

# BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL  
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

VOLUME TERCEIRO

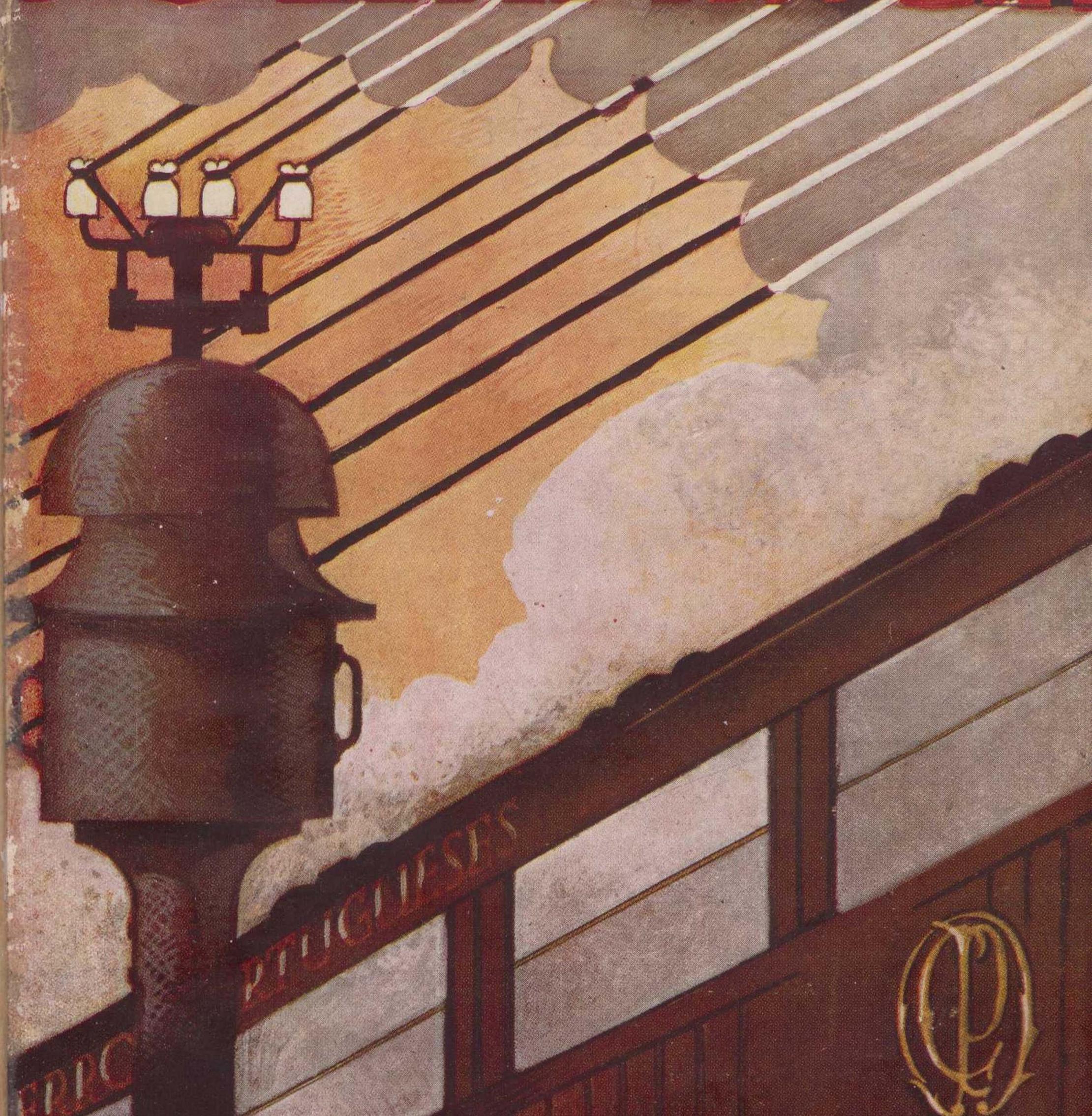
JANEIRO A  
DEZEMBRO DE  
**1931**

LISBOA

Tipografia da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

1931

# BOLETIM DA C.R.



ED. 100  
PRODUÇÃO  
PROFISSIONAL



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO — N.º 19

JANEIRO DE 1931

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

## Problemas recreativos

### CORRESPONDÊNCIA

**Tupin.** — Como o *Boletim* de Dezembro saiu atrasado por ser um número especial, fôraram aceitas todas as decifrações enviadas até 31 de Dezembro passado.

