

# BÔA OFÍCIA AC.P. ORÇAMENTO DA INSTRUÇÃO PROFESSOR

5º ANO - N° 44 - FEVEREIRO DE 1944

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## 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 — Gallear;  
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 à III empurra o vagão J até engatar com o O e reboca os dois vagões por III até I e vem com êles 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 realidade 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 entada-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 pitoresco



(Continua na outra página interior da capa)

# BOLETIM DA CP

**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 Sr. 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, sob os pontos de vista económico e jurídico, os transportes por caminho de ferro se acham perante os transportes por automóveis.

Ninguem pretende, a ninguem 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 tarde, 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 oposição, que os caminhos de ferro conseguirem 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 êles, o nosso — é concedido ao automóvel, impedindo-se por esta forma que o tráfego se reparta entre êle 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 construiram 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 desses 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 êles 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., enfim garantir a segurança do público;

— os transportes automóveis, por seu lado, causa 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 êles 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 êles 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 perfazerem 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 êstes, 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 êstes não só de terem o maior lucro que as mesmas lhes proporeionavam, 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 êles criadas, etc.;

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

A leitura dêste sudário mostra bem quanta razão assiste aos caminhos de ferro em reclamarem, como indispensável e urgente, uma modificação profunda nos regimes em que êles 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 possuia de facto o monopólio dos transportes, e constituía 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 quere 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 arbitrio 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 convém ou não podem fazê-lo 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 constituía uma protecção para o público contra as consequências que poderiam resultar do dito monopólio de facto.

Hoje, porém, êste 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 êles próprios, critérios êstes bem menos justos, bem menos racionais, e bem menos *nacionais*, do que os adoptados pelos caminhos de ferro e pelos quais êstes 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, nêste particular, com armas sumamente desiguais, com as quais lhes é impossível fazer face às necessidades da livre concorrência. E', pois, da mais imperiosa 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, gosa 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 aírás 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 êle 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 tôda a justiça que êsse 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-

lómetros 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 dêstes 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, êles ao Estado pertencem todos, fazendo portanto parte do património nacional — como também por um tal diferencial, aplicável aos transportes concorrentes, constituir uma justa compensação, para o Estado, das quantias que em virtude da concorrência, êle deixa de receber — como entre nós sucede — 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 sucede na Alemanha em virtude de uma lei de Agosto 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 tarificação 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 aplicação 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 acidentes;

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 sucede para com os caminhos de ferro;

h) — Aplicar — tão rigorosamente como para estes — a regulamentação sobre horário e sobre acidentes 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.

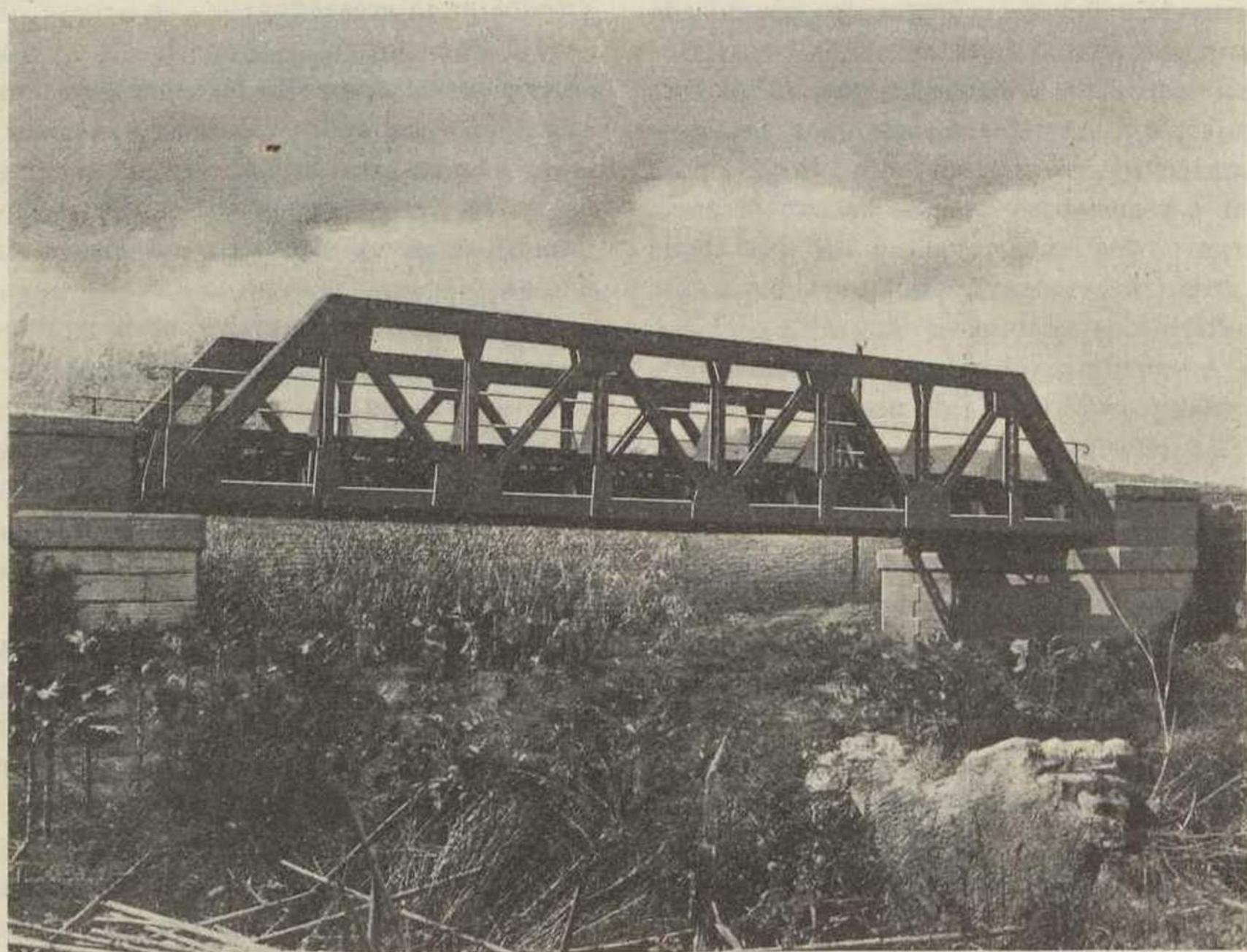
Pelas vantagens que a concessão representa para o respectivo concessionário, deve ela ser dada apenas às carreiras não concorrentes aos

