91,2.

Na rede da Companhia *Paris-Lido-Mediterrâneo*, não se encontram percursos efectuados a grandes velocidades horárias; mas é necessário ter em consideração a grandeza das distâncias percorridas nestas linhas; assim, se não nos limitarmos a comparar as velocidades, encontram-se percursos como *Paris-Nice*, cujos 1.086 quilómetros são cobertos em 14 horas, ou seja à velocidade média de 77,6 k./h. Na mesma ordem de ideias, existem no *P.-O.* percursos efectuados a velocidades médias importantes. Tal é o caso de *Paris-Bayonne*, cujos 780 quilómetros são percorridos pelo *Sud-Express* a uma velocidade média de 86 k./h.

Para estabelecer uma comparação exacta, seria necessário ter em consideração o perfil das linhas, a tonelagem dos combóios e vários outros factores. É evidente que a velocidade média de 42 k./h. para um combóio como o de *Buenos-Aires-Valparaíso*, que percorre 1.457 qui-

(1) — Neste artigo não são consideradas as automotoras.

lómetros, subindo até 3.260 metros de altitude, é muito satisfatória.

Seja como fôr, verifica-se que as rêdes francesas ocupam na exploração ferroviária mundial um lugar de grande relêvo, quer a classificação seja estabelecida sòmente pelas velocidades horárias, quer tendo também em consideração a extensão dos percursos efectuados, ou ainda fazendo intervir na apreciação de cada caso as dificuldades relativas ao percurso e à tonelagem do combóio.

É necessário não esquecer que um velho regulamento, ainda em vigôr nos caminhos de ferro franceses, não permite velocidades superiores a 120 k./h., ao passo que na Inglaterra e na América velocidades horárias de 130 quilómetros e mais são diàriamente atingidas — o famoso *Cheltenham-Flyer* ultrapassou excepcionalmente a de 148 k./h. !

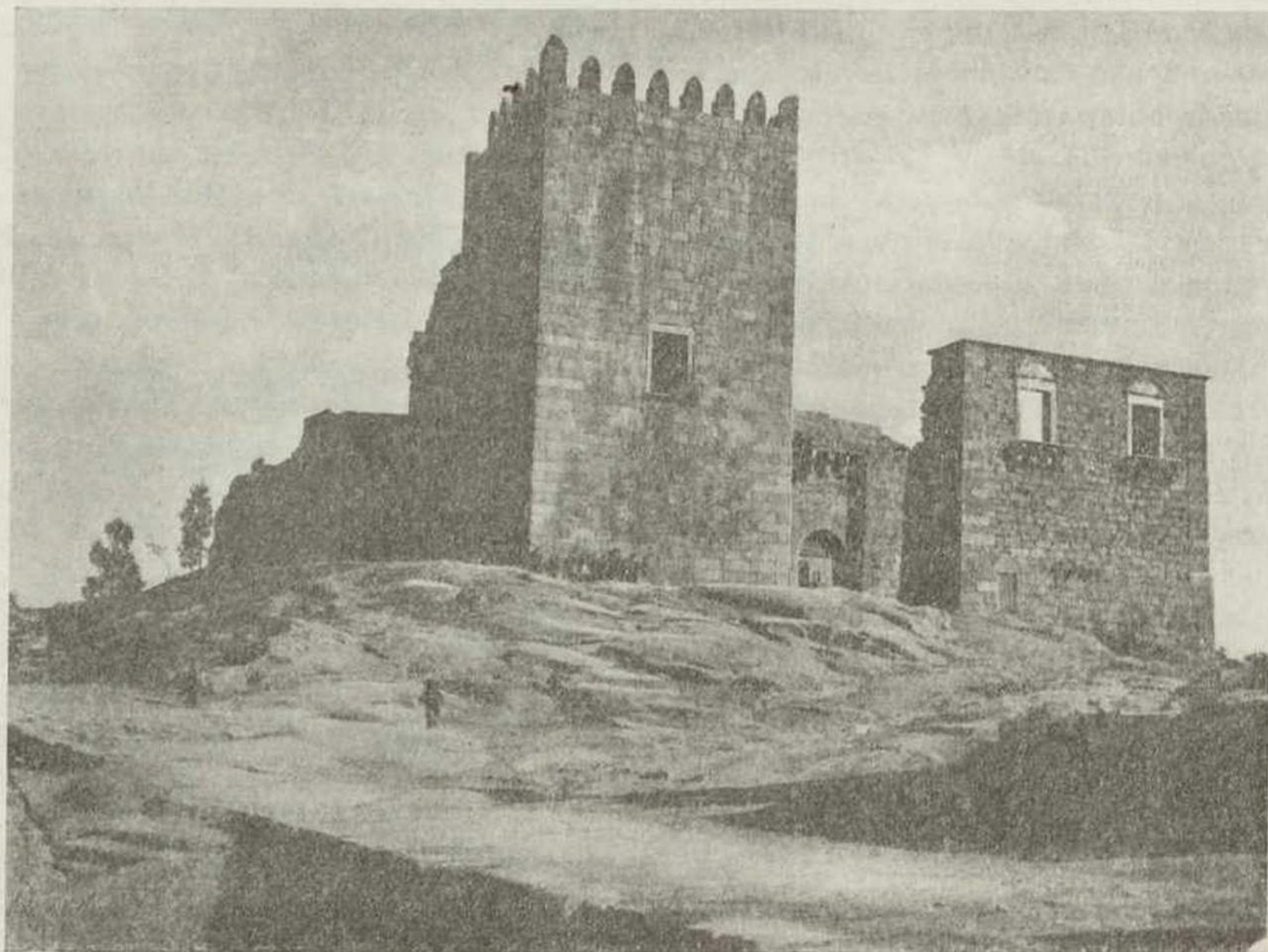
Considerando apenas a velocidade, cabe, actualmente, o primeiro lugar ao rápido *Swindon-Londres*, da Companhia de Caminhos de

Ferro Ingleses *Great Western Railway*, que efectua normalmente o percurso de 124 quilómetros em 1 hora e 7 minutos, ou seja à velocidade de 111,4 quilómetros à hora e ultrapassa por vezes sensivelmente esta velocidade.

É necessário notar que êste combóio faz o seu percurso numa linha de perfil muito favorável e que o seu pêso não excede 250 toneladas. Em toda a rêde inglesa contam-se 88 trajectos efectuados a mais de 90 quilómetros à hora, dos quais 16, compreendendo o *Cheltenham Flyer*, a mais de 95 k./h.

No Canadá, onde o *récord* atinge 110 k./h., no percurso *Smith's Falls-Montréal*, do caminho de ferro *Canadian Pacific Railway*, são efectuados 18 percursos a mais de 90 k./h.

Nos Estados Unidos, em 176 trajectos, é atingida pelo menos, esta velocidade. O *récord* foi estabelecido pela Companhia *Reading-System* sôbre os 19,1 quilómetros que separam *Egg-Harbor* de *Pleasantville*, com a velocidade horária de 104 quilómetros.



Castelo de Belmonte.

Fotog. do Snr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

HIGIENE

CAPÍTULO V

HIGIENE DA ALIMENTAÇÃO

O corpo humano destrói parte da sua própria substância e gasta uma quantidade de energia que se transforma em calor e trabalho.

Dêsse desperdício permanente dos tecidos orgânicos resultaria a morte se não fosse reparado pela alimentação.

Quando se sujeita um animal a jejum rigoroso pode assegurar-se, durante algum tempo, a produção de calor e de trabalho à custa das gorduras acumuladas em diferentes pontos do corpo.

Logo que essa reserva se esgota, começa a queimar-se a carne (*tecido muscular*) em sua substituição, vendo-se então o animal emagrecer e diminuir de peso e de forças.

Se a experiência se prolongar, a temperatura do animal baixará cada vez mais até à morte por *falta de forças*.

Se, ao contrário, se restabelecer a sua alimentação, o tecido muscular restaura-se pouco a pouco, a gordura reaparece, as forças voltam e o organismo regressa ao seu estado normal.

O nosso organismo, é comparável a uma máquina a vapor.

Só trabalha à custa do calor provocado pela combustão de determinadas substâncias.

Os alimentos são as substâncias que, depois de introduzidas e absorvidas no aparelho digestivo, se transformam e tornam utilizáveis, ou para o crescimento do corpo, ou para reparação das perdas dos tecidos, ou para produção de energia.

Provêm dos três reinos, animal, vegetal e mineral.

