

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE

DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES

DIRECTOR

O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO

LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

SUMÁRIO: Sinais de três posições. — Sezonismo. — Contencioso. — Crónica Agrícola. — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — A Nossa Casa. — Pessoal.

Sinais de três posições

Pelo Sr. Eng.º José Perry de Sousa Gomes, da Divisão da Exploração

São os sinais e a regulamentação rigorosa da circulação que garantem a segurança dos comboios. Tem, portanto, importância excepcional conhecermos a evolução da sinalização dos caminhos de ferro, pois deve frisar-se que a garantia de segurança oferecida por este meio de transporte é o que o há-de tornar sempre preferido aos outros meios de transporte rápidos, que lhe façam concorrência. Mas quanto maiores forem as velocidades atingidas pelos comboios, maior é também a necessidade de uma sinalização perfeita.

Como se sabe, primitivamente a protecção de um ponto perigoso, entrada de uma estação, por exemplo, fazia-se apenas com um sinal fixo, colocado a distância suficiente (distância de frenagem) para o maquinista poder parar antes de atingir esse ponto, quando encontrasse o sinal fechado.

Em muitas estações de pequena importância ainda hoje assim sucede.

Com o decorrer do tempo, porém, reconheceu-se, para maior segurança, a conveniência de empregar dois sinais fixos, a saber: um sinal principal ou de paragem absoluta, isto é, inultrapassável na posição de fechado, que se coloca a pequena distância do ponto protegido, e um sinal avançado ou avisador, assim chamado por ter por finalidade avisar o maquinista da posição em que está o sinal principal, e que fica a distância, antes deste. Um comboio pode sempre ultrapassar um sinal avisador fechado, mas, neste caso, tem de parar antes e a pequena distância do sinal principal, se este estiver fechado. É, como todos os agentes sabem, o caso do disco avançado, que é um sinal avisador, e do semáforo ordinário, que é um sinal principal.

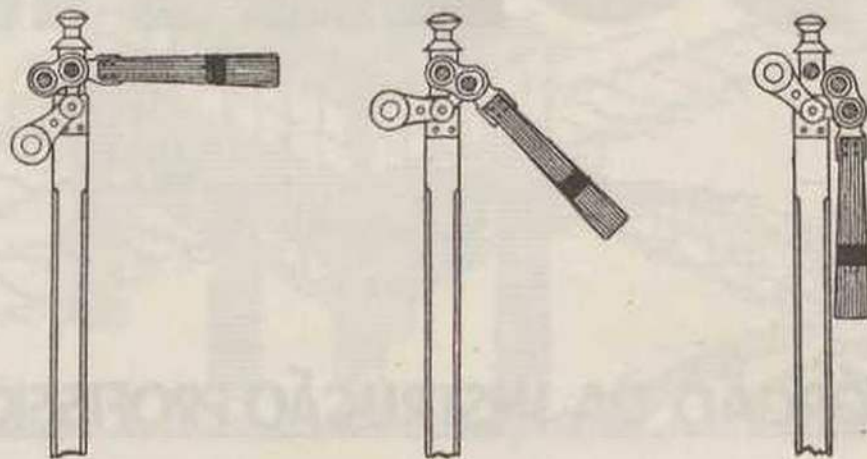
Ora, quando há sucessivos pontos perigosos, como acontece, por exemplo, nas estações importantes, a aplicação do principio acima citado, obriga a intercalar sinais avisadores entre os sinais principais que protejam esses sucessivos pontos perigosos, o que origina uma multiplicidade que se pode tornar confusa para a atenção dos maquinistas.

Para evitar este inconveniente, nasceu a idéia de empregar um tipo de sinal principal que, além das indicações de paragem ou passagem no ponto que protege, possa anunciar, também, a posição de outro sinal principal que se lhe siga imediatamente. São os sinais de três posições que satisfazem esta condição.

É interessante notar que embora o reconhecimento da necessidade do emprêgo destes sinais seja o resultado de uma evolução, já os primeiros semáforos que apareceram em Inglaterra podiam apresentar três posições, correspondentes à palheta horizontal, inclinada para baixo, e vertical, ficando nesta posição escondida atrás do mastro que lhe serve de suporte. Assim, estes semáforos, quando autorizavam passagem, indicavam se esta devia ser feita com afrouxamento (palheta inclinada para baixo) ou à velocidade máxima permitida no local protegido pelo sinal (palheta vertical), mas não tinham qualquer conjugação com outros sinais que ficassem a seguir.

Em 1874, semáforos deste tipo existiam ainda em muitas estações inglesas, mas foram no entanto desaparecendo rapidamente, devido sobretudo à objecção que sugeria a terceira posição, na qual como se disse, a palheta ficava escondida para o lado do combóio: não era para dar indicações visíveis aos maquinistas, quere dizer indicações *positivas*, que o semáforo era escolhido com preferência sobre o disco ou sinal quadrado? De facto, movendo-se estes últimos sinais em torno de um eixo vertical, quando abertos ficam paralelos à linha, como é sabido, e nesta posição são vistos de perfil, por isso como que desaparecem.

Nos Estados Unidos da América, o semáforo de três posições apresentava-se primitivamente como se vê na figura:



A palheta, na posição vertical, aparecia destacada do mastro, mas os semáforos deste tipo não davam ainda indicações tão nítidas e bem destacadas como aquêles em que a palheta se move no quadrante superior, tipo de sinal que veio a generalizar-se neste último país, a partir de 1900⁽¹⁾.

Na realidade, o sinal a três posições só entrou na prática, depois da manobra eléctrica ou electro-pneumática ter permitido a regulação exacta, a distância, das posições da palheta, de modo a evitar toda e qualquer posição duvidosa, quando ela ocupasse a posição vertical ou inclinada, muito embora a transmissão a duplo fio empregada na Bélgica resolvesse o problema da manobra mecânica dos semáforos a três posições, garantindo a concordância das posições da palheta com as da alavanca de manobra do mesmo sinal, para as distâncias normais.

Em data mais recente começou o emprêgo dos sinais luminosos de luzes de côres vivas, aplicados sobretudo nas grandes estações ou em zonas de circulação muito densa. As côres que estes sinais podem apresentar são as mesmas que, convencionalmente, se empregam nos sinais semaforicos de três posições, durante a noite.

(1) Na Inglaterra, os semáforos de palheta móvel no quadrante superior, mas só com duas posições, eram em 1936 o tipo normal destes sinais, salvo na Companhia «Great Western Railway», que continuava a adoptar, exclusivamente, semáforos de palheta móvel no quadrante inferior.

A utilização dos sinais de três posições permite o emprêgo de um sistema de sinalização moderno e aperfeiçoado, que se baseia no princípio de que os maquinistas devem conhecer, a distância de um ponto perigoso, se podem manter a velocidade, se terão que a reduzir para passar com afrouxamento ou se terão que parar antes de atingir o sinal principal que protege esse ponto, sendo, portanto, as posições dêste

sinal conjugadas com as de outro que o antecede.

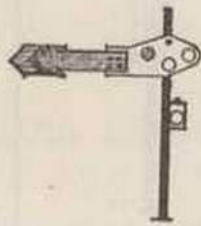

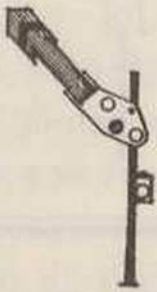



A nossa Companhia adoptou já este sistema de sinalização nas estações de Pôrto, Campanhã (lado sul), Rio Tinto, Ermezinde e Pinhal Novo, estando quâsi concluída a montagem de uma sinalização do mesmo tipo nas estações de Lisboa-R. e de Campolide.

Os quadros seguintes mostram, sucintamente, as indicações dadas pelos sinais de três posições empregados como sinais avançados ou sinais principais.

