

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMARIO: Novos vagões dormitórios e oficinas para o pessoal da Inspeção de Obras Metálicas. — Combóios Diesel-eléctricos americanos. — Higiene. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Motocicletas-drésinas. — Instrução do pessoal das locomotivas. — Grémio ferro-viário. — Concurso de fotografias e desenhos. — Venda de produtos farmacêuticos. — Tabela dos dias da semana de 1801 a 1980. — Pessoal.

Novos vagões dormitórios e oficinas para o pessoal da Inspeção de Obras Metálicas

FORAM recentemente postos em serviço três novos vagões-dormitórios e três vagões-oficinas destinados aos cantões do serviço regional das Obras Metálicas da Divisão de Via e Obras.

Êstes vagões representam um considerável melhoramento nas condições de alojamento e de trabalho daquelas brigadas.

Até agora cada cantão tinha como instalação um só vagão, ao mesmo tempo dormitório, arrecadação de materiais e ferramentas.

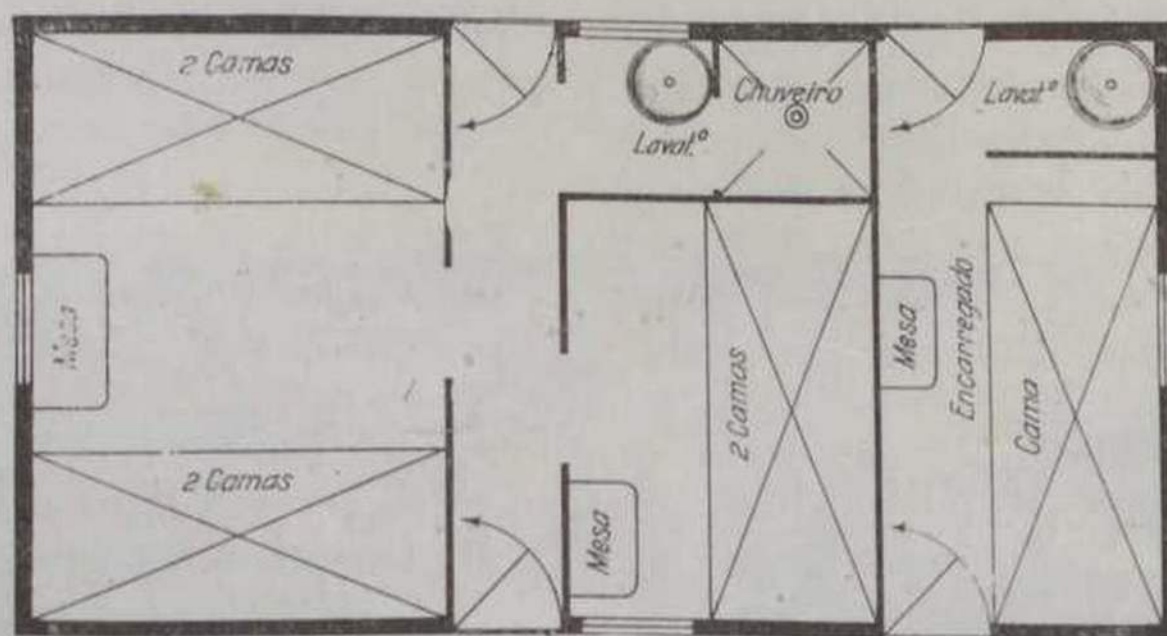
Com os novos vagões separam-se os dormi-

tórios em um vagão e a oficina e arrecadação no outro, instalando-se também neste último uma pequena cosinha onde o pessoal pode pre-

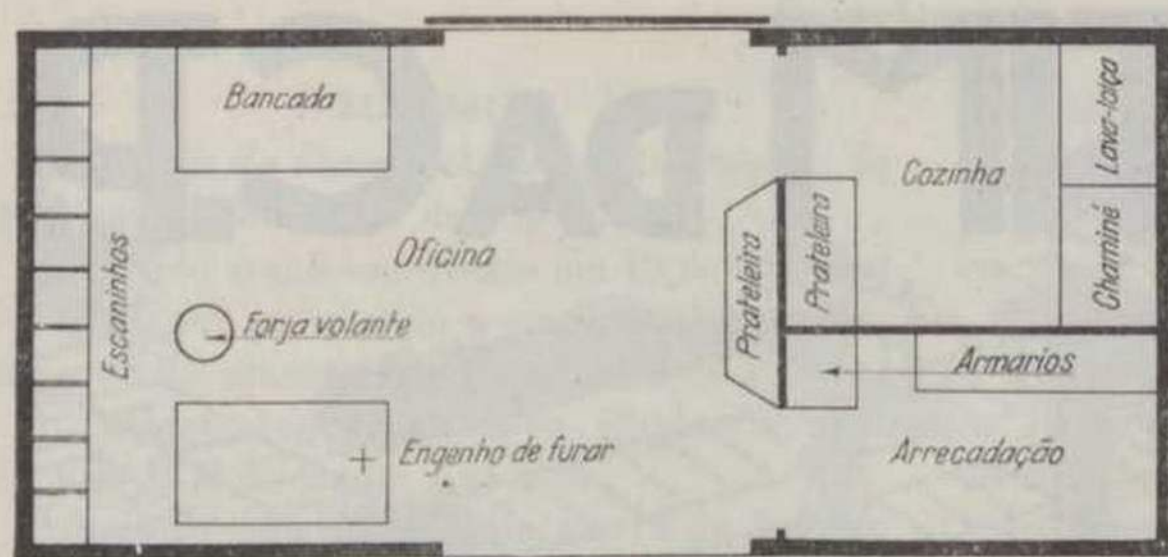
parar as suas refeições ao abrigo do frio e da chuva.

Para os vagões dormitórios foram aproveitadas antigas caruagens de 3.ª classe, que, devidamente adaptadas, constituem cómodas e higiénicas insta-

lações para o pessoal. Nêstes novos vagões, o encarregado fica separado do restante pessoal, com o seu quarto próprio e lavatório privativo.



Vagão dormitório



Vagão oficina

Para o pessoal há 3 beliches de duas camas cada um e, em uma divisória separada, há um lavatório e um chuveiro para banho.

Tanto o encarregado como o pessoal têm mesas de dobradiça, cabides, prateleiras e uma caixa para arrumação das roupas de cada homem, com o respectivo cadeado.

Na parte superior do vagão dormitório há um reservatório para água; têm instalação

eléctrica e uma boa ventilação por meio de persianas e ventiladores.

Os vagões-oficinas são adaptados de vagões J e dividem-se em três partes: uma reservada a cozinha, outra para arrecadação de certas ferramentas e materiais, ficando a restante para uma ampla oficina, com bancada, engenho de furar, ferramentas, escadas, material para andaimes, etc.

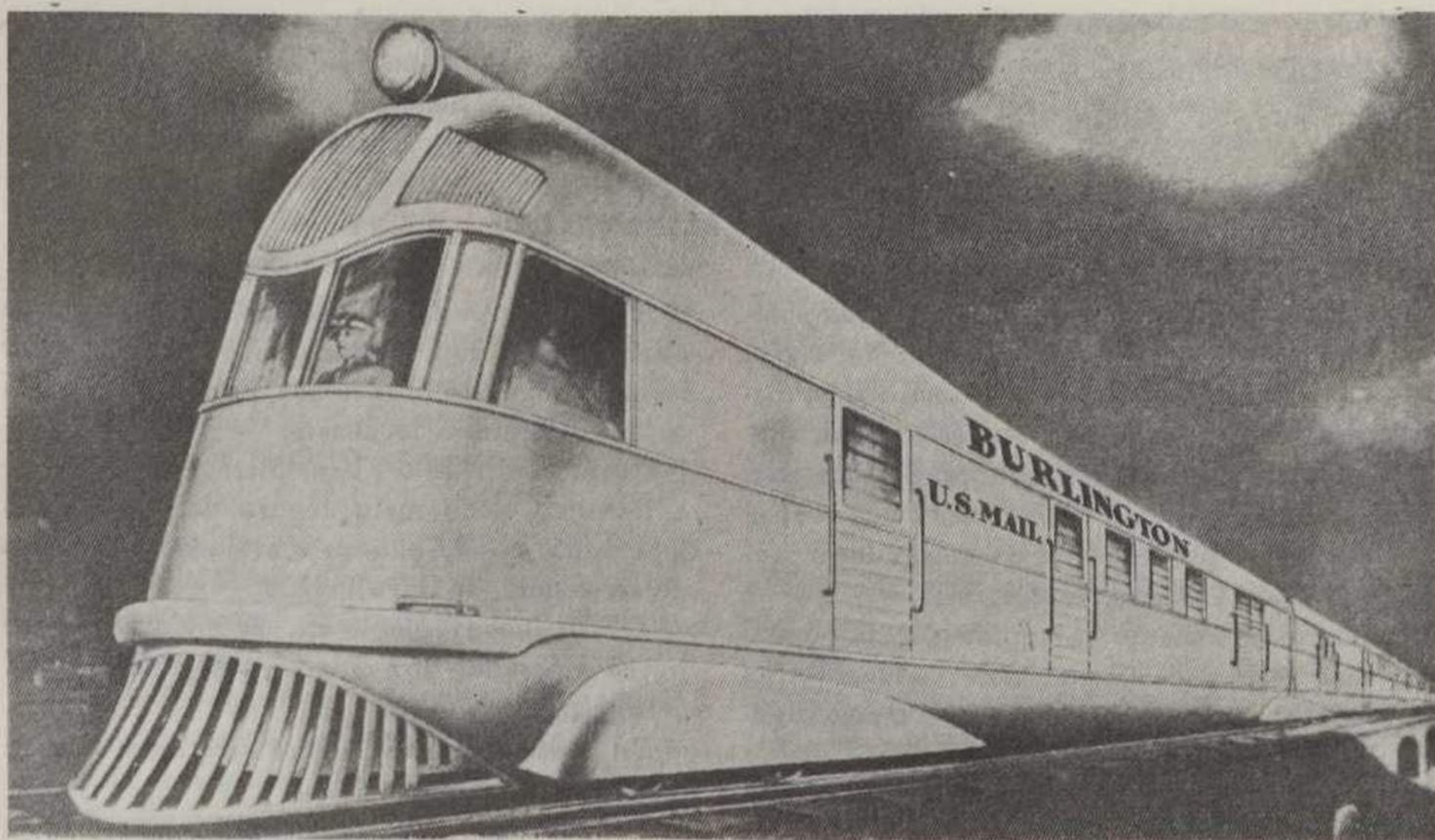
Esta primeira série de vagões foi distribuída por três cantões um de cada rêde; no presente ano espera-se distribuir mais cinco, desejando a Divisão dotar, o mais breve possível, todos os cantões com vagões semelhantes.

