

C.P.

BULLETIN

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

O 1.º prémio da lotaria de 22 de Fevereiro último coube ao n.º 2724 que pelo *Boletim da C. P.* n.º 80 tinha sido atribuído ao colaborador Marquês de Carinhos.

Parabéns ao feliz charadista.

No trimestre corrente Abril-Junho a obra a disputar será o *Livro de ouro das famílias*.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Visconde de Camboih, 7 votos — Produção n.º 3

QUADRO DE HONRA

Cagliostro, Mefistófeles e Britabrantes

QUADRO DE MÉRITO

Labina, Alenitnes, Sardanapalo, Marquês de Carinhos,
Visconde de la Mortière, Visconde de Camboih, Roldão,
Fred-Rico, Otrebla e Veste-se (19,1)

Soluções do n.º 80

1 — Pisa-pisão, 2 — Bufo-bufão, 3 — Papel-papelão,
4 — Rengo-renga, 5 — Acto-acta, 6 — Serralha-serrilha,
7 — Virola, 8 — Fatacaz, 9 — O açôr e o faleão na
mão, 10 — Estica, 11 — Ludo, 12 — Arnás, 13 — Teiró,
14 — Tefe, tefe, 15 — Resvalar, 16 — Trabalhoso, 17
— Sòmente, 18 — Natio, atar, taz, ir, o, 19 — Método-
medo, 20 — Tácito tato, 21 — Molição-moção, 22 —
Tráfego-trago, 23 — Santa Margarida.

Aumentativas

1 — Um ferro-velho vendeu-me um instrumento do jôgo da pela e a parte da chave que dá volta à lingueta da fechadura — 3.

Marquês de Carinhos

2 — Troquei um tórno de madeira por uma peça de calibre três — 2.

Visconde de Camboih

3 — A máquina para atacar fortalezas tem grande espessura — 3.

Roldão

Biformes

(Ao confrade Zé-Sabino)

4 — É bastante agradável quem com tanta cortezia me recebe — 3.

Roldão

5 — A «ave aquática» era de côr esverdeada — 2.

Mefistófeles

6 — Vive desanimado o filho da mulher desgraçada — 4.
Roldão

7 — Combinada

1.ª + ju — Género de pequenos macacos

2.ª + na — «Mulher»

3.ª + ve — Navio

— Dama de alta gerarquia entre os turcos —
Britabrantes

8 — Enigma

O Deus todo poderoso
Gracejava quando queria.
O padre, com indolência,
Chorava mais do que ria.

Tupin

Enigmas tipográficos

9 —

NO 8 L

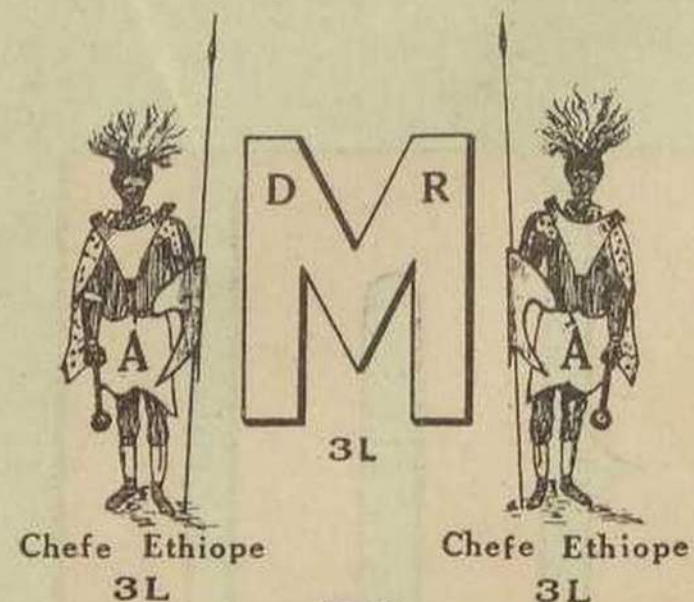
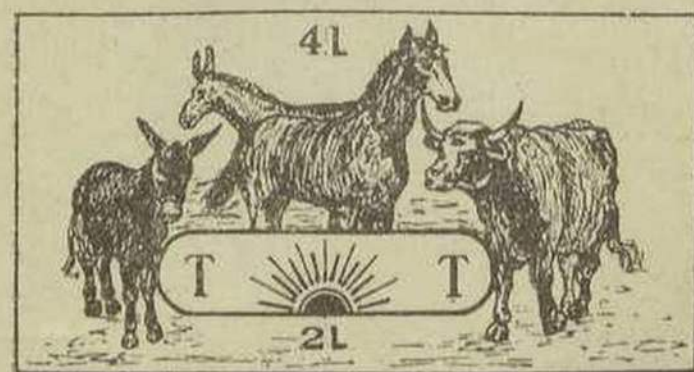
Mefistófeles

10 —

X AA III 9 L

Sardanapalo

11 — Enigma figurado



Info
1936

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Exposição de trabalhos do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. — O novo edificio de passageiros da estação de Azambuja. — Conferências de hygiene social. — Consultas e Documentos. — Efeitos da invernoia. — Venda de produtos farmacêuticos. — Seria vantajosa a adopção de uma só classe nos combóios de passageiros? — Pessoal.

Exposição de trabalhos do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

CONFORME tínhamos anunciado, realizou-se nos salões do 1.º andar do edificio da estação de Lisboa-R., a Exposição cultural do pessoal da Companhia, promovida pelo *Boletim da C. P.*

Os trabalhos que figuraram na Exposição eram constituídos, na sua grande maioria, por desenhos à pênna e fotografias, — muitos dos quais fôram publicados no *Boletim* —, e por desenhos executados, quer nos serviços da Companhia, quer na Escola de Aprendizizes do Barreiro, por modelos para instrução profissional do pessoal de máquinas e por outros trabalhos diversos, que todos concorreram, mercê da sua feição acentuadamente cultural ou artística, para assegurar à Exposição, — que teve de ser prorrogada em virtude da afluência de visitantes, — um êxito que, embora esperado, excedeu a nossa expectativa, o que bastante nos desvanece e muito honra os expositores e a classe ferroviária a que todos pertencemos.

A' inauguração oficial, que se efectuou com o maior brilhantismo no dia 14, pelas 14-45 horas,

compareceram os Ex.^{mos} Senhores Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Presidente e Membros do Conselho de Administração, Comissário do Govêrno, Director Geral e Sub-Director da Companhia, Chefes de Divisão, representantes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e das empresas ferroviárias portuguesas e outras individualidades em destaque na vida nacional, representantes da Imprensa, Comissão Administrativa do *Boletim da C. P.*, expositores, etc.

Após a abertura solene, foi a Exposição franqueada ao Público.

A impressão, tanto dos convidados para a inauguração oficial, como das dezenas de milhares de pessoas que a visitaram, foi, — podemos afirmá-lo —, de justo louvor pelo número, qualidade e interesse dos trabalhos apresentados, muitos dos quais provocaram viva admiração pelo invulgar nível artístico que atingem, merecendo também as mais lisonjeiras referências o bom-gosto que presidiu ao seu arranjo e disposição nas salas.

A Exposição realizou-se, como acima dissemos,



Na inauguração da Exposição — Da esquerda para a direita, no primeiro plano: Eng.º A. Vasconcelos Correia, Presidente do Conselho de Administração; Eng.º A. de Lima Henriques, Director Geral; Eng.º Joaquim Abranches, Ministro das Obras Públicas e Comunicações; Conselheiro Fernando de Sousa, Vogal do Conselho Superior de Caminhos de Ferro; Brigadeiro Raúl Esteves, Administrador da Companhia; Eng.º Ramos Coelho, Chefe de Divisão adjunto à Direcção Geral.

senhos e fotografias.

Ao centro do salão, modelos, na escala 1:5, de uma locomotiva da série 1.500, (em construção), e de um vagão da série L, trabalho magnífico dos aprendizes das Oficinas Gerais do Barreiro.

Ao centro da sala, um modelo, na mesma escala e igualmente perfeito na execução e acabamento, da caldeira de uma locomotiva da série 500, executado nas Oficinas Gerais de Lisboa-P.

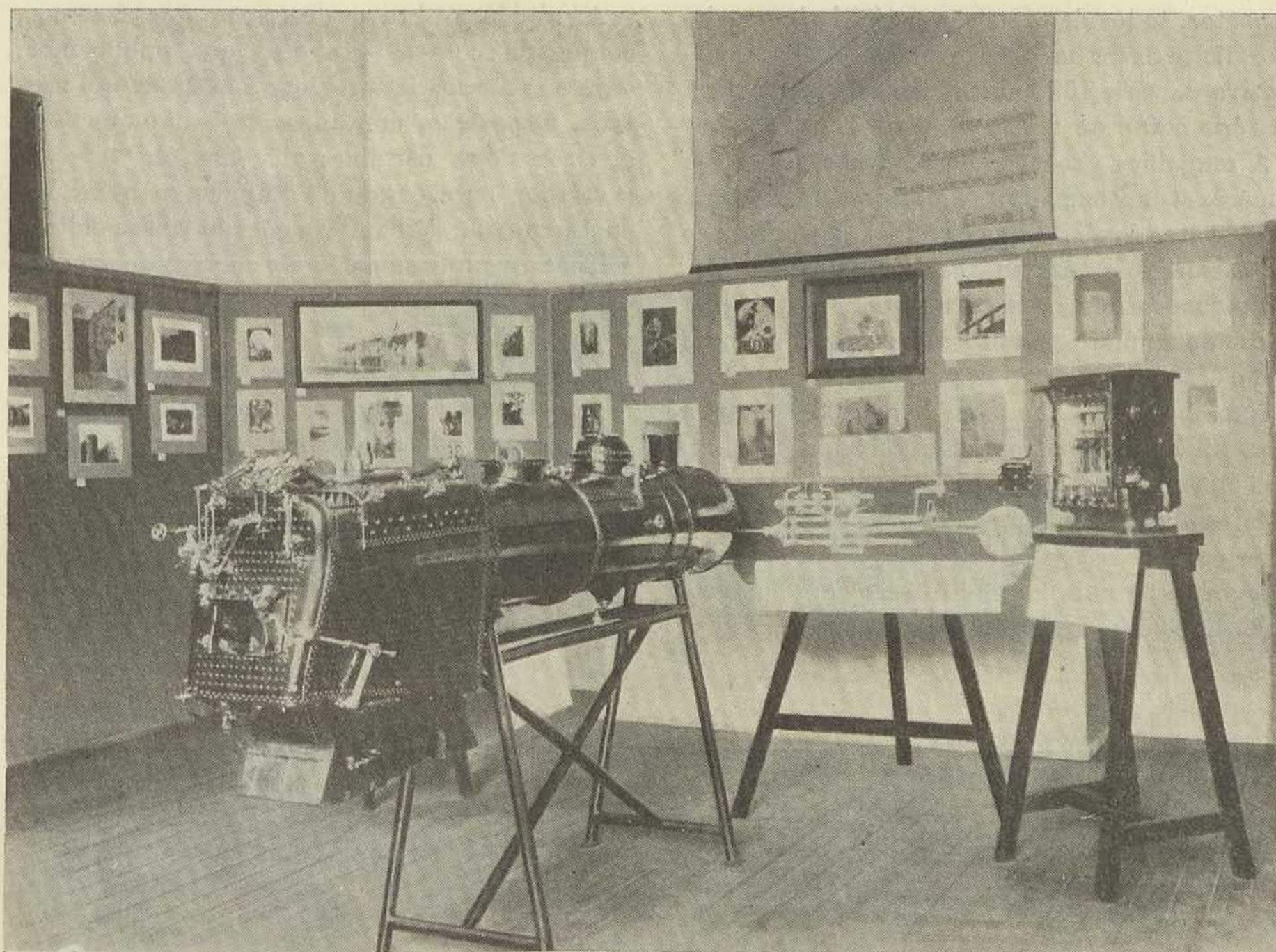
Dispersos no recinto da Exposi-

no 1.º andar do edificio da estação de Lisboa-R., e ocupava o salão nobre, uma sala anexa e, subsidiariamente, a grande sala dos «Passos Perdidos» que lhes dá acesso.

Circundando o salão nobre e a sala, e assente sobre a metade inferior das suas paredes, via-se uma armação de tela, sobre a qual estavam expostas mais de duas centenas de excelentes de-



Aspecto da sala dos «Passos Perdidos» que dá acesso às salas da Exposição



Aspecto de uma das salas da Exposição, vendo-se no primeiro plano o modelo da caldeira já descrita no n.º 79 do *Boletim da C. P.*

ção, vários e interessantes modelos, cortes e esquemas de peças de locomotivas, destinados à instrução profissional dos maquinistas e fogueiros.

Ao fundo da sala, em lugar de destaque, uma «vitrine» com vários números e encadernações do *Boletim da C. P.*; nas paredes, desenhos de máquinas, primorosamente feitos a lápis por aprendizes das Oficinas Gerais do Barreiro e um grande e elucidativo cartaz, de interessante representação gráfica, chamando a atenção dos visitantes para o esforço dispendido pela Companhia com a instrução profissional dos agentes das suas várias Divisões.

