



# C.P. BOLETIM

## Problemas recreativos

## CORRESPONDÊNCIA

O 1.º prémio da loteria de 29 de Maio último coube ao n.º 3232 que pelo Boletim da C. P. n.º 95 tinha sido atribuído ao colaborador P. Rêgo.

As nossas felicitações ao novo contemplado

No trimestre corrente Julho - Setembro a obra a disputar será o *Dicionário de Sinônimos* de J. Bandeira.

## QUADRO DE DISTINÇÃO

Pinto, 14 votos — Produção n.º 9

## QUADRO DE HONRA

Marcial, Alerta e Paladino

## QUADRO DE MÉRITO

*Britabrantes, Meſſitófeles, Cagliostro, e O Profeta* (21),  
*Marquês de Carinhas, Visconde de la Mortière,*  
*Visconde de Cambóth, Manelik, Preste João,*  
*Diabo Vermelho, Roldão, Veste-se, Costasilva, Novata,*  
*Cruz Kanhoto, P. Rêgo e Fred-Rico* (20)

## Soluções do n.º 95

1 — Abrigo-abriga, 2 — Têmpera-tempôro, 3 — Trigatrigo, 4 — Entrecana, 5 — Preado, 6 — Redada, 7 — Tudo-nada, 8 — Engordar, 9 — O nada, faze-lo em casa, 10 — Decifrado, 11 — Patife, 12 — Saco, 13 — Saco, 14 — Calepino, 15 — Suprasumnum, 16 — Lâmina-ami Mai, 17 — Orea-aero, 18 — Faina, aedo, ida, no, a, 19 — Inchaço-Inço, 20 — Codice-cocce, 21 — Riúta-Rita, 22 — Perito-peto.

## Biformes

1 — O ladrão está escondido na mata espessa — 4.

Roldão

2 — Com uma cana brava matei um passarinho dentirostro — 3.

Theseu

3 — Num subúrbio da cidade de Lisboa avista-se muito bem a constelação austral — 2.

Sempre-fixa

4 — É o lodo que retém a embarcação na doca — 2.

Fé

## Em frase

5 — Depois... mediante as declarações manda-se adiar — 1-1.

Sardanápolo

6 — O próximo ataque de epilepsia deve-se examinar com atenção — 2-1.

Bastos

7 — Só petisca frangainhos ainda implumes a nossa comadre raposa — 2-2.

Theseu

8 — Estive na «terra portuguesa» com o filósofo da seita de Zenon — 2-1.

Alerta

9 — Abandona com pesar o lugar de comissário de polícia — 3-1.

Tupin

## 10 — Logogrifo

(A Sardanápolo, felicitando-o)

Mostrou ser tipo de tento — 3-5-1-7

Filando tão boa herança — 4-6-7

Peço pois acolhimento — 1-2-4-2

Ao defensor da mestrança.

Sancho Pança

## 11 — Em triângulo

Hiante	•	•	•	•	•	•
Intransitável	•	•	•	•	•	•
Conjunto das partes do olho	•	•	•	•	•	•
Fezes	•	•	•	•	•	•
Com	•	•	•	•	•	•
Vogal	•	•	•	•	•	•

Sancho Pança

## 12 — Combinada

(A Roldão)

+ ga — Altercação

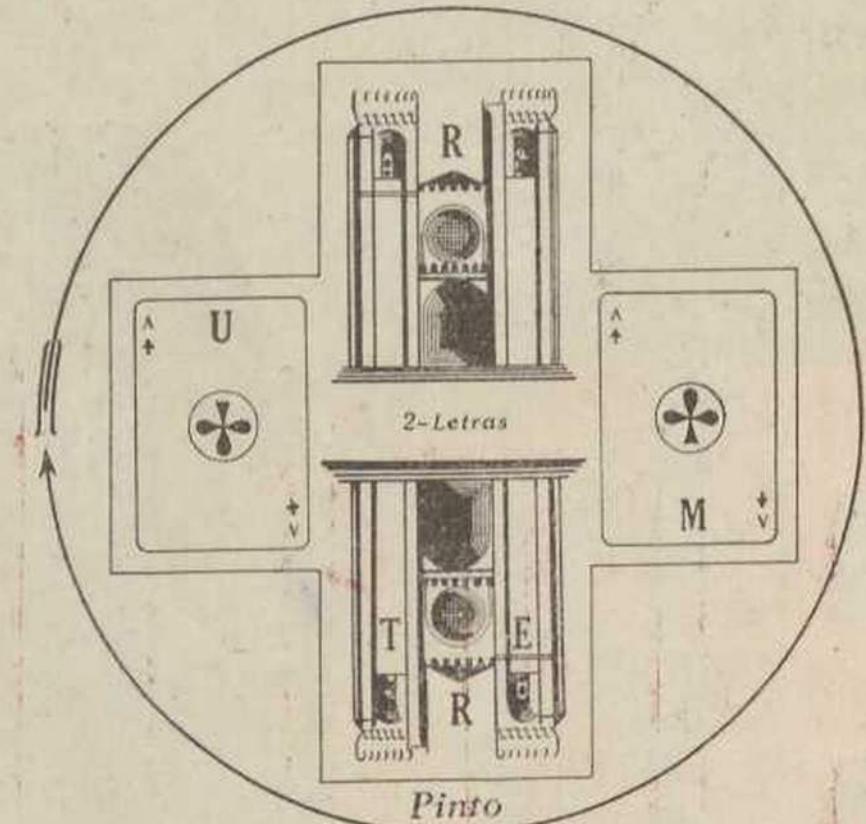
+ mão — Governo

+ rá — Inhame

— Jogueite —

Sardanápolo

## 13 — Enigma figurado



(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE  
DA COMPAÑIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

DIRECTOR  
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO  
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

**SUMÁRIO:** O Exercício de 1936 — Conferências de higiene social — Recordando — Consultas e Documentos — Dirigíveis — A Previdência do Ferro-viário Reformado — Pessoal.

## O Exercício de 1936

Pelo Sr. Comercialista Álvaro da Cunha Coutinho Lobo Alves, da Divisão de Exploração

Nas considerações finais do artigo do *Boletim da C. P.* em que se analizaram os resultados do exercício de 1935, fizeram-se previsões francamente pessimistas para o ano de 1936.

Essas previsões eram naturais, lógicas e fundamentadas. Derivavam da observação de determinados factos sintomáticos desfavoráveis, da certeza da sua continuídez, da probabilidade da sua evolução. E se tanto não bastasse, plenamente as legitimavam as conclusões a tirar da comparação de dados exactos referentes a anos seguidos de crise.

Era tal a segurança do raciocínio que ditou essas previsões, que a sua actualidade se manteve: o que se escreveu há um ano, podemos e devemos escrevê-lo hoje, tão semelhantes são as situações em que estávamos e estamos.

E no entanto, as previsões feitas — pelo menos de modo absoluto — não se cumpriram.

O exercício de 1936 foi um pouco melhor — ou antes, menos pior — do que o de 1935.

— Representa a melhoria verificada o primeiro passo no caminho que nos há de conduzir a uma nova era de relativa prosperidade?

— Ou, pelo contrário, não será mais do que um compasso de espera na sucessão ininterrupta de revezes que tão duramente têm atingido o caminho de ferro?

Nem uma coisa nem outra, talvez.

Acreditar na primeira hipótese, seria prova de optimismo cego, que coisa alguma justifica.

Aceitar a segunda, manifestação de desânimo que não temos o direito de sentir e nos repugna.

O Tempo se encarregará de nos esclarecer. Limitemo-nos a contribuir com o nosso

esfôrço para que a hipótese mais favorável se verifique e lembremo-nos de que o Futuro pertence sempre, de certo modo, àquêles que o sabem conquistar.

Pôsto isto, e seguindo o método adoptado nos anos anteriores, examinemos os resultados do exercício de 1936, por espécies de tráfego:

## PASSAGEIROS

Em 1936 transportaram-se, na Rêde Geral, 16:396.000 passageiros, registando-se, portanto, o ligeiro aumento de 3,5%, (556.000 passageiros), em relação ao ano anterior.

O número de passageiros transportados foi, em tôdas as rôdes, superior ao de 1935. A maior diferença cabe ao M. D.: 5,07%, (167.000 passageiros), seguindo-se-lhe o S. S. com 4,2%, (89.000 passageiros) e a A. R. com 2,7%, (311.000 passageiros).

Embora pequenos, êstes aumentos, num ano em que se não verificaram acontecimentos especiais que os expliquem ou caracterizem — como sucedeu nos anos anteriores com a Exposição Colonial do Pôrto, Festas de Lisboa, da Raína Santa, em Coimbra, etc. — vêm confirmar os resultados, lentos mas seguros, da política de atracção seguida pela Companhia e que sempre se tem manifestado, quer na activa propaganda dos seus serviços, quer na importância das reduções tarifárias concedidas, quer ainda na adaptação e sujeição dos transportes às necessidades e exigências do Públiso.

A-pesar-da melhoria registada, continuamos bastante afastados do movimento de passageiros de 1929, visto se verificar ainda, na Rêde Geral, uma diferença, para menos, de 1:065.000 passageiros.

Em relação ao referido ano, essa diferença é representada por menos 2:170.000 passageiros de longo curso, aos quais há que deduzir 1:105.000 passageiros transportados a mais nos trâmveis em 1936, mas que estão longe de nos compensar da quebra da receita causada pela diminuição dos primeiros, os que maior receita nos facultam.

A baixa do percurso médio do passageiro, sintoma alarmante já registado em 1935, continua infelizmente a acentuar-se, mas agora em

tôdas as rôdes. Na A. R. passámos dos 40,6 Kms. de 1935 para 38,6 Kms.; no M. D., de 27,8 para 27,2; no S. S., onde em 1935 tínhamos verificado um pequeno aumento, baixámos de 43,0 para 39,3. Finalmente, na Rêde Geral e em confronto com os 40,5 Kms. de 1935, temos apenas 38,4 Kms. em 1936!

Esta baixa de percurso — lamentável sob todos os aspectos em que a queiramos considerar — veio anular os benefícios, expressos em receita, que havia a esperar do pequeno acréscimo, verificado em 1936, no número de passageiros transportados.

Com efeito, de que nos serve ter transportado mais 556.000 passageiros do que em 1935, se cada um dos 16:396.000 passageiros que utilizaram os nossos combóios em 1936, percorreu menos 2,1 Kms. do que cada um dos 15:840.000 do ano anterior?

A baixa do percurso, quando não é compensada pelo aumento suficiente do número de passageiros, acarreta fatalmente a diminuição da quantidade de passageiros-quilômetro.

Foi o que se verificou em 1936.

Assim, o número representativo destas unidades de tráfego, 574,8 milhões em 1935 e na Rêde Geral, baixou para 562,2 milhões em 1936, mais se acentuando a distância que já nos separava dos 650,6 milhões transportados no ano de 1929.

Em relação a 1935 houve, portanto, uma redução de 12,6 milhões de passageiros-quilômetro. Para ela contribuíram a A. R. e o S. S. com 11,6 e 3 milhões, respectivamente, exceptuando-se o M. D., com um aumento de 2 milhões, o que evitou resultados mais desastrosos.

O percurso de combóios de passageiros excede em cerca de 75 mil Kms. o do ano anterior.

Este excesso — que bem traduz a preocupação da Companhia de melhorar e aumentar os serviços que oferece ao Públiso — trouxe, como é óbvio, aumento de despesa, aumento êste que se tornou imprescindível, quer para garantir o tráfego pre-existente, quer para atrair tráfego novo.

Como nos anos anteriores, continua a assinalar-se a fuga dos passageiros das classes superiores para a 3.ª. A distribuição de 1.000

passageiros pelas três classes, na Rêde Geral e no último triénio, é significativa:

	1934	1935	1936
1.ª classe ...	21,44	19,79	17,34
2.ª classe ...	91,32	82,65	73,15
3.ª classe ...	887,24	897,56	909,51
	1.000,00	1.000,00	1.000,00

A distribuição, por classes e nos mesmos anos, dos milhões de passageiros-quilómetro da Rêde Geral, confirma as conclusões do quadro anterior.

Ela, em percentagem:

	1934	1935	1936
1.ª classe .....	6	6	6
2.ª classe .....	20	18	17
3.ª classe .....	74	76	77
	100	100	100

Não obstante o pequeno aumento havido na quantidade de passageiros transportados, os tristes sintomas de rarefacção desse tráfego — moléstia que parece rebelde a todos os tratamentos ao nosso alcance e que todos os anos vem assumindo proporções mais alarmantes — agravaram-se no decorrer do ano de 1936. Esse agravamento, que nem os mais optimistas poderão pôr em dúvida se meditarem os números citados e as comparações feitas, confirma-se pelos resultados do transporte de passageiros, expressos na respectiva receita. Esta, em 1936 e na Rêde Geral, foi inferior em cerca de 1.650 contos à de 1935.

A comparação das receitas das três rôdes com as suas correspondentes do referido ano de 1935, dá-nos os seguintes resultados, expressos em percentagem:

A. R.....	— 1,7
M. D. ....	+ 0,4
S. S. ....	— 4,9
Rêde Geral .....	— 1,9

A comparação, também em percentagem, com as receitas de 1929, dá ideia aproximada de quanto nos custa, anualmente, a diminuição,

verdadeiramente catastrófica, do tráfego de passageiros:

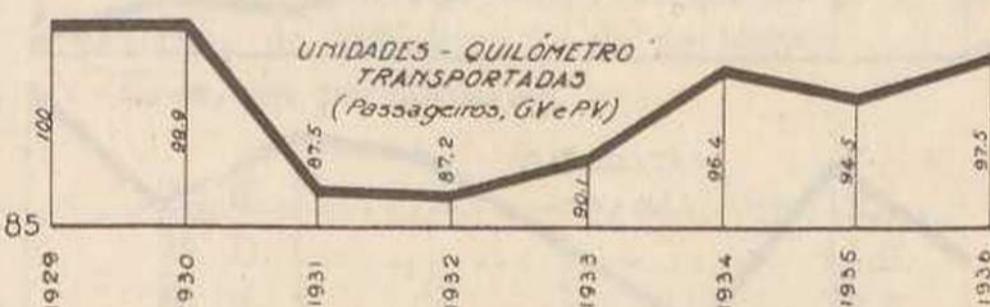
A. R.....	— 19,8
M. D. ....	— 22,1
S. S. ....	— 32,8
Rêde Geral .....	— 22,4

Estes 22,4% representam a quebra das receitas de 1936 relativamente às do referido ano de 1929: cerca de 25 mil contos.

## MERCADORIAS

**Grande velocidade** — Ao contrário do que sucedeu no ano anterior, foi a rôde do S. S. a única em que aumentou a tonelagem transportada de g. v. Esse acréscimo, 7,8% (1.900 toneladas), não chegou, porém, para contrabalançar as baixas havidas na A. R. e M. D., que atingem, respectivamente, 3,9% (3.200 toneladas) e 12,7% (3.000 toneladas).

