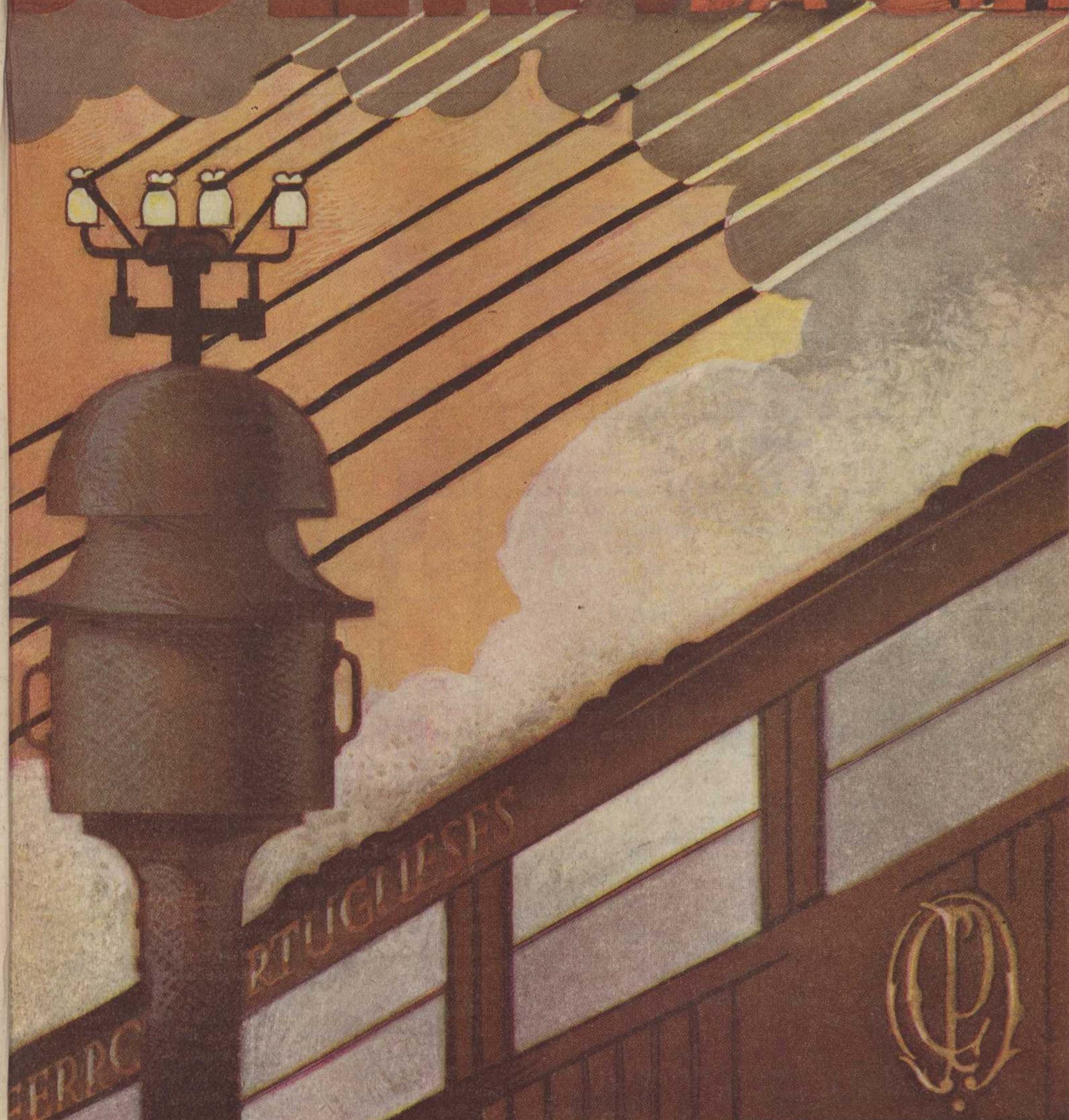


BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO — N.º 22

ABRIL DE 1931

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Por necessidades de impressão da capa, a secção de *Problemas Recreativos* não pôde continuar a ser composta tão tarde como até agora tem sido.

Vemo-nos por isso obrigados a pedir aos Srs. charadistas o favor de enviarem as soluções dos problemas até o dia 18 do mês em que sai o *Boletim*.

QUADRO DE HONRA

Britabrantés, Roldão, Mago, Costasilva, Amaro, Mata-tudo, Tudo-morre, Yézid, Joluso.

QUADRO DE MÉRITO

Rádio (14), Barreira (14), Jaiobas (14), Luas (14), Zé Sepol (14), Barão do Tacho (13), Barqueiros (11), Acosta (10).

Soluções do n.º 21

1 — Estrado, 2 — Lapela, 3 — Carapau, 4 — Solveu, 5 — A letra M, 6 — Barquinha, 7 — Avé dominadores do ar, 8 — Outeiro-Ouro, 9 — Fumeiro-furo, 10 — Quem tórto nasce, tarde ou nunca se endireita, 11 — Ajudar, jaleca, ulular, delire, acarea, rarear, 12 — Santarem, 13 — Sólho, 14 — Coimbra-B, 15 — Entre os Rios.

Adivinhas

1 — Qual é a estação portuguesa que é insecto?

Rádio

2 — Qual é o apeadeiro da C. P. que é simultaneamente uma praça graduada do exército e um peixe?

M 113

3 — Qual é a vila que contem elemento indispensável à vida, maldade, oceano, utensílio de guerra e modo como as crianças se alimentam.

Manha

Charadas em frase

4 — A «nota» foi lançada a crédito desta «vila» — 1-1.

Joluso

5 — Com esta «medida», examinei a «preposição» para obter a semente — 1-1-1.

Jaa

6 — Ao último gemido de Cristo, sua mãe chorou a perda de seu filho querido — 1-2.

Britabrantés

7 — No meu *intimo* entendo que pela *Pátria* nos devemos sacrificar — 2-1.

Nordelas

8 — Entre nós tem boa reputação esta «bebida» — 1-1.

Reporter X'

Maçadas ferroviárias

Formar os nomes de estações de caminho de ferro portuguesas com as letras das seguintes frases:

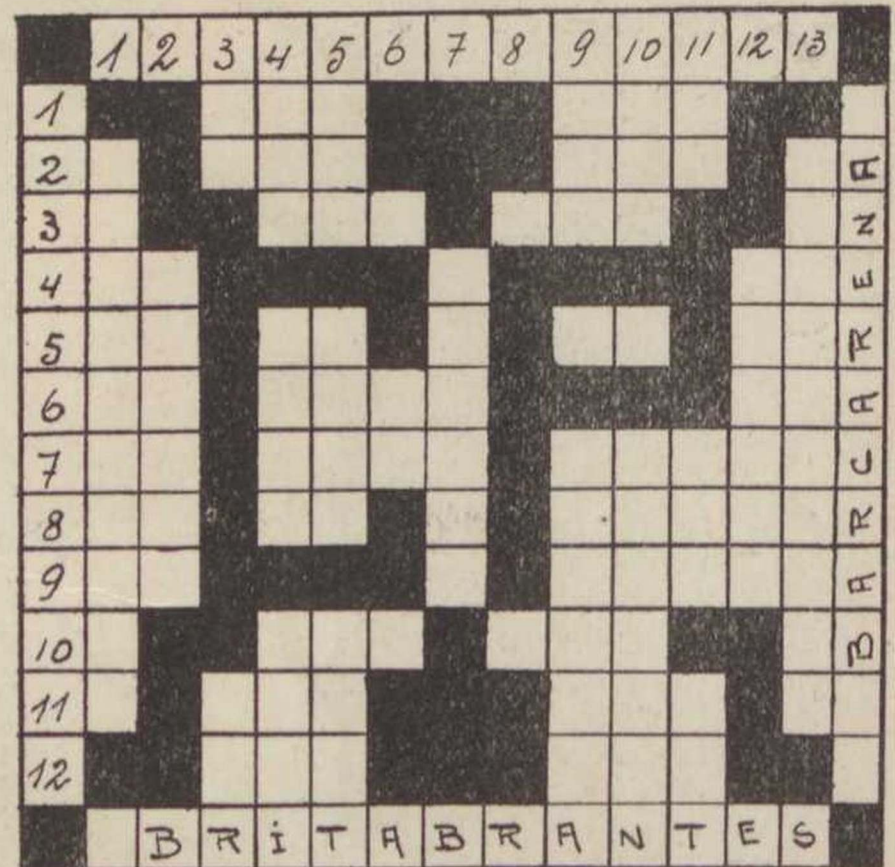
9 — TEM MORRO

10 — SOBRE CAL

A. X.

11 Problema de palavras cruzadas

(Dedicado ao Ex.^{mo} S^{nr.} Vidal Bizarro)



Horizontais: 1—Abismo, causa pena, 2—Consoante, de-seje, altar, consoante, 3—Vogal, camareira, época, vogal, 4—igreja, vogal, prefixo de separação, 5—O, nota, aqui, duas consoantes, 6—A mim, sorte, banto, 7—Duas consoantes, pedra, ardor, 8—Duas vogais, atmosfera, consoante, conferi, 9—Duas consoantes, vogal, léu, 10—consoante, casa, fala, consoante, 11—Lo, semelhante, ofereci, el, 12—Altar, mas.

Verticais: 1—Despêsa, 2—Levantar, ingrata, basta, 4—Aia, diz, casa, 5—Soberano, desdita, fileira, 6—Vogal, vogal e consoante, consoante, 7—Acaso, 8—Vogal, consoante, 9—Oferecer, consoante, ardente, 10—Mas, vogal, habituar, 11—Caminhava, decifrar, corria, 12—Cortina, 13—Descuidado.

(Continúa na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA *

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro na Grande Guerra. — Automotora movida por meio de hélice. — Ceifeiros. — Consultas. — Estatística referente a Fevereiro de 1931. — Transporte de locomotivas por mar. — Telefone portátil nas gares de embarque dos cais de caminho de ferro. — Um «récord» notável. — Educação física dos aprendizes da indústria alemã. — Curiosidades estatísticas. — Venda de productos farmacêuticos. — Receitas úteis. — Agentes que completam neste mês 40 anos de serviço. — Nomeações. — Reformas. — Mudanças de categoria. — Falecimentos.

O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro na Grande Guerra

Não é, decerto, proprio da indole d'uma revista d'esta natureza, o relato desenvolvido da acção technica e militar do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, na formidavel luta que fica designada na historia pelo nome de Grande Guerra.

Assim, correspondendo á gentileza do honroso convite que me foi feito para escrever algumas linhas para esta util publicação, vou procurar dar uma impressão do que foi o valioso e patriotico concurso, dado pela familia ferroviaria portugueza, ás tropas que em França representaram tão digna e brilhantemente o nome de Portugal.

Foi na cidadella de Cascaes, onde era então o quartel da Companhia de Sapadores de Caminhos de Ferro, que começou, em 16 de Fevereiro de 1917, a ser mobilisado o Batalhão d'aquella especialidade, que tinha sido requisitado para ir prestar serviço na frente de guerra em França.

Esse batalhão deveria compôr-se de 4 companhias, que abrangiam todos os serviços de via, tracção e exploração, e o seu effectivo total estava fixado em cerca de 1200 homens.

A mobilisação fez-se rapidamente, chamando-se ao serviço todos os homens das classes licenciadas da antiga Companhia de Sapadores, onde havia já uma forte percentagem de empregados ferroviarios.

