

CP

BULLETIN

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Em conformidade com o que foi inserido no n.º 79 do *Boletim da C. P.*, o prémio anual oferecido aos decifradores que maior número de decifrações apresentaram durante o ano de 1936, vai ser sorteado pela lotaria da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, de 27 do corrente, visto ter havido 3 concorrentes, todos totalistas pelo que nos apressamos a felicita-los.

Os números da lotaria atribuídos a cada um deles, são os seguintes:

<i>Britabrantas</i>	1 a 3.666
<i>Cagliostro</i>	3.667 a 7.332
<i>Mefistófeles</i>	7.333 a 10.988

Pela mesma lotaria vai ser sorteado o prémio correspondente ao trimestre Outubro-Dezembro findo:

Os números que correspondem a cada um dos concorrentes, são os seguintes:

Labina	1 a 297	Sardanápalo	5.050 a 5.346
Cagliostro	298 a 594	Dalton	5.347 a 5.643
Marquês de Carinhas	595 a 891	Fé	5.644 a 5.940
Alentines	892 a 1.188	Bastos	5.941 a 6.237
Mefistófeles	1.189 a 1.485	Augusto	6.238 a 6.534
Visconde de la Morlière	1.486 a 1.782	Alcion	6.535 a 6.831
Britabrantas	1.783 a 2.079	Jécé	6.832 a 7.128
Visconde de Cambolh	2.080 a 2.376	Tupin	7.129 a 7.425
Diabo Vermelho	2.377 a 2.673	Timpanas	7.426 a 7.722
Preste João	2.674 a 2.970	Lumar	7.723 a 8.019
Manelik	2.971 a 3.267	Gabi	8.020 a 8.316
Roldão	3.268 a 3.564	Semáforo	8.317 a 8.613
Otrebla	3.565 a 3.861	Pequenote	8.614 a 8.910
Fred-Rico	3.862 a 4.158	D. Juan	8.911 a 9.207
Novata	4.159 a 4.455	Gili	9.208 a 9.504
Cruz Kanhoto	4.456 a 4.752	Valete	9.505 a 9.801
Thesen	4.753 a 5.049	Sota	9.802 a 10.098
		Mago	10.099 a 10.395
		Nazi	10.396 a 10.692
		Teiró	10.693 a 10.989

QUADRO DE DISTINÇÃO

Sardanápalo, 23 votos — Produção n.º 11

QUADRO DE HONRA

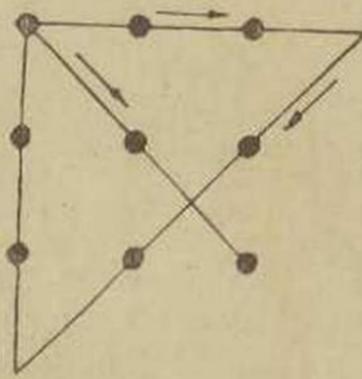
Labina, *Alentines* (22,1), *Britabrantas*, *Cagliostro* e *Mefistófeles* (22,0)

QUADRO DE MÉRITO

Novata, *Otrebla*, *Veste-se*, *Fred-Rico*, *Roldão*, *Cruz Kanhoto* e *Costasilva* (20,0), *Marquês de Carinhas*, *Visconde de la Morlière*, *Visconde de Cambolh*, *Preste João*, *Diabo Vermelho*, *Manelik*, *Thesen*, *Tupin*, *Gabi*, *Lumar*, *Semáforo*, *Timpanas*, *Teiró*, *D. Juan*, *Pequenote*, *Sota*, *Valete*, *Gili*, *Mago*, *Jécé*, *Oxiela*, *Nazi*, *Sardanápalo*, *Bastos*, *Athos*, *Fé*, *Augusto*, *Alcion*, e *Dalton* (19,0).

Soluções do n.º 90

1 — Fama, 2 — Mofátra, 3 — Tosa, 4 — Alfageme
5 — Sapeca, 6 — Diabo-Diaba, 7 — Afago-afaga, 8 — Mero-mera, 9 — Cessado, 10 — Al-verca, Rio Maior, Alfarelos e Alemquer são vilas portuguesas, 11 — Prêso por mil, prêso por mil e quinhentos, 12 — Letrado-ledo, 13 — Operar-orar, 14 — Parola pala, 15 — Badega-baga, 16 — Motete-mote, 17 — Patola-pala, 18 — Tiguera-tira, 19 — Sobre-aguado, 20 — Amolar, 21 — Trovador ou rimador, 22 — Grave, 23 — Vidé figura junta.



Biformes

1 — Já noto *claro* o dia pela fenda da porta — 3.

Roldão

2 — O *pintarôo* pertence ao género de pássaros *corni-rostros de asas verdes e cabeça amarela*? — 3.

Cagliostro

3 — *Cortejo* a mulher que me adora — 3.

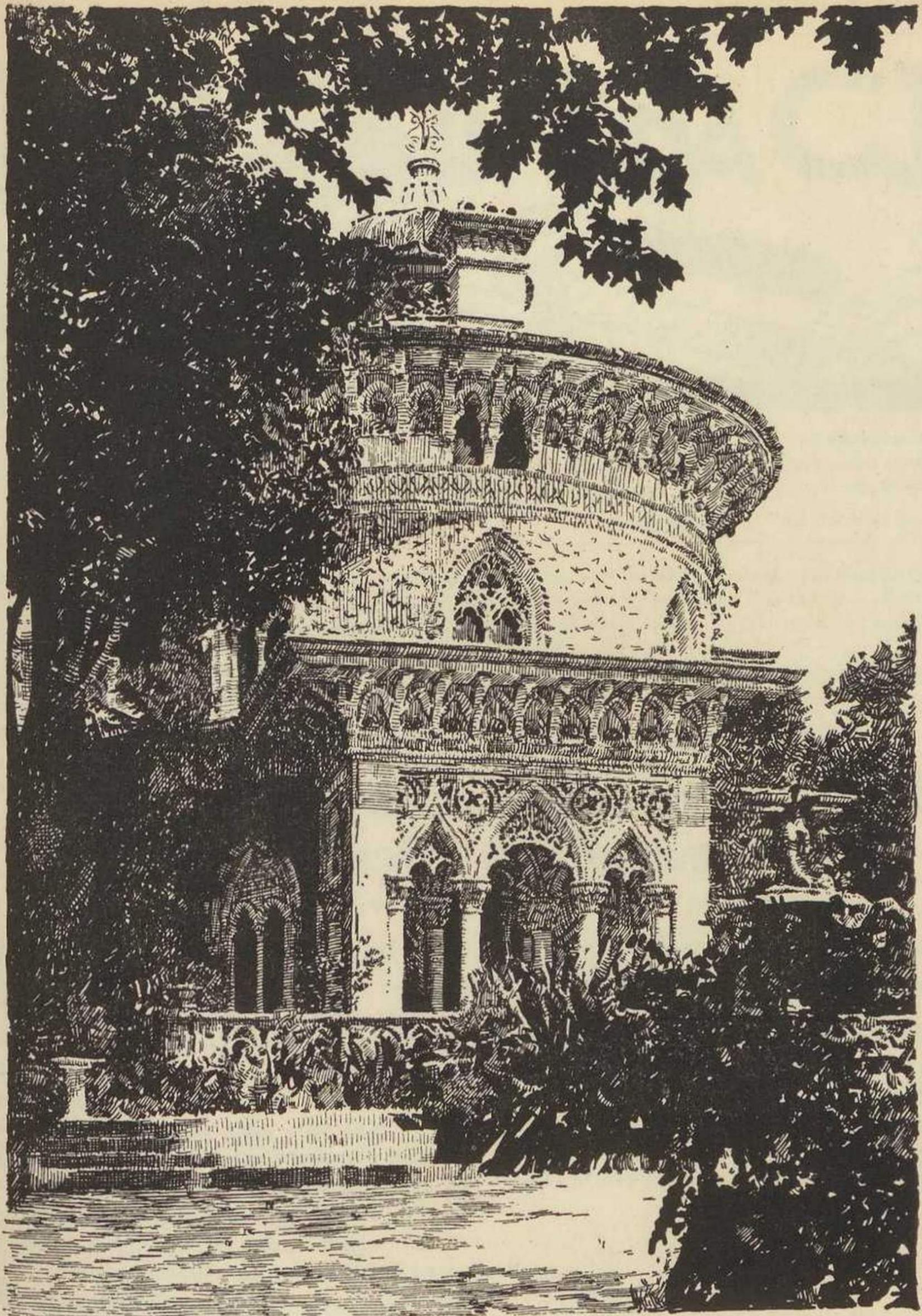
Roldão

4 — Enigma figurado



As legendas dos quadros que estão invisíveis são as seguintes: escritor americano — escritor francês — escritor americano.

(Continua na outra página interior da capa)



SINTRA
Palacio de Monserrate

6

*Desenho de Artur José Guerreiro, empregado principal
da Divisão de Exploração.*

Freire
x.1934

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR:
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Commercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Serviços de aprovisionamento de travessas e de madeiras de construção. Suas instalações em Entroncamento. — Conferencias de hygiene social. — Notas de Arte. — Consultas e Documentos. — Extraordinário serviço de combóios especiais. — Cantina dos Ferro-viários do Sul e Sueste. — Biblioteca do Pessoal da Via e Obras. — A linha de Portalegre. — Pessoal.

Serviços de aprovisionamento de travessas e de madeiras de construção. Suas instalações em Entroncamento

Pelo Sr. Eng.º *Francisco Ramos Coelho*, Chefe de Divisão, adjunto à Direcção Geral

JÁ antes de 1927 — ou seja, antes de a C. P. ter tomado, por arrendamento, conta da rede ferro-viária do Estado — eram, por parte dos seus dirigentes, objecto de especial atenção os serviços de aquisição de travessas e de madeiras em geral, bem como os do fabrico de madeiras aparelhadas para construção, o que perfeitamente se justificava atendendo às importantes somas que êsses fornecimentos atingiam, e à absoluta necessidade de assegurar a indispensável existência de tais artigos, não só tendo em vista a constituição das linhas férreas propriamente ditas, como também a execução de várias obras em que a madeira entra como material auxiliar ou como elemento constitutivo da própria construção.

Arrendadas as linhas férreas do Estado — Sul e Sueste e Minho e Douro — em Maio de 1927,

maior importância, como era de prever, atingiram as aquisições de madeiras em geral e de travessas em especial.

Pareceu, pois, revestir um certo interesse a inserção, no *Boletim*, de algumas palavras sobre tais serviços, tanto mais que êstes pouco ou nada serão conhecidos dos seus leitores que, pelas funções que desempenham na Companhia, mais afastados dêles se têm conservado.

* * *

Aproveitado, de início — isto é, em princípios de 1923, quando foi resolvido dar maior desenvolvimento aos serviços de que nos propomos tratar — um terreno pertencente ao Depósito de Materiais da Divisão de Via e Obras, na estação de Entroncamento, terreno êsse em

que se montou uma oficina de serração de madeiras, breve se reconheceu ser ali muito limitado o espaço de que se dispunha, não só para a dita oficina — na qual se pretendia também incorporar a parte da serração, funcionando em Lisboa-P, a cargo das Oficinas Gerais e destinada a trabalhar toros de grandes dimensões — como, igualmente, para parque ou depósito de madeiras e para outras instalações acessórias cuja falta se tornava bastante sensível.

Estas razões e a necessidade que o Depósito de Materiais da Divisão de Via e Obras tinha de, igualmente, ampliar as suas instalações, determinaram a resolução de se procurar novo local compatível com o desenvolvimento que então se pretendia dar aos serviços.

Mantendo-se a localização na estação de Entroncamento não só pela situação central desta relativamente a toda a rede, como também pela importância do local sob o ponto de vista ferro-viário e por nêle se encontrarem reunidos valiosíssimos elementos de trabalho, recaiu a escolha num vasto terreno situado à direita da linha férrea Lisboa-Pôrto, a muito pequena distância desta, e pouco antes de se chegar ao edifício de passageiros da mesma estação.

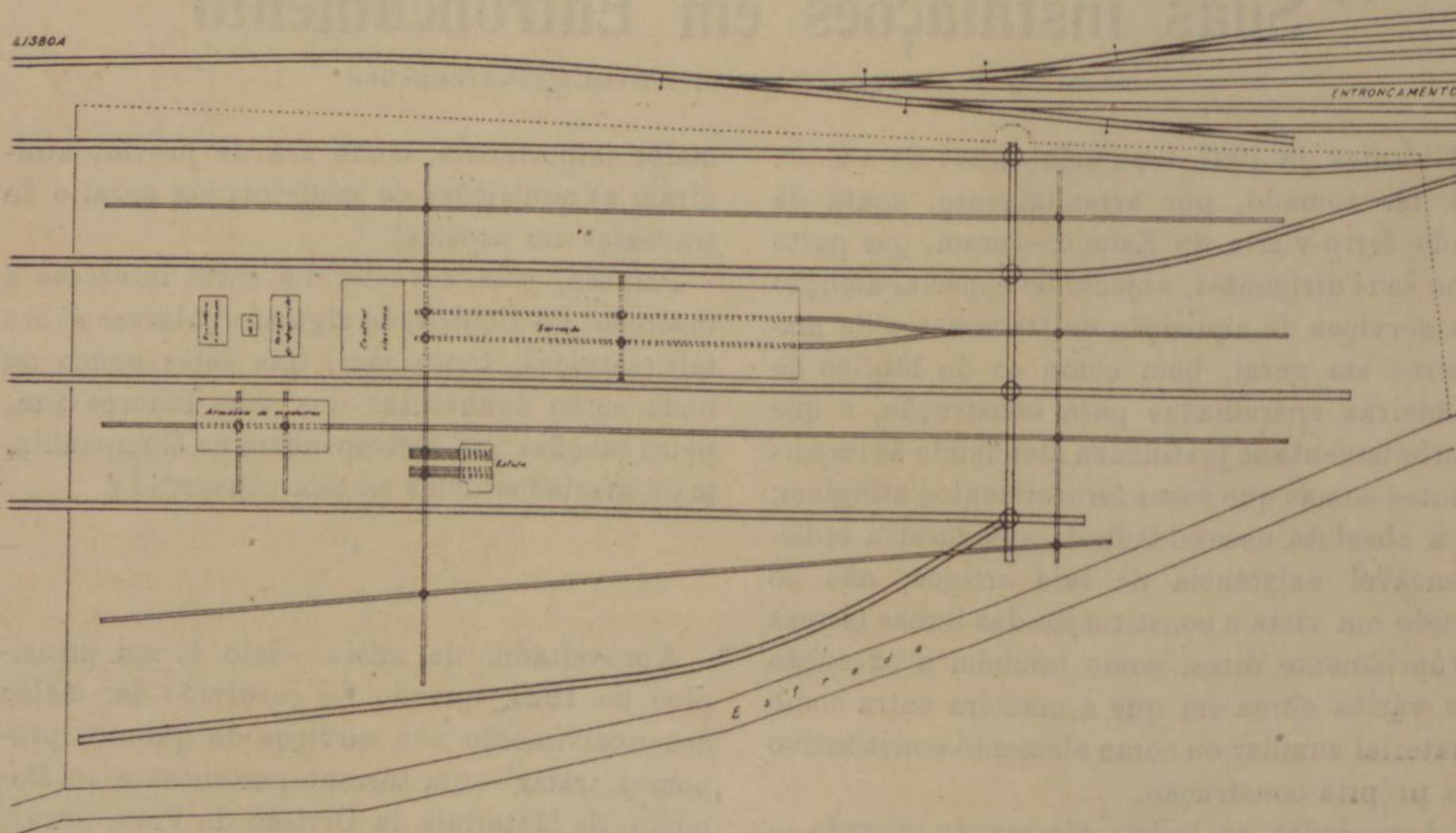
Escolhido o terreno, tratou-se de organizar o projecto das novas instalações, projecto esse em que fôram previstas as seguintes construções :

- oficina de serração
- oficina de carpintaria
- estufa para secagem de madeira
- armazém para madeira fabricada
- escritório
- armazém para material de consumo
- dormitório para o pessoal
- habitação para o chefe de secção da oficina de serração
- parque para depósito de madeiras.

