



# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL  
DO PESSOAL DA CÂOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA  
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

## Problemas recreativos

### Problema arimético

1 — Coloque-se o número 1905, quatro vezes repetido pela seguinte forma:

1905  
1905  
1905  
1905

Dispôr os 4 algarismos, por forma que:

1.º — Cada fileira horizontal, cada coluna vertical e cada

uma das diagonais some 15;

2.º — A soma dos 4 algarismos centrais seja também 15;

3.º — A soma dos algarismos dos quatro cantos seja igualmente 15.

### Adivinhas

2 — Qual a estação da C. P. formada com as letras das palavras:

PA CORTA BREDA

3 — Qual a linha da C. P. que, pelo seu nome, deve ser bem educada?

### Problema ferro-viário

4 — Formar o nome de duas estações e apeadeiros da C. P. com as letras das seguintes palavras:

FAZE TU

MANTO LIVRE

### Charadas em frase

5 — É um dito burlesco o nome desta estação — 2.

6 — Modera a minha máqua esta peça de locomotiva — 3-1.

7 — O lôdo tira o perfume à flor desta estação — 2-2.

8 — Aqui há um cento de vagões dessa estação da C. P. — 1-1.

9 — Nessa igreja existe um sinal que nasalisa as vogais da estação — 1-1.

### Charadas sincopadas

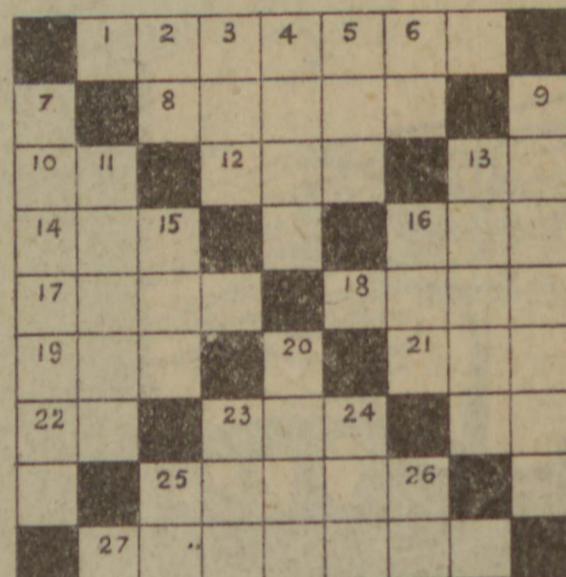
10 — Esta cidade é muito macia — 3.

11 — Nesta cidade não amarres coisa alguma — 3.

12 — Nesta cidade há uma parte da roda de um vagão — 3.

13 — Neste instrumento da via existe um nome de mulher — 3.

### 14 — Problema de palavras cruzadas



#### Horizontais:

1-Combinado, 8-Danado, 10-Caminhar, 12-Fila, 13-Nota, 14-Vís-cera, 16-Astro, 17-Que atrae o ferro, 18-Brando, 19-Semelhante, 21-Escarnecer, 22-Elemento, 23-Doença, 25-No-civo, 27-Necessi-dade.

J. A. P. F. (Serv. Técnicos)

#### Verticais:

2-Gosa, 3-Pe-dra, 4-Parva, 5-Péga, 6-Pêna, 7-Tremer, 9-Pacóvio, 11-Versejar, 13-Gô-so, 15-Sofrimento, 16-Rio de Portugal, 20-Fôsco, 23-Pre-versas, 24-Família, 25-Letra grêga, 26-Vi.

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

Os números deste Boletim não se vendem avulso.

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.*).

# BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL  
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

**SUMÁRIO:** Pierre Girard. — Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. — Edifício de passageiros da estação de Vila Franca de Xira. — Consultas. — Estatística de vagões carregados e descarregados em Maio. — O orfanato para os filhos dos ferro-viários. — A escolha da batata para plantar. — Desportos. — Tôrre-carvoeira. — Locomotivas inglesas de alta pressão. — Um rei maquinista. — Problémicas recreativas. — Os jornais nos Estados Unidos da América. — Receitas úteis. — Acto digno de louvor. — Nomeações em Maio. — Mudanças de categoria. — Resultados de exames. — Reformas em Maio. — Falecimentos em Maio.

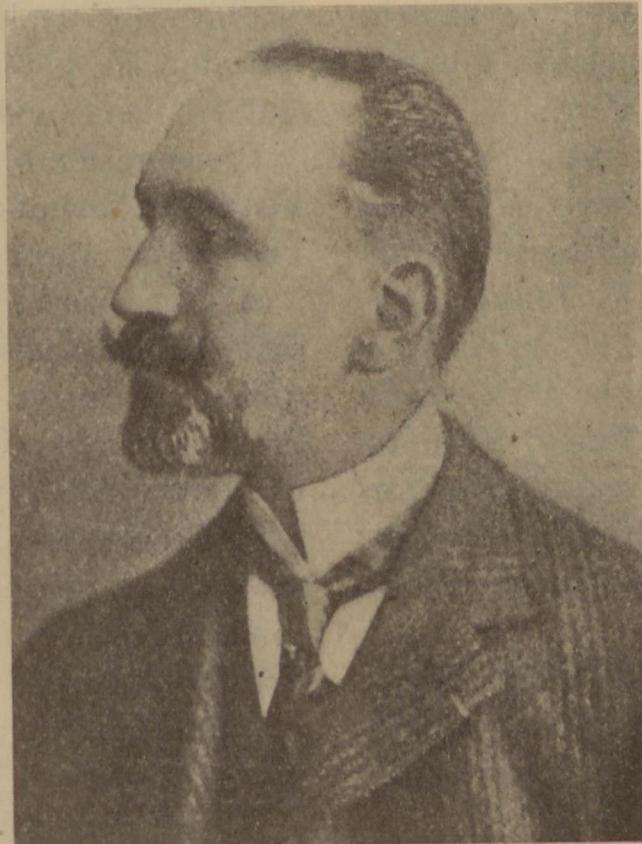
## Pierre Girard

Membro do Conselho de Administração da Companhia

**A** BANDONANDO a sua já longa e honrosa carreira diplomática, Pierre Girard tomou posse do seu lugar de Administrador da nossa Companhia em 8 de Janeiro de 1916. Membro do Comité de Paris e da Comissão Executiva, tinha dentro da Administração uma posição importante, tendo ainda presidido á Comissão Administrativa da Caixa de Reformas e feito parte de várias outras comissões. No exercício de todas essas funções demonstrou sempre o falecido Administrador as mais sólidas qualidades de carácter e a mais zelosa dedicação.

O seu convívio tornava-se encantador pela naturalidade, pela singeleza da sua apresentação e por uma correção inexcedível, em que nunca podia haver o mais pequeno deslize. E' na verdade delicada a posição de um estrangeiro que, já fóra da mocidade, vem exercer uma posição nova para ele num país que lhe é de gas, que gradualmente se transformaram em sincera amisade. A sua extremada delicadeza encantava, o seu aprumo moral impunha-se. Foi modelar como colega, mantendo com todos os que a seu lado trabalhavam, as mais amigáveis relações. Paralelamente, afirmava-se a sua simpatia pelo nosso País, acautelando os seus interesses como se da sua própria pátria se tratasse, tornando-se assim crêdor da estima reconhecida de todos nós.

Contudo, Pierre Girard servia lealmente os interesses que lhe estavam confiados. Concentrando



† Pierre Girard

todo ignorado, entre colegas que nunca viu e com quem tem de estabelecer desde logo um íntimo contacto diário. A tudo isto acresce ainda o melindre de representar e defender interesses estrangeiros numa grande Empresa, intimamente ligada à vida nacional, como é a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Mas a acção do antigo diplomata parecia desconhecer todos êsses embaraços, que tão facilmente venceu.

A breve trecho conquistou a simpatia e a sincera consideração de todos os seus cole-

gas, que gradualmente se transformaram em sincera amisade. A sua extremada delicadeza

encantava, o seu aprumo moral impunha-se. Foi modelar como colega, mantendo com todos

trando na Companhia toda a actividade da última fase da sua vida, interessava-se vivamente por todos os seus problemas de administração, não se poupando a esforços para os penetrar a fundo, procurando formar em sólidas bases o seu critério próprio, expondo-os e criticando-os sempre com rara elevação. Representante do Comité de Paris em Lisboa, e seu delegado de confiança, expunha-lhe em relatórios periódicos todos os aspectos mais interessantes que se iam desenrolando na vida da Companhia, atribulada especialmente durante os anos de guerra. Escrevendo, reproduzia com a mais leal exactidão as opiniões nem sempre concordantes dos seus colegas e, de uma forma modesta mas segura, expunha o seu próprio pensar. Assim, Girard não era um simples Administrador *in nomine*, freqüentava com diária assiduidade a séde da Companhia e nunca se escusava a trabalho.

Para quem escreve estas linhas despretestenciosas Girard foi, àlém de tudo, um amigo muito presado. Sempre ouvi com agrado e vantagem o seu conselho e nunca dêle me veiu a mais leve contrariedade. Deixa-me o seu convívio de quase quinze anos, a mais comovida saúdade e grato me é prestar-lhe esta modesta homenagem no órgão da grande família ferroviária, de que Pierre Girard foi ilustre ornamento.

