

BOLETIM DA C.F.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

4.º ANO — N.º 40

OUTUBRO DE 1932

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

DA DIRECÇÃO GERAL DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO SEU PESSOAL

Problemas recreativos

QUADRO DE HONRA

Britabrantés, Mefistófeles

QUADRO DE MÉRITO

*Novata (21,2), Costasilva (21,2), Jaa (20,2),
Rádio (19,2), Csa (19,1)*

Soluções do n.º 38

1 — Colheu 15 laranjas. Ao dono deu 8 e ficou com 7. Ao caseiro deu 4 e ficou com 3. Ao guarda-portão deu 2 e saiu com uma, 2 — itamaca, 3 — cátodo; 4 — flagicioso, 5 — estiraçada, 6 — apelidada, 7 — sátira, Sara, 8 — albarda, Alda, 9 — rosêta, rota, 10 — quirato, quto, 11 — dómina, dona, 12 — Uma andorinha não faz verão, 13 — lava, aval, 14 — edil, lide, 15 — lima, limo, 16 — pincho, pincha, 17 — entressolhos,

18 — apresto, 19 — exomologése, 20 — adminículo, 21 — abstruso, 22 — áscua, 23 — namorador, 24 — Vidé gravura ao lado.

Sincopadas

1 — 3-Fica ao teu *arbítrio* o valor da *pedra* — 2.

Britabrantés
(A. C. P. B.)

2 — 3-O *garoto* está empregado na *casa onde se vendiam cereais por estiva* — 2.

Britabrantés
(A. C. P. B.)

3 — 3-Fiz um *negócio oculto* com o «*óleo de zimbro*» — 2*

Labina

4 — 3-Esta *ratazana da China* não tem *cabeça* — 2.

Novata

5 — 3-Na *embarcação pequena mercantil* foi onde *apanei esta inflamação nas articulações* — 2.

Cagliostro

6 — Novíssima em verso

Possue a minha terra *um* admirável — 1
Panorama tão belo, tão ridendo...
Onde qualquer encontra o confortável
Prazer da reflexão, tão atraente!

Ao longe, os cavadores ao sol quente
Trabalham com vigor, algo incansável,
Transformando-lhe a frente, o sol ardente, — 1
Em contínua nascente, inexgotável!

Oh! como é belo olhar as mui floridas
Arvores virginais, com flores garridas,
Que a nossa alma adora e tanto ama!

Eu creio até que a *Terra* portuguesa
Não pode possuir melhor beleza,
Mais lindo e confortável panorama!...

Roldão (P. P. L. e A. C. L. B.)

Novíssimas

7 — Numa *embocadura estreita* «*nota*»-se falta de *gaz* para *apresentar cor vermelha* — 2-1-1.

Mefistófeles

8 — Quem *murmura* sem forte razão sujeita-se a uma *injúria* — 2-2.

Costasilva

9 — Enigma figurado



BRAÇO DE PRATA - ROLDÃO

(Continúa na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMARIO: A ampliação da estação do Leste, em Paris. — Novo dormitório para pessoal de trens em Alfarelos. — O Mosteiro dos Jerónimos. — Consultas e Documentos. — Estatística. — Aparelhos para carregamento de combustível. — Os combóios-mistério em França. — Agricultura e jardinagem. — Curiosidades estatísticas. — Pessoal.

A ampliação da estação do Leste, em Paris

Pelo Enr. Eng.º Botelho da Costa, adjunto da Divisão de Exploração

PARIS, a Cidade Luz, não podia deixar de ser um dos centros ferro-viários mais importantes do Mundo. Dela divergem linhas da rede do Estado e de 4 das grandes companhias francesas que possuem na capital as suas estações centrais.

É da transformação da estação da Companhia do Leste que nos vamos ocupar neste pequeno artigo.

Esta estação já havia sofrido por várias vezes alguns melhoramentos importantes, mas, em poucos anos, tendo o número de passageiros saídos subido de 8 para 12 milhões, as suas instalações tornaram-se deficientíssimas para assegurar esse tráfego que aliás prometia continuar a aumentar rapidamente.

Foram por isso projectadas em 1912 grandes transformações que tinham como principal

objectivo elevar a 24 o número de vias da estação e dar-lhes maior comprimento, alargar e alongar os cais de passageiros e elevar de 6 a 8 o número de vias do colo de saída. Supunha-se satisfazer assim, por um largo período, o tráfego sempre crescente de passageiros.

Sobreveio, porém, a guerra e, finda ela, o projecto de 1912 não pôde logo ser retomado por haver a reparar, em primeiro lugar, os grandes estragos que a rede sofrera.

Quando em 1924 pôde enfim ser encarada novamente a possibilidade de transformar a estação, notou-se que o movimento previsto para o projecto de 1912 havia sido ultrapassado, pois a estação expedira 17 milhões de passageiros em 1920 e 20 milhões em 1922.

Modificou-se então o projecto de 1912 ada-



Fig. 1 — Antigo edifício da estação

ptando-o não só a um mais importante movimento de passageiros e ás novas condições de trabalho do post-guerra, que tendem a unificar as horas de entrada e saída dos *ateliers*, escritórios, fábricas e armazéns e, em consequência, as horas de chegada e de partida dos combóios às estações, mas também às novas exigências do Público que é inteiramente diferente do Público paciente de alguns anos atrás.

Parece-nos muito distante já a época em que o passageiro, embóra sempre receoso de perder o combóio, se dirigia com grande antecedência para a estação com tempo de sobêjo para comprar o bilhete, despachar a bagagem, perguntar a todos os empregados qual o combóio que o levaria a destino e esperar no cáis, a pé firme, junto do monte de volumes que o acompanhava, que a composição fôsse posta à sua disposição para, em seguida, vagorosamente se instalar e esperar que o Chefe dêsse a partida ao combóio.

O passageiro moderno é inteiramente diferente; frenético por necessidade, numa ânsia contínua de não perder tempo, chega à estação com pequeno intervalo da partida e não suporta por isso, que o façam esperar seja por que motivo fôr, que não esteja tudo disposto para o servir imediatamente.

Não tolera que possa enganar-se na bilheteira aonde deve adquirir o bilhete, nem que não haja balanças suficientes para a sua bagagem ser pesada sem demora, ou que o caminho para o combóio não esteja desimpedido. Chegado ao cáis, irrita-se se não vê imediatamente sem necessidade de perguntas, o combóio que deve tomar, ou se êste não parte à hora exacta do horário.

O passageiro de agora parte do princípio de que o caminho de ferro foi criado exclusivamente para si, é bem o *passageiro egoísta*, reflexo puro da hora que passa.

Foi precisamente o *princípio do passageiro egoísta*, a que os franceses mais delicadamente chamam o *princípio do passageiro único*, aquele que presidiu à transformação da estação do Leste, em Paris, transformação que há muitos anos já se tornava imprescindível, dado o aumento considerável de passageiros que de ano para ano a estação era obrigada a servir.

A principal alteração consistiu em elevar o número de vias de 24 a 30 o que obrigou a reduzir um pouco a largura dos passeios e a deslocar de 65 metros para leste, numa extensão aproximada de 500 metros, uma importante artéria da circulação parisiense, o *Faubourg St. Martin*. O colo de saída também foi alargado passando a ter 9 vias em vez de 8, como estava projectado em 1912.

A nova fachada do edificio, *fig. 2*, mede 270 metros de comprimento; o antigo edificio da estação, *fig. 1*, foi simêtricamente reproduzido à direita, tendo sido ligados os dois edificios por uma série de arcadas do mesmo estilo.

As instalações de partida, todas no rez-dochão do edificio, comportam um vestíbulo com 150 metros de comprimento que serve 3 grandes salas: duas para venda de bilhetes e, entre elas, uma outra para despacho de bagagens.

As salas de venda de bilhetes, uma das quais é reservada às grandes linhas e a outra às linhas suburbanas, são bem iluminadas e cada uma das suas 32 bilheteiras têm um acesso fácil, independente da parte reservada às bagagens. Todas as bilheteiras contêm de fórma



Fig. 2 — Novo edificio da estação

bem nítida a indicação das linhas que servem, evitando a mais pequena hesitação por parte do Público. Os bilhetes podem ser fornecidos aos passageiros muito rapidamente, e são impressos em máquinas instaladas nas bilheteiras, que permitem o fornecimento imediato de qualquer das quatro mil e tantas espécies de bilhetes que cada bilheteira pode ter de fornecer. A rede do Leste e a de Alsácia e Lorena, que se lhe segue, comportam 1.400 estações, para cada uma das quais podem ser fornecidos 110 bilhetes diferentes.

A sala central, destinada ao despacho de bagagens, possui 16 balanças que asseguram a pesagem rápida dos volumes, sem perda de tempo para o passageiro, tanto mais que também se adopta nesta estação o despacho provisório que tão vantajoso é para o Público.