As substâncias alimentares de origem animal encontram-se na clara do ovo, no leite e na carne.

Chamam-se *alimentos albuminóides*, porque na clara do ovo existe uma substância chamada

albumina, de que são principalmente formados todos estes alimentos.

Não é só nos animais que se encontra a albumina alimentar; também existe nos vegetais com o nome de *legumina* ou de *gluten*.

Os alimentos albuminóides são destinados a restituir ao organismo as perdas que resultam da função da vida, que se manifesta pela destruição das suas albuminas.

Contém também gordura, por vezes, em quantidade apreciável e substâncias aromáticas que dão a cada espécie de carne um sabor particular.

Aos alimentos de *origem vegetal* vão buscar-se as *gorduras* (azeite, etc.) que também existem nos alimentos de *origem animal* (banhas, toucinho, óleos, etc.) e são destinadas à produção do calor.

Também entram na composição dos tecidos, onde se acumulam formando *reservas* utilizáveis em circunstâncias especiais.

Dos vegetais provêm ainda outros alimentos, os *açúcares* e o *amido*, ricos em *carbão* (carvão), também chamados *hidratos de carbão* ou *alimentos hidrocarbonados*, porque parece não serem mais do que uma combinação do carbão e da água e, por isso mesmo, destinados à combustão, de que resulta o calor e a energia para o trabalho.

O *amido*, ou *fécula*, encontra-se nos *cereais* (trigo, aveia, milho, etc.), e, em grande quantidade, nos grãos de vários *legumes* (favas, feijão, ervilha, grão de bico, etc.), assim como nas *raízes* (batatas, nabos, beterraba, cenoura, etc.).

O *açúcar* encontra-se nos frutos e, especialmente, nos fracosmente ácidos.

O açúcar cristalisável abunda nas raízes de certos vegetais (cana de açúcar, nabo, beterraba, cenoura, etc).

Todas as partes dos vegetais podem servir segundo as circunstâncias, para a alimentação.

Os que mais se utilizam são os cereais, os legumes e as frutas.

Os alimentos de origem mineral de que se faz mais uso são a água e o sal das cozinhas, além de outros sais que entram na composição de vários alimentos.

Para a nutrição e, portanto, para as necessidades da vida são indispensáveis as *substâncias albuminóides*, os *hidratos de carbone*, as *gorduras*, a *água* e o *sal*, as quais se encontram na maior parte dos alimentos mas sempre, ou quasi sempre, uma delas em maior quantidade do que as outras reunidas.

Por exemplo, a carne contém alguns hidratos de carbone, sais e gordura, mas é composta, na sua quasi totalidade, pela albumina.

Por isso se diz que a carne é um *alimento albuminoide ou proteico*.

O pão contém albumina de origem vegetal (*gluten*), gorduras e sais em pequena quantidade, mas é principalmente formado por hidratos de carbone e, por essa razão, se consi-

dera praticamente como um alimento hidrocarbonado.

A quantidade dos alimentos a ingerir diariamente é variável de indivíduo para indivíduo e depende particularmente das condições de vida.

As pessoas que não trabalham, ou obrigadas a repouso forçado, gozando de boa saúde, não têm necessidade de uma alimentação tão rica como as que, no exercício das suas profissões, empregam esforços musculares, por vezes, excessivos.

Enquanto que para os primeiros basta a chamada *ração de conservação*, destinada a manter o peso constante do corpo e a saúde, para os segundos exige-se a *ração de trabalho* que tem por fim compensar os grandes desperdícios orgânicos resultantes da energia dispendida.

A ração alimentar que convém a este ou àquele indivíduo depende dos seus hábitos, do clima em que vive, da raça a que pertence, etc.

Os habitantes dos países frios alimentam-se mais do que os que vivem nos países quentes.

As pessoas de meios habitua-se a uma alimentação variada, abundante e substancial.

As crianças, cujo crescimento é rápido, comem muito mais do que as que se desenvolvem lentamente.

As pessoas saudáveis têm mais apetite entre os 15 e 25 anos.

(Continua)



Vista geral de Alferrarede e arredores, tirada do Castelo de Abrantes

Fotog. do Snr. Manuel Gomes, Revisor de 1.ª classe

Digressão Literária.

Venceslau José de Sousa Morais, ou simplesmente Venceslau de Morais, nasceu em Lisboa a 30 de Maio de 1854 e faleceu em Tokushima, no Japão, com 75 anos de idade.

Oficial da marinha de guerra, dos mais distintos e cultos, desempenhou no Extremo-Oriente vários cargos, entre eles o de cônsul de Portugal em Kobe e Osaka, no Japão.

Modesto, de um fino trato e de uma grande sensibilidade, Venceslau de Morais era essencialmente um amoroso. Apaixonado pelo Oriente, de tal modo se deixou fascinar que, desprezando importantes interesses materiais, por lá se deixou ficar num voluntário exílio, longe da família, a quem, aliás, dedicou sempre uma grande ternura.

Ultimamente vivia sósinho na sua casinha de Tokushima, como um misantropo, preparando êle próprio os alimentos, até que numa manhã de Julho de 1929, foram encontra-lo morto.

Todos os seus livros descrevem num estilo simples, elegante e gracioso, os costumes e paisagens da China e do Japão.

Neste género de literatura, não há em Portugal escritor que o possa igualar. Os seus principais livros são: *Traços do Extremo Oriente*, *Cartas do Japão*, *O culto do chá*, *Bon Odori*, *Paisagens da China e do Japão*, *O-Yoné-e-Ko-Haru* e a sua mais bela obra *Dai-Nippon (o grande Japão)*, admirável livro de impressões, donde hoje extraímos os trechos que publicamos.

CONHECEIS a delícia dos charões. Um trabalho maravilhoso, com o traço e o mimo da pintura, com o esmalte e a transparência da faiança, e que não é nem pintura nem faiança, que não é nada do que já vimos, que não tem similar na arte ocidental; trabalho deslumbrante, exclusivo do Extremo Oriente, e particularmente do Japão, que neste ramo excedeu muito em primores a sua vizinha continental. O charão, ou a laca, vindo esta última designação do nome do verniz empregado, é a primeira indústria ornamental creada no Japão. A sua origem é lendária. Num templo da velha capital do império, Nara, existem caixas de charão, contendo livros sagrados que se atribuem ao século III da nossa era. Um livro do ano 380 menciona as lacas vermelhas e as lacas de oiro. Um outro livro, de 410, refere-se ás lacas mosqueadas com finas palhetas de oiro, que são as lacas hoje conhecidas por *aventurinas*. Finalmente uma letrada, Mura-Saki-Shikibu, fala em 480 de uma nova espécie de charão com incrustações de madrepérula. De sorte que, há bem mais de mil anos, estavam positivamente delineadas as variedades do charão, como êle se fabrica actualmente. Nos séculos XVII e XVIII

as lacas atingem uma perfeição culminante, e muitos nomes se ilustram no mister.

Como nenhum de nós se propõe praticar no officio, não me desenvolvo em delongas sobre esta arte exótica; indústria penosa, iminente-paciente, passando por mil peripécias até criar-se o objecto perfeito capaz de expor-se à venda; indústria que começa com a colheita do verniz por incisões na arvore, exercida pelos bosques fóra, de julho a setembro, por bandos de homens untados de gordura, que usam como preservativo do contacto corrosivo da droga; depois é o trabalho meticoloso de marcenaria, o aplainamento das taboínhas que formam o objecto, a tarefa de uni-las, de alisar as juntas, de disfarçar os ângulos e as arestas com determinadas substâncias; depois são as demãos de verniz, umas dezoito em número, intervaladas com secagens num armário escuro durante longos dias, intervaladas com alisamentos sucessivos; são as aplicações da prata, do oiro, ora em relêvos, ora em camadas ténues, ora em delicadas pulverescências quasi vaporosas; são as aplicações das diversas matérias coradas, e da madrepérula, e do marfim, e da tartaruga; dias e dias sucedendo-se, meses, anos ás vezes,

até dar-se por terminada a obra, a pequenina bagatela, que vai simplesmente encantar os olhos. Variando em valor, valendo fortunas ou quasi sem preço, contador, estante, tamborete, mesa, caixa, cofre, boceta, taça, tudo, espalha-se por toda a parte, entra no palácio do príncipe como no lar modesto, como no albergue do pobre; figura na ornamentação das casas, espelha nas arestas das paredes e nos frisos dos sobrados; a *musumé* usa-o a começar no pente do cabelo até à face exterior do seu calçado; é a indústria vulgar do Extremo-Oriente. E nada talvez nos segreda mais sugestivamente intimidades requintadas dessa vida nipônica, passada no doce mistério dos aposentos, na paz pueril das coisas gentis, do que as pequeninas lacas, as bocetas, os estojos, as gavetinhas, deliciosos moveis minúsculos feitos para dedos subtis; dedos que palpam, que abrem, que fecham, numa volubilidade de insectos, na ocupação cariciosa de si mesma, da *musumé*, que se rodeia das caixinhas dos perfumes, das pomadas, dos remédios, das pastilhas, dos amuletos, do tabaco, dos ganchos, dos pentes, que aqui guarda o oiro com que pinta os lábios, ali o branco que aplica ao rosto, além o pó dos dentes, acolá as escovinhas... o imenso Arsenal liliputiano da mulher mais quimérica, mais adoravelmente feminina, que ainda veio ao mundo... Disso fala o charão, em confidências maliciosas e indiscretas...

