



Arquivo

C.P.

BOLETIM

Nº 117

MARCO DE 1939

11º ANO

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CAMPEÕES DE DECIFRAÇÕES EM 1938

CAMPEÃO DE PRODUÇÕES EM 1938



José M. Sentinela

«Alerta»



Florentino Guerreiro

«Marcial»



Anibal P. Fernandes

«Paladino»



Fernando Gonçalves

«Bandarra»



Carlos Augusto Pinto

«Pinto»

CORRESPONDÊNCIA

Querendo a secção de Problemas Recreativos do *Boletim da C. P.* acompanhar o movimento do charadismo Português e tendo tido conhecimento de que houve uma reforma de nomenclatura em que intervieram nomes prestígio-
s do nosso charadismo, daremos a partir deste número, conhecimento da adopção de novos títulos para diversas charadas.

Assim as charadas em verso e as Novíssimas (charadas em frase) serão designadas por *Aditivas*.

Transcrevemos de «A Charada», a quem pedimos vénia para o fazer, a definição lógica desta espécie:

«Aditiva, é um termo que podemos considerar derivante do verbo aditar, que significa: agregar, juntar, adicionar etc. indicando por consequência que a charada assim intitulada se forma ou decifra juntando duas ou mais parciais.

No próximo número continuaremos a tratar da nova nomenclatura.
Agradecemos a *Mefistófeles* e a *Dalotos*.

O director desta Secção pede aos senhores charadistas o envio de enigmas tipográficos cujas decifrações sejam um provérbio.

Resultados do n.º 115

QUADRO DE DISTINÇÃO

Sempre Fixe 8 votos — Produção n.º 19
Mefistófeles 8 votos — Produção n.º 4

Outras votações:

Alerta 4 votos — Produção n.º 20
Sanaújo 2 votos — Produção n.º 13

QUADRO DE HONRA

Alerta, *Bandarra*, *Britabrant's*, *Dalotos*, *Marcial*,
Mefistófeles, *Paladino*, *Profeta* e *Zéfran Cisco* (23).

QUADRO DE MÉRITO

Barrabás, *Costasilva*, *Cruz Kanhoto*, *Diabo Vermelho*,
Fred-Rico, *Manelik*, *Marquês de Carinhas*, *Martins*, *Novata*,
P. Rêgo, *Preste João*, *Radamés*, *Roldão*, *Veste-se*,
Visconde de Cambolh e *Visconde de la Morlière* (22);
Elmintos (18).

Sincopadas

1 — O dito engraçado não provocou risos, enquanto que o dito picante provocou uma gargalhada geral — 3-2.

Zéfran Cisco

2 — Se um sujeito metediço me aborrece com discussões estereis, eu respondo-lhe no mesmo tom, e fico pago — 3-2.

Sempre Fixe

3 — O bobo, muitas vezes, descendia d'a classe dos ricos — 3-2.

Veste-se

4 — Um homem inculto nunca pode ser grande educador de seus filhos — 3-2.

Zéfran Cisco

Duplas

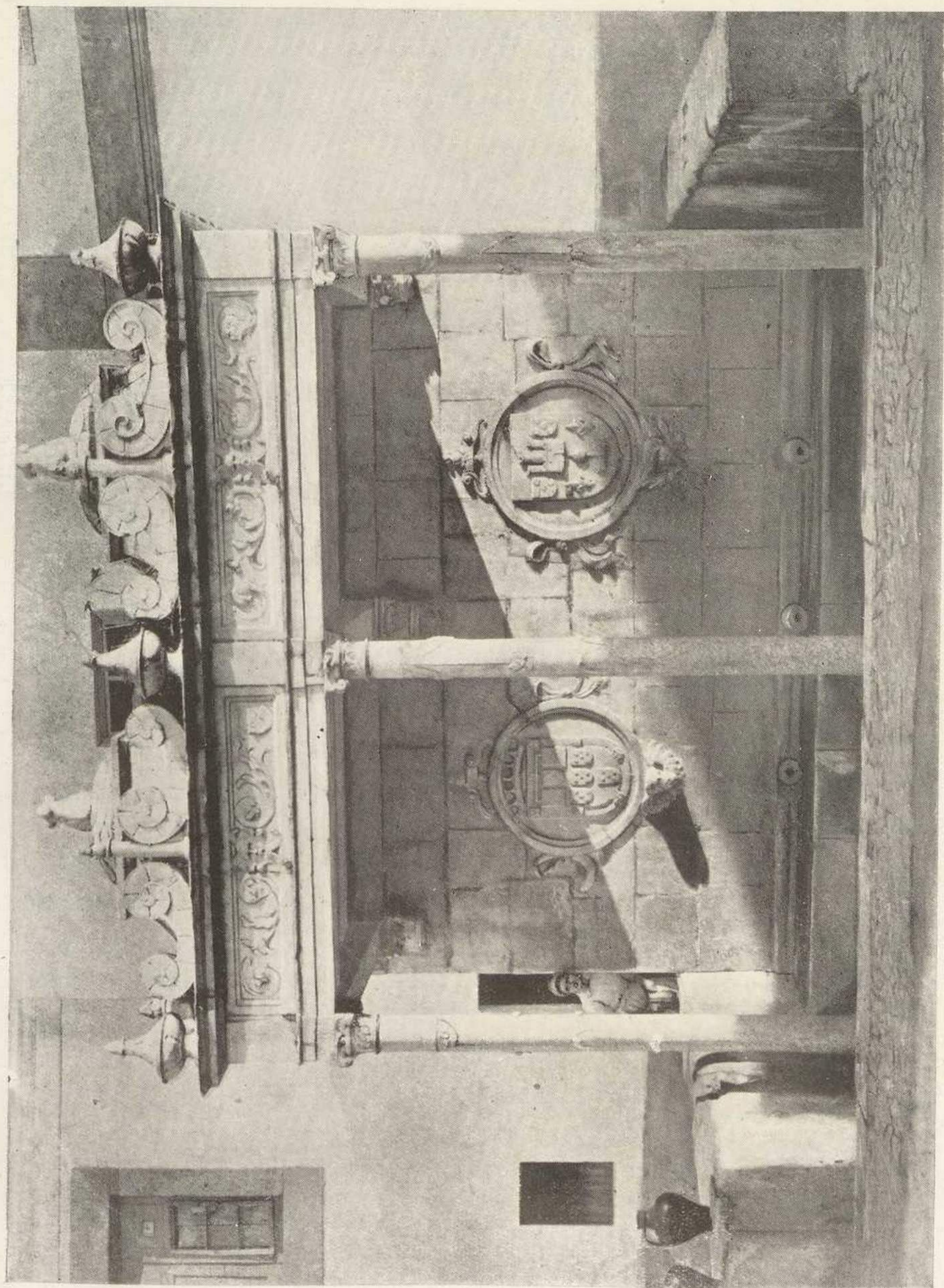
5 — O reparo das cavas e muros de castelo feito outrora por vassallos, era-o com auxilio de um rebanho de bois — 4.

Cruz Kanhoto

6 — O mistério não se desvendou porque envolvia um fim oculto — 3

Julecas

(Continua na outra página interior da capa)



ALTER DO CHÃO

Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves, Sub-Chefe de Serviço

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercalista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Caminho de Ferro da Nova Zelândia — Obras de Arte, obras de escultura — O Movimento da orientação profissional e da selecção profissional — Pessoal.

Caminho de Ferro da Nova Zelândia

Pelo Sr. Eng.º Jaime Martins, Sub-Chefe de Serviço na Divisão de Via e Obras

No longinquo Oceano Pacifico, a 2.000 Km. a Sudeste da Austrália encontra-se o arquipélago da Nova Zelândia, descoberto em 1642 pelo navegador holandês Abel Janssen Tasman, e hoje importante dominio inglês.

Durante muitas décadas esteve esquecida a Terra dos Estados, como primitivamente era conhecido este arquipélago. Sòmente no século XVIII, depois do célebre navegador inglês Cook a ter visitado, é que começou a sua lenta colonização. Os primeiros europeus tiveram de sustentar sangrentas lutas com os ferozes aborígenes da Nova Zelândia, povo selvagem e destemido, de raça polinésica.

Compreende este arquipélago duas grandes ilhas chamadas a ilha do Norte e a ilha do Sul, separadas pelo estreito de Cook.

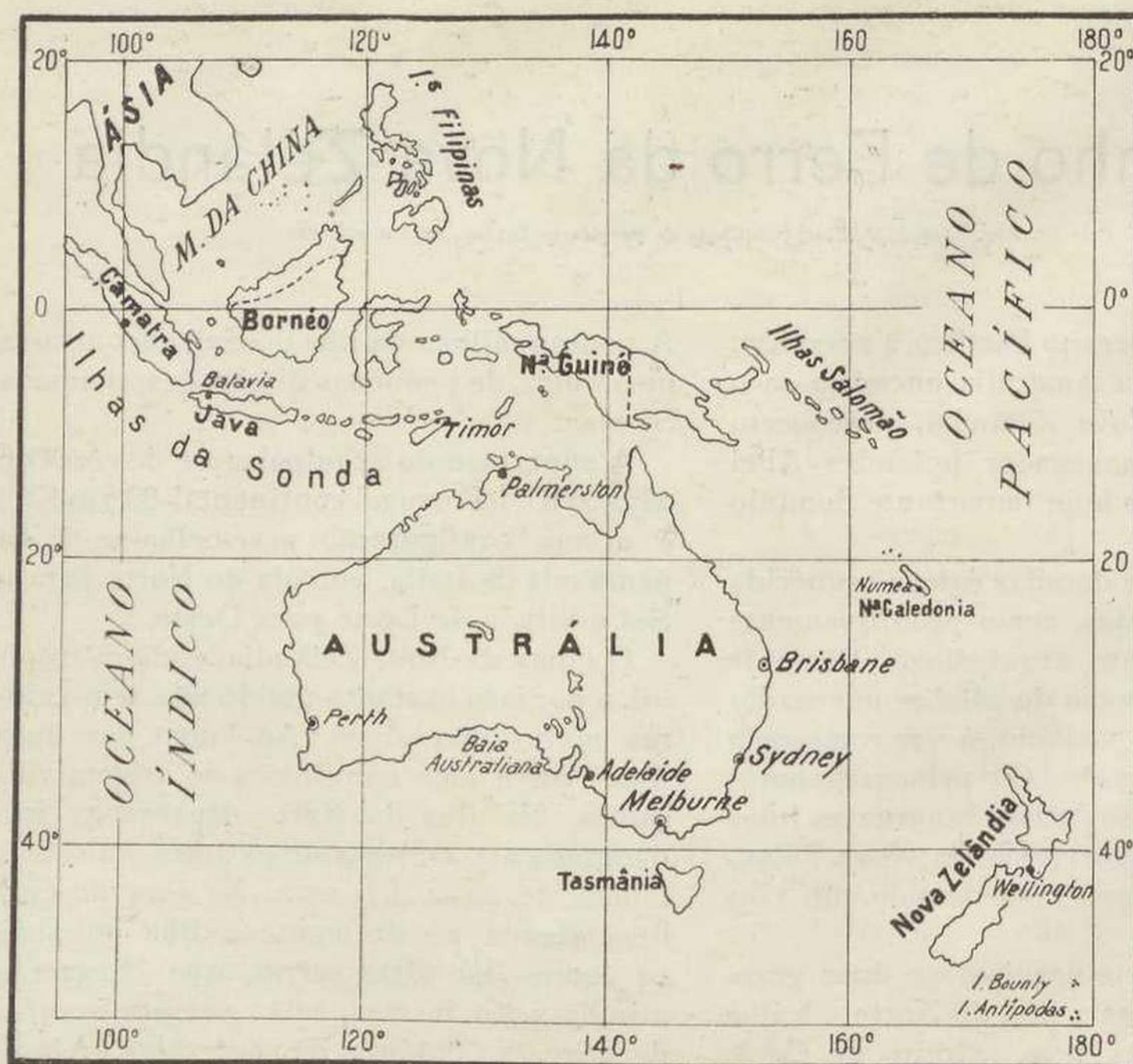
A poucas milhas da ilha do Sul, encontra-se uma outra, de pequenas dimensões, chamada Stewart.