Para completar o effectivo marcado foram recebidos importantes reforços, designadamente das Brigadas de caminhos de ferro, que forneceram um valioso contingente de praças com as especialidades technicas necessarias, constituido por pessoal de todas as Companhias e Direcções de caminhos de ferro do paiz.

Em meados de abril realisou-se a revista geral ao Batalhão mobilisado, em Cascaes, e n'essa occasião foi recebido um lindo guião, primorosamente bordado pelas senhoras d'aquella villa, que assim quizeram prestar a sua homenagem àquelles que iam partir para a guerra em França.

O embarque fez-se, em breve praso, e, nos fins de maio, já todo o Batalhão se encontrava no «front» de França, occupado em trabalhos da sua especialidade.

Muitos e variados foram os trabalhos e serviços prestados pelo Batalhão, durante os dois annos que permaneceu em França até maio de 1919, e em todas as circumstancias ficou devidamente comprovada a coragem, a dedicação, e a competencia technica dos seus officiaes e praças.

A sua zona de acção não se circumscreveu á area do C. E. P., onde aliás pouco permaneceu, mas estendeu-se a todo o territorio occupado pelos exercitos inglezes, desde a Belgica até ás regiões de Rouen e de Amiens, no sul da area britannica.

Logo de começo, o batalhão constituiu dois grupos distinctos: um, composto da 1.^a e 2.^a companhias, trabalhou na região do Ypres e Messines, na Belgica, e outro, composto da 3.^a e 4.^a companhias, foi occupado na região de Albert e Amiens. N'esta situação se conservaram as companhias até fins de agosto de 1917, executando varios trabalhos de construcção, conservação, e levantamento de via normal.

Em agosto de 1917, o batalhão, á excepção de uma companhia que ficou na zona do C. E. P., foi transferido para a região de Arras-Saint Pol-Duisans, tendo a seu cargo as linhas que ligavam aquelle trian-

gulo de communicações. N'essa situação o batalhão assistiu ás offensivas allemãs de março e abril de 1918, prestando sempre os mais valiosos serviços, em condições difficeis, e quasi sempre sob o fogo da artilheria inimiga.

De varias auctoridades do exercito britannico recebemos, n'esses momentos, a lisongeira affirmacão de que, se em tão criticas circumstancias se conservaram sempre abertas ao trafego as communicações para a rectaguarda, tal facto se deveu aos sapadores portuguezes. Designadamente durante a batalha de Arras, foram bem assignalados os serviços prestados nas duas gares extremas de Arras e Saint-Pol, e isso valeu ás

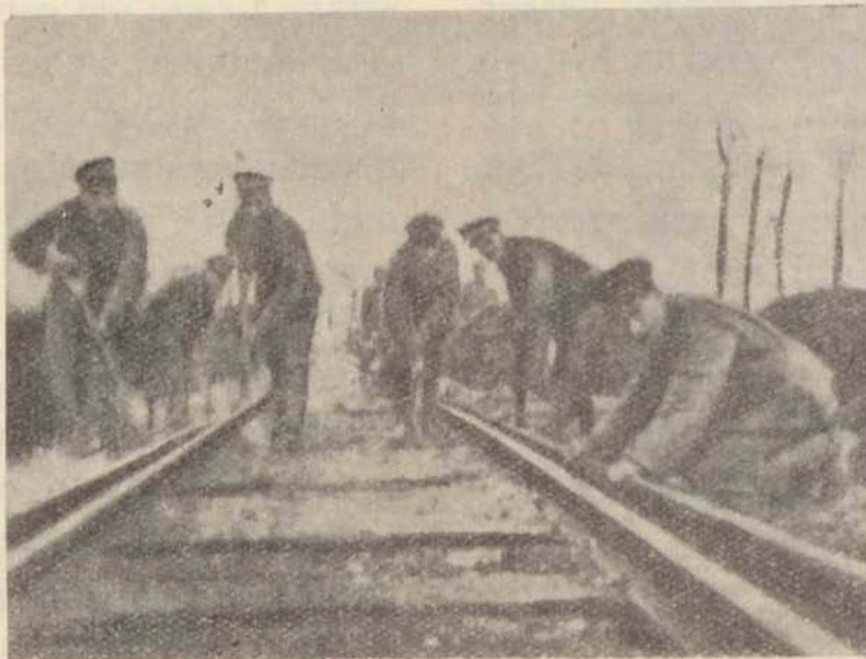
tropas de sapadores portuguezas, varias condecorações inglezas e algumas cruces de guerra portuguezas.

Tambem, por essa occasião, a 3.^a companhia, que se achava no sector portuguez, prestou os mais relevantes serviços, sendo a ultima unidade portugueza que se conservou n'aquelle sector depois do 9 de abril. Essa companhia conseguiu salvar, e fazer retirar pela via ferrea, um grande canhão da artilheria pesada ingleza, cujo commandante, n'uma tocante manifestação de reconhecimento, offereceu

depois ao commandante da companhia portugueza, uma photographia do mesmo canhão, rodeado pelos artelheiros inglezes da sua guarnição.



Bernaville — As mascotes do destacamento da 2.^a companhia do B. S. C. F. entre duas praças do mesmo destacamento que se encontram trabalhando em dia de neve



Bernaville — Trabalhos de nivelamento de um cruzamento executado por praças do destacamento do B. S. C. F.



Bernaville — Partida de uma «draisine» manual movida por praças do destacamento da 2.^a comp.^a do B. S. C. F. para efeitos de exploração da via

N'esse tempo, também o Batalhão tinha já organizado uma nova companhia, a 5.^a, destinada a serviços de exploração, e que, até ao 9 de abril, teve a seu cargo a exploração da linha de Bethune a La Gorgue.

Após as offensivas da primavera de 1918, o batalhão, acompanhando a retirada do 5.^o exército inglês, veio tomar conta de trabalhos na região de Abbeville-Candas, conservando-se, no entanto, o commando do Batalhão e a 4.^a companhia na região de Arras-Saint Pol.

A 3.^a companhia executou, na região do Lys, importantes e arriscados trabalhos de salvamento de material, que o relatório inglês assignala como *muito bom trabalho*.

Em agosto de 1918, a Direcção inglesa resolveu confiar ao Batalhão importantes trabalhos de exploração, e assim a 5.^a companhia tomou conta da gare de Rouxmesnil, em Dieppe, onde atracava o *ferry-boat* de Southampton, e a 3.^a companhia foi encarregada do serviço da gare de Quevilly, em Rouen, destinada ao serviço de munições.

N'estas missões prestaram ainda os nossos sapadores os maiores serviços, e, em Rouen, foram varias praças condecoradas pelo comando inglês por terem salvado, com risco da propria vida, um comboio de munições de que se tinha incendiado um dos vagons.

O Batalhão conservou-se n'estes importantes trabalhos, até muito depois do armistício, e só em março de 1919 é que operou a sua concentração na região de Aire-sur-la-Lys, afim de se dirigir para Cherburgo onde embarcou para Portugal, tendo desembarcado em Lisboa no dia 1 de maio de 1919, com dois annos completos de serviço de guerra, sem nunca ter deixado a zona considerada de 1.^a linha.

Do valor dos trabalhos effectuados pelo Batalhão, fallam bem claro os documentos que constituem o seu Livro de Ouro, e nos quaes as auctoridades militares inglezas, francezas, e portuguezas, prestam justiça ao esforço desenvolvido n'aquelles dois annos de guerra, por todos os que contribuíram para o bom nome dos Sapadores de Caminhos de Ferro.

Seria longo enumerar aqui todos esses documentos, mas citaremos algumas das mais interessantes referencias n'elles contidas.

N'uma carta por mim recebida, em outubro de 1917, do general Nash, Director Geral dos Transportes no Grande Quartel General inglês, dizia-me elle que se orgulhava de ter o nosso Batalhão sob as suas ordens, pelas referencias que os seus trabalhos tinham merecido.



Bernaville — Partida de duas praças do destacamento da 2.^a companhia para a ronda à linha férrea em noite de neve

De uma carta, em data de 21 de março de 1918, e referindo-se aos trabalhos executados durante a offensiva allemã, extractamos as seguintes palavras do coronel inglez David Lyell, Director das Construcções de Caminhos de Ferro:

«Considero-me feliz em aproveitar esta oppor-
«tunidade para patentear os serviços do vosso
«Batalhão durante o seu primeiro anno de
«guerra».

E terminava por um modo assaz lisongeiro:

«Your Battalion
is fully maintain-
ing its tradi-
tions» (1).

A proposito dos bombardeamentos aereos, que eram constantes sobre os locais onde estava o commando do Batalhão, dizia o *maire* de Aubigny-en-Artois, que foi muito tempo a séde do Batalhão:

«Aubigny não esquecerá nunca a bella conducta dos portuguezes n'esta circumstancia.»

No relatorio final, enviado pelo C. R. C. E. do Grande Quartel General inglez, em 24 de março de 1919, quando o Batalhão iniciou a marcha para o regresso a Portugal, ha a seguinte conclusão:

«Tenho muito prazer em verificar que muito util trabalho (very useful work) foi desempenhado pelo Batalhão portuguez de caminhos de ferro, emquanto trabalhou sob esta Direcção».

Finalmente, na Ordem do Exercito n.º 10 de 10 de julho de 1920, o Batalhão foi condecorado com a Commenda da Ordem da Torre e Espada, segundo as proprias palavras da mesma ordem:

«... porque n'um aturado serviço de cam-»

(1) O vosso Batalhão mantem inteiramente as suas tradições.

«panha de quasi dois annos deu continuadas»
«provas brilhantes de inexcedivel dedicacão»
«pelo cumprimento dos seus deveres, estando»
«sempre prompto para os mais arduos e ar-»
«riscados serviços, que desempenhou com per-»
«feita competencia technica e particular dis-»
«tinção, tendo merecido honrosas referencias»
«dos commandos alliados sob cujas ordens»
«serviu, e mantido sempre um alto moral e um»
«espírito de corpo fóra do vulgar.»

