

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECCÃO DA COMPANHIA

VOLUME SEXTO

JANEIRO A
DEZEMBRO DE

1934

LISBOA

Officinas Gráficas da C. P.

1934

BOLETIM DA C. P.

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA



VOLUME SEXTO

JANEIRO A
DEZEMBRO DE
1934

LISBOA

Officinas Gráficas da C. P.

1934

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Generalidades sobre os caminhos de ferro portugueses. — Como se faz uma fita de cinema. — Higiene. — Consultas. — Uma automotora de alumínio. — Orfanato Ferro-viário da C. P. — Curiosidades estatísticas. — Relatório e contas da Comissão Iniciadora do Orfanato Ferro-viário da C. P. — Pessoal.

Generalidades sobre os caminhos de ferro portugueses

Pelo Snr. Comercialista *Álvaro de Lobo Alves*, da Divisão de Exploração

COMPARANDO a superfície de Portugal, (89.625 Kms.²), e a sua população, (cêrca de 6.200.000 indivíduos), com o comprimento total da via férrea actualmente explorada, (3.434,188 Kms.), verificamos que há 3,8 Kms. de via por cada 100 Kms.² de território, e 5,5 Kms. por cada 10.000 habitantes.

Êstes números, infelizmente, não sofrem confronto lisongeiro com os da grande maioria dos países europeus. Assim, a primeira daquelas relações é representada na Bélgica pelo número 36,5, na Suíça por 14,6, na Inglaterra por 14,2, na Alemanha por 12,5, na França por 9,7 etc., apenas sendo inferiores à nossa as densidades ferro-viárias da Espanha, que tem apenas 3,1 Kms. de via por cada 100 Kms.², da Grécia com 2,5, da Turquia com 1,5 e as de poucos países mais.

Também no número que exprime a relação entre a extensão de via férrea e a população, estamos abaixo de quasi todos os outros esta-

dos europeus A Suíça com 15,2 Kms. por cada 10.000 habitantes, a Dinamarca com 15,1, a Bélgica com 14,8, a França com 11,9, etc., muito se nos avantajam, apenas sendo inferiores a nós a Turquia, Grécia e poucos outros.

A média geral dos números referentes ao conjunto de todos os países europeus é pois superior aos de Portugal. Com efeito, a Europa, que nos seus 5.259 800 Kms.² de superfície tem cêrca de 362 milhões de habitantes e de 350.000 Kms. de caminhos de ferro, dispõe de 8,9 Kms. de via por cada 10.000 habitantes e 6,2 Kms. por cada 100 Kms.² de território.

*
* *

Do que deixamos dito não se pode concluir que a nossa rede ferro-viária seja uma das mais insuficientes entre as dos vários países europeus.

Em primeiro lugar, os números que citámos, por si só, não nos dão qualquer medida exacta do valor das diversas rêdes sob os múltiplos aspectos em que precisam de sêr considerados, (económico, moral, militar, etc.).

Em segundo lugar as relações que estabelecemos favorecem os países de pequena superfície e de fraca densidade de população, precisando portanto de ser conseqüentemente corrigidos os números que as exprimem.

Por êstes e outros motivos o problema precisa de mais dados e é definido por muitas mais considerações, que não faremos, mas que concorrem para que não devamos sêr pessimistas a ponto de considerarmos o nosso país, sob o ponto de vista ferro-viário, como um dos mais atrasados entre os do velho continente.

*
* *

Os caminhos de ferro, para obterem a receita necessária à remuneração do capital que nêles foi investido e para fazerem face às suas colossais despesas, necessitam imprescindivelmente de transportar um enorme volume de tráfego. Uma rêde ferro-viária tem pois uma necessidade de *absorção* que só poderá ser satisfeita se fôr atingida ou ultrapassada uma determinada intensidade na *produção* de unidades de tráfego, e, conseqüentemente, na sua *circulação* entre os centros produtores e consumidores. Sendo assim, podemos dizer que a prosperidade, e portanto a importância e incremento dos caminhos de ferro de um país, são função do seu desenvolvimento económico, visto dependerem essencialmente da produção, circulação e consumo.

Em Portugal, mercê de circunstâncias várias que bem podemos filiar no desequilíbrio existente entre o desenvolvimento ferro-viário do país, — tardio mas intenso —, e o seu desenvolvimento económico, — lento e inconstante —, produziram-se gráves crises nos caminhos de ferro, as quais, além de affectarem fortemente a economia nacional, provocaram a desconfiança da iniciativa particular.

Faltando esta, a construção de novas linhas e a continuação das já existentes, salvo pou-

quíssimas excepções, só pôde, — embora muito lentamente —, ser levada a cabo pelo Estado.

Ao período febril da grande guerra e dos dez anos do após-guerra, durante os quais as companhias de caminhos de ferro, em virtude da intensificação da produção e circulação, experimentaram uma relativa prosperidade, seguiu-se a crise actual, em que aliada ao grande decréscimo das actividades produtoras, surgiu a concorrência de outros meios de transporte, aliás muito facilitada pelo bom estado de conservação da rêde de estradas do país, e até em determinados casos, pelo próprio traçado das linhas férreas, que fugindo à sua finalidade económica, se afastam das regiões ou centros de actividade que deviam sêr especialmente destinadas a servir.

Os caminhos de ferro, a braços com dificuldades tremendas, parece terem deixado definitivamente de interessar a iniciativa privada, e é ao Estado que devemos o impulso dado à nossa rêde ferro-viária, quer construindo directamente novas linhas, quer concedendo garantia de juro ao capital pedido aos particulares para êsse efeito.

*
* *

A rêde ferro-viária nacional é actualmente constituída por 3.434,188 quilómetros de via, distribuidos pelas seguintes companhias (1):

Companhias	N.º de Km.	% em relação ao total
C. P.	2.468,967	71,89
C. N.	350,210	10,20
B. A.	252,522	7,35
V. V.	174,962	5,10
N. P.	140,193	4,08
S. E.	25,474	0,74
Lena	21,860	0,64
	3.434,188	100,00

(1) As extensões que attribuímos às diversas rêdes, com excepção das da C. P. e S. E., são as que constam do Relatório da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, ultimamente publicado.

Dêstes 3.434,188 Kms., 2.746,963 são de via larga de 1,67 e 627,255 de via reduzida de 1 metro. Na via larga há ainda 376,911 Kms. de via dupla, sendo 351,437 na C. P. e 25,474 na S. E.

A distribuição da via larga é a seguinte:

Companhias	N.º de Km.	% em relação ao total
C. P.	2.468,967	89,88
B. A.	252,522	9,19
S. E.	25,474	0,93
	2.746,963	100,00

E a da via reduzida é:

Companhias	N.º de Km.	% em relação ao total
C. N.	350,210	50,96
V. V.	174,962	25,46
N. P.	140,193	20,40
Leoa	21,860	3,18
	687,225	100,00

As linhas de via larga, cujas plantas e perfis lhes permitem receber cargas mais pesadas e admitir maiores velocidades, são sobretudo destinadas a servir as grandes correntes de tráfego.

A via reduzida é mais utilizada em linhas concorrentes ou de interesse secundário, cujo tráfego não tenha a intensidade nem careça dos requisitos que distinguem o que frequenta as grandes linhas de interesse geral.

A construção de via larga ou reduzida, se depende muito da função económica que as linhas são chamadas a desempenhar, não depende menos da orografia das regiões que atravessam. Com efeito, quando estas são muito acidentadas, a construção da via reduzida é preferível, por não obrigar a tão grandes terraplanagens e custosas obras de arte como na larga, e sêr portanto muito mais barata.

Assim vemos que ao norte do País, ou seja na sua parte mais montanhosa, se exceptuarmos a linha do Norte e as linhas principais da antiga rede do Minho e Douro, avultam as linhas de via reduzida, que, por permitirem rampas mais inclinadas e curvas de menor raio, se adaptam melhor ao acidentado do terreno.

Pelo contrário, no sul do País, onde predominam as terras planas, com rampas suaves e admitindo curvas de grandes raios, quasi todas as linhas são de via larga.

Com a adopção do novo plano de aumento da rede ferro-viária nacional, deve esta ser acrescida de cerca de 1.000 quilómetros de via larga e de 2.000 de via reduzida.

A execução deste programa, completado com o das estradas, sempre em aumento e melhoria, modificará sensivelmente o que poderemos chamar o nosso *sistema circulatório*.

Melhorada e facilitada a *circulação* dos produtos, — pelo encurtamento da distância entre os centros produtores e consumidores —, implicitamente se encorajará e promoverá a sua *produção*, concorrendo-se assim para, transformação económica e social de muitas regiões, ainda atrasadas, cujas riquezas naturais, devido a dificuldades de ligação com o resto do país, estão por explorar e aproveitar devidamente.

*

* *

Todas as actuais linhas apresentam, umas em relação às outras, uma certa diferenciação na espécie e quantidade de tráfego que transportam. Essa diferenciação resulta, como é óbvio, das características próprias, — tanto populacionais como de produção industrial ou agrícola —, das zonas de influência dessas linhas.

Quando fôr realidade o programa ferro-viário em projecto, é natural que algumas das actuais linhas aumentem ou diminuam de importância.

Será essa, com efeito, uma consequência natural da futura alteração das suas actuais zonas de influência, que nessa época serão também servidas por novas linhas por onde se fará o escoamento da produção das regiões que as

constituem, ou o aprovisionamento dos produtos para seu consumo.

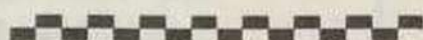
As linhas que constituem a rêde explorada pela C. P., quási todas de interesse geral terão sempre a importância que lhes confere o facto de assegurarem a maioria das ligações com o estrangeiro, e de serem as melhores e mais cómodas vias de acesso aos grandes centros consumidores e aos mais importantes portos nacionais.

