



C.D. J.P.

BOLETIM

Nº 172

APRIL DE 1941

12º ANO

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

Correspondência — Pela lotaria de 17/5/1941 é sorteado o prémio a conferir ao campeão de decifradores do ano de 1940. É constituído pelas obras de Oliveira Martins, «O Príncipe Perfeito» e «Os filhos de D. João I».

Cabem a cada concorrente 333 terminações a contar da terminação que se lhe atribue no quadro seguinte.

Resultados do n.º 139

Quadros	Soluções	Colaboradores	Produções de sua autoria (Números)	Sorteio — 1.ª terminação
Honra	24	Brielta (T. E.) Britabrantes (L. A. C.) Dalotos (L. A. C.) Mefistófeles Sécora	18 — 23 14, 15 4, 8, 9, 21, 24	— — 001 — 334
Mérito	28	Gagliostro Costasilva Cruz Canboto Fred-Rico Martins Novata	— — — — — —	— — — — — —
	22	Otrebla P. Rêgo Roldão (L. A. C.) Veste-se Gavião Pacato Profeta Barrabás Diabo Vermelho Manelik	— — 17 — — — — — — — —	— — — — — — — — — — —
	20	Preste João Visconde de Cambolh Visconde de la Morlière Radamés Filho de pouca sorte	— — — — 7, 11, 23	— — — — —
Distinção	Votos	Roldão (L. A. C.) Alerta Bandarra	17 10 2	Votadas
		Alerta Bandarra Disraeli Marcial Marquês de Carinhos	1, 3, 6, 10 2, 12 19 5, 16, 20 18	667

Soluções:

Aumentativas: Remendão, borrão, adustão, mesão.

Biformes: Angélica (ou) Engraçada, Batida, Balda (ou) Falha, Parco.

Duplas: Castigo, Cegueira, Arrogante (ou) Elevado, Emproado, Enrulado, Insolente), Almo (ou) Rico.

Eléctricas: Avé, Amir, Amos, Amossa.

Logogrifo: Alimento.

Novíssimas: Diada, Pega-pega, Prosápia, Josefa (ou) Noemi.

Sincopadas: Rocinha, Achavascada, Fúcaro.

Aumentativas: 1 — A carapuça dos mastros resiste bem ao furacão — 2.

2 — A refeição não seja beberrão — 2.

3 — Espião é o individuo pago para espiar os actos políticos dum governo — 3.

4 — A «mulher» tanto pode fazer a felicidade do lar como a desgraça do «homem» — 3.

Biformes: 5 — Nem todo o bailarino dança o sapateado — 4.

6 — Na igreja não fala o orador revolucionário — 3.

7 — Quem tiver uma dor aguda não pode estar bem disposto — 3.

8 — A sua vivenda está em boa situação — 3.

9 — Exemplo é o mesmo que norma? — 2.

10 — Corta a árvore que não dá sombra — 2.

Duplas: 11 — A uma falta grave corresponde um castigo pesado — 4.

12 — Penaliza-me ver um pobre maltratado — 3.

13 — O tólo só vê a imperfeição nos outros e não reconhece a sua — 2.

14 — Para se triunfar na vida é preciso ter uma cabeca com juizo — 3.

15 — O ódio excita contendas, mas o amor cobre todas as transgressões — 2.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Efeitos do ciclone nas telecomunicações da Companhia. — Um dia na Serra da Estréla. — Página literária. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Pessoal.

Efeitos do ciclone nas telecomunicações da Companhia

Pelo Sr. Eng.º José da Costa, Chefe das Telecomunicações e Sinalização da Via e Obras

Ar que respiramos constitue um envó-lucro em redor da Terra, a que se deu o nome de atmosfera. Houve tempo em que se imaginou que o ar não tinha peso. A invenção dum aparelho chamado barómetro, em 1643, permitiu verificar que a pressão do ar é igual ao peso duma coluna de mercúrio com a altura de 76 centímetros, aproximadamente. O peso é, pois, considerável; a pressão exercida pela atmosfera sobre um metro quadrado de

superfície é de 10.333 quilos junto ao mar, à superfície do solo.

A altura da atmosfera é desconhecida apesar dos esforços feitos por muitos cientistas nesse sentido, entre os quais muito se tem notabilizado ultimamente o professor belga chamado Picard.

O sábio químico francês Lavoisier⁽¹⁾ demonstrou no fim do século XVIII que o ar é uma mistura que, além doutros elementos como anidrido carbónico e vapor de água, se

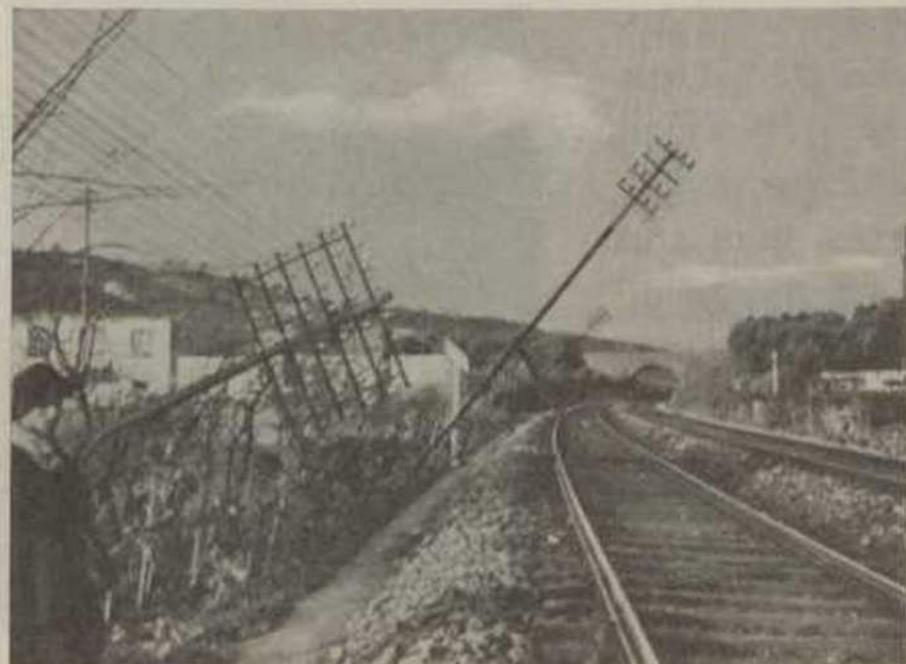


O estado em que ficou o traçado telegráfico-telefónico da Companhia entre Alverca e Alhandra.

Fotog. do Eng.º J. da Costa

As zonas de baixa pressão dá-se o nome de *ciclone*, que designa a região em torno da qual a pressão aumenta mais ou menos regularmente.

As regiões de anti-ciclone são caracterizadas por ar sereno, secura e bom tempo fixo, pureza do céu e temperaturas extremas;



O traçado telegráfico da Companhia, entre Alhandra e Vila Franca, após o ciclone

Fotog. do Eng. J. da Costa

os ciclones ocupam regiões onde o ar está sempre em movimento e as chuvas são frequentes.

A acção e reacção reciprocas dos ciclones e anti-cyclones provocam a circulação atmosférica: os anti-cyclones são centros de emissão; os ciclones focos de atracção dos ventos.

Estado em que ficou a carruagem que no apeadeiro de Travagem foi colhida por um pinheiro arrancado pelo ciclone. Este desastre ocasionou três mortes.

Fotog. do Eng.º A. Mendonça

Curiosíssima fotografia que mostra um Guarda-fios deitado sobre as linhas aéreas do traçado telegráfico dos Correios, a-sim-de, com o seu peso, facilitar a libertação das linhas da Companhia que se embaralharam com o traçado acima referido, entre Alhandra e Vila Franca

Fotog. do Engº J. da Costa

Produzem-se por vezes nas regiões tropicais depressões barométricas que dão ori-

Postelete partido e suspenso das linhas aéreas aproveitado provisoriamente.

Fotog. do Eng.º A. Mendonça

gem a violentos movimentos turbilhonários, que se chamam *ciclones* no mar das Índias, *tufões* nos mares da China e Japão, *tornados* nas costas da Guiné e do Senegal e *furacões* no mar das Antilhas.

O ciclone de 15 de Fevereiro de 1941 foi devido a uma forte depressão barométrica em Portugal e elevada pressão nos Açores onde era o anti-ciclone.

O vento soprou, pois, com violência, do mar sobre o Continente, ocasionando tempestade de violência tão excessiva que a história só regista em Portugal outra semelhante em 1731, ou seja, há duzentos e dez anos.

Mais ou menos claramente, todos os agentes da Companhia sabem quais foram as



Levantando um poste para utilização imediata

Fotog. do Eng.º A. Mendonça

consequências desastrosas que do ciclone do dia 15 de Fevereiro resultaram para a circulação dos comboios e para os serviços de comunicações telefónicas, telegráficas e de sinalização das estações.

