

A stylized graphic element occupies the upper two-thirds of the poster. It features a dark blue figure in profile, facing right, holding a long, thin sword or lance. The figure's head is turned back over their shoulder. Behind the figure is a large, white, angular shape resembling a stylized 'K' or a house roof. The background behind the figure is a textured blue.

**BOLETIM**

C.P.

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## Problemas recreativos

### QUADRO DE DISTINÇÃO

Sardanápalo, 22 votos — Produção n.º 9

### QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Cagliostro, Mefistófeles, O Profeta, Alerta,  
Marcial e Paladino.

### QUADRO DE MÉRITO

Fred-Rico, Veste-se, Otrebla, Novata, Roldão, Cruz Kanholo,  
Costasilva, o P. Rêgo (24); Marquês de Carinhas,  
Visconde de la Marlière, Visconde de Cambolh, Diabo  
Vermelho, Preste João e Manelik (23); Bastos, Fé, Augusto,  
Athos e Sardanápalo (21); Alcion, Semiforo, Pequenote, Gili,  
Valete, Jézé, D. Juan, Nazi, Teirô, Tímpanas, Sota, Mago,  
Gabi, Lumar e Tupin (20).

### Soluções do n.º 92

1 — Marrafa-marrafão, 2 — Balda-baldão, 3 — Formiga-formigão, 4 — Abôno-abona, 5 — Cunha-cunho, 6 — Dura-duro, 7 — Pomba-pombo, 8 — Alanceada, 9 — Antes moreira que amendoeira, 10 — Rafa, 11 — Cardeal, 12 — Jagunço, 13 — Paranamarim, 14 — Erotismo, 15 — Récipé, 16 — Abafado, 17 — Chalupa, 18 — Judiaria, 19 — Aporo, 20 — Portacolo, 21 — Ocelado, 22 — Abortar-atar, 23 — Maltosta-malta, 24 — Calantar-eatar, 25 — Maranha-mantha.

### Biformes

1 — É no pégo profundo que o piloto do navio se confunde — 3.  
*Roldão*

2 — Com fôlha de pinheiro e entrecasco se faz uma fogueira — 2.  
*Augusto*

3 — A ave pernalta foi comida pelo moço de recados — 4.  
*Athos*

### Mefistofélicas

4 — Quando aperta com força um nó, medita a fundo na cova subterrânea — 3.  
*Mefistófeles*  
(A Roldão)

5 — Esta criança pertence à «mulher» que vai na égua velha — 3.  
*Sardanápalo*

6 — Tem-se estabelecido polémica à volta da idéa que nasceu da sua autoridade moral — 3.  
*Alerta*

### 7 — Em verso

(À menina C. A., gentil estudante, dedico a brincar e com os meus respeitos estas quadras pedindo desculpar-me a loucura da inspiração...)

Ó linda flôr dos meus sonhos.  
Flôr linda de tenra haste;  
Dêsses teus lábios risonhos  
«Roubei-te um beijo e choraste.»

Roubei-te um só. Todavia,  
Por isso ficaste triste; — 1  
E, p'ra causar-te alegria,  
«Roubei-te um outro e sorriste.»

Num gesto meigo dizias: — 2  
«Eu gostei.» — Também gostaste?  
Mas, p'ra ver o que fazias,  
«Mais não roubei. Tu coraste...»

E, porque, nessa boquinha  
As chamas do amor sentiste:  
Ficaste assim coradinha,  
«E corada... outro pediste...»

*Roldão*

### 8 — Enigma figurado



(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA CP

**ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA**

PROPRIEDADE  
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES.

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

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

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO  
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

**SUMÁRIO:** O novo combóio eléctrico italiano. — Conferências de higiene social. — Concurso de fotografias. — Recordando. — Consultas e Documentos. — Ateneu Ferroviário. — Concurso de desenhos e fotografias de 1936. — Pessoal.

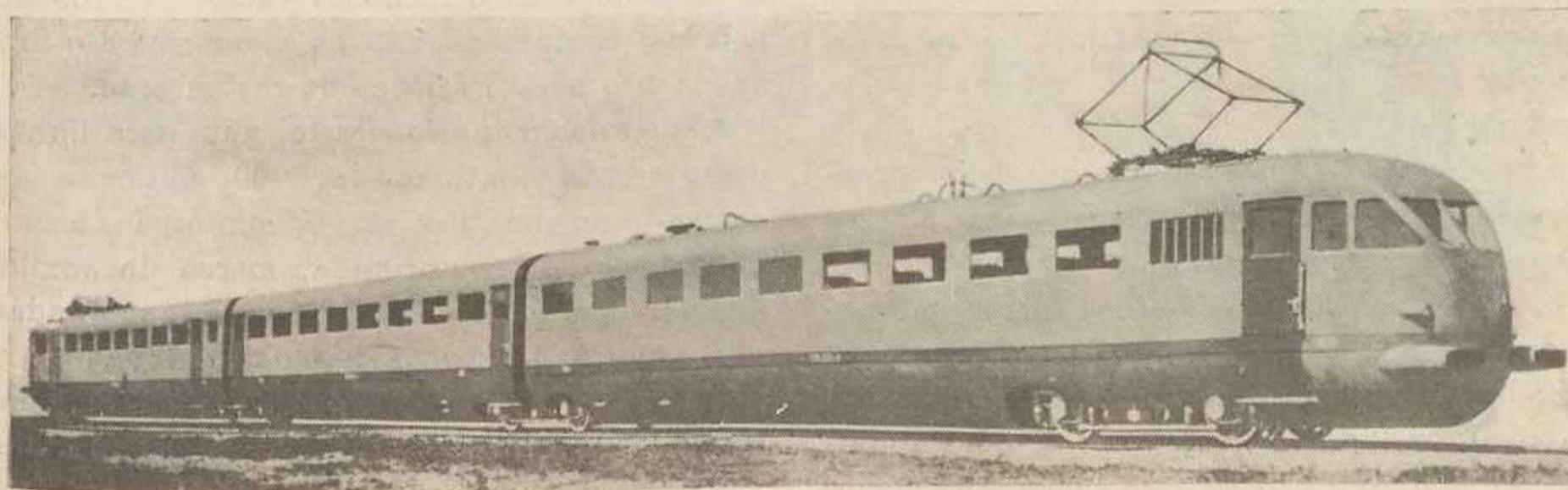
## O novo combóio eléctrico italiano

A técnica ferro-viária tem-se desenvolvido nos últimos anos com surpreendente rapidez.

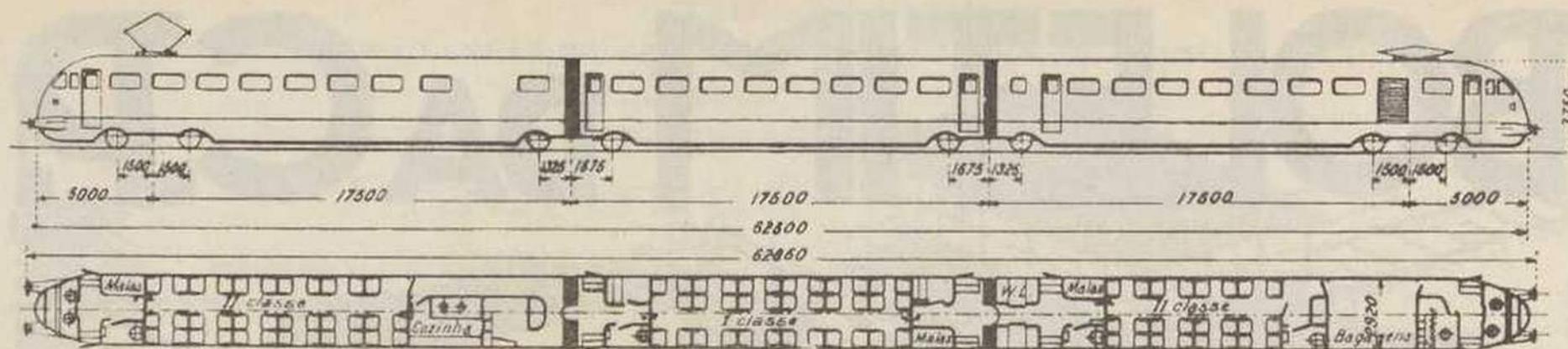
Em quase todas as nações têm sido estudados tipos de combóio velozes que, embora diferentes uns dos outros pelas disposições internas ou pelo sistema construtivo, possuem, contudo, características gerais semelhantes e

fundamentais que podem, talvez, resumir-se nas seguintes:

1.ª — Carros (*bogies*) intermédios colocados em correspondência com a articulação de duas carruagens contíguas, a fim de se obter uma redução de peso pela eliminação dum certo número de eixos. Desta forma, o movimento duma das duas carruagens em relação à



Novo combóio eléctrico italiano



Perfil e planta do novo comboio eléctrico italiano

outra é nulo, por se apoiarem as duas sobre o mesmo carro.

Além disto, torna-se deste modo mais fácil realizar, entre duas carruagens contíguas, uma boa e cómoda passagem coberta, munida de dois foles: um interno, completamente fechado e circunscrevendo o vão da passagem; outro externo, correspondente ao limite exterior das carruagens. Desta arte se evitam os movimentos parasitários do ar, que tanto se sentem nos comboios vulgares, ao mesmo tempo que, entre os dois foles, se alojam todas as ligações dos circuitos eléctricos e pneumáticos que assim ficam ocultos.

2.<sup>a</sup> — Perfil tanto quanto possível aerodinâmico, reduzindo a secção transversal do veículo, e prolongamento, até ao solo, do revestimento exterior das paredes laterais, sem sair fora da céreca limite (*gabarit*), de forma a criar uma protecção a toda a aparelhagem que, normalmente, se coloca na face inferior da estrutura (*chassis*) dos veículos ferro-viários. Desta maneira, os carros ficam também quase escondidos, o que reduz notavelmente a resistência ao deslocamento.

3.<sup>a</sup> — Aceleração e velocidade levadas aos limites máximos consentidos, quer por meio da tracção, quer facilitadas pelo traçado e pelas condições da via.

4.<sup>a</sup> — Freios rápidos e potentes com travagem variável com a velocidade, e correlativa disposição de segurança.

5.<sup>a</sup> — Suspensão elástica dos carros, pormenorizadamente estudada tendo em atenção as grandes velocidades e a necessidade de, quanto possível, extinguir as vibrações devidas à marcha do comboio, não só para aumentar a comodidade dos viajantes como também para redu-

rir as solicitações incidentes nas estruturas dos veículos.

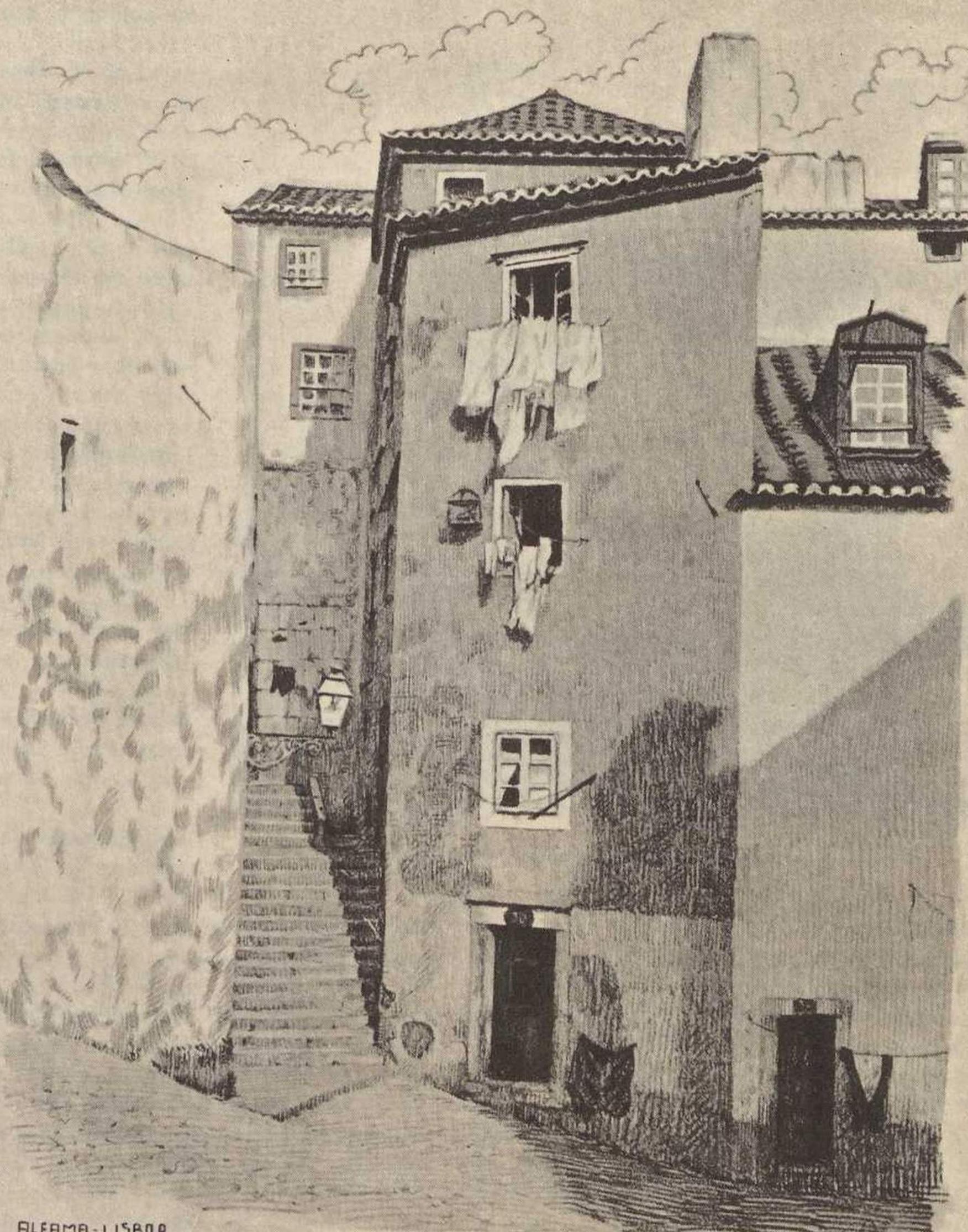
6.<sup>a</sup> — Sistema de ventilação que consente, durante a marcha, um arejamento racional do interior dos compartimentos com janelas fechadas, como é imposto pelas elevadas velocidades.

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, ao organizar os seus novos serviços com comboios velozes, seguiu estas orientações gerais, e, na realização do comboio eléctrico italiano, construído pela *Breda*, foram resolvidos muitos problemas complexos e difíceis, pela íntima colaboração entre os técnicos do serviço de Tracção dos Caminhos de Ferro e os da indústria privada.

Este comboio, que está ultimando as longas provas constantes de exigente caderno de encargos, é um conjunto articulado de três carruagens montadas sobre 4 carros (*bogies*), com o comprimento total de 62,50 metros excluindo os tampões, a largura máxima externa de 2,92 metros, e a altura de 3,75 metros, medida da parte superior do tejadilho ao plano dos carris. O peso de todo o comboio vazio é de 105 toneladas, compreendendo os acessórios e o fornecimento para o serviço do restaurante.

A aparelhagem eléctrica foi feita para linhas de corrente contínua de 3000 vóltios e de comando pneumático, isto é, com órgãos accionados pelo ar comprimido, mercê do auxílio de válvulas electro-pneumáticas manobradas por circuitos eléctricos de baixa tensão.

Os motores de tracção são 6, com a potência total de 200 quilovártios (Kw), dispostos dois por cada um dos carros extremos e um por cada intermédio.



