

C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

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

Problemas recreativos

QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 16 votos — Produção n.º 11

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles, Labina,
Alenitnes e Cagliostro

QUADRO DE MÉRITO

Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh,
Marquês de Carinhas, Diabo Vermelho, Preste João,
e Manelik (23), Costasilea, Cruz Kanhoto, Novata,
Roldão, Otrebla, Veste-se, e Fred-Rico (22),
Theseu, D. Quixote, Júpiter, Fan-Fan, Sancho Panga,
Athos, Bastos, Fé, Sardanápalo, Dalton e Agusto (19).

Soluções do n.º 85

1 — Borda-bordão, 2 — Marra-marrão, 3 — Gangangão, 4 — Acordo-acorda, 5 — Sello-sella, 6 — Muambo-muamba, 7 — Xicacea, 8 — Patacho, 9 — Lamiré ou falado, 10 — G, sal, Saras, garimpa, lamas, sps, a, 11 — A má lingua tesoura, 12 — Mandu, 13 — Códão, 14 — Director ou Pilôto, 15 — Veleiro, 16 — Ultraja, 17 — Mucuco, 18 — Tapadura, 19 — Risca, 20 — Sápidos-Sado, 21 — Felino-feno, 22 — Feitura-feira, 23 — Crépido-credo, 24 — Roque-quero, 25 — Tapar-partá, 26 — Polo-Lopo.

Biformes

1 — Que duro golpe! Não sei como suportar uma dôr tão dolorosa!... — 3.

Roldão

2 — Homem atado deve casar com mulher timida — 4.

Roldão

3 — A química dos antigos era uma espécie de ciência que separa o puro do impuro — 5.

Labina

4 — Com a corda que se prende à vela e que serve para a içar, preendi esta espécie de antílope da África — 3.

Theseu

Em frase

5 — Por essa bagatela ha gente que se destina a apanhitar uma estopadu — 2-1.

Vasconcelos

6 — Estás no céu, mas ordeno que, como «homem» venvhas até nós — 1-2.

Theseu

7 — Abestruz de boa raça, só na origem — 2-2.

Cagliostro

8 — Vi no leito o animal inconstante — 2-2.

Roldão

9 — A claridade da lamparina de luz mortiça, dava a impressão de que escarnecia... caso extraordinário! — 2-2.

Vasconcelos

10 — Em triângulo

Povoação portuguesa	•	•	•	•	•	•
Espôsa de Civa	•	•	•	•	•	•
Padre de Alexandria	•	•	•	•	•	•
Uno	•	•	•	•	•	•
Nota musical	•	•	•	•	•	•
Vogal	•	•	•	•	•	•

Britabrantes

11 — Enigma tipográfico

NOTA RIA

9 letras

Visconde de Cambolh

12 — Combinada

1.º + gulho — Desejo veemente
2.º + trado — Erudito
3.º + gêm — Dinheiro
— Envolver —

Roldão

13 — Enigma pitoresco



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPAGNIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Passagem inferior da Amadora na linha de Lisboa a Sintra. — Um museu de caminhos de ferro. — Conferências de higiene social. — Notas de Arte. — Consultas e Documentos. — Factos e informações. — Pessoal.

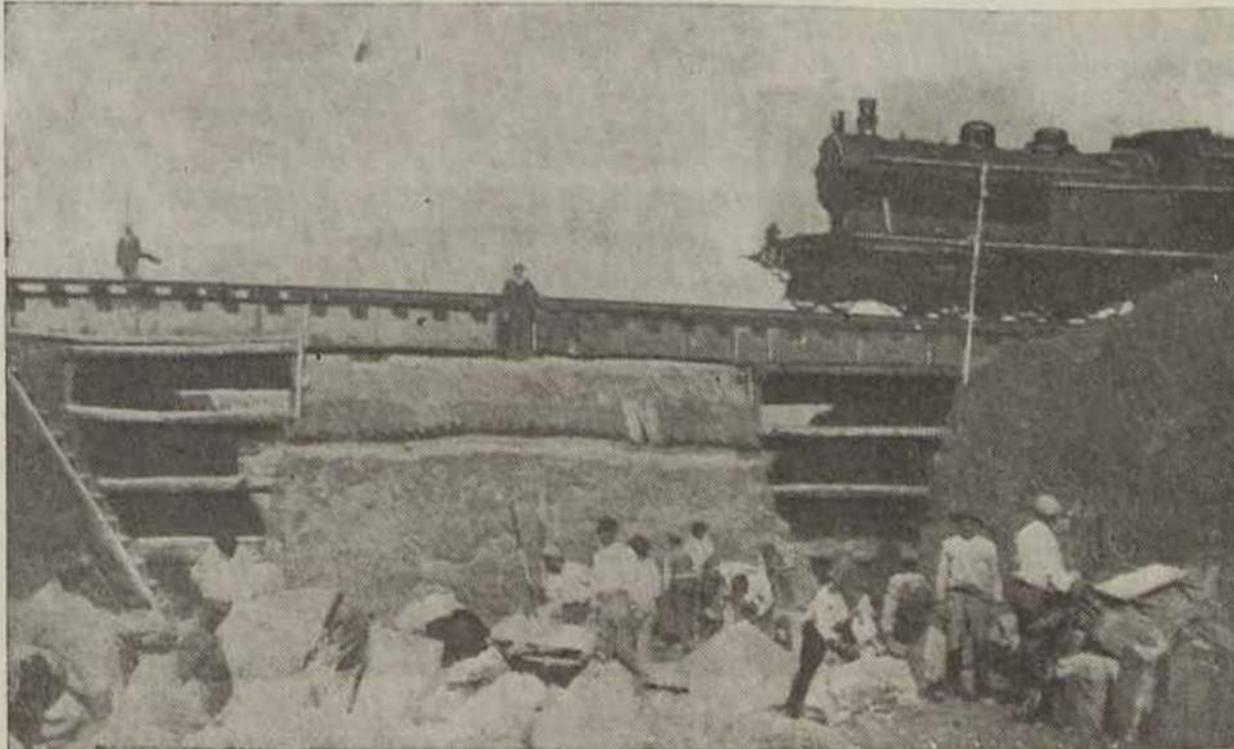
Passagem inferior da Amadora na Linha de Lisboa a Sintra

Pelo Sr. Eng.º Dias da Silva, adjunto da Divisão de Via e Obras

Com o fim de poder ser completada a via-riante à Estrada Nacional N.º 77, de 2.ª classe, de Lisboa a Sintra, projecto da Junta Autónoma de Estradas para supressão da passagem de nível existente junto à estação de Amadora, incumbiu-se a C. P. da construção da necessária Passagem Inferior, ao Km. 9,458.30,

de encontros e muros de ala de alvenaria de pedra e taboleiro metálico constituído por 2 pontões, um para cada via.

Depois de estudado o projecto, foi resolvido que se desse começo à construção da obra, mas mantendo a circulação nas 2 vias e não em via única, pelos grandes inconvenientes que daí poderiam advir para a



Uma fase dos trabalhos, vendo-se no primeiro plano o pessoal aparelhando cantaria; ao fundo, um aspecto das entivações

exploração, tendo em vista a grande intensidade de tráfego na linha de Lisboa a Sintra.

Com tal condição, para se poderem construir os 2 encontros, forçoso se tornou que previamente se procedesse à montagem de 4 pontões provisórios, 2 para cada via, que permitiram se desse passagem aos comboios sobre uns fôssos, de 4 m. de largura, abertos no terreno, para ser levada a efeito a construção dessa parte da obra em tôdas as suas dimensões.

Os pontões provisórios da via descendente, compreendendo todos os trabalhos preparatórios, como terraplenagens, formação de pilhas de travessas para apoio, etc., foram montados nas madrugadas dos dias 2 a 5 de Outubro do ano passado e, nas mesmas condições, os da via ascendente nas madrugadas de 8 a 10 do mesmo mês.

Começada a escavação para construção dos encontros, logo em 10 de Outubro, último dia da montagem dos pontões provisórios, ficou ela concluída no dia 25 do mesmo mês. Para esta escavação foi feita a conveniente entivação.

A construção dos encontros começou em 26 de Outubro e ficou concluída no dia 25 do mês seguinte, data a partir da qual já podiam ser montados os pontões definitivos. Porém, só se procedeu à montagem dêstes pontões nas madrugadas dos dias 7 e 11 de Dezembro, por deficiências nos guindastes empregados.

Para se construíssem os 2 encontros levaram-se pois *sómente 45 dias*, trabalhando-se em 2 turnos de dia e de noite, sendo 15 para a escavação e 30 para os alicerces e tôda a alvenaria em elevação, incluindo o revestimento dos paramentos com pedra aparelhada.

Para a construção da obra foram feitos os tra-



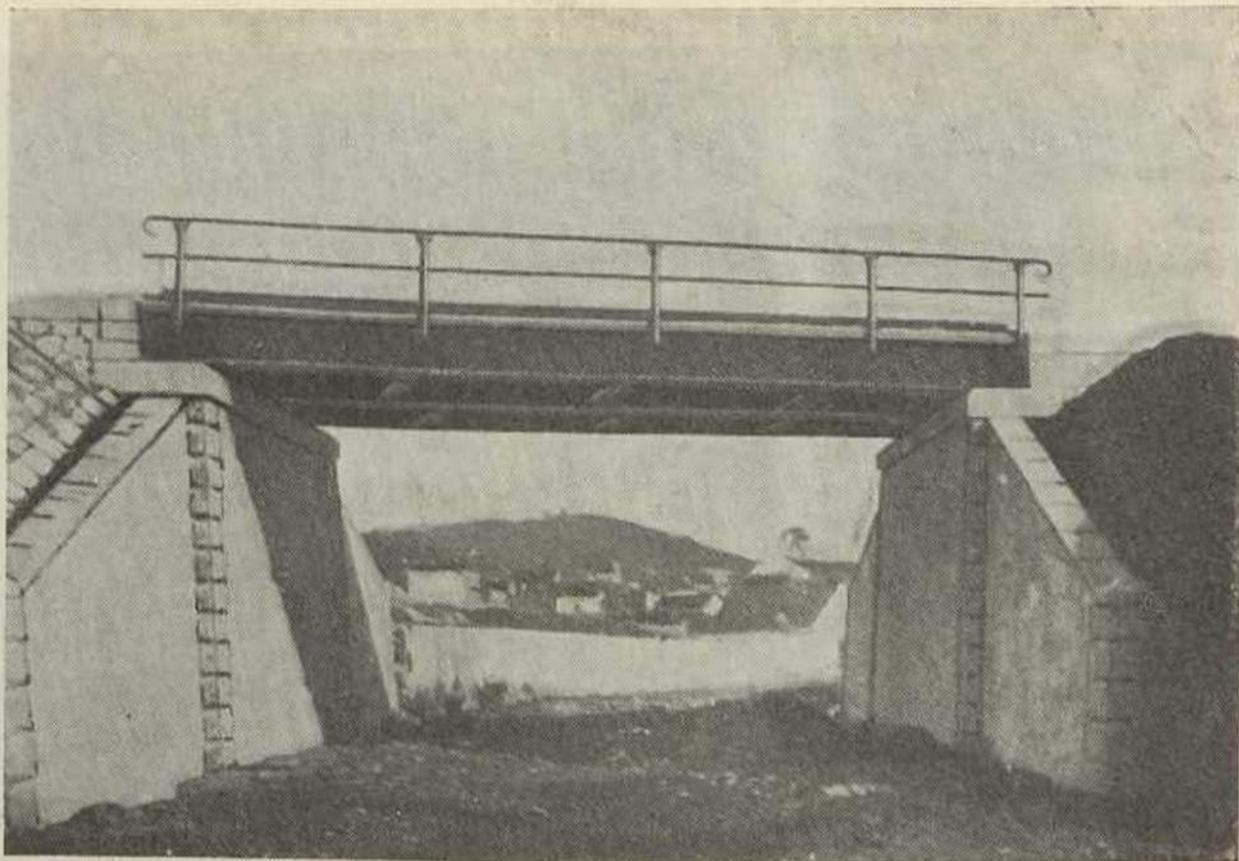
Um aspecto de conjunto da obra, ainda com os pontões provisórios

balhos a seguir indicados, além de outros que não vale a pena mencionar:

Terraplenagens	2.900 M ³
Formigão de cimento com carris de 8/30, nos alicerces.	78 M ³
Alvenaria de pedra, nos alicerces	120 M ³
Alvenaria de pedra, em elevação	493 M ³
Paramentos de pedra aparelhada	250 M ²
Assentamento de cantaria aparelhada ..	80 M ³

nos quais se empregaram:

Cimento	70.000 Kg.
Cal hidráulica	9.700 Kg.
Areia	247 M ³
Pedra para alvenaria	580 M ³
Pedra britada	57 M ³
Cantaria aparelhada	80 M ³



