



C.P.A.

BULETÍN

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

Problemas recreativos

QUADRO DE DISTINÇAO

Sardanápalo, 26 votos — Produção n.º 9

QUADRO DE HONRA

Labina, Alenitnes, Cagliostro, Mefistófeles e Britabrantes

QUADRO DE MÉRITO

Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Preste João e Manelik (23), Rolaão, Veste-se, Otrebla, Fred-Rico, Novata e Cruz Kanholo (22), Fan-Fan, Sancho Pança, Jupiter, D. Quixote, Theseu, Athos, Sardanápalo, Dalton, Fé, Bastos, Augusto, Alcion, Jece, Tupin, Timpanas, Lumur, Gabi, Semáforo, Pequenote, D. Juan, Gili, Valete, Sota, Mago, Nazi e Teirô (21).

Soluções do n.º 88

1 — Frisa-frisão, 2 — Ganga-gangão, 3 — Gaba-gabão, 4 — Garganta-gargantão, 5 — Coma, odor, mote, área, 6 — Atraz, truz, ruc, az, z, 7 — Afeição, 8 — Calinada, 9 — Carregado de ferro carregado de medo, 10 — Sinabafo, 11 — Caravela, 12 — Reposte, 13 — Atroada, 14 — Tira-tira, 15 — Aversão, 16 — Vaqueta, 17 — Archiperacita, 18 — Aso, 19 — Abismo-amo, 20 — Medula-mela, 21 — Liquino-Lino, 22 — Édulo-elo, 23 — Confundir-condir, 24 — Nada-dana, 25 — Bofé-Febo.

Duplas

1 — A honra dum homem é a sua maior glória — 2.

Roldão

2 — Isso é mais do que trapuça... é burla! — 3.

Preste João

3 — Isso não foi repreensão mas sim tosqua — 2,

Manelik

4 — O senhor é barbeiro ou armeiro? — 4.

Diabo Vermelho

5 — Tem a forma de uma pequena moeda da cluna, esta chamuscadura — 3.

Theseu

Biformes

6 — Um dos aparelhos das fábricas de tecidos tem certas semelhanças com a caixa cilíndrica de fibras de bordão, na Lunda — 3.

D. Quixote

7 — Teve extrema meiguice aquela que me acaricia — 3.

Roldão

8 — É simples este líquido medicamentoso proveniente da destilação do zimbro — 2.

Theseu

9 — Logogrifo

(Último conselho)

A doença o atacou. Ia morrer. — 1-5-3-7

A cruel morte perto já sentia.

Era velhinho... E a todos requeria

Um desejo sómente, um só prazer: — 4-2-6-2

Era seus filhos qu'ridos, ali vêr,
Perante o leito seu, onde a agonia
O ia avassalar! E à campa fria
Seu corpo em breve tempo ia descer! — 1-2-6-7

E, já presentes todos: — Vou findar,
Meus filhos — declarou — saibais herdar
A honra d'este pai, que arrebatado

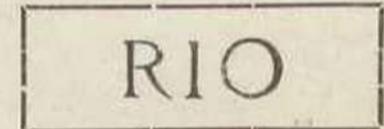
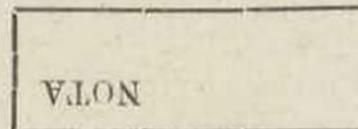
Pela morte se sente. E, soluçante,
Num meigo «adeus», calou-se, agonisante: — 6-7-1-2

Seu pobre coração tinha parado!

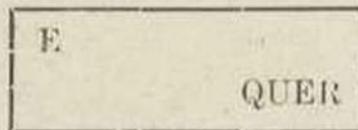
Roldão

10 — Enigma tipográfico

(Aos confrades de Alfarcos)



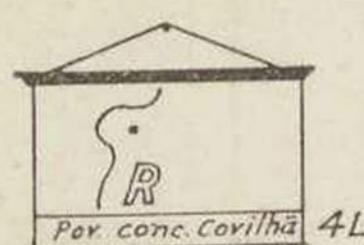
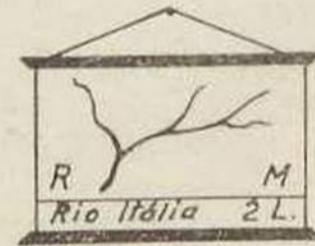
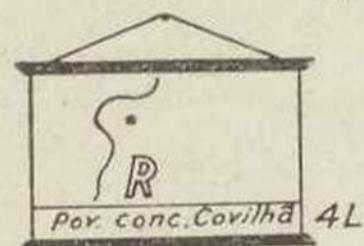
VION NOTA NOTA VION



52 letras

Britabrantes

11 — Enigma pitoresco



Sardanápalo

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPAHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: A Mecanização na Guerra Moderna. — Uma cidade desencantada. — Ateneu Ferroviário. — Saber viajar. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Pessoal.

BÔAS-FESTAS



Passam nesta época do ano os dias festivos em que, desde remotos tempos, se honra e consagra a Família, num culto feito de Amor generoso e de desinteressados e puros afectos e em que os homens expurgam dos seus corações os ódios, rivalidades ou ressentimentos que os separam.

O "Boletim da C. P.", comungando nos sentimentos que animam os seus leitores, deseja-lhes Festas felizes e um Novo Ano cheio de prosperidades.



A MECANIZAÇÃO NA GUERRA MODERNA

Pelo Ex.mo Snr. General Raúl Esteves, Vice-Presidente do Conselho de Administração

A PESAR dos generosos e utópicos sonhos dos pacifistas e dos apóstolos da fraternidade e da paz entre os povos, a guerra parece que há-de constituir sempre a condição fatal da própria existência da humanidade, pois que, em tantas dezenas de séculos da história conhecida, nunca a guerra deixou de ocupar um lugar predominante na vida dos povos.

Assim, a guerra tem constituído sempre uma das mais absorventes funções da actividade social, e, infelizmente, não se prevê que outra possa ser a solução para a humanidade, por quanto, até aqueles povos que pretendem apregoar ideais de paz e de confraternização social, escondem sempre, no fundo das suas reservadas intenções, a ambição feroz de um predomínio internacional, e é precisamente pela guerra que êles tentam alcançar êsse predomínio, que afinal não difere de qualquer outro objectivo imperialista.

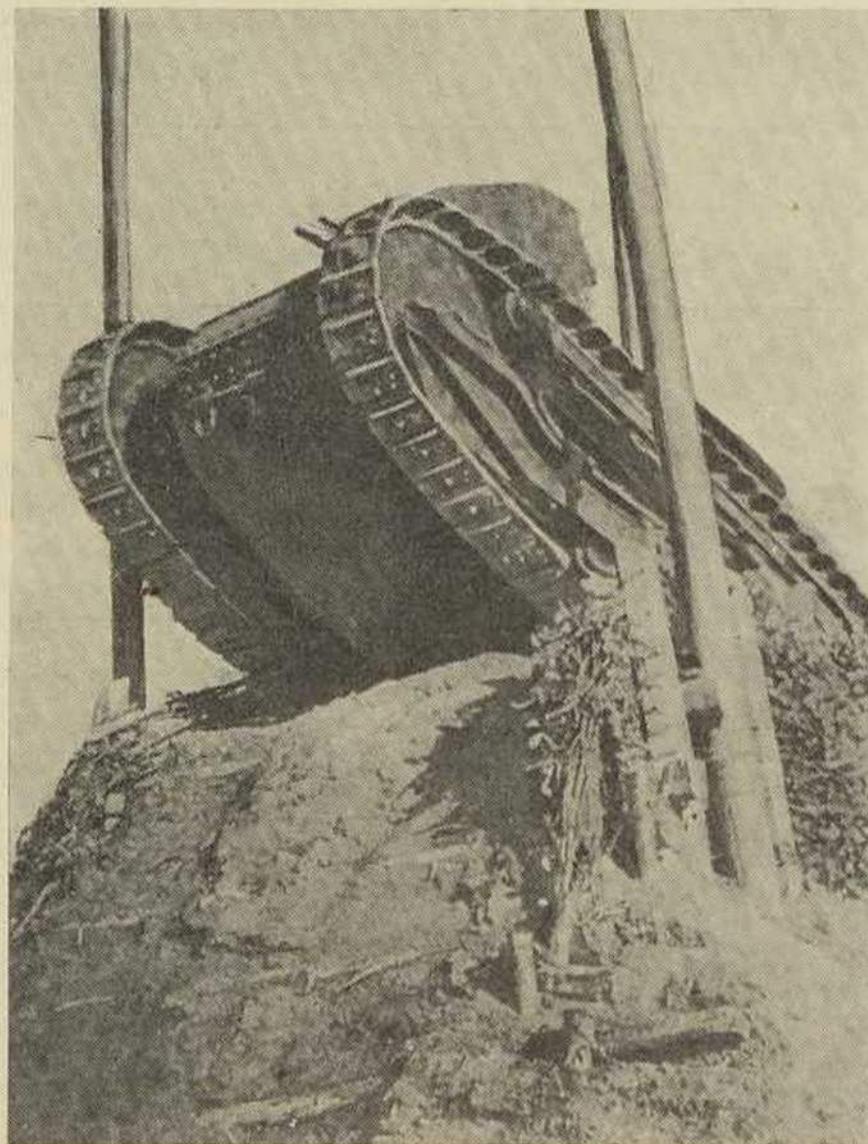
Estabelecida a guerra como condição inevitável da vida dos povos, é óbvio que será bem digno de censura aquele que para ela se não precaver, a-fim-de poder defender o seu direito natural à vida e à independência.

A preparação da defesa nacional constitue, pois, um dever indeclinável para todos os povos em que o abastardamento de carácter

ainda não veio dissolver os sentimentos da própria dignidade.

Ora, essa preparação atingiu hoje uma complexidade formidável, em face de todos os variados e poderosos meios materiais que a ciência e a indústria moderna criaram para a luta entre os homens.

Entre êsses meios materiais, como são a aviação, os submarinos, a artilharia de grande poder e o automóvel de guerra, este último é sem dúvida um dos que está hoje prendendo mais a atenção dos diversos países, e a ele se refere o que se denomina a mecanização dos exércitos.

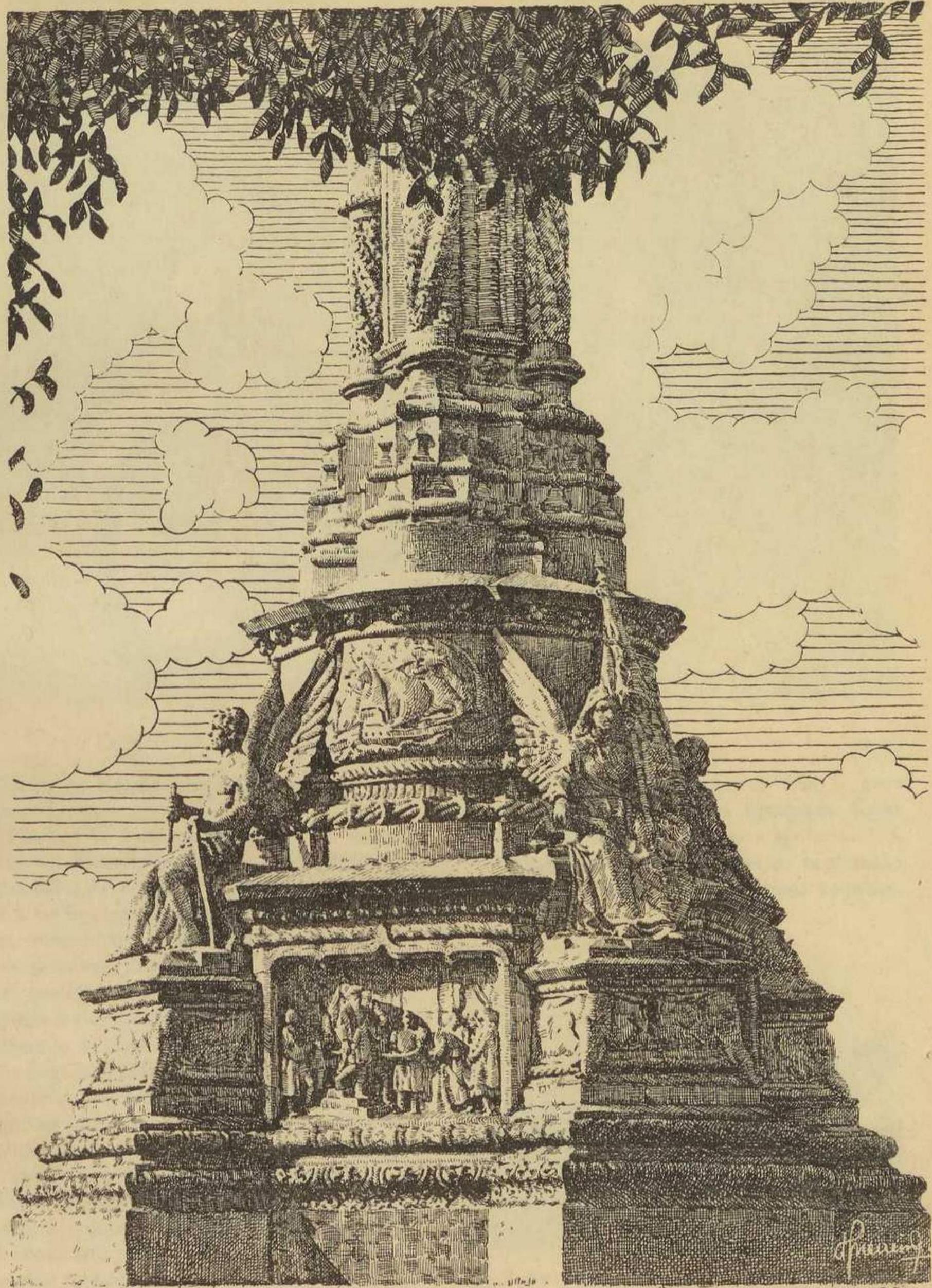


Um carro de combate transpondo um obstáculo

* * *

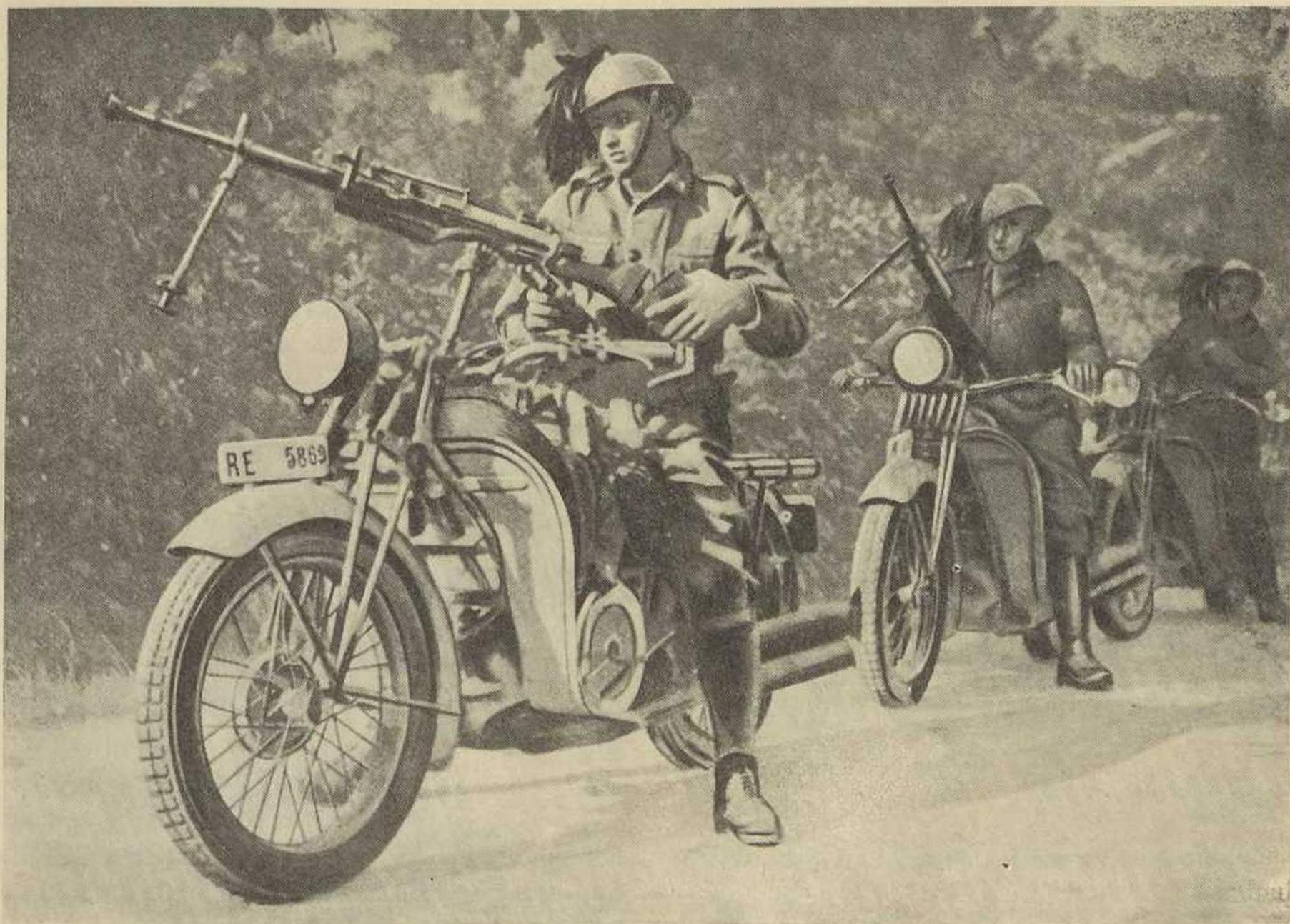
A mecanização dos exércitos pode definir-se, de um modo genérico, como o emprêgo, na luta, de viaturas automóveis de combate, que, aplicadas em larga escala e em tôdas as modalidades da sua acção, vêm afinal a dar às formações militares uma certa analogia com as esquadras de combate, que constituem as marinhas de guerra dos vários países.

Êstes carros de combate constituem essencialmente verdadeiras armas para a luta, dispondo de uma protecção couraçada que lhes proporciona uma maior ou menor invulnerabilidade, e guarnecidos com canhões ou metra-



LISBOA—Pedestal do monumento a Afonso de Albuquerque

VII 1936



Motocicletas providas de metralhadora, pertencentes ao exército italiano

lhadoras, ou mesmo com ambas estas espécies de armas.

Os carros de combate costumam ser classificados em diversas categorias, conforme a sua capacidade de accão e o seu poder ofensivo, mas a melhor maneira de os classificar é a que toma como base o seu peso, pois que êste representa, em última análise, a resultante das suas qualidades militares, ou sejam da sua potência e da sua mobilidade.

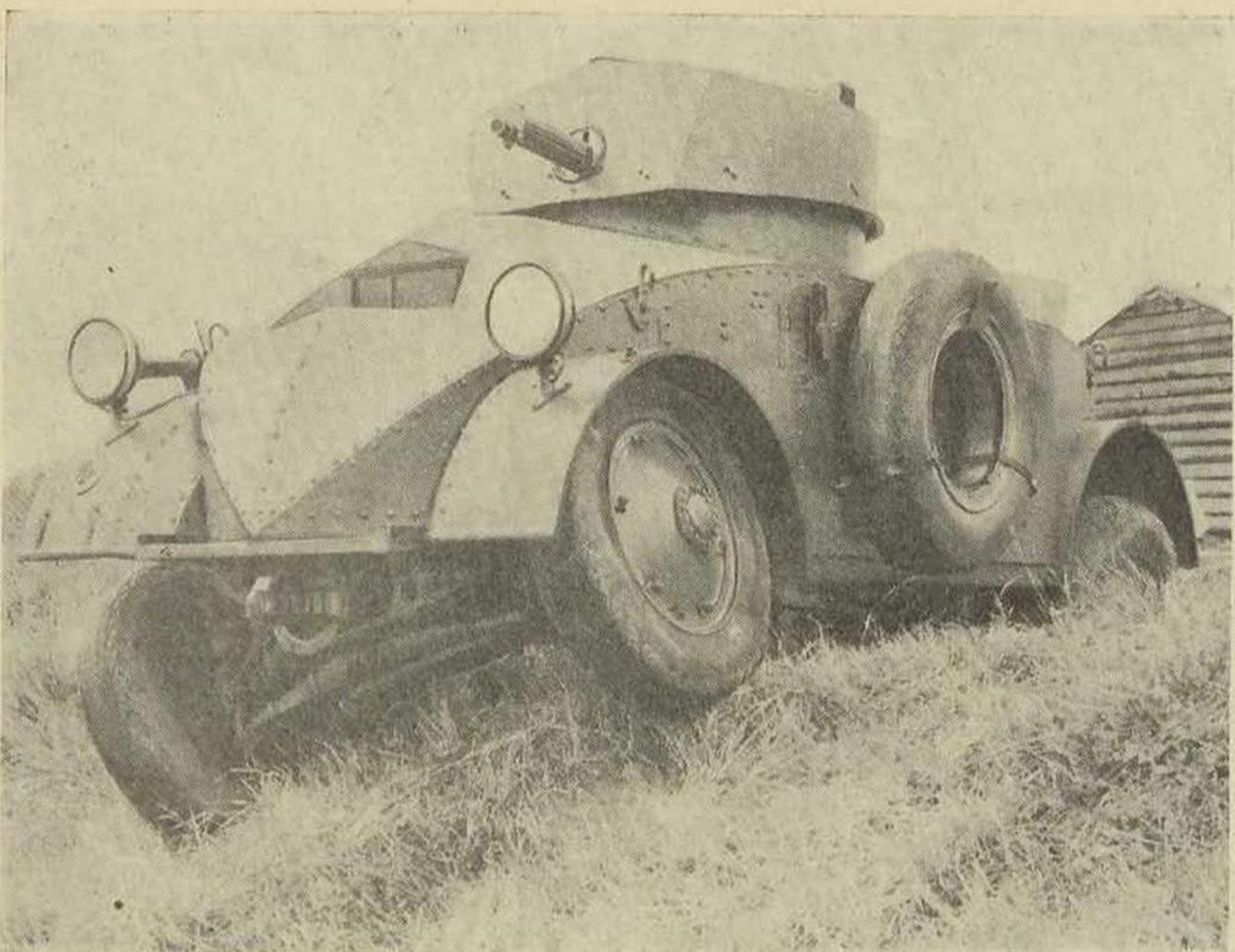
Demais, a classificação pelo peso permite, ainda avaliar rapidamente das possibilidades do transporte d'estes carros por via férrea e sobre as pontes que tenham de utilizar, pois que tais viaturas são hoje das mais pesadas que entram na constituição dos parques dos exércitos.

Segundo esta classificação, nós temos, na moderna nomenclatura adoptada nos vários exércitos, três grupos de carros de combate: os carros ligeiros, os carros médios e os carros pesados.

Os carros ligeiros são carros com o peso variando entre duas e nove toneladas. Estes carros, destinados, em regra, a apoiar as tropas de infantaria ou as missões de exploração do terreno, possuem uma blindagem pequena,



Um carro de combate que na estrada alcança a velocidade de 160 Km. p. h. e no terreno acidentado atinge a velocidade quase inacreditável de 96 Km. p. h.



Um carro inglês, de combate.

e são, em geral, armados de uma ou duas metralhadoras.

Os carros médios, cuja missão é a de reforçar a acção dos carros ligeiros, têm já uma blindagem superior a 13 milímetros, e dispõem, como armamento, de 1 canhão de pequeno calibre e de um número de metralhadoras variando entre 1 e 4. O seu peso varia de 10 a 20 toneladas.

Finalmente, os carros pesados são verdadeiras fortalezas ambulantes e de poder ofensivo notável, cujo peso é superior a 20 toneladas. Estes carros são protegidos por uma blinda-

gem de 25 a 35 milímetros de espessura, e dispõem, como armamento, de um canhão e várias metralhadoras.

Em todos estes engenhos de combate há dois elementos fundamentais, e, por assim dizer, antagónicos nas condições que resultam para a sua construção: a potência e a mobilidade.

Nos carros em que se procura fazer predominar a potência há-de forçosamente sacrificar-se algum tanto a sua velocidade, e, daí, o seu emprêgo mais apropriado como

acompanhamento das tropas de infantaria. Esta é a característica da denominada escola francesa.

Nos carros em que se procura atingir uma maior velocidade e um raio de acção mais largo, o poder ofensivo não pode ser tão desenvolvido, e tais carros são destinados, em regra, a executar uma acção independente, como uma incursão rápida numa frente defensiva ou um grande raid estratégico.

Esta espécie de carros tem a característica da chamada escola inglesa.

De toda a forma, porém, os carros de

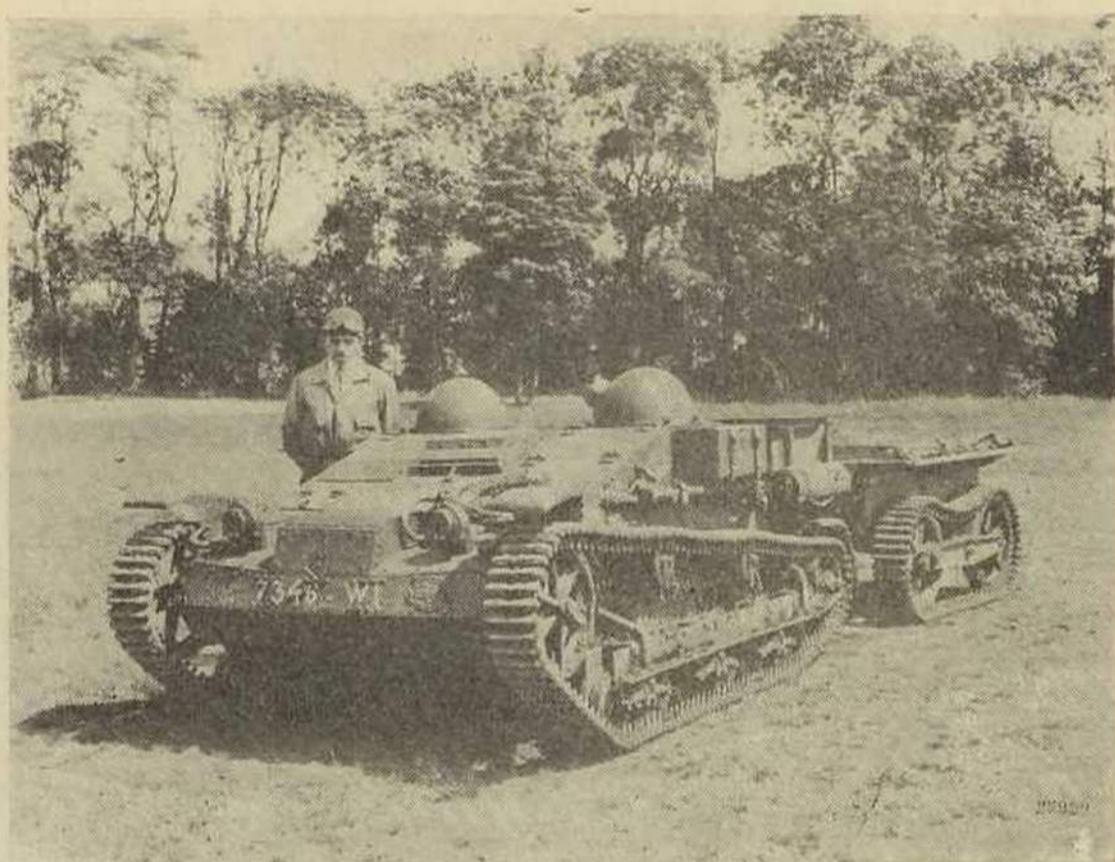


Um carro ligeiro de combate. Desloca-se com rapidez e facilidade em todos os terrenos.
Tem um raio de acção de 170 Km.

combate constituem hoje um elemento importante da guerra, e em todos os exércitos se estuda atentamente não só o seu emprêgo nas ofensivas fulminantes, como também a conveniente defesa contra essas ofensivas.

