

Arquivo

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

CORRESPONDÊNCIA

Prémio do 1.º trimestre do ano corrente: *Dicionário de C. Figueiredo*. Será publicada a lista dos concorrentes e a data do sorteio, no próximo número do Boletim.

Resultados do n.º 117

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto 18 votos — Produção n.º 23

QUADRO DE HONRA — TOTALISTAS

Zéfran Cisco, Profeta, Paladino, Mefistófeles, Marcial, Dalotos, Britabrantes, Bandarra e Alerta (20).

QUADRO DE MÉRITO

Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Diabo Vermelho, Manelik, Preste João, Barrabás e Radamés (22); Novata, Roldão, Cruz Kanhoto, P. Rêgo, Veste-se, Fred-Rico, Elmintos e Martins (21).

Soluções:

1 — Motete-mote; 2 — Paleco-paco; 3 — Marzoco-marco; 4 — Maninho-manho; 5 — Nuduvia; 6 — Arcano; 7 — Espírito; 8 — Veiros; 9 — Vazabarris; 10 — Verdugo; 11 — Temple; 12 — Chouvir; 13 — Marquezota; 14 — Pasto; 15 — Indigesta-indigestão; 16 — Formiga-formigão; 17 — Rato-ratão; 18 — Acra, chama, rabaça, amadora, açofar, arara, aras; 19 — Ele nada decifra; 20 — Biscoitos; 21 — Entremeo; 22 — Antesala; 23 — Bem toucada não há mulher feia.

Duplas

1 — O homem por mais poderoso que seja, pode não ser eminentemente em saber-3.

Fred-Rico

2 — Uma pessoa sem força nem obrigação é um inválido -3.

Costasilva

3 — Na borda da toalha, fiz um tecamo-5.

Novata

4 — Dizerem que o ano é de «seca» acho uma burla, para nos venderem os generos mais caros-2.

Veste-se

5 — As letrinhas chulas que se cantavão eram escritas no meio das grandes chistes-3.

P. Rêgo

6 — Escusa de emular-se para rivalizar com qualquer-4.

Cruz Kanhoto

7 — Três vintens não é muito dinheiro-2.

Zéfran Cisco

8 — O lugar onde a péla dá o segundo pulo é indicado pela pedra que marca o sitio onde ela pára no jôgo-2.

Otrebla

9 — Nem toda a pessoa presumida é uma pessoa orgulhosa-4.

Julecas

Sincopadas

10 — O camponez que transporta um feixe de espigas não pode, evidentemente, estar em traje para actes solenes-3-2.

Julecas

11 — Matei um peixe ciprino com uma pedra de rebolos -3-2.

Otrebla

12 — Enteia uma pessoa quando o crocodilo «traz alguma entre os dentes»-3-2.

Costasilva

13 — Repara na escrava que acompanha a senhora e verás que o seu peito de mulher cativa ostenta a cruz de Cristo-3-2.

Zéfran Cisco

Biformes

14 — Quando a seu filho, repreenda dalgum vicio que ele tenha em conta a sua repreensão-2.

P. Rêgo

15 — A disposição do freio deve ser feita depois do cavalo estar bem assestado-3.

Fred Rico

Aditivas

16 — Esta «cobra» lutou com outra «cobra» durante uma hora sem descanso-2-2.

Dalotos

17 — Para sabermos o total de ferros de segurar os edifícios, acho que é coisa custosa-2-2.

Veste-se

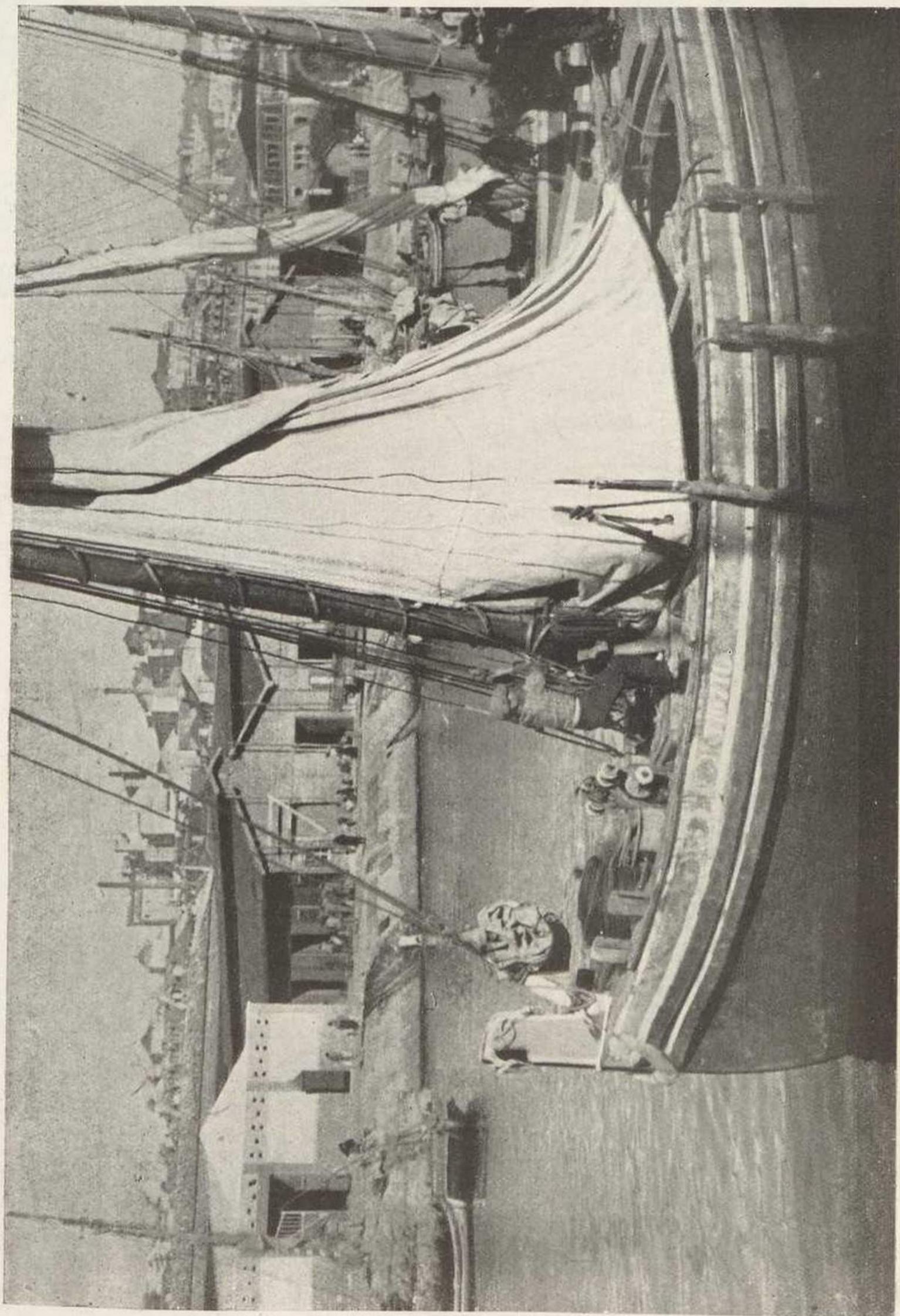
18 — Por causa de um braçado de lenha eu «luto» com os membros da assembleia local-2-1.

Fred Rico

(Continua na outra página interior da capa)

*Fotog. de Jaime de Moraes Pereira, Empregado do
3.º classe da Contabilidade Central.*

IQANDO A VELA



BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPAHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

SUMÁRIO: Experiências de velocidades. — Carruagens de campismo. — Recordando. — Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro. — Gases de combate. — Consultas e Documentos. — Homenagem. — Ateneu Ferroviário. — Hora de leitura. — A Previdência do Ferroviário Reformado. — Pessoal.

Experiências de velocidades

No desejo de manter a primazia dos meios de transporte, as empresas ferro-viárias têm ultimamente utilizado todas as inovações que o progresso da mecânica lhes tem posto ao seu alcance. Esta ânsia de modernizar, de aperfeiçoar e de oferecer cada vez mais vantagens ao Público é, no caminho de ferro, estimulada pela premente necessidade de combater a concorrência da estrada.

Ora, a velocidade é, incontestavelmente, um dos principais elementos de luta com que a via férrea conta para vincular a sua posição.

Através de alguns artigos publicados no *Boletim da C. P.*, já os nossos leitores têm conhecimento como lá fora, no estrangeiro, os caminhos de ferro progridem neste campo.

Também em Portugal não se tem descuidado este magno problema da técnica ferro-viária. A Companhia sabe bem que, em-

bora os seus serviços não possam deixar de merecer a simpatia do Público pela comodidade e segurança que oferecem, no desejo, no entanto, de progredir, acompanhar as suas congêneres estrangeiras e, principalmente, na necessidade de se defender da concorrência da estrada que tem, em muitos casos, vantagens especiais a militarem em seu favor, encara os maiores sacrifícios para aumentar a velocidade dos seus comboios.

Nesse intuito, ainda há pouco, em 7 de Abril passado, se realizaram experiências de velocidade que, em face dos brilhantes resultados, tiveram grande repercussão em todo o País, através da imprensa diária.

O *Boletim*, órgão de instrução e de cultura do pessoal, não podia de forma alguma alhear-se d'este acontecimento, motivo por que vamos relatar, ainda que sumariamente, em que consistiu esta experiência.

