

BO
A C.P. ORGAO DA

5º ANO — N.º 51 — SETEMBRO DE

OPERAÇÃO PROFISSIONAL
PESSOAL DOS CAMIÕES
PORTUGUESES

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

O primeiro prémio da lotaria de 19 de Agosto passado coube ao n.º 9546 que, no número 50 do *Boletim da C. P.*, foi atribuído a *Anvasil*.

Felicitemos o distinto charadista que pôde, desde já, mandar buscar o prémio que lhe coube ou indicar para onde deseja que lhe seja enviado.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 7 votos — Produção n.º 9

QUADRO DE HONRA

Novata, Britabrantes, Mefistófeles, Cagliostro, Roldão, Costasilva, Mago, Pinto, Juluso, Xaque, Terco e Virgolino

QUADRO DE MÉRITO

Tupin, (19,1), M. D. Coelho, (19,1),
Bocarro (19,1), Sancho Pança (19,1), Zé Sabino (15,1),
e Anvasil (11,1).

Soluções do n.º 49

1 — Adobe, 2 — Osma ou Facção, 3 — Bonda, 4 — Alfenim, 5 — Picoso-Piso, 6 — Tricana-Trina, 7 — Contento-Conto, 8 — Moenda-Moda, 9 — Furta-capa, 10 — Entre Deus e o homem está o infinito, 11 — O cavalo alimpa a égua, 12 — Tabela, 13 — Caravela, 14 — Deslourvor, 15 — Regalar, 16 — Avé-Maria, 17 — Alma, Laura, Muleta, Arenosa, Atolar, Asada, Arar, 18 — Capa-Capão, 19 — Tira-Tirão, 20 — Saia-Saião, 21 — Olivais.

Charadas duplas

1 — Apelei para a «Relação» por não concordar com o «tribunal» — 3.

Terco

A Mefistófeles amigo

2 — Dizem que é *exquisito*! Eu acho-o muito *extra-vagante* — 4.

Tupin

3 — A Companhia tem *aposentado com honras e pro-ventos* o pessoal que tem *longa prática* dos seus servi-ços — 4.

Xaque

4 — Este homem que tem a boca aberta é um fa-minto — 3.

Bocarro

5 — Aquêlê que segue *rigorosamente* um *modelo* ou um *original* é um *bajulador* — 2.

M. D. Coelho

Biformes

6 — *Cuidado* não cáias dentro da *vasilha* — 2.

Roldão

7 — Uma *pessoa enfeitada com flôres* é mais interes-sante do que aquela *mulher que se enfeita com mau gôsto* — 2.

Bocarro

8 — Enigma tipográfico

PO

TO

PO

Zé Sabino

9 — Em triângulo

Carinho	.	.	.	.	.
Rebuçado	.	.	.	.	.
Iça	.	.	.	.	.
Nota	.	.	.	.	.
Vogal	.	.	.	.	.

Sancho Pança

10 — Enigma pitorresco



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: O Exercício de 1932. — Higiene. — Digressão Literária. — Consultas e Documentos. — O Voador Hamburguês. — Automotoras Bugatti. — Agricultura e Jardinagem. — Curiosidades Estatísticas. — Pessoal.

O Exercício de 1932

Pelo Snr. Commercialista João Faria Lapa, adjunto da Divisão da Exploração

EM 6 de Maio último reuniu-se a Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia, que aprovou o Relatório e Contas do Exercício de 1932.

Registemos com orgulho o voto de louvor, ratificado pela Assembleia, a todo o pessoal da Companhia, pela disciplina, zelo e competência manifestados no dedicado cumprimento das suas funções

Confirmaram-se, infelizmente para todos nós, os vaticínios feitos no artigo que, sobre o Exercício de 1931, foi publicado no *Boletim* de Novembro passado.

Na realidade, 1932 caracterizou-se por uma nova baixa de receitas em relação a 1931, êste já de si, como vimos, bastante deficiente, comparado com anos anteriores.

Analizemos, por espécies de tráfego, os resultados de 1932:

PASSAGEIROS

Vimos que, tendo-se transportado na Rede Geral até 1930, cerca de 17 milhões de passa-

geiros por ano, em 1931 êsse número havia descido para 15 milhões. Nova baixa se verifica em 1932, pois que se reduziu a pouco mais de 14 milhões o número de passageiros transportados na Rede Geral.

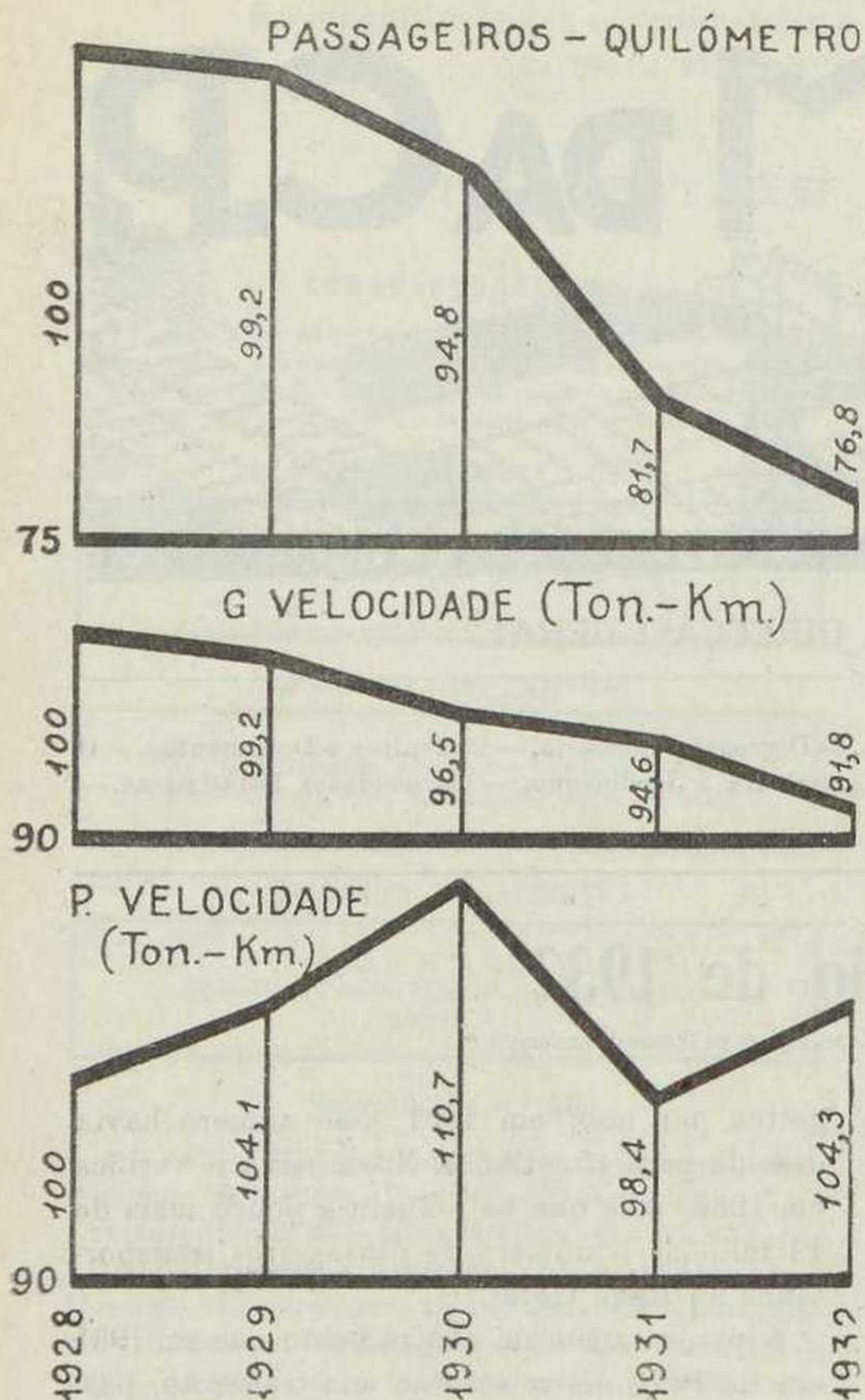
A percentagem de abaixamento que em 1931 era de 12% em relação ao ano transacto, passou pois a ser de 18%; registou-se, portanto, uma nova descida de 6%.

Dêste decréscimo, corresponde à A. R. 5%, ao M. D. 9%, e ao S. S. 7%.

Continuam a faltar-nos passageiros tanto nos combóios de longo curso — 9,7% de baixa em relação a 1931, — como nos trâmueis, já no ano passado fortemente atingidos. O decréscimo na frequência dêstes combóios foi de 3% em relação a 1931, correspondendo à 1.ª classe 21%, à 2.ª classe 13% e à 3.ª classe quasi 2%.

Nota-se, por estes números, a fuga constante, já no ano passado verificada, dos passageiros das classes mais elevadas para as mais baixas.

Se atendermos ao percurso médio dos passageiros (segundo factor a ter em vista, além do seu número), notamos que na A. R. (exac-



tamente onde o abaixamento da quantidade é menor) ele se conservou sensivelmente o mesmo, passando de 38,2 Km. em 1931, para 38,6 Km. em 1932.

No M. D. baixou ainda para um número inferior ao de 1931, pois passou de 28,6 Km. para 28 Km.

No S. S. o decréscimo foi maior; para 43,2 Km. em 1931, temos em 1932 um percurso médio de 42,2 Km.

Considerada a Rêde Geral, verifica-se a quasi imutabilidade: de 38,8 Km. em 1931, passamos a ter um percurso médio por passageiro de 38,9 Km. em 1932.

Ressentiu-se, como não podia deixar de ser,

o número que representa a quantidade de passageiros-quilômetro.

Com efeito, passamos, na Rêde Geral, de 535 milhões de passageiros-quilômetro em 1931, para 503 milhões em 1932, isto é, uma quebra de quasi 6%. Não pode esta baixa deixar de revestir um aspecto grave, se nos lembrarmos de que já em 1931 se tinha notado um decréscimo de 14% em relação ao ano anterior.

Analizada por rêdes aquela baixa, vemos que se na A. R. ela se limita a 4%, já no M. D. sobe a 10% e no S. S. a 12%.

Para este tráfego menor, tivemos de baixar o percurso de combóios de passageiros, ainda mais do que o tinha sido em 1931. E assim, houve em 1932 um percurso a menos do que no ano anterior, de 146.778 Km., em combóios de passageiros.

A-pesar-disso, continuou o notar-se um menor aproveitamento dos combóios, em qualquer das três rêdes. Basta dizer-se, para fazer uma idéia geral, que na A. R. onde a redução de percurso foi maior (107.709 Km.) e onde a diminuição do número de passageiros foi a menor, de 66 passageiros transportados por comboio-quilômetro em 1931, passamos, em 1932, para 63 passageiros.

As receitas não podiam deixar de ser o indicador palpável de tôdas estas baixas. E assim é que, em receitas de passageiros, de 1931 para 1932, se verificaram as seguintes baixas:

A. R.	6,36 %
M. D.	11,06 %
S. S.	15,10 %
Rêde Geral	8,37 %

o que representa, na Rêde Geral, uma quebra de quasi 8 mil contos.

Feita a comparação com 1929, ano anterior àquêle em que começou a notar-se a baixa, as pêrcentagens de queda das receitas são muito mais flagrantes.

Assim:

A. R.	20,8 %
M. D.	22,5 %
S. S.	41,6 %
Rêde Geral	24,5 %

Representa esta percentagem da Rêde Geral nada menos de 27 mil contos, soma de 6 mil contos de baixa de 1930 em relação a 1929, 13 mil contos de baixa de 1931 em relação a 1930 e 8 mil contos de baixa de 1932 em relação a 1931.

MERCADORIAS

Baixou, ainda mais do que tinha baixado em 1931, a tonelagem transportada em G. V.; a transportada em P. V. beneficiou dum ligeiro aumento.