*
* *

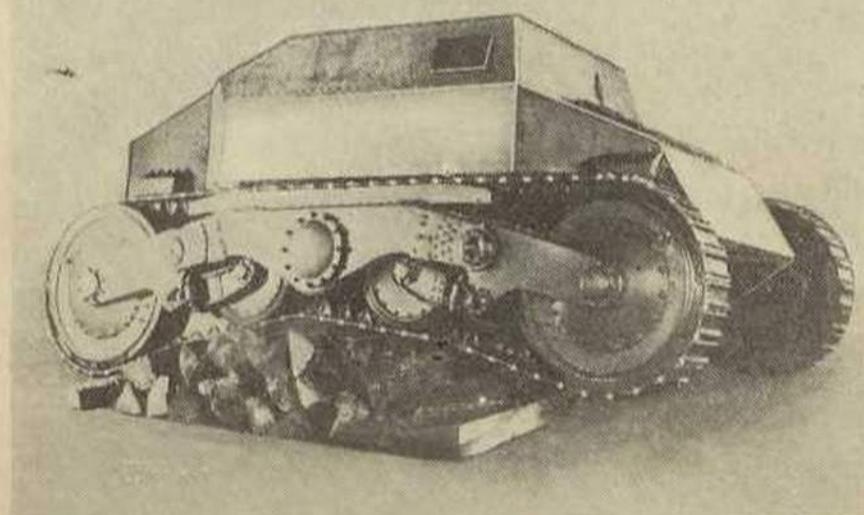
A questão do desenvolvido emprego das tropas mecanizadas trouxe, para muitos países, a preocupação da defesa necessária contra uma rápida e inesperada invasão, efectuada com aquelas tropas.



Em cima : Um tractor blindado, francês, destinado a transportar munições e viveres. O reboque tem a capacidade para 600 Kg. de carga e a caixa do tractor para 400 Kg.

Ao centro : Fotografia mostrando o rodado bastante articulado de um carro inglês de combate

Em baixo : Outro aspecto de um tractor blindado, vendo-se nitidamente o reboque para transporte de viveres e munições. As suas reduzidas dimensões permite-lhe fácil dissimulação no terreno



deria, nos primeiros momentos, inutilizar uma posição defensiva de fronteira, que ainda não estivesse devidamente preparada e guarnecidida. A essa seguir-se-ia depois o reforço das tropas de apoio, transportadas estas em carros automóveis aptos para marchar em todos os terrenos.

De facto, hoje, nos principais exércitos contam-se já, como elementos de acção, várias divisões mecanizadas, dispondo de importantes fôrças para uma enérgica e rápida ofensiva.

Assim, vê-se que, logo nas primeiras horas da guerra, um país poderia ver-se invadido por fôrças importantes, que viriam produzir consideráveis prejuízos na sua preparação defensiva.

Uma coluna importante de carros de combate, com mobilidade suficiente para avançar rapidamente, e disposta de razoáveis elementos de acção ofensiva, po-





Carro francês de combate. O seu raio de acção é de 120 Km. em 10 horas consecutivas de marcha

Por esta simples enunciação se pode avaliar da grande importância que se deve ligar às medidas preconizadas hoje para realizar uma conveniente defesa contra os carros de combate.

A defesa contra os carros de combate funda-se essencialmente na conveniente exploração dos pontos fracos que apresenta ainda a mecanização.

Entre êsses pontos fracos podemos citar: a dificuldade de uma conveniente circulação de grandes massas de carros, as más condições de visão da guarnição de carros, a vulnerabilidade de certas partes essenciais do carro, como, por exemplo, o motor e a couraça, e, enfim, os obstáculos que se podem levantar à pro-

gressão dos carros através do terreno da acção.

A circulação de grandes massas de carros constitue um problema importante para o emprêgo das grandes fôrças mecanizadas. Basta notar que uma divisão mecanizada conta várias centenas de carros-automóveis e cerca de um milhar de motocicletas. Assim, é fácil compreender as aglomerações de veículos que devem resultar da marcha e do estacionamento desta grande unidade, e daí o emprêgo favorável que há de encontrar a aviação e a artilharia inimiga para bombardearem os pontos de maior concentração, que não será sempre fácil ocultar das vis-

tas dos observadores aéreos. As más condições de visibilidade que têm as guarnições dos carros de combate permitem camuflar convenientemente muitas partes importantes das linhas



Outro aspecto de um carro de combate de fabricação francesa. Está munido de um aparelho receptor de telegrafia sem fios. Tem lugar para três homens de equipagem. Pesa 11 toneladas e tem de comprimento 5m,300

de defesa, e, especialmente, a instalação das armas especiais destinadas a bater aqueles carros.

Para atingir as partes vulneráveis dos carros de combate existem já armas especiais, espingardas, metralhadoras e canhões, que, pelas suas condições balísticas e pela natureza especial dos seus projécteis, permitem atingir e causar graves danos no motor e na couraça dos carros.

Finalmente, para dificultar a marcha dos carros no terreno de combate, podem empregar-se vários tipos de obstáculos, como



sejam trincheiras, «abatises», e principalmente as minas de guerra.

Todos êstes meios de defesa passiva contra os ataques de carros devem, porém, ser convenientemente refor-



Em cima: Baterias inglesas em manobras. As peças são colocadas sobre plataformas instaladas em tractores, obtendo-se assim uma maior mobilidade no terreno

Ao centro: Um carro francês de combate, procurando vencer um obstáculo

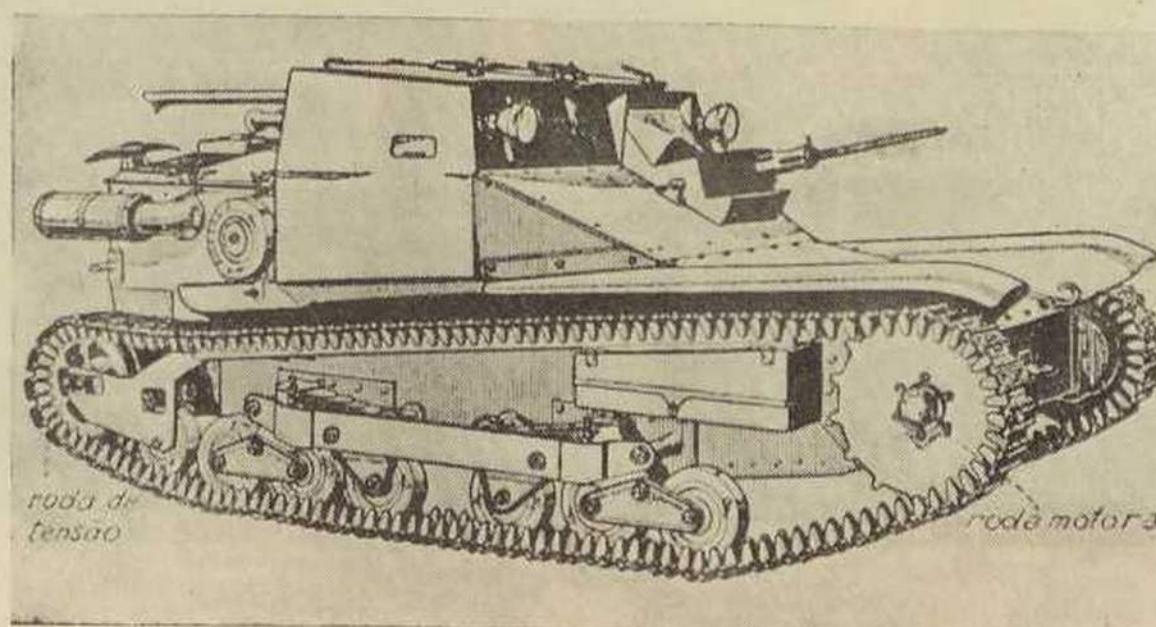
Em baixo: Esquema mostrando o sistema de tração de um carro ligeiro de combate

çados pelo emprêgo dos meios activos, como são: a artilharia, a aviação, e, enfim, os próprios carros de combate do exército defensor.

* * *

Como se vê do ligeiro esboço que deixamos traçado, a mecanização trouxe aos exércitos modernos um valioso elemento ofensivo, que constitue um perigo importante para uma defesa que contra ele se não tenha precavido.

Vê-se, portanto, que neste, como noutras pontos do actual apetrechamento de guerra dos



exércitos, é necessária uma cuidadosa preparação de todos os elementos materiais que hão de ser postos em jôgo, quer para a utilização da sua acção ofensiva, quer para o estabelecimento da correspondente defensiva.

O progresso da ciência e da indústria originou, para a conveniente preparação militar de um país, uma soma de exigências cada vez mais onerosas no ponto de vista dos recursos materiais que são necessários para ocorrer a todos os ramos daquela preparação.

Em todo o caso, por muito vastos e compli-

cados que sejam os elementos materiais da guerra que é necessário que um país possua para assegurar a sua própria defesa, não devemos esquecer que acima de tudo fica sempre a preparação moral dos seus defensores.

Essa preparação moral é que há de valorizar todos os elementos materiais a empregar, pois que, cada vez mais, é com a inteligência, a dedicação e o patriotismo dos seus filhos que um país pode contar para defender a sua independência e o seu nome digno, que se firmou em séculos de luta e de generosos exemplos de sacrifício.



Vila Chã — Amarante — Cenário rústico

Fotog. do Eng.^o Sebastião Horta e Costa

Notas de Arte.

Uma cidade desencantada

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

(Continuação)

II

O delineamento urbano encontrado em Pompeios deve ser o primitivo, mas a localização do *Forum* não obedeceu à referida regra: na realidade existem três ruas principais que se cortam em ângulo recto mas só uma delas, a da Abundância, passa pelo *Forum*; as outras duas, comerciais por excelência, são conhecidas pelas nomenclaturas modernas de Estábias e Nola.

O *Forum* de Pompeios onde se realizavam, como centro da vida pública local, as maiores manifestações políticas, religiosas e festivas, era, com efeito, uma bela e espaçosa praça rectangular, com um rico pavimento de magníficas lages, rodeada por magnifica colunata de dois pavimentos, cercada dos mais importantes monumentos e habitada por uma profusão de estátuas de imperadores, de imperatrizes e de pompeianos notáveis.

Além dêste *Forum*, outro parece ter existido anteriormente, o qual é conhecido pela designa-

ção de «triangular». Supõe-se que estaria muito arruinado e em desuso quando se deu a catástrofe suprema. O seu estilo era helénico e nela existia um templo dedicado, segundo se crê, a Hércules. Numa palestra ou ginásio existente neste local, encontrou-se admirável réplica da estátua de mármore conhecida pelo nome de Doríforo⁽¹⁾, hoje no museu de Nápoles, cujo autor foi o famoso escultor grego Policleto que viveu no séc. Vantes de Cristo.

Originalmente os *Fora*, ou praças, devem ter sido espaços reservados para os merca-

dos periódicos onde compareciam em especial os camponeses da região para vender os seus produtos. A estas ocupações comerciais juntaram-se, ulteriormente, outras manifestações da vida social que, intensificando-se, tomaram



Pompeios — O Forum visto da entrada da Basílica. Ao fundo, a meio, o Templo de Júpiter. Os maciços de alvenaria de tijolo que se observam à direita são pedestais de estátuas de imperantes

⁽¹⁾ Palavra grega que significa «o que leva a lança». Esta estátua era o modelo da perfeição viril.

carácter oficial e obrigaram os vendilhões a deixar livre a praça que aliás não largaram de todo, pois estabeleceram-se em lojas adrede construídas em redor. O progresso acabou por expulsá-los também do novo sítio julgado imprescindível para implantação de edifícios públicos de primordial categoria.

Reconhecia-se, entretanto, que era indispensável substituir o espaço outrora adstrito a tão necessárias transacções por construções especialmente apropriadas.

Assim deve ter sucedido em Pompeios onde o mercado principal, de comestíveis, passou a ser situado no canto nordeste do *Forum* do qual o separavam uma fiada de lojas com acesso tunicamente pela colunata forense e onde se estabeleceram comerciantes de artefactos de luxo, joalheiros, cambistas e banqueiros; contudo, um largo portão de dupla entrada, permitia a intercomunicação dos dois recintos.

O mercado era inteiramente rodeado de alpendre e no centro possuia um belo pavilhão circular, *macellum*, cuja cobertura se apoiava em elegantes colunas. A meio do lado fronteiro ao da entrada pelo *Forum* havia um compartimento dedicado aos imperantes, de quem se encontraram algumas belas estátuas



Pompeios — Estátua dum ilustre pompeiano do século I na rua da Abundância. A tradução do letreiro que o Senhor Doutor Leite de Vasconcelos teve a bondade de fazer, é o seguinte:
M. Holconio Rufo — Tribuno militar eleito pelo povo — Duúnvio «Jure dicundo»
pela quinta vez — «quinquenalis»⁽¹⁾ duas vezes — Sacerdote de Augusto, César —
Patrón da Colónia

nos respectivos nichos.

O aspecto interior do mercado devia ser extremamente atraente e quase monumental em virtude das muitas esculturas e preciosas pinturas de que estava ornamentado, sendo difícil podermos hoje conceber que se usasse de tal riqueza em construções onde estámos habituados a ver a máxima simplicidade utilitária que não raro resvala em sórdida mesquinhez.

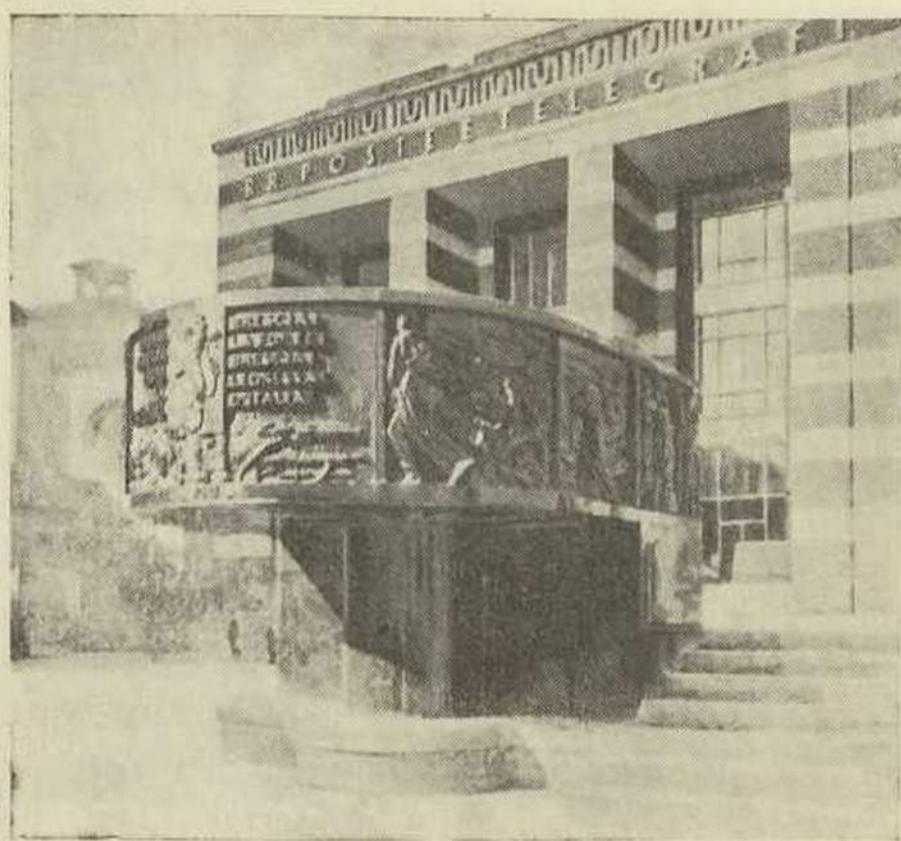
Como complemento do mercado principal, havia ainda junto do *Forum* dois outros com finalidades distintas a que me referirei

na devida altura. Do lado oriental do *Forum* existia também o templo dos deuses Lares da cidade⁽²⁾, isto é, um templo dedicado a génios⁽³⁾ protectores da mesma, se é que tal edifício não era, como querem alguns arqueólogos, uma

⁽¹⁾ Alto cargo magistrativo cuja eleição se fazia de cinco em cinco anos.

⁽²⁾ «Os Lares, na crença dos Romanos, eram divindades que protegiam não só as casas e os campos, mas os indivíduos, as cidades e mesmo certas colectividades». — Dr. Leite Vasconcelos, volume II das *Religiões da Lusitânia* — pág. 191.

⁽³⁾ Juntamente com os Lares e Ninfas, os Romanos tinham o *Genius*, que «exprime o que há mais subtil na concepção do ser divino». — Dr. Leite de Vasconcelos, volume II das *Religiões da Lusitânia* — pág. 194.



Bréscia — Um «arengário», tradução neo-italiana da «allocutio» romana

biblioteca. A este edifício seguia-se o templo do imperador Vespasiano⁽¹⁾, depois o opulento mercado de panos construído pela sacerdotisa Eumaquia que generosamente o doou ao povo e finalmente um prédio de duvidosa atribuição que uns dizem ter sido escola e outros afirmam que era um local de comícios, isto é, um sítio destinado às pugnas políticas locais, onde certamente existiria uma *allocutio*, para os tribunos discursarem, de que o fascismo, como restaurador de ancestrais prerrogativas populares, reavivou a tradição construindo «arenários» (púlpitos).

Na face meridional do *Forum* levantam-se as construções consagradas à administração municipal onde se encontram não só os gabinetes

(1) «Um imperador divinizado em vida chamava-se *Augustus*; divinizado depois da morte chamava-se *divus*. Com o culto do imperador propriamente dito coexistia o da imperatriz, quer em vida, quer depois de falecida (*diva*), e o de outros membros da família imperial ou *domus augusta*.

Como para o culto dos demais deuses, também para os de que estou tratando havia santuários, sacerdócio e ritual». — Dr. Leite de Vasconcelos, volume III de *Religiões da Lusitânia* — pág. 314.

dos duúnviros⁽²⁾ e edis⁽³⁾ mas também a sala das sessões dos decuriões⁽⁴⁾.

No lado ocidental ostentava-se a imponente basílica onde se administrava a justiça, se realizavam as mais importantes assembleias políticas públicas e se promulgavam as leis. Em

(2) Os duúnviros eram dois funcionários nomeados para actuarem conjuntamente em diferentes circunstâncias. Havia, por exemplo, entre outros, os *duumviri jure dicundo*, que eram dois magistrados principais especialmente incumbidos de ministrar justiça nas cidades de província.

(3) Magistrados administrativos que são hoje representados pelos vereadores.

(4) Senadores das cidades municipais que, pela alta categoria das funções que desempenhavam, correspondiam aos poderosos senadores de Roma.



Pompeios — Estátua da imperatriz Livia, esposa do imperador Augusto, encontrada na capela dedicada à família imperial, existente no mercado principal

tais edifícios faziam os antigos gala da mais sumptuosa magnificência pelo que o de Pompeios, para não faltar à regra, era explêndidamente ornamentado e rico de estátuas de mármore e de bronze de que infelizmente só apareceram fragmentos. A nave central, des coberta, era totalmente circundada por uma bela colunata jônica que suportava uma galeria coberta destinada ao público. No topo fronteiro à entrada principal observam-se ainda os restos da tribuna dos magistrados que se eleva cerca de dois metros sobre o pavimento da nave central e era ornada de seis colunas da ordem coríntia; em face desta tribuna perfilava-se a estátua simbólica da Justiça.

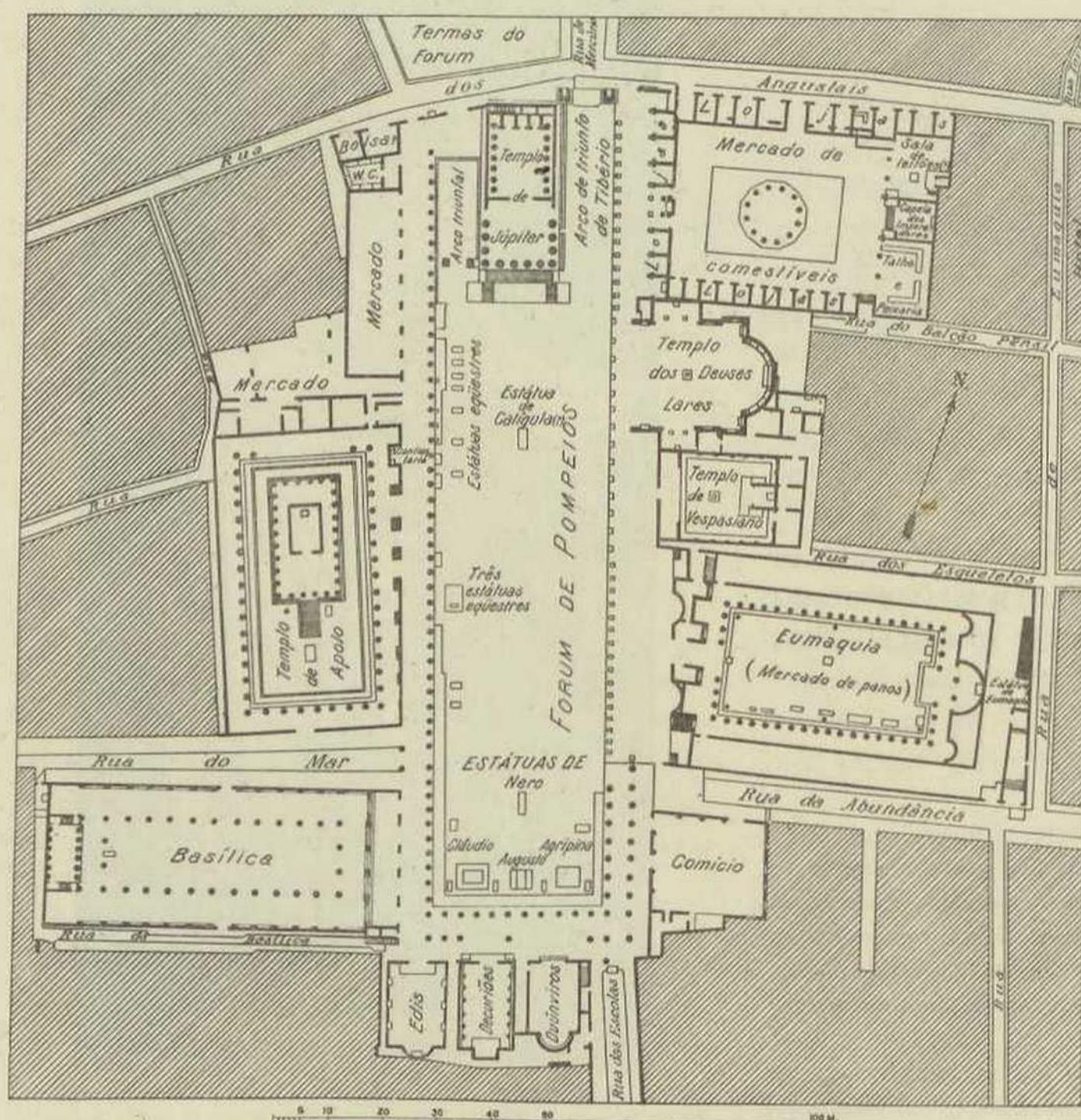
Nesta face do *Forum* vê-se ainda o primoroso templo de tipo helénico dedicado a Apolo — deus das artes —, um pôsto de aferição de medidas de capacidade, outro mercado, porven-

tura celeiro e uma curiosa instalação de sentinelas públicas relativamente vasta e higiénica onde a água corria a jorros.

No lado setentrional da praça levantava-se, porém, o conjunto de maior monumentalidade de Pompeios, constituído pelo imponente templo de Júpiter, — o pai dos deuses —, de construção pesada e robustamente romana, ladeado por dois arcos triunfais, um dos quais dedicado, segundo se crê, ao imperador Tibério.

Além dos templos já referidos, outros existiam na cidade dedicados ao culto das múltiplas divindades tutelares dos mortais em que se exteriorizava o paganismo: de Vénus, a deusa do amôr e padroeira de Pompeios, da Fortuna Augusta, da egípcia e misteriosa Isis, de Zeus Meiliquios, protector dos lavradores, e de Mercúrio, o deus do comércio, a cuja protecção também recorriam os ladrões...

Em geral os templos elevam-se sobre altos pedestais e eram formados por um compartimento murado em volta, chamado *cela*, onde se guardava a imagem do deus, e por uma espécie de adro coberto denominado *pronao* rodeado de colunas onde se apoiava a estrutura do telhado. Em dias de solenidade os sacerdotes expunham a sagrada imagem à adoração do povo entre as colunas do *pronao*. O ingresso ao templo fazia-se por uma escadaria habitualmente construída em frente do *pronao* e diante desta erigisse a *ara* ou altar sobre o qual se praticavam os sacrifícios por vezes cruentos.



Pompeios — Planta do «Forum» com os edifícios públicos anexos

Tôdas as ruas da



Pompeios — As ruínas da Basílica vistas da Tribuna dos Juizes

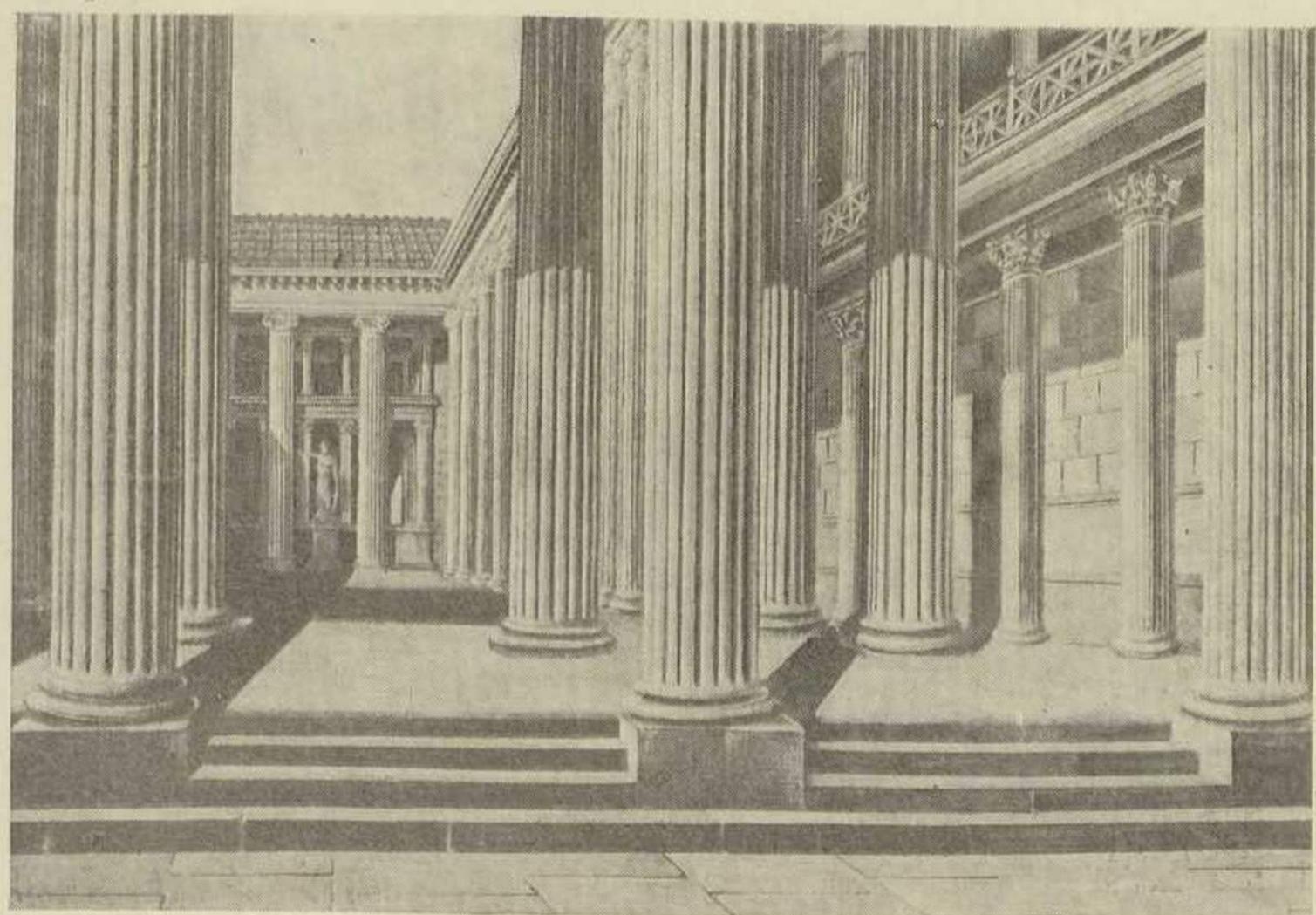
cidade eram calcetadas com blocos azuis de lava, ladeadas de passeios muito sobre-elevados acima do nível da faixa de rodagem que, em épocas de chuvas, servia também para escorriamento das águas pluviais, motivo por que, de espaço a espaço, filas de altas lages ovais a atravessavam permitindo aos piões transitarem dum a outro passeio sem incômodo de maior.