* * *

Na vida, na prosperidade e no desenvolvi-

mento económico do nosso País, cabe aos caminhos de ferro um papel primacial e cada vez mais importante. Todos os que nêles trabalham precisam sêr obreiros eficazes e colaboradores conscientes nessa grande obra.

Para isso, cada ferro-viário, seja qual fôr a sua categoria ou função que desempenha, deve, a dentro das suas faculdades e possibilidades, interessar-se e tentar conhecer os problemas que tão directamente se ligam ao ramo de actividade em que todos empregamos a nossa vida profissional.



Ponte de Castelo de Vide

Fotog. do Snr. Eng.º Ferrugento Gonçalves



Fot.ª do Eng.º Ferrugento Gonçalves

Estação de Marvão

Como se faz uma fita de cinema

Pelo Snr. Architecto *Cottinelli Telmo*, da Divisão de Via e Obras

ANTES de mais nada é necessário possuir um *argumento*, isto é, uma história qualquer, contada em palavras como qualquer história.

Sobre este argumento faz-se o *découpage*, ou, para falarmos português, o *roteiro*, palavra que foi ultimamente mais ou menos adoptada.

O roteiro continua a ser uma história, mas desta vez *contada por imagens, por quadros*, pela ordem por que se sucedem na fita de que elle vai ser o guia.

Segue, como exemplo, um fragmento do roteiro de uma fita portuguesa recentemente exhibida.

Número da cena	IMAGENS (aquilo que se vê)	SONS (aquilo que se ouve)
90	Estação do Rossio. Movimento de passageiros, empregados, etc. Vasco, levando dois ramos de flores, atravessa a multidão.	Sons naturais de gare.
91	Uma das entradas do túnel. O comboio chega. O aparelho de filmar visa o túnel e roda sobre o tripé ⁽¹⁾ acompanhando o movimento do comboio e descobrindo as pessoas que esperam e entre as quais está Vasco.	Idem.
92	Pormenor das rodas e bielas da locomotiva à paragem. Descarga de vapor.	Idem. Ruídos dos freios, etc.
93	A carruagem onde vêm as tias. Vasco procura-as, descobre-as e ajuda-as a descer. Partem.	Nesta coluna figura o diálogo, marcado como nas peças de teatro.
94	Largo de D. João da Câmara. Porta da estação. Vasco e tias atravessam o vestíbulo e chegam à porta.	Sons próprios do ambiente.
Etc.	Etc.	Etc.

(1) Estes movimentos de rotação do aparelho sobre o tripé têm o nome de «*panorâmicas*».

Este fragmento do roteiro corresponde a uma passagem do argumento onde não se dizia muito mais do que isto: «Vasco, munido de dois ramos de flores, vai à estação do Rossio esperar o comboio que ha de trazer as tias da provincia.

As tias chegam. Manifestações de regozijo. Partem os três...».

Deste roteiro são tiradas as listas de móveis, de cenários, de guarda-roupa, etc., etc., etc. a distribuir por aqueles colaboradores que se occupam destes assuntos.

Além dos *actores* e *figurantes* são necessários vários técnicos e auxiliares para se levar a cabo a execução de uma fita.

O técnico chefe é o *realizador*. — É elle quem superintende na escolha dos actores e figurantes; orienta os architectos, cenógrafos, deco-

radores, etc.; determina as posições do aparelho de tomada de vistas; ensaia os intérpretes, tal como no teatro; afina a montagem final da fita, etc.

O *engenheiro do som* dispõe os microfónios e regista o som; o operador regula a iluminação, estabelece os focos e regista as *imagens*.

Em vez, porém, de darmos uma lista dos vários colaboradores duma fita e suas attribuições, vamos dar um exemplo do que se passa antes e durante a filmagem duma cena, e chegaremos, por outro caminho, ao mesmo conhecimento.

Uma ordem de serviço marca, para o dia tantos de tal, a filmagem das cenas n.ºs..., com os actores..., no cenário..., etc.

Trata-se duma cena no *estúdio* — casarão



O empregado da «claquette» prepara-se para a bater... e fugir. O número 142 quer dizer: quadro 142 do roteiro — e o número 1: é a primeira filmagem (Uma cena filma-se sempre, pelo menos, duas vezes)

vedado à luz do sol e aos ruídos exteriores, onde se trabalha com qualquer tempo e a qualquer hora, e onde se filmam tanto *interiores* como *exteriores* ⁽¹⁾.

O cenário está montado. O realizador convoca os actores e, acompanhado do engenheiro do som e do operador-chefe, explica-lhes quais os movimentos que devem executar dentro do cenário. Os papéis foram estudados, mas, geralmente, as cenas são tão curtas ou tão retalhadas que na própria ocasião de filmar os actores tomam conhecimento do que têm a dizer.

Exemplo: — Um sócio duma Sociedade de Recreio onde um júri procede a uma eleição, tem de dizer indignado: — «Haja respeito pela mesa!».

(1) A floresta de «Os Nibelungos» por exemplo, era toda construída no estúdio, com tapetes de relva artificial e árvores de pasta.

E para isto, apenas, ha que proceder a todas as operações que indicamos a seguir.

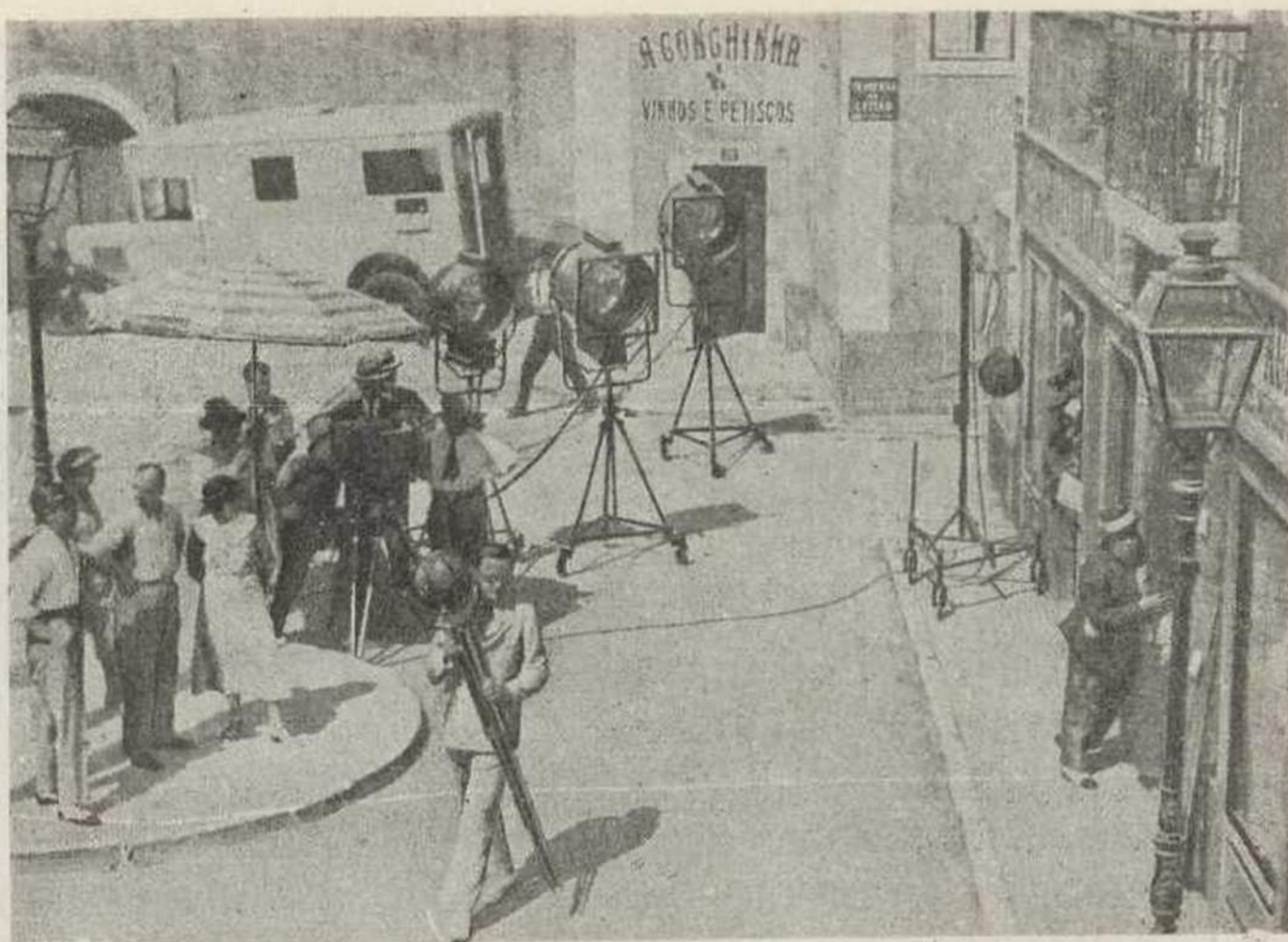
O realizador *ensaia* o actor—que está sentado entre meia dúzia de figurantes que representam outros tantos sócios — indicou-lhe a verdadeira inflexão de voz, a atitude a tomar, os gestos a fazer, etc. O engenheiro do som manda colocar o *microfónio* na melhor posição para captar a voz e de forma a ficar fóra do campo da objectiva; o operador manda colocar o aparelho de tomada de vistas na posição indicada pelo realizador. Rectificada essa posição por este, de modo a que a figura fique bem enquadrada, procede-se à distribuição dos aparelhos de iluminação e à *focagem* do assunto a filmar.