A tonelagem total transportada em 1936 na Rêde Geral, 112.500 toneladas, é 4,09% inferior às 117.300 toneladas de 1935.



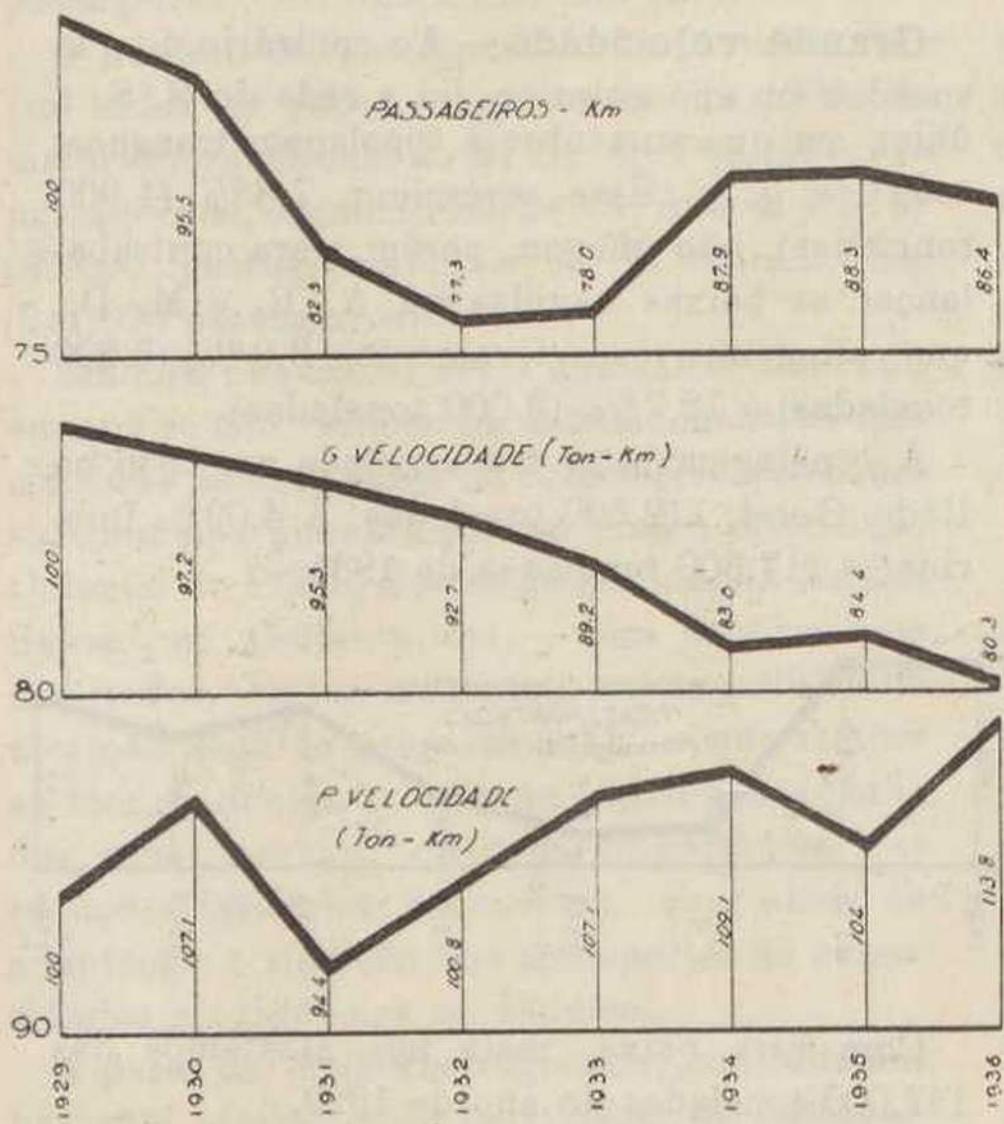
Com esta baixa, mais nos afastámos das 147.000 toneladas do ano de 1929.

O percurso médio de 1 tonelada de g. v. subiu um pouco na Rêde Geral, pois passou dos 183,9 Kms. de 1935, para 186,6. Na A. R. o aumento foi menor: 176,7 Kms. em 1936, contra 174,4 no ano anterior. Nas restantes rôdes o percurso diminuiu; ligeiramente no M. D.: 85,2 para 84,7; bastante no S. S.: 217,1 para 207,9, sendo interessante notar que a maior redução de percurso se verificou precisamente na única rôde em que a tonelagem transportada aumentou.

Como vimos, o percurso subiu um pouco na Rêde Geral e essa subida veio atenuar, em parte, as consequências da diminuição da tone-

lagem. Em todo o caso e como era de prever, o número de toneladas-quilómetro foi inferior ao de 1935, ano em que, na Rêde Geral, registámos o transporte de 21.463 mil dessas unidades de tráfego, ao passo que em 1936 nos limitámos a transportar 20.998 mil, o que representa uma quebra de 2,1 %.

Na A. R. e no M. D., a tonelagem-quilómetro baixou 2,6 % e 13,1 %, respectivamente. Pelo contrário, no S. S., onde, como já dissemos, a tonelagem transportada aumentou de 7,8 %, o número de toneladas-quilómetro também aumentou de 3,3 %, muito embora e como



também já vimos, o percurso médio se tenha reduzido de 9,2 Kms.

Passando agora à análise das receitas observaremos que o seu confronto com as de 1935 se exprime nas percentagens seguintes:

A. R. ....	- 0,2
M. D. ....	- 8,5
S. S. ....	+ 8,9
Rêde Geral ....	+ 0,6

Esta última percentagem, traduzida em re-

ceita, representa apenas cerca de 116 contos cobrados a mais do que em 1935.

Vejamos agora a comparação com as receitas de 1929:

A. R. ....	— 28,8
M. D. ....	— 22,8
S. S. ....	— 9,4
Rêde Geral....	— 24,1

Estes 24,1 % representam cerca de 6.000 contos.

Mantém-se portanto, em relação ao referido ano de 1929, a mesma diminuição de receitas de g. v. já registada em 1935.

**Pequena velocidade** — Contrariamente às previsões feitas e ao que se tinha verificado no ano anterior, a tonelagem de p. v. transportada em 1936 aumentou sensivelmente.

A maior subida deu-se no S. S., onde a diferença atinge 17,5 %, (157.000 toneladas); segue-se o M. D. com mais 7,6 %, (56.000 toneladas) e por último a A. R., onde o aumento foi apenas de 2,57 %, (58.000 toneladas). Tais resultados, referidos à Rêde Geral, traduzem-se no transporte de mais 7,7 % de mercadorias (250.000 toneladas), do que as transportadas em 1935.

Este aumento, ainda que moral e materialmente benéfico para a economia dos caminhos de ferro, não nos deve impressionar a ponto de o considerarmos de significação diferente da que realmente tem.

Infelizmente, não. Nem melhoraram as condições asfixiantes em que a indústria ferro-viária se debate, nem se iniciou ainda o desejado refluxo às nossas linhas daquele tráfego antigo, que outros, mais favorecidos, nos puderam arrebatar.

O acréscimo registrado deriva principalmente da paralisação da maior parte da indústria mineira do país vizinho, que obrigou os seus habituais clientes a procurar em Portugal o minério de que careciam: isso determinou o extraordinário incremento na laboração das minas portuguesas, especialmente as de Aljustrel e Louzal, e o conseqüente transporte do minério extraído. Por outro lado, a falta de segurança, as dificuldades de acesso e a desorgani-

zação que, no seu comêço, a guerra civil trouxe aos portos espanhóis, fizeram afluir aos nossos certo volume de tráfego destinado às estações fronteiriças.

Se a êstes tráfegos de «trânsito» e de minério—cujo extraordinário aumento está intimamente ligado às circunstâncias anormais em que se encontra a Espanha—juntarmos o do trigo, originado pela exportação dêste cereal, pouco nos faltará para perfazer as 250.000 toneladas de p. v. que transportámos a mais do que em 1935.

Supomos demonstrado que elas representam tráfego caracterizadamente acidental—efeito de uma causa que pode cessar de um momento para o outro—e acerca de cuja continuidade é perigoso alimentar grandes esperanças.

Feita esta indispensável e oportuna reserva, continuemos.

O percurso médio de 1 tonelada de p. v. aumentou também: na Rêde Geral registamos 153,05 contra 150,9 em 1935.

É certo que houve baixa no M. D.: de 64,8 Kms. passámos a 62,6; mas essa baixa foi amplamente compensada pelos aumentos havidos na A. R., onde o percurso subiu de 145,7 para 149,3 Kms. e no S. S., onde a diferença foi ainda maior: 129,3 contra 122,5.

Do acréscimo da tonelagem transportada, conjugado com a subida do percurso médio, devia forçosamente resultar o aumento da quantidade de toneladas-quilómetro transportadas: é o que se verifica, como não podia deixar de ser, ao analizarmos os resultados de 1936, em que atingimos 530.007 mil toneladas-quilómetro de p. v., ou seja mais 9,2 % do que as que transportámos em 1935 (485.030 mil).

Entre os aumentos—que os houve em tôdas as rôdes—o maior foi o do S. S.: 24,09 %. Seguem-se-lhes os da A. R. e M. D.: 5,05 % e 4,1 %, respectivamente.

Em relação ao ano-índice de 1929, conseguimos o aumento de 13,8 %, que representa mais 64.376 mil toneladas-quilómetro.

As receitas do transporte é que, infelizmente, não acompanharam esta «ultrapassagem», conservando-se sensivelmente inferiores àquele ano, como adiante veremos. Em conclusão: transportámos mais e recebemos menos do que em 1929.

A razão da diferença encontra-se, não só nas necessárias reduções tarifárias que a Companhia se tem visto na necessidade de conceder, mas também e principalmente, no facto de a camionagem se ter apropriado de grande parte do nosso tráfego rendoso, deixando-nos em troca apenas a mercadoria de baixo preço, que pesa muito e paga pouco.

Também em 1936 aumentou sensivelmente o percurso dos combóios de mercadorias: mais 109 mil quilómetros (2,4 %), do que no ano anterior.

Do acréscimo da tonelagem-quilómetro resultou arrecadarmos receita superior em 3.900 contos à de 1935.

Expressa em percentagem, é a seguinte a repartição dêsse aumento pelas diferentes rôdes:

A. R. ....	+ 1,6
M. D. ....	+ 0,3
S. S. ....	+ 7,8
Rêde Geral ....	+ 2,9

Pelos motivos atrás apontados, não é animadora a comparação das receitas de p. v. do exercício de 1935 com as do de 1929.

Ei-la, em percentagem:

A. R. ....	+ 2,1
M. D. ....	- 14,6
S. S. ....	- 2,3
Rêde Geral....	- 1,3

Esta última percentagem traduz a diminuição de 1.800 contos, em relação a 1929.

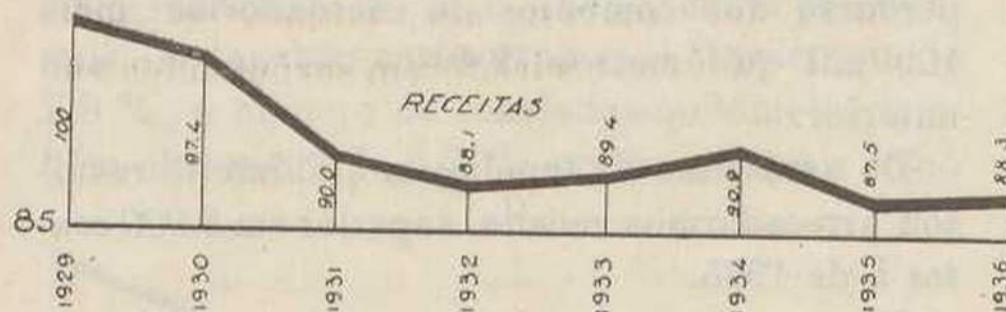
Em 1935 a quebra foi de 6.000 contos.

\* \* \*

O total das receitas de 1936, (passageiros, mercadorias e diversas do tráfego), foi superior em cerca de 2.100 contos ao de 1935, mas conserva-se ainda inferior em cerca de 33.000 contos ao atingido no ano de 1929.

Não é fácil prever aonde nos levará a continuação dêste regime de queda de receitas, a que terá de corresponder, fatalmente, o pros-

seguimento da política de economias e de forte compressão de despesas que, desde 1930, vem sendo forçadamente seguida e cujas graves consequências é ocioso enumerar: impossibilidade de manter, ao nível e ritmo indispensável, a conservação, substituição e modernização do material fixo e circulante; dificuldade em promover a transformação dos actuais processos de explora-



ção ferro-viária em outros, mais adequados às circunstâncias que atravessamos, mais conformes às instantes necessidades e exigências do Públíco e mais aptos a preservar e defender o caminho de ferro das investidas da concorrência desordenada e muitas vezes desleal que vem sofrendo; enfim, a longa série de prejuízos que a continuação de tal estado de coisas acarreta aos interesses da Companhia e da economia nacional.

\* \* \*

Paralelamente ao ligeiro aumento de receita, verificou-se, no exercício de 1936, diminuição de despesa. Da coexistência destes dois factos resultou, como é natural, melhoria no coeficiente de exploração<sup>(1)</sup> da Rêde Geral: 86,84 contra 87,93 no exercício anterior.

\* \* \*

Analogamente ao que se fez nos anos anteriores, publicamos gráficos da classificação da

<sup>(1)</sup> Percentagem representativa da relação entre as despesas de exploração e as receitas do tráfego.

Acérca do conceito de «coeficiente de exploração» veja-se o «Boletim da C. P.» de Outubro de 1929, pág. 50.

