



C.P.

BOLETIM

BOLETIM DA C. P.

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

O 1.º prémio da lotaria de 25 de Maio último coube ao n.º 3149 que pelo *Boletim da C. P.* n.º 71 tinha sido atribuído ao colaborador *Sancho Pança*. Felicitações ao distinto charadista.

No trimestre corrente Julho-Setembro a obra a disputar será o *Dicionário prosódico de Silva Bastos*.

QUADRO DE DISTINÇÃO

Visconde de Cambolh, 9 votos — Produção n.º 18

QUADRO DE HONRA

Mefistófeles, Britabrantes, Sancho Pança, Galeno, Lunar, Dalton, Nazi e Tupin

QUADRO DE MÉRITO

Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Marquês de Carinhais, Roldão, Fred-Rico, Veste-se e Otrebla (23), Labina e Alenitnes (21)

Soluções do n.º 71

1 — Século-selo, 2 — Sóbole-sole, 3 — Concerto-conto ou contrato-conto, 4 — Hegira-hera, 5 — Vitela-vila, 6 — Emiliano, 7 — Acerra, 8 — Rebo, exul, bufo, Olof, 9 — Do peixe a pescada e da carne a perdiz, 10 — Embolia, 11 — Segunda ou sétima, 12 — Coscorrinho, 13 — Quebra-cabeça, 14 — Lascar, 15 — Inhenho, 16 — Xicaca, 17 — Pyxide, 18 — Matamoir, 19 — Lata, 20 — Catacego, 21 — Machimbombo, 22 — Rédea, 23 — Cubata, 24 — Ventosa, 25 — Pega-pegão.

Biformes

1 — A-fim-de se proceder ao *exame dos sinais que diferenciam os cavalos*, foi-lhes passada revista — 3.

Terco

2 — Tive de usar de *repressão* para comprar um *número determinado de alqueires de sal*, nas marinhas — 2.

Terco

3 — Quando oiço o *sino pequeno* sinto-me feliz e alegre — 3.

Tupin

Maçada ferroviária

4 — Formar o nome de um apeadeiro com as letras da seguinte frase:

MINHA CASA

Rádio

5 — Em losango

Consoante	•
Altar	• •
Respeito	• • •
Usado	• • •
Juízo	• • •
Vasto	• •
Vogal	•

Conde de Phenix

6 — Em quadrado

Censura	• • •
Obrigação	• • •
Papagaio pequeno	• • •
Cálculo aproximado	• • •

Galeno

7 — Logógrafo

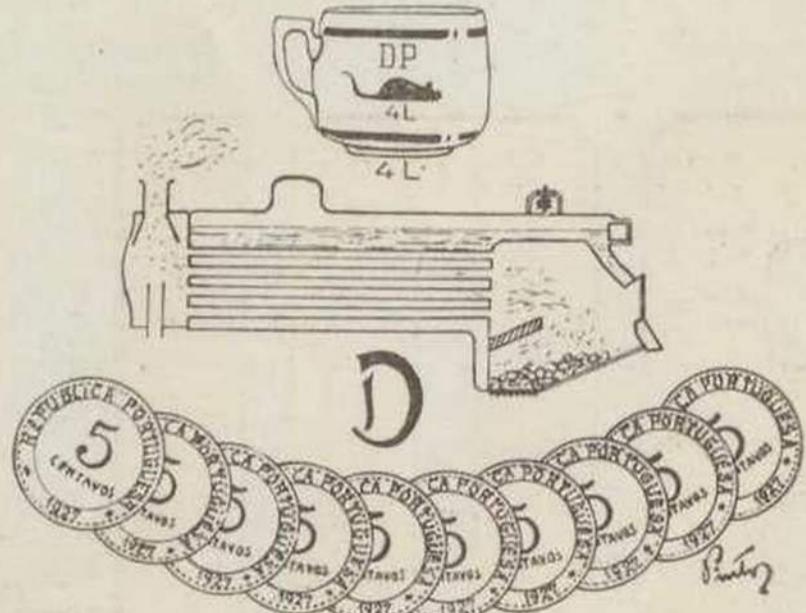
(A *Sancho Pança*, saudando)

Tive um dia certo amor
Por uma estranha «mulher» — 5-3-8-7
Qu'era bela sem favor — 9-1-8-5
E ama-la era mister

Estranha sim, até sonsa,
Pois lidava com um «homem» — 2-6-4
Como uma espécie de onça
A quem as fúrias consomem.

Galeno

8 — Enigma figurado



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Caminhos de Ferro e Automóveis. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Conferências de higiene social. — Consultas e Documentos. — As grandes velocidades nos caminhos de ferro alemães. — O Cortejo do Trabalho. — Grandes festas no Entroncamento a favor da Caixa Escolar e Cantina da Escola Camões, da C. P. — Pessoal.

Caminhos de Ferro e Automóveis

— Sua cooperação —

Pelo Sr. Eng.^o Francisco Ramos Coelho, Chefe da Divisão, adjunto à Direcção Geral

(Conclusão)

4) — As medidas necessárias para, tanto quanto possível, pôr os caminhos de ferro e os automóveis nas condições legais e económicas indispensáveis a uma eficaz cooperação daquêles dois meios de transporte, são sobretudo de natureza governamental. Essas medidas são:

a) — modificar, no sentido de ser devidamente atenuada e limitada, a obrigação de transportar que hoje compete ao caminho de ferro;

b) — atenuar o regimen de tarifas ferroviárias, dando-lhes a indispensável maleabilidade a fim de elas poderem adaptar-se às circunstâncias que fôrem ocorrendo, e permitindo que essa adaptação se possa fazer com rapidez e no momento em que seja aconselhável;

c) — estabelecer, para os transportes automóveis, prazos para a entrega das mercadorias e responsabilidade por extravios e avarias;

d) — admitir — como sucede na Alemanha —

o princípio causal, pelo qual, quando se trate de novas instalações nos locais onde se verifique contacto ou interferência entre os dois meios de transporte, as despesas a fazer por este facto sejam de conta do caminho de ferro ou da estrada conforme a entidade que lhes deu motivo;

e) — à semelhança do que sucede com o impôsto ferroviário cobrado sobre o tráfego, quer de passageiros quer de mercadorias, que se utiliza dos caminhos de ferro, compensarem os transportes automóveis — também quer de passageiros quer de mercadorias — por meio de um impôsto, uma parte importante das despesas feitas pelo Estado com a construção, reparação e conservação das estradas, procurando-se, é claro, que o produto desse impôsto corresponda, tanto quanto possível, à parte daquelas despesas que devem ser atribuídas ao automobilismo.

f) — limitar, para os transportes automóveis, a liberdade individual tanto no tráfego de passageiros como no de mercadorias por conta de terceiros, pela adopção, pelo menos em parte dos casos, do regimen de concessão por tempo determinado, à semelhança do que acontece com os caminhos de ferro.

* * *

5) — Alguma coisa tem neste sentido sido feita em Portugal, não obstante ainda se estar longe de conseguir o justo equilíbrio das condições económicas e jurídicas de funcionamento dos dois meios de transporte necessário para uma boa cooperação dos mesmos. Nesse sentido há que prosegui, e, se as medidas a tomar representarem alguns sacrifícios para a indústria dos transportes automóveis, não deve esta perder de vista que a bem ordenada cooperação ou coordenação de serviços que se tem em vista, e para a qual devem convergir todos os esforços, lhe abre vastos horizontes para o seu desenvolvimento, sobretudo logo que se realizem as grandes reparações e o complemento da construção da rede de estradas municipais conforme há pouco anunciou o Sr. Presidente do Conselho, trabalhos êsses que, com vantagem para todos — automóveis, caminhos de ferro e tantas regiões ainda hoje tão mal servidas de transportes — permitirão estender a toda a parte menos acessível do país a sua benéfica influência.

Publicado, em 31 de Maio de 1930, o Decreto n.º 18:406 aprovando o Código da Estrada que, com algumas modificações posteriormente introduzidas, se acha em vigor, foi mais tarde, por portaria de 15 de Abril de 1931, nomeada pelo Governo uma Comissão encarregada de proceder ao estudo da regulamentação dos transportes em automóveis pesados e à sua conjugação com os transportes ferroviários, a-fim-de — como se dizia no Decreto n.º 22:604 de 31 de Maio de 1933 — ser publicado um diploma fixando «as normas de conjugação dos transportes por caminho de ferro e por estradas, disciplinando a sua concorrência ou promovendo a sua colaboração, com o intuito de

obter o regimen que mais convenha ao interesse nacional...»

Baseado no relatório dessa Comissão, foi, em 22 de Junho de 1933, publicado o Decreto n.º 22:718 aprovando o «regulamento especial de transportes em automóveis pesados», com que o Governo teve em vista ditar as bases de conjugação dos dois meios de transporte em questão, confiando que «no futuro, da sua acção combinada, resultem vantagens efectivas para a economia da Nação» e acrescentando ainda: «nessa conjugação visa-se, essencialmente, definir os campos de acção próprios de cada um daquêles meios de transporte, facilitando o estabelecimento de carreiras automóveis e a sua expansão, sempre que elas constituam elementos de ligação das regiões que servem com a rede ferroviária ou que as sirvam em condições de manifesta superioridade, e pelo contrário, dificultando a sua exploração, sempre que disso resulte concorrência comercial ao caminho de ferro em prejuízo da economia da Nação».

Este Decreto foi mais tarde, em 24 de Janeiro de 1934, substituído pelo n.º 23:499 que não altera aquêle na sua essência, e que, por sua vez, sofreu ainda algumas modificações pela portaria n.º 7:945 de 8 de Dezembro de 1934.

Por outro lado, em 22 de Junho de 1933, foi publicado o Decreto n.º 22:716 regulando a liquidação e cobrança do impôsto de camionagem que, depois, sofreu também algumas modificações pelo n.º 23:498, de 24 de Janeiro de 1934.

Não há dúvida de que estas disposições legais vieram estabelecer uma certa ordem, coibir certos abusos e que, da sua execução, derivaram modificações importantes na situação recíproca dos dois meios de transporte que estamos considerando.

Tais modificações corresponderiam, porém, àquilo que, segundo as transcrições atrás feitas, o Governo declarava pretender alcançar com a publicação das medidas acima citadas?

A-pesar-da judiciosa classificação que o Decreto 22:718, e depois o 23:499 que o substituiu, fizeram das carreiras automóveis — em *regulares e eventuais*, aquelas em *independentes e interferentes* segundo o seu aspecto económico e comercial em relação ao caminho de

ferro, e, ainda, estas últimas em *afuentes*, *complementares* e *concorrentes*, conforme se dirigem a estações ferroviárias, são estabelecidas pelas empresas de caminhos de ferro em substituição de trôcos dêstes, ou servem localidades já servidas pelo caminho de ferro — ; a pesar-das vantagens que, com relação ao pagamento do impôsto de camionagem, são concedidas às carreiras independentes e *afuentes* — pagando aquelas 75 %, e estas 40 % depois de já terem pago só 25 %, não se comprehendendo bem qual a razão desta alteração — ; a pesar-das restrições quanto ao transporte de mercadorias, que é absolutamente proibido nas carreiras *concorrentes*; a pesar-dos limites estabelecidos para as tarifas dos transportes automóveis e do seu agravamento, em certos casos, relativamente às do caminho de ferro ; a pesar, finalmente, de se ter bem definido o regimen de concessão de carreiras, regulado os itinerários, horários, etc., e de se ter estabelecido a preferência às empresas ferroviárias que exploram linhas férreas na zona de novas concessões ; o que é certo é que as disposições legais em vigor estão longe de representarem uma satisfação ao referido inicialmente no citado Decreto 22:718, quando nêle o Governo diz ser o regulamento dos transportes em automóveis pesados resultado dos trabalhos de uma Comissão nomeada para proceder à *conjulação* dos transportes automóveis e ferroviários.

