



BOLLETIM
A.C.P. ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DOS CAMÉTIPO PORTUGUEZ

5.º ANO—N.º 43—JANEIRO DE 1961

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

QUADROS DE DISTINÇÃO

SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO
Roldão, 6 votos Produção n.º 18	Roldão, 4 votos Produção n.º 6	Cagliostro, 5 votos Produção n.º 12

QUADRO DE HONRA

Mefistófeles, (2), Britabrantes (2), e Cagliostro (2).
--

QUADRO DE MÉRITO

Costasilva (19,1), Cruz Kanhoto, (19,0), Jua (17,8) e Reporter X' (17,2)

Soluções do n.º 41

1 — O primeiro e o último algarismos, devem ser diferentes e não seguidos. 2 — Ostags-ogás. 3 — Peiteiro-pero. 4 — Alapar-apar. 5 — Gatina-gana. 6 —

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	A	L	C	A	T	I	F	A		
2	P	I	A			N	O	B		
3	I	R		A	B			X	E	
4	R	E		A	N	A	O	A	L	
5	A	P	R	A	L	D	A		J	
6	M	A	A	T	O	R	A		I	
7	G	E		C	O	N	E	A	N	
8	A	I		S	A			O	H	
9	R	V	A			A	R		O	
10	C	A	R	A	C	H	A	R	E	R

19 — Janeiras. 20 — Vaza-barris 21 — Asicia. 22 — Osso. 23 — Vidé gravura junta.

Novíssimas

1 — Foi espontânea a coragem com que comprou aqueles bonecos que se mexem por meio de cordeis! — 2-2.

Cagliostro

2 — Ha uma arma ofensiva que demora muito a expelir o tiro — 2-2

Cagliostro

3 — A «repetição» de não regares a agucena causa-me tristeza — 1-1

Britabrantes

(A. C. P. B.)

4 — O sinal de referência que remete o leitor para outro ponto, foi escrito à «pena» evitando assim um recado — 2-1

Britabrantes

(A. C. P. B.)

5 — Depois de fazer entrega do trabalho, só mediante novo ajuste o posso acrescentar — 2-1

Roldão (A. C. L. B.)

6 — Torna-se ameaçador mas oferece linda vista os relâmpagos longínquos — 3-1

Cruz Kanhoto

7 — Charada em verso

(Descendo boas-festas a todos os ferro-viários da C. P.)

Meia noite bateu. No campanário, o sino,
Num compasso dolente, ao longe a voz soltou!
Nasceu o Ano Novo, alegre como um hino,
Morreu o ano velho, esp'rança que findou.

Desde o mais rico lar, ao lar mais pequenino, — 1
Uma alegria infinda as almas penetrou!
Por ter nascido um ano airoso e genuino,
E ter «cessado» em paz o ano que expirou — 3

Apoteose de luz! Cantem os Ceus e a Terra!
Cantem o Sol, a Lua, a noite e o claro dia,
O ano que nasceu, o júbilo que encerra!

E nos conceda Deus um ano de alegria,
Abundante de paz, tranqüilo e não de guerra,
Venturoso e feliz, repleto de harmonia!...

Roldão (P. P. L. e A. C. L. B.)

Mefistofélicas

8 — Converto esta «avé» a ter pouco palavrório.

Mefistófeles

9 — O «fruto» na boca do «animal» ganhou feitiço.

Mefistófeles

10 — Irmã de Camila, rainha dos Volscos o seu sucesso talvez tösse falso.

Mefistófeles

11 — Enigma pitoresco



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA ★

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMARIO: O Caminho de Ferro e o Automóvel e sua coexistência. — Higiene. — Digressão literária. — Saudação ao Novo Ano. — Consultas e Documentos. — Sistema de refrigeração de vagões frigoríficos. — Uma fotografia de 1890. — Agricultura e jardinagem. — Curiosidades estatísticas. — Venda de produtos farmacêuticos. — Errata. — Pessoal.

O Caminho de Ferro e o Automóvel e sua coexistência

Pelo Snr. Eng.º Francisco Ramos Coelho, Chefe de Divisão adjunto à Direcção Geral

I

Importância da questão

ASSUNTO da mais palpitante actualidade, qual é o enunciado pelas poucas palavras que constituem o título desta notícia, preocupa êle — não só entre nós, como em todos os outros países — tanto as administrações ferro-viárias, que nele mais directamente são interessadas, como também os respectivos Governos e, ainda, tôdas as pessoas e entidades cujos interesses mais ou menos estão ligados a um ou outro daqueles meios de transporte.

E, efetivamente — pelo rápido desenvolvimento que o automobilismo está tendo, pela sua influência na vida das colectividades, e pela enormidade dos interesses em jôgo — tal assunto bem merece o afan com que, por toda a parte, está sendo encarado, não admirando por isso

que freqüentissimamente êle apareça como fazendo objecto de trabalhos e estudos publicados em jornais, revistas, livros e relatórios, ou como constituindo um ou mais números dos programas a tratar e discutir em comissões, conferências e congressos, tanto nacionais como internacionais.

Bem digno é pois êste assunto de merecer as atenções dos leitores do *Boletim*, a quem — como ferro-viários — certamente desperta o maior interesse tudo que diga respeito aos caminhos de ferro em geral, especialmente aos caminhos de ferro portugueses, e, sobretudo, aos que fazem parte das rêdes a cargo da nossa Companhia.

Por êste motivo, e por tão importante questão não ter ainda sido versada nas páginas dêste *Boletim*, afigura-se-nos que não serão descabidas as palavras que vão seguir-se.

Evolução

Data de há pouco mais de 30 anos o espantoso desenvolvimento que tem tido o automobilismo, mas foi sobretudo depois da guerra que esse desenvolvimento mais se acentuou, pois foi então que, por assim dizer, se organizaram os transportes de mercadorias por caminhões e os de passageiros em comum por auto-carros.

Esse desenvolvimento foi particularmente notável nos Estados Unidos da América do Norte, a ponto de as somas gastas anualmente para a utilização dos automóveis terem atingido perto do dôbro das receitas dos caminhos de ferro daquele país, e de o pessoal utilizado por aqueles ter chegado a ser em número superior ao de todos os empregados ferro-viários daquela grande nação.

E' o renascimento da estrada que agora se está dando; da estrada que, em anos passados, viu a sua existência e a sua utilidade seriamente prejudicadas pelo sucessivo aperfeiçoamento dos caminhos de ferro.

Estamos assistindo a uma perfeita revolução mundial no domínio dos transportes e essa revolução não pode deixar de afectar intensa e profundamente a vida económica das várias nações.

Entre nós, essa revolução, essa transformação, consequência da que se está passando em todo o mundo, encontrou a sua oportunidade de rápido desenvolvimento nos grandes trabalhos que, nos últimos 4 anos, têm sido levados à prática na nossa rede de estradas, chegada, como todos sabem, a um estado desgraçado e que, mercê das importantíssimas e grandes reparações efetuadas, se encontra hoje em condições de não nos envergonhar e de cabalmente corresponder às necessidades do automobilismo.

Tanto em Portugal como, em geral, em todos os outros países, o desenvolvimento dos transportes automóveis tem decorrido por uma forma bastante tumultuária e desordenada, o que decerto é, em grande parte, devido à rapidez com que se tem operado a transformação a que estamos assistindo.

Anteriormente, vivia-se num estado de equilíbrio entre os transportes por via férrea e os

transportes por tracção animal, isto é, achavam-se bem definidas as esferas de acção de cada um desses meios de transporte; presentemente, não se chegou ainda a esse estado de equilíbrio entre o caminho de ferro e o automóvel, achando-nos mesmo, por enquanto, bastante longe de o alcançar.

Ele há-de, porém, ser atingido, e é precisamente isso o que se pretende com os numerosíssimos trabalhos, estudos, pareceres, relatórios, comissões, congressos, etc., a que antes foi feita referência.

Em pitoresca imagem, escreveu um engenheiro francês que o automobilismo pôde bem ser comparado a uma criança turbulenta que, subitamente, entrou no seio de uma socegada família constituída por pessoas já sérias e de idade, pondo tudo em alvoroço, acotovelando uns, tropeçando noutros, e fazendo desaparecer a anterior tranqüilidade. Essa criança, porém, com o andar dos anos, foi, pouco a pouco, perdendo a sua turbulência, foi *assentando* como costuma dizer-se, e a vida, na família de que agora ela faz parte, foi, também pouco a pouco, voltando à sua feição e ao seu ritmo anteriores — cada um no seu lugar sem choques nem embaraços e fazendo a sua vida plácidamente.

A vida desta família chegara à sua fase de equilíbrio, tal qual como, com o tempo, há-de acontecer ao caminho de ferro e ao automóvel.

Para tal objectivo ser atingido, o que, por toda a parte, se pretende alcançar, resume-se nas seguintes poucas palavras: fazer com que os transportes automóveis deixem — na maior escala possível — de ser concorrentes dos caminhos de ferro, e sejam, pelo contrário, seus colaboradores, trabalhando ambos estes meios de transporte em conjugação um com o outro, cada um dentro da respectiva esfera de acção própria e adequada à sua natureza, e pela forma que mais conveniente seja ao interesse público, isto é, à coletividade.