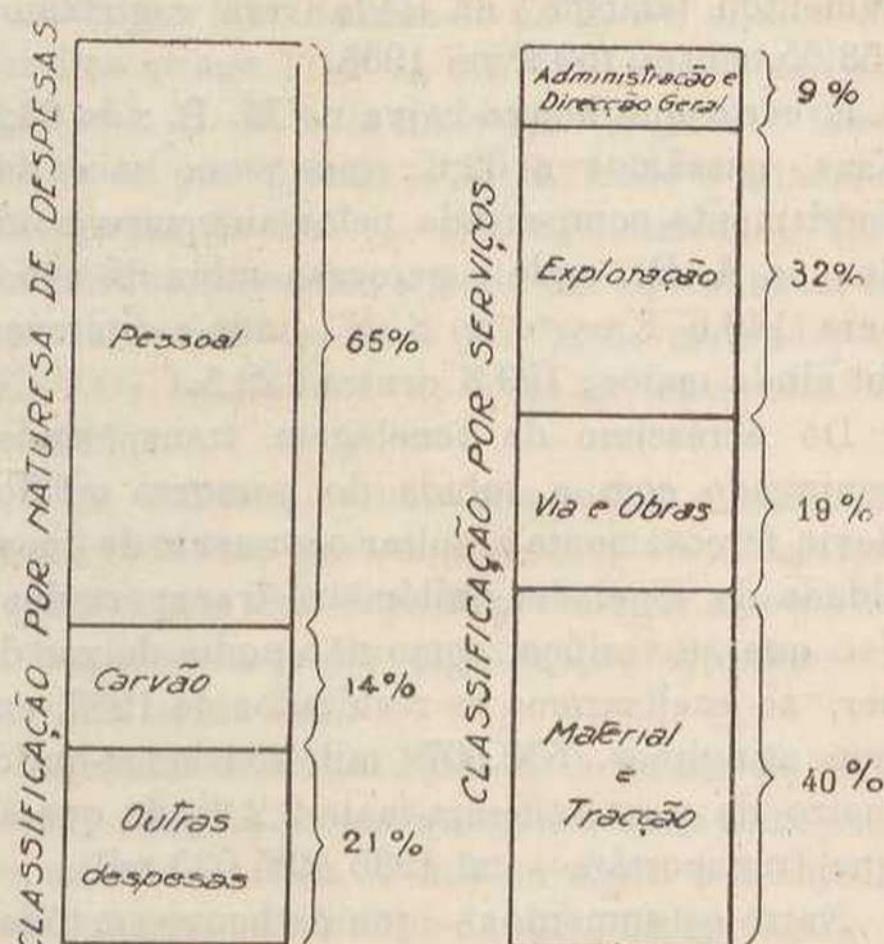
despesa por serviços e da sua distribuição pelas três rubricas habituais: pessoal, carvão e outras despesas.

\*

\* \*

Não são animadoras as perspectivas que ante-nós se desenrolam.

O desmedido agravamento dos preços do carvão, ferro, cobre e outros materiais de que somos forçados e permanentes consumidores, ameaça absorver os possíveis benefícios que havia a esperar da ténue melhoria de situação, esboçada em 1936, caso esta se mantenha ou se acentue.



Para que tal não aconteça e assim se comprometam os nossos esforços e as nossas esperanças, é necessário trabalhar mais e trabalhar melhor. Agora como nunca, impõe-se que todos nós, sem distinção de categorias, continuemos a pôr ao serviço da Companhia — o que equivale a dizer que ao serviço de nós próprios — a nossa incondicional dedicação e a nossa firme vontade de vencer.

# Conferências de higiene social

## A PROTECÇÃO SOCIAL AOS TUBERCULOSOS

Conferência realizada pelo Sar. Dr. Adriano Fontes, Médico da 35.<sup>a</sup> Secção

(Continuação)

Até ao fim do século passado, perante a extrema freqüência da tuberculose nas crianças nascidas de pais contaminados, admitia-se a hereditariedade da infecção: *criança nascida dum tuberculoso morria tuberculosa.*

Hoje, afóra os casos excepcionais da passagem dos vírus filtrantes da mãe ao feto através da placenta, sabemos, por numerosas autópsias e pela observação clínica, que o produto nasce livre do mal; quere dizer: *a tuberculose não é hereditária.* Certos factos, invocados para justificar esta concepção, não são mais do que o resultado de um contágio post-natal, familiar, e que passou despercebido.

Pediatras, como Marfan, Hutinel, Comby, Hamburger, etc., mostraram que a tuberculose é contraída nos primeiros meses da vida extra-uterina e sobretudo nas crianças expostas a um contágio constante.

Os filhos de tuberculosos, separados dos pais desde a nascença e ainda não tuberculizados, comportam-se como os filhos de pais normais. Nas famílias sadias, a proporção das crianças que adquirem a tuberculose é de 2 a 3 %, ao passo que nas que coabitam com tuberculosos é de 67 %, a morbidade, e de 40 %, a mortalidade.

Assim o entenderam Grancher e Léon Bernard, promovendo a remoção para o campo, ou para estabelecimentos apropriados, dos filhos nascidos de pais bacilíferos ou vivendo em perigo de contágio.

A Obra fundada por Grancher, e que tem o seu nome, consiste em afastar essas crianças para a aldeia, junto de lavradores saudáveis, entregando-as à vigilância do médico da região. Aí residem até ao fim da idade escolar e algumas ficam para sempre, porque, gozando a liberdade em pleno campo e entregando-se à vida rústica, ganham amor ao torrão que os salvou.

Em 17 anos os resultados obtidos por este ensaio de higiene social foram surpreendentes. Das 2.300 crianças que de Paris seguiram para a província apenas 7 se tuberculizaram. Esta obra conseguiu em 17 anos reduzir a morbidade de 67 % — quando os pequenos permanecessem nas suas casas infectadas — para 0,03 %, ou seja 3/10.000.

A acção da Obra de Grancher tem sido tão fecunda, que outros países a imitaram, sendo a Bélgica, a primeira a fundar uma organização semelhante. Notável sob o ponto de vista sanitário e mesmo moral, não é completa, porque só aproveita às crianças dos 3 aos 14 anos, ficando, portanto, as de idade inferior sujeitas aos mesmos riscos.

Léon Bernard completou a iniciativa de Grancher, instituindo a *Oeuvre du Placement Familial des Tout-Petits*, que visa a defender a primeira infância do contágio familiar. Os recém-nascidos, furtados ao contacto materno, logo após o seu nascimento, e os pequeninos que vivem num foco infectado, mas livres do mal, são enviados para longe da cidade, para os vários centros que esta instituição sustenta. Nestes centros, as criancinhas são confiadas a aldeias saudáveis que se encarregam de as criar sob a vigilância do médico respectivo, auxiliado pela enfermeira visitadora.

Para as crianças que habitam com pais tuberculosos, possivelmente contagiadas, criou Léon Bernard, com a colaboração de Robert Debré, uma creche, junto do seu serviço de tuberculosos, no Hospital Laënnec, onde elas são rigorosamente observadas até se lhes dar o destino que o seu estado de saúde requere.

Para medir o alcance desta Obra, basta confrontar a mortalidade das crianças protegidas por este sistema de profilaxia, com a daquelas que permaneceram junto de seus pais conta-

minados. Nas primeiras, a letalidade é apenas de 5,7 a 7,6 %, ao passo que nas segundas sobe à horrível cifra de 82% e mesmo de 100%.

Combinando os resultados destas duas belas organizações com as estatísticas da mortalidade infantil pela tuberculose, publicadas em vários países, verificamos que a doença, não sendo hereditária, se adquire únicamente pelo contágio, e desde os primeiros meses da vida,

Mas o contágio da tuberculose não é como o de certas doenças infecciosas, em que um simples contacto basta; exige condições especiais, actualmente bem esclarecidas (¹).

(¹) Léon Bernard. «La Tuberculose Pulmonaire». Paris, 1925.

Prof. Dr. Vaz Serra. Contágio maciço, de coabitação e de família, in «Remédios Sociais contra a Tuberculose», Coimbra, 1931, pág.º 29 e seg.º.



Saciando  
a sede

Foto de Manuel Esteves Júnior,  
Empregado de 2.ª classe da  
Divisão de Exploração.

E ao número de germes infectantes e à frequência dos contactos, que se devem atribuir as maiores responsabilidades nas diversas manifestações que a tuberculose apresenta.

Aos contágios intensos e freqüentes, correspondem processos evolutivos com tendência extensiva. Os seus efeitos serão tanto mais graves, quanto mais prolongada fôr a coabitacão com bacilíferos.

É o que se averigua nos lactentes que, sempre junto da mãe ou ama tuberculosas, aspirando continuamente os inúmeros bacilos que elas emitem, morrem em percentagens elevadas — 82 a 100% — e com formas agudas de tuberculose.

Podia, à primeira vista, incriminar-se o leite materno, ou o da ama, como causa da infecção; demonstrou-se, porém, que o bacilo de Koch só aparece no leite das tuberculosas avançadas, cujo estado as impossibilita de amamentar. Além disso, há casos em que a criança, aleitada artificialmente, mas em contacto íntimo com a mãe infectada, se contamina, não se furtando às consequências dêste permanente contágio.

Não é só às mães e amas que se deve atribuir a tuberculose dos recém-nascidos. No berço ou ao colo, «de boquita aberta», inalam os germes que, misturados às finas poeiras que o vento arrasta, o pai ou outra qualquer pessoa de família, afectados, eliminam, quando falam, tossem, espirram ou têm o mau hábito de escarrar no chão.

É, portanto, nesta idade, nas crianças de poucos meses, quando a dose infectante é maciça, que a via respiratória representa o principal papel na propagação da tuberculose (fig. 1 — Boletim de Junho).

Os contágios pobres, de poucas unidades bacilares, aqueles a que diariamente estamos expostos, traduzem-se por efeitos mais benignos ou por estados de infecção latente.

Esta forma de contágio manifesta-se, de preferência, quando a criança principia a engatinhar e em tudo mexe e tudo leva à boca. Nestes casos, a contaminação faz-se pelas vias digestivas. Os bacilos, chegando aos intestinos e tendo atravessado a sua mucosa, aninham-se nos gânglios mesentéricos, onde permanecem

ou de onde emigram para se instalarem no pulmão ou em outro qualquer órgão.

Daqui se conclui que a criança, desde a nascença, está sujeita ao ataque do bacilo de Koch e que o seu futuro dependerá do número de vírus que aspirou ou ingeriu.

Escapa ao contacto familiar, mortal e grave, cá fora, num meio poluído, como é o nosso, a criança encontrará esse contágio de acaso, ignorado, a que não pode fugir. Uma lenta e progressiva impregnação bacilar se vai dando, até que, no fim da infância, raros são os que a não sofreram.

E' desta presença de pequenas quantidades de bacilos vivos no nosso organismo, que deriva a imunidade específica para o bacilo de Koch.

Ao passo que nas outras doenças infecciosas, a imunidade resulta da própria cura, quando o agente que provocou a doença é eliminado, na tuberculose, pelo contrário, é necessária a permanência de bacilos vivos para estimularem as defesas orgânicas, estabelecendo-se um equilíbrio entre essas defesas e as unidades bacilares que se excitam.

Estes contágios mínimos, adquiridos desde a infância, que não se exteriorizam por qualquer lesão, comportam-se como uma vacina, originando um estado defensivo para com o bacilo de Koch, que é conhecido pelo nome de Alegria e que vai guiar o destino das futuras infecções.

Compreende-se, pois, que uma vez perdido esse equilíbrio, pelo esmorecimento da resistência orgânica, os micróbios, encontrando campo aberto à invasão, possam ocupar outras regiões, ainda não atingidas.

Quando, porém, os contágios se repetem, se multiplicam; quando os bacilos, em grandes doses, excedem as forças orgânicas, criando uma nova infecção, a tuberculose reveste formas especialmente graves.

As noções que acabo de esboçar — vias de penetração do germe, idade em que se contrai a infecção bacilar, natureza do contágio e grau de imunidade para o bacilo de Koch —, têm uma importância prática considerável porque nelas assenta a profilaxia anti-bacilar.

Estes mesmos conceitos orientam, actualmente, a protecção aos tuberculosos.

Meus Senhores:

Pode dizer-se que a origem da protecção social aos tuberculosos prende com a história dos hospitais e sanatórios populares.

Foi a Inglaterra que deu o exemplo de hospitalização dos bacilares indigentes, construindo, em 1751, no cantão de Kent, um hospital para tísicos escrofulosos e, mais tarde, em 1816, o seu primeiro hospital para tuberculosos pulmonares, o «Royal Hospital», na City-Road, em Londres.

O povo inglês, prosseguindo na sua cruzada filantrópica, consegue, já em 1888, sustentar 18 hospitais de isolamento, que podiam abrigar perto de 15.000 doentes necessitados, quando nos outros países os tísicos ocupavam as salas comuns dos hospitais gerais.

O médico alemão, Hermann Brehmer, instituindo a cura higieno-dietética da tuberculose, em «estabelecimentos fechados» funda, em 1859, o primeiro sanatório em Goerbersdorf.

O êxito da tentativa de Brehmer — 30 a 35% de curas —, faz com que novos sanatórios surjam no território alemão, inicialmente para os ricos e, pouco depois, para os pobres.

E' em 1892, que a Alemanha inaugura o primeiro sanatório popular, subsidiado por uma sociedade de beneficência de Frankfurt-am-Mein, graças às diligências do Dr. Dettyeler, um dos mais distintos alunos do médico de Goerbersdorf.

Mas o verdadeiro movimento a favor dos sanatórios populares data de 1895, por inspiração da Cruz Vermelha de Berlim. Quando das festas, pela abertura do canal de Kiel, em Junho de 1895, a Sociedade da Cruz Vermelha, prevendo uma enchente de forasteiros, criou, nos arredores da cidade, um hospital provisório, com 20 barracas, conferindo-o à direcção do Prof. Pannwitz. Findas as festas, o Prof. Pannwitz propôs a utilização dessas barracas para um sanatório popular, com a lotação de 200 camas, que funcionaria, a título de experiência, de 1 de Maio a 1 de Novembro de 1896 (<sup>1</sup>).

Esta iniciativa é adoptada pelas outras secções da Cruz Vermelha e propaga-se a toda a Alemanha, fundando-se o «Comité Central para a Criação dos Sanatórios Populares para Tuberculosos».

Tão vigoroso impulso deu este comité à sua obra que, em 1902, a Alemanha contava cerca de 100 sanatórios, com 7.000 leitos, susceptíveis de recolher, de 3 a 6 meses, uns 25.000 doentes pobres.

Passando as fronteiras germânicas, a sanitização dos tuberculosos indigentes conquistou adeptos em vários outros países. Mas, em breve, nomeadamente na França, rompiam críticas, mais ou menos judiciosas, que marcavam os defeitos do figurino alemão: afirmavam que se estabelecia para o tratamento um prazo fixo e curto, favorecendo apenas os casos benignos, facilmente curáveis, e que se votava à sua triste sorte os gravemente atingidos, os incuráveis — os piores elementos de contágio. Para mais, alguns dos doentes, cujas lesões, pouco avançadas, faziam pensar numa cura rápida, eram pela força dos regulamentos, obrigados a abandonar o sanatório, numa fase de simples melhorias ou de cura aparente. E, assim, regressados ao seu trabalho, à sua miséria, cedo perdiam as vantagens adquiridas, inutilizando os sacrifícios do sanatório.

Os progressos da ciência vieram mostrar a necessidade de uma acção mais lata, de modo a combater, não sómente a doença, mas também as próprias causas do grande flagelo social.

Reservado aos hospitais e sanatórios o papel de isolar, tratar e educar os bacilares, ampliou-se a órbita da assistência, cuidando das mães, protegendo as crianças desde o berço e valorizando as condições orgânicas do adulto, pela higiene alimentar e habitacional, regulamentação dos horários de trabalho e dos salários, repressão do alcoolismo, etc., etc.

A efectivação deste programa cabe, em grande parte, aos dispensários, o primeiro dos quais, estreado em 1887, se deve a Robert Philip, de Edimburgo.

