

Arquivo

C.P.

# BOLETIM

N.º 118

ABRIL DE 1939

11.º ANO

# BOLETIM DA C. P.

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

## Problemas recreativos

### CORRESPONDÊNCIA

*Alerta* — Sómente a 1.ª objecção que me faz, em nota, na sua lista, tem razão de existir, quanto à 2.ª consulte o dicionário de Jaime de Seguer e verá que não tem razão.

*Zéfran Cisco* — O seu desejo foi satisfeita.

Continuando, a nova nomenclatura abrangeu ainda as seguintes espécies: *Encandeadas* em vez de *Mefistofélicas*, *Reversivas* em vez de *Eléctricas*, *Geroglifos simples* em vez de *Enigmas figurados*, *Geroglifos complexos* em vez de *enigmas pitorescos*.

As outras espécies de charadas conservam o seu nome.

Prémio do ano de 1939: «A Selva» de Ferreira de Castro, edição de luxo.

### Resultados do n.º 115

#### QUADRO DE DISTINÇÃO

*Pinto* 9 votos — Produção n.º 12

Outras votações:

*Mefistófeles* 8 votos — Produção n.º 10  
*Zéfran Cisco* 4 votos — Produção n.º 8

#### QUADRO DE HONRA — TOTALISTAS

*Alerta, Bandarra, Britabrantes, Marcial, Mefistófeles, Paladino, e Zéfran Cisco* (12).

#### QUADRO DE MÉRITO

*Roldão, Martins, Veste-se, Fred-Rico, Dalotos, Profeta, P. Rêgo, Costasilva, e Novata*, (11); *Marquês de Carinhas, Visconde de la Morlière, Visconde de Cambolh, Manetik, Diabo Vermelho, Preste João, Radamés e Barrubás* (19); *Elmíntos* (9).

#### Soluções:

1 — Sisão-Oasis; 2 — Libar-rabil; 3 — Dobra, brado, dobrado; 4 — Sila, lago, selago; 5 — Cochicho-cocho; 6 — Sarnenta-Sarta; 7 — Bata, batão; 8 — Amado-Menas-André-Daria-Oseas; 9 — Ema-Muge-Aguda-Eder-à ré; 10 — Tapari-abete-pejo-ato-ré-i; 11 — No maior aperto a maior destreza; 12 — Um doido fará cento.

#### Aditivas

Antigas Novíssimas

1 — O furor fanático dos romeiros de Meca, fez uma roda em volta da mesquita — 2-1.

*Otrebla*

2 — Dizem que os ovos da ave *palmipede* foram comidos pelo «animal» o que é mentira jactanciosa — 2-2.

*Zéfran Cisco*

#### Sincopadas

3 — Triste espólio que te ficou: uma *batedeira* para fazer a manteigu e uma peça do jôgo do dôminó — 3-2.

*Dalotos*

4 — Com o gênero de plantas *solaneas* fiz uma *piqueta* — 3-2.

*Novata*

5 — O homem de serviço marítimo nas galés sempre luta pela vida — 3-2.

*Marcial*

6 — Apanhei uma bofetada que fui parar à beira do rio — 3-2.

*Costa Silva*

7 — O negociante de escravos só é amigo dos seus interesses — 3-2.

*Mefistófeles*

#### Duplas

8 — Tomei banho numa poça profunda, junto à linha da margem onde começa o leito do rio e que a maré cobre e descobre — 2.

*Diabo Vermelho*

9 — Este ano há muita *fruta atrofiada* ou de má qualidade — 3.

*Visconde de la Morlière*

10 — Este anel comemorativo já mereceu uma *dissertação* — 4.

*Dalotos*

11 — Só com muita autoridade severa consegui guardar esta *planta umbelífera*.

*Dalotos*

12 — Esta *alcoviteira* foi em tempos uma *mujer fina* — 4.

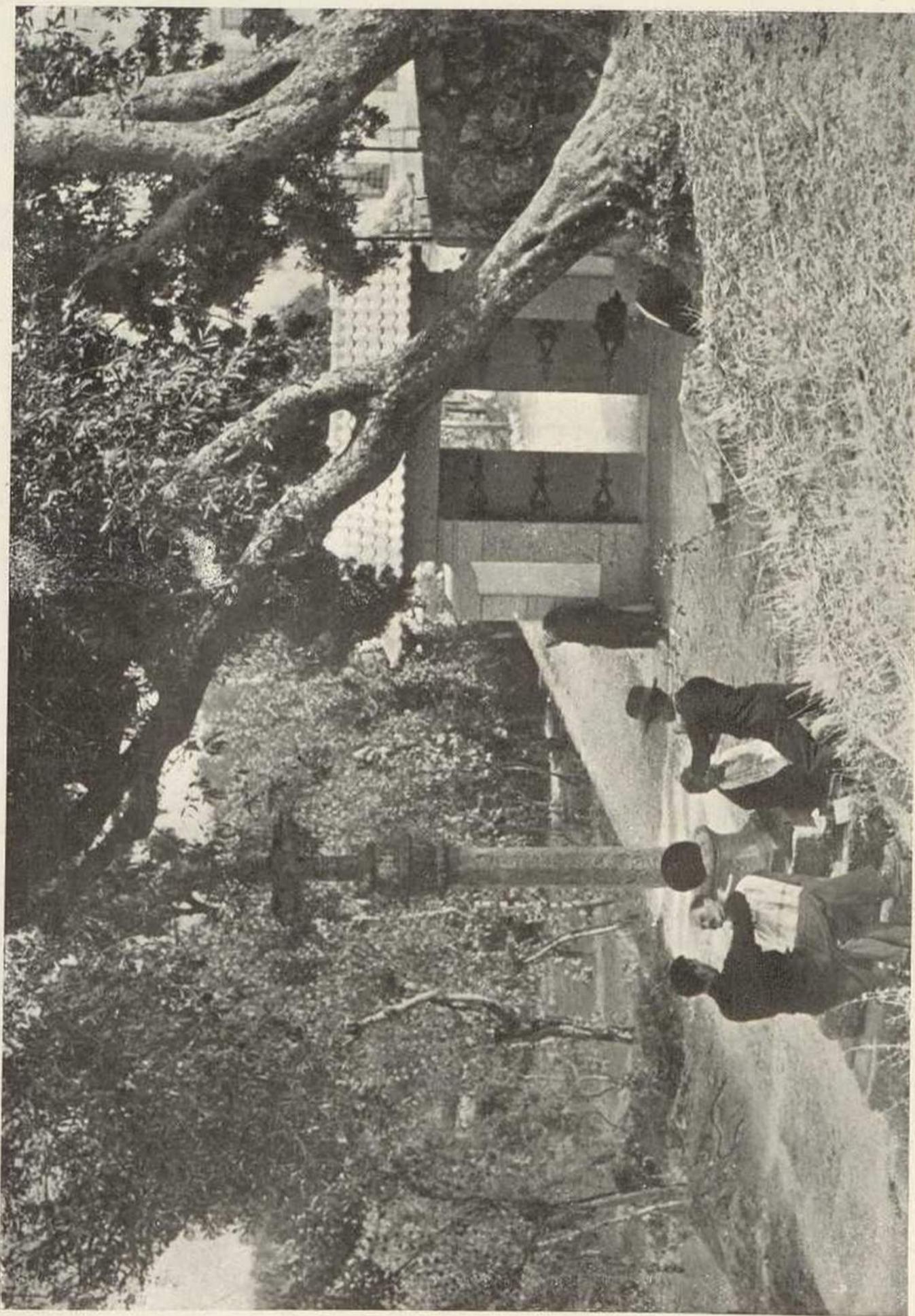
*Zéfran Cisco*

13 — A *calha onde despejam os alcatruzes da nôra*, foi feita de um tronco de «árvore» — 3.

#### Transpostas

14 — Tem vivacidade sem igual a gente da «terra de Portugal» — 2.

*Alerta*



BARBEARIA DE ALDEIA – Amarante – Vila Chã

*Fotog. do Eng.º Sebastião Horta e Costa,  
Chefe das Oficinas Gerais de Lisboa.*

# BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE  
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

Editor: Comercialista *Carlos Simões de Albuquerque*

DIRECTOR  
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

ADMINISTRAÇÃO  
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

**SUMÁRIO:** Soldadura de carris e enchimento de material de via, usado. — O Centenário do serviço postal ferroviário. — João Valério Moreira dos Santos. — O movimento da orientação profissional e da selecção profissional. — Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro. — Consultas e Documentos. — Ateneu Ferroviário. — Hora de leitura do pessoal dos Serviços Centrais da Divisão do Material e Tracção. — Enxertia dos Produtores Directos. — Pessoal.

## Soldadura de carris e enchimento de material de via, usado

Pelo Snr. Engº *Borges de Almeida*, Adjunto da Divisão de Via e Obras

A junção de dois ou mais carris, soldando-os nos topo para obter grandes comprimentos, é de aplicação recente e tem, além de outras, a finalidade de obter a supressão das juntas.

Deste modo, eliminam-se os choques, obtem-se um rolamento mais suave, reduzem-se os ruidos e aumenta-se o conforto de quem viaja.

Por outro lado, obtem-se economia na conservação da via e poupa-se o material circulante, sujeitando-o a uma fadiga menor.

Variam muito, de umas rôdes para outras, os comprimentos de linha soldada.

Assim, enquanto nos Estados Unidos há vias soldadas com comprimentos contínuos

que atingem 2100<sup>m</sup>, na Inglaterra os comprimentos soldados não vão além de 384<sup>m</sup> (¹).

A C.P. não podia ficar indiferente perante os resultados obtidos com a soldadura em quase todas as grandes rôdes do mundo.

Caminhando ao lado das mais progressivas e desejando, independentemente de outros resultados, proporcionar ao Pùblico a maior comodidade, estabeleceu dois postos portáteis de soldadura a oxi-acetileno.

Para isso, sujeitou duas brigadas a uma aprendizagem cuidada numa casa da especialidade e, em seguida, distribuiu-as pela sua rôde, soldando os carris dois a dois em

(¹) Há referências a este mesmo assunto no *Boletim da C.P.* n.º 111, de Setembro de 1938.

plena via, todos sobre algumas pontes e em troços de comprimentos variáveis, no túnel do Rossio.

