



BO A.C.P. ORGAO DA INSTRUCAO PROFISSIONAL

5º ANO—Nº 44—FEVEREIRO DE 1964

Problemas recreativos

QUADRO DE DISTINÇÃO

Cagliostro, 5 votos — Produção n.º 9

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles, Cagliostro, Novata

QUADRO DE MÉRITO

Costasilva (15,1), Csa (14,1), Aries (13,1), Tudo-Morre (10,0)

Outros decifradores: *Carbento (0,1)*.

Soluções do n.º 42

1 — Amora; 2 — Alado; 3 — Amago; 4 — Opala;
5 — Alime-Melia; 6 — Bemditoso; 7 — Empachoso;
8 — Santa-fé; 9 — A mão no peito e o pé no leito;
10 — Ganga; 11 — Gaivão; 12 — Pingão; 13 — Galear;
14 — Acola-ala; 15 — Manilha-Malha; 16 — Finito-Fito;
17 — A locomotiva L vai à linha II e mete o vagão O na placa. Vira-se a placa. A locomotiva volta à posição inicial e vai a III empurra o vagão J até engatar com o O e reboca os dois vagões por III até I e vem com eles por esta linha deixando em B o vagão O. Avança com o J por I até A e mete-o por III na placa P e vira-o depois. Vai em seguida por III a I e toma o vagão O que estava em B, recua e mete-o na linha III. Vai de III por I a II buscar o vagão O a P que deixa em II. Finalmente a locomotiva toma o seu lugar primitivo.

Duplas

1 — Por ter tão boa disposição de espírito era muito humilde-2.

Labina

2 — Um bandalho é um sovina-2.

Costasilva

3 — A «culade portuguesa» precisa de vigilância-2.

Roldão

4 — Tudo o que é razoável é justo-4.

Novata

Biformes

5 — Com esta «pequena moeda» adquiri uma «atrepadora»-3.

Labina

6 — Foram colocar a «canela das aves» na concavidade entre o tecto e a parede de uma sala-2.

Labina

7 — O peralvinho namora uma mulher muito enfeitada-3.

Britabrantes (A. C. P. B.)

Em triângulo

8 — Fama	.	.	.	.	.
Comunicou	.	.	.	.	.
Eu próprio	.	.	.	.	.
Aliás	.	.	.	.	.
Consoante	.	.	.	.	.

Britabrantes (A. C. P. B.)

9 — Resguardar	.	.	.	.	.
Junto	.	.	.	.	.
Igual	.	.	.	.	.
Aparência	.	.	.	.	.
Consoante	.	.	.	.	.

Roldão (A. C. L. B.)

10 — Enigma pitorresco



BRANÇO DE PRATA — ROLDÃO

(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: O Caminho de Ferro e o Automóvel e sua coexistência. — Higiene. — As linhas férreas portuguesas e o excursionismo. — Consultas e documentos. — Automóveis para inspecção da via. — A Companhia Francesa «Midi» e a Agricultura. — Curiosidades estatísticas. — Pessoal.

O Caminho de Ferro e o Automóvel e sua coexistência

Pelo Snr. Eng.º Francisco Ramos Coelho, Chefe de Divisão, adjunto à Direcção Geral

II

Situação de inferioridade do caminho de ferro na luta com o automóvel

Temos pois que, na luta travada, ha — como de resto em tudo — vantagens e desvantagens de uma e de outra parte.

Por que será então que — sendo de valôr e muito para considerar as vantagens do lado dos caminhos de ferro — êstes tão duro embate têm sofrido por parte dos transportes automóveis?

Como vamos ver, a causa principal do que se tem passado, e está passando, reside na situação de acentuado e injustificado desfavor em que, sôb os pontos de vista económico e jurídico, os transportes por caminho de ferro se acham perante os transportes por automóveis.

Ninguém pretende, a ninguém pode passar pela cabeça, acabar com os transportes automó-

veis para beneficiar os caminhos de ferro. Aqueles, quando ocupem o lugar que lhes deve competir, são factores importantíssimos — e, na actualidade, indispensáveis — do desenvolvimento económico de qualquer país, visto completarem a respectiva rede ferro-viária, levando o movimento e a vida comercial, industrial e turística às regiões desprovidas de caminhos de ferro.

Mante-los e desenvolve-los — mas naquelas condições — o mesmo é que trabalhar em benefício do interesse público, que a todos os outros deve sobrelevar.

Mas, para que essas condições possam ser satisfeitas, para que cada um dos dois meios de transporte se mantenha dentro da sua esfera própria de acção, indispensável é que eles vivam e trabalhem em bases económicas e jurídicas tais que se conservem em uma situação

de igualdade de acção permitindo fazer-se sem grandes atritos — e, por assim dizer, tão naturalmente quanto possível — a repartição do tráfego entre ambos em harmonia com o interesse geral.

E' isto que hoje se considera como indispensável; é isto que por toda a parte hoje se reclama; é para este novo estado de coisas que, em todos os países, convergem os esforços dos meios ferro-viários.

De lamentar é, porém, que a acção actualmente desenvolvendo-se neste sentido chegue um pouco tardiamente, inconveniente este que não é exclusivo do nosso país pois em muitos outros igualmente se dá.

Tem-se deixado os transportes automóveis tomarem, mais ou menos livremente, um enorme desenvolvimento, com a criação de considerabilíssimos interesses, de modo que não será sem grandes atritos, sem uma viva opposição, que os caminhos de ferro conseguirão verem-se colocados no pé de igualdade em que, jurídica e economicamente, devem estar perante os ditos transportes automóveis. E' incontestável, porém, que as coisas chegaram a um estado tal que se torna urgente enveredar por este caminho.

Para se ver como é justificado o que acabamos de dizer, basta atentar no seguinte confronto, que é bem significativo e dá bem a medida do tratamento de favor que, pelos Estados — e, entre elles, o nosso — é concedido ao automóvel, impedindo-se por esta forma que o tráfego se reparta entre elle e o caminho de ferro conforme as respectivas aptidões naturais destes dois meios de transporte, falseando-se portanto a sua posição relativa, e abrindo se assim, de par em par, a porta à concorrência feita aos caminhos de ferro:

a) — Os caminhos de ferro constroem à sua custa a respectiva linha (expropriações, terraplenagens, obras de arte, assentamento da via, etc.) e custeiam a sua conservação e reparação;

— os transportes automóveis limitam-se a utilizar as estradas que o Estado ou os Municípios construíram e conservam, e a deteriorarem as mesmas com a intensa circulação a que as sujeitam, agravada pelas pesadas cargas dos

caminhões e pelo efeito desagregador produzido pelas grandes velocidades, sem que, por outro lado, com o pagamento de taxas ou impostos, compensem suficientemente de tais prejuízos o Estado ou os Municípios.

Não temos elementos para avaliar a quanto entre nós, poderão montar as despesas ocasionadas às estradas pelos automóveis. Para dar, porém, uma ideia do que elas possam ser, diremos que, custando as estradas na Suíça cerca de 110 milhões de francos por ano, 73 dêsses 110 milhões são atribuídos aos automóveis.

E é ainda interessante notar que apenas atingem 46 milhões — ou seja 63 % daqueles 73 milhões — os impostos e os direitos aduaneiros por elles pagos pela gasolina, ficando pois como encargo do contribuinte os 27 milhões restantes, o que evidentemente não é justo.

b) — E' aos caminhos de ferro que incumbe, de sua conta, vedar a via, construir as casas de guardas de passagem de nível, manter os ditos guardas, construir e conservar as passagens inferiores e superiores, as galerias de acesso ao cais, etc., emfim garantir a segurança do público;

— os transportes automóveis, por seu lado, cousa alguma fazem nesse sentido e apenas beneficiam das medidas de segurança postas em prática pelos caminhos de ferro, com a agravante de essas medidas serem não só as que já existiam anteriormente, como também as que os caminhos de ferro se têm visto obrigados a adoptar nos últimos tempos em consequência do enorme desenvolvimento do automobilismo.

c) — Os caminhos de ferro têm obrigação de fazer os transportes que lhes apareçam sem poderem escolher entre elles os que mais lhes convenham;

— os veículos automóveis, pelo contrário, têm completa liberdade de fazer essa escolha, o que dá em resultado aproveitarem os mais remuneradores, deixando para os caminhos de ferro os das mercadorias mais pobres que, não só pagam preços mais baixos, como são, em geral, as mais volumosas e demandando por conseguinte de mais material.

d) — Os caminhos de ferro estão sujeitos à obrigação de respeitar prazos determinados para a entrega das mercadorias, e sobre elles impendem responsabilidades por avarias e extravios das mesmas;

— aos transportes automóveis não competem em geral tais obrigações e encargos.

e) — Os caminhos de ferro — tendo a obrigação de transportar — têm de estar preparados com o material necessário para poderem atender às ocasiões em que haja uma afluência brusca e momentânea de tráfego e, se tal não sucede por vezes, logo se levantam numerosas e indignadas reclamações por tal facto. E o que se diz acerca do material, diz-se também do pessoal — que ambos ficarão parados fóra dessas ocasiões — e das varias instalações ferro-viárias exigidas pelo serviço;

— os transportes automóveis, pelo contrário, não atendem a mais do que às quantidades constantes do tráfego, e, fóra disso, em ocasiões excepcionais, têm toda a liberdade de perfarerem essas quantidades escolhendo as mercadorias que mais lhes convenham.

f) — Os caminhos de ferro são obrigados a transportar segundo um sistema de tarifas aprovado superiormente, tarifas essas em cujo estudo e fixação se atendeu em larga escala às necessidades da economia nacional, muitas vezes pouco em harmonia com os interesses próprios dos caminhos de ferro;

— ao passo que assim sucede com estes, as tarifas dos transportes automóveis são mais ou menos fixadas segundo as suas conveniências próprias e sem atenção pelos valores das mercadorias nem pelos interesses gerais do país.

Resulta daqui que — como já acima foi dito — são geralmente as mercadorias mais ricas, ou de tarifa ferro-viária mais elevada, as que fogem aos caminhos de ferro, deixando estes não só de terem o maior lucro que as mesmas lhes proporcionavam, como também de, por meio delas, serem mais ou menos compensados dos prejuízos provenientes dos géneros — que os automóveis lhes deixam — mais pobres mas, muitas vezes, importantes sob o ponto de vista económico, e para os quais, por esse motivo, as tarifas têm de ser muito mais reduzidas.