Aplicação dos sinais de três posições

Sinal avançado

(Precedendo um sinal de paragem absoluta)

Posições	Tipo de sinal		Significação
	Semafórico	Luminoso	
1. ^a — Horizontal ou luz vermelha.			Preparação para paragem ao sinal imediato, que pode estar fechado (1).
2. ^a — Inclínada a 45° ou luz verde.			Passagem com afrouxamento: o sinal imediato está aberto para itinerário por linha desviada ou, se estiver aberto para itinerário por linha directa, um segundo sinal de paragem absoluta, a curta distância dêle, está fechado (2).
3. ^a — Vertical ou luz branca.			Passagem à velocidade normal: o sinal imediato está aberto para itinerário por linha directa (3).

(1) — Se o maquinista encontrar já aberto o sinal de paragem absoluta, pode prosseguir a marcha que o itinerário do seu comboio prescreva. Se o sinal avançado proteger uma estação é, no entanto, obrigatória a paragem do comboio nessa estação.

(2) — Como princípio, a indicação de um sinal é repetida somente no sinal que o antecede. No entanto,

SEZONISMO

O problema da luta contra o sezonismo continua a ser um dos que mais interesse tem para a família ferroviária,

Para a melhor compreensão das fases que essa luta comporta, torna-se de grande utilidade a divulgação dos conhecimentos básicos da evolução da endemia sezonática.

Neste intuito vai o nosso Boletim dar publicidade a um folheto de divulgação, da autoria do Sr. Dr. Luís Figueira, Sub-Chefe do Serviço de Saúde e de Higiene, que deu à exposição a feição dialogada, em linguagem despida de termos demasiadamente técnicos...

Procurou-se que seja o mais clara possível, e portanto ao alcance de todos.

(Mês de Agosto. Na feira de S. Lourenço em Beja. Encontro de três velhos amigos e conterrâneos, cuja infância foi passada em fraternal camaradagem. Um é Médico, outro Professor rural e o terceiro Feitor de uma Herdade junto ao Guadiana).

Transmissão da doença

MÉDICO — Adeus, patricio. Então como vai essa saúde e a da tua gente?

PROFESSOR — Vamos indo. E o doutor como tem passado?

M. — Faz-se pela vida e aturam-se os doentes.

P. — Li há dias nas gazetas que o doutor foi encarregado pelo Governo de acompanhar os engenheiros que trabalham nos rios, nas valas e nos paúes!

M. — É verdade. Fui encarregado de dirigir os serviços de protecção contra as sezões.

P. — Então esses engenheiros, bem comidos e bem tratados, também têm sezões?

M. — Pois se os trabalhos deles se fazem justamente nos sítios onde os mosquitos são praga.

P. — Sempre é certo que os mosquitos é que pegam as sezões?

M. — Sim, são os mosquitos, que se criam nas águas dos pegos e dos ribeiros, que transmitem as sezões.

P. — Já tinha lido isso, mas fiquei na dú-

vida porque cá pelo sítio há muitas melgas mas quási ninguém tem sezões.

M. — É que nem todos os mosquitos as transmitem.

P. — Talvez que as melgas e os mosquitos não sejam o mesmo bicho.

M. — Nalgumas regiões dão aos mosquitos o nome de melgas; noutras dão este nome a um insecto picador mais pequeno, que não é verdadeiramente um mosquito. Há também quem lhes chame trombeteiros e zumbeteiros.

P. — Por aqui o que há muito, são febres.

M. — É porque nestas terras chamam febres às sezões. Nem em toda a parte lhe dão o mesmo nome. Uns dizem maleitas, outros acréscimos, outros arrepiãos, alguns impaludismo, febres palustres, outros só febres, e os livros de medicina chamam-lhe malária.

P. — Ah, é tudo o mesmo!

M. — Pode ser tudo a mesma doença. Além do aspecto do doente e da marcha da doença, reconhece-se pela análise do sangue, ao microscópio, se há os parasitas que provocam as verdadeiras sezões, febres ou maleitas.

P. — Não é então o próprio mosquito que faz as sezões?

M. — Pois não. Há uma certa qualidade de mosquito chamado anofeles que, ao picar um doente com sezões ou uma pessoa que as teve e não foi bem curada, chupa com o sangue o micróbio da doença. Depois,

quando pica outra pessoa, transmite a essa os parasitas que tinha nas glândulas salivares.

P. — Oh doutor, está a mangar comigo. Então os mosquitos têm glândulas salivares?

M. — Pois têm. E é nesses órgãos que estão os parasitas das sezões chamados hematozoários ou plasmódios, depois de se terem desenvolvido no estômago e de se terem multiplicado. Dois parasitas, um macho e outro fêmea, engulidos pelo mosquito podem dar origem a alguns milhares de novos parasitas.

P. — Mas se o mosquito chupa, como é que os parasitas passam dele para o homem?

M. — É que o mosquito para picar melhor humedece com a saliva a pele e, quando mete o ferrão leva com ele alguns parasitas. O ferrão vai até a uma veia pequena ou a um capilar onde possa encontrar o sangue e deixa lá os tais plasmódios.

P. — Mas sendo assim a gente devia ficar logo com as febres quando o mosquito pica.

M. — Isso só se todos os mosquitos tivessem parasitas, e mesmo assim ainda estes precisam de um certo tempo para se multiplicarem. Só quando atingem um número elevado é que aparecem os sinais da doença, pelo estrago que fazem no nosso organismo.

P. — Olha aí vem o Manuel Palminha. Lembra-se daquele moço a quem chamávamos nas nossas brincadeiras o Letas? É ele. Está sendo feitor numa herdade lá para o pé do Guadiana.

M. — Como ele está magro e mal encarado! Nem o conhecia.

FEITOR — Adeus, doutor. Então como vai isso?

M. — Oh! homem, se aqui o nosso professor não me tivesse dito que eras tu, nem te reconhecia.

F. — A doença e os trabalhos têm-me posto neste estado.

P. — Pareces um esqueleto.

F. — E tenho lá dois moços na mesma. Estes diabos das febres não largam a gente.

M. — Estás com uma côr de terra que pa-

rece que não tens sangue, tu que eras vermelho que nem um pimentão.

P. — Já tenho reparado que em êles andando muito tempo com as febres põem-se todos assim que nem parecem gente. Diz aqui o doutor que isso de febres e sezões é o mesmo.

F. — Nada, sezões só tive no principio. Agora é a febre quási sempre pegada. Depois começa a doer-me a cabeça. Sinto uns suores e uma má disposição, e lá volta outra vez esta febre malina que me consome.

M. — E o que tens feito para te curares?

F. — Tenho tomado uns papelinhos de sulfato, uns confeitos e pastilhas. A principio parece que me fazem bem, mas daí a dias voltam as febres.

P. — É o mesmo que tem acontecido a uns moços lá da minha escola. E sobretudo um faz pena porque é esperto e muito bom estudante; mas quê, é rara a semana em que não dá faltas por causa das febres. E andam todos com um ar de fraqueza que nem sei como êles se agüentam de pé. Com umas barrigas muito grandes, e amarelos!

M. — É que vocês não tomam o sulfato de quinino como deve ser. Assim que melhoram, e sem esperar pela cura, deixam de o tomar.

F. — O sulfato é caro e a gente não ganha para a botica, se vai a tomá-lo como os doutores dizem.

M. — E assim vocês vão gastando em muitos meses, e sem resultado, mais do que gastariam se seguissem o tratamento como o médico manda.

P. — Lá na minha escola anda um rapazito, primo do José Broa que anda com aqueles doutores que em Benavente combatem as sezões. Apareceu com as febres e o pai escreveu para o Broa. Ele mandou-lhe uns saquinhos com confeitos de quinino e ensinou-lhe na carta como é que os doutores lá aconselham os doentes com sezões. O pequeno foi tratado seguindo tal e qual o que o primo lhe escreveu e o rapaz nunca mais teve febres.