As três salas a que acabamos de nos referir, comunicam com um cais de tampo, *fig. 3*, paralelo ao vestíbulo de entrada, com 190 metros de comprimento e 25 metros de largura, donde os passageiros se dirigem para qualquer dos 15 cais que servem as 30 linhas da estação. Desses cais, os cinco da esquerda são reservados à partida das grandes linhas, os seis do centro ao serviço suburbano e os quatro da direita à chegada das grandes linhas.

Os cais de passageiros são todos sobrelevados o que facilita a entrada e saída das carruagens, disposição que não pode ser adoptada nas estações de trânsito por não permitir o exame das carruagens pelo pessoal de revisão do material.

À chegada, os passageiros sem bagagem podem sair directamente para a rua ou para

uma sala subterrânea em comunicação com o metropolitano.

Os passageiros com bagagens, descem por meio de ascensores à sala das bagagens chegadas que deita para um pátio acessível às carruagens. Esta sala mede 200 metros de comprimento e está situada por baixo dos tópos das vias para facilitar a descida das bagagens. Por baixo dos tópos opostos dos cais, existe uma outra galeria transversal ligada à sala das



Fig. 3 — Cais de tampo

bagagens chegadas por uma galeria longitudinal. As galerias estão ligadas aos cais por monta-cargas permitindo assim o encaminhamento fácil das bagagens chegadas ou a expedir. Existem, além disso, por baixo de alguns dos cais de passageiros, umas passadeiras rolantes que terminam nas salas das bagagens chegadas sobre o balcão de entrega. Desta maneira a circulação dos passageiros que partem ou que chegam não é prejudicada com a circulação de carros sobre os cais.

Na nova estação do Leste, tanto as agulhas como os sinais mais próximos são comandados electricamente de um posto central, *fig. 4*, aonde 187 alavancas permitem realizar 1875 itinerários diferentes em cada um dos sentidos



Fig. 4 — Posto central da sinalização e encravamentos

(entrada e saída). Êste pôsto comanda 233 agulhas e 156 sinais. Um segundo pôsto, subordinado ao primeiro, comanda as agulhas e sinais mais afastados.

A utilização do *dispatching* facilita muito o serviço da estação.

Ainda devemos mencionar as instalações de abastecimento de água e de aquecimento.

Não comportando a estação nenhuma linha electricada, houve necessidade de ter em vista, para a exploração das linhas suburbanas o aprovisionamento de água das máquinas. Para êsse fim, foram instaladas nas vias suburbanas tomas de água ligadas á rêde de distribuição da cidade de Paris, e, para prevenir qualquer falta de água, foi construído um reservatório de socôrro com 300 metros cúbicos de capacidade.

O aquecimento da estação e dos ramos de material que estacionam nas linhas é obtido por meio de vapôr de água produzido por duas caldeiras aquecidas a cóque arma-

zenado em tulhas para onde o combustível é conduzido por correias metálicas sem-fim, de uma tremonha para onde os caminhões o descarregam directamente. As caldeiras são munidas de reguladores automáticos de tiragem e de pressão.

Merecem ainda uma especial referência, por serem um anexo importante da estação, as instalações postais. A Administração dos Correios e Telégrafos aproveitou os trabalhos de ampliação para melhorar e ampliar as suas instalações naquela estação. Para êsse efeito foram estabelecidas vias especiais affectas exclusivamente a êsses serviços e ascensores eléctricos que asseguram o trans-

porte dos sacos postais.

Em todo o projecto executado, transparece o cuidado com que se procurou dar ao passageiro o máximo conforto e comodidade, compatíveis com uma estrita economia, e o desejo de lhe tornar agradável a estadia na estação.

Na sala dos passos perdidos, *fig. 5*, existem lojas, um café restaurante e um depósito de



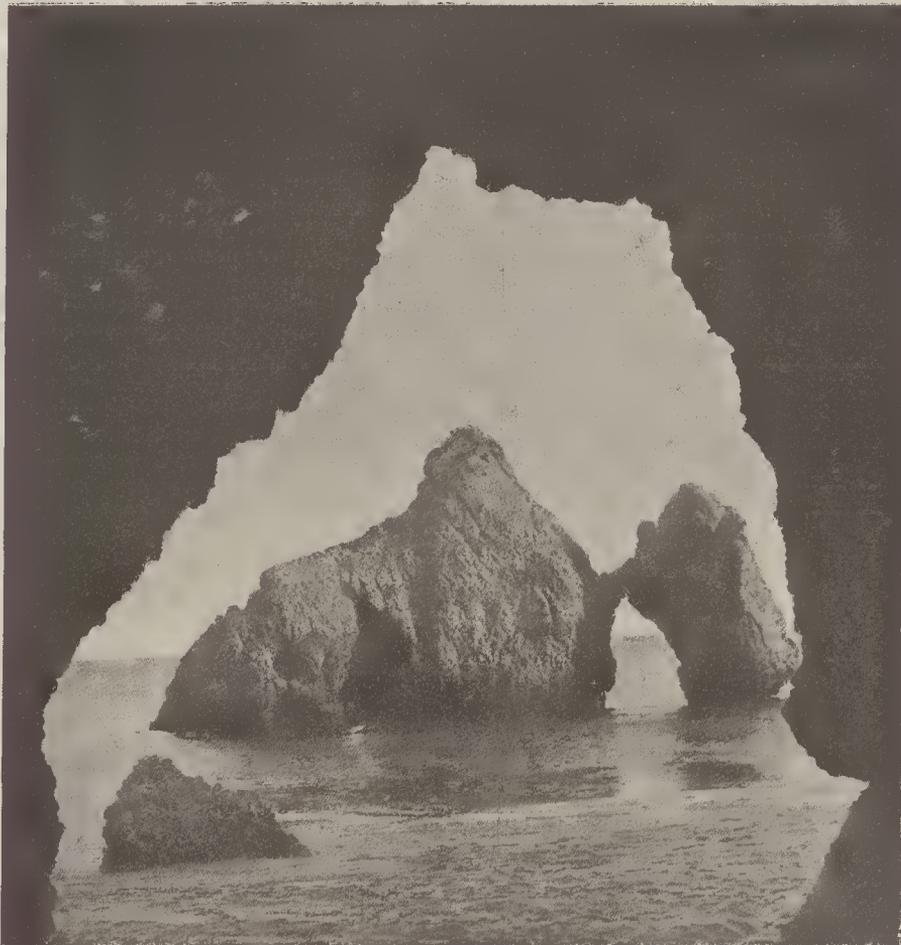
Fig. 5 — Sala dos passos perdidos

volumes de mão e junto das salas de espera que comunicam com a anterior e com o cais de tampo, existem serviços de correspondência e de banhos, um salão de cabeleireiro, um engraxador e locutórios telefônicos. Desta forma um passageiro que chega a Paris, após muitas horas de viagem, não necessita de ir a um hotel lavar-se e preparar-se para ir visitar a cidade porque na estação encontra tudo aquilo de que necessita para esse efeito.

Não foi esquecido que uma estação central

de caminho de ferro é um ótimo local para o réclamo. As vastas salas da estação do Leste onde estaciona sempre muita gente, são animadas com montras de exposição e galerias comerciais por onde o passageiro pode com agrado passear a vista enquanto espera um combóio.

A estação do Leste em Paris e a de Milão na Itália, podem bem considerar-se hoje como padrões das estações terminus de passageiros.