Pelas 8 horas e 20 minutos do dia 7 de

Abril passado, um combóio especial rebogado por uma locomotiva *Pacific*, a n.º 501, e composto de um furgão e de duas carruagens de 1.^a classe, com a carga de 107 toneladas, partia da estação do Rossio, para iniciar a viagem de experiência.

Na locomotiva seguia o Sr. Eng.^o Manuel Campelo, Chefe do Serviço de Tracção, acompanhado pelo Sub-chefe de Serviço, Sr. Carlos Rodrigues Parreira, e o Chefe de maquinistas, Sr. Dionisio de Oliveira Correia. O pessoal titular da locomotiva era constituído pelo Maquinista principal, Sr. José das Neves, e os Fogueiros, Sr. Cesário Mateus, no sentido ascendente, e o Sr. Francisco Martins, no descendente.

Nas carruagens viajavam os Ex.^{mos} Srs. Eng.^o Rogério Vasco Ramalho, Director Geral dos Caminhos de Ferro; Eng.^o Vasconcelos Correia, Presidente do Conselho de Administração; Eng.^o Álvaro de Lima Henriques, Director Geral; Eng.^o Pereira Barata, Chefe da Divisão da Exploração; Eng.^o Pedro de Brion, Chefe da Divisão do Material e Tracção; Eng.^o Avelar Ruas, Chefe da Divisão da Via e Obras; Eng.^o Azevedo Nazareth, Chefe do Serviço do Movimento; Eng.^o Horta e Costa, Chefe do Serviço de Estudos e Oficinas da Divisão do Material e Tracção; Eng.^o Francisco Gavicho, Sub-Chefe de Serviço da Divisão da Via e Obras; Eng.^o Monteiro, Sub-Chefe do Serviço da Divisão do Material e Tracção e o Eng.^o Vasco Viana, adjunto de Divisão do Material e Tracção.

Também acompanharam o combóio o Sub-Inspector da Divisão da Exploração, Snr. João Guimarães, e o Empregado principal do Serviço do Movimento, Snr. Sentinelha.

Aguardava em Vila Nova de Gaia a chegada do combóio de experiência, o Snr. Eng.^o Alberto de Lima Rêgo, Sub-Chefe da Divisão da Exploração.

Após duas paragens, uma em Chão de Maçãs e outra em Albergaria, chegou o combóio especial a Gaia às 12.^h3^m.8, tendo gasto em todo o trajecto 223,^m03, alcançando a velocidade média de 99,^{km.}2 por hora e a

velocidade comercial de 91,^{km.}1 por hora.

Deve notar-se que, propositadamente e a fim de se permitir acelerar tanto quanto possível a marcha, os tempos previstos de paragem em Chão de Maçãs e em Albergaria foram bastante excedidos. Assim, nesta última estação, em vez dos 5^m fixados no horário, esteve 15,^m81.

As maiores velocidades médias realizadas no sentido ascendente fôram as seguintes:

Entre Braço de Prata e Olivais	120,0 km. por hora
Entre Mealhada e Curia.....	120,4 » » »
Entre Curia e Mogofores	125,7 » » »
Entre Cacia e Estarreja	121,7 » » »

O trajecto Pombal-Soure, com 15,^{km.}7, foi percorrido em 7,^m89, à velocidade de 119,4 km. por hora.

O combóio 51 efectua o mesmo percurso em 11,^m30.

No regresso, o combóio especial partiu de Gaia às 15.^h28,^m17 e, depois de ter parado em Albergaria e Entroncamento, chegou a Campolide às 18.^h54^m.60, levando apenas 206,^m43 a efectuar todo o trajecto.

A velocidade média foi de 106,25 kms. por hora; a velocidade comercial foi de 97,7 kms. por hora.

Como no sentido ascendente, também desta vez propositadamente se excedeu o tempo previsto para a paragem em Albergaria (12,^m95, em vez de 5^m) e fez-se a paragem no Entroncamento de 3,^m92, não prescrita no horário.

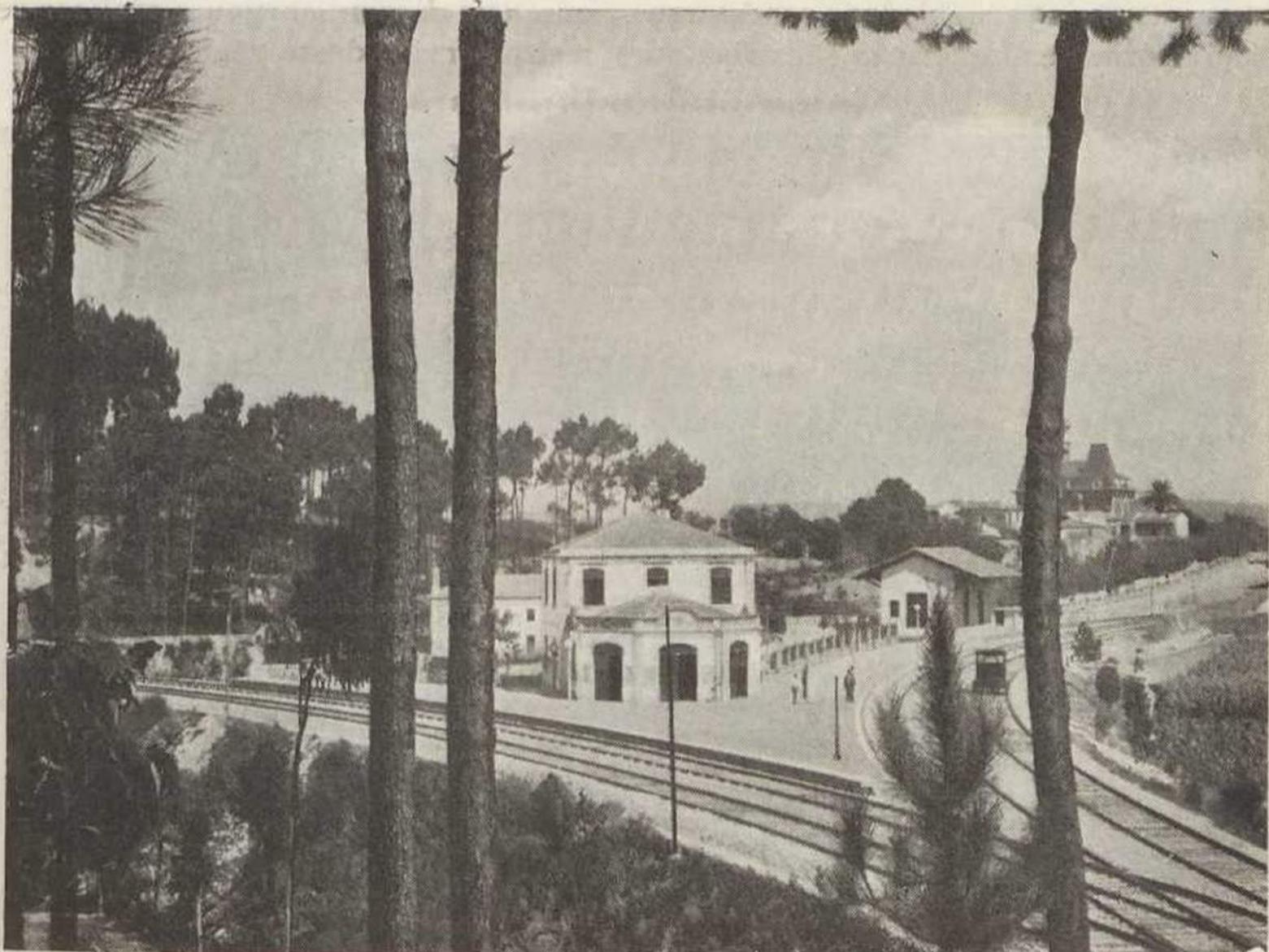
Neste sentido o combóio de experiência atingiu as maiores velocidades nos seguintes percursos:

Entre Estarreja e Cacia...	122 km. por hora
Entre Quintans e O. do Bairro	128,8 » » »
Entre Mogofores e Curia ...	124 » » »
Entre Souzelas e Coimbra-B	120 » » »
Entre Carregado e V. Franca	121,5 » » »
Entre Alhandra e Alverca ..	121,7 » » »
Entre Alverca e Póvoa.....	121,2 » » »
Entre Póvoa e Sacavém	120,3 » » »

Foi no entanto atingida a velocidade instantânea de 132 kms. por hora, pouco antes de Ovar!

No quadro seguinte faz-se a comparação entre a marcha dos comboios 51 e 56 e a dos comboios especiais de experiência (5277 e 5278).

Comboios	SENTOO ASCENDENTE					SENTOO DESCENDENTE					
	Tempo		Velocidades médias (Km./hora)			Comboios	Tempo		Velocidades médias (Km./hora)		
	De marcha	Total de trajecto	De marcha	Comercial	Máximo entre 2 estações consecutivas		De marcha	Total de trajecto	De marcha	Comercial	Máximo entre 2 estações consecutivas
51.....	h. m. 4.52	h. m. 5.12	69,6	65,1	105,0 (Carregado-Azambuja)	56.....	h. m. 4.46,5	h. m. 5.15	70,3	63,9	97,4 (Quintans-Oliveira do Bairro)
5277 (experiência) ..	h. m. 3.25	h. m. 3.43	99,5	91,1	125,0 (Curia-Mogofores)	5278 (experiência) ..	h. m. 3.95	h. m. 3.26,5	106,25	97,7	128,8 (Quintans-Oliveira do Bairro)



Linha de Cintura do Porto — Entroncamento de S. Gemil

Fotog. do Eng.º Frederico de Abragão,
Sub-Chefe de Serviço.

