

C.P.

BOLETIM

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, Vesta-se, Otrebla, Novata, Roldão, Cruz Kanhoto, Costasilva, e P. Rêgo (24); Marquês de Carinhas, Visconde de la Mortière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Preste João e Manelik (23); Bastos, Fé, Augusto, Athos e Sardanápalo (21); Alcion, Semáforo, Pequeno, Gili, Valete, Jêcê, D. Juan, Nazi, Teiró, 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 — Paranamirim, 14 — Erotismo, 15 — Récipé, 16 — Abafado, 17 — Chalupa, 18 — Judiaria, 19 — Aporo, 20 — Portacolo, 21 — Ocelado, 22 — Abortar-atar, 23 — Maltosta-malta, 24 — Calantar-catar, 25 — Maranha-manha.

Biformes

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

Roldão

2 — Com folha 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 ideia 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 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: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMARIO: O novo comboio eléctrico italiano. — Conferencias de higiene social. — Concurso de fotografias. — Recordando. — Consultas e Documentos. — Ateneu Ferroviário. — Concurso de desenhos e fotografias de 1936. — Pessoal.

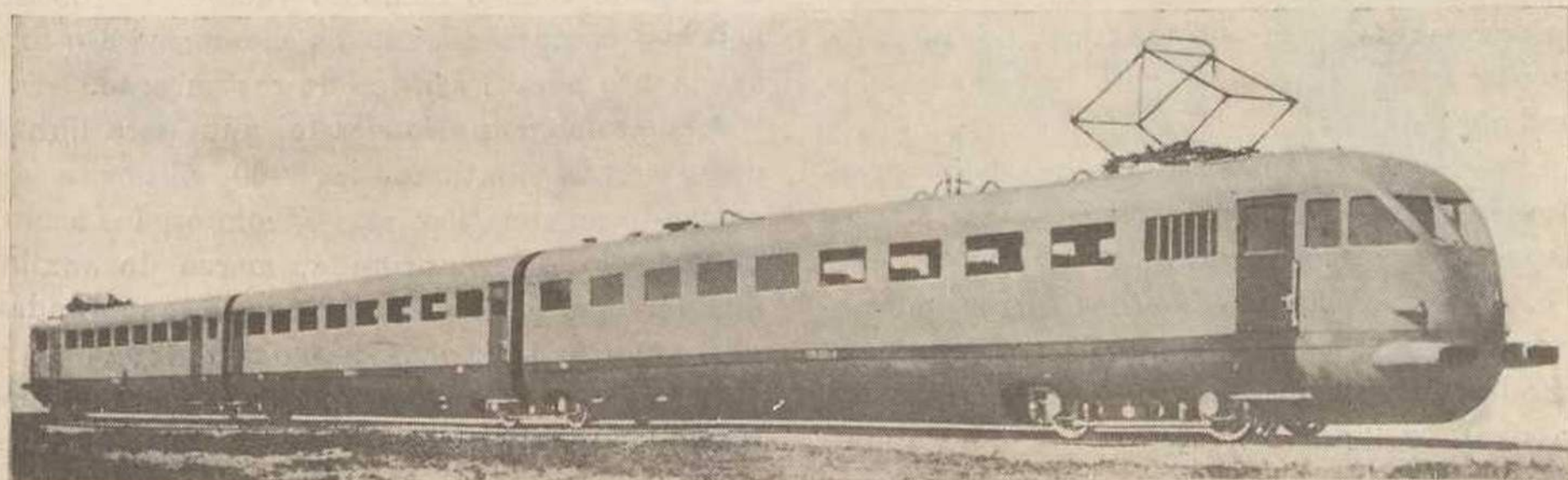
O novo comboio eléctrico italiano

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

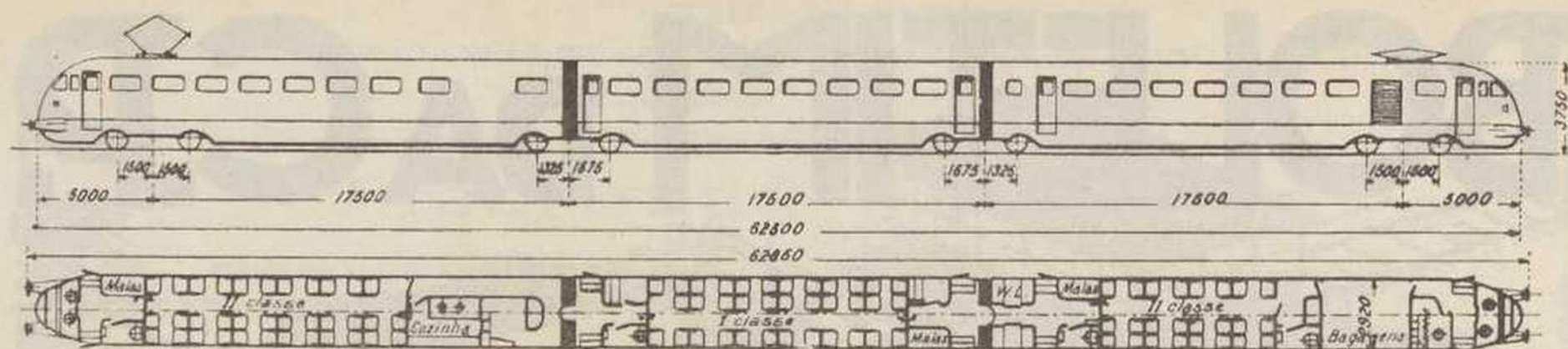
Em quasi tôdas as nações têm sido estudados tipos de comboio velozes que, embora diferentes uns dos outros pelas disposições internas ou pelo sistema construtivo, possuem, contudo, características gerais semelhantes e

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 daquelas duas carruagens em relação à



Novo comboio 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 dêste 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 tôdas as ligações dos circuitos eléctricos e pneumáticos que assim ficam ocultos.

2.^a — 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 cêrcea limite (*gabarit*), de fôrma a criar uma protecção a tôda a aparelhagem que, normalmente, se coloca na face inferior da estrutura (*chassis*) dos veículos ferro-viários. Desta maneira, os carros ficam também quasi escondidos, o que reduz notavelmente a resistência ao deslocamento.

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

4.^a — Freios rápidos e potentes com travagem variável com a velocidade, e correlativa disposição de segurança.

5.^a — 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-

zir as solicitações incidentes nas estruturas dos veículos.

