



C.P.A.
U.P.

BOLETIM

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Pela lotaria de 28 de Agosto, vai ser sorteado entre os decifradores dos Problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso inseridas no n.º 46 do *Boletim da C. P.*, o prémio correspondente ao trimestre Abril-Junho.

Para esse efeito os números da lotaria atribuídos a cada um dos concorrentes, são os seguintes:

Marcial	1 a 526	Manelik	4.735 a 5.260
Alerta	527 a 1.052	Preste João	5.261 a 5.786
Paladino	1.053 a 1.578	Diabo Vermelho ..	5.787 a 6.312
Britabrandes	1.579 a 2.104	Roldão	6.313 a 6.838
Mefistófeles	2.105 a 2.630	Veste-se	6.839 a 7.364
Cagliostro	2.631 a 3.156	Costasilva	7.365 a 7.890
O Profeta	3.157 a 3.682	Novata	7.891 a 8.416
Marquês de Carinhais	3.683 a 4.208	Cruz Kanhoto	8.417 a 8.942
Visconde de Cambolhe	4.209 a 4.734	P. Rêgo	8.943 a 9.468
		Fred-Rico	9.469 a 9.994

Pede-se a todos os colaboradores desta Secção para enviarem com urgência produções charadisticas visto estarem esgotadas as reservas.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Britabrandes, 15 votos — Produção n.º 8

QUADRO DE HONRA

O Profeta, Britabrandes, Mefistófeles e Cagliostro

QUADRO DE MÉRITO

Roldão, P. Rêgo, Veste-se, Fred-Rico Novata, Cruz Kanhoto, Costasilva, Marcial, Alerta e Paladino (24)
Marquês de Carinhais, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolhe, Diabo Vermelho, Preste João e Manelik (23)

Soluções do n.º 96

1 — Abismo-abisma, **2** — Sama-samo, **3** — Ribeirinha-ribeirinho, **4** — Socava, **5** — Gurita, **6** — Reinado, **7** — Afeição, **8** — A mulher e a lima a mais lisa, **9** — Dala, **10** — Pampilho, **11** — Garavato, **12** — Língula, **13** — Arena, **14** — Dogma, **15** — Lancear, **16** — Idea, **17** — Pórter, **18** — Anatomia, **19** — Pesadamente, **20** — Abalar-alar, **21** — Ramalhar-ralhar, **22** — Molinhamonha, **23** — Bordada-borda, **24** — Sátira-Sara, **25** — Grávido-grada.

Aumentativas

1 — Na loja de venda a retalho comprei uma tenaz para arrancar dentes — 3.

D. Quixote

2 — Enfraquecia a olhos vistos, se tivesse de usar um capacete com viseira — 3.

Sempre-fixe

3 — Combinada

+ fra — Novidade
+ to — Agradável
+ esto — Desonra
— Santo —

Roldão

4 — Em triângulo

Crosta de ferida	.	.	.	.	.	.
Messe	.	.	.	.	.	.
Côncavo	.	.	.	.	.	.
Planta	.	.	.	.	.	.
Sol dos egípcios	.	.	.	.	.	.
Vogal	.	.	.	.	.	.

Britabrandes

5 — Enigma tipográfico

O

8 Letras

Marquês de Carinhais

6 — Enigma figurado

Sardaukar

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA CP



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPAÑIA 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

SUMÁRIO: Uma linha férrea aérea. — Vitor Hugo e os Caminhos de Ferro. — Conferências de Higiene Social. — Recordando... — Consultas e Documentos. — Os turbilhões de água. — Congresso dos Caminhos de Ferro. — Instituto dos Ferro-viários do Sul e Sueste. — Ateneu Ferroviário. — Interessante trabalho de transformação da bitola de uma linha férrea. — Pessoal.

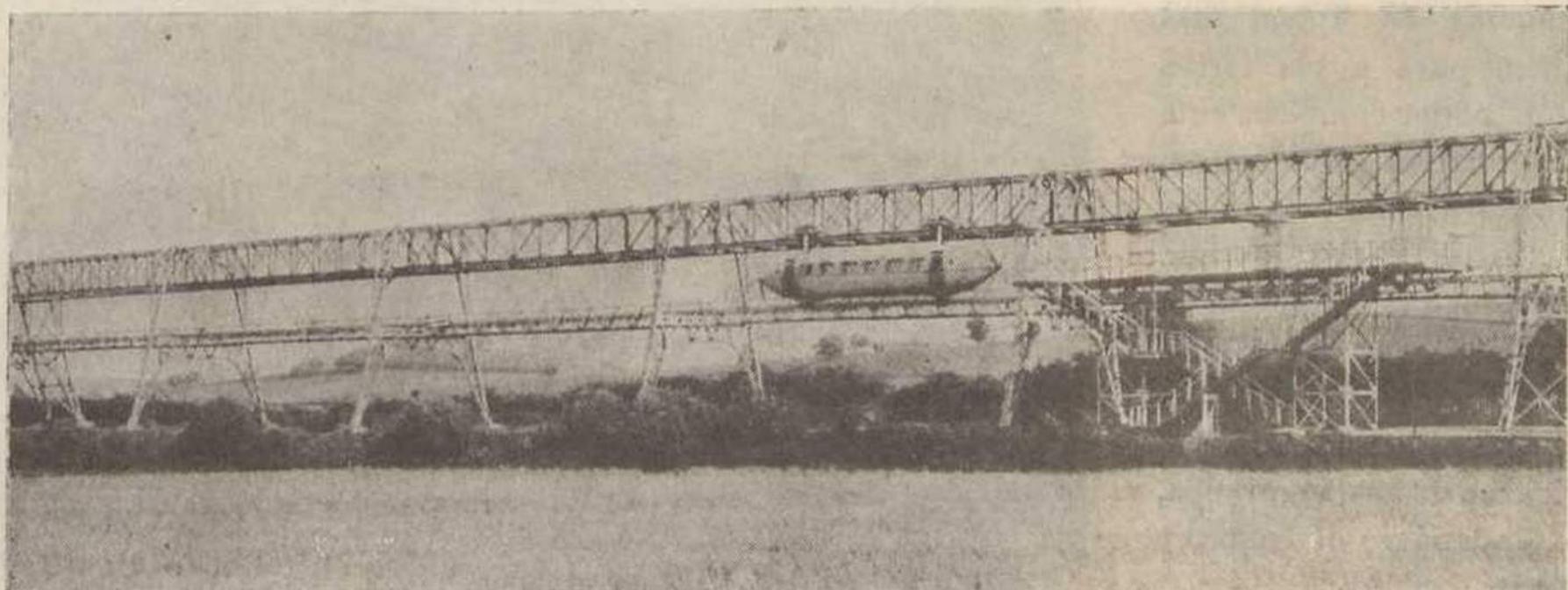
Uma linha férrea aérea

«DEPRESSA, cada vez mais depressa», é a divisa do homem do Século XX, o Século já cognominado «da velocidade».

Os 100 quilómetros por hora, que ainda há bem poucos anos eram para o homem uma aspiração, representam actualmente a velocidade normal.

A aviação faz já antever possibilidades consideradas ainda há poucos dias como utopias. Na terra, o automobilismo desportivo atinge velocidades fantásticas.

O caminho de ferro, como os leitores sabem e como nós temos noticiado mais de uma vez, não fica indiferente nesta luta.



A linha férrea aérea de Milngavie



Os cavaletes metálicos que sustentam os carris, sobre os quais correm as rodas dos carros (*bogies*) do carril-plano

Os grandes construtores procuram, sem descanso, aperfeiçoar as locomotivas de modo a obter com elas grandes velocidades, não só para satisfazer as naturais exigências da época mas também para a via férrea melhor poder competir com o seu terrível concorrente, a viação automóvel. Essas velocidades estão, porém, condicionadas a limites determinados por várias circunstâncias, entre as quais se destaca a necessidade de garantir a segurança, que é apanágio do caminho de ferro.

Sabe-se também que

neste, o aumento de velocidade, além de requerer material apropriado, pesado e portanto caro, implica também sempre elevado acréscimo de despesa.

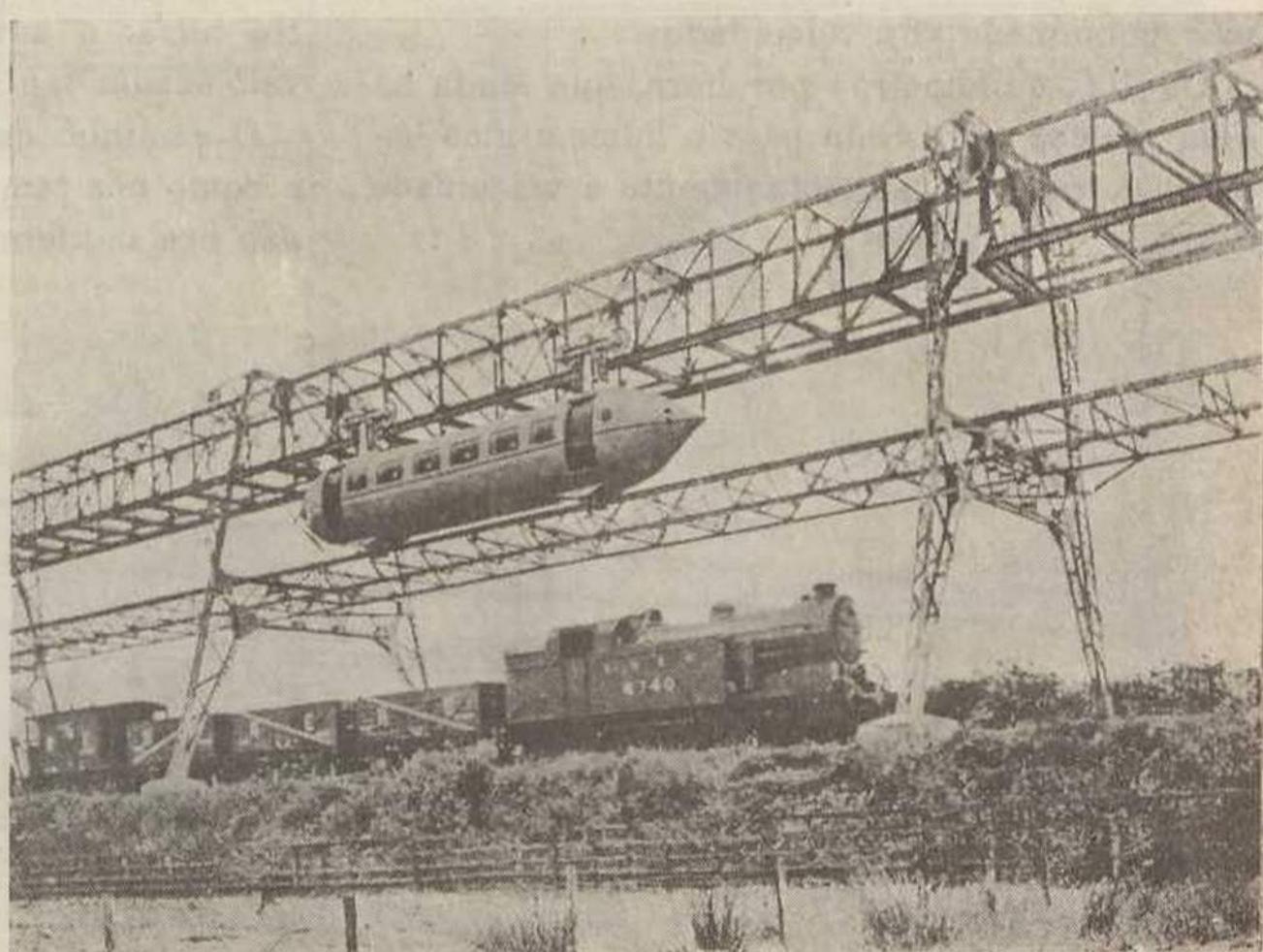
Como evitar, pois, todos estes inconvenientes e obter meio de transporte rápido, cómodo, económico, que, com absoluta eficácia, possa competir com a estrada?

Pretende resolver este problema um novo e curioso sistema de transporte, o *carril-plano*, que, em princípio, consiste num veículo de perfil aerodinâmico, espécie de aeroplano sem asas, suspenso de um carril aéreo por meio de carros (*bogies*) rolantes.

A propulsão do veículo é feita por hélices colocadas nos extremos e postas em ação por motores eléctricos ou de combustão interna.

Este novo sistema de linha férrea aérea encontra-se já instalado, como linha de ensaio, em Milngavie, na Escóssia, sobre a linha férrea da Companhia «London North Eastern Railway».

A via é constituída por carris — um para cada sentido de circulação — colocados a determinada altura do solo e fixados a vigas sustentadas por cavaletes distanciados 24 a 30 metros uns dos outros. Sobre estes carris prin-



Dois sistemas de transporte: o combóio e o carril-plano

cipais rolam as rodas dos carros (*bogies*) que sustentam o veículo.

Inferiormente ao veículo, existe outro carril destinado sómente a assegurar a estabilidade, impedindo todo o movimento lateral inútil.

Os carros (*bogies*), construídos de forma que as rodas não possam saltar do carril — tornando, deste modo, impossíveis os descarrilamentos — são munidos de dois freios, um comandado pelo condutor do veículo e o outro, automaticamente, pelos aparelhos de sinalização da linha. Os veículos, de perfil aerodinâmico, têm um peso muito reduzido, cerca de 75 Kgs. por lugar oferecido, para uma carruagem de 80 a 100 lugares e podem ser construídos com a capacidade que se desejar. Uma carruagem para 50, ou mesmo

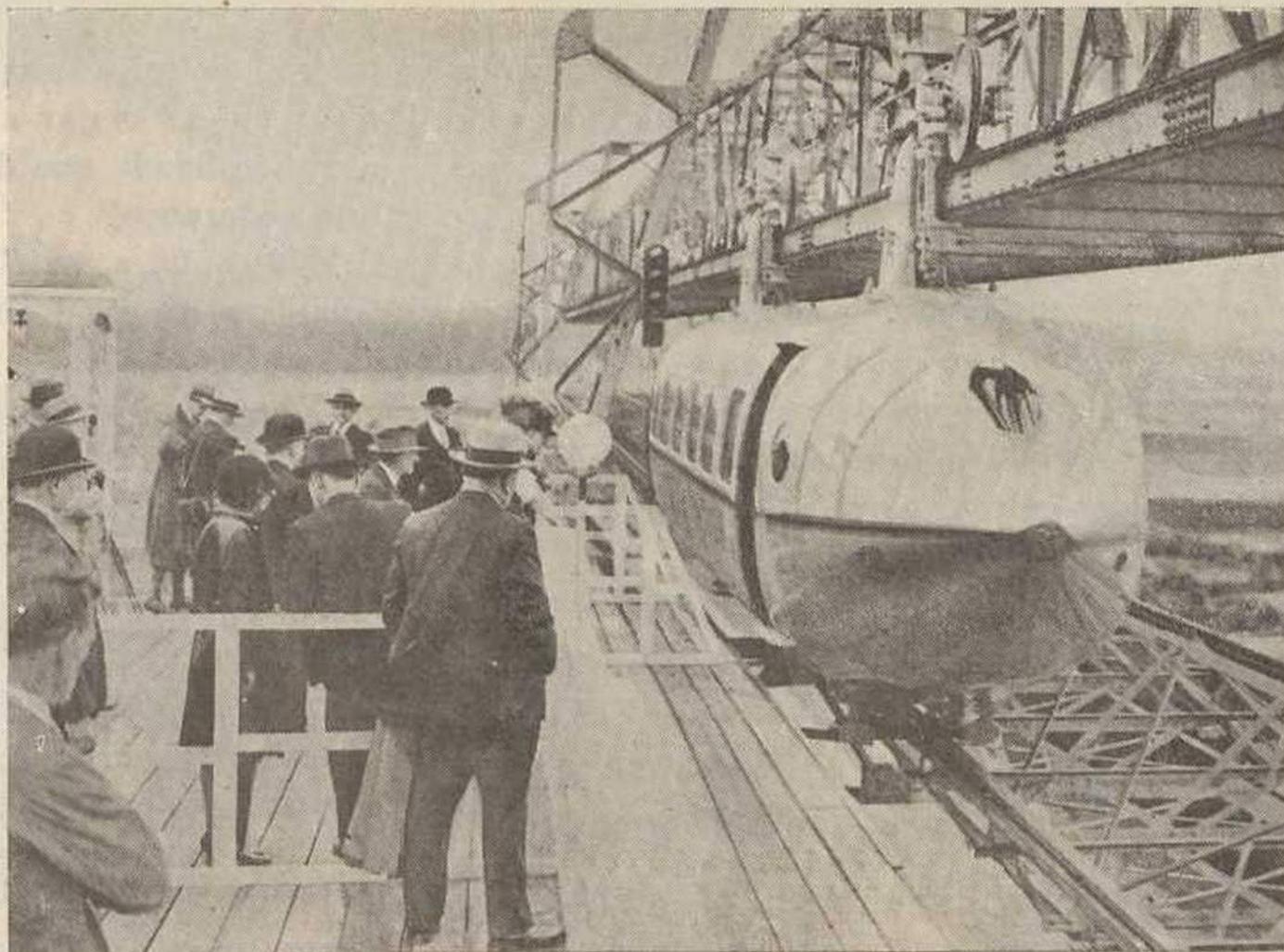
para 100 passageiros, pesa sómente 6 a 7,5 toneladas.