Transportes afluentes e concorrentes e efeitos destes

Nos transportes automóveis podemos, pelo que diz respeito a passageiros, considerar dois grandes grupos:

1.º — os que se fazem por meio de veículos

particulares, incluindo nesta designação os carros alugados de 2 a 6 ou 7 lugares;

2.º — os que se fazem em comum, por meio de carreiras de veículos (auto-carros) a êsse fim destinados.

Nestas carreiras, ha a distinguir as que — sendo afluentes aos caminhos de ferro ou constituindo um prolongamento destes e, portanto, não lhes fazendo concorrência, antes lhes trazendo tráfego — são suas auxiliares; e as que — sendo mais ou menos paralelas às linhas férreas ou, pelo menos, ligando dois ou mais pontos por estas já servidos — lhes tiram tráfego e, portanto, devem ser considerados como suas concorrentes.

Estas últimas, porém, podem às vezes trazer um certo beneficio ao caminho de ferro quando, no seu percurso, passem por localidades que anteriormente não se achavam em comunicação com quaisquer estações ferro-viárias.

E' muito difficil chegar-se a resultados seguros que nos mostrem com exactidão qual a influência, benéfica ou prejudicial, que os transportes automóveis possam ter sobre o tráfego dos caminhos de ferro e, portanto, sobre as suas receitas. Essa difficuldade manifesta-se sobretudo quando se pretende formar um juízo sobre os prejuizos resultantes da concorrência, especialmente na época presente em que tantas outras causas de ordem geral e económica contribuem para a depressão mundial nos domínios do comércio, da indústria e da agricultura, isto é, no domínio de todas as actividades de que mais directamente depende a vida e a prosperidade dos caminhos de ferro.

Muito grandes têm sido nos dois últimos anos, e estão continuando a se-lo, os prejuizos experimentados pelas administrações ferro-viárias que, em todos os países e dum modo geral, têm visto as suas receitas virem sucessivamente sofrendo quebras importantíssimas às quais têm procurado fazer face recorrendo a tôdas as possíveis economias.

Essas quebras proveem, em grande parte, das conseqüências da tremenda crise económica que o Mundo está atravessando e a que acima se alude, mas, numa parte muito de considerar, são igualmente devidas aos efeitos da concorrência dos transportes automóveis.

Nesta concorrência, e quanto ao tráfego de passageiros, pertence uma parte muito importante aos transportes do primeiro dos grupos acima indicados, isto é, aos que se fazem por meio de carros particulares (incluindo os alugados de 2 a 6 ou 7 lugares), havendo bastantes países em que se considera que os caminhos de ferro são muito mais prejudicados por êstes veículos do que pelos auto-carros fazendo carreiras públicas.

Um desses países é a Suíça, em que se calcula corresponderem por ano aos automóveis particulares 516 milhões de passageiros-quilómetro, ao passo que aos auto-carros não correspondem mais de 155 milhões.

E — ainda que noutros países a diferença não seja tão notável — não admira muito que assim seja se repararmos: no número sempre crescente dos carros a que nos estamos referindo; que êstes roubam ao caminho de ferro principalmente os passageiros de I e II classes, isto é, os que dão mais lucro; e que as viagens para que elles são utilizados vão cada vez sendo de maior extensão.

Enquanto aos transportes do 2.º grupo, isto é, aos feitos em comum por meio de carreiras de auto-carros — carreiras estas que, em certos países, atingem em extensão, e mesmo já excedem, a das respectivas rêdes ferro-viárias — não temos a considerar, sob o ponto de vista dos prejuizos que estão sofrendo os caminhos de ferro, senão as carreiras que, pela forma acima indicada, a estes fazem concorrência.

Esta concorrência manifestou-se, de princípio, sobretudo nas relações dos centros mais populosos com os seus arredores, atingindo assim, de preferênciam, as linhas férreas suburbanas. Como em tôda a parte, deu-se isso no nosso país. Todos nós sabemos como foram das primeiras as numerosas carreiras ligando Lisboa, Pôrto, Coimbra e outras cidades importantes com as regiões limítrofes já servidas por via férrea.

Estas carreiras têm-se mantido e têm augmentado em número e freqüência mas, ao mesmo tempo, novas carreiras, e cada vez para pontos mais afastados — mas igualmente servidos por caminho de ferro, ou directamente ou por meio de pequenas carreiras automóveis que facil-

mente poderiam ser estabelecidas — vão sucessivamente aparecendo e com tanta maior facilidade quanto é certo que tais carreiras, por corresponderem a correntes de tráfego de passageiros já estabelecidas, chamam mais a atenção dos proprietários de auto-carros do que outras, de resultado mais ou menos desconhecido ainda, que poderiam ser estabelecidas ligando estações de caminho de ferro com localidades não gosando ainda dos benefícios da viação acelerada.

E' assim que, no nosso país, se tem assistido ao aparecimento sucessivo de carreiras de auto-carros para pontos cada vez mais afastados, a ponto de hoje elas existirem entre Lisboa e Pôrto e entre Lisboa e Lagos e Lisboa e Vila Rial de Santo António, para não falar senão das de maior extensão.

Quanto material e quanto pessoal empregado nestas carreiras concorrentes poderiam ser de preferência utilizados em carreiras afluentes às linhas férreas! Haveria nisso vantagem certa para estas e, em muitos casos, possível vantagem para as próprias carreiras automóveis; e o interesse público seria incontestavelmente bem servido, pois é necessário-não perder de vista os dois seguintes pontos que são tão verdadeiros entre nós como em qualquer outra nação:

a) o país tem tudo a lucrar com o aumento sucessivo da sua rêde de transportes, reduzindo-se cada vez mais as malhas dessa rêde pelo estabelecimento de ligações entre as estações das vias férreas, construídas ou a construir, e as localidades que, dum e doutro lado daquelas, se acham mais ou menos isoladas e sem meios de transporte; crear-se-á assim, com manifesta vantagem económica do país, como que uma rêde capilar que levará a vida e o progresso a tantas regiões que destes benefícios têm estado privadas, mas não é com carreiras automóveis paralelas às linhas férreas, ou ligando pontos que estas já servem, que tal se consegue;

b) é preciso não perder de vista — e é esta uma circunstância que muitos desconhecem ou, pelo menos, esquecem — que os caminhos de ferro constituem propriedade do Estado, não só os construídos pelo próprio Estado como

também os construídos por Companhias. Com efeito, estes fazem igualmente parte do domínio público, sendo as Companhias unicamente dêles usufrutuárias durante o prazo da concessão respectiva, findo o qual revertem para o Estado.

Fazem todos, portanto, parte do património nacional e certamente, nestas condições, não é proceder conforme o interesse público estar a prejudicar os caminhos de ferro reduzindo-lhes os seus rendimentos com a concorrência de carreiras automóveis em vez de, pelo contrário, os beneficiar, aumentando esses rendimentos trazendo-lhes, por meio de carreiras automóveis afluentes, tráfegos novos de passageiros que anteriormente não os podiam procurar.

O que acaba de ser dito verifica-se também com relação ao transporte de mercadorias por meio de caminhões automóveis, transporte este que, não tendo no nosso país tomado ainda um grande incremento, se acha, pelo contrário, já consideravelmente desenvolvido em outras nações, sendo uma destas a Suíça onde, há pouco, se calculava montarem os prejuízos no tráfego de mercadorias a uma importância entre 20 e 25 milhões de francos, ao passo que os relativos ao tráfego de passageiros oscilariam entre 10 e 15 milhões, estado de coisas este certamente devido a que este país — que tem muito bem regulamentado o transporte de passageiros em veículos automóveis — mantém ainda, pelo contrário, a liberdade individual sem restrições quanto ao de mercadorias, como, de resto, succede igualmente em outros países como a França, a Inglaterra, a Bélgica e a Holanda.

Em Portugal, começa agora a manifestar-se a tendência para o estabelecimento de transportes regulares de mercadorias a grandes distâncias tendo já sido anunciados tais transportes entre Lisboa e Coimbra, Aveiro, Vizeu e Pôrto.

Causas da concorrência

Como vemos, a coexistência dos dois meios de transporte — caminhos de ferro e veículos automóveis — apresenta dois aspectos bem distintos: o da concorrência e o da cooperação.

O primeiro, como é natural, visto que dá lugar a prejuízos, é o que mais chama as atenções, o que mais dá que falar. Mas o segundo é o que, por fim, ficará preponderando quando, passada a actual crise de desequilíbrio, tivermos chegado á realisação do novo estado de equilíbrio a que acima fizemos referência.

Quais são, porém, as causas determinantes da desmedida concorrência que os transportes automóveis fazem aos caminhos de ferro?

Pelo que diz respeito aos automóveis particulares, são elas:

— a grande maleabilidade no percurso, podendo seguir-se o caminho mais conveniente ou que mais agrada, com a velocidade e as paragens que se desejar;

— a não sujeição a horários;

— o evitarem trasbordos e o poder se fazer o transporte desde o domicilio até o ponto de destino;

— o poder se ser acompanhado pela bagagem tendo-a sempre à mão;

— e, ainda — e não é este um dos motivos de menos pêsso — o ser moda, o dar um certo tom de abastança, de independência, de bom gosto, a quem assim viaja.