Praia da Rocha

Fotog. do Sr. Eng. Ferrugento Gonçalves

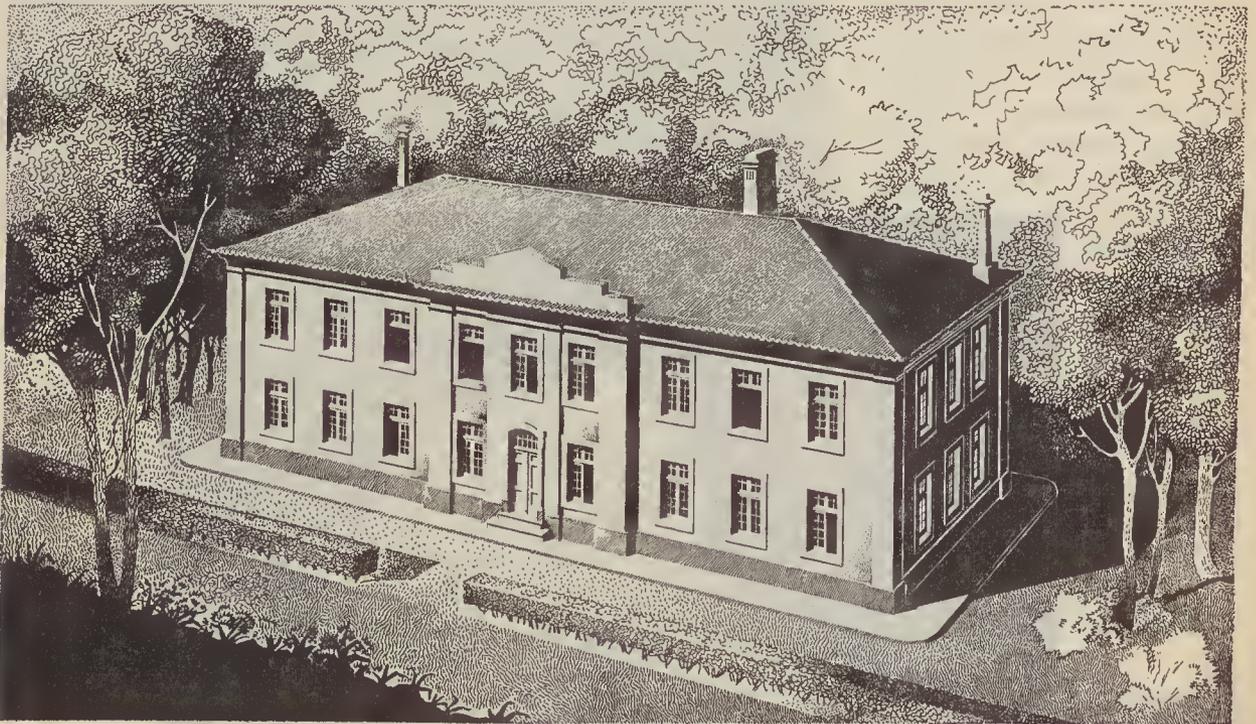
Novo dormitório para pessoal de trens em Alfarelos

Pelo Sar. Eng.º *Jaime Martins*, Sub-Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

ÊSTE novo dormitório, cuja construção está quasi concluída, constituirá um importante melhoramento para o pessoal desta Companhia.

Fica instalado em um amplo edificio, satisfazendo a todos os modernos requisitos de hygiene, de fórma a proporcionar ao pessoal o con-

Em cada andar haverá um amplo compartimento destinado a cozinha e refectório, e contiguo a êste, um outro com lavatórios. Nos topos do edificio, em cada andar, ficarão quatro instalações com retretes e lavabos e compartimento para chuveiros.



Dormitório de Alfarelos

fôrto necessário em instalações desta natureza.

As camaratas terão a capacidade proporcionada ao número de camas que vão comportar e serão dotadas de amplas janelas que permitirão uma boa iluminação e ventilação.

Todas as paredes e tetos serão estucados a branco, com os cantos arredondados, e as paredes revestidas de azulejo até 1,75 de altura. Os pavimentos serão impermeáveis, de mosaico, o que permitirá manter com fáceis lavagens, o asseio em todas as dependências.

As camaratas serão em número de dez, ficando cinco em cada andar. Podem comportar um total de cinqüenta e duas camas.

No primeiro andar haverá ainda um quarto destinado a fiscais de revisão, e, no rés-do-chão, um outro para o guarda do dormitório.

Pela gravura que publicamos se pôde fazer uma idéa das proporções e do aspecto do novo edificio, que vai ser construído em local próximo da estação, de fácil acesso para o pessoal.



LISBOA 1931

tot.º do Eng.º Ferrugento Goncalves

Claustro do mosteiro dos Jeronimos

Notas de Arte.

O Mosteiro dos Jerónimos

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

I

O local onde hoje se eleva êste primoroso monumento nacional era ao tempo do Infante D. Henrique, aí por volta de 1450, um insignificante e miserável lugarejo à beira do rio, onde habitavam alguns pobres pescadores.

A margem direita do Tejo fazia nêsse ponto uma pequena reêntrância que, à maneira de baía, tornava o sítio muito propício a fundeadoiro, o qual era sobremodo vantajoso, não só por se encontrar perto da foz do nosso mais importante rio, mas também porque nêle se podia

fazer aguada pois a terra era fértil em abundantes e finos mananciais.

Notou o ínclito Infante que era grande a concorrência de mareantes nacionais e estrangeiros no então chamado ancoradouro de Restêlo. Religioso como era e muito devoto da Virgem, determinou edificar, mesmo na praia, uma capela onde, sob a invocação de Santa

Maria de Belém, se ministrassem os sacramentos aos navegantes.

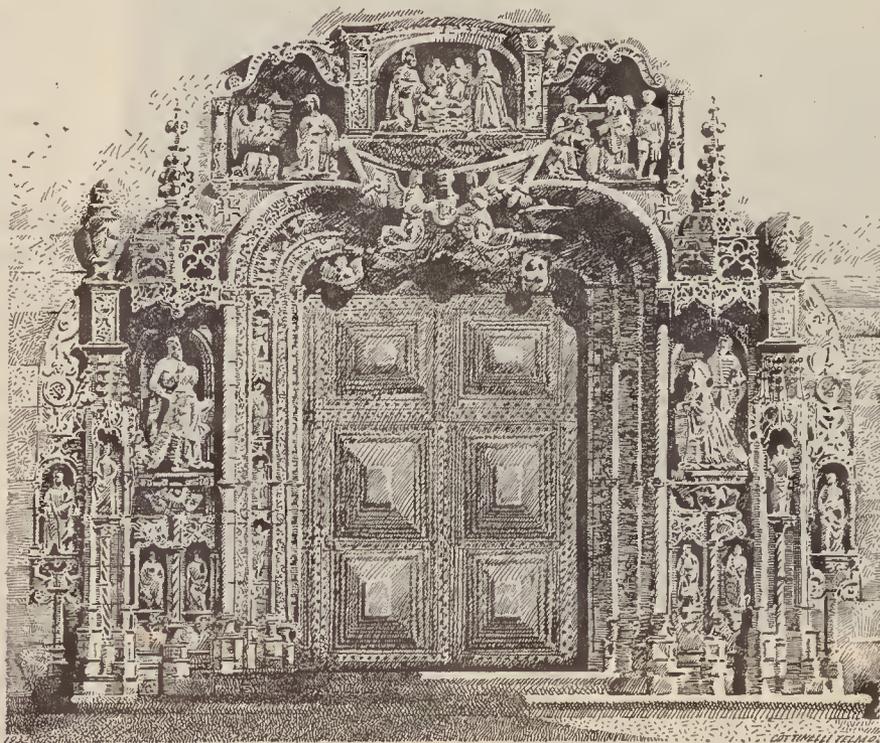
Atendendo às circunstâncias de local e de momento, doou D. Henrique a capela e seus anexos à Ordem de Cristo, de que era admi-

nistrador e governador, no intuito de aí fazer permanecer alguns freires da heróica milícia que espiritual e materialmente socorressem os viajantes.

O Papa Pio II, ao ter conhecimento do que se passava, louvou e aprovou o procedimento do Infante pela bula

Inter Cetera de 14 de Outubro de 1459 e erigiu a igreja em paróquia com pia baptismal e as respectivas imunidades. (1)

Talvez porque a orla marítima estivesse melhor guardada ao começar o reinado de



Portal principal da Igreja

(1) F. de Almeida, *História de Portugal*, Tomo III pag. 86.

D. Manuel I e ainda porque, possivelmente, os freires de Cristo andassem algo esquecidos dos preceitos espirituais, resolveu êste monarca, no ano de 1496, fundar no Restêlo um convento que na sua fervorosa piedade hieronimita julgou dever dedicar à congregação de S. Jerónimo que por essa época, parece, só possuía em Por-

em local que na planta actual da cidade é, em parte, occupado pelo leito da rua dos Fanqueiros «a meia distância das ruas de S. Nicolau e da Conceição» (1).

Num documento existente, referente a êste assunto e datado de 22 de Dezembro de 1498, expõe D. Manuel I as razões que o levaram

a tal procedimento e faz a doação da Capela do Restêlo aos frades Jerónimos. Reza assim a escritura que se acha transcrita nas «Provas da História Genealógica da Casa Real Portuguesa», no seu tomo II a páginas 255 :

... «vendo como o assento e sito de Santa Maria de Belem, que está uma legua a par desta nossa cidade de Lisboa, assy por ser na praya do mar e de cerca da dita cidade, como por ser logar a que vem aportar e ancorar muitas náos e navios e gentes, assy de estrangeiros como de naturais,

he logar apto e pertencente para nelle se fazer um mosteiro e casa honesta em que possam estar religiosos que devotamente ministrem e façom o officio e culto divino e agazalhem os pobres estrangeiros confessando os e dando-lhes os outros Sacramentos quando lhes mester fizerem, e por quanto nós ora ouvemos o dito logar de Belem da ordem de Christus... damos doamos e fazemos esmolla entre vivos valledora, doje para todo



Portal Sul

tugal o convento de Penha Longa junto a Sintra, instituído em 1373, ao tempo de el-rei D. João I, por um religioso natural de Leiria chamado Vasco Martins.

