

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

1 — Salto de cavalo:

dei	ao	a	vi	fi	a	gas	me
vol	à	d,	dor	Dei	can	tan	me
mun	a	ta	tás	da...	de	ta —	ti
lu	es	ta	ai	men	do,	Só	Oh!
vol	a	ei	ma	a	a	tar!...	Can
nha	di	lha	nu	ma	nos,	sar...	cep
a	de	Mi	chei	que	ções,	In	ga
da!...	ve	ma	tam	gé	en	de	pe

Começando na sílaba «Dei» e findando em «tar!...», unindo as sílabas, convenientemente, por linha poligonal continua, obtem-se uns versos de Guerra Junqueiro.

* * *

2 — Palavras cruzadas:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	C	A	P	A							
2											
3	N										
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											

Horizontais: 1 — opa, mulheres formosas; 2 — atacador, doido; 3 — buliçoso, laços; 4 — supõe, prefere; 5 — casuar, recordação; 6 — terror; 7 — enredos, «mulher»; 8 — ligo,

sentido; 9 — fim, lida; 10 — consentir, rebolar; 11 — doma; deus dos ventos.

Verticais: 1 — cama pobre, traças; 2 — liga, doçura, erga; 3 — a morte, lupanar; 4 — bôrdô, tolice; 5 — aguçado, não (prep. lat.); 6 — «mulher»; 7 — único, encostar; 8 — temor, registo de órgão; 9 — apoquentar, rival; 10 — «homem», mimo, certo; 11 — torcido, amargo.

* * *

3 — Em Triângulo:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															

Horizontais: 1 — Vogal, vogal; 2 — Letra grega (inv.), circulo; 3 — Tão, abrigo; 4 — Desfruta, consoante, consoante, amansa; 5 — Eu, mais, instrumento de padejar, palmeira; 6 — Sua, abundância, animação (inv.), letra grega; 7 — Consoante, estação (C. P.), vogal; 8 — Margem do mar; 9 — Consoante, ânus, «mulher», vogal; 10 — Único, concede, paga (inv.), tecido finissimo; 11 — Estrondo, vogal, vogal, lavra; 12 — Estrague, tolo; 13 — Santo, liga; 14 — Ermo, ofereça; 15 — Consoante, vogal.

Verticais: 1 — Consoante, consoante; 2 — Sentido, isolado; 3 — Lugar muito aprazível, resumes; 4 — Vila (Portugal); resumimos; 5 — Companheiro; 6 — Lasca; 7 — Cauda; 8 — Gratifica; 9 — Resume; 10 — Pausa; 11 — A porção de fruto que se deita de uma vez no lagar; 12 — Estação (C. P.), oculto; 13 — Mealha, estouvado; 14 — Estima, une; 15 — Vogal, vogal.

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

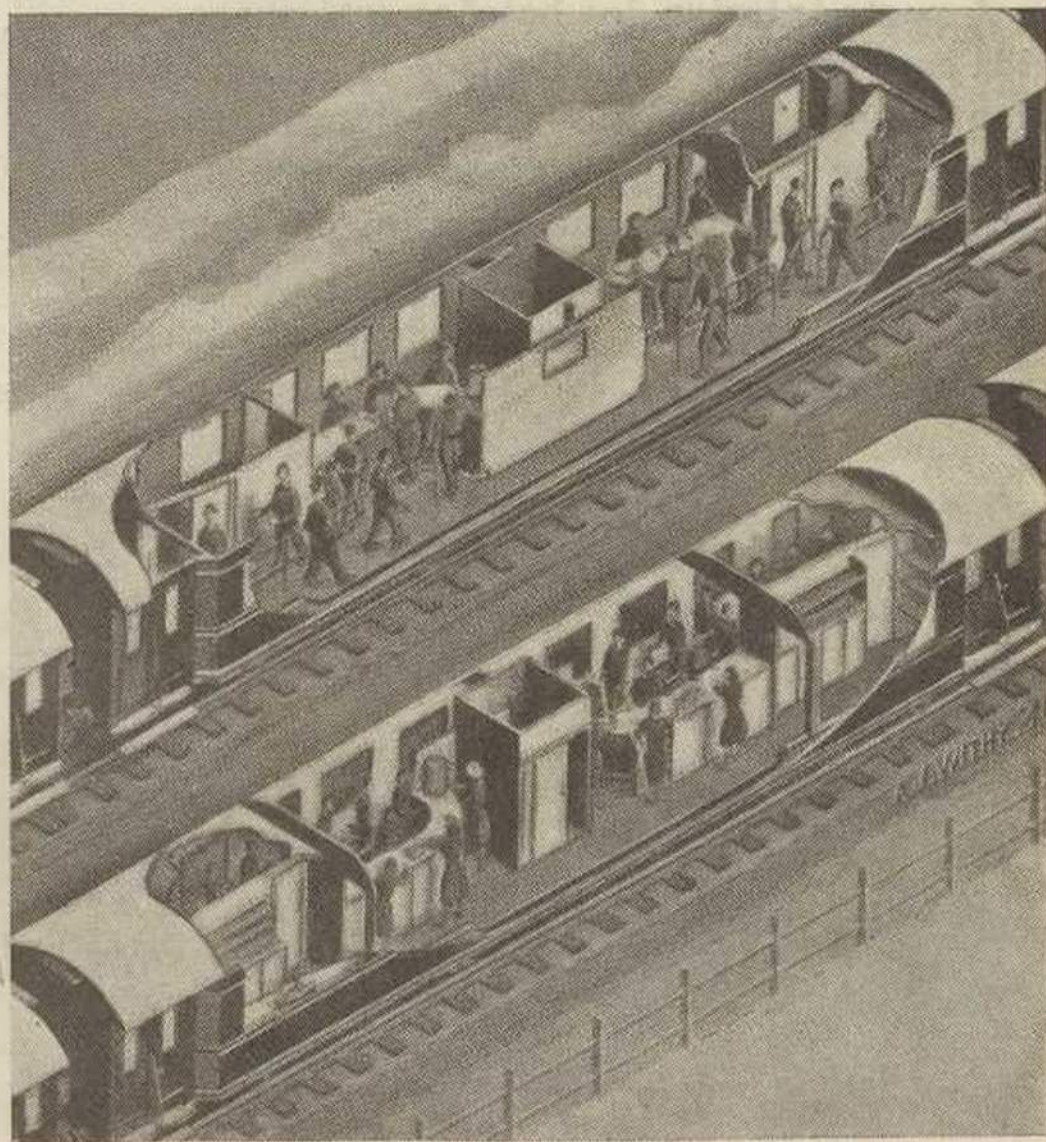
SUMÁRIO: Novo tipo de carruagem-cantina. — O carvalho santo. — Curiosidades do nosso tráfego. As águas de Vidágo, Pedras Salgadas e Melgaço. — Consultas e Documentos. — O alcoolismo — Em viagem. — A junta Ellson. — Pessoal.

Novo tipo de carruagem-cantina

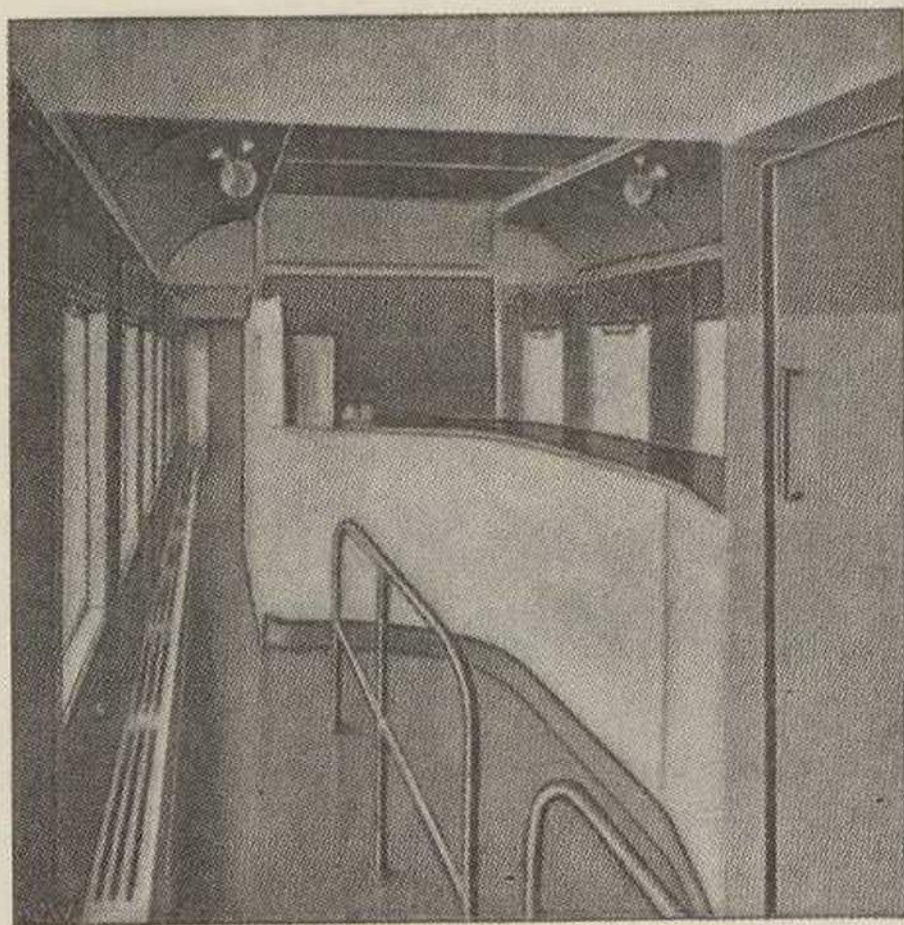
A fim de tornar mais agradável e cómoda a viagem, por caminho de ferro, das tropas que se deslocam por motivo de licença, o exército britânico improvisou um novo tipo de carruagem-cantina, com a transformação de antiquadas carruagens-ambulâncias.

O êxito foi tal que ficou decidido, de futuro, utilizar carruagens-cantinas em todas as viagens longas de tropas a realizar por caminho de ferro, e pensa-se estender o seu emprego aos comboios que se estabeleçam para o transporte das famílias dos soldados que os vão visitar ao local de serviço.

Este novo tipo de carruagem apresenta dois balcões curvos, colocados um em cada extremidade da carruagem, separados por um compartimento central, com dispositivo de aquecimento, colocados suficiente-



Interior da carruagem-cantina



A parte exterior do balcão



A parte interior do balcão

mente recuados num dos lados da carruagem de forma a permitir o livre acesso à mesma.