Circulam isoladamente ou atrelados, formando combóios. Quando isolados, podem circular com intervalos de 3 a 4 minutos e atingir a velocidade de 150 a 200 Kms. por hora.

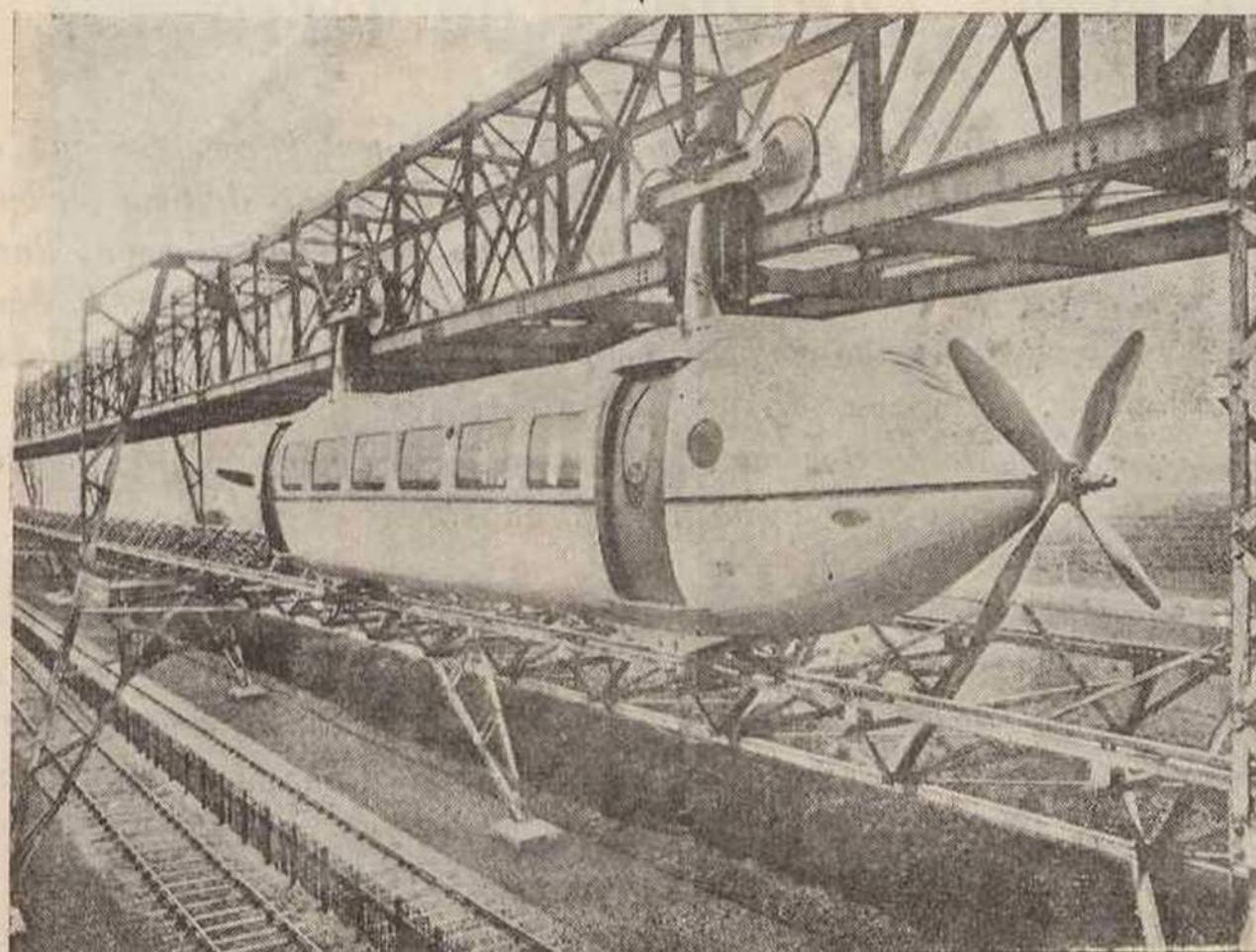
Para isso e para garantir a maior segurança, tanto os veículos como a via são apetrechados com um sistema de sinalização automática.

O *carril-plano* pode transportar, em média, 12.000 passageiros por hora em cada sentido, mas este número, aliás já considerável, pode ainda ser elevado, aumentando a capacidade de cada veículo ou o número destes em cada combóio. O sistema de circulação contínuo é uma das características deste novo meio de transporte.

O *carril-plano* constroi-se, por assim dizer, sobre qualquer terreno, sem



A chegada do carril-plano a uma estação



O carril-plano. Esta fotografia mostra claramente o sistema de suspensão

sujeição de pontes, trincheiras, túneis, etc. Os cavaletes que sustentam os carris, e que se apoiam em blocos de cimento, necessitam de um espaço muito limitado. Não existe o difícil problema das passagens de nível, visto o movimento ser todo feito a alguns metros acima do solo. Pode para a sua construção, ser aproveitada uma via férrea já existente, o que permite a separação nítida dos dois tipos de transporte: o lento e o veloz. Aquêle, destinado a mercadorias, êste a passageiros, correio, pequenos volumes e géneros de fácil deterioração.

Como as distâncias são percorridas a uma enorme velocidade, é possível suprimir-se o serviço durante a noite com grande economia para a exploração.

* * *

Pela descrição que acabamos de fazer e, muito especialmente, pelas gravuras que publicamos, os nossos leitores facilmente imaginarão em que consiste êste interessante sistema de transporte.

Depois da leitura desta notícia, quem não

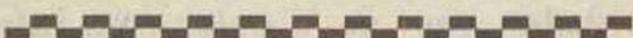
desejaria fazer uma longa viagem num dêstes velozes veículos, experimentando a agradável sensação de viajar a 200 Kms. por hora, com a tranqüilidade que dá a garantia de uma absoluta segurança?

Virá, pois, o *carril-plano* — revolucionar por completo o actual sistema de transporte rápido de passageiros?

Como resposta, transcrevemos o que, a seu respeito, escreveu ha tempo o Sr. Conselheiro Fernando de Sousa, no jornal «A Voz»:

«E' realmente sedutor êste sistema de desdobramento do tráfego, mas a pesar da supressão de grande número de obras de arte em linhas novas, o *Railplano* é caro, pois constitue uma obra de arte contínua, sem grande peso por metro, é certo, mas que, ainda assim, representa considerável dispêndio. Suponhamo-lo entre Lisboa e Pôrto; seria uma verdadeira revolução na nossa principal linha, em que bastariam duas horas para o trajecto, com a multiplicação dos rápidos. Em quanto importaria essa viga de mais de 300 Kms. com os respectivos cavaletes?

E', em todo o caso, um sistema digno de estudo atento.»



Vitor Hugo e os caminhos de ferro

Vitor Hugo é o mais celebrado poeta francês de todos os tempos, o gentil escritor que o mundo civilizado conhece e admira. Nasceu em 1802 e veio a falecer em 1885 depois de uma atribulada existência, tendo, porém, tido a satisfação de receber em vida o preito de admiração dos mais ilustres homens do seu tempo. Correm traduzidas em quase todas as línguas as suas principais produções, principalmente os seus romances e dramas: Quem não conhece, pelo menos de nome, Os Miseráveis, Nossa Senhora de Paris, Homens do Mar, Homem que ri, Noventa e três?

É dêste famoso escritor o trecho que a seguir publicamos e em que nos revela a sua opinião acerca dos caminhos de ferro. Frizemos que esta descrição foi feita ha... cem anos!

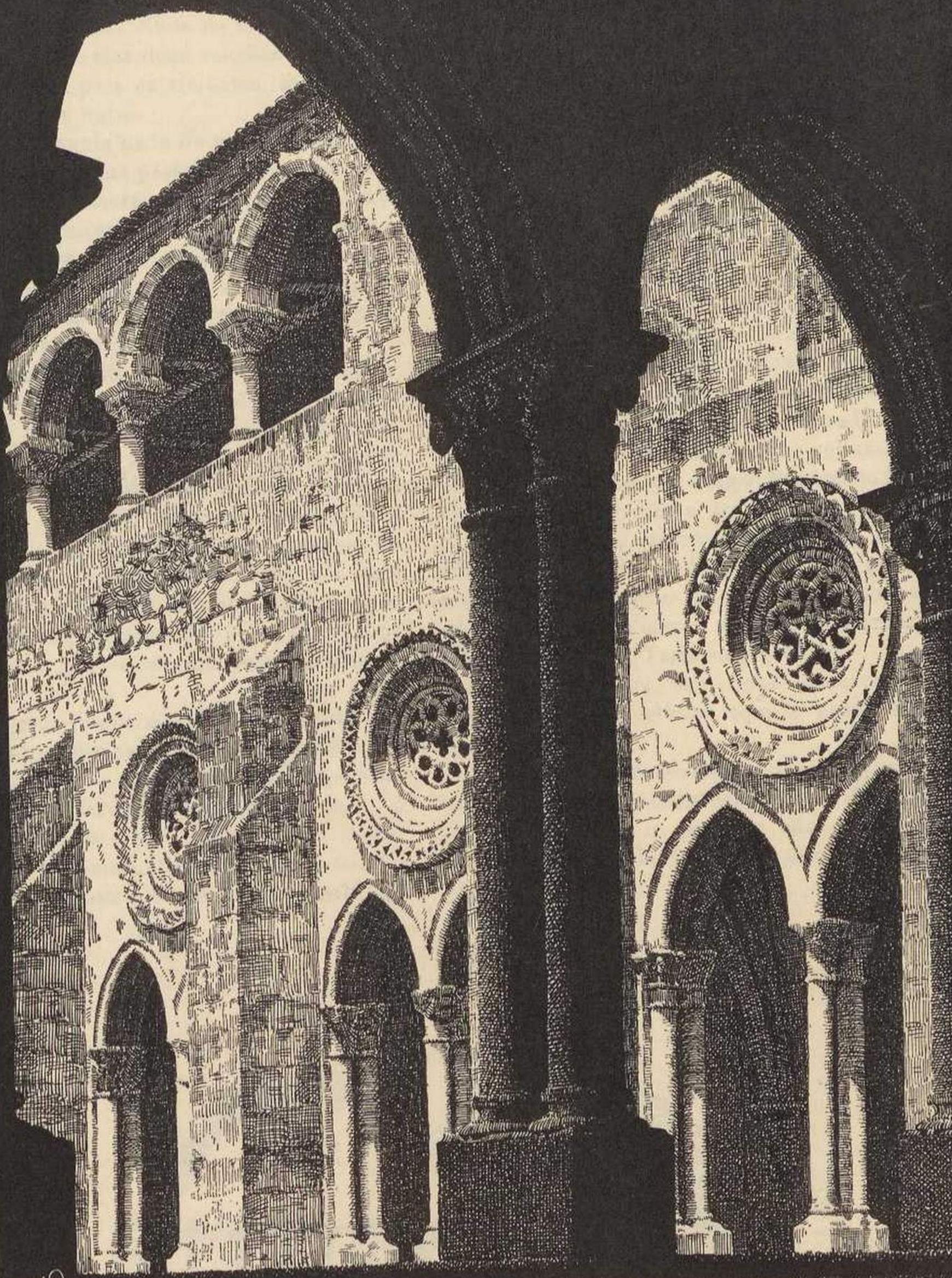
«Estou reconciliado com os caminhos de ferro; decididamente são muito bons.

E' um movimento magnífico e que é preciso ter sentido para se saber o que é. A rapidez é inaudita.

As flores da beira do caminho não são já flores, são manchas ou antes linhas vermelhas ou brancas; nada de pontos, tudo se trans-

forma em linhas; os trigais são grandes cabeleiras amarelas; as luzernas são longas tranças verdes; as cidades, as torres e as árvores dançam e confundem-se doidamente no horizonte...»

«A máquina flamejava diante de mim com um ruído terrível e grandes raios vermelhos,



SÉ DE LISBOA — Claustro

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

que tingiam as árvores e as colinas, volteavam com as rodas. O combóio, que ia para Bruxelas, cruzou com o nosso. Nada de mais admirável que o encontro dessas duas velocidades, que se tocavam, e que, para os viajantes, se multiplicavam uma pela outra.

Não se distinguia nada de um combóio para o outro; não se viam passar nem vagões, nem homens, nem mulheres; viam-se passar umas formas esbranquiçadas ou sombrias, um turbilhão. Dêsse turbilhão saíam gestos, risos, uivos. Havia de cada lado sessenta vagões, mais de mil pessoas assim levadas, umas para o norte, outras para o sul, como o furacão.

São precisos muitos esforços para não supor que o cavalo de ferro é um verdadeiro animal. Ouvimo-lo resfolegar em repouso, lamentar-se à partida, arquejar em marcha; sua, treme, assobia, geme, abranda; vai lançando ao longo do caminho uma fiada de carvões ardentes e uma mina de água quente; enormes leques de chispas brotam a todo o momento das suas rodas ou dos seus pés e o seu hálito vai-se sobre as nossas cabeças em belas nuvens de fumo branco, que se rasgam pelas árvores do caminho.

Compreende-se que não é preciso menos que este animal prodigioso para arrastar assim mil ou mil e quinhentos viajantes, tôda a população de uma cidade, fazendo 12 léguas à hora.

E' verdade que é preciso não ver o cavalo de ferro; se o vemos, tôda a poesia se vai. Ao ouvi-lo é um monstro, ao vê-lo não é mais que

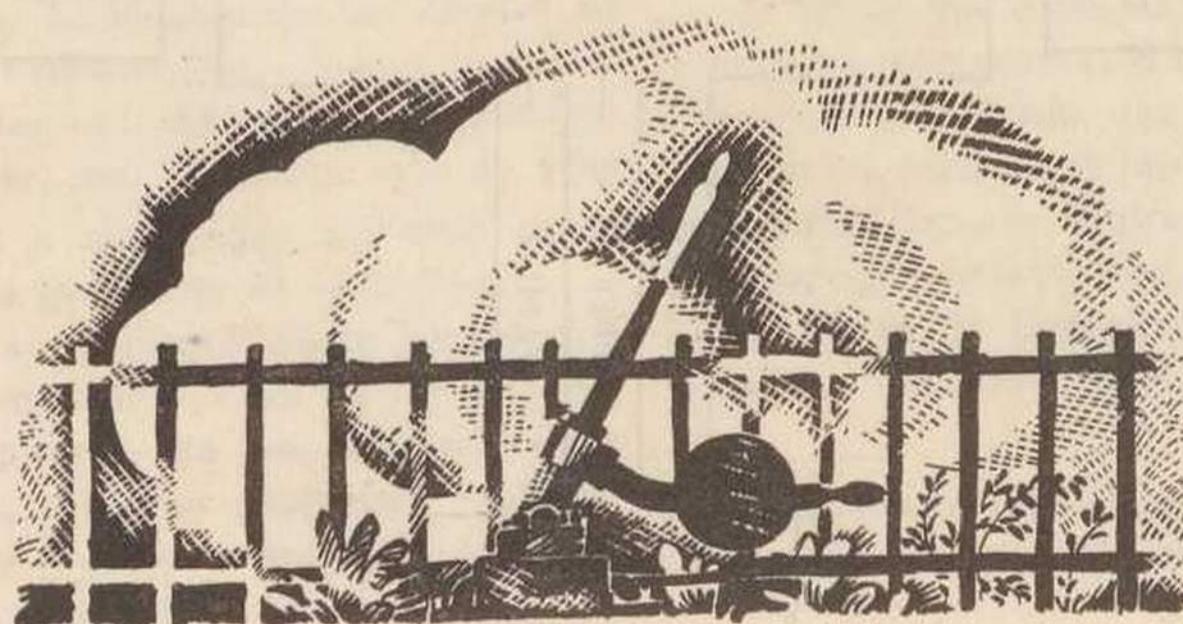
uma máquina. Eis a triste enfermidade do nosso tempo: o útil e nunca o belo!

Há quatrocentos anos, se aqueles que inventaram a pólvora tivessem inventado o vapor, e eram bem capazes disso, o cavalo de ferro teria sido doutro feitio; o cavalo de ferro teria sido alguma coisa de vivo, como um cavalo, e terrível como uma estátua. Que quimera magnifica os nossos pais teriam feito com aquilo a que nós chamamos a caldeira.

