

C.I.P.

# BOLETIM

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## Problemas recreativos

### CORRESPONDÊNCIA

O 1.º prémio da lotaria de 24 de Novembro último, coube ao n.º 10301, que, pelo *Boletim da C. P.* n.º 65 tinha sido atribuído ao colaborador *Roldão*. As nossas felicitações ao distinto charadista.

No trimestre corrente Janeiro-Março a obra a disputar será o *Dicionário Universal da Literatura*.

### QUADRO DE DISTINÇÃO

Visconde de Cambolh, 9 votos — Produção n.º 8

### QUADRO DE HONRA

Dalton, Bocarro, Tupin, Lunar, D. Quixote,  
M. D. Coelho e Sancho Pança

### QUADRO DE MÉRITO

Marquês de Vilarinho, Fred-Rico, Veste-se, Otrebla,  
Conde de Phenix, Mestre Zacuto, Marquês de Carinhas,  
Visconde de la Mortière e Visconde de Cambolh, (22,0),  
Tercó e Xague (20,1), Roldão (16,0).

### Soluções do n.º 65

1 — Lagima-lama, 2 — M.drasta-mata, 3 — Celeno-ceno, 4 — Fosta-fota, 5 — Confuta-conta, 6 — Entremetimento, 7 — Entuviada, 8 — Entaladura, 9 — Entrave, 10 — Cabrita, 11 — Neto, 12 — Pelintra, 13 — Inocente, 14 — Salepo, 15 — Nebrina, 16 — Apresto, 17 — Andrelino ou Marcolino, 18 — Hastapura, 19 — Salmeja, 20 — Queimados, 21 — Nazireu, 22 — Facada, 23 — Tentear, 24 — Cachofarra, 25 — Pacas-caspa.

### Charadas duplas

1 — Dentro da «embarcação asiática» vinha a «espada que os elefantes de guerra trazem nos dentes». — 3.

Tercó

2 — O filho do *válido* era o *menino querido* em toda a corte — 2.

Tercó

3 — Do *intimo do coração*, *afectuosamente* apresento os meus cumprimentos a todos os confrades — 6.

Visconde de la Mortière

4 — Não faça *barulho*. Isto aqui não é lugar onde há barulho — 3.

Summano

5 — Nem sempre a «*plebe*» é a classe inferior da sociedade — 3.

M. D. Coelho.

6 — Tenho por *norma* seguir o *exemplo* daqueles cuja conduta é *impecável* — 3.

Só

### 7 — Charada em verso

(Dedicada a todos os confrades do *Boletim da C. P.* desejando-lhes boas festas)

Recordar, recordar saudosamente  
Os tempos venturosos do passado:  
É reviver um quadro architectado — 2  
Com desenhos ideais, dum rancho ardente!

Figuras... mais figuras pela mente  
Perpassam um recorde perfumado,  
Trazendo-nos lembranças do chorado  
Tempo, que vai distando lentamente...

Tudo passa na vida. O tempo corre...  
Perdura o sofrimento... O prazer morre...  
Persiste a *dor* cruel que o peito invade... — 1

E só quando, volvidos alguns anos,  
Ao ver surgir da *pompa* os desenganos  
Esses tempos lembramos com saudade!..

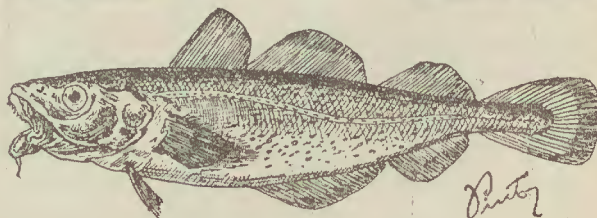
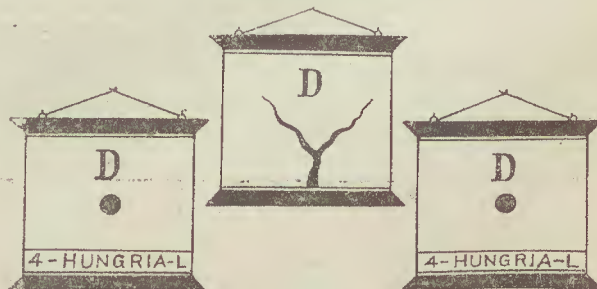
Roldão

### 8 — Charada em triângulo

Verme intestinal dos pássaros . . . . .  
Irado . . . . .  
Podre . . . . .  
Utilidade . . . . .  
Nota . . . . .  
Vogal . . . . .

Sancho Pança

### 9 — Enigma figurado



(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** Tarifas. — Conferências de higiene. — Ateneu Ferro-Viário. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Concurso de desenhos e fotografias. — Consultas e documentos. — Combóios-rádio na Bélgica. — Como se pensava há um século. — Pessoal.

## TARIFAS

O que são; para que servem; como se fazem

Pelo Sr. Comercialista *João Faria Lapa*, Adjunto da Divisão de Exploração

### I — O que são

**T**ARIFAS são, como nós o devemos saber, diplomas onde se encontram expressos não só os preços que aplicamos, como também as condições em que nos encarregamos de fazer o transporte ou suas operações acessórias (despacho alfandegário, cargas, descargas, aluguer de encerados, etc.)

### II — Para que servem

Qualquer tarifa visa, como fim imediato, assentar nas obrigações e direitos que a cada um, a empresa transportadora e o passageiro ou expedidor, competem, uma vez que foi firmado o contrato de transporte, ou tácitamente (no caso do passageiro) ou expressamente (no caso do expedidor, que preenche a declaração de expedição).

Este fim, porém, sendo fundamental, não é o principal objectivo da tarifa.

É fácil de avaliar, mesmo para quem nunca tenha pensado em tal, o papel preponderante que desempenha na vida da Nação, o caminho de ferro. A sua influência exerce-se em todos os campos, mas, como vamos ver, nomeadamente no campo económico, social e político.

Se o caminho de ferro favorecer o transporte de matérias primas de que a indústria nacional necessita, protege e dá condições de vida à indústria nacional; estamos no campo económico.

Se o caminho de ferro favorecer a viagem diária de ida e volta ao operariado, entre as zonas suburbanas e as cidades, centros industriais, pode facilitar a proletarização das massas; ou então, se outras circunstâncias não concorrerem cumulativamente com aquela (como aliás é o nosso caso), o caminho de ferro

permite o descongestionamento urbano e, portanto, as melhores condições de vida de quem tem de trabalhar na cidade, dando-lhe a faculdade de poder habitar fóra de uma atmosfera viciada e de suportar uma mais módica renda de casa; estamos no campo social.

Se o caminho de ferro, dificultando os transportes, contrariar a localização, junto da fronteira, de uma indústria essencial à vida da Nação ou favorecer outra similar, que se encontre longe da fronteira, em detrimento da primeira, concorre para a solução de um problema, grave em caso de guerra; estamos no campo político.

E' certo que variados são os instrumentos de que o caminho de ferro se póde servir para exercer a sua acção: a qualidade do material fornecido, a morosidade ou rapidez do transporte, etc. Mas sem dúvida são as tarifas o instrumento mais poderoso, e por isso mais eficaz, de que o caminho de ferro pode lançar mão para atingir tal ou tal desígnio.

Vimos, pois, em I, a tarifa como um «fim»; vemo-la agora como um «meio» para alcançar determinado fim.

Postas estas considerações, provada que está a função preponderante que o caminho de ferro exerce na vida da Nação, uma empresa ferroviária, (embora nunca abstraíndo do seu carácter de particular, de que o seu capital é capital de particulares) não pode, ao fazer uma tarifa, esquecer-se de que está manejando uma alavanca poderosa da vida nacional; impendem, pois, sôbre ela, graves responsabilidades.

Mas, ao mesmo tempo, o seu character de particular designa-lhe como finalidade da sua criação e existência, o intuito especulativo de auferir lucro, a remuneração legitima do capital empregado.

Ha, portanto, quando se tenta delinear uma tarifa, que procurar uma solução equitativa que responda ás duas exigências. E' necessário que a empresa ganhe — foi para isso que ela se criou e é para isso que ela deve trabalhar.

E' necessário que o interêsse nacional seja defendido ou, pelo menos, que não seja ofendido — é isso que cumpre à empresa, como órgão, dos basilares, da economia da Nação.

Algumas vezes, para o transporte de determinadas mercadorias (como são alguns géneros de primeira necessidade, a cuja taxa é applicável o multiplicador 6), o problema será porventura insolúvel. Prevalecerá então o último daqueles princípios, ainda que em detrimento da empresa, que tem de ir procurar a compensação no preço de transporte de outras mercadorias.

\*

\* \*

O Governo impõe ás empresas uma tarifa, onde constam os preços máximos applicáveis aos transportes, bem como as condições em que eles se devem fazer: — é a Tarifa Geral.

As empresas, por sua vez, publicam, com prévia aprovação do Governo, tarifas de preços mais reduzidos que os da Tarifa Geral ou de preços applicáveis ao transporte de mercadorias não previstas na Tarifa Geral (os explosivos, por exemplo), mas subordinando a applicação desses preços a condições mais favoráveis ao caminho de ferro, que os passageiros ou expedidores concordam em aceitar.