Carruagens de campismo

DA Inglaterra nos veio o termo «camping» que, como é sabido, designa «campismo», isto é a vida, durante alguns dias, no campo, em locais afastados das povoações, utilizando para abrigo tendas ou barracas, carruagens ou outros veículos, e fazendo uma vida o mais possível aproximada da natureza.

As carruagens assim preparadas para poderem servir de habitação durante alguns dias foi dada a designação de «carruagens de campismo».

É também na Inglaterra que o campismo mais se tem desenvolvido, e disso é prova o facto de o «London and North Eastern Railway» (Caminhos de ferro de Londres e do Nordeste) ter equipado 13 novas carruagens de campismo para as férias do ano findo, ficando assim o seu parque de tais carruagens com 130 unidades, sendo 119 do modelo corrente (instalação sumária), 10

com quarto, e 1 preparado como carruagem de excursão para circuitos turísticos de uma semana no Yorkshire.

Por sua parte, o «Great Western Railway» (Grande Caminho de Ferro do Oeste) fez transformar 10 carruagens novas, aumentando assim de 50 para 60 unidades o seu parque de carruagens de campismo.

As 50 carruagens de que esta Companhia dispunha em 1937 deram lugar, nesse ano, a 645 alugueis correspondendo a cerca de 3.000 pessoas que as utilizaram.

Em Portugal, também a C. P. não ficou estranha a iniciativas deste género, tendo, há tempos, procurado interessar o Públíco nas excursões de campismo, para o que tencionava utilizar material das carruagens-leitos. Tal iniciativa não foi, porém, por diante, pois o Públíco correspondeu-lhe tão pouco que nem mesmo chegou a realizar-se o primeiro serviço deste género.



Setúbal — Abrigo para passageiros no apeadeiro da Praça de Quebedo

RECORDANDO . . .

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

Entre as estações de Formoselha e Taveiro, um pouco além do apeadeiro de Pereira, está situada a ponte de Arzila, sob a qual corre o rio dêste nome, que é um pequeno afluente do Mondego.

Nos meados do ano de 1896 esta pequena ponte teve que ser substituída, porque o seu estado não oferecia a segurança necessária e, tempo antes, já tinha causado sobre ela o descarrilamento da locomotiva n.º 24, pertencente á antiga Reserva de Alfarelos.

Os trabalhos para a substituição da ponte estavam a cargo dos irmãos Gaiosos, que já nessa época começaram a evidenciar-se e, por tal maneira fôram progredindo, que mais tarde gosaram muito justamente a fama de mestres distintos nêste género de trabalho.

Foi em Aveiro que se carregou todo o material para a nova ponte e de ali foi conduzido para Formoselha em combóio especial rebocado pela máquina 128 da Reserva de Gaia e, uma vez em Formoselha, foi transportado a pouco e pouco para o local aonde devia ser montado.

Nos trabalhos de alvenaria, que também foi renovada, os operários e trabalhadores eram dirigidos pelo respectivo Chefe da Secção, Sr. Gil, o qual era um funcionário já idoso e muito antigo no serviço.

Este Sr. Gil gosava a fama de ser muito severo na direcção do seu serviço. De facto era um homem de rara energia e de uma ilimitada dedicação pela Companhia e seus dirigentes. Quando mandava, o seu trato era duro e os seus subordinados quâsi tremiam quando ele, com as ríjas sobrancelhas encrespadas, fazia ribombar a sua voz de comando, que muito se assemelhava ao estampido de um trovão, ao qual nem mesmo faltava o formidável relampejar dos seus olhos em brasa. Em questões de economia de material, era também rigoroso em extremo.

Por vezes acontecia-lhe que, quando puxava pelo lenço de assoar, caia-lhe da algibeira alguma escápula ou *tirefond* que ele tinha apanhado desperdiçados em qualquer parte da linha.

Dizia-se que o Sr. Gil não recebia com regularidade os seus ordenados, deixando por vezes que eles se amontoassem na Tesouraria. Quando alguém se arriscava a falar-lhe nêste facto, o Gil carregava o sobre-cenho e replicava ásperamente: — Se você imagina que eu só sirvo a Companhia por dinheiro, está muito enganado,— e voltando as costas, de repelão, concluía:

— Ora meta-se na sua vida!

A substituição da ponte ia-se fazendo com método, dentro do tempo previamente estudado. Os trabalhos haviam começado logo ao romper da manhã; interessante observar o entusiasmo que se notava em tôda aquela gente estimulada pelos seus dirigentes e ao mesmo tempo animada pelo encantador cenário que lhes oferecia, naquela quadra do ano, os matisados campos marginais do Mondego.

Os irmãos Gaiosos não descansavam, multiplicando os seus esforços na direcção dos trabalhos, a-fim-de se não perder tempo. Era necessário que os combóios não sofressem a mais pequena interrupção nas suas marchas e por isso aquêles dois homens não tinham um só momento de descanso, enquanto não houvesse terminado a dura tarefa da substituição da ponte.

Era meio dia, os tramos da ponte já estavam assentes no seu lugar e sobre eles apertados os respectivos carris. A circulação já se fazia por sobre a nova ponte e, como eram horas de almoçar, os encarregados deram ordem nêste sentido a todo o pessoal.

Os operários e trabalhadores, divididos em pequenos grupos, sentados aqui e acolá, atacavam com gana as suas modestas refeições. Mais além, os irmãos Gaiosos, sen-

tados sobre umas pedras, estavam também comendo e trocando impressões sobre os trabalhos de acabamento a seguir.

Este acampamento parecia um pequeno arraial; toda a gente comia, falava alto e ria quase ao mesmo tempo, numa alegria que a beleza da tarde animava.

De súbito surge sobre a ponte, numa atitude de grande exaltação e com os cabelos ao vento, a figura alta do Chefe Gil, o qual, erguendo um braço a toda a altura, gritou com voz que a cólera fazia tremer:

— Homens do meu serviço! Tenho aqui uma libra que darei aquele que me vier dizer quem foi o ladrão que roubou o cabaz com o meu almoço.

E, no extremo do seu braço erguido, a moeda de ouro brilhava, segura na ponta dos dedos.

Todos aqueles homens, habituados ao respeito pelos seus superiores, emudeceram como por encanto, ante a atitude daquela seu Chefe enfurecido e, num gesto de muda interrogação, todos se olhavam desconfiados.

Os irmãos Gaiosos ergueram-se surpresos por tal facto inesperado e, momentos depois, aproximaram-se do Chefe Gil para, não só lhes manifestar a sua desaprovação por o que lhe tinha acontecido, como também para

lhe oferecer do seu almoço. Mas o Gil, embora reconhecido pelo gesto destes seus amigos, respondeu que ou comia só o que era seu, ou não comia.

Terminada a hora da refeição, os trabalhos recomeçaram em volta da ponte com o habitual entusiasmo.

Tempo depois, o Chefe Gil foi informado, muito em segredo, por um seu subordinado, que o cabaz com o seu almoço estava intacto e dependurado numa árvore situada ali muito perto. O Gil, ao ouvir tal, emudeceu e ficou por momentos como petrificado. É que, repentinamente, tinha-se recordado que fôra ele mesmo quem lá havia colocado o cabaz, facto que havia esquecido e por isso se considerou roubado.

Não desejando, porém, que tal se soubesse, o Gil recomendou silêncio ao seu subordinado e continuou a direcção dos trabalhos.

E, assim, aquele homem de rija témpera, para não desfazer um equívoco que ele mesmo havia provocado, esteve todo o dia sem comer, até que recolheu à noite à sua casa em Pombal.

O material da ponte velha recolheu a Aveiro em comboio especial, rebocado por uma locomotiva da série 130, tendo por maquinista o Sr. Engenheiro A. V. C.

O Públíco exige de nós atenção,
delicadeza, solicitude;

a simples razão de ter preferido os
nossos serviços, justifica
em absoluto essa exigência.

Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro

Conforme prometemos no número passado, vamos continuar o relato dos principais factos da vida do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro.

Em Julho de 1935, o Grupo organizou no Barreiro uma festa desportiva na qual tomaram parte delegações de todas as agremiações desportivas ferroviárias e os Clubs do distrito de Setúbal, bem como as corporações dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, Salvação Pública e C. U. F.

Efectuou-se uma imponente parada no campo de jogos do Luso Foot-Ball Club, na qual tomaram parte 400 desportistas.



A turma detentora do título de campeão de Júniores em Iole de mar, em 1937, vencedora da taça C. P.

Pela enorme assistência, pelo grau de animação e pela interessante policromia dos uniformes e estandartes, essa parada signi-



A turma de shell no campeonato nacional de remo de 1938 —
Figueira da Foz

ficou uma verdadeira sinfonia de côn, movimento e entusiasmo. Às entidades oficiais, bem como a todos os desportistas, foi oferecido pelo Grupo Desportivo um esplêndido copo-de-água no amplo refeitório do pessoal das Oficinas Gerais. Também se realizaram durante as festas regatas de vela e remos, provas de natação, *basket-ball*, corridas de velocidade, saltos em altura e em comprimento, lançamento de disco, luta de tracção, etc. Apresentou-se nesta festa uma magnífica escola de ginástica composta pelos aprendizes das oficinas e dirigida pelo professor Crisóstomo Teixeira, tendo em todas estas modalidades desportivas o G. D. F. B. obtido óptimas classificações.

