C.P.
BOLETIM
Nº 75

BOLETIM DA C. P.

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

Problemas recreativos

QUADRO DE DISTINÇÃO

Visconde de la Molière, 7 votos — Produção n.º 21

QUADRO DE HONRA

Naxi, Alcion, Tupin, Lumar, Galeno, Sancho Pança, Dalton, Vasconcelos, Brittabrantes, Mefistófeles

QUADRO DE MÉRITO

Visconde de Cambolk, Visconde de la Molière, Marquês de Carinhas, Roldão, Veste-se, Fred-Rico, Otrebla, (28,1), *Labina* e *Alenines* (19,1)

Soluções do n.º 73

1 — Resenho, resenha, **2** — Talho, talha, **3** — Garrida, garrido, **4** — Maçainhas, **5** — P, ara, acato, pratico, atino, oco, o, **6** — Bote, enus, tuim, esmo, **7** — Uruiauara, **8** — Homem pobre taça de prata caldeira de cobre, **9** — Sólio, **10** — Fedelhos, **11** — Bacamarte, **12** — Trincha, **13** — Monitor, **14** — Patamaz, **15** — Introito, **16** — Mandinga-manga, **17** — Previso-preso, **18** — Arlotão artão, **19** — Pomada-poda, **20** — Mofina-mona, **21** — Panela-pala, **22** — Prole, **23** — Mata-bicho, **24** — Pica-porta, **25** — Marcolino.

Em frase

1 — *Nota* que *aqui* ha um *estaleiro* — 1-1.

Vasconcelos

2 — O *pasto agora* só se obtem por «*contrata*» — 2-1.

Fred-Rico

3 — A *protecção* que êle me dispensa não «*notas*» que é acompanhada de *bravatas?* — 2-1.

Crus Kanhoto

4 — O meu único *amparo* é vender «*tecido finissimo*», mas tenho a *impressão* que o negócio vai fraquejando — 2-1.

Costasilva

5 — Se não *abates o pêso das taras aqui* te juro que levas com o *chanfalho* — 2-1.

Otrebla

6 — Com uma *tocha*, a «*mulher*» iluminou a *planície* — 2-2.

Veste-se

7 — *Aqui* e *além* tudo está em *silêncio* — 1-1.

Vasconcelos

Aumentativas

8 — No *valado que forma rêgo para a água* também pode formar-se uma *restinga* — 3.

Labina

9 — A *torcida do candieiro* foi roubada por um *estroina* — 3.

Mefistófeles

10 — Um «*ratazana*» foi procurar um *género de peixes chatos* — 2.

Marquês de Carinhas

11 — Enigma

(*A Brittabrantes*)

A quarta, terça e sexta
Junta à sétima e verás
Um animal de trabalho
Que para ti guardarás

Á segunda, prima e quinta
Junta a sétima outra vez.
E se doença encontrares
Aguenta um tal reves

Em tão grande baralhada
Um sinónimo acharás
É *gêmmula* a nossa história...
Decifra lá se és capaz.

Galeno

12 — Enigma tipográfico

SO

A 10 letras

Galeno

13 — Combinada

1.ª + lo — Barulho
2.ª + ao — Ofendido
3.ª + to — Ballado campestre
— Boato falso —

Brittabrantes

14 — Enigma

(Continua na outra página interior da capa)

7.º Ano — N.º 75 Setembro de 1935

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: A Bélgica e os seus Caminhos de Ferro. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Um monumento à Raínha D. Leonor. — Conferências de higiene social. — Consultas e Documentos. — O caminho de ferro do Vaticano. — Justa homenagem. — Ateneu Ferroviário. — Orfanato Ferroviário. — Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide». — Pessoal.

A Bélgica e os seus Caminhos de Ferro

Em Maio do corrente ano celebrou a Bélgica, com a maior solenidade, o centenário dos seus caminhos de ferro.

E' fácil de compreender, dada a importância e o favor de que disfrutam e o motivo de orgulho que representam para todos os belgas, com que satisfação e patriótico jubilo estes se associaram às brilhantes e evocadoras festas realizadas.

Na grande Exposição Internacional que se está realizando em Bruxelas, os caminhos de ferro ocupam lugar de merecido destaque.

No «Grande Palácio», o edifício de honra da Exposição, está montada uma estação ferroviária modêlo.

Ali se encontra tudo o que possa interessar, não só o técnico ou o profissional de caminhos de ferro, mas o visitante curioso ou o observador superficial.

Em lugar de honra, exposta à simpatia e gratidão de todos, simbólica na sua pequenez e na sua concepção rudimentar, a locomotiva que em Maio de 1835, — há cem anos —, rebocou o primeiro combóio para Malines. Contrastando com ela, as máquinas gigantes, os mais variados e modernos tipos de carruagens e vagões, toda a gama de maquinismos, aparelhos e utensílios com aplicação na indústria ferroviária, que o engenho humano, num século de progresso e de aperfeiçoamento de técnica, concebeu e realizou.

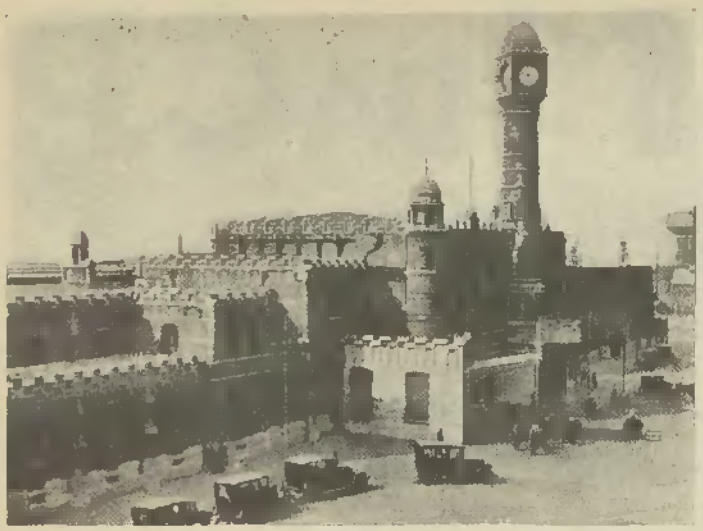
Tal mostruário honra os caminhos de ferro belgas e vem confirmar o conceito e o prestígio de que gosam. Ao mesmo tempo chama a atenção do mundo para a perfeição que atingiram e para as infinitas possibilidades que o seu incessante desenvolvimento deixa prever.

Compreende-se, portanto, que o «Boletim da C. P.», aproveitando a oportunidade que o referido centenário lhe proporciona e na intenção, que é uma das suas finalidades, de concorrer para a instrução geral dos seus leitores, lhes dê uma breve resenha da história e situação dos caminhos de ferro belgas.

E' o que vamos fazer.

* * *

Em 1830 as provincias belgas revoltam-se contra o domínio holandês, constituindo-se em



A estação de S. Pedro na cidade do Gand

Estado independente, sob o nome de Reino da Bélgica.

Em Julho de 1831 o príncipe Leopoldo de Saxe Coburgo é chamado a ocupar o novo trono.

Em Novembro dêsse mesmo ano a Conferência de Londres reconhece a independência do novo Estado, mas tira-lhe o Limburgo, que volta à posse da Holanda, e uma parte de Luxemburgo, com que se constitue o actual grão-ducado do mesmo nome.

Eis, a traços largos, a história da fundação da Bélgica independente.

Ao facto de essa independência coincidir com o início da industrialização da Europa, à sua situação geográfica, às grandes tradições comerciais e industriais de alguns dos seus centros ou regiões e às magníficas qualidades da sua população, que continuou e engrandeceu aquelas, deve a Bélgica o seu rápido desenvolvimento e importância internacional.

Como instrumento principal entre os vários que tornaram possível a êste pequeno país — no curto período de 100 anos —, a conquista de um lugar de relevo entre as Nações, surge-nos o caminho de ferro.

Nenhum país lhe deve tantos serviços; em nenhum outro pode e deve êle ser considerado, com tanta justiça, como o melhor e mais importante factor de progresso económico e social.

* * *

Logo a seguir ao aparecimento do caminho de ferro, no primeiro quartel do século XIX, o novo instrumento de transporte, se por muitos era recebido com franca hostilidade ou desconfiança, merecia a outros benevolência e confiante aceitação. Ao grande número dêstes últimos pertenciam os industriais de Liège que em 1829 representaram ao Govêrno holandês para que fôsse efectivada a ligação ferroviária entre a sua cidade e o pôrto de Antuérpia.

A revolução de 1830, de que nasceu a independência belga, tornou impossível a realização imediata desta aspiração. Outros e mais graves problemas de transportes preocupavam o govêrno do novo Estado e reclamavam solução urgente. Antuérpia perdera o livre acesso ao mar e temia que as suas ligações com a Alemanha, pelo Scheldt até ao Reno, lhe fôssem cortadas a título de represália.

Para evitar os desastrosos efeitos que a efectivação de tal ameaça traria à economia belga, o Rei Leopoldo, um mês após a sua subida ao trono, ordenou o estudo da ligação ferroviária directa Antuérpia-Colónia.

Esse estudo foi, porém, interrompido e abandonado, em virtude dos resultados da Conferência de Londres.