Na verdade, não se pode negar o seu devido e não pequeno valor aos quatro primeiros motivos acima enumerados, mas, a contrapor-lhes, há a menor comodidade — pois esta não é comparável à que uma boa carruagem de caminho de ferro oferece ao passageiro permitindo-lhe estar muito mais à sua vontade e com a inteira liberdade dos seus movimentos — e a segurança que, como todos sabemos, é incomparavelmente superior nos caminhos de ferro (na Suíça, apesar de não haver uma estatística exacta de accidentes de automóvel, verificou-se, em 1929, que, havendo 7.431 pessoas feridas e 367 mortas em desastres de automóveis, não passaram de 49 as pessoas mortas — sendo só 7 passageiros — em accidentes succedidos nos caminhos de ferro federaes, nos quais naquele ano circularam 127 milhões de passageiros).

Enquanto ao último dos motivos indicados, forçoso é reconhecer que tem também o seu valor, e talvez maior do que se julga, pois a muitos êle se impõe, não lhe sendo obstáculo as maiores despesas a que possa dar lugar a posse

de um automóvel, que muitas vezes é adquirido sem se ter entrado em linha de conta com o custeio corrente e as despesas de amortização como sendo coisa secundária em face da obediência à moda.

Vejamos agora o caso das carreiras de passageiros em comum por meio de auto-carros.

Para esta classe de transportes, devemos atribuir às seguintes causas a concorrência que êles fazem aos caminhos de ferro:

— possibilidade de maior frequência nas carreiras e, portanto, menos tempo perdido com as sujeições ao horário;

— terem em geral os seus inícios, terminus, e locais de paragem obrigatória em pontos centrais das povoações, que assim são, quasi sempre, muito mais bem servidas do que pelos caminhos de ferro cujas estações, em geral, são mais ou menos excêntricas em relação às povoações, quando não distam destas alguns quilómetros, o que não é raro succeder;

— receberem ou deixarem passageiros em qualquer ponto do percurso;

— maior rapidez em muitos casos, principalmente em comparação com comboios mixtos;

— serem muitas vezes mais baratos do que os transportes correspondentes em caminho de ferro, sendo, porém, certo que, em muitos casos, não é esta diferença de preço a causa determinante da preferência dada pelos passageiros aos auto-carros mas sim as outras vantagens acima enumeradas.

E' claro que, às ditas vantagens, ha — como para os automóveis particulares, e ainda com maior razão — a contrapôr os inconvenientes da menor comodidade para os passageiros que, por vezes, viajam apertadissimos e numa promiscuidade desagradável, e os da muito menor segurança, o que bem comprovado é pelas constantes, e quasi diárias, notícias de desastres — alguns bem graves — succedidos com auto-carros.

Finalmente, pelo que diz respeito aos transportes automóveis de mercadorias, fácil é reconhecer nas seguintes as causas determinantes da concorrência aos caminhos de ferro:

— serem as mercadorias transportadas de porta a porta, isto é, desde a casa ou o armazém do expedidor até à casa ou ao armazém do destinatário, evitando assim dois trasbordos: o do

veículo, fazendo o transporte até à estação, para o combóio, e o do combóio para o veículo fazendo o transporte até casa do destinatário;

— em consequência disto, poder a embalagem ser menos robusta e, portanto, mais económica;

— não haver a preencher as formalidades de despacho e de levantamento das mercadorias nas estações ferro-viárias, com as consequentes perdas de tempo;

— menor custo, especialmente no tráfego em curtas distâncias (até 100 quilómetros).

Ao contrário do que sucede com os passageiros, a consideração do menor custo é a que mais atenção merece no transporte automóvel de mercadorias, especialmente quando se trata de distâncias consideráveis.

Ainda, neste caso, ha uma circunstância desfavorável a contrapor ás vantagens que acabamos de enumerar: a de as empresas de transportes automóveis de mercadorias não tomarem, relativamente a estas, responsabilidades iguais àquelas a que, por lei, são obrigados os caminhos de ferro.

(Continúa)



Aveiro

atog. do Sar. Eng.º Ferrugento Gonçalves

HIGIENE

O Boletim inicia hoje a sua secção de higiene.

Destina-se ela a fazer conhecer dos nossos agentes os mais elementares preceitos e as regras mais práticas para a conservação e protecção da sua saúde e para evitar, quanto possível, as doenças, principalmente as contagiosas, aquelas que mais facilmente se adquirem, transmitem e espalham.

Observar e cumprir esses preceitos, difundi-los e divulgá-los é dever de todo o homem de bem.

Dessa expansão só podem resultar benefícios que se estenderão à família e à sociedade.

Nos países onde a prática da higiene não é uma palavra vã, os homens são mais fortes e progressivos, a mortalidade mais diminuída e as doenças menos numerosas.

Por isso a higiene deve ser praticada em todas as épocas da vida.

É para as crianças uma necessidade da sua existência, ao mesmo tempo que contribui para o seu desenvolvimento.

Aplicá-la aos adultos, aos velhos, aos cegos e aleijados constitui um dever social.

O homem saudável possui uma especial resistência de que resulta uma equivalente força moral que o anima e predispõe para arcar com as dificuldades da vida.

Ha uma estreita relação entre a robustez e o carácter, da qual provém uma confiança em si próprio que é a maior força de que dispõe.

Na simplicidade das noções a que se vai dar publicidade ha valiosos ensinamentos, muitos conceitos proveitosos e úteis.

Da mesma forma que nem todas as sementes lançadas à terra se desenvolvem, assim também nem todos os conselhos higiênicos proliferam.

Mas semeando e semeando sempre, acontece que o grão hoje estéril, amanhã pode germinar.

Assim também o higienista espalhando e insistindo sempre nos seus conselhos, mais cedo ou mais tarde, os verá frutificar.

E quando êles forem bem compreendidos e vulgarizados; quando todos os homens com êles se familiarizarem; quando se compenetrarem de que a saúde se deve guardar e defender como um tesouro; quando se convencerem de que o vigor físico e a saúde importam à sua própria dignificação; a Humanidade será mais forte, mais sã e mais livre, e a raça, que o mesmo é que a própria Pátria, somatório de todas as energias físicas e morais, erguer-se-á numa sublime manifestação de vigor, de virtude, de beleza e de trabalho.

Carlos Lopes

Médico Chefe do Serviço de Saúde

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

A prática da higiene tem por fim conservar e aperfeiçoar a saúde.

O ferro-viário precisa e deve ser um homem robusto e sadio. Esforçar-se-á, pois, por conservar a saúde, defendendo-se a si próprio e de tudo que o cerca. *Sem saúde ninguém é feliz.*

A vida activa da maior parte dos agentes pode contribuir para lhes aumentar a força e a resistência física se forem seguidas as indicações da higiene.

A-pesar-disso, estão sujeitos a certas enfermidades para que a sua profissão os predispõe.

As doenças que todo o homem deve procurar evitar, pelos meios de que pode dispôr, são as chamadas contagiosas, isto é, *aquelas que se pegam e espalham com facilidade.*

A tuberculose, a febre tifoide, as bezigas, o sarampo, o trasorelho, a difteria, a meningite, a sarna, a lepra, etc., são doenças contagiosas.

Todas elas podem ter por causa a falta de limpeza do corpo do homem, dos seus vestuários, da sua habitação ou dos alimentos que ingere, e são devidas a seres invisíveis (*micróbios*) que vivem em toda a parte, no ar, na terra, na água, nos alimentos e se espalham e multiplicam com extraordinária rapidez em terreno apropriado, sendo necessário combatê-los para que esse terreno lhes resista e para que possam evitar-se as perturbações que produzem.

A limpeza, a ventilação e a luz solar tem a propriedade de destruir muitos desses micróbios. Por isso, o homem que se lava bem, que respira o ar livre ou tem o cuidado de renovar o ar das casas onde habita e se expõe à luz do sol, tem mais saúde e está menos sujeito às doenças do que aquele que é pouco asseado e vive, freqüente ou trabalha em locais mal ventilados e onde o sol não entra.

Pode dizer-se que a limpeza é a parte principal da higiene, por isso todo o homem deve ser asseado, não só em si, mas obfiigar a sua família a também o ser, aconselhando no mesmo sentido todos os seus amigos e conhecidos.

Ninguém deve deixar de ser asseado por ser pobre.

A limpeza é sempre barata. A água pouco, ou nada, custa e a despeza em sabão é bem mais pequena, do que a que exige o tratamento

das doenças e os prejuízos destas impossibilitando o homem de trabalhar.

Os cuidados higiénicos não devem limitar-se apenas ao corpo.

Nos alimentos e nas roupas; nas paredes e no chão das casas; nos móveis e utensílios também se encontram os micróbios.

Os depósitos de poeira, os restos das varreduras, as imundiciés e os escarros que se vêm no pavimento das casas pouco limpas, fazem chegar os micróbios aos pulmões, dando lugar a doenças graves.