Assim, não será para estranhar que se dê o

caso curioso, e algum tanto bizarro, de um industrial, dono de uma fábrica, fazer transportar por caminho de ferro as respectivas matérias primas por gozarem de tarifas mais baratas, mas já não proceder de igual forma e recorrer aos caminhões automóveis quando tenha de fazer transportar os produtos manufacturados com aquelas matérias primas, por os ditos caminhões lhe levarem preços inferiores aos das tarifas ferroviárias que, para os referidos produtos manufacturados, são mais elevados.

g) — Não podendo os caminhos de ferro afastar-se das tarifas aprovadas, não podem aproveitar-se, por vezes, de algumas ocasiões favoráveis para elevarem determinadas taxas de transporte;

— já o mesmo não sucede em geral com os transportes automóveis.

h) — Sobre os caminhos de ferro pesam encargos muito importantes derivados da regulamentação do número de horas de trabalho, da assistência ao seu pessoal na doença, de caixas de socorros e de previdência por elles criadas, etc.;

— esses encargos são em geral nulos ou, quando não o sejam, são muitíssimo mais reduzidos para os transportes automóveis.

A leitura deste sudário mostra bem quanta razão assiste aos caminhos de ferro em reclamarem, como indispensável e urgente, uma modificação profunda nos regimes em que elles e os automóveis estão vivendo e sem a qual não pode haver verdadeira cooperação entre ambos, como é indispensável que haja.

Dentre todas as desigualdades apontadas, destacam-se, como das mais importantes e de mais prejudicial efeito para os caminhos de ferro, a obrigação de transportar e a sujeição a tarifas previamente estabelecidas e superiormente aprovadas.

Quanto à primeira, isto é, à obrigação de transportar, compreendia-se um tal regime enquanto o caminho de ferro possuía de facto o monopólio dos transportes, e constituia uma justa e necessária garantia que se dava ao público. Hoje, porém, as circunstâncias mudaram totalmente e não se pode deixar de reconhecer que aquele monopólio já não existe, não sendo pois defensável a permanência da referida obrigação tal como ela hoje vigora.

Não quiere isto dizer que se deva ir até à supressão absoluta da obrigação de transportar, não só porque, dessa forma, os caminhos de ferro não corresponderiam bem à sua qualidade de serviços públicos, como também porque se estabeleceria o arbítrio nos transportes com grave prejuízo para a segurança da vida económica da nação.

Deve ela, porém, ser consideravelmente limitada por forma a estabelecer um tratamento bem diferente para com os clientes fieis — isto é, os que dão todos os transportes aos caminhos de ferro — e os clientes eventuais — isto é, os que só assim procedem quando não lhes convem ou não podem fazel-os por caminhão.

Com relação à segunda desigualdade, isto é, à sujeição a tarifas previamente estabelecidas e superiormente aprovadas, é de notar que foi ainda a circunstância de, até há pouco, gozarem os caminhos de ferro, de facto, do monopólio dos transportes, que justificava aquela sujeição, pois constituia uma protecção para o público contra as conseqüências que poderiam resultar do dito monopólio de facto.

Hoje, porém, este já não existe para os caminhos de ferro; e os seus concorrentes — os transportes automóveis — gozam, em grande número de casos — sobretudo no transporte de mercadorias — de perfeita liberdade, estabelecendo as suas tarifas ordinariamente apenas segundo as indicações da lei da oferta e da procura, quando não o fazem também segundo as de uma desenfreada concorrência não só para com os caminhos de ferro como também entre elles próprios, critérios estes bem menos justos, bem menos racionais, e bem menos *nacionais*, do que os adoptados pelos caminhos de ferro e pelos quais estes têm em linha de conta os preços de custo, os valores das mercadorias, e os interesses da economia nacional.

Nestas condições, os caminhos de ferro estão lutando, neste particular, com armas sumamente desiguais, com as quais lhes é impossível fazer face às necessidades da livre concorrência. E', pois, da mais ímperiosa necessidade a modificação de um tal estado de coisas, dando-se aos caminhos de ferro a possibilidade de, fácil e rapidamente, poderem adaptar as suas tarifas às exigências do tráfego, às cir-

cunstâncias de ocasião, à concorrência dos caminhões, e, ainda, à *fidelidade*, digamos assim, dos clientes, facultando-se-lhes o poderem favorecer aqueles que aos caminhos de ferro confiam todos os seus transportes.

A diferenciação de preços é um dos principais elementos de que o caminho de ferro pode lançar mão para sustentar a concorrência.

Medidas para combater a concorrência

Expostas, como o acabamos de fazer, quais as características especiais de cada um dos dois meios de transporte que, sob os respectivos pontos de vista, explicam a preferência de que, em muitos casos, goza o automóvel; e examinadas as diversas modalidades que reveste o injusto regime legal e económico em que vivem os caminhos de ferro perante os transportes automóveis, passemos agora a rapidamente examinar quais as medidas que mais próprias se apresentam para favoravelmente modificarem o actual estado de coisas.

Como facilmente se depreende do que atraz fica dito, essas medidas deverão ser de duas espécies: umas promovidas pelo Estado; outras, da competência das próprias administrações ferro-viárias.

As primeiras, são aquelas que visam a pôr os dois meios de transporte num pé de igualdade jurídica e económica de que, como vimos, tão longe se está hoje, e sem o qual será inútil confiar-se apenas no livre jôgo das forças em presença para pôr as coisas no seu devido lugar.

Devem essas medidas ter como objectivo:

a) — Fazer com que os transportes automóveis — quer de passageiros, quer de mercadorias — compensem o Estado de uma parte importante das despesas por elle feitas com a construção, a reparação e a conservação das estradas, pelo pagamento de um imposto cujo produto corresponda às despesas daquela natureza motivadas pe'o automobilismo.

É de tóda a justiça que esse imposto seja variável com a potência do motôr, com o número de passageiros ou de toneladas de carga transportados, e, ainda, com o número de qui-

lômetros percorridos, obedecendo-se assim ao justo princípio de se pagar tanto mais quanto maior fôr a quantidade dos serviços prestados — e, portanto, a receita — e quanto maior fôr a utilização das estradas — e, portanto, o estrago a estas causado.

Igualmente outro princípio deve ser acatado: o de não serem por igual atingidos pelo imposto todos os transportes automóveis, devendo haver uma diferenciação entre os que são favoráveis aos caminhos de ferro, ou destes cooperadores, e os que lhes são concorrentes; isto é, devem estes pagar mais do que aqueles, o que perfeitamente se justifica não só por assim se beneficiarem os caminhos de ferro — que o mesmo é que beneficiar o Estado, visto que, como acima acentuámos, elles ao Estado pertencem todos, fazendo portanto parte do património nacional — como também por um tal diferencial, applicável aos transportes concorrentes, constituir uma justa compensação, para o Estado, das quantias que em virtude da concorrência, elle deixa de receber — como entre nós succede — por imposto ferro-viário.

A estes critérios obedeceu o que, sobre este particular, foi, há cerca de três anos, proposto por uma comissão especialmente nomeada para estudar a momentosa questão da concorrência dos transportes automóveis e da qual fazia parte, como representante da nossa Companhia, o signatário destas linhas;

b) — Admitir como legítimo — e como succede na Alemanha em virtude de uma lei de Agôsto de 1924 — o *princípio causal*, isto é, estabelecer que, em matéria de novas instalações, nos locais em que haja contacto ou interferência dos dois meios de transporte, as despesas que haja a fazer por este facto sejam de conta do caminho de ferro ou da estrada conforme seja aquele ou esta que lhes dê motivo;

c) — Modificar, no sentido de ser devidamente atenuada e limitada — conforme foi antes mais detalhadamente referido — a obrigação de transportar;

d) — Estabelecer para os transportes automóveis disposições idênticas àquelas que vigoram para os caminhos de ferro quanto a prazos de entrega das mercadorias e a responsabilidade por avarias e extravios;

e) — Atenuar o mais possível o regime de tarifas em que vivem os caminhos de ferro, não só dando-lhe a indispensável maleabilidade para elas se adaptarem às circunstâncias que fôrem ocorrendo por forma a os ditos caminhos de ferro poderem sustentar com vantagem a luta com os transportes automóveis concorrentes, como também permitindo que essa adaptação se possa fazer com rapidez e absolutamente no momento em que ela seja aconselhável.

Não se deve deixar de ter em vista que — perdida, como está, para o caminho de ferro, a situação de possuir o monopólio de facto — não é possível, pelos abusos a que isso dá lugar, continuar a manter-se a tarifação baseada sobre o valor das mercadorias com a amplitude que até hoje se lhe tem dado; e que — reconhecida a necessidade de se recorrer a taxas de combate, já não é possível manter com a rigidez anterior os princípios, estabelecidos até agora, de constância e de uniformidade das tarifas, da sua publicidade, e da igual applicação a todos os interessados;

f) — Pôr em vigor disposições coibindo os abusos praticados pelos transportes automóveis quanto a velocidades máximas e a pesos máximos, não só para evitar desgastes extraordinários nas estradas como também para, tanto quanto possível, diminuir os riscos de accidentes;

g) — Estabelecer, e fazer cumprir rigorosamente, prescrições sobre inspecções técnicas dos veículos automóveis, os quais, em geral, deixam ainda muito a desejar, ao contrário do que succede para com os caminhos de ferro;

h) — Aplicar — tão rigorosamente como para estes — a regulamentação sobre horário e sobre accidentes de trabalho;

i) — Promover, da parte das empresas de transportes automóveis, o estabelecimento de medidas de assistência e de previdência para com o seu pessoal, à semelhança do que, em geral, fazem as administrações ferro-viárias;

j) — Reduzir a liberdade industrial para o transporte de passageiros ou de mercadorias por conta de terceiros, adoptando, para o exercício desta industria, e pelo menos em parte dos casos, o regime de concessão por tempo determinado, dada pela autoridade competente

e à semelhança do que acontece para os caminhos de ferro.