O Dispensário anti-tuberculoso encaminha os doentes para a cura ou garante-lhes, pelo menos um certo conforto, amparando, ao mesmo

(<sup>1</sup>) Dr. Lowenthal. *Les Sanatoriums et la Lutte Anti-tuberculeuse*, in. «Revue de la Tuberculose», Tome Dixième, Paris, 1903, pág. 30 e segs.

tempo, as respectivas famílias; é o instrumento essencial — o verdadeiro fulcro da luta anti-tuberculosa.

Inventaria e classifica os casos da sua zona; promove uma assistência domiciliária, higiénica e educativa; distribui os doentes pelo sanatório ou pelo hospital, consoante as maiores ou menores probabilidades de cura; mantém sob vigilância apertada os casos de diagnóstico indeciso, até seu completo esclarecimento; atende àqueles que, vivendo com os doentes, se arriscam ao contágio, designadamente as crianças. Estas, quando sãs, vão para a aldeia; as suspeitas acolhem-se ao preventório; as achacadas entram em sanatórios, buscando os proveitos do mar, da planície ou da montanha, conforme a natureza e a sede das suas lesões.

Se ao médico do dispensário compete o diagnóstico, a selecção e colocação dos casos, às enfermeiras visitadoras — suas imprescindíveis auxiliares — pertence um papel, não menos importante, junto do tuberculoso, no seu próprio lar.

Enquanto o tísico não ingressa no sanatório ou no hospital, a visitadora aproxima-se da sua cabeceira; diz-lhe palavras de esperança, e,

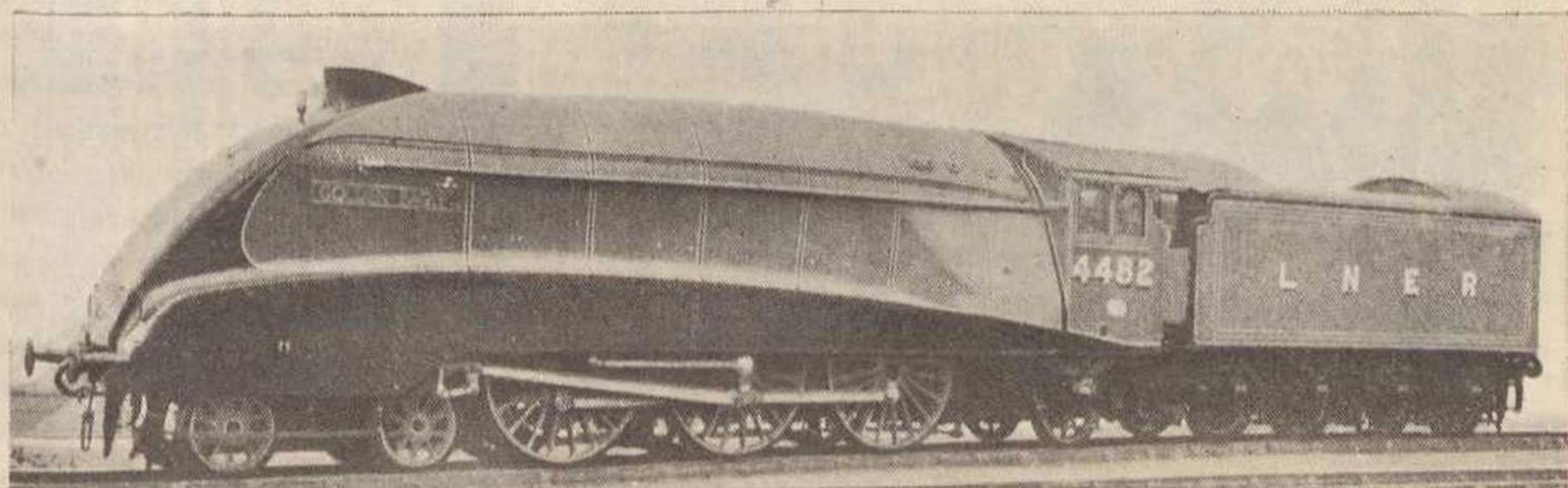
depressa, ganha a sua estima e a simpatia da mulher e dos filhos. Pouco a pouco, sem violência, tenta corrigir as condições, por vezes miseráveis, da habitação; ensina o doente e as outras pessoas da casa a evitar, na medida do possível, o contágio; com o maior desvelo, interessa-se pela saúde da mulher e das crianças.

A enfermeira visitadora é, como se vê, um precioso «agente de ligação» entre o foco infectado e o dispensário.

Até há poucos anos, os dispensários, talhados pelo modelo Calmette, dedicavam-se, exclusivamente, à profilaxia individual e colectiva, abstendo-se de qualquer acção terapêutica.

Mas, em meios, como o nosso, dotados de precário arsenal anti-tuberculoso, êsses estabelecimentos são obrigados a socorrer, além dos doentes que não puderem internar-se, aqueles, cujo estado, consentindo, muito embora, um relativo trabalho, exige, contudo, certos cuidados médicos. Entre as aplicações terapêuticas dos dispensários destaca-se o pneumotórax, de Forlanini, que representa uma das mais notáveis aquisições no tratamento da tuberculose.

*Continua*



Locomotiva da companhia inglesa «London & North Eastern Railway», a primeira de uma das novas séries de máquinas destinadas a rebocar expressos aerodinâmicos

## RECORDANDO . . .

Pelo Sr. Carlos Parreira, Sub-chefe de Serviço da Divisão de Material e Tracção

(Continuação)

Já lá vão quarenta anos...

À cauda do comboio correio da noite, de Lisboa-Pôrto, foi atrelado um salão de serviço, no qual viajavam o Snr. Sub-Director da Companhia Rial dos Caminhos de Ferro Portugueses e o Inspector dos Telégrafos, Snr. Ataíde.

O Inspector Ataíde aliava às suas excelentes qualidades de empregado honesto e escrupuloso, uma alma bem formada e um coração bondosíssimo.

Foi justamente estimado por todos aqueles que tiveram o prazer de o conhecer e de com ele tratar.

O seu físico parecia, porém, contrastar com as suas excelentes qualidades morais. Era um verdadeiro colosso. Os seus braços eram uns enormes madeiros e terminavam por umas mãos colossais, cujos dedos, compridos e desmedidamente grossos, infundiam pavor a quem pensasse ser apertado por eles.

O comboio havia chegado a Coimbra e pouco tempo depois, em volta do salão, fazia-se uma grande algazarra.

O Sub-Director, a quem o barulho havia acordado, preguntou do seu quarto:

— Ó Ataíde, que foi? Que barulho é esse?

— Disse-me o chefe que são os estudantes que vão para o Pôrto e querem por força viajar neste salão, respondeu o bom Ataíde.

— Olha que ideia, retorquiu o Sub-Director.

Lá fora continuava a algazarra cada vez mais ensurdecedora.

O Sub-Director teve então uma inspiração e gritou:

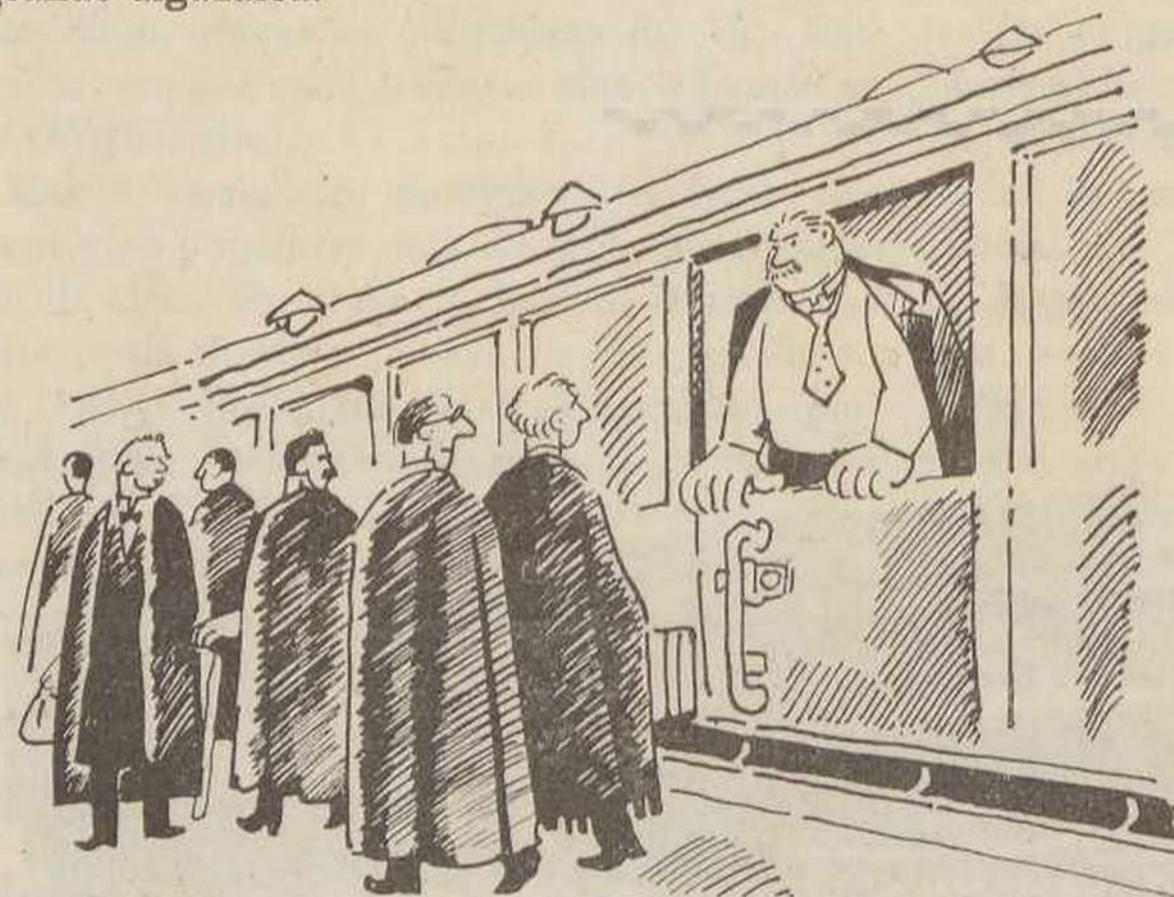
— Ó Ataíde, vai à janela e mostra-lhes as mãos. Mostra-lhes as mãos, Ataíde.

O Ataíde assomou à janela do salão e, estendendo os seus possantes braços, ia a recomendar silêncio, mas tal não foi preciso.

Os estudantes, ao verem aquelas mãos colossais, retiraram na melhor ordem, indo ocupar as carruagens que lhes pertencia.

— Então já se calaram? — Mostraste-lhes as mãos, Ataíde? perguntou o Sub-Director.

— Não sei se viram. Foram-se logo embora... respondeu o Ataíde.



Ó Ataíde, mostra-lhes as mãos! . . .

Desenho do arquitecto Cottinelli Telmo,  
da Divisão de Via e Obras.

\* \* \*

Quem sair de Coimbra para o Sul, pela linha férrea, poderá admirar um pouco além das pontes do Mondego, já quando a cidade se começa a perder de vista, o formoso sítio de Bencanta. A rara beleza da sua paisagem, o alegre encanto das ajardinadas moradias que a povoam e a benéfica vizinhança do rio, fazem dêste arrabalde coimbrão um dos recantos mais lindos da linha do Norte.

Pois há um quarto de século, Bencanta, a-pesar-da sua encantadora beleza se ajustar melhor



Aspecto da Rua Augusto Rosa, antiga Rua do Arco do Limoeiro,  
em Lisboa, mostrando a fachada norte da Sé

Desenho do Arquitecto Bernardino Coelho, Chefe  
de desenhadores na Divisão de Via e Obras.

a um quadro que manifestasse a alegria de viver, foi, infelizmente, cenário de uma tragédia comovente que se desenvolveu de uma maneira silenciosa e aterradora na qual não houve sequer uma frase de ternura a suavisar-lhe a realidade brutal. Únicamente lhe perturbou o silêncio o rolar vagaroso de um combóio, o silvo breve de uma locomotiva e o ranger sinistro de ossos humanos que se quebram.

Foi um suicídio que, como tantos outros, iria apenas aumentar o número dos casos vulgares nas linhas férreas, se não tivesse a avultá-lo o meio quase sobrehumano que o protagonista se serviu para correr para a morte e a cena tristemente comovedora que se passou depois, quando o cadáver foi retirado de sob a locomotiva.

Narremos a história:

Numa manhã de Junho de 1912, depois do combóio 52 (rápido Pôrto-Lisboa) haver passado as pontes do Mondego e quando já se aproximava do apeadeiro Bencanta, o maquinista notou a uma certa distância que um homem decentemente vestido acabava de saltar um muro e se deitava atravessado sobre um carril da linha ascendente com a cara virada para o lado de onde vinha o combóio.

Compreendendo-lhe o lamentável intento, mas vendo que ele se havia enganado na escolha da linha, pensou que naquela ocasião, pelo menos, o suicídio não iria por diante. Por isso limitou-se apenas a manter a marcha do combóio, que naquela ocasião ainda era vagarosa.

Quando, porém, a locomotiva já se aproximava, o homem notando o erro em que estava, olhou aflitivamente para o maquinista e, de súbito, quando menos isto era de esperar, fez tal esforço sobre si mesmo que, como projectado por uma mola oculta, foi cair com o corpo no carril da outra linha, no momento preciso em que chegava a primeira roda que apenas rolou mais o espaço suficiente para o trucidar.

O combóio parou e logo em seguida imensa gente se juntou anciosa por conhecer as causas da detenção do rápido naquele ponto.

Quando se estava a retirar o cadáver de sob a locomotiva e era observado pela assistência que comentava o caso a seu modo, ouviu-se de súbito um grito lancinante soltado por uma mu-

lher ainda nova que, aflita, se abraçou a outra exclamando:

— Olha quem é, Santo Deus! O nosso paisinho...

De novo o combóio retomou a sua marcha. Agora era preciso correr, correr muito, para se ganhar o tempo que se havia perdido, a fim de que à chegada a Lisboa não houvesse atraso que prejudicasse os passageiros ou que recordasse o triste incidente de Bencanta.

Porém, no espírito do maquinista vive ainda hoje a triste recordação da comovente tragédia. A pesar-de, na sua longa vida de locomotivas, ter presenciado, infelizmente, muitos casos desta natureza, na sua retina não mais se apagou a impressão do estranho olhar daquela pobre criatura que parecia suplicar-lhe que a deixasse morrer.

\* \* \*

Estávamos em Março de 1913.

Num dos dias deste mês, o combóio rápido n.º 55 havia partido de Pampilhosa com algum atraso.

Dali por diante, o maquinista resolveu recuperar o tempo perdido, apressando para esse fim a sua *Compound*, a qual, em casos tais, estava sempre pronta a satisfazer a vontade do seu condutor.