M. — Olha, a camionete está quási a partir. Vem daí comigo lá onde eu trabalho

com os engenheiros e ali faço-te o exame do sangue e receito-te o que hás-de fazer. Voltas na outra camionete.

P. — E eu vou também...

Combate aos mosquitos

F. — Mas o que é que o doutor faz aqui com os engenheiros que dirigem os trabalhos do rio?

M. — Tenho de os proteger e aos trabalhadores e à população contra as sezões. Vieram para aqui para secar estes pântanos que eram terra perdida para a agricultura e para consertar as valas e endireitar o rio de forma que não haja águas espalhadas em paúl e possa aproveitar-se a terra que é boa para trigo e outras sementes. Mas aconteceu que com a chegada dos calores começaram a aparecer mosquitos e o pessoal a cair com sezões. Mandaram-me então para aqui com uns ajudantes para vêr se se evitava que os trabalhos tivessem de parar por falta de pessoal.

P. — E o que é que fazem para evitar isso?

M. — Pelo que te disse, quando conversávamos em Beja, podes perceber que nos esforçamos por combater os mosquitos, tratar os doentes e evitar que eles sejam picados.

P. — Como é que fazem o combate aos mosquitos?

M. — Sabe-se que os insectos têm duas fases de vida: como larvas e como insectos adultos.

P. — Bem sei. É como o bicho da sêda que depois se transforma em borboleta, como o burgo das azinheiras que é um bichinho e depois de ter roído as flores se transforma em borboleta também, e como a vareja ou bicho da carne que se transforma em mosca, e as lândias que passam a pio-lhos.

M. — É isso mesmo. Ora o mosquito tem também outra fase antes de ter asas e picar.

Os mosquitos fêmeas põem os ovos na superfície das águas. Dos ovos saiem uns bichinhos que vocês conhecem por bichos cabeçudos, que vivem na água e que têm que vir à superfície para respirar.

F. — Já tenho visto dêsses bichinhos lá na água do meu tanque, e no tanque da serpentina de destilação, e até na água do poço.

P. — É verdade que já ouvi chamarem-lhe bichinho cabeçudo, e saltões porque nadam aos arrancos.

M. — Ora essas larvas levam duas semanas a um mês a desenvolverem-se, conforme o tempo está mais ou menos quente, até que delas sai o mosquito. Tôda a gente pode verificar isto, recolhendo num copo ou garrafa um pouco de água que tenha dêstes bichinhos; tapando e esperando alguns dias ver-se-á que aparecem mosquitos e na água ficam as cascas das larvas de que eles saíram.

P. — Hei-de experimentar isso para mostrar aos rapazitos da escola.

F. — Já tinha lido na «Gazeta das Aldeias», mas não dei grande crédito. Então se esvaziar os tanques e tapar o local do poço para evitar que os mosquitos vão lá pôr os ovos posso combatê-los?

M. — Pois está claro. Tôdas as medidas que impeçam a postura dos ovos ajudam a livrar-nos dos mosquitos. Mas o mosquito das sezões, o tal anofeles, gosta muito de águas limpas e renovadas. De modo que as águas que se entornam e empoçam á volta dos poços, as valas, os regatos correntes e os pequenos charcos servem-lhe muito bem para a postura. E como o mosquito fêmea precisa para a postura de uma certa calma da superfície da água, não lhe servem as águas com muita corrente. Ora as pequenas ervas que nascem nas margens dos regos e valas produzem atrazo da corrente da água e criam pequenos remansos que servem ao mosquito para a postura.

(Continua)



CONTENCIOSO

Autos por injúria e difamação

Pelo Sr. Dr. Alfredo Ary dos Santos, Chefe do Serviço do Contencioso

CERTO dia, o João Silvestre disse ao António Campino:

— Sabes, oh António, o Zé da Russa entrou pelo gabinete do Chefe, quasi lhe ia batendo e pôs-se a dizer em altos berros que elle era um *safado* e um *galdério*. Aquilo parecia o fim do mundo, mas o homem agora está *amolado*, pois levantaram-lhe auto por difamação.

— Tu viste o auto?

— Vi, sim. Dizia o seguinte: «Lavro o presente auto pelo facto de no dia, hora e local indicados, José da Russa, solteiro, trabalhador, residente na Quinta da Má-Lingua, ter difamado o Chefe da estação do Esquecimento, cometendo assim o crime do artigo 410 do Código Penal». É o que eu te digo: está *amolado*!

— Eu cá não sei... Com um auto dêsses, ou eu me engano muito, ou não succede mal ao Zé da Russa...

O António Campino tinha razão. O auto fôra mal levantado e, por o ter sido, o homensinho devia ter fugido pelas malhas da lei.

E foi mal levantado porquê?

Em primeiro lugar porque, contra o que se acha mencionado na Circular n.º 916 da Exploração (Serviço do Movimento), não mencionava as próprias palavras offensivas proferidas contra o Chefe da Estação.

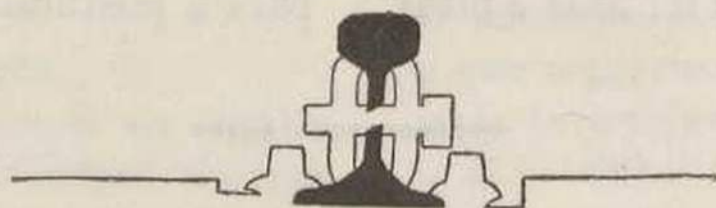
Em segundo lugar, porque chamar-se a

alguem *safado* ou *galdério* não constitue difamação, mas apenas injúria.

A diferença que há entre os dois crimes reside no seguinte, como se vê dos artigos 407.º e 410.º do Código Penal: no crime de difamação imputa-se *um facto* certo, determinado, offensivo da honra e consideração alheias; na injúria há apenas offensa, não se imputando qualquer facto determinado. Por exemplo, se eu digo: Fulano roubou a carteira de Beltrano, como imputei *o facto* offensivo de ter praticado um *certo* furto, difamo; mas se eu disser: Fulano é ladrão, como não imputei facto ou pratica de qualquer acto determinado, apenas injurio. Parecendo que não, a diferença é grande e origina situações jurídicas diversas.

Mas ainda por uma terceira razão o auto estava mal levantado, visto não identificar o Chefe da Estação contra o qual foram dirigidos os insultos: faltou indicar o seu nome, estado e residência.

Tinha pois razão o António Campino e se os factos se não tivessem passado na estação do Esquecimento — que não sei ao certo a que quilómetro fica — o Zé da Russa, residente na Quinta da Má-Lingua — que é, infelizmente, uma quinta muito grande — certamente se teria saído mal da sua attitude grosseira. Mas para a próxima vez não escapa e ficará sabendo que só às víboras foi dada lingua para fazer mal. Nos homens, tem outra missão.



Crónica Agrícola

Pelo Sr. Engenheiro Agrônomo, *Antônio da Cunha Monteiro*

ESTAS crónicas dirigem-se principalmente a pequenos agricultores que dispondo de pouco terreno têm de tirar d'ele boas produções. Estas nunca se obtêm sem que a terra disponha de sufficiente matéria orgânica que, por isso, se tem de fornecer-lhe em tanto maior quantidade, quanto mais intensiva é a cultura.

A melhor matéria orgânica é o estrume e, geralmente, o nosso agricultor não liga sufficiente atenção nem à sua utilidade nem à sua preparação.

Quando succede dispor de estrume de curral, ou mesmo de galinácios, limita-se a tirá-lo dos estábulos, amontoá-lo ao sol e à chuva e mais tarde levá-lo para as terras onde fica em pequenos montes, às vezes longos dias.

O estrume assim tratado quando chega a juntar-se ao terreno, pouco valor tem, pois perdeu grande parte da sua riqueza.