Este regime é perfeitamente aceitável desde o momento em que a concessão seja dada a quem ofereça mais garantias de um bom serviço e dê maiores vantagens para o Estado. E, além de aceitável, é também aconselhável como mais vantajoso por isso que, não só assegura um serviço regular e permanente com muito mais garantias de eficiência, de duração, de comodidade e de segurança, como, também, torna mais fácil a colaboração com os caminhos de ferro, aumenta a possibilidade do emprêgo de material apropriado, e facilita o emprêgo de tarifas e de horários criteriosamente estabelecidos e em harmonia com o interesse público.

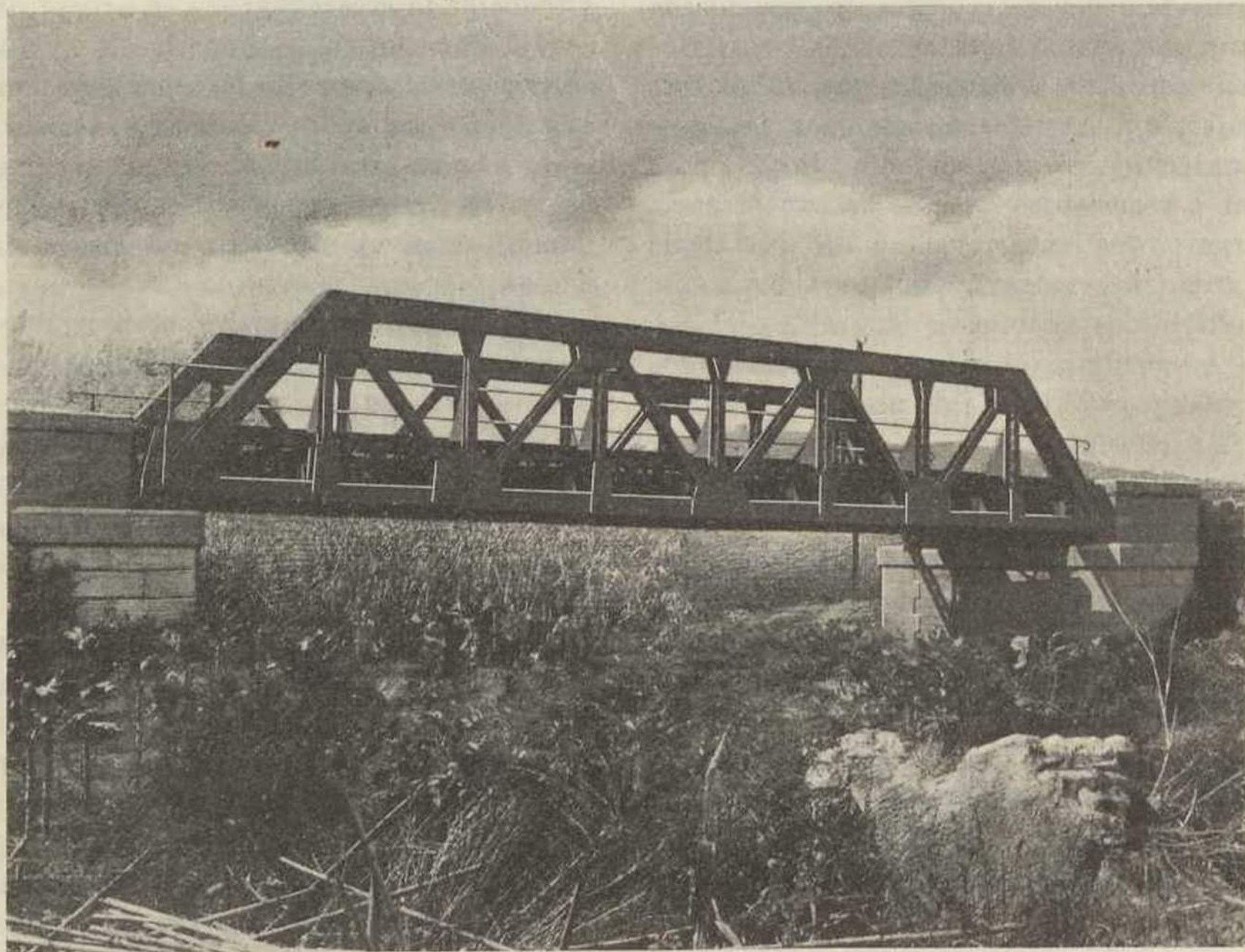
Pelas vantagens que a concessão representa para o respectivo concessionário, deve ela ser dada apenas às carreiras não concorrentes aos

caminhos de ferro, constituindo, portanto, um estímulo para o estabelecimento das carreiras afluentes, isto é, para o desenvolvimento da cooperação entre os dois meios de transporte.

Deverá ela ser dada precedendo concurso público, aberto depois de a carreira em questão ter sido reconhecida como de interesse geral, sendo de justiça que, aos caminhos de ferro interessados, seja outorgado direito de preferência para obter tais concessões em igualdade de circunstâncias.

De resto, se, para as linhas de caminhos de ferro, consideradas de interesse público, se admite o regime de concessões como vantajoso, por que não se há-de proceder de igual forma para as carreiras automóveis que sejam igualmente de interesse público?

(Continua)



Ponte ao Km. 55,500 da linha de Oeste

Fotog. do Snr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

HIGIENE

CAPÍTULO II

HIGIENE CORPORAL

Para se ter saúde é preciso, primeiro que tudo, ser asseado no corpo, isto é, libertar a pele de todas as sujidades que nela se acumulam.

O suor, saindo por uma infinidade de orifícios invisíveis — *poros da pele* — mistura-se a uma espécie de farinha que dela se destaca, quando seca, à poeira e a outras impurezas vindas do exterior, formando uma camada, mais ou menos espessa e gordurosa, onde os micróbios se aninham, que chega a tapar aqueles buraquinhos, dificultando assim funções necessárias à vida.

O asseio da pele deixa girar melhor o sangue e favorece a transpiração, concorrendo, por essa forma, para que os venenos vindos do interior do corpo sejam com mais facilidade expulsos pelo suor.

A falta de limpeza do corpo faz com que êle possa ser atacado pelos *parasitas*.

Chamam-se assim os pequenos animais — *percevejos, pulgas, bicho da sarna e outros*, — que se desenvolvem à custa das imundícies do corpo e se sustentam do que nêles sugam.

Pode também dar lugar às — *nascidas — tumores — impigens — furúnculos — antrazes — e outras doenças da pele* que, se umas vezes são de pequena importância, outras podem tornar-se muito graves e pôr a vida em perigo.

As pessoas pouco limpas deitam mau cheiro e o contacto com elas é sempre desagradável, quando não é repelente.

A profissão do ferro-viário é, em geral, pouco asseada. O pó e o fumo do carvão das máquinas e oficinas, a poeira e a terra da via, o pó

das gares, as imundícies das mercadorias, etc., tudo contribui para sujar o corpo e a roupa.

Por isso, êle deve ser, tanto, ou mais, cuidadoso do que qualquer outro homem.

Todas as pessoas que quizerem ser asseadas em si próprias, devem seguir à risca as seguintes regras:

a) — *Lavar-se, todos os dias, da cintura para cima, ensaboando primeiro e lavando, em seguida, com bastante água, as mãos, a cara, as orelhas, o pescoço, os sovacos, os braços, o peito e as costas, para que os restos de sabão não fiquem pegados à pele, enxugando-se e esfregando-se, depois, muito bem com toalha própria;*

b) — *Lavar e ensaboar a cabeça, pelo menos, uma vez por semana. Os cabelos devem trazer-se curtos e ser escovados todos os dias, não usando de pomadas, tinturas ou de quaisquer outros ingredientes, que facilitam a sua queda;*

c) — *A barba crescida deve ser ensaboada e lavada todos os dias ao levantar e todas as vezes que se regressar de viagem, a fim de a libertar das poeiras e do pó de carvão. Quem usar a barba rapada, deve fazê-la todos os dias ou, pelo menos, dia sim, dia não. A barba rapada é indiscutivelmente mais higiênica.*

Só deve usar a barba crescida quem tenha com ela os máximos cuidados de asseio.

O ferro-viário deve aprender a barbear-se e fazê-lo unicamente com a sua navalha ou máquina apropriada.

Quem faz uso de navalhas que não sejam as suas, arrisca-se a que se lhe peguem certas doenças.

d) — *Lavar a boca e os dentes todos os dias* e, melhor ainda, ao levantar, deitar, antes e depois de cada refeição.

O asseio da boca evita muitas doenças e pode também opôr-se a que os dentes apodreçam e caiam.

A limpeza dos dentes será sempre feita com escôva própria e áspera, água e sabão.

Ninguém deve servir-se da escôva de outra pessoa o que pode dar lugar à transmissão de doenças, por vezes de difícil cura. Pode juntar-se à água algumas gotas de elixir dentífrico muito útil para a desinfecção da boca.

Todo o cuidado com a bôca é pouco. Não deve, pois, tocar-se nos beiços com objectos que não sejam limpos (bicos de lápis, penas, palitos, fósforos, alfinetes, pedaços de papel, etc), nem levar as mãos ou os dedos à boca, ou roer as unhas;

e) — *Lavar e ensaboar muito bem as mãos*, ao levantar, antes e depois de cada refeição e em seguida a todos os trabalhos. As mãos pouco asseadas podem conter micróbios variados.

As unhas devem ser cortadas curtas e esfregadas com escova e sabão sempre que se lavem as mãos, empurrando com cuidado a pele em volta delas para evitar a formação de espigos, donde muitas vezes partem as infecções dos dedos.

A limpeza cuidadosa das mãos e unhas pode evitar os unheiros, panarícios e outras doenças;

f) — *Lavar os pés todos os dias.*

O ferro-viário deve seguir à risca esta indicação de que tem necessidade absoluta.

Na falta de bacia própria, ou em viagem, póde empregar uma toalha molhada que deve ser passada várias vezes entre os dedos.

Nas pessoas pouco limpas o suor junta-se às poeiras, gretando a pele entre os dedos.

Pessoas há que suam muito dos pés e dêles deitam mau cheiro. Para o evitar ou diminuir, o mais possível, deve juntar-se à água de lavagem, vinagre, aguardente, ou um pouco de pó de alumen.