As pessoas pouco fortes adoecem mais facilmente. As crianças e as pessoas debilitadas estão, por esse motivo, mais sujeitas às doenças contagiosas.

Estas noções gerais servem para melhor se compreender os preceitos higiénicos que vão ser expostos, os quais devem ser rigorosamente cumpridos.

Quem seguir estes conselhos pode obstar a muitos males ou torna los menos graves, prestando assim um bom serviço a si próprio e aos seus semelhantes.

E' dever de todo o homem de bem usa-los e divulga-los.

O agente que sôbre a sua aplicação tiver alguma dúvida, pode dirigir-se a qualquer médico da Companhia que o guiará e lhe prestará todos os esclarecimentos.

(Continúa)

Quem lêr, leia para saber;

quem souber, saiba para fazer.

Digressão literária.

José Francisco Trindade Coelho, nasceu em 1861 e faleceu em 1908.

Este distinto escritor contemporâneo, que um fim prematuro roubou às letras portuguesas, legou-nos além de uma valiosíssima obra dispersa em artigos de revistas e jornais, o livro de novelas «Os Meus Amores» e o «Manual Político do Cidadão Português».

Prosador de rara sensibilidade e de rial mérito, deixou na nossa literatura um lugar difícil de preencher.

Luzia

MESMO ao fundo da povoação, ficava, parece que já esquecida, a casita do António Valente. Pela porta dêle não se fazia caminho para banda nenhuma. A aldeia acabava ali. Começava logo adiante, numa pequena chapada sem parapeito, êsse terreno ladeiroso que ia dar ao rio, e da banda de lá do rio — tudo aquilo era já Espanha: largos e compridos vinhedos que pela primavera entravam de revestir de verde todos aqueles montes e cabeços, — montes e cabeços que além, à borda do rio, estacavam, de repente, erriçando-se, imóveis, em fragaredos escavados de meter medo.

Dir-se-ia, pois, com efeito, esquecida já para aquele deslado a casita do jornaleiro, mas ficava, como veem, muito bem situada, porque de mais a mais era vizinha duma pequena ermida — a ermida branca da Senhora das Graças — que devia, vista de lá, sorrir-se para os espanhóis, como sorria aos portugueses, especialmente ao António Valente quando aos domingos assomava à janelita, essa linda capelinha da Senhora chamada *del Pilar*, que alvejava naquele grande trono de verdura, além, debaixo do céu azul.

O António Valente era ainda novo, e tinha dois filhos muito bonitos e ambos muito loiros: a Maria da Graça, a mais velhinha, que fizera sete anos, e então o Manoel, que tinha seis. Sete anos e nove meses tinha êle de casado com a Luzia, a mais linda, a mais alegre rapariga das que no verão arranchavam nas vindimas. Namorara-o o seu lindo cabelo preto, o seu rosto de nazarena, aquele seu ar esbelto de choupo, os belos olhos da rapariga, que lhe lembravam duas amêndoas grandes no feitio, —

e então certa côvinha que fazia na sua linda face trigueira, quando se ria, aquele demonete...

— Ora aí está uma côvinha em que eu gostava de enterrar beijos! — dissera-lhe uma vez, também a rir, êsse mocetão do António Valente.

Ela respondera-lhe, fingindo uma grande surpresa:

— Gostavas?!...

— E êsses dentes, ó Luzia! Queres-me tu dar uma dentada com êsses dentinhos?

— Isso não, rapaz! Preto por preto, está em primeiro lugar o pão centeio!

— Ah, marota!

A êsse tempo, a Luzia era orfã de pai e mãe, e não tinha irmãos. — «Sou como o sargacinho do monte!» dizia ela às vezes. — Pensava em se casar? Pensava. Mas não era «p'ra se arrumar»; que muitas vezes dizia ela que «enquanto Deus lhe dêsse saúde e fôrça naqueles braços...» — «Esconde lá isso, rapariga! Ora p'ra que has-de tu estar a arregaçar os braços se m'os não atas aqui ao pescoço!» dissera-lhe doutra vez o António Valente — ... que enquanto Deus lhe dêsse saúde e fôrça naqueles braços, não era ela que caía nessa, — a não ser, já se vê, acrescentava fazendo a côvinha, que lhe dêsse o demo na cabeça para gostar p'r'aí dalgum feiarrão...

Certa vez, o António Valente, que já andava aflito de lhe ouvir a conversa, vovera-lhe:

— Ouves, Luzia? Mas p'ra te livrares dêsse perigo, aqui estou eu que sou bem guapo!

— Tu?! — perguntara ela muito estranha.

E o António redarguira-lhe logo:

— Olha lá agora se me engeitas, ó cachopa!

Estavam a cear, por sinal. Tinham andado à azeitona todo o santo dia, e estavam a cear, de ranchada, em casa do amo. Prosseguiu a conversa em grande galhofa enquanto durou o caldo, e enquanto, depois do caldo, comeram as batatas guisadas. Era na cosinha, a grande cosinha escura do lavrador, — com o lume a arder além, o armário acantoado acolá, ali a cantareira, além a boca do forno, a masseira logo ao pé, a banca daquela banda; onde a moça, mais a ama, despachavam as refeições, e em cima, pingando, as varas do fumeiro. A um lado, ao pé da porta que dava saída para o quintal, as azeitoneiras comiam, alumiadas por uma candeia.

Ao lume, escarranchado, estava o amo, a regalar-se de os ouvir, e de ouvir ferver a panela. E por que não esmorecesse a conversa, meteu de lá também a sua «foiçada», enquanto, enxotando o gato dorminhoco, ageitava com as tenazes um tição:

— Quem ha-de casar com a Luzia bem sei eu...

— Quem?! Quem?! O snr. António, diga lá quem! — acudiram logo em côro as azeitoneiras.

Mas êle, desviando a conversa:

— Ó Ana! Ó mulher dos meus pecados! Não me tirarás de cima do lume esta amaldiçoada caldeira?!

— Mas quem, ó snr. António?! Diga lá quem! — insistiram as outras.

— Isso agora... Ó Ana, olha que esta vianda já está farta de ferver. Tira p'ra lá a caldeira!

— Então não diz, ó snr. António?!

— Não! E' segrêdo. — E voltando-se p'ra traz: — Se não tiras a caldeira, tiro-a eu!

— Mas ora o que te aflige a caldeira! — disse zangada a snr.^a Ana, pegando-lhe pela aza e levando-a, num rompante.

— Bem. Agora venha de lá o caldo, que eu também sou filho de Deus.

— Não! Não! Mas antes há-de dizer quem é o derriço da Luzia! — impetravam de lá os outros todos. — Diga, ó snr. António! A gente guardamos segredo!

— Isso guardam vocês, olha quem! Ó Ana, vem êsse caldo ou não vem êsse caldo?!

— Jesus! Santo nome de Jesus! — exclamava afita a snr.^a Ana.

— ... Porque enfim, rapazes, há coisas que são segrêdo — desculpou-se o lavrador. E dando uma palmada — *pá!* — no lombo gordo do maltez, que vinha, lambareiro, fariscar a panelinha dos petiscos: — Só se a Luzia deixar...

A Luzia, que o percebera, acudiu de lá contendo a risa, — e levantando no ar o garfo de ferro, suplicou:

— Não diga, ó snr. António! P'las suas alminhas não diga! Peço lhe eu que não diga!

Foi um alvoroço na cosinha, todos a pedirem-lhe que dissesse! Mas a voz fina de Luzia trepava mais alto que as mais:

— Não diga, ó snr. António! Sempre quero vêr agora se é meu amigo!

— Já vocês veem... — rematou o lavrador desculpando-se. Mas fingindo logo que se arrependera, emendou: — E tu que é que me dás se me eu calar?!

— Olhem o interesseiro! Eu só se lhe der êste anel...

— Valeu! Mas êle de que é o anel?

— E' de coralina, quer?

— Não! Só se me deres um beijo!

Foi uma risota.

— Ó Luzia, vai-lhe ali dar um beijo! acudiu logo, chamando-lhe tolo, a snr.^a Ana. — Ora o grande tolo!...

— Pois então, ó mulher de juízo, dá-me cá tu o caldo! Não se envergonha de ter aqui o seu homem a morrer de fome!

— ... De fome de beijos, ó snr. António! — acudiu de lá a Luzia, a rir.

— Ah, grande magana! — disse o lavrador repreendendo-a. — Ora mas é mesmo p'r amor disso...

— Diga! Diga! — clamaram em côro as azeitoneiras.

— ... é mesmo p'r amor disso — continuou o lavrador. — que vou chimpár aqui com quem te tu casas!

E erguendo-se a meio corpo, já com o caldo em uma das mãos, na outra o carôlo de pão ceiteio, começou, voltado para o rancho suspenso:

— A Luzia... — e pisou sem querer o rabo do cão, arredando-o com a ponta do pé. — Vai-te!

— A Luzia... — repetiram todos.

— ... Casa-se com o porqueiro!

Foi uma assuada! Trinta vozes clamaram ao mesmo tempo:

— Casas-te co' o porqueiro! Casas-te co' o porqueiro!