RUY ENNES ULRICH

Presidente do Conselho de Administração da Companhia

## Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

### XI REUNIÃO DO CONGRESSO

EM Maio último realizou-se em Madrid, no palácio do Senado, a XI reunião da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro.

A sessão de abertura teve lugar no dia 5 de Maio, sob a presidência de Sua Majestade Afonso XIII que tinha á sua direita, o Snr. General Berenguer, Presidente do Conselho de Ministros, Mr. E. Foulon, Presidente da Associação Internacional do Congresso e o Snr. Martinez Acácio, Director das Obras Públicas de Espanha, e à sua esquerda, o Snr. Matos, Ministro do Fomento e os Snrs. Ayala e Boix, respectivamente Inspector Geral do Corpo de engenheiros de estradas, canais e portos, e Director da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha.

Nas tribunas da sala encontravam-se o corpo diplomático e outras personalidades de destaque. A sessão de encerramento, em 15 do mesmo mês, foi presidida por Sua Alteza, o Príncipe das Astúrias.

Era de 970 o número de delegados ao Congresso.

A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro tem por fim facilitar o progresso dos caminhos de ferro por meio de publicações onde são versados os assuntos técnicos e administrativos da especialidade, e de reuniões realizadas periódicamente. A sua séde é em Bruxelas.

Na Associação, estão filiadas as Administrações dos Caminhos de Ferro pertencentes a Estados ou a Com-

panhias que explorem directamente caminhos de ferro de interesse público. Os Govêrnos dos países abrangidos podem também aderir.

Presentemente, fazem parte da Associação 225 Administrações incluindo as do Estado, num total de 523.632 quilómetros, abrangendo 38 países.

A Associação é representada por uma Comissão Permanente constituída por membros eleitos, cujo número é fixado em cada Congresso, e alguns membros de direito. Os eleitos são tanto quanto possível escolhidos das diversas nacionalidades aderentes, não podendo em caso algum haver mais de 9 membros pertencentes à mesma nacionalidade.

Esta Comissão elege de entre os seus membros, um Presidente e dois Vice-Presidentes.

O Presidente e um dos Vice-Presidentes têm de ser de nacionalidade belga.

O atual Presidente é o Snr. Eng. E. Foulon, Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, tendo como Vice-Presidentes o notável economista francês, Snr. C. Colson, membro do Instituto de França, Inspector Geral de Pontes e Calçadas e Vice Presidente do Conselho do Estado de França, e o Snr. Eng. U. Lamalle, Director da Exploração da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Belgas, professor de caminhos de ferro na Universidade de Louvain e publicista distinto.

A Comissão Permanente nomeia um Secretário General, um Secretário-Tesoureiro e dois Secretários. Estes funcionários assistem às sessões da Comissão.

Na primeira sessão que se segue a cada Congresso, a Comissão constitui um *Comité de Direcção*, formado por três dos seus membros, pelo seu Presidente, que preside também ao *Comité*, e pelos Vice-Presidentes; como adjuntos, os Secretários da Comissão.

Em cada Congresso, a Associação designa o local e a data da reunião seguinte, podendo contudo a Comissão Permanente alterar as decisões tomadas quando circunstâncias excepcionais o justifiquem.

Têm direito a fazer parte do Congresso da Associação as seguintes entidades:

1.º — Os membros da Comissão Permanente;

2.º — Os delegados designados pelas Administrações participantes, os Govêrnos e os Organismos aderentes. Os delegados devem fazer parte do pessoal regular e permanente da Administração delegante.

3.º — Os secretários de secção e os relatores encarregados da exposição das questões que figuram no programa de cada Congresso e que são nomeados pela Comissão Permanente ou pelo *Comité de Direcção*.

O número de delegados de cada Administração participante é fixado de harmonia com a extensão da rede, na seguinte base:

- Um delegado, para as redes que não excedem 200 Km.;
- Dois delegados, para as redes de 200 a 500 Km.;
- Um delegado a mais, por cada 500 Km. ou fracção de 500 Km., além dos primeiros 500 e até 3.000 Km.;
- Um delegado a mais, por cada 1.000 Km. ou fracção de 1.000 Km., além dos 3.000 e até 6.000 Km.;
- Um delegado a mais, por cada 2.000 Km. ou fracção além dos 6.000 e até 10.000 Km.;
- Um delegado a mais, por cada 4.000 Km. ou fracção além de 10.000 Km. .

Todos os delegados que tomam parte no Congresso têm os mesmos direitos.

Na sessão de abertura de cada Congresso a Assembleia procede à eleição da sua meza de presidência constituída por:

- Um ou mais Presidentes e Vice-Presidentes de Honra;
- Um Presidente;
- Um ou mais Secretários gerais e adjuntos.

Fazem parte também da meza os Presidentes das Secções a que a seguir fazemos referência.

O primeiro delegado de cada Govêrno é, de direito, Vice-Presidente.

Todos os membros da meza são nomeados para as sessões dum só Congresso.

Uma vez constituída a meza, o Congresso divide-se em Secções, organizadas conforme a natureza dos assuntos a tratar, que no Congresso de Madrid estavam repartidas da seguinte forma:

- 1.ª Secção — Via e Obras;
- 2.ª Secção — Material e Tracção;
- 3.ª Secção — Exploração;
- 4.ª Secção — Questões de ordem geral;
- 5.ª Secção — Caminhos de Ferro Económicos e Coloniais.

Por sua vez cada Secção nomeia uma meza composta de:

- Um Presidente;
- Um ou mais Vice-Presidentes;
- Secretários principais e Secretários, sendo os primeiros nomeados pela Comissão Permanente.

Para cada questão inscrita no programa, a Comissão Permanente envia, com larga antecipação, um questionário às Administrações participantes, remetendo as respostas recebidas aos relatores de cada Secção, que são por ela nomeados.



Sessão de inauguração da XI Reunião do Congresso, em Madrid

Os relatores apresentam os seus relatórios nas sessões das suas Secções, expondo os assuntos e analisando os documentos que lhes foram transmitidos mas não formulam conclusões. Estas só são formuladas depois de discussão nas sessões das Secções respectivas e submetidas à aprovação do Congresso, em sessão plena, onde podem sofrer alterações.

Um Congresso da Associação Internacional é sempre um facto notável no mundo ferro-viário. Nêle comparecem as principais autoridades técnicas e nêle se debatem os problemas que na ocasião interessam aos caminhos de ferro. No Congresso de Maio último, figuraram na Ordem do Dia as seguintes questões:

**1.ª Secção:**

Emprêgo do cimento e do cimento armado nos caminhos de ferro;  
Resistência dos carris à rutura e ao gasto;  
Estudo das acções estáticas e dinâmicas nas pontes de caminho de ferro;  
Aperfeiçoamentos recentes no apetrechamento mecânico e organização racional da conservação da via.

**2.ª Secção:**

Locomotivas de novos tipos; em particular, locomotivas com turbinas e locomotivas com motores de combustão interna;  
Aperfeiçoamento das locomotivas a vapôr com êmbolo;  
Locomotivas electricas para a grande tracção;  
Carruagens inteiramente metálicas, sua comparação com as carruagens de madeira.

**3.ª Secção:**

Relação dos caminhos de ferro com os portos de mar;  
Meios a utilizar nas gares de triagem para regular a velocidade dos veículos e assegurar o seu encaixamento para as diversas vias das grelhas;  
Sinalização das linhas de circulação rápida e das grandes gares. Sinais luminosos. *Block-Système Automatique.*  
Processos de tracção económicos a empregar em

casos particulares, como, por exemplo: organização do serviço de trens de pequenas linhas pouco freqüentadas das grandes rôdes de interesse geral, assim como dos comboios pouco freqüentados das linhas mais importantes destas rôdes.

**4.ª Secção:**

Concorrência dos transportes automóveis sobre estradas;  
Emprêgo nos caminhos de ferro de meios mecânicos destinados a simplificar os trabalhos de estatística e contabilidade;  
Participação no rendimento e benefícios;  
Métodos adoptados para a instrução profissional, técnica e ordinária do pessoal de todas as categorias.

**5.ª Secção:**

Caminhos de ferro de penetração;  
Aperfeiçoamentos no equipamento das vias das linhas económicas;  
Electrificação das linhas secundárias;  
Automotoras.

Dêste programa ressalta a importância do Congresso.

A Companhia nomeou seus delegados a este Congresso os Snrs. Eng.<sup>os</sup> Vasconcelos Correia, Ferreira de Mesquita, Lima Henriques, Carlos Bastos, Jorge Malheiro e Vicente Ferreira.

Na sessão de encerramento do Congresso foi marcada a reunião seguinte para o ano de 1933, devendo realizar-se na cidade do Cairo, no Egito.

Entre as publicações da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro figura em primeiro lugar o seu boletim mensal que é, sem dúvida alguma, a publicação mais completa e importante em caminhos de ferro, tanto pelos assuntos de ordem técnica e administrativa que versa, como pelo desenvolvimento e elevada competência com que são tratados.