Nos tópos do salão nobre, ao alto, dois enormes cartazes reproduzindo a primeira e a actual capas do *Boletim da C. P.*

Ao centro da grande sala dos «Passos Perdidos», via-se um modelo do edificio da estação

de Vila Franca, (escala 1:30) e um *out-rigger* com ferragens de aço inoxidável, feitas por operários das Oficinas Gerais de Lisboa-P.

Nas paredes, perspectivas e desenhos de bairros e habitações de pessoal, de escolas, do Dispensatório do Entroncamento, de estações, projectos de pontes para as linhas do Douro e do Sul, etc.

Em cima de mesas, modelos das futuras rampas de acesso à estação do Rossio, de uma cancela basculante, de um aparelho de dilatação de via nas pontes, de um *yole de mer*, etc.

*

A apresentação de modelos para a instrução de maquinistas e fogueiros causou verdadeira sensação. Sem desdouro para os outros modelos

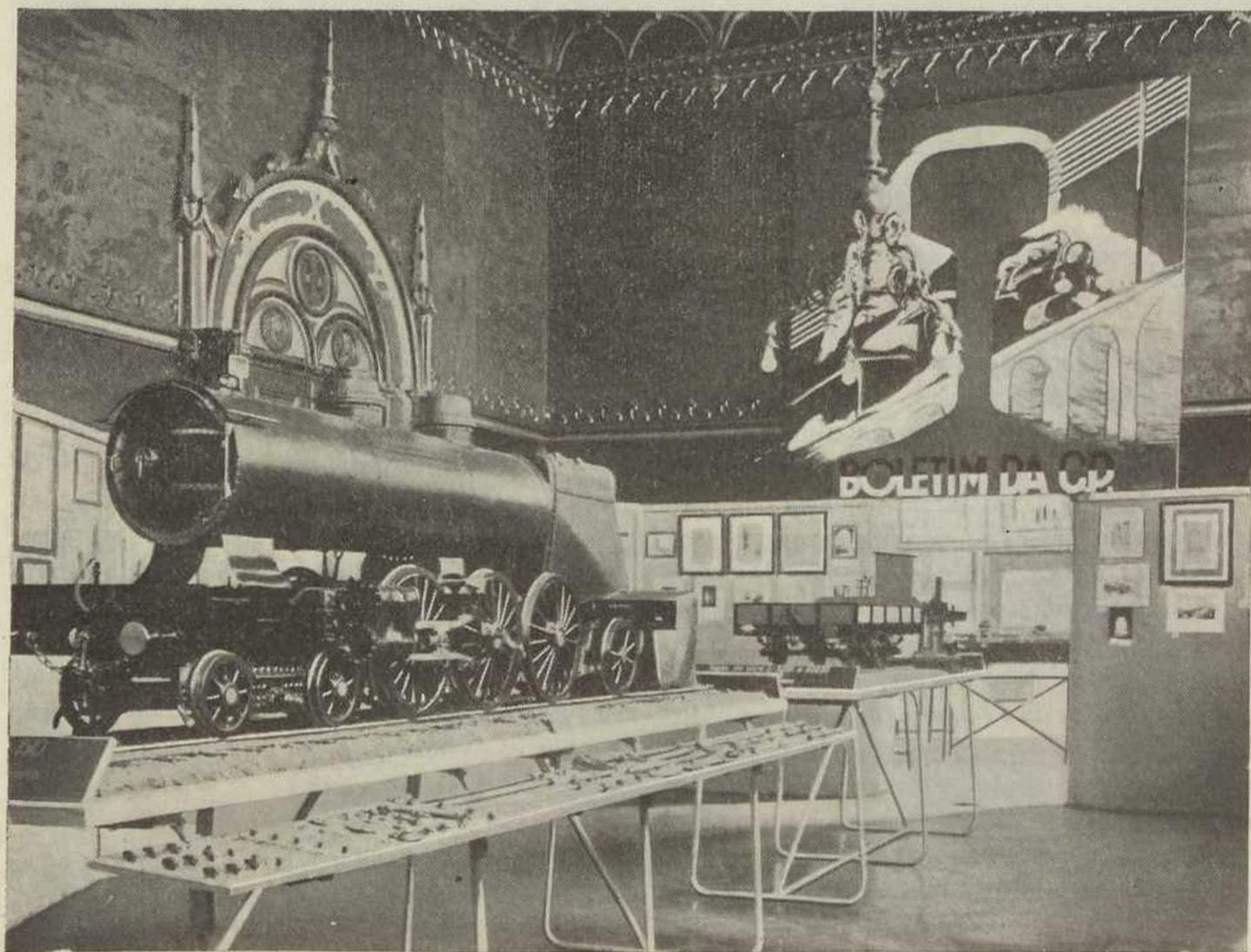
expostos, todos de execução perfeitíssima, sejam-lhe lícito fazer menção especial dos da locomotiva da série 1500, da caldeira da locomotiva da série 500 e do vagão da série L.

A magnífica execução destes trabalhos, o seu impecável acabamento, a inteira obediência, — às vezes quâsi impossível —, aos ditames da escala e a sua inexcédível apresentação, muito honrariam os seus autores em qualquer parte do mundo e muito valorizaram a nossa Exposição.

Não podemos também deixar de citar a maneira curiosa como fôram vencidas as naturais dificuldades de iluminação das salas, pelo hábil emprêgo de lâmpadas ocultas nas armações em que estavam colocados os desenhos e fotografias, e cuja luz muito realçou a apresentação e beleza dêsses trabalhos.

A rápida e breve descrição que fazemos, conjugada com as gravuras que publicamos, dará aos nossos leitores que não puderam visitar a Exposição, uma ideia do brilho que caracterizou êsse certame; do que êle teve de revelador para o grande Público, pondo-o em contacto com as manifestações da nossa cultura artística e profissional, e do motivo de orgulho que êle representa para o *Boletim da C. P.* e para todos nós.

O grande êxito obtido compensa-nos de todos os sacrifícios e esforços dispendidos e anima-nos a novas iniciativas, para cujo bom resultado antecipadamente contamos com a colaboração do pessoal, a quem as manifestações culturais do género da que brilhantemente foi realizada, muito valorizam, tanto individual como coletivamente.



Uma sala da Exposição, vendo-se ao meio, o modelo em construção de uma locomotiva da série 1.500 e de um vagão L.



O novo edifício de passageiros da estação de Azambuja

ENTRE os mais velhos edifícios de passageiros da Antiga Rêde, salientava-se ainda não há muito tempo o de Azambuja, como aquêle cujo aspecto denotava mais vetusta caducidade.

Por tal motivo, há alguns anos que se tinha superiormente previsto a sua demolição e subsequente substituição por uma nova construção que, embora singela, sóbria e económica, satisfizesse as actuais necessidades ferroviárias.

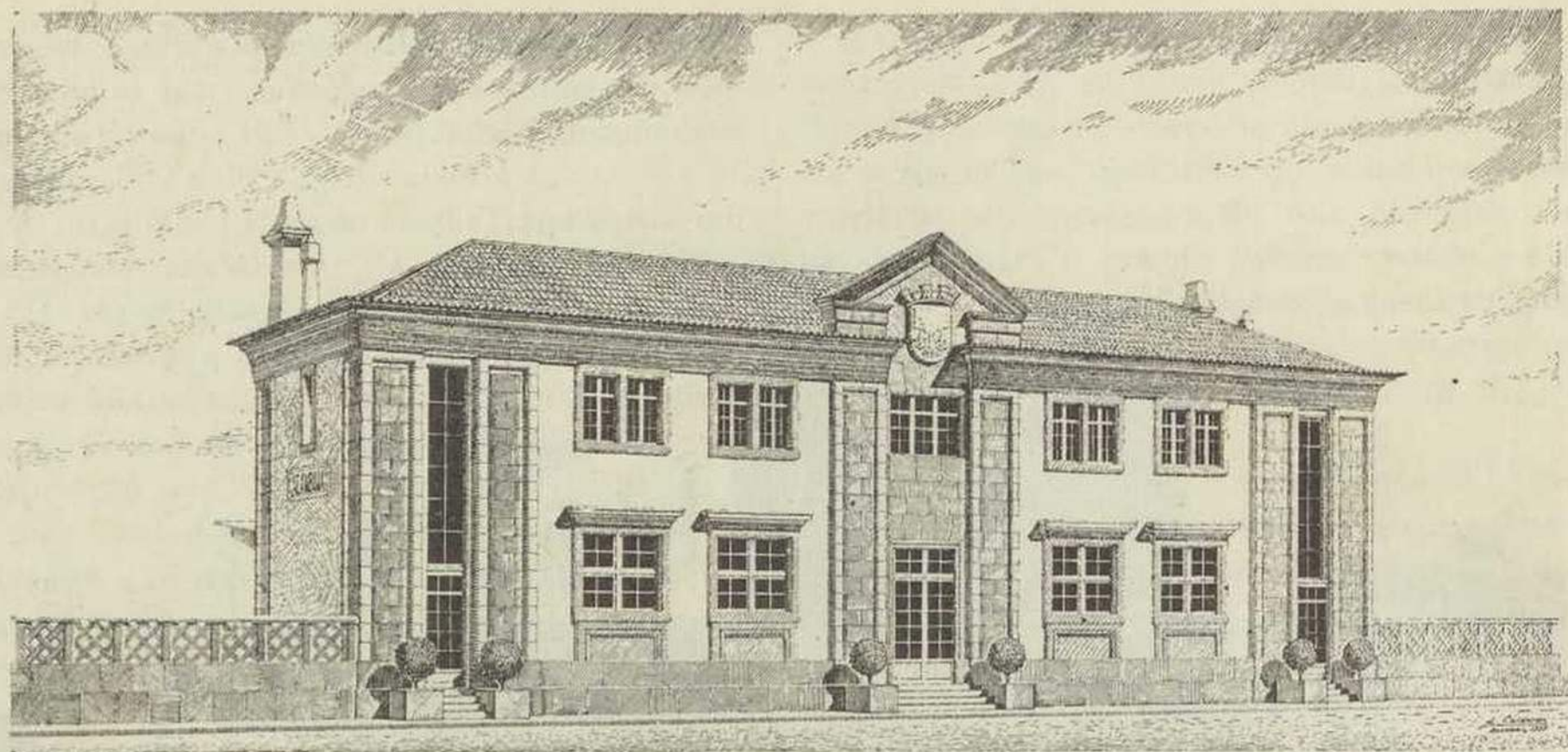
Correspondendo à finalidade desejada, foi projectado em 1933 e construído nos dois anos seguintes o actual edifício, o qual em uma terça parte do seu rés-do-chão comporta o bloco das indispensáveis e já tradicionais instalações de serviço, que são o telégrafo, o gabinete para o

chefe da estação, as bilheteiras e a sala para o despacho de bagagens.

A zona central do primeiro piso é ocupada por um amplo vestíbulo onde os viajantes têm ingresso por meio de duas largas portas abertas em paredes opostas; aí encontra o Público à sua disposição os serviços que mais o interessam em viagem: a bilheteira e a sala de despacho de bagagens.

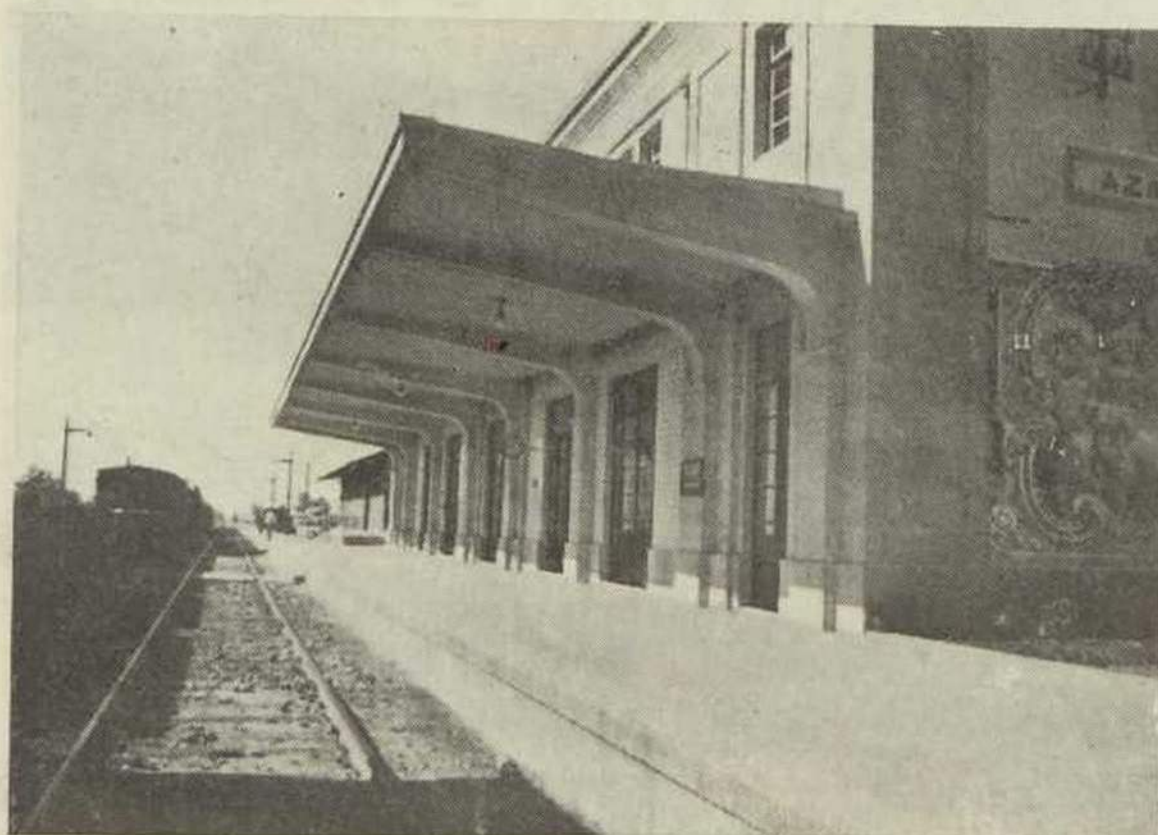
Um vasto corredor com início no vestíbulo permite a comunicação entre êste e as espaçosas salas de espera donde os passageiros transitam para as plataformas.

