

T



BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

DO PESSOAL DA C.A. DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

1.º Ano — Julho de 1929

N.º 1

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

TODO O FERRO-VIÁRIO DEVE LER E COLECCIONAR O “BOLETIM DA C. P.” PARA:

- aumentar os seus conhecimentos profissionais;
- acompanhar o progresso ferro-viário mundial;
- manter-se ao corrente dos melhoramentos na rêde da Companhia.

O *Boletim da C. P.* terá normalmente 12 páginas, seguindo a paginação de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formarão um volume com índice próprio.

Os agentes que queiram receber individualmente os *Boletins* a fim de possuírem a colecção, 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 agentes que desejarem receber individualmente o “Boletim da C. P.” deverão comunicá-lo por via hierárquica à Secretaria da Direcção.

IMPORTANTE

Aqueles que desejem a colecção a partir do presente número, deverão enviar os seus pedidos de forma a serem recebidos na Secretaria da Direcção até ao dia 15 do corrente mês. Os pedidos recebidos depois desta data, só serão satisfeitos a partir da primeira tiragem seguinte ao pedido.

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

SUMÁRIO: Para que se publica o *Boletim*? — A nova estação dos vapores do Sul e Sueste em Lisboa-T. do Paço. — A origem dos caminhos de ferro e a sua evolução. — Estatísticas referentes a 1929. — Consultas. — A maior locomotiva do mundo. — Instalação de periscópios para os guarda-freios. — O concurso de jardins das estações da linha de Cintra. — Higiene e profilaxia. — Agricultura e jardinagem. — Acto digno de louvor. — Resultados de exames. — Nomeações. — Reformados. — Falecimentos.

Para que se publica o Boletim?

O interesse com que foi acolhido o «Boletim de Instrução Profissional» publicado pela Divisão de Exploração, levou-nos á convicção de que dando-lhe uma maior amplitude e a modalidade com que hoje o apresentamos sob o titulo de *Boletim da C. P.*, satisfariamos uma aspiração latente no espirito do pessoal da Companhia.

Este novo Boletim não versará pois exclusivamente os assuntos particulares a uma Divisão, mas tratará indistintamente de todos aqueles que possam interessar o pessoal de qualquer dos ramos do serviço de caminhos de ferro. Independentemente da instrução profissional que êle tem por fim ministrar e que é a sua principal razão de ser, e duma secção destinada a noticiar os progressos de maior actualidade nos caminhos de ferro nacionais ou estrangeiros, procuraremos, também por seu intermédio, integrar o pessoal na vida da Companhia, da prosperidade da qual tanto depende o seu bem estar, dando-lhe a conhecer os resultados da exploração, as obras mais importantes em projecto e as novas aquisições de material circulante.

Por último, aproveitaremos ainda o ensejo que a publicação do *Boletim da C. P.* nos proporciona, para conselhos e informações de reconhecida utilidade para o pessoal e para tratar de alguns assuntos que directamente o interessam, tais como: higiene, jardinagem, nomeações e promoções, etc.

O valor duma colectividade aprecia-se pelo valor dos homens que a compõem, e o valor dos homens mede-se pela sua cultura mental e pelos seus sentimentos.

Quem estuda e se instrue não só se eleva a si próprio, mas eleva também o nível social da colectividade de que faz parte. Muito louvavelmente, assim o tem compreendido o pessoal ao serviço da Companhia, que sempre tem manifestado um vivo desejo de desenvolver a sua cultura profissional; de ano para ano se tem notado um manifesto progresso nas habilitações dos agentes submetidos a exame para promoção, o número de distinções aumenta.

Quando, pela primeira vez na Companhia, foram organizados concursos para obtenção do Diploma de prémio ou de mérito, na Divisão de Exploração, logo numerosos agentes briosamente se apresentaram a prestar provas, tendo sido conferidos muitos diplomas e distribuídos muitos prémios. Os concursos seguintes tiveram igual exito, sendo-me grato registar que também logo aos primeiros que se realizaram após o arrendamento das linhas do Estado, muitos agentes daquelas linhas espontaneamente concorreram, conquistando os seus diplomas e os seus prémios com o mesmo brilho que os colegas da antiga rêde.

Poderemos ainda aqui lembrar, com satisfação, a numerosa concorrência de agentes de todas as categorias às conferências realizadas pelos funcionários superiores, nos centros de maior população ferroviária, e a atenção com que sempre têm sido ouvidas.

Nas outras Divisões o mesmo interesse pela instrução profissional se tem manifestado sem desfalecimento, bastando, como exemplo, citar as escolas para pessoal de locomotivas de Campolide, do Entroncamento, esta última inaugurada no começo de Junho último e, nas antigas linhas do Estado, a escola de maquinistas de Campanhã, estando presentemente em vésperas de ser inaugurada a escola do Barreiro, todas elas organizadas por iniciativa do pessoal dos respectivos depósitos, digna do maior louvor.

Por sua parte, os instrutores têm-se desempenhado com competência da sua nobre missão, cabendo-lhes incontestavelmente o maior quinhão no desenvolvimento da instrução profissional. A arte de ensinar é das mais difíceis, tantas são as qualidades que exige dos mestres, mas essas qualidades revelaram-se até em alto grau em alguns deles, já hoje credores de serviços relevantes comprovados pela distinção com que sempre os seus alunos prestam as provas nos exames.

Todos êstes esforços constituem, em conjunto, um poderoso factor de progresso dos serviços da Companhia já muito apreciável, sendo justamente para os estimular, coordenar e orientar, de forma a torná-los tão profícuos quanto possível seja, que surge o *Boletim da C. P.* Que o seu objectivo seja plenamente atingido é aquilo a que todos devemos aspirar e para que todos devemos contribuir; muito gostosamente examinaremos as sugestões que nos forem feitas nessa intenção, independentemente da colaboração que reservaremos a todos os que se interessam pela instrução profissional do pessoal.

O *Boletim da C. P.* será o traço de união entre todos aqueles que na Companhia querem ensinar e todos aqueles que querem aprender.

Lisboa, 20 de Junho de 1929.

A. de Lima Henriques

A nova estação dos vapores do Sul e Sueste em Lisboa-Terreiro do Paço

Por Jaime Martins, Eng.º Sub-Chefe de Serviço da Via e Obras

A velha estação fluvial de Lisboa-Terreiro do Paço, cujas péssimas condições, há muito, todos reconheciam, vai finalmente ser substituída.

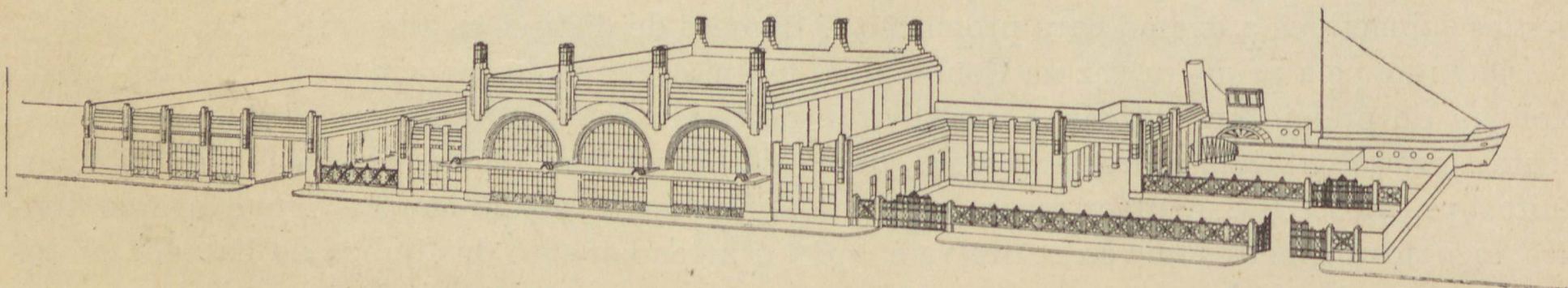
Encontra-se já em construção o edifício da nova estação, que ficará também situada junto do Terreiro do Paço, no terrapleno em frente da Alfândega, numa posição quási simétrica da atual, em relação ao eixo daquela praça.

Conforme o projecto, elaborado na Divisão de Via e

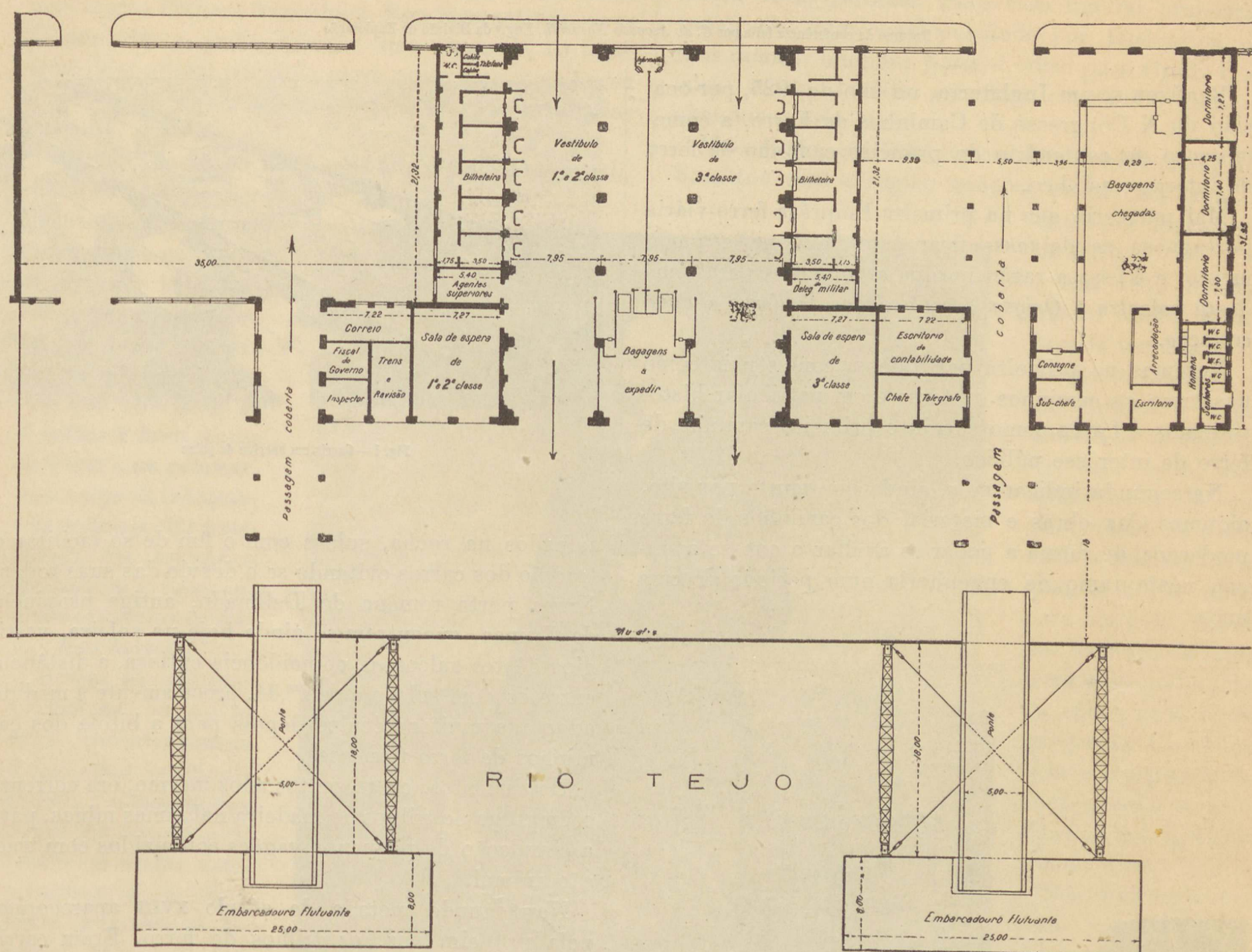
Obras, compõe-se de dois corpos principais: o mais importante destinado ao serviço de passageiros e expedição de bagagens e o outro situado do lado oriental daquele, ao serviço de bagagens chegadas.