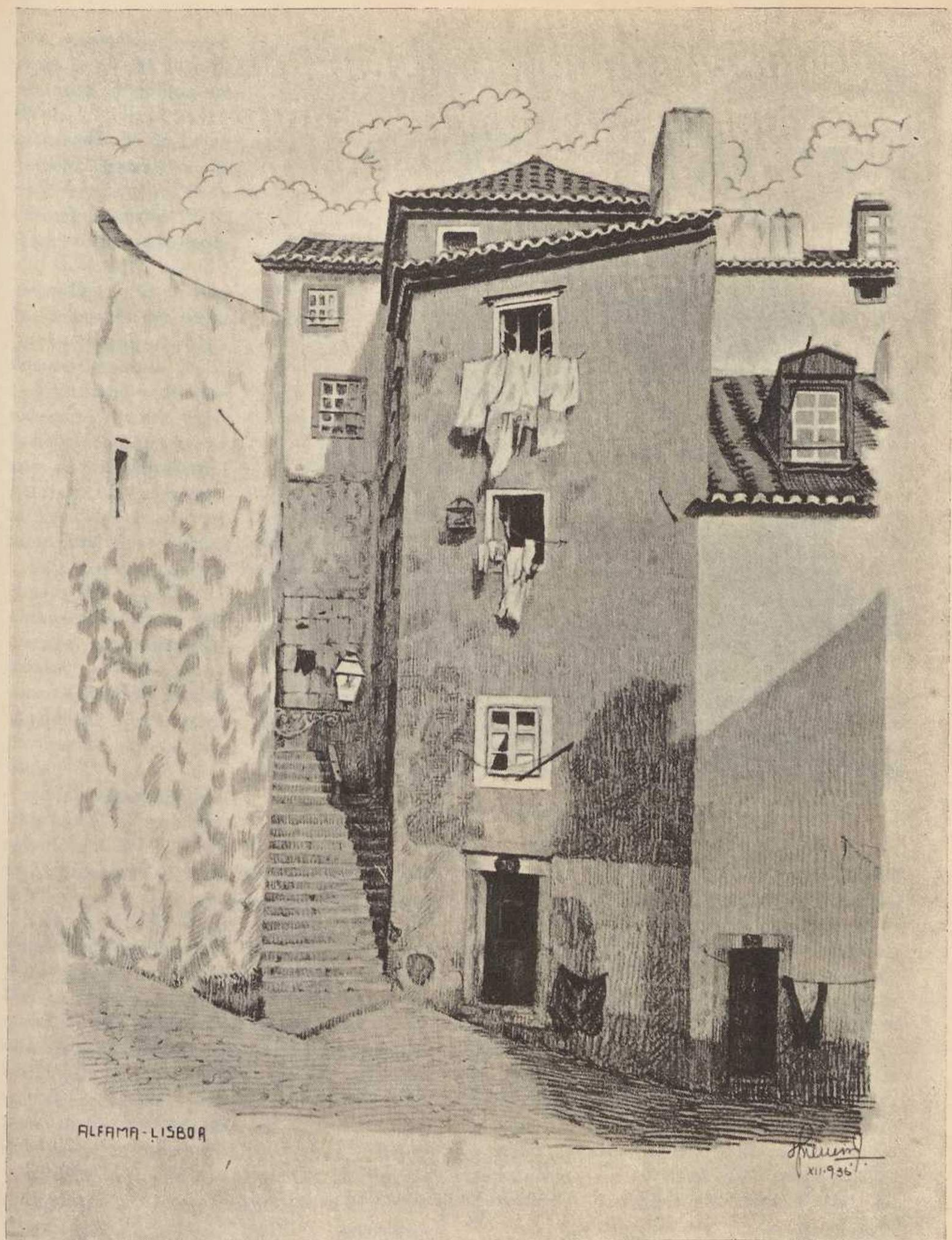
6.^a — Sistema de ventilação que consente, durante a marcha, um arejamento racional do interior dos compartimentos com janelas fechadas, como é imposto pelas elevadas velocidades.

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*, fôram 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.

Êste 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 quilovátios (Kw), dispostos dois por cada um dos carros extremos e um por cada intermédio.



ALFAMA-LISBOA

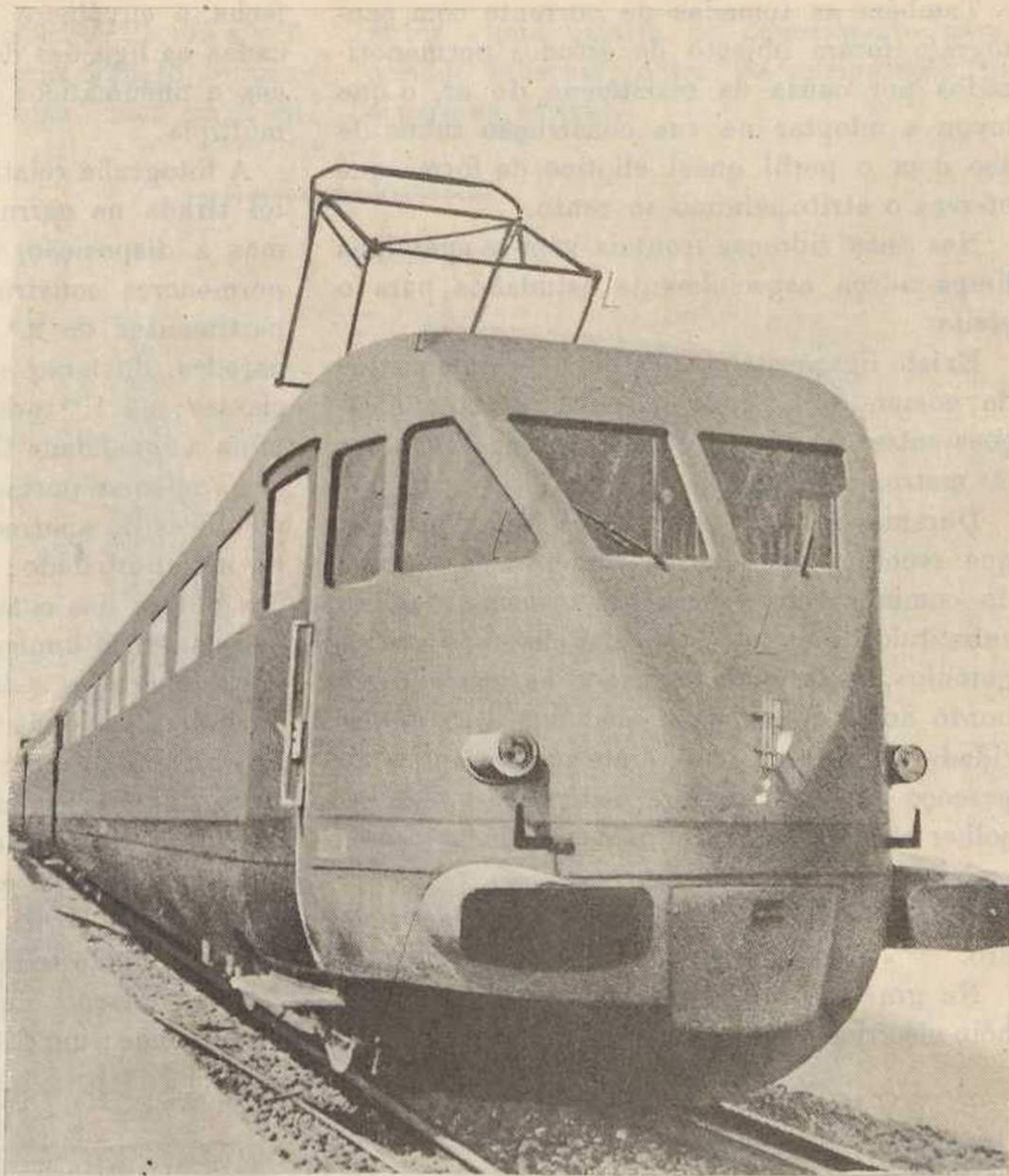
*Desenho de Artur José Guerreiro, empregado principal
da Divisão de Exploração.*

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

No comboio 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 comboio 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 quasi 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 comboio 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 pân-
tógrafo foram objecto de estudos pormenori-
zados por causa da resistência do ar, o que
levou a adoptar na sua construção tubos de
aço com o perfil quasi elíptico de fôrma 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 comunica-
ções 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 «larin-
gofónio», já largamente usado na marinha e a
bordo dos aeroplanos, o qual tem a particula-
ridade de possuir uma cinta que se aplica ao
pescoço de quem o deve utilizar, a-fim-de re-
colher 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 com-
bóio-eléctrico, é bem visível um postigo que

fecha o envólucro inferior em que estão colo-
cadas as ligações de todos os circuitos eléctri-
cos 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 com-
partimentos de 2.^a classe. Sòmente a côr das
paredes, do tecto e dos estofos varia nas duas
classes; na 1.^a tudo é verde claro; na 2.^a do-
mina a tonalidade tijolo claro.