A superficie do arquipélago é de cerca de 265.500 K.m² (Portugal continental-88.740 K.m²) e a sua configuração assemelha-se à da península da Itália, voltada do Norte para o Sul e virada de Leste para Oeste.

O clima da Nova Zelândia, embora tropical, e por isso bastante úmido não tem calores muito excessivos. Ao longo das duas ilhas, corre uma cordilheira de origem vulcânica. Na ilha do Norte deparam-se frequentemente crateras de extintos vulcões e fontes de água fervente. Na ilha do Sul, denominada poéticamente a ilha do Jade, os cumes das altas serras, que chegam a atingir 3.760 metros, estão sempre brancos de neve. No entanto, os seus vales e plani-



Vista geral do grandioso edifício da estação de Wellington



A Australásia ou Ásia Austral, é constituída pela massa continental da Austrália, pela ilha de Tasmânia e o arquipélago da Nova Zelândia



Interior do grande vestibulo das bilheteiras da estação de Wellington

cies encontram-se plenamente cobertas de verdura, constituindo ricos prados naturais onde apascentam numerosos rebanhos de ovídios, caprinos e bovídeos.

A flora é exuberante.

As florestas densíssimas, são formadas por seculares árvores, de grande porte: eucaliptos gigantes, acácias e araucárias, que se elevam a muitas dezenas de metros. Os fetos, neste império da vida vegetal, chegam a atingir 25 metros de altura.

É importante a indústria da criação de gados, exportando-se carnes frigorificadas e lãs. Possui também a Nova Zelândia importantes jazigos de hulha e de quartzo aurífero.

A população europeia do arquipélago, em número de 1.600.000 habitantes, é de origem inglesa e vive rodeada de todo o conforto. Os indígenas, que tendem a desaparecer, não vão além de 64.000 e encontram-se de preferência na ilha do Norte.

A capital deste rico domínio é Wellington.



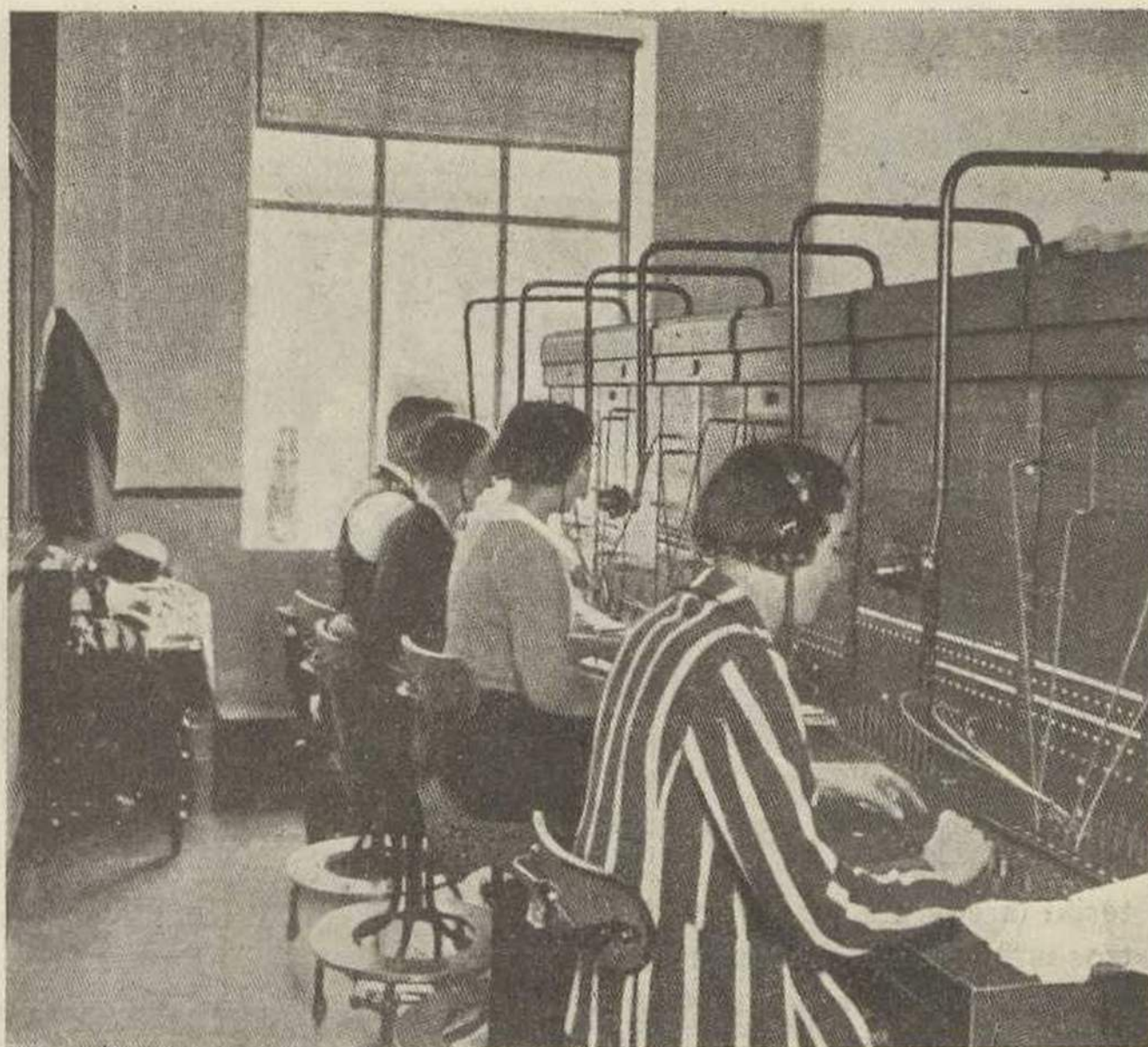


Interior do pósto de sinalização da estação de Wellington



Sala de desenho, na estação de Wellington

Telefonistas em serviço na central telefónica da estação de Wellington



São também importantes as cidades de Aucândia e Christchurch, com população superior a 100.000 habitantes.

Deve-se à via férrea a actual prosperidade industrial e agrícola da Nova Zelândia.

Os seus caminhos de ferro, cuja rede



Tipo de escritório da administração dos Caminhos de Ferro da Nova Zelândia



Vista parcial da sala de jantar
do restaurante da estação
de Wellington

abrange um total de 5.367 Km., têm melhorado muito nestes últimos dois anos o seu material circulante, introduzindo-lhe, entre outros melhoramentos, o sistema de ventilação especial das carruagens, com ar arrefecido, de forma a manter no interior uma tempe-

ratura agradável, a despeito das elevadas temperaturas do ar exterior.

Têm também posto em circulação carrua-



Uma automotora de 49 lugares, dos caminhos de ferro
da Nova Zelândia



Cozinha do restaurante da estação de Wellington



Sala de barbearia da estação de Wellington, que constitui
uma das numerosas comodidades oferecidas ao Público

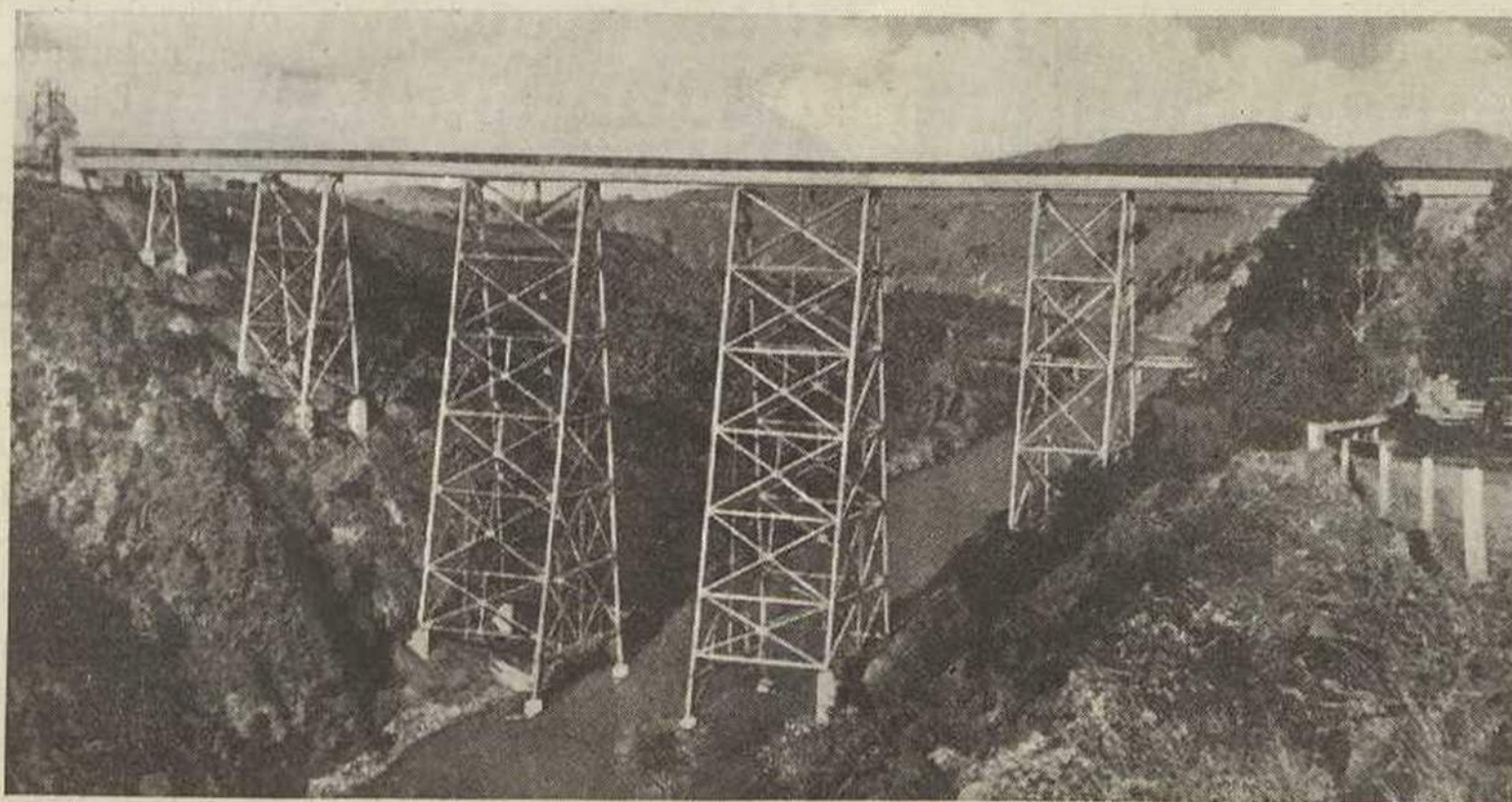
gens automotoras de vários tipos; na fotografia que publicamos na página 58, do aqueduto de Mohaka, vemos uma dessas automotoras, com lugar para 49 passageiros, na sua primeira viagem.