Por um e outro são distribuídas as instalações para os diversos serviços, como se vê claramente na planta do edifício representada na página seguinte.

Ficarão separados tanto quanto possível o serviço da 1.ª e 2.ª classes, do da 3.ª, sendo para tal fim di-



Perspectiva da futura estação de Lisboa-T. do Paço



Planta da futura estação de Lisboa - T. do Paço

vidido o amplo vestíbulo de entrada, em duas partes, uma para a 1.^a e 2.^a classes, com as respectivas bilheteiras, e a outra para a 3.^a classe também com as suas bilheteiras próprias. Portas de acesso e salas de espera separadas.

Exteriormente e do lado ocidental do corpo principal ficará um amplo pátio vedado, destinado ao estacionamento de veículos, para transporte dos passageiros que saíam da estação.

O embarque dos passageiros será feito, nesta estação, por meio de embarcadouros flutuantes, constituídos por batelões cujo pavimento se mantem sempre de nível com o convés dos vapores. O acesso aos barcos efectua-se com facilidade por meio de largas pranchas lançadas entre êles e o batelão.

Os embarcadouros ficam afastados da muralha para que os vapores que têm de atracar encontrem sempre a sufficiente profundidade, sendo o trânsito feito por pontes metálicas que os ligam à muralha.

O trajecto a seguir pelos passageiros será coberto em toda a sua extensão, ficando no prolongamento das pontes de embarque, conforme está representado na gravura.

O novo edificio, de aspecto moderno em que é banida toda a decoração inútil, será construído com um único pavimento, recorrendo-se largamente na sua construção ao emprêgo do cimento armado, não só pela facilidade como pela maior rapidez de execução dos trabalhos.

Assim, os alicerces serão feitos com largas sapatas e vigas em cimento armado, sendo também do mesmo material as coberturas dos vários corpos do edificio e as marquises colocadas nas fachadas do lado do rio e de terra.

Todo o interior do edificio e em especial o vestíbulo de entrada, serão fartamente iluminados por grandes janelas e portas envidraçadas.

A Origem dos Caminhos de Ferro e a sua evolução

Resumo da conferência feita por C. de Azevedo Nazareth, Eng.º da Divisão de Exploração

Realizou-se em Inglaterra, no ano de 1925, por ocasião do X Congresso de Caminhos de Ferro, a comemoração do centenário do primeiro caminho de ferro de interesse público.

Mal pareceria que na primeira Empresa ferro-viária portuguesa se deixasse ficar este facto no esquecimento, e é essa a razão porque escolhemos para tema desta palestra a *Origem dos Caminhos de Ferro e a sua evolução*.

Veremos na primeira parte desta conferência como nasceram os caminhos de ferro e em particular historiaremos a forma como surgiu o primeiro caminho de ferro de interesse público.

Na segunda indicaremos, ainda que muito por alto, algumas das obras e material dos caminhos de ferro modernos, de forma a poder-se avaliar o que se avançou neste ramo de engenharia num período de cem anos.

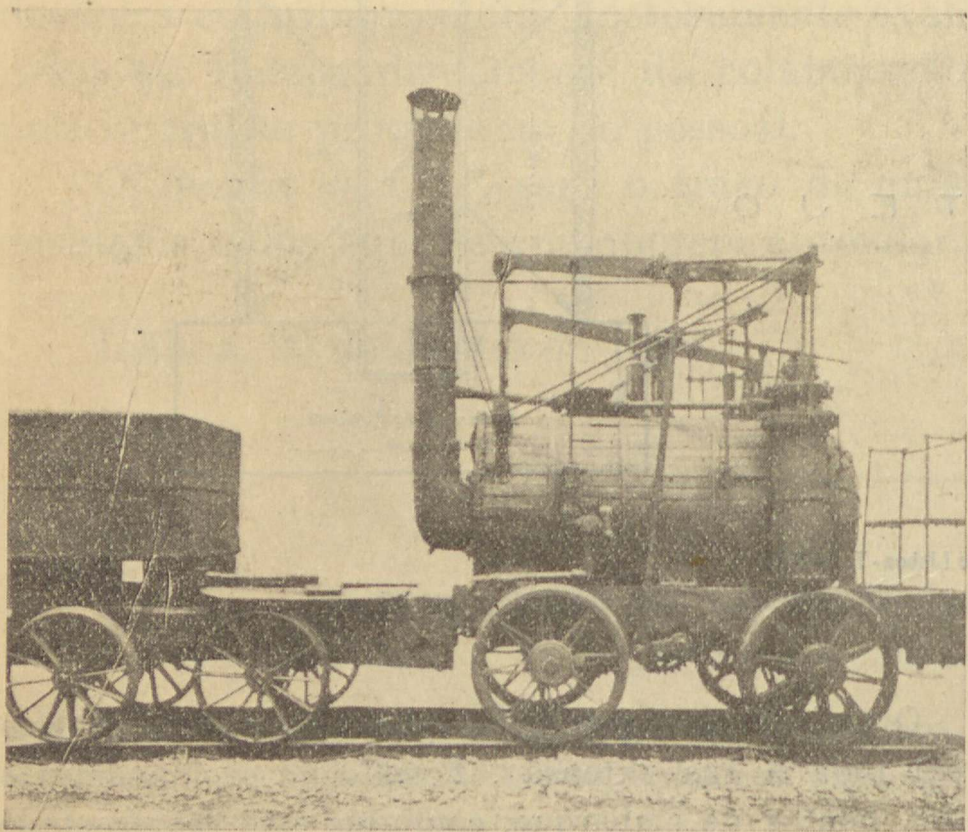


Fig. 2 — Locomotiva "Puffing Billy"

I

Desde a mais remota antiguidade, o homem procurou sempre facilitar o transporte das suas mercadorias.

Os Egípcios, cuja civilização teve o seu apogeu 2:000 ou 3:000 anos antes de Cristo, isto é, ha 4:000 ou 5:000 anos, para transportarem a grandes distâncias os enormes blocos de pedra que empregaram nos seus monumentos, construíram estradas direitas e lisas sobre as quais iam assentando pranchas, muitas vezes metálicas.

Na antiga Grécia e na Gália, região correspondente à França de hoje, algumas estradas apresentavam,

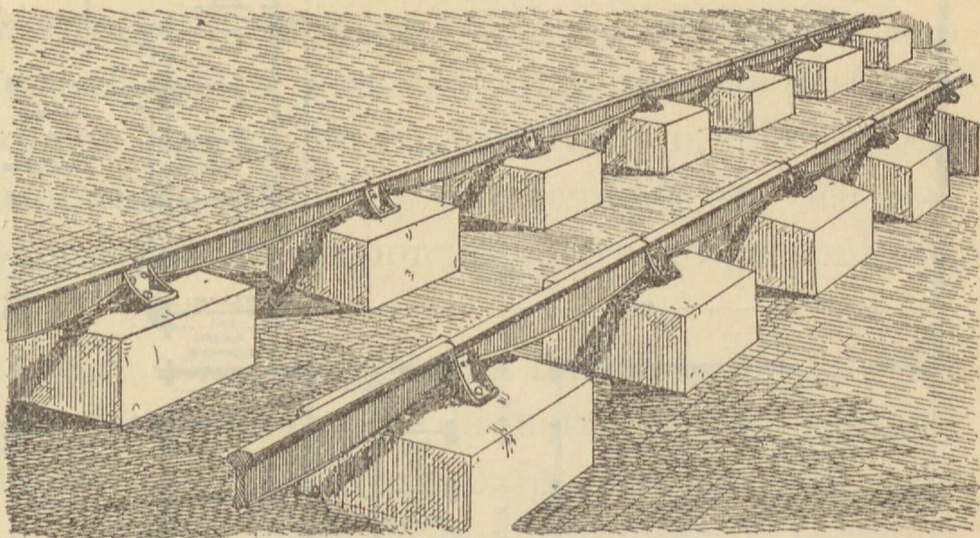


Fig. 1 — Carris em barriga de peixe

talhados na rocha, sulcos com o fim de se facilitar a tracção dos carros evitando-se o desvio das suas rodas. Numa porta romana do Delfinado, antiga provincia da França, encontram-se ainda hoje na soleira, vestígios destes sulcos, e, coincidência curiosa, a distância entre os dois sulcos é de 1^m,44, precisamente a medida adoptada muitos séculos depois para a bitola dos caminhos de ferro franceses.

Ha duzentos, ou trezentos anos mesmo, era corrente o emprêgo de trilhos de madeira nalgumas minas, para a circulação de pequenos vagões conduzidos com tracção animal.