Por outro lado, não foram, simultâneamente e pelo que diz respeito aos primeiros, tomadas quaisquer medidas tendentes a atenuar e limitar a obrigação de transportar, e à modificação do regimen de tarifas dando-lhe a maleabilidade que hoje é indispensável, medidas estas duas que, conforme acentuámos atrás, são de capital importância.

Pode afirmar-se que o resultado da vigência do regulamento acima referido tem sido muito mais unilateral do que bilateral, ao contrário do que certamente se teve em vista, isto é, em vez de se alcançar uma *conjulação* que representasse um benefício para ambos os meios de transporte, o que, na realidade, se alcançou, foi um benefício para a indústria dos transportes automóveis, sem qualquer benefício sensível para o caminho de ferro.

Com efeito, a regulamentação veio *por ordem* nos sectores da camionagem, consolidando a posição desta à custa do desaparecimento dos seus elementos mais fracos e, por isso, condenados. Por esta forma, o caminho de ferro — defrontando-se, anteriormente, com elementos em geral enfraquecidos pela luta de concorrência que êstes travavam entre si, luta que em parte os conduzia a uma situação miserável e os aniquilava — passou a ter hoje na sua frente competidores consideravelmente mais bem organizados e fortes, o que será uma vantagem quando se atingir um regimen de franca cooperação, mas que é uma desvantagem enquanto as medidas adoptadas não fôrem, como vimos que não são, suficientes para se atingir tal regimen.

O assunto não pode, pois, ser considerado como arrumado por parte do Estado. É necessário que êle seja novamente examinado com um espírito prático baseado nos resultados da experiência dêste período já decorrido, ainda que relativamente curto, e que um novo regulamento seja elaborado por forma a, eficazmente, se propôr alcançar a *conjulação* dos dois sistemas de transporte.

* * *

6) — Não só, porém, de providências legislativas ou governamentais se deve esperar uma melhor cooperação da estrada com o carril.

Pelas próprias empresas de caminhos de ferro podem e devem ser postas em prática várias medidas contribuindo para aquêle objectivo.

Essas medidas podem revestir várias fórmas, como sejam :

a) — fazerem os caminhos de ferro, por sua conta própria e com material seu, carreiras automóveis ;

b) — fazerem os mesmos caminhos de ferro concessões a empresas particulares, estabelecendo-lhes um regimen de garantia que lhes permita cobrir as suas despesas e fiscalizando o seu funcionamento ;

c) — celebrarem contratos com empresas particulares de camionagem, para um serviço com-

binado com o caminho de ferro entre diversas das suas estações e localidades que por estas podem ser servidas;

d) — constituição, pelas administrações ferroviárias, de sociedades auxiliares que, por si próprias, assegurem os serviços automóveis na zona das respectivas rês, ou dando-as por concessão, sob sua fiscalização, a outras empresas já existentes.

Destas quatro modalidades, sabemos que as empresas ferroviárias portuguesas — em especial a C. P. — têm posto em prática a designada por *c*), sendo já considerável o número de contratos estabelecidos com camionistas, bem como o número de estações de ligação e de localidades servidas num percurso total por estradas que já anda à roda de 1.000 quilómetros.

Em várias destas localidades, acham se estabelecidos despachos centrais fazendo serviço combinado com todas as linhas, e em Lisboa e Pôrto, também por intermédio de empresas particulares, está organizado o transporte a domicílio, de modo que se assegura assim, entre aquelas duas cidades e graças à cooperação dos dois meios de transporte, o serviço de *porta a porta*.

Também a C. P., recorrendo a combinações ou contratos eventuais com camionistas particulares, tem organizado excursões mistas a várias regiões e localidades, excursões que têm sido muito do agrado do Públiso.

Das outras modalidades atrás indicadas, a primeira não gosa de muito favor entre as empresas ferroviárias, as quais preferem evidentemente a *4.º — d)* — isto é, o recurso a sociedades auxiliares ou especiais, ou mesmo, em alguns países e com relação ao serviço de passageiros, às Administrações dos Correios, como, por exemplo, sucedeu na Alemanha e sucede presentemente na Suíssa onde, em 1929, somavam já cerca de 4.000 quilómetros as suas carreiras de autocarros, e onde todas as estações importantes de caminho de ferro e cerca de 200 estações postais constituam uma rede de serviços directos permitindo a fácil e cómoda circulação de passageiros e de bagagens entre as duas rês, ferroviária e postal.

Foi a Suíssa um dos primeiros países que,

pela Administração dos Caminhos de Ferro Federais, tomou a iniciativa de organizar uma grande emprea, conhecida pela designação de «Sesa» (Suisse Express S. A.), da qual, além dos referidos caminhos de ferro, participam mais 30 companhias particulares, e em cuja administração entram delegados dos caminhos de ferro, da camionagem, das grandes associações económicas e das agências de expedição.

Cabe a esta emprea o encargo de dar o máximo desenvolvimento à colaboração entre o caminho de ferro e o automóvel nos tráfegos de passageiros e de mercadorias, e de, ao mesmo tempo, explorar quaisquer outras empresas relacionadas com aquêles transportes, sendo ineável que, mercê da sua acção, a cooperação entre a estrada e o carril já não se encontra, na Suíssa, na fase das tentativas.

Pode fazer-se uma ideia da sua acção dizendo que, em 1930, a sua vasta rede de transportes se estendia a 258 estações ferroviárias e a 515 localidades não servidas por via férrea, sendo tais serviços assegurados por contratos entre a «Sesa» e várias empresas particulares de camionagem.

São importantíssimos os serviços que assim têm sido prestados à economia suíssa, por isso que — beneficiando os caminhos de ferro pelo tráfego que lhes faz afluir e por afastarem os automóveis de serviços seus concorrentes — têm igualmente beneficiado numerosas regiões do país que ainda se achavam mal servidas de comunicações.

E' ainda de notar que a «Sesa» aplica tarifas módicas e toma, para com as mercadorias, responsabilidades iguais às do caminho de ferro.

E', pois, um valiosíssimo e verdadeiro instrumento de conjugação da estrada com o carril.

Em outros países, organizações idênticas desempenham iguais funções, como são: na Holanda, a «Ato» (Allgemeene Transport Onderneming); na Itália, a «Int» (Instituto Nazionale Transporti); na Hungria, a «Mavart».

Na Inglaterra, o serviço de camionagem de mercadorias é feito directamente pelas empresas ferroviárias, e em França, nas principais

redes, sociedades auxiliares têm a seu cargo a colaboração do automóvel com o caminho de ferro, exercendo a sua acção no tráfego de passageiros em regiões notáveis sob o ponto de vista turístico.

Por outras formas, e também por iniciativa das empresas ferroviárias, tem sido efectivada a conjugação dos dois meios de transporte em questão. Queremos referir-nos à resolução, tomada já em bastantes circunstâncias em países estrangeiros, de encerrar estações em troços de vias férreas em que o tráfego cai abaixo de certos limites, substituindo o serviço ferroviário por serviço automóvel ou na totalidade ou só para passageiros, ou, então, de auxiliar o tráfego em certas zonas muito sobrecarregadas com a execução simultânea de serviços automóveis.

Também o emprêgo de «arcazes» (*containers*), que tem sido facilitado e desenvolvido pelas empresas ferroviárias de vários países, muito contribui para a conjugação dos dois meios de transporte, por isso que, retiradas essas grandes caixas de sobre os vagões e postas em caminhões, ou vice-versa, podem assim ser transportadas de porta a porta.

Por fim, referir-nos-emos ao caso das passageiros de nível, cuja supressão, substituição, ou sinalização tanto preocupam as administrações de caminhos de ferro e de estradas, não só pelos embaraços que as ditas passagens causam à circulação, como também pelos numerosos e desastrosos acidentes que se estão sucedendo com notável freqüência, devidos muitas vezes, é certo, a precipitação e imprudência dos condutores dos automóveis.

Sendo os trabalhos acima referidos provocados geralmente pelo extraordinário desenvolvimento do automobilismo, será justo que as respectivas despesas ou, pelo menos, parte delas, fiquem a cargo da estrada e, portanto, indirectamente, dos transportes automóveis, o que não é mais do que a aplicação do «princípio causal» aíaz mencionado.

Notaremos, finalmente, que uma magnífica contribuição — ainda que de outro género — de conjugação entre os transportes automóveis e os caminhos de ferro seria o não quererem eles levar essa conjugação até ao ponto de preten-

derem passar ambos simultaneamente nos mesmos pontos — as passagens de nível — com o perigo de originarem às vezes muito lamentáveis acidentes.

CONCLUSÕES

7) — O Congresso, convencido de que, em matéria de transportes por estrada e por caminho de ferro, o interesse nacional reclama, acima de tudo, uma racional e bem equilibrada conjugação de ambos permitindo entre eles uma justa repartição do tráfego, o que supõe a sua existência em condições aproximadamente idênticas, sob o ponto de vista económico e jurídico, emite o voto de que:

1.º) — as disposições legais em vigor — nomeadamente o Regulamento de transportes em automóveis pesados aprovado pelo decreto 23:499 — não atingiram aquêle objectivo senão em muito reduzida medida, tornando-se necessário que, pelo Governo e aproveitando-se a prática já adquirida, seja promovida a elaboração de um novo regulamento com o qual se alcance eficazmente o referido objectivo;

2.º) — nesse novo regulamento, devem ser especialmente consideradas as medidas tendentes a estabelecer não só o «princípio causal» tal como foi definido anteriormente, como também prazos para entrega das mercadorias e responsabilidade por avarias e extravios por parte dos transportes automóveis;

3.º) — conjuntamente com o novo regulamento, devem ser publicadas disposições no sentido de atenuar e limitar a obrigação de transportar por parte do caminho de ferro, bem como no de modificar o regimen de tarifas dêste, de forma a dar-lhe a maleabilidade e a prestesa de modificação de que gosam os transportes automóveis;

4.º) — é de desejar que as Companhias de caminhos de ferro tomem a iniciativa da criação de uma empresa auxiliar no género da «Sesa» ou de outras idênticas, ou, não sendo isso possível, que desenvolvam, tanto quanto possa ser, os serviços combinados com a camionagem por

meio de contratos com indivíduos ou empresas particulares;

5.º) — é de aconselhar o desenvolvimento do uso dos «arcazes» (containers);

6.º) — convém que as empresas ferroviárias estudem a conveniência e a possibilidade da supressão de alguns troços de via férrea e a sua

substituição por carreiras automóveis nos casos em que tal medida seja de aconselhar;

7.º) — convém não perder nunca de vista a grande conveniência que há em reduzir o mais possível o número das passagens de nível.

Lisboa, 22 de Abril de 1935.

CONCURSO
DE FOTOGRAFIAS
DE 1935



Fragatas
no
Tejo



Foto. do Snr. Manuel Gonçalves,
empregado de 2.ª classe dos
Serviços Gerais da Explora-
ção.

Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

ARTIGO 28.^º

(Continuação)

É muito perigoso:

7.^º — Suspender-se dos tirantes das tesouras dos vagões (Fig. 38) e sentar-se nos estribos deixando as pernas caídas (Fig. 39).

8.^º — Colocar-se durante as manobras nos

estribos das locomotivas e veículos em movimento a não ser que esteja sólidamente agarrado (Fig. 40) e subir para os estribos quando a máquina ou os veículos não estiverem parados.

9.^º — Atravessar as vias à frente das locomotivas em andamento ou entre dois ramos de material em movimento ou ainda passar por detrás de uma máquina ou de um comboio que vai pôr-se em marcha.