São estas, as tarifas especiais, que, muito mais que a Geral, constituem os tais «meios de acção» de que as empresas se servem para atingir desejados fins.

E assim, tendo em vista a finalidade que rege a feitura das tarifas especiais, podem estas classificar-se nas seguintes principais rubricas:

#### Tarifas applicáveis ao transporte de mercadorias

Tarifas de Importação e de penetração: — Preveem, para certas mercadorias estrangeiras, preços inferiores aos applicáveis a idénticas mercadorias nacionais.

Se se applicassem preços iguais — dizem os defensores destas tarifas — a mercadoria estrangeira, sobrecarregada com direitos aduaneiros, poucas vezes poderia concorrer com a mercadoria nacional; e a concorrência, acrescentam, é benéfica, pela redução de preços a que pode levar e pelo aperfeiçoamento da indústria nacional que póde provocar.

Num país que segue o sistema proteccionista, como é o nosso, isto é, que fixa os direitos aduaneiros em um nível suficientemente alto para ficar defendida sempre a indústria nacional, não fazia sentido a existência de tarifas desta natureza. De resto, nos tempos que correm, a concepção tida como mais equitativa é dar, como máximo, tratamento igual à mercadoria nacional e à estrangeira.

**Tarifas de exportação** — Têm por fim facilitar a exportação, isto é, a saída para o estrangeiro, de mercadorias nacionais.

Temos, embora não sob o aspecto formal de «tarifa», algumas disposições neste género.

O Aviso ao Público A. N.º 400, que estabelece preços reduzidos para a palha a exportar por Barreiro-Mar ou Alcântara-Doca e Entrepósitos de Lisboa, é um exemplo.

**Tarifas de trânsito** — Estabelecem preços reduzidos para as mercadorias que passem por um país, sem nele se deterem, e que, sem êsses preços reduzidos, seguiriam outra via.

Não prejudicam a indústria nacional, porque as mercadorias em trânsito não são consumidas no país. Podem, é facto, prejudicar nos mercados de exportação, os produtos nacionais, fazendo-lhes concorrência; quando tal fôr reconhecido, uma tarifa de exportação remedeia o inconveniente.

Tanto estas tarifas como as de exportação têm, para um país que possua fronteira marítima, a grande vantagem de atrair mercadorias para os portos nacionais.

E' sabido que o preço de frete da navegação marítima varia muito, conforme o navio tenha ou não carga de retôrno em um pôrto onde vá desembarcar mercadorias.

Assim, por exemplo, largando os navios em Lisboa mais carga do que carregam, o preço de frete é mais elevado do que seria se Lisboa tivesse sempre carga de retôrno para ocupar a capacidade do navio deixada livre pela mercadoria descarregada.

As tarifas de exportação e as de trânsito, além do lucro que porventura deixem ás emprêsas ferro-viárias, permitem atrair para os portos deficitários em carga de retôrno, mercado-

rias que podem, pelo seu volume, suprir essa deficiência; concorre-se assim para um barateamento dos preços de frete das mercadorias importadas por mar e beneficia-se, dêste modo, a economia nacional.

Também não temos tarifa especial de trânsito; mas o Aviso ao Público n.º 374, estipulando que ao tráfego de trânsito se aplique sempre o multiplicador 6, pretende atingir o mesmo objectivo.

**Tarifas de concorrência** — Para combater a concorrência de outras vias de transporte, as emprêsas ferro-viárias estabelecem preços reduzidos para as mercadorias e percursos mais affectados por essa concorrência.

Os nossos preços especiais de zona, da Tarifa Especial n.º 1 P. V., são, em geral, destinados a combater a concorrência fluvial e marítima.

**Tarifas sazonárias** — São válidas só para determinadas épocas do ano e estabelecidas, por exemplo, para, com as anteriores, combater a concorrência, mas só no periodo em que esta se faz sentir; é o caso de determinado rio ser utilizado como via concorrente, excepto no estio, em que o reduzido volume de água não consente navegação.

**Tarifas temporárias** — Destinam-se, em especial, a ocorrer a necessidades passageiras (uma crise agrícola, por exemplo) e portanto só são válidas durante um certo prazo, findo o qual desaparecem.

As emprêsas ferro-viárias usam-nas muitas vezes para experiência; se desta surgem bons resultados, convertem-nas então em definitivas.

Foi o caso, embora aplicado ao tráfego de passageiros, da nossa tarifa temporária E., tornada definitiva pela Tarifa Especial n.º 21 G. V. (bilhetes de fim de semana).

**Tarifas de reexpedição** — Visam a suprir, embora parcialmente, o prejuízo que advém para o expedidor de não poder gozar os benefícios de uma tarifa directa.

Supunhamos, por exemplo, a nossa Tarifa Especial P. H. F. n.º 3 (tráfego de mercado-

REPUBLICAÇÃO  
SUBSCRIÇÃO  
L. P.

rias Portugal — Espanha — França). Nela só estão previstas determinadas estações.

Se um expedidor, em França, quizer enviar para Régua, ao abrigo desta tarifa, qualquer mercadoria, não o póde fazer, pela simples razão de não estar prevista na Tarifa essa estação.

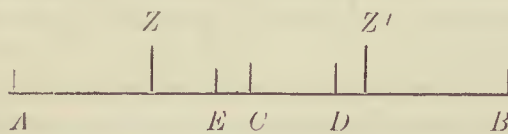
Expedi-la-ia, se existisse uma tarifa de reexpedição, para a estação prevista, mais próxima; depois, mediante um preço reduzido, fixado na tarifa de reexpedição, reexpedi-la-ia para Régua.

\*  
\*   \*  
\*

Além de todos estes principais objectivos, muitas vezes procura-se alcançar outro de não menos importância.

Trata-se de suscitar a concorrência entre indústrias similares nacionais, ou mesmo, embora em menor escala, entre produtos agrícolas também similares; desta concorrência advém, quasi sempre, uma luta de preços traduzida por uma baixa, por sua vez origem, em geral, dum aumento de consumo de que beneficia a empresa ferro-viária, o consumidor, e a própria indústria ou agricultura, que veem aumentar o seu volume de vendas, embora a um preço mais baixo.

Com efeito, supunhamos dois centros de produção industrial  $A$  e  $B$ , a igual distância de um centro consumidor  $C$ .



Se não fôrem iguais os preços tarifários applicáveis ao transporte dos produtos dessas indústrias, consideradas as distâncias iguais  $A C$  e  $B C$ , convém à empresa ferro-viária

torná-los iguais para que os produtos similares da indústria de  $A$  e da de  $B$  cheguem a  $C$  igualmente sobrecarregados.

Supunhamos que esses preços são iguais. Mesmo assim, se a indústria de  $A$  quizer fornecer o centro consumidor  $D$ , não o pode fazer, pois os seus produtos são onerados com uma verba de transporte muito superior àquela que recai sobre os produtos da indústria de  $B$ . O mesmo acontece, mas invertidas as posições, para um centro consumidor  $E$ .

Convém à empresa ferro-viária fomentar a concorrência entre as duas indústrias numa zona, supunhamos  $Z Z'$ , tão grande quanto possível, mas evidentemente limitada pelo justo critério de deixar tanto à indústria de  $A$ , como à de  $B$ , uma zona de influência exclusiva.

Notemos, pois, que a distância  $A Z$  deve ser igual à distância  $B Z'$ .

Se a qualquer ponto, situado dentro da zona  $Z Z'$ , os produtos da indústria de  $A$  e os da de  $B$ , indistintamente, chegarem sobrecarregados com o mesmo ou quasi o mesmo preço de transporte, aí teremos a concorrência que se procurava e cujos benefícios foram já citados.

### Tarifas applicáveis ao transporte de passageiros

Sob o ponto de vista de que vimos tratando, de considerar as tarifas como «meios» destinados a atingir certos «fins», estas são menos importantes que as applicáveis ao transporte de mercadorias.

No entanto, fácil é reconhecer os intuitos que presidiram à feitura de certas tarifas como a n.º 19 (bilhetes de identidade), n.º 14 (bilhetes de assinatura), n.º 21 (bilhetes de fim de semana), n.º 17 (bilhetes para grupos de estudantes, de escoteiros, de internados em casas de beneficência), etc.

(Continua)



# Conferências de higiene

Pelo Sr. Dr. Carlos Lopes, Médico-Chefe do Serviço de Saúde

O Serviço de Saúde e de Higiene, no cumprimento do seu dever e do programa que se impoz levar a efeito, publicou nos anos de 1933 e 1934 no *Boletim da C. P.*, sôb a forma de conselhos práticos, os preceitos higiênicos que todos devem conhecer, respeitar e seguir para conservação e aperfeiçoamento da saúde e defêsa das chamadas doenças evitáveis.

Quiz a Direcção do Boletim colaborar com o Serviço de Saúde nesta obra de propaganda, reunindo todos aquêles artigos numa brochura portátil que fez distribuir pelos seus numerosos assinantes.