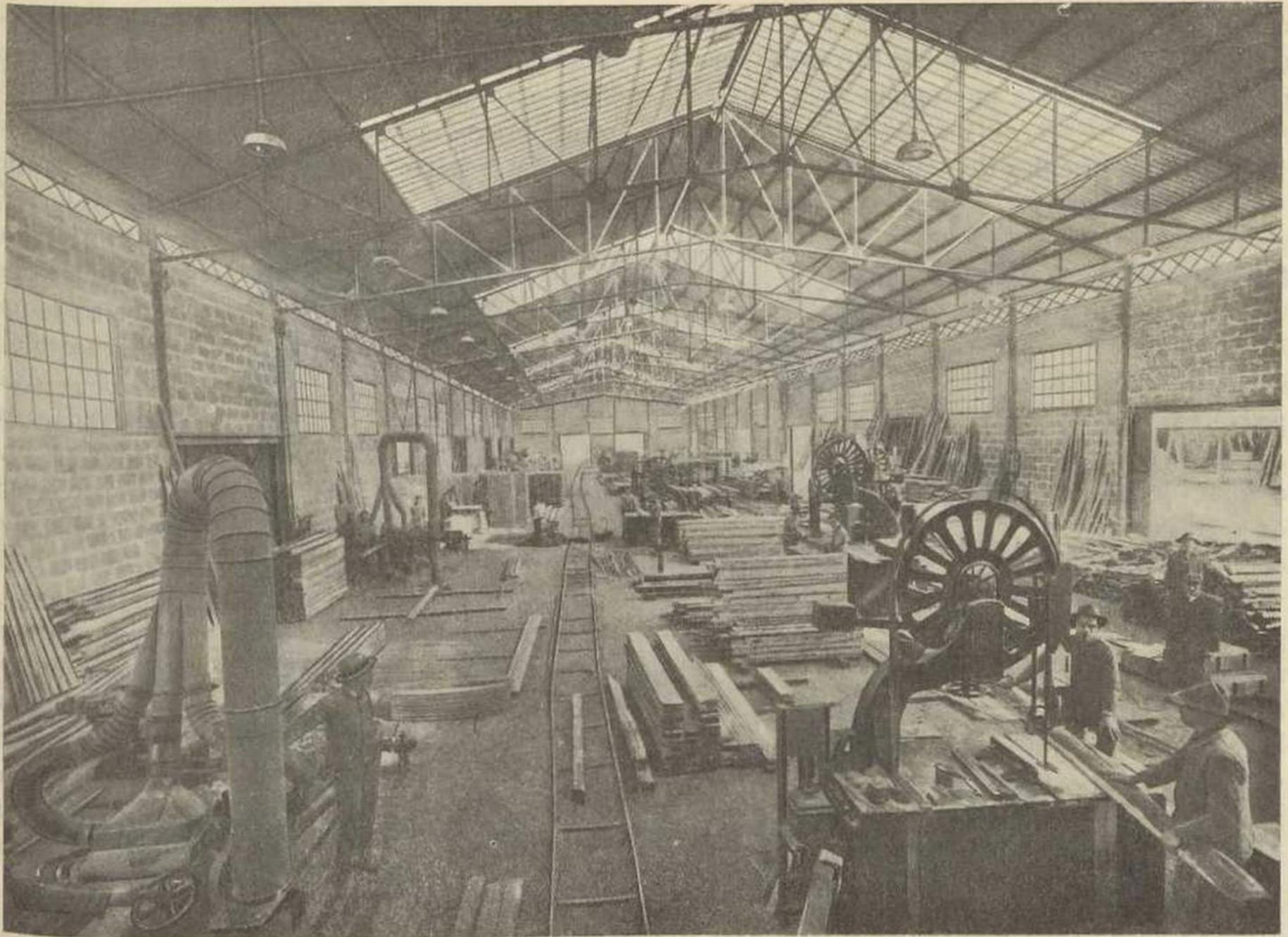
Destas construções, nem tôdas tiveram execução por, até agora, terem algumas sido consideradas dispensáveis. Assim, fôram adiadas as seguintes: oficina de carpintaria, armazém para material de consumo, dormitório e habitação para o chefe de secção.

Uma das estampas que acompanha êste artigo mostra, em planta, o conjunto de tôdas as instalações que fôram executadas e tal como hoje existem.

Todo o terreno ocupado mede a superfície



Planta indicando o conjunto das instalações



Interior da oficina de serração

de 40.470^m², e, como se vê, é servido por uma rede de linhas de via larga ligada às linhas da estação, bem como por outra de via estreita (0^m,60) destinada ao transporte de madeiras chegadas em vagões ou existentes no parque para a oficina de serração, e desta para a estufa, para o armazém, e para junto dos vagões em que devem ser carregadas para saída.

A oficina de serração é uma vasta construção, com a forma rectangular, medindo 110^m de comprimento por 21^m de largura. Toda a sua estrutura é metálica, constituída por prumos em \square onde assentam asnas distanciadas de 5^m, e por tôdas as outras peças necessárias.

As paredes são feitas com blocos de cimento fabricados na instalação mecânica que a C. P. possui na estação de Entroncamento.

A cobertura é de «eternite» ondulada, e nela sete clarabóias em lanternim asseguram, juntamente com as amplas portas e janelas laterais,

uma boa ventilação e uma abundante iluminação.

Por êste motivo, pela sua vastidão, pelo seu elevado pé direito — 11^m,4 até à fileira — e pelas facilidades para a entrada e saída das madeiras asseguradas por sete largas portas de cada lado, é esta uma das melhores construções officinais de que dispõe a C. P.

Dela dá ideia uma outra das estampas juntas que a representa em conjunto, vista interiormente.

Não é, no entanto, inteiramente ocupado o vasto quadrilátero de 110^m × 21^m, a que acima fazemos referência, com a maquinaria destinada propriamente ao serviço de serração, por isso que uma pequena parte, medindo 15^m × 21^m, é, no seu extremo sul, reservada a uma central eléctrica privativa destinada a accionar as serras e outros aparelhos auxiliares.

É, pois, na parte restante, isto é, na que

mede 95^m de comprimento por 21^m de largura, que se executa o serviço de serração, para o que foi ali prevista a montagem de:

- 6 serras grandes de «charriot»
- 8 serras pequenas de fita e circulares
- plainas

além das competentes máquinas de abrir e afiar dentes de serra, coser correias, etc.

Não foi julgado necessário prover a oficina, desde logo, com tôdas as serras acima indicadas e, assim, existem hoje nela:

- 2 serras de «charriot» automático
- 2 serras de «charriot» manual
- 3 serras alternativas
- 3 serras de fita
- 2 serras circulares
- 2 plainas

o que tem sido suficiente para as necessidades de serviço a que, até hoje, foi necessário dar satisfação.

Como em tôdas as oficinas de serração, as madeiras trabalhadas naquela de que estamos tratando são classificadas em três categorias: as de valor superior, que são as da parte mais próxima do pé dos pinheiros e, portanto, mais

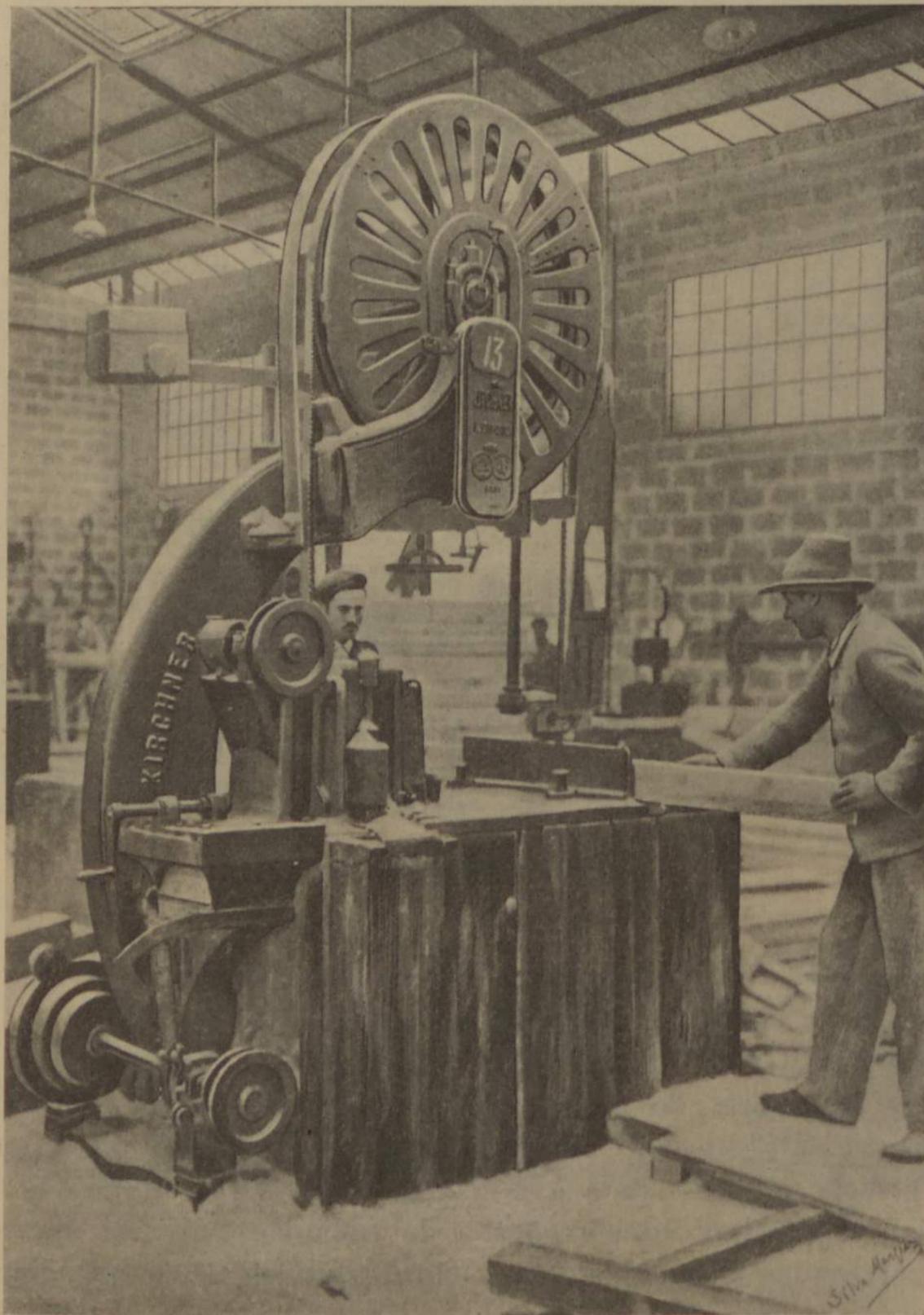
cernosa — isto [é, mais abundante em cerne — que são destinadas a obra mais fina, como fôrro e solho; as de valor médio, que dão barrotos, travessas especiais, etc., e que correspondem à parte média dos pinheiros; as de

valor inferior, provenientes das pontas dos pinheiros, dos toros mais delgados e dos desperdícios obtidos na confecção de outras peças, que dão ripas, costaneiras, fassquiado, paralelipédos, etc.

Tôdas as serras e outras máquinas funcionando na oficina são accionadas elèctricamente, para o que são munidas dos respectivos motores elèctricos alimentados pela corrente produzida na central a que há pouco foi feita referência.

Poder-se-á estranhar que — sendo a estação de Entron-

camento, e tôdas as numerosas instalações e oficinas que nela se encontram, alimentadas pela corrente elèctrica fornecida pela «Hidro-elèctrica do Alto Alentejo» ou pela importante central térmica na dita estação existente e que funciona como reserva — se tenha instalado uma central privativa do serviço de madeiras. A explicação de tal facto



Serra de fita

está em que o combustível necessário para o seu funcionamento é perfeitamente gratuito, por isso que são as próprias serradura e aparas de madeira produzidas na oficina de serração que, queimadas em duas máquinas semi-fixas «Lanz», munidas de grelhas especiais para tal fim, produzem o vapor que as põe em movimento accionando assim os respectivos dínamos geradores da corrente alterna, a 440 voltios, que alimenta os motores correspondentes às várias máquinas.

As duas semi-fixas «Lanz» desenvolvem, cada uma, as potências mínima, normal e máxima de, respectivamente, 75, 90 e 105 HP.

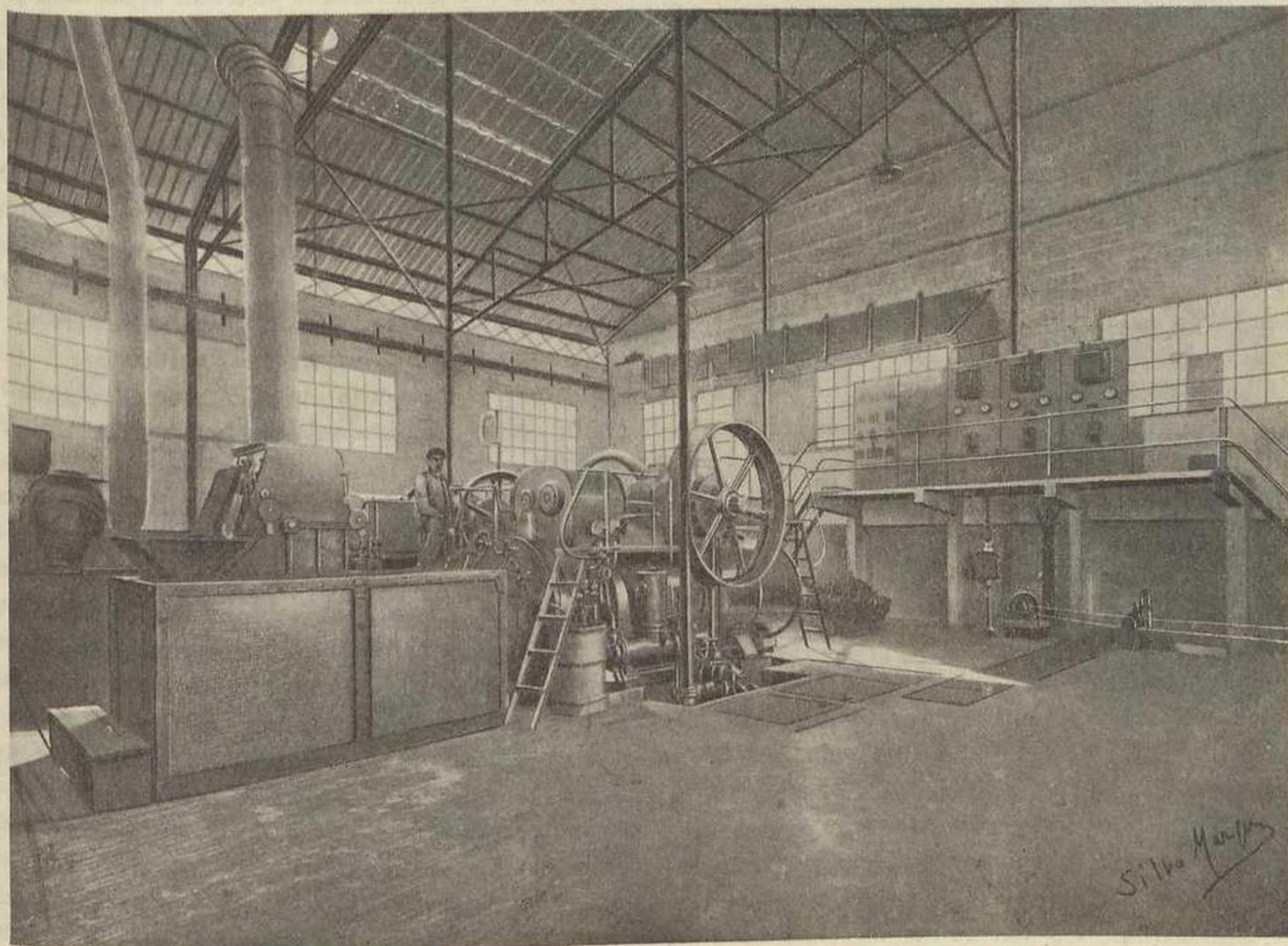
Caleiras cobertas, convenientemente dispostas no pavimento da oficina, abrigam tubagens partindo de cada uma das máquinas, e de diâmetro sucessivamente crescente à medida que vão reunindo ou entroncando umas nas outras, até se juntarem finalmente em dois

únicos colectores, um de 700^{mm} e o outro de 450^{mm} de diâmetro.

Duas ventoinhas (exaustores), intercaladas nestas tubagens e movidas elèctricamente, produzem a aspiração da serradura e das aparas provenientes das serras e das plainas, e a sua marcha para dois aparelhos denominados «separadores» que, colocados a níveis superiores ao das máquinas «Lanz», fornecem a estas o combustível à medida que este vai sendo necessário, lançando para uma câmara de depósito o excedente, que, depois, é dali retirado para venda ou qualquer outro destino.

Estas duas semi-fixas «Lanz» são necessárias porque uma só — como no começo sucedia — não era suficiente para alimentar tôdas as máquinas, o que obrigava a recorrer também à corrente da «Hidro-eléctrica do Alto Alentejo», dando isto lugar a um excesso de despesa de quasi 7.000\$00 por mês.

(Continua)



Central eléctrica

Conferências de higiene social

A EXPANSÃO LUÉTICA E OS SEUS EFEITOS SOCIAIS

Conferência realizada pelo Sr. Dr. José Carlos A. Craveiro Lopes, Director do Posto Sanitário de Alcântara-Terra

(Continuação)

Compreendereis, certamente, que uma doença geral que ataca tantos órgãos, vai diminuir a capacidade de trabalho do indivíduo, vai abalar o seu estado geral, vai permitir muitas vezes que outras doenças, encontrando-o enfraquecido o venham também atingir.