Espera-se da parte do pessoal o cuidado em conservar êstes vagões sempre bem limpos e arrumados, compreendendo que nisso está o seu próprio interesse e coadjuvando, assim, a boa vontade da Companhia em melhorar as suas condições de alojamento e de trabalho.



Açoelias de Olhão

Fotog. do Sr. Eng.º Sansa Nunes



Uma interessante visão do novo combóio Diesel-eléctrico

Combóios Diesel-eléctricos americanos

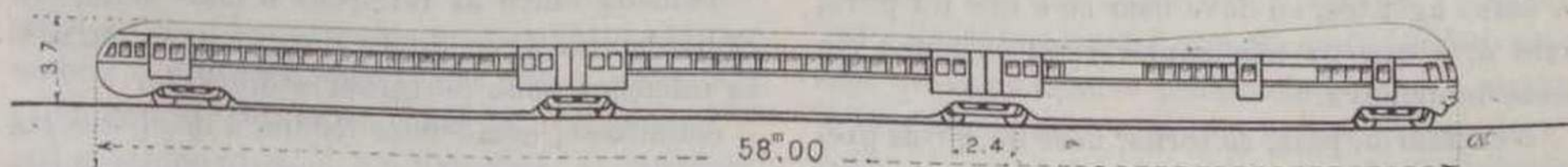
Seguindo o exemplo de algumas empresas ferroviárias da Europa, a Companhia de Caminhos de Ferro Americano Chicago, Burlington & Quincy acaba de ordenar a construção dum combóio Diesel-eléctrico notável pela sua originalidade.

O combóio que a figura acima representa é constituído por três veículos ligados, o primeiro dos quais é motor. Este primeiro veículo possui também um compartimento para as bagagens e outro para o correio. Os dois outros veículos são destinados ao transporte de passageiros e um deles possui também uma cantina.

O combóio foi calculado para uma velocidade máxima de 190 Km./H. e possuirá um motor Diesel de 600 HP.

Na construção dos veículos será empregado o aço inoxidável, soldado electricamente. O seu peso total será somente de 80 Ton., quando o peso dum combóio a vapor com a igual capacidade de transporte oscila entre 200 e 400 Ton.

O desenho publicado nesta página representa um combóio análogo encomendado por outra empresa americana, a Union Pacific Railroad. Este novo combóio, como se vê na figura, tem de comprimento 58 metros.



Desenho de um novo tipo de combóio Diesel-eléctrico

HIGIENE

CAPÍTULO VI

HIGIENE DA ALIMENTAÇÃO

Só deve ser usada internamente a *água potável*, isto é, a que se apresentar *limpida, clara, transparente, de agradável gosto, sem cheiro, dissolvendo os sabões e cosendo bem os legumes*.

A melhor água, a mais salubre, é a das nascentes, principalmente a que brota das rochas e a dos poços profundos, bem abrigados e protegidos das influências exteriores.

Quando fortemente mineralizada, tal como sai das rochas calcáreas moles e das terras fortes, pode ser fresca, saborosa e muito digerível, mas cose mal os legumes.

A *água da chuva*, suspeita pelas poeiras atmosféricas que arrasta, é menos saborosa e menos digestiva do que a água de rocha; mas nenhuma outra dissolve tão bem os sabões e cose melhor os legumes.

Libertada de todas as impurezas e depositada numa cisterna profunda torna-se excelente em gosto e digestibilidade e muito saudável.

A dos *rios e ribeiros*, medianamente mineralizada, tem a vantagem de ser muito arejada e banhada pelo sol, mas tem o grande defeito de conter em abundância a matéria orgânica que resulta dos produtos de destruição dos seres inferiores, animais e vegetais, o que lhe dá um gosto detestável e a torna prejudicial, podendo servir de veículo aos micróbios.

As *águas paradas (estagnadas)* são perigosíssimas, assim como as que recebem os esgotos das povoações ou os resíduos das indústrias (fábricas) ou da agricultura.

Contêm, muitas vezes, micróbios de certas doenças contagiosas (*inquinada*) e, como a melhor água de bebida pode servir de veículo a esses agentes, só deve usar-se a que for pura, isto é, a que os não contiver ou os tenha em dose inofensiva.

Necessário, pois, se torna, usar de certas precauções para evitar tais doenças sempre perigosas (*febre tifoide, cólera, diarreias, etc.*) que a água pode transmitir.

A *água filtrada* reúne regulares condições de pureza, mas nem sempre se pode considerar isenta de agentes infecciosos, porque nem todos os filtros assim a fornecem.

Quem não pode ter bons filtros deve recorrer à fervura, como meio seguro de purificação.

A *água fervida* bate-se e areja-se e só depois de arrefecida, se deve beber.

Tem o inconveniente de ser insípida, pouco fresca e pesada, tornando-se, em pouco tempo, desagradável ao gosto.

Em ocasião de epidemia só deve beber-se água fervida.

Os empregados da Companhia que residam ao longo das linhas, só devem deixar de ferver ou filtrar a água, quando a sua pureza for garantida pelo Serviço de Saúde.

Em viagem, quando não houver a certeza de que a água encontrada é pura, recorre-se às infusões fracas de chá ou café, ou mistura-se-lhe um pouco de aguardente, vinho ou sumo de limão.

Mas nada há que chegue à água fervida, por isso o ferro-viário, previdente e cuidadoso na sua saúde, deve sempre prevenir-se com ela, transportando-a em bilhas, garrafas ou frascos.

A água dos pântanos e a dos poços superficiais, nem de uma de fervida se deve beber.

É muito mau hábito andar a beber constantemente, ou quando se está suado ou fatigado.

A água bebida em jejum facilita as funções intestinais; as pessoas que sofrem de prisão de ventre tiram, às vezes, bom resultado do seu uso.

Tomada entre as refeições é mais saudável. Beber muita água dilata o estômago; durante as refeições pode perturbar a digestão.

Admite-se, como dose média, 4 decilitros até meio litro a cada refeição, quantidade a reduzir a metade nos doentes de estômago e à terça parte nas pessoas que sofrem dos rins.

Em caso algum se deve beber durante as três primeiras horas que se seguem à refeição para evitar atrasos na digestão.

Os doentes dos rins têm muito a lucrar bebendo um ou dois copos de água, uma ou duas horas, antes das refeições.

As frutas aquosas maduras são boas para matar a sede; as verdes não devem comer-se por serem causa de diarreias muito perigosas.

A água gelada congestiona o estômago e atrasa a digestão, se é que a não impede.

A dez graus (10°), é completamente fresca e agradável.

Os doentes do estômago (*dispépticos*) devem beber água tépida, entre 30 e 38 graus, o que facilita o trabalho da digestão e diminui as flatulências.

Como a água quente é desagradável ao paladar, deve recorrer-se às infusões aromáticas feitas com *tília*, *camomila*, *fólias de laranjeira*, *erva cidreira*, etc.

A infusão de *tília*, muito aromática, e calmante, é muito recomendada às pessoas nervosas.

O chá de *camomila*, ou de *macela*, é também aromático e estomacal, assim como o de *fólias de laranjeira* e de *erva cidreira*, este muito usado com vantagem por alguns dispépticos.

Além de auxiliarem a digestão são também ótimo meio de tornar agradável a água esterilizada pela fervura.

Em resumo, a água activa as secreções intestinais, excita os emuntórios dos rins e da pele.

Tomada em excesso, principalmente durante as refeições, distende o estômago, (*dilatação*) favorece a indigestão e provoca a diarreia, fatiga o coração e produz a anemia.

O vinho resulta da fermentação alcoólica do sumo das uvas maduras.

Ocupa o primeiro lugar entre as bebidas alcoólicas, sendo a mais antiga de todas as bebidas artificiais conhecidas.

Das substâncias que entram na sua composição, as mais importantes, pelo papel que representam e pela sua quantidade, são a água, 800 a 935 gramas por litro, o álcool, 100 gramas, o mel e a glicerina, 4 a 13 gramas, as matérias corantes 0,6 a 2 gramas, e os tartratos, 4 gramas.

Os outros componentes não excedem na sua

totalidade, 9 a 13 gramas por litro e são eles que lhe comunicam o seu sabor especial e o aroma que tanto os caracterizam e distinguem vários vinhos.

De todos estes elementos o principal é o álcool que nêle entra na proporção de 6 a 25%.

Aqueles vinhos em que a quantidade de álcool se aproxima do limite inferior são bebidas alcoólicas de pouca graduação.

O vinho fraco (*palhete*), em pequenas quantidades, na dose média de meio litro a cada refeição, pode contribuir para despertar o apetite, favorecer o trabalho da digestão e reanimar o organismo, principalmente se lhe for adicionada uma pouca de água.

Nêste caso, só são de recear as falsificações com qualquer álcool mais venenoso do que o da uva (*álcool etílico* ou *ordinário*).

Os vinhos fortes, também chamados *generosos* (*Porto*, *Madeira*, *Xerez* e equivalentes) de riqueza alcoólica entre 15 e 20% e mais, devem ser usados com muita moderação.

Os vinhos espumosos, análogos aos de *Champagne*, já bem preparados entre nós, gosam de propriedades estimulantes e estomacais. São empregados como medicamento contra os vômitos, sendo esta sua acção anti-emética mais intensa, quando gelados.

Além disso contribuem também para aumentar a função urinária (*diuréticos*).