Na segunda metade do século XVIII apareceram, pela primeira vez, os trilhos de ferro. Eram carris curtos de ferro forjado com a forma de *barriga de peixe* e assentes sobre blocos de pedra (Fig. 1).

Estava-se porém ainda longe da aplicação do vapor.

Às primeiras experiências com esta nova força, encontramos ligados os nomes de Diniz Papin, que teve a intuição da utilidade do vapor sobreaquecido, e o engenheiro escocês James Watt, que realizou estudos notáveis sobre a expansão do vapor e dispositivos mecânicos para a sua aplicação.

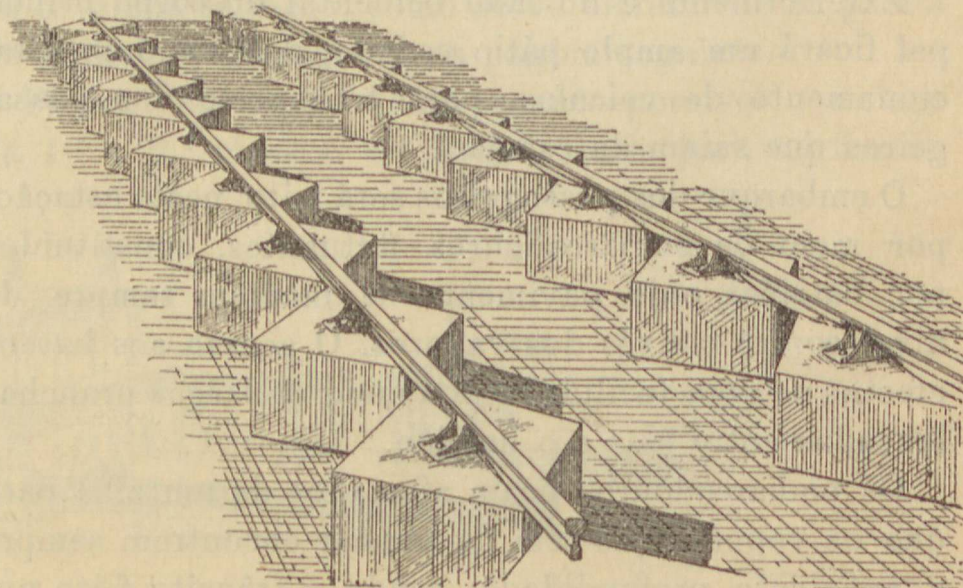


Fig. 4 — Carris de ferro laminado

Data de 1804 a primeira locomotiva, se é que assim podemos chamar ao engenho rudimentar construído pelo inglês Richard Trevithick. Esta locomotiva pesava 5 toneladas e podia rebocar uma carga de 10 toneladas. Foi porém posta de parte porque se reconheceu que só em casos especiais poderia dar resultados práticos.

Alguns anos mais tarde, nas minas de Killingworth, o inglês George Stephenson empregou, como consta nos *Anais de Minas* de 1818, *carros armados de máquinas de vapor de alta pressão que rebocavam, com uma velocidade de 4 milhas à hora* (cerca de 7 Qm.), *em patamar, uma carga de 500 quintais métricos* (50 toneladas). Os operários chamavam a estes engenhos cavalos de ferro (*Iron horses*).

Nestas locomotivas primitivas, os cilindros encontravam-se dispostos verticalmente; o comando das rodas era feito por tirantes ou bielas rudimentares e os dois eixos achavam-se ligados entre si por meio de cadeias. A caldeira era simples e sem tubos de fumo. A fornalha não se distinguia da de qualquer fogão de cozinha e não tinha tiragem forçada.

Pouco mais ou menos pela mesma época, vamos encontrar em serviço nas minas de Wylam, a locomotiva chamada «Puffing Billy» (*Fig. 2*) de construção semelhante à anterior, na qual porém o comando das rodas não é feito directamente, mas sim por um sistema de manivela e engrenagens.

O funcionamento desta locomotiva não era satisfatório.

Todos estes caminhos de ferro, em que a tracção a vapor alternava com a tracção animal, empregavam-se exclusivamente no serviço das minas.

Vejamos agora como foi fundado o primeiro caminho de ferro de interesse público:

Em 1767 pensou-se em ligar a cidade inglesa de

Stockton-on-Tees à região das minas de carvão de South West Durham. Para esse fim foi proposta a construção dum canal passando por Darlington com dois ramais: um para Yarm e outro para Croft. O seu custo muito elevado, calculado em 64:000 libras fez abandonar esta idéa.

Mais tarde, em 1810, voltou-se ao problema de ligar Stockton com a região mineira, ou por um canal, ou então por um caminho de ferro.

Em 1813 o engenheiro John Rennie propoz um canal com o traçado escolhido 46 anos antes e a que acabámos de nos referir, cujo custo, pelas dificuldades da ocasião, tinha sido elevado a 205:000 libras, quantia muito valiosa para um país, embora dos recursos da Inglaterra, mas que se achava então envolvido na guerra tão demorada e dispendiosa sustentada com a França no período napoleónico.

Nos anos seguintes, pouco ou nada se fez até que, em 1817, nos aparece o vulto enérgico de Edward Pease negociante de Darlington que, com outras entidades de destaque dessa cidade, de Stockton e de Yarm e o engenheiro George Overton elaboraram o projecto dum cami-

nho de ferro com tracção animal.

Numa reunião, em Darlington, em 13 de Novembro de 1818, foi aprovado este projecto e resolvido obter-se para o executar um capital de 124:000 libras, em acções de 100 libras cada uma e que veio a ser submetido ao Parlamento inglês em Maio de 1819, que não o aprovou, mas animados pela circunstância dele ter sido regeitado por uma pequena maioria, Edward Pease e os seus colaboradores fizeram uma nova tentativa e obtiveram em 1821 que o projecto fôsse aprovado pelo Parlamento.

Continuando à frente da empresa, Edward Pease, liga-se com George Stephenson, construtor de locomotivas.



Fig. 3 — George Stephenson — Engenheiro-construtor da 1.^a locomotiva de serviço publico

tivas (*Fig. 3*), que, em Janeiro de 1822, foi nomeado engenheiro do Caminho de Ferro de Stockton a Darlington.

No dia 17 de Maio do mesmo ano começaram os trabalhos da construção.

Tem-se afirmado algumas vezes que a linha era construída com carris do tipo em *barriga de peixe*, mas parece estar provado que a construção foi feita com carris de ferro laminado de 4^m,57 assentes em dados de castanho (*Fig. 4*).

A entrada de Stephenson para a empresa fez com que a tracção animal primitivamente proposta fôsse substituída pela tracção a vapor, o que foi aprovado por uma nova lei do Parlamento, em Maio de 1823, lei que, ao mesmo tempo, autorizava o transporte de passageiros.

Fôram assim desde logo encomendadas duas locomotivas, que alternariam com os cavalos, na tracção dos trens.

O número das locomotivas foi pouco depois elevado a quatro.

Stephenson tinha como auxiliares três outros engenheiros, um dos quais era seu filho Robert que mais tarde veio a ser também um construtor de locomotivas bastante célebre.

Decorridos pouco mais de três anos de trabalhos, no dia 27 de Setembro de 1825, circulava entre Brunselton e Stockton o comboio inaugural, com uma carga de cerca de 90 toneladas de passageiros e mercadorias.

A composição deste comboio era a seguinte, conforme consta em documentos da época:

6 vagões com carvão e mercadorias;

1 vagão da Companhia com os proprietários da empresa;

6 vagões com assentos para o público;

14 vagões para trabalhadores;

6 vagões de carvão que ficariam em Darlington Branch,

ou seja um total de 33 veículos, além da locomotiva e tender.

O comboio inaugural era rebocado pela locomotiva n.º 1 (*Fig. 5*), conduzida por George Stephenson e seu irmão James. A locomotiva de que falamos apresenta ainda as características das que eram destinadas ao serviço de minas e que anteriormente descrevemos.

Em todo o trajecto e especialmente em Yarm e Stockton, o pessoal foi alvo de grandes manifestações de contentamento.

À chegada a Stockton realizou-se um jantar de gala, onde os discursos foram tão inflamados e a animação atingiu um grau tão elevado, que, ao terminar a refeição, as acções da Companhia, que, como já dissémos, eram de 100 libras, alcançaram um prémio de 40 libras, não aparecendo vendedores mesmo a este preço.

Estava assim inaugurado o primeiro caminho de ferro de interesse público do mundo.

Estas locomotivas rudimentares não deram porém

o resultado que então se esperava. A fraca produção das suas caldeiras limitava a sua potência e a ventilação natural das fornalhas não era suficiente para produzir uma combustão activa.

Foi ao francês Marc Séguin que devemos a invenção da caldeira com tubos de fumo. Conseguia assim este inventor aumentar consideravelmente a superfície de aquecimento, melhorando a produção da caldeira.

Para activar a combustão na fornalha, Séguin empregava um ventilador accionado por um dos eixos do tender, mas este dispositivo não deu bons resultados.

Foi George Stephenson que conseguiu o emprêgo da tiragem forçada pela injeção de vapor na chaminé para activar a combustão.

Em 8 de Outubro de 1829, realizou-se, na planície de Rainhill (Inglaterra), um concurso, que ficou histórico, numa distância de 45 Qm. da linha de Liverpool a Manchester. Nesse certâmen foram George e Robert Stephenson que obtiveram um novo triunfo com a 19.^a locomotiva construída nas suas oficinas de Newcastle.

Pode dizer-se que foi este o maior passo dado na história da locomotiva, pois foi esta locomotiva dos Stephenson a primeira que apresentou as características que constituem o tipo de todas as locomotivas posteriores: possuía já caldeira com tubos de fumo, cilindros horizontais e comando por bielas e escape do vapor na chaminé.

Os seus construtores deram-lhe o nome de *The Rocket* (O Foguete) (*Fig. 6*). Pelo quadro junto podemos fazer a comparação das principais características desta máquina e as duma locomotiva da série 600 da C. P.