A acção maléfica da sífilis não se limita assim às múltiplas manifestações de que vos dei alguns exemplos; vai mais longe: quantos individuos assim depauperados não vão depois tuberculizar-se! Outras vezes, as conseqüências do alcoolismo são agravadas pela sífilis e por sua vez agravam esta.

Numerosas doenças são mais freqüentes nos sifilíticos do que nos outros individuos, como por exemplo o cancro.

Vemos, pois, que o flagelo da sífilis vem favorecer o aparecimento doutros.

Assim, a vida dos sifilíticos é mais curta que a dos restantes individuos tomados em globo, a mortalidade é maior, e, embora os números apurados pelas Companhias de Seguros estrangeiras variem, todos reconhecem esta verdade.

As conseqüências para a família são fáceis de deduzir do que vos disse: O contágio conjugal, a pesada herança para os filhos, em muitos casos os abortos, os partos prematuros, os nados mortos e a alta mortalidade infantil das crianças que nascem sifilíticas, umas pela própria doença, outras por doenças da 1.^a infância que, encontrando organismos depauperados, as dizimam.

São milhões de individuos anualmente roubados à humanidade, são milhões de individuos que nascem e vivem em condições de inferioridade, milhões que perdem a sua saúde, milhões ainda que se tornam valores negativos na sociedade.

Encontramo-los em tôdas as classes, quasi em tôdas as famílias.

Entremos num hospital, numa maternidade, numa creche, num orfanato, num asilo, num manicómio; em tôda a parte encontraremos numerosas vítimas da sífilis.

Temos, portanto, perante nós um problema que interessa a todos; interessa aos higienistas e aos médicos; interessa aos homens de estado; interessa aos dirigentes de qualquer colectividade; interessa aos educadores; interessa aos chefes de família, aos pais e às mãis.

Tem-se feito a propaganda contra a tuberculose, fala-se do cancro, dão-se conselhos — salienta-se a necessidade de tratar essas doenças no início. Chama-se a atenção do grande público para o conhecimento dos primeiros sinais. Incitam-se as pessoas, á menor suspeita de cancro ou de tuberculose, a consultarem os médicos. Afixam-se cartazes pelas ruas e em diferentes locais, as telefonias dão conselhos às pessoas que emagrecem, que têm tosses prolongadas, suores, falta de apetite etc. e àqueles que têm qualquer nódulo ou ferida que não cicatriza.

Tôda essa propaganda é útil e tem salvo muitas pessoas, cuja atenção é assim chamada sobre afecções, às quais porventura não tinham ligado a importância que deviam.

Mas, ao lado disto, em matéria de propaganda, o que se faz para a sífilis?

Silêncio. A maior parte das pessoas ignora do que se trata, outras têm da doença uma noção muito rudimentar e muitos laboram em erros graves, altamente prejudiciais, alguns dos quais espero poder mostrar-vos.

Mas, porquê e para quê este silêncio? Queremos nós que os nossos filhos, na sua ignorância, venham amanhã a ser vítimas de uma doença desta gravidade que poderiam ter evitado ou, pelo menos, tratado logo ao aparecimento dos primeiros sintomas nas melhores condições de êxito? Queremos nós que as

nossas filhas ignorem estas tremendas verdades e casem com sífilíticos insuficientemente tratados, que irão comprometer-lhes a saúde e a de seus filhos?

Vergonha e remorso devemos nós ter, se, com o nosso silêncio, não soubermos, ou não quizermos, procurar evitar tantos males.

Êste assunto é muito vasto e a minha simples exposição não poderia esclarecê-lo em todos os seus interessantes aspectos.

Haveria que fazer palestras para vários grupos de pessoas conforme a sua idade, o seu sexo e a sua condição social, para assim abordar aspectos do problema que mais interessam segundo as circunstâncias dos ouvintes.

Porque não basta abrir dispensários, não basta ter médicos, não basta fornecer medicamentos; é necessário também educar.

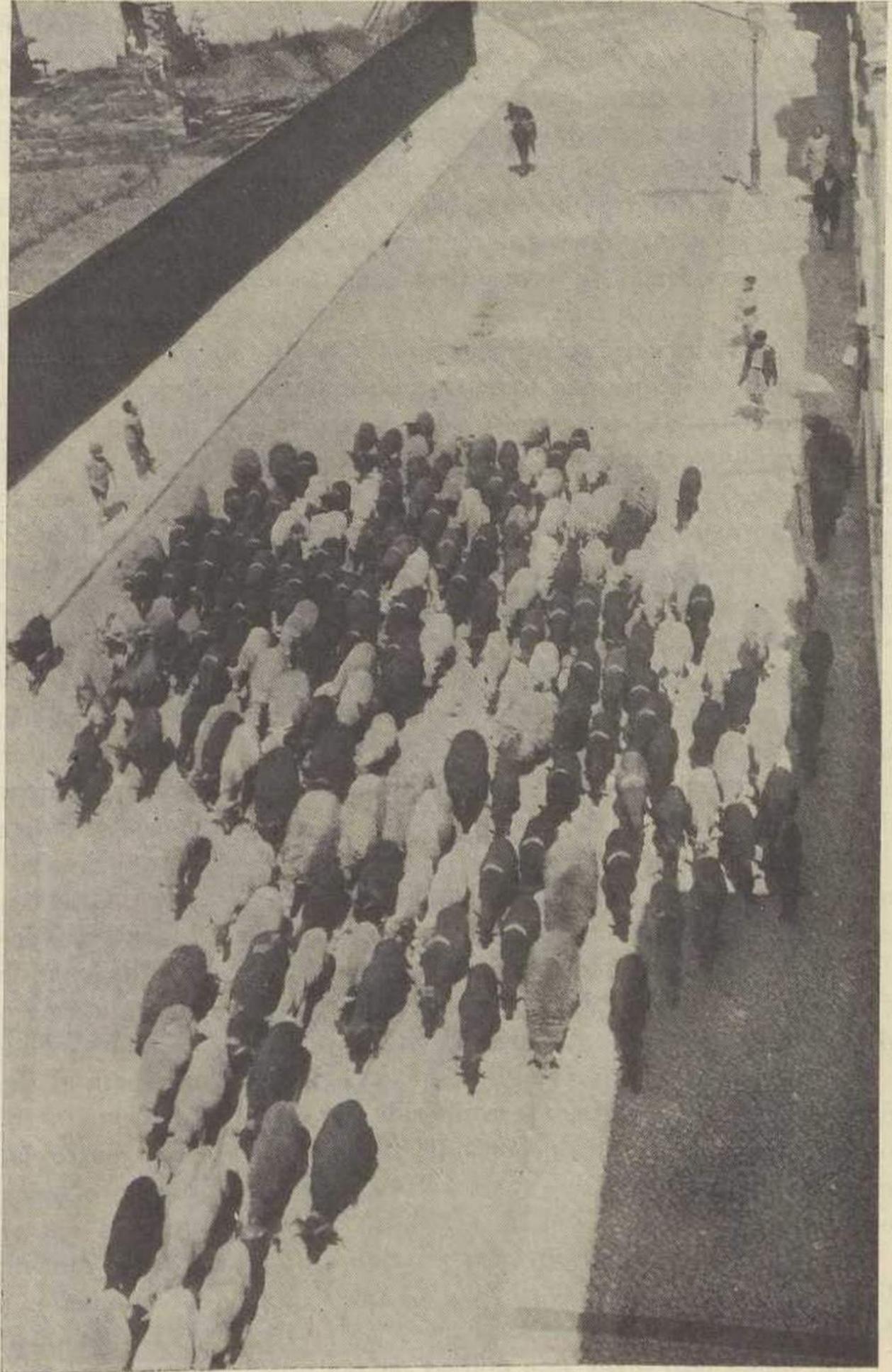
A sífilis apareceu na Europa no final do Século XV na cidade de Nápoles, quando esta estava cercada pelas tropas de Carlos VIII.

Ha quem admita que essa epidemia não foi mais do que uma recrudescência da doença anteriormente já existente; outros, dizem tratar-se de uma nova doença; outros, finalmente, são de opinião que o mal foi trazido da América pelos companheiros de Cristóvão Colombo.

Esta última hipótese é a que tem maior número de adeptos.

Seja como fôr, não admira que a sífilis atinxisse uma enorme extensão, pois não se lhe conhecia qualquer tratamento eficaz.

Os doentes eram submetidos a sangrias, curas de fome, purgantes enérgicos, curas de sudação em pavilhões fechados e aquecidos, etc.



Pelas ruas de Lisboa

Fotog. de Acácio Eduardo Rodrigues, Maquinista de 3.ª classe do Depósito de Lisboa.

Destas torturas pouco resultado tiravam.

Além disso, eram escorraçados do convívio social e olhados com horror.

Só mais tarde começou a usar-se o gaiaco e depois o mercúrio sob a forma de fricções.

As fricções mercuriais, feitas de manhã e à noite por todo o corpo, durante uma semana, eram uma prova rude, da qual o doente saía muitas vezes num estado lamentável.

Foi no século XIX que, sob o impulso do grande mestre Fournier, que o estudo metódico da doença, do seu contágio, das suas manifestações, conseqüências e tratamento foi objecto de um notável progresso.

Começaram a curar-se regularmente, embora, por vezes, com lentidão, as manifestações mais contagiosas.

Por outro lado, verificava-se que a maior parte dos doentes, (embora não todos), que seguiam as indicações do tratamento de Fournier, tinham uma percentagem de manifestações da doença sensivelmente menor, do que aqueles que se não tratavam ou o faziam sem método.

Os tratamentos eram feitos com mercúrio e iodeto de potássio e duravam sempre muitos anos, quando não tóda a vida.

No começo do século presente os progressos realizados no estudo da sífilis e nos meios de a combater são notabilíssimos.

Quatro descobertas de grande alcance succedem-se em menos de 20 anos.

A 1.^a foi a descoberta do treponema que vos mostrei e que foi feita por Schaudinn e Hoffmann em 1905, como vos disse.

A segunda, no ano seguinte, a chamada reacção de Wassermann aplicada primeiro ao exame de sangue e depois ao de outros líquidos.

A terceira, em 1910, pelo sábio alemão Ehrlich, do medicamento, geralmente conhecido por 606 (ou Salvarsan) e que foi o ponto de partida de outros dele derivados, dos quais o 914 é o mais conhecido.

A quarta, a do emprego dos preparados de bismuto no tratamento da sífilis, em 1921, pelos franceses Sazerac e Levaditi.

Não quer isto dizer que muitos outros progressos a ciência não tenha feito nesta doença.

Assim, por exemplo, os estudos sobre o líquido céfalo-raquideano (o líquido que banha

os centros nervosos), estudos de grande importância, que permitem ao médico reconhecer, muitas vezes, o ataque da sífilis ao sistema nervoso, antes que o doente apresente de tal sinais clínicos.

Igualmente, dêste século é o tratamento da paralisia geral e de outras formas de sífilis nervosa, pela inoculação da malária, isto é, das febres palustres.

Mas, se é verdade que estas aquisições da ciência representam um enorme benefício para a humanidade, certo é, como lhes disse, que o contágio se faz, sobretudo, pelas manifestações secundárias e são, portanto, as outras quatro descobertas (treponema — exame de sangue — 606 e seus derivados — preparados de bismuto) que têm permitido organizar eficazmente um sistema de luta contra a disseminação da doença.

Tenho ouvido dizer muitas vezes: «Pois sim, essas descobertas serão muito interessantes, mas, a verdade é que a freqüência da sífilis continua a ser enorme, e, se é facto que se veem menos manifestações externas da doença, do que há vinte ou trinta anos, é igualmente certo que se não notam menos casos de lesões dos órgãos internos».

Torna-se necessário discutir e apreciar esta objecção fundamental.

Em primeiro lugar, precisamente o nosso progresso nos meios de observar os doentes e nos exames do laboratório, permitiu atribuir à sífilis manifestações internas, cuja causa outrora era desconhecida.

Compreende-se assim, que êsse facto contribuiu para o aumento do número aparente de sífilíticos.

Por outro lado, a Grande Guerra, pela sua duração e pelos muitos milhões de indivíduos que nela entraram, teve um papel preponderante no aumento de casos de sífilis.

Muito maior, porém, teria sido êsse acréscimo se, ao tempo da guerra não dispuzéssemos já dos preparados 606 e 914, que permitem suprimir rapidamente os acidentes mais contagiosos.

Evidentemente que não podem comparar-se

os últimos vinte anos com os vinte anos anteriores, sem ter em conta esse factor de uma importância formidável.

Mas há mais, para contrariar a acção das descobertas da ciência; há a concentração da população nas cidades, a dissolução dos costumes, a vida moderna, em resumo.

O número de casos de sífilis diminui no entanto já sensivelmente nalguns países e essa diminuição — tudo leva a crê-lo — será muito mais notável dentro de alguns anos, a menos, bem entendido, que uma causa anormal — como uma nova guerra — venha impedir essa evolução natural.

A necessidade, que a sociedade tem, de combater um mal de tão graves efeitos sociais, tem levado a uma série de medidas tendentes a proporcionar a todos os doentes as necessárias facilidades para o seu tratamento.

Assim, em todos os países, de ano para ano, multiplicam-se as consultas e os dispensários, espalhados por toda a parte, atendendo os doentes às primeiras horas da manhã, à noite e até aos domingos.

Esses organismos têm por função, além de tratar o doente, averiguar da origem da sua doença sempre que possível, e educá-lo sobre os cuidados que necessita ter enquanto fôr suscetível de transmitir o mal.

A Direcção Geral de Saúde tem estabelecido nos últimos anos alguns dispensários em vários pontos do País.

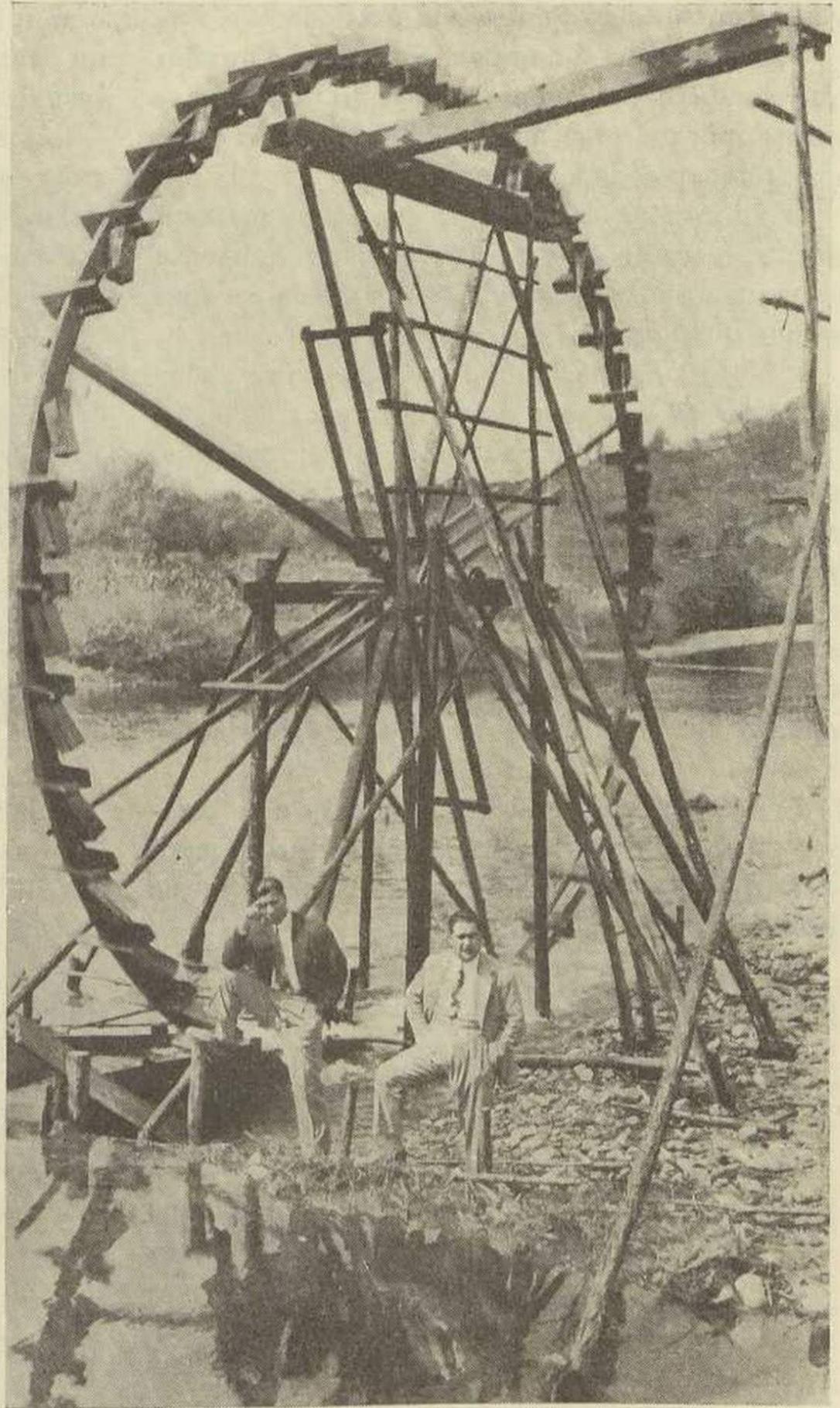
Não preciso chamar a vossa atenção para o que é a organização de Serviço de Saúde e Higiene da nossa Companhia.

