



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

Pela lotaria de 24 do Agosto corrente, vai ser sorteado entre os decifra-  
dores dos Problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso  
inseridas no n.º 46 do *Boletim da C. P.*, o prémio correspondente ao tri-  
mestre Abril-Junho.

Para esse efeito os números da lotaria atribuídos a cada um dos concor-  
rentes são os seguintes:

Sancho Pança . . .	1 a 687	Lumar . . . . .	6.184 a 6.870
Galeno . . . . .	688 a 1.374	Otrebla . . . . .	6.871 a 7.557
Dalton . . . . .	1.375 a 2.061	Nazi . . . . .	7.558 a 8.244
Roldão . . . . .	2.062 a 2.748	Visconde de la	
Britabranes . . .	2.749 a 3.435	Morlière . . . .	8.245 a 8.931
Tupin . . . . .	3.436 a 4.123	Labina . . . . .	8.932 a 9.618
Veste-se . . . . .	4.123 a 4.809	Marquês de Cari-	
Visconde de Cam-		nhas . . . . .	9.619 a 10.305
bolh . . . . .	4.810 a 5.496	Alenitnes . . . .	10.306 a 10.992
Mefistóteles . . .	5.497 a 6.183		

Pede-se a todos os colaboradores desta Secção o favor de enviarem produ-  
ções características visto a reserva estar muito diminuída.

### QUADRO DE DISTINÇÃO

Zé Sabino, 11 votos — Produção n.º 16

### QUADRO DE HONRA

Britabranes, Mefistóteles, Tupin, Sancho Pança,  
Nazi, Lumar, Dalton e Galeno (25,1)

### QUADRO DE MÉRITO

Visconde de la Morlière, Marquês de Carinhas,  
Visconde de Cambolh (24,1), Otrebla, Veste-se, Costasilva,  
Cruz Kanholo, Roldão e Novata (22,1), Vasconcelos,  
Labina e Alenitnes (18,1)

### Soluções do n.º 72

1 — Corvacho-corcho, 2 — Moenda, moda, 3 — Con-  
frade, conde, 4 — Lídimo, limo, 5 — Pocema, poma,  
6 — Pucela, pula, 7 — Maga, gama, 8 — Tope, peto,  
9 — Argos-sogra, 10 — Orar-raro, 11 — Luco, ugar,  
cala, oral, 12 — Pisão, 13 — Chinfrão, 14 — Do homem  
agradecido todo o bem é querido, 15 — Aquilino, 16  
— Soar, 17 — Dobrado, 18 — Contradita, 19 — Pepé,  
20 — Capitulares, 21 — Baqueta, 22 — Vaca-vacão,  
23 — Figura-figurão, 24 — Pinha, pinhão, 25 — Vara,  
varão, 26 — Contracifra.

### Em frase

1 — O régulo de régulos matou com protóxido de cálcio  
a ave do Brasil — 2-2.

Mefistóteles

2 — Excita-se, ao ver muito dinheiro a pessoa ordi-  
nária — 2-2.

Marquês de Carinhas

3 — Em vindo o verão já se não paga o tributo antigo  
— 2-1.

Vasconcelos

4 — Você desacredita-me, não obstante ter-lhe oferecido  
uma espécie de capim — 3-3.

Fred-Rico

5 — Socega! Aqui tens a «planta» — 3-1.

Veste-se

### Aumentativas

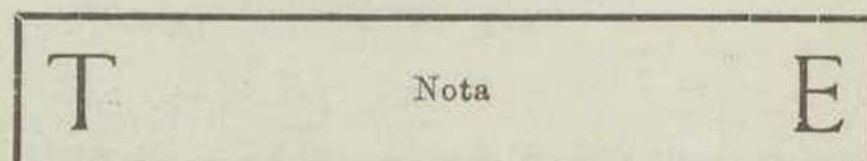
6 — A máquina para limpar da vasa o fundo dos rios  
e lagos é manobrada pelo soldado de cavalaria — 2.

Roldão

7 — Dizia-se que aquele homem tinha muito dinheiro  
mas afinal era boato falso — 2.

Alcion

### 8 — Enigma tipográfico



9 letras

Tupin

### 9 — Logogrifo

Casou-se, emfim, o Ramalho,  
Depois de muito trabalho — 3-4-1-2  
Co'a irmã do Rafael...  
E lá vão no «Zeppelin» — 5-3-3-4  
P'ra cidade de Berlim — 1-4-3-3-4  
Passar a lua de mel.

Pinto

### 10 — Enigma Pitoresco



(Continua na outra página interior da capa)



# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMARIO:** O Serviço de Obras Metálicas. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Conferências de Higiene Social. — Consultas e Documentos. — Concurso de desenhos e fotografias. — O serviço de correio em combóios sem paragem. — Pessoal.

## O Serviço de Obras Metálicas

Pelo Snr. Eng.º *Frederico Abranches*, Adjunto da Divisão de Via e Obras

Os passageiros, que, cómoda e despreocupadamente, passam a 100 à hora sobre as pontes, não fazem ideia do trabalho e dos cuidados que, para lhes garantir comodidade e segurança, a Companhia tem com aquelas obras.

Embora sem descer a grandes pormenores, parece-nos interessante dar aos ferroviários uma ideia geral da organização dos serviços que de tal estão encarregados.

Os trabalhos de construção, conservação e reparação das pontes e de outras obras metálicas da Companhia estão a cargo de um Serviço especial: o Serviço de Obras Metálicas da Divisão de Via e Obras.

Esses trabalhos são: uns, executados na oficina de Ovar e outros, os externos, executados por brigadas espalhadas pelas linhas.

A oficina de Ovar foi instalada nesta estação em 1899, por ocasião de uma grande reparação que sofreu a Ponte de D. Maria Pia, a-fim-de preparar o material destinado a essa obra rela-

tivamente perto do lugar onde devia ser aplicado, e diminuir assim o tempo consumido nos transportes e o custo destes.

Com os anos, foi-se ela desenvolvendo, foi trabalhando para toda a rede e, quando aquela reparação terminou, o relativo desenvolvimento, que a oficina tinha tomado, e os bons serviços que prestava, fizeram com que fôsse mantida.

Assim se explica a sua localização que à primeira vista, pode, em verdade, não ser considerada a mais própria, mas que se justifica pelas razões citadas.

Começou, pois, a oficina de Ovar em 1889, com uns escassos 20 a 30 homens; hoje tem 100 a 150. Está ela ainda longe de ser o que deve, mas procede-se presentemente à sua ampliação e à modernização das suas instalações.

A modéstia dessas instalações serve, porém, para mais salientar o trabalho ali realizado e que, não obstante essa modéstia, tem sido deveras notável.



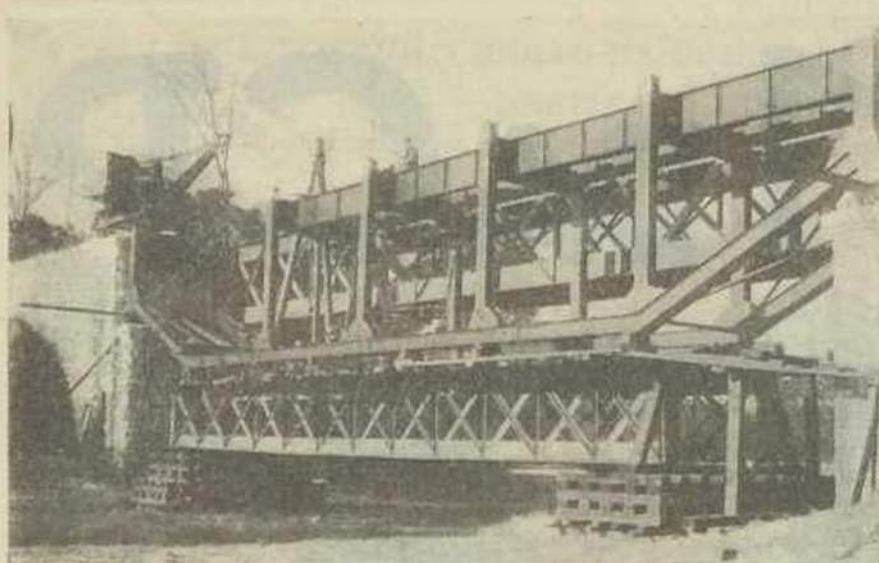


Fig. 1 — Montagem da Ponte do Pano, na linha do Norte

Para o pôr em relêvo, basta ver o estado de conservação das pontes da Companhia, que é geralmente considerado modelar, e o exame das que — além de outras obras — ali têm sido feitas de novo.

A primeira ponte construída na oficina de Ovar foi, em 1903 e segundo projecto do Engenheiro Greenfield de Melo, a do *Caia*, na fronteira de Badajoz, com 66 metros. Desde então, todas as pontes, alpendres, placas de inversão de máquinas e de vagões, sinais e grande parte do material de via, daquela oficina têm saído.

Os projectos dessas obras são elaborados no Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras; depois de aprovados superiormente, são entregues às Obras Metálicas, que, na oficina de Ovar, executam os respectivos trabalhos fazendo em seguida a sua montagem por intermédio das brigadas dos serviços da linha.

Entre as pontes em grande número, assim inteiramente executadas pelo pessoal da Companhia, citaremos, como mais importantes:

- Ponte do Caia, com 66 metros.
- Ponte do Mondego, com 280 metros.
- Ponte do Sever, com 67 metros.
- Ponte de Arzila, com 45 metros.
- Ponte do Pano, com 31 metros.
- Ponte do Barro Mago, com 22 metros.
- Ponte de Sacavém, com 32 metros.
- Ponte do Almonda, com 31 metros.
- Ponte de S. Lourenço, com 42 metros.
- Ponte de Simões, com 65 metros.
- Ponte do Mocate, com 80 metros.

O labor intenso da conservação, da reparação e da substituição das velhas pontes, longe de diminuir, tem-se intensificado sempre, e agora ainda mais com a renovação das pontes das antigas linhas do Estado. Assim, de 1929 para cá, foram renovadas as duas principais pontes do Ramal de Cáceres, e feitas as pontes da nova linha de Tomar, as pontes para a 2.<sup>a</sup> via de Entroncamento a Chão de Maçãs e de Mogofores a Aveiro, tôdas as da linha de Oeste até Telhada e de Amieira a Alfarelos, as da linha de Casa Branca a Évora, várias nas linhas do Sul e nas do Minho e Douro, tudo em um total de 2.400 toneladas e representando um valor de 5.700 contos.