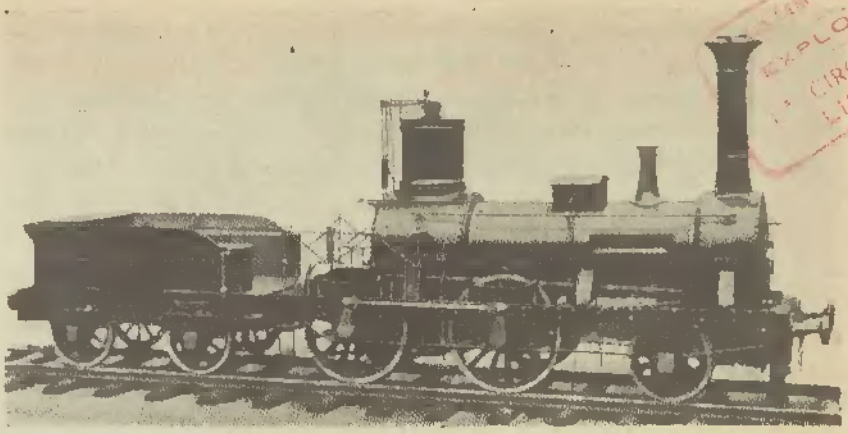
Com efeito, reconhecida a independência do novo Estado, não havia motivo para subsistirem os receios, que o tinham tornado necessário. Além disso, a cedência à Holanda de alguns territórios que a via férrea devia atravessar (Limburgo), tornava impossível a sua construção.

Outras linhas foram depois estudadas, embora não construídas, até que, em 1834, o Govêrno, reconhecendo ser indispensável a criação de uma rêde ferroviária que satisfizesse urgentes e legítimas necessidades internas e que, com a sua futura importância internacional muito valorizasse o país, estudou e aprovou um sistema de caminhos de ferro que, com centro em Malines, se estenderia, para o Norte

EXPLORAÇÃO
CIRCULAÇÃO
LISBOA

até Antuérpia, para o Sul até Bruxelas e fronteira francesa (Valenciennes), para Oeste, por Gand e Bruges, até Ostende e para Leste, por Louvain, Liège e Verviers, até à fronteira prussiana.

Em Maio de 1835 foi aberto à exploração, com grande solenidade, o troço Bruxelas-Malines, que foi o primeiro caminho de ferro da Bélgica, e o primeiro do Continente europeu em que se empregou a tracção a vapôr (1)



Modêlo de uma das antigas locomotivas que inauguraram em 1835 a linha férrea Bruxelas-Malines

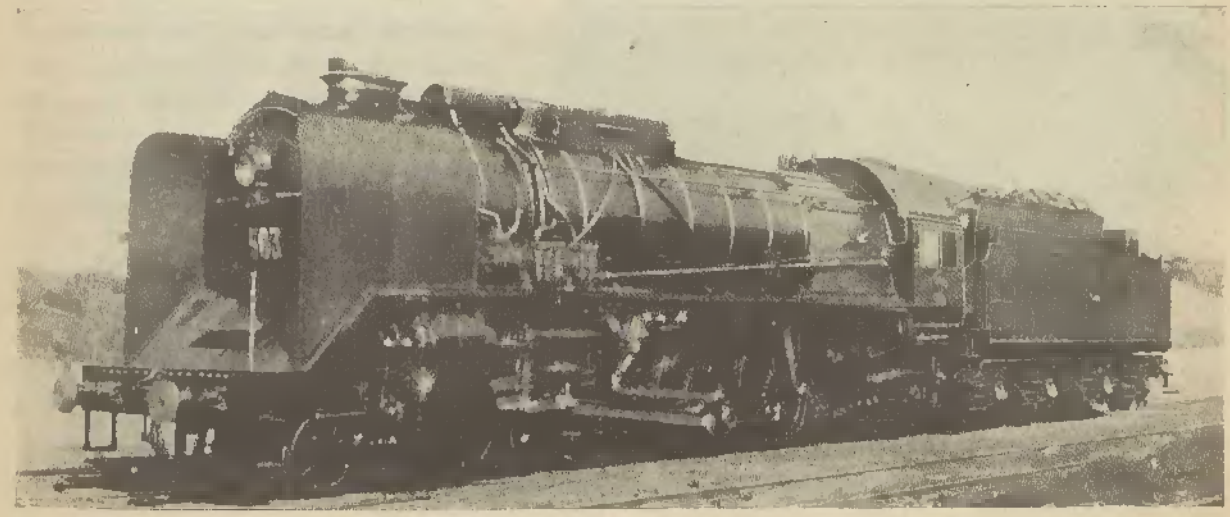
As locomotivas haviam sido encomendadas em Inglaterra, à firma Robert Stephenson & C°, de tão gloriosas tradições. Porém e ainda nesse mesmo ano, saía das oficinas de Cockerill a primeira locomotiva inteiramente construída na Bélgica. Êste pequeno grande país tem, por êsse facto, o legítimo direito de enfileirar ao lado dos percursores da tracção a vapor.

As carruagens eram de 1.ª e 2.ª classe; mas reconhecendo-se, uma ou duas semanas após o início da exploração, que as preferências do público iam, quási exclusivamente, para as últimas, foram as de 1.ª retiradas das composições.

A afluência aos combóios era enorme. E como era pequena a lotação das carruagens, logo apareceram especuladores que açambarcavam os bilhetes para depois os revenderem com largo lucro. Tão rendoso negócio teve, felizmente, curta duração, porquanto rápida e sucessivamente foi sendo aumentado o número de carruagens, de forma a ser possível satisfazer-se um tráfego cada vez mais intenso.

(1) O primeiro combóio a vapôr que circulou no primeiro caminho de ferro de interesse público foi inaugurado em 27 de Setembro de 1825 entre Bruxelas e Stockton (Inglaterra), rebocando uma carga de cêrca de 50 toneladas.

O primeiro combóio que circulou em Portugal foi o que inaugurou o troço Lisbôa-Carregado (36 kms.), em 28 de Outubro de 1856.



A locomotiva n.º 503, em circulação nas linhas belgas, é actualmente uma das mais pesadas máquinas da Europa

Com efeito, realizavam-se cinco combóios diários em cada sentido e aos domingos a afluência de passageiros era tal que as circulações se sucediam com intervalo de poucos minutos!

As primeiras carruagens eram muito incómodas. Tinham apenas uma abertura, sem porta, num dos lados, à qual dava acesso um escadote que era retirado quando o combóio se punha em marcha. Foi-lhes depois colocado um degrau triangular em ferro, mas como as suas reduzidas dimensões originassem frequentes quedas, substituíram-no por um estribo de madeira, grande. Ao mesmo tempo, e para melhorar as condições de segurança dos passageiros, foram-lhes colocadas portas.

Estas carruagens conservaram-se ao serviço durante dez anos, sendo substituídas por outras, mais cómodas e já cobertas, mas com os lados abertos. A protecção contra o frio e chuva era assegurada por grossas cortinas de oleado e, posteriormente, por uma especie de portinholas de chapa de ferro.

A fachada da estação de Verviers

Em Maio de 1836, com a inauguração do troço Malines-Antuérpia, coincidiu o estabelecimento da 1.ª classe e a creação da 3.ª.

As carruagens de 1.ª classe chamavam-se «diligências», as de 2.ª «chars-à-bancs» e as de 3.ª «vagões». As primeiras apresentavam uma inovação: corredôr central e divisão em compartimentos de 8 lugares, 4 de cada lado do corredor. Estas carruagens, embora pouco espaçosas, não se podiam considerar incómodas. Só deixaram de fazer parte das composições em 1868, ou seja depois de 32 anos de aturado serviço. Entretanto proseguia febrilmente a construção dos outros troços de via férrea do sistema atraz citado, que ficou completo, em 1843, com o assentamento da ligação Verviers-fronteira da Prússia. Durante o mesmo período de tempo foram construídas mais duas linhas não previstas no programa primitivo, ficando assim a rêde ferroviária belga com 541 kms. de extensão.

A imponente estação de Ostende

Até aí o Estado tinha-se reservado o monopólio da construção de caminhos de ferro.

Começou porém a generalizar-se a opinião de ser o novo instrumento de transporte excessivamente caro para ser prático e para permitir o transporte de mercadorias pesadas em concorrência com a via fluvial. Por outro lado, a política das baixas tarifas, resultado dessa concorrência, ocasionava prejuízos financeiros graves.

Estas e outras razões, conjugadas com a

A estação central da cidade de Antuérpia lembra-nos, com as suas torres e a sua magnificência, uma catedral

pressão da opinião pública, determinaram a rejeição, nas Câmaras, dos projectos de aumento da rêde ferroviária apresentados pelo Govêrno. Essa rejeição originou uma nova política, — a da concessão a emprêsas particulares da construção e exploração de novas linhas —, que provocou um grande e rápido aumento da rêde ferroviária belga.

A breve trecho se reconheceu porém, que a dependência da finança estrangeira em que estavam quási todas essas emprêsas, era altamente prejudicial ao desenvolvimento económico e superiores interesses do país.

Perante tão graves inconvenientes, impunha-se o resgate de todas as concessões e a compra de todos os caminhos de ferro particulares. Essa medida, inspirada em fins eminentemente patrióticos e nacionalistas, tinha também a vantagem de tornar possível a unificação das tarifas ferroviárias e a regulamentação da desastrosa concorrência entre os transportes por via terrestre e fluvial.