O porqueiro era um muito feio, gago e aleijadinho, que estava a comer a um canto do escano.

Perguntaram-lhe:

— Ele é verdade, ó Luís?!

— Quem *tera!* — acudiu muito contente, soprando a garfada fumegante, o pobre do Luís. E fungou uma risadinha...

— Gostavas, ó Luís? — perguntou-lhe de lá o António Valente.

— *To... tava!* — disse o gago.

— Tam'ém eu!

Fôra então que Luzia, já de pé para se ir embora, no meio de alguns que se despediam

— «Bôas noites snr. António! Muito bôas noites, senhora Ana!» — dissera outra vez a sua

«história»: — que «enquanto Deus lhe dêsse saúde e fôrça naqueles braços...» — acabando

por os seus receios de que viesse emfim a dar-lhe volta ao miolo algum feiarrão muito feiarrão

— «ainda mais feiarrão do que o Luís!»

— Olha que já esta noite disseste isso, ó Luzia! — tornara-lhe a rir o António Valente, anediando com a manga o chapéu grosso.

— E tu que tens com isso? — perguntara-lhe ela fingindo-se zangada.

— Tenho! — acudiu o António. — E' que se me não dava de casar contigo. — E abalou, acto

contínuo, direito à escada — Com bem passem a noite. Adeus, Luzia!

Não rira desta vez, a Luzia, nem tampouco lhe acudiu o remoço...

— Ouves? — chamou ela, sem saber o que ia dizer.

— Que é? — respondeu, já do fundo da escada, a voz do António Valente.

— Não é nada... Era cá uma coisa. Já não é nada.

Mas o lavrador, que percebera, voltou-se logo para a snr.^a Ana, e disse-lhe assim, de velhaco:

— Sabes que mais, ó mulher? Olha se me vais arejando a roupa sécia, que há-de ser precisa para um casamento...

Atirando o chale para a cabeça, a Luzia botára a correr para a escada, sem dizer palavra.

— Então bôas noites, ó rapariga! Vê lá agora se cáis...

— Ah, não cáio... — respondera ela de certa maneira.

— Não é isso! Que não vás cair que me quebres a escada! — explicou o lavrador alçando a voz, e destechando-lhe uma gargalhada!

Emfim, emfim, caso é que daí a menos de um ano, à missa do dia, o bom do senhor Reitor dizia assim ao *lavabo*, com uma grande chapada de sol a bater-lhe na casula branca:

— *Na fôrma do Sagrado Concilio Tridentino...*

Pausa.

— Ora mal sabem vocês quem se vai casar! — pareciam dizer no altar-mór, a rir, os lindos santinhos cheios de flôres.

E o povo parecia perguntar, escutando:

— Quem será? Quem será?

— ... e pelo favor de Deus e da Santa Madre Igreja Católica, Apostólica, Romana, querem contrair o Santo Sacramento do Matrimónio que pretendem...

Eram, já se vê, os proclames do António Valente mais da Luzia. Disse-lhes os nomes dos pais, disse-lhes os nomes dos avós, o snr. Reitor:

— « todos desta freguesia. » Riam, os santinhos:

— « todos desta freguesia! » Sorriam-se cá baixo os do povo:

— Pois vão bem! Pois vão muito bem!

E o senhor Reitor, cheio de sol, fazendo ao alto do papel dos «banhos» um rasgãosinho, para se lembrar que era aquele o primeiro pregação, concluía, cheio de sol, na sagrada forma do estilo, mirando ao alto uma andorinha, que viera também à missa:

— *Se alguém souber dalgum impedimento pelo qual os contraentes deixem de receber o Santo Sacramento do Matrimónio que pretendem, debaixo de pena de excomunhão maior o descubram, e debaixo da mesma pena maliciosamente o não embaracem.*

Ora, ora! pelo contrário!... Impedimentos não os havia de casta nenhuma, e todos levavam muito em gôsto, na freguesia, o casamento: — os santos, o povo, as árvores, as andorinhas... E do mais velho ao mais novo, estou em dizer que não houve ninguém que nos três domingos dos «parabens» não provasse a rica «pinguinha», e ninguém, dos quarenta p'ra baixo, que na boda não desse à perna — *trup-trup!* *trup-trup!* — nêsse lindo dia de sol...

(Do livro *Os Meus Amores*)



Quando o batalhão deixou Lavantie...

Saudação ao Novo Ano

Pelo Sr. *Paulo R. Moraes*, empregado de escritório (M. T.)

(Combatente da G. G.)

QUANDO o batalhão deixou Lavantie, na torre mutilada da igreja soaram as 2 horas. Nevava. Sobre o casario, sobre os arruamentos luzidios da cidadezinha mártir, o luar projectava os seus raios em fulgurações difusas, estranhas.

Pétalas de neve, às miríades, translúcidas, espargidas às mãos cheias lá das alturas, — caíam sem cessar, fustigando o batalhão em marcha. No entanto, tudo repousava. Dormia a Natureza, toucada de branco, como se fosse a noivar. Os próprios canhões que marginavam a estrada, quedavam se inertes, fauces hiantes, sorvendo o luar. Lá ao fundo, na fita torcolada do *front*, matracavam as *Lutzas*. Raros *very-lights* subiam ao céu. Tudo dormia! Só nós, pobres caminheiros da Aventura, cadenciadamente, enregelados, no ritmo dolente duma marcha noturna, demandávamos o caminho da primeira linha, naquelas planuras infernais da Flandres.

*

Ena! rapazes! temos que festejar o ano novo, o senhor 1918, que está a chegar, que não tarda muito!

Consultamos os relógios. Quási meia noite. Silêncio absoluto: — nem um grito, nem um tiro repercutindo-se no espaço.

Dirigimo-nos apressadamente para a cozinha. Sôb um alpendresinho feito de chapa ondulada — à prova de *very-lights*, como pitorescamente se dizia — uma mesa atalhada com sacos de serapilheira, pejada de conservas, de compotas, de queijos, de passas, de Pôrto, de rum — desafiava a nossa gula. Sentamo-nos. Um ambiente mórno, fraternal, envolvia-nos, espiritualizava-nos. Vamos saudar o ano prestes a despontar — o ano desejado da Vitória, da Paz! Enchemos os nossos copos. Faltava um minuto. Iniciavam-se as saudações quando...

*

... a terra tremeu sôb a tormenta que rugia.

Apressadamente, ocupamos os nossos postos. *Fritz*, em represália do que lhe enviamos na noite de Natal, saudava-nos, no limiar do ano novo, com salvas de grande estilo... Bramava a procela; a resaca subia. Os *Skodas*, os *Krupps*, vomitavam toneladas de ferro candente sôbre as trincheiras dos comandos; metralhadoras gargalhavam sinistramente, batendo, de enfiada, as linhas de comunicação; e a morteirada de todos os calibres encarregava-se da nossa linha avançada, esboroando-a, pulverizando a sacaria dos parapeitos — lançando tudo e todos numa farândula dantesca.

Mas o *S. O. S.* subiu, riscou os espaços,

desanuviou os corações. Também nós íamos tomar parte na grande saúdação...

*

Quando, manhãzinha ainda, cessado o canhoneio, perscrutei a Terra de Ninguém, um

último *pare-chute*, zigzagueando, esbatia a sua luz viva no Cristo de Neuve Chapelle. Imobilizei-me. Sondei melhor. E então pareceu-me vêr que os seus lábios, aljofarados de neblina, murmuravam uma Saúdação ao novo ano que surgia — ano de Paz, de Vitória e de Amor!

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 482. — Como a carta impressa n.º 954 do Serviço da Fiscalização e Estatística determina que o § 3.º da Tarifa E. 1 de g. v. só se aplica às taras quando estas já sejam usadas, peço dizer-me se as taras novas devem ser taxadas pelo 31.º da mesma tarifa ainda que estas tenham menos 100 Kg. por metro cúbico.

No meu entender devem estas ser taxadas pela tarifa geral com 50 % e multiplicador 6 e outras taras novas, como por exemplo sacaria vazia, devem então ser taxadas pelo § 1.º da Tarifa E. 1 g. v. e multiplicador 6.

R. — Às taras usadas aplica-se o § 3.º da Tarifa 1 G. V. quer pesem ou não menos de 100 Kg. por metro cúbico.

Às taras novas aplica-se o § 1.º da Tarifa 1 G. V. apenas quando não pesem menos de 100 Kg. por metro cúbico.

Às taras novas que pesem menos de 100 Kg. por metro cúbico aplica-se a Tarifa Geral (Base 5.ª) aumentada de 50 %.

P. n.º 483. — A Tarifa Especial Interna n.º 3, de G. V., diz na sua condição 7.ª:

«Quando estes transportes se façam de ou para apeadeiro onde não haja despacho de bagagens, a respectiva taxa é paga ao revisor».

Desejo saber se de apeadeiro para estação

onde ha despachos, a cobrança é feita pelo revisor em F 104, ou se se estabelece o F 50.

R. — No caso apontado, a cobrança deve ser feita pelo revisor, que utilizará o modelo F 104, conforme na tarifa está determinado.