Desta caldeira êles teriam feito um ventre monstruoso, uma enorme casca; da chaminé uma haste fumegante ou um longo pescoço com a sua goela cheia de brasa; teriam escondido as rodas sob imensas barbatanas ou sob grandes asas caídas; os vagões teriam sido também de formas fantásticas e à noite ter-se-ia visto passar junto das cidades, ora uma colossal ave de asas abertas, ora um dragão vomitando fogo, ora um elefante com a tromba alta, resfolegando e rugindo, ardentes, fumegantes, formidáveis, arrastando atrás dêles, como presos, cem outros monstros encadeados e atravessando as planícies com a velocidade, o ruido e o aspecto do raio. Teria sido grande!

Mas nós somos uns bons comerciantes, bem estúpidos e altivos com a nossa estupidez.

Nós não compreendemos nem a arte, nem a natureza, nem a inteligência, nem a fantasia, nem a beleza e o que nós não compreendemos declaramo-lo inútil do alto da nossa pequenez».



Conferências de higiene social

A PROTECÇÃO SOCIAL AOS TUBERCULOSOS

Conferência realizada pelo Snr. Dr. Adriano Fontes, Médico da 25.^a Secção

(Conclusão)

O estudo dos vários organismos de assistência, em ligação com o dispensário anti-tuberculoso — sanatórios, hospitais, maternidades, creches, preventórios, instituições do tipo Grancher e León Bernard, colónias de férias, escolas de reeducação (agrícolas ou industriais) etc., daria, por si só, uma longa palestra.

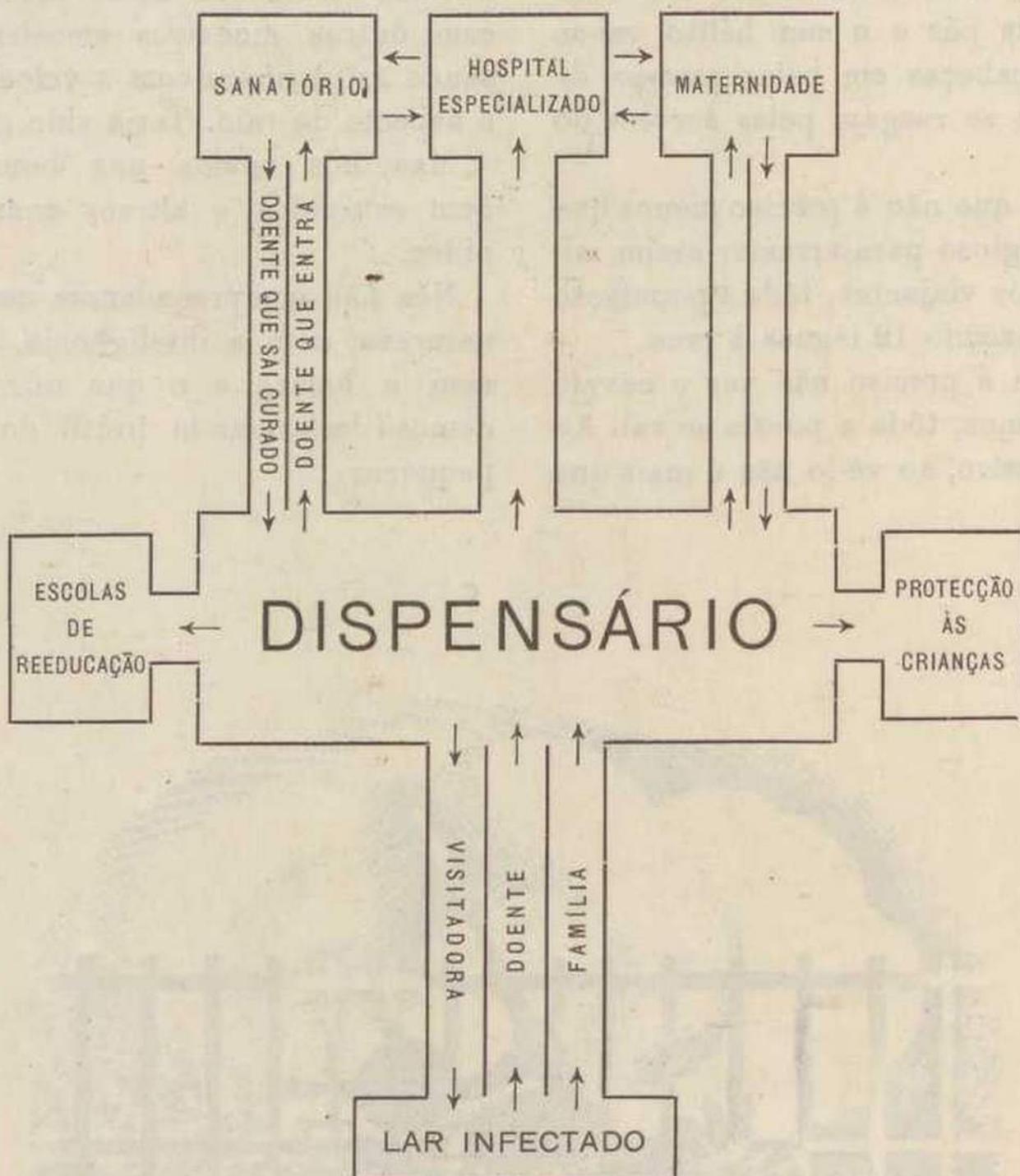
Penitenciando-me do tempo que já vos tomei, vou resumir no presente quadro — III — , inspirado no esquema de Léon Bernard, (¹) as funções de cada um destes instrumentos de profilaxia.

(¹) Léon Bernard. Obr. cit. pág. 350.

QUADRO III

ESQUEMA DOS INSTRUMENTOS DA PROTECÇÃO SOCIAL

AOS
TUBERCULOSOS



O Sanatório oferece dois tipos: de *planicie* e *altitude*, para tratamento da tuberculose pulmonar,— o que mais nos importa —, e *marítimo*, para as formas ganglionares e osteo-articulares. Os da primeira categoria aceitam os casos que, minuciosamente estudados no dispensário, se julgam curáveis. A terapêutica seguida nos sanatórios obedece à velha regra de Brehmer: cura de ar, de repouso e alimentação. Acessoriamente, contamos com outros recursos, como, por exemplo, a recalcificação, auroterapia, colapsoterapia, etc., consoante as circunstâncias.

Esta terapêutica seria improdutiva sem uma regulamentação severa, graças à qual o sanatório ganha foros de verdadeira escola. Sujeitos à disciplina, vendo com os seus olhos as melhorias daqueles que, mais de perto, se cingem às prescrições clínicas, os próprios doentes difundem, mais tarde, as ideias colhidas no sanatório.

A atmosfera de tranquilidade, que aí deve reinar, impõe uma rigorosa escolha dos doentes, evitando-se a admissão dos indivíduos rebeldes, conflituosos, que, nada lucrando, perturbariam, com os seus exemplos, a ordem exigida nestas casas.

O sanatório visa um duplo fim: curar os doentes e, isolando-os, salvaguardar a colectividade.

E' pena que muitos tuberculosos — homens ou mulheres —, na dura necessidade de lidar até à última, só apareçam numa fase adiantada do seu mal. Viriam pôr côbro a esta dolorosa situação os seguros sociais obrigatórios.

Mas os sanatórios populares não levariam a cabo o seu intento, se abandonassem os doentes a quem dão alta. Para que a sua obra vingue e perdure, conceberam-se as *Escolas de Reeducação post-sanatorial*.

Nestas escolas, os tuberculosos aprendem um novo mister, em harmonia com as suas fôrças, quando o seu antigo trabalho possa comprometer os benefícios do sanatório.

Uma fecunda realização dêste género é a «aldeia de tuberculosos», obra do Dr. Varrier-Jones, em Papworth, na Grã-Bretanha, onde pouco a pouco, sob uma ponderada fiscalização médica, os doentes conseguem tornar-se valores sociais positivos.

Enquanto o sanatório se destina às formas curáveis, o *Hospital especializado*, utilíssimo sob o aspecto profilático, acode aos casos de diagnóstico incerto, de observação demorada e aos que, pela sua gravidade, não devem ser tratados no domicílio.

Por conveniências económicas, para simplificação de serviços e possibilidade de valer a maior número de doentes, inclinam-se os técnicos para os *Hospitais-Sanatórios*.

Estes estabelecimentos, gozando das condições em que são construídos os sanatórios — fora das poeiras, das fábricas, das aglomerações, etc., ainda que cerca das cidades — recebem todos os pulmonares, excepto aqueles que se encontram já na fase derradeira.

As instituições de assistência, que acabamos de descrever, não fazem distinção de sexos. Há, porém, a considerar, o caso especial das mulheres grávidas. A enfermeira visitadora guia-as até ao dispensário; aí sãometiculosa-mente observadas, ingressando, por vezes, no sanatório ou hospital, de onde, na ocasião oportuna, seguem para a *Maternidade*.

As modernas doutrinas sobre a patogenia da infecção bacilar impuseram aos serviços obstétricos novos deveres profiláticos. Nesse sentido, o Prof. Couvelaire, de Paris, criou em 1921, na Maternidade Baudelocque, uma secção reservada às tuberculosas, isolando-as individualmente, não apenas das outras parturientes, mas também dos seus próprios filhos, logo após o parto (¹).

Alguns dias depois de aliviadas, as mulheres regressam a suas casas ou transitam para o sanatório ou para o hospital, conforme o abalo que o parto haja causado nos seus pulmões.

A defesa das crianças baseia-se nos conhecimentos já expostos: é na infância, sobretudo na primeira infância, que se instala a infecção bacilar. A verdadeira profilaxia consistirá, por consequência, em subtrair essas crianças ao permanente contacto com os tuberculosos.

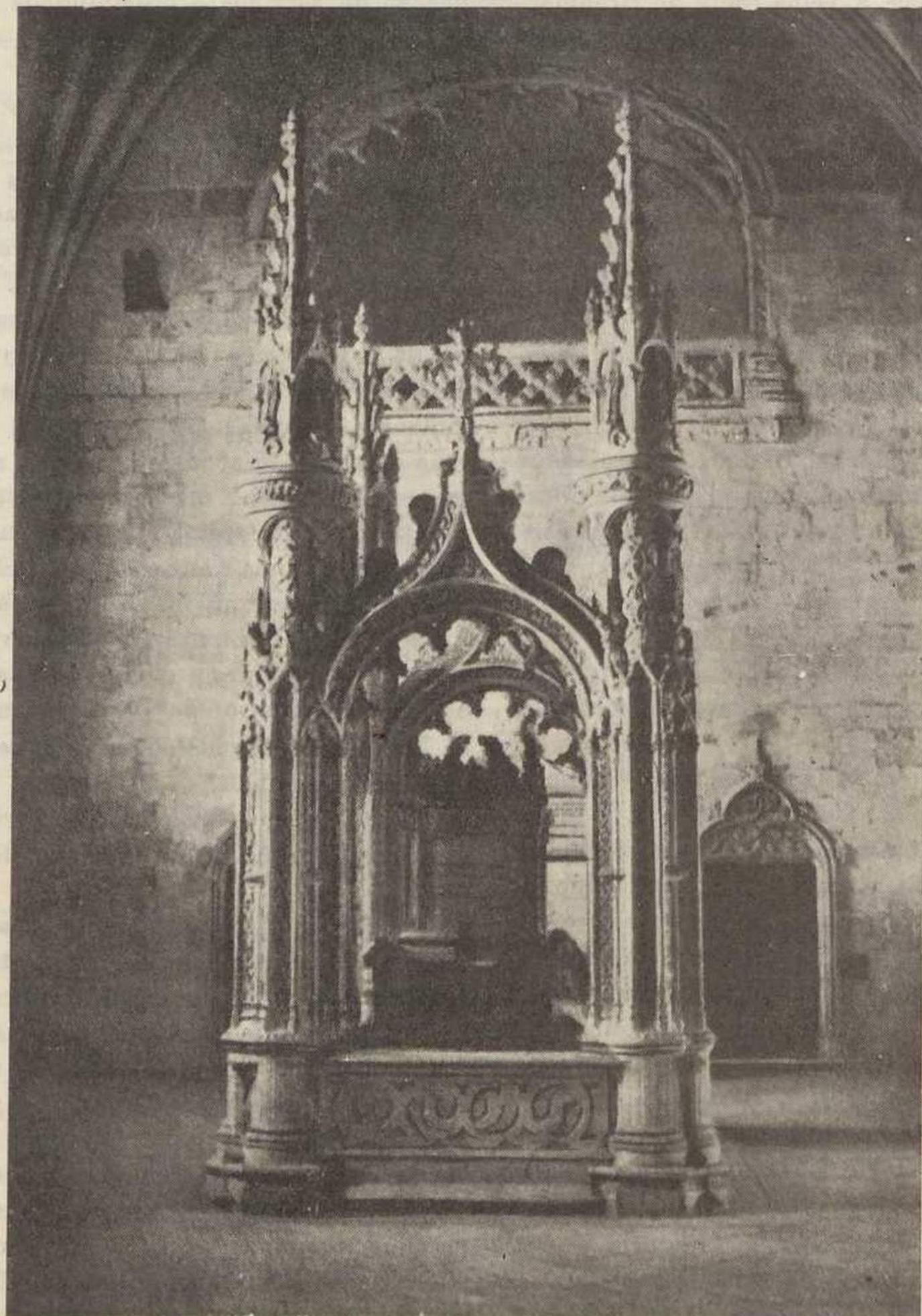
¹ As obras de Grancher e Léon Bernard, já citadas, venceriam este desiderato; infeliz-

(¹) Maurice-Ludovic Lacomme. «Une Maternité pour Tuberculeuses annexée à la Clinique Baudelocque». Thèse, Paris, 1926.

mente, não podem abraçar tôda a população infantil que delas necessita, porquanto, a sua plena eficiência demandaria somas incompatíveis com os recursos de iniciativa particular.

Ao Estado cumpriria, pois, oficializar algumas dessas obras de tão vasto alcance social.

Até certo ponto, veio simplificar o problema a descoberta do B. C. G., por Calmette e Guérin. Esta vacina, constituída por bacilos de Koch vivos, mas privados de virulência e, portanto, capazes de suscitar a imunidade anti-tuberculosa, sem perigo para o organismo,



Mosteiro dos Jerónimos — Túmulo de Alexandre Herculano

*Fotog. de Manuel Esteves Júnior, empregado de 2.ª classe
da Divisão de Exploração.*

aplica-se, por ingestão, nos dez primeiros dias, após o nascimento.

A baixa sensível da mortalidade infantil pela tuberculose, que se observa nos países mais afeiçoados ao B. C. G., permite já hoje apreciar os seus bons serviços.

E para lamentar que a vacina de Calmette e Guérin não se tenha divulgado mais entre nós.

Estas medidas dizem respeito às crianças, ainda virgens da doença; às outras, levemente tocadas — «não febricitantes e não contagiosas» —, abrir-se-ão as portas do *Preventório*, poupando-se-lhes a continuação dos contactos infectantes, o agravamento da moléstia e, não poucas vezes, a morte.

No *Preventório*, situado em pleno campo, os doentinhos vivem em regime de internato, sob uma higiene especial de alimentação, aeração, repouso, instrução e exercício físico, simultaneamente vigiados pelo médico e pelo pedagoga.

As formas «abertas», contagiosas, pertencem ao sanatório ou hospital infantil, segundo o carácter e grau das lesões.

Finalmente, as crianças débeis, anémicas, linfáticas, mal alojadas e mal alimentadas, vão recuperar as suas forças nas *Colónias de Férias*, na planície, na serra ou à beira-mar.

Não se julgue irrealizável este plano de «Proteção Social aos Tuberculosos», já efectuado em povos de civilização elevada, como a Dinamarca.

Este país iniciou em 1900 a sua luta anti-tuberculosa e em 1924 possuía nada menos de 72 estabelecimentos para bacilares, — sanatórios, hospitalais, asilos, casas de convalescença, etc. —, num total de 3.458 camas, representando 109 leitos para cada centena de mortes por tuberculose.

No Pôrto, para igual número de óbitos, contam-se apenas 5 camas; e nem estas, mesmo, existiriam, se não fosse o «Hospital-Sanatório Rodrigues Semide», a cargo da Santa Casa da Misericórdia.

Oxalá os dois novos sanatórios, em construção nos subúrbios da Cidade, possam em breve minorar a desgraça daqueles que, não cabendo no Semide, morrem ao desamparo nas suas mansardas.

Vem a propósito louvar a acção dos Caminhos de Ferro Portugueses que, a despeito das dificuldades que hoje assoberbam as empresas ferroviárias, procuram defender a saúde dos seus funcionários.

E assim, podem os nossos agentes abrigar-se nos Sanatórios de S. Braz de Alportel e Paredes de Coura, a que não tardará a juntar-se um terceiro, construído, dentro dos moldes mais modernos, na Serra da Estrela-Covilhã.