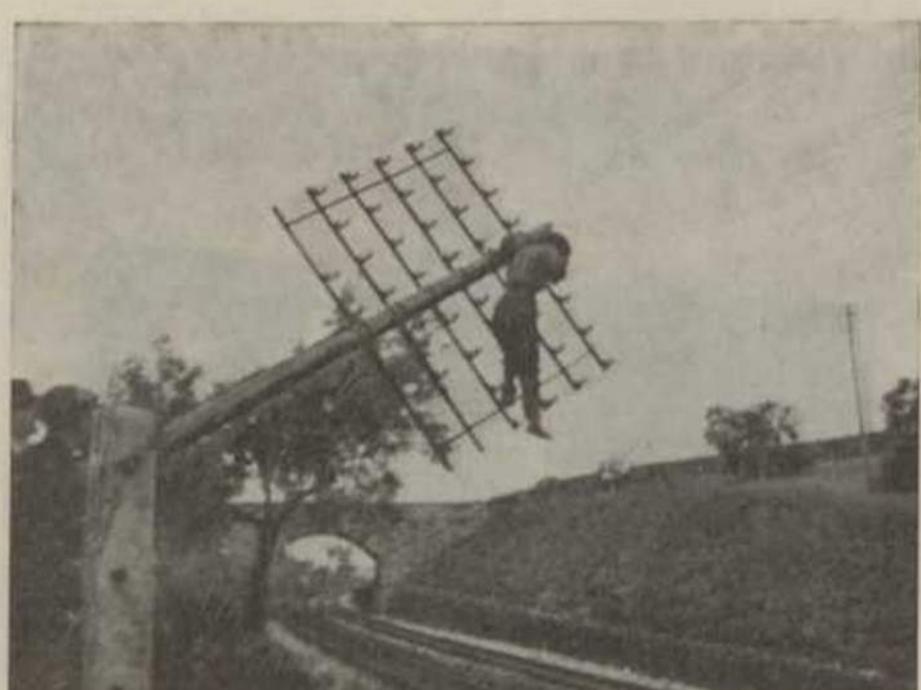
Traduzidos em números, os efeitos do ciclone sobre o traçado de linhas aéreas, talvez sejam uma surpresa para muitos, pois todos viram o que se passou próximo das suas residências e ocupações, mas relativamente poucos tiveram ocasião de verificar os estragos no seu conjunto.

No traçado aéreo estabelecido ao longo dos 2.542 quilómetros da Rede Geral de caminhos de ferro explorada pela Companhia, existem 16.370 quilómetros de fio fixado a

237.600 campânulas que, por sua vez, estão ligadas a 34.160 postes por intermédio de suportes de ferro e posteletes de madeira creosotada. Em grande parte do traçado aéreo, quando o número de fios é igual ou superior a 6, os suportes das campânulas estão fixados, não aos posteletes, mas sim a travessas de ferro ou de madeira creosotada, cuja quantidade em serviço é da ordem de 30.000.

Os materiais que constituem este traçado representam qualquer cousa como 8.500.000 quilogramas de peso, ou seja a carga de 850 vagões. Só de fio estão montadas 980 toneladas e de postes de carril 6.600 toneladas.

Este traçado aéreo foi destruído comple-



Entre Alhandra e Vila Franca os traçados da C. P. e dos Correios e Telégrafos embaraçaram-se. Primeira fase do trabalho de libertação do traçado da Companhia.

Fotog. do Eng.º J. da Costa



Ao Km. 39 da linha de Leste até se arvorou de poste provisório o des- troço feito pelo ciclone nas arvores que próximo existiam.

Fotog. do Eng.º A. Mendonça



À saída do Carregado. Estes ainda ficaram em pé... a fazer Companhia a alguns milhares de postes no mesmo estado ao longo da linha.

Fotog. de Raúl José Viegas, Inspector Principal de Telecomunicações

tamente em cerca de 400 quilómetros de caminho de ferro, havendo além disso grandes avarias, principalmente linhas e posteletes partidos, ao longo de 1.500 quilómetros.

Para a reparação d'estes estragos e reconstrução do traçado destruído, previu-se, entre outros de menor importância, o emprêgo dos seguintes materiais :

100 toneladas de fio;
20.000 campâulas;
5.000 posteletes;
4.000 travessas com suportes de campâulas;
16.000 suportes de campâulas;
10.000 parafusos para fixação de posteletes e travessas;
500 postes; materiais estes que pesam quase 200 toneladas.

Nos trabalhos já executados e naqueles que há a executar para completa reconstrução do traçado aéreo devem dispender-se, aproximadamente, 25.000 jornais de Guardafios e auxiliares.

Os números indicados permitem, até certo ponto, avaliar do estado em que ficou após o ciclone a rede telefónica, telegráfica e de sinalização da Companhia. Como termo de comparação é interessante notar que com o fio a empregar nas reparações se poderia estabelecer uma linha telefónica bifilar, vulgarmente designada por linha dupla, entre Vila Real de Santo António e Monção seguindo as linhas do Sul, Leste, Norte e Minho.



Entre Caxarias e Albergaria. Levantando um poste com 240 Kgs. de peso.

Interrompidas, na sua quase totalidade, as comunicações telefónicas na tarde do dia 15 de Fevereiro, estavam praticamente restabelecidas as comunicações intermédias no dia 22.

No dia 26 ficaram a trabalhar os discos cujo funcionamento se interrompeu no dia 15.

Dos discos de comando eléctrico, só entre Lisboa e Campanhã ficaram 48 avariados.

No dia 6 de Março já se comunicava por todas as linhas entre Lisboa-Carregado-Cacém, e no dia 15 estavam restabelecidas todas as comunicações entre Lisboa e Pampilhosa e a funcionar, além da linha intermédia, as linhas directa e semi-directa entre Pampilhosa e Campanhã.

Nas redes M. D. e S. S., também no mesmo dia 15 estavam restabelecidas as comunicações nalgumas linhas directas e semi-directas, como por exemplo entre Ermeinde-Pocinho, Beja-Funcheira-Tunes-Vila Real e Lagos e estrada de Évora.

(¹) *Antoine Laurent Lavoisier* nasceu em Paris em 1743. Foi o criador da Química moderna que baseou na lei fundamental que enunciou: «na natureza nada se perde, nada se cria, tudo se transforma». A Revolução Francesa perseguiu *Lavoisier*. Houve quem intercedesse a seu favor e fizesse notar o excepcional valor intelectual — honra da França e do gênio humano. Os ignorantes julgadores, que não merecem o título de juízes, mandaram-no guilhotinar em 1794, declarando que «a República não precisava de sábios»!

Um dia na Serra da Estréla

Pelo Sr. António Montês, Chefe de Secção da Via e Obras

Foi no inverno.

Logo adiante de Abrantes, o comboio deu em rodear colinas, em trepar outeiros, em galgar encostas, e assim passou horas e horas, naquela noite fria.

Pelas alturas de Castelo Branco, o vento deixou de soprar, e nos vidros da carruagem, ouvia-se bater qualquer coisa. Até à Covilhã continuou aquela música leve, desconhecida, aquelle bater suave e delicado que nunca tínhamos ouvido...

Tinha rompido a manhã. A cidade, reclinada nas abas da serra, apareceu-nos toda branca, branca de neve, daquela neve que toda a noite cafra nos vidros da carruagem...

Apeámo-nos.

Nas ruas, corria o formigueiro dos operários, a caminho das fábricas. Alçavam-se no espaço as cruzes dos campanários, e nos telhados deslisava a neve, que ficava pen-

durada nos beirados, a anunciar o pino do inverno! Entrei na capela de S. Martinho, velha como poucas; vou à igreja dos Terceiros onde admiro talha famosa, e, cheio de frio, meto por uma rua empinada, que desemboca na estrada da serra. O automóvel segue-me os passos, mas o frio é tanto, que se não fosse ser tão longe, iríamos a pé até às Penhas da Saúde!



A caminho da Tórre

*

Deixo ao lado o Parque Florestal, recordo os tempos em que corria sangue pelos Montes Herminios, evoco a figura heróica de Viriato, e quando menos espero, estou a mais de mil metros de altitude, num sítio lindíssimo chamado «Varanda dos Carqueijais»!

O sol rompe o manto de nuvens.

Nas encostas, cantarolavam as águas.

Pouco a pouco, vai desaparecendo o manto branco. O dia vai clareando e então desenha-se na nossa frente um panorama de grandiosidade indescritível!



Aspectos das Penhas da Saúde



Passeando sobre a neve

O majestoso castelo de Belmonte, empoleira-se na Serra da Esperança. A vilasinha de Monsanto, mal se vê ao longe. As aldeias de Alcaide, Fatela e Souto da Casa, espalham-se nas terras serranas. A Guardunha, lembra muralha de guerra, e em frente a Serra da Gata estende-se pela Espanha dentro... O Zézere corre aos zig-zagues e diante da Covilhã segue pachorrento por searas e vinhedos, pomares e hortejos, a inundar de luz a paisagem verdejante. Em baixo, a cidade, branca de neve, vê-se abraçada pelas ribeiras da Carpinteira e Dególdra, as suas melhores amigas, pois são elas que dão energia às fábricas — monumentos de trabalho, padrões de amor à terra e à Pátria.

*

. O sol doira a montanha.

O automóvel trepa vagarosamente a estrada aprumada, o que nos permite folhear o livro sublime, onde a Natureza desenhou alguns dos mais sugestivos quadros da nossa terra.

A cidade, vigiada pelos cumes do Peão e do Picoto, aparece de quando em quando por entre as ramadas do pinheiral, e quando íamos defronte do Sanatório da C. P., parámos a olhar o quadro majestoso, pintado pelas mãos divinas do Creador.

Duvidávamos que a serra, mais

para o alto, nos oferecesse panoramas tão grandiosos, quando lêmos no guia que nos acompanhava, a indicação:

«Quem ver quiser um dia o rosto a Deus
Iluminado à luz, que eterna brilha,
Suba a montanha, até tocar nos céus
E cisme um pouco em tanta maravilha.»

Então não hesitámos, e poucos minutos andados, topámos com o «Penedo das Pedrinhas», e logo adiante com o «Bairro das Sete Casas» a dominar o famoso vale do Zézere.

Dali em diante é a serra, grave, carrancuda, com os penhascos a despontarem da brancura da neve, e mais além penedias possantes, rochas formidáveis abraçadas de vegetação serrana, que a neve mal deixa ver...

À esquerda, a «Garganta dos Herminios» corta rudemente escarpas gigantescas, e a meio ouve-se cantar a «Ribeira das Cortes».