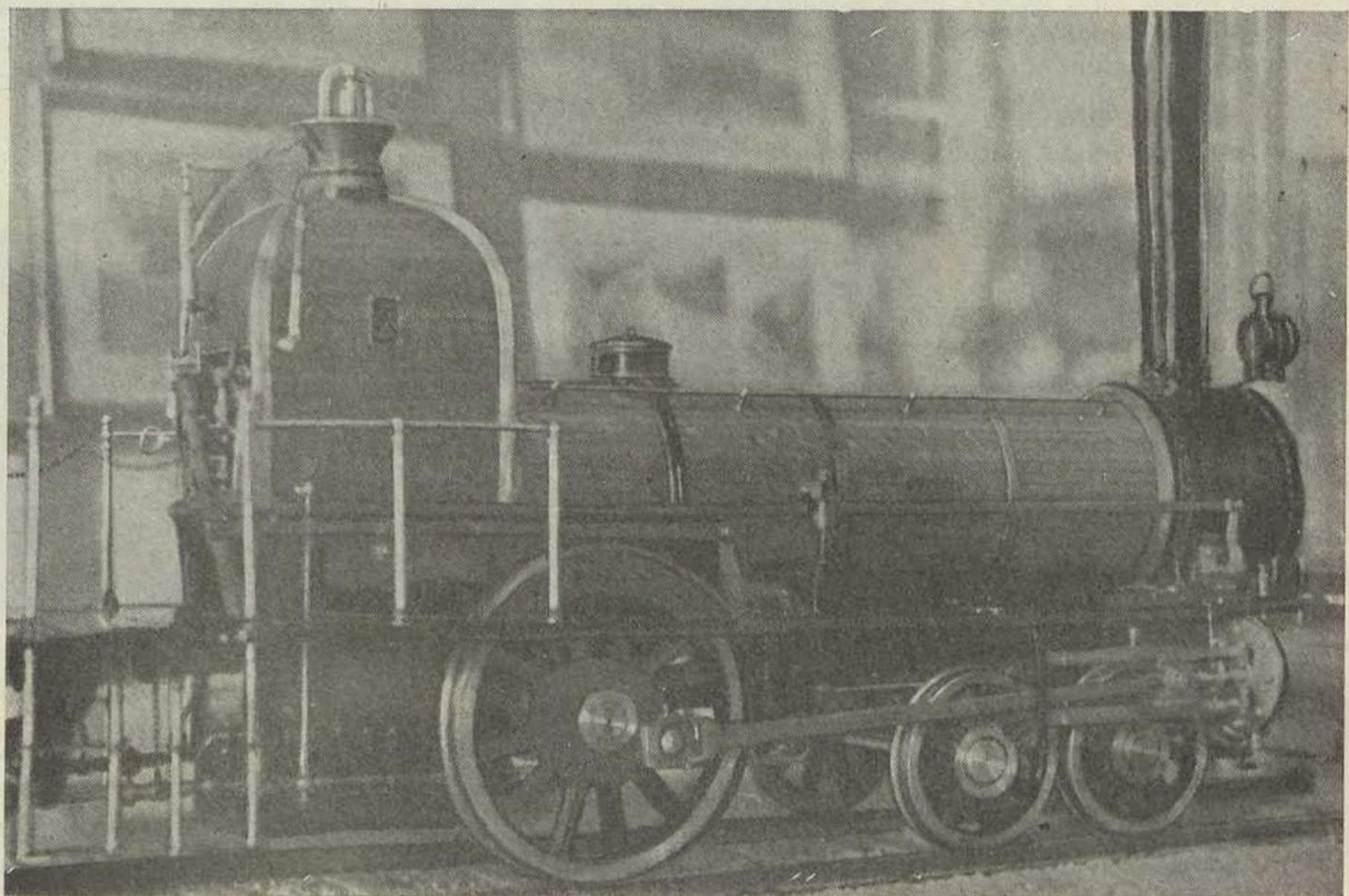
Vista da obra depois de definitivamente concluída

Como digno de menção, é de justiça destacar a dedicação e por vezes o espírito de sacrifício, demonstrados pelo pessoal, sem o que não teria sido possível levar-se esta obra a bom termo em tão curto espaço de tempo.



Mondego, em Coimbra

Fotog. de Manuel João Henrique, Servente da Contabilidade em Coimbra.



O modelo da locomotiva AARE que rebocou em 1847 o primeiro combóio da linha Zurich-Baden

Um museu de caminhos de ferro

A maioria dos nossos leitores conhece certamente a existência de várias espécies de museus que guardam nas suas salas as mais diversas relíquias. Consoante a natureza dos objectos expostos assim os museus se denominam de pintura, de escultura, de arte sacra, de curiosidades históricas, de moedas, de arqueologia, de preparações anatómicas, etc. Ora o que provavelmente a maioria dos leitores ignora, é a existência de museus de caminhos de ferro. Pois há-os, e bem interessantes.

Na cidade suíça de Zurich, por exemplo, junto à estação local de caminhos de ferro, existe um curioso museu que é bem uma página viva da história ferroviária daquele encantador país.

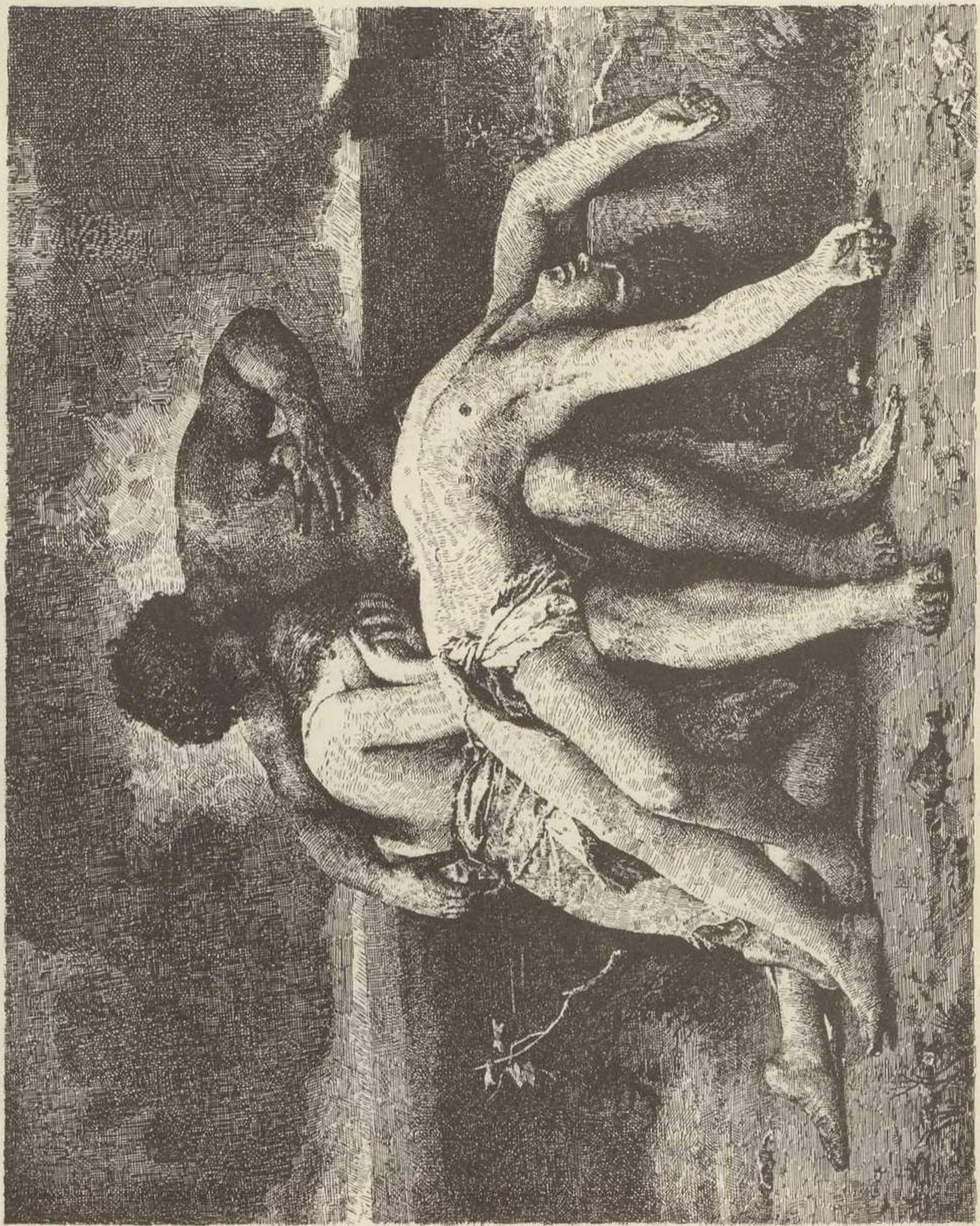
Poderemos ali examinar a primeira sineta fundida para a estação de Zurich. Mais adiante, em vitrine, expõe-se o modelo exacto de uma locomotiva construída em 1847 por

50.000 francos e que foi utilizada para rebocar o primeiro combóio que circulou na linha de Zurich-Baden.

Durante cerca de 20 anos cumpriu esta máquina, fielmente, o seu dever. Em reparações gastaram-se com ela 22.640 francos, como informa, pormenoradamente, uma memória que também está exposta.

Estas minúcias de informação, espalhadas pelas salas da exposição, revelam o espírito prático que presidiu à organização deste museu que, não obstante o seu carácter essencialmente técnico, constitui agradável e instrutivo passatempo para todos.

Admiram-se também horários do início do Caminho de Ferro, já de cores desbotadas. Os de cor ligeiramente verde referem-se aos Caminhos de Ferro Federais, em 1 de Julho de 1858, quando os seus combóios transitavam na linha Winter-



thur-Chur. A respectiva viagem durava 7 horas. A inauguração da linha, conforme o programa de festas também exposto, teve foros de notável acontecimento. Foi contratada uma banda de música, construiu-se em Chur uma tribuna destinada às senhoras e realizou-se um grandioso banquete.

E' também interessante um anúncio do Caminho de Ferro Suíço do Nordeste, que chama pomposamente a atenção para a «ligação directa com Viena» e convida o Público a visitar a Exposição Mundial realizada nesta cidade, em 1873. No horário indicam-se, previdentemente, os sítios para pernoitar.

Para se ajuizar das importantes transformações por que, para comodidade do Público, tem passado o material circulante, expõe o museu cortes de 3 carruagens de terceira classe, em diferentes épocas. Assim, na carruagem construída

em 1870 podemos ver um fogão a um canto e um candieiro de petróleo na parede, no meio das duas divisões; por cima das janelinhas o suporte de bagagens e, ornamentando a parede, um aviso proibindo cuspir no chão.

Na carruagem de 1890 os avisos passam para cinco, mas, em compensação, o incómodo candieiro de petróleo é substituído pela iluminação a acetilene e o fogão de ferro cede o lugar ao aquecimento a vapor.

A carruagem de 1930, enfim, já dispõe, como é natural, de iluminação e aquecimento eléctricos. A madeira, antes de côr escura e pouco atraente, é já de tom mais claro e as janelas tornaram-se mais amplas. Dos 5 avisos, apenas 2 se conservam e no lugar dos outros exibe-se, com vantagem, uma linda paisagem suíça.

Que comentários e ensinamentos não sugere ao ferroviário a visita a este museu!



Ponte internacional sobre o rio Minho

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

Conferências de higiene social

PERIGOS E CONSEQUÊNCIAS DO ALCOOLISMO

Conferência realizada pelo Snr. Dr. Alexandre Cancela d'Abreu, médico efectivo da assistência domiciliária

MEUS SENHORES:

A presença de alguns dirigentes superiores da Companhia, em especial dos Ex.^mos Snrs. Eng.^o Pinto Osório, Vice-presidente do Conselho de Administração, Eng.^o Lima Henriques, Director Geral da Companhia e Dr. Carlos Lopes, Chefe do Serviço de Saúde e de Higiene, impõe-me que, antes de tudo, lhes dirija os meus cumprimentos e um agradecimento sincero pela honra que me dão tendo o incomodo de vir aqui. Concedem-me um crédito não isento de sério compromisso para mim dispendo-me pacientemente a ouvir-me quando nada têm que vêr nem aprender com as minhas palavras.

Não me iludo, porém. A dedicada atenção que a sua presença significa dirige-se aos agentes que me ouvem e não a mim próprio. O interesse que manifestam deriva do objectivo que aqui me traz. A minha pessoa e o meu discorrer apagam-se perante esse interesse que ultimamente se tem traduzido em factos significativos, entre os quais justamente avulta a realização destas sessões.

A Administração e a Direcção da Companhia, com o seu caloroso apoio prestado ao nosso ilustre Chefe, na iniciativa desta série de conferências, vem demonstrando que, cada vez mais, a saúde, a higiene e o bem estar dos seus agentes são objecto dos seus melhores cuidados. Assim tem que ser, de facto! Nada mais justificado, direi mesmo, nada mais indispensável, do que essa preocupação. Só porque nunca é demais repeti-la e ouvi-la me atrevo a recordar esta verdade, bem consciente de que ela é tão óbvia como banal:— sendo os trabalhadores peças essenciais da actividade da Companhia, se eles não gozassem de boa saúde física

e mental todo o funcionamento do material, por melhor que este fosse, resultaria precário, ineficiente e perigoso, todo o serviço claudicaria irremediavelmente.

Preso-me de ser justo e sincero o que me obriga a dizer que, sob esse aspecto, não há aqui portanto matéria para agradecimentos que poderiam ser tomados como descabida lisonja. Trata-se do cumprimento de uma obrigação social de todos os dirigentes para com os dirigidos. O que há porém, incontestavelmente, é motivo para a leal constatação de que tal dever é reconhecido. E há também excelente oportunidade para nos felicitarmos, todos quantos trabalhamos nesta emprêsa, pela forma activa como esse dever está sendo compreendido e cumprido dentro de uma elevada noção de responsabilidades.

Creio estar contida nestas palavras a forma de saudação à Administração e à Direcção da Companhia que mais grata lhes pode ser e melhor interpreta o espírito e as intenções dessas entidades.

Já depreenderam, meus senhores, que estou aqui na execução de uma ordem. Recebi-a sob a forma delicada de um convite do nosso Chefe que confiou demais nas minhas possibilidades de médico prático empenhado na luta de todos os momentos, que escassamente pôde roubar ao repouso do seu acidentado labor quotidiano algumas horas para a meditação e redacção desta palestra. Considero-me, porém, funcionário disciplinado. Mandam e obedeço. Não tenho sequer o mérito de me ter oferecido. Não é a mim que devem pedir contas das deficiências que todos vão notar. Não vos digo isto por falsa modéstia mas apenas para afirmar a minha insatisfação com o que ides ouvir e por-

que não prescindo de tôdas estas circunstâncias atenuantes no julgamento final do meu trabalho.