Inserimos também algumas fotografias do edifício, recentemente construído, da estação central de caminho de ferro, da cidade de Wellington.

Este grandioso edifício custou cerca de 35.000 contos e encerra, além de tôdas as instalações necessárias a um bem montado serviço do Público, todos os escritórios dos

serviços centrais da administração e habitação para pessoal.

Faz parte dum importante plano de melhoramentos que aquêles caminhos de ferro vão levar a efeito na cidade de Wellington e arredores, entre os quais citaremos a electrificação das linhas que ligam aquela cidade a Johnsonville e Paekakariki, num total de 55 quilómetros; construção de uma segunda via na linha para Tava Flat, ampliação das linhas da estação, novas cocheiras de carruagens, cáis de mercadorias, habitações para pessoal, etc..



Vista geral do viaducto de Mohaka, cujos pilares têm 96 metros de altura

Nas obras dos outros,

o tolo procura os defeitos

e o sábio as belezas

Obras de arte, obras de escultura

Pelo Snr. Architecto da Divisão de Via e Obras, José Angelo Cottinelli Telmo

SE o pintor de *Arte* (designação usada para não se confundir com o de portas e tabuletas) pretendesse apenas reproduzir friamente e com fidelidade máxima o modelo, uma boa fotografia colorida seria a melhor obra de pintura; semelhantemente, os esforços do escultor a valer seriam inúteis se opusesse à sua estátua — seguindo o mesmo critério — uma moldagem feita sobre o próprio corpo do modelo. E que obra de *Arte* seria então a do habilidoso que conjugasse essa moldagem directa com a pintura mais imitativa?

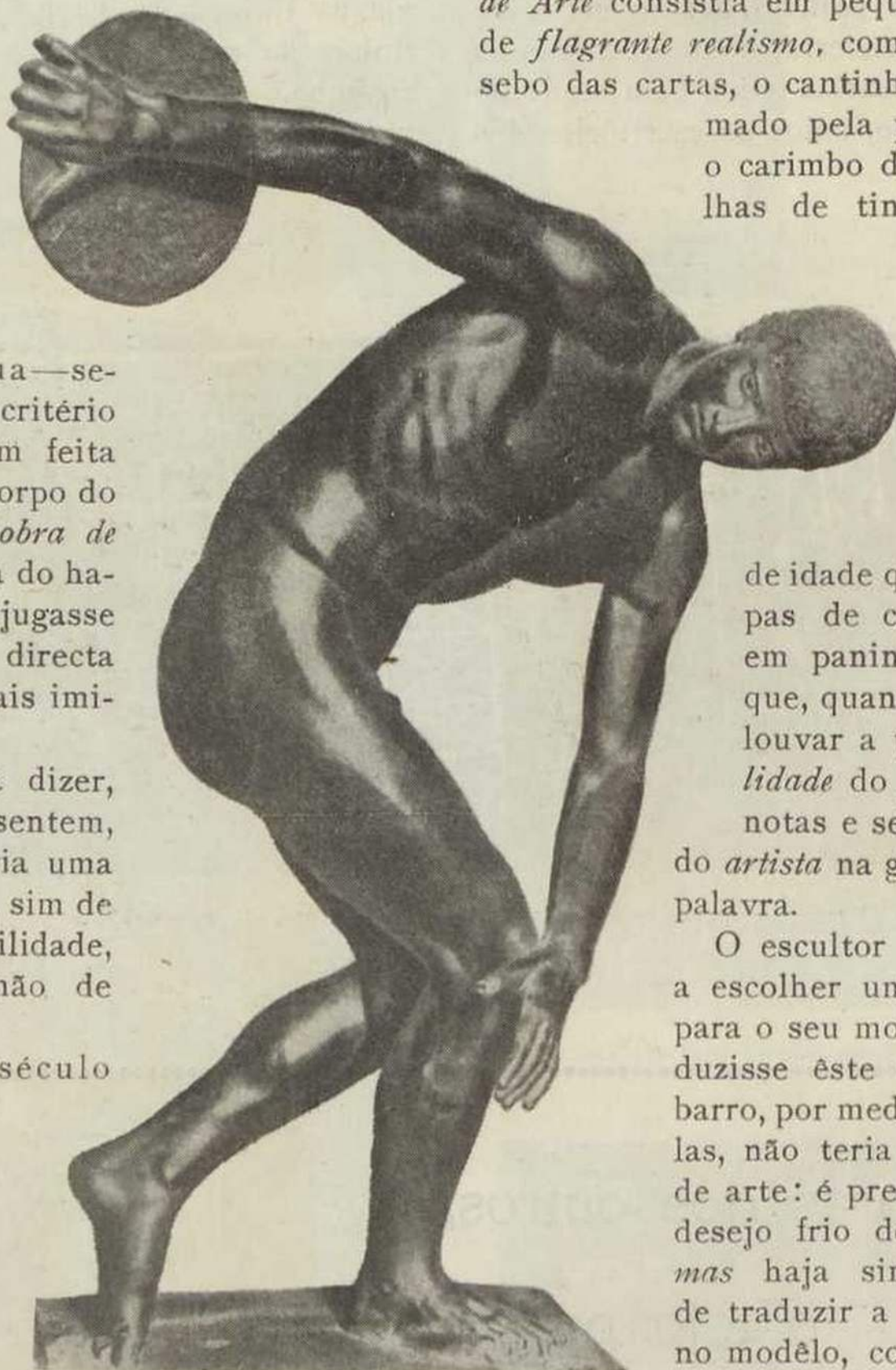
Escusado será dizer, porque todos o sentem, que isso não seria uma obra de *Arte*, mas sim de paciência, de habilidade, de artifice e não de artista.

Nos fins do século passado estiveram na moda uns quadros onde se viam, pintados a aguarela e feitos a ponta de pincel — cartas de jogar, pedaços de jornal, contas da mercearia, sobrescritos com o selo do correio

e respectivo carimbo, notas de banco, etc. — tudo isto disposto como se o modelo tivesse sido o tampo de secretária desarrumada ou de mesa de café. O grande luxo destas obras de *Arte* consistia em pequenos pormenores de *flagrante realismo*, como por exemplo: o sebo das cartas, o cantinho do jornal queimado pela ponta de cigarro, o carimbo do correio com falhas de tinta, o rasgão na nota, etc. etc..

Diante destas obras extasiavam-se certos chefes de repartição, militares reformados e senhoras de idade que *embutiam* tampas de caixa de fósforos em paninhos de croché e que, quando muito, podiam louvar a paciência, a *habilidade* do *falsificador* de notas e selos e não o valor do *artista* na grande acepção da palavra.

O escultor que se limitasse a escolher uma posição *bonita* para o seu modelo e que reproduzisse este na pedra ou no barro, por medidas ou com bitolas, não teria feito ainda obra de arte: é preciso que atrás do desejo frio de *reproduzir formas* haja simultaneamente o de traduzir a vida que palpita no modelo, comunicar à pedra calor de vida, atingir o limite em que a estátua, dentro da sua imobilidade, parece que vai mover-se e falar; ou então *interpretar formas*, tomando-as por base as naturais e fanta-



O discóbolo de Miron

O original grego data do século V antes de Cristo. Ponto culminante da plástica transmitida ao bronze. A máxima liberdade e mobilidade do corpo humano podem conseguir-se com facilidade no bronze, ao passo que com outro material as atitudes dão a impressão de constrangidas e são mais limitadas.



Estátua de mármore que data do século VI antes de Cristo, representativa duma donzela grega desses tempos. Revela técnica adequada à pedra.

siando-as, dando-lhes um sabor diferente, mais do agrado do escultor, *estilizando-as* ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Há palavras que perdem um pouco da sua... «dignidade» pelo facto de serem aplicadas por quem lhes não conhece um sentido ou pelo uso ingrato que delas se faz a propósito de tudo. Desde que estabeleceram chamar *varinas estilizadas* às pobres crianças que, durante o Carnaval, vão em cata de prémio aos bailes infantis do Coliseu, mascaradas de coristas de revista, tenho uma grande relutância pelo *estilizado*... É preciso inventar outra palavra!...

Há pintores que, pintando retratos, conseguem obter uma semelhança flagrante; muitas vezes, porém, não há mais que semelhança e dir-se-ia que se limitaram a fotografar... *mortos*!

No campo da escultura é muito falado, e justamente, o *Desterrado* do escultor Soares dos Reis. Aqueles que possam analisar o original, não uma reprodução fotográfica, encontrarão a razão de ser do que dissemos atrás: lassidão, nostalgia, angústia repri-



Patrícia romana da época imperial (mármore dos princípios da era actual). Nota-se a diferença de técnica em relação à estátua da donzela grega. O escultor romano já recorreu à broca para obter pregas mais fundas e mais soltas.

mida, resignação, fôram trazidas para o mármore de tal modo que estamos convencidos de que qualquer observador adivinha a intenção do autor de representar um homem que sente a saudade da terra de que o afastaram.

Se o poeta exprime os seus sentimentos



David, de Miguel Angelo (mármore). Itália, século XVI.
O trabalho artístico foi executado directamente na pedra



O «Desterrado», de Soares dos Reis

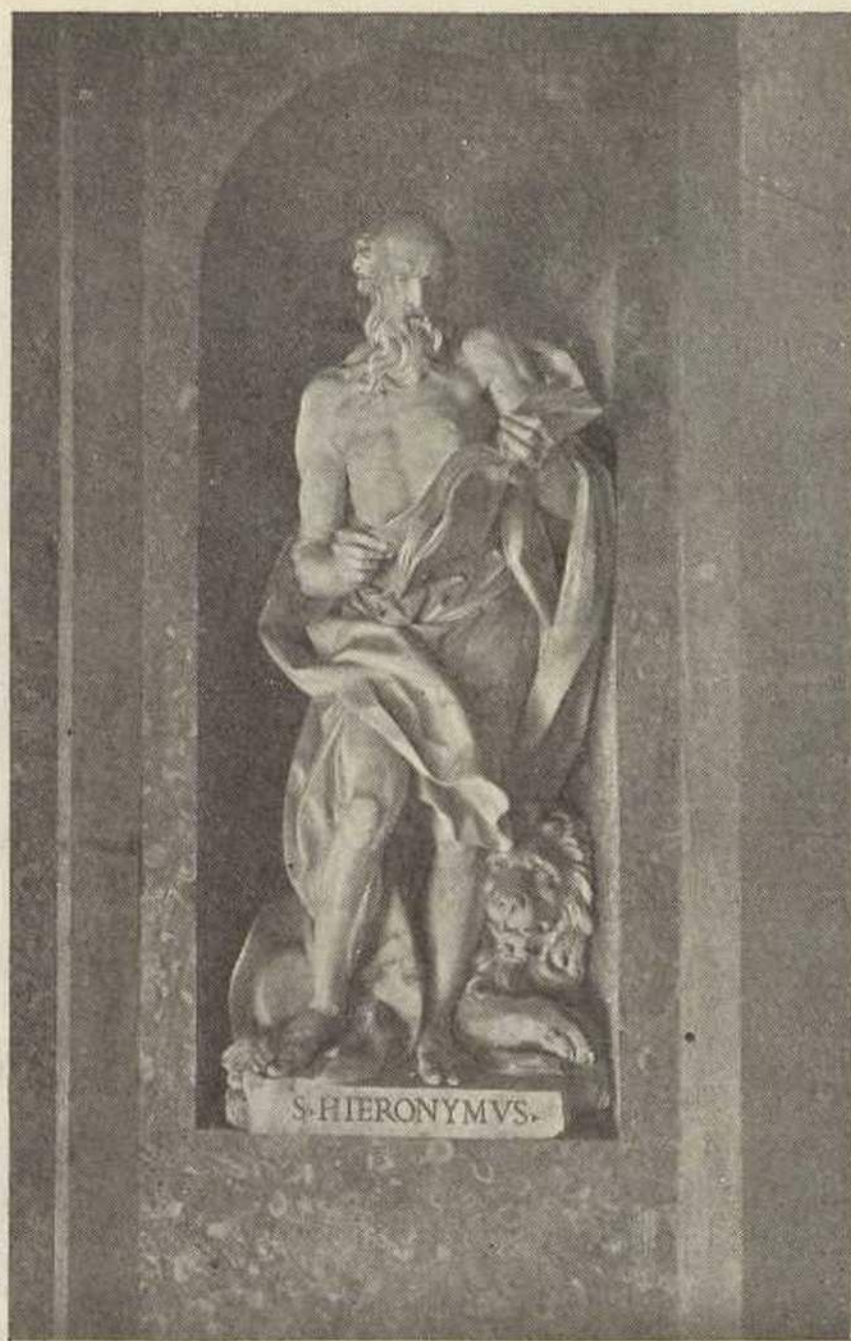
*Fotog. de Leonel Carmona, Escri-
turário das Oficinas de Tracção
de Campanhã.*