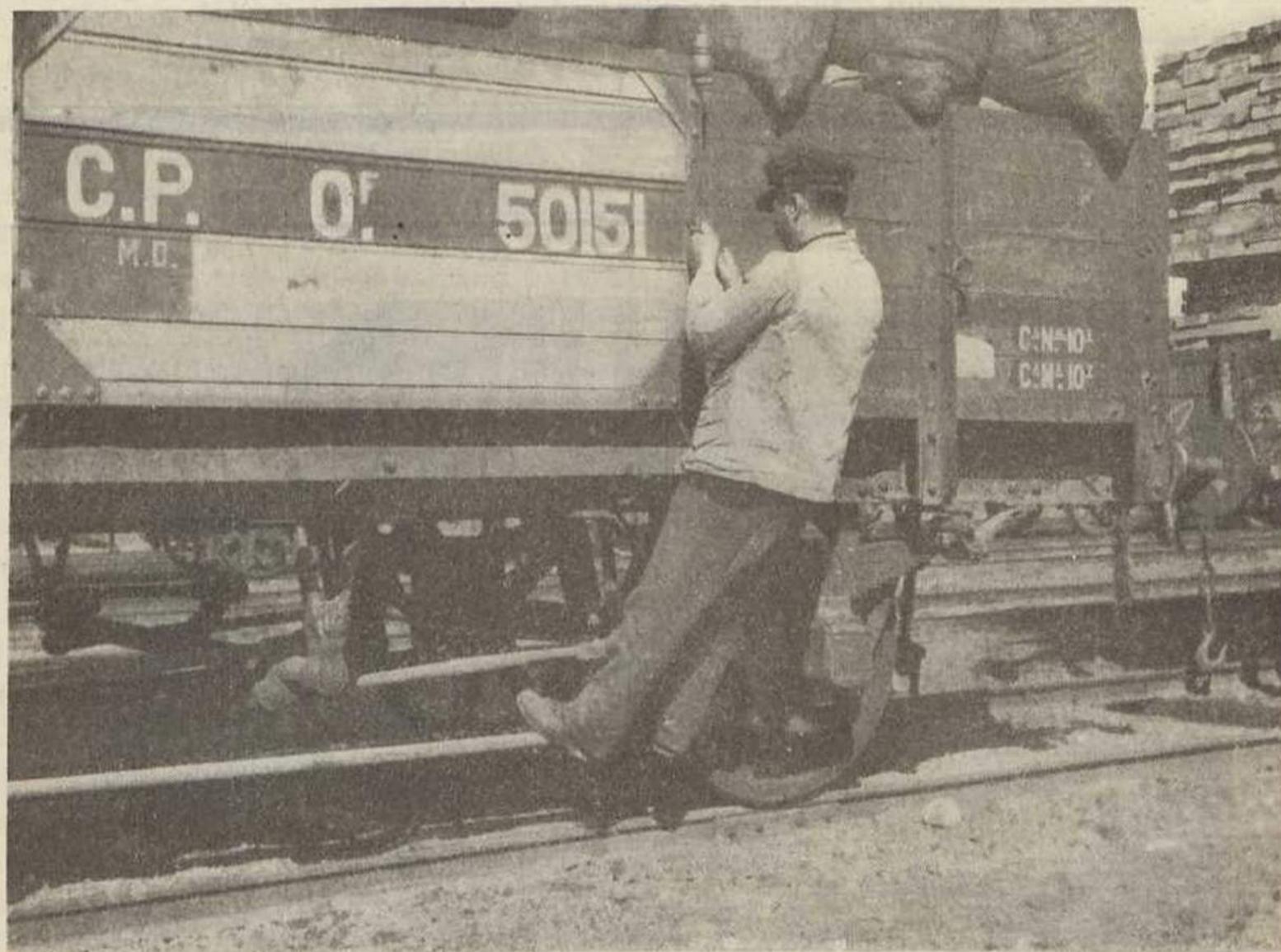


Fig. 38

É perigoso

suspender-se dos tirantes das tesouras dos vagões. Pode escorregar e ser colhido pelo rodado



Fig. 39

É perigoso

sentar-se nos estribos deixando as pernas pendentes. Arrisca-se a ser colhido por qualquer obstáculo

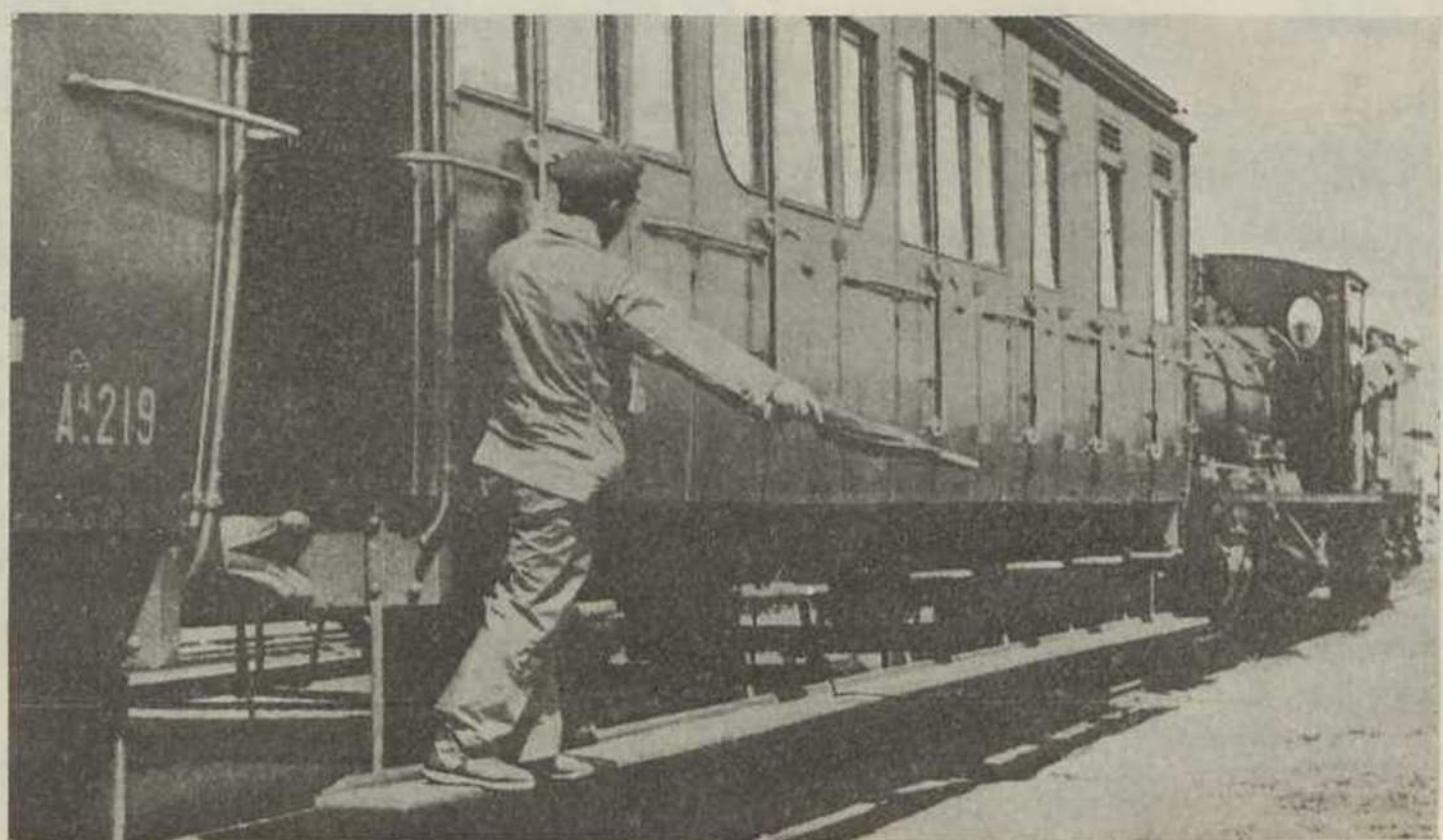


Fig. 40

Deve-se

circular num estribo, estando sólidamente agarrado a um varão ou corrimão do veículo

Conferências de higiene social

A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

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

CONVIDADO pelo meu ilustre Chefe de serviço, o Ex.^{mo} Snr. Dr. Carlos Lopes, para fazer uma conferência ao pessoal da Companhia, acedi, sem sequer reparar nas graves responsabilidades que, naquèle momento, assumira perante Sua Ex.^a e perante mim próprio. A velha amizade que dedico ao ilustre médico — nascemos na mesma terra e fizemos a nossa formação intelectual na mesma Universidade — inibiu os meus reflexos de defesa que, noutras circunstâncias, tenho a certeza, não me teriam falhado. É esta a razão por que estou aqui menos confiado em mim próprio que Sua Ex.^a, que não só me convidou, mas ainda levou a sua gentileza a associar o meu nome ao de três médicos muito ilustres e assim justamente considerados entre nós e fora do nosso meio.

Não estou a lisongear ninguém. Se há alguém lisongeado sou eu, que fui empurrado para a primeira fila, e cá me encontro, procurando um difícil equilíbrio, amparando-me aqui... segurando-me acolá... enfim, e para encurtar razões... «tenho bilhete de 3.^a classe e vou viajar em primeira!!!».

Depois o meu Chefe disse-me: — «Você é meio filósofo — o seu assunto será, portanto, «Civilização e Higiene». Ainda maior foi o meu espanto.

Tive a impressão de que, diante de mim, se erguia uma grande montanha, permita-se-me a imagem infantil e filosófica — os filósofos e as crianças são às vezes muito parecidos — e que eu tinha de guiar uma numerosa caravana de alpinistas para as mais altas cumiadas, onde o sol brilha em todo o seu esplendor sobre a pureza das neves eternas. Difícil problema tinha diante dos meus olhos! Ainda se os outros, os meus ilustres colegas que vão fazer, êsas, verdadeiras conferências, fôssem à minha frente, eu iria, manhosamente, marcando os

seus pontos de referência e o meu trabalho seria seguir passo a passo o caminho por êles já trilhado. Um, o ilustre clínico Prof. Dr. Cancela de Abreu, falará de «Alcoolismo»; outro, o distinto tisiologista Dr. Pacheco de Miranda, de «Tuberculose», e um outro, o Snr. Dr. Craveiro Lopes, sifilígrafo de categoria, de «Sífilis». Ora, a verdade é que Tuberculose, Alcoolismo e Sífilis são os grandes flagelos sociais que maiores resistências oferecem à marcha da civilização, sobretudo pela sua misteriosa acção degenerativa da raça humana.

Conhecidos, portanto, os obstáculos, ser-me-ia muito mais fácil caminhar, e fazer melhor figura. Demais, o tema que me foi distribuído, assim como vai servir de introdução à série de conferências projectadas para extensão cultural dos empregados, poderia também servir de epílogo ou lógica conclusão. Fica bem no princípio, mas não ficava pior no fim. A minha má estréla não quiz que assim fôsse. Tenho de ser o primeiro a marchar e, se quizerem acompanhar-me, vamos lá tentar a escalada. Não esqueçam os que conseguirem trepar aos sítios mais altos que descobrem de lá perspectivas novas e paisagens tão belas que terão uma boa compensação do seu esforço. Se puderem, passem-me adiante; eu sou velho e trôpego, não quiz estudar nos livros as cartas itinerárias, preferi pôr o problema à minha inteligência e sensibilidade. Há trinta e tal anos que exerço a medicina, e há tantos outros que sou chefe de família. Sou pai e avô, e conheci na minha família — o que é raro — seis gerações.

Tenho, portanto, já uma larga experiência social para fazer uma ideia do mundo e poder dizer como o vi e senti. A maior parte dos que me ouvem também não são inexperientes e, portanto, podem comparar a sua maneira de ver com a minha — isto é, conferir ideias

com ideias, e assim a minha exposição, por pior que seja, terá o carácter de uma «verdadeira conferência».