Assim:

Em atletismo — corrida de 80 ^m ...	2. ^º prémio
Em atletismo — corrida de 300 ^m ...	1. ^º e 2. ^º prémios
Em atletismo — barreiras	1. ^º e 2. ^º prémios
Lançamento de disco.....	1. ^º prémio
Corridas de remos	1. ^º prémio
Em natação	1. ^º prémio
Em <i>basket-ball</i>	1. ^º prémio

Realizou-se também um animado desafio de *foot-ball* entre o Grupo Desportivo do Barreiro e o Grupo da C. U. F.

A estas festas, que foram presididas pelo Sr. Ministro do Comércio, Eng.^º Duarte Pa-

checo, assistiram o Sr. Ministro da Instrução Pública, Dr. Eusébio Tamagnini, o Sr. Sub-Secretário das Corporações, Dr. Teotónio Pereira, alguns membros do Conselho de Administração da C. P. e o Sr. Director Geral.

A turma de *foot-ball*, antes dêste desafio com a C. U. F., havia também já realizado alguns desafios de *foot-ball*, com resultados satisfatórios, a favor de diversas instituições de beneficência.

Em 30 de Julho do mesmo ano, a turma de remo tomou parte na disputa de taça «Kate» no Estoril, na categoria de principiantes, ganhando a referida taça.

Em 18 de Agosto, o G. D. F. B. venceu no Campeonato de remo, em principiantes, em «Yoles de mar» de quatro remos, ganhando assim a taça «Rui de Andrade». Prosseguindo o desenvolvimento da Secção de Remo, a turma do Grupo Desportivo disputou em 5-7-1937 o Campeonato Regional de Velocidade ao longo da Muralha da Junqueira, em Lisboa, tendo ficado classificada em 2.º lugar.

Por ter terminado o seu mandato, deixou a orientação do Grupo Desportivo a Direcção atraç mencionada, tendo sido constituída nova Direcção, composta pelos Srs. Leonel Guiomar de Almeida Santos, Arnaldo da Silva Mendes e João Casimiro Paulos.

Em Agosto de 1936 disputou-se na Figueira da Foz o Campeonato Nacional em «Yoles de mar» de quatro remos «Juniors»,



Chegada à meta do *Yole* que ganhou a taça C. P., com que o Grupo Desportivo se classificou de campeão nacional de Júnior em *Yole de mar* — Figueira da Foz



A turma de *Yole*, no campeonato nacional de remo de 1938

tendo a turma do Grupo Desportivo ficado classificada em 1.º lugar e com grande vantagem sobre todos os restantes concorrentes, ficando por isso detentora da taça C. P.

Também fôram obtidas mais três taças de prata, nas provas realizadas na Semana Náutica do Estoril.

Em Outubro de 1936 e no intuito de difundir a instrução entre os filhos dos seus associados — aliando assim o desenvolvimento intelectual ao desenvolvimento físico — o G. D. inaugurou uma escola de ensino primário elementar com a freqüência média de 50 alunos de ambos os sexos e sob a direcção da professora Snr.^a D. Suzana da Conceição Xavier Rosa. A referida escola foi instalada no edifício das Oficinas Gerais, numa sala ampla, arejada e cheia de luz, possuindo material didático do mais moderno e obedecendo a todos os preceitos da moderna pedagogia. Libertando, pois, da acção nefasta da rua um elevado número de crianças, moldando-lhes o carácter e apetrechando-as intelectualmente para a luta pela vida, instruindo-as e educando-as carinhosamente, o Grupo efectivou dessa forma o fim para que foi criado, promovendo, o desenvolvimento físico, moral e intelectual dos seus associados.

Foi também inaugurado um Ginásio apetrechado com todos os requisitos necessários, sala de *ping-pong*, tanque para aprendizagem de remo, armários para arrecadação de uniformes, lavabos, retretes e balneário com vários ducheiros, etc.

Nesta ocasião e conforme o estabelecido

nos Estatutos, reuniu a Assembleia Geral, tendo sido reeleita a Direcção, sendo também eleitos delegados os Srs. Eng.^º Valentim Bravo — Instrução e Ginástica, Engenheiro Adriano da Silva Baptista — Remo e Natação, Eng.^º Manuel Maria da Silva Bruschy — Tiro, Basket e Ping-Pong. Com o auxílio do Conselho de Administração da C. P. foi concluída a construção dum novo *out-rigger* de quatro remos. A madeira que serviu para a sua construção, foi adquirida em Inglaterra. Foi seu construtor, evidenciando uma aptidão verdadeiramente digna de registo, pois que o referido barco ficou tão bem construído como se o tivesse sido no estrangeiro, o operário carpinteiro, Hipólito José dos Santos, hábilmente coadjuvado pelo seu colega Virgílio Bravo. Tendo em vista o desenvolvimento físico dos alunos da escola foi criado um curso de ginástica infantil com uma freqüência média de 56 alunos sob a proficiente direcção do pro-

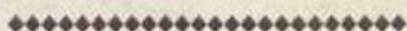
fessor de educação física, Sr. José Crisóstomo Teixeira.

Em 30 de Maio de 1937 concorreu o grupo ao Dia do Principiante — Provas de Remo em *Yoles* de mar de 4 remos — em Lisboa, tendo ficado classificado em 2.^º lugar. Em 4 de Julho do mesmo ano, concorreu também aos Campeonatos Regionais de Velocidade em Lisboa com uma turma de «Juniors» em *out-riggers* de 4 e principiantes também em *Yoles* de mar de 4 remos.

Na prova de «Juniors» classificou-se em 2.^º lugar, e em principiantes em 1.^º lugar, com grande vantagem sobre os outros competidores.

Obteve-se por esse facto, mais uma vez, o título de «Campeão Regional» em *Yoles* de 4 — «principiantes.»

Em virtude da absoluta falta de espaço com que lutamos, só no próximo número concluirímos este relato.



NUVENS

*Fotog. de Manuel Gonçalves, Empregado
de 2.^a classe da Divisão de Exploração.*

Gases de combate

Conferência realizada pelo Sr. Dr. António de Almeida Figueiredo, no Ateneu Ferroviário, na noite de 11 de Março passado

Deseja a actual Direcção do Ateneu Ferroviário seguir as pisadas da anterior ao promover nova série de conferências, por certo brilhantes, propósito esse que bem demonstra o seu cuidado em cumprir à risca o velho lema *mens sana in corpore sano*.

Todavia, quis o acaso e a gentileza dos Directores que a nova série fosse iniciada não por uma conferência mas por uma despretenciosa palestra sobre «Gases de Combate», que tenho a honra de tomar a meu cargo.

Merece os mais rasgados elogios a Direcção pelo seu empreendimento e pela escolha do tema. Assunto infelizmente bem momentoso, que está na ordem do dia em todo o mundo, vai sendo tempo de abandonarmos a posição de desleixo e indiferença em que, perante él, quase todos temos vivido. —

Diariamente os jornais nos trazem notícias de que ora na Inglaterra, ora na França, ora na Alemanha, ora em qualquer outro país, se construíram mais abrigos, se distribuiram máscaras à população civil, se inauguraram cursos de defesa passiva.

Todos sabemos que em França, por exemplo, onde são freqüentes os exercícios de defesa passiva, já em 1936 a Escola de Medicina de Paris tinha um abrigo, classificado modelo, que poderá vir a ser utilizado — de verdade — e que, entretanto, vai servindo para treino e aprendizagem de médicos e enfermeiros. Ainda no passado mês de Junho se realizou no grande anfiteatro da Faculdade de Medicina de Paris um notável curso de aperfeiçoamento para médicos, dirigido pelos homens de maior destaque neste campo.

Na Alemanha, há já muitos anos que quase todas as grandes fábricas possuem abrigos, sempre prontos a funcionar, onde o pessoal recebe, freqüentemente, instrução de defesa.

Na Letónia, há povoações-modelo onde toda a população vai, por turnos, obrigatoriamente, fazer treinos e aprendizagem de defesa passiva.

Na Suíssa, deve terminar no fim do corrente mês de Março — salvo erro — o largo prazo concedido para serem retiradas dos sótãos dos prédios as velharias inúteis que, em toda a parte, é de uso ali acumular.

No Japão, o serviço de defesa passiva encontra-se modelarmente organizado, segundo refere o enviado especial do jornal *Le Matin* em Fevereiro deste ano.

Na Inglaterra, num discurso pronunciado em 1 de Junho de 1938, declarou o Ministro do Interior que se encontravam inscritos no serviço de defesa passiva, meio milhão de indivíduos, entre os quais nada menos de 11.000 médicos... e eu não creio que os médicos ingleses saiam pior habilitados das suas escolas do que os médicos portugueses das escolas respectivas, para assim terem tal necessidade de treino e aprendizagem.

Compare-se este apanhado, propositadamente incompleto e resumido, com o que se passa entre nós... mesmo sem contar com a nossa proverbial incúria que torna necessário obrigar por lei o cumprimento de tantas medidas para nosso próprio interesse. Já estavam rabiscadas estas notas quando surgiu o apelo do Comandante Freitas Morna, na Assembleia Nacional, e a notícia de que a Legião Portuguesa vai organizar um curso de defesa passiva destinado a preparar instrutores que noutras terras irão ministrar os conhecimentos a todos indispensáveis.

... É que, na verdade, vai sendo tempo de diminuir um pouco a distância que nos separa do aperfeiçoamento que outros países atingiu a defesa passiva. Se mais nada se puder fazer por enquanto, pelo menos instruir, ensinar as regras banais de protecção.

A instrução é a base fundamental da defesa passiva pois que a melhor organizada será improfíqua perante uma população indisciplinada, ignorante do perigo e do que deve fazer para o evitar.