Já na Ordem do Exercito n.º 14, de 28 de Junho de 1919 se continha, a seguinte citação:

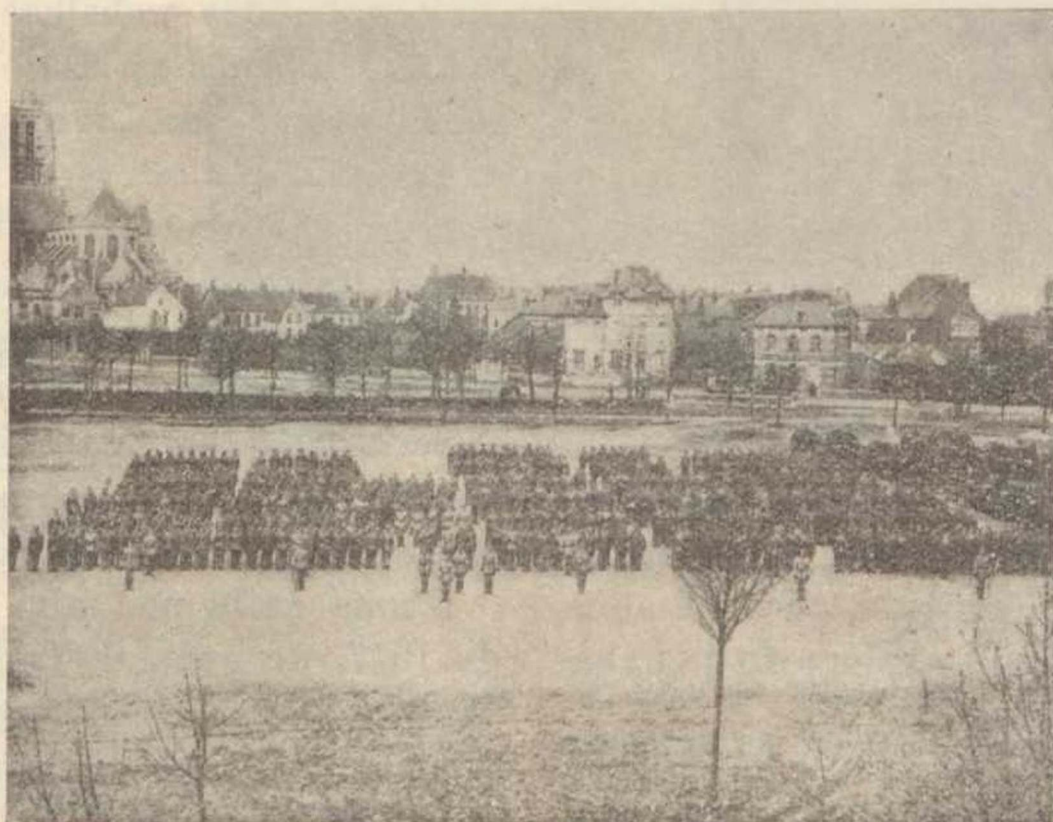
«O Batalhão de»
«Sapadores de»
«Caminhos de»
«Ferro foi a uni-»
«dade portugueza»
«que, com mais»
«persistencia e»
«assiduidade,»
«cooperou na»
«zona de guer-»
«ra, onde pres-»
«tou notaveis e»
«assignalados»
«serviços, em cir-»

«cumstancias per vezes difficeis e arriscadas.»

Nas breves e despretenciosas palavras que ficam traçadas, vai, como já disse, a minha sincera e lisongeira impressão sobre o bello concurso prestado pelos briosos e patriotas ferroviarios portuguezes ao bom nome da nossa Patria, na valiosa parte com que contribuíram para a constituição do nosso Batalhão, cujo commando constitue a maior satisfação do meu coração de militar e de portuguez.

RAUL ESTEVES

Coronel de Engenharia, Comandante do R. S. C. F.
Membro do Conselho de Administração da Companhia



Aire-sur-Lys — Revista do Batalhão de S. C. F. para efeitos de marcha para o porto de embarque (Cherburgo) quando de regresso a Portugal

Automotora movida por meio de hélice

DESDE ha muito que os inventores têm procurado construir veículos destinados a circular com grande velocidade sobre linha férrea ordinária ou por meio de linha aérea.

Já em 1903, na Alemanha, se construiu uma automotora eléctrica, que circulava suspensa duma linha aérea, tendo conseguido atingir a velocidade de 214 quilómetros à hora. Infelizmente esta automotora exigia motores de elevada potência, 3:000 cavalos, que tornava muito dispendioso este meio de locomoção.

Em 1919 os engenheiros Steinitz e Pleiffer construíram uma automotora com hélice que circulou também nos caminhos de ferro alemães, mas a insuficiência do sistema de freios adotado não permitiu realizar velocidade suficientemente elevada.

Diversas outras tentativas foram feitas até que, ultimamente, o engenheiro alemão A. Kruckenberg estudou uma automotora a que, pelo seu aspecto, se deu o nome de «Zeppelin sobre carris».

Foi construída por uma sociedade alemã fundada em 1924, designada pelas iniciais G. V. T., com o patrocínio dos caminhos de ferro do Estado Alemão que para as experiências puzeram à disposição do constructor uma linha situada perto de Hanover.

Estas experiências realizaram-se em Outubro de 1929, tendo confirmado o interesse que representava a redução do peso morto do veículo e o emprêgo de hélice aérea em veículos de caminhos de ferro.

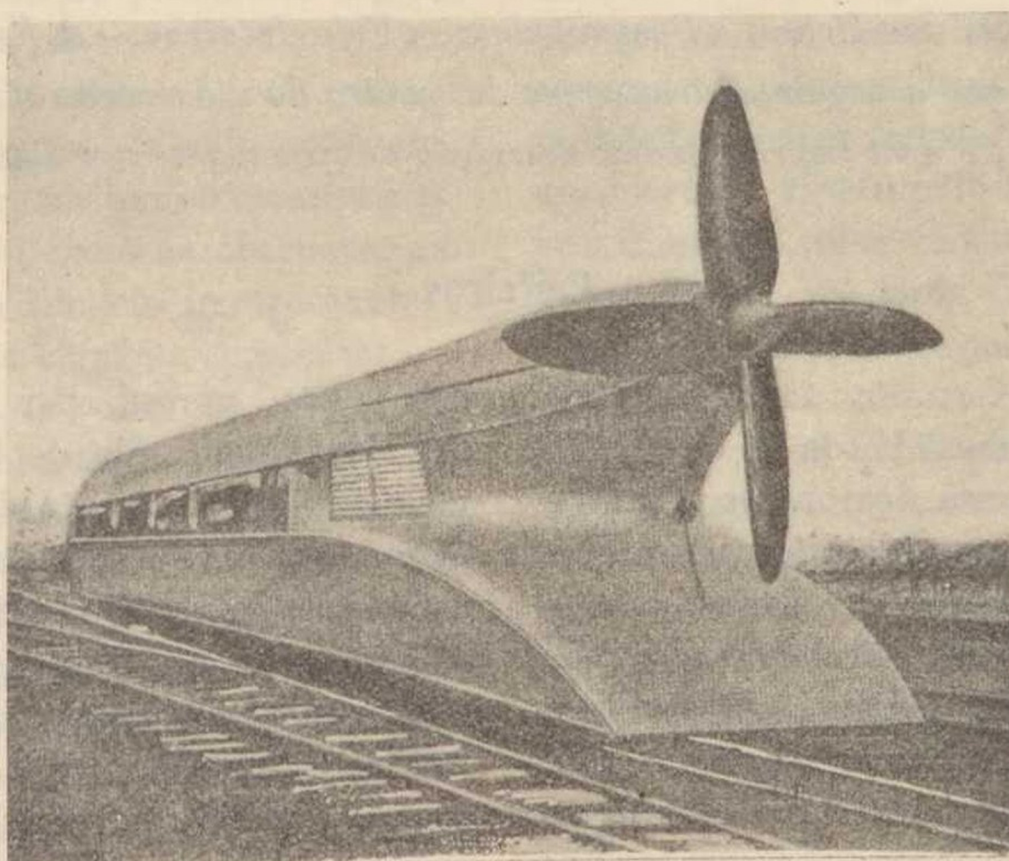
Também em 1929, as oficinas de Leinhausen

pertencentes aos caminhos de ferro do Estado Alemão, empreenderam a construção duma nova carruagem de 26 metros de comprimento munida dum motor de avião de 500 cavalos, pesando em vazio cerca de 18,5 toneladas.

As experiências desta automotora começaram em 15 de Agosto último. Conseguiu-se atingir

uma velocidade de 182 quilómetros à hora, mas não ficou dúvida alguma de que se poderia conseguir velocidade superior se a experiência tivesse sido feita numa linha mais extensa.

A aceleração inicial foi de 0,63 metros por segundo; ao cabo de 66 segundos, tendo percorrido 985 metros, a carruagem atingiu a velocidade de 100 quilómetros à hora.



Automotora movida por meio de hélice

A 150 quilómetros à hora, com o ar calmo e numa via em linha recta a potência absorvida pela hélice foi de 198 cavalos, e o consumo de gasolina de 60 litros por cada 100 quilómetros.

Não se sabe ainda como o novo sistema se comportará em linhas acidentadas e com curvas.

A distância entre os eixos da automotora é de 20 metros. A caixa compreende um compartimento para bagagens situado à frente, um compartimento para 12 lugares para não fumadores, um outro também com 12 lugares para fumadores e um pequeno compartimento para lavabo.

Instalando cadeiras nos espaços disponíveis pode conseguir-se sem prejuízo da comodidade dos passageiros uma lotação de 40 a 50 lugares.

A gravura que aqui inserimos dá uma clara ideia da configuração desta nova automotora.

A hélice fica na rectaguarda da carruagem.

Digressão Literária.

José Valentim Fialho de Almeida, nasceu em Vila de Frades no ano de 1857 e faleceu na vila de Cuba em 1911.

A sua obra literária, composta de contos, narrativas e artigos, em que a Sociedade e os costumes são alvos de críticas mordentes e sarcásticas, contem páginas admiráveis pelo extraordinário poder descriptivo, beleza, vigor e propriedade de estilo, que lhe asseguram um lugar de grande relêvo na literatura portuguesa contemporânea. As suas melhores produções encontram-se reunidas em volumes intitulados: «Cidade do Vício», «País das Uvas», «Pasquinadas», «Vida Irónica», «Á Esquina» e na publicação «Os Gatos». O trecho que a seguir se transcreve do quadro da vida rural «Ceifeiros», que faz parte do volume «Á Esquina», é uma impressionante descrição do extenuante trabalho das ceifas no Alentejo.

Ceifeiros

.....
Elles entanto, em linha à borda do trigo, distanciando seis metros uns dos outros, começaram em silencio a terrível faina de ceifar. Trazem as pernas apolainadas de trapos, atados estes por cordas que se lhes entrecruzam, desde o sapato até às coxas, por defesa aos abrolhos do restolho; trazem nos braços e mãos piúgas velhas, de que fizeram mitênes contra as escoriações da palha ardente; e a cara mal se lhes vê sob as abas do chapeirão de feltro ou de palmeira, e o mover dos seus rhins trahe o derreamento de miseráveis envilecidos pelas moedeiras da fome e do trabalho. Com a mão direita lançam a foice ao rez da terra; com a esquerda agarram nos caules e vão deixando atraz de si o trigo, em pequenos mólhos paralelos. Aqui, além, inda os mais novos cantam, mas nas respirações oppressas, cantiga e palestra entrecortam-se-lhes de prágas, quando o suor, trespassando a saragoça das calças e o panno crú das camisas, começa de se lhes pegar á carne, salgado e chamuscando-lhes as sarnas como fogo. As primeiras horas té ao almoço, são suaves, porque os 38 grãos do sol pouco fazem nessas indoles de salamandra, affeitas a torrar. Apenas alguma sêde, um ou outro asso-pro aos moscardos que os perseguem, e olhadelas ao sol para indagar se a meia hora de descanso do almoço, estará longe. Esse placido

interregno, porem, por pouco alcança, que a fornalha solar refila de brazidos, graduando o martyrio na proporção da mais atroz perversidade. A oriente o sol vem caminhando, sahindo da fumarada do horizonte, passando da côr de sangue, a bronze liquido; e os seus raios, à medida que se aprumam, trazem na escandencia, nauseas de veneno, e a angustia horrorosa do metal derretido sobre a carne: rareia o ar, a aragem matinal cessa de todo, os cães arquejam, de lingua cahida, as cavalgadas cessam de rilhar; e calando-se os passaros, e os vãos mais lentos, os ares mais turvos, a sombra mais ephemera — a hora do tormento diabolico da sêde, não sêde do paladar, tendo por centro de refrigério a gôrja secca, mais sêde do sangue espessado nas arterias, extenuadora sêde dos tecidos, colossal, geral, que nada estanca, e sob cujo estertor o cerebro zumba nos allucinantes delirios da insolação! Julgareis que a temperatura, marcada ao sol por 44 mortaes riscos do thermometro, tocado este acume, regresse lentamente ás virações mais frigiditas da tarde.