Gostaria mais de dizer o que tenho a dizer guiando-me apenas por simples apontamentos com indicação dos pontos a tratar. A expressão oral, mesmo a difícil, parece-me a mais eficaz por mais persuasiva. As paragens forçadas e até a hesitação na procura dos termos tornam o discurso mais vagaroso, permitindo melhor à atenção e inteligência do ouvinte adaptar-se, colar-se, por assim dizer, ao nosso pensamento, seguindo-o sem dificuldade.

O discurso escrito perde, numa leitura naturalmente mais rápida, parte do seu espírito, que é a sua vida. Passamos a ser um fonógrafo de nós próprios. Se não tivermos qualidades histrionicas, isto é, de actores, dificilmente conseguiremos aquêle gráu de atenção emotiva propício à comunhão de idéias.

Quere o Snr. Dr. Carlos Lopes que as nossas falas sejam impressas, e neste caso só pode ser publicado exactamente aquilo que eu aqui disser. Nem mais nem menos e, portanto, meus Senhores, e meus amigos, tenham paciência, escutem-me um pouco — são apenas alguns minutos, façam esse favor a um dos vossos velhos médicos, que não vos falta nunca nas vossas más horas e que vem ensinar-vos, em ideias gerais, noções que, a-pesar-de simples, muitos ignoram e que são absolutamente necessárias para a vossa relativa felicidade nêste triste vale de lágrimas que é a vida.

Vou começar:

Há muitas pessoas, sobretudo entre os portugueses, que empregam, na sua vida de relação, palavras cujo sentido mal conhecem e que a cada passo repetem, nas suas conversas, para se fazerem passar por pessoas inteligentes e bem cultivadas. Conta-se até (eu quase que posso garantir a autenticidade do facto), que um dos mais ilustres escritores portugueses não resistiu a esta tentação um dia que encontrara em qualquer parte uma palavra nova, de rara sonoridade — *eufónica* — como diria um «recta-pronúncia», mas cujo sentido não conseguira surpreender. Vá de correr a toda dos amigos a ver se alguém lhe descobriria o mistério e,

como nada conseguisse, atirou-a para um dos seus muitos escritos dando-lhe um sentido que nem longinquamente tinha qualquer parentesco com o primitivo. Hoje esta palavra corre mundo, impressa, com uma significação estapafúrdia mas garantida pela autoridade de um escritor dos de mais relêvo na História da Literatura Portuguesa. Vêm estas considerações a propósito da palavra «civilização» e do verbo «civilizar» que muita gente, e alguma de boas falas, emprega sem lhe conhecer o verdadeiro sentido ou justa significação, e de tal maneira, que de uma palavra com um conceito preciso fêz-se uma palavra vaga, mole, elástica, capaz de se encaixar onde melhor nos apraz, a propósito e despropósito de tudo e, infelizmente, raras vezes com acerto. Não é verdade, por exemplo, que a maior parte das pessoas emprega a palavra *civilização* para exprimir uma ideia de progresso material? Não ouvimos a cada passo frases como esta: — Ah! Lisboa civiliza-se... já temos candieiros modernos, cinemas de luxo, clubes para noitadas, etc., etc...? Ora a verdade é que, se Lisboa se civiliza, não é por ter candieiros modernos, mas por outras razões que, como veremos, não são precisamente desta natureza.

Vamos explicar-nos. A palavra *civilização* e as suas derivadas têm, como tantas outras palavras portuguesas, a grande maioria, uma origem latina. Civilização vem de *civis-is*, o cidadão, ser moral, *sui-juris*, responsável perante si mesmo, perante os outros e perante a lei.

A mesma origem têm as palavras *civil*, do cidadão, e *civilidade* — ciência de governar a cidade, que é o conjunto de *cidadãos* e não o agrupamento de casas formando ruas mais ou menos alinhadas. A palavra *civilidade* já entre os romanos significava afabilidade, cortesia, honestidade, boas maneiras, qualidades que eram precisamente as que distinguiam o cidadão daquêles que não tinham adquirido esse estado e que eram designados pelo termo *bárbaros* que correspondia a pessoas de instintos ferozes, sanguinários, em que predominavam as tendências para a única satisfação de apetites materiais. Na oposição ou antinomia destas duas palavras estão já marcados e bem delimitados os seus conceitos; de um

lado, maior ou menor perfeição espiritual, do outro, degradação instinctiva e material. Vou ver se consigo dar um exemplo, em imagens cá da casa, isto é, ferroviárias, que represente de uma maneira mais objectiva o meu ponto de vista.

Suponhamos que um viajante, dêstes que percorrem o mundo para o conhecer e nêle estudar os costumes dos povos, ao atravessar uma fronteira, se encontra numa pequena gare de província, sem restaurante, nem nenhuma destas comodidades modernas que, qualquer caixeiro viajante — façamos-lhes essa justiça — não dispensaria. A gare é limpa, o pessoal afável e até a alfândega — isto é uma hipótese — é delicada nas suas exigências de direitos.

Suponhamos ainda que tem de mudar de combóio e que outro trem, pequeno, de carruagens antigas, as clássicas, de quatro rodas e muitas portas, já o espera do outro lado do edifício. O viajante sobe para o seu compartimento, talvez acanhado, com estofos usados mas limpos, o pavimento aceado, sem nódoas, nem pontas de cigarros, as vidraças pobres mas transparentes de limpas; e encontra companheiros cortezes, amáveis e que fazem tudo o que é possível para amenizar uns aos outros uma longa viagem. A certa altura, entra um revisor correcto, limpo, a barba feita, a bôca bem tratada que não faz exigências inúteis e delicadamente dá as informações que se lhe pedem. Durante o trajecto, através as vidraças descortina uma população trabalhadora, pacífica e cortez, numa sucessão de quadros em que, por assim dizer, só varia o fundo: — a paisagem. Os primeiros jornais que compra trazem artigos educativos, contam o mais interessante do que se passa por esse mundo de Cristo, e na descrição dos acontecimentos do próprio país as notícias de criminalidade são poucas e de pequena importância.

O nosso viajante ao termo da viagem escreverá, no seu *cunhenho de vagamundo*, como dizia o ilustre Prof. Ricardo Jorge, para exprimir a sua primeira impressão, uma frase que parece banal mas que, para se poder escrever com veracidade, custou uma minuciosa observação. «País que deve ser pobre mas que parece civilizado».

Que diria o mesmo viajante, instalado numa carruagem moderna, das azuis, de poucas portas e muitas rodas, estofos ricos, sujos de pegadas, pavimento enodado de tudo quanto há, companheiros de viagem pouco afáveis, turbulentos e até alguns possivelmente embriagados, quase todos bem vestidos, brilhantes de joias, um revisor malcriado, pouco atento em responder às informações que lhe pedem, e por toda a parte o mesmo aspecto sempre em riqueza na casaria das cidades e vilas, muitas e grandes, fábricas, bastas comodidades e jornais com grande noticiário de crimes — assaltos à mão armada, raptos de crianças, histórias de *gangsters*, anúncios equívocos de espectáculos não menos equívocos, etc., etc., etc.

Sabemos muito bem o que o viajante diria, na sua primeira impressão, desta vez difficilmente apagável: «O país parece rico, mas pouco civilizado».

Evidentemente que eu forcei um pouco a nota pintando dois quadros de costumes num, colorindo melhor o que há de espiritual num povo, noutro focando sobretudo elementos de ordem material. Em boa verdade, na vida real os dois aspectos não se revelam tão nitidamente como eu os descrevi, fundem-se antes em diferentes proporções com maior predominância de um ou outro dêstes aspectos, que são, por assim dizer, a expressão da alma dos povos.

As minhas imagens foram feitas só para exemplo, mas, seja como for, não é difícil a um bom observador reconhecer rapidamente onde há predominio de uns valores sobre os outros. A propósito, eu conto uma história, e esta verídica. Viajava, num grande paquete que fazia a volta ao mundo, Rabindranath Tagore — o grande poeta indiano, homem de rara espiritualidade, prémio Nobel de literatura, personagem, por assim dizer, universal, cuja visita a qualquer pessoa ou país bastaria para honrar essa pessoa ou país. Num pôrto de escala teve conhecimento de que, numa cidade que projectava visitar, a notícia da sua próxima chegada despertara uma campanha de desdém, não se discutindo a sua obra que só um bárbaro não lê maravilhado, mas sim a sua cor bronzeada de brâmane puro.

Tagore já não desembarcou nesse país e, realmente, não merecia a pena e, exactamente como o meu viajante, disse a um jornalista que o entrevistara: «País de admirável progresso material mas também o mais malcriado do mundo». Frase idêntica à do meu viajante, nem podia deixar de ser, porque uma me foi sugerida por a outra. Tagore não acrescentou e podia tê-lo feito sem receio de errar... «e dos mais ignorantes»... porque os seus jornalistas ignoravam que índios e europeus são os descendentes dos mesmos antepassados, todos com iguais capacidades intelectuais e todos capazes de atingir o mais alto grau de perfeição espiritual.

Desculpem-me se fui minucioso de mais esmiuçando aquilo já de si simples. Não quero esquecer que estou falando a camaradas que não têm tempo para reflectir nestas coisas, e o meu dever é dar-lhes a papinha feita, de outra maneira só com dificuldade a poderiam digerir.

Quando ensino nunca me esquece o que me custou a aprender e o professor de quem ainda hoje tenho mais saudade foi precisamente aquél que pior me tratou, mas também que melhor me ensinara.

Depois, como seria possível começar a minha palestra por lhes falar em Civilização e Higiene, sem ter definido com clareza êstes termos?

Agora, que fizemos já uma espécie de preparação, posso mais afoitamente dizer-lhes que «Civilização» é um *estado* de maior ou menor progresso espiritual no sentido da «perfeição», com a certeza de que todos me compreendem, embora eu não lhes tenha definido ainda em que consiste a perfeição, o que virá a seu tempo. Devagar se vai ao longe.

*
*
*

A palavra higiene, esta é de origem gréga, tanto que ainda recentemente se escrevia com «épsilon» o que lhe marcava a proveniência. Significava primitivamente «passar bem», e continua, creio eu, a significar o mesmo.

Mas o que é passar bem? Que é que dizem os médicos, porque é a eles que nos dirigimos quando nos sentimos mal? Eu, que o sou, vou

dizer da minha justiça. Consinta o meu ilustre Chefe de serviço — que é mestre nestas coisas — que eu defina «Higiene» a ciência — e não o ramo de Medicina — que procura modificar as pessoas e o meio onde vivem no sentido mais favorável ao aperfeiçoamento integral daquelas. Esta definição pode não ser perfeita, mas tem pelo menos o mérito de considerar o ser humano na sua totalidade ou integralidade.

Nós sabemos que o homem se revela por três aspectos ou actividades que à primeira vista nos aparecem como perfeitamente distintas e diferentes: a física, a intelectual e a moral. Observando mais profundamente o mecanismo destas actividades, verificamos que elas são interdependentes umas das outras e que o *corpo, espírito e coração*, como todos as designamos na linguagem vulgar, exprimem na sua totalidade harmónica, inseparáveis em cada momento, a nossa verdadeira vida. Vistas as coisas assim, a expressão *passar bem* não tem o sentido restricto que muitos lhe atribuem, isto é, «de perfeita saúde física».

Quando nós consideramos uma das nossas «locomotivas», lembramo-nos só da combinação feliz das suas variadas ferragens, para esquecer a água que entra na caldeira, o carvão que alimenta as fornalhas, o caminho a percorrer e o maquinista que a conduz a uma determinada finalidade?

Evidentemente que o que nos interessa é o conjunto destes elementos, porque basta que um lhe falte para que a locomotiva não seja mais do que um pesado monstro de ferro.