Para se dar ideia da rapidez e da precisão com que, nas nossas linhas, tem sido feita a montagem das pontes — de que as fotografias juntas dão alguns exemplos — basta citar o seguinte:

Ainda ha pouco tempo, em Dezembro de 1932, as revistas da especialidade citaram a substituição de uma ponte de 1.800 toneladas no Norte de França em 10 horas. Pois nós fizemos a ripagem das pontes de 26 metros da linha de Oeste, com o pêso de 55 toneladas, em 6 minutos; a da ponte sobre o Rio Liz, que tem 3 tramos e pesa 160 toneladas, em 14 minutos; e em 30 minutos a da Ponte do Rio de Areia, junto da estação do Valado, com 32 metros, pesando 60 toneladas e que é nas linhas portuguesas, a ponte mais oblíqua em relação à linha de água.



Fig. 2 — Montagem de uma viga de 21 metros por meio de guindastes na ponte da Ribeira de Vide (Ramal de Cáceres)



Alguns desses trabalhos foram filmados e, depois, projectados nos cinemas de Lisboa.

Mas, se a substituição das velhas pontes é um trabalho importante, outro há que não o é menos e que merece ser-lhe dado o devido relêvo: referimo-nos à conservação das pontes e de outras obras metálicas, trabalho esse que é feito com método e continuidade, e que convém ser conhecido.

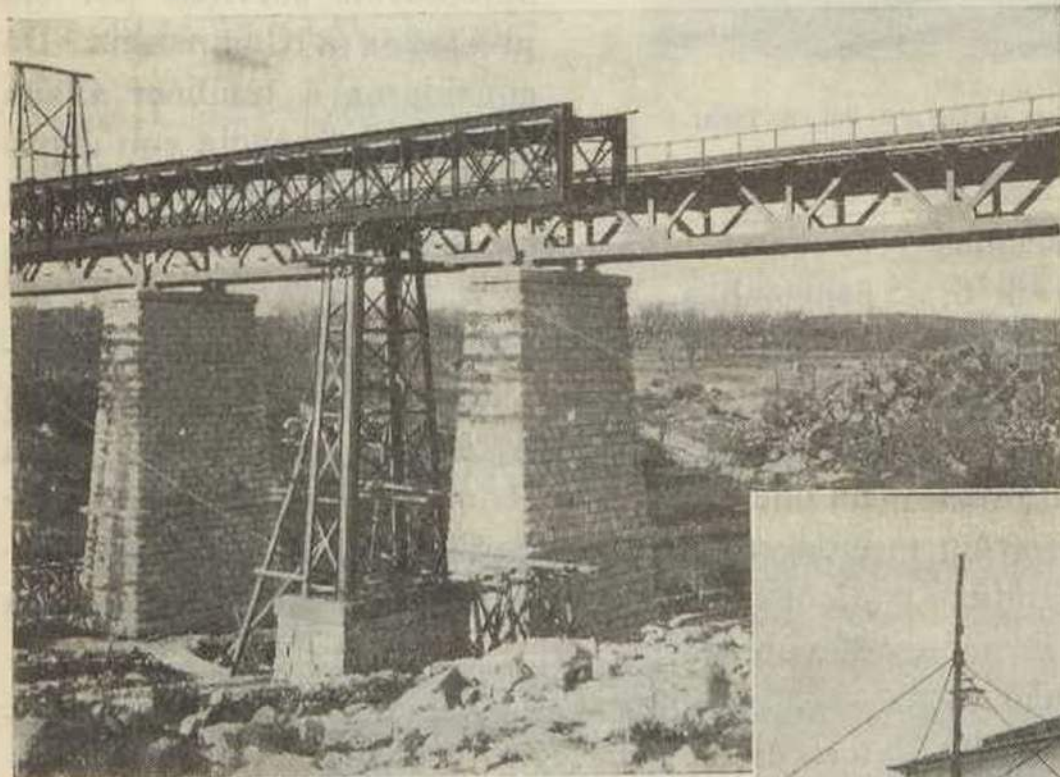


Fig. 3 — Desmontagem da velha ponte da Ribeira de Vide (Ramal de Cáceres)

O esquema geral dessa organização é o seguinte:

Tôda a rede actual da C. P. (Antiga Rede, Minho e Douro e Sul e Sueste) está, para esse efeito, dividida em 13 troços, chamados *cantões*, em cada um dos quais ha uma brigada permanente de operários especializados trabalhando sob as ordens de um *Chefe de Cantão*, a qual tem a seu cargo a fiscalização e a conservação corrente de tôdas as pontes e de outras obras metálicas existentes dentro do respectivo cantão.

Estas brigadas são constituídas por maior ou menor número de operários conforme as necessidades, e mesmo, muitas vezes, reforçadas com brigadas auxiliares quando se trata de grandes trabalhos, como montagem de novas pontes, grandes pinturas e reparações, etc.

Todos os trabalhos são acompanhados de perto por diversos contramestres e fiscalizados pelos engenheiros do Serviço de Obras Metálicas.

Além dos trabalhos que os cantões são constantemente chamados a fazer, cada chefe de cantão passa anualmente, em época certa e segundo instruções elaboradas pelo pessoal superior, uma minuciosa revista geral a tôdas as pontes e demais instalações, preenchendo, para cada uma, um documento próprio. Este documento, depois de examinado e aprovado pelos engenheiros do Serviço de Obras Metálicas, é reenviado ao respectivo cantão, que começa então a fazer, metódica e seguidamente as *reparações gerais* dele constantes.

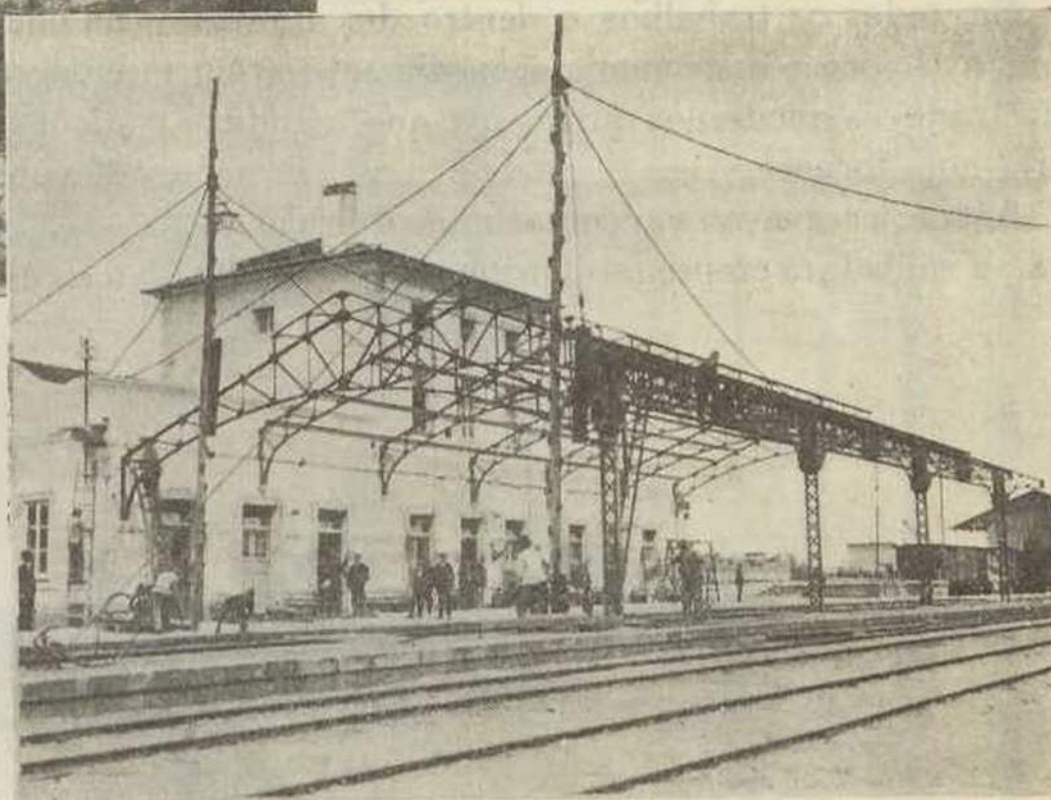


Fig. 4 — Construção de um alpendre metálico na estação de Ovar

Desta forma, tôdas essas obras são anualmente vistoriadas e assim mantidas no bom estado de conservação que é notório.

Além desta conservação geral, ha ainda as grandes *pinturas gerais*.

Para este efeito, estão as linhas divididas também em um certo número de troços, 4, 6, ou 8 conforme as circunstâncias e as experiências de alguns anos aconselharam; e, em cada um desses troços, é anualmente feita uma pin-



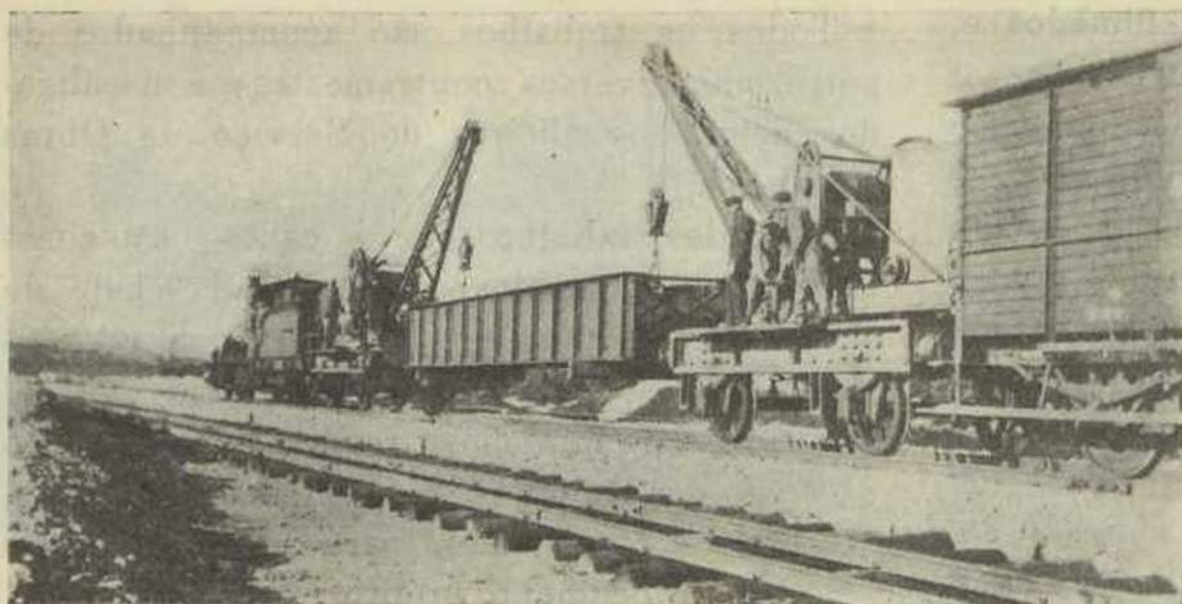


Fig. 5 — Transporte em guindastes de um pontão de 11<sup>m</sup>,20 para montagem na linha de Tomar

tura geral precedida de raspagem e de completa limpeza. Assim, de 4 em 4, de 6 em 6, ou de 8 em 8 anos, conforme foi julgado necessário, *tôdas as pontes* e mais obras metálicas são integralmente pintadas de novo.