Ao longo de tôdas as ruas havia na alegre cidade da Campania muitos estabelecimentos comerciais e oficinas industriais com as frontarias à la cremente ornamentadas com alicentes letreiros que se referem aos mais variados ramos dessas actividades então já tão diferenciadas e especializadas quásico como hoje. De facto

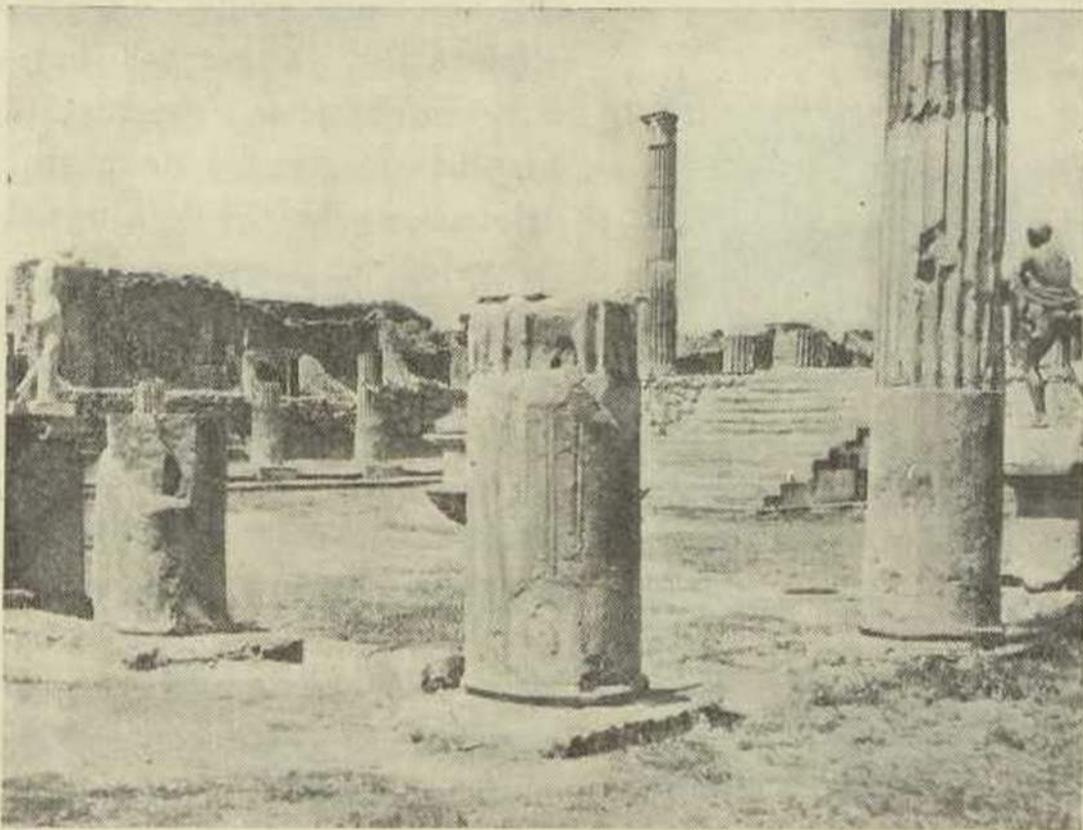
têm-se encontrado adegas, alfaiatarias, armarias, bancos, barbearias, cambistas, carpintarias, casas de pasto, celeiros, cocheiras de aluguel de veículos, doçarias, drogarias, estalagens, farmácias, ferrarias, frutarias, hervanários, hospedarias, joalharias, lavandarias, livrarias, lojas de fazendas e de mobiliários, louçarias, marcenarias, mercarias, padarias, pastelarias, peixarias, perfumarias, procuradorias, restaurantes, sapatarias, tabernas, talhos, termopólios, tinturarias, viderias, etc., etc.

Em algumas vielas existem estreitos compartimentos cujo destino a fálica insignia desvenda, o que também sucede no curioso prédio de andar de ressalto, situado à esquina da rua do «Balcão-pensil», em cujo interior se observam ainda quadrosinhos parietais coloridos de assunto escabroso.

Uma das curiosidades mais apreciadas de



Pompeios — Interior restaurado da Basílica visto através do pórtico



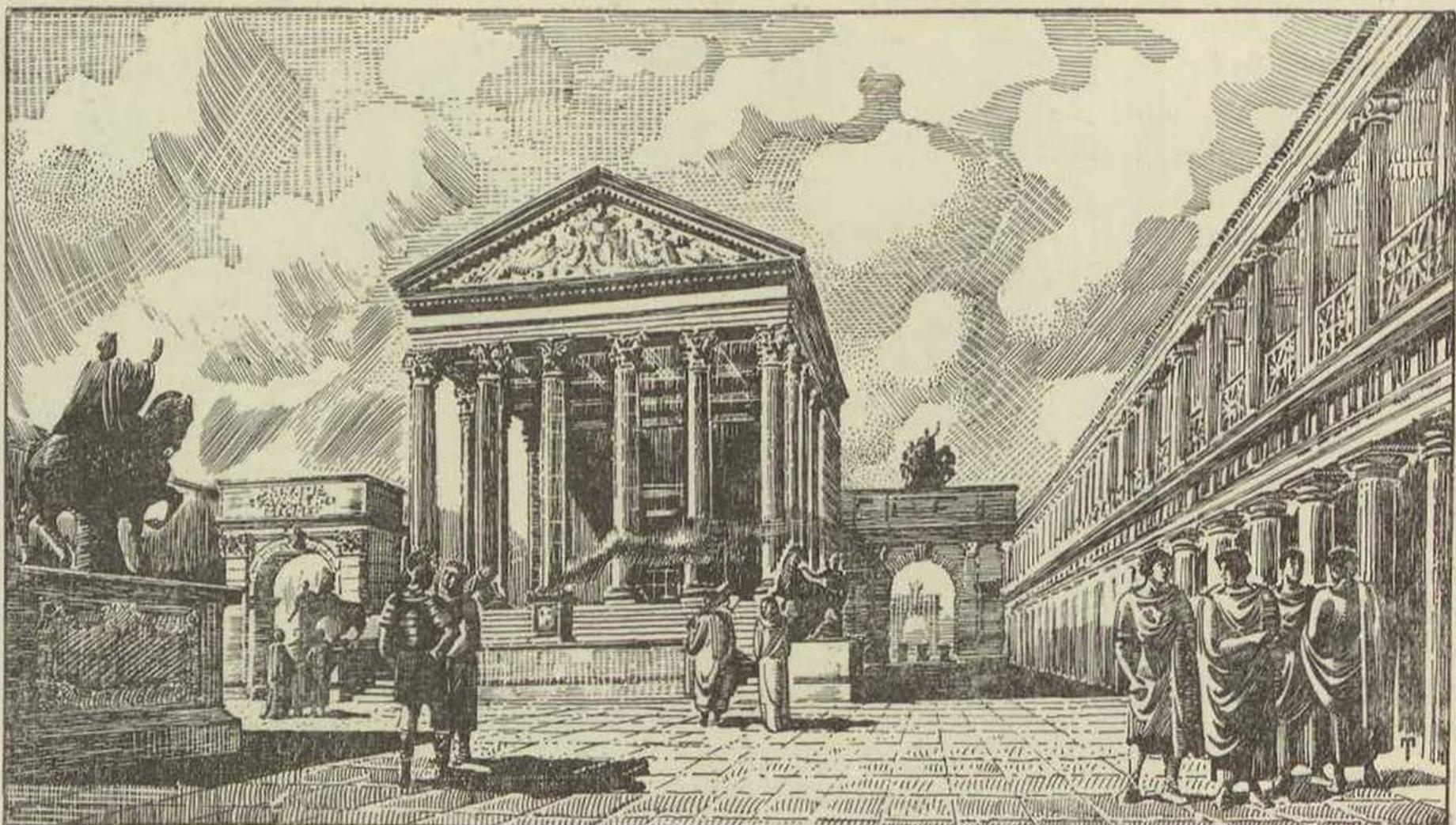
Pompeios — O Templo de Apolo — deus das Artes — No primeiro plano à esquerda uma estátua de Vénus, padroeira da cidade e à direita a de Apolo

Pompeios consiste nos letreiros e *graffiti* traçados nas paredes com estilete apropriado, através de muitos dos quais se sente, por assim dizer, palpitar o tumulto local e se surpreendem, com todo o ingênuo sabor da verdade, as ideias predominantes, os pensamentos mais

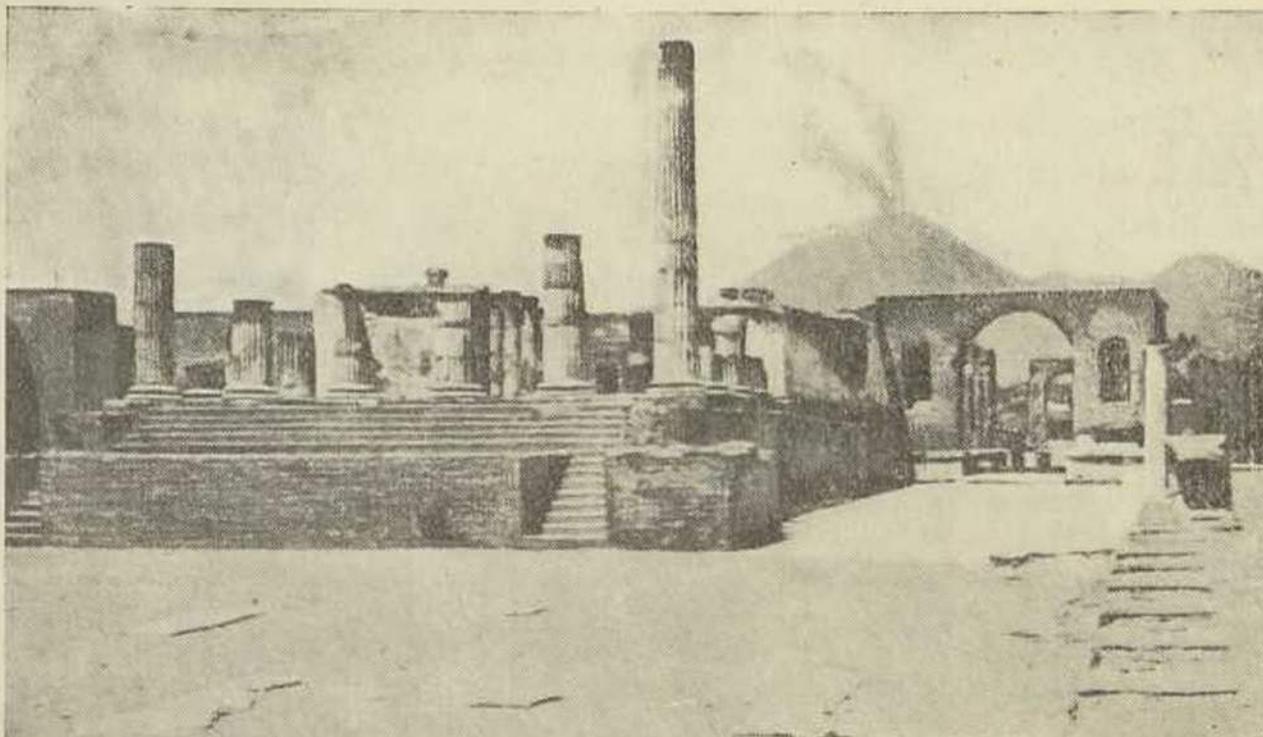
vulgares e as preocupações mais íntimas da população.

Encontram-se muitas inscrições eleitorais que mostram quanto é velha e relha a politiquice, versos dos poetas em voga, o que certamente não desabona a cultura indígena, lembranças de acontecimentos históricos, saúdações de fidelidade aos imperadores, notícias às vezes sensacionais de ocorrências da vida quotidiana, elogios de actores e gladiadores, reclamos de espectáculos, de hospedarias, de termopólios, de tabernas e de oficinas, combinações para encontros e sobretudo certos escritos conhecidos pelo nome de *graffiti* familiares dos quais a maioria se relaciona com o amor.

A mania de escrever pelas paredes, pelo que se demonstra, é antiquíssima e já nesse tempo havia também quem a verberasse porque nem sempre os tais *graffiti* eram razoáveis, até para a época em que foram escritos, não permitindo muitos deles a reprodução.



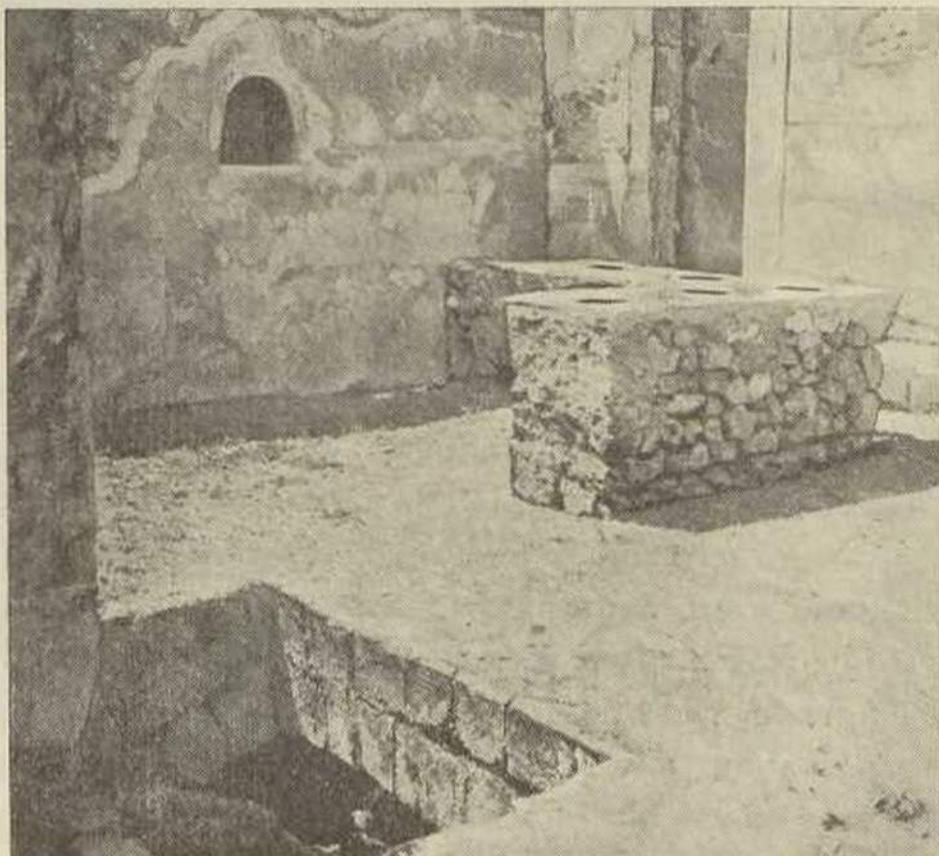
Vista restaurada do Templo de Júpiter no «Forum» de Pompeios. Ao centro da composição uma vestal precedida por um lictor com o fásio, como estava prescrito, dirige-se ao Templo



Em cima: Pompeios — Ruínas do Templo de Júpiter

Ao centro: Pompeios — A rua de Nola (Decumanus major). No primeiro plano uma fonte no cruzamento com a rua dos Vétios. Observa-se a simplicidade extrema das fachadas das casas; vê-se perfeitamente a calçada da faixa de rodagem, os passeios e as passadeiras para travessia da via pelos peões

Em baixo: Pompeios — Vista interior das ruínas duma muitas lojas que existiam na cidade; observa-se a entrada do subterrâneo e o tipo vulgar de balcão. Ainda hoje se vêm nas cidades de Itália balcões semelhantes, especialmente nas casas onde se vendem sorvetes de que os italianos fazem tão grande consumo!



peianos se dessedentavam com exuberância a avaliar pelo excavado que formaram na pedra onde apoiavam a mão a-fim-de mais fácil e còmodamente se colocarem debaixo da bica.

No cipo donde jorrava a água era costume esculpirem figuras: o que existe na rua da Abundância, perto do *Forum*, tem uma deusa da fortuna com a cornucópia que originou esta moderna denominação da arteria mais aristocrática de Pompeios.

As fontes ligavam-se por canalizações de chumbo a reservatórios alimentados por um depósito situado no ponto mais alto da cidade, junto da porta do Vesúvio, onde a água chegava por um aqueduto cons-

Razão tinha pois o poeta que em diversos sítios, aproveitando a mesma mania, escreveu filosóficamente versos que traduzidos rezam assim:

Sob o peso das insâncias de que
a gente te cobriu,
Como é possível, muralha, que
não ruísses ainda?

Em quásí todas as encruzilhadas e na maioria das ruas surgem fontes públicas nas quais os pom-

truído depois da conquista da cidade pelos romanos.

Anteriormente ao domínio de Roma, a cidade fornecia-se de água de poços ainda hoje existentes, possuindo além disso, na previsão de qualquer precalço, grande cisterna, para armazenamento de águas pluviais, sob a praça do *Forum*.

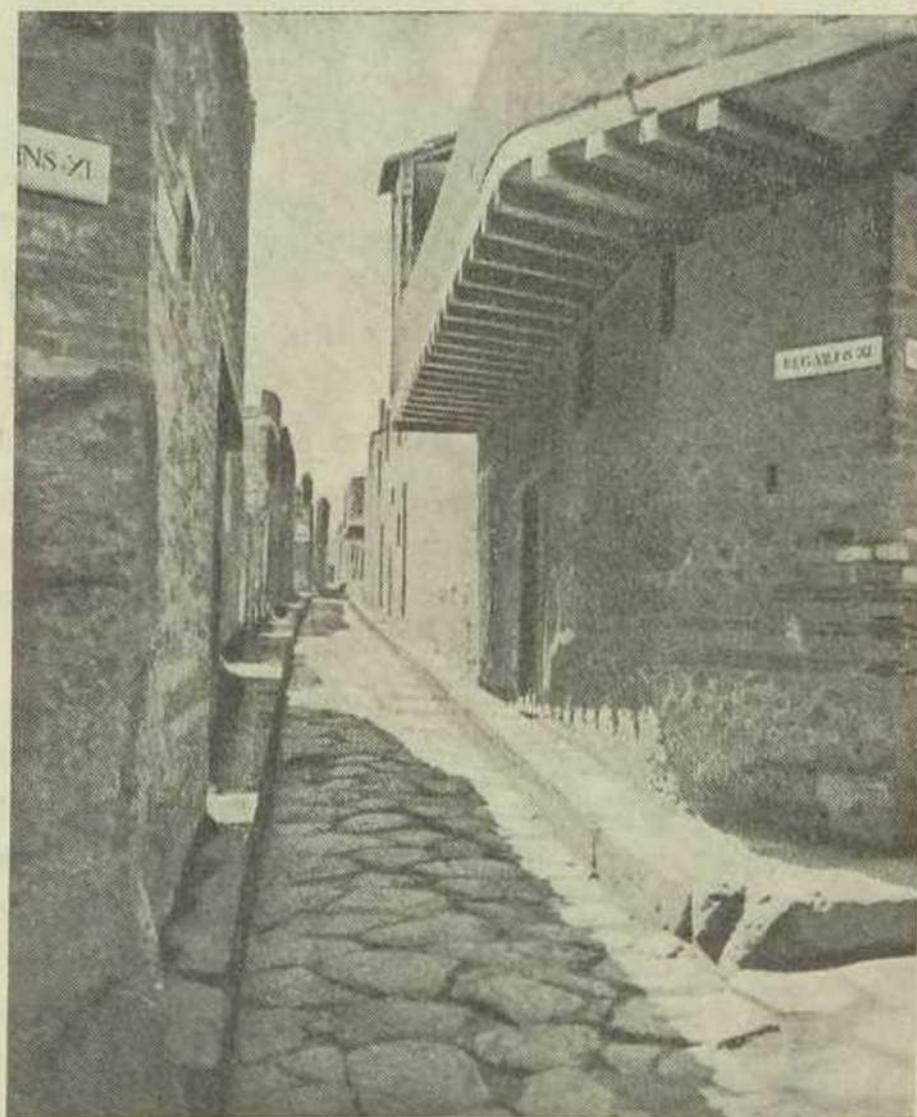
Desde remotíssimos tempos que existiam canalizações de esgôto as quais recebiam as lamas e dejectos por meio de sarjetas e possuíam largas bôcas de visita e limpeza.

E' notório o aprêço em que os romanos tinham os regalos do corpo. Entre estes especializavam os banhos de que muito se serviam e para o que em toda a parte construíram edifícios apropriados a que chamarão «termas» em virtude de tais estabelecimentos estarem apetrechados para ministrar não só higiênicas ablucções frias mas também tépidas e mesmo quentes.

A organização dos edifícios termais romanos é um modelo de concepção no género, tantas e tão variadas funções desempenhavam!



Pompeios — Estado actual duma padaria na rua do Narciso; vêm-se dois moelhos de pedra; ao fundo, o forno com a respectiva chaminé. Note-se numa pedra da bordadura do passeio um olhal que servia para prender animais de carga



Pompeios — A rua do Balcão-pênsil. No primeiro plano, um curioso prédio de andar de ressalto

De facto um banho romano, para ser completo, requeria uma sudação seguida de determinada permanência dentro de água quente e depois uma violenta reacção com água fria que uma unção da pele com óleos perfumados completava. Este tratamento higiênico era sempre precedido ou seguido por exercícios de ginástica, jogos desportivos, conferências literárias e outras diversões.

Para satisfazer todos estes requisitos possuíam êsses estabelecimentos não só as indispensáveis acomodações balneares mas também as exigidas pelas funções recreativas tais como pátios, ginásios, galerias cobertas e descobertas, salões, bibliotecas e salas para conferências.

Pompeios, seguindo o exemplo da Grécia, cuja remota influência foi aí notória, possuíu muito anteriormente aos romanos essas salutares instituições onde os tratamentos de saúde eram acompanhados de passatempos literários ou divertimentos desportivos muito do agrado dos pompeianos desocupados que ali passavam boa parte do dia. Surgiram das excavações até agora realizadas, além de modestos

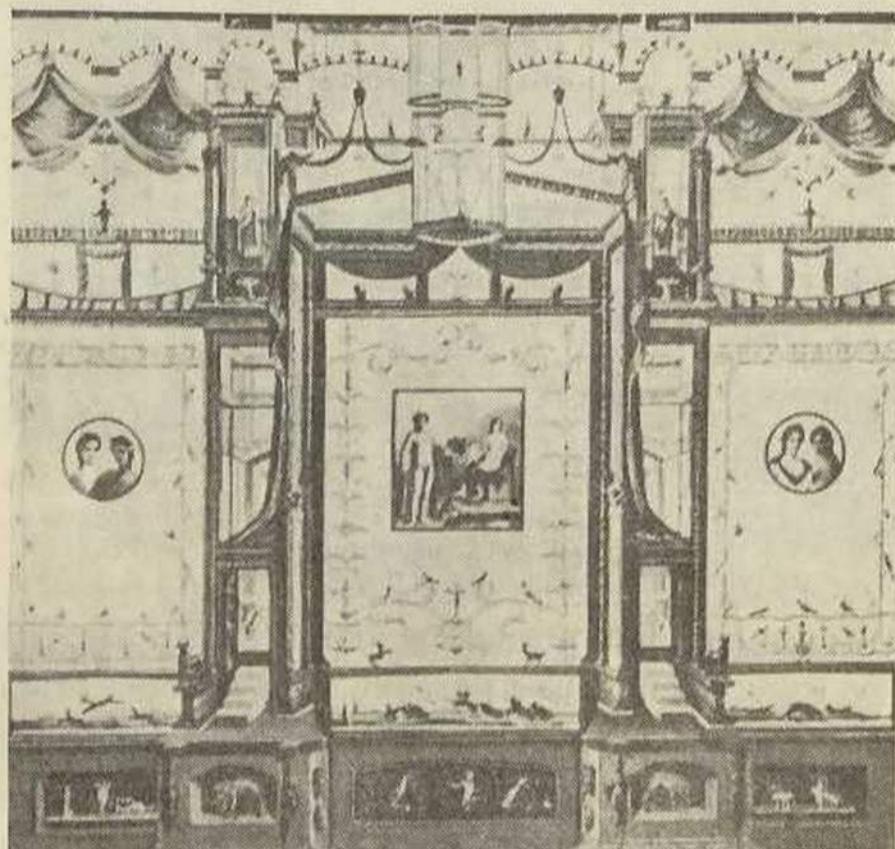
banhos privados ou particulares, três importantes termas públicas: uma perto do *Forum*, construída pelos romanos logo que se apoderaram da cidade, pequena mas ricamente ornamentada; outra entre as ruas de Estábias e da Abundância, de construção samnita e maior do que



Pompeios — Interior restaurado da padaria da rua do Narciso em elaboração; um escravo faz girar o pesado moinho de pedra, outro transporta os sacos de farinha e ao fundo, junto da porta do forno, dois retiram o pão já cozido

Em todas existia uma parte reservada a senhoras completamente separada da dos homens.