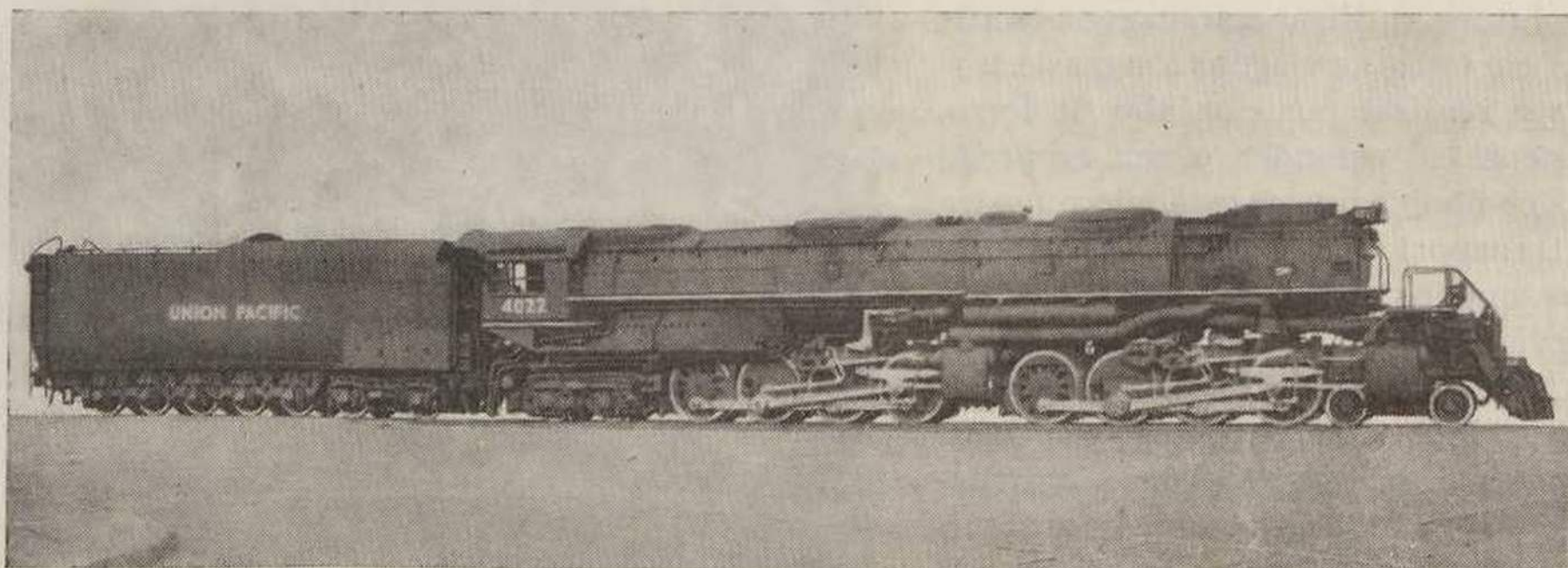
Numa extremidade da carruagem está uma despensa com porta corrediça, e, na outra, um compartimento com dispositivos para lavagens e preparo de alimentos.

A parte interior dos balcões está guarnecida com prateleiras e armários. O compartimento central encontra-se revestido de folhas de aço que o protegem do fogo e tem dois esquentadores para aquecimento de águas.

O chão está preparado de molde a permitir o escoamento da água que as caldeiras possam derramar.

Para evitar paragens forçadas para abastecimento de água, estas novas carruagens possuem junto aos carros dois tanques suplementares, colocados um de cada lado da carruagem de modo a não prejudicar a estabilidade da mesma.

Atendendo à arrumação interior destas carruagens e ainda à forma como está regulado o acesso às mesmas, estas podem ser colocadas no meio das composições dos comboios, tornando-as acessíveis a todos os passageiros, que, sem atropelos, podem utilizar-se dos seus serviços.



Moderna locomotiva americana

CONCURSO DE ARTIGOS ORIGINAIS

O Carvalho Santo

Pelo Sr. *Maurício Teixeira*, Empregado de 2.^a classe da 3.^a Circunscrição da Exploração

O último dia do ano de 1922 decorria melancólico e frio. As nuvens, adensando-se, presagiavam próxima e demorada invernia.

Por esse tempo, ensaiava eu os primeiros passos da minha vida profissional; completava-se um mês, precisamente nesse dia, que me alistara, como praticante a factor, na estação de Barroselas.

Compreende-se, por isso, quanto me amargurava a recordação da liberdade e relativos encantos de que fora privado, havia pouco mais de quatro semanas.

Pela primeira vez, vencendo, não sem grande esforço, o natural acanhamento de principiante, alcancei, nesse domingo, do respectivo chefe, a dispensa duma escassa meia dúzia de horas, para amenizar, um pouco, a ânsia, sempre crescente, dos enlevos tão gratos da mocidade.

Pude retirar, portanto, antecipadamente, viajando num comboio de mercadorias — o n.º 71 — que chegava a Darque, onde vivia, cerca das 16 horas e que, como ainda hoje sucede, levava atrelada uma carruagem de de 3.^a classe.

Aquela efémera liberdade activou a irreprimível alegria dos 15 anos que então contava, ao ponto de, iniciada que foi a viagem, assomar, com visível impaciência, às janelas do compartimento que tomei. E acredito, mesmo, que naquele frémito de entusiasmo tivesse percorrido todos os compartimentos da carruagem, apesar de, para tanto, ser preciso escalar as divisórias que os separavam e serviam de encosto aos passageiros.

* * *

A estas reminiscências pouco ou nenhum interesse reconheceria se, como sequência, me não afluísse à mente, vivo e pormenorizado, um episódio a que, ao invés, nin-

guém regateará a honra de ser historiado, embora a traços largos, dado o seu epílogo, paradoxalmente célebre e inglório.

— Oitocentos metros, aproximadamente, adiante de Barroselas, sobre um aterro de taludes algo profundos que transpõe um pequeno vale serpenteado pelo Teixe — riacho que no inverno bastas vezes inunda os campos marginais — a carruagem, em plena marcha, foi sacudida por um brusco solavanco.

Convenhamos que o «salto», sobremaneira anormal, em nada acreditou os serviços ferroviários, detentores, nessa época, como ainda agora, duma comodidade e segurança sem par. Não obstante, os passageiros não se alvoroçaram; é que as tabuletas indicativas de velocidade reduzida, colocadas ao longo da linha, predispunham-nos a contemporizar com o quase ininterrupto balouçar das carruagens.

Pela minha parte, confesso que depressa esqueci o *rápido* incidente daquele ronceiro *mercadorias* que o povo, na sua gíria rude mas por vezes espirituosa, apelidava de «carroção».

Deste geito lá fomos, como é costume dizer-se, a porto de salvamento.

* * *

Após duas horas de convívio entre a gente do meu tempo, gárrula e contente, regressava a casa, acossado pelos primeiros negrumes da noite, quando, no suave pendor da estrada que conduz à estação, me cruzei com um assentador meu conhecido. Este, sem alterar o ritmo acelerado da sua marcha, comunicou-me que o comboio n.º 3 — o Rápido — tinha descarrilado.

Nada inquiri porque sabia o resto.

Decorridos momentos, graças à licença que obtive para utilizar o comboio de so-

corro, posto, de pronto, em circulação, foi-me possível verificar o acidente «in-loco», quase no seu auge de tragédia, a um tempo destruidora e espectacular.

Com efeito, o comboio descarrilou sobre o aterro do vale de Teixe, por virtude, sem dúvida, da combalida superstrutura da via. A balastragem era, então, constituída, na maior parte do percurso, por uma mistura de saibro e terra que, mercê da infiltração das águas pluviais, não oferecia a indispensável estabilidade das travessas.

A locomotiva — a n.º 5 — lá estava, aterro abaixo, com a chaminé semi-enterrada e o cabeçote submerso no riacho, acidentalmente caudaloso, mas presa, pelos respectivos engates, ao furgão que rebocava. Este, meio inclinado sobre a coroa do aterro, só milagrosamente não tombou.

Milagrosamente, pode bem dizer-se, porque, se não tem encontrado o amparo, vigoroso e providencial, dum carvalho ali existente, tombaria, irremediavelmente, arrastando, consigo, as três ou quatro carruagens da composição e, conseqüentemente, todos os passageiros do comboio; e a tra-

gédia assumiria, assim, foros de autêntica catástrofe.

Foi, por isso, que, as pessoas a quem foi dado presenciar o «milagre» daquela arvore bem-fazeja, logo a canonizaram chamando-lhe Carvalho Santo. E de tal maneira a honrosa dignidade se reputou no conceito geral que o pessoal encarregado do carrilamento homenageou o tronco prodigioso, colocando-lhe uma lápide comemorativa, simples mas eloquente, qual hino de exaltação aos inestimáveis benefícios que as árvores prodigalizam à Humanidade.

* * *

Alguns anos aquele carvalho foi objecto da curiosidade e até da veneração dum sem número de passageiros. O certo é que, apesar da sua notória celebridade, tombou, certo dia, ante os golpes mortíferos dum machado arboricida.

Pouco tempo durou, afinal, o reconhecimento dos homens pelos préstimos, sobretudo relevantes, do histórico Carvalho Santo!



Vizeu — Igreja da Sé

Fotog. de Américo Gomes, Chefe de
Escritório, da Via e Obras.

Curiosidades do nosso tráfego

As águas de Vidago, Pedras Salgadas e Melgaço

Pelo Sr. Agente Comercial J. Oliveira da Silva

A terapêutica pelas águas minerais é muito antiga. À falta de outros meios de verificação, aliás desnecessários à índole deste artigo, serve-nos a etimologia de um só topónimo para o esclarecimento da origem remota dessa terapêutica:— segundo lemos algures, Vidago foi, no tempo dos romanos, *Vitaago*— cujo significado, «*vida eu faço ou produzo*», se extrai de *vita* e *ago*, dois termos latinos que, aglutinados, e voluíram para *Vidago*.

De Pedras Salgadas corre versão referida a passado longínquo, mas demasiado jocosa e por isso suspeita. Ei-la: «na transição do século IX para o X, viveram ali duas irmãs muito ricas, de nome *Salgadas*, a quem os

vândalos tinham ódio, porque o pai delas, podre de rico pelas extorsões que fizera aos mesmos vândalos, deixara farta herança em poder das filhas, assim expostas à garra ferina dos salteadores. Foram os bens assaltados e desapareceram misteriosamente as irmãs Salgadas. Um pequeno pastor remexe, certo dia, a terra em suspeito sítio; uma unha estranha lhe fica à vista; e, esgaravando mais, descobre um dedo e depois mais dois dedos. Alvorçado, desata aos berros, atraindo ao local do achado anatómico uns almocreves; fazem-se escavações em comum, com coragem e gana, e encontram-se quatro pés humanos sem as respectivas pernas. Vem o alcaide de Vila Pouca de Aguiar e



Pedras Salgadas. — Bornes. — Cruzeiro



Melgaço. — Balneário



Vista de Vidago

inicia-se a pesquisa oficial ao monte, onde acabam por aparecer, desenterradas, duas cabeças, que todo o povo reconheceu, estarrecido, serem das irmãs Salgadas. Desde então, o monte onde foram encontrados os pés passou a chamar-se *Monte dos Pés das Salgadas*. E não tem hoje este nome, mas o de *Pedras Salgadas*, porque o decurso de séculos operou, por corrupção oral e perda da tradição, a mudança do nome»⁽¹⁾.

Devemos dar crédito a esta versão? Parece-nos ingenuidade aceitá-la, visto conter pormenores de que se infere o generoso intento de entreter a infância pela graça anedótica. Em todo o caso, se é inexplicável a evolução de certos topónimos (não o de Vidago), que tudo devem à lenta corrupção do tempo, registre-se aqui a versão e dê-se-lhe livre e inofensivo curso — ao menos para satisfação dos que podem divulgá-la e assim emprestar um motivo jocoso à indústria do turismo (para a qual concorrem as estâncias termais) e aos doentes necessitados das águas de Pedras Salgadas.