Quem passe de comboio pela ponte da Praia pode já apreciar a diferença de roamento e no túnel do Rossio esta diferença ainda é mais sensível.

Além das duas brigadas, tem em período de instrução alguns ajudantes. Dêstes, serão apurados os novos soldadores, para formar novas brigadas.

Com maior incremento dado à soldadura, mais sensíveis se hão-de tornar os seus efeitos.

Nem todas as rôdes de Caminho de Ferro têm empregado os mesmos processos de soldadura.

A aluminotermia é, presentemente, o processo mais aplicado.

Pode efectuar-se em qualquer lugar, mesmo em plena via. É um processo de soldadura por fusão, no qual o calor é obtido pela reacção exotérmica do alumínio com o óxido de ferro.

A soldadura eléctrica, devido à sua qualidade, é empregada num crescendo constante, existindo já equipamentos portáteis com que se podem efectuar soldaduras em qualquer local.

Nesta soldadura, a solda (électrodo) é fundida pelo calor produzido pela passagem de uma corrente eléctrica com intensidade proporcional ao diâmetro do eléctrodo <sup>(1)</sup>.

A soldadura a oxi-acetileno é uma aplicação da clássica experiência que consiste em meter num frasco de vidro previamente cheio com oxigénio, um fio de arame de ferro com uma das pontas em incandescência. O arame arde com brilho intenso, lançando para todos os lados faúlhas candentes. Quere isto dizer que o oxigénio activou extraordinariamente a combustão que apenas se tinha começado na ponta do arame.

Estes três sistemas de soldadura são

acompanhados de um regime térmico intermitente, que provoca oscilações de temperatura, não uniformes, nas peças a soldar.

Os aquecimentos e resfriamentos, modificando a estrutura do metal, podem dar origem a uma alteração das suas propriedades.

Estas oscilações sucessivas de temperatura, provocando dilatações e contracções, podem ter como resultado final uma deformação ou, em virtude da rigidez das peças a juntar, dar origem a tensões internas que aumentem a tendência a fender.

Têm-se feito inúmeras experiências para estudar as tensões residuais, nascidas das contrações e provenientes de estados térmicos diversos.

Na soldadura do material de via, por ser o caso de que se trata agora, as opiniões chocam-se ainda, como adiante veremos.

A maneira como são feitas as soldaduras nas diferentes rôdes será objecto de um outro artigo.

Presentemente, só será tratado o assunto da soldadura e enchimento de carris, nas suas linhas gerais.

O equipamento normal da via tem sido considerado suficiente para resistir à dilatação e caminhamento e, muito embora nos Estados Unidos os grandes comprimentos de carris soldados sofram temperaturas com oscilações que vão até 70° C, não se julgou necessário aumentar a folga normal para a dilatação dos carris correntes.

Concluiu-se portanto que, para a dilatação dos grandes troços de carris soldados, não é preciso qualquer solução especial, bastando que no topo dos grandes comprimentos se estabeleça uma junta de tipo vulgar.

Experiências feitas recentemente na Alemanha vieram confirmar o exposto. Aqueceram-se artificialmente os carris, levando a temperatura até 180°. Só então se verificaram deformações na via. Isto veio mostrar que parte dos efeitos da dilatação, até esta temperatura, são absorvidos pelo atrito dos carris sobre as travessas e outra parte pelo atrito das travessas sobre o balastro,

<sup>(1)</sup> Eléctrodo ou melhor electródio, do grego *elektron + odos*, fio conductor que fecha um circuito eléctrico.

As juntas, sendo pontos fracos da via, determinam com a passagem dos comboios, o esmagamento dos topos das cabeças dos carris, devido à martelagem das rodas.

Seriam postos fora de uso se, com o enchimento por soldadura, não pudessem ser reconduzidos.

Na operação de enchimento, ou seja restituir ao material de via gasto pelo uso, o seu antigo perfil, tem-se empregado especialmente a soldadura eléctrica. Ultimamente, a soldadura a oxi-acetileno tem ganho grande desenvolvimento em trabalhos desta natureza.

No entanto, não é por enquanto possível formular opiniões seguras sobre qual dos dois processos de enchimento por soldadura é o mais conveniente.

Qualquer que seja o adoptado, é princípio assente que as superfícies a tratar, devem ser previamente limpas de ferrugem e óleo, devendo também eliminar-se todo o metal defeituoso.

O tratamento térmico, a que já se fez referência, antes e depois da soldadura, tem dado origem a bastantes controvérsias.

Enquanto uns preconizam o aquecimento prévio a 200 ou 300° C, com arrefecimento lento, outros só efectuam o pré-aquecimento no inverno.

Da operação de soldadura e em virtude das contracções por arrefecimento, podem



Um soldador apetrechado para começar o trabalho



aparecer fendas capilares na superfície preparada, fendas que, embora imperceptíveis à simples vista, determinariam a ruina do trabalho feito.

Usa-se, em Inglaterra, magnetizar com um iman a superfície previamente polvilhada com limalha de ferro muito fina. Este pó de ferro, juntando-se nas fendas, torna-as facilmente perceptíveis.

Para que os resultados obtidos pela soldadura do material de via sejam lisongeiros, é indispensável que as superfícies tratadas não sejam destruídas em virtude de defeitos ou desgastes existentes na sua proximidade.

Estes defeitos ou desgastes dão origem a movimentos que, na maioria dos casos, são a causa de insucessos e até da destruição da peça reconduzida.

Portanto, tratando-se de reconstituir as cabeças dos carris, esmagadas nos topos pela martelagem das rodas durante a sua passagem nas juntas, deve previamente tratar-se a via atacando travessas, reaperlando os parafusos das barretas e rectificando os alinhamentos.

O enchimento de cruzamentos usados, requere também trabalhos preparatórios semelhantes.

Os trabalhos de soldadura executam-se em plena via no intervalo da passagem dos comboios, ou na oficina. No entanto, preconiza-se que sejam suspensos durante os



Um soldador com o seu ajudante, amparando uma garrafa com oxigénio





O soldador Bento Pedro e o ajudante Sá Rato, com os maçaricos para soldar com oxi-acetileno



períodos em que as condições atmosféricas não sejam favoráveis.

O metal deposito sobre a superficie preparada (quer se trate de soldadura de carris tópo a tópo ou de, por enchimento, dar à cabêça do carril o seu primitivo volume e forma ou ainda do enchimento de cróximas que por excessivo desgaste seriam retiradas de uso) deve ser afeiçoadado de maneira a dar-lhe acabamento.

Dêle depende, muito especialmente, a duração das superficies reconstituídas. Se assim não fosse, apresentar-se-iam rugosas, salientando-se os cordões do metal deposito por fusão.

Para a soldadura eléctrica, o acabamento é dado com mó portátil.

Quando se tenha empregado o oxi-acetileno (¹), o acabamento obtem-se por martelagem manual enquanto o metal deposito está no estado plástico. As peças assim

(¹) Oxigénio e acetileno. O acetileno é também empregado na iluminação e obtem-se do carboneto de cálcio.

preparadas apresentam características, na maioria das vezes, superiores às peças iniciais e os defeitos são em tão pequena percentagem que bem mostra a boa qualidade dos materiais que, quando aplicados com técnica perfeita, dão um alto grau de confiança.

Entre as grandes vantagens da soldadura, podemos e devemos fazer realçar a que se obtém por se poder prolongar a duração inicial da peça por cada tratamento e o número de tratamentos sucessivos.

Verifica-se que a duração dos carris é, em média, aumentada de 60 % e a dos cruzamentos, de 56 %.

Quanto ao número de tratamentos, está averiguado que quatro vezes é considerado como um máximo habitual.

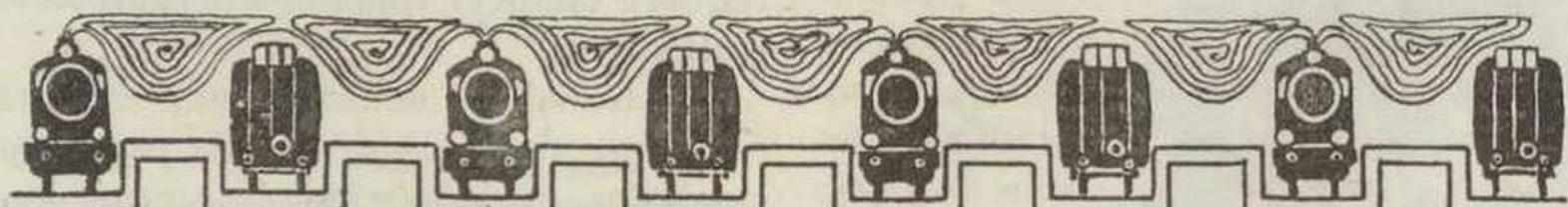
Para terminar, citaremos ainda entre as vantagens da soldadura, a de permitir que se possam soldar dois carris de perfis diferentes, constituindo-se dêste modo carris mixtos sem barretas especiais de ligação. Os resultados obtidos com a soldadura são sobremaneira animadores, embora os diferentes processos continuem no estado de evolução.

Todos são ricos de promessas, procurando-se em face dos sucessos obtidos, discriminar qual dêles deve merecer a preferência sob o ponto de vista de qualidade e valor económico.

Muitos ensaios se hão-de seguir; alguns serão consagrados pela experiência, outros serão por ela condenados.

Todos êles virão confirmar uma afirmação do grande Edison: «Cada invento é feito de 99 % de transpiração e de 1 % de inspiração».

*As fotografias são de autoria do Sr. Eng.º Borges de Almeida.*



## O Centenário do serviço postal ferroviário

Em 28 de Março de 1938 teve lugar, na estação «Euston» do «London Midland and Scottish Railway», em Londres, uma cerimónia destinada a comemorar o centenário do primeiro serviço postal executado por caminho de ferro na Inglaterra.