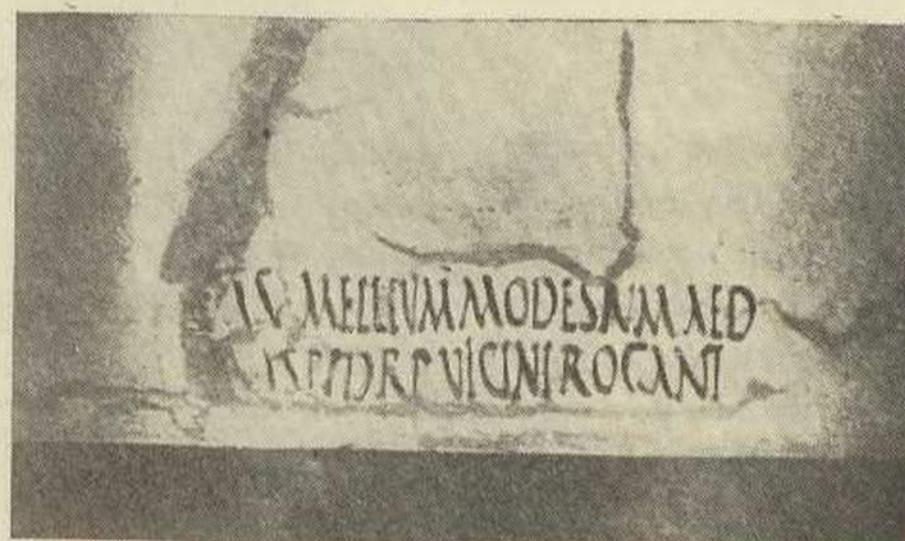
Nas antigas termas da rua de Estábias, edificadas no século II antes da era de Cristo, encontrava-se à entrada um guarda-roupa a que os latinos davam o nome de



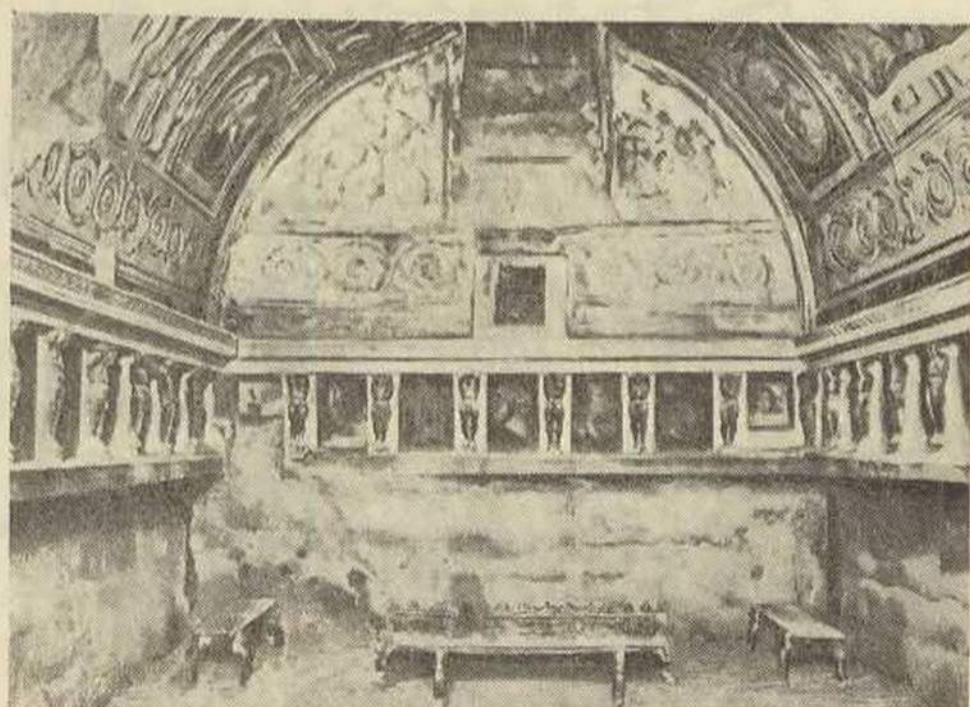
Em cima: Pompeios — Ornamentação a fresco duma parede da casa de Castor e Polux

Ao lado: Pompeios — Este «tepidarium» das termas do «Forum» encontra-se particularmente bem conservado; as paredes estão enriquecidas com uma série de atlantes esculpidos que sustentam a cornija onde vem apoiar-se a abóbada ornamentada com pinturas. Os bancos e a brazeira são de bronze artisticamente trabalhado

a anterior e ainda uma terceira, entre as ruas de Estábias e de Nola, que seria a maior e melhor quando concluída, pois estava em construção no momento da catástrofe e comportaria salões de conferências, de jogos e biblioteca, segundo parece depreender-se do exame das ruínas.



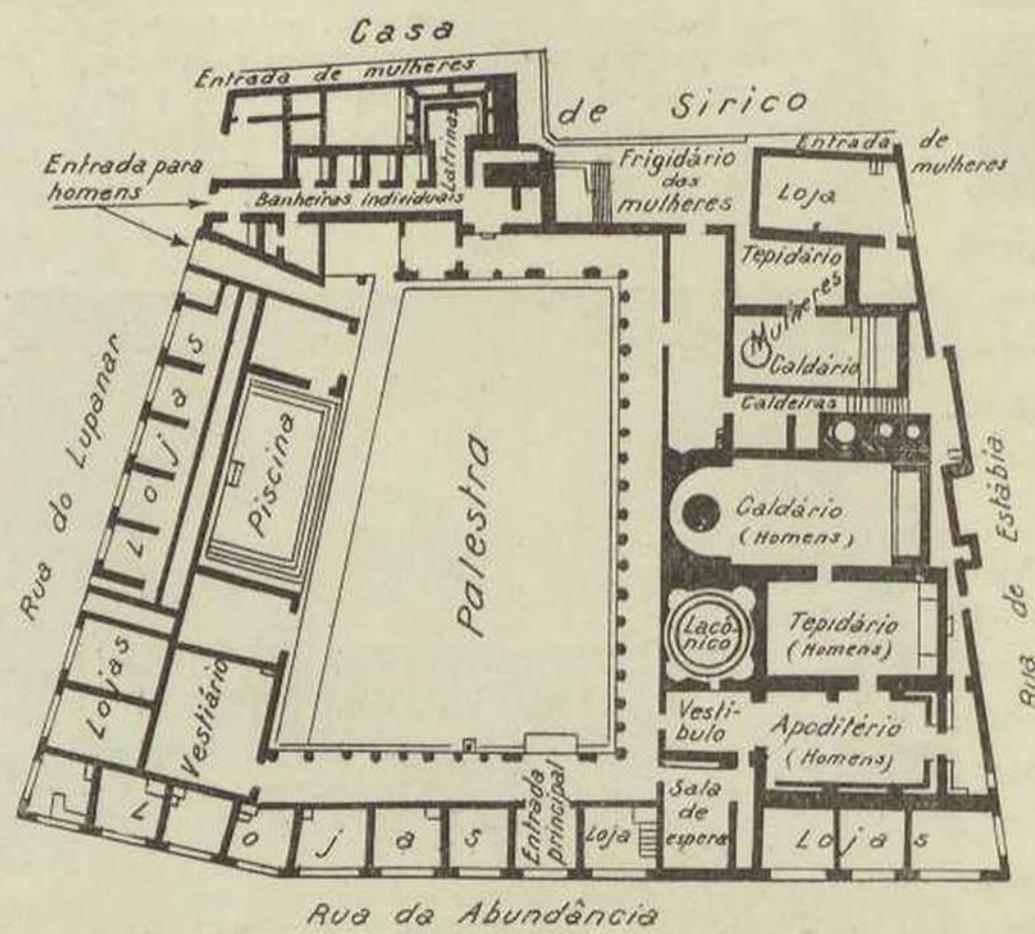
Pompeios — Curioso cartaz junto da casa de Lucrécio Frontão, onde os vizinhos de M. Samélio Modesto, pedem que se vote neste candidato, como homem digno da república, o qual se propõe para edil tendo a seu cargo as ruas, edifícios sagrados e públicos. Em latim está *M. Samellium Modestum aed (item) v (itis), a (tedibus) s (acris) p (ublicis) p (rocurandis) d (ignum) r (e) p (ublica) vicini rogant.*



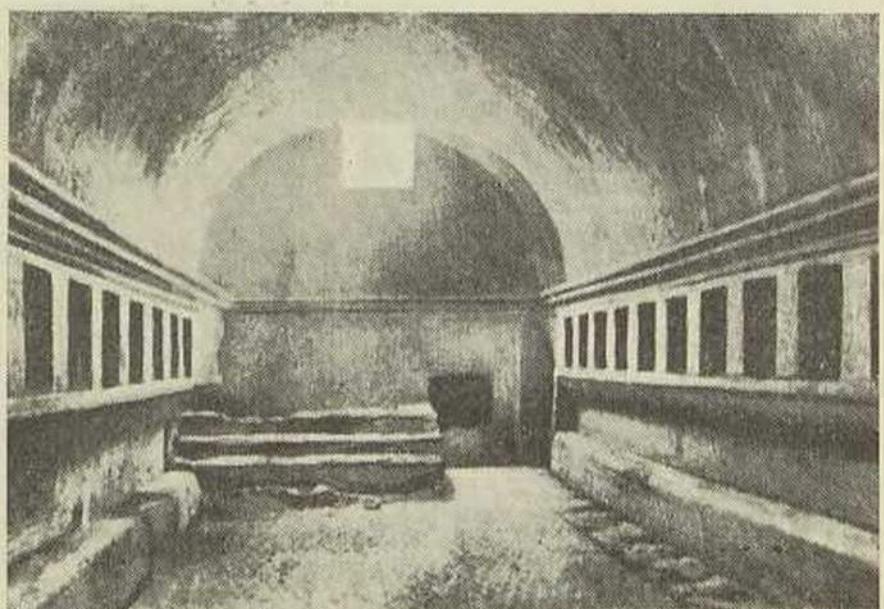


Pompeios — Um elemento ornamental do tecto do tepidário das termas do «Forum»

spoliatorium ou *apoditerium*. Quem queria tomar banho frio podia fazê-lo ou na grande piscina chamada *natatio*, que permitia mesmo o exercício da natação, ou na instalação chamada *frigidarium* que a seguir se encontrava e era constituída por uma ampla sala com largo tanque de mármore com dois degraus colocados de modo que o banhista podia lavar-se mesmo sentado e mergulhado ou não.



Pompeios — Planta do edifício das Termas da rua de «Estábias»



Pompeios — Estado actual do «Frigidário» das mulheres nas «Termas de Estábias»



Pompeios — Hipotética reconstituição do «Frigidário» das mulheres nas «Termas de Estábias»

Quem preferisse banhos termais, do guarda-roupa passava ao *tepidarium* onde encontrava uma atmosfera suavemente aquecida por ar quente e vapor de água que circulava por canais existentes no pavimento e nas paredes construídas para esse efeito com tijolos especiais furados; aqui existiam também, como no *spoliatorium*, uns armariozinhos murais, à maneira de nichos, em que se podia depositar a roupa e outros objectos de uso no banho. No meio da sala, sobre o rico e ornamentado pavimento de mosaico, ardiam, em cinzeladas brazeiras de bronze, combustíveis aromáticos ou aromatizados que, ao queimarem-se, expandiam no ambiente perfumes inebriantes e agradabilíssimos.

Do *tepidarium* passava-se ao *caldarium* onde um calor mais forte se fazia sentir

por estar mais perto das fontes geradoras formadas por fornalhas grandes e caldeiras colocadas num compartimento sem outra comunicação com as salas termais além das referidas canalizações. O aquecimento das termas era conseguido com notável economia duma forma perfeitamente higiénica. Em regra, as câmaras termogénicas estavam situadas por debaixo dos locais cuja temperatura devia ser elevada, havendo sempre a precaução de as defender de desperdícios de calor por uma antecâmara. Os gases saídos das fornalhas e das caldeiras evolavam-se para a atmosfera só depois de terem circulado por debaixo dos pavimentos

das salas, por detrás dos paramentos das paredes e por cima do extradorso das abóbadas. No *caldarium* havia a um lado grande tanque de mármore chamado *alveus* ou *baptisterium* onde se tomava o banho quente de imersão; no topo oposto, sob uma ábside semi-circular abrigava-se o *labrum*, espécie de enorme bacia circular de

mármore apoiada num pedestal, do centro da qual jorrava água quente e onde os freqüentadores apenas lavavam a parte superior do corpo.

Independentemente destas salas, mas paredes meias com o *tepidarium* havia ainda o *laconicum*, que era estância de elevada temperatura, de planta circular, com cobertura de abóbada hemisférica, e cujo pavimento era todo

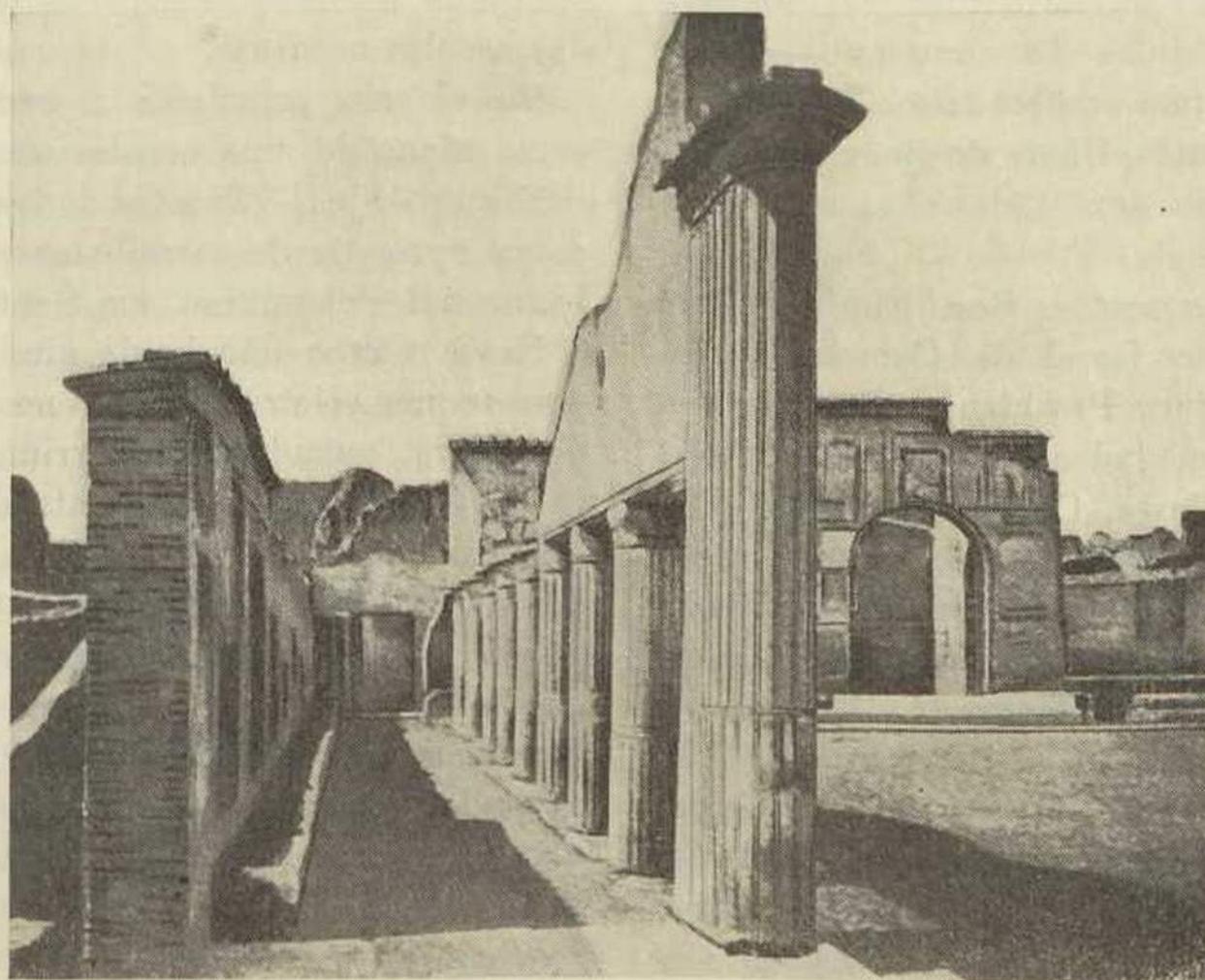
ocupado por profunda piscina rodeada de degraus de que os inferiores ficavam imersos.

Depois do banho, os clientes passavam em regra pelos cuidados de funcionários especializados que completavam o tratamento higiénico com maçagens,

depilações, fricções aromáticas, etc.

Finalmente todos se reúniam num pátio central, denominado *palestra*, sinónimo de ginásio, para assistirem ou tomarem parte nos jogos atléticos que era de uso realizarem-se nesse local. Além desta, havia palestras noutras sítios da cidade.

(Continua)



Pompeii — Ruínas da colunata ocidental da «palestra» das «Termas de Estábias»

ATENEU FERROVIÁRIO

Duas palavras por ocasião da abertura das aulas, proferidas pelo Snr. Eng.^o Carlos Santos, Chefe do Serviço de Camionagem

Em 4 de Novembro findo realizou-se na sede do Ateneu Ferroviário uma sessão para inauguração das aulas do novo ano escolar, tendo proferido uma conferência o Snr. Engenheiro Carlos Santos, Chefe do Serviço de Camionagem, ouvido com toda a atenção pela numerosa assistência.

Presidiu a êste acto o Snr. Eng.^o Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia representando o Snr. Presidente do Conselho de Administração, ladeado pelo Snr. Engenheiro Horta e Costa, Chefe das Oficinas Gerais de Santa Apolónia e director da secção cultural do Ateneu Ferroviário, representando o Snr. Director Geral, e pelo Snr. Mário Martins de Oliveira, presidente da Direcção do Ateneu.

Após a conferência do Snr. Eng.^o Carlos Santos, aplaudida calorosamente pela assistência, o Snr. Eng.^o Branco Cabral proferiu algumas palavras acerca da personalidade do conferente, terminando por incitar os alunos a trabalhar e a estudar.

A sessão foi depois encerrada entre uma prolongada salva de palmas.

A seguir transcrevemos na íntegra a interessante conferência do Snr. Eng.^o Carlos Santos, que foi uma boa lição de exemplos.

*
* *

«Há dias, em Santa Apolónia, recebi uma ordem do nosso simpático Secretário, o Sr. Vasco Moura, para vir aqui dizer duas palavras por ocasião da abertura das aulas do Ateneu.

Na minha qualidade de ferroviário amador, preguntei logo se o assunto da palestra era subordinado a matéria ferroviária. Que não. Que se tratava apenas de dizer duas coisas sobre o ensino em geral, e, sobretudo, que se tratava de dizer essas coisas a alunos de esco-

las noturnas. Senti-me bem nesse caso. E' que eu tenho um facataz especial pelos estudantes das escolas noturnas.

Eu mesmo principiei a caminhar na vida como aluno de uma escola industrial noturna.

Em 1904, já lá vão mais de trinta anos, entrei como aprendiz de serralheiro para a Emprêsa Industrial Portuguesa, em Santo Amaro.

Nesse tempo não havia ainda nem «taxis», nem sequer eléctricos, e era nos bons carrinhos do Chora, puxados por burrinhos, quando não ia a pé, que eu tinha de entrar às 7 horas, na dita fábrica. Não tinham sido ainda conquistadas as 8 horas de trabalho, e era portanto ao pôr do sol, depois de 12 horas de trabalho, que eu saía a correr, eu e outros, para ir para a Escola Industrial Marquês de Pombal, aonde ia aprender mecânica e desenho. (Estão ainda vivos muitos professores e muitos colegas meus dessa época, que podem atestar a verdade do que aqui lhes estou dizendo).

Em lugar de me importar com a escolha dos ministros e intervir na vida pública do País, eu procurava apenas estudar, assim conseguindo que em 1907 estivesse matriculado no Instituto Industrial, donde fui parar à Alemanha como pensionista do Estado.

Seis anos depois em 1912 voltava da Alemanha feito engenheiro, tendo percorrido o caminho que está aberto a todos vós, contanto que dediquem o seu tempo livre ao trabalho e ao estudo.

Estive como assistente no então criado Instituto Superior Técnico de Lisboa. E então aumentou a minha ternura e simpatia pelos alunos das escolas industriais e comerciais noturnas.

Então, é que eu vi e comprehendi bem o valor dos que, depois de um dia inteiro de trabalho, sem obrigação de o fazer, por devoção apenas, se dedicavam ao estudo em cursos noturnos,

Que grande sacrifício e que esforço tão digno de recompensa e de aprêço!

Que diferença de rendimento entre o aluno que quere saber, por saber, e o que é obrigado a saber para completar o curso de acesso a qualquer carreira projectada.

Eu pouco poderei dizer-lhes, mesmo até para não os fatigar, mas julgo que o mais adequado à sessão de hoje será contar-vos a história de alguns portugueses ilustres que a sua terra grandemente honraram, partindo do nada, e elevando-se pelo seu trabalho, e pelo seu estudo constante e perseverante.

Vou por isso repetir-lhes o que há dias disse na abertura de um curso noturno para adultos, inaugurado na Junta da minha freguesia.

Todos vós, ou quási, terão ouvido falar no grande génio imortal, historiador, prosador e poeta que foi Alexandre Herculano, que declarou no fim da sua vida: «pertenco pelo berço a uma classe obscura e modesta, quero morrer onde nasci». A-pesar-de não ser diplomado e de nunca ter freqüentado direito, era tal o seu valor que fez várias vezes parte de comissões de jurisprudência, sendo a sua opinião acatada e respeitada. Filho de um modesto empregado público e neto de um sapateiro, aos 16 anos, reduzido a uma grande pobreza, teve de principiar a trabalhar. Foi a Snr.^a Marquês de Alorna quem, compreendendo o talento d'este rapaz, o ajudou nos seus estudos, motivo por que Herculano lhe foi grato até à morte.

Também terão ouvido falar dos irmãos Anjos, de Lisboa. Eram três os garotos que, vindos da Beira Baixa para Lisboa, entraram como marçanos numa loja de fanqueiro. E ser marçano nessa época, era não ter noite nem dia para descanso, ser mal alimentado e mal pago. Era necessário ter uma energia de ferro para vencer tão duro aprendizado. Anos depois, todos ocuparam posições de destaque na sociedade lisboeta, salientando-se de entre os três irmãos, Policarpo Anjos, cujo testamento foi uma lição admirável de civismo e de dignidade transcrita em todos os jornais da época.

E qual foi a varinha de condão de que se serviram êstes homens? Vontade e honestidade no trabalho.

Os que me escutam, conhecem o *Diário de*

Notícias, um dos nossos grandes jornais. Sabem quem foi o fundador do *Diário de Notícias*? Eduardo Coelho. Nascido aí por 1833, devido à pobreza de seu pai, Eduardo Coelho vivia em dolorosas circunstâncias económicas. Aos 13 anos veiu para Lisboa como marçano de um estabelecimento comercial. Sentindo uma grande tendência para as letras, publicou um livro intitulado *O livrinho do caixeiro*. Foi professor de primeiras letras e trabalhou como tipógrafo.

Um dia, com Tomás Quintino Antunes, proprietário de uma tipografia, resolveu fundar o *Diário de Notícias*, mal podendo nós hoje avaliar o avanço que tal empreendimento representou nessa época no nosso País! Sócio fundador da Associação dos Tipógrafos, dispensou a esta benemérita instituição o seu mais desvelado interesse.

Digamos agora duas palavras sobre outro génio dos nossos dias. Silva Graça, o homem que de um pequeno jornal político fez a grande obra nacional que é *O Século*. Quem era êsse espírito desempoeirado e empreendedor? «Um homem feito por si mesmo», como dêle disse o Dr. Magalhães de Lima. Filho de uma família humilde de Pedrogão Grande, cedo foi para a cidade de Tomar, ganhar o seu pão como marçano. Vindo para Lisboa trabalhar como caixeiro na Casa Anjos, como a sua tendência era tôda para as letras, mal terminava o seu dia de trabalho, passava o seu tempo a estudar e a escrever.

Entrando para o jornal *O Século*, Silva Graça é em pouco tempo convidado para administrar o jornal e nada escapa ao seu rasgado espírito criador para fortalecer e desenvolver essa grande fonte de riqueza nacional. Organiza êle próprio os serviços da província e à força de insónias, de muitos cuidados, muita inteligência e muita tenacidade, consegue, num país com 70% de analfabetos, publicar um jornal que atinge 100.000 exemplares de tiragem diária. Partilha então os seus benefícios com o pessoal, fundando o bairro do *Século*. Não cansa, não afrouxa, e quem escolhe Silva Graça para seu braço direito dentro d'este colosso? Logo que é preciso dividir com alguém o seu enorme trabalho, vai buscar outro humilde, o meu muito querido amigo João Pereira da Rosa, que havia

entrado em garoto para o *Século*, sabem para quê?... para colar cintas nos jornais que iam para o correio!

E' Pereira da Rosa que em pouco tempo imprime maior prosperidade ao jornal e que, elevando-se pelo seu trabalho e pela sua inteligência, mantém ainda nesse posto de combate uma admirável posição.

Entrando noutro capítulo, o de arte, não lhes quero deixar de contar quem foi José Malhôa, um dos nossos gloriosos pintores contemporâneos, que em telas imortais deu ao mundo a prova do alto valor artístico da nossa raça.

Malhôa era filho de um abegão das Caldas da Rainha, tendo perdido o pai aos 7 anos. Tinha José Malhôa um irmão em Lisboa com quem aprendeu a instrução primária, tendo escolhido o ofício de entalhador. Quiz o destino que Malhôa fôsse trabalhar para casa de um grande artista dessa época, o entalhador Leandro Braga. O rapaz, desde os primeiros dias da oficina revelou aptidões extraordinárias para o desenho e um fino gôsto artístico. Leandro Braga adivinhou quem tinha diante de si e fez matricular o rapaz nas Belas Artes.

Os seus cinco anos de pintura fôram feitos ganhando o seu pão, ao mesmo tempo que estudava. Mas não desanima, trabalha constantemente e alguns anos depois principia a celebrizar-se. Pinta uma tela para a sala do Conservatório de Lisboa; chamam-no a Setúbal para pintar um tecto duma igreja, e, dentro em pouco, Malhôa é admitido no Salão de Paris, onde, sem a mais ligeira recomendação, mereceu a honra de ser contado no número dos artistas a que os jornais da época fizeram referências particulares.

Chegamos ao actual Presidente do Ministério, Sr. Dr. Oliveira Salazar. Quem foi e donde veiu o nosso primeiro Ministro? Duma aldeia bem simples da nossa linda Beira. Quem poderia garantir ao garoto de então, freqüentando com dificuldade a Escola Primária, que em 1936 seria a primeira figura do Governo num País de sete milhões de habitantes!

E de Sua Eminência, o Cardial Patriarca de Lisboa? Quem poderia prever que um garotito pobre e pertencente a uma modesta família de Santo Tirso, seria um dia, e tão cedo, uma veneranda figura da Igreja Católica, respeitado e considerado por todos os portugueses e por estrangeiros, pelos seus altíssimos dotes de inteligência, de bondade e de saber.

Quando ontem comuniquei ao nosso Director o honroso convite que havia recebido para vir aqui dizer duas palavras, julgo não cometer nenhuma indiscrição, afirmando-vos que vi o nosso Director vibrar de entusiasmo ao falar no vosso, no seu Ateneu. Fez Sua Excelênciia os mais rasgados elogios à primeira Direcção desta casa, dirigida, creio que por um Senhor chamado Perneco. Em seguida teve Sua Excelênciia também palavras de louvor para a anterior e actual Direcção sob a presidência respectivamente do Sr. Barral e do Sr. Oliveira, cuja acção Sua Excelênciia julga digna continuadora das anteriores.

Não desejando maçar-vos mais e agradecendo a gentileza com que me escutasteis, faço votos por que o Ateneu ferroviário se desenvolva e progrida, dentro dum ritomo cada vez mais florescente, honrando assim, os que idearam, os que realizam e os que serão o produto honroso d'este centro de cultura e de educação».