A minha obediência não pôde ser completa e dessa falta têm que me desculpar quem me mandou e quem me ouve. Ordenaram-me que fizesse uma conferência. Ora o que lhes trago não tem nem a estrutura metódica, nem a profundidade conceituosa, nem sequer a sumptuosa roupagem verbal que caracterisam essas peças oratórias. Vamos todos ver como ficarei muito abaixo do alto nível estabelecido nos trabalhos dos dois distintos colegas que neste lugar me precederam.

Em vez da conferência que, sem culpa minha, vos anunciaram, tereis apenas uma palestra singela, muito terra a terra, de trivial feição popular.

Procurarei, assim, ter ao menos o mérito de lhes falar uma linguagem clara e acessível, arredando, embora com penoso esforço, toda aquela terminologia científica a que estamos habituados entre médicos e que, sendo uma necessidade, os discípulos de Molière, que nos ridicularizam, pretendem que é uma maneira de falar intencionalmente rebuscada e uma forma de nos tornarmos vaidosamente incompreensíveis...

Confesso-lhes, francamente, que a parte do auditório que mais me importa é a constituída pelos trabalhadores humildes e menos cultos e portanto mais necessitados de orientação. Razão esta para me manter sempre no tom da despretenciosa conversa a que não chamarei amena porque o assunto tem por vezes os seus laivos de tragédia.

Este têma — *Perigos e consequências do alcoolismo* — também me foi amigavelmente indicado. Não era da minha simpatia e foi ainda por espírito de disciplina que de início o aceitei. Sobre alcoolismo está dito tudo e sob todos os pontos de vista. E' um assunto banalizado, verdadeiro *chão que deu uvas* e não pode dar mais. Nada de original me estava reservado para vos dizer.

Mas, reflectindo melhor, acabei por reconhecer que, além de ser necessário que algum de nós a tomasse à sua conta, a questão tem afinal

alguns pontos de particular interesse quando relacionada com o grupo de trabalhadores a que me dirijo e com o momento actual em que se faz uma intensa propaganda do consumo do vinho.

Com efeito, tratando-se de ferroviários, há um aspecto que transcende em muito o interesse individual — é o que se relaciona com a segurança de um serviço público a que recorre, pode dizer-se, toda a população de um país.

O tuberculoso, o sifíltico, o doente de qualquer natureza, o próprio alcoólico de outras profissões, sofre por si e pode estender os padecimentos e a sua acção perturbadora à família e à descendência. Mas o alcoólico que tem, como o ferroviário, a responsabilidade da condução colectiva, êsse põe em sério risco a vida das inúmeras pessoas, no geral saudáveis e activas, que confiam cegamente nos encarregados do seu transporte.

Estas considerações conduziram-vos, insensivelmente, a compreender a razão de certa urgência que me levou a dar o primeiro lugar ao seguinte capítulo.

O Problema do alcoolismo na Companhia

O título, o lugar e a profissão do encarregado desta palestra podem muito naturalmente ter criado sérias apreensões.

De facto, muitas pessoas timoratas, ou apenas razoavelmente prudentes, ao saberem que um dos vossos médicos foi incumbido de tratar aqui êste têma, podem pensar que o alcoolismo faz grandes estragos entre vós, e perguntarão se não serão para êles afinal os maiores perigos e consequências ao utilizarem-se dos vossos serviços. Por outro lado os que me ouvem podem sentir-se magoados com essa simples presunção.

Espero, de entrada, alivia-los desses cuidados afirmando categóricamente: — na Companhia não ha alcoolismo como problema actual, instantâne, que justifique o menor alarme. Não é afirmação forçada para tranquilidade do público ou lisonja da classe. Verão como posso fundamentar concretamente esta opinião.

Reparem bem que não nego que haja alcoólicos. Estes, porém, são exceções a confirmarem a regra tão honrosa.

Em especial, no que se refere aos agentes mais responsáveis pela segurança dos viajantes, maquinistas, agulheiros, condutores, pessoal das estações, etc., não consegui obter conhecimento de que um só desses agentes tenha assumido a responsabilidade do serviço em estado de embriaguez.

Vem a propósito contar-lhes um episódio passado ha anos com o Snr. Dr. João Cid, Director do Pôsto de Lisboa-R.

Durante a sua consulta apresentou-se ao enfermeiro a pedir curativo para uma úlcera de perna, um homem envergando fato de mecânico. Era maquinista, tinha na estação a sua máquina e, como se aproximava a tabela da partida, o tratamento tinha que ser feito sem demora. Ao executar o penso o enfermeiro verificou que o nosso homem estava com uma destas bebedeiras indiscutíveis... Chamada a sua atenção, o meu distinto Colega é pôsto, conforme me confessou, em face do seu primeiro caso grave de consciência e de responsabilidade profissionais. Era um maquinista e podia tornar-se um timoneiro da morte! E ele, médico escrupuloso e homem de coração, considerou aterrado a culpa, a cumplicidade quasi, que viria a caber-lhe se uma catástrofe resultasse da embriaguez daquêle homem!

Deu o meu Colega instruções para o reterem enquanto saía do Pôsto a tomar providências. Isto não impediu que, não se sabe como, o indivíduo desaparecesse logo que se encontrou servido, e antes que chegasse o chefe de maquinistas que fôra chamado. Este vinha indignado e afirmou logo, com absoluta segurança, que não era possível o que lhe contavam. Nenhum dos seus subordinados, poderia jurá-lo, seria capaz de se apresentar ébrio em cima de uma máquina. E, forte da sua certeza, empregava o rude calão, a linguagem pitoresca e contundente, que não posso reproduzir-lhes mas que os senhores adivinharam, e que julgou ser a única de circunstância para descarregar sobre qualquer que, por hipótese, ousasse aparecer em tal estado.

A-pesar disso, como se impunha, e com justificada pressa e inquietação, tratou-se de procurar o homem. Todas as máquinas presentes na estação estavam guarnecidias e em nenhuma

ele aparecia. Em suma, de averiguação em averiguação, concluiu-se que o sujeito não era maquinista nem sequer era agente da Companhia! Tratava-se de um antigo agente que pelo seu mau porte fôra expulso da C. P. e depois do Sul e Sueste, a quem o alcool não fizera esquecer, antes dera audácia para aproveitar abusivamente a regalia perdida do tratamento no Pôsto.

Compreendem a minha intenção e a utilidade de vos contar esta história verídica e curiosa e estão deduzindo comigo o seu duplo significado. Por um lado: — na única ocasião em que no Pôsto de Saúde se julga surpreender um maquinista ao serviço em flagrante e gravíssimo delito de embriaguez, encontramo-nos em frente de um indivíduo duas vezes expulso do serviço ferroviário. Por outro lado: — a atitude do chefe, mesmo antes dessa descoberta, de negativa enérgica, irredutível, colérica, demonstra a inabalável confiança nos seus homens.

Escuso de vos lembrar, a propósito, que dessa confiança partilham todos os superiores e camaradas dos maquinistas que, pelo seu porte de homens fortes, equilibrados, competentes, e cônscios dos riscos próprios e alheios, têm conquistado a enternecida simpatia de toda a população portuguesa que tranqüilamente se entrega nas suas mãos.

Já que, por acaso, a maquinistas tive que fazer referência, como se a merecessem, em primeiro lugar, ao discorrer sobre êste assunto inquietante, era meu dever, para evitar equívocos, deixar aqui estas palavras de especial apreço que do mesmo passo os colocam inteiramente fora de causa e são a expressão da elementar justiça que todos lhes fazemos.

Felizmente, esta opinião favorável pode estender-se não só aos restantes agentes responsáveis pela segurança dos viajantes, como a todo o outro pessoal. Eu tenho até a grata impressão de que, cotejando-a com a de outros agrupamentos de trabalhadores suscetíveis de comparação, a percentagem de viciados do alcool é bastante menor entre os ferroviários. Creio que, se possuíssemos elementos rigorosos de estatísticas, que não consegui encontrar nas esta-

ções oficiais, esta impressão se transformaria em certeza.

E porque será assim? Eu julgo que há aqui um importante factor moral, podemos mesmo dizer uma moral de profissão, que imprime carácter. A própria natureza da sua actividade, a disciplina, a convivência constante entre os agentes das diferentes especialidades e jerarquias — de que resulta ao mesmo tempo vigilância e exemplo — e, acima de tudo, uma briosa compreensão do seu importante papel na sociedade, fazem da família ferroviária um agregado do organismo social que se distingue pela posse de um elevado nível médio de moralidade e civismo.

Tem-se verificado que para aqueles, raros, que enveredam na senda do vício, não são em geral necessários os meios coercivos. Quasi sempre bastam, para os corrigir, as advertências dos superiores e as amigáveis e autorizadas prevenções dos médicos.

Contudo, embora felizmente só experimentados por raríssimos, esses meios existem sob a forma de penalidades que podem ir até à demissão. São as que constam dos artigo 32.^º e 33.^º do nosso Regulamento Geral. Esta citação é feita sem a menor intenção reservada de ameaça que seria contraditória da impressão que vos manifestei. Trago-a apenas por fidelidade ao programa de vos lembrar aqui todos os maus resultados do alcoolismo e portanto também as graves consequências disciplinares possíveis.

Com êste divagar por impressões gerais não me esqueci da promessa de vos apresentar os fundamentos da minha opinião.

Vejamos em primeiro lugar os números da estatística do Serviço de Saúde. Em procura de dados recentes, estudei o que se passou nos seis anos de 1929 a 1934. E' um índice actual porque não há razões para crer que as coisas se tenham modificado no ano passado e no corrente ano.

Eis êsas números. No referido sexénio a totalidade das baixas por tôdas as doenças, incluindo os acidentes de trabalho do pessoal do quadro e auxiliar, foi de 103.049 para um número médio anual dos agentes do quadro de 15.829.

Nesse número de baixas, que surpreende por tão elevado, figuram apenas 50 por alcoolismo, com 10 incapacidades e 4 mortes.

Procurando os números referentes à rubrica — *cirrose hepática* e admitindo, por excesso, a probabilidade de que tôdas as cirroses registradas sejam de origem alcoólica, encontramos nos seis anos: — 11 baixas por cirroses com 1 incapacidade e 3 mortes.

Teríamos assim uma totalidade de 61 baixas, devendo notar-se que não correspondem sequer a 61 doentes porque se trata certamente de muitas baixas repetidas como é próprio das doenças crónicas.

No mesmo período a essa totalidade de 103.049 baixas corresponderam 562 incapacidades e 676 falecimentos. Os números dados pelas 61 baixas por alcoolismo foram: 11 para a incapacidade e 7 para as mortes. O seguinte quadro resume êstes dados:

ANOS DE 1929 A 1934			
NÚMERO MÉDIO DE AGENTES ...	15.829		
		Incapazes	Falecidos
Número total de baixas.	103.049	562	676
Número de baixas por alcoolismo	50	40	4
Número de baixas por cirrose hepática	11	1	3
	61	41	7

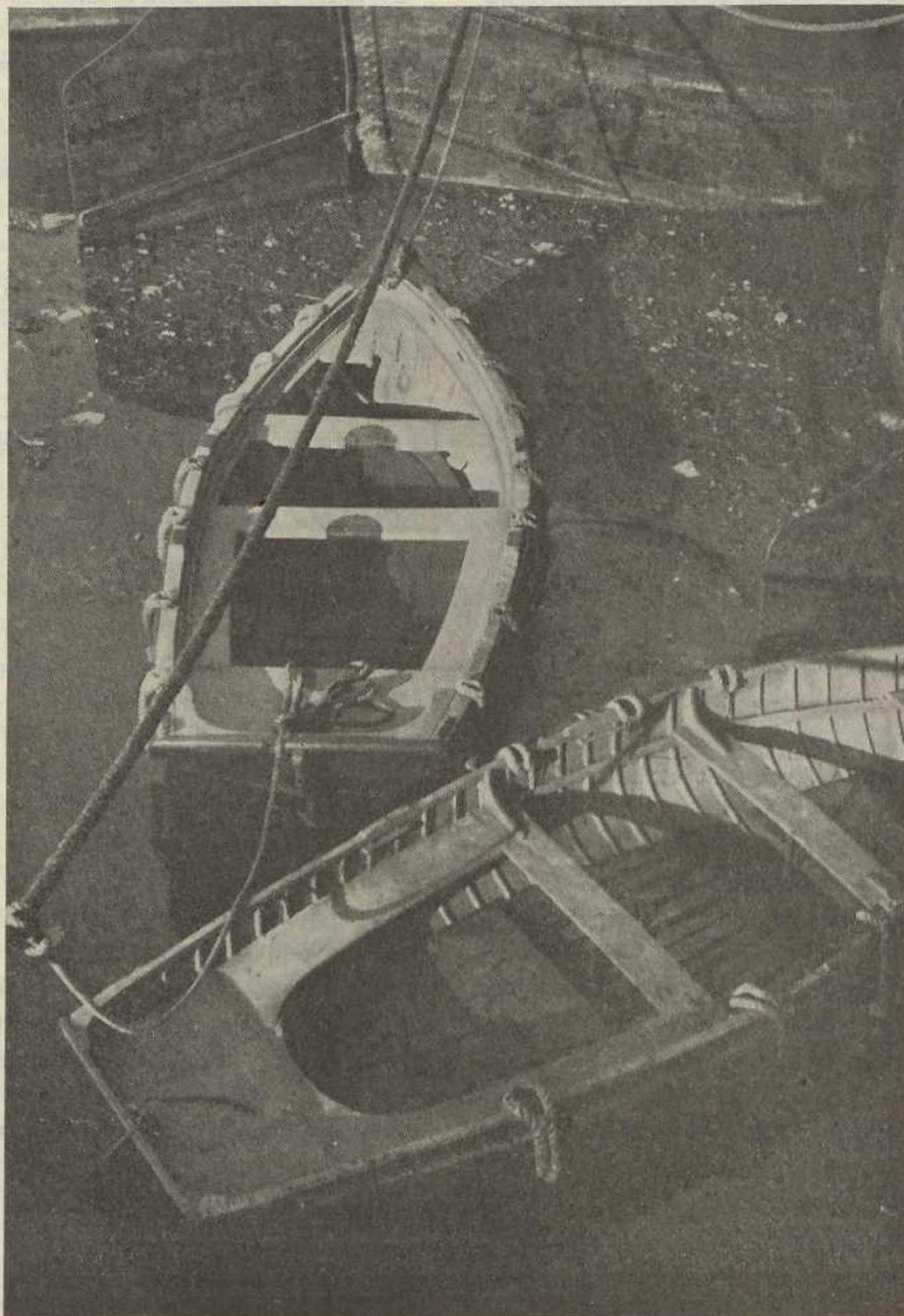
Não estabeleço percentagens já porque êstes números podem, como veremos, ser um pouco inferiores à realidade, já porque seria inútil por nos faltarem termos de comparação com outros grupos populacionais. Por um pequeno esforço de cálculo mental podem avaliar como essa percentagem é mínima. Os números indicados falam por si, quer no seu valor absoluto, quer relativo.