Se o suor fôr tanto e tão mal cheiroso que

êstes cuidados não dêem resultado, deve consultar-se o médico.

g) — *Cortar ou, antes, raspar os colos*, depois de amolecidos, usando de navalha pouco afiada para evitar os golpes que se podem agravar, produzindo feridas muito perigosas.

Tratar as bôlhas dos pés atravessando as com um alfinete, ou agulha, passados pela chama, não arrancando nunca a pele, para evitar as feridas quasi sempre de difícil cura.

As unhas dos pés devem ser cortadas a direito ou em meia lua e com os bicos para fora, para que os cantos não cresçam enterando-se na pele, o que produz a unha encravada que é muito dolorosa e exige uma operação para a sua cura;

h) — *Lavar as partes mais recatadas*, todos os dias, ao levantar e deitar, com água e sabão em bacia própria e, na falta desta, com uma toalha, pedaços de pano limpo ou algodão, molhados;

i) — Além dêstes cuidados diários de limpeza deve ainda *lavar-se todo o corpo*, tomando *banho geral*, uma vez por semana no inverno e, pelo menos, duas vezes no verão, podendo aproveitar-se, sempre que possível seja, os balneários da Companhia.

Os agentes que, depois das viagens, recolhem aos dormitórios da Companhia, não devem deitar-se sem tomar banho, ou sem se lavarem convenientemente.

O banho de tina, frio, morno ou quente, é bom para limpeza, mas é muito dispendioso. Mais prático é o banho de chuva que se encontra em alguns dormitórios da Companhia e que qualquer pessoa pode ter em sua casa, sem grande despesa.

Não ter meios, ou não ter em casa instalações apropriadas, não serve de desculpa para se não tomar banho.

O chamado *banho de esponja* é muito prático e económico e em qualquer parte se pode tomar.

Basta dispôr de uma bacia larga, alguidar ou celha, onde a pessoa possa caber.

Com uma esponja ou um pano grosso e

alguns litros de água lava-se e ensaboia-se todo o corpo. Este banho pode fazer-se todos os dias gastando pouquíssimo.

O banho frio é muito saudável e bastante tem a lucrar quem a ele se habitue mesmo só como meio de limpeza.

Se fôr tomado no rio ou no mar deve ser aproveitado como exercício físico (*natação*).

A sua duração, em qualquer dos casos, não irá além de 15 a 20 minutos, devendo sair-se da água logo que se sinta o primeiro arrepio.

Seja como fôr, o banho deve ser sempre tomado antes das refeições e em local abrigado para evitar correntes de ar e arrefecimentos bruscos.

Depois do banho, enxugar e esfregar bem o corpo com um lençol ou toalha bem seca.

Todo o ferro-viário deve usar consigo e em sua casa destes cuidados de asseio com a maior regularidade, aconselhando-os às pessoas de família. Com as crianças deve-se ser muito rigoroso na sua aplicação, não só porque andam mais expostas a sujar-se, mas ainda para sua educação.

Em resumo, o asseio produz um bem estar que só conhece quem a ele se habitua.

O homem asseado não pode viver satisfeito na imundície e, sem meios ou com eles, procura a limpeza como primeira necessidade da vida.

(Continua)

Notas de Arte.

As linhas férreas portuguesas e o excursionismo

Pelo Snr. António Montez, Chefe de Secção da Conservação de Via e Obras

Agora que entre nós tanto interêsse começa a ter o excursionismo (tão imprópriamente chamado, à francesa, «turismo») parece-nos a propósito falar aos leitores do *Boletim da C. P.* das linhas férreas portuguesas, mostrando-lhes o que de mais curioso elas possuem.

Ao escrevermos estas linhas, não pensámos, nem de leve, em elaborar uma «Guia de Portugal» mas apenas indicar as belezas e curiosidades do país de que nos honramos de ser filhos, desconhecidas ainda por muitos portugueses.

Pequenino em área, Portugal, pela sua esplêndida situação geográfica, é dos países que mais condições possui para o desenvolvimento da indústria excursionística. Com um clima privilegiado, tem, dentro de si, monumentos notáveis de várias épocas, paisagens para todos os gostos, e debruçada sobre o Atlântico, uma série de praias, que seriam consideradas belas

em qualquer parte. Conta dezenas de estâncias termas, indústrias curiosas e, nos seus campos, variados e coloridos, produz-se quasi tudo o que a terra dá.

Os costumes do seu povo, a alegria das suas festas e romarias, as suas crenças e tradições, tudo enfim, contribui para que Portugal comece agora a ser visitado por muitos milhares de estrangeiros, razão mais do que suficiente para que devamos conhecer de perto o país onde nascemos.

A C. P. explora actualmente 2.468,967 Kms. de linhas férreas, podendo dizer-se que estas servem as mais belas regiões do nosso território continental.

Vamos iniciar este trabalho pela linha de Oeste, por ser uma das que tem maior extensão e ainda por atravessar regiões privilegiadas, debaixo de todos os pontos de vista.

Servida por bons combóios, é a linha de

Oeste uma das que mais curiosidades oferece ao visitante. Bastam os seus monumentos notáveis para lhe darem, sob o ponto de vista que tratamos, uma situação privilegiada.

Entre outros desses monumentos, o visitante que se dirigir de Lisboa à Figueira da Foz, encontra os seguintes: — O Aqueduto das Águas Livres, o Mosteiro de Mafra, as Igrejas de Tôrres Vedras, o Mosteiro de Alcobaça, os castelos de Óbidos, Tôrres Vedras, Alcobaça, Pôrto de Móz e Leiria, e finalmente o templo de Nossa Senhora da Vitória, mais vulgarmente conhecido pelo nome de Monumento da Batalha.

Traçada junto ao litoral, a linha de Oeste serve por isso mesmo algumas das mais belas praias de Portugal, como a Ericeira, Santa Cruz, Peniche, Foz do Arelho, S. Martinho do Pôrto, Nazaré, S. Pedro de Muel e Figueira da Foz, servindo ainda algumas das nossas mais afamadas estâncias termais como Cucos, Caldas da Rainha, Fervença, Monte Rial, Bicanho e Amieira.

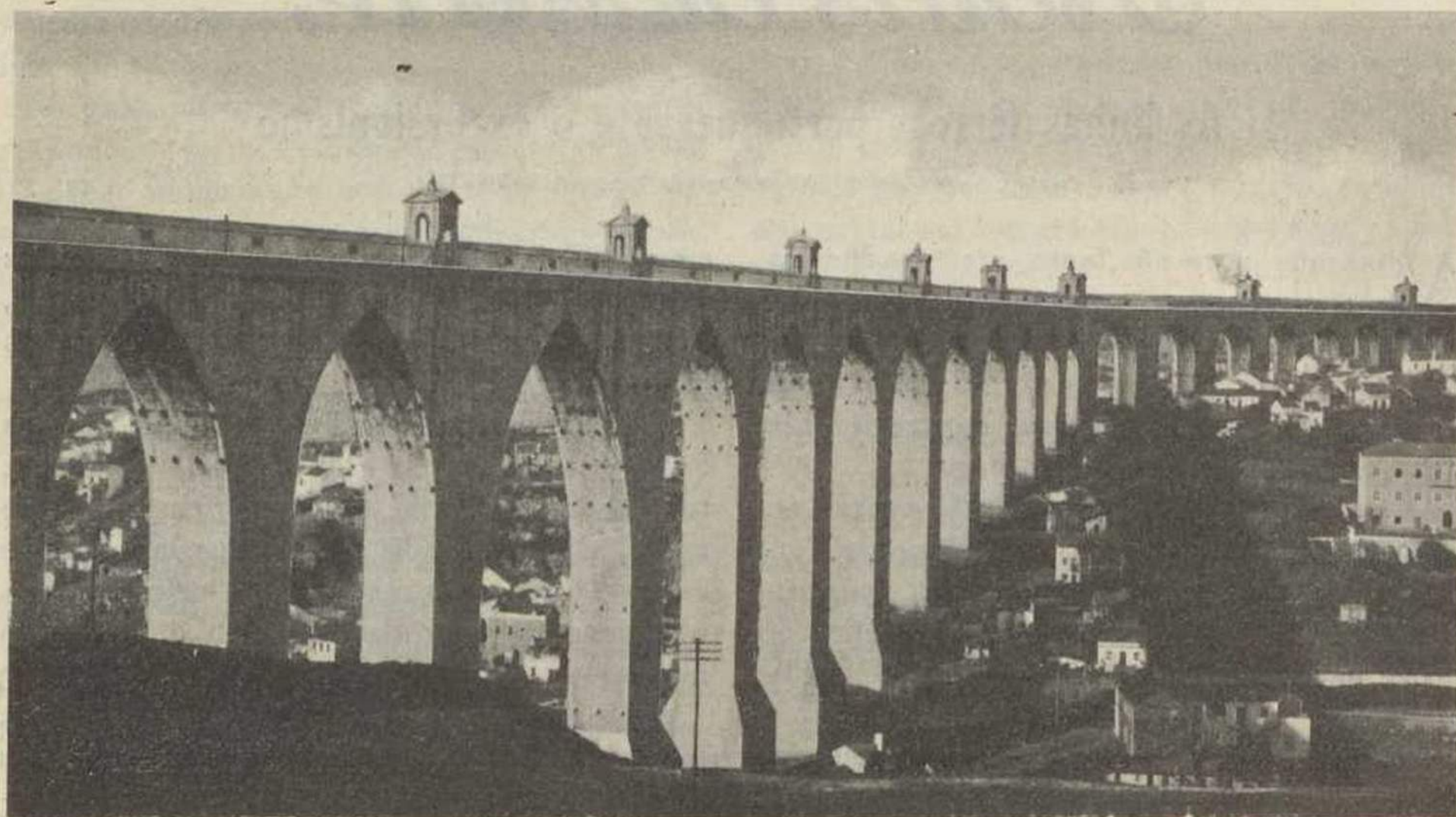
Percorre uma região fertilíssima, onde a terra dá alguns dos seus melhores produtos, como as frutas e os vinhos, atravessando o Pinhal de Leiria, riqueza nacional que o Rei Lavrador mandou plantar no século XIV.

Encarada debaixo do ponto de vista industrial, verificaremos que a linha de Oeste serve uma região muito próspera.