Em virtude de tal resolução negociou o monarca com a Ordem de Cristo a cedência da capela henriquina aos hieronimitas, dando-lhe em troca a antiga e mais importante sinagoga olisiponense dos Judeus, vaga por estes terem sido expulsos do país em 1496. Ficava êste edificio situado na abandonada judiaria grande de Lisboa, não longe da igreja da Madalena,

(1) Eng.º Vieira da Silva, *Muralhas da Ribeira de Lisboa*.

o sempre, ao provincial, frades e eremitas do Bemaventurado Sam Jeronimo, cujo devoto fomos, viventes sobre a regra de Santo Agostinho, e aos que depois delles vierem, que sob a dita regra viverem, do dito logar de Belem,...

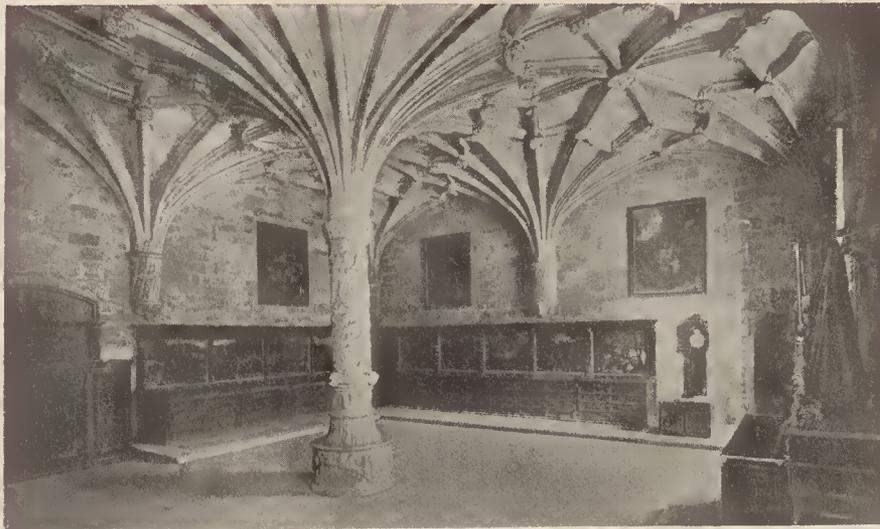
Porém os freires de Cristo só abandonaram a ermida em Abril de 1500, certamente aguardando até então que a velha sinagoga judáica, que lhes tinha sido dada em escambo, fôsse purificada e adaptada ao culto cristão e correlativos usos e costumes.

De três factos altamente notáveis foi testemunha a modesta ermida henriquina: a partida de Vasco da Gama para a descoberta do caminho marítimo para a Índia em 1497, o seu regresso em 1499 e a saída, em 1500, da gente da armada com que Pedro Álvares Cabral descobriu, na manhã do dia 22 de Abril dêsse mesmo ano, um novo continente a que deu o nome de terra de Vera Cruz e constitui hoje o imenso e progressivo Brasil.

Segundo reza a história, no dia 7 de Julho de 1497, a frota mandada preparar por el-Rei D. João II para ir à descoberta do caminho marítimo para a Índia, constituída pelos navios denominados *S. Gabriel*, *S. Rafael* e *Bérrio* estava pronta, bem preparada e apetrechada para tão tormentosa, aventureira e longa viagem.

Para dirigir tão delicada e difficil empreza, tinha D. João II nomeado Estevam da Gama que infelizmente morreu, como o seu real amo, antes de poder dar cumprimento ao determinado por aquele grande soberano. D. Manuel I, em face do sucedido, encarregou Vasco da Gama, filho daquele navegador, do comando da expedição.

Encontrando-se as naus surtas no ancoradouro do Restêlo o glorioso almirante e seus capitães foram fazer vigilia na ermida de Nossa Senhora de Belém.



Sacristia

Seja-nos permitido transcrever para aqui algumas das sublimes estrofes dos *Lusiadas* do imortal Camões que a êste famoso passo da nossa história se referem. Põe o Príncipe dos poetas portuguezes em verso, no canto IV, a descrição que o valoroso Gama fêz ao rei de Melinde da sua partida de Lisboa:

LXXXIV

E já no pôrto da ínclita Ulissea,
C'um alvorôço nobre, e c'um desêjo
(Onde o licor mistura, e branca area
Co' o salgado Neptuno o doce Tejo)
As naus prestes estão: e não refrea
Temor nenhum o juvenil despêjo;
Porque a gente marítima, e a de Marte
Estão para seguir-me a toda a parte.

LXXXV

Pelas praias vestidos os soldados
De várias côres vêm, e várias artes,
E não menos de esforço aparelhados
Para buscar do mundo novas partes.
Nas fortes naus os ventos socegados
Ondeam os aéreos estandartes:
Elas prometem, vendo os mares largos,
De ser no Olimpo estrelas, como a de Argos.

LXXXVI

Depois de aparelhados desta sorte,
De quando tal viagem pede e manda,
Aparelhamos a alma para a morte,
Que sempre aos nautas ante os olhos anda,

Para o sumo Poder, que a etérea corte
Sustenta só co'a vista veneranda,
Imploramos favor, que nos guiasse,
E que nossos comêços aspirasse.

Ao outro dia, que era sábadó, juntou-se no sítio avultada multidão que desejava despedir-se da gente da armada.

«Á hora do embarque, os religiosos encarregados da capela, e muitos sacerdotes que de Lisboa tinham concorrido para celebrar missa, acompanharam os expedicionários em procissão até aos batéis : na frente Vasco da Gama e os seus com círios nas mãos ; depois os sacerdotes que entoavam as invocações duma ladainha, às quais respondia a gente da cidade que ia na rectaguarda. Chegados aos batéis, fez se silêncio e todos ajoelharam ; o vigário da casa fez uma confissão geral e no fim dela os absolveu a todos, na forma das bulas alcançadas pelo Infante D. Henrique para todos os que falecessem nos descobrimentos e conquistas». (1)

A êste solene acto se refere Camões na seguinte estrofe do canto atrás referido :

LXXXVIII

A gente da cidade aquelle dia,
(Uns por amigos, outros por parentes,
Outros por ver sómente), concorria,
Saudosos na vista, e descontentes :
E nós co'a virtuosa companhia
De mil Religiosos diligentes,
Em procissão solene a Deus orando,
Para os batéis viemos caminhando.

Um dos mais afamados escritores da brilhantíssima época de D. Manuel, o historiador João de Barros, referindo-se também à largada da armada escreveu o seguinte :

«No qual acto foi tanta a lagryma de todos, que neste dia tomou aquella praia posse das muitas que nella se derramão na partida das armadas ã quada anno vão a estas partes que Vasco da Gamma hia descobrir : donde com razão lhe podemos chamar praia de lagrymas pera os que vão & terra de prazer aos que vem». (2)
Não foi, porém, sem murmuração e inquieta-

ção que o povo de Lisboa viu partir a frota, e o próprio Camões na descrição a que já nos referimos dá conta da forte opposição que tal empreendimento suscitou. E assim, nas estrofes finais do canto IV põe na bôca dum velho português os públicos e temerosos juizos das pessoas que julgavam insensato e aventureiro o glorioso empreendimento :

XCIV

Mas um velho d'aspeito venerando,
Que ficava nas praias entre a gente,
Postos em nós os olhos, meneando
Três vezes a cabeça, descontente,
A voz pesada um pouco alevantando,
Que nós no mar ouvimos claramente,
C'um saber só d'experiências feito,
Tais palavras tirou do esperto peito :

XCV

Oh glória de mandar ! Oh vã cobiça
Desta vaidade, a quem chamamos fama !
Oh fraudulento gôsto, que se atiça
C'uma aura popular, que honra se chama !
Que castigo tamanho, que justiça
Fazes no peito vão, que muito te ama !
Que mortes, que perigos, que tormentas,
Que crueldades nêles experimentas !

XCVI

Dura inquietação d'alma, e da vida,
Forte de desamparos, e adultérios,
Sagaz consumidora conhecida
De fazendas, de reinos e de impérios ;
Chamam-te illustre, chamam-te subida,
Sendo digna de infames vitupérios :
Chamam-te fama, e glória soberana
Nomes com que se o povo néscio engana !

XCVII

A que novos desastres determinas
De levar estes reinos, e esta gente ?
Que perigos, que mortes lhe destinas,
Debaixo d'algun nome preminente ?
Que promessas de reinos, e de minas
D'ouro, que lhe farás tão facilmente ?
Que famas lhe prometerás ? que histórias ?
Que triunfos, que palmas, que vitórias ?
.....

