

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo. — Desenvolvimento da tracção Diesel na Alemanha. — Higiene. — Consultas e Documentos. — Novas drésinas automóveis. — Desastres de automóveis. — Concurso de fotografias e desenhos. — Pessoal.

Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo

Conferência realizada na Câmara Municipal de Lisboa em 22 de Janeiro último, pelo Sr. Eng.º *Vicente Ferreira*, Sub-Director da Companhia

I — Caminhos de ferro e automóveis

1. — Meus Senhores! — E' possível que para muitas pessoas, sobretudo para os fanáticos exaltados do progresso, pareça um despropósito, — porventura um abuso —, vir falar-lhes de caminhos de ferro. Estamos numa época em que o automóvel não só tomou conta das velhas estradas, mas impôs a transformação delas e exige a construção de outras para seu exclusivo uso; numa época, em que o homem viu satisfeita esta dupla ambição: — ser independente dos outros homens, para se deslocar quando quere e para onde quere; e poder deslocar-se com velocidades vertiginosas, só limitadas pelo seu capricho.

O caminho de ferro, — afirma-se —, é uma relíquia de outra civilização, uma velharia inútil, uma instituição moribunda, a resguardar, em breve, nos museus, para deleite de antiquários e pasmo de turistas.

Não irei reabrir, neste lugar, as fragorosas discussões dos partidários dos dois sistemas; todavia, considerando o problema de mais alto, procurarei demonstrar cabalmente, — ousou esperá-lo —, que os caminhos de ferro constituem não só um organismo vivo, mas um organismo em plena evolução progressiva, e demonstrarei, também, que o automóvel surgiu no momento próprio, em que era indispensável para constituir, com os primeiros, o sistema perfeito de transportes terrestres, que a nossa civilização reclama.

2. — Julgam muitas pessoas, — sem dúvida mal informadas —, que a invenção do caminho de ferro precedeu a do automóvel, e que este foi inventado para destruir aquele. Duplo erro! As primeiras máquinas de andar foram automóveis no significado moderno da palavra: viaturas que se movem sobre as estradas, pela acção de um maquinismo que elas próprias

transportam; simplesmente os primeiros automóveis eram a vapor.

Não julguem V. Ex.^{as} que me estou referindo ao informe tractor inventado por Cugnot em 1769, que deu umas voltas nas ruas de Paris e logo recolheu desconjuntado a um museu. Tam pouco me refiro ao embrião de triciclo automóvel, construído alguns anos depois pelo inglês Murdock, e que não teve aplicação prática. Refiro-me, em primeiro lugar, à locomotiva de estrada de Richard Trevithic, experimentada em 1801, e que o inventor levou de Camborne, em Cornwall, a Londres, rebocando 10 toneladas de ferro num vagão, e 75 homens em 5 vagões, e que andava uns 8 quilómetros (5 milhas) por hora.

Trevithic não aperfeiçoou o seu automóvel, porque achou preferível dedicar-se à invenção de locomotivas para caminhos ferrados (*tramways*); mas outros inventores retomaram a idea e levaram-na a tal perfeição que, por 1828, Sir Goldworth Gurney conseguiu estabelecer entre Londres e Bath, num percurso de 170 Kms., uma carreira regular de ómnibus automóveis a vapor, que circulavam no macadame da estrada com a velocidade média de 20 Kms. por hora, coisa maravilhosa naquela época.

Um pouco mais tarde, cêrca de 1831, outro inglês, Hancock, construiu uma série de modelos de viaturas a vapor, uma das quais, «The Infant», foi empregada no transporte público de passageiros entre Londres e Stratford. Foi o primeiro *autobus* de Londres. Outra viatura do mesmo inventor, «The Automaton», circulou regularmente entre Londres e Paddington. E o entusiasmo pelo novo meio de transporte foi tal que, segundo um historiador, no período de 1830 a 1840 circulavam automóveis a vapor em quasi tôdas as grandes estradas de Inglaterra.

O triunfo do novo meio de transporte parecia definitivamente assegurado! Não admira, por isso, que um artista imaginoso, desenhando em 1828 uma vista profética da estrada de Whitechapel em 1830, a representasse atravancada de automóveis a vapor de tôda a natureza, desde o *cabriolet* de luxo, ao *autocar* de turistas e à caminheta para distribuir pão quente aos domicílios.

Já vêem V. Ex.^{as} que é errôneo afirmar-se, — como já li —, que se em 1820 se tivesse inventado o automóvel, em vez da locomotiva, a evolução dos meios de transporte teria seguido outro rumo, e o mundo estaria hoje sulcado por belas auto-estradas, nas quais circulariam, com velocidades fantásticas, intermináveis filas de automóveis.

Não! O automóvel foi o primeiro inventado, mas a invenção foi prematura. Foram necessários 100 anos para se converter em realidade a profecia do artista de 1828. Neste período, os primeiros automóveis desapareceram e a rede de vias férreas alargou-se até abarcar tôda a superfície da terra.

3. — Mas — perguntar-se-á — porque se abandonou tam prometedora invenção, e por que motivo a humanidade preferiu, durante mais de um século, em vez da esplêndida liberdade da estrada, a sujeição à rígida disciplina da via férrea, com os seus horários, regulamentos e quezilentas formalidades?

Múltiplas razões determinaram esta preferência, e uma delas foi, precisamente, que a «esplêndida liberdade da estrada» era incompatível com a *segurança*, e que nos transportes, este factor é tanto ou mais importante que a velocidade e os horários.

Houve, porém, outras razões não menos ponderosas de ordem técnica e social, que impediram a evolução dos meios de transporte no sentido iniciado. Com efeito, para que o progresso dos transportes em automóveis fôsse possível, era indispensável que no comêço do século XIX já se tivesse realizado, entre o rodado da viatura e a estrada, aquela adaptação, resultante de mútuas reacções, que só a técnica moderna e o desenvolvimento das plantações e da indústria do caucho, tornaram possível. Com a velha estrada de macadame e rodas de aros metálicos, a adaptação foi impossível; os aros retalhavam os pavimentos; e se os cavalos de vapor eram mais baratos que os de sangue, as despesas de conservação das estradas não podiam justificar-se pelo interesse público da invenção.

Aquela mútua adaptação foi, todavia, fácil e rápida, entre o rodado com verdugo ou bordo saliente do aro e o carril, ambos metálicos,

porque a técnica metalúrgica e a experiência do emprêgo dos caminhos ferrados, já estavam em 1800 bastante adiantadas, para ser fácil o estudo e a execução dos perfis mais convenientes. Por outro lado, a mesma experiência tinha demonstrado a Trevithic, que a nova máquina de andar, uma vez posta sobre trilhos de ferro, podia transportar maior peso e arrastar maior carga, com maior velocidade, do que circulando sobre o empedrado das estradas.

Estava assim descoberto o meio de transportar por baixo preço, a longas distâncias, grandes toneladas de mercadorias, designadamente de carvão e minérios de ferro, como pretendiam os inventores.

Desta combinação feliz das qualidades de barateza, segurança e velocidade, na locomotiva para caminhos ferrados, ia sair o primeiro caminho de ferro de interesse público e o desenvolvimento prodigioso das indústrias modernas. É uma grande época na história da humanidade!

Entre a inauguração do primeiro caminho de ferro, em 1825, e a realização prática do automóvel moderno, medeia quasi um século; foi o prazo necessário para criar as condições óptimas do seu aperfeiçoamento. Criou-se nesse período a grande indústria metalúrgica, que permite a produção de enormes massas de aços de alta resistência; obtiveram-se as ligas de metais leves; exploraram-se os jazigos de petróleo e aprendeu-se a arte de o distilar; reconheceram-se as propriedades do caucho e estudaram-se os processos de o utilizar industrialmente no fabrico de aros pneumáticos; levou-se a grande perfeição a construção dos dínamos e acumuladores eléctricos; foram necessários, enfim, incontáveis progressos de técnica e de organização, para se obter a pequena maravilha que é o automóvel moderno.

Todos estes progressos, — convém lembrá-lo —, só foram possíveis, graças ao caminho de ferro e, em parte também, à navegação a vapor, e podemos acrescentar que estes dois meios de transporte continuam, — não obstante o desenvolvimento do automobilismo —, a condicionar a existência da grande indústria, incluindo a do fabrico dos automóveis.

4. — O factor *velocidade* predomina hoje, de tal modo, nos problemas do transporte, que facilmente imaginamos nunca ter sido de outro modo. Todavia as exigências modernas de grandes velocidades não só eram desconhecidas na primeira metade do século XIX, mas pareciam absurdas; coisas de loucos, a proibir em nome da saúde pública (1).

A idea de transportar pessoas em caminho de ferro, que só appareceu em segundo lugar, foi a causa inicial da aceleração da marcha dos combóios; podemos acrescentar que foi a origem desta febre de velocidade, que, propagando-se por contágio da via férrea para a estrada, veio a tomar a forma delirante observada nos nossos dias.

A velocidade de 90 Km. p. hora, era, no fim do século passado, o limite que se julgava perigoso ultrapassar nas linhas férreas; 110 a 120 Km. p. hora é o limite actual, fixado para as linhas de grande comunicação; e 150 e mesmo 200 Km. p. hora, podem, *com segurança*, ser admitidos em linhas de bom traçado, isto é, de curvas de muito grande raio.

Acentuei, intencionalmente, o qualificativo «com segurança», porque estas velocidades podem ser atingidas e mantidas, sem perigo, desde que a viatura e a via possuam as qualidades de equilíbrio e de resistência necessárias, condições realizadas nas boas linhas férreas. A segurança não depende, neste caso, das qualidades desportivas do maquinista; é independente, pode dizer-se, das variações do factor humano.