Mas qual regressar! são nove horas apenas da manhã, e dahi ás tres, o thermometro não fará senão subir. Começa então o pavoroso espectáculo da natureza e do homem, torturados a fogo para expiar o crime duma ter dado fructo, e do outro insistir em viver delle. O almoço dos ceifeiros é parco e sem vontade: pão secco,

azeitonas, algum queijo de cabra ou laranjasita mirrada, e agua! agua! agua! bebida pela bocca dos cantaros, a plena gôrja, ou de bruços nas poças cheias de limos, onde batracheos estagnam, côr de lama, d'olhos extaticos no sol como fakirs. Impaludismo, desynteria, typho, o que elles bebem? Deixal-o; a sêde não reflecte; cada gotta daquella podridão vale mil vidas; e são goladas e goladas, a cada instante o cantaro despeja-se, e o rapaz sae a mergulhal-o no charco proximo, que os cães turvaram banhando-se-lhe dentro, e donde bandos de passaredo fôgem, regalados. Meia hora de repouso após o almoço. Mas repouso adonde? os arvoredos são raros, a terra escalda, e na rara sombra os insectos chacinam, furiosos. Ao mesmo tempo começa a fazer-se um inquietante silencio na charneca, um silencio opprimido, um silencio irrespiravel.

Cessaram os vôos, as cigarras começam, e o grasnar dos corvos, nos valles de milho, faz pelo matto como um echo de disputa rouca entre uma canalha malcreada. Lá para o longe, emquanto nos primeiros planos as folhas das arvores perto, ganham uma nitidez metalica de contornos, vê-se a atmosfera por completo encinzeirada, a luz do sol sem brilho, como que vista atravez vidros de fumo; e horrivel coisa! em certos sitios a paizagem, atravez camadas d'ar aquecidas desigualmente, como que se refrange numa successão de laminas horizontaes, apparecendo á vista numa perpetua e irradiante oscilação. Como é o tempo das roças, dos lumaréos d'esteva, ao longe, pelos montes, erguem-se columnas de fumo pardo, muito altas, completamente immoveis, redondas e direitas, avultando no deserto como troncos, e escabelleiradas lá cima, nalguma zona d'ar onde inda corra viração. Para fóra dos bordos de vaso das montanhas, não se ouve nada; o socego e a solidão dominam tudo. Dentro do vaso, na seara secca, mar de pavêas sem marés, crepitante lençol de mêsses loiras, oppressos, congestionados, sorvendo o ar rarefeito com medonhos esforços de clavículas, haustos agonicos, e verdadeiros rios de suor no torso latejante, os condemnados ceifeiros lançam a foice, e a palha estála, os mólhos vão caindo nos regos, em fitas regulares e parallelas, que o manageiro acama e junta, formando mólhos maiores, atando-os com a mesma

palha num gesto violento de torsão, e atirando-os para outro, que os enfeixa afinal em roeiros de doze a dezaseis, d'espigas para o ar, como cornucopias d'abundancia. Elles não falam, toda a energia animal consumida no tumulto d'abrir e fechar o thorax ao oxigenio atmosferico; — assopram! e alguma palavra a dizer, na bocca se lhes sécca, apenas solto num gemido, o monosyllabo primeiro.

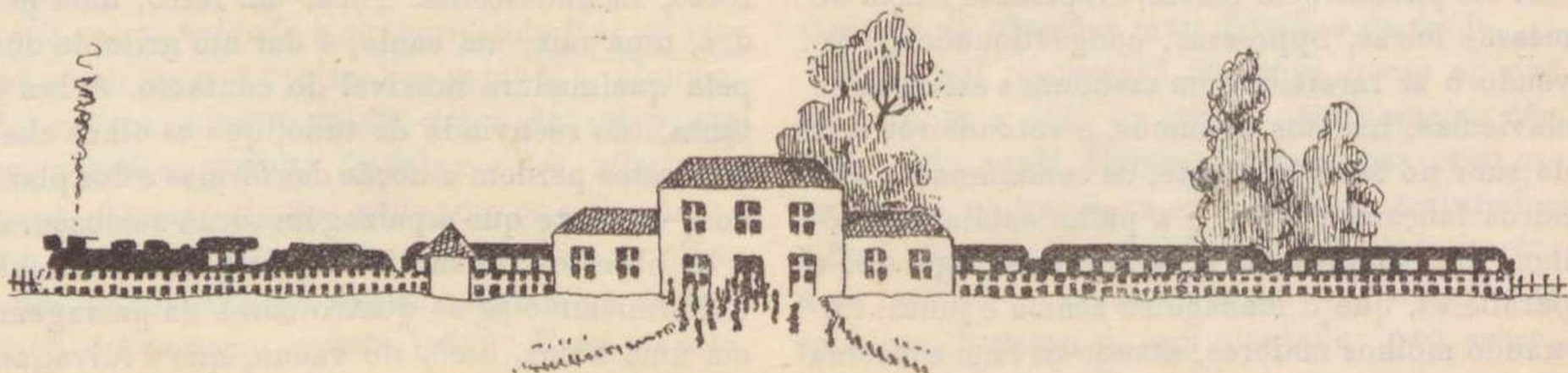
Dez, onze horas... o thermometro subiu a 48 e a 50, e o zangarreio das cigarras, prenuncio do terrivel meio-dia, a principio disperso, agora multiplica-se num unisono de milhões e milhões de gritos roucos. Aquelles ruidos fazem um marulho agudo pelo campo, parecendo, não voz d'insecto, mas uma supplica geral, da terra devorada, ao sol feróz. Elles vêm de todos os pontos do horizonte, e pelo caminho sommam-se aos que tócam, incham no ar, trepidam, centuplicam de furia e resonancia, vão, vêm, ondulam, generalisam-se, ensurdecedores, constantes, allucinantes, ora num chôro, ora em zumbaia, ora em chacóta; e de cada vêz que o suão abre a guela para extinguir a vida e encoxarrar as folhas das arvores, mais teimoso, intenso, aquelle marulho maldito desagrega a sua pulsação de loucura isochrona com o delirio do cerebro, a febre do pulso, e o arfar desesperado do peito, à cata d'ar. Desde esse instante a vida normal, physiologica, do ceifeiro, é impossivel, e entra-se numa flagelação, donde a poder de teimas a resistencia vital produz, no meio do trabalho, allucinações de sentidos e deliquios. Sob a direita e intoleravel flamma do sol, perdeu-se a sombra, mas o calor não é só do sol, senão concentrado, suffocante, em braza viva, radia de tudo, céga, deslumbra, exhala-se de tudo, como se dentro de cada coisa houvesse um fóco directo, incandescente. Tocar um ferro, uma pedra, uma raiz, um caule, é dar um grito de dôr pela queimadura horrivel do contacto. A luz é tanta, tão reenviada de tudo, que os olhos chamuscados perdem a noção das fórmãs e dos planos; de sorte que a paizagem torna-se obscura, e os objectos deixam d'existir pela vista real, uniformisando-se as quatro cores da paizagem, em uma unica, a côr do vacuo, que é fulva, ar-

dente, deslumbrante, irradiante, feita de picadas, d'estalidos, d'asphyrias, de blasphemias! Tudo crepita, arvores, terra, ferros, rochas, animaes; faísca tudo, e a natureza toma um tom de martyrio, perante o qual, attonito, o proprio homem esquece as suas dôres. Meio-dia, a hora da sésta emfim! o manageiro faz o signal: Louvado seja Nosso Senhor Jesú Christo! quando já, automaticos, os desgraçados deixam a foice, em troposgalhopos, á procura d'um canto onde cahir. Sombras, aonde? O sol devora o ar; o thermometro ao sol fáz 50 graus completos, temperatura das primeiras vinte leguas d'areia do Sahara; nos bordos do horizonte o céu parece estúpido, baço de pó, dum azul trepidante no zenith; e por mais que se contemple o quadro diabolico, feito de sol, de banalidade, de malevolencia e de grandeza, impossivel encarar sem pavor essa desmesurabilidade de linhas, esse vazio espaço, essa nudez da terra côr de cinza, extenuada num estupor sem outro igual. Mas o que elles querem é abandonar-se, cahir prá'li, seja onde fôr. Alguns tiram a roupa encharcada e fetida do suor, e entre as estevas, immundos, nús, tombam de bruços, deslumbrados, incapazes dum esforço, flacidos, com a inquietação sinistra da hora, um peso de cerebro que parece a cabeça rebentando do craneo, inchada de calor, e revolvendo sem appetite os alforges, com o paladar encortiçado, o pão sabendo a terra, a agua a caldo, a bocca a lodo — e uma ancia de dormir, atróz, complicada do terror de ficar ali na primeira lethargia.

Dormir! tortura nova, a mais maldita e a peor que os estortéga. Fecham os olhos, amadornam, mas os sentidos exasperados da luz

continua, piaffam na allucinação como cavallos de ciganos bebedos d'aguardente. Ao ouvido, o zumbir das varejeiras e atabões dá-lhes a illusão do falazar de muita gente, e vêzes sem conta se erguem para apartar facticias guerreias. As mesmas desordens no olfacto, onde o simples travo do feno aquecido se lhes exaggera na pituitaria por modos de lh'a illudir co'as asphyrias dum incendio; e calcula-se o sobresalto, sabendo como os fogos sejam, naquella região sem agua, o ululante dragão devastador! Mas allucinação torturante é a da vista. Ficou-lhes no cerebro uma claridade que se refracta atravez do somno, e faz das palpebras, stores escarlates; de sorte que, mesmo dormindo, os ceifeiros não cessam de sonhar intensos sóes, de vêr no campo dos olhos fechados, moscas de fogo, phophenas, reverberos e instantaneas auroras boreaes... Ao cabo d'algumas horas deste estado congestivo, o desejo das trevas toma um character d'ancia adusta, e é neste momento que a impaciencia faz pruridos na pelle, e prepara aos moscardos occasião de exhaustinarem melhor o paciente. As cegueiras periodicas são tambem, nestas occasiões de trabalho, frequentissimas, e derivam da affluencia de sangue á base do cerebro, da acção persistente do levante, e da fadiga emfim dos nervos visuaes. Começam por vislumbres, vendo-se tudo subitamente amarello de fogo, ou azul, que se accentua com uma zoeira d'ouvidos, té que no fim de cinco minutos é abolida a discriminação das fórmãs, e fica apenas uma noção de nevoa, onde se movem sombras indistinctas...

FIALHO DE ALMEIDA — *A' Esquina*



Consultas

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 334. — Desejo saber se o seguinte processo de taxa está certo: um vagão com aduelas em bruto (madeira preparada para aduelas) de Fundão a Bragança (via Abrantes) em P. V.:

Tarifa 1 de p. v.

Antiga Rêde — Tabela 28 — 407 Km.

Transporte.....	897\$60
Manutenção.....	22\$00
Registo e assistência	\$70
Sêlo.....	45\$33
	965\$63
Arredondamento.....	\$02
	965\$65
M. D. (tabela 8).....	680\$20
C. N. (tabela 8).....	624\$15
Total	2.270\$00

R. — Nos percursos da antiga rêde e M. D., as taxas feitas pelo consulente estão certas.

Quanto ao percurso da Companhia Nacional, a taxa que corresponde é a seguinte:

Tabela 8 da Tarifa 1 de p. v. — Distância 135 Km.