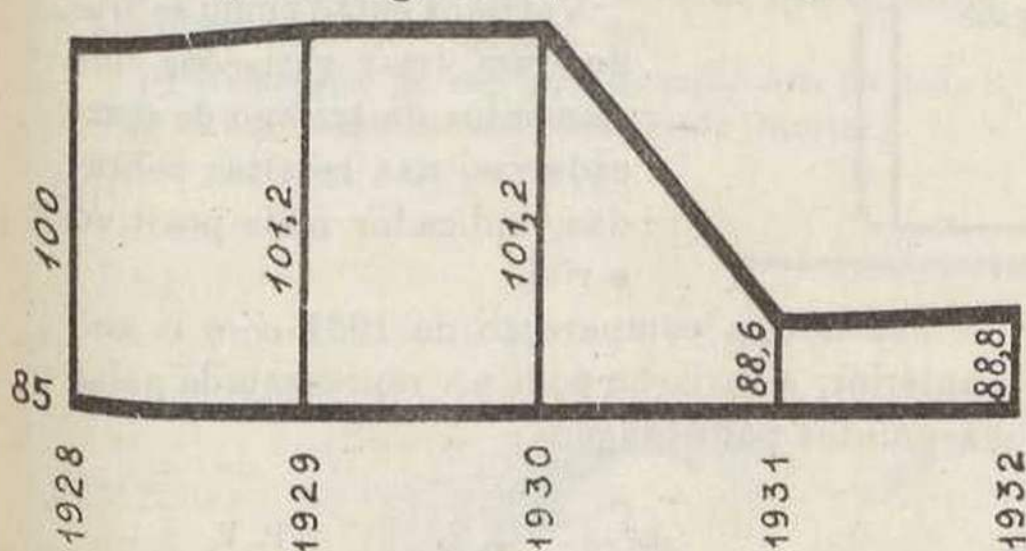
Ao passo que em 1931, na Rêde Geral, a tonelagem de G. V. (bagagens incluídas) andava por 148 mil, em 1932 limitou-se a 138 mil; uma redução, portanto, de quasi 7%.

Em P. V., também na Rêde Geral, passamos de 3.076.396 toneladas em 1931 para 3.219.094 em 1932, o que representa um acréscimo de 4%.

Da baixa notada em G. V. ressentiu-se principalmente a A. R.; no M. D. foi muito mais pequena e no S. S. verificou-se até um aumento, ainda que diminuto.

O aumento da tonelagem de P. V. evidenciou-se principalmente na A. R.; no S. S. foi

UNIDADES - QUILOMETRO TRANSPORTADAS (Passageiros, G.V. e P.V.)

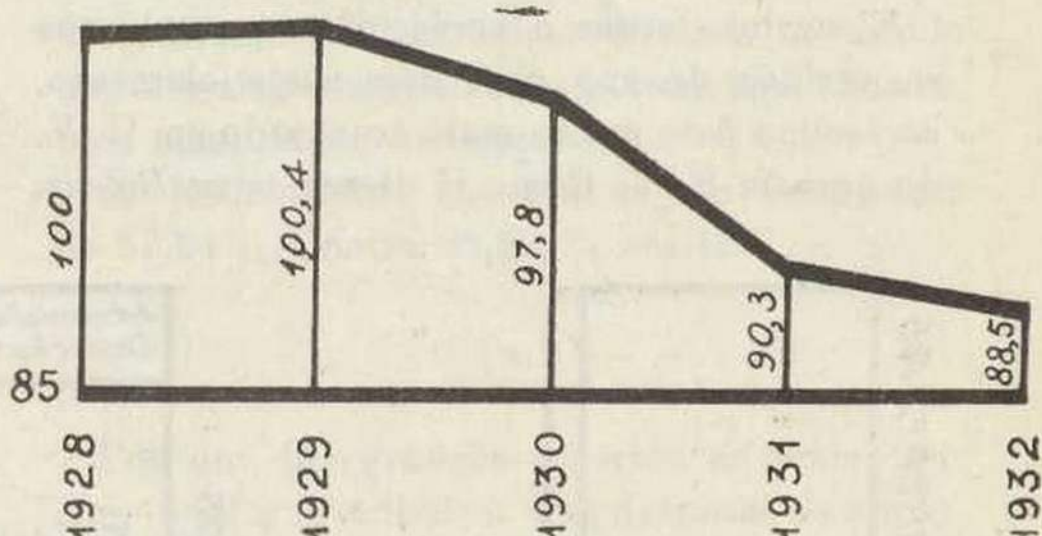


menor e no M. D. chegou-se a verificar uma diminuição.

A rêde, portanto, que mais favoráveis resultados apresentou, sob este ponto de vista da tonelagem transportada, foi o S. S., pois que se caracterizou por um aumento, ainda que pequeno, tanto em G. V. como em P. V.

Mais favorável resultado apresenta ainda o S. S., se se encarar agora o percurso médio de 1 tonelada. Com efeito, ao passo que em 1931, o percurso médio de 1 tonelada

RECEITAS



de G. V. era, no S. S., de 115,8 Km., em 1932 sobe a 119,5. O percurso médio de 1 tonelada de P. V., também no S. S., passa de 198,8 Km., em 1931, para 206,7 Km., em 1932.

Já outro tanto não podemos dizer, infelizmente, das outras rêdes.

O M. D. que, exactamente ao invés do S. S., apresentou uma diminuição de tonelagem, tanto em G. V. como em P. V., evidencia também, para maior mal, uma diminuição do percurso médio de 1 tonelada. Assim é que, se em 1931, a tonelada de G. V. percorreu, em média, 87,8 Km, em 1932 limitou-se a 86,3 Km.; a de P. V., em 1931, percorreu 68,6 Km., ao passo que em 1932 ficou nos 67,7 Km.

A A. R. não se portou muito melhor. Houve, na realidade, um aumento de percurso médio da tonelada de G. V., que passou de 179,1 Km, em 1931, para 183,1 Km., em 1932; mas foi exactamente na A. R. e em G. V. que se verificou, como vimos, uma maior diminuição na tonelagem transportada. Veremos adiante se uma compensou a outra.

O aumento de tonelagem de P. V., evidenciado também na A. R., como dissemos, teve como contraposição a diminuição de percurso médio da tonelada de P. V. que de 141,7 Km. registados em 1931, baixou para 139,6 Km., em 1932.

Vá que, considerada agora a Rêde Geral, o

percurso médio de 1 tonelada tanto de G. V. como de P. V., apresentou um leve acréscimo:

	1931	1932
G. V. ...	182,4	189,4 Km.
P. V. ...	142,9	145,9 Km.

E' curioso notar o acréscimo constante que se verifica de ano para ano neste elemento, acréscimo este muito mais acentuado em G. V. do que em P. V. Como já dissemos no *Boletim*

de 6%, pois de 439.740.000 em 1931, subiu, em 1932, a 469.544.000.

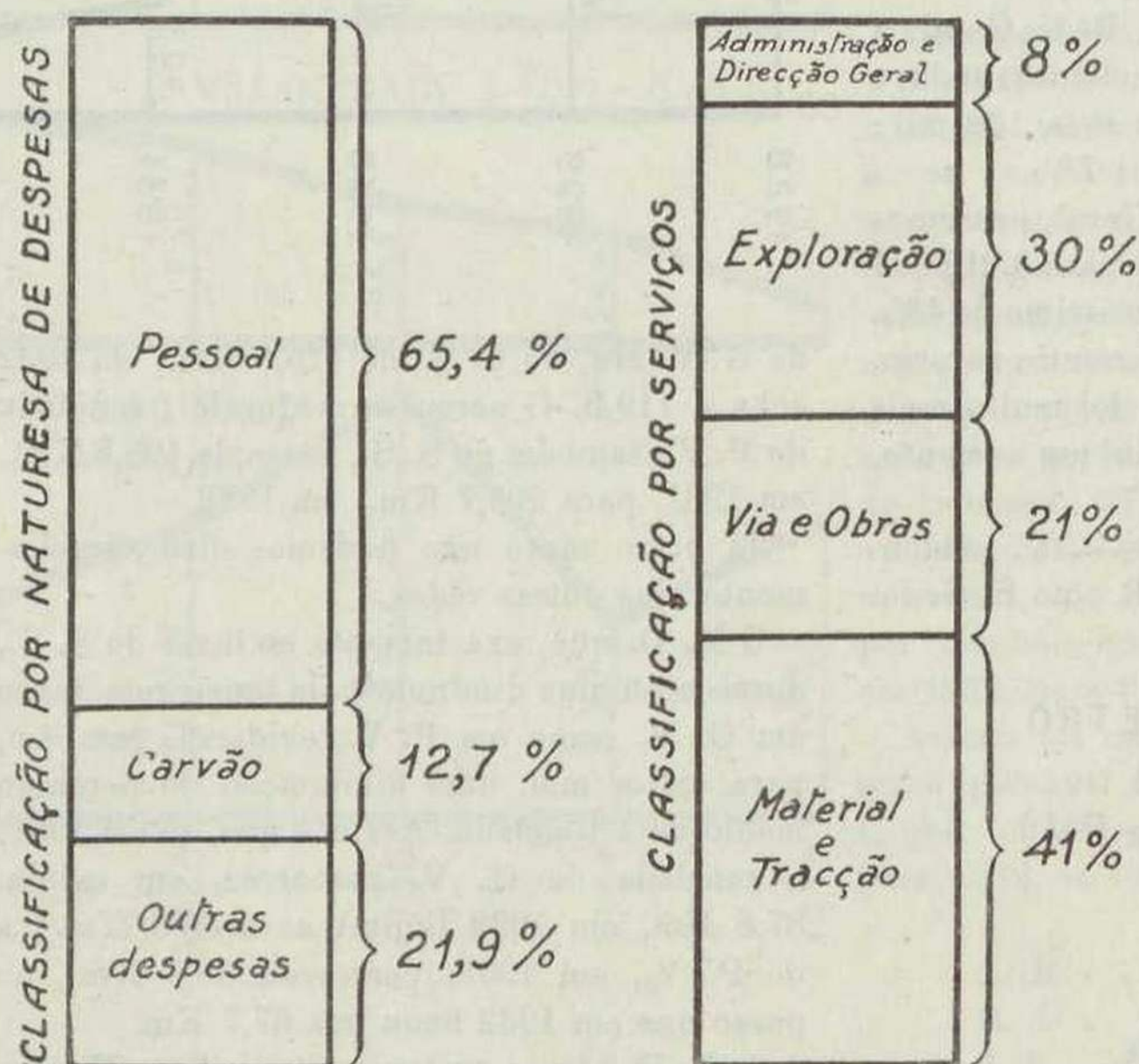
A quebra notada em G. V. atingiu a A. R. e o M. D.; o S. S. como não podia deixar de ser, visto ter beneficiado dum aumento simultâneo de tonelagem e de percurso médio da tonelada, apresenta-nos um aumento.

Do aumento verificado em P. V., beneficiou a A. R. e o S. S.; o M. D. apresentou-nos uma baixa.

Ao acréscimo de tonelagem-quilómetro trans-

portada em P. V., na Rêde Geral, tinha forçosamente de corresponder um aumento de percurso de combóios de mercadorias; por isso, o ano de 1932 acusa 181.724 Km. a mais de percurso de combóios de mercadorias do que 1931. A-pesar-dêste acréscimo, o número de toneladas transportadas em cada combóio-quilómetro, que desde 1928 vem acusando um aumento, passou de 206 toneladas, em 1931, para 209,3 toneladas, em 1932, o que prova ainda uma mais económica utilização do material.

Vejam os então como se traduziram estas variações dos elementos de tráfego de mercadorias, nas receitas cobradas, indicador mais positivo e real.



de Novembro passado, desde 1929 que se nota um contínuo crescendo. Dir-se-ia que vamos deixando de fazer o transporte a pequenas distâncias...

Analizando agora a tonelagem-quilómetro, elemento mais elucidativo, por congregarmos em si os dois elementos primaciais — tonelagem e percurso, — observamos que, na Rêde Geral, a de G. V. baixou de 24.198.000, que era em 1931, para 23.531.000, registada em 1932; uma baixa, por isso, de quasi 3%.

Compensou-nos a P. V., cuja tonelagem-quilómetro na Rêde Geral acusou um aumento

Fazendo a comparação de 1932 com o ano anterior, a variação pode ser representada pelas seguintes percentagens:

	G. V.	P. V.
A. R.	— 10	+ 8
M. D.	— 10	— 8
S. S.	— 0,5	+ 0,5
Rêde Geral ..	— 8	+ 3

ou seja, na Rêde Geral, uma cobrança, em 1932, superior em 3 mil contos à de 1931.