Todos vós conheceis os seus Postos Sanitários, espalhados de Norte a Sul, onde diariamente se prestam centenas de serviços clínicos, além dos que são efectuados pelos médicos das outras secções, consultas das especialidades, etc.

A maior parte dos tratamentos contra a sífilis tem de ser feita com os agentes ao serviço — o contrário é sempre prejudicial para a Companhia e para os Agentes.

A multiplicação dos Postos Sanitários tem permitido atender regularmente, sem prejuízo das suas ocupações, um maior número de agentes.

Um vantajoso auxílio me tem sido concedido



Uma nora no Rio Águeda

Fotog. de António de Almeida Rêno, Factor de 3.^a classe, Aveiro.

pelo Ex.^{mo} Sr. Médico Chefe, fornecendo-me alguns medicamentos para os agentes mais necessitados.

Com efeito, o tratamento de uma sífilis em actividade, para ser feito correctamente, exige uma despesa grande, que, para certas classes de agentes com família numerosa, pode tornar-se incomportável.

Estou certo por isso que interpreto o sentir daqueles que têm beneficiado com essas dádivas, manifestando aqui a sua gratidão.

Considero que é compensador todo o auxílio que se dá a um agente que se trata correctamente, porque êsse auxílio vai contribuir para evitar incapacidades futuras.

Devo, porém, acrescentar que julgo, mais ou menos, perdido êsse benefício quando o agente se conduz pelas suas opiniões pessoais, os conselhos dos amigos ou o desleixo individual.

E', sem dúvida, um dos objectivos destas palestras evitar erros dessa natureza.

Bem sei, que, em cada caso individual, nós, médicos, procuramos instruir o doente sobre a necessidade do seu tratamento, os cuidados que precisa ter, perigos para a sua descendência, conseqüências futuras, etc., etc., mas a verdade é que nos não chegariam as 24 horas do dia, se, a cada sífilítico disséssemos tudo quanto êle precisa e deve saber àcerca da sua doença.

Feita a propaganda e a educação dos agentes, tenho por certo que maior será o número daqueles que se tratarão metódicamente e que infelizmente hoje é reduzido.

De resto, em presença de um agente com uma sífilis em actividade, com lesões contagiosas, temos de encarar não só os perigos que êle corre, mas também os que faz correr aos que com êle convivem.

Henri Monod, antigo Director da Assistência Pública em França, dizia numa conferência: «O cidadão pergunta à Higiene:— Queres tu

salvar-me contra a minha vontade? Isso é uma tirania que eu não suporto —.

Responde a Higiene:

— Eu não tenho essa pretensão; se restrinjo a tua liberdade no teu interêsse sanitário, não é para te defender contra ti próprio mas para defender os outros de ti — ».

Um outro obstáculo ao tratamento está no facto de o doente, muitas vezes pelas suas occupaões, mudar de localidade e de médico e as informações que dá do seu passado, àcerca do tratamento que fez, serem absolutamente insuficientes para nos orientar.

Já me tem sucedido na minha clínica particular ser procurado por tripulantes de navios holandeses solicitando-me a continuação do seu tratamento durante a sua estada em Lisboa, a-fim-de êste não sofrer interrupção.

Êsses homens são, em regra, portadores de uma caderneta, onde estão registadas as manifestações que tiveram, os resultados dos exames dos laboratórios, respectivas datas, bem como os tratamentos efectuados, rubricados pelos médicos que os executaram.

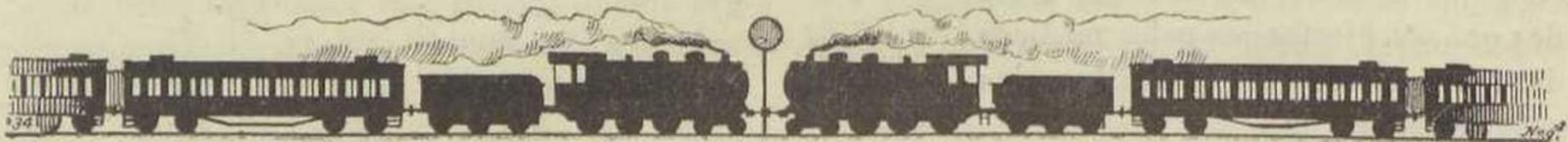
Êste interessante sistema tem não só a vantagem de orientar qualquer médico que necessite de se ocupar do doente, mas de servir como elemento de fiscalização.

Mas, tôdas estas considerações vêm a propósito de vos ter dito que pode talvez parecer estranho que, a-pesar-das descobertas notabilíssimas dos últimos trinta anos, a frequência da sífilis não tenha diminuído muito mais.

Ora a verdade é que, na grande maioria dos casos, os doentes não aproveitam do benefício integral dos nossos actuais conhecimentos.

As causas variam; nuns, impossibilidade material por diversas razões, noutros ignorância, noutros negligência, etc., mas os efeitos são os mesmos: resultados medíocres, quando poderiam ser excelentes.

(Continua)



Notas de Arte.

Uma cidade desencantada

Pelo Sr. Eng.^o J. de Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

(Continuação)

II

Como edificios unicamente destinados a diversões encontraram-se dois teatros e um circo ou anfiteatro.

O maior dos teatros era descoberto, sendo todavia os espectadores, como no circo, protegidos dos ardores do sol por um toldo ou *velum* que se colocava quando se tornava necessário. Esta casa de espectáculos comportava cinco mil pessoas e aí se representavam tragédias ou comédias.

O teatro pequeno era coberto e supõe-se que serviria para representações líricas e concertos musicais.



Pompeios — O teatro coberto



Pompeios — Proscénio do teatro grande ou trágico. Por detrás d'êste, a colonnata do pátio do quartel dos gladiadores

Por detrás dos teatros e em ligação com o *Forum* triangular, havia extenso pátio rodeado de colunata e casernas no tópo meridional, onde era o quartel dos gladiadores; aí se encontrou o grupo mais numeroso de cadáveres.

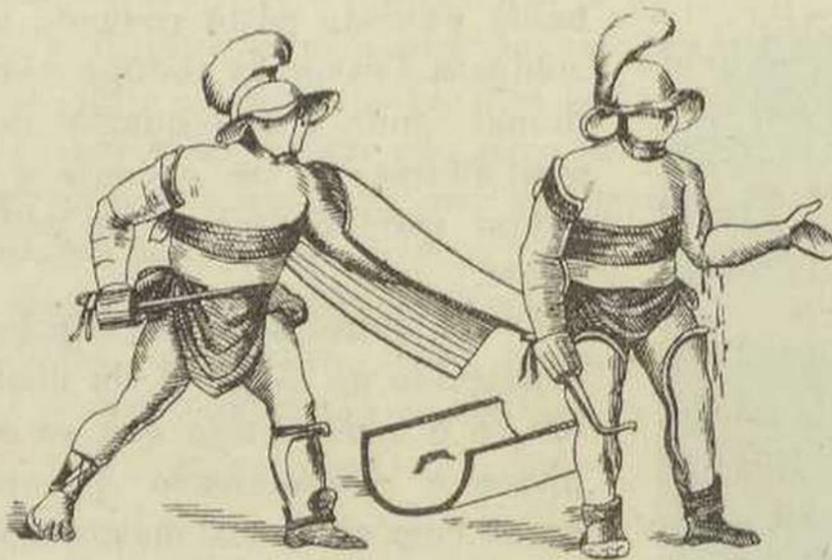
O anfiteatro, de forma elíptica, construído no século I da nossa era, é o mais antigo que se conhece e compunha-se de uma arena com cinco mil metros quadrados de superfície e de uma parte em degraus destinada aos espectadores, cujo número podia atingir a elevada cifra de vinte mil. Aqui assistiam os pompeia-



Pompeios — O célebre anfiteatro que podia comportar 20:000 espectadores, onde os pompeianos assistiam, com exuberante entusiasmo, aos sangrentos jogos que aí se exibiam

nos, com exuberante entusiasmo, a lutas de gladiadores, a combates de homens com feras e destas entre si, com cujas cenas estava pintado todo o *podium* ou muro de contôrno que separava a arena da zona reservada aos assistentes. Antes de começar o espectáculo, se o imperador assistia, o que sucedia quási sempre no famoso coliseu de Roma, todos os lutadores desfilavam formados em frente da tribuna imperial para o saüdarem com o braço direito levantado, mão aberta e pronunciando a frase tornada célebre:

Ave Cesar! Morituri, te salutant! (1).



Cena de anfiteatro romano — Gladiadores no final dum combate segundo pintura da época

(1) O que, em português, quer dizer: Viva Cesar! Os que vão morrer saüdam-te!

As lides de circo eram sangrentas; todos os combatentes deviam ali morrer cedo ou tarde ainda que conseguissem ultrapassar um cento de vitórias.

Para evitar algum fingimento andava na arena um fiscal, chamado *lanista*, verificando os corpos aparentemente inanimados com um ferro em braza e se adregava encontrar algum com sinais de vida dava-lhe o golpe de misericórdia. Depois um escravo arrastava os cadáveres com um gancho para uma cela circular com pavimento de nível inferior ao da arena com a qual

comunicava por diminuta porta aberta no pódio.

Embora todos os assuntos a que muito vaga e sucintamente me tenho referido tornem a observação das ruínas de Pompeios, verdadei-



Pormenor de mosaico antigo onde se observa um combate de gladiadores no circo

ramente instrutiva como nenhum museu, devo, no entanto, salientar que é nas casas de habitação onde mais incide e se excita a curiosidade dos visitantes por se lhes depararem aí inúmeros motivos de encanto e admiração cada vez mais notáveis, par e passo que os métodos de excavação, insistindo na minúcia, se vão tornando mais científicos.

As moradias apresentam tipos diversos em harmonia com os vários graus de civilização por que a cidade passou através dos poucos séculos da sua curta mas fecunda existência.

De facto descobriu-se desde o mísero e rústico tugúrio osco-campânico até à rica habitação itálica a que a arte architectónica greco-romana imprimiu carácter, beleza, comodidade e amplidão.

O tipo mais antigo da casa circunscrevia-se a um espaço rectangular, chamado átrio, em redor do qual se distribuíam os diversos compartimentos; no meio havia um tanque rectangular, denominado implúvio, para onde caíam as águas da chuva lançadas do complúvio, que era uma abertura rectangular praticada no telhado, destinada também a iluminar e a arejar o ambiente. O átrio era o centro da vida familiar: aí se cozinhavam os alimentos, se tomavam as refeições e passava o dia a gente da casa ocupada nos seus trabalhos quotidianos.

A evolução da cidade através dos tempos tra-



Pompeios — Pintura no «podium» do anfiteatro representativa duma cena preliminar do combate de gladiadores



Reprodução de um baixo relêvo romano representativo de luta de feras com gladiadores denominados por tal facto «bestiários»

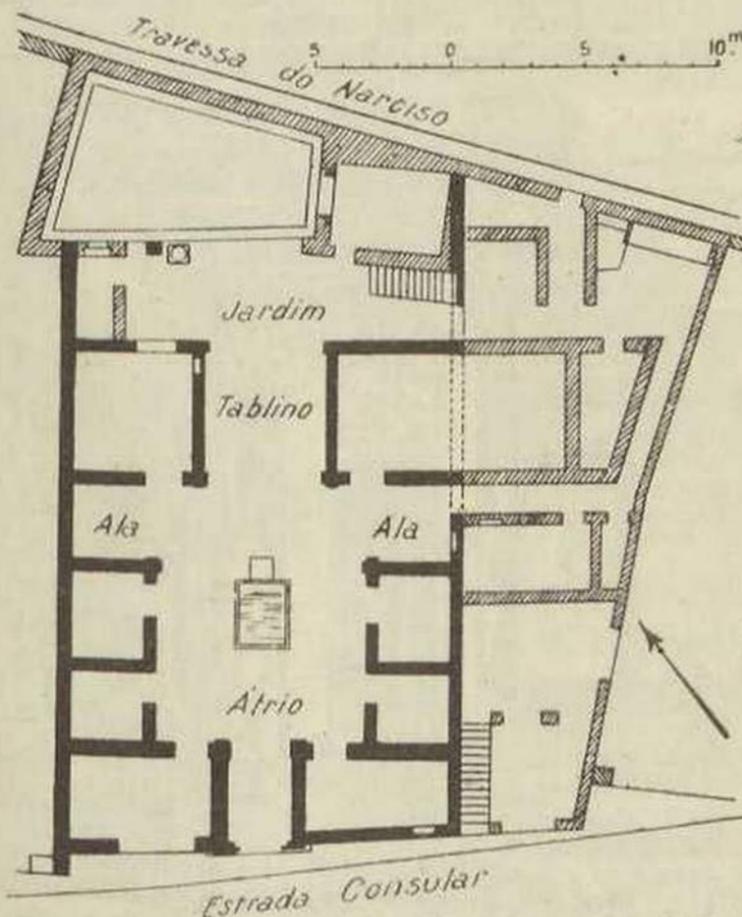
duziu-se nas moradas por uma ampliação das primitivas instalações, o que se fez, em regra, à custa do quintal, que tódas possuíam, onde se elevou o perístilo de origem grega.

Para melhor compreensão, apresento a planta de uma casa pompeiana, cujo modelo clássico é a conhecida sob a denominação fantasista de Pansa, embora hoje se saiba que era a rica mansão da opulenta família dos Nigídios.

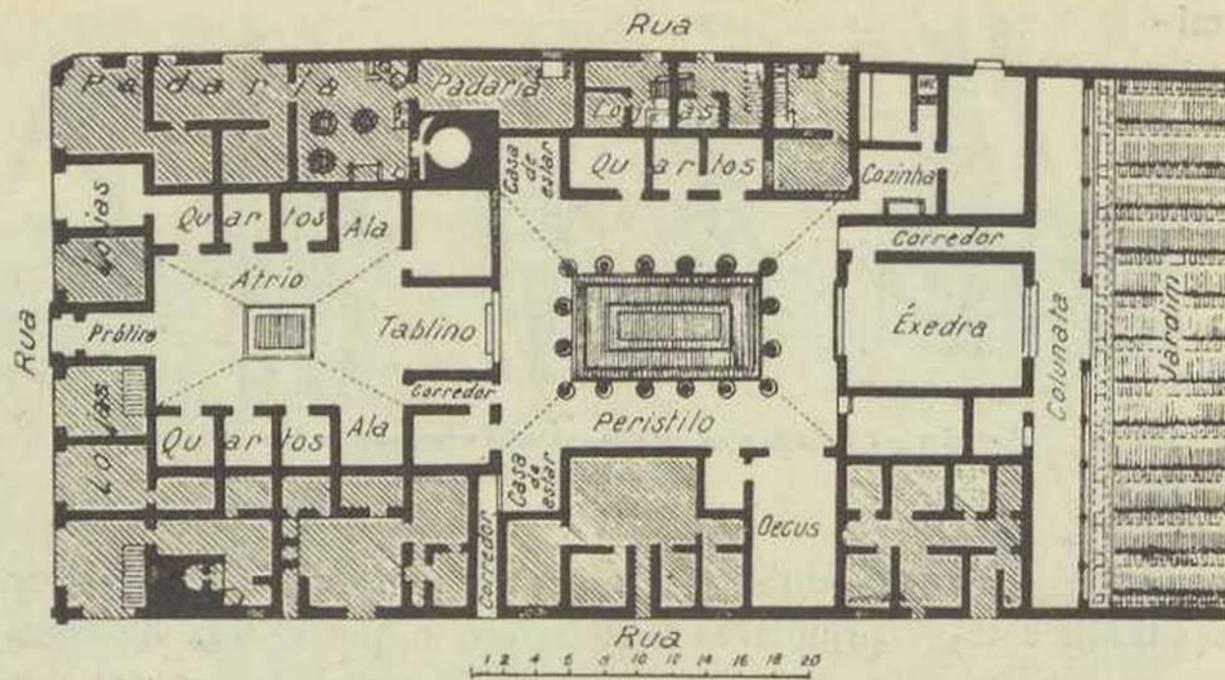
E', na realidade, uma das habitações mais regulares e amplas da cidade, mas, apesar disso, não ostenta o vestibulo que em Roma costumava ser magnífico. A seguir à porta de entrada, encontra-se logo o curto corredor chamado *fauces* ou *prótiro* por onde se ingressa no átrio; aqui estava o larário com as imagens dos *Penates* ou deuses-lares, que eram as divindades protectoras da família.

A meio do mesmo recinto via-se o implúvio: junto ao tampo oposto à entrada havia uma bela mesa de mármore de pés artisticamente esculpidos e à sua ilharga era de uso colocar estatuas que serviam de fontes de onde jorrava a água fornecida pelos reservatórios. Também costumavam pôr no átrio a caixa forte onde guardavam os valores.