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 Sr. Engº 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 aninharam, 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 ele 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 nele 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, ele 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 ensaboadas e lavada todos os dias* ao levantar e todas as vezes que se regresse de viagem, a fim de 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 higiénica.

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

*O ferro-viário deve aprender a barbear-se e faze-lo únicamente 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 escova própria e áspera, água e sabão.

Ninguém deve servir-se da escova 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 boca 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 ensabuar 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 espigas, 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, pode 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 alumén.

Se o suor fôr tanto e tão mal cheiroso que

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

*g) — Cortar ou, antes, raspar os calos, 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 quase 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 enterrando-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 destes 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 ensaboar-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 arrepião.

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 dêstes 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 Sr. António Monteiro, Chefe de Secção da Conservação de Via e Obras

**A**gora que entre nós tanto interesse 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.

Pequeno em área, Portugal, pela sua exuberância situada 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 gêneros, e debruçada sobre o Atlântico, uma série de praias, que seriam consideradas belas

em qualquer parte. Conta dezenas de estâncias termais, indústrias curiosas e, nos seus campos, variados e coloridos, produz-se quase 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 têm maior extensão e ainda por atravessar regiões privilegiadas, debaixo de todos os pontos de vista.

Servida por bons comboios, 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 Torres Vedras, o Mosteiro de Alcobaça, os castelos de Óbidos, Torres 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.