As mísulas porta-bagagens e tôdas 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 fôrma 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

Conferências de higiene social

A PROTECÇÃO SOCIAL AOS TUBERCULOSOS

Conferência realizada pelo Snr. Dr. Adriano Fontes, Médico da 35.ª Secção

PELOS complexos problemas que abraça, pela sua vasta difusão, pelos valores que imobiliza, 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, quartéis e prisões.

Mas o combate não tem sido improficuo; 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⁽¹⁾, 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 por 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 Porto, 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.

(1) Dr. António de Araújo. «Aspectos Sociais da Luta Anti-Tuberculosa». Porto, 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-nos sobre o número de óbitos dos agentes que transitaram, em 1933, pela Assistência aos Ferroviários do Pôrto. Também este 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, apesar-dos nossos agentes se encontrarem sujeitos a perigos e a desastres de toda a ordem.

Mortalidade pela tuberculose

QUADRO II

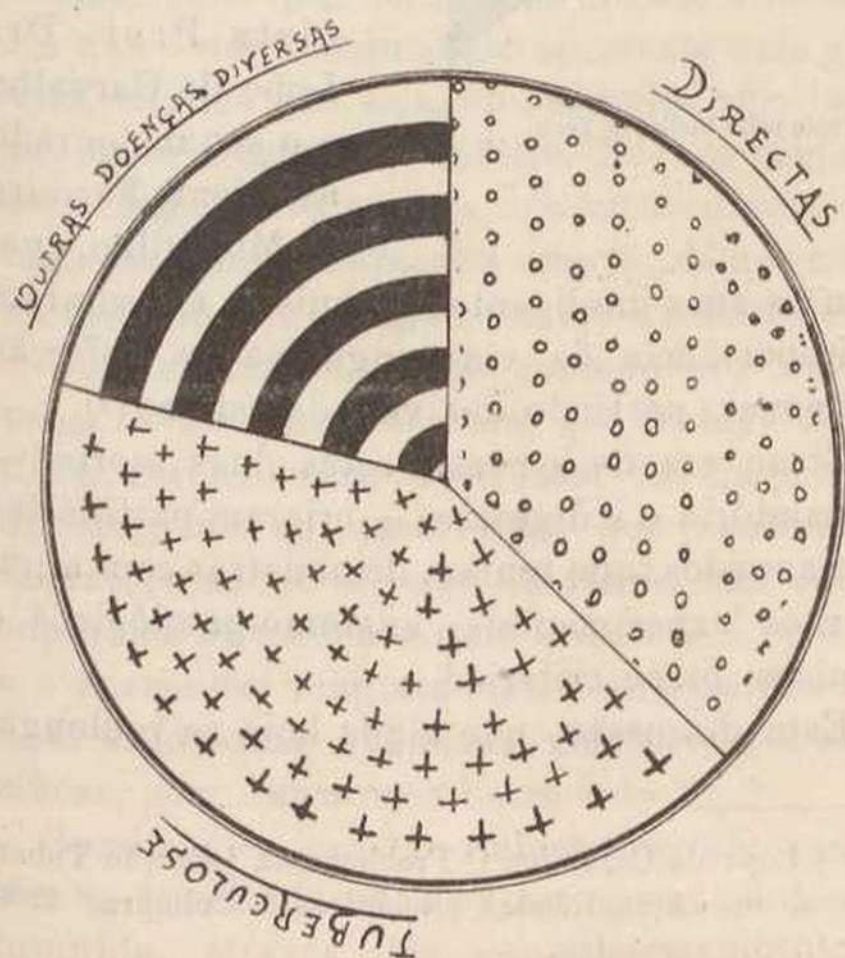
(Na Assistência do Porto, em 1933)

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 lucidamente 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 Excelência 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 segrega; 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 este 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 obstarem 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 frequência da tuberculose pulmonar em relação à dos outros órgãos, levaram os fisiologistas 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 clássica.

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 se têm publicado, confirmando as experiências de

Chauveau. Em França, Calmette, o glorioso sábio há pouco falecido, e o seu discípulo Guérin, após aturadas investigações, defenderam a teoria que assegura a esta via a maior responsabilidade na tuberculose humana. Os bacilos, ingeridos com os alimentos, atravessando o esófago e o estômago, chegam ao intestino, onde seriam absorvidos pela mucosa, sem aí deixarem vestígios da sua passagem. Carreados pelos leucócitos, 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 tubercologista 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⁽¹⁾.

