

C.P.

BOUFFETUM

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## Problemas recreativos

### CORRESPONDÊNCIA

Pela lotaria de 23 do corrente vai ser sorteado entre os decifradores dos Problemas Recreativos que satisfizeram às condições do concurso inseridas no número 46 do *Boletim da C. P.*, o prémio correspondente ao trimestre Outubro-Dezembro último.

Para esse efeito, os números da lotaria atribuídos a cada um dos concorrentes são os seguintes:

Vasconcelos . . .	1 a 769	Mefistófeles . . .	5.384 a 6.152
Roldão . . .	770 a 1.538	Fred-Rico . . .	6.153 a 6.921
Britabrantes . . .	1.539 a 2.307	Alenitnes . . .	6.922 a 7.690
Marquês de Carinh as . . .	2.308 a 3.076	Visconde de Cambolh . . .	7.691 a 8.459
Costasilva . . .	3.077 a 3.815	Cruz Kanhoto . . .	8.460 a 9.228
Veste-se . . .	3.846 a 4.614	Labina . . .	9.229 a 9.997
Visconde de la Morlière . . .	4.615 a 5.383		

### QUADRO DE DISTINÇÃO

Roldão, 10 votos — Produção n.º 9

### QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles, e Vasconcelos

### QUADRO DE MÉRITO

Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Marquês de Carinhias, Roldão, Veste-se, Fred-Rico, Cruz Kanhoto e Costasilva (21), Labina e Alenitnes (15)

### Soluções do n.º 78

- 1 — Mela-melão, 2 — Coda-codão, 3 — Bala-balão,
- 4 — Odorífero, 5 — Bate-orelha, 6 — Mola, Ocas, Lava, Asas,
- 7 — Mula de fisico, 8 — Mugre, Usai, Gas, Ri, E,
- 9 — Adormeça, 10 — Quatro bois a um cabo, se bem tiram para cima, melhor para baixo, 11 — Reverendíssimo,
- 12 — Piranga, 13 — Monódia, 14 — Arquelha, 15 — Isagoge,
- 16 — Manita-mata, 17 — Loiraça-loiça, 18 — Bojudo-bodo,
- 19 — Nunca contes o que nunca viste,
- 20 — Joia-joio, 21 — Jorro-jorra, 22 — Afineo-afinca.

### Aumentativas

1 — Apanhei uma sova por partir uma máquina com que se aperta o pano — 2.

Mefistófeles

2 — A ave de rapina noturna foi morta pelo bobo — 2.

Marquês de Carinhias

3 — Dizia-se que tinha atribuições importantes um pobre paspulhão — 2-3.

Visconde de Cambolh

### Biformes

4 — O fio com que se tece a vassa foi roubado por um dos homens da fileira — 2.

Visconde de la Morlière

(Ao confrade Bucarro)

5 — Com efeito foi uma boa resolução — 2.

Roldão

6 — Nem toda a «erva medicinal» tem entrada no harém do grão turco — 3.

Galeno

### 7 — Enigma tipográfico

OR

6 Letras

Lumar

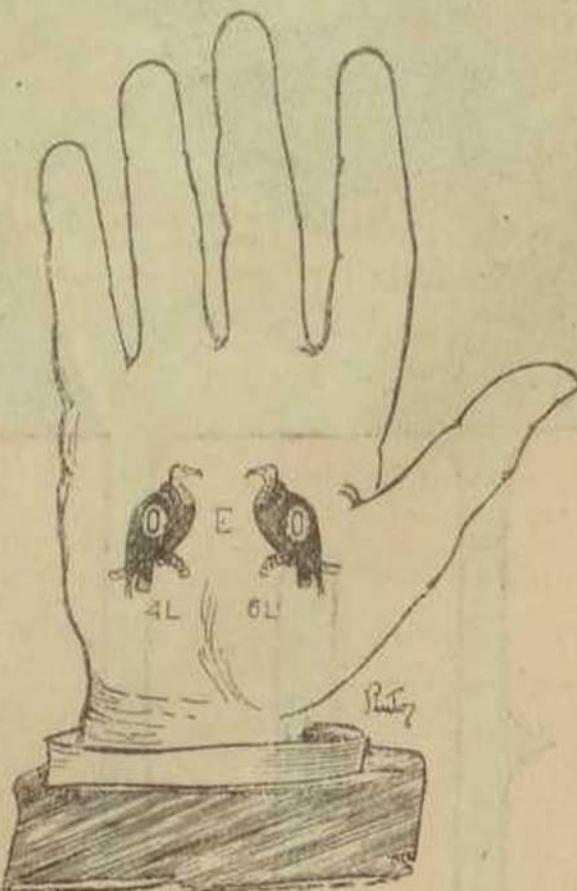
### 8 — Enigma

(Ao «Var com Sólos»)

Se ao peixe lhe retirar  
O sinal que ao fundo tem,  
Pondo letra logo vê,  
Inclinação por alguém.

Britabrantes

### 9 — Enigma figurado



(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA CP



**ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL E PESSOAL DA COMPANHIA**

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** Exploração científica de Caminhos de Ferro — Conferências de higiene social — Consultas e Documentos — Concurso de desenhos e fotografias — Errata — Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia durante o ano de 1935 — Pessoal.

## Exploração científica de Caminhos de Ferro

### Novos métodos

As empresas de caminhos de ferro, embora sofrendo as naturais consequências da depressão económica geral e da concorrência desenfreada da estrada, procuram constantemente adoptar novos processos de trabalho. É que, a-pesar-de todas as contradições, cada vez estão mais arreigadas à convicção de que o caminho de ferro ainda é um dos elementos primordiais do desenvolvimento e progresso de um país.

A modernização da exploração comercial é um dos prismas por que é agora encarada e estudada a indústria ferroviária. Cada empresa anda empenhada em obter a melhor solução para o seu caso. Por julgarmos interessante, a seguir extraímos algumas notas de um artigo publicado por uma revista inglesa, no qual se faz referência a uma nova organização adoptada pela «London Midland and Scottish Railway», uma das mais importantes empresas ferroviárias da Inglaterra.

Os serviços de estudos de engenharia são de há muito considerados como de primordial importância na indústria ferroviária.

Obedecendo, porém, a uma concepção inteiramente nova, a «London Midland and Scottish Railway», organizou os serviços de estudos comerciais, dependentes dos serviços de exploração comercial.

Esta nova modalidade da organização ferroviária inglesa requere pessoal especializado, que possua não sómente a aptidão necessária

para analizar «o que se fazia» ou para formular teorias, mas também a experiência bastante para saber seguir e acompanhar as suas iniciativas até lhes assegurar o sucesso ou delas colher úteis ensinamentos.

Este serviço tem por finalidade o dedicar-se, em bases científicas, a estudos e experiências em todos os ramos de actividade ferroviária, desde que interessem a função comercial da Companhia. O seu sucesso ou falência depende da competência e idoneidade do pessoal, visto

o trabalho a que êste se dedica ser completamente diferente do executado até agora, segundo os métodos consagrados.

No entanto, a-pesar-de criação recente, o Serviço de Estudos Comerciais já justificou a sua existência por sucessivos estudos cuja aplicação foi coroada de êxito (lugares reservados; serviço de combóios de passageiros; transporte de mercadorias a baixas temperaturas, etc.).

As investigações a que êste Serviço se dedica, subordinadas, como devem estar, ao aspecto comercial de um ramo de actividade de tão grande magnitude como é o do caminho de ferro, assumem, até certo ponto, um carácter abstracto que leva o investigador a sair fóra da esfera de acção da empresa ferro-viária.

Este novo Serviço é, por isso, uma espécie de «laboratório» onde, numa atmosfera de isolamento, o pessoal seleccionado estuda os problemas que lhe são submetidos. Nada de preocupações de ordem administrativa, que só implicariam perda de tempo e até, porventura, a criação de uma mentalidade que não seria a mais adequada ao estudo de problemas de carácter abstracto.

\*

O fim do Serviço de Estudos não é formular teorias académicas, e, para que possa preencher a sua função de analizar problemas práticos de exploração comercial ferro-viária, o pessoal do «laboratório» precisa de ter completo conhecimento da maneira como já é executado o trabalho pelos serviços da Companhia.

Os seus objectivos tanto compreendem a criação do novo como o aperfeiçoamento do que já existe; a organização de novos serviços, revisão de métodos e exame de princípios são factores pertinentes no novo Serviço.

Este tem três funções:

I — Fazer investigações ou avaliar da viabilidade de sugestões do próprio Serviço.

II — Estudo de problemas sugeridos pelos serviços da Companhia.

III — Estudo de sugestões apresentadas exponencialmente por empregados da Companhia.

Terminado o estudo, os vários assuntos são

enviados aos serviços, para informação ou para aplicação.

Além das considerações que ocorrem no estudo dos vários problemas, uma grande parte das investigações é fundamentada ou na teoria, ou nas causas de uma determinada circunstância, ou no efeito de determinada solução aplicada. O êxito obtido com a aplicação prática de alguns assuntos estudados é depois conjugado com a investigação teórica, determinando-se o êrro da investigação, se o houve.