Essa perda começa no próprio estábulo, quando a *cama* dos animais é insufficiente para absorver os líquidos do estrume e continua, quando exposto ao ar, por ir *secando* ou por ser *lavado* pela chuva, enquanto amontoado, ou na própria terra antes de enterrado.

Muitas vezes a quantidade de estrume de que se dispõe é pouca ou quasi nada para o que se precisa e então, mais necessário se torna cuidar da sua preparação.

Para fazer estrume, pode aproveitar-se toda a sorte de materiais, ou usando-os como *camas* dos animais ou transformando-os em *estrume artificial*.

Os que mais frequentemente para tal fim se podem aproveitar são os seguintes:

Matos, de preferênciã tojo e giestas.

Lixos, varreduras de tôda a natureza.

Ramas de arvoredos.

Algas, sargaços, moliços ou qualquer planta.

Resíduos de indústria, como serradura, raspas de chifre, pelos de cortume, bagaços e outros.

Palhas e moínhas, etc.

Os matos, ramos e palhas grossas usam-se como camas dos animais e, logo que estejam impregnados de escorrências, tiram-se dos estábulos e empilham-se sobre uma plataforma impermeável, feita em qualquer canto mesmo de terra batida, ou numa simples, mas ampla cova, com o fundo bem batido.

O local será abrigado do vento e coberto por qualquer resguardo, do sol e da chuva, que pode fazer-se com caniços, colmo, folhas, tábuas, etc.

Quando fôr insufficiente a quantidade de estrume natural ou se não disponha de nenhum, aproveitam-se os materiais referidos pela seguinte forma:

Põe-se uma camada dos detritos, de que se dispõe, sobre a plataforma impermeável ou cova polvilhando-se com cal em pedra derregada (abafada), gesso ou cinzas de madeira. Sobre esta camada põe-se então o estrume fresco do estábulo, quando o haja, ou prepara-se uma água choca com que se rega abundantemente a referida camada de detritos. Depois põem-se novas camadas preparadas como a primeira. A água choca de esgotos pode também preparar-se com dejectos de capoeira ou outros e quando necessário, em vez destes, podem regar-se os referidos detritos com água em que previamente se dissolveu uma porção de sulfato de amónio ou cal azotada.

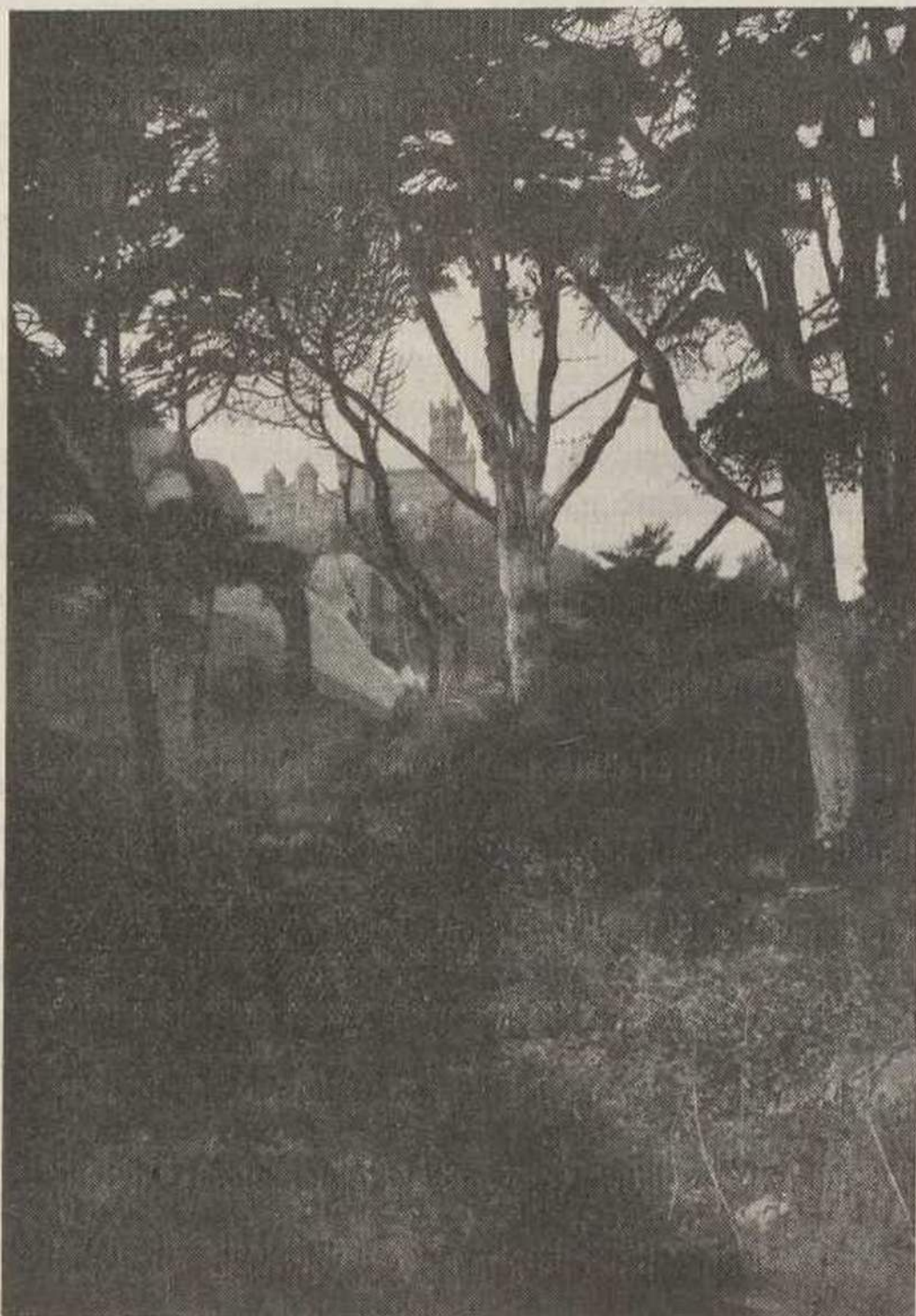
Durante uns meses - dois a quatro - rega-se a montureira assim constituída, por forma a ficar o estrume sempre umedecido mas não encharcado e então cava-se de alto a baixo misturando-se as diversas camadas e torna a empilhar-se e a regar-se. Estas regas são feitas de preferênciã com as escorrências da própria montureira ou com qualquer água choca.

Se houver cuidado na preparação, ter-se-á obtido estrume de boa qualidade, principalmente quando os materiais empregados forem matos de leguminosas, como o tojo e a giesta, ou mistura destes com lixos e varreduras de caminhos ou ervas marinhas.

A aplicação do estrume deve fazer-se de modo que seja enterrado o mais rápida-

mente possível, nunca o deixando ficar espalhado à superfície ou em pequenos montes, sujeito à acção do sol ou da chuva.

Para se ter uma noção da quantidade de estrume a preparar, pode contar-se como necessário por metro quadrado, quando se deseje tirar da terra abundantes colheitas, com 5 a 6 kg.



Sintra — Palácio da Pena

Consultas e Documentos

CONSULTAS

Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 844 — Peço dizer-me se as taxas que a seguir discrimino estão certas:

P. V. — Um vagão com lenha, de Pegões a Lisboa-P., com o peso de 10 toneladas, — carga e descarga pelos donos.

Sul e Sueste

15 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 11 e Aviso ao Público A n.º 770

Transp. $\left(\$38 + \frac{20 \times \$58}{100} \right) \times 11 \times 10.$	50\$16	
Comp. do imp. ferroviário	<div><div>Sêlo</div><div>Assist.^a .</div></div>	<div>2\$54</div> <div>\$15</div>
	52\$85	
Adicional de 10 %	5\$29	
» » 5 %	2\$91	
Manutenção $2\$50 \times 10$	25\$00	
Registo	1\$00	
	87\$05	

Antiga Rêde

127 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 31 e Aviso ao Público A n.º 770

Transp. $\left(2\$55 + \frac{20 \times 2\$55}{100} \right) \times 11 \times 10$	336\$60
Comp. do imp. ferroviário (Sêlo)	17\$00
A transportar ..	353\$60

Transporte	353\$60	87\$05
Adicional de 10 %	35\$36	
Manutenção $2\$50 \times 10$	25\$00	
Aviso de chegada	5\$00	
Arredondamento	\$04	419\$00
Total		506\$05

P. V. — Um vagão com sardinhas em conserva, de Olhão a Barreiro-T, com o peso de 10 toneladas, — carga e descarga pelos donos.