Resumindo: o vinho, usado em doses moderadas, por indivíduos normais e de boa saúde produz uma excitação benéfica e facilita a digestão.

O vinho tinto é melhor tolerado pelos doentes do estômago, do que o branco.

A excitação da actividade do coração, produzida pela ingestão de pequenas quantidades de vinho, é nítida, assim como a elevação acentuada da tensão sanguínea e a excitação cerebral manifestada na inteligência e na afectividade.

O vinho está contraindicado nas crianças que dêle não deverão fazer uso antes dos 14 anos; nos indivíduos portadores de *excitabilidade nervosa* mais ou menos pronunciada; nas pessoas muito *sanguíneas* atreitas a congestões cerebrais; nos doentes de *estômago*, principalmente nos que sofrem de azia; nos portadores de albumina (nephrites agudas ou crónicas); nos

doentes do coração e naqueles que tenham tendência para as hemorragias pulmonares.

Pode ser alterado, durante a fermentação, pelos germes trazidos pelo ar ou depositados à superfície dos bagos de uva que podem produzir a fermentação acética, o amargo excessivo, e a viscosidade, alterações que se evitam fazendo aquecer o vinho a 55°, temperatura suficiente para destruir aquêles parasitas.

Esta operação conserva-o indefinidamente e quando êle envelhece é superior ao não aquecido.

Os de maior riqueza alcoólica, aproximando-se do limite máximo, são *vinhos fortes* que podem competir com as aguardentes de graduação inferior.

O *vinho branco* difere do *vinho tinto* em ter pouco tanino.

O vinho modifica-se lentamente pela acção do tempo.

O *vinho velho* é mais perfumado e menos alcoólico.

O *vinho ordinário* tem 8 a 10% de alcool; o *vinho verde* tem 6 e menos.

A *cerveja* é principalmente usada nos países em que há pouco vinho.

Provém da fermentação alcoólica do cozimento da cevada, aromatizado pelo *lúpulo*.

A cevada é, ás vezes, substituída pelo arrôz, milho, aveia, centeio, etc.

A *cerveja fraca* (2° a 3° alcoólicos) e a *forte* (6° a 7°) tem propriedades nutritivas, sendo, por isso, considerada como uma bebida saudável.

Como produtora de calor equivale a duas terças partes do seu volume de leite e a metade do seu peso de carne ou de batatas.

E', pois, uma boa bebida para associar à alimentação.

Mais nutritiva e menos excitante do que o vinho, é *estomacal*, *diurética* e favorece a transpiração (*diaforética*).

Indica-se como bebida habitual em certas dispépsias, nos casos de desnutrição (*tuberculose e anemias*) e está contraindicada na gôta, diabetes, dilatação do estômago e obesidade.

A *cerveja* falsifica-se empregando açúcar (*glicose*) contendo ácido arsenioso o que dá lugar

às *paralisias arsenicais*, observáveis por vezes, nos grandes bebedores.

Também se adultera substituindo o *lúpulo* pela estriquinina, quássia amarga, genciana, álces, nós vômica, ácido salicílico, o que é prejudicial à saúde.

A *cerveja* pode ocasionar a embriaguês aguda e conduzir ao alcoolismo crónico, quando tomada em grandes porções e habitualmente. Os grandes bebedores de *cerveja* (em geral alcoólicos) não são freqüentes no nosso país, embora, nos últimos anos, tenha aumentado sensivelmente o consumo desta bebida, o que é para estranhar num país essencialmente vinícola.

As *bebidas brancas*, ou *alcoólicas*, (aguardente, licôres, conhaque, rum, etc.) só devem ser usadas por indicação do médico.

O *alcool* que elas contêm não é um alimento, embora, em doses moderadas, *levante as forças, disponha para o trabalho, active a inteligência, desperte o apetite e auxilie a digestão*.

Todas estas qualidades, quando a dose aumenta, se transformam em defeitos de maior ou menor gravidade, (*torpor, embrutecimento, perversão moral, perda de apetite, dificuldade da digestão, doenças do estômago, figado, rins, coração, etc.*).

Absorvido em *fraca dose* não é queimado, pelo contrário, circula no sangue penetrando na intimidade dos tecidos, das vísceras (*figado*) e até nos humores.

Pode isolar-se no leite. As mãis, ou amas, que bebam muito vinho ou usem de bebidas alcoólicas, podem embriagar as crianças que amamentem.

Êste poder de difusão do alcool mostra que nenhum órgão escapa à perniciosa acção de tal veneno.

O *sistema nervoso* é extremamente sensível à sua acção.

O *estômago* é, principalmente, atacado na mucosa e pela destruição das suas glândulas, que se caracteriza por sinais que podem ir desde a dor mais ou menos intensa, pela acidez mais ou menos forte, até à hemorragia.

As *úlceras do estômago* e do duodeno são, muitíssimas vezes, de natureza alcoólica.

A *esclerose* (endurecimento) dos rins e das artérias e a *cirrose do figado* têm também

por causa o uso imoderado das bebidas alcoólicas.

As *bebidas espirituosas*, em que o álcool entra desde 45 % até 70 %, estão absolutamente condenadas e só devem ser permitidas em doses pequeníssimas, em condições muito especiais, e, apenas, quando se deseje obter um efeito imediato.

No inverno, quando o frio fôr muito intenso e o serviço obrigue os agentes a expor-se aos rigores do tempo durante algumas horas, poderá beber-se aguardente de vinho em pequena quantidade, de preferência associada ao chá, ou ao café, para assegurar a resistência às baixas temperaturas.

Todas as *bebidas alcoólicas* em grande quantidade produzem a *embriaguês* (alcooolismo) que é uma indignidade e uma falta de disciplina.

Tomadas habitualmente em pequenas quantidades são ainda mais perigosas.

Do seu uso repetido provém o *alcooolismo crónico*, que perturba profundamente as funções do cérebro e que pode levar ao crime, conduzir à loucura ou à morte.

Deverá evitar-se e até proibir-se tomar bebidas alcoólicas todos os dias e muitas vezes, ainda que em pequenas quantidades, principalmente quando o estômago se encontrar vazio.

Condenado está, pois, o hábito de beber aguardente, ou qualquer outra bebida espirituosa, ao levantar (*matar o bicho*).

Os filhos dos alcoólicos herdaram, quasi sem-

pre, os vícios e os defeitos dos pais, quando não possuem outros ainda piores.

A tendência para o crime nos homens e para a prostituição nas mulheres, quasi sempre, tem por causa o alcooolismo dos pais.

Outras vezes são apenas, idiotas, imbecis, ou defeituosos orgânicos, entes perfeitamente inúteis para si e para a sociedade.

Um grande número de suicídios é provocado pelo alcooolismo.

Nenhum envenenamento tem um poder de destruição que se lhe assemelhe, que vai desde o indivíduo até à família e se reflecte no futuro da raça.

Os alcoólicos morrem quasi sempre novos.

A tuberculose, essa terrível doença que tantas mortes causa, aparece com mais facilidade nos alcoólicos, que lhe não resistem durante muito tempo.

O povo julga que o vinho e as bebidas alcoólicas dão força e ajudam o homem a trabalhar.

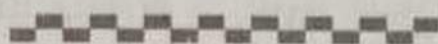
Quando se toma qualquer bebida alcoólica produz-se sempre um certo grau de calor que anima e parece dar força para o trabalho.

Mas essa força é apenas aparente.

O álcool não tem grande poder alimentar e o esforço empregado no trabalho faz-se todo à custa do próprio corpo. O que este perdeu não lho restitue o álcool.

O alcooolismo é um verdadeiro flagelo social que é preciso combater com a maior energia.

(Continua)



Pensa no que vais fazer,

que farás o que desejas.

Digressão literária.

Marcelino António da Silva Mesquita, ou simplesmente Marcelino Mesquita, como é vulgarmente conhecido, nasceu na vila do Cartaxo em 1 de Setembro de 1856. Formou-se pela Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa e veio a falecer com sessenta e três anos.

Foi o maior dramaturgo português dos tempos modernos e ainda hoje os seus dramas históricos entusiasma as platéas.

Estreou-se quando estudante, com o drama Leonor Teles, representado pelos seus colegas e desde então até falecer, a sua vida foi uma ininterrupta série de triunfos.

Além do drama já citado, escreveu para o Teatro as seguintes peças: A Pérola, O Regente, Pedro o Cruel, O Senhor da Índia, Peraltas e Sécias, Sempre Noiva, Envelhecer e o violentíssimo drama A Dôr Suprema.

Escreveu, também, como poeta que foi de uma rara sensibilidade, os livros: Meridionais, Morta Galante e o Grande Amor.

Em prosa, escreveu o livro de contos Na Azenha, donde extraímos o trecho que segue.

A desforra do maioral

.....
.....
Mas neste momento, um toiro vivíssimo, negro retinto — o *Chamço* — num movimento brusco, leve como um palhaço voltou-se nas pernas e desprezando gritos e varas, partiu como uma flecha pelas lezírias fóra.

Cabrestos e toiros entraram de roldão numa nuvem de pó, apertando-se os corpos, levantando as cornaduras a facilitar a entrada pelo portão da arribana.

Cavalos e cavaleiros, resfolgavam pelo cansaço da corrida: os guardadores, de pé, limpavam o suor da testa à manga da camisa de riscado azul; e os campinos, fincando o coto dos pampilhos na terra, apoiavam-se-lhes, para se voltarem no albardão a seguirem com a vista o cabano que corria ainda ao longe, a perder-se de vista transpondo ribeiros, saltando valas, numa orgia de liberdade como impellido por coisa má.

— Têmo-la travada — casquinou Felisberto, o maioral, olhando na direcção do *Chamço*, acenando a cabeça enrugada cujos cabelos brancos longos e ralos oscilavam ao vento,

saídos do cone azul do barrete — tão certo como chamar-me Felisberto, aquele maldito vai pôr-nos o sal na moleira.

— Êle tem andado todo o dia com a mosca, retrucou o eguariço, rapazelho magro, aloirado, que apertava a cinta encarnada, volteando nos pés.