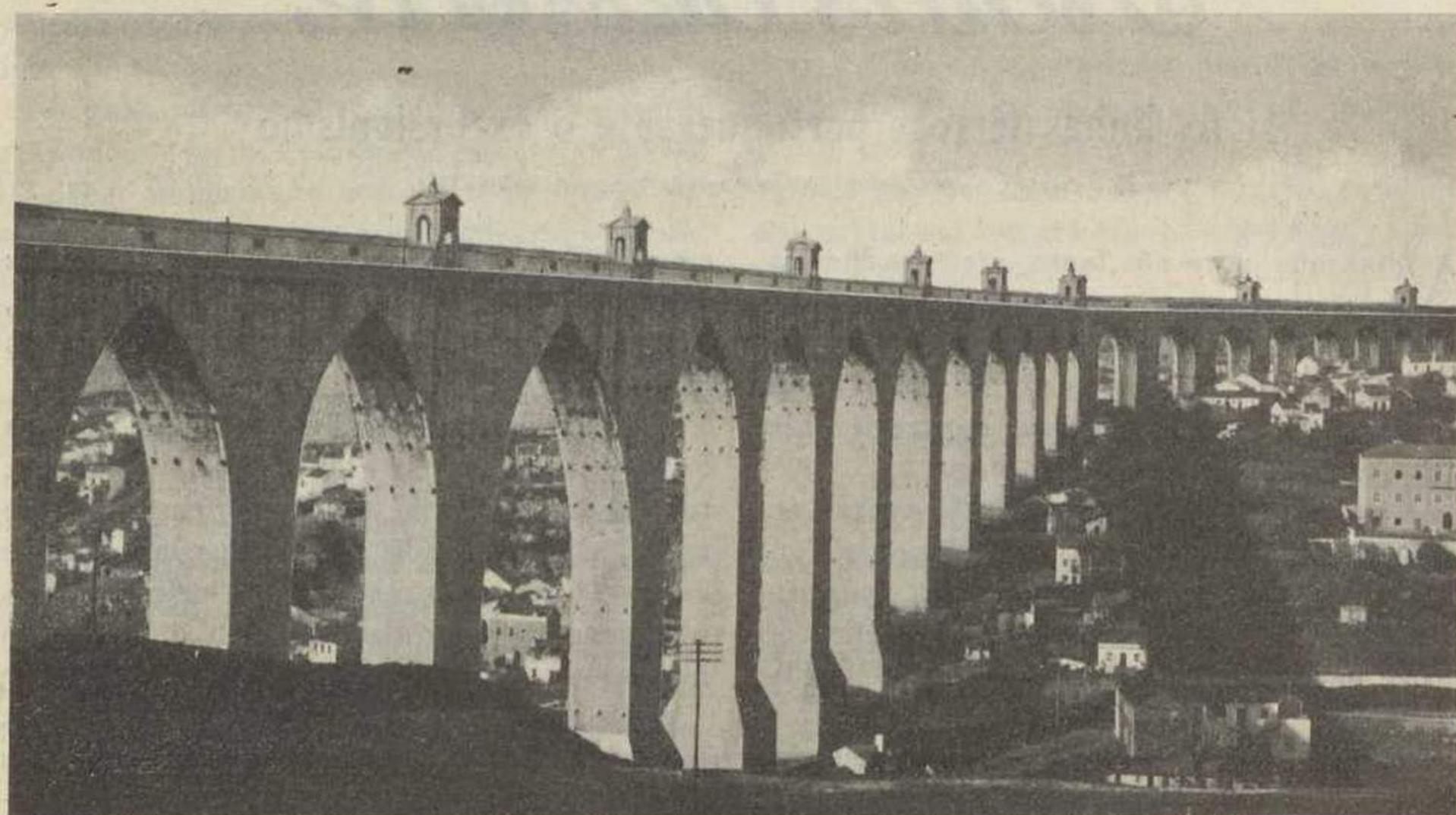
Percorre uma região fertilíssima, onde a terra dá alguns dos seus melhores produtos, como as frutas e os vinhos, atravessando o Pinhal de Leiria, riquesa nacional que o Rei Lavrador mandou plantar no século XIV.

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 mármores 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.

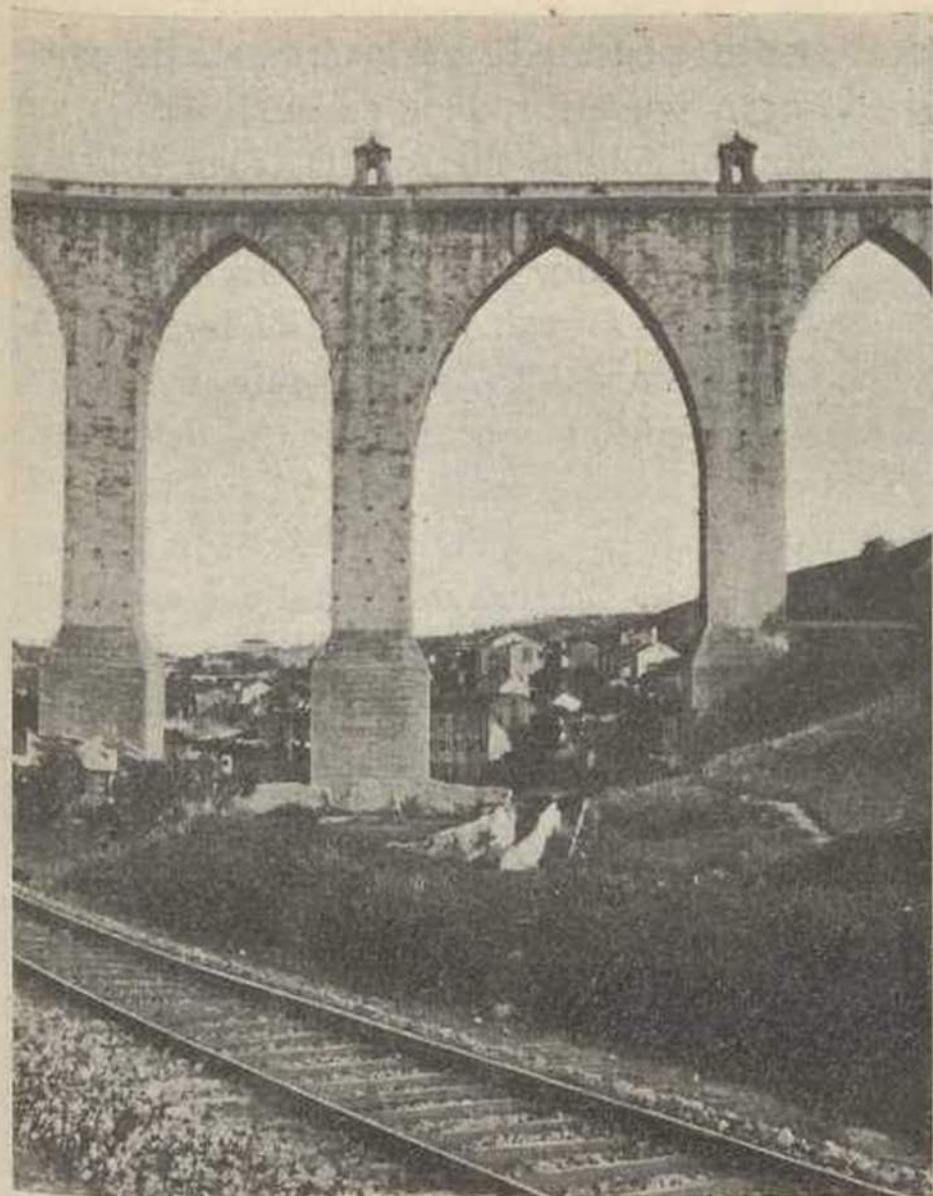
Juntem-se às curiosidades que apontamos, a beleza da região, as suas praias e termas,