Além disso, a C. P. monta dispensários; olha pela higiene da habitação do seu pessoal; chama a si distintos médicos especializados, não esquecendo os radiologistas e analistas.

Pelo Regulamento do Pessoal, a Companhia faz concessões aos funcionários que se tuberculizem.

Estas regalias, ainda não adoptadas por empresas bem prosperas, permitem assegurar um diagnóstico, quanto possível precoce, e condições para um tratamento muitas vezes eficaz.

Não vamos nós, porém, tudo exigir da Companhia, sem nada querermos fazer, pela nossa parte.

Apesar dos seus melhores desejos, a C. P. nunca poderia estabelecer uma rede de Assistência, que envolvesse todos aqueles que vivem a expensas dos ferroviários.

Paralelamente à acção da Companhia, devem organizar-se os agentes em Associações de Previdência a que, a si próprios e às suas famílias, garantam os socorros necessários, no caso duma doença demorada, como a tuberculose.

As providências oficiais, por si só, não bastam; reclamam o concurso individual. Numa colectividade, as mais perfeitas disposições legislativas falhariam, sem o exacto conhecimento dos direitos e a estricta observância dos deveres de cada cidadão.

Significam tais palavras a necessidade de uma larga missão educativa, especialmente no domínio da higiene, em que o nosso atraso é desolador.

Essa missão educativa deve alvejar, sobre tudo, a criança e desenvolver-se, com particular insistência, na escola.

O cérebro infantil, cheio de curiosidades, apreende, sem custo, e mesmo com prazer, as

noções práticas que lhe ministrem, e que para sempre gravará.

A todas as horas, aproveitando-se todos os ensejos, todos os pretextos, seriam incutidos os hábitos de asseio, de limpeza, que constituem o fundamento da medicina preventiva, e que, na profilaxia anti-tuberculosa, assumem primacial importância.

Cultivando a educação das crianças, não descuraremos, todavia, a propaganda junto dos adultos.

Por meio do cartaz, do folheto, do postal, da conferencia, do cinema, do rádio, etc., eduquemos, também, o grande Públíco.

A série de palestras, que aos médicos da Companhia fôram confiadas, pretende divulgar ideias sobre as doenças de carácter social, que mais afectam os nossos agentes.

Como remate desta conversa, talvez um pouco enfadonha, vou dar-vos algumas indicações acerca da defesa individual contra a tuberculose.

Meus Senhores:

Como vos contei, os bacilos de Koch, hóspedes do nosso organismo, não escolhem órgãos, para os ferir com a sua virulência.

Esses micróbios, expulsos com o suor; com o leite; com as secreções genitais; com pús das tuberculoses osteo-articulares — nos tumores brancos, por exemplo — ; com as fezes, na infecção das vias digestivas, nomeadamente na forma intestinal; com a urina, nas baciloses do aparelho urinário — rim e bexiga — ; com a expectoração, na tísica das vias respiratórias, principalmente na pulmonar, vêm contaminar o chão que se pisa, o ar que respiramos, os locais que se freqüentam, os objectos em que se toca e os alimentos que ingerimos.

Por conseguinte, inutilizemos ou desinfetemos tudo quanto o bacilo de Koch possa poluir, desde os produtos eliminados pelos doentes até aos objectos do seu uso, como roupas, louças, talheres, escarradores, etc.

Para isso, sigamos os preceitos, enunciados com inexcedível clareza, pelo nosso ilustre Médico-Chefe, no Capítulo VII dos seus «Conselhos de Higiene», e que me dispenso de repetir.

Ora, sendo o tecido pulmonar a sede predilecta da tuberculose, a expectoração constitui o veículo de contágio mais vulgar e mais perigoso, pela enorme quantidade de germes que contém.

No escarro incidirá, de preferência, o nosso combate. — Ninguem deveria escarrar no chão.

Sécos os escarros, os micróbios, que neles existem, são facilmente arrastados com as poeiras que o vento leva, acumulando-se em todos os recantos, espalhando-se pelos objectos que nos cercam e depondo-se nos nossos alimentos.

Percamos, pois, o hábito de entrar em casa sem limpar o calçado do pó ou da lama; escovemos a nossa roupa e sacudamos ao ar livre os tapetes, as passadeiras e cortinas; limpemos o pó dos móveis, sempre com as janelas abertas; substituamos a vassoura pelo esfregão ou rodilha húmidos, quando tenhamos de varrer os soalhos.

Diz um provérbio árabe que «onde o sol não entra, entra o médico amiude». E assim é, na verdade. Não nos escondamos dele; escancaremos as janelas, para que os raios solares, devassem todos os aposentos, — provado, como está que os bacilos conservam a sua virulência, durante meses, nos sitios húmidos e obscuros, mas depressa morrem, sob a acção da luz.

Sendo no quarto de dormir que nos retemperamos das fadigas da vida, escolhamos a divisão mais ampla, arejada e solheira da nossa casa. Os enfermos disporão de quarto privativo, bem iluminado, bem ventilado, e com o mobiliário reduzido ao mínimo, ao indispensável.

Dormir com a janela aberta é uma prática que todos devem seguir: sãos e doentes. O banho de ar, longe de expor a resfriados, como muitos julgam, tonifica o organismo e torna-o mais resistente às infecções, mortamente às das vias respiratórias.

Não esqueçamos as moscas, que, poisando aqui e álem, abandonam os germes que o seu intestino alberga e as suas patas transportam. Portanto, tenhamos o cuidado de guardar em armários a comida, protegê-la com mosquiteiros ou cobri-la com um simples pano lavado.

Mas, também falando, tossindo ou espirrando, o tísico projecta bacilos, o que nos obriga a certas precauções. Quando tratamos

ou visitamos um tuberculoso, lembremo-nos de que o ar que o envolve, as roupas que o agasalham, os objectos de que ele se serve estão incados de micróbios, que poderão contagiar-nos, se fôrem desprezadas as regras de higiene.

Recordai-vos de que as lesões bacilares serão tanto mais graves, quanto mais íntimo fôr o contacto com o tuberculoso,—quanto maior fôr o número de germes que penetrem no organismo.

As pessoas mais expostas, as que mais de perto lidam com os doentes, devem ter um grande asseio, lavando bem as mãos com água e sabão, ou passando-as com álcool, de cada vez que lhes prestem algum serviço; deverão, igualmente, evitar a projecção, sobre a face, de partículas húmidas, quando êles falam, tossem ou espirram. Os beijos serão proscritos.

Estas providências serão tomadas discretamente, sem espalhafato, para não chocar a sensibilidade dos doentes, dando-lhes a impressão de que os repelimos.

As crianças e os enfraquecidos abstêm-se, o mais possível, de visitar tuberculosos: as primeiras, pela sua especial receptividade; os outros, por oferecerem terreno propício à infecção bacilar.

Mais nocivo que o doente acamado é o tuberculoso que, ignorando o seu estado, sentindo aptidão para o trabalho julgando-se um simples asmático, tosse e expectora por toda a parte—repartições públicas, fábricas, oficinas, casas de espetáculo, salas de espera, estações, carruagens, etc.—, distribuindo a esmo os seus bacilos.

Nêstes recintos, onde circulam ou permanecem muitas pessoas, devem colocar-se escarradores, em grande quantidade, com água ou, melhor, com líquido antiséptico—sulfato de cobre, formol, creolina, lisol, etc. O sublimado corrosivo não serve como desinfectante da expectoração porque, em presença dos escarroos, torna-se inactivo para os micróbios.

Os caixotes, com serrim de madeira ou areia, com que ainda topamos, além de repugnantes, têm o grande inconveniente de facilitar a exscreção dos escarroos e fazer com que os bacilos se espalhem aos quatro ventos.

Mas não é preciso só colocar escarradores, também é necessário que o Pùblico deles saiba servir-se.

A nossa alimentação é, por vezes, causa de contágio. Os alimentos podem ser contaminados por quem os manipula ou transporta—cozinheiros, carniceiros, padeiros, leiteiros, etc.—, ou já virem poluídos dum animal doente. Cozer as carnes e fervêr bem o leite são medidas indispensáveis para nos precavermos contra o flagelo. Os outros alimentos, como as frutas, que não submetemos à acção do calor, lavar-se-ão cuidadosamente em água fervida.

As nossas mãos, conspurcadas a todo o momento, carecem de ser lavadas com água e sabão e as unhas limpas com uma escova, sobre-tudo antes das refeições.

Em breve resumo, são êstes os meios, ao nosso alcance, para nos furtarmos a uma agressão directa do bacilo de Koch.

Uma vez instalado o bacilo de Koch no nosso organismo, para que os seus efeitos se revelem é mister encontrar meio adequado. Quere dizer: nem tôdas as pessoas portadoras de bacilos são doentes. Poderão vir a sê-lo num futuro mais ou menos próximo, quando alguma circunstância baixar as resistências vitais.

A alimentação precária ou viciosa; o alcoholismo—«agente de degradação moral e de miséria»—; a sífilis e as doenças venéreas; os abusos genésicos; a permanência em recintos confinados e insalubres; os excessos desportivos, etc.; representam factores indirectos, dos mais correntes e poderosos, da tuberculização.

Longe iria esta palestra se se tentasse analisar cada uma destas causas e os processos de que dispomos, para as combater. Pretendo, apenas, chamar a vossa atenção para êste momento assunto, que tanto interessa o indivíduo como a colectividade.

Os princípios gerais da defesa individual contra a tuberculose podeis conhecê-los, mais a fundo, através a propaganda que, em todo o país, vem fazendo a Assistência Nacional aos Tuberculosos.

Por compensado me darei se algumas destas ligeiras notas de higiene fôrem por vós adoptadas, as transmitirdes aos vossos camaradas e as levardes até aos vossos lares.

Reza a velha sentença: «A salvação do povo é a suprema lei». Digamos como remate da nossa conversa: A salvação do povo está na sua saúde...

RECORDANDO . . .

Pelo Sr. Carlos Parreira, Sub-chefe de Serviço da Divisão de Material e Tracção

(Continuação)

Estávamos em Agosto de 1910.

Nesta época andava-se fazendo a substituição dos tramos da ponte de Sacavém.

Este serviço era feito sem prejuízo da marcha dos combóios.

Como, numa destas manhãs, o combóio n.º 8, correio Pôrto-Lisboa, tivesse partido de Entroncamento com cerca de uma hora de atraso, o maquinista dispôz-se a ganhar tempo aproveitando para este fim o perfil favorável que se lhe oferecia até Lisboa e as excelentes condições da locomotiva.

Já depois de passar por Vale de Figueira, a velocidade do combóio aproximava-se de 85 à hora.

Não seria, portanto, difícil ganhar-se todo o atraso se à locomotiva não faltasse a alimentação suficiente para se manter a uniformidade desta marcha.

Era, portanto, necessário animar o fogueiro, que nesta hora perigosa da madrugada se sentia com sono e cansado de toda a santa noite ter baldeado para dentro da fornalha algumas toneladas de carvão.

Mas, pouco tempo depois, o sol começou a romper, inundando de luz o vasto cenário por onde o combóio rolava.

Foi como que uma nova vida que entrou na casa da máquina, que deu ao fogueiro mais forte alento para continuar a rude tarefa de alimentar o enorme braseiro.

Assim, naquela linda manhã de Agosto, a locomotiva, fartamente alimentada, tirava com garbo, numa marcha veloz, a sua preciosa carga.

De vez em vez o seu silvo vibrante anunciava alegremente que o caminho estava livre.

E as estações, por entre nuvens de poeira, iam passando em vertiginosa corrida para o lado do Pôrto.

Lisboa aproximava-se.

Da locomotiva já se avistavam os edifícios dos pontos mais altos da cidade com os seus telhados brilhando ao sol.

Tudo parecia correr bem.

Mais uns escassos milhares de rotações e o combóio chegaria à hora ao seu destino.

De súbito, porém, embora os sinais de Sacavém indicassem via livre, o maquinista viu com horrorosa surpresa que, sobre a ponte, na linha ascendente, estavam dois guindastes que sustinham nos seus braços um tramo da ponte, pendente sobre a linha por onde o combóio ia passar.

Pouco ou nada havia a fazer que pudesse evitar o horror que se antevia.

O maquinista, desesperadamente, ainda tentou atenuar a violência da colisão apertando rapidamente o freio de todo o combóio, mas o espaço livre era tão pequeno que a velocidade nem sequer diminuiu.

O embate foi de tal maneira brutal que toda a ferragem rangeu e a pesada locomotiva oscilou sinistramente sobre a ponte. Saltaram parafusos e chapas pelo ar, produzindo uma aterradora chuva de ferro; o guarda-vento com os vidros estilhaçados foi arremessado por sobre o carvão arrastando consigo o maquinista, que ficou sob as pesadas chapas; romperam-se juntas da caldeira que deixavam escapar ruídosamente o vapôr de água, que envolveu a locomotiva em nuvens, que queimavam.

Este inferno durou segundos que pareceram horas intermináveis.

Por fim, o combóio parou em frente da Fábrica de Sacavém.

O maquinista, que pôde erguer-se de sob as chapas que o tombaram e que ao mesmo tempo o defenderam da inclemente chuva de ferro que caía, gritou para o fogueiro, que estava muito encolhido junto à porta da fornalha:

— Levanta-te homem. O mau tempo já passou. Agora é necessário deitar o fogo abaixo para salvar a caldeira.

— Sim senhor, mas... que foi isto? Interrogou o pobre fogueiro, que ainda não havia compreendido o que se tinha passado.

O maquinista, depois, passou visita ao comboio tendo notado que algumas carruagens ficaram sem chapas laterais.

Os passageiros, que felizmente só sofreram o susto, viam-se cá de fóra sentados nos seus lugares.

A locomotiva é que ficara em pior estado; havia perdido toda a sua linha de magestosa elegância.

Agora, era apenas um montão de chapas amolgadas e ferros torcidos.

Pelas suas juntas desfeitas, saíam, já sem força, os últimos restos da vida que ainda há pouco a animava.

E assim, sob um lindo sol de Agosto, terminou tristemente esta viagem.

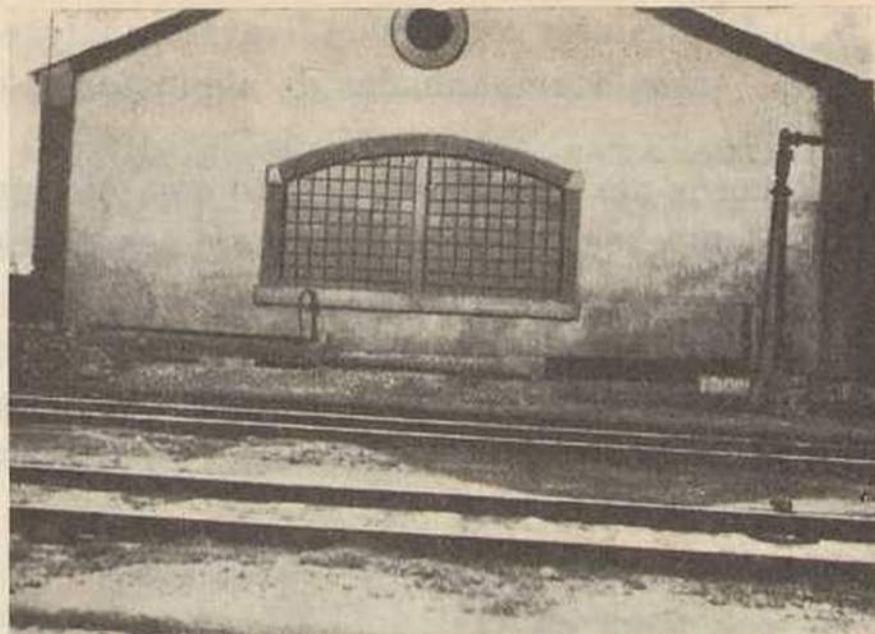
* * *

Em 1895 inaugurou-se o Depósito de locomotivas de Campolide e, nesse mesmo ano, cessou por completo a actividade do Depósito de Caldas da Rainha, por já não se justificar a sua existência.

Deste, apenas restam hoje as denegridas ruínas da rotunda, nas quais ainda se recolhem duas ou três locomotivas de outros Depósitos, que ali repousam algumas horas com o seu pessoal.

Aquelas velhas paredes recordam-nos que ali existiu há quase meio século um animado centro de trabalho ferro-viário, que naquela época foi para a Companhia de bastante importância.

Se de facto não foi um dos principais Depósitos, contudo os rigorosos métodos de serviço



Depósito das Caldas da Rainha

que ali se adoptavam, quer na oficina quer na condução de locomotivas, e as excelentes qualidades técnicas e morais do seu pessoal, engrandeceram-no de tal maneira que facilmente emparelhou com os mais importantes do seu género.