Da mesma maneira temos que considerar o corpo humano na sua totalidade e, portanto, o «passar bem» refere-se a todas as suas actividades, quer do domínio físico quer do espiritual e sentimental porque, se nos desinteressássemos destas últimas, ficaríamos reduzidos a máquinas muito interessantes sem dúvida, mas sem a menor utilidade.

E máquina sem utilidade nunca ninguém se lembrou de fabricar.

Já estou a ver formar-se ou antes esboçar-se nos vossos espíritos atentos uma aproximação entre as duas palavras «civilização e higiene» e ainda bem, porque é exactamente esse o ponto onde eu queria chegar. Aparentemente, assim é,

mas a diferença entre os conceitos das palavras aprofunda-se quando nos lembarmos que a primeira *exprime um estado* que nós definimos de maior ou menor aperfeiçoamento espiritual, enquanto a segunda quere significar a acção para se alcançar êsse estado, como se depreende da sua própria definição.

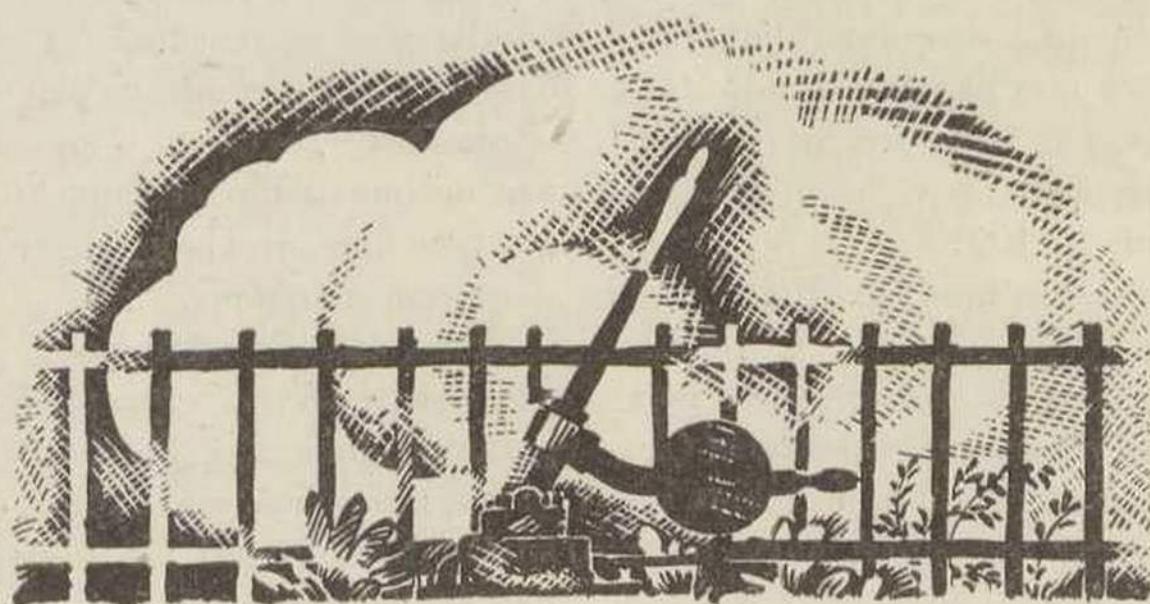
Vou vêr se consigo e, mais uma vez, numa imagem ferro-viária, dar uma ideia d'este ponto de vista. Nós representaremos a marcha da civilização por uma linha férrea entre dois pontos: um inicial, onde o progresso espiritual é por assim dizer nulo e outro final, onde já atingiu uma cota de nível alta. As estações ao longo da via representam naturalmente os vários graus de aperfeiçoamento e uma locomotiva no ponto inicial, sob pressão, é a imagem do homem, à semelhança do qual foi construída. Estas circunstâncias podem manter-se assim indefinidamente, não é verdade? Mas se o maquinista subir para a cabine, abrir o regulador e o pessoal da via evitar qualquer obstáculo, a locomotiva seguirá, melhor ou pior guiada, na direcção que a sua finalidade lhe

indicar. Ora são precisamente estas forças novas que intervêm para pôr a locomotiva em marcha, que na nossa imagem tem o papel que a Higiene representa na marcha da Humanidade para um determinado ideal — isto é — *na marcha geral da civilização*.

Tanto isto assim é que quando, ha dezenas de anos, o Japão quiz adaptar-se à civilização ocidental ou europeia, a primeira ciência nova que utilizou para êsse fim foi a Higiene, e com ela e só com ela, por assim dizer, fêz-se nesse país uma notável transformação.

Definidas assim as palavras que servem de título à nossa palestra, já ficamos com o caminho desembaraçado para melhor compreendermos a relação ontre os conceitos que elas exprimem. Vê-se agora que não foi por simples acaso que o meu ilustre Chefe de serviços as colocou uma ao pé da outra, ligando-as pelo pequenino engate (vá lá a linguagem ferroviária) que é a conjunção copulativa, mas sim porque entre uma e outra há tais relações de interdependência que até muita gente, e bôa, as julga como sinónimas.

(Continua)



Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 615. — Peço o detalhe da seguinte taxa:

Um vagão com duas motocicletas com carro anexo, carga e descarga pelos donos, em g. v., de Abrantes a Lisboa-P.

R. — Segue detalhe da taxa pedida:

135 Km., Tarifa 13, Preço A.

Preço	322\$40
Registo e Aviso de chegada	1\$10
Adicional de 10% sobre 1\$10.....	§11
Arredondamento	§04
Total.....	323\$65

Nota-se ao consulente que, se as motos pessem até 350 quilos, pagariam menos, calculando-se a taxa ao abrigo das disposições da alínea b) do Artigo 52.º da Tarifa Geral.

P. n.º 616. — Peço esclarecer-me o seguinte:

Para o depósito de uma bicicleta ou qualquer outro volume para o qual não deva estabelecer-se o mod. F 373 e que não tenha sido despachado como bagagem nem venha a se-lo apenas a título de guarda, devo estabelecer o mod. F. 251 ou mod. F. 109?

R. — Deve estabelecer o mod. F. 373.

P. n.º 617. — 1.º Estando determinado pela Circular n.º 819 que em carruagens-camas (Ac ou Acl) duas crianças portadoras de meios bilhetes só podem ocupar um lugar, como deve proceder o revisor quando duas crianças não pertençam à mesma família e as pessoas que as acompanham se recusem a deitá-las na mesma cama?

2.º Em carruagens-camas (Ac ou Acl) a uma criança portadora de meio bilhete é estabelecida uma sobretaxa de luxo (F 28) ao preço da tarifa 5. E seguindo as duas crianças no mesmo

lugar (Circular n.º 819) deve ser estabelecida só uma sobretaxa (F. 28) ou duas a exemplo do que se faz nos comboios rápidos onde duas crianças pagam duas sobretaxas de velocidade embora ocupem um só lugar?

R. — 1.º Quando as crianças não pertençam à mesma família cada uma tem direito a ocupar um lugar.

2.º Quando duas crianças ocupem um só lugar, deve cobrar-se apenas a importância correspondente a uma sobretaxa de luxo.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 618 — Por motivo de avaria na máquina do comboio n.º 202 em Mafra foi êste comboio ultrapassado nesta estação pelo comboio n.º 2926, que seguiu até destino — Lisboa-R. à frente do comboio n.º 202. O comboio n.º 2203 não tem cruzamento previsto com o comboio n.º 202, mas tem cruzamento previsto em Queluz com o comboio n.º 2926. Segundo o artigo 35.º do Regulamento 2 os cruzamentos regulares e extraordinários previstos do comboio n.º 202 — comboio que excepcionalmente segue à rectaguarda — passam a efectuar-se nas mesmas estações onde o comboio 2926 — comboio que excepcionalmente segue à frente — os tem marcados.

Como entre o comboio n.º 2203 e o n.º 202 não está previsto cruzamento e os 6 últimos períodos do artigo 35 do Regulamento 2 não são aplicáveis à via dupla. — Boletim de Instrução Profissional n.º 1 — pregunta n.º 32 — não foi feita em fólio de trânsito do comboio n.º 2203 a indicação da introversão entre os comboios n.ºs 202 e 2926. Nesta conformidade peço dizer-me como deve proceder a estação de Cacém para avisar o pessoal do comboio n.º 2203 que o comboio n.º 202 ainda não passou e que cruzou na sua estação, originando o atraso do comboio n.º 202 a perda de 10 mi-

nutos naquela estação ao combóio n.º 2203 para cruzar.

Em minha opinião é neste caso aplicável a doutrina do 1.º período do artigo 110.º do Regulamento 2, visto que na marcha do combóio n.º 2203 não está previsto o cruzamento com o combóio n.º 202.

R. — 1.º O cruzamento do combóio n.º 2203 com o combóio n.º 202 dá-se em Cacém:

a) Cacém faz observação em fó尔ha de trânsito do combóio n.º 2203 que o combóio n.º 202 circula à rectaguarda do combóio n.º 2926.

b) Cacém faz a indicação na fó尔ha de trânsito do combóio n.º 2203 que este combóio cruzou com o combóio n.º 202 atrasado.

2.º O cruzamento do combóio n.º 2203 com o combóio n.º 202 dá-se além de Cacém na via única:

c) Cacém faz a observação da alínea *a*).

d) Cacém menciona no mod. M 127 o combóio n.º 202 atrasado.

e) Cacém faz a alteração de cruzamento, mod. M 116 para Sabugo.

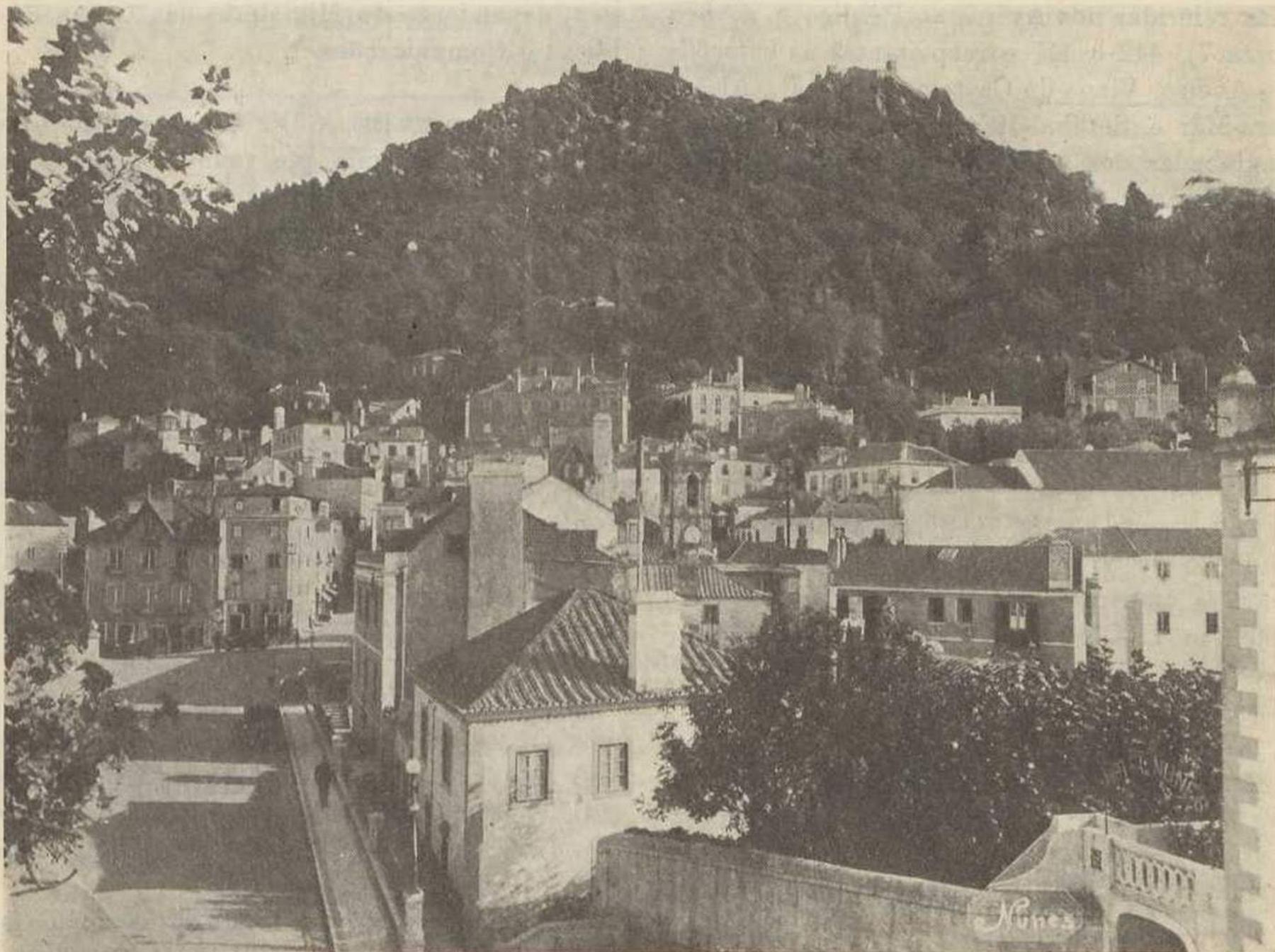
Se não houvesse a interversão do combóio n.º 202 com o combóio n.º 2926 proceder-se-ia conforme diz o consulente.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

1.º Aditamento à Circular n.º 829. — Esclarece algumas das disposições da Circular n.º 829, relativa ao comércio e trânsito de vinhos comuns, dentro da área da Federação dos Vinicultores do Centro e Sul de Portugal.