*
* *

Ó-Hana-San, a senhora Flôr, entra depois em detalhes minuciosos sobre a cortezia, a piramidal cortezia do seu país, melhor julgada pela minha própria observação, nos grupos casuais. Vêde como o japonês saúda o japonês, como a *musumé* saúda outra *musumé*, ao encontrarem-se face a face sobre a esteira. Os corpos caem, como se síncope simultâneas os prostrassem; as sêdas enroscam-se em montes arquejantes; e dos vultos mal definidos apenas se distinguem as mãositas apoiadas e espalmadas sobre o *tatamy*, o negrume dos cabelos das cabeças rojadas pelo chão. Palavras sacramentais se vão proferindo, num jogo a dois parceiros, em que cada qual se esforça por ser o

mais humilde, o mais reverencioso; e quando os vultos se erguem enfim e a gente imagina que a conversa vai brotar dos lábios sorridentes, novas medidas se seguem, se eternizam, como se a única preocupação, o interesse no convívio, residissem na troca das redundâncias respeitadas. São adoráveis estes transes, quando são as sêdas que se dobram em espiras, e não as calças e a quinzena, que retêm, como pensam, pregas caricaturais de cómica surpresa.

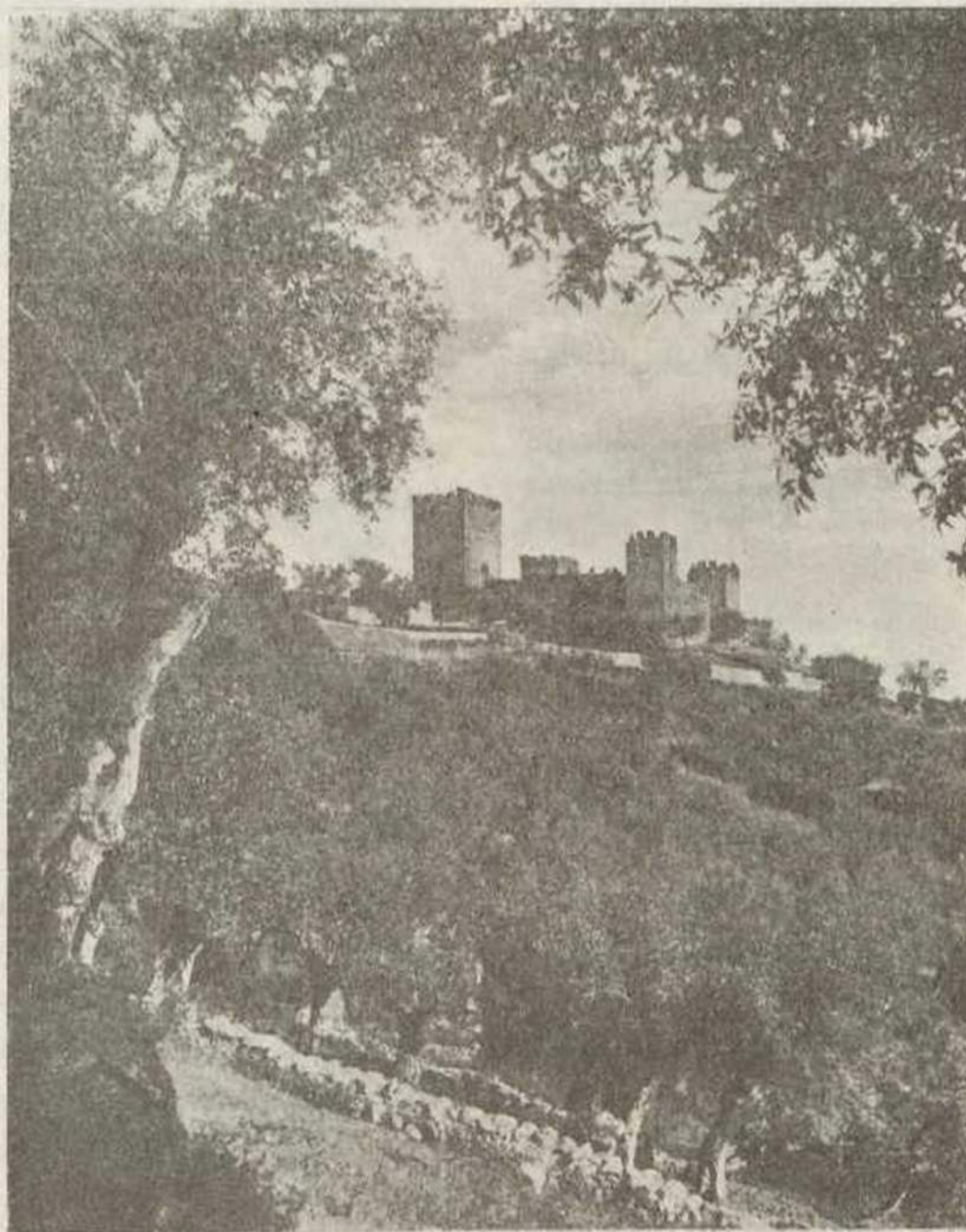
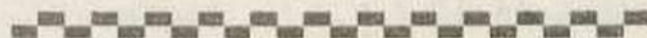
Quem ha-de primeiro entrar, e quem ha-de primeiro sair, e quem ha-de servir o chá, e quem ha-de oferecer o tabaco, e quem ha-de morder na maçã: são problemas que exigem longas indecisões, até que se resolvam. É observar também as creadinhas das poisadas indígenas, levando a arte ao incrível, sempre alerta, não esquecendo um só preceito, vindo oferecer as sandálias da casa ao hóspede que deixa à entrada os sócos, encaminhando o ao aposento, ajudando-o a despir-se e a vestir-se de fresco, levando-o ao banho, servindo-o de joelhos durante as refeições, num constante cerimonial que não chega a ser humilde, cortado de sorrisos, de gracejos. É observar o acolhimento que se oferece ao amigo íntimo, vindo a própria dona da casa, as filhas mimosas, em pés nus, servir-lhe o chá da hospitalidade. É observar o povo rude, nas suas relações mútuas; o encontro, por exemplo, de dois condutores de jin-rick-shás, pela noite, quando uma lanterna se apaga e um vem pedir fogo ao outro, e a ladaíha que não finda, — « por favor », — « com o maior prazer », — « muito lhe devo », — « sou eu o agradecido », — « recordarei eternamente o seu serviço... » — Se cai das costas um fardo ao carregador, será feliz quem lho vier trazer. Pela turba, nem uma só impaciência, nem um só gesto brusco ou indecente; as *musumés* passam, sedutoras, sem merecerem um gracejo. E até é cortez a bebedeira.

A língua japoneza, pelo que vou aprendendo, dispõe de um certo cabedal de substantivos, indispensáveis para se dar às cousas os seus nomes; mas a grande profusão do vocabulário, o adubo, o mólho, por assim dizer, da conversação, consiste num nunca acabar de partículas honoríficas, tão doces, tão diluídas em mel, que

transformam a frase na compota mais apetecível, em que lábios se poisem. O beijo é desconhecido no Japão, talvez porque as palavras têm beijos que voam de boca para boca, com azas de sorrisos. A palavra *San*, senhor, acompanha sempre o nome das pessoas, ainda dos creados; também das profissões, — o senhor cocheiro, o senhor soldado.