Existe ainda no pavimento térreo uma arrecadação ou arquivo e duas caixas de escada por

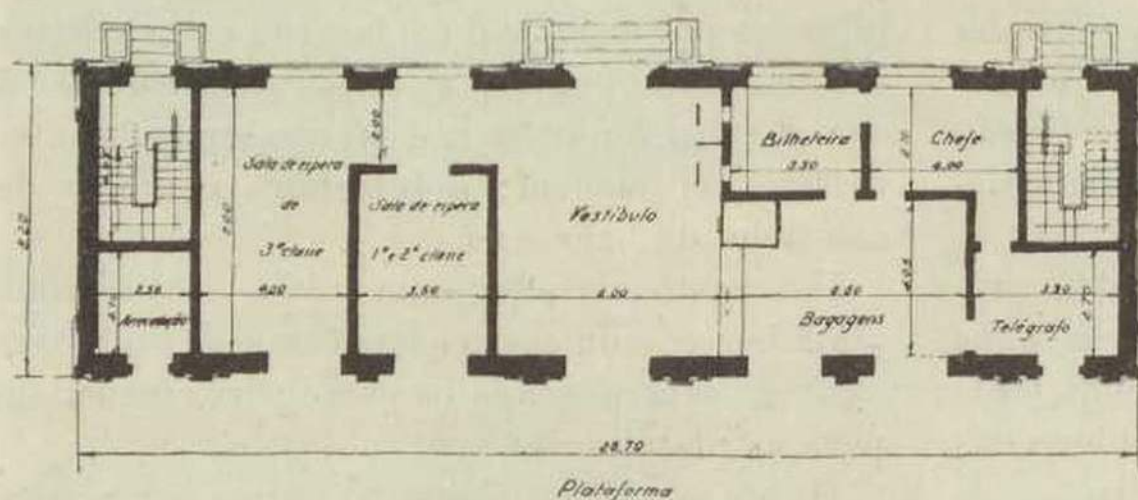


Perspectiva do lado da vila, do novo edificio de passageiros

Desenho de L. Calderon



Alpendre

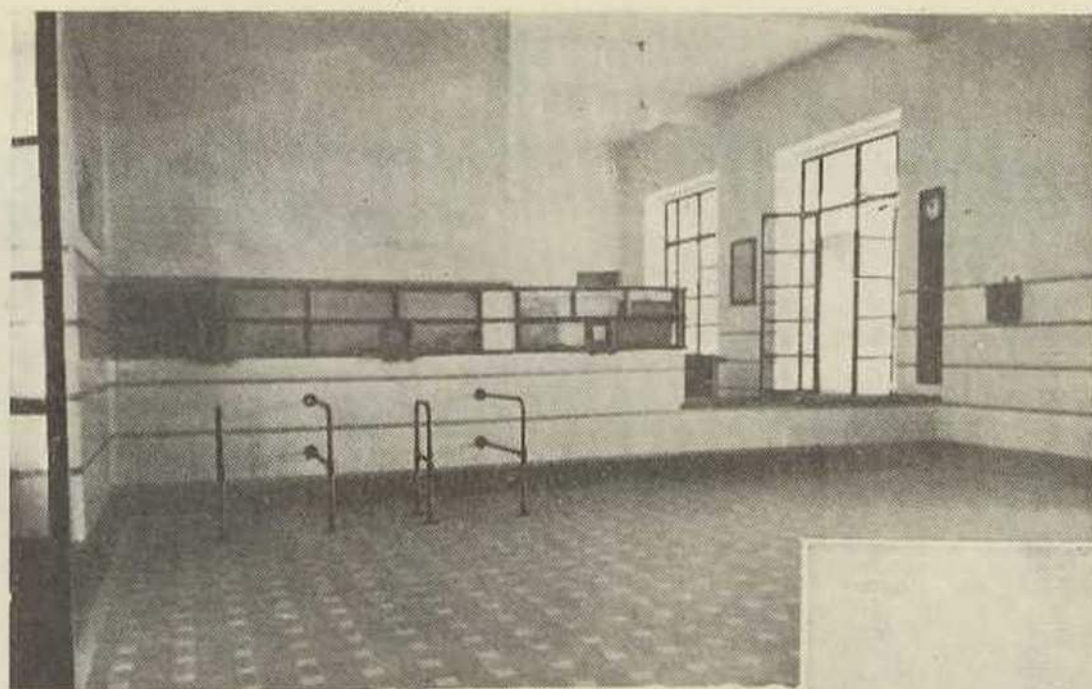


Planfa do rés-do-chão

onde se faz o acesso ao primeiro andar que é todo êle occupado por duas magníficas habitações para o pessoal, compostas de cinco boas casas, além da cozinha, sala de banho e despensa.

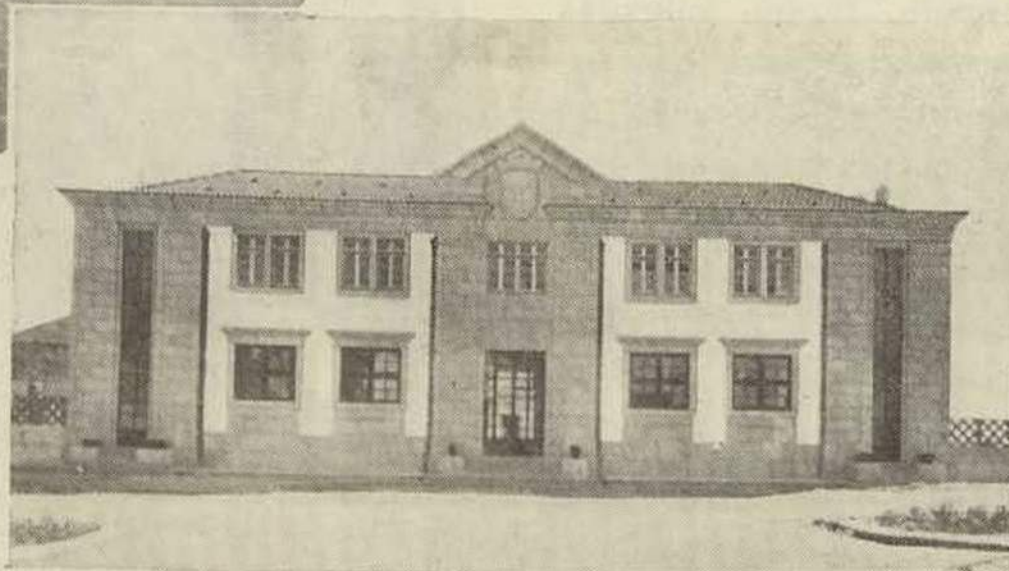
Todos os compartimentos, quer do rés-do-chão quer do primeiro andar, são convenientemente iluminados por meio de portas envidraçadas ou largas janelas.

Ao excavar o solo, para estabelecer os caboucos da nova construção, notou-se que, até à profundidade de três metros e meio, com que os mesmos tinham sido previstos, aquêlê não oferecia as necessárias condições de segurança e estabilidade. Sondando o terreno subjacente, verificou-se que a seguir se encontrava uma camada de lodo com cêrca de dois metros de espessura, abaixo da qual o sub-solo, arenoso, se apresenta sempre enxarcado. Tal reconhecimento, tornou mais dispendiosa do que se pensava a execução dos alicerces do novo

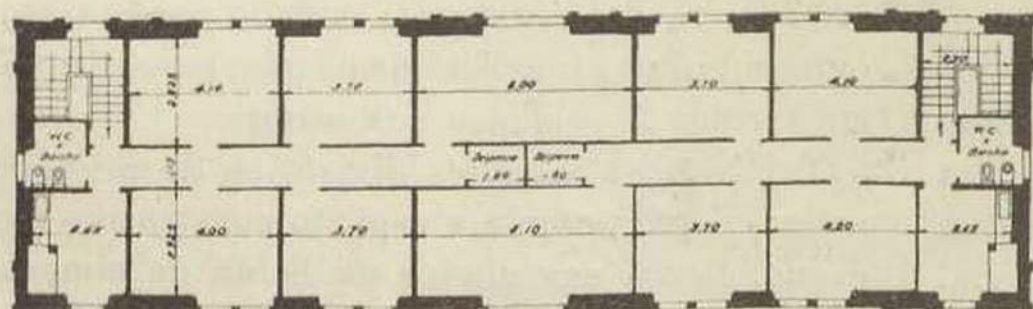


O vestibulo (bilheteiras e despacho de bagagens)

edifício que foi resolvido assentar sobre estacaria de pinho verde cujos elementos penetraram no terreno até atingir a nega relativa o que, na maioria



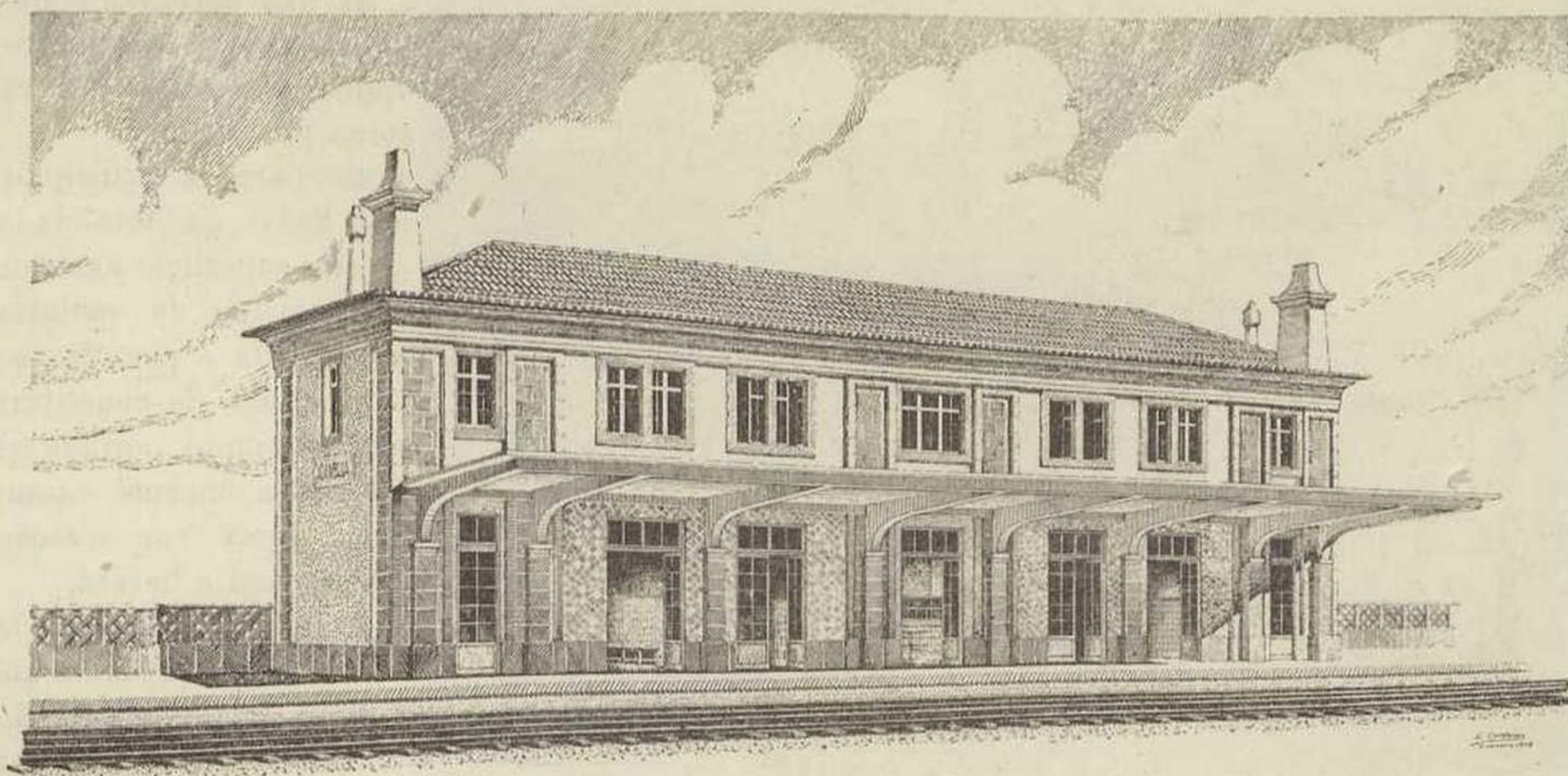
Fachada do lado da vila



Planta do 1.º andar

deira constantemente mergulhada se conserva indefinidamente.