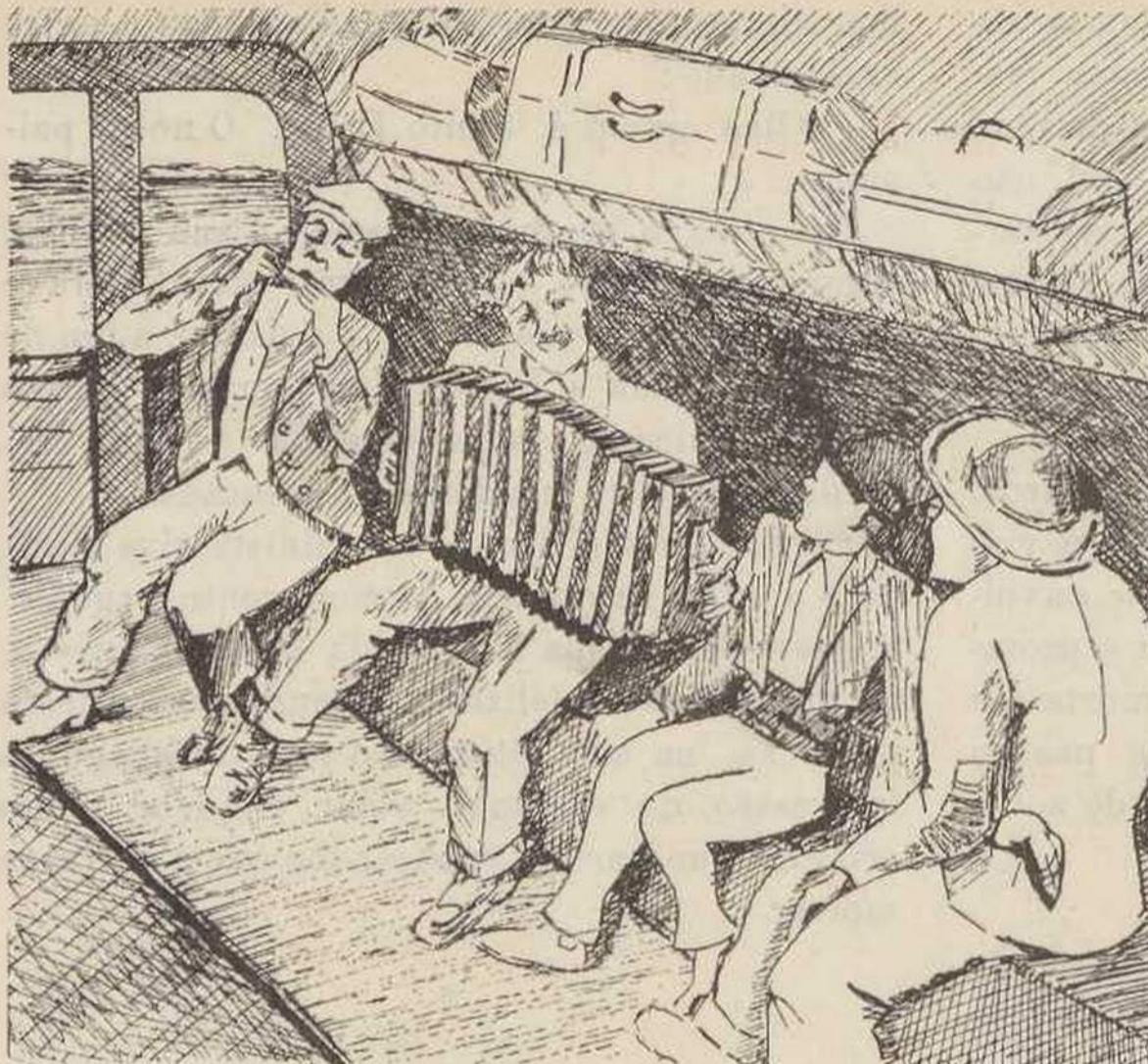
Assim, para além de Oliveira do Bairro, a velocidade adquirida já era muito vizinha dos 100 à hora.

Em breve, pois, o combóio atingiu o Alto das Quintans para então, ainda mais veloz, rolar pela pendente que se estende até Aveiro.

Muito de longe ainda, favorecido pela serenidade da noite, o maquinista pôde avistar abertos os sinais avançados daquela estação e, logo adiante, viu também os dois sinais vermelhos que marcavam a cauda do combóio 2210 que, como de costume, ali estava resguardado para dar passagem ao rápido.

Parecia não haver impedimento. O rápido podia entrar em Aveiro com a velocidade habitual.

Mas, logo a seguir, aos seus olhos treinados surgiu, ainda diminuída pela distância, mais



Alguns passageiros cantavam ao som da música de um harmónium

*Desenho de Gil Salazar, da Divisão de Exploração*

uma luz branca num ponto em que ele não estava acostumado a vê-la.

Estranhando este sinal a mais, tomou precauções até que se certificou, com espanto, que se tratava do indicador da agulha, que se encontrava invertida<sup>(1)</sup>.

Estava, pois, iminente uma colisão com a cauda do combóio 2210!!

Desesperadamente, o maquinista lançou mão de todos os recursos ao seu alcance, produzindo

<sup>(1)</sup> Em 1913 as agulhas e sinais de Aveiro eram já providos do sistema *Bouré*, mas, no mês a que nos referimos, por motivo de algumas reparações ou modificações parciais, o sistema de conjugação de sinais com agulhas não estava completo.

Foi isto que permitiu estarem os sinais abertos, com a agulha invertida.

uma violenta reação em todo o combóio, da qual resultou êste fazer uma paragem tão brusca como previdente, porque uma parte da locomotiva já havia entrado por linha errada, e a cauda do combóio 2210 estava a poucos metros de distância.

O maquinista, deveras impressionado, olhava para a frente, não podendo acreditar no que se havia passado.

Mas a posição da locomotiva chamava-o à realidade.

Não havia que duvidar. A coisa tinha estado séria.

O fogueiro (homem já idoso e muito prático), não tendo ainda compreendido a razão de tão estranha paragem, debruçou-se no pavilhão e, vendo tudo de relance, recolheu ao seu lugar dizendo, como se falasse consigo próprio: — Safa... vá lá um homem

livrar-se de uma destas!

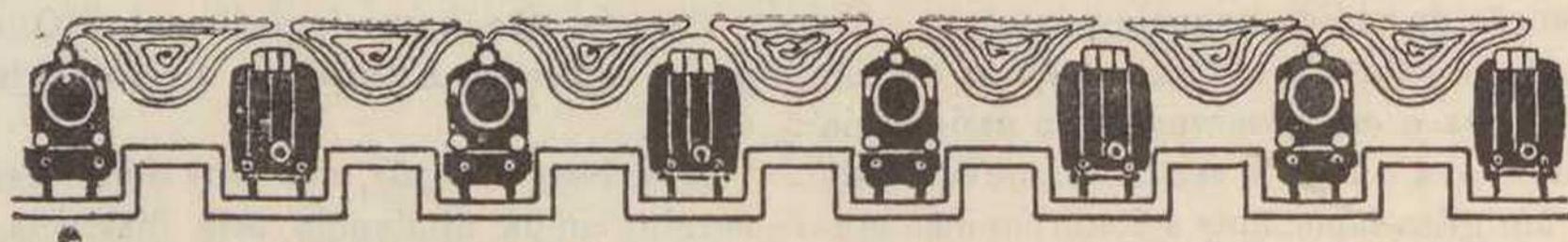
O Inspector da Exploração, que viajava no furgão, encontrou o agulheiro prostrado com uma sícope, junto da agulha.

Tinha sido atacado de doença súbita logo após a entrada do combóio 2210, não lhe tendo o mal permitido modificar a posição das agulhas para receber o rápido.

Quando êste combóio retomou a sua marcha para a estação, notou-se que, na carruagem atrelada à cauda do combóio 2210, alguns passageiros cantavam ao som da música de um harmónium.

Fôram felizes. Nem mesmo sabiam do que haviam escapado.

*(Continua)*



# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

P. n.º 690.— Peço dizer-me qual o preço do seguinte transporte:

90 sacas carvão de pedra nacional, 9.500 Kg.; 10 sacas carvão vegetal, 400 Kg.; carga pelo dono e descarga pela Companhia, de Tôrre da Gadanh-Minas a Barreiro, num vagão particular.

R.—

Distância 84 Km. | Carvão de pedra. Tabela 16 por V. C.  
| Carvão vegetal. Tarifa Geral 2.ª  
| Classe por carga suplementar.

#### Vagão:

Transporte \$94 × 6 × 10 .....	56\$40
Bónus de v. particular \$01 × 11 × 84 .....	9\$24
	47\$16
Evoluçãoes e manobras \$40 × 6 × 10 .....	24\$00
Descarga \$30 + \$10 × 6 × 10 .....	24\$00
Assistência .....	\$15
Impôsto de sêlo (5,05 %) .....	2\$39
Registo e aviso de chegada .....	1\$10
	98\$80
Adicional de 10 %.....	9\$88
"    " 5 %.....	5\$44
Soma.....	114\$12

#### Carga suplementar:

Transporte 4\$41 × 6 × 0,40 .....	10\$59
Manutenção 1\$00 × 6 × 0,40 .....	2\$40
	12\$99
Adicional de 10 %.....	1\$30
Arredondamento .....	\$04
Total .....	128\$45

P. n.º 691.— Quando uma remessa constar de mais de uma mercadoria e haja uma zona de acção não extensiva a todas elas, ou a cada mercadoria corresponder zona diferente, se o preço mais caro fôr o da mercadoria que beneficiar da zona que não é extensiva às restantes poder-se-á aplicar este preço?

Para melhor elucidação rogo discriminação da seguinte taxa:

6 caixas com vidros moldados para construção, peso 400 Kg.; um fardo de tecidos de algodão, peso 60 Kg. e 4 sacos com ferraduras, peso 200 Kg.

R.— O caso citado está ao abrigo do disposto na alínea b) da 9.ª Condição Geral de aplicação dos Capítulos I, II e III da Tarifa Especial n.º 1 de p. v..

Segue discriminação da taxa:

#### Distância 249 Km. — Tabela 24

Transporte 10\$29 × 11 × 0,66 .....	74\$71
Impôsto de sêlo (5,05 %) .....	3\$78
Manutenção 1\$00 × 11 × 0,66 .....	7\$26
Registo, aviso de chegada e assistência .....	1\$25
	87\$00
Adicional de 10 %.....	8\$70
Total.....	95\$70

P. n.º 692.— Peço a discriminação da seguinte taxa: Uma caixa com um tractor mecânico agrícola com o peso de 3.164 Kg., de Lisboa-Mar-Entrepôsto a Canha, em p. v..

R.— Segue a discriminação da taxa:

Supõe-se que a remessa não procede do estrangeiro. Vê a Circular n.º 830:

#### Distância 115 Km. — Tabela 25, com recargo de 15 %

$$5$58 + \frac{5$58 \times 15}{100} = 6$41,7$$

Transporte : 6\$41,7 × 11 × 3,17 .....	223\$77
Evoluçãoes e manobras : \$40 × 11 × 3,17 .....	13\$95
Imposto de sêlo .....	11\$31
Registo, aviso de chegada e assistência .....	1\$25
	250\$28
Adicional de 10 % .....	25\$03
Arredondamento .....	\$04
	275\$35
Entrepôsto (Aviso ao Públ. A n.º 442) 1\$00 × 10 .....	10\$00
Total.....	285\$35

P. n.º 693.—Peço me informe se o impôsto de assistência (§15), com que são onerados os transportes efectuados ao abrigo de tarifas especiais, se aplica nos processos de taxa de tôdas as rôdes ou se é aplicado apenas na rôde expedidora. Exemplo: no caso de transporte da A. R. para o M. D., cobra-se assistência

apenas para a A. R. ou também para o M. D.

R.—O imposto de §15, que se cobra nas taxas processadas ao abrigo das tarifas especiais, pertence à rôde expedidora.

No caso que apresenta, a cobrança pertence à taxa do percurso da A. R.



Inverno de 1936 (Ribeira de Santarém)

Fotog. de João José de Brito Abrantes, Empregado  
de 2.ª classe da Divisão de Exploração.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**Aviso ao Pùblico A. n.<sup>o</sup> 527.** — Amplia o serviço que prestava o apeadeiro de Meinedo, anulando e substituindo o Aviso ao Pùblico A. n.<sup>o</sup> 509 de 20 de Outubro de 1936.

**Aviso ao Pùblico A. n.<sup>o</sup> 528.** — Anuncia que Aveiro-Canal e Viana-Doca passam a expedir e a receber remessas de detalhe e estabelece as condições em que se faz êste serviço.

**Aviso ao Pùblico A. n.<sup>o</sup> 529.** — Estabelece a venda de bilhetes e o despacho de bagagens e cãis entre tôdas as nossas estações e as da Companhia do Norte de Portugal.

**Aviso ao Pùblico A. n.<sup>o</sup> 530.** — Anuncia o restabelecimento do Despacho Central de Colares a partir de 1 de Junho.