Mas estou agora adivinhando que alguns dos meus ouvintes têm em mente um discreto remoque e só por delicadeza contêm o irônico sorriso da incredulidade...

Conheço as objecções! Desejariam interromper-me nestes termos: «Bem sabemos! Os números estão certos. Mas os registos de que provêm sofrem de deficiência na sua origem. Os senhores médicos usam de benevolência em matéria de diagnósticos de alcoolismo. Obedecem ao seu impulso de protecção e ao hábito do segredo profissional, que os leva a ser passaculpas e a não divulgar certas doenças, receio-

sos das conseqüências para os que se lhes confiam sem reservas. Sempre que podem, sem de resto atraíçoarem a verdade clínica, indicam no diagnóstico uma parte em vez do todo, um sintoma, uma localização, ou uma manifestação mais complexa, por exemplo, nevrite, nervosismo, cirrose, gastrite, em vez da doença fundamental — o alcoolismo.»

(Continua)



BARCOS

Fotog. de Abel Leite Pinto, empregado de 2.º classe da Divisão de Via e Obras.

Notas de Arte.

Uma cidade desencantada

Pelo Sr. Eng.º J. de Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

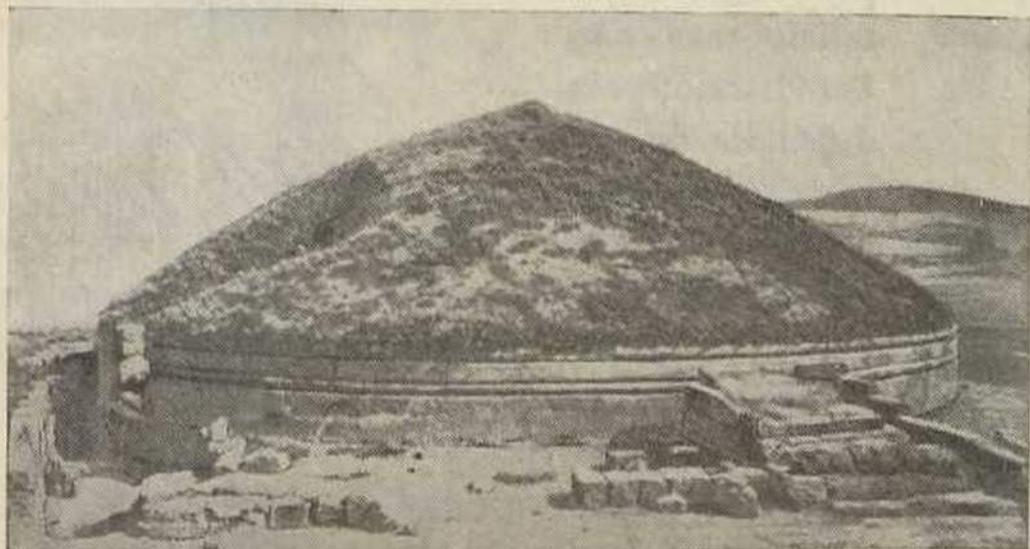
(Continuação)

Vem talvez a propósito referir que, em 218 antes de Cristo, ao começar a segunda «guerra púnica», ao mesmo tempo que Aníbal, famigerado governador da possessão cartaginesa da

severante luta, embora na realidade só possa considerar-se a Ibéria totalmente submetida e pacificada depois das campanhas de Augusto, no ano 25 antes de Cristo, o que eleva a 193 anos o lapso de tempo gasto na conquista da Península de que Portugal ocupa uma pequena parte a Ocidente.

Entretanto as pelejas intestinas não cessaram em Roma. A História regista mesmo algumas guerras civis entre os partidários de vários caudilhos; destas deixou horrível memória, pela sua extrema crueza, a travada entre Mário e Sila.

O povo romano, cansado de tantas violências, almejava por uma era de



Cervetri — Vista exterior dum túmulo etrusco do século VIII antes da nossa era. Estes monumentos são a réplica italiana das pirâmides do Egito

Península Ibérica, levava a sua desmedida audácia ao ponto de invadir a própria Itália, um general romano iniciava, como represália, a conquista da Ibéria. Esta não se fez, porém, com facilidade, pois os romanos sofreram duros revezes muitos dos quais infligidos pelos lusitanos, nossos heróicos antepassados, comandados primeiro por Viriato e mais tarde por um oficial romano, fugido à guerra civil, chamado Sertório.

A ocupação da Península Ibérica só pôde considerar-se como feita, a-pesar-de não completa ainda, após a acção de Júlio César no ano de 61 antes da era vulgar.

Durou pois 157 anos o período de tão per-



Volaterra — Interior dum túmulo etrusco

paz que só a mudança de instituições lhe poderia dar. Apareceu então um homem excepcional, chamado Júlio César, que lançou as bases da reforma necessária mas não logrou pô-la



Grupo de sacerdotisas de Vesta cobertas com veu branco (suffibulum) que só usavam nas procissões ou sacrifícios (dum baixo relêvo)

totalmente em prática por ter sido vilmente assassinado.

Depois de várias vicissitudes foi seu sobrinho Octávio quem lhe sucedeu na governação da república. Tendo conseguido concentrar nas suas mãos todos os poderes e magistraturas,



Roma — Museu do Capitólio — A loba amamentando Rómulo e Remo. A loba é obra romana do comeco do século V antes de Cristo; os meninos datam do Renascimento (século XV)

iniciou finalmente para Roma uma época de paz e progresso que foi, sob todos os aspectos, brilhante.

O povo, reconhecido, proclamou-o imperador, vocábulo que significa «o homem que ordena», e além disso outorgou-lhe o título de «Augusto», palavra até então só aplicável aos deuses e que querer dizer «venerável».

Octaviano César Augusto foi o nome oficial do primeiro imperador que elevou ao mais alto grau a cultura romana, motivo por que a época notabilíssima em que viveu é conhecida pela designação de «Século de Augusto».

O cargo de imperador era vitalício mas não hereditário, pois dependia da nomeação do Senado romano, espécie de parlamento que, aliás, elegia a pessoa que o antecessor tinha designado ou aquela que agradava aos militares.

O império manteve-se uno e indissolúvel, a-pesar da sua enor-míssima extensão, com intermitências de agitação e tranqüilidade até ao reinado de Diocleciano que deliberou transformá-lo em dois: o do Ocidente com a capital em Roma e o do Oriente, que escolheu para si, com a sede do governo em Nicomédia, na Ásia Menor; ele e o seu representante em Itália eram «Augustos», nome que corresponde ao mais alto grau da jerarquia imperial romana.

Nomeou ainda dois substitutos com o título de «Césares», motivo por que tal sis-



Uma vestal (segundo um baixo relêvo romano)

tema governativo é conhecido pela denominação de «tetrarquia», que quer dizer «governo de quatro».

Depois de estabelecer a organização administrativa do império, Diocleciano abdicou por desejar viver, em paz e sossego, modesta existência.

Os seus subordinados passaram automaticamente a desempenhar a categoria hierárquica imediata mas as competições logo se fizeram sentir e, tendo morrido um deles, os seus exércitos aclamaram «Augusto» a seu filho chamado Constantino, que

veio a ser o mais notável dos últimos imperadores e conseguiu deter vigorosamente a progressiva decadência e alarmante desagregação do império, para o que muito contribuiu a inteligente conversão do Estado ao cristianismo (édito publicado em Milão no ano 313).

Foi este imperador que mudou a capital do império do Oriente para a cidadesinha de Bizâncio, situada na margem europeia do Bósforo, a qual, depois de mágica e monumentalmente ampliada em menos de 4 anos, recebeu o nome de Constantiopla, que ainda hoje conserva, em honra do seu preclaro reformador.

Em 395 morreu o imperador Teodósio e logo a seguir intensificou-se a invasão dos bárbaros do norte, de raça germânica, que derrubaram o império do Ocidente e retalharam a Península Itálica,

estabelecendo-se cada raça de invasores na região que mais lhe apeteceu e passou a governar a seu modo.

Roma, que então nem sequer já era capital do império do Ocidente, foi tomada em 476 por Odoacro, chefe dos Hérulos, que se proclamou rei da Península.

É curioso notar que o último imperador do Ocidente se chamava Rómulo Augústulo, nome que, por estranha ironia do destino, recorda os dos dois fundadores do poderio romano.

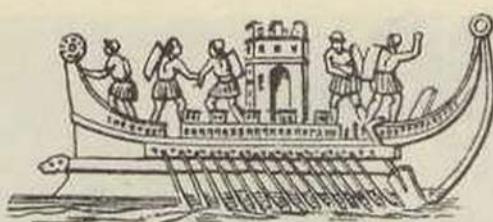
No ano 493, Teodorico, chefe dos ostrogodos, conquistou por sua vez a Itália mas, depois da sua morte, o império que lograra fundar desmembrou-se. Voltou a Itália a ser dominada



Navio de guerra da antigüidade
(segundo um baixo relêvo antigo)



Legionário dos heróicos tempos de César. Tem cota de malha de ferro, espada, lança, escudo e capacete de ferro e bronze



Navio de guerra romano
(segundo um baixo relêvo antigo)



Roma — Museu do Vaticano — Estátua do Imperador Augusto que mostra restos da policromia que fazia ressaltar os baixos relevos da couraça



Roma — Arco de Triunfo do imperador Tito, elevado na Via Sacra, junto do Monte Palatino, para celebrar a sua vitória sobre os judeus no ano 70 da era actual

pelos imperadores do Oriente que mandaram para Ravena um representante a que chamaram «exarca». Em 568 os lombardos invadiram a Península, que dividiram em ducados, facto este que muito contribuiu para a lançar no regime feudal em que, posteriormente, se mergulhou.

A Itália, tinha então nada menos de três capitais: Ravena, séde do exarcado bizantino, Pavia, centro da dominação lombarda e Roma, residência dos Papas.

No século VIII constituiu-se o Estado Pontifical, que no XII se aliou às cidades lombar-



Soldado romano com cota de malha de ferro, lança, espada, escudo e capacete

das contra a Alemanha, que ameaçava conquistar toda a Península.

Mais tarde as rivalidades regionais transformaram em repúblicas independentes e poderosas as cidades de Florença, Pisa, Génova, Veneza e Luca que se degladiaram com ardor.

Ao sul, a mimoso região de Nápoles era disputada por alemães, franceses e espanhóis, que nos séculos XV e XVI aí estabeleceram os seus campos de batalha. Saíram finalmente vencedores os espanhóis, os quais, depois de Carlos V, dominaram o apetecido reino napolitano cerca de 200 anos.

A funda desunião em que politicamente se debateu a Península Itálica na idade-média e a vida desordenada que tal circunstância provocava não obstruíram a que a índole artística e o génio da raça continuassem a manifestar-se cada vez mais exuberante e progressivamente.

Florencia e Roma tornaram-se capitais das belas artes, letras e ciências onde imperavam respectivamente como grandes animadores os Médicis e os Papas.

Brilharam por esse tempo na irrequieta Península alguns dos mais altos espíritos da humanidade quer nas ciências, quer nas artes quer nas letras, dos quais não posso deixar de citar os mais conhecidos e justamente gloriosos: Galileu, Brunelesco, Donatelo, Boticeli, Perugino, Miguel Angelo, Bramante, Rafael de Urbino, Leonardo da Vinci, Dante, Petrarcha, Maquiavel, Corregio, Ticiano, Veroneso, e Tin-



Romano vestido com toga, espécie de ampla capa branca, que tanta magestade imprime às estátuas



Soldado romano com cota de malha de ferro, espada, escudo e capacete



Soldado pretoriano do 1.º século da era actual; a guarda pretoriana foi criada pelos imperadores para seu serviço

toreto. Nos séculos seguintes a lista admirável enriqueceu-se com os Bernini, Vignola, Borromini, Carraci, Caravaggio, Guido Reni, Barbieri, Gregorini, Salvi, Locateli, Tiepolo, Volta, Barabino, Saconi, Antoneli, De Fabris, Del Moro, Carbone, Podesti, De Angelis, Giovanoni, Bazzini, Piacentini, Canova, Benvenuti, Sabateli, Michetti, Fontanesi, Baldini, Mantegaza, D'Anunzio, Marinetti e seria nunca acabar



Roma — Museu do Vaticano — Uma biga ou carro romano de dois cavalos, usado no primeiro século da nossa era

querer ter a pretensão de citar só os nomes mais representativos.