A três metros e meio da superfície do nível do solo, estabeleceu-se uma



Perspectiva do lado da linha, do novo edificio

Desenho de L. Calderon

grade de madeira de pinho verde ligada à estacaria sôbre que se executou uma cinta geral de betão de cimento, armado de carris, onde se assentaram então as paredes dos cavoucos.

Além desta, ainda outras cintas de cimento armado foram julgadas necessárias para bôa estabilidade e duração do edifício as quais se executaram uma a meio metro de profundidade a contar da superfície do terreno, outra ao nível do pavimento do primeiro andar e finalmente a última à altura da cornija do edifício.

Como novidade, comporta esta construção um alpendre (palavra bem portuguesa inteiramente preferível ao galicismo «marquise») de cimento armado, para abrigo dos passageiros, o qual com quatro metros e meio de balanço não tem outros suportes senão os que se encontram embebidos na própria parede do lado da via. A moldagem dêste útil elemento da construção,



Quadro de azulejos (lado do Pôrto)

que forma um todo único com a cinta e pavimento do primeiro andar, igualmente de betão armado, requereu especial cuidado por se tratar entre nós duma inovação neste género de abrigos em virtude do balanço que atinge.

Também os tabiques divisórios do primeiro andar, por economia e espírito construtivo moderno, foram executados de betão de cimento armado com espessura mínima o que, além de outras vantagens, possui a de não carregar o pavimento sôbre que parece apoiar-se quando tal se torna preciso.

As paredes principais são quasi na totalidade da sua superfície exterior revestidas de cantaria aparelhada a pico grosso o que além de constituir um conjunto agradável oferece a enorme vantagem duma conservação futura fácil e barata.

A fachada principal do lado da vila apresenta um corpo central terminado por um frontão triangular onde se anicha o escudo



Quadro de azulejos (lado de Lisboa)

heráldico de Azambuja, de calcário de Chão de Maças, belamente cinzelado. Chama poderosamente a atenção o pormenor interessante de dois janelões rasgados de alto a baixo nesta frontaria que, iluminando-os, marcam exteriormente as escadas de acesso ao primeiro andar.

Nos topos exteriores, a tãda a largura útil da parede, avultam dois belos quadros de azulejos com assuntos agrícolas da região.

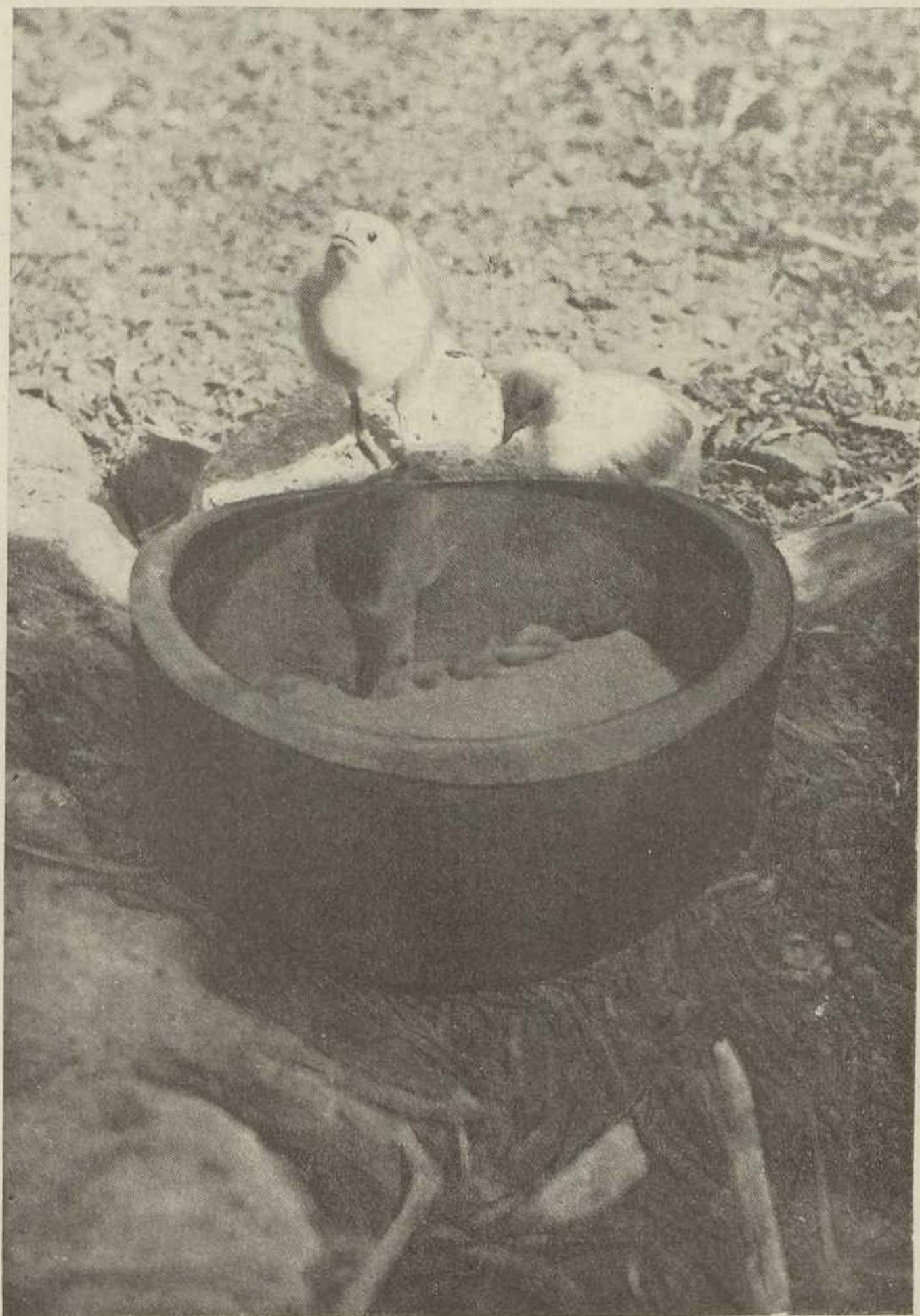
O estilo do edifício, de linhas sóbrias, mas

elegantes, embora sem luxo que seria descabido e impertinente em construções desta natureza, é vasado nos moldes clássicos e porventura tradicionais.

Tanto no exterior como no interior, tãda a construção foi acabada com o máximo esmero, economia e bom-gosto, de fôrma que a impressão colhida da observação dêste edifício é a mais lisongeira possível, quer se trate do conjunto, quer se desça ao exame dos mínimos pormenores.

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

Matando
a sede



Fotog. de Manuel Gonçalves, empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração.

Conferências de higiene social

A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Ex.^{mo} Snr. Dr. José Martins Dias Serpa, médico da 52.^a secção

(Continuação)

Os micróbios causadores das doenças existem por toda a parte, sempre prontos a atacarem o organismo do Homem logo que este enfraqueça perante eles, ou desde que eles encontrem possibilidades de o atacarem, ainda que forte.

Há-os no ar, na terra, na água, nas poeiras, nos alimentos, no vestuário, em todos os corpos que nos rodeiam, e até em nós próprios, na pele, na boca, nas narinas, no tubo digestivo, no aparelho respiratório, etc.

Que de cuidados ditados pela Higiene não é preciso o Homem fazer-se rodear contra tão disseminados inimigos que não vê, que não sente, e tanto que levam a sua ouzadia a pontos de se instalarem em si próprio?!

Uns vivem muito ingenuamente dentro de nós, mas sempre num permanente alerta pela chegada do momento em que, de inofensivos — *saprophytas* como se diz em medicina — se hão de tornar em prejudiciais — *patogénicos* como lhes chamamos em linguagem científica — mercê ou de uma coisa ou de outra: ou aumento da sua virulência, (isto é, aumento da faculdade de nos fazerem mal) ou diminuição das resistências do nosso organismo que os mantêm em respeito.

Os outros, os que andam cá por fora à espera de governarem a vida fazendo-nos mal, aguardam o momento oportuno para o assalto; uma ferida, a ingestão de uma água ou de um alimento infectados por eles, etc.

Permanentemente, como já disse, o organismo humano corre o risco de ser atacado por eles; todos os organismos correm os mesmos riscos; em doenças não se pode, nem deve dizer: *Desta água não beberei*, porque a água está sempre à boca e pode beber-se sem se dar por isso. Pode, sim, dizer-se: evitarei bebê-la por minha inadvertência, por meu descuido e para isso observo aquilo que a Higiene me recomenda:

São muitas as regras impostas pela Higiene para evitar o conflito entre os organismos e os micróbios, luta que constitui propriamente a *doença*, luta de que nem sempre aqueles saem vitoriosos.

Umas vizam os agentes das doenças; outras atentam na conservação e robustecimento das boas defesas dos organismos.

Todas elas são práticas de Higiene.

Vejamos as primeiras.

Os micróbios vivem no ar, nas poeiras.

Evitemos respirar um ar conspurcado, cheio de poeiras onde, entre outros, se acoita o terrível bacilo de Koch.

Para este fim a Civilização auxilia a Higiene com os numerosos purificadores de ar — uns mecânicos, outros químicos — renovadores de ar, ventiladores, etc.; impõe características de casas onde se reúnem numerosos indivíduos, como cubagem proporcionada ao número, número de janelas e ventiladores, arranjo interior com observância a requisitos especiais por parte dos solos, paredes, tetos — características que vemos observadas e cumpridas em teatros, casas de espectáculos e de reunião, etc.; o aproveitamento de aspiradores eléctricos para a limpeza dos compartimentos que a clássica vassoura limpa à custa de sacudir para a atmosfera numerosos e variadíssimos germens, etc..

Os micróbios vivem na terra.

Evitemos a conspurcação, com ela, do nosso organismo; está lá, à espreita, entre outros, o bacilo do tétano, muito renitente em abandonar a presa desde que a apossou.

Evitemos, sobretudo, que a terra nos suje um ferimento ainda que ligeiro, pois que pouco necessita tal micróbio para nos atacar. Um ferimento sujo de terra, particularmente de pó da estrada, exige a medida de Higiene profilática,

mais precoce possível, de uma injeção de soro antitetânico. Disse pó da estrada porque o agente do tétano, vive, habitualmente, nos excrementos dos cavalos, para ali lançados mais certa e freqüentemente. De resto, o cuidado deve ser sempre o mesmo quanto a todo e qualquer outro local.

Ainda no solo existem outros micróbios capazes de nos ocasionarem outras doenças, de pele sobretudo.

Até mesmo a grandes profundidades do solo elles se encontram ameaçando as vidas dos que mourejam o pão de cada dia, como mineiros.

Êstes defendem se uzando máscaras especiais, luvas, que a Civilização lhes facultou.

Vivem os inimigos da saúde humana em grande abundância nas águas.

Uns inofensivos, relativamente, é verdade, mas outros de grande malignidade por alta virulência e poder patogénico, como por exemplo o bacilo do tifo.

Defendamon-os dêles regeitando as águas conhecidas como contaminadas, e consumindo só, após fervura bastante, aquelas que nos são suspeitas ou em que não tenhamos confiança.

Saneemo-las primeiro antes de as consumir, bebendo-as.

E para isso, além da ebulição, faculta-nos, ainda, a Civilização o emprêgo de filtros, de esterilizadores químicos e físicos, retentores, destruidores dos germens, etc. No abastecimento de águas às grandes cidades e meios urbanos, o que é ditado pela Higiene quanto ao saneamento de águas, é executado pela Civilização que impõe o processo da sua verdunização, processo químico inofensivo para o Homem e que as torna de confiança para o consumo. Além disto, nos locais de captação das águas impôz a colocação de variados e engenhosos filtros.

Pululam os micróbios nos nossos alimentos, os quais devemos consumir em condições que não afrontem a Higiene, nem arrisquem a nossa boa saúde.

Evitemos o consumo de alimentos crus, tais como saladas, hortaliças, que uma simples lavagem não esteriliza de possíveis contaminações. Quantos casos de febre tifoide contraídos pelo

consumo de saladas feitas com vegetais contaminados de bacilo tífico!

Fugir do consumo de carnes mal cosinhadas, principalmente, tendo sofrido uma cosedura incompleta que não destruiu total e eficazmente os germens nelas existentes — manifestamente a carne de porco onde o Homem vai, tantas vezes, contrair parasitas intestinais como, por exemplo, a ténia (solitária).

