

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Ligações marítimas das rédes ferro-viárias e, em especial, das linhas férreas portuguesas. — Dos louvores da língua portuguesa. — Descrição da guerra. — Threnos históricos. — A morte do lobo. — Consultas. — Os novos escritórios centrais do Metropolitano de Londres. — Nova locomotiva «compound» de alta pressão de dois cilindros. — Serviço de «ferry-boats» entre Havana e Nova Orleans (América). — Clínica para crianças numa carruagem de caminho de ferro. — Foot-ball. — Curiosidades estatísticas. — Receitas úteis. — Agentes que completam êste mês 40 anos de serviço. — Actos dignos de elogio. — Concessão de prémios de Instrução Profissional. — Nomeações. — Promoções. — Reformas. — Mudanças de categoria. — Falecimentos.

Ligações marítimas das rédes ferro-viárias e, em especial, das linhas férreas portuguesas

Pelo Snr. Eng.º Ramos Coelho, Chefe de Divisão adjunto à Direcção Geral

II

Na parte anterior encarámos o importante assunto das ligações entre os transportes ferro-viários e os transportes marítimos apenas sob o ponto de vista geral.

Vejamos agora o que no nosso país há relativamente a tal assunto.

Desde já podemos dizer que pouco é.

Percorrendo, de norte para sul, a costa de Portugal, encontramos as seguintes localidades servidas por caminhos de ferro e que, ao mesmo tempo, são possuidoras de portos: Caminha-Viana do Castelo-Póvoa de Varzim-Vila do Conde-Leixões-Pôrto-Aveiro-Figueira da Foz-S. Martinho-Cascais-Lisboa-Setúbal-Lagos-Portimão-Faro-Olhão-Tavira-Vila Real de Santo António.

Podemos reuni-las nos três seguintes grupos:

I-aquelas em que não existe ligação alguma entre o pôrto e a linha férrea;

II-aquelas em que se projecta fazer essa ligação;

III-aquelas em que tal ligação já existe.

No grupo I entram os seguintes portos: Caminha-Póvoa de Varzim-Vila do Conde-S. Martinho-Cascais-Tavira;

No grupo II há a mencionar: Figueira da Foz-Setúbal-Lagos-Portimão-Faro-Olhão-Vila Real de Santo António;

No grupo III, finalmente, temos: Viana do Castelo-Leixões-Pôrto-Aveiro-Lisboa.

Acêrca do primeiro grupo é claro que nada temos a dizer.

Quanto ao segundo grupo, apenas podemos observar que a maneira por que as ligações devem ser feitas ou não está ainda fixada por não se acharem feitos os respectivos projectos, ou constam dêstes por forma bastante sumária.

Apenas para Vila Real de Santo António se

acha esse estudo feito por uma forma mais detalhada, não estando porém aprovado ainda o projecto de que elle faz parte.

Quanto a Setúbal, só agora é que se vai proceder à elaboração do projecto da sua *estação marítima*.

Resta-nos, pois, o terceiro grupo.

Nêste, o pôrto de Viana do Castelo tem a sua doca servida por uma via férrea que é o extremo de um ramal derivado da linha do Minho na estação daquela cidade e que, atravessando determinada zona desta, se estende até à referida doca.

A seguir vem o pôrto de Leixões que, apesar da sua importância, continua privado de qualquer serventia por linhas férreas de via larga, por isso que está ainda longe de se achar concluída a linha de cintura da cidade do Porto, a qual, tendo a sua origem em Contumil, deve ir terminar junto daquele pôrto, ramificando-se aí para ir servir os cais das docas a construir e os dos molhes.

Há já, porém, uma ligação, do lado sul, com a linha de via reduzida do Porto à Póvoa e Famalicão, pertencente à Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Quanto ao porto do Douro (Porto), existe nêle uma verdadeira *estação marítima* (Porto-A ou Porto-Alfândega) não porque desempenhe bem as funções mais complexas que atrás deixámos indicadas para as *gares marítimas*, mas sim no sentido de ser uma estação colocada junto do cais, isto é, tendo o seu cais marítimo próprio, e em cujas vias se faz, portanto, o serviço de cargas e descargas de bordo para terra e vice-versa.

Esta *estação marítima* — que está longe de obedecer ao tipo anteriormente indicado — tem

um movimento importante (cêrca de 200.000^T por ano), sendo um dos seus principais tráfegos o do carvão, em grande parte destinado aos serviços dos caminhos de ferro na parte norte do país.

A ligação desta *estação marítima* com a estação de Campanhã é feita pelo ramal denominado da Alfândega, medindo cêrca de 4 Km.² de extensão e vencendo um desnível de 60^m, ramal êste que, na sua maior parte, segue a margem abrupta e fragosa do rio Douro e em cujo percurso avulta um túnel com 1.285^m de comprimento o qual, passando sob parte da cidade do Porto, vai desembocar perto do edificio da Alfândega e do rio.

Continuando a caminhar para o Sul, temos agora o porto de Aveiro, o qual, num dos seus canais — o de S. Roque — é posto em ligação com a linha do Norte por meio de um ramal,

denominado de S. Roque, partindo da estação de Aveiro e estendendo-se até àquele canal.

Resta-nos, finalmente, falar do porto de Lisboa, que é aquele em que, como é de supor, se acham mais bem asseguradas as relações entre o caminho de ferro e os serviços do porto, o que não significa que essas relações não se encontrem ainda bastante longe daquilo que deveriam ser.

Tres estações servem o porto de Lisboa: Santa Apolónia ou Lisboa-P.; Cais do Sodré; e Alcântara.

Não existem *estações* ou *gares marítimas* propriamente ditas, pelo que as tres estações acima indicadas desempenham, até certo ponto, as respectivas funções.

Esta multiplicidade é devida não só à disposição das instalações do porto de Lisboa que

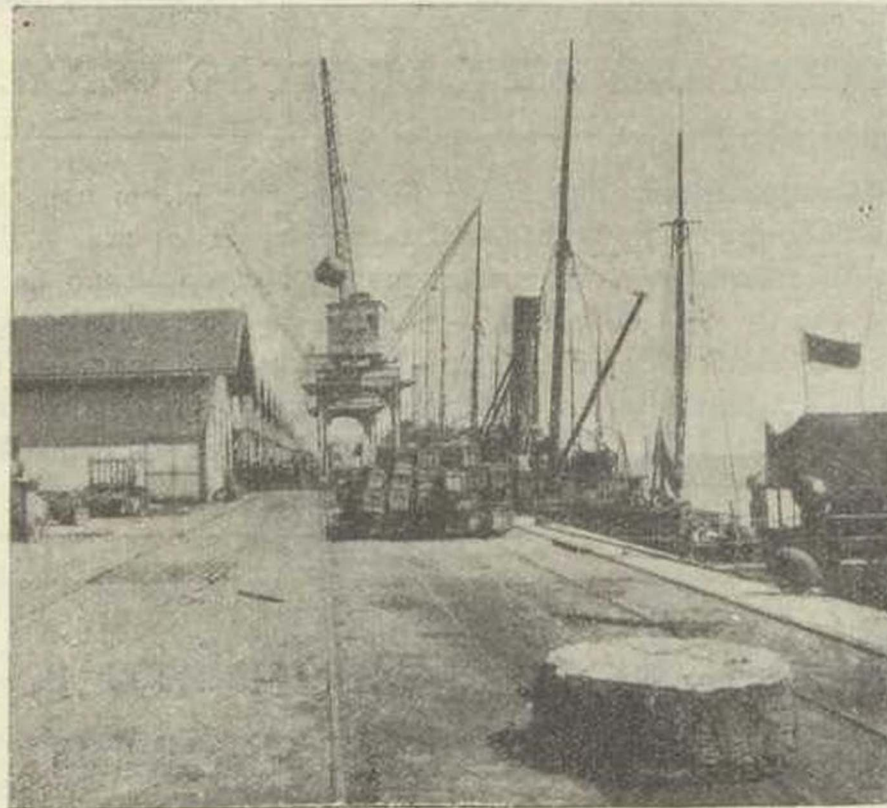


Fig. 7 — Entrepôrto de Santa Apolónia. Cais e Armazem B (visto do lado de Oeste)

ocupam uma zona de considerável frente sobre o rio e de pequena profundidade, como também ao facto de as obras nele executadas se acharem divididas em duas partes perfeitamente distintas e separadas: uma desde Santa Apolónia até à Praça do Comércio (lado oriental); e outra desde o Cais do Sodré até à Torre de Belem.

Acresce ainda a circunstância de que, nesta segunda parte, também — até há pouco — não era possível manter a continuidade de uma ligação ferro-viária em toda a sua extensão, pois a isso se opunha a pouca largura do terraplino entre Santos e a Rocha do Conde de Óbidos. Ainda hoje ela não existe mas cremos que será agora possível estabelecê-la, ainda que em pouco boas condições.

Podem, pois, ser consideradas separadamente tres zonas ou secções do porto de Lisboa quanto às suas ligações com a rede ferro-viária (*Vêr planta pág. 35*), a de Santa Apolónia até ao Terreiro do Paço (lado oriental), servida pela estação de Lisboa-P.; a do Cais do Sodré até à Rocha do Conde de Óbidos, servida pela estação do Cais do Sodré; e a da Rocha do Conde de Óbidos até Santo Amaro, servida pela estação de Alcântara.

Em cada uma destas secções do porto existem cais abertos ao público — denominados «cais livres» — e recintos fechados, denominados «entrepósitos».

Assim, na 1.^a zona, temos os «cais livres» da doca do Jardim do Tabaco e da doca da Alfândega, e os «entrepósitos» de Santa Apolónia, do Jardim do Tabaco ou Colonial, e Central ou da Alfândega; na 2.^a zona, há os «cais livres» do Cais do Sodré, do Gaz, de Santos e da Viscondessa, e o «entrepósito» de Santos; na 3.^a zona, existem os «cais livres» de Alcântara, da doca de Alcântara e de Santo Amaro, e — intercalado no primeiro — o «entrepósito» de Alcântara.

Dada esta ligeira ideia da configuração do porto de Lisboa, passaremos agora a descrever

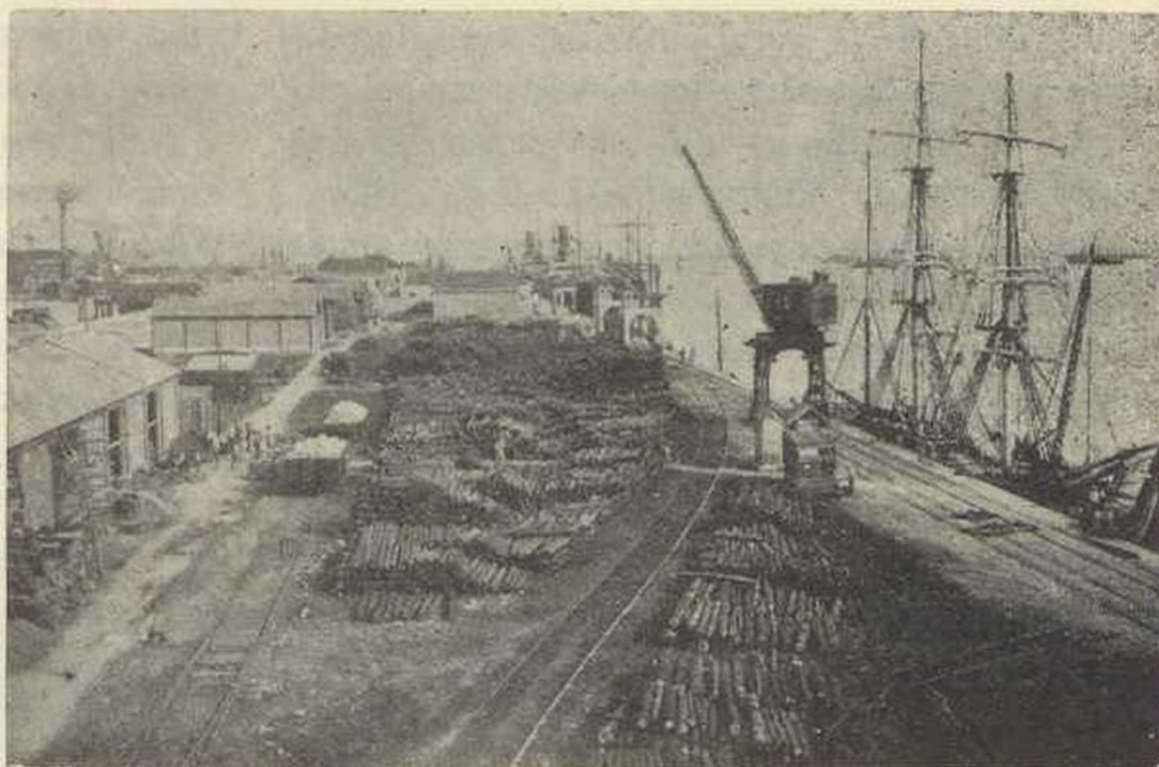


Fig. 8 — Terraplino do cais de Alcântara. Depósito de tóros de pinho para exportação

sumariamente a forma por que se acham estabelecidas as ligações ferro-viárias.