Nas *musumés*, o nome vem das flores, ou dos insectos, ou das aves, da fauna delicada; e alguns em companhia do prefixo *Ko*, a pequenina: — *Ko-Hana-San*, a senhora pequenina Flor. — Não se diz, por exemplo: — «a senhora tem frio», — mas sim: — «a senhora faz o obséquio de ter frio». — Invocam-se os deuses em altos tra-

tamentos respeitosos. O sol, a lua, têm excellência, como os viscondes entre nós. O chá, o vinho, as coisas boas, têm qualificativos nobiliários, assim como quem diz: — «o grande chá, o grande vinho». — Nesta linguagem toda doçura, parece que a maior blasfémia, que soltam lábios em cólera, é *baka*, o estúpido. E tem a coroar-lhe a harmonia maviosa esta palavra que se pronuncia num cicio, que resume em si toda a música do país de Nipon, de murmúrios, de rumorejos, esta palavra que a *musumé* diz com a reverência final da sua despedida, esta palavra que quer dizer — «adeus!» — com todo o seu cortejo de sugestões dolentes, e sentidas, esta palavra — «*sayonara!*...» —



Castelo da Amieira (Beira Baixa)

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 504. — Um consignatário recebeu 14 vagões com ferro; constituindo 6 vagões, 3 grupos de 2 vagões ligados, com 20 toneladas cada grupo; 5 vagões, com 12 toneladas cada; 2 ditos com 20 toneladas cada e 1 dito com 10 toneladas.

Chegaram às 14 horas do dia 12 (domingo) e foram postos à descarga às 9 horas de 13.

Desejo saber qual o prazo concedido para a descarga, dia e hora que a mercadoria começa a vencer armazenagem.

Os vagões ligados são constituídos por vigas de ferro com 13 metros.

R.

6 vagões ligados em grupos de 2 ..	18 h.
2 " de 20 toneladas.....	6 "
6 "	6 "
Total	30 "

Chegando um domingo começa o prazo a ser contado a partir das 9 horas de segunda-feira e, assim, temos:

Dia 13.....	8 h.
" 14.....	8 "
" 15.....	8 "
" 16.....	6 "

Termina o prazo às 16 horas do dia 16.

Armazenagem de 48 horas

Dia 17 — grátis.

Dia 18 — grátis.

Venceria, portanto, armazenagem a contar do dia 19.

Para contagem dos prazos de descarga supõe-se que o material faz parte duma só remessa, ou que o consignatário fez o pedido previsto no art.º 10.º da T. D. A. sendo mais duma remessa.

P. n.º 505. — Desejo saber o detalhe da taxa seguinte:

10 caixas vazias usadas com 620 Kg. de Lisboa-Santo-Amaro a Alcáçovas em P. V.

R. — O consulente não indica a qualidade das taras; no entanto, supõe-se que se trata de caixas de madeira de pinho, e nessa conformidade vai detalhada a taxa.

A taxa da via fluvial vai processada pelo preço do Capítulo X da respectiva Tarifa, visto calcular-se que as caixas devem pesar menos de 100 Kg. por metro cúbico:

Caminho de Ferro:

103 Km. — Tabela 6

Transporte: $506,62 \times 6 \times 62$	24,563
Manutenção: $501 \times 6 \times 62$	3,572
Imposto de selo 5,05%.....	1,525
Registo, aviso e assistência.....	1,525
Embarque (carta impressa n.º 766/282/ /261): $500,3 \times 6 \times 62$	1,512
Uso de cais nas 2 margens: $2 \times 500,1 \times 11 \times 62$	1,537
	33,534
Adicional de 10%	3,354
	36,888
Adicional de 5%	1,844
	38,732

Via fluvial:

Transporte: $502,10 \times 6 \times 62$	7,382
Adicional de 10%	5,79
	47,13
Arredondamento.....	502
Total	47,15

P. n.º 506. — Apresentando-se uma remessa de sacaria de Lisboa-Jardim a Escoural, pêso 481 quilos, podendo esta remessa gozar de aplicação da Tarifa Especial 1, tabela 8, elevando-se o seu pêso a 500 quilos, desejo saber qual a forma de taxar a dita remessa na parte que respeita à via fluvial e manutenção. Julgo ser pelo pêso efectivo da remessa sendo por con-

seguinte taxado pelo pêso de 481 quilos nas respectivas tarifas.

R. — A taxa na via fluvial não está sujeita ao mínimo de pêso exigido para a do caminho de ferro, mas sim subordinada a mínimo de cobrança. A quantia a cobrar segundo a carta-impressa n.º 766, também não depende da taxa de caminho de ferro, sendo, portanto, processada pelo pêso efectivo, sem se sujeitar a mínimo.

Como o consulente não diz que os sacos constituem remessa de retorno, vai detalhada a taxa com aplicação do multiplicador 11.

Lisbôa-Jardim para Escoural — 84 km. Tabela 8 por 500 kg.

Transporte: $3\$48 \times 11 \times 0,50$	19\$40
Manutenção: $1\$00 \times 11 \times 0,50$	5\$50
Imposto de sêlo de 5,05	\$97
Registo e aviso chegada	1\$10
Imposto de assistência	\$15
Uso de cais: $\$05 + \05×11	1\$10
Carta impressa 766: $\$30 \times 11 \times 0,49$..	1\$62
	29\$58
Adicional de 10%	2\$96
	32\$54
Adicional de 5%	1\$63
	34\$17
Via fluvial: $1\$60 \times 11 \times 0,49$	8\$63
Adicional de 10%	\$87
	43\$67
Arredondamento	\$03
Total	43\$70

P. n.º 507. — A Tarifa Internacional n.º 201 g. v. concede o despacho da bagagem para o ponto de paragem escolhido pelo passageiro; mas supondo que um passageiro com bilhete de Sevilha para Lisboa T. P. é portador de 6 malas de mão com roupa que entre Sevilha e Vila Real de Santo António lhe foram transportadas gratuitamente e que ao tomar nesta estação o combóio 800 verifica que apenas pôde levar na carruagem 4 malas no espaço correspondente ao seu lugar (art. 13.º da Tarifa Geral) e por isso deseja despachar como bagagem para Lisboa-T. P. as restantes.

Nestas condições deve-se-lhe conceder ou não os 30 quilos de bagagem registada?

R. — Concedem-se os 30 quilos, se o despacho fôr feito na estação de Vila Real de Santo António.

P. n.º 508. — Desejo saber se nos transportes a que se refere a tabela (C) art. 2.º da Tarifa Especial n.º 18 de grande velocidade, quando constituídos por malas com roupa, se pode utilizar o F. 12, respeitando-se a condição 14.ª do art. 1.º da mesma Tarifa, visto os artistas desejarem que os mesmos volumes os acompanhem em todos os combóios.

R. — Para o despacho de quaisquer volumes ao abrigo da Tarifa 18, deve utilizar-se a escrituração ordinária de G. V.

No entanto, em casos muito excepcionais, poderá utilizar-se o mod. F. 12, dando-se, porém, conhecimento em F. 48 (Repartição de Passageiros) do motivo por que foi utilizado este modelo em vez da escrituração ordinária.

P. n.º 509 — Tendo dúvidas, peço me seja discriminada a taxa seguinte: um vagão com desperdícios de peixe para adubo, com 10.000 quilogramas, de Casa Branca a Portimão, carga e descarga pelos donos.

R. — Tarifa especial n.º 1 de P. V. — Tabela 34 (Aviso ao Público A. 369-4.º Aditamento ao A. 183).

	240 km.	
Transporte	$6\$99 \times 6 \times 10$..	419\$40
Evolução e manobras	$\$40 \times 6 \times 10$..	24\$00
Registo e aviso de chegada		1\$10
		444\$50
Adicional de 5%		22\$23
Arredondamento		\$02
Total		466\$75

Livro E 11:

P. n.º 510 — Desejava saber se quando pela guarda-fiscal, nas estações, seja exigida verificação das remessas armazenadas nos cais, essa verificação pode desde logo ser permitida pelos chefes ou se ha outras formalidades a cumprir.

R. — Sempre que os respectivos agentes comprovem a sua identidade, podem os Chefes das estações permitir a verificação, mas deve levantar-se o competente auto que deve ser assinado por duas testemunhas extranhas ao

serviço da Companhia e pelo agente ou agentes fiscaes que exijam a verificação.

P. n.º 511 — Como a doutrina no art.º 144.º do livro E 11 não determina qual o modelo que substitui o talão A do mod. F 179, quando o passageiro o não possa apresentar por o ter extraviado, e se reconheça ser verídica a sua alegação.