* * *

Da antiguidade (àcerca da qual poucos dados possuímos) transitemos para o triénio

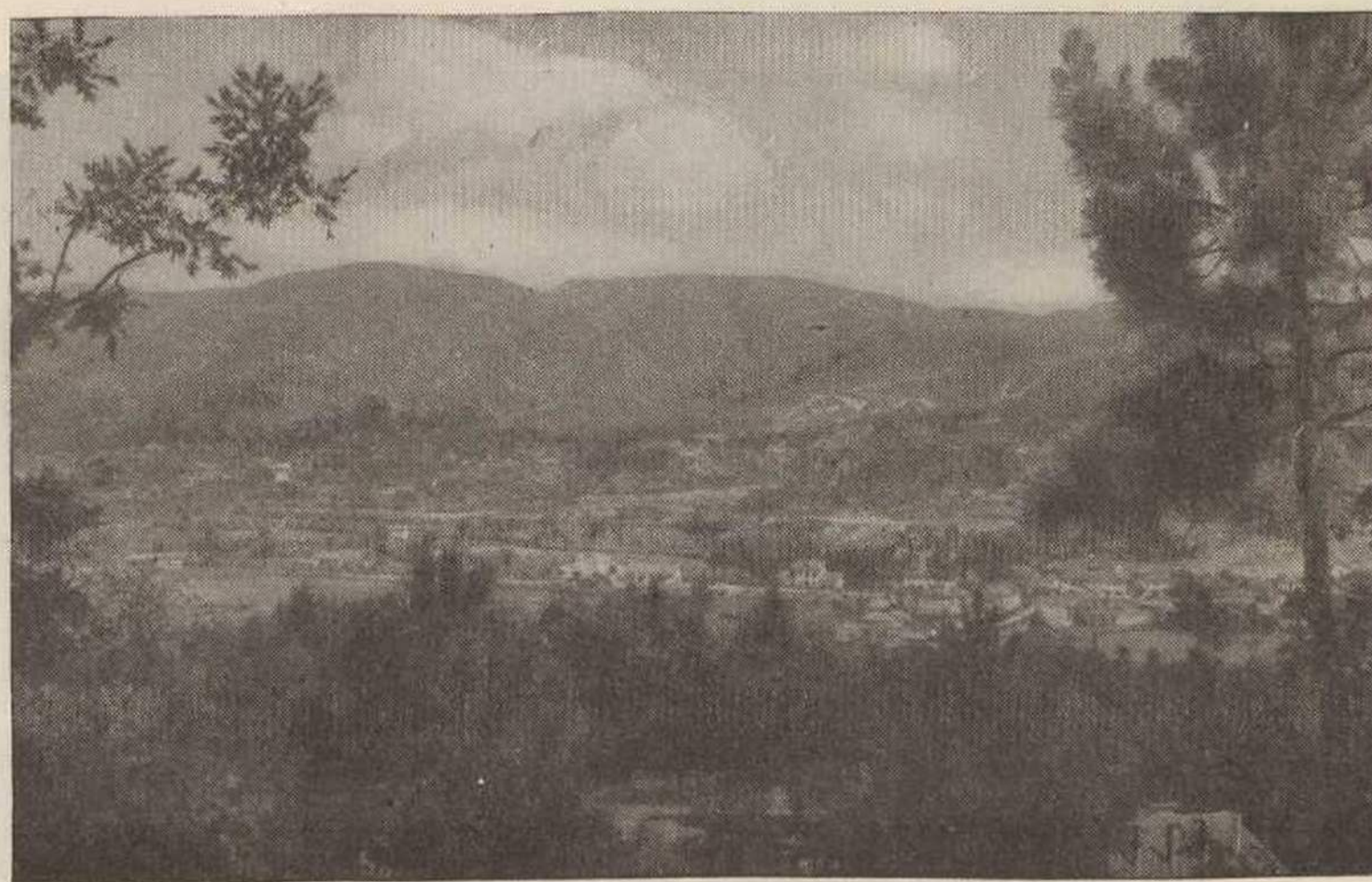
de 1937 a 1939, situando nesse espaço de tempo valores absolutos e relativos. Durante o período da guerra verificou-se uma depressão económica que alterou esses valores — e por isso nos parece melhor escolher um período normal, que pode bem ser o triénio que antecedeu o ano de 1940. Baseamos este trabalho em números estatísticos da Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos e da Companhia.

I — Saída de águas minerais de todas as nascentes.

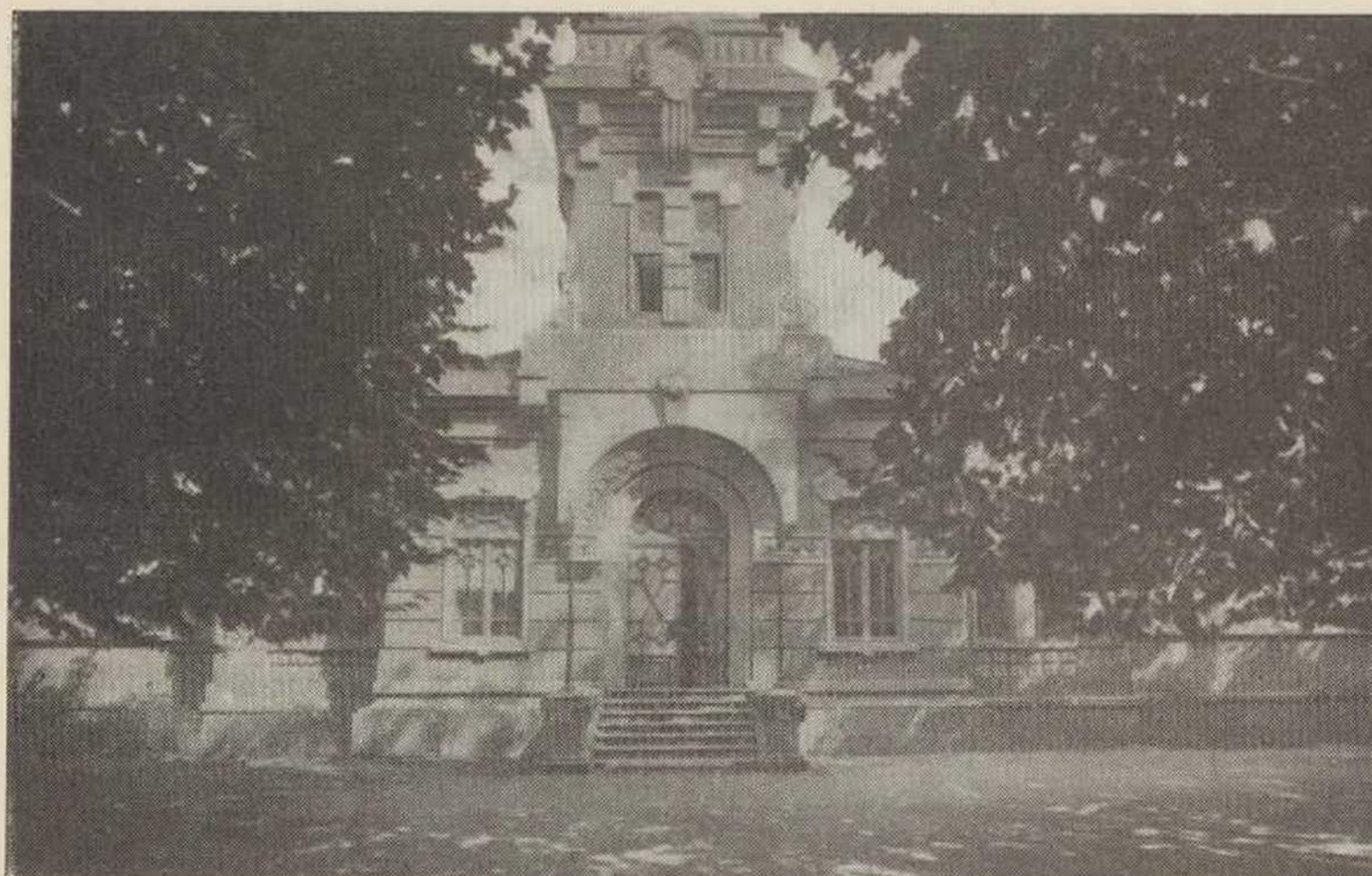
Anos	Litros
1937	6.448.253
1938	6.810.532
1939	6.588.205



Pedras Salgadas. — Avenida das fontes. — A grande faia



Vista de Pedras Salgadas



Vidago

Balneário

II — Saída de águas minerais de Vidago, Pedras Salgadas e Melgaço

Ano	Estâncias	Para o continente	Para exportação	Total (litros)	% em relação ao quadro I
1939	Vidago (1)	521.573	43.373	564.946	8,5
	Pedras Salgadas (2)	2.055.100	63.217	2 118.317	32
	Melgaço	60.377	979	61.356	0,9
				2.744.619	

(1) Incluída Salus. (2) Incluídas Sabroso e Fonte Romana.

Pedras Salgadas

Balneário



III — Pesos totais em quilogramas (por aproximação) das águas minerais expedidas de Régua-T., por transmissão da linha do Vale do Corgo (Vidago e Pedras Salgadas) e de Monção (com proveniência de Melgaço).

Anos	De Régua-T.	De Monção
1939.. .. .	5.340.727	111.029
1940.. .. .	4.896.279	98.967
1941.. .. .	5.397.720	94.970
1942.. .. .	6.204.054	113.056
1943.. .. .	6.194.896	189.369
1944.. .. .	5.745.912	224.349

Confrontando 5.451.756 Kg. (o peso transportado por caminho de ferro em 1939) com os 2.744.619 litros vendidos pelas Estâncias de Vidago, Pedras Salgadas e Melgaço, pode cair-se em erro se se ignorar que aquele peso é ilíquido. De facto, 5.451.756 Kg. incluem o peso das grades, das garrafas e da água. Vamos ver, porém, se achamos o peso bruto correspondente às águas saídas, considerando-as acondicionadas nas taras habi-

tuais, pois assim ficaremos a conhecer valores comparativos. Observemos este quadro:

IV — Peso bruto unitário das grades com garrafas cheias.

I	grade	com	35	garrafas	de	0,25	=	24	Kg.
I	»	»	30	»	»	0,50	=	35	Kg.
I	»	»	20	»	»	0,85	=	36	Kg.