O «Vale do Ourondinho» não tardou a aparecer, e agora, neve, só neve, até chegar às «Penhas da Saúde», que no alto, beijadas pelo sol, abrem os braços aos desportistas.

Centenas de senhoras divertem-se com a neve, brincam com ela, escorregam nas encostas, gosam-na, acariciam-na.

Breves minutos de paragem no «Ski Club de Portugal», e vá de meter a pé pela serra



Neve... sempre neve...

fora, com os olhos postos naquele manto de neve, que parece não ter fim...

*

O sol bate nas cumiadas, e o gelo, doirado pelos raios solares, faz-se de mil cores. Metemos pela «Nave da Areia», dois quilómetros de neve em que a vista se cansa!

Na «Nave de Santo António», o quadro atinge culminâncias de rara beleza; a serra corta-se a pique sobre o «Covão do Boi» e o «Espinhaço do Cão», e logo o «Cântaro Raso» — largo e bojudo —, o «Cântaro Gordo» — cavando precipícios ciclópicos — e o «Cântaro Magro», provocante, a desafiar o céu com suas dimensões fantásticas!

Dum e outro lado da «Nave de Santo António», o vale monumental debruça-se sobre «Manteigas» e «Unhais da Serra», e o cenário é cada vez mais grandioso e empolgante!

A «Ribeira de Alfôrfa» vê-se ao fundo, e do outro lado, como sentinela aprumada, destaca-se o «Poio do Judeu» — a maior fraga da serra. Bebem-se dois gôlos de água fresquissima na fonte de Santo António, e de novo a ascenção ao ponto mais alto de Portugal!

Sucedem-se os caminhos ásperos, traçados por entre fragas enormes. Surgem desfila-



Descançando

deiros de ambas as vertentes. Os quadros modificam-se constantemente.

Agora são manchas negras, monolitos fantásticos, altos pedregulhos, e continuando a peregrinação de indiscutível beleza, chegámos ao «Espinhaço», sempre com os olhos postos nos «Cântaros», assombroso espectáculo onde o espírito se perde na contemplação da obra notável do Creador!

O belo e o horrível casam-se na mais estreita comunhão, e os olhos sentem-se deslumbrados com os cenários, a um tempo majestosos e apavorantes!

Diante dos «Cântaros» a imaginação paraliza, faltam as expressões, fogem as palavras para descrever os quadros estonteantes e aterradores. Ao norte, o «Cântaro Raso»,

olha o abismo insondável; ao sul, o «Cântaro Gordo», largo e atarracado, e ao centro, o «Cântaro Magro», esguio, provocante, ergue as mãos ao céu, sabe Deus com que vontade de beijar as estrelas...

*

Quando entrámos no pequeno vale que leva às «Queijeiras», voltou a cair neve, branca e fina, e metendo pela «Rua dos Mercadores», olhámos as famosas lagôas da Estréla, com as águas azuladas pelo céu da nossa terra!



Pincaros nevados



Lição de «ski»



Covão do Boi

Seguindo pelo «Malhão da Estréla», topa-se com a «Tôrre», obelisco de nove metros de altura mandado levantar por D. João vi, cujo cimo marca 2.000 metros de altitude.

Estávamos no ponto mais alto de Portugal, diante de panoramas vastíssimos onde a vista se cansa de abranger...

Os vales de Fundão e da Covilhã; os campos de Castelo Branco; as alturas da Guardunha; os cabeços do Alto-Alentejo; as serras de Abuaça, de Calcorinho e do Caramulo; as povoações de Seia, S. Romão, Moimenta e Gouveia; o vale do Mondego; os cumes da Louzã, tudo se avista do miradouro fascinante — o mais alto, o mais belo, o mais grandioso da nossa terra!

O sol mal doira as encostas.

Esfuma-se ao longe a mancha verde do mar.

O silêncio é impressionante.

A luz parece coada pelos flocos de neve, que levemente, suavemente, não deixa de cair.

Não tardou a aparecer o luar, luar de janeiro, que no dizer do povo, não tem parceiro. Então, vieram-nos à lembrança os versos de Augusto Gil — um dos mais notáveis pintores da Serra da Estréla:

«Luar de Janeiro
Fria Claridade

À luz dele foi talvez
que primeiro
a bôca dum português
disse a palavra *Saüdade*.»

Os homens que amam o trabalho
são naturalmente optimistas.

/// A vida é o próprio labor em evolução,
e amar o trabalho é amar a vida!

Digressão literária.

O Balio de Leça

Arnaldo Gama nasceu em 1828 e faleceu em 1869. A obra d'este escritor, que se especializou no género de romance histórico, é vasta e bastante apreciada. Escreveu, entre outros, os seguintes romances: Um motim há cem anos, O segredo do Abade, Última Dona de S. Nicolau e O Balio de Leça, donde extractamos o seguinte trecho:

.....

Seguiram-se alguns minutos, passados na suspensão da dúvida e da curiosidade. Era evidente a irresolução em que oscilava todo o capítulo, no momento de desmascarar a revolta. Desta irresolução, era já prova bastante os discursos inúteis, que o leitor acaba de ler, e que naquela ocasião bem se podiam comparar aos tiros vagos, com que, em uma batalha, os atiradores, que precedem as grandes colunas, costumam preludiar o combate.

Ao cabo daquela pausa de ansiosa suspensão, fr. Rui de Alpoem ergueu-se. Apesar de toda a orgulhosa serenidade do impretérito cavaleiro, lia-se-lhe no aspecto que aquele inexplicável tocar a rebate havia nele produzido profundo abalo.

— Reverendos irmãos — disse então soberba e carregadamente — a meu parecer, o nosso reverendo irmão pendençal deve voltar de novo aonde o lugar-tenente, e outra vez intimá-lo para comparecer no capítulo. Que o acompanhe um cavaleiro de justiça; e se vós, senhores, o quizerdes, esse cavaleiro serei eu.

Assim dizendo, encaminhou-se pela bancada para descer à sala. D. fr. Pero de Sousa ergueu-se de súbito.

— Parai, fr. Rui de Alpoem. A mim que não a vós, é que essa missão pertence. Serei eu o cavaleiro de justiça que acompanhará fr. Egas de Rezende a recordar ao lugar-tenente do falecido balio, que o capítulo está aguardando por ele.

— Vós? — disse fr. Rui de Alpoem, carregando soberbamente o sobrolho.

— Eu — respondeu D. fr. Pero de Sousa da mesma maneira, mas fitando ao mesmo tempo os olhos nele com um olhar significativo.

Fr. Rui de Alpoem mostrou compreender aquele olhar. Retrocedeu, pois, para o seu lugar, e sentou-se.

— Vamos, reverendo fr. Egas — disse então D. fr. Pero, descendo da sua cadeira — vamos lembrar a fr. Nuno Mendes que o capítulo da balia está aguardando por ele.

Assim dizendo, saiu da sala, acompanhado por fr. Egas de Rezende, e por quatro sargentos, a quem ordenou que o acompanhasssem.

Depois da partida dele o capítulo recaiu em profundíssimo silêncio. Pesava sobre ele a ansiedade de qual seria o resultado daquele acto de flagrante revolta, que os dois freires iam praticar. O sino grande amitidava, no entretanto, cada vez mais o rebate.

Passou meia hora, e os dois emissários não voltavam. Os cavaleiros mancebos principiaram a dar manifestos sinais da viva inquietação, em que estavam, e fitavam ansiosamente os olhos em fr. Rui de Alpoem, que encolhia desdenhosamente os ombros em resposta às palavras, que D. fr. Mem de Ferreira lhe segredava ao ouvido com rosto verdadeiramente aflito.

As revoluções, friamente calculadas e pausadamente encaminhadas segundo a frieza do cálculo que as combinou, são para os conspiradores o que é a consciência do aneurisma para o doente, que dela traz a vida pendente. São a espada de Damocles a pender por um cabelo sobre a cabeça. São

quasi o mesmo que morrer a picadas de alfinete. O entusiasmo das revoluções, que estalam de súbito, ofusca totalmente a grandeza dos perigos; e o conspirador sofre sómente na ocasião em que é porventura esmagado por eles.

Alguns momentos mais passados sobre aquela meia hora de ansiosa suspensão, D. fr. Pero de Sousa e fr. Egas de Rezende entraram de novo na sala. O rosto de D. fr. Pero cintilava de soberba indignada e provocadora. O de fr. Egas mal podia disfarçar a profunda ansiedade que o agitava.

— Reverendos irmãos — disse D. fr. Pero de Sousa, depois de subir para a sua cadeira — fr. Nuno Mendes não está dentro do castelo de Leça, o lugar-tenente desapareceu.

— E que significa este tanger a rebate? — disse ansiosamente D. fr. Mem de Ferreira, dirigindo-se a meia voz para o soberbo cavaleiro.

— É de uso antigo entre nós, mancebo — atalhou do outro lado um velho hospitalário que o percebeu — convocar os vassalos da balia tôdas as vezes que os freires dela se reunem em capítulo para tratar de negócios tão graves como o presente.

D. fr. Pero de Sousa relanceou sobre o velho cavaleiro um olhar cintilante. Depois, voltando-se para D. fr. Mem de Ferreira, replicou rudemente:

— Deixai convocar os vilãos, D. fr. Mem de Ferreira. Vós ou nós o que é que temos com isso?

Assim dizendo, voltou-se para o capítulo, e repetiu com satânica e provocadora soberba:

— Reverendos irmãos, fr. Nuno Mendes não está dentro do castelo de Leça, o lugar-tenente desapareceu.

A estas palavras seguiu-se um rumor surdo e irritado entre os cavaleiros e capelães ainda mancebos. Momentos depois o rumor rebentou em pavoroso tumulto.

— Eleição! eleição! — gritavam em altos e terríveis brados — seja deposto o cavaleiro rebelde, que assim se recusa a obedecer ao capítulo pleno da balia.