Ao invés da partida, foi o feliz e inacreditável regresso de Vasco da Gama festejado jubilosamente. Fundeou o grande nauta no ancoradouro de Restêlo, no dia 9 de Setembro

(1) F. de Almeida, *História de Portugal*, Tomo IV, pag. 211.

(2) João de Barros, *Década I e IV*, Cap. III.

de 1499 e «sem entrar na cidade teue hũas nouenas em a casa de Nossa Senhora de Bethlem, donde elle partio a este descobrimento. E aqui foi visitado de todos os senhores da corte té o dia de sua entrada, que se fez com grande solemnidade: & por se mais celebrar sua vinda, ouue touros, canas, mômicos & outras festas em que elRey quis mostrar o grande contentamento que tinha de tão illustre seruiço como lhe Vasco da Gamma fez». (1)

Acrescentemos que não se limitou o Rei Venturoso à brilhante recepção em honra de tão extraordinário heroi, pois as provas de aprêço, consideração, estima e louvor foram tão grandes como as recompensas morais e materiais.

É voz corrente e está na verdade arreigada ao espírito da maioria dos portugueses a convicção de que o monumento dos Jerónimos foi pensado e elevado para comemorar tão épica façanha como aquela a que acabamos de fazer pálida referência. A verdade é que pelas datas indicadas e pelas deduções que as mesmas permitem se conclui não ter sido essa a primitiva intenção de D. Manuel I. Porém, em acção de graças por tão alto feito, mandou que se desse ao convento de Belém grossa oferta, determinando, além disso, que todos os navios em viagem à Índia pagassem «os dízimos a Deus para o mosteiro de Nossa Senhora de Belém» (2) Estes dízimos, constituídos pela *vintena das especiarias, pedrarias e minas*, foram de tal modo avultados que não só consentiram

aos competentes architectos os mais arrojados vãos da sua ousada imaginação mas também deram aso a que os outros artistas empregados na obra sublimassem a sua inspirada fantasia na ornamentação do mais belo, grandioso e magnífico monumento architectónico, genuína e caracterizadamente português.

As obras do mosteiro, a crer na tradição, começaram em 1499, tendo contudo a primeira pedra para a construção da porta principal, sido lançada só em 6 de Janeiro de 1501.

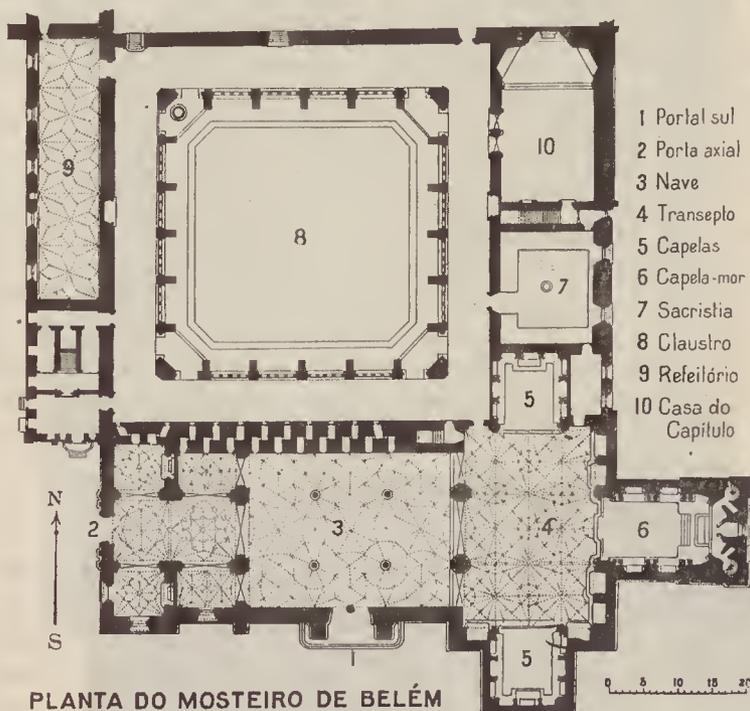
O architecto a quem, segundo parece, se deve o projecto inicial chamava-se Boutaca e era por esse tempo um dos mais famosos constructores de Portugal, onde já trabalhara, como «mestre de pedraria» das obras régias no convento de Jesus em Setúbal, no de Santa Cruz em Coimbra, no da Batalha e até mesmo na zona portuguesa de Marrocos.

Em 1517 foi, porém, substituído por João de Castilho, o célebre architecto do convento de Cristo em Tomar, o qual se fez acompanhar

do imaginário francês Nicolau Chanterene.

Afigura-se-nos curioso dizer que a verba gasta semanalmente, em tempo de mestre Boutaca, com tão esplêndido monumento, variava de nove a catorze mil réis. Evidentemente que os preços dos materiais e os salários dessa época estavam em harmonia e proporção com tal despeza e assim, enquanto o referido architecto ganhava 100 réis por dia, os mestres e officiais não recebiam mais de 40, 50 ou quando muito 60 réis.

A data do contrato com João de Castilho corresponde ao início duma nova norma de



PLANTA DO MOSTEIRO DE BELÉM

(1) João de Barros, *Década I*, l. IV, Cap. XI.

(2) Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, Tomo I, pag. 143.

administração das obras, que passaram a ser feitas de empreitada, recebendo o insigne mestre 140\$000 réis por mês, com a obrigação de trazer sempre cem oficiais efectivos, o que representa tão somente 40 réis diários por oficial, se deduzirmos para o chefe um ordenado semelhante ao de Boutaca.

Por morte de D. Manuel I as obras foram por assim dizer desprezadas, em atenção aos grandiosos projectos de D. João III no convento de Cristo, para onde João de Castilho voltou. Só no meado do século XVI as construções recommençaram em Belém sob a direcção do architecto Diogo de Torralva, a quem sucedeu Jerónimo de Ruão.

Felizmente o terramoto de 1755 e o nefasto século XVII não fizeram no monumento de que estamos tratando os malefícios que noutros se observam. Já o mesmo se não pode dizer do século XIX, que, sob o desgraçado pretexto de reparações, reconstruções e restaurações, algum tanto alterou, mutilou e descaracterizou o mais belo espécimen da architectura própria e nacional.

Notemos que os constructores portuguezes, a partir do reinado de D. Afonso V, começaram

a adoptar uma modalidade architectónica exclusivamente nacional que atingiu a sua máxima evolução e magnificência precisamente nos Jerónimos e sob os auspícios do Rei Venturoso, razão por que um escritor do século passado, chamado Varnhagem, propoz e foi aceite que ela se designasse pelo nome de *manuelina*. (1)

Concretizando podemos, genericamente, considerar a arte manuelina como um produto da união do estilo anteriormente em uso — o gótico, — que se revela claramente na estrutura, com o do renascimento, então no seu início, sem contudo deixar de reflectir bem vincadamente o sentimento amouriscado que lhe imprimiam os artistas indígenas, em quem a tradição, o atavismo e o meio não cessavam de influir.

E' na ornamentação exuberante, indisciplinada, por vezes desconexa e eclética, mas sempre pitoresca, que reside principalmente o caracter e a originalidade do manuelino.

Os adornos architectónicos utilizados pelos imaginários desse período áureo da nossa história artística são muito variados. Nem só a flora e a fauna forneceram elementos de inspiração; se por um lado o entusiasmo e a obces-

são do mar levaram os artistas a estilizar os apetrechos náuticos, por outro a tradição e o contacto com a arte mauritana de Marrocos resuscitaram os velhos temas puramente geométricos. Como elementos ornamentais mais vulgarizados podem citar-se as alcachofras, as pinhas, as maçarocas, os girasóis, os troncos de árvores, os grifos, as quimeras, as pontas de diamantes, os arabescos, as boias



Portmensor de uma galeria do claustro

(1) Varnhagem, *Noticia histórica e descritiva do mosteiro de Belém*.

de pesca, os animais, as cruces de Cristo, os escudos reais e as esferas armilares.

Não se julgue, pelo que aí fica que a grandeza de Portugal no século xv se limitou a crear, por assim dizer, um estilo nacional. Em todos os campos da actividade humana a cultura do escol da grei lusitana era assombrosa.

Os doutores portugueses, com a sua sapiência, deslumbravam tanto o mundo civilizado de então, quanto os seus generais o assombravam com as suas épicas proezas, os políticos com as suas organizações e os seus tratados, os artistas com o seu genial labor e os escritores com as suas excelentes obras literárias tão formosas.

De facto, o poderio político, territorial e marítimo de Portugal atingiu no reinado de D. Manuel I a sua culminância.