O Aqueduto das Águas Livres em Campelide

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; acrescentando-se a tudo isto a riquesa dos campos, a beleza

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

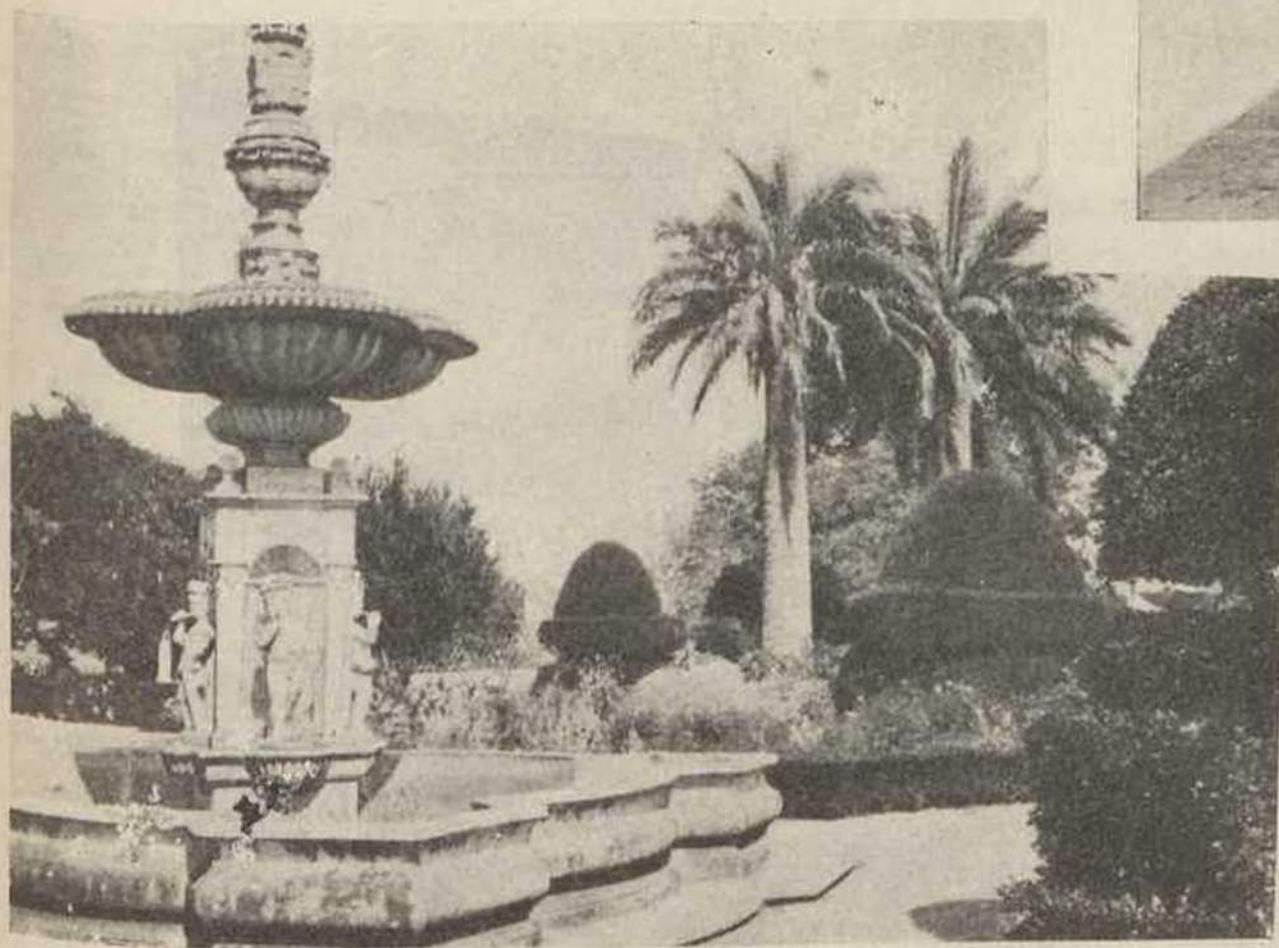
### A linha de Oeste

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 êste 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 trôco 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 escalvadas 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 paredes 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 espanhois 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 