Não pode o Serviço de Saúde deixar de pôr em destaque esta prova de solidariedade e de enaltecer tão útil, quão proveitosa medida devida à Direcção do Boletim que tem acariciado com a sua melhor vontade e interêsse a luta higiênica e profilática iniciada.

Animado por tão bom acolhimento propõe-se ainda o Serviço de Saúde, na segunda jornada dêsse movimento em que está altamente empenhado, realizar em vários pontos da rêde conferências sôbre os mais palpitantes assuntos de higiene social da maior oportunidade na hora que passa, as quais serão feitas pelos médicos daquelas localidades ou visinhanças.

Não é a primeira vez que o Serviço de Saúde usa destes meios para estabelecer contacto com os agentes da Companhia e o interêsse e atenção com que sempre foram escutados os representantes dêste Serviço e a numerosa assistência ás conferências demonstram à evidência a sua utilidade e constitui mais um motivo para que êste Serviço se anime a insistir no seu empreendimento.

No primeiro semestre do presente ano serão realizadas 4 conferências nas quais são respectivamente versados os seguintes assuntos:

- 1.º — A higiene e a civilização;
- 2.º — A protecção social aos tuberculosos;

3.º — Perigos e conseqüências do alcoolismo;

4.º — A expansão luética e seus efeitos sociais.

A *tuberculose* e a *sífilis* pelos destroços que produzem e pelas terríveis conseqüências que determinam e o *alcoolismo* por idênticas razões e pelas perturbações morais e sociais que da sua nefasta acção provêm, constituem a *triade mórbida* que mais consome a humanidade e mais contribui para a sua desvalorização física e moral.

São êstes três *males*, são êstes três *flagelos sociais* que, sôb forma mórbida, se instalam na sociedade destruindo ou depreciando os seus elementos constitutivos, passando de pais a filhos numa ininterrompida transmissão e dando lugar a produtos cada vez mais inferiorizados, sôb o tríplice ponto de vista físico, moral e social.

A tuberculose tem-se instalado nos domínios da Companhia por forma assustadora e causado por si só, ou associada à sífilis, grande número de vítimas.

Ao alcoolismo se deve atribuir a maioria dos casos de afecção mental que nos últimos tempos se tem feito notar no nosso meio populacional.

Pretende o Serviço de Saúde nas conferências que vai realizar, estudar metódica e desenvolvidamente os meios de protecção e de defêsa social, inspirando-se para isso nas modernas concepções da psicologia, fisiologia e higiene, que ensinam a analisá-los, medi-los, combatê-los e, possivelmente, suprimi-los.

A êste plano obedece a acção higiênica e profilática que vai desenrolar-se com o amável assentimento dos poderes superiores da Companhia.

A seguir inserimos dois quadros com as indicações dos nomes de conferentes e locais onde se realizarão as conferências.

1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> Conferências de higiene social

Localidades	1. <sup>a</sup> Conferência A higiene e a civilização	2. <sup>a</sup> Conferência A protecção social aos tuberculosos
LISBOA	DR. JOÃO DE MATOS CID Director do Posto Sanitário de Lisboa-R. e médico efectivo da Assistência Domiciliária	DR. JOSÉ GUILHERME PACHECO DE MIRANDA Médico efectivo da Assistência Domiciliária e Director do Sanatório do Lumiar
BARREIRO	DR. JOÃO DE MATOS CID	DR. JOSÉ GUILHERME PACHECO DE MIRANDA
ENTRONCAMENTO	DR. FERNANDO CORREIA Director do Posto Sanitário e médico efectivo da Assistência Domiciliária de Caldas	DR. MANUEL LUÍS FERNANDES Médico da 14. <sup>a</sup> Secção e Delegado de Saúde em Abrantes
COIMBRA	DR. ALBERTO DA ROCHA E BRITO Prof. da Faculdade de Medicina Médico especialista de Dermatologia e Sifilografia em Coimbra	DR. ARMANDO AUGUSTO LEAL GONÇALVES Médico da 8. <sup>a</sup> Secção Director do Dispensário Anti-tuberculoso de Coimbra
GAIA	DR. FERNANDO AZEREDO ANTAS Médico substituto da Assistência Domiciliária de Gaia	DR. MANUEL AUGUSTO DE SÁ E AZEREDO Médico da 11. <sup>a</sup> Secção — Espinho
CALDAS	DR. FERNANDO CORREIA	DR. FERNANDO CORREIA
CASTELO BRANCO	DR. PEDRO GERALDES CARDOSO Médico Director do Posto Sanitário Médico efectivo da Assistência Domiciliária de Castelo Branco e Delegado de Saúde	DR. PEDRO GERALDES CARDOSO
CAMPANHÃ	DR. ÁLVARO CARDOSO DA CUNHA REIS Médico efectivo da Assistência Domiciliária do Porto e Cirurgião dos Hospitais Cíveis	DR. ADRIANO DE FIGUEIREDO FONTES Médico efectivo da Assistência Domiciliária do Porto e Director clínico do Sanatório Rodrigues Semide
VIANA DO CASTELO	DR. ÁLVARO CARDOSO DA CUNHA REIS	DR. ADRIANO DE FIGUEIREDO FONTES
RÉGUA	DR. ÁLVARO CARDOSO DA CUNHA REIS	DR. ADRIANO DE FIGUEIREDO FONTES
BEJA	DR. JOSÉ MARTINS DIAS SERPA Médico da 52. <sup>a</sup> Secção — Garvão	DR. TORQUATO MARTINS PRATA Médico da 53. <sup>a</sup> Secção — Sabóia
FUNCHEIRA	DR. JOSÉ MARTINS DIAS SERPA Médico da 52. <sup>a</sup> Secção — Garvão	DR. JOSÉ MARTINS DIAS SERPA Médico da 52. <sup>a</sup> Secção — Garvão
FARO	DR. LUÍS BERNARDINO DA SILVA Médico da 56. <sup>a</sup> Secção — Olhão	DR. JOSÉ DO SACRAMENTO SILVA MEALHA Médico da 56. <sup>a</sup> Secção — Faro



3.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> Conferências de higiene social

Localidades	3. <sup>a</sup> Conferência Os perigos e conseqüências do alcoolismo	4. <sup>a</sup> Conferência A expansão luética e os seus efeitos sociais
LISBOA	PROF. DR. ALEXANDRE CANCELA DE ABREU Médico efectivo da Assistência Domiciliária e dos Hospitais Civis	DR. JOSÉ CARLOS A. CRAVEIRO LOPES Director do Posto Sanitário de Alcântara T. e médico efectivo da Assistência Domiciliária
BARREIRO	DR. DOMINGOS JOSÉ DE CARVALHO Médico substituto da Assistência Domiciliária do Barreiro	DR. JOSÉ CARLOS A. CRAVEIRO LOPES
ENTRONCAMENTO	DR. JOSÉ EDUARDO VITOR NEVES Médico efectivo da Assistência Domiciliária de Entroncamento	PROF. DR. ALBERTO DA ROCHA E BRITO
COIMBRA	PROF. DR. ELÍSIO DE MOURA Médico Psiquiatra da Companhia e Prof. da Faculdade de Medicina de Coimbra	PROF. DR. ALBERTO DA ROCHA E BRITO
GAIA	DR. MANUEL DA COSTA PORTELA Director do Posto Sanitário e médico efectivo da Assistência Domiciliária de Gaia	DR. SALVIANO CUNHA E COSTA Director do Posto Sanitário e médico efectivo da Assistência Domiciliária de Ovar
CALDAS	DR. JOAQUIM DE ALBUQUERQUE Médico da 22. <sup>a</sup> Secção e Delegado de Saúde no Bombarral	DR. RAFAEL B. GAGLIARDINI GRAÇA Médico da 23. <sup>a</sup> Secção — S. Martinho
CASTELO BRANCO	DR. LÍVIO LOPES FERREIRA Médico substituto da Assistência Domiciliária de Castelo Branco	DR. LÍVIO LOPES FERREIRA
CAMPANHÃ	DR. JOSÉ GOMES Médico efectivo da Assistência Domiciliária do Pôrto	DR. HENRIQUE JÚLIO LECOUR MENEZES Médico efectivo da Assistência Domiciliária do Pôrto
VIANA DO CASTELO	DR. JOSÉ GOMES	DR. HENRIQUE JÚLIO LECOUR MENEZES
RÉGUA	DR. JOSÉ GOMES	DR. HENRIQUE JÚLIO LECOUR MENEZES
BEJA	DR. JOSÉ MARTINS DIAS SERPA Médico da 52. <sup>a</sup> Secção — Garvão	DR. JOSÉ MARTINS DIAS SERPA
FUNCHEIRA	DR. JOSÉ MARTINS DIAS SERPA	DR. JOSÉ MARTINS DIAS SERPA
FARO	DR. JAIME BENTO DA SILVA Médico da 57. <sup>a</sup> Secção — Tavira	DR. FRANCISCO V. M. CORTE REAL Médico da 56. <sup>a</sup> Secção — Faro

# Ateneu Ferro-Viário

Associação cultural do pessoal da C. P.