P. n.º 484. — Referência à resposta dada à consulta n.º 412 do *Boletim da C. P.* n.º 33, de Março de 1932, onde diz que o grupo a indicar na marcação dos bilhetes de cartão corresponde aos combóios para que são vendidos, em conformidade com o horário. Com que grupo devo marcar em Benespêra os bilhetes de cartão da Tarifa n.º 21 vendidos ao Sábado para o combóio n.º 161 que devia passar nesta às 9,47 e 9,55 circulando à sua hora mas que por motivo de atraso só deve passar nesta às 13? Para mais, segundo resposta dada à consulta 417 do Boletim n.º 33, podem vender-se bilhetes desta Tarifa para este combóio embora passe depois das 12 horas.

R. — Deve indicar-se o grupo que corresponda ao combóio para que fôr vendido o bilhete, segundo o horário.

Neste caso especial e para efeito de fiscalização em trânsito, deve escrever-se a tinta, no verso do bilhete da Tarifa 21, o seguinte: «Combóio n.º ... chegou com o atraso de ... h/... m».

O agente que vender o bilhete tem de apôr o carimbo da estação e de assinar.

P. n.º 485. — Um bilhete para trânsito gratuito fornecido à vista de anexo ao bilhete de

identidade de Coimbra a Covilhã é válido para ser utilizado por via Oeste-Lisbôa-R.?

R. — De Coimbra para Covilhã apenas existe uma via que é a de Entroncamento-Abrantes e, portanto, o bilhete não pode ser utilizado de Alfarelos a Lisbôa (via Oeste) e desta estação a Entroncamento.

DOCUMENTOS

I — Tráfego.

Aviso ao Público A n.º 354. — A fim de facilitar o transporte de peles verdes sem acondicionamento em remessas de detalhe, reconheceu-se vantagem em permitir o transporte desta mercadoria por expedições do peso mínimo de 2.000 Kg. ou pagando como tal.

Aviso ao Público A n.º 357. — Este Aviso estabelece a aplicação do multiplicador 6 ao óleo de mendobi, visto tratar-se de uma mercadoria que tem a mesma aplicação do azeite de oliveira.

Aviso ao Público A N.º 358. — Regula a venda de bilhetes simples e despacho directo de bagagens e cães entre várias estações portuguesas e espanholas.

Comunicação-Circular n.º 1340/1171. — Tendo se intensificado ultimamente o tráfego de «tremoço moído» e não existindo esta rubrica na Classificação Geral de Mercadorias, houve necessidade de se publicar esta circular estabelecendo que, sempre que se trate de tremoço moído ou triturado, deve tal mercadoria ser considerada como adubo, disfrutando da aplicação da tabela 34, visto esta mercadoria se destinar à adubação de terras.

Comunicação-Circular n.º 901/1174. — A fim de evitar fugas de tráfego, foi por esta c/circular recomendada uma certa tolerância para as remessas despachadas ao abrigo da rubrica da Classificação Geral de Mercadorias «tóros de eucalipto ou de pinho nacional do comprimento máximo de 1 metro», quando se verificar que essas remessas são constituídas na sua maioria por

toros que não têm mais de 1 metro e que nos restantes o excesso não vai além de 0^m,20.

Comunicação-Circular n.º 1777. — Torna extensiva a concessão de entrada nas gares das linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste às entidades indicadas na Tarifa Especial Interna n.º 12 de G. V. em vigôr na Antiga Rede.

Tarifa combinada n.º 3/108 de G. V. — Substitue a anterior, reduzindo os preços da antiga para volumes até 10 quilos e criando preços para volumes até 20 kg.

6.º Aditamento à Tarifa n.º 3 de G. V. — Estabelece o serviço de carruagens-camas dos Wagons-Lits nos combóios n.ºs 8 e 15 e fixa os preços dos «suplementos» de 1.ª e 2.ª classes a cobrar pela ocupação desses lugares.

7.º Aditamento à Tarifa n.º 5 de G. V. — Regula a admissão de passageiros portadores de bilhetes de 2.ª classe nas carruagens-camas que circulam no Sud-Express.

9.º Aditamento à Tarifa n.º 14 de G. V. — Cria bilhetes semanais e mensais de assinatura em 3.ª classe entre Coimbra e Mealhada, Pampilhosa e Souzelas e desdobra a zona Cabo-Ruivo-Sacavém em Cabo Ruivo-Olivais e Sacavem.

3.º Aditamento à Tarifa n.º 16 de G. V. — Anula a disposição do 2.º Aditamento à mesma tarifa que concedia a redução de 50% sobre os preços aplicáveis às viagens em barcos no rio Tejo, requisitados pelas associações de desporto náutico.

20.º Aditamento à Tarifa n.º 1 de G. V. — (em vigôr nas linhas do Minho e Douro) — Estabelece bilhetes semanais e mensais de assinatura em 3.ª classe desde Trofa, Darque e Ferreiros para Barcelos.

25.º Aditamento à Tarifa n.º 1 de G. V. — (em vigôr nas linhas do Sul e Sueste) — Substitue pela taxa única de 30\$00 as sobretaxas correspondentes à ocupação de toletes-camas que figuram na alínea b) do capítulo vi daquela tarifa.

1.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 201 de G. V. — Aos portadores de bilhetes de ida e volta que, na viagem de regresso, pretendam utilizar o combóio rápido, permite-se, exceder o prazo de validade dos bilhetes por forma a poderem seguir viagem pelo primeiro combóio rápido previsto no horário que, em ligação com a caminheta, os conduza ao ponto de destino.

Aviso sobre «Serviço do «Sud-Express» para o Estoril. — Fixa os preços dos suplementos para os passageiros procedentes ou destinados ao Estoril, tendo em conta a admissão de passageiros portadores de bilhetes de 2.ª classe nas carruagens-camas que circulam no «Sud-Express».

Classificação Geral de Mercadorias

Aditamento n.º 8

Granadas carregadas. — Satisfazendo os desejos manifestados pelo Ministério da Guerra, foi por este aditamento autorizado o despacho, em remessas de detalhe, de granadas carregadas não espoletadas nem escorvadas.

Aditamento n.º 9

Lixo fermentado pelas eslas Becarl. — Tendo começado a efectuar-se os transportes desta mercadoria, houve necessidade de se criar esta nova rubrica na Classificação Geral de Mercadorias, dando-se-lhe o mesmo tratamento de que disfrutam os adubos.

Madeira de pinho serrada para calças em pacotes. — Com o fim de se evitar o encargo que resultaria para esta mercadoria da aplicação da Tarifa Geral, quando fôsse apresentada a despacho em remessas de detalhe, foi por este aditamento baixado para 1.000 Kg. o mínimo de peso para que estas remessas pudessem beneficiar dos preços da T. E. n.º 1 P. V.

Óleo de mendobí. — Sendo esta mercadoria empregada nas conservas, em substituição do azeite de oliveira, é estabelecido por este aditamento o mesmo tratamento tarifário que é aplicado ao azeite de oliveira.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1068. — Permite que os feirantes adquiram bilhetes ao abrigo da Tarifa Especial n.º 15 de g. v. para a estação de procedência que figura na carta de porte respeitante à expedição de material de feira que tenham feito para a estação donde pretendem regressar quando não poderem comprovar a sua qualidade com a expedição dos artigos de feira, por os ter vendido.

No verso do bilhete colectivo que se fornecer terá de se indicar o número da carta de porte, as estações de procedência e de destino e a data que nela figurar.

Carta Impressa n.º 1071. — Informa ter sido resolvido conceder a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral aos transportes em c/corrente requisitados pelo Commissariado do Desemprego (Ministério das Obras Públicas e Comunicações) para os operários e trabalhadores desempregados que tenham de deslocar-se para as localidades onde possam obter trabalho.

Carta Impressa n.º 1072. — Presta esclarecimento sobre a Circular n.º 711.