A estes brados sucederam outros ainda de maior indignação, todos misturados e

aturridos pelo confuso vozear daquele tumulto.

Fr. Rui de Alpoem ergueu-se. O alarido aquietou-se de chofre.

— Reverendos irmãos — disse gravemente — reparai que a cadeira do balio está vazia, e o capítulo está sem cabeça. Começai, pois, por nomear de entre vós quem haja de presidir a ele.

— Sêde vós esse, sêde vós esse — gritaram muitas vozes à uma — A quem melhor do que a vós pertence aquele lugar? Viva fr. Rui de Alpoem! Eleição! eleição!

— Arraial! Arraial por fr. Rui de Alpoem, a melhor lança dos cavaleiros hospitalários de Leça.

— Eleição! Eleição! Abaixo fr. Nuno Mendes, o caduco e velho sandeu que nos deshonra!...

— Arraial! Arraial! por fr. Rui de Alpoem...

Fr. Rui de Alpoem ergueu aqui o braço ao alto, e o tumulto conteve-se novamente de golpe.

— Senhores — exclamou gravemente — roguemos a Deus que nos inspire, e não andemos levemente em tão importante assunto. Vede que será tentar o Senhor o antepôr os meus cabelos pretos às cãs de tão nobres e esforçados cavaleiros...

— Sêde vós! sêde vós!

— Arraial por fr. Rui de Alpoem, a melhor lança dos cavaleiros hospitalários de Leça! Eleição! Eleição!

— Eleição! Eleição! Abaixo fr. Nuno Mendes...

Aqui sentiram-se correr de repelão os ferrolhos da porta dos balios. Momentos depois abriu-se, e entrou por ela dentro a figura majestosa e veneranda de D. fr. Estêvão Vasques Pimentel.

O arruido calou-se de golpe, e todo o capítulo ficou silencioso como se Deus houvera transformado súbitamente todos os cavaleiros em estátuas.

D. fr. Estêvão subiu gravemente para o alto do estrado, e dirigiu-se à cadeira espaldar.

— Cavaleiros da balia de Leça — disse de junto dela com soberana autoridade — o vosso balio é vivo; não há para que nova eleição

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 757. — Peço o pormenor da seguinte taxa:

Barreiro-Mar a Vendas Novas, um vagão com carvão de pedra a granel, 10.000 Kgs., carga e descarga pelos donos.

O exemplo seguinte está certo?

1\$68	
\$16,8	
$1\$51,2 \times 10$ Ton. $\times 11$	166\$32
Selo 5,05 I. F.	8\$40
Registo, Aviso e Assistência	1\$25
Evolução e manobras.....	44\$00
Alínea a) do Art. 1.º do Complemento à Tarifa de Despesas Acessórias	11\$00
do S. S.	
	230\$97
Adicional de 10%.....	23\$98
	254\$95
Adicional de 5%.....	12\$75
Total.....	267\$70

R. — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação, como corresponde:

$$1\$68 - \frac{1\$68 \times 10}{100} = 1\$51,2$$

Preço $1\$51,2 \times 11 \times 10$	166\$32
Evolução e manobras $\$40 \times 11 \times 10$	44\$00
Comp. do imp. ferroviário (5,05% selo)	8\$40
Assistência	1\$15
Registo e aviso de chegada	1\$10
	219\$97
Adicional de 10%.....	22\$00
Adicional de 5%.....	12\$10
Soma	254\$07
Uso de cais $\$10 \times 11 \times 10,00$. 11\$00	11\$00
Adicional de 10%.....	1\$10
Adicional de 5%.....	6\$1
Arredondamento	1\$02
Total.....	266\$80

P. n.º 758. — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

P. V., Lisboa-Santo Amaro a Beja, 3 sacos de crê fosfatado, 150 Kgs.

Tabela 34 — 154 Kms.

Transporte $6\$12 \times 6 \times 0,15$	5\$51
Manutenção $1,00 \times 6 \times 0,15$	\$90
Registo e Aviso	1\$10
Uso de Cais — mínimo.....	1\$10
Carga em Lx. S.º Amaro $\$30 \times 6 \times 0,15$	\$27
	8\$88
5%.....	\$45
Via Fluvial — mínimo $\$30 \times 6$	1\$80
Arredondamento	\$02
Total	11\$15

R. — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação, como corresponde:

154 Kms. — Tabela 34

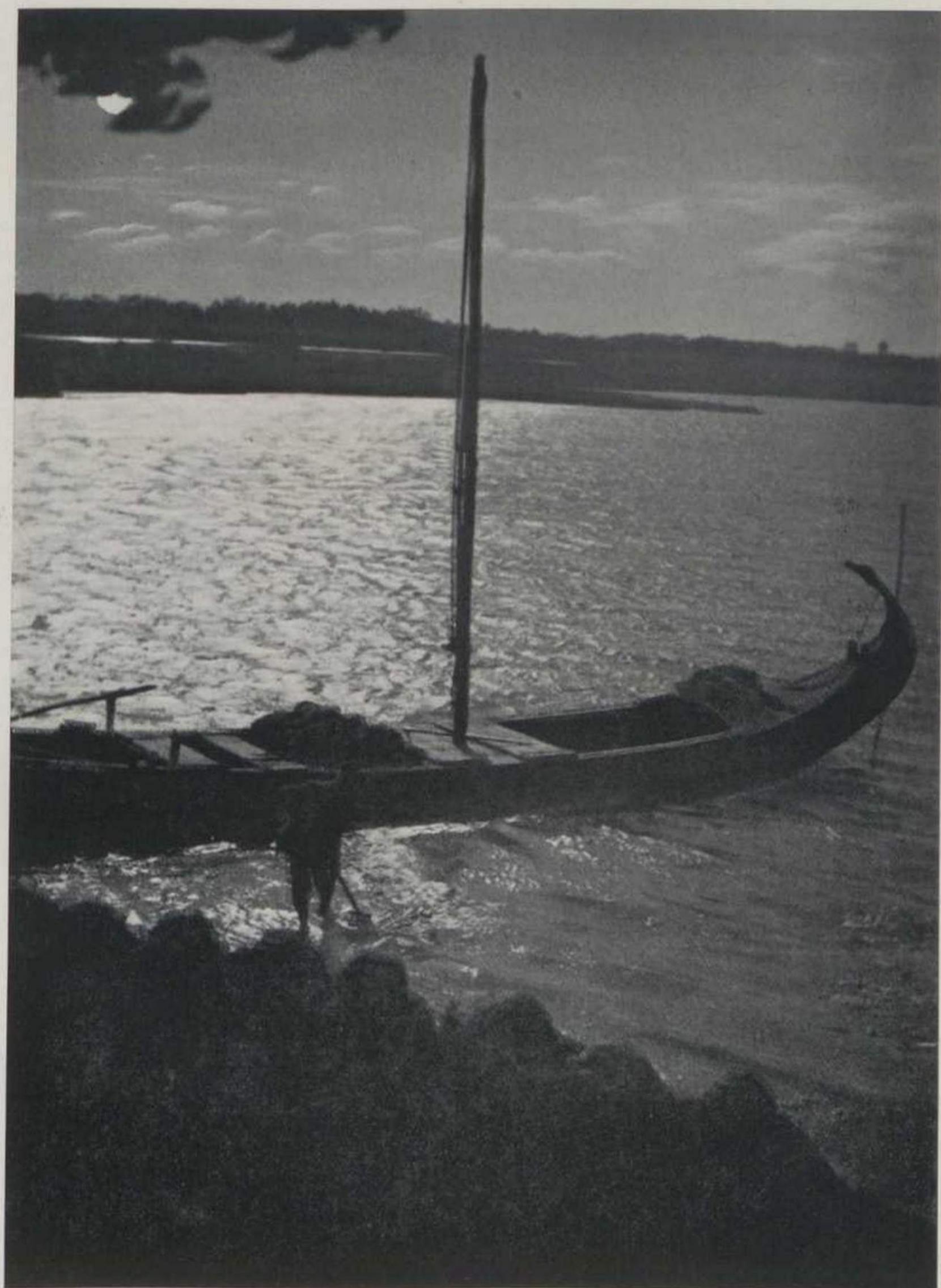
Preço $6\$12 \times 6 \times 0,15$	5\$51
Manutenção $1\$00 \times 6 \times 0,15$	\$90
Registo e aviso de chegada	1\$10
	7\$51
Adicional de 5%.....	\$38
Soma'.....	7\$89
Uso de cais (mínimo) $\$10 \times 11 = 1\10	1\$60
Carga em S.º Amaro $\$30 \times 11 \times 0,15 = 50$	50
Adicional de 5%.....	\$08
Via fluvial $\$30 \times 11$	3\$30
	12\$87
Arredondamento	\$03
Total.....	12\$90

Movimento

Livro 2:

P. n.º 759. — Um combóio tem origem na minha estação $8\frac{1}{2}$ minutos depois da passagem doutro que não tem aqui paragem.

Porém, o combóio sem paragem atrasa-se e parte depois da hora de partida, marcada para o que aqui tem início. Como devo proceder para os dois combóios? A meu ver, ao combóio que principia a sua marcha forneço o mod. M. 117, para confirmar a justificação do atraso, mas quanto ao combóio sem paragem, devo ou não fazê-lo parar?



Ria de Aveiro — Barco Moliceiro

*Fotog. de Manuel Gonçalves, Empregado
de 1.º classe, da Divisão de Exploração.*

R.—Ao combóio que tem origem na sua estação fornece o mod. M. 117 de acordo com o Art. 64º.

Quanto ao combóio atrasado, pode ser dispensada a sua paragem desde que o Chefe só lhe dê avanço depois de se certificar que a composição do combóio que vai ter origem na sua estação está resguardada dentro dos postos de limite, e de se ter assegurado que as agulhas estão na devida posição.