No dia 2 de Dezembro foi solenemente inaugurado o *Ateneu Ferro-Viário*.

Não pode o *Boletim da C. P.*, que tem acompanhado com todo o interesse os trabalhos de organização do Ateneu, — e que a eles já se referiu nos seus números 56, 61 e 64 —, deixar de dar a êste acontecimento o merecido relêvo, congratulando-se com a criação

A festa da inauguração, que revestiu grande brilhantismo, foi presidida pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia, Engenheiro Vasconcelos Corrêa, tendo assistido Ex.<sup>mos</sup> membros do Conselho da Administração, o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Sub-Director, Engenheiro Vicente Ferreira, que representava a Direcção da Companhia, e grande número



A Banda-Orquestra do Ateneu Ferro-Viário

de tão simpática e útil colectividade e fazendo votos por que da sua acção e iniciativa resultem os máximos benefícios e vantagens para os seus associados.

Igualmente felicita a Comissão Instaladora do *Ateneu Ferro-Viário* e aqueles que, com o maior entusiasmo e a melhor boa vontade, a secundaram na obra realizada. A dedicação com que todos colaboraram na ideia que é hoje, felizmente, uma realidade, constitui a mais sólida garantia de que o Ateneu cumprirá a missão que se impôs, para bem da classe ferro-viária.

de associados e suas famílias; constou de uma sessão solene, da apresentação de uma classe de ginástica pelo futuro professor dessa modalidade de educação física do Ateneu e de um concôrto pela Banda-Orquestra, tendo êstes dois últimos números merecido gerais aplausos.

Na sessão solene usou da palavra, em primeiro lugar, o Presidente da Comissão Instaladora, Sr. Felix Fernandes Perneco, que se referiu à obra já realizada e aos fins que se propunha atingir, salientando e agradecendo o auxilio prestado à Associação pelos Corpos administrativos e directivos da Companhia.

Seguiram-se-lhe vários oradores, representantes de colectividades congéneres, que saudaram a nova instituição, enaltecendo os seus objectivos e desejando-lhe as maiores prosperidades, tendo encerrado os discursos os Ex.<sup>mos</sup> Srs. Sub-Director e Presidente do Conselho de Administração da Companhia que elogiaram o Ateneu, incitando-o ao integral cumprimento da sua generosa e benéfica missão, para o que lhe prometeram o seu decidido apoio.

Com a inauguração do *Ateneu Ferro-Viário*, o pessoal da Companhia vê realizada uma das suas mais úteis, louváveis e legítimas aspirações: a de dispor de uma associação cultural, bem instalada, onde pode cultivar e desenvolver, tanto a sua instrução geral e profissional, como a sua educação física e artística.

Além de estar já franqueada aos associados a séde do Ateneu, a biblioteca e a sala de jogos recreativos, vão brevemente começar a funcionar classes de português, francês, aritmética e música, bem como uma classe de ginástica infantil para filhos, irmãos e tutelados de sócios.

A estas aulas e à medida que as instalações da Associação o fôrem permitindo, outras se seguirão, devendo-se também constituir diversas secções desportivas para o exercício das várias modalidades da cultura física. Também na séde do *Ateneu Ferro-Viário* se realizarão, regularmente, conferências sôbre assuntos de cultura geral e de técnica profissional.

A secção de música foi a primeira a organi-

zar-se. A sua Banda-Orquestra já deu duas manifestações públicas de valor, abrilhantando a festa da inauguração da Escola Profissional de António de Vasconcelos Corrêa, do Grupo Instrutivo do Pessoal de Máquinas de Campolide, e a festa da inauguração oficial da colectividade a que pertence.

Compõe-se actualmente de 61 executantes, sob a regência do Maestro Sr. Serra e Moura, empregado do Serviço da Fiscalização e Estatística.

Na Banda-Orquestra estão representadas as mais diversas profissões ferro-viárias. Dos seus componentes, 11 pertencem ao pessoal de escritórios, 18 aos das estações, 2 ao da revisão de bilhetes, 2 ao de condução de máquinas e 28 ao das várias oficinas. A sua distribuição, por Divisões e Serviços Autónomos é a seguinte: Material e Tracção, 29 executantes; Exploração 21; Via e Obras 9 e Serviços Autónomos, 2, compreendendo agentes de todas as categorias.

A secção do *Ateneu Ferro-Viário* organizará também um orfeão que permita a execução de concêrtos corais.

De tudo quanto deixamos dito se conclui ser digna de todo o louvor e da nossa colaboração e incentivo, a obra e o programa de realizações do *Ateneu Ferro-Viário*. A sua efectivação coloca-lo-á ao nível das mais completas associações similares do estrangeiro, promoverá a valorização profissional do pessoal da Companhia e muito contribuirá para a dignificação e prestígio social da classe ferro-viária portuguesa.



# Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

## ARTIGO 21.º

Os agentes que transitem a pé pelas linhas de via dupla, devem seguir pela banquetta (Fig. 14) ou pela via do lado direito — de preferência pela banquetta — caminhando assim sempre em sentido contrário ao da marcha dos combóios (Fig. 15 e 16).

Se se tornar forçoso seguirem pela via, ainda que marchem em contra-via, não devem considerar-se absolutamente seguros, porque pode ter sido estabelecida acidentalmente a circulação de combóios em via única.

Por isso, qualquer agente que tenha de tran-

sitar a pé num trôço de via dupla, deve informar se previamente da fôrma como está estabelecido o serviço, interrogando os agentes das estações e da via.

Êstes últimos, sempre que se estabeleça a circulação temporária em via única, devem, mesmo quando não interrogados, avisar dêsse facto qualquer agente que vá transitar a pé pela linha afectada por aquela circulação temporária.

De noite, todos os agentes que transitem a pé pela linha devem ir munidos de uma lanterna com luz branca para chamar a atenção do maquinista de qualquer combóio ou máquina



Fig. 14

**Deve-se**  
nas linhas de via dupla, seguir pela banquetta, à direita



Fig. 15

**É perigoso**

circular na linha voltando as costas aos combóios



Fig 16

**Deve-se**

circular na linha em sentido contrário ao da circulação dos combóios

isolada, de que segue alguém a pé pela linha.

Nas linhas de via única é extremamente perigoso transitar sobre a via (Fig. 17 e 18).

#### ARTIGO 22.º

Como regra, para comparecerem ao serviço e ao regressarem d'êles, os agentes devem seguir pelos caminhos ordinários (estradas, carreiros, etc.), não transitando a pé pelas linhas senão em caso de absoluta necessidade.



Fig. 17

**É perigoso**  
transitar sobre a via nas linhas de via única

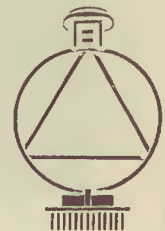


Fig. 18

**Deve-se**  
circular a, pelo menos, 1<sup>m</sup>,50 do carril, nas linhas de via única

Exceptua-se o pessoal da via que, pelo contrário, deve transitar a pé pela linha (tomando, é claro, as precauções indicadas no artigo anterior), a-fim-de se certificar de que nada há que ponha em perigo a circulação dos combóios ou que dê origem a qualquer acidente.

(Continua)





NO ALTO DA SERRA

*Fotog. do Sr. Eng. Corrêa Mendes*

## Concurso de desenhos e fotografias

ENCERROU-SE, com o melhor êxito, o concurso de desenhos e fotografias aberto no n.º 54 do *Boletim da C. P.* e referente ao ano de 1934.

Congratula-se esta Revista com o resultado obtido, pois, se o número de concorrentes não foi elevado nas duas secções — desenhos e fotografias — o que é certo é ter a qualidade dos trabalhos apresentados suprido bem a sua quantidade. Dalguns desses trabalhos, por terem sido publicados no Boletim, já os nossos leitores têm conhecimento e puderam avaliar a sua perfeição, ainda que não tão completamente como se lhes tivesse sido dada a examinar os próprios originais; dentre outros, cuja reprodução virá ainda a público no Boletim, terão eles ocasião de admirar alguns desenhos de que bem se pode dizer serem primorosos de execução.

Regosija-se, pois, esta revista com o resultado obtido neste primeiro concurso, por verificar ter alcançado o objectivo que se propunha: estimular a produção de trabalhos de character artístico.

Isto levou-a a persistir no caminho encetado, convencida de que o número dos concorrentes se irá alargando, manifestando êstes assim, ainda mais do que em 1934, o seu entusiasmo por esta iniciativa cultural que, com tão bons auspícios, decorreu naquele ano.

Foi, por isso, resolvido a abertura de novo concurso para o presente ano nas mesmas bases do actual.

A-pesar-da classificação dos trabalhos já apresentados ser feita no corrente mês, o *Boletim da C. P.* irá nos próximos números, publicando alguns dos melhores — publicação que não teve ainda lugar por falta de espaço — sem que, por esse facto, elles possam ser revalidados para o próximo concurso.