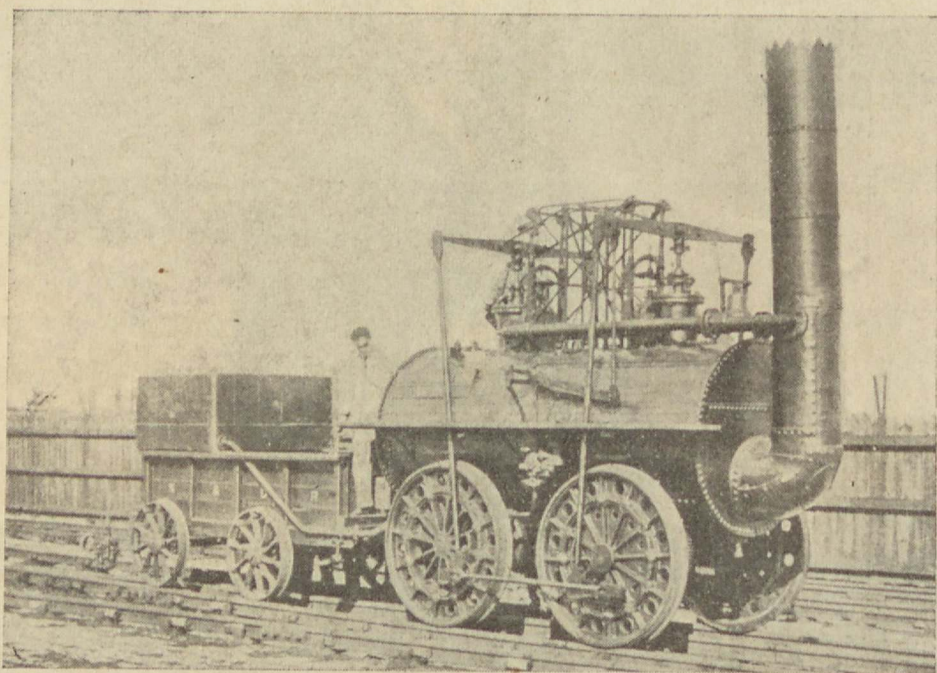


Fig 5 — Locomotiva n.º 1 que rebocou o primeiro comboio de serviço público

Características	The Rocket	Série 600 C. P.
Data	1829	1925
Tipo	0-1-1	2-3-1
Timbre	2kg,5	16 kg
Superfície da grelha	0m ² ,56	3m ² ,79
Diâmetro das rodas	1m,42	1m,90
Superfície de aquecimento	12m ² ,80	183m ² ,10
Pêso adêrente	3.000 kg	49.800 kg
Pêso total (sem o tênder)	4.300 kg	85.500 kg

No concurso de Rainhill, a que nos referimos, havia mais três concorrentes, um dos quais era o construtor Timothy Hackmorth com a sua *Sans pareil* (Sem igual) (Fig. 7). Esta locomotiva mostrou-se porém inferior à locomotiva *O Foguete*, visto que tinha o dôbro do consumo.

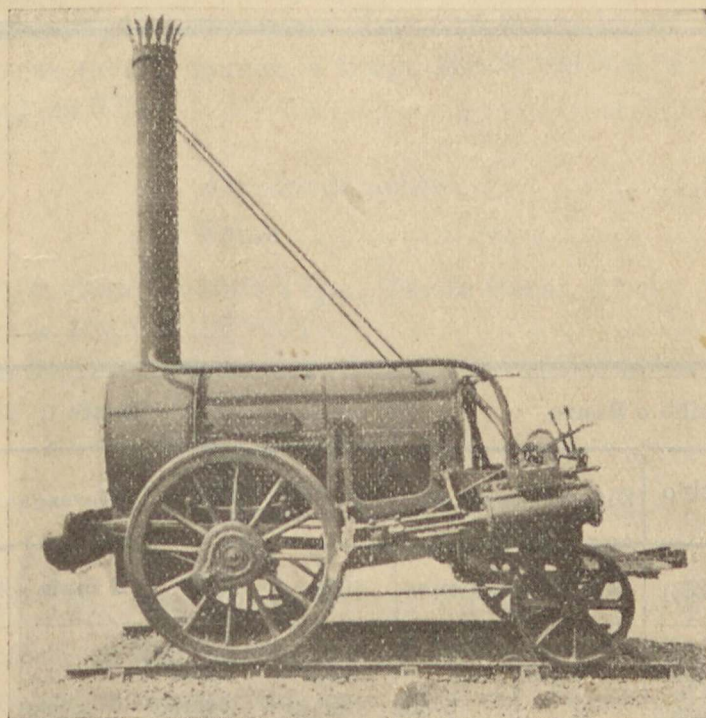


Fig. 6 — Locomotiva «O Foguete»

A locomotiva *O Foguete* rebocando uma carruagem atingiu, no concurso a que nos referimos, uma velocidade máxima de 50 Qm. à hora, mas mais tarde chegou a ultrassar esta velocidade.

A Inglaterra festejou em Julho de 1925 o centenário do seu primeiro caminho de ferro, realizando em Londres nessa mesma ocasião o X Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, sob a presidência de S. A. R. o Duque de York e a que concorreram delegados de quasi todas as emprêsas ferro-viárias mundiais.

Vamos transcrever algumas palavras de S. A. R., o duque de York no discurso de abertura do Congresso:

«Estamos num momento histórico.

Há cem anos que o primeiro caminho de ferro do mundo

— o caminho de ferro de Stockton a Darlington — se inaugurou neste país.

«A Inglaterra pertence a honra de ter mostrado o caminho do progresso, que foi, de resto, logo seguido pelos outros países. O desenvolvimento dos caminhos de ferro da Europa e a fundação das Empresas ferroviárias do Continente americano conta-se entre as maravilhas da história».

A S. A. R. respondeu M. Toulon, Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Belga e Presidente da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro.

Eis algumas passagens do seu discurso:

A invenção genial de George Stephenson, é de todas as invenções que viram a luz no mundo, a que teve maior influência sobre a vida dos povos e sobre o desenvolvimento da civilização.

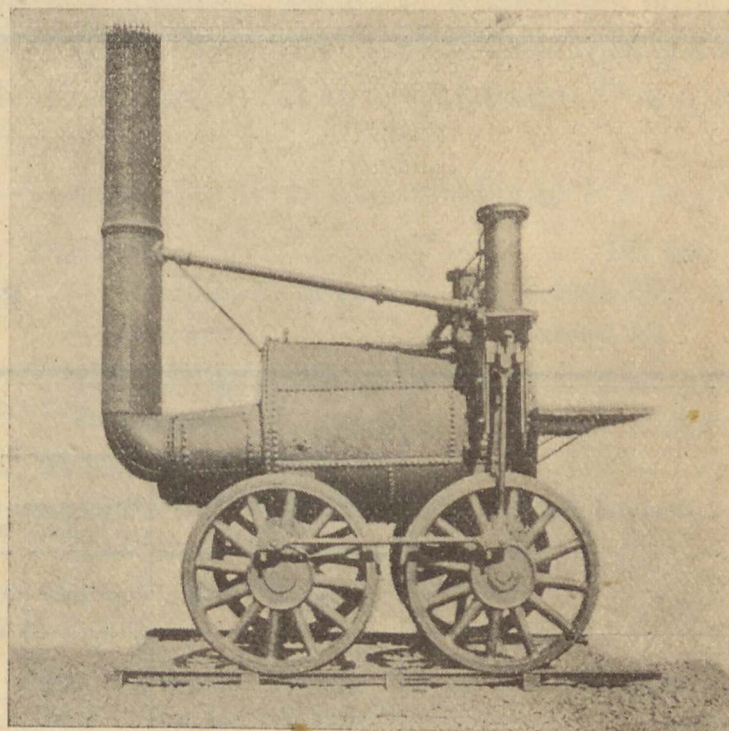


Fig. 7 — Locomotiva «Sem igual»

A abertura ao serviço, em 1825 da linha de Stockton a Darlington marcou o ponto de partida para uma evolução profunda nos meios de transporte e de produção, assim como nas relações entre os povos.

Cedo seguida de aplicações na Europa continental e nos outros países do mundo, a nova invenção suscitou o entusiasmo.

Com uma rapidez prodigiosa, toda a superfície do globo foi atravessada de linhas férreas que atingem hoje o número considerável de mais de 1.200.000 quilómetros ao lado do enorme progresso sob o ponto de vista da potência dos meios de tracção, da aceleração e da segurança dos transportes.

Glória a George Stephenson e ao país de que ele foi um dos cidadãos mais ilustres!»

(Continua)

Estatísticas referentes a Abril de 1929

Utilização do material para transportes de serviço comercial

Meses	Rêde antiga						Minho e Douro						Sul e Suesta					
	Dias-vagões e furgões	Quiló.tros-vagões e furgões		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de quilómetros por dia		Dias-vagões e furgões	Quiló.tros-vagões e furgões		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de quilómetros por dia		Dias-vagões e furgões	Quiló.tros-vagões e furgões		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de quilómetros por dia	
		Carregados	Vazios		Em total	Em vazio		Carregados	Vazios		Em total	Em vazio		Carregados	Vazios		Em total	Em vazio
Janeiro...	98.371	5.621.532	639.536	11,4	57,1	6,5	39.970	1.152.528	130.469	11,3	28,8	3,3	47.621	1.806.252	338.004	18,7	37,9	7,1
Fevereiro.	97.574	5.678.258	604.608	10,6	58,2	6,2	39.021	1.131.193	114.672	10,1	29,0	2,9	50.439	1.972.866	318.454	16,1	39,1	6,3
Março.....	83.079	5.345.994	546.110	10,2	64,3	6,6	34.885	1.092.735	107.388	9,8	31,3	3,1	49.601	1.736.658	327.527	18,9	35,0	6,6
Abril	85.402	5.492.983	670.743	12,2	64,3	7,9	40.361	1.165.736	134.987	11,6	28,9	3,3	63.828	2.097.621	448.109	21,4	32,9	7,0

N. B.— Neste quadro são incluídos os vagões e furgões da Companhia e doutras Companhias, deduzidos os dias em reparação, immobilização, serviço de via e de permanência nas outras Companhias.