Além da edição em francês, é publicada também uma outra em inglês.

Os 12 boletins publicados em 1929 formam um volume com 3.242 páginas.

**A paciência é uma energia**

## Edifício de passageiros da estação de Vila Franca de Xira

Pelo Sr. F. Perfeito de Magalhães, arquitecto da Via e Obras

No dia 1 do mês passado foi inaugurado o novo edifício de passageiros da estação desta importante vila ribatejana.

O projecto da construção permitiu realizar não só o necessário desafogo para a ordem e simplificação dos serviços de exploração, como também condições que facilitam o movimento sempre crescente de passageiros.

Procurou-se dar ao edifício um aspecto exterior agradável, empregando os materiais que mais abundam na região e decorando-o de forma a dar-lhe uma fisionomia simples, alegre e limpa.



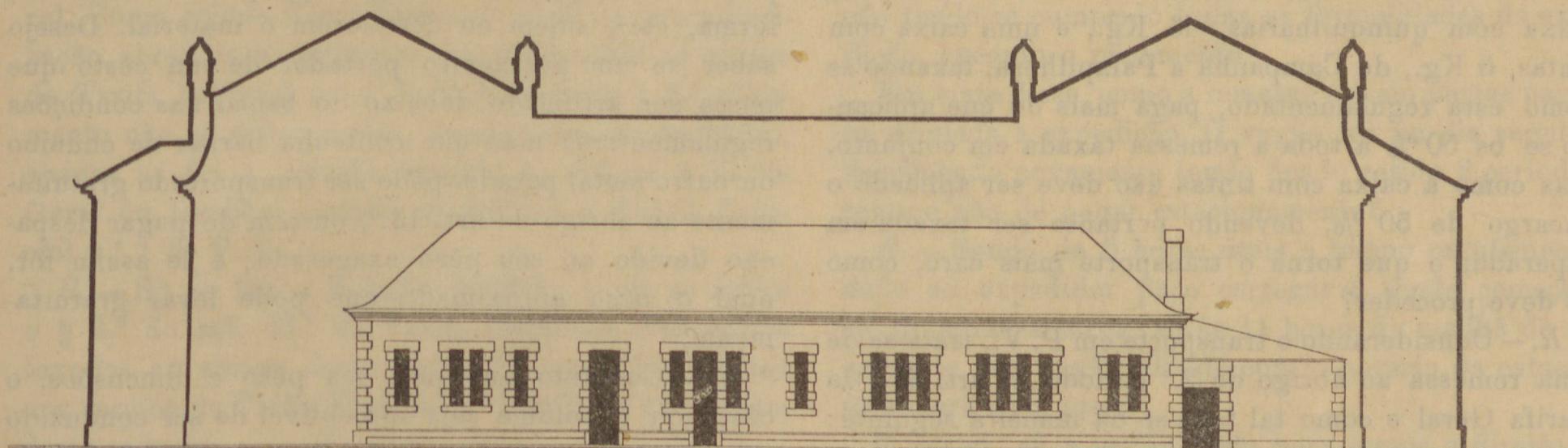
Novo edifício de passageiros da estação de Vila Franca de Xira

Nos andares superiores, foram construídos aposentos higiénicos e confortáveis para 7 famílias, cabendo 5 a 7 divisões a cada família. No rez-do-chão, além das divisões necessárias ao serviço da estação, foi também previsto um posto médico, sempre de oportuna utilidade.

Segundo nos consta a Câmara de Vila Franca de Xira vai mandar executar obras que facilitem amplo acesso ao edifício, demo-

lindo prédios que acanham e desfeiam o largo da estação.

A figura mostra as silhuetas do edifício antigo e moderno.



Silhuetas do edifício antigo e moderno de Vila Franca de Xira

## Consultas.

### I — Fiscalização e Tráfego

#### Tarifas:

P. n.º 228. — Se um passageiro tiver comprado um bilhete de ida e volta da Tarifa n.º 7 numa sexta-feira, e o prazo de validade for de um dia, deve pagar ampliação para poder fazer a viagem de regresso no domingo?

E se na terça feira de Carnaval se apresentar com uma parte de volta datada da terça-feira anterior por uma estação em que o prazo de validade seja de dois dias, podem fazer-se as duas prorrogações?

R. — 1.º: Deve pagar a 1.ª ampliação para poder viajar no domingo, visto este não ficar compreendido no prazo de validade normal que termina à meia noite de sábado. E com esta 1.ª ampliação pode regressar no domingo ou mesmo ainda na segunda-feira.

2.º: Como a validade do bilhete, compreendidas as duas ampliações, termina no sábado, à meia noite, não pode, portanto, ser utilizado para iniciar a viagem de regresso depois dessa hora, embora se lhe sigam os três dias de Carnaval. Se em vez de ter sido comprado na terça-feira, o tivesse sido na quarta-feira anterior à do Carnaval, nesse caso é que, com as duas

ampliações, o bilhete poderia ser utilizado para o regresso até á meia noite de quarta-feira de Cinzas.

*P. n.º 229.* — Apresentando-se um expedidor para despachar uma porção de melão ou melancia a granel, com o peso aproximado de 1.500 Kg., em G. V., e não podendo ser fornecido vagão para o seu carregamento, desejo saber se uma remessa nestas condições pode ser aceita a despacho ou se deve respeitar-se a doutrina do § único do art. 98.º da Tarifa Geral.

*R.* — Nos transportes desta natureza deve ter-se sempre em vista o preceituado no art. 98.º da Tarifa Geral. Deve aceitar-se a remessa para despacho considerando-a como remessa de vagão completo, mas só depois de prevenir o expedidor de que o transporte tem de ser considerado como de vagão completo e ele com isto concordar.

É indispensável, para evitar possíveis reclamações, exigir que o expedidor diga por escrito na *declaração de expedição* que se conforma com a taxa por vagão completo.

*P. n.º 230.* — Uma remessa constituída por uma caixa com quinquilharias, 45 Kg., e uma caixa com tintas, 5 Kg., de Campanhã a Pampilhosa, taxando-se como está regulamentado, paga mais do que aplicando-se os 50% a toda a remessa taxada em conjunto. Mas como à caixa com tintas não deve ser aplicado o encargo de 50%, devendo portanto ser taxada em separado, o que torna o transporte mais caro, como se deve proceder?

*R.* — Considerando o transporte em P. V., trata-se de uma remessa ao abrigo do 2.º período do art. 63.º da Tarifa Geral e como tal taxa-se da maneira seguinte:

Distância..... 105 Km.

Cx.<sup>a</sup>/Quinquilharias T. G. 1.<sup>a</sup> cl. + 50% . 6\$39 × 3\$19,5 = 9\$58,5  
Cx.<sup>a</sup>/Tintas T. G. 1.<sup>a</sup> cl. ..... 6\$39

Transporte:

Cx. <sup>a</sup> /Quinquilharias	6\$09,585	× 11	× 5	.....	5\$28
Cx. <sup>a</sup> /Tintas	6\$06,39	× 11	× 1	.....	5\$71
					5\$99

Manutenção:

Cx. <sup>a</sup> /Quinquilharias	6\$01	× 11	× 5	.....	6\$55
Cx. <sup>a</sup> /Tintas	6\$01	× 11	× 1	.....	6\$11
					6\$66

Registo e sêlo..... 1\$10

Total .. ..... 7\$75

*P. n.º 231.* — Por conveniência, um passageiro pode ficar numa estação anterior à de destino do seu bilhete.

Fazendo-se êsse passageiro acompanhar de bagagem pode ela também ficar na mesma estação, tendo em vista que, em muitos casos, para a mesma ser descarregada tem de se atrazar o combóio, visto que pode o seu primitivo destino ser distante e a mesma achar-se sob muitas outras bagagens?

*R.* — As bagagens são só entregues na estação para que fôram despachadas.

*P. n.º 232.* — Um passageiro portador dum bilhete inteiro da Tarifa Geral, apresenta para despachar como bagagem um biciclo dum só assento, peso 15 Kg., e uma mala roupa peso 45 Kg. O § único do art. 21.º da Tarifa Geral diz que cada passageiro não pode transportar, como bagagem, mais que um biciclo dum só assento. Mas como o biciclo tem sómente 15 Kg., qual a concessão que se deve dar?

*R.* — A bagagem do passageiro é constituída pela mala com 45 Kg. e pela bicicleta com 15 Kg., ou seja, um total de 60 Kg. Como tem direito ao transporte gratuito de 30 Kg. de bagagem, devem-se taxar, pela base 4.<sup>a</sup>, como excedente, os restantes 30 Kg. de bagagem.

*P. n.º 233.* — Atendendo ao disposto no art. 13.º da Tarifa Geral, os passageiros podem levar consigo volumes de mão que possam ser arrumados sobre as rôdes ou debaixo dos bancos, etc. O n.º 2.<sup>a</sup> do art. 12.º, proíbe o transporte de volumes que por sua natureza, forma, etc., sujem ou deteriorem o material. Desejo saber se um passageiro portador de um cesto que possa ser arrumado debaixo do banco nas condições regulamentares mas que contenha barras de chumbo ou outro metal pesado, pode ser transportado gratuitamente ao abrigo do art. 13.º, ou tem de pagar despacho devido ao seu peso exagerado; e se assim fôr, qual o peso aproximado que pode levar gratuitamente.