1.^a zona — Da estação de Lisboa-P. sai uma linha em via dupla, que — assente na faixa de terreno intercalada entre as instalações do porto e a Avenida Marginal e que era destinada à ligação de Santa Apolónia com o Cais do Sodré — se estende até quasi ao extremo oeste do edificio da Alfândega.

Desta linha, e em frente do Arsenal do Exército, destaca-se um ramal que, fazendo reversão, vai servir o «entrepósito» de Santa Apolónia por meio de vias assentes entre as duas filas de armazens nêle existentes, e no cais, onde passa ao lado da dos respectivos guindastes, *fig. 7*. Um pouco mais para oeste, um outro ramal se destaca para ir servir o cais norte da doca do Jardim do Tabaco, onde se acha estabelecida a estação «Lisboa-Jardim» do caminho de ferro do Sul e Sueste, parando aí.

A esta doca segue-se, para oeste, o «entrepósito» Colonial, o qual não é servido directamente por qualquer ramal que a êle se dirija como succede no de Santa Apolónia, mas só indirectamente pela linha geral exterior que, como acima se disse, sai da estação de Lisboa-P., e que, passando junto do dito entreposto, serve para estacionamento dos vagões destinados a receber as mercadorias provenientes do mesmo, as quais são transportadas até junto dêles em vagonetas circulando em vias de 1.^m pertencentes ao porto de Lisboa.

Por fim, a linha geral exterior, continuando para oeste, passa pelo lado norte do terraplino da doca de Alfândega — que não serve directamente — e, depois, junto do lado sul do edificio da Alfândega até perto do seu extremo oeste.

Nesta parte estacionam os vagões destinados a receber as mercadorias do «entrepoto» Central, quer vindas — por meio de vagonetas do porto de Lisboa, circulando nas suas vias de 1.^m — da doca da Alfândega e do cáis exterior, quer as trazidas dos grandes armazens do edificio da Alfândega (hoje pertencentes ao porto de Lisboa) por meio dos monta-cargas que os servem.

Passemos agora à:

2.^a zona — Nesta zona, é da estação do Cais do Sodré que sai uma linha, a qual — sem servir directamente o cáis denominado do Gaz — se dirige ao «entrepoto» de Santos, em cujo interior se desenvolve ao longo da sua rua central sendo, a certa altura, ligada por meio de um S à via que corre junto do cáis longitudinal do entreposto, via essa que comunica por meio de placas girantes com as dos cáis, perpendiculares ao primeiro, do chamado «travez de Santos».

Finalmente, vem a:

3.^a zona — Da estação de Alcântara-Mar destaca-se, para leste, uma via que, correndo ao longo da parte média do terraplino compreendido entre a face sul da grande doca de Alcântara e o cáis exterior do mesmo nome, se liga, para o lado sul e por meio de vários SS, com a via marginal que — junto ao cáis exterior e sob a via dos guindastes, *fig.^s 8 e 9* — se estende desde o caniço de Alcântara até ao Posto Marítimo de Desinfecção situado em frente da Rocha do Conde de Óbidos, via esta que atravessa o «entrepoto» de Alcântara, o

qual, portanto, fica assim ligado à rede ferroviária.

Inflitando mais para o norte, deriva daquela uma outra via assente ao longo do cáis do lado sul da doca de Alcântara, e certamente, dentro em pouco, virá a derivar uma outra para serventia do terraplino e do cáis do lado norte da mesma doca, cáis esse que acaba de ser reconstruído.

Quando tal succeder, poderá essa via prolon-

gada vir ligar-se com uma outra que — saindo da estação do Cais do Sodré — já se acha assente ao longo e junto da vedação sul do caminho de ferro de Cascais, estabelecendo-se assim até certo ponto a ligação entre a 2.^a e 3.^a zonas.

Para o lado de oeste, destaca-se da estação de Alcântara-Mar a via servindo os depósitos da Vacuum

Oil Company situados em terrenos do pôrto.

Daí por diante, e para o lado de oeste, a serventia dos vários terrenos do pôrto até à Torre de Belém, e das várias instalações nêles existentes, só pode ser feita directamente pela linha férrea de Cascais.

Todas as vias férreas, quer de via larga, quer de via estreita (1.^m), existentes nos terrenos sujeitos à Administração do Pôrto de Lisboa, pertencem a esta Administração a qual paga à C. P. uma determinada quantia pelo uso dos seus vagões naquelas vias.

Descritas assim, de um modo geral, as ligações ferroviárias com o pôrto de Lisboa, fácil é de vêr que bastante elas deixam a desejar. Com efeito, a falta de continuidade por carência de ligação entre as três zonas; a falta de espaço onde as vias se possam, muitas vezes, desenvolver e multiplicar convenientemente; a circunstância de junto aos cáis existir apenas

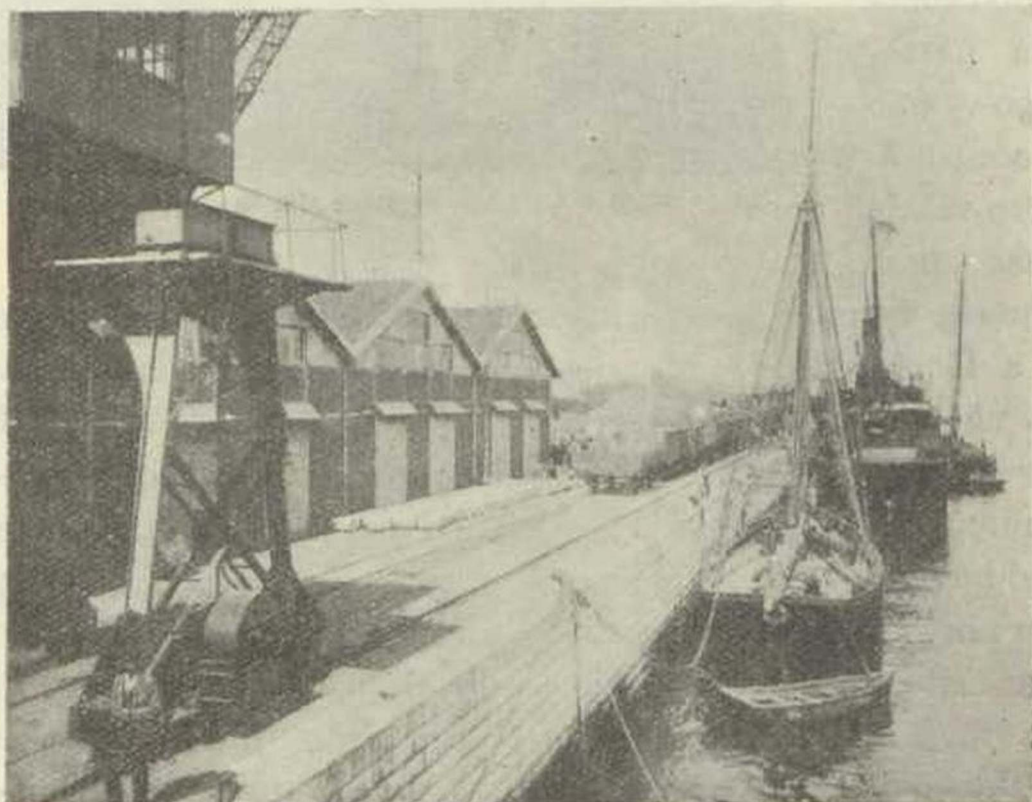


Fig. 9 — Cais de Alcântara e armazem A

uma única via; e o facto de haver vários cais e até um entreposto que nenhuma serventia directa de via férrea tem; mostram bem a imperfeição e a falta de eficiência de que enfermam as ligações entre os transportes marítimos e os ferro-viários no pôrto de Lisboa.

De futuro, o alargamento da estação de Lisbôa-P., que terá lugar quando feitas as obras da 3.^a Secção do pôrto de Lisboa prestes a serem iniciadas, permitirá uma melhoria importante para o desempenho, por aquela estação, das suas funções de *gare marítima*.

*
* *

Quanto ao serviço de passageiros, muito se tem falado no estabelecimento de uma *gare marítima* no pôrto de Lisboa, mas coisa alguma há, até hoje, feita, ou mesmo resolvida, nêsse sentido.

Os passageiros que desembarcam dos paquêtes atracados aos cais ou que a êles se destinam, utilizam qualquer outro meio de transporte diferente do ferro-viário para se dirigirem dos cais ás estações de caminho de ferro que têm de utilizar, ou destas aos cais em que vão embarcar.

Apenas, em alguns casos particulares — e por entendimento entre a Administração do Pôrto de Lisbôa e a C. P. — têm sido levados, até junto de paquêtes atracados ao cais de Alcântara, combóios especiais destinados a excursionistas viajando nêsses paquêtes.

Há anos, foi, pelo Snr. Eng.^o António Belo, elaborado o projecto de uma estação central a construir no terraplano defronte da Alfândega, estação essa que, dotada de

cais em que poderiam acostar os grandes paquêtes, seria também uma *estação marítima* para passageiros.

Tal projecto não foi levado à prática, estando hoje já aquele terraplano ocupado pela nova estação do Sul e Sueste.

Também se pensou — tendo-se chegado a fazer um ante-projecto — em instalar uma *gare marítima* para passageiros no extremo oeste do cais de Alcântara, gare que teria comunicação directa com o cais e, portanto, com os paquêtes a êle acostados, e à qual seriam levados os combóios de passageiros.

No entanto, coisa alguma há resolvida definitivamente sôbre o assunto, parecendo-nos, porém, que a instalação de uma *gare marítima* no pôrto de Lisbôa — quer no local a que acaba de ser feita referência, quer naquele em que existe o Posto Marítimo de Desinfecção, defronte da Rocha do Conde de Óbidos e cujo cais vai ser ampliado — tem talvez para o referido pôrto um interesse mais de reclamo do que de qualquer outra espécie.

* * *

Para complemento do que diz respeito ao pôrto de Lisboa nas suas relações com os caminhos de ferro, não devemos deixar de dizer duas palavras ao que podêmos chamar o «pôrto do Barreiro» e que naquele se acha incluído.

Como todos sabem, a estação do Barreiro é a estação «terminus» da rêde ferro-viária do Sul e Sueste.