Aos lados do implúvio eram os quartos de dormir (*cubiculi*), que em algumas habitações conservam as marcas das camas ou as abóbadas dos nichos destinados a alcovas, que se



Pompeios - Planta da casa do cirurgião; a parte tracejada representa a ampliação da primitiva, a traço cheio, que é tipicamente osco-campânica



Pompeios — Planta de casa de Pansa; a parte tracejada era arrendável e a restante ocupava-a o proprietário

fechavam por meio de cortinas, e as alas onde se arrecadavam os armários com livros, que então eram rolos de papiro, os documentos da família e as *imagines maiorum* ou máscaras de cêra feitas sôbre os rostos dos parentes mortos.

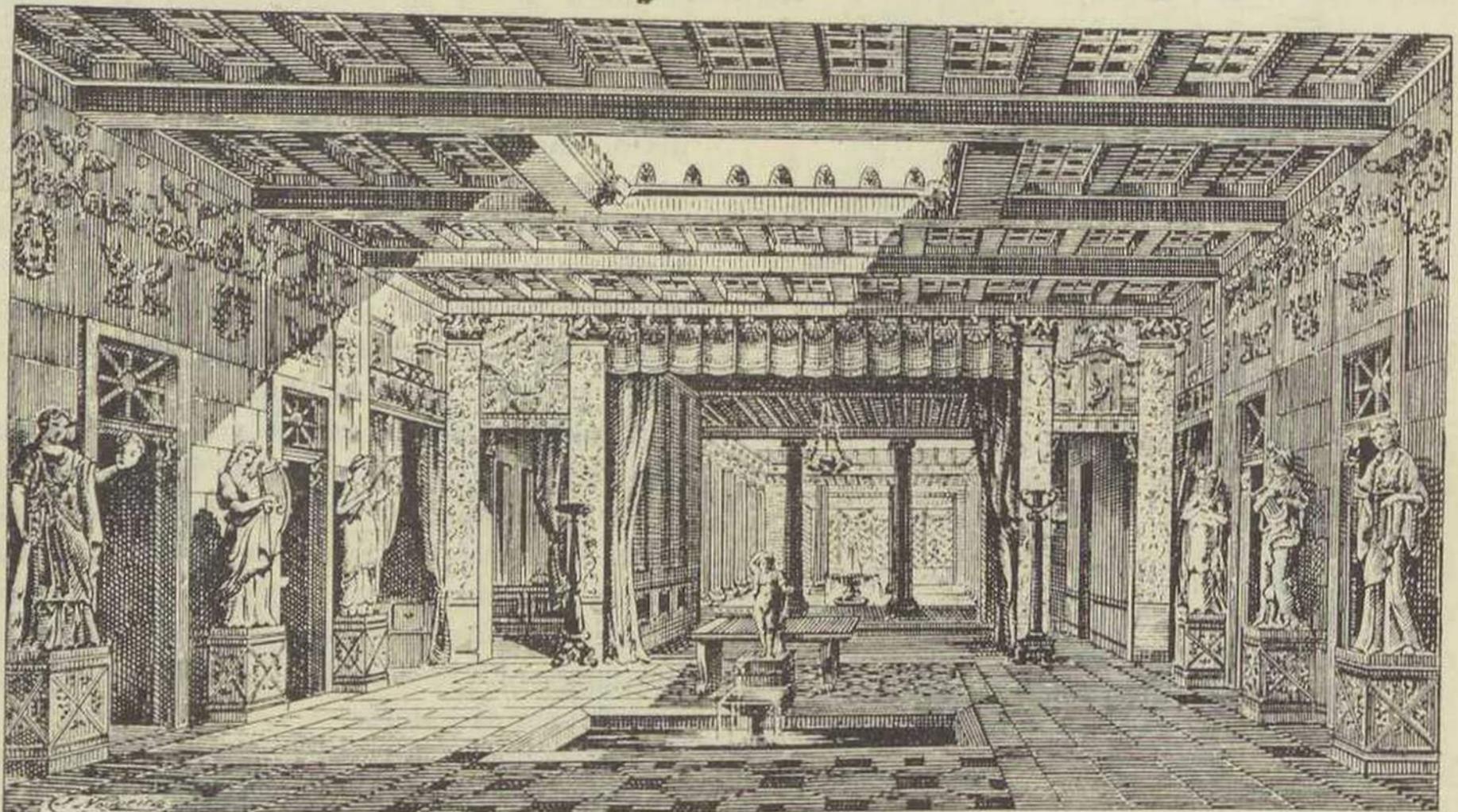
O telhado do átrio inclinava-se das paredes laterais para o centro onde se abria o complúvio; apoiava-se numa estrutura de madeira

que, ou repousava em vigas dêste material que corriam de lés a lés, ou asentava em colunas de mármore ou de tijolo estucado e levanta-

tadas nos cantos do implúvio. A primeira modalidade constructiva era considerada a mais nobre e elegante, sendo conhecida pelo nome



Uma das mais celebrizadas pinturas murais representativa duma dançarina



Pompeios — Vista do átrio da casa de Pansa, hipoteticamente restaurada. Tôda a riqueza, graciosidade e magnificência das habitações romanas se reservava para os interiores

de átrio toscano; à outra, chamada átrio tetrástilo, dava-se menor aprêço por impedir a livre visão perspéctica do conjunto interno.

Na face oposta ao prótiro ficava, no eixo da construção, o tablino, que era a sala de recepção, largamente aberta para o átrio e para o perístilo, ladeado simétricamente por dois luxuosos compartimentos, um dos quais servia normalmente de casa de jantar, e por isso tinha assinalado no pavimento de mármore ou de mosaico o lugar da mēsa e das camas triclinais (1) em que os romanos se deitavam para tomar as refeições.

Do átrio passava-se por um corredor (*andron*) ou pelo tablino ao perístilo que, constituído por um jardim rodeado de colunata, ao abrigo da qual se abriam as portas de comunicação

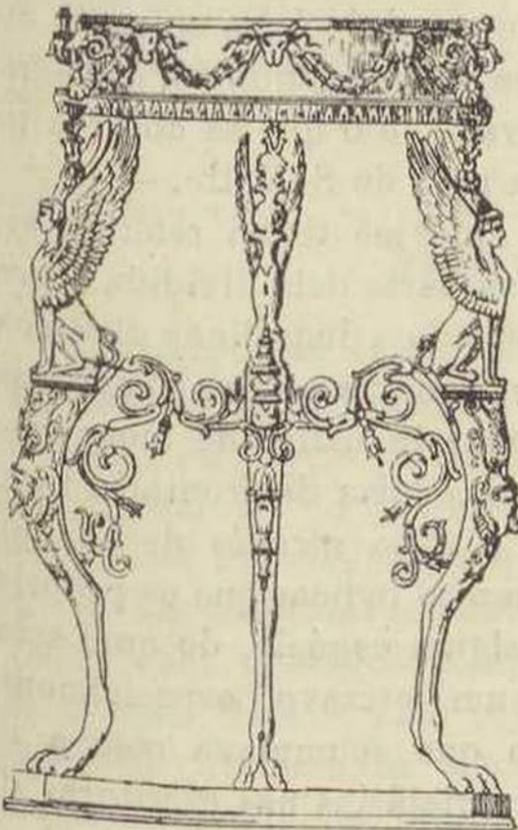


Pompeios — Pintura mural da *villa* de Cícero representativa duma bacante — devota do Deus Baco

de vários compartimentos e salões, era a parte mais recatada da casa, onde só penetravam os íntimos. Havia aí quartos de dormir, casas de estar, em uma das quais, quando se executaram as excavações apareceram esqueletos de mulheres ricamente adornadas com belas joias, um grande salão para reuniões, chamado *exedra*, à grega, tal como o *oecus*, onde se realizavam os banquetes. Outros compartimentos existiam com aplicações diversas: cozinha, sentinas e até mesmo cavalariças.

Tôdas estas construções terminavam por uma bela colunata voltada para o quintal dividido em leiras e canteiros preparados para produção hortícola. Por vezes também as casas de Pompeios possuíam um primeiro andar cuja

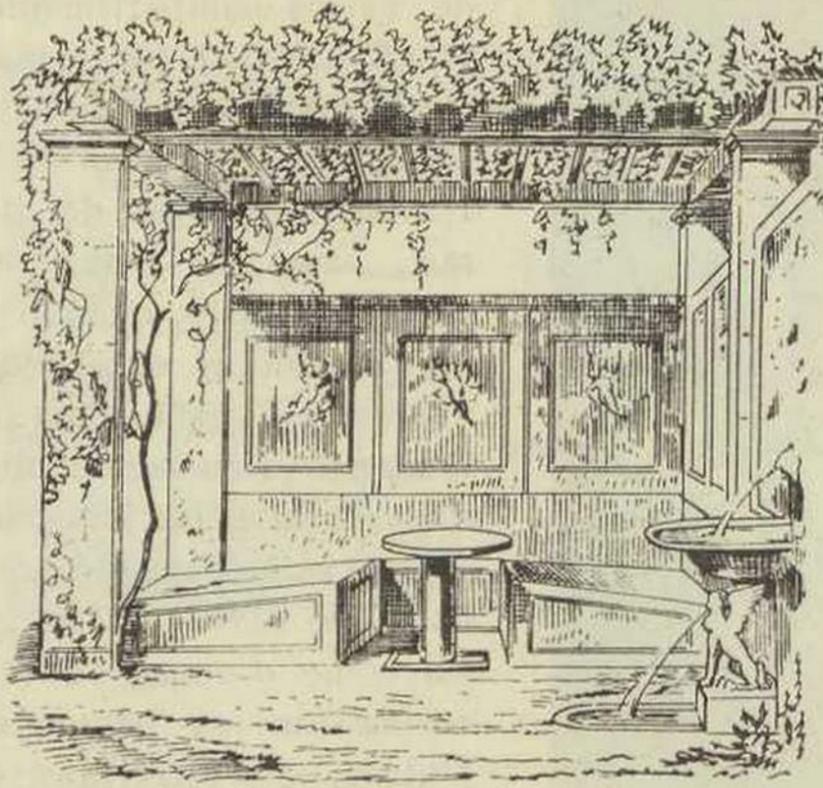
(1) Esta palavra deriva de *triclínio*, que era o nome dado à refinição de três leitos especiais dispostos de maneira que formassem três lados de um quadrado em cuja parte central, vazia, se collocava a mesa; o lado livre destinava-se ao serviço feito por escravos. O progresso substituiu o triclinio por uma cama semi-circular em redor da mesa, de origem grega, e por isso chamada *sigma*.



Pompeios — Tripé de bronze ricamente ornamentado com esfinges

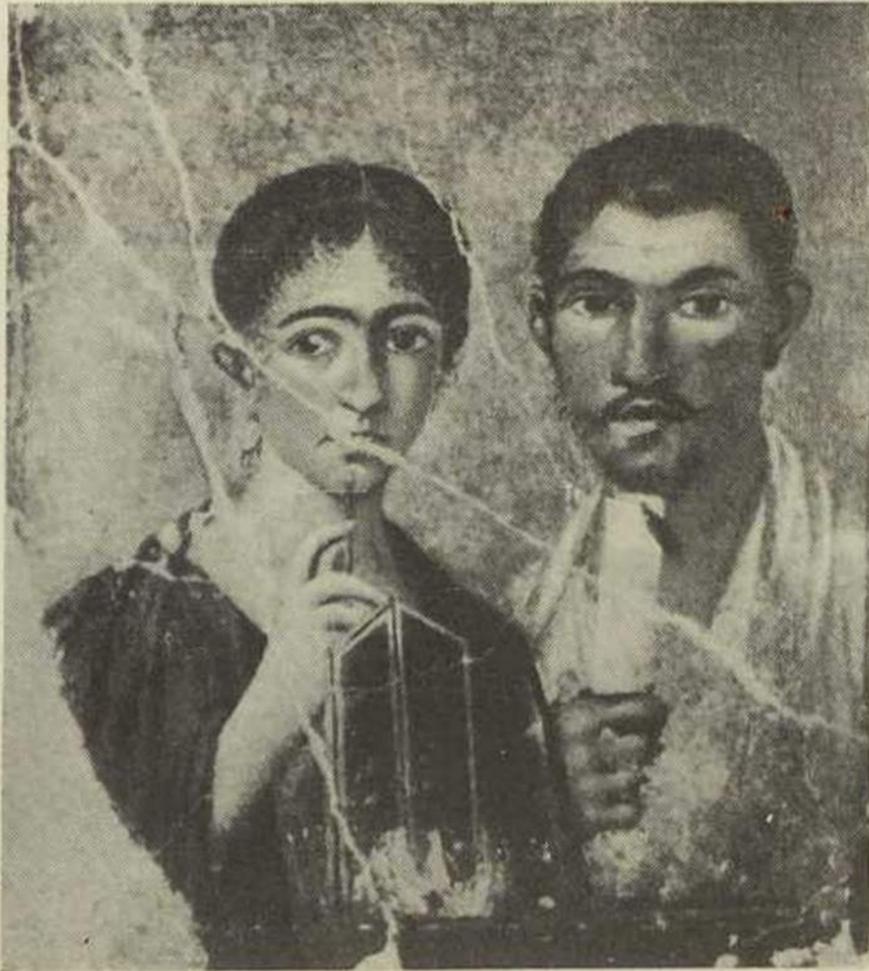


Pompeios — Pintura representando uma refeição em que um alegre bando de amores alados utiliza a moderna sigma em lugar das tradicionais camas triclinais



Pompeios — Triclinio estival na casa de Salústio

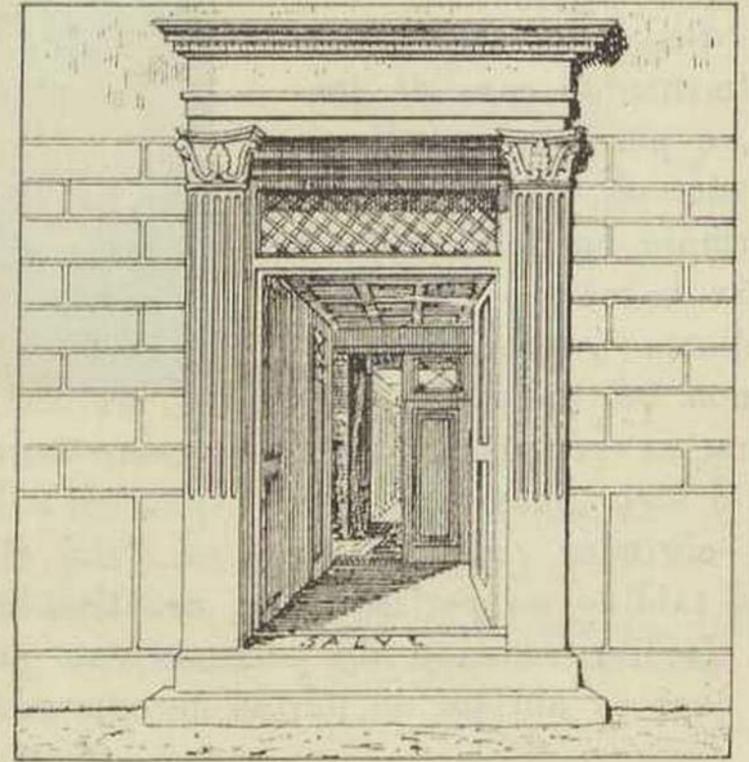
escada de acesso se localizava num compartimento junto do átrio; porque em tal caso era



«Entre os mais notáveis retratos que se encontraram em Pompeios, arte em que os pintores romanos se mostraram excelentes, figuram os do padeiro «Paquius Proculus» eleito edil, e de sua esposa, tão cheios de vivacidade e realismo que se lhes adivinha a semelhança. A mulher com uma interessante cabeça de que pendem madeixas de cabelo encaracolado, segura numa das mãos as tabuinhas encaixadas, em que então se escrevia, e com a outra apoia o estilete no queixo num gesto de quem reflete. Junto dela o marido, de fisionomia também pensativa, repousa o mento sobre um rôlo de pergaminho»

costume no inverno tomar as refeições em salas dêsse andar, ficou-lhe o nome de *cenaculum*, que quer dizer casa onde se comia o jantar (em latim *cena*, de onde provém a palavra portuguesa *ceia*).

E a propósito acrescentarei que no verão usavam comer nos jardins, em alguns dos quais até apareceram triclinios de alvenaria, que às horas das refeições se cobriam de almofadas; ao meio, completando o apetrechamento fixo, vêm-se, em geral, mesas de mármore com



Reconstituição da entrada duma casa pompeiana

repuxo ao centro e canal de água corrente em tôda a periferia. Um dêstes conjuntos, por sinal muito bem conservado, é o que se observa no jardim da chamada casa de Salústio.