Transporte, $4\$25,7 \times 11 \times 10$	468\$27
Manutenção, $\$70 \times 11 \times 10$	77\$00
Sêlo, 5,05 % s/ 468\$27.....	23\$65
Aviso de chegada.....	\$55
Arredondamento.....	\$03
Total.....	569\$50

P. n.º 335. — Como o exercício de taxa n.º 63 do Anexo ao E. 14 já não está certo, em virtude de na data em que o mesmo Anexo foi publicado, não serem aplicadas as taxas da alínea b) do Artigo 1.º do Complemento à Tarifa de Despesas Acessórias, peço me seja detalhado este processo em conformidade com a regulamentação vigente. Trata-se do processo de taxa de transporte em P. V. de 2 bobines com cabos de arame de aço, de Lisboa-Jardim a Estremôs, 2.200 Kgs

R. — Com efeito o exercício em questão está presentemente alterado, visto que o Anexo ao E. 14, data de Julho de 1929 e a carta-impressa n.º 766/262/261 começou a vigorar em Dezembro do mesmo ano.

Actualmente a taxa é a seguinte:

Tarifa 1 — Tabela 8 — 176 Km.

Transporte, $7\$30 \times 11 \times 2,2$	176\$66
Sêlo, 5,05 % s/ 176\$66.....	8\$93
Manutenção { $1\$00 \times 11 \times 2,2 = 24\20 $\$30 \times 11 \times 2,2 = 7\26	31\$46
Uso de cais, $\$20 \times 11 \times 2,2$	4\$84
Registo, aviso e assistência.....	1\$25
Soma.....	223\$14
Adicional de 5 % s/ 223\$14.....	11\$16
Via Fluvial, $2\$65 \times 11 \times 3$	87\$45
Total.....	321\$75

P. n.º 336. — Peço o detalhe da seguinte taxa:

Uma remessa, em P. V., de Póvoa a Caxarias, constante de

50 sacos de sêmea... 3000 Kg.

50 » » farinha de trigo .. 3750 »

tudo englobado na mesma declaração de expedição.

R. — A taxa que corresponde aplicar á remessa de que se trata é a seguinte:

Distância 122 Km. — Tarifa Geral 3.ª cl.

Transporte.. { farinha..... $6\$01 \times 6 \times 3,75 = 135\23 sêmea..... $6\$01 \times 11 \times 3 = 198\33	
Manutenção. { farinha... $1\$00 \times 6 \times 3,75 = 22\50 sêmea. .. $1\$00 \times 11 \times 3 = 33\00	
Registo e aviso.....	1\$10
Arredondamento.....	\$04
Total...	390\$20

A taxa pela Tarifa 1 é mais elevada em virtude do disposto na alínea b) da 9.ª condição geral da referida Tarifa e N. B. da alínea b) do A-243, sobre agrupamento de mercadorias sujeitas a multiplicadores diferentes.

P. n.º 337. — Qual é o prazo que devo conceder para carga ou descarga de um vagão

completo, com carvão vegetal, vindo metade acondicionado e metade a granel?

R. — Se o vagão fôr do tipo normal de 10 T., só deve conceder o prazo de 5 horas, visto a carga não vir toda a granel.

P. n.º 338. — Desejo saber se o seguinte processo de taxa está certo:

Uma caldeira de ferro pesando 6.500 Kgs. com 7^m,20 de comprimento de Alcântara-Terra a Castelo de Vide, em P. V., carga pelos donos e descarga pela Companhia.—Distância 233 Km.

Tarifa Geral 1.ª classe com 25% por 12 T.	
Transporte	2.314\$95
Manutenção. ($\$70 + \30) $\times 12 \times 11$	132\$00
Registo e aviso.....	1\$10
Total a cobrar.....	2.448\$05

Desejo saber se as 6 condições do § 1.º do artigo 3.º da Tarifa de Despesas Acessórias estão ao abrigo do último período da condição 6.ª da Tarifa de Despesas Acessórias.

R. — O último período das condições particulares do § 1.º do artigo 3.º da Tarifa de Despesas Acessórias, só diz respeito á condição 6.ª

E assim, a manutenção do processo da taxa que apresenta, será segundo a condição 4.ª:

$$\$70 \times 12 \times 11 \dots\dots\dots 92\$40$$

desde que não seja utilizado o guindaste, porque em tal caso deverá ter-se em vista o que prescreve o artigo 5.º da T. D. A.

P. n.º 339. — No 3.º exercício de P. V. do Anexo ao E. 14, constante de 1 casco de azeite de oliveira, 680 quilos, e 3 cascos de vinho de pasto, 2.650 quilos, de Vermoil a Estarreja, verifica-se que foi aplicada a esta remessa a Tarifa Geral.

Não se poderá aplicar a Tarifa Especial n.º 1 de P. V., a esta remessa?

Há opiniões diferentes, por isso pedia para ser esclarecido.

R. — Não se póde aplicar a Tarifa 1, P. V., porque resulta uma taxa superior em virtude de, por esta Tarifa, corresponder aplicar o multiplicador 11 a toda a remessa.

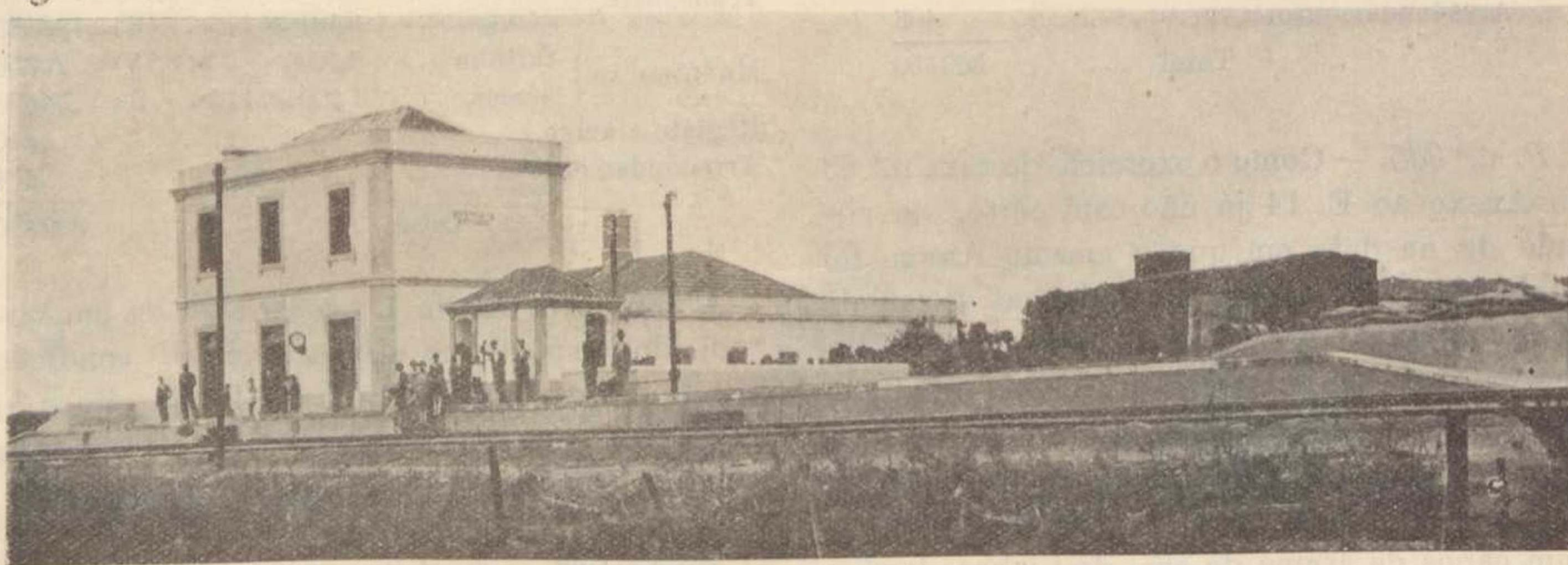
Refere-se a êsse pormenor, o N. B. da restrição 2.ª do Aviso ao Público A. 243, no caso de agrupamento de mercadorias sujeitas a multiplicadores diferentes, quando as remessas sejam taxadas pela Tarifa 1 de P. V.

II — Movimento

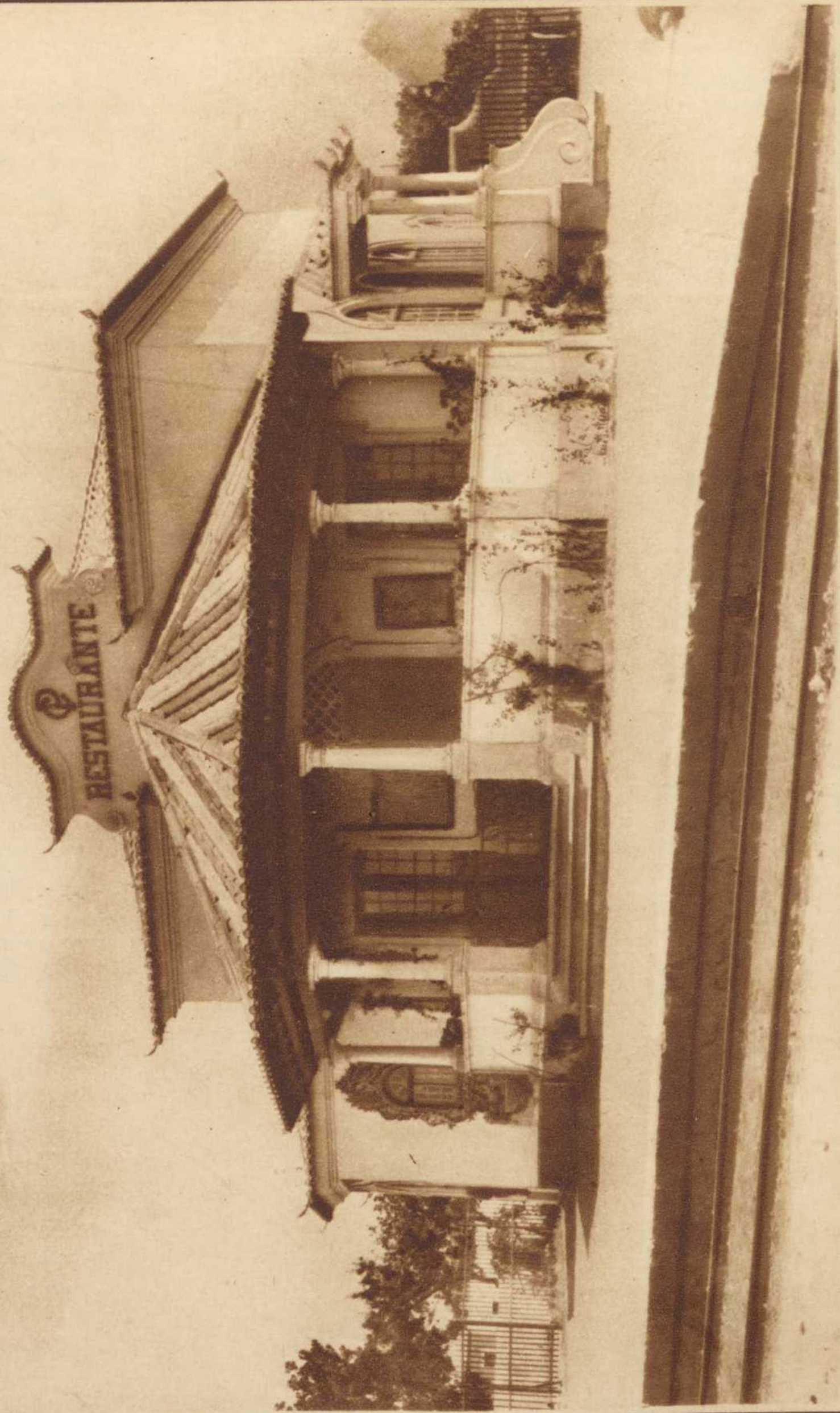
Livro 2:

P. n.º 340. — Não estando de harmonia a resposta dada á pergunta 322 do *Boletim da C. P.* n.º 20, com a Instrução 2199, desejo saber qual dêstes documentos deve ser tomado como bom.