P. n.º 760.—O combóio n.º 2354 cruza oficialmente em Juncal com o combóio n.º 2355. O combóio n.º 706 cruza oficialmente em Mosteirô com o combóio n.º 2355 e em Juncal com o combóio n.º 705. Por atraso do combóio n.º 2354, circula à sua frente o combóio n.º 706 desde Arêgos. Mosteirô, devido a avaria telefónica, não comunica com Juncal.

Desejo saber se o combóio n.º 706 pode ir a Juncal sem o avanço ser feito por próprio.

Em meu entender, como Juncal espera o combóio n.º 2354 para cruzar com o combóio n.º 2355, pode-se mandar o combóio n.º 706 com o despacho anúncio da interversão e M 113, sem ter em vista o cruzamento com o combóio n.º 2355 que se devia efectuar em Mosteirô. Juncal por sua vez, como lhe aparece o combóio n.º 706 em vez do combóio 2354, fica prevenido pelo condutor da interversão havida e pode mandar o combóio n.º 2355 a Mosteirô onde passa a cruzar com o combóio n.º 2354, ou então o combóio n.º 705 com M 113 e despacho da interversão em poder do condutor. Se o condutor do combóio n.º 706 se recusar a pôr em marcha devido à falta do M 116, terei que observar alguma coisa em fóliha de trânsito?

R.—Na sua consulta há duas partes a considerar: uma que se refere à expedição do combóio n.º 706 de

Mosteirô, outra que se refere à expedição do combóio n.º 2355 ou 705 de Juncal.

Em relação à primeira, pode proceder-se como diz; é obrigatório, no entanto, fazer na fóliha de trânsito do combóio n.º 706, além da indicação relativa à interversão, a declaração de que o combóio n.º 2355 está retido em Juncal, em obediência ao artigo 28º do Regulamento 2. Deste modo o condutor do combóio n.º 706 fica habilitado a transmitir a partida ao seu combóio.

Em relação à segunda parte, pode ser, também, como diz; no entanto, para maior segurança, e podendo o caso que apresenta dar-se, na prática, convém que o Chefe de Mosteirô envie, pelo combóio n.º 706, ao seu colega de Juncal, uma declaração por escrito dizendo que retém na sua estação o combóio n.º 2354 até à chegada dos combóios n.os 705 e 2355.

P. n.º 761.—Nesta época do ano quase todas as noites se efectua o combóio suplementar n.º 3172 entre Vendas Novas e Setil, cujo cruzamento com o combóio n.º 2253 está fixado pelo livro horário em Lavre.

Por motivo de serviço é anunciado também frequentes vezes o combóio n.º 3173 entre Setil e Vendas Novas, cujo telegrama de anúncio, por vezes é recebido em Lavre, após já ter partido o combóio n.º 3172. Este combóio não tem paragem em S. Torcato, possuindo todavia a estação o telegrama de anúncio do combóio n.º 3173 antes da passagem ali do combóio n.º 3172. Assim, sucede que o anúncio do combóio n.º 3173 que competia ser feito pelo combóio n.º 3172, pela frente, desde Lavre até Setil, só é feito desde Quinta Grande, deixando de ser anunciado o combóio

Lagos



Fotog. de Abel Leite Pinto, Em-
pregado de 1.ª classe da Di-
visão da Via e Obras.

n.º 3173 no trajecto Lavre-Quinta Grande, que possui bastantes guardas de P. N.. Pergunto, pois, se em tais circunstâncias o comboio n.º 3172 deve ou não efectuar paragem em S. Torcato, a fim de ser feito desde ali o respectivo anúncio?

R.—O comboio 3172 não tem que efectuar paragem em S. Torcato. O Chefe de Lavre deve avisar o Chefe de Coruche de que não recebeu o telegrama de anúncio do comboio n.º 3173 à tempo de os sinais regulamentares serem colocados no comboio 3172. O Chefe de Coruche, ao chegar à sua estação o comboio n.º 3173, deverá avisar em fólio de trânsito o condutor e maquinista d'este comboio, de que ele não está avisado à via entre Quinta Grande e Lavre.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

I.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros — Cria, a partir de 1 de Março de 1941, mais as seguintes zonas desta Tarifa:

7.ª Zona — do apeadeiro de Silveirona para as estações de Estremoz até Cabeço de Vide;

8.ª Zona — dos apeadeiros de Balancho e Caridade para as estações e apeadeiros de Évora até Reguengos;

9.ª Zona — do apeadeiro de Machados para as estações de Beja até Moura.

Aviso ao Públ. A. n.º 674 — Anula os avisos ao Públ. B. 63 (S. S.) e A. A. n.ºs 230, 238, 250, 288, 326 e 329, sobre concessões de armazenagem gratuita em várias estações, e para várias mercadorias.

Aviso ao Públ. A. n.º 675 — Anula o Aviso A. n.º 244, sobre concessão especial para o transporte de cerveja, em grande velocidade.

Aviso ao Públ. A. n.º 676 — Anula o Aviso A.

n.º 330, sobre o transporte de farinhas de Espanha para Espanha, em trânsito por Portugal.

Aviso ao Públ. A. n.º 677 — Indica os nomes dos Agentes aduaneiros nas fronteiras de Valença, Barca de Alva, Marvão e Elvas e anula os Avisos A. 273 e A. 290.

Aviso ao Públ. A. n.º 678 — Anula o Aviso ao Públ. A. n.º 400, na parte relativa a armazenagem gratuita na estação do Barreiro.

Aviso ao Públ. A. n.º 679 — Anula o Aviso ao Públ. A. n.º 400, na parte relativa a preços especiais de transporte de palha para exportação.

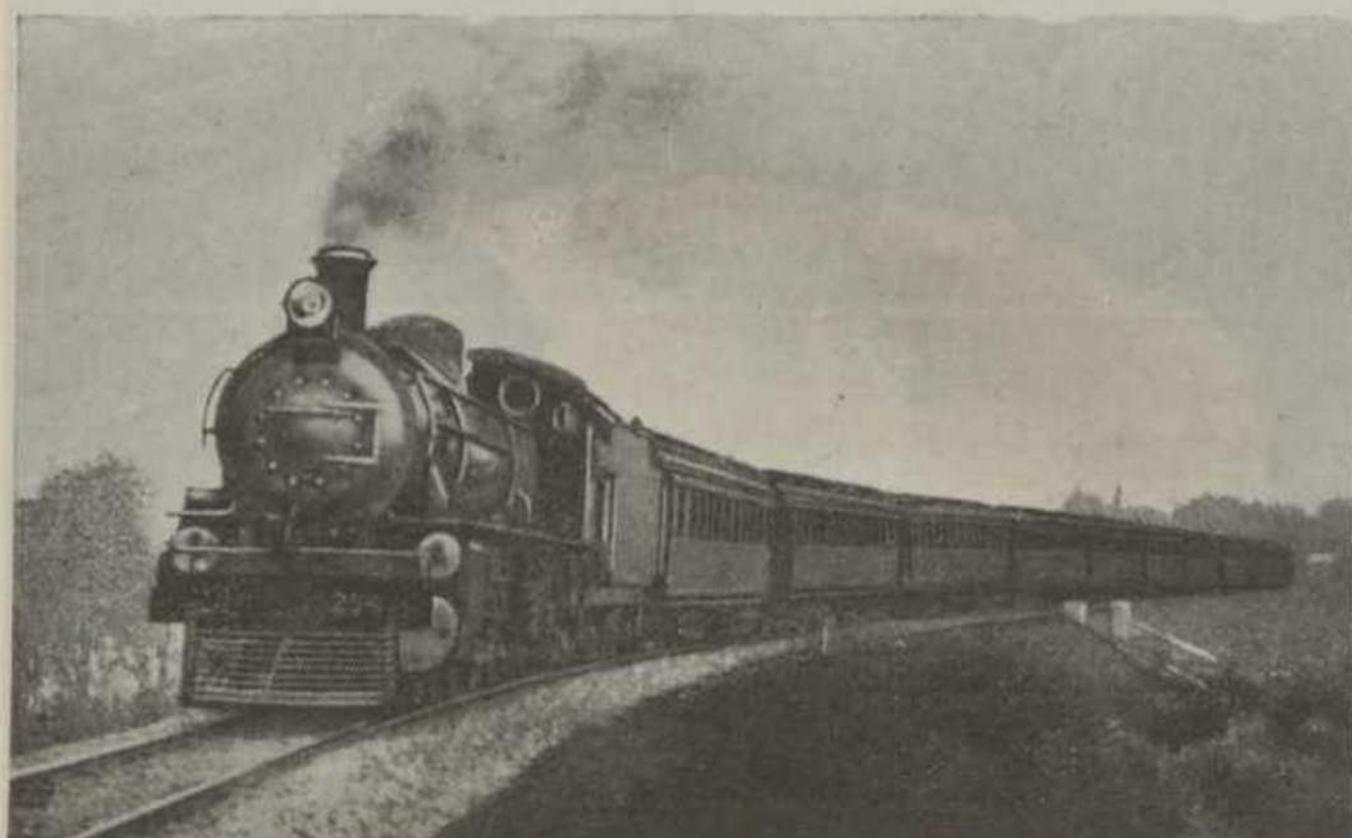
29.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial I de P. V. (Antiga Rêde) e 16.º Aditamento ao Complemento à Tarifa I P. V. (S. S. e M. D.) — Anula o 23.º e 12.º Aditamentos ao Complemento à Tarifa I de P. V. (Antiga Rêde, S. S. e M. D.) sobre bonificações no transporte de carvão vegetal.

II — Movimento

Comunicação-Circular n.º 727 — Torna obrigatória a indicação em modelo M 170 dos números do modelo F 252 correspondentes às requisições de Material.