Pela sua situação junto ao rio Tejo, que a banha por três lados; por ser dotada de cais e de estacadas para atracação dos vapôres de passageiros do serviço fluvial e de navios e outras em

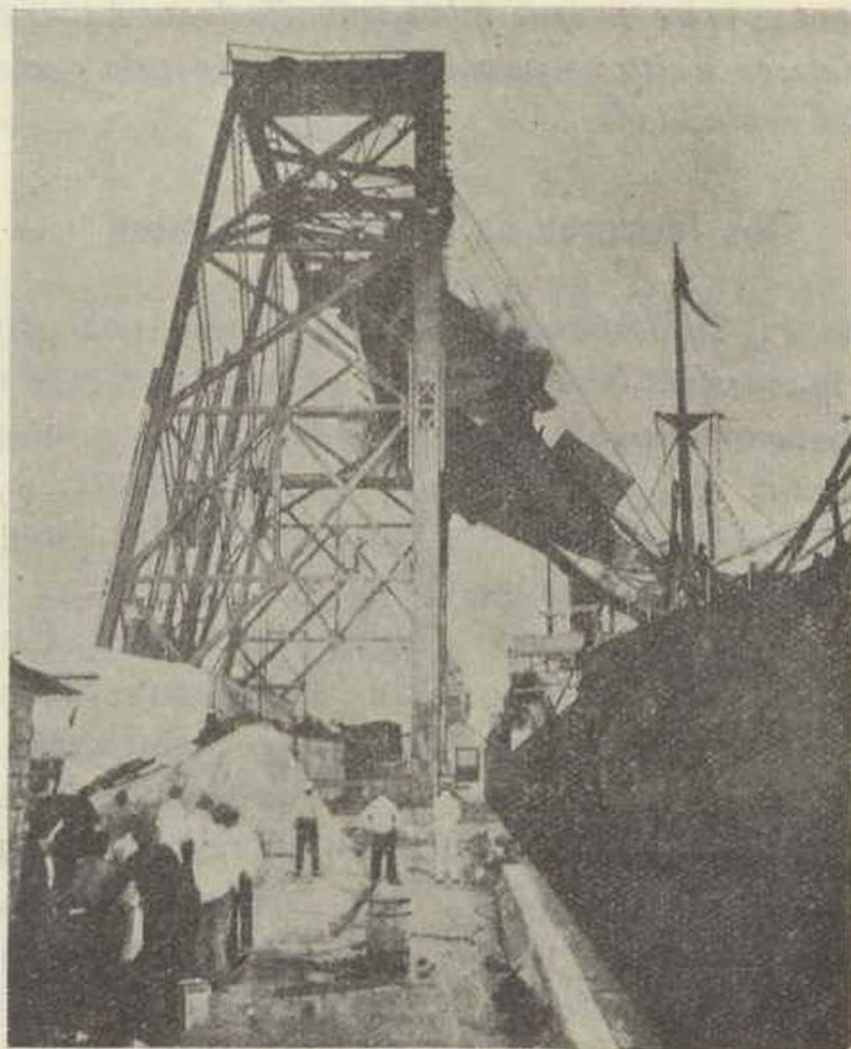


Fig. 10 — Porto de Lourenço Marques
Uma das duas instalações mecânicas para embarque de carvão do Transvaal

barcações de carga; por dispôr de aparelhos de guindagem para o embarque e desembarque de mercadorias, é ela uma verdadeira *estação marítima*.

Com efeito, não só assegura o serviço fluvial de passageiros pela atracação dos vapores ao cáis fronteiro ao edificio de passageiros — permitindo assim a passagem rápida dos mesmos para as carruagens ou destas para os vapores — e o transporte, também fluvial, de mercadorias pela acostagem das alvarengas ao cáis ou ás estacadas onde têm acêssos os vagões, como igualmente torna possível a carga ou a descarga de vapores transportando mercadorias — em que avultam o carvão, os minérios e os adubos — e que podem atracar a uma

ponte ou estacada munida de dois guindastes eléctricos.

* * *

Por nos parecer curiosa, e com o fim de mostrar que nas nossas colónias não tem sido descurado o problema da ligação dos transportes ferro-viários com os transportes marítimos, apresentamos aqui a *fig. 10* que reproduz um aspecto do cáis do nosso magnífico pôrto de Lourenço Marques — um dos melhores, se não o melhor, da África do Sul — representando uma das duas instalações de que aquele pôrto dispõe para embarque do carvão vindo das minas do Transvaal, e na qual os vagões carregados são elevados e despejados para bordo.

Digressão Literária.

Francisco Rodrigues Lobo, segundo os investigadores mais autorizados, nasceu em 1580 e morreu dum desastre no Tejo em 1622. Escriitor e poeta pastoril, êle foi no século XVII o que mais vitoriosamente resistiu à decadência que a poesia portugueza sofreu depois da época gloriosa de Gil Vicente, Bernardim Ribeiro, Garcia de Resende, Pedro Caminha, Sá de Miranda e Camões. A cidade de Leiria ainda hoje se orgulha de o contar entre os seus filhos mais illustres. Admirável na Côrte na Aldeia, e nas Églogas, o seu estro desfaleceu muito no poema Condestabre pelo carácter de biografia que deu a essa obra e pela sua enfadonha prolixidade.

Dos louvores da lingua portugueza

Uma cousa vos confessarei eu, sr. Leonardo (disse D. Julio), que os portuguezes são homens de ruim lingua, e que tambem o mostram em dizerem mal da sua, que, assim na suavidade da pronunciação como na gravidade e composiçã das palavras, é lingua excellente. Mas ha alguns nescios que não basta que a falem mal, senão que se querem mostrar discretos, dizendo mal d'ella: e o que me vinga da sua ignorancia é que elles acreditam a sua opinião; e os que falam bem, desacreditam a ella e a elles. — Bravamente é apaixonado o sr. D. Julio (acudiu o doutor) pelas cousas da nossa patria, e tem razão; que é divida que os nobres devem pagar com maior punctualidade á terra que os creou. E verdadeiramente que não tenho a

nossa lingua por grosseira nem por bons os argumentos com que alguns querem provar que é essa; antes, é branda para deleitar, grave para engrandecer, efficaz para mover, doce para pronunciar, breve para resolver, e accomodada ás materias mais importantes da prática e escriptura. Para falar, é engraçada, com um modo senhoril: para cantar, é suave, com um certo sentimento que favorece a musica: para prégar, é substanciosa, com uma gravidade que auctoriza as razões e as sentenças: para escrever cartas, nem tem infinita copia que damne nem brevidade esteril que a limite: para historias, nem é tão florida que se derrame nem tão sêcca que busque o favor das alheias. A pronunciação não obriga a ferir o céu-da-bôcca

com aspereza, nem arranca as palavras com vehemencia do gargalo. Escreve se da maneira que se lê e assim se fala. Tem de todas as linguas o melhor: a pronunciação da latina; a origem da grega; a familiaridade da castelhana; a brandura da franceza; a elegancia da italiana. Tem mais adagios e sentenças que todas as vulgares, em fé de sua antiguidade.

E, se á lingua hebréa, pela honestidade das palavras, chamaram sancta, certo que não sei eu outra que tanto fuja das palavras claras em materia descomposta, quanto a nossa. E, para que diga tudo, só um mal tem, e é que, pelo pouco que lhe querem seus naturaes, a trazem mais remendada que capa de pedinte.

RODRIGUES LOBO — *Côrte na Aldeia.*

Padre António Vieira, o maior orador português de todos os tempos, nasceu em Lisboa a 6 de Fevereiro de 1608 e faleceu na cidade da Baía, no Brasil, a 18 de Julho de 1697. O notável filólogo Francisco José Freire disse que êle possuía, em grau sublime, tôdas as delicadesas, propriedades e energia da sua lingua. Um outro crítico afirmou que nenhum povo possuiu jamais, nas obras dum só homem, tão rico e tão escolhido tesouro da lingua portuguesa. E' considerado em toda a literatura portuguesa como o seu clássico mais autorisado. Foi um elemento poderoso da nossa colonização no Brasil. Os seus formosos sermões estão reunidos em 14 volumes e as suas cartas que, no conceito de Francisco Freire de Carvalho «se emparelham em virtudes de estilo e na pureza da linguagem às de Cícero», formam três volumes.

Descripção da guerra

É a guerra aquelle monstro que se sustenta das fazendas, do sangue, das vidas; e, quanto mais come e consome, tanto menos se farta. E a guerra aquella tempestade terrestre que leva os campos, as casas, as villas, os castellos, as cidades, e talvez em um momento sorve os reinos e monarchias inteiras. É a guerra aquella calamidade composta de todas as calamidades, em que não ha mal algum que ou se não pa-

deça ou se não tema, nem bem que seja proprio e seguro. O pae não tem seguro o filho, o rico não tem segura a fazenda, o pobre não tem seguro o seu suor, o nobre não tem segura a honra, o eclesiastico não tem segura a imunidade, o religioso não tem segura a sua cella, até Deus nos templos e nos sacrários não está seguro.

P. ANTONIO VIEIRA — *Sermões.*

Alexandre Herculano nasceu em Lisboa a 28 de Março de 1810 e faleceu na sua casa de Vale de Lobos, próximo de Santarem, vencido por um amargo pessimismo que o fazia dizer a miudo «Isto dá vontade de morrer», a 8 de Setembro de 1877. Panfletário na Voz do Profeta, polemista formidável no Eu e o Clero, poeta sem outra inspiração além da do sentimento religioso da Harpa do Crente, crítico abalisado na sua colaboração no Panorama, evocador romântico da História nas Lendas e Narrativas, no Belo, no Eurico e no Monge de Cister, foi principalmente como historiador do primeiro periodo da nacionalidade portuguesa, que firmou a glória do seu nome, equiparando-se no valor, dotes de investigação e probidade moral e intellectual aos maiores cultores desse género, de todos os tempos.

Threnos historicos

Lisboa, cidade de marmore e de granito, rainha do oceano, tu és a mais formosa entre as cidades do mundo!

A brisa que varre os teus outeiros é pura como o ceo azul que se espêlha no teu amplo porto, semelhante a um grande mar.

Trinta seculos têm surgido depois que tu surgiste; e, sorvendo milhares de existencias, caíram todos no abysmo do passado.

É tu os has visto nascer e morrer; e sorriste-te; porque julgavas que a vida te estava travada com a vida do universo.

Escondendo nas trevas dos tempos remotissimos a tua origem, dizias ás demais cidades da Europa:—Sou vossa irmã mais velha.

Nobre e rica outr'ora, quando o Oriente e a Africa te mandavam o ouro de suas vêas, os extranhos se te vinham assentar ao-pé dos muros, e abastecer-se com as migalhas caídas das mesas de teus banquetes.

Cada-um dos teus velhos palacios abrigou já os ultimos dias de um grande capitão; em cada pedra de teus templos ha uma recordação das virtudes passadas; em muitas lousas de sepulturas nomes que não morrerão.

Nas eras de tua gloria os monarchas dos confins da terra se haviam por honrados com chamar irmãos a teus filhos; e filhos que davam e tiravam corôas.

As tuas armadas aravam as campinas do oceano; e neste nem uma vaga deixou de gemer debaixo das naus do Tejo.

Para as frotas da nova Tyro resoavam ao

mesmo tempo os golpes de machado nos bosques da Europa e da Africa, do Oriente e do Novo-Mundo: os lenhos do Indostão, cozidos com os da Nigricia, fluctuavam por mares distantes, e sobre elles se hasteava um signal de terror para o orbe: era o pendão das Quinas.