R. — Não há desacordo. Na consulta n.º 322 do *Boletim da C. P.* não se trata apenas duma paragem extraordinária, mas também duma interrupção de via, provocada pela máquina e material do combóio resguardado que está fóra dos limites.



Estação de Santa Vitória-Ervidel — Fotog. do Sr. Manuel Pencarinha, chefe de 3.ª classe



Lisboa 1931

Pavilhão na estação de CALDAS DA RAINHA

Fot. do Eng.º Ferrugento Gonçalves

III — Diversos

P. n.º 341. — Desejo saber como se obtêm as ordenadas de uma curva parabólica, isto é, as ordenadas da concordância parabólica, pois as das curvas circulares são obtidas pela fórmula

$$Y = R - \sqrt{R^2 - x^2}$$

da qual já tenho alguns conhecimentos.

As ordenadas da parábola que aparecem nos livros, dando-nos os valores das mesmas, são complicadas e não conheço fórmula alguma de as achar à custa de operações simples como para o caso das curvas circulares.

R. — As ordenadas da concordância parabólica são dadas pela fórmula

$$Y = \frac{x^3}{12 \times K \times p \times R'}$$

sendo

$R' = 0,951 \times R$ onde R é o raio da curva circular

$K = 0,999$

$p = \frac{e}{2 \times i}$ onde e é a escala da curva em milímetros e i o seu disfarce, também em milímetros.

Nota. — A ligação parabólica fica compreendida entre o ponto O (origem das abscissas x) e o ponto M , (ponto de tangência da parábola e do círculo de raio reduzido R').

A distância deste ponto O à tangente circular, (ponto A), é dada por

$$X_A = p - (R - R') \times \sin \alpha$$

tendo p , R' e R os valores já descritos e sendo o ângulo α dado por:

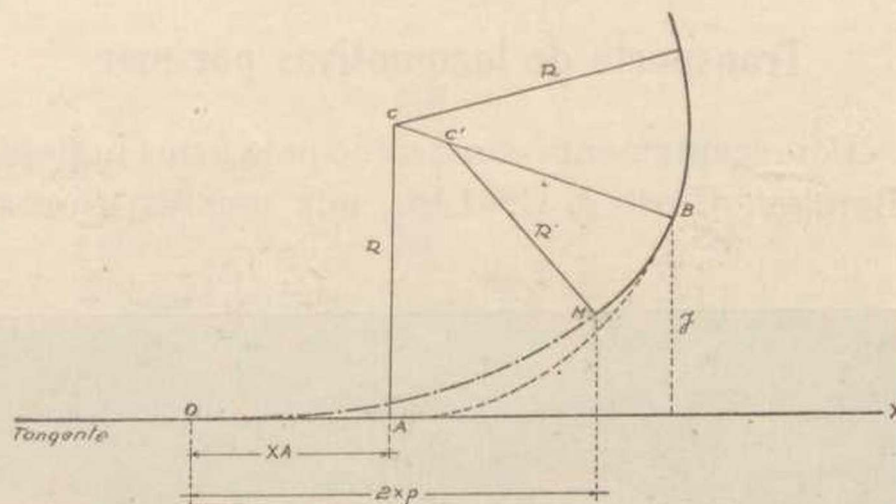
$$\cos \alpha = 1 - \frac{p^2}{6 R' (R - R')}$$

Depois de conhecermos este ponto O , que é a origem das abscissas, e também ponto de tangência parabólica com o alinhamento recto, a abscissa do último ponto da parábola, ponto M , deve ser igual a

$$X_M = 2 \times p$$

valor que nos permite atingir a escala máxima neste ponto M , como é necessário, pois que a

seguir a este ponto ha o círculo de raio R' que liga a parábola à curva e cujo valor, sendo inferior ao raio da curva, com mais forte razão



este círculo deverá ter a escala máxima.

As ordenadas do círculo de raio reduzido são dadas por:

$$Y = \frac{p^2}{6 R'} + R' - \sqrt{R'^2 - (x - p)^2}$$

Rectificação à consulta n.º 333

O 2.º período da resposta a esta consulta saiu alterado por lapso de revisão. Este período deverá ser modificado da seguinte forma:

«O que há a fazer é prevenir o pessoal do combóio regular, por declaração em folha de trânsito, de que o pessoal da Via não conta com a sua circulação por à sua frente circular excepcionalmente um combóio extraordinário não anunciado á Via».

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Fevereiro de 1931

	Antiga rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7.	3.983	4.094	2.142	1.932	2.027	1.605
» » 8 » 14	4.132	4.075	2.175	1.969	1.962	1.569
» » 15 » 22	4.097	4.119	2.123	2.156	1.419	1.246
» » 23 » 30	3.977	3.560	1.864	1.812	1.667	1.296
Total.....	16.189	15.848	8.304	7.869	7.075	5.716
Total do mês anterior	17.328	16.964	8.427	8.062	8.544	7.250
Diferença...	-1.139	-1.116	-123	-193	-1.469	-1.534

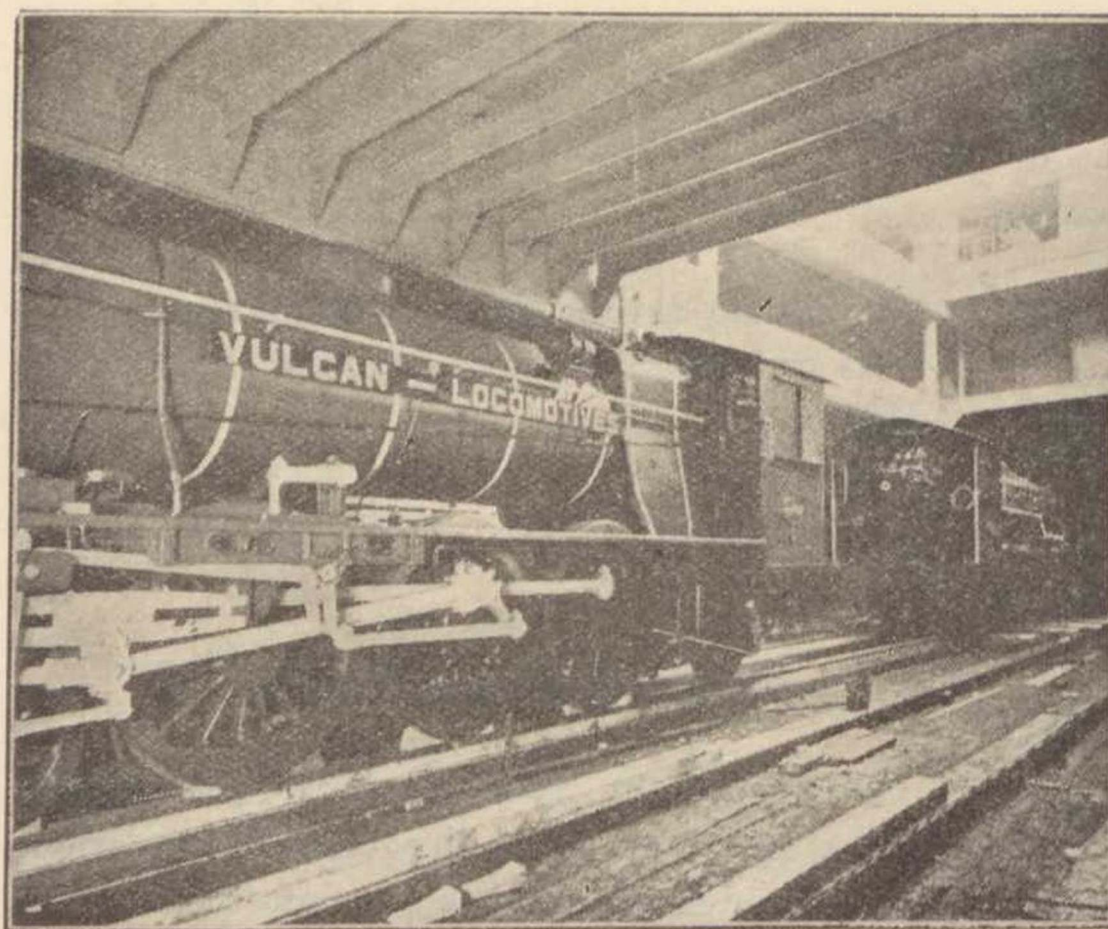
Factos e informações

Transporte de locomotivas por mar

Foi recentemente construído pela firma inglesa Barclay, Curle & C.^o Ltd., nos seus estaleiros

fez-se em dia e meio, o que representa um verdadeiro *récord* num serviço de tal natureza.

As gravuras insertas no texto reproduzem as diferentes fases do carregamento.



Locomotivas arrumadas no convez, sobre carris

de Glasgow, um vapor de carga denominado *Cidade de Barcelona* especialmente adaptado para o transporte de locomotivas.

Possui o novo barco poderosos guindastes calculados para o peso máximo de 180 toneladas. Um dispositivo especial, permitindo conservar as locomotivas na posição horizontal durante a operação do carregamento, facilita a sua arrumação no convez onde as locomotivas ficam assentes sobre carris.

Na sua primeira viagem transportou o *Cidade de Barcelona* sete locomotivas a vapor e os seus respectivos tenders e duas locomotivas Diesel, material destinado aos caminhos de ferro da Índia inglesa.