Percurso quilométrico

Designações	Antiga rede				Minho e Douro				Sul e Sueste				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1929		Percurso efectivo em		Diferenças em 1929		Percurso efectivo em		Diferenças em 1929		
	1928	1929	A mais	A menos	1928	1929	A mais	A menos	1928	1929	A mais	A menos	
Passageiros.....	426.626	428.646	2.020	—	115.707	124.853	9.146	—	135.535	131.267	—	4.268	
Mercadorias.....	102.898	213.590	10.692	—	48.811	46.663	—	2.148	85.357	124.936	39.579	—	
Manobras.....	82.988	85.306	2.318	—	29.872	32.894	3.022	—	35.533	43.741	8.208	—	
Totais.....	712.512	727.542	15.030	—	194.390	204.410	12.68	2.148	256.425	299.944	47.787	4.268	
Total das diferenças em 1929.	A mais:		15.030		A mais:		10.020		A mais:		43.519		
Desde Janeiro.	Passageiros...	1.677.018	1.601.705	—	75.313	471.257	467.209	—	4.048	498.897	476.953	—	21.944
	Mercadorias...	818.160	812.345	—	5.815	205.529	176.437	—	29.092	351.826	415.933	64.107	—
	Manobras.....	328.997	317.194	—	11.803	125.207	92.703	—	32.504	138.974	118.392	—	20.582
	Totais.....	2.824.175	2.731.244	—	92.931	—	—	—	65.644	989.697	1.011.278	64.107	42.526
Total das diferenças em 1929.	A menos:		92.931		A menos:		65.644		A mais:		21.581		

N. B.— As diferenças a menos nos totais são motivadas por 5 dias a menos em Janeiro em virtude de ter passado a contar-se o percurso até ao dia 20 em vez de 25 como anteriormente.

Quem cumpre os seus deveres obtém o respeito dos seus direitos

Consultas

I—Fiscalização e Tráfego

Tarifas

P. n.º 70.—Tendo dúvidas sobre o modo de taxar um vagão de trigo em grão com o peso de 10.000 Qg., carga e descarga, donos e donos, de Lagoaça a Gáia, peço o favor de detalhar o processo de taxa.

R.—Remessa de um vagão de trigo em grão, peso 10.000 Qg., carga e descarga pelos donos, de Lagoaça a Gáia, em P. V.

<i>Companhia Nacional: 50 Qm., Tarifa Geral, 4.ª cl.:</i>	
Transporte $\$22,6 \times 100 \times 11 =$	248\$60
Manutenção (evoluções e manobras) $\$02 \times 100 \times 11 =$	22\$00
Registo	\$55
Soma	271\$15

<i>Minho e Douro: 172 Qm., Tarifa Especial n.º 1, tab. 32:</i>	
Transporte $\$57,1 \times 100 \times 6 =$	342\$60
Manutenção (evolu. manob. e trasb. $\$05 \times 100 \times 6 =$	33\$00
Adicional de 5 % =	18\$78
	394\$38
Arredondamento	\$02
Soma	394\$40

<i>C. P. (antiga rede): 6 Qm., Tarifa Geral, 4.ª cl.:</i>	
Transporte $\$02,8 \times 100 \times 11 =$	30\$80
Manutenção (evoluções e manobras) $\$02 \times 100 \times 11 =$	22\$00
Aviso de chegada	\$55
Soma	53\$35
Total a cobrar	718\$90

P. n.º 71.—A Tarifa Geral no art. 21.º diz que se consideram como bagagens os *instrumentos portáteis ou ferramentas manuais da sua arte ou do seu ofício* e a Comunicação Circular n.º 1189/912 do Serviço do Tráfego, determina quais as ferramentas que como tal são consideradas, não esclarecendo se uma máquina de costura ou um banco de carpinteiro devem ser considerados bagagens. Podem estas ferramentas ser consideradas bagagens e como tal serem despachadas?

R.—Um banco de carpinteiro não é um instrumento portátil, nem uma ferramenta manual, logo não pode ser considerado bagagem. A máquina de costura conforme seja ou não portátil, assim poderá ser considerada bagagem ou não. A Comunicação Circular n.º 1189/912 não determina quais as ferramentas que podem ser consideradas como bagagem, mas apenas apresenta alguns exemplos de objectos que, por serem portáteis, podem considerar-se como bagagem.

P. n.º 72.—Apresentando-se em Lisboa-C. A., a despacho em P. V., um volume com o peso de 3.100 Qg., os 15 % que se têm de aplicar às massas indivisíveis de 3.000 a 5.000 Qg. também incidem sobre o transporte da via fluvial?

R.—As massas indivisíveis, quando transportadas ao abrigo da Tarifa Fluvial não estão sujeitas às majorações indicadas no art. 65.º da Tarifa Geral visto que aquela tarifa tem taxas estipuladas para volumes de mais de 3.000 Qg. (Vide capítulo XII).

P. n.º 73.—Quando um cordeiro é despachado vivo (peado), como se deve taxar, a peso ou por cabeça?

R.—A taxa deve ser feita pela base 6.ª visto que *cordeiros* estão expressamente designados no art. 29.º da Tarifa Geral, e porque, à falta de acondicionamento mais apropriado, é apresentado a despacho e a transporte devidamente peado, isto é, em condições de poder ser posto na balança para ser pesado.

P. n.º 74.—143 sacos de farinha de trigo, 1.870 Qg., de Leões a Alcácer, em P. V. e 10 sacos com sêneas com 455 Qg. Carga pelo dono e descarga pelo Caminho de Ferro num vagão requisitado. Como se detalha a taxa?

R.—A taxa devidamente detalhada é a seguinte:

Distância.....		171 Qm.
Tarifa 1	{ Farinha de trigo.....	Tabela 33
	{ Sêneas	Tabela 15
Transporte .	{ Far.ª de tr.º $\$74,50 \times 100 \times 6 =$	447\$00
	{ Sêneas $\$03,70 \times 50 \times 11 =$	20\$35 467\$35
Imposto de selo sobre 20\$35		1\$03
Manutenção. {	Farinha de trigo $\$07 \times 100 \times 6 =$	42\$00
	Sêneas..... $\$01 \times 50 \times 11 =$	5\$50
Registo, aviso de chegada e assistência.....		1\$25
Adicional de 5 %		25\$86
	Soma	542\$99
	Arredondamento	\$01
	Total.....	543\$00

P. n.º 75.—A uma remessa de vagão completo corresponde aplicar o multiplicador 6 na taxa de transporte. Se o vagão sofrer retenção, ou se a remessa não fôr levantada dentro do prazo estipulado, isto é, se lhe fôr cobrada a armazenagem, qual é o multiplicador aplicável à retenção e armazenagem?

R.—As taxas de armazenagem e estacionamento ficam sujeitas, nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, ao multiplicador que corresponda aplicar à taxa da mercadoria.

P. n.º 76.—Desejo saber se um portador de um passe de folga, ao abrigo da alínea d) do art. 48.º do Regulamento Geral do Pessoal, passado entre Lisboa e Leiria, tem direito a regressar por via Alfarelos, considerando esta como via excepcional.

R.—Este caso está regulado pela Carta Impressa n.º 540 de 1 de Agosto de 1927, do Serviço de Fiscalização e Estatística.

P. n.º 77.— Como é que se detalha a taxa de um vagão com 14.050 Qg. de cal comum a granel, carga e descarga pelos donos, de Almansil a Casével, com utilização de prancha durante duas horas?

R. Detalha-se da seguinte forma:

Distância	131 Qm.
Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 10	
$4\$22 - \frac{4\$22 \times 10}{100} = 3\$79,8$	
Transporte	$37,98 \times 141 \times 11 \dots$ 589\$07
Evoluções e manobras	$4 \times 141 \times 11 \dots$ 62\$04
Imposto de sêlo	29\$75
Registo, aviso e assistência	1\$25
Adicional de 5 %	34\$11
	716\$22
Arredondamento	\$03
Soma	716\$25
Taxa por utilização de prancha durante duas horas:	
$\$20 \times 2 \times 11 \dots$	4\$40
Adicional de 5 %	\$22
	4\$62
Arredondamento	\$03
Soma	4\$65
Total a cobrar	720\$90

A taxa por utilização de prancha deve ser processada independentemente da taxa de transporte.

Contratos

P. n.º 78.— Quando um vagão fôr despachado em qualquer estação para Sabugo e seja consignado a qualquer concessionário dos desvios de Sabugo, como sejam Pedreiras Mármore & Baptista, e que com a antecedência de 4 horas seja feito o pedido para que o referido vagão tenha seguimento para o Ramal, em face do § único do art. 8.º do Contrato n.º 902 e § único do art. 9.º do Contrato n.º 903, desejo saber qual a importância a cobrar. Como os contratos acima indicados dizem que os ditos vagões não pagam estacionamento ou demora nos ramais particulares pergunto também se os vagões particulares pagam depósito quando estejam em ramais particulares.

R.— Desde que o vagão destinado a Sabugo venha à consignação dos concessionários dos desvios, e o seu seguimento para o ramal seja pedido pelos mesmos concessionários, 4 horas pelo menos antes da chegada do vagão, nos termos do § único da alínea *M*) dos artigos 8.º e 9.º dos Contratos n.ºs 902 e 903 respectivamente, neste caso não se cobra a taxa de reexpedição para o ramal, mencionada na mesma alínea, mas deve-se cobrar a taxa de que trata a alínea *L*) dos mesmos artigos, devendo ainda ter-se em consideração o que estabelece a alínea *P*) sobre a forma de taxar as remessas de e para os ramais. Quanto a direitos de estacionamento relativos a vagões particulares, está dito claramente no § único da alínea *O*) que nada ha a cobrar por direitos de estacionamento de vagões particulares dentro dos ramais.

Livro E 11

P. n.º 79.— Um meio bilhete de Tarifa Geral fornecido a uma criança até 7 anos dá direito a 15 quilos de bagagem; $\frac{1}{4}$ de bilhete dá direito a 30 quilos de bagagem. Apresentando-se-me um passageiro com $\frac{1}{4}$ e $\frac{1}{8}$ de bilhete peço dizer-me qual é o pêsso a que tem direito para despacho de bagagem visto que para o $\frac{1}{8}$ não há nada previsto.

R.— A pergunta do consulente está prevista no artigo 125 do Livro E 11.

P. n.º 80.— No Barreiro embarcaram no combóio 801 em 3.ª classe dois passageiros com destino a Grandola, mas deixaram-se adormecer e vieram até Canal Caveira, seguindo depois no combóio 800 para Grandola. Desejo saber se êstes bilhetes podem ser validados em conformidade com o artigo 64.º do Livro E 11 pois que os passageiros estiveram sempre na estação até à chegada do combóio em que seguiram.

R.— Podem.

II—Movimento

Livro 2

P. n.º 81.— Manda o artigo 23.º do livro 2 que nas estações onde se efectuem cruzamentos, deverão os 2 combóios ser recebidos com o disco fechado. O combóio 2409 circula à tabela e chega a P. Novo às 10.16, onde cruza com o combóio 1104 que chega às 10.35.