De 1871 até 1900, nada menos do que 18 emprêsas cederam as suas linhas ao Estado, o que elevou a rêde dêste a 4.050 kms. de vias férreas. Em 1908 foi ela aumentada com mais 178 kms. de linhas compradas à Companhia do Oeste da Flandres.

Quando em Janeiro de 1919, após a Grande Guerra, a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado Belga reassumiu a posse da sua rêde, viu-se em frente de uma colossal e instante obra de reconstrução. Cêrca de um terço de extensão total da via férrea ficara destruída no decorrer das operações militares de que a Bélgica foi teatro sangrento, ou fôra levada pelas tropas alemãs.

Um túnel, 350 pontes, 359 estações e a maior parte das obras de arte, estavam completamente arrazadas ou inutilizadas, o mesmo acontecendo

à grande maioria das locomotivas, das quais apenas um reduzido número estava em estado de servir, mas mesmo assim arruïnado pelo serviço intensivo de 4 anos de guerra.

A dificuldade da missão reconstrutiva da Administração dos Caminhos de Ferro Belgas era ainda agravada pela circunstância de estar dependente destes o restabelecimento da economia nacional.

Tão gigantesca obra foi levada a cabo por uma forma verdadeiramente notável, e em 1930, todas as obras provisórias efectuadas pelos corpos de engenharia dos exércitos aliados, nomeadamente ingleses, estavam substituídas por outras de estructura permanente.

Os caminhos de ferro belgas possuem, — herança da guerra —, uma grande variedade de tipos de locomotivas, recebidas da Alemanha por conta das «Reparações», em substituïção das que lhe foram destruídas ou avariadas.

A conservação da via é objecto de permanente vigilância e atinge um elevado grau do perfeição. Predomina o carril de 18 metros, com o pêso de 50 kgs. por metro corrente.

Nas grandes linhas a máxima velocidade autorizada é de 120 km. p. h.

A sinalisação merece também o maior cuidado, não se poupando despêsas para a dotar de todos os melhoramentos que lhe aumentem a eficiência.

Êsse cuidado é, aliás, tradicional.

Em 1904 já na estação de Bruxelas existia uma «cabine» de sinalisação eléctrica e, muito antes da guerra, a circulação de combóios nas linhas de tráfego intenso começou a fazer-se pelo sistema «bloco» (1)

Actualmente, nas linhas principais adopta-se o sistema «dispatching». (2)

Em 1926 o Estado cedeu a exploração da sua rêde, por 75 anos, à «Société Nationale de Chemins de Fer Belges». Presentemente, todas as linhas de via normal pertencem a esta emprêsa, com excepção das exploradas pela «Nord-Belge».

A extensão da rêde ferroviária belga é de 5.061 kms., dos quais 4.841 são pertença do Estado (3). A extensão das linhas electrificadas atinge cerca de 60 kms.

Proporcionalmente, é a Belgica o país que mais caminhos de ferro possue, pois conta 36,5 kms. de via por cada 10.000 kms. q. de superfície e 14,5 kms. por 10.000 habitantes (4).

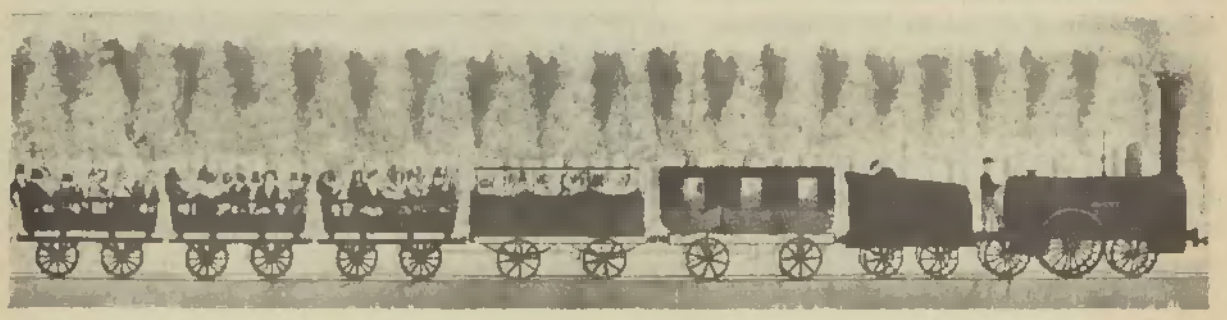
---

(1) Ver «Boletins da C. P.» n.os 7 e 8.

(2) Ver «Boletim da C. P.» n.º 9.

(3) E' interessante notar que a superfície da Bélgica (29.456 kms. q.) excede em pouco a da nossa província do Alemtejo (28.885 kms. q.).

(4) Números referentes a Portugal: 5,8 e 5,5, respetivamente.



Pitoresco desenho representando um dos primeiros combóios que circularam em 1835 entre Bruxelas e Malines

Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

ARTIGO 28.º

(Continuação)

É muito perigoso:

13.º — Dar ao maquinista o sinal de avançar ou de recuar antes dos engatadores terem saído de entre os veículos (Fig. 44).

14.º — Pendurar-se por cima do tensor e apoiar-se nêle para engatar ou desengatar os fiadores, as mangueiras dos freios de vácuo, os aparelhos de intercomunicação, etc.

15.º — Engatar ou desengatar material que esteja próximo ou sôbre um aparelho de via, fossa, etc., (Fig. 45 e 46). O chefe da manobra deve, nestes casos, fazer recuar ou avançar o combóio antes de proceder às engatagens ou desengatagens.

Fig. 44 **É perigoso**

dar o sinal de avançar ou de recuar antes do engatador ter saído de entre os veículos

Fig. 45

É perigoso

fazer engatagens nas proximidades de uma agulha, porque ...

Fig. 46

... pode tropeçar nas varinhas das agulhas e ferir-se

Um monumento à Raínha D. Leonor

Pelo Snr. *Antônio Moniz*, Chefe de Secção de Via e Obras

Das figuras gradas da nossa História Pátria, esta da Raínha D. Leonor tem para nós, portugueses, especial interêsse.

O seu vulto, de beleza inconfundível, tem uma grandeza notável e impõe-se a todos os que prezam as glórias pátrias; a sua obra, vasta e benemérita, de protecção aos humildes, é daquelas que todos deveriamos conhecer; a sua protecção às Artes e às Letras, é tão grandiosa, que ainda hoje se distingue de forma acentuada.

Nascida em Beja a 2 de Maio de 1458, filha do Infante D. Fernando e da Infanta D. Beatriz, a educação que recebeu de seus Pais foi modelar.

Casada aos 13 anos com o Príncipe D. João, que a História conhece com o nome de Príncipe Perfeito, a sua vida é cortada de episódios de vária ordem. Mulher e mãi amantíssima, o seu coração é cortado pelos maiores desgostos.

Serena, inteligente e dotada do melhor bom senso, duas vezes tem nas mãos o govêrno da nacionalidade, onde as suas qualidades brilhantes são postas à prova.

Certa tarde de Agosto de 1484, quando se dirigia de Obidos para a Batalha deparou, a uma légua daquela vila, com um grupo de chaguentos, banhando-se nuns poços de água fumegante. Inquiriu do que se tratava e ao saber que aquelas águas eram milagrosas, quis experimentá-las num tumor que tinha no peito, e que há tempos a atormentava.

Tais resultados experimentou com as águas, que fez levantar nêsse local um Hospital — o Hospital das Caldas — onde ainda hoje se tratam, gratuitamente, pobres de todo o País.

A' volta do Hospital, ergueu-se a vila, que é hoje cidade, e é uma das mais progressivas terras do nosso País.

E' nesta cidade extremenha, que em 15 de Setembro se vai levantar o Monumento à Fundadora do burgo, obra dos consagrados artistas Francisco Franco e Cristino da Silva.

Não vá julgar-se que ficou por aqui a obra benemérita da Raínha D. Leonor, pois deve-se a ela a fundação em Portugal da primeira Misericórdia.

A par dessa obra grandiosa magnânima de protecção aos humildes, devem-lhe as Letras e as Artes, protecção não menos notável.

Foi no seu tempo e com o seu auxílio carinhoso que se compuzeram em Portugal os primeiros trabalhos de Imprensa. Amparou os primeiros passos do Teatro português, dispensando larga protecção a Gil Vicente, actor e ourives, a quem devemos algumas das mais belas obras do nosso Teatro.

Fundou o Convento da Madre de Deus, fez levantar a linda igreja das Caldas e mandou

erguer as capelas imperfeitas do Convento da Batalha, poema de pedra que nos recorda um passado de grandeza.

A sua obra, grandiosa e variada, não cabe num simples artigo desta revista; a sua acção multiplica-se de tal forma, que ainda hoje, quem estuda esta figura bondosa da Raínha D. Leonor, fica enlevado com os primorosos dotes do seu coração e com as suas grandes qualidades de inteligência e sensatez.

A homenagem, que Portugal inteiro vai prestar à Raínha D. Leonor, é uma das mais justas que se tem realizado no nosso País. Quatrocentos e dez anos depois da morte da Raínha D. Leonor, vão as Câmaras Municipais, as Comissões de Turismo e as Misericórdias de Portugal, mostrar a todo o mundo o seu reconhecimento, pela vastíssima obra de protecção legada aos humildes.

E a essa manifestação nacional vai associar-se o Govêrno da Nação e S. Ex.ª o Snr. Presidente da República, que no meio da maior solenidade, inaugurará um dos mais belos monumentos de Portugal.