O carregamento destas unidades

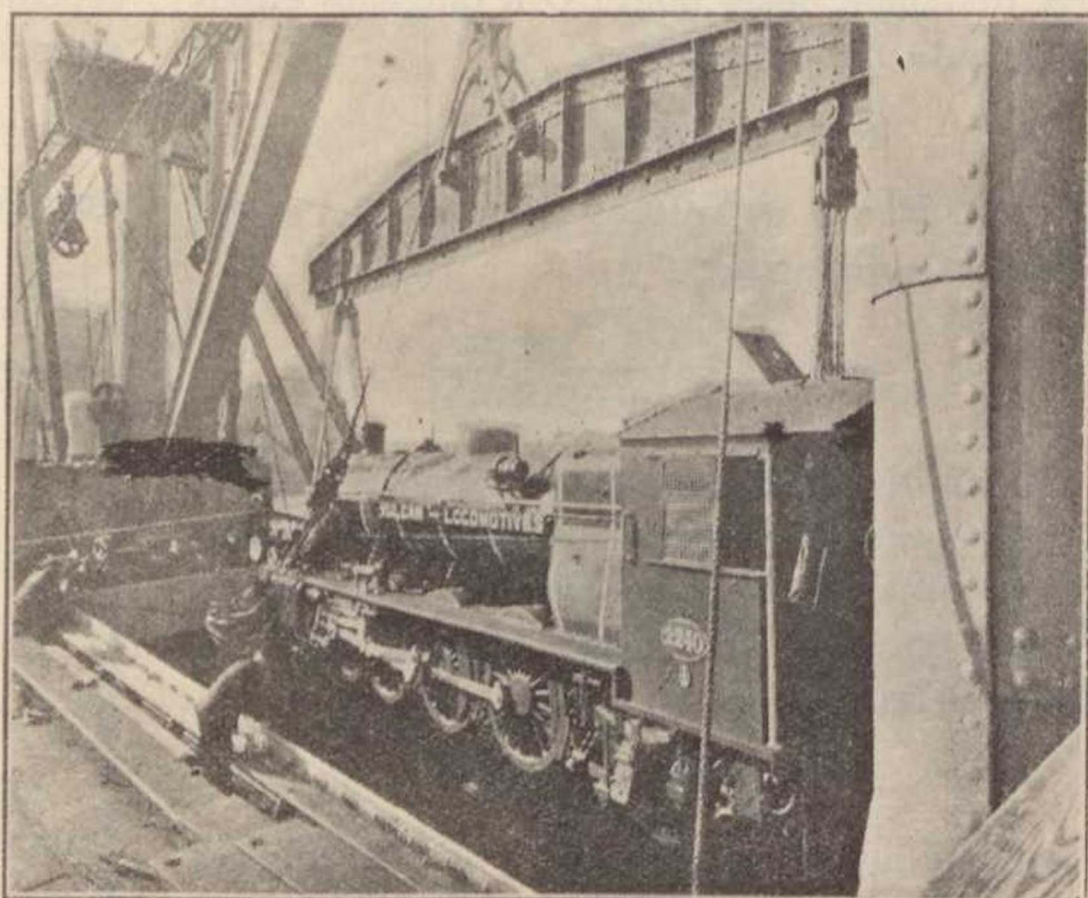
Telefone portátil nas gares de embarque dos cais de caminho de ferro

Pertencem à gare principal de Nápoles, na Itália, as honras duma curiosa iniciativa.

Os passageiros, na ocasião da partida, além de jornais, comestíveis e bebidas que podem adquirir aos vendedores ambulantes que percorrem o cais de embarque, podem dispor também de telefone para qualquer ponto da rede telefónica da cidade.

Para esse fim, um agente com um micro-telefone fixado aos ombros percorre o cais gritando: Telefone! Telefone!

O agente portador do telefone para

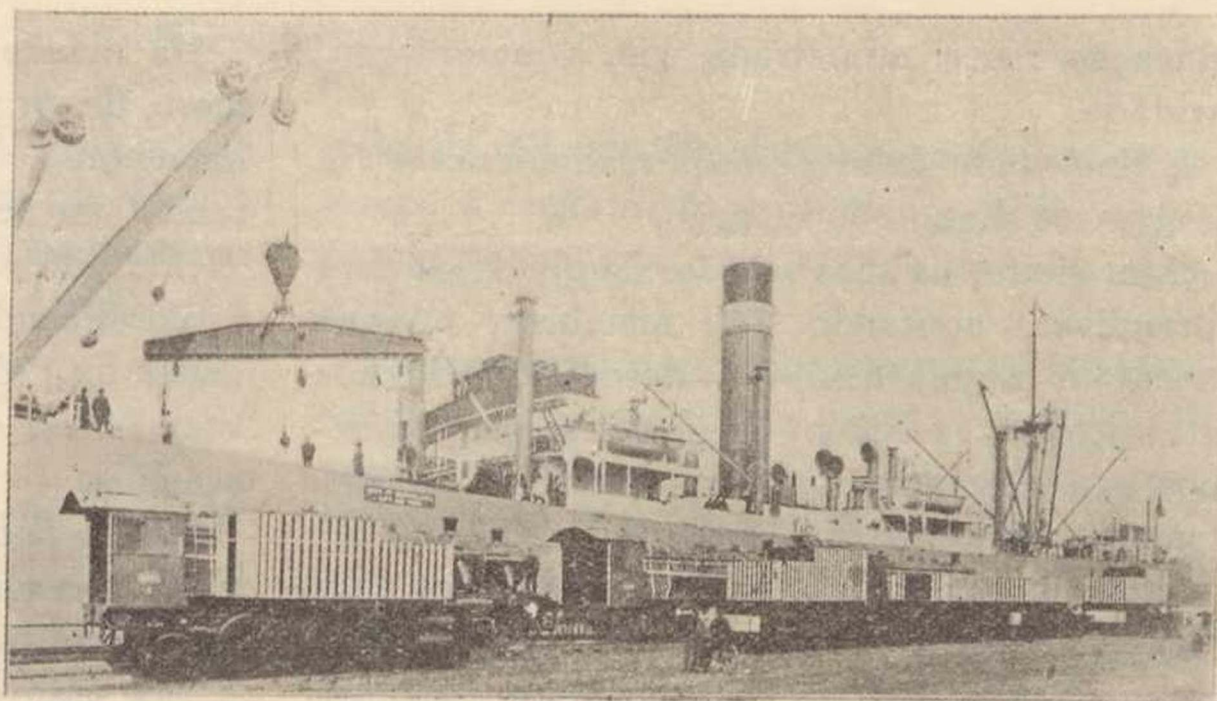


Entrada de uma locomotiva pela escotilha

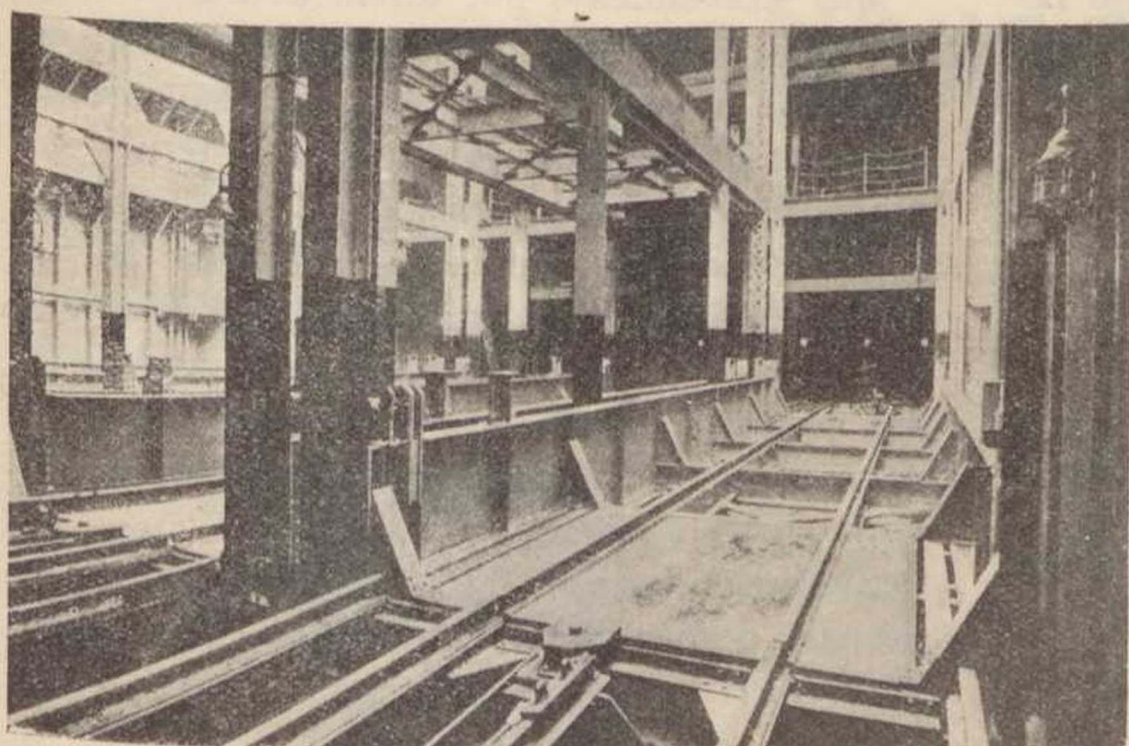
estabelecer a ligação com a rede não tem mais do que meter uma cavilha do telefone numa das tomadas de corrente colocadas ao longo do muro da gare.

Os passageiros fazem frequentemente uso desta facilidade.

Cada ligação custa 60 cêntimos italianos ou seja, aproximadamente, \$72 da nossa moeda.



O vapor «Cidade de Barcelona»



Vista do porão do vapor «Cidade de Barcelona» mostrando os elevadores

Um «récord» notável

Uma locomotiva tipo «Mikado» da linha de S. Luiz a São Francisco, nos Estados Unidos da América do Norte, bateu no ano findo um verdadeiro *récord*.

Manteve-se em serviço 25 dias seguidos sempre acesa. As paragens para abastecimento de carvão e de óleo foram reduzidas ao mínimo.

O *récord* teria ido além de 25 dias se o Regulamento americano não prescrevesse que todas as locomotivas devem ser submetidas a uma cuidadosa visita, pelo menos, uma vez por mês. Durante o período de maior actividade, a locomotiva consumiu 7.000^m³ de água e 975.000 toneladas de carvão.

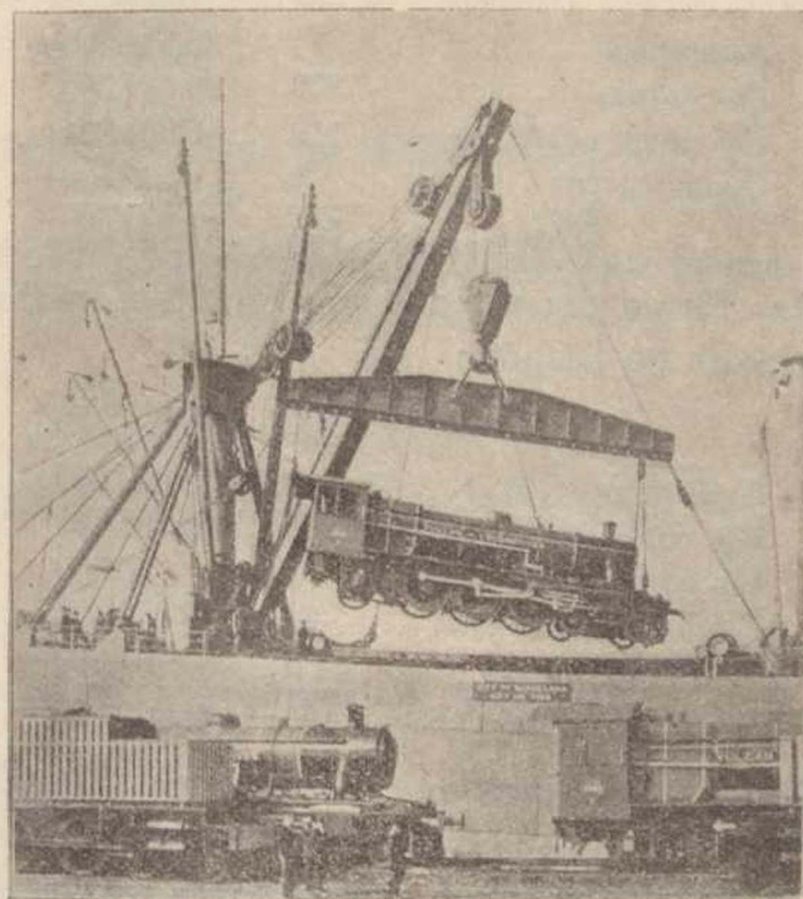
Percorreu diariamente 520 kms. e rebocou 3.750 toneladas, sem dar lugar a qualquer atraso.