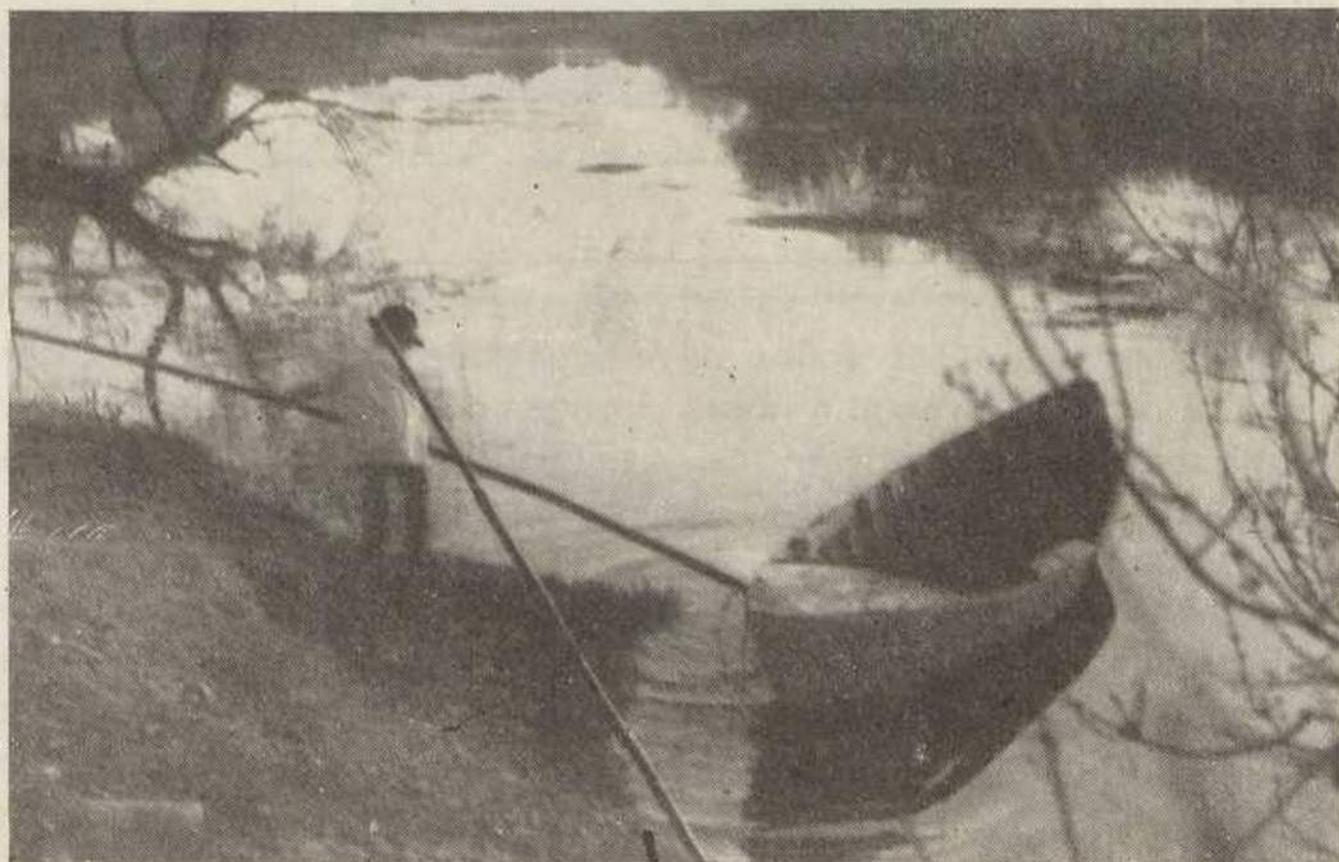
Foi a construção da linha de Liverpool e Manchester a Birmingham que deu o impulso decisivo ao serviço postal ferroviário, pois que, tendo o correio inglês expedido, por ocasião da inauguração desta linha, uma carruagem postal de Londres para Liverpool e Manchester, utilizando a estrada até Birmingham e a via férrea a partir desta cidade até o seu terminus, foi o trajecto realizado em 16 horas e 30 minutos, tempo este até então desconhecido, trazendo assim às relações postais de Londres e dos grandes centros industriais do noroeste de Inglaterra um melhoramento tal, que este serviço ganhou imediatamente a maior popularidade.

Pouco depois, foi decidido adaptar uma

carruagem de cavalos a vagão postal ambulante fazendo serviço entre Birmingham e Liverpool, experiência que constituiu um tão grande sucesso que o vagão postal ambulante tomou um carácter permanente a partir de 19 de Junho de 1838.

Em fins desse ano, o acabamento do «London and Birmingham Railway» permitia fazer inteiramente por via férrea o serviço postal entre Londres a Liverpool e Manchester, enquanto o acabamento do «North Union Railway» tornava possível, pouco depois, a abertura de um serviço análogo entre Londres e Preston, o qual, ampliado em seguida até Aberdeen, constitue hoje o maior serviço postal assegurado por via férrea.

Actualmente, o serviço postal ferroviário em Inglaterra abrange 70 linhas, sendo de 160 o número de vagões especiais a ele afectos, 90 dos quais são providos de aparelhos permitindo receber e entregar as malas do correio, sem paragem do comboio.



Alcácer do Sal — Herdade do Vale do Lobo

Fotog. de Abel Leite Pinto, Empregado de 2.º classe  
da Divisão de Via e Obras.

## João Valério Moreira dos Santos

Deixou o serviço activo da Companhia, passando à situação de reforma no dia 1 de Março, o Sr. João Valério Moreira dos Santos, Chefe de Serviço da Divisão de Exploração.

Funcionário dos mais distintos, dotado de grandes qualidades de inteligência e de carácter, aliadas a uma extremada correcção e afabilidade de trato, trabalhador infatigável, profundo conhecedor do serviço, leal e dedicado a Superiores, Colegas e Subordinados, de quem sempre recebeu inequívocas provas de estima e consideração, o seu voluntário afastamento do serviço activo, quando em plena posse das raras qualidades que muito o distinguem, deixa uma vaga difícil de preencher.

Embora já ha tempos viesse manifestando o justo desejo de descansar dos trabalhos e esforços da sua longa e brilhante carreira, a reforma do Sr. Moreira dos Santos surpreendeu os seus muitos amigos, que o são todos os que o conhecem e com ele tiveram a honra de privar, e que muito difficilmente se resignam com a falta da sua convivência, da sua colaboração e do seu conselho.

O Sr. Moreira dos Santos prestou serviço na Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e nos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, desde Janeiro de 1891 até Janeiro de 1902.

Em 1 de Fevereiro do mesmo ano foi admitido como amanuense provisório nos escritórios da C. P., após concurso em que foi o 1.º classificado.

Transitou por diversas categorias, com distinção, até ser promovido a Chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1916. Foi promovido a Inspector em 24 de Outubro de 1920; Inspector Principal em 1 de Janeiro de 1924; Sub-chefe de Serviço em 1 de Agosto de 1927 e Chefe de Serviço em 1 de Janeiro de 1934. Em 1926 esteve em missão de estudo no estrangeiro (França e Bélgica).

Foi várias vezes elogiado e louvado por bons serviços prestados.

O *Boletim da C. P.* cumprimenta o distinto ferroviário e faz votos por que, na sua nova situação de reformado, encontre o bem-estar e felicidade a que, por todos os títulos, tem direito.



João Valério Moreira dos Santos

No dia 28 de Fevereiro, último em que esteve ao serviço, foi o Sr. Moreira dos Santos homenageado pelo pessoal seu subordinado, sendo-lhe oferecida valiosa pasta com cantos e monograma de prata, contendo uma mensagem, assinada pelos empregados dos Serviços Gerais da Exploração.

O trabalho de desenho das letras góticas do texto e das iluminuras a cores, do mesmo estilo, das cercaduras das fólias de pergaminho da mensagem, atingia invulgar nível de gosto e perfeição, e foi executado pelo empregado dos Serviços Centrais, Sr. Artur Guerreiro, cujo talento artístico os nossos leitores já conhecem, dos muitos e notáveis desenhos de sua autoria que o *Boletim da C. P.* tem publicado.

A seguir transcrevemos o texto da mensagem:

O pessoal dos Serviços Gerais da Divisão de Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que até hoje teve a honra de estar sob as ordens de V. Ex.<sup>a</sup>, não pode — no dia em que o seu Chefe e Amigo abandona o serviço activo da Companhia — deixar de cumprir o grato dever de lhe prestar a homenagem do seu muito respeito, consideração e agradecimento.

Não avalie V. Ex.<sup>a</sup> a grandeza e elevação dos sentimentos que nos animam, pela insuficiência das apagadas palavras desta mensagem, ou pela modéstia e singeleza da nossa manifestação de despedida. É que a exteriorização dos sentimentos vindos directamente do coração deve ser simples e despretenciosa. E, sendo assim, a simplicidade desta homenagem está mais de acordo com a emoção que nos domina e será mais grata ao coração de V. Ex.<sup>a</sup>

Ex.<sup>mo</sup> Sr. Moreira dos Santos, nosso querido Chefe e Amigo:

A finalidade desta mensagem é manifestar o pesar que sentimos com o afastamento de V. Ex.<sup>a</sup> do lugar que a sua presença muito honrou e a saudade com que o vemos partir do seio da grande família que todos somos; agradecer-lhe a estima e confiança com que nos distinguiu; finalmente, afirmar a V. Ex.<sup>a</sup> a grande admiração e incondicional amizade que nos merece.

Poucos igualaram V. Ex.<sup>a</sup> na dedicação e no amor pelo trabalho, no espírito de sacrifício pela Companhia

— que levou ao extremo da quase renúncia aos interesses próprios — no respeito e lealdade para com Superiores, Colegas e Subordinados, no critério de justiça com que dirigiu um Serviço em que se condicionam e disciplinam os interesses de milhares de pessoas, mas de onde nunca saíram injusta ou propósitadamente feridos os legítimos direitos de ninguém.

A tão raros atributos de Chefe, aliam-se, na pessoa de V. Ex.<sup>a</sup>, as mais nobres qualidades de homem, numa amalgama de sentimentos dignificantes, em que não é fácil especializar a honradez, a cortezia, o aprumo moral, a isenção, a lealdade, a modéstia ou a bondade, tantos são esses predicados e tanto uns e outros se aprimoram e reciprocamente se suplantam.

Por esses e outros honrosos títulos, a vida profissional de V. Ex.<sup>a</sup> constitui exemplo que nos orgulharemos de imitar. E, sendo assim, não será interrompida — após 37 anos de vida activa — a série de bons serviços por V. Ex.<sup>a</sup> prestados à Companhia, pois a sua continuidade fica assegurada pela benéfica influência que o exemplo e a tradição de V. Ex.<sup>a</sup> continuarão a exercer no nosso Serviço.