Como a casa a que me tenho referido era muito grande, estava parte dela dividida e preparada para ser alugada a inquilinos diversos, quer para moradas, quer para lojas comerciais, quer mesmo para uma indústria de moagem e panificação. Uma das lojas da frontaria tinha comunicação com o átrio através de um dos cubículos, o que parece indicar que os proprietários manteriam algum negócio, do qual estaria encarregado um escravo especialmente adstrito, ocupação que acumulava com a de procurador dos proprietários nas escrituras de aluguel das casas.

(Continua)

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas :

P. n.º 662. — Peço dizer-me se o mínimo de \$75 previsto na Tarifa de Despesas Acessórias, sobre cobranças por utilização de encerados, é aplicável a cada encerado, no caso de serem utilizados 2 ou mais no mesmo vagão.

R. — O mínimo de cobrança é tido em conta por cada encerado utilizado.

P. n.º 663. — Peço dizer-me qual a taxa do seguinte transporte :

Um carro de bois montado sobre 2 rodas, de volume superior a 2^m³, com o peso de 330 Kg., em pequena velocidade, de Lisboa-J. para Moura. Descarga feita pelos donos.

R. — Segue detalhe de taxa :

Distância, 213 Km. — Tarifa Geral, base 31.^a

Transporte	$22\$37 \times 11 =$	246\$07
Manutenção	$\$60 \times 11 =$	6\$60
Uso do cais em Lx.-J.	$\$25 + \25×11	5\$50
Carga em Lisboa-Jardim	$1\$00 \times 11$	11\$00
Registo e aviso de chegada		1\$10
		270\$27
Adicional de 10 %		27\$03
Transporte fluvial	$2\$10 \times 11 =$	23\$10
Adicional de 10 %		2\$31
		322\$71
Arredondamento		\$04
Total		322\$75

Nota-se que os «carros de bois, desmontados» são sempre taxados a peso ao abrigo do Art. 78.º da Tarifa Geral, seja qual fôr o seu peso ou volume do que resulta preço de transporte mais económico do que se fossem apresentados a despacho montados sobre rodas.

Em casos análogos compete ao empregado da estação chamar para o facto a atenção do expedidor, fazendo-lhe ver o agravamento de preço de transporte que resulta do facto do carro de bois ser transportado montado, sobre rodas.

P. n.º 664. — Peço dizer-me qual a taxa do seguinte transporte :

Um bloco de cimento armado para construção com o peso de 5.210 K., carga e descarga pela Companhia, sendo utilizado o guindaste normal para as duas operações. Foi carregado num vagão de Valado para Práia.

R. — Segue detalhe da Taxa :

Distância, 195 Km. — Tabela 19, com o recargo de 25 % sobre o peso real.

Pêso a taxar :

Pêso real ..	5.210 Kg.
» virtual ..	4.790 »
	10.000

$$\text{Base com o recargo : } 4\$16 + \frac{4\$16 \times 25}{100} = 5\$20$$

Transporte	Pêso real	$5\$20 \times 11 \times 5,21 =$	298\$02
	» virtual	$4\$16 \times 11 \times 4,79 =$	219\$20
			517\$22
Impôsto do sêlo			26\$12
Registo, aviso de chegada e assistência			1\$25
Evoluções e manobras	$\$40 \times 11 \times 10$		44\$00
Carga e descarga	$\$60 \times 11 \times 4,79$		31\$62
Guindaste	$\$80 \times 11 \times 6 \times 2$		105\$60
			725\$81
Adicional de 10 %			72\$59
Total			798\$40

P. n.º 665. — Um expedidor requisitou um vagão para carregar muares, de Estremoz para Loulé, carregando apenas 3 muares e 1 burro.

Deve-se taxar as 3 muares por vagão completo e o referido burro como excedente?

R. — Deve processar a taxa por vagão ou por cabeça, conforme resulte taxa mais económica. Para efeito de taxa por vagão completo, o jumento é tomado em conta, juntamente com as muares, para a lotação dos vagões.

Sobre a requisição de material para o transporte de animais, chama-se a atenção para o que se acha disposto nas Instruções Complementares ao Livro E. 11, páginas 171 e 172.

A taxa que corresponde, no caso apresentado, por ser mais económica, é a seguinte:

Distância, 319 Km. Tabela 3 (vagão)

Transporte.....	$36\$00 \times 11 =$	396\\$00
Evoluções e manobras	$1\$20 \times 11 =$	13\\$20
Complemento imposto de selo 5,05 %		20\\$00
Registo, aviso de chegada e assistência		1\\$25
		<hr/> 430\\$45
Adicional de 10 %		43\\$05
		<hr/> 473\\$50
Adicional de 5 %		23\\$68
Arredondamento		\\$02
		<hr/> 497\\$20
Total.....		497\\$20

P. n.º 666. — Peço me seja indicado o processo de taxa do seguinte transporte em P. V.

Uma charrua com motor mecânico, pêso 5.780 quilos, ocupando 2 vagões, de Lisbôa-P a

Figueira da Foz. Carga e descarga pelos donos.

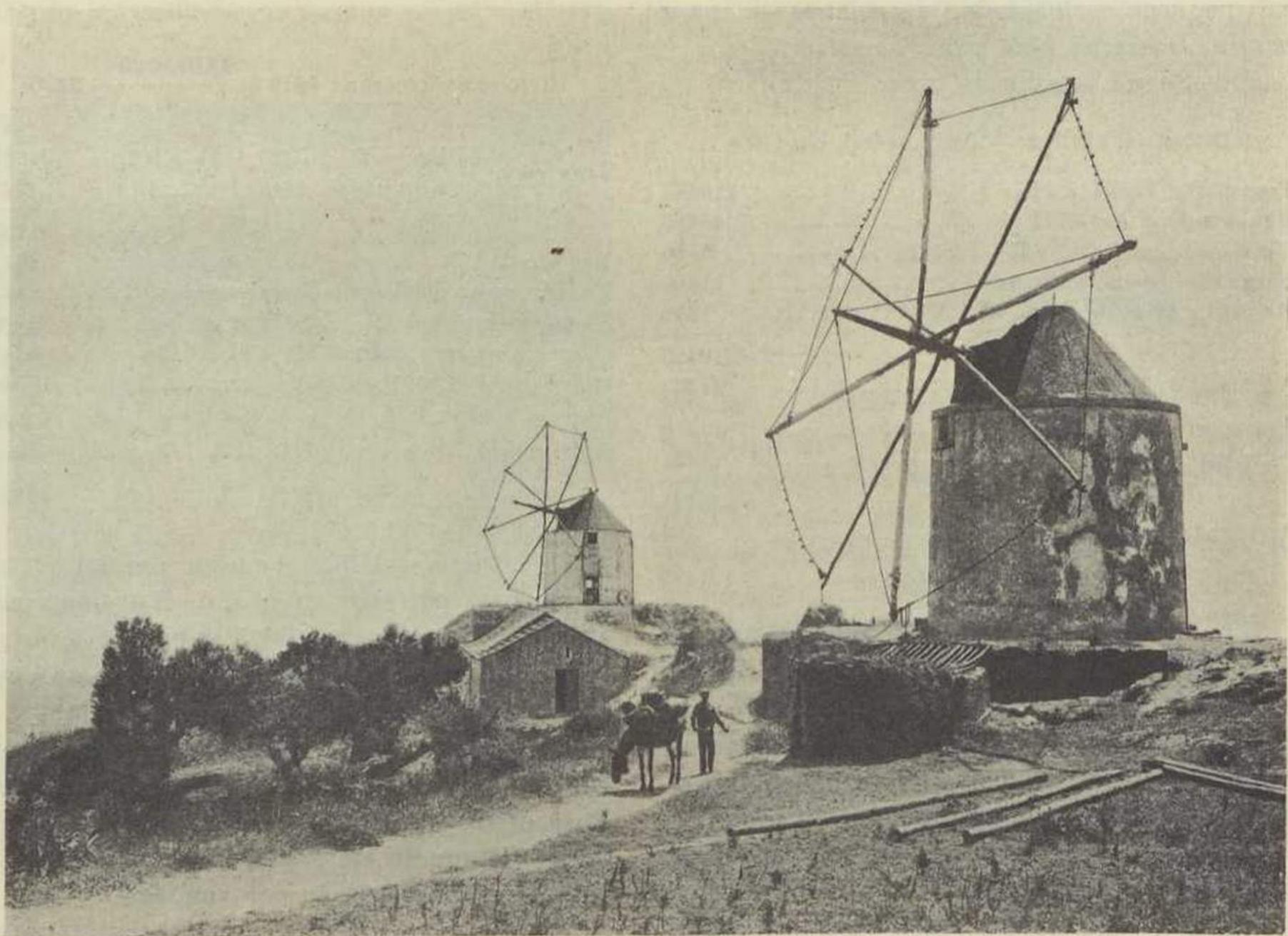
R. — Distância 222 Km.

Tarifa Geral, 1.ª classe, com redução de 25 % (Ver 16.º aditamento a esta Tarifa).

Pêso a taxar:

1.º vagão — pêso real	.....	5.780 kg.
2.º » — » virtual	..	3.000 kg.
		<hr/> 8.780 kg.

Transporte	$13\$38 \times 11 \times 8,78 =$	1.292\\$25
Redução de 25 %	.....	323\\$07
		<hr/> 969\\$18
Evoluções e manobras	$340 \times 11 \times 8,78.$	38\\$64
Registo e aviso de chegada	.....	1\\$10
		<hr/> 1.008\\$92
Adicional de 10 %	.....	100\\$90
Arredondamento	.....	303
		<hr/> 1.109\\$85



Palmela — Moínhos

P. n.º 667. — Peço me seja indicado o processo de taxa do seguinte transporte: uma caldeira de ferro 9.600 quilos e uma porção de pertences 2.000 quilos, utilizando 2 vagões ligados, carga e descarga pelos donos. Distância: 214 quilómetros, na Antiga Rêde.

R. — Segue detalhe de taxa:

Distância, 214 Km. — Tarifa Geral 1.ª classe com o recargo de 25% sobre o pêsso indivisível de 9.600 quilos.

Pêsso a taxar:

Pêsso de caldeira	9.600
» » pertences	2.000
» virtual	400
» total	12.000

Base com o recargo: $12\$,91 + \frac{12\$,91 \times 25}{100} = 16\$,13,75$.

Transporte	{	$16\$,13,75 \times 11 \times 9,60$	1.704\\$,12
		$12\$,91 \times 11 \times 2,40$	340\\$,83
Evol. e manobras		$\$,40 \times 11 \times 12,00$	52\\$,80
Registo e aviso de chegada			1\\$,10
			2.098\\$,85
Adicional de 10%			209\\$,89
Arredondamento			\\$,01
		Total	2.308\\$,75

N. B. — Veja-se o art.º 67.º da Tarifa Geral.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 668. — No caso de Funcheira ter recebido o telegrama de interversão dos combóios 2403 e 3623 e circulando êstes combóios com um atrazo tal que seja necessário alterar os cruzamentos do combóio 9232 para Monte Nêgro, depois de feito, em fôlha de trânsito do combóio 9232, o aviso da interversão, peço esclarecer quantos modêlos M. 116 a estação da Funcheira deve estabelecer para êste combóio?

O combóio 9232 é um combóio especial que parte de Funcheira às 17,30 horas. A tabela da chegada do 2403 é às 14,03 e a do 3623 às 15,58 horas.

R. — O combóio 9232 tem dois cruzamentos extraordinários não previstos.

Funcheira entrega dois modêlos M. 117, avisando o pessoal do combóio 9232 dêstes cruzamentos, que são estabelecidos na sua pró-

pria estação. Em virtude da interversão sofrida pelos combóios atrazados, da qual faz o aviso em fôlha de trânsito do combóio 9232, e por o combóio n.º 3623, pelo seu atrazo, não chegar antes da partida daquêle, estabelece um modêlo M. 116, alterando o cruzamento para Monte Negro.

Em seguida, no modêlo M. 117 relativo ao cruzamento do combóio 2403 escreve: em obediencia ao artigo n.º 35.º do Livro 2, êste cruzamento realisa-se em Monte Negro.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Carta Impressa n.º 17. — Participa a anulação dos antigos quadros de distâncias quilométricas de aplicação nas linhas do Sul e Sueste e a sua substituição por novos quadros de mais fácil consulta e devidamente actualizados, o que vem beneficiar a execução do serviço.

6.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias. — Modifica o § 7.º do Art. 7.º da Tarifa consistindo essa modificação em se não contar, para o prazo gratuito de armazenagem de animais, o tempo durante o qual as estações estão encerradas para o serviço público.

Avlso ao Público A. n.º 515. — Modifica a 3.ª das condições do Aviso ao Público A. n.º 499, relativas ao tráfego de mercadorias de Portugal para Espanha.

II — Fiscalização

Comunicação-Circular n.º 26. — Recomenda a mais escrupulosa atenção no exacto preenchimento dos modêlos E 1 e E 4, de g. v. e p. v.

Comunicação-Circular n.º 27. — Chama a atenção do pessoal para o bom preenchimento dos modêlos X 39 (transportes de serviço), indicando alguns processos de taxa aplicáveis a esses transportes, a-fim-de evitar que os referidos modêlos sejam enviados ao Serviço Central com as taxas mal indicadas.

Comunicação-Circular n.º 28. — Refere-se ao estabe-

cimento do mod. F 29, criado para efeito da reserva de lugares-camas nas estações intermédias, dando instruções sôbre a sua utilização e preenchimento.

Carta Impressa n.º 61. — Indica os preços a cobrar para as estações das linhas do Vale do Côrgo e do Vale do Sabor.

Carta Impressa n.º 62 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 2.ª quinzena do mês de Novembro de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 63. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Dezembro de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 64. — Informa que foi prorrogada até 31 de Janeiro de 1937 a validade dos passes fornecidos pela Companhia.

Carta Impressa n.º 65. — Comunica ter sido prorrogada até 15 de Janeiro de 1937 a validade dos passes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Dezembro de 1936

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 8	5.420	5.459	3.166	2.158	2.902	2.514
» » 9 » 15	5.039	4.914	1.672	1.803	2.590	2.297
» » 16 » 22	4.821	4.912	1.797	1.911	2.933	2.522
» » 23 » 31	5.706	5.523	1.819	1.969	3.135	3.919
Total.....	20.986	20.808	7.454	7.841	11.560	10.252
Total do mês anterior	20.710	20.709	7.424	7.715	12.982	12.262
Diferença..	+ 276	+ 99	+ 30	+ 126	-1.422	-2.010

Estatística referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1936

Percurso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1936		Percurso efectivo em		Diferenças em 1936		Percurso efectivo em		Diferenças em 1936		
	1935	1936	A mais	A menos	1935	1936	A mais	A menos	1935	1936	A mais	A menos	
Outubro	De passageiros..	416.229	409.223	-	7.006	128.894	133.492	4.598	-	135.188	135.943	755	-
	De mercadorias	249.857	254.351	4.494	-	49.560	51.689	2.129	-	140.969	150.970	10.001	-
	Em manobras..	75.070	78.144	3.074	-	30.026	39.596	-	430	41.885	40.356	-	1.529
	Totais..	741.156	741.718	7.568	7.006	208.480	214.777	6.727	430	318.042	327.269	10.756	1.529
Total das diferenças em 1936	A mais:		562		A mais:		6.297		A mais:		9.227		
Novembro	De passageiros	413.514	398.984	-	14.530	132.602	136.753	4.151	-	138.599	139.782	1.183	-
	De mercadorias	244.552	252.732	8.180	-	45.307	43.510	-	1.797	114.612	161.263	46.651	-
	Em manobras .	79.435	82.035	2.600	-	30.285	28.106	-	2.179	40.815	42.575	1.760	-
	Totais..	737.501	733.751	10.780	14.530	208.194	208.369	4.151	3.976	294.026	343.620	49.594	-
Total das diferenças em 1936	A menos:		3.750		A mais:		175		A mais:		49.594		
Dezembro	De passageiros..	397.213	382.049	-	15.164	127.855	131.250	3.395	-	133.979	136.562	2.583	-
	De mercadorias	227.491	239.242	11.751	-	42.796	45.371	2.575	-	96.510	134.720	38.210	-
	Em manobras..	73.930	80.688	6.758	-	28.964	26.518	-	2.446	34.818	37.822	3.004	-
	Totais..	688.634	701.979	18.509	15.164	199.615	203.139	5.970	2.446	265.307	309.104	43.797	-
Total das diferenças em 1936	A mais:		3.345		A mais:		3.524		A mais:		43.797		
Desde Janeiro	De passageiros..	4.868.712	4.887.297	18.585	-	1.541.907	1.599.934	58.027	-	1.620.270	1.618.343	-	1.927
	De mercadorias	2.764.874	2.764.102	-	772	515.205	532.326	17.121	-	1.288.364	1.381.549	93.185	-
	Em manobras .	861.745	896.555	34.810	-	357.099	336.207	-	20.892	440.021	433.904	-	6.117
	Totais .	8.495.331	8.547.954	53.395	772	2.414.211	2.468.467	75.148	20.892	3.348.655	3.433.796	93.185	8.044
Total das diferenças em 1936	A mais:		52.623		A mais:		54.256		A mais:		85.141		

Factos e informações

Extraordinário serviço de combóios especiais

No ano de 1935, as qualidades de organização da Companhia dos Caminhos de Ferro Alemães (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) fôram postas à prova durante o enorme movimento de passageiros provocado pelo Congresso de Nuremberg e pelo «Dia da Colheita».