«No *Desterrado*, de Soares dos Reis, é na frente e na expressão caracterizada pelos seus músculos que a saudade se desenha, e nêsse quasi tremor que se adivinha no cansaço dos músculos da face. O olhar, parecendo fugir para o horizonte das vagas, como que recua e se refugia na alma dolorida» — Dr. João Barreira.

por palavras, elemento vivo de que todos nós nos servimos, e o actor junta às palavras



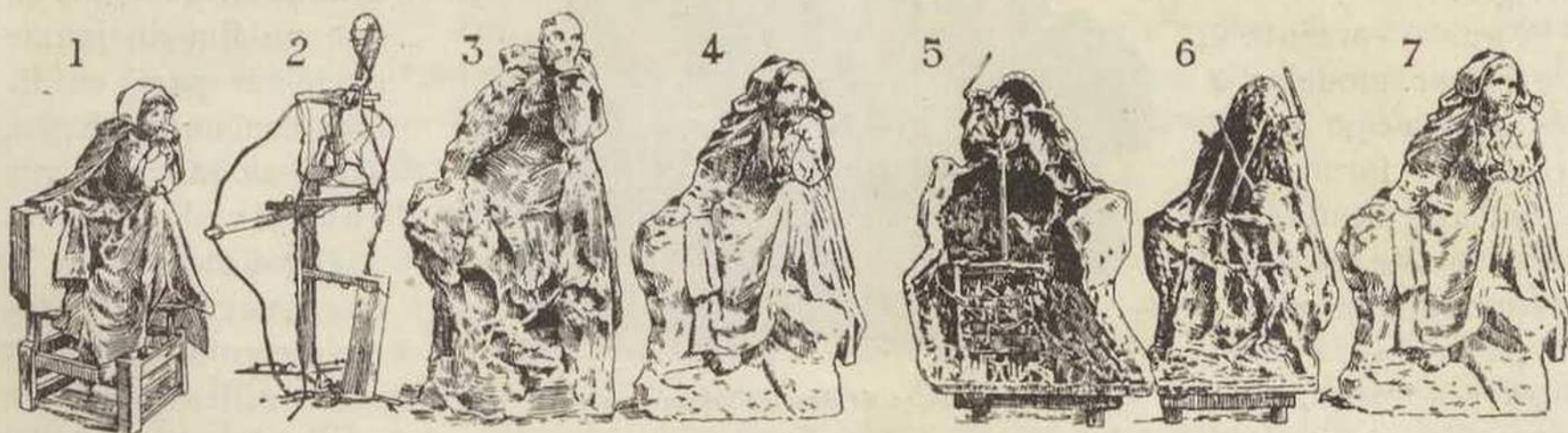
Anjo, de Bernini (Itália, século XVII). A técnica da escultura de madeira está bem patente nesta obra de mármore, mas a delicadeza e movimentação dos panejamentos tornou-se possível neste material pela circunstância da estátua ter dimensões superiores às naturais



S. Jerónimo, do átrio do Convento de Mafra. É obra italiana do século XVIII. Segue a corrente amaneirada da época de que Bernini foi o mais alto cultor. Preciosismo de gestos e exagerada agitação dos trajos. A estátua tem 2^m,80 de altura

os gestos e expressões fisionómicas — ainda elementos *vivos* — o escultor, para o fazer, dispõe de materiais inertes, mortos, que vai

animar servindo-se de um cinzel e de uma maceta... «Arte — diz Paul Heilbronner — não existe sem esta luta entre as *possibili-*



1 — Modelo vivo para servir de guia ao escultor. — 2 Armação de sarrafos, ferros e arames, para segurar o barro. 3 — A estátua de barro começa a tomar forma. 4 — A estátua de barro está acabada. 5 — Uma parte da forma de gesso. 6 — A forma completa, pronta a receber o gesso que se lhe vai vasar dentro e de que sairá... 7 — A estátua de gesso, reprodução exacta da de barro, mas mais duradora e consistente que esta.

dades técnicas e a intenção artística, sem a *difficuldade* de, com recursos materiais, satisfazer as ambições de espírito».

Antigamente os escultores atacavam directamente a pedra com as suas ferramentas. Escolhiam um bloco que calculavam poder conter a estátua que tinham imaginado e começavam a talhá-lo, começando pelos volumes mais afastados do centro e terminando nas partes mais profundas. Isto não quer dizer que os escultores não fizessem um pequeno modelo de barro. Era assim que trabalhava Miguel Angelo, era assim que se procedia na Antiguidade e Idade Média. Hoje também se faz isto, mas é raro. Compreende-se o perigo de inutilizar por completo um trabalho adiantado, quando o escultor calcula mal o volume geral da estátua e no fim a pedra não chega, ou pratica um erro que não pode corrigir!

O que é corrente é o escultor modelar a sua estátua com barro; tirarem-se fôrmas do barro; fazer-se uma reprodução de gesso e finalmente reproduzir na pedra — já com outra segurança, sem surpresas — o modelo de gesso. O processo de modelação no barro é totalmente oposto

ao da modelação na pedra: se neste caso se vai tirando material, no primeiro vai-se acrescentando, como se verá a seguir.

O barro é muito plástico mas falta-lhe a consistência da pedra: é preciso *arma-lo*, tal como se faz ao betão, metendo-lhe ferros, arames e madeira no interior. Depois de ter um esqueleto destes materiais o escultor vai-o revestindo com o barro, vai-o avolumando, dando-lhe forma, juntando porções de barro que vão sendo cada vez mais pequenas, à medida que a escultura se aproxima do fim, dos acabamentos.

Tôdas as correcções são possíveis como o não são na pedra, porque é tão fácil acrescentar barro como tirá-lo, e as afinações fazem-se com *teques* de madeira ou ferro, mas melhor ainda... com os dedos! É esta a grande ferramenta natural do escultor. A sensibilidade dela conhecem-na todos os que no fim do jantar modelam para os filhos, com miolo de pão, galinhas, cães e outros animais domésticos.

Depois de feita a escultura no barro, tira-se uma fôrma de gesso e desta uma reprodução, no mesmo material, porque o barro ao secar contrai-se, abre fendas e



Nossa Senhora, de Hans Leinberger (madeira)

Alemanha, século XVI. Ponto culminante da plástica de madeira. A modelação profunda da superfície é facilíma de fazer neste material. O entalhador abstraiu da realidade e tratou as pregas das roupagens com o máximo de liberdade e fantasia.



Arte antiga. Arca tumular de pedra de estilo gótico

o trabalho do escultor perder-se-ia e teria pouca duração.

Guiado pelo modelo de gesso, começa o canteiro a talhar a pedra, tomando medidas a compasso, procurando aproximar-se o mais possível do que fez o escultor, e este depois dá os retoques finais na obra.

Não se julgue por isto que o canteiro procede como máquina... Não! Muitos há a quem se pode dar o título de artistas, de tal forma sabem manter as delicadezas do original e modelar aqueles relêvos para que não há medidas que cheguem.

A madeira permite minúcias que não permite a pedra, porque esta, sendo em geral muito mais dura, lasca, e aquela tem muito mais elasticidade e resiste às pancadas do maço sem partir. Por isso nas esculturas de madeira nós vemos as roupagens das estátuas mais despegadas do corpo, as pregas mais salientes e pormenorizadas. É também

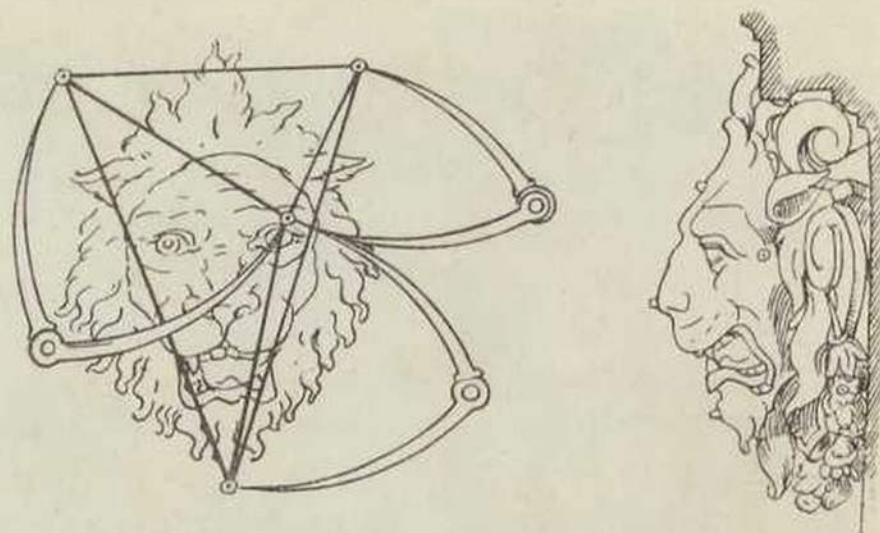
mais fácil dar mobilidade às figuras, colocá-las em posições mais livres, afastando braços e pernas do corpo, pelas razões apontadas e ainda porque não há que ter preocupações com as dimensões do bloco: quando falta material, acrescenta-se; um braço ou uma perna podem ser trabalhados à parte, em peças de madeira soltas. As esculturas de madeira de grande vulto são mesmo constituídas por pedaços grudados e cavilhados uns aos outros, o que é mais difícil de fazer com a pedra.

Há pedras — a da Batalha, por exemplo — que se podem trabalhar... a canivete; mas mesmo que com elas se possam obter mais pormenores e delicadezas do que com as pedras duras, a sua fragilidade é sempre maior do que a madeira, mesmo quando esta é tão macia que se entalhe com ferramenta, sim, mas sem maço, com a simples pressão da mão.

Quanto à escultura de bronze ela não é nunca resultado de trabalho directo neste metal, mas apenas uma reprodução obtida por fundição num molde de um original executado pelo escultor com barro. É uma maneira de dar duração a uma obra de arte mas, na sua qualidade de reprodução, não representa em si mais do que um trabalho industrial, *de técnica*.