5. — Todavia, os caminhos de ferro nunca puderam efectuar todos os transportes reque-

(1) Em 1836, a Academia de Medicina de Baviera proclamava que «o transporte de pessoas em carruagens movidas a vapor devia ser proibido, por motivo de saúde pública». O movimento rápido não pode deixar — dizia — de produzir doenças cerebrais nos viajantes, e que se estes estavam dispostos a correr o risco, os espectadores deviam ser protegidos, porque a simples vista da passagem de um combóio bastava para produzir os mesmos efeitos. A Academia pedia, em conclusão, que se construíssem palissadas com 1,50 m de altura, ao longo do caminho de ferro, para o occultar das vistas.

ridos, pelas necessidades económicas e sociais de um país. Segundo a expressão consagrada, elles representam apenas as *grandes artérias*. A rede de circulação completa-se por inúmeras estradas, canais e rios navegáveis, onde os transportes se effectuavam, até há poucos anos, com a lentidão exasperante do passo de boi ou de cavalo. Havia, portanto, desequilíbrio e contraste evidente, entre a velocidade reclamada aos caminhos de ferro e a velocidade praticada nas estradas.

Daí, a necessidade de retomar a primitiva invenção dos transportes mecânicos por estrada, e de aperfeiçoá-la com todos os recursos da indústria e da técnica modernas, com os resultados que todos conhecemos.

Ora, o erro grave dos caminhos de ferro, nas últimas décadas, consistiu precisamente em se considerarem aptos para a grande e pequena circulação.

Nesta ilusão, as empresas e os estados, impedidos, — convém dizê-lo —, por industriais e financeiros, lançaram-se na construção de linhas secundárias, de via larga, de via estreita e, até, de via estreitíssima. O instrumento passou a ser desproporcionado à função, por excesso de potência, e, portanto, pouco económico. Foi este erro que o automóvel evidenciou, ao assumir a primazia na esfera de actividade em que a sua potência está acomodada à função.

Mas o automóvel, — note-se bem, — foi inventado para circular nas velhas estradas empedradas, e, por isso, a sua evolução foi influenciada pela idea de o adaptar a um caminho de rodagem de superficie irregular e relativamente branda. O aro pneumático resolveu este problema: reparte a carga por grandes superficies e *bebe* os obstáculos, amortecendo os choques e trepidações. O automóvel, no seu estado actual, é pois, essencialmente, uma viatura leve e rápida, mas de pequena capacidade de carga.

E' certo que a viatura reagiu sobre o caminho, — como sempre acontece —, e a estrada teve, por sua vez, de se adaptar ao rodado munido de aros pneumáticos, e às exigências da circulação com velocidades, até há poucos anos, só realizáveis sobre trilhos metálicos. Operou-se esta transformação, primeiro, refor-

çando e endurecendo o pavimento, para resistir a maiores cargas por eixo e às acções dinâmicas dessas cargas; depois, alterando-se a largura e o perfil transversal do empedrado; finalmente, construindo-se estradas especiais para grandes velocidades, — auto-estradas —, de pavimento extra-duro, de grande largura, extensas rectas e curvas de grande raio. Reappareceram, assim, para a viatura automóvel e estrada, os mesmos problemas que, há mais de um século, os engenheiros ingleses tiveram de resolver para a locomotiva e a via férrea. Hoje, como então, caiu-se no sistema de *vias especiais* para a circulação rápida.

V. Ex.^{as} verão que não é este o único ponto de convergência das linhas de evolução do automóvel e do caminho de ferro.

6. — Mas, se a invenção do pneumático resolveu o problema da viatura leve e rápida, própria para circular nas estradas de terra, a *capacidade de transporte*, produto da carga útil pela velocidade, continua a ser muito inferior à do caminho de ferro.

A capacidade de carga é limitada pela pressão, que o aro da roda exerce sobre a unidade de superficie calcada, e esta pressão é forçosamente baixa, e sê-lo-á enquanto se não inventar um pavimento que resista ao esmagamento e ao desgaste, como o aço; digamos, enquanto as estradas não forem ferradas.

Nas condições actuais, uma viatura munida de pneumáticos e capaz de carregar 25 toneladas, exige 12 rodas montadas em 3 eixos, e não pode deslocar-se com velocidades effectivas muito superiores a 20 Km. p. hora. E note-se que tal viatura não é automóvel, mas um *reboque*; para se deslocar tem de ser atrelada a um tractor munido, pelo menos, de 4 rodas. O tractor com o seu reboque, — e não pode, em regra, levar mais do que um —, formam um combóio análogo aos das linhas férreas. Ora um vagão de 4 rodas pode transportar 20 a 30 toneladas de carga útil e ser rebocado com a velocidade de 60 a 70 Km. p. hora, e até mais; e como o peso das locomotivas modernas atinge 90 a 100 toneladas, com 60 a 90% de peso aderente, um só tractor pode rebocar a carga útil de 600 a 1000 toneladas, com a velocidade média de 40

a 50 Km. p. hora, ou ainda mais, em linhas de bom perfil.

Exemplos análogos, e porventura mais elucidativos, podem ser tirados do serviço de passageiros. Por exemplo, o conhecido «rápido do Pôrto» oferece ao Público 255 lugares e capacidade para transportar bagagens de mão, bagagens registadas e correio. Um *autocar* dos maiores, oferece apenas 32 lugares e só pode

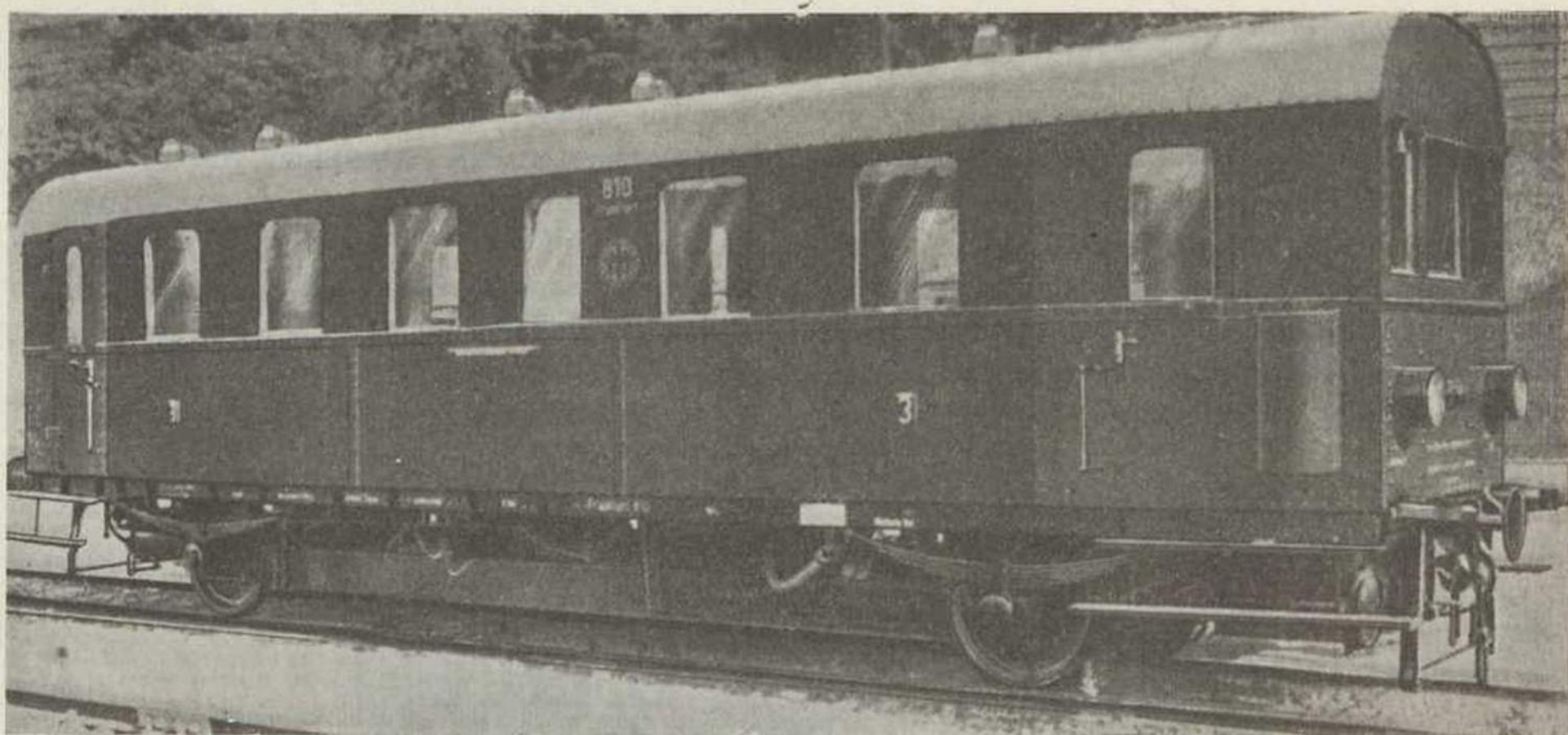
admitir pequenos volumes de mão. Para transportar os 255 viajantes do «rápido do Pôrto», sem bagagens, seriam necessários 8 *autocars*, com outros tantos mecânicos (*chauffeurs*); e como há um motor em cada viatura, as probabilidades de «avaria de máquina» seriam multiplicadas por oito. Isto sem falar nas questões de comodidade, velocidade e segurança.