6.º Aditamento às tabelas de preços e condições do serviço de banhos, interno. — Estabelecimento de novos bilhetes de várias procedências para vários destinos.



Sintra

Tabelas de preços e condições do serviço de banhos, combinado com Empresas de Camionagem. — Novas tabelas que anulam as publicadas em Junho de 1932 e em que são previstos bilhetes de banhos para Nazaré e se alteram alguns dos antigos preços.

II — Fiscalização

Circular n.º 832. — Presta esclarecimentos necessários à execução da Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V.

Circular n.º 833. — Indica quais são as mercadorias excluídas actualmente da cobrança do adicional de 10% no participante de todas as empresas ferroviárias, bem como as disposições particulares aplicáveis em regime de serviço interno e de serviço combinado com a Companhia.

Circular n.º 834. — Esclarece que as importâncias referidas nos Avisos ao Públ. A n.º 375 (nota 7), 442 e 447 e respeitantes às estações de Aveiro, Viana do Castelo, Lisboa-P., Alcântara-Mar e Setúbal-Mar-Pôrto, deixam de ser englobadas nos portes das remessas expedidas ou chegadas, devendo a sua menção nas respectivas escriturações ser feita sob o título de «Diversos».

Carta impressa n.º 1306. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados no mês de Abril de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1307. — Sobre a concessão da redução de 50% nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no II Congresso Internacional de Bibliotecas e Bibliografia, realizado em Madrid nos dias 20 a 30 de Maio de 1935.

Carta impressa n.º 1308. — Acerca da redução de 50% nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte na Peregrinação Nacional a Fátima, realizada em 13 de Maio de 1935.

Carta impressa n.º 1309. — Comunica que a Agência de viagens «Turismo Portugal, L.» foi

autorizada a vender bilhetes das três classes emitidos pela Companhia, nas condições estabelecidas nas respectivas tarifas e outros diplomas, procedendo como se fosse uma estação.

Carta impressa n.º 1310. — Diz que, durante as festas da semana militar, as estações vendem ao abrigo da Ordem do Dia n.º 3.453, os bilhetes brancos de papel a que se refere a carta impressa n.º 1.180.

Carta impressa n.º 1311. — Relação de passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena do mês de Maio de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1312. — Instrui sobre os transportes, em c/corrente, de diversos materiais destinados às obras dos celeiros, que correm por conta da respectiva Comissão Administrativa, dependente do Ministério das Obras Públicas e Comunicações.

Carta impressa n.º 1313. — Diz que às estações da rede geral e centrais que vendem bilhetes de serviço de banhos foi fornecido um resumo impresso das condições mais importantes que ao passageiro convém conhecer e recomenda que, por cada bilhete de passagem, seja distribuído um exemplar desse impresso.

Carta impressa n.º 1314. — Em aditamento à carta impressa n.º 1250, esclarece que a redução de 75%, só deve ser feita quando as autorizações contenham o auo para que são válidas, apôsto por meio de carimbo, e a assinatura do Comandante do Regimento de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Carta impressa n.º 1315. — Sobre a redução de 50% nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no I Congresso da Juventude Evangélica Portuguesa, realizado em Lisboa, nos dias 30 e 31 de Maio de 1935.

Carta impressa n.º 1316 — Refere-se às novas tabelas de preços anexos à Tarifa Especial n.º 1 de p. v., em vigor nas linhas do Minho e Douro do Sul e Sueste.

Carta impressa n.º 1317. — Diz que, durante as festas de Lisboa, as estações deviam vender, ao abrigo da Ordem do Dia n.º 3459, os bilhetes brancos de papel a que se refere a carta impressa n.º 1180.

Carta impressa n.º 1318. — Indica quais são os comboios que podem ser utilizados pelos portadores de bilhetes da Tarifa Especial n.º 21, para ida ou regresso, fóra das horas estabelecidas na condição 1.ª desta Tarifa.

III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2266. — Estabelece a sinalização do desvio de Setúbal-Mar.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2127. — Comunica que

foi substituído por eléctrico o disco de Lisboa P., lado de Chelas.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Período de 1 a 7.	4.312	3.978	1.819	1.928	1.926	1.542
> > 8 a 14.	4.527	4.321	1.911	2.056	1.951	1.473
> > 15 a 22	5.352	4.763	2.122	2.218	2.075	1.757
> > 23 a 31.	6.026	5.754	2.363	2.409	2.339	1.914
Total	20.217	18.816	8.215	8.641	8.291	6.686
Total do mês anterior	19.226	18.756	7.997	7.926	7.961	6.406
Diferença ...	+ 991	+ 60	+ 218	+ 685	+ 330	+ 280

Estatística referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1935

Percorso quilométrico

Comboios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1935		Percorso efectivo em		Diferenças em 1935		Percorso efectivo em		Diferenças em 1935		
	1934	1935	A mais	A menos	1934	1935	A mais	A menos	1934	1935	A mais	A menos	
Janeiro	De passageiros	394.655	401.237	6.582	—	125.113	125.508	395	—	123.345	131.917	9.572	—
	De mercadorias	230.486	218.686	—	11.800	38.458	40.469	2.011	—	107.513	95.309	—	12.304
	Em manobras..	84.063	70.130	—	13.933	29.103	30.013	910	—	35.196	34.240	—	956
	Totais ..	700.204	690.053	6.582	25.733	192.674	195.990	3.316	—	266.054	262.466	9.572	13.160
Total das diferenças em 1935			A menos:		19.151		A mais:		3.316		A menos:		3.588
Fevereiro ..	De passageiros	392.635	403.464	10.829	—	124.941	125.144	203	—	123.640	135.809	12.169	—
	De mercadorias	247.456	239.457	—	7.990	43.76	46.360	2.599	—	114.536	99.549	—	14.987
	Em manobras	87.365	76.261	—	11.104	30.022	30.945	923	—	36.473	35.894	—	579
	Totais ..	727.456	719.182	10.829	19.103	108.724	202.449	3.725	—	274.649	271.202	12.169	15.566
Total das diferenças em 1935			A menos:		8.274		A mais:		3.725		A menos:		3.397
Março	De passageiros.	358.579	365.489	6.910	—	113.226	113.074	—	152	113.082	120.180	7.098	—
	De mercadorias	225.054	208.560	—	16.504	39.770	37.540	—	2.230	100.146	93.356	—	6.790
	Em manobras	77.646	65.147	—	12.499	27.114	27.004	—	110	32.880	31.872	—	1.008
	Totais ..	661.289	639.196	6.910	29.003	180.110	177.618	—	2.492	246.108	245.408	7.098	7.798
Total das diferenças em 1935			A menos:		22.093		A menos:		2.492		A menos:		700
Desde Janeiro	De passageiros	1.145.869	1.170.190	24.321	—	363.280	363.726	446	—	360.067	388.906	28.839	—
	De mercadorias	703.006	666.703	—	36.303	121.989	124.369	2.380	—	322.195	288.214	—	33.981
	Em manobras	249.074	211.538	—	37.536	86.239	87.962	1.728	—	104.549	103.006	—	2.543
	Totais	2.097.949	2.048.431	24.321	78.839	571.508	576.057	4.549	—	786.811	779.126	28.839	36.524
Total das diferenças em 1935			A menos:		49.518		A mais:		4.549		A menos:		7.685

Factos e informações

As grandes velocidades nos caminhos de ferros alemãis

Durante as experiências levadas a efeito no ano passado, no trôço electrificado Munich-Stuttgart, um combóio de 400 ton. atingiu, nos patamares, a velocidade média de 140 Km. p. h. e numa rampa de 22,5 % com 5 Km. de extensão, a velocidade de 68 Km. p. h., tendo efectuado o percurso entre aquelas duas cidades à média-horária de 101 Km. A máxima velocidade atingida foi de 151 Km. p. h.

Como vão longe os tempos em que se consideravam como extraordinariamente rápidos os combóios que alcançavam velocidades de 80 Km. p. h., hoje tão vulgares, mesmo nos trâmveis!

O «combóio-voador» de Hamburgo atinge 150 Km. p. h., e a essa mesma velocidade vão também circular dois combóios-leves desse mesmo tipo, as «setas» de Hannover e Leipzig.

Para dar idéia da importância que a Administração dos caminhos de ferro do Reich dá ao problema das velocidades, basta dizer que o seu programa futuro prevê marchas normais de 120 Km. p. h. para os combóios directos de longo curso, e de 150 a 180 Km. p. h. para os combóio-leves (tipo «seta» de Hamburgo).

Estas enormes velocidades fazem surgir complexos problemas de ordem técnica, obrigando, entre outras coisas, ao refôrço da superestrutura, que deve ter uma resistência a toda a prova, ao alargamento das curvas, à diminuição do número das juntas dos carris, à modificação do actual sistema de sinalização, etc.

Assim, sabendo-se que, mais do que qualquer outra circunstância, são as curvas que determinam a velocidade dos combóios, o seu raio mínimo autorizado, que até aqui era de 190 metros, vai ser aumentado para 500 metros, muito embora e em casos excepcionais,

se conceda o abaixamento desse limite a 300 metros.

E' também do conhecimento de todos que a diminuição do número das juntas dos carris, muito contribui para a suavidade da marcha, e consequentemente, para a comodidade dos passageiros, conservação do material e redução dos encargos da conservação da via. Com esse objectivo, os actuais carris estão a ser substituídos por outros de 30 metros de comprimento.

Essa substituição, que já está feita em 6:200 Km., abrangerá 10:500 Km. de via.

Finalmente, será preciso modificar a actual sinalização, completando-a e aumentando a distância entre os sinais avançados e os sinais das estações. Com efeito, nas experiências de velocidade efectuadas no troço Munich-Stuttgart, a que fizemos referência, verifica-se que um combóio lançado a 144 Km. p. h., corre, até à sua completa paragem, um caminho de frenagem de cerca de 1:200 metros.

A despesa a fazer com estas e outras modificações a que obriga o aumento de velocidade nos caminhos de ferro alemãis está orçada na fantástica importância de 2 biliões de marcos, ou seja 17 milhões de contos da nossa moeda!