Não será esse o menor título de orgulho a juntar aos muitos que já nobilitam o nome prestigioso de V. Ex.<sup>a</sup>

Com os seus respeitosos cumprimentos, o pessoal dos Serviços Gerais, abaixo assinado, deseja que na nova situação que vai iniciar, V. Ex.<sup>a</sup> encontre, em companhia de sua Ex.<sup>ma</sup> Esposa, longos anos de saúde e prosperidade.

Pelas empregadas dos Serviços Gerais, foi também oferecido, ao Sr. Moreira dos Santos, para sua Esposa, um lindo ramo de flores.

A reputação é espelho cristalino;  
 ///  
 qualquer toque o quebra,  
 qualquer bafo o empana.

D. FRANCISCO DE MELO

# O movimento da orientação profissional e da selecção profissional

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

(Conclusão)

Necessário se torna para terminar, fazer algumas brevíssimas considerações sobre a *psicotecnia ferroviária*, entendendo por este termo o conjunto das aplicações da psicologia aos serviços dos caminhos de ferro.

São numerosos, variados e altamente complexos os problemas de psicotecnia ferroviária.

Assim, como sucedeu num grande número de empresas industriais, comerciais, etc., de serviços públicos, de instituições variadas, a psicotecnia penetrou também nos serviços ferroviários, tendo adquirido dentro deles uma importância e um desenvolvimento consideráveis.

A intervenção da psicotecnia nos serviços ferroviários data de 1917. A Companhia dos Caminhos de Ferro da Saxónia, altamente impressionada com o número de acidentes que se produziam na rede ferroviária, resolveu, desde 1917, exigir dos alunos da Escola Ferroviária de Dresde, não só conhecimentos práticos, mas também e sobretudo a posse de aptidões mentais consideradas indispensáveis, de percepção rápida, de espírito de decisão, de calma, de perseverança, de memória. Em resumo, instituiu, ao lado dum exame pedagógico, um exame psicológico semelhante àquele que se praticava nos laboratórios alemães para a selecção profissional dos aviadores e motoristas. Para o efeito do exame psicológico, foi instalado em Dresde um laboratório psicotécnico. Passados alguns anos, em 1925, os métodos psicotécnicos eram aplicados a todo o pessoal ferroviário, inclusivamente aos empregados de escritório. Além do laboratório de Dresde, convém mencionar os grandes laboratórios de Berlim e de Munique e numerosas carruagens psicotécnicas

bem apetrechadas para toda a espécie de exame. A Alemanha possui, além disso, centros de educação onde os princípios psicotécnicos são aplicados e abreviam a aprendizagem. Nos laboratórios psicotécnicos empregam-se um número considerável de *tests* e de aparelhos para medir as aptidões psicofísicas dos examinandos e estabelecer o seu perfil profissional.

Na Suíça, que debutou em 1925 com a aplicação aos aprendizes das escolas ferroviárias dum *test* de capacidade, existem hoje, além do laboratório central de Berna, centros psicotécnicos ferroviários em várias cidades suíças. Na Checoslováquia, a introdução dos métodos psicotécnicos data de 1926. Na Letónia foi criado em 1927 um laboratório psicotécnico, segundo o modelo alemão.

Na Polónia, o Ministério dos Transportes, depois de ter verificado que a maior parte dos acidentes eram devidos ao factor humano, introduziu os métodos psicotécnicos para a selecção do pessoal. A Polónia possui hoje 2 excelentes laboratórios psicotécnicos, em Varsóvia e Poznan, e um certo número de carruagens psicotécnicas. Na Finlândia, há o laboratório, modelo alemão, de Helsingfors. A Jugoslávia e a România introduziram igualmente os métodos psicotécnicos no serviço dos caminhos de ferro. Em França, devemos assinalar o laboratório psicotécnico dos Caminhos de Ferro do Norte, dirigido por Lahy.

Esta rápida resenha mostra a extensão que tem a psicotecnia ferroviária, hoje adoptada oficialmente num grande número de países. A razão do facto reside na importância primordial do factor humano numa

exploração ferroviária. A aplicação dos métodos psicotécnicos tem trazido vantagens enormes quanto à prevenção dos acidentes, à melhor selecção do pessoal, à maior eficiência da aprendizagem, ao aumento do rendimento, à organização mais perfeita do trabalho.

Foram os acidentes ferroviários que, como vimos, determinaram a introdução da psicotecnica nos serviços ferroviários, em 1917 na Saxónia.

A Direcção dos Caminhos de Ferro de Dresde, prosseguindo no seu vasto inquérito sobre os acidentes ferroviários e suas causas, apurou que, em 1163 acidentes, ocorridos de 1 de Abril de 1925 a 1 de Abril de 1926, 457 casos fôram devidos a falta de atenção do agente.

O estudo psicotécnico dos acidentes, que pôs em relêvo a importância dos factores psicológicos, chamou a atenção para um certo número de problemas e de factos particularmente interessantes, que rapidamente vamos enumerar.

As estatísticas sobre acidentes têm verificado a lei de Marbe, da *susceptibilidade aos acidentes*, segundo a qual o indivíduo tem tantas mais probabilidades de ser causa ou vítima de acidentes quantas mais vezes tiver sido causa ou vítima deles. Assim, os estudos de Schmitt sobre os agulheiros duma estação de Munique permitem classificá-los em 4 categorias, segundo o número de acidentes que tenham causado em 6 meses: 0, 1, 2 ou mais vezes e estabelecem que, durante os seis meses seguintes, a média de acidentes por agulheiro foi nas 4 categorias: 0,36, 0,64, 0,70 e 2,17. Quanto aos empregados vítimas de acidentes, aquêles que não o tinham sido nenhuma vez ou o tinham sido só uma vez durante um período de seis anos, tiveram nos seis anos seguintes uma média de 0,36; aquêles que tinham sido vítimas de dois acidentes ou mais tiveram uma média de 1,06.

Entre outros factos postos em destaque pelas estatísticas de Schmitt, mencionemos os seguintes: o maior número de acidentes produz-se nas segundas e terças, depois do

domingo de descanso e na sexta, dia de pagamento; o número de acidentes é maior nos dias de bom tempo do que nos dias de chuva, provavelmente porque os operários são mais prudentes e estão mais atentos quando as condições atmosféricas são mais desfavoráveis; em terceiro lugar, o facto de que o número de acidentes não varia em função do número de carruagens em serviço é uma outra prova do papel importante que desempenha o factor humano.

Outras estatísticas de acidentes, como as de Kolodnaia põem em relêvo outras causas dependentes do factor humano, tais como as possibilidades de memória para a retenção das instruções, as insuficiências funcionais do sistema nervoso, o carácter, as oscilações diárias da capacidade de trabalho, a incapacidade de lutar contra o sono, etc..

A profilaxia dos acidentes baseia-se na psicotecnica, como observa Moede, um dos mestres desta ciência, porque é pela selecção psicotécnica do pessoal ferroviário que os acidentes podem ser prevenidos. Os estudos feitos nesta matéria revelam, como, por exemplo, o trabalho de Nestor sobre os *tests vocacionais* nos caminhos de ferro europeus, que a aplicação dos métodos psicotécnicos teve por resultado, na Alemanha, uma diminuição considerável dos acidentes — 40 a 50%.

A selecção do pessoal é um dos problemas magnos da psicotecnica ferroviária. É do mais alto interesse escolher para as diferentes actividades ferroviárias os indivíduos mais capazes.

Esta escolha assenta no exame psicotécnico, no diagnóstico das aptidões.

Vejamos alguns destes tipos de exames. Comecemos pelo exame para a selecção psicológica dos aprendizes das oficinas dos caminhos de ferro do Estado alemão.

Este exame comprehende as provas seguintes:

1 Agudeza visual — 2 Sentido cromático — 3 Golpe de vista — 4 Agudeza auditiva — 5 Sensibilidade táctil — 6 Sensibilidade muscular e articular — 7 Habilidade

manual: compreendendo a coordenação visuo-motriz, a precisão e a destreza — 8 Tempos de reacção — 9 Intuição do espaço — 10 Aptidão técnica — 11 Inteligência.

Entram em linha de conta para a admissão:

1.º — O número de pontos obtidos no exame psicotécnico de aptidão; 2.º — a nota de inteligência; 3.º — a ficha de observação do professor; 4.º — a certidão escolar; 5.º — pequeno relatório fornecido pelo candidato.

O tipo de exame para a selecção profissional dos agulheiros no serviço dos caminhos de ferro do Norte da França compreende as seguintes provas: 1 Inteligência — 2 Distribuição da atenção — 3 Memória-imediata e de associação — 4 Rapidez de decisão — 5 Rapidez de movimentos — 6 Sangue-frio — 7 Resistência à fadiga. Os resultados destes exames psicotécnicos permitem estabelecer uma classificação dos candidatos.

O exame adoptado em Dresden para o diagnóstico das aptidões para condutor de locomotivas compreende as provas seguintes:

1.º — Capacidade de percepção rápida do que há na linha, aptidão para tomar uma decisão, calma e tenacidade — 2.º Vontade e resistência à fadiga — 3.º Aptidão para conservar na memória as impressões, a-pesar-de percepções novas — 4.º Aptidão para avaliar o curso de fenómenos em movimento e para reter na memória o lugar dum corpo em movimento no momento dum acontecimento inesperado — 5.º Memória do espaço — 6.º Calma e tendência para se atemorizar — 7.º Exame da actividade respiratória — 8.º Exame da actividade cardíaca.

Para terminar com a série de alguns tipos de exame psicotécnico ferroviário, consideremos, por exemplo, aquél que se utiliza na Polónia para a selecção dos chefes de estação e que compreende as provas seguintes: 1 Memória associativa de nomes de cidades e de números, memória de pessoas — 2 Atenção concentrada, distribuída e simultânea

— 3 Inteligência geral — 4 Provas de trabalho: testes do quadro de bilhetes, testes das linhas, classificação de chapas metálicas — 5 Prova sobre o carácter.

Que resultados têm dado os métodos psicotécnicos?