(Continua)



Guimarães — [Solar do Visconde de Nespereira

Fotog. do Snr. Eng.º Ferrugento Gonçalves



A nova automotora, tipo Diesel, em circulação na Alemanha

Desenvolvimento da tracção Diesel na Alemanha

É hoje geralmente reconhecida a importância das automotoras Diesel como factores do desenvolvimento dos caminhos de ferro.

Não necessitando as complicadas e freqüentes vistorias e limpezas exigidas pelas locomotivas a vapor, e tendo ainda sobre elas algumas vantagens apreciáveis, constituem um excelente meio de combate aos transportes por estrada, sobretudo quando a concorrência é feita a linhas secundárias ou caracterizadas por tráfego ligeiro ou pouco intenso.

E' notória a economia da manutenção destes veículos: nos caminhos de ferro de Súdharz, o custo de uma automotora foi completamente amortizado em 3 anos, unicamente com a economia resultante dos seus menores gastos de tracção em relação aos das locomotivas a vapor anteriormente adoptadas.

Em virtude do êxito obtido em muitas experiências efectuadas, e das conclusões que alguns anos já de prática de automotoras Diesel têm permitido tirar, os caminhos de ferro do Estado Alemão resolveram encomendar à casa M. A. N. de Augsburg, 10 novas automotoras do tipo de que damos a fotografia, e fazer substituir

por outros mais potentes, os motores das muitas que já possuem, melhorando assim as suas condições de tracção e velocidade, de uma forma correspondente ao grande desenvolvimento que tencionam dar a êste moderno processo de tracção.

Os caminhos de ferro, como os leitores do *Boletim da C. F.* já têm tido ocasião de verificar, pelos numerosos artigos publicados sobre êste assunto, estudam constantemente novos tipos de automotoras, cientes de que é com êste novo processo de exploração que poderão fazer face à concorrência das caminhetas.

A automotora, na verdade, é o traço de ligação entre o pesado combóio rebocado pela potente locomotiva a vapor e a ligeira caminheta, com a vantagem sobre esta de oferecer maior segurança e comodidade aos passageiros.

A automotora pode também adquirir velocidades muito maiores do que a viação por estrada.

O problema das automotoras está ainda numa fase experimental mas os resultados obtidos são já tão animadores que, certamente, o seu emprego se generalizará, em breve, na maioria dos caminhos de ferro.

HIGIENE

CAPÍTULO VI

HIGIENE PROFISSIONAL

Além dos preceitos higiênicos gerais, já expostos, que o ferro-viário e todos os homens devem seguir o mais possível, é conveniente que os empregados da Companhia tenham, também, outros cuidados que variam com a natureza do trabalho que executam e com a profissão que exercem.

Os operários que trabalham nas oficinas devem evitar as mudanças bruscas de temperatura que podem originar certas doenças.

Assim :

a) no inverno sentar-se-ão a trabalhar a distância das estufas, fornos e chaminés, protegendo-se à saída das oficinas com um casaco de abafar;

b) no verão não se devem expor, durante o trabalho, às correntes de ar. Sendo natural que o exercício os obrigue a transpirar, a acção das correntes de ar pode dar lugar, pelo arrefecimento rápido, a doenças das vias respiratórias;

c) nas horas e nos dias de descanso devem passear ao ar livre, procurando o campo, de preferência. O ar puro beneficia os pulmões que, durante a semana, são, em geral, obrigados a respirar um ar que, nem sempre, é bom.

Os operários e outros agentes que trabalhem nas oficinas, depósitos ou em locais fechados, devem proteger-se do frio ao largar o trabalho e à saída das oficinas.

Os que trabalham nos fornos de fundição defender-se-ão das radiações de fogo por meio de aparelhos próprios, que, nas oficinas, lhes devem ser fornecidos.

Os que trabalham nas oficinas de carpintaria e pintura e, principalmente, os que têm de lidar com tintas de chumbo, arsénio, mercúrio ou cobre, devem lavar cuidadosamente a boca e as mãos, antes e depois das refeições, para

evitar as cólicas e outras formas de envenenamento, sendo também, da maior conveniência que tomem, pelo menos, todos os meses, um banho sulfuroso, não devendo fumar, beber ou comer nos locais, em que haja tintas de chumbo.

Os que se empregam em trabalhos que exigem muita força, têm toda a vantagem em usar uma facha ou cinta em volta do ventre.

Como medida de precaução nenhum operário deve lavar as mãos, a cara, o peito, tomar banho geral, sentar-se a descansar à sombra, ou começar a comer, sem que tenha desaparecido a transpiração e o cansaço provenientes do trabalho.

Não é também prudente deitar-se ao sol a dormir a sesta.

O pessoal da Exploração que faz serviço nos combóios e nas estações deve evitar as molhas, usando, no inverno e nos dias chuvosos, calçado de sola grossa, untando o cabedal com sêbo, vestindo casacos e capas de oleado ou de fazenda impermeável.

A roupa de lã, chegada ao peito e ventre, é de boa protecção contra as doenças daquelas partes do corpo.

Procurará também alimentar-se o melhor possível, não usando de bebidas alcoolicas (aguardente, licôres, conhaque, rum, etc.).

Durante o serviço da noite usará capote ou sobretudo e, se o frio fôr muito, prudente é abrigar bem o pescoço com um cachené de lã com o qual poderá, também, tapar a boca e o nariz se a atmosfera fôr muito húmida.

Os guarda-freios que fazem serviço nas guaritas devem, durante a marcha dos combóios, embrulhar as pernas e os pés numa manta.

O pessoal que trabalha na via e ao ar livre está menos sujeito a doenças, se tiver em aten-

ção as regras higiênicas indicadas. Durante o inverno não precisa abafar-se com muita roupa; o trabalho é bastante para aquecer.

E' bom, porém, evitar os arrefecimentos bruscos e, por isso, ao largar o trabalho, deve vestir um abafado.

Se as exigências do serviço o obrigarem a trabalhar à chuva proteger-se-á com uma capa de oleado, pouco pesada.

CAPÍTULO VII

DEFESA DAS DOENÇAS CONTAGIOSAS

(Profilaxia)

As doenças contagiosas têm várias origens e são transmitidas às pessoas sãs de diferentes maneiras.

As secreções do nariz, os escarros e os vômitos; as fezes e a urina; o pús das feridas e dos abcessos; as peles da garganta (*falsas membranas*) e as crostas da pele contêm os germens de certas moléstias que também podem existir nas roupas dos enfermos e nas de cama, nos móveis, nas paredes, no chão dos quartos e até nas mãos e vestuários das pessoas que tratam ou lidam com os doentes.

As secreções do nariz e garganta podem transmitir a escarlatina, o sarampo e a difteria. Os escarros sécos produzem a tuberculose; a expectoração a coqueluche, a gripe e pneumonia.

As urinas e, principalmente, os escrementos, pelo contacto directo ou lançados na terra ou em fossas mal construídas, podem indirectamente transmitir a febre tifóide, a desenteria e o cólera.

As águas sujas que serviram para lavar os doentes ou os objectos de que elles fazem uso, também podem transportar os germens das moléstias contagiosas e infectar as pessoas sãs, as retretes, pias, fossas, tanques e ribeiras.

Os animais domésticos (cães, gatos, aves, etc.) e outros (ratos, pulgas, piolhos, mosquitos, etc.) também podem ser agentes de transmissão.

O cão transmite a raiva pela baba mordendo outros animais ou qualquer pessoa que dêle se aproxime; as pulgas e os ratos podem transmitir a peste; a mosca que sugou uma pústula maligna, as pústulas dum varioloso, ou pousou

sobre as fezes de um tifoso e que vai, em seguida pousar sobre os alimentos ou sugar o sangue de uma pessoa sã, pode transmitir-lhe a pústula maligna, a varíola ou a febre tifóide.

Os mosquitos, sugando o sangue do impaludado e mordendo depois pessoas sãs, pegam-lhes as sezões; o piolho deixa no sangue da pessoa que morde o agente do tifo exantemático.

Algumas doenças contagiosas, (*varíola, febre tifóide, sarampo, escarlatina, etc.*) obrigam o doente a estar de cama, desde o seu comêço.

Com boa vontade e com alguma intelligência da parte das pessoas que cercam e tratam os doentes pode evitar-se a sua propagação.

Outras doenças há que, a maior parte das vezes, não obrigam os doentes a estar de cama (*tuberculose, sífilis, doenças da pele, etc.*), mas que podem espalhar-se e pegar-se às pessoas sãs, se se não adoptarem certas medidas de precaução e se não houver todo o cuidado da parte dos doentes e das pessoas que os tratam.

As medidas de protecção contra as moléstias infecto-contagiosas consistem em se evitar o contágio, isto é, a transmissão do germen produtor do indivíduo doente ao indivíduo sã.

Esse contágio pode fazer-se por contacto directo, ou, indirectamente, por meio dos produtos que o doente excreta espalhados em volta dêle e sobre os objectos em que toca.

Para obstar, o mais possível, a que as doenças contagiosas se transmitam e espalhem devem pôr-se em prática certas medidas:

a) *Isolar* sempre o doente e, se possível fôr, em quarto bem arejado e regularmente aquecido, na estação fria, onde deverá ser permitida a entrada apenas a quem tenha de o tratar.

As pessoas de família que não tenham este encargo e as visitas, assim como os animais domésticos, poderiam servir de agentes de transmissão além do risco de se contagiarem.

b) *Cuidar do doente* pondo em uso todos os preceitos de hygiene individual, expostos no capítulo respectivo, conservando-o sempre no máximo estado de asseio.