— A mosca nos vai êle dar a nós, o alma do diabo. Tomou crença para a estrada rial e havemos de suar com êle pr'ó tornar, explicou o Zé da Arrifana, tirando detrás da orelha direita uma ponta de cigarro e da algibeira do colete uma caixa de latão com isca e petisco, dispondo-se a ferir lume.

— Parou na corte dos Topóes, confirmou o Felisberto que o não largava de ôlho. Vamos a isto, rapazes!

Os cabrestos foram tirados da mota: os campinos endireitaram se nos aparelhos, os sapatos bateram na madeira dos estribos a procurar o encaixe, carregaram nos barretes para a testa, os pampilhos ergueram-se, o guia meteu-se de cabeça baixa, humilde, entre os dois cavaleiros da frente que endireitaram para os Topóes. De longe o *Chamço* vigiava a expedição. Como

num requinte de delicadeza começou a vir-lhes ao encontro, pausadamente, com ar de grão senhor que antecipa gentilmente a chegada do hóspede. Ao chegar ao rancho ameaçou com uma cornada o guia que se lhe dirigia, e resolutamente, em grande estardalhaço, internou-se no grupo loiro dos cabrestos.

— Cuidado, avisou o Felisberto. Vá de vagar... nada de varas!

Ladearam a passo, a tapada. A uns cem metros da mota, o guia meteu a trote. Os cavaleiros imitaram os cabrestos e numa nuvem de pó, o bando deslocando-se, entrou a meio pela lezíria. A uns cinquenta metros os campinos apertaram os cabrestos incitando-os com gritos — oh! óió! ió! — estendendo as varas a obrigá-los a marcharem cerrados, unidos, envolvendo o toiro e arrastando-o fatalmente, pelo impulso do movimento combinado, na mesma direcção.

Mas o *Chamitço* tinha o seu plano. Quási ao pé da mota, tentando parar, percebeu que era arrastado; forçou então o espaço entre dois cabrestos da frente ajudando-se do impulso trazeiro, obliquou de súbito a um lado onde havia clareira, atirou ao chão o cavalo e o campino que se lhe pôs na frente e em direcção oposta à primeira, partiu como uma bala!

Os cabrestos redemoinharam de súbito, apanhados pelas varas, tocados pelas choupas e no meio da algazarra, de gritos dos campinos, partiram em carreira atrás do *Chamitço*.

Um quarto de hora depois o cortejo chegava de novo perto da arribala e pela terceira vez o *Chamitço* frustrava esforços e táticas desfazendo-se de peias e abalando pelas terras!

* * *

O patrão João acabara de jantar e acendendo o charuto chegara à janela para completar com o gôso da vista suave do rio e dos pinhais fronteiros o começo da digestão, que começava a afagar-lhe com carícias de veludo a mucosa do estômago. Notou que havia desusado movimento pela mota do Frade e lançando mão do binóculo inteirou-se do que se passava.

Pela terceira vez em que o *Chamitço* fazia a sua graciosa partida, ferveu-lhe o sangue de

ribatejano, gritou para baixo, para o pátio, ao criado que lhe aparelhasse o lazão, foi buscar a vara de junco das grandes ocasiões, cavalgou e partiu a galope em direcção à mota.

O grupo dos campinos discutia já em grande perplexidade; o toiro solto faria das suas; era melhor vêr se o laçavam entre os cabrestos; era melhor não laçarem...

À chegada do patrão calaram-se.

— Então que é isto, maioral? perguntou o João, com ares pimpões, gasta-se uma tarde para emalhar um toiro?

— Oh! senhor meu amo, respondeu um pouco ofendido o Felisberto, saiba o senhor que se tem feito o que se pode. O raio do animal é que está c'o ela ferrada e nem à mão de Deus Padre se acomoda!

Os guardadores apoiaram com as cabeças e o Zé da Arrifana que tinha apanhado o trambulhão, confirmava, apalpando a anca esquerda:

— Eu que o diga que ainda não sinto este quadril.

— Óra adeus, contestou o patrão João, vocês quanto mais tempo têm de ofício menos sabem; súcia de burros! E, dirigindo-se a Felisberto: tu, maioral parece-me que já estás velho para estas coisas. Óra, vamos lá a vêr... toma daí... andar!

O Felisberto fizera-se vermelho. Abriu a boca como quem vai responder... depois como em reflexão íntima abanou a cabeça encolhendo levemente os ombros num gesto de desdém e levantando o pampilho, desabafou metendo a aguilhada no cabresto mais próximo, enquanto com uma voz onde se adivinhava uma ligeira ironia, aprovou: — pois vamos lá a vêr.

O patrão é que comandou a manobra.

As mesmas peripécias: aproximaram-se do toiro, envolveram-no, voltearam por caminho diferente para lhe tirar a crença, meteram a trote direitos à mota, o animal bem apanhado, cabrestos unidos, varas em riste. Estavam a cem passos... a cinquenta passos... a vinte... o toiro ia entrar!

Mas de súbito o *Chamitço* começou a amiudar o passo, fincando-se nas mãos para resistir ao impulso da onda, ensarilhou à direita e à esquerda, rasgou o curvilhão do cabresto mais próximo, acou num último esforço, voltou-se

nas pernas e livre do apêto que o arrastava, enquanto os cabrestos entravam levados pelo impulso, parou-se com a cabeça hirta, um olhar altivo de ironia, de desafio, de teima suprema!

Soltaram-se pragas.

Homens e cavalos gotejantes de suor, estropiados, vencidos pelo cansaço, consultavam-se com o olhar, quebrados pelo desânimo!

* * *

O *Chamiço* quedara-se a dez passos da mota, provocador, o olhar luminoso e vivo, pronto a investir ou a abalar, conforme lhe aprouvesse ao primeiro sinal de ataque.

— Os cabrestos, gritou o patrão João num ímpeto de desespero, vamos a acabar com isto!

— Não é preciso, disse uma voz, e nisto, a meio da porta da arribana, Felisberto, o velho maior, rubro de cólera, apareceu e perfilando-se com o toiro gritou:

— Eh! toiro! Eh! toiro!

E, como este o olhasse indeciso e insolente, o maior arrancando da cabeça o gôrro de lã azul e atirando-lho aos pés, gritou de novo, mais alto, nervoso, intimativamente: Eh! toiro! Eh! toiro!

— Eh! Felisberto! Eh! Homem! exclamaram de todos os lados.

— Sáí daí, maior, intimou o João imperativo, assustado perante tal audácia.

O velho não ouviu. O olhar fixo no toiro, os braços ao alto, as palmas das mãos para a frente, o corpo ligeiramente curvado para trás, firme, provocador, um rito de raiva a vincar-lhe a boca, tudo nêle desafiava — cabeça, braços, tronco, num impulso de cólera insustida, numa provocação ousada, num repto brutal, decisivo, de animal contra animal, de valentia contra valentia.

E, batendo na terra com o pé esquerdo, repetidas vezes, numa alucinação crescente, louca de todo o seu ser, insultava: — Eh! toiro! Eh! cobarde!

O toiro deteve-se um instante fixando-o. Percebeu o desafio e levantando a cabeça num movimento brusco de gatilho, rápido, firme, olhou-o, entre pasmado e indeciso, certo de o estatelar contra os madeiros da arribana, depois

de o desconjuntar, com os páus, num derrote de aço!

Tudo isto se passara num relâmpago. De repente o toiro agitou num movimento brusco os pavilhões das orelhas e a este sinal de ataque, os gestos, as vozes, as respirações, cessaram de súbito, naquela anciedade, muda, paralisante, que domina o espírito, num perigo eminente de vida, inevitável, fatal.

Feriu lume o olhar da fêra e, num repente, viram-no arrancar contra o homem, baixar a cabeça, levantá-la com um corpo enovelado, entre os còrnos e sôbre o cachaço negro a mancha clara da cabeça do velho maior, embarbelado, o focinho do bruto apertado entre as côxas, cingido, rígido como num tétano, cravado como um tigre no dorso da prêsa que se defende e luta! Homem e toiro desapareceram como um raio pelo portão da mota!

Sacudidos do pasmo os campinos saltaram dos cavalos, os criados correram entrando de roldão atrás do grupo esperando encontrar despedaçado, contra um dos inúmeros troncos de pinheiro, o corpo do velho. Na dúvida claridade da arribana mal distinguiram o grupo dos cabrestos que se enovelavam ruidosamente. Aí correram. O toiro, percorrendo por felicidade, uma coxia livre, esbarrara com êles que apertados entre a parede do fundo e a manjedoura, prestes a debandar pelo susto, redomoínham perplexos e receosos aos gritos dos homens e almofadavam homem e toiro. Lesto, o eguariço lançou a corda ao pescôço do *Chamiço* e volteou-a no tronco mais próximo: os restantes caíram sôbre o animal que barafustava frouxamente e libertaram o Felisberto que se ergueu oscilante, num cambaleio de êbrio, que dominou rápido!

* * *

O esforço arrancara-lhe os botões da camisola e o peito largo, ondeado pelo relêvo dos peitorais, acobreado pelo sol das lezírias, luzia na claridade dúbia da arribana a lembrar o tronco de bronze polido de um gladiador! A cara rugosa iluminava-se, com um riso íntimo; o olhar brilhava húmido como o de um rapaz, juventude e fogo contra que protestava a brancura da cabeleira revolta nos episódios da luta!

Era rialmente grande, o velho! dessa grandeza de raça que joga a vida na futilidade de um despeito ou de um capricho como coisa banal e efémera, e todavia tão grande na sua insignificância, que ao jogar-se é quando se ganha o menor lucro, e torna-se, quando se perde, — a maior dádiva!

Compondo o vestuário êle sorria, enquanto os companheiros seguravam o alfirmo sujeitando o *Chamiço* e comentando:

— Não te saís doutra, como esta!

— Anda que te livraste de bôa!

— Ora, adeus, emendava êle, com ares de valentão, encolhendo desdenhosamente os ombros...