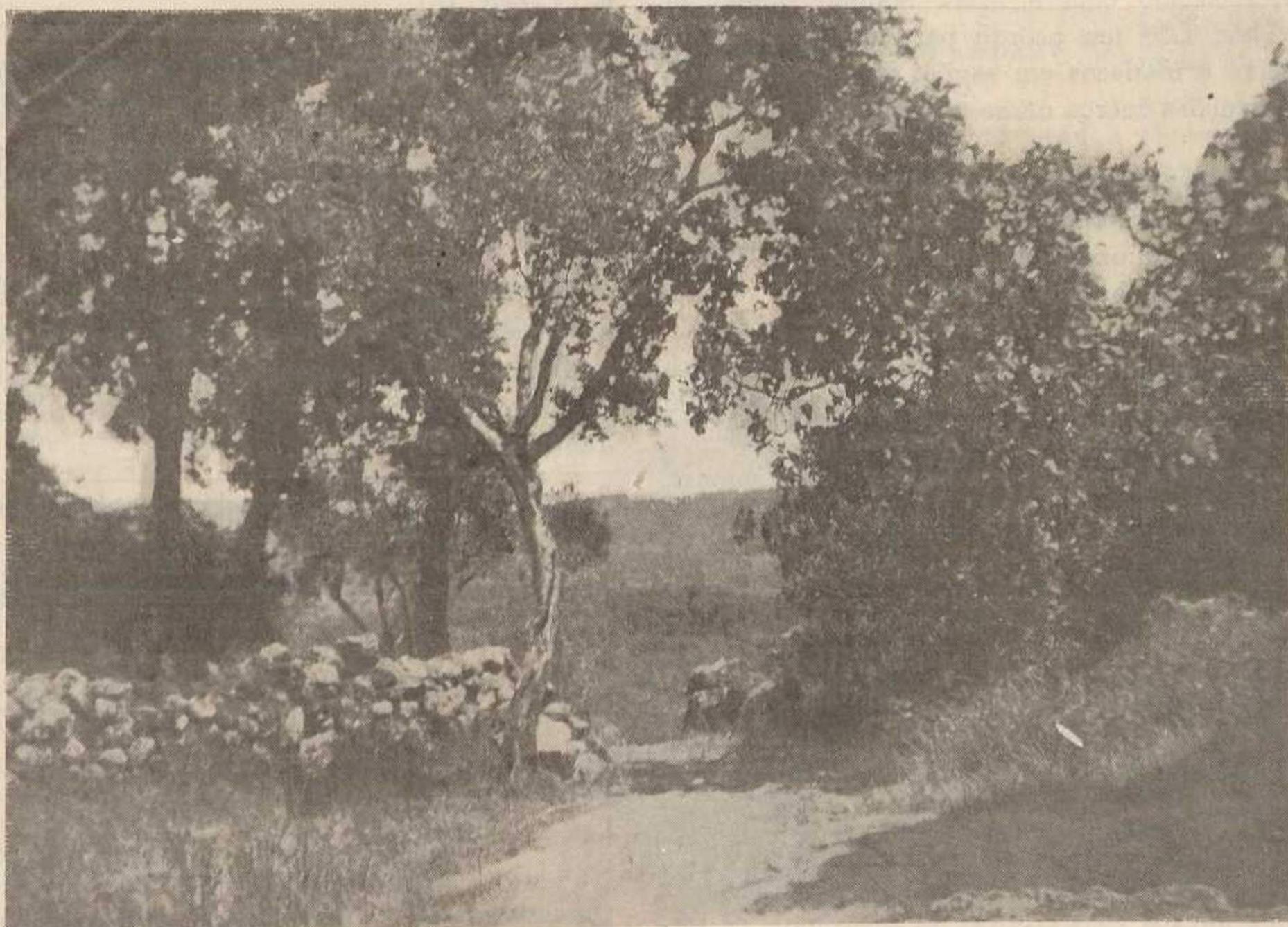
**Aviso ao Pùblico A. n.<sup>o</sup> 531.** — Anuncia o estabelecimento do serviço combinado entre a estação de Rêde e o Despacho Central de Mesão Frio.

**Carta-Impressa n.<sup>o</sup> 19.** — Refere-se à entrada em vigor da Tarifa Especial Interna n.<sup>o</sup> 22 de G. V. e seus Complementos (bilhetes de banhos).

**Tarifa de camionagem Rêde-Mesão Frio.** — Fixa os preços e condições dêste serviço combinado.

**Tarifa Especial Interna n.<sup>o</sup> 22 de G. V.** — Estabelece a venda de bilhetes de ida e volta de *tôdas* as nossas estações para as que servem as praias de banhos ou as estâncias de águas.

**1.<sup>o</sup> Complemento à Tarifa Especial Interna n.<sup>o</sup> 22 de G. V.** — Estabelece a venda de bilhetes de banhos em serviço combinado com a camionagem.



## II — Fiscalização

Comunicação Circular n.º 46. — Comunica que o jornal «Arquivo Nacional» passa de novo a ser transportado gratuitamente, visto ter sido restabelecido o respectivo contrato de publicidade.

Comunicação Circular n.º 47. — Presta esclarecimentos sobre a condição 9.ª da Tarifa Especial n.º 101 de G. V.

Comunicação Circular n.º 48. — Trata de transportes de serviço.

Comunicação Circular n.º 49. — Diz que a firma Martins & Ildefonso, L.ª, de Olhão, está autorizada a expedir «pescaria» em portes a pagar, de Olhão para quaisquer destinos da rede da Companhia.

Comunicação Circular n.º 50. — Comunica ter sido estabelecido com a firma Manuel Berenguel Vivas, L.ª um acôrdo para o transporte de peixe e mariscos em vagões isotérmicos, e dá instruções àcerca desse transporte.

Carta-Impressa n.º 86. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade e anexos extraviados na segunda quinzena do mês de Abril de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 87. — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que tomaram parte no Congresso de Rotary Internacional, realizado em Nice nos dias 6 a 11 de Junho de 1937.

Carta-Impressa n.º 88. — Comunica que aos delegados que tomaram parte no XIII Congresso de Caminhos de Ferro, realizado em Paris nos dias 31 de Maio a 12 de Junho de 1937, foi concedida uma viagem gratuita de ida e volta em 1.ª classe.

Carta-Impressa n.º 89. — Refere-se à revalidação dos anexos às Carteiras de Identidade de jornalistas.

Carta-Impressa n.º 90. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na primeira quinzena do mês de Maio de 1937 e que devem ser apreendidos.

Carta-Impressa n.º 91. — Trata da redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos legionários que tomaram parte na parada realizada em Lisboa no dia 28 de Maio de 1937.

Carta-Impressa n.º 92. — Trata da redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos filiados na Mocidade Portuguesa que tomaram parte na parada realizada em Lisboa em 28 de Maio de 1937.

Carta-Impressa n.º 93. — Diz que, ao abrigo da Ordem do Dia n.º 3794, as estações podiam vender, durante as comemorações do «28 de Maio», os bilhetes «Serviço Especial» que constam nas Instruções Complementares ao E 11 (pág. 16).

Carta-Impressa n.º 94. — Refere-se à redução de 50% concedida sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte dos figurantes que tomaram parte no Cortejo Folclórico realizado em Lisboa em 30 de Maio de 1937.

Carta-Impressa n.º 95. — Trata da redução de 50% no preço de transporte dos cãis que vieram figurar na 9.ª Exposição Canina Internacional de Lisboa, realizada em Lisboa em 5 e 6 de Junho de 1937.

**Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Maio de 1937**

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Periodo de 1 a 7	3.859	3.824	1.667	1.658	2.096	1.797
» » 8 » 14	4.444	3.896	1.862	1.861	2.263	2.032
» » 15 » 21	4.361	3.997	1.733	1.805	2.378	2.361
» » 22 » 31	5.341	5.425	2.297	2.397	3.093	3.113
Total.....	18.005	17.142	7.559	7.721	9.830	9.303
Total do mês anterior	18.136	18.564	8.225	8.106	10.449	9.170
Diferença...	— 131	— 1.422	— 666	— 385	— 619	+ 133

# Factos e informações

## Dirigíveis

No dia 6 de Maio, quando, pelas dezanove horas, aterrava no aeródromo de Lakehurst (Nova York), o grande balão dirigível *Hindenburg* explodiu, caiu a arder no solo e ficou reduzido a um montão informe de ferragens e destroços calcinados.

Este ano foi a primeira viagem, e infelizmente também a última, que a famosa aeronave fez para a América do Norte, onde devia de futuro ir três vezes por mês.

Na ocasião da catástrofe havia a bordo 97 pessoas, das quais 36 eram passageiros.

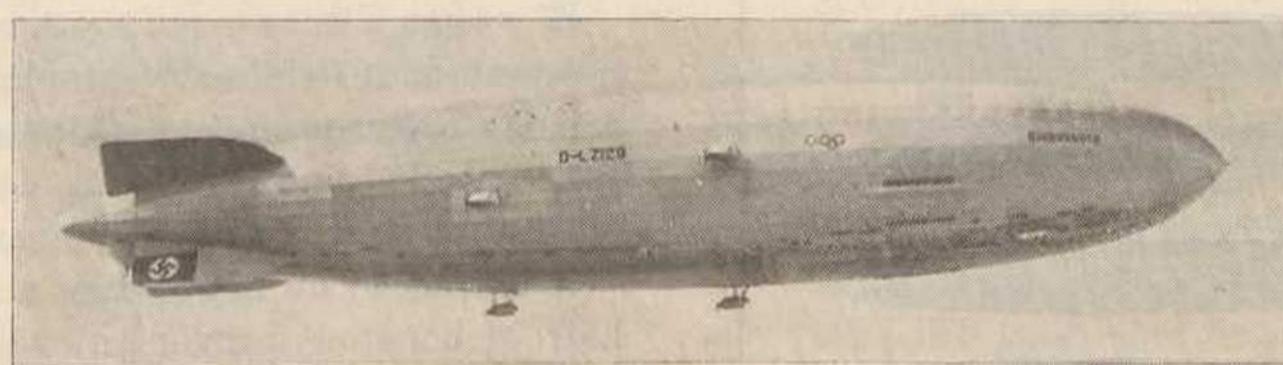
Morreram 12 viajantes e 22 homens da equipagem, entre os quais se inclui o comandante Lehmann, cujo desaparecimento constitui perda irreparável para a ciência aeronáutica.

Só 32 pessoas ficaram ilesas e destas, 9 eram passageiros.

No aeródromo esperavam o *Hindenburg*, além dos empregados usuais, muitos espectadores, entre os quais havia 70 pessoas que o deviam tomar a-fim-de-virem à Europa assistir à coroação do rei de Inglaterra.

A magestosa aeronave ao cair em chamas fez ainda três vítimas na numerosa assistência.

O espanto que o desastre causou foi grande em todo o mundo civilizado em virtude das viagens dos dirigíveis alemãis gosarem de justa fama de segurança.



O dirigível *Hindenburg* fotografado em Portugal por ocasião da sua passagem, em 7 de Novembro de 1936

Na realidade, havia motivos para conceder toda a confiança às famosas aeronaves germânicas, pois já fez oito anos que orgulhosamente começaram a cruzar os ares em travessias transoceânicas sem que nunca um único passageiro fôsse sequer ferido.

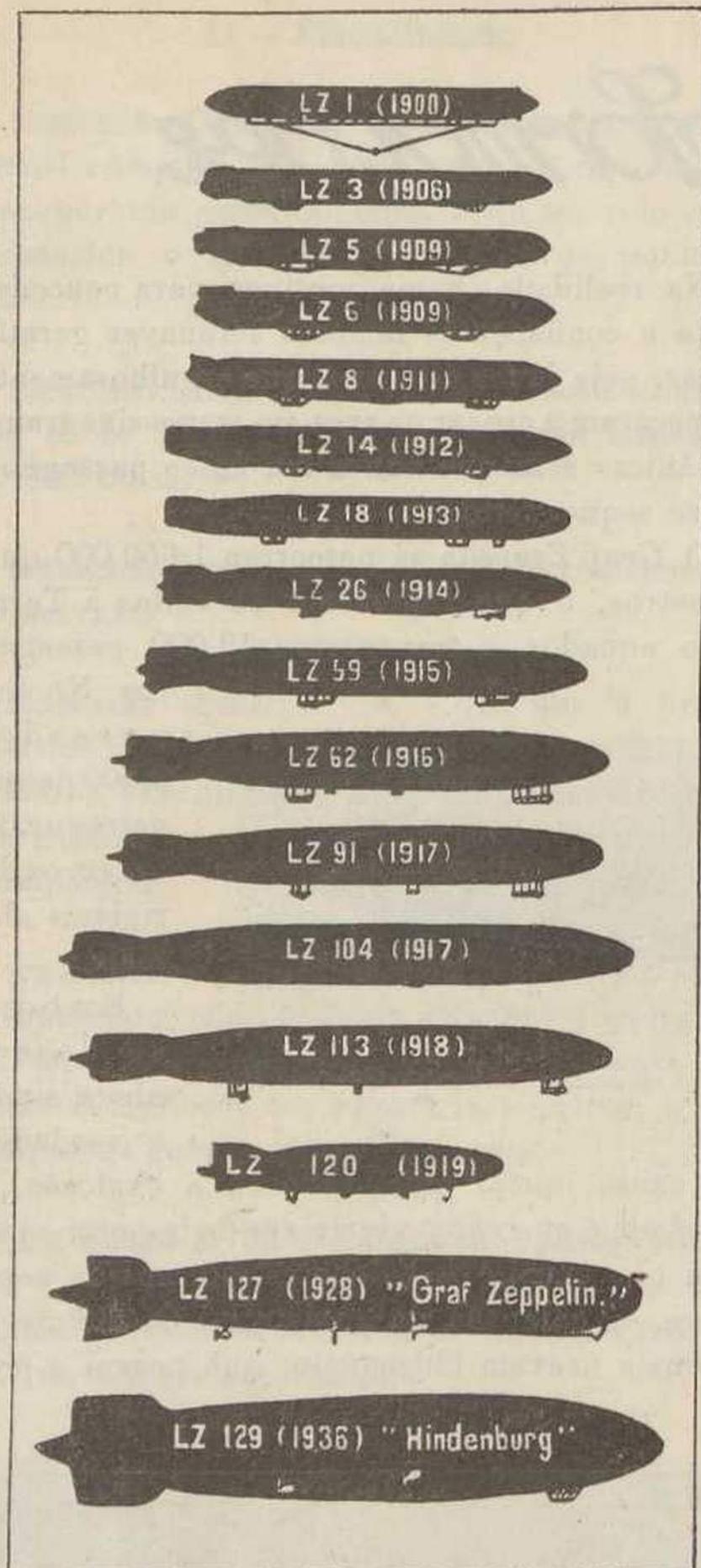
O *Graf Zeppelin* já percorreu 1:650.000 quilómetros, o que representa 41 voltas à Terra pelo equador, e transportou 13.000 passageiros. No ano passado, 3.500 passageiros utilizaram os dirigíveis alemãis.

Embora se desconheça ainda a verdadei-

ra causa inicial que provocou a explosão, a verdade é que não pode deixar de imputar-se ao gás que enchia os balonetas internos da aeronave, a extensão da catástrofe. Os dirigíveis alemãis usavam hidrogénio, que possui a pre-



Durante uma refeição na sala de jantar do *Hindenburg*

Perfis sucessivos dos balões dirigíveis, tipo *Zeppelin*

ciosíssima qualidade de ser o mais leve dos gases conhecidos, de fácil e económica produção mas tendo o grave inconveniente de estrema inflamabilidade.

Está de há muito resolvido substituí-lo pelo hélio, gás inerte, embora menos leve, mas de produção caríssima que hoje só se faz com vantagem na América do Norte, em virtude de certas condições naturais, facto que tem impedido o seu emprêgo na Europa.

É curioso notar que a existência deste gás

foi assinalada por P. I. C. Janssen em 1868 ao analisar minuciosamente o espectro da cromosfera solar que apresenta um traço brilhante junto ao produzido pelo sódio. Ao elemento desconhecido deu-se então o nome de hélio, o qual só em 1895 foi efectivamente descoberto por W. Ramsay que o conseguiu isolar extraíndo-o do minério raro conhecido pelo nome de cleveite.

O hélio é um produto de desintegração das substâncias radioactivas; um grama de rádio pode dar por ano 160 milímetros cúbicos desse gás; existe no ar, numa percentagem mínima (1 : 250.000 em volume), em minérios raros (torianite, monazite) e sobretudo nas emanações naturais de gases das fontes de petróleo.

E' nestas últimas que na América do Norte o captam industrialmente com instalações apropiadas junto dos poços de petróleo do Texas conseguindo uma produção de cerca de um milhão de metros cúbicos por ano.