Em todos os trabalhos e dentro dos limites que a técnica e a economia aconselham, se têm utilizado os modernos processos que a indústria hoje fornece.

Assim: a cravação a ar comprimido é de uso geral; a soldadura emprega-se já em grande escala;

encontra uma escola em que se aperfeiçoa e especialisa.

E que isto assim foi superiormente reconhecido, prova-o bem a deliberação tomada—como acima foi dito—de estarem sendo executados na oficina de Ovar trabalhos de ampliação e de modernização que muito vão melhorar as condições do seu funcionamento e aumentar a sua eficiência.

As fotografias que ilustram este artigo são da autoria do Ex.<sup>mo</sup> Snr. Eng.<sup>o</sup> Frederico Abragão.



Fig. 6 — Derrubamento de um pilar na desmontagem da ponte velha da Ribeira de Vide (Ramal de Cáceres)



# Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

## ARTIGO 28.º

(Continuação)

E' muito perigoso:

10.º — Passar entre os muros dos cais e os vagões que circulem ou estacionem nas linhas d'esses cais (Fig. 41).

11.º — Descer ou subir de ou para combóios, máquinas ou veículos em marcha (Fig. 42), salvo se a velocidade fôr a de um homem a passo; e também descer do lado da entre-via (Fig. 43).

12.º — Carregar ou descarregar volumes na entre-via.