299 Km. — 1.ª classe da Tarifa Geral

Transporte $17\$91 \times 11 \times 10$	1.970\$10
Adicional de 10 %	197\$01
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 10$	50\$00
Registo e Aviso de chegada	6\$00
Arredondamento	\$04
Total	2.223\$15

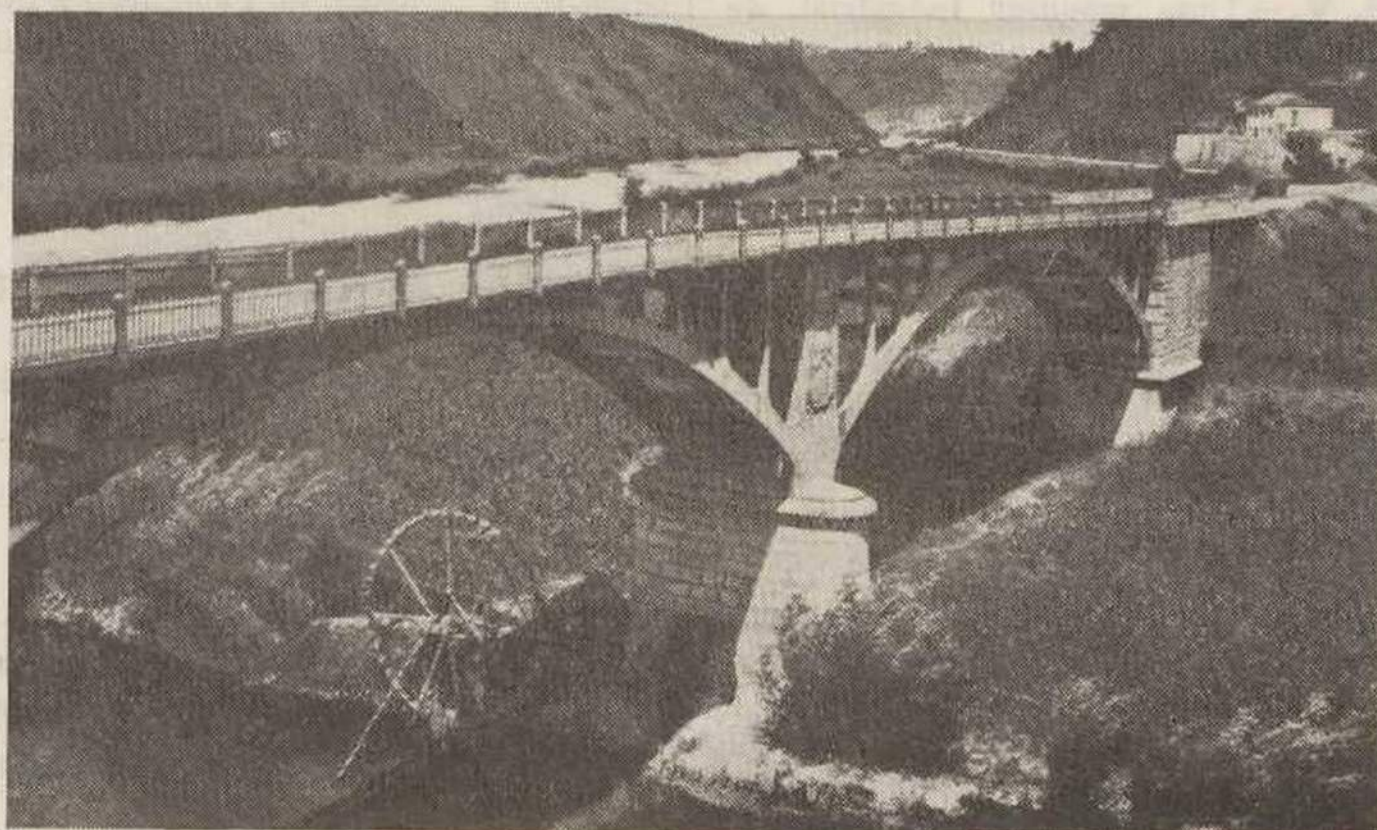
P. V. — Sacos vazios em fardos, de Alcântara-Terra a Campanhã, com o peso de 250 Kg.

346 Km. — 3.ª classe da Tarifa Geral

Transporte $16\$49 \times 6 \times 0,25$	24\$74
Adicional de 10 %	2\$48
Manutenção $13\$00 \times 0,25$	3\$25
Registo e Aviso de chegada	2\$00
Arredondamento	\$03
Total	32\$50

Ponte sobre
o rio Alva

PENACOVA





Manhã no Tejo



P. V. — Ananáses em caixas, de Alcântara-Terra à fronteira de Valência de Alcântara, com o peso de 500 Kg.

256 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 10

Transporte $11\$07 \times 11 \times 0,50$	60\$89
Comp. do imposto ferroviário. { Selo	3\$08
Assistência	\$15
Manutenção $13\$00 \times 0,50$	6\$50
Registo	1\$00
Arredondamento	\$03
Total	71\$65

G. V. — Uma máquina industrial, de Lisboa-P. a Campanhã, com o peso de 250 Kg.

337 Km. — Tarifa Geral — Base 5.^a

Transporte $55\$84 \times 11 \times 0,25$	153\$56
Adicional de 10%	15\$36
Manutenção $13\$00 \times 0,25$	3\$25
Registo e Aviso de chegada	2\$00
Arredondamento	\$03
Total	174\$20

R. — Estão certas.

P. n.º 845 — Peço dizer-me se a seguinte taxa está certa:

6 grades com aglomerados de cortiça, de Montijo a Almourol, em pequena velocidade, com o peso de 277 quilogramas. (Só Antiga Rede).

131 Km. — Tarifa Geral — Base 5.^a

Transporte $23\$06 \times 11 \times 0,28$	71\$03
Adicional de 10%	7\$11
Manutenção $(2\$50 + 4\$00) \times 0,28$	1\$82
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$04
Total	81\$00

R. — A taxa está certa.

P. n.º 846 — Peço dizer-me se a seguinte taxa está certa:

Um vagão com madeira de pinho nacional, aparelhada, de Famalicão a Braga, em pequena velocidade, com o peso de 12.800 quilogramas, — carga e descarga pelos donos.

22 Km. — Tarifa Especial n.º 1 — Tabela 10 e Aviso ao Público A n.º 841.

Transporte $\left(\$72 + \frac{20}{100} \$72 \right) \times 11 \times 12,8$...	121\$66
Comp. do imp. ferroviário .. { Selo	6\$15
Assistência ..	\$15
	127\$96
Adicional de 10%	12\$80
	140\$76
Adicional de 5%	7\$04
Manutenção $2\$50 \times 2 \times 12,8$	64\$00
Registo e Aviso de chegada	6\$00
Total	217\$80

R. — A taxa está certa.

P. n.º 847 — Peço dizer-me que tratamento tarifário deve aplicar-se ao transporte, em grande velocidade, de «ovas de bacalhau», «linguas de bacalhau» e «cabeças de bacalhau».

R. — As ovas, linguas e cabeças de bacalhau, devem taxar-se pelos preços da base 5.º da Tarifa Geral com o multiplicador 11.