Considerando, porém, o conjunto do tráfego,

Passageiros, G. V. e P. V., e incluindo também as receitas diversas de tráfego, o ano de 1932 fechou com uma cobrança inferior em 5 mil contos à de 1931, o que equivale a dizer que novamente se registou uma baixa de 2,04%.

Se nos referirmos a 1929, a receita do ano de 1932 é inferior em 33 mil contos à daquele ano, isto é, registamos uma quebra de 11% do total das receitas de 1929 (1).

Por esta razão a Companhia se viu obrigada a continuar a seguir o caminho de compressão de despesas, algumas delas, porém, como a conservação da via, já tomando o aspecto de inadiáveis, sob pena de se comprometer a segurança da circulação.

Procura, além disso, aumentar as receitas, quer de mercadorias, concedendo facilidades, quer de passageiros, criando modalidades várias atinentes a atrair o Público.

*

Os coeficientes de exploração (2) apresentaram, em relação a 1931, algumas variações. Assim é que na A. R., com um coeficiente de 79,28% em 1931, se verificou, em 1932,

(1) Estes números não condizem perfeitamente com os do artigo inserto no *Boletim* de Novembro p. p. Tal circunstância resulta de terem sido rectificadas, em 1932, verbas referentes a 1931.

(2) O conceito de *coeficiente de exploração* foi dado a pág. 50 do *Boletim* de 1929 (número de Outubro).

um coeficiente de 82,60%. Tal agravamento, apesar do fraco acréscimo de receitas, é resultante do forçoso aumento da despesa.

As redes M. D. e S. S., em conjunto, que em 1931 tiveram um coeficiente de exploração de 96,29%, em 1932 fecharam com um coeficiente de 96,42%. Este pequeno agravamento é resultante da baixa de receitas e teria sido muito maior se não tivesse havido, como houve, uma compressão de despesas.

A Rede Geral apresentou um coeficiente de 87,34%, contra 85,22% em 1931.

*

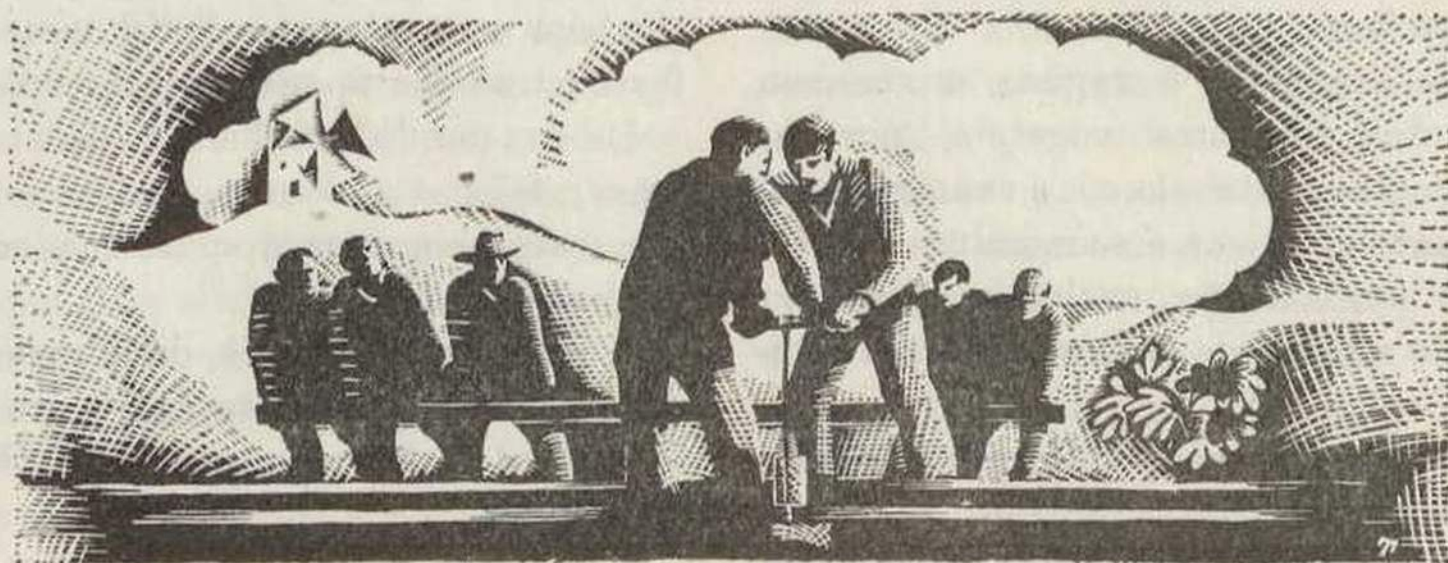
Por um dos gráficos insertos se pode concluir qual a distribuição das despesas de exploração por 3 rubricas principais: pessoal, carvão e diversos. Pelo outro gráfico deduz-se quanto cada Divisão absorveu do total das despesas de exploração.

*

Ainda não acabaram de passar os maus dias, nem infelizmente se lhes descortina o fim.

Tenhamos, porém, esperança, de que outros tempos, "melhores, hão-de chegar.

Até lá, a melhor forma de não nos deixarmos vencer é cumprir estritamente as nossas obrigações, com calma, com energia, sem precipitações nem desvarios; só assim nos defendemos, defendendo a Companhia.



HIGIENE

CAPÍTULO V

HIGIENE DA ALIMENTAÇÃO

Sob o ponto de vista higiênico não deve toda a gente alimentar-se da mesma maneira.

As rações de conservação, de trabalho e de crescimento obedecem a indicações especiais que se não podem pôr de parte.

Admite-se, como ração média diária, para um adulto com 65 kg. de peso, *150 gramas de substâncias albuminóides, 65 de gorduras de hidrocarbonados e 2 litros de água e sais minerais.*

Êstes números têm somente valor relativo, pois a qualidade dos alimentos é tão importante como a sua quantidade.

Se na alimentação se empregassem exclusivamente alimentos de uma qualidade destruir-se-ia aquele equilíbrio.

Assim, seria preciso ingerir por dia 4 Kg. de batatas para se absorverem as substâncias necessárias à conservação da vida.

Da mesma forma, seria necessário comer três quilogramas de carne para encontrar os hidrocarbonados suficientes.

O estômago do homem só pode funcionar com regularidade se a alimentação fôr variada e apetitosa e a ração alimentar não exceder o o volume que êle pode receber.

Um regime exclusivamente animal, ou vegetal, produz a perda do apetite e obriga a um excesso de trabalho de que podem resultar perturbações da digestão e a expulsão de alimentos não utilizados, podendo se ir até à miséria do organismo.

Por isso se aconselha o regime mixto com predomínio dos alimentos vegetais, por ser aquele que melhor estabelece as vantagens intelectuais, morais, físicas e económicas.

O regime vegetariano exclusivo pode ser aceite quando razões de ordem clínica o indiquem.

Nos indivíduos normais produz perturbações digestivas e da nutrição.

A alimentação dos agentes ferro-viários está

também em relação com os meios de que dispõem e com os hábitos adquiridos.

Como norma devem procurar para a sua alimentação géneros de boa qualidade.

O uso de géneros alimentícios adulterados dá lugar a envenenamentos, de que podem resultar, não só doenças graves do aparelho digestivo, mas até a morte.

A sua alimentação deve ainda ser a mais simples possível para não prejudicar a saúde e, apenas, em quantidade suficiente para poderem resistir ao trabalho que têm a desempenhar, evitando comer em excesso.

O prazer da mesa é quasi sempre prejudicial.

Os agentes que empreguem muita força física e desenvolvam bastante actividade, têm de se alimentar muito bem.

A ração alimentar necessária à vida não deve ser ingerida diariamente por uma só vez.

Está nos nossos hábitos dividi-la pelas várias refeições, o que contribui para tornar mais uniforme e constante o apetite e para regularizar devidamente a função gastro-intestinal.

O número das refeições é variável com o clima, raça, natureza dos alimentos, estado geral do indivíduo, idade, grau de actividade, género de trabalho que exerce, etc., etc.

As crianças devem comer mais vezes ao dia do que o adulto; o indivíduo magro mais do que o gordo; o que trabalha fisicamente deve também ter mais refeições do que o que nada faz ou trabalha apenas com o espírito.

De um modo geral os ociosos devem fazer três refeições (pequena, média e grande); os que trabalham, uma grande, duas médias e uma pequena refeição.

A nutrição da manhã, dando mais sangue do que gordura, pouco aproveita ao organismo; a da tarde, produzindo mais gordura, é mais proveitosa.

A refeição do meio do dia dá mais gordura

do que a da manhã e mais sangue do que a da noite.

Deverá, pois, a grande refeição fazer-se a meio do dia, ou nas horas que se lhe seguem, de preferência no verão.

A razão média dos intelectuais e dos ociosos deve ser a da tarde, das 7 às 8 horas.

A refeição média dos trabalhadores deve ser feita à noite e depois do meio dia.

A higiene aconselha que a grande refeição das classes trabalhadoras se faça de manhã, mas não é esta a prática seguida.

No nosso país fazem-se, em geral, três refeições — *primeiro almoço, almoço e jantar*, conservando-se, ainda, em algumas terras da província, os velhos hábitos de *almoçar, jantar e ceiar*.

No primeiro caso a primeira refeição é modestíssima, a segunda (almoço), feita a meio do dia, abundante, assim como o jantar, entre as seis e oito horas da tarde.

Muitas pessoas tomam ainda, uma quarta refeição, também ligeira, entre o almoço e o jantar, imprópriamente chamada *lunch*.

Os antigos merendavam entre o jantar e a ceia.

Seja qual fôr o uso, ninguém deve sair de casa de manhã sem uma refeição ligeira — *pequeno ou primeiro almoço* — que deve ser feito ao levantar e a seguir aos cuidados de higiene.

Deve pôr-se de parte o *mata-bicho* muito usado por alguns operários como primeira refeição.

Quem pensa que um cálice de aguardente, ou de outra qualquer bebida alcoólica identica, aquece e dá vigor, engana-se.

Da sua continuação podem provir desarranjos que levem às mais graves enfermidades.

Deve, pois, preferir-se para esta refeição o leite, só ou com café; o cacau com água ou leite; um caldo de farinha (trigo ou milho); uma sopa de legumes ou frutas bem maduras.

Também há quem habitualmente faça, antes de sair de casa, uma refeição mais abundante do que o primeiro almoço vulgar, correspondente ao almoço dos antigos.

Essas pessoas que, em geral, desenvolvem muita actividade e tem uma vida física intensiva, sentem essa necessidade a que a higiene também não é estranha.

A refeição da noite (*jantar ou ceia*) deve ser tanto mais leve quanto mais próxima da hora de deitar.

Ter bem presente o ditado: «*de lautas ceias estão as sepulturas cheias*».

Os agentes em serviço de trens, (maquinistas, fogueiros, guarda-freios, condutores, revisores, etc.) devem esforçar-se por comer as refeições quentes, não abusando dos alimentos frios, ainda que por comodidade.

Os que trabalham nas oficinas não devem fazer as suas refeições no local do trabalho.

E' preferível comer ao ar livre, do que na casa em que se trabalha.

Para se poder tirar da alimentação o máximo proveito, é preciso pôr em prática três regras que devem ser três ordens:

a) *Comer com regularidade*. — Não ser regular nas horas das refeições, é o pior dos hábitos.

O apetite é mais uniforme e constante nas pessoas que comem a horas certas, do que naquelas que só se alimentam quando têm fome.

Provado está também que muitas e graves doenças do aparelho digestivo são devidas à irregularidade das refeições.

b) *Comer com asseio*. — Ninguém deve sentar-se a comer sem que tenha antes lavado cuidadosamente as mãos e as unhas, tendo também com a boca os cuidados higiênicos já indicados.

Deve evitar-se o mau costume de se pegar no pão com as mãos sujas, ou de comer com os dedos, pondo a comida sobre o pão.

c) *Comer devagar*. — O tempo passado à mesa não se deve considerar perdido, desde que se tenha empregado a mastigar lenta e completamente os alimentos e se tenha o cuidado de, durante as refeições, estar sentado, evitar as meditações profundas e as discussões vivas, falar pouco e de coisas pouco importantes, manter a alegria sem se rir demasiadamente.

Mastigar bem e completamente os alimentos, misturando-os intimamente com a saliva, favorece a primeira parte da digestão e o bolo alimentar formado dessa maneira, ao chegar ao estômago, deixa-se atacar melhor pelo suco gástrico o que facilita a digestão.