E' mister impormos a quem nos fornece géneros alimentícios, uma fiscalização feita por nós próprios como interessados que somos, denunciando às autoridades competentes quem nos forneça alimentos capazes de nos prejudicarem a saúde e regeitando os géneros suspeitos de alteração ou adulteração.

Ha muito quem tenha em pouca conta a saúde alheia numa voragem de egoismo de interesses.

Ao lado de quem pode ser vítima de tais fornecedores, tão gananciosos, quanto criminosos, põe-se a Civilização que, na perfeita organização das Sociedades e dos Estados, fez impôr o preceituado de Leis e Regulamentos a que ficam sujeitas as vendas de géneros alimentícios, com riscos de punição para os que, com desprezo das saúdes e vidas alheias, olham somente à ganhunça da sua bolsa feroz e usurária. E quem sofre ataques à integridade da sua saúde por meio daquilo que forçoso é consumir, tem ao seu lado a Justiça da Lei, filha da Civilização.

Por tôda a parte, como já referi, existem os agentes de tantas doenças. Em todos os objectos de que nos servimos: num lápis, numa folha de papel, num copo, etc., podemos encontrar o germen de uma doença que nos pode levar à cama, matar-nos até.

Mil e um processos tem a Civilização vindo impondo como meios de execução dos preceitos da Higiene.

Por exemplo: o uso de luvas para evitar contaminações, o fornecimento de objectos esterilizados em recipientes asépticos, de alimentos em embalagens desinfectadas, a aplicação de bocais antisépticos em aparelhos telefónicos, o uso de papéis esterilizados nos barbeiros, etc., etc.

É impossível agora (e se possível fôsse, seria muito fastidioso), enumerar todos os recursos

de que usamos para nos defendermos das numerosas infecções que, permanentemente, nos ameaçam.

São, êles, ditados pela Higiene. São impostos e executados pela Civilização.

*
* *
*

É preciso que nos defendamos dos numerosíssimos micróbios, conhecendo-os nos pontos de onde êles podem vir para nos atacar, isto é, nas origens, sabendo-nos preservar contra as suas investidas, escudados nos conselhos da Higiene.

Esta ensina também a entrincheirar-nos contra os inimigos da saúde, prevenindo-nos com elementos de defesa dirigida contra os meios de que êles se utilizam para chegarem até nós e fazerem-nos mal, meios a que em Medicina se chama veículos.

De entre êles destacam-se, pelo seu número, os insectos, na sua maior parte, agentes transportadores de muitas infecções.

A *môsc*a é, de todos êles, o mais disseminador e perigoso.

É, ela, um veículo animado, passivo, de grande número de moléstias infecciosas.

Transportadora inconsciente de tantos microorganismos, vai ela depô-los nos géneros que temos que ingerir, conspurcando-os, e ainda, trazendo-os até nós directamente, depondo-os, simplesmente, sobre vários pontos do organismo, ou inoculando-os nos tecidos e no sangue.

Nem tanto repugna a crêr desde que saibamos que tal insecto, sem relutância alguma, pousa sobre tôdas as imundícies, de onde, infestado, vem procurar-nos, constantemente, para pousar sobre nós ou sobre os nossos alimentos.

Necessário é que nos defendamos de tão nojento quão impertinente e nocivo insecto.

Entre as doenças que ela pode fazer contrair quero destacar apenas uma, tão peculiar na nossa região: o carbúnculo.

A *môsc*a é, muitas vezes e quasi sempre, o agente de inoculação na pele, dêsse temível gérmen da pústula maligna, a bacterídia de

Pavaine, que, muitas vezes, põe em grave risco, e arrebatava mesmo, as vidas dos que residem por êstes sítios, onde a carbunculose ataca e mata muitas cabeças de gado criminosamente abandonadas por êsses campos.

Quando ela mais nenhuma doença veiculasse para o Homem, bastava apenas esta para a tornar alvo dum combate sem tréguas, quando mais sendo um insecto repugnante e asqueroso.

É mister dar-lhe guerra, sem cansaço, por todos os meios aconselhados pela Higiene, exaltados e impostos pela Civilização.

Combatê-la—exterminando-a o mais que se possa, e impedindo-lhe, por todos os meios, a reprodução, no que é prodigiosa.

E se o primeiro objectivo é difficil de realizar-se de uma maneira completa, menos o é, todavia, o segundo, pois que, graças a medidas de asseio, se pode evitar que a *môsc*a encontre meios propícios para a sua reprodução.

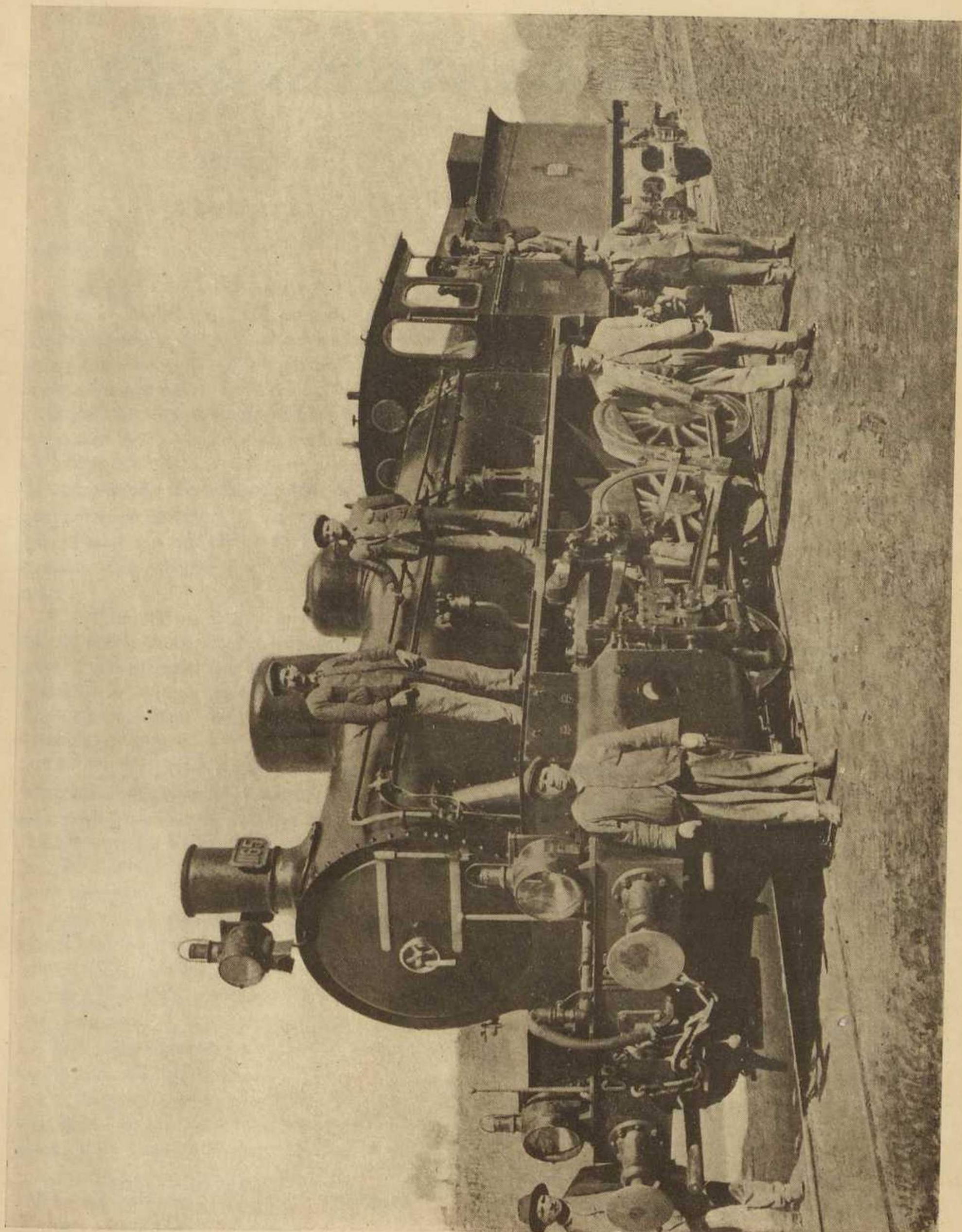
Fugir-se-á, o mais possível, a que se formem nitreiras e acumulações de imundícies que ela procura como abrigo protector para o desenvolvimento dos ovos ali depositos em enorme quantidade.

Ainda que tais objectivos não possam colher resultados sensíveis, esforcemo-nos, no entanto, por tornar menor o perigo, impossível de debelar em absoluto.

E, para isso, protejamo-nos contra as *môsc*as, rodeando-nos de um asseio que as não tente, e afastemos para bem longe da nossa habitação e dos lugares onde permanecemos longas horas no exercício das nossas profissões, os focos, inevitáveis, de pululação e reprodução, de que elas são amantes, tais sejam a deposição de detritos e acumulações de imundícies.

Só quero referir-me à *môsc*a vulgar, a *môsc*a da nossa região, deixando de parte outras variedades, habitantes de outras paragens, entre elas a temível «tzé-tzé», que o diabo levou para as plagas africanas para tortura dos indígenas e europeus que ali habitam, vítimas, tantas vezes, da doença do sono que elas transmitem e espalham.

(Continua).



A locomotiva 1165 S. S.

Fotog. de L. Schepens

Consultas e Documentos

CONSULTAS

MOVIMENTO

Livro 2:

P. n.º 636. — O comboio n.º 162 circula à sua hora e o comboio n.º 161 com 40 minutos de atraso. Como o cruzamento normal destes comboios é em Penamacor, há portanto que alterar o cruzamento entre Penamacor e Alpedrinha.

Depois de se terem cumprido as formalidades do artigo 25.º e obedecendo também á doutrina do artigo 29.º do Livro 2, ao comboio n.º 162, há necessidade de cumprir com os telegramas previstos no artigo 17.º entre as estações de Penamacor e o apeadeiro de Vale de Prazeres e entre este último e a estação de Alpedrinha?

R. — Penamacor, depois de se ter assegurado da conveniência de alterar o cruzamento, transmite a Alpedrinha, por intermédio de Vale de Prazeres, o seguinte telegrama: «Penamacor a Alpedrinha—Pare comboio 161—Pode avançar comboio n.º 162»?

Vale de Prazeres recebe e retransmite este telegrama. Alpedrinha responde também por intermédio de Vale de Prazeres:

«Alpedrinha a Penamacor—C.º 161 parado (ou farei parar C.º 161). Sim; comboio n.º 162 pode avançar».

Quando Vale de Prazeres recebe este telegrama, fica implicitamente ciente de que o comboio n.º 162 pode avançar desde Vale de Prazeres até Alpedrinha, e retransmite-o a Penamacor que, ao recebe-lo, fica ciente de que o comboio n.º 162 pode avançar não só até Vale de Prazeres, mas até Alpedrinha.

Penamacor expede pois o comboio n.º 162 com Mod. M. 116, devendo este comboio parar em Vale de Prazeres para visar este boletim, como determina o regulamento.

Não há pois necessidade de duplicação de pedidos e concessões de avanço.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 477. — Substitui a designação de *Setúbal-Mar-Pôrto*, nas disposições do Aviso ao Público A. n.º 447 de 20 de Abril de 1935, pela de *Setúbal-Pôrto*.

Aviso ao Público A. n.º 478. — Anuncia a abertura ao serviço público do *Desvio de Palma* ao quilómetro 64,959 da linha do Sado, entre as estações de Monte Novo-Palma a Alcácer do Sal, indicando as condições em que poderão ser efectuados transportes em pequena velocidade e por expedições de vagões completos, de ou para o mesmo desvio.

Aviso ao Público A. n.º 479. — Anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Espadaneira, estabelecido para o serviço de passageiros sem bagagem, ao quilómetro 213,789 da linha do Norte, entre os apeadeiros de Casais e Ben-canta.

Aviso ao Público A. n.º 480. — Regulariza a existência do apeadeiro de Senhora da Agonia, estabelecido para o serviço de passageiros sem bagagem, ao quilómetro 103,8 da linha do Minho, entre as estações de Moledo e Caminha, que apenas havia sido anunciada nos cartazes-horários.

Aviso ao Público A. n.º 481. — Anunciava a interrupção do serviço no trôço entre Setil e Muge, da linha Setil-Vendas Novas, e indicava as condições em que, durante essa interrupção, poderia ter seguimento por via Lisboa-Barreiro, o tráfego que normalmente é efectuado por via Setil.

Aviso ao Público A. n.º 482. — Actualiza os partícipes espanhóis do Aviso ao Público A. n.º 439, que fica anulado.

2.º Aditamento à Circular n.º 829. — Modifica algumas das disposições a que se refere a Circular n.º 829, passando a exigir-se guia de trânsito só para as remessas de vinho comuns, vinagres e aguardentes que, expedidas em estações compreendidas na área da Federação dos Vinicultores do Centro e Sul de Portugal, se destinem a estações fóra da mesma área, com as excepções previstas no mesmo Aditamento.