A limpeza e lavagem da boca deverá fazer-se com água boricada ou oxigenada diluída; nas

fossas nazais far-se-ão pincelagens (um gr. de resorcina ou de gomenol para 50 gr. de glicerina ou vaselina líquida).

c) *Desinfectar* imediatamente as águas com que se tenha feita a lavagem do doente, fervendo-as ou juntando-lhes uma colher das de sopa de água de Javel para cada litro de água suja.

A escôva de dentes e o copo, destinado à água de lavagem dêstes, desinfectam-se de modo análogo (1 colher das de chá de água de Javel por cada copo de água).

O abaixador da lingua ou a colher que de tal tenha servido, todos os instrumentos utilizados nos pensos ou na limpeza da garganta do doente, devem ser mergulhados em água fervente, durante um quarto de hora pelo menos.

O termómetro lava-se e desinfecta-se com uma solução de água de Javel, ou mergulha-se em álcool a 90° ou em sublimado, durante algum tempo.

A cânula de vidro destinada à lavagem da garganta e as sondas com que se fazem clisteres, metem-se em água fria que se deixa ferver pouco a pouco.

Os escarros devem ser sempre recolhidos num escarrador ou em qualquer recipiente fácil de limpar.

De um modo geral, os recipientes destinados a recolher a expectoração devem conter sempre um líquido antiséptico que os cubra evitando as incursões das moscas.

O sublimado não convém, preferindo-se a creolina, ou cresil, a 5 por cento, o lysol, o solutol, etc., durante uma hora.

Também se pode recorrer à água de Javel (30 gr. para um litro de água) ou à lexívia de soda (100 gramas para um litro de água).

Os escarradores podem desinfectar-se mergulhando-os em água a ferver durante $\frac{1}{4}$ de hora pelo menos.

(Continua)



Mértola

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 553. — Para um vagão de trigo em grão com 11.800 quilos, foi feito pelo expedidor a seguinte requisição: «Requisito um vagão O para 14 toneladas e um encerado».

As fracções de 1/10 a que se refere o n.º 2.º do N. B. da condição 10.ª das condições gerais de aplicação da Tarifa 1 de P. V. são calculadas para um vagão de 15 toneladas visto não conhecer vagões de 14 toneladas ou são para as 14 toneladas que o expedidor requisitou? Tenho também dúvidas no aluguer do encerado, visto que o expedidor foi quem requisitou o vagão aberto e a Companhia não tem vagões fechados para aquela tonelagem.

R. — Actualmente há vagões de carga normal de 14 toneladas, podendo, portanto, ser aceita a requisição tal como foi apresentada.

O mínimo de peso exigido para carregamento do vagão, é, pois, determinado nos termos do disposto no § 2.º do artigo 9.º da Tarifa de Despesas Acessórias, isto é, deve ser calculado neste caso para um vagão de 14 toneladas.

Pela utilização do encerado nada há a cobrar, visto servir para resguardar uma mercadoria que as Empresas se obrigam a transportar em vagões fechados e, se o expedidor requisitou material aberto, foi pelo facto de desejar um vagão de maior tonelagem, direito que lhe confere a Tarifa.

P. n.º 554. — Não estarão compreendidos nos pequenos animais domésticos, a que se refere a condição 7.ª da Tarifa Especial n.º 3 de g. v. os cães, borregos, chibos, bácoros etc., que pesem menos de 40 quilos, conforme o peso estipulado pela mesma, para todos os volumes?

Para estes animais gosarem de tal concessão é necessária embalagem, visto se me apresentar confusa neste ponto a condição 7.ª?

R. — Segundo a condição 7.ª da Tarifa 3 de g. v., entre os *volumes* que se podem aceitar para transporte nos furgões dos comboios trâmueis e pelas taxas nelas fixadas, figuram os seguintes:

«Canastras, gigas, caixas, grades, gaiolas ou cestos com... pequenos animais domésticos».

Portanto para que quaisquer *animais domésticos* possam aproveitar da condição 7.ª da Tarifa 3 de g. v., é indispensável que venham acondicionados em um dos tipos de taras acima citados e que cada volume não pese mais de 40 quilos.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Tarifa Especial Interna n.º 13 de G. V. — Nova tarifa com preços mais reduzidos.

Comunicação-Circular n.º 8. — Esclarece dúvidas que se apresentaram quanto aos preços a aplicar ao transporte de tomate em G. V.

10.º Aditamento à T. E. I. n.º 14 de G. V. da A. R., 22.º aditamento à T. E. I. n.º 1 de G. V. do M. D. e 27.º aditamento à T. E. I. n.º 1 de G. V. do S. S. — Criação de novos preços e modificação das condições dos bilhetes semanais e mensais.

Tarifa Especial n.º 20/120 de G. V. — Estabelece o serviço de reembolsos combinado com a Companhia da Beira Alta.

Aviso ao Público A n.º 394. — Anuncia as condições que, transitariamente, regulam os serviços de passageiros, bagagens e mercadorias em G. V. previstos nas Tarifas Internacionais n.ºs 301 e 302 de G. V. e P. H. F. n.º 3 de G. V.

Tarifa Especial n.º 107 de G. V. — Bilhetes de ida e volta combinados com várias Empresas ferroviárias.

Aviso ao Público A. n.º 385. — Anuncia quais as estações da C. P. e do V. V. que vendem entre si bilhetes directos simples.

Comunicação-circular n.º 9 — Presta esclarecimentos sobre transportes de camas de ferro desarmadas, acompanhadas dos respectivos ornatos, como maçanetas, varões, florões, etc., em seguimento à Comunicação-circular n.º 1171/1386/2028 do Serviço do Tráfego, de 4 de Agosto de 1932.

16.º Aditamento à Tarifa Geral — Estabelece novas disposições sobre a taxa a aplicar ao transporte de «caminheiras montadas ou não sobre rodas», «cilindros compressores com motor», «locomóveis montadas ou não sobre rodas» e «tractores mecânicos montados ou não sobre rodas», ficando, por êle anulados e substituídos os 2.º e 15.º Aditamentos à Tarifa Geral.

II — Fiscalização

Circular n.º 812. — Prescrições a observar para a aplicação da Tarifa Especial 20/120 de g. v.

Carta Impressa n.º 1171. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quinzena de Dezembro de 1933 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1172. — Informa que a partir de 15 de Janeiro de 1934 devem ser considerados sem validade os bilhetes de identidade fornecidos pela Companhia do Norte de Portugal ao pessoal em serviço activo ou reformado, desde que não tenham a sobrecarga

Revalidado p/o da C. Administrativa o D. E.

Carta impressa n.º 1173. — Presta esclarecimentos sobre o transporte de presos pelos agentes da Brigada dos Caminhos de Ferro da Secção Internacional da Polícia de Vigilância e Defesa do Estado.

Carta impressa n.º 1174. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 1.ª quinzena de Janeiro de 1934 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1175. — Determina os prazos em que deve ser feita a recolha dos arquivos das estações, respeitantes ao ano de 1931 e anteriores.

Carta impressa n.º 1176. — dá instruções sobre a venda de bilhetes semanais e mensais, a que se referem o 10.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 14 de g. v. e 22.º e 27.º Aditamentos à Tarifa Especial n.º 1 de g. v., respectivamente do Minho e Douro e Sul e Sueste, que entram em vigor no dia 29 de Janeiro do corrente ano.

Carta impressa n.º 1177. — Presta esclarecimentos sobre o serviço directo entre Portugal e França, a que se refere o Aviso ao Público A. n.º 394.

Carta impressa n.º 1178. — Relação dos passes, bilhetes de identidade e anexos a apreender, extraviados na 2.ª quinzena de Janeiro de 1934.

Carta impressa n.º 1179. — Apresenta vários exemplos para melhor interpretação a dar ao 16.º Aditamento à Tarifa Geral sobre taxa de transporte de auto-charruas e tractores mecânicos agrícolas.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2253. — Indica as posições quilométricas dos novos discos eléctricos das estações de Barquinha, Praia do Ribatejo e Soure.

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

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	4.183	3.965	1.578	1.516	1.794	1.534
» » 8 a 14...	4.634	4.662	1.788	1.746	2.110	1.743
» » 15 a 22...	5.299	5.284	2.066	2.136	2.555	2.148
» » 23 a 31...	6.044	6.435	2.486	2.367	2.817	2.240
Total	20.160	20.346	7.918	7.765	9.276	7.665
Total do mês anterior	20.168	19.952	7.687	7.796	7.760	6.697
Diferença.....	- 8	+ 394	+ 231	- 31	+1.516	+ 968