A mastigação, ou ingestão, rápida dos alimentos mal triturados é causa de más digestões e das várias despepsias.

A maioria das pessoas tem o hábito de beber quando comem.

A higiene aconselha que se beba o menos possível no começo da refeição, sendo preferível fazê-lo no fim, ou imediatamente depois de terminada.

Os arabes dizem com certa justeza: «a água de manhã emagrece, á noite engorda e no meio do dia mantém o equilibrio da nutrição».

Antes das principais refeições deve descansar-se alguns minutos, sendo preferível trabalhar antes do que depois delas.

O estômago é o órgão mais castigado pela civilisação.

Do excesso de trabalho a que está sujeito provém o cansaço ao fim de certo tempo.

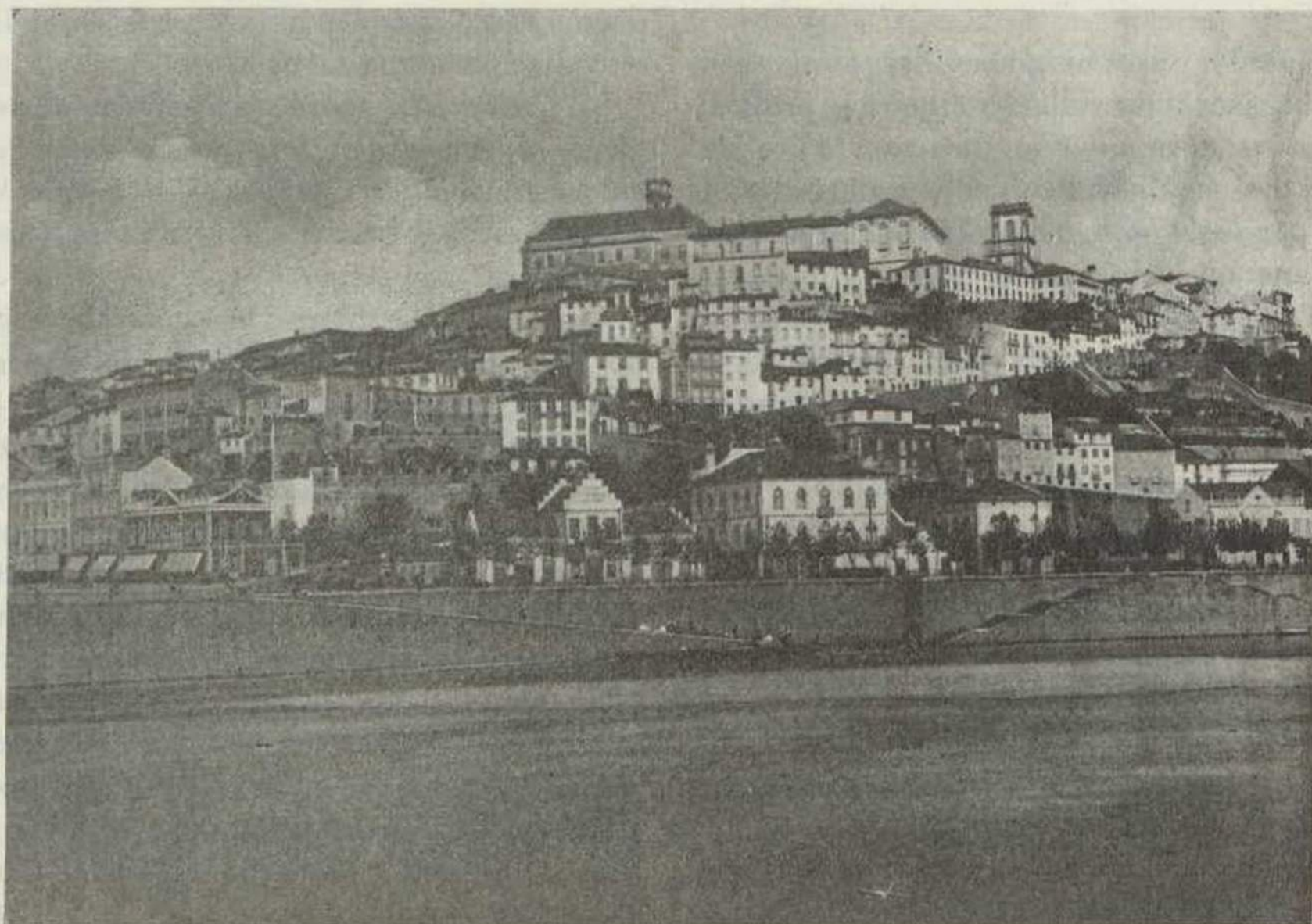
E' preciso, pois, submete-lo ao repouso que se não consegue, apenas, espaçando as refeições principais.

De tempos a tempos impõe-se um dia de dieta pelos caldos magros, pelas infusões aromáticas fracas, ou, melhor ainda, pela água fervida, resolvendo-se assim o problema do equilibrio gástrico, absolutamente necessário ao bom funcionamento do organismo.

(Continúa)

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Julho de 1933

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7	4.984	4.786	1.815	2.051	1.766	1.512
» » 8 » 14	5.098	4.536	1.889	2.173	1.957	1.573
» » 15 » 22	6.076	5.223	2.218	2.478	2.185	1.810
» » 23 » 31	6.389	5.649	2.273	2.782	2.147	1.980
Total.....	22.547	20.194	8.195	9.484	8.055	6.875
Total do mês anterior	19.832	17.925	7.152	8.331	7.382	6.152
Diferença...	+2.715	+2.269	+1.043	+1.153	+ 673	+ 723



Coimbra

Fotog. do Snr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

Digressão Literária.

Batalha de Aljubarrota

.....
DE súbito, quando já não havia uma hora de sol, troou um ruído singular, estampido seco, a que os ouvidos não estavam acostumados. Eram os trons, que se esvaíam em fumo, sem fazer dano. Só uma bala de pedra matou um inglês, e outra dois escudeiros: mas êsses escudeiros eram irmãos e réus, ambos, do assassinato de um clérigo à missa.

— Castigo de Deus! pensava a gente pasmada.

E no mesmo momento soou um clamor infernal:

— *A ellos! a ellos!*

e com um desabar de trombetas, a cavalaria da vanguarda inimiga, vindo à frente o Telo e os portugueses de lança em riste, precipitou-se contra a gente de Nun'alvares, cuja face afinal se iluminava de alegria. Não fôra possível conter o estouvamento ardente da rapaziada. O Manrique e o Sarmiento, confundindo a prudência com a cobardia, tinham arrastado consigo a vanguarda castelhana. Viam-nos vir, galopando e avançando no terreno franco entre os dois exércitos, por entre o mato que dava pela cintura aos homens de pé. Com a vanguarda, em cujo centro estavam os portugueses, abalava também a ala esquerda castelhana comandada por Pedr'alvares. Viam-nos vir, gritando, espumantes, por Castela e Santiago; e respondiam-lhes soturnamente com o grito de Portugal e S. Jorge. As vozes, as trombetas, o alarido da gente, o tropear dos cavalos, o tilintar dos ferros, ensurdeciam. Viam-nos vir, e viam como, afunilando-se cada vez mais o terreno, a linha extensa dos cavaleiros se curvava, diminuindo sempre a frente de batalha, aumentando o *magote* ou macisso, mó espessa de guerreiros que, desordenada e violentamente, caminhava para êles. E quando

a onda de gente enfurecida esbarrou contra a vanguarda onde estava Nun'alvares, apesar da desordem, apesar dos cortes do terreno, apesar da resistência desesperada, a vanguarda portuguesa cedeu, recuando no centro, e curvando-se concavamente. Vendo isto, as duas alas portuguesas que, sem combater, porque não podiam ser atacadas, observavam, giraram e vieram alinhar-se detrás da vanguarda que cedida. Ao mesmo tempo D. João I avançava da rectaguarda em refôrço das linhas do seu condestável, rôtas.

Foi então o grande alarido da batalha. Apertados num estreito lugar, a cavalo e a pé, homens de armas e peões, cruzavam os golpes. Os portugueses de Castela, vindo no centro da vanguarda e ficando por isso à frente do *magote*, estavam no coração da peleja, que, dos lados, os ginetes castelhanos, destacados, acirravam. Mas o enorme bulcão de homens, cavalos, armas, coberto por uma nuvem de dardos e setas, revolvía-se impenetrável na sua fúria. Os inimigos, achando uma luta corpo a corpo, tinham deitado fóra as longas lanças de combate, ou tinham-lhes partido os contos: pelejavam com fachas, espadas, e estoques. Os episódios homéricos repetiam-se. Juncavam o solo muitos cadáveres. A imaginação acendia-se, e os milagres, povoando o ar, traziam das nuvens os santos à peleja. Nun'alvares via uma lança descer do céu e bater em cheio em seu irmão Pedr'alvares, o mestre de Calatrava, que tombava morto. Revolvía-se a mó dos combatentes em tórno da capela de S. Jorge; ao lado flutuava ao vento, desfraldada, a bandeira mística do condestável. Uma cutilada fizera voar o elmo encimado pela Virgem: o elmo do nosso arcebispo D. Lourenço, que tinha um gilvaz na cara e a orelha cortada, deitando ribeiradas de sangue. Guevara, o ron-

cador Guevara, untava a face com sangue, dizendo que se tingia com a gente que matava, D. Pedro, ouvindo-o, deu-lhe um golpe de traveze que o decapitou. Velasquez, o grande caçador, Sanchez de Toledo, o letrado, Galvez, o *Sem-medo*, Montanchez, Oropesa, Mondoñedo, acabaram todos num feixe às mão de um só, o António. Salazar, o grão taful, o mais célebre rufião de Sevilha, abandonado pela amante e arruinado, investiu com o Gaspar que o levantou nos braços e o matou, a pernear, com a própria espada d'ele. Hilário morreu murmurando o nome da sua Antónia. O Lôpo e o Vicente, Orestes e Píldes de Lisbôa, que tinham jurado morrer juntos, acabaram abraçados. O Giraldo, sem escudo, das muitas cutiladas que levava, tomou-o do Perez, matando-o; e mataram-no a êle, rompendo-lhe o mesmo escudo com uma estocada, e metendo-lho em hastilhas pela barriga dentro. Mem Rodrigues, lavado em sangue, deixava um rastro por onde passava. O Telo era morto; os Tabordas, Gonçalo Vasques, D. João, senhor de Galiza, Pero Dias, o conde de Vilhalpandos, Manrique: castelhanos e portugueses de Castela, caíam por terra agonisantes. D. Pedro, conde de Vilhena e condestável, jogava a vida a golpes de facha com os Vasconcelos e com Vasco Martins de Melo que o mataram.

E quando a vanguarda portuguesa cedia, Nun'alvares, fitando a sua bandeira desfraldada ao vento, via-a cercada por um bando de pombas brancas que o enchiam de valorosa esperança. O rei vinha correndo da rectaguarda em seu auxílio, guiado pela Senhora da Oliveira, de braços abertos... S. Bernardo aparecia também, empunhando o báculo num braço de monge, donde caía um paludamento retinto em sangue. O céu abria-se para guiar a ideia alucinada pelo fragor da luta e o braço hirto nos crispamentos do instinto orgânico. Vinha o rei correndo e combatendo no meio da horrenda baralha, quando o Sandoval, aparando-lhe um golpe de facha, o desarmou, fazendo-o cair de joelhos. Estava por terra: ia morrer? Não; ergueu-se num salto, a investir; mas já o Macedo varara o castelhano com uma estocada

deixando-o estendido. E com o socorro da rectaguarda, reforçada pelas alas, todos os portugueses, reunidos, repeliram gradualmente os inimigos triturando gente e cavalos, castelhanos e franceses, numa confusão medonha de ver.

Observando que a balança pendia contra êle, o rei de Castela, içado em braços a uma mula, ardendo em febre, ordenou que a segunda linha avançasse, desenvolvendo-se em crescente, à moda dos árabes, para envolver os portugueses. Mas essa segunda linha não estava formada ainda; ainda o couce do exército com muita peonagem não concluíra a marcha; avisinhava-se a noite; e o movimento para avante chocava-se com o movimento de recuo, já declarado nos combatentes.