Qualquer interferência do Serviço de Estudos no lado prático dos assuntos, poderia ser encarada como a negação dos princípios que determinaram a sua criação e que regem a orientação do pessoal investigador; não o é, porém.

Pode também argüir-se que um inventor ou um cientista, após a apresentação de uma teoria, deve entregar o seu desenvolvimento à acção dos práticos. Isto não é exacto, porque:

a) — As experiências práticas mostram muitas vezes que as teorias originais têm de ser modificadas ou abandonadas.

b) — Se o autor é qualificado, ninguém melhor do que ele pode experimentar a sua teoria, porque, também melhor do que ninguém, ele conhece os seus fundamentos.

c) — Pela própria essência da natureza humana, uma certa dose de conservantismo existe sempre no espírito do prático e, por esta razão, ou pela razão dada na alínea a), há sempre risco de falência no traslado da teoria para a prática.

Temos que aceitar como facto incontrovertido que as ideias concernentes a determinada questão — desde que não sejam simples conjecturas —, devem ser baseadas em conhecimentos dessa mesma questão. Estes conhecimentos podem ser fundados na ciência física, estatística, social, política e económica; de facto, muitos assuntos que dizem respeito ao tráfego e exploração comercial do caminho de ferro têm pontos de contacto, associados em maior ou menor grau, com estas cinco ciências.

É essencial, por isso, que todos os problemas — quer eles representem nova linha de conduta, quer análise de uma prática existente ou de uma política administrativa —,

sejam encarados, tão profundamente quanto possível, por cada um daqueles cinco aspectos, sem nunca se perder de vista a natureza, sempre variável, da vida nacional. Isto, naturalmente, implica a existência e consulta de dados estatísticos especiais para cada problema.

Se o problema a estudar diz respeito a um determinado comércio ou indústria, é necessário ao investigador o estudo das necessidades desse comércio ou indústria e por vezes pode ir descobrir-se na sua estrutura interna — e isto encarando-os pelo lado dos interesses dos comerciantes ou industriais —, o melhor critério na solução a adoptar, favorável aos interesses do caminho de ferro.

Esta orientação obriga a um contacto directo entre o investigador e o cliente e a experiência demonstra que o êxito é tanto mais fácil quanto mais efectiva fôr essa colaboração.

\*

O fim do Serviço de Estudos da L. M. S. R. não é a de produzir estatísticas, mas sim a de se servir e tirar ilacções das que são emanadas dos serviços normalmente encarregados da sua elaboração.

Quando se examinam determinados problemas, especialmente aqueles que saem fora dos moldes vulgares, quase sempre as estatísticas ordinárias são insuficientes, no pormenor ou na organização, para nos facultarem a conceção rial da situação. Nestas circunstâncias, o pessoal do Serviço de Estudos, depois de um estudo inicial da questão, tem de preparar estatísticas apropriadas.

Embora o uso de estatísticas de várias espécies tenha um papel preponderante no trabalho do pessoal investigador, não deve considerar-se o Serviço de Estudos como uma máquina de estatísticas, antes deve procurar-se evitar que ele se imbua de tal modo em estatísticas que perca o contacto com os factos que elas traduzem.

O pessoal do Serviço de Estudos da L. M. S. R. comprehende um pessoal escolhido de investigadores e os empregados indispensáveis.

Reconheceu-se que para assegurar os melhores resultados num Serviço desta natureza, era

necessário basear a sua actividade num Regulamento. Neste estão actualmente condensados os princípios que regem a actividade do Serviço. Qualquer empregado, seja qual fôr a sua categoria, é incitado a desenvolver novas ideias e sugestões, e, nessa conformidade, o Serviço divide-se em duas Secções:

I — A secção faz de motu-próprio estudos sobre alterações às normas seguidas e vê até onde conduz o resultado desses estudos.

II — A secção faz uma revisão sistemática dos serviços existentes e examina as sugestões e ideias, quer do Público, quer dos empregados.

Infelizmente, é muito vulgar serem as boas ideias rejeitadas antes de convenientemente amadurecidas, resultado, sem dúvida, da negação do espírito do homem em adoptar algo que represente alteração ao existente. O Serviço de Estudos, contudo, representa uma tendência contra o precedente.

A potencialidade do campo de investigação, ou seja, o desenvolvimento do estudo dos problemas, depende, é claro, da visão e da iniciativa individual do agente do Serviço de Estudos que deles está encarregado.

Os leigos em matéria ferro-viária preguntam freqüentes vezes os «porquês» de algum «caso» de ortodoxia de caminho de ferro; a pregunta pode ser dirigida a um ferro-viário que tenha sempre olhado esse «caso» como «estabelecido» e que nunca se tenha lembrado de se interrogar sobre êle.

Os agentes do Serviço de Estudos devem ser induzidos a colocarem-se no lugar dos «leigos preguntadores», interrogando-se a si próprios e exigindo-se as respostas. Uma análise cuidada e pesquisadora das matérias em estudo tem levado a alterações e melhoramentos comercialmente vantajosos para o Público e para a Companhia.

O químico analista, ao colher uma amostra da substância a examinar, cujos componentes são desconhecidos, examina-a partindo do princípio de que aquilo que se encontrar na amostra, será encontrado também no corpo, desde que aquela tenha sido bem colhida. Semelhantemente, um inventor que possui uma idéia que se propõe adoptar «em grande», constroi um modelo onde ela possa ser «corporizada», o

qual adaptará e modificará segundo o resultado das experiências, mas com a certeza de que o que fôr verdade no modelo, será verdade na prática.

\*

Estes são os princípios fundamentais que regulam a actividade do novo Serviço de Estudos. Não se criou qualquer limitação no tipo de estudo que deve ser enviado ao Serviço, ou iniciado nêste: o seu horizonte é largo, como é larga a esfera dos serviços ferroviários.

Torna-se interessante notar que, durante a sua curta existência, o Serviço de Estudos da L. M. S. R. investigou e relatou diversos assuntos, tais como serviços para os mercados agrícolas (especialmente tráfego de leite), reorganização da indústria de pesca no que se refere à distribuição, efeito dos subsídios à marinha nos interesses do caminho de ferro, regulação

da carga dos comboios de passageiros; regulação da prática da reserva de lugares; estudos especiais tendentes ao máximo desenvolvimento das facilidades a conceder a excursões; transportes refrigerantes e isotérmicos de peixe, fruta, flores e outras primícias; publicidade cinematográfica; melhoramentos no serviço das carruagens-camas; análise do desvio de mercadorias por concorrência da estrada; transporte de líquidos em vagões-tanques e completas monografias de várias regiões.

Necessariamente, investigações desta ordem serão tanto melhor sucedidas quanto mais apurado fôr o «tacto» do pessoal encarregado do seu estudo. Este deve caracterizar-se pela originalidade de pensar, vistas largas, e sobretudo, espírito livre de preconceitos. Precisa de ser preparado para desafiar e demolir as «práticas existentes» e a só dar importância aos «precedentes», quando seja êle próprio que tenha corrido para o seu estabelecimento.



Coimbra — Ponte do Caminho de Ferro

*Fotog. do Sr. Alvaro Paz, emfermeiro de 2.ª classe.*

# Conferências de higiene social

## A HIGIENE E A CIVILIZAÇÃO

Conferência realizada pelo Ex.<sup>mo</sup> Sr. Dr. José Martins Dias Serpa, médico da 52.<sup>a</sup> secção

CHEGOU até mim, emanada do Ex.<sup>mo</sup> e Ilustre Chefe do Serviço de Saúde e Higiene da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a incumbência de, como Médico do mesmo Serviço, realizar, perante os agentes desta Companhia, pequenas palestras médicas de carácter instrutivo, no sentido de dar aos meus ouvintes noções de prevenção na defesa individual e colectiva da sua saúde, fornecendo-lhes conhecimentos que a sua instrução geral lhes não permitiu adquirir. E' louvável tal iniciativa, atinente a prestar ao pessoal da Companhia um serviço de grande relêvo, tal seja o de facultar-lhe elementos para a conquista do seu bem estar e do dos seus. Decerto não a desempenharei eu cabalmente, nem a realizarei tão competentemente, quão competentemente ela me foi sugerida.

Como obra de Assistência Social e carinhoso afan por seus semelhantes, a quem mister é defender instruindo, merece a minha mais incondicional simpatia e tem jus ao meu mais valoroso apoio, que ponho abertamente ao seu dispor. Lamento, porém, que, ao lado dêle, não possa colocar uma maneira complementar impecável de desempenho, para a qual me faltam qualidades naturais que ornassem, exaltando-as, as minhas qualidades de trabalho.