Conhecidas as quantidades de garrafas por grade, a capacidade de cada garrafa e o peso bruto da grade com as garrafas cheias, chegamos a este resultado:

Vidago

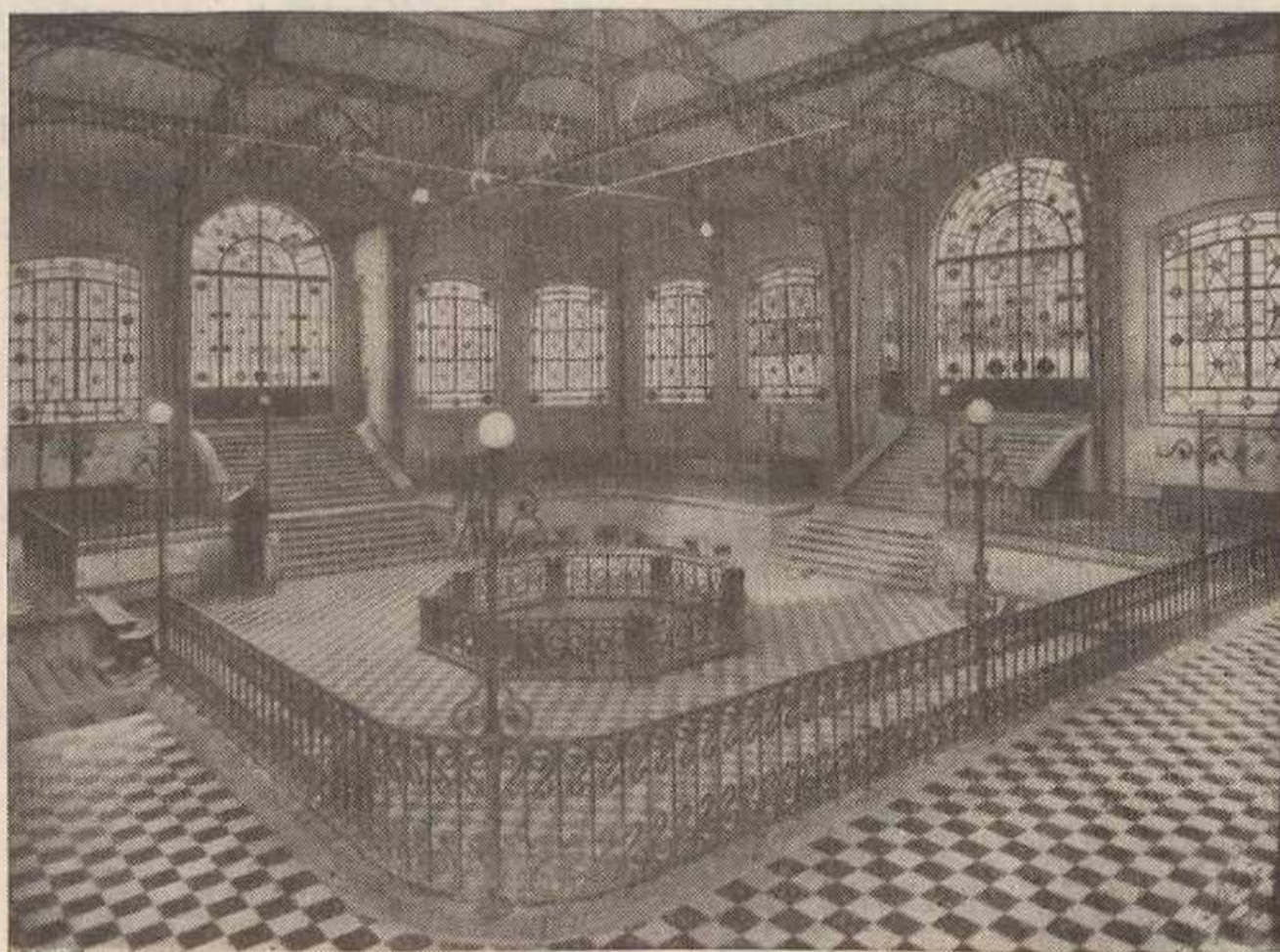
Litros de água vendidos em garrafas de 0,25	100.825
» » » » » » » » 0,50	1.354
» » » » » » » » 0,85	177.577
	279.756

em 616.686 garrafas contidas em 22.047 grades, com o peso bruto de 655.326 Kg.

Salus

Litros de água vendidos em garrafas de 0,25	77.694
» » » » » » » » 0,50	3.992
» » » » » » » » 0,85	160.131
	241.817

em 507.149 garrafas contidas em 18.564 grades, com o peso bruto de 561.490 Kg.



Melgaço. — Interior do Pavilhão da Nascente Principal

Pedras Salgadas

Litros de água vendidos em garrafas de 0,25	601.934
» » » » » » » 0,50	28.198
» » » » » » » 0,85	1.416.585
	2.046.717
em 4.130.639 garrafas contidas em 153.998 grades, com o peso bruto de 4.726.545 Kg.	

Sabroso e Fonte Romana

Litros de água vendidos em garrafas de 0,25	240
» » » » » » » 0,85	8.143
	8.383
em 10.540 garrafas contidas em 506 grades, com o peso bruto de 17.892 Kg.	

Melgaço

Litros de água vendidos em garrafas de 0,25	1.522
» » » » » » » 0,50	296
» » » » » » » 0,85	58.559
	60.377
em 75.572 garrafas contidas em 3.637 grades com o peso bruto de 128.825 Kg.	

O peso bruto total é de 6.090.078 quilogramas. Podemos trabalhar com este número estatístico pondo-o em presença dos 5.451.756 Kg. que a Companhia transportou. E a conclusão é de que este tráfego, na sua quase totalidade, se escoia pelo caminho de ferro.

V — Mercados

Os principais mercados de consumo são Lisboa e Porto, para onde as remessas vêm, em vagão completo, da origem. Em Campanhã e Braço de Prata fazem-se reexpedições em detalhe para os pequenos mercados con-

sumidores. O mesmo acontece na Régua em relação aos locais situados nas suas proximidades. Outros grandes mercados do interior, como Coimbra, costumam ser abastecidos, por vagões completos, da origem. A exportação faz-se, quase totalmente, para as ilhas adjacentes e províncias ultramarinas. O estrangeiro consome pouco.

VI — Movimento de inscrições

As inscrições de doentes em todas as estâncias termais foram as seguintes:

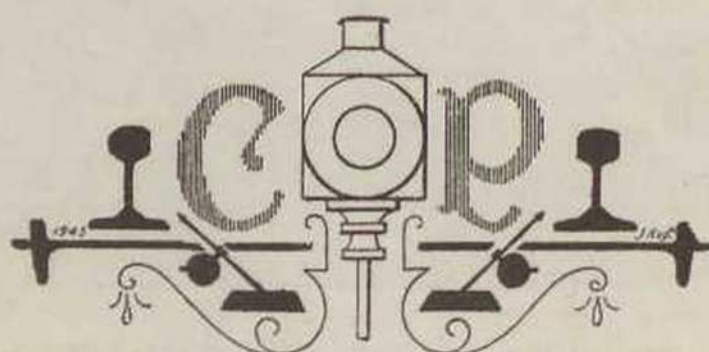
Anos	Quantidade de inscrições
1937	36.400
1938	35.983
1939	33.731

Neste capítulo, as estâncias de Vidago e Pedras Salgadas, com 8%, não ocupam o primeiro lugar.

O notável desenvolvimento do comércio das águas de Pedras Salgadas e Vidago, tornando possível o tratamento das doenças do aparelho digestivo em qualquer local e em qualquer estação do ano, tem, para os transportadores, maior interesse que a percentagem de inscrições nas próprias termas.

Melgaço, com a média anual de 600 inscrições, ainda está em plano menos destacado.

(1) Camilo Castelo Branco e Francisco Martins Sarmiento no «Óbolo às Crianças», edição de 1887, dão curso a esta versão. Ou eles próprios a inventaram?



Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 954 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa que a seguir discrimino, relativo ao transporte, em pequena velocidade, de Trofa para Viana do Castelo, de uma caldeira de ferro, com o peso de 3.700 Kg. e de comprimento 9^m,5, e uma viga de ferro com o peso de 450 Kg. e 6^m de comprimento. Carga e descarga pelos donos. Utilizados 2 vagões ligados.

Distância 59 Km.

Caldeira { Peso real — Tarifa Geral — 1.^a classe com o recargo de 15%.
Peso virtual — Tarifa Geral — 1.^a classe simples.

Preço $\left(3\$60 + \frac{3\$60 \times 15}{100} \right) \times 11 \times 3,7 \dots\dots 168\50

Preço $3\$60 \times 11 \times 8,3 \dots\dots 328\68

497\$18

Adicional de 10% $\dots\dots\dots 49\$72$

Evoluções e Manobras $7\$00 \times 12 \dots\dots\dots 84\00

Viga — Tarifa Geral — 3.^a classe:

Preço $2\$92 \times 11 \times 0,45 \dots\dots\dots 14\46

Adicional de 10% $\dots\dots\dots 1\$45$

Manutenção $16\$00 \times 0,45 \dots\dots\dots 7\20

23\$11

Registo $\dots\dots\dots 1\$50$

Aviso de chegada $\dots\dots\dots 5\$00$

Arredondamento $\dots\dots\dots \$04$

Total $\dots\dots\dots 660\$55$

R. — Está certo o processo de taxa apresentado.

P. n.º 955 — Sobre transporte de volumes com mais de 6^m,5 de comprimento, peço esclarecer-me o seguinte:

O fornecimento de vagões de 9 ou de 13 metros altera o processo da taxa? No meu entender julgo que a doutrina do Artigo 66.º, parágrafo 2.º e Artigo 67.º da Tarifa Geral, se refere apenas aos vagões normais, ou sejam, de 6^m,5, pois não sendo assim, a Companhia deixa de receber a importância correspondente à parte do peso que vai do peso efectivo dos referidos volumes, aos mínimos de peso estabelecidos naqueles Artigos, por efectuar os transportes em vagões especiais. Outro tanto acontece com o transporte de veículos, pois carregando um barco com 8

metros de comprimento e com o peso de 2.900 Kg., num L de 9 metros, cobra-se cerca de metade da importância que se cobraria se fosse transportado em dois vagões de 6^m,5 e no entanto o volume é o mesmo.

R. — O preço de transporte a aplicar, ao abrigo da Tarifa Geral, aos volumes de mais de 6^m,5 até 21 metros de comprimento, depende, em conformidade com a doutrina dos Artigos 66.º e 67.º da citada Tarifa, do material fornecido para o seu carregamento.

Se for fornecido vagão, dentro da caixa do qual caibam os volumes a transportar, não há motivo para sujeição da taxa de transporte, aos mínimos de peso fixados nos referidos Artigos.

Quanto ao exemplo apresentado, acerca do transporte de um barco com o comprimento de 8 metros e peso 2.900 Kg., também o caso está devidamente regulamentado pelas disposições do Artigo 76.º da Tarifa Geral — 27.º Aditamento — as quais, o consulente deverá cumprir, isto é, taxar por um ou dois veículos, conforme a quantidade de vagões utilizados.

P. n.º 956 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em grande velocidade, de Ermezinde a Braga, de 1 semeador montado sobre 4 rodas, peso 340 Kg., e 1 semeador montado sobre 4 rodas, peso 370 Kg.

Distância 46 Km. — Tarifa Geral

Artigo 52.º — Base 5.^a por 1.000 Kg., cada.

Preço $8\$22 \times 11 \times 2 \dots\dots\dots 180\84

Adicional de 10% $\dots\dots\dots 18\$09$

Manutenção $16\$00 \times 2 \dots\dots\dots 32\00

Registo $\dots\dots\dots 1\$50$

Aviso de chegada $\dots\dots\dots 1\$00$

Arredondamento $\dots\dots\dots \$02$

Total $\dots\dots\dots 233\$45$

R. — O processo de taxa apresentado está certo.

P. n.º 957 — Peço dizer-me se o preço de \$30 por aluguer de malhais para cascos cheios, nas linhas do Sul e Sueste, está sujeito a multiplicador, aos adicionais de 10% e 5% e se a importância final obtida sofre arredondamento para o multiplo de \$05.

R. — O preço de \$30, referente a aluguer de malhais, estabelecido pelo Aviso ao Público B. n.º 822, da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado — Sul e Sueste —, está apenas sujeito aos adicionais de 10% e 5%. O arredondamento para o multiplo de \$05 deve ser feito independentemente do arredondamento que corresponda à taxa do transporte.

P. n.º 958 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Viana-Doca para Darque, de uma máquina agrícola, com o peso de 3.400 Kg. e de comprimento 8^m, e uma caixa com pertences com o peso de 10 Kg.. Carga e descarga pelos donos. Utilizados 2 vagões ligados.