O referido Congresso — que teve lugar de 9 a 14 de Setembro — obrigou aquela Companhia a organizar 532 combóios especiais, a-fim-de, juntamente com os ordinários, fazer o transporte de 850.000 passageiros que affluiram a Nuremberg.

Na estação principal desta cidade passaram 700 combóios no espaço de 24 horas, e os combóios vazios que, à distância de mais de 200 Km., esperavam o regresso, cobririam uma

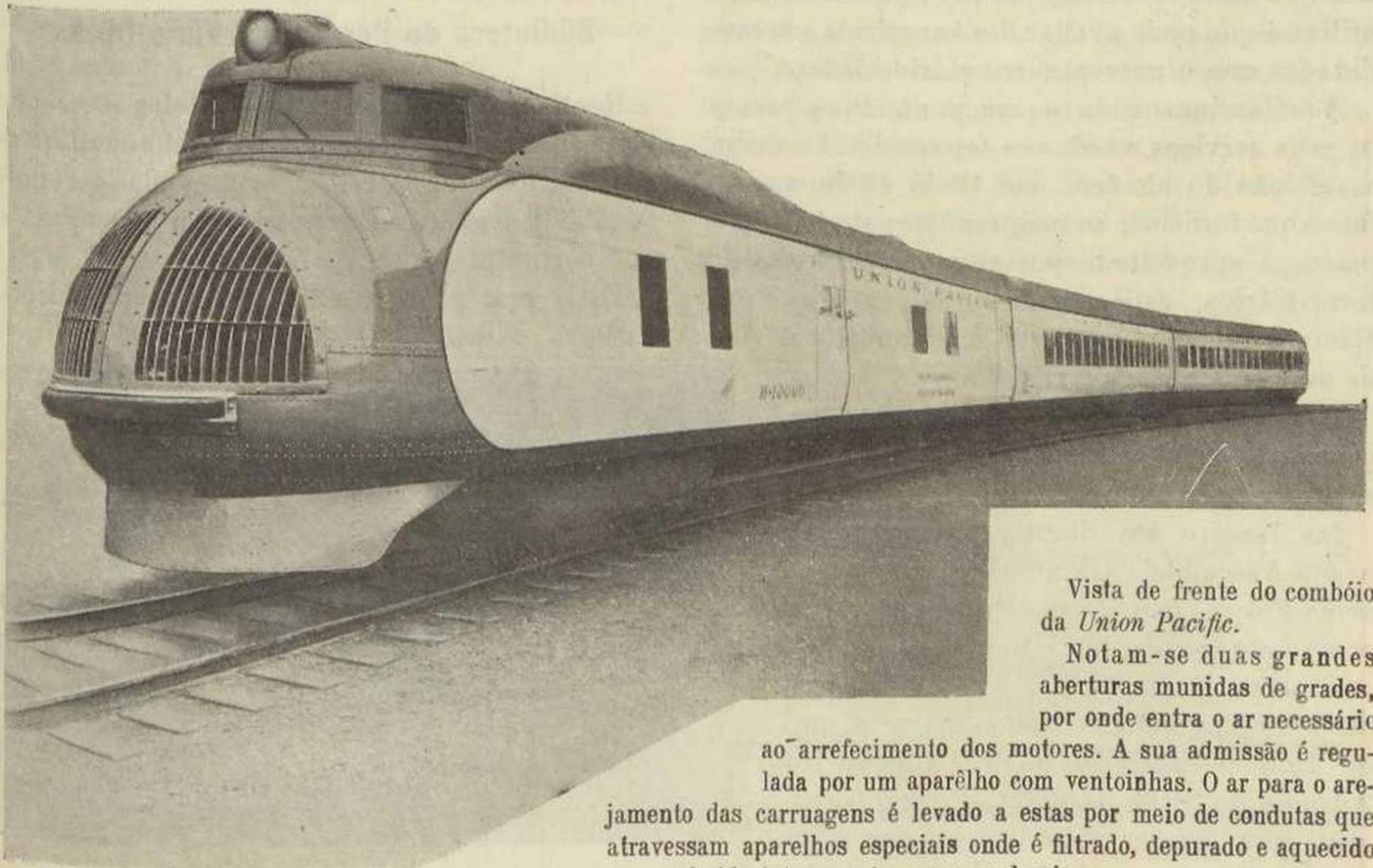
extensão de 150 Km. se fôssem colocados uns a seguir aos outros.

Para assegurar convenientemente êste enorme serviço, desde o princípio de Julho — isto é, cêrca de nove semanas antes — se começaram a tomar as necessárias disposições.

De menor volume foi o tráfego de passageiros determinado pelo «Dia da Colheita» — 9 de Outubro — mas, em compensação, teve êle de ser feito num período muito curto, por isso que 250.000 passageiros tiveram de ser desembarcados e reembarcados no espaço de 12 horas.

Fôram utilizados 203 combóios especiais, sucedendo-se, na estação de Hameln, à cadênciade um em cada 3,5 minutos.

Os combóios vazios, esperando o regresso, se fôssem colocados a seguir, ocupariam uma extensão de 75 quilómetros.

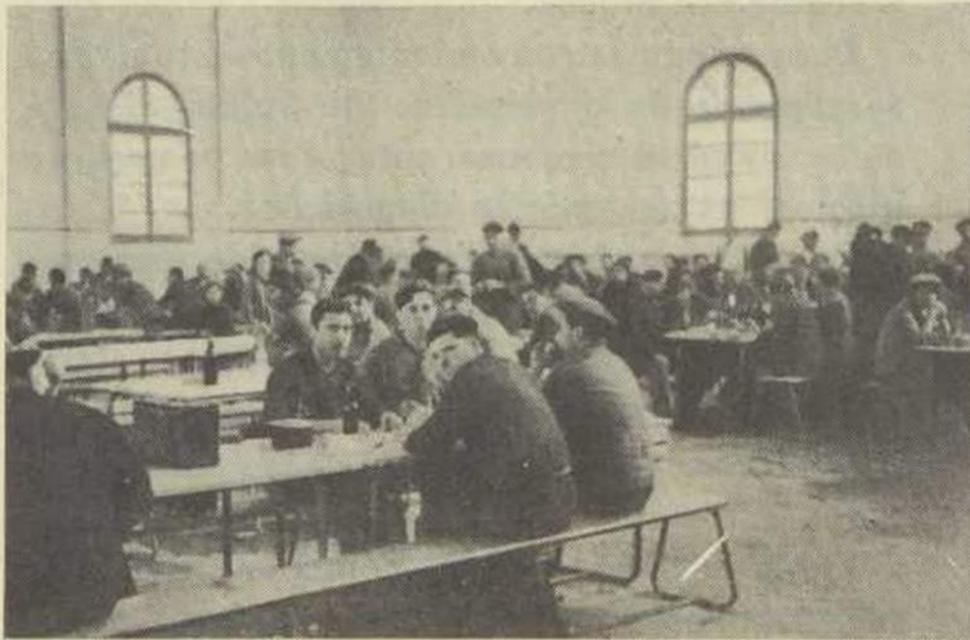


Vista de frente do combóio da *Union Pacific*.

Notam-se duas grandes aberturas munidas de grades, por onde entra o ar necessário ao arrefecimento dos motores. A sua admissão é regulada por um aparelho com ventoinhas. O ar para o arrefecimento das carruagens é levado a estas por meio de condutas que atravessam aparelhos especiais onde é filtrado, depurado e aquecido ou arrefecido à temperatura que se desejar.

«Cantina» dos ferroviários do Sul e Sueste

No amplo e higiênico refeitório da 1.^a Circunscrição de Material e Tracção no Barreiro, inaugurou-se no dia 2 de Janeiro findo a «Cantina dos ferro-viários do Sul e Sueste».



O almoço na «Cantina» na véspera do Natal

Dizer o que é a «Cantina» que foi agora inaugurada, mas que já funcionava desde o dia 2 de Maio de 1932, é difícil, porque só quem dela se utiliza é que pode avaliar dos benefícios e comodidades que o pessoal ferro-viário ali tem.

A «Cantina» cede o seu conforto e presta os seus serviços a todos os ferro-viários e assim a refeição do almoço, das 12 às 13 horas, (a única que fornece), ao preço módico de 1\$10 por prato, é aproveitada por algumas centenas de ferro-viários, especialmente pelo pessoal das Oficinas que é o que está em condições de melhor a aproveitar.

Até aqui a «Cantina» funcionava sem estatutos, e por consequência sem feição regular.

De Janeiro em diante, passou a ter a sua Assembleia Geral, Direcção e Conselho Fiscal, além do seu Presidente nato, com voto consultivo, que, segundo os estatutos, é sempre um dos engenheiros da 1.^a Circunscrição, tendo para o ano de 1937 sido eleito o Sr. Engenheiro Adriano da Silva Baptista, a quem o pessoal quiz prestar esta homenagem e os seus melhores agradecimentos pela assis-

tência e carinho que sempre dispensou à «Cantina».

Na véspera do Natal foi fornecido ao pessoal, ao preço do costume, uma abundante canja de peru, peru guisado com batatas, arroz doce e vinho licoroso, o que se conseguiu fazer com economias realizadas durante o ano, por compra de géneros na origem, etc.

Além da boa vontade dos engenheiros da 1.^a Circunscrição, a «Cantina» não poderia viver se não tivesse o grande auxílio dispensado pela C. P., como seja o pagamento ao pessoal que confecciona a comida, limpeza do refeitório, combustível e transporte gratuito de todos os géneros adquiridos e que por vezes vêm de muito longe.

O número de refeições fornecidas até Dezembro de 1936 foi de 110.389, na importância de Esc. 118.832\$00.

Além da sopa de massa, com hortaliça ou arroz, etc., (que é excelente), há o prato que é sempre diferente: bacalhau com batatas, carne guisada, peixe de caldeirada, bacalhau com grão, etc.

Biblioteca do Pessoal da Via e Obras

Realizou-se no dia 22 de Janeiro a Assembleia Geral Ordinária desta Biblioteca, para apreciação do relatório e contas da gerência de 1936, e eleição dos corpos gerentes para o ano corrente.

Estiveram presentes 31 sócios, e presidiu o



O pessoal da cozinha da «Cantina», preparando o almoço da véspera do Natal

Sr. António da Silva Ramos, secretariado pelos Srs. José Pita Pires e António Gomes Júnior.

O relatório foi aprovado por unanimidade, sendo também aprovado um voto de louvor à Direcção cessante, a qual era presidida pelo Sr. Silvano Augusto Costa.

Os novos corpos gerentes ficaram constituídos da seguinte forma:

Assembleia Geral: presidente, Josué Rodrigues Malta. Direcção: presidente, Manuel Joaquim Mota; secretário, António Gomes Júnior; tesoureiro, José Pita Pires; vogal, Manuel de Jesus Arêde, e bibliotecário, José Maria Pereira Gomes. Conselho Fiscal: presidente, Tomás Antunes; secretário, Boaventura Carqueja; relator, José Santana Mota.

*
* * *

A Biblioteca do Pessoal da Via e Obras foi fundada em Junho de 1933, e começou a funcionar apenas com 23 livros, alguns dos quais oferecidos pelos sócios fundadores.

Presentemente, o número de obras existentes eleva-se a 1.205, enchendo por completo cinco estantes.

O número de sócios é de 84, e a quota mensal de 2\$00. Alguns sócios pagam, porém, 2\$50.

Os haveres da Biblioteca estão seguros contra todos os riscos, em 15 mil escudos.

A Biblioteca funciona numa ampla dependência cedida pelo Sr. Engenheiro Avelar Ruas, Chefe da Divisão de Via e Obras, que muito tem auxiliado esta útil e interessante obra.

A linha de Portalegre

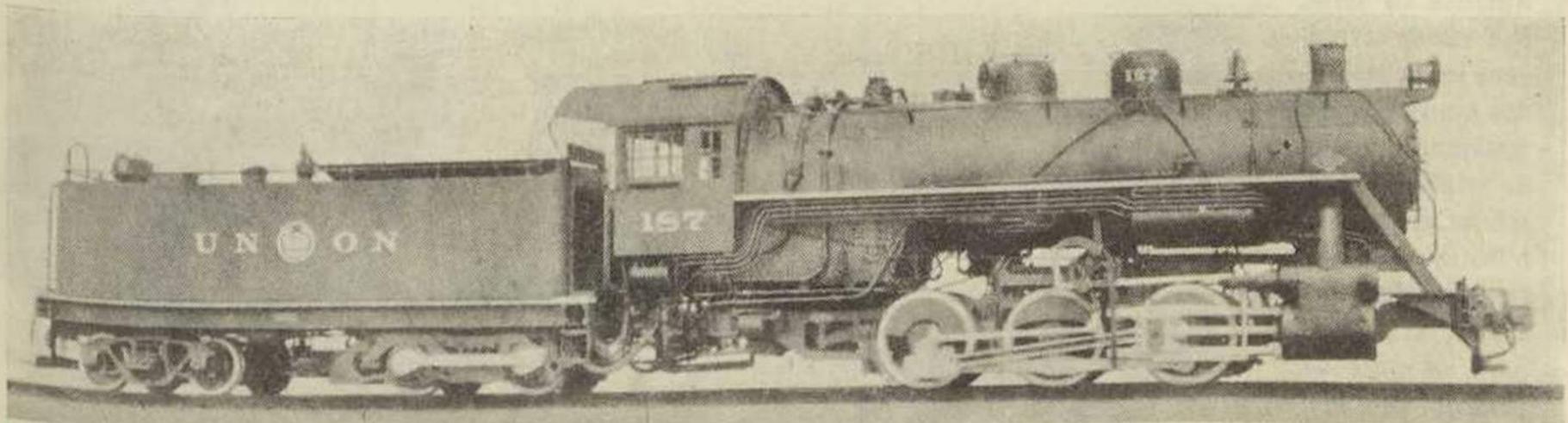
No dia 20 de Janeiro findo, foi inaugurado o tróço da linha de Portalegre entre Souzel e Cabeço de Vide, numa extensão de cerca de 30 quilómetros. Pouco falta já, pois, para que esta linha alcance finalmente o seu terminus natural, fazendo a anciada ligação da linha de Leste com a rede do Sul e Sueste. Quando isso fôr uma realidade, é de esperar que a linha de Portalegre venha a desempenhar uma função económica importantíssima.

Esta linha foi adicionada ao plano geral das vias férreas ao sul do Tejo, de 1902, pelo decreto de 7 de Maio de 1903, assinado pelo então ministro das Obras Públicas, Conde de Paçõ Vieira⁽¹⁾, mas por motivos de ordem militar, fixava-se em um metro a largura da via.

Passaram-se anos e em Janeiro de 1906 foi inaugurada a construção da linha já em via larga. O primeiro tróço, compreendido entre as estações de Estremoz e Souzel, foi aberto à exploração em 28 de Agosto de 1925.

As populações de Santo Amaro-Veiros, Fronteira e Cabeço de Vide comemoraram festivamente no dia 20 de Janeiro passado a inauguração do segundo tróço da linha, recebendo com provas de entusiasmo o combóio inaugural onde viajavam, como representantes da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, os Srs. Engenheiros Júlio José dos Santos e Mário Dias Trigo e, como representantes da Direcção Geral da Companhia, o Chefe da Divisão de Exploração, Sr. Engenheiro Pereira Barata, e o Chefe

(1) Autor do livro — «Caminhos de Ferro Portugueses».



Nova locomotiva dos caminhos de ferro «Union Railway» (América do Norte)

do Serviço do Movimento, Sr. Barbosa Pita. Também assistiu à inauguração o Chefe da 5.^a Circunscrição da Divisão de Exploração, Sr. Moreira Lopes.

Actualmente a linha de Portalegre tem cêrca de 50 quilómetros de extensão e compreende as seguintes estações: Souzel, Santo Amaro-

-Veiros, Fronteira e Cabeço de Vide e o apeadeiro de Silveirona, entre Estremoz e Souzel.