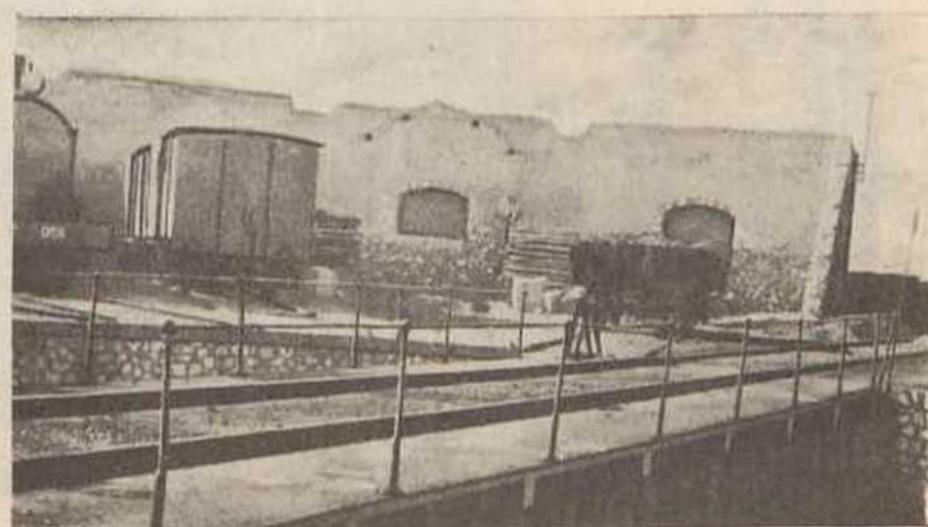
Tinha apenas ao seu serviço quinze locomotivas das antigas séries de 01 a 08, 17 a 22, 23 a 31, 32 a 37 e 110 a 129, que asseguravam toda a rotação de passageiros e mercadorias entre Caldas, Leiria, Figueira a Alfarelos e alguns comboios suplementares de Tôrres a Lisboa.

Era chefe deste Depósito o Sr. A. A., funcionário antigo, muito conhecedor do seu «métier» e de uma rara dedicação à Companhia e aos seus dirigentes, os quais tinham por ele uma particular estima.

Sendo uma excelente criatura, dava, contudo, a quem não o conhecesse, uma impressão perfeitamente contrária, pela maneira muito original como dirigia o serviço e tratava os seus subordinados.

Como cumpria rigorosamente as ordens que recebia, exigia com ásperas atitudes que o seu pessoal da mesma maneira procedesse, não hesitando, para conseguir esse fim, empregar uma estranha linguagem que hoje repugnaria a qualquer, mas que naquele tempo se acatava sem melindres, muito mais por se saber que não traduzia os sentimentos que animava quem a proferia.

Fora disto, o chefe era quasi um sentimental, sempre pronto a condear-se do mal alheio. Dando o que era seu, classificava quasi sempre

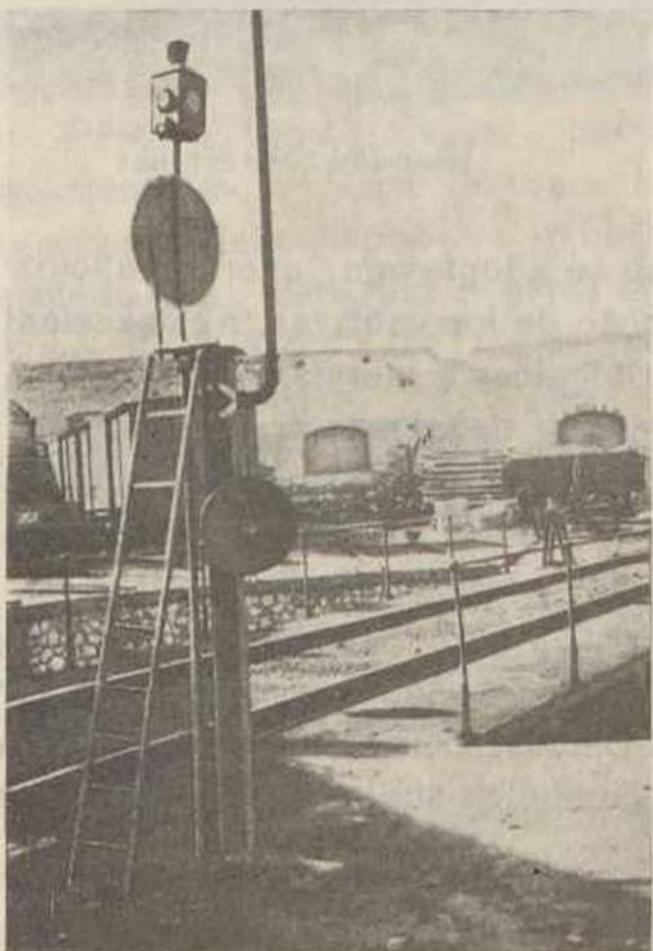


As ruínas do Depósito das Caldas da Rainha

de insignificantes as suas dádivas, as quais, em regra, eram acompanhadas de alguns ditos de espírito.

Recorda-nos um caso passado com ele, que documenta bem a sua bondade e os seus ditos engraçados.

No Depósito havia um fogueiro de primeira classe, de apelido Vilão, que passava por ser um tanto ou quanto desequilibrado. Mas, con-



Ao fundo, o velho Depósito das Caldas da Rainha

tudo, era assíduo ao serviço e, por vezes, exercia a contento, funções de maquinista.

Num belo dia, conduzindo ele um comboio de mercadorias com a locomotiva 127, na qual viajava também um fiscal do Governo, homem já idoso e muito nutrido, por qualquer motivo os injectores de alimentação deixaram de funcionar, precisamente na rampa entre Telhada e Louriçal.

O nosso Vilão, vendo a caldeira em perigo, perdeu a serenidade (se é que alguma vez a teve) e, em lugar de procurar as causas da avaria, pôs-se a gritar aflitivamente:

— Ai Jesus, quem acode! Que esta caldeira rebenta se não lhe meto água!

O Fiscal do Governo, deveras aterrorizado, não quiz ouvir mais. Como quem foge de um perigo, atirou-se para a linha, mesmo com a

locomotiva em marcha, indo cair dentro de uns silvados que estavam à margem, ficando com o fato esfarrapado e as mãos e o rosto lastimosamente arranhados.

Como era de prever, este caso deu brado, mesmo nas instâncias superiores, facto que obrigou o chefe a remeter o Vilão ao Serviço de Saúde em Lisboa, com a nota de ter sofrido um súbito desarranjo mental.

Antes de partir, o Vilão, alegando que não tinha dinheiro para a viagem, pediu ao chefe que lhe emprestasse algum, o que este fez com a franqueza que lhe era peculiar.

Como o Serviço de Saúde fôsse de parecer que o Vilão não tinha doença mental que o impossibilitasse de retomar o serviço, ele regressou a Caldas muito indignado por lhe terem atribuído uma doença que de facto não tinha.

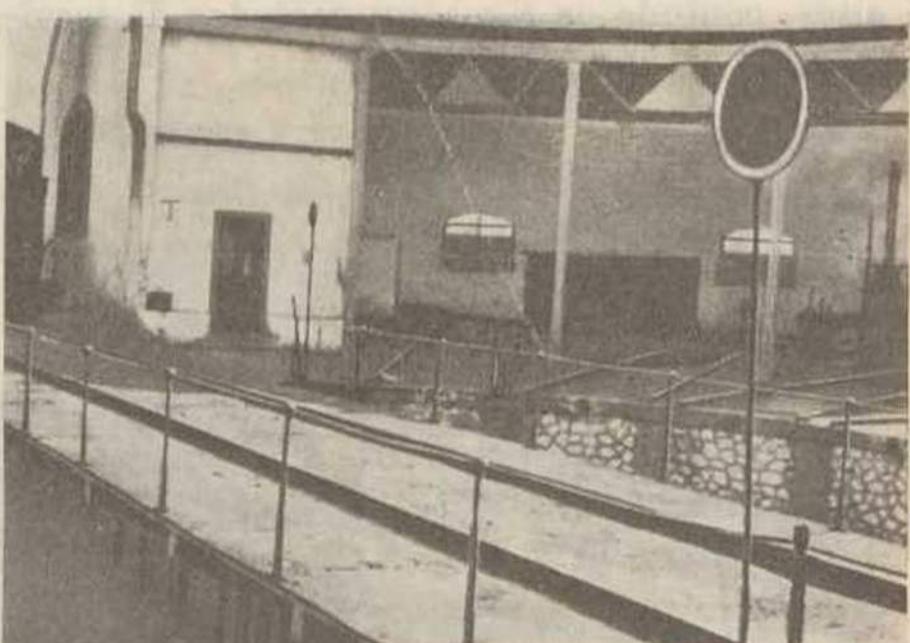
Meses depois, como o chefe ainda não tivesse sido reembolsado do dinheiro que lhe havia emprestado, incumbiu o ordenançado lho ir pedir, mas o Vilão, em vez de pagar o que devia, muito sorridente respondeu:

— Diga ao nosso chefe que a malucos não se empresta dinheiro.

Informado de tal resposta, o chefe concluiu sorrindo:

— Afinal, o Vilão não foi o que teve menos juizo...

Como este, muitos outros casos se passaram, nos quais o chefe, pela sua expontânea franqueza, e mesmo ingenuidade, era sempre o prejudicado.



As denegridas ruínas da rotunda do Depósito das Caldas da Rainha

A oficina do Depósito era dirigida pelo mestre Moreira, um profissional competente e muito antigo, já do tempo da construção, que aliava às suas boas qualidades de trabalhador infatigável, um excelente carácter pelo que tinha a estima de todo o pessoal.

Era extremamente cuidadoso nas reparações das locomotivas, mas tinha a preocupação constante de que, para atender às exigências da oficina, o número de operários de que dispunha era insuficiente e, por isso, a propósito de qualquer trabalho, concluia sempre desta maneira:

— Temos falta de pessoal!

Quando algum maquinista lhe pedia ordem para fazer alguma reparação que não tinha sido prevista, respondia invariavelmente:

— Não. Hoje não pode ser. Não temos pessoal. Fica para outra viagem.

E, como compensação, dava-lhe a habitual cotovelada amigável.

Porém, se o maquinista insistia, alegando urgência na reparação, mestre Moreira então resolvia:

— Bom, bom. Vou lá mandar um homem. Não tenho cá outra gente...

Dos maquinistas que pertenceram ao Depósito de Caldas, apenas um, ao que nos consta, é felizmente vivo. Os restantes já passaram à outra vida.

Alguns, ainda bem novos; outros, já com idade avançada. E todos eles deixaram profundas saudades no nosso meio ferro-viário.

Recorda-nos o Júlio Pedrosa, uma bela alma e um mecânico distinto, que a tuberculose levou, quando ainda tanto havia a esperar dêle.

O António Maria, com o terceiro ano de direito, boémio incorrigível que, por castigo, foi colocado no Caminho de Ferro visto não querer continuar a estudar. Como maquinista fez pouco, mas era um belíssimo camarada.

O Inocêncio Marques, maquinista conscientioso e dedicado cultor do que se chama hoje a canção nacional. O Costa Faro, tão bom maquinista como excelente companheiro de trabalho. O António Inácio, trabalhador incansável, honesto cumpridor dos seus deveres e um bom chefe de família. O Eduardo Nard, o Glória e o Marcelino, três espanhóis, que foram empregados excepcionais e bons camaradas.

E tantos outros, enfim, que difícil se torna enumerar.

O facto do Depósito cessar a sua actividade, causou grande máguia no seu pessoal, muito principalmente naquele que em Caldas havia constituído família. Os mais novos, que ainda não tinham estes encargos, não era também sem pena que retiravam daquela boa terra, à qual já estavam habituados.

E assim, tristemente, na hora de despedida, iam recordando com imensa saudade os prazeres, que nunca mais sentiriam, nas noites festivas do Parque, a linda estância termal por onde passa e se diverte a mocidade caldense.

A população de Caldas também ficou descontente, não só pelos prejuízos que ao comércio local causava a retirada de um número relativamente importante de famílias, como também por questão de ordem moral. Chegou mesmo a fazer-se uma representação à Companhia, na qual se pedia a manutenção do Depósito. Como era de supor, a Companhia, tendo em atenção a organização dos seus serviços, não pôde atender êste pedido.

A' maneira que o Depósito de Campolide ia tomado a seu cargo o serviço do Oeste, as locomotivas de Caldas e o seu pessoal iam retirando para os diferentes Depósitos para os quais haviam sido distribuídos, tais como Castelo Branco, Entroncamento, Alfarelos e Gaia.

A ultima que retirou, a 128 e o seu pessoal, tiveram na estação uma emocionante despedida.

Mãos delicadas de mulheres enfeitaram a locomotiva de flores naturais e, pela tarde, a estação apinhou-se de uma enorme multidão, composta de todas as classes sociais da vila, que vinha ali não só despedir-se da última parcela da vida do Depósito, como também para que a sua presença constituísse um protesto contra o golpe que Caldas acabava de sofrer.

Quando a locomotiva, lentamente, foi posta em marcha, no meio de um grande silêncio, via-se muita gente aos lados da linha e por sobre o arco que está à saída das agulhas, dizendo adeus. As mulheres, em grande número, acenavam com os seus lenços e, muitas delas, choravam lágrimas que deviam ser sentidas, porque o facto do Depósito acabar, representava para

muitas, ou perda do emprêgo ou a transferência, para bem longe, de pessoas de família.

Para lá do cemitério, ao desaparecerem as últimas casas da povoação e os derradeiros lenços que acenavam, a locomotiva soltou um sumido silvo, que era como que o último adeus à boa gente de Caldas, a qual pelo generoso acolhimento que dispensou sempre aos ferro-viários, manifestou com nobreza que seguia as tradições de bondade daquela excelsa rainha que há séculos deu o nome à sua terra.

*
* *

Estávamos em 1904.

A entrada das agulhas na estação de Mafra descarrilou por completo um combóio de mercadorias procedente de Caldas. Embora não tivesse causado vítimas, os prejuízos materiais foram muito importantes.

A fim-de se desimpedir a via, formou-se em Campolide um combóio de socorro equipado com grande número de operários e trabalhadores que, sob a direcção do respectivo chefe do Depósito e Oficinas, imediatamente saiu a caminho de Mafra.

A maneira rápida como se aprontou o socorro manifestou claramente que os serviços do Depósito estavam devidamente organizados.

De facto, os vastos conhecimentos profissionais aliados à longa prática de muitos anos e ainda a uma grande dedicação pelo serviço, fizeram daquele Chefe do Depósito um excelente dirigente, justamente apreciado pelas entidades superiores da Companhia.

A maneira muito sua, porém, de tratar com o pessoal seu subordinado era por vezes causticante. Com muita freqüência e a propósito da mais pequena contrariedade, apelidava este ou aquélle de «animal», «cara de asno» e outros mimos que tais.

Como no fundo não era mau homem, o pessoal tolerava-lhe estas liberdades e por vezes até lhe achava uma certa graça.

A propósito dos seus ditos, citava-se um caso que merece talvez a pena contar aqui.

Numa tarde de muito calor, encontrava-se ele encostado à porta do seu escritório com a

toilette um pouco em desalinho, na ocasião em que passava um combóio em direcção ao Rossio, no qual viajava um Inspector muito seu amigo, que notou o desarranjo da indumentária. Logo que chegou a Lisboa, o Inspector foi ao telefone e, depois de lhe falar sobre um pequeno assunto de serviço, acrescentou:

— Tu tens uma gravata encarnada muito bonita!

— Tenho sim. Gostas dela?

— E' muito interessante. Mas olha que está posta ao lado, acrescentou o outro.

— Ao lado! Mas... é verdade, disse o chefe olhando para a gravata.

Depois, como o amigo tivesse desligado, voltou-se para o pessoal que estava a escrever e com ar de intrigado exclamou:

— Como diabo é que aquélle «cara de asno» viu que eu tinha a gravata ao lado?!

No combóio de socorro seguia também um operário serralheiro, já muito antigo no serviço, de apelido Granito. Esta excelente criatura era o operário de resistência do Chefe que tinha por élle particular simpatia. Mas, talvez por isso mesmo, os piores serviços estavam sempre guardados para élle que, com a melhor disposição, os executava.

O nosso Granito tinha, porém, um fraco. Era um entranhado devoto de S. Martinho.

Contudo, no serviço nunca se lhe notava os efeitos do vinho. Só nas horas livres é que bebia até fartar.

Este homem, como por ironia do destino, era no Depósito o encarregado do serviço hidráulico.

Quando o combóio chegou a Mafra, o Sr. Engenheiro A. V. C., que também seguia nélle, examinou, acompanhado do chefe, o estado em que o material se encontrava, dando depois as suas ordens para distribuição do pessoal e começo dos trabalhos. Os operários e trabalhadores fôram divididos em grupos, sendo cada um dêstes chefiados ou por um chefe de brigada ou por um operário mais antigo. Este método permitiu que a longa extensão de material descarrilado sofresse o ataque simultâneo.