aquêle título, tornaram-se célebres naquelas patrióticas campanhas militares contra os usurpadores.

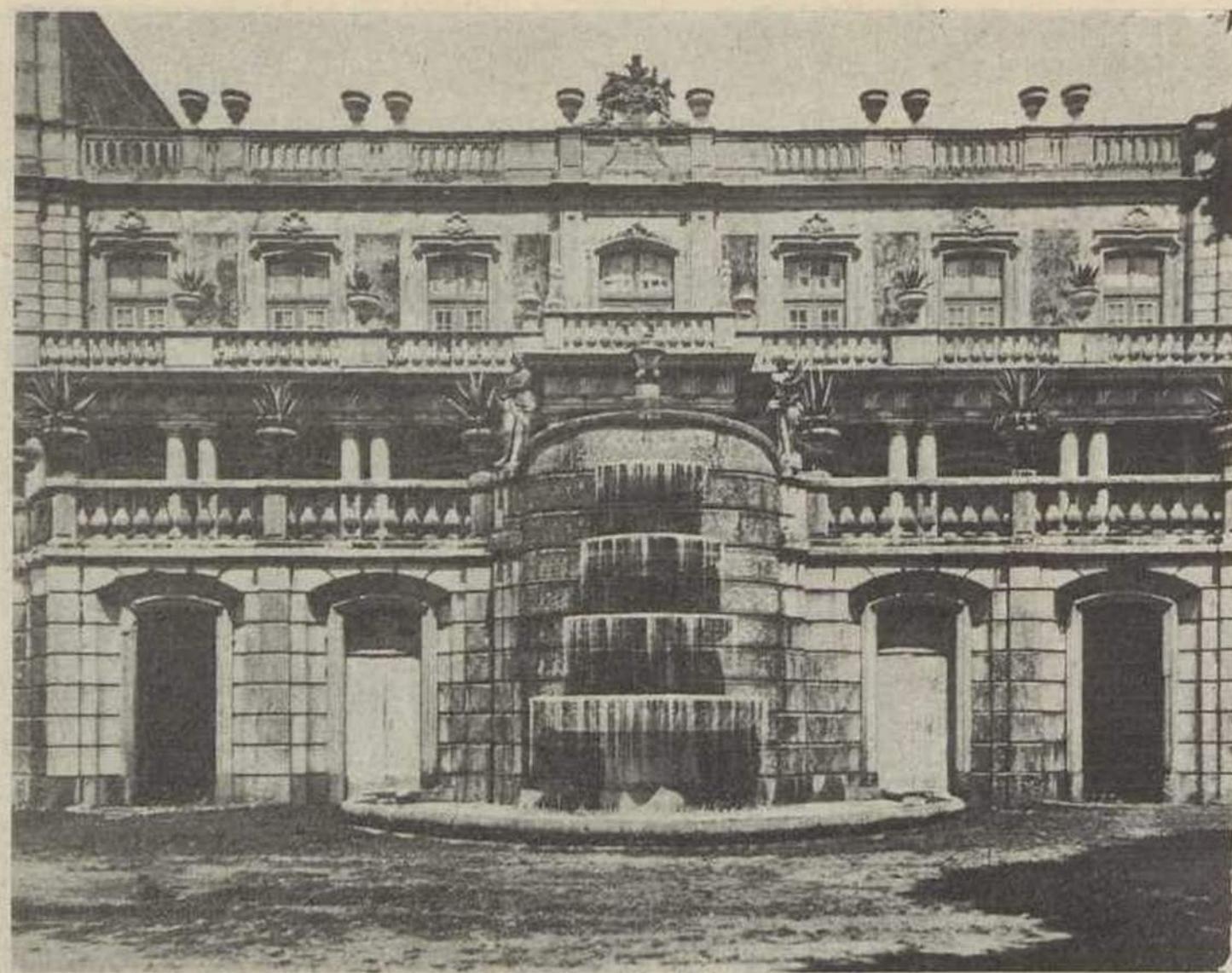
Quasi em frente do palácio a que acabamos de nos referir levantam-se os restos do «Convento dos Dominicanos» em cuja igreja estão as sepulturas onde repousam as cinzas do célebre jurisconsulto João das Regras que tomou tão preponderante papel na aclamação de D. João I, do grande e honradíssimo heroi 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 mármores. 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 esquadri-lhas 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