Haverá absoluta necessidade de que o combóio 2409 seja recebido com o disco fechado, se à hora da sua chegada a P. Novo há apenas 1^m que o combóio 1104 partiu de Setubal?

R.— O regulamento é taxativo a êste respeito e não admite excepções.

P. n.º 82.— O artigo 23 do livro 2, diz que: «o chefe da estação onde cruzam dois combóios não deve dar o sinal de partida sem que primeiro dê conhecimento ao condutor e maquinista de que o outro combóio chegou completo, nem tampouco êstes se poderão pôr em marcha sem tal informação».

Sendo cruzamentos de combóios ligados, também é necessária tal informação?

R.— Se o artigo 23 do Livro 2 não exceptua os combóios ligados, é claro que não pode ser dispensada, para êsses combóios, a informação a que o consulente se refere.

Livro 3

P. n.º 83.— Para evitar o aviso a fazer em fôlha de trânsito a que se refere a chamada (2) da página n.º 42 do regulamento de sinais, Livro 3, não conviria que o vidro vermelho do farol do costado fôsse substituído por vidro azul?

R.— As perguntas que os consulentes dirigirem à Secção de Instrução, devem ser apenas sobre interpretação dos regulamentos e não sobre alterações que conviria fazer a êsses regulamentos.

Livro E 5

P. n.º 84. — Que redacção deverei empregar para telegrafar ou telefonar pela direcção oposta ao centro imediato (cabeça de secção) no sentido ascendente, por motivo de interrupção entre dois postos telegráficos ou telefónicos, na intenção de ser transmitida a hora oficial à estação com quem estou incomunicável? A alínea *D* do artigo 14 do Livro E 5, diz: «Transmitida a hora até tal estação com quem estou incomunicável». Ora se, telefónica ou telegraficamente, me encontro incomunicável com a estação a quem pretendo informar o acerto do relógio, como posso usar de tal redacção? Não será um erro de tipografia?

R. — A redacção que deve usar é a seguinte:

Transmitida a hora até tal estação, estando incomunicável com as que se seguem.

De facto trata-se de uma imprecisão de redacção, donde não resulta, porém, inconveniente algum, porque se percebe perfeitamente o sentido do que se quiere dizer.

III — Agricultura

P. n.º 85. — Tenho uma videira com um grande ataque de uns bichos, como pulgas de côr escura que comem os primeiros rebentos da vinha. O que devo fazer para os matar?

R.: Trata-se do pulgão das vinhas. Deve tratar com azol (arseniato de cálcio) dissolvendo cem gramas em 10 litros de água e pulverizando com a solução a ramada. Repete-se o tratamento duas vezes com intervalo de 4 dias.

P. n.º 86. — Tenho uma roseira que em poucos dias se encheu de uma poeira negra que fez enrolar as folhas e parece estar a secar. Como devo debelar esta doença?

R.: Pulverise com enxofre moído umas 4 vezes, de 5 em 5 dias.

P. n.º 87. — Uns limoeiros que tenho, estão muito amarelos e parece que sentem falta de água, apesar de serem regados todos os dias e estarem muito estrumados. O que devo fazer para evitar este mal?

R.: Experimente regá-los com uma solução de 2 Qg. de sulfato de ferro em 10 litros de água depois de ter regado bem com água simples.

Nota. — Qualquer agente que necessite esclarecimentos sobre assuntos agrícolas ou de jardinagem deve dirigir a sua consulta à Secção de Instrução dos Serviços Técnicos da Exploração. A resposta será publicada nesta secção do *Boletim*.

Quantidade de vagões carregados e descarregados no mês de Abril de 1929

Serviço comercial

	Antiga rede		Min.º e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descar.ºs	Carregados	Descar.ºs	Carregados	Descar.ºs
Semana de 1 a 7	3.808	3.715	2.130	1.828	2.238	1.974
» 8 » 14	4.066	4.077	2.247	2.046	2.371	2.212
» 15 » 22	4.614	4.778	2.530	2.544	2.667	2.296
» 23 » 30	4.677	4.221	2.490	2.227	2.564	2.427
Total	17.165	16.791	9.397	8.645	9.940	8.909
Total no mês anterior..	18.314	19.200	10.437	8.870	10.035	8.241
Diferença	-1.149	-2.409	-1.040	- 225	- 95	+ 668

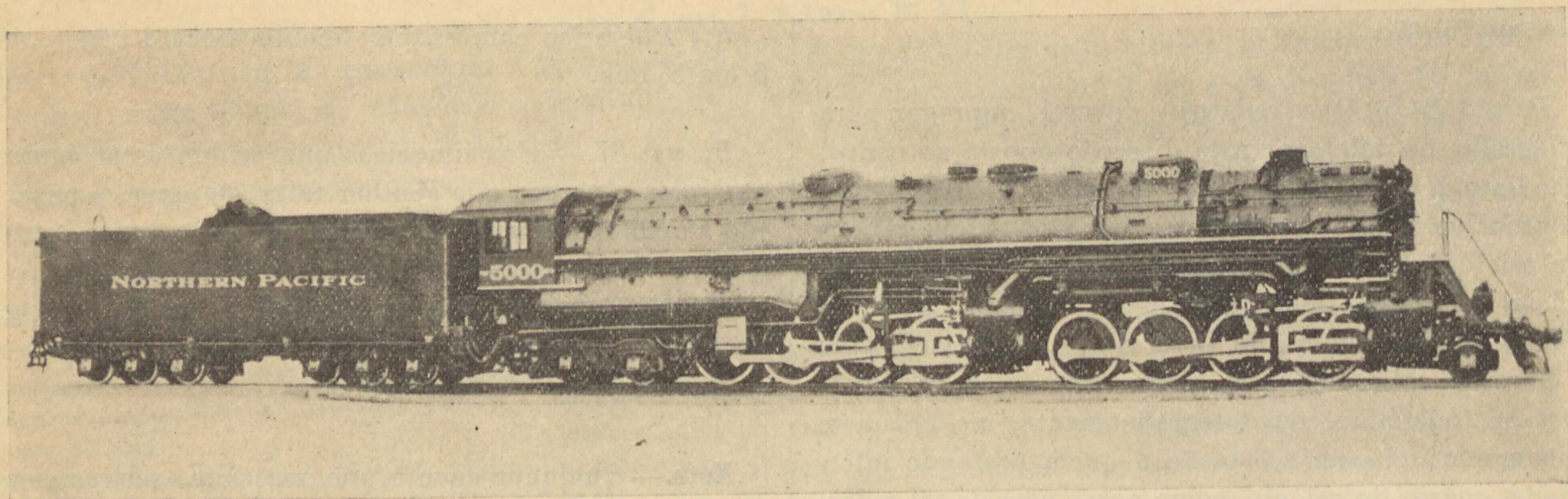
Ecos ferroviários

A maior locomotiva do mundo

A American Locomotive Co. acaba de construir para a Companhia Americana Northern Pacific Railroad a locomotiva mais poderosa atualmente em serviço em todos os caminhos de ferro do mundo.

Trata-se duma locomotiva «Mallet» para serviço de mercadorias, possuindo à frente um *bissel*, depois dois grupos de quatro eixos conjugados e um *bógie* de dois eixos atrás. O tender tem dois *bógies* de três eixos cada.

O peso total da locomotiva em carga é de 455 tone-



Locomotiva Mallet para serviço de mercadorias. Até hoje a maior do mundo

ladas ⁽¹⁾ e pode rebocar combóios de 3:600 toneladas em rampas de 11 milímetros por metro. ⁽²⁾

Tem quatro cilindros de simples expansão com o diâmetro de 0^m,66.

O comprimento total da locomotiva com o tênder é de 38^m,10. ⁽¹⁾

É grande o raio de acção desta locomotiva, visto que o tênder pode levar 24,5 toneladas de carvão e 80^m³ de água. ⁽¹⁾

Cada uma destas locomotivas destina-se a substituir duas locomotivas «Mikado», o que, segundo os cálculos da Companhia proprietária permitirá reduzir a 50 % o número de combóios-quilómetro na linha onde vão prestar serviço.

Instalação de periscópios para os guarda-freios

A Companhia inglesa «Southern-Railway» está, a título de experiência, procedendo à instalação num certo número de vagões freios, de um sistema de periscópio permitindo aos agentes que guarnecem os freios vêr os sinais que são feitos aos combóios durante a sua marcha.

O sistema, que é em princípio semelhante ao do aparelho empregado nos submarinos para permitir vêr indirectamente o que se passa à superfície das águas, consiste em dois espelhos colocados convenientemente, um na guarita onde vai o guarda-freio, e o outro a alguns centímetros acima do tejadilho do vagão, formando entre si um ângulo de 45° — meia esquadria.

Procura-se por esta forma aumentar a segurança na circulação tendo em consideração a crescente velocidade dos combóios.

(1) Características das maiores locomotivas da C. P. (Série 600): comprimento 20^m,890; peso total em carga 138^T,840; capacidade do tênder 6^T de carvão e 23^m³ de água.

(2) Rampas de 11 ^m/_m por metro na C. P.: Granja a Gaia, ou Paialvo a Chão de Maças. Carga da locomotiva mais potente da C. P. (Série 500) nestas rampas: 500 toneladas.

O concurso de jardins das estações da linha de Cintra

Realizou-se no dia 26 de Maio a inspecção para classificar os jardins da linha de Cintra.

A Companhia ofereceu o principal prémio pecuniário e outras entidades têm coadjuvado a iniciativa, de modo que já este ano os prémios se elevaram a 2.200\$00 em dinheiro, uma rica taça em prata, oferta da joalharia W. Sarmiento e uma medalha oferecida pela Companhia Italiana de Turismo.

Foram concedidos os prémios seguintes:

1.º — Mercês	Taça e	800 escudos
2.º — Cacem	700	»
3.º — Queluz	300	»
4.º — Amadora	200	»
5.º — Cintra ..	Medalha e	100 »

Foram concedidos menção honrosa a Barcarena, votos de louvor aos guardas das passagens de nível junto às estações de Amadora e Mercês e um prémio de 100 escudos ao jardim próximo do posto de agulhas Bouré da estação de Queluz, lado de Lisboa.