Factos e informações

Novas drèsinas automóveis

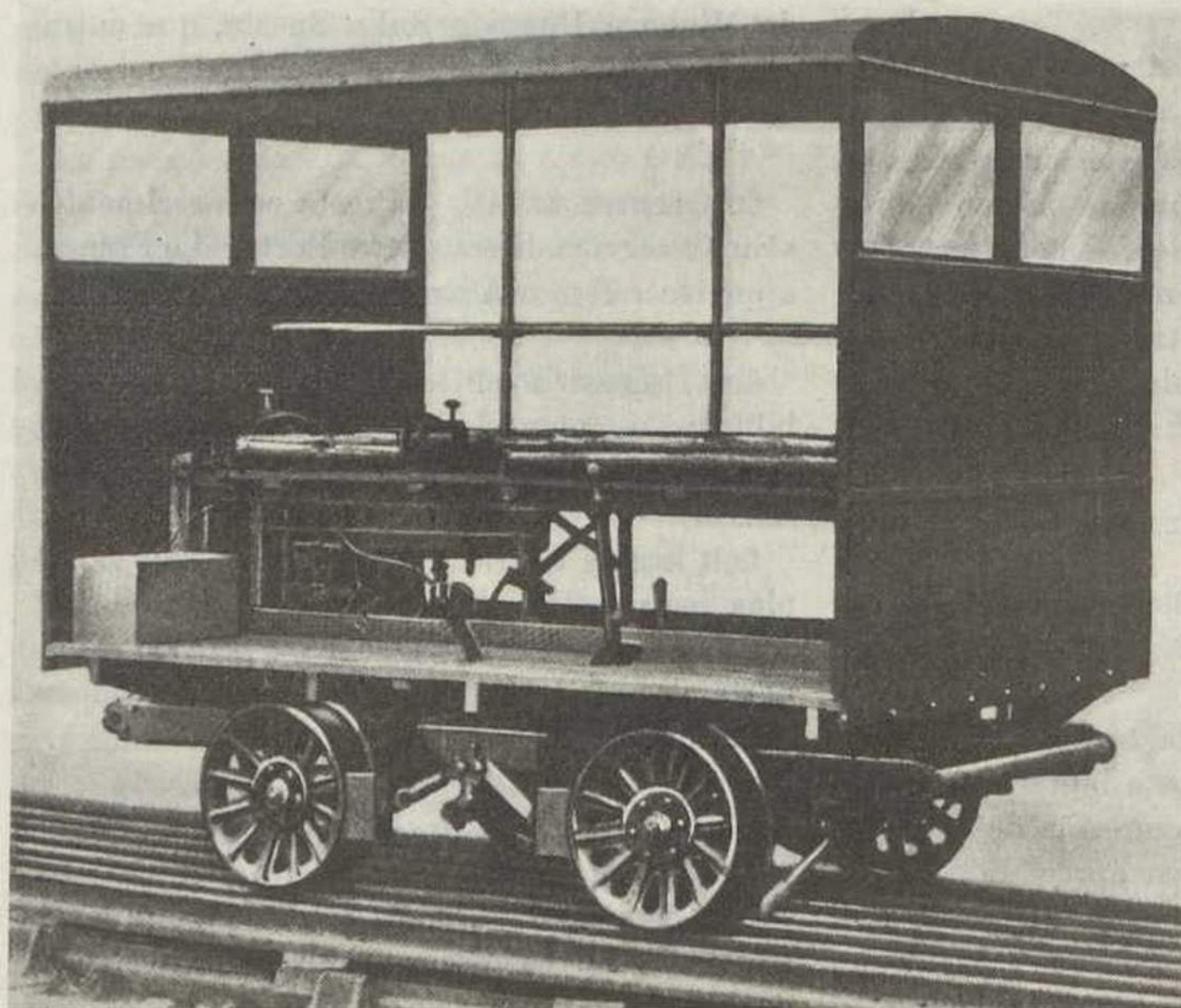
Numa parte dos caminhos de ferro da Europa a conservação da via é feita por brigadas de pessoal que se deslocam conforme as neces-

podendo circular com 3 velocidades nos dois sentidos, atingindo as velocidades de 11, 20 e 40 kms. à hora.

O comando do eixo é obtido por uma sólida corrente e a frenagem é por 4 cêpos actuando directamente nos aros.

Possui também um dispositivo para deitar areia nos dois sentidos de marcha.

Na parte da frente e trazeira do leito estão dispostos dois varões para permitir a deslocação da drèsina, a braços, para fóra da linha.



A nova drèsina automóvel

sidades do serviço, dumas secções de via para outras.

Na Inglaterra a conservação é feita pelo pessoal da respectiva área não se tornando necessário transporta-lo para pontos distantes das linhas, mas as companhias inglesas começaram ultimamente a adoptar o sistema continental, para o que encomendaram drèsinas automóveis para transporte do seu pessoal. A fotografia junta mostra o tipo de drèsina escolhida.

Este veículo possui um motor de automóvel corrente, tipo Ford, de 8 CV. de potência,

no nosso País, durante todo o ano transacto, 740 vítimas de desastre de automóveis.

No mês de Janeiro próximo passado o número de vítimas foi de 39, sendo 11 mortos e 28 feridos.

Desastres de automóveis

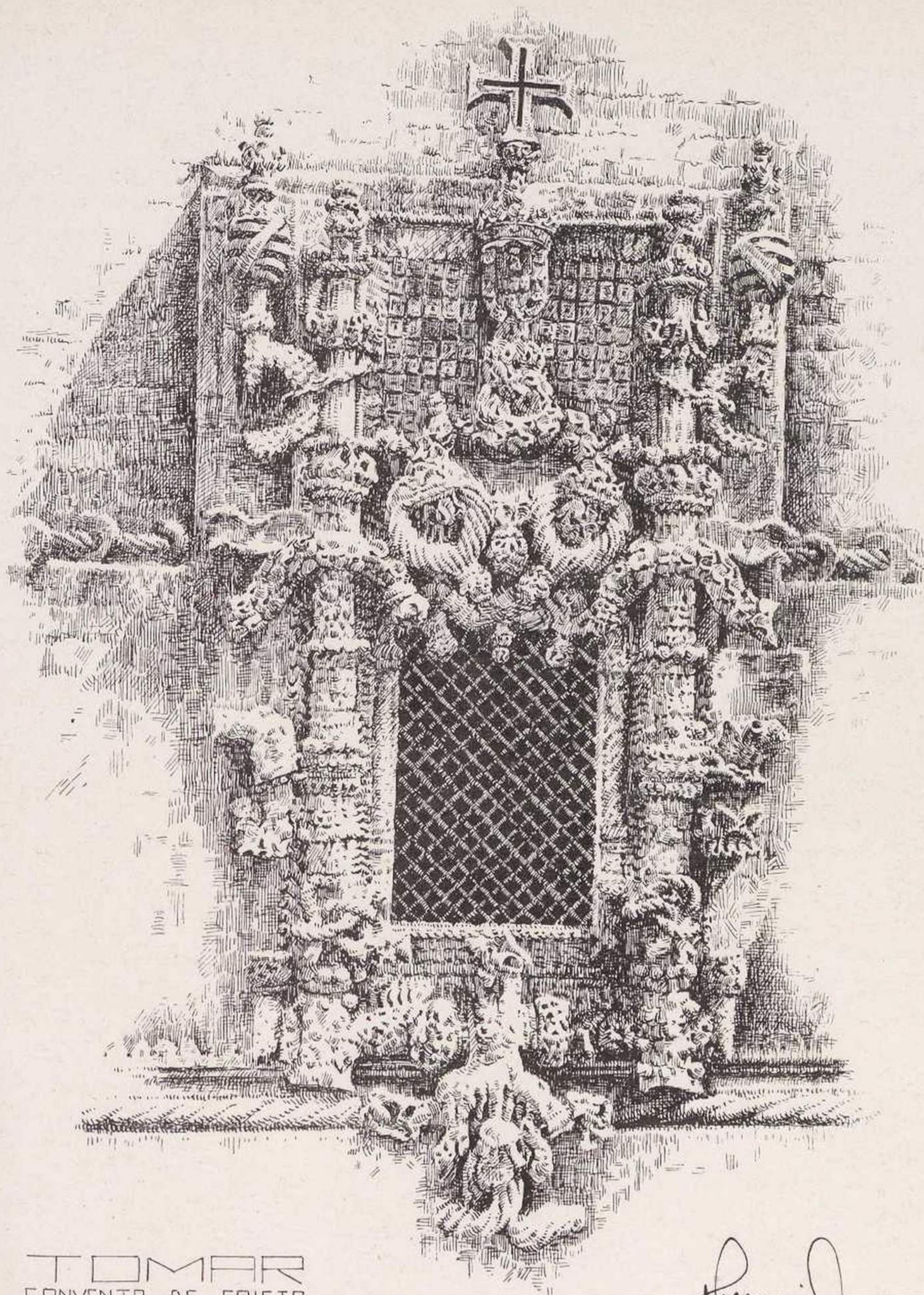
No passado mês de Dezembro houve 30 vítimas de desastres de automóveis, das quais 5 mortos e 25 feridos.

Somando estes números aos registados desde Janeiro de 1933, poderemos verificar que, *pelo menos*, houve

Concurso de fotografias e desenhos

Como tínhamos previsto, está despertando bastante interesse o concurso de fotografias e desenhos.

Além dos trabalhos já registados no Boletim do passado mês de Janeiro, informamos que foram recebidos durante o mês de Fevereiro,



TOMAR
CONVENTO DE CRISTO
Janela da casa do Capítulo

I-1934

até o dia 26, mais os seguintes :

Concurso de fotografias

Do Snr. Jaime de Moraes Pereira, empregado de 2.^a classe — 3.

Do Snr. António Nunes, limpador de carruagens — 2.

Do Snr. Abel Leite Pinto, empregado de 2.^a classe — 2.

Do Snr. Manuel Gonçalves, empregado de 2.^a classe — 1.

Do Snr. J. Brito Abrantes, empregado de 3.^a classe — 1.

Do Snr. José Maria Hermano Baptista, empregado de 1.^a classe — 2.

Do Snr. Manuel dos Santos Jurado, empregado de 3.^a classe — 2.