Com o presente número, o *Boletim da C. P.* completa o volume VIII.

Para a sua encadernação, são distribuídos conjuntamente o Índice, a colocar no fim, o ante-rôsto, o rôsto e a capa destinada a forrar os cartões da encadernação.

SABER VIAJAR

Pelo Sr. Arquitecto Cottinelli Telmo, da Divisão de Via e Obras

Os empregados da C. P. são considerados «pessoas felizes» e como tal invejados pelos estranhos à Companhia, porque quase todos nós, com várias modalidades, possuímos um rectângulo de papel ou cartolina, chamado passe, que sem motor nem rodas nos leva a Viana do Castelo, a Faro ou a Castelo Branco sem dispendermos um centavo no transporte ou dispendendo poucos.

Na realidade esse maravilhoso «abre-te Sê-samo» — ou

«abre-te portinhola» — não é por nós tão utilizado como o imaginam aqueles que, se o tivessem, passariam a primeira semana em viagens contínuas de ida e volta entre Lisboa e Braga mas acabariam por ir uma vez

por ano a Tomar, ver o Convento de Cristo, e outra ao Pôrto para assistirem a um desafio de «foot-ball» daqueles em que sai vitorioso o «Sporting» quando não é o «Salgueiros».

Seja como fôr, com passe ou sem él, para tratar de negócios ou para simples recreio, em 3.^a, em 2.^a, em 1.^a, de automóvel, de avião de combóio, é preciso *saber viajar*, quer se trate de um cruzeiro ao Extrême Oriente, quer de um passeio a Torres, e não só em relação aos que nos acompanham mas também no sentido de tirar o partido máximo em relação a nós próprios.

Entre as coisas que mais irritam figura a importância que certos viajeiros tomam em rela-

ção aos outros, quando entram nos compartimentos — impondo o seu volume físico e os volumes de mão de que são portadores — e atravessam as coxias sem consideração pelos pés dos que estão, trepando aos assentos para arrumarem os ditos segundos volumes, encaixando-se finalmente no lugar livre, com desafogo, açambarcando na totalidade o braço do assento que devia servir para dois. Instalam-se com a despreocupação com que os elefantes se

deitam em plena selva. Não é bonito...

Emcontra-partida, quando o 56 chega a Coimbra, para exemplo, passageiros há que, julgando-se com direitos adquiridos pelos quilómetros que percorreram já,

olham para os recém entrados como para intrusos, procurando tapar com jornais e chapéus os lugares livres, para que possam estender as pernas ou simplesmente por uma espécie de rancor egoísta contra êsses elementos que vêm perturbar um ambiente a que já se tinham acclimatado. Êsses lugares mantêm-se livres até Lisboa, porque aqueles que os marcaram vieram noutros compartimentos a conversar com os amigos. E ha passageiros de pé pelos corredores!... Também não é bonito!...

Quando êste egoísmo parte de empregados da Companhia o caso torna-se mais grave: E' o «Sêde compassivos e humanos para os pobres animais que vos ajudam a viver» como diziam



BÉLGICA: — Bruges — Canal — Embarcadouro e gazolina à esquerda, para quem tenha boa vista...



HOLANDA: — Estação de Haia — Edifício de passageiros

antigamente os letreiros dos bebedouros para quadrúpedes, com vossa licença, interpretado às avessas e feita a rectificação de que êsses animais são racionais como nós, são visitas, e os donos da casa devem-lhes todas as atenções e até gratidão... E' feiíssimo!...

São também muito curiosos certos funcionários da C. P. que não perdem pitada para que os demais passageiros se apercebam da sua categoria, da sua autoridade, trocando em voz alta, com o colega que passa no corredor, impressões relativas ao serviço ou assinalando, à passagem duma obra de arte, a sua intervenção nesse trabalho, com frases deste género: — «Eu estou à espera do cimento! Ha que tempos que mandei a requisição!» «Estamos aqui a fazer a ripagem da linha...» «Porque é que o disco estava fechado ao quilómetro tal?» «Vou amanhã no 51 e regresso no 1430 se conseguir apanhar o 54 às 15 e 12 1/2, ao cruzamento com o 2107, e passar do 18 para o 1428 para um serviço urgente em Olivais».

No seu íntimo estão convencidos de que os outros passageiros pensam: — «Se não fôsse êste senhor eu não podia ir agora aqui tão descansado...».

E' dêste género também o senhor que entra no Entroncamento esbaforido, transportando parte da bagagem do Dr. Saavedra, pessoa influente de quem é conhecido mas deseja ser

considerado amigo — e pisando, amachucando, proclama em gritos que vêm perturbar aquela sonolência geral que existe nos rápidos da noite: — Ó Dr. Saavedra? Vem aí o Dr. Saavedra! Ha aqui dois, ó Dr. Saavedra! Deixem passar o Dr. Saavedra!...

Vaidades que enternecem...

Nas excursões é fugir do gracioso que faz trocadilhos com os nomes das esta-

ções, que conta anedotas impertinentes em voz alta, que incomoda o pessoal das estações com perguntas com que pretende marcar a sua posição de humorista-chefe no grupo dos excursionistas, etc. — ou do passageiro solitário que saca da guitarra inopinadamente e arranca dela um fadinho dolente que os companheiros de viagem têm que ouvir, quer queiram quer não.

Podíamos fazer assim umas regras de bom viver, que começariam porventura por: Art. 1.^º — Não incomodes os outros para que eles não te incomodem a ti — e — Art. último, para uso de raros: — Não raspes a palavra *não* da chapa esmaltada que diz: «Pede-se a fineza de não fazer uso» etc.; não transformes a palavra «AVISO», do impresso afixado, na palavra «CAMISOLA», ou graça semelhante, porque gastas o teu espírito inventivo e estragas o que não te pertence; não experimentes ou demonstres a autenticidade dos teus «cachuchos» riscando as iniciais do teu nome nas vidraças...

Mas não foi propriamente para estabelecer um apêndice ferroviário ao «Manual da Cidadade» que nos dispusemos a impôr ao leitor êste artigo de segunda necessidade, feito de «acepipes variados» conhecidos de todos nós mas que nunca é de mais arquivar nas colunas do Boletim.

Numa nação desconhecida a regra de bem viver

é sempre a mesma: fazer o que vemos fazer. As exclamações, os abraços com palmadas nas costas, apanágio de portugueses e espanhois, pouco mais ou menos, dão nas vista em terra que não seja a nossa; mas muito riria a maior parte dos portugueses se visse, como é costume em França, dois homens beijarem-se à despedida...

Se o português amador de «curiosidades», em Paris, se lembra de subir à Torre Eiffel, sabe logo, ao tomar lugar num dos ascensores e ao cabo de instantes, se há portugueses a bordo, porque, se assim é, só eles quebrarão o silêncio: — «É pá! isto é alto como burro!...» E muita sorte teremos se o mesmo não comentar, desconhecendo a nossa comum nacionalidade: — «Olha-me para os bigodes d'este tipo!...».

Não quer dizer que a circunspeção seja regra geral noutras nações, o que acontece talvez é andarem as coisas trocadas: onde devíamos rir e falacear andamos mazombos e são eles que o fazem; quando noutras ocasiões levantamos a voz e damos largas ao nosso vasto repertório admirativo, olham para nós como para pessoas inconvenientes, perturbadoras da paz que o seu egoísmo — muito maior do que o nosso — quer que seja integral.

Mas há pior do que as explosões portuguesas de admiração bem disposta: é a soturnidade daquêles bandos de «touristes» desmazelados,



BÉLGICA: — O Canal de Bruges



CHECO-ESLOVAQUIA: — Hradec Králové — Novo edifício de passageiros quase concluído no ano passado

em mangas de camisa, sem colarinho nem gravata, de alpercetas, «Bedaeker» na mão, binóculo a tiracolo para a esquerda, «kodak» para a direita, metendo o nariz em tudo, espreitando por todos os buracos, sempre prontos a raspar com a unha, a apalpar, a cheirar, com um método invejável e uma persistência bronca de carneiros às turras com os troncos onde os amarraram. Julgam tirar o partido máximo da viagem que empreenderam e talvez tenham razão. Não pensamos da mesma maneira. Para essa gente visitar uma cidade des-

conhecida é ir em rebanho atrás de um homem que tem de cór uma porção de datas e números, ou seguir linha a linha as indicações do «Bedaeker», o que dá resultado idêntico ao que se tiraria da leitura de um romance se o leitor se preocupasse a analisar gramaticalmente cada um dos períodos do livro ou a procurar no dicionário a significação de uma palavra em cada dez. Uma *ideia de conjunto* é que é preciso que fique, e não fica, quando a preocupa-



CHECO-ESLOVÁQUIA: — É assim que nesta nação se pede para o Santo António

ção é o pormenor. Não é que o «Bedaeker» não seja de uma enorme utilidade, mas o seu uso sistemático pode conduzir a isto: a sensação ulterior de que visitámos um livro e não uma cidade; de que tirámos um curso em que não houve horas de recreio.

Quem diz cidade, diz o bairro, o museu. Entramos numa catedral, deitamos uma vista de olhos para o conjunto procurando guardar esse conjunto na imaginação e, se nos quisermos demorar uma hora na contemplação de um pormenor, que o façamos diante de qualquer coisa realmente única pela sua beleza, originalidade, interesse histórico... se fôr possível manter esta sincera devoção ante o tal malfadado grupo que invadiu o recinto, em parada de roupas brancas e mostruário de lentes de dife-

rentes gráus e variadas côres, numa febre de saber o que é de pedra, o que é de pau, o que é de gesso...

O «Touriste» — o pior inimigo do «Touriste»!...

O canal de Bruges, na Bélgica, percorre-se, em dia de sol, num contentamento infantil para que talvez contribua o pá-pá-pá do motor de explosão do gasolina-brinquedo que nos transporta: um ou outro grande edifício,

modestas casinhas de empêna que fôram habitações de artistas ou mercadores, pontes coroadas pela copa verde-amarela das árvores que conversam com elas e molham as folhas na água, alegrando pela côr o negro das muralhas e dos envasamentos e em alguma das quais é preciso baixar a cabeça para se não ficar degolado, espécie de picante de Luna Parque a juntar à comoção de que nos sentimos, sem querer, possuídos. Assim, sim: fica dentro de nós uma recordação de ambiente que se não perde e que vale por quantas datas e inscrições nós tenhamos querido armazenar atafulhadamente na cabeça, nas ga-

vetas da erudição... Numa cidade como esta — Bruges — num lugar como o «Béguinage», cheio de religiosidade e de ecos de sinos, a presença do bando «turístico» esguedelhado e anti-estético de mulheres vermelhuças e oleosas e de homens obesos com sandálias calquinhas — é um crime! JÁ repararam que é raro encontrar entre essa gente duas raparigas bonitas ou dois homens que não sejam duas caricaturas? Que vontade de colocar às portas de certos locais e à semelhança do que existia num clube inglês — «Aqui não entram parvos» — um letreiro dizendo: — «Aqui só entra quem não desmanche a estética!».

Quando se cai, de improviso e por algumas horas, em terra estrangeira desconhecida e à qual não nos leva um propósito determinado,

não é de todo em todo mau, por ser barato e fácil, tomar um desses auto-carros que as agências de viagem poem à nossa disposição: vemos o que é trivial, é verdade, mas vemos alguma coisa e pouparamo-nos a inquéritos difíceis, sobretudo quando se está numa nação cuja língua desconhecemos. Estes passeios têm sido, e com razão, largamente caricaturados: os edifícios desfilam a grande velocidade, o guia despeja catadupas de explicações e fica-se com uma dor no pescoço de tanto espreitar para cima, para baixo, para a direita, para a esquerda, para trás... mas vê-se um conjunto. É claro que o melhor é partirmos documentados pelos amigos, pelos conhecidos, pelos consulados, pelos livros, pelo próprio «Bedaeker» quando esteja actualizado e trate daquilo que justamente procuramos — o que nunca acontece.



AUSTRIA: — «Alguem terá alguma coisa a dizer desta arquitectura «moderna» que abunda em Viena e já se fazia há vinte anos?»

Falámos da dificuldade das línguas... É certo que a mímica é uma grande coisa e que é possível pedir ovos estrelados como o outro fazia desenhando círculos no prato e cantando de galo, ou obter «sulfato de sódio» pelo mesmo sistema, mas nem sempre se resolvem todos os casos. É bom, quando o francês não serve, o inglês é fraco e o alemão fraquíssimo, aprender pelo menos a dizer: — «Faz-me



SUÍÇA: — Bolsa de Zurich. A maior parte das pessoas que detesta a arquitectura do nosso tempo curva-se quando os materiais são ricos...

favor?» — e — «Muito obrigado» — na língua da nação em que nos encontramos: a primeira frase serve para abrir a conversa, a segunda para a fechar e o meio é preenchido pela mí-



CHECO-ESLOVÁQUIA: — Hradec Králové — Balneário, piscina e ginásio dos «Sokol»

mica. É uma maneira de compôrmos uma atitude embaracosa e fazermos pelo menos vista de pessoas bem educadas. Há quem prefira estar calado a pedir, em Paris, onde os colarinhos se vendem às vezes sem casas abertas, *des cols avec des maisons*, como se *maison*, que quere de facto dizer *casa*, fôsse também *casa* para enfiar botão; ou entrar numa chapelaria em Espanha e pedir *sombreros de cueco*; ou ainda, episódio autêntico como te os os que relatamos aqui, agradecer em Badajoz dizendo *mucho obligao*, tradução muito à letra e com certos fóros de verdade do nosso «muito obrigado» que, para os espanhóis, todos o sabem, é simplesmente *gracias*—e, ainda em Espanha, pedir torradas com esta perifrase: *panes pasados por el fuego!*...

A questão das línguas dá lugar a um sem número de facécias: Dizem que houve já quem, procurando um hotel em França, fôsse bater, altas horas da noite, à porta dum *Hotel de Ville!* (Câmara Municipal).

«Os bons dias» em húngaro não se podem dar em Portugal, assim como seria algo escandaloso que uma barbearia de cá se lembrasse de pôr a tabuleta na mesma língua...

Muito havia que dizer mas o espaço é pouco. Resta-nos por agora acrescentar, a pedido, como é que se pode viajar... sem dinheiro!

Lamentamos profundamente não nos lebrarmos em que revista ou jornal francês lêmos uma curiosíssima solução *honesta* para o pro-



AUSTRIA:— Viena — «Quando será que a escultura decorativa passa a ser considerada, cá, uma necessidade como a de pôr fechaduras nas portas?»



AUSTRIA:— Uma disposição interessante: recinto no interior de um grupo de casas onde as crianças podem brincar sem perigo

blema. Solução nossa... não a temos neste momento, mas vamos contar-lhes uma história:

Sem que nos tivessem pedido licença prèviamente, viemos a êste Mundo: Um, em cama de palhinhas, apercebeu-se de que era alguém ao contacto macio e morno da língua de uma vaquinha branca e anafada de presépio — outros berraram pela primeira vez em berços de pinho, de mogno, de pau santo...

Mãe Natureza, numa ânsia de dar aspectos diferentes às coisas, já antes disso tinha plantado baobás gigantescos ao pé de avencas rasteiras e semeado pela Terra hipopótamos e rinocerontes, com a recomendação expressa de terem cuidado com as patas, para não esmagarem as formigas, lagartas de couve e outros bicharocos miudos. E todos viveram muito bem uns com os outros até o dia em que começaram as desavenças, os mexericos, as reclamações. A grande razão era, principalmente, a desigualdade... Mãe Natureza, antes de dar ouvidos às queixas que atroavam os ares com uma orquestraçāo formidável de uivos, urros, rugidos e pios, pôs-se a pensar que realmente tinha andado mal: — a Terra não devia ter altos nem baixos: ou tudo planícies ou tudo montes; ou tudo camelos ou tudo formigas; etc.

E exclamando: — «Fui estúpida», chegou à varanda dos Paços do Concelho, mandou calar a multidão com um gesto à romana, apontou para dois dos reclamantes que já se tinham

envolvido em desordem e disse-lhes: — «Subam cá acima!».

Apresentaram-se os dois, diga-se em abono da justiça, com a maior correção: o paquiderme compunha as lunetas e o escaravelho ageitava o nó da gravata.

— Então que há? De que se queixam?

Responde o paquiderme:

— Este insecto insurge-se porque diz que eu já dei três vezes a volta ao mundo e ele nunca passou de Alfarelos...

— É um tipo feliz, ao passo que eu — resmungou o outro — gostava imenso de não morrer sem ir à China e julgo que nunca verei realizado o meu sonho...

— Aonde é a tua próxima viagem? — perguntou a Mãe ao paquiderme.

— Oh, minha Senhora, farto de viagens estou eu! Tomara que me deixem em paz! — Ver o quê, se para mim já não há surpresas?

— E tu, perdeste realmente a esperança de ir à China? — volta a Mãe.

— Não, isso não! O mundo dá tanta volta, sabe-se lá!... É cá um sonho que anda comigo, uma crença que às vezes até me dá alegria no meio da desventura... — diz o escaravelho não sem sinceridade mas lembrando-se de uma frase de um romance barato que lera.

Mãe Natureza ficou sem saber que pensar da felicidade aparente e da felicidade real e relativa de cada um!... E acabou por deixar tudo como estava! A igualdade não lhe interessava, o que lhe interessava era o *equilíbrio*.

Há lá coisas mais desiguais que um punhado de arroz e uma massa de ferro? — e no entanto o merceeiro e o freguês estão sempre de acordo quando num dos pratos da balança se põe um cartucho com um quilo de arroz e no outro um peso que pese um quilo e o fiel da balança fique direito que nem um fuso...



Fragatas no Cais — Lisboa

Fotog. de João José de Brito Abrantes, empregado
de 2.^a classe da Divisão de Exploração.



Fragatas no Tejo

*Fotog. de Manuel Esteves Júnior, empregado de 2.ª classe
da Divisão de Exploração.*

Digressão literária.

O Dr. José Joaquim Nunes nasceu em Portimão em 4 de Dezembro de 1859 e veio a falecer em Lisboa em 20 de Julho de 1932.

De uma invulgar erudição, dedicou a maior parte da sua vida a leccionar, tendo vinculado bem os seus excelentes dotes de Professor na cátedra da Faculdade de Letras de Lisboa, de que foi um dos mais ilustres ornamentos e para onde entrara em 1914, por indicação do venerando Mestre Dr. Leite de Vasconcelos.

Não cabe no âmbito desta revista mencionar a profusa obra deste distintíssimo professor que todo Portugal culto conhece, porque, na sua quase totalidade, os assuntos nela versados estão, pela sua trascendência, fora do alcance dos conhecimentos de grande parte dos nossos leitores.

Sócio da Academia de Ciências de Lisboa, os seus trabalhos didáticos, de divulgação e de investigação sobre assuntos de filologia, arqueologia, etnografia, etc., encontram-se espalhados em numerosos volumes e em diversas revistas portuguesas, espanholas, brasileiras e alemãs.

Estimado e respeitado por sucessivas gerações, o Dr. José Joaquim Nunes, que alcançou por seu infatigável labor científico um lugar de destaque no meio intelectual português, era de uma grande modéstia e simplicidade não ocultando, orgulhosamente, a sua ascendência humilde.

Escreveu as suas obras numa linguagem tão elegante que, a-pesar-da complexidade dos assuntos tratados, a sua leitura é um prazer espiritual para todos que nelas procuram ensinamentos. Neste mês de Natal em que se consagra o amor da Família, brindamos o Leitor com o trecho que a seguir transcrevemos de um livro deste escritor, onde se nos ensinam as origens dos amantíssimos nomes de Pai e Mãe.

Os maiores nomes

PARA todo o indivíduo normalmente constituído, isto é, com cérebro e coração que funcionem com regularidade, entre os inúmeros vocábulos da fala humana há dois que a todos os demais sobrelevam, não pela sua extensão, mas pelo que compreendem, os maiores na verdade pela docura que encerram, pelos sentimentos que despertam, pelas lembranças que evocam e pelos tesouros de afecto que neles se guardam, como em cofre precioso. Estou daqui a ouvir dizer ao meu leitor que êsses nomes são os com que designamos os nossos progenitores. E assim é na verdade. Que de encanto não tem para nós a palavra *mãe!* Parece que só com pronunciá-la uma onda de ternura nos inunda a alma. Para os que têm a felicidade de a possuir ainda afigura-se êle como o abrigo aonde se recolhem no meio das

tempestades da vida, ora para as esquivarem, no auge do seu furor, ora para se encherem de coragem, para as arrostar e não sossobrarem sob as suas fortes lategadas; para os que a perderam, são fundas saudades que lhes espiçam os corações, saudades do seu afecto sem igual, das suas carícias sem par, das suas palavras de ternura sem fim. E quantos desvelos não andam unidos ao nome de *pai!* Pelo nosso espírito perpassa, ao pronunciá-lo, a aflição que nas suas faces se pintava, sob o terror de perder-nos, quando a doença nos acometia, o seu desejo imenso de nos procurar um futuro o mais risonho possível, a trôco ainda dos seus descómodos e privações, e a sua satisfação incomparável, se chegou a ver realizados os sonhos de felicidade que para nós a sua alma acalentara com tanto amor. Verdade, verdade,

não há gratidão possível, não há acções que paguem, não há palavras que sejam condigna recompensa do que devemos a uma e ao outro; é dívida essa impossível de saldar-se. E que de vezes, santo Deus, bem pelo contrário, tanta solicitude, tanta dedicação vêm por fim a ser retribuídas de maneira a mais descaroável, com esquecimento de tamanhos sacrifícios e, o que mais é, com acerbos e pungentes desgostos. Que grande verdade se encerra no adágio: «Um pai (*uma mātē* dizia, talvez com mais propriedade, a que me deu o ser) para cem filhos e não cem filhos para um pai». É que da sua longanimidade e abnegação ao nosso reconhecimento vai uma distância imensa. Mas o que as nossas vilanias não podem é deslustrar a beleza desses dois nomes, que, como se houvessem sido criados por Deus e recebido dêle uma parcela das suas qualidades divinas, continuam a guardar intacta a mesma doçura que tinham no instante em que pela vez primeira saíram dos lábios do homem; após tantos milhares de anos nada ainda perderam do seu poder magnético. Que de séculos decorridos desde que o indo-europeu os inventou até hoje! E, contudo, a sua significação permanece a mesma. Tantas bocas que os têm proferido, quantos os indivíduos sem conta, pertencentes aos vários ramos em que aquél primitivo tronco se cindiu, o mais que conseguiram foi alterar-lhes, e ainda assim bem pouco, a sua forma externa, sem de qualquer modo atingirem a sua essência. As variadas fases por que êsses mesmos povos hão passado, desde a selvajaria à mais requintada civilização, nada lhes roubaram da sua primitiva suavidade, quando muito ter-lhes-ão depurado talvez o conceito. Balbuciados pelos infantes nas selvas germânicas ou proferidos pelos adultos gregos e romanos nos seus salões, soavam para todos êles, como para nós hoje; a ideia permanece a mesma; só o vestido que a envolve é que sofreu uma leve alteração, como vamos ver.

Parece que as mais antigas formas teriam sido *ma* e *pa*, termos infantis, a que depois se adicionaria o sufixo *tar*, que àquêles se prendeu indissoluvelmente, sofrendo apenas com êles leve alteração nas suas vogais; assim temos *mater* (ou *meter*) e *pater* em grego e latim, *muoter*

e *fater* em velho alto alemão, *modor* e *foeder* em ânglo-saxónio, etc. Nas línguas românicas, que é o que a nós mais nos interessa, o *t* abrandou, de onde *madre* e *padre*, comuns à grande maioria delas, sem exceção da nossa, em que fôram as únicas provavelmente até ao século XV, a julgar dos textos. Surgiram então *mai* e *pai*, correntes no século seguinte, como se vê em Bernardim Ribeiro⁽¹⁾ e outros escritores, mas na primeira destas formas, que ainda vive em galego, a par de *nai*, resultante por dissimilação da expressão *minha mat*, o *m* não tardou em influir na vogal imediata, nasalando-a, como aliás ainda o faz na boca do povo, que diz *manjor*, *menza*, *munto*, etc. Mas os anteriores *madre* e *padre* não desapareceram, o que lhes sucedeu foi restringirem-se na sua significação, passando a ser tomadas em sentido espiritual tanto naquelas formas simples (*madre*, tratamento dado às freiras, *Santa Madre Igreja*, *padre*) como nas derivadas (*madrinha* e *padriño*).

Na linguagem infantil aquêles primitivos monossílabos continuaram a perdurar, mas na maioria das vezes duplicados, e com certeza a graça que lhes achamos e o prazer com que hoje ouvimos os pequeninos chamar *mamã* e *papá* devem ser os mesmos que os gregos, romanos e outros povos da antiguidade experimentavam, quando os seus filhinhos lhes davam os nomes da *mamma* e *papa* ou *pappa*⁽²⁾. E como o espírito humano é estruturalmente o mesmo!

(1) Cf. a edição das suas obras e das de Cristóvão Falcão por D. Carolina Michaëlis de Vasconcelos.

(2) Outra forma infantil, mas aplicada exclusivamente ao pai, era *tata*, que pela sua existência em tôdas as línguas do grupo deve ascender aos primitivos indo-europeus; como *papa*, vive ela nas línguas românicas, sem exclusão da nossa, onde até chegou a constituir apelido. O italiano possui ainda outra forma hypocorística *babbo*, que deve ascender ao antigo itálico, a julgar de formas parecidas existentes noutras línguas, provenientes d' um primitivo indo-europeu, como se pode ver em Walde, *Lateinisches Etymologisches Wörterbuch*, s. v. *babit* e Boisacq, *Dictionnaire Etymologique de la langue grecque*, pág. III. Numa revista francesa, cujo nome não fixei, li em tempo que os Índios do Amazonas dão à serpente *boa* o nome *yacou-mama* ou *mamã da ribeira*, donde depreendo que o nome tem extensão maior que as línguas chamadas io-europeias.