O Cortejo do Trabalho

Um dos mais interessantes números das festas de Lisboa realizadas na primeira quinzena de Junho findo foi, sem dúvida, o *Cortejo do Trabalho* promovido pela Associação Industrial Portuguesa, para comemoração do seu 75.º aniversário.

Pode dizer-se que o *Cortejo do Trabalho*, pela originalidade e beleza dos seus carros alegóricos representando as principais indústrias do País e muito especialmente pelo elevado número de pessoas que nele se incorporaram, impressionou vivamente todos os que

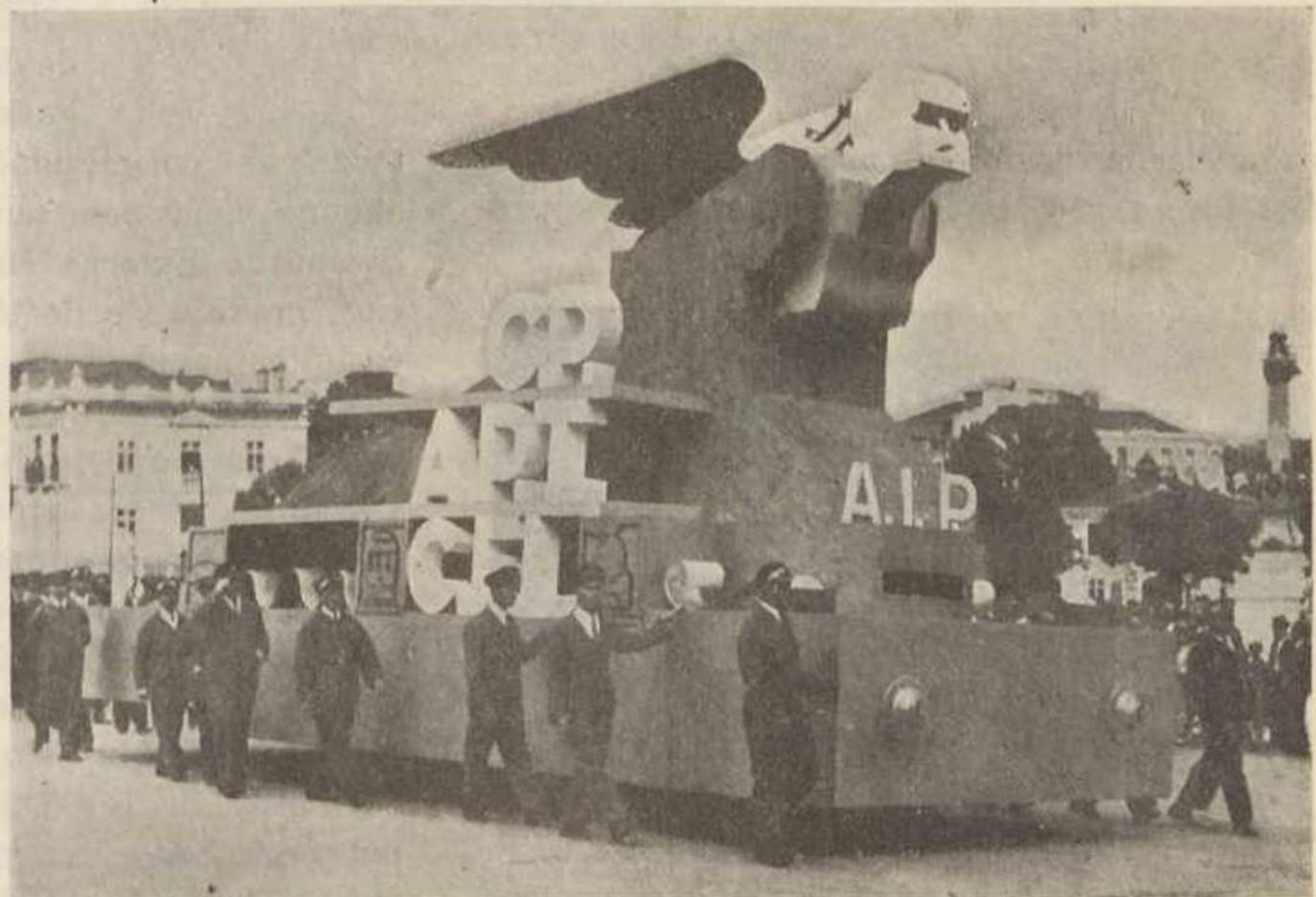


O interessante carro alegórico simbolizando os transportes e as comunicações

tiveram ocasião de assistir ao seu desfilar. A C. P., conjuntamente com a Companhia Carris de Ferro de Lisboa e a companhia dos telefones (The Anglo-Portuguese Telephone Company), apresentou um sugestivo carro de traços modernos que simbolizava os transportes e as comunicações. Acompanhando o carro alegórico seguia grande número de funcionários da Carris, dos telefones e cerca de 500 agentes de todas as categorias da Companhia, apresentando imponente conjunto.

O Boletim da C. P. regista gratamente este número das festas de Lisboa

pelo seu alto significado e congratula-se pelas repetidas ovações de que o pessoal da Companhia foi alvo durante o desfile do Cortejo.



Outro aspecto do carro alegórico

**Grandes festas no Entroncamento
a favor da Caixa Escolar e Cantina da Escola
Camões, da C. P.**

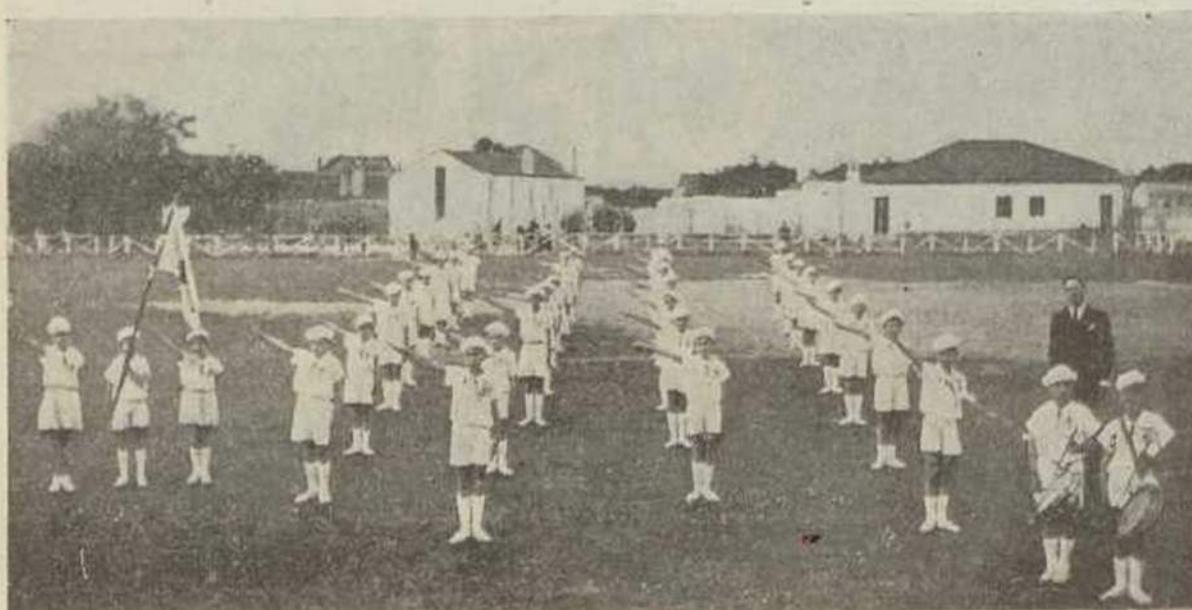
A Direcção do Ateneu Ferroviário, num intuito muito louvável, resolveu que a primeira excursão desta prestimosa colectividade para fóra de Lisboa fosse uma visita ao Entroncamento, principal centro ferroviário do país.

Aproveitando a oportunidade desta visita, uma Comissão composta pelo Sr. Engenheiro Francisco Rodrigues Antunes, delegado da Direcção Geral da C. P. junto da Escola Camões, e pelos professores Srs. Albino Pires Santana e Raúl de Matos Torres, tomou a iniciativa de



A chegada ao Entroncamento da classe de ginástica do Ateneu

*Fotog. do Snr. Jaime de Moraes Pereira, empregado de 3.ª classe
da Contabilidade Central.*



Demonstração de ginástica educativa pelos alunos do Ateneu

*Fotog. do Snr. Jaime de Moraes Pereira, empregado de 3.ª classe
da Contabilidade Central.*

promover, no recinto da mesma Escola, grandes festejos a favor da sua Caixa Escolar e Cantina,



A classe de ginástica do Ateneu com o seu professor Snr. José Júlio Moreira

*Fotog. do Snr. Jaime de Moraes Pereira, empregado de 3.ª classe
da Contabilidade Central.*

festejos que se efectuaram nos dias 1, 2 e 3 de junho findo.

No dia 2, domingo, realizou-se a excursão do Ateneu Ferroviário, representado pela sua Direcção, Banda-Orquestra e classe de ginástica infantil.

A recepção foi verdadeiramente entusiástica, encontrando-se na estação a Comissão dos Festejos, com perto de 300 alunos da Escola Camões, uma Comissão de Recepção, Junta de Freguesia e representações de

todas as colectividades de Entroncamento, algumas delas com seus estandartes, Banda da Sociedade Euterpe Meiaviense, pessoal superior, graduado e de todas as classes da C. P. e muitos populares.

Efectuadas as saudações, tendo as Bandas tocado os respectivos hinos, aplaudidos com vibrantes salvas de palmas, vivas e estralejar de foguetes, organizou-se um extenso cortejo que se encaminhou para a sede do Grupo Recreativo 1.º de Outubro de 1911, onde se realizou uma sessão solene de boas-vindas, sendo a mesa constituída pelo Presidente da Junta de Freguesia, Sr. José Duarte Coelho, secretariado pelos Srs. Engenheiro Rodrigues Antunes, Presidente da Comissão de Festejos e Felix Perneco, Presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário.



Fachada da estação de Benaventure, em Montreal, no Canadá

No palco, rodeando a mesa da presidência, encontravam-se os estandartes de muitas colectividades, o que produzia um admirável conjunto.

Nessa sessão pronunciaram discursos, além do presidente, os Srs. Engenheiro Antunes, Eduardo Brito, pela Comissão de Recepção, em nome de todas as colectividades, e Felix Perneco, que agradeceu as saudações e definiu os intuitos da visita e os fins educativos do Ateneu Ferroviário.

Pelas 18-30 realizou-se, no recinto da Escola

Camões, uma demonstração de ginástica educativa (método de Ling) pelos alunos do Ateneu, sob a direcção do respectivo professor, Sr. José Júlio Moreira, e das 20 às 22 horas um concerto pela Banda-Orquestra, sob a regência do Maestro Sr. Serra e Moura, sendo estes números do programa muito aplaudidos pela numerosa assistência.

A festa continuou no dia 3, abrilhantada pelo Grupo Musical União Vaginhense, rematando com um baile, realizado no dia 8, no edifício da Escola Camões

Pessoal.

Actos dignos de louvor

Quando no dia 14 de Março passado o conferente da estação de Setúbal, Sr. Augusto Marques Correia, se aproximava de uma passagem de nível que existe junto àquela estação, notou que uma criança de cerca de 5 anos de idade que se encontrava no meio da via estava em riscos de ser colhida pelo comboio n.º 7115 que se aproximava.

Na iminência de um grande desastre, correu a agarrar a criança e retirou-a da linha, sendo, porém, nessa ocasião, colhido pela máquina

que o arremessou ferido para a banqueta da via. Foi por isso internado no hospital onde esteve 9 dias.

Este lindo acto de abnegação honra sobremaneira o Sr. Augusto Marques Correia.