O júri que irá classificar os trabalhos, será constituído pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Engenheiro Vicente Ferreira, Sub-Director da Companhia, e pelos Ex.<sup>mos</sup> Srs. Engenheiro Azevedo Nazareth e Architecto Cotinelli Telmo. Oportunamente pu-

blicaremos a classificação dos trabalhos apresentados.

A seguir inserimos as bases do

### Concurso de desenhos e fotografias para o ano de 1935

As condições de admissão ao concurso são as seguintes:

- a) — Ser assinante do *Boletim da C. P.*;
- b) — Pertencer ao quadro do pessoal da Companhia e ter categoria inferior a Sub-chefe de Serviço.

#### Condições para ser classificado

##### I — Secção de fotografia:

- a) — Apresentar, durante o ano, pelo menos 12 fotografias e não mais de 30;
- b) — Serem as fotografias enviadas mensalmente de Janeiro a Novembro inclusivé, e não mais de 3 no mesmo mês;
- c) — Serem impressas no formato mínimo de 13 × 18;
- d) — Cada fotografia deverá ter no verso a data em que foi tirada, o título a dar, o nome do autor, sua categoria e localidade onde trabalha.

N. B. — Os assuntos a tratar são da livre escolha do autor e os originais podem ser retocados. As fotografias não devem ser coladas sôbre cartão.

##### II) — Secção de desenho artístico:

- a) — Apresentar, durante o ano, pelo menos 12 desenhos para inserir no texto ou 4 para publicar em fôlha intercalada, ou duns e doutros, guardando a proporção;
- b) — Serem enviados de Janeiro até Novembro inclusivé, no máximo de 2 em cada mês;
- c) — Serem feitos em papel branco e a tinta da China com formato escolhido pelo autor;
- d) — Cada desenho deverá ter a data em que foi terminado, legenda, nome do autor, sua categoria e localidade onde trabalha.

N. B. — Os assuntos a tratar serão da livre escolha do autor.



## Prémios a conceder

## Secção de fotografia:

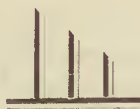
1.º Prémio.....	500\$00
2.º » .....	300\$00
3.º » .....	200\$00
4.º } .....	Menções honrosas
5.º } .....	
6.º } .....	

## Secção de desenho artístico:

1.º Prémio.....	1.800\$00
2.º » .....	1.200\$00
3.º » .....	800\$00
4.º } .....	Menções honrosas
5.º } .....	
6.º } .....	

Aos concorrentes premiados será conferido um diploma.

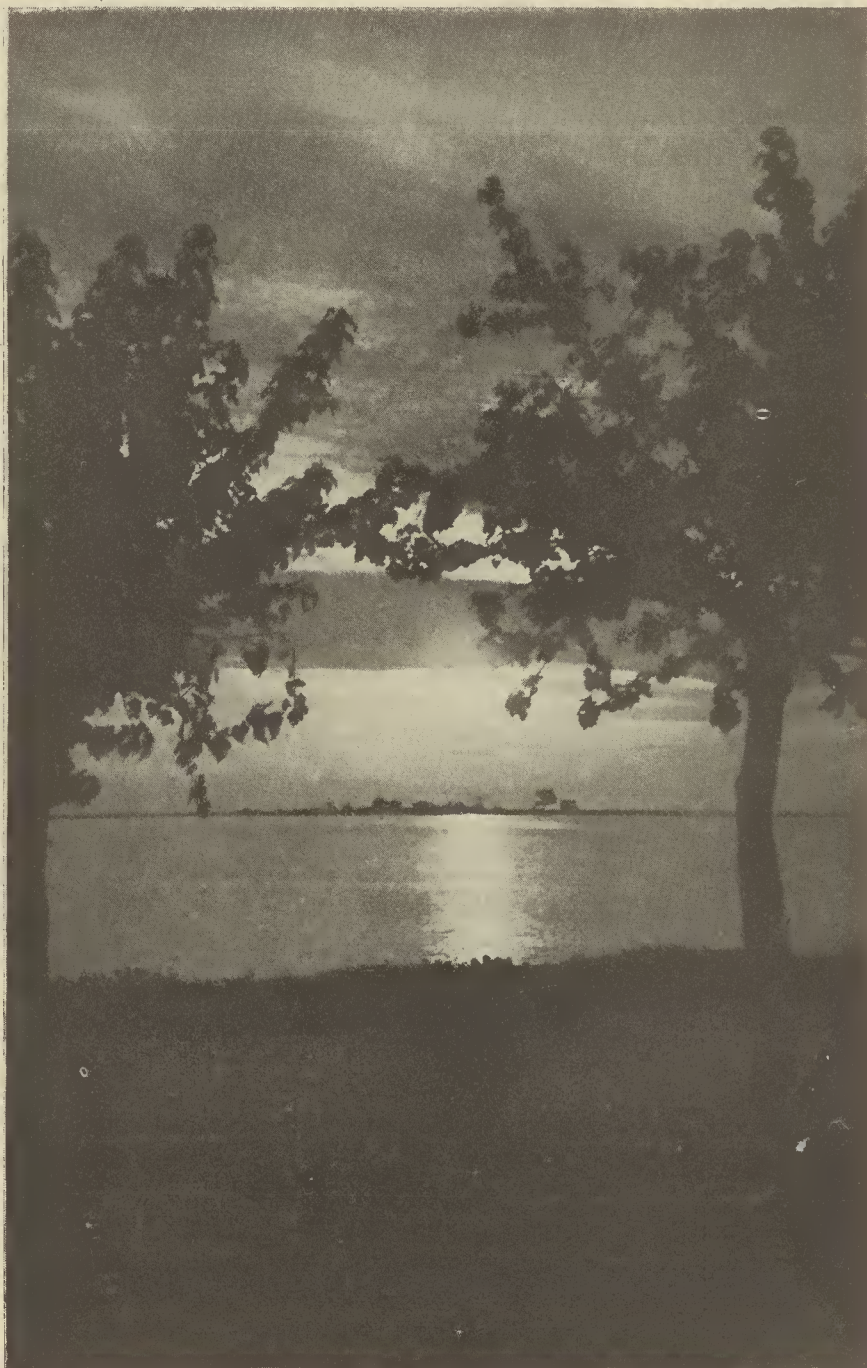
CONCURSO  
DE  
FOTOGRAFIAS  
DE 1934



Um  
contra-luz  
no Tejo



Fotog. do Sr. António Nunes, limpador  
de carruagens.



# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### I — Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

*P. n.º 594.* — Qual a cobrança a efectuar nos seguintes casos:

1.º — Antes da partida do combóio n.º 3 um passageiro comprou em Lisboa-R. bilhete de 1.ª classe para Coimbra (via normal) e resolveu depois seguir no combóio n.º 207 (via excepcional).

2.º — Um passageiro portador de bilhete de 3.ª classe, tarifa 1, parte de Faro para Lisboa-T. do Paço no combóio n.º 800, fica em Funcheira e segue pela via excepcional no combóio n.º 900.

*R.* — 1.º — No caso de que se trata, o passageiro deve pagar a diferença para a via excepcional na estação de Lisboa-R.

No entanto, se assim não tiver procedido, pode a referida cobrança ser feita em trânsito.

2.º — No caso de que se trata, pode permitir-se a paragem na Funcheira, desde que o passageiro siga pela via excepcional no primeiro combóio, cobrando-se a importância correspondente à mudança de via, conforme está determinado.

*P. n.º 595.* — Um passageiro fez o despacho provisório de uma bagagem de Pôrto a Rêde, mas não teve tempo de fazer o despacho definitivo. Chegado a Rêde, quer levantar a bagagem mas diz que o boletim mod. F. 11 se extraviou. Deve estabelecer-se o F. 179, segundo diz o E. 11, art. 143.º, ou passar primeiramente telegrama à estação de procedência perguntando se o despacho foi em porte pago ou a pagar?

*R.* — Quando os passageiros não apresentem o F. 11 ou declarem que perderam as senhas (F. 18), que comprovam o despacho definitivo das bagagens, deve, antes de se proceder como se indica no art. 143.º do E. 11, passar-se tele-

grama à estação de procedência para se comprovar se foi ou não feito despacho definitivo.

*P. n.º 596.* — Desejo saber se as estações de Pôrto S. Bento, Pôrto Alfândega, Pôrto-Campanhã e Gaia, se podem considerar abrangidas pela alínea a) nota 5.ª da Circular da Exploração n.º 802, para efeito do retôrno da remessa em cheio, visto servirem a mesma localidade.

*R.* — Só se consideram ao abrigo das disposições da nota indicada, as três primeiras estações, tendo, bem entendido, em atenção o serviço que cada uma presta.

### II — Movimento

#### Livro E 6:

*P. n.º 597.* — Quando há necessidade dum combóio rebocar carga a mais e esta é autorizada pelo chefe de Depósito, sendo feita a respectiva autorização em fôlha de trânsito e assinada pelo referido agente, torna-se necessário o chefe da estação assinar o mod. M. 240?

O artigo 17.º do E. 6 diz que o condutor deve registar em mod. M. 240 mas não diz que o chefe deve assinar.