É de esperar que o exemplo desta iniciativa seja seguido, organizando concursos idênticos noutras linhas e que os empregados que devem zelar pelo bom aspecto dos jardins das estações, lhes dediquem a sua atenção.

Não se julgue que para conseguir um bonito jardim são precisos grandes conhecimentos ou trabalhos de jardinagem complicados. Três ou quatro arbustos ornamentais e uma bordadura de chorão podem constituir um canteiro bonito sem grande trabalho de conservação e quási sem rega. As roseiras são também plantas muito rústicas em Portugal especialmente, entre outras, as chamadas rosinhas de cacho. Os gerânios (sardineiras) de que há variedades lindíssimas prestam-se também muito bem para bordaduras e para macissos.

Conselhos e informações

Higiene e profilaxia

Pelo Dr. Carlos Lopes, Médico Chefe do Serviço de Saúde e Higiene

O restrito espaço concedido a esta Secção não permite o debate dos grandes problemas sanitários. Nem esse debate seria apropriado à índole deste *Boletim* cujo particular objectivo é a divulgação de noções gerais, acessíveis à maior parte do pessoal da Companhia.

Por tal motivo apenas aqui serão expostos, resumidamente, determinados conhecimentos práticos, de preferência sobre higiene e profilaxia.

Muito limitada é, no nosso país, a difusão de tais conhecimentos. Pela sua longa expansão bem podia a imprensa noticiosa constituir-se em porta-voz duma tão indispensável propaganda. A indiferença de quasi toda a gente, pelas mais vulgares medidas de higiene individual e colectiva, só pode ser abalada, por uma tenaz campanha, em que a imprensa diária virá a caber o mais importante papel.

É certo que uma evidente melhoria se está notando na salubridade de muitos dos nossos aglomerados.

Cidades e vilas de todo o país rasgam largas artérias nos bairros mais condensados, aumentam o abastecimento de água, cuidam das canalizações de esgotos.

Mas a higiene individual não segue de par e passo essa transformação. Confinam-se nos velhos moldes. Para muitos a limpeza individual ainda é tida como luxo dispensável; a atmosfera confinada dos cafés e dos teatros como a mais benéfica; a luz do sol como inútil e o abuso dos alimentos e de bebidas alcoólicas como de efeitos tonificantes.

Torna-se mister, por isso, combater esses erros.

A profilaxia das doenças contagiosas terá de merecer-nos também particular atenção e até a profilaxia dos desastres de trabalho será em devida oportunidade esboçada.

A par disto será feita referência a determinados exercícios físicos, pretensamente higiênicos, para os quais muitos indivíduos não têm a indispensável resistência e aos quais não devem dedicar-se sem prévia inspecção médica.

Estão neste caso os chamados jogos desportivos, entre os quais o *foot-ball* conta o maior número de adeptos.

Devido à violência dos esforços que exige, à disciplina da nossa gente e às próprias condições climáticas tem ele constituído, para muitos, a origem de irreparáveis doenças, sobretudo de tuberculose pulmonar e de afecções do coração.

Em tôrno destes e de congêneres assuntos oscilará a singela propaganda que nesta secção vai ser iniciada a partir do próximo número.

Agricultura e jardinagem

Por A. C. Monteiro, Eng.º Agrônomo Chefe dos Serviços Florestais e Agrícolas

Ao iniciar esta secção que tem por fim lembrar os serviços agrícolas que há a fazer em cada mês, temos que frisar que este *Boletim* vai ser lido por pessoas que se encontram no Algarve, no centro do país e no Norte, nas situações mais diversas de clima, uns em regiões ao pé do mar, outros no interior, uns no alto de serras, outros na planície.

Não é fácil portanto, indicar com todo o rigor a melhor época de muitos trabalhos, devendo os nossos leitores adaptar o que aqui indicamos segundo as circunstâncias em que se encontram.

Em agricultura a boa oportunidade de realizar uma sementeira, uma plantação, uma cava ou qualquer outro serviço, é muitas vezes condição sim ou não, para dar resultado uma cultura. Se numa terra quizermos semear por exemplo trigo, mesmo que se tenha adubado muito bem e feito boa lavoura, se a terra não está na *sesão* no dia em que semearmos, com certeza não temos boa colheita.

Esta *sesão* da terra é devida principalmente ao estado de humidade em que se encontra e é muito variável com as diferentes qualidades da terra. Assim é que, em Évora, em sítio de terra galega (silico-argilosa) é conhecido o ditado: «*Semeia-me no pó e de mim não tenhas dó*», ditado que se refere aos cereais de pragana e quer dizer que nestes terrenos a boa *sesão* dá-se quando ainda está no pó ou seca. Noutros pontos já se usa outro ditado: «*Faz-me bem a cama e semeia-me na lama*» que quer dizer que se prepara bem a terra no verão mas só se semeia depois dela estar bem molhada.

Como se vê, não é possível precisar o momento melhor de efectuar cada trabalho. Apenas os lembramos com alguma antecipação; os nossos leitores os completarão com a sua prática e observação pessoal.

Trabalhos de Julho

No campo. — Ceifa-se o que falta e debulha-se. Alqueivam-se as terras que o permitam e quanto mais cedo, mais fácil é, e melhor para a terra. Gradam-se os alqueives (no sul) quanto mais vezes melhor. Semeia-se ainda milho no Norte e rega-se. Nas sachas do milho é má prática afastar a terra do pé, pelo contrário deve-se sempre aconchegá-la. Cavam-se, razam-se e gradam-se as vinhas e pulveriza-se com qualquer das caldas preventivas do *mildium* ainda uma ou duas vezes ou mais, conforme o tempo. Tiram-se as varas a mais e esladroa-se. Colhem-se as batatas.

Nas hortas e pomares. — Cortam-se os «ladrões» das árvores de fruto e tiram-se os pequenos frutos que estiverem a mais. Regam-se abundantemente tôdas as hortaliças e árvores de fruto, no entanto as couves tronxudas e pencas devem passar alguma sede para não se adiantarem muito. Capam-se os meloeiros e tomateiros e pulverizam-se êstes bem como a batata com calda bordelesa. (Sulfato de cobre 2 kg., cal 1 kg., água 100 litros). Nos alfobres semeia-se alface, cenoura, espinafre, rabanetes.

Já se começam a semear as couves tronxuda e Sa-boia para plantar nas primeiras chuvas. É esta uma das melhores épocas para a plantação destas couves.

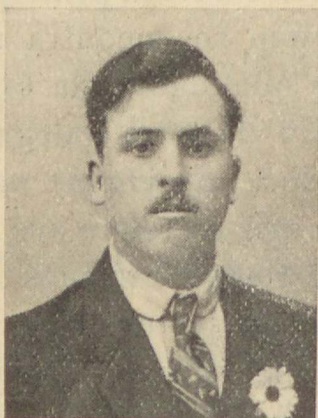
Planta-se couveflôr e alface. Semeia-se ainda feijão de trepar e nabos.

Nos jardins. — Cortam-se as rosas que vão murchando para obrigar a roseira a dar nova camada. Plantam-se algumas plantas anuais que nos alfobres tenham suficiente desenvolvimento. Enxertam-se os crisântemos da Índia e alporcam-se os craveiros. Podem semear-se cinerárias, amores-perfeitos, anemonas, antirrinos (bôcas de lobo), calceolárias, etc. Rega-se abundantemente e se algumas plantas estiverem fracas e atrasadas estrume-se em cobertura. Os crisântemos e dalias precisam muitas vezes dêste tratamento.

Pessoal

Acto digno de louvor

No dia 31 de Março p. p., quando o combóio n.º 3 iniciava a sua marcha na estação de Vermoil, de uma carruagem de 3.ª classe caiu à linha uma criança, que ficou estendida entre a plataforma e os carris. O desastre não teve consequências graves porque o agulheiro Manuel Gaspar, com uma decisão e sangue frio dignos de louvor, meteu o braço entre a plataforma e os estribos das carruagens que passavam, não permitindo assim que a criança se levantasse o que fatalmente lhe ocasionaria a morte.



Manuel Gaspar

A Comissão Executiva, registando com o devido louvor o acto praticado pelo agulheiro Manuel Gaspar, permioou-o com uma gratificação.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Abril e Maio findos

Fieis de Estação para Chefes de 3.ª classe

Paulo António da Silva, Agostinho Martins Coelho, António Duarte Matos e António Rui Gomes.

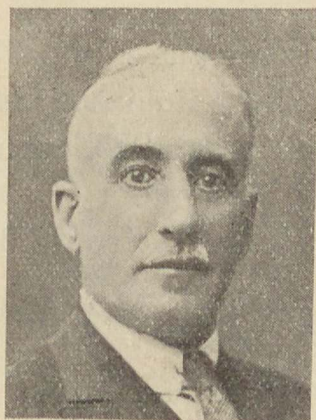
Factores de 3.ª para 2.ª classe

Serafim Lopes, Henrique Pinto Botelho, Manuel Rodrigues Carvalho, José Rodrigues (5.º), António Dias Baptista, Inácio Banha de Oliveira, Vicente Sousa Caracois, Francisco Assis Machado Júnior e Luís de Brito.