Concurso de desenhos

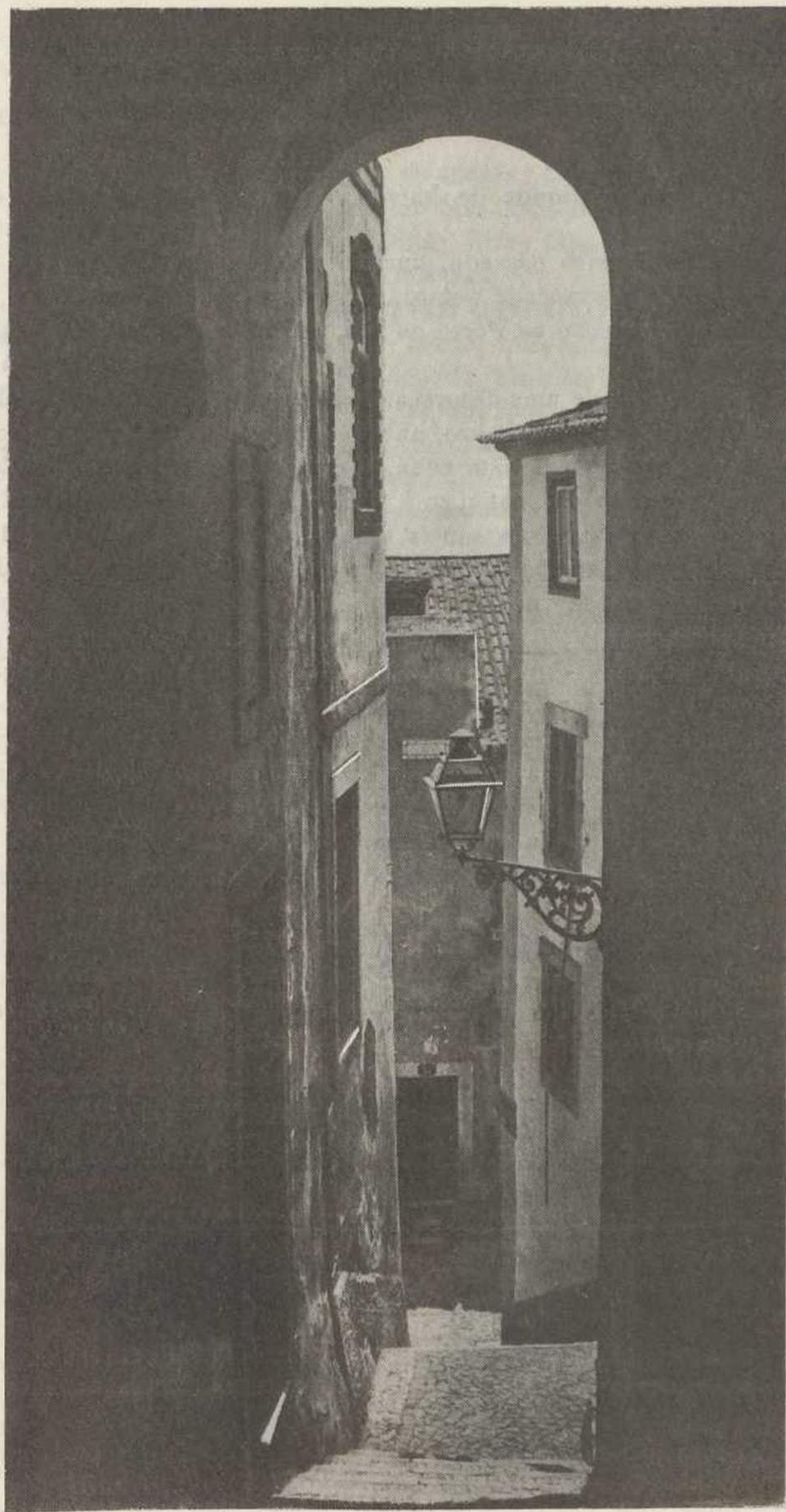
Do Snr. José Afonso Nogueira, desenhador do Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras — 1.

Do Snr. Artur Sabino J. Guerreiro, empregado de 1.^a classe da Divisão de Exploração — 1.

No presente número, além da fotografia da autoria do Snr. Leite Pinto, publicamos, em gravura fóra do texto, um desenho do Snr. Artur Sabino Guerreiro.

Aproveitamos a ocasião para informar os concorrentes que é impossível a publicação de todas as fotografias e desenhos enviados.

Além da natural selecção dos melhores trabalhos, a publicação será feita consoante a possibilidade material da sua inserção nas páginas do *Boletim*.



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

ALFAMA
Escadinhas dos Remédios

Fotog. do Snr. Abel Leite Pinto, Empregado de 2.^a classe

Pessoal

Actos dignos de louvor

Em 8 de Janeiro passado, quando uma senhora de idade avançada e surda, atravessava as linhas da estação de Pôrto de Rei, surgiu o combóio n.º 701.

Na eminência de uma desgraça, o carregador Snr. Flondório Pinto Ribeiro, ante o terror de todos que assistiam a esta cena, e com risco da sua própria vida, meteu-se à frente da máquina e conseguiu salvar aquela senhora.

E' com muita satisfação que o *Boletim da C. P.* regista este acto tão nobre.

No dia 30 de Janeiro passado, o assentador do districto 51, Snr. António dos Santos, encontrou em plena via uma pulseira de ouro, tendo feito immediata entrega deste objecto na estação de Albergaria. Foi elogiado pela Direcção Geral por este acto de honestidade.

Revista metódica de 1933

Os chefes de distrito que mais se distinguiram

nêste serviço e que por isso foram premiados pecuniariamente, são :

Paulo Neno, (dist.º 87) — Joaquim Ferreira, (dist.º 90) — Manuel Domingues, (dist.º 16) — Elísio Varanda, (dist.º 139) — Joaquim Almeida, (dist.º 18) — Manuel Fonseca, (dist.º 51) — Manuel Gonçalves, (dist.º 60) — José Beja dos Santos, (dist.º 62) — Abílio Martins, (dist.º 100) — Tomé Bandeirinha, (dist.º 105) — João Santana, (dist.º 116) — João Martins, (dist.º 119) — Filipe Silva, (dist.º 35) — João Lopes, (dist.º 43) — Emílio F. Rocha, (dist.º 81) — Afonso Miranda, (dist.º 420) — João Pereira, (dist.º 409) — Pio de Jesus Tenedório, (dist.º 415) — António Moreira, (dist.º 423) — João António Passeira, (dist.º 434) — Serafim José, (dist.º 201) — Ermelindo C. Carvalho, (dist.º 280) — António M. Fezes, (dist.º 256) — António Gaspar, (dist.º 268) — Manuel J. Carmelo, (dist.º 261) — Manuel Guerreiro Murta, (dist.º 257) — José Sebastião, (dist.º 249) — António Dimas Refôrço, (dist.º 254) — José Jacinto, (dist.º 229) — Inácio Mendonça, (dist.º 230) — José Romana, (dist.º 243) e Joaquim dos Santos Sopa, (dist.º 236).

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Joaquim dos Santos
Vigilante
Admitido como ajud. de montador
em 8 de Outubro de 1889



Vicente Pinheiro
Guarda
Admitido como carregador
em 12 de Março de 1894



Maria dos Santos
Guarda de distrito
Admitida como guarda de P. N.
em 26 de Fevereiro de 1894

Promoções

Mês de Janeiro

DIRECÇÃO GERAL

Secretaria

A empregado de 1.^a classe: António Pedro Albano da Silva.

A empregado de 2.^a classe: Manuel António de Magalhães.

A contínuos: António Nunes e Tito Lívio Cardoso.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

A chefe de repartição: Augusto L. Viana de Moraes.

A chefe de secção: Mário Jorge Helder Sá Chaves.

A Empregados de 2.^a classe: Mário Luís da Guerra Santos, Rui Pinto de Miranda, Luís Ribeiro da Silva e Sousa.

A Empregado de 3.^a classe: Manuel H. P. Moreira de Lemos.

SERVIÇO DE APROVISIONAMENTO DE MATERIAIS

A empregados de 2.^a classe: José Marques Pinto Correia, Abel dos Santos, Carlos Gama Júnior e João José Nicolau dos Santos.

A chefe de escritório de 3.^a classe: João da Silva Passos.

EXPLORAÇÃO

A sub-chefe de Divisão: O Eng.^o Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego.

A chefes de serviço: O Eng.^o José de Sousa Marreiros Vaz Cintra e João Valério Moreira dos Santos.

A Comercialista Adjunto: O Comercialista Álvaro da Cunha Coutinho Lobo Alves.

A chefe de circunscrição: António Augusto Marcelino da Silva.

A chefe de repartição principal: António de Matos Macela.

A inspectores principais: Joaquim Atalaia, Júlio Augusto Lopes e Ernesto Ferreira Baptista.

A chefe de repartição: Gabriel Russell.

A inspectores: Maximiano Namorado Malacriz e José Augusto Silva Júnior.

A sub-chefes de repartição: Mário José de Sousa Diniz e Celestino Gama Lobo d'Eça.

A sub-inspectores de trens: David Abraham Cohen.

A verificador de contabilidade: João dos Santos Ferreira.

A chefes de secção: Augusto Joaquim Alves, Júlio António Machado, José Maria dos Santos Lemos, Afonso Pires Miguens e Jacinto Fernandes d'Almeida.

A empregados principais: António Baptista do Espirito Santo, Fernando José Gama, Anibal Octaviano de Andrade, Manuel de Castro Loureiro, Joaquim Heleno Júnior, José Gaspar dos Santos, Mário de Almeida Gil, Pedro de Alcântara Costa, Armando Simões Neves, Nicolau Ramalho, José da Silva, João dos Santos Prates, Joaquim Baptista Cânciao, Francisco Maria Carapinha e Raul Jacinto.