As opiniões dos técnicos são altamente favoráveis e concludentes. Vamos citar algumas.

Dobrowolski e Hudima afirmam no seu estudo sobre exames psicotécnicos do pessoal russo de locomotivas — mecânicos, ajudantes dos mecânicos, fogueiros — que há 83% de concordância entre os resultados dos testes e as apreciações da administração.

Heydt, no seu estudo sobre os exames de aptidão do pessoal ferroviário alemão, mostra que há 95% de concordância entre os resultados da investigação laboratorial e os resultados da prática profissional.

Autenrieth e Rupp, no seu estudo sobre o exame psicotécnico dos aprendizes dos caminhos de ferro austriacos, põem em relevo a superioridade evidente dos aprendizes seleccionados sobre aquêles que o não são.

No estudo de Sedlaczek, sobre os resultados dos exames psicotécnicos dos alunos da Escola Nacional dos Caminhos de Ferro de Varsóvia, encontra-se igualmente afirmado o valor das provas psicotécnicas.

Á mesma conclusão chega R. Lupold no seu estudo sobre a selecção dos aprendizes nos caminhos de ferro suíços.

Lahy, um dos grandes mestres da psicotecnia, encontrou uma elevadíssima correlação positiva, 0,97, entre o rendimento profissional dos agulheiros dos caminhos de ferro do Norte de França e os resultados dos exames psicotécnicos.

Targonske, no seu trabalho sobre os resultados, na Polónia, dos exames psicotécnicos de chefes de gare — ao todo mil chefes — diz o seguinte: a concordância entre os métodos psicotécnicos e o êxito profissional foi considerável.

Nestor, no seu estudo de conjunto sobre os métodos psicotécnicos nos caminhos de ferro europeus — Alemanha, Áustria, Suiça,

Rússia, Checoeslováquia, Letónia, França, Finlândia, Polónia, Jugoeslávia e Romania — conclue assim: todos os laboratórios criados funcionam com muito êxito e os resultados dos testes aplicados provaram uma correlação de mais de 90% com o rendimento profissional.

De quanto dissemos, das investigações citadas, ressaltam com evidência as altas vantagens da psicotecnica, cuja aplicação tem tido por resultado: diminuição considerável dos acidentes, redução das despesas, abreviação do período de aprendizagem, aumento do rendimento profissional, melhor selecção técnica do pessoal.

Mas além da psicotecnica do indivíduo, do sujeito, há, como diz um dos mestres alemães desta ciéncia, uma psicotecnica do objecto. A primeira, tem por finalidade a adaptação do profissional ao trabalho; a segunda a adaptação do ambiente, dos meios de trabalho ao trabalhador, ao homem. A psicotecnica do objecto ferroviário tem a seu cargo a investigação, o estudo de problemas do mais elevado interesse. Entre êles, destacaremos os seguintes: estudo dos tempos e movimentos mais úteis e adequados nas diversas actividades ferroviárias; posições

e atitudes de trabalho mais convenientes, condições mais favoráveis de temperatura, iluminação e organização dos locais de trabalho; fadiga, meios de evitá-la, distribuição das pausas e do descanso; prevenção dos acidentes; estudo dos problemas relativos à monotonia, problemas relativos à percepção dos sinais de toda a ordem; problemas relativos à psicologia do anúncio, do reclamo, que, neste tempo de luta entre vários meios de transporte, constitue um auxiliar precioso, etc..

Dêstes problemas, uns, encontram-se resolvidos, outros, em via de solução e outros, estão apenas formulados.

A indicação dos problemas que a psicotecnica ferroviária tem que estudar e resolver mostra bem a sua elevada importância, o seu alcance técnico e as suas valiosas projeções sociais.

Do mesmo passo, a psicotecnica ferroviária como capítulo apenas da psicologia aplicada é por si suficiente demonstração da extensão e do valor crescentes da ciéncia de que faz parte e que, embora de data recente, está produzindo resultados fecundíssimos nos variados e complexos sectores da vida onde intervém.

Pôsto de sinalização eléctrica,  
de *Saint Denis*, junto a Paris

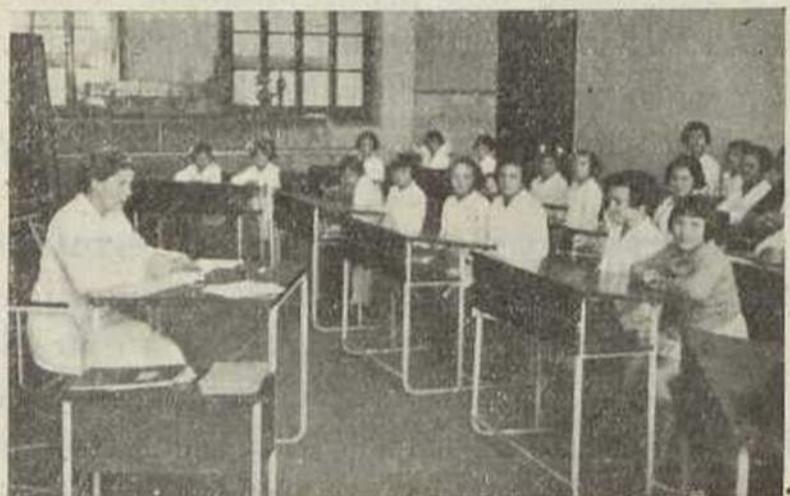


## Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro foi o primeiro fundado na Companhia.

Não deixa de ser interessante, por isso, arquivar nas colunas do *Boletim*, embora resumidamente, os principais factos da vida desta prestimosa colectividade.

Começou por um grupo de Foot-ball e uma aula de ginástica. Como de inicio não havia sócios nem dinheiro, foi convidado o Eng.<sup>º</sup> Sabo, que era a esse tempo treinador



Escola do G. D. F. B. para filhos de empregados (sexo feminino). Professora, D. Maria Adelaide Morato

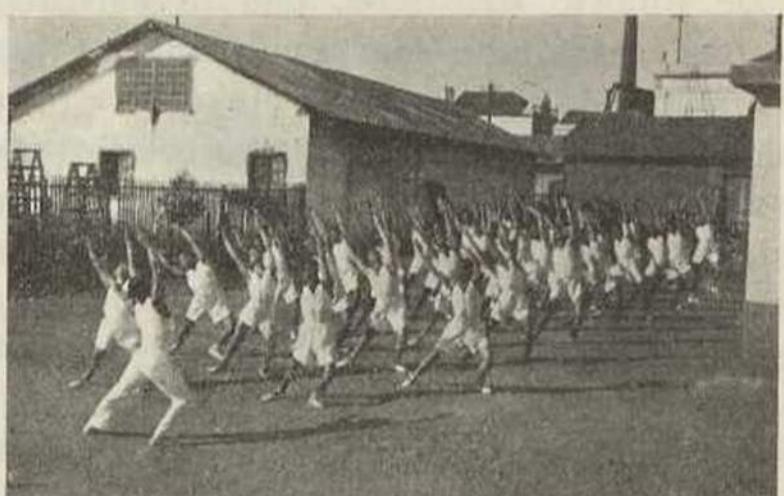
do Foot-ball Club Barreirense, para professor da aula de Ginástica, ao que ele se prestou amavelmente.

Quando em 1930 alguns elementos das Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro do Barreiro, sob a orientação do Eng.<sup>º</sup> Chefe dessas Oficinas, Sr. D. Francisco de Mendia,



Escola do G. D. F. B. para filhos de empregados (sexo masculino). Professora, D. Suzana da Conceição Xavier Rosa

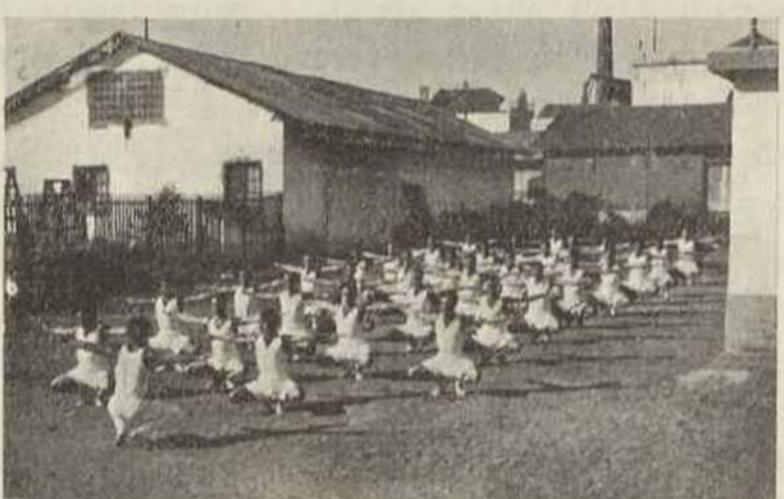
tomaram a iniciativa da fundação do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, mal pensariam, talvez, que essa iniciativa



Curso de ginástica para os aprendizes das Oficinas Gerais do Barreiro. Professor, Crisóstomo Teixeira

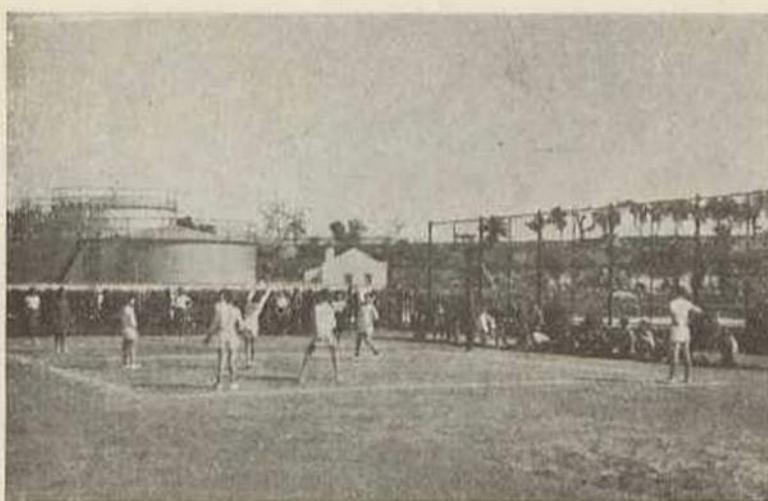
rápidamente atingiria o pleno desenvolvimento em que, decorridos nove anos, hoje, felizmente, se encontra.