*R.* — Contanto que, pelo seu peso e dimensões, o cesto ou o volume seja susceptível de ser conduzido em mão pelo próprio passageiro e caiba debaixo do assento ocupado por êste, tem direito a levá-lo consigo gratuitamente, ao abrigo do art. 13.º da Tarifa Geral, que não estabelece máximo de peso.

*P. n.º 234.* — Sendo-me apresentada uma declaração de expedição de serviço particular (X 44) em que está autorizado o transporte de uma mercadoria até ao peso de 70 Kg., desejo saber se posso aceitar essa mercadoria, com a referida declaração, caso pese 98 Kg. A minha dúvida provém de ser admitida uma tolerância de 30% o que, neste caso, daria 91 Kg.

*R.* — A *Ordem da Direcção Geral* n.º 228 é bem clara no seu n.º 24. Não deve aceitar a remessa em referência.

*P. n.º 235.* — Desejava saber se o § único do art. 4.<sup>a</sup> da Tarifa Geral pode ser aplicado a um bilhete da Tarifa 7 de G. V.

*R.* — Pode, fazendo-se a cobrança dos 10% sobre o custo do bilhete simples da Tarifa Geral, não se alterando o prazo de validade.

P. n.º 236. — Um vagão de mexoalho deve ser taxado pela tabela 34 do Aviso ao Público A 183 e suas condições?

R. — Não, senhor. Ao mexoalho aplica-se a tabela 28 (Capítulo II) da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. pelo peso mínimo de 10 ton. (vagão completo).

P. n.º 237. — O mínimo de cobrança a efectuar pelo transporte de um cão está sujeito ao abatimento de 30 %, quando se tratar de cães de caçadores?

A meu vêr não se devem fazer abatimentos sobre os mínimos de cobrança, mas desejo ser esclarecido.

R. — Os mínimos de cobrança não estão sujeitos a redução de espécie alguma. Neste caso, porém, como a redução de 30 % foi concedida para evitar a anomalia de, nos pequenos percursos, ficar mais elevado o transporte de um cão do que o do caçador em 3.ª classe, a redução de 30 % deve ser aplicada, por excepção também, ao mínimo de cobrança.

P. n.º 238. — A Carta Impressa n.º 516 da Fiscalização foi anulada pela n.º 729 do mesmo Serviço, por virtude da publicação do 2.º aditamento à Tarifa Geral. Como aquela Carta Impressa (516) na sua autorização abrangia as remessas que estivessem ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. e como o 2.º aditamento não se refere a elas, desejo saber se, de futuro, apenas se faz a redução quando se aplicar a Tarifa Geral ou também quando se aplique a Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

R. — Só se faz a redução de 25 % a que se refere o § 3.º do art. 66.º da Tarifa Geral aos transportes taxados ao abrigo desta tarifa. Os transportes feitos nos termos da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. não gozam desta redução.

P. n.º 239. — Ao bónus de utilização de material, a que se refere a condição 1.ª da Tarifa Especial A de G. e P. V., deve ser aplicado o multiplicador 11, ou o aplicado à mercadoria transportada?

R. — O consultante baseia a sua consulta no facto de os Avisos B 30 e C 100 (S. S. e M. D.) nada dizerem sobre o assunto.

Nas linhas do M. D. e S. S. deve seguir-se a mesma orientação estabelecida pelo A 82 para a Antiga Rêde, isto é, aplicar-se sempre o multiplicador 11.

P. n.º 240. — Qual deverá ser o procedimento a adoptar pelo empregado quando se lhe apresente uma remessa em portes pagos à partida, e enquanto procede às operações complementares (taxa, escrituração, etc.), o expedidor se ausentar, não se apresentando até à hora do encerramento do serviço a satisfazer a respectiva importância do transporte, dando-se ainda o caso de não ser conhecido.

São vários os procedimentos adoptados pelas esta-

ções os quais julgo não regulamentados. Desejo, pois, ser esclarecido.

R. — Se fôram cumpridas as condições das alíneas a), b) e c) do art. 1.º do Livro E 12, o contracto está efectuado e, por isso, deve fazer se seguir a seu destino a remessa. A senha, contudo, deverá ser enviada em carta urgente à Repartição de Reclamações que dará as suas providências.

A restante escrituração será enviada à estação destinatária com a nota confirmada por telegrama prévio de que o expedidor não pagou e que a senha está na Repartição das Reclamações.

Se aquelas alíneas não fôram cumpridas, o contracto não está efectuado; não se faz o transporte e entregam-se à Repartição de Reclamações, como sobrantes ou abandonados, o volume ou volumes que constituíam a remessa.

P. n.º 241. — Um vagão é fornecido às 15 horas para carregar uma mercadoria a que a Tarifa de Despesas Acessórias concede 5 horas para carregamento.

A estação encerra às 18 horas mas o expedidor carregou o vagão e entregou a declaração de expedição tendo-se cumprido todas as formalidades da expedição, excepto o pagamento.

Em vista disso, como a remessa era em portes pagos, foi anulada a expedição. O vagão foi no dia seguinte despachado novamente tendo ficado retido 2 períodos; tem ou não de pagar estacionamento?

R. — Sendo de 5 horas úteis o tempo regulamentar dado ao expedidor para carregar e tendo começado às 15 horas a carga, só às 11 horas da manhã do dia seguinte, em conformidade com o horário da estação, terminará esse prazo.

E assim, só a partir desta hora temos o direito de começar a cobrar a taxa de estacionamento, porque, embora a operação de carga propriamente dita tenha ficado concluída no dia anterior, deve entender-se que o resto do tempo útil até às 11 horas pode ainda ser aproveitado gratuitamente pelo carregador para concluir as formalidades da expedição.

P. n.º 242. — Numa remessa de vagão completo, que só seja descarregado 3 dias depois do vagão ser posto à descarga, deve cobrar-se a taxa do estacionamento conjuntamente com a da armazenagem equivalente ao tempo que excede as 48 horas, ou só a de estacionamento? Isto é, uma remessa pode ou deve vencer, carregada num vagão, estacionamento e armazenagem ao mesmo tempo?

R. — Depois de expirado o prazo para a descarga, começa o vagão a vencer estacionamento; depois de descarregado tem a remessa direito a 24 horas em G. V. ou 48 horas em P. V. de permanência gratuita na estação e só depois de decorridas as referidas horas, começa a vencer armazenagem.



# Factos e Informações

## O ORFANATO PARA OS FILHOS DOS FERRO-VIÁRIOS

### Os festivais do Jardim Zoológico

Já nos temos referido, com sincero louvor, no Boletim, à iniciativa tomada por um grupo de ferro-viários para montarem um Orfanato.

A Comissão tem procurado orientar os seus trabalhos pela maneira mais prática e segura. Não desejam os que a formam malbaratar esforços, ou começar a construir uma obra superior aos recursos de que possam vir a dispôr e que por isso tenha de ficar incompleta. Para orientarem a sua acção fôraram alguns dos seus membros a Madrid visitar um orfanato, do género do que se propõem organizar, inaugurado ainda há pouco tempo.

O problema mais difícil, de tantos que há a resolver, é sem dúvida o de se adquirirem meios suficientes para uma obra tão importante. A Comissão confiou, desde o dia em que se organizou, que não lhe faltariam auxílios valiosíssimos, e, até agora, essa confiança não foi ainda iludida. De todos os lados lhe têm surgido afirmações de simpatia e aplauso, traduzidas não só por palavras de incitamento, mas também por dádivas e cooperações da maior importância.

Para se iniciar a série das grandes festas a promover, realizaram-se, nas noites de 21 e 22 de Junho, dois festivais no Jardim Zoológico, onde tomaram parte bandas das mais admiradas do nosso país, a começar na Banda da Guarda Nacional Republicana, Bandas da Marinha e de Sapadores de Caminhos de Ferro e a Sociedade Humanitária de Palmela.

Não se esqueceram os promotores dos festivais da predilecção que a grande maioria dos portuguêses tem pelos fados e pelas famosas canções de Coimbra, conseguindo para a satisfazer o generoso concurso de alguns dos mais exímios cultores da canção popular.

Não há diversões ao ar livre que agradem plenamente sem a sedução das tombolas e quermesses, não tendo também faltado este atractivo.

Uma nota interessante a registar é a de que todos os objectos fôraram oferecidos à Comissão pelos comerciantes de Lisboa, do Porto e da Província, dando assim uma prova dos seus sentimentos altruistas.

Ambas as festas decorreram com uma ordem exemplar. Concorreu para isso a regularidade do serviço das bilheteiras e de todos os outros, de cuja organização se encarregaram agentes da C. P., e a do policiamento do vasto recinto confiado aos bombeiros do Sul e Sueste, cujo concurso é tanto mais para apreciar quanto é certo que êle foi ditado apenas por um sentimento de camaradagem.