Tarifa Geral — 1.ª classe $\$37 \times 11 \times 3,4$	13\$84
Recargo de 15 %	2\$08
Tarifa Geral — 1.ª classe $\$37 \times 11 \times 8,6$	35\$01
	50\$93
Bónus de 10 %	5\$10
	45\$83
Adicional de 10 %	4\$59
Evoluções e manobras $7\$00 \times 12$	84\$00
Mínimo de cobrança $\$16 \times 1$	1\$76
Adicional de 10 %	\$18
Manutenção $16\$00 \times 0,01$	\$16
	2\$10
Registo	1\$50
Aviso de chegada.....	5\$00

Doca:

$2\$50 \times 2 \times 11$	55\$00
Selo	2\$78
	57\$78
Adicional de 10 %	5\$78
	63\$56
Adicional de 5 %	3\$18
	66\$74
Arredondamento	\$04
Total.....	209\$80

R. — O processo de taxa apresentado está errado. Segue como corresponde:

Distância — 6 quilómetros

Tarifa Geral	Peso real — 1.ª classe com o recargo de 15 % e redução de 10 %.
	Peso virtual — 1.ª classe simples com a redução de 10 %.
Preço $\left(\$37 + \frac{\$37 \times 15}{100} \right) \times 11 \times 3,4$	15\$92
Preço $\$37 \times 11 \times 8,6$	35\$01
	50\$93
Redução de 10 % — § único do Artigo 67.º da Tarifa Geral	5\$10
	45\$83
Adicional de 10 %	4\$59
Manutenção $7\$00 \times 12$	84\$00
Registo	1\$50
Aviso de chegada.....	5\$00
A transportar	140\$92

Transporte..... 140\$92

Doca:

Mínimo de cobrança por cada vagão $2\$50 \times 2 \times 11$	55\$00
Imp. de selo (5,05 % sobre 55\$00)...	2\$78
	57\$78
Adicional de 10 %	5\$78
	63\$56
Adicional de 5 %	3\$18
	66\$74
Arredondamento	\$04
Total	207\$70

Nota-se que a simples indicação de máquina agrícola não é correcta, visto haver sempre necessidade de se conhecer a espécie de máquina. O consulente deverá ter em conta esta observação sempre que tenha de aceitar expedições constituídas por máquinas daquela natureza.

P. n.º 959 — Peço dizer-me se está certa a seguinte taxa:

Transporte, em pequena velocidade, de Trofa para a Régua, de uma turbina de ferro, com o peso de 3.020 K. e de comprimento 8^m, e uma carroça de mão, peso 120 Kg.. Utilizados 2 vagões ligados. Carga e descarga feitas pelos donos.

Distância 110 Km.

Turbina { Peso real — Tarifa Geral — 1.ª classe com o recargo de 15 %.

Preço $\left(6\$69 + \frac{6\$69 \times 15}{100} \right) \times 11 \times 3,02$..	255\$58
Preço $6\$69 \times 11 \times 8,98$	660\$84

Carroça — T. Geral — Dôbro da 1.ª classe.

Preço $6\$69 \times 2 \times 11 \times 0,12$	17\$67
	934\$09
Adicional de 10 %	93\$41
Manutenção $7\$00 \times 12$	84\$00
$16\$00 \times 0,12$	1\$92
Registo	1\$50
Aviso de chegada	5\$00
Arredondamento	\$03
Total.....	1.119\$95

R. — O consulente não foi completo na sua pergunta por não ter indicado o volume da carroça.

Considerando, conforme se depreende do processo de taxa, que a carroça não ocupava espaço superior a 2 metros cúbicos, está certa a taxa apresentada.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A n.º 909 — Estabelece o horário de abertura e encerramento das estações.

Aviso ao Público A n.º 910 — Estabelece que as remessas de mármore, a embarcar pelo porto de Lisboa, só serão aceites a despacho quando destinadas a Lisboa P. — Embarque.

Aviso ao Público A n.º 911 — Regula o transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação de Barca de Amieira e os Despachos Centrais de Envendos e Carvoeiro e o Posto de Despacho de S. José das Matas.

Aviso ao Público A n.º 912 — Anula as restrições relativas ao transporte de remessas de detalhe de adubos, de madeiras, carvão vegetal e de lenha.

Aviso ao Público A n.º 913 — Regula o transporte de mercadorias entre a estação de Valado e o Despacho Central de Alcobaça.

1.º Aditamento à Tarifa de Operações Aduaneiras — Altera a tabela anexa a esta Tarifa em vigor desde 15 de Fevereiro de 1945.

19.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula os transportes entre a estação de Elvas e os Despachos Centrais de Elvas e Campo Maior.

25.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias entre a estação de Valado e o Despacho Central de Alcobaça.

31.º Complemento à Tarifa de Camionagem — Regula o transporte de mercadorias, em veículos de tracção animal, entre a estação de Barca de Amieira e os Despachos Centrais de Envendos e Carvoeiro e o Posto de Despacho S. José das Matas.

Carta Impressa n.º 92 — Anuncia as restrições no serviço das carreiras de camionagem, combinadas com a Companhia.

Circular n.º 1046 — Transcreve disposições legais tendentes a evitar o açambarcamento de mercadorias ou produtos e especulação dos respectivos preços.

Instrução n.º 2434 — Comunica ter sido criado o Serviço de Propaganda e Publicidade, instalado na estação de Lisboa-Rossio, o qual passa a ter a seu cargo os assuntos relativos a publicidade nas dependências da Companhia.

II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 335 — Refere-se às remessas ao abrigo do A n.º 722, recomendando que a indicação desse Aviso ao Público deve ser feita, nos contratos de transporte, pelos expedidores e nunca pelo pessoal das estações.

Comunicação-Circular n.º 336 — Indica as mercadorias que estão isentas de guias de trânsito quando apresentadas a despacho pela Manutenção Militar com requisição para transporte em conta corrente.

Comunicação-Circular n.º 337 — Refere que a firma Joaquim Francisco & Filhos, de Ceira, fica autorizada a despachar as suas remessas de plantas vivas em portes a pagar para as estações nacionais de via larga.

Carta-Impressa n.º 410 — Relaciona os passes, cartões de identidade, cartões de identificação, anexos e bilhetes de assinatura extraviados no mês de Julho de 1946, e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 411 — Relaciona os passes, cartões de identidade, cartões de identificação e anexos extraviados no mês de Agosto de 1946 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 412 — Relaciona os cartões de identidade, cartão de identificação e anexos extraviados no mês de Setembro de 1946 e que devem ser apreendidos.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2429 — Trata da circulação de comboios na linha da Louzã em regime de comando centralizado e da sinalização das estações desta linha.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2429 — Altera o 1.º período do n.º 2 — cargas, descargas e manobras nas estações — das Disposições Gerais da Instrução n.º 2429.

Instrução n.º 2431 — Estabelece medidas de segurança na estação de Campolide durante a execução dos trabalhos de modificação de linhas do lado Norte desta estação e período de transição para a nova sinalização.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2432 — Proíbe os cruzamentos dentro do tunel de Lisboa R. no período da 1 às 6 horas.

Instrução n.º 2433 — Diz respeito à sinalização dos ramais particulares, Monte Redondo-Pedreiras e Monte Redondo-Ofite.

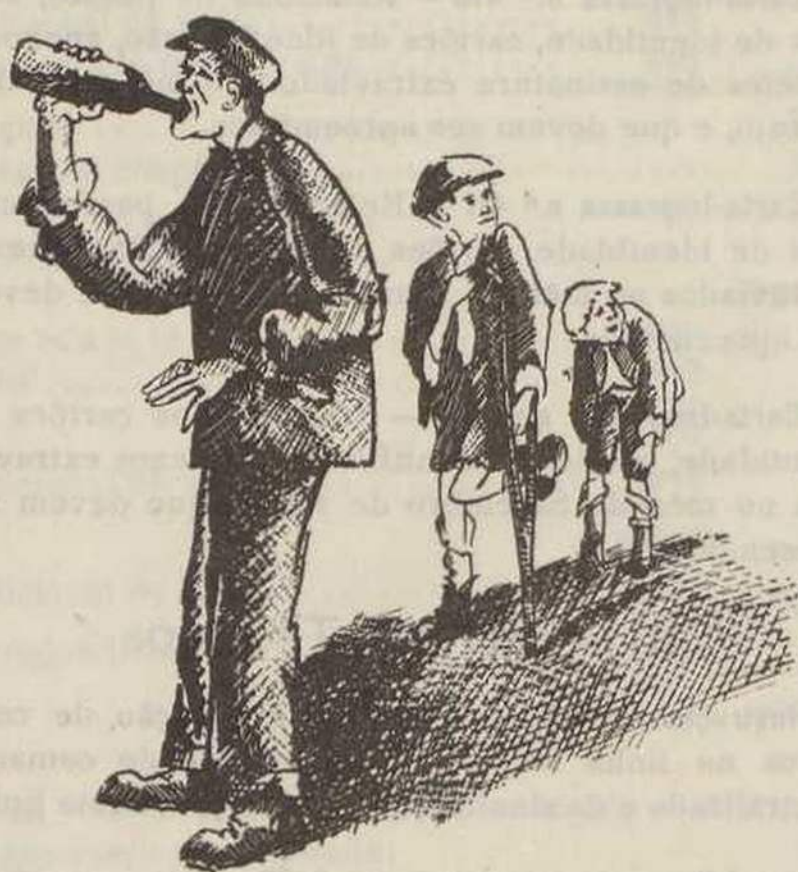
2.º Aditamento à Instrução n.º 2170 — Dá conhecimento ao pessoal da reabertura do ramal particular «Valongo-Louzas».

O Alcoolismo

Pelo Sr. José Júlio Moreira, Chefe de Secção dos Serviços Gerais da Divisão da Via e Obras

TODA a gente pode calcular que o uso de bebidas alcoólicas deixa de ser útil ao organismo quando em grau imoderado, quer sob o ponto de vista alimentar, quer medicamentoso, e passa então a ser veneno.

A ingestão de álcool em excesso produz a terrível doença chamada alcoolismo. Todas as bebidas que contêm álcool podem levar o organismo humano a ficar intoxicado e a contraí-lo.



1 — O alcoólico e os seus filhos. — O alcoolismo actua sobre a descendência, provocando indivíduos raquíticos e predispostos para a tuberculose e outras doenças.

A intoxicação alcoólica pode ser aguda ou crónica. Diz-se *aguda* quando o intoxicado, ao acabar de beber, fica *embriagado*, podendo o facto dar-se *de longe em longe*; é *crónica* quando a intoxicação está já inveterada no organismo, por virtude de repetidos estados agudos ou pela ingestão abundante e continuada de líquidos alcoólicos (*constantes bebedeiras*), mas sem produzir episódios espectaculosos.

É a intoxicação crónica que se chama propriamente alcoolismo.

Na *embriaguez* ou intoxicação alcoólica



2 — O indivíduo embriagado na fase de «papagaio»

aguda encontram-se *quatro fases* que, simbolizadas pela observação popular, se podem explicar do modo seguinte:

1.^a fase — O indivíduo embriagado apresenta-se muito falador, agitado, com uma grande excitabilidade do sistema nervoso — é a fase a que se aplica o ditado popular «*in vino veritas*» (no vinho está a verdade ou com o vinho diz-se a verdade, em que se julga ver nisto o carácter do indivíduo); enfim é aquela a que vulgarmente uns dão o nome de *fase de papagaio* e outros o de *fase de macaco*.