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,

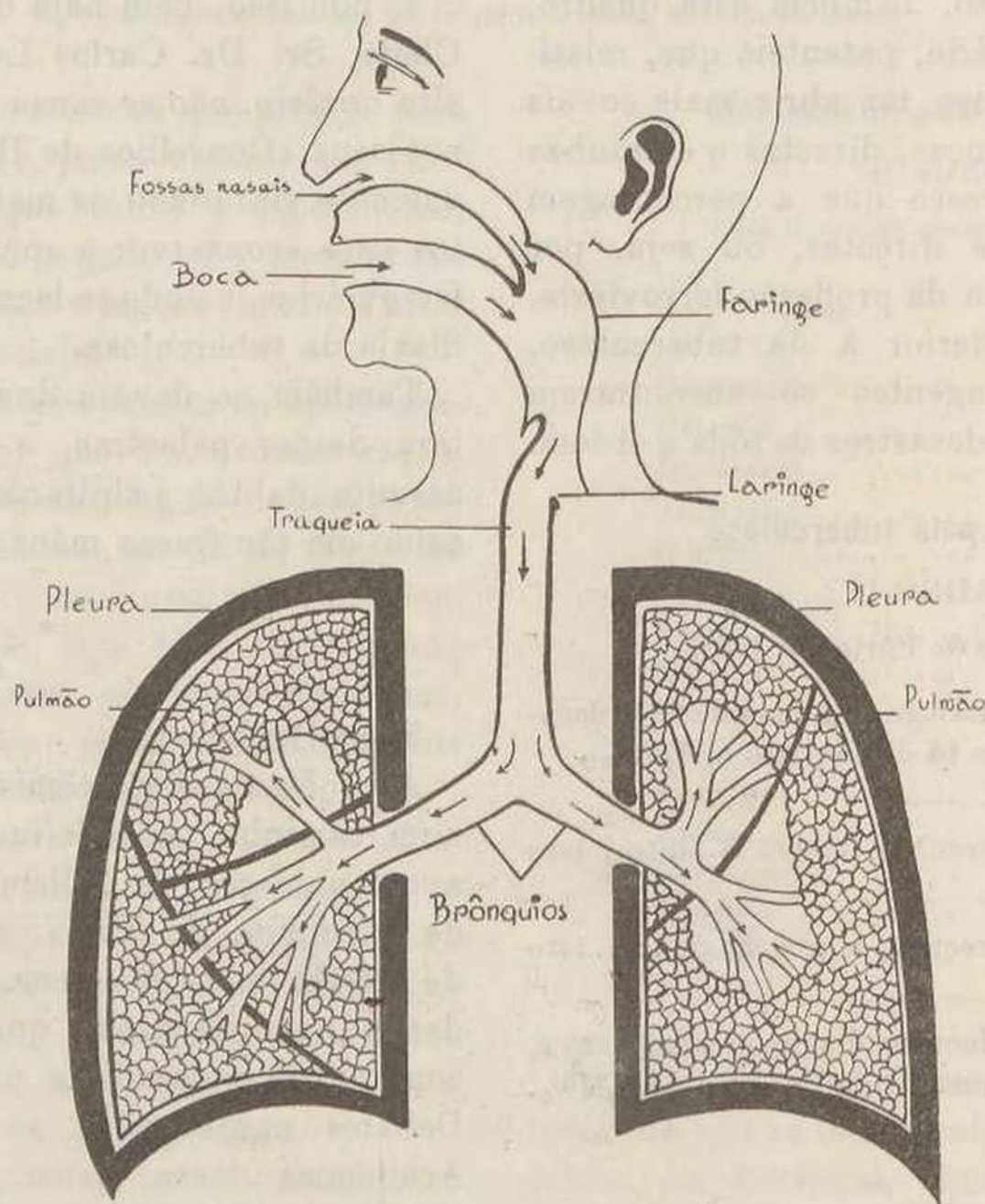


Fig. 1 — Via respiratória — Trajecto seguido pelos bacilos de Koch através da árvore respiratória

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

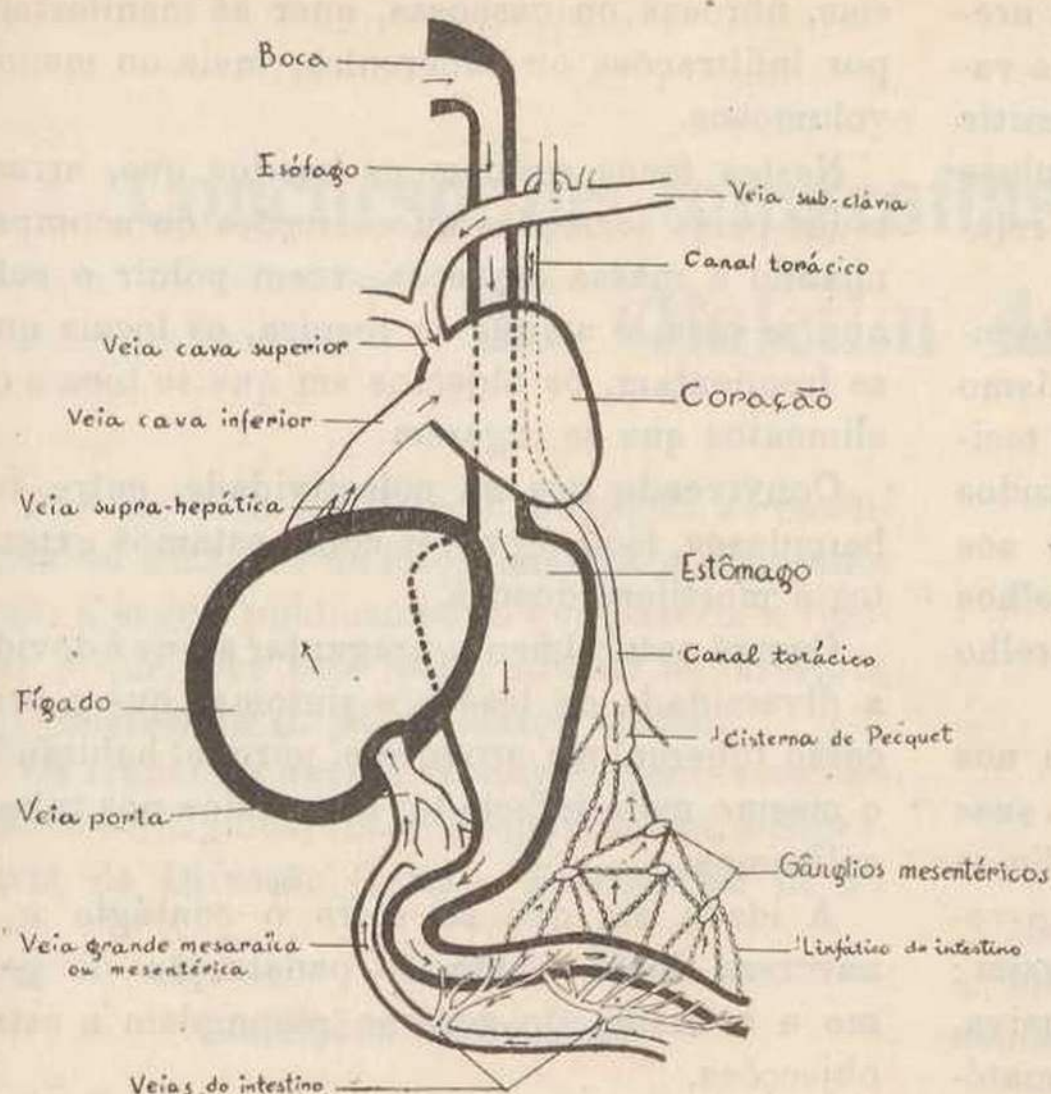


Fig. 2 — *Via digestiva* — Trajecto seguido pelos bacilos de Koch ingeridos com a saliva e alimentos, até entrarem na corrente circulatória e linfática

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 anatómicos, 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 ⁽¹⁾, ainda poderá citar uma quarta via de infecção: os *órgãos genito-urinais*.

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

(1) Samuel Bernheim; «Traité Clinique et Therapeutique de la Tuberculose Pulmonaire», Paris 1893.