Os escultores quinhentistas ocupavam-se eles próprios da fundição e portanto contavam com as dificuldades d'este trabalho; depois esse costume foi-se perdendo e hoje o artista trabalha à sua vontade deixando ao artífice fundidor o cuidado de resolver as dificuldades e de nos dar os grandes vultos que ora estendem o braço a vêr se chovisca, ora trazem leões no séquito, ora ficam

eternamente a discursar, no estilo do disco avariado que repete periodicamente a mesma sílaba.



No modelo de gesso e nos pontos mais salientes ou que mais convém à execução do trabalho, o canteiro colocou uns cones pequenos do mesmo material. São os *pontos*. Com o compasso toma as distâncias entre estes *pontos*... de referência e passa as medidas obtidas para a pedra. A este trabalho chama-se *pontoar* e ao canteiro que o executa — *pontoador*.



Preparando o almoço

Fotog. de Jaime de Moraes Pereira, Empregado de 3.^a classe da Contabilidade Central.

O movimento da orientação profissional e da selecção profissional

Conferência realizada pelo Snr. Prof. Dr. *Faria de Vasconcelos*, no dia 10 de Dezembro último na Escola Profissional de António de Vasconcellos Corrêa

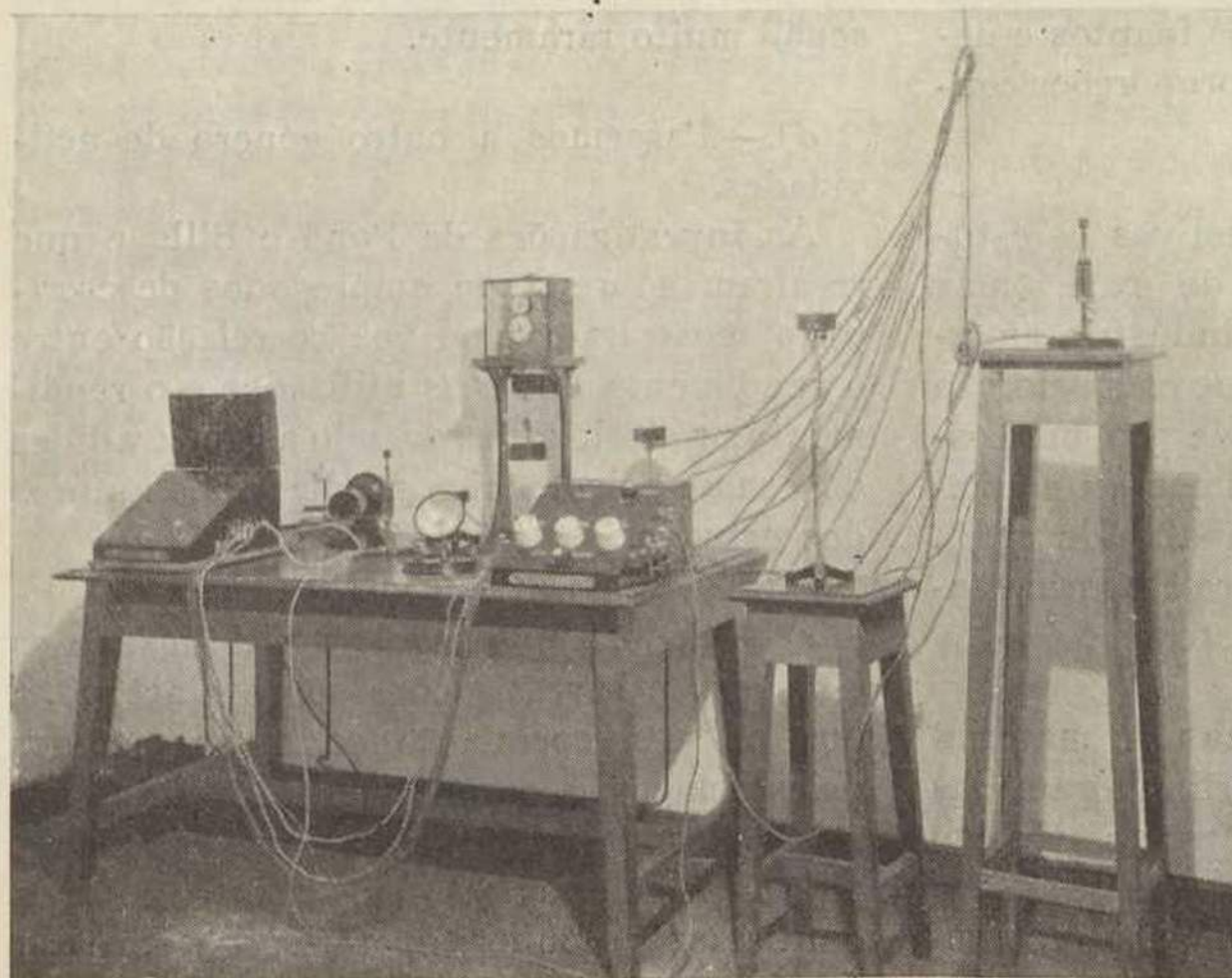
(Continuação)

Mas, para a prática da orientação e da selecção, não basta conhecer o orientando e o seleccionando. É preciso conhecer as profissões nos vários aspectos que as caracterizam; tais são, sob o ponto de vista psicológico, as funções psíquicas que a profissão põe particularmente em jôgo, em acção, a forma destas funções que conduz à superioridade profissional, etc.; sob o ponto de vista técnico, os gestos, atitudes e movimentos característicos, a estrutura e funcionamento dos instrumentos de trabalho, as suas possibilidades de adaptação às forças físicas e mentais do homem, etc.; sob o ponto de vista económico e pedagógico, as possi-

bilidades de desenvolvimento da profissão, coeficiente de desemprego, salários, organização corporativa, doenças profissionais, fadiga, oferta e procura, aprendizagem, métodos de trabalho, etc..

Graças a valiosos trabalhos de investigação e análise científica realizados nos mais diversos países, encontram-se já hoje devidamente estabelecidas com precisão as características físicas, mentais, técnicas, económicas e pedagógicas de centenas de profissões. Do mesmo passo, os métodos da psicotecnia, graças a aturados estudos, permitem dum modo experimental e objectivo fazer com rigor científico o exame das capacidades e inaptidões dos indivíduos.

A orientação e a selecção profissional têm pois um sólido fundamento científico. Mas, a-pesar-de tudo, dirão alguns: vê e crer como S. Tomé. ¿Que valor têm os métodos psicotécnicos? A que resultados positivos conduzem eles? Os métodos psicotécnicos apresentarão ou não vantagens de segurança, de rapidez, de rendimento, sobre os métodos empíricos geralmente utilizados para recrutamento e selecção do pessoal? Como respon-



Dispositivo para medir a capacidade de resistência à distração e ao medo

dem a esta pergunta os técnicos, os empresários, as administrações que empregam métodos psicotécnicos?

Citemos entre centenas de exemplos apenas uma pequena série, de valor probatório no campo da técnica.

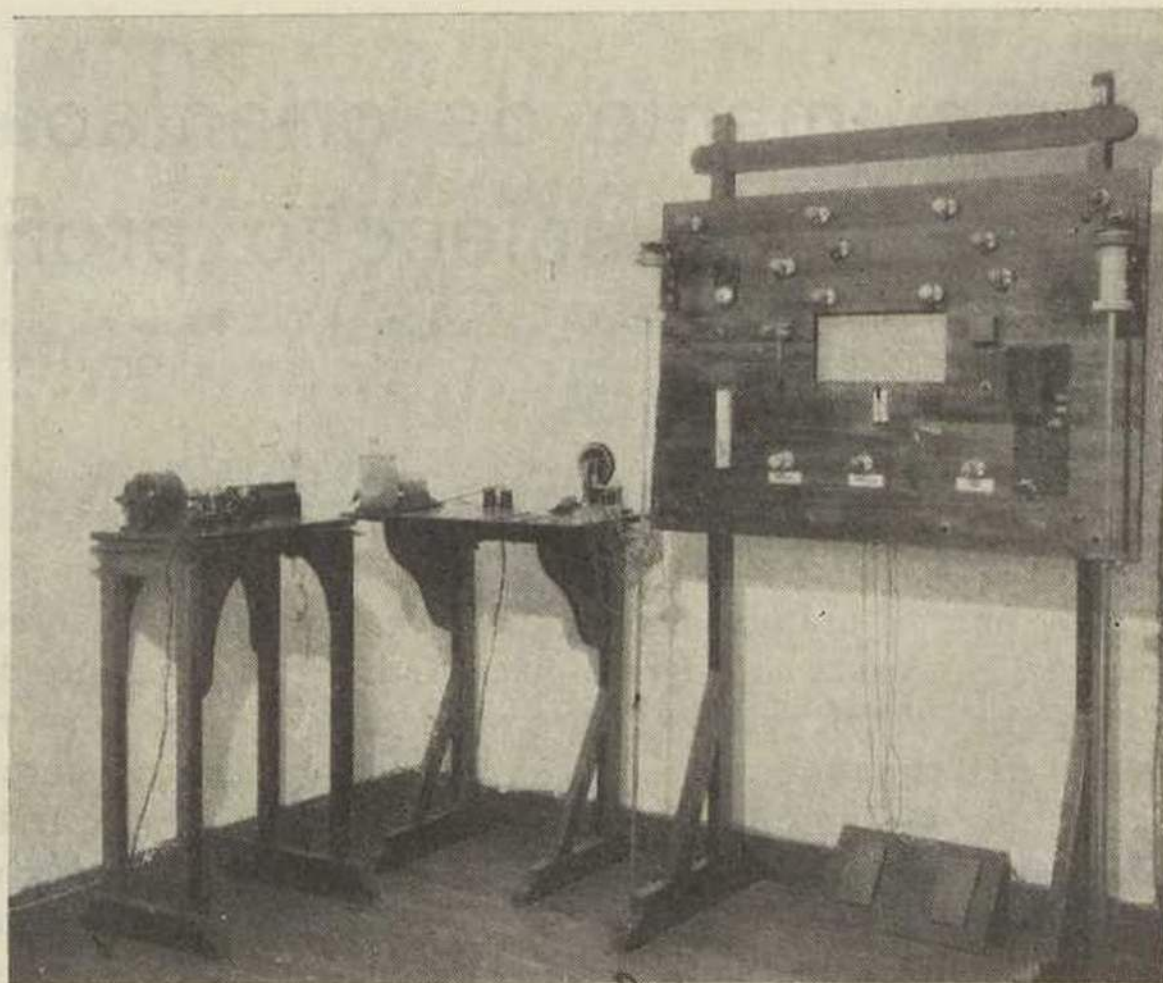
Começemos por algumas grandes empresas e passemos depois a alguns serviços públicos.

a) — As fábricas metalúrgicas de Witkowitz, na Polónia, que ocupam mais de 20.000 operários e perto de 2.000 empregados, têm, como aliás a maioria das grandes empresas modernas, um laboratório psicotécnico cuja tarefa principal consiste em seleccionar as diferentes categorias de pessoal. Cerca de 5.000 indivíduos por ano são submetidos a estes exames psicotécnicos. Os resultados obtidos são mais que satisfatórios: correlação boa entre os resultados dos *tests* e valor profissional dos operários, eliminação dos inaptos e diminuição dos acidentes em «proporções consideráveis».

b) — Não são menos sugestivos os estudos de Kellner: Nove anos de experiência de selecção psicotécnica na indústria metalúrgica de Berlim mostram que esta selecção representou uma economia de 300 marcos-ouro por aprendiz e que aumentou a qualidade e a quantidade do trabalho de 15%.