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

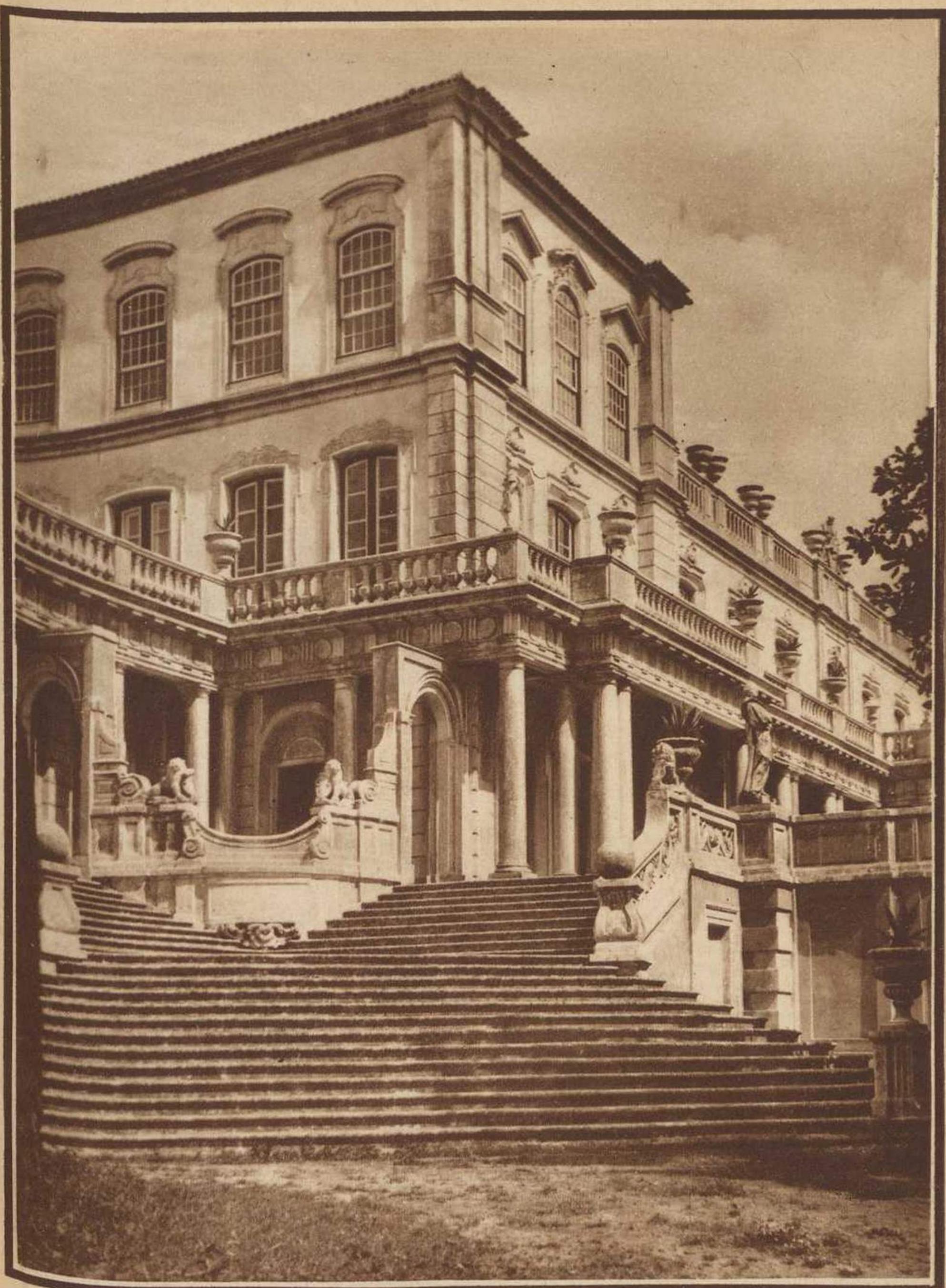
A vila de Queluz, deve o seu desenvolvimento ao Palácio Rial, monumento nacional importante, construído entre 1758-1794. A famosa construção deve-se ao arquitecto Mateus Vicente de Oliveira e ao artista francês Baptista Robillon; é um documento arquitectónico valioso, ricamente ornamentado e rodeado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