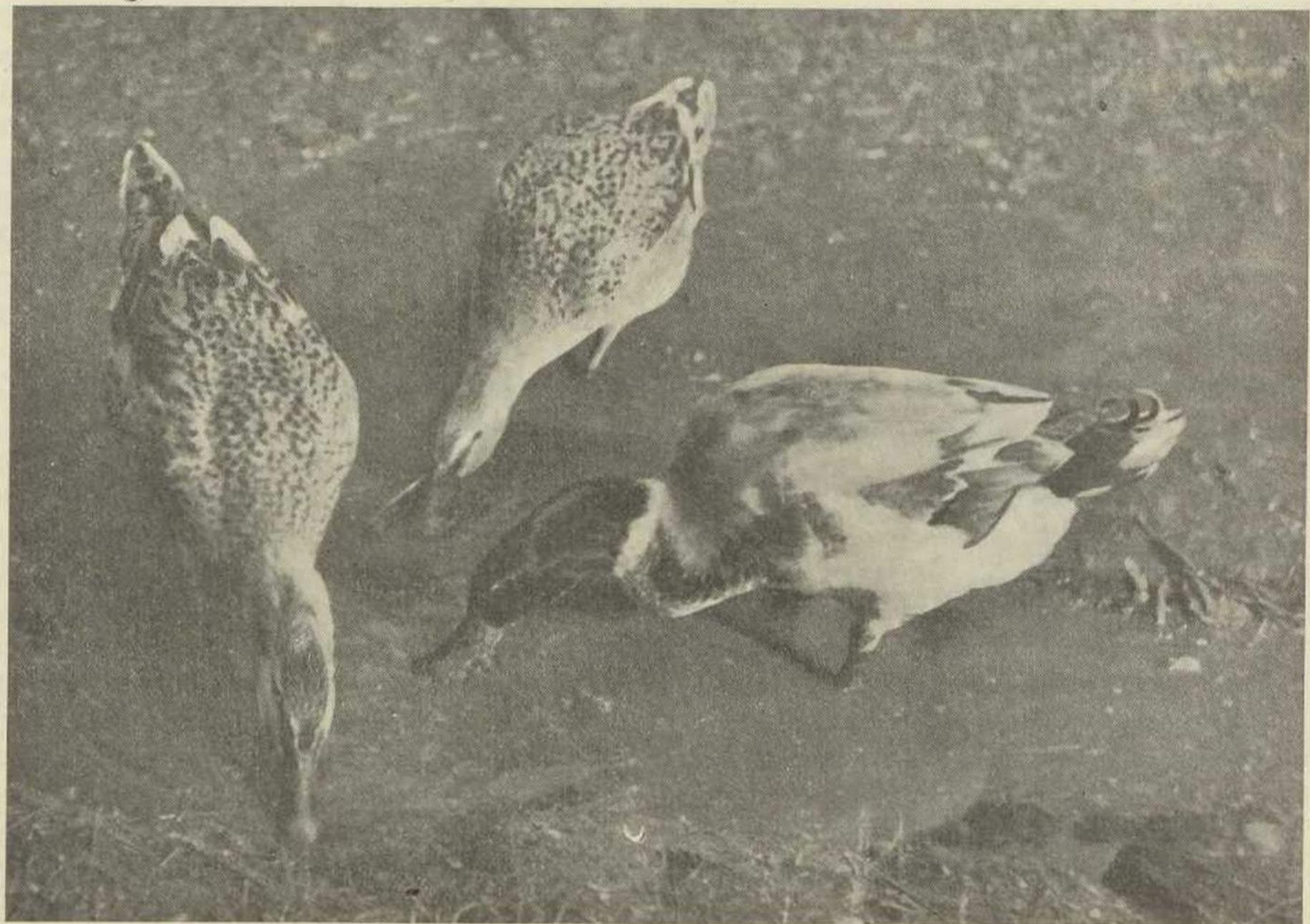
Desta última expressão servem-se as crianças hoje, como no passado, para pedir alimento. Dir-se-ia que nas nossas almas, desde o primeiro momento da sua existência, se vêm perpetuando, através das gerações, as mesmas imagens, os mesmos fonemas, como cera em que fôssem marcados. Mistério insondável da natureza!

Como acontece com a maioria dos vocábulos, o sentido dêstes não tardou em ampliar-se. De simples exclamações ou palavras infantis, como geralmente se interpretam, ambos passaram também a ser tidos na conta de equivalentes a progenitores, chegando mesmo a dar-se a seres sem vida, considerados enquanto causa produtora de qualquer efeito. Ora, porque toda a vida promana do princípio criador que denominamos Deus, não é de estranhar que o homem lhos aplicasse igualmente e daí vem que, como os Romanos e Gregos, sem falar noutras povos, em suas invocações, chamavam *Mater Magna* a Cibele, de quem criam ser filhos os deuses, e *pater* a Jove, nós imploramos a protecção da Māi de Cristo, sob o nome de *Māi Santíssima*, e a Deus dizemos *Padre nosso que estais no céu*, expressão que vale tanto como *Júpiter* ou *Zeus pater*.

Também para os antigos, como actualmente para os modernos, o tratamento de *māi* e *pai* era dado igualmente às pessoas que olhavam com respeito e familiaridade. Assim, entre outros exemplos, citarei os de Ulysses e seu filho Telémaco que tratam, aquêle por *māi* a velha ama Euriclea e êste por *pai* o porqueiro Eumeo (*Odysséa*, XIX, 500 e XVI, 57). e a quem já leu a *Eneida* de Vergílio não deve ter esquecido o *pater* Eneas. Neste ponto é que o costume diverge, pois, enquanto os franceses

ainda o mantêm, o nosso povo apenas aos pretos trata por *pat* ou *paizinho*; fora dêsse caso usa *tio* e *tiozinho*, e ainda *mano*. Mas esta última expressão parece mais peculiar aos alentejanos e algarvios, que igualmente se servem daquela, se bem que o seu emprêgo conte já séculos, como se vê dos exemplos, dados pelo Morais e extraídos do *Cioso*, de António Ferreira, e da *Ulissipo e Aulegrafia*, de Jorge Ferreira de Vasconcelos, tudo comédias e como tais de género characteristicamente popular. Já antes dêles Gil Vicente havia empregado o mesmo tratamento, como se vê dos passos seguintes, escolhidos entre os muitos que nas suas obras fervilham e nos quais se vê claramente que a palavra *mano* se toma não no seu sentido próprio, mas com significação respeitosa. Assim, na *Exhortação à Guerra*, o clérigo, entre os nomes significativos da simpatia que lhes vota, como *irmãos*, *compadres*, *primos* (que ainda valem por tais), *amigos*, para que lhe não façam mal, trata de *manos* os dois diabos, Zebron e Danor. Na *Romagem d'Aggravados*, Marta chama *mano* a frei Paço e *mana* a Branca. Mais adiante pregunta Hilária: «Juliana, que faremos?» a que esta responde: «Bofé, Hilária, não sei», retrucando-lhe aquela: «Sabes, *mana*, que eu farei?» No *Clérigo da Beira*, igual tratamento dá Duarte a Almeida. E a bêbeda Maria Parda, no seu pranto, lá relembraria com infinda saudade o tempo em que, convidando-a a molhar a goela, lhe diziam a todo o momento: «*mana*, bebamos».

Lembrarei ainda que as pessoas idosas costumam ser tratadas de *avô*, sobretudo no deminutivo, tanto da predilecção do nosso povo.



Patos

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1936

Fotog. de Manuel Esteves Júnior, empregado de 2.^a classe
da Divisão de Exploração.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas :

P. n.^o 654.— Quantas horas são concedidas para descarga de 7 vagões com sacos de trigo em grão, carga normal de 10 Ton., destinados ao mesmo consignatário e postos à descarga à mesma hora?

Segundo a minha opinião devem ser concedidas 11 horas sem pagamento de estacionamento. Como porém há opiniões diferentes na interpretação a dar ao Artigo 10.^o da Tarifa de Despesas Acessórias, peço esclarecimentos.

R.— O prazo gratuito concedido é de 11 horas, conforme discriminação que segue:

1. ^o grupo de 2 vagões	5 horas
2. ^o " " 2 "	2 "
3. ^o " " 2 "	2 "
4. ^o " " 1 "	2 "
	11 "

P. n.^o 655.— Que cobrança se deve efectuar a um passageiro portador de bilhete de 3.^a classe do Aviso ao Públ. A n.^o 476, de Sant'Iago do Cacém a Setúbal, que avisa o revisor que muda ali para a 1.^a classe e segue a Lisboa-T. P.

R.— Deve cobrar-se, por Tarifa Geral, o percurso de Setúbal a Lisboa-T. P. em 1.^a classe com o aumento de 5 %, visto o passageiro ter avisado o revisor.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 656. — A agulha do cais de Ancora é fechada com simples «cabresto».

Peço dizer-me se a devo considerar aferrolhada.

R. — Se a agulha não tiver nenhum esquadro que garanta o encôsto das suas lanças, não é considerada aferrolhada pelo facto de ser fechada a cadeado.

Esclarecimento

Em virtude de várias dúvidas surgidas acerca da resposta dada à consulta n.º 568, publicada no *Boletim* n.º 60, de Junho de 1934, esclarece-se que no último período da referida resposta se deve ter em vista que cada duas motocicletas se consideram como um automóvel.

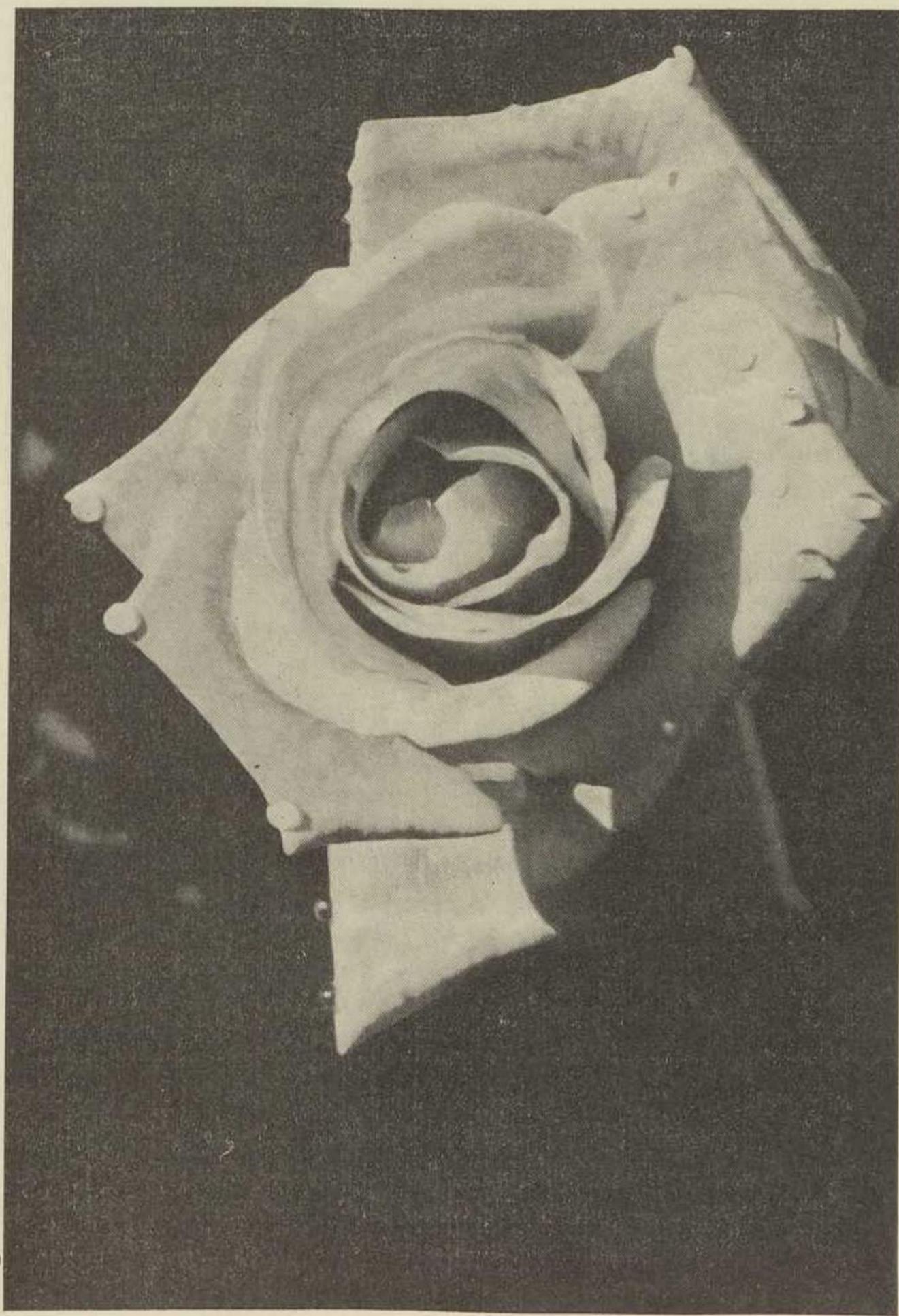
Assim, por exemplo, quando num vagão se transporte uma remessa de 5 motocicletas e a

CONCURSO
DE FOTOGRAFIAS
DE 1936

△ △

Rosa orvalhada

▽ ▽



Fotog. de Manuel Gonçalves, empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração.



Ciprestes

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1936

*Fotog. de Abel Leite Pinto, empregado de 2º classe
da Divisão de Via e Obras.*

descarga desta seja feita pela Companhia, a cobrança a efectuar por essa operação será correspondente a três automóveis (2 automóveis por 4 motocicletas e mais uma motocicleta considerada como um automóvel).

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Públíco A. n.º 509 — Amplia o serviço que presta o apeadeiro de Meinedo, situado ao quilómetro 43,00 da linha do Douro.

1.º Aditamento à Circular n.º 839 — Inclue as estações de Dois Portos, Runa, Tôrres Vedras e Ramalhal nas disposições da Circular n.º 839, por ter o concelho de Tôrres Vedras passado a

fazer parte da área sujeita à jurisdição do Grémio dos Produtores de Frutas da Região de Vila Franca de Xira.

Comunicação-Circular n.º 42 — Indica que o apeadeiro de Alhadas, na linha da Beira Alta, passou a ser considerado «paragem», designando o serviço que passou a prestar.

Aditamento n.º 35 à Classificação Geral — Estabelece o regime de detalhe para o transporte de explosivos, dentro das condições prescritas no Regulamento Geral de Explosivos.

Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em vigor nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro — Cria preços de detalhe na tabela n.º 1 da Tarifa que adita.

Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em vigor nas linhas da Antiga Rêde — Cria preços de detalhe na tabela n.º 1 da tarifa a que êste aditamento diz respeito.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 101 de G. V.— Torna esta tarifa extensiva ao trôço de S. Tiago do Cacém a Sines.

17.º Aditamento à Tarifa Geral — Modifica as condi-

ções e preços de transporte de pequenos animais nas carruagens.

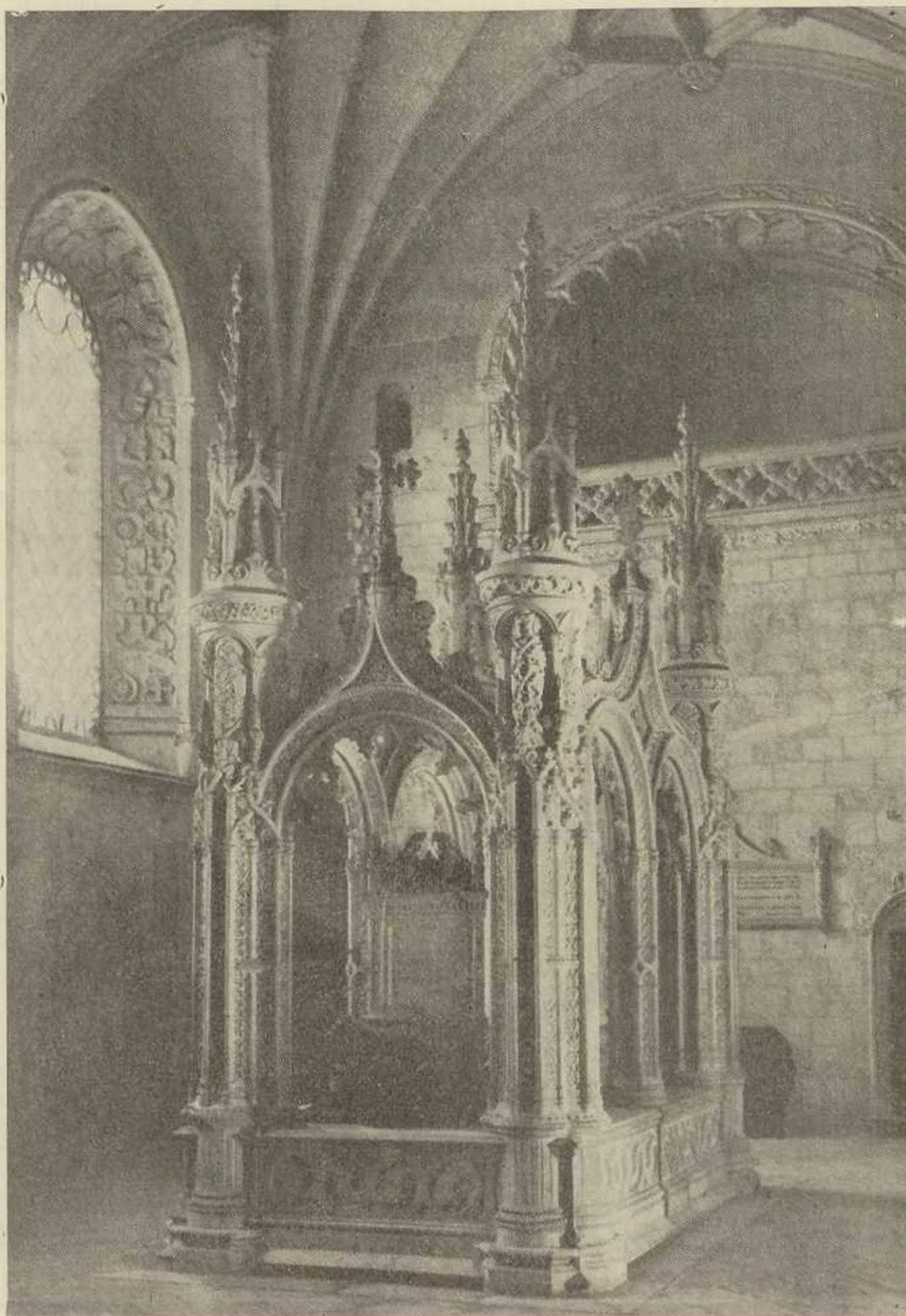
Fiscalização

Comunicação-Circular n.º 21 — Esclarece que os portadores de passes de 2.ª classe, fornecidos pela Companhia, só podem utilizar as carruagens-camas da Companhia dos «Wagons-Lits» mediante autorização especial.

L I S B O A

Mosteiro
dos
Jerónimos

Táculo
de
Alexandre Herediano



Fotog. de António Nunes,
limpador de carruagens

Comunicação-Circular n.º 22 — Altera a redacção do n.º 1.º das prescrições relativas à execução do serviço de mercadorias em g. e p. v., contidas nas Instruções Complementares ao E 11 (pág. 175).

Carta impressa n.º 54 — Relaciona o passe, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quinzena do mês de Setembro de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 55 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de entrada na gare extraviados na 1.ª quinzena do mês de Outubro de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 56 — Refere-se à redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral, concedida ao transporte dos indivíduos que tomaram

parte na Assembléia Geral da Caixa de Previdência do Ministério da Educação Nacional, realizada em Lisboa no dia 31 de Outubro de 1936.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Outubro de 1936

	Antiga Rêde	Minho e Douro		Sul e Sueste	
		Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8	5.394	5.180	2.261	2.355	3.947
» » 9 » 15	4.906	4.709	1.761	2.095	3.480
» » 16 » 22	5.187	4.886	2.006	2.017	3.776
» » 23 » 31	6.280	6.433	2.356	2.423	4.963
Total.....	21.767	21.208	8.384	8.889	16.175
Total do mês anterior	20.628	19.71	8.584	8.855	12.805
Diferença..	+ 1.139	+ 2.137	- 200	+ 34	+ 3.370
					- 723

Estatística referente a Julho, Agosto e Setembro de 1936

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1936		Percorso efectivo em		Diferenças em 1936		Percorso efectivo em		Diferenças em 1936		
	1935	1936	A mais	A menos	1935	1936	A mais	A menos	1935	1936	A mais	A menos	
Julho	De passageiros.	405.932	409.583	3.651	-	134.291	135.644	1.353	-	134.667	130.845	-	3.822
	De mercadorias	222.518	219.002	-	3.516	38.053	43.759	5.706	-	111.306	93.699	-	17.607
	Em manobras..	67.678	71.463	3.784	-	29.099	27.352	-	1.747	36.181	33.444	-	2.737
	Totais..	696.128	700.047	7.435	3.516	201.443	206.755	7.059	1.747	282.154	257.988	-	24.166
Total das diferenças em 1936				A mais:	3.919	A mais:				A menos:		24.166	
Agosto	De passageiros	424.351	423.460	-	1.891	141.326	139.041	-	2.285	139.458	136.006	-	3.452
	De mercadorias	232.242	221.722	-	10.520	41.245	43.829	2.584	-	105.928	119.475	13.447	-
	Em manobras..	72.104	73.317	1.213	-	30.707	27.879	-	2.828	37.157	36.481	-	676
	Totais..	728.697	717.499	1.213	12.411	213.278	210.749	2.584	5.113	282.543	291.962	13.547	4.128
Total das diferenças em 1936				A menos:	11.198	A menos:				A mais:		9.419	
Setembro ...	De passageiros.	432.151	428.164	-	3.987	139.738	139.795	57	-	141.438	138.722	-	2.716
	De mercadorias	244.569	237.863	-	6.707	47.800	49.006	1.206	-	118.554	140.387	21.833	-
	Em manobras..	74.015	77.265	3.250	-	30.808	29.223	-	1.585	39.655	38.993	-	663
	Totais..	750.735	743.291	3.250	10.694	218.346	218.024	1.263	1.585	299.647	318.101	21.833	3.379
Total das diferenças em 1936				A menos:	7.444	A menos:				A mais:		18.454	
Desde Janeiro	De passageiros.	3.641.756	3.697.041	55.285	-	1.152.556	1.108.439	45.883	-	1.212.504	1.206.056	-	6.448
	De mercadorias	2.042.974	2.017.777	-	25.197	377.542	391.756	14.214	-	9.6.273	934.596	-	1.677
	Em manobras ..	633.310	655.688	22.378	-	267.824	251.987	-	15.837	322.503	313.151	-	9.352
	Totais ..	6.318.040	6.370.506	77.663	25.197	1.797.922	1.842.183	60.097	15.837	2.471.280	2.453.803	-	17.477
Total das diferenças em 1936				A mais:	52.466	A mais:				A menos:		17.477	

Factos e informações

Combóios aerodinâmicos

Em princípios de 1935 e após um período de interessantes e concludentes experiências, a Companhia P. L. M., fez substituir as automotoras Bugatti que asseguravam as ligações rápidas Paris-Lião, pelos combóios a vapor, essencialmente aerodinâmicos, que a nossa gravura representa.

Com o emprêgo da tracção a vapor, tornou-se possível fazer face a um aumento de tráfego que as Bugatti já não suportavam, embora o tempo gasto no percurso sofresse um pequeno aumento.

Com efeito, as automotoras, apesar das paragens em Laroche e Dijon, faziam os 511 Km. do trajecto em 4 h. e 49 m. num sentido e 4 h. e 50 m. no outro, ao passo que, com o novo serviço a vapor, e por não poder ser excedido o respectivo limite máximo legal de velocidade, 120 Km., o tempo gasto no percurso subiu para 5 h. e 16 m., o que, ainda assim, representa uma velocidade média de 97 Km. p. h.

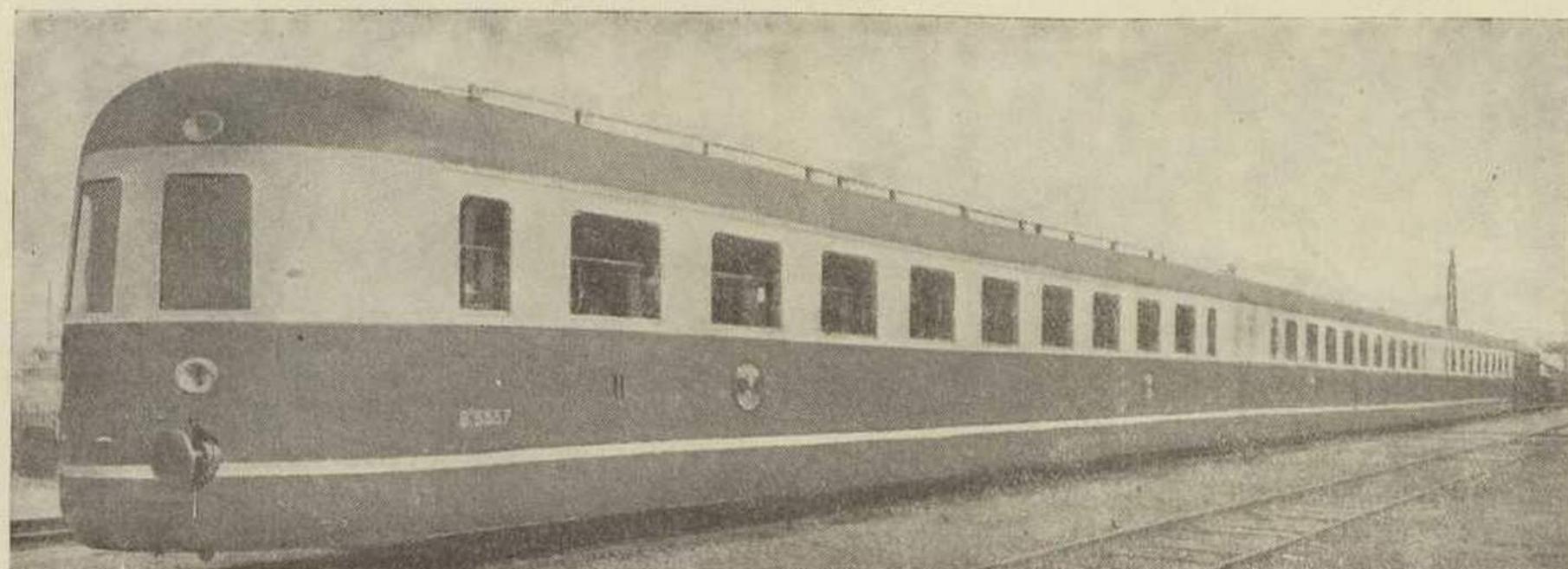
A locomotiva do novo combóio é uma velha compound «Atlantic», com 30 anos de serviço, que foi muito modificada e beneficiada. O tender, cujo aerodinamismo segue as linhas do da locomotiva, tem capacidade para 30^{m³} de água e 6,75 toneladas de carvão, cujo aprovisionamento se faz por três grandes aberturas nas chapas de revestimento, que se fecham com corrediças manobráveis por meio de alavancas.

A composição do combóio foi inicialmente de três carruagens, pesando 146 toneladas, mas o aumento de tráfego e a necessidade de o dotar de um restaurante, obrigaram a aumentá-la de mais um veículo, o que elevou o peso total a 201 toneladas.

A sua lotação é de 48 lugares de 1.^a classe, 144 de 2.^a e ainda 36 lugares no restaurante.