O Mestre de Alcântara, porém, com a sua cavalaria de homens de armas e ginetes, que torneara, como vimos, o arraial português por léste, assaltava-lhe, entretanto, sem exito a estacada do couce, no curral das bagagens onde os besteiros e peões se viam em perigo. A batalha que se vencia na frente, podia tornar-se em derrota pelas costas. Nun'alvares correu lá. Estava a pé: tomou o cavalo do comendador-mór de Cristo, Pero Botelho. Foi lá, restabeleceu os ânimos, repeliu os assaltantes, conjurou o perigo. E tornando à vanguarda, excitando o valor até à loucura, impeliu-a contra o inimigo, obrigando-o a retroceder. Restabeleciam-se as linhas de batalha; oscilava favoravelmente a grande seára de gente em armas; pendia do lado de Castela, começando a fraquejar e a ceder... A vitória estava ganha.

.....

E toda esta batalha, tão longa a contar: momento de vida intensa em que as linhas valem por anos, durára apenas meia hora.

.....

OLIVEIRA MARTINS — *A Vida de Nun'alvares*, 1893 — Pág. 274 a 280.

Vêr referência a este escritor no *Boletim da C. P.* n.º 28 pág. 172.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 519. — No combóio 712, é encontrado próximo da estação da Ermida um passageiro com bilhete de 3.ª classe de Vila Real a Porto que se fazia acompanhar de uma caixa lacrada contendo vísceras humanas destinadas a análise. Como não foi cumprida a doutrina do art.º 44.º da Tarifa Geral e seu § único, que medidas devem ser tomadas pelo revisor? Deve fazer-se a cobrança seguindo o volume em poder do passageiro ou convidá-lo a seguir no furgão tomando a responsabilidade pela sua segurança?

R. — O passageiro portador do volume de que se trata, está ao abrigo do disposto no art.º 13.º da Tarifa Geral.

P. n.º 520. — Quando houver veículos (mais do que um) a taxar ao abrigo dos primeiros §§ dos novos artigos n.º 53 e n.º 76 da Tarifa Geral, a manutenção a cobrar é a que corresponde por veículos carregados ou só por um, conforme a expedição?

Seguindo a ordem da resposta à pergunta n.º 476 inserta no *Boletim da C. P.* de Dezembro de 1932 deve aplicar-se a taxa de manutenção por cada veículo carregado.

R. — A manutenção cobra-se por cada unidade transportada, conforme o estatuído na carta-impressa n.º 944 de 12/6/931, do Serviço de Fiscalização e Estatística, que está de harmonia com a resposta dada à pergunta n.º 476 publicada no *Boletim da C. P.* de Dezembro de 1932.

P. n.º 521. — Peço o favor de me informar se às remessas de vagão completo, carga e descarga pelos donos, é dada a bonificação de 10% ainda que não tenha sido requisitado vagão por M. F. 2.

R. — Para se dar o bônus de 10% na taxa de transporte de remessas de vagão completo, é condição essencial ter havido prévia requisição de material, conforme o estipulado na 2.ª Condição particular do Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

A requisição do vagão actualmente, já não é feita por modelo especial (M. F. 2), mas sim por meio de declaração exarada no Contrato de transporte (Circular n.º 797 de 28/12/32).

P. n.º 522. — A um transporte de 1.000 quilos de mobília sem acondicionamento poderá ser aplicada a tabela 8 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em face do disposto no Aviso ao Público A n.º 363?

Julgo que a doutrina do Aviso A n.º 363 é aplicada unicamente às remessas em regime de detalhe, mas, como ha dúvidas entre colegas, peço esclarecer-me.

R. — A remessa de que se trata, deve ser despachada ao abrigo das disposições do Aviso ao Público A n.º 363.

P. n.º 523. — Nos preços das circulares da Exploração 314 e 321, da tarifa 202 e do A. P. n.º 358 não está incluído o imposto de 5% (nesta última tarifa e Aviso apenas nalguns preços) e nestas e ainda nas tarifas 201, 301, 302, 401 e 402 apenas está incluído o de 5% (A. P. n.º 359) e não o de 3% do A. P. n.º 343, no respeitante ao percurso espanhol.

É assim? A circular 594 da Exploração está anulada pelo A. P. n.º 358?

Os n.ºs 314 e 321 estão em vigor?

R. — As circulares n.ºs 314 e 321 caducaram com a publicação do Aviso ao Público A n.º 52 que estabeleceu, como regra geral, que as remessas destinadas a Espanha só poderiam ser expedidas em portes a pagar no percurso espanhol.

A circular n.º 594 era o complemento do Aviso ao Público A. n.º 52 em que se anunciava simplesmente a venda de bilhetes sim-

ples (inteiros e meios) e o despacho de bagagens e cães entre varias estações portuguezas e espanholas. Este aviso foi anulado pelo A. n.º 275 que, por sua vez, foi substituído pelo A. n.º 232 em que se indicaram já os preços relativos aos trajectos espanhois; desde então deixou de vigorar a circular n.º 594.

Presentemente as disposições a observar são as do Aviso ao Público A. n.º 358 e as do Aviso de câmbio que é a única publicação em que figuram os preços dos bilhetes quartos para certas estações espanholas.

As disposições do Aviso ao Público A. n.º 343 applicam-se sómente aos preços actuais das Tarifas 301 e 302 G. V. (6.ª Aditamentos) por serem de data anterior á do citado Aviso A. n.º 343, visto que as tarifas 401 e 402 e o 5.º Aditamento á Tarifa 202 foram publicados posteriormente com a indicação de comprehendem todos os encargos.

A tarifa 201 — que, de resto, não está sujeita ás sobretaxas de 3 % — foi publicada posteriormente ao Aviso A. n.º 343 e contém o esclarecimento de que os seus preços incluem todos os encargos.

Os impostos annunciados no A. 359 estão em regra, incluídos nos preços das tarifas e outras publicações (conforme se diz no N. B. desse Aviso) e, portanto, as suas disposições só têm de ser observadas quando haja determinação expressa para o fazer. Nas tarifas em vigor estão incluídos esses impostos.

P. n.º 524. — Cobrança a efectuar a um militar portador de meio bilhete de 3.ª classe fornecido em Castelo Branco para Leiria á vista de requisição militar e que em Entroncamento avisa seguir via Lisboa.

R. — Faz-se a cobrança da diferença entre a importância paga pelo bilhete meio, por via normal, e o que corresponda a um bilhete inteiro por via excepcional.

MOVIMENTO

Livro 2:

P. n.º 525. — Tenho dúvidas sobre a interpretação a dar á Instrução n.º 2154.

Um comboio rápido recebe em Albergaria

o Mod. 117 e tem cruzamento extraordinário em Chão de Maçãs.

Deve o comboio extraordinário ser indicado naquêlo modelo?

A meu ver não deve ser indicado, visto que o Mod. 117, foi creado para os cruzamentos em via única e para um comboio descendente do norte, que cruza em Chão de Maçãs, considera-se esse cruzamento como em plena via dupla.

R. — Tem razão. Para os comboios que proveem da via única, os cruzamentos na estação testa de via única são considerados como em plena via dupla (art.º 111.º do livro 2) e portanto não ha que os mencionar no Mod. 117.

P. n.º 526. — O comboio 53 partindo de Pom-bal á sua hora (15^h04^m), deve passar em Soure ás 15^h14^m.

Ás 15^h25^m, por exemplo ainda não tem passado em Soure.

Havendo um comboio a expedir para Pom-bal ás 15^h25^m, pergunta-se: deve este comboio ser expedido sem qualquer observação? Afigura-se-me que deve ser expedido com precaução exarada em fôlha de trânsito, pois pôde o comboio 53 ter descarrilado.

R. — Deve ser expedido com boletim de marcha com precaução, avisando-se o maquinista da razão porque leva esse boletim. Ou então procede-se como o consulente diz.

O que é necessário é que o maquinista saiba que deve ir com atenção pois pôde ter de parar por virtude de um provavel descarrilamento do comboio 53.

Livro 3:

P. n.º 527. — A' distância de 500^m da estação existe uma passagem de nivel com guarda (isto em via única).

Por motivo imprevisto tem que se realizar um cruzamento e um dos comboios não tem paragem.

O chefe da estação depois de colocar petardos, etc., pôde e tem competência para dizer á guarda que mantenha signal de afrouxamento?

R. — Tratando-se de segurança de circulação, é evidente que sim.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Carta impressa n.º 3 — Comunica ter sido ampliado para 60 dias o prazo de validade dos bilhetes de banhos, de que trata a Ordem n.º 3189, do serviço combinado com a Companhia do Oeste de Espanha.

1.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 401 g. v. — Fixa a verba a cobrar a título de despesas de confecção de bilhetes.

2.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 402 g. v. — Fixa a verba a título de despesa de confecção de bilhetes.

15.º Aditamento à Tarifa Geral. Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. (C. P.—S. S.—M. D.) — Com o fim de se evitar o desvio das nossas linhas do transporte de caminheiras, cilindros compressores com motor, locomóveis e tractores mecânicos sobre rodas, que dispõem de meios próprios para se deslocarem por estrada, foi estabelecido por estas publicações que as remessas desta natureza quando efectuadas ao abrigo da Tarifa Geral e da Tarifa Especial n.º 1 de P. V., ficassem isentas respectivamente da aplicação das sobrecargas previstas no Art.º 65.º da Tarifa Geral e na 4.ª das condições particulares do Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 de pequena velocidade.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1130 — Determina que não devem ser furados com as tenazes, à entrada e saída dos passageiros nas gares das estações, os bilhetes de ida e volta de cartão e de papel, para evitar dúvidas em trânsito.

Recomenda, também, que, quando os passageiros efectuem a viagem de regresso, deverão os revisores indicar no verso dos bilhetes o número do comboio utilizado e respectiva data, excepto naquêles que tenham sido vendidos para os combóios especiais.

Carta impressa n.º 1132 — Esclarece que nas linhas do Vale do Vouga, os transportes por conta do Estado, incluindo o de passageiros, gosam todos

da redução de 50 0/0 sobre os preços da Tarifa Geral. Se as requisições abrangerem percursos das nossas linhas onde não seja concedida a redução de 50 0/0 e percursos das linhas do Vale do Vouga, deverão ser estabelecidos nas estações modelos F 8.

Carta impressa n.º 1134 — Esclarece que, a partir de 1 de Agosto p. p., os modelos X 44 das remessas de serviço particular cujos pesos não excedam os autorizados, com a respectiva tolerância, ficam isentos, para os agentes das três Divisões, da aposição da chancela do Sr. Director Geral, continuando, porém, a ser aposta a da respectiva Divisão.

Todas as demais disposições e formalidades regulamentares continuam a ser aplicadas.

Carta impressa n.º 1135 — Recomenda o cumprimento do determinado na Carta impressa n.º 875, para que sejam sempre indicados nas requisições e senhas dos modelos X 39, o peso das mercadorias e as taxas devidas, segundo os preços previstos na Ordem da Direcção Geral sobre os transportes de serviço.

Faz, também, recomendações sobre o cumprimento das disposições da Circular n.º 760 para o envio ao Serviço Central dos modelos F 318 e requisições dos modelos X 39, até o dia 3 do mês seguinte àquêle a que dizem respeito.

Carta impressa n.º 1136 — Comunica que foi superiormente autorizado o despacho como recovagem em guia de bagagem, de uma caixa contendo águas, com o peso aproximado de 30 quilos, e que deve ser apresentada a despacho por um dos Inspectores Adjuntos de Epidemias, da Direcção Geral de Saúde. Recomenda o seguimento dessa caixa pelos combóios rápidos, sempre que seja possível.

Carta impressa n.º 1138 — Chama a atenção do pessoal interessado para o rigoroso cumprimento do que está determinado sobre documentos enviados pela Tesouraria às estações, para efectuarem pagamentos.

As cartas, modelo C 234, com as quais êsses documentos são remetidos, devem ser devolvidas à Tesouraria nas bolsas ou cofres com as receitas.