Carta Impressa n.º 1073. — Informa que é permitido aos passageiros procedentes do estrangeiro com destino às estações de Lisboa e Pôrto retirarem as suas bagagens desalfandegadas nas estações anteriores àquelas que figurem como destino nas respectivas escriturações, mediante prévia autorização dos chefes das Delegações aduaneiras.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Novembro de 1932

	Antiga Rôde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	4.787	4.872	1.071	2.057	2.765	2.161
» » 8 » 14...	5.009	4.993	1.786	2.026	2.521	1.922
» » 15 » 21...	5.439	5.323	2.111	2.287	2.697	2.057
» » 22 » 30...	5.599	5.309	2.257	2.287	2.619	2.114
Total	20.774	20.497	7.225	8.757	10.602	8.254
Total do mês anterior	21.835	20.624	8.233	10.196	14.081	10.514
Diferença	- 561	- 127	- 908	- 1.439	- 3.429	- 2.260

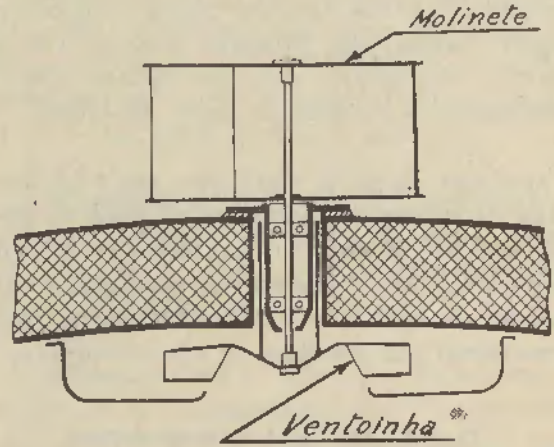
Factos e informações

Sistema de refrigeração de vagões frigoríficos por meio de ventiladores sistema «Flettner»

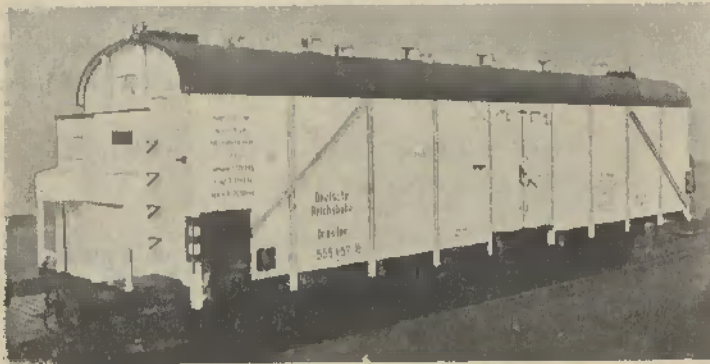
Os ventiladores *Flettner* compõem-se duma ventoinha accionada por palhetas, formando moinho de vento, colocadas exteriormente e movidas pela corrente de ar produzida pelo andamento do comboio.

Este sistema é hoje utilizado em milhares de veículos de caminhos de ferro, de ómnibus e de carros comerciais.

Desde o inicio da sua aplicação, que os construtores de vagões frigoríficos instaram com o seu inventor para ele estudar a aplicação do



Esquema de uma das ventoinhas



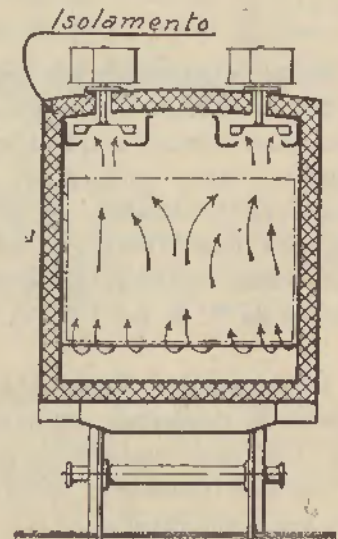
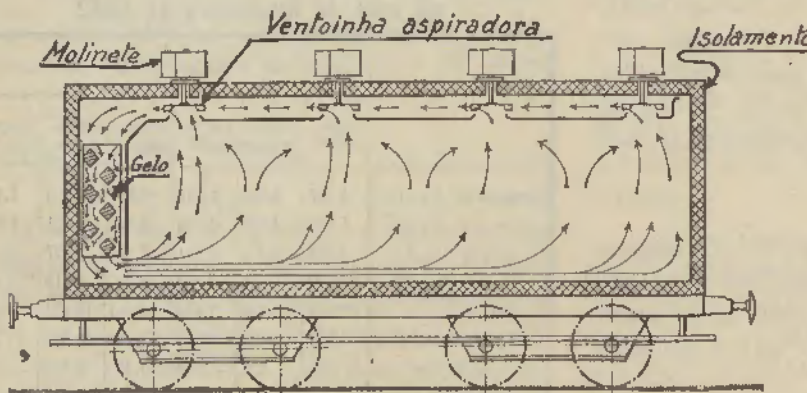
Vagão frigorífico

problema foi conduzido com todo o cuidado por Flettner, que conseguiu resolve-lo duma forma que tem dado os melhores resultados na prática.

O ventilador *Flettner* vulgar serve para expulsar o ar viciado do interior dos veículos, enquanto neste novo tipo a ventoinha está colocada dentro do vagão, como se vê nas gravuras inseridas, onde faz circular o ar em canais, formando círculos fechados, sem o expedir para o exterior.

aparelho àqueles vagões, a fim de aproveitar o andamento do comboio para assegurar a circulação de ar dentro dos veículos. O estudo do

Esquemas do sistema de refrigeração do vagão





Paisagem do Mondêgo em Coimbra

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

O ar da câmara de refrigeração em contacto com a mercadoria, é impellido através a caixa de géllo, visível nas gravuras e novamente resfriado, obtendo-se assim uma temperatura constante e igual, evitando a deterioração da mer-

cadoria e o desenvolvimento eventual de maus cheiros.

Já se encontram montados ventiladores deste tipo em grande número de vagões do continente europeu, nomeadamente da Alemanha.



Esta interessante gravura representa uma fotografia do pessoal do Serviço do Tráfego da Companhia, tirada em Santa Apolónia em 1890.

A seguir inserimos os nomes de todos os fotografados, muitos dos quais, felizmente, ainda vivem:

Da esquerda para a direita e de baixo para cima.

1.ª Linha: Joaquim Costa, Francisco Nicolau de Araújo, Leonildo de Mendonça e Costa, Alfredo Krus (Chefe de Serviço), Alfredo E. Morais Sarmento, Angelo Pimenta dos Santos, Francisco Soares Brandão.

2.ª Linha: Caetano José Pacheco, Manuel Guimarães, Agostinho Garibaldi Galvão Cid, José Sanches, Manuel Andrade Gomes, Joaquim Pedro Falcão, Pedro dos Santos Vitória, António Brandão e Jacinto Soares.

3.ª Linha: Henrique Bernes, Alvaro de Sousa Vasconcelos, Ricardo Paraíso, Francisco de Almeida Soares e Simas, Augusto Maria de Carvalho, Fernando da Silva Lopes, Joaquim Lopes, António Rosendo, Luis Gallís.

4.ª Linha: Alfredo Plantier Damião, Rafael de Almeida, Justino Gomes Fernão Santos, Manuel Costa Primo, João Ferreira Russel, Augusto Gonçalo de Oliveira, João Alves do Couto e Carlos Leão Correia de Lacerda.

Agricultura e jardinagem

Apicultura

Para se fazer *apicultura* necessário se torna a existência de:

Matéria prima — as abelhas.

Habitações — cortiços ou colmeias móveis.

Alimentação — flora melífera.

Existem várias «raças» de abelhas; as mais aconselhadas são ainda as habituais — a abelha indígena-*Apis mellifica*, L. Há também numerosos tipos de habitações e a elas nos referiremos próximamente.

Vamos hoje, ainda que ligeiramente, referir-nos á alimentação.

A flora apícola interessa: pela produção de néctar, pela produção de polen e pela secreção de melação.

As abelhas sugando os néctares das flôres transformam-no no seu estômago em mel.

O polen é empregado na confecção duma «papa» com que se alimentam as jovens abelhas.

Certas árvores como os eucaliptos, os abetos, etc. produzem os *melaços*, que são umas exsudações que as abelhas transformam num mel, sempre mais escuro, de pior qualidade, ainda que por vezes valioso.

As plantas melíferas podem ser espontâneas ou cultivadas.

A maioria das plantas que dão pasto ás abelhas são espontâneas em diversas regiões do País.

Temos assim a urze, o rosmaninho, o alecrim, a alfazema, o serpão, os tomilhos, o cardo melífero, a borragem, etc.

Outras são cultivadas, especialmente as leguminosas, empregadas como forragens verdes ou fenos.

Destas, as mais valiosas como produtoras de mel são: o sanfeno, o trêvo encarnado, a mostarda branca, a sula, o cezirão, a garrôba etc.

Há ainda muitas outras plantas pertencendo ás famílias das labiadas e crucíferas que são magníficas produtoras de mel.

As essências florestais têm na apicultura uma importância notável.

As tílias, as olaias, as acácias são duma riqueza extraordinária em néctares.

As robinias, as sofroras são também muito valiosas, assim como os eucaliptos, os abetos os choupos, estes últimos especialmente na produção do melação.

Das árvores de fruto interessam ás abelhas as laranjeiras, as macieiras, as pereiras, as nespereiras, amêndoeiras, alfarrobeiras, etc., etc.

A existência de abelhas nos pomares é verdadeiramente indispensável porque são estes insectos que conseguem a obtenção de grandes produções, visto serem grandes agentes de polenização que nas árvores de fruto é quasi sempre cruzada.

No próximo número referir-nos-emos ás plantas que pela sua especial conduta recomendamos para a arborização dos taludes e terrenos junto ás linhas férreas.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

Em Portugal, no passado mês de Novembro ficaram feridas **73** pessoas e morreram **8**, devido a desastres de automóveis

Somando estes números aos registados desde Janeiro de 1932, temos já:

Número de mortos	108
» » feridos.....	1024
Total de.....	1132

Venda de produtos farmacêuticos

Além das farmácias que concedem descontos ao pessoal da Companhia indicados no *Boletim da C. P.*, comunicam-nos que também a Farmácia Avelar — Rua Augusta n.º 225 e 227, Lisboa — concede os seguintes descontos:

Medicamentos manipulados	25 %
Especialidades nacionais e estrangeiras	10 %
Especialidades da casa	20 %

Errata

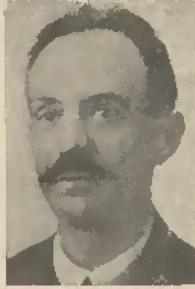
No último número do *Boletim da C. P.*, pág. 233, 1.ª coluna, linha 37.ª, onde se lê *lençóis* deve lêr-se *louças*.