Das suas indústrias, destacam-se a do fabrico de vinho e aguardente, a da cerâmica decorativa e da construção, a dos cimentos, a da serração de mármore e madeiras, a da pesca e conservas, a exploração de gessos e lenhites, a do vidro e cristais, a das limas, mosaicos, telha e tijolo, peles, cortumes e outras ainda.

Nos últimos anos tem-se notado nessa região um grande desenvolvimento industrial, que muito tem contribuído para o progresso das povoações. Pode afirmar-se sem receio, que essa prosperidade se deve em grande parte ao Caminho de Ferro.

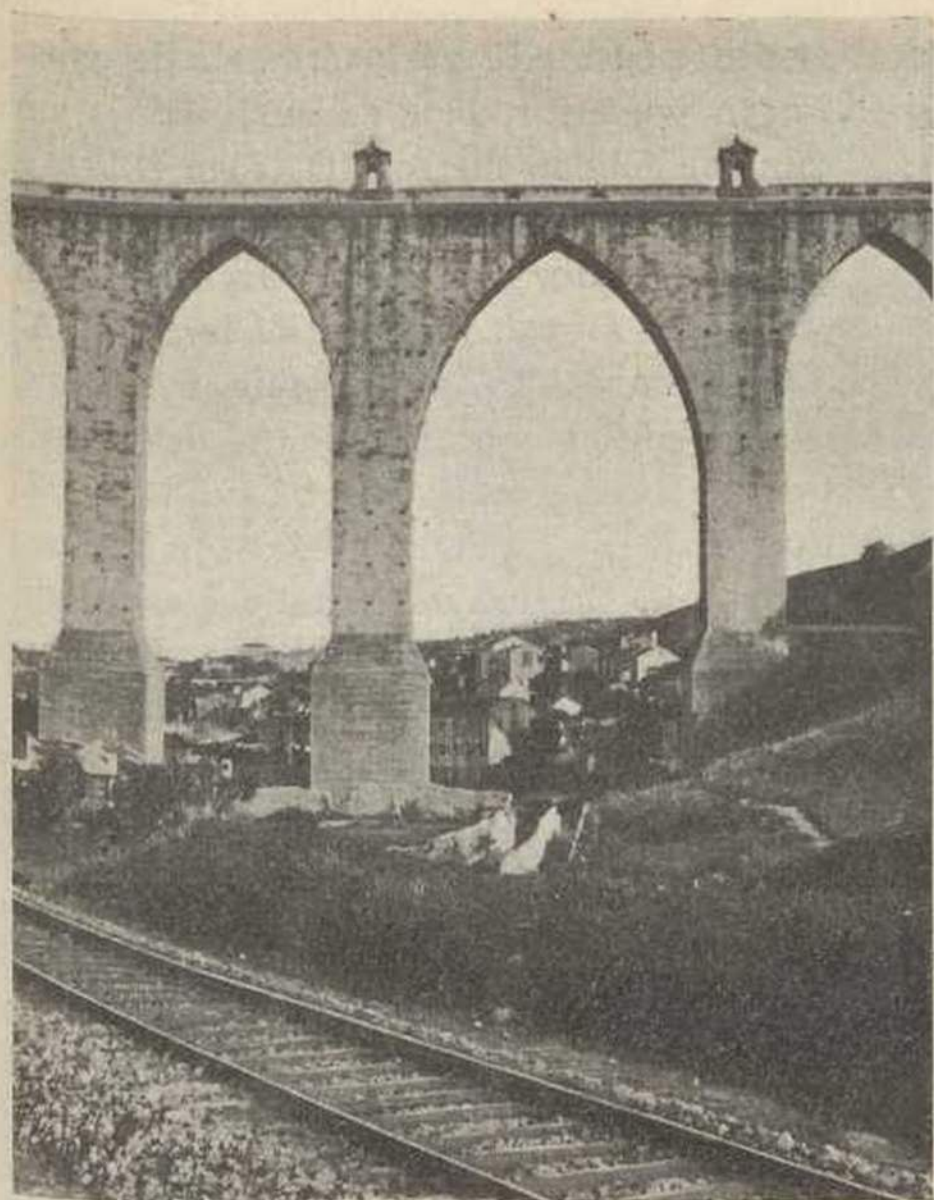
Juntem-se às curiosidades que apontamos, a belesa da região, as suas praias e termas,



O Aqueduto das Águas Livres em Campolide

O Aqueduto das Águas Livres é «um monumento imenso que nada tem a invejar aos trabalhos mais ciclópicos tentados e realizados pelos Egípcios, Gregos e Romanos».

Olivier Merson



O Arco Grande do Aqueduto das Águas Livres em Campolide

lugares históricos como Roliça e Aljubarrota, e ainda Fátima onde os crentes acorrem aos milhares e milhares todos os meses; acrescente-se a tudo isto a riqueza dos campos, a beleza

do traje regional e a amenidade do clima, e verificaremos que alguma razão tínhamos para iniciarmos pela linha de Oeste estas ligeiras notas.

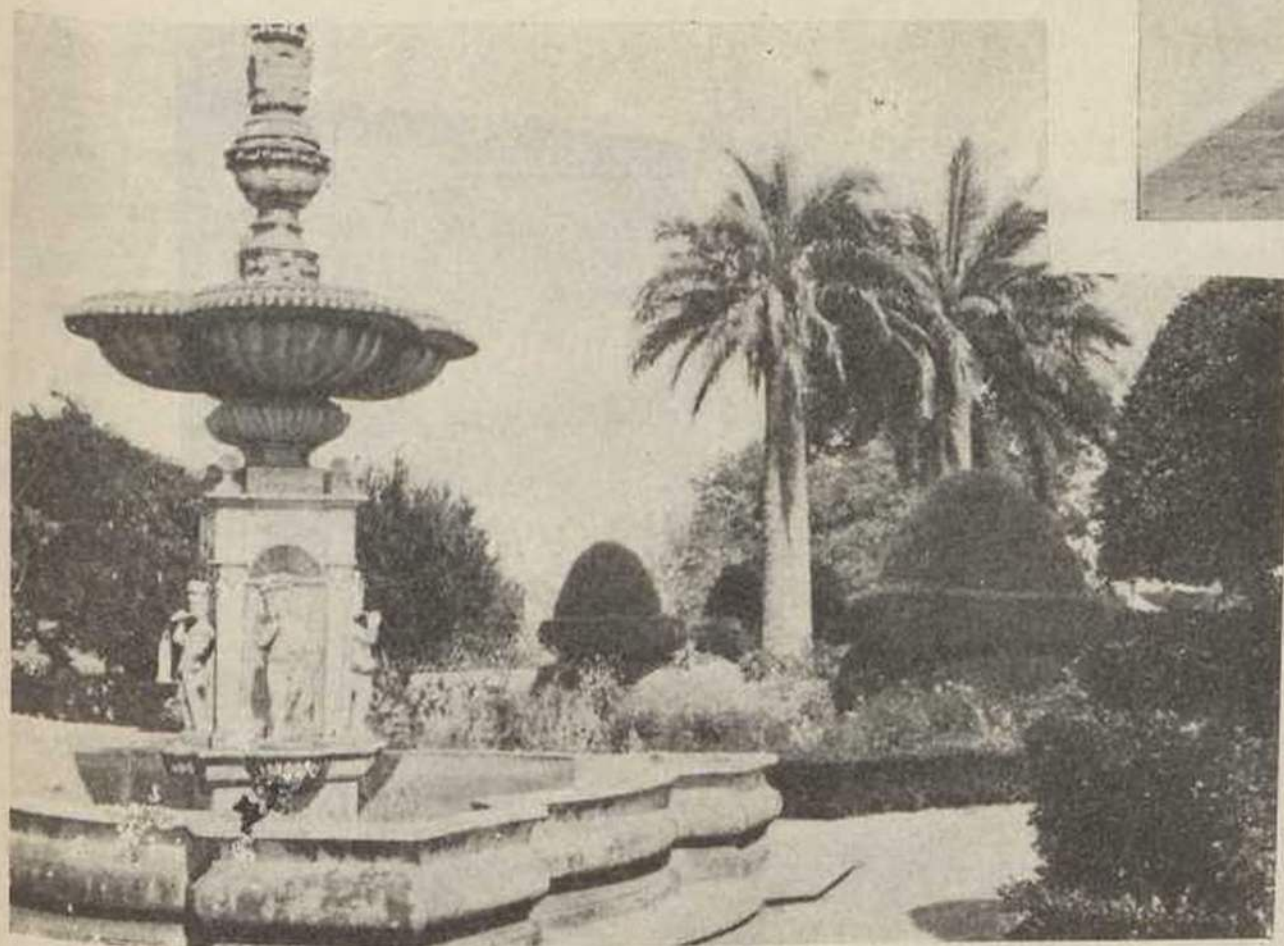
A linha de Oeste

A linha de Oeste com 214,679 Kms. de extensão, tem a sua origem em Alcântara T, estendendo-se até à Figueira da Foz.

Deixando a estação de Alcântara-T, situada junto dum dos mais populosos bairros da capital, a linha sobe sempre até Campolide, centro ferro-viário importante. Antes disso, atravessa



Palácio Fronteira — Capela



Palácio Fronteira — Fontanário nos jardins

o Aqueduto das Águas Livres, monumento nacional cuja construção se deve a D. João V, e que é considerado um dos mais notáveis da Europa. Construído no período que decorre de 1729 a 1748 sob o risco dos Engenheiros Manuel da Maia e Custódio Vieira, a despesa



Palácio Fronteira — Salão das Batalhas

feita com este aqueduto elevou-se a 13 milhões de cruzados. Tem 18.605 metros de compri-

mento, possuindo vários ramais de construção posterior, com os quais atinge um total de 59.838 metros. O trôço sobre a Ribeira de Alcântara tem 35 arcos, dos quais o maior — o Arco Grande — tem 65,29 de altura e 29,86 de largura. A' direita num alto, Campolide de Cima, com o edifício que foi colégio dos Jesuítas, hoje ocupado por uma unidade militar e ao lado a Penitenciária de Lisboa. A linha de Cintura à direita, e à esquerda as alturas escavadas da Serra de Monsanto, próximo das quais, em curvas constantes, a linha de Oeste se desenha.