Não podia, pois, ser mais bem escolhido o tēma desta palestra, que vem no momento oportuno e por tal merece a Direcção do Ateneu os mais amplos encómios. Procurarei, por minha parte, que não mereça de todos as mais ásperas censuras pela escolha da pessoa encarregada desta árdua missão.

Entremos, desde já, deliberadamente, no assunto que aqui me traz.

Vamos em primeiro lugar, definir, classificar e descrever os agentes agressores e os sintomas que a sua acção determina, tudo isto em resumo para mais em detalhe vermos as normas gerais de defesa, sobretudo aquelas que, pela sua simplicidade estão ao alcance de todos, qualquer que seja a sua cultura médica.

Desde já tomo perante V. Ex.^{as} o compromisso de pôr de parte todos os termos complicados que fazem da linguagem médica uma coisa obscura onde tantas vezes se disfarça com um palavrão a ignorância dum facto essencial. Esta prevenção evita-me pedir antecipadas desculpas aos colegas que me dão a honra de me ouvir pela terminologia pouco clássica, por vezes, e por algumas explicações que se afastam um bocadinho da base científica.

Designam-se por «gases de combate» as substâncias químicas, que, não sendo explosivas, são, contudo, utilizadas na guerra com o fim de impossibilitar o adversário de combater.

Esta designação, consagrada pelo uso, é todavia imprópria e susceptível de induzir em erro as pessoas desprevenidas. Com efeito, parece, à primeira vista, que deveria tratar-se apenas de substâncias gasosas, embora tal não suceda, pois há algumas que são líquidas, como a iperite, outras, sólidas, como as arsinas, e muitas gasosas como o cloro. Aquela designação é devida, porém, ao facto de tôdas essas substâncias, qualquer

que seja o seu estado, serem utilizadas lançando-as por diversos modos na atmosfera.

Não vamos perder tempo a averiguar qual o conjunto de propriedades exigidas para que uma substância, embora extremamente nociva para o organismo, possa ser utilizada como gas de combate. Tampouco faremos a crítica das classificações adoptadas para reúnir os gases de combate.

Diremos, sómente, que se podem colocar em cinco grupos — lacrimogénios, esternutatórios, sufocantes, vesicantes e tóxicos — tôdas as substâncias susceptíveis de utilização como gases de combate, e cujo número antes da última guerra — melhor, da última grande guerra — atingia a elevada cifra de 1.200.

Os lacrimogénios — que Lisboa já conhece... pelo saber de experiência feito — caracterizam-se por determinarem um lacrimejamento intenso e impossibilitarem por completo a visão, e até o simples abrir de olhos, imediatamente depois do organismo sofrer a sua acção. Este grupo é constituído, entre outros, pela cloroacetofenona — o mais enérgico e ao mesmo tempo o mais inofensivo — brometo de benzilo, cloropicrina — muito perigosa por actuar também como sufocante, etc. Um elemento deste grupo tem a curiosa propriedade de causar vertigens, tonturas, donde o chamar-se «gas labiríntico».

Os gases lacrimogénios actuam irritando as terminações nervosas da mucosa ocular, provocando, inicialmente, uma sensação de queimadura nos olhos, logo seguida de fotofobia, isto é, impossibilidade de encarar com a luz o que obriga a fechar os olhos. Não tarda a aparecer o lacrimejamento que deu o nome ao grupo e que é o meio pelo qual o organismo procura libertar-se do corpo irritante.

As lágrimas, que correm abundantemente, diminuem a irritação ocular se fôr causada pela cloropicrina, por exemplo, mas aumentam-a quando determinada pelo brometo de benzilo.

Mais ou menos acentuados conforme a

intensidade da agressão, todos estes sintomas desaparecem, todavia, logo que o indivíduo se liberta da atmosfera contaminada, ou porque se afasta, ou porque coloca uma máscara protectora, e apenas nalguns casos, raros, podem aparecer verdadeiras queimaduras dos bordos palpebrais, às vezes mesmo uma diminuição de visão, que pode ser considerável, embora passageira.

O grupo dos esternutatórios, composto pela adamsite e pelas arsinas, tem a propriedade de fazer espirrar de modo insuporável—origem do seu nome—determinando ao mesmo tempo tosse, vômitos, e extraordinário aumento da saliva e do muco nasal.

Embora certos componentes do grupo sejam muito tóxicos para o organismo, foi outro o motivo que determinou o seu uso. É que a maioria não são gases mas pequenissimas partículas sólidas, do tamanho de alguns milionésimos de milímetro, as quais, espalhadas na atmosfera, eram capazes de atravessar os filtros das respectivas máscaras. Os soldados eram, portanto, obrigados a tirá-las, e a sofrer, assim, a acção de outros corpos mais tóxicos, simultaneamente emitidos.

A sintomatologia que provocam—espirros, vômitos, tosse, etc.—também não demora a desaparecer quando o atingido passa a respirar uma atmosfera pura. No entanto, se a agressão foi violenta podem persistir sinais graves de intoxicação caracterizados por sonolência, prostaçao, dôres, etc. Isto, claro está, pelo que se refere apenas à sintomatologia determinada como esternutatórios, pois podem actuar também como sufocantes e vesicantes; mas neste caso os sintomas determinados são bastante semelhantes para que valha a pena estar aqui a esmiuçar as diferenças.

O fosgénio, o cloro—que foi o primeiro a ser utilizado pelos alemães—a palite, a surpalite, etc. etc., constituem o grupo dos sufocantes, assim chamados, porque todos eles causam a morte por sufocação, no meio de sofrimentos que Paul Voivenel, médico e

escritor francês não hesita classificar «dantescos».

Algumas vezes a morte sobrevém fulminantemente, sem tempo para prestar quaisquer socorros; mas raramente se observam formas ligeiras que não requerem nenhum cuidados.

Habitualmente, são graves os casos de intoxicação pelos sufocantes, e adiante veremos que é de boa prudência considerar assim mesmo os casos que se afigurem de pouca importância.

Alguns momentos depois de um indivíduo ter sido atingido sobrevêm os sinais do chamado período de inicio. Algumas vezes picadas e ardor nos olhos, raramente sinais idênticos no nariz ou garganta. Subitamente instala-se uma penosa sensação de aperto ao nível do peito e da garganta, que torna impossível a respiração e pode muitas vezes ser o primeiro sinal de intoxicação.

É que o organismo, automaticamente, tenta impedir por si próprio a entrada do tóxico e portanto do ar que o leva. Só à custa de enormes esforços são conseguidas as primeiras inspirações profundas em seguida às quais aparece uma tosse seca e muito penosa, a seguir mais fácil por ser acompanhada de abundante expectoração purulenta, que pode chegar a simular vômitos de mais de um litro. Segue-se agora um cortejo de sintomas que revelam a intoxicação profunda do organismo: vômitos, perturbações do coração, perturbações do estômago e intestinos, aumento da viscosidade do sangue que não só dificulta a sangria, tão útil e necessária, mas provoca gangrena em diversos pontos do organismo. Ai por volta dumas cinco horas depois encontram-se os gaseados prostrados numa apatia profunda donde só são retirados pelos violentos acessos de tosse ao mesmo tempo que vai aumentando a falta de ar porque os pulmões se enchem de líquido em consequência do aparecimento do edema pulmonar, que é o responsável pela quase totalidade das mortes que se dão antes do terceiro dia após o gaseamento. Se o indivíduo não morre neste período, vai agora seguir-se o

período de estágio durante o qual os sintomas se vão atenuando e a morte passa a ser devida sobretudo às complicações infecciosas — pneumonias, broncopneumonias, etc.

As coisas, porém, nem sempre se passam assim. Muitas vezes, todos os sintomas penosos do início desaparecem e segue-se uma fase de bem-estar completo e enganoso. O gaseado supõe-se tão ligeiramente atingido que julga não valer a pena qualquer tratamento ou vigilância, e, no entanto, a morte espreita-o e leva-o de súbito, sem razão visível.

Conta-se, por exemplo, que na última guerra mundial foi ligeiramente gaseado, ao cair a tarde, um oficial, que passa toda a noite bem, faz a sua vida normal, na manhã seguinte, mas morre súbitamente quando acendia um cigarro depois do almôço.

A explicação d'este facto, em aparência desconcertante, é, todavia, simples. O edema pulmonar que em todos os casos aparece, é intensa e rapidamente agravado pelos mais ligeiros esforços musculares, pela digestão e pelo frio; dêsse modo podem aparecer crises hiperagudas que matam:alguns instantes.

Tiremos daqui, desde já, três preciosos ensinamentos que mais tarde aplicaremos:

— primeiro: nos primeiros quatro dias não há gaseados graves e gaseados leves; há sómente gaseados necessitando de aturada vigilância e cuidados;

— segundo: todos os gaseados devem ser imediatamente colocados em repouso numa atmosfera aquecida;

— terceiro: a alimentação d'estes indivíduos deve ser líquida e de fácil digestão nos primeiros dias.

Passemos agora ao penúltimo grupo, dos vesicantes, constituído principalmente, pela iperite e pela lewisite. A última não chegou a ser utilizada na passada guerra, embora estivesse planeado um bombardeamento no-

turno a Berlim com o «orvalho da morte perfumado com gerânio», nome que lhe puseram em virtude do seu perfume agradável. A iperite, ou iprite é assim chamada por ter sido usada pela primeira vez em Ipres. Tem um cheiro activo a cravo ou a mostarda e é de todos os gases o mais temível pelas extensas e graves lesões que provoca, e pelas características especiais da sua maneira de actuar. Por outro lado, é um gaz persistente, quere dizer, enquanto a acção nociva da quase totalidade dos outros compostos desaparece pouco tempo depois de terem sido emitidos, com a iperite não sucede assim.