Quando se procedia ao carrilamento da locomotiva, o Chefe do Depósito entendeu ser necessário meter um calço de madeira à roda

motora e, neste sentido, deu ordens que fôram logo cumpridas. Mas, tempo depois, o Sr. Engenheiro reconheceu que o calço produzia um efeito contrário ao que se desejava e, por esta razão, apontou o inconveniente ao Chefe.

— Sim senhor. Vou já mandar retirá-lo, respondeu êle desviando-se e gritando para o lado:

— Ó Granito, retira dali aquêle calço! Quem seria o «animal» que o mandou meter?

— Eu cá não fui, respondeu o Granito sorrindo discretamente.

— Cale se, senão meto-lhe uma mordaça na bôca, gritou-lhe o Chefe.

O Sr. Engenheiro, que tudo havia presenciado, não pôde deixar de sorrir.

E pela noite fora continuou sem desfalecimento a rude tarefa de colocar sobre os carris os pesados veículos. Aqueles que não ofereciam condições de rolamento, eram postos à margem da via para depois serem carregados sobre outros.

Era consolador ver como aqueles homens, cobertos de ferrugem e sem olhar ao tempo e

ao cansaço, se lançavam alegres e bem dispostos aos trabalhos mais duros sob a acertada direcção superior.

— Cuidado! Que ninguém se aleije! recomendava com interesse o Sr. Engenheiro.

Depois, cuidadosamente olhando o relógio, ordenava:

— Grupo número tantos. Vai comer.

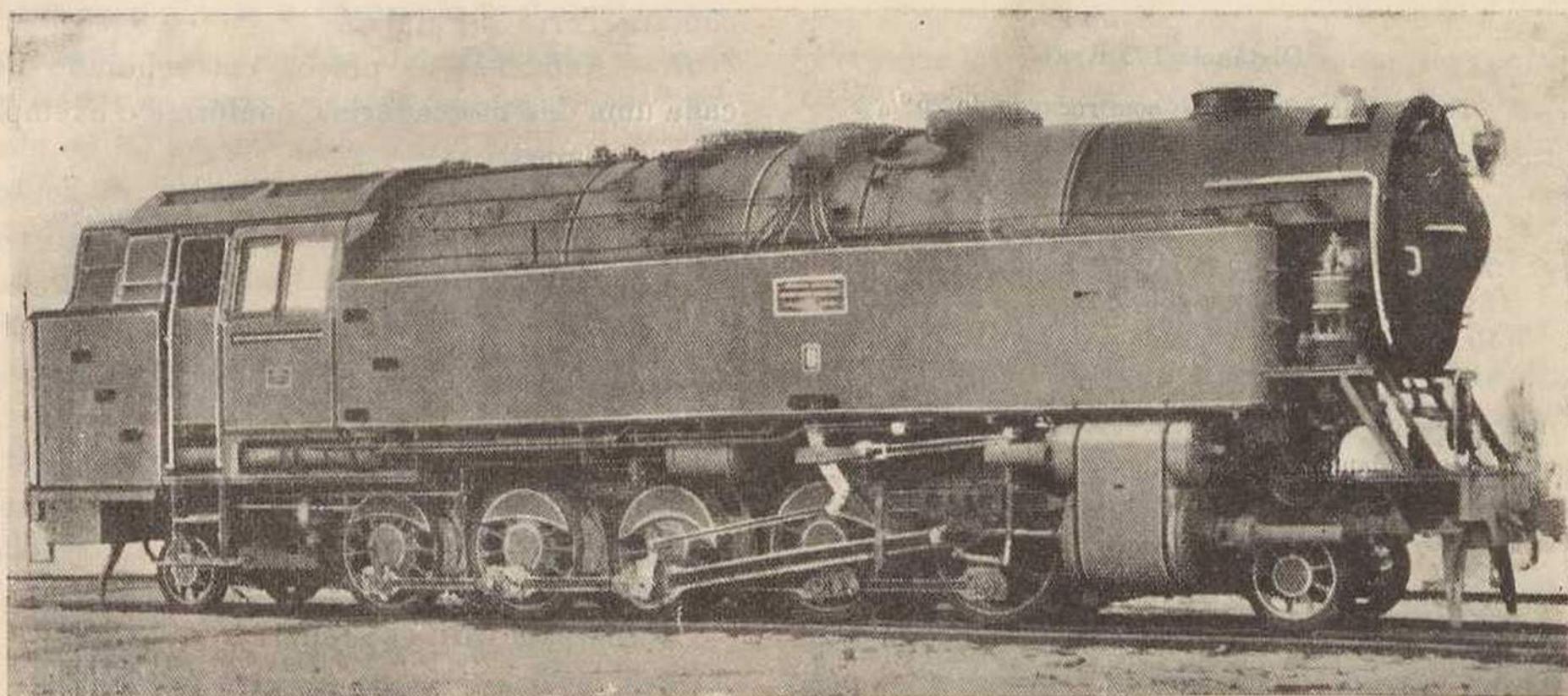
Assim, metódicamente, sob um ambiente de optimismo, o trabalho ia progredindo a olhos vistos. Da grande fila de vagões tombados, já pouco restava. E, por entre a áspera sinfonia de ferros que rangiam, chapas que se cortavam, ouvia-se de vez em quando gritar:

— Ó Granito! Este rabo de macaco não serve. Melhora a cama dos malhais. Ó Granito, não te demores...

E o bom do Granito apressado e soridente acudia a todos os lados.

É que êle, simples, bondoso e dedicado, simbolisava o espírito que animava os seus companheiros de trabalho.

(Continua)



Locomotiva construída na Alemanha para serviço nas linhas férreas de uma importante empreza industrial da Alta-Silésia

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Trafego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 694 — Indicando o exemplo n.º 10 do Anexo ao Livro E. 14, (processos de taxa de pequena velocidade da Tarifa Geral), a importância de 39\$60 de evoluções e manobras, peço esclarecer-me se neste caso se deve aplicar rialmente esta importância ou a que corresponderia pelo parágrafo 5.º do Art.º 3.º da Tarifa de Despesas Acessórias, visto estar em contradição com os esclarecimentos prestados pelo 1.º aditamento à Circular n.º 595 do Serviço do Tráfego de 15 de Outubro de 1928.

R.— Conforme esclarece o 1.º Aditamento à Circular n.º 595 do Serviço do Tráfego e a Circular n.º 700 do Serviço da Fiscalização e Estatística, a manutenção dos veículos taxados a peso pelo facto de pesarem mais de 3.000 Kg. é calculada por unidade veículo.

Nestas condições, como o Anexo ao Livro E. 14 é de data anterior à da publicação dos referidos diplomas, o exemplo n.º 10—P. V. deve ser corrigido como segue:

Distância 185 Km.

Tarifa Geral 1.ª classe com recargo de 25%

$$11\$19 + \frac{11\$19 \times 25}{100} = 13\$98,75$$

Transporte 13\\$98,75 × 11 × 9,0	1.384\\$77
Evoluçãoes e manobras \\$80 × 11	8\\$80
Registo e aviso de chegada	1\\$10
	1.394\\$67
Adicional de 10%	139\\$47
Arredondamento	\\$01
Total	1.534\\$15

P. n.º 695 — Peço dizer-me qual o participante para o M. D. de um vagão com madeira de pinho serrada, para caixas, em pacotes, peso 10.000 Kg., de Lapela a Vigo, carga e descarga pelos donos.

R.—

Distância 11 Km. — Tabela 11

$$\$42 - \frac{\$42 \times 10}{100} = \$37,8$$

Transporte \\$37,8 × 11 × 10	41\\$58
Assistência	\\$15
Impôsto do sêlo (5,05%)	2\\$10
Evoluçãoes e manobras \\$40 × 11 × 10 ..	44\\$00
Transmissão \\$10 × 11 × 10	11\\$00
Registo	\\$55
	99\\$38
Adicional de 10%	9\\$94
» 5%	5\\$47
Arredondamento	\\$01
Total	114\\$80

P. n.º 696 — Peço me informe se quando numa expedição em que haja 2 volumes a que corresponda a mesma «base» ou «tabela» e um dos volumes sujeito a adicional de 10% e o outro não, se deve taxar a remessa em conjunto.

Exemplo: uma remessa de g. v. constituída por um cabaz de sardinha fresca com 84 quilos e um dito com hortaliça com 12 quilos, de Alcântara Terra a Paialvo.

R.— Acham-se os preços em separado por cada uma das mercadorias, conforme o exemplo que se segue.

Distância 131 Km. — Tarifa Geral, base 6*

Sardinha :

Transporte 16\\$35 × 6 × 0,09	8\\$83
Manutenção 1\\$00 × 6 × 0,09	\\$54
Registo e aviso de chegada	1\\$10
	10\\$47
Adicional de 10%	1\\$05
	11\\$52

Hortaliça :

Transporte 16\\$36 × 6 × 0,02	1\\$97
Manutenção 1\\$00 × 6 × 0,02	\\$12
	13\\$61
Arredondamento	\\$04
Total	13\\$65

P. n.º 697 — Peço dizer-me qual a taxa do seguinte transporte: uma urna funerária, com o peso de 55 quilos, em g. v., de Porto a Santarém.

R. —

Minho e Douro

Aviso ao Públ. A. n.º 428, § 1.º

Transporte: \$69 × 11 × 0,06	\$46
Manutenção: \$50 × 11 × 0,06	\$33
Registo.	\$55
	1\$34
Adicionais .. { de 10 %	\$14
{ de 5 %	\$08
Arredondamento.....	\$04
	1\$60

Antiga Rêde

Tarifa Especial 1 G. V.

Transporte: 30\$69 × 11 × 0,06	20\$26
Sélo	1\$03
Manutenção: \$05 × 11 × 0,06	\$33
Aviso de chegada.....	\$55
	22\$17
Adicional de 10 %.....	2\$22
Arredondamento.....	\$01
Total.....	24\$40

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aditamento n.º 40 à Classificação Geral. — Por este aditamento beneficia-se o tratamento tarifário aplicável ao transporte de «pedra moída, triturada ou em pó, não designada»; cria-se a rubrica «casca de amêndoas para queimar», que para efeitos de taxa fica equiparada à lenha; reduz-se a 3 Ton. o mínimo de carga exigido para os transportes de «cortiça virgem em fardos, rãdes ou sacos» em regime de vagão completo.

Comunicação-Circular n.º 50. — Esclarece o tratamento tarifário que corresponde a «Cubas montadas sobre rodas», quando se reconheça que se destinam a usos agrícolas.

2.º Complemento à Tarifa Especial n.º 22 de G. V. — Regula o serviço de banhos combinado com as Empresas Ferroviárias do Continente.

37.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V. em vigor nas linhas do Sul e Sueste. — Estabelece novos bilhetes de ida e volta entre várias estações.

7.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V. — Permite que, aos domingos e dias de feriado nacional, cada duas crianças viagem com um só bilhete desta tarifa.

Carta-impresa n.º 18. — Concede facilidades para o retorno das taras vazias servidas ao acondicionamento de ovos expedidos em pequena velocidade para as estações que servem a cidade de Lisboa.

1.º Aditamento à Tarifa de Camionagem «Rede-Mesão Frio». — Modifica o mínimo de cobrança para as expedições de mercadorias.

Aviso ao Públ. A n.º 532. — Anuncia a supressão da carreira «Evora-Barreiro».

Aviso ao Públ. n.º 533. — Indica os Despachos Centrais existentes ligados a estações da Companhia.

II — Fiscalização

Circular n.º 859. — Presta esclarecimentos sobre várias condições da Tarifa Especial Interna n.º 22 de g. v. e do 1.º e 2.º complemento.

Comunicação-Circular n.º 51. — Indica quais os comboios que podem ser utilizados fora das horas estabelecidas na condição 1.ª da Tarifa Especial n.º 21 de g. v. e anula as Comunicações Circulares n.ºs 30 e 41.

Comunicação-Circular n.º 52. — Recomenda ao pessoal das estações que, nos bilhetes de papel, os carimbos sejam apostos com a maior clareza, a fim de não ser prejudicado o serviço dos revisores em trânsito.

Comunicação-Circular n.º 53. — Presta esclarecimento acerca das «Instruções e Classificação para a Estatística de Mercadorias».

Comunicação-Circular n.º 54. — Refere-se ao trans-

porte de bicicletas em determinados combóios para excursões.

Comunicação-Circular n.º 55. — Em aditamento à Comunicação-Circular n.º 5, indica outros funcionários que têm direito a entrada gratuita nas gares das estações.

Carta-impresa n.º 96. — Relaciona os bilhetes de identidade, anexos e bilhete de assinatura extraviados na 2.ª quinzena do mês de Maio de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta-impresa n.º 97. — Refere-se à redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos sócios do Grémio Técnico Português, que tomaram parte na Comemoração do XX aniversário da sua formação, realizado em Lisboa nos dias 12 a 14 de Junho de 1937.

Carta-impresa n.º 98. — Trata da redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos congressistas e de pessoas de suas famílias que os acompanharam (esposas e filhas solteiras) que tomaram parte no «Mês de Cooperação Intelectual», realizado em Paris de 28 de Junho a 28 de Julho de 1937.

Carta-impresa n.º 99 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e autorizações extraviados na 1.ª quinzena do mês de Junho de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta-impresa n.º 100. — Refere-se à redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que tomaram parte na «2.ª Reunião Magna dos Clubes Rotários Portugueses», realizada na Cúria nos dias 25 a 27 de Junho de 1937.

Carta-impresa n.º 101. — Trata da redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos congressistas e de pessoas de sua família que os acompanharam (esposas e filhas solteiras) que foram assistir ao III Congresso Mundial de Publicidade, realizado em Paris de 5 a 10 de Junho de 1937.

Carta-impresa n.º 102. — Manda que as estações elaborem uma nota destinada ao apuramento do aluguer de encerados.

III — Serviços Técnicos

Comunicação Circular n.º 37 — Modifica os períodos de distribuição trimestral de impressos e materiais de consumo às estações que pertencem à A. R., M. D. e S. S. que passam a ser em meses diferentes para cada uma das redes.

Estabelece reservas de impressos nas sedes das Circunscrições e recomenda a máxima economia no consumo de todos os artigos de que são abastecidas as estações.

Comunicação circular n.º 38 — Determina aos Chefs das estações para colocarem o carimbo da estação em todas as publicações recebidas para arquivo e recomenda para desde logo serem devidamente anotadas no Índice dos Diplomas em vigor.

Instrução n.º 2295 — Descreve a sinalização provisória actual da estação de Lavradio, em virtude das linhas da estação terem sido modificadas.

Instrução n.º 2299 — Indica a sinalização do desvio do Vale do Guiso, ao quilómetro 87,785 da linha do Sado e as normas a seguir para a circulação dos combóios em virtude da existência do referido desvio.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7	4.015	3.980	1.652	1.630	2.143	1.985
> > 8 > 14	3.963	3.455	1.877	1.765	2.248	2.105
> > 15 > 21	4.328	3.863	1.866	1.784	2.199	1.996
> > 22 > 30	5.506	5.268	3.250	2.105	3.086	2.750
Total.....	17.812	16.566	7.645	7.234	9.676	8.836
Total do mês anterior	18.005	17.142	7.559	7.721	9.830	9.303
Diferença...	— 193	— 576 + 86	— 487	— 154	— 467	

Factos e informações

Os turbilhões de água

Todos nós temos notado que, ao esvaziar-se livremente pelo fundo o líquido contido num lavatório ou num reservatório, se forma um turbilhão, isto é, que o líquido gira dentro desse recipiente e, ao sair, toma um aspecto afunilado. Com certeza é, porém, muito menos

conhecido que, no hemisfério norte, o sentido de rotação é um, e, no hemisfério sul, é outro; neste, o líquido roda como os ponteiros

num relógio e, naquele, em sentido contrário. Turbilhões idênticos se formam também em pleno Oceano.

Tendo aparecido ultimamente, em várias revistas, as duas fotografias que publicamos, lembrámo-nos de trazer este fenômeno curiosíssimo ao conhecimento dos leitores do *Boletim*, reproduzindo de maneira comodinha a explicação que se lhe dá.

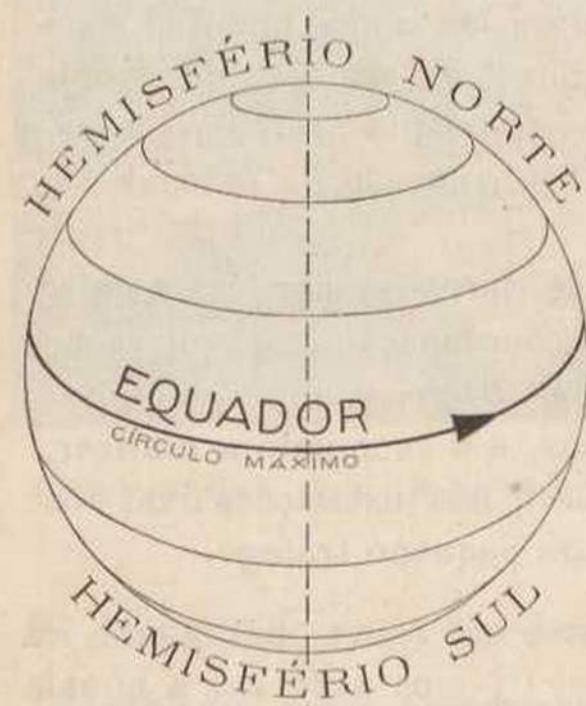


Fig. 2

Se, num «carroussel», houver duas ordens de cavalos, é fácil compreender que os do lado de fora andam com

mais velocidade que os do lado de dentro por isso que, dando ambos uma volta no mesmo tempo, aqueles têm de percorrer maior caminho do que estes (Fig. 1).