Então, ó cidade do Tejo, reinavas tu e eras forte, mais do que Roma ou Carthago: mas o imperio e a força vinham-te das virtudes de teus filhos, dos homens a quem sem pudor chamamos nossos avós.

Vivificavam-te o seio um sem-numero de bem-nascidos espiritos, e eras seminario feracissimo de corações generosos.

Porém, que te resta hoje do antigo esplendor, da gloria de tantos seculos? — um echo do passado nas paginas da historia, o sol puro da tua primavera, teus paços e templos, e o grande vulto das aguas do amplo ádito do Tejo.

ALEXANDRE HERCULANO — *A Voz do Propheta.*

Camilo Castelo Branco foi o mais pródigo e fecundo polygrafo que tem havido na nossa literatura. Nascido em Lisboa em 16 de Março de 1826, uma crise de desespero por se encontrar quasi cego, fazia-o encontrar a morte na bala dum revólver em 1 de Junho de 1890, na sua casa de São Miguel de Seide. Duma familia transmontana e educado nessa provincia, os seus romances decorrem quasi sempre no norte de Portugal. Era um polemista invencível, dispunha duma veia satirica a que nenhum ridiculo poderia resistir, afirmou-se tambem como poeta, mas os seus triunfos maiores alcançou-os no romance, tanto nos da escola romântica como o Amor de Perdição, o Amor de Salvação, O Homem de Brios, Os diamantes do Brasileiro, As Estrêlas Funestas e dezenas e dezenas de romances desse género, como nos da escola realista, por exemplo, o Eusébio Macário, A Corja e a Brasileira de Prazins. O seu estilo é maravilhoso de graça, de colorido, de expressão e de propriedade.

A morte do lóbo

Uma noite de novembro caía neve, e os aspectos do céu profundamente frio tinham umas estrêlas trémulas, lucilantes, e um luar álgido que dava ás concavidades nevadas a claridade nítida duns lagos de prata fundida. O padre vestia polainas de saragoça asser-toadas, tamancos ferrados e suspensos nas fortes presilhas das polainas, jaqueta de peles e uma carapuça alentejana escarlata, que lhe abafava as orelhas. Debaixo da lapela da véstia resguardava a escorva da clavina, e caminhava curvado com as mãos nas algibeiras e os olhos vigilantes nas gargantas dos sêrros. Uivos lon-

gínquos de lóbo ouviam-se e punham-lhe vibrações na espinha, e um terror grande naquela imensa corda de serras, onde êle, àquella hora, se considerava o único ente exposto a ser comido pelas feras esfomeadas. Pulava-lhe o coração. Ao trepar a um outeiro, entaliscado de rochedos que pareciam resvalar de encontro a êle, ouviu o uivo ali perto, para lá da espinha do sêrro. Tirou a clavina do sovaco, e lívido, com a sensação estranha do figado despegado, meteu o dedo trememente, automático no gatilho. Fez um acto de contrição; provava quanto as religiões são importantes, urgentes, nas crises,

nos conflitos sérios do homem com o lobo. Esperou. A fera assomára na lomba do outeiro, recortando-se esbatida no horizonte branco com uma negrura imóvel, sinistra: parecia um bronze, um emblema de sepulcro. Ela quedou-se por largo espaço num aspecto de admiração, de surpresa. Depois, descaiu sôbre as patas trazeiras, com ares contemplativos, de uma pacatez fleumática. Mediam trinta passos entre a fera e o frade. Estava ao alcance da bala o lobo; mas o frade, caçador astuto, manhoso, receava perder um dos tiros. Pôs-lhe a pontaria com um gesto de espalhafato; dava gritos como quem açula cães: «Bóca! péga! cerca! Aí vai, lobo!» Ecos respondiam; e a fera, menos versada na física dos sons reflexos, olhava crespada, espavorida para o lado em que repercutiam os brados. Ergueu-se, e desceu mui de passo, com uns vagares irónicos, com a cauda de rôjo e o dorso erriçado, a ladeira da colina. O padre via-a negrejar na linha flexuosa do declive. Pensou retroceder, mas o logarejo de Felícia estava mais perto que a sua aldeia, e para aquele lado latiam cães dum faro que adivinha o lobo antes de lhe ouvir o uivo, e o fariscam pela inquietação das reses nos currais. Trepou afoito ao têsso do outeiro: ganhára ânimo; bebera uns tragos de aguardente duma cabaça atada com o polvorinho no correão. Sentiu-se capaz de afrontar o rebelde, se êle o não res-

peitasse como rei da criação, segundo afirmativas de teólogos que nunca viram lobo. Do tampo olhou para baixo: não o avistou. Carcava-se um algar emaranhado de bravio espesso onde se embrenhára. Estugando o passo, ganhou uma chã ladeada de extensas leiras de feno alvejantes como um estendal de lençóis; e, quando olhava para trás receoso, viu a alimária, a grandes passos, com a cabeça alta atravessar a leira da esquerda, parecendo querer cortar-lhe o passo na extrema do caminho que entestava com a aldeia. O padre agachou-se, coseu-se com o vale de urzes e giestas que formavam o tapume das terras cultivadas, e muito derreado, arquejando com o dedo no gatilho, e a fecharia rente da barba, caminhou paralelo com o lobo que o farejava de focinho anelante e as orelhas fitas; e assim que a fera passou de perfil em frente do tapigo, o rei da criação, que o era pelo direito do bacamarte, despediu-lhe a primeira bala com a destra pontaria de quem havia já matado águias com zagalotes. O lobo, varado pela espádua até ao coração, decaiu sôbre um dos quadris, escabujou em ronos frementes, espargindo flocos de neve, ergueu-se ainda inteiriçado numa grande agonia, e morreu.

CAMILO CASTELO BRANCO — Do romance
Eusebio Macario.



Estação de Estarreja

*Fotografia do Sr. Fernando Pereira Pinto, empregado de 3.ª cl.
da Divisão de Via e Obras*

Consultas

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

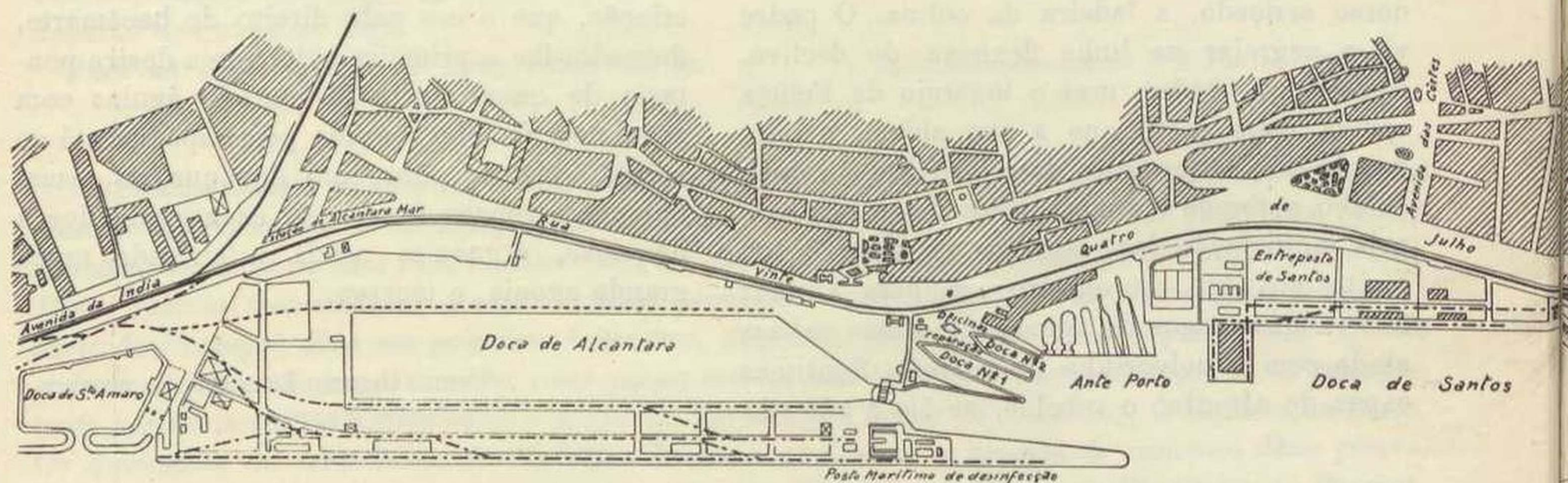
P. n.º 314. — Se um passageiro portador de bilhete de 2.ª classe da T. G. do Pôrto a Régua, viajar em 3.ª classe no combóio 703 e levar, em sua companhia, um cão pequeno deve aplicar-se ao transporte do cão a taxa simples ou o triplo, visto esse combóio no trajecto considerado só fazer serviço de 1.ª e 2.ª classe, embora leve carruagens de 3.ª?

R. — Desde que o cão seja transportado em 3.ª classe, não se deve aplicar o triplo da taxa.

P. n.º 315. — Sendo despachado em Monte Real um cabaz com ovos para Alcântara-Terra, e sendo devolvido o cabaz com a palha porte pago à partida, desejo saber se se deve aplicar o § 3.º da Tarifa Especial n.º 1 de G. V., visto a palha constituir complemento de tara, ou se se deve aplicar o § 1.º da mesma tarifa.

R. — Deve taxar pelo § 3.º da Tarifa Especial n.º 1 de G. V.

Planta do porto de Lisboa — 1.ª Secção, entre



P. n.º 316. — Desejo saber se o seguinte processo de taxa está certo.

Um passageiro portador de bilhete de 3.ª classe, do Capítulo 4.º da Tarifa Especial n.º 1 de G. V. do M. D., de Monção a Viana, segue no combóio 642 e muda em Ancora para a 2.ª classe, continuando nesta até ao Pôrto.

T. G. de Monção a Ancora, em 3.ª classe	8\$70
T. G. de Ancora ao Pôrto, em 2.ª classe	25\$45
5 0/0 de 8\$05 (M/c)	\$45
	<u>34\$60</u>
A deduzir o bilhete do Capítulo 4.º	
de Monção a Viana	7\$70
	<u>26\$90</u>

R. — Está certo.

P. n.º 317. — Desejo saber se o seguinte processo de taxa está certo:

Uma gaiola com um canário, em poder dum passageiro de 1.ª classe, pêso 10 Kg., de Alcântara T. a Cintra:

Art. 49.º da Tarifa Geral	50 0/0
§ 2.º do art. 13.º da Tarifa Geral. Triplo	
28 Km., — base 5.ª	$5\$00 + \frac{5\$00}{2} = 7\$50$
Transporte...	$\$07,5 \times 1 \times 11 = \83

como esta importância é inferior ao mínimo de cobrança, faremos:

	$\$16 \times 11 = 1\76
Registo	\$55
Arredondamento	4
Total.....	<u>2\$35</u>

fôlha de trânsito do combóio 2355 de que já cruzou, ou se esta simples indicação dispensa a entrega do Mod. M. 117?

R. — Juncal deverá fazer em fôlha de trânsito do combóio 2355 a indicação:

«Cruzou com o combóio de serviço A. A. 1-2 em **JUNCAL**.»

Esta indicação será visada pelo condutor e maquinista do combóio 2355.

P. n.º 321. — Ao aproximar-se da minha estação um combóio que nela não tem paragem prevista, noto que não traz sinal-anúncio dum combóio em sentido contrário, sinal que devia trazer da estação anterior, por se efectuar uma circulação extraordinária que não havia sido anunciada por combóio no mesmo sentido.

Devo fazer-lhe sinal de paragem, embora já tenha ultrapassado o disco, que estava aberto?

R. — Não senhor, porque a estação que expede o combóio extraordinário sem ter avisado a Via, deverá fazer em fôlha de trânsito a indicação correspondente.