Comunicação-Circular n.º 728 — Indica os vagões-cubas particulares espanhóis alugados pela firma F. Almeida L.ª, e determina que a estes veículos sejam aplicadas as disposições da Tarifa Especial A.

Comunicação-Circular n.º 729 — Refere-se a 10 vagões abertos de propriedade da Agência Internacional — Manuel B. Vivas, L.ª — que foram, temporariamente, cedidos à Companhia da Beira Alta.



Um comboio expresso
na África do Sul



Comunicação-Circular n.º 730 — Recomenda o fornecimento de vagões fechados para remessas de batata seleccionada para semente, expedida nas condições constantes da mesma Comunicação-Circular (Anulação da Comunicação-Circular n.º 721 de 24/12/940).

III — Serviços Técnicos

Circular n.º 911 — (Alterações ao Livro E 2) — Trata da supressão do modelo M 262 em que se escruturava o número das cordas, calços e encerados pertencentes à estação, segundo o inventário, e os recebidos a título de empréstimo.

3.º Aditamento à Instrução n.º 2223 — Sinalização de Entroncamento (Posto Saxby n.º 3) — Refere-se à ampliação dos encravamentos de alguns semáforos existentes na sinalização desta estação.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Fevereiro de 1941

	Antiga Ribeira		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 8	4.710	4.488	1.892	1.530	1.898	1.571
» » 9 a 15	4.369	4.169	1.815	1.360	1.503	1.224
» » 16 a 22	1.541	2.112	455	515	871	303
» » 23 a 28	8.950	8.408	1.297	1.053	1.298	996
Total.....	14.570	14.202	5.259	4.458	5.070	4.094
Total do mês anterior	19.233	19.633	6.562	6.036	7.697	6.524
Diferenças (*)	-4.663	-5.371	-1.503	-1.578	-2.627	-3.480

(*) A diferença para menos é resultante da anormalidade do tráfego por motivo do ciclone do dia 15.

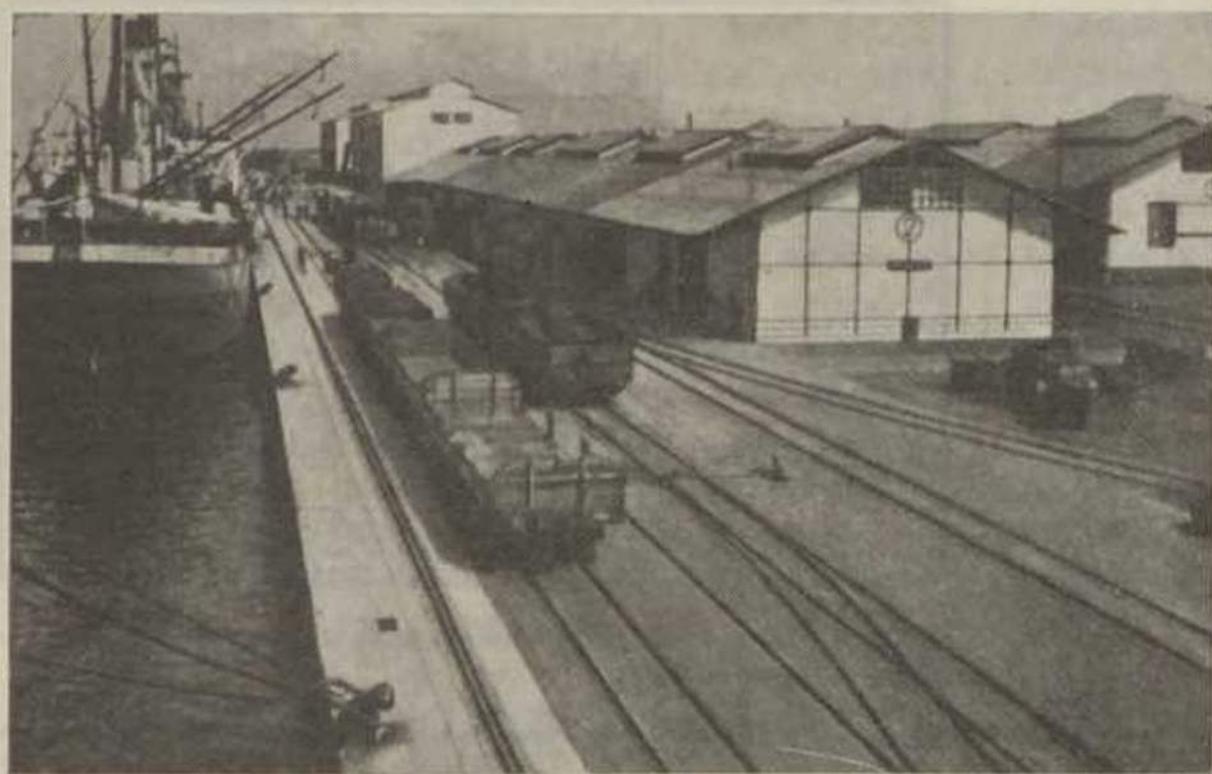
ESTATÍSTICA

Percorso quilométrico

Referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1940

Combóios	ANTIGA RÉDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1940		Percorso efectivo em		Diferenças em 1940		Percorso efectivo em		Diferenças em 1940		
	1939	1940	A mais	A menos	1939	1940	A mais	A menos	1939	1940	A mais	A menos	
Outubro	De passageiros	383.390	388.227	4.837	-	124.996	118.191	-	6.805	123.350	118.155	-	5.195
	De mercadorias	247.998	286.655	38.657	-	38.009	37.382	-	627	143.888	112.198	-	31.690
	Em manobras..	80.333	87.563	7.229	-	28.819	27.180	-	1.639	38.828	37.709	-	1.119
	Totais..	711.721	762.444	50.723	-	191.824	183.753	-	9.071	306.066	268.062	-	38.004
Total das diferenças em 1940			A mais:	50.723		A menos:	9.071		A menos:	38.004			
Novembro ...	De passageiros	364.832	382.863	18.031	-	120.394	121.540	1.146	-	120.833	121.063	230	-
	De mercadorias	252.127	302.807	50.680	-	37.024	34.955	-	2.069	145.569	106.549	-	39.020
	Em manobras..	84.602	95.440	10.838	-	28.293	27.193	-	1.099	38.362	36.888	-	1.474
	Totais..	701.561	781.110	79.549	-	185.710	183.688	1.146	3.168	304.764	264.500	230	40.494
Total das diferenças em 1940			A mais:	79.549		A menos:	2.032		A menos:	40.264			
Dezembro ...	De passageiros	347.648	346.445	-	1.203	116.361	116.500	139	-	116.042	115.994	-	48
	De mercadorias	244.058	285.355	41.297	-	37.299	35.150	-	2.149	112.252	88.882	-	22.370
	Em manobras..	85.055	95.807	10.812	-	27.523	26.336	-	1.187	33.379	30.651	-	1.618
	Totais..	676.761	727.667	52.109	1.203	181.183	177.986	139	3.336	260.573	235.537	-	25.036
Total das diferenças em 1940			A mais:	50.906		A menos:	3.197		A menos:	25.036			
Desde Janeiro	De passageiros	4.650.229	4.384.633	-	265.596	1.592.011	1.437.288	-	154.723	1.603.137	1.424.190	-	178.947
	De mercadorias	2.743.738	3.096.705	352.967	-	453.896	423.398	-	31.498	1.399.326	1.167.780	-	231.546
	Em manobras	903.495	1.013.853	110.357	-	333.791	322.846	-	10.945	306.568	363.819	-	2.749
	Totais..	8.297.462	8.495.190	463.324	265.596	2.379.698	2.182.532	-	107.166	3.369.031	2.955.789	-	413.242
Total das diferenças em 1940			A mais:	107.728		A menos:	197.166		A menos:	413.242			

Factos e Informações



Cais do Lobito

Carruagem-cantina

O desenvolvimento dos caminhos de ferro na Austrália é notável nos últimos anos. Como é sabido, este continente encontra-se na Oceânia («Boletim» de Março de 1939). A gravura que publicamos reproduz uma interessante carruagem-cantina, que circula nestes caminhos de ferro, munida de sistema de ventilação especial, com ar arrefecido.

Em baixo: Na África do Sul, a aviação comercial encontra-se em pleno desenvolvimento. Veja-se este grupo de aparelhos preparado para deixar o aeroporto de «Rand».



Carruagem-cantina



Aeroporto de «Rand»

Caminho de Ferro de Benguela

Este importante caminho de ferro português atravessa toda a nossa província de Angola, desde o pôrto do Lobito até ao rio Luau, na fronteira do Congo Belga, como já tivemos ocasião de dizer no «Boletim» de Janeiro de 1938. O principal tráfego desta linha é o de mercadorias que desce do interior até ao pôrto do Lobito. A fotografia que publicamos representa uma vista do cais deste pôrto africano. A este cais poderão atracar navios de grande tonelagem, em qualquer altura da maré.

As inundações do Setil

Relatámos no *Boletim da C. P.* do mês passado, com o desenvolvimento compatível com o espaço de que dispúnhamos, os efeitos desastrosos das grandes inundações d'este ano nas linhas do Leste e de Vendas Novas.

Fizemos, então, referência à montagem duma linha provisória sobre cavaletes de travessas, para circulação dos vagões carregados com o material destinado à reparação dos rombos.

Por merecerem registo especial, reproduzimos agora, não só fotografias em que se vêem os referidos cavaletes, como ainda outras relacionadas com as últimas inundações, tôdas elas do maior interesse, por constituírem arquivo de factos que certamente será curioso rever dentro de alguns anos.



Cavalete de madeira na linha de Vendas Novas, para ataque dos rombos produzidos pelas águas no atérro junto do Setil.

Fotog. de Taborda Ramos, Chefe da 2.ª Secção da Via e Obras.