A estação de Ueno em Tóquio, capital do Japão

Foto, gentilmente cedida pelo agente comercial, Snr. Guerra Maio

Conferências de higiene social

A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Ex.mo Snr. Dr. *João de Matos Cid*, médico efectivo da assistência domiciliária de Lisboa

(Continuação)

Assim como da observação profunda e minuciosa dos doentes chegamos ao conhecimento da doença, das suas causas e, portanto, do seu possível tratamento, do estudo dos criminosos tiramos indicações preciosas para o conhecimento do crime e para a sua também possível extinção. O movimento científico, chamado lombrosiano, da última parte do século passado, iniciou-nos no estudo do corpo e alma do criminal, na classificação dos crimes e deixou-nos, sobretudo, uma admirável organização de estatística criminal hoje consideràvelmente melhorada.

Ora essa estatística afirma-nos, por exemplo, que a grande maioria dos criminosos são alcoólicos ou filhos de alcoólicos. É um facto indiscutível. O álcool é um dos grandes agentes de degenerescência orgânica. É, portanto, mais que evidente que, combatendo o alcoolismo, podemos diminuir a criminalidade, tão certo como secando os pântanos extinguimos o impaludismo. O mesmo diremos da «sífilis» e de certas insuficiências glandulares que são a causa, por vezes única, de lesões cerebrais constituídas, ou funcionais, *substractum anatomo-fisiológico* da alma criminal. Mas, seja qual fôr o psiquismo do crime — êste assunto não nos interessa agora — o que é facto é que a grande maioria dos criminosos, repito, tem uma origem ou manifestamente alcoólica, ou sifilítica, e isto nos basta, e já não é pouco, para não devermos deixar de organizar uma sólida defesa contra a propagação dêsses tremendos flagelos sociais. Com a tuberculose, êstes flagelos constituem os problemas sociais de maior importância nas sociedades modernas, problemas políticos essenciais a que, naturalmente, os outros têm de subordinar-se, haja em vista a tentativa falhada da chamada «lei sêca» nos Estados Unidos da América e a recente legislação alemã, já imitada por outra nação, para esterilização daquêles que estão para sempre em deficientíssimas condições para procriar.

Mas se todos êsses indivíduos que enchem as «penitenciárias» e colónias penais de todos os países, resgatando no isolamento das celas ou nos trabalhos forçados aquêles crimes cuja descrição nós, tantas vezes, horrorisados, seguimos nos jornais são os herdeiros forçados de pesadas taras, parece que a maior responsabilidade nos seus gestos anti-sociais deve ser imputada àquêles que, na inconsciência de uma vida quási instintiva, numa má hora, os gerararam. Sem dúvida que assim é.

Procuremos estudar-lhe a sua biografia o *curriculum-vitae* das suas proesas seguindo-os desde a hora em que abriram os olhos inocentes à luz da vida até àquela em que os encerraram, faiscando o último ódio no suplício da pena capital. Não teriam por acaso, como nós, na sua primeira infância, ao lado do seu berço, um coração de mãe palpitando de angústia quando as doenças e a miséria os espreitavam, ou de alegria, como um repicar festivo, quando tentearam os seus primeiros passos?

Certamente que sim.

Não tiveram também, como nós, na segunda infância ou no desabrochar da puberdade, aquêle ambiente carinhoso onde os nossos passos são seguidos, as relações com o mundo que nos ceros guiadas, como se uma fôrça imperativa e dôce nos impelisse protegendo-nos?

A maior parte é quási certo que não. Abandonados, por assim dizer, sem moral, nem afectos, fracos, preguiçosos, seres flutuantes, uma mistura de bem e de mal, vão começar a instrução elementar do crime na vadiagem e no pequeno furto. Castigados, recomeçam e continuam alargando a sua acção até que um dia um crime maior os leva às celas da penitenciária ou à pena capital — coroando assim uma carreira ascencional.

Nunca poderei esquecer a amargura que senti, há muitos anos já, em 1916 ou 17, se não estou em êrro — quando, como médico de serviço, entrei, pela primeira vez, na prisão de Monsanto.

A cada passo, ao percorrer os departamentos daquela lúgubre casa, ouvia o meu nome como se eu fôsse já uma pessoa conhecida e ali vista.

Impressionou-me o facto e procurei explicá-lo. Não foi difícil. Muitos dêsses homens, que esperavam ali o embarque para as colónias africanas, afirmavam — e de facto era verdade — terem sido meus pupilos na Escola Penal de Vila Fernando, onde tinham feito os seus primeiros castigos. Eram os de carreira. Devo dizer também que muitos outros dêsses meus antigos pupilos, que tantas vezes encontro, são excelentes chefes de família, funcionários exemplares e operários perfeitamente honestos, o que me faz acreditar por uma vivida experiência, como a de tantos outros higienistas, que nós podemos reduzir por uma acção enérgica e bem orientada sôbre a infância delinqüente, os quadros da criminalidade.

Essa acção é hoje notável em tôda a Europa. Portugal tem, a êste respeito, uma legislação admirável e já bastantes meios para a executar, podendo restituir todos os anos ao esfôrço e disciplina da vida moderna dezenas de adolescentes que, noutras circunstâncias, iriam engrossar mais ainda o numeroso exército do crime.

Desculpem se por acaso lhes puz diante dos olhos perspectivas que não são das mais risonhas. Não gosto de atemorizar ninguém e considero sempre como mal educadas as pessoas que o fazem para se dar ares de sabichões. Estou a conversar com serenidade e simplicidade e não a fazer um conto à Hoffmann ou Edgar Poë, e se fui buscar um certo número de ideias a que propositadamente não dei a objectividade que lhe podia ter dado é que precisava, como o verão, dêsses elementos para poder levar ao fim, desde os alicerces até ao tecto, a minha pequena construção. De contrário, fàcilmente se esboroaria, como casa de gaioleiro em noite de vendaval. Não podia deixar de tratar do problema da criminalidade infantil, porque êle comporta em si todo o problema da criminalidade, e esta, por sua vez, todo o problema da civilização. Ora, o problema da criminalidade infantil é como vimos, em parte, o problema do nascimento, ou antes, das condições em que cada um nasce. Dizem certos filósofos que nós nascemos bons e nêste vale de lágrimas nos vamos corrompendo, e que disso tem a máxima culpa a sociedade; dizem outros o contrário, isto é, que nascemos fundamentalmente maus e que cá fóra não melhoramos. Quere-me parecer que não é bem assim, e que se não nasce tão bom como certa escola diz, nem tão mau como a outra afirma. Nascemos como Deus quere e com alguma coisa de bom vimos a êste mundo, ou não tivéssemos sido feitos à sua imagem e semelhança, capazes de conceber a sua perfeição. Mas deixemo-nos de filosofias amáveis e olhemos as coisas de perto sob um ângulo visual mais pragmático. Não nos será difícil reconhecer que todos nós viemos a êste mundo com diferenças tão grandes que não foi ainda possível, por exemplo, encontrar duas impressões digitais idênticas, nem mesmo naquêles gêmeos em que à primeira vista a confusão é inevitável. Cada um de nós tem o seu feitío, tão diferente na sua forma exterior, como na sua intimidade, que resulta de disposições afectivo-activas que nascem comnosco, e que se vão desenvolvendo pela vida fora com mais ou menos equilíbrio de proporções. Quem se habituou a lidar com crianças, facilmente dá conta destas disposições e distingue bem nos seus actos, como elas se diferenciam.

De maior ou menor bondade, de mais fácil ou difícil emotividade, activas ou tranqüilas, que gostem ou não de agradar, ávidas ou desinteressadas, tôdas estas tendências se combi-

nam em cada uma delas em proporções que nunca são idênticas como as dos elementos num corpo químico. Acontece, portanto, que quando há um grande desequilíbrio nas proporções surgem, naturalmente, temperamentos excessivamente diferenciados e, por conseqüência, com tendência a chocar pelas suas reacções o meio em que vivem.

Os excessivamente diferenciados no sentido positivo, isto é, nas qualidades sociais, constituem aquela massa de que se fazem os santos, os condutores de povos, os génios, os grandes filantropos. Pelo contrário, é nos diferenciados em qualidades negativas, anti-sociais, que se encontram quási sempre ou doentes, de doenças possivelmente tratáveis, ou aquêles que o alcoolismo e a avariose marcaram com o pêso das suas taras.

É altura de lhes pedir que fixem bem esta ideia no vosso espírito, porque ela tem de ter um prolongamento — se assim não fôsse não merecia a pena expô-la — num outro ponto da nossa conversa. Demais, para nós todos, ela não é pèssimista. Não freqüentamos tabernas, somos sóbrios e, como pessoas de bem que nos orgulhamos todos de ser, amamos os nossos filhos mais do que a nós mesmos e, portanto, não lhes faltará nunca o nosso amparo.

Assim, podemos dormir tranqüilos, o seu futuro moral não nos trará surprêsas que nos angustiem.

*

* *

Quando há pouco lhes falei na protecção à infância, fiz-lhes ver que essa protecção vai muito para traz do dia em que a criança nasce, estendendo-se a todo o longo período da gestação numa assistência carinhosa à mãe, que não é mais do que o suporte a través do qual o pequeno ser se vai formando e desenvolvendo. Contudo, depois das palavras que acabei de dizer, parece que essa protecção não basta.

¿A-pezar-dêstes cuidados todos, não nascem tantas crianças doentes e muitas outras com tendências mórbidas nos domínios físico e moral?