Erratas

Na pergunta n.º 842 do Boletim do mês anterior, onde se lê «com peso superior a 3.000 Kg.» deve lêr-se «com peso não superior a 3.000 Kg.».

Por lapso de revisão, saiu errado o resultado da taxa que no *Boletim da C. P.* n.º 176, de Fevereiro do ano findo, foi dada em resposta à consulta n.º 812.

Para efeito de correcção, discrimina-se, a seguir como corresponde:

Distância 345 Km.

Tabela 9 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. c/ 25 %

$$11\$89 + \frac{11\$89 \times 25}{100} = 14\$86,25$$

Transporte $14\$86,25 \times 11 \times 6,5$	1.062\$67
Comp. do Imp. Ferroviário { Selo.....	53\$67
Assistência...	\$15
Evoluções e manobras: $\$40 \times 11 \times 6,5$	28\$60
	1.145\$09
Adicional de 10 %	11\$51
Adicional de 5 %	62\$98
Registo	1\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$02
	1.324\$60

Guindaste:

À partida: $1\$00 \times 11 \times 7$	77\$00
Carga: $\$30 \times 11 \times 6,5$	21\$45
Diferença	55\$55
À chegada: $1\$00 \times 11 \times 7$	77\$00
Soma	132\$55
Adicional de 10 %	13\$26
Adicional de 5 %	7\$30
Arredondamento	\$04
	153\$15
Total	1.477\$75

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Carta-Impressa n.º 71 — Anuncia a distribuição às estações de uma nova edição da Classificação Geral de Mercadorias (reimpressão de Dezembro de 1944).

Comunicação-Circular n.º 96 — Anula a Comunicação-Circular n.º 95 (Entrada das praças da Guarda Nacional Republicana nos cais de embarque das estações).

Comunicação-Circular n.º 97 — Esclarece que as remessas de carne de baleia ficam sujeitas ao tratamento tarifário correspondente a «carne».

Comunicação-Circular n.º 98 — Esclarece que as remessas de «gás-oil» e «tratol» ficam sujeitas ao tratamento tarifário correspondente a «gasolina».

Aditamento n.º 109 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário correspondente a várias rubricas de vinhos e seus derivados.

Aditamento n.º 110 à Classificação Geral de Mercadorias — Altera o tratamento tarifário correspondente às rubricas de «óleo de nafta», «óleo de petróleo», «óleos não designados» e «petróleo para iluminação».

Circular n.º 1004 — Indica as entidades às quais é permitida a entrada gratuita nos cais de embarque.

II — Fiscalização e Estatística

Carta-Impressa n.º 375 — Promulga a prorrogação até 31 de Janeiro de 1945 da validade, na nossa rede, dos bilhetes de identidade do quinquénio de 1940/1944, concedidos pela Companhia da Beira Alta ao seu pessoal e pessoas de sua família.

Quantidade de vagões carregados em serviço comercial nos meses de Janeiro de 1944 e de 1945

Meses	Antiga Rede	Minho e Douro	Sul e Sueste	Rede Geral
Janeiro de 1944.....	20.914	9.155	7.496	37.565
Janeiro de 1945.....	22.366	9.512	7.222	39.100
Diferenças.....	+ 1.452	+ 357	- 274	+ 1.535

Factos e Informações

Uma carruagem sanitária

Os caminhos de ferro espanhóis (Renfe), dispõem presentemente de uma carruagem sanitária que além das acomodações destinadas ao pessoal médico, possui moderníssimas instalações, como sejam: sala de espera, consultório, laboratório, aparelho de raios X etc.

O seu valor é tanto mais de apreciar, se encararmos as possibilidades de assistência médica em casos de epidemias, sobretudo nos centros populacionais que, pelo seu isolamento, se encontram desprovidos de recursos médicos.

Curiosidades estatísticas

O vinho do Pôrto, não obstante as tremendas dificuldades de transporte, continua a singrar por esse mundo fora. Segundo os elementos fornecidos pelos curiosos «CADERNOS mensais de estatística e informação do Instituto do Vinho do Pôrto», no ano findo exportou-se este precioso vinho para a Índia, África, Américas e ainda para alguns países europeus.

Ao todo, venderam-se cerca de 14,8 milhões de litros para diversos mercados espalhados por todo o orbe.



Os caminhos de ferro e a guerra

Em país beligerante, os bombeiros utilizam os caminhos de ferro para transporte urgente de material contra os incêndios provocados pelos bombardeamentos aéreos. Estes transportes são efectuados em vagões especializados.

Estações ou entroncamentos ferroviários constituem alvos preferidos nos bombardeamentos aéreos.





Não há como o caminho de ferro para transportar por terra o volumoso e pesado equipamento militar. Em estação de país beligerante, procede-se ao embarque de material de guerra.



Atingida por uma bomba, esta locomotiva parece agonizar debaixo do desmantelado alpendre de uma estação.



Sem carris nem fumegantes chaminés de locomotivas, esta fotografia é bem ferroviária: um tranqüilo recanto do «Bairro Camões», no Entroncamento.

A nossa casa

Arte de cozinhar

Batatas

Quási tôda a gente come batatas. Umas pessoas comem-nas para se alimentarem, outras, porém, limitam-se a encher o estômago. As donas de casa, com raras excepções, não sabem cozinhar as batatas.

Começam erradamente, por descascá-las, e, depois, para não enegrecerem, metem-nas dentro de água. Em seguida, cozem-nas em água fria.

Bastam estas operações para tirar às batatas o valor nutritivo e a vitamina C, que elas contêm.

Erram procedendo assim, porque:

Descascando-as, suprimem-se-lhes todos os sais minerais que possuem.

Cozendo-as, tira-se-lhes metade do cálcio e do fósforo, tão necessário para a formação do esqueleto, em especial dos dentes, das crianças, e para a nutrição das parturientes.

Perde-se, assim, um terço do ferro, tão indispensável à formação dos glóbulos vermelhos do sangue e à prevenção contra a anemia.

Se a batata fica descascada e em contacto com o ar, oxidam-se grande parte das vitaminas, que ainda não estejam perdidas ao descascar.

Depois do que fica exposto, verifica-se que ingerir batatas assim preparadas, ou comer um tubo de pasta dentífrica, produz os mesmos efeitos.

Por consequência, reconhece-se que as batatas, como outros alimentos, se devem cozinhar sem lhes fazer perder as suas propriedades em vitaminas e em sais minerais. Cozinhados com critério, os alimentos não só são mais saborosos, como ainda se não lhes desperdiçam os elementos nutritivos.

As batatas devem, pois, ser cozidas sem

ser descascadas, porque ficam assim mais saborosas e nada perdem do seu valor alimentar.

Vegetais

Verificou-se, depois de longas experiências, que o maior mal dos alimentos é cozinhá-los em água fervente. A maioria dos minerais têm de se manter solúveis para não perderem as suas vitaminas e, por consequência, o seu valor nutritivo. Quanto mais tempo estiverem em água fervente, tanto piores serão os resultados.

Provou-se que os vegetais, cozidos em água fervente, perdem 40% de fósforo e 30% de cálcio.

O repólho e a couve-flor perdem 70% de magnésio e 60% de fósforo.

Atendendo aos métodos já experimentados, é de aconselhar guisá-los ou estufá-los em banho-maria, porque se emprega um mínimo de água e uma mais baixa temperatura.

Não se deve empregar o bicarbonato de sódio, para cozinhar as verduras, porque êle aumenta os efeitos prejudiciais do ar sobre os alimentos.

Como se guiza ou coze o arroz

O arroz é cozido ou guizado pela quási totalidade das donas de casa pelo processo antigo, deitando-o na água a ferver. Êste processo antiquado está pôsto de lado por donas de casa inteligentes. Em face disto, ensina-se como se deve cozer e guizar.