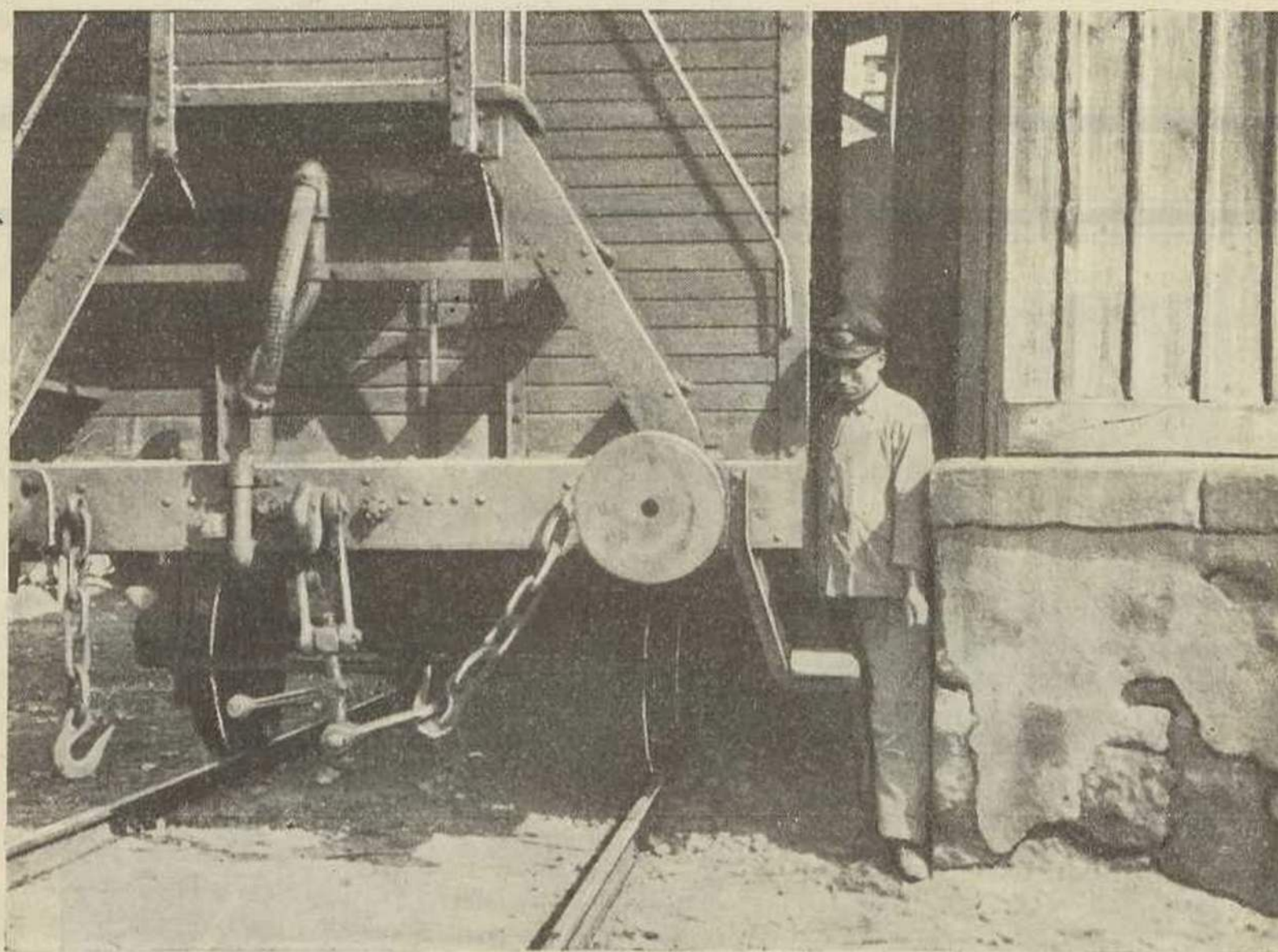


Fig. 41

**É perigoso**

passar entre os veículos e as paredes dos cais



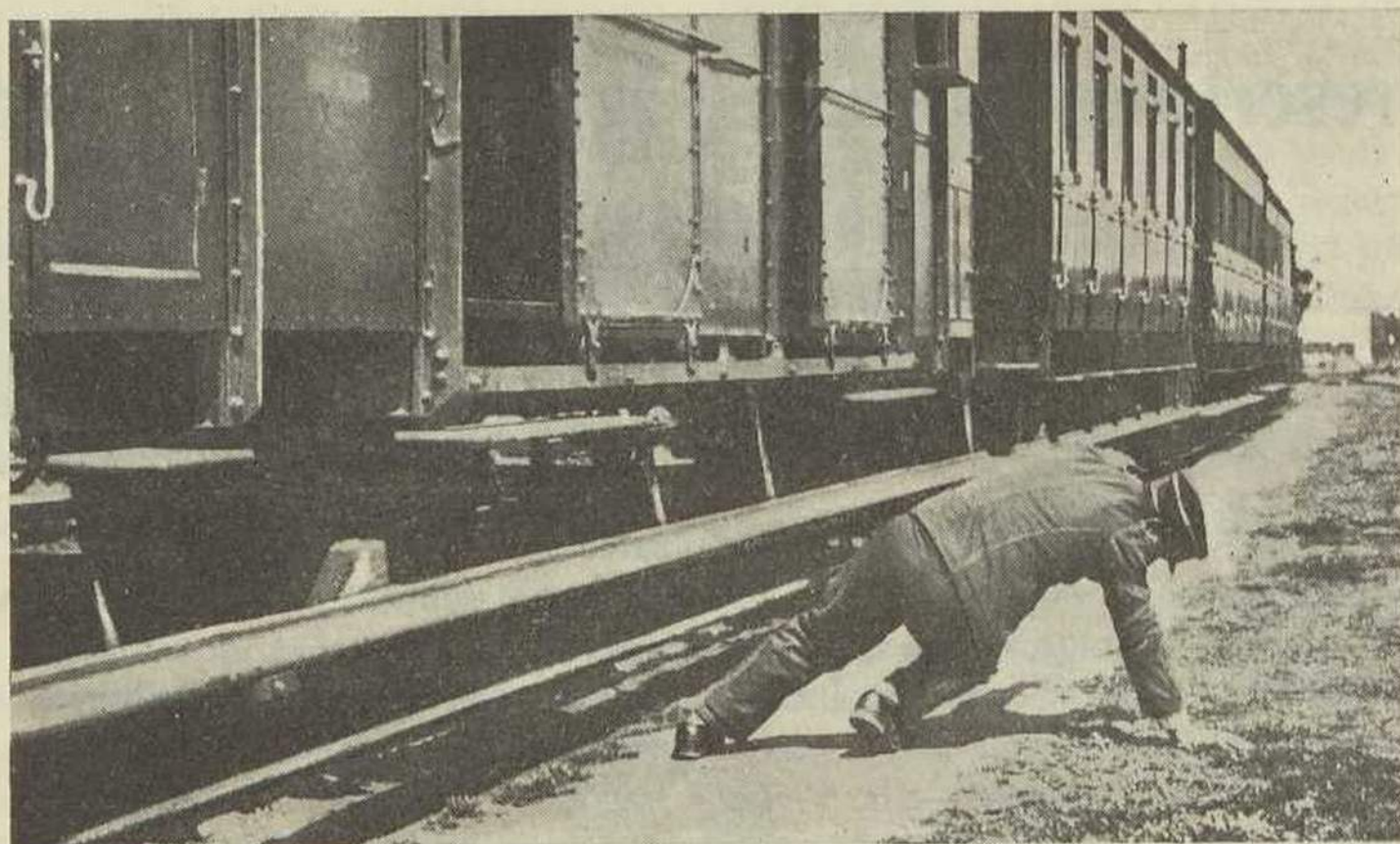


Fig. 42

**É perigoso**

descer ou subir com os combóios em andamento

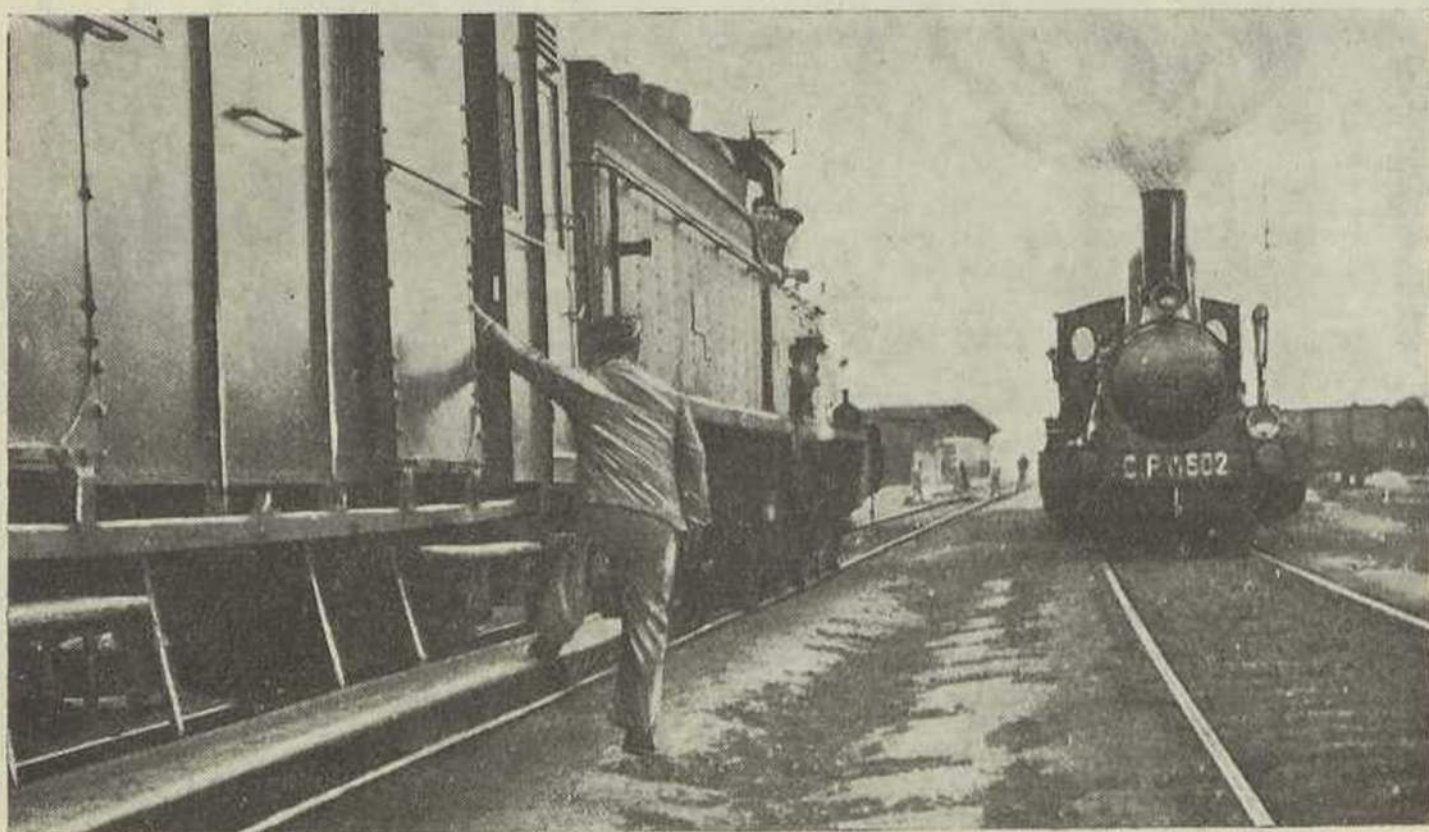


Fig. 43

**É perigoso**

descer do lado da entre-via porque pode ser colhido por um combóio



# Conferências de higiene social

## A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. João de Matos Cid, médico efectivo da assistência domiciliária de Lishon

(Continuação)

Quando há pouco definimos «civilização», falámos num estado de perfeição espiritual.

Disse-lhes também que, na devida altura, explicaria o que é que nós chamamos «perfeição espiritual». Chegou o momento de se definirem êsses termos e de os definirmos com a maior clareza desembaraçando-nos tanto quanto possível da linguagem obscura dos filósofos.

Se eu lhes disser que «perfeição espiritual» é o estado de concordância do nosso espírito com a «lei moral» ou, por outras palavras, a acomodação da vida real aos princípios eternos, não terei feito mais que enunciar um conceito que, felizmente, no fundo já todos pressentem.

No entanto é bom acrescentar que a palavra concordância não pode ter neste caso o sentido de *obediência à lei* como muitos podem julgar.

Concordância com a lei e obediência à mesma podem ter praticamente os mesmo resultados mas no fundo são coisas diferentes, e bem diferentes se considerarmos que a última supõe uma acção coerciva da própria lei, que na primeira não há. Vou tratar de explicar esta trapalhada, possivelmente pueril, figurando possíveis casos da vida real.

Suponhamos que um de nós, passa por um jardim florido, jardim público, que lhe agradam as flores e se lembra de levar algumas para casa. Ao aproximar-se do canteiro para as colher, repara num letreiro que diz: «*É proibido cortar flores sob pena de multa*». Imediatamente hesita — os que hesitam — e pensa: multa grande? Multa pequena? Multado, é certo que não me deixam levar as flôres e portanto não vale a pena correr o risco. Desisto. Neste caso é evidente a força coerciva da lei. Um outro de nós que também gosta muito de flores, ao passar pelo mesmo jardim, consola os olhos na

sua beleza e o olfato com o seu aroma; mas não pensa sequer em colher alguma, porque elas, as flores, não são dêle, são de todos, para gôso de todos. Neste segundo caso houve concordância absoluta com a lei.

Se insisto nesta explicação é que esta diferença entre duas atitudes com resultados práticos idênticos, tem a sua importância.

É claro que não vou explicar-lhes, por inútil, o que é a lei moral. Não a sentimos todos impôr-se à nossa consciência, quando nos acusamos de ter procedido mal ou quando sentimos a compensadora alegria do bem que fazemos? Deus, diz a Bíblia, fê-la ditar por Moisés do alto da montanha do Sinai e por isso ela é eterna. Gravada nas tábuas da Lei, em caracteres de fogo, todas as morais, mesmo as estranhas à religião, lá foram buscar os seus princípios e são êles que há muitos séculos regem o mundo, pelo menos, aquela parte do mundo a que pertencemos.

O estado mais ou menos adiantado, de civilização dum indivíduo, duma classe, ou dum povo é, para qualquer indivíduo em estado mais progressivo, fácil de surpreender e para o observador perspicaz, traduz-se, na sua maneira de ser social, quer dizer, nas reacções que essa pessoa, classe ou povo, têm, em frente de acontecimentos cotidianos ou extraordinários. Quando o viajante em que há pouco lhes falei escreve a sua primeira impressão, faz já um diagnóstico de probabilidade esperando para o confirmar outros factos da mesma natureza que procurará observar e que no decorrer da sua visita não lhe passaram despercebidos. Um exemplo:

Um amigo meu, professor ilustre, visitava uma cidade suíça. De manhã, depois do seu



almôço, saiu, como todo o «touriste», para vêr a cidade, satisfeito de gosar tão interessantes e merecidas férias. Já na rua, acendeu o seu cigarro lançando o fósforo apagado para o chão. Depois, por acaso ou outra qualquer circunstância, notou que o seu pequeno palito apagado era a única nódoa a destacar-se num pavimento tão limpo e asseado como o de qualquer sala de visitas burguesa.

Pois bem.—Este meu amigo, vexado, apanhou o seu triste fósforo, meteu-o no bôlso e fez este comentário: *Admirável e disciplinado país!*

E' um primeiro diagnóstico dum estado de civilização mais perfeito do que era, o do habitual ambiente do ilustre professor. Sempre que na rua lanço qualquer coisa para o chão, lembro-me desta história. Confesso também que nunca me dobrei para apanhar e meter ao bolso os meus fósforos apagados mas, de futuro, vou fazê-lo para que a minha palestra tenha, pelo menos, o merecimento de ter convertido uma pessoa.

Suponhamos agora que um professor dessa mesma terra suíça — cidade que supponho ser universitária — visita em férias a nossa capital, desembarcando dum dêsses grandes paquetes que, no verão, despejam na Rocha de Conde de Óbidos milhares de estrangeiros. Suponhamos ainda que compreende a nossa língua e que, num trajecto de eléctrico, repara naquele pequeno letreiro afixado em todos os carros que em letras vermelhas diz que «incorre em 20\$00 de multa quem cuspir ou escarrar em qualquer parte do carro».

Esfregará os olhos, relerá, tornará ainda a ler e comentará: cuspir em qualquer parte do carro!!! E' possível fazer-se isto, porque, se o não fôsse, inútil seria a proibição. Maior será o seu espanto se poder verificar, o que é fácil, que a imposição legal nem mesmo é cumprida e que muitos passageiros não estão com meias medidas e cospem... em qualquer parte do carro.

Muito satisfeitos ficaremos se o nosso hospede se contentar com este comentário: *País curioso! Toda a gente cospe onde lhe apetece!*

Um grande número dêstes pequenos factos duma e doutra natureza são, bem analisados, mais do que suficientes para fazer um juízo quasi

seguro do maior ou menor progresso dum povo. Valem mais do que *arranha ceus*, um *metropolitano* ou grandes *affiches luminosos*, tantas vezes a anunciar espectáculos duma moralidade e gosto duvidosos.

Êstes factos de observação corrente e cotidiana têm um grande valor, porque em geral são a expressão da educação geral dum povo e essa é o melhor índice de civilização. Mas para certos espíritos objectivos a estatística tem — e de resto merece-o — um valor notável para ensinamentos, e por isso vá de procurar índices numéricos para confirmar juízos feitos só sobre factos de ordem geral.

Falar aos ferro-viários em *índices numéricos*, não é falar em assuntos novos. Todos os que lêem o nosso *Boletim* sabem que significação tem essa expressão matemática.

Nós, os médicos, empregamo-los continuamente e são êles muitas vezes que nos confirmam ou debilitam um diagnóstico de presunção feito sobre uma observação geral.

Para avaliar do estado de civilização dum povo, nós podemos consultar índices que são a sua expressão quasi rigorosa. Refiro-me aos índices da *vida-média*, naturalmente resultantes dos índices de *morbilidade*, *mortalidade* e *natalidade*; o índice de «criminalidade», um índice de «instrução» e um índice de «moralidade» consequência do índice judiciário. Dêstes índices o primeiro em importância é o índice da vida média, que poderemos definir da seguinte maneira: «O número de anos que cada indivíduo viveria se, somando todos os anos vividos pelas pessoas que nasceram no mesmo ano, dividissemos o total pelo número de nascimentos».

Eu explico em números pequenos essa simples operação:

Suponhamos que num determinado ano nasceram 100 indivíduos e que dêstes 100, quinze morreram com um ano, dez com treze, vinte com vinte e um anos, dezoito com cinquenta, dez com setenta e os restantes atingiram setenta e três anos.

Os anos vividos por êstes 100 indivíduos são nem mais nem menos que 3585, número que dividido por 100, dá a média 35,8.