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

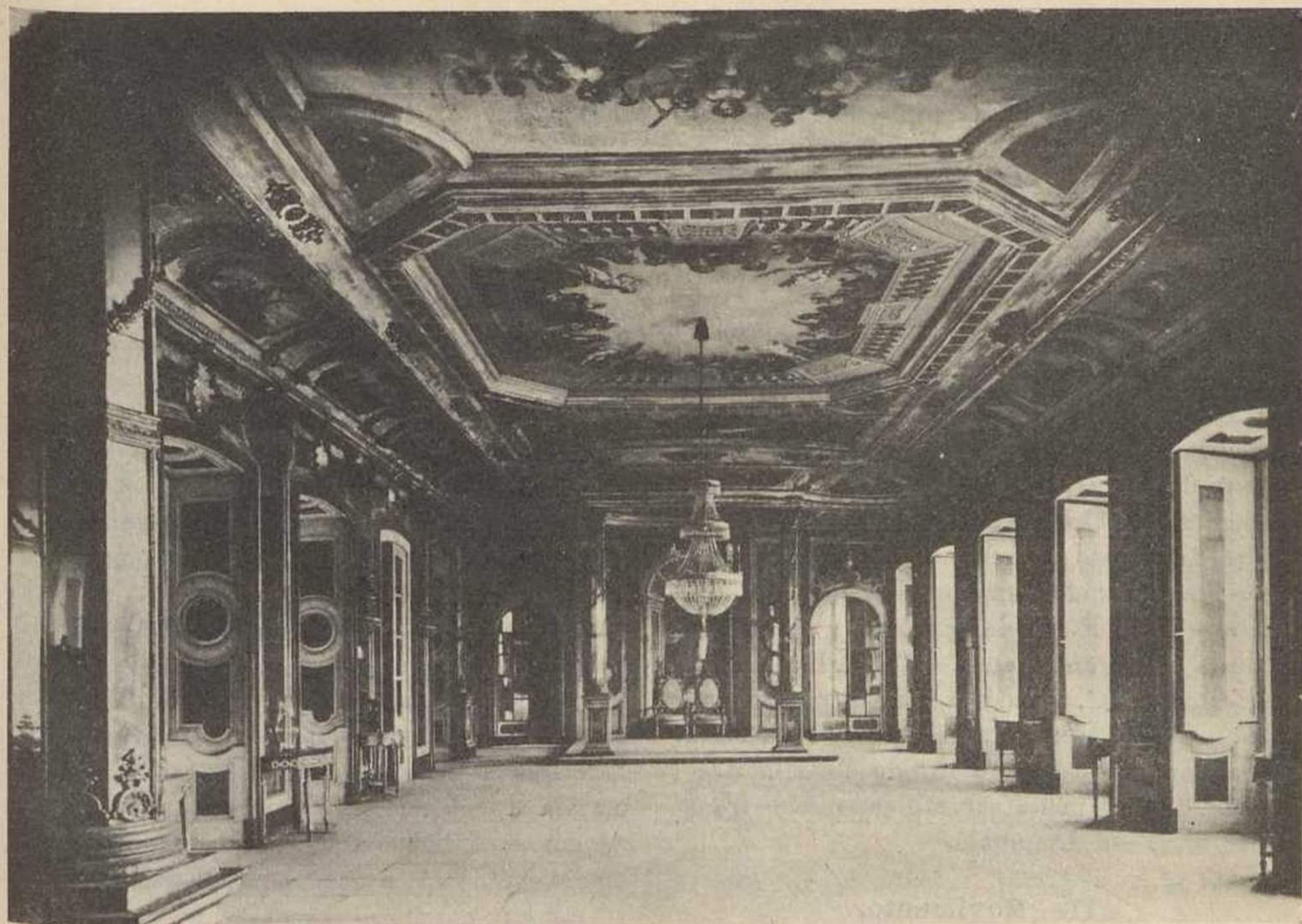
Ostenta o magnífico palácio enfeites riquíssimos, explêndidos marmores, enormes e numerosíssimos espelhos, belas tapeçarias, artísticas faianças, obra de talha valiosíssima, notáveis quadros de bons pintores e primorosas esculturas.



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 cerémónia.

Dos jardins passa-se ao parque delineado com suma arte ao gôsto 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 polícromos representando curiosas cenas da vida dêsses 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?

*R.* — 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 fosse 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 folhas 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 consultante.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego.

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

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

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

*Aviso ao Pùblico 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 Pùblico A. n.º 362. — Por ter sido encerrado provisoriamente ao serviço público o cais fluvial de Lisbôa-Mar, foram por este Aviso ao Pùblico estabelecidas as condições em que este serviço passou a ser feito no Armazém Vences, nos Entrepostos da Administração do Porto de Lisbôa e no novo cais acostável situado a montante do Entreponto 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 Rêde 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 Rêde 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.