Que estas compensem, ao menos, por seus esforços, a ausência daquelas. E se me falta um estro natural que desperte o entusiasmo dos que vão escutar-me, que, ao menos, êles liguem ás minhas palavras atenção benévolas, aquela atenção que sempre merece o labor honesto de quem se esforça por se desempenhar, gostosamente, de uma tão grata missão

\*  
\* \*

Ao iniciar as minhas palestras vou, hoje, ocupar-me de assunto que, tal qual como os que

se seguirão, será tratado com o emprêgo de palavras facilmente ao alcance da interpretação dos que me ouvem. Preocupar-me-ei com o falar de forma que todos entendam, usando, o menos possível, de termos técnicos que nem todos têm obrigação de conhecer. Mas, se uma vez ou outra, eu tiver de me afastar dêste propósito, por força do curso da minha palestra, ou por esquecimento do que impuz a mim próprio, desde já antecipo os meus pedidos de desculpa, certamente concedida pelo meu auditório, pois que êste se não esquecerá, de que será impossível abandonar por completo, ainda que por momentos, a minha qualidade de médico. E os médicos, se bem que queiram, não podem cumprir esta promessa: a de não uzar termos clínicos. Estes saltam-lhes aos lábios como uma consequência natural e inevitável da sua organização intelectual, do seu mister de todos os dias.

Tem que ser: lá vem sempre um termo complicado, «bombástico», na classificação dos profanos, sem que isso represente vontade de «falar difícil».

Por isso, se algum surgir, prometo, se atentar a tempo, traduzi-lo logo à vossa interpretação...

Pôsto isto, vou entrar propriamente no assunto desta conferência.

### A Higiene e a Civilização

Ha entre elas uma aliança íntima, muito devendo aquela a esta. De resto, ligam-se estreitamente: A Higiene concorrendo para um grau mais perfeito de Civilização, com os seus ensinamentos científicos, e a Civilização, robustecendo e dando proficiência à Higiene, com os meios que ela tem vindo, e vai, descortinando no seu galopar de progresso sem freio, a-través os tempos.

Mãos dadas, concorrem ambas para o Bem geral:

Uma defendendo o Homem e subsidiando a Civilização; esta, esforçando-se pelo bem estar do Homem, que pretende atingir o grau culminante de perfeição, dá à Higiene os frutos do seu labor, enriquecendo-a de meios que lhe permitam realizar, o mais cabalmente possível, o seu objectivo.

E se a Higiene, é certo, tem ditado à Civilização princípios numerosos e eloquentes que produz, como Ciência que é, animando-a com o seu saber, não menos verdade é, também, que a Civilização tem dotado a sua aliada do auxílio valioso dos seus produtos colhidos de um esforço constante, em que se congregam as ciências e as artes.

Conjugam-se perfeitamente como as valvas de uma concha, completando-se como função de dois órgãos que forçoso é laborarem a par e passo.

Não há higiene sem Civilização, porque esta impõe a aceitação das práticas ditadas por aquela. Não há Civilização sem Higiene, porque aquela vem buscar a esta princípios de que não pode prescindir, para aliar a tantos outros que lhe permitem um *todo* atinente à perfeição máxima da Humanidade.

Um Povo não pode ser razoavelmente civilizado, sem que tenha que observar, ainda que razoavelmente também, os preceituados da Higiene.

Não pode o Cérebro estar desafogado em plena pujança de actividade intelectual, sem que o corpo beneficie dos princípios da Higiene que lhe permitem um regular desempenho suave, calmo, que não perturbe, nem perverta, o labor da inteligência. Esta, como função nobre, não permite impertinências.

E' fatal que a saúde do corpo tem que concorrer para a saúde do espírito: «*Mens sana in corpore sano*», segundo as palavras do poeta latino Juvenal, em suas sátiras, palavras das quais se derivou um sentido de aplauso ao que dizemos.

E, se o trabalho espiritual é cioso da higiene corporal, como não sê-lo, também, o trabalho material que exige do organismo, directamente, um estado de saúde que lhe permita fornecer um rendimento em consequência do qual se não depaupere e arruine?

O homem que trabalha, que realiza uma produção, quer espiritual, quer material, não pode arredar daí os cuidados da Higiene.

Um Povo civilizado, impondo-se como tal pelo que vale no campo de acção intelectual ou material, só o pode ser desde que observe as imposições da Higiene. E isto porque ela lhe garante a defesa das saúdes dos corpos e dos espíritos dos seus componentes, que tanto é garantir o regular equilíbrio e produtivo esforço dos seus cérebros e dos seus braços.

A grande maioria, se não a totalidade, dos Povos do Orbe, aos quais se pode e deve chamar civilizados, são-no porque, entre outros factores de que se munem para a aquisição de qualidades com que se destacam, vão afanosamente buscar à Higiene preceitos que adotam rigorosamente e que são escrupulosamente observados.

Dentre eles destaquemos, para exemplo, o Povo Inglês. Desde remotas eras que ele realiza com uma perseverança infenecível uma Higiene particular, uma Higiene Geral e Social que têm feito do povo da velha Albion um aglomerado são de elementos onde abundam os atletas, os homens sadios e os que atingem fáceis longevidades. De entre as suas práticas de Higiene destacam-se as que eles observam quanto à alimentação, higiene corporal e desportos. Meticulosos quanto ao que ingerem; a bôca é uma porta aberta, permanentemente, à entrada das doenças. Impecáveis no asseio corporal; é conhecido o rigor das *toilettes* do soldado inglês em plena Guerra passada, a dentro até das trincheiras. É sabida, também, a maneira racional, com que aquèle Povo se entrega à prática dos desportos, não fazendo cada um senão aquele para o qual a sua constituição física o torna apto. E assim é que, enquanto pelo Mundo fóra a Tuberculose campeia ceifando vidas em cifras arrepiantes, estas são mais tranquilizadoras no País de Galles. Porque ali se observa uma Higiene persistente, que vem de ha muito, e que, de gerações para gerações, vem tornando os organismos mais resistentes aos ataques do mal.

E' forçoso confessar que essa Nação não é só por isso uma Nação perfeitamente civilizada.

Mas é de Justiça que se registe que a Hi-

giene, ali observada, concorre grandemente para que como tal seja reconhecida.

Creio ter exposto comprehensivelmente quanto se prendem uma à outra a Higiene e a Civilização.

Entremos agora propriamente no valor que resulta da conjugação de ambos.

\*  
\* \*

A Higiene é a Ciência que determina os meios, dita os preceitos necessários, para a realização

de um fim: *evitar a doença*. Isto é, reúne um conjunto de regras e de determinações de que o Homem se deve compenetrar, para pôr em prática, desejoso de não ser atacado pelas doenças que o martirizam e aniquilam.

Tudo o que evite o mal, a doença; tudo o que coloque o Homem em condições de não enfermar; tem que pertencer ao vastíssimo campo de acção da Higiene, *ciência da conservação da saúde*.

Se é certo que a ciência dispõe hoje, no

CONCURSO  
DE FOTOGRAFIAS  
DE 1935



▲ ▲

▼ ▼

Figueira da Foz  
Barco de pesca

Fotog. do Snr. Manuel Esteves  
Júnior, Empregado de 2.ª classe  
da Divisão de Exploração.

campo de acção de curar, de muitos e valiosos meios e recursos que aliviam sofrimentos e salvam vidas, fazendo da arte de cura um elemento de muito valor na defesa e conservação dos Povos, não menos valor tem a esfera de actividade da Ciência, a que se chama *Higiene*, dado que esta prevê outro fim: *evitar a doença*.

Se é grato alcançar a cura, muito mais o é evitar o mal, porque ainda que este debelado, sempre fica o sofrimento e o definhamento de energias que, quase sempre, é conseqüente.

Como popularmente se diz: *Vale mais prevenir do que remediar.*

\* \* \*

Para se alcançar este fim: evitar a doença, dois elementos merecem cuidado especial à Higiene: *O mal e o indivíduo*.

Colocar este em boas condições de resistência ao ataque daquele—um dos princípios da Higiene.

O outro princípio—combater as doenças, aniquilar os agentes causadores delas, afastá-los para longe do Homem, colocá-los em condições de o não acometerem.

Desde que a Bacteriologia se impôs como uma Ciência de auxílio preciosíssimo para o estudo das doenças, explicando-as na sua origem — tarefa realizada para que concorreu grandemente o esforçado e talentoso génio desse grande Homem de Ciência, grande Benemérito da Humanidade, que se chamou Louis Pasteur — a Higiene armou bem o seu braço contra inimigos postos a descoberto.

Na sua grande maioria, as doenças são causadas pelo ataque de micróbios alvejando o corpo humano.

Este está exposto permanentemente a tal perigo de que preciso é defender-se.

(Continua)



A estação do caminho de ferro de Nagpur, importante cidade na Índia inglesa

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Fiscalização

#### E 11:

P. n.º 633. — Nas regularizações a fazer no mês seguinte por êrro de operação no mod. F 200, como determina o Art.º 328.º do livro E. 11, as diferenças são também lançadas nas colunas «Deve» e «Haver» do mod. F 262 quer o débito seja a mais quer seja a menos? e como?

Salvo melhor opinião, eu procedia assim:

Sendo o débito a mais, lançaria no «Deve» a diferença dada, à conta de amortizações do mod. F 266 contrapartindo com o lançamento feito no «Haver» a título de «Débito a mais no mês anterior», e abatendo do saldo do mod. F 266.