A extração do hélio exige a liquificação dos hidrocarbonetos provenientes dos poços de petróleo o que é elaborado com aparelhagem semelhante à utilizada para a obtenção do ar líquido.

Por distilação fraccionada chega-se a uma mistura de neon e de hélio que se separam com facilidade atendendo a que a temperatura de ebulição desse último é — 268°,8 e a pressão crítica 12,26 atmosferas.

Consegue-se o hélio com o grau de pureza de 92% a 93%.

Vem talvez a propósito dizer que fez no passado dia 8 de Março vinte anos que faleceu o conde de *Zeppelin*, tenaz propugnador e valorizador do *mais leve do que o ar*, segundo o sistema denominado *rígido*.

O sábio conde deixou discípulos da maior envergadura técnica e científica que têm feito progredir a genial ideia por forma digna da maior admiração.

Numa das gravuras indicamos os perfis de vários tipos de dirigíveis construídos que usam o nome de *Zeppelin*. A ordem cronológica põe bem em evidência a evolução conseguida com grandes esforços técnicos e financeiros.

O problema capital do balão dirigível ada-

ptado aos serviços comerciais resume-se a duas condições essenciais:

1.<sup>a</sup> — Grande capacidade volumétrica com mínimo peso construtivo;

2.<sup>a</sup> — Forma aerodinâmica para reduzir o mais possível a resistência do ar.

A força ascensional de um dirigível é directamente proporcional ao volume de gás armazenado, mas o peso da armadura cresce com o aumento da superfície do balão. Além disso, torna-se necessário obter o maior excesso de força ascensional a-fim-de permitir o transporte da máxima carga útil.

Também é intuitivo que a velocidade mais elevada que um determinado motor pode imprimir a uma aeronave depende da forma aerodinâmica desta.

Infelizmente estas condições não são conciliáveis porque a prática tem demonstrado que a forma aerodinâmica ideal não consente uma capacidade de carga suficiente. Por tais motivos, tem havido a necessidade de restrições e de soluções intermédias cujo estudo, iniciado pelo conde de Zeppelin, tem sido continuado brilhantemente por numerosos cientistas e técnicos que julgaram ter atingido o tipo mais perfeito com a execução do L. Z. 129 baptizado com o nome venerando de *Hindenburg*.

A desaparecida aeronave tinha 248 metros de comprimento, 41 de diâmetro máximo, pesava 195 toneladas, armazenava 190.000 metros cúbicos de hidrogénio e podia transportar uma carga comercial de 20 toneladas.

O programa de construções da Companhia dos Dirigíveis Zeppelin previa a execução de três outras aeronaves iguais ao *Hindenburg* até 1939, das quais a L. Z. 130 está bastante avançada.

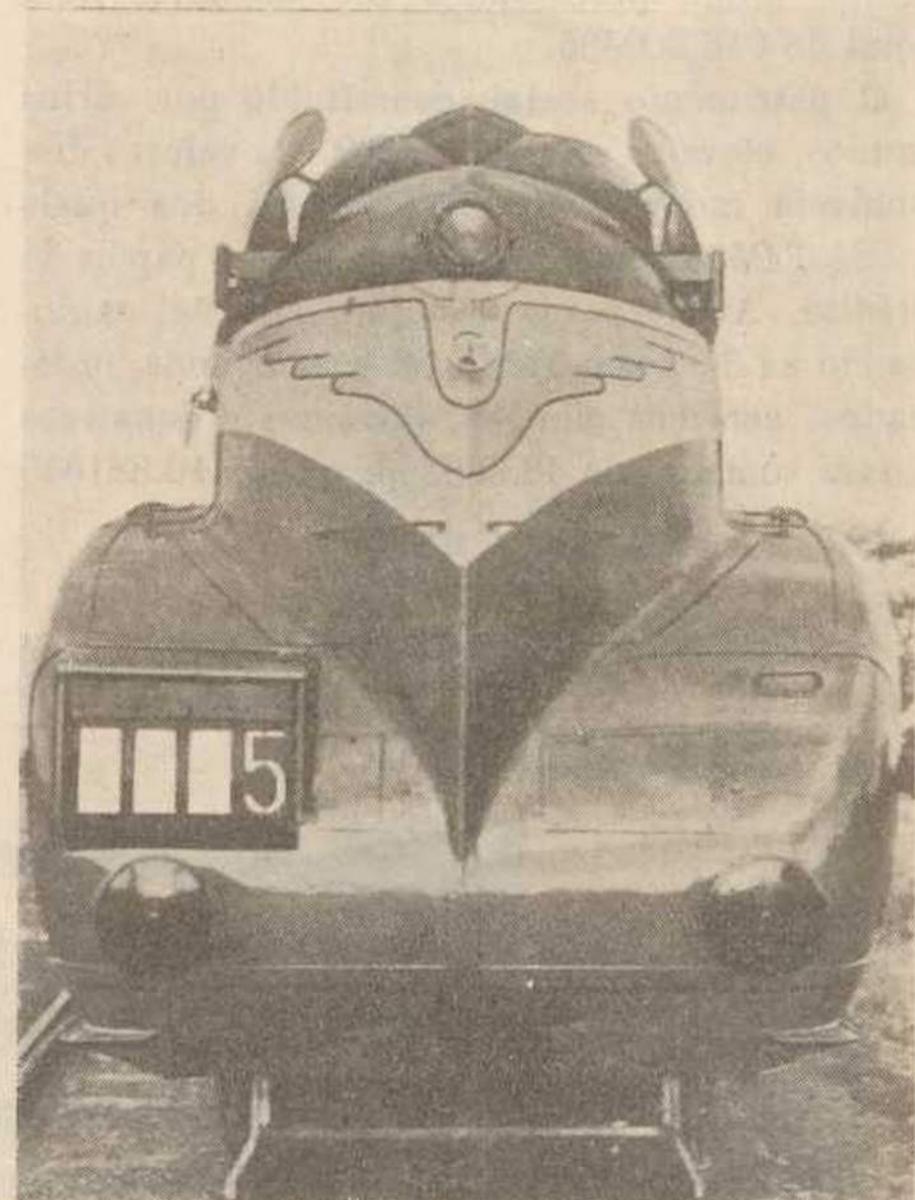
### A Previdência do Ferro-viário Reformado

Desta associação de socorros mútuos, com sede na cidade do Pôrto, recebemos o relatório da gerência do ano findo, do qual vamos extractar alguns interessantes números, que

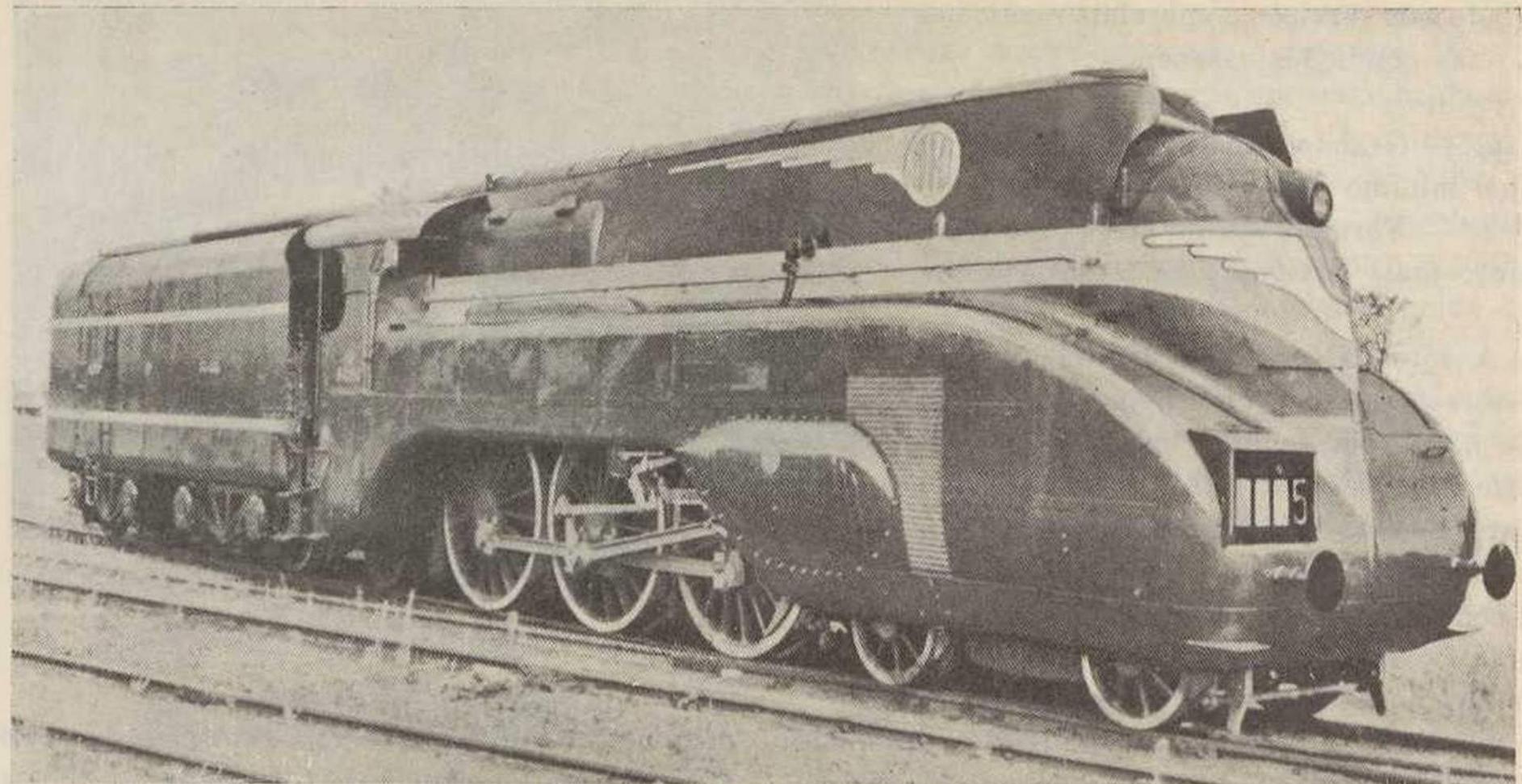


A bordo do *Hindenburg*: o salão de jogos com o piano de duralumínio

demonstram o grau de prosperidade que atingiu esta instituição. O número de sócios existentes em 31 de Dezembro de 1936 elevava-se a 5.721, dos quais 1.943 subscreram o capital de 10.000\$00. Durante o ano foram aprovadas 363 inscrições de novos sócios e 47



O estranho aspecto de uma locomotiva aerodinâmica dos Caminhos de Ferro do Norte (França)



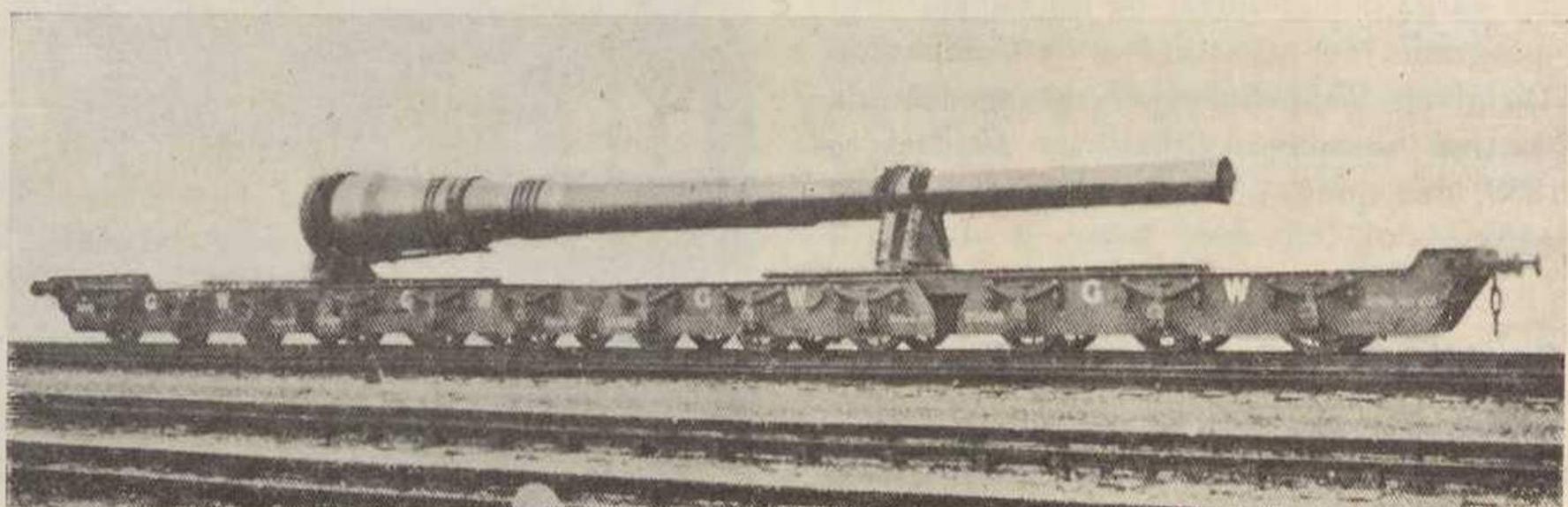
Outro aspecto de uma locomotiva aerodinâmica dos Caminhos de Ferro do Norte (França)

aumentos de capital. No mesmo período de tempo foram processados 150 subsídios num total de 916.300\$95.

O património social, constituído por vários fundos, eleva-se a 2.413.510\$39. Os valores disponíveis montam a 1.959.966\$14, dos quais 1.284.650\$00 estão representados em papéis de crédito. As despesas de administração, englobando as despesas gerais, de propaganda, ordenados, serviços clínicos, jurídicos e donativos foram sómente de 43.868\$65, menos 10.881\$35

do que os orçamentados. Não queremos terminar sem nos referirmos a um facto notável sucedido durante a gerência finda: trata-se da compra em boas condições de um edifício onde se encontra agora instalada a sede da associação. Esta aquisição, segundo se lê no relatório, permite um rendimento líquido de 10,7% ao ano, o que é bastante interessante.

Os corpos gerentes do exercício findo devem estar justamente orgulhosos com os bons resultados da sua gestão.



Vagão especial de 12 eixos, transportando o canhão de um navio, que pesa 110 toneladas e tem cerca de 19 metros de comprimento

## Nova divisão administrativa

O novo Código Administrativo, aprovado pelo decreto-lei n.º 27.424, de 31 de Dezembro último, alterou sensivelmente a nossa antiga divisão administrativa.

Este importante diploma considera-se em experiência pelo período de dois anos, durante os quais certamente se evidenciarão, se as houver, as deficiências do novo regimen administrativo que se pretende instituir, sendo então publicado o código definitivo, com as alterações que a prática tiver aconselhado.

Por ser útil e interessante o conhecimento da actual divisão administrativa, a seguir se indicam as províncias do nosso País, seus distritos e concelhos.

### Província do MINHO

Capital: Braga.