Factos e informações

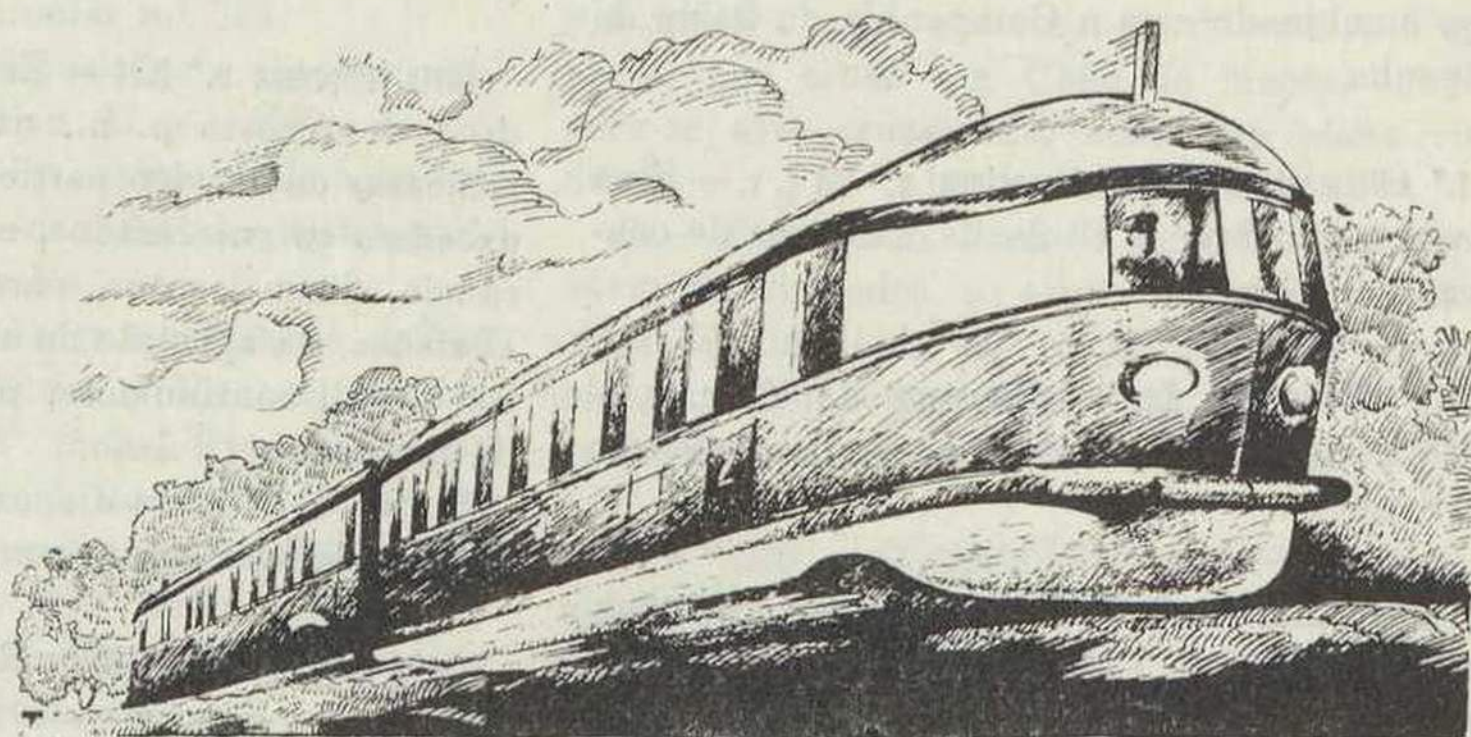
O voador Hamburguês

Os Caminhos de Ferro do Estado, na Alemanha, possuem, na sua automotora designada por «voador Hamburguês», a última palavra em matéria de velocidade e conforto.

Esta automotora, de 42 metros de comprimento, permite realizar, em serviço corrente, uma velocidade de 150 quilómetros à hora.

Freios poderosos conseguem fazê-la parar, lançada a 165 quilómetros, numa extensão máxima de 1000 metros, ou de 700, graças a outros freios, electro-magnéticos, que actuam sobre os carris.

Trabalha com dois motores Diesel, duma potencia de 410 cavalos cada, ligados a gera-



O «Voador Hamburguês»

Automotoras «Bugatti»

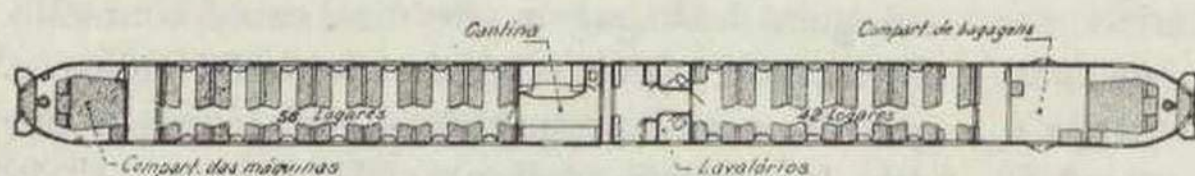
Os Caminhos de Ferro Franceses adquiriram, ultimamente, automotoras «Bugatti» nome do seu constructor, que vão ser utilizadas entre Paris e Trouville-Dauville.

Trata-se de veículos especialmente preparados para grandes velocidades. Com esse objectivo, são dotados de motores de automóveis de corrida. Além disso, como se observa numa das gravuras que reproduzimos no texto foi-lhes dada uma forma exterior especial, cuidadosamente estudada nos laboratórios da aviação, de sorte a oferecerem o mínimo de resis-

tência ao ar. Também se teve em atenção no estudo feito, as deslocções do ar dentro dos túneis e nos cruzamentos com outros combóios.

Nas experiências realizadas, esta automotora atingiu uma velocidade de 172 quilómetros à hora, tendo efectuado sem paragem cerca de 800 quilómetros.

Pode transportar 52 passageiros, dos quais 42 sentados. Tem 23 metros de comprimento e 2,83 metros de largura.



Planta do «Voador Hamburguês»

dores electricos e colocados nos carros (*bogies*) das extremidades; os eixos do carro (*bogie*) central são acionados pela corrente produzida.

A automotora compõe-se, em planta, como se vê na gravura acima reproduzida de dois compartimentos extremos para as máquinas e condutores, dois compartimentos para passageiros (56 lugares e 42) e mais três destinados um deles a cantina (*bar*), outro às bagagens e o terceiro aos lavabos.

A cabine do maquinista está colocada ao centro, com visão sobre a linha nos dois sentidos.

Esta disposição permite também aos passageiros observar a via pelas janelas existentes nos extremos do veículo.

Os rodados, representados numa das gravuras do texto, estão dispostos de forma a poderem vencer facilmente um desnivelamento da linha.

Além disso têm intercalada uma almofada de borracha entre o centro e o aro, para diminuir o ruído da marcha. Os motores são também montados sobre almofadas de borracha, para atenuar as vibrações em andamento.

Agricultura e jardinagem

Sericicultura

II

Nas criações caseiras do sirgo não se pode geralmente produzir os ovos ou «sementes» com garantia suficiente quanto a doenças que possam transmitir e boa conservação durante o inverno.

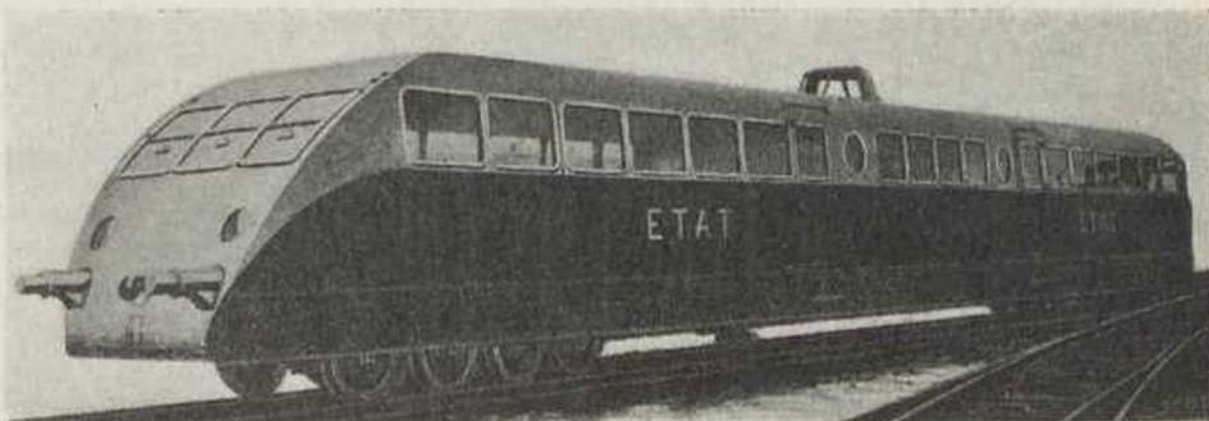
Por isso se deve preferir obter todos os anos «semente» que tenha sido produzida e conservada em condições convenientes.

Em Portugal há um estabelecimento oficial que fornece os ovos de sirgo de toda a confiança e a preços muito acessíveis — a Estação Sericícola «Menezes Pimentel» — de Mirandela.

Êstes ovos devem ser recebidos quando as amoreiras começam a rebentar e então

procede-se à incubação para fazer nascer os bichitos.

Esta realiza-se nas melhores condições quando se disponha de uma «incubadora» apropriada, aparelho que na sua forma mais simples é fácil



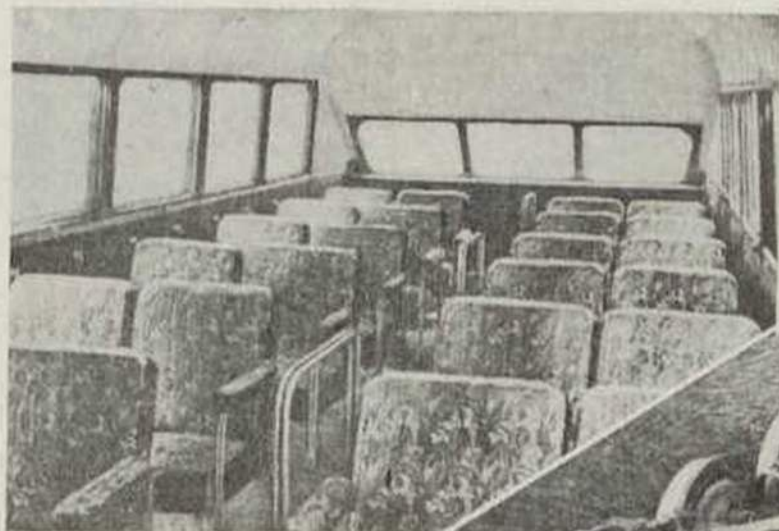
A automotora «Bugatti»

construir. Tem por fim manter as sementes bem arejadas a uma temperatura certa, sem oscilações. A falta de arejamento, as oscilações de temperatura e a excessiva elevação desta, prejudica muito a nascença dos bichos e como consequência os bichos de seda vêm fracos, com grande mortalidade e fazem mais tarde casulos pequenos e imperfeitos.

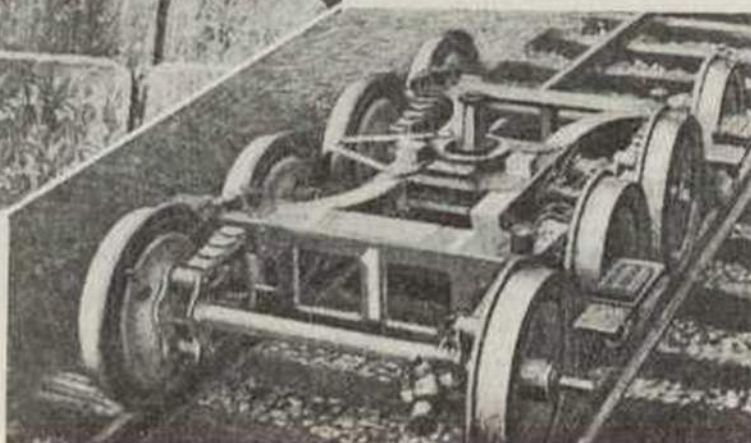
A incubação dos ovos de sirgo pode realizar-se sem o auxilio de câmaras de incubação colocando-os bem espalhados (nunca amontuados) em pequenas bandejas ou tabuleiros que são postos em local que não seja humido nem esteja sujeito a correntes de ar, mas bem arejado e onde não haja oscilação de temperatura.

Mantendo esta visinha de 20.º deve a eclosão dar-se regularmente. Como não é fácil encontrar numa casa qualquer local nestas condições, aconselham-se as incubadoras.

Há câmaras de incubação de vários modelos mas todas obedecem aos princípios gerais indicados e têm dispositivo de aquecimento que permite



À direita, um dos carros (bogies) da automotora «Bugatti».