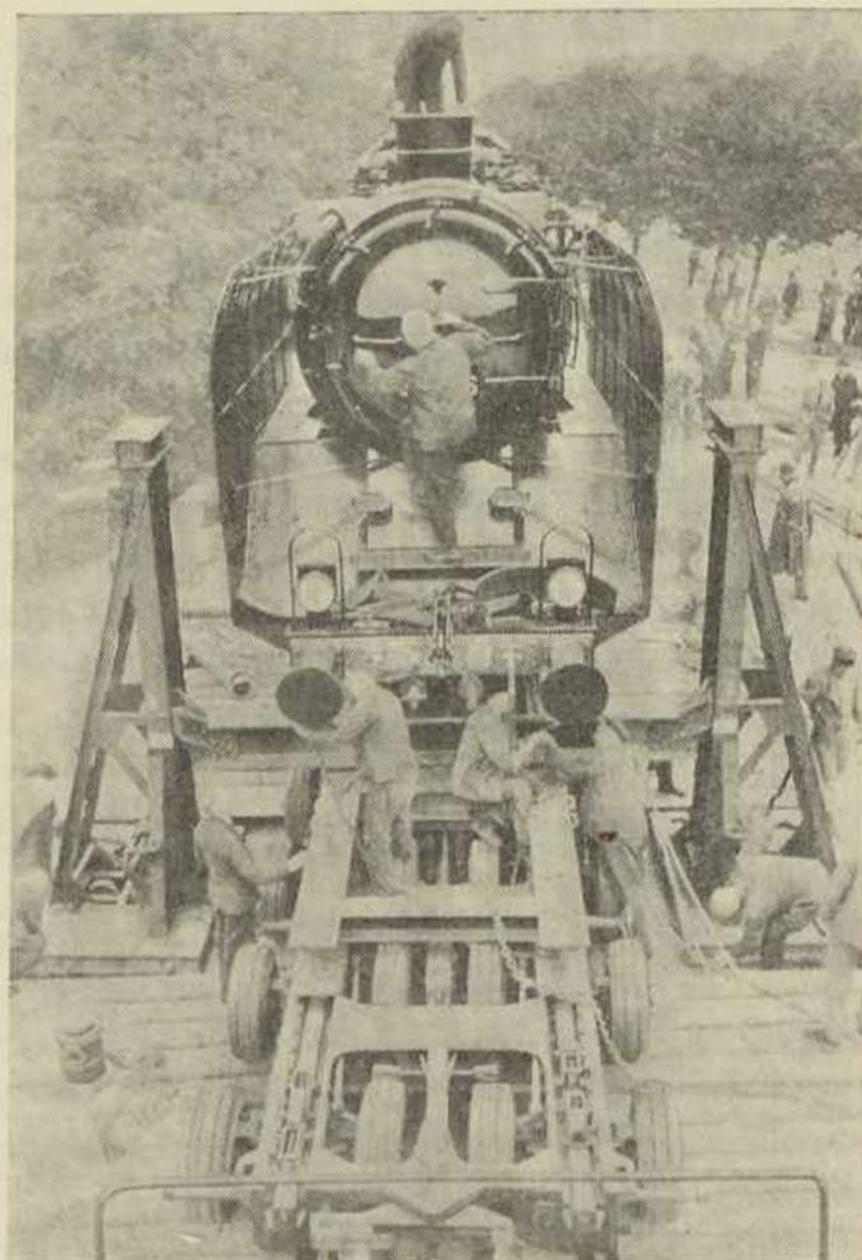
Os tópos de todos os veículos do combóio estão ligados por meio de mangas de borracha, podendo aquêle, para efeitos de aerodinamismo, ser considerado como um todo único.

A Companhia P. L. M., além de ter já reparada e pronta uma outra locomotiva «Atlantic»

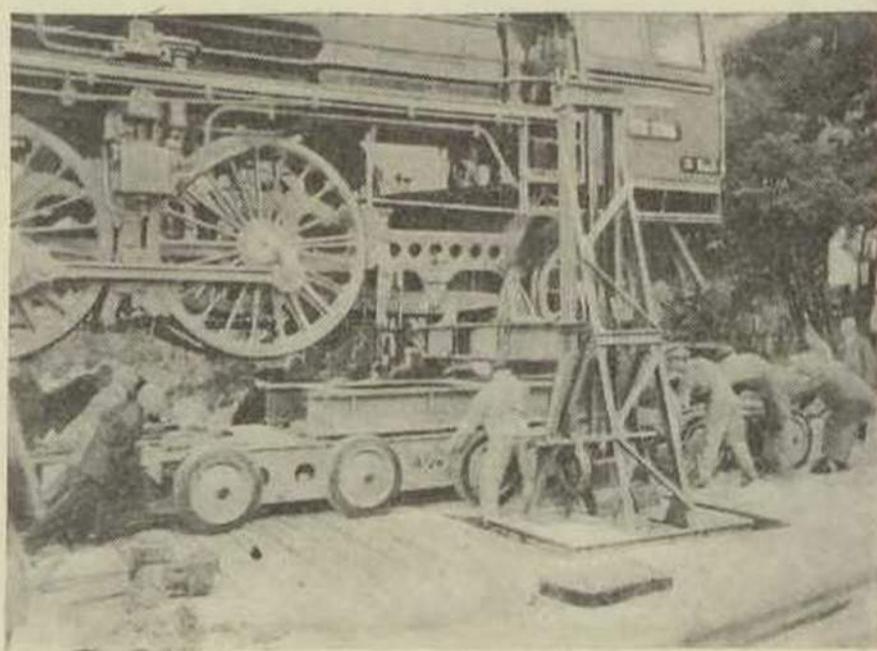


Combóio aerodinâmico da Companhia P. L. M. Vista tirada da cauda.

do mesmo tipo, que ficará de reserva, prevê a adaptação de mais seis para os futuros horários de verão, e pensa também em empregar comboios análogos aos que acabamos de descrever, com a velocidade média de 105 Km. p. h., no seu serviço rápido Paris-Riviera.



A locomotiva suspensa, pronta a ser colocada sobre as zorras

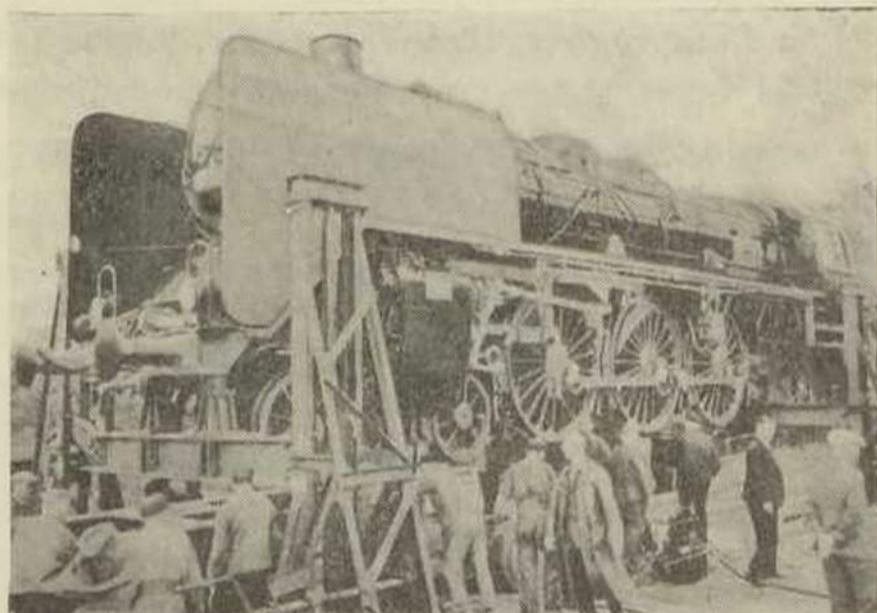


Colocação de zorras de 24 rodas debaixo da locomotiva

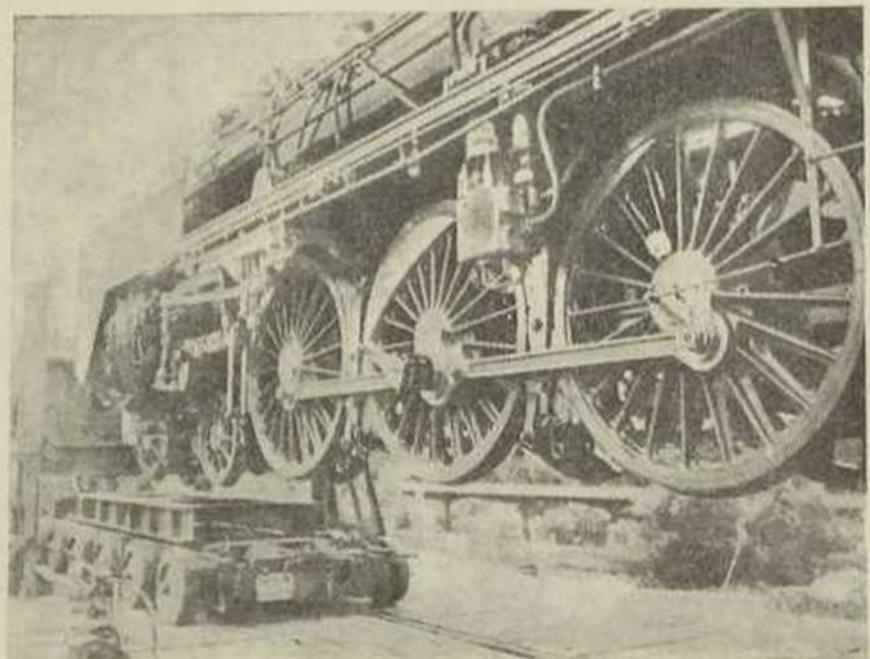
Transporte de uma locomotiva pelas ruas de Berlim

Na grandiosa exposição «Alemanha», inaugurada em Berlim por ocasião dos Jogos Olímpicos, que como é sabido tiveram lugar nos meses de Julho e Agosto passados, figurou, entre vários veículos, uma potente locomotiva destinada a comboios rápidos e que, sem o tender, pesa cerca de 90 toneladas.

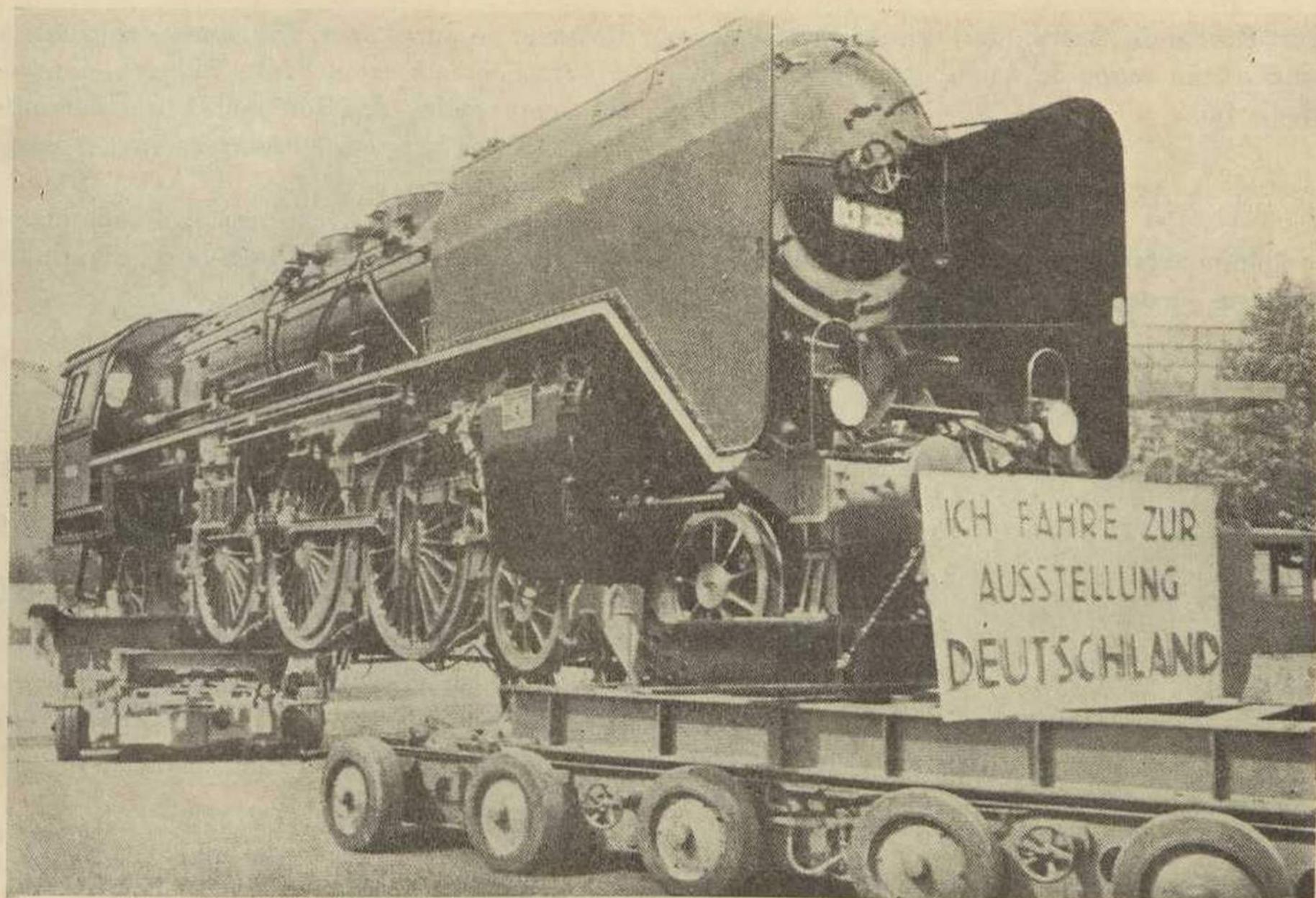
O transporte desta pesada máquina pelas ruas da capital da Alemanha chamou naturalmente a atenção do Público que correu a vêr tão estranho espetáculo. As gravuras que ilustram esta página e a seguinte, dão-nos uma ideia do que foi êste tão difícil como interessante transporte que se fez sem incidentes.



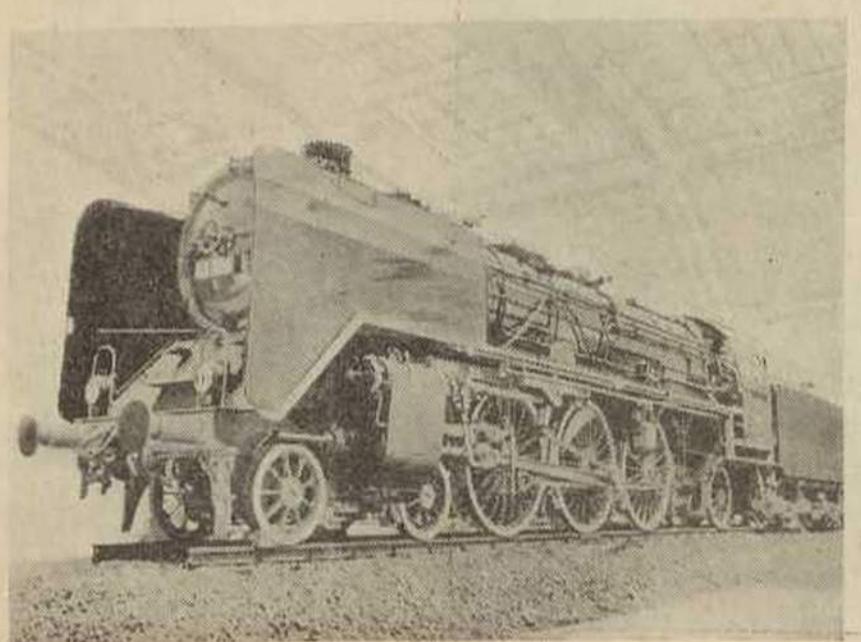
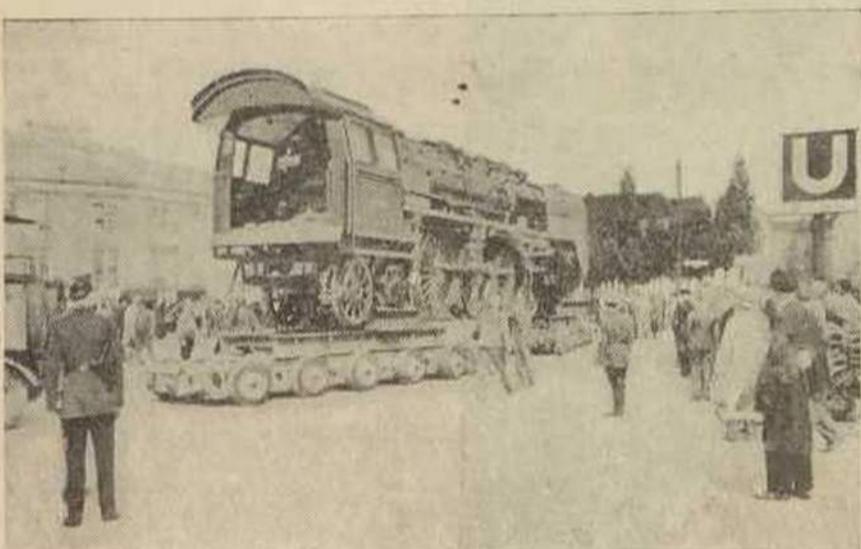
Preparativos para levantamento da locomotiva perto da estação de Heersstrasse



A locomotiva levantada por quatro macacos



*Em cima: A locomotiva está pronta a ser transportada. À frente leva o seguinte letreiro: Eu vou para a Exposição «Alemanha»
Ao lado: O transporte da locomotiva através as ruas de Berlim
Em baixo: A locomotiva no pavilhão da Exposição*



Uma festa na estação de Sabugo

Para comemorar a inauguração de alguns melhoramentos na estação de Sabugo, o pessoal graduado daquela estação promoveu no dia 18 de Outubro passado uma sessão solene à qual assistiram além de muitos habitantes da localidade e funcionários da Companhia, o Snr. Vasco Moura, Secretário adjunto da Direcção Geral, que representava o Snr. Director Geral, o Snr. Presidente da Câmara Municipal de Sintra e o Snr. José Luís Teixeira, Agente Comercial Principal, que representava o Serviço do Tráfego.

O pessoal da estação quiz aproveitar a oportunidade para inaugurar, como preito de estima, os retratos dos Snrs. Alvaro Figueiredo, Inspector Principal de Serviço Geral e João Camarinhas, Inspector de Contabilidade.

Após esta sessão solene, o chefe da estação,

Snr. Carlos da Costa, ofereceu a todos os convidados um «copo de água», que decorreu animadíssimo.

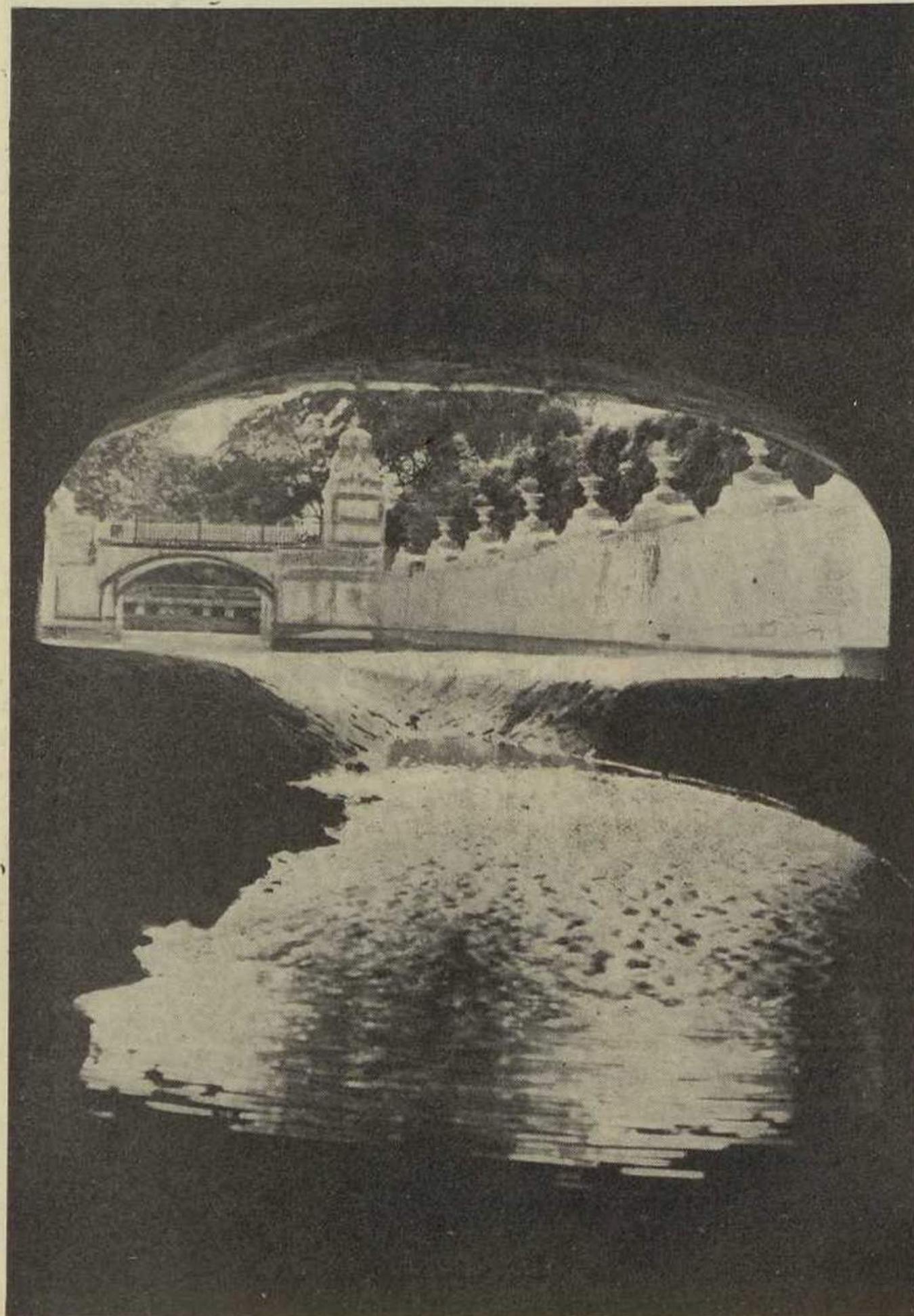
Concessões

Comunicam-nos que os estabelecimentos *A Luva Verde*, na rua Garrett, 29, e *Luvaria*

Moderna, na rua Aurea, 232, ambos em Lisboa, e pertencentes à firma Viuva Fidanza, concede aos empregados da Companhia um desconto de 10 % nos preços de todas as luvas, artigo nacional.

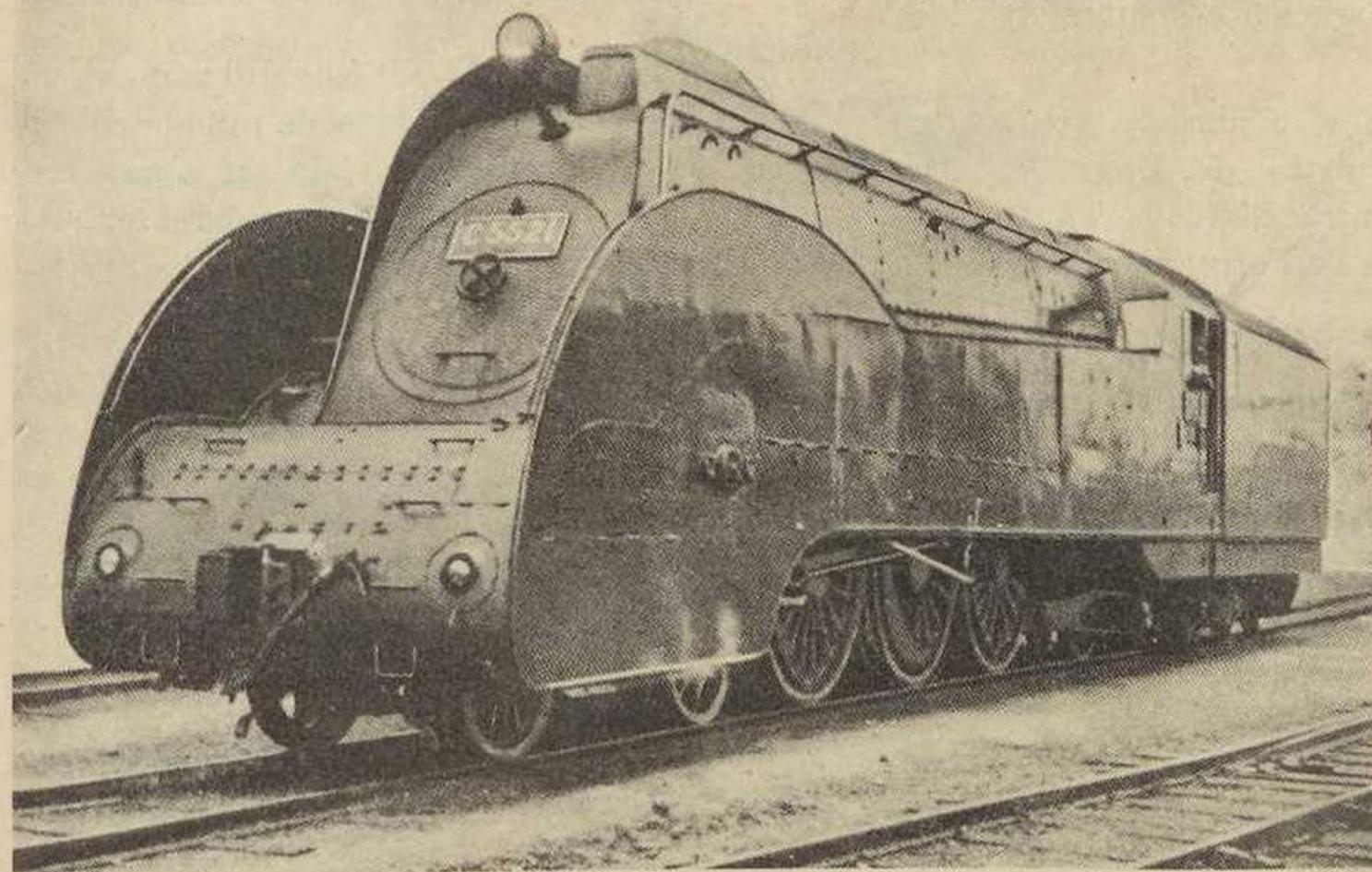
Para se obter esta concessão, é suficiente a simples apresentação do bilhete de identidade do empregado.