Faz-se um primeiro ensaio, sem registo de sons nem de imagens: o realizador verifica se o actor procedeu como devia; o engenheiro de som, através do alto falante instalado no seu compartimento do caminhão sonoro, ouve e

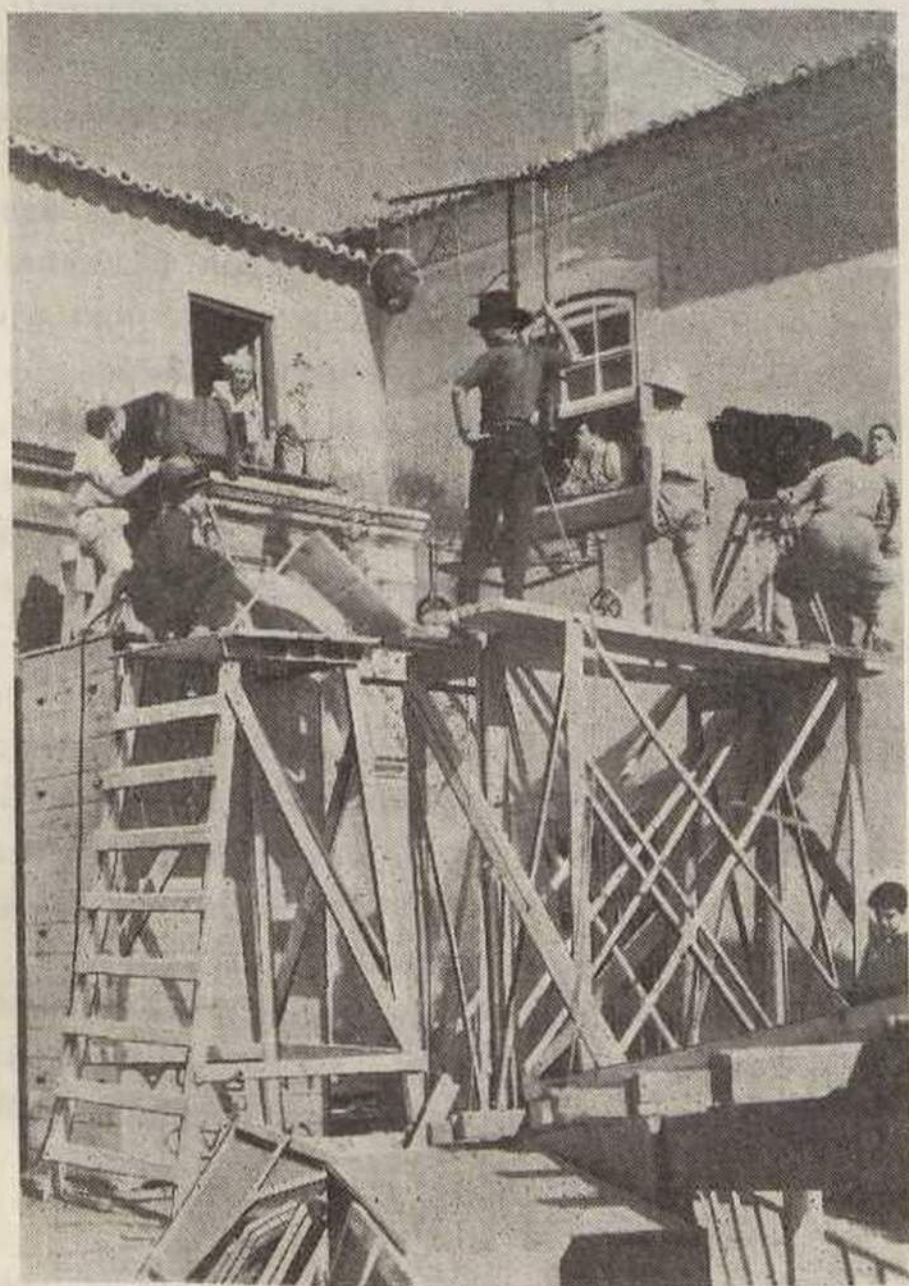
regula os aparelhos de registo de som — o operador acompanha na objectiva os movimentos do actor.

Se tudo está bem, procede-se então à filmagem a valer.

O realizador dá a ordem de começar. Um empregado, munido de um telefone especial, com sinais luminosos, dá o primeiro sinal para o engenheiro de som. O caminhão da energia eléctrica fornece a corrente ao aparelho de vistas e ao aparelho de tomada de som que



Ensaio duma cena. O actor Vasco Santana à porta duma alfaiataria imaginária num prédio que não tem senão fachada. Projectores eléctricos «ajudando» a luz do sol. Um microfónio montado na girafa. Outro microfónio, de tripé, nas mãos de um dos engenheiros de som. Ao fundo o caminhão do som



Andalme e praticáveis para filmar um diálogo de janela para janela, com dois aparelhos de tomada de vistas

é posto em movimento ao mesmo tempo que se faz ouvir um toque de «klaxon», sinal de silêncio. Quando a fita adquire a velocidade normal no aparelho de tomada de som, o engenheiro respectivo avisa por um sinal luminoso o empregado do telefone que anuncia: — «Motor». O operador de tomada de vistas, a este aviso, põe o aparelho a trabalhar. Quando este atinge por sua vez a velocidade normal, o operador diz: — «Claquette».

O empregado munido da *claquette* (adiante diremos o que é e para que serve) coloca-se entre a objectiva e o actor, bate a *claquette* e afasta-se. O actor espera uns segundos e diz o que tem a dizer. À voz (internacional) de *stop!* (pare!) o realizador manda cessar tudo.

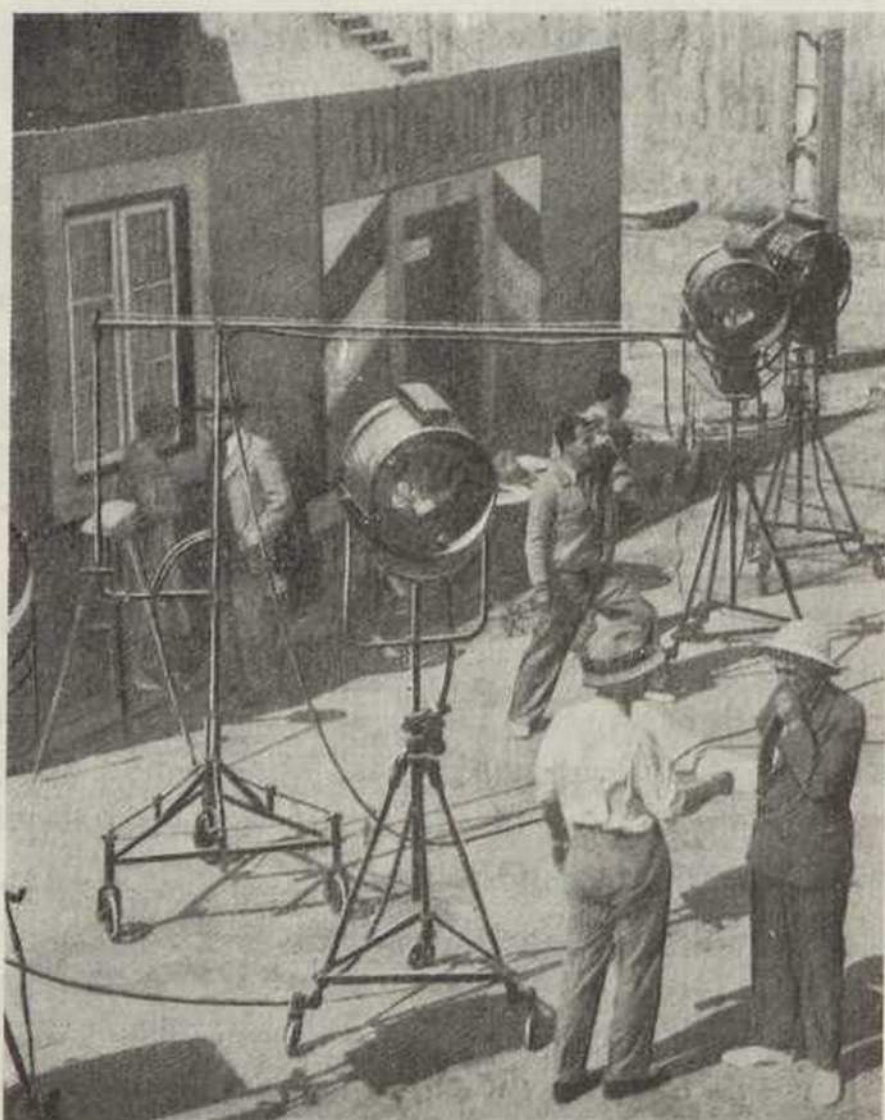
Avaliem quanta atenção, quanto trabalho para se obterem, às vezes, apenas uns quatro ou cinco metros de fita, que no *écran* levam oito ou dez segundos a correr.

E ainda demos, para exemplo, uma cena das mais simples! Suponham o que será a filmagem dum actor que se desloca, falando ou cantando, por entre uma multidão, acompanhado pelo microfónio e pelo aparelho de tomada de vistas?

E' preciso ensaiar actor e figurantes, êstes a um por um; estudar a deslocação do microfónio, que é geralmente transportado por um empregado que *não deve ser visto na fita*; estudar a deslocação do aparelho de tomada de vistas, que vai montado num carrinho, ou *chariot*, empurrado a braço; estudar as variações de *focagem*, visto que o actor ora se aproxima ora se afasta da objectiva e a sua imagem deve aparecer sempre *nitida* na fita; etc., etc., etc.

Não sei se compreenderam que, da filmagem duma cena, resultam duas fitas distintas: uma onde se gravaram *imagens* e outra onde se gravaram *sons*.

A transformação dos sons nêsses *risquinhos* ou *zigue-zagues* milagrosos que depois, na máquina de projecção, se convertem de novo em sons — não é fácil de explicar em meia dúzia de palavras; contentemo-nos de saber que, assim como na *fita-imagem* se registou uma série de fotografias instantâneas que reproduzirão o movimento, assim na *fita-som* ficaram gravados os sons sob a forma de desenhos que reproduzirão êsses sons.



Onde se vê que a fachada duma casa não passa às vezes dum simples taipal com uma porta e uma janela...