*R.* — O registo em mod. M. 240 só se faz no caso do facto não constar em fôlha de trânsito, e a autorização de carga a mais deve ser visada pelo chefe da estação.

Inversamente, quando conste na fôlha de trânsito, não há que registar essa autorização em mod. M. 240.

#### Livro E 7:

*P. n.º 598.* — Quando um fiscal de revisores toma um combóio, na sua origem, o revisor deve pôr à sua disposição os documentos, apresentando-se, ou deve aguardar que lhe sejam pedidos? Como o art. 5.º do E. 7 nada diz, peço esclarecimentos.

*R.* — Quando um revisor, em serviço, notar a presença de um fiscal de revisores, quer seja ao iniciar o serviço, quer em trânsito, ou no

ponto términus da sua viagem, deve apresentar-se-lhe com os seus documentos e perguntar-lhe se pode continuar com o seu serviço.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

21.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 de p. v. em vigor na antiga rede. — 10.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 de p. v. em vigor nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro. — [Este aditamento tem por fim harmonizar a concessão que vigorava para estes transportes, com a legislação ultimamente publicada, relativa ao comércio de frutas.

Aproveitou-se a oportunidade para alterar os escalões de bonus de forma a garantir uma maior estabilidade de preços no mercado consumidor, assegurando-se assim a continuidade destes transportes em larga escala.

Este aditamento anula e substitue o 16.º e 17.º aditamentos ao complemento à Tarifa Especial n.º 1 de p. v. em vigor nas linhas da Antiga Rede e o 6.º e 7.º aditamentos ao complemento à tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade, em vigor nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro.

Aviso ao Público A n.º 432. — (8.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 375). — Anuncia a abertura à exploração, desde 1 de Dezembro, do novo apeadeiro de Fanhais.

Aviso ao Público A. n.º 433. — (9.º Aditamento ao Aviso

ao Público A. n.º 375). — Anuncia a ampliação do serviço que presta o apeadeiro do Areosa o qual, desde 1 de Dezembro, passou a desempenhar serviço interno de passageiros, bagagens e volumes ao abrigo da Tarifa 8/108 de g. v.

Também desde a mesma data, a estação de Boliqueime passou a desempenhar serviço completo, em virtude de já estar concluído o cais coberto daquela estação.



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1934

GIPRESTES

Fotog. do Sr. Abel Jaime Leite Pinto, empregado de 2.ª cl.

Aviso ao Público A n.º 434.—Publica a relação de todos os Despachos Centrais ligados a estações da Companhia que estão abertos ao Público e bem assim o serviço que cada um deles presta.

Esta publicação anula e substitui o Aviso ao Público A n.º 338 e seus aditamentos.

Aviso ao Público A. n.º 435.—Estabelece a venda de bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, para viagens em dia de mercado em Tomar e em Beja.

Comunicação-Circular n.º 23.—Elucida o pessoal sôbre a taxa a aplicar ao transporte de motores montados sôbre zorras.

Comunicação-Circular n.º 24.—Com o fim de se evitar a cobrança da taxa de estabelecimento por demora na carga de vagões de *madeiras aparelhadas* ou *em obra de carpinteiro*, recomenda-se por êste diploma a possível tolerância no prazo concedido para o respectivo carregamento sempre que ela não provoque demoras no seguimento do material.

## II — Fiscalização

1.º aditamento à Circular n.º 767 — Sôbre a modificação da execução do serviço referente a registro e contabilidade de bagagens.

Circular n.º 826 — Fornece diversos esclarecimentos âcerca da requisição de vagões.

Circular n.º 827 — Reproduz algumas das disposições da Ordem da Direcção Geral n.º 233, bem como disposições de circulares e cartas impressas, que é preciso ter presentes, sôbre transportes de serviço.

Carta impressa n.º 1255 — Instrui sobre o preenchimento dos mod.ºs F 254.

Carta impressa n.º 1256 — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quinzena de Outubro de 1934 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1257 — A propósito da frequente alteração na numeração de bilhetes, recomenda o exacto cumprimento da determinação, já existente, para que os bilhetes sejam vendidos pela ordem correlativa da sua numeração.

Carta impressa n.º 1258 — Diz que foi autorizado o Sr. José António Dias Videira, de Cabouco, Coimbra, a expedir, em portes a pagar, para todas as estações das linhas do País, remessas constituídas por plantas vivas.

Carta impressa n.º 1259 — Indica quais são 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 da referida tarifa.

Carta impressa n.º 1260 — Presta esclarecimentos sôbre o serviço directo entre Portugal e França, a que se refere o Aviso ao Público A n.º 431.

Carta impressa n.º 1261 — Estabelece as numerações, por séries e classes, dos bilhetes de identidade válidos para os anos de 1935 a 1939.

Carta impressa n.º 1262 — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura mensal extraviados na 1.ª quinzena de Novembro de 1934 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1263 — Determina que as remessas constituídas por tábuas a que na indústria de serração se dá o nome de «costaneiras» ou «folheiros» não sejam aceitas a despacho com a designação de «lenha», visto que a sua principal utilização é em construções, salvo se forem apresentadas nas condições do Aviso ao Público A n.º 98, pois é êste o único caso em que se pode verificar, claramente, que só servem para queimar.

Carta impressa n.º 1264 — Reproduz o espécime do mod. F 104—A destinado ao despacho de volumes ao abrigo da condição 7.ª da Tarifa Esp. Interna n.º 3 de g. v.

### III — Serviços Técnicos

1.º Aditamento à Instrução n.º 1917. — Altera a sinalização da estação de Cacém (lado de Lisboa), por virtude da modificação feita nas suas linhas.

Comunicação-Circular n.º 33. — Indica as facilidades a dar pelos chefes das estações aos aferidores oficiais de básculas e balanças.

Instrução n.º 2264 — Estabelece a sinalização provisória da estação de Campanhã (lado de Contumil e da Alfândega).

1.º Aditamento à Instrução n.º 1948. — Levantamento da agulha do desvio Verride-Fornos (antigo Marujal-Califera).

### Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Novembro de 1934

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7	4.918	5.085	1.936	1.846	2.427	2.120
» » 8 » 14	4.980	4.904	1.957	1.916	2.334	2.024
» » 15 » 22	6.122	5.942	2.387	2.291	2.609	2.127
» » 23 » 30	6.102	5.944	2.330	2.279	2.538	2.014
Total.....	22.122	21.875	8.610	8.332	9.908	8.285
Total do mês anterior	24.080	22.364	9.093	8.698	12.545	11.654
Diferença. .	-1.958	-489	-483	-366	-2.637	-3.369



Vista de Alferrarede, na linha da Beira Baixa

Fotografia tirada do Castelo de Abrantes pelo Sr. Eng.º Frederico Abroço

*Alferrarede, centro industrial e agrícola de certa importância, é uma povoação anexa à freguesia de S. Vicente do concelho de Abrantes e fica distanciada desta cidade cerca de 3 Km. Possui fábricas de adubos químicos e numerosos lagares de azeite*

# Factos e informações

## «Combóios-rádio», na Bélgica

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas pôs em circulação combóios de 500 lugares, chamados «combóios surpresa rádio», permitindo a difusão da palavra ou da música produzida por discos ou por um pôsto receptor de T. S. F. e destinados a distrair ou instruir, no caso de viagens escolares, os passageiros que viajam nas carruagens.

Várias tentativas dêste género têm sido feitas em diferentes países, mas os resultados obtidos não têm sido tão satisfatórios quanto seria para desejar, sobretudo pelas dificuldades a resolver sôb o ponto de vista acústico.

Entre nós, os combóios rápidos denominados «combóios radiofónicos» têm feito também a

difusão da palavra e da música mas apenas por meio de discos.

O problema do isolamento dos ruídos exteriores apresenta sempre grandes dificuldades tratando-se mesmo de um «estúdio» fixo. Compreende-se por isso facilmente que as dificuldades serão muito

maiores quando se utilize um compartimento situado

num furgão que circula a velocidades ultrapassando por vezes 90 Km. à hora.

Estudou-se por isso a construção de um compartimento insensível aos ruídos e vibrações exteriores, em que a armação e as paredes são de madeira contraplacada e forradas de amianto e cortiça granulada. A porta que dá acesso ao compartimento é estanque e revestida também dêstes materiais; a janela que permite ao locutor descrever as paisagens percorridas, é de uma construção especial de forma a não receber quaisquer vibrações ou sons exteriores.