Livro 3:

P. n.º 322. — Desejo saber se é dispensada a colocação de petardos no seguinte caso: o combóio n.º 751 ultrapassa em Pôrto de Rei o combóio n.º 2355, que não cabe dentro dos limites.

Pôrto de Rei passa telegrama a Ermida, para prevenir o condutor e maquinista do combóio n.º 751, de que êste tem paragem nesta estação, em virtude do limite de saída estar tomado com material.

Ermida dá o sciente a Pôrto de Rei e diz também que o conductor e maquinista assinaram como scientes a declaração para êsse efeito exarada na fôlha de trânsito.

R. — E' necessária a colocação de petardos.

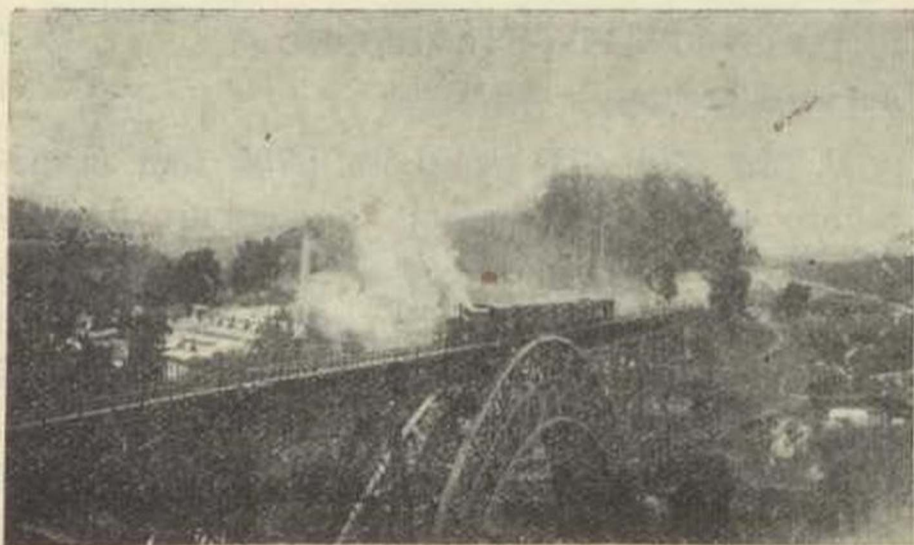
E 5:

P. n.º 323. — O combóio 900 perde 5 minutos para tomar água na estação de C. Branca, em consequência de, à hora da partida, ter sido recebido um telegrama prevenindo de que a grua de Torre da Gadanha se encontra avariada, sendo êste tempo marcado a «Diversos», em harmonia com o Regulamento. À chegada a Torre da Gadanha, onde o combóio tem 5 minutos concedidos para toma de água, o chefe faz o serviço em um minuto. Os 4 minutos ganhos devem ser marcados ao Movimento ou à Tracção?

R. — Devem ser marcados ao Movimento.

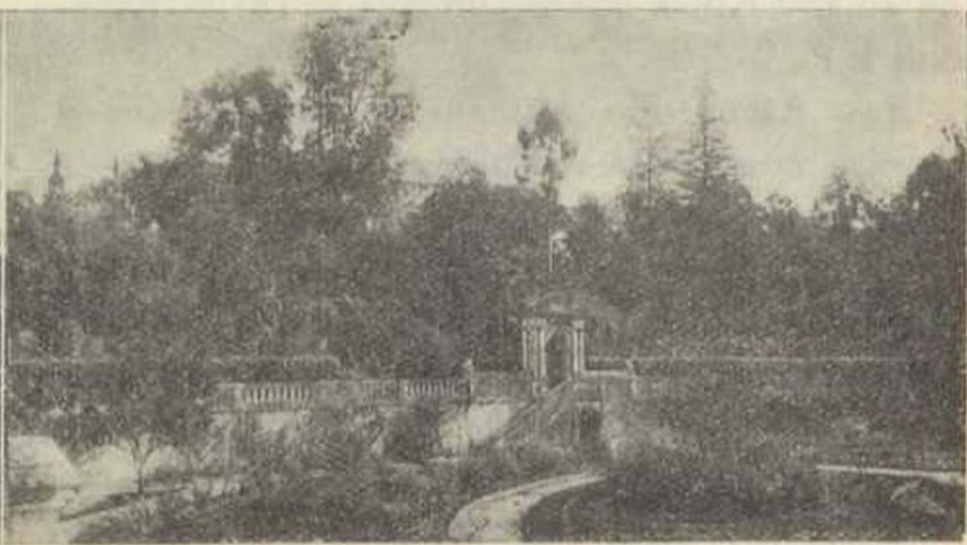
Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Dezembro de 1930

	Antiga rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7	4.319	4.555	2.350	2.145	2.146	1.869
> > 8 > 14	4.231	4.354	2.019	2.165	2.134	1.921
> > 15 > 22	4.994	4.815	2.536	2.340	2.507	2.327
> > 23 > 31	4.811	4.902	2.181	2.242	2.191	1.950
Total	18.355	18.626	9.086	8.892	8.978	8.067
Total do mês anterior	20.388	20.239	9.215	9.386	10.688	9.724
Diferença.	-2.033	-1.613	- 129	- 494	-1.710	-1.657



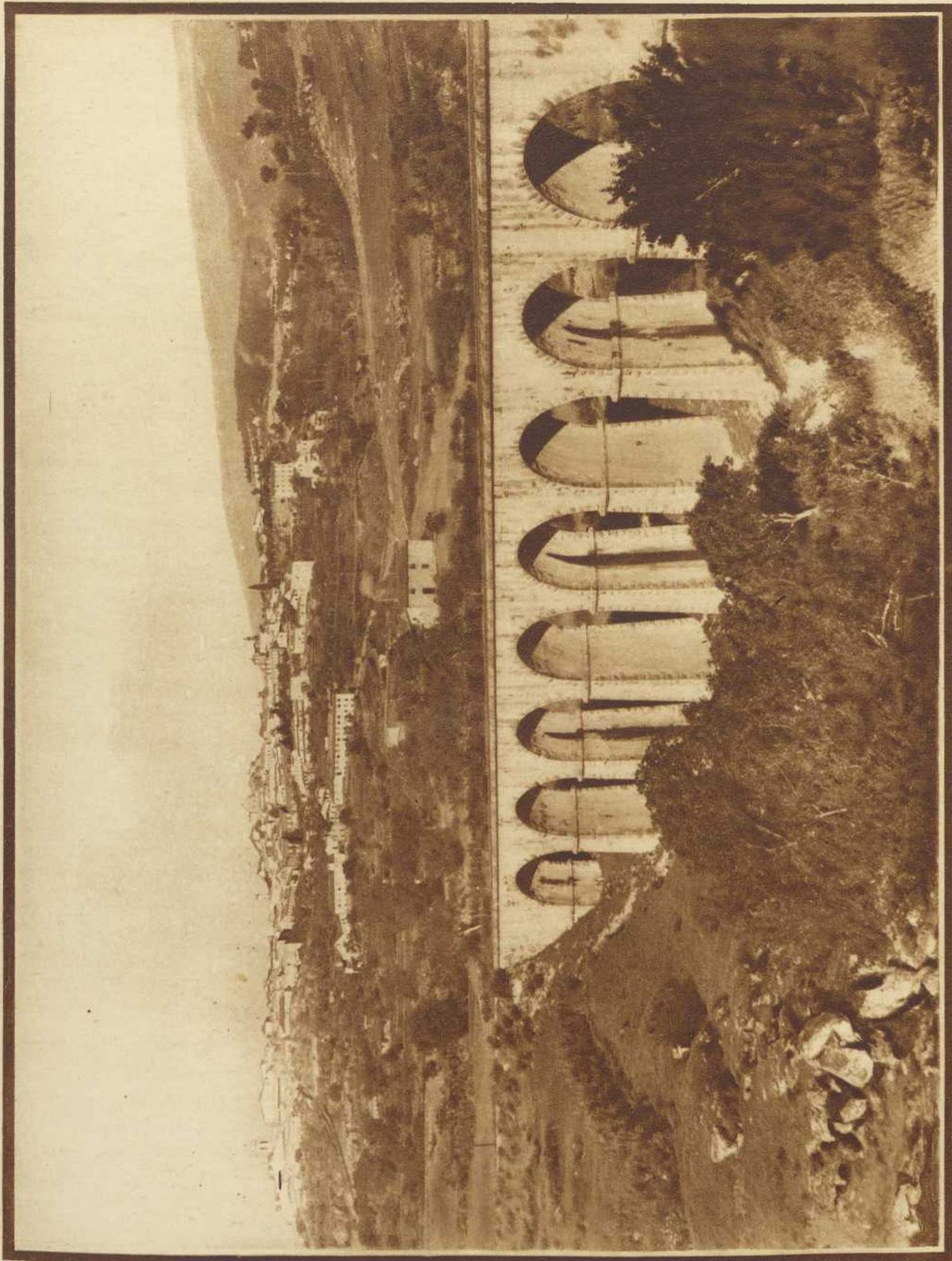
Ponte de D. Maria Pia sobre o rio Douro

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



Jardim Botânico de Coimbra

Fotog. do Sr. Florentino José Duarte, Emp. de 3.ª cl. de Via e Obras



Lisboa 1931

Cidade da Covilhã e ponte de Flandres ao N.º 165,992 da linha da Beira Baixa

Fot.º do Eng.º Ferrugento Gonçalves

Factos e informações

Os novos escritórios centrais do Metropolitano de Londres

As companhias associadas dos caminhos de ferro metropolitanos de Londres, inauguraram há pouco tempo um novo edificio para os seus escritórios centrais.

Pode fazer-se uma ideia das dimensões d'êste edificio, representado na *fig. 1*, sabendo-se que occupa uma área de cerca de 2.880^m². Sobre uma base em forma de quadrilátero irregular,



Fig. 1 — Edifício dos novos escritórios centrais do Metropolitano de Londres

fig. 2, constituída pelo rés-do-chão e 1.º andar do edificio, elevam-se a 36^m,5 mais sete andares construídos em forma de cruz. No ponto de intersecção dos braços da cruz foi construída uma torre que dá ao edificio a altura total de cerca de 56^m,5.

A construção em forma de cruz teve em vista assegurar a boa iluminação e ventilação dos diferentes andares do edificio. A superfície total occupada pelas janelas é de cerca de 1.520^m²,

e todas elas são munidas de vidros *Vita* que não absorvem as radiações activas (ultra-violetas) da luz solar.

Cada um dos corpos do edificio possui um corredor central, mas os tabiques são todos amovíveis de forma a poder adaptar-se o tamanho dos escritórios às necessidades da ocasião.

O acesso aos vários andares do edificio é assegurado por uma escada central, duas escadas nos corpos leste e oeste do edificio e por 4 elevadores.