3.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 8/108 de G. V,

— Modifica a restrição relativa ao acondicionamento de táras.

7.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 401 de G. V. — Modifica o prazo de validade dos bilhetes simples e as disposições sobre paragens nas estações intermédias.

II — Fiscalização

Carta Impressa n.º 8. — Relaciona os bilhetes de identidade e anexos extraviados na 2.ª quinzena do mês de Janeiro de 1936 e que devem ser apreendidos.



▲ ▲
S I N T R A

△
Palácio
da
P ê n a
▽

A fachada principal
onde sobressai a
estranha janela
do gigante
▼ ▼

Carta Impressa n.º 9. — Refere-se às expedições de plantas vivas, em portes a pagar, que a Empresa Hortícola «Fruteiras de Alcobaça» foi autorizada a fazer para todas as estações das linhas do País.

Carta Impressa n.º 10. — Trata da prorrogação de validade de passes.

Carta Impressa n.º 11. — Diz que os anexos às carteiras de identidade de Jornalistas foram reva-
lidados para o ano de 1936.

Carta Impressa n.º 12. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Fevereiro de 1936 e que devem ser apreendidos.

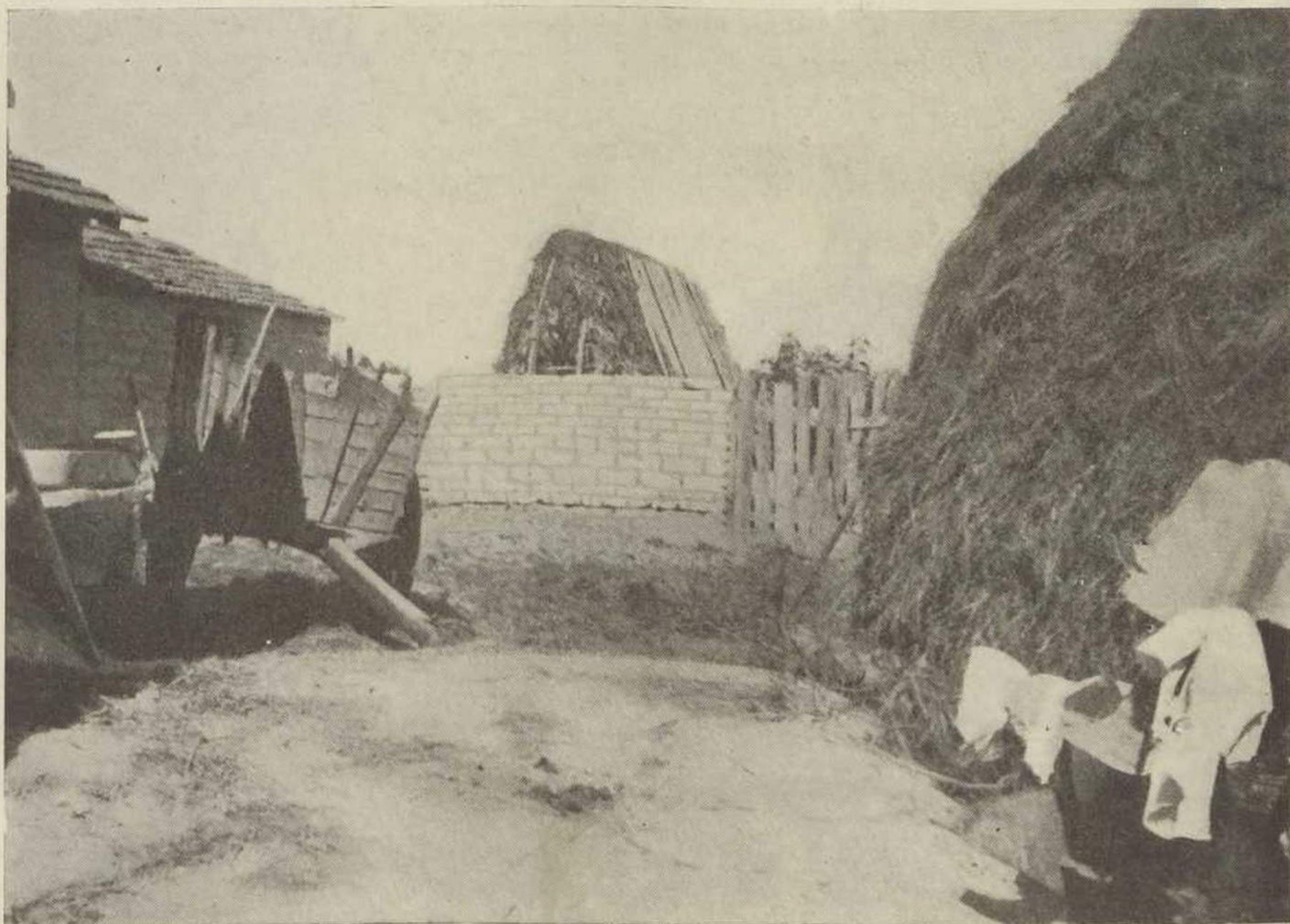
Carta Impressa n.º 13. — Trata da prorrogação de validade de passes.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2277 — Estabelece a sinalização da estação de Monte-Novo-Palma.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Fevereiro de 1936

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre- gados	Descar- regados	Carre- gados	Descar- regados	Carre- gados	Descar- regados
Período de 1 a 7..	4.393	4.355	1.707	1.693	1.777	1.413
» » 8 » 14 ..	4.420	4.325	1.725	1.969	1.699	1.458
» » 15 » 22...	4.654	4.802	2.142	2.093	1.883	1.664
» » 23 » 29...	3.915	3.624	1.710	1.605	1.463	1.109
Total	17.382	17.106	7.284	7.360	6.822	5.644
Total do mês anterior	17.816	17.538	7.044	6.912	6.768	5.719
Diferença	- 334	- 432	+ 240	+ 448	+ 54	- 75



Pátio campezino

Factos e informações

Efeitos da invernía

O inverno excepcionalmente pluvioso d'este ano não se limitou, infelizmente, a prejudicar o tráfego ferroviário da C. P.

Por várias vezes algumas das linhas da rede portuguesa de caminhos de ferro estiveram gravemente ameaçadas pela fúria dos elementos desencadeados, obrigando o Serviço de Conservação da Via a manter-se em constante alarme e ininterrupta vigilância.

Não obstante os cuidados e meritórios esforços desenvolvidos, o volume de águas que invadiu o vale do Tejo foi tão grande que o atêrro da linha do Setil a Vendas Novas se viu transformado em dique.

O desnível das águas chegou a atingir aí a cota impressionante de 2,^m30.

A situação agravou-se por tal fórma que a linha de Leste, a nossa principal artéria ferroviária, esteve seriamente em risco de ser cortada.

Mais uma vez a perseverante acção da Conservação da Via evitou êsse grande desastre. Infelizmente não pôde obstar a que o atêrro da linha de Vendas Novas cedesse nos pontos mais fracos à força impetuosa das águas que abriram, no dia 19 de Fevereiro, um rombo de cerca de 130 metros, mesmo às agulhas da estação de Setil e outro, aproximadamente de 60 metros, ao quilómetro 2,500.

Foi no ano de 1909 que no vale do Tejo se registou uma das maiores cheias de que há memória a qual não poupou então a linha de Leste. Ao óptimo trabalho de consolidação e defeza executado nessa ocasião se deve, em



Melbourne — Austrália — Estação do Caminho de Ferro



Celorico — Anexo da Misericórdia

Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves, Sub-chefe de Serviço

parte, agora o não termos de lamentar desastre maior.

Os trabalhos de reparação começaram, logo que a situação o permitiu, com toda a actividade de forma que já em 7 de Março se dava passagem aos primeiros combóios.

Do estado em que se encontravam os rombos do atêrro da linha de Vendas Novas no dia 27 de Fevereiro e de várias fases de reconstrução dos aterros, damos uma impressão com as fotografias que inserimos.

Também em outros pontos, as linhas férreas portuguesas foram atingidas pelas águas, como por exemplo na linha de Leste, entre as estações de Tórres Novas e Mato de Miranda, de que as duas fotografias que publicamos nas páginas seguintes dão uma nítida visão.

Venda de produtos farmacêuticos

Comunicam-nos que as farmácias, a seguir indicadas concedem descontos aos agentes desta Companhia, mediante a simples apresentação do bilhete de identidade:

Associação de Socorros Mútuos Protectora dos Artistas (Faro)

Medicamentos manipulados.....	30 %
Especialidades.....	10 %

Farmácia José da Encarnação Vieira (Faro)

Medicamentos manipulados ...	30 % e mais	10 %
Especialidades e pensos	10 % e mais	5 %

Farmácia Cruz de Malta Lmt.

Largo do Chafariz de Dentro 36, Lisboa

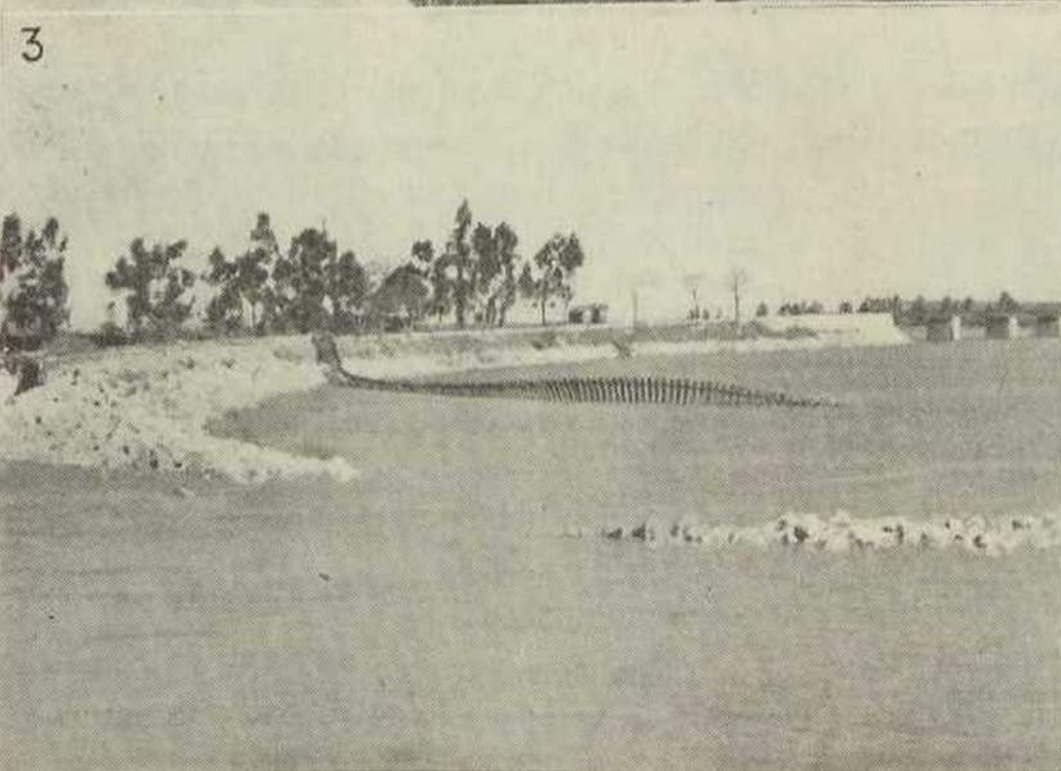
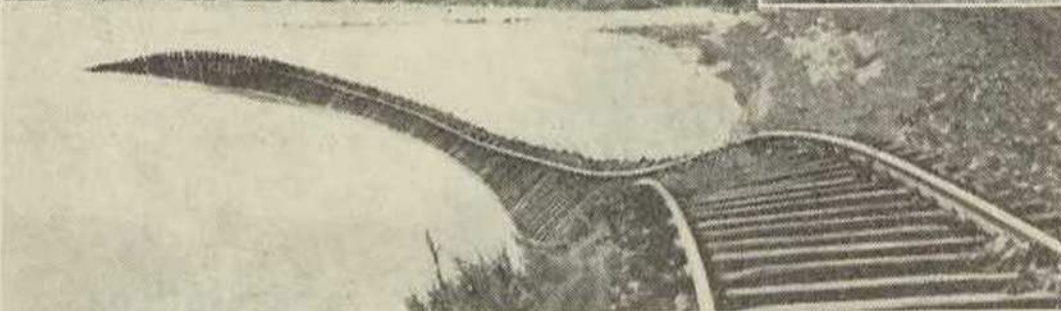
Medicamentos manipulados..	30 %
Especialidades	10 a 15 %