No século dezoito o duque de Sabóia conse-

IMPÉRIO ROMANO





Roma — Vista das ruínas da Cidade Eterna tomada do Monte Palatino.

Ao fundo, à direita, o imponente anfiteatro Flávio ou Coliseu. Meio

encoberto por uma árvore divisa-se o Arco de Vespasiano e Tito.

Ao lado deste e por detrás da igreja de S.ª Maria Nova era o

templo de Vénus e Roma

guiu estender a sua autoridade à Lombardia, Piemonte e Sardenha tomando o título de rei.

A revolução francesa de 1789 levou a guerra à Península, onde fundou a República Cisalpina que, em 1806, se transformou no Reino de Itália e cuja antiga unidade Napoleão I, imperador dos franceses, quase chegou a reconstituir.

Com a sua queda, porém, todo o edifício

ruia (1815) para só voltar a recompor-se sob o cérebro do rei da Sardenha — Victor Manuel I — que, auxiliado por Napoleão III, conquistou a Lombardia aos austríacos em 1859.



Soldado romano

Alguns anos depois, por um tratado de aliança com a Prússia, arrancava o mesmo soberano, muito diplomáticamente, à Áustria a região de Veneza. Como o reino de Nápoles já fôra conquistado faltava para restaurar quase completamente a unidade peninsular italiana a ocupação do estado pontifício de Roma o que levou a efeito em 1870.

Ainda então ficaram de posse dos austríacos as regiões do Trentino, de Trieste e de Fiume que só foram recuperadas pelos italianos após a última guerra europeia em que a Itália tomou parte combatendo os impérios centrais.

(Continua)



Roma — O Coliseu mandado edificar pelo imperador Vespasiano no século I. Podia comportar 70.000 espectadores que se deliciavam com as sangrentas lutas de gladiadores, de homens com feras e destas entre si

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I—Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 649—Tendo dúvidas sobre qual a taxa que se deve aplicar a cabazes de cana vazios usados, peço informar-me se devem ser considerados como cabazes de madeira, aos quais corresponde a Tarifa Geral, 1.ª classe com 50%, ou a tabela 7 da Tarifa Especial n.º 1 quando atinjam 50 quilos ou paguem como tal, ou se devem considerar-se como cabazes não designados aplicando a Tarifa Geral, 1.ª classe com 50%.

R.—Os cabazes de cana estão incluídos na rubrica «cabazes não designados».

P. n.º 650—Desejo saber se ao abrigo do 13.º Aditamento à Tarifa Geral pode aceitar-se como bagagem uma máquina de costura desprovida da cabeça visto que tratando-se de uma parte extremamente frágil, os passageiros têm na maioria dos casos conveniência em transporta-la na sua companhia, e ainda porque existem máquinas sistema de «secretária» em que a cabeça está oculta e não pode saber-se concretamente se a máquina está ou não completa.

R.—Existindo máquinas de costura com



Palácio da Pena — Uma sala

cabeça visível e outras em forma de secretária, com cabeça oculta, compete às estações verificar no acto do despacho, se estas estão completas, permitindo-se que os passageiros seus possuidores levem em seu poder as cabeças de quaisquer delas, depreendendo-se que o fazem a-fim-de evitar possíveis avarias, considerando-se contudo as referidas máquinas ao abrigo do 13.º Aditamento à Tarifa Geral.

Nestes casos deve observar-se em toda a documentação dêsses despachos, que a peça em falta segue em poder do passageiro.

Errata

A resposta à consulta n.º 644, publicada no Boletim n.º 85, de Julho passado, está actualmente errada. Trata-se de uma consulta feita anteriormente à publicação da carta impressa n.º 12 do Serviço do Tráfego, de 27 de Setembro de 1935, que tornou extensivas à Tarifa Especial n.º 13 de g. v. as disposições do 9.º aditamento à Tarifa Geral de 1 de Outubro de 1930.

O processo de taxa é o seguinte:

$$26 \text{ Km.} + 172 \text{ Km.} = 198 \text{ Km.}$$

Preço	453\$70
Transbôrdo (Espinho) $\times \$70 \times 11 \times 2 =$	15\$40
Evolução e manobras $\frac{\$80}{2} \times 11 =$	4\$40
	<hr/>
Adicional de 10%	1\$98
Transbôrdo (Pocinho) $\times \$70 \times 11 \times 2 =$	15\$40
Evolução e manobras $\frac{\$80}{2} \times 11 =$	4\$40
	<hr/>
Adicional de 10%	1\$98
Adicional de 5%	1\$09
	<hr/>
	498\$35

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Pùblico A. n.º 494. — Amplia o serviço que presta o Cais do Poço do Bispo, dependente da estação de Braço de Prata.

Aviso ao Pùblico A. n.º 495. — Estabelece a venda de bilhetes de ida e volta em 3.ª classe, entre Braga e Póvoa de Varzim.

Aviso ao Pùblico A. n.º 496. — Indica as restrições a que estão sujeitos os transportes para Espanha ou àlém, por motivo da irregularidade verificada, nos serviços dos Caminhos de Ferro, daquêle país.

Aditamento n.º 33 à Classificação Geral. — Modifica o tratamento tarifário aplicável a diversas mercadorias, reduzindo os mínimos de carregamento, e atribuindo tabelas mais favoráveis.

Comunicação-Circular n.º 38 — Por terem sido suprimidos os preços especiais de zona dos 300 Km., ou pagando como tal nas linhas do Vale do Corgo e Sabôr exploradas pela Companhia Nacional, publicou-se esta Comunicação-Circular que indica a forma de processar as taxas do serviço combinado com aquelas linhas.

Comunicação-Circular n.º 39. — Elucida que os preços previstos para a Zona M são aplicáveis também quando as remessas de madeiras procedam das transmissões abrangidas nas Zonas de procedências, cobrando-se a mais, únicamente, os encargos de transmissão.

Comunicação-Circular n.º 40. — Esclarece o pessoal acerca do procedimento a adoptar quando um expedidor requisite um vagão de carga normal superior a 10 T. e, àlém da mercadoria que constitua a carga de vagão completo propriamente dita, mencione na mesma declaração de expedição outra ou outras mercadorias a taxar como remessa distinta.

II — Fiscalização

Comunicação-Circular n.º 16. — Reúne todos os esclarecimentos tendentes a evitar dúvidas de interpretação das disposições da Tarifa de Despesas Acessórias, no que respeita aos prazos para a carga e descarga dos vagões, estacionamentos, prazos para a retirada das expedições e armazélagens.

Comunicação-Circular n.º 17 — Diz que os oficiais do Exército e da Marinha, mesmo uniformizados, têm de apresentar em trânsito os seus bilhetes de identidade, juntamente com os respectivos bilhetes de passagens.

Comunicação-Circular n.º 18. — Altera as instruções complementares ao Livro E 11, no referente ao transporte de plantas vivas em portes a pagar.

Comunicação-Circular n.º 19. — Dá esclarecimentos para a execução do serviço ao abrigo do Aviso ao Públíco A. n.º 492, de 3 de Julho de 1936.

Carta impressa n.º 43 — Informa que foi concedida a redução de 50%, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no V Congresso dos Bombeiros Portugueses, realizado em Espinho de 9 a 13 de Julho de 1936.

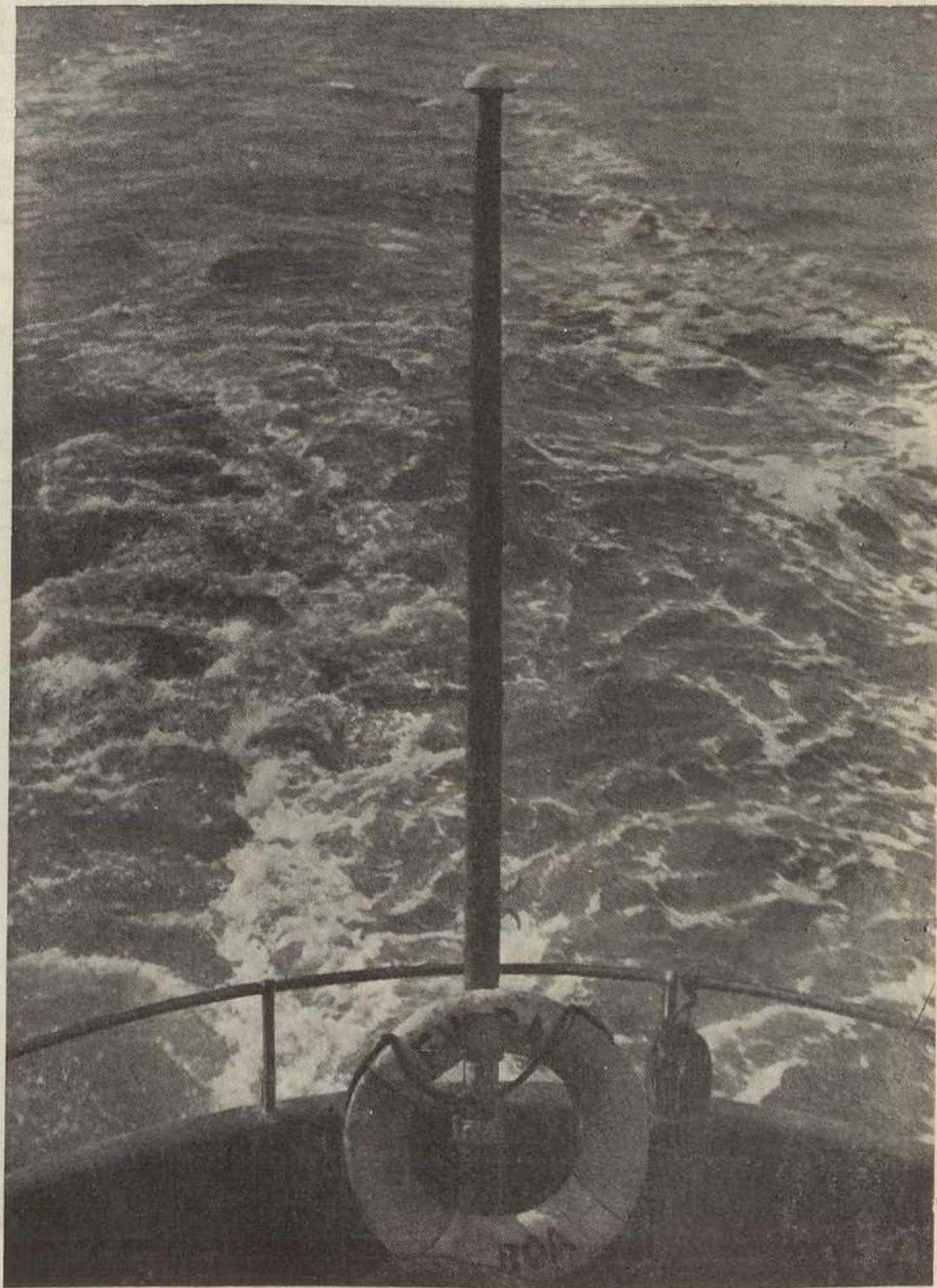
CONCURSO
DE FOTOGRAFIAS
DE 1936

△ △

A tôda
a fôrça

▽ ▽

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



Carta impressa n.º 44 — Idem, idem, para o transporte das pessoas que tomaram parte no VI Congresso Beirão, que teve lugar em Coimbra de 8 a 11 de Julho de 1936.

Carta impressa n.º 45 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quinzena do mês de Junho de 1936 e que devem ser apreendidos.

Carta-impressa n.º 46. — Comunica ter sido concedida a redução de 50 %, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte dos congressistas e pessoas de sua família que os acompanharam (esposa e filhas solteiras), que fôram assistir à Assembleia Geral da Comissão Internacional de Agricultura, realizada em Oslo nos dias 27 a 31 de Julho de 1936.

Carta impressa n.º 47 — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Julho de 1936 e que devem ser apreendidos.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 7...	4.228	4.219	1.783	1.838	1.726	1.607
» » 8 a 14...	4.413	4.010	1.898	1.865	1.675	1.634
» » 15 a 21...	4.598	4.121	1.782	1.912	1.644	1.477
» » 22 a 31...	6.646	5.862	2.678	2.711	2.589	2.301
Total	19.884	18.212	8.141	8.316	7.634	7.019
Total do mês anterior	17.981	17.910	7.585	7.557	6.872	6.515
Diferença	+1.903	+302	+556	+759	+762	+504

Estatística referente a Abril, Maio e Junho de 1936

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1936		Percorso efectivo em		Diferenças em 1936		Percorso efectivo em		Diferenças em 1936		
	1935	1936	A mais	A menos	1935	1936	A mais	A menos	1935	1936	A mais	A menos	
Abril	De passageiros	406.052	412.053	6.001	—	125.350	131.126	5.776	—	136.066	134.711	—	1.355
	De mercadorias	231.511	241.719	10.208	—	41.062	45.751	4.689	—	104.275	103.514	—	761
	Em manobras..	71.025	78.653	7.628	—	30.366	38.283	—	1.983	35.730	35.759	29	—
	Totais..	708.588	732.425	23.837	—	196.678	205.160	10.465	1.983	276.071	273.984	29	2.116
Total das diferenças em 1936			A mais:	23.837			A mais:	8.482			A menos:	2.087	
Maio	De passageiros	394.809	400.932	5.513	—	122.234	128.841	6.607	—	135.084	130.906	—	4.178
	De mercadorias	218.050	234.279	16.229	—	42.834	45.153	2.319	—	102.936	111.939	9.003	—
	Em manobras..	67.208	73.612	6.404	—	20.461	28.066	—	1.395	35.456	36.513	1.057	—
	Totais..	680.067	708.213	28.146	—	194.529	202.060	8.926	1.395	273.476	279.358	10.060	4.178
Total das diferenças em 1936			A mais:	28.146			A mais:	7.531			A mais:	5.882	
Junho.	De passageiros.	408.271	420.874	12.603	—	125.891	136.691	10.800	—	136.885	134.175	—	2.710
	De mercadorias	227.381	233.090	—	4.291	42.179	45.196	3.017	—	105.060	93.685	—	11.375
	Em manobras..	69.742	71.851	2.109	—	29.521	28.486	—	1.035	36.318	35.571	—	747
	Totais..	705.394	715.815	14.712	4.291	197.591	210.373	13.817	1.035	278.263	263.431	—	14.832
Total das diferenças em 1936			A mais:	10.421			A mais:	12.782			A menos:	14.832	
Desde Janeiro	De passageiros.	2.379.329	2.436.834	57.512	—	737.201	783.959	46.758	—	796.941	800.483	3.542	—
	De mercadorias	1.343.645	1.339.191	—	4.454	250.444	255.162	4.718	—	600.485	581.035	—	19.450
	Em manobras..	419.513	433.644	14.131	—	177.210	167.533	—	9.677	209.510	204.234	—	5.276
	Totais..	4.142.480	4.209.669	71.648	4.454	1.164.855	1.206.654	51.476	9.677	1.606.936	1.585.752	3.542	24.726
Total das diferenças em 1936			A mais:	67.189			A mais:	41.709			A menos:	21.184	

Factos e informações

A extensão do serviço de auto-rails em Itália

Os autorails (que, em Itália, são denominados «Littorina») eram até ha pouco empregados ali únicamente em serviços regionais. A partir dos fins de 1935, êles fizeram, porém, a sua aparição nas grandes linhas, sob a forma de combóios automotores, ou substituindo inteiramente os combóios a vapor, ou explorados conjuntamente com êstes.