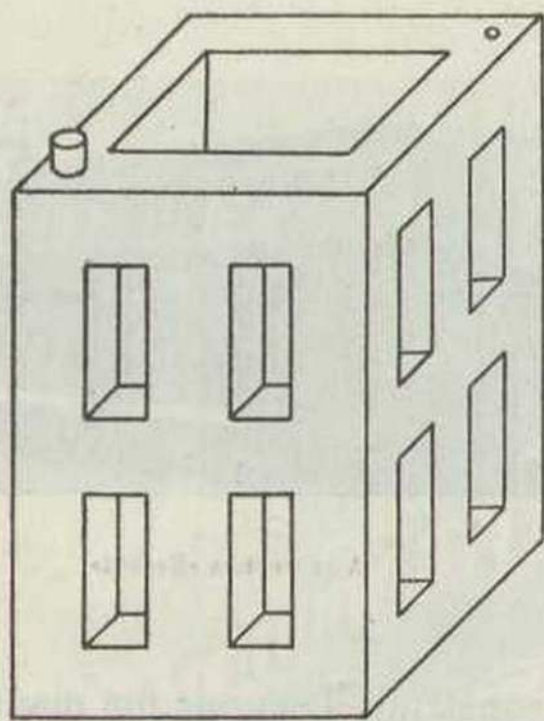
À esquerda, vista interior da automotora «Bugatti».

aumentar gradualmente a temperatura de 14.º a 22.º

A incubadora mais simples que conhecemos, fig. junta, é constituída por uma caixa rectangular de tólha de Flandres em que as paredes laterais e o fundo são duplos.

Os lados têm ainda como que duas séries de janelas, isto é quatro em cada lado que permitem a fácil circulação de ar.

O espaço en-



Modelo de uma incubadora simples

tre as paredes é cheio de água cuja temperatura se gradua facilmente colocando a incubadora sobre uma pequena lampada.

No interior suspendem-se uns dois ou três taboleiros onde se espalham os ovos de sirgo que se desejam incubar.

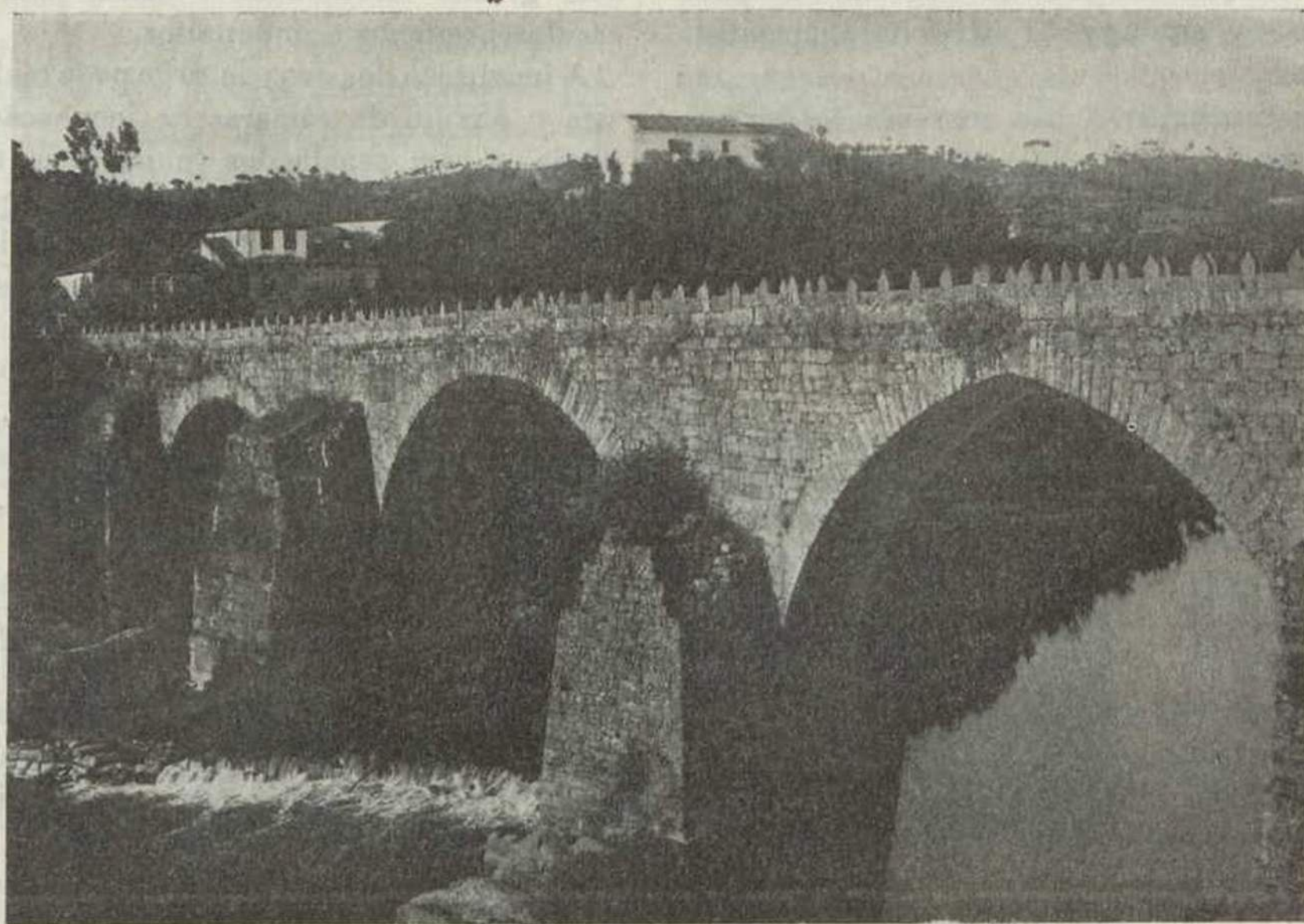
Junto a estes coloca-se um termómetro e regula-se a temperatura por forma que partindo de 14º ela vá subindo 1º em cada dia até atingir 22º, temperatura esta que deve ser mantida até se dar a nascença.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

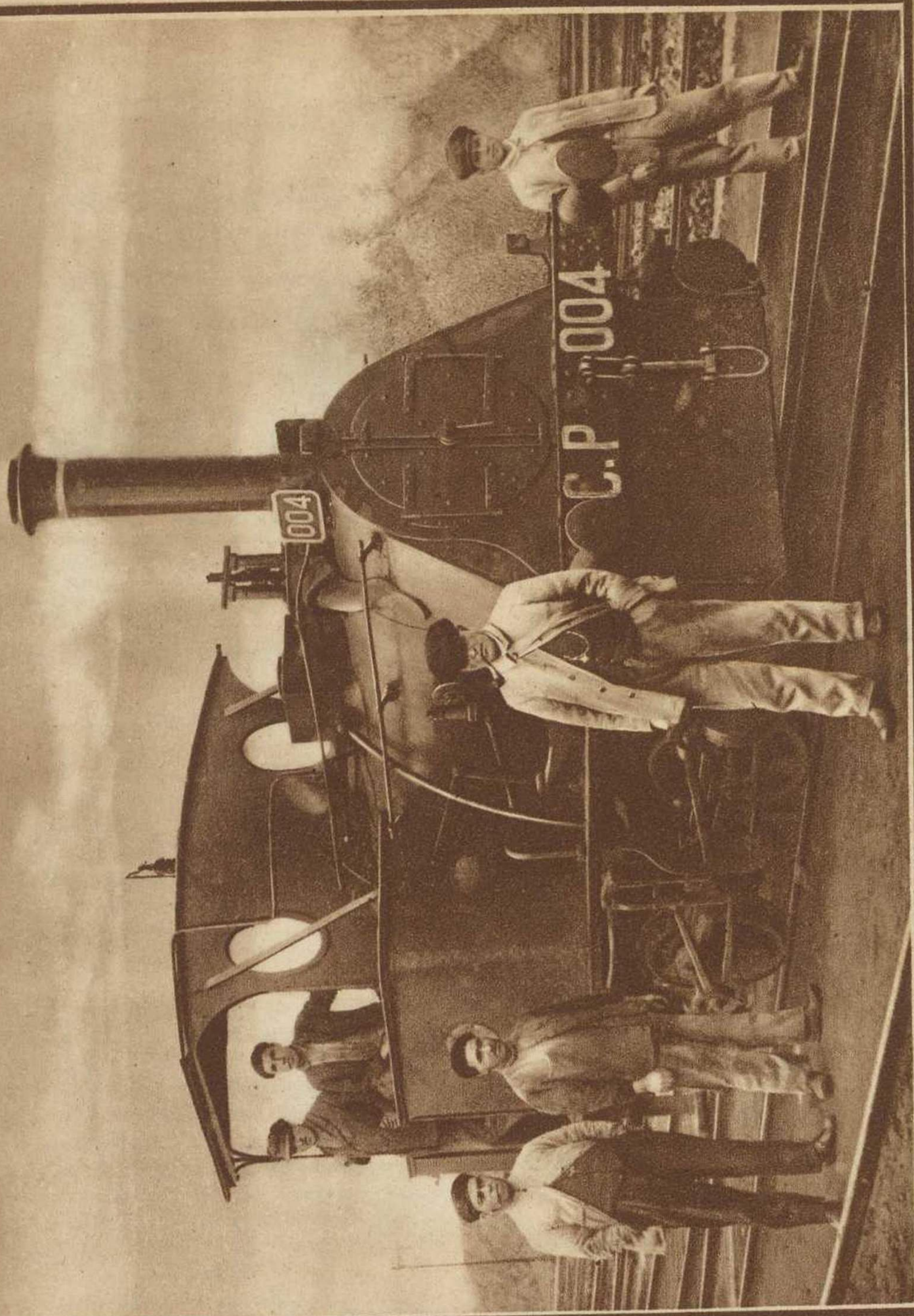
Os desastres de automóveis ocasionaram em Portugal no passado mês de Julho 86 vítimas das quais 8 mortos e 78 feridos.

Somando estes números aos registados desde Janeiro, temos já 423 vítimas.



Ponte sobre o Tâmega próximo a Marco de Canavezes

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves



A locomotiva de manobras 004

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Carlos Rodrigues Parreira

Sub-chefe de Serviço
encarregado da 2.ª Circunscrição
de Material e Tracção
Admit. como ajudante de serralheiro
em 16 de Agosto de 1893



José António de Abreu

Inspector
Admitido como limpador
em 10 de Setembro de 1893



Gregório Alves

Chefe de Depósito
Admitido em 4 de Maio de 1893



Maria Bemvinda

Guarda de distrito
Admitida como guarda
em 26 de Março de 1892

Actos dignos de louvor

Em 27 de julho, o porteiro da estação de Setúbal encontrou numa das carruagens de 1.ª classe de um dos combóios trâmueis uma mala de mão contendo vários objectos e uma elevada importância de que fez immediata entrega.

Por êste gesto de honradez foi êste agente louvado pela Direcção Geral.

Quando o Maquinista de 2.ª classe, Snr. Manuel Tomás, passava visita à locomotiva, depois de ter chegado a Beja no combóio n.º 2505, perdeu a importância de esc. 70\$00.

O artífice de 2.ª classe, da Secção electrica, Snr. José do Rêgo Marçal, que passava casualmente pelo local encontrou a referida importância, facto de que deu immediato conhecimento no Depósito, fazendo a sua entrega no dia seguinte ao seu proprietário.

Por êste facto foi louvado pela Direcção Geral.

Reformas

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

Joaquim da Costa, Inspector.

Alfredo dos Reis Vasques, Escriurário Principal.

José Ferreira Roque, Condutor de 1.ª classe.

Cristovam de Sousa, Agulheiro de 1.ª classe.

João Marques Cadete, Agulheiro de 2.ª classe.

Manuel de Carvalho, Guarda.

Angelina Ribeiro, Servente.

MATERIAL E TRACÇÃO

Francisco Rodrigues Loureiro, Chefe de Depósito.

José da Fonseca, Capataz principal.

VIA E OBRAS

Manuel Barroso, Sub-chefe de distrito.

José da Silva Vicente, Assentador de distrito.

Miguel da Guimar, Guarda de distrito.

Martinho da Silva, Guarda de distrito.