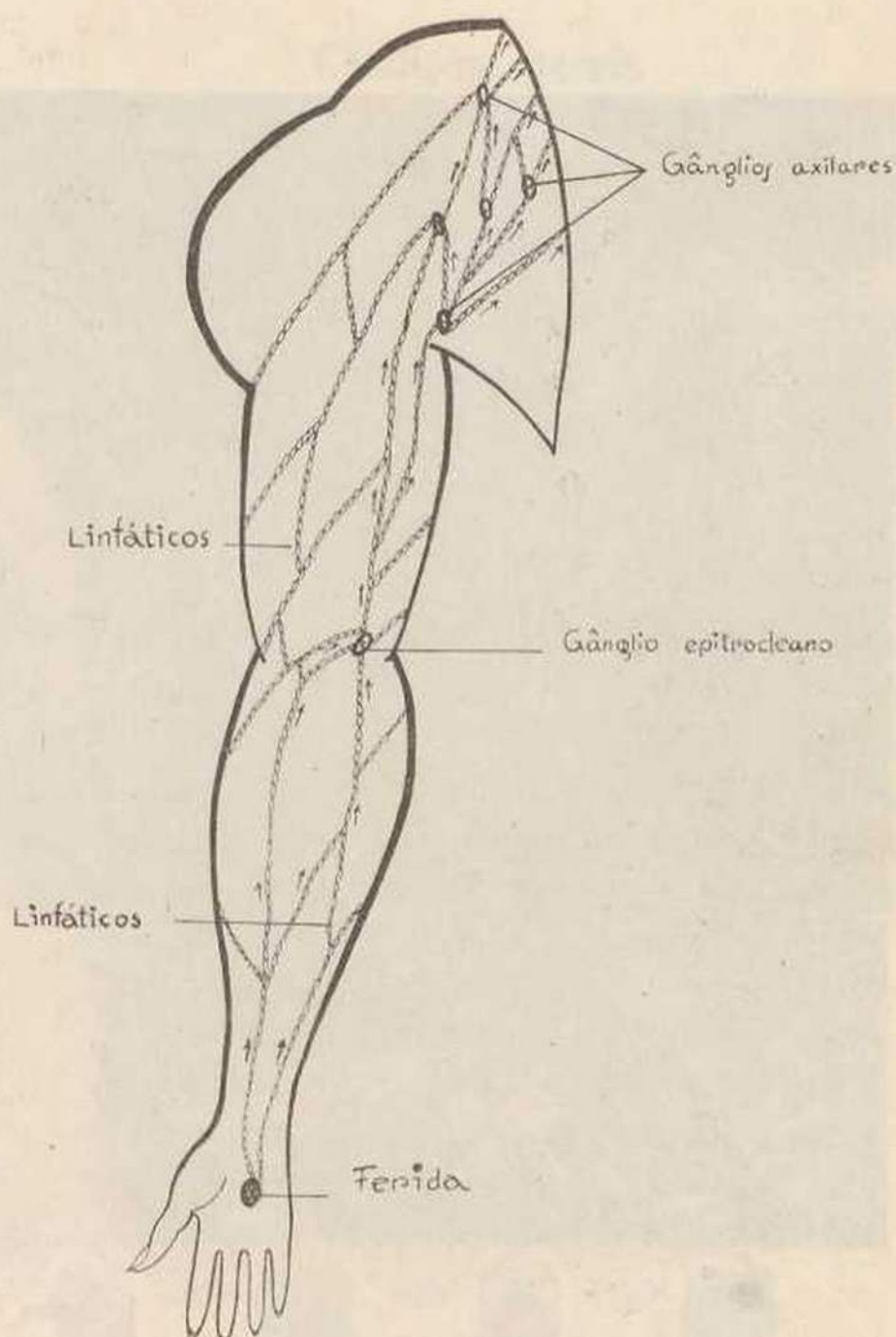


Fig. 3 — *Via cutânea* — Trajecto seguido pelos bacilos de Koch através dos linfáticos

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 este vírus determina nos órgãos affectados 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 caseosa, veem poluir o solo que se pisa, o ar que se respira, os locais que se frequentam, 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 perguntar 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 deste, 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.ª classe do
Pósto de Alfarelos.

Concurso de fotografias para illustração 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, á 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^m,13 × 0^m,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 originaes poderão ser retocados.
- f) — As fotografias não deverão ser coladas em cartão.

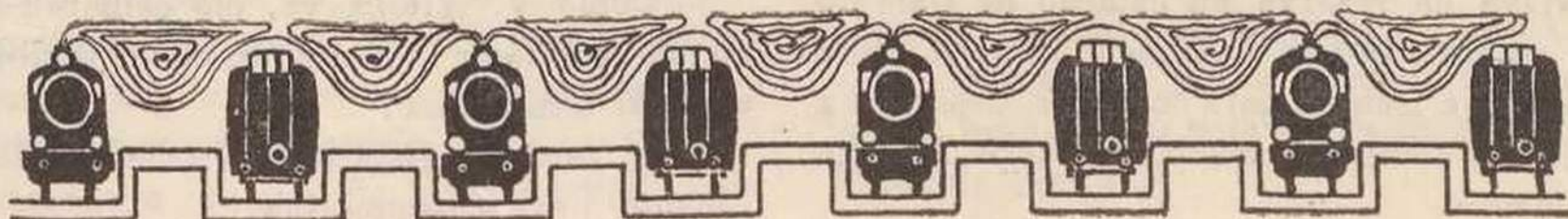
Prémios

1.º prémio	800\$00
2.º »	500\$00
3.º »	400\$00
4.º »	300\$00
5.º »	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 áqueles 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 distribuí-los equitativamente 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 espectativas ou pungentes fatalidades, outras vezes simples successos hilariantes a contar.

Como fôram factos intensamente vividos que se gravaram na memória para tôda a vida, os narradores, em regra, fazem as suas descrições em frases simples, expontâneas, 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.º 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 combóio especial com o Sr. Infante D. Afonso.

Ao romper da manhã, o combóio 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 elle 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, elle esmerou-se não só em conduzir o combóio, 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 este 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 cobs.

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.

*
* *
*

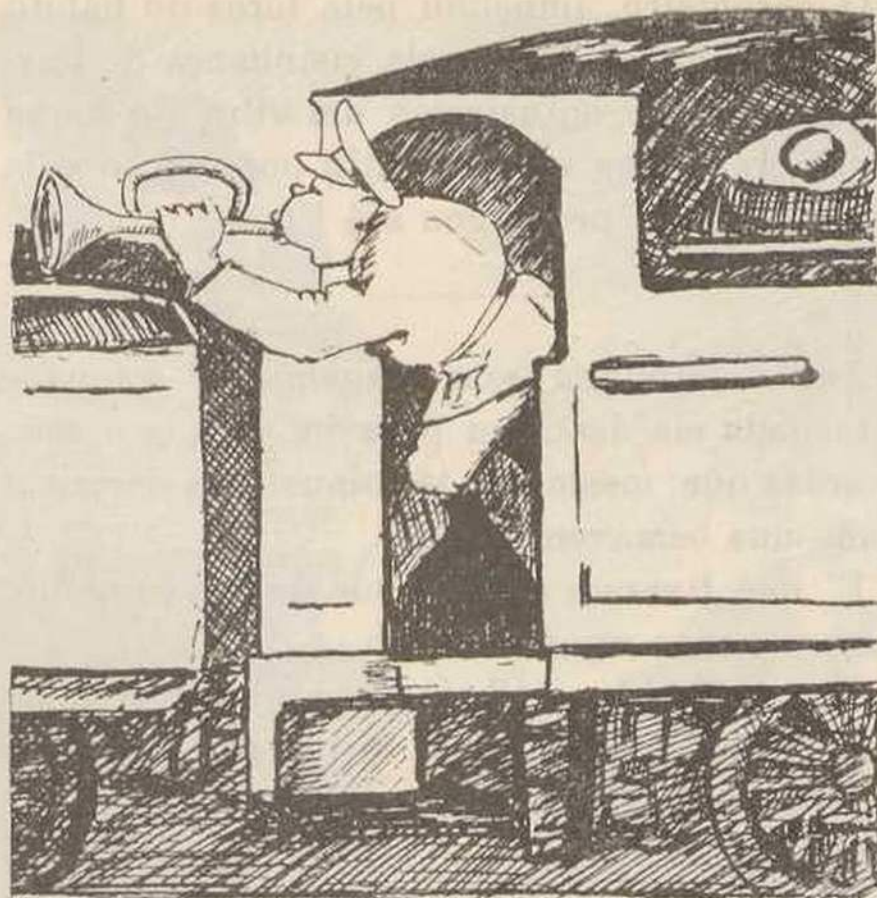
Estávamos em Outubro de 1918.

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

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

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

Acrescentou que o Sr. comandante podia



O corneteiro, impellido pela força 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 combóio marcharia bem sem a presença da força na locomotiva.

Depois de muito instado, o comandante concordou em retirar o oficial e as duas praças, mas, enquanto ao corneteiro, esse 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 toda 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 combóio 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, impellido pela fôrça do hábito e também influenciado pela visinhança 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 términus, êles dormiam como uns bemaventurados.