Deram o maior realce às festas os fogos de artificio confeccionados por uma das firmas pirotécnicas do país de mais justo renome, a dos Snrs. Marques Amarante & Filhos, que ainda no ano passado conquistou uma nova consagração dos seus méritos, sendo a premiada no concurso realizado por ocasião da Feira de Amostras do Estoril.

As nossas felicitações à Comissão organizadora dos festivais.

### Agricultura e jardinagem

#### A escolha da batata para plantar

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

É nêste mês que, na maioria das regiões do país, se colhe a batata que se há-de consumir e a que fica para plantar. Em quâsi toda a parte a batata depois de colhida é amontoada em casa, e dêste monte se vai retirando pouco a pouco para consumo ou venda, escolhendo sempre a melhor. Quando se aproxima a época da plantação já só existe a mais miúda, no geral maguada pelas voltas que levou na escolha. Assim é posta na terra, dando origem a plantas fracas e a produções inferiores.

É sabido que a batata normalmente degenera quando se não põem em prática os meios necessários para o evitar. Em muitos locais não é possível obstar completamente à degenerescência mas podem atenuar-se os seus efeitos ou retardá-la. Ao contrário do que geralmente se pensa, ela é devida a certas doenças cujos principais efeitos se manifestam na descendência das plantas atacadas. Não se conhecem as causas, mas sabe-se que é transmitida pelos tubérculos, de uns anos para os outros e que as plantas doentes podem transmitir o mal, por contacto das raízes e por intermédio de certos insectos.

Não havendo tratamento para as plantas atacadas, todo o trabalho deve consistir em evitar o seu contágio com as plantas destinadas à plantação.

As doenças da degenerescência manifestam-se nas plantas provenientes de tubérculos atacados. A folhagem destas plantas apresenta-se encarquilhada com os bordos das folhas revirados, ou com manchas ou estrias descoloradas. As plantas que apresentem êstes sintomas nunca devem ser aproveitadas para semente, sendo portanto necessário fazer inspecções no campo enquanto a folhagem estiver verde, e marcar as plantas melhores e sadias que não estejam junto a outras doentes, para aproveitar as batatas destas plantas para semente do ano seguinte.

Damos seguidamente os preceitos para a escolha da batata de semente e sua conservação.



Portas do Tejo, em Rodam

Fotografia do Sr. Horácio F. Melo, factor de 2.º cl.

**No celeiro.** — Escolher as que se apresentem sãs, sem manchas e que não estejam maguadas. Nunca plantar as mais pequenas, de peso inferior a 30 gramas.

Devem ser colocadas, às escuras, em taboleiros de ripas arejados. Cada taboleiro deve levar apenas 2 camadas. Uns 15 dias antes da plantação, põem-se à luz, mas dentro de casa, para germinarem.

**Plantação.** — São plantadas com os necessários cuidados para se não partirem os rebentos, pondo-se nesta ocasião de parte as que tenham rebentos delgados ou fracos.

**Inspecção.** — Quando as plantas atingirem a plena vegetação, percorre-se o campo e marca-se um certo número delas que não apresentem sintomas de degenerescência nem estejam junto a plantas doentes, para se utilizarem para plantação. Colhem-se primeiramente antes da rama estar completamente seca. Na ocasião da apanha faz-se logo a separação da batata miúda, de peso inferior a 30 gramas. Da restante póde apartar-se também a batata muito grande aproveitando para *semente* a mediana, se a quantidade desta for suficiente.

Como dissemos, há regiões onde se desenvolvem menos as doenças da degenerescência do que noutras. Aquelas são as mais próprias para a produção de batata para plantar. Isto acontece principalmente no norte, no litoral e nas altitudes, mas não é regra absoluta. Os terrenos argilosos e as fortes adubações azotadas parecem obstar ao desenvolvimento daquelas doenças.

Há regiões em que, pelo contrário, é impossível impedir os progressos da degenerescência, sendo, neste

caso, obrigados os lavradores a fornecerem-se periodicamente, mesmo anualmente, de batata doutras regiões mais favorecidas.

## DESPORTOS

Aproveitando o feriado comemorativo de Camões, realizou-se na vila do Barreiro e no campo da Quinta Pequena, gentilmente cedido pela Direcção do Luso Foot-Ball Club, o último encontro de *foot-ball* para apuramento do vencedor da *Taça C. P.*, que foi brillantemente conquistada pelo Grupo Desportivo das Oficinas Gerais do Barreiro, com três vitórias nos três jogos realizados.

Foram adversários neste último desafio, o Grupo das Oficinas do Entroncamento e a equipa representativa do Grupo do Barreiro.

O encontro foi presenciado pelos Sr.º Presidente do Conselho de Administração da Companhia, Director Geral, Chefe da Divisão do Material e Tracção e quase todos os Engenheiros das Oficinas do Barreiro e de Lisboa-P. e ainda por muitos outros empregados da C. P.

As 15 horas entraram as equipas em campo, formando em frente dos camarotes e saudando os seus Chefes, gesto que foi correspondido pela assistência com uma prolongada salva de palmas. Seguidamente trocaram-se entre os capitães das equipas ramos de flores e as saudações do estilo.

## O jôgo

As 15<sup>h</sup>15<sup>m</sup> o árbitro, Sr. Teodoro dos Santos, faz alinhar os Grupos, dando comêço ao jôgo.

Logo de início a equipa do Barreiro força o ataque, insta-



Apanha de cortiça no Alemtejo

Fotografia do Sr. Dr. A. Galrão, Chefe de Secção da Via e Obras



Estação de Funcheira

Fotografia do Sr. Joaquim Pinela, factor de 3.º cl.



O «onze» do Grupo Desportivo das Oficinas Gerais do Barreiro — Vencedor da «Taça C. P.»

lando-se no campo adversário, que começa a defender-se com pouca segurança.

Aos 7 minutos surge o 1.º ponto, marcado em recarga por António Ferreira. Bola ao centro e nova pressão do ataque barreirense, apenas cortada a espaços por tentativas isoladas dos jogadores do Entroncamento, desfeitas, quase sempre, pela meia defesa adversária.

Como prémio à melhor equipa, são marcadas aos 20 e aos 25 minutos mais duas bolas a favor do Barreiro, ambas feitas pelo avançado Quaresma.

Aos 35 minutos, o extremo direito, Morais, corre ao centro a receber uma passagem da esquerda, rematando razo, a contar o 4.º ponto. Apenas decorridos 2 minutos, volta o Barreiro a alcançar nova bola, por intermédio de Quaresma.

O jogo agora é feito completamente à vontade por parte do grupo local, que vai comandando sempre a partida, encontrando-se os seus defesas a meio campo, o que permite aos visitantes fazerem algumas descidas isoladas, proporcionando numa delas, ao guarda-rédes do Barreiro, um mergulho aparatoso, a uma bola que passou próximo do poste.

Com o resultado de 5-0 terminou a 1.ª parte, tendo havido ainda a marcação duma grande penalidade contra o Entroncamento, que Soares não quis transformar, enviando lento às mãos do guarda-rédes.

Na segunda metade, o domínio do Barreiro permanece, sendo marcados mais quatro pontos: Aos 10 minutos por Carvalho, aos 12 por Qua-

resma, aos 28 por Carvalho e aos 37 por Alfredo.

O jogo perdeu todo o interesse a partir da 8.ª bola, notando-se desde aí a despreocupação do Barreiro pela conquista de novos pontos.

O Grupo vencedor, se bem que não descesse ao rectângulo com todos os seus melhores elementos — faltavam-lhe o médio-centro Pina e os dois interiores Pirezas, seleccionados para Marrocos — fez uma exibição agradável de seguir, só tendo de mau a última meia hora, em que alguns elementos se entregaram a exibicionismos desnecessários.

Dos vencidos, o que mais nos agradou foi o guarda-rédes, que só se viu batido por bolas

indefensáveis e que nos proporcionou, por vezes, defesas de valor. Os restantes, pouco condecorados ainda para poderem defrontar com vantagem adversários da categoria do Desportivo do Barreiro. Talvez pela falta de contacto com equipas de mais poder, êles praticam ainda um *foot-ball* falho de conjunto, feito quase sempre em esforços de velocidade, que os obriga a um maior dispêndio de energias, não lhes permitindo terminar o jogo com o mesmo andamento de início.

Depois do final, o capitão do grupo vencedor subiu aos camarotes, onde lhe foi entregue, pelo Sr. Dr. Ruy Ulrich, a *Taça C. P.*

Alinharam pelo Barreiro: Manuel Pascoal; Francisco Pireza e Luís Falcão; Raul Baptista, António Ferreira e José Mendonça Soares (capitão); João Morais, Augusto



Grupo de alguns dos jogadores com os Sr.º Presidente do Conselho de Administração (1), Director Geral (2) e outros funcionários da Companhia

Durand, Virgílio Quaresma, António Carvalho e Alfredo dos Santos.

Pelo *Entroncamento*: Crisógon Gomes, A. Ferreira e José M. Belo; Fausto Lavadinho, António Silva Manana, Cândido D. Vivas, Paulo d'Oliveira, Domingos Lavadinho, Silvério Seco, José Asseiceiro e José Araujo Leitão.