Estudando pormenorizadamente este brilhante período da nossa História notam-se tantos e tais progressos dos portugueses de então e uma tal superioridade de pensamento

e de acção que, racionalmente, chegamos a imaginar que outro povo melhor dotado, mais inteligente, artista e trabalhador do que o de hoje aqui existiu, tendo desaparecido com o século xvi.



Um trecho do claustro

Ácerca da «Era manuelina» (1) escreveu o eminente escritor e prestigioso presidente da Academia das Ciências, Dr. Júlio Dantas, algumas das páginas mais patrióticas e admiráveis de toda a sua enorme e notabilíssima obra literária.

Nesse valiosíssimo estudo dedicada aos Jerónimos duas soberbas e incomparáveis páginas que muito desejaríamos transcrever. Na impossibilidade de o fazer, não queremos deixar de recomendar a sua leitura a quem se interesse por tais assuntos, especialmente quando tra-

tados por mão de um mestre de tão elevada hierarquia intelectual.

(1) *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, Vol. I.

(Continua no número de Dezembro)

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 469 — Desejo saber qual a qualidade de bilhete que se fornece a um doente que viaje em maca no furgão e, bem assim, à pessoa que o acompanha, viajando estas em combóios trâmueis, visto haver divergências entre vários colegas.

R. — Seja qual fôr a categoria do combóio, os bilhetes a fornecer são de 3.ª classe, Tarifa Geral, visto ser ao abrigo desta tarifa que se fazem êstes transportes.

P. n.º 470 — Um passageiro do combóio 851, portador de meio bilhete (Tarifa 19) e de bilhete de um cão, com destino a Vila Rial de Santo António, após a chegada do combóio a esta estação pediu um bilhete para êle e um outro para o cão, ambos para Sevilha.



Porto — Rio Douro

Fotog. do Sr. João Pina Cortez, factor de 1.ª classe

Como a Tarifa Internacional n.º 201 g. v. apenas tem os preços para passageiros e bagagens, desejava saber como se deve proceder nestes casos.

R. — Embora seja portador de bilhete de identidade da Tarifa 19, se pediu em Vila Rial

de Santo António, bilhete para Sevilha, não tem direito a qualquer redução.

Na estação de V. Rial de Santo António não se podem vender bilhetes para cães, nem fazer o despacho dos mesmos para Espanha.



Vista parcial de Coimbra

Fotog. do Sr. Florentino José Duarte, Empregado de 3.ª classe da Divisão de Via e Obras

P. n.º 471. — Peço para ser informado se o adicional de 5 0/0 para os sanatórios, em vigor nas linhas arrendadas ao Estado, incide antes ou depois de se aplicar o adicional de 10 0/0 estabelecido no Aviso ao Público A n.º 331.

R. — O adicional de 5 0/0 para os sanatórios incide depois de ter sido aplicado o adicional de 10 0/0 conforme se indica nos exemplos apresentados na Circular n.º 764 de 11/5/931, publicada pelo Serviço de Fiscalização e Estatística. Nêste sentido deve emendar o partícipe do S. S. na consulta n.º 465 do último número do Boletim que saiu errado.

P. n.º 472 — Um passageiro portador de bilhete de 3.ª classe da Tarifa E. 21, de Campanhã a Lisboa-R, regressa antecipadamente de Santarem no combóio 51.

Rogo dizer-me se o complemento à Tarifa Geral, deve ser feito tendo em vista metade do bilhete da Tarifa E. 21 de Lisboa-R ou de Santarem?

R. — O passageiro portador de bilhete da Ta-

rifa E. 21 de Campanhã a Lisboa-R que desembarque em Santarem no sábado e dali regresso no próprio sábado, deve pagar a diferença entre o preço dum bilhete da Tarifa Geral de Santarem a Campanhã e metade do preço do bilhete da Tarifa E. 21, acrescida essa diferença de 5 %.

Pela utilização do combóio 51 paga a respectiva sobretaxa de velocidade.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A n.º 346. — Estabelece a venda de bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos para a cidade do Porto para viagens às terças-feiras.

Aviso ao Público A n.º 342. — Inclue a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga no Aviso ao Público A n.º 338, relativo aos serviços combinados de camionagem.

16.º Aditamento à Tarifa P. H. F. n.º 3 de G. V. — Modifica os partícipes espanhóis em virtude de terem sido aumentados de 3 % os preços de transporte nas linhas espanholas.

17.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de G. V. em vigor nas linhas do Minho e Douro. — Anuncia a supressão do fornecimento de bilhetes por séries de viagens para destinos nas linhas da Companhia do Norte de Portugal.

18.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de G. V. em vigor nas linhas do Minho e Douro. — Estabelece assinaturas para transporte de flôres e géneros alimentícios em cestos ou caixas e leite em bilhas ou potes, de qualquer estação das linhas do Minho e Douro para Porto ou Campanhã.

13.º Aditamento à Tarifa Geral. — Considera as máquinas de costura e as máquinas de escrever como bagagem.

8.º Aditamento à Tarifa n.º 14 de G. V. (Antiga Réde);
19.º Aditamento à Tarifa n.º 1 de G. V. (Minho e Douro) e

24.º Aditamento à Tarifa n.º 1 de G. V. (Sul e Sueste). — Substitue os bilhetes de assinatura para 14 viagens diárias simples por bilhetes para 7 viagens diárias de ida e volta.

5.º Aditamento à Circular n.º 774. — Anuncia a abertura à exploração dos novos ramais particulares «Fundão-CUF» e «Alhandra-Cimento»; a transferência, para a firma Cruz & Companhia, Limitada, do ramal particular «Guia-Leal», o qual ficou sendo denominado «Guia-Fábrica»; a transferência, para os «Estabelecimentos Santos Lopes», do ramal particular «Elvas-Sanlopes» e o estabelecimento de um novo contrato de exploração do cais particular «Pinhão-Cosens», da firma Silva & Cosens.

Comunicação-Circular n.º 673/1174. — Por esta comunicação-circular foi esclarecido que o mínimo de 7 toneladas, estabelecido pelo Aditamento n.º 2 à Classificação Geral, para remessas de palha de trigo prensada e palha não designada prensada em regime de vagão completo, se tornava extensivo aos transportes de palha prensada para exportação pelo porto de Lisboa a que se refere o Aviso ao Público A n.º 322.

Classificação Geral de Mercadorias:

Aditamento n.º 1. — A fim de se conseguir um maior incremento na exportação de tóros para minas e, conseqüentemente, um aumento de tráfego, foi publicado o Aditamento n.º 1 à Classificação Geral de Mercadorias reduzindo os preços de transporte de tóros de eucalipto ou de pinho nacional por descascar, para exportação por via marítima, nas linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste, e incluindo na zona K as estações de Gaia, Campanhã e Alfândega, como destinos.

Aditamento n.º 2. — Sendo a alfarroba um produto empregado na alimentação de animais e uma mercadoria pobre, foi por esse motivo reduzido o preço de transporte desta mercadoria.

Também para a cal comum em pedra ou em pó, quando destinada a usos agrícolas, foi dado o mesmo tratamento tarifário que damos aos adubos.

Verificando-se que os expedidores nem sempre conseguem carregar num vagão mais de 7 ton. de palha, foi resolvido baixar para 7 ton. o mínimo de pêso de vagão completo para a palha de trigo prensada e palha não designada prensada.

Aditamento n.º 3. — Torna extensivo à madeira de eucalipto ou de pinho nacional em tóros por descascar, para exportação por via marítima, o tratamento tarifário estabelecido pelo Aditamento n.º 1 para os tóros para minas, visto aquela madeira ter a mesma aplicação que os tóros.

Por este aditamento passa também a aplicar-se nas linhas do Minho e Douro ao transporte de palha, o mesmo tratamento tarifário de que aquela mercadoria disfruta no Sul e Sueste, evitando-se assim a desigualdade de preços que existia entre estas linhas do Estado.

Segundo o Aviso ao Público A n.º 320 de 2 de Novembro de 1931, os mínimos de pêso indicados na reimpressão da Classificação Geral para a rubrica «*aguardente em vasilhame simples de madeira ou de ferro ou em vagões-cubas ou cisternas*» diziam apenas respeito às rêdes exploradas por esta Companhia.

A inclusão daquela rubrica neste aditamento teve simplesmente em vista anular a restrição feita por aquele Aviso ao Público, visto todas as Emprêsas terem acordado em aceitar aqueles mínimos.

Aditamento n.º 4. — Foram por êste aditamento baixados para 100 Kg. os mínimos de pêso para expedições de detalhe, para o transporte de artigos de malha de lã e de algodão, chales, estambre de lã e tecidos de algodão ou de lã, visto se ter reconhecido que, com os mínimos anteriores que figuravam na Classificação Geral de Mercadorias, êstes transportes tendiam a desviar-se para a via ordinária.