ALFAMA - LISBOA

Guerreiro  
XII-936

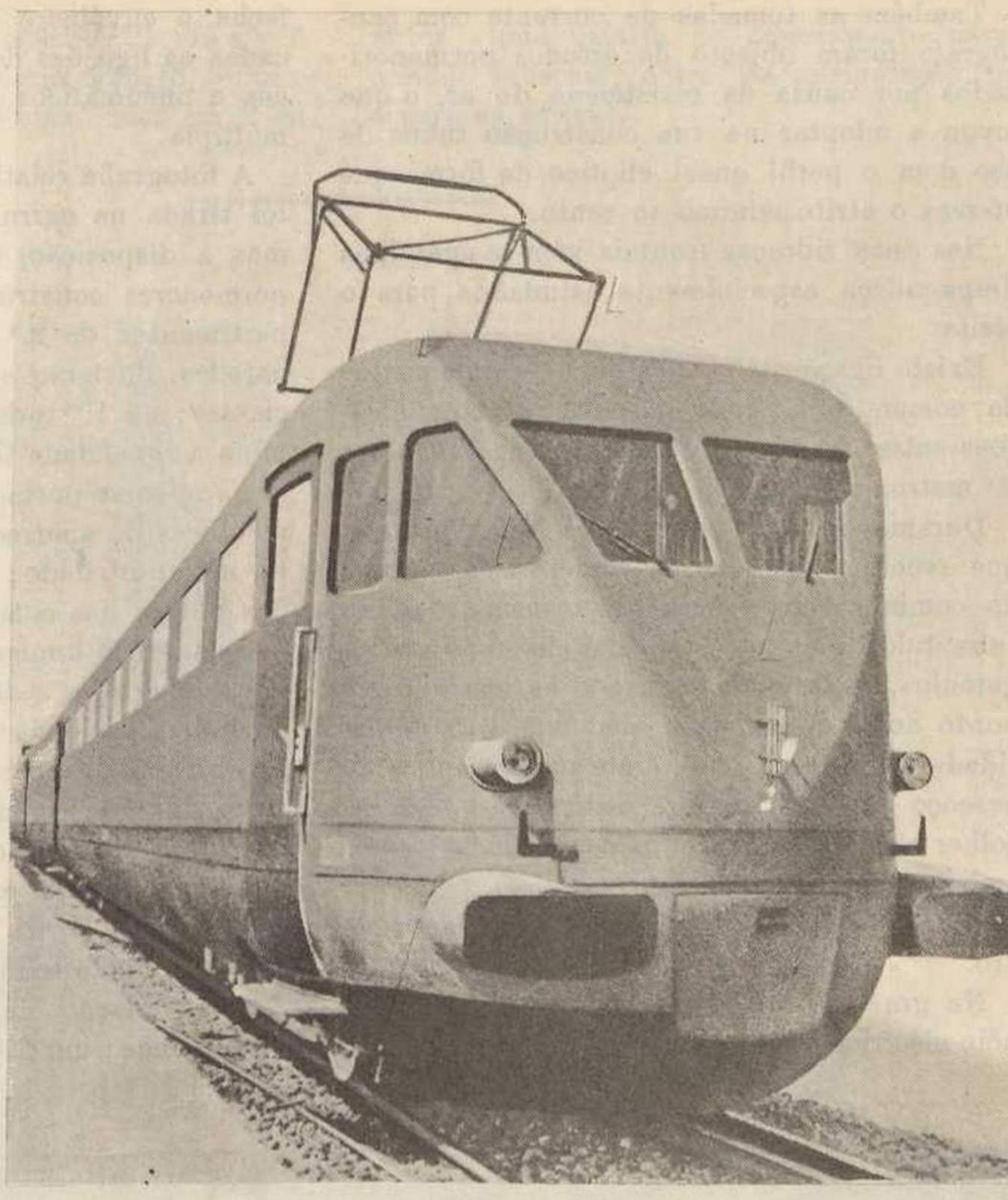
Desenho de Artur José Guerreiro, empregado principal  
da Divisão de Exploração.

A capacidade do combóio é de 94 lugares sentados, divididos em 35 de 2.<sup>a</sup> classe na 1.<sup>a</sup> carruagem, 35 de 1.<sup>a</sup> no veículo central, e 24 de 2.<sup>a</sup> no terceiro. Cada carruagem possui W. C. e um recanto para depósito de malas que, pelo seu volume, não possam ser colocadas nas rôdes porta-bagagens dos compartimentos.

No combóio de que estamos tratando existem os seguintes serviços: na primeira carruagem, além do compartimento destinado ao motorista, uma cozinha e uma dispensa apetrechada para depósito de vinhos e de águas minerais, um compartimento para bagagens com capacidade para 3 toneladas, e um compartimento para os correios.

Como características externas, o combóio eléctrico italiano apresenta cabeçotes de perfil aerodinâmico em que se eliminaram as saliências inúteis ou se recobriram as inevitáveis; as paredes laterais exteriores são ligeiramente convergentes para a parte superior e perfeitamente lisas; as janelas têm as vidraças inquebráveis fixas, montadas quase à face externa das paredes, para não criar reentrâncias, que produziriam prejudicial resistência ao movimento, e são de dimensões amplas, de forma a permitir ao viajante a máxima visibilidade da paisagem a par da melhor iluminação do interior.

A união articulada entre duas carruagens contíguas, em correspondência com os carros intermédios, é — como já foi dito — mascarada por foles que reproduzem exactamente a secção



Vista da frente do novo combóio eléctrico italiano

transversal do veículo. Toda a aparelhagem eléctrica para o circuito de tracção e de comando, os órgãos dos travões de ar comprimido, e os grupos para a implantação do acondicionamento do ar, são contidos e mascarados por um envólucro que, com grande raio de concordância, desce até 250 milímetros acima do nível das cabeças dos carris. Este envólucro tem divisórias para separar diversos compartimentos visitáveis, muitos dos quais são ventilados para impedir o excessivo aumento da temperatura — como acontece no vão onde se alojam as resistências — ou a demasiada ionização do ar devida a descargas eléctricas — como sucede no que alberga os contactos electro-pneumáticos.

Também as tomadas de corrente com pantógrafo foram objecto de estudos pormenorizados por causa da resistência do ar, o que levou a adoptar na sua construção tubos de aço com o perfil quase elíptico de forma que ofereça o atrito mínimo ao vento.

Nas duas vidraças frontais vêm-se aparelhos limpa-vidros especialmente estudados para o efeito.

Existe ligação telefónica entre os dois postos de comando, a fim de permitir as comunicações entre os agentes de serviço separados por 60 metros de distância.

Durante as provas, o microfónio normal, que recolhia também os rumores da marcha do comboio, por avaria das transmissões, foi substituído por outro especial chamado «clarinofónio», já largamente usado na marinha e a bordo dos aeroplanos, o qual tem a particularidade de possuir uma cinta que se aplica ao pescoço de quem o deve utilizar, a fim de recolher as vibrações produzidas na laringe pela emissão das palavras. A recepção pode ser feita por alto-falante ou por auscultador de aro.

Na gravura que representa de frente o comboio-eléctrico, é bem visível um postigo que

fecha o envólucro inferior em que estão colocadas as ligações de todos os circuitos eléctricos e pneumáticos para uma eventual tracção múltipla.

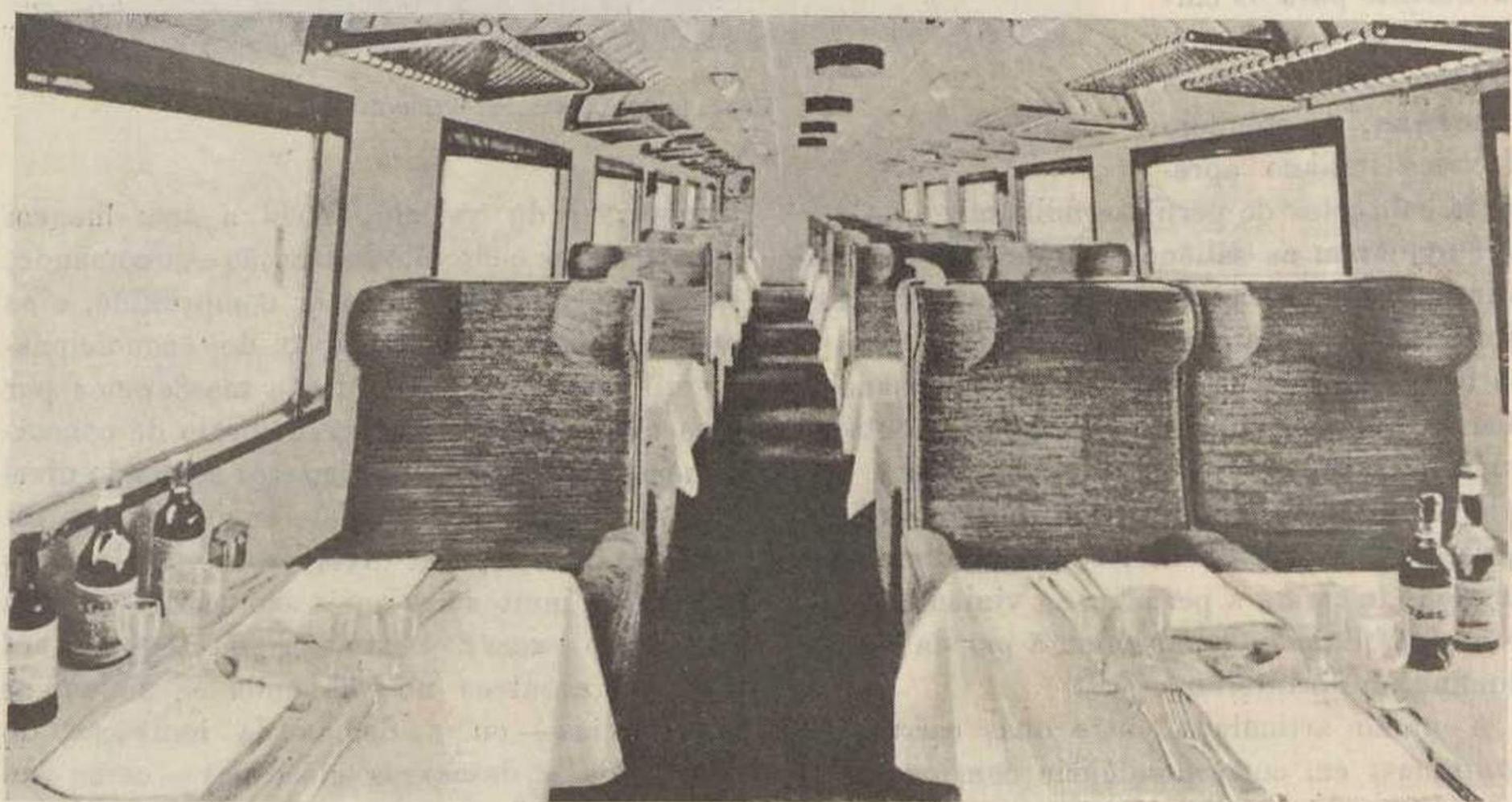
A fotografia relativa ao interior de um salão foi tirada na carruagem central de 1.ª classe, mas a disposição, as dimensões gerais e os pormenores construtivos são comuns aos compartimentos de 2.ª classe. Sómente a cor das paredes, do tecto e dos estofos varia nas duas classes; na 1.ª tudo é verde claro; na 2.ª domina a tonalidade tijolo claro.

As mísulas porta-bagagens e todas as partes metálicas do apetrechamento são de ligas leves ou metal cromado; o pavimento, as almofadas das portas dos compartimentos e o tampo das mesas são de linóleo negro marmorizado.

As lâmpadas estão colocadas no tecto em duas filas por cima das mesas e possuem chapa de vidro difusora; no eixo longitudinal do tecto das carruagens observam-se as bocas de afluxo do ar acondicionado.

Enfim, tudo foi especialmente estudado com minúcia, de forma a melhorar, modernizar e tornar cómodo todo o apetrechamento interno.

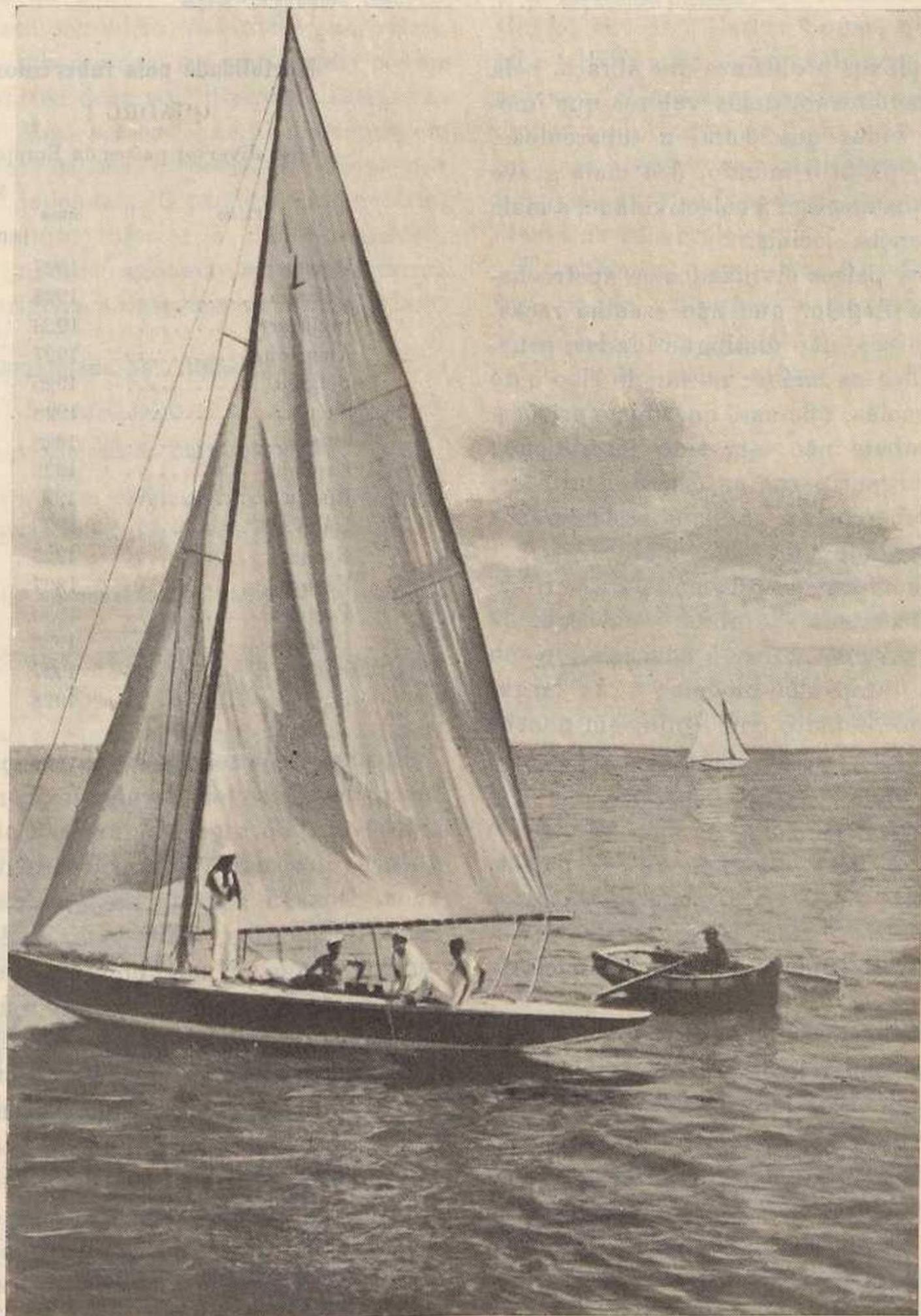
A instalação de acondicionamento do ar compreende: um filtro através do qual passa o



Interior do salão de 1.ª classe do novo comboio eléctrico italiano

ar em circulação; um ventilador de força suficiente para garantir um certo número de renovações do ar ambiente: uma, de 2 em 2 mi-

nutos; uma bateria de aquecimento para o período hibernal; outra, de refrigeração, para o período estival.



Um barco no Rio Tejo

Fotog. de António de Almeida Rino,  
factor de 2.º classe em Aveiro.