Sendo o débito a menos, nada lançaria a título de «Débito a menos no mês anterior» na coluna «Deve» e apenas o faria na coluna «F 297 — Deve» débito êste que ficava compensado pelo aumento feito no saldo do mod. F 266 conforme o Art.º 328.º indica.

Em ambos os casos faria no mod. F 200 a observação que o mesmo artigo cita.

R. — Sendo o débito a mais, lança-se a importância da diferença no «Haver» do mod. F 262 a título de Diferenças na Conta corrente do mês anterior, apenas na coluna destinada a operações no mod. F 297.

No mod. F 266 deduz-se do saldo desse dia a importância da diferença.

No mod. F 200 observa-se que o êrro foi regularizado na conta corrente.

Sendo o débito a menos, entra-se com a diferença no «Deve» do mod. F 262 também a título de Diferenças na Conta corrente do mês anterior, apenas na coluna destinada a operações no mod. F 297.

Ao saldo desse dia, constante do mod. F 266 adiciona-se a diferença encontrada.

No mod. F 200 observa-se que a diferença foi regulada em conta corrente.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em vigor na Antiga Rêde. — Estabelece que a tabela de preços n.º 29 passe a ter aplicação, desde 10 quilómetros ou pagando como tal.

5.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V. — Altera os preços de alguns bilhetes do § 10.º e estabelece novos bilhetes.

Aviso ao Públíco A. n.º 471. — Estabelece que as disposições do Aviso ao Públíco A. n.º 460 são aplicáveis também a remessas de castanha comum e de flores naturais cortadas.

Aviso ao Públíco A. n.º 472. — Anuncia o estabelecimento do serviço de camionagem entre a estação e a vila de Palmela, combinado com a Câmara Municipal de Palmela.

Aviso ao públíco A. n.º 473. — Declara ter sido encerrada à exploração para serviço público a linha de Martingança a Pôrto de Mós, da Emprêsa Mineira do Lena.

Aviso ao Públíco A. n.º 474. — Anuncia o serviço combinado com a Emprêsa de Auto-Omnibus Eborense, Limitada, entre Montijo e Barreiro.

Aviso ao Públíco A. n.º 475. — Anuncia a abertura ao serviço público do Despacho Central de Melgaço.

### II — Fiscalização

Carta Impressa n.º 1366. — Relaciona o passe, bilhetes de identidade e anexos extraviados na segunda quinzena do mês de Novembro de 1935 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1367. — Comunica ter sido concedida a redução de 50 %, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no I Congresso Nacional de Turismo, nos dias 15 a 20 de Dezembro de 1935.

Carta impressa n.º 1368. — Chama a atenção do pessoal interessado para a execução do serviço de aplicação dos prémios de seguro, visto ve-

rificar-se, com freqüência, que as estações expedidoras das remessas cometem êrros na aplicação dêsses prémios e que as estações de destino não os corrigem, quando a sua cobrança é feita em destino.

Carta impressa n.º 1369. — Instrui sobre a maneira de proceder quando sejam apresentadas requisições para viagens dos membros da Câmara Corporativa e da Assembléa Nacional.



CONCURSO DE  
FOTOGRAFIAS  
DE 1935

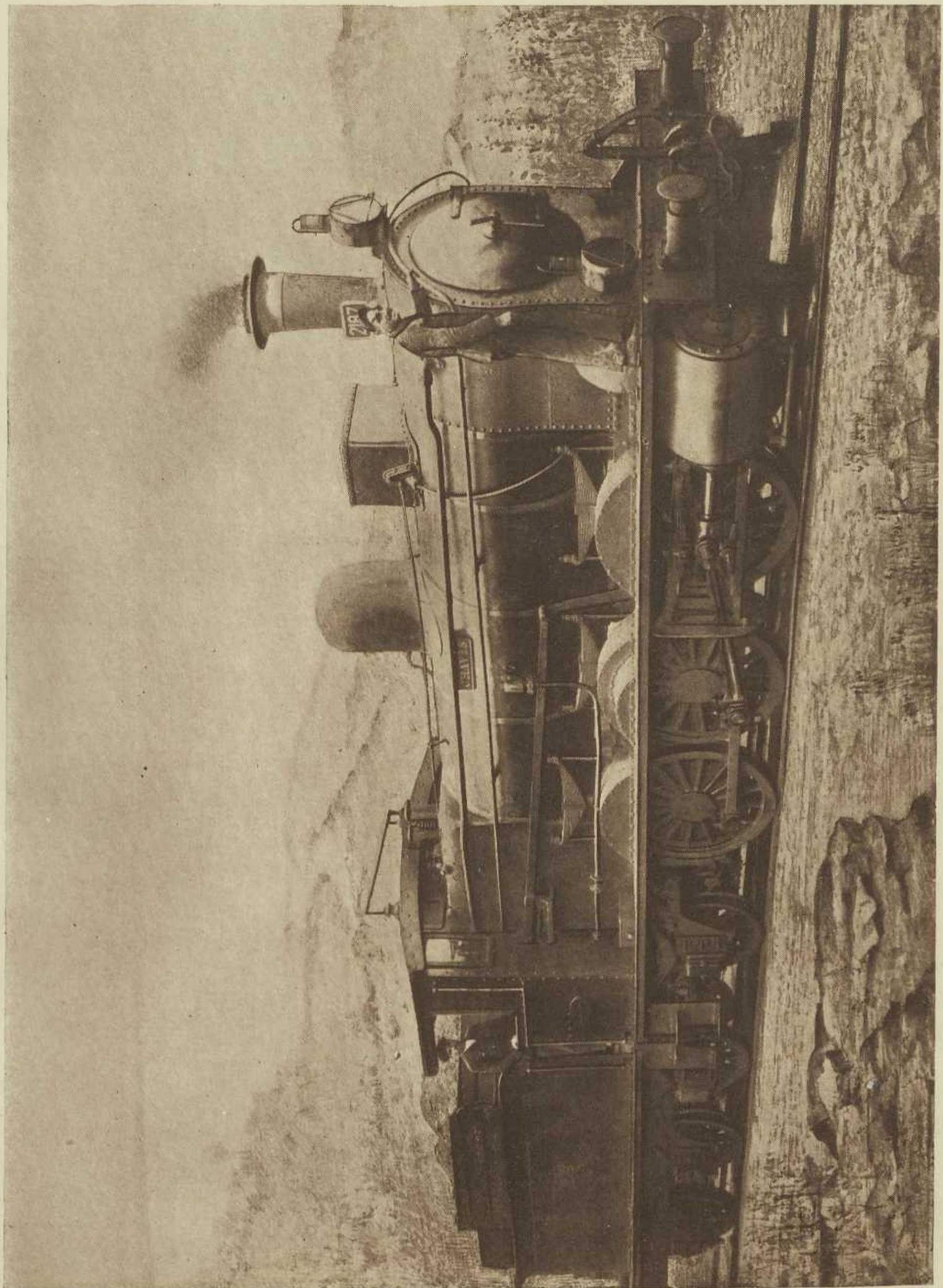
▲ ▲

Lisboa noturna

Arcada do Ter-  
reiro do Paço

▼ ▼

Fotog. do Snr. Manuel Gonçalves,  
empregado de 2.ª classe da Di-  
visão de Exploração.



*A locomotiva 2187 M. D.*

*Fotog. de L. Schepens*

Carta impressa n.º 1370.—Informa ter sido concedida a redução de 50 %, sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no X Congresso da Sociedade Internacional de Cirurgia, realizado no Cairo em 4 de Janeiro de 1936.