Educação física dos aprendizes da indústria alemã

Os dirigentes da grande indústria alemã estão ligando muita importância a tudo aquilo que possa contribuir para o desenvolvimento físico do seu pessoal.

Procuram torná-lo cada vez mais forte sob o ponto de vista físico por meio de exercícios de ginástica criteriosamente dirigidos e pela prática de desportos.

Num grande número de oficinas, os aprendizes são submetidos a uma



Carregamento de uma locomotiva no vapor «Cidade de Barcelona»

educação física ministrada com a maior regularidade.

A Sociedade Julius Pinsch realizou nesta via progressos dignos de menção.

Com efeito, as suas secções de ginástica para aprendizes, contando 140 membros, não só executam regularmente e desde alguns anos interessantes exercícios de ginástica com aparelhos, mas executam também exercícios de atletismo e organizam excursões.

Até aqui os aprendizes eram submetidos duas vezes por ano a provas para constatar os progressos realizados, mas ultimamente foi decidido modificar o programa para que as provas fossem as mesmas que são prescritas pelo Regulamento da Juventude Alemã a fim de permitir aos aprendizes que eles obtivessem com facilidade as insígnias desta Associação.

Curiosidades estatísticas

A constituição de sociedades, em 1929

A constituição de sociedades representa sempre, pela aplicação dos seus capitais e portanto pelos seus rendimentos, um bom sintoma de aumento de actividade económica, comercial, industrial ou agrícola.

No ano de 1929, segundo os dados oficiais, constituíram-se as seguintes sociedades, na cidade de Lisboa:

	Quantidade	Capital social escudos
Anónimas	14	35.513.250
Por cotas	376	29.589.550
Em nome colectivo . .	113	8.934.081
Cooperativas	5	209.100
Total	508	74.245.981

Mas fôram dissolvidas as seguintes, também na cidade de Lisboa:

	Quantidade	Capital social escudos
Anónimas	8	12.620.000
Por cotas	128	23.286.450
Em comandita	1	40.000
Em nome colectivo . .	42	2.876.400
Cooperativas	3	7.000
Total	182	38.829.850

Donde se conclue, por consequência, que, só na capital, em 1929, fôram lançadas à actividade económica mais 326 sociedades, representando 35.416.131 escudos.

Na cidade do Porto, no mesmo ano, o número de organismos económicos privados foi aumentado com 181 sociedades, representando um acréscimo de capitais aplicados, de 25.112.435 escudos.

Totalizando os números das 2 principais cidades do País, constatamos um aumento de 507 sociedades, com o capital social de 60.528.566 escudos.

Sob o ponto de vista do quantitativo de capital, são as sociedades anónimas que figuram em primeiro lugar, o que não admira, atenta a sua natureza de congregadoras, em alta escala, das pequenas economias particulares.

Mas exactamente por terem avultados capitais, que necessitam para os grandes empreendimentos a que se destinam, não são elas as que, em quantidade, sobrelevam os outros géneros de sociedades.

Já as sociedades em nome colectivo, de modestos capitais, atingem apenas, em quantidade, $\frac{1}{3}$ das sociedades por cotas. E' que aquelas ao contrário destas, envolvem para os sócios uma responsabilidade ilimitada. Daí, a sua pouca preferência.

Sintomas curiosos da psicologia e moral modernas; indicadores interessantes das impossibilidades de previsão actuais.

Venda de productos farmacêuticos

Informamos os leitores do Boletim de que o Instituto Pasteur de Lisboa comunicou à Direcção da Companhia que faria os seguintes descontos nas aquisições feitas pelo pessoal na sua Farmácia de Lisboa ou na filial do Porto:

Receituário	20 %
Especialidades farmacêuticas da casa	20 %
Especialidades estrangeiras	5 %

Análoga comunicação foi feita à Direcção pela Farmácia Formosinho de Lisboa que informa conceder os seguintes descontos:

Receituário	30 %
Especialidades farmacêuticas da casa	30 %
Especialidades estrangeiras ou de outras casas	5 %

Para o pessoal obter estes descontos deverá apresentar na ocasião da aquisição o bilhete de identidade.

Receitas úteis

Manchas de lama sobre os tecidos vulgares. — Aplica-se um pouco de crémor de tártaro em pó sobre o tecido embebido em água e deixa-se em contacto durante alguns instantes. Lava-se depois para eliminar o pó que lá se colocou.

Limpeza da fôlha de Flandres. — Quando os uten-

sílios de fôlha de Flandres sofrem durante algum tempo a acção do fogo, perdem o brilho natural e adquirem uma tonalidade mais ou menos negra.

Podem-se limpar com um trapo embebido em azeite e cinza, formando pasta semi-fluida. Por vezes adiciona-se à mesma pasta, pó de carvão. Esfregam-se depois com trapo de lã.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



João Fernandes

Inspector na Divisão da Tracção
Admitido como aprendiz em 15 de Abril de 1891



Cláudio dos Santos

Servente
Admitido como carregador em 8 de Abril de 1891

Nomeações em Fevereiro

EXPLORAÇÃO

Carregadores: Joaquim Chasqueira Salvado, João Correia Caixinha Júnior, João Gaspar de Oliveira Ruas, João Faria de Almeida e Francisco António Fialho.

VIA E OBRAS

Contra-mestre de 2.^a classe: Artur Gomes Serra.

Servente: Manuel Gueifão.

Guarda de distrito: Maria da Luz Santos.

Reformas

Libânia Garcia, Guarda de distrito.

Mudanças de categoria

Para:

Guarda: O agulheiro de 2.^a classe, Vicente Pinheiro.

Falecimentos em Fevereiro

Temos a lamentar o falecimento no mês de Fevereiro findo dos seguintes agentes:

† *Mário Jaime Ribeiro*, Factor de 3.^a classe.
Admitido como praticante em 3 de Janeiro de 1920.

† *José Jesus dos Reis*, Factor de 3.^a classe.
Admitido como praticante em 2 de Janeiro de 1926.

† *Josué de Oliveira Santana*, Encarregado de apeadeiro.

Admitido como praticante em 31 de Outubro de 1889.

† *José da Silva Júnior*, Fiel de 1.^a classe.
Admitido como carregador em 6 de Março de 1901.

† *António Caetano Dias*, Porteiro.
Admitido como carregador em 1 de Abril de 1927.

† *Artur Carlos Costa*, Fiel principal da Inspeção e Oficinas de Obras Metálicas.

Admitido como fiel de armazem em 11 de Junho de 1924.

† *Serafim Rodrigues da Silva*, Sub-chefe de distrito.

Admitido como assentador auxiliar em 29 de Janeiro de 1910.

† *António Alves Dias*, Assentador de distrito.
Admitido como guarda de Via em 11 de Abril de 1925.

† *Manuel Afonso*, Assentador de distrito.
Admitido como trabalhador em 19 de Setembro de 1918.

† *Elvira de Sousa*, Guarda de distrito.
Admitida em 15 de Outubro de 1909.

† *José Pinto de Almeida Júnior*, Limpador.
Admitido em 26 de Dezembro de 1906.

† *António Bernardo 1.^o*, Limpador.
Admitido em 3 de Maio de 1924.

† *Manuel Pereira*, Fogueiro de locomóvel.
Admitido como limpador em 26 de Julho de 1890.



† Mário Jaime Ribeiro
Factor de 3.^a classe



† José de Oliveira Santana
Encarregado de apeadeiro



† Artur Carlos Costa
Fiel Principal

Um dilúvio de luz cae da *montanha*: 20-11-26-26-3
 Eis o dia! eis o *Sol!* o esposo amado! 9-22-16-26-8
 Onde ha por toda a *terra* um só cuidado 30-17-12-19
 Que não dissipe a *luz* que o mundo banha? 7-24-5-2-27

Flôr a custo medrada em *erma* penha, 20-8-12-13-16-
 15-26-29-25

Revolto mar ou golfo *congelado*, 10-26-29-21
 Aonde ha ser de Deus tão olvidado
 Para quem paz e alívio o ceu não tenha?

Deus é *Pai!* Pai de toda a creatura: 3-1-23-31-19-26
 E a todo o sêr o seu amor *assiste*: 18-15
 De seus filhos o *mal* sempre é lembrado... 11-4-29-28-
 11-2-13-32

Ah! se Deus a seus filhos dá *ventura* 4-26-5-14-11-26
 Nesta hora santa... e eu só posso ser triste...
 Serei filho, mas filho *abandonado!* 33-19.

Acosta

Charadas sincopadas

13—3—Naquela *estação da C. P.*, apanhou êle um
correctivo — 2.

Barreira

14—3—Pôr o til em sinal de *levantar* — 2.

Jaa

Mago

16—5—Tenho uma *planta* muito bem tratada por
 uma *mulher* — 4.

Zé Sepol

Charadas eléctricas

17—Acudam a esta *«Nação»* — 3.

Luís B. Marques

18—Este *«advérbio»* é *gulotão* — 3.

B.

Enigma tipográfico

19—TAP

SMA

Oravla

Maçada geográfica

20—Formar o nome de uma das mais antigas ci-
 dades de Itália com as letras da seguinte frase:

A TIA C. VIVE CHIC

Barreira

21 — Enigma pitoresco



Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Abril de 1931

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	2\$60	Chouriço de carne..... kg.	14\$00	Milho..... lit.	\$80
„ Nacional „	2\$10	Farinha de milho „	1\$25	Ovos..... dúzia	variavel
„ Valenciano..... „	2\$30	„ „ trigo „	2\$35	Petróleo lit.	1\$30
„ Sião..... „	2\$70	Farinheiras „	7\$00	Presunto kg.	8\$60
Assucar de 1.ª „	4\$15	Feijão branco lit.	1\$45	Queijo da Serra de 1.ª.. „	13\$50
„ „ 2.ª „	3\$95	„ amarelo..... „	1\$50	„ „ „ 2.ª.. „	10\$00
„ pilé..... „	4\$40	„ avinhado „	1\$35	„ flamengo..... „	19\$50
Azeite de 1.ª lit.	7\$00	„ encarnado „	1\$40	Sabão amendoa „	1\$15
„ „ 2.ª „	6\$40	„ frade..... „	1\$20	„ Offenbach „	2\$40
Bacalhau sueco..... kg.	3\$50	„ „ „	1\$90	Sal..... lit.	\$16
„ inglês..... „	6\$20	„ manteiga „	1\$80	Sêmea..... kg.	\$46
„ „ „	5\$20	Grão „	1\$60	Toucinho „	4\$50
Banha..... „	6\$00	Lenha kg.	\$20	Vinagre lit.	\$90
Batatas..... „	variavel	Manteiga..... „	19\$00	Vinho branco..... „	1\$10
Carvão de sóbro..... „	\$45	Massas „	3\$30	„ tinto..... „	1\$10
Cebolas „	\$80				

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

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

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

Quem fôr económico deverá abastecer-se dos Armazéns de Víveres, com o que contribuirá também para a prosperidade da sua Caixa de Reformas e Pensões que representa o futuro de todo o funcionário ferro-viário.