# Conferências de higiene social

## A PROTECÇÃO SOCIAL AOS TUBERCULOSOS

Conferência realizada pelo Sr. Dr. Adriano Fontes, Médico da 35.<sup>a</sup> Secção

**P**ELOS complexos problemas que abraça, pela sua vasta difusão, pelos valores que immobiliza, pelas vidas que ceifa, a tuberculose, velha como o próprio mundo, é a mais grave das doenças que afectam a colectividade, a mais grave das doenças sociais.

E assim, os países civilizados se apetrecharam contra o flagelo, que não escolhe raças, não poupa classes, não distingue idades, penetrando em todos os meios: no lar do rico e do pobre, nas escolas, oficinas, quarteis e prisões.

Mas o combate não tem sido improíscuo; aqueles que organizaram, em bases científicas, a luta anti-tuberculosa, já hoje assistem aos brilhantes resultados dos seus esforços.

E, para o comprovar, olhemos para a Dinamarca, sempre citada nas obras e palestras de propaganda, porque, graças à educação do seu povo, à sua campanha modelar e às largas subvenções do Estado, conseguiu, em poucos anos, tornar-se a nação da Europa onde é menor a mortalidade pela tuberculose.

Seguindo a mesma rota, de uma inteligente orientação profilática, também outros países, como a Suécia, Noruega, Inglaterra, América do Norte, etc., souberam baixar, mais ou menos consideravelmente, a sua taxa obituária de 30 a 68%.

O quadro que vos apresento — I — extraído do «Rapport épidémiologique mensuel de la Section d'Hygiène de la Société des Nations», referente a 1929 (<sup>1</sup>), revela não só a mortalidade por 10 mil habitantes, para todas as localizações da tuberculose, nos diversos países da Europa, mas a nossa desgraçada posição perante essas nações.

### Mortalidade pela tuberculose

#### QUADRO I

(Nos diversos países da Europa)

| Países           | Anos | Mortalidade<br>por<br>10.000 habitantes |
|------------------|------|---|
| Dinamarca .....  | 1927 | 7,7                                     |
| Holanda .....    | 1928 | 8,4                                     |
| Inglaterra ..... | 1928 | 9,2                                     |
| Alemanha .....   | 1927 | 9,3                                     |
| Bélgica .....    | 1925 | 10,5                                    |
| Suécia .....     | 1928 | 12,6                                    |
| Suíssa .....     | 1928 | 13,4                                    |
| Espanha .....    | 1928 | 13,7                                    |
| Rússia .....     | 1927 | 14,2                                    |
| Itália .....     | 1926 | 14,3                                    |
| Noruega .....    | 1926 | 16,4                                    |
| França .....     | 1927 | 17,4                                    |
| Portugal .....   | 1930 | 21                                      |
| Hungria .....    | 1928 | 21,7                                    |
| Polónia .....    | 1927 | 24,9                                    |
| Bulgária .....   | 1928 | 30,6                                    |

E, para mais ferir a vossa atenção, vou destacar, do que se tem divulgado acerca da tuberculose em Portugal, alguns pormenores. É a doença que mais vítimas causa dos 5 aos 55 anos. Dos 15 aos 40 — a força da Vida — em cada 100 mortes, mais de 40 se devem a esta terrível praga. Numa população superior a 6 milhões de habitantes, segundo o último censo, o número de contagiados excede a 60 mil, isto é, mais de 1%. Dêstes 60 mil tuberculosos morrem, aproximadamente, em cada ano, 15 a 20 mil, o que quer dizer: de meia em meia hora, fecha para sempre os olhos um tuberculoso. Em Lisboa, morrem por ano, para cima de 3 mil, e, no Pôrto, em igual período, registam-se perto de 2 mil óbitos, para todas as formas de bacilose. No resto do País, embora as proporções sejam menores, a tuberculose continua a devastar a população, avolumando o seu índice de letalidade.

(<sup>1</sup>) Dr. António de Araújo. «Aspectos Sociais da Luta Anti-Tuberculosa». Pôrto, 1932, pág. 19.

O quadro II, coordenado pelo Sr. Dr. Azeredo Antas, nosso muito ilustre Inspector Médico e um dos mais distintos Delegados de Saúde, do Pôrto, a quem vivamente agradeço todos os ensinamentos que me tem dispensado, elucidando sobre o número de óbitos dos agentes que transitaram, em 1933, pela Assistência aos Ferroviários do Pôrto. Também éste quadro, que é o nosso cemitério, patenteia que, relativamente, a tuberculose faz abrir mais covais do que as outras doenças, directas e estranhas ao serviço. Mas acresce que a percentagem obituária por causas directas, ou seja, por aquelas que dependem da profissão ferroviária, se mostra muito inferior à da tuberculose, a-pesar-dos nossos agentes se encontrarem sujeitos a perigos e a desastres de toda a ordem.

#### Mortalidade pela tuberculose

##### QUADRO II

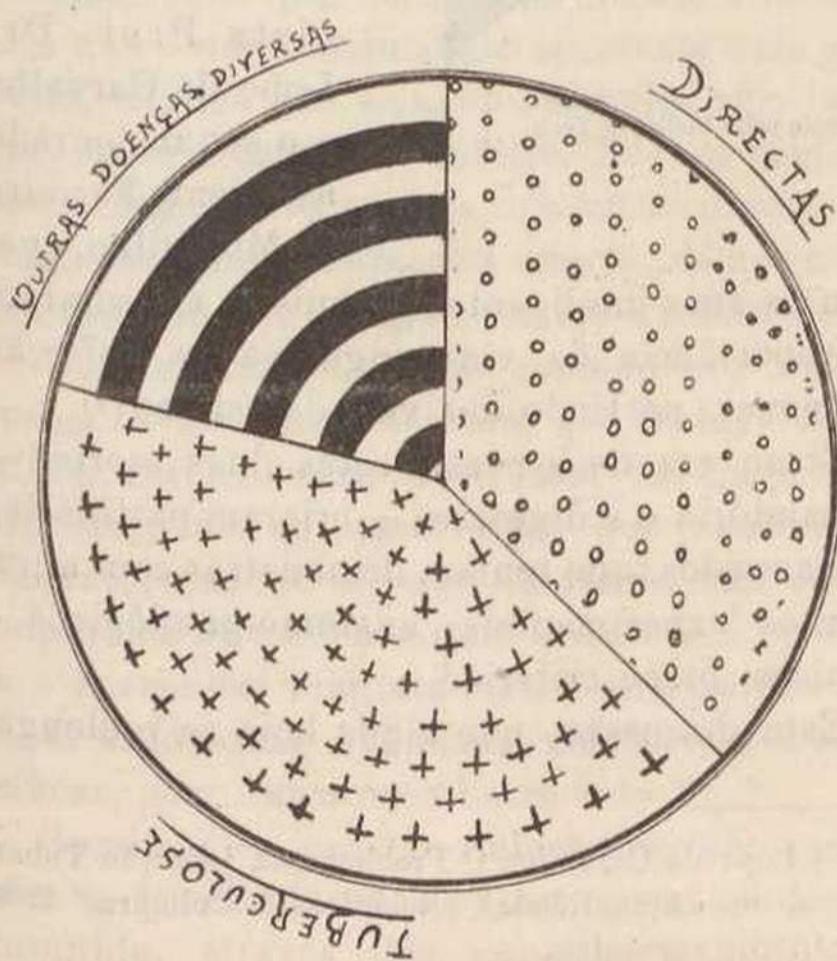
(Na Assistência do Porto, em 1933)

Em 2774 ferroviários doentes, sofrendo de 3078 doenças diagnosticadas, houve 14 óbitos, isto é, 4,5%.

Em 12 casos de tuberculose houve 6 óbitos, isto é, 50%.

Em 559 doenças directas, houve 5 óbitos, isto é, 0,89%.

Em todas as outras doenças diagnosticadas, isto é, em 2507 casos, houve apenas 3 óbitos, isto é, 0,11%.



Se abuso da vossa paciência, com esta fiada de parcelas, é para salientar o deplorável atraso em que estamos e o perigo em que vivemos.

E que fazer? Aproveitar a lição alheia, de modo que governantes e governados se deem lealmente as mãos e entrem desassombradamente na luta anti-tuberculosa.

E por isso, bem haja o nosso digno Médico Chefe, Sr. Dr. Carlos Lopes, que, com o seu alto critério, não se cansa de nos instruir, como nos seus «Conselhos de Higiene», em que lúcidamente sintetizou os mais proveitosos preceitos para «conservar e aperfeiçoar a saúde» dos ferroviários, e onde se leem úteis noções de profilaxia da tuberculose.

Também se deve a Sua Excelênci a iniciativa destas palestras, e de lamentar é que assunto de tão palpitante importância, tenha caído em tão fracas mãos.

\* \* \*

#### Meus Senhores:

A profilaxia desta temível moléstia só entrou num caminho verdadeiramente científico com a comunicação de Villemin, feita à Academia de Medicina de Paris, em 5 de Dezembro de 1865, em que demonstrou, baseado em dados experimentais, que a tuberculose era contagiosa e devida a um agente virulento. Debates apaixonados se fizeram ouvir nas Academias dessa época, até que, em 24 de Março de 1882, Robert Koch descobriu esse agente — o bacilo de Koch — sancionando o sábio alemão a descoberta do sábio francês.

Os primeiros passos firmes foram dados para a defesa contra o flagelo.

Mas, os homens não descansaram. Por esse mundo além, nos seus gabinetes, laboratórios, anfiteatros e nos hospitais, continuaram a estudar, sem desânimo, esta semente de morte e os seus pavorosos efeitos. Pesquisaram a vida do bacilo e os venenos que o seu corpo encerra e segregava; seguiram atentamente as diversas entradas por onde penetra no nosso organismo e os estragos e reacções que causa, quando aí se acantona; observaram as várias modalidades do contágio e, num esforço perseverante, tentaram lutar contra a sua propagação.

Foi com êste material que, a partir do século XIX, começou a organizar-se o armamento anti-tuberculoso.

Isolado o bacilo — agente do contágio — os investigadores dão-se à tarefa de desvendar as suas vias de acesso ao nosso organismo para, reconhecendo-as, melhor obstarão à penetração do vírus.

A série de experiências que sucederam às de Villemin, que tuberculizou coelhos, insuflando-lhes na traqueia escarros tuberculosos secos e pulverizados, e a freqüência da tuberculose pulmonar em relação à dos outros órgãos, levaram os tisiologistas a considerar a via respiratória ou inalatória como a mais provável para a infecção tuberculosa. Os micróbios, existentes nas secreções ou excreções dos órgãos tuberculosos, espalhados por toda

a parte, misturando-se às finas poeiras que aspiramos, seriam por elas veiculados através da árvore respiratória, até se instalarem no campo pulmonar (fig. 1).

Durante anos esta doutrina tornou-se clásica.

Em 1868, Chauveau, demonstrando pela primeira vez que a localização pulmonar era possível pela ingestão de produtos tuberculosos, indicava uma segunda vereda para o bacilo de Koch: a via digestiva.

Desde essa data, numerosos trabalhos têm publicado, confirmado as experiências de

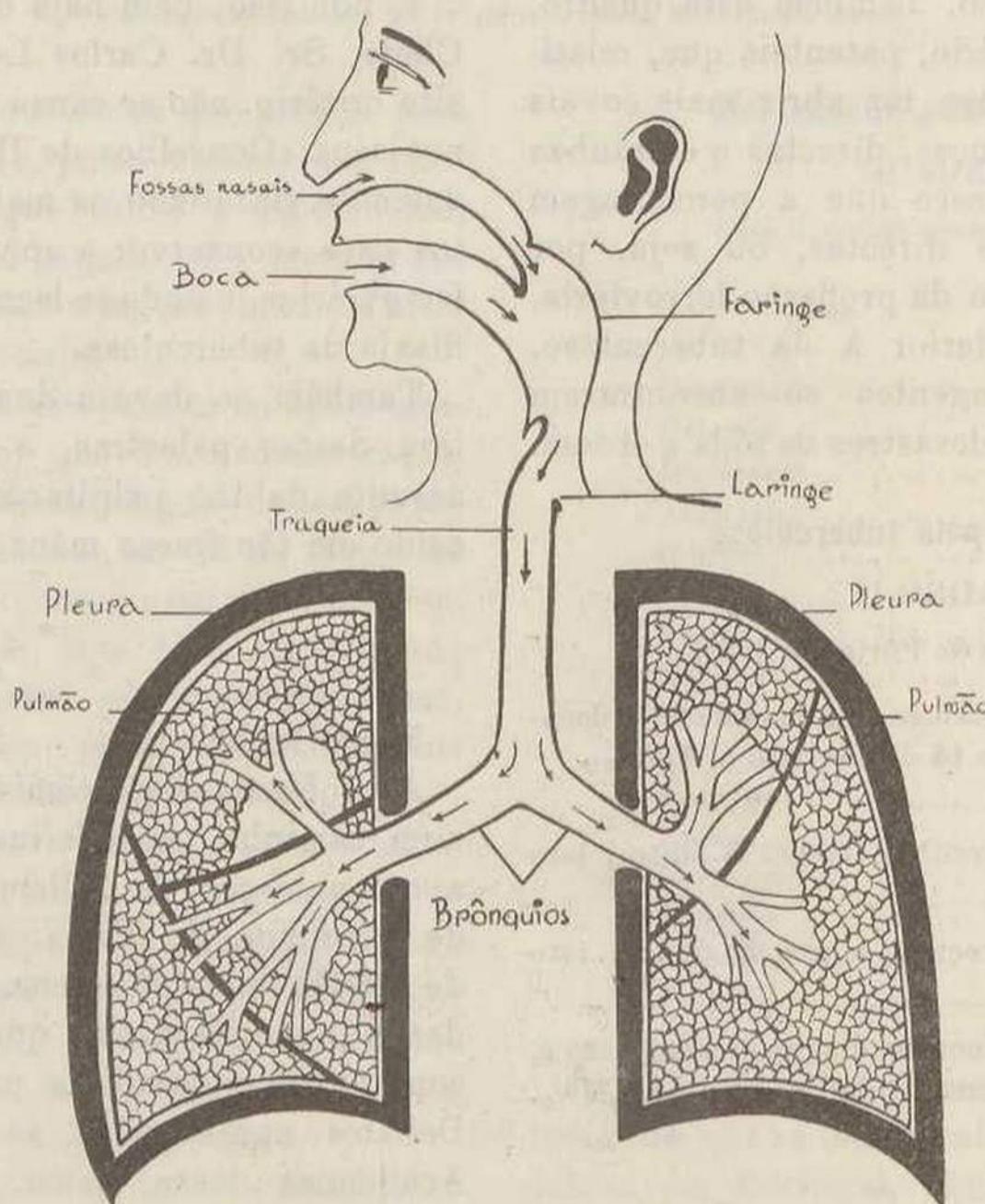


Fig. 1 — Via respiratória — Trajeto seguido pelos bacilos de Koch através da árvore respiratória

Chauveau. Em França, Calmette, o glorioso sábio há pouco falecido, e o seu discípulo Guérin, após aturadas investigações, defendem a teoria que assegura a esta via a maior responsabilidade na tuberculose humana. Os bacilos, ingeridos com os alimentos, atravessando o esôfago e o estômago, chegam ao intestino, onde seriam absorvidos pela mucosa, sem aí deixarem vestígios da sua passagem. Carreados pelos leucocitos, migrariam para o sistema linfático ou sanguíneo, até se fixarem nos órgãos centrais (fig. 2). O pulmão, devido à sua rica vascularização linfática e sanguínea, seria o órgão de preferência atingido.

A estas mesmas conclusões chegaram, entre nós, o ilustre tuberculogista Prof. Dr. Lopo de Carvalho e o seu malogrado assistente Ferreira de Mira, filho, que, com as suas inteligentes pesquisas, salientaram a importância da via sanguínea na infecção pulmonar, partindo das vias digestivas<sup>(1)</sup>.

Como era de esperar, estas duas teorias — a inalatória e a digestiva — criaram partidários apaixonados, que tentam demonstrar com argumentos experimentais, anatomo-patológicos e clínicos, o seu critério.