O rés-do-chão do edificio serve para uma das estações do metropolitano e os andares

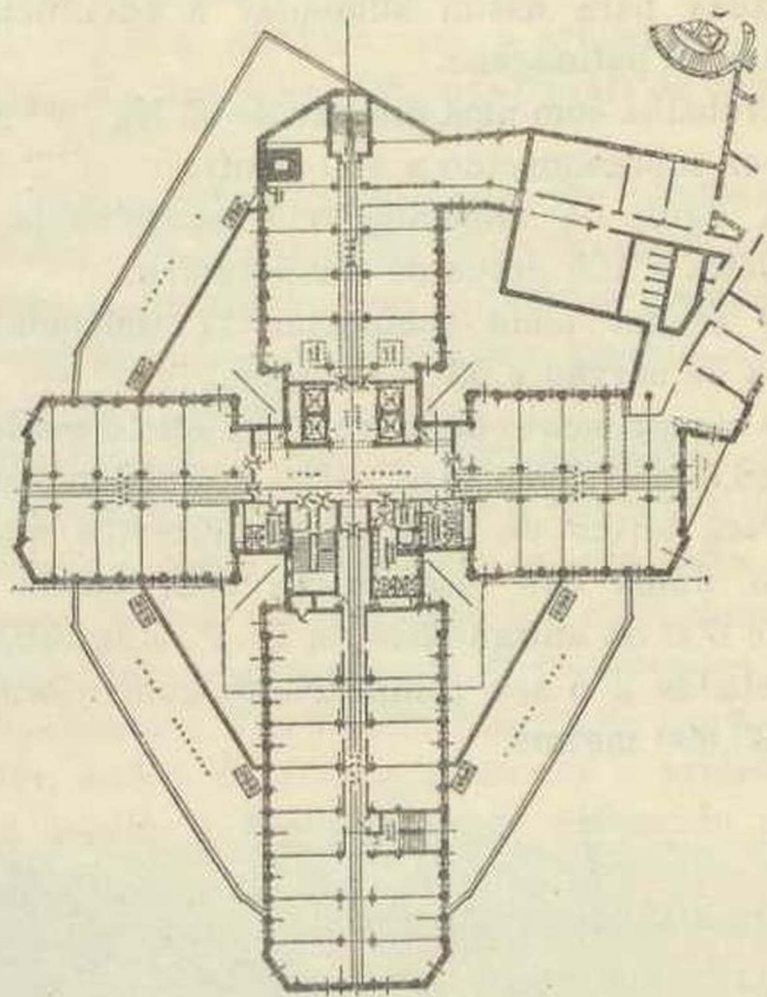


Fig. 2 — Planta do edificio dos escritórios centrais do Metropolitano de Londres

superiores são occupados pelos diferentes serviços; a parte disponível é alugada para escritórios particulares.

A torre é aproveitada para as máquinas dos elevadores e para reservatórios de água.

Para a construção d'êste edificio de 35.000 toneladas, num sub-solo argiloso como o de Londres, as fundações fôram cuidadas. São constituídas por 700 estacas em cimento armado e descem até 12^m abaixo do nível do solo.

Como o edificio fica sôbre uma das linhas do metropolitano, para evitar que as vibrações produzidas pela passagem dos combóios se lhe transmitissem, foi necessário isolar o caminho de ferro por um revestimento de fêltro.

Nova locomotiva «compound» de alta pressão de dois cilindros

A locomotiva que a gravura inserta reproduz foi ha pouco posta em serviço pela Companhia americana *Delaware & Hudson Railroad* e é destinada especialmente a rebocar combóios de mercadorias muito pesados.

Tem um *bissel* à frente e 8 rodas conjugadas para assim aumentar a aderência e evitar as patinagens.

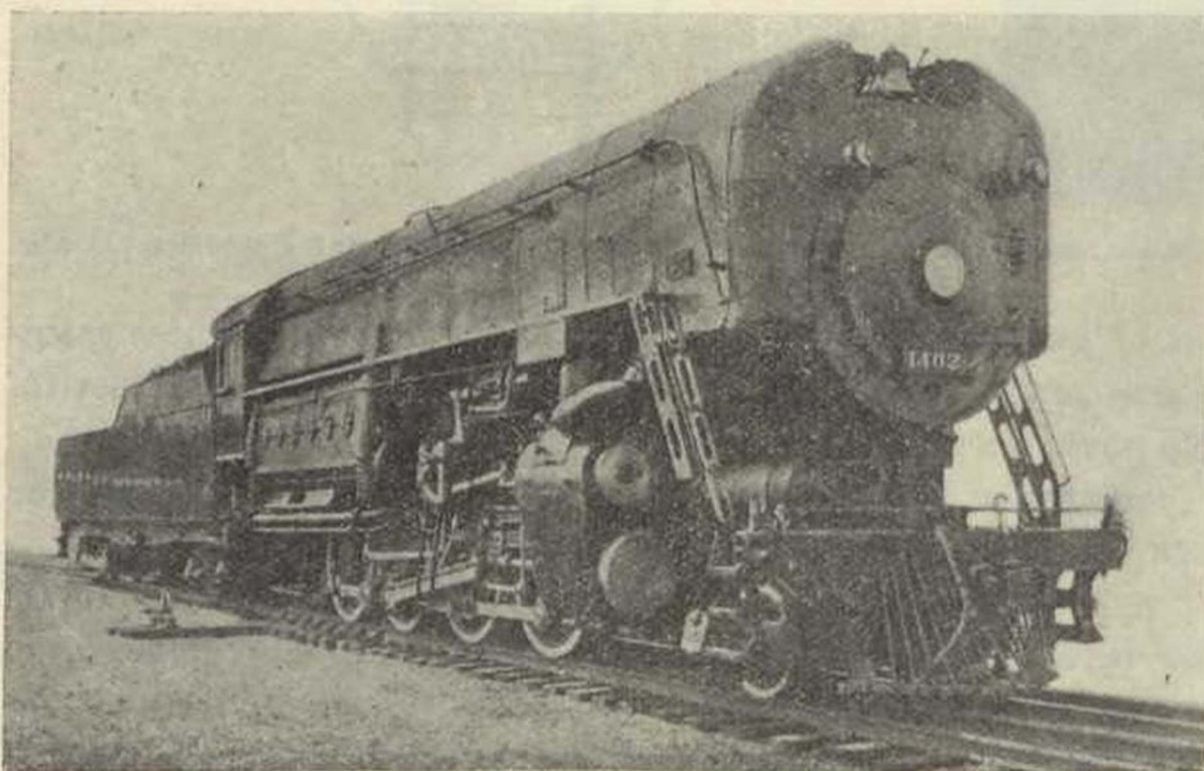
Trabalha com uma pressão de 35 Kg./cm² com vapor sobreaquecido a 400 graus.

A água de alimentação é introduzida na caldeira a 105 graus de temperatura.

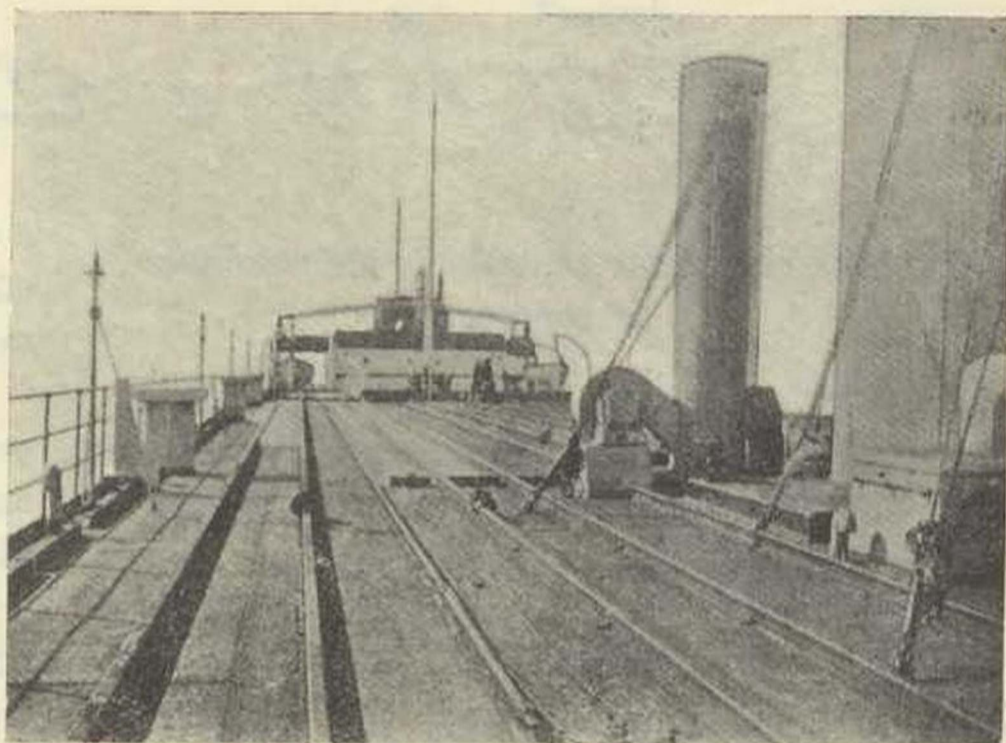
O tender pode comportar 17 toneladas e meia de carvão e 53 m³ de água.

O comprimento da locomotiva com o tender é de 28,5 metros e o pêso total é de 282 toneladas.

Para termo de comparação diremos que o pêso duma das locomotivas com tender da série 600 da antiga rêde da C. P. é de 138,840 toneladas e o seu comprimento com o tender de 20,890 metros.



Locomotiva «compound» de alta pressão.



Vista do convex de um «ferry-boats»

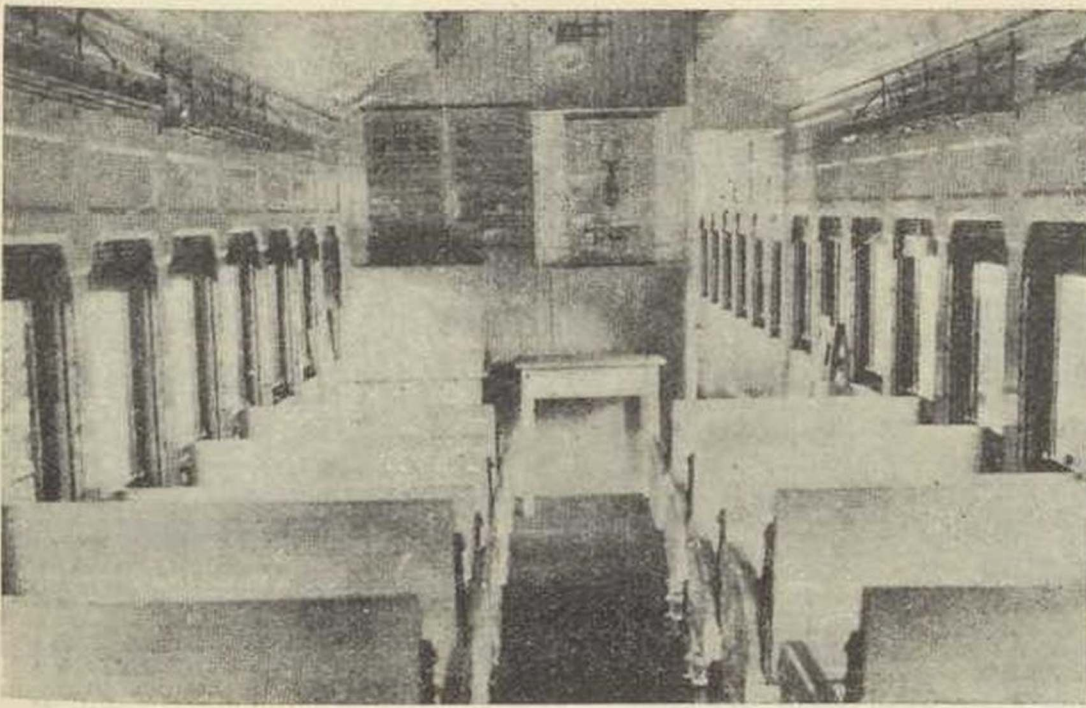
Serviço de «Ferry-boats» entre Havana e Nova Orleans (América)

Em Janeiro de 1930 foi inaugurado um novo serviço de *ferry-boats* entre a cidade de Havana, na ilha de Cuba, e Nova Orleans, que a gravura aqui inserida representa.