Esta média é o número que representa o tempo, em anos, que viveria cada um dêstes



indivíduos se o Criador tivesse determinado que viveríamos todos o mesmo número de anos em condições idênticas de meio. Este índice da vida média era no princípio do século XX bastante inferior ao da minha fantasia; mas hoje, passados 34 anos, anda já na casa dos 50.

Quere dizer: em 34 anos, fêz-se esta extraordinária transformação, elevando de quasi o dôbro as possibilidades da vida e fêz-se pela única maneira possível, aumentando o dividendo, isto é, o número total de anos vividos, visto que neste quociente que representa o índice da vida média — o divisor é constante. Aumentar o dividendo, é diminuir a mortalidade ou morbidade altas dos respectivos índices. Como se conseguiu tal? Pelo estudo e acção dos higienistas, divulgação e prática, todos os dias mais extensa, dos seus preceitos e, sobretudo, pela compenetração dos homens políticos, aqueles que governam os povos, de que a felicidade destes é função da sua saúde, e *que nesta, muito principalmente, reside a força da nação.*

Eu não gosto de fazer citações; a minha memória retem perfeitamente os factos que observo mas custa-lhe a fixar os nomes de autores, tantos são já os que me passaram pelas mãos. Ora eu jurei a mim mesmo que faria esta palestra única e simplesmente com os meus recursos de momento e bem me custaria, ao fazer uma citação, cair em grosseiro erro. Tal não me parece que suceda se lhes disser que foi *Disraeli*, notavel político e romancista inglês, que proclamou em 1875, do alto da tribuna parlamentar, em Londres, aquela grande verdade de que uma nação é tanto mais forte quanto mais saúde têm os seus filhos. De então para cá todos os ingleses respeitam este princípio como se fôsse um dogma religioso. Não será exactamente por esta razão que a Inglaterra é hoje o país mais civilizado do mundo? Seria fácil demonstrá-lo, se tal, neste momento, não me desviasse um pouco da direcção já tomada. Demais, eu calculo a vossa curiosidade em saber como conseguiu diminuir-se de tal maneira a mortalidade, porque este facto tem para todos uma grande importância, ninguém desejando morrer nem mesmo aqueles que se dizem mais cansados da vida.

Sem estatística, vou tentar ainda «grosso modo» dar-lhes uma ideia das idades em que nós temos menos probabilidades de continuar a viver. Dos 0 aos 3 anos a mortalidade é muito grande e é precisamente esta tremenda mortalidade infantil que mais faz baixar o índice da vida média. A criança, como todo o ser novo em formação, é débil, e nesta idade toda a sua fisiologia é dominada pelo crescimento que é rápido, duma mesmo surpreendente rapidez. Por isso mesmo todas as suas energias são empregadas nesse fim. Daí a pequena resistência que oferece à acção do meio exterior. Está por assim dizer numa fase de adaptação com pequenas defezas para as doenças infecciosas, das que resultam dos desmandos da alimentação e variações de clima, e até para as que traz consigo mesmo, herdadas dos seus próprios pais. Ainda não há muitos anos a grande mortalidade infantil só affectava no domínio sentimental, os pais. Os poderes públicos mal se interessavam. A criança não era um valor social ou económico. De fácil produção, podiam desaparecer muitas porque as que sobreviviam — que se julgava serem as mais fortes e robustas — chegavam perfeitamente para assegurarem a perpetuidade das raças e a força física das nações.

Morriam muitas? Que importava, se nasciam muitas mais?

Nos tempos bíblicos não mandara um rei da Judeia fazer o massacre dos inocentes!? E quem sabe se para regular a produção, exactamente como hoje procedem os criadores de animais finos, limitando as crias ao número que lhes convém? Mas o mundo transformou-se, sobrevieram as crises, às vacas gordas sucederam as magras e cada vez mais magras, a natalidade diminuiu e, de tal maneira nalguns países, que os governos apavoraram-se na iminência duma catástrofe. Grito de alarme. Chamam-se então os higienistas, os médicos, os filantropos e o problema é pôsto com aquela clareza sêca com que se põe um problema económico para que se pede uma solução urgente.

Quem viveu nos últimos anos do século passado e seguiu atentamente o que se passa na primeira têrça parte do actual, assistiu à mais formidável obra de civilização que a história



da humanidade regista. Inicia-se a era de protecção à criança e toda ela é obra do higienista.

Divulgam-se por toda a parte preceitos de ordem higiénica—regras de alimentação, de defeza contra as doenças infecciosas (vacinas contra a varíola), que nalguns países se extingue, a difteria, a tuberculose (vacina Guérin-Calmette)—multiplicação de dispensários e patronatos infantis, assistência do Estado e organismos políticos a todas as famílias numerosas, etc., etc.

Mas a obra não fica por aqui, nem podia ficar. De facto, a vida da criança não começa no momento em que ela abre os olhos à luz clara do dia. Inicia-se muito antes no leve choque de duas células que no ventre materno se abraçam. Nos longos meses de gestação o pequenino ser que tem todas as possíveis virtualidades—quem nos diz que ele não será um grande pensador como Platão, um grande músico como Beethoven, um grande poeta como Homero, um grande legislador como Moisés,—precisa de amparo e protecção.

Daí toda a legislação de ordem higiénica protegendo as mulheres grávidas, facilitando-lhes a vida durante a gestação, aumentando-lhes o conforto, garantindo na sua existência mais feliz a preciosa existência do pequenino ser que o seu ventre abriga. Por toda a parte se erguem *Maternidades* e, cada uma nova que surge, tem mais conforto e mais alegria. Por toda a parte vão fechando as velhas enfermarias hospitalares onde a *Maternidade* tomava o aspecto dum profundo drama social, era tratada como uma doença vergonhosa e a mortalidade infantil atingia percentagens elevadíssimas. Uma verdadeira degola de inocentes!!!

E' precisamente este o momento de lhes dizer que, quando quizerem demonstrar a algum amigo da província que Lisboa se civiliza, não lhe apontem os candieiros mais ou menos estilizados das nossas avenidas ou praças, nem lhes façam ver a maior ou menor elegância dos cinemas. Mostrem-lhe as nossas *Maternidades*, e façam-lhe notar o carinhoso respeito que as envolve. Esta é que é a verdadeira obra de civilização. Eu podia fazer-lhes com o depoimento de amigos e colegas, com o depoimento

dos meus livros um mais largo relato deste capítulo de Higiene Social que é a *Assistência infantil*, mas tal seria muito mais que suficiente para horas de palestra, e eu apenas pretendo focar que foi ela, sobretudo, que teve a parte maior na alta do índice da vida média, aumentando a viabilidade de milhares e milhares de crianças. Que surpresa nos reservará neste capítulo o dia de amanhã? Quem me diria a mim ao concluir o meu curso de Medicina, que passados muitos anos eu veria reduzir a elevada percentagem da mortalidade nas crianças nascidas antes de termo (7.<sup>o</sup> mês) para um número tão baixo, que a gente fica a pensar em possibilidades que eu nem sequer ousou exprimir, com receio que me digam que estou a ultrajar a Natureza.

\*  
\* \*

Uma outra idade em que as possibilidades da vida são mais limitadas, é a que vai dos 16 aos 25 anos. Em plena puberdade outras actividades surgem. A vida sexual consome energias que muitas vezes vão além dos recursos vitais. E' o despertar para a vida. Infelizmente comnosco despertam doenças que eram em nós *latentes* desde a primeira infância.

Infeções repelidas por uma defesa enérgica, reactivam-se e, entre elas, a tuberculose dominando o panorama dessa idade tão injustamente chamada a *idade feliz*. O tributo que a mocidade paga a essa doença de arremetidas que hoje assalta, amanhã recua, é formidável. Neste campo, como no da mortalidade infantil, a higiene tem feito as suas provas, visando mais que a cura dos doentes—função da Medicina—a extinção da doença, seu supremo «desideratum» depois do início da era pasteuriana.

Se o conhecimento cada vez mais detalhado da vida microbiana nos deu a possibilidade de suprimir doenças—dominar rapidamente *epidemias* que nos séculos anteriores dizimaram populações inteiras—teremos que acreditar que um dia chegará em que a tuberculose possa ser dominada como foram a peste, o tifo, a cólera, a febre amarela. Eu não quero alargar-me em mais considerações sobre este assunto. Este



terreno é defeso; é o tema de uma outra conferência. Eu pretendo apenas marcar um ponto, porque julgo absolutamente necessário fazê-lo: «A luta anti-tuberculosa é hoje e sê-lo á ainda amanhã, orientada pelos grandes princípios da Higiene Social.»

E' ela, a Higiene Social, que mais tem corrido para o declínio da doença a acentuar-se já, como é notório em quási todos os países. A civilização há-de dominar a tuberculose como dominou a lepra.

Mas eu não queria aterrá-los mais. Todos nós conseguimos já dobrar dois cabos tormentosos são e salvos. Haverá ainda mais obstáculos a vencer? Certamente que sim. Mas eu espero em Deus que todos passaremos além. No que está para vir não é bom falar. Tristezas não pagam dívidas. Consolemo-nos com a ideia de que aqueles que dobraram os 55 anos que tem mais probabilidades de viver até aos 80 que os que não atingiram ainda os 25 e, depois, é bom não esquecer que o homem mais civilizado é o que melhor sabe suportar com serenidade as inclemências do destino.

Seja como fôr; o que é facto, o que é preciso fixar, é que há 50 anos para cá baixaram consideravelmente os índices da morbilidade e mortalidade, aumentando portanto o índice da vida média e para isso quem mais concorreu foi a Higiene aplicada individualmente e sobretudo socialmente pela protecção à infância, domínio quási seguro das epidemias e ainda pela diminuição da receptividade humana para as doenças, com a organização racional do trabalho, melhor alimentação e a beneficiação de alojamentos insalubres e das condições de vida nas grandes aglomerações citadinas.

A ela se deve quási tudo. A cirurgia e a medicina, aquela com os seus progressos notáveis — um organismo humano concerta-se hoje, em muitos casos, com a mesma precisão com que nas nossas oficinas se repara uma locomotiva — e esta, mais vagarosa, a pesar-de maiores facilidades de diagnóstico, em pouco concorreram para aumentar aquele quociente. As grandes conquistas dêstes últimos anos (domínio da diabetes, das anemias, do impaludismo e de algumas infecções) mal se refletem naquele índice.

Não gosto de dizer «lugares comuns» com o ar de quem ensina novidades.