A fita-imagem correu no aparelho de tomada de vistas, a fita-som no aparelho de tomada de sons, e ambas correram com a *mesma velocidade*.

Como se procede então para acertar som e imagem, de modo que quando o actor abre a boca para dizer: — «Bons dias» — a fita-som diga: — «Bons dias»? — Numa palavra, como se faz a *sincronização* das duas fitas?

E' agora a ocasião de explicar o que é a *claquette* e para que serve.

A *claquette* (em português poder-se-à chamar-lhe *matraca*?) compõe-se de dois sarrafos articulados numa das extremidades e munidos de duas palas onde se inscreve o título da fita, os nomes do realizador e operadores, o número da cena a filmar, etc.

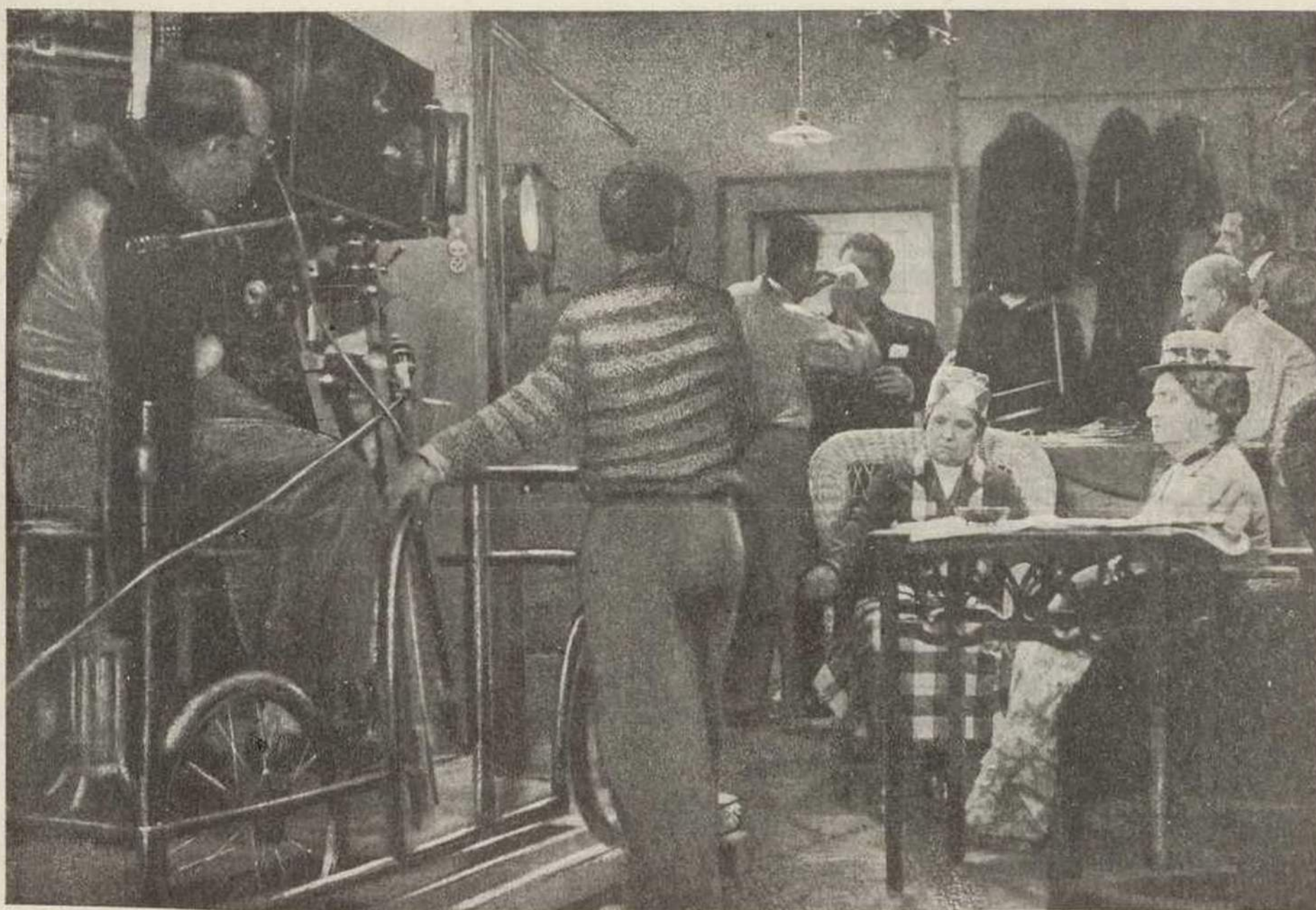
O empregado abriu e fechou a *claquette* produzindo um estalo: na fita imagem ficaram registadas as fases dêste movimento e na fita-som um *traço negro seguido dum esbatido* que corresponde ao estalo. Procurando na fita-imagem a imagem onde os dois sarrafos da *claquette* estão encostados, e acertando êste ponto com o da fita-som onde existe o tal traço negro, está feita a *sincronização*.

No laboratório executam-se as seguintes operações: revelação e positivação, separadamente, dos dois negativos de imagem e som com que se estuda a *montagem* de que a seguir falaremos; montagem dos dois negativos segundo o estudo feito; tiragem de um positivo *único* (pela sobreposição das duas fitas) ⁽¹⁾ que contém imagem e som e é afinal a fita que vai correr nos cinemas.

A montagem consiste na ligação de todos os pedaços de fita, feitos separadamente, segundo o roteiro. Faz-se esta operação em dois positivos separados de imagem e som, juntando numa fita só toda a enfiada de imagens, e noutra, paralelamente, os respectivos sons.

A cada um dêstes bocados de fita é preciso cortar antes de mais nada: na fita de imagens o rapaz da *claquette*, na de som o estalo dêste

⁽¹⁾ Para encurtar razões: praticamente o som não anda a par da imagem correspondente mas desencontrado de uns 40 centímetros.



O aparelho de tomada de vistas montado num chariot que se desloca sobre calhas de madeira, o que permite os movimentos chamados «travellings» (viagens).
O caracterizador enxuga o suor (prejudicial para a fotografia) da cara de Vasco Santana

instrumento, isto sem deixar de marcar ambas as fitas de modo a não se perder a sincronização.

Este trabalho de montagem parece de menos importância e, no entanto, pode tornar má uma fita para que ha esplêndido material e valorizar outra cujo material é sofrível. É preciso ter um sentido de *continuidade*, de *tempo*, de *unidade* e não hesitar em cortar, reduzir, alterando o próprio roteiro.

Os efeitos são estudados numa *mesa de montagem*, autêntico aparelho de projecção sonoro onde se vê e ouve a fita tal como numa sala de cinema, guardadas as proporções.

As operações subseqüentes foram já descritas atrás.

O cinema é uma arte apaixonante e uma indústria... perigosa.

Servimo-nos dum exemplo recente: — «A Can-

ção de Lisboa» — fita de 2.500 metros que custou mil contos (numeros redondos).

Quere dizer: cada metro do 1.º positivo final vale 400\$00 Esc. Como cada metro útil de fita leva dois segundos a filmar, cada segundo de trabalho custou 200\$00 Esc.

O trabalho diário útil, em cinema, e para uma determinada fita, não vai além de 3 minutos — que equivalem a 100 metros. Assim se explica que, *só para filmar* uma fita simples com a metragem acima, sejam precisos pelo menos 25 dias, isto se não houver *exteriores a valer*, porque então o trabalho diário útil pode reduzir-se a... zero, se o sol não se dignar compacer.

Num país como o nosso, sem determinados recursos nem a expansão de língua de outros, o problema do desenvolvimento desta indústria é de muito difícil solução.

HIGIENE

CAPÍTULO VI

HIGIENE DA ALIMENTAÇÃO

A *laranja* é um fruto delicioso, suculento, muito fresco e alimentar.

A *laranjada* é bebida de escolha como refrêscos e para os febricitantes e o *sumo* da laranja bom alimento para doentes febris ou sem apetite.

A riqueza da *uva* em açúcares (*glicose, saccharose*, etc.) e em outras substâncias, dá-lhe foros de verdadeiro alimento.

Depois de maduras são muito nutritivas e refrescantes, podendo, em grande quantidade, produzir desordens intestinais.

Estão contraindicadas nos diabéticos.

Associadas ao leite e aos ovos, contribuem para o bom funcionamento do tubo digestivo.

As *uvas secas (passas)* são mais açucaradas, menos ácidas e menos aquosas e, portanto, mais difíceis de digerir.

A *cura de uvas* constitui um meio higiênico muito em voga também no tratamento das doenças do fígado, intestinos e rins, do artrismo, da prisão de ventre e da calculose renal e biliar.

Pela sua acção sobre a nutrição tem sido, algumas vezes, utilizada com sucesso no tratamento da tuberculose.

O *sumo da uva*, antes de fermentar, tem uma acção desintoxicante, donde a sua vantajosa aplicação mesmo no estado de saúde real ou aparente.

Os *morangos* são muito frescos e úteis nos indivíduos sanguíneos, biliosos, nos portadores de areias e nos gotosos.

A *cura dos morangos*, na dose diária de 300 a 500 gramas, tem dado bons resultados nos artríticos. Podem transmitir o tétano pelo que devem ser *muito bem escolhidos e lavados*, devendo rejeitar-se os suspeitos.

O *figo* (fruto neutro) contém açúcares diversos, sais neutros e muitas sementes que, caminhando intactas ao longo do tubo digestivo, excitam o intestino.

É bom alimento, muito nutritivo e emoliente.

Com figos e ameixas faz-se marmelada laxativa.

A *banana*, alimento dos países quentes, é muito nutritiva pelo amido que contém.

Com a polpa bem esmagada faz-se uma papa que pode ser empregada na alimentação das crianças e o mesmo uso se pode dar à sua farinha.

Os *frutos oleosos*, ou amiláceos, são muito substanciais como alimentos.

A *castanha* é muito rica em amido e açúcar.