Logo junto ao apeadeiro da Cruz da Pedra eleva-se o notabilíssimo palácio do Marquês de Fronteira onde muito ha que apreciar desde os famosíssimos e viçosos jardins onde sobressai o lago com a sua «galeria dos Reis», o parque e as preciosas e ornamentadas salas recheadas de belas pinturas. A todas sobreleva, porém, o salão das «Batalhas», de pare-

des revestidas de valiosíssimos quadros de azulejos onde se representam cenas dos combates



Palácio Fronteira — Lago dos Reis



Palácio de Queluz — Fachada da Sala de D. Quichote

entre portugueses e espanhóis no século XVII na chamada «guerra da Restauração» que se seguiu à revolução de 1 de Dezembro de 1640 e consolidou definitivamente a independência da nossa Pátria.

Muitos dos membros da família Mascarenhas, a quem pertence aquêlê título, tornaram-se célebres naquelas patrióticas campanhas militares contra os usurpadores.

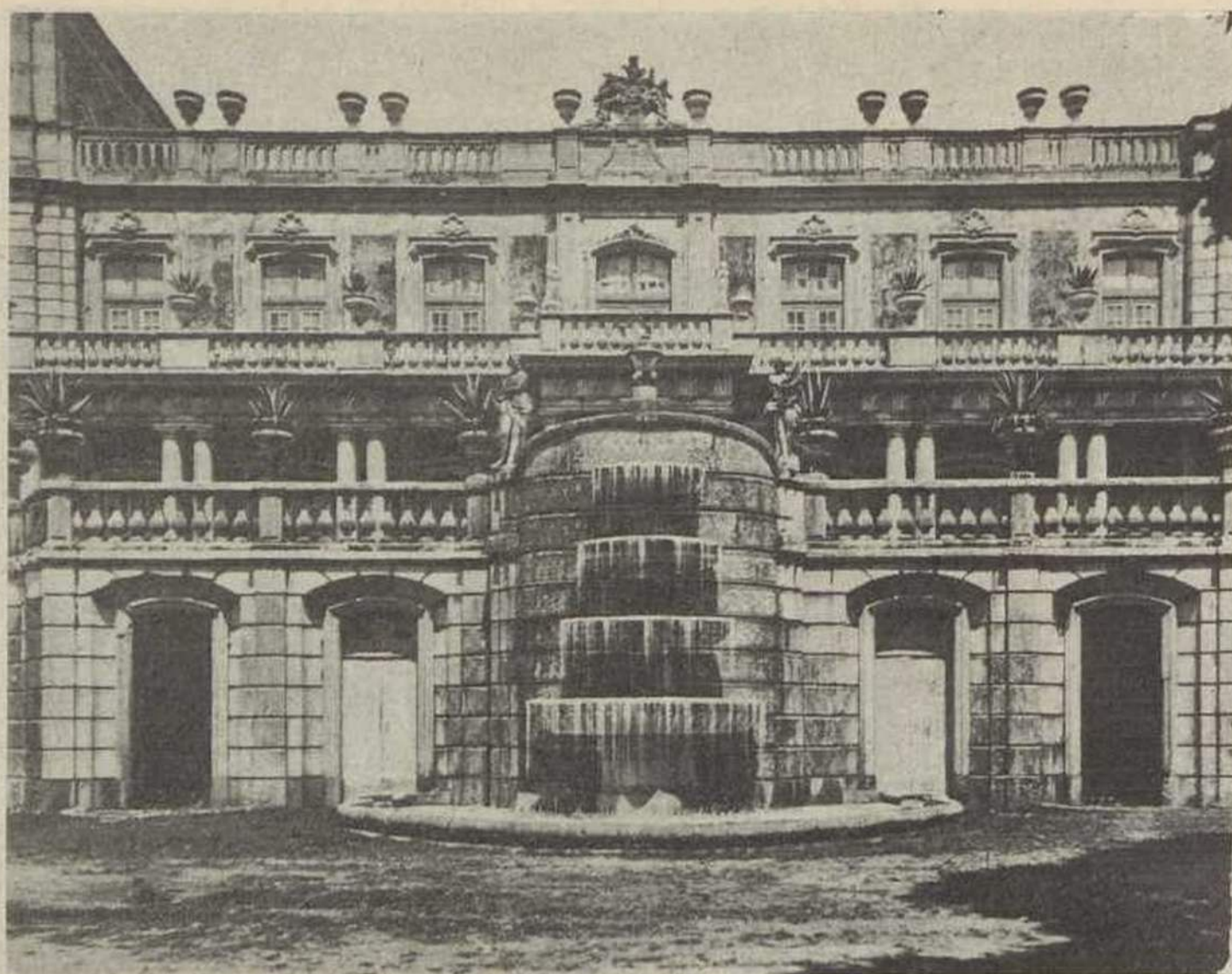
Quási em frente do palácio a que acabamos de nos referir levantam-se os restos do «Convento dos Dominicanos» em cuja igreja estão as sepulturas onde repousam as cinzas do célebre jurisconsulto João das Regras que tomou tão preponderante papel na aclamação de D. João I, do grande e honradíssimo herói da Índia, o Vice-rei D. João de Castro e do grande

e vernáculo escritor do século XVI conhecido pelo nome glorioso de Frei Luís de Sousa.

Benfica, um dos arrabaldes de Lisboa que mais se tem desenvolvido é uma das estações de passagem logo a seguir; ali se encontram as fábricas dos Armazens Grandela e uma de serração de mármore. Tem um parque denominado de Silva Pôrto muito concorrido de lisboetas.

Mais adiante *Amadora*, surge-nos cheia de vivendas onde não falta bom gosto; é uma povoação moderna, sede do grupo de esquadrilhas de aviação «República», possuindo próximo da estação, uma grande fábrica de espartilhos e outros artigos para senhora.

A linha atravessa agora uma região fértil até *Queluz-Belas*, situada junto de Queluz, terra



Palácio de Queluz — Uma cascata nos jardins

lindíssimos. Foi residência de D. João VI e de sua esposa D. Carlota Joaquina, tendo ali vivido, quando da ocupação francesa, o general Junot e a sua faustuosa corte.

Ostenta o magnífico palácio enfeites riquíssimos, esplêndidos mármore, enormes e numerosíssimos espelhos, belas tapeçarias, artísticas faianças, obra de talha valiosíssima, notáveis quadros de bons pintores e primorosas esculturas.

pequena mas interessante, sede duma unidade militar e de uma Escola Prática de Agricultura.

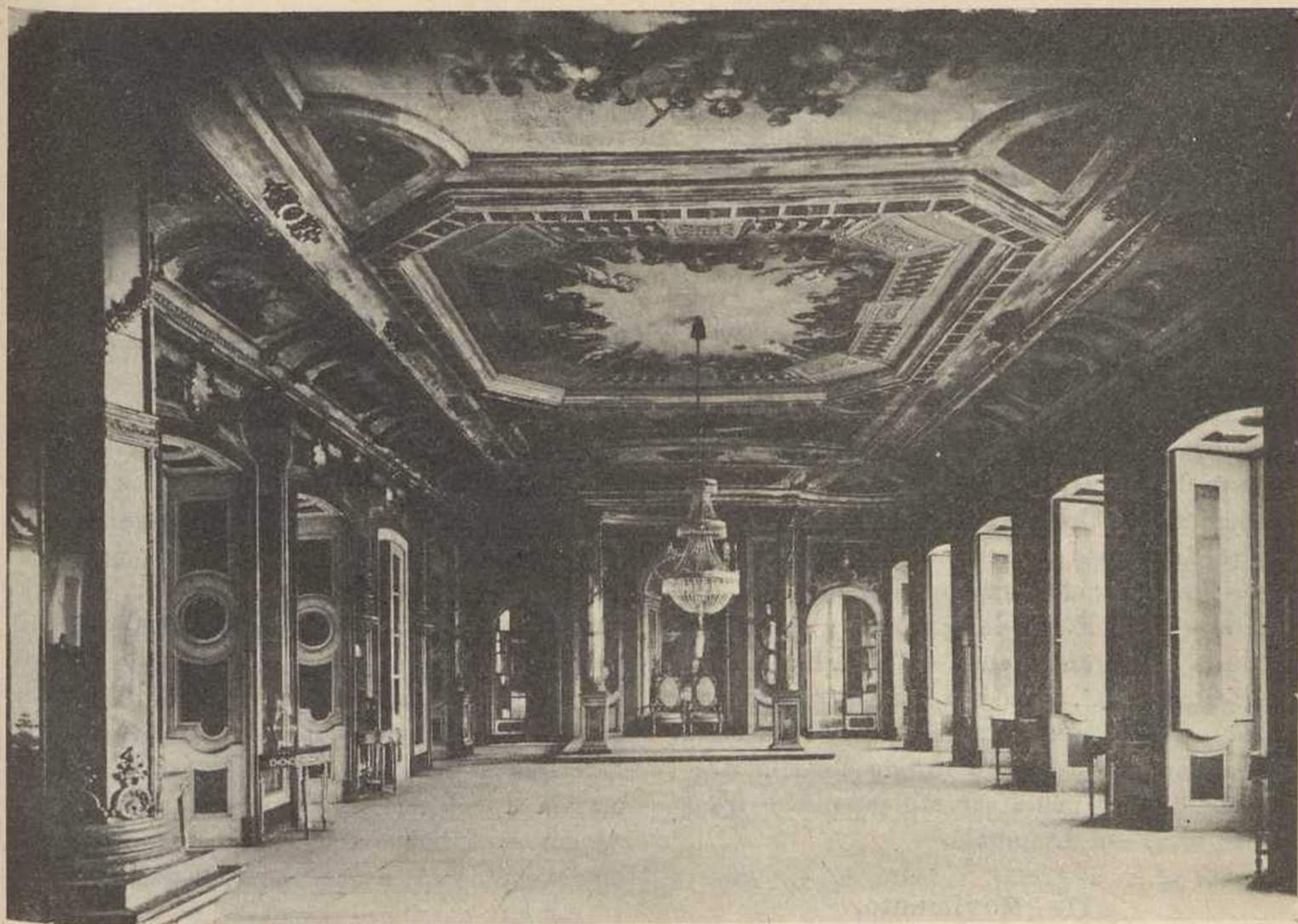
A vila de Queluz, deve o seu desenvolvimento ao Palácio Real, monumento nacional importante, construído entre 1758-1794. A famosa construção deve-se ao architecto Mateus Vicente de Oliveira e ao artista francês Baptista Robillon; é um documento architectónico valioso, ricamente ornamentado e rodeado de jardins



Palácio de Queluz — Pormenor de uma sala



A famosa escadaria do Palácio de Queluz



Palácio de Queluz — Uma das mais belas salas

A capela do palácio, rica também em obra de talha, possui uma colecção de paramentos de grande valor, castiçais de bronze cinzelado e um belo painel representando S. João Baptista.