É uma «pedanteria» grosseira que repugna ao meu espírito. Tive sempre a pretensão de ser sóbrio nos meus «dizeres» e, se agora vou fazer afirmações que de há muito tempo são do conhecimento de todos, é porque me convém chegar a brasa à minha sardinha. Quero eu dizer que ideias comuns podem ter prolongamentos que o não são e sobre os quais vale talvez a pena reflectir um pouco. Para todos é já mais que evidente como se fôsse uma verdade do «Snr. de La Palisse» — que o grau de progresso moral de um povo, isto é, o seu estado de civilização, se pode avaliar pela sua maior ou menor criminalidade. Assim:

*Índice alto* = Povo civilizado

*Índice baixo* = Povo bárbaro.

E' claro que na interpretação de um índice desta natureza não basta considerar a sua expressão numérica, por isso que esta é simplesmente quantitativa. E' preciso também entrar em linha de conta com os caracteres do crime, isto é, com a sua qualidade e as suas determinantes. Temos que considerar o gesto criminal, mais ou menos vivo, em relação com a ideia que o gerou. Desde o homicida, o mais anti-social dos criminaes, que matou com requintes de perversidade para a satisfação rápida de qualquer interesse ilegítimo, até aquele indivíduo em que a ideia de um crime não pode sequer esboçar-se na sua consciência, há uma série de indivíduos em que essa ideia, com mais ou menos força, está por assim dizer latente sob o complexo afectivo do seu temperamento. A igreja exprime êstes vários estados de alma no velho conceito dos pecados por obras, palavras e pensamentos. A lei social castiga as duas primeiras categorias, as que têm expressão dinâmica e, portanto, agravo, maior ou menor, para a Sociedade. A última categoria escapa-lhe, porque é do obscuro domínio da consciência. A lei moral domina tôdas



as categorias, tôdas a interessam porque tôdas são igualmente ofensivas da perfeição divina.

Enquanto que a lei social é individual, a outra é universal; uma pretende corrigir ou castigar o criminoso, inutilizar os seus gestos; a outra pretende apagar da alma humana a possível concepção do crime. Enquanto que a acção da primeira é rápida, como um reflexo de defeza, a da segunda é lenta, demorada, porque visa uma completa transformação da alma humana. Ora, nada melhor para representar a marcha da civilização, do que esta sucessão de estados de alma gradualmente mais perfeitos.

Entre o desacreditado criminoso nato de Lombroso que é a reprodução física, plástica, do *homem de prêsa* dos tempos primitivos, até ao homem em que a ideia do crime é imediatamente repelida por outras antagónicas e mais

fortes (representado pelo tipo médio da sociedade actual), existe uma série de indivíduos de moral muito instável e que são os representantes das épocas semi-bárbaras. O indivíduo incapaz sequer de conceber uma ideia criminal será o mais perfeitamente civilizado. Pois bem: deve-se ainda à higiene esta lenta, contínua e notável transformação. Quem conhece a história das religiões, ou antes, a história do cristianismo em cujo ambiente se organizou a sociedade actual — a europeia e as suas derivadas, é claro, — sabe que os seus princípios fundamentais, mesmo aqueles que não têm esse aspecto, são máximas de higiene moral e que foram impostos com um rigor que talvez hoje nos pareça excessivo. A verdade, porém, é que se assim não tivesse sido a sociedade actual não poderia ser o que é.

(Continua)



Avenida da Liberdade

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS DE 1935

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



# Consultas e Documentos

## I — Tráfego e Fiscalização

### Tarifas:

*P. n.º 619.* — Peço seja processada a seguinte taxa:

12 cabazes com laranja em taras recomendadas com o peso de 320 quilos de Durrães a Lisboa R. Praça da Ribeira Nova.

*R.* — Segue se detalhe de taxa:

### Minho e Douro

69 Kms. Tarifa Geral, base 6.ª:

Base $8\$70 \times 6 \times 0,32 =$ .....	16\$71	
Registo .....	\$55	
	17\$26	
Arredondamento .....	\$04	
	17\$30	
A deduzir (10 %) .....	1\$73	
	15\$57	
Arredondamento .....	\$03	15\$60

### Antiga Rede

843 Kms. Tarifa Especial n.º 10, 1.ª zona:

Preço de 100 Kgs. $2\$61 \times 6 =$ .....	15\$66	
» por 10 Kgs. $\$21,80 \times 6 \times 0,22 =$ .....	28\$78	
	44\$44	
Arredondamento .....	\$01	
	44\$45	
A deduzir (10 %) .....	4\$45	40\$00
Total .....		55\$60

Na taxa do percurso do Minho e Douro não se cobra manutenção, visto estas despesas estarem incluídas no preço da Tarifa 10.

*P. n.º 620.* — A estação de Cotas vendeu num domingo para o comboio n.º 706 um bilhete de 2.ª classe Tarifa 21 para Bagaúste que não podia ser vendido por estar fóra do prazo para a venda destes bilhetes. Em Bagaúste o revisor apresenta o passageiro e o bilhete.

Peço que seja esclarecida a forma de proceder visto na Circular n.º 752 não esclarecer bem este caso.

*R.* — Quando as estações que não estejam autorizadas, vendam, aos sábados ou domingos, bilhetes da Tarifa 21 fóra das horas indicadas na condição 1.ª daquela Tarifa, deverão considerar-se válidos os bilhetes, dando-se, porém, conhecimento ao Serviço da Fiscalização em F 376, com os elementos necessários para efeito da responsabilidade das estações que os tenham vendido.

*P. n.º 621.* — Qual a importância a cobrar a um passageiro portador de bilhete de assinatura de 3.ª classe ao abrigo do Art. 1.º da Tarifa Especial n.º 14 de Quintans a Campanhã, que no Porto embarca em 2.ª classe no comboio n.º 56 e avisa o revisor de que segue até Curia.

*R.* — :

Excesso de percurso:

Porto-Campanhã 6 Km.

Transporte .....	1\$65	
Adicional .....	\$20	
	1\$85	
25 % .....	\$50	2\$35

(a) Aveiro-Curia 37 Km.

Transporte .....	9\$05	
Adicional .....	\$95	
	10\$00	
25 % .....	2\$50	12\$50
		14\$85

Mudança de classe:

Campanhã-Aveiro 64 Km.

2.ª classe .....	17\$15	
3.ª classe .....	11\$25	
	5\$90	
5 % .....	\$30	6\$20

Taxa de velocidade:

Campanhã-Curia 107 Km.

$3 \times 1\$65$ .....	4\$95	
Total .....		26\$00

(a) Aveiro é a última estação de paragem do comboio n.º 56 dentro da zona para que é válida a assinatura.



## II — Movimento

### Livro 2:

P. n.º 622. — Desejo saber se o Art. 23 do Livro 2 na parte respeitante ao guarnecimento de agulhas, foi alterado, visto que na estação de Campanhã estão a apresentar sinal de via livre na agulha de entrada a todos os combóios, lado de Contumil, a qual não está aferrolhada, mas sim só encravada pelo sistema «Bouré».

R. — O Art. 23.º do Livro 2 não foi alterado.

Nas modernas agulhas ha de cada lado das lanças um esquadro que obriga a lança a estar em permanente contacto com o carril e que constitue um ferrôlho.

A agulha a que se refere deve ser dêste tipo.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

4.º Aditamento à Circular n.º 713. — A fim de esclarecer a doutrina da disposição 4.ª, alínea b), inserta no 3.º Aditamento à Circular n.º 713, sobre as disposições legais de protecção aos vinhos do Douro e aos vinhos verdes, foi publicado o 4.º Aditamento acima referido, que anula e substitui os 1.º, 2.º e 3.º aditamentos à mesma Circular.

Comunicação-Circular n.º 26. — A fim de facilitar o serviço das estações, onde afluem em grande escala os transportes de cascaria vazia, foi publicada esta Comunicação-Circular com indicação dos pesos que por estimativa devem ser atribuídos aos cascos, pipas ou quartolas vazias, apresentadas a despacho nas estações indicadas na mesma Comunicação-Circular.

3.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 21 de G. V. — Autoriza as estações de Lisboa-T. P. até Cuba, inclusivê, a vender excepcionalmente bilhetes da Tarifa 21 para estações além de Tunes, para o combóio n.º 951 (rápido) dos sábados.

1.º Aditamento às Tabelas de Preços e Condições do Serviço de Banhos e Águas Termais combinado com empresas de camionagem — Estabelece os prazos a que fica sujeita a venda dos bilhetes directos para Nazaré.

## II — Fiscalização

Circular n.º 835. — Indica a forma por que, a partir de 25 de Junho de 1935, são expedidos e recebidos os cestos com as malas da correspondência.

Circular n.º 836. — Presta esclarecimentos sobre seguros de passageiros, bagagens, mercadorias e animais em caminhos de ferro.

Carta impressa n.º 1319. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quinzena de Maio de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1320. — Sobre a concessão da redução de 50 % nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no Congresso da Câmara de Comércio Internacional, nos dias 24 a 29 de Junho de 1935.

Carta Impressa n.º 1321. — Informa quais são as entidades que, nos termos do Decreto n.º 25.297, de 2 de Maio de 1935, podem viajar em 1.ª classe com a simples apresentação dos bilhetes de identidade.

Carta Impressa n.º 1322. — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 1.ª quinzena de Junho de 1935 e que devem ser apreendidos.

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

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 7...	4.565	4.295	1.648	1.754	1.928	1.597
» » 8 a 14. .	4.010	3.758	1.644	1.610	1.761	1.563
» » 15 a 22...	5.331	4.978	1.897	1.951	2.395	1.901
» » 23 a 30 ..	4.615	4.427	1.662	1.806	1.956	1.734
Total .....	18.521	17.458	6.851	7.121	8.040	6.795
Total do mês anterior	20.217	18.816	8.215	8.611	8.291	6.686
Diferença .....	-1.696	-1.358	-1.364	-1.490	-251	+ 109



# Factos e informações

## Concurso de fotografias e desenhos

Dentro de dois ou três meses deve realizar-se a exposição das fotografias e desenhos apresentados ao concurso efectuado no ano passado. Em breve, pois, muitos dos nossos leitores terão ocasião de admirar alguns esplêndidos trabalhos que ficariam bem em qualquer exposição artística, das mais exigentes.

Para o presente ano existe maior número de concorrentes para a secção de fotografias, o que nos é grato registar, visto que um dos nossos objectivos é precisamente despertar e estimular interesse e desenvolver o gosto artístico dos leitores do Boletim, proporcionando-lhes um agradável passa-tempo para as suas horas de descanso.