O seu emprêgo traduziu-se sempre por consideráveis acelerações.

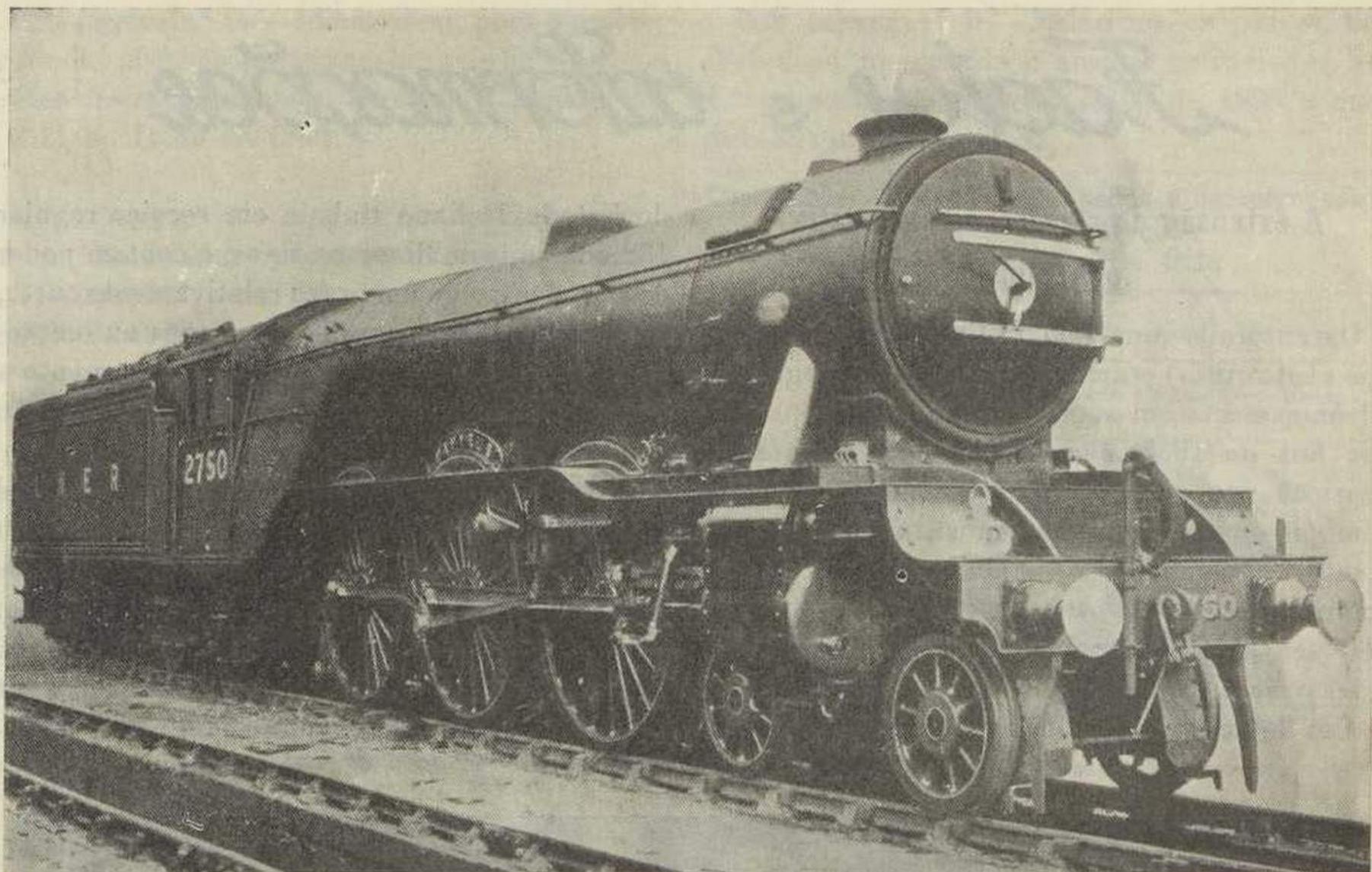
Em Setembro de 1935, os caminhos de ferro

do Estado Italiano tinham em serviço regular 152 autorails de diversos tipos, e contam poder dispor, dentro de um prazo relativamente curto, de cerca de 400 autorails ou grupos automotores, que lhes permitirão adaptar plenamente a sua exploração às exigências da exploração moderna.

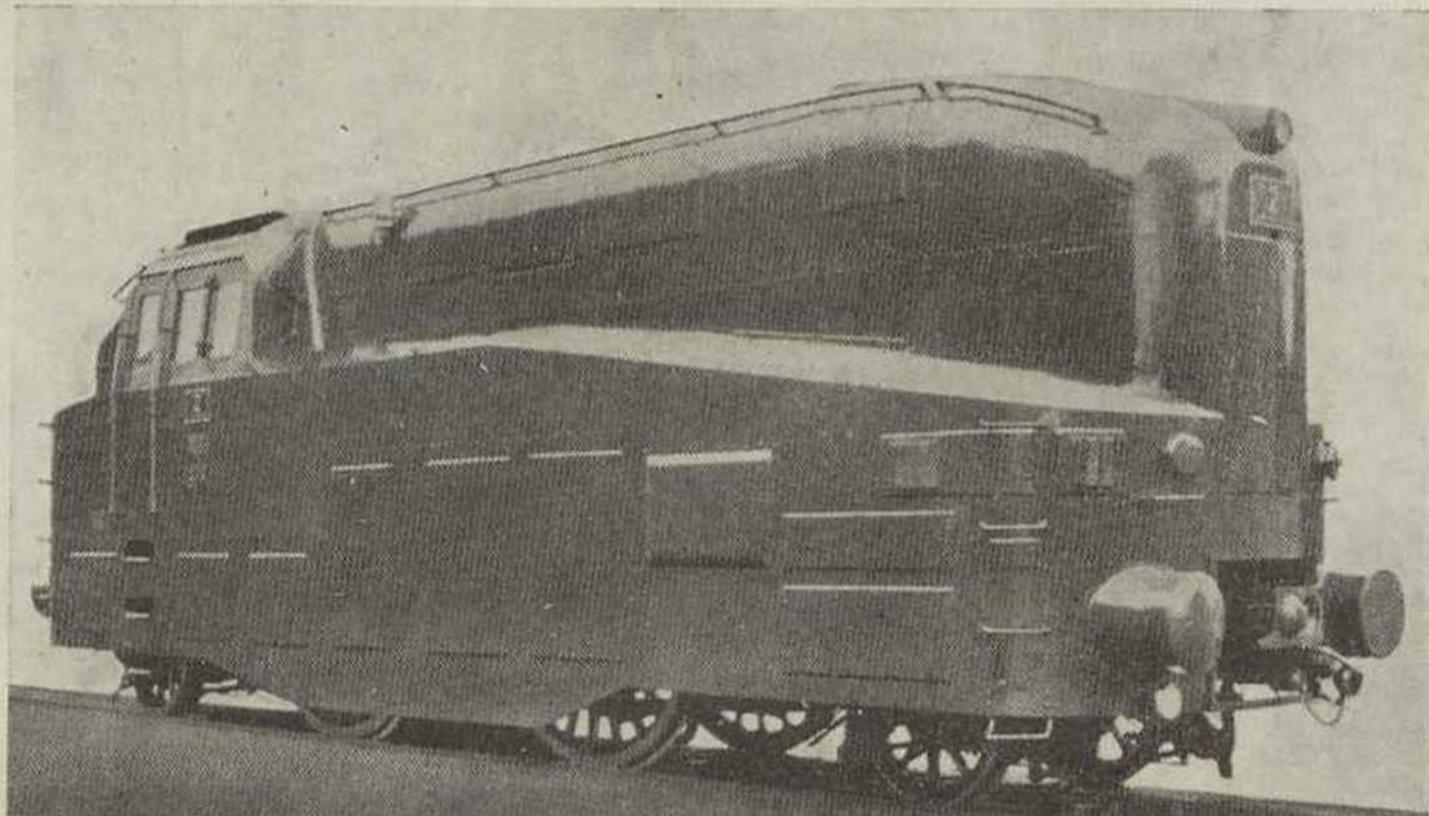
Os primeiros combóios automotores Diesel triplos entraram em serviço, em Novembro do ano findo, na linha de Turim a Milão, cujos 153 quilómetros, segundo o horário previsto, são percorridos com a velocidade média de 160 quilómetros por hora, e ganhando cerca de meia hora sobre o combóio a vapor mais rápido.



A classe de ginástica infantil, na brilhante festa realizada em Maio findo, na Sociedade de Geografia, quando da comemoração do 4.º aniversário de fundação dos cursos infantis de ginástica educativa, conforme noticiou oportunamente o «Boletim da C. P.»



Aspecto das novas locomotivas a vapor que uma empresa ferroviária alemã fez construir para rebocar comboios rápidos em pequenos percursos. Cada comboio compõe-se apenas da locomotiva e de uma grande carroagem aerodinâmica, articulada, assente em três caíros (*bogies*) e com dois pisos. A velocidade máxima prevista é de 120 quilómetros por hora