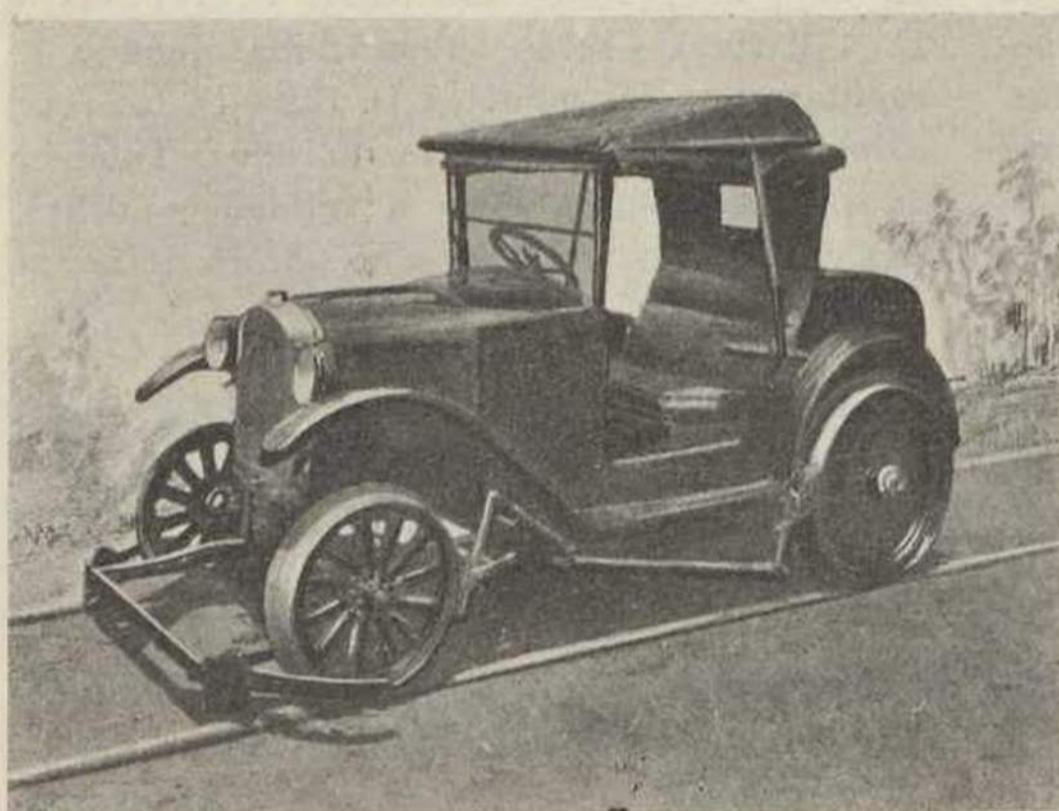
## Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Dezembro de 1932

	Antiga Rêde		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.	4.302	4.411	1.654	1.952	1.961	1.593
» » 15 » 22..	5.834	5.433	2.318	2.347	2.330	1.724
» » 23 » 31 ..	5.710	5.590	2.287	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 Rêde 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 êstes 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 Emilia 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

Novíssimas

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

Cruz Kanhoto

12 — Com uma espécie de tafetá 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

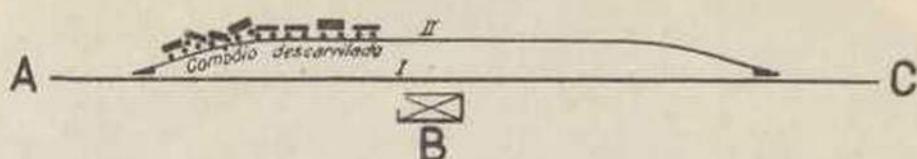
T DO I

Britabrantes (A. C. P. B.)

18 — Problema ferroviário

(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 descarrilados 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 dêles 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 Viveres, 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-Restant. Arm.* ..	1\$15
" Sião.....	3\$00	Farinha de milho .....	1\$50	Presunto .....	11\$00
Assucar de 1. <sup>a</sup> Hornung .....	4\$35	" " trigo .....	2\$25	Queijo da Serra.....	12\$50
" 1. <sup>a</sup> manual ..	4\$30	Farinheiras .....	8\$00	" flamengo.....	23\$50
" 2. <sup>a</sup> Hornung ..	4\$20	Feijão branco .....	1\$50	Sabão amêndoа .....	1\$15
" 2. <sup>a</sup> manual ..	4\$15	" amarelo.....	2\$00	" Offenbach .....	1\$75
" pilé.....	4\$30	" frade de 2. <sup>a</sup> .....	1\$80	Sal .....	516
Azeite de 1. <sup>a</sup> .....	6\$80	" " " 1. <sup>a</sup> .....	2\$00	Sêmea .....	570
" 2. <sup>a</sup> .....	6\$20	" manteiga .....	2\$10	Toucinho .....	6\$50
Bacalhau sueco..... kg.	4\$00	Grão .....	2\$15	Vinagre .....	570
" inglês.....	5\$50	Lenha .....	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-Restant. 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 impôsto camarário.

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

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