Ver: H. Kellner-Neun Jahre Prüferharungen den Berliner Metallindustrie.

c) — As célebres fábricas de material eléctrico da A. E. G., de Berlim, foram das primeiras a introduzir, desde 1923, a selecção psicotécnica do pessoal. Os inquéritos feitos ulteriormente sobre diversos grupos de operários especializados, com o fim de comparar o valor profissional com os valores do exame



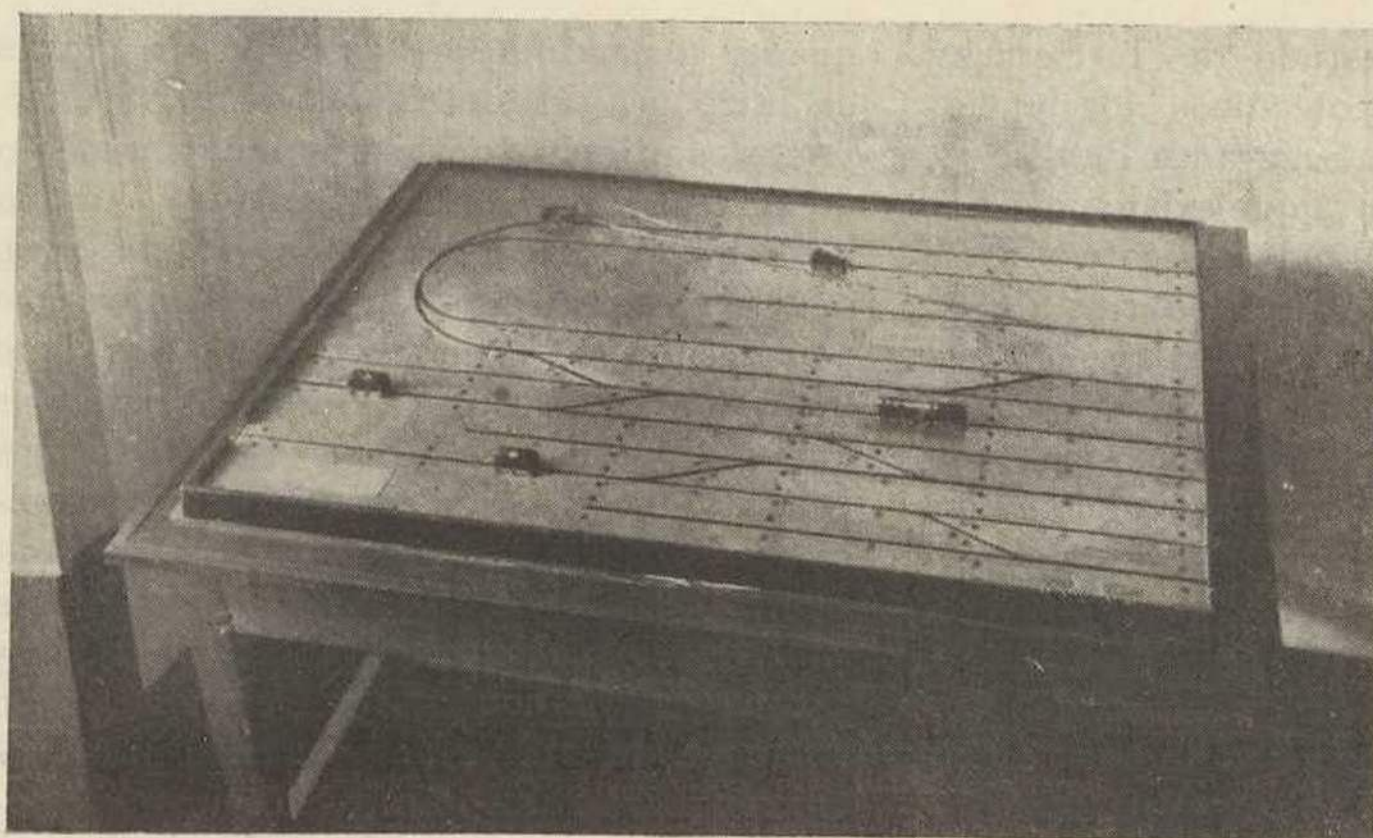
Aparelho para medir a capacidade de distribuição da atenção

psicotécnico, deram resultados muito satisfatórios: numa escala de 4 pontos as divergências entre a nota do «atelier» e a nota psicotécnica oscilaram em média em volta de meio ponto e não fôram além dum ponto senão muito raramente.

d) — Passemos a outro género de actividades.

As investigações de Pond e Bills e que recaíram sobre 2.133 empregados de escritório mostraram uma boa correlação entre o rendimento dos *tests* utilizados e o rendimento profissional, provando assim a validade do exame psicotécnico no dizer dos autores dos estudos.

e) — Poderíamos seguir multiplicando as citações de investigações sobre o acôrdo, a boa ou alta correlação entre os métodos psicotécnicos e o rendimento profissional: 1) Zirn, sapateiros; 2) Diez Gasca, modistas; 3) Bolt, perfuradores de fichas; 4) Bayer, dentistas; 5) Buffer, operários das fábricas de lâmpadas Osram; 6) Lahy, condutores de carros, agulheiros; 7) Miles e Vincent, con-



Aparelho para apreciar a capacidade de manobra (caminhos de ferro)

dutores de taxis; Treat, operadores a máquina na indústria do vestuário, etc., etc., etc..

Passemos agora a altas instituições e a serviços públicos em vários países e citemos alguns exemplos típicos.

f) — Já tive ocasião de chamar há pouco a atenção para o facto dos Estados Unidos terem durante a Grande Guerra organizado os seus quadros de oficiais, seleccionado os recrutas, submetendo perto de 2 milhões de homens ao exame psicotécnico. O que me resta agora dizer é quais fôram os resultados obtidos com esta experimentação psicológica. Pois os resultados incontestados e incontestáveis desta experiência atrevida fôram os seguintes:

1.º — Quando os oficiais fôram encarregados ulteriormente de classificar os soldados segundo o valor do seu serviço, a nova classificação foi idêntica à dos *tests* em 49% dos casos e diferia apenas de uma unidade em 88% dos casos restantes; 2.º — inversamente, em diversos regimentos que não fôram submetidos aos *tests*, os homens apresentados como inaptos pelos oficiais fôram classificados pela comissão de *tests* como tendo em média uma idade mental de sete

anos. Em presença destes resultados, do mais alto rigor científico, ninguém pode negar o valor dos *tests* desde que êles sejam elaborados, aferidos, aplicados por pessoas idóneas.

g) — Os serviços valiosíssimos prestados pelos *tests* no exame psicológico dos recrutas

norte-americanos contribuíram poderosamente para difundir nos Estados Unidos e na Europa os princípios e os métodos da psicotecnia. Assim o reconhece a portaria do Ministério da Guerra, de 3 de Janeiro de 1936, que nomeia uma comissão encarregada de estudar a aplicação ao nosso exército dos métodos do Instituto de Orientação Profissional, quando diz: «depois de largas experiências feitas durante a Grande Guerra e sucessivamente ampliadas e intensificadas desde então, os processos e exames psicotécnicos têm actualmente uma aplicação corrente aos serviços militares em vários países».

h) — Há vários anos que o Instituto que tenho a honra de dirigir, trabalha com a nossa Marinha de Guerra na selecção do seu pessoal: candidatos a pilotos aviadores, apontadores, telemetristas e radiotelegrafistas. Que valor têm os métodos empregados? É o próprio Ministério da Marinha que num ofício de 7 de Julho de 1936 o diz nos termos seguintes: «Há oito anos que o Instituto vem prestando à Marinha valiosíssimos serviços na selecção do seu pessoal para diversas especialidades».

i) — Consideremos agora outros serviços

públicos. Assim, o estudo de T. Seracky sobre os exames psicotécnicos dos funcionários do Serviço de Segurança Pública na Checoslováquia mostra que existe uma alta correlação entre os métodos psicotécnicos e o valor profissional dos funcionários.

j) — O serviço psicotécnico dos Correios e Telégrafos alemães, criado em 1930, comporta uma organização importante com uma estação central em Berlim e 13 serviços psicotécnicos em várias grandes cidades do Reich.

Perto de 4.000 indivíduos foram submetidos aos exames psicotécnicos durante os 3 primeiros anos de funcionamento do laboratório; deste número, perto de 1.500 foram admitidos nos empregos de telegrafistas, de mecânicos de construção de telégrafos e de motoristas. No conjunto dos indivíduos admitidos mediante provas psicotécnicas, só 23 foram despedidos, o que prova a validade do exame psicotécnico.

l) — Passemos a outro serviço público: Carros eléctricos e «autobus». Do estudo sobre a selecção psicotécnica dos condutores de carros eléctricos e «autobus» feito pelo próprio Director Geral da Exploração destes serviços na Região de Paris, vamos extrair dados eloquentíssimos. Ninguém está melhor colocado do que o Director Geral destes serviços para dar indicações precisas sobre os resultados que se puderam registar de 1923 a 1933, isto é, em 10 anos de aplicação dos métodos psicotécnicos à selecção dos condutores de carros eléctricos e «autobus»; os números obtidos são os mais sugestivos

quanto à diminuição dos acidentes depois da introdução da selecção psicotécnica. Citemos os principais números: número médio de acidentes por condutor em 1923 — início da selecção psicotécnica — 1,53; em 1933, depois da aplicação de métodos de selecção psicotécnica, 0,27. Em 1923 circularam 3.710 veículos da S. F. C. R. P. e 90.083 veículos automóveis que não lhe pertenciam, e cujos condutores não são seleccionados psicoteticamente, com a produção respectiva de acidentes de 15.777 e 69.346. Em 1933 as cifras são: veículos 4.824 e 295.347, acidentes 9.995 e 176.437. Por conseguinte, em relação ao aumento de 218% dos veículos privados cujos condutores não são seleccionados psicoteticamente, o número dos acidentes aumenta de 155% ao passo que, em relação a 30% de aumento de veículos da Companhia, cujos condutores são seleccionados psicoteticamente, o número de acidentes diminuiu de 37%. Emfim, indiquemos que o número de acidentes por 100.000 Km. - veículo é de 7,70 em 1923 e de 1,37 em 1933 e que o número de passageiros transportados por acidente, que era em 1923 de 105.200, passa em 1933 a 464.000. Estes números não necessitam comentários: são a demonstração do valor dos exames de selecção psicotécnica.

Os exemplos que tenho citado são suficientemente probatórios, altamente eloquentes, acerca do valor, da segurança, do alcance, dos métodos psicotécnicos.

Como se vê, a orientação e a selecção profissionais possuem técnicas que lhes permitem realizar com segurança os objectivos que se propõem.

(Continua)



Pessoal

Actos dignos de louvor

São dignos de louvor os seguintes actos de honestidade:

O Carregador Manuel Inocêncio encontrou perdida na noite de 2 de Fevereiro uma nota de Esc. 20\$00, que imediatamente entregou ao Chefe da estação.

Em 26 de Janeiro passado o Chefe do

1.º lanço da 5.ª Secção da Via e Obras, José Rodrigues, encontrou numa carruagem do combóio 205 um sobrescrito contendo Esc. 943\$30, que imediatamente entregou ao revisor daquele combóio.