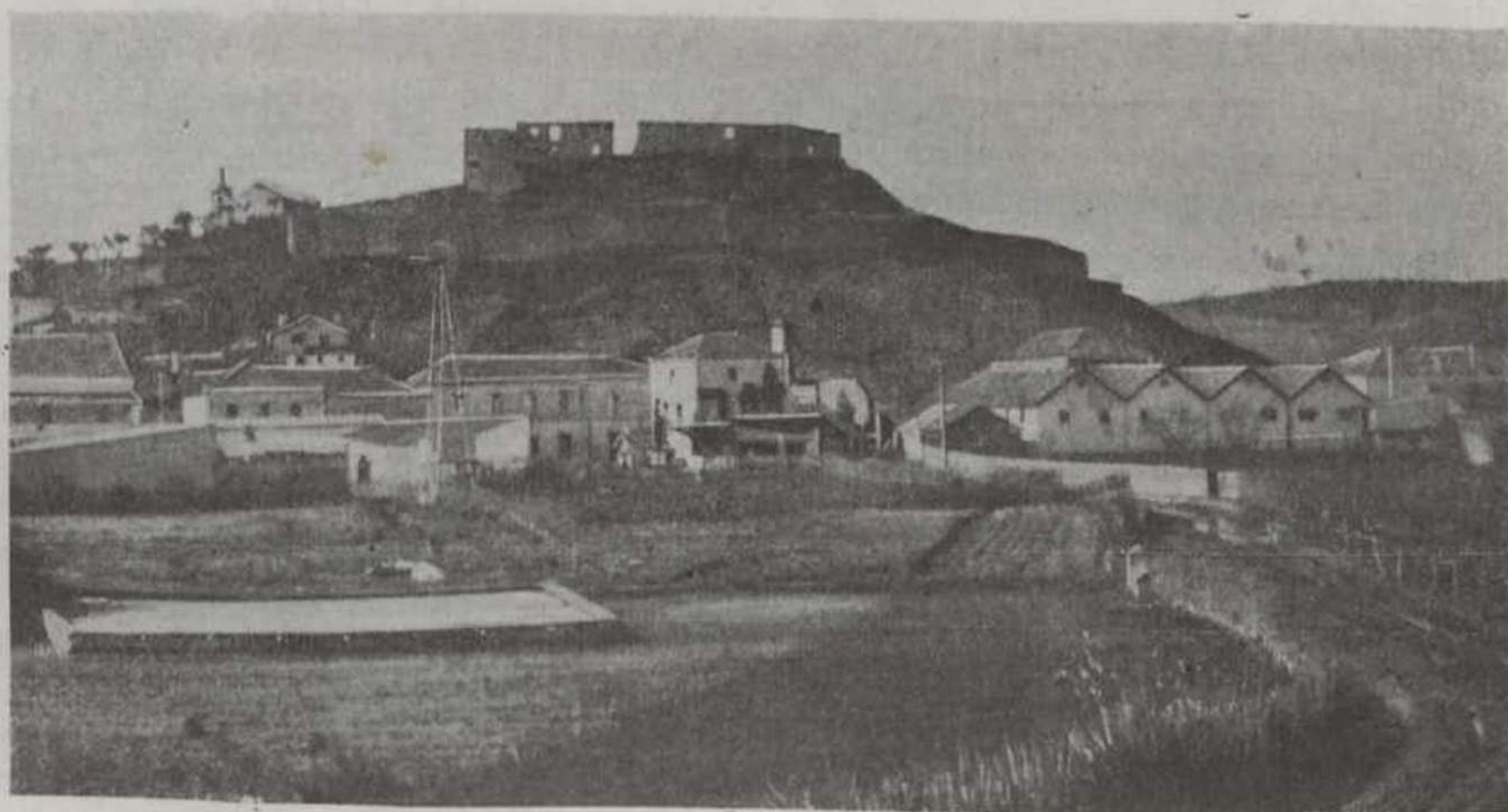
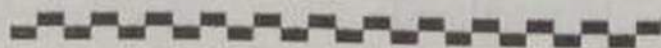
— Qual, ora adeus, interrompeu o patrão João. Isso na tua idade não se faz! É uma doidice!

O Felisberto olhou-o sorrindo e com um grande ar superior replicou:

— É para o patrão vêr que ainda não estou tão velho como isso! e batendo com a mão espalmada no lombo do toiro que estremecia nervosamente: — coitada da criança! peguei muita vez o teu pai e o teu avô! pois que pensavas?!

O patrão João embuchou com o remoque, enquanto os criados rindo à sucapa e afastando-se largavam a corda. O *Chamiço* como que envergonhado resfolgou de súbito e de cabeça baixa correu para o grupo dos cabrestos que volteava no fundo escuro da mota, entre ruídos de respirações em jacto e de chocalhos batidos.

O Felisberto teve — desde essa tarde — a fama indiscutível do primeiro pegador do Ribatejo!



O Castelo de Tórres Vedras

Fotog. do Snr. Eng.º Frederico Abragão

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 550. — Tendo a Companhia Nacional publicado a sua Tarifa Especial Interna n.º 11 de G. V. para «Telegramas particulares» em vigor na sua rede geral incluídas as linhas arrendadas, que anula o Capítulo VIII da Tarifa Especial n.º 1 de G. V. do M. D. e não tendo, as estações destas linhas, instruções, nem tão pouco, recebido a referida Tarifa, peço seja esclarecida a forma como se devem fazer as cobranças respeitantes a telegramas destinados àquelas linhas.

Fica sem efeito o que se acha estabelecido na Circular 642? Ligam-se os preços do Capítulo VIII com aquela Tarifa?

R. — As taxas dos telegramas particulares a transmitir por estações das Linhas do Minho e Douro para as das Linhas da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, fazem-se pela ligação dos preços do Capítulo VIII da Tarifa 1 de G. V. do Minho e Douro com os da Tarifa 11 da Companhia Nacional, recentemente distribuída.

P. n.º 551. — Se um passageiro comprar, por exemplo, em Mafra um bilhete de 3.ª classe para Lisboa-R. e, por motivo inesperado, pretender, antes da chegada do comboio, embarcar em 2.ª classe, pôde fazer-se na estação a cobrança da diferença por mod. F. 8 com ou sem os 5% ou diz-se ao passageiro que embarque para a cobrança ser feita em trânsito?

R. — Deve efectuar-se nas estações, a cobrança pela mudança de classe com o aumento de 5% por meio do mod. F. 8.

P. n.º 552. — Peço me sejam indicados quais os mínimos de peso a taxar para aplicação da Tarifa Especial n.º 1 de p. v. às remessas constituídas por:

«Antracite nacional a granel».

«*Brquettes* (aglomerados de carvão mineral nacional)».

«Carvão de pedra nacional a granel».

A página de erratas da Classificação Geral de Mercadorias manda inscrever nestas rubricas a tabela 30, mas não indica os mínimos de peso para aplicação da referida tabela e Tarifa.

R. — As mercadorias em referência só podem beneficiar da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. quando constituam carregamento de vagão completo ou pagando como tal, com sujeição aos mínimos de peso indicados na coluna da Classificação Geral «Carga mínima de vagão completo ou pagando como tal».

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Comunicação-Circular n.º 7. — Esclarece que a Tarifa Especial n.º 15 de G. V. é aplicável a grupos de menos de 10 passageiros desde que paguem como se fôsem 10.

II — Fiscalização

Circular n.º 806. — Prescrições a observar e esclarecimentos necessários para a aplicação da Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V.

Circular n.º 808. — Dá instruções para a venda de bilhetes em serviço combinado com as Empresas ferroviárias portuguesas.

Circular n.º 809. — Para instrução do pessoal e a fim de facilitar o seu conhecimento e a sua consulta, reúne todas as disposições relativas ao transporte de taras, em retôrno ou não, de remessas em cheio.

Circular n.º 810. — Por terem sido alteradas algumas disposições relativas a armazenagens, estacionamentos e prazos gratuitos para carga

ou descarga de vagões e a fim de facilitar aos agentes interessados o seu conhecimento, reúne todos os elementos respeitantes ao assunto.

Circular n.º 811. — Dá instruções sobre a forma de proceder com os militares portadores de bilhetes meios de qualquer classe, fornecidos à vista de requisições.

Carta impressa n.º 1162. — Trata da concessão da redução de 50% nas antigas linhas do Estado e Vale do Vouga, nos transportes com requisições do Estado.

Presta, também, esclarecimentos sobre as taxas dos telegramas particulares destinados às estações das linhas exploradas pela Companhia Nacional, aos quais passa a ser aplicável a Tarifa Especial Interna n.º 11, de g. v., daquela Companhia.

Carta impressa n.º 1163. — Trata da utilização do mod. F 39 para acompanhar a escrituração das remessas da Tarifa 8/108 destinadas a Lisboa-R. Domicílio.

Carta impressa n.º 1164. — Relação de passes, bilhetes de identidade e anexos a apreender, extraviados na 1.ª quinzena de Dezembro.

Carta impressa n.º 1165. — Presta esclarecimentos sobre a forma de proceder com o fornecimento de documentos para o transporte de cães nos canis ou nas carruagens.

Carta impressa n.º 1166. — Trata da concessão de 25% sobre os preços da Tarifa Geral, no preço do transporte de pessoas que quizessem tomar parte na Excursão à Ilha da Madeira, projectada em Dezembro passado.



Carta impressa n.º 1167.—Faz recomendações sobre a utilização do mod. F 85, que unicamente se destina a reclamar dos expedidores e consignatários das expedições efectuadas, as importâncias que lhes tenham sido cobradas a menos.

Carta impressa n.º 1168.—Informa acerca da validade para 1934 dos passes fornecidos pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

Carta impressa n.º 1169.—Informa ter sido prorrogada até 15 de Janeiro a validade dos passes dos vendedores de jornais.

Carta impressa n.º 1170.—Informa acerca do prazo de validade dos passes anuais e temporários fornecidos pela Companhia.

III—Serviços Técnicos

Comunicação-Circular n.º 29—Recomenda o máximo

cuidado na limpeza e desinfecção dos urinóis e retretes das estações.

Instrução n.º 2252.—Regula a sinalização da Bifurcação de Louzado.