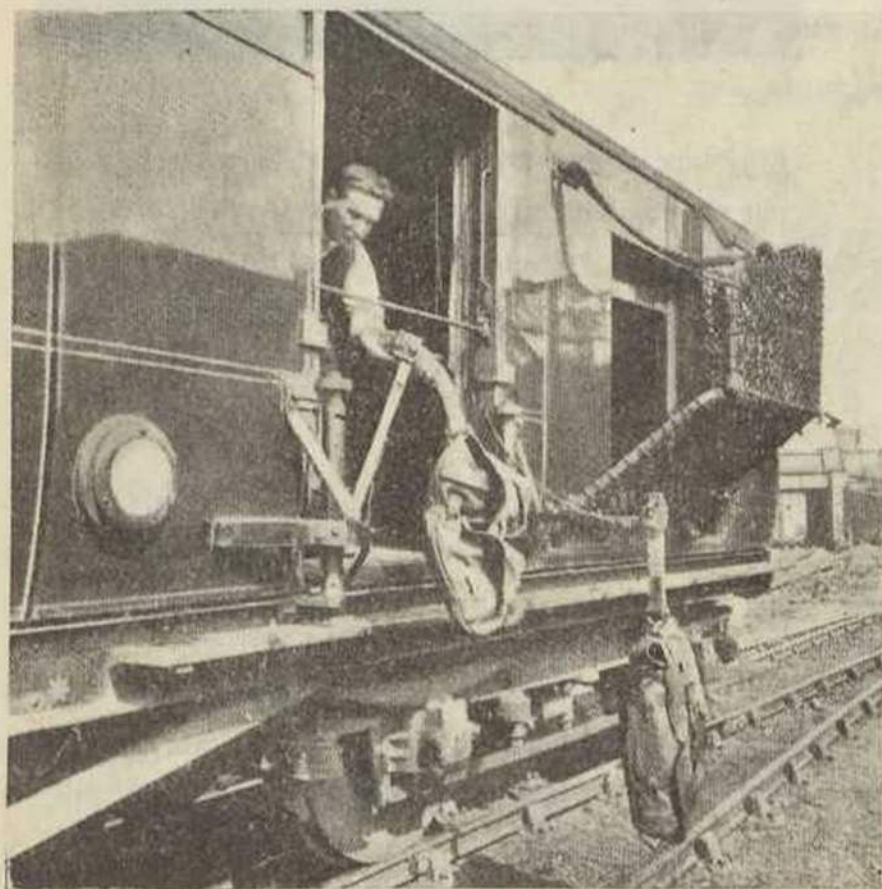
## O serviço de correio em combóios sem paragem

Está a desenvolver-se muito em Inglaterra o serviço de troca de malas de correspondência entre as estações e os combóios sem paragem.

As malas são protegidas por um envólucro de couro rijo e forte e não devem pesar mais de 20 quilos. Suspendem-se de um braço existente no exterior da ambulância e são apanhadas por rêdes fixas colocadas nas plataformas das estações.

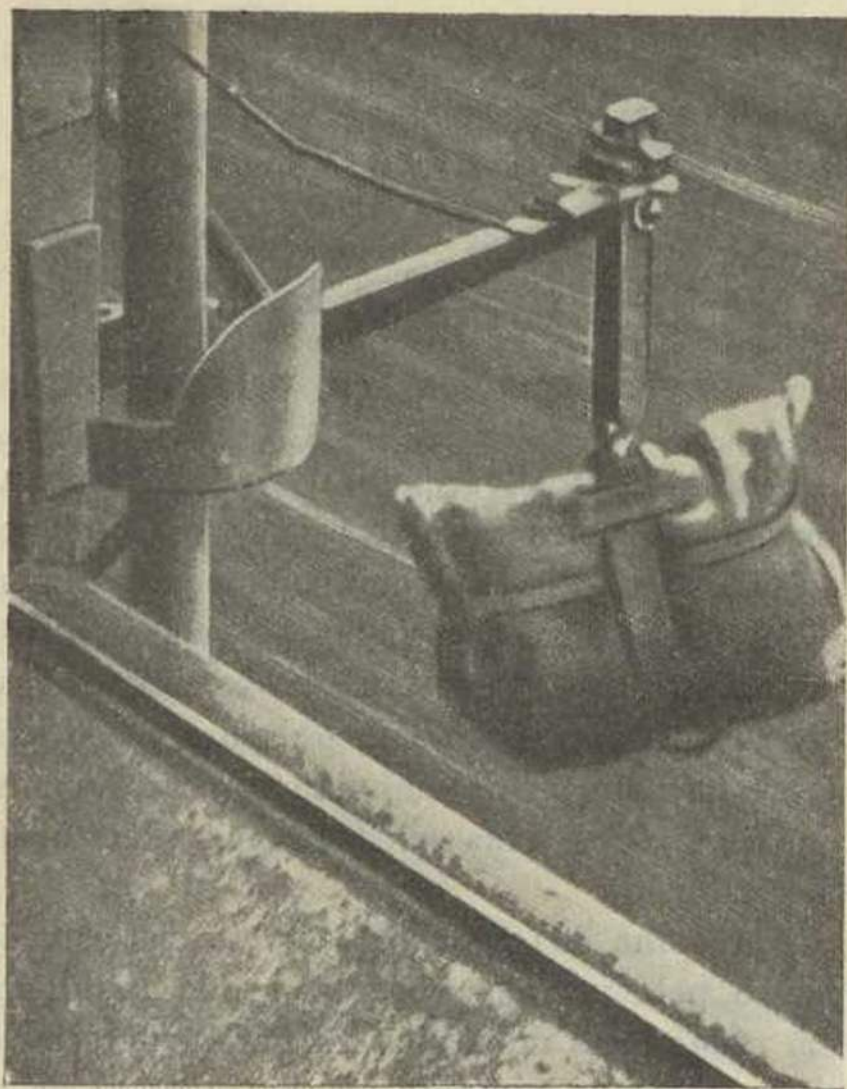
A recolha das malas de correio das estações faz-se pelo mesmo processo, sendo apanhadas em rêdes fixas montadas na parede exterior da ambulância do combóio.

As fotografias que publicamos mostram a simplicidade do sistema.



A esquerda, colocando as malas do correio num braço de ferro para serem largadas na próxima estação.  
À direita, vista do interior das ambulâncias





Em cima, à esquerda: mala pronta a ser largada por um combóio circulando à velocidade de 110 Km. por hora. O volume vai suspenso de um braço de ferro que, uma vez aliviado do seu peso, retoma a posição vertical

Em cima, à direita: mala do correio pronta a ser recolhida pela ambulância de um combóio. Vê-se em baixo a rede que recebe a mala deixada pelo correio

Em baixo: as malas recolhidas na rede são atiradas para o interior da ambulância ao mesmo tempo que uma campainha avisa o respectivo pessoal





Vista geral da estação de Windson, na cidade de Montreal, (Canadá), pertencente à «Canadian Pacific Railway».

A cidade de Montreal, a mais importante do Canadá, está situada numa ilha com 50 Km. de comprimento e 16 de largura, que é a maior de um grupo situado na confluência dos grandes rios S. Lourenço e Ontário. Em Montreal vive um décimo da população do Canadá.

## Pessoal

### Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte agradecimento :

«José dos Santos, Servente da Direcção Geral, tendo sido vítima de um desastre, de que resultou a amputação da perna direita, encontrando-se completamente restabelecido, vem, por esta forma, agradecer a todos os seus Ex.<sup>mos</sup> Superiores, especialmente os Ex.<sup>mos</sup> Srs. Engenheiros Alvaro de Lima Henriques e António Vicente Ferreira e bem assim

aos empregados de escritório e colegas, que por qualquer forma se interessaram pela sua desventura, socorrendo-o monetária e moralmente. A todos, o seu indelével reconhecimento.»

### Acto digno de louvor

O guarda da estação de Braço de Prata, Snr. Pedro Gregório, tendo encontrado, pelas 4-50 do dia 10 de Abril passado, na linha descendente daquela estação, uma carteira contendo valores, imediatamente a entregou aos seus superiores.



## Promoções

Mês de Julho

### MATERIAL E TRACÇÃO

**A maquinistas principais:** António Ferreira, Anselmo Lopes, António Martins, Silvano dos Santos, José das Neves, Joaquim Teixeira, Frederico António Maia, José António Machado e José Girardi.

**A maquinistas de 1.ª classe:** Manuel de Oliveira, João Duarte, Manuel Moisés, António Tanoeiro Júnior, Henrique da Silva, Manuel Dias Martins e Francisco Teixeira.

**A maquinistas de 2.ª classe:** Manuel Grenha Júnior, António Marques Neto, Francisco António de Carvalho, Henrique Gavieiro Mendes, Carlos Temperado Lopes, Joaquim Ferreira Patrício, João Piedade, José Rodrigues Horta, António Joaquim Borges, Francisco de Almeida, António Gomes Cardoso, Manuel de Almeida e Amadeu José da Silva.

**A maquinistas de 3.ª classe:** António de Oliveira, Manuel de Sousa, Ernesto Costa, Francisco J. da Conceição, Alberto Simões, António Maia Júnior, José Tomé, José Antunes, Manuel Simões, Manuel Mateus Ferreira, João Eusébio, Manuel B. Claro Júnior, Virgílio

Francisco, Adelino Matos Arrabaça, Sebastião G. Miranda, Lúcio Simões, Artur Teixeira, Domingos M. Bento, João Rocha, Vítor Gomes de Oliveira, Manuel da Fonseca, Manuel dos Santos, Alírio Marques Vasconcelos, António Ernesto Angelo, José Bento Duarte, António Augusto Primo, Bernardo dos Santos, Celestino Tormenta e José das Neves.

**A fogueiros de 1.ª classe:** Joaquim dos Matinhos, José Coelho Tenazinha, Bento da Silva, António Augusto Castanheira, António Gonçalves, Raul Florêncio, José João Júnior, Valentim Pereira, Manuel Luís Vida, Joaquim dos Santos, Manuel Miraldes, Ilídio dos Santos, João Lopes Boiada, Caetano Cipriano, João Leitão, João dos Santos Pena, José Travassos, António Franco, José Filipe, João Maria G. Pinto, António Soares, Manuel das Neves, José Batista Salvado, Manuel Avelar Fernandes, António Rodrigues Ferreira Calado, António Ribeiro Gonçalves, Adriano Porfírio, José António de Barros, António Ribeiro Seabra, José da Silva e David Guilherme Gonçalves.

**A revisores de material de 1.ª classe:** António Nunes Clemente Júnior e António Antunes.

**A revisores de material de 2.ª classe:** Jerónimo Ferreira, Guilherme Rodrigues, Aurelino

### AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



Alberto Nunes dos Reis

Chefe de Secção da Exploração  
Admitido como praticante  
em 18 de Setembro de 1894



Segisberto da Graça

Chefe do distrito  
Admitido em 26 de Junho de 1895



António Marques

Assentador do distrito  
Admitido em 2 de Julho de 1895



Paulo, Adelino Rios, Manuel Fernandes Antunes, Carlos Ricardo, Américo Gaspar de Brito, Manuel da Costa Ferreira, e António Francisco Palmela.