Esta discussão, que ainda hoje se prolonga,

(1) Lopo de Carvalho. O Problema da Infecção Tuberculosa, in «Actualidades Biológicas». Coimbra, 1930, pág. 193 e seguintes.

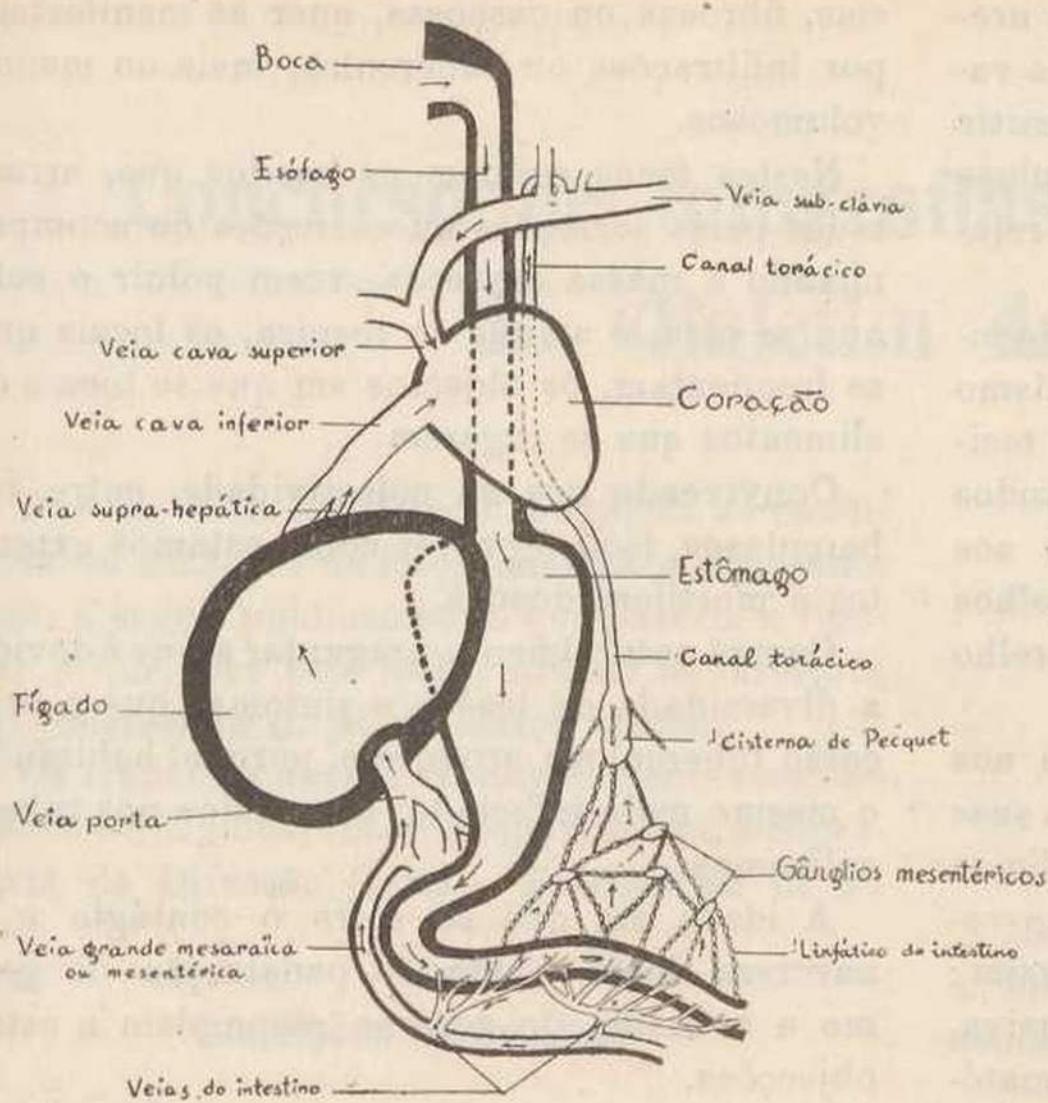


Fig. 2 — *Via digestiva* — Trajecto seguido pelos bacilos de Koch ingeridos com a saliva e alimentos, até entrarem na corrente circulatória e linfática

tem o mérito de melhor definir as condições em que o contágio se dá.

A estas duas vias de penetração do bacilo devemos acrescentar uma terceira, que não é para esquecer: *a pele*.

Mas, para que haja a inoculação, é necessário que o nosso tegumento apresente uma abertura, mínima que seja, uma simples escoriação, por onde o agente se infiltre. Nós, os médicos, conhecemos a existência dos tuberculosos anátomicos, que sobreveem a uma ferida das mãos, no decurso das autópsias feitas a tuberculosos.

Concludente é o caso contado por Tscherming: — uma mulher sadia, que tratava de um tísico, feriu-se num dedo com os fragmentos de vidro de um escarrador, que continha a expectoração do doente. A ferida não curou, supurou e os tendões foram tomados. É operada e o exame das fungosidades, retiradas das bainhas tendinosas, denunciou nítidas lesões específicas, com numerosos bacilos de Koch.

Geralmente, esta inoculação cutânea mantém-se localizada, mas outras vezes a infecção progride, através dos gânglios e linfáticos,

até atingir as vísceras mais profundas (fig. 3).

Para o justificar, leia-se entre outras, a observação de Hanot: um homem de 70 anos, que apenas sofria de uma úlcera tuberculosa do antebraço, morreu, seis meses depois, com uma bacilose pulmonar.

E quem folhear os livros da especialidade, como o de Bernheim<sup>(1)</sup>, ainda poderá citar uma quarta via de infecção: os *órgãos genito-urinários*.

A tese de Verchére e vários exemplos de clínica, como os de Conheim

<sup>(1)</sup> Samuel Bernheim; «Traité Clinique et Thérapeutique de la Tuberculose Pulmonaire», Paris 1893.

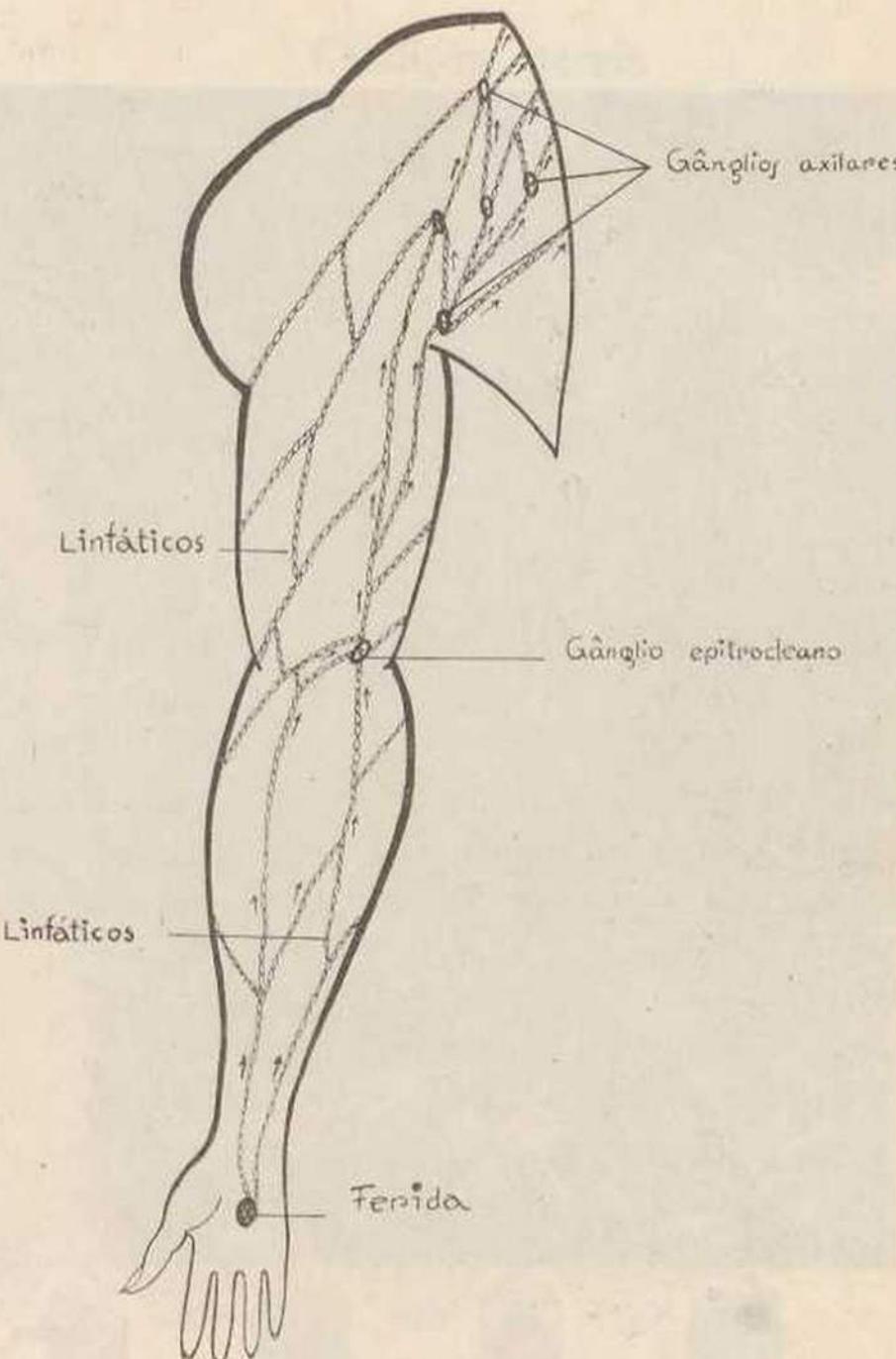


Fig. 3 — *Via cutânea* — Trajecto seguido pelos bacilos de Koch através dos linfáticos

e de Fernet, explicam a contaminação da uretra do homem pelas secreções bacilíferas da vagina; e, reciprocamente, podemos admitir que um homem, portador duma tuberculose genital, infecta a mulher com quem tenha relações.

E' por uma destas quatro vias que os agentes da tuberculose penetram no nosso organismo para se instalarem em qualquer dos seus tecidos. Não ha nenhum que lhes resista; todos podem ser contaminados, desde a pele aos ossos, desde o sistema nervoso aos aparelhos respiratório e circulatório, desde o aparelho digestivo ao genito-urinário.

Os processos que êste vírus determina nos órgãos afectados são tão diferentes nas suas alterações anatómicas, na sua fisionomia clínica e modalidades evolutivas, que parecem provocados por causas diversas. Mas, não é assim: o bacilo de Koch é a causa única, exclusiva, dessas variadas lesões, quer sejam inflamató-

rias, fibrosas ou caseosas, quer se manifestem por infiltrações ou tubérculos, mais ou menos volumosos.

Nestes focos residem os bacilos que, arrastados pelas secreções ou excreções ou acompanhando a massa casseosa, veem poluir o solo que se pisa, o ar que se respira, os locais que se freqüentam, os objectos em que se toca e os alimentos que se ingerem.

Convivendo nós na colectividade, entre tuberculosos, fácil é prever como estamos expostos à mortífera doença.

Ocorre naturalmente preguntar a que é devida a diversidade de lesões e sintomas que o processo tuberculoso provoca e, porque, habitando o mesmo meio infectado, nem todos nos tuberculizamos.

A idade em que se sofre o contágio e a natureza dêste, a via de penetração do germe e a índole do terreno respondem a estas objecções.

(Continua)



Coimbra — Aqueduto

Fotog. de Alvaro Paz, enfermeiro de 2.º classe do Pôsto de Alfarelos.

# Concurso de fotografias para ilustração do «Boletim da C. P.»

Por ter sido deliberado modificar as condições do concurso de fotografias para o presente ano, a seguir publicamos as que passam a vigorar e que, por este facto, anulam as inseridas no *Boletim da C. P.* de Março último.

Os trabalhos devem vir devidamente resguardados e dirigidos, em envelope fechado, à Secretaria da Direcção Geral — *Boletim da C. P.*

## Condições de admissão

- a) — Ser assinante do *Boletim da C. P.*
- b) — Ter categoria inferior a Sub-chefe de Serviço.

## Condições para ser classificado

- a) — Deverão ser apresentadas, pelo menos, 12 fotografias e não mais de 30.
- b) — Não poderão ser enviadas mais de 4 fotografias em cada mês.
- c) — As fotografias serão impressas no formato mínimo de 0<sup>m</sup>,13 × 0<sup>m</sup>,18.
- d) — Cada fotografia deverá ter no verso o título a dar, o nome do autor, sua categoria e localidade onde presta serviço.
- e) — Os assuntos a tratar serão da livre escolha do autor e os originais poderão ser retocados.
- f) — As fotografias não deverão ser coladas em cartão.

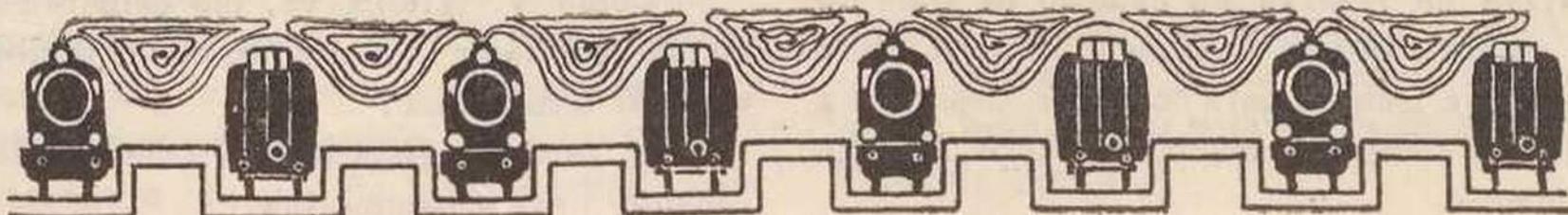
## Prémios

|                              |         |
|------------------------------|---------|
| 1. <sup>º</sup> prémio ..... | 800\$00 |
| 2. <sup>º</sup> » .....      | 500\$00 |
| 3. <sup>º</sup> » .....      | 400\$00 |
| 4. <sup>º</sup> » .....      | 300\$00 |
| 5. <sup>º</sup> » .....      | 200\$00 |

*Menções honrosas*, em número indeterminado, a todos os correntes não premiados que apresentem trabalhos com valor absoluto.

## Condições gerais

- a) — O prazo para a entrega dos trabalhos termina no dia 30 de Dezembro do corrente ano.
- b) — Os resultados do Concurso serão publicados no *Boletim da C. P.*
- c) — Aos concorrentes premiados e bem assim àqueles a quem fôr conferida menção honrosa, será dado um diploma.
- d) — O júri tem o direito de não distribuir qualquer dos prémios e também, quando lhe seja impossível estabelecer na classificação a ordem de relatividade entre dois ou mais concorrentes, ou entre todos êles, de juntar dois, três, quatro ou os cinco prémios, e distribui-los eqüitativamente pelos concorrentes, nessas circunstâncias.



## RECORDANDO...

*Não há ferro-viário que não goste de ouvir, de qualquer dos seus colegas dos serviços regionais, principalmente maquinistas, a narração de algum facto emocionante que se lhes tenha deparado na sua vida profissional.*

*Às vezes, são pavorosas expectativas ou pungentes fatalidades, outras vezes simples sucessos hilariantes a contar.*

*Como fôram factos intensamente vividos que se gravaram na memória para toda a vida, os narradores, em regra, fazem as suas descrições em frases simples, espontâneas, de um forte realismo.*

*Lembrámo-nos de registar nas nossas colunas algumas das recordações mais emocionantes de um ferro-viário que, pela sua situação profissional e longos anos de carreira, tem sido protagonista de interessantes acontecimentos.*

*Esse ferro-viário, que aliás todos conhecem, é o Sr. Carlos Parreira, Sub-Chefe de Serviço, que já há perto de 44 anos trabalha dedicadamente na Companhia, tendo servido 4 anos como fogueiro e 15 como maquinista.*

*O Sr. Carlos Parreira, convidado a relatar algumas das suas mais impressionantes recordações, escreveu imediatamente, com a melhor boa-vontade, os interessantes episódios que a seguir vamos publicar e que certamente serão lidos com prazer pelos nossos leitores.*

Maio de 1898...