O *ferry-boat* é o primeiro dêste tipo. Pode transportar 82 vagões carregados e 30 vazios, não só na tolda, mas também nos porões, para onde são levados por meio de elevadores. Tem um comprimento de 130 metros e desloca cerca de 10:500 toneladas.

Os aparêlhos mecânicos de que o navio está munido permitem a sua descarga ou carga em 10 horas. A travessia de um porto ao outro é feita em 52 horas. Os dois portos distam de 700 milhas ou sejam 1.124 quilómetros.

Êste serviço acelera consideravelmente o transporte das mercadorias, reduzindo os trasbôrdos nos portos, em virtude dos vagões serem tomados directamente do caminho de ferro tanto no porto de partida como no de chegada. Outra vantagem também muito apreciável consiste no facto de as mercadorias não necessitarem de embalagens muito resistentes.



Sala de leitura da carruagem clínica

Clínica para crianças numa carruagem de caminho de ferro

Foi recentemente inaugurada, no caminho de ferro de Queensland, na Austrália, uma carruagem destinada a clínica de crianças.

Já no mesmo caminho de ferro, conforme demos notícia aos nossos leitores no Boletim de Setembro de 1929, fôra instalado numa carruagem um consultório de dentista, que fez um grande sucesso.

A construção do novo veículo faz parte de um programa elaborado pelo Govêrno, que tem por objecto instruir as mães daquelas longínquas regiões, sôbre os cuidados a tomar na criação das crianças.

A carruagem clínica méde 15 metros de comprimento e comporta uma sala de leitura com lugar para 36 pessoas, duas cabines para enfermeiros, quarto de banho, casa de jantar e uma pequena cosinha.

A nova carruagem deverá percorrer as diferentes linhas da região, estacionando em todas as estações o tempo suficiente para ser ministrada a instrução a que ela se destina. A instrução será ministrada gratuitamente.

FOOT-BALL

Para início e execução do calendário de jogos organizado para o 2º ano de disputa da Taça C. P., des-

locou-se ao Entroncamento, no dia 21 de Dezembro último, o Grupo Desportivo das Oficinas Gerais do Barreiro, a fim de realizar o encontro com o Grupo das Oficinas locais.

Dia aprazível e próprio para o jôgo, campo com boas condições, situado junto das futuras oficinas de reparação de vagões. Público numeroso, demonstrando entusiasmo, mas pouco conhecedor ainda das regras de foot-ball, resultando disto a forma, muitas vezes ruídosa, como se manifestava, incitando os jogadores seus adeptos.

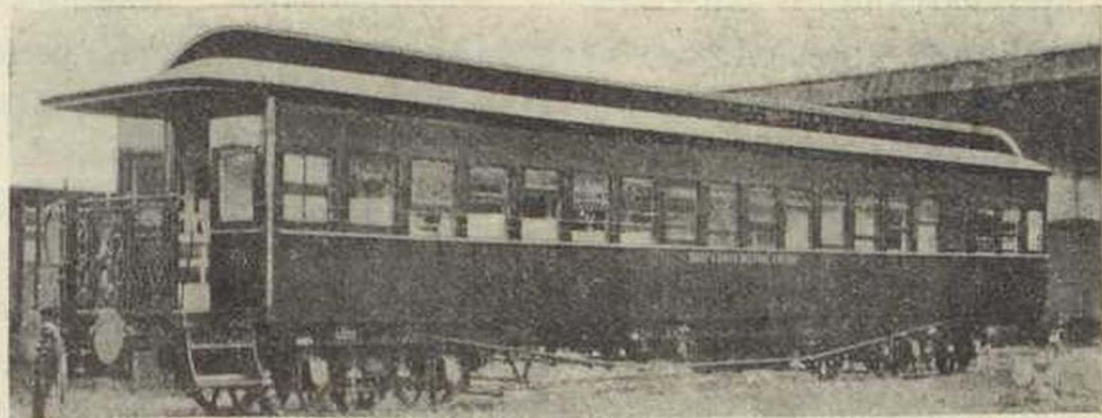
Cêrca das 11 horas, entram em campo os dois Grupos que formam em frente dos seus Engenheiros, saüdando-os.

Em seguida, alinham sob a arbitragem de Piedade, do Grupo das Oficinas Gerais de Santa Apolónia.

Sái Entroncamento, perdendo imediatamente o esférico nos pés de Pina que o despacha para a frente, ocasionando uma primorosa avançada e excelente defesa de Crisógono, guarda-rêdes do Entroncamento.

Cabe, agora, a vez ao Entroncamento que desce vertiginosamente, vindo a avançada desfazer-se nas mãos de Pascoal, guarda-rêdes do Barreiro. A bola volta ao jôgo e, a meio campo, é tocada com a mão por um dos avançados do Entroncamento, originando um livre de que nada resulta. Aos 6 minutos aparece nos o primeiro canto contra o Entroncamento defendido por Crisógono.

Barreiro continúa a assediar as rêdes contrárias, mas os seus remates sáem uns altos e outros rentes aos postes, até que, aos 15 minutos de jôgo, Carvalho conduz uma avançada



Vista exterior da carruagem clínica

e, dentro da grande área, passa a bola a João Pirêsa que é carregado deslealmente por Ferreira e Belo. O árbitro assinala a falta e manda marcar a grande penalidade.

E' João Pirêsa que, com um pontapé fraco mas bem colocado, anicha a bola nas rêdes de Crisógono e consegue, assim, o 1.º ponto para o seu Club.

Prossegue o jôgo com domínio nítido do Grupo do Sul que aos 36 minutos, por intermédio de Pedro Pirêsa, obtem o 2.º ponto num oportuno golpe de cabeça.

Entroncamento, que joga agora com grande alma, consegue algumas avançadas pelos extremos, as quais vêm morrer nos pés dos defêsas contrários, atentos e bem colocados, terminando dêste modo a primeira parte.

Às 11 horas e 58 minutos, o árbitro recomeça o jôgo. Entroncamento esforça-se para conseguir o ponto de honra, tendo-o à vista 2 minutos depois, obrigando Pascoal a um lançamento perigoso que permitiu a marcação dum canto.

Depois de mais umas defêsas de Crisógono, Alfrêdo dos Santos tira um bom centro. Pêdro Pirêsa, ao pretender aproveitá-lo, choca com o guarda-rêdes, obrigando o árbitro a interromper o jôgo por momentos.

Recomeça o jôgo com o mêsmo assedio e, aos 16 minutos é marcado mais um canto contra o Entroncamento por uma defêsa fraca do seu guarda-rêdes. Mais umas avançadas, e o árbitro dá o jôgo por terminado com o resultado 3-0 a a favôr do Grupo do Sul.

Do Grupo do Sul destacaremos, em primeiro plano, Carvalho, Baptista e Pirêsa. Os restantes, regulares.

Do Grupo do Entroncamento, salientou-se Crisógono que foi o melhor dos 22 homens em campo, salvando o seu Club.

As linhas, apresentaram a formação seguinte:

Barreiro. — Pascoal, Soares, Falcão, Baptista, Pina, Vieira 1.º, Morais, Pêdro Pirêsa, João Pirêsa, Carvalho e Santos.

Entroncamento. — Crisógono, Ferreira, Belo, Durão, Manana, Gomes, Silva, Sêco, Oliveira, Carvalho e Asseiceira.

Características do jôgo:

Barreiro:

Defêsas.....	2
Bolas de saída.....	1
Cantos.....	1

Entroncamento:

Defêsas.....	12
Bolas de saída.....	24
Cantos.....	6

CURIOSIDADES ESTATÍSTICAS

Os desastres de viação automóvel

Em 1929, ocorreram em todo o País 2.210 desastres provocados por automóveis.

Esses desastres deram a morte a 205 pessoas e deixaram feridas 2.533.

É o distrito do Porto, onde as caminhetas mais abundam, que figura em primeiro lugar, com 819 desastres; segue-se o distrito de Lisboa, com 593 desastres.

Mas é interessante notar que é Lisboa que figura com mais feridos e mortos, respectivamente 706 e 59; Porto acusa 612 feridos e 35 mortos.

Em número de desastres, Braga ocupa o terceiro lugar, com 117, que provocaram a morte a 12 indivíduos e feriram 214.

Se compararmos os milhões de passageiros transportados por caminho de ferro, com alguns milhares transportados por viaturas automóveis, concluimos com prazer que o caminho de ferro, a par das comodidades que nenhum outro meio de transporte terrestre oferece, como amplas carruagens, carruagens-restaurantes, carruagens-camas, etc., bate ainda o *record* da segurança, pois o número de desastres ocorridos acusa uma percentagem ínfima, incomparavelmente inferior á observada no transporte automóvel.

Receitas úteis

Limpeza dos carimbos. — Ao fim de um certo tempo, os carimbos enchem-se de tinta sêca o que altera a nitidez da impressão. Devem-se então limpar.

Os *carimbos de borracha* devem ser simplesmente lavados com álcool por meio de uma escôva macia. Evite-se empregar a benzina, a essência de petróleo ou qualquer outro líquido que ataque a borracha.

Os *carimbos metálicos* serão aquecidos ligeiramente na chama duma lamparina de álcool ou perto de um fogão, depois disso passa-se por cima um bocado de vela de estearina.

O metal deve estar suficientemente quente para fazer derreter a estearina que arrastará consigo toda a gordura.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM ÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Domingos Gaspar

Chefe 2.ª classe
Admitido como praticante
em 6 de Outubro de 1890



José Maria Monteiro

Chefe maquinista principal
Admitido como limpador
em 3 de Fevereiro de 1891



Tiago da Graça

Sub-chefe do depósito
Admitido como carvoeiro
em 15 de Fevereiro de 1891



Joaquim Fontes

Ajudante de Secção
Admitido como assentador
em 26 de Fevereiro de 1891

Actos dignos de elogio

A Direcção Geral concedeu um prémio pecuniário ao Snr. Alberto Moreira, carregador em Lisboa P., por ter evitado que o incêndio que em 30 de Outubro último se deu no vagão de motano resguardado numa das linhas de Lisboa P., se propagasse ao restante material.

O carregador Alberto Moreira, sem hesitar, apercebendo-se do perigo que o material corria, meteu-se entre o vagão que estava a arder e o restante material, desengatando-o, facilitando assim o seu isolamento.

Em Outubro último, por ocasião de um violento temporal, a linha de Leste foi invadida, e obstruída uma grande parte da sua via. A normalidade foi rapidamente restabelecida graças à imediata e acertada intervenção do Snr João Calado, sub-chefe do distrito n.º 26 e à dedicação com que o condutor principal, Snr. J. Peixoto e o guarda-freio de 2.ª classe, Snr. José Troca, que seguiam no combóio n.º 151, que nesta ocasião ficou retido no local do acidente, auxiliaram o pessoal da via. Tanto estes três

agentes como o pessoal da via que se occupou da normalização do serviço foram louvados pela Direcção Geral.

Concessão de prémios de Instrução Profissional

Foram premiados por terem sido classificados em 1.º e 2.º lugar, nos exames para sub-chefes de distrito, realizados em Outubro findo, respectivamente os assentadores Joaquim Dias e António Lopes.

Nomeações em Dezembro

DIRECÇÃO GERAL

Médico da 1.ª Sub-secção da 50.ª Secção:
Dr. Otílio Simões Cabrita.

EXPLORAÇÃO

Bilheteira de 3.ª classe: Maria José de Carvalho Pombinho.

VIA E OBRAS

Assentador: Manuel Joaquim de Sousa.