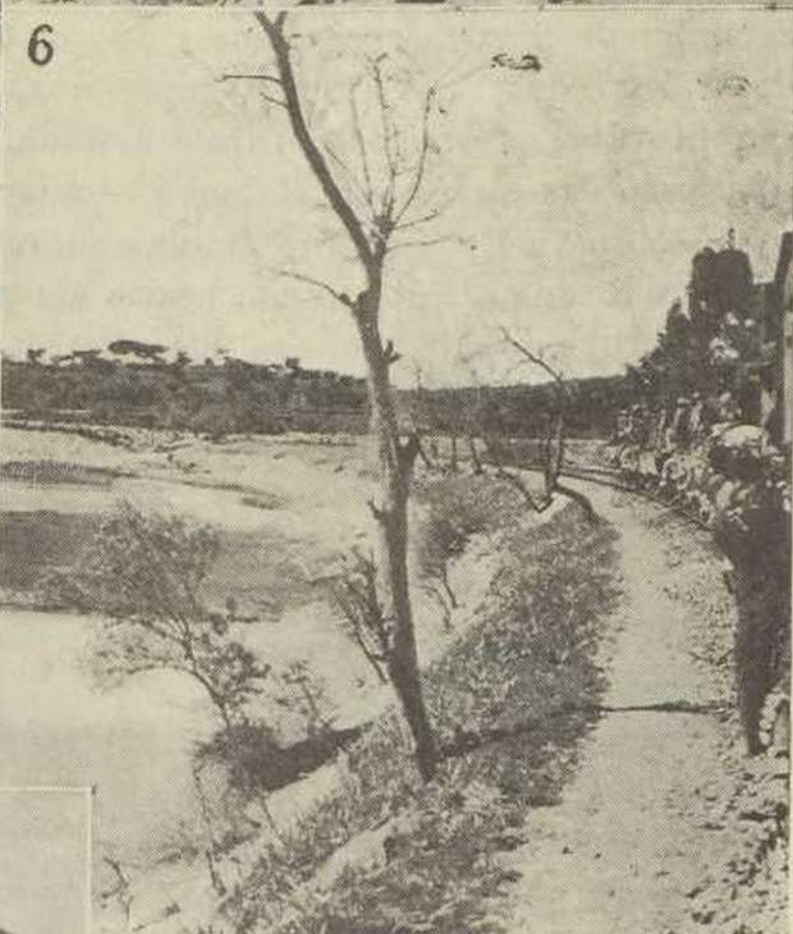
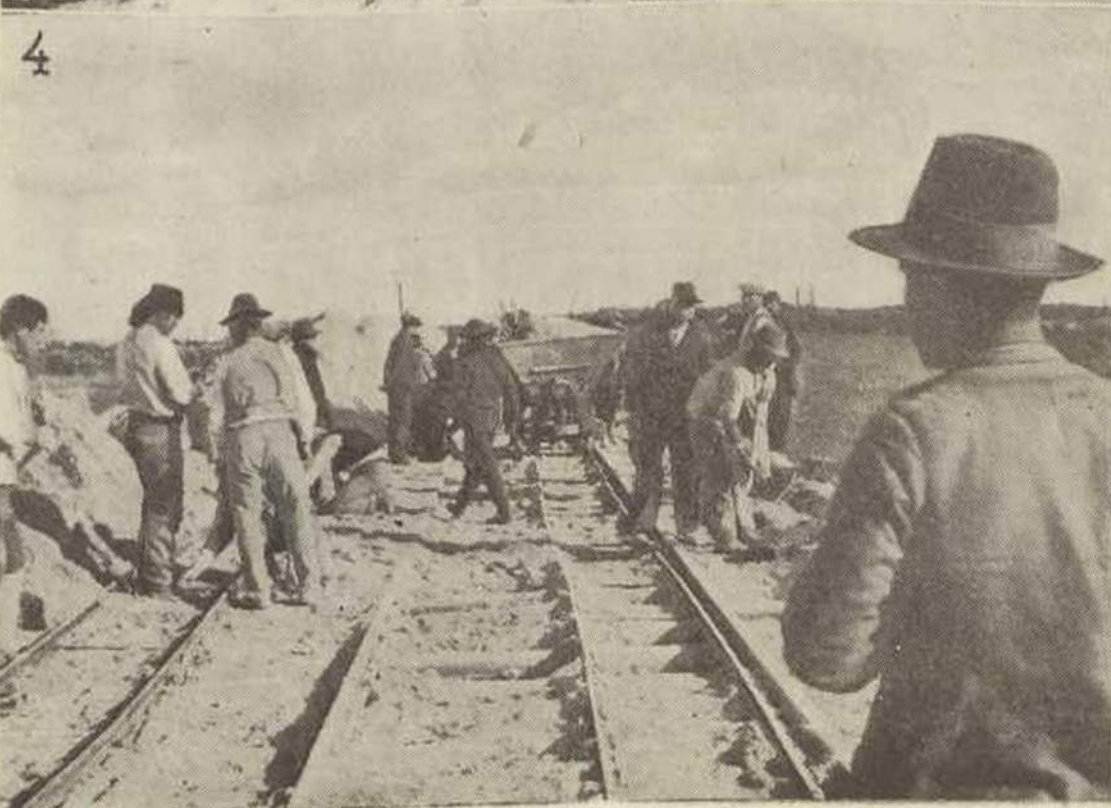
As últimas cheias no Ribatejo

1 e 5 — Fotografias tiradas do comboio n.º 52 de 19 de Fevereiro, próximo da estação de Mato de Miranda, mostrando o aspecto das inundações.

2 e 3 — Estado do enorme rombo feito pelas águas acumuladas a montante do atêrro da Linha de Vendas Novas, à saída da estação de Setil, em 27 de Fevereiro.

4 — Estado em que se encontrava em 27 de Fevereiro o rombo no atêrro da Linha de Vendas Novas, ao Km. 2,500.





As últimas cheias no Ribatejo

- 1, 2, 3 e 5 — Várias fases da reconstrução do rombo feito pela força impetuosa das águas no atêrro da Linha de Vendas Novas à saída da estação de Setil (Km. 50,00).
- 4 — Reconstrução do atêrro ao Km. 2,500, da Linha de Vendas Novas em 27 de Fevereiro último. O rombo provocado pelas águas teve a extensão de 50 metros.
- 6 — Passagem do primeiro combóio depois de reconstruído o atêrro junto à estação de Setil. À esquerda notam-se ainda os carris e travessas que a cheia levou do atêrro.

Seria vantajosa a adopção de uma só classe nos combóios de passageiros?

Esta questão foi objecto de um estudo, há pouco publicado na «Railway Gazette», relativamente aos caminhos de ferro ingleses.

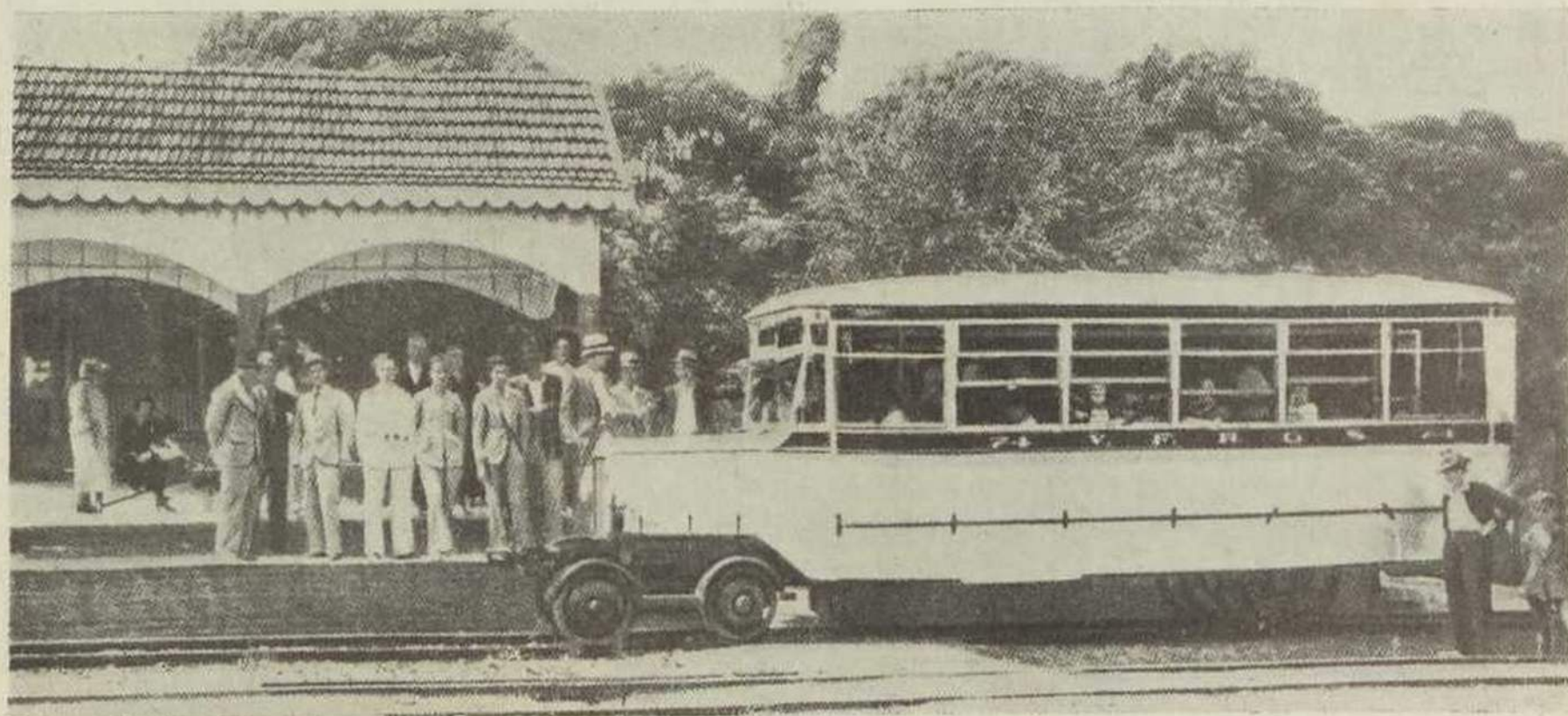
Nêsse estudo, e baseado num exame atento dos argumentos pró e contra uma tal inovação, o autor é levado a concluir que a adopção de uma única classe nos caminhos de ferro ingleses, pela supressão das 1.^a e 2.^a classes, traduzir-se-ia por uma perda anual de receitas de £ 2.766.000, isto é, por um prejuízo final de £ 1.766.000 visto que a economia correspondente não excederia £ 1.000.000.

Êste resultado é baseado na hipótese de que a reforma em questão não daria lugar a que o caminho de ferro perdesse mais do que 10 % do tráfego das duas classes superiores, pelo seu provável afastamento para a estrada. Mas o sucesso das carruagens Pullman — cuja utilização obriga ao pagamento de uma sobretaxa, mostrando que o Público não hesita em pagar mais caro contanto que se lhe ofereça um maior conforto — leva a concluir que o afastamento acima referido deveria ser muito supe-

rior aos 10 % citados, o que aumentaria o prejuízo final, não falando já nas importantes despesas de transformação que seria necessário fazer para dotar as carruagens de 3.^a classe de condições de conforto ainda superiores àquelas que já possuem em Inglaterra.

Quanto às economias a que poderia dar lugar a reforma estudada — e cujas principais parcelas seriam: a despesa com o material das 1.^a e 2.^a classes, avaliada em £ 600.000 por ano; a diminuição das despesas com o combustível, resultante do menor peso dos combóios, avaliada em cerca de £ 250.000; a supressão do pessoal dos restaurantes de 1.^a e 2.^a classes; a redução do pessoal de distribuição de bilhetes; a simplificação das manobras para a composição dos combóios; etc. — foi ela computada, como acima se disse, em cerca de £ 1.000.000 por ano.

Conclue, pois, o autor do estudo em questão, que — pelo menos em Inglaterra — a supressão das 1.^a e 2.^a classes nos combóios de passageiros, dando lugar a uma economia apenas equivalente, aproximadamente, a um terço da perda de receitas, não pode de forma alguma ser encarada como vantajosa para os caminhos de ferro.



Esta interessante automotora, que lembra um caminhão de passageiros, circula nas linhas dos caminhos de ferro do Rio Grande do Sul, no Brasil. A sua capacidade é de 25 passageiros.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



Luís F. Leger Pereira Leite

Empregado principal
Admitido como praticante
em 17 de Dezembro de 1895



José Louro

Agulheiro de 3.^a classe
Admitido como carregador
suplementar
em 19 de Fevereiro de 1896



Manuel Lopes Lapeiro

Guarda
Admitido como limpador
de máquinas suplementar
em 28 de Abril de 1896

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames realizados no primeiro trimestre de 1936

EXPLORAÇÃO

Empregadas para bilheteiras de 3.^a classe: Adelina da Costa, Maria Ilda Pinheiro Amatucci, Hirlandina Esmeralda Ribeiro, Marinha Augusta de Sousa e Lídia Gonçalves dos Reis Ladeira.

Guarda-freios de 3.^a para 2.^a classe: Artur Gomes, Henrique Martins Parreira, Manuel Gonçalves, Alfredo Coelho, António Carlos Catapirra Júnior, Eduardo Fernandes, Miguel António Vasconcelos, António Constantino do Carmo Franco, Manuel Cáludio, Albino Soares, Ricardo Justino Barbado.