Os resultados obtidos foram muito satisfatórios e a completar a instalação, existe dentro dêste compartimento um painel (fig. 2) comportando os vários amplificadores eléctricos e tóda a aparelhagem necessária para transmitir os

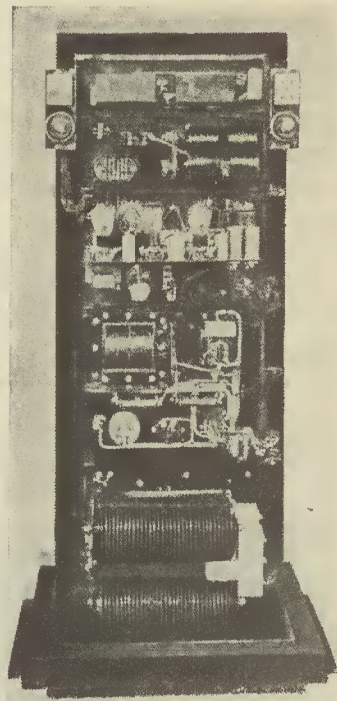


Fig. 2 — Painel com amplificadores eléctricos

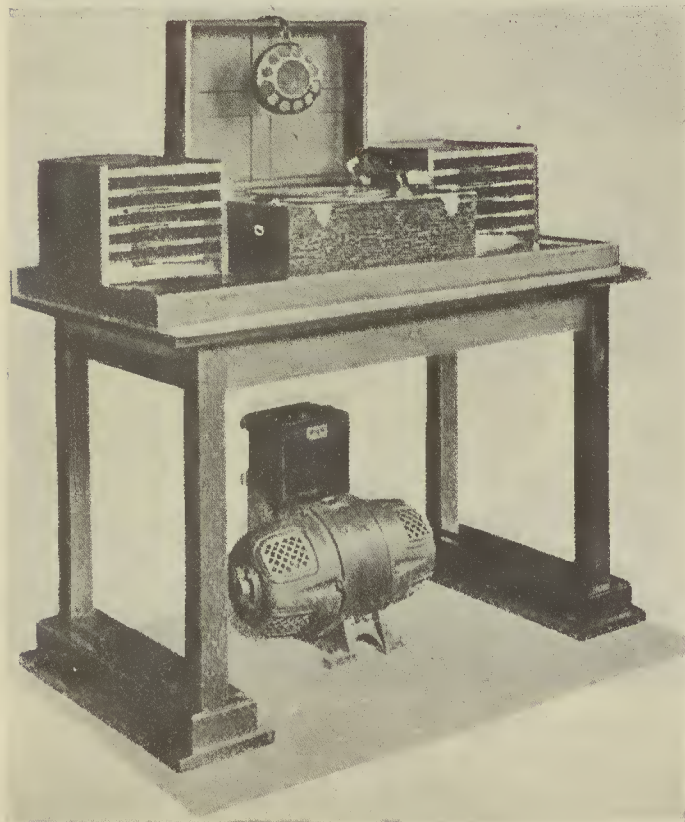


Fig. 1 — Mesa com o «pick-up»

sons, e uma mesa (fig. 1) sôbre a qual está um «pick-up» (1) e o microfónio (2). Quer a mesa quer o painel, estão suspensos de forma a evitar as oscilações produzidas pela marcha do combóio.

Os alto-falantes são instalados em cada compartimento de passageiros e metidos numa caixa comportando fusíveis e um interruptor exterior que permite, à vontade, pô-los ou não a funcionar.

O sucesso obtido foi tal que se fizeram ins-

talações em 4 combóios, e foram organizadas 180 viagens.

(1) O «pick-up» é um aparelho que se põe nos gram-fones no lugar do diafragma, destinado a transformar as vibrações mecânicas da agulha em correntes eléctricas, permitindo assim a reprodução eléctrica dos discos.

(2) O microfónio é um aparelho de extrema sensibilidade que capta quaisquer sons exteriores e os transforma em correntes eléctricas que, amplificadas, se tornam audíveis nos altos falantes.



A gravura que inserimos reproduz uma fotografia do pessoal da estação de Lisboa-Santa Apolónia, tirada no ano de 1909, no cais n.º 1 daquela estação. Que de recordações não provocará a alguns agentes esta fotografia! Muitos, a morte já os levou. Outros, reformados, gosam descanço merecido, e os restantes, finalmente, ainda prestam serviços na Companhia. Os nomes dos fotografados são, da esquerda para a direita e de baixo para cima: Primeiro plano — Srs. Custódio da Silva, Abílio Moura, José Rêgo (falecido), Joaquim Atalaia, António Bento da Silva, António Gama Lôbo de Eça, António da Silva, Vergílio Américo da Cruz, Agostinho Braga (falecido), Augusto Pina, António Faria (falecido) e Guilherme de Souza (falecido). Segundo plano — António José Marques, Godofredo Fernandes, Joaquim António de Aguiar, António de Souza Pais, José Lino da Cunha e Silva (falecido), Vicente Ferreira (falecido), Raul Rêgo, Alvaro Cisneiros, Eduardo Alexandrino, José António de Souza, Manuel Ruas (falecido), Manuel Manso e Carlos Cunha (reformado). Terceiro plano — Manuel Ribeiro, Felix Mendonça, José Monteiro, José Lopes Simples, Francisco Parente, António Ramos (reformado), Radl Pedroso, António Evangelista Simões, Miguel Loureiro, Vinagre Tôrres (falecido), Francisco Cáffer Rêno, Gil Mota Ferreira, José Bravo e António Afonso. Quarto plano — António Viana, Mendes Alves, José Alves, António Gonçalves, Salvador dos Mártires (falecido), Martins Afonso, António Rodrigues Ribeiro, Augusto Ribeiro Fonseca, Henrique Nogueira (falecido), José Correia (falecido), Elisio Veiga (falecido), Francisco da Silva (falecido) Nuno Bonvalt (falecido), António Machado (falecido), Daniel Pinto (falecido) e Artur Leitião. Quinto plano: João Mateus, José Afonso (falecido), ? ; José Figueiredo, José Bernardo, António Simões (falecido), José da Cunha Coimbra, João José Pires, Carlos Coelho, ? ; Salvador Morgado, António Piçes Linhares e Justo Garcia

## Como se pensava há um século

Como é do conhecimento dos nossos leitores, o aparecimento do caminho de ferro teve o condão de excitar e apaixonar, no mais alto grau, a opinião pública de todos os países, originando rudes polémicas entre os seus numerosos defensores e ainda mais numerosos adversários.

Em França, com a construção das primeiras linhas férreas, verificada há mais de um século, a controvérsia sobre o novo e progressivo instrumento de transporte atingiu fases de grande violência, trocando-se entre os dois partidos verdadeiras batalhas de argumentos, alguns dos quais, pela sua bizzarria e ingenuidade e por representarem a opinião de pessoas eminentes, é interessante arquivar.

Thiers, historiador e político notável, que foi Presidente da República francesa, declarava em 1833 que «os caminhos de ferro nunca teriam aplicação prática, e que a sua construção

era sobretudo uma questão de divertimento científico e nunca de utilidade prática».

O grande sábio Arago, um dos fundadores da física moderna, dizia em 1836, na Câmara dos Deputados: «Afirmo sem hesitação que nestas passagens súbitas, (do ar livre à atmosfera do túnel), as pessoas sujeitas à transpiração serão incomodadas, apanharão fluxões de peito, pleuresias e catarros...».

Veillot, o célebre publicista, opinava: «O caminho de ferro é a expressão insolente do desprezo pelo indivíduo e do aniquilamento da liberdade... Deixamos de ser homens, para sermos volumes; não viajamos, somos expedidos!...».

O general barão de Thiard defendia o seu ponto de vista nos seguintes saborosos termos:

«Haverá vantagem para a moral pública no facto de o homem poder abandonar tão facilmente o lar doméstico?... Não será perigoso facilitar, a uma menina despeitada ou a um rapaz ofendido por uma admoestação mais forte, o meio de fugir rapidamente?»



## Pessoal

### Actos dignos de louvor

Foram elogiados pela Direcção Geral o factor de 2.<sup>a</sup> classe, Sr. Carlos Ferreira, o capataz Sr. João Lopes Mata e o suplementar Sr. João Rodrigues, todos da estação de Alcântara-Mar, porque no dia 21 de Novembro passado, naquela estação, conseguiram com risco de se queimarem, tirar de dentro de um vagão uma porção de motano que estava ardendo, evitando assim que todo o material fôsse atingido pelo incêndio.

quantia em dinheiro, tendo êste agente feito imediatamente entrega do achado aos seus superiores. Por êste acto de honestidade, foi louvado pela Direcção Geral.

Por ser elogioso para a classe ferro-viária, a seguir transcrevemos um officio dirigido à Direcção Geral da Companhia, pelo comandante interino do Grupo de Artilharia Montada n.º 24:

No dia 26 de Novembro passado, foi encontrada na estação de Covelinhas, pelo agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, Sr. José dos Santos Marte, uma carteira de senhora contendo uma importante

No dia 7 do corrente foi com licença a sua casa, Belver, um soldado dêste Grupo, que por descuido, deixou na carruagem o seu passaporte de licença.

Tendo sido encontrado pelo revisor do combóio n.º 2145, Firmino F. Simões, imediatamente e à sua usta, dirigiu o referido passaporte para o official de



dia a este Grupo, receando, como era de prever, que a praça cometesse uma falta, não apresentando o referido passaporte.

Como este facto mostra bem o cuidado que os empregados dessa Companhia têm, pelos haveres dos seus passageiros e, como me parece digna de louvor a acção deste empregado, gostosamente o comunico para os fins que V. Ex.<sup>a</sup> julgar convenientes.