Das muitas e vastas salas do palácio, são particularmente notáveis a dos «Embaixadores», a do «Toucador da Rainha», a de «D. Quixote» e a «das Serenatas». Os jardins, traçados à maneira francesa da época, são lindíssimos, especialmente o de Neptuno, fronteiro à fachada de cerimónia.

Dos jardins passa-se ao parque delineado com suma arte ao gosto italiano onde se encontram muitas e belas estátuas, cascatas, tanques e um lindo lago de paredes recobertas de azulejos que constituem formosos e pitorescos quadros policromos representando curiosas cenas da vida d'esses tempos.

Segue-se *Barcarena*, apeadeiro próximo do qual se encontra a fábrica de pólvora do Estado e mais adiante *Cacém*, pequena povoação que nos últimos anos se tem desenvolvido muito, e de cuja estação parte a linha de Sintra.

(Continua no número de Abril)



Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 486 — Um passageiro portador de bilhete de 3.ª classe e que leva em seu poder um cabaz com um gato, viaja no comboio n.º 1 entre Lisboa-R e Entroncamento.

Segundo os dois últimos períodos da C. 1052 de 24 de Agosto p. p., qual a cobrança que se deve efectuar pelo transporte do gato?

Deve ser o F 104 de Lisboa-R a Azambuja, e desta a Entroncamento — T. G., base 5.ª, ou a T. G., base 5.ª, de Lisboa R a Entroncamento?

R. — Deve ser taxado pela base 5.ª da Tarifa Geral com 50% (Artigo 49.º da T. G.).

O F. 104 só podia ser utilizado se o transporte fôsse até Azambuja.

II — Movimento

Livro 3:

P. n.º 487. — Em conformidade com o art. 56.º do Livro 3 desejo saber se os sinais a apresentar pelo agente junto do disco avançado ou de afrouxamento, são os seguintes:

Bandeira verde ou vermelha enrolada para — disco avançado ou de afrouxamento aberto.

Bandeira verde desenrolada para — disco avançado ou de afrouxamento fechado.

Para semáforo avisador quais são os sinais a apresentar nas 3 posições?

R. — O artigo 56.º do Livro 3 apenas se refere ao caso de um sinal se avariar na posição de aberto e haver necessidade de fazer parar o comboio na estação.

Os sinais a fazer nestas condições são os seguintes: *Disco avançado*, bandeira vermelha desenrolada. *Disco de afrouxamento*, bandeira verde desenrolada. *Semáforo avisador*, bandeira vermelha desenrolada. Se o semáforo avisador avariar na posição intermédia far-se á também sinal com a bandeira vermelha desenrolada

porque o comboio tem de parar na estação. Se qualquer desses sinais avariar na posição de fechado, todos os comboios têm de parar na estação. Neste caso apenas se manda fazer sinal de avançar até à estação, na agulha de entrada.

Livro E 6:

P. n.º 488. — Desejo saber se nos V. V. 1 dos comboios de serviço da Via e Obras, o furgão ocupado pelo condutor deve figurar, nas diferentes evoluções do comboio como cheio ou como vazio.

R. — Os comboios de serviço estão assimilados aos de mercadorias, e assim, os furgões que circulam naquêles comboios são inscritos em fôlhas de trânsito, com 3 toneladas de carga.

Nestas condições é intuitivo que, com a mesma tonelagem — 3 toneladas de carga — devem os citados veículos ser indicados nos modelos V. V. 1, a que se refere o consulente.

DOCUMENTOS

I — Tráfego.

Aviso ao Público A. n.º 355. — Anuncia o estabelecimento de serviço combinado de camionagem entre Aveiro e Ilhavo.

Aviso ao Público A. n.º 359. — Por ter sido alterado o imposto de sêlo em Espanha, foi publicado este Aviso que anulou e substituiu o Aviso ao Público A. n.º 340.

Aviso ao Público A. n.º 360. — Refere se ao serviço de camionagem combinado com a Empresa Auto-Viação, L^{da} entre a estação de Pombal e as vilas de Ancião, Figueiró dos Vinhos e Castanheira de Pera, com ligação por Pedrógão.

Aviso ao Público A. n.º 361. — Estabelece a venda de bilhetes especiais de ida e volta, a preços reduzidos, para viagens em dia de mercado em Évora e Estremoz.

Aviso ao Público A. n.º 362. — Por ter sido encerrado provisoriamente ao serviço público o cais fluvial de Lisboa-Mar, foram por este Aviso ao Público estabelecidas as condições em que este serviço passou a ser feito no Armazém Vences, nos Entrepósitos da Administração do Porto de Lisboa e no novo cais acostável situado a montante do Entrepósito de Santa Apolónia.

8.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 997/1. — Com o intuito de se dar satisfação às pretensões manifestadas nesse sentido pelo Ministério da Guerra, permitiu-se por este diploma a expedição em regime de detalhe, com dispensa portanto da especialização de vagão, das remessas constituídas por « Escorvas », « Espoletas » e « Mechas de artilharia » desde que o peso de cada remessa não exceda 200 quilogramas.

Igualmente se autorizou o transporte de « Granadas carregadas não espoletadas nem escorvadas » em remessas de detalhe desde que o peso de cada remessa não exceda 1.000 quilogramas.

17.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V. em vigor na Antiga Rede e 7.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V. em vigor nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro. — Com o fim de beneficiar os transportes de « figos secos em caixas » do Algarve para Gaia e mais além, foi determinado por este diploma que ao transporte desta mercadoria, seja extensivo o bonus estabelecido no 16.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V. em vigor na Antiga Rede e 6.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de P. V. em vigor nas linhas do S. S. e M. D., para os transportes de « figos secos em taras não designadas ».

II — Fiscalização

Circular n.º 795. — Presta esclarecimentos acerca da nova Tarifa especial n.º 8/108 de g. v. e insere um quadro de partícipes correspondentes a cada Empresa, que deve ser colado sobre identico quadro anexo à respectiva tarifa existente em todas as estações.

Circular n.º 797. — Informa que foi suspensa a cobrança que se efectuava a título de depósito por requisição de vagão ao abrigo do artigo 9.º do Capítulo IV da Tarifa de Despesas Acessórias. Presta, igualmente, esclarecimentos sobre a maneira de tornar efectiva esta suspensão.

Carta impressa n.º 1075. — Informa que os modelos que servem de passe ao abrigo do artigo 48.º do Regulamento Geral do Pessoal — D. 110; D. 111; D. 112; D. 110 (bis); D. 111 (bis) e D. 112 (bis) — serão substituídos, quando se esgotarem, pelos modelos D. 152 e D. 152 (bis) cujos espécimes esta carta reproduz. Também dá esclarecimentos sobre a validade e utilização dos passes fornecidos ao abrigo do artigo atrás citado.

Carta impressa n.º 1078. — Dá indicações acerca dos novos bilhetes para série de 7 viagens diárias de ida e volta, fornecidos ao abrigo das tarifas especiais de assinatura.

Carta impressa n.º 1079 — Indica quais os bilhetes que são vendidos com a sobretaxa de velocidade incluída.

Carta impressa n.º 1080. — Insere uma tabela de preços dos bilhetes de serviço combinado para diversos apeadeiros da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, por via Pampilhosa, alterando, por conseguinte, a tabela publicada em 28 de Dezembro de 1926.

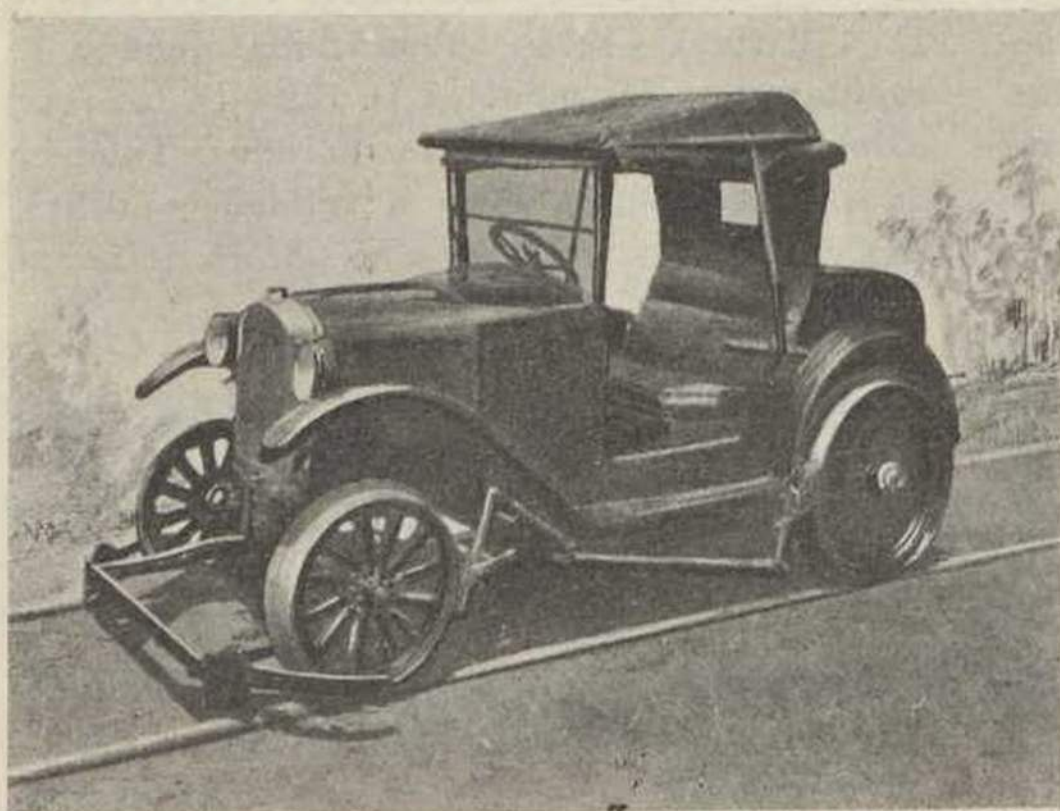
Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Dezembro de 1932

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	4.558	4.834	1.647	2.003	2.190	1.760
» » 8 » 14.	4.303	4.411	1.654	1.953	1.961	1.593
» » 15 » 22..	5.334	5.433	2.318	2.347	2.330	1.724
» » 23 » 31 .	5.710	5.590	2.237	2.495	2.227	1.998
Total	19.904	20.268	7.856	8.797	8.708	7.075
Total do mês anterior	20.774	20.497	7.925	8.757	10.602	8.254
Diferença....	- 870	- 229	- 69	+ 40	- 1.894	- 1.179

Factos e informações

Automóveis para inspecção da via

Depois de muitos anos de experiências com diversos géneros de veículos, os caminhos de ferro sul-africanos adoptaram definitivamente



Automóvel para inspecção da via

para os serviços de inspecção de via, automóveis ligeiros especialmente preparados para esse efeito e dos quais damos a fotografia.