E' o que se dá nos vários pontos da superfície da Terra, uns em relação aos outros, conforme estão mais ou menos afastados do eixo imaginário em torno do qual ela gira. Sendo o equador a maior circunferência (também imagi-

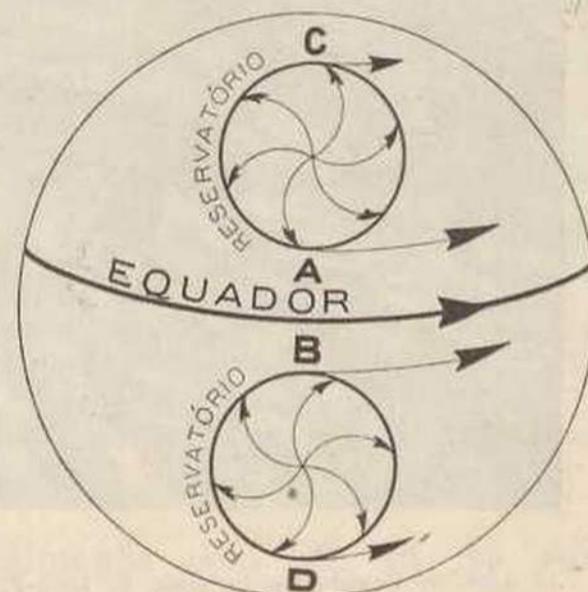


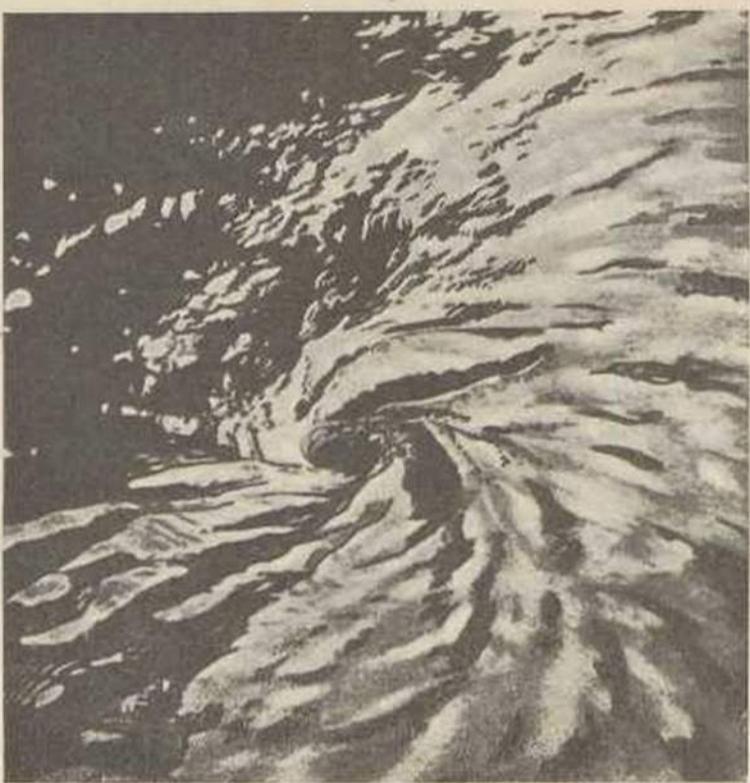
Fig. 3



Ao sul do Equador: o turbilhão gira no sentido dos ponteiros do relógio. Fotografia tomada no reservatório de Arapuni, na Nova Zelândia, durante o despejo. O lado do turbilhão mais próximo do Equador é impulsionado pela força centrífuga a seguir o movimento da Terra, de ocidente para oriente

nária) que obteríamos se pudéssemos cortar a Terra perpendicularmente ao referido eixo, os pontos do dito equador são os que mais distam desse eixo e, portanto, os que, na rotação da Terra, caminham com maior velocidade (Fig. 2).

Se supuzermos, portanto, dois reservatórios



Ao norte do Equador: o turbilhão de Loch-Freig na Escócia, gira no sentido oposto aos dos ponteiros do relógio

colocados, um no hemisfério norte e outro no hemisfério sul, é fácil concluir que os pontos *A* do primeiro reservatório e *B* do segundo, se deslocam com maior velocidade do que os seus pontos *C* e *D*, que estão mais distantes do equador, e assim, pôsto o líquido dos reservatórios em movimento, pela vasão, as partículas de água existentes em *A* e *B* são *puxadas* com mais força, no sentido da rotação da Terra, do que as partículas em *C* e *D*, tendendo aqueles, portanto, a *empurrarem* estas últimas e produzindo o movimento de rotação, dentro do reservatório (Fig. 3).

O facto de os sentidos serem diferentes depreende-se facilmente da análise da figura.

Será esta realmente a explicação? Damo-la como a recebemos, confiados na ciência, que não podemos pôr em dúvida, dos homens que têm estudo este assunto.

Não nos admiraria saber que o gasto de água aumente neste mês, certos de que os lavatórios dos nossos leitores se hão de encher e esvaziar mais vezes do que as habituais...

Congresso dos Caminhos de Ferro

A Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, realizou em Paris, de 31 de Maio a 11 de Junho último, a sua XIII sessão.

Como é sabido, esta Associação é a mais importante instituição ferro-viária porque abrange 45 países, suas colónias e protectorados, que, como sempre, se fizeram representar por delegações, mais ou menos numerosas, perfazendo desta vez a totalidade de 640 inscrições individuais.

O nosso país fez-se representar por 22 delegados, incluindo os Srs. Doutor Fezas Vital, Engenheiros Mário Costa, Vicente Ferreira, Avelar Ruas, Pereira Barata e Brion, da nossa Companhia.

Os assuntos submetidos a discussão foram repartidos por 5 secções:

1.^a — **Via e obras** — que tratou das condições de estabelecimento de uma via moderna sob cargas pesadas a grandes velocidades, aplicação da soldadura, conservação metódica e periódica da via.

2.^a — **Material e tracção** — em que se estudou a evolução das automotrices, os métodos comparativos para os ensaios das mesmas e o seu preço de custo na exploração. Estudou também os aperfeiçoamentos recentes na locomotiva a vapor e os processos de ensaio das locomotivas e a questão de tracção eléctrica.

3.^a — **Exploração** — em que foi tratado o problema de exploração económica das linhas secundárias das grandes rês, o estudo dos métodos racionais de organização do transporte de mercadorias, e a manobra automática e a distância dos sinais e aparelhos de via.

4.^a — **Assuntos de ordem geral** — em que se apreciaram os efeitos da crise mundial e da concorrência automóvel na situação dos caminhos de ferro e o importante problema de selecção, orientação e instrução do pessoal dos caminhos de ferro.

5.^a — **Caminhos de ferro económicos e coloniais** — estudou a coordenação na exploração dos grandes caminhos de ferro e dos caminhos de ferro económicos, e a economia a realizar, de uma maneira geral, nas instalações fixas dos caminhos de ferro de pequeno tráfego.

A sessão, foi inaugurada sob a presidência do Sr. Ministro das Obras Públicas de França,

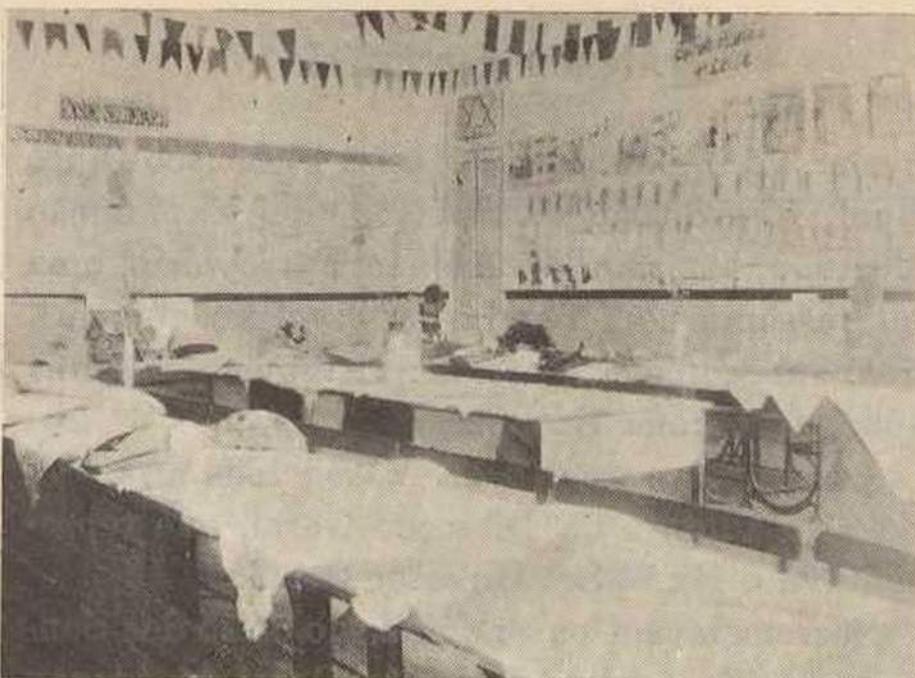
e a esta inauguração assistiu o Senhor Presidente da República Francesa. O programa do Congresso comportava reuniões quase diárias das secções atrás referidas, além de grande quantidade de visitas técnicas e instrutivas, e foi cabalmente cumprido conforme fôra estudado por uma comissão local de organização a que presidia o mesmo Ministro, assistido por pessoas categorizadas no meio ferro-viário e pelas autoridades locais.

Mais uma vez se verificou a grande vantagem destas reuniões porque põem em contacto directo os vultos mais eminentes do mundo ferro-viário, e assim permitem conhecer os progressos realizados nesta época em que todos se esforçam por tirar o maior rendimento do grande instrumento da civilização que é o caminho de ferro.

Instituto dos Ferro-viários do Sul e Sueste

Em 20 de Junho passado, foi inaugurada a exposição dos trabalhos escolares dos alunos que freqüentaram êste Instituto, no ano lectivo 1936-1937. A exposição foi muito visitada e bastante admirados os trabalhos expostos.

O Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste



Exposição de trabalhos escolares no Instituto dos Ferro-viários do Sul e Sueste

cionando actualmente com 26, 16 do sexo masculino e 10 do sexo feminino.

Corre por conta desta benemérita instituição a manutenção dos seus internados que, além da alimentação e vestuário, recebem instrução primária no próprio Instituto e instrução secundária nas escolas industriais de Lisboa.

O Instituto criou uma secção de ensino liceal — 1.º Ciclo — e salas de estudo, freqüentadas por 72 alunos de ambos os sexos, filhos de sócios.

O número de alunos do curso de instrução primário, internos e externos, de ambos os sexos, no ano lectivo que findou, foi o seguinte:

1.ª classe, 45; 2.ª classe, 52; 3.ª classe, 42; 4.ª classe, 45; todos filhos de sócios.

Freqüentam as escolas industriais, em Lisboa, 9 pupilos, 6 do sexo masculino e 3 do sexo feminino.

O Instituto é formado por dois edifícios, com quintal e horta ocupando a área total de 3.293 metros quadrados.

Num dos edifícios encontram-se as camaratas, sala de jantar, cozinha, casa de costura, despensa e enfermaria; o outro encerra a parte escolar constituída por 3 amplas aulas, sala de biblioteca, gabinetes dos professores, da Direcção, sala de visitas, secretaria e arquivo.

O edifício escolar foi inaugurado em 25 de Setembro de 1932.

Esta interessante e benemérita instituição é mantida, unicamente, pela cotisação voluntária dos seus associados.



Exposição de trabalhos escolares no Instituto dos Ferro-viários do Sul e Sueste

foi inaugurado em 1 de Janeiro de 1927 iniciando a sua obra com 10 internados, número este que tem aumentado sucessivamente, fun-

Ateneu Ferroviário

Em 9 de Julho passado, o sr. Francisco Pinto Bual, funcionário da Divisão de Exploração efectuou, na sede do Ateneu Ferroviário, uma interessante conferência de divulgação científica, subordinada ao tema: «Algumas palavras sobre Geografia Económica».

Presidiu à sessão o sr. Vasco de Moura, Secretário adjunto da Direcção Geral, que representava o Ex.^{mo} Sr. Director Geral.

Secretariavam os srs. Alfredo Júlio dos Santos, presidente da Assembléa Geral do Ateneu e Felix Fernandes Perneco.

O conferencista, depois de apresentar a largos traços os factores a considerar no estudo da Geografia Económica, enunciou o seu objecto, mostrando a razão geográfica de certos factos da história. Declarou que, para uma bem montada organização comercial, de qualquer nação, é necessário conhecer em primeiro lugar a sua economia e que este conhecimento só é possível pelo estudo profundo da Geografia Económica. O conferencista aludiu, finalmente, à existencia de aulas no Ateneu, onde se ministram conhecimentos gerais e disse que estas deviam ser completadas com conhecimentos gerais de geografia, aliás perfeitamente justificável, se atendermos que a vida da Companhia está directamente ligada à economia do país.

As suas últimas palavras foram sublinhadas por uma justa ovação tributada pela assistência.

Interessante trabalho de transformação da bitola de uma linha férrea

Tendo, em março de 1935, sido cedida à Manchúria a secção Harbin-Sinking que anteriormente pertencia à rede chinesa de Leste, a administração do caminho de ferro do Sul da Manchúria resolveu reduzir a bitola daquela secção, que era de 1,524, à de 1,435 a que obedeciam as suas linhas, evitando assim uma rutura de tráfego em Sinking, ponto de junção dos dois tipos de via.

Apesar de se tratar de um trabalho a executar em 242 quilómetros, foi tão bem planeado e tão bem realizado que a substituição



Como o Boletim do mês passado já teve ocasião de informar, a Associação de Socorros Mutuos «A Previdência do Ferro-viário Reformado» adquiriu na cidade do Porto, para instalação da sua sede, a propriedade que se vê nesta gravura

não demorou mais de 3 horas, conseguindo-se assim uma notável proeza técnica.

Pareceria, à primeira vista, que o processo mais simples seria ir colocando antecipadamente uma nova fila de carris no interior da via, fazer depois as ligações extremas e, finalmente, levantar a fila antiga exterior tornada inútil. Julgou-se, porém, preferível realizar a transformação na sua totalidade num lapso de tempo muito curto, por isso que a diferença das bitolas não era suficiente para permitir a colocação antecipada do novo carril no interior da via.

E' claro que a execução de uma tão delicada operação teve de ser precedida de um período

de trabalhos preparatórios, executados na própria via, período êsse que foi de cerca de oito meses.