A empregados de 1.^a classe: Carlos Lopes Belo, António Ricardo Ferreira, José Francisco Ferreira, Júlio Augusto Rodrigues, João Inácio Silva, Alberto Matias, Joaquim José Deodato, João Luís Firmino, João Frederico Pires, António de Sousa Guerreiro, Adelino de Carvalho, António José Delgado, Firmo Nogueira Soares, Victor Constantino do Carmo Franco, Mário Folgado, António Humberto Campos Silva, António Ribeiro Nogueira, Victor Rodrigues, Joaquim Simplicio, Mário José de Macedo e Manuel Maria Azevedo Rua Júnior.

A empregados de 2.^a classe: Arnaldo Baptista Pereira, Manuel Esteves Júnior, António Rodrigues dos Santos, José Luís de Sousa, Manuel da Luz, Manuel Gonçalves, David Lopes dos Santos, Humberto Antunes, Joaquim Vicente Júnior, Artur Carlos Figueiredo Pomar, João de Castro Almeida, Joaquim Gonçalves Oliveira, Gil Vicente de Figueiredo Salazar, Alberto Carlos Braga Júnior, Joaquim António Valadas, Arcelino Nogueira Faria, Eduardo de Almeida Fernandes, Fernando Gonçalves, Henrique Sanches de Miranda, Adelfredo Militino Areturus de Sousa, Adelino Lopes de Almeida, Silvestre Lopes Tarouco, João Ervedoso de Matos, António Marques Pinto, Rogério de Carvalho Pinto, Alberto de Carvalho Tittel, José Maurício da Costa Júnior, José António Martins, Manuel António da Silva Leitão, António Rodrigues Soares Júnior, José Pinhão Moutinho de Melo, Henrique Oliver Pereira,

Armando José Macedo, Joaquim Martins Entrudo Júnior, Juvenal Amor Correia Oliveira.

A empregadas de 1.ª classe: Efigénia Rosa Baptista, Joaquina Maria de Sousa Lopes, Belmira Alves Felix, Georgina Adelaide Tavares da Cunha e Emília Napoleão Silva.

A empregadas de 2.ª classe: Águeda Fernandes Soares, Julieta Alice da Cunha Almeida, Vitória de Almeida Governo e Gabriela da Costa Marques.

A fabricante de bilhetes: Jaime Lucas Antunes.

A ajudante de fabricante de bilhetes: José Domingos.

A distribuidor de 2.ª classe: João Inácio Nunes.

A arquivistas de 2.ª classe: José Teixeira, António Nunes, Luís José Lopes e António da Silva Nabiça.

A chefe principal: José dos Santos Pacheco.

A chefes de 1.ª classe: Felix Alberto da Fonseca, Eduardo Santos, António Marques Campos, Lázaro António Afonso dos Santos e José Dionísio Magalhães.

A chefe de 2.ª classe: António Cecílio.

A chefes de 3.ª classe: Carlos José da Costa, António André dos Santos, José Pereira Júnior, José Manuel dos Santos e José Sebastião Guita.

A factores de 1.ª classe: Joaquim Inácio Salvado, Joaquim Augusto Diniz da Silva, António Correia, António Fé Baptista Martins, Manuel Cleto, Eduardo Gabriel Barbosa Malleiro, José Vicente Martins Ferreira e Armando Pascoal.

A factores de 2.ª classe: Virgílio Carlos Machado, João Henriques Correia, Augusto José dos Reis, José da Silva Reis, Herculano da Costa, José Eugénio Olímpio, Simplicio Augusto Nicolau, José Gomes de Sousa, José Pacheco da Cunha, Manuel Gaspar, Manuel da Costa Júnior, Manuel da Costa, Manuel Gonçalves Pedro, Joaquim Nunes, António Gomes Botão, Cristiano Braia Nunes, José Ferreira Neves, António Matoso, Jorge Carlos Ramos, José Bagão Felix, Joaquim Bernardino Gonçalves, António Alves da Silva, António Pereira Mendonça Júnior, Fernando Agnelo Rodrigues, Diniz Duarte Taquenho, António da Fonseca, José Domingos, José João Pedro, Joaquim Constantino e Luís Eduardo Ferreira da Silva.

A escriturários principais: Eduardo Jesus Alexandrino e António de Sousa Pais.

A escriturário de 1.ª classe: Frutuoso dos Santos Filipe.

A encarregado de pôsto: Mário Augusto Teixeira Lemos.

A fiéis de 1.ª classe: Amadeu da Silva Salgueiral, António Madeira, Gregório Gonçalves e António d'Oliveira.

A empregadas de 2.ª classe: Cecília Pestana Correia, Lídia dos Reis Ladeira, Virgínia da Conceição Fernandes, Utilia Westerman Barbosa, Carolina Gabriel Marques e Alice Fernandes Guedes.

A condutores de 1.ª classe: Joaquim Coelho, Joaquim Semião, António Baptista Campos, Manuel Lopes Laranjeira, João Camacho, Manuel Joaquim Pinto, João António e Manuel da Costa.

A condutores de 2.ª classe: Francisco António Índio, Manuel Martins Alvada, Augusto Cardoso, Joaquim Lívio Menezes Queiroz, José Joaquim da Silva e Júlio da Silva Ricardo.

A guarda-freios de 1.ª classe: Júlio Antunes, Jorge Santos Piedade Henriques, Manuel Lourenço, Mário dos Santos.

A guarda-freios de 2.ª classe: José Domingos Patrício, António Barata, António Pina Pacheco, José Lopes Pinheiro, José Maria Rodrigues Parreirão, Ovídio Salvado da Silva, Pedro Cardoso da Silva, Eduardo Pereira, Armando Ferreira Venâncio e João Lapinha.

A revisores principais: Virgílio António de Castro, Dionísio Viegas e Pedro de Freitas.

A revisores de 1.ª classe: Albino Carlos Lázaro e Manuel Marta.

A revisores de 2.ª classe: Manuel Pinto Duarte e Manuel Benjamim dos Santos.

A capatazes de 1.ª classe: Germano Dias da Silva e Luís Alves.

A capatazes de 2.ª classe: António Furtado da Silveira.

A agulheiro principal: Joaquim de Vasconcelos.

A agulheiros de 1.ª classe: Cristóvam Raposo e Alberto Loureiro.

A agulheiros de 2.ª classe: José Loureiro, Valeriano Assunção Coimbra, Joaquim António Reis e José Marques.

A agulheiros de 3.ª classe: Joaquim da Conceição Luz, José Ferreira de Andrade, Francisco de Sousa, Manuel das Neves, João Rodrigues Júnior, António Joaquim Baptista, Joaquim da Cruz, Manuel Marques, Manuel da Silva, Adelino de Ascensão Seleiro, José da Silva, José Pedro de Matos e Joaquim Costa Pereira.

MATERIAL E TRACÇÃO

A sub-chefe de divisão: O Eng.º Pedro Filipe Adeodat de Brion.

A chefe de serviço: O Eng.º Manuel Paiva Couceiro.

A inspector principal: Joaquim José da Costa Júnior.

A chefe de repartição: Manuel Henriques de Melo.

A sub-chefe de repartição: Júlio Cezar Moreira Coelho.

A chefes de secção: Virgílio Augusto Gonçalves da Cruz, António da Silva Sousa e Manuel José de Almeida.

A empregados principais: Newton Augusto Fernandes da Cunha, Jaime Augusto Etur, Deolindo Duarte Soares, António José Moral, Manuel António Capela Bolina, Manuel Garcia Fernandes, António Teixeira Júnior.

A empregados de 1.ª classe: António José da Silva Belém de Oliveira, Carlos Augusto Teixeira de Lemos, Arnaldo Gonçalves, Diaman-

tino Duarte Soares, António Filipe Carreira, António Cosme, José Maria Hermano Baptista, Júlio dos Santos, João Viana, Carlos Lopes de Almeida, Tito Lívio dos Santos Soares e José Augusto Palma Soeiro.

A empregados de 2.ª classe: Augusto Teotónio Furtado de Oliveira, José de Matos, Agostinho de Assunção Carneiro, Joaquim José Soares, António Augusto Ferreira, Carlos Luís Pereira da Gama, Alfredo Gomes da Costa Pinto, António Raul do Nascimento, Fernando Carlos Barros Henriques, Justino Carvalho Viana, António Alves Dias Leite, Filipe Inácio Bonito de Oliveira e Voltaire Florido Nuno.

A empregadas de 1.ª classe: Rosalina Amélia Poitout e Hermínia Gonçalves Ferreira.

A escriturários de 1.ª classe: João Lopes, João Capão Júnior, Carlos Cotafo Condeço e José Rodrigues Lopes Loureiro.

A escriturários de 2.ª classe: José Gaspar Pinto Correia, Belmiro Rodrigues, Fernando Pereira Dias, Augusto da Costa e Manuel Martins.

A agente técnico: Manuel Martins Júnior.

A desenhadores de 2.ª classe: Joaquim Rafael de Almeida, Eduardo Gonçalves e Jorge Furtado Gonçalves.

A desenhador copista: Augusto Diniz da Silva.

A arquivista de 1.ª classe: Joaquim da Cruz.

A arquivista de 2.ª classe: Joaquim Gonçalves Calhim.



Grupo do pessoal da Oficina de Material Circulante de Coimbra B.

A distribuidores de 1.^a classe: Manuel Rodrigues e Merciano Farias.

A distribuidores de 2.^a classe: António Simões de Carvalho, António Ventura Gomes e Simão Mendes Salgueiro.

A chefe de depósito: Ernesto Duarte e Silva.

A sub-chefes de depósito: Francisco da Costa Pontes, José Maria Monteiro e João Contento Victório.