**A revisores de material de 3.<sup>a</sup> classe:** Francisco Belo Caldeira, David Mota, José Duarte, Joaquim Rodrigues Cruzinha, António Marques, Alberto Pinto Ferreira, José Pacheco, Estevam Gomes Soares, António José, Manuel da Costa Telheiro.

**A ensebadores de 1.<sup>a</sup> classe:** José Martins Dias, Joaquim Luís Rebordão, Aniano da Silva Campos, José Lourenço Ascensão Malícia, Manuel Joaquim Amorim, Serafim Alves, Francisco Teixeira, Pedro Tavares, Firmino Gonçalves Vaz, Mário Artur Álvaro, Laureano Valentim e Francisco Guerreiro.

### Nomeações

Mês de Junho

#### SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

**Médico da 43.<sup>a</sup> Secção:** Dr. Belarmino António de Carvalho.

**Médicos da 46.<sup>a</sup> Secção:** Dr. Manuel Paulo de Sousa Martins e Dr. Joaquim Mariano Marques de Paiva.

**Servente:** Manuel Gomes Fernandes.

#### EXPLORAÇÃO

**Empregada de 3.<sup>a</sup> classe:** Emília Adelaide de Pessoa Fróes.

Mês de Julho

#### MATERIAL E TRACÇÃO

**Foguetiros de 2.<sup>a</sup> classe:** António Ricardo da Silva, José Pedro, Martinho dos Santos, Augusto dos Santos Fradinho Júnior, Manuel Pedro, João Serafim Tavares, Guilherme de Oliveira, Maurício Martins, José Maria dos Santos, António Cordeiro Silva, Júlio Salgado Pinto, Cesário Mateus, Filipe da Encarnação Silva, António Santos Soeiro, Manuel dos Santos Júnior, João Batista Roque, Vitor de Sousa Figueiredo, José Serra, Sebastião dos Santos Paulo Rato, António Fernandes Nunes, Jaime Pereira da Silva, Cesar Pires Correia, Manuel Antunes, Joaquim Carmona, José An-

tónio Rodrigues, Henrique Gomes, Onofre Soares, Manuel de Albuquerque, Pedro Lopes Capitão, Luís Rodrigues, João Albino Marques, Manuel Carvalho, Alfredo da Silva Santos, Manuel Moreira França, António Lopes, José Pereira Moraes, Alcide Dias, António Seabra Pires, Tito Queiroz, Ramiro Joaquim Dias Martins, Manuel Gonçalves Mosqueira Alves e César Guedes dos Santos.

**Ensebadores de 2.<sup>a</sup> classe:** António Carvalho da Silva, José Faria de Vasconcelos, Manuel Vicente Bernardino, Joaquim Gonçalves, António Gaspar, Serafim Ferreira, Manuel Esteves Caronho, Manuel Henriques Garcia, Afonso Miguel Afonso, Silvestre José, Fernando António Ferro, José Bernardes, Manuel Rodrigues Madeira, Manuel da Cruz Angélica, Abílio Pinto da Silveira Magalhães, Jovildo Pinto Coelho da Silva, Eduardo Dias de Castro e Manuel da Cunha Peixoto Júnior.

### Reformas

Mês de Abril

#### EXPLORAÇÃO

*João Baptista Contreiras*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe.

Mês de Junho

*João Teixeira da Mota*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe.

*António da Silva*, Guarda de estação.

*Joaquim da Costa Araújo*, Carregador.

*Manuel Contente Gama*, Carregador.

Mês de Junho

#### MATERIAL E TRACÇÃO

*António Simões Gonçalves*, Foguetiro de 1.<sup>a</sup> classe.

*José dos Santos Lima*, Ensebador de 2.<sup>a</sup> classe.

Mês de Junho

#### VIA E OBRAS

*Joaquim Branco*, Chefe de lanço.

*Manuel Justino*, Sub-Chefe de distrito.

*Joaquim Monteiro*, Servente.



*Manuel Amaro*, Assentador.  
*Manuel Rodrigues Pereira*, Assentador.  
*Manuel Pinto*, Assentador.  
*Júlia Ferreira*, Guarda de distrito.  
*Rita Rosa*, Guarda de distrito.  
*Emília Nazaré Izidro*, Guarda de distrito.

### Mudanças de categoria

Para:

**Guarda de estação:** o *agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe*,  
 Francisco de Sousa Morgado.

### Falecimentos

Mês de Junho

† *Joaquim Mendes Ferreira Arnaut*, factor de  
 3.<sup>a</sup> classe em Alcântara-Mar.

Admitido como aspirante em 1 de Agosto  
 de 1927, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em  
 1 de Janeiro de 1929.

† *António Rodrigues Ribeiro*, fiel de 1.<sup>a</sup> classe  
 em Lisboa-P.

Admitido como carregador em 26 de Maio  
 de 1905, foi promovido a conferente em 29 de  
 Agosto de 1907 e promovido a fiel de 1.<sup>a</sup> classe  
 em 1 de Julho de 1921.

† *João Simões*, guarda-freio de 1.<sup>a</sup> classe em  
 Alfarelos.

Admitido como carregador em 21 de Abril  
 de 1915, foi nomeado guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe  
 em 1 de Março de 1920 e promovido a guarda-  
 freio de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Outubro de 1929.

† *Manuel Martins Gravito*, faroleiro em Tunes.

Admitido como carregador em 14 de Janeiro  
 de 1901 passou a faroleiro em 21 de Junho  
 de 1923.

† *Augusto Cesar de Moraes*, carregador em  
 Lisboa-R.

Admitido como carregador suplementar em  
 27 de Abril de 1922, foi nomeado carregador  
 efectivo em 21 de Maio de 1923.

### MATERIAL E TRACÇÃO

† *Américo Mateus*, limpador do Depósito de  
 Faro.

Admitido em 15 de Setembro de 1921 como  
 limpador.

### VIA E OBRAS

† *Manuel Torquez*, guarda do distrito n.º 12.  
 Admitido como assentador em 26 de Junho  
 de 1903.



† António Rodrigues Ribeiro  
 Fiel de 1.<sup>a</sup> classe



† Joaquim Mendes Ferreira Arnaut  
 Factor de 3.<sup>a</sup> classe



† Manuel Martins Gravito  
 Faroleiro



### 11 — Em quadrado

Grupo	.	.	.	.
«Mulheres»	.	.	.	.
Rêgo	.	.	.	.
Protecções	.	.	.	.

Conde de Phenix

### 12 — Combinada

1. <sup>a</sup> + ra — tocaio
2. <sup>a</sup> + go — refêgo
3. <sup>a</sup> + ra — mácula
— Rêde —

Britabrantes

### Charadas duplas

13 — Com esta «moeda antiga» comprei o cabo que prende a bóia à âncora — 3.

Terco

14 — A minha aversão para com o homem, provém da desavença que com ele tive — 2.

Sancho Pança

15 — Já sei que costuma irritar-se ao sentir o estímulo de algum sentimento condenável — 2.

Labina

16 — A correcção de linguagem denota sempre o cuidado demasiado na construção da frase — 3.

Visconde de la Morlière

17 — Para ser beato (entre os mouros) é necessário ser homem justo — 3.

Terco

18 — Logo que tenha bom ensejo ou oportunidade favorável, lhes direi quem sou — 2.

Alcion

19 — No monte de lençaria grossa encontrei vários farricocos — 4.

Dalton

### Sincopadas

20 — 3-Pela liberdade da sua Pátria, todo o português está pronto para a luta — 2.

Otrebla

21 — 3-É claro que todo o que se não conduza bem sujeita-se a ficar prisioneiro — 2.

Veste-se

22 — 3-É áspero este bocado — 2.

Fred-Rico

### Eléctricas

23 — Comendo esta «espécie de biscoito» pode uma pessoa apressar-se para a viagem — 2-3.

Terco

24 — Deve pôr ao nível a medida para a encher até acima — 2.

Roldão

25 — A «mulher» pagou com a moeda — 2.

Vasconcelos

## Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Agosto de 1935

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. .... kg.	2\$80	Cebolas ..... kg.	\$40	Presunto..... 10\$00 e	10\$50
» Nacional... ..	2\$75	Chouriço de carne.... »	14\$00	Queijo do Alentejo... »	14\$00
» Valenciano..... kg.	2\$80	Far.ª de milho amarelo. »	1\$25	» flamengo ..... kg.	24\$00
» Sião..... ..	3\$30	» » branco . »	1\$00	Sabão amêndoa ..... »	1\$30
» Carolino..... ..	3\$30	» » trigo ..... »	2\$25	» Offenbach de 1.ª »	2\$50
Assucar de 1.ª Hornung kg.	4\$40	Farinheiras ..... »	8\$40	Sal..... .. lit.	\$16
» » 1.ª manual . »	4\$20	Feijão amarelo..... lit.	1\$75	Sêmea. .... kg	\$80
» » 2.ª Hornung »	4\$15	» branco..... 1\$70 e	1\$75	Toucinho ..... »	6\$60
» » 2.ª manual . »	3\$95	» frade ..... 1\$90 e	1\$20	Vinagre ..... lit.	\$75
» pilé ..... »	4\$25	» manteiga ..... lit.	2\$00	Vinho branco-Em Campanhã. »	\$80
Azeite de 1.ª..... lit.	7\$30	Grão de 1.ª ..... »	2\$75	Vinho branco-Em Tunes... »	\$70
» » 2.ª..... .. »	7\$00	» » 2.ª ..... »	1\$90	Vinho branco-Resl.ª Arma.ª »	\$65
Bacalhau Islandia..... kg.	4\$10	Lenha..... .. kg.	\$20	Vinho tinto-Em Gaia..... »	1\$05
» Sueco kg. 4\$65 e	4\$90	Manteiga..... »	15\$50	Vinho tinto-Em Campanhã.. »	\$80
» Inglês .. ..	6\$40	Masas..... .. »	3\$60	Vinho tinto-Em Tunes .... »	\$70
Banha..... .. kg.	7\$50	Milho..... .. lit. \$80 e	\$82	Vinho tinto-Resl.ª Arm.ª . »	\$65
Batatas..... .. »	variável	Ovos..... .. dúzia	variável		
Carvão de sôbro kg. \$50 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, petróleo, vinagre e vinho no Armazem do Berreiro são acrescidos do imposto camarário.

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

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

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