A classificação final dos Clubs na disputa da Taça, foi a seguinte:

	Jogos	Vitórias	Derrotas	Pontos
Barreiro .....	3	3	-	9
Lisboa-P. ....	3	2	1	7
Entroncamento.....	3	1	2	5
Campanhã .....	3	-	3	3

Antes do jôgo de *foot-ball* realizaram-se provas de atletismo entre as equipas do Barreiro e de Lisboa-P., registando-se os seguintes resultados:

#### Corridas de 100 metros

1.º — Acácio Costa ..... Barreiro  
2.º — Francisco Pireza ..... Barreiro

#### Saltos à vara

1.º — José Soeiro ..... Barreiro  
2.º — António Carvalho ..... Barreiro

#### Saltos em altura

1.º — João Dias ..... Barreiro  
2.º — Manuel Borges Carneiro ..... Lisboa-P.

#### Estafetas 3×100

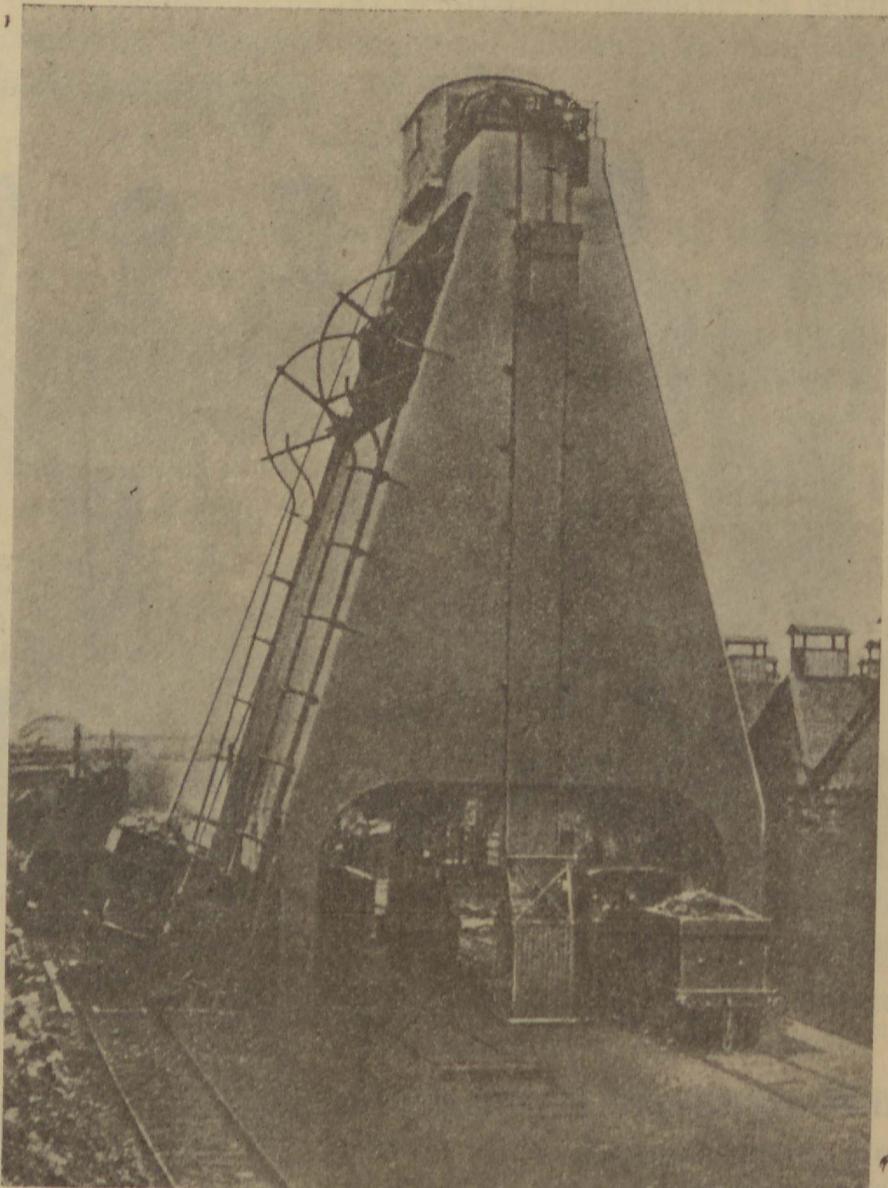
1.º — Soeiro, João Dias e Acácio Costa ..... Barreiro  
2.º — Manuel F. Sérgio, Joaquim Tavares  
e António R. Zimbarra ..... Lisboa-P.

Também êstes atletas subiram aos camarotes onde se encontravam os funcionários superiores da C. P., sendo-lhes colocadas, pelo Snr. Presidente do Conselho de Administração, Dr. Ruy Ulrich, as medalhas de



Arredores da estação de Praia do Ribatejo

Fotografia do Snr. F. da Costa Mendonça, factor de 2.º cl.



Vista da torre carvoeira

vencedores e distribuídos outros prémios, tendo S. Ex.º pronunciado palavras de felicitação aos contemplados.

#### Torre-carvoeira

Com o fim de economizar mão de obra e portanto de tornar menos dispendioso o abastecimento dos *tenders* das locomotivas, a companhia irlandesa *Great Southern Railway* acaba de construir num dos seus principais depósitos de máquinas, a torre-carvoeira que a nossa gravura representa.

Um elevador situado a um dos lados da torre leva vagões de 20 toneladas à sua parte mais alta onde, por um movimento de báscula, são descarregados no interior da torre, descendo-os em seguida até ao nível das linhas.

Esta manobra, que é feita exclusivamente por meio dum aparelho eléctrico, leva apenas 4 minutos.

O corpo da torre, em cimento armado, tem uma capacidade para 400 toneladas de carvão, de forma que contando com o tempo necessário para a manobra dos vagões, a carvoeira pode ser completamente cheia em 1<sup>h</sup>45<sup>m</sup>, quando se utilizam vagões de 20 toneladas. No depósito de máquinas de Campolide carregam-se nos *tenders* 80 toneladas de carvão por dia, dando portanto a capacidade duma carvoeira daquelas dimensões para garantir o consumo de 5 dias.

No fundo do reservatório da carvoeira existem por-

tas, movidas também electricamente, por onde o carvão sai, caíndo nos *tenders* das locomotivas que para esse fim são colocadas por baixo, conforme nos mostra a gravura.

Instalações desta grandeza só se justificam em depósitos onde houver um grande número de locomotivas a abastecer de combustível. Para depósitos menos importantes, como os das linhas portuguesas, a instalação seria demasiado dispendiosa, relativamente ao serviço a prestar.

## Locomotivas inglesas de alta pressão

Os construtores de locomotivas estão procurando, por todas as formas que a sciênciā lhes permite, construir locomotivas mais económicas, isto é, que gastem menos carvão produzindo o mesmo trabalho.

Diversos tipos novos de locomotivas têm sido estudados. Ainda há poucos meses na Alemanha se realizaram com resultados satisfatórios, experiências de duas locomotivas de alta pressão, isto é, em que a pressão do vapôr na caldeira era de 60 kilos por centímetro quadrado (nas locomotivas da série 601 a 608, da Companhia, a pressão é de 16 k./ $\text{cm}^2$ ).

Com o mesmo fim, algumas companhias inglesas têm últimamente construído locomotivas de ensaio, utilizando também o vapôr a uma pressão sensivelmente superior à das locomotivas correntes.

Entre elas, distingue-se a nova locomotiva *compound* da série 10.000 da *London & North Eastern Railway*, fig. 1, porque representa uma revolução na construção clássica das locomotivas a vapor.

Esta locomotiva construída nas oficinas da companhia proprietária, em Darlington, foi estudada pelo engenheiro mecânico-chefe da L. N. E. R., Mr. H. N. Gresley e apresenta as seguintes principais características:

Comprimento total, com o <i>tender</i> .....	22 <sup>m</sup> ,96
Pêso total, em ordem de marcha.....	168 T.
Pêso aderente.....	63 T.

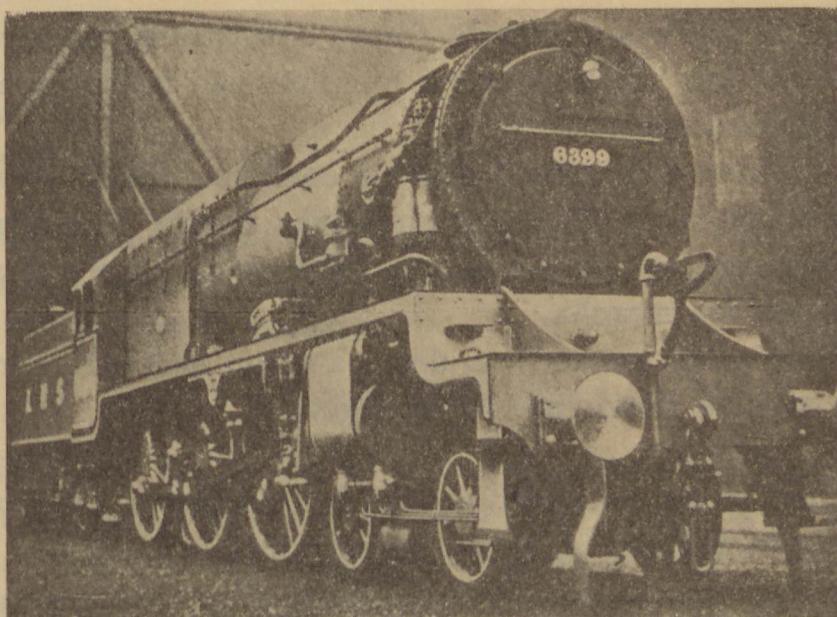


Fig. 2 — Locomotiva de alta pressão da L. M. S. R.