É, portanto, preciso ir mais longe ainda. Mas onde? dirão os senhores, se antes da concepção não há crianças para proteger. Pura ilusão! Há. Creio mesmo que não há outra coisa mais forte nos domínios do sub-consciente humano que êste «élan» para a perpètuação da espécie, como se nela nós encontrássemos a segurança da nossa imortalidade. Pelo menos comigo, assim sucedeu. Perdi o mêdo à Morte no dia em que nasceu o meu primeiro filho, comecei a pensar nela sem receio, a conviver com ela e de tal maneira, que um dia que ela passou mais próximo de mim e a pôde reconhecer, vi que afinal não era tão feia como a pintavam os nossos antepassados medievais.

O povo exprime êste estado ou desejo inconsciente de perpètuação da raça que a Natureza reveste de tantas e tantíssimas graças, que nós mal o percebemos, na sua linguagem pitoresca e rude, nesta curiosa frase: «estar na massa dos impossíveis»! «Massa dos impossíveis»!!! O termo «massa» não se coaduna bem com aquilo que um poeta chamaria antes «nebulose» e a palavra impossível quer significar, nêste caso, exactamente o contrário da sua verdadeira expressão. Mas o povo lá sabe e a gente vai-o entendendo, o que não é difícil. Ora é exactamente nesta «massa dos impossíveis» que nós temos que modelar os milhões de sêres que todos os anos, diàriamente, vêm preencher nêste mundo as vagas dos que partiram para o outro. O ensino dessa modelação cabe hoje a um departamento de higiene que se chama «eugénia», departamento tão importante, que já se dá fóros de ciência nova e o seu objectivo é estudar as condições de capacidade física e psíquica dos progenitores, de maneira a garantir nos seus descendentes, tanto no domínio físico como no intelectual e moral, as melhores qualidades de adaptação à vida. Como vêem, à primeira vista, êste objectivo, parece de uma grande simplicidade e facilidade. Quantos dos meus amigos não terão já pensado, nêste momento, que tal problema está quási resolvido pelos criadores de animais domésticos, que vão fixando a raça conforme a sua melhor utilização e constituindo tipos que melhor se adaptem às circunstâncias de clima, alimentação e trabalho. Pois sim. Mas o homem, se é também animal doméstico, conserva

ainda muito de bravío e não consente fàcilmente em abdicar da liberdade de fazer filhos onde quere e como quere. Ora a «eugénia» pretende domesticá-lo, não pela fôrça mas pela persuação lenta dos seus ensinamentos que são muito complexos, jogando, sôbretudo, com problemas biológicos difíceis e graves como são os da hereditariedade e degenerescência. As famílias dinásticas, quando ameaçadas de extinção por degenerescência, não substituem já os seus casamentos de natureza política por casamentos feitos sob o ponto de vista eugénico para renovar o seu sangue em via de degeneração? Creio que a nossa história tem já dêsses exemplos.

(Continua)

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

Estação de Lisboa-Rossio

(às 22 horas)

Fotog. do Snr. João José de Brito Abrantes, empregado de 3.ª cl.

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 623. — Peço informar-me qual o processo de taxa de um vagão com 6 jaulas touros, com destino a tourada, em grande velocidade, pêso 4.800 quilos carga e descarga pelos donos, de Marinhais a Viana do Castelo.

R. —

Distância de Marinhais a Campanhã 291 Km. Distância de Campanhã a Viana 82 Km.

a) Percurso na Antiga Rêde:

Tarifa 2 — preço 85$50 × 11 = ...	940$50	
Sêlo 5,05	47$50	
Manutenção	11$00	
Registo e Assistência	$70	
	999$70	
10 %	99$97	
Arredondamento	$03	1.099$70

b) Percurso no Minho e Douro:

Tarifa Geral, base 5.ª com o recargo de 50 % (Art. 49.º).

$$14\$64 + \frac{14\$64 \times 50}{100} = 21\$96$$

Preço 21$96 × 11 × 4,80 = ...	1.159$49	
Manutenção $50 × 11 × 4,80 = ...	26$40	
Aviso de chegada	$55	
	1.186$44	
Adicional de 10 %	118$65	
Arredondamento	$01	1.305$10
Total		2.404$80

P. n.º 624 — Peço me seja detalhada a seguinte taxa:

Em G. V., de Campolide a Coimbra:

1 caixote com flôres cortadas, pêso 120 quilos; encapado com árvores frutíferas, pêso 123 quilos; um cesto com couves, pêso 101 quilos e 1 vaso com roseiras, pêso 112 quilos.

R. — Segue detalhe de taxa:

223 Kms. Tarifa Geral, bases 5.ª e 6.ª

Flôres cortadas	Preço 27$34 × 11 × 0,12 = ...	36$09
	Manutenção 1$00 × 11 × 0,12 = ..	1$32
Árvores frutíferas	Preço 38$28 × 6 × 0,18 = ...	29$86
	Manutenção 1$00 × 6 × 0,18 = ...	$78
Roseiras	Preço 38$28 × 11 × 0,12 = ...	50$53
	Manutenção 1$00 × 11 × 0,12 = ..	1$32
	Registo e Aviso de chegada.....	1$10
		121$00
	Adicional de 10 %	12$10
	Soma	133$10
Couves	Preço 27$34 × 6 × 0,11 = ...	18$05
	Manutenção 1$00 × 6 × 0,11 = ...	$66
		151$81
	Arredondamento.....	$04
	Total	151$85

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aditamento n.º 29 à Classificação Geral de Mercadorias. — Amplia as facilidades para o transporte gratuito dos cascos vasios, empregados nas remessas de vinhos, aguardentes, etc. e anula e substitui o aditamento n.º 25 à Classificação Geral.

Comunicação-Circular n.º 27. — Equipara o minério de bário a «Minério de manganésio não designado», para o efeito da aplicação da respectiva taxa, visto aquele não estar expressamente designado na Classificação Geral.

Esclarece também que aos produtos betuminosos para estradas, que estão expressamente designados na Classificação Geral se aplica a taxa correspondente à rubrica «Emulsão betuminosa para reparação de estradas», desde que as respectivas rubricas, a reproduzir nas declarações de expedição, sejam seguidas das palavras «para estradas».

Comunicação-Circular n.º 28. — Esclarece que a doutrina do Aviso ao Público A n.º 363 é também aplicável às remessas procedentes das estações de Lisboa para as do Minho e Douro e vice-versa, aplicando-se no percurso da Antiga Rêde a tabela 8 como preço máximo a cobrar, estando nos restantes percursos sujeitas ao tratamento que lhes corresponder pelas tarifas em vigor.

Comunicação-Circular n.º 29. — Determina que o disposto no § 1.º do Art. 3.º do Complemento à tarifa de despesas acessórias, publicado em Janeiro de 1923 pela extinta Direcção do Minho e Douro, quanto à colocação de vagões à carga ou descarga em plena via, em qualquer ponto do trôço compreendido entre Mosteirô e Barca de Alva e que vigorava sòmente para as remessas procedentes ou destinadas às estações das linhas do Minho e Douro, se torne extensivo às remessas procedentes da Antiga Rêde para as estações do referido trôço.

Circular n.º 839. — Determina que só sejam aceitas, para expedição, com a apresentação de guia de trânsito, as remessas de frutas procedentes da área do Grémio dos Produtores de Frutas da Região de Vila Franca de Xira, a qual é constituida por vários concelhos que são indicados na Circular.

O talão da guia de trânsito, que acompanha a escrituração das remessas, deverá ser entregue aos consignatários nas estações de chegada.

7.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 402. — Altera a forma da contagem do prazo de validade dos bilhetes e modifica os partícipes franceses e britânicos

15.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 7 de G. V. — Estabelece bilhetes de ida e volta a preços reduzidos a partir de 25/7/935 de Marinhais e Praia para várias estações.

2.º Aditamento às Tabelas de Preços e Condições do serviço de banhos e águas termais — Combinado com as caminhetas. — Estabelece bilhetes directos de ida e volta dos Despachos Centrais de Elvas, Leiria e Portalegre.

4.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 401 de G. V. — Indica os preços devidos nos diferentes trajectos, tendo em atenção as alterações introduzidas nos que respeitam aos percursos franceses e belgas.

Carta Impressa n.º 11. — Modifica a redacção do n.º 1 da 14.ª das condições (bagagens) relativas às alíneas *g)*, *h)* e *i)* do serviço de banhos combinados com emprêsas de caminhagem sôbre transporte gratuito de bagagem registada.

II — Fiscalização

Circular n.º 833. — Indica todas as disposições que estão em vigor nas várias Emprêsas ferro-viárias nacionais sôbre a aplicação do multiplicador 6, no que se refere a transporte e manutenção.

Carta Impressa n.º 1323. — Relaciona os bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quizena do mês de Junho de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 1324. — Informa ter sido concedida a reducção de 50 % nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no VI Congresso Internacional de Organização Científica do Trabalho, nos dias 15 a 20 de Julho de 1935.

Carta Impressa n.º 1325. — Menciona os combóios que podem ser utilizados pelos portadores de bilhetes da Tarifa Especial n.º 21, para ida ou regresso, fóra das horas estabelecidas na condição 1.ª daquela tarifa.