A *nós* e a *avelã* contêm, além da *gordura* que as caracteriza, uma quantidade apreciável de albumina que as faz ser bom alimento.

A *azeitona* é o fruto mais rico em gordura vegetal (azeite).

Os *alimentos aromáticos* (*café, chá, cacau e chocolate*) excitam o sistema nervoso (*alimentos nervinos*), criando com essa excitação resistência à fadiga e melhor utilização das reservas alimentares.

O *café* contém, além do seu alcaloide dominante (*cafeína*), grande porção de gordura que se transforma, depois de torrado, em óleo, açúcar, azoto e sais, e, por isso, é um excitante e um alimento.

Em infusão, na dose de 15 gramas para 80 ou 100 de água, tomado quente, com açúcar e em pequena quantidade, é muito estomacal, activando a digestão.

Excita especialmente a actividade do cérebro e da circulação sanguínea, favorecendo o trabalho mental e o mecânico.

O abuso do café, principalmente, do café forte, dá lugar a perturbações moderadas (dificuldades da digestão e irregularidade das palpitações do coração) ou de gravidade (insónia, alucinação, palpitações frequentes, dificuldade de respiração, tremores etc.).

Emprega-se como contraveneno do ópio e da morfina, combate com sucesso a embriaguez,

mas está contraindicado nas pessoas muito nervosas, nos doentes dos rins e do coração.

Sem que se saiba porquê, ha pessoas que usam e abusam impunemente do café, outras só podem suportar pequenas quantidades e, ainda outras, para quem elle é um verdadeiro veneno.

O café com leite e açúcar a que se junta pão, manteiga e ovos, muito usado no primeiro almôço, é um alimento mais leve do, que o leite puro, tão nutritivo como elle e quasi desprovido de propriedades inervantes.

Diluído em água e com açúcar, é uma bebida muito agradável, usada como refrêscos.

Os indivíduos que não suportam o café podem substitui-lo pela cevada torrada (*café de cevada*) ou pelas misturas de *café* e *chicória* ou de *cevada*, *café* e *chicória*.

O chá *verde*, ou *preto*, contêm um princípio activo (*teína*), em maior quantidade no primeiro (5%) do que no segundo (2%), análogo à *cafeína* e a elle deve as suas propriedades excitantes.

O chá *fraco* é uma excelente bebida que presta os melhores serviços quando a água é pouco limpa ou impura.

O abuso do chá, principalmente do forte, produz dôres no estômago, excitações nervosas e insónias.

O chá permite empregar maior energia e impede por algum tempo a fadiga.

O *cacau*, usado em pó, é um alimento muito substancial e completo, com muita gordura (*manteiga de cacau*) e um excitante nervino devido ao seu princípio activo (*teobromina*) análogo à *cafeína*.

O *chocolate*, que se obtém juntando, a 6 partes de *cacau* em pó, 4 partes de açúcar, canela e baunilha, é também um óptimo alimento, mas de difícil digestão, contraindicado nos artríticos e, principalmente, nos gotosos.

O comedor de chocolate sofre, quasi sempre, do estômago, embora resista, durante muito tempo, à sua doença.

Misturado à água e ao leite é menos indigesto.

As crianças utilizam melhor o chocolate do que o adulto; o açúcar e a manteiga de *cacau* convém para o seu crescimento.

O chocolate é mais perigoso no verão e á refeição da manhã, e é justamente nesta que vulgarmente se toma.

Todos os alimentos devem ser convenientemente preparados antes de serem cosinhados, tirando-lhes grande parte das matérias inúteis e todas as que são nocivas ao organismo.

Os *condimentos*, ou *tempêros*, não representam apenas necessidades artificiais criadas pela civilização, servem para aumentar o sabor dos alimentos, para estimular o apetite e para, até certo ponto, facilitar a digestão, excitando as secreções gastro-intestinais.

O *sal*, *sal das cosinhas* ou *sal marinho*, que entra na composição dos vegetais usados na alimentação em proporção maior do que a necessária à vida orgânica, é o mais importante de todos os condimentos de que difficilmente se priva quem a elle se habituou, sendo chamado pelo povo o *rei dos tempêros*.

Diz-se que os alimentos cosinhados com sal são mais digeríveis e nutritivos. Mas também é certo que, usado em excesso, tem graves inconvenientes, irritando a mucosa do estômago, o fígado e o rim, encarregado de o eliminar, chegando, em dose muito elevada, a parar a digestão por completo, devendo ser empregado em dose moderada.

A *pimenta*, a *mostarda*, o *pimentão*, e outras *especiarias*, são excitantes poderosos que só devem ser usados com cuidado e em pequena quantidade.

A acção excitante, aproveitável de momento para abrir o apetite e facilitar a digestão, torna-se perniciosa pelo hábito, acabando por ser inconveniente, *fazendo desaparecer o apetite* e produzindo *doenças do estômago*, erupções crónicas da face, congestão do fígado, etc.

Devem, por isso mesmo, desaparecer da alimentação, por serem mais prejudiciais do que úteis.

O *alho* e a *cebola* são tempêros de maior utilidade nos países quentes, muito usados pelas classes que se nutrem principalmente de vegetais. Diz-se que o alho combate os vermes intestinais e atribuem-se à cebola propriedades antisépticas, obstando às fermentações micro-

bianas, o que lhe valeu ser chamada o *benzo-naftol dos pobres*.

Também outros condimentos (*cravinho e mcstarda*) contêm essências com poder aséptico notável.

O *vinagre*, muito usado como tempêro, é um apreciável excitante a usar com moderação, a fim de evitar a acidez do estômago que acaba por empobrecer o sangue, dando lugar à anemia.

Dos condimentos açucarados, os mais empregados são o *mel* e o *açúcar* ordinário.

O *mel*, muito rico em açúcar, tem uma acção ligeiramente laxativa.

A sua composição e a sua influência dependem das flores que as abelhas visitam, tornando-se tóxico quando elas são narcóticas.

Foi, durante a antiguidade, a única substância usada para adoçar as bebidas e os alimentos.

Actualmente emprega-se muito pouco, embora haja toda a vantagem em adoçar com êle o leite destinado às crianças e às pessoas que sofrem de prisão de ventre.

O *açúcar* usado na alimentação (*açúcar ordinário*) é, em geral, extraído da cana do açúcar (*sacarose*) e algumas vezes da beterraba.

Encontra-se no comércio sob três formas: *açúcar refinado*, *cristalizado* ou *areado* e *masca-vado*.

E' um alimento muito leve favorecendo a digestão das outras substâncias alimentares.

Se bem que contribua para desenvolver calor orgânico, é insuficiente para lutar contra o frio e para dar a energia necessária para um trabalho útil, não valendo por isso os alimentos amiláceos, nem as gorduras.

Em grande quantidade produz durante a digestão fermentações incomodativas, cança o estômago, perturba a nutrição geral, apodrece os dentes (*cárie*), dando mau hálito, etc.

O açúcar dissolvido e misturado aos alimentos é menos inconveniente do que digerido tal qual se fabrica ou aplicado na preparação de doces.

Em dose moderada, até 70 gramas por dia, ajuda a suportar a fadiga, sendo muito proveitoso em ocasião de trabalhos suplementares.

O açúcar falsifica-se juntando-lhe glicose, amido, gesso, açúcar de leite, etc.

A *água* é o mais importante de todos os alimentos minerais.

Entra, em grande parte, na composição dos nossos tecidos, avaliando-se em 70% no corpo das crianças e em 66% no do adulto.

Os tecidos de maior vitalidade (*linfa, sangue, músculos*) são bastante aquosos.

Forma uma verdadeira corrente que atravessa o organismo, levando-lhe os princípios necessários à vida, carregando-se de produtos nocivos que lhe tira e continuamente elimina pelos rins, pele, pulmões e intestinos.

Essencial à vida, nenhum ser vivo a pode dispensar e, por essa razão, é a *bebida por excelência*, a *bebida fundamental*, a *bebida tipo* que a natureza espalhou largamente à superfície da terra para matar a sede aos animais e às plantas.

Todas as outras bebidas não são mais do que diluições, contendo sempre, pelo menos, 80% de água.

No estado natural — a *água pura* — não tem sabôr, é de difícil digestão, actuando violentamente sobre os elementos dos tecidos orgânicos.

Uma pequena quantidade de ar e de substância mineral torna-a saborosa, digestiva e inofensiva para aqueles elementos.

(Continua)

Trabalhai em silêncio.

E' tagarelando que se faz mau serviço.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I—Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 544. — O comboio n.º 207 chega a Monte Rial às 23 h. e 51 m. e parte às 23 h. e 53 m. e como neste comboio são recebidas muitas tarifas 8/108, peço esclarecer-me o seguinte:

¿A uma tarifa 8/108 chegada no comboio n.º 207 do dia 10 e retirada às 9 horas do dia 12, deve ou não cobrar-se armazenagem?

R. — Em conformidade com o disposto no 2.º Aditamento à T. D. A., os prazos gratuitos de 24 e 48 horas concedidos para a retirada das remessas de g. v. e p. v., respectivamente, contam-se a partir do dia imediato ao da chegada.

Nestas condições, o prazo gratuito referente ao caso apresentado pelo consulente decorre das 9 às 18 horas do dia 11.

P. n.º 545. — Tendo dúvidas sobre os despachos a efectuar ao abrigo da Tarifa Especial n.º 8/108 G. V., peço informar-me se ao abrigo da mesma Tarifa posso despachar caça em atados (coelhos e perdizes) com designação bem legível na taboleta da quantidade de cabeças de caça apresentadas.

R. — Permite-se que a caça em atados seja transportada ao abrigo da Tarifa n.º 8/108 de G. V. mas com determinação do peso de cada atado e não da quantidade de peças que o constitue, visto que, no caso de falta ou avaria, a indemnização é determinada pela diferença de peso e não da quantidade de peças.