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

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	4.573	4.577	1.783	1.822	1.716	1.573
» » 8 a 14.	4.591	4.537	1.893	1.769	1.855	1.505
» » 15 a 22...	5.803	5.501	2.230	2.217	2.078	1.790
» » 23 a 31...	5.201	5.337	1.781	1.988	2.111	1.829
Total	20.168	19.952	7.687	8.483	7.760	6.697
Total do mês anterior	21.185	20.686	8.317	9.159	8.491	7.656
Diferença.....	-1.017	-734	-630	-687	-741	-959

Estatística referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1933

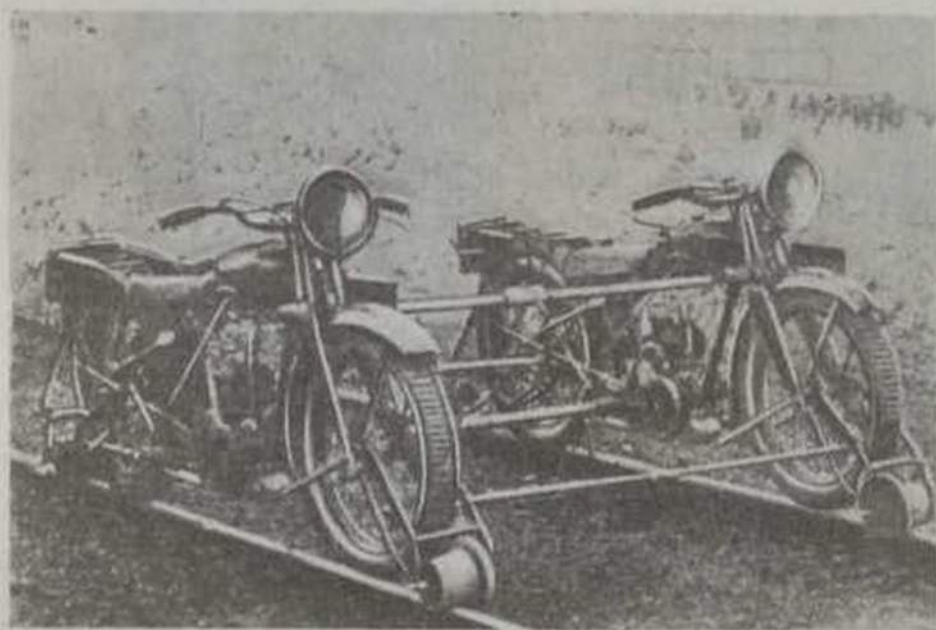
Percorso quilométrico

Combóios		ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
		Percorso efectivo em		Diferenças em 1933		Percorso efectivo em		Diferenças em 1933		Percorso efectivo em		Diferenças em 1933	
		1932	1933	A mais	A menos	1932	1933	A mais	A menos	1932	1933	A mais	A menos
Outubro.....	De passageiros..	390.765	396.995	6.230	—	119.824	122.477	2.653	—	119.982	120.389	407	—
	De mercadorias	241.178	274.194	33.016	—	55.912	46.522	—	9.390	142.514	148.583	6.069	—
	Em manobras..	84.641	83.783	—	858	30.270	29.922	—	348	38.760	39.337	577	—
	Totais..	716.584	754.972	39.246	858	206.006	198.921	2.653	9.738	301.256	308.309	7.053	—
Total das diferenças em 1933		A mais:		38.388		A menos:		7.085		A mais:		7.053	
Novembro....	De passageiros..	396.690	397.040	350	—	121.122	125.278	4.156	—	124.026	123.829	—	197
	De mercadorias	254.825	244.144	—	10.681	43.476	42.274	—	302	129.329	119.455	—	9.874
	Em manobras..	89.860	85.440	—	4.420	29.207	29.897	690	—	40.018	38.183	—	1.835
	Totais..	741.375	726.624	350	15.101	192.805	197.449	4.846	302	293.373	281.467	—	11.906
Total das diferenças em 1933		A menos:		14.751		A mais:		4.644		A menos:		11.906	
Dezembro....	De passageiros..	382.926	381.251	—	1.675	117.312	121.076	3.764	—	119.139	120.084	945	—
	De mercadorias	224.195	228.728	4.533	—	43.332	40.539	—	2.793	111.404	103.932	—	7.472
	Em manobras..	86.571	83.022	—	3.549	28.889	29.081	192	—	35.965	33.779	—	2.186
	Totais..	693.692	693.001	4.533	5.224	189.533	190.696	3.956	2.793	266.508	257.795	945	9.658
Total das diferenças em 1933		A menos:		691		A mais:		1.163		A menos:		8.713	
Desde Janeiro	De passageiros..	4.692.459	4.710.079	17.620	—	1.458.212	1.482.900	24.688	—	1.461.056	1.457.633	—	3.423
	De mercadorias	2.594.582	2.817.041	222.459	—	525.598	505.325	—	20.273	1.256.989	1.310.429	53.440	—
	Em manobras..	988.431	986.573	—	1.858	353.129	353.910	781	—	423.155	418.144	—	5.011
	Totais..	8.275.472	8.513.693	240.079	1.858	2.336.939	2.342.135	25.469	20.273	3.141.200	3.186.206	53.440	8.434
Total das diferenças em 1933		A mais:		238.221		A mais:		5.196		A mais:		45.006	

Factos e informações

Motocicletas drésinas

Em Setembro de 1928 foi aberto um concurso em França pela Secção de Caminhos de Ferro da Engenharia Militar, para a construção de drésinas de fiscalização, constituídas por duas



As duas motocicletas que constituem a drésina

motocicletas a par. Como esta primeira tentativa não desse resultados satisfatórios, novo concurso foi aberto em 1929, com um programa ligeiramente modificado, visando principalmente os seguintes objectivos: a drésina deveria transportar dois homens e 50 Kg. de carga, quer por estrada quer por via férrea, e a operação a efectuar para passar da estrada para a linha ou vice-versa, não deveria demorar mais de 10 minutos nem requerer outro material além do transportado pela própria drésina.

O projecto apresentado pela Sociedade Alcyon foi o que obteve melhor classificação, sendo entregue o primeiro aparelho em Abril de 1930.

Como se verifica pelo exame da figura inserta no texto, as duas motocicletas que constituem a drésina, são ligadas por três barras amovíveis, permitindo, assim, a sua fácil desligação quando se pretendam utilizar as motocicletas em estradas.

Também foi estudada, com os mesmos objec-

tivos, a adaptação de um carro anexo à via férrea. Reproduzimos no texto uma fotografia de uma drésina deste tipo, que foi experimentado com satisfatórios resultados.

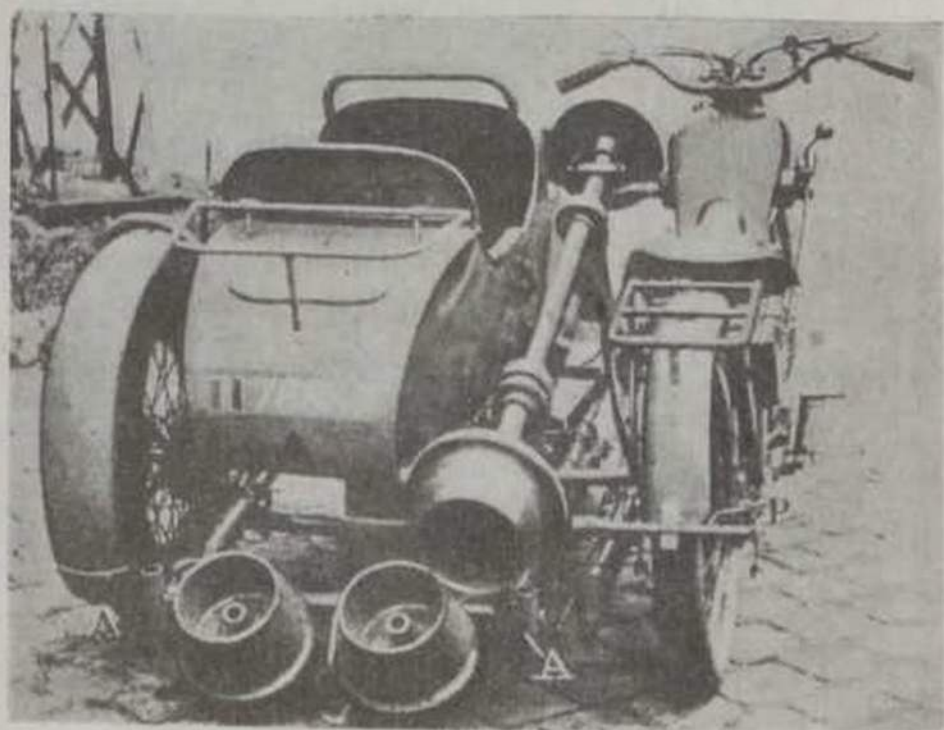
Instrução do pessoal das locomotivas

Afim-de facultar ao pessoal de locomotivas os meios de instrução sobre os assuntos que constituem o programa dos exames para promoção, no dia 2 do mês de Janeiro último foram iniciados cursos para este pessoal, sendo dada diáriamente uma aula no Barreiro, duas em Lisboa, uma em Entroncamento e outra em Campanhã.

A matéria é dada em 37 lições, nos períodos que vão de 2 de Janeiro a 30 de Junho e de 1 de Outubro a 31 de Dezembro.

Todos os agentes que à hora das aulas não tiverem serviço ou estejam no seu repouso podem assistir às aulas, conjuntamente com os seus colegas que tiverem obrigação de comparecer.