O paquete (*groom*) José Mateus Ferreira encontrou num corredor dos Serviços Centrais (Santa Apolónia) uma bolsa contendo

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Fernando Eduardo do Amaral
Agente técnico
Admitido em 17 de Março de 1899
como Desenhador auxiliar



João da Mata
Condutor Fiscal
Nomeado Carregador em 16 de Março de 1899



António Moita
Agulheiro de 2.ª classe
Nomeado Carregador em 14 de Março de 1899



Augusto Queiroz
Carregador
Admitido como Carregador suplementar
em 4 de Dezembro de 1897

dinheiro, tendo feito a entrega do achado ao Chefe do pessoal-menor.

Também o Servente Manuel Marques encontrou perdida nos Serviços Centrais uma pulseira de ouro, que imediatamente entregou ao Chefe do pessoal-menor.

O Ensebador de 2.^a classe da Revisão do Barreiro, Fernando António Ferro, achou, no dia 2 de Dezembro de 1938, junto da linha da estação do Barreiro, um relógio, que imediatamente entregou ao Inspector de Material Circulante.

O Ensebador de 1.^a classe da Revisão do Barreiro, Manuel José Lourinhã, quando no dia 13 de Janeiro último viajava em serviço no combóio 2531, achou, numa carruagem, uma bolsa com a importância de 41\$80, que imediatamente entregou ao Chefe da estação.

Agradecimentos

Pedem-nos a publicação dos seguintes agradecimentos:

Manuel Lopes, Chefe do 3.^o lanço da 5.^a Secção de Via e Obras vem por este meio manifestar a sua gratidão a todas as pessoas que se dignaram acompanhar à última morada a sua saúdosa esposa, tornando extensiva a mesma gratidão às pessoas que o acompanharam também no seu desgosto por tão rude golpe.

Raúl António de Carvalho, Assentador no distrito n.^o 250 em Baleizão, vem por este meio tornar público o seu reconhecido agradecimento ao Ex.^{mo} Sr. Dr. Luciano Aresta Branco, pela maneira como o tratou de uma infecção na mão direita.

Pede muita desculpa ao Sr. Dr. Aresta Branco, se ofende a modéstia que o caracteriza.

Nomeações

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Factores de 3.^a classe: Manuel Ventura da Silva, Fernando Fernandes Farinha, João Baptista, Manuel das Neves Salgado Júnior,

António de Matos, Elias António Pereira, Artur de Oliveira, José da Conceição Jorge, António José Dias, António Rodrigues de Almeida, António Moita Júnior, Herminio Fernando Ramos Nogueira, António Lourenço, Fernando Lopes Ferreira, Manuel Henriques Veras, Manuel Rodrigues de Araújo e António do Couto.

Fieis de 2.^a classe: Elísio dos Santos, João dos Santos, Acácio Ferraz Teixeira Pinto e Carlos Alberto da Silva Mendonça.

Guarda-freios de 3.^a classe: Januário Rosa, Manuel Simões da Costa, Joaquim Miguel Ferreira, Francisco Baptista Relvas, Joaquim Duarte Monteiro, Manuel Seborro, Manuel da Costa Fonseca, Francisco Rodrigues Boavida, António Monteiro Feijão, Alfredo Luiz Coelho, João Lopes, Sebastião Cabrita, António da Costa Farinha, António Pinto da Costa, Vicente André de Oliveira, Fernando Jorge, Isidro Gomes Ferrão, João Maria Tarrafa, Manuel Antunes, Orlando Pereira Mendonça, Higino Jorge de Almeida, Manuel Morais Barreto, António José Galego, António Marques Couto Júnior, Carlos da Silva e José Duarte.

Revisores de 3.^a classe: João da Costa Guterres, Alexandre Pinto, Joaquim Domingos e Frederico dos Santos.

Engatadores: António de Freitas, Óscar Leite e Eduardo Marques Brito.

Porteiro: José António Salgado.

Guardas de estação: Francisco dos Santos e Joaquim Rasteiro.

Carregadores: Virgílio Ferreira Ramos, Manuel Pereira, José João, José Januário Ferreira, João Vicente, Alfredo Teodoro Ferreira, Emídio da Cruz Roque, Manuel Martins, Joaquim Inácio Muge, António Amaro, António Guerreiro Martins, Alfredo José Fonseca, Albano Vicente, Bento Rodrigues, João Manuel Cebola, João Barroso, Manuel António Mesquita, Manuel Ribeiro, António Vieira, Francisco Lopes Pinheiro, Joaquim Estácio, José Ramos Bernardo, José dos Reis, Frederico José Belchior, Manuel António, Vicente da Silva, Joaquim António Assunção, António da Silva Ribeiro, Gabriel Marques, João Teixeira, José Maria,

José Ramos, Júlio Ribeiro, Manuel Tôres Nogueira, António Rodrigues da Costa, Tomaz Moreno, Belmiro Nunes Azevedo e Albertino Pereira.

MATERIAL E TRACÇÃO

Fogueiros de 2.^a classe: José Gaspar, Manuel Filipe, Joaquim Sêco, Vasco da Guia, Dionísio Duarte, Manuel Guilherme Diniz, Richelieu Afonso, Caetano da Silva Alfaro, Crisogono Gômes Júnior, Filipe Martins da Silva, Raúl da Costa Alves, Jacinto Alves Soares, José Ferreira Purgatório, Carlos Braia, Manuel da Silva Lucas, Manuel de Oliveira, Henrique Barral, Damásio Marques, João Farinha Cardigos, Manuel Rosa, António Moreira, António Diniz Mendes, José Marques, João Pereira, Manuel Carlos de Barros, Joaquim Pereira de Sousa, Felisberto Simões e Eduardo de Oliveira Lopes.

Ensebadores de 2.^a classe: Vitorino dos Santos Gomes, António Caetano Esteves, Artur dos Santos e António Augusto.

Promoções

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

Chefes Principais: Dagoberto Júlio Cáceres Fernandes e António José Gômes Candeias.

Chefes de 1.^a classe: Vitaliano Augusto da Silva Ferreira, Gilberto Pinto Angelo, António Carreto Berenguel, Joaquim dos Santos Júnior, João Carlos Morais Parra e Júlio Diniz Simões.

Chefes de 2.^a classe: António Juzarte Eusébio, Homero Silva, Joaquim de Almeida Sousa Júnior, Vitor Afonso, Silvestre de Sousa Pais, Luiz Marques, Tomaz da Silva, João Simplicio, Francisco Ribeiro, Sabino Duarte Lizardo, Sérgio Amabélio de Azevedo, António Augusto da Costa, Francisco Alexandre Rodrigues, Serafim Ferreira, Pedro Lopes dos Santos, António dos Santos Patrício e Joaquim António de Vasconcelos.

Chefes de 3.^a classe: Joaquim Estudante, Joaquim Júlio Ferreira, António Marques,

José da Fonseca, Hermínio Pintão, Adelino Marques Ventura, António Maria Avelar, Francisco Duarte, Eduardo Ferreira da Costa, José Pereira Marques, Manuel Vinagre, João Bento da Silva Gralha, Artur dos Santos Ribeiro, António Joaquim Pereira Rezende, Anibal da Conceição Roberto, Francisco Ribeiro Lima, António Castro Teixeira, António Augusto de Oliveira, Mário Manchego Lavadinho, Alfredo Domingos Macau, António Vicente Júnior e José Tomé de Oliveira.

Factores de 1.^a classe: José Maria Simões Pirra, Abel da Silva Ladeira, Francisco Duarte Lizardo, João António Faria, João Marques, Cristiano Pais Soares, José de Oliveira, Henrique da Costa Fonseca, João Semião, Moisés Marques Farias, António Jacinto Ferreira, José da Costa Patriarca, David Neves, Joaquim Marrafa Paulo, Álvaro da Conceição Silva, José dos Santos Viriato, Feliciano Delgado, José Maria Pinheiro Magalhães, José Paulo de Lemos e Amadeu Ramos.

Factores de 2.^a classe: António Crespo Costa, Jaime Bernardino Pereira, Apolinário Alves de Oliveira, Domingos Augusto, Manuel Vicente Baptista Júnior, Manuel Vitorino Soares, António Antunes Loureiro, Joaquim de Jesus Pinéla, Manuel de Sousa Reis, Onofre Gômes, António Tomé Pedro, José do Sacramento Queiroz, Manuel Gonçalves Candeias, Manuel Braz de Moura, José Teixeira Alves de Moura, José Moreira dos Santos, Anibal Baptista Ferreira, Américo Henrique dos Santos, Manuel Pinto de Mesquita, Abel de Sousa Meireles, António Areias Tôres, Frederico Gonçalves da Silveira, Domingos Pereira de Alpoim Menezes, Armando Afonso, António dos Santos Leitão, José Maria Patrício da Conceição, António Eduardo Domingues, Júlio Marceano Rita e Virgílio Augusto Rosa Parreira Justino.

Bilheteiros Principais: José Pereira Benjamim Pinto de Carvalho e Amílcar de Carvalho.

Telegrafista Principal: José Souto da Fonseca.

Fiel Principal: João Guilherme Bouvalot.

Fieis de 1.^a classe: Joaquim Francisco Duarte, Henrique Fernandes e Américo Maia.

Condutores Principais: José Raimundo, António Alves da Conceição, Narciso Marques Amado, Luiz Manuel e Joaquim Nunes.

Condutores de 1.^a classe: Manuel Gonçalves Ferro, Manuel Vieira Amaro, Alberto dos Reis e Cunha, Silvestre dos Santos, Manuel Simões e Manuel Monteiro.

Condutores de 2.^a classe: João Ferraz Anobra, Manuel Gonçalves Rolim, Vitor Rodrigues Martins, Manuel Gil, António da Silva, Francisco Santos, Américo Ferreira Ramos, Augusto Alexandre Guedes, Manuel Pereira, Amadeu Vilares, Manuel Vieira de Melo, Américo Moreira e José João Júnior.

Guarda-Freios de 1.^a classe: José Lopes Pereira Coutinho, João Gomes, Manuel Matias, João Jacinto, Jaime Verão Caldeira, Matias Duque Fonseca, Angelo Mendes, Manuel Chorão Nunes, Joaquim Anacleto Abreu, Júlio da Silva, José de Sousa, Francisco Ferreira Bota.

Guarda-Freios de 2.^a classe: Joaquim Velez Tavares, José Louro, António Ribeiro da Silva, António de Almeida, Joaquim Lopes Serrano, José Lopes Pancas, António Luíz, José Afonso, José Maria Carvalho, José Maria da Costa e Silva, António da Silva Pinto e Albino Soares.

Fiscal de Revisores: Carlos Alberto Monteiro.

Revisor Principal: Paulo da Silva.

Revisor de 1.^a classe: Joaquim Simões Pratas.

Revisores de 2.^a classe: José Dias Rodrigues, António Júlio Guedes Pinto de Faria e Armindo Pereira de Alpoim Menezes.

Capatazes de 1.^a classe: Joaquim Henriques e Manuel André.

Conferentes: Albano Fernandes Conde, Albino Maia Cordeiro, João Francisco e Jerónimo da Silva.

Agulheiros de 3.^a classe: José do Nascimento Caldeira, Avelino José Dolores, José Nunes, Manuel Carrasqueiro, José Alves Pereira, António Domingos, José Pereira, Sebastião Moura Caramelo, António Dias Galvão, António Francisco Ferreira, António de

Sales, António Maria dos Reis, Honorato António Machado, Franklin Monteiro, Joaquim Miranda, Firmino Augusto Ferreira, Joaquim Ferreira Monteiro, Leonildo Correia, Joaquim Francisco e Joaquim José Gravito.