Deposita-se no solo, nas plantas, nas paredes, nos objectos e conserva intactas as suas propriedades por um espaço de tempo que é em média de 5 a 20 horas, mas que pode chegar a seis meses em locais abrigados e pouco arejados — caves, florestas densas.

Actua insidiosamente, sobretudo como vesicante, característica d'este grupo que se revela por determinarem sobre a pele a formação de bolhas — vesículas — cheias de líquido e inteiramente semelhantes as que são causadas pelas queimaduras e que todos conhecem. Simplesmente, com a iperite essas vesículas podem atingir um tamanho enorme — por vezes todo o dorso de um indivíduo. Aparecem nos pontos onde a pele é mais fina, por exemplo, debaixo dos braços, entre as pernas, e naqueles onde se exercem atritos e compressões, citando-se casos de aparecer desenhado no corpo dos soldados o traçado do correame.

A acção vesicante da iperite, que poupa a palma das mãos, a planta dos pés e o couro cabeludo, é agravada pelo suor e pela umidade e faz-se sentir menos nos pretos do que nos morenos, e nêstes do que nos de pele branca. Verificou-se até que a pigmentação da pele adquirida, por exemplo, pelos banhos de sol, torna os indivíduos menos sensíveis à acção da iperite.

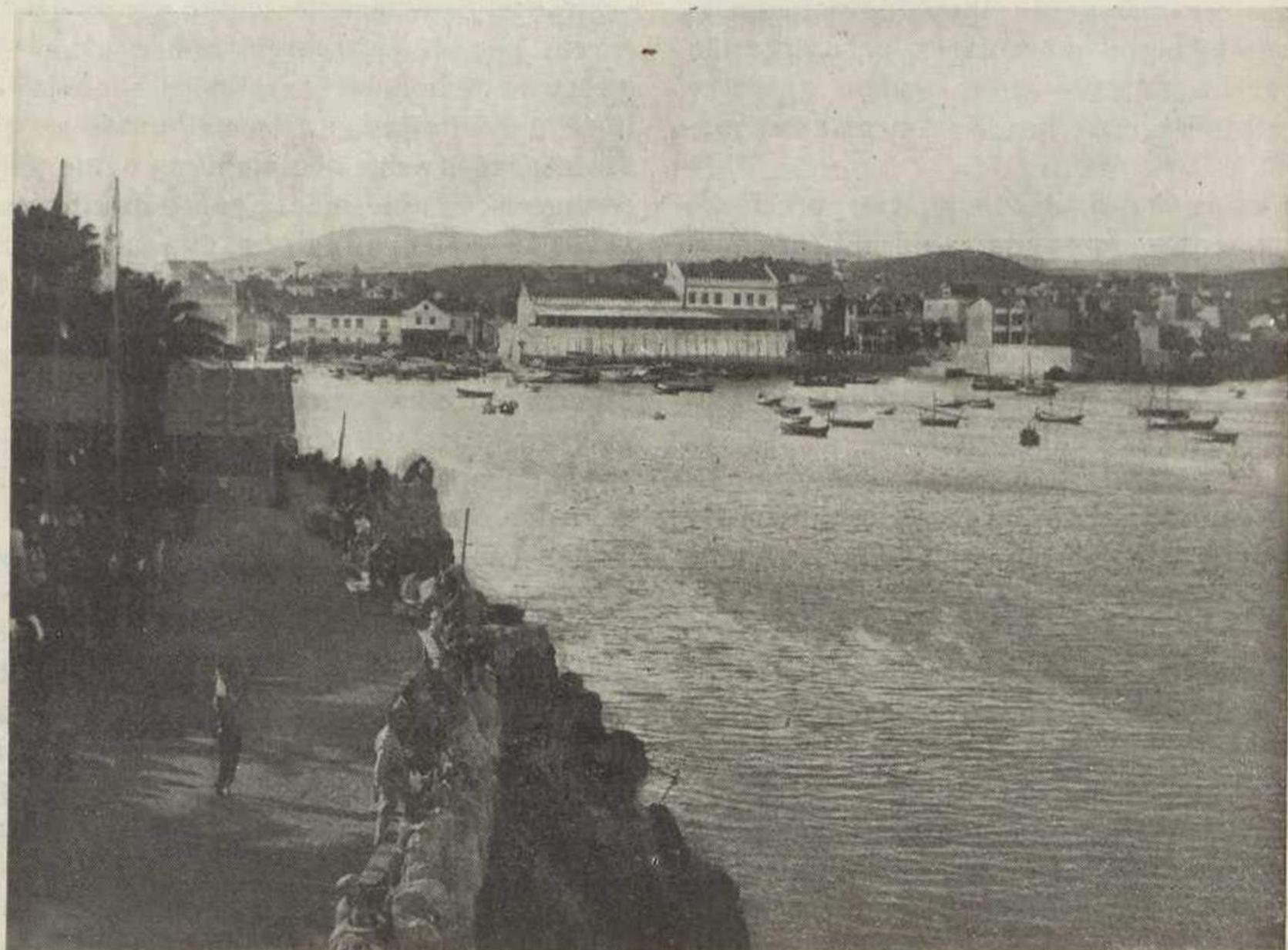
Actua, como dissemos, insidiosamente, não determinando qualquer incômodo que previna da sua presença, e lesa profunda-

mente o organismo, atingindo todos os seus órgãos.

Resta-nos dizer alguma coisa sobre o grupo dos tóxicos, representados principalmente pelo ácido cianídrico e seus derivados. Podíamos incluir aqui o vulgar óxido de carbono pois na guerra, como na paz, é a causa de numerosíssimas mortes por intoxicação. A verdade porém é que, não obstante reunir as características ideais para um gaz de combate, ainda não se descobriu a maneira prática de o poder utilizar como tal.

Sobre este grupo diremos muito pouco, porque se são respirados súbitamente e em elevada concentração determinam, regra geral, a morte fulminante dos atingidos, às vezes precedida por ligeira crise angustiosa e aperto aflitivo em torno do tórax. Se, pelo contrário, são respirados em concentrações baixas, podem determinar sintomatologia aparatoso, mas de relativamente pouca gravidade, porque o ácido cianídrico não se acumula no organismo e a sua eliminação é rápida.

(Continua)



Costa portuguesa

Consultas e Documentos

DOCUMENTOS

I — Tráfego

6.º Aditamento às Tarifas Internacionais n.º 301 e 302.

— Anula e substitue os 2.º, 3.º e 5.º Aditamentos, sendo, pois, o único Aditamento em vigor.

1.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 23.

Inclue o apeadeiro de Balancho, na venda de bilhetes de aplicação temporária ou intermitente para o destino de Evora.

Aviso ao Públíco A. n.º 597. — Estabelece a venda de bilhetes directos simples de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes, entre vários pontos das linhas da C. P. e da linha da Beira Alta.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 132. — Esclarece o disposto no Artigo 282 do Livro E II, relativamente à conferência dos débitos nos registos e mapas das estações.

Comunicação-Circular n.º 133. — Diz ter sido concedida a redução de 50 % sobre os preços da Tarifa Geral às praças munidas de requisições passadas pelos Ministérios da Marinha e da Guerra, por ocasião das férias da Páscoa e do Natal.

Comunicação-Circular n.º 134. — Comunica que, em virtude de acôrdo estabelecido, o jornal «A Noite» passa a ser transportado gratuitamente nos comboios da Companhia.

Comunicação-Circular n.º 135. — Chama a atenção do pessoal das estações para o disposto nas alíneas c) e d) da Condição 4.ª da Tarifa Especial 10 de g. v., cujo cumprimento recomenda.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 53. — Recomenda o cumprimento do determinado na C/Circular n.º 52 quanto à comunicação a fazer no modelo R 8 do próprio dia em que sejam levantadas pelos consignatários as remessas que não forem retiradas até ao 15.º dia da sua chegada.

Comunicação-Circular n.º 54. — Refere-se a avarias produzidas em fardos de tecidos e confirma as recomendações feitas ao pessoal quanto ao modo como deve executar-se a sua arrumação nos vagões, de forma a evitar que tais avarias continuem a dar-se.

IV — Serviços Técnicos

Circular n.º 880. — Trata de actualizar a redacção da alínea d) do Art.º 23 do Livro E 5, que é relativa ao endereço dos telegramas sobre acidentes.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2316. — Este aditamento aumenta o tempo diário das experiências do novo posto de sinalização de Pinhal Novo.

Quantidade de vagões carregados e descarregados
em serviço comercial
no mês de Março de 1939

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados
Período de 1 a 8	4.706	4.928	2.068	1.911	2.407	1.925
» » 9 » 15	4.141	4.349	1.873	1.738	2.188	1.714
» » 16 » 22	4.011	4.160	1.763	1.831	1.989	1.750
» » 23 » 31	5.298	5.377	2.229	2.278	2.617	2.310
Total.....	18.156	18.814	7.933	7.758	9.201	7.699
Total do mês anterior	15.439	15.727	6.963	6.932	8.546	6.652
Diferenças.	+2.717	+3.087	+ 970	+ 826	+ 655	+ 1.047

Factos e Informações

Uma homenagem

Uma comissão de antigos Guarda-freios, que pertenceram à brigada do Conductor fiscal, Sr. Daniel Calado, e que são hoje Conductores, aproveitando a sua recente passagem à reforma, quizeram testemunhar-lhe publicamente a dedicação e a admiração pelos seus dotes de carácter. Para isso, promoveram um banquete de homenagem, que se realizou num restaurante de Lisboa, com a assistência de mais de quarenta convivas, entre os quais se viam delegados do pessoal de trens do Entroncamento, Alfarelos, Gaia e Campanhã e muitos revisores e guarda-freios. Ao banquete presidiu o homenageado, que era ladeado pelo Conductor principal, Sr. Manuel Rodrigues da Silva, o delegado de Alfarelos, Sr. António Pinheiro, e os delegados de Lisboa-R, Srs. José Anaia e Abilio da Silva.