Atendendo ao seu elevado timbre, a caldeira foi construída com tubos de água, em vez de tubos de fumo, como em algumas caldeiras fixas, tendo, pelo mesmo motivo, sido necessário adoptar válvulas de segurança, regulador, níveis, injectores e outros aparelhos auxiliares, de tipo especial.

A caldeira é de dimensões tais que ocupa todo o espaço disponível do *gabarit*, tornando impossível a implantação de chaminé saliente como em todas as outras locomotivas a vapôr.

A frente da caldeira e em especial a implantação da chaminé foram objecto de cuidadas experiências por parte dos construtores, para evitar que o fumo impedissem a boa visibilidade do maquinista. A caixa de fumo apresenta, a partir da caldeira propriamente dita, um rebaixamento, para permitir a colocação da chaminé dentro do *gabarit*. Além disso, duas abas, colocadas dum e doutro lado da mesma caixa, produzem, em marcha, uma corrente de ar ascendente que eleva o fumo da chaminé acima do nível do pavilhão da locomotiva.

A água de alimentação da caldeira, assim como o ar que entra na fornalha, são préviamente aquecidos pelos gases produzidos pela combustão.

A locomotiva tem dois cilindros de alta pressão colocados interiormente e dois cilindros de baixa pressão, exteriormente. A distribuição da baixa pressão é do tipo Walschaert corrente, isto é, como a das máquinas da série 350 da C. P., mas a de alta pressão é dum tipo novo estudado pelo construtor da locomotiva.

As biélas de comando dos três eixos motores são do tipo das locomotivas *Pacific*.

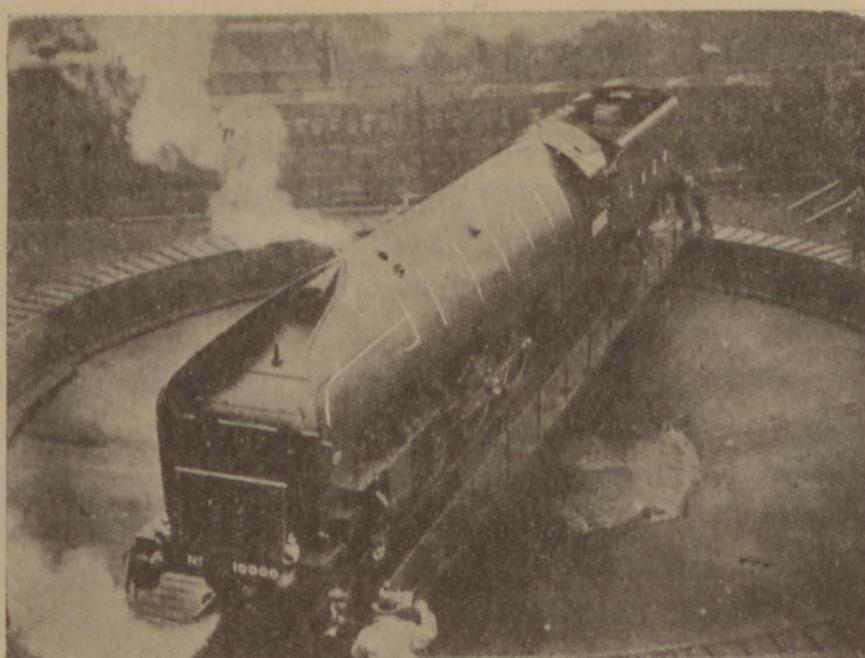


Fig. 1 — Locomotiva da série 10.000 da L. N. E. R.

Os dois eixos livres da frente constituem um *bogie*, mas os dois situados sob o pavilhão são inteiramente independentes.

O *tender* tem quatro eixos e corredor, sendo semelhante ao já usado nas locomotivas *Pacific* da mesma companhia, e munido de um dispositivo para a toma de água em marcha.

Esta nova locomotiva destina-se ao serviço de rápidos entre Londres e Edinburgo.

Uma outra companhia inglesa, a *London Midland & Scottish Railway*, com o mesmo intuito modificou o tipo das suas locomotivas da classe *Royal Scot*, adoptando uma caldeira análoga à da série normal destas máquinas, e trabalhando a  $17,5 \text{ kg./cm}^2$ , mas possuindo um tambor colocado na parte superior da caixa de fogo no qual o vapôr é levado à pressão de  $64 \text{ kg./cm}^2$ , *fig. 2*. Esta locomotiva é do tipo *compound*, com um cilindro de alta e dois de baixa pressão.

O cilindro de alta pressão é alimentado por vapôr a  $64 \text{ kg./cm}^2$  vindo do tambor de alta pressão da caldeira. O vapôr de escape dêste cilindro junta-se numa câmara de mistura com o vapôr de  $17,5 \text{ kg./cm}^2$  vindo directamente da caldeira e vai alimentar os cilindros de baixa pressão.

As características principais desta locomotiva são as seguintes:

Comprimento total, com o <i>tender</i> .....	19 <sup>m</sup> ,58
Pêso total, em ordem de marcha.....	131 T.
Pêso aderente.....	63 T.
Diâmetro interior do cilindro de alta.....	292 <sup>mm</sup>
Diâmetro interior do cilindro de baixa.....	457 <sup>mm</sup>
Percorso dos êmbolos.....	660 <sup>mm</sup>
Diâmetro das rodas motoras.....	2 <sup>m</sup> ,057
Timbre.....	{ Caldeira.....
	17,5 kg.
	Tambor de alta pressão.....
	64 kg.
Número de rodas conjugadas.....	6
Capacidade do <i>tender</i> .....	{ Água.....
	15,9 <sup>m</sup> <sup>3</sup>
	Carvão.....
	5,5 T.

O *tender* tem três eixos. Esta nova locomotiva destina-se a rebocar os rápidos pesados entre Londres e Glasgow. Foi construída sob a direcção de Sir Henry Fowler, engenheiro mecânico-chefe daquela Companhia, nas oficinas da North British Locomotive Co., em Glasgow.

### Um rei maquinista

O Rei Boris, da Bulgária, vestido de fato de macaco e acompanhado pelo irmão, o Príncipe Cirilo, conduziu, há tempos, um comboio expresso desde Varna a Pleven, mas chegou com dois minutos de atraso.

O inspector da zona, não tendo reconhecido o rei, repreendeu-o ásperamente e pediu-lhe explicações sobre o motivo da demora. O rei deu todas as explicações pacientemente, e por fim assinou a respectiva fôlha de marcha. Só então o inspector o reconheceu.

### Os jornais nos Estados Unidos da América

A título de curiosidade a seguir inserimos o número de jornais e revistas que se publicam nos Estados Unidos da América do Norte.

Em inglês:

4.272 jornais diários;  
11.151 revistas semanais.

Em línguas estrangeiras há 1.083 jornais dos quais destacamos:

182 em alemão;	43 em norueguês;
165 em espanhol;	25 em japonês;
124 em italiano;	19 em português;
78 em tchecoslovaco;	16 em holandês;
45 em francês;	6 em árabe.

Além destas publicações há ainda 762 revistas religiosas.

### Receitas úteis

Para preservar as ferramentas da ferrugem. — Dissolvem-se 45 gramas de cânfora em 400 a 500 gramas de banha de pôrco, espuma-se o líquido quente, e adicionam-se-lhe 500 gramas de grafite (plombagina), misturando bem. Untam-se abundantemente os utensílios com esta mistura, deixam-se em repouso durante 24 horas e esfregam-se depois com um trapo.

Maneira de esfriar o conteúdo de uma garrafa. — Quando não se dispõe de gêlo nem de água fria, pode pôr-se em prática o seguinte processo: envolve-se o recipiente num pano molhado e expõe-se à corrente d'ar.

À falta dela suspender-se-há de um cordel a garrafa envolvida num pano molhado e far-se-há oscilar como se fôsse uma pêndula. Assim se activará a evaporação da humidade do pano e consequentemente o resfriamento do conteúdo da garrafa.

Conservação dos cestos que protegem os garrafões, garrafas, etc. — Submergem-se durante 2 a 5 dias numa solução de 4 kilogramas de sulfato de cobre em 100 litros de água.