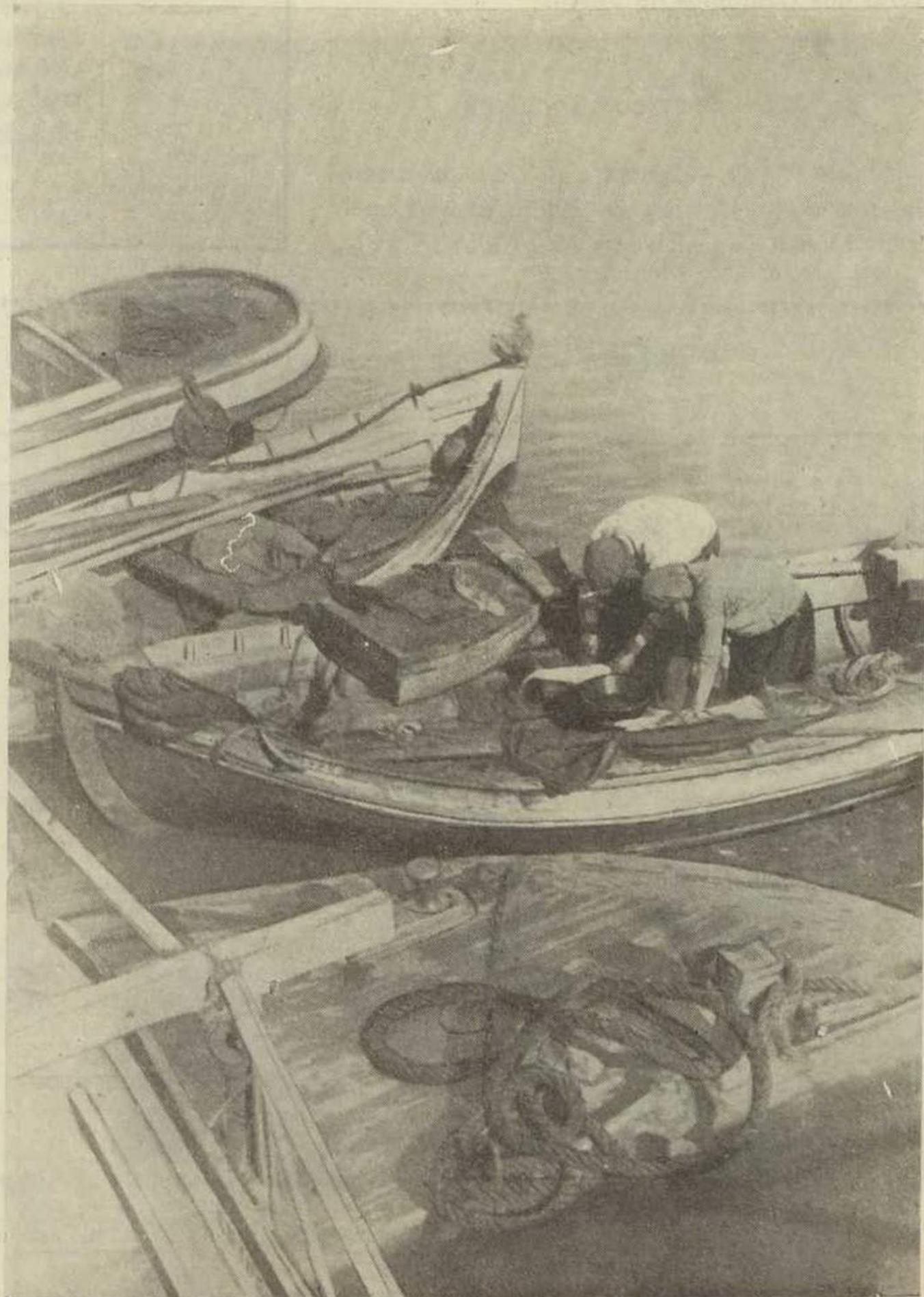
Carta impressa n.º 1371.—Anula a carta impressa n.º 1369, dando novas instruções sobre o assunto de que esta tratava.

Carta impressa n.º 1372.—Recomenda a todo o pessoal interessado o correcto preenchimento da alínea *i*) das requisições de transporte em conta corrente.

Carta impressa n.º 1373.—Em aditamento à carta impressa n.º 1367, informa que o I Congresso Nacional de Turismo, realizado em Lisboa, fôra transferido para os dias 12 a 17 de Janeiro de 1936.

CONCURSO DE  
FOTOGRAFIAS  
DE 1935

Preparando  
o almôço



Fotog. do Sr. João de Brito Abrantes, empregado de 3.ª classe da Divisão de Exploração.

Carta Impresa n.º 1374. — Comunica que, em virtude de a Emprêsa Mineira do Lena ter encerrado à exploração a sua linha férrea, deixaram implicitamente, de ter aceitação na Rêde Geral da C. P. os bilhetes de identidade do pessoal daquela Emprêsa e de suas famílias.

Carta Impresa n.º 1375. — Trata da prorrogação da validade dos passes fornecidos pela Companhia, bem como da dos passes da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

### III — Serviços Técnicos

Instrução n.º 2275. — Indica a posição dos discos de comando eléctrico de Alfândega, Tamel, Gouvinhas, Chanceleiros e Alegria.

Instrução n.º 2276. — Comunica que fôram instalados discos de comando eléctrico nos apeadeiros de Vesúvio e Castelo Melhor.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	4.680	4.586	1.746	1.820	2.042	1.558
• • 8 a 14	5.004	4.604	1.962	2.094	1.813	1.493
• • 15 a 22...	4.528	4.702	1.886	2.123	1.817	1.647
• • 23 a 31...	4.288	4.540	1.691	1.797	1.558	1.501
Total .....	18.500	18.432	7.285	7.834	7.230	6.289
Total do mês anterior	20.903	20.665	7.783	7.817	8.903	7.148
Diferença ..	-2.403	-2.233	-498	+17	-1.673	-859

### Estatística referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1935

#### Percurso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1935		Percurso efectivo em		Diferenças em 1935		Percurso efectivo em		Diferenças em 1935		
	1934	1935	A mais	A menos	1934	1935	A mais	A menos	1934	1935	A mais	A menos	
Outubro . . .	De passageiros	423.107	416.239	-	6.878	125.758	128.894	3.136	-	129.195	135.188	5.993	-
	De mercadorias	250.213	249.857	-	356	46.168	49.560	3.392	-	136.632	140.969	4.337	-
	Em manobras .	78.022	75.070	-	2.952	31.212	30.026	-	1.186	40.175	41.885	1.710	-
	Totais . .	751.342	741.156	-	10.186	203.188	208.480	6.528	1.186	306.002	318.042	12.040	-
Total das diferenças em 1935			A menos : 10.186		A mais : 5.342				A mais : 12.040				
Novembro . . .	De passageiros	407.370	413.514	6.244	-	125.532	132.602	7.070	-	131.743	138.599	6.856	-
	De mercadorias	256.114	244.552	-	11.562	41.024	45.307	4.283	-	120.609	114.612	-	5.997
	Em manobras .	84.465	79.435	-	5.030	30.527	30.285	-	242	38.755	40.815	2.060	-
	Totais . .	747.849	737.501	6.244	16.592	197.083	208.194	11.853	242	291.107	294.026	8.916	5.997
Total das diferenças em 1935			A menos : 10.348		A mais : 11.111				A mais : 2.919				
Dezembro . . .	De passageiros.	387.923	397.213	9.290	-	120.781	127.855	7.074	-	127.760	133.979	6.219	-
	De mercadorias	223.986	227.491	3.505	-	40.853	42.796	1.944	-	104.041	96.510	-	7.531
	Em manobras .	75.567	73.930	-	1.637	29.375	28.964	-	411	35.000	34.818	-	182
	Totais . .	687.476	698.634	12.795	1.637	191.008	199.615	9.018	411	266.801	265.307	6.219	7.713
Total das diferenças em 1935			A mais : 11.158		A mais : 8.607				A menos : 1.494				
Desde Janeiro . . .	De passageiros.	4.833.769	4.868.712	34.943	-	1.497.151	1.541.907	44.756	-	1.509.878	1.620.270	110.392	-
	De mercadorias	2.875.947	2.764.874	-	111.073	518.921	515.205	-	3.716	1.301.059	1.288.364	-	12.695
	Em manobras .	954.096	861.745	-	92.291	361.079	357.099	-	3.980	430.391	440.021	9.630	-
	Totais	8.663.752	8.495.331	34.943	203.364	2.377.151	2.414.211	44.756	7.696	3.241.328	3.348.655	120.022	12.695
Total das diferenças em 1935			A menos : 168.421		A mais : 37.060				A mais : 107.327				

# Factos e Informações

## Concurso de desenhos e fotografias

O júri incumbido de apreciar os trabalhos apresentados ao concurso de 1935, constituído pelo Ex.<sup>mo</sup> Snr. Engenheiro Vicente Ferreira, Sub-Director da Companhia, Ex.<sup>mes</sup> Snrs. Engenheiro Azevedo Nazareth e Arquitecto Cottinelli Telmo, reuniu-se no passado mês de Janeiro, tendo lavrado a acta de classificações que a seguir transcrevemos:

### Secção de desenhos

1.<sup>º</sup> Prémio — Arquitecto Bernardino Coelho, desenhador de 1.<sup>a</sup> classe na Divisão de Via e Obras.

2.<sup>º</sup> Prémio — Artur Sabino José Guerreiro, empregado de 1.<sup>a</sup> classe na Divisão de Exploração.

3.<sup>º</sup> Prémio — José Jorge Afonso Nogueira, chefe de desenhadores na Divisão de Via e Obras.

### Secção de fotografias

1.<sup>º</sup> Prémio — Manuel Gonçalves, empregado de 2.<sup>a</sup> classe na Divisão de Exploração.

2.<sup>º</sup> Prémio — Manuel Esteves Júnior, empregado de 2.<sup>a</sup> classe na Divisão de Exploração.

3.<sup>º</sup> Prémio — Abel Leite Pinto, empregado de 2.<sup>a</sup> cl. na Divisão de Exploração.

*Menções honrosas* — Octávio Homem, empregado de 1.<sup>a</sup> classe na Divisão de Via e Obras;

— José Maria Hermano Baptista, empregado de 1.<sup>a</sup> classe na Divisão de Material e Tracção;  
— Alvaro Paz, enfermeiro de 2.<sup>a</sup> classe.

A todos os concorrentes, o *Boletim da C. P.* agradece a colaboração artística, nomeadamente



O arquitecto Snr. Bernardino Coelho, que obteve o primeiro prémio nos concursos organizados pelo Boletim em 1934 e 1935, surpreendido pelo fotógrafo quando desenhava a porta de comunicação entre o claustro e a Sala do Capítulo do Palácio da Pena, em Sintra, desenho que depois foi publicado no «Boletim» de Setembro de 1934.

aos premiados, a quem endereça as suas felicitações.