A «cozinha» do pessoal que trabalhou nos rombos

Fotog. de Armando Augusto Lopes, Sub-Chefe da 2.ª Secção da Via e Obras.



Cavalete de madeira que suporta a via e comboio de serviço com pedra para ataque dos rombos no Setil.



Cavalete armado com travessas para suportar a via por onde seguiam os vagões carregados de pedra para ataque dos rombos no Setil.

Fotog. de Taborda Ramos, Chefe da 2.ª Secção da Via e Obras

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Henrique José Bravo
Chefe de Secção dos Serv. Centrais
Admitido como Assentador em
14 de Abril de 1901.



Manuel dos Reis e Abreu
Chefe de Secção dos Armazéns de
Viveres. Admitido como Es-
criturário em 17 de Fevereiro
de 1900.



Vitaliano A. da Silva Ferreira
Chefe de 1.ª classe. Admitido como
Praticante em 1 de Abril
de 1900.



Eduardo F. Modesto Júnior
Escriturário Principal. Admitido
como Praticante em 2 de Outo-
tubro de 1900. Em 1911 foi
elegido por um acto de ho-
nestidade que praticou.



João Maurício Ramos
Fiel Principal. Nomeado Carregador
em 23 de Março de 1901. Em
Dezembro de 1918 foi elogiado
pelo zélo no desempenho do
serviço a seu cargo.



Luiz Ferreira Póvoas
Contra-mestre de 2.ª classe. Admi-
tido como Aprendiz em 23 de
Abril de 1901.



Rodrigo Costa
Chefe de lanço de 1.ª classe. Admi-
tido como Assentador em 26
de Março de 1901.



Maria da Cruz
Guarda de passagem de nível. Admi-
tida como Guarda em 26 de
Abril de 1901.

Acto digno de louvor

No dia 1 de Dezembro de 1940, o Agulheiro de 3.ª classe Sr. Francisco Matos, quando procedia à limpeza da sala de espera da estação de Belver, encontrou uma nota de 20\$00 que imediatamente entregou ao Chefe da referida estação.

Agradecimentos

Pedem-nos a publicação dos seguintes agradecimentos:

Francisco H. Nunes, Capataz de 2.ª classe, de Al-

cântara-T., tem a honra de publicamente testemunhar ao mui ilustre cirurgião Ex.^{mo} Sr. Dr. Azevedo Gomes o seu profundo reconhecimento pela forma carinhosa como operou sua esposa Casimira de Jesus Nunes, que esteve internada no Hospital dos Capuchos, Ser-
viço 6, Sala 2.

Torna extensiva a sua gratidão aos Ex.^{mos} Srs. Drs. Otero, Soares e Bomfim, seus proficientíssimos auxiliares, pela dedicação manifestada durante a doença.

Seria grave falta olvidar neste agradecimento o ilustre clínico Ex.^{mo} Snr. Dr. José Craveiro Lopes (fi-
lho), pela maneira como também tratou a doente.

A todos, não esquecendo o pessoal da referida enfermaria, patenteia o testemunho do seu reconhecido agradecimento.

Manuel Joaquim Duro, antigo Chefe de estação dos Caminhos de Ferro do Estado, reformado, muito penhorado, por si e como representante da sua família, agradece a todos os ferroviários que se dignaram acompanhar ao cemitério de Beja, sua muito chorada e nunca esquecida mãe.

Como o não pôde pessoalmente fazer, vem por este meio manifestar a todos o seu reconhecimento.

Nomeações

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Guarda-freios de 3.ª classe: António dos Santos Serôdio, Francisco Mendes, Manuel António Jaca Júnior, João Madeira da Costa, Luiz Borges, Ricardo dos Santos Torgeira, Manuel dos Reis Chorão, Manuel Francisco, José Mendes, Joaquim Pinto e António Joaquim Moutinho.

Revisores de 3.ª classe: João Martins, Mário de Oliveira Santos, Basílio Pimenta Velhinho e José Ferreira.

VIA E OBRAS

Carpinteiro: Francisco António Nunes (quadro adido).

Promoções

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Condutores de 1.ª classe: António Marques Figueiredo, Joaquim Augusto Vicente, António Soares Pais Júnior, Manuel Martins Alvada, Augusto Cardoso e Júlio da Silva Ricardo.

Condutores de 2.ª classe: Albino Teixeira, Raúl Dias, Joaquim Nunes, José Esteves Magro, Júlio Pedro Pinheiro, Manuel Barros Blanquet Júnior, Manuel Ferro e António Luiz Baptista Areias.

Guarda-freios de 1.ª classe: Frederico Rodrigues, Abel Pinto da Silva, Álvaro de Almeida, Francisco Silva, António Ribeiro Sampaio, António Maria, Abílio Maria Domingos, Fernando dos Reis, Manuel Narciso Vieira, Bartolomeu Roque Redondo e João Rodrigues.

Guarda-freios de 2.ª classe: Manuel Alves de Castro, Frederico José Príncipe, Joaquim Pinto de Carvalho, Domingos da Silva Claudino, José Esteves Carvalho, António Lopes, Sebastião Gonçalves, António Nunes Ribeiro, Manuel Cipriano Fragoso, Jaime

Pinto Vilela, José Amaro, João Freire, Inácio Lopes Laranjeiro e Luiz Mendes de Vasconcelos.

Revisores de 1.ª classe: Augusto Diogo e João António da Conceição.

Revisores de 2.ª classe: Manuel de Sousa Reis, António Gomes Botelho de Matos, António Amaro Antunes e Francisco Ramos Laranjeira.

Reformas

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Irene da Fonseca Santos, Empregada de 2.ª classe, de Espinho.

Adrião Simões Diniz, Condutor de 1.ª classe, de Lisboa.

José Manuel, Condutor de 2.ª classe, de Lisboa.

Em Fevereiro

Júlio Augusto Lopes, Chefe da 1.ª Circunscrição.

Júlio Dinis Simões, Chefe de 1.ª classe, de Pinhal Novo.

António de Sousa, Chefe de 3.ª classe, de Alcains.

José Pinto de Almeida Júnior, Fiel de estação, de Pôrto de Rei.

Mariano António Dias de Sousa, Conferente, de Lisboa-P.

João de Sousa Matoso, Condutor principal, de Barreiro.

Jáime Pinto de Carvalho, Revisor principal, de Campanhã.

José de Amoreira Diniz, Revisor de 1.ª classe, da 2.ª Circunscrição.

Manuel Lopes Barroca, Revisor de 2.ª classe, da 1.ª Circunscrição.

Joaquim Azevedo Martins, Capataz Principal, de Alfândega.

João André, Capataz de 1.ª classe, de Évora.

João Rodrigues, Capataz de 2.ª classe, de Coimbra-B.

António Ferreira, Agulheiro de 1.ª classe, de Rêde.

José Gomes Filipe Novo, Agulheiro de 3.ª classe, de Martingança.

António Alexandre, Guarda, de Lagos.

Manuel José Francisco, Guarda, de Abrantes.

Francisco da Graça, Guarda, de Entroncamento.

António de Oliveira Bêco, Carregador, de Espinho.

Joaquim Pinto Paulino, Carregador, de Fratel.

José Pimentel Girão, Carregador, de Coimbra-B.

António de Almeida, Carregador, de Lisboa-R.

António de Matos, Carregador, de Abrantes.

VIA E OBRAS

Luis Candeias, Chefe do distrito 253, Pias.

João Rodrigues Courela, Sub-chefe do distrito 24, Bemposta.

Cipriano de Oliveira, Assentador do distrito 74, Estarreja.

Manuel Pires Recto, Assentador do distrito 3, da 13.^a Secção, Évora Monte.

Luis Bernardo Pinto, Assentador do distrito 402-A, Leixões.

José Maria Fornes, Assentador do distrito 414, Moledo.

Gertrudes da Cunha, Guarda de P. N. do distrito 60, Formoselha.

MATERIAL E TRACÇÃO

Bernardino Pinto da Costa, Maquinista de 1.^a classe.

Manuel Vales Francks, Maquinista de 2.^a classe.

Frederico Beira Bonet, Ensebador de 2.^a classe.

João Baptist, Ensebador de 2.^a classe.

João Figueiredo Pereira, Ensebador de 2.^a classe.

António Izidoro Trindade, Lampista.

José Frederico Silveira, Ordenança.

Admitido como Amanuense de 3.^a classe em 21 de Abril de 1913, foi promovido a Amanuense de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1916 e finalmente a Empregado de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1933.

† *Maria da Glória Tôrres*, Empregada de 3.^a classe, do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Admitida como Adventícia em 23 de Agosto de 1926, foi nomeada Empregada de 3.^a classe em 22 de Abril de 1927.

† *António da Costa*, Agulheiro de 3.^a classe, do Tramagal.

Admitido como Carregador em 2 de Fevereiro de 1912, foi promovido a Agulheiro de 3.^a classe em 24 de Outubro de 1920.

† *António de Oliveira Mota*, Rondista, de Coimbra-B.

Admitido como Rondista em 21 de Abril de 1921.

† *Nicolau de Oliveira*, Carregador, de Faro.

Admitido como Carregador auxiliar em 29 de Agosto de 1913, foi nomeado Carregador efectivo em 13 de Julho de 1918.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *António Ribeiro Seabra*, Fogueiro de 1.^a classe, no Depósito de Campanhã.

Admitido em 10 de Dezembro de 1923 como Ajudante de montador, nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Outubro de 1927 e promovido a Fogueiro de 1.^a classe em 1 de Julho de 1935.



† *Arnaldo P. Monteiro da Costa*
Empregado de 1.^a classe



† *Maria da Glória Tôrres*
Empregada de 3.^a classe



† *António Ribeiro Seabra*
Fogueiro de 1.^a classe



† *António da Costa*
Aguilheiro de 3.^a classe

Eléctricas: 16 — É o trabalho que nos dá o pão, e por isso mesmo não deve ser objecto de zombaria — 2.