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

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

*
* *

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

A composição do combóio 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 dêste freio tinha que ser muito cuidadosa, porque a sua acção, além de rápida, era violenta.

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

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

Quando o combóio 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 combóio estacou precisamente na gare de Abrantes.

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

Algumas entidades officiais 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.

Êste 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 combóio 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 pôsto, sorridente e prazenteiro, fazendo sinal aos combóios.

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

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

Aflito, tendo o combóio 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 quási horisontal, com a cara voltada para o combóio 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 conseqüências de maior, além do trambulhão.

Quando o maquinista dêste combóio regressava, conduzindo outro descendente, o guarda, amparado por uma muleta, esperava-o na estação de Parede, a-fim-de lhe pedir que fôsse benévolo para êle na informação que desse do acidente.

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

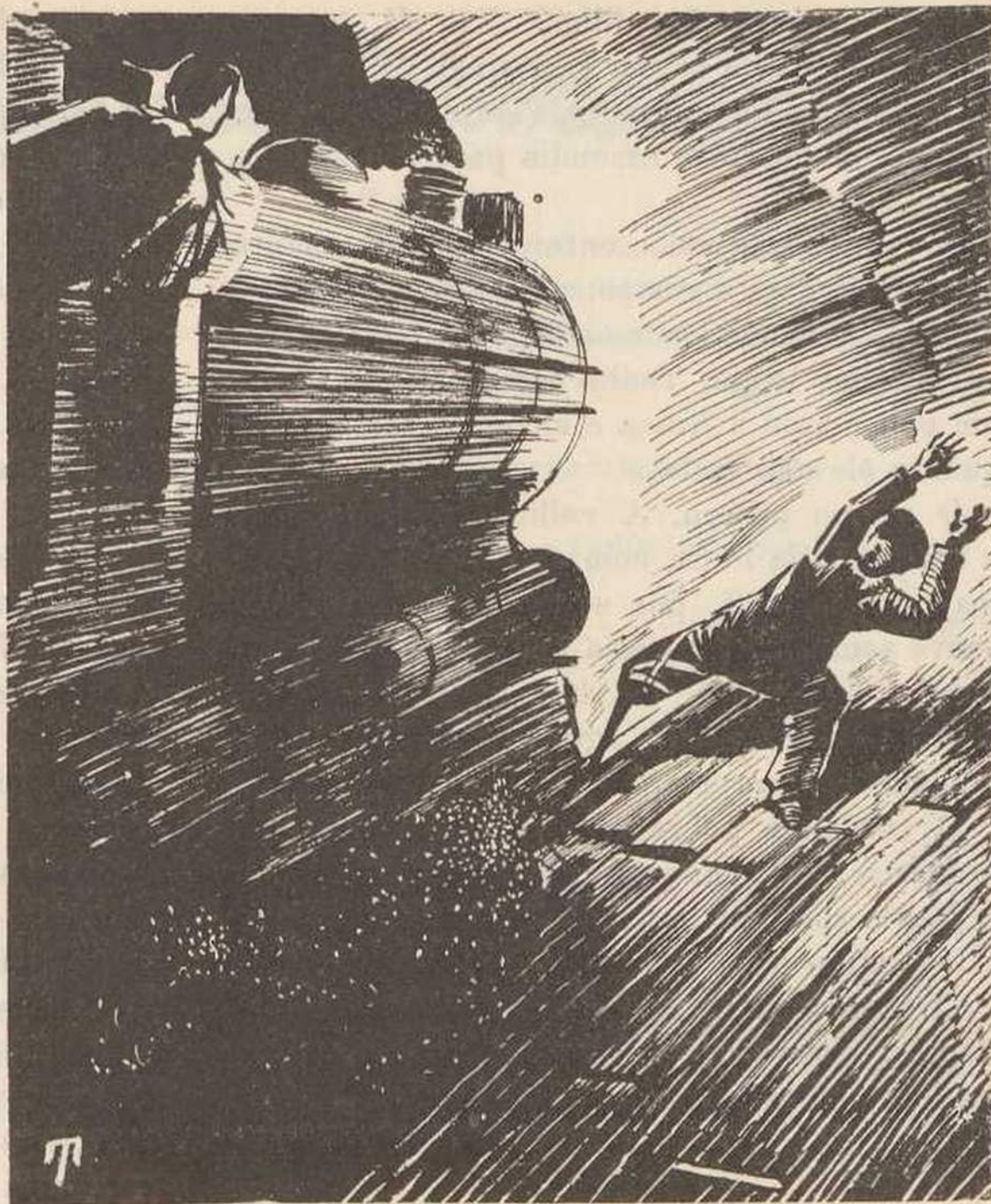
— Você livrou-se de bôa!

— 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 sorridente, bendizendo a a sua sorte.

*
* *
*

Na modesta caseta de guarda, na linha do



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

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

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

A mãe, já velhota, mas ainda fresca e rosada, 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 Ascensão.

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

— Oh minha mãe! Se eu, meu marido e os pequenos déssemos uma saltada até à igreja, a mãe 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 alisar 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, fecha 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 estes 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? — perguntou o maquinista do comboio n.º 3 ao seu colega do rápido.

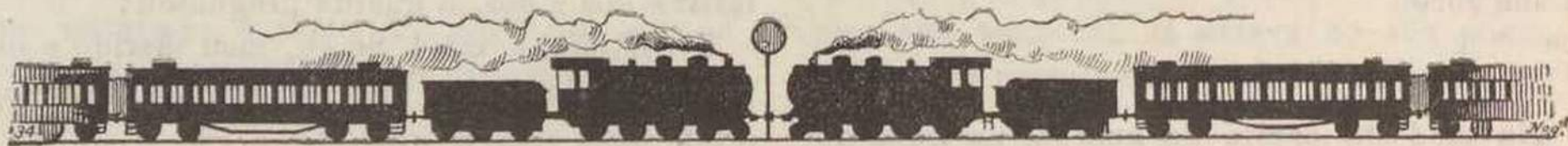
Este estava por tal forma impressionado, que nem forças teve para responder.

Deu-se, porém, logo a seguir uma cena quasi 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.º 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-Doca para Cascais, carga e descarga pelos donos.

R. — Segue discriminação de taxa:

Minho e Douro

Distância 82 Km.

Tarifa Geral, base 6.^a por 8 T.

Transporte: $10,34 \times 6 \times 8$	496,32	
Registo	55	
	496,87	
Viana-Doca (Aviso A. 375)		
$25 \times 6 \times 10$	15,00	
Imposto do selo (5,05 %) ...	76	
Adicional de 5 %	79	
	16,55	
	513,42	
Arredondamento.....	303	
	513,45	
A deduzir 10 % (Aviso A. 325)	51,35	462,10

Antiga Rede

Distância 352 Km.

Aviso ao Público A n.º 460

Transporte ($128,80 - 3,00$) $\times 5,45$	685,61	
Arredondamento.....	304	
	685,65	
A deduzir 10 % (Aviso A. 325)	68,57	
	617,08	
Arredondamento.....	302	617,10
Total		1.079,20

P. n.º 687. — Na chamada (1) 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:

Distância 75 Km. — Tarifa 13 (mínimo 100 Km.)