No presente ano também se realizará um concurso de desenhos e de fotografias para ilustração do «Boletim». A fim, porém, de estimular um maior número de concorrentes, serão remodeladas as bases que no próximo número publicaremos.

A exposição de todos os trabalhos de desenhos e das melhores fotografias apresentadas aos concursos de 1934 e 1935 realizar-se-á na primeira quinzena de Março, na sala nobre do 1.º andar da estação de Lisboa-Rossio. O dia

da sua inauguração será anunciado no próximo «Boletim».

Nessa ocasião, todos os visitantes terão o prazer de admirar directamente os artísticos originais apresentados a concurso, alguns já conhecidos pela sua reprodução nas páginas desta revista, outros ainda inéditos, mas que serão publicados oportunamente. Aproveitou-se esta ocasião para se exporem também alguns desenhos feitos pelos aprendizes da Escola de Barreiro e outros, na Sala de Estudos da Divisão de Via e Obras e que, pelo seu valor artístico, são dignos de ser apreciados. Os visitantes também poderão admirar alguns interessantes modelos para a instrução profissional, como por exemplo o da caldeira, já descrito neste «Boletim», no passado número.



O «Bar» modelo da Estação de Paddington (Londres), pertencente à Great Western Railway. O «Bar» que é em forma de ferradura, tem acomodação em bancos altos para 27 pessoas — Debaixo do balcão ha lugar para chapeus, jornais e volumes pequenos

**Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia durante o ano de 1935**

A seguir publicamos uma nota dos principais trabalhos executados pela Divisão de Via e Obras, durante o ano de 1935:

**1) — Via:**

Renovação da linha de Vendas Novas, na extensão total de 18,185 Km.

Renovação e balastragem da linha entre Nine e Tamel, na extensão de 20,00 Km.

Conclusão da balastragem da linha do Sul, entre Pinhal Novo e Funcheira.

Modificação das linhas da estação do Barreiro e estabelecimento da 2.ª via entre Barreiro e Lavradio.

**2) — Pontes:**

Substituíram-se as seguintes pontes:

Linhas	Km.	Pontes	Tramos	Vãos m.	Peso T.
Alc. <sup>m</sup> a Sintra	1,385	Ponte Nova	2	20,40	56
» » »	2,150	Ponte de Santana de Baixo (*)	2	27,50	350
» » »	2,370	Ponte de Santana de Cima	2	25,50	110
» » »	9,458	P. I. de Amadora	2	12,00	40
Leste	201,503	Ponte de Pranto	1	36,60	110
Minho	21,730	Ponte de R. Este	1	21,70	53
Sul	276,475	Ponte de Odelouca	2	14,00	155
			3	16,00	
					874

(\*) A concluir em Janeiro de 1936.

**3) — Tomas de água:**

*Antiga Ráde:*

Construção de um poço e reservatório de betão para 400<sup>m3</sup> em Lisboa-P.

Abertura de um furo arteziano em Cacém (por concluir).

Abertura de um furo arteziano em Ovar.

*Minho e Douro:*

Abastecimento de água à estação de Ermezinde (canalização e reservatório de betão para 200<sup>m3</sup>).

**Sul e Sueste**

Toma de água em Alcácer do Sal.

Construção de reservatórios de betão para 100<sup>m3</sup> em Setúbal e Viana.

Construção de um reservatório de betão para 200<sup>m3</sup> em Ermidas.

Abastecimento de água na estação de Tunes (por concluir).

**4) — Instalações eléctricas e sinalização:**

*Antiga Ráde:*

Montagem de oito discos eléctricos.

Montagem de duas linhas bifilares entre Lisboa-R. e Lisboa-P.

Montagem de uma linha bifilar entre Lisboa-R. e S. Martinho.

Montagem de pára-ráios nas Oficinas de Ovar.

Instalação de telefones e luz eléctrica no Sanatório da Covilhã.

*Minho e Douro:*

Montagem de 12 discos eléctricos.

Montagem de uma linha bifilar entre Campanhã e Mosteirô.

Sinalização eléctrica da estação de Ermezinde.

*Sul e Sueste:*

Montagem de dois discos eléctricos.

Montagem de duas campainhas «trembleuses».

Montagem de duas linhas de ferro entre Beja e Funcheira.

Neste ano começou a fazer-se a reparação de cróximas no local, por soldadura oxi-acetilénica.

**5) — Estações — Edifícios e dependências:**

*Antiga Ráde:*

Pôsto Médico no Entroncamento (conclusão).

Conclusão de W. C. e urinois em Cacia.

Conclusão de fossas «mouras» em Chão de Maçãs, Espinho, Km. 129,821 da linha do Norte e Alcains.

Cobertura do cais descoberto de Bombarral (conclusão).

Abertura de um poço em Valadares.

Construção de instalações para a 5.ª Secção em S. Martinho.

Modificação das oficinas de Ovar (construção a concluir).

Construção de uma casa em Vila Nova de Gaia.

Modificação das casas do pessoal da Rua Barão do Côrvo em Gaia.

Novo edifício de passageiros de Azambuja (conclusão).

Dormitório do pessoal de Tracção em Setil (conclusão).  
 Construção de W. C. na bifurcação de Lares.  
 Adaptação a habitações do dormitório velho da Tracção, no Setil.  
 Construção de plataformas no apeadeiro de Moscavide e ao Km. 213,789 Norte e ao Km. 28,605 Leste.

*Minho e Douro:*

Ampliação da estação de Rêde (conclusão).  
 Ampliação da estação de Ferradosa (conclusão).  
 Ampliação do apeadeiro de Gondarém (conclusão).  
 Construção de um dormitório para o pessoal de Via e Obras na Régua.  
 Construção de um abrigo em cimento armado em Oliveira.  
 Construção de passagens subterrâneas em Ermezinde.  
 Construção de salas de espera em Campanhã.  
 Construção de um abrigo no apeadeiro de Travagem.  
 Modificação do Armazém de Viveres de Campanhã.

*Sul e Sueste:*

Construção das instalações para a 12.ª Secção em Casa Branca.  
 Ampliação e modificação do Armazém de Viveres em Beja.  
 Construção de um W. C. no Barreiro.  
 Plataforma no Barreiro.

Estrada de acesso à estação do Barreiro.  
 Poço ao Km. 49,075 Sado.  
 Ampliação do edifício de passageiros e cais de Ermidas.  
 Construção de um Armazém de Viveres em Barreiro-Terra.  
 Construção de um plano inclinado no Barreiro.  
 Prolongamento de um cais coberto em Beja.  
 Construção de uma fossa e esgotos em Lagos.  
 Instalação de básculas em Ermidas, Louzal, Azaruja e Móra.  
 Placa de inversão de máquinas em Ermidas.  
 Construção do apeadeiro de Vale do Guiso na linha do Sado.

6) — Grandes reparações:

Estações de : Aleains, S. Torcato, Albergaria, Aveiro, Cacia, S. Martinho, Ponte de Sôr, Barca de Amieira, Belver, Alpedrinha, Fundão, Outeiro, Viana do Castelo, Vargelas e Castelo Melhor.

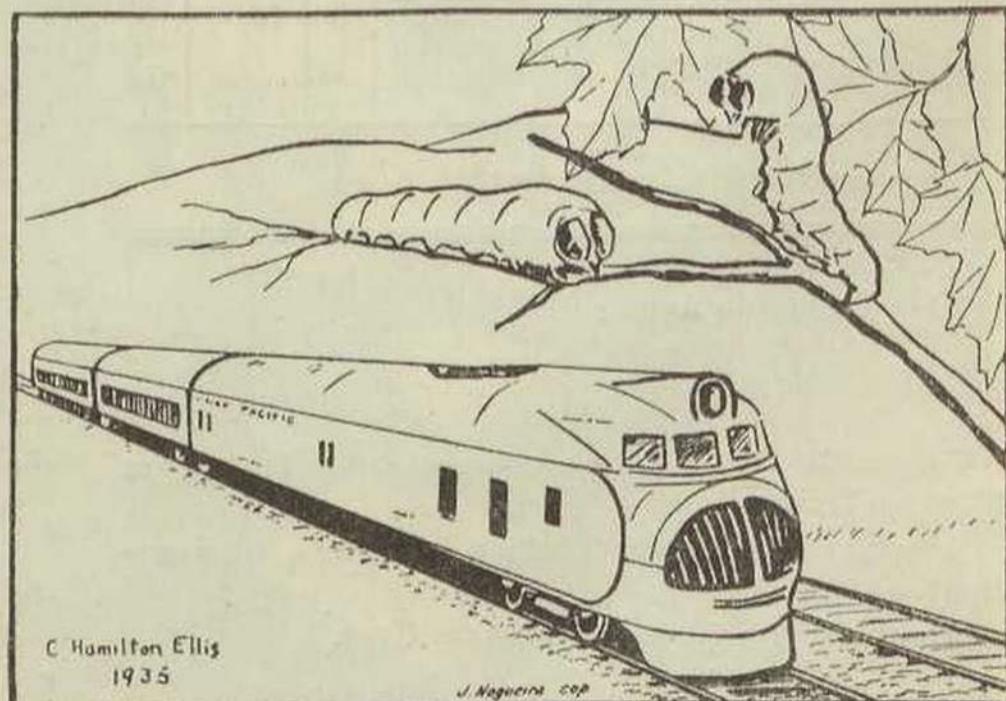
**Errata**

Por um lamentável lapso, a legenda da gravura fóra do texto do último número saiu errada. Onde se lê — *Viana do Castelo* deve lêr-se *Viana do Alentejo*.