Também foi elogiado pela Direcção Geral o carregador da estação do Entroncamento, Sr. Manuel Constantino, por ter entregue ao chefe da estação de Marvão a importância de Esc. 250\$00 que encontrou naquela estação.

### Agradecimento

O Sr. Bernardo José Pires, Inspector Principal na Divisão de Material e Tracção pedem a publicação do seguinte agradecimento:

«Bernardo José Pires, vem, por este meio, manifestar o seu maior reconhecimento ao ilustre e distinto médico Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. João Pais de Vasconcelos, cirurgião desta Companhia, pela forma proficiente e desinteressada com que operou sua filha e pela maneira fidalga e verdadeiramente carinhosa como sempre lhe assistiu durante o período da convalescença, pedindo a S. Ex.<sup>a</sup> muita desculpa em ofender a modéstia que o caracteriza, tornando pública esta indelével prova de gratidão».

### Admissões

Mês de Novembro

#### SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 46.<sup>a</sup> Secção: Dr. Filipe Veríssimo Gomes.

Enfermeiro de 3.<sup>a</sup> Classe: António Monteiro Soares da Costa.

### Reformas

Mês de Novembro

#### EXPLORAÇÃO

João Godinho, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe.

Álvoro Gomes Santinho, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe.

Carlos Ricardo Branco, Telegrafista principal.

Augusto dos Santos, Condutor principal.

António Rodrigues, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe.

Manuel Valente, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe.

António Pedro Ramos Olhica, Carregador.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

Manuel do Espírito Santo, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.

Manuel de Abreu, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.

Francisco Manuel Carito, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.

Manuel Joaquim dos Santos, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.

#### VIA E OBRAS

Custódio Gonçalves, Sub-chefe de distrito.

### Falecimentos

Mês de Outubro

#### EXPLORAÇÃO

† Victorino Rodrigues, Conferente em Lisboa — P.

Admitido como carregador em 21 de Janeiro de 1922, foi promovido a conferente em 21 de Fevereiro de 1927.

Mês de Novembro

#### SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

† Dr. José Maria de Mesquita, Médico da 42.<sup>a</sup> Secção.

#### EXPLORAÇÃO

† Licéria Maria de Almeida, Empregada de 3.<sup>a</sup> classe em Espinho.

Admitida como praticante (adventícia) em 6 de Dezembro de 1927, foi nomeada empregada de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1929.

† Amélia da Conceição Cordeiro, Empregada de 3.<sup>a</sup> classe em Campanhã.

Admitida como adventícia em 7 de Março de 1924, foi nomeada empregada de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1927.

† *Justino Duarte Branco*, Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe na 1.<sup>a</sup> Circunscrição.

Admitido como suplementar em 1 de Junho de 1928, foi nomeado guarda freios de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1933.

† *António da Conceição*, Capataz principal em Entroncamento.

Admitido como carregador em 16 de Outubro de 1897, foi promovido a capataz principal em 21 de Agosto de 1925.

† *Felizardo Simões*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em Albergaria.

Admitido como carregador em 21 de Abril de 1913, foi promovido a agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 24 de Outubro de 1920.

† *Fortunato Lopes Mourisco*, Carregador em Mogofores.

Admitido como suplementar em 16 de Setembro de 1920, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1921.

**MATERIAL E TRACÇÃO**

† *Augusto Carlos Lobato Faria*, Empregado de 1.<sup>a</sup> classe.

Admitido como praticante de escritório em

8 de Agosto de 1917. Foi promovido empregado de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1931.

† *Manuel Estanqueiro Júnior*, Revisor de 3.<sup>a</sup> classe no Entroncamento.

Admitido como ajudante de carpinteiro em 26 de Setembro de 1924.

† *Alfredo dos Santos Fé*, Limpador no Depósito de Alfarelos.

Admitido como limpador em 26 de Agosto de 1923.

**VIA E OBRAS**

† *João Guerra*, Sub-chefe do distrito n.º 119. Admitido como assentador em 21 de Setembro de 1923.

† *José Gomes*, Assentador do distrito n.º 405. Admitido como assentador em 25 de Junho de 1913.

† *César da Silva*, Operário de 6.<sup>a</sup> classe das Obras Metálicas. Admitido em 21 de Maio de 1924.

† *Maria Júlia Barbosa*, Guarda do distrito n.º 405.

Admitida como guarda em 24 de Novembro de 1911.

			
† <i>Licéria Maria de Almeida</i> Empregada de 3. <sup>a</sup> classe	† <i>Amélia da C. Cordeiro</i> Empregada de 3. <sup>a</sup> classe	† <i>Manuel Estanqueiro Júnior</i> Revisor de 3. <sup>a</sup> classe (M. o T.)	† <i>Fortunato Lopes Mourisco</i> Carregador

**Charadas em frase**

**10** — As *limpaduras que ficam na joeira* são o *vínculo que anuncia o primeiro período da velhice* — 2-1.

*Tupin*

**11** — *Quási não vejo o «Douro» por causa do nevoeiro* — 2-1-2.

*Tupin*

**12** — Se uma *tulha subterrânea* aqui se pode *delinear*, é o que vamos *concluir por meio de raciocínio* — 2-2.

*Marquês de Vilarinho.*

**13** — É *exacto* que mesmo *uma simples bagatela* nos sai «*carav*» — 2-2.

*Veste-se*

(Ao ilustre *Britabrantas*, saudando-o pelo seu reaparecimento)

**14** — A *minha família* apenas me *permite* como *distracção*, *êste «jôgo de cartas»* — 2-1.

*Sancho Pança*

**15** — Só *concedo* trabalho a quem *tem influência e disciplina* — 1-2.

*Roldão*

**Transpostas**

**16** — O *padrão* de todo o «*homem*» *sincero*, deve ser: *amor pelo próximo* — 2.

*Britabrantas*

**17** — No *fôss* caíu um *animal* — 2.

**Sincopadas**

**18** — 3 — Um bom «*acacho de uvas*» torna-se agradável ao paladar e à vista. É portanto um bom manjar e um belo «*ornamento*» — 2.

*M. D. Coelho*

**19** — 3 — Foi *boato falso* dizerem que fechou o *tribunal eclesiástico em Roma* — 2.

*Dalton*

**20** — 3 — Se é *brando*, não é *duro* — 2.

*Fred-rico*

**21** — 3 — Mande *arrazar* o *prédio* depois de se *extinguir* o *incêndio* — 2.

*Roldão*

**22** — 3 — Comprei na *baiuca* um *molho* de *caruma sêca* — 2.

*Sancho Pança*

(A *Tupin*, agradecendo)

**23** — 3 — O *amigo* conhece um *insecto do Brasil*, *espécie de abelha?* — 3

*Bocarro*

**Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Janeiro de 1935**

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Bremen. .... kg.	2\$80	Cebolas ..... kg.	1\$55	Petróleo—Restantes Armazens.. lit.	1\$75
» Nacional.... 2\$70 e	2\$75	Chouriço de carne.... »	14\$00	Presunto ..... kg	13\$00
» Valenciano .... kg.	2\$80	Far.ª de milho amarelo. »	1\$50	Queijo da Serra ..... »	15\$00
» Sião ..... »	3\$20	» » branco. »	1\$30	» flam.º Estrangeiro .. kg.	24\$50
Assucar de 1.ª Hornung kg.	4\$35	» » trigo ..... »	2\$25	» » em Campanhã. »	26\$00
» » 1.ª manual. »	4\$20	Farinheiras ..... »	8\$50	Sabão amêndoa ..... »	1\$15
» » 2.ª Hornung »	4\$15	Feijão amarelo..... lit.	2\$10	» Offenbach ..... »	2\$45
» » 2.ª manual. »	3\$95	» branco..... »	2\$00	Sal..... lit	1\$16
» pilé..... »	4\$20	» frade .... 1\$90 e	1\$40	Sêmea. .... kg.	1\$85
Azeite de 1.ª..... lit.	6\$90	» manteiga ..... lit.	2\$20	Toucinho..... »	7\$80
» » 2.ª..... »	6\$60	Grão ..... »	1\$70	Vinagre ..... lit.	1\$75
Bacalhau sueco. .... 4\$25 e	4\$50	Lenha..... kg	1\$20	Vinho branco ..... »	1\$65
» inglês 5\$60, 5\$45 e	4\$50	Manteiga..... »	16\$50	Vinho tinto—Em Gaia .... »	1\$00
Banha..... kg.	7\$20	Massas..... »	3\$60	Vinho tinto—Em Campanhã. »	1\$65
Batatas..... »	variável	Milho..... lit	1\$05	Vinho tinto—Restant. Arm.ª. »	1\$70
Carvão de sôbro kg 1\$50 e	1\$45	Ovos..... dúzia	variável		
Carvão—Gaia e Camp. . kg.	1\$55	Petróleo—Li.ª—Gaia e Campanhã. lit.	1\$60		

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

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

Alem dos gêneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louças 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.**).