Carta Impressa n.º 1326. — Informa ter sido concedida a redução de 50 % nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no XII Congresso Internacional de Farmácia, realizado em Bruxelas nos dias 30 de Julho a 6 de Agôsto de 1935.

Carta Impressa n.º 1327. — Informa, também, que foi concedida a redução de 50 % para o transporte das pessoas que tomaram parte no

II Congresso Internacional de Neurologia, realizado em Londres nos dias 29 de Julho a 2 de Agôsto de 1935.

Carta impressa n.º 1328. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Julho de 1935 e que devem ser apreendidos.

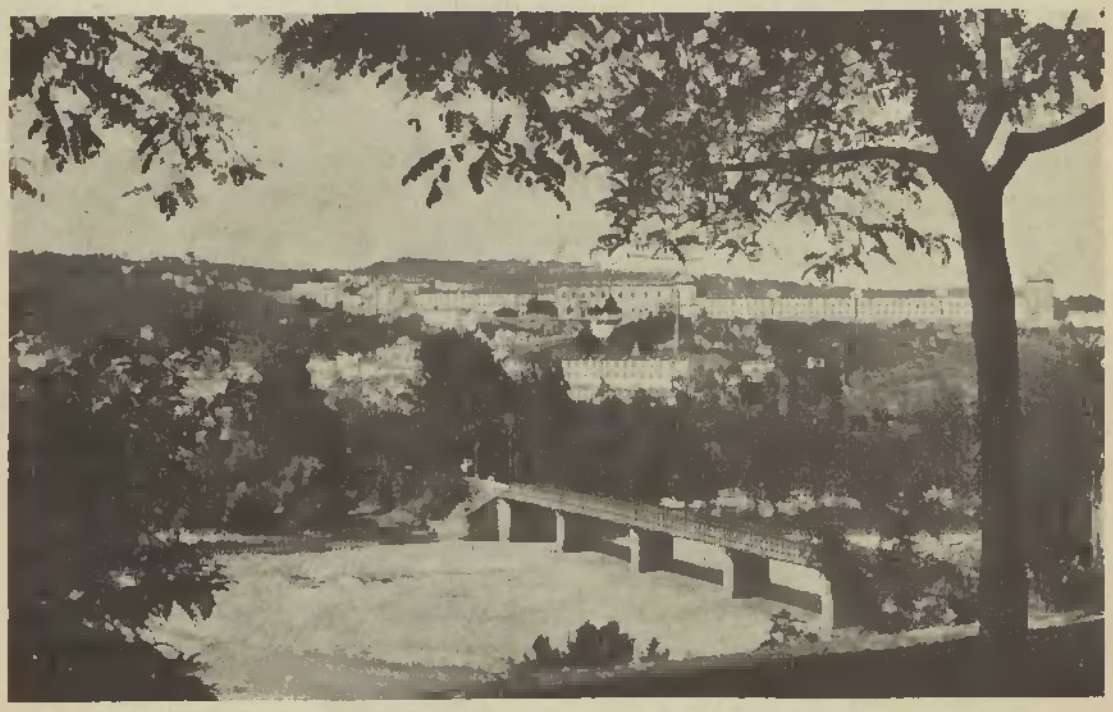
Carta impressa n.º 1329. — Esclarece que podem ser aceitas, sem o respectivo talão da direita, que se convencionou ser elemento de conferência a ficar em poder das entidades expedidoras, as «declarações de expedição», mod. F 153 (conta corrente), apresentadas para transportes de materiais destinados a várias obras do Fundo Especial de Caminhos de Ferro e Comissão Administrativa das Obras dos Celeiros.

Carta impressa n.º 1330. — Informa terem deixado de ser válidos, a partir de 1 de Agôsto passado, os passes fornecidos para o ano de 1934.

Carta impressa n.º 1331. — Chama a atenção dos agentes interessados para o procedimento e apresentação dos vendedores de jornais, quer nas estações, quer em trânsito, visto verificarem-se irregularidades que é indispensavel fazer cessar.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Julho de 1935

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7..	4.506	4.274	1.554	1.787	2.106	1 049
» » 8 » 14.	4.587	4.3[illegible]1	1.816	3.050	2.062	1 577
» » 15 » 22...	5.287	5.065	1.880	2.399	2.245	1.467
» » 23 » 31...	5.817	5.440	2.335	2.606	2.278	2.106
Total.....	20.197	19.100	7.585	8.842	8.691	7.200
Total do mês anterior	18.521	17.458	6.851	7.121	8 040	6 795
Diferença	+1.676	+1.642	+ 734	+1.721	+ 651	+ 504



Coimbra — Santa Clara e ponte

Concurso de Fotografias de 1935

Foto. do Sr. Alvaro Paz, enfermeiro de 2.ª classe

Factos e informações

O caminho de ferro do Vaticano

A linha de caminho de ferro que liga os Estados Pontifícios à rêde ferro-viária italiana foi recentemente inaugurada com a circulação de um combóio especial conduzindo o Cardial

A nova estação do Vaticano

Pacelli, Secretário de Estado do Vaticano e Legado do Papa ao Congresso Eucarístico de Buenos Aires.

Os caminhos de ferro do Vaticano, a que o

A abertura feita na cêrca que limita o Estado do Vaticano

Boletim da C. P. já se referiu no seu n.º 23, foram, como é sabido, construídos e oferecidos pela Itália ao Papa, e são objecto de uma convenção entre aquêle País e o Vaticano, na qual se definem as normas que regulam a circulação de combóios, conservação da via, sinalização, direcção dos serviços, etc., e se estipula que a nova linha é apenas destinada ao serviço do Estado Pontifício, devendo ser sempre aplicadas, aos combóios transportando o Papa, as normas especiais que regulam a circulação de combóios em que viajam chefes de Estado.

As fotografias que publicamos mostram-nos um aspecto do edifício da nova estação do Vaticano, o arco, com 16,70 de vão e porta corrediça, aberto na cêrca que rodeia o Vaticano e pelo qual o caminho de ferro penetra no respectivo território, e o viaduto de 8 arcos em que está assente a nova linha férrea, e cuja construção foi extraordinàriamente difícil, em virtude da constituição do solo, o que obrigou a custosas fundações, que chegaram

O viaduto de Gelsomino

a atingir, no 2.º pilar, a profundidade de 23 metros. Só assim se explica que o custo da nova linha, que apenas tem 872 metros, fôsse de 24 milhões de liras (cêrca de 43 mil contos).

Justa homenagem

Ao Sub-Chefe de Serviço, Snr. Carlos Rodrigues Parreira, Chefe da 2.ª Circunscrição de Tracção, e ao Snr. Manuel Rodrigues da Silva, Chefe das Oficinas do Depósito de Campolide, foi prestada uma significativa homenagem, no dia 27 do passado mês de Julho, pelo pessoal da referida Circunscrição.

A' sessão solene, que para êsse fim se realizou na séde do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide e que decorreu com o maior brilhantismo, assistiram os Snrs. Presidente do Conselho de Administração, Director Geral e Sub-Director da Companhia, Chefe da Divisão de Material e Tracção, grande número de funcionários de tôdas as categorias e outros amigos dos homenageados.

Os homenageados, Snrs. Manuel Rodrigues da Silva e Carlos Parreira

Foteg. do Snr. João Pina Cortes, factor de 1.ª classe.

Depois de usarem da palavra vários oradores, que puzeram em destaque as qualidades dos dois distintos funcionários, falou o Snr. Presidente do Conselho de Administração que se associou à homenagem prestada e se referiu, com o maior louvôr, aos Snrs. Carlos Parreira e Manuel Rodrigues da Silva, fazendo votos para que a Companhia possa ter ao seu serviço, por muitos anos ainda, as raras qualidades de trabalho dos homenageados.

A êstes foram oferecidas, pelo pessoal da 2.ª Circunscrição de Tracção, duas artísticas salvas de prata, sendo também ofertadas ao Snr. Parreira, as insígnias, em ouro e pedras preciosas, do Oficialato da Ordem de Mérito Industrial, com que recentemente foi condecorado pelo Chefe do Estado.

O *Boletim da C. P.* endereça aos dois homenageados as suas felicitações

Ateneu Ferroviário

(Associação Cultural do Pessoal da C. P.)

Promovida pela Direcção e coadjuvada por uma comissão de sócios realizou-se, na séde do Ateneu, em 6 de Julho último, a festa de encerramento dos cursos do ano lectivo findo. O programa constou de uma sessão solene, que foi presidida pelo Ex.mo Snr. Vasco Moura, Secretário Adjunto da Direcção Geral, tendo proferido discursos o Presidente da Direcção Snr. Felix Perneco, o professor da 2.ª classe de francês, Snr. Dr. Abel dos Santos, e o professor de Educação Física, Snr. José Júlio Moreira, sendo colocado na respectiva haste o estandarte da Classe de Gimnástica Infantil, primorosamente bordado pelas Ex.mas Senhoras D. Ester Guerne Garcia de Lemos, esposa do Presidente da Assembleia Geral, Snr. Jaime Garcia de Lemos, e por suas gentís filhas D. Maria Júlia, D. Maria Beatriz e D. Maria Amélia Guerne Garcia de Lemos, e distribui-

das aos alunos desta classe medalhas comemorativas da sua esplêndida exibição nas festas de Entroncamento.

A festa continuou com um baile, abrilhantado por uma Orquestra Jazz-Band, que se prolongou, sempre animadíssimo, até às 6 horas da manhã.