3 — O alcoólico na fase de «leão»



4 — O intoxicado pelo álcool na fase de «burro»

2.^a fase — A intoxicação é mais acentuada e o embriagado está mais excitado, irrita-se ao mais pequeno motivo, dá ordens imperiosas que têm de ser cumpridas imediatamente, perde as conveniências; aparece a audácia; o intoxicado julga-se dum poder e duma energia irresistíveis e torna-se conflituoso — é a *fase de leão*.

3.^a fase — O intoxicado inclina-se para a ternura e para as lágrimas, baralham-se-lhe os raciocínios e os pensamentos, entaramela-se-lhe a língua, trocam-se-lhe as pernas, a sua marcha é cambaleante — é a *fase de burro*.

4.^a fase — A excitabilidade principia a ceder terreno à anestesia, ao entorpecimento, e pouco a pouco o embriagado vai perdendo as forças até à imobilidade, ao sono profundo, à anestesia completa — é a *fase de porco*.

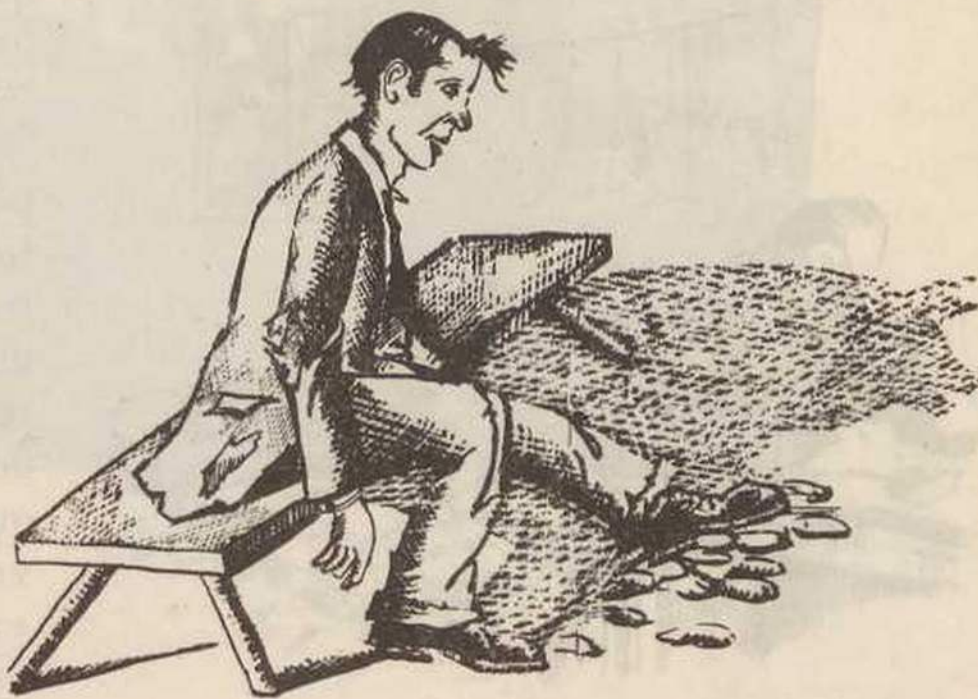
A intoxicação crónica pelo álcool

— ou alcoolismo — aparece, esquematicamente, segundo três sistemas:

1.^o Sistema — Intoxicações agudas repetidas — é o que se verifica naqueles indivíduos que todos os dias, como diz o povo, «apanham uma bebedeira», quase sempre pela noite, após o jantar, no convívio da taberna ou do «café», para onde vão passar um pedaço de tempo a espairecer;

2.^o Sistema — Absorção continuada de álcool, sem nunca aparecer um episódio de intoxicação aguda (alcoolismo latente). Manifesta-se naqueles que «matam o bicho» todos os dias, com vinho ou aguardente, bebem um litrito ao almoço, outro ao jantar, merendando um meio litrito que repetem, ingerem uns cálices de licores ao café e, sem nunca terem episódios agudos, chegam a uma intoxicação crónica de verdadeiros profissionais do alcoolismo. A outros profissionais esta forma de intoxicação atinge, por exemplo, aqueles a quem o seu mister obriga a absorver muito álcool... até sem o beber, como sejam os provadores de vinhos, que, todos o sabem, na prova não deixam passar o gole da boca, a fim de não estragar o paladar. Mas o meio em que vivem, constantemente respirando a atmosfera das caves, muitas vezes é suficiente para os intoxicar.

3.^o Sistema — Sistema mixto, resultado da combinação dos dois anteriores. É talvez o mais frequente — é usado por aqueles que vão bebendo todo o dia, mas em dose que



5 — O alcoólico na fase de «porco»

não embriague, a fim de não lhes prejudicar o trabalho e à noite bebem em quantidade até obterem o estado agudo, que o povo diz ser «de caixão à cova».

O alcoolismo tem consequências nefastas sobre o organismo humano:

- Cria o terreno favorável para a tuberculose e dum modo geral para todas as doenças infecciosas;
- Actua duma maneira assombrosa sobre o sistema nervoso, dando origem à maioria das doenças nervosas, da loucura e da criminalidade;
- Actua sobre a descendência provocando indivíduos raquíticos e com todas as condições necessárias para o desenvolvimento de quase todas as doenças e dum modo geral predispõe o recém-nascido para a tuberculose;
- Cria a depauperação orgânica.

As estatísticas mostram que os indivíduos vulgarmente tarados e larvados, tais como débeis mentais, imbecis, idiotas, loucos morais, epiléticos têm o alcoolismo na sua ascendência.

Tem-se demonstrado que o alcoolismo é o principal factor do crime.

Um escritor notável apontou, por exemplo, que em 100 criminosos, 43 praticaram o crime sob influência alcoólica. Um ilus-



6 — O triste e doentio lar dum alcoólico



7 — A vida sã e alegre duma família que desconhece o uso desregrado de bebidas alcoólicas.

tre médico também verificou que, no ano de 1914, dos assassinos que se encontravam na Penitenciária de Lisboa, 75% eram alcoólicos. Outro autor ainda fornece-nos as seguintes percentagens:

Em assassinos ..	53%	de alcoólicos
Em incendiários .	37%	»
Em mendigos ...	70%	»
Em agressores ..	90%	»

Há quem afirme que em Portugal não há alcoólicos — há apenas bebedos, querendo isto dizer que os adeptos do alcoolismo, os que se intoxicam pelo álcool, cronicamente, são menos do que aqueles que de vez em quando fazem a sua intoxicação aguda pelas bebidas alcoólicas, isto é, «apanham a sua bebedeira», segundo diz o povo.

Outros autorizados escritores asseveram, porém, que em Portugal há alcoólicos em todas as classes sociais. As classes populares gastam principalmente as bebidas fermentadas (as menos perigosas) e só com relativa excepção se encontram os apreciadores da aguardente (bebida destilada). As outras bebidas destiladas (aguardentes diversas, «cognac», «whisky», «kirsch», «rum», cachaça, absinto, marrasquino, «piperment», genebra, etc.), talvez pelo seu alto preço, encontram-se apenas com acei-

tação nas classes mais elevadas, nos indivíduos abastados.

O alcoolismo quando não elimina rapidamente os indivíduos, inutiliza-os.

O alcoólico é um mau elemento na sociedade.

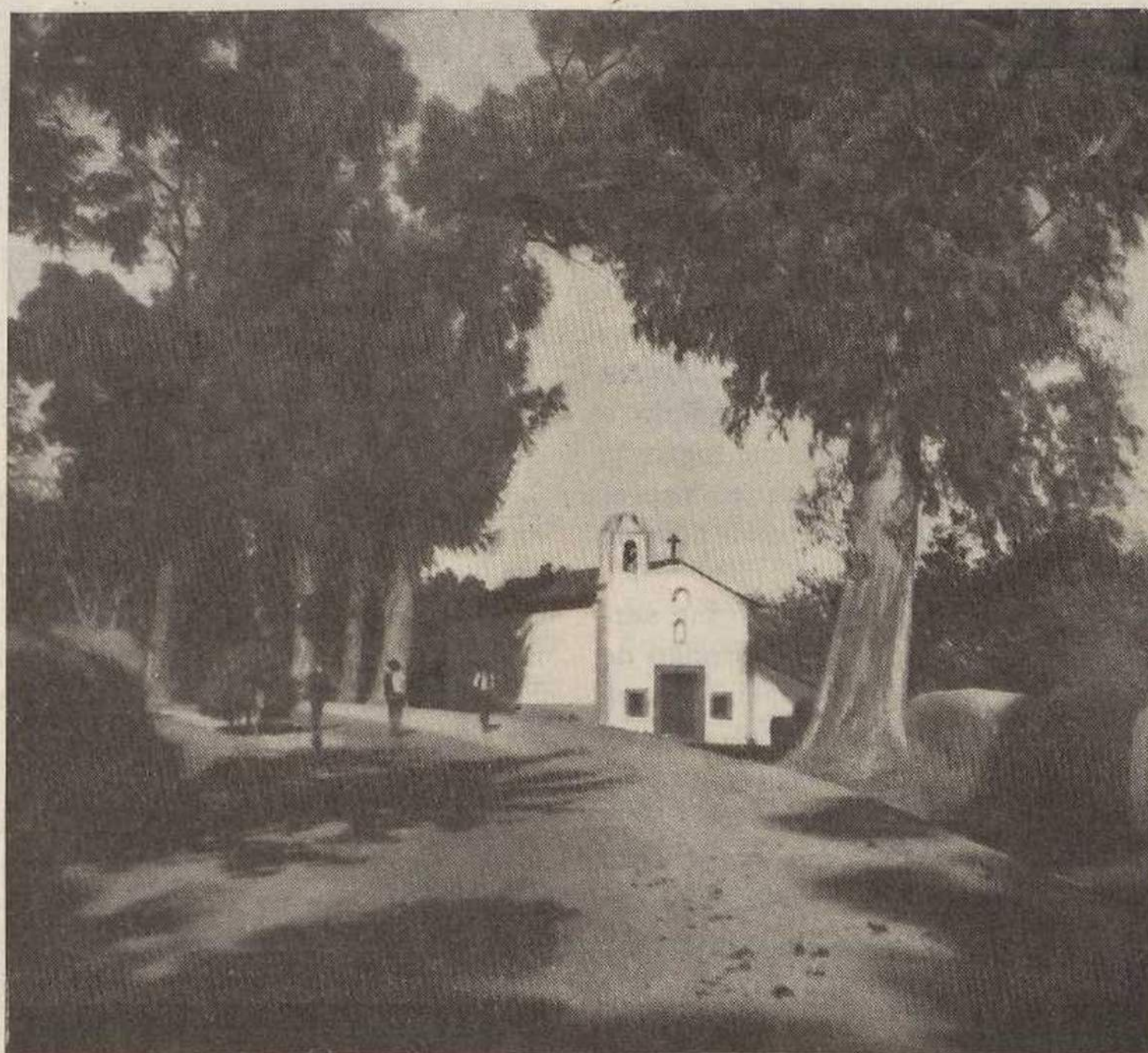
Uma raça alcoólica é uma raça perdida.

O alcoolismo é um dos grandes flagelos da Humanidade.

Lutemos, pois, contra o alcoolismo!

Bibliografia: *As Bebidas Alcoólicas na Alimentação* — Dr. M. B. Barbosa Soeiro.

Crônicas sobre Higiene e Profilaxia — Drs. Ferreira de Mira e A. Rita-Martins.



Castelo de Vide — Capela de S. Pedro

Em viagem . . .