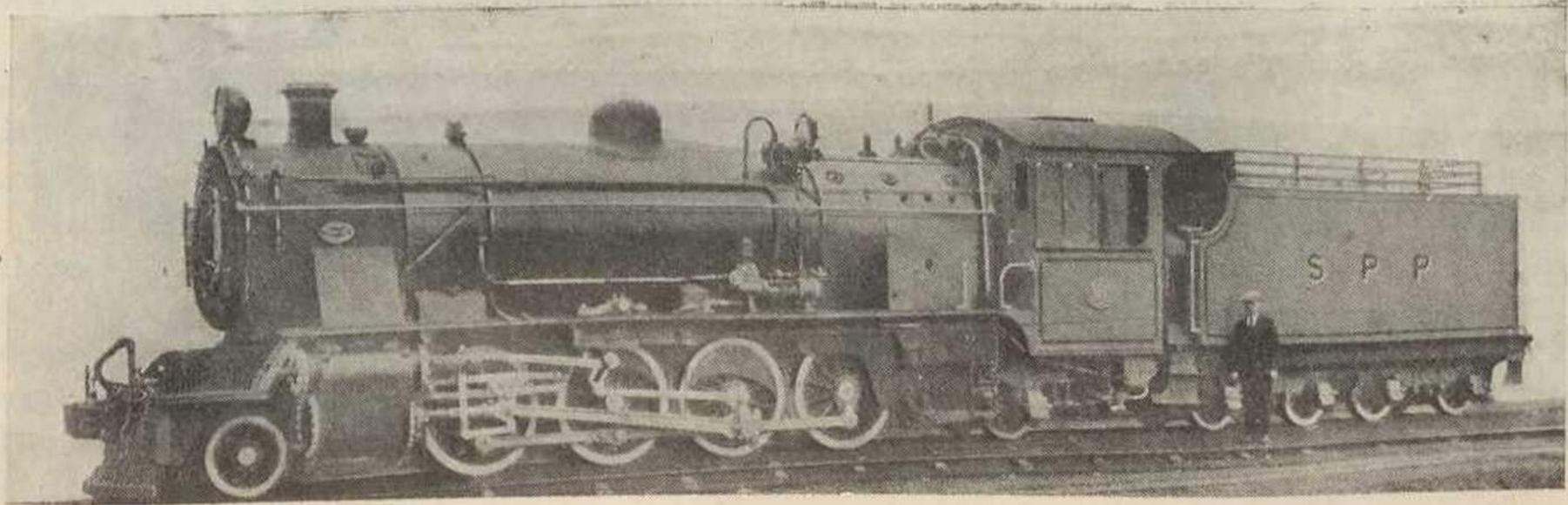
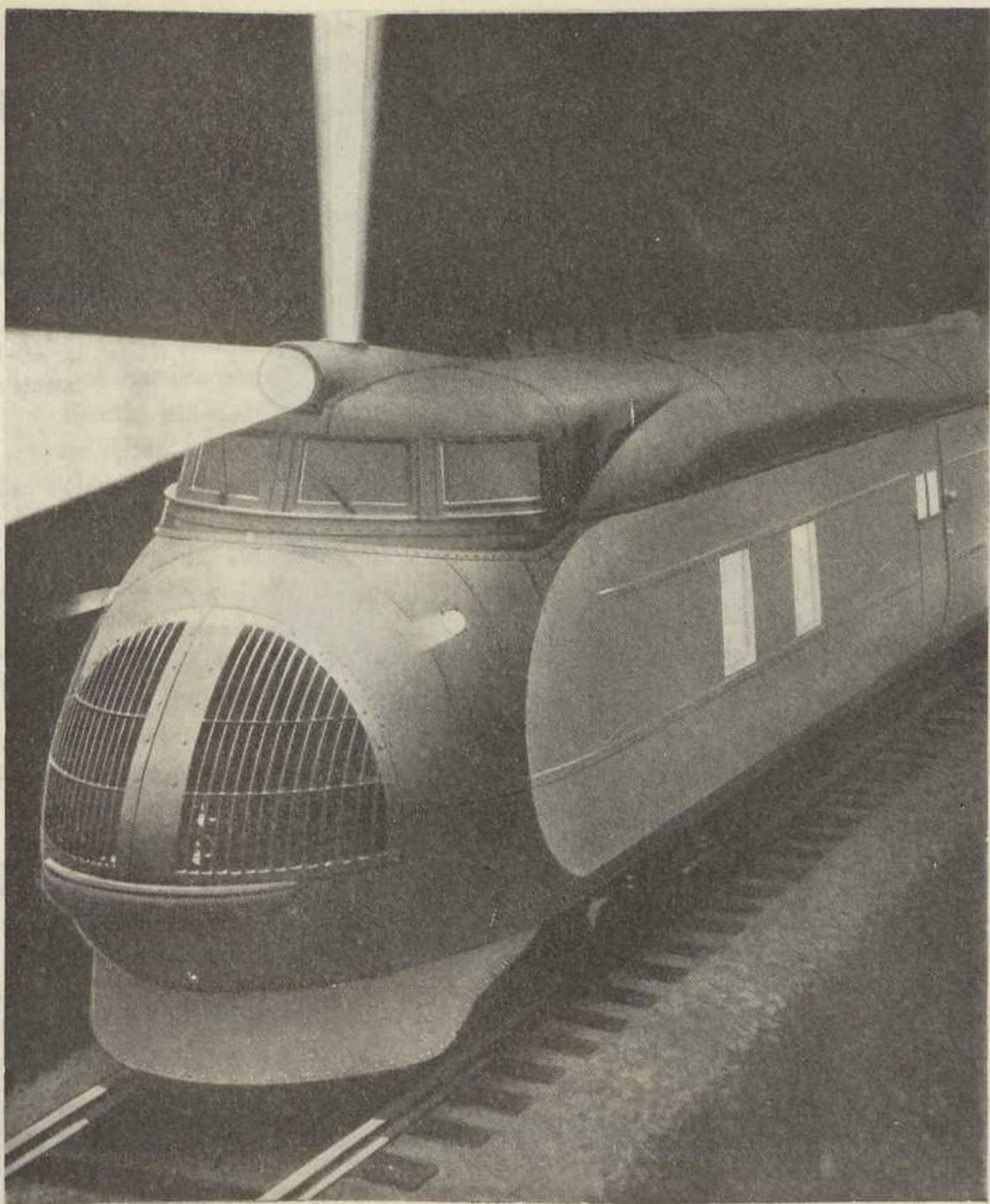


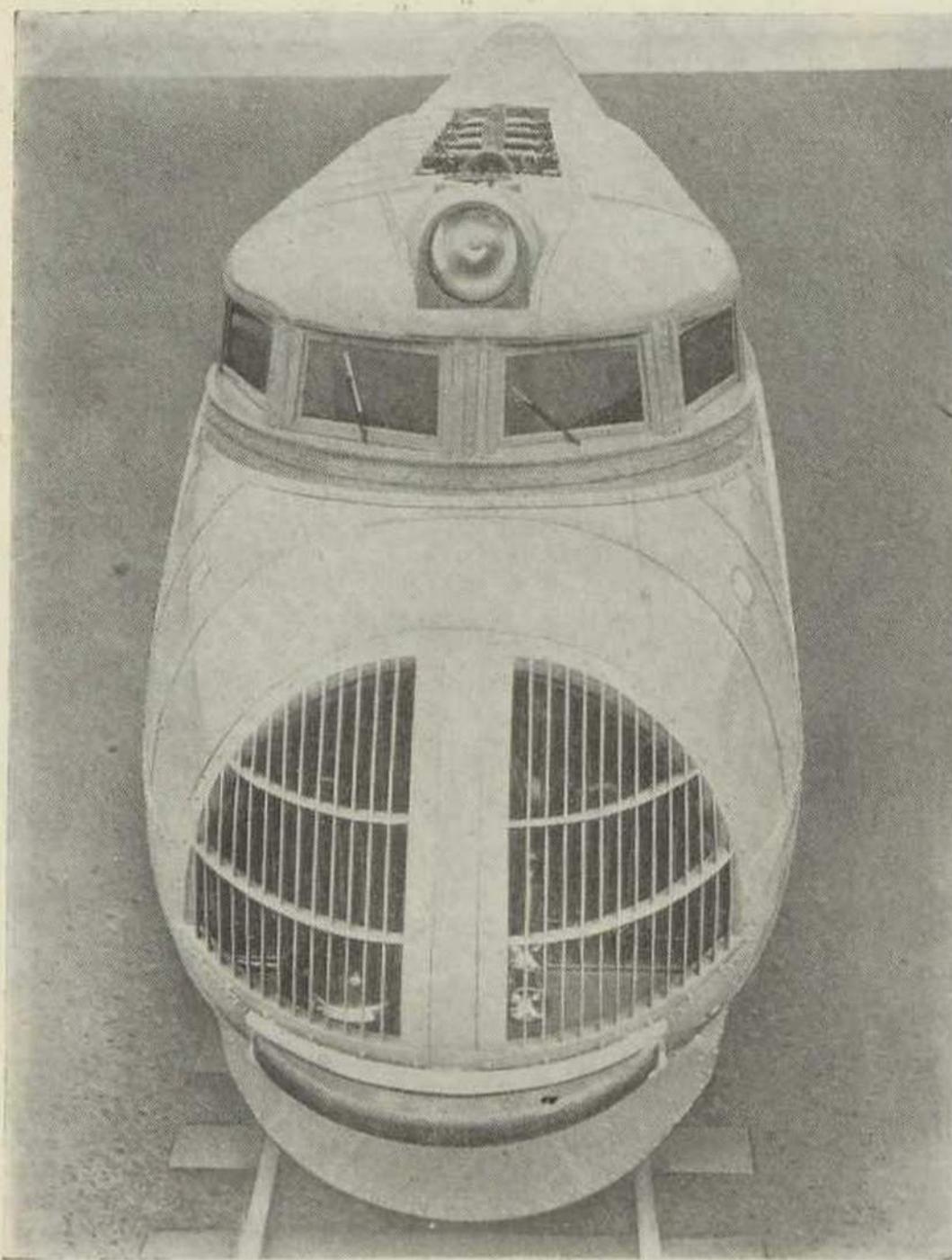
A locomotiva n.º 2750 «Papyrus» da «London & North Eastern Railway» (L. N. E. R.), pertencente à série das «Super-Pacific», detém o «récord» de velocidade das máquinas a vapor, desde que em 5 de Março de 1935 atingiu, em experiências efectuadas no trajecto Londres-Newcastle, a velocidade fantástica de 174 quilómetros por hora

Ao lado: Uma vista de noite do combóio construído pela Companhia «Cullinan», para a *Union Pacific*, já referido no Boletim de Junho passado. Este combóio tem duas luzes principais: uma horizontal e outra vertical. Esta última tem a grande vantagem de ser sempre visível, mesmo a grandes distâncias chamando a atenção dos motoristas e peões para a aproximação do combóio. Ambos os jactos luminosos são suficientemente intensos para atravessar o nevoeiro, a poeira e a neve.

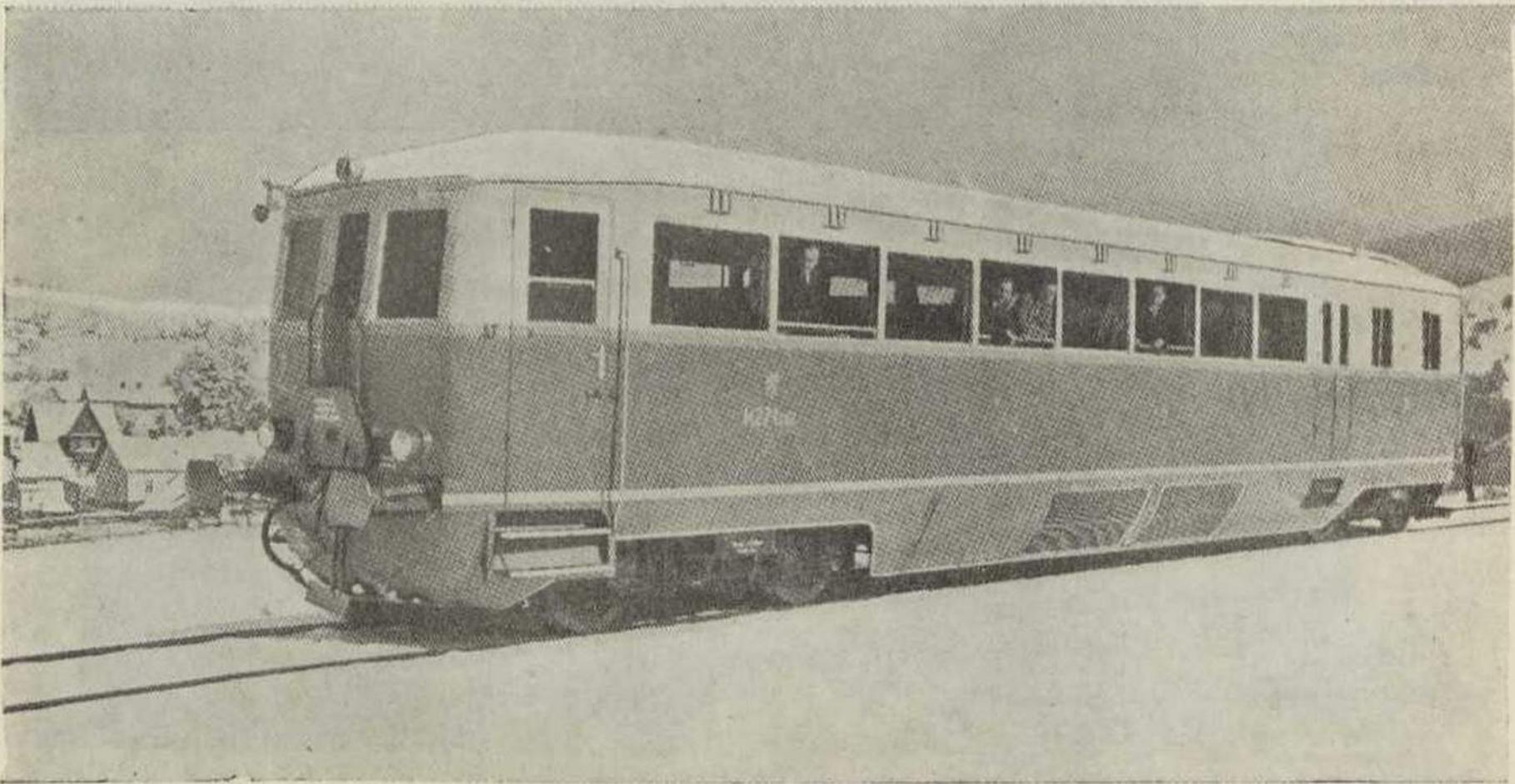


Em baixo: Uma das novas locomotivas construídas para os caminhos de ferro de S. Paulo — Brazil.

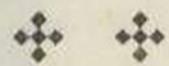




Ao lado: Uma vista de frente do novo combóio que circula nas linhas da *Union Pacific*. Este combóio foi estudado e projectado para atingir grandes velocidades, reduzindo ao ménimo a resistência do ar. É portanto acentuadamente aerodinâmico.



Em baixo: Automotora Diesel-eléctrica dos Caminhos de Ferro do Estado Checoeslovaco. A Checoeslováquia é um dos países onde a tracção por automotoras tem tido maior incremento, o que em grande parte é devido à existência das grandes fábricas Skoda.



Pessoal

Cinquenta anos de quadro

Completa êste mês 50 anos de quadro o Snr. Everardo Décio Cotta, Sub-chefe de Repartição dos Serviços Gerais da Exploração.



Admitido como praticante em 3 de Maio de 1886, foi promovido a Sub-chefe de Repartição em 24 de Outubro de 1920, depois de ter passado por diversas categorias, em que sempre revelou grandes qualidades de trabalho e dedicação pelo serviço.

O Snr. Cotta, por quem todos que o conhecem ou que com él trabalham, têm a consideração e a estima que merecem o seu carácter e a sua bondade, foi várias vezes elogiado por bons serviços prestados.

O *Boletim da C. P.* felicita-o por êste aniversário, que representa uma vida inteira ao serviço da Companhia.

Promoções

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

Chefes principais: Abel Teixeira Machado e António José Brandão Júnior.

Chefes de 2.ª classe: António Machado, Eliseu da Silva Ruivo, Vicente Valente, Fernando Matoso Pereira de Albuquerque, Artur Rodrigues e António Pereira.

Chefes de 3.ª classe: Manuel de Azevedo Pereira, Francisco do Rosário Leitão, Cassiano Aniceto do Carmo, Aníbal Ferreira Mateus, Guilherme Augusto Tomaz Júnior, Carlos Alves do Couto, Augusto Pinheiro de Oliveira, Mário da Silva Varela, Ivo da Costa e Manuel da Cruz Santareno.