Lisboa festejava com entusiasmo o 4.<sup>º</sup> centenário da descoberta do Caminho Marítimo para a Índia.

Por este motivo, o movimento de passageiros vindos de todos os pontos do País era enorme nas linhas do caminho de ferro.

O Ramal de Cascais, que nesse tempo era ainda explorado pela Companhia Portuguesa, teve também excepcional concorrência de passageiros.

O pessoal que ali prestava serviço, entusiasmado pela grandeza da comemoração, quis contribuir também, dentro do seu meio, para o brilhantismo dos festejos, enfeitando algumas estações e locomotivas com verdura e flores próprias da quadra que então se atravessava.

Numa destas noites de festa, o maquinista que estava de reserva na estação de Cais do Sodré recebeu ordem para seguir, com a sua locomotiva, a Belém, para conduzir, desde ali a Cascais, um comboio especial com o Sr. Infante D. Afonso.

Ao romper da manhã, o comboio chegava à estação de Cascais sem novidade, sendo ali esperado pelo respectivo chefe, Sr. Orvalho, homem muito popular e bondoso, que, pelo seu feitio atraente e prestável, gosava das simpatias da maior parte das famílias fidalgas que no verão habitavam Cascais.

O Infante D. Afonso tinha por ele particular estima.

Logo que desceu do salão, Sua Alteza exclamou para o Orvalho, que respeitosamente o cumprimentava:

— Sim senhor. — Bonita marcha. — Viemos muito bem!

Ao que o chefe respondeu, indicando o maquinista:

— Era de esperar. O rapaz foi escolhido! E acrescentou:

— Como V. Alteza vê, ele esmerou-se não só em conduzir o comboio, como também em enfeitar a máquina!

— É verdade. Está bonita! disse o Infante, olhando para a locomotiva.

Depois de dirigir ao maquinista algumas palavras de elogio, Sua Alteza saiu da gare, acompanhado por um oficial de marinha.

Este, momentos depois, voltou e muito discretamente entregou ao maquinista uma libra em ouro da parte do Sr. Infante.

Ao Orvalho, porém, o caso não passou despercebido e, por isso, sorriu para o maquinista, exclamando :

— Apanhaste, hein ? !

Aquêle, mostrando a libra, respondeu :

— Hei de guardá-la como recordação.

— Sim, sim... retorquiu o chefe, como quem não acreditava em tal promessa.

E não se enganava o bom do Orvalho, duvidando da afirmação do maquinista.

Os vinte anos que êste apenas contava e o seu contentamento pelo que se havia passado, não puderam resistir por muito tempo; por isso, logo na noite seguinte deu largas ao seu entusiasmo por maneira tão dissipadora, que por alta madrugada, quando recolheu ao dormitório, da libra apenas restavam uns míseros cobres.

Mas, nem tudo se perdeu.

No espírito daquele que, então, era rapaz, vive ainda hoje a grata recordação da gentileza e da bondade daquele Príncipe.

\* \* :

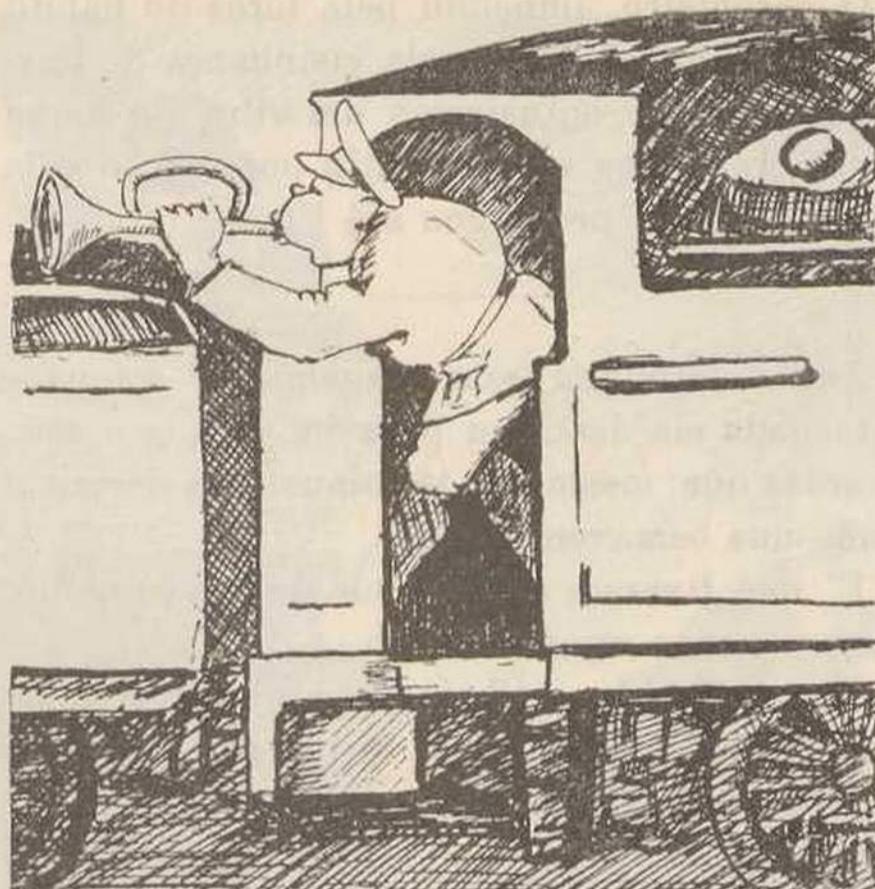
Estávamos em Outubro de 1918.

Em Oeiras, formou-se um comboio especial para conduzir a Elvas um certo número de presos políticos de categoria, que se encontravam na Tôrre de S. Julião.

O comandante da força armada (homem já muito idoso) que acompanhava o comboio, antes da partida, mandou que a locomotiva fosse ocupada por um oficial, duas praças armadas e um corneteiro, a-fim-de seguirem até Elvas.

O Chefe-maquinista, que devia conduzir o comboio, dirigiu-se ao referido comandante e informou-o de que era impossível arrumar sobre a locomotiva êste número de homens, sem que o serviço fosse prejudicado.

Acrescentou que o Sr. comandante podia



O corneteiro, impelido pela fôrça do hábito, soltou com entusiasmo um vibrante toque de alvorada que se repercutiu por todo o vale da Malefa...

*Desenho de Gil Salazar, da Divisão de Exploração*

estar descansado; o comboio marcharia bem sem a presença da fôrça na locomotiva.

Depois de muito instado, o comandante concordou em retirar o oficial e as duas praças, mas, enquanto ao corneteiro, êsse ficava, porque teria pelo caminho que fazer determinados toques de corneta, para êle, comandante, ficar sabendo que tudo ia bem.

O Chefe-maquinista ainda objectou que para isso tinha o silvo da locomotiva, mas não houve outro remédio; neste ponto, a decisão do comandante era irrevogável.

O corneteiro seguiu na locomotiva e, manda a verdade que se diga, cumpriu o seu dever.

Por tôda a longa extensão da linha de Leste, não houve estação, caseta ou casal próximo do qual o corneteiro não fizesse ouvir o seu endiabrado instrumento.

Mesmo de noite, para lá de Santarém, o seu furor musical não esmoreceu.

Já Santa Eulália ficava para traz, quando a manhã começou a romper dos lados de Espanha.

O comboio rolava agora, com vagar, pela sinuosa pendente de Malefa.

Da locomotiva já se avistava, no alto do monte branqueado pela luz da aurora, o famoso Forte da Graça.

O corneteiro, impelido pela força do hábito e também influenciado pela vizinhança do Forte, soltou com entusiasmo um vibrante toque de alvorada que se repercutiu por todo o vale da Malefa e se prolongou até Elvas.

Assim terminou esta viagem; tão serena e sossegada ela decorreu para os presos e seus guardas que, mesmo no término, êles dormiam como uns bemaventurados.

E' que tiveram a felicidade de, no comboio, viajar apenas um corneteiro.

Tempo depois, o Chefe-maquinista respondia a um expediente, no qual se lhe atribuía a responsabilidade de permitir que, sobre a locomotiva, alguém estranho ao serviço fizesse repetidos toques de corneta, facto notado em diversas estações por onde o comboio passou...

\*  
\* \*

Quando o Presidente da República Francesa, Sr. Loubet, visitou oficialmente Lisboa, o comboio especial que o conduziu foi rebocado, desde a fronteira, pela locomotiva n.º 62 (Compound Fives Lille), lindamente ornamentada com escudo, bandeiras portuguesas e francesas.

A composição do comboio presidencial era constituída por salões novos da Companhia do Norte de Espanha.

O freio automático era composto dos órgãos mais modernos, tais como válvulas de acção rápida, etc., cujos efeitos eram, até então, desconhecidos entre nós.

A manobra d'este freio tinha que ser muito cuidadosa, porque a sua acção, além de rápida, era violenta.

O comboio não tinha paragem prescrita desde Tôrre das Vargens até Entroncamento, mas, a-pesar-disso, as estações d'este percurso encontravam-se apinhadas de gente, que, com gritaria, música e foguetes, saudavam o comboio na sua rápida passagem.

Já próximo de Abrantes, de sobre a locomotiva, notava-se o fumo dos foguetes, que às dezenas subiam em tôdas as direcções.

Quando o comboio entrou nas agulhas, o

ruído dos foguetes e morteiros era ensurdecedor.

O Chefe-maquinista que conduzia a locomotiva (empregado antigo e muito conhecedor) ou porque se precipitasse com tanto ruído, ou confundisse com petardos, o que é certo é que manobrou a palmatória do freio e, a-pesar dos seus esforços em contrário, auxiliado pelo maquinista, o comboio estacou precisamente na gare de Abrantes.

Parecia o Juízo final! — Oficiais do Exército, soldados e povo, enfim, uma multidão enorme que enchia a gare, soltava ruídosos vivas, acompanhados pelos acordes da «Marseilles» e «Hino da Carta», executados por bandas de música.

Algumas entidades oficiais subiram ao salão para cumprimentar o Presidente, que veio também à janela agradecer a manifestação.

O Engenheiro da Divisão de Material e Tracção, Sr. Lavalialle, é que, a-pesar-de francês, pareceu não gostar do facto, porque, num mixto de português e francês, deu uma tremenda repreensão ao Chefe de maquinistas, por ter efectuado a paragem.

Este desculpou-se como pôde, mas o Engenheiro, não compreendendo bem o português, ainda mais se irritava com as desculpas.

Dias depois, um semanário de Abrantes, em letras gordas, elogiava a comissão local dos festejos, por ter conseguido que o comboio presidencial ali parasse...

\*

\* \*

Em 1897, era guarda da passagem de nível entre as estações de Parede e S. João do Estoril, um antigo assentador da Via, a quem uma locomotiva tinha, em tempos, decepado uma perna, na linha de Oeste.

Por êste motivo o nosso homem usava uma perna de pau muito torneada e brunida, que se prendia à coxa por meio de uma série complicada de correias afiveladas.

A-pesar desta falta física, era um guarda de confiança que, quer de dia quer de noite, muitas vezes sob temporal, lá estava no seu posto, sorridente e prazenteiro, fazendo sinal aos comboios.

Em uma manhã, porém, ou porque a campainha não o avisasse, ou por outro qualquer motivo, foi surpreendido dentro da caseta, pelo silvo da locomotiva dum comboio ascendente que se aproximava.

Apressado, lançou mão das bandeiras e saiu, tentando atravessar a via ascendente; porém, quando ia já a sair dela, a extremitade da perna de pau entalou-se no contra-carril.

Aficto, tendo o comboio à vista, tentou num supremo esforço livrar-se de tão crítica situação mas apenas conseguiu esticar as correias que o prendiam, o que contudo lhe permitiu desviar o corpo um pouco mais do carril, ficando numa posição quase horizontal, com a cara voltada para o comboio e os braços abertos.

A locomotiva escavacou a perna de pau, e o pobre guarda, puxado pelas correias, foi cair a alguns metros de distância mas, felizmente, sem consequências de maior, além do trambulhão.

Quando o maquinista dêste comboio regressava, conduzindo outro descendente, o guarda, amparado por uma muleta, esperava-o na estação de Parede, a fim de lhe pedir que fosse benévolamente para ele na informação que desse do acidente.

O maquinista, compadecido, disse-lhe que ficasse descansado e exclamou, sorrindo:

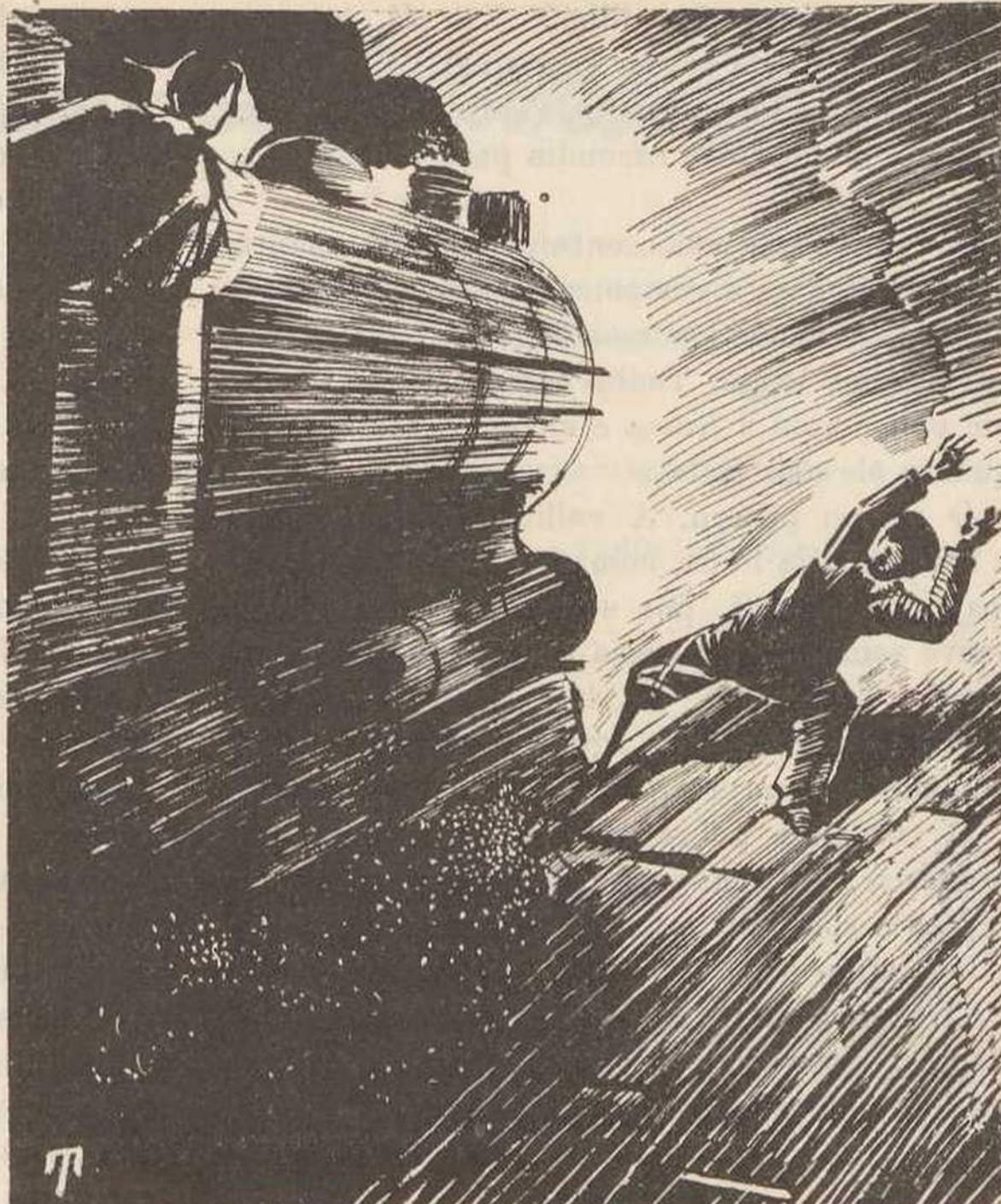
— Você livrou-se de bôa!