**Troça americana aos contornos aerodinâmicos das novas locomotivas**

**Conversa entre lagartas**

«Ora aí tens, Clarisse. Estes também passam pelo estado de larvas como nós!»



# Pessoal.

## Agradecimento

Pedem-nos a publicação do seguinte:

«A família do Snr. Eng.<sup>o</sup> João de Fontes Ferreira de Mesquita vem, por intermédio do *Boletim da C. P.*, agradecer a todos os funcionários da Companhia, a quem não pôde dirigir-se directamente por insuficiência de moradas, a parte que tomaram no seu desgosto.»

## Actos dignos de louvor

Quando, na noite de 29 para 30 de Novembro último, tombou o guindaste que suportava o pontão para a passagem superior de Amadora e um outro guindaste ficou em perigo eminente de se despenhar, os Snrs. David dos Santos Esperança, operário de 3.<sup>a</sup> classe, António Augusto Assunção Silva, operário de 4.<sup>a</sup> classe, António Maria Roque, serrador, e Manuel da Silva Pinto, carpinteiro, todos do Serviço das Obras Metálicas, mantiveram-se nos seus postos, agarrados ás manivelas daquêles aparelhos, esforçando-se por evitarem o acidente, o que foi impossível, dando assim um exemplo de cumprimento do dever. Por esse motivo, aquêles agentes foram premiados pecuniariamente.

No dia 10 de Novembro passado, o limpador de revisão de material circulante do Barreiro Snr. Carlos de Azevedo, encontrou abandonada uma carteira com documentos e dinheiro, num compartimento do combóio 801, tendo feito imediatamente a sua entrega ao encarregado do posto de revisão de Vila R. de Santo António.

Por este acto de honestidade foi elogiado.

## AGENTE QUE COMPLETA 40 ANOS DE QUADRO



Constâncio dos Santos

Guarda de estação em Marinha Grande  
Nomeado carregador em 7 de Fevereiro de 1896

## Chefes de 1.<sup>a</sup> classe aprovados no concurso para sub-inspectores das linhas do Minho e Douro efectuado no mês de Novembro de 1935

Distinto — Alvaro de Oliveira Barbosa.

Aprovados — José Júlio Grandela de Carvalho, António Esteves Garcia e José Rodrigues Gabão.

## Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames realizados no 4.<sup>o</sup> trimestre de 1935

Chefes de 2.<sup>a</sup> para 1.<sup>a</sup> classe: Distintos — Amadeu Augusto da Silva e Manuel Joaquim Grenha.

Aprovados — José Lopes Velho, Amadeu de Alpoim Rodrigues, Joaquim Gomes de Carva-

lho, Júlio Ramos Valente, Jacinto Ferreira de Noronha, Elísio Ferreira de Sousa, José Justino Correia e João António de Carvalho.

**Chefes de 3.ª para 2.ª classe:** Manuel Rodrigues Barreiros Viana e Amadeu Ferreira Figueiredo Leitão.

**Fieis de estação para chefes de 3.ª classe:** Distinto — António Gonçalves Gosma.

**Aprovados** — Augusto Correia dos Santos Lima, Manuel Moutinho Martins Santos, Martinho de Sepúlveda, Francisco Ribeiro Lima, António de Castro Teixeira, António Augusto de Oliveira, António Carlos Monteiro, Manuel Fernandes.

**Aspirantes para factores de 3.ª classe:** Distinto — Augusto de Miranda Mendes Carvalho.

**Aprovados** — Jesuíno de Sousa Matoso, António José Botelho, José da Costa Pereira, José Cândido Marques de Carvalho, António da Costa, João Rodrigues das Neves, Alvaro Rodrigues Soares, Mário de Oliveira Santana, Luís Gonçalves Soares, Alfredo de Oliveira Vidal, Augusto Ferreira da Santa, José Maria da Fonseca, Abel Rêgo Borges, José Augusto Guerreiro, Rogério Batista Alves Carneiro, Virgílio Duarte Santos, António Magalhães, Carlos Vieira da Cunha, Júlio Manuel de Agonia Salvador, Francisco de Sousa Braga, José António Dias, Gonçalo Correia, Abel Guilherme de Oliveira, Elmano Eduardo Cordeiro da Silva, Alfredo Augusto da Costa, Joaquim Fernando Lored Lopes, Artur Jordão Carvalheiro, Vítor Cândido Teixeira, Joaquim Batista Candeias, Marçal Carvalhão Pinheiro, João Ramos Pedroso, Manuel dos Santos Neves, Benjamin de Jesus Maia, António Simões de Faria Lopes, Olindo Godinho Palma, Manuel Soares de Pinho, Marcelino Macau, Luís Gonçalves da Silveira, Júlio Ribeiro Sanches, Luís Ribeiro Pedrosa Vital e Justino Godinho Branco Júnior.

**Praticantes de estação para aspirantes:** Distintos — Porfírio Rodrigues, Vicente da Rosa Bonito, Francisco da Fonseca Panaca e Joaquim Ferreira Neto.

**Aprovados** — José Simões dos Santos, Octávio Pinto Rechena, Manuel Gonçalves Iria Júnior, Adolfo Pardelhas Sanches, Armando de Araújo, João Domingues de Sousa, João Ba-

tista, Aires de Sousa, António Rodrigues, João Rebola, Alberto José Barbosa Martins, José da Silva Diogo, António de Matos, Manuel da Costa Bispo, Aurélio Jorge da Costa, Américo Madeira, António Barros Ferreira da Silva, Elias António Pereira, Albertino Teixeira de Magalhães, Arménio Arnaldo Pinto de Sousa Oliveira, Tomás Jacinto Rosa, Manuel Batista Martins, António Gomes da Costa, Saúl Nogueira Ribeiro, José Maria Galvão, Francisco Isidório, Joaquim Martins Pimenta, António Rodrigues de Almeida, Frederico Lopes Chora, António Henriques Lourenço, António Moita Júnior, Manuel Lopes, Dimas da Costa Fontes Pereira, Jacinto Lopes Gama, Manuel Ventura da Silva, Leonel Augusto Bidarra Gonçalves, Mário Garcia Mendes, José Ferreira, Jerónimo Teixeira, Júlio Bento Simões, José Maria Antunes, Filipe Francisco Lopes, António Pereira e Augusto de Matos Roldão.

**Para conferentes:** Lúcio Augusto Coelho, José Marques Lourenço, Saúl da Silva Guerra, António José Veiga, António Augusto Pereira Lopes, Adelino Fernandes Pereira, Aleixo Santos das Neves, Julião Rafael Mesquita, Eduardo Augusto Bastardo, Carlos Augusto Teixeira Lopes, António Augusto Costa, Alfredo Lopes, José Ferreira de Abreu, Luís Matias, Augusto Belchior, Basílio Pimenta Velhinho, Augusto Ribeiro, José Ferreira, Basílio Henriques Bugalho, Evaristo Rodrigues Lopes, Adelino Fernandes Delgado, António Marques Bilreiro, Raúl Francisco Diniz e Bernardino Rodrigues Moreira.

### Agentes aprovados para a categoria de sub-chefes de distrito nos exames de Novembro de 1935

Anastácio Coelho, Manuel dos Santos Oliveira, Querubim Mendes, António P. Caeiro, José C. Santos e Francisco Romão.

### Admissões

Em Dezembro

### VIA E OBRAS

**Escriturário de 3.ª classe da 15.ª secção:** Alfredo Alves de Amorim.

## Revista metódica

Foram premiados pecuniariamente por se terem distinguido no serviço da *Revista metódica* do ano passado, cada um dos seguintes chefes de distrito:

Artur Pereira, (dist.º 84) — Dionízio da Silva (dist.º 89) — Manuel Domingues, (dist.º 16) — Elísio Varanda, (dist.º 139) — Alexandre Conceição, (dist.º 24) — João Cordeiro, (dist.º 55) — José J. M. Santos, (dist.º 58) — António F. Roque, (dist.º 74) — João M. Cartaxo, (dist.º 97) — José Luís, (dist.º 98) — José Farias, (dist.º 114) — Joaquim Vaz, (dist.º 130) — António S. Pedro, (dist.º 25) — Ramiro Maia, (dist.º 42) — Emílio F. Rocha, (dist.º 81) — Afonso Bernardo, (dist.º 402) — José A. Prata, (dist.º 412) — Silvério J. Rodrigues, (dist.º 418) — António Moreira, (dist.º 423) — Joaquim Marques, (dist.º 437) — Manuel M. Franganito, (dist.º 281) — Fernando António, (dist.º 206) — Felisberto António, (dist.º 211) — Domingos Cabaço, (dist.º 272) — António S. Chumbinho, (dist.º 218) — António Correia, (dist.º 284) — Manuel Guerreirinho, (dist.º 293) — João Oliveira, (dist.º 232) — João Amaro, (dist.º 248) — Joaquim J. Brito, sub-chefe (dist.º 258) — Vicente Runa, sub-chefe (dist.º 264) e Francisco Fadaliz, sub-chefe (dist.º 253).