CONCURSO DE
FOTOGRAFIAS
DE 1936



Trecho do Lago
do Palácio
de Quéluz

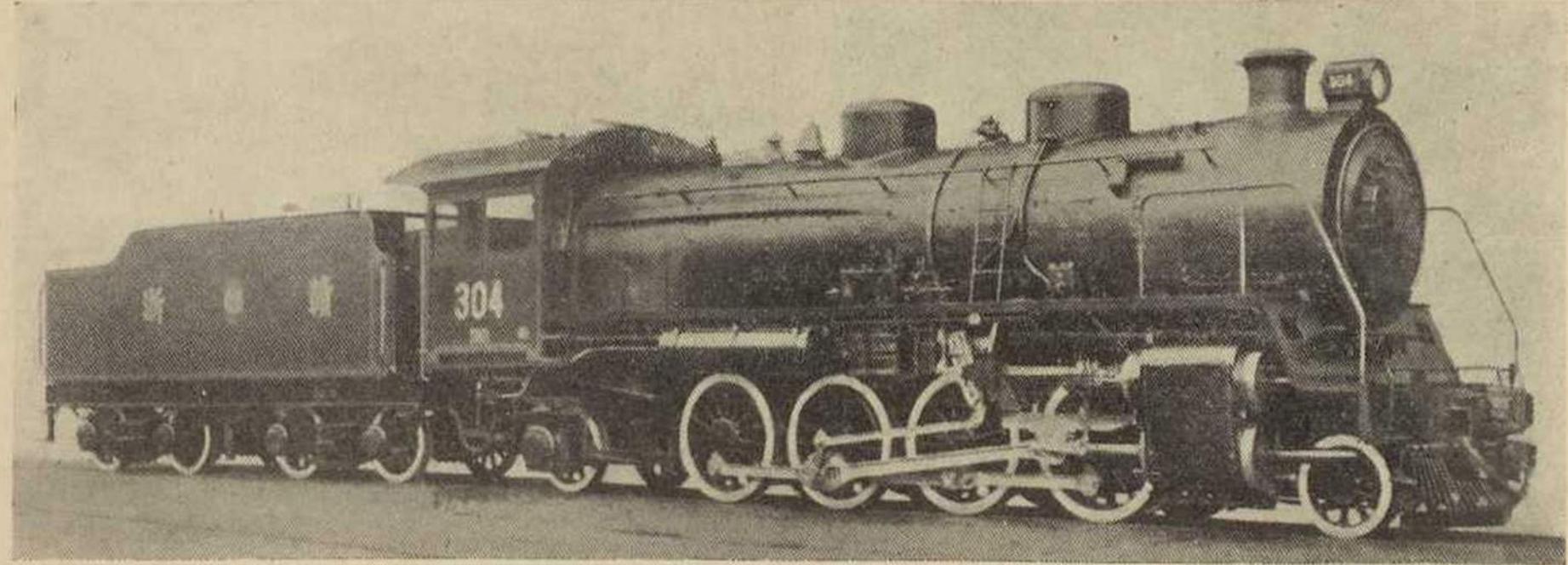
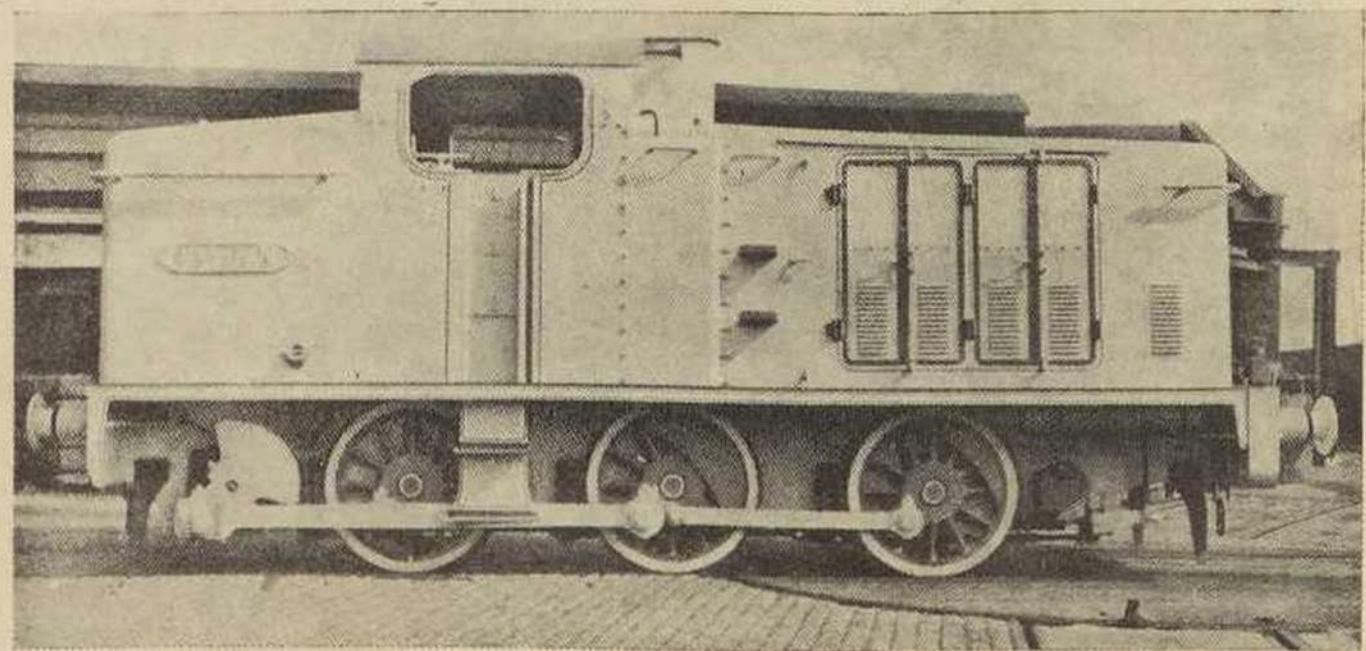
Fotog. de João J. de Brito Abrantes, empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração.



Uma das locomotivas aerodinâmicas em experiência nos caminhos de ferro japonezes

Ao lado: Locomotiva Diesel construída em Inglaterra e destinada a serviço de manobras e reboque de comboios lentos. É extremamente robusta e económica, substituindo com vantagem as locomotivas a vapor anteriormente afectas àqueles serviços

Em baixo: Uma das seis locomotivas recentemente construídas pela Casa Henschel & Sohn, de Kassel, para os caminhos de ferro chinezes de Chekiang-Kiangsi

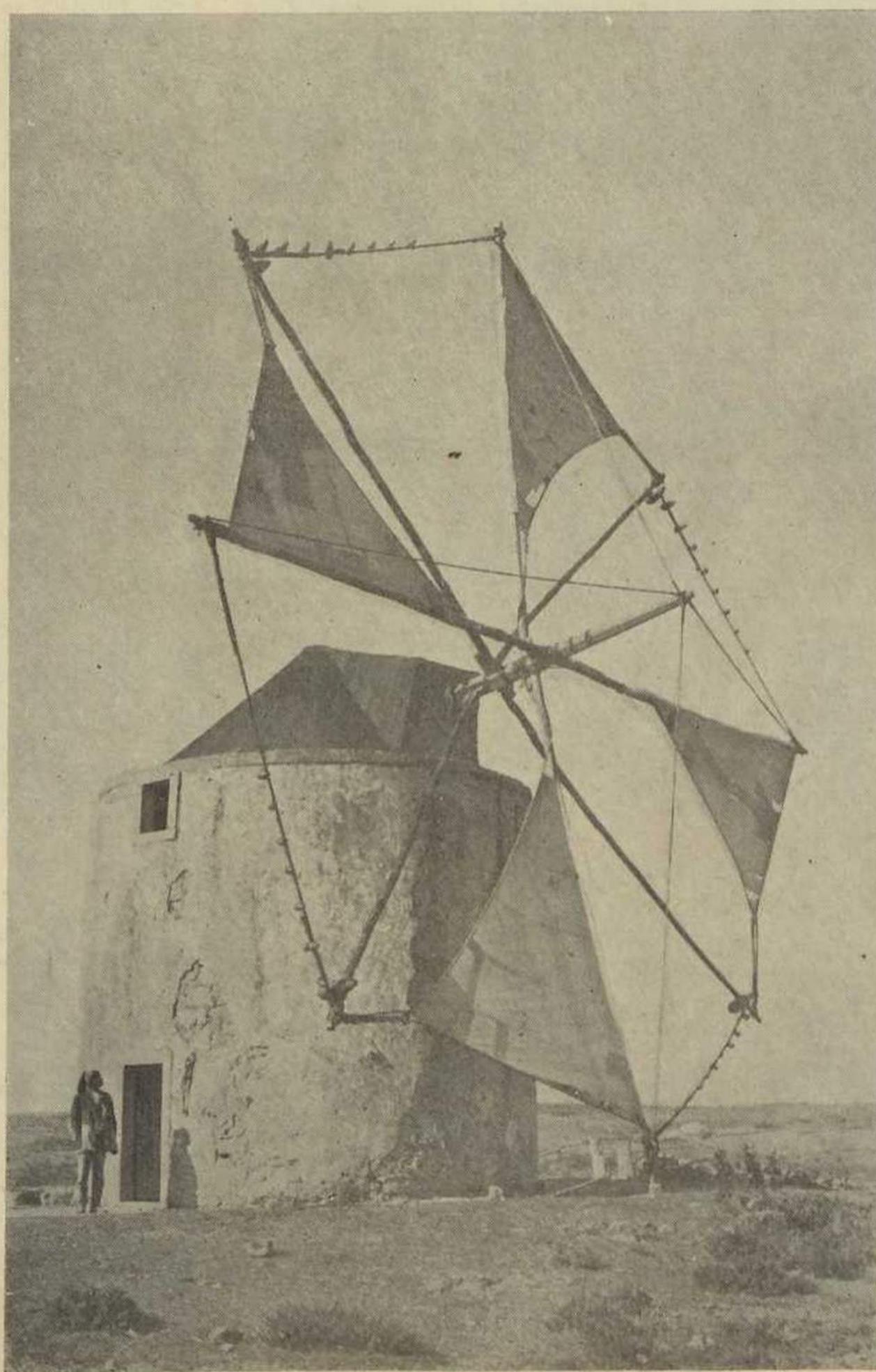


Guia para Fogueiro e Maquinista

Informamos que o conhecido «Guia para Fogueiro e Maquinista» do Eng.^o V. Duro Sequeira, se encontra à venda na Direcção Geral de Caminhos de Ferro, na rua de S. Ma-

mede, ao Caldas, 63, ao preço excepcional de Esc. 25\$00.

Quem se interessar por êste útil manual, não deve perder a oportunidade de o adquirir pelo preço especial indicado, visto ser sómente de meio milhar, o número de exemplares existentes naquele organismo oficial.



MOINHO
SINTRA

Fotog. de Antônio Nunes, limpador de
carruagens.

Pessoal.

Actos dignos de louvor

No dia 18 de Novembro passado, o aspirante da estação de Régua, Snr. António A. Pinto Almeida, encontrou junto de uma bilheteira uma nota de Esc. 50\$00 que imediatamente entregou ao chefe daquela estação.

No dia 30 de Novembro passado, o guarda-freios de 2.^a classe, Snr. José Nobre de Carvalho, em serviço no apeadeiro de Pereira, encontrou uma certa importância em dinheiro, perdido por um passageiro na precipitação do embarque, tendo imediatamente restituído o achado ao seu dono.

São dignos de registo os actos de honestidade praticados por êstes agentes.

Agradecimentos

Pedem-nos a publicação dos seguintes agradecimentos:

«Tenho a honra de publicamente testemunhar ao Ex.^{mo} Snr. Dr. José da Cunha Paredes, distinto médico desta Companhia, o meu indelevel reconhecimento pela forma carinhosa e dedicada com que operou e tratou durante cerca de três meses na Enfermaria Lourenço Luz do Hospital de S. José, meu sobrinho de 6 anos de idade Júlio Augusto Nunes.

A muita proficiência daquele ilustre cirurgião, se deve a completa cura verificada, razão porque lhe reitero os meus agradecimentos, pedindo perdão de com êste meu gesto de bem me excede gratidão, ferir a comprovada modéstia de S. Ex.^{ss}. — *Manuel G. Fernandes, Servente do Serviço de Saúde em L. R.*

*

«Como penhor de gratidão sincera, venho por intermédio do Boletim da C. P. tornar públ co o meu maior reconhecimento ao Ilustre e distinto médico do Serviço

de Saúde, em S. Martinho do Porto, Ex.^{mo} Snr. Dr. Rafael Barata Gagliardini Graça, pela forma carinhosa, proficiente e desinteressada como tratou minha esposa, da doença gravíssima que a acometeu, quando se encontrava naquela vila.

Resta-me pedir que S. Ex.^{ss} me desculpe se, com esta manifestação da minha consciência, vou ferir a sua modéstia. — *Júlio Augusto Rodrigues, empregado de 1.^a cl. dos Serviços Técnicos da Exploração.*

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



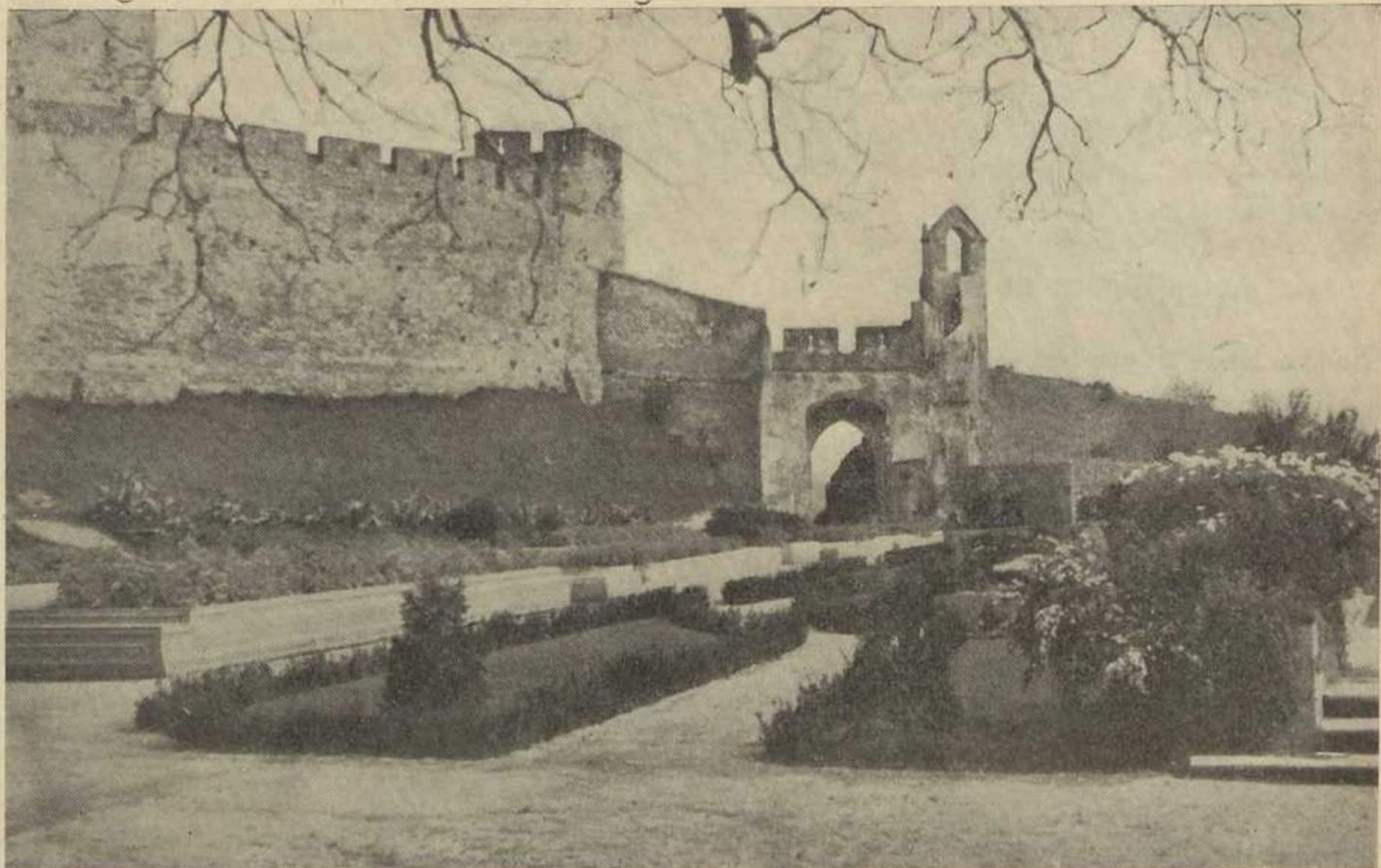
Manuel Isidro Contente

Chefe de 1.^a classe
Admitido como praticante em 23 de Março de 1896
Foi elogiado várias vezes por bons serviços prestados



Domingos Ferreira

Condutor principal
Nomeado carregador em 1 de Dezembro de 1896



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1936

Entrada do Castelo dos Mouros — Tomar

*Fotog. de Alvaro Paz, enfermeiro de 2.ª classe do Pôsto de Alfarelos***Nomeações****Mês de Outubro****EXPLORAÇÃO**

Condutor de elevadores de recovagens: João de Almeida Reis.

Guardas de estação: Constantino Augusto da Silva e Joaquim Ferraz.

Carregadores: Jaime da Silva Neto, Firmino Dias Cunha, Joaquim Pombo, Alberto Raúl, António Albuquerque, José Rodrigues do Carmo, Leonildo Correia, Manuel Ferreira, José Lopes Feijão, Francisco dos Santos Mestre, João Nunes, José Rodrigues Júnior, Joaquim Cordeiro, Francisco Alves, António de Sales, Joaquim da Encarnação, António Domingos, António Palha Amaro, Francisco Mendes e José Alves Pereira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Capataz de limpadores: Mário Rosa da Cruz Costa.

Mudanças de categoria**EXPLORAÇÃO**

Para :

Akulheiro de 1.ª classe, o Capataz de 1.ª cl. Francisco Tomaz.

Guarda de estação, o Agulheiro de 3.ª classe Francisco Tomásio.

Promoções**Mês de Outubro****EXPLORAÇÃO**

Sub-inspector: José Júlio Grandela de Carvalho.

Agulheiro principal: António da Silva.

Agulheiros de 2.ª classe: Bento Duarte e Augusto Reis.

Agulheiros de 3.ª classe: José Agostinho, Joaquim Matias Prates, João Cesário, Manuel Gonçalves, Armando Marques Branco e António de Oliveira.

Conferentes: Aleixo Santos das Neves, Evandro Rodrigues Lopes e Raúl Francisco Deniz.

Reformas**EXPLORAÇÃO**

Mês de Agosto

José Manuel da Silva, Carregador de S. Domingos.

Mês de Setembro

Tomaz Maria do Nascimento, Telegrafista principal de Torres Vedras.

Júlio Freire Neno, Condutor de 2.^a classe de Entroncamento.

Afonso Raposo, Guarda de estação de Lisboa P.

José Ricardo dos Santos, Carregador de Souzelas.

Mês de Outubro

Eduardo Frederico da Luz, Chefe de Repartição Principal do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Foi nomeado amanuense de 3.^a classe em 1 de Setembro de 1891 e depois de ter transitado por diversas categorias foi promovido a

Chefe de Repartição em 24 de Outubro de 1920 e, finalmente, a Chefe de Repartição Principal em 1 de Janeiro de 1929.

Pelos seus excelentes dotes de carácter, bondade e delicadeza de trato, o Snr. Luz conquistou a sincera amizade de todos os seus superiores, colegas e subordinados que, com verdadeira máqua, o viram afastar-se do seu convívio diário embora sabendo que ia usufruir um merecido descanso, depois de ter prestado à Companhia 45 anos de inteligente e atuado trabalho.

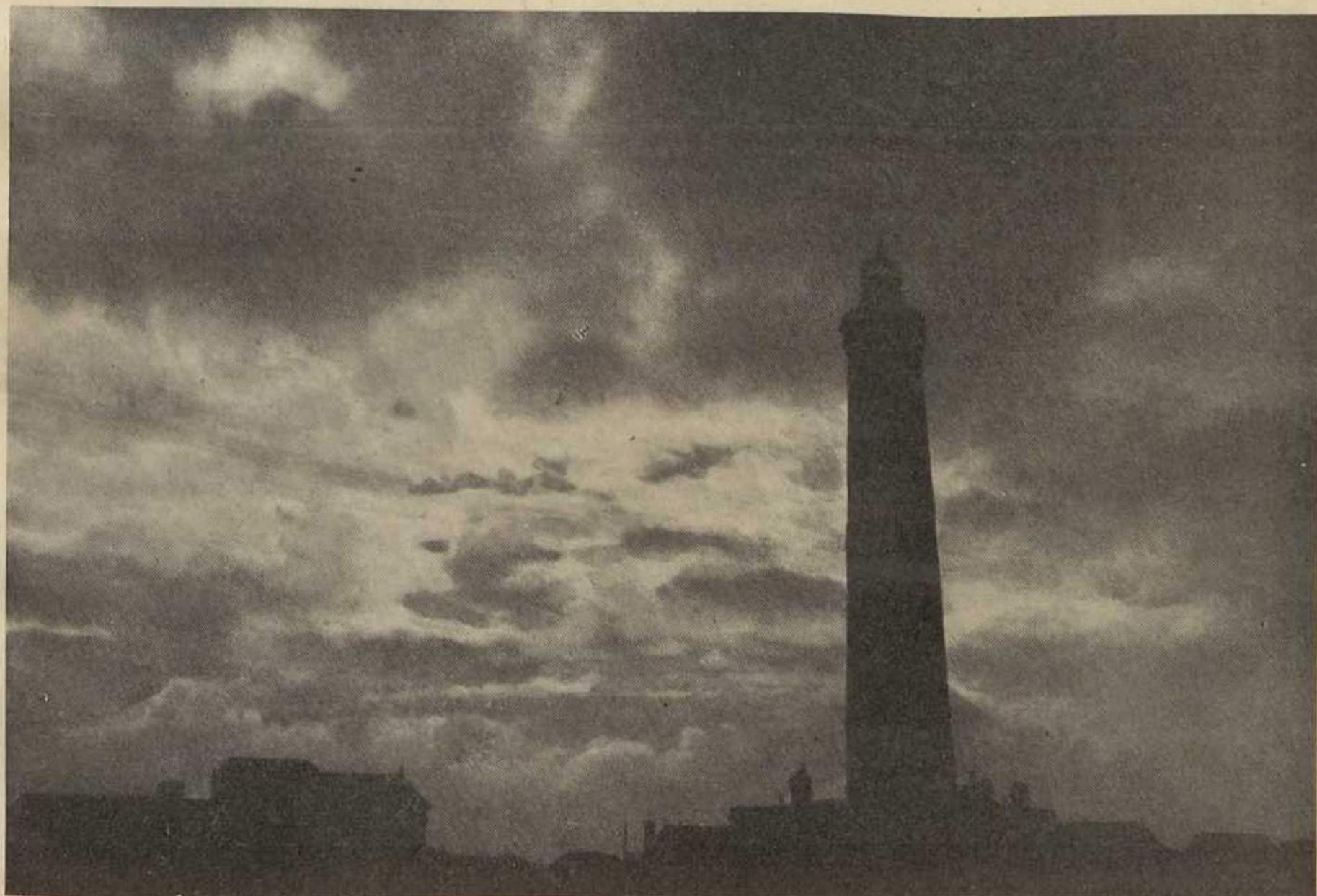
O *Boletim da C. P.* deseja ao Snr. Luz uma longa e feliz reforma.

Júlio de Oliveira e Sousa, Empregado principal da 3.^a Circunscrição.

Luiz da Costa, Chefe principal de Sintra.



Eduardo Frederico da Luz



José Maria do Espírito Santo Rodrigues, Chefe de 1.^a classe de Mogofores.

João Roque, Chefe de 3.^a classe de Gaia.

Manuel Lopes Albernaz, Fiel de 1.^a classe de Lisboa P.

Rodrigo de Azevedo, Guarda-freio de 1.^a classe de Campanhã.

Roberto Júlio de Jesus Brito, Guarda de estação de Lisboa R.

João Domingos, Carregador de Caldas.

MATERIAL E TRACÇÃO

Mês de Outubro

João Baptista, Fogueiro de 1.^a classe.

Joaquim Mendes, Guarda.

VIA E OBRAS

Mês de Outubro

José Jacob, Assentador de distrito.

Ana Roque, Guarda de distrito.

Helena de Jesus Campos, Guarda de distrito.

Joaquim da Silva, Guarda de distrito.

Falecimentos

Mês de Outubro

† *Alberto Nunes dos Reis*, Chefe de Secção do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Admitido como Praticante em 18 de Setembro de 1894, foi nomeado Factor suplementar em 1 de Agosto de 1895, promovido a Chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1920 e passado a Chefe de Secção em 1 de Agosto de 1927.

Dotado de excelentes sentimentos, deixou

profunda saudade em todos com quem teve ocasião de conviver.

Em 4 de Janeiro de 1925 foi louvado pelo bom serviço prestado.

† *António Duarte de Carvalho*, Guarda-freio de 3.^a classe de Alfarelos.

Nomeado carregador em 21 de Novembro de 1922, foi promovido a Guarda-freio de 3.^a classe em 1 de Março de 1925.

† *Francisco Concho*, Engatador de Lisboa H.

Admitido como Carregador suplementar em 30 de Dezembro de 1922, foi nomeado Servente em 21 de Julho de 1924, e Engatador em 21 de Julho de 1932.

† *António Albuquerque*, Carregador de Lisboa F.

Nomeado Carregador em 17 de Fevereiro de 1912.

† *José Mendes*, Carregador em Vendas Novas.

Admitido como Limpador de carruagens suplementar em 24 de Maio de 1926, passou Carregador em 1 de Dezembro de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Fernandes Rodrigues Viola*, Fogueiro de 2.^a classe do Depósito de Campolide.

Admitido em 3 de Junho de 1927 como Limpador suplementar, ingressou no quadro com a mesma categoria em 1 de Novembro de 1928 e nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Março de 1931.

VIA E OBRAS

† *Manuel Balão*, Assentador do distrito n.º 12.

Admitido como Assentador em 21 de Junho de 1928.



Sincopadas**12** — 3-O *jurisconsulto* é muito *alegre* — 2.*Roldão***13** — 3-Quando quiseres *executar* êsse trabalho não deixes de *pedir* instruções — 2.*Vasconcelos***14** — 3-Se houver por aí algum finório
Que sem grande alarido ou *palanfrório*
Me mostre ter, uma ideia fogosa,
Decifre esta e poderá vir então
Receber como justo galardão
Um *engaste de pedra preciosa* — 2.*Theseu***15** — 3-Por *muito grande* que seja a inteligência humana, nunca é mais de que uma *gota da sabedoria divina* — 2.*Sancho Pança***16** — 3-Um *trecho de música religiosa* tinha à margem uma *legenda de brasão* — 2.*Marquês de Carinhos***17** — 3-É feito em *tecido de sétia o rosto do sapato* — 2.*Cagliostro***18** — 3-No *restôlho* vi uma «*cobra*» — 2.*Britabrantes***Em frase****19** — *Acérca de um destemperado, vou contar como ficou coberto de água.* — 2-3.*Visconde de Cambolh***20** — O *hospedeiro* quando chega de visitar a *família* vem sempre a *resmungar* — 2-1.*Vasconcelos***21** — Quem compôs êste *verso* mostra ter *sentimento* e ser bom *versejador* — 2-1.*Roldão***22 — Combinada**+ *nir* — Pontilhar+ *dro* — Velho

— Reverente —

*Vasconcelos***23 — Problema geométrico**

Unir os nove pontos da figura seguinte por quatro segmentos de recta sem levantar o lapis.

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Dezembro de 1936

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional.. kg. 2\$70 e	2\$75	Far.º de milho branco . kg.	1\$15	Queijo flamengo kg.	22\$50
» Valenciano..... kg.	2\$80	» » amar.º 1\$25 e	1\$30	Sabão amêndoа	\$70
Açúcar de 1.º Hornung »	4\$35	» » trigo kg.	2\$15	» Offenbach.. »	2\$10
» 1.º manual .. »	4\$15	Farinheiras	8\$40	Sal..... lit.	\$18
» 2.º Hornung .. »	4\$15	Feijão amarelo lit.	1\$60	Sêmea..... kg.	\$75
» 2.º manual .. »	3\$90	» branco 1\$60 e	1\$70	Toucinho »	6\$70
» pilé »	4\$25	» frade..... 1\$20 e	1\$50	Vinagre lit.	1\$15
Azeite de 1.º lit.	7\$50	» manteiga..... lit.	1\$80	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	1\$80
» 2.º »	7\$20	Lenha kg.	\$20	» » -Rest. Armazens »	1\$50
Bacalhau inglês kg. 4\$10, 5\$15 e	5\$70	Manteiga »	18\$00	» tinto-Em Gai. »	1\$80
» sueco 4\$10, 4\$30 e	4\$50	Massas »	3\$40	» » -Em Campanhã .. »	1\$80
» Islândia..... kg.	4\$20	Milho lit	\$90	» » -Restant. Armazens »	1\$50
Banha..... »	6\$60	Ovos duz. variável			
Batatas »	variável	Presunto..... kg.	11\$00		
Carvão sôbro kg. \$50, \$55 e	\$60	Petróleo-Em L.º e T. Vedras lit	1\$20		
Cebolas..... kg.	variável	» -rest. Armazens »	1\$25		
Chouriço de carne »	14\$50	Queijo da Serra..... kg.	14\$00		

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 impôsto camarário.

Além dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congénères e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmalorado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste 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.**).