Fôram lidas muitas cartas e telegramas de agentes que não puderam comparecer. Aos brindes, falaram vários oradores, que puizeram em destaque os valiosos dotes de carácter do Sr. Daniel Calado.

Por último, falou o homenageado, que, visivelmente comovido, agradeceu a homenagem que lhe prestaram, regosijando-se por ter sido compreendido pelos seus subordinados, os quais sempre considerou seus amigos, e aconselhou todos a defenderem os interesses da Emprêsa que servem, bebendo pelas suas prosperidades e pela de todos os ferroviários.

O *Boletim da C. P.* regista com prazer esta simpática festa e faz votos por que o Sr. Daniel Calado gose por longos anos o descanso de uma merecida reforma.



Daniel Calado

Ateneu Ferroviário

Em 23 de Abril p. p., o Grupo Cénico do Ateneu deslocou-se a Évora, realizando no Teatro Garcia de Rezende um espectáculo a favor da Crêche e Lactário daquela cidade.

A imprensa local referiu-se em lisongeiros termos à actuação do Grupo Cénico, como se verifica pelas seguintes transcrições:

Do diário *Notícias de Évora*:

«Subiu à cena a linda opereta *Viuva Alegre* (em Cascais), com música de Franz Lehar. O desempenho foi soberbo, sendo justo destacar as Srs.^{as} D. Natália Pereira e D. Lia Stela e os Srs. Gabriel Paiva e Heitor de Vilhena, possuidores de lindas vozes, e os Srs. Eduardo Fortuna e João Pio, que contribuíram, assim como os restantes intérpretes, para o bom conjunto artístico, que não estamos habituados a ver em amadores.

Por vezes, o público interrompeu os intérpretes com calorosos aplausos, fazendo bizar vários números de música.

O acto de variedades era constituído por romanzas de ópera, canções, tangos e sambas, recitativos, monólogos cómicos, fados, etc., ouvindo todos as amadoras bastantes aplausos.

A excelente orquestra que acompanhava o Grupo Cénico era dirigida pelo Sr. Luís Boulton, que contribuiu poderosamente para o bom êxito do espectáculo.»

Lamenta a seguir a fraca concorrência, atribuindo-a ao desinteresse dos beneficiários, e acrescenta:

«Que ao menos sirva de compensação aos componentes do Grupo Cénico do Ateneu Ferroviário e aos seus dirigentes, os quentes aplausos que ouviram durante o espectáculo.

Podemos afirmar que os *habitues* de teatro que anteontem não fôram ao Garcia perderam uma excelente noite de Arte.

Do diário *Democracia do Sul*:

«Últimamente e para evitar ferir susceptibilidades, muito sensíveis e ás vezes pouco criteriosas, temos adoptado o processo de limitarmos as nossas referências a espectáculos de amadores apenas com uma

notícia da redacção dizendo que todos os amadores foram muito aplaudidos pela assistência.

E assim contentamos todos e evitamos descontentamentos quase sempre sem razão, pois tudo que escrevemos é apenas ditado sinceramente pelo nosso critério e sempre com as melhores das intenções.

Porém, hoje, entendemos ir mais além desse costume, pois se assim fizessemos não ficaríamos bem com a nossa consciência e nem o Grupo Cénico do Ateneu Ferroviário, de Lisboa, ficaria satisfeito com um lacônico elogio geral, pois certamente prefere a apreciação sincera e imparcial.

Dito isto e reportando-nos ao espectáculo de anteontem no Garcia de Rezende, diremos que ficámos satisfeitos, pois o elenco do Grupo tem bons elementos, tanto na arte de representar como na de canto.

Pêna foi que o público não correspondesse, pois perdeu um bom espectáculo de amadores, que raras vezes se vê.

Hora de leitura do pessoal dos Serviços Centrais da Divisão do Material e Tracção

Comemorando o 10.^º Aniversário da fundação da Biblioteca do Pessoal dos Serviços Centrais da Divisão do Material e Tracção, resolveu a sua Direcção fazer, no dia 1 de Abril, uma exposição dos livros adquiridos, que foi bastante concorrida.

De entre as obras expostas, destacavam-se a História de Portugal, edição monumental da Portucalense Editora, História da Literatura, História Universal, Lelo Univer-

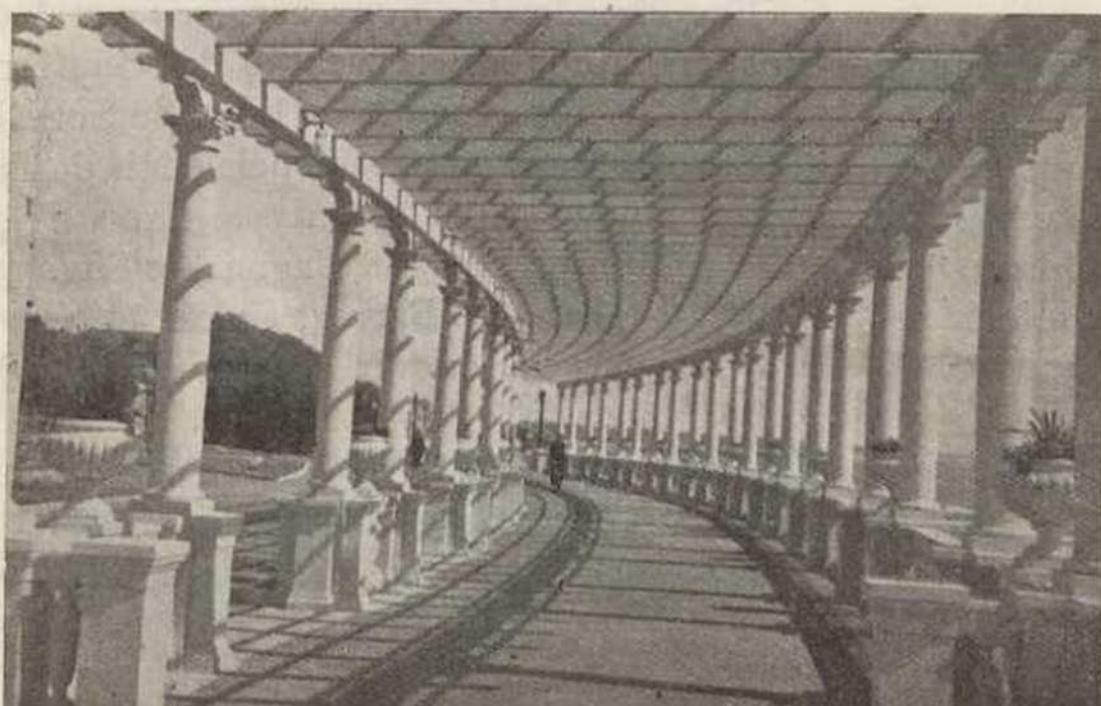
sal, Novos Mundos e Velhas Civilizações, Portugal na Grande Guerra, etc.

A Previdência do Ferro-viário Reformado

Temos presente o Relatório da gerência do ano de 1938, desta prestimosa associação de socorros mútuos. Embora não apresente um saldo positivo, o exercício findo, em virtude do elevado número de incapacidades e reformas ocorridas no ano transacto, não deixa de ser segura a situação desta colectividade, como facilmente se depreende da leitura do relatório a que fazemos referência.

Desde a sua fundação fôram já pagos 5:082.987\$60 de subsídios, elevando-se os valores disponíveis a 1:516.283\$70. No exercício findo fôram processados 279 subsídios de incapacidade e reforma, no total de 2:024.236\$15. As despesas de administração fôram de 48.530\$95, menos 12.219\$05 do que as orçamentadas. O número de associados em 31 de Dezembro do ano passado elevou-se a 5.768, correspondente ao capital subscrito de 55:618.000\$00, números estes que traduzem bem a importância desta associação.

Um dos factos mais notáveis ocorridos no exercício findo foi o da conclusão da primeira fase do Bairro cuja construção, como é do conhecimento dos nossos leitores, foi começada em Setembro de 1937.



Pérgola da Foz do Douro

Fotog. de Álvaro Paz, enfermeiro de 2.^a classe
do posto de Alfarelos.

Pessoal.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Rodrigues da Silva
Conductor Principal
Admitido como Praticante
em 1 de Fevereiro de 1899



Joaquim Dias
Guarda
Admitido como Carregador
em 15 de Maio de 1899



Amélia Gil
Guarda de P. N.
Admitida como Guarda
em 28 de Maio de 1899

Actos dignos de louvor

Na noite de 2 para 3 de Fevereiro passado, o Carregador da estação de Sabóia, Sr. Manuel Inocêncio, encontrou uma nota de 20\$00. Imediatamente entregou o achado ao Chefe da estação.