P. n.º 546. — Pode aplicar-se o § 2.º da Tarifa Especial n.º 1 de G. V. ou a base 6.ª da Tarifa Geral a veados mortos (para consumo público)?

Não podendo ser considerados *caça miúda* podem considerar-se *carne fresca*?

R. — Aos animais mortos que não possam considerar-se «creação», podem aplicar-se as

taxas de transporte em G. V. correspondentes a «carnes frescas».

P. n.º 547. — Hoje apresentou-se nesta estação um consignatário para levantar uma remessa de pequena velocidade, e não apresentou a senha respectiva. Como a mesma tivesse chegado hoje e o aviso de chegada não tivesse ainda sido enviado para o correio, foi-lhe fornecido um duplicado de aviso, o que originou protestos da parte do consignatário por ter pago \$65 centavos em duplicado.

Desejo saber como se deve proceder e bem assim se pelo facto das guias não indicarem explicitamente a morada dos consignatários se não devem fazer os avisos de chegada, pois os mesmos são pagos pelo consignatário e, caso afirmativo, se o aviso deve ser arquivado na estação para mais tarde se provar ter sido estabelecido.

R. — Uma vez que o Aviso ainda se encontrava na estação, quando o consignatário se apresentou, era esse que se lhe entregava, sem necessidade de estabelecer um duplicado.

Quando da guia não conste a morada — e só neste caso — é evidente que não se pode estabelecer o aviso de chegada.

Chama-se a atenção do consulente para o facto de o aviso de chegada ser pago pelo consignatário ou pelo expedidor, conforme se trate de remessas em portes a pagar ou em portes pagos, e não só pelo consignatário, como o consulente diz.

P. n.º 548. — No comboio 2503 apresenta-se um passageiro com uma requisição de transporte do Ministério das Obras Públicas «de Beja a Faro e pode utilizar o comboio rápido».

O revisor do comboio 2503 deve cobrar no mesmo mod. F 8 a sobretaxa de velocidade visto não ter mod. F 67 ou estabelece um outro mod. F 8 para esta cobrança?

Caso negativo, avisa o revisor do rápido para o fazer, estabelecendo então o mod. F 67? Se não passar mod. F 8 para a sobretaxa de velo-

cidade como prova o passageiro que a requisição lhe facilitava a viagem nesse combóio?

R. — No caso do passageiro não ter, como devia, regulado a requisição em Beja, e a presente ao revisor do combóio 2503, deve este agente, visto não possuir mod.^{os} F 67, indicar, em separado no mod. F 8 que estabelecer para a cobrança do bilhete, a importância respeitante à sobretaxa de velocidade pelo percurso de Funcheira a Faro.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 549. — A um combóio recebido para uma linha de saco, são dispensadas as formalidades do art.º 19.º do Livro 2?

Em minha opinião tais formalidades não podem ser dispensadas, para efeitos de segurança, pois aquela linha deve ser considerada como impedida com material.

R. — Excepto nas estações terminus em que todas as linhas sejam de tópo e onde, portanto, o maquinista sabe sempre que vai entrar numa linha de saco, em todas as estações em que houver necessidade de receber um combóio numa linha de tópo devem adoptar-se as medidas de segurança que o art.º 19.º do Livro 2 prescreve para o caso de combóios recebidos em linhas impedidas com material.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 391 — Anuncia a abertura ao serviço público, a partir de 1 de Dezembro de 1933, do novo apeadeiro de Tojeirinha, situado ao Km. 72,181 da linha da Beira Baixa.

5.º Aditamento à Tarifa de Despezas Acessórias. — Por se ter reconhecido ser elevada a taxa de uso de guindastes, quando sejam acionados por motor mecânico, foi por este aditamento eliminada a cláusula do Art.º 5.º da mesma tarifa que estipula que sejam elevadas ao dôbro as taxas a aplicar quando sejam utilizados guindastes providos de motor daquele género.

Comunicação-circular n.º 6. — Esclarece quais são os encargos e isenções que incidem sobre «limões» e «marmelos» quando transportados em G. V.

II — Fiscalização

Circular n.º 805. — Presta esclarecimentos sobre várias disposições da Tarifa Geral relativas a passageiros e bagagens.

Carta impressa n.º 1157. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura a apreender, extraviados na 2.ª quinzena do mês de Outubro.

Carta impressa n.º 1158. — Recomenda que na aceitação de remessas se tenha bem em vista o preenchimento das declarações de expedição, a discriminação de pesos, quando se trate de mercadorias diferentes, etc., a fim de se evitarem reclamações por parte do Público e aumento inútil de expediente.

Carta impressa n.º 1159. — Trata da concessão de 50 % sobre os preços da Tarifa Geral às pessoas que tomaram parte no XI Congresso Internacional de Oleicultura, realizado em Novembro e Dezembro.

Carta impressa n.º 1160. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura a apreender, extraviados na 1.ª quinzena do mês de Novembro.

Carta impressa n.º 1161. — Relação dos passes, bilhetes de identidade e anexos a apreender, extraviados na 2.ª quinzena do mês de Novembro.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Novembro de 1933

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	4.848	4.724	1.858	1.862	2.175	1.990
» » 8 » 14...	5.028	4.890	1.894	2.030	2.052	1.846
» » 15 » 22...	5.520	5.368	2.322	2.395	2.129	1.903
» » 23 » 30...	5.789	5.704	2.243	2.196	2.185	1.917
Total	21.185	20.686	8.317	8.483	8.491	7.656
Total do mês anterior	21.613	20.965	8.066	9.159	13.216	10.945
Diferença.....	- 428	- 279	+ 351	- 676	- 4.725	- 3.289

Factos e informações

Uma automotora de alumínio

Nos Estados Unidos da América foi recentemente construída uma automotora de alumínio. O novo veículo tem o forma de torpêdo, pesa cerca de 11 toneladas e pode transportar 48 passageiros. Está equipado com um motor a petróleo de 16 cilindros.

Reproduzimos nas gravuras desta página diferentes aspectos da nova unidade.

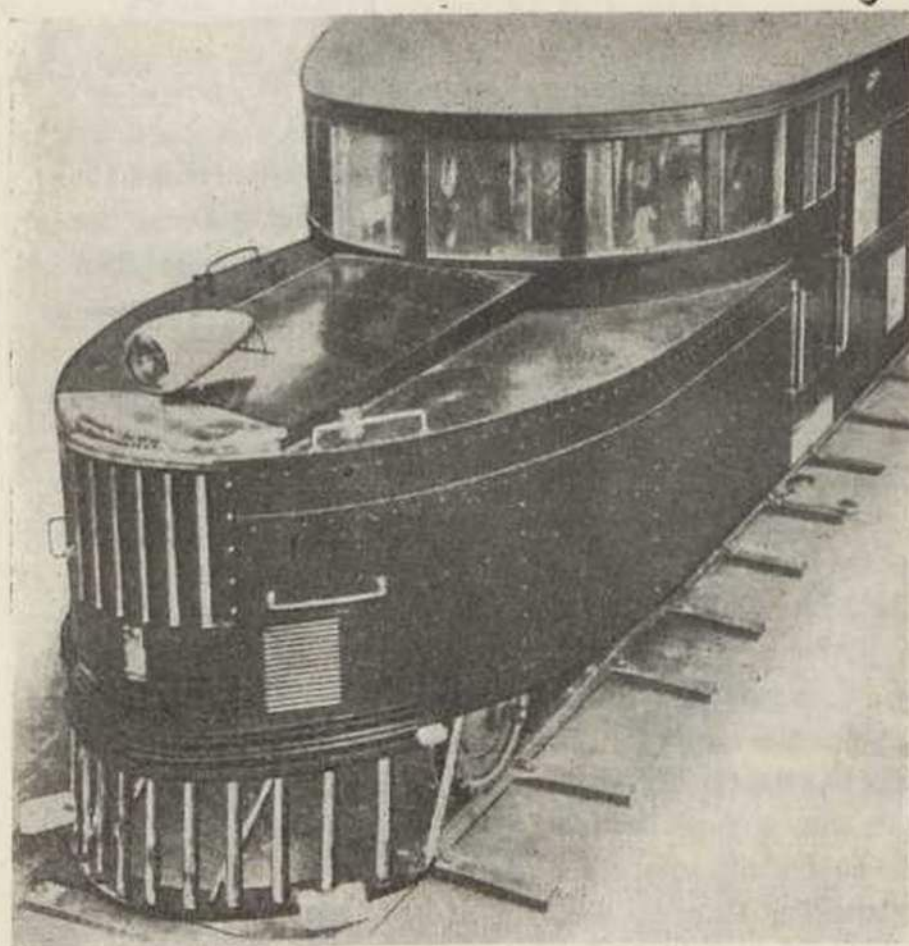
Orfanato Ferro-viário da C. P.

A pedido da Comissão Iniciadora do Orfanato Ferro-viário, publicamos neste número o seu Relatório e Contas, sendo grato ao *Boletim da C. P.* verificar o interesse que tem merecido não só aos ferro-viários como até a pessoas estranhas esta util instituição.

Desastres de automóveis

No passado mês de Novembro houve **57** vítimas de desastres de automóveis, dos quais **3** mortos e **54** feridos. Somando estes números aos registados desde Janeiro p. p. temos já **710** vítimas, ou seja cerca de 3 vítimas por dia.