Pessoal.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Leandro Quadros
Inspector
Admitido como praticante
em 12 de Setembro de 1891



Alfredo C. Nogueira Palma
Chefe de 1.ª classe
Admitido como praticante
em 24 de Dezembro de 1891



José Rodrigues
Chefe de distrito
Admitido como assentador
em 20 de Dezembro de 1892



Emília Gonçalves
Chefe de distrito
Admitida como guarda
em 16 de Janeiro de 1899

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Novembro findo

Sub-chefes de distrito para chefes de distrito:
Francisco Ferreira, Manuel Rodrigues, Diamantino Caldeira, José Francisco, António Mendes, José Monteiro, João Simões, Francisco de Sousa, João Martins Baltazar, Manuel Martins Franganito, Ermelindo de Carvalho, Manuel Reforço, Rodrigo S. Rodrigues e Manuel Alves.

Foram premiados pecuniariamente por terem sido classificados respectivamente em 1.º e 2.º lugares nos exames para sub-chefes de distrito realizados em Outubro passado os assentadores Joaquim Cordas e Manuel António.

Reformas

Mês de Setembro

VIA E OBRAS

Maria Domingos, Guarda de distrito.

Mês de Outubro

EXPLORAÇÃO

António Coelho, Capataz de 2.ª classe.

Mês de Novembro

EXPLORAÇÃO

António Ferreira Baptista, Chefe de 1.ª classe.
Hortencio de Almeida, Fiel de 1.ª classe.
José de Palma Evaristo, Agulheiro de 1.ª cl.
Cipriano Costa, Agulheiro de 3.ª classe.

MATERIAL E TRACÇÃO

António Francisco Seabra Santos, Sub-Chefe de Serviço.
Manuel Garrido de Oliveira, Empregado de 1.ª classe.
João Marques de Vasconcelos, Maquinista de 1.ª classe.
João Luís, Fogueiro de 2.ª classe.
José António, Guarda.

VIA E OBRAS

António Carvalho da Silva, Chefe de escritório de 2.ª classe.
Manuel Courelas, Chefe de distrito.
Francisco Nunes, Assentador.
Custódia Guerreiro, Guarda.

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

† *David António Gomes*, Empregado Principal no Serviço de Fiscalização e Estatística.

Admitido como amanuense provisório em 3 de Fevereiro de 1900, foi promovido a amanuense de 3.ª classe em 3 de Fevereiro de 1901.

† *Joaquim Ferraz Anobra*, Chefe de 3.ª classe em Alfarelos.

Admitido como praticante em 21 de Agosto de 1910, foi nomeado aspirante em 8 de Fevereiro de 1912.

† *Horácio de Matos Silva*, Aspirante em Campanhã.

Admitido como praticante em 1 de Dezembro de 1929.

† *Elvira Carlos Alves*, Bilheteira de 3.ª classe em Lisboa R.

Admitida como praticante em 21 de Novembro de 1927, foi nomeada bilheteira de 3.ª em 1 de Janeiro de 1929.

† *Aires Ferreira*, Carregador em Gaia.

Admitido como suplementar em 8 de Outubro de 1923.

† *Manuel Salvado Nunes*, Servente em Entroncamento.

Admitido como carregador em 21 de Abril de 1924.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Manuel da Fonseca Nogueira Júnior*, Maquinista de 3.ª classe no Depósito do Entroncamento.

Admitido como ajudante de montador em 1 de Abril de 1914. Foi promovido a maquinista de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1926.

† *João Ventura*, Fogueiro de 2.ª classe no Depósito do Barreiro.

Admitido como servente em 13 de Agosto de 1910.

† *João Real*, Revisor de 1.ª classe em Lisboa R.

Admitido como carpinteiro em 8 de Agosto de 1904.

† *Manuel Francisco*, Revisor de 3.ª classe em Lisboa R.

Admitido como limpador em 14 de Março de 1907.

† *Manuel da Silva*, Capataz no Depósito de Campolide.

Admitido como limpador de máquinas em 14 de Outubro de 1916.

† *João Santana da Costa*, Servente no Armazem Central.

Admitido como limpador em 10 de Abril de 1924.

VIA E OBRAS

† *Manuel dos Santos*, Guarda do distrito n.º 74.

Admitido como guarda em 21 de Abril de 1907.

† *Mariana da Silva*, Guarda do distrito n.º 403.

Admitida como guarda em 3 de Outubro de 1910.

† *Joaquina da Conceição*, Guarda do distrito n.º 245.

Admitida como guarda em 10 de Abril de 1906.



† Joaquim Ferraz Anobra
Chefe de 3.ª classe



† Manuel da F. N. Júnior
Maquinista de 3.ª classe



† Manuel da Silva
Capataz



† Manuel Salvado Nunes
Servente

(Oferecido a todos os factores de 3.ª classe e aspirantes)

Qual é a maior distância que se pode percorrer nas linhas exploradas pela C. P. sem passar mais do que uma vez pela mesma estação?

É permitido fazer percursos a pé dentro da mesma cidade quando houver necessidade de tomar um comboio ou vapor noutra estação.

M 113

13 — Enigma tipográfico

1As.

Pinto

Charadas sincopadas

14 — B-O homem muito baixo trabalhava com uma «espécie de lima»-2

Rádio

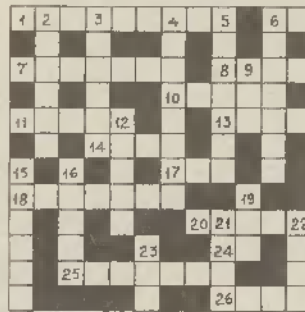
15 — B-Comprei uma gaveta de espigas e uma ma-traca-2

Britabranes (A. C. P. B.)

16 — B-Qualquer pessoa tem esta ousadia-2

Labina

Horizontais: 1-Religião principal do Japão anterior ao budismo. 6-Anel muito delgado. 7-Apêndice de fruto e semente de várias plantas. 8-Tribunal pontifício, que resolve os pleitos sobre benefícios. 10-Variiedade de maçã. 11-Arvore leguminosa do Brasil. 13-Completo adormecimento dos sentidos. 14-Pequena constelação austral. 17-Antigo pêso indiano. 18-Cinzento claro. 20-Presente que entre os gregos antigos se dava aos hospedes depois da refeição. 24-Aquêle que no volta-rete joga sômente com



as cartas que teve e não compra nenhuma. 25-Estréla da constelação de Escorpião. 26-Ninfa filha do Oceano e de Tethys e mulher de Japeto.

Verticais: 2-Relativo a Venus. 3-Formiga negra do Brasil. 4-Estudo das coisas relativas a Jerusalém. 5-Diálogo entre marido e mulher. 6-Nos tempos passados. 9-Forma rudimentar. 12-Espécie de andorinha marítima. 15-Cadeirinha de marnoto. 16-Antiga fruta pastoril. 19-Tempo que a terra gasta numa translação à volta do sol. 21-Cenotáfio. 22-Pilastra angular. 23-Fundador duma instituição.

M. D. Coelho

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Janeiro de 1933

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	3\$00	Cebolas	50	Ovos..... duzia	variável
" Nacional	3\$00	Chouriço de carne..... "	14\$00	Petróleo em Lisboa ... lit.	1\$10
" Valenciano..... "	3\$10	Farinha de milho	1\$50	Presunto	11\$00
" São..... "	3\$00	" " trigo	2\$25	Queijo da Serra..... "	13\$00
Assucar de 1.ª	4\$30	Farinheiras	8\$00	" do Alentejo .. "	14\$00
" " 2.ª	3\$90	Feijão branco	1\$50	" flamengo..... "	23\$50
" pilé..... "	4\$80	" amarelo..... "	2\$00	Sabão amêndoa	1\$15
Azeite de 1.ª	6\$80	" frade de 2.ª..... "	1\$90	" Offenbach	1\$95
" " 2.ª	6\$00	" " " 1.ª..... "	2\$00	Sal	16
Bacalhau sueco..... kg.	4\$00	" manteiga	2\$10	Sêmea.	70
" " inglês..... "	5\$50	Grão	2\$15	Toucinho..... "	7\$00
Banha..... "	7\$70	Lenha	20	Vinagre	70
Batatas..... "	variável	Manteiga..... "	19\$00	Vinho branco	75
Carvão de sôbro..... "	40	Massas..... "	3\$45	Vinho tinto	75
Idem em Gaia e Camp. "	46	Milho..... lit.	95	Vinho tinto-Gaia e Camp. . "	90

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos. Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um Fundo destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim. Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção (Boletim da C. P.).