Na efectivação dessa ideia constituiu-se a primeira Direcção do Grupo Desportivo



Outro aspecto do curso de ginástica para os aprendizes das Oficinas Gerais do Barreiro

com os Srs. António Gomes Júnior, Augusto Rodrigues de Almeida e José Augusto Palma Soeiro, e, sob o patrocínio do Sr. Eng.<sup>º</sup> Mendia, que dedicadamente chamou a si toda a orientação técnica do referido Grupo, esplendidamente coadjuvado pelos Srs. Eng.<sup>os</sup> Valentim Bravo, Adriano da Silva Batista e Artur de Sousa Penedo. Este começou imediatamente a efec-



Jogo de «volley-ball» entre alunos da escola do G. D. F. B.

tivar o pensamento dos seus fundadores, promovendo assim o desenvolvimento físico, moral e intelectual dos seus associados, prestando em seguida as suas provas, em várias modalidades desportivas, tais como: foot-ball, atletismo, ginástica, etc..



Um grupo de alunos do curso de ginástica para os aprendizes das oficinas Gerais do Barreiro.

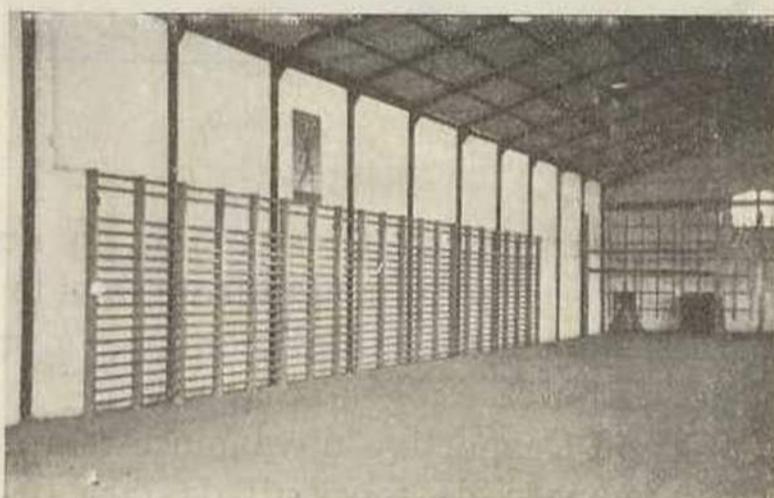
E, sob bons auspícios, essas primeiras provas fôram prestadas, pois que, tomando parte no Campeonato de foot-ball, em que foi disputada a taça C. P. nas épocas de 1930 e 1931, conseguiu ficar sempre ven-



Os componentes do «onze» do G. D. F. B.

cedor nos desafios que para esse campeonato se realizaram entre os Grupos Desportivos da C. P.

Em 1931, foi constituída nova Direcção composta dos Srs. Júlio Caetano Veríssimo, José Fernandes Júnior e Jerónimo António dos Santos, continuando o Sr. Eng.<sup>o</sup> Mendaia como Presidente do Conselho Técnico.



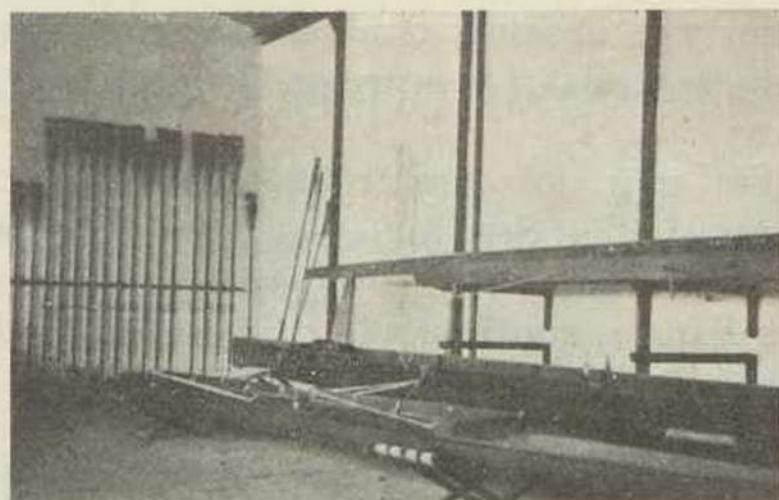
Ginásio do G. D. F. B.

Em 1931, já havia sócios e dinheiro e com o auxílio da Companhia foi, em Abril desse ano, iniciado um curso de ginástica sob a direcção do professor de educação física, diplomado, Sr. Tenente Montalvão. Foi também nesse ano tomada a iniciativa

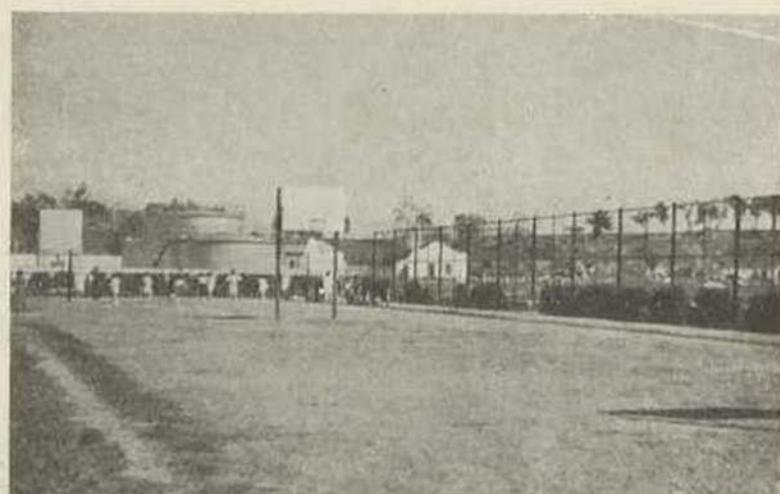


O Grupo de «basket-ball» do G. D. F. B.

dum «estágio de férias» para os aprendizes, tendo-se oficiado ao Sr. Eng.<sup>o</sup>-Silvicultor D. José Mateus de Mendaia, Director Geral dos Serviços Florestais, a-fim-de ser permitida a instalação na mata da Costa da Caparica, dos respectivos alojamentos. Deferida essa pretensão, um primeiro grupo de aprendizes das Oficinas Gerais seguiu para o estágio, sob o patrocínio do Conselho



Barcos de regata do G. D. F. B.



Campo de jogos do G. D. F. B.

de Administração da Companhia, do qual colheram resultados magníficos devido à mudança de ar, regime alimentar e à prática de ginástica e jogos ao ar livre.

O Grupo Desportivo novamente triunfou no Campeonato de foot-ball da taça C. P. nas épocas de 1932 e 1933.

Em 1934, por uma comissão composta pelos Srs. Eng.º Adriano da Silva Batista, José Fernandes Júnior e Jerónimo António dos Santos, fôram organizados os Estatutos do Grupo, os quais fôram aprovados pelo Governo Civil de Setúbal, conforme alvará n.º 119, de 19 de Outubro de 1934.

Foi então constituída nova Direcção composta pelos Srs. Teodoro da Silva Caria, Augusto Rodrigues de Almeida e Manuel António Capela Bolina.

Surgiu então a ideia da criação de uma Secção de Remo, dada a circunstância do Grupo dispor de várias facilidades, tais como: doca, pessoal com prática do mar, botes para aprendizagem, etc. E tratou-se nessa altura da compra dum «Yole» de quatro remos, o qual foi adquirido em Livorno — Itália — sob o patrocínio do Conselho de Administração da C. P. e devido ao muito interesse que pelo caso tomou o Sr. Eng.º Vasconcelos Corrêa.

Por especial deferência para com o Grupo

Desportivo, tomou o encargo de Instrutor da Secção do Remo o Sr. Eng.º Rocha e Melo, da C. U. F.

A primeira tripulação de remo iniciou os seus treinos em Abril de 1935 e era constituída pelos Srs. Joaquim Firmino, Ermelindo Evans Rosa Limpio, Henrique Andrade Evans e António Maria da Costa (timoneiro). Em 1935 foi a Secção de Remo filiada na Federação Portuguesa de Remo, a-fim-de, não só ter a sua situação convenientemente legalizada, como também poder concorrer ás provas oficiais.

Em seguida à aquisição do referido «Yole» de quatro remos, foi também adquirido um barco-escola, para treino das futuras equipes.

Construiu-se em 1935 nas Oficinas Gerais do Barreiro um «Out-riggers» de quatro remos, o qual foi inaugurado em Agosto do mesmo ano e, por ser de tabrado trincado, foi o mesmo barco destinado também a treinos.

Em 16 de Junho de 1935 concorreu ao Campeonato Nacional de Velocidade — primeira prova em que a secção de remo tomou parte — tendo ficado classificada no referido campeonato em 5.º lugar.

No próximo número continuaremos com este relato.

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS Tráfego e Fiscalização

### Tarifas:

P. n.º 744.—Peço me seja discriminado o seguinte processo de taxa:

G. V. Castro Verde-Almodovar a Silves:  
4 atados bacelos de vinha, peso 42 quilos.  
Poder-se-ão classificar como plantas vivas?

128 quilómetros — Tarifa Geral — Base 5. <sup>a</sup>	
Transporte 22\$56 × 11 × 0,05.....	12\$41
Manutenção 1\$00 × 11 × 0,05.....	\$55
Registo e aviso.....	<u>1\$10</u>
	14\$06
Adicional 10 %.....	<u>1\$41</u>
	15\$47
Arredondamento .....	<u>\$03</u>
	15\$50

R.—A designação de «bacelos» dá-se às simples varas de videira, que se plantam de estaca.

Devem, portanto, considerar-se «plantas vivas», embora não tenham raiz.

Por este motivo, a taxa aplicada no exemplo apresentado não está certa, visto que às «plantas vivas» em grande velocidade deve aplicar-se o multiplicador 6.