R. — Pode ser substituído pelo mod. F 170 procedendo-se em conformidade com as disposições do art.º 143.º do E 11.

MOVIMENTO

Livro E 2:

P. n.º 512. — Desejo saber o seguinte: o combóio 901 é omnibus entre Barreiro e Casa Branca e mixto entre Casa Branca e Beja, mas circula com a mesma velocidade em todos os seus trajectos a-pesar-da sua mudança de categoria. Poderei meter na tonelagem d'êste combóio vagões de 20 ton. de carga máxima sobre 2 eixos que com 9 ton. de tara prefazem um total de 29 ton. e com molas de patilha, o que se torna muito perigoso para a manobra d'êste combóio devido à sua velocidade?

R. — Apesar d'êste combóio ser considerado mixto entre Casa Branca e Beja, a sua marcha foi ultimamente alterada visto não convir que na sua composição circulem os vagões indicados.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 375. — Havendo necessidade de alterar o serviço que prestam algumas estações, foi publicado um novo Aviso ao Público, sobre o serviço que prestam as estações e apeadeiros.

3.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias. — Tendo deixado de subsistir os motivos que nos obrigavam a exigir dos expedidores o depósito para requisições de vagões pois actualmente já podemos dispor de mais material, fica suspensa por êste diploma a execução do disposto no Art.º 9.º do Capítulo IV da Tarifa de Despesas Acessórias na parte referente a depósitos, dei-

xando, portanto, de cobrar-se a respectiva importância.

Aditamento n.º 12 à Classificação Geral de Mercadorias. — Por êste aditamento é criada a nota (17) à Classificação Geral de Mercadorias que concede o retorno gratuito, em pequena velocidade, do vasilhame vazio de madeira que tenha servido ao acondicionamento de vinhos, abafado, de pasto ou generoso, aguardente, geropiga e mosto de vinho, de Lisboa, Alfândega, Campanhã e Gaia para diversas estações.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1118. — Estabelece as condições a que devem obedecer as desistências do seguimento das remessas despachadas, a pedido dos expedidores.

Carta impressa n.º 1120. — Presta esclarecimentos sobre os transportes em maca ou cadeirinha nos furgões, ao abrigo do 12.º Aditamento à Tarifa Geral.

Carta impressa n.º 1123. — Informa ter sido autorizada a firma «Arboricultura Conimbricense» a expedir em portes a pagar, para todas as estações das linhas do País, remessas constituídas por plantas vivas.

Circular n.º 799. — Regula a distribuição e recepção das malas da correspondência, dando instruções sobre êste serviço.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Maio de 1933

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7	4.294	3.971	1.682	1.954	1.482	1.349
» » 8 » 14	4.468	3.970	1.780	1.980	1.794	1.610
» » 15 » 22	5.183	4.657	1.978	2.240	1.913	1.666
» » 23 » 31	6.171	5.430	2.111	2.478	2.234	1.855
Total	20.116	18.028	7.551	8.652	7.423	6.480
Total do mês anterior	18.854	18.133	7.593	8.485	6.698	5.599
Diferença...	+1.262	- 105	- 42	+ 167	+ 725	+ 881

Factos e informações

Modernização de estações

Proseguindo na obra de modernização e actualização dos seus serviços, todas as companhias de caminhos de ferro, dentro das suas possibilidades, muito se têm preocupado com a modificação dos edificios das estações, os quais, na sua maior parte construídos para servir uma determinada quantidade e qualidade de tráfego, são hoje manifestamente insuficientes ou inadequados às múltiplas exigências dêste.

Entre as estações inglesas que têm beneficiado desta orientação reformadora, destaca-se a de Sudbury Town, não porque na transformação e reconstrução que sofreu haja grandeza ou luxo decorativo, mas antes pela sua arquitectura modernista, pela simplicidade e alegria das suas decorações internas, e pela forma eminentemente prática como foram aproveitadas as suas instalações.

A velha estação de Sudbury, perto de Ipswich, em Inglaterra, que era um espaçoso e vulgar barracão de madeira coberto de zinco, foi substituída por um edificio em cimento armado, com um corpo central mais elevado, construído em tijolos multicolores.

Do vasto largo fronteiro à estação, entra-se para esta por quatro portas que dão acesso a um grande vestíbulo, onde estão situadas as bilheteiras e locutórios telefónicos para uso do Público, e que comunica, por um lado, com uma sala onde se servem refeições ligeiras e bebidas, e por outro com a sala de espera, que ocupa quasi toda a frente da estação para o lado da gare.

Dêste vestíbulo, que corresponde ao corpo

central de que falámos, e que é iluminado por grandes janelões abertos na parede, sai uma escada que conduz à parte que liga o edificio principal da estação a uma plataforma com abrigo para passageiros, situada do outro lado das linhas.

O que torna agradável e simpática a nova estação, é não só a sua simplicidade e bom aspecto architectónico, como também e sobretudo o gosto com que está decorada, — apenas cores claras e leves, que uma ótima iluminação

assegurada por numerosas janelas singularmente realça, — e a profusão de flôres, que, ou em vasos ou em canteiros, embelezam e alegam o ambiente.

A isto acresce ainda o facto de, desde a primeira até a última das

suas dependências, nela reinar a mais perfeita ordem e o mais apurado método, o que tudo concorre para impressionar favoravelmente os passageiros, e, conseqüentemente, os atrair.

Automotoras austríacas com rodados pneumáticos

Como já é do conhecimento dos leitores do *Boletim*, têm-se realizado ultimamente experiências de veículos de caminhos de ferro com rodas pneumáticas. Tais são, por exemplo, as «*michelines*» que tanto têm dado que falar.

O principal inconveniente das «*michelines*» é a pequena carga admissível por eixo, que não pôde ser elevada por a superfície de contacto do carril com a borracha do rodado ser pequena e o limite de carga por unidade de superfície de contacto ser, neste caso, relativamente



A nova estação inglesa de Sudbury



Novo tipo de automotora com rodados pneumáticos

baixo. Assim, seremos conduzidos sempre a veículos com uma pequena capacidade para o transporte de passageiros, ou, a querermos aumentar essa capacidade, a um número considerável de rodados por veículo.

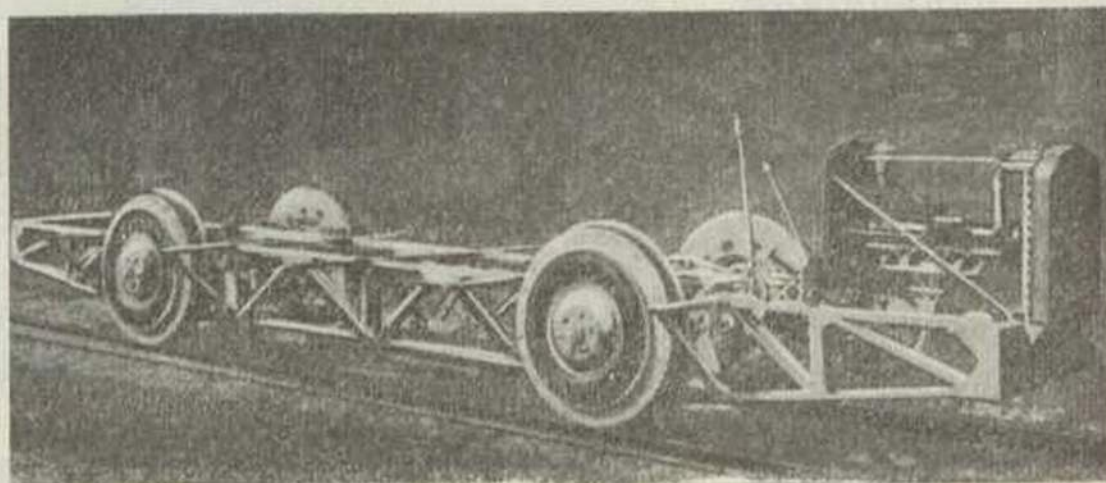
Uma fábrica austríaca, a *Austro-Daimler-Puchwerke A. G.* apresentou recentemente um novo tipo de veículo em que esta dificuldade é contornada duma maneira interessante.

As rodas deste veículo são constituídas por duas rodas concêntricas. A roda exterior é munida de aros de aço de perfil idêntico ao dos rodados ordinários e que rolam directamente sobre os carris. A roda interior tem aros pneumáticos que, depois de montados, se aplicam directamente sobre a superfície interna lisa da roda exterior. Graças à disposição adoptada,

como a superfície dos aros pneumáticos não se aplica directamente sobre os carris, mas sobre uma superfície muito maior, pode ser aumentada sem inconveniente a carga por eixo.