Se o quizermos guizar, deve-se juntar ao guizado o arroz, refogando-o antes de deitar a água; mexe-se no momento, tapa-se e não se lhe mexe mais. Se o arroz correr o risco de se queimar, agita-se o tacho ou a caçarola, mas nunca se lhe mete colher. O arroz fica muito sôlto, e evita-se que êste pareça papas e não arroz.

Culinária

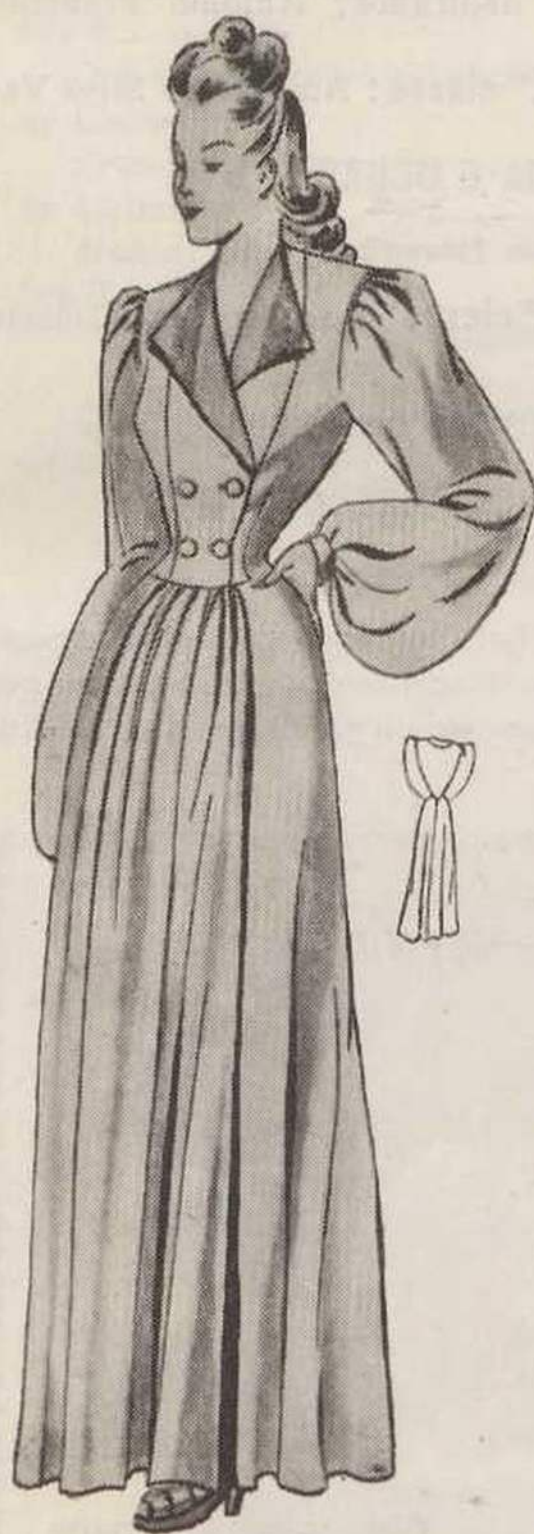
Môlho para peixe

Cozem-se três ovos, descascam-se e separam-se as gêmas, que se desfazem com azeite, vinagre e pimenta (duas partes de azeite, uma de vinagre). Picam-se as claras, misturam-se com salsa e cebôla também picadas e junta-se tudo ao môlho preparado com as

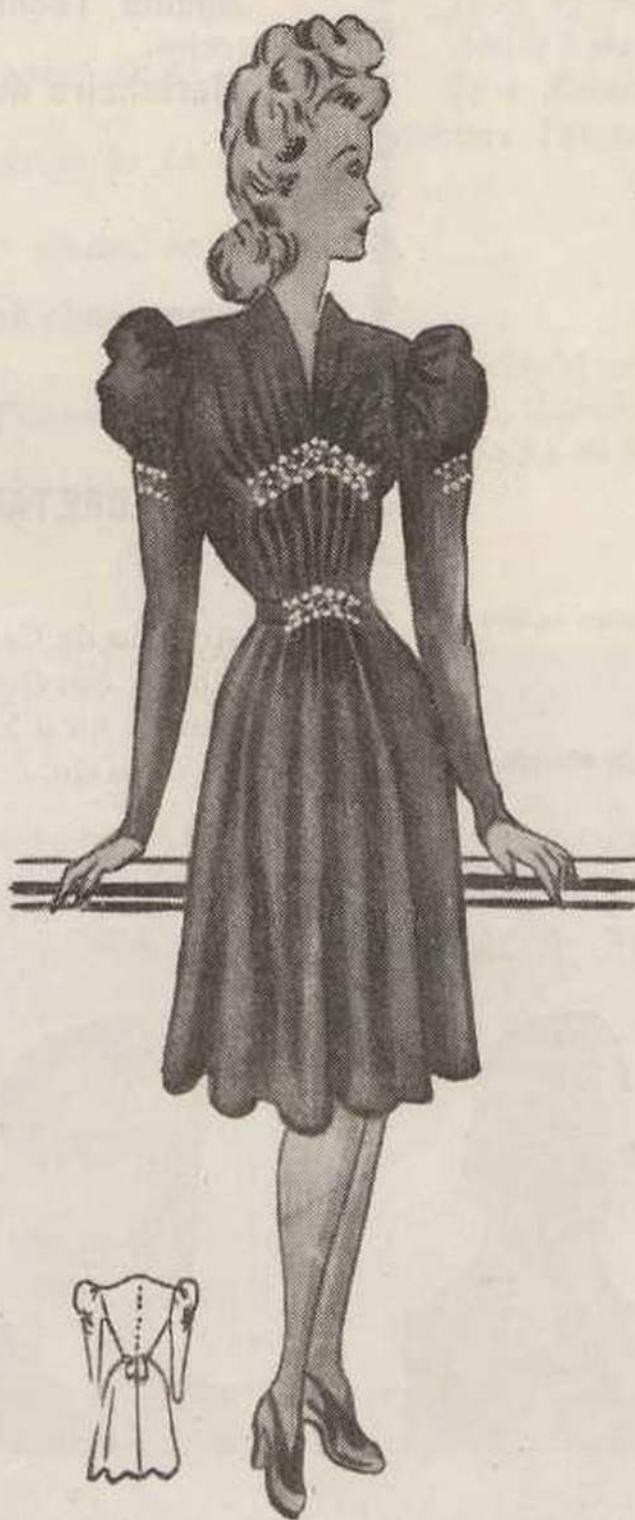
gêmas. Deita-se por cima do peixe cozido ou serve-se na molheira.

Esta secção continua a cargo da Sr.^a D. Carolina Alves, Empregada na Divisão da Via e Obras, que tem como colaborador artista o desenhador daquela Divisão, Sr. Carlos Benedy, autor dos desenhos de figurinos que publicamos.

Os nossos figurinos



Vestido de casa, de lã rosa pálida. Corpo muito justo e cruzado por quatro botões. Pano da frente franzido e mangas muito largas.



Vestido de sêda mate, preto, com lentejoulas, sustendo os franzidos no peito, cintura e mangas.



Casaco de lã, abotoado à frente com seis botões e enfeitado com pele de cordeiro da Índia na gola, ombros e punhos.

Pessoal

Actos dignos de louvor

Pelo Chefe de Brigada da Inspeção e Oficina de Obras Metálicas, Alfredo Dias de Carvalho, foi encontrado, no dia 2 de Novembro último, um pacote com fazenda, junto da báscula da linha marginal da estação de Lisboa-P.

Do achado fez entrega imediata ao Chefe da estação.

AGENTE QUE COMPLETOU 50 ANOS SERVIÇO DE



António Salgueiro

Condutor Fiscal

Admitido como Carregador em 14 de Novembro de 1894

Nomeações

EXPLORAÇÃO

Em Novembro

Empregado de 3.^a classe: José Rodrigues.