— E' verdade, tive sorte — concordou o guarda, acrescentando: — O que me valeu foi a perna ser de pau, senão a estas horas estava outra vez no hospital.

E lá se foi, apoiado na muleta, a caminho da sua barraca, alegre e soridente, bendizendo a sua sorte.

\* \* \*

Na modesta caseta de guarda, na linha do



Aficto, tendo o comboio à vista, tentou num supremo esforço livrar-se de tão crítica situação...

*Desenho do arquitecto Cottinelli Telmo,  
da Divisão de Via e Obras.*

Norte, festejava-se neste dia de Ascenção o aniversário da guarda da P. N.

A māi, já velhota, mas ainda fresca e rosa-  
da, tinha vindo do seu casal distante para  
assistir ao jantar de anos da filha e para ver  
os seus netinhos que há muito não via.

Embora modesto, o banquete permitiu a esta  
pobre família, comer e beber com alegria.

Na caseta ouviam-se distintamente os sinos  
de uma igreja ali próxima tanger festivamente,  
convidando o povo da aldeia e dos casais a  
assistir à festa da Ascenção.

Animada pelo prazer da mesa e pela música  
festiva dos sinos, a guarda perguntou:

— Oh minha māi! Se eu, meu marido e os  
pequenos déssemos uma saltada até à igreja,  
a māi fazia sinal ao rápido?

— E porque não, filha? Vão lá, que o rápido não há de passar sem sinal.

Cá fora tudo era silêncio ao cair da tarde, quando o sol já se escondia para os lados do mar.

A velhota um pouco entorpecida e sonolenta pelos efeitos da digestão, passeava por sobre a linha observando-a e monologando: «O rápido ainda vem longe. Tenho tempo de me sentar um pouco aqui à fresca e alizar os cabelos enquanto ele não apita.»

O tempo passou. A velhota sentada sobre a banqueta da linha, com as tranças dos cabelos, ainda fartas, por sobre as costas, numa suave sonolência, parecia alheia ao tempo e ao local.

De súbito, um silvo agudo e vibrante cortou o silêncio da tarde.

O corpo da pobre criatura, como querendo erguer-se, teve um estremecimento.

Mas o sono, mais forte, manteve-a na imobilidade anterior.

O rápido passou. De sinal apenas se notou, depois, agarrada à aresta cortante do estribo da locomotiva, uma trança de cabelo.

\*  
\* \*

Foi num dia de procissão em Aveiro.

O comboio n.º 3 saiu dali com uma enorme carga de passageiros que se destinavam às estações e apeadeiros até Pôrto.

Como é de supor, a marcha deste comboio atrasou bastante, facto que causou um certo reparo ao maquinista do comboio rápido Pôrto-Lisboa, quando ao passar por Ovar não o viu lá, como era costume.

Mas como circulava em dupla-via, não tinha que preocupar-se muito com este facto.

Depois de Ovar, a velocidade do rápido ia

aumentando à maneira que o perfil mais favorecia.

Assim, passou Avanca e, logo a seguir, Estarreja também ficava para traz.

E nada de avistar o comboio n.º 3.

De súbito, o maquinista teve um presentimento e, tão rápido como pensou, fechou a força à locomotiva e apertou o freio com a maior das violências, perante a surpresa do fogueiro, que não podia compreender porque é que o seu maquinista queria parar o comboio naquele ponto.

O facto do comboio afrouxar de súbito a sua marcha, chamou a atenção dos passageiros que vieram às janelas, tendo êstes então ocasião de presenciar um facto que não estava previsto.

A máquina do comboio rápido foi parar precisamente ao lado da que rebocava o comboio n.º 3, que estava parado no apeadeiro de Canelas.

Os passageiros deste comboio, na sua maioria, haviam desembarcado pelo lado oposto, enchendo a via descendente por onde o rápido havia de passar.

Se este avançasse mais uns escassos metros, uma grande parte daquela pobre gente decerto não voltaria às suas terras.

— Quem te avisou que estávamos aqui? — preguntou o maquinista do comboio n.º 3 ao seu colega do rápido.

Este estava por tal forma impressionado, que nem fôrças teve para responder.

Deu-se, porém, logo a seguir uma cena quâsi teatral.

O velho Jacob, condutor do comboio rápido, que tudo havia notado, não podendo conter-se, no entusiasmo da sua admiração e contentamento, abraçava e beijava o seu maquinista, exclamando:

— Eh! grande homem! Grande homem!

(Continua)



# *Consultas e Documentos*

## CONSULTAS

## Tráfego e Fiscalização

### Tarifas:

P. n.<sup>o</sup> 686.—Peço me seja indicado o processo de taxa do seguinte transporte:

Um vagão com laranja, fruta fresca de mesa em taras recomendadas pela Companhia, peso 5.450 quilos, em G. V., de Viana-Doce para Cascais, carga e descarga pelos donos.

*R.* — Segue discriminação de taxa:

## Milano e Parigi

Distância 82 Km.

### Tarifa Geral, base 6.<sup>a</sup> por 8 T.

|                                    |               |
|------------------------------------|---------------|
| Transporte: 10\$34 × 6 × 8.....    | 496\$32       |
| Registo .....                      | \$55          |
|                                    | <hr/>         |
|                                    | 496\$87       |
| Viana-Doca (Aviso A. 375)          |               |
| \$25 × 6 × 10.....                 | 15\$00        |
| Imposto do sêlo (5,05 %) ...       | \$76          |
| Adicional de 5 % ...               | <hr/> \$79    |
|                                    | <hr/> 16\$55  |
|                                    | <hr/> 513\$42 |
| Arredondamento.....                | \$03          |
|                                    | <hr/> 513\$45 |
| A deduzir 10 % (Aviso A. 325) .... | 51\$35        |
|                                    | <hr/> 462\$10 |

## **Antiga Rêde**

Distância 352 Km.

Aviso ao Pùblico A n.<sup>o</sup> 460

|   |           |
|---|-----------|
| Transporte (128\$80 - 3\$00) $\times$ 5,45. | 685\$61   |
| Arredondamento..... . . . . .               | \$04      |
|   | <hr/>     |
|   | 685\$65   |
| A deduzir 10% (Aviso A. 325) .....          | 68\$57    |
|   | <hr/>     |
|   | 617\$08   |
| Arredondamento..... . . . . .               | \$02      |
|   | <hr/>     |
| Total .....                                 | 617\$10   |
|   | <hr/>     |
|   | 1.079\$20 |

P. n.º 687. — Na chamada (4) da Tarifa Especial n.º 13 de G. V., diz-se: cada grupo de duas motocicletas com carro anexo é taxado como um automóvel.

Peço dizer-me qual a manutenção que corresponde ao seguinte transporte:

5 motocicletas, com carro anexo, em G. V., de Lisboa-P a Santarém, carga e descarga pelos donos.

*R.* — Segue discriminação da taxa:

Distancia 75 Km. = Tarifa 13 (mínimo 100 Km.)

|                                     |         |
|-------------------------------------|---------|
| Transporte.....                     | 251\$70 |
| Evolução e manobras \$80 × 11 × 2.. | 17\$60  |
| Registo e aviso de chegada.....     | 1\$10   |
|                                     | <hr/>   |
|                                     | 18\$70  |
| Adicional de 10 %.....              | 1\$87   |
|                                     | <hr/>   |
|                                     | 20\$57  |
|                                     | <hr/>   |
|                                     | 272\$27 |
| Arredondamento.....                 | \$03    |
|                                     | <hr/>   |
| Total.                              | 272\$30 |

Cobram-se evoluções e manobras por 2 grupos de 2 motos, visto no preço do transporte estar já incluida a manutenção correspondente a um automóvel.

*P. n.º 688.* — Peço me seja indicado o seguinte processo de taxa em p. v.:

Miranda do Côrvo a Crato — Um vagão particular com 3 pisos, com a superfície do 15 m<sup>2</sup> com 50 carneiros, 40 ovelhas, 20 cabras, 60 cabritos e 20 cordeiros, carga e descarga pelos donos.

*R.* — Segue discriminação da taxa:

Distância 226 Km. — Tabela 4, com o recargo de 5 %.

(Art. 1.º do Capítulo II da Tarifa Especial A.)

|  |  |   |
|--|--|---|
| $60 \text{ cabritos} =$ $20 \text{ cordeiros} =$ | $30 \text{ carneiros}$ $\underline{10} \quad \text{»}$ $150$ | } |
|  |  |   |

Vê Circular n.º 704 do  
Serviço de Fiscalização  
e Estatística.

Taxa calculada pelo mínimo de 2 pisos

$$20\$70 + \frac{20\$70 \times 5}{100} = 21\$73,5$$

|  |         |
|--|---------|
| Transporte: 21\$73,5 × 11 × 2 .....            | 478\$17 |
| Bónus de material particular: \$01 × 11 × 226. | 24\$86  |
|  | 453\$31 |
| Evoluçãoes e manobras 1/20 × 11 × 2. ....      | 26\$49  |
| Imposto do sêlo....                            | 22\$90  |
| Registo, aviso de chegada e assistência.....   | 1\$25   |
|  | 503\$86 |
| Adicional de 10 %.....                         | 50\$39  |
| Total.....                                     | 554\$25 |

P. n.º 689 — Peço a discriminação da seguinte taxa: Um vagão com fardos de pasta de madeira, 10:000 quilos, de Albergaria-a-Velha a Tomar, carga e descarga pelos donos, em P. V.

R. — Supondo que a mercadoria foi carregada no Vale do Vouga num só vagão, a taxa que corresponde é a seguinte:

#### Vale do Vouga

Distância 42 Km. — Tabela 12

|  |         |
|--|---------|
| Transporte: 1\$31 × 11 × 10.....       | 144\$10 |
| Evoluçãoes e manobras: \$40 × 11 × 10. | 44\$00  |
| Trasbordo: \$30 × 11 × 10 .....        | 33\$00  |
| Registo e assistência .....            | \$70    |
| Impôsto do sêlo .....                  | 7\$28   |
|  | 229\$08 |
| Adicional de 10 %.....                 | 22\$91  |
| Arredondamento.....                    | \$01    |
|  | 252\$00 |

#### C. P.

Distância 175 Km. — Tabela 20

|  |         |
|--|---------|
| Transporte: 2\$99 × 11 × 10.....       | 328\$90 |
| Evoluçãoes e manobras: \$40 × 11 × 10. | 44\$00  |
| Trasbordo: \$30 × 11 × 10 .....        | 33\$00  |
| Aviso de chegada .....                 | \$55    |
| Impôsto do sêlo .....                  | 16\$61  |
|  | 423\$06 |
| Adicional de 10 %.....                 | 42\$31  |
| Arredondamento .....                   | \$03    |
| Total.....                             | 465\$40 |

#### DOCUMENTOS

##### I — Direcção Geral

Aditamento à Ordem da Direcção Geral n.º 104 — Actualiza as disposições da Ordem da Direcção Geral n.º 104, de 12 de Junho de 1914.

Em virtude das alterações agora introduzidas ficam sem efeito as disposições desta Ordem referentes a eleições.

Ordem da Direcção Geral n.º 253. — Estabelece a concessão de férias com vencimento ao pessoal suplementar (rondistas, guardas, carregadores, limpadores, marinheiros, serventes, auxiliares, ordenanças e *grooms*).

##### II — Tráfego

Comunicação-Circular n.º 48. — Amplia aos comestíveis acondicionados em taras de diversas espécies a aplicação da rubrica «Mercearia (géneros de) não designada», anulando e substituindo a Comunicação-Circular n.º 35.

Comunicação-Circular n.º 49. — Indica o tratamento tarifário a aplicar às remessas em pequena velocidade de latas ou caixas vazias, com as tampas separadas, desde que nas declarações de expedição sejam designadas por «latas de fôlha de Flandres, para conservas».

Aditamento n.º 39 à Classificação Geral. — Reduz os mínimos de carregamento fixados na Classificação para os transportes de águas minerais nacionais e de garrafas de vidro, em regime de vagão completo. Modifica o tratamento tarifário de diversas rubricas relativas a pasta para papel, equiparando-o ao que já se aplicava à «pasta de papel».

Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em vigor nas linhas da Antiga Rêde, Sul e Sueste e Minho e Douro. — Isenta os expedidores e consignatários da obrigatoriedade de procederem às operações de carga e descarga das remessas de explosivos, em regime de detalhe.

Nesta conformidade a taxa de manutenção a aplicar aos transportes de detalhe de explosivos é a fixada no § 1.º do Art.º 3.º da Tarifa de Despesas Acessórias.

Aviso ao Públíco A. n.º 524. — Eleva a 40% a bonificação no preço de transporte de pequenos volumes de recovagens despachados como bagagem.

6.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V. — Reduz os preços dos bilhetes de 2.ª e 3.ª classes dos §§ 5.º e 6.º, entre Campanhã e Pôrto.

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 101 de G. V.— Inclui uma disposição relativa ao cálculo dos preços de 1.ª classe nas linhas do Vale do Vouga, dá nova redacção à condição 9.ª e torna a tarifa aplicável ao trôço da linha Sousel-Cabeço de Vide.

16.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 7 de G. V.— Estabelece novos bilhetes de ida e volta entre várias estações.

### III — Fiscalização

Circular n.º 857 — Dá esclarecimentos acerca das taxas do complemento do impôsto ferroviário.

Comunicação-Circular n.º 43.— Recomenda ao pessoal das estações que, na ocasião do despacho de volumes destinados a domicílio, ao abrigo da Tarifa 8/108, verifique se o nome do destinatário, rua e número estão legivelmente designados nos endereços apostos nos volumes e no mod. F 111.

Comunicação-Circular n.º 44.— Diz que com a revista «Cine-Jornal» foi estabelecido acordo de publicidade.

Comunicação-Circular n.º 45.— Reproduz o espécime dos bilhetes complementares que são fornecidos aos passageiros ao abrigo do Cartaz E. n.º 2010 de 22 de Dezembro de 1933.

Carta impressa n.º 78.— Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura extraviados na 2.ª quinzena do mês de Março de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 79.— Refere-se à redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos congressistas que foram assistir ao II Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, realizado no Porto em 8 de Abril de 1937.

Carta impressa n.º 80.— Esclarece que os anexos às Carteiras de Identidade dos Jornalistas não estão ao abrigo do disposto na Carta impressa n.º 70.

Carta impressa n.º 81.— Refere-se à redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos indivíduos e de pessoas de suas famílias que os acompanharam (esposas e filhas solteiras) que fôram assistir ao 1.º Centenário da Academia Politécnica e da Escola Médico-Cirúrgica, realizado no Porto nos dias 10 a 18 de Abril de 1937.

Carta-Imressa n.º 82.— Trata da redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das congressistas que assistiram à 1.ª Semana Nacional de Estudos Noelistas realizado em Lisboa nos dias 18 a 25 de Abril de 1937.

Carta Impressa n.º 83.— Alude à prorrogação da validade dos passes fornecidos pela Companhia e das autorizações concedidas aos sargentos e equiparados do R. S. C. F.

Carta Impressa n.º 84.— Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Abril de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 85.— Comunica ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das congressistas que tomaram parte no Congresso-Peregrinação Nacional da Liga de Ação Católica Feminina, realizado em Fátima nos dias 1 a 3 de Maio de 1937.

### Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Abril de 1937

|                            | Antiga Rêde |               | Minho e Douro |               | Sul e Sueste |               |
|----------------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
|                            | Carregados  | Descarregados | Carregados    | Descarregados | Carregados   | Descarregados |
| Período de 1 a 7 ...       | 4.276       | 4.173         | 2.027         | 1.956         | 2.506        | 2.078         |
| >    >    8    >    14 ..  | 4.139       | 4.487         | 1.863         | 1.966         | 2.497        | 2.003         |
| >    >    15    >    21... | 4.280       | 4.247         | 1.853         | 1.749         | 2.368        | 2.235         |
| >    >    22    >    30... | 5.441       | 5.657         | 2.482         | 2.435         | 3.078        | 2.854         |
| Total .....                | 18.136      | 18.564        | 8.225         | 8.106         | 10.449       | 9.170         |
| Total do mês anterior      | 18.192      | 18.805        | 8.176         | 7.890         | 10.762       | 9.052         |
| Diferenças ....            | - 56        | - 241         | + 49          | + 216         | - 313        | + 118         |



O Ateneu Ferroviário apresentou na Sociedade de Geografia, pela primeira vez em Portugal, uma classe de senhoras executando um esquema completo de ginástica musicada. Uma das fases dos exercícios

## *Factos e informações*

### Ateneu Ferroviário

Promovido pelo Ateneu Ferroviário, realizou-se no sábado, 8 de Maio, na Sala «Portugal» da Sociedade de Geografia, um grandioso saraú dedicado à mulher portuguesa.

Esta brilhantíssima festa foi um dos números do programa comemorativo do 2.º aniversário daquela colectividade, cuja acção educativa, mormente no campo da educação física, é das mais interessantes e dignas de aprêço.

O Ateneu Ferroviário mantém, além de várias disciplinas, como Português, Francês, Inglês, Contabilidade e Escrituração, Aritmé-

ica, Música, dois cursos de Ginástica para senhoras e crianças, pensando muito em breve criar um curso masculino.

O reconhecimento pela sua obra e o interesse que estava despertando a primeira apresentação, em público, da classe de senhoras, levaram à Sociedade de Geografia alguns milhares de pessoas, que por completo ocupavam todos os lugares da vasta e magestosa «Sala Portugal».

Ao saraú presidiu S. Ex.<sup>a</sup>, o Senhor Presidente da República, ladeado pelos Srs. Major Joaquim Abranches, Ministro das Obras Públicas; Doutor Fezas Vital, representando o Conselho de Administração da Companhia; Coronel

Lopes Galvão, Secretário Geral da Sociedade de Geografia e o Vice-Presidente da Assembleia Geral do Ateneu, Feliciano Barral.

Entre a assistência, viam-se os Srs. Vasco de Moura, Secretário adjunto da Direcção Geral, representando o Sr. Director Geral; Almirante Sarmento Saavedra, General Amílcar Mota,



O Sr. Dr. José Pontes discursando

Coronel Cameira, Comandante Geral da Policia, Capitão Silva e Costa, Prof. Dr. Leal de Oliveira, Dr. Salazar Carreira, Raúl de Oliveira, director de «Os Sports»; Prof. Cruz Filipe; Sá Viana, presidente do «Lisboa Ginásio Club»; Artur Rodrigues Fonseca, director do «Ginásio Club Português»; Prof. Mário Fer-

reira da Costa, Prof. Quintino da Costa, Prof. Marques Pereira, Prof. Aníbal Pinheiro, Prof. Júlio Santos, Prof. Tenente Alvaro Neto, vários funcionários superiores da Companhia, etc.

Assistiram ao sarau representações, devidamente equipadas, das classes femininas do «Sporting Club de Portugal» e «Lisboa Ginásio Club», e das classes infantis do Ateneu Ferroviário e da Associação Escolar de Ensino Liberal.



A Senhora D. Maria Lamas lendo a sua conferência



O Sr. Presidente da República, ladeado pelo Sr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações e pelo Sr. Doutor Fezas Vital, membro do Conselho de Administração da Companhia

Quando o Sr. General Carmona deu entrada na Sala «Portugal», a banda do Ateneu irrompeu com os acordes do Hino Nacional, ao mesmo tempo que uma vibrante e prolongada salva de palmas se fazia ouvir.

#### O saraú principiou

com a execução de um concerto pela referida banda, sob a regência do Maestro Manuel Ribeiro, que ouviu fartos e significativos aplausos.

A Sr.<sup>a</sup> D. Maria Lamas, conhecida poetisa e escritora, fez a seguir uma palestra subordinada ao tema «Mulheres de hoje», na qual pôs em confronto a educação antiga e a educação moderna, acabando por con-

cluir que as mulheres devem dedicar-se com o maior interesse à prática dos exercícios físicos adequados à sua constituição fisiológica.

Apontou o exemplo fornecido por algumas desportistas estrangeiras, salientando as proezas notáveis da avia-

dora Amy Molisson, e aconselhou as raparigas a fazerem desporto no próprio interesse da sua beleza e da sua saúde.

No final, felicitou o Ateneu Ferroviário, fazendo votos pelas suas prosperidades.

Seguidamente, o Sr. Dr. José Pontes, Presidente do Comité Olímpico Português, saudou as mulheres portuguesas, tecendo um hino caloroso às suas virtudes de esposas e mães, e incitando-as, como fizera a conferencista anterior, à prática regular dos exercícios físicos.

O Ateneu Ferroviário trabalha nesse sentido, como ia ver-se naquela festa.

Apresentou-se depois a classe feminina do



As senhoras da classe feminina do Ateneu



O Sr. José Júlio Moreira, professor de ginástica do Ateneu



O Maestro, Sr. Manuel Ribeiro

Ateneu. Vinte gentis senhoras, recrutadas entre famílias de ferroviários, deram entrada na sala marchando com aprumo e graça, saudando a assistência que as ovacionava carinhosamente.

E seguiu-se a lição com esquema propositadamente elaborado pelo Snr. José Júlio Moreira, que é também ferroviário e foi aluno da Escola Superior de Educação Física.

Ao ritmo cadenciado da inspirada partitura, expressamente escrita pelo Maestro Manuel Ribeiro, as senhoras do Ateneu sem um deslize, impecavelmente, executaram a lição com uma graça e harmonia encantadoras.

A meio do esquema houve uma marcha cantada, com bonitos versos da autoria de outro ferroviário, o Sr. José Santana Mota, e que a classe executou admiravelmente.

No final as senhoras receberam uma formidável ovacão, de que muito justamente compartilharam o Snr. Moreira e o Maestro Ribeiro, o primeiro dos quais foi pessoalmente felicitado pelo Sr. Presidente da República.

Esta primeira apresentação no nosso País de uma classe de senhoras, executando uma lição de ginástica musicada dentro dos princípios de Ling, constituiu um formoso espectáculo e foi mais um triunfo para o Ateneu Ferroviário.

O Snr. Júlio Moreira, que é credor das maiores felicitações pelo triunfo obtido, encontrou nas senhoras e no Maestro cooperadores valiosos que lhe permitiram trazer a público qualquer coisa de novo e de muito interessante.

Já o ano passado, por ocasião do saraü organizado pelo jornal «Os Sports», com a colaboração do Ateneu, Júlio Moreira apresentara uma classe infantil musicada, a qual obteve grande êxito. Antes de se retirarem da sala, as senhoras da classe do Ateneu receberam um lindo ramo de cravos que lhes foi oferecido pela representação do «Lisboa Ginásio Club».

Um grupo de atletas do «Ginásio Club Português», que amavelmente acedeu a colaborar na festa, executou interessantes exercícios de paralelas e de mesa alemã, arrancando justos aplausos.

Em saltos à corda, exibiram-se muito bem seis alunas da classe infantil do Ateneu Ferroviário.

O *Boletim da C. P.* congratula-se pelos resultados de tão brilhante festa.

## Concurso de desenhos e fotografias de 1936

O júri encarregado de classificar os desenhos e fotografias apresentados ao concurso do ano transacto, constituído pelos Snrs. Eng.<sup>o</sup> Henrique Pinto Bravo, Chefe de Divisão adjunto à Direcção Geral, Eng.<sup>o</sup> Azevedo Nazareth, Sub-chefe de Serviço da Divisão de Exploração e o pintor Snr. Albino Armando Costa, funcionário da Direcção Geral, resolveu, por unanimidade, atribuir os seguintes prémios e menções honrosas:

### a) — Desenhos

#### Prémios

- 1.<sup>º</sup> Prémio — Bernardino Coelho
- 2.<sup>º</sup> Prémio — Artur José Guerreiro

#### Menções honrosas

- Alberto A. Mourato  
António J. Sequeira

O júri, atendendo a que os desenhos apresentados pelos Snrs. Alberto Mourato e António Sequeira não tinham qualidades para se lhes atribuir qualquer dos prémios instituídos na respectiva secção mas que, no entanto, revelavam manifesto interesse pelo concurso, deliberou, como estímulo para novas realizações, conceder-lhes, extra-concurso, respectivamente 300\$00 e 200\$00 Escudos.

### b) — Fotografias

#### Prémios

- 1.<sup>º</sup> Prémio — Abel Leite Pinto
- 2.<sup>º</sup> Prémio — Acácio Eduardo Rodrigues
- 3.<sup>º</sup> Prémio — João José de Brito Abrantes
- 4.<sup>º</sup> Prémio — Manuel Gonçalves

#### Menções honrosas

- Manuel Esteves Júnior  
Octávio Homem  
Alvaro Paz.

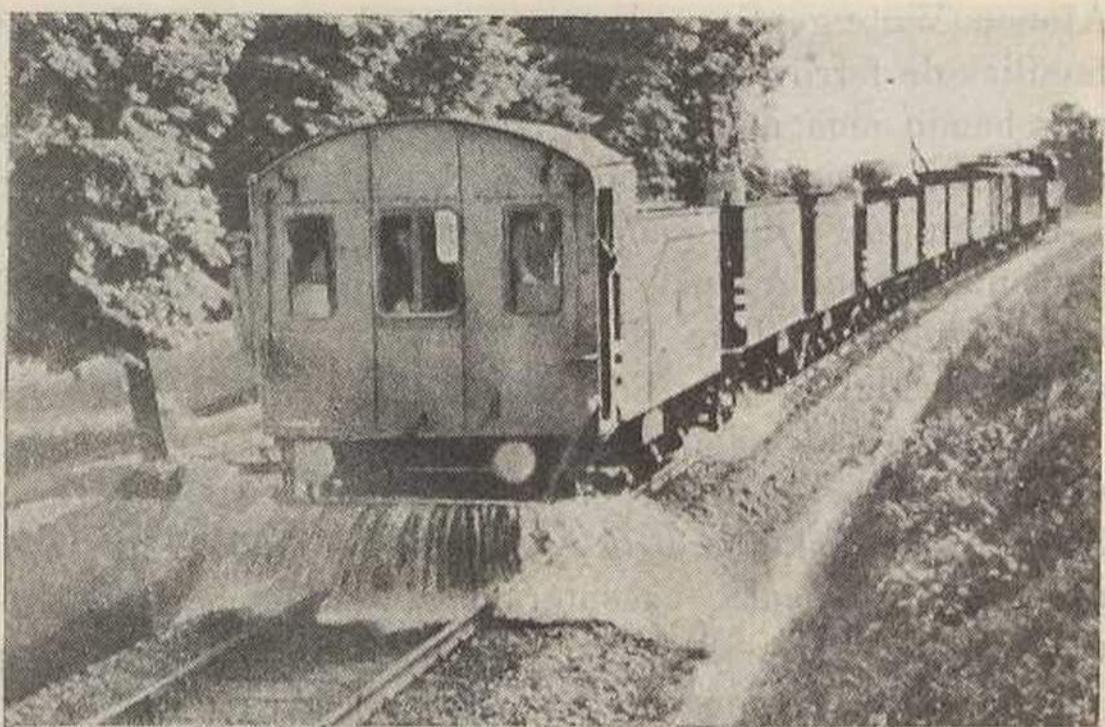
O *Boletim da C. P.* felicita os premiados e agradece a todos os concorrentes a sua valiosa colaboração.

Obras de guerra

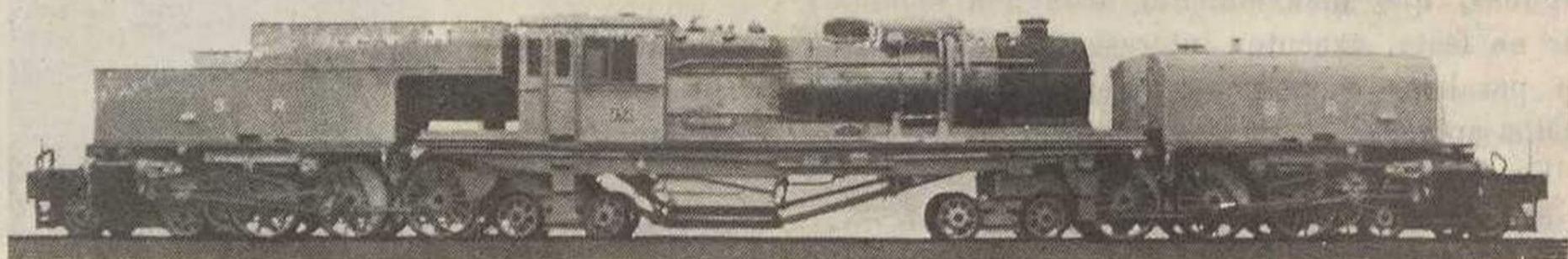
confusão que se verifica

uma das estradas de ferro

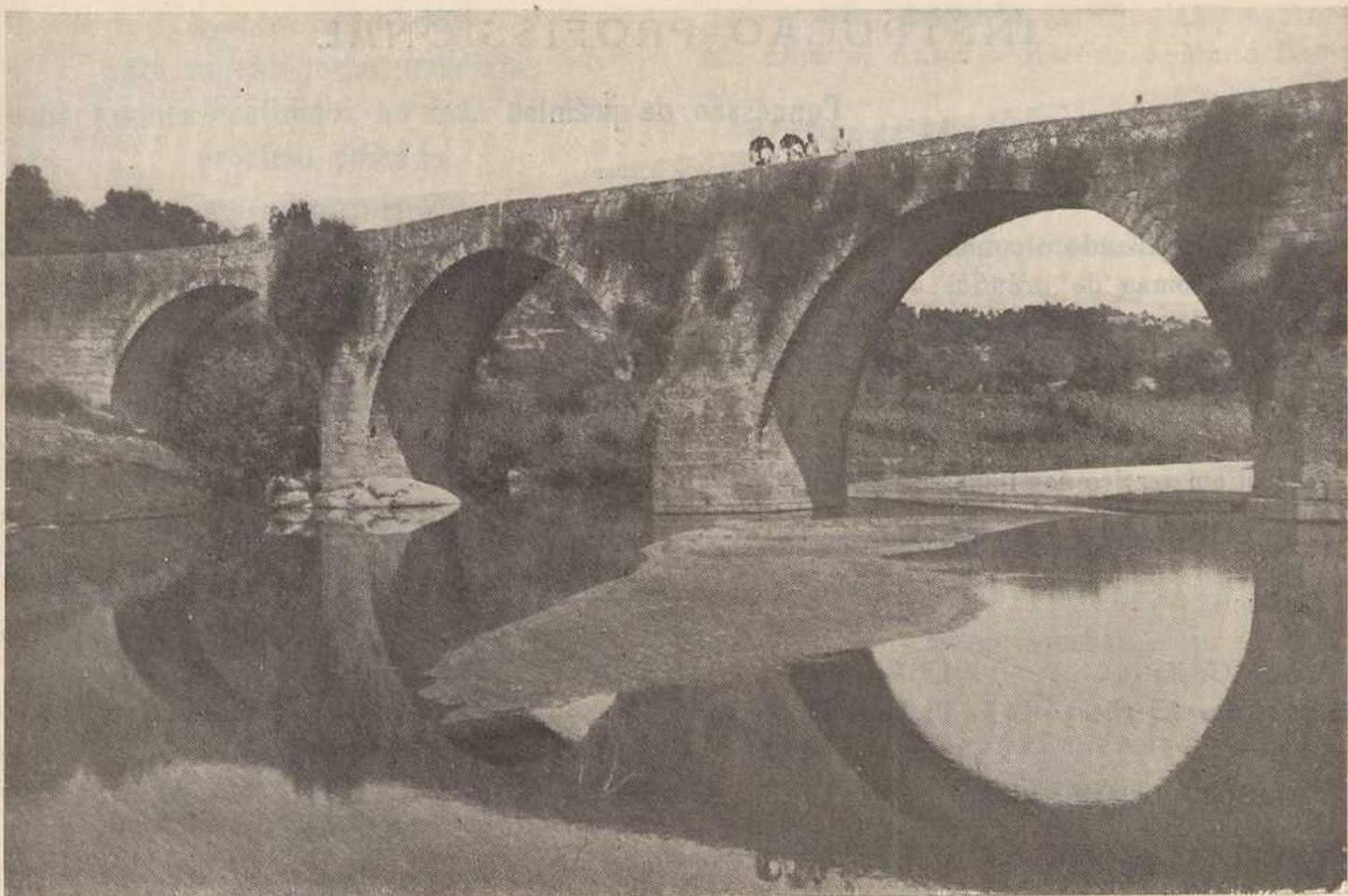
Na Alemanha: Combóio formado por velhos «tenders» adaptados a depósitos, contendo um preparado químico, líquido, destinado a destruir a erva que cresce na via. O último dos «tenders» é munido de um borrifador



Vagão plataforma, transportando duas peças de artelharia anti-aérea



Locomotiva Beyer-Garratt, construída para os caminhos de Ferro do Sudão



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1937

Ponte sobre o Rio Dão

Fotog. de José da Silva, bobinador nas Oficinas Gerais de Lisboa P.