A vigilantes: António Joaquim, Jorge da Silva Alfaro e José Luciano Nabais.

A contramestre de 1.^a classe: Joaquim Eduardo da Costa.

A contramestre de 2.^a classe: Manuel da Guia.

A revisor de material de 3.^a classe: José de Lemos.

VIA E OBRAS

A engenheiro adjunto: O Eng.^o António Esteves de Mendonça.

A chefe de repartição principal: António Rodrigues Malta.

A chefe de repartição: Alfredo R. Almeida.

A chefe de secção: Raul Mário de Sena Magalhães.

A empregados principais: José Raul Correia, António S. Ramos, José J. Moreira, João F. Silva Vieira.

A empregados de 1.^a classe: Henrique Pina Correia, Henrique Santos, Octavio S. Homem, João Ramos, José M. Rodrigues de Pinho, José S. Ferreira, Alfredo Rodrigues, Jorge Gavicho, José B. Viana Bastos.

A desenhador de 2.^a classe: Eufélio Simões.

A empregados de 2.^a classe: João Carlos Leiria, Fernando M. A. Silva, Diamantino Dias, António C. Pereira, Aduindo C. Quintas, Artur R. D. Neves, José Pita Pires, Verotídio R. Garcez, Manuel dos Santos, José da Silva Ribeiro, Manuel da Cruz, Vitor M. Pinto, Joaquim D. Sena, Tomás F. Antunes, Florêncio Rodrigues, Pompeu P. Antunes, Matias A. Monteiro, José G. Tapada, Eduardo P. Vicente, Albertino A. S. Sá, Manuel V. Gonçalves, José Gama Carvalho, Jorge Sá Chaves, Vasco A. Rei, Daniel Ferreira, Luís R. Dias, Rafael M. Asseiceiro, Augusto Henriques, António Ferreira, António Augusto, Pedro Mira Coelho, Américo D. Janarra, José S. Henriques, Henrique P. Santos, António R. Ferrão, José da

Costa Cabral, João L. Pisa, Sebastião Correia, Olindo P. Marmota.

A fieis de 1.^a classe: Agostinho P. Louro, Manuel da Santa, Simão D. Churro.

A chefe de lanço de 2.^a classe: Manuel Tomás.

A chefes de distrito: Arménio Cunha, José Miguel, António Gonçalves, José António Cuco, Joaquim Marques.

A sub-chefes de distrito: João Courelas, Manuel J. Lopes, Eudócio dos Santos, Clemente Marques, Rui Matias A. Costa, Joaquim J. Brito e João V. Santos.

Nomeações

Mês de Janeiro

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 7.^a Secção: Dr. Adriano Vieira Pimenta.

EXPLORAÇÃO

Factores de 3.^a classe: Joaquim Duarte dos Santos, Luís António, João da Costa Ferreira, José Matos Fernandes, Armando Pereira Pires, Apolinário Ramos, José Santana Henriques, Adriano da Graça Patoilo, Joaquim da Conceição Miranda, Martinho António Cardoso, António Denis, Carolino Garção, António Afonso de Sales, Oscar Hermes Penha Delca, Francisco Dias Calado e César Rodrigues Martins.

Guarda-freios de 3.^a classe: Francisco Neves Correia, João Luís dos Santos, José Mateus Lázaro, José Pinto Pinheiro, José Mendes de Oliveira, Joaquim Martins, Luís Mendes Vasconcelos e Teodoro da Costa Ratão.

Revisores de 3.^a classe: José Duarte Parreira Júnior, Joaquim Leite Vinheiras e João Maria Vilela da Mota.

Engatadores: Agostinho Pinto, Manuel Pereira Macedo e António Júlio Rodrigues.

Guardas: José Ferreira Diogo, Arnaldo Augusto Pedrão e Francisco da Graça.

Carregadores: Celso da Fonseca Andrade, Joaquim Bernardo Carvalho e Vicente de Sousa Pimenta.

VIA E OBRAS

Desenhadores-copista: Joaquim Lopes Chaves e Augusto António Lopes.

Readmissões

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Enfermeiro de 3.^a classe: Alfredo Lourenço Soares.

Reformas

Mês de Dezembro

EXPLORAÇÃO

Porfírio José do Amaral, Revisor principal.

Mês de Janeiro

DIRECÇÃO GERAL

Eng.^o Fernando de Carvalho Morais de Almeida, Chefe de Serviço Adjunto.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Dr. Delfim Pinheiro, Médico da 7.^a Secção.

Dr. Manuel X. V. Carvalho, Médico da 42.^a Secção.

Marco António Montauray do Nascimento, Chefe de Repartição.

EXPLORAÇÃO

Lourenço Caldeira da Gama Lôbo Cayolla, Chefe de Serviço Adjunto.

O *Boletim da C. P.* não pode, sem ingratidão, deixar de destacar nesta coluna, o nome dêste seu assíduo colaborador, jornalista e escritor distinto, bem conhecido no nosso meio intelectual.

São da sua autoria muitos dos artigos publicados nesta revista.

O *Boletim da C. P.* aproveita esta oportunidade para expressar mais uma vez, ao Snr. Lourenço Cayolla a sua gratidão pela preciosa colaboração que lhe ficou devendo.

Domingos Dias dos Santos Nunes, Empregado de 2.^a classe.

José Albino, Chefe de 1.^a classe.

Bernardino Marques, Encarregado de posto.

Aires Cabral, Fiel de 2.^a classe.

Eulália Salazar Freire Soares Parente, Empregada de 2.^a classe.

MATERIAL E TRACÇÃO

António Jorge Libório, Sub-Chefe de Depósito.

Carlos Januário, Maquinista de 1.^a classe.

Henrique Pinto da Silva, Fogueiro de 1.^a cl.

António de Almeida, Pintor.

VIA E OBRAS

António dos Santos Esperança, Contra-mestre de 1.^a classe.

Mudanças de categoria

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Para:

Empregado de 2.^a classe: O apontador de 1.^a classe, Alfredo Marques.

EXPLORAÇÃO

Para:

Empregado principal: O chefe de 3.^a classe, Augusto Monteiro Valente.

Empregados de 3.^a classe: Os factores de 2.^a classe. João José de Brito Abrantes, Manuel Vaz da Cruz, António Ferreira Campos e Augusto Pires Ribeiro.

Guarda: O agulheiro de 3.^a classe, Francisco Alves de Brito.

Guarda de P. N.: O agulheiro de 5.^a classe, Manuel da Fonseca.

Serventes: Os carregadores, Armando de Almeida e Artur Pais de Almeida.

VIA E OBRAS

Para:

Empregado de 1.^a classe: O recebedor de materiais de 1.^a classe, Joaquim dos Santos.

Escriturário de 3.^a classe: O apontador de 2.^a classe, António C. Oliveira Araújo.

Empregados de 3.^a classe: Os fiéis de armazém de 1.^a classe, Valério D. Lopes, Manuel Lúcio Cordeiro e Artur Mário Lopes.

Escriturários de 3.^a classe: Os fiéis de armazém de 2.^a classe, Herculano J. Afonso, Acácio D. Batista e José Custódio dos Santos.

Falecimentos

Mês de Janeiro

EXPLORAÇÃO

† *Justino da Rocha*, Guarda-freio de 2.^a classe na 4.^a Circunseriçãõ.

Admitido como carregador eventual em 13 de Março de 1917, foi nomeado carregador em 16 de Abril de 1919 e promovido a guarda-freio de 2.^a classe em 1 de Fevereiro de 1928.

† *Manuel Duarte*, Agulheiro de 2.^a classe em Braço de Prata.

Admitido como carregador em 25 de Outubro de 1900, foi promovido a agulheiro de 2.^a classe em 21 de Julho de 1930.

Em 1910 foi gratificado por bons serviços prestados.

† *Manuel da Silva*, Carregador em Lagos.

Admitido como carregador auxiliar em 20 de Dezembro de 1915, foi nomeado carregador em 29 de Outubro de 1919.

† *Luis Maria Ribetro*, Faroleiro em Lisboa-P.
Admitido como limpador de máquinas em 8 de Outubro de 1894 passou a faroleiro em 25 de Agosto de 1910.

† *António Rosa*, Guarda em Lisboa-P.
Admitido como guarda em 3 de Abril de 1905.
Foi gratificado várias vezes por bons serviços prestados.

† *Venâncio António Nunes Correia*, Guarda em Vila Viçosa.

Admitido como suplementar em 13 de Maio de 1928, foi nomeado guarda em 21 de Janeiro de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *João dos Santos*, Limpador de máquinas, da Reserva de Lisboa.

Admitido como limpador suplementar em 7 de Novembro de 1917.

† *José Joaquim Aires Lourenço*, Limpador de máquinas no depósito de Alfarelos.

Admitido como limpador suplementar em 3 de Outubro de 1923.

† *João António da Conceição*, Limpador de máquinas no Depósito de Entroncamento.

Admitido como limpador suplementar em 23 de Fevereiro de 1922.

† *José Geraldês Farinha*, Limpador de máquinas no Depósito de Entroncamento.

Admitido como limpador suplementar de carruagens em 6 de Janeiro de 1920.

VIA E OBRAS

† *Manuel Leitão*, Chefe do distrito n.º 67.

Admitido em 26 de Dezembro de 1898, foi promovido a sub-chefe de distrito em 26 de Janeiro de 1902 e a chefe de distrito em 26 de Fevereiro de 1903.



† Justino da Rocha
Guarda-freio de 2.^a classe



† João dos Santos
Limpador de máquinas



† José Geraldês Farinha
Limpador de máquinas



† Venâncio A. Nunes Correia
Guarda