Agentes com cartão para Guarda-freios de 3.^a classe: Distintos: Luís Aurélio dos Santos e José Pereira Lopes.

Aprovados: Manuel Francisco, Augusto de

Oliveira Jorge, Cirilo Pereira Pais, Joaquim Carvalho Inezo, Manuel Rodrigues da Silva, João Martins, Amaro Ferreira dos Santos, Manuel Ribeiro, Guilherme Alves de Almeida, José Marques Lourenço, Adelino Fernandes Pereira, Manuel António, Manuel Vicente Nunes Júnior, Alberto Sousa Martins, Francisco Dias, António Afonso Gasalho, Miguel dos Anjos, Ernesto dos Santos Brito, Agostinho Dias, José Joaquim Baptista, António José Veiga, Joaquim Antunes, David da Silva Barran, Américo Nunes Marinha, José de Castro, Joaquim da Graça, José Gois, António Dias Costa, Adelino de Ascensão Seleiro, Francisco Teodoro Póvoas, Manuel Jacinto, Alvaro Lopes Quintas, Manuel Guerreiro de Matos, João Alves Garcia, João Cotovio, Luís Fernandes Tavares, Serafim António, Manuel Augusto, Manuel Rodrigues, Bento Coelho Dias Ferreira, Roldão Maria, José Bernardino Marques, Teófilo Henriques, Joaquim Domingos, Bento de Oliveira Lopes, António José Machado e Ernesto José Vieira.

Nomeações

Mês de Janeiro

VIA E OBRAS

Desenhador de 2.^a classe: José Augusto Rodrigues.

Assentadores: Rafael Cordeiro, Manuel Ferreira, Sílvia da Silva, João Eufázio, Joaquim Ferreira, António Pires dos Santos, António Alves Teixeira, Manuel Joaquim Ribeiro, Cândido Martins Gonçalves, José Baptista, Júlio Gaspar, António Rebêlo, Júlio Beja dos Santos, António Manuel Melo, Esdras Agostinho, Jaime Marques, Mário Pinto Ribeiro, Américo Rodrigues Bento, Manuel Lopes Simões, Júlio Carvalho, João Rodrigues Geitoeira, José dos Santos Passeira, António Lúcio, António Monteiro, João da Silva, Joaquim António, Júlio Jordão Carvalheiro, Domingos Trindade Santarém, João António Geitoeira, Júlio Ferreira, Firmino Belo, José Neves e António Queiroz.

MATERIAL E TRACÇÃO

Contramestre de 2.^a classe: Júlio Baptista.

Promoções

Mês de Fevereiro

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Chefe de Secção: João Carlos da Costa Guerra.

Mês de Janeiro

MATERIAL E TRACÇÃO

Mestres de vapores: Daniel Gomes de Almeida e Joaquim Duarte.

Mestres de rebocadores: António Marques Baptista e João da Silva.

Marinheiro de 1.^a classe: João da Silva Labaredas.

VIA E OBRAS

Sub-chefes de distrito: Manuel dos Santos Oliveira, Anastácio Coelho, Francisco Valério Patinha, José Rodrigues dos Santos, Sebastião Inácio, Francisco Alves Casquilho, Querubim

Mendes, Augusto Pinto Ribeiro, José Correia dos Santos, João Martinho Pinto, António Joaquim, António Pinto Caeiro e Francisco Romão.

Errata — No último número do *Boletim*, na coluna das promoções respeitantes à Divisão de Via e Obras, indica-se por lapso, como promovido a contra-mestre principal, Domingos de Oliveira, quando deveria ter sido indicada a promoção de Manuel Moreira Dias dos Santos, a Chefe de cantão principal.

Mudanças de categoria

Mês de Fevereiro

MATERIAL E TRACÇÃO

Para:

Serventes: Os *Limpadores*, Luís Lopes e Faustino Correia.

Reformas

EXPLORAÇÃO

Mês de Janeiro

Basilio Rodrigues, Guarda de estação.

Mês de Fevereiro

Luís Lopes Contente, Condutor de 1.^a classe.

José Correia Máquina, Guarda de estação.

Augusto Ventura, Carregador.

José da Conceição Sempão, Carregador.

Mateus da Assunção, Carregador.

VIA E OBRAS

Mês de Janeiro

Maria Amélia, Guarda de distrito.

Mês de Fevereiro

João Marques, Assentador de distrito.

António P. Jesus, Guarda de distrito.

MATERIAL E TRACÇÃO

Mês de Fevereiro

Américo Marques Ferreira, Chefe de Depósito.

João Baptista, Marinheiro de 1.^a classe.

António Dias, Guarda.

Falecimentos

Em 6 de Março faleceu vítima de um desastre no trabalho o contramestre principal do Serviço de Obras Metálicas, Domingos de Oliveira.

Quando o pessoal sob as suas ordens transportava em um combóio de serviço, suspensa de dois guindastes, a última viga da ponte velha de Santana de Baixo, na linha de Alcântara, partiram-se as correntes que prendiam a viga às bombas de um dos guindastes e a viga, sem governo, desandou para o lado onde aquele contra-mestre se encontrava, entalando-o contra o varandim da ponte nova e atirando-o dela abaixo. Transportado logo ao hospital, aí chegou já morto.



† Domingos de Oliveira
Contramestre principal
do Serviço de Obras Metálicas

O contra-mestre Domingos de Oliveira era geralmente estimado, merecendo sempre dos seus superiores a maior consideração e mesmo uma verdadeira amizade pois foi sempre um exemplo de dedicação à Companhia, de amor ao trabalho, de cumprimento do seu dever, de lealdade para com os seus superiores, isto aliado a uma invulgar competência profissional que lhe vinha da sua inegável inteligência e longa prática.

Entrou para o serviço da Companhia em 1893, passando para as Obras Metálicas, então Oficina de Ovar, em 1907, tendo atingido a categoria de contra-mestre principal em 1931.

Em 1929 foi condecorado com o grau de cavaleiro da Ordem do Mérito Industrial.

Deixa a maior saudade em todos com quem trabalhou especialmente nos seus chefes imediatos. E' esse o maior elogio que se lhe pode fazer.

Mês de Fevereiro

EXPLORAÇÃO

† *Agapito Lopes*, Factor de 2.^a classe em Marinha Grande.

Admitido como praticante em 21 de Maio de 1920, foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Abril de 1921 e promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1927.

† *José Pereira de Figueiredo*, Factor de 2.^a classe em Telhada.

Admitido como praticante em 1 de Julho de 1921, foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Abril de 1922 e promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1927.

† *Abel Salustiano Correia de Mesquita Guimarães*, Factor de 2.^a classe em Régua.

Admitido como praticante em 30 de Outubro de 1920, foi nomeado aspirante em 1 de Junho de 1927, factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929 e promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1936.

† *António Baptista*, Capataz de 1.^a classe em Barreiro.

Admitido como carregador em 1 de Agosto de 1902, foi promovido a capataz de carregadores em 17 de Fevereiro de 1911 e passado a capataz de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1928.

Em 11 de Dezembro de 1908, foi gratificado pecuniariamente por bons serviços prestados.

† *Manuel Dias Condeço*, Engatador de Entroncamento.

Nomeado carregador em 21 de Julho de 1923, foi promovido a engatador em 21 de Abril de 1924.

Em 6 de Novembro de 1925 foi gratificado pecuniariamente por bons serviços prestados.

† *Aurélio do Vale*, Agulheiro de 3.^a classe em Rêde.

Admitido como carregador eventual em 28 de Agosto de 1913, foi nomeado engatador em 1 de Agosto de 1921 e agulheiro de 3.^a classe em 25 de Novembro de 1923.

† *Júlio Pacheco*, Agulheiro de 3.^a classe em Lavre.

Admitido como carregador suplementar em 8 de Fevereiro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1929 e promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Julho de 1935.

† *António Luís de Araújo*, Carregador em Braga.

Admitido como carregador eventual em 22 de Novembro de 1915, foi nomeado carregador em 16 de Abril de 1919.

† *Manuel Pereira*, Carregador em Barcelos.

Admitido como carregador eventual em 18 de Fevereiro de 1914, foi nomeado carregador auxiliar em 14 de Abril de 1916 e passado a carregador de estação de 10 de Maio de 1919.

† *Evaristo Tiago Caixinha*, Carregador em Lisboa-P.

Nomeado carregador em 21 de Agosto de 1921.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Albano Matos Rodrigues do Canto*, Chefe de Escritório de 2.^a classe na Repartição de Escrituração do Serviço de Abastecimentos.

Admitido em 19 de Agosto de 1898, como praticante de estação, nomeado factor de 2.^a classe em 29 de Janeiro de 1900 e promovido a Chefe de Escritório de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Voltaire Florido Nuno*, Empregado de 2.^a classe nas Oficinas do Barreiro.

Admitido em 31 de Agosto de 1926, como Desenhador eventual, nomeado Empregado de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1928 e promovido a Empregado de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1934.

† *Constantino Barroso*, Fogueiro de 2.^a classe no Depósito de Entroncamento.

Admitido em 24 de Outubro de 1922, como Ajudante de montador e nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Manuel Ferreira*, Limpador no Depósito de Entroncamento.

Admitido em 27 de Agosto de 1923, como Limpador suplementar e nomeado Limpador do quadro em 1 de Fevereiro de 1926.



† Albano M. R. do Canto
Chefe de Escritório de 2.^a classe



† José Pereira de Figueiredo
Factor de 2.^a classe



† Abel S. C. de M. Guimarães
Factor de 2.^a classe



† António Luís de Araújo
Carregador

12 — Rompeste a «réde» com os dedos — 2.

Veste-se

13 — A «árvore» dando bom fruto também dá dinheiro — 2.

Otrebla

14 — Ser aváro é ser mesquinho — 4.

Roldão

15 — O teu conselho fez-me tomar prudência — 3.

Roldão

16 — Com balsamina cura-se qualquer chaga cancerosa — 6.

Sardanapalo

Em frase

17 — Substitue com pouca permanência as praças na rendição — 2-2.

Mefistófeles

18 — A verdade é que o homem caiu ao «rio» e foi salvo por meio de um «cabo» — 2-2.

Britabrantes

19 — Entre nós o tufo do fato está só no sobretudo — 1-2.

Vasconcelos

Instrumento músico

Pega de música para ser cantada a solo

Grande quantidade

Instrumento côncavo

Vogal

Marquês de Carinhas

21 — Logogrifo

(A Roldão)

Certo «homem» despeitado — 6-7-5

Supondo-se atraído

P'la «mulher» adorada, — 3-2-4-8-6-1-9

Uma tal fúria sentiu

Que o «cúbito» partiu — 2-3-6-9

A bater na namorada.

Sardanapalo

Sincopadas

22 — 3-No tumor foi aplicado um «instrumento» — 2.

Mefistófeles

23 — 3-No tronco de uma oliveira gravaram o nome de certos tumores moles nas cavalgaduras — 2.

Visconde de Camboi

24 — 3-O alcaravão chegou com galhardia — 2.

Visconde de la Morlière

Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Abril de 1936

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional.. kg. 2\$70 e	2\$75	Farinha de trigo kg.	2\$15	Sabão amêndoa... .. kg.	1\$30
» Valenciano..... kg.	2\$80	Farinheiras..... »	6\$50	» Offenbach.. .. »	2\$70
Assucar de 1. ^a Hornung »	4\$35	Feijão amarelo lit.	1\$60	Sal..... .. lit.	\$16
» » 1. ^a manual. »	4\$15	» branco 1\$60 e	1\$70	Sêmea..... .. kg.	\$55
» » 2. ^a Hornung »	4\$10	» frade..... 1\$50 e	1\$25	Toucinho..... .. »	5\$30
» » 2. ^a manual. »	3\$90	» manteiga..... lit.	1\$80	Vinagre..... .. lit. \$75 e	\$80
» pilé..... .. »	4\$25	Grão..... .. »	1\$40	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	\$85
Azeite de 1. ^a lit.	7\$00	Lenha..... .. kg.	\$20	» » -Em Tunes... .. »	\$75
» » 2. ^a »	6\$40	Manteiga..... .. »	17\$00	» » -Rest. Armazens »	\$70
Bacalhau inglês kg. 3\$900, 5\$00 e	5\$50	Massas..... .. »	3\$40	» tinto-Em Gaia..... .. »	1\$05
» sueco. kg. 4\$40 e	4\$60	Milho..... .. lit	\$75	» » -Em Tunes... .. »	\$75
Banha..... .. kg.	6\$40	Ovos..... .. duz. variável		» » -Restant. Armazens »	\$70
Batatas..... .. » variável		Presunto..... .. kg.	10\$00		
Carvão sôbro kg. \$50, \$55 e	\$60	Petróleo-Em Lisboa... lit.	1\$10		
Cebolas..... .. kg.	\$40	» rest. Armazens »	1\$15		
Chouriço de carne..... »	12\$50	Queijo flamengo... 22\$50 e	24\$20		
Far. ^a de milho..... .. »	1\$00	» da Serra..... .. kg.	11\$00		

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

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

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

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos.

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

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