Braga .....	Amares.
	Barcelos.
	Braga.
	Cabeceiras de Basto.
	Celorico de Basto.
	Esposende.
	Fafe.
	Guimarães.
	Póvoa de Lanhoso.
	Terras do Bouro.
	Vieira do Minho..
	Vila Nova de Famalicão
	Vila Verde.
	Arcos de Valdevez.
	Caminha.
	Melgaço.
	Monsão.
	Paredes de Coura.
	Ponte da Barca.
	Ponte do Lima.
	Valença.
	Viana do Castelo.
	Vila Nova da Cerveira.

### Província de TRÁS-OS-MONTES e ALTO DOURO

Capital: Vila Real.

Vila Real.....	Alijó.
	Boticas.
	Chaves.
	Mesão Frio.
	Mondim de Basto.
	Montalegre.
	Murça.

Vila Real .....	Pêso da Régua.
	Ribeira de Pena.
	Sabrosa.
	Santa Marta de Penaguião.
	Valpaços.
	Vila Pouca de Aguiar.
	Vila Real.
	Alfândega da Fé.
	Bragança.
	Carrazeda de Ansiães.
	Freixo de Espada-à-Cinta.
	Macedo de Cavaleiros.
	Miranda do Douro.
	Mirandela.
	Mogadouro.
	Tôrre de Moncorvo.
	Vila Flor.
	Vimioso.
	Vinhais.
	Guarda.....   Vila Nova de Fozcoa.
	Armamar.
	Vizeu .....
	Lamego.
	S. João da Pesqueira.
	Tabuaço.

### Província do DOURO LITORAL

Capital: Pôrto.

Pôrto.....	Amarante.
	Baião.
	Felgueiras.
	Gondomar.
	Lousada.
	Maia.
	Marco de Canaveses.
	Matozinhos.
	Paços de Ferreira.
	Paredes.
	Penafiel.
	Pôrto — 1.º bairro.
	Pôrto — 2.º bairro.
	Póvoa de Varzim.
	Santo Tirso.
	Valongo.
	Vila do Conde.
	Vila Nova de Gaia.
	Arouca.
	Castelo de Paiva.
	Espinho.
	Feira.
	Resende.
	Sinfâis.

### Província da BEIRA ALTA

Capital: Vizeu.

Vizeu .....	Carregal do Sal.
	Castro Daire.
	Mangualde.

Vizeu .....	Moimenta da Beira.	Coimbra .....	Góis.
	Mortágua.		Lousã.
	Nelas.		Mira.
	Oliveira de Frades		Miranda do Corvo.
	Penalva do Castelo.		Montemor-o-Velho.
	Penedono.		Penacova.
	Santa Comba Dão.		Penela.
	S. Pedro do Sul.		Poiares.
	Sátão.		Soure.
	Sernancelhe.		Águeda.
	Tarouca.		Albergaria-a-Velha.
	Tondela.		Anadia.
	Vila Nova de Paiva.		Aveiro.
	Vizeu.		Estarreja.
Coimbra .....	Vouzela.		Ilhavo.
	Oliveira do Hospital.	Aveiro.....	Mealhada.
	Tábua.		Murtosa.
	Aguiar da Beira.		Oliveira de Azeméis.
	Almeida.		Oliveira do Bairro.
	Celorico da Beira.		Ovar.
	Figueira de Castelo Rodrigo.		S. João da Madeira.
	Fornos de Algodres.		Sever do Vouga.
	Gouveia.		Vagos.
	Guarda.		Vale de Cambra.
Guarda .....	Manteigas.	Leiria .....	Alvaiázere.
	Meda.		Ancião.
	Pinhel.		Batalha.
	Sabugal.		Castanheira de Pêra.
	Seia.		Figueiró dos Vinhos.
	Trancoso.		Leiria.
			Pedrogam Grande.
			Pombal.

#### Província da BEIRA BAIXA

Capital : Castelo Branco.

Castelo Branco...	Belmonte.	Santarém .....	Santarém .....
	Castelo Branco.		Vila Nova de Ourém.
	Covilhã.		
	Fundão.		
	Idanha-a-Nova.		
	Oleiros.		
	Penamacor.		
	Proença-a-Nova.		
	Sertã.		
	Vila de Rei.		
	Vila Velha de Ródão.		
Coimbra .....	Pampilhosa da Serra.		
Santarém .....	Mação.		

#### Província da BEIRA LITORAL

Capital : Coimbra.

Coimbra .....	Arganil.	Santarém .....	Golegã.
	Cantanhede.		Rio Maior.
	Coimbra.		Salvaterra de Magos.
	Condeixa-a-Nova.		Santarém.
	Figueira da Foz.		Sardoal.

#### Província do RIBATEJO

Capital : Santarém.

Santarém .....	Abrantes.	Ferreira do Zêzere.	Coruche.
	Alcanena.		Golegã.
	Almeirim.		Rio Maior.
	Alpiarça.		Salvaterra de Magos.
	Benavente.		Santarém.
	Cartaxo.		Sardoal.
	Chamusca.		Tomar.
	Constância.		Tôrres Novas.
	Coruche.		Vila Nova da Barquinha.



# Pessoal!

## Actos dignos de louvor

O assentador do distrito n.º 91, Snr. João Prazeres, tendo encontrado caído na linha um baú contendo objectos, pertencente a um fogueiro, procurou imediatamente entregar-lo ao dono.

O guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe, Snr. Francisco Teodoro Póvoas, encontrou em 7 de Abril

passado, na linha marginal de Santa Apolónia um porta-moedas contendo dinheiro, participando imediatamente o caso aos seus superiores.

O Limpador da Revisão de M. C. do Douro, Sr. António Pereira de Sousa, quando procedia à limpeza de uma carruagem no dia 28 de Abril último, encontrou debaixo de um banco um embrulho contendo a quantia de 4.924\$00, de que fez entrega imediata aos seus superiores.

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Francisco Pedro

Sub-Chefe de Depósito

Admitido como Servente auxiliar em 26 de Julho de 1897



Abílio Rodrigues

Chefe de distrito

Admitido como Assentador em 26 de Junho de 1897

O Limpador da Revisão de M. C. de Lisboa, Sr. Francisco Garcia, quando procedia à limpeza de uma carruagem no dia 1 de Abril último, encontrou uma carteira contendo vários documentos e a quantia de 870\$00, de que fez entrega imediata aos seus superiores.

E' também digno de louvor o acto de honestidade praticado pelo carregador, Snr. Herculano da Silva que, tendo encontrado na via pública uma nota de Esc. 100\$00, a entregou imediatamente à Polícia.

## Nomeações

Mês de Abril

### EXPLORAÇÃO

**Carregadores:** Joaquim de Sousa Vieira, António Júlio Ferreira e António Rodrigues.

## Promoções

Mês de Maio

### VIA E OBRAS

**A Chefes de Ianço de 2.<sup>a</sup> classe:** Joaquim Almeida, José Beja dos Santos e Manuel Francisco Henriqueta.

## Agentes reformados

Mês de Maio

### EXPLORAÇÃO

*Abrahão Rodrigues Geitoaria, Chefe principal.  
João Ferrão Pais, Encarregado de apeadeiro.*

*António Pinto da Cruz, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe.*  
*Bernardino Coimbra, Revisor principal.*  
*António Custódio, Capataz principal.*  
*Bernardino Lopes, Guarda.*  
*Eduardo Carvalho, Guarda.*  
*Joaquim da Silva, Carregador.*  
*Maria da Conceição Pais Soares, Guarda de P. N.*  
*Ana Margarida, Guarda de P. N.*

#### VIA E OBRAS

*João Avelar, Ajudante de secção.*  
*Manuel José, Chefe de lanço de 1.<sup>a</sup> classe.*  
*Marat Marques Firmino, Fiel de 1.<sup>a</sup> classe.*  
*Caetano Manso, encarregado de pedreiras.*  
*José Farias, Chefe de distrito.*  
*José Marques, Chefe de distrito.*  
*Alvaro da Mota, Assentador de distrito.*  
*Pedro Cestinho, Assentador de distrito.*  
*Manuel Neves Braz, Assentador de distrito.*  
*Filipe António, Assentador de distrito.*

*Aires de Araújo, Servente de armazém.*  
*Gertrudes Marques, Guarda de distrito.*  
*Maria José, Guarda de distrito.*  
*Rozária Gameiro, Guarda de distrito.*  
*Maria das Dores, Guarda de distrito.*  
*Ana de Jesus, Guarda de distrito.*  
*Justina Castanheira, Guarda de distrito.*  
*Laura Barahona, Guarda de distrito.*  
*Tereza Conceição, Guarda de distrito.*  
*Dionisio Castanheira, Guarda de distrito.*  
*Clara Pires, Guarda de distrito.*  
*Delfina da Silva, Guarda de distrito.*  
*Joaquina de Jesus, Guarda de distrito.*  
*Maria José, Guarda de distrito.*  
*Tereza Pedroso, Guarda de distrito.*  
*Rosa de Jesus, Guarda de distrito.*  
*Maria José, Guarda de distrito.*  
*Rosalina Antónia, Guarda de distrito.*  
*Tereza Ramos dos Santos, Guarda de distrito.*  
*Maria do Rozário, Guarda de distrito.*  
*Maria dos Santos, Guarda de distrito.*



## Falecimentos

Mês de Abril

## EXPLORAÇÃO

† *João António de Carvalho*, Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe de Lisboa.

Admitido como Carregador suplementar em 5 de Outubro de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Março de 1928 e Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1935.

Mês de Maio

## EXPLORAÇÃO

† *Joaquim Mendes*, Sub-Chefe de Repartição do Serviço de Fiscalização.

Admitido como Praticante em 16 de Fevereiro de 1907, foi nomeado Amanuense provisório em 1 de Janeiro de 1909, promovido a Amanuense de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1910 e a Sub-Chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1932.

† *José Correia*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Altarelos.

Nomeado Carregador em 24 de Março de 1923, foi promovido a Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Novembro de 1925.

† *Manuel Rodrigues Ferreira*, Rondista de Gaia.

Nomeado Rondista em 21 de Junho de 1924.

## MATERIAL E TRACÇÃO

† *José da Costa Pinto*, Ensebador de 2.<sup>a</sup> classe da Revisão de M. C. do Minho.

Admitido em 8 de Julho de 1920, como Limpeador de máquinas provisório, ingressou no quadro em 10 de Abril de 1927 e nomeado Ensebador de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Junho de 1928.

† *José Cirilo Primavera*, Chefe de Secção das Oficinas Gerais.

Admitido em 26 de Agosto de 1908, como Aprendiz de estofador auxiliar, nomeado Praticante de Escritório em 11 de Janeiro de 1910 e promovido a Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1936.

## VIA E OBRAS

† *Victorino Gonçalves*, Chefe do distrito n.º 31. Admitido como Assentador em 21 de Março de 1908.

† *António Ferreira*, Chefe do distrito n.º 431.

Admitido como Assentador em 3 de Novembro de 1915.

† *Francisca da Costa*, Guarda do distrito n.º 82.

Admitida como Guarda em 21 de Abril de 1912.



† *Joaquim Mendes*  
Sub-Chefe de Repartição



† *José Cirilo Primavera*  
Chefe de Secção das Oficinas Gerais



† *José da Costa Pinto*  
Ensebador de 2.<sup>a</sup> classe



† *José António de Carvalho*  
Guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe

**15** — O Sr. «Monteiro» é um belo caçador — 3.

Manelik

**16** — O chefe da seita jogou com a ponta do cigarro fóra — 4.

Ótrebla

**17** — O furacão foi tão violento que derrubou o pilar para reforço do muro — 2.

Augusto

**18** — Todos os produtos agrícolas são novidades da terra — 3.

O Profeta

(A Britabrantes)

**19** — É um despropósito tanta gritaria — 6.

Sardanápolo

Transpostas

**20** — Esta ave será belga? — 2.

Athos

**21** — O clero de uma plantação parte de terrenos cultivados em que as plantas não medram — 3.

Alerta

**23** — 3-A arrematação trienal da bebida alcoólica foi bom negócio — 2.

Fé

**24** — 3-Não acha que é lindo o destino d'este homem? — 2

Bastos

**25** — 3-Esta «árvore» na sua queda, destruiu um aparelho de tirar água dos rios — 2.

O Profeta

(Ao confrade Britabrantes)

**26** — 3-Todo o que ouve um aparelho de T. S. F. elogia o seu inventor — 2.

Roldão

**27** — 3-Sobre a soleira da porta encontrei o antigo gibão de couro para guerreiros — 2.

D. Quixote

**28** — 3-Numa casa baixa onde se toma o frésco celebra-se a festa de um amigo — 2.

Mefistófeles

**29** — 3-Pelo que brilha, parece que é de cobre polido este «gênero de aves trepadoras insectívoras» — 2.

Theseu

**30** — 3-É tanto o frio que já vi entorpecido um pássaro — 2.

Costasilva

### Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Julho de 1937

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional.. kg. 2\$50 e	2\$60	Far.ª de milho amarelo. kg.	1\$35	Queijo flamengo .....	kg. 2\$00
» Valenciano ..... kg.	2\$85	» » trigo .....	2\$15	Sabão amêndoа .....	» \$95
Açúcar de 1.º Hornung »	4\$35	Farinheiras .....	7\$00	» Offenbach..... »	2\$40
» 2.º » "	4\$15	Feijão amarelo .....	1\$60	Sal..... lit.	\$30
» pilé .....	4\$30	» branco .....	1\$60	Sêmea..... kg.	\$75
Azeite de 1.º ..... lit.	9\$00	» fraude..... 1\$20 e	1\$20	Toucinho .....	» 8\$00
» 2.º ..... "	8\$80	» manteiga .....	1\$80	Vinagre .....	lit. 1\$05
Bacalhau inglês 4\$70, 5\$20 e	5\$70	Lenha..... kg.	§20	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	1\$70
» Islândia..... kg.	4\$30	» de carvalho..... "	§25	» » -Em Lisboa... "	1\$60
Bacalhau Port. 4\$05, 4\$30, 4\$35, 4\$40 e	4\$80	Manteiga .....	15\$00	» » -Rest. Armazens "	1\$45
» Sueco . 4\$20, 4\$40 e	4\$70	Massas .....	3\$40	» tinto-Em Campanhã... "	1\$70
Banha..... "	8\$40	Milho .....	§85	» » -Em Gaia.... "	1\$70
Batatas..... " variável		Ovos .....	duz. variável	» » -Em Lisboa.... "	1\$60
Carvão sôbro kg. §50, §55 e	§60	Presunto .....	kg. 11\$00	» » -Restant. Armazens "	1\$45
Cebolas..... kg. variável		Petróleo- Em Lisboa...	lit. 1\$30		
Chouriço de carne .....	14\$00	Petróleo-rest. Armazens	" 1\$35		
Far.ª de milho branco .. "	1\$40	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 do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Além dos gêneros 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 d'este 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.).