Transporte.....		251,70
Evoluções e manobras $80 \times 11 \times 2$..	17,60	
Registo e aviso de chegada.....	1,10	
	18,70	
Adicional de 10 %	1,87	20,57
		272,27
Arredondamento.....		303
Total.....		272,30

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

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

Miranda do Córvo a Crato — Um vagão particular com 3 pisos, com a superfície de 15 m² 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.)

50 carneiros	} Vêr Circular n.º 704 do Serviço de Fiscalização e Estatística.
40 ovelhas	
20 cabras	
60 cabritos = 30 carneiros	
20 cordeiros = 10 »	
150	

Taxa calculada pelo mínimo de 2 pisos

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

Transporte: $21\$73,5 \times 11 \times 2$	478\$17
Bónus de material particular: $\$01 \times 11 \times 226$	24\$86
	453\$31
Evoluções e manobras $1\$20 \times 11 \times 2$	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: $1\$31 \times 11 \times 10$	144\$10
Evoluções e manobras: $\$40 \times 11 \times 10$	44\$00
Trasbordo: $\$30 \times 11 \times 10$	33\$00
Registo e assistência	\$70
Imposto do sêlo	7\$28
	229\$08
Adicional de 10 %	22\$91
Arredondamento	\$01
	252\$00

C. P.

Distância 175 Km. — Tabela 20

Transporte: $2\$99 \times 11 \times 10$	328\$90
Evoluções e manobras: $\$40 \times 11 \times 10$	44\$00
Trasbordo: $\$30 \times 11 \times 10$	33\$00
Aviso de chegada	\$55
Imposto do sêlo	16\$61
	423\$06
Adicional de 10 %	42\$31
Arredondamento	\$03
	465\$40
Total	717\$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 applicava 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 Público 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 imposto 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 acôrdo 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 Pôrto 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 Pôrto nos dias 10 a 18 de Abril de 1937.

Carta-impressa 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 Acção 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 Rede		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 sarau dedicado à mulher portuguesa.

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

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 sarau presidiu S. Ex.^a, 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 Sarmiento Saavedra, General Amílcar Mota,



O Snr. Dr. José Pontes discursando

Coronel Cameira, Comandante Geral da Polícia, 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-



A Senhora D. Maria Lamas lendo a sua conferência

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.



O Snr. Presidente da República, ladeado pelo Snr. Ministro das Obras Públicas e Comunicações e pelo Snr. 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 sarau 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.^a 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 concluir 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 mãis, 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 ovação, 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 sarau 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.º Henrique Pinto Bravo, Chefe de Divisão adjunto à Direcção Geral, Eng.º 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.º Prémio — Bernardino Coelho
- 2.º 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

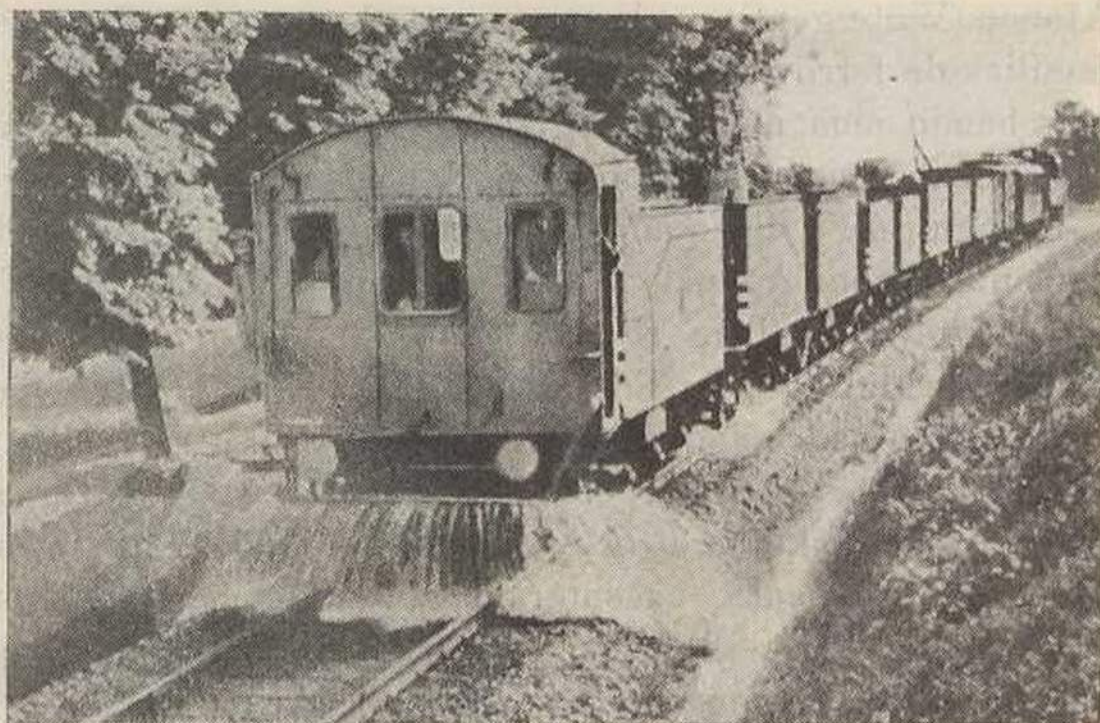
- 1.º Prémio — Abel Leite Pinto
- 2.º Prémio — Acácio Eduardo Rodrigues
- 3.º Prémio — João José de Brito Abrantes
- 4.º Prémio — Manuel Gonçalves

Menções honrosas

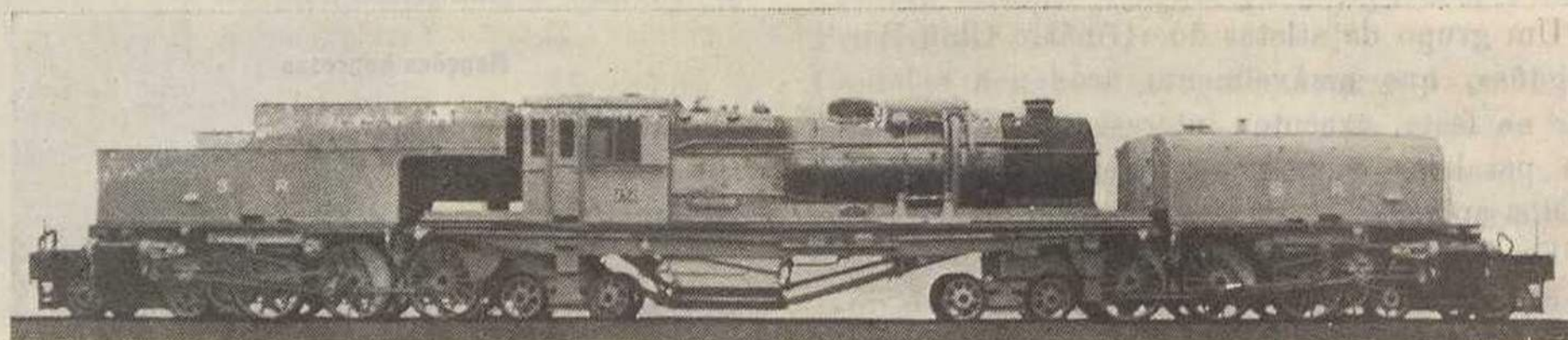
Manuel Esteves Júnior
Octávio Homem
Alvaro Paz.