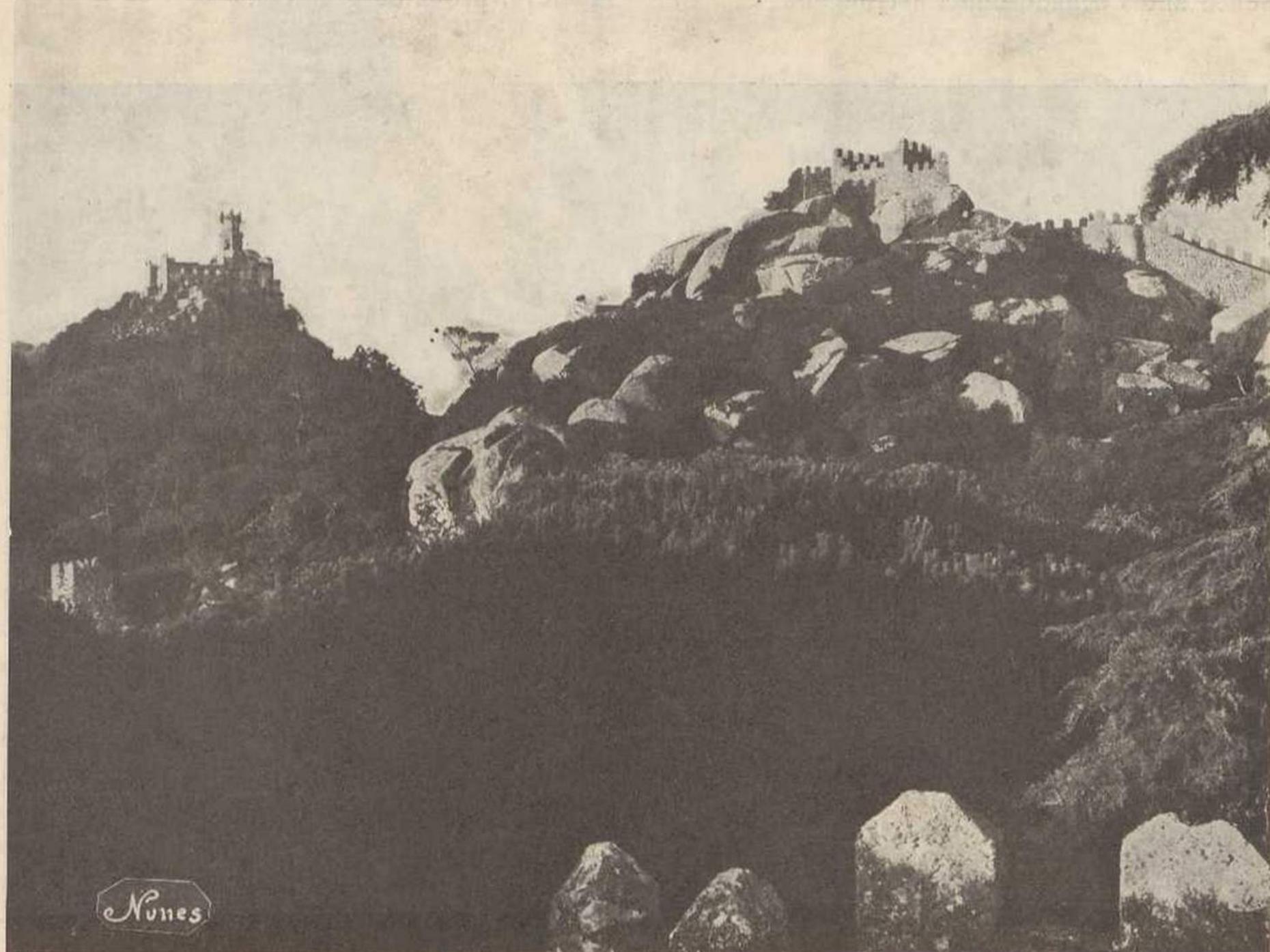
A transformação propriamente dita foi, porém, executada em menos das três horas que tinham sido previstas, em harmonia com um programa cujos pormenores estavam antecipadamente estudados e fixados.

A Companhia mobilisou para isso perto de 11:000 pessoas, sendo 4:600 para as estações de Harbin e de Hsinking, 3:600 para deslocar os carris e 2:000 para o balastro. Os operários fôram distribuídos, por brigadas de 15, de 2 em 2 quilómetros, e cada capataz dispunha de um telefone portátil, de modo a permitir que a direcção do trabalho, em Harbin, estivesse constantemente ao corrente do andamento das operações.

Tendo passado os dois últimos combóios pela via larga às 4,30 horas de 31 de Agosto, fôram os trabalhos iniciados às 5 horas; às 6,30 horas estava terminada a transformação e às 7,50 horas os trabalhos de ajustamento e retoque, tendo-se, pois, gasto apenas 2,^h5^m.

Imediatamente, dois combóios de experiência partiram de Harbin e de Sinking, dando os melhores resultados.

Aproveitou-se esta transformação para reforçar a via pelo emprêgo de carris mais pesados e do aumento do número de travessas, e, concluída ela, tornou-se possível pôr em serviço, em tôda a extensão dos 939 quilómetros que separam Dairau de Harbin, o combóio aerodinâmico a vapor «A'sia», o qual faz aquêle trajecto em 13 horas e 30 minutos, isto é, a uma velocidade média superior a 69,^{km}54 por hora.



Vista de Sintra

Fotog. de António Nunes, limpador de carruagens.

Pessoal.

Actos dignos de louvor

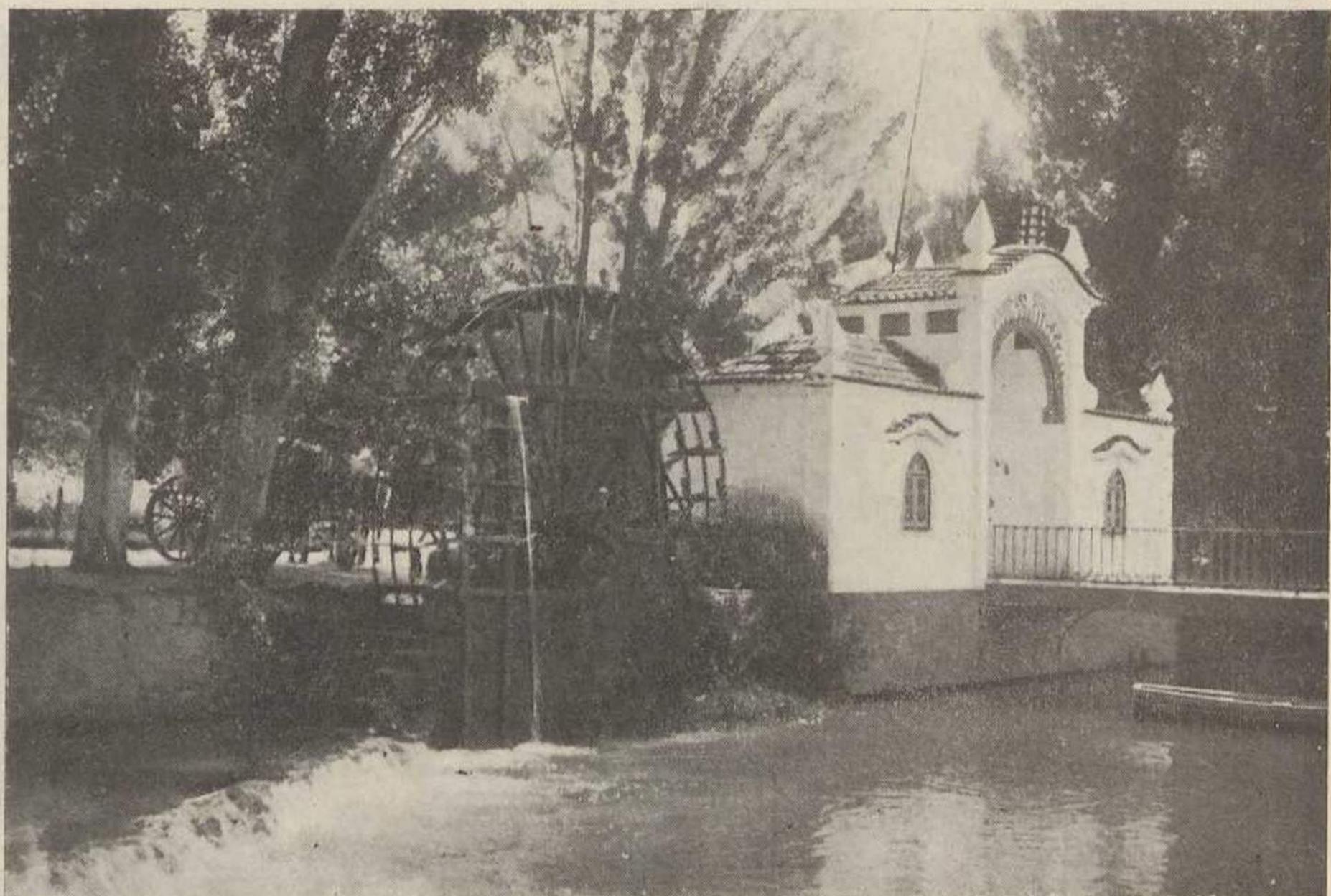
Quando em 8 de Julho passado, o *groom* Alfredo dos Santos, procedia à limpeza dos escritórios dos Serviços Centrais, encontrou um relógio de bolso, que imediatamente entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

O contínuo Alfredo Paiva entregou ao revisor do combóio 206, do dia 20 de Junho passado, uma bolsa contendo dinheiro que tinha pouco antes achado numa carruagem.

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Raul Santos Vasconcelos, Chefe de 3.^a classe, na estação de Setúbal, vem por este meio patentejar o seu reconhecimento ao Ex.^{mo} Senhor Dr. Pereira Machado, Dig.^{mo} Médico da Companhia, em Setúbal, pela forma inteligente, desinteressada e carinhosa como o tratou bem como a sua mulher e filha, durante a grave doença de que foram acometidos, pedindo a Sua Ex.^a muita desculpa em ofender a modéstia que o caracteriza, tornando pública esta indelével prova de gratidão.»



Tomar — Entrada do Mouchão-Parque

Fotog. de Octávio Homem, Empregado de 1.^a classe
da Divisão de Via e Obras.

AGENTES QUE COMPLETAM
40 ANOS DE QUADRO



Augusto Gaspar

Chefe de Depósito

Admitido como Furador auxiliar em 19 de Agosto de 1897



José Ramos de Carvalho

Chefe de 2.ª classe

Nomeado factor suplementar em 28 de Agosto de 1897

Nomeações

Em Junho

MATERIAL E TRACÇÃO

Escriturário de 3.ª classe: Carlos Martins Cabrita.

Mudança de categoria

Fiel de 2.ª classe: O guarda-freio de 3.ª classe, Luís dos Santos Nabais.

Exames

VIA E OBRAS

Nos exames efectuados em Maio e Junho findos, para Chefes de Brigada das Obras Me-

tálicas, foram aprovados os seguintes operários:

Francisco José Vieira, Angelo Augusto, Joaquim Teixeira da Silva e Pedro Mira Coelho.

EXPLORAÇÃO

Chefes de estação aprovados nos exames de concurso para Sub-Inspectores das linhas do Sul e Sueste realizados no mês de Maio próximo passado

Joaquim Miguel Pinheiro, Bento Rodrigues Amaro, Manuel Francisco Candeias e José Sequeira Quintas.

Agentes reformados

Em Maio

EXPLORAÇÃO

Luis Tavares, Capataz de 2.ª classe de Espinho.

Em Junho

EXPLORAÇÃO

Leopoldo Augusto Elder Fernandes, Chefe de Repartição dos Serviços Gerais.

Admitido como praticante em 17 de Abril de 1898, foi nomeado aspirante em 6 de Fevereiro de 1889 e promovido a factor de 3.ª classe em 2 de Maio do mesmo ano, tendo transitado para os Serviços Centrais como amanuense de 3.ª classe em 5 de Outubro de 1906.

Depois de passar por várias categorias foi promovido Chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1933.

Alvaro da Silva Figueiredo, Inspector Principal da 1.ª Circunscrição.

Admitido como praticante em 14 de Setembro de 1895, foi nomeado factor suplementar em 28 de Janeiro de 1896 e depois de transitar por várias categorias foi promovido a Sub-Inspector em 1 de Abril de 1919 e Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1931.

Foi várias vezes louvado por bons serviços prestados.

Esteve em missão de estudo no estrangeiro de 1 a 15 de Maio de 1929.

Aníbal Octaviano de Andrade, Empregado Principal dos Serviços Técnicos.

Eugenio das Dóres Martinho, Empregado Principal do Serviço de Fiscalização.

Carlos Alberto Aníbal Pedroso, Chefe Principal de Lisboa R.

Silvino Augusto da Costa, Chefe de 1.^a classe de Lisboa R.

Manuel Alfredo Vietra, Chefe de 3.^a classe de Mercês.

Alfredo Armando Barral Costa, Telegrafista Principal de Lisboa R.

José Marques Figueiredo, Agulheiro de 2.^a classe de Lisboa R.

António Tavares Gomes, Agulheiro de 2.^a classe, de Granja.

José Maria Agostinho, Agulheiro de 3.^a classe de Abrantes.

José de Brito, Agulheiro de 3.^a classe de Quinta Grande.

Amadeu Teixeira de Campos, Guarda de Campanhã.

Manuel de Oliveira Paulo, Guarda de Azambuja.

António Ribeiro da Silva, Carregador de Penafiel.

Adelino Maria dos Santos Araújo, Carregador de Alfândega.

MATERIAL E TRACÇÃO

Alexandre de Almeida, Agente Técnico Principal.

Manuel Rama, Maquinista de 3.^a classe.

Frutuoso dos Santos, Ensebador de 2.^a classe.

VIA E OBRAS

Joaquim José, Chefe de lanço.

José Ramalhete, Guarda-fios de 2.^a classe.

Artur Saramago, Chefe de distrito.

Rita da Silva, Guarda de distrito.

Felismina Pires Mendes, Guarda de distrito.

Maria do Carmo, Guarda de distrito.

Manuel José, Guarda de distrito.

Falecimentos

Mês de Junho

EXPLORAÇÃO

† *Serafim Martins Lopes*, Factor de 1.^a classe de Braço Prata.

Admitido como praticante de factor em 1 de Maio de 1913, foi promovido a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1934.

† *António Pires*, Condutor de 1.^a classe em Faro.

Admitido como carregador em 27 de Setembro de 1910, foi nomeado guarda freio de 2.^a classe em 27 de Junho de 1914 e promovido a condutor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Manuel Alves de Almeida*, Fogueiro de máquinas fixas no Depósito do Barreiro.

Admitido em 19 de Novembro de 1907, como Marinheiro auxiliar, nomeado Contramestre de draga em 14 de Agosto de 1908 e promovido a Fogueiro de máquinas fixas em 1 de Julho de 1929.

VIA E OBRAS

† *José Dias Rodrigues*, Assentador do distrito 295.

Admitido como assentador em 16 de Dezembro de 1929.



† *Serafim Martins Lopes*

Factor de 1.^a classe



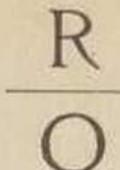
† *António Pires*

Condutor de 1.^a classe



† *Manuel Alves de Almeida*

Fogueiro de máquinas fixas



10 Letras

Sardanápolo

Síncopadas

8 — 3-O avarento perdeu o anel — 2.

Roldão

9 — 3-É com excesso que purifico o vinho — 2.

Visconde de Cambolh

10 — 3-A ave ribeirinha é um pássaro da África Ocidental — 2.

Cagliostro

Duplas

11 — Não compro o barro vermelho do Brasil por falta de dinheiro — 3.

Athos

12 — O inventário de bens de raiz com todas as demarcações, está no arquivo — 2.

Theseu

13 — O sumo das maças antes de purificado pela fermentação, atrai muitos insectos e até mesmo um enxame de abelhas — 2.

Sempre fixe

14 — O pequeno espaço em volta do tipo de uma moeda, para uma data, é sempre reservado a essa data — 3.

Alerta

15 — Foi com o modo mais afectuoso que me ofereceram esta bebida peitoral — 3.

O Profeta

Em frase

16 — Matou-se um homem com a cana que atravessa o moirão com que se empam as vinhas e a mulher usou de luto muito recebido na sociedade — 2-1.

Alerta

17 — Transtorna sempre as fortunas inesperadas quando são escolhidas com o dedo index — 2-2.

Fé

18 — O régulo de régulos fez uma esteira grande da planta leguminosa trepadeira e de raiz comestível — 2-2.

Sancho Pança

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

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional.. kg. 2\$55 e	2\$65	Far.ª de milho amarelo. kg.	1\$40	Queijo do Alentejo..... kg.	14\$00
» Valenciano kg.	2\$90	» trigo "	2\$15	Queijo flamengo kg.	23\$00
Açúcar de 1.ª Hornung "	4\$35	Farinheiras	7\$00	Sabão amêndoas	1\$10
" " 2.ª " "	4\$15	Feijão amarelo .. lit.	1\$60	" Offenbach	2\$20
" pilé	4\$30	» branco	1\$20	Sal	\$30
Azeite de 1.ª lit.	9\$00	» frade	1\$20	Sêmea	\$75
" " 2.ª	8\$80	» manteiga .. lit.	1\$60	Toucinho	8\$00
Bacalhau inglês 4\$70, 5\$20 e	5\$70	Lenha	\$20	Vinagre	1\$05
» Islândia..... kg.	4\$30	* de carvalho .. *	\$25	Vinho branco-Em Campanhã .. lit.	1\$60
" Sueco . 4\$20, 4\$40 e	4\$70	Manteiga	16\$00	" " -Em Lisboa .. "	1\$50
Banha..... "	8\$40	Massas	3\$40	" " -Rest. Armazens .. "	1\$45
Batatas..... " variável		Milho	1\$00	" tinto-Em Campanhã .. "	1\$60
Carvão sôbro kg. \$50, \$55 e	\$60	Ovos	duz. variável	" " -Em Gais .. "	1\$70
Cebolas..... kg. variável		Presunto	kg.	" " -Em Lisboa .. "	1\$50
Chouriço de carne	13\$50	Petróleo-Em Lisboa ...	lit.	" " -Rest. Armazens .. "	1\$45
Far.ª de milho branco .. "	1\$45	Petróleo-rest. Armazens .. "	1\$40		

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

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

Além dos gêneros 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 deste Boletim não se vendem avulsos.

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

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