Esta estatística refere-se somente ao nosso País e, como temos dito mais de uma vez, não é exacta visto darem-se constantemente muitos

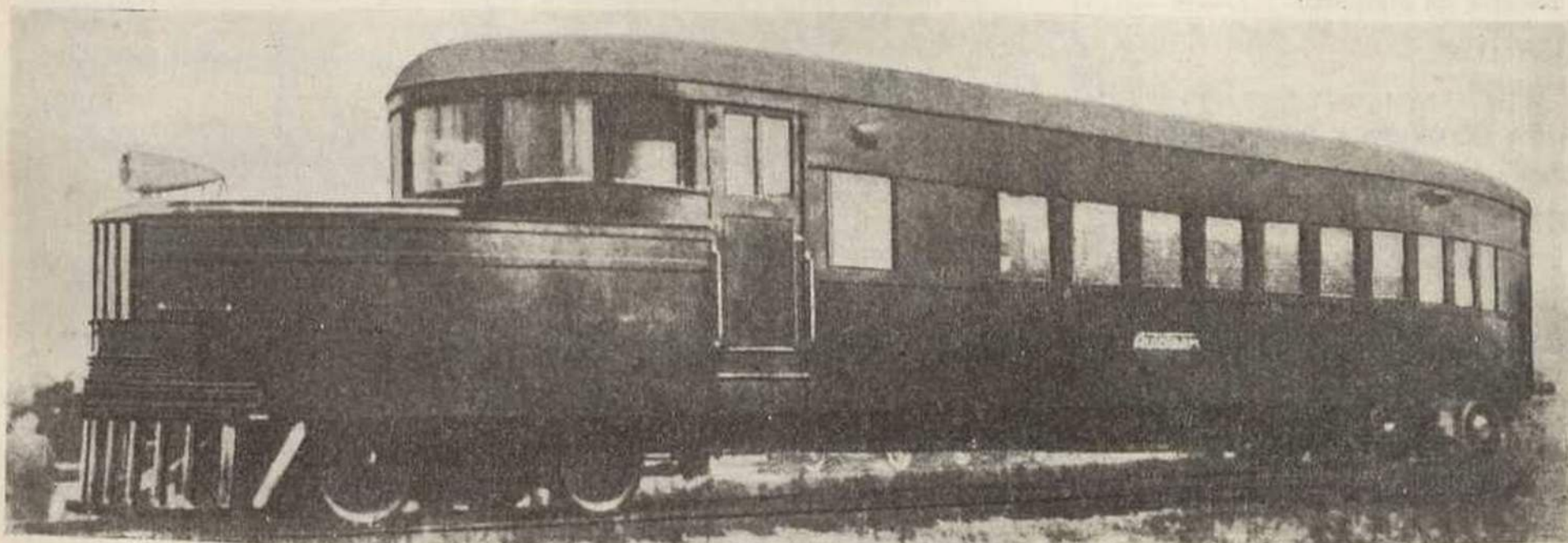


Interessante fotografia do cabeçote da nova automotora

desastres que ocasionam vítimas e de que não temos conhecimento.

Errata

A gravura com a legenda «A ponte de Lares», inserta no último número do *Boletim*, é da autoria do Snr. Eng.º Espregueira Mendes e não do Snr. Eng.º F. Abragão, como por lapso saiu.



A nova automotora de alumínio em serviço nos Estados Unidos da América

Relatório e contas da Comissão Iniciadora do Orfanato Ferro-viário da C. P.

Presados colegas

A Comissão Iniciadora do Orfanato da C. P., no cumprimento de deveres morais que contrain para convosco, tem a honra de submeter à vossa apreciação o balanço demonstrativo dos fundos, que à custa de porfiados esforços conseguiu angariar, lutando por vezes com o indiferentismo dos que engeitam a previdência social, considerando-a objecto dispensável.

Esta Comissão ao encerrar as suas contas vem testemunhar a sua gratidão ao Ilustre Conselho de Administração e Ex.^{ma} Direcção da C. P. pela valiosa cooperação moral e material, que desde o início da sua missão se dignaram dispensar-lhe.

Agradece da mesma fôrma a todos os agentes superiores das Divisões, Circunscrições e Secções do Serviço Geral da C. P. o valioso auxílio que lhe prestaram.

Igualmente muito reconhecida agradece ao Ex.^{mo} Snr. Jorge Campelo a doação que lhe fez de um terreno situado em Albarraque com a superfície de 20.000 metros quadrados, assim como ao distinto actor Ex.^{mo} Snr. Carlos Alves a sua preciosa colaboração. Também muito penhorada agradece a todos os ferro-viários que identificados no mesmo ideal a auxiliaram, promovendo festas e subscrições, que a coadjuvaram nas

referidas festas, e contribuíram em benefício do Orfanato com donativos, aos que adquiriram bilhetes de \$10 nas bilheteiras das estações, e, ainda aos que votaram a contribuição voluntária pelos seus bilhetes de identidade 1932/1934.

Por último presta a sua pública homenagem à Imprensa do País, pelo carinho e simpatia, dispensados à sua iniciativa.

Ferro-viários! auxiliai a fundação desta sublime obra destinada a socorrer os desventurados órfãos, na certeza de que o vosso auxílio enxugará muitas lágrimas e extinguirá muito pranto.

Dai a vossa solidariedade a esta cruzada meritória a-fim-de se erguer um marco grandioso à vossa filantropia, ao vosso esforço. Vós, caminheiros do Bem, decerto não hesitareis nesta hora em que o nosso pensamento altruista está com os orfãos dos ferro-viários, que tanto carecem de protecção.

Braço de Prata, 30 de Setembro de 1933.

A Comissão

Presidente — *Joaquim Santos Júnior*; Secretário Geral — *Júlio Martins de Araújo*; 1.^o Secretário — *Pedro dos Santos Rodrigues*; 2.^o Secretário — *Napoleão Pinto dos Reis*; Tesoureiro — *Raimundo Geral de Oliveira*.

Vogais — *Raúl Soares Pais*, *Nicário Taboada Rodrigues*, *Lourenço da Costa* e *Anastácio Coelho*.

Balanço em 30 de Setembro de 1933

ACTIVO		PASSIVO	
PROPRIEDADE RÚSTICA		FUNDO SOCIAL	
Albarraque	10.000\$00	Saldo	104.594\$05
MOBÍLIAS E UTENSÍLIOS			
Valor do existente	1.513\$25		
Madeira em armazém	500\$00		
DONATIVOS			
Géneros	4.070\$05		
CAIXA ECONÓMICA PORTUGUESA			
Saldo do depósito n.º 82756	86.624\$65		
CAIXA			
Dinheiro em cofre	1.886\$10		
	104.594\$05		104.594\$05

Braço de Prata, 30 de Setembro de 1933.

A Comissão Iniciadora

Presidente — *Joaquim Santos Júnior*
 Secretário Geral — *Júlio Martins de Araújo*
 1.^o Secretário — *Pedro dos Santos Rodrigues*
 2.^o » — *Napoleão Pinto dos Reis*
 Tesoureiro — *Raimundo Geral de Oliveira*

Vogais { *Raúl Soares Pais*
Nicário Taboada Rodrigues
Lourenço da Costa
Anastácio Coelho

Balanço da Comissão Iniciadora do Orfanato Ferro-viário da C. P., em 30 de Setembro de 1933

RECEITA	Importâncias		DESPESA	Importâncias	
DONATIVOS			ARTIGOS DE ESCRITÓRIO		
De diferentes beneméritos, conforme relação junta		3.384\$20	Livros de escrituração, estampilhas, selos fiscaes, diversos papéis e envelopes timbrados		243\$90
CARTÕES PARA PICAR			IMPRESSOS		
Do Ex. ^{mo} Snr. Raúl Soares Paes, cartão n.º 28	50\$00		Circulares, boletins de receita, relatório de contas, cartões e rifas		635\$50
Do Ex. ^{mo} Snr. Vitor Vieira, cartão n.º 18	20\$00		MOBÍLIAS E UTENSÍLIOS		
Do Ex. ^{mo} Snr. Francisco Mendes Tiago, cartão n.º 13	12\$50	82\$50	Valor do existente		1.513\$25
LIVRETES			DESPESAS DE ADMINISTRAÇÃO		
Vendidos pelas estações indicadas na relação junta		12.326\$30	Ordenados ao contínuo	900\$00	
CONTRIBUINTES			Água	24\$00	
Cobrado aos funcionários da C. P. pelos seus bilhetes de identidade (1932/934)		12.576\$15	Limpezas	56\$40	
FESTIVAIS			Prémio de seguro	76\$20	
Aveiro, em 1-3-931	2.857\$40		Electricidade	202\$00	
Anadia, em 26-4-931 (promovido pelo pessoal de Aveiro)	409\$20		Ciza do terreno de Albarraque ...	320\$00	
Braço de Prata	2.785\$50		Escritura de posse do terreno de Albarraque	268\$30	
Sintra, em 14-12-930 e 1-2-931 ..	1.512\$35		Contribuição predial	18\$90	1.865\$80
Aveiro, em 12-7-931	562\$40		DIVERSOS		
Olivais, em 22, 23, 24-8-931	661\$40		Transportes, assinatura da Gazeta dos Caminhos de Ferro, telegramas, representações, obras na Séde, restituições por descontos indevidos, flores de papel		1.209\$45
Campolide, em Agôsto e Setembro de 1931	496\$00		FESTIVAIS		
Valado	421\$50		Campolide, madeira para instalação de bazares e bufete	500\$00	
Monte Rial	2.134\$55	11.840\$30	Campolide, objectos diversos	469\$60	969\$60
RIFAS					
Um serviço de chá	300\$00				
Um bandolim	167\$00	467\$00			
VENDAS					
Madeira, cervejas, e vinhos		584\$05			
JUROS					
Vencidos pelos fundos depositados		5.178\$35			
		46.438\$85			6.437\$50
Saldo do ano de 1930 ...		48.509\$40	Saldo para o ano de 1934.		88.510\$75
		94.948\$25			94.948\$25

Braço de Prata, 30 de Setembro de 1933.