Nestas condições a taxa do exemplo deve ser esta:

128 Km. Base 5. <sup>a</sup> da Tarifa Geral	
Transporte 22\$56 × 6 × 0,05.....	6\$77
Manutenção 1\$00 × 6 × 0,05.....	\$30
	<u>7\$07</u>
Registo e aviso .....	<u>1\$10</u>
	8\$17
Adicional de 10 % .....	<u>\$82</u>
	8\$99
Arredondamento.....	<u>\$01</u>
Total .....	9\$00

Aproveita-se a ocasião para esclarecer que, quando as varas de videira se apresen-

tam com raiz, cabe-lhes, propriamente, a designação de «barbados», isto sem prejuízo de haver quem lhes chame também «bacelos».

Para «bacelos» e «barbados» o tratamento tarifário é o mesmo.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**Aditamento n.º 51 à Classificação Geral.**—Estabelece a inclusão da estação de Leixões no número das estações destinatárias das remessas de geropiga, mosto de vinho, vinho abafado, vinho de pasto ou vinho generoso, a que se refere a nota 18 do Aditamento n.º 26 à Classificação Geral.

**Aviso ao Públíco A n.º 588.**—Anuncia a interrupção do serviço no trôço entre Setil e Muge, da linha de Vendas Novas.

**Aviso ao Públíco A n.º 589.**—Anuncia o restabelecimento do serviço na linha de Vendas Novas.

**Aviso ao Públíco A n.º 590.**—Anuncia a reabertura à exploração do apeadeiro de Loivo, situado ao quilómetro 114,290 da linha do Minho, entre a estação de Cerveira e o apeadeiro de Gondarém.

**Aviso ao Públíco A n.º 591.**—Anuncia a abertura à exploração do apeadeiro de Pelariga, situado ao quilómetro 175,300 da linha do Norte, entre as estações de Pombal e Soure.

### II — Fiscalização e Estatística

**Comunicação-Circular n.º 122.**—Reproduz o espetáculo de um novo passe temporário de 2.<sup>a</sup> classe, que é utilizado por pessoal do serviço interno da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro.

**Comunicação-Circular n.º 123.** — Comunica ter sido estabelecido, entre a Companhia e a Junta Nacional do Vinho, o regime de conta corrente, e dá instruções sobre a forma de proceder para com os transportes de pessoal e de mercadorias, requisitados por esta entidade.

**Comunicação-Circular n.º 124.** — Informa que entra em vigor, a partir de 1 de Fevereiro de 1939, a nova Tarifa n.º 20/120 de g. v. (reembolsos) e presta esclarecimentos acerca das condições da sua aplicação.

**Comunicação-Circular n.º 125.** — Diz que a partir de 25 de Janeiro de 1939, de harmonia com o Aviso ao Púlico A n.º 587, é estabelecida a classe única na linha de Cintura do Pôrto — trôço de Leixões a Contumil e a Ermezinde — em cujo percurso se cobrarão, apenas, os preços correspondentes a 3.ª classe.

**Comunicação-Circular n.º 126.** — Diz que, em virtude do disposto no Capítulo VII da Tarifa Especial 7 — Passageiros —, foi criado um novo tipo de bilhete, cujo espécime reproduz.

**Comunicação-Circular n.º 127.** — Dá esclarecimentos acerca da aplicação das disposições contidas na Circular n.º 874, de 20 de Setembro de 1938.

**Comunicação-Circular n.º 128.** — Diz que algumas estações, não tendo em vista o actual Roteiro da cidade de Lisboa, em vigor desde 1 de Fevereiro de 1939, estão aceitando expedições destinadas a domicílios situados fóra das áreas nele indicadas, pelo que chama a atenção do pessoal das estações para a Observação Importante inserta na última página do referido diploma.

**Comunicação-Circular n.º 129.** — Transcreve a Circular n.º 1640 da Direcção Geral, de 7 de Fevereiro dêste ano, acerca da verificação, em trânsito, do número dos comboios que figura no verso dos anexos de residência.

**Comunicação-Circular n.º 130.** — Esclarece o dis-

posto pelo Artigo 20-Bis da Tarifa Geral relativamente às pessoas autorizadas a acompanhar os doentes que seguem nos furgões.

**Comunicação-Circular n.º 131.** — Comunica ter sido celebrado acôrdo entre a Sociedade Estoril e a firma Manuel B. Vivas, Lda., a que a C. P. anuiu, para o transporte, em portes a pagar, de fruta, legumes, hortaliças, aves, ovos e outros géneros da mesma natureza, de vários pontos do País para Cais do Sodré.

### III — Movimento

**Comunicação-Circular n.º 674.** — Indica as medidas a adoptar pelas estações quanto aos vagões fechados que deixam penetrar a água das chuvas.

**Comunicação-Circular n.º 675.** — Refere-se a alterações havidas em vagões de propriedade particular.

**Comunicação-Circular n.º 676.** — Esclarece que o mod. M 183 (fólha de carregamento para remessas expedidas pela Divisão de Via e Obras) deve ficar arquivado na estação de destino.

Quantidade de vagões carregados e descarregados  
em serviço comercial  
no mês de Fevereiro de 1939

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados
Período de 1 a 8	4.611	4.512	1.889	1.843	2.452	1.870
• • 9 • 15	4.105	4.158	1.848	1.815	2.396	1.788
• • 16 • 22	3.556	4.021	1.848	1.876	1.996	1.659
• • 23 • 28	3.167	3.036	1.378	1.398	1.702	1.335
Total .....	15.430	15.727	6.963	6.932	8.546	6.652
Total do mês anterior	16.499	16.321	6.699	7.195	8.611	7.482
Diferenças.	-1.060	-594	+264	-263	-65	-830

# Factos e Informações

## Ateneu Ferroviário

Por novo e insistente convite da Filial da Associação Protectora dos Diabéticos Pobres, deslocou-se pela segunda vez a Coimbra, em 13 de Fevereiro p. p., o Grupo Cénico do Ateneu, representando no Teatro Avenida, daquela cidade, a opereta em 2 actos «Micas da Cantareira», original do escritor Armando Batista de Castro, com música do maestro Armando Leça, e um Acto de Variedades.

O teatro teve, como da primeira apresentação do Grupo Cénico, uma completa enchente, manifestando-se o público, no decorrer do espectáculo, com o maior entusiasmo.

A imprensa local foi unânime nos elogios a todos os componentes do Grupo Cénico, especialmente ao seu director, Sr. Heitor de Vilhena, e ao maestro Sr. Luiz Boulton, regente da orquestra.



O Sr. Dr. António de Almeida Figueiredo, proferindo a sua interessante conferência

Como síntese da crítica feita a este segundo espectáculo, arquivamos a seguinte transcrição do *Diário de Coimbra*, assinada pelo seu redactor Sr. Dr. Tito de Betcourt:

«Em resumo: o espectáculo agradou e os beneméritos rapazes do «Ateneu Ferroviário», de Lisboa, mais uma vez marcaram



Os Srs. Administradores Fausto de Figueiredo, Mário Costa e Pinto Osório presidindo à sessão. A direita, o Sr. Mário de Sousa Diniz, saudando os representantes do Conselho de Administração

um triunfo, ante a plateia de Coimbra, tão difícil de contentar.

«Os nossos parabens, que se estendem à Filial de Coimbra, da Associação dos Diabéticos Pobres».

Em 11 de Março fendo, na sede do Ateneu, perante numerosa assistência em que se notava a presença de muitas senhoras, realizou o Sr. Dr. António de Almeida Figueiredo, ex-assistente da Faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra, uma interessante conferência subordinada ao tema: «Gazes de Combate — o que é indispensável conhecer sobre este assunto».

A convite do Sr. Félix Perneco, presidente da Assembleia Geral do Ateneu, assumiu a presidência o Ex.<sup>mo</sup> Sr. Fausto Cardoso de Figueiredo, Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia, ladeado pelos Ex.<sup>mos</sup> Administradores Mário Costa, Pinto Osório e Doutor Fezas Vital.

O Sr. Mário de Sousa Diniz, presidente

da Direcção, saudou os representantes do Conselho de Administração, congratulando-se pela presença de S. Ex.<sup>as</sup> na séde do Ateneu, e agradeceu ao Snr. Dr. Almeida Figueiredo o ter acedido ao convite para realizar a conferência.

O Ex.<sup>mo</sup> Snr. Fausto de Figueiredo agradeceu as saudações da Direcção do Ateneu, felicitando-a pela realização das conferências técnicas e culturais, fazendo depois, em significativos termos, a apresentação do conferente.

Tomando a palavra, o Snr. Dr. Almeida Figueiredo agradeceu a apresentação e, entrando no assunto, dissertou proficientemente sobre o tema da sua conferência, descrevendo os efeitos dos gases lacrimogénios, sufocantes, tóxicos e vesicantes, demonstrados com uma série de projecções luminosas, e aconselhando os meios de defesa dos seus efeitos.

O conferente recebeu, ao terminar, uma prolongada salva de palmas.

Por fim, o Snr. Félix Perneco, constituindo-se intérprete da assistência, agradeceu ao conferente a elucidativa preleção sobre um assunto infelizmente de tanta oportunidade.

A conferência do Snr. Dr. Almeida Figueiredo começará a ser publicada nos próximos números do *Boletim da C. P.*

#### Hora de leitura do pessoal dos Serviços Centrais da Divisão do Material e Tracção

Por iniciativa dos empregados da Repartição de Contabilidade da Divisão do Material e Tracção, João Baptista Carvalho dos Santos e José Parreira Alves, foi fundada, em 1 de Abril de 1929, uma Biblioteca para instrução e recreio dos empregados da mesma Repartição.

Essa agremiação, que conta hoje cerca de 1.000 obras, a que corresponde um activo de 12.000\$00 aproximadamente, reuniu-se em Janeiro último, com a intenção de tornar extensiva a todos os empregados dos Serviços Centrais da mesma Divisão a leitura dos

seus livros. Aprovado o objectivo da reunião, foi alterada a designação da colectividade e comunicada a todo o pessoal, que a recebeu com agrado confirmado pelo facto de, em grande número, se terem inscrito como seus associados. Esta deliberação não foi estranha aos agentes superiores da Divisão, de quem mereceu palavras de louvor.

Na reunião acima citada, foi também deliberado que os Corpos Directivos da Biblioteca ficassem assim constituídos:

Assembleia Geral — Joaquim José Soares.

Direcção — Presidente, João Baptista Carvalho dos Santos; Secretário, António Luís Arrabaça; Bibliotecário Geral, José Parreira Alves; Bibliotecário Adjunto, Fernando Alves Martinho; Tesoureiro, Rui Gomes dos Santos.