A convite da Direcção da Companhia do Vale do Vouga, a Banda-Orquestra do Ateneu foi abrilhantar os festejos promovidos por aquela Companhia, em 14 de Julho, na estação de Sarnada, realizando ali um concêrto, sob a regência do Maestro Serra e Moura, que foi muito aplaudido.

Também, em 27 do mesmo mês, a Banda-Orquestra do Ateneu foi a Pombal, a convite da Comissão Organizadora das Festas do Bôdo, realizando ali, sob a regência do mesmo Maestro, um concêrto que foi muito aplaudido pela selecta e numerosa assistência.

Tanto a Direcção do Vale do Vouga como a Comissão das Festas do Bôdo, do Pombal, oficiaram à Direcção do Ateneu elogiando a conduta dos componentes da Banda-Orquestra e agradecendo a colaboração prestada ao brilhantismo das respectivas festas.

Em 8 de Agôsto, a Banda-Orquestra, apresentando os seus componentes devidamente fardados, realizou um ensaio-concerto no Gimnásio da antiga Escola Académica, assistindo os Ex.mos Srs. Dr. Ginestal Machado, Comissário do Govêrno; Presidente do Conselho de Administração; Administradores Pinto Osório e Raúl Estêves; Director Geral; Secretário Geral da Companhia; Chefes de Divisão e outros altos funcionários da C. P., muitas senhoras e numerosos agentes de todos os Serviços.

Findo o ensaio-concêrto, a Direcção do Ateneu e o Maestro Serra e Moura foram muito felicitados pelos progressos da Colectividade e da sua Banda Orquestra.

O Ateneu Ferroviário, representado pela sua Direcção, Banda-Orquestra e Classe de Gimnástica Infantil visitou, em 11 de Agôsto findo, o Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, no Barreiro, em cuja séde se realizou uma sessão solene de boas vindas, seguindo-se uma demonstração pela Classe de Gimnástica Infantil, sob a direcção do professor Snr. José Júlio Moreira, e um concêrto pela Banda-Orquestra, sob a regência do Maestro Serra e Moura, sendo êstes números muito apreciados e aplaudidos.

Em seguida a um «copo-de-água», oferecido pela Direcção do Instituto aos visitantes, realizou-se uma merenda de confraternização dos pupilos do Instituto com os alunos da Classe de Gimnástica do Ateneu.

Esta simpática festa decorreu com muita animação, sendo o Instituto muito visitado pela população do Barreiro e arredores.

Orfanato Ferroviário

O Snr. Manuel Travassos de Almeida, Chefe de Secção, que se reformou há pouco, quando foi receber à sua Associação «A Previdência do Ferroviário Reformado» o subsídio a que tinha direito, teve a enternecedora lembrança de oferecer ao Orfanato Ferroviário a importância de Esc. 50$00.

O gesto do Snr. Travassos de Almeida sensibiliza e denota os melhores sentimentos.

O Orfanato Ferroviário, que não descança na sua nobre tarefa, ao comunicar-nos o acto tão simpático que acabamos de relatar, desejou expressar pùblicamente ao Snr. Travassos de Almeida a sua gratidão, agradecimento êste que o *Boletim* gostosamente regista.

Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide»

Escola Profissional de António Vasconcelos Correia

A Direcção desta Escola comunica aos alunos do Curso Superior, que obtiveram passagem do 1.º para o 2.º ano, que devem comparecer na secretaria às 19 horas de qualquer dia útil, desde 1 a 25 de Setembro do ano corrente, a fim-de abrirem nova matrícula, fazendo entrega, na mesma data, de duas fotografias.

Os alunos que se matricularem no 1.º ano,

devem comparecer na mesma data, fazendo-se acompanhar dos seguintes documentos:

Certidão de idade, certidão de vacina, carta de exame de 2.º gráu de instrução primária e três fotografias.

Os alunos, que por falta de média não passaram para o 2.º ano, devem também entregar duas fotografias.

Secretaria e Sede do Grupo, 11 de Agosto de 1935. — O Tesoureiro Secretário, *José Geraldo Lopes.*

Pessoal

Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Manuel Eusébio Valadas, condutor em Alfarelos, profundamente grato a tôdas as pessoas que se interessaram pela doença da sua querida filha e que se dignaram acompanhá-la à última morada, acto que se realizou em 2 de Julho, na impossibilidade de testemunhar pessoalmente o seu indelével reconhecimento, apresenta por êste meio a todos os seus camaradas e pessoas amigas a expressão máxima da sua gratidão.

Permita-se que, de uma maneira especial, se destaque o distinto clínico do pôsto de Alfarelos, Ex.mo Snr. Dr. José Cristino, bém como os ilustres enfermeiros e em especial o Snr. Alvaro Paz, pela maneira dedicada como procuraram salvar a sua pobre filha, não se poupando a trabalhos e sacrifícios.»

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO

João Augusto Tomás

Sub-inspector da Exploração
Admitido como praticante em 9 de Novembro de 1894

João Victorino

Agulheiro de 3.ª classe
Admitido em 28 de Agosto de 1895

Promoções

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

A sub-inspector: António dos Reis Madeira.

A chefes de 1.ª classe: António de Passos Simas, Manuel Francisco Candeias e José Sequeira Quintas.

A chefes de 2.ª classe: João Geraldes Afonso, Gilberto Pinto Angelo, Urbano José de Passos, José Varela Gusmão e Carlos Augusto da Costa.

A chefes de 3.ª classe: Joaquim de Almeida Sousa Júnior, João Simões Birrento, Manuel Lopes Velho, Manuel José da Silva, José Ramos e Tomás Fernandes.

A factores de 1.ª classe: Augusto Santos Salvador Viegas, Napoleão Pinto dos Reis, António Fortunato de Morais, Alfredo Elias Júnior e António Joaquim Gomes.

A factores de 2.ª classe: Domingos Alberto Bacelar Pinto, Joaquim Eduardo Pereira Tato Tábuas, João Augusto Alves, Manuel Silvério Pires, Mário Joaquim Pereira Rezende, Augusto Pinto Serra, Alvaro de Matos Roldão, Alberto Adelino Filipe, Artur Gregório Pimentel e David dos Santos Pinheiro.

A escriturário principal: António Cipriano Mendes.

A fiels de 1.ª classe: Francisco de Oliveira e José Martins Magro.

A condutores principais: José Marques e José Moreira Pesticalho.

A condutores de 1.ª classe: António Veríssimo, José Lopes Júnior e Samuel Francisco de Jesus.

A condutores de 2.ª classe: Joaquim Frade Rial, Henrique Verão Caldeira, Alvaro Lopes Ferreira, José Domingos Coelho e Américo Gomes.

A guarda-freios de 1.ª classe: Manuel Silvério, Domingos Victorino Miranda, Adelino António Fanico, Alvaro Lopes Carneiro, Eduardo Silva Cascais e José Moreira Troca.

A guarda-freios de 2.ª classe: Francisco Agostinho, António Luís de Carvalho, José Duarte Correia, António Rodrigues, Bartolomeu Lopes Ramos, Saúl Duarte Santos e Antero dos Santos.

A capataz de 1.ª classe: José Alves Reis.

A agulheiro de 2.ª classe: António Batista Jerónimo.

A agulheiros de 3.ª classe: Leonel Matias, Joaquim Alves, Júlio Pacheco, Manuel Francisco Coelho, António Andrade Compadrinho, António Simões, Abílio Francisco, Joaquim Canada de Andrade e Joaquim Pinheiro da Costa.

VIA E OBRAS

A chefe de lanço: José Eduardo Patarata.

A chefes de distrito: Ricardo André e Manuel Lobo.

A sub-chefes de distrito: José Miguel, António Correia, Francisco António Farrapa, António Francisco, Manuel Alves, José Joaquim Moutinho e Domingos Maria.

Nomeações

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

Empregado de 3.ª classe: Liberto Rodrigues Ralha.

Factores de 3.ª classe: Júlio Nunes Correia e Basílio dos Santos Garção.

Aspirantes: Manuel das Neves Salgado Júnior, Francisco João Semêdo, António José Pereira, Adelino da Silva e Sousa e José Parreira de Góis.

Fiel de 2.ª classe: Viriato Pires Gomes.

Guarda-freios de 3.ª classe: José Ferreira Andrade, António Gonçalves Sousa, Fernando Nascimento Alves, António da Silva, João António Carvalho, Laureano Alcobia, João Lopes Xisto, Luciano Gomes da Silva, José Lopes Mateus e Américo Ferreira.

Engatadores: José Pereira, Alvaro Marques e Joaquim dos Santos Silva.

Faroleiro: David do Carmo Bexiga.

Porteiro: José da Costa.

Carregadores: José Luís Penedo, Manuel Viegas, João Miguel Correia, Manuel Mendes Cabeços, José Joaquim Roque, José da Costa, José Gomes Fernandes, António Monteiro Feijão, Alberto Teixeira, João de Oliveira Júnior, João Baptista Monteiro, António Rodrigues,

Alexandre Gomes, António Dias Monteiro, Francisco de Oliveira Dias, Manuel Guedes da Silva, Amédiô António de Barroz, José da Cunha Coutinho, Daniel Francisco de Sousa, Joaquim Pereira, António Pereira, Manuel Pereira Coutinho, Francisco Rebêlo da Silva, Maximino Pereira, Firmino Augusto Ferreira, António da Costa, António Teixeira, Laurentino Gonçalves Dias e José de Sousa.