II — Fiscalização

Circular n.º 792. — Chama a atenção para as inúmeras irregularidades que se verificam nas declarações de expedição e ao mesmo tempo põe em relêvo as faltas mais importantes.

Carta Impressa n.º 1049. — Esclarece que as remessas em trânsito pela Beira Alta, conforme o Aviso ao Público A. n.º 57, podem também ser sobrecarregadas com reembolsos nos termos da Tarifa Especial n.º 20 de g. v.

Carta impressa n.º 1050. — Presta esclarecimentos acerca da limitação do serviço de expedição de remessas de ou para os ramais particulares.

Carta impressa n.º 1051. — Reune as disposições tarifárias existentes sôbre o transporte de pombos correios.

Carta impressa n.º 1052. — Indica como se deve proceder quando no furgão de um combóio sigam volumes ao abrigo da Tarifa Especial n.º 3 de g. v. (condição 7.^a) ou da Tarifa Especial n.º 11 de g. v. (1.º e 2.º aditamento), destinados a apeadeiros que não tenham agentes para os receber.

Carta impressa n.º 1053. — Dá instruções acerca dos sêlos a colocar nos recibos de cobranças efectuadas pela Companhia, segundo o recente Decreto que altera o imposto de sêlo.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 466. — Indica quais os vagões que devem ser utilizados no transporte de pinheiros, postes de madeira ou ferro ou ainda de qualquer volume de grande dimensão, quando tenha o comprimento superior a 12 m.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	4.864	4.220	1.706	2.016	2.066	1.477
» » 8 » 14..	4.826	4.542	1.880	1.978	2.160	1.605
» » 15 » 22...	5.538	5.104	2.102	2.448	2.386	1.819
» » 23 » 31...	6.715	5.854	2.788	3.135	2.592	1.876
Total	21.943	19.720	8.476	9.607	9.204	6.777
Total do mês anterior	19.423	18.225	6.971	8.046	7.682	6.047
Diferença.....	+2.520	+1.495	+1.505	+1.561	+1.522	+ 730

Factos e informações

Aparelhos para carregamento de combustível

As locomotivas são muito gulosas de carvão. Devoram entre 17 e 20 Kg. por quilómetro. Imagine-se, pois, a quantidade de carvão que é necessário carregar no *tender* sempre que uma locomotiva se apronte para uma nova viagem.

Primitivamente, o carregamento de carvão nos *tenders* era feito em cêstos que comportavam 50 Kg. de carvão, operação cara e demorada; para carregar 3 toneladas havia que manusear 60 cêstos. Êste modo de carregamento tinha ainda o inconveniente de demorar as máquinas por muito tempo na linha do carvão.

O aumento da potência das locomotivas e da carga dos combóios, bem como o aumento do número de combóios, tornou impraticável nos grandes depósitos tal processo de carregamento e por isso se estudaram instalações mecânicas de grande rendimento dentre as quais destacamos os *aparelhos de baldes* e os *cáis mecânicos*, sistemas muito empregados nas grandes rêdes estrangeiras.

Os *aparelhos de baldes* (gruas ou pórticos) ou se limitam a levantar do solo os baldes carregados de carvão, ou, segundo o sistema, são munidos de baldes com maxilas que eles próprios enchem nas pilhas de carvão ou nos vagões carregados, e que vão descarregar em seguida nas caixas dos *tenders*.

Os *cáis mecânicos* são constituídos por uma plataforma sobranceira à linha de carga das locomotivas, à altura de 4,^m75, na qual existe uma rêde de vias *Decauville* onde circulam vagonetas que por basculamento despejam o carvão nos *tenders*. Estas vagonetas são içadas para cima das plataformas, por meio de montacargas movidos mecânicamente.

A Companhia de Paris-Lião-Mediterrâneo (P. L. M.) possui desde 1929, no depósito de Roaune, um novo aparelho de carregamento de combustível cujo nome «elevator-descarregador», indica a forma por que funciona. Esse aparelho, o primeiro do género instalado em rêdes francezas, reduz-se a um duplo ascensor eléctrico que eleva as vagonetas carregadas de carvão à altura aproximada de 5,^m80 e as descarrega automaticamente para as caixas dos *tenders*.



Fig. 1 — Aparelho elevador—descarregador

(Vidé fig. 1 e 2). Ê composto por uma dupla gaiola de ferros perfilados construída junto à linha de abastecimento das locomotivas. Em cada gaiola pode descer ou subir uma caixa basculante disposta para receber uma vagoneta.

Os movimentos das duas caixas são solidários: quando uma sobe a outra desce. A descarga de carvão faz-se por basculamento da vagoneta carregada ascendente, para uma larga caleira inclinada, fixa, donde o combustível cai para a caixa do *tender*.

Para se servir do aparelho basta substituir, por uma vagoneta carregada, cada vagoneta

vazia que desce até o solo, e manobrar oportunamente o reóstato que determina a subida da vagoneta carregada e o respectivo basculamento e, simultaneamente, a descida da vagoneta vazia da outra gaiola. As paragens das vagonetas efectuam-se automaticamente no fim de cada percurso.

O *elevador-descarregador* é um aparelho de

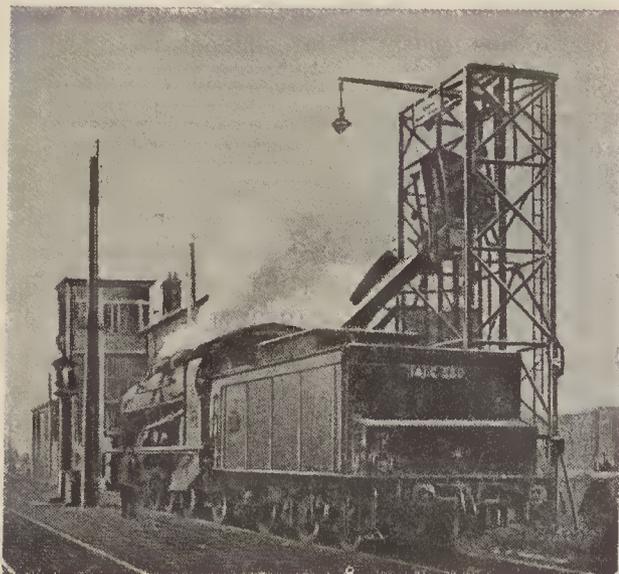


Fig. 2 — O aparelho elevador-descarregador em funcionamento

grande rendimento. Em 24 horas pode carregar 600 toneladas, isto é, uma quantidade de combustível superior às necessidades dos maiores depósitos, em tempo normal.

Tem ainda a vantagem de ser uma construção que ocupa pouco espaço e que não é cara. Contudo, nos depósitos importantes em que, a certas horas do dia, as máquinas se apresentam à carga em grande número, pode haver necessidade de aparelhos de maior rendimento que facilmente permitam fazer face a êsses apertos de serviço.

Teremos ocasião de descrever uma instalação que corresponda a êsse programa e estabelecida em outras bases.

Os combóios-mistério em França

Um jornal de Paris, de acôrdo com os Caminhos de Ferro do Estado Francês, organizou

um combóio para destino desconhecido, com o nome de *train-surprise* (combóio surpresa).

Logo que foi dada publicidade à iniciativa, começou esta a ser objecto da atenção e curiosidade pública, e o seu êxito foi tal, que, poucos momentos depois da abertura da bilheteira, foram vendidos os 360 lugares que constituíam a lotação do combóio.

Às 13 horas de um sábado, os passageiros partiram em autocarros até uma estação suburbana, também desconhecida, de onde o *train-surprise*, que ali os aguardava, os levou para uma viagem interessante e animada, em que nunca faltaram divertimentos nem alegria, efectuando-se o regresso a Paris à meia noite de domingo.

O sucesso dos «combóios-mistério» está pois assegurado em França, como de resto o está entre nós, na Inglaterra, Estados Unidos, Alemanha e todos os outros países em que as empresas ferro-viárias, inteligentemente, compreenderam o alcance de uma iniciativa que, bem aceite do Público, lhe incute o gôsto de viajar, constituindo além disso um esplêndido reclamo dos seus serviços e da beleza das regiões que as suas linhas servem.

Agricultura e jardinagem

Trabalhos de Outubro

Fazem-se as grandes sementeiras de cereais de pragana, favas e outras forragens, ervas e fenos como ervilhaca com aveia, trevo com azevém, etc. Sempre que se possa, devem preferir-se as plantas leguminosas porque enriquecem a terra. Enterram-se estrumes ou, na falta dêstes, adubos químicos sendo preferível empregar uns e outros e fazer também «adubações verdes», semeando com adubo, tremoço, sarradela ou cutra leguminosa para enterrar no outono.