Uma importante vantagem do sistema é que, além de absorver os choques [provenientes das juntas dos carris, amortece as vibrações provenientes dos movimentos parasitários horizontais, passagem de agulhas em curva, etc.

Cada veículo é movido por um motor a petróleo de 80 C.V. com uma transmissão semelhante à dos automóveis, quatro velocidades e um dispositivo de roda livre.

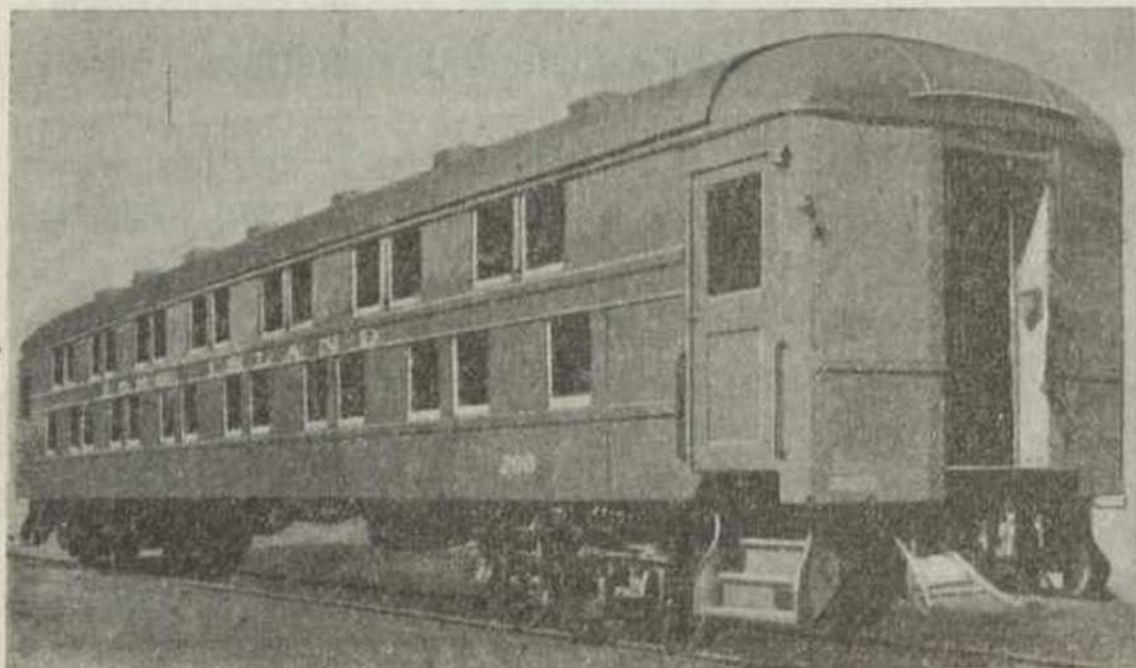


Os rodados pneumáticos do novo tipo de automotora

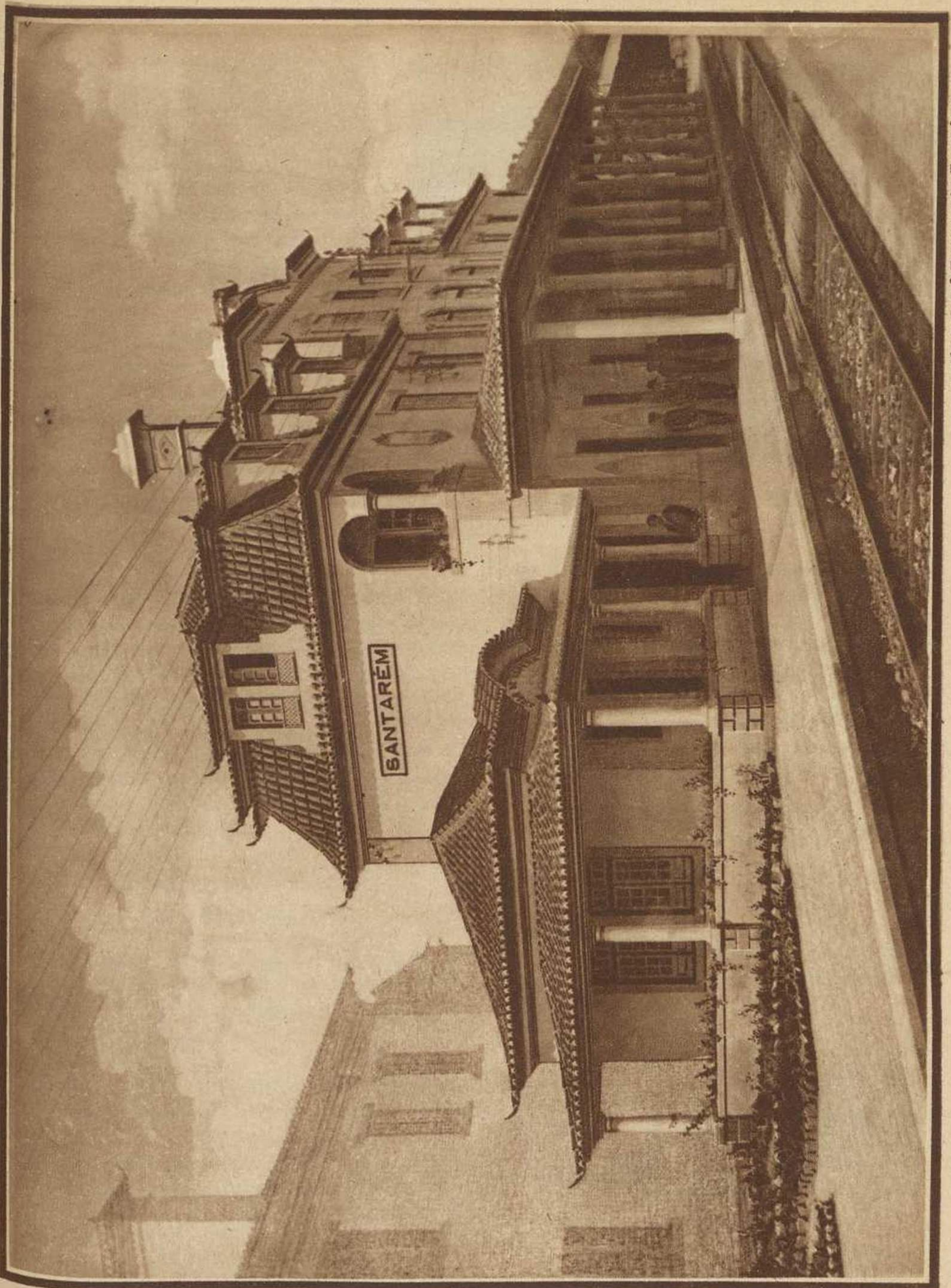
Conforme as necessidades de exploração, são estes veículos construídos em unidades simples duplas ou triplas e foram estudados de forma a poderem circular com a velocidade máxima de 120 quilómetros por hora, tendo-se tido também em vista o custo reduzido da sua manutenção e conservação.

Um novo tipo de carruagens de dois andares

Com o fim de reduzir o peso morto por passageiro transportado, ha muito tempo que algumas empresas de caminhos de ferro constroem carruagens com dois andares, sobretudo para o serviço das suas linhas suburbanas.



Carruagem de 2 andares



Fot.ª do Eng.º Ferrugento Gonçalves

Estação de Santarém

A C. P. já possuiu também carruagens dêste tipo que hoje estão transformadas em carruagens de 2.^a classe.

Recentemente, na América do Norte, os «Caminhos de Ferro da Pensylvania», construíram nas suas oficinas de Altona carruagens de dois andares que, pela original disposição adoptada são muito interessantes.

Estas carruagens são do tipo de corredor central e entrada pelos tópos com fole de intercomunicação.

Dos dois lados do corredor, dispõem-se os dois andares de compartimentos, um abaixo do nível do corredor e outro acima dêste nível. O acesso aos compartimentos é feito por uns pequenos degraus.

Com o fim de poupar espaço, e é esta a disposição mais original do veículo, adoptou-se a solução dos assentos sobrepostos, mas de maneira tal que o pavimento do compartimento superior fica situado sobre a divisória de dois dos compartimentos inferiores consecutivos. A gravura inserta dá uma ideia desta disposição.