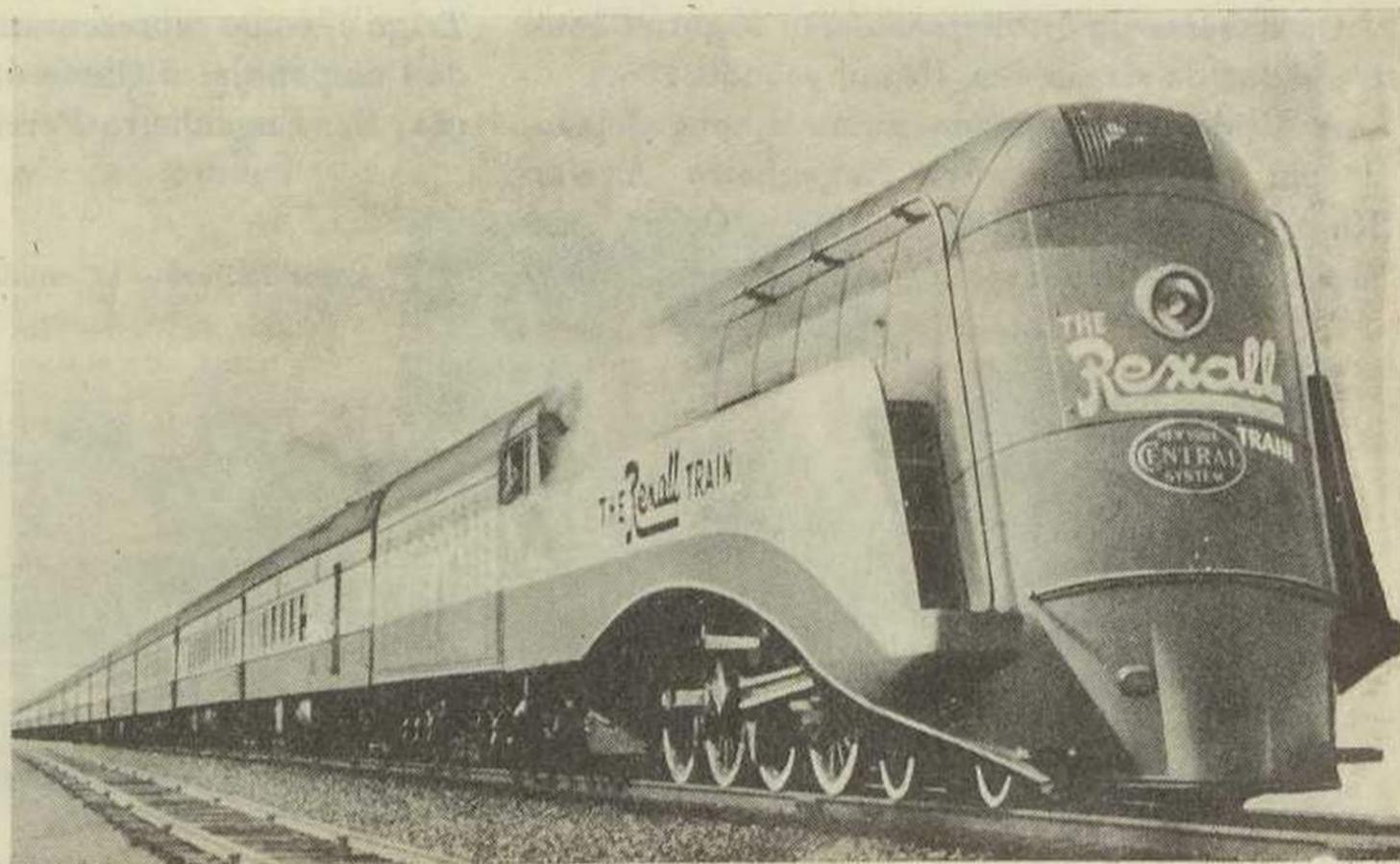
Errata

Na página 4 do Boletim de Janeiro, emendar as legendas «Ponte de Odemira—Outra vista da ponte de Odemira» para «Ponte de Odeceixe—Outra vista da ponte de Odeceixe».



Edifício da estação de caminho de ferro de «Amiens Street» (Dublin-Irlanda). Tem um movimento anual de cerca de 2 milhões de passageiros e de 100.000 toneladas de mercadorias.

Combóio de propaganda que uma grande empresa americana de drogas e produtos químicos faz circular através o território dos Estados Unidos da América do Norte. Nas várias carruagens estão instalados mostruários, restaurantes, salas de conferências e leitura, centrais telefônicas e telegráficas, geradora elétrica, alojamento para as cinquenta pessoas que compõem o pessoal do combóio, etc.



Pessoal

Acto digno de louvor

E digno de registo o acto de honestidade praticado pelo suplementar, Snr. António da Luz Arez, de Pinhal Novo, porque tendo encontrado na sala de espera daquela estação um anel de ouro, imediatamente o entregou ao chefe.

Promoções

Mês de Dezembro

VIA E OBRAS

Operário de 3.^a classe das Obras Metálicas:
Filipe António.

Operário de 4.^a classe das Obras Metálicas:
Pedro Gomes Marques.

**Agentes aprovados
para as categorias imediatas
nos exames realizados
no 4.^o trimestre de 1936**

EXPLORAÇÃO

Chefes de 2.^a para 1.^a classe: Distinto — Raimundo Duarte Geral de Oliveira.

Aprovados — António Francisco Bizarro Assunção, António dos Santos Franco, Manuel Duarte Lizardo, Manuel de Melo, Manuel Monteiro, Artur de Castro Ferraz, Domingos Atalaia, Carlos Alberto Marques Perdigão, Dário José do Carmo, Pedro António Morgado, Joaquim Duarte Guterres, Carlos da Conceição Lopes, Galiano Trindade da Silva, Joaquim das Santos Tórres, Manuel da Costa Neves Júnior, Eduardo Alves de Carvalho, Antero Martins Gama, Arcádio Adelino Figueiredo Vasco e Manuel Lopes Miguel.

Chefes de 3.^a para 2.^a classe: Aprovados — Joaquim Daniel Lourenço Patacas, Joaquim de

Oliveira Jacob, Manuel Rodrigues de Almeida, Albano da Costa Malagueta, Manuel de Araújo Leitão, Manuel Branco Picado, Joaquim António Pereira, Ilídio Carvalho da Cruz, Luiz Gonzaga de Oliveira Marques, Artur Nozes de Almeida, Diamantino da Graça, Bernardino Coutinho Oliveira Fonseca e João Carlos de Oliveira.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



Deodato Alves

Chefe de 2.^a classe

Admitido como praticante em 11 de Maio de 1896
Foi gratificado em 1920 e 1921 por bons serviços prestados



Nicolau Maria de Sousa

Chefe de 2.^a classe

Admitido como praticante em 29 de Julho de 1896

Factores de 1.^a para Chefes de 3.^a classe: Distintos — Severino Tavares Correia e José Leopoldino dos Santos.

Aprovados — Pompílio Duarte Lizardo, Manuel Duarte da Silva, José de Jesus Marques, Eloy Trindade da Silva, José de Oliveira, José da Cunha Pinto, João do Vale, Alfredo de Oliveira, José Coelho, António de Almeida Pinto, Raúl Soares Pais, José Pinto Braga, Silvino Duarte Sousa, António Carvalho Ventura, Carmino Conceição Azevedo, José Ferrão Tavares, José Francisco Neves.

Factores de 2.^a para 1.^a classe: Distinto — Manuel Nunes.

Aprovados — Carlos Salvador Filipe, Henrique Rodrigues Machado, Vítor da Conceição Lavadinho, Joaquim Louro, Manuel Bernardo, José Lopes dos Reis, Joaquim Marques de Oliveira, José Girio Júnior, Guilherme António Gonçalves, Manuel Marques Ventura, Júlio Martins de Araújo, Joaquim Correia Pinto, Leopoldo Lopes Sobreiro, José dos Santos Bartolomeu, Gil Simões, Raul Fernandes Garcia, Joaquim da Silva Pinto, António Martinho, Francisco Gonçalves Bengala, Leonardo Berenguel Verde, Manuel Lourenço de Oliveira, João Joaquim Pereira Rezende, Reginaldo Raul Pereira Camoezas, Joaquim Duarte Esmerado, João Rosa Damásio, Joaquim Reis Bravo Júnior, José Alves Caldeira, Francisco António Parro, Luís da Fonseca Castelhana, Horácio Ferraz de Melo, Manuel Lopes, José Maria Simões Pirra, Abel da Silva Ladeira e Francisco Duarte Lizardo.

Factores de 3.^a para 2.^a classe: Distintos — António Almeida dos Santos Guimarães, António Rebola e Francisco de Sousa.

Aprovados — Afonso Faria Rodrigues, João Nunes de Abreu, António Nunes de Oliveira, João da Silva Antunes, Augusto Esteves Carriho, Jacinto Ferrer Pinto Parra, António Fernandes, Carlos da Glória, António de Oliveira, Joaquim da Fonseca Boavida, José António Martins, Joaquim Ferreira Almocim, Manuel Vicente Nunes, Alberto Maria Canhão, Joaquim Tomaz Gonçalves, João Gonçalves Machás, Firmino Angelino Drago, Ernesto Leitão, Teo-

doro Rapado, Amaro Pinto Moreira, Domingos dos Santos, Fernando Ferreira dos Santos, José Vieira da Cruz Júnior, Alfredo Dias Gama, Fernando Marques da Silva, José Grácio, Miguel Antunes, Joaquim da Silva, Fernando Pinto Martinho, Ezequiel Augusto dos Santos, Artur Afonso Janeiro, Joaquim Ribeiro, Sérgio de Sousa, Adrião Duarte dos Santos, Carlos Tôrres Serra, Bento Fernando Costa, Manuel da Cunha, António de Sousa Miguel, Silvino da Silva Féteiro, Américo Mendes Canejo, Virgílio Marques Ferreira, Joaquim António dos Santos, Luís António Gonçalves, Manuel Coelho da Cruz, Antonio Esdras Martins, José Eugénio Mendes, Artur Nunes de Oliveira, Adriano Maia Consolado, José Joaquim Cabral, Alexandre da Costa Bravo, Joaquim Laranjeiro Valente, Mário Simões de Oliveira, António Cunha Infante, João António da Luz, Henrique Ferreira Jales, João de Castro Bastos, António Massadas de Almeida Rino, António de Azevedo Moreira Leite, Manuel Arede Serafino, Anibal Henriques Serrano, Manuel Charters Ribeiro Júnior, Luiz da Silva Romão e Boaventura da Costa Grilo.

Aspirantes para Factores de 3.^a classe: Distintos — Manuel da Rosa Bonito, Venceslau das Dôres.

Aprovados — Jerónimo Dias Leitão, Manuel Augusto Mendes Saleiro, Joaquim Pires Valério Júnior, José Joaquim dos Santos, Joaquim Canhão Caldeira Venâncio, Norberto dos Santos Robalo, Francisco Rosa de Andrade, João Ventura de Oliveira, João Gomes da Costa, Mário Ferrão Pais, Américo Braz Lopes, Manuel das Dôres Lopes, António Alberto Pinto de Almeida, José dos Santos, Carlos Martins, João Graça da Silva, Leandro Martins, José dos Santos Lopes, José Maria Prado, Manuel Pacheco da Cunha, Mário da Piedade Costa, Manuel de Almeida Martins, José da Fonseca Esteves, Marcos Eduardo da Cruz, António Alberto Afonso de Sousa, Júlio Pinheiro de Oliveira, Manuel Gameiro, Manuel do Carmo Caldeira Figueira, Américo de Sousa Pereira, José Maria Pinto de Almeida, Joaquim Pires Duque, Luís Vaz Oliveira, João Cardinho Serrano, António Condesso, Albino Carmona, Agnelo Maria Gomes, Manuel Francisco Gouveia Jú-

nior, Francisco João Semedo, António José Pereira e José Parreira de Gois.

Agentes com cartão para revisores de 3.ª cl.:
Aprovados — Pedro Francisco, Jacques Alves Alfacinha, Teodoro da Costa Ratão e Alfredo Prudêncio Soares.

Agentes reformados

Mês de Novembro

EXPLORAÇÃO

Manuel Joaquim de Sousa, Sub-Inspector de Contabilidade da 2.ª Circunscricção.

Entre os reformados que mencionamos este mês merece registo especial o Snr. Manuel Joaquim de Sousa que, devido aos seus excelentes dotes de caracter e qualidades de trabalhador, grangeou a simpatia de todos os seus superiores, colegas e subordinados.

Entrou para a Companhia em Janeiro de 1900 como escriturário auxiliar e depois de passar por várias categorias foi promovido a sub-inspector em 1 de Janeiro de 1933. O *Boletim da C. P.* deseja ao Snr. Joaquim de Sousa que gose por muitos anos a sua merecida reforma.

António da Cruz Tetætra, Chefe Principal de Lisboa-P.

António Luís de Oliveira Fernandes Piedade, Telegrafista Principal de Coimbra B.

Mês de Dezembro

EXPLORAÇÃO

António Vietra Bual, Chefe Principal de Lisboa-P.

António José Rodrigues, Chefe de 1.ª classe de Lisboa-P.

Domingos Ferreira de Moura, Chefe de 3.ª classe de Barcelos.

António Castela, Factor de 2.ª classe de Covelinhas.

Joaquim da Luz, Factor agulheiro de Mata.

Justo Pardessa Garcta, Escriturário Principal de Lisboa-P.

José Joaquim Ferreira Alves de Sá, Condutor de 2.ª classe de Campanhã.

Joaquim Almeida Carvalho, Guarda-freio de 1.ª classe de Lisboa.

Roberto Paulo, Agulheiro de 3.ª classe de Ponte de Sôr.

Emídio Correia, Agulheiro de 3.ª classe de Chão de Maçãs.

José Louro, Agulheiro de 3.ª classe de Verride.
Alexandre Pinto Montetro, Porteiro da estação de Porto.

Júlio Rodrigues, Guarda de estação de Lisboa-R.

Luiz Maria Diniz, Carregador de Lisboa Jardim.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Gomes, Fogueiro de 2.ª classe.

José Capaz e Silva, Capataz.

VIA E OBRAS

Joaquim Mendes, Operário de 2.ª classe das Obras Metálicas.

Hipólito dos Santos, Ajudante de Secção.

António S. Pedro, Chefe de distrito.

António Moreira, Chefe de distrito.

Manuel Mendes Rouco, Assentador de distrito.

Marta de Jesus, Guarda de passagem de nível.

Domingos Moura, Guarda-freio de 2.ª classe.

Falecimentos

Mês de Dezembro

DIRECÇÃO GERAL

Secretaria

† *Artur Martinho dos Santos*, Sub-Chefe do Pessoal Menor dos Escritórios Centrais.

Admitido como servente dos Escritórios Centrais em 29 de Janeiro de 1926, foi promovido a contínuo em 1 de Maio de 1927 e a Sub-Chefe de Pessoal Menor em 1 de Janeiro de 1933.

EXPLORAÇÃO

† *Manuel Marques Cacela Júnior*, Empregado principal do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Admitido como praticante de factor em 11 de Abril de 1917, foi nomeado aspirante em 1 de Julho de 1918, promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1920 e a factor de 2.ª classe em 1 de Abril de 1921, tendo transitado para

os Serviços Centrais como empregado de 2.^a classe em 1 de Julho de 1924.

Em 1 de Janeiro de 1929 foi promovido a empregado de 1.^a classe e a empregado principal em 1 de Janeiro de 1936.

Foi elogiado em 21 de Fevereiro de 1919 pelo zelo no desempenho de serviço.

† *Amadeu da Silva*, Arquivista de 2.^a classe do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Nomeado carregador em 21 de Novembro de 1920, passou a ajudante de arquivista em 1 de Julho de 1922 e foi promovido a arquivista de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *José Eduardo Lopes*, Fiel de estação de Cuba.

Admitido como eventual administrativo em 1 de Março de 1917, foi nomeado factor de 3.^a classe em 28 de Novembro de 1919 e promovido a fiel de estação em 1 de Outubro de 1927.

† *José Caetano de Almeida*, Agulheiro de 3.^a classe de Ermidas-Sado.

Admitido como carregador suplementar em 22 de Abril de 1927, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Setembro de 1928 e promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Janeiro de 1930.

† *José Teixeira Pinto de Sousa*, Carregador de Ermezinde.

Admitido como carregador eventual em 11 de Março de 1918, foi nomeado carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† *José Mateus*, Carregador de S. Mamede. Nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1924.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *António dos Santos Garrento*, Revisor de material de 1.^a classe da Revisão de Barreiro.

Admitido em 9 de Março de 1911, como Limpador auxiliar, nomeado Ajudante de revisor em 20 de Outubro de 1917 e promovido a Revisor de material de 1.^a classe em 1 de Dezembro de 1926.

† *Manuel da Costa Taveira*, Limpador de carruagens da Revisão do Minho.

Admitido em 2 de Agosto de 1923, como Limpador suplementar, ingressou no quadro com a mesma categoria em 1 de Dezembro de 1924.

† *Waldemar Pereira*, Limpador de máquinas do Depósito de Gaia.

Admitido em 22 de Julho de 1926, como Limpador suplementar, ingressou no quadro com a mesma categoria em 1 de Outubro de 1927.

VIA E OBRAS

† *Henrique Rodrigues*, Assentador do distrito n.º 76.

Admitido como assentador em 21 de Fevereiro de 1908.

† *Maria da Conceição*, Guarda do distrito n.º 77.

Admitida como guarda em 1 de Dezembro de 1919.



† Manuel Marques C. J.ºr
Empregado Principal



† António S. Garrento
Revisor de 1.^a classe



† Artur M. dos Santos
Sub-Chefe do Pessoal Menor



† José T. Pinto de Sousa
Carregador