Continuam as sementeiras de ervilhas e favas para colheita da vagem verde. Plantam-se morangueiros e nos alfobres fazem-se as sementeiras indicadas no mês passado. Fazem-se estacarias de arbustos e outras plantas vivazes. Começa a sementeira de ervilhas de cheiro.

Às fruteiras muito atacadas de parasitas applica-se uma poda intensa e queimam-se os ramos cortados.

Por ter completado um ano, termina aqui a publicação deste «calendário». Continuar seria repetir o que já ficou dito pela segunda vez para cada mês do ano, mas continuaremos a publicação de artigos sôbre assuntos agrícolas que possam interessar o pessoal.

Apicultura

Dentre as indústrias agrícolas que pelo seu modo de ser podemos considerar «pequenas fontes de riqueza» a *apicultura* é uma das que se encontra em melhores condições de ser fácil e lucrativamente explorada em casa.

De facto, a exploração da indústria das abelhas, pela sua facilidade, pela sua economia e pelo interesse que desperta, deve vir a prender a atenção dos que, como grande parte dos agentes da Companhia, vivem em pleno campo.

Quer fazendo apicultura pelo sistema antigo — criando os *cortiços* — ou pelos modernos e racionais sistemas — empregando as *colmeias móveis* — pode tornar-se esta pequena indústria em útil passatempo para as horas de folga e como recompensa dos trabalhos tem-se uma colheita de *mel* que por todos os motivos é certamente agradável.

O *mel* é não só um excelente alimento, mas um magnífico medicamento.

Como alimento é próprio para todas as pessoas, nomeadamente para quem tenha de executar trabalhos pesados que provoquem um

grande dispêndio de energia, como também para os velhos, pessoas enfraquecidas e para as crianças.

Como medicamento usa-se em inúmeros casos — constipações, afecções na garganta, como remédio para o estômago e intestinos, etc., etc. — e é também muito empregado nos curativos dos animais.

Vê-se pois quanta vantagem há em praticar apicultura que além de ser um belo entretenimento, proporciona a obtenção dum admirável e valioso produto.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

O passado mês de Agosto bateu o *record* macabro do número de desastres de automóveis ocorridos em Portugal. Em nenhum mês do corrente ano êles foram tão numerosos; nada menos do que **153** vítimas, dos quais **20** mortos e **133** feridos! Êstes números prefazem com os registados desde Janeiro, **81** mortos e **751** feridos.

Errata

Por lapso de cópia, na 3.^a linha do penúltimo parágrafo da notícia acerca dos desastres de automóveis, página 177, do último número do *Boletim*, foi omitida a frase seguinte em itálico:

«...mortais. *A falta de cuidado dos motoristas é bem patente. Ainda ha pouco...*»

Pessoal.

Actos dignos de louvor

O chefe de distrito, Snr. José Marques, tendo recebido a mais uma elevada importância que por engano lhe foi dada pelo pagador, restituiu-a imediatamente quando deu pela diferença.

Actos desta natureza honram sempre quem os pratica e a classe a que se pertence.

*

Quando o carregador da estação de Lisboa-Cáis da Areia, Snr. João Albino Baptista, se

encontrava junto do guindaste a engatar uma caixa com carga, foi avisado por um seu colega que uma criança tinha caído ao rio, fóra da doca.

Aquele agente num gesto altruista e de abnegação, atirou-se imediatamente ao rio, e, apesar da maré vazar com grande violência, conseguiu salva-la da morte.

Registamos este acto com a maior satisfação.

Reformas

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

Manuel Tavares, Carregador.
Romão Ribas, Ordenança.

Mês de Agosto

EXPLORAÇÃO

Augusto José Lopes, Chefe de 2.^a classe.
João Rasteiro, Agulheiro de 3.^a classe.
José Gomes da Costa, Carregador.

VIA E OBRAS

Manuel Malho, Ajudante de 3.^a secção.
Constantino Teixeira, Ferreiro de 1.^a classe da Inspeção e Oficinas de Obras Metálicas.
Augusto Costa Santos, Chefe do distrito 104.
Augusto Santana, Sub-Chefe do distrito 113.
Margarida do Carmo, Guarda do distrito 133.

Falecimentos em Agosto

EXPLORAÇÃO

† *Francisco Soeiro da Costa*, Guarda-freio de 1.^a classe, na 4.^a Circunscrição.

Admitido como carregador auxiliar em 20 de Agosto de 1908, foi nomeado carregador em 19 de Outubro de 1911.

† *José de Almeida*, Guarda-freio de 3.^a classe, na 4.^a Circunscrição.

Admitido como carregador eventual em 3 de Dezembro de 1919, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

† *António Anibal de Castro*, Carregador em Espinho.

Admitido como suplementar em 18 de Novembro de 1921, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1922.

† *Custódio Espírito Santo*, Carregador em Lisboa-P.

Admitido como suplementar em 17 de Outubro de 1924, foi nomeado carregador em 21 de Março de 1928.

† *Manuel Pinheiro Serrano*, Carregador em Tua.

Admitido como carregador eventual em 18 de Outubro de 1918, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

† *Manuel Maria de Matos*, Servente em Lisboa-R.

Admitido como suplementar em 20 de Agosto de 1920, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1921.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *João Francisco*, Guarda no Depósito do Entroncamento.

Admitido como limpador em 27 de Abril de 1896.



† *Francisco Soeiro da Costa*
Guarda-freio de 1.^a classe



† *José de Almeida*
Guarda-freio de 3.^a classe



† *Custódio Espírito Santo*
Carregador



† *João Francisco*
Guarda

Duplas

A Mefistófeles

(Complemento da minha charada anterior)

10 — ... e na parte do casco da besta, entre as ranilhas e o mais delgado da tãpa, estava desenhado uma pernada sêca de árvore — 2.

Novata

11 — O mar é habitado por um género de vermes marinhos — 4.

Cruz Knhoto

12 — A indiferença pelos líquidos é sinal de falta de sêde — 4.

Cruz Knhoto

13 — Este «animal» é muito curioso — 2.

Novata

14 — Com um rôlo de cabelo fiz desaparecer a cruzeta das azenhas — 3.

Labina

15 — É preciso cuidado com o ataque inesperado do inimigo — 3.

Britabrantes
(A. C. P. B.)

16 — O que constitue a natureza das coisas é, em resumo, o amor — 4.

Alenitnes

17 — Dentro dos princípios que defende há sempre uma questão axiomática — 1-4.

Alenitnes

18 — Qualquer mulher formosa sente, para grande quantidade de aventuras, uma propensão irresistível — 2-2.

Alenitnes

19 — Preciso de uma pequena quantia de dinheiro para comprar a consoada em dia de jejum — 2.

Labina

20 — «Tome-se» em consideração a repreensão — 3.

Costasilva

Eléctrica

21 — Mais acima do local onde me encontro vejo alguém á míngua de cabelo — 2.

Cagliostro

Mefistofélicas

22 — A protecção dá-me abrigo se me humilho.

Mefistófeles

23 — Teve graça ao colocar a extremidade da asa na sumidade do monte.

Mefistófeles

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

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	3\$00	Cebolas	3\$30	Ovos..... duzia	variável
» Nacional	3\$00	Chouriço de carne.... »	15\$00	Petróleo	1\$25
» Valenciano..... »	3\$10	Farinha de milho »	1\$50	Presunto	11\$00
» São..... »	3\$00	» » trigo	2\$35	Queijo da Serra	13\$50
Assucar de 1. ^a	4\$25	Farinheiras	7\$00	» do Alentejo »	12\$00
» » 2. ^a	4\$10	Feijão branco	1\$20	» flamengo..... »	23\$00
» pilé..... »	4\$30	» amarelo..... »	1\$75	Sabão amêndoa	1\$15
Azeite de 1. ^a	7\$00	» encarnado	1\$30	» Offenbach	1\$05
» » 2. ^a	6\$00	» frade de 2. ^a »	1\$00	Sal..... lit.	3\$16
Bacalhau sueco..... kg.	3\$90	» » » 1. ^a »	1\$50	Sêmea. kg.	3\$65
» inglês..... »	5\$50	» manteiga	1\$90	Toucinho	8\$60
Banha..... »	7\$70	Grão	2\$15	Vinagre	3\$70
Batatas..... »	variável	Lenha..... kg.	3\$20	Vinho branco—Gaia e Camp.. »	3\$70
Carvão de sôbro..... »	3\$40	Manteiga..... »	15\$00	» tinto	3\$75
Carvão de sôbro em Gaia		Massas..... »	3\$45	Vinho branco—Restant. Arm. ^a »	3\$60
e Campanhã..... »	3\$46	Milho..... lit.	1\$10	» tinto	3\$60

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

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

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

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