Um expediente habilidoso

O *Argentina*, correio da Líbia, atracado ao cais de Siracusa, prestes a partir abarrotava de passageiros. A largada estava marcada para as sete horas e no tombadilho davam-se os últimos apertos de mão. A tarde estava desagradável e das montanhas da Sicília caía uma névoa espessa anunciadora duma noite de chuva. Aproximando-se a hora da partida desci para arrumar as minhas coisas, indo encontrar o meu companheiro de camarote já em pijama e disposto a meter-se na cama. Saudámo-nos e ele garantiu-me que não tinha o hábito de ressonar e que por isso eu poderia dormir tranquilo. Ia deitar-se porque o mar, nas costas da Sicília, era sempre mau e na cama resistia-lhe melhor. Já tinha jantado. O chefe da mesa mercê duma gratificação servira-o na copa. É que a companhia tinha um sistema bizarro de tratar os passageiros. Só lhes servia o jantar quando o navio ia a contas com mar. Era mais económico, porque o balanço inevitável do barco fazia fugir da casa de jantar os viajantes e tanto representava de benefício para a intendência de bordo.

Respondi-lhe que a ratoeira não me servia, porque o ar do mar tinha o condão de me forçar o apetite. Pois se era assim estava garantido, acrescentou o digno homem, porque havia uma salada de lagosta, que só por si constituía um excelente jantar.

No corredor ouviu-se o *gong-gong* chamando para a mesa e eu, arrumadas as malas, lá fui corredor fora em constante equilíbrio porque o balanço já era de respeito. Na sala de jantar muita gente. O chefe olhava a porta a ver se ainda vinha alguém, enquanto os criados impassíveis e impecáveis nas suas jaquetas brancas esperavam ordens para começarem o serviço.

Passaram 10 minutos, meia hora e o jantar nada de ter início. Aqui e além, um pas-

sageiro levantava-se e corria para a porta apertado pelo enjôo. Era mais um conviva que partia e era mais um jantar que ficava. Na sala havia uma certa impaciência, mas o chefe não se resolvia a tomar a deliberação de nos mandar servir, olhando com prazer que diminuía o número de comensais.

Eu ficára sentado diante duma senhora bojuda e faladora que logo me contou ter uma casa de modas em Trípoli e que todos os meses vinha à Itália. Viagem muito agradável, apesar de curta, pois era no mar que ela tinha um pouco de descanso.

Quando a sala estava quase despovoada o chefe mandou servir a sopa. *Consomme* quente com bacos de espargos a boiar. A dama recomendou-me solicita, que a não comesse pois era um excelente condutor do enjôo, às vezes mesmo fulminante. Como se eu o não soubesse! . . .

Repelimos a sopa e aguardámos a salada de lagosta, que se fez todavia esperar, mas que na verdade era um primor.

Só ficámos nós e ao fundo o comandante, entre dois oficiais de bordo. O mar amansou um pouco e nós honrámos a lagosta e mais o que veio, se me não engano um rosbife macio, digno dos dentes dum cardeal.

A minha companheira parecia não comer há três dias. Repetiu duas vezes o rosbife, devorou uma grossa coxa de frango, esgotou meia garrafa de *Quianti*, pediu queijo e manteiga, servindo-se de duas grossas fatias de *gorgonzola*, entrou depois pelos doces, como se não tivesse jantado e como eu recusasse o pudim, comeu a parte dela e a minha.

Compreendi tudo e dei razão à companhia. Com uma freguesia assim, todos os expedientes eram poucos e outra coisa não tinha a fazer, senão levantar a cesta aos passageiros para não ir abertamente para a falência.

Pessoal

Agentes que praticaram actos dignos de louvor



Luís Simões
Fiel de 1.^a classe



Raul da Costa
Marinheiro de 1.^a classe



José Caetano
Marinheiro de 2.^a classe



António Leal
Marinheiro de 2.^a classe



João Mariano
Marinheiro de 2.^a classe



Tiago Marques
Continuo de 2.^a classe



Diamantino A. de Bastos
Carregador



Manuel António V. da Costa
Carregador

O Fiel de 1.^a classe da estação do Porto, Luís Simões, quando viajava num compartimento de 2.^a classe do comboio n.º 635 encontrou uma mala de mão de senhora que continha dinheiro e jóias de grande valor, da qual fez entrega ao Chefe da estação de Braga.

O Marinheiro de 1.^a classe Manuel da Costa, encontrou na câmara da proa do vapor Trás os Montes, no dia 28 de Setembro p. p., a quantia de 300\$00, da qual fez entrega ao Chefe da estação do Barreiro.

Os Marinheiros de 2.^a classe José Caetano, António Leal e João Mariano, salvaram um passageiro que caiu ao Tejo, quando viajava na carreira n.º 13 de 16 de Setembro.

O Continuo de 2.^a classe Tiago Marques, encontrou num dos corredores do edifício de Santa Apolónia um relógio, que entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

Foi gratificado pecuniariamente o Carregador Diamantino Augusto de Bastos, pela decisão e sangue frio com que actuou no salvamento do Revisor de 2.^a classe, Cesar da Silva, que, na estação de Aveiro caiu do comboio em que prestava serviço, entre a plataforma da estação e a via.

O Carregador suplementar de Gaia, Manuel António Valente da Costa, encontrou no dia 10 de Agosto p. p., na estação de Avanca, uma carteira contendo avultada importância da qual fez entrega ao Chefe da estação.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António Alves

Capataz de Manobras de 2.^a classe
Nomeado Carregador em 21 de Novembro de 1906.



António Rodrigues

Assentador
Admitido como Assentador em 21 de Novembro de 1906.

Exames EXPLORAÇÃO

Em Outubro

Praticante de bilheteira aprovada no exame
para bilheteira de 3.^a classe

Virgínia de Lourdes Veiga.

VIA E OBRAS

Em Setembro

Desenhadores de 1.^a classe que fizeram exame
para «Adidos Técnicos Ajudantes»
e que ficaram aprovados

José Augusto Rodrigues, 13,8 valores; Manuel de
Oliveira, 13,4 valores; Alfredo F. Gonçalves, 12,4 va-
lores; Carlos Marques da Silva Júnior, 12 valores; e
Eufélio Simões, 11,6 valores.

Promoções

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

Sub-Inspectores: João do Vale, João Bento da
Silva Gralha, Manuel António, Alberto de Magalhães
Couto, Severino Tavares Correia e Francisco João
Moga.

Chefes de 1.^a classe: Carmino Conceição Aze-
vedo, José Ferrão Tavares e Augusto Duarte Soares.

Chefes de 2.^a classe: José Pereira Marques, Ma-
nuel Ferreira, Cândido Fortuna, António Baleiras Ro-
drigues, Francisco Freire, Adriano de Oliveira e Ma-
nuel da Cruz Santareno.

Chefes de 3.^a classe: Gil Simões, Raúl Fernan-
des Garcia, Manuel Lourenço de Oliveira, Vítor da
Conceição Lavadinho, Guilherme António Gonçalves,
João Firmino Cabrita, José dos Ramos, Manuel Mon-
teiro Bonifácio e Aníbal Augusto Reto.

Factores de 1.^a classe: José Bartolo, Armando
Silva, António da Conceição Nazaré, Manuel Freire
dos Santos, Constantino Paulo Maia Rebelo, Armando
Barata, José Augusto Gomes Pereira, Manuel Teixeira
Durão, Fernando Pinto Martinho, Álvaro Nunes de
Sousa, Emídio Fernandes, Augusto Pinto Serra, Sa-
muel Alves Lourenço e Esequiel Augusto dos Santos.

Factores de 2.^a classe: António da Graça, Ba-
sílio dos Santos Garção, Américo Madeira, Manuel
Meira Magano, Manuel das Neves Salgado Júnior, Jú-
lio dos Reis, António Barros Ferreira da Silva, Domi-
ciano Vieira dos Reis, Manuel da Costa Cotafo, José
Maria Galvão, Faustino dos Santos, Manuel da Silva
Araújo, José Cortez de Magalhães Barros Lopes, An-
tónio da Silva Ferreira, António Ferreira Neves, Do-
mingos Henriques Tomás, João Baptista, Romão
Afonso Correia, António da Fonseca e Costa, João da
Costa Amieiro, Manuel dos Santos Matrena, Augusto
Zagalo Gomes Coelho, Amável dos Santos Quelhas,
Artur Augusto Jacinto, José da Silva Castelo, Marce-
lino Parente Novo da Cruz, João Cardoso, António
Simões Ratola, Francisco Paulino, António João Te-
lheiro e Almerindo Nunes Ferreira da Costa.

Factores de 3.^a classe: Alberto Luís Venceslau,
José Fernandes Coutinho, Mário Cardoso Mendes Sal-
gueiro, João da Silva Galhote, Manuel Lopes, Etelvino
Pratas Duque, Manuel Lourenço Cadete, Eugénio Se-
rafin Ribeiro da Silva, Joaquim Urbano, Joaquim
Jorge, Sérgio Amabélio dos Santos, João Freixo Pi-
res, Henrique do Couto Alagôa, Joaquim de Almeida
Paulo, Manuel Augusto da Silva Moutinho, Joaquim
Cameira Calado, Jaime Alves Ribeiro e Joaquim da
Silva Rosa.

Encarregados de Contabilidade: Roberto do Es-
pírito Santo, Fernando Pereira Garcia e Manuel Cae-
tano.

Fiel de cais de 1.^a classe: António Correia Fer-
nandes.

Fieis de cais de 2.^a classe: José de Albuquerque, Manuel Correia, Júlio Moutinho Maia, Francisco Pereira Paranhos e José Calado Júnior.

Bilheteira de 1.^a classe: Aurora Alves Nascimento.

Bilheteira de 2.^a classe: Maria Rodrigues Ferreira.

Escriturária de 1.^a classe: Aida Ferreira da Silva e Silva.

Escriturárias de 2.^a classe: Maria Lucrecia Lucas Coelho Ribeiro e Isabel Maria Mendes Fialho.

Revisores de Bilhetes de 1.^a classe: Rodrigo de Queiroz e Bernardino da Ressurreição.

Condutores de 1.^a classe: Alfredo Pereira Anastácio, João Ferraz Anobra, Manuel Vieira de Melo, Vítor Rodrigues Martins e Francisco dos Santos.

Condutores de 2.^a classe: Joaquim Ribeiro, António Maria Carvalho, Joaquim Fernandes Gata, Manuel Marçalo, João Marques Chaparro, António Pereira Machado, José Santos Pimentel, José de Sousa, Júlio Pereira, José dos Reis e José Cardoso.

Guarda-freios de 1.^a classe: Fernando Luís de Lima, Manuel Martins, António Ribeiro, António Ribeiro da Silva, Joaquim Lopes Serrano e Jaime Teixeira.

VIA E OBRAS

Em Julho

Desenhador de 1.^a classe: Joaquim Lopes Chaves.

Empregados de 1.^a classe: António Gomes Júnior, Faustino António Duarte e António Pedro Gois Júnior.

Empregados de 2.^a classe: José da Silva Correia, Alfredo Alves Amorim, Ludgário Gonçalves da Silva e Artur Rebelo da Silva.

Arquivistas de 1.^a classe: José Gonçalves e Francisco Fernandes Martinho.

Arquivista de 2.^a classe: Joaquim Bernardo Teixeira.

Distribuidores de materiais de 2.^a classe: Manuel Gueifão e Américo Nogueira.

Em Setembro

Escriturário: João Serrano.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Setembro

Médico efectivo da Assistência domiciliária de Lisboa: Dr. Jorge de Sousa Falcão Pacheco.