Para que o maior número possa receber ins-

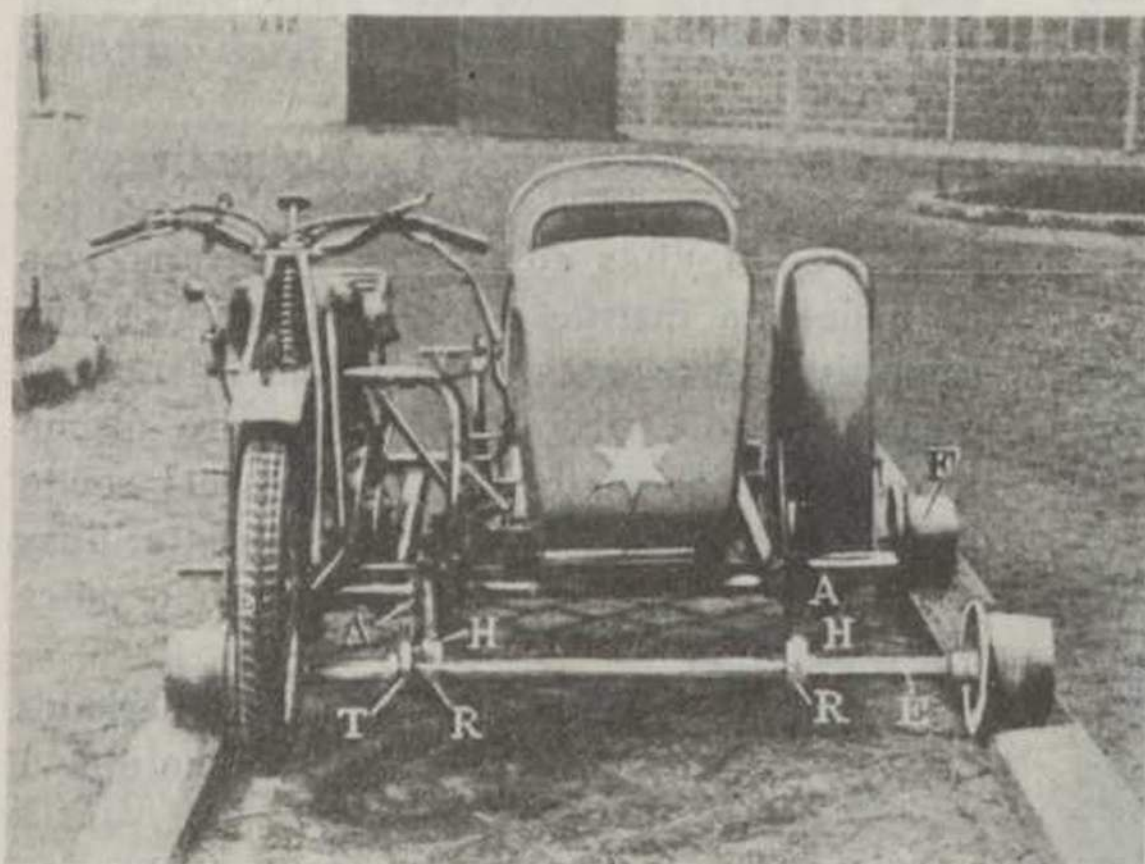


A nova drésina pronta a circular sobre estrada

trução e atendendo à natureza do serviço, cada lição é repetida em seis dias consecutivos.

A abertura dos cursos representa um impor-

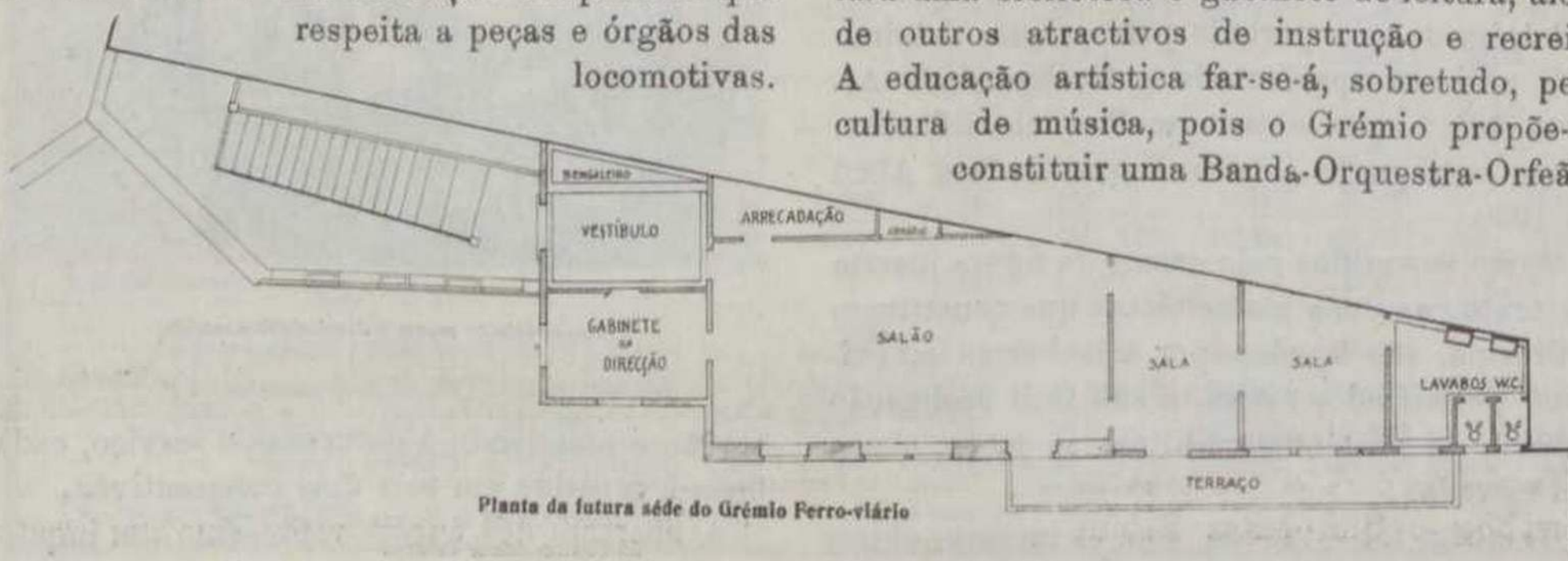
tante benefício para o pessoal de locomotivas, não só permitindo-lhe apresentarem-se convenientemente habilitados nos exames para as suas promoções, bem como, diminuir as responsabilidades em que poderiam incorrer em virtude dum incompleto conhecimento das instruções em vigor. Assim o mostrou muito bem



A nova drésina preparada a circular sobre carris, representados na figura por pranchas de madeira

compreender o próprio pessoal, pela elevada assistência às aulas; na primeira semana compareceram em média por dia 137 agentes, dos quais 63 voluntariamente, o que é digno de elogio.

O *Boletim da C. P.* felicitando aquele pessoal por esta inovação, aproveita a oportunidade para lhe dar a boa nova de que já estão a construir-se os modelos necessários para lhe ministrar também uma instrução completa no que respeita a peças e órgãos das locomotivas.



Grémio ferroviário

Associação Cultural do Pessoal da C. P.

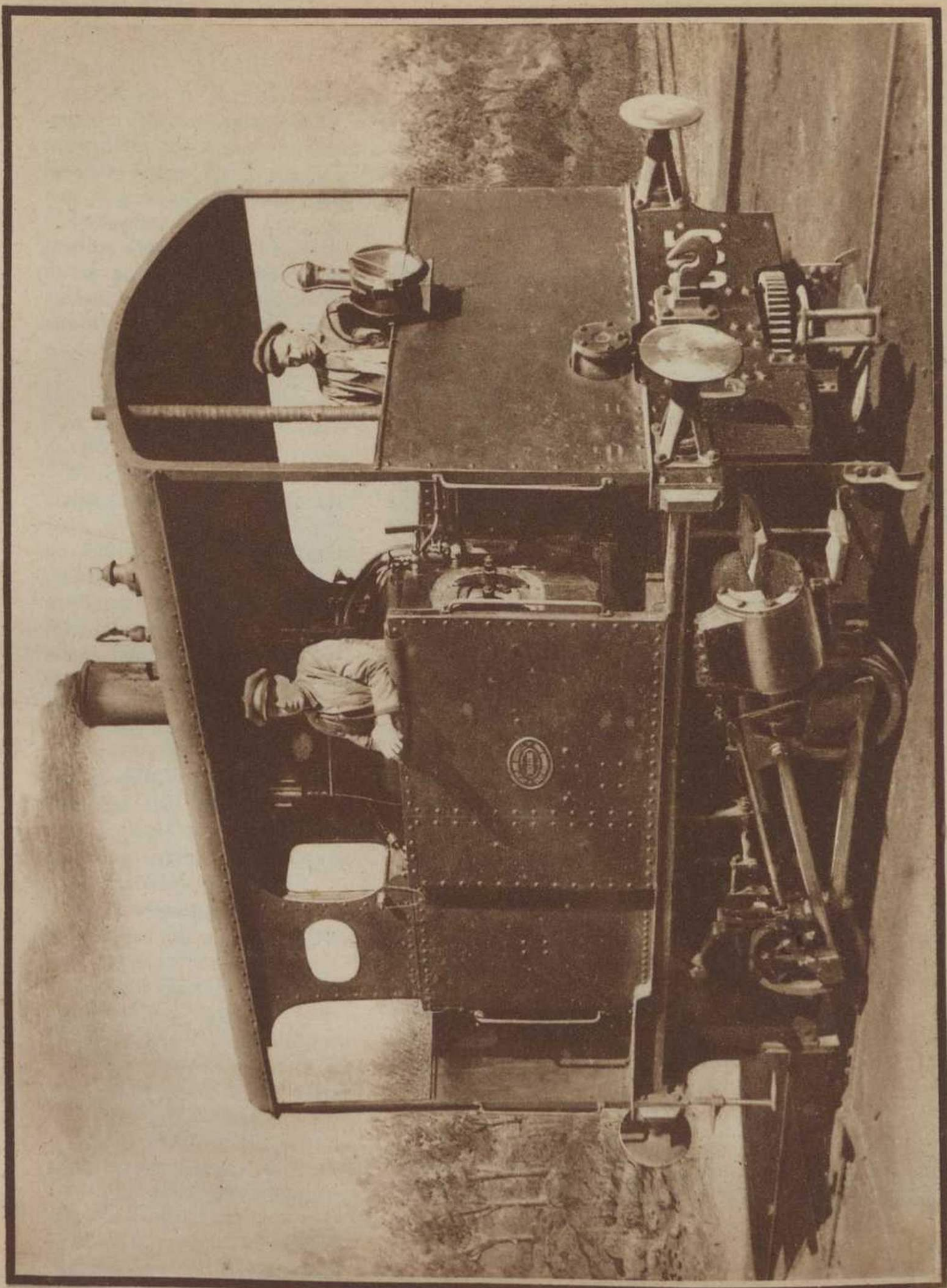
Conforme notícias publicadas na imprensa, realizou-se em 17 de Dezembro p. p., no edifício do Ginásio da antiga Escola Académica, uma reunião convocada pela Comissão Organizadora de uma Associação Cultural privativa do pessoal da C. P., sob a denominação de *Grémio Ferroviário*.