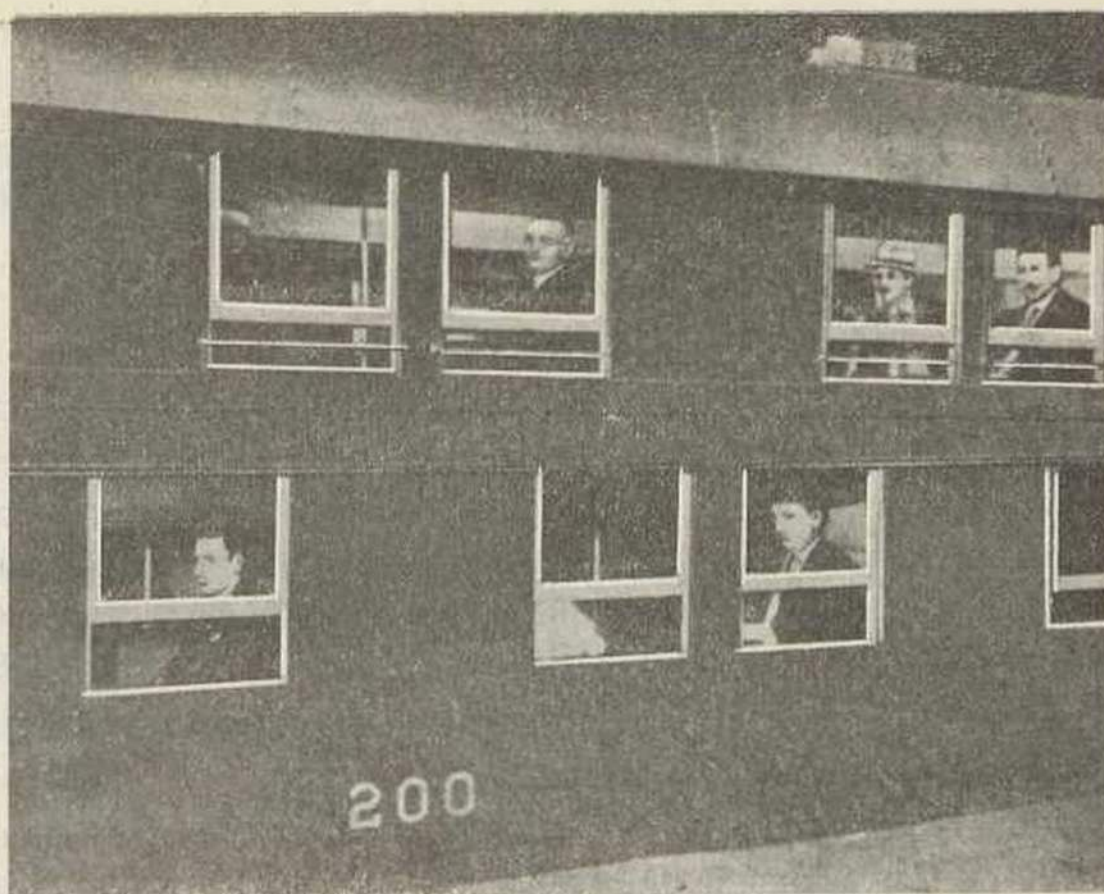
A carruagem, tem cêrca de 19 metros de comprimento e 4^m,25 de altura acima do nível dos carris. Pesa 32 toneladas e pode transportar 120 passageiros.

Locomotiva tipo «Mountain» de 4 eixos motores

O *Boletim da C. P.* já no seu número de Março do corrente ano se referiu à poderosa locomotiva tipo «Mountain» que circula em França, na rêde do Estado.

Esta locomotiva faz o trajecto de Paris a Cherburgo—371 quilómetros—em quatro horas, rebocando seiscentas toneladas, sem tomar água.

Como para vaporizar os 53 metros cúbicos de água necessários foi preciso adoptar uma grelha com cinco metros quadrados, e o trabalho do fogueiro se tornava impossível (carga de 2000 quilos de carvão por hora, ou 50 quilos por minuto e meio) a locomotiva possui um carregador automático, constituído por um para-



Aspecto parcial exterior da nova carruagem de dois andares

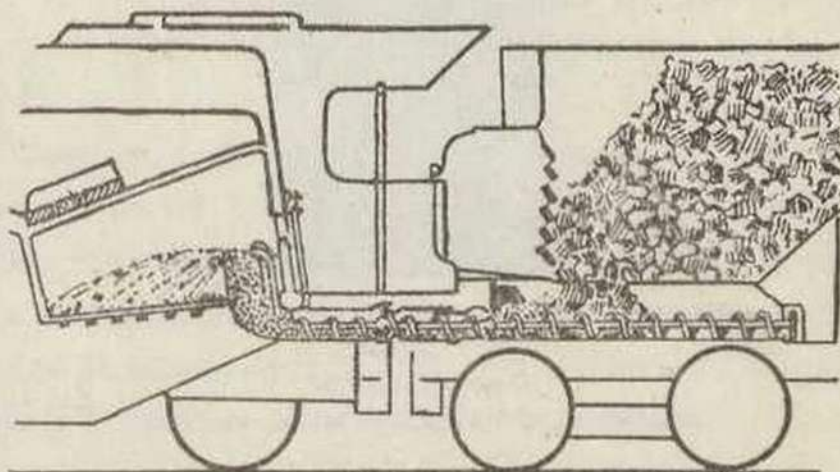
fuso sem fim que tritura e transporta o combustível do tênder para a fornalha, onde é distribuído por um jacto de vapor.

A toma de água é feita em marcha por um tubo do tênder que mergulha nas caleiras existentes—em certas zonas do trajecto—entre os carris, e que estão sempre providas de água.

Locomotiva e tênder custaram aproximadamente 3.250 contos.

Curiosidades Estatísticas Desastres de automóveis

O número de vítimas por desastre de automóveis no passado mês de Maio foi de 72, sendo 5 mortos e 67 feridos. Somando os números atrás indicados com os registados desde Janeiro do corrente ano, verifica-se que já houve 294 vítimas.



Corte-esquemático da locomotiva-tender mostrando a alimentação automática da fornalha

Pessoal

Acto digno de louvor

Em 13 de Maio passado abateu parte do soalho dum armazém que o Serviço de Construção possui na estação de Contumil, tendo ficado soterrados três auxiliares. Nos trabalhos de salvamento destes agentes distinguuiu-se o capataz auxiliar, António de Oliveira que, com risco da própria vida, conseguiu retirar os feridos. Por este acto foi o Snr. António de Oliveira louvado pela Direcção Geral.

Homenagem

Na 4.^a Repartição da Direcção Geral, com a presença dos respectivos empregados, do pessoal dos Depósitos de papel e dos impressos e ainda de outros amigos íntimos do Snr. Guilherme Luís Frade, Fiel Principal, realizou-se no dia 5 de Junho passado, pelas 13 horas, uma simples mas tocante despedida a este agente, por motivo da sua recente reforma.

Usou da palavra em primeiro lugar o Chefe da Repartição, Sr. Artur Severo de Oliveira que, após ter enaltecido as boas qualidades que distinguiram o homenageado, terminou desejando-lhe uma reforma longa e feliz.

Seguiu-se-lhe o empregado Snr. João de Melo que leu uma expressiva mensagem de larga apreciação à sua conduta como homem e como chefe.

Em seguida em nome do mesmo pessoal, foram oferecidos ao homenageado uma artística fruteira e um lindo ramo de flores naturais.

Visivelmente sensibilizado com tão inesperada surpresa, o Snr. Guilherme Luís Frade mal pôde esboçar um leve agradecimento, limitando-se, comovidíssimo, a abraçar todos os presentes.

E assim terminou esta simpática homenagem a um agente que durante os anos que esteve ao serviço da Companhia conseguiu, pela sua conduta, grangear a estima dos seus colegas e superiores.

Agentes aprovados para as categorias imediatas

Exames de Abril

Sub-chefes de distrito para Chefes de distrito: Joaquim Parelho, José Miguel, Joaquim Vaz, António Gonçalves, Arménio Cunha, António Serra, José Morais Forte, Mário Augusto e Amadeu Vieira.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Bernardino Martins

Capataz de 1.^a classe

Admitido como carregador em 21 de Julho de 1893



Maria do Rosário

Guarda de distrito

Admitida ao serviço em 26 de Setembro de 1892

Os dois primeiros agentes foram premiados pecuniariamente por terem sido classificados, respectivamente, em 1.º e 2.º lugares.