Director do Posto Sanitário do Entroncamento: Dr. José Eduardo Vítor Antunes das Neves.

Médico efectivo da Assistência domiciliária de Ovar e Director do Posto Sanitário daquela estação: Dr. João Baptista Nunes da Silva.

Médico substituto da Assistência domiciliária de Lisboa: Dr. Orlando Gomes da Silva.

Médico substituto da Assistência domiciliária do Barreiro: Dr. António Manuel Ribeiro Pacheco Nobre.

Médico da 1.^a Sub-secção da 11.^a Secção e substituto da Assistência domiciliária de Ovar: Dr. Mário Pereira de Carvalho e Cunha.

Médico da 2.^a Sub-secção da 63.^a Secção, com sede em Reguengos de Monsaraz: Dr. Mário Machado.

Médico da 3.^a Sub-secção da 43.^a Secção, com sede em Pocinho: Dr. Ramiro Carlos Guerra.

Médico especialista de otorrinolaringologia de Lisboa: Dr. Manuel Bento Andrade de Sousa.

Médico especialista de pediatria do Dispensário de Medicina e de Higiene Social do Entroncamento: Dr. Artur Almada e Melo.

Médico especialista de estomatologia do Dispensário de Medicina e de Higiene Social do Entroncamento: Dr. Almiro Manuel Ribeiro Martins.

Médico especialista de otorrinolaringologia de Coimbra: Dr. António Joaquim Arruda.

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

Empregado de 3.^a classe: António Farinha Ferreira.

Bilheteira de 3.^a classe: Virgínia de Lourdes Veiga.

Revisores de bilhetes de 3.^a classe: António da Costa Louzada Júnior, Silvestre Henriques, David António, José Moreira Martins, Armando Marques dos Santos, Joaquim de Sousa Glão, Augusto Pereira Lopes, José Rodrigues Couraça, Manuel Duarte, Francisco de Pina, João Miguel Correia e José Rodrigues.

Servente de escritório: Eugénio João Mouta.

Conferentes: José Jacinto Sereno, Manuel Maria, Joaquim Pereira Nicolau, Joaquim Couto, Serafim Marques Parente, José Matias, José Gomes Júnior Dias, José Teixeira de Magalhães, João Afonso, João Martins, Alberto Pinto Ribeiro, Vitorino Dias da Silva, António Ribeiro Soares, Raúl Maria de Oliveira e Silva, José Martins Castanheira, António Pedro, José Malaquias, Joaquim Paixão Feliciano, Luís Augusto Feliciano, Aníbal Caetano da Silva Relvas, José Augusto, João Alexandre Palmeiro e Paulino Martins Júnior.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Setembro

Escriturário: Elísio de Moraes Ribeiro.**Limpadores:** José Gonçalves de Figueiredo, José Nogueira Pinto, Armindo Moraes da Silva, José Cândido Soares de Moura, José Augusto, Manuel Dias Bixo, Manuel de Azevedo Ribeiro, João Jorge, Eduardo Belo e Manuel Maria.**VIA E OBRAS**

Em Janeiro

Guardas de P. N.: Maria Silveirinha Anacleto e Aurora Angelina.

Em Agosto

Assentadores: José Martins Vilaça, Manuel Pedro dos Santos e Joaquim Matias Graça Roque.

Em Setembro

Comercialista Ajudante: Comercialista Manuel António da Fonseca.**Engenheiro Ajudante:** Eng.^o António Maria Loureiro da Costa.**Assentadores:** Manuel Gonçalves Bezerra, Ramiro Rodrigues, José Maria, José Mendes, Joaquim Cruz da Conceição, Heliodoro António Caetano, Manuel de Oliveira, Manuel Gomes da Costa e Arnaldo Tavares.**Servente de escritório:** Joaquim Guerreiro.**Mudanças de categoria****SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE**

Em Setembro

Para:

Ajudante de Analista: a Empregada principal, Carmen Augusta Carneiro Araújo.**EXPLORAÇÃO**

Em Setembro

Para:

Empregado de 3.^a classe: o Factor de 2.^a classe, Luís de Jesus Ferreira.**Factor de 2.^a classe:** o Empregado de 3.^a classe, Saúl Nogueira Ribeiro.**Fiel de cais de 1.^a classe:** o Revisor de 2.^a classe, José das Neves.**Carregador:** o Assentador, Leopoldo Maria Miguel.**Reformas****SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE**

Em Setembro

Dr. José da Cunha Paredes, Médico efectivo da Assistência domiciliária de Lisboa.*Dr. Salviano Pereira da Cunha e Costa*, Médico efectivo da Assistência domiciliária de Ovar.**EXPLORAÇÃO**

Em Setembro

José Moreira Gomes, Chefe de Secção, do Serviço da Fiscalização e Estatística.*Manuel Jacinto da Costa*, Factor de 2.^a classe, de Sines.*António da Costa Ferreira*, Condutor de 2.^a classe, na 3.^a Circunscrição.*Acácio Ribeiro da Silva*, Guarda-freios de 1.^a classe, na 3.^a Circunscrição.*Manuel Martins*, Carregador, de Nine.*António Nunes da Silva Palhada*, Servente, de Campanhã.

Ninguém é grande nem pequeno neste mundo pela vida que leva, pomposa ou obscura. A categoria em que temos de classificar a importância dos homens deduz-se do valor dos actos que eles praticam, das ideias que difundem e dos sentimentos que comunicam aos seus semelhantes.

RAMALHO ORTIGÃO

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Setembro

António Pereira Guimarães, Maquinista de 2.^a classe.

Custódio Lopes, Maquinista de 2.^a classe.

VIA E OBRAS

Em Setembro

José da Silva, Sub-chefe do distrito n.º 249, Beja.

António dos Santos, Assentador do distrito n.º 128, Tortozendo.

Felismina Simões, Guarda do distrito n.º 74, Estarreja.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

† *Joaquim Alexandre Marques de Carvalho*, Factor de 2.^a classe, de Pinhal Novo.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Dezembro de 1929, foi nomeado Aspirante em 1 de Outubro de 1930 e promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1943.

† *Artur Afonso Janeiro*, Factor de 2.^a classe, de Barreiro.

Admitido como Carregador eventual em 17 de Setembro de 1919, passou a Praticante de estação em 7 de Agosto de 1920.

Foi nomeado Aspirante em 1 de Junho de 1927 e promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1937.

† *Júlio dos Santos Baptista Cólica*, Fiel de cais de 2.^a classe de Barreiro.

Admitido como Carregador auxiliar em 19 de Janeiro de 1918, foi nomeado Carregador efectivo em 29 de Outubro de 1919 e promovido a Fiel de cais de 2.^a classe em 1 de Julho de 1943.

† *Raúl dos Santos Ribeiro*, Fiel de cais de 2.^a classe, de Gaia.

Nomeado Carregador em 1 de Abril de 1917, foi promovido a Conferente em 21 de Maio de 1921 e a Fiel de cais de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1937.

† *Abílio Rodrigues Pereira da Silva*, Engatador, de Ermezinde.

Admitido como Carregador suplementar em 10 de Outubro de 1927, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1936 e Engatador em 21 de Outubro de 1938.

† *Lourenço António*, Carregador, de Beja.

Admitido como Carregador auxiliar em 2 de Junho de 1914, foi nomeado Limpador de máquinas em 13 de Julho de 1918, transitando para Carregador em 1 de Setembro de 1929.

† *Pedro Pinto Gomes*, Servente de Lisboa P.

Admitido como Servente dos escritórios centrais em 12 de Junho de 1928, passou a Servente de estação em 1 de Outubro de 1930.

VIA E OBRAS

Em Setembro

† *Maria Joaquina Alexandre*, Guarda do distrito n.º 15.^a Secção, Dois Portos.

Admitida como Guarda em 21 de Julho de 1922.



† Joaquim A. M. Carvalho
Factor de 2.^a classe



† Raul dos Santos Ribeiro
Fiel de Cais de 2.^a classe



† Júlio dos Santos B. Cólica
Fiel de Cais de 2.^a classe



† Maria Joaquina Alexandre
Guarda de Distrito

Em exágono:

4) * * * * * (7)
* * * * *
* * * * *
* * * * *

5) * * * * *
* * * * *
* * * * *
* * * * *

6) * * * * * (8)
* * * * *
* * * * *
* * * * *

4) — H: Vazia, ralador, culpo, cheiro, pena; V: Roga, cabeça, menciona, ensejos, suplica.

5) — H: Incômodo, querer, banhar, nu, apontamento.
Obliquas (lidas de cima para baixo e da direita para a esquerda) — A mesma significação que se dá para as Horizontais.

6) — H: Silêncio, Adeus!, reverência, «mulher» patrão; V: Caminho, reparam, bojudo, casa, mais.

7) — H: Calote, pendes, secreta, vaga, acção; V: Estrondo, berço, áspero, «mulher». usa.

8) — H: Destila, bolina, raptio, jornadas, data; V: Partido, pedi, batoréu, ajeitar, ousa.

9) * * * * * (11)
* * * * *
* * * * *
* * * * *

10) * * * * * (12)
* * * * *
* * * * *
* * * * *

9) — H: aio, conquista, entesa, «homem», ocasião; O: une, motejo, o fim, ligeireza, pretexto.

10) — H: foro, «mulher», cargo, agrada, voz; O: motivo, carga, rangíferes, encareço, geração.

11) — H: vinculo, rebola, apto, bacanal, oriental, (inv.); O: altar, roa, «homem», demoro, o nascimento do sol (inv.).

12) — H: Obstáculo, simples (inv.) cerimonial de cada religião, «mulher», chiste (inv.).

O: — Abundância, peça de música para ser cantada a solo, estação (C. P.), cantiga, suas.

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Novembro de 1946

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil	kg. 4\$50	Grão	lit. 9\$10, 9\$50 e 10\$20	Ovos	dúz. variável
Açúcar de 1. ^a	» 4\$80	Lenha	kg. \$40	Queijo tipo flamengo	kg. 24\$00
Azeite extra	lit. 10\$90	Manteiga	» 33\$00	» da Ilha	» 21\$00
» fino	» 10\$30	Massas cortadas: Macarrão e		Sabão amêndoa	» 1\$60
Bacalhau Inglês	kg. 12\$60	Macarronete — Côradas	kg. 5\$30	» Offenbach	» 4\$40
» Nacional	» 12\$60	Massinhas: Cotovelos, colove-		Sal	lit. \$40
Banha derretida	» 17\$00	linhos, miosotis, pevides, etc.		Toucinho	kg. 14\$90
Batata	» variável	— Côradas	kg. 5\$70	Vinagre	lit. 2\$50
Carvão de sôbro	» 1\$10	Meadas: Aletria, macarrão e		Vinho branco	» 2\$50
Cebolas	» variável	macarronete	kg. 5\$90	Vinho tinto	» 2\$50
Chouriço de carne	» 31\$00	Massas cortadas: massinhas e			
Feijão continental:		meadas (em pacotes de celo-			
Amarelo	lit. 9\$40	fane) — Côradas	kg. 9\$00		
Avinhado	» 10\$20	Bambus: Esparguete, macar-			
Branco	» 9\$70	rão e macarronete — Côra-			
Manteiga	» 10\$20	das	kg. 8\$40		

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto

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

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atoalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

Quem for económico deverá abastecer-se nos Armazens de Víveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionario ferroviário

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 avulso.

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.**).