A Comissão Iniciadora

Presidente — Joaquim Santos Júnior
 Secretário Geral — Júlio Martins de Araujo
 1.º Secretário — Pedro dos Santos Rodrigues
 2.º » — Napoleão Pinto dos Reis
 Tesoureiro — Raimundo Geral de Oliveira

Vogais { Raúl Soares Pais
 Nicário Taboada Rodrigues
 Lourenço da Costa
 Anastácio Coelho

Livretes vendidos pelas estações a seguir indicadas

ESTAÇÕES	Importâncias	ESTAÇÕES	Importâncias	ESTAÇÕES	Importâncias
Lisboa Rossio	8.817\$80	<i>Transporte</i>	11.140\$20	<i>Transporte</i>	12.008\$70
Lisboa Santa Apolónia....	90\$00	Campanhã	29\$40	Barca d'Amieira	30\$00
Campolide	53\$90	Alcântara Mar	10\$00	Fratel	23\$70
Braço de Prata.....	159\$30	Alcântara Terra.....	158\$90	Castelo Branco.....	10\$00
Olivais.....	2\$00	Queluz	65\$90	Alcains	53\$10
Sacavém	24\$00	Barcarena	20\$00	Castelo Novo	4\$70
Alverca	60\$00	Cacém	6\$30	Alpedrinha	3\$50
Alhandra	20\$00	Sintra	225\$20	Vale Prazeres	10\$00
V. Franca	20\$00	Sabugo	12\$70	Penamacôr	10\$00
V. Santarém.....	10\$00	Pero Negro	12\$50	Alcaide	11\$00
V. Figueira.....	40\$00	Runa	7\$80	Tortozendo.....	6\$00
Tôrres Novas.....	23\$00	Ramalhal	32\$50	Covilhã	19\$60
Entroncamento.....	10\$00	Outeiro.....	2\$60	Caria	3\$00
Almourol.....	50\$00	Bombarral.....	48\$30	Guarda	24\$00
Praia.....	5\$20	Óbidos	33\$60	Muge	16\$50
Tramagal	14\$70	Caldas	3\$10	Coruche.....	18\$00
Ponte de Sôr	60\$00	Cela	6\$70	Quinta Grande	2\$10
Mata	10\$00	Valado	109\$80	Lavre	10\$00
Crato	37\$50	Martingança	30\$00	Canha.....	5\$00
Portalegre	20\$00	M. Grande	25\$00	Miranda do Corvo	9\$20
Assumar	4\$10	Monte Redondo	8\$30	Louzã.....	1\$50
Santa Eulália	\$50	Telhada	5\$50	Santa Cita.....	20\$00
Elvas	10\$80	Fontela.....	1\$70	Tomar	16\$70
Cunheira	70\$00	Verride	2\$70	Ao Ex. ^{mo} Sr. Engenheiro M.	
Pêso	17\$70	Alferrarede	10\$00	Rueda	10\$00
Castelo de Vide	64\$70				
Lamarosa	4\$00	<i>A Transportar...</i>	12.008\$70	<i>Soma</i>	12.326\$30
Paialvo	1\$70				
Chão de Maçãs.....	10\$00				
Caxarias	71\$00				
Albergaria	142\$40				
Vermoil	2\$00				
Pombal	12\$00				
Vila Nova d'Anços	10\$00				
Formoselha.....	10\$00				
Taveiro	10\$00				
Coimbra B.....	20\$00				
Coimbra.....	470\$00				
Souzelas	10\$00				
Pampilhosa.....	47\$70				
Mealhada	16\$40				
O. Bairro.....	25\$00				
Quintans	2\$70				
Aveiro	60\$00				
Cacia	15\$10				
Avanca	3\$60				
Ovar	20\$00				
Granja	31\$30				
Valadares	2\$50				
Gaia	170\$00				
General Tôres	277\$60				
<i>A Transportar...</i>	11.140\$20				

DONATIVOS		
Do Ex. ^{mo} Snr. Eng. ^o Corrêa Mendes		22\$50
De um anónimo.....		1\$25
» » »		100\$00
Do produto de uma subscrição promovida pelo pessoal de Alcains...		320\$00
» » » » » » » » de T. Novas.		1.490\$45
Do produto de uma subsc. promovida pelo Ajudante lanco J. Avelar.		180\$00
Do produto de uma subsc. promovida na 7. ^a Secção de Via e Obras.		427\$50
Do Pessoal superior da Divisão de Via e Obras, o remanescente da despesa feita com a mensagem oferecida ao Ex. ^{mo} Snr. Director Geral, honorário.....		76\$30
Do Ex. ^{mo} Snr. Luís da Costa, chefe de Sintra, do prémio conferido ao jardim da sua estação.....		100\$00
Do Ex. ^{mo} Snr. Eng. ^o Campos Henriques.....		30\$00
Do Ex. ^{mo} Snr. Dr. Bustorff da Silva.....		50\$00
De um passageiro do comboio n.º 56.....		5\$00
Do Ex. ^{mo} Snr. António S. Batista (telegrafista de 1. ^a classe).....		10\$00
Do Ex. ^{mo} Snr. António dos Santos (Fiscal de revisores) a gratificação de um passageiro por este ter readquirido por seu intermédio 1 cêsto com jóias que perdera.....		50\$00
Do Ex. ^{mo} Snr. Manuel da Graça.....		2\$00
Das Companhias Reunidas de Gaz e Electricidade.....		519\$20
<i>Soma</i>		3.384\$20

Pessoal

Exames para sub-inspectores

Realizaram-se em Novembro próximo passado os exames para sub-inspectores de Secção do Serviço Geral da Divisão de Exploração, nas linhas da Antiga Rêde, ficando distinto o Snr. David Abraham Cohen, Chefe de 2.^a classe e aprovados os Snrs. Fernando Augusto Meira, Chefe de 1.^a classe, Manuel Nunes, Chefe de 1.^a classe e João da Silva Guimarães, Chefe de 2.^a classe.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Silvino Augusto Costa

Chefe de 1.^a classe

Admitido como praticante em 8 de Janeiro de 1892



Fausto da Silva Gaspar

Telegrafista principal

Admitido como praticante em 25 de Abril de 1893

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Mês de Outubro

Médico da 43.^a Secção: Dr. Gonçalo Guedes Pinto.

Mês de Novembro

Médico nas Oficinas de Ovar: Dr. João Baptista Nunes da Silva.

Médico substituto da Assistência do Barreiro: Dr. Domingos José de Carvalho.

Médico da 63.^a Secção: Dr. Manuel Sereto Moniz.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Mês de Outubro

José Maria, Condutor de 1.^a classe.

Artur Gaspar da Silva, Agulheiro de 1.^a classe.

Mês de Novembro

António Filipe Simões Pinto, Fiscal de revisores.

Rodrigo Joaquim de Mesquita, Revisor principal.

José Pires, Agulheiro de 3.^a classe.

António Raposo, Guarda de P. N.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Mês de Novembro

Dr. Salvador Maria de Sousa, Médico da 4.^a Secção.

MATERIAL E TRACÇÃO

Agostinho da Costa, Maquinista de 2.^a classe.

José de Jesus, Fogueiro de 2.^a classe.

José Ramos, Guarda.

VIA E OBRAS

António João, Assentador.

Joaquim Pinto, Assentador.

Sebastião Pedro, Servente.

Ana Jacinta, Guarda.

Filipa Maria, Guarda.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

† *Adelino da Costa Guimarães*, Empregado de 2.^a classe, do Serviço de Fiscalização.

Admitido como escrevente em 19 de Outubro de 1918, foi promovido a empregado de escritório de 2.^a classe em 28 de Junho de 1924.

† *Damaso Augusto da Silva*, Chefe principal de Vila Rial de Santo António.

Admitido como praticante em 12 de Janeiro de 1902, foi promovido a chefe principal em 1 de Junho de 1928.

† *Eurico Pinto de Freitas*, Factor de 2.^a classe em Rio Tinto.

Admitido como praticante em 23 de Abril de 1919, foi promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1930.

† *Manuel Gomes de Figueiredo*, Factor de 3.^a cl. em Barcelos.

Admitido como praticante em 31 de Agosto de 1925, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1929.

† *Francisco António Aleixo*, Telegrafista de 1.^a classe, em Beja.

Admitido como boletineiro auxiliar em 13 de Outubro de 1914, foi promovido a telegrafista de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *Joaquim Marques dos Santos*, Guarda freio de 2.^a classe na 3.^a Circunseriçãõ.

Admitido como carregador em 21 de Maio de 1920, transitou para o serviço de trens como guarda freio de 3.^a classe em 1 de Fevereiro de 1924 e foi promovido a guarda-freio de 2.^a cl. em 1 de Janeiro de 1927.

† *Alberto Caldeira*, Engatador em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 30 de Novembro de 1917, foi nomeado engatador em 21 de Maio de 1929.

† *Alfredo Gonçalves*, Guarda de Lisboa P. Admitido como carregador em 9 de Junho de 1904, passou a guarda em 21 de Fevereiro de 1918.

† *António Marques Ribeiro*, Guarda de p. n. em Espinho.

Admitido como carregador em 4 de Junho de 1901, passou a guarda de p. n. em 21 de Outubro de 1921.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *João das Neves*, Maquinista de 2.^a classe, do Depósito do Entroncamento.

Admitido como limpador de máquinas em 12 de Novembro de 1907, foi promovido a maquinista de 2.^a classe em 1 de Março de 1931.

† *Eugénio António dos Santos*, Maquinista de 3.^a classe, do Depósito do Barreiro.

Admitido como servente em 18 de Julho de 1910, foi promovido a maquinista de 3.^a classe em 1 de Dezembro de 1927.

VIA E OBRAS

† *José Rodrigues Ferreira*, Assentador do Distrito n.º 108.

Admitido como assentador em 26 de Junho de 1899.

† *Francisco Pinto*, Assentador do Distrito n.º 205.

Admitido como assentador em 16 de Setembro de 1929.



† *Adelino da C. Guimarães*
Empregado de 2.^a classe



† *Eurico Pinto de Freitas*
Factor de 2.^a classe



† *Eugénio António dos Santos*
Maquinista de 3.^a classe



† *Alberto Caldeira*
Engatador