### Problêmias recreativos

No intuito de satisfazer, na medida do possível, a alvitres de alguns leitores do *Boletim da C. P.*, iniciamos neste número, na 2.<sup>a</sup> página da capa, a publicação de problemas de palavras cruzadas, recreativos e ariméticos, charadas, etc.

Os agentes que decifrarem alguns destes problemas e desejarem que as soluções encontradas sejam publicadas, deverão enviá-las à Secretaria da Direcção (*Boletim da C. P.*) até ao dia 20 do mês em que os problemas fôrem formulados, a fim de poderem ser publicadas no *Boletim* do mês seguinte.

Aceitam-se os problemas originais que os leitores do *Boletim da C. P.* lhe enviarem.

# Pessoal.

## Acto digno de louvor

No dia 13 de Maio último, na estação de Panoias, esteve iminente um choque entre os comboios n.ºs 2509 e 2510, que ali cruzavam, por o maquinista do comboio n.º 2509 não ter conseguido dominá-lo à entrada da estação, muito embora tivesse feito contra-vapor e os freios tivessem sido apertados.

O factor de 2.ª cl., Snr. Luís de Brito, que exercia as funções de chefe em Panoias, ao notar que a velocidade do comboio n.º 2509 era exagerada, correu com sinal de paragem ao encontro do comboio n.º 2510, que já havia ultrapassado o disco, e conseguiu a sua paragem antes de atingir a agulha de entrada.

A rápida decisão tomada pelo Snr. Luís de Brito evitou um choque que certamente teria graves consequências pelo que, além de ter sido elogiado pela Direcção Geral, lhe foi concedido um prémio pecuniário.

## Nomeações em Maio

### DIRECÇÃO GERAL

**Médico provisório da 52.ª Secção:** Dr. Carlos César de Quintanilha Mantas.

### EXPLORAÇÃO

**Serventes:** António Ferreira Magalhães e Joaquim da Silva.

### VIA E OBRAS

**Empregado de 3.ª cl.:** João Pereira Coutinho Salgado.

**Assentadores:** Joaquim Gomes, Joaquim Inácio Azevedo, Constantino Moreira, Manuel Jerónimo Santos, Narino Saraiva, José António Pardal, António Jacinto Guerreiro e José Serafim.

Temos a lamentar o falecimento dos seguintes agentes:

† *João Navarro*, Tesoureiro pagador.

Tem este *Boletim* o dever de comunicar sentidamente o falecimento do Tesoureiro pagador João Navarro, ocorrido em 31 de Maio findo.

Serviu a Companhia durante 41 anos e foi sempre inexcedível de dedicação no desempenho dos serviços que lhe estavam confiados.

Tratava dos interesses da Companhia com o mesmo zélo e carinho como se seus fôssem, não conhecendo horas de



Luís de Brito

**Guardas:** Quirino Mendes, Maria dos Anjos Mendes, Emilia Gonçalves Missa, Gertrudes Maria dos Santos e Deolinda da Conceição.

### MATERIAL E TRACÇÃO

**Escriturários de 3.ª cl.:** Augusto Ferreira, Manuel Martins da Rosa Júnior, Fernando Tiago de Jesus Russiano, José Rodrigues Baltazar, Alexandre Gomes, João Plácido da Silva Negrão, Francisco dos Santos, Mateus Dias, Manuel Vicente Taveira, Américo Mendes Teixeira, Joaquim José de Almeida, António Ferreira e José Antunes.

## Mudanças de categoria

Para:

**Carregador** — O assentador Joaquim Matias Prates.

## Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Maio findo

**Chefes de distrito para chefes de lanço:** Casimiro Correia e António José.

**Assentadores para sub-chefes de distrito:** Manuel Afonso, Manuel Marques Fontinha, José Martins Júnior, Manuel Gonçalves, Elisardo Marques, Joaquim António Noruegas, Joaquim Vaz, António dos Santos e Manuel dos Santos Sousa.

## Reformas em Maio

*Domingos Gomes Botelho de Matos*, chefe de 1.ª classe.

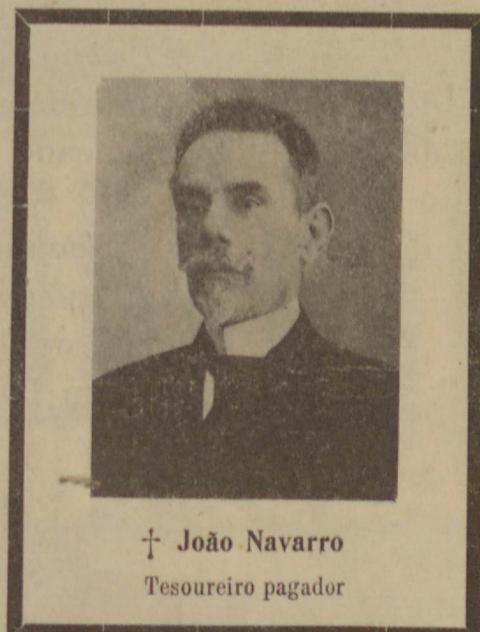
*Vitorino Mendes*, condutor de 1.ª classe.

*Serafim da Rocha*, agulheiro de 1.ª classe.

*João Marques*, Assentador.

*Caetano Cipriano*, maquinista de 1.ª classe.

## Falecimentos em Maio



† João Navarro  
Tesoureiro pagador

repouso quando as urgências do serviço lhe exigiam mais intenso labôr. Nos últimos tempos, martirizado por uma doença cruciante, conservava a mesma assiduidade ao serviço, que só abandonou nos prelúdios da sua dolorosa agonia.

O *Boletim da C. P.* não pode deixar de exprimir o seu pezar pela perda de um empregado que, pela sua honestidade e dedicação, honrava a Emprêsa a que pertencia.

Tinha sido admitido como factor para a estação de Elvas em 25 de Novembro de 1889, passou a telegrafista em 1 de

Abril de 1890, e a fiel de 2.ª classe em 18 de Maio de 1891.

Em 1 de Agosto de 1895 passou como amanuense de 3.ª classe para o Serviço da Fiscalização, tendo transitado para a Tesouraria em 7 de Dezembro de 1896.

Foi nomeado pagador em 19 de Agosto de 1897 e promovido a pagador principal em 1 de Janeiro de 1912, a chefe da Pagadoria em 1 de Janeiro de 1925, e finalmente a Tesoureiro pagador em 1 de Janeiro de 1927.

† *António Pacheco Pereira*, telegrafista de 1.ª classe.

Admitido como carregador em 27 de Dezembro de 1906, foi promovido a factor-agulheiro em 1 de Fevereiro de 1910, e a telegrafista de 1.ª classe em 1 de Outubro de 1922.

Em 1918 foi louvado e gratificado por bons serviços prestados.

† *Humberto Alves*, factor de 3.ª classe.

Admitido como praticante em 24 de Fevereiro de 1926, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1929.

† *Domingos Pombo*, aspirante.

Admitido como boletineiro em 20 de Janeiro de 1920, foi nomeado aspirante em 1 de Junho de 1927.

† *António Ferreira*, guarda de estação em Tomar.

Admitido como guarda em 21 de Março de 1922.

† *António Ferreira*, guarda de estação em Lisboa-R.

Admitido como carregador em 12 de Novembro de 1901, foi passado a guarda em 21 de Abril de 1909.

† *Joaquim Pinto*, guarda de estação.

Admitido como carregador auxiliar em 11 de Julho de 1910, foi nomeado carregador do quadro em 25 de Julho de 1911 e guarda em 1 de Outubro de 1913.

† *Horácio da Costa Carvalho*, guarda de estação.

Admitido como carregador eventual em 11 de Novembro de 1915, foi nomeado guarda em 23 de Abril de 1918.

† *Hilário Teixeira*, fogueiro de 1.ª classe.

Admitido como aprendiz de montador em 12 de Maio



† *A. Pacheco Pereira*  
Telegrafista de 1.ª classe



† *H. da Costa Carvalho*  
Guarda de estação



† *José Garcia*  
Empregado de 3.ª classe



† *Hilário Teixeira*  
Fogueiro de 1.ª classe

† *José Garcia*, empregado de 3.ª classe.

Foi admitido como escriturário auxiliar em 8 de Março de 1924 e nomeado empregado de 3.ª classe em 15 de Agosto de 1927.

† *José Joaquim Dias*, chefe de distrito.

Admitido como auxiliar em 13 de Junho de 1910, foi nomeado assentador de 2.ª classe em 15 de Julho de 1913 e promovido a sub-chefe de distrito em 11 de Maio de 1927 e a chefe de distrito em 21 de Abril de 1928.

† *José dos Santos Marques*, assentador.

Admitido em 21 de Abril de 1906.

de 1919, foi nomeado ajudante de montador em 26 de Fevereiro de 1920, fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1927 e em 1 de Janeiro do corrente ano, fogueiro de 1.ª classe.

† *Emídio dos Reis e Cunha*, carregador.

Admitido como suplementar em 28 de Março de 1925, foi nomeado carregador em 21 de Novembro de 1928.

† *D. Idalina Glória Geraldes*, empregada de 3.ª classe.

Admitida como empregada adventícia em 1 de Novembro de 1927, foi promovida a empregada de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1929.