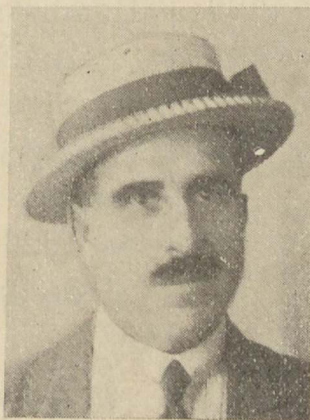
Aspirantes para factores de 3.ª classe

Ricardo José de Paiva, José Estreia, João Mendes Ferreira Júnior, António Bonacho dos Anjos, Manuel Vitorino Soares, António Antunes Loureiro, António da Silva, José Moreira dos Santos (2.º), Jorge Pinheiro Xavier, João Mendes da Silva, José de Sousa, Joaquim de Jesus Pinela, Manuel de Sousa Reis, Onofre Gomes, António Tomé Pedro, Angelino Esteves Pardal, Armando Pinto da Costa Guimarães, Aníbal Baptista Ferreira, José do Sacramento Queirós, Manuel Gonçalves Candeias, Manuel Brás de Moura, Jaime Bernardino Pereira, Arnaldo Gonçalves Malheiro, José Ferreira Neto, João Joaquim de Matos, Manuel Fonseca, José Casimiro, Samuel Alves Lourenço, Américo Henrique dos Santos, Manuel Pinto Mesquita, Abel de Sousa Meireles, Gervásio dos Santos Figueira, Eduardo Sebastião Guita, Joaquim Seixas, António Felix Lúcio, João Picoito Cavaco, Artur Ferreira, José António Pessoa Godinho, Luís Filipe Martins, Ilídio Soares Teixeira, António Areias Tôrres, Jaime Carriço Lopes, João Abreu Cruz, Frederico Gonçalves da Silveira, Alfredo Teixeira, Luís Maria Marques, Tomé Ramos Enes, Vítor Henriques, Mannel António Costa, Elísio Antunes da Silva, Arnaldo Artur Cruz Franco, António Alípio Araújo, Joaquim Matias de Jesus Pinto, Francisco Lopes Isabelinho, Humberto Alves, António da Fonseca, Joaquim Duarte Braga, Abel da Silveira Almendro, Manuel Simões, Manuel Gomes de Figueiredo, Delfim Rodrigues Moreira, José Quaresma de Matos, António Pinto, Luís Artur Rodrigues, José Domingos (2.º), Joaquim Gonçalves Pereira, António Vaz da Silva, Carlos da Costa, José Maria Patrício da Conceição, Artur Valido Rosa, Luís Furtado Ribeiro, José Carlos Ramos Raimundo, Acácio

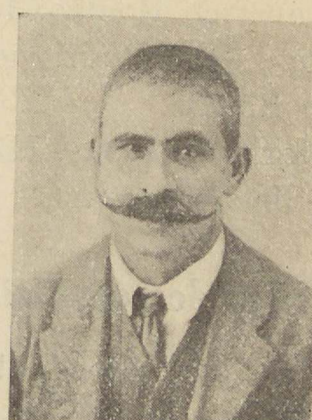
AGENTES QUE COMPLETARAM EM JUNHO 40 ANOS DE SERVIÇO



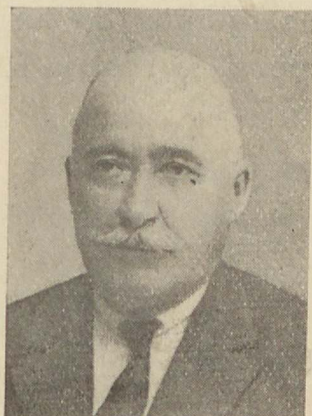
José A. Rodrigues
Inspector Principal Adjunto da Exploração
Admitido como praticante
em 29 de Março de 1889



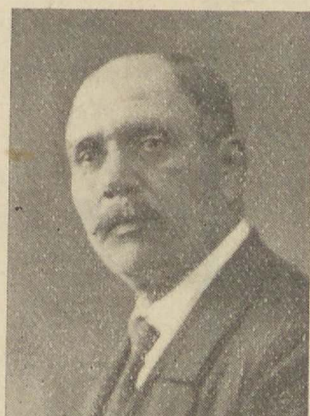
A. Pedroso Xavier
Chefe de Secção do Serviço Central da Exploração
Admitido como ajudante de montador
em 5 de Junho de 1889



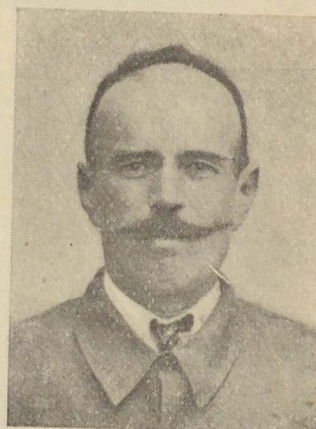
Manuel Duarte
Aguilheiro
Admitido como carregador
em 3 de Junho de 1889



J. Pedro de Oliveira
Sub-inspector de Tracção
Admitido como montador em 29 de Junho de 1889



Gelasio E. de Mesquita
Maquinista de 1.^a classe
Admitido como limpador em 24 de Junho de 1889



Manuel Rodrigues
Fogueiro de locomovel
Admitido como limpador em 15 de Junho de 1889

Nascimento Ferreira, Américo Augusto de Mesquita, João Pereira Dias, António Albino das Neves, Francisco Valente Pereira, Júlio Maria da Fonseca, António Pinheiro de Freitas, José Alves Cardoso, Manuel Álvaro, Jaime da Costa, Damaso Raposo da Silva, José Francisco Lopes Júnior, Joaquim de Carvalho, Manuel Ribeiro Bastos, Adriano António André, António Cardoso de Seixas, Elmano Leonardo Jorge, António Pereira Mendonça Júnior, Armando Nunes Moura, António Neves, José Augusto Sanches C. Vilas Bôas, António Eduardo Domingues, José Maria Nunes Rosa, Acácio Pires Parente, Manuel Cadete Quinas, Alfredo Gomes e José Pedro Freitas.

Sub-chefes de Distrito para chefes de Distrito

Distinto — Manuel Baptista Romão.

Aprovados — José do Nascimento, António Manuel Feses, Silvino de Mira, António dos Santos, José Sebastião, Francisco Rodrigues, Manuel Guerreirinho, José Martins Faria, José Cirilo, Virgílio Martins, José Jacinto e Joaquim António Frade.

Chefes de Distrito para chefes de lanço

Distinto — José Martins.

Aprovados — José Correia, Artur Barreira, José César, Benjamim Maia, Manuel Tomás e José Eduardo Patarata.

Nomeações em Maio de 1929

Guarda-fios — António Pedro.

Assentadores — António Tomé, João Courelas, Emídio Gonçalves Mendes, Manuel Cordeiro, António Serafim Gonçalves, António Pinto Caeiro, João Marguilho, João dos Santos, Francisco Romão, João Damaso, Joaquim Azevedo Martins, José Rodrigues, Francisco Oliveira e José António Ramos.

Guardas — Maria de Jesus, Marinha Conceição Coelho e Maria de Jesus Romana.

Reformados em Maio de 1929

Júlio Gonçalves, ajudante da 4.^a Secção.

José Maria Sabino e *Júlio Santana*, chefes de Distrito.

Deodata de Jesus, guarda.

Falecimentos

Temos a lamentar o falecimento dos seguintes agentes, no mês de Maio findo:



† J. de Castro Teixeira
Chefe de 2.^a classe



† H. José da Fonseca
Escrutário principal

† *João de Castro Teixeira*, chefe de 2.^a classe em Pôrto-Campanhã.

Admitido como praticante de estação em 12 de Outubro de 1902 e nomeado factor de 3.^a classe em 4 de Maio de 1904.

Seguiu a sua carreira sempre ao serviço nos caminhos de ferro do Minho e Douro, onde ocupava o lugar de Chefe de 2.^a classe para que foi promovido em 1 de Outubro de 1926.

† *António Domingos*, agulheiro de 3.^a classe em Bombarral.

Admitido como assentador auxiliar da Via e Obras em 8 de Fevereiro de 1918 e nomeado assentador de 2.^a classe em 11 de Outubro de 1925, transitou para o serviço de estação como carregador em 4 de Agosto de 1926 e foi promovido a agulheiro de 3.^a classe em 21 de Julho de 1928.

† *Luís Joaquim*, carregador em Aveiro.

Nomeado para essa categoria em 21 de Agosto de 1928.

† *Henrique José da Fonseca*, escriturário principal em Lisboa-P.

Admitido como praticante em 17 de Abril de 1898 e nomeado aspirante em 1 de Janeiro 1899.

Fez serviço durante os ultimos 28 anos na classe de escriturário nas estações de Lisboa-R e Lisboa-P.

† *José Francisco Alves*, limpador.

Nomeado para essa categoria em 14 de Julho de 1926.

† *Albano Augusto Fernandes*, maquinista de 3.^a classe.

Admitido como limpador em 5 de Fevereiro de 1901 e seguiu a sua carreira sendo desde 1919 maquinista de 3.^a classe.

† *Manuel Mendes Ribeiro Fradique*, capataz de limpadores. Entrou para a Companhia como carregador em 17 de Abril de 1899 tendo transitado para a Divisão de Tracção em 1905 como servente, sendo em 1 de Dezembro de 1920 nomeado capataz de limpadores.

ARMAZENS DE VÍVERES

OS AGENTES QUE SE ABASTECEM DOS ARMAZENS DE VÍVERES:

- compram de melhor qualidade;
- realizam uma economia;
- concorrem para a sua Caixa de Reformas e Pensões.

TABELA DE PREÇOS NO MÊS DE JULHO DE 1929

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Bremen, 1. ^a . Lx. ^a e S. S. kg	3\$00	Chouriço de carne kg.	18\$00	Milho..... lit.	1\$10
» » 2. ^a , rest. armz. »	2\$75	Farinha de milho »	1\$60	Ovos duzia	variavel
» Nacional de 1. ^a »	2\$90	» » trigo..... »	2\$35	Petróleo lit.	1\$63
» Valenciano e Sião.... »	2\$80	Farinheiras..... »	8\$50	Presunto kg.	13\$00
Assucar de 1. ^a »	3\$40	Feijão branco lit.	2\$80	Queijo da Serra..... »	11\$50
» » 2. ^a »	3\$30	» amarelo »	2\$45	» flamengo..... »	21\$00
» pilé..... »	3\$40	» avinhado »	2\$45	Sabão amendoa..... »	1\$75
Azeite de 1. ^a lit.	8\$60	» encarnado »	2\$20	» Offenbach..... »	3\$05
» » 2. ^a »	8\$00	» frade »	1\$40	Sal-Sul e Sueste..... lit.	\$18
Bacalhau sueco..... kg.	5\$30	» manteiga »	2\$90	» -C. P. e Minho e Douro. »	\$16
» inglês »	6\$00	Grão de 1. ^a lit.	2\$00	Sêmea..... kg.	\$75
Banha..... »	8\$40	» » 2. ^a »	1\$60	Toucinho »	8\$00
Batatas..... »	variavel	Lenha..... kg.	\$20	Vinagre..... lit.	1\$20
Carvão de sôbro..... »	\$40	Manteiga »	21\$00	Vinho branco..... »	1\$30
Cebolas »	\$60	Massas..... »	3\$20	» tinto..... »	1\$30

Êstes preços estão sujeitos a alterações no decorrer do mês.

Os preços da farinha de trigo, petróleo e vinho, no Armazem do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

Além dos gêneros indicados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e ainda tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos e calçado.