## Reformas

Em Novembro

### EXPLORAÇÃO

*Custódio Antunes*, Contramestre de 1.ª classe.  
*Raul Albuquerque Monteiro Rêgo*, Fiel principal.

*Joaquim Pedro Lourenço*, Revisor principal.

Em Dezembro

### EXPLORAÇÃO

*Veríssimo de Sousa*, Chefe de secção.  
*António Lopes*, Chefe de 2.ª classe.  
*João da Silva*, Condutor de 1.ª classe.  
*Baltazar de Barros Blanquet*, Guarda-freio de 1.ª classe.  
*João Martins Enxurreira*, Guarda de estação.  
*Manuel Monteiro*, Guarda de estação.  
*João dos Santos*, Guarda de estação.

## MATERIAL E TRACÇÃO

*José António de Abreu*, Inspector de tracção.  
*Francisco Duarte*, Capataz.

## VIA E OBRAS

*José Pires*, Assentador de distrito.  
*Abelardo Mateus*, Assentador de distrito.  
*Domingos Bento*, Assentador de distrito.  
*Luiza Catarina*, Guarda de distrito.  
*Mariana Abreu*, Guarda de distrito.

## Falecimentos

Mês de Dezembro

† *José Alves Faria Ferreira*, Chefe de 1.ª cl. adjunto de Lisboa-R.

Admitido como Praticante em 10 de Fevereiro de 1887, foi nomeado Factor de 2.ª classe em 1 de Dezembro de 1888 e promovido a Chefe de 1.ª classe em 1 de Abril de 1919.

† *Domingos Gaspar*, Chefe de 2.ª classe em Valadares.

Admitido como Praticante em 6 de Outubro de 1890, foi nomeado Factor suplementar em 4 de Fevereiro de 1891 e promovido a Chefe de 2.ª classe em 1 de Abril de 1924.

Em 1908 e 1911 foi elogiado e em Fevereiro de 1914 gratificado pecuniariamente por bons serviços prestados à Companhia.

† *Manuel António de Sousa*, Factor de 1.ª cl. em Vila Viçosa.

Admitido como Praticante de estação em 19 de Julho de 1913, foi nomeado Factor de 3.ª cl. em 20 de Dezembro de 1915 e promovido a Factor de 1.ª classe em 21 de Junho de 1923.

† *António da Costa Carreiras*, Factor de 2.ª classe em Entre Campos.

Admitido como Praticante em 1 de Novembro de 1924, foi nomeado Aspirante em 1 de Outubro de 1925 e promovido a Factor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *Jacinto de Oliveira Estudante*, Condutor de 1.ª classe em Entroncamento.

Nomeado Carregador em 21 de Agosto de 1909 e Guarda-freio de 3.ª classe em 20 de Julho de 1911, foi promovido a Condutor de 1.ª classe em 1 de Julho de 1933.

† *Manuel Ribeiro da Silva*, Agulheiro de 2.ª classe em Pôrto.

Admitido como Carregador eventual em 1 de Dezembro de 1917, foi nomeado Carregador em 16 de Maio de 1925 e promovido a Agulheiro de 2.ª classe em 21 de Janeiro de 1931.

† *Manuel Francisco*, Engatador em Pinhal Novo.

Admitido como Carregador suplementar em 7 de Janeiro de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Abril de 1929 e promovido a Engatador em 21 de Outubro de 1930.

† *Viriato Martins*, Engatador em Faro.

Admitido como Carregador eventual em 1 de Maio de 1924, foi nomeado Carregador efectivo em 28 de Agosto de 1925 e Engatador em 21 de Julho de 1929.

† *Alfredo da Costa Dias*, Guarda de estação em Lisboa-P.

Nomeado carregador em 16 de Maio de 1906 e passado a guarda de estação em 21 de Setembro de 1922.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

† *Joaquim Monteiro Soares Júnior*, Empregado de 2.ª classe do Serviço de Abastecimentos.

Admitido em 22 de Outubro de 1906, como Aprendiz suplementar, nomeado Caldeireiro ajudante em 13 de Abril de 1912, foi promovido a Empregado de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *Bento da Silva*, Fogueiro de 1.ª classe do Depósito de Faro.

Admitido em 18 de Junho de 1920, como Chegador eventual, ingressou no quadro em 30 de Novembro de 1926 como Limpador e foi promovido a Fogueiro de 1.ª classe em 1 de Julho de 1935.

† *João Domingos*, Limpador do Depósito de Campolide.

Admitido em 31 de Maio de 1912, como Limpador suplementar e ingressou no quadro com a mesma categoria em 31 de Maio de 1914.

#### VIA E OBRAS

† *Macário Miranda*, Carpinteiro.

† *José Ferraz*, Assentador do distrito n.º 69.

† *Jacinto Gomes*, Assentador do dist.º n.º 103.

† *José Manuel Chumbinho*, Assentador do distrito n.º 223-A.



10 — A sua excessiva magresa deve ser motivada por falta de saúde — 3.

M. D. Coelho

11 — A briga de atletas é um «jogo» estúpido — 2.

Tupin

(A Cagliostro)

12 — Diga-me, por favor. O seu estômago já está mais robusto? — 2.

Sancho Pança

13 — De uma teima resulta muita vez a contenda — 2.

Otrebla

14 — O pulsar do coração denota muitas vezes uma paixão amorosa — 4.

Fred-Rico

Em frase

15 — Não «notas» que tens de te defender antes de cair? — 1-2.

Vasconcelos

(Ao confrade Terço)

16 — Esta afição é o único motivo que torna o meu viver penoso — 3-1.

Roldão

17 — O erro em que a minha alma vive apenas me dá tristeza — 1-2.

Vasconcelos

Terreno em que crescem plantas sem cultura prévia

Submeter

Pequena bigorna de aço

Comportar-se

Vogal

Mefistófeles

Sincopadas

19 — 3 - A maneira de dispor as coisas não mete receio a ninguém — 2.

Costa Silva

20 — O calado é o melhor. É sinal de tino — 2.

Otrebla

21 — 3 - O esforço causou-te comoção — 2.

Visconde de la Morlière

22 — 3 - Por trabalhar com tanto afan, tenho sofrido bastante angústia — 2.

Roldão

23 — Maçada ferro-viária

Formar o nome de um apeadeiro de caminho de ferro com as letras da seguinte frase:

RIS DA RATA MAGNA?

M 113

Tabela de preços dos Armazéns de Viveres, durante o mês de Fevereiro de 1936

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Nacional. kg. 2\$70 e	2\$75	Farinha de trigo ..... kg.	2\$15	Sabão amêndoas ..... kg.	1\$05
» Valenciano ..... kg.	2\$80	Farinheiras ..... »	8\$40	» Offenbach ..... »	2\$50
Assucar de 1.º Hornung »	4\$30	Feijão amarelo ..... lit.	1\$60	Sal ..... lit.	516
» 1.º manual. »	4\$15	» branco ..... 1\$60 e	1\$70	Sêmea ..... kg.	565
» 2.º Hornung »	4\$05	» frade ..... 1\$50 e	1\$25	Toucinho ..... »	5\$30
» 2.º manual. »	3\$90	» manteiga ..... lit.	1\$80	Vinagre ..... lit. 70 e	575
» pilé ..... »	4\$25	Grão ..... »	1\$40	Vinho branco-Em Campanhã. lit.	585
Azeite de 1.º ..... lit.	7\$30	Lenha ..... kg.	520	» ..... » -Em Tunes. »	575
» 2.º ..... »	7\$00	Manteiga ..... »	19\$50	» ..... » -Rest. Armazens »	570
Bacalhau inglez kg. 4\$00 e	5\$60	Massas ..... »	3\$40	tinto-Em Gai ..... »	1\$05
» sueco. kg. 4\$50 e	4\$60	Milho ..... lit	575	» ..... » -Em Campanhã. »	585
Banha ..... kg. 6\$70 e	6\$90	Ovos ..... duz. variável	»	» ..... » -Em Tunes. »	575
Batatas ..... » variável		Presunto ..... kg.	12\$00	» ..... » -Restant. Armazens »	570
Carvão sôbro kg. 550, 555 e	560	Petróleo-Em Lisboa ... lit.	1\$10		
Cebolas ..... kg. 520 e	530	» rest. Armazens »	1\$15		
Chouriço de carne ..... »	13\$00	Queijo flamengo ... 22\$50 e	24\$20		
Far.º de milho ..... »	1\$00	» da Serra ..... kg.	12\$50		

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 Armazém do Garreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Além dos géneros acima citados, os Armazéns 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 20 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.).