MATERIAL E TRACÇÃO

Maquinista de 1.^a classe: João António, José Gonçalves, José de Sousa Flôres, António dos Santos, Celestino Jorge de Oliveira, Frutuoso Duarte Soares, Manuel Pinto Soares Júnior, José Gomes de Oliveira, Raimundo António de Sousa, Manuel Tomaz Magalhães, Francisco Pereira da Cunha.

Maquinista de 2.^a classe: António dos Santos, José Maria dos Anjos Mendes de Almeida, Joaquim Gameiro, Luiz Bonito, Manuel da Costa, Domingos da Silva Alfaro, António das Neves, José Cipriano, Duarte de Oliveira Bandeja, Luiz Eugénio Gama, António da Fonseca Panaca, Carlos Duarte, Manuel Marques Garcia, Joaquim da Ressurreição, Joaquim Pombo, José de Lima, Clemente Pereira Simões.

Maquinista de 3.^a classe: Manuel Inácio Júnior.

Fogueiros de 1.^a classe: Júlio de Abreu, Heliodoro de Almeida e Sousa, Manuel de Aguiar, Rogério Loureiro, Manuel Gameiro, Júnior, Joaquim Alves, Miguel Carvalhão Pinheiro, Manuel Henriques, Bento Luíz Faria, Manuel Alves, António Simões, Joaquim Henriques, Francisco João de Oliveira, Manuel Soares, Joaquim Domingos da Silva, José Gonçalves da Silva, José de Oliveira, José Vicente Martins Salgueiro, António Vizeu, Luíz Jorge Valente, Joaquim Machado, Armando Baptista da Fonseca, José Maria Pinto Rezende, Idálio Alves dos Reis, Salvador Rocha, Júlio de Carvalho Barbosa, José Joaquim Fernandes, Manuel da Silva 1.^o.

Revisores de 1.^a classe: Manuel da Silva, Aurelino Paulo, António Francisco Palmela, Manuel da Costa Ferreira.

Revisor de 2.^a classe: Leonídio Lemos.

Revisores de 3.^a classe: António Lopes, Alfredo Antunes, Laureano Valentim, Mário Artur Álvaro.

Ensebadores de 1.^a classe: José dos Santos Ferreira, Francisco de Almeida, Manuel Fernandes Fantasia, Carlos Pimenta.

VIA E OBRAS

Chefes de lanço de 2.^a classe: Joaquim dos Santos Roxo, Alexandre da Conceição, Manuel Vital, José Júlio Marques dos Santos e Manuel Baptista Romão.

Mudanças de categoria

EXPLORAÇÃO

Para:

Carregador: o *Servente dos Serviços Técnicos*, José Baptista Relvas.

Servente de estação: o *Servente de dormitório de trens*, Avelino António Maurício.

VIA E OBRAS

Para:

Guarda de distrito: o *Assentador de distrito*, José da Cruz.

Reformas

Em Dezembro

EXPLORAÇÃO

Bernardino dos Santos, Arquivista principal do Serviço do Tráfego.

Manuel Silvério, Guarda-freio de 1.^a classe, em Entroncamento.

Em Janeiro

DIRECÇÃO GERAL

Joaquim Tôrres, Fiel de Armazém Principal.

Manuel Hilário da Silva, Alçador.

EXPLORAÇÃO

Francisco Rodrigues da Conceição, Revisor de 2.^a classe, em Campanhã.

Casimiro Teixeira de Campos, Guarda, em Ermezinde.

Armindo Barbosa, Carregador em Campanhã.

Salvador Correia, Carregador em Campanhã.

Lourenço Pereira, Carregador em Campanhã.

Francisco Barbosa, Servente, no Pôrto.

MATERIAL E TRACÇÃO

Joaquim dos Santos Matos, Vigilante.

Francisco Simões, Revisor de Material de 3.^a classe.

VIA E OBRAS

José Gomes de Pinho, Empregado principal da 8.^a Secção, Campanhã.

Luiz Carvalho, Chefe do 2.^o lanço da 14.^a Secção, Castro Verde.

António Ribeiro, Servente de armazém da 8.^a Secção, Campanhã.

José Maria, Guarda-fios do 6.^o cantão, Aveiro.

Custódio Calixto, chefe do distrito 21, Praia.

Amadeu Vieira, Sub-chefe do distrito 63, Coimbra.

José Elias, Sub-chefe do distrito 33, Santa Eulália.

Manuel Viegas, Assentador do distrito 40, Pêso.

António Joaquim da Silva, Assentador do distrito 132, Benespêra.

Maria da Conceição, Guarda do distrito 1 da 5.^a Secção, Dois Portos.

Maria da Glória, Guarda do distrito 1 da 13.^a Secção, Évora.

Maria das Neves, Guarda do distrito 242, Tavira.

Falecimentos

Em Janeiro

EXPLORAÇÃO

† *Alcindo de Carvalho*, Chefe de 3.^a classe de Campanhã.

Admitido como Praticante em 5 de Maio de 1909, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 25 de Setembro de 1912, promovido a Factor de 2.^a classe em 24 de Dezembro de 1913, e, finalmente, a Chefe de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1929.

† *Joaquim Barbosa da Silva*, Factor de 2.^a classe de Paredes.

Admitido como Praticante em 14 de Agosto de 1926, foi nomeado Factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929 e promovido a Factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1935.

† *António dos Remédios Abelho*, Escriturário principal de Lisboa R.

Admitido como Praticante em 16 de Novembro de 1908, foi nomeado Factor ajudante em 1 de Fevereiro de 1910, promovido a Escriturário auxiliar em 1 de Agosto de 1910, e, finalmente, Escriturário principal em 1 de Abril de 1938.

† *Eduardo Augusto Bastardo*, Conferente de Braço de Prata.

Admitido como Carregador suplementar em 30 de Agosto de 1926, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Julho de 1929 e promovido a Conferente em 21 de Janeiro de 1936.

† *José de Oliveira Lisboa*, Carregador de Gaia.

Admitido como Carregador suplementar em 30 de Agosto de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Dezembro de 1927.

† *Alfredo Falcão*, Carregador de Gaia.

Admitido como Carregador suplementar em 17 de Novembro de 1925, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Novembro de 1928.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *António Gomes Cardoso*, Maquinista de 2.^a classe.

Admitido em 14 de Dezembro de 1916, como Carregador suplementar, foi nomeado Limpador de máquinas em 8 de Abril de 1921 e promovido a Maquinista de 2.^a classe em 1 de Julho de 1935.

VIA E OBRAS

† *Manuel Antunes*, Guarda do distrito 84, Campolide.

Admitido como Guarda em 21 de Agosto de 1924.

† *Francisca Oliveira*, Guarda do distrito 78, Esmoriz.

Admitida como Guarda em 10 de Outubro de 1922.



† António Remédios Abelho
Escriturário principal



† António Gomes Cardoso
Maquinista de 2.^a classe



† Eduardo Augusto Bastardo
Conferente



† Francisca Oliveira
Guarda

7 — As *faculdades intellectuais* duma pessoa não se podem avaliar com um leve *raciocínio* — 4.

Profeta

8 — É nesta *terra portuguesa* que se fabricam *guarnições de escudos* — 2.

Dalotos

9 — Foi numa *costa orlada de recifes* que encontrei um *lugar onde existem escondidas riquezas* — 4.

Dalotos

10 — A *cinta do navio*, lembra uma *navalha ponteguda* — 3.

Novata

11 — Com *comedimento*, consegue-se o *meio de concluir as coisas* — 2.

Britabrantes

(dedicada aos principiantes)

12 — Vou *despedir* o *creado* por afirmar que nunca viu *cair água das nuvens* — 2.

Cagliostro

13 — Uso *em volta do pescoço* um *manteo antigo* — 4.

Fred Rico

14 — A *doutrina* *prégada pelo orador* causou *regozijo na assembleia* — 2.

Profeta

Aumentativas

15 — De *pensamentos sem ordem* resulta a *falta de ordem em escritos* — 4.

Marcial

16 — Aquê *insecto conhecido* roeu o *rastilho todo* — 3.

Elmintos

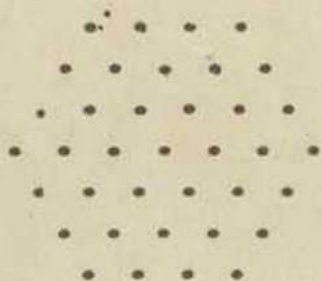
17 — O *larapio* era *cómico* nos seus *roubos* — 2.

Julecas

Geométricas

18 —

«cidade de Africa»
paixões
«planta aquática»
«povoação de Portugal»
«metal»
«ave»
genero de aves



Alerta

Enigmas tipográficos

19 —

LODO

14 letras

Zéfran Cisco

20 —

100
8

100
8

9 letras

Bandarra

21 —

MOI

9 letras

Cruz Kanhoto

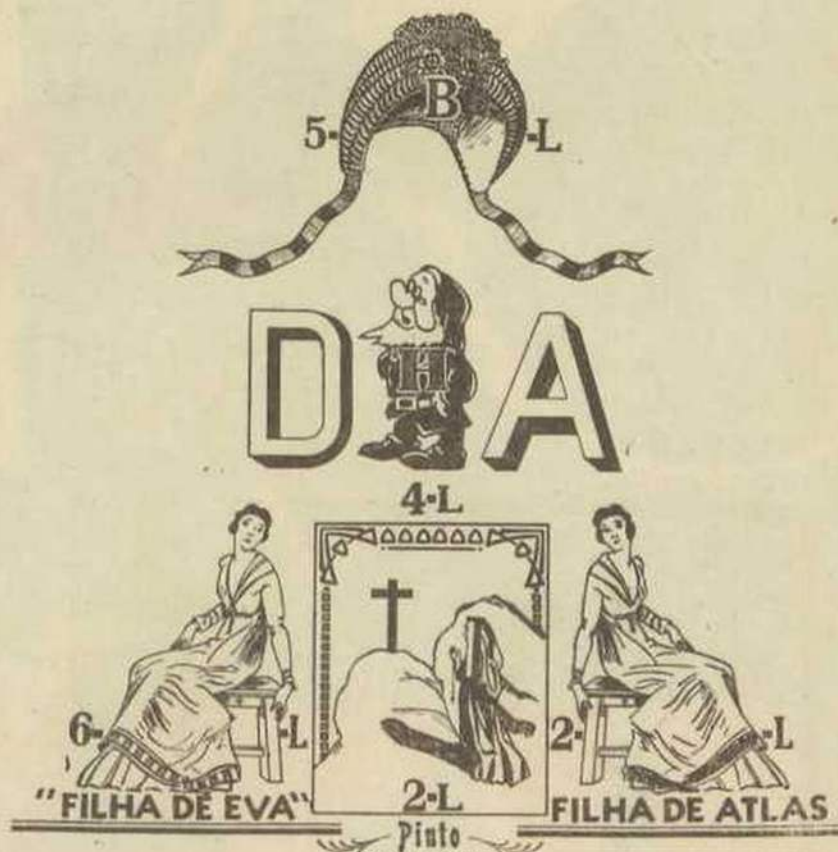
22 —

Nota SA

8 letras

Profeta

23 — Enigma figurado



Por falta de espaço não se publica neste número a tabela de preços dos Armazéns de Viveres.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulsos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12,500 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.**).