Em 7 de Fevereiro próximo passado, o Sub-Chefe do distrito n.º 130, da 6.ª Secção, Sr. João Bernardo Caldeira, encontrou perdido ao Km. 176,30, Beira Baixa, um porta moedas contendo a importância de 11\$90, que imediatamente entregou ao Chefe da estação de Caria.

Em 26 de Fevereiro de 1938, quando o Chefe de lanço da 5.ª Secção, Sr. José Rodrigues, seguia na plataforma duma carruagem do comboio n.º 205, encontrou um envelope contendo 943\$30, que se apressou a entregar ao Guarda-freio do mesmo comboio.

No dia 7 de Março passado, o Auxiliar da via, Sr. Joaquim Martins, estando a trabalhar, encontrou uma pulseira de ouro, que imediatamente entregou ao Chefe da Secção de Via.

Em virtude dos bons serviços prestados nos trabalhos de reparação da via férrea, quando da interrupção da linha de Setil, em Janeiro passado, motivada pela cheia do Tejo, foram louvados pela Comissão Executiva da Companhia os seguintes agentes: Eng.º Joaquim Augusto de Barros, Chefe do Serviço da Conservação da Via, Eng.º Francisco Macedo Gavicho, Sub-chefe do Serviço da Conservação da Via, José Marrocos Taborda Ramos, Chefe da 2.ª Secção do Serviço da Conservação da Via, e Armando Augusto Lopes, Sub-chefe da 2.ª Secção do Serviço da Conservação da Via.

Pelo mesmo motivo, foram gratificados os

Interior dos Jerónimos



Fotog. de Abel Leite Pinto, Empregado
de 2.ª classe, da Divisão da Via e Obras.



seguintes, agentes que muito se distinguiram nos referidos trabalhos:

Chefes de lanço — João Rodrigues Escapa, Francisco Claro e Joaquim dos Santos Roxo.

Empregado de escritório — Domingos L. Cabaço.

Encarregados de obras — Manuel Gaspar e Joaquim Pires.

Servente de escritório — António Dias Ferro.

Capataz do G. P. P. — Manuel Dias.

Chefes de distrito — José V. Cambeta e Custodio Estevam Breu.

Sub-chefes de distrito — José Alípio Júnior, José Maria Martins Vaz, António de Matos e Manuel Ferreira.

Assentadores — António Serrano, Luiz Seguro de Carvalho, Francisco F. Oliveira, Francisco António Nobre, Silvio da Silva, João da Cruz, Sebastião Barata, Manuel Vilela, Cipriano dos Santos, Delfim Correia, António Cardoso, Agostinho N. Domingues, Joaquim Vaz, José Pimentel, Fernando Silva, José Alexandre, António Martins, António Pires Granadeiro, José Jacinto, Manuel Filipe, José da Cunha, Augusto Luiz, José Moreira, João Agostinho, José Manuel, José da Graça, José da Luiza, Francisco de Sousa, António Oliveira Morgado, Manuel Ferreira, Manuel Santos Ramela, João de Deus Júnior, Joaquim Louro Ramos, António Máximo dos

Reis, José Francisco da Cruz, Manuel Basílio, Alfredo da Luz, José Cardoso, José Pinto, Luiz Mota e Joaquim Miranda.

Auxiliares de via — Luiz Almirante, José Alonso Marcaxita, António João Alves, João Tapadinhas, Francisco Lopes, Alexandre dos Santos, Manuel Nunes Lopes, Isidro dos Santos, Manuel Marques Adónis, Manuel Gonçalves, José Rijo de Carvalho, António Florindo, José Esteves, António Tavares, António Gonçalves, Augusto Almirante, Luiz de Matos, Luiz Marques, Vicente Lourenço, Adriano Lourenço, António Igreja, Lourenço de Matos, António Duarte Godinho, Diamantino de Matos, José Lourenço Júnior, Rafael Igreja, Fiel de Matos, Manuel Joaquim, Francisco Felix, José Felix Caria, José Gil Nogueira, Luiz Felix, Joaquim Nunes, José dos Santos Bispo, António Martins 2.º, José dos Santos, José Figueiredo e Ismael dos Santos.

Nomeações

Em Março

EXPLORAÇÃO

Empregadas de 3.ª classe: Maria Amélia de Mira Matos e Isaúra Coelho Teixeira Soares.

VIA E OBRAS

Electricista de 2.ª classe das Instalações Eléctricas: João Jerónimo.

Reformas

Em Março

EXPLORAÇÃO

João Valério Moreira dos Santos, Chefe dos Serviços Gerais.

Manuel Fiel Gonçalves da Silveira, Chefe de 1.^a classe em Pôrto-Alfândega.

Venturiniano Augusto de Oliveira Mota, Chefe de 3.^a classe em Casével.

José Domingos Torres Rosa Ferreira, Factor de 1.^a classe em Panoias.

Gregório Ceriz, Guarda-freio de 1.^a classe da 5.^a Circunscrição.

Luiz de Figueiredo, Agulheiro de 2.^a classe em Campolide.

Avelino da Costa e Silva, Agulheiro de 2.^a classe em Nine.

António Gouveia, Carregador em Sintra.

José de Carvalho Macedo, Porteiro em Campanhã.

MATERIAL E TRACÇÃO

Abílio Alves Amorim, Chefe de Depósito.

Manuel Luiz 1.^º, Fogueiro de 1.^a classe.

Porfirio Nogueira, Fogueiro de Máquinas Fixas;

João Freire, Revisor de material de 2.^a cl.

VIA E OBRAS

António Ribeiro da Silva Miranda, Encarregado de obras da 15.^a Secção, Grândola.

Miguel Monteiro, Chefe do distrito 420, Recarei.

Inácio Mendonça, Chefe do distrito 230, Saboia.

João Pereira, Chefe do distrito 409, Barcelos.

Maria da Soledade, Guarda do distrito 63, Coimbra.

Maria do Rosário, Guarda do distrito 87, Benfica.

Maria Barbara, Guarda do distrito 35, Elvas.

Zulmira dos Anjos, Guarda do distrito 405, Famalicão.

Maria Fernandes, Guarda do distrito 5 da 5.^a Secção, Guia.

Falecimentos

Em Março

DIRECÇÃO GERAL E SECRETARIA

† *Custódio da Graça*, Servente dos Escritórios Centrais.

Admitido como Carregador suplementar em 2 de Março de 1925, foi nomeado Servente em 21 de Novembro de 1928.

VIA E OBRAS

† *António Magalhães*, Assentador do distrito 434, Freixo.

Admitido como Assentador nos Caminhos de Ferro do Estado — M. D., em 8 de Outubro de 1909.

† *Manuel Fernandes Rato*, Assentador do distrito 4 da 13.^a Secção, Extremoz.

Admitido como Assentador em 1 de Abril de 1928.

† *Joaquim António Mousinho*, Assentador do distrito 249, Beja.

Admitido como Assentador em 1 de Abril de 1928.

† *António Soares Pinto*, Carpinteiro do G. P. P. da 8.^a Secção, Campanhã.

Admitido como Operário do G. P. P. em 15 de Outubro de 1924.

† *Rosária Lourenço*, Guarda do distrito 68, Oliveira do Bairro.

Admitida como Guarda de P. N. em 21 de Setembro de 1930.



† Joaquim A. Mousinho
Assentador de distrito

† Manuel Fernandes Rato
Assentador de distrito

19 —

Nota

NO SERIE NOTA PRESSAR C R

R

30 letras

Mefistófeles

20 —

ESTAÇÃO

7 letras

Britabrantes

21 —

T PORTUGAL

9 letras

Diabo Vermelho

22 —

RR

TIO

10 letras

Marquês de Carinhas

23 — Geométrica

«Ave»	•	•	•	•	•
«Planta»	•	•	•	•	•
«Mulher»	•	•	•	•	•
«Fruta»	•	•	•		
Valeu	•	•			
Letra	•				

Dalotos

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Maio de 1939

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional A. A. kg.	2\$35	Cebolas..... kg. variável		Presunto..... kg.	10\$00
» branco »	2\$60	Chouriço de carne »	13\$00	Petróleo lit.	1\$40
» Mate.. »	2\$70	Far.ª de milho branco .. kg.	1\$30	Queijo flamengo kg.	23\$00
» glacé »	2\$90	Far.ª de milho amarelo. kg.	1\$30	Queijo da Serra kg.	11\$50
» gigante. »	2\$90	» » trigo »	2\$30	Sabão amêndoas..... »	1\$05
Açúcar de 1.ª Hornung »	4\$35	Farinheiras »	6\$00	» Offenbach..... »	1\$50
» 2.ª » »	4\$15	Feijão branco..... lit.	1\$90	Sal..... lit.	\$20
» pilé »	6\$60	» frade..... »	1\$80	Sêmea..... kg.	\$85
Azeite de 1.ª lit.	6\$60	» manteiga..... »	2\$10	Toucinho »	5\$70
» 2.ª »	6\$00	» avinhado..... »	1\$80	Vinagre lit.	\$45
Bacalhau inglez kg. 4\$15 4\$95 e	5\$35	Lenha..... kg.	\$20	Vinho branco	\$70
» portuguez kg. 4\$80 e	4\$90	» de carvalho.... »	\$25	» tinto - Campanhã	\$90
» sueco .. kg. 4\$90 e	5\$20	Manteiga	13\$50	» » - Gaia	1\$00
Banha..... kg.	5\$80	Massas	3\$60	» » rest. Armazens	\$70
Batatas..... » variável		Milho	\$85		
Carvão sôbro..... kg. \$50 e	\$60	Ovos	duz. variável		

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 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 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.).