Nomeações em Janeiro

(até o dia 5)

EXPLORAÇÃO

Factores de 3.ª cl.: Vítor Manuel de Matos, António Gonçalves Feijão, António da Silva e Sousa, Inácio Marques dos Reis, Virgílio Damas Mineiro, João Manuel Coelho Ferreirinho, José Joaquim Júnior, João Baptista, José das Dôres Silva, Luís António Bispo, João Gomes Bento, Francisco Lacão Salvador, Manuel Martins Gonçalves, Roberto do Espírito Santo, Jesuíno Gomes Paiva, Mário Simões da Rocha, Américo da Costa, Carlos Martins Cabrita, António Domingues Júnior, Alípio de Oliveira Santos, António Martins Ferreira, António Francisco Guerreiro, José da Fonseca Ferreira de Sousa, António Duarte Barradinhas, Simão Estanqueiro Pinheiro, Cândido Rodrigues Nunes, José Dias, António da Fonseca e Silva, José Guerra Leitão, Américo Rodrigues Ribeiro, José Paulo dos Anjos, José Alberto da Silva, Joaquim Jacinto Ferreira, Eduardo Pires Rito, Amândio Frederico Rodrigues Soares, António Alves da Cunha Júnior,

Amílcar da Silva Santos, José Pires Rufino, Manuel da Silva, Joaquim Fernandes Pombo, Júlio Fernandes da Cruz, António Correia da Costa, Santos Caetano da Silva, António da Silva Júnior, José Rodrigues Pinto, António da Silva Coronha, José Gomes, João Francisco Semêdo, Hermínio Vidal Teixeira, Albertino Francisco dos Santos, Manuel Ferreira Castelo, Joaquim Luís Ferreira, José Simões de Carvalho, José Maria Moreira de Oliveira, Rodrigo Teixeira, José de Olivei a Pinto, Leonildo Gonçalves da Conceição, Américo Mendes, Manuel José Moital Júnior, José Filipe Aires, Carlos Gomes Valério, José António Oitavem, António Rodrigues Sobreira, Amândio Alves de Carvalho, António Amaral, José de São João da Cruz Júnior, Abílio Rodrigues Marques, Hilário Correia Cabaço, Filipe Fernando Ribeiro, José Miranda de Figueirêdo, António Alves do Rio, Diamantino Augusto Carvalho, Manuel Dias Neto, João Soares Rasteiro, Manuel Augusto Jacinto, António da Silva, Artur Cândido, Manuel Monteiro de Queirós, António Domingues Ferreira Peres, Alfredo dos Santos Martins, Eduardo de Matos Roldão, António Salgueiro Alves, António Martins Nobre, José Monteiro Gomes, Manuel da Silva Pinto, José Adolfo Bexiga Marques, Manuel Vicente Justo, José Ferreira, Joaquim Pragana, Raúl Cunha, Armando Dias dos Santos, Afonso da Costa Estêves, António Dias de Sousa e José Augusto da Silva.

Aspirantes: Ramiro da Silva Romão, António Afonso de Sales, Joaquim Vaz Oliveira, António de Oliveira Sousa, António Valente Júnior, Carlos Ferreira, Antonio Lisboa Simões, Joaquim Dias Leitão, Aurélio de Freitas, Oscar Hermes Penha Delca, António Rodrigues de Sousa, Joaquim da Cunha Pereira, António Dinís, António Martins de Aguiar, Joaquim da Conceição Miranda, António da Graça, Carolino Garção, Luís António, João da Costa Ferreira, Mário Baptista e César Rodrigues Martins.

Bilheteira de 3.ª cl.: Ilda Barroso Costa.

Empregada de 3.ª cl.: Maria Ascensão Gomes Florêncio.

Guarda-freios de 3.ª cl.: Miguel da Silva Mansidão, Joaquim António Solas e Manuel Lopes.

Promoções em Janeiro

(Até o dia 5)

EXPLORAÇÃO

A sub-inspector: Vicente Artur Ribeiro.

A chefes de 1.^a cl.: Martinho Mendes Dias e Francisco José dos Santos.

A chefes de 2.^a cl.: Francisco do Nascimento Gaspar.

A chefes de 3.^a cl.: Sabino Duarte Lizardo, José Francisco Bugalho, Luís Gonzaga de Oliveira Marques e António Duarte Matos.

A factores de 1.^a cl.: Manuel Pereira, Acácio de Sousa Pires, Silvestre Francisco dos Reis, João José Bernardino Marques, Raul de Oliveira Monforte, Manuel Ferreira da Veiga, Custódio Pinto Moreira, Abílio Pinto de Menezes, António Dias da Cunha, António Monteiro de Araújo Miranda, Fernando Gomes de Andrade Basto, José Gaspar de Magalhães, Sebastião Monteiro Pereira da Silva, Agostinho de Freitas, Cândido Lopes de Brito, Alfrêdo Ressurreição Ferreira Mendes, José Augusto Parelho, Manuel dos Reis Melgaz, José Rodrigues Carrusca, Laurentino José Vinagre, Mário Guerreiro de Matos, Ramiro Luís Rocha, Abílio dos Santos Patrício, João Gonçalves da Conceição e Viriato Bruno Horta.

A factores de 2.^a cl.: Júlio Joaquim da Silva Cristos, José Maria Pereira Viana, António da Silva, José Augusto Gomes Pereira, Fernando Teixeira da Costa, João Baptista dos Santos, Augusto Soares Nogueira, Joaquim de Lima, António Vieira, José Bárbara Martins, José Inácio Santinho Júnior, Emídio Fernandes e José Augusto Lopes.

A conductor principal: David de Almeida Calado.

A conductores de 1.^a cl.: Francisco Pinto Duarte e João Manuel Rodrigues.

A conductores de 2.^a cl.: Alberto dos Reis e Cunha, Joaquim da Silva, Silvestre dos Santos e Manuel Simões.

A guarda-freios de 1.^a cl.: João Horta, António Silva Neves, José Martins de Lima, José Coelho da Rocha, João do Paço, Gaspar Mar-

tins de Amorim, Manuel Joaquim Gomes Júnior, João Loureiro e Gregório Ceris.

A guarda freios de 2.^a cl.: Francisco Silva, Armando Sousa Soares, António Ribeiro Sampaio, Lizuarte Teixeira, Júlio da Silva, Júlio Pereira, José Rodrigues Teixeira, José de Sousa, António Augusto Príncipe, Joaquim Vicente, Abel Pinto da Silva, Baltazar Barros Blanquet, João Rodrigues, Manuel Gonçalves Júnior, José Gonçalves Sôlha, Henrique da Fonseca Pereira, Joaquim Ferreira de Almeida, António Pereira Ribeiro, José da Fonseca, Álvaro de Almeida, Vitorino Teixeira da Silva, António José Vaz, Armando Damásio, Carlos Teixeira Zagalo, Pedro Francisco, José Anes, José Correia da Fonseca, Álvaro Martins Campana, Alfrêdo Prudêncio Soares, Joaquim Manuel, Fortunato de Figueirêdo, José da Silva, António Gabriel José Coelho, Manuel da Rosa Marques, José António Teixeira, Francisco Ferreira Bota, Manuel Francisco Charneira, Aires dos Santos Cordeiro, Manuel Fonseca, Aurélio Augusto Sá Caldeira e Álvaro Vizeu.

A revisor de 1.^a cl.: Paulo da Silva.

A fiel de 2.^a cl.: Manuel Martins.

A empregadas de 2.^a cl.: Maria Trindade, Maria Luísa Cascarejo Maia, Januária Amélia Martins e Maria da Luz Maia Mendonça.

Reformas

Em Novembro

Manuel Elias da Silva Reis, Conductor principal.

António da Silva, Guarda-fios.

José Fernandes, Assentador.

Francisco Reiga, Assentador.

Maria Clara, Guarda.

Mudanças de categoria

Para:

Factores de 1.^a cl.: Os *telegrafistas de 1.^a classe*, Cristiano Nunes dos Santos e João António Pereira.

Fiel de 2.^a cl.: O *factor de 2.^a classe*, André Inácio Rocha.

Falecimentos

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

† *Rui Silva*, Empregado de 3.^a classe do Serviço do Movimento.

Admitido como praticante de escritório em 25 de Fevereiro de 1926, foi promovido a empregado de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Alberto de Freitas*, Factor de 3.^a classe em Campanhã.

Admitido como boletineiro em 23 de Março de 1921, foi nomeado aspirante em 1 de Junho de 1927 e factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *Francisco Rodrigues*, Fiel de 2.^a classe em Lisboa-R.

Admitido como carregador em 16 de Agosto de 1901, foi promovido a fiel de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1924.

† *José Pando*, Guarda-freio de 2.^a classe na 3.^a Circunscrição.

Admitido como carregador em 21 de Agosto de 1922, foi promovido a guarda-freio de 2.^a cl. em 1 de Outubro de 1929.

† *Manuel de Almeida*, Limpador de máquinas. Admitido como limpador de máquinas em 18 de Março de 1924.

† *Manuel Maria Dias Navarro*, Limpador de carruagens.

Admitido como carregador em 25 de Junho de 1912.

† *Armando Fernandes*, Empregado de 3.^a cl. Admitido como escriturário auxiliar em 7 de Setembro de 1927, passou para o quadro como empregado de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1928.

† *Pedro Marques*, Assentador de distrito. Admitido como assentador em 1 de Fevereiro de 1891.

† *José Pedro Alves*, Assentador de distrito. Admitido como assentador de distrito em 1 de Fevereiro de 1922.

† *Manuel Pereira da Silva*, Assentador de distrito. Admitido como auxiliar em 14 de Dezembro de 1918.

† *Maria da Conceição*, Guarda de distrito. Admitida como guarda de distrito em 21 de Novembro de 1910.



† Rui Silva
Empregado de 3.^a classe



† Alberto de Freitas
Factor de 3.^a classe



† Manuel Maria Dias Navarro
Limpador de carruagens



† Pedro Marques
Assentador de distrito

ARMAZENS DE VÍVERES

OS AGENTES QUE SE ABASTECEM DOS ARMAZENS DE VÍVERES:

- compram de melhor qualidade;
- realizam uma economia;
- concorrem para a sua Caixa de Reformas e Pensões.

TABELA DE PREÇOS NO MÊS DE FEVEREIRO DE 1931

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	2\$60	Cebolas kg.	\$40	Massas kg.	3\$30
» Nacional »	2\$30	Chouriço de carne..... »	14\$50	Milho..... lit.	\$80
» Valenciano..... »	2\$30	Farinha de milho »	1\$25	Ovos..... dúzia	variavel
» " »	2\$60	» " trigo »	2\$35	Petróleo lit.	1\$30
» Sião... »	2\$90	Farinheiras »	7\$00	Presunto kg.	12\$00
Assucar de 1. ^a »	4\$25	Feijão branco lit.	1\$60	Queijo da Serra »	12\$00
» " 2. ^a »	4\$05	» amarelo..... »	1\$50	» flamengo..... »	21\$50
» pilé..... »	4\$40	» avinhado »	1\$35	Sabão amendoa »	1\$15
Azeite de 1. ^a lit.	7\$00	» encarnado »	1\$40	» Offenbach »	2\$85
» " 2. ^a »	6\$40	» frade... 1\$20 e »	1\$90	Sal..... lit.	\$16
Bacalhau sueco..... kg.	4\$30	» manteiga »	1\$80	Sêmea..... kg.	\$60
» inglês..... »	7\$50	Grão de 1. ^a »	2\$10	Toucinho »	4\$80
Banha »	6\$00	» " 2. ^a »	1\$60	Vinagre lit.	1\$00
Batatas..... »	variavel	Lenha kg.	\$20	Vinho branco..... »	1\$10
Carvão de sôbro..... »	\$45	Manteiga..... »	23\$50	» tinto..... »	1\$10

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

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

Alem dos gêneros acima citados, os Armazéns de Víveres teem à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneros e mais, tecidos de algodão, atoalhados, 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.