Escriturário: Diamantino Mendes da Conceição.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Novembro

Agente Técnico Aspirante: António Prudente Ferreira.

Marinheiro de 2.^a classe: Amadeu da Silva Valente.

VIA E OBRAS

Em Novembro

Empregado de 3.^a classe: Joaquim Nunes Duarte Belo.

Transferências

SECRETARIA DA Direcção GERAL

Em Novembro

Adelino de Carvalho, Empregado principal: transferido do Serviço da Fiscalização e Estatística, por permuta com o Empregado de 3.^a classe, Rogério Augusto de Melo.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



António Cipriano Mendes

Escriturário Principal,
de Lisboa P.

Nomeado Aspirante em 2 de Janeiro de 1905.



Vergílio Augusto Ferreira

Chefe de 2.^a classe, de Portimão
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 18 de Janeiro de 1905.



João José da Silva Oliveira

Chefe de 2.^a classe, de Lagos
Nomeado Factor de 3.^a classe
em 18 de Janeiro de 1905.



Filipe Augusto de Carvalho

Contramestre de 2.^a classe,
das Oficinas de Campanhã.
Admitido como Aprendiz em 14 de
Dezembro de 1904.

Reformas

SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Novembro

João Cardoso, Contínuo de 1.^a classe.

EXPLORAÇÃO

Em Setembro

Francisco António Monteiro, Agulheiro de 3.^a classe.

Em Outubro

Artur Rodrigues, Chefe de 1.^a classe, de Coimbra B.

Quirino de Oliveira Cabedal, Factor de 2.^a classe, de Lisboa P.

Francisco Duarte Cardoso, Revisor de 1.^a classe, de Lisboa.

Manuel Simões, Capataz de 2.^a classe, de Coimbra B.

Em Novembro

Bonifácio Rita dos Santos, Inspector da 12.^a Secção de Contabilidade.

Ilídio de Carvalho Cruz, Chefe de 2.^a classe, de Sintra.

Luis Marques dos Santos, Chefe de 3.^a classe, de Avanca.

Adrião Clemente, Factor de 2.^a classe, de Fundão.

Manuel Maria Conde, Agulheiro de 2.^a classe, de Cerveira.

José António dos Santos, Agulheiro de 3.^a classe, de Campo Pequeno.

António Silvestre, Agulheiro de 3.^a classe, de Bifurcação de Lares.

Augusto dos Santos, Carregador, de Régua.

Bonifácio Joaquim Roxo, Carregador, de Lisboa P.

Joaquim Cardoso da Silva, Carregador, de Gáia.

Joaquim Ferreira, Carregador, de Lisboa P.

Arminado Caldeira, Carregador, de Torre das Vargens.

João Agostinho, Carregador, de Alferrarede.

Abílio Ferreira, Carregador, de Soure.

José António Ramos Júnior, Carregador, de Alcantara Terra.

VIA E OBRAS

Em Novembro

Joaquim Gomes Bidarra, Assentador do distrito n.º 122, Castelo Branco.

Emília de Matos, Guarda do distrito n.º 75, Avanca



Algarve — Albufeira — Vista geral

Falecimentos

EXPLORAÇÃO

Em Novembro

† *José de Oliveira*, Carregador, de Braga.

Admitido como Carregador eventual em 11 de Novembro de 1915, foi nomeado Carregador do quadro em 14 de Setembro de 1920.

† *Alberto da Silva*, Carregador, de Espinho.

Foi nomeado Carregador em 1 de Junho de 1919 e Guarda-freios de 3.^a classe em 21 de Junho de 1927.

Passou novamente a Carregador em 1 de Janeiro de 1931.

† *José Pinto Ribeiro*, Carregador, de Calde.

Admitido como Carregador eventual em 4 de Dezembro de 1916 foi nomeado Carregador do quadro em 16 de Abril de 1919.

MATERIAL E TRACÇÃO

Em Novembro

† *Adriano Ribeiro da Fonseca*, Fogueiro de 1.^a classe, no Depósito de Campanhã.

Admitido ao serviço em 14 de Julho de 1926, como Limpador suplementar, nomeado Fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1929 e foi promovido a Fogueiro de 1.^a classe em 1 de Julho de 1940.

† *José Pereira*, Limpador de carruagens, na Revisão do Minho e Douro.

Admitido ao serviço em 1 de Abril de 1921, como Limpador suplementar, ingressou no quadro em 26 Dezembro de 1921 com a mesma categoria.

VIA E OBRAS

Em Novembro

† *Alexandre de Sousa Cristina*, Chefe do distrito n.º 277, Palmela.

Admitido nos Caminhos de Ferro do Estado como Assentador de 2.^a classe em 18 de Dezembro de 1916, promovido a Assentador de 1.^a classe em 25 de Maio de 1926, classificado Sub-Chefe de distrito em 11 de Maio de 1927 e promovido a Chefe de distrito em 1 de Maio de 1929.



† *Adriano Ribeiro da Fonseca*
Fogueiro de 1.^a classe



† *José Pereira*
Limpador de carruagens



† *Alberto da Silva*
Carregador



† *José Pinto Ribeiro*
Carregador

Como x tem o dobro da idade que y tinha quando x tinha a idade que y agora tem, vem:

$$y - a = \frac{x}{2} \quad \text{e} \quad x = 2(y - a)$$

Em (1) fica $3y = 63$

$$y = 21$$

Como $x = y + a$, será em (1)

$$2y + 3a = 63$$

$$a = \frac{63 - 42}{3} = 7$$

Logo $x = 28$

E isto confirma J. Gonçalves:

Sejam A e B as duas idades. Daqui a x anos tem-se:

$$A = B + x.$$

$$\text{Donde } B = A - x \quad \text{e} \quad x = A - B.$$

Sendo x a diferença das idades, quando A tinha a idade de B, era

$$x = B - \frac{A}{2}$$

Substituindo B por $(A - x)$ e A por $(B + x)$ vem

$$A = 4x$$

$$B = 3x$$

e somando, membro a membro:

$$A + B = 7x$$

Mas daqui a x anos será

$$(A + x) + (B + x) = 63$$

Logo substituindo $A + B$ por $7x$ vem

$$x = \frac{63}{9} = 7$$

Portanto, temos

$$A = 4 \times 7 = 28$$

$$B = 3 \times 7 = 21.$$

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Janeiro de 1945

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz mercantil kg.	4\$50	Lenha kg.	\$40	Bambus: Esparguete, macarrão e macarronete: a granel (córadas) kg.	8\$00
Açúcar de 1. ^a »	4\$80	Manteiga »	28\$50	Ovos dúz.	variável
Azeite extra lit.	10\$80	Massas cortadas: Macarrão e Macarronete — Córadas kg.	4\$90	Presunto kg.	21\$00
» fino »	10\$30	Massinhas: Cotovelos, cotovelinhos, miosotis, pevide, etc. — Córadas kg.	5\$30	Queijo tipo flamengo kg.	22\$50
Bacalhau Inglês kg.	variável	Meadas: Aletria, macarrão e macarronetes — Córada kg.	5\$50	Sabão amêndoa »	1\$50
» Nacional »	»	Massas cortadas, massinhas e meadas: Em pacotes — Córadas kg.	8\$30	» Corrente »	4\$20
Batata »	»			» Especial »	6\$30
Carvão de sôbro »	1\$05			Sal lit.	\$60
Cebolas »	variável			Toucinho entremeado kg.	13\$60
Chouriço de carne »	22\$80			Vinagre lit.	2\$30
Farinheira kg.	14\$50			Vinho branco »	2\$30
Feijão Colonial lit.	4\$35			Vinho tinto »	2\$40
» branco miúdo »	6\$40				
» frade. lit. 3\$80, 5\$40 e	6\$80				

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto.

Estes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

Quem for económico deverá abastecer-se nos Armazens de Víveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionario ferroviário

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com indice 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.**).