Nessa reunião foram aprovadas: uma moção, aplaudindo as diligências da Comissão Organizadora e prestando homenagem ao Conselho de Administração e à Direcção Geral da Companhia pela coadjuvação prestada à fundação do Grémio; uma proposta transformando a Comissão Organizadora em Comissão Instaladora e completando-a com mais dois membros, e outra nomeando uma Comissão de redacção dos respectivos Estatutos.

Segundo uma circular da Comissão Instaladora, o *Grémio Ferroviário* propõe-se promover a cultura mental, física, artística e profissional dos seus associados, proporcionando lhes também

um centro de salutar convívio e confraternização.

Para estes fins o Grémio organizará conferências sobre assuntos de cultura geral e especializada; palestras técnico-profissionais; cursos de ginástica e prática de desportos; exhibições de cinema educativo; excursões de visita a locais e monumentos históricos, preleccionadas por pessoas de reconhecida autoridade; instalará uma biblioteca e gabinete de leitura, além de outros atractivos de instrução e recreio. A educação artística far-se-á, sobretudo, pela cultura de música, pois o Grémio propõe-se constituir uma Banda-Orquestra-Orfeão.



A locomotiva de manobras 005

Venda de productos farmacêuticos

Além das farmácias indicadas em vários números do *Boletim da C. P.* comunicam-nos que concedem descontos aos agentes desta Companhia, mais as seguintes farmácias:

Laboratório Químico Farmacêutico:

Largo S. Sebastião da Pedreira 1 a 6 — Lisboa.

Esta farmácia concede os seguintes descontos:

Medicamentos manipulados..... 20 %

Especialidades farmacêuticas da casa 20 %

Especialidades farmacêuticas estran-

geiras 5 %

Farmácia Costa:

Rua dos Lusíadas, 30-32 — Lisboa.

Esta farmácia concede os seguintes descontos:

Medicamentos manipulados..... 20 %

Especialidades farmacêuticas nacionais ... 10 %

Especialidades farmacêuticas estrangeiras 5 %

Tabela dos dias da semana de 1801 a 1980

I — Anos							II — Meses												III — Dias da semana						
							Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro							
1801	1829	1857	1885	..	1925	1953	4	0	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2	Domingo.....	1	8	15	22	29	36
1802	1830	1858	1886	..	1926	1954	5	1	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3	Segunda-feira.	2	9	16	23	30	37
1803	1831	1859	1887	..	1927	1955	6	2	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4	Terça-feira...	3	10	17	24	31	
1804	1832	1860	1888	..	1928	1956	0	3	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6	Quarta-feira..	4	11	18	25	32	
1805	1833	1861	1889	1901	1929	1957	2	5	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0	Quinta-feira.	5	12	19	26	33	
1806	1834	1862	1890	1902	1930	1958	3	6	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1	Sexta-feira...	6	13	20	27	34	
1807	1835	1863	1891	1903	1931	1959	4	0	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2	Sábado.....	7	14	21	28	35	
1808	1836	1864	1892	1904	1932	1960	5	1	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4	<p>Esta tabela serve para determinar qual o dia da semana correspondente a qualquer data desde 1801 até 1980. Vamos, como exemplo, determinar que dia da semana foi o dia 8 de Abril de 1899.</p> <p>Na tabela I procuramos o ano de 1899 e seguindo na mesma linha horizontal para a direita achamos na tabela II e na coluna vertical, correspondente ao mês de Abril, o número 6. A este número, somamos, no nosso caso, o número 8 que é o dia da data do nosso exemplo. Obtida a soma 14 vemos na tabela III que a 14 corresponde um sábado.</p> <p>O dia 8 de Abril de 1899 foi portanto um sábado.</p>						
1809	1837	1865	1893	1905	1933	1961	0	3	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5							
1810	1838	1866	1894	1906	1934	1962	1	4	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6							
1811	1839	1867	1895	1907	1935	1963	2	5	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0							
1812	1840	1868	1896	1908	1936	1964	3	6	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2							
1813	1841	1869	1897	1909	1937	1965	5	1	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3							
1814	1842	1870	1898	1910	1938	1966	6	2	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4							
1815	1843	1871	1899	1911	1939	1967	0	3	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5							
1816	1844	1872	..	1912	1940	1968	1	4	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0							
1817	1845	1873	..	1913	1941	1969	3	6	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1							
1818	1846	1874	..	1914	1942	1970	4	0	0	3	5	1	3	6	2	4	0	2							
1819	1847	1875	..	1915	1943	1971	5	1	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3							
1820	1848	1876	..	1916	1944	1972	6	2	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5							
1821	1849	1877	1900	1917	1945	1973	1	4	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6							
1822	1850	1878	..	1918	1946	1974	2	5	5	1	3	6	1	4	0	2	5	0							
1823	1851	1879	..	1919	1947	1975	3	6	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1							
1824	1852	1880	..	1920	1948	1976	4	0	1	4	6	2	4	0	3	5	1	3							
1825	1853	1881	..	1921	1949	1977	6	2	2	5	0	3	5	1	4	6	2	4							
1826	1854	1882	..	1922	1950	1978	0	3	3	6	1	4	6	2	5	0	3	5							
1827	1855	1883	..	1923	1951	1979	1	4	4	0	2	5	0	3	6	1	4	6							
1828	1856	1884	..	1924	1952	1980	2	5	6	2	4	0	2	5	1	3	6	1							

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António da Cunha e Silva

Inspector Principal
Admitido como praticante
em 4 de Setembro de 1893



José Zézere

Conductor Principal
Admitido como carregador
em 7 de Fevereiro de 1894



António da Silva Beja

Ajudante de Secção
Admitido como assentador
em 26 de Março de 1894

Acto digno de louvor

Quando no Domingo, 10 de Dezembro passado, o carregador efectivo Snr. Carlos de Sousa, exercendo as funções de contínuo no Serviço de Tráfego, procedia à limpeza de uma das Repartições, encontrou caída no chão, uma nota de 100 escudos, que imediatamente entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

Por êste acto digno de registo foi aquêlê agente louvado pela Direcção Geral.

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Raul Duarte Geral, factor de 1.^a classe da estação de Entroncamento, agradece, muito pehorado, aos seus superiores, colegas e amigos, o favor de terem acompanhado à sua última morada a sua estremosa mãe, acto que se realizou no dia 11 de Dezembro p. p.»

Sentida homenagem

No dia 17 de Dezembro passado, foi colocado no coval do inditoso chefe António Inácio

dos Santos, no cemitério do Alto de S. João, uma artística placa de mármore com o retrato do extinto, adquirida por subscrição entre os ferro-viários das estações de Lisboa P. e Campolide.

Esta tocante manifestação de saüdade bem revela o apreço que todos tinham pelos dotes de character do infeliz chefe Inácio dos Santos, tão trágicamente colhido por uma locomotiva na estação de Campolide, quando no exercício das suas funções.

Discursaram, fazendo o elogio das virtudes do extinto, o chefe, Snr. Elyseu da Silva Ruivo, em nome da comissão organizadora desta homenagem; o empregado de 1.^a, Snr. Armando Lourenço, em nome do pessoal graduado das estações de Lisboa P. e Campolide; o Snr. José Rodrigues da Silva, em nome da Associação de classe do pessoal dos Caminhos de Ferro; o Snr. João Moura Ramos, em nome do pessoal braçal e por fim o Snr. José dos Reis, que agradeceu em nome da família a homenagem prestada.

Sôbre o túmulo foram depositos muitos ramos de flores naturais, dentre os quais se destacava o que foi oferecido pela Direcção do Monte-Pio Ferro-Viário, com uma sentida dedicatória.

Nomeações

Mês de Dezembro

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 4.^a Secção: Dr. Vítor Hugo Coelho da Guerra Semedo.

Agentes reformados

EXPLORAÇÃO

Mês de Outubro

António da Fonseca, agulheiro de 1.^a classe.

Mês de Novembro

Inácio Martins Saraiva, capataz principal.

Mês de Dezembro

Francisco Duarte, agulheiro de 3.^a classe.
Carolina da Conceição, guarda de P. N.

MATERIAL E TRACÇÃO

Mês de Dezembro

José de Sousa, vigilante.
Pedro Manuel Libório, vigilante.
Jacinto Mendonça, maquinista de 2.^a classe.

VIA E OBRAS

Mês de Dezembro

José Campos, encarregado de pedreiros.

Isabel da Conceição, guarda de distrito.
Elvira da Conceição, guarda de distrito.
Maria de Jesus, guarda de distrito.

Falecimentos

Mês de Dezembro

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

† *Fernando Queirós*, Enfermeiro de 2.^a classe.
Admitido como enfermeiro de 3.^a classe em 2.^a de Setembro de 1927.

EXPLORAÇÃO

† *Jaime Filipe Leiria*, factor de 1.^a classe em Faro.

Admitido como praticante em 20 de Setembro de 1917, foi promovido a factor de 1.^a em 31 de Maio de 1926.

† *Jacinto Augusto*, carregador em Valado.
Admitido como carregador em 21 de Agosto de 1918.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Serafim Teixeira*, Limpador de máquinas no Depósito de Gaia.

Admitido em 30 de Abril de 1924 como limpador de máquinas.



† Jaime Filipe Leiria
Factor de 1.^a classe



† Serafim Teixeira
Limpador



† Jacinto Augusto
Carregador