Para obviar ao único inconveniente que apresentavam, — a dificuldade da marcha em ambos os sentidos —, o *chassis* foi dotado de um aparelho que permite o seu levantamento e inversão sobre os carris, por meio de uma fácil manobra que não leva mais do que um minuto a executar.

Estes carros foram construídos de forma a poderem dar, sem esforço e sem necessidade de reabastecimento, velocidades médias de cerca de 70 Km. à hora, em percursos até 800 Km.

A Companhia Francesa «Midi» e a Agricultura

Na última assembléa geral dos accionistas da companhia «Midi», foi distribuída uma bro-

chura intitulada *L'agriculture et le Réseau du Midi* (A agricultura e a Rede do Midi.)

Essa brochura contém catorze monografias, a maior parte delas ilustradas com mapas e gráficos, em que se passam em revista as principais produções animais e vegetais das regiões servidas pela rede da «Midi».

Numa segunda parte foca-se a acção do serviço de propaganda agrícola, acção que a princípio se exerceu tendo em mira o aumento de produção e que hoje visa a procura de mercados de colocação, tornada agora tão necessária pela crise económica mundial, pela multiplicação e aumento de barreiras aduaneiras e pelo retraimento dos Estados sobre si próprios.

As aplicações rurais da electricidade, a economia rural — a mais recente das iniciativas agrícolas da «Midi», — a organização dos transportes, completam esta substancial brochura que constitui um balanço

da acção económica daquela Companhia.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

No passado mês de Dezembro o número de vítimas de desastres de automóveis foi de 58, dos quais 10 mortos e 48 feridos.

Adicionando estes números aos registados desde Janeiro de 1932 verifica-se que durante o ano passado houve as seguintes vítimas.

Número de mortos.....	118
» » feridos.....	1.072
Total de vítimas.....	1.190

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM NÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim Atalaia

Inspector de Secção do Serviço Geral
Admitido como praticante
em 24 de Setembro de 1891



Francisco Duarte

Agulheiro de 3.ª classe
Admitido como assentador
em 26 de Fevereiro de 1893



Manuel Neves Brás

Assentador de distrito
Admitido como assentador
em 26 de Fevereiro de 1893

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Novembro findo

Foi premiado pecuniariamente por ter sido classificado em 1.º lugar nos exames para chefe de distrito da rede do Sul e Sueste realizados em Novembro p. p., o sub-chefe de distrito Manuel M. Franganito.

Reformas

Em Outubro

EXPLORAÇÃO

José Pinto de Sousa, Agulheiro de 3.ª classe.

Em Dezembro

EXPLORAÇÃO

Celestino Augusto Basílio, Chefe de 2.ª classe.
António da Silva Tiago, Guarda-freio de 2.ª classe.

António Pereira, Carregador.

MATERIAL E TRACÇÃO

Joaquim Vidinha Lopes, Maquinista de 2.ª classe.

Artur Fernandes Contente, Maquinista de 2.ª classe.

VIA E OBRAS

Emídio Gameiro, Chefe de distrito.

Pedro Luís, Sub-chefe de distrito.

Francisco António, Assentador de distrito.

António Várzea, Assentador de distrito.

Mudanças de categoria

Para :

Servente : O *carregador*, António Lourenço.

Errata

No quadro dos agentes que completam 40 anos de serviço, inserto no último *Boletim* saiu errada a categoria de Emília Gonçalves que deve ser substituída por «Guarda de distrito».

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

† *Caetano da Silva*, Arquivista de 1.^a classe no Serviço do Movimento.

Admitido como carregador em 9 de Agosto de 1899, foi promovido a arquivista de 1.^a cl. em 1 de Janeiro de 1930.

† *Sebastião Martins Cabeças*, Factor de 2.^a cl. em Tramagal.

Admitido como praticante em 1 de Novembro de 1924, foi promovido a factor de 2.^a cl. em 1 de Janeiro de 1929.

† *António Luís*, Agulheiro de 3.^a classe em Alverca.

Admitido como suplementar em 10 de Abril de 1924, foi promovido a agulheiro de 3.^a cl. em 21 de Outubro de 1930.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *Francisco Lagos*, Visitador de máquinas no Depósito de Entroncamento.

Admitido como limpador em 28 de Agosto

de 1889 e nomeado montador em 26 de Abril de 1903.

† *Eduardo Raposo*, Fogueiro de 1.^a classe no Depósito de Entroncamento.

Admitido como limpador em 15 de Dezembro de 1919, foi promovido a fogueiro de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *José de Paiva*, Acendedor no Depósito de Alfarelos.

Admitido como malhador em 7 de Março de 1898, passou a acendedor em 1 de Janeiro de 1900.

† *Joaquim Gomes Pinto*, Guarda no Depósito de Lisboa.

Admitido como limpador em 16 de Setembro de 1889.

VIA E OBRAS

† *José dos Santos*, Chefe do distrito n.º 11.

Admitido como assentador em 26 de Maio de 1905, foi promovido a chefe de distrito em 21 de Agosto de 1924.



† *Caetano da Silva*
Arquivista de 1.^a classe



† *Sebastião Martins Cabeças*
Factor de 2.^a classe



† *Eduardo Raposo*
Fogueiro de 1.^a classe



† *António Luís*
Agulheiro de 3.^a classe

11 — A ave teve pena do carpinteiro-2-1.

Cruz Kanhoto

12 — Com uma espécie de tafelá grosso fiz aqui um cipó-2-1.

*Costasilva

13 — É um prazer ter apenas o que dá prazer-2-1.

Britabrantes (A. C. P. B.)

14 — E no quadril que se «nota» a contracção dos nervos nos cavalos-2-1.

Costasilva

15 — Alimenta grande pesar pela morte do seu filho, este seu servo-2-1.

Roldão

16 — Quem se desilude de qualquer mentira e admite ser vencida a sua vontade, não tem coragem nenhuma, francamente!-4-1-2.

Roldão

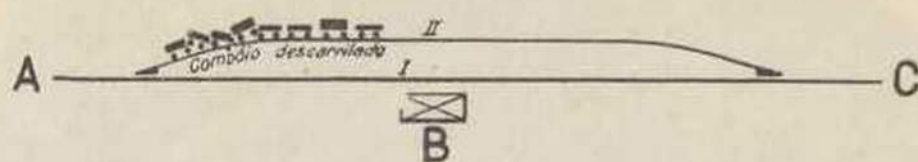
17 — Enigma tipográfico

T DO I

Britabrantes (A. C. P. B.)

(Oferecido a todos os chefes de estação e agentes que com eles alternam)

Numa estação possuindo apenas a linha geral e uma de resguardo, está interrompida esta com 8 vagões des-carrilados a partir do limite do lado da estação A.



Indicar a maneira de fazer na estação B o cruzamento do comboio 1 com o comboio 2 procedentes respectivamente de A e de C, cada um deles com 20 veículos (incluindo as máquinas) com o menor número possível de manobras e sabendo que na parte disponível da linha desviada cabem 10 vagões e uma locomotiva.

M 113

Mefistofélicas

19 — O negócio em regra dispõe sempre bem.

Mefistófeles

20 — Ao fazer acto uma pessoa de linhagem perde a cor.

Mefistófeles

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Fevereiro de 1933

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	3\$00	Carvão-Gaia e Camp. . kg.	546	Ovos..... duzia	variável
» Nacional »	3\$00	Cebolas »	550	Petróleo em Lisboa ... lit.	1\$10
» Valenciano..... »	3\$00	Chouriço de carne..... »	14\$00	Petróleo-Resant. Arm.* »	1\$15
» Sião..... »	3\$00	Farinha de milho »	1\$50	Presunto kg.	11\$00
Assucar de 1.ª Hornung »	4\$35	» » trigo »	2\$25	Queijo da Serra..... »	12\$50
» » 1.ª manual . »	4\$30	Farinheiras »	8\$00	» flamengo..... »	23\$50
» » 2.ª Hornung »	4\$20	Feijão branco lit.	1\$50	Sabão amêndoa »	1\$15
» » 2.ª manual . »	4\$15	» amarelo..... »	2\$00	» Offenbach »	1\$75
» pilé..... »	4\$30	» frade de 2.ª..... »	1\$30	Sal..... lit.	516
Azeite de 1.ª..... lit.	6\$80	» » 1.ª..... »	2\$00	Sêmea. kg.	570
» » 2.ª..... »	6\$20	» manteiga »	2\$10	Toucinho »	6\$50
Bacalhau sueco..... kg.	4\$00	Grão »	2\$15	Vinagre lit.	570
» inglês..... »	5\$50	Lenha kg.	520	Vinho branco »	575
Banha »	7\$70	Manteiga..... »	17\$00	Vinho tinto-Em Gaia..... »	590
Batatas..... »	variável	Massas »	3\$45	Vinho tinto-Em Campanhã . »	580
Carvão de sôbro..... »	540	Milho..... lit.	595	Vinho tinto-Resant. Arm.* . »	575

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.

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

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

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

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