# Pessoal.

## Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Umbelina Faria, Telefonista da Direcção Geral, agradece em nome de sua família, a todas as pessoas que se interessaram pelas melhorias de seu irmão, Joaquim Faria, Electrício da Divisão de Via e Obras, durante a sua doença e bem assim a todos os seus colegas que o visitaram e se encorpararam no seu funeral.

Testemunha tôda a sua gratidão ao Ex.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Fernando Wanzeller Pessoa, pelo desvelo e assiduidade de que deu provas durante a longa doença de seu irmão.

Ao Enfermeiro, Snr. Gomes, que o tratou diariamente, não pode deixar de patenteiar, também, o seu reconhecimento».

## Promoções

Mês de Abril

### EXPLORAÇÃO

**Continuo de 1.<sup>a</sup> classe:** Francisco do Nascimento.

**Capataz de 1.<sup>a</sup> classe:** Manuel Delgado.

**Capataz de 2.<sup>a</sup> classe:** Manuel Luiz Pimenta.

**Akulheiro de 2.<sup>a</sup> classe:** Esequiel de Oliveira Carreira.

**Akulheiros de 3.<sup>a</sup> classe:** João Inácio, Adriano Rodrigues, Joaquim Maria da Cruz, Manuel Pires, Jaime Urbano de Carvalho, José Pereira, José André dos Santos, Adriano Moreira, Joaquim Ferreira Braz e José Vicente.

**Conferentes:** Bernardino Rodrigues Moreira e Adelino Fernandes Delgado.

## INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

## Concessão de prémios

Tendo-se realizado o concurso para a obtenção de diplomas de prémios e de mérito na Divisão de Exploração, transcrevem-se a seguir os nomes dos agentes que obtiveram tão alta distinção:

## Pessoal em serviço nas linhas da Antiga Rêde

## Pessoal de estação

## Chefes:

*Eduardo Costa* ..... 1.º Prémio  
*Manuel Branco Picado* .... Diploma de mérito

## Factor de 1.ª classe:

*Domingos Carlos Silva* .... 1.º Prémio

## Factores de 2.ª classe:

*João Lourenço* ..... 1.º Prémio  
*Fausto Rosado Viegas* .... 2.º »  
*Reginaldo Raúl P. Camoezas* Diploma de mérito

## Factores de 3.ª classe:

*Alberto Maria Canhão* .... 1.º Prémio  
*Virgílio Damas Mineiro*.... 2.º »  
*António Martins Ferreira*.. 3.º »

## Pessoal de trens

## Guarda freios:

*João Pereira Paulo* ..... 1.º Prémio  
*António R. Junqueiro*... 2.º »

## Pessoal de revisão de bilhetes

## Revisores:

*Joaquim Simões Pratas*.... 1.º Prémio  
*João António da Conceição* 2.º »  
*Francisco Costa* ..... 3.º »

## Pessoal em serviço nas linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste

## Pessoal de estação

## Chefe:

*Francisco António Paixão* . 1.º Prémio

## Factores de 3.ª classe:

*Samuel Alves Lourenço* ... 1.º Prémio  
*José Francisco Moquenco* . Diploma de mérito  
*António P. Tomás Júnior*.. » » »

## Pessoal de trens

## Guarda-freios:

*Amândio José Castilho*.... 1.º Prémio  
*Júlio da Silva*..... 2.º »  
*Joaquim Santos Soares*.... 3.º »

A todos os novos diplomados endereça o *Boletim da C. P.* as suas felicitações.

O exemplo é a base da autoridade

**Agentes aprovados  
para as categorias imediatas  
nos exames realizados no mês de Abril  
próximo passado**

**Factores de 2.<sup>a</sup> para 1.<sup>a</sup> classe:** José Lopes Xavier, José António Andrade e José Paulo de Lemos.

**Fieis de estação para chefes de 3.<sup>a</sup> classe:** Feliciano José, Inácio Alves das Neves, José dos Santos Patrício, Joaquim Domingos e João Grego Ferreira.

**Chefes de 3.<sup>a</sup> para 2.<sup>a</sup> classe:** Rafael Francisco Charneca e Joaquim António de Vasconcelos.

**Chefes de 2.<sup>a</sup> para 1.<sup>a</sup> classe:** — *Distinto* — Carlos Augusto da Costa.

**Aprovados** — Joaquim Gregório da Silva Cavaco e José Varela Gusmão.

**Nomeações**

Mês de Abril

**EXPLORAÇÃO**

**Empregada de 3.<sup>a</sup> classe:** Ermelinda Marques da Silva.

**Engatadores:** Joaquim Marques Andrade, Joaquim Miguel Ferreira, Laurentino Gonçalves Dias e Pedro Ascenção Silva.

**Guardas de estação:** João Baptista Carvalho, Armando Marques Branco e José Inácio da Cruz.

**Faroleiro:** Alvaro de Sousa.

**Carregadores:** Gaspar Rodrigues Gomes, Augusto Nascimento, António Joaquim da Cruz Júnior, Olindo das Dores Junceiro, António Teixeira, Augusto Fernandes, António Ramos Belo, António de Jesus Simões, Francisco Nunes, João Nunes Eira, Mário de Figueiredo, Manuel Laranjo, Arcelino da Conceição, António Pégas, Aurélio Pinto, José Maria, José da Rocha, António Monteiro, Alfredo Pereira Miranda, Joaquim Afonso Martinho, Joaquim Faria, Valdemar Pereira Esteves, Américo António Gonçalves, Jacinto da Silva Rosa, Sebastião da Silva Zorro, Bernardo de Jesus, José Luiz, Joaquim Capão, António Ramalho, José da Cruz Manique, Francisco Fernandes, José Pimentel Bicho, José Mendes, João Bap-

tista Polido, Armando da Silva Altura, António Duarte, António Martins e Mário Ramocada.

**Servente de dormitório de trens:** José Joaquim.

**MATERIAL E TRACÇÃO**

**Escriturário de 3.<sup>a</sup> classe:** Rogério Baptista Alves Carneiro.

**Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe:** Leonel Rodrigues Passos.

**Marinheiros de 2.<sup>a</sup> classe:** Henrique Ferreira Carvalho, António José Cardoso e Agripino José Botelho.

**Agentes reformados**

Mês de Abril

**DIRECÇÃO GERAL**

Secretaria

*Rogério de Matos Mendes*, Chefe de Secção.

**EXPLORAÇÃO**

**Adelino Soares de Melo**, Inspector Principal da 2.<sup>a</sup> Circunscrição.

Admitido como praticante em 27 de Julho de 1887, foi nomeado factor de 2.<sup>a</sup> classe em 18 de Outubro do mesmo ano e depois de transitar sucessivamente por diversas categorias, foi promovido a Sub inspector em 1 de Janeiro de 1917 e a Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1936.

Foi premiado várias vezes por bons serviços prestados. Durante os longos 50 anos que esteve ao serviço demonstrou grande dedicação pela Companhia e foi sempre estimado pelos seus superiores, colegas e subordinados.

O *Boletim da C. P.* deseja ao Snr. Soares de Melo uma feliz reforma.

*Joaquim Augusto Viegas Couceiro dos Santos*, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Santarém.

*José Jerónimo*, Guarda de Tôrre da Gadanhã.

*José Meira*, Carregador de Castelo de Vide.

*João Baptista*, Servente de Porto.

*João da Costa*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe de Sacavém.

**MATERIAL E TRACÇÃO**

*José Gil Cardeira*, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.

*José Manuel Nogueira*, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.

*Hermenigildo Epifânio*, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.

*Carlos Monteiro*, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.

*Franctesco de Sousa*, Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe.

*Augusto da Costa Coelho*, Montador de 3.<sup>a</sup> classe.

*Manuel Afonso*, Limpador.

#### VIA E OBRAS

*José da Silva*, Chefe de distrito.

*João Correia Anunciada*, Chefe de distrito.

*José Fernandes*, Assentador de distrito.

*António de Sousa*, Assentador de distrito.

*Joaquina Carlota*, Guarda de distrito.

*Maria Joaquina*, Guarda de distrito.

*Rosa Ferreira*, Guarda de distrito.

#### Mudanças de categoria

Mês de Abril

#### EXPLORAÇÃO

Para:

**Carregador:** *O Servente*, Manuel João Henriques.

**Servente:** *O Carregador*, Joaquim Fernandes.

#### Falecimentos

Mês de Abril

#### EXPLORAÇÃO

† *Manuel Nunes de Almeida*, Fiel principal de Lisboa P.

Nomeado carregador em 20 de Setembro de 1898, foi promovido a conferente em 21 de Junho de 1899 e a fiel principal em 1 de Abril de 1926.

† *Joaquim Augusto da Silva*, Carregador de Gaia.

Admitido como carregador suplementar em 9 de Agosto de 1918, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Abril de 1920.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

† *José Balsinhas*, Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe no Depósito de Barreiro.

Admitido em 29 de Fevereiro de 1924, como limpador eventual e nomeado Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *Firmino Carlos Alamo*, Fogueiro de locomóvel no Depósito de Campolide.

Admitido em 16 de Fevereiro de 1907, como limpador auxiliar, nomeado fogueiro de máquinas fixas em 11 de Janeiro de 1910 e promovido a fogueiro de locomóvel em 1 de Abril de 1929.

#### VIA E OBRAS

† *Joaquim Faria*, Eletricista de 2.<sup>a</sup> classe da oficina de Instalações Electricas.

Admitido como oficial de electricista em 1 de Março de 1916 e classificado eletricista de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Maio de 1928.



† *Manuel Nunes de Almeida*  
Fiel principal



† *José Balsinhas*  
Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe



† *Firmino Carlos Alamo*  
Fogueiro de locomóvel



† *Joaquim Augusto da Silva*  
Carregador

Duplas

9 — No desfiladeiro ha uma calha que dá vasão a águas — 2.

Preste João

10 — Já examinaste o aguilhão duma garrocha? — 3.

Manelik

11 — Uma « ladra » fugiu com o cambo — 4.

Diabo Vermelho

12 — Com uma espátula dos arúspices matei este género de moluscos da concha bivalve — 3.

Bastos

13 — Foi junto do próprio circo que se deu a contenda — 3.

Theseu

14 — Tenho sempre a máxima opinião pelos seus conselhos — 2.

Fé

Em frase

15 — O perigo sempre existe desde que tenha uma aparência de atormentar — 2-1.

Mito

16 — O nono lugar ocupado pela deusa é expediente grosseiro — 1-2.

Tupin

17 — Só mediante o seu favor me foi dado apreciar a cerveja preta — 1-1.

Sancho Pança

18 — Se preguntarem a qualquer pessoa qual o nome que tem uma matéria de um amarelo avermelhado com que se dá cor ao queijo flamengo aposte que ela grita: Não sei e só talvez um sábio o possa dizer, mas depois de uma análise minuciosa — 3-2.

Sempre fixe

(À ilustre Novata)

19 — A mão de Hércules com o espírito do Deus Baco, faz coisas sem graça nenhuma — 3-2.

Sardanápolo

Sincopadas

(Ao confrade Joluso)

20 — 3-Não me devo assustar no avião; deixe-me subir! — 2.

Roldão

21 — 3-Sussurrar não é gritar — 2.

D. Quixote

22 — 3-Uma chuva miuda molhou o topete de toireiros — 2.

Visconde de Cambolh

23 — 3-Donde melhor se observa a espécie de vela dum navio, é da praia — 2.

Cagliostro

24 — 3- Foi bem merecida a censura veemente que deste àquela «mulher» — 2.

O Profeta

(Ao confrade Athos)

25 — 3-Você carregado de livros parece ser pessoa importante — 2.

Fan-Fan

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Junho de 1937

| Géneros                                     | Preços       | Géneros                     | Preços        | Géneros                        | Preços     |
|---|--------------|-----------------------------|---------------|--------------------------------|------------|
| Arroz Nacional.. kg. 2\$50 e                | 2\$60        | Far.ª de milho amarelo. kg. | 1\$20         | Queijo flamengo .....          | kg. 28\$00 |
| » Valenciano ..... kg.                      | 2\$85        | » » trigo .....             | 2\$15         | Sabão amêndoа.....             | » \$95     |
| Açúcar de 1.ª Hornung »                     | 4\$35        | Farinheiras .....           | 7\$00         | » Offenbach.....               | » 2\$40    |
| » 2.ª » »                                   | 4\$15        | Feijão amarelo .....        | 1\$60         | Sal.....                       | lit. \$30  |
| » pilé .....                                | 4\$30        | » branco .....              | 1\$60         | Sêmea.....                     | kg. \$75   |
| Azeite de 1.ª ..... lit.                    | 9\$00        | » frade..... 1\$20 e        | 1\$20         | Toucinho .....                 | » 6\$80    |
| » 2.ª .....                                 | 8\$80        | » manteiga..... lit.        | 1\$80         | Vinagre .....                  | lit. 1\$05 |
| Bacalhau inglês..... 4\$30 e                | 5\$70        | Lenha .....                 | \$20          | Vinho branco-Em Campanhã. lit. | 1\$70      |
| » Islândia ..... kg.                        | 4\$30        | » de carvalho..... »        | \$25          | » » -Em Lisboa... »            | 1\$60      |
| Bacalhau Port. 4\$05, 4\$30, 4\$35, 4\$40 e | 4\$80        | Manteiga .....              | 15\$00        | » » -Rest. Armazens »          | 1\$45      |
| » Sueco . 4\$20, 4\$40 e                    | 4\$70        | Massas .....                | 3\$40         | » tinto-Em Campanhã... »       | 1\$70      |
| Banha..... »                                | 8\$40        | Milho .....                 | \$.85         | » » -Em Gaia.... »             | 1\$70      |
| Batatas..... » variável                     |              | Ovos .....                  | duz. variável | » » -Em Lisboa .... »          | 1\$60      |
| Carvão sôbro kg. \$50, \$55 e               | \$60         | Presunto .....              | kg. 11\$00    | » » -Restant. Armazens »       | 1\$45      |
| Cebolas .....                               | kg. variável | Petróleo-Em Lisboa ...      | lit. 1\$30    |                                |            |
| Chouriço de carne .....                     | kg. 14\$00   | Petróleo-rest. Armazens     | » 1\$35       |                                |            |
| Far.ª de milho branco ..                    | 1\$25        | Queijo do Alentejo..... kg. | 14\$00        |                                |            |

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 de Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste 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.).