17 — Repara naquela *mulher excéntrica* que tem levado toda a viagem a *fazer notas a lápis* — 3.

Mefistofélicas: 18 — Os *primores* da mocidade passam depressa, mas *fica* dêles, na alma, uma saudade que se eterniza, envelhece e «*mata*».

(Ao meu amigo F. N.)

19 — A tua sogra, que tem sido o «*animal*»⁽¹⁾ mais feroz à *superficie* da terra, tornou-se agora uma *mulher ridícula*.

Novíssimas: 20 — Abusando da sua *influência* todo aquele que substitue um *chefe*, na ausência dêste, está sujeito a levar um tiro à *queima-roupa* — 1-3.

21 — «*Deus*»⁽¹⁾ me livre do grande embaraço de enrolar as *velas* do navio — 1-1.

22 — Como o seu fáceis é sempre *igual* não se nota quando está *alegre* — 1-1.

Sincopadas: 23 — É *satílico* o aparecimento de um *frúnculo* — 3-2.

24 — O egoista é *difícil de contentar* com uma pequena «*importância*». — 3-2.

25 — O *boato falso* não tem importância no *tribunal eclesiástico em Roma* — 3-2.

26 — O professor castigou o *menino* por ele ter aparecido na aula a fumar de *cachimbo* — 3-2.

27 — Não sei bem que diferença há entre *terraço* e *páteo* — 3-2.

(¹) caseiro e daninho.

(¹) dos pastores.

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Abril de 1941

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional A. A. kg.	2\$25	Carvão sôbro-Em Lisboa kg.	565	Milho	lit. 1\$10
» » branco »	2\$60	Carvão de sôbro-Rest. Armazens »	555	Ovos	duz. variável
» » mate.. »	2\$70	Cebolas	variável	Presunto	kg. 11\$00
» » glacé .. »	3\$10	Chouriço de carne	» 14\$50	Petróleo-Em Lisboa	lit. 1\$80
» » gigante .. »	2\$90	Far.ª de milho branco ..	» 1\$45	Petróleo-Rest. Armazens	» 1\$90
Arroz Nacional corrente 1.ª Colonial »	3\$40	Far.ª de milho amarelo ..	» 1\$50	Queijo da Serra	kg. 14\$50
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$50	» » trigo	» 2\$30	Sabão amêndoas	» 1\$65
» 2.ª » »	4\$35	Farinheiras	» 8\$50	» Offenbach	» 2\$60
» pilé	4\$65	Feijão branco	lit. 2\$30	Sal	lit. 5\$85
Azeite extra	7\$40	» frade	lit. 1\$40 e 1\$80	Sêmea	kg. 5\$80
» fino	7\$00	» manteiga	lit. 2\$20	Toucinho	» 8\$00
» de consumo	6\$50	» avinhado	» 1\$90	Vinagre	lit. 5\$90
Bacalhau inglês	6\$60, 7\$40 e	Lenha em Lisboa	kg. 530	Vinho branco	» 1\$30
» Nacional	6\$80, 7\$20 e	» rest. Armazens ..	» 520	» tinto-Campanhã	» 1\$40
Banha	kg. 8\$50	Manteiga	» 19\$00	» » -Gaiá	» 1\$40
Batatas	» variável	Massas	» 3\$75	» » -Rest. Armazens ..	» 1\$40

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto.

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

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atoalhados, fazendas para fato, caçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

Quem for económico deverá abastecer-se nos Armazens de Viveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionário ferroviário.

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 deste Boletim não se vendem avulso.

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.).



Quando se iniciou a reconstituição do traçado telegráfico da Companhia aproveitaram-se provisoriamente os postes, fosse qual fosse o seu estado ou posição. Este poste, apesar de tudo, suporta já um fio telegráfico.

Fotog. do Engº A. Mendonça

compõe essencialmente de oxigénio e azote na proporção de 21 volumes do primeiro e 79 do segundo. O oxigénio é o gás que mais nos interessa porque sem ele a vida não é possível.

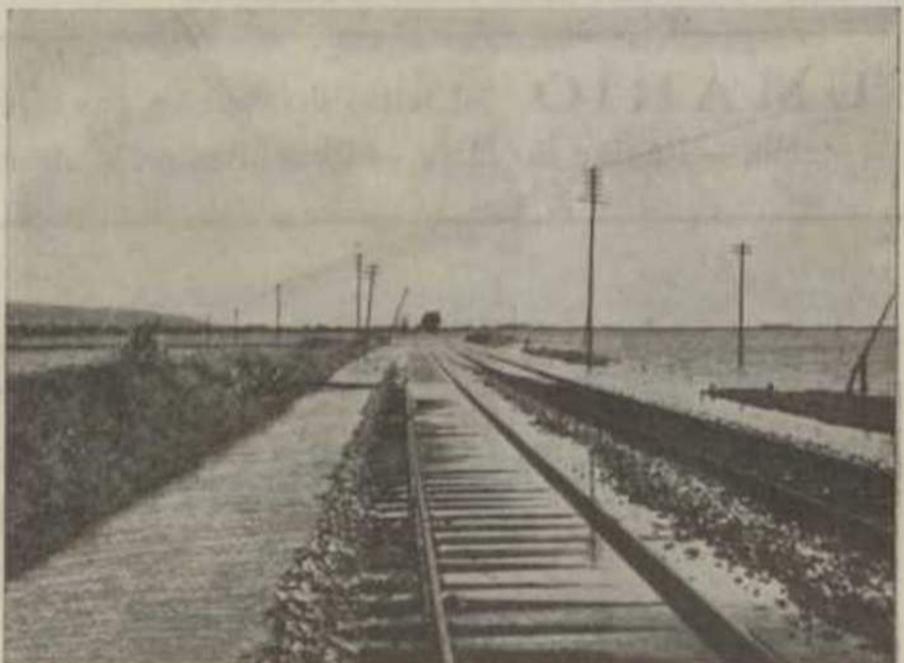
À medida que nos afastamos da superfície da Terra sentimos que o ar se torna menos respirável, isto é, que ele se rarefaz com a altitude.

O ar é um fluido e como tal é móvel. Os fluidos procuram sempre pôr-se em equilíbrio; as partículas de ar escorregam facil-

mente umas sobre as outras o que explica os movimentos da atmosfera.

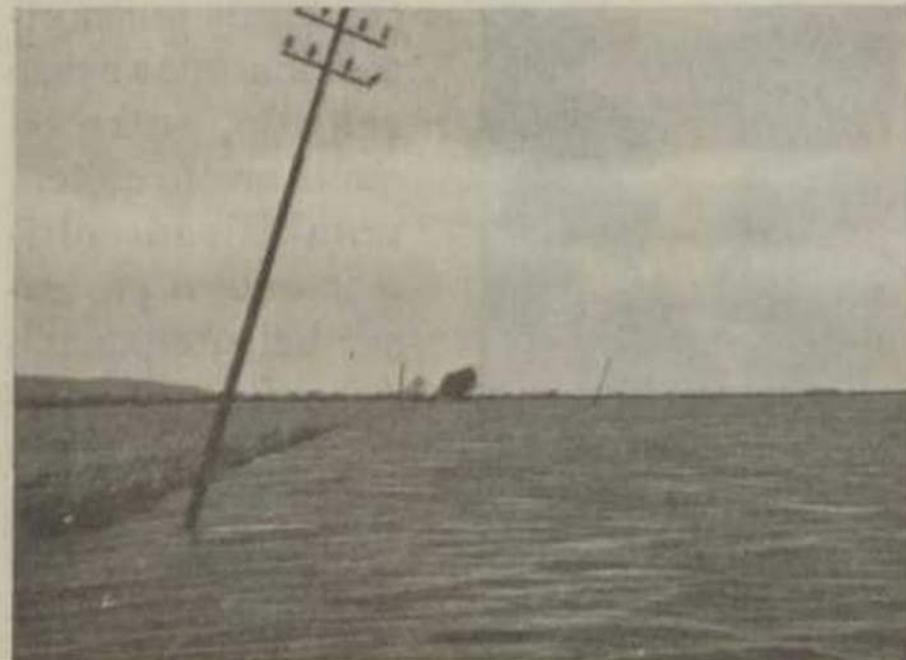
O ar quente é mais leve que o frio e o úmido menos pesado que o seco. Por causa da desigual repartição de calor e umidade à superfície do globo terrestre, a pressão do ar não se mantém igual à normal (760^{mm}) por toda a parte; ou é inferior ou superior, ou, como se costuma dizer: há baixas e altas pressões. Como estas pressões se medem com o barómetro chamam-se pressões barométricas.

O ar, como fluido que é, procura equilíbrio; quando há desequilíbrio produz-se deslocamento das camadas de ar; é a este



Outro aspecto da súbita cheia que se seguiu ao ciclone, entre Póvoa e Alverca.

Fotog. do Engº J. da Costa



Vista flagrante da cheia que súbitamente sucedeu ao ciclone entre Póvoa e Alverca, cobrindo por completo as linhas cerca de 80 centímetros.

Fotog. do Engº J. da Costa

deslocamento do ar que se chama vento. O vento é, pois, ar em movimento.

A ciência que estuda os fenómenos atmosféricos chama-se meteorologia. Do estudo dos ventos concluiu o meteorologista holandês *Buys-Ballot* a seguinte lei: o vento sopra das zonas de altas pressões para as de baixas.

Mais tarde o inglês *Stephenson* acrescentou: a velocidade dos ventos está na razão directa da diferença de pressões entre os dois pontos em que sopram.

As zonas de altas pressões chama-se *anti-ciclone*, que designa região em redor da qual a pressão decresce mais ou menos uniformemente.