O moço de fretes da estação de Valença, Sr. Manuel Guilherme Corrêa, encontrou, no dia 25 de Abril passado, duas notas de Esc. 20\$00, caídas na linha daquela estação, tendo imediatamente feito entrega do achado ao chefe da estação.

INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Concessão de prémios

Tendo-se realizado o concurso para a obtenção de diplomas de prémio e de mérito na Divisão de Exploração, transcrevem-se os nomes dos agentes que obtiveram aquela distinção. Ao registar com prazer os resultados deste concurso, o *Boletim da C. P.* endereça a todos os novos diplomados as suas felicitações.

Pessoal em serviço nas linhas da Antiga Rêde

Pessoal de estação

Factores de 1.ª classe:

João Antunes 1.º Prémio
António de Sousa 2.º "

Factores de 3.ª classe:

Luís Bernardino Marques .. 1.º Prémio
Sebastião Baptista Ferreira
Vêrga 2.º "
Vítor Manuel de Matos ... 3.º "
Fernando Pereira Garcia .. Diploma de mérito

Pessoal de trens

Condutores:

Júlio da Silva Ricardo 1.º Prémio
João Belo Diploma de mérito

Guarda-freios:

António Maria Franca 1.º Prémio
Joaquim Serrenho 2.º "
Agostinho Ferreira 3.º "
Manuel Gil Diploma de mérito
António Rodrigues Junqueiro Idem

Pessoal de revisão de bilhetes

Revisores:

João da Costa Guterres... 1.º Prémio
Augusto Diogo Diploma de mérito

Pessoal que teve classificação para obter diploma de mérito, mas a quem não é concedido, em harmonia com as disposições da Instrução n.º 2.126, por ter recebido igual diploma em concursos anteriores:

Guarda-freio: *Manuel Cipriano Fragoso*.

Revisor: *João António da Conceição*.

Pessoal em serviço nas linhas do Minho e Douro e do Sul e Sueste

Pessoal de estação

Chefe:

Augusto Alves Zenha 1.º Prémio

Factor de 2.ª classe:

José Lopes Xavier Diploma de mérito

Factores de 3.ª classe:

Jaime Bernardino Pereira .. 1.º Prémio
Samuel Alves Lourenço ... Diploma de mérito
Fernando António Moraes dos Santos Idem

Pessoal de trens

Guarda-freios:

António Augusto Príncipe . 1.º Prémio
Gregório Ceriz Diploma de mérito

Agente que teve classificação para obter diploma de mérito, mas a quem não é concedido, em harmonia com as disposições da Instrução n.º 2.126, por ter recebido igual diploma em concurso anterior.

Fiel de estação: *Manuel Fernandes*.

Agradecimentos

O snr. Abel Hopffer Romero, empregado de 2.^a classe dos Serviços Gerais da Exploração, pede-nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Sem que procure com isto ferir a reconhecida modéstia que sempre tem caracterizado o tão ilustre e eminente cirurgião, snr. Dr. José Paredes, vem o signatário desta agradecer reconhecidíssimo ao ilustre cirurgião, a forma inteligente, desinteressada e caridosa, como operou sua mulher Maria da Glória Vieira Romero, e lhe assistiu durante 3 longos meses, o que o torna credor dum reconhecimento infinito».

Também o snr. Lourenço Lopes, contramestre de 1.^a classe do Depósito de Máquinas de Lisboa P. pede-me a publicação do seguinte:

«Há cerca de 20 anos padecendo de grande enfermidade, sofri uma operação cirúrgica, que me restabeleceu.

O regresso à saúde devo ao inteligentíssimo e generoso procedimento do Ex.^{mo} Sr. Dr. Fernando Wan-Zeler Pessoa, que sempre me atendeu com a máxima solicitude; à acção e cuidados do Ex.^{mo} Sr. Dr. Alberto Azevedo Gomes, competentíssimo médico que me operou, e à assiduidade e carinho manifestados pelo Ex.^{mo} Sr. Dr. Mário Rosa.

Por todos os favores dispensados por êsses senhores confesso-me sinceramente reconhecido e patenteio d'este modo a minha gratidão imensa».

Chefes de 1.^a classe aprovados no concurso para Sub-Inspectores do Sul e Sueste, efectuado no mês de Maio

António dos Reis Madeira, Francisco José dos Santos e Joaquim Miguel Pinheiro.

Nomeação

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 4.^a Secção: Dr. Manuel Pereira Branco.

Promoção

VIA E OBRAS

Pedreiro do Grupo do Pessoal Permanente da 4.^a Secção: Manuel Aguiar.

AGENTE QUE COMPLETA 40 ANOS DE QUADRO



António Lopes

Chefe de 2.^a classe

Admitido como praticante em 19 de Abril de 1894

Admissão no quadro

VIA E OBRAS

Ludgero Gonçalves Silveira, escrivário de 3.^a classe.

Reformas

Mês de Maio

EXPLORAÇÃO

Manuel Travassos de Almeida, Chefe de Secção. Sebastião Alexandre, Agulheiro de 1.^a classe.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Dr. Joaquim da Silva Pereira, Médico da 4.^a Secção.

MATERIAL E TRACÇÃO

José Tanoeiro Júnior, Maquinista de 3.^a cl. António Pedro Ramos, Maquinista de 3.^a cl.

VIA E OBRAS

José Francisco, Chefe de distrito.

Francisco Pereira, Fogueiro de O. M.

Francisco Nunes, Assentador de distrito.

António Simões, Assentador de distrito.

Maria José, Guarda de distrito.

Ana de Jesus, Guarda de distrito.

Maria Joaquina, Guarda de distrito.

António Antunes, Guarda de distrito.

Adelaide da Conceição, Guarda de distrito.

Falecimentos

Mês de Maio

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

† *Virgílio Abrantes Sequeira*, Servente.
Admitido em 15 de Maio de 1921.

EXPLORAÇÃO

† *José Napoleão de Menezes Monteiro*, Chefe de 1.ª classe em Contumil.

Admitido como praticante em 4 de Março de 1905, foi nomeado factor de 3.ª classe em 25 de Abril de 1906 e promovido a chefe de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1933.

† *Abílio dos Santos Patrício*, Factor de 1.ª classe em Olhão.

Admitido como eventual administrativo em 1 de Março de 1919, foi nomeado aspirante em 2 de Junho de 1924 e promovido a factor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1931.

† *Joaquim dos Santos Júnior*, Conferente em Barreiro.

Admitido como carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado carregador efectivo em 27 de Janeiro de 1927 e promovido a conferente em 21 de Novembro de 1928.

† *Joaquim Antunes Júnior*, Engatador em Entroncamento.

Nomeado carregador em 21 de Novembro de 1919, foi promovido a engatador em 21 de Abril de 1923.

Em Abril de 1920, foi gratificado por ter capturado o autor dum roubo de tóros de pinho.

† *Manuel Capão*, guarda em Abrantes.

Nomeado guarda de estação em 21 de Março de 1922.

† *João Moreira Parente*, Carregador em Alhos Vedros.

Admitido como carregador suplementar em 6 de Outubro de 1926, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Julho de 1929.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Manuel Veríssimo Pires*, Limpador no Depósito de Entroncamento.

Admitido como limpador de máquinas em 22 de Janeiro de 1920.

† *Manuel Joaquim Maia*, Escriturário de 2.ª classe no Depósito de Entroncamento.

Admitido como limpador em 10 de Julho de 1898, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1 de Fevereiro de 1902 e escriturário de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1929.

VIA E OBRAS

† *José Gomes Cavaleiro*, Assentador do distrito n.º 101.

Foi admitido como assentador em 1 de Dezembro de 1921.



† *José Napoleão de Menezes Monteiro*

Chefe de 1.ª classe



† *Joaquim dos Santos Júnior*

Conferente



† *Manuel Capão*

Guarda

O

5 L

Tupin

Charadas duplas

10 — Ha muitos *rapasinhos* que só brincam nos *monstros* — 3.

Terco

11 — Um *livro velho e pesado* tem semelhança com um *indivíduo incorpado mas sem préstimo* — 4.

Sancho Pança

12 — Com um *ferro cortante de carpinteiro* fiz uma *apara delgada* — 2.

Marquês de Carinhais

13 — O que admoesta chama-se *decurião* ? — 3.

Visconde de la Morlière

14 — *Beato falso!* seu sandeu ouvi chamar a um homem que não conheci — 3.

Mefistófeles

15 — O «laminador» logo no *comêço* do seu trabalho teve um desastre — 3.

Alcion

Sincopadas

16 — 3-Ha *dificuldade* em adquirir a *redoma* ? — 2.

Roldão

17 — 3-O *feiticeiro* está amarrado ? — 2

Roldão

18 — 3-Tive pêna do *vadio* e dei-lhe um bocado de *pão* — 2.

Sancho Pança

19 — 3-A *vaidade* corta a *razão* — 2.

Veste-se

20 — 3-Foi publicado um *artigo anónimo e difamatório* pelo roubo de uma *boneca de trapos* — 2.

Mefistófeles

21 — 3-Observei cada um dos *compartimentos subterrâneos* de que se compõe um *formigueiro de saúba*, quando passei por *Maranhão* — 2.

Visconde de la Morlière

Em frase

22 — Vês que o *lucro* é igual ao dos nossos *filhos* — 1-1.

Zé Sabino

23 — O *arbusto* foi colhido por *pessoa solitária*, para *presente* — 2-2.

Mefistófeles

24 — *Punge-me* não ter *recurso* para chegar à *aldraba da porta* — 2-2.

Marquês de Carinhais

25 — A *capacidade* dêste «*homem*» é superior à de qualquer outro «*homem*» — 2-2.

Vasconcelos

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Julho de 1935

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	2\$80	Cebolas kg.	1\$35	Presunto 10\$00 e	10\$50
» Nacional 2\$70 e	2\$75	Chouriço de carne »	14\$00	Queijo do Alentejo. »	14\$00
» Valenciano kg.	2\$80	Far.º de milho amarelo. »	1\$40	» flamengo kg.	24\$00
» Sião.	3\$10	» » branco. »	1\$20	Sabão amêndoas »	1\$30
» Carolino.	3\$10	» » trigo. »	2\$25	» Offenbach de 1.º. »	2\$50
Assucar de 1.º Hornung kg.	4\$40	Farinheiras »	7\$80	» » 2.º. »	2\$00
» 1.º manual. »	4\$20	Feijão amarelo lit.	1\$75	Sal lit.	1\$16
» 2.º Hornung. »	4\$15	» branco 1\$90 e	1\$95	Sêmea kg.	1\$80
» 2.º manual. »	3\$95	» frade 1\$90 e	1\$40	Toucinho 6\$50 e	6\$60
» pilé. »	4\$25	» manteiga lit.	2\$05	Vinagre lit.	1\$75
Azeite de 1.º lit.	7\$80	Grão de 1.º »	2\$75	Vinho branco-Em Campanhã. »	1\$80
» 2.º »	7\$00	» » 2.º »	1\$90	Vinho branco-Em Tunes. »	1\$70
Bacalhau Islandia kg.	4\$10	Lenha kg.	1\$20	Vinho branco-Rest.º Arma. »	1\$65
» Saeço-Em Campanhã.	4\$60	Manteiga »	15\$00	Vinho tinto-Em Gata. »	1\$05
» Inglês.	6\$40	Massas »	3\$60	Vinho tinto-Em Campanhã. »	1\$80
Banha kg.	7\$80	Milho lit. 80 e	1\$82	Vinho tinto-Em Tunes. »	1\$70
Batatas. »	variável	Ovos duzia	variável	Vinho tinto-Rest.º Arma. »	1\$65
Carvão de sôbro kg. 550 e	55	Petróleo lit.	1\$00		

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

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

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

O Boletim da C. P. tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números dêste Boletim não se vendem avulsos.

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

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