Agradecimento

O Snr. Garcia Marciano, chefe de distrito pede-nos a publicação do seguinte agradecimento:

Tendo sido operado no nariz pelo Ex.^{mo} Snr. Dr. João Sant'Ana Leite, e tratado pelo Ex.^{mo} nr. Dr. Nogueira, venho por este meio agradecer a Suas Ex.^{as} as atenções que me prestaram durante a operação e tratamento, e bem assim aos Ex.^{mos} Médicos do Serviço Central de Saúde de Lisboa-P.—*Garcia Marciano*, Chefe do distrito n.º 285.

Promoções

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

A chefes principais: João Manuel Mergulhão Capelas e António Augusto Barrozo de Araujo.

A chefes de 1.^a classe: Manuel Gaspar Júnior, António Inácio dos Santos e António Estêves Garcia.

A chefes de 2.^a classe: António dos Santos Franco, Jacinto Ferreira de Noronha, Manuel Duarte Lizardo, Francisco Picado Reya, José de Pinho Valente Júnior, Ricardo Carlos da Silva e Joaquim Gregório da Silva Cavaco.

A chefes de 3.^a classe: António Alves de Paiva, António do Carmo Diogo, João Carlos de Oliveira, Alfeu Ermida da Fonseca, Augusto Carneiro, António Cardoso, João Manuel Conde de Matos e Manuel Catarino Júnior.

A factores de 1.^a classe: José Baptista de Almeida Júnior, Fausto dos Santos Pereira e Álvaro da Silva Martins.

A factores de 2.^a classe: António da Costa, Adriano Barros Rêgo, Álvaro de Almeida, António de Oliveira, Amadeu Lopes Raposo, Manuel Gaudêncio, Ramiro Pereira, José Jorge, Manuel António de Faria, João da Costa Carreiras, Zacarias Rodrigues Mota, António Mendes, Joaquim António Ferreira Rainho, João Fernandes Picado, José Ferreira Lopes, António da Cruz Fazenda, José Quaresma de Matos, Artur Alberto Moreira, Carlos Maria de Sousa, Norberto Martins Guerreiro, Joaquim Gonçalves Pereira, José Estreia, João Mendes Ferreira Júnior, José da Rosa Estamenha e João da Lança Palma.

A condutor fiscal: João da Mata.

A condutores principais: José Zézere e António Marques Loureiro.

A condutores de 1.^a classe: António Mendes, André Heitor Amaro, Jacinto de Oliveira Estudante, João Belo e José Dias da Silva.

A condutores de 2.^a classe: Angelo Pinto Dias, António dos Reis Júnior, Estevam Ribeiro, José Rodrigues Guerra, Leopoldo de Matos Canhoto e Benjamim Ludovico.

A guarda-freios de 1.^a classe: Manuel Marçalo, Manuel Barros Blanquet Júnior, Manuel Ferro e José Pinto.

A guarda-freios de 2.^a classe: José Maria Nunes, Joaquim do Couto Esteves, António Rola de Carvalho André, Adelino Nunes, Bartolomeu Roque Redondo e António Ferreira.

A revisor principal: José Salvado de Oliveira.

A revisor de 1.^a classe: Joaquim Francisco Pereira

A revisor de 2.^a classe: Ilídio Pinto Ribeiro.

A fiel de 1.^a classe: Alfredo Heitor da Costa Marques.

A telegrafista principal: António Luís de Oliveira Fernandes Piedade.

A agulheiros principais: António José da Costa e Daniel da Silva.

A agulheiros de 2.^a classe: António Domingues Filipe, José de Oliveira e Rafael Sirgado.

A agulheiros de 3.^a classe: José Gonçalves Passaro, João Ribeiro, Joaquim Dias Ferreira, Filipe Cardinho, Manuel Martins Cravinho, José Ferreira Júnior, Américo dos Santos, Joaquim Gonçalves, Angelo da Silva Neto, Joaquim Mendes da Costa, José Martins Alexandre, Francisco Sacramento Queiroz e António Marques.

VIA E OBRAS

A chefe de lanço de 2.^a classe: José Cesar.

A chefes de distrito: Joaquim Parelho, Luís Bento e Joaquim Vaz.

A sub-chefes de distrito: João Manso, Manuel Augusto, António Magalhães, André Matias Assunção Costa, João Bernardo Caldeira, José Alípio Júnior, Manuel Carvalho, José Oliveira Manuel de Sousa, João do Carmo Barradas, Silvestre Ramalho, e Albino Alves Vieira.

Nomeações

Mês de Julho

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 23.^a secção, com sede em S. Martinho, o Snr. Dr. Rafael Barata Gagliardini Graça.

EXPLORAÇÃO

Factores de 3.^a classe: Joaquim Vaz Oliveira, Ramiro da Silva Romão, António Santos, António Rodrigues de Sousa, Artur Fernandes Ferreira, António Valente Júnior, Aurélio de Freitas, Joaquim da Cunha Pereira, José Marques Daniel, Angelo Paulo da Silva, António Martins de Aguiar, José Francisco Moquenco, António Adriano, António Lisboa Simões, Joaquim Dias Leitão, Francisco da Costa Nunes. João Filipe, Amandio Prudencio Nobre, Jerónimo Joaquim Sapo e António de Oliveira Sousa.

Guarda-freios de 3.^a classe: António Marques Mota, Justino Duarte Branco, Manuel Augusto Luís, António Augusto Gonçalves Castanheira, Matias Fernandes, Miguel António Vasconcelos, Diogo Alberto Ferreira da Silva, Francisco Oliveira Campos, António Constantino do Carmo Franco, Joaquim Manuel Carvalho, José Júlio da Cunha, Joaquim Valente Taborda, José Pinheiro de Magalhães, Manuel Cláudio, Albino Soares, Manuel António da Graça e Ricardo Justino Barbado.

Revisores de 3.^a classe: Jacob Duarte Homem e Adriano da Silva Petiz.

Engatador: António Maia da Silva.

Carregadores: José Duarte Parreira Júnior, Tomás da Silva, Manuel Virgínio de Mendonça, Augusto de Oliveira Jorge, José Bernardino Marques, António Martins Dâmaso, Álvaro Martins, Manuel Francisco, Manuel Sanz Gil e Jacinto da Conceição Belchior.

Faroleiro: Pedro Churro Robalo.

Serventes: Manuel Rodrigues, José Alves Valério, Manuel da Silva Purvis e Joaquim Gomes da Costa.

Mudanças de categoria

Para:

Serventes: Os *carregadores*, Júlio Ferreira Ramos, Alfredo da Silva Costa e Francisco Alves da Silva.

Porteiro: O *guarda*, Joaquim Maria Correia.

Falecimentos

DIRECÇÃO GERAL

† *Joaquim Meireles*, Telefonista.

Admitido como carregador em 12 de Fevereiro de 1904, foi nomeado telefonista em 14 de Abril de 1905.

EXPLORAÇÃO

† *Raúl Marinho Alves*, Chefe de 3.^a classe em Campolide.

Admitido como praticante em 11 de Setembro de 1903, foi promovido a chefe de 3.^a em 1 de Outubro de 1924.

† *Reinaldo Lopes de Campos*, Chefe de 3.^a cl. em Afife.

Admitido como praticante em 3 de Abril de 1907, foi promovido a chefe de 3.^a em 21 de Junho de 1923.

† *Constantino José Fernandes*, Agulheiro de 2.^a classe em Lisboa P.

Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1913, foi promovido a agulheiro de 2.^a classe em 21 de Março de 1922.

† *José Lopes Casanova*, Agulheiro de 3.^a cl. em Casa Branca.

Admitido como suplementar em 5 de Agosto de 1927, foi promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Janeiro de 1930.

† *António Francisco Santos*, Carregador em Barca d'Alva.

Admitido como carregador eventual em 25

de Agosto de 1915, foi nomeado carregador em 10 de Maio de 1919.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Carlos Rodrigues de Figueiredo*, Empregado de 2.^a classe no Serviço Central.

Admitido como praticante de escritório em 27 de Julho de 1920, foi nomeado escriturário em 1 de Abril de 1923.

† *João da Silva 1.^o*, Mestre de vapores, em serviço na Via Fluvial.

Admitido como servente em 20 de Março de 1899, foi promovido a mestre de rebocadores em 9 de Junho de 1906.

Eduardo Correia dos Anjos, Limpador de caruagens na Revisão do Douro.

Admitido como limpador em 1 de Julho de 1920.

VIA E OBRAS

† *Joaquim Marques*, Assentador do distrito n.^o 79.

Admitido em 26 de Dezembro de 1898.

† *José Domingos Zuzarte*, Guarda-fios.

Admitido como assentador em 21 de Janeiro de 1916 e promovido a guarda-fios em 1 de Agosto de 1923.

† *Manuel Rodrigues*, Operário de 4.^a classe da Inspeção de Obras Metálicas.

Admitido como malhador, em 21 de Março de 1914.

† *Maria do Carmo Rocha*, Guarda do distrito n.^o 233.

Admitida em 17 de Agosto de 1905.

† *Maria Bela*, Guarda do distrito n.^o 29.

Admitida em 21 de Maio de 1906.



† *C. Rodrigues de Figueiredo*
Empregado de 2.^a classe



† *Raul Marinho Alves*
Chefe de 3.^a classe



† *Joaquim Meireles*
Telefonista



† *Constantino José Fernandes*
Aguilheiro de 2.^a classe

11 - As ondas alteradas são perigosas nos momentos de confusão - 3-2.

Xaque

12 - A quem é que oferecem pompa? - 2-1.

Roldão

13 - Foi tal o ardor com que o violinista deu a nota no instrumento que mostrou ser um musico de classe - 2-1.

M. D. Coelho

14 - ...contudo, se pedir por graça, é sempre pedir - 1-2.

Joluso

15 - Cumpre o teu dever sem alteração que depois tens a paga e castigo não te dão - 3-1.

Xaque

Sincopadas

16 - 3-No espaço de nove dias fiz um intervalo de nove degraus - 2.

Britabrantes

17 - 3-É sublime o ponto de mira! - 2.

Zé Sabino

Retribuição a Tupin

18 - 3-Quando exercita um movimento, reveste-se de medo? - 2.

Novata

19 - 3-Para desterrar os torrões, tive primeiro que aguar a terra - 2.

Roldão

21 - Feito em grãosinhos torna-se agradecido - 2.

Anvasil

22 - Quebra cabeças ferro-viário

Qual é a estação cujo nome está representado neste desenho?



Her Til

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Setembro de 1933

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	2\$80	Carvão-Gaia e Camp. . kg.	\$46	Ovos..... duzia	variável
» Nacional »	2\$70	Cebolas »	\$25	Petróleo em Lisboa ... lit.	\$90
» Valenciano..... »	3\$00	Chouriço de carne..... »	14\$00	Petróleo-Resant. Arm.* ... »	1\$10
» Sião..... »	2\$75	Far.* de milho amarelo. »	1\$25	Presunto kg.	11\$00
Assucar de 1. ^a Hornung »	4\$25	» » » branco.. »	1\$50	Queijo do Alentejo »	11\$50
» » 1. ^a manual . »	4\$20	» » trigo »	2\$25	» flamengo..... »	20\$50
» » 2. ^a Hornung »	4\$05	Farinheiras »	8\$50	Sabão amêndoa »	\$90
» » 2. ^a manual . »	4\$05	Feijão branco lit.	1\$50	» Offenbach »	2\$05
» pilé..... »	4\$40	» amarelo..... »	2\$00	Sal lit.	\$16
Azeite de 1. ^a lit.	6\$80	» frade de 2. ^a »	1\$80	Sêmea. kg.	\$70
» » 2. ^a »	6\$40	» » 1. ^a »	2\$00	Toucinho »	6\$50
Bacalhau sueco..... kg.	4\$10	» manteiga »	2\$10	Vinagre lit.	\$75
» inglês »	5\$25	Grão »	1\$85	Vinho branco »	\$75
» inglês..... »	5\$00	Lenha kg.	\$20	Vinho tinto-Em Gaia »	\$90
Banha..... »	7\$50	Manteiga..... »	17\$00	Vinho tinto-Em Campanhã »	\$80
Batatas..... »	variável	Massas..... »	3\$50	Vinho tinto-Resant. Arm.* »	\$75
Carvão de sôbro..... »	\$40	Milho..... lit.	\$80		

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

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

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um Fundo destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção (Boletim da C. P.).