Exames de Maio

Assentadores para Sub-chefes de distrito: Joaquim José de Brito, João do Carmo Barradas, Silvestre Ramalho, José Mendes, António João, José G. Xavier, António Bernardino, António Ventura e José J. Botica.

O primeiro agente foi premiado pecuniariamente por ter sido classificado em 1.º lugar.

Reformas

Mês de Abril

DIRECÇÃO GERAL

José Joaquim Moreau, Chefe de Repartição Principal.

Tendo iniciado a sua vida ferro-viária em 12 de Fevereiro de 1883 como praticante, foi nomeado empregado principal em 1 de Janeiro de 1888.

Depois de ter transitado sucessivamente por diferentes categorias, foi promovido a Chefe de Repartição em 1 de Junho de 1917 e a Chefe de Repartição Principal em 1 de Agosto de 1927.

Nos longos 51 anos que esteve ao serviço da Companhia, o Snr. Moreau prestou a esta toda a sua dedicação, tendo angariado a estima não só dos seus superiores como a dos seus colegas e subordinados.

O *Boletim da C. P.* expressa o desejo de que o Snr. José Joaquim Moreau tenha muitas felicidades na sua nova situação.



EXPLORAÇÃO

José Maria Ferreira Júnior, Chefe de 3.ª classe.

Manuel de Oliveira, Chefe de 3.ª classe.

Mês de Maio

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Dr. Joaquim José Alegre, Médico da 49.ª Secção.

EXPLORAÇÃO

Carlos Augusto Paulo, Empregado principal.

João Albino, Chefe de 1.ª classe.

José do Rio Tunhas, Fiel de 1.ª classe.

José Martinho, Factor-agulheiro.

MATERIAL E TRACÇÃO

Francisco Branco Júnior, Sub-chefe de Depósito.

VIA E OBRAS

Joaquim Sérvolo, Assentador de distrito.

Lourenço Ferreira, Assentador de distrito.

Agradecimentos

O Sr. Mário da Cunha Borges, conferente na estação de Braço de Prata, tendo sido operado pelo Ex.^{mo} Sr. Dr. José da Cunha Paredes, pede-nos para, por este meio, poder publicamente agradecer as atenções que lhe dispensou este Ex.^{mo} médico e bem assim os restantes médicos que fazem parte das juntas de Lisboa-P.

Também o Sr. Pedro Guilherme de Castro, empregado de 1.ª classe do Serviço de Conservação, nos escreve pedindo igualmente vénia para por este meio agradecer publicamente o interesse com que o Ex.^{mo} Sr. Dr. Craveiro Lopes (Filho) o tratou de uma grave doença.

Falecimentos

Mês de Maio

EXPLORAÇÃO

† *Pedro do Nascimento Pinheiro*, Fiel de estação em Cuba.

Admitido como praticante em 9 de Maio de 1910, foi nomeado fiel de estação em 27 de Dezembro de 1919.

† *Abel de Jesus Gouveia*, Conferente em Poci-nho.

Admitido como suplementar em 28 de Janeiro de 1924, foi promovido a conferente em 21 de Novembro de 1928.

† *José Lourenço*, Carregador em Lisboa-Jardim.

Admitido como carregador auxiliar em 1 de Agosto de 1904, foi nomeado carregador em 13 de Julho de 1918.

† *José Coelho*, Carregador em Lisboa-Jardim.
Admitido como carregador auxiliar em 21 de Setembro de 1913, foi nomeado carregador em 1 de Maio de 1917.

† *Reinaldo Ferreira*, Carregador em Figueirinha.

Admitido como suplementar em 12 de No-

vembro de 1926, foi nomeado carregador em 1 de Dezembro de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *António Gaspar Júnior*, Fogueiro de 2.^a cl. no Depósito de Lisboa.

Admitido como servente em 10 de Julho de 1922, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1927.

† *José Nunes Raposo*, Ordenança no Depósito de Lisboa.

Admitido como limpador em 10 de Julho de 1922, foi nomeado ordenança em 26 de Setembro de 1926.

† *Maria Roque Lial*, Limpadora na Revisão de Coimbra.

Admitida como limpadora em 27 de Julho de 1921.

VIA E OBRAS

† *João Henriques Evans de Miranda*, Operário de 1.^a classe.

Foi admitido como aprendiz em 1 de Fevereiro de 1924 e nomeado aprendiz do quadro em 18 de Abril de 1925.



† Abel de Jesus Gouveia
Conferente



† António Gaspar Júnior
Fogueiro de 2.^a classe



† José Nunes Raposo
Ordenança



† Maria Roque Lial
Limpadora

12 — Tenha mão! Se bate na mulher formosa apanha com a tábua! — 1-2.

Roldão

13 — Com esse aspecto davas uma boa sentinela de embarcação — 2-2.

Roldão

14 — Desde que se não mereça um elogio, merece-se uma censura — 1-2.

Britabrantes

15 — Bebe à comida e somente em casa para ninguém te maltratar — 2-1.

Britabrantes

16 — Na minha saudação ha um mixto de respeito e veneração, pela excelsa virtude da «mulher» que sublimo nesta prece — 2-3.

M. D. Coelho

17 — Em Hexágono

Coração
«Mulher»
Barco de pesca
Areenta
Enlodar
Geitosa
Navegar

Britabrantes

18 — A oparência da tua quinta é das mais soberbas depois da mata roçada — 2.

Cagliostro

19 — Este friso ocupa uma grande extensão do caminho — 2.

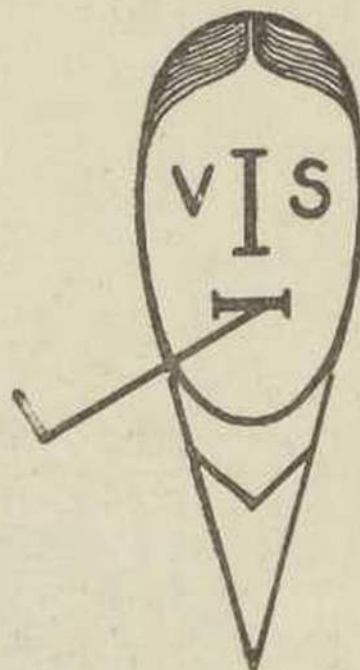
M. D. Coelho

20 — Se encontrases a rapariga apanharás o algoz — 2.

Bocarro

21 — Quebra cabeças ferro-viário

Qual é a estação cujo nome está representado neste desenho?



Her Til

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Julho de 1933

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$80	Cebolas	kg. \$25	Petróleo em Lisboa ... lit.	1\$00
» Nacional	2\$70	Chouriço de carne..... »	14\$00	Petróleo-Resant. Arm.ª »	1\$10
» Valenciano..... »	3\$00	Far.ª de milho amarelo. »	1\$25	Presunto	kg. 11\$00
» Sião..... »	2\$95	» » » branco.. »	1\$35	Queijo da Serra..... »	9\$00
Assucar de 1.ª Hornung »	4\$35	» » » trigo	2\$25	» flamengo..... »	23\$00
» » 1.ª manual. »	4\$20	Farinheiras	» 8\$00	Sabão amêndoa	» 1\$15
» » 2.ª Hornung »	4\$15	Feijão branco	lit. 1\$50	» Offenbach	» 1\$80
» » 2.ª manual. »	4\$05	» amarelo..... »	2\$00	Sal..... lit.	\$16
» pilé..... »	4\$35	» frade de 2.ª..... »	1\$30	Sêmea. kg.	\$70
Azeite de 1.ª..... lit.	6\$80	» » » 1.ª..... »	2\$00	Toucinho	» 6\$50
» » 2.ª..... »	6\$20	» manteiga	» 2\$10	Vinagre	lit. \$75
Bacalhau sueco..... kg.	4\$20	Grão	» 1\$80	Vinho branco	» \$75
» inglês..... »	4\$50	Lenha	kg. \$20	Vinho tinto-Em Gaia..... »	\$90
Banha	» 7\$50	Manteiga..... »	14\$00	Vinho tinto-Em Campanhã . »	\$80
Batatas..... »	variável	Massas..... »	3\$45	Vinho tinto-Resant. Arm.ª . »	\$75
Carvão de sóbro..... »	\$40	Milho..... lit.	\$80		
Carvão-Gaia e Camp. . »	\$46	Ovos..... duzia	variável		

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 géneros acima citados, os Armazéns de Viveres 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.**).