Servente: José Nogueira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Revisor electricista de 1.ª classe: Augusto Mendes da Silva.

Revisores electricistas de 2.ª classe: Justiniano de Almeida Cruz e Jorge Soares de Figueiredo.

Visitadores de máquinas de 3.ª classe: Guilherme Lopes.

Escriturário de 3.ª classe: Eduardo Oliveira Pinheiro Inchado de Brito.

VIA E OBRAS

Desenhador copista: Carlos de Azevedo Pereira.

Guarda-fios: Teodoro Saraiva.

Agentes reformados

Mês de Julho

EXPLORAÇÃO

António Pires Linhares, Escriturário principal.

José Angelo dos Santos, Agulheiro de 1.ª classe.

António Valente, Guarda de estação.

José Maria Carapinheira, Carregador.

MATERIAL E TRACÇÃO

Luís António Mendes, Maquinista de 1.ª classe.

VIA E OBRAS

Joaquim Campelo, Assentador de distrito.

Avelino Alves de Campos, Assentador de distrito.

Leonor da Silva, Guarda de distrito.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Guarda de estação: *o agulheiro de 3.ª classe,* Cláudio José.

Guarda de P. N.: *o guarda de estação,* Alexandre Raimundo.

Servente de dormitório de trens: *o engatador,* Mário de Almeida.

MATERIAL E TRACÇÃO

Para:

Fogueiros de locomóveis: *os fogueiros de 2.ª classe,* Francisco Vicente e Francisco Faria.

Lourenço Cayola

No dia 30 de Julho passado, com dolorosa surpreza de todos os seus numerosos amigos, faleceu o Chefe de Serviço, reformado, Lourenço Cayola.

Não se tem referido o *Boletim da C. P.* aos falecimentos dos agentes reformados, mas hoje não pode deixar de abrir uma excepção para a memória do seu prestimoso colaborador que o foi desde o início da sua publicação.

Lourenço Cayola, possuidor de admiráveis dotes de carácter, bondoso, culto e muito modesto, angariava amigos em todos os que tiveram ocasião e o prazer do seu convívio.

Admitido na Companhia em 16 de Abril de 1910, como Inspector dos Serviços Administrativos, foi reformado em Janeiro de 1934 na categoria de Chefe de Serviço, Adjunto aos Serviços Centrais de Exploração.

Estas simples linhas de invocação saudosa terminam bem com os versos que o poeta Acácio de Paiva escreveu àcêrca de Lourenço Cayola, quando do seu falecimento e que bem o retratam:

. . . . . .

Alguém que tinha um grande coração,
Prodígio de ternura e de bondade,
Morreu.

. . . . . .

Falecimentos

DIRECÇÃO GERAL

Mês de Julho

† *Joaquim Lopes*, contínuo dos Escritórios Centrais.

Admitido como môço dos Armazens de Víveres em 30 de Novembro de 1893, passou a servente dos Escritórios Centrais em 1 de Agosto de 1925 e foi promovido a contínuo em 1 de Fevereiro de 1926.

EXPLORAÇÃO

Mês de Junho

† *João Gonçalves Concho*, guarda de estação em Lisboa-P.

Admitido como carregador em 28 de Abril de 1910, foi nomeado guarda de estação em 21 Outubro de 1929.

Mês de Julho

† *Cristina Terêncio Correia*, empregada de 3.ª classe do Serviço de Fiscalização e Estatística.

Admitida como dactilógrafa eventual, foi nomeada empregada de 3.ª classe em 1 de Abril de 1928.

† *Manuel Ferreira da Cruz*, agulheiro de 1.ª classe em Campanhã.

Admitido como carregador eventual em 4 de Outubro de 1911, foi nomeado carregador efectivo em 15 de Setembro de 1915 e promovido a agulheiro de 1.ª classe em 21 de Janeiro de 1930.

† *Fernando das Neves*, guarda de estação em Lisboa-P.

Admitido como carregador suplementar em 12 de Novembro de 1917, foi nomeado carregador efectivo em 1 de Maio de 1918 e passado a guarda de estação em 1 de Abril de 1922.

Em Dezembro de 1923, foi gratificado com 3 dias de vencimento por ter descoberto o roubo de um candieiro e capturado o criminoso.

† *Joaquim de Carvalho*, carregador em Lisboa-R.

Admitido como carregador em 21 de Setembro de 1922.

MATERIAL E TRACÇÃO

Mês de Julho

† *Armando Jorge da Silveira*, Empregado Principal do Serviço Central.

Admitido como Servente auxiliar em 19 de Agôsto de 1912, foi nomeado Escriturário de 3.ª classe em 31 de Agôsto de 1915 e foi promovido a Empregado Principal em 1 de Janeiro de 1930.

† *Joaquim Gomes*, Ordenança do Depósito de Alfarelos.

Admitido como Limpador em 1 de Janeiro de 1900, foi nomeado Limpador efectivo em 1 de Janeiro de 1902 e nomeado Ordenança em 26 de Setembro de 1926.

† Armando Jorge da Silveira
Empregado Principal

† Cristina Terencio Correia
Empregada de 3.ª classe

† Manuel Ferreira da Cruz
Agulheiro de 1.ª classe

† Joaquim de Carvalho
Carregador

VISADO PELA COMISSÃO DE CENSURA

Charadas duplas

15 — Esta *perinha* serviu de modêlo a um *ornato* de seu feitio — 3.

Terco

16 — *Acabou-se* o bom tempo. *Foi-se!* — 4.

Terco

(Ao talentoso *Britabrantes*)

17 — Conheci êste *«religioso muçulmano muito venerado entre os Árabes»* quando visitei o *«templo rural em que êsse religioso fazia serviço»*. — 4.

Lubina

18 — Num *chôro* convulso a criança foi retirada da *água* onde tinha caído — 2.

Alcion

19 — Todo o homem *incorrecto* é *censurável* — 3.

Lubina

20 — Por ser *poupado* chamam-lhe *fona* — 4.

Sancho Pança

Bifermes

21 — Todo aquele que se diz *invencioneiro* deve gostar de *guisado de carne de vaca com vinagre, alho, etc.* — 3.

Terco

22 — Um *barqueiro do Alto-Douro* dormia numa *enxêrga de palha* — 3.

Mefistófeles

23 — *A tarde* é óptima para mirar *o ocidente* — 3.

Visconde de la Morlière

Sincopadas

24 — 3-Uma *pequena demora* foi o bastante para perder um *bôto de farinha de grãos de trigo torrado* — 2.

Mefistófeles

25 — 3-Foi o *patriarca dos Abexins* quem decretou a *medida do norte* — 2.

Otrebla

26 — 3-Esta *espécie de açúcar* foi extraído de uma *casta de uva beirôa* — 2.

Sancho Pança

27 — 3-*Forte* na *proibição* — 2.

Marquês de Carinhas

28 — Em triângulo

Bazófia	• • • • • •
Região da Itália	• • • • •
Bordo	• • • •
Alegrar-se	• • •
Luto	• •
Vogal	•

Britabrantes

Transpostas

29 — A *boceta* está junto daquela *«planta»* — 3.

Otrebla

30 — Quando a *peleja* é grande, não ha *frio* — 2.

Veste-se

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Setembro de 1935

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional ... ... kg.	2$80	Cebolas .... kg.	$80	Petróleo ..... lit.	1$00
» Valenciano	2$90	Chouriço de carne .... »	14$00	Presunto . .. 10$00 e	10$50
» Sião	3$30	Far.ª de milho amarelo. »	1$25	Queijo do Alentejo . kg.	14$00
» Carolino	3$80	» » » branco . »	1$50	» flamengo .. 20$50 e	21$50
Assucar de 1.ª Hornung kg.	4$40	» » trigo ..... »	2$25	Sabão amêndoa ..... »	1$80
» » 1.ª manual . »	4$20	Farinheiras ..... »	8$40	» Offenbach de 1.ª. »	2$50
» » 2.ª Hornung »	4$15	Feijão amarelo..... lit.	1$75	Sal ..... lit.	$16
» » 2.ª manual . »	3$95	» branco..... 1$70 e	1$75	Sêmea. ..... kg.	$70
» pilé .... »	4$25	» frade ..... 1$90 e	1$20	Toucinho ..... »	6$60
Azeite de 1.ª..... lit.	7$30	» manteiga ..... lit.	2$00	Vinagre ..... lit.	$75
» » 2.ª..... »	7$00	Grão de 1.ª ..... »	2$75	Vinho branco-Em Campanhã . »	$80
Bacalhau Islandia..... kg.	4$10	» » 2.ª ..... »	1$90	Vinho branco Em Tunes... »	$70
» Sueco kg. 4$65 e	4$90	Lenha ..... kg.	$20	Vinho branco-Rest.ª Arm.ª »	$65
» Inglês	6$40	Manteiga..... »	16$50	Vinho tinto-Em Gaia..... »	1$10
Banha ..... kg.	7$50	Massas ..... »	3$60	Vinho tinto-Em Campanhã . »	$80
Batatas ..... »	variável	Milho..... lit. $80 e	$82	Vinho tinto-Em Tunes ... »	$70
Carvão de sôbro kg. $50 e	$55	Ovos..... dúzia	variável	Vinho tinto-Restau. Arm.ª . »	$65

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

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

Alem dos géneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, 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 dêste Boletim não se vendem avulsos.

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

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