Conselho Fiscal — Presidente, Américo Jorge Martins; Secretário, Júlio Gonçalves da Cruz; Relator, Aníbal Gonçalves Ribeiro.

No final da reunião, foi aprovado um voto de agradecimento ao Sub-Chefe dos Serviços Gerais da Divisão, Sr. Lourenço de Almeida, que, desde o inicio, tem assegurado com carinho toda a organização da Biblioteca, e a quem muito se deve pelo interesse demonstrado.

Para os empregados da Divisão que ainda não são associados, continua aberta a inscrição.

#### Enxertia dos Produtores Directos

Do Ministério da Agricultura, pela sua Direcção Geral dos Serviços Agrícolas, pedem-nos a publicação do seguinte:

Tendo terminado o prazo para a enxertia dos produtores directos, a Direcção Geral dos Serviços Agrícolas chama a atenção de todos os interessados que não deram ainda cumprimento àquela disposição legal para a necessidade de procederem imediatamente ao arranque de todos os produtores directos, com exceção dos que servem, com carácter ornamental, de cobertura de poços e páteos e junto das casas de habitação.

A partir do mês de Abril as «Brigadas Móveis de fiscalização do plantio da vinha» vão iniciar uma rigorosa fiscalização, procedendo ao arranque dos produtores directos por conta dos infractores e enviando as participações ao Tribunal respectivo para a aplicação das penalidades estipuladas na Lei.

# Pessoal.

## Agradecimentos

O servente do posto sanitário de Castelo Branco, Snr. José Pinto Costa, pede-nos que tornemos público o seu reconhecimento aos Snrs. Drs. Fernando Van-Zeller Pessoa, Horácio Menano, Alberto Azevedo Gomes e Henrique Soares e aos enfermeiros Oliveira Evaristo e Venâncio, pela maneira carinhosa e grande solicitude com que o trataram de uma grave doença. Também deseja agradecer publicamente ao Snr. Dr. Carlos Lopes, Médico Chefe do Serviço de Saúde e restantes médicos da Junta Médica, as facilidades dadas durante o seu tratamento.

O conferente da estação de Gaia, Snr. João Rodrigues, deseja publicamente patentejar o seu sincero e reconhecido agradecimento ao Snr. Dr. Calheiros Lobo e ao enfermeiro Snr. Marques, pelas atenções e desvelado carinho com que o trataram de uma perigosa infecção.

O servente da Secção Eléctrica das Oficinas Gerais deseja igualmente testemunhar publicamente a sua profunda gratidão ao Snr. Dr. Martinho Rosado, pela forma proficiente e cuidadosa como o tratou de um grave ferimento. Deseja também tornar extensivos ao Snr. Dr. Luiz Adão e ao enfermeiro Snr. Silva os seus agradecimentos.

## Nomeações

Em Fevereiro

## EXPLORAÇÃO

**Carregadores**: António Cardoso e Augusto Baptista.

**Servente de Dormitório de Trens**: António Ferreira.

## Reformas

Em Janeiro

## EXPLORAÇÃO

*Fausto Henriques Correia Galeão*, Sub-inspector de Contabilidade de 2.ª Circunscrição.

*Casimiro Silva Cardoso*, Chefe de 2.ª classe de Granja.

*António Baptista Leitão*, Chefe de 3.ª classe de Marinhais.

*Augusto Barbosa Pitta*, Fiel principal de Lisboa P.

*David de Almeida Calado*, Condutor Fiscal do Serviço do Movimento.

*José Rodrigues*, Capataz de 1.ª classe de Alcantara Mar.

Em Fevereiro

## EXPLORAÇÃO

*Bernardino Alves Chaves*, Chefe de 3.ª classe de Alfândega.

*Domingos Rodrigues Medeiros Júnior*, Bilheteiro principal de Barreiro.

*Alvaro Pinheiro da Fonseca*, Condutor Fiscal do Serviço do Movimento.

*António Pereira*, Guarda-freio de 2.ª classe de Campanhã.

*Afonso Pinto Alves*, Agulheiro de 1.ª classe de Pôrto.

*António José do Vale*, Agulheiro de 2.ª classe de Pôrto.

*Manuel Florêncio*, Agulheiro de 2.ª classe de Silves.

## MATERIAL E TRACÇÃO

*Agostinho Belisário Pereira da Silva*, Sub-Chefe de Depósito.

*Joaquim Ferreira*, Fogueiro de locomóvel.

*Francisco da Silva*, Revisor de material de 3.ª classe.

*Valentim de Jesus*, Limpador.

*Artur Nogueira Soares*, Maquinista Principal.

## VIA E OBRAS

*João Filipe*, Contra-mestre de 2.ª classe das Obras Metálicas — Lisboa R.

*Aquilino dos Santos*, Chefe de lanço de 2.ª classe da 12.ª Secção — Evora.

*António Pinto*, Encarregado de pedreiros da 10.<sup>a</sup> Secção — Regua.

*António de Oliveira*, Sub-chefe do distrito 92 — Mafra.

*José Viegas*, Assentador do distrito 32 — Assumar.

*José Felix Lúcio*, Assentador do distrito 127 — Fundão.

*José Pereira Anastácio*, Assentador do distrito 292 — Abela.

*José Martins Rosendo*, Assentador do distrito 236 — Albufeira.

*Francisco Joaquim*, Assentador do distrito 120 — Sarnadas.

*Rosa Calixto*, Guarda do distrito 21 — Praia.

*Maria da Conceição*, Guarda do distrito 63 — Coimbra.

#### Falecimentos

Mês de Fevereiro

#### EXPLORAÇÃO

† *Júlio Abrantes*, Chefe de 2.<sup>a</sup> classe, de Entroncamento.

Admitido como praticante para factor em 24 de Fevereiro de 1910, foi nomeado aspirante em 1 de Agosto de 1910, promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 15 de Março de 1911 e a chefe de 2.<sup>a</sup> em 1 de Abril de 1938.

† *Manuel Joaquim Pontes Gazzo*, Aspirante, de Pias.

Admitido como praticante para factor em

1 de Janeiro de 1936, passou a aspirante em 1 de Julho de 1937.

† *Domingos Moreira*, Carregador, de Recarei.

Admitido como carregador eventual em 23 de Setembro de 1915, foi nomeado carregador permanente do quadro em 26 de Maio de 1917 e passado a carregador em 10 de Maio de 1919.

† *António Manuel Terrivel*, Guarda, de Barreiro.

Admitido como carregador auxiliar em 1 de Junho de 1921, foi nomeado guarda em 21 de Agosto de 1927.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

† *Diamantino Rocha da Costa*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.

Admitido em 13 de Fevereiro de 1922, como Limpador de máquinas suplementar, nomeado Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Agosto de 1923 e promovido a Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1938.

† *José Alves*, Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe.

Admitido em 19 de Junho de 1923, como Ajudante de caldeireiro contratado, nomeado Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Outubro de 1924 e promovido a Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Clemente Pimentel Ramos*, Capataz.

Admitido em 27 de Julho de 1917, como Capataz de limpadores suplementar e ingressou no quadro em 4 de Agosto de 1920.



† *Júlio Abrantes*  
Chefe de 2.<sup>a</sup> classe



† *Clemente Pimentel Ramos*  
Capataz



† *Domingos Moreira*  
Carregador



† *António Manuel Terrivel*  
Guarda

15 — Não é preciso muito *trabalho* para pregar um calote — 2.

## Tipográficos

Zéfran Cisco

18 -

### Geométricas

Ao distinto charadista «Alerta»

16—

«Ave»	•	•	•	•
«Planta»	•	•	•	•
«Peixe»	•	•	•	•
«Planta»	•	•	•	•
«Homem»	•	•	•	•
«Animal» (inverso)	•	•	•	•
Animal	•	•	•	•

Zefran Cisco

17-

paragem de tropas  
prancha  
«apeadeiro»  
«divindade»  
«divindade»  
amoldados  
Capitais de cavalari  
censuro  
a vida

### *Alerta*

## Tabela de preços dos Armazéns de Víveres, durante o mês de Abril de 1939

Gêneros		Preços	Gêneros		Preços	Gêneros		Preços
Arroz	Nacional branco kg.	2\$60	Far.ª de milho amarelo.	kg.	1\$20	Queijo da Serra	.....	kg.
"	" Mate..	2\$70	" " trigo .....	"	2\$30	Sabão amêndoas..	.....	"
"	" glacé "	2\$90	Farinheiras .....	"	6\$00	" Offenbach .....	"	1\$50
Açúcar	de 1.ª Hornung "	4\$35	Feijão branco..	lit.	1\$30	Sal..	.....	lit.
"	2.ª "	4\$15	" frade ...lit.	1\$40 e	1\$50	Sêmea .....	kg.	5\$20
"	pilé .....	4\$35	" manteiga .....	"	1\$90	Toucinho .....	"	4\$10
Azeite	de 1.ª .....	lit.	" avinhado .....	"	1\$80	Vinagre .....	lit.	5\$55
"	2.ª .....	"	Lenha .....	kg.	5\$20	Vinho branco .....	"	5\$70
Bacalhau	inglez kg.	4\$70 4\$95 5\$35 e	5\$50	" de carvalho .....	"	5\$25	" tinto - Campanhã .....	"
"	sneco kg.	4\$70 4\$90 5\$00 e	5\$20	Manteiga .....	"	13\$50	" " - Gaia .....	"
Banha .....	kg.	5\$75	Massas .....	"	3\$60	" " - Barreiro, Évora, Beja	.....	1\$00
Batatas .....	"	variável	Milho .....	lit	5\$85	e Tunes .....	"	5\$80
Carvão	sôbro .....	kg.	5\$00 e	5\$60	Ovos .....	duz.	variável	Vinho Tinto - 1.ª, Abrantes, Entrou-
Cebolas .....	kg	variável	Presunto .....	kg.	9\$00	mento e Cacém .....	"	5\$70
Chouriço	de carne .....	"	Petróleo .....	lit	1\$40			
Far.ª	de milho branco . kg	1\$30	Queijo flamengo .....	kg.	23\$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 Armazém do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

Além dos gêneros 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 deste Boletim não se vendem a vultos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12.600 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 G. P.).