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

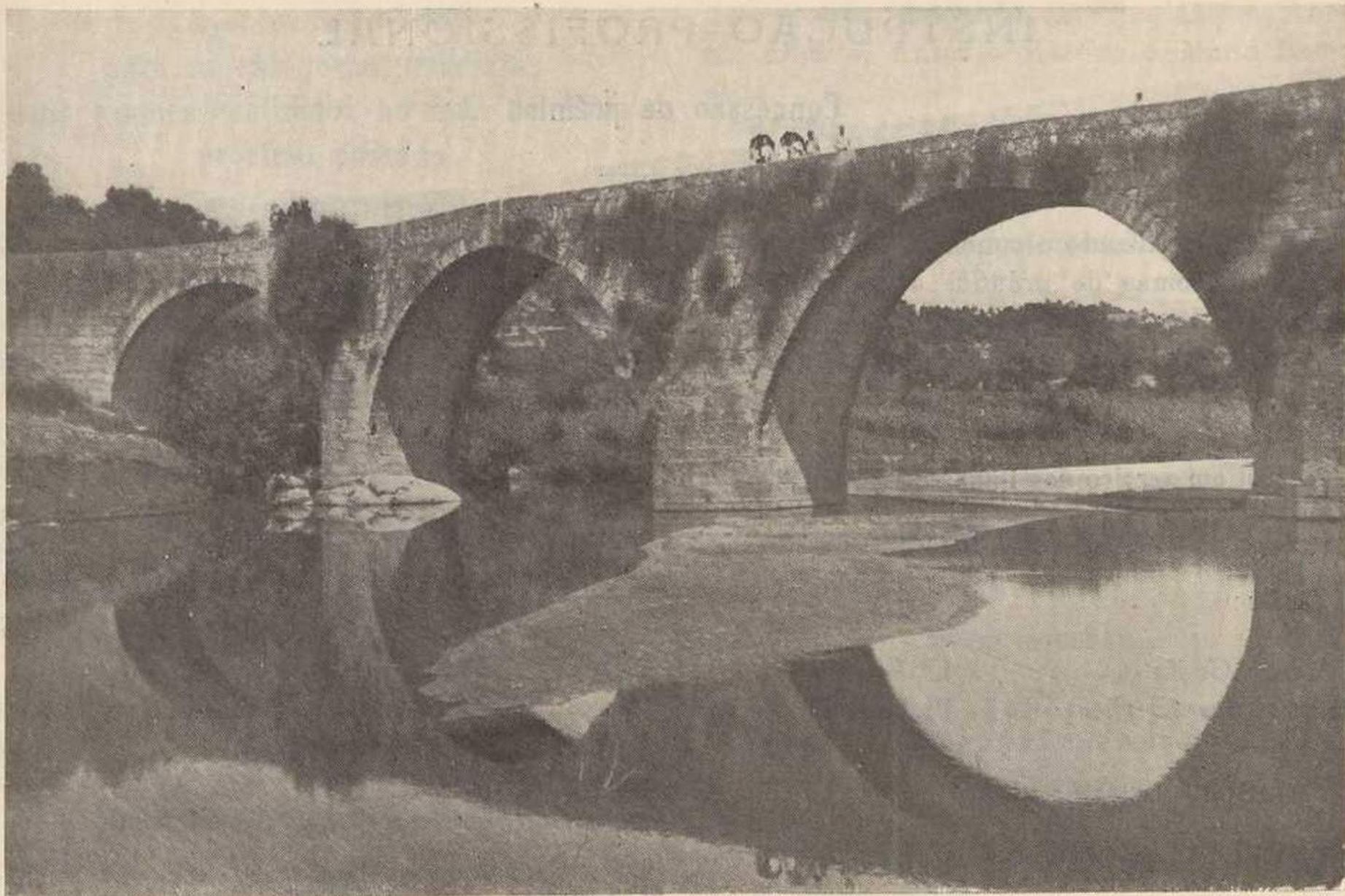
Na Alemanha: Combóio formado por velhos «tenders» adaptados a depósitos, contendo um preparado químico, líquido, destinado a destruir a erva que cresce na via. O último dos «tenders» é munido de um borrifador



Vagão plataforma, transportando duas peças de artilharia 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.

Pessoa

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 melhoras de seu irmão, Joaquim Faria, Electricista da Divisão de Via e Obras, durante a sua doença e bem assim a todos os seus colegas que o visitaram e se incorporaram no seu funeral.

Testemunha toda a sua gratidão ao Ex.^{mo} 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 patentear, também, o seu reconhecimento».

Promoções

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO

Contínuo de 1.^a classe: Francisco do Nascimento.

Capataz de 1.^a classe: Manuel Delgado.

Capataz de 2.^a classe: Manuel Luiz Pimenta.

Agulheiro de 2.^a classe: Esequiel de Oliveira Carreira.

Agulheiros de 3.^a 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.^a para 1.^a classe: José Lopes Xavier, José António Andrade e José Paulo de Lemos.

Fleis de estação para chefes de 3.^a classe: Feliciano José, Inácio Alves das Neves, José dos Santos Patricio, Joaquim Domingos e João Grego Ferreira.

Chefes de 3.^a para 2.^a classe: Rafael Francisco Charneca e Joaquim António de Vasconcelos.

Chefes de 2.^a para 1.^a classe: — *Distinto* — Carlos Augusto da Costa.

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

Nomeações

Mês de Abril

EXPLORAÇÃO

Empregada de 3.^a classe: Ermelinda Marques da Silva.

Engatadores: Joaquim Marques Andrade, Joaquim Miguel Ferreira, Laurentino Gonçalves Dias e Pedro Ascensão 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 Pêgas, 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.^a classe: Rogério Baptista Alves Carneiro.

Fogoeiro de 2.^a classe: Leonel Rodrigues Passos.

Marinheiros de 2.^a 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.^a Circunscrição.

Admitido como praticante em 27 de Julho de 1887, foi nomeado factor de 2.^a 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.^a classe de Santarém.

José Jerónimo, Guarda de Tôrre da Gadanha.

José Meira, Carregador de Castelo de Vide.

João Baptista, Servente de Porto.

João da Costa, Agulheiro de 2.^a classe de Sacavém.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Gil Cardeira, Maquinista de 1.^a classe.

José Manuel Nogueira, Maquinista de 1.^a classe.

Hermenigildo Epifânio, Maquinista de 3.^a classe.

Carlos Monteiro, Maquinista de 3.^a classe.

Francisco de Sousa, Fogueiro de 1.^a classe.

Augusto da Costa Coelho, Montador de 3.^a 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 Ferretra, 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.^a classe no Depósito de Barreiro.

Admitido em 29 de Fevereiro de 1924, como limpador eventual e nomeado Fogueiro de 2.^a 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.^a classe da oficina de Instalações Electricas.

Admitido como oficial de electricista em 1 de Março de 1916 e classificado electricista de 2.^a classe em 1 de Maio de 1928.



† Manuel Nunes de Almeida
Fiel principal



† José Balsinhas
Fogueiro de 2.^a 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.

Prêste 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 êste 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.

Fê

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 côr ao queijo flamengo aposto 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.

Sardanápalo

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 Víveres, 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. 23\$00
» Valenciano	kg. 2\$85	» » trigo	» 2\$15	Sabão amêndoa... ..	» \$95
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$35	Farinheiras	» 7\$00	» Offenbach.....	» 2\$40
» » 2.ª »	4\$15	Feijão amarelo ..	lit. 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	kg. \$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	lit. \$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		

Êstes 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 Armazem de Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

Além dos géneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, 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.).