Factores de 1.ª classe: Joaquim Bento Taborda, Leonel Dias Agudo, Joaquim Pinto da Costa, António dos Santos Pernes, Júlio dos Santos, José Pereira Certo, Humberto Costa, Alberto Ferrão Tavares, José Rodrigues da Cruz, José Joaquim Vieira Meireles e Claudino José Pisco.

Factores de 2.ª classe: Josué Alberto Gonçalves Carrêlo, Manuel Rodrigues, António

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



Manuel José Ferreira Querido

Contra-mestre Principal
Admitido como Modelador auxiliar
em 26 de Setembro de 1896



António Pedro

Limpador
Admitido como Limpador suplementar
em 27 de Setembro de 1896

Rodrigues Marvão, Joaquim Matias Ermelindo, Alexandre Monteiro da Costa, Carlos dos Santos, João Baptista de Carvalho, Manuel Francisco Serra, Francisco Martins Gonçalves, António Vieira, António Pedro Júnior, António Mendes Ferreira, Francisco Braz Barrão, Henrique Domingues, Alvaro Ferreira da Costa, José Maria Alves, Albano Lopes de Carvalho, José Rodrigues Gonçalves, José Roma, Modesto Francisco da Silva, Alberto Valente da Silva Pacheco, Franklin Ribeiro Pedrosa Vital e Umberto Henriques dos Santos.

Encarregado de Contabilidade: António Maurício da Costa Júnior.

Escriturário principal: Alberto Nascimento.

Fieis de 1.ª classe: Cipriano dos Santos Brígida e Joaquim Pereira.

Revisor de 2.ª classe: Augusto Marques dos Santos.

Condutor principal: José Augusto Annaya.

Condutores de 1.ª classe: Carlos Agostinho, Manuel Eusébio Valadas e António Nunes de Brito Dias.

Condutores de 2.ª classe: Francisco Gomes Leal, António Vieira Pinto, Joaquim Augusto de Sousa, António Joaquim da Silva, José Nunes da Silva e Luís Maria Leal.

Guarda-freios de 1.ª classe: Teodoro Caetano dos Santos, Camilo dos Santos, João Pereira Paulo, António Vilela Duque, Manuel Pinto Teixeira e José Manuel.

Guarda-freios de 2.ª classe: Joaquim Augusto Nabais, Serafim Jorge Lobo, Manuel José Pires, José Correia Costa Júnior, Manuel Pimentel Rolim, Joaquim Monteiro, Amândio Ribeiro Pinto, Artur Gomes, Henrique Martins Parreira e António Máximo Baptista.

Agulheiros de 2.ª classe: Diamantino da Costa Novo.

Agulheiros de 3.ª classe: Bernardino da Piedade, António Manuel, Manuel Mendes e Albino da Silva Baltazar.

Conferentes: Saúl da Silva Guerra, Julião Rafael Mesquita e Augusto Belchior.

VIA E OBRAS

Chefes de Brigada: José Tôrres, Luís Pinho das Neves e Gregório de Oliveira Barrisco.

Nomeações

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

Factor de 3.ª classe: Luís Ribeiro Pedrosa Vital.

Aspirantes: José Ferreira, Elias António Pereira, António Rodrigues de Almeida, Alberto José Barbosa Martins, António Rodrigues, António Moita Júnior, Albertino Teixeira de Magalhães, António Pereira, António Barros Ferreira da Silva, Jacinto Lopes Gama, Arcílio Barbosa Marques, Carlos Alberto Nunes, José Pimenta Raimundo, Fernando Mota Velez, José Martins dos Santos, Francisco Pio Pereira Godinho, Manuel Henriques Véras, José Caetano Gonçalves Veríssimo e Eugénio Paixão Ruivo.

Revisor de 3.ª classe: António Baptista Alves Júnior.

Guarda-freios de 3.ª classe: Luís Aurélio dos Santos, José Pereira Lopes, Manuel Guerreiro de Matos, Adelino Fernandes Pereira, Guilherme Alves de Almeida, Joaquim Antunes, Francisco Dias, Adelino de Ascenção Seleiro, Alberto Sousa Martins, Serafim António, João Martins, João Cotovio, José Joaquim Baptista, Bento Coelho Dias Ferreira, Joaquim Domingos, Teófilo Henriques, Bento de Oliveira Lopes e António José Machado.

Engatadores: José Pereira e Sebastião de Oliveira Salgado.

Guardas de estação: António Mendes, Alírio Zacarias, Gualberto Armindo, Manuel Girão Méco.

Servente de Dormitório de Trens: Joaquim Bernardo.

Carregadores: Francisco Pereira, Cândido Pinto Casimiro, Albino Dâmaso Romão, Artur Gonçalves Traila, José do Nascimento Caldeira, Guilherme Tavares Figo, Eduardo Pinto de Almeida, Arnaldo Filipe, Joaquim Augusto Reis Monteiro, Joaquim da Costa, Alvaro Leitão Viana, Manuel Rodrigues, Abílio Rodrigues Pereira da Silva, Aníbal Tavares Gomes, Isidro da Veiga Monteiro, José dos Santos Centeio, Joaquim José Lázaro, António Pereira, João Gregório Piriquito, João Vicente Gon-

çalves, Manuel Francisco Henriques, Joaquim Francisco, Cipriano Ferreira, Sebastião Pedro Rodrigues e Joaquim da Cruz.

VIA E OBRAS

Empregado de 3.ª classe: Manuel Coelho Veiga.

Escruturário de 3.ª classe: Octavio Caldeira Azinhais.

Fogueiros de locomóvel: António Ermitão, José da Silva, Noé Ramos e Alfredo Carvalho.

Capataz de Limpadores: Alfredo dos Santos.

Admissões no Quadro

VIA E OBRAS

Electricistas de 2.ª classe: José Sebastião Mendonça Júnior e Joaquim Branco.

Chefes de Brigada: António Caridade, José Rodrigues de Campos e Joaquim dos Santos Lopes.

Reformados

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

Manuel Joaquim Teixeira, Chefe de Circunscrição.

Na lista de reformas que publicamos êste mês, não queremos deixar sem menção especial a do Snr. Manuel Teixeira, Chefe da 2.ª Circunscrição da Exploração.

O Snr. Teixeira foi admitido na Companhia como praticante em 27 de Novembro de 1889. Nomeado factor em 1 de Abril de 1890, depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Sub-Inspector em 1 de Julho de 1918, a Inspector em 24 de Outubro de 1920 e a Chefe de Circunscrição em 1 de Janeiro de 1930.



Foi várias vezes elogiado por bons serviços

prestados. As suas qualidades profissionais e morais grangearam-lhe a consideração e a estima dos seus superiores, colegas e subordinados.

O *Boletim da C. P.* faz votos por que o Snr. Manuel Teixeira goze por muito tempo, na sua nova situação, o descanso a que tem jus, depois de 47 anos de trabalho e de dedicação pela Companhia.

Joaquim Alves de Castro, Inspector de Contabilidade.

Carolina Maria Pinto Coelho Gabriel Marques, Empregada de 2.ª classe.

António Ferreira, Guarda-freio de 2.ª classe.

Ricardo Pascoal Ferreira, Revisor de 1.ª cl.

Avelino Dias, Revisor de 2.ª classe.

VIA E OBRAS

João dos Santos, Ajudante de Secção.

António Pinto, Chefe de distrito.

José Rodrigues Valério, Assentador de distrito.

Manuel Couceiro, Sub-chefe de distrito.

MATERIAL E TRACÇÃO

Artur Creon, Chefe de Secção.

Alberto Augusto Ribetra, Empregado de 1.ª classe.

Daniel António dos Santos, Maquinista de 2.ª classe.

António de Almeida, Maquinista de manobras.

Bernardino Ribeiro, Guarda.

José Doidinho Corvo, Guarda.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Bilheteiras de 3.ª classe: A empregada de 2.ª classe, Lídia Gonçalves dos Reis Ladeira e as de 3.ª classe, Marinha Augusta de Sousa, Maria Ilda Pinheiro Amatucci, Hyrlandina Esmeralda Augusta Ribeiro e Adelina da Costa.

Guarda de estação: O agulheiro de 3.ª classe, Bernardino Antunes.

Falecimentos

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

† *Luis Fernando Leger Pereira Leite*, Empregado principal do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Admitido como Praticante em 17 de Dezembro de 1895, foi nomeado Amanuense de 4.ª classe em 1 de Abril de 1896 e Empregado principal em 1 de Janeiro de 1926.

† *Manuel Martins*, Fiel de 2.ª classe de Alcântara Terra.

Nomeado Carregador em 15 de Maio de 1911, foi promovido a Conferente em 21 de Março de 1921 e a Fiel de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1931.

† *José Jacinto Alves*, Condutor de 2.ª classe de Alfarelos.

Nomeado Carregador em 13 de Outubro de 1908, foi promovido a Guarda-freio de 3.ª classe em 1 de Março de 1912 e a Condutor de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1925.

† *Joaquim Marques*, Agulheiro de 2.ª classe de Lisboa P.

Admitido como Carregador suplementar em 2 de Fevereiro de 1902, foi nomeado Carregador efectivo em 31 de Janeiro de 1903 e promovido a Agulheiro de 2.ª classe em 21 de Março de 1922.

† *Bento José Soares*, Condutor de elevadores de Lisboa R.

Nomeado Carregador em 21 de Abril de 1909, passou a ordenança em 21 de Agosto de 1916 e a Condutor de elevadores em 1 de Novembro de 1918.

† *António do Nascimento*, Guarda de Alcântara Terra.

Nomeado Carregador em 21 de Maio de 1922, passou a Guarda de estação em 21 de Maio de 1929.

† *Inácio de Almeida*, Carregador de Alcains. Nomeado Carregador em 9 de Março de 1912.

† *Joaquim Pires Vieira*, Carregador de Lisboa R.

Admitido como Carregador suplementar em 29 de Janeiro de 1924, foi nomeado Servente em 1 de Novembro de 1925 e passado a Carregador em 1 de Novembro de 1926.

VIA E OBRAS

† *Manuel Abreu*, Assentador do distrito n.º 51.

Admitido como Assentador em 21 de Agosto de 1908.

† *Piedade da Silva*, Guarda do distrito n.º 65.

Admitida como guarda em 21 de Janeiro de 1917.



† *Luis F. L. Pereira Leite*
Empregado principal



† *Manuel Martins*
Fiel de 2.ª classe



† *José Jacinto Alves*
Condutor de 2.ª classe



† *Bento José Soares*
Condutor de elevadores

Mefistofélicas

14 — *Guia tu o carro, mas livra-o da neve e do gelo* — 3.

Otrebla

15 — *Esta cantora distinta teve ensejo de fantasiar o cântico* — 3.

Sardanápolo

16 — *Sou eu o primeiro que desfecho sobre aquela ave e não vos admito trela!* — 3.

Cagliostro

Sincopadas

17 — 3—O roubo de uma pedra vulcânica produziu discussão acalorada — 2.

Mefistófeles

18 — 3—Num bocado reavi o «instrumento» — 2.

Visconde de la Morlière

(Ao confrade Nazi)

19 — 3—Por causa dessa demora perdeste uma boa ocasião... — 2.

Roldão

20 — 3—Sobre a «planta aquática» uma ave soltava melodioso gorgorio — 2.

Sancho Pança

Duplas

21 — Ha muitos anos, era pequeno então, Sofri de miséria atroz a garra dura! Contava como amigo um nobre cão E um cavalo de pequena estatura — 3.

Agora, serei feliz? Sim, feliz sou Se felicidade é esta vida volátil, De quem como eu tem só o que ganhou Empunhando a arma de fogo portátil — 2.

Theseu

22 — A «carne refogada em bocados» é uma «espécie de guisado» — 3.

Labina

(Aos campões)

23 — Eia! rapazes. É encher a barriga até fartar! — 2.

Sancho Pança

24 — Diz-me qual o ponto onde se deu o desastre — 2.

Roldão

25 — Maçada ferro-viária

Formar o nome de um apeadeiro da C. P. com as seguintes letras:

RIBEIRAZ

Vasconcelos

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Setembro de 1936

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional... kg. 2\$70 e	2\$75	Far.º de milho..... kg.	1\$10	Queijo flamengo ... 22\$50 e	24\$20
» Valenciano kg.	2\$80	Farinha de trigo "	2\$15	Sabão amêndoas kg.	1\$00
Assucar de 1.º Hornung "	4\$35	Farinheiras "	6\$50	» Offenbach "	2\$20
" " 1.º manual . "	4\$15	Feijão amarelo lit.	1\$60	Sal lit.	516
" " 2.º Hornung "	4\$10	» branco 1\$60 e	1\$70	Sêmea kg.	555
" " 2.º manual . "	3\$90	» frade 1\$50 e	1\$25	Toucinho "	5\$90
" pilé "	4\$25	» manteiga lit.	1\$80	Vinagre lit. 575 e	580
Azeite de 1.º lit.	7\$00	Grão "	1\$40	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	1\$15
" " 2.º "	6\$40	Lenha kg.	520	" " -Rest. Armazens "	1\$00
Bacalhau inglês kg. 3\$90, 4\$05 e	5\$00	Manteiga "	17\$00	" " tinto-Em Gaias "	1\$15
" sueco 4\$25, 4\$40 e	4\$60	Massas "	3\$40	" " -Em Campanhã... "	1\$15
" Islandia kg.	4\$00	Milho lit	580	" " -Rest. Armazens "	1\$00
Banha "	6\$40	Ovos duz. variável			
Batatas "	variável	Presunto kg.	10\$00		
Carvão sôbro kg. 550, 555 e	560	Petróleo-Em Lisboa ... lit.	1\$15		
Cebolas kg.	variável	" rest. Armazens "	1\$20		
Chouriço de carne "	13\$00	Queijo do Alentejo..... kg.	14\$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 Armazém de Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Além dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmalorado, 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 dêste 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.).