### QUADRO DE HONRA

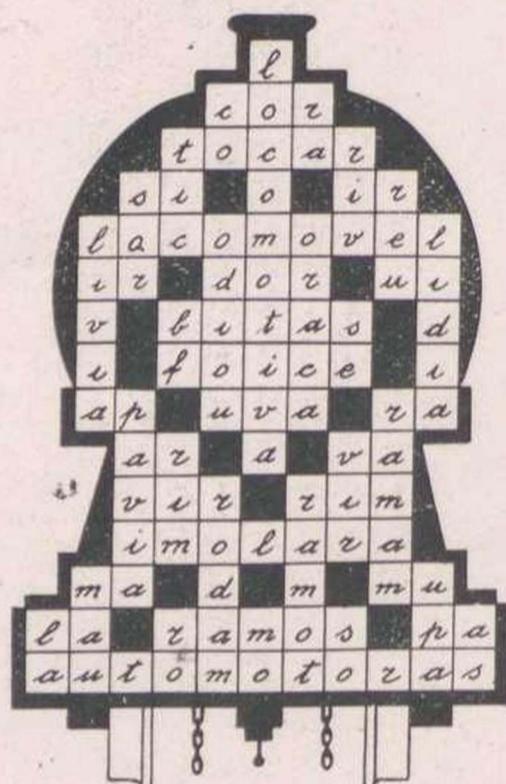
Pinto, Tupin

### QUADRO DE MÉRITO

Roldão 6, F. Duarte (6), Costasilva (5)

### Soluções dos problemas

do *Boletim da C. P.* n.º 18



### Maçadas ferro-viárias

**1** — Formar o nome de uma estação da C. P. com as letras da seguinte frase:

SALVAR A DEMENTE

Reporter X'

**2** — Formar o nome de uma estação da C. P. com as letras da seguinte frase:

Ó SÁ, VI-TE DO CANAL!

**3** — *Animais e carícias* é o que «enviamos nesta ocasião» a todos os charadistas do Boletim da C. P. — 2-2

B.

### Charadas em frase

**4** — *O hei para apreciar como êle guarda bem a estação* — 1-2.

Rádio

**5** — Esta povoação com outra povoação fizeram um *homem célebre* em Israel — 1-1.

Luas

**6** — Até a terra se eleva à passagem do rápido nesta estação — 1-2.

Nordelas

### Charadas sincopadas

**7** — 3-Nesta estação há um compartimento desabitado — 2.

Rádio

### Adivinha

**8** — Com as iniciais dos objectos dependurados na arvore do Natal, formar o nome de uma estação da Companhia.

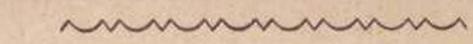


# BOLETIM DA C. P.

# BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL  
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA



VOLUME TERCEIRO

---

JANEIRO      A  
DEZEMBRO      DE

**1931**

---

LISBOA

Tipografia da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

1931

# ÍNDICE

## Números de Janeiro a Dezembro de 1931

### QUESTÕES GERAIS

#### Diversos

Novas secções do «Boletim» .....	Pág. 1
Ligações marítimas das rôdes ferro-viárias e, em especial, das linhas férreas portuguesas. 2 e	25
A União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.) .....	45
O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro na Grande Guerra .....	65
Automotora movida por meio de hélice.....	69
O caminho de ferro do Vaticano .....	83
Dos bairros para o pessoal da C. P. ....	97
O Boletim da C. P. ....	113
O que seria a locomotiva mais poderosa que se pode construir.....	114
Exercício de 1930 .....	120
Serviço comercial da C. P. em 1930 .....	134
O 1.º Congresso Nacional de Engenharia .....	149
Nova numeração das locomotivas ao serviço da Companhia .....	169
A população de Portugal em 1930.....	171
Construção de carruagens de alumínio .....	189
O nosso comércio exterior especial, em 1930....	190
Natal Feliz .....	205
Aprender.....	206
O que é o dinheiro?.....	208
A velocidade .....	213
Exposição de Paris .....	214
O novo barco «Évora» .....	228

#### Notas de Arte

O Mosteiro da Batalha .....	9 e 49
O Convento de Cristo em Tomar.....	85 e 116
A Cidade de Castelo Branco e a arte através os séculos.....	155
A Torre de Belém .....	192
Estação de Lisboa-Rossio .....	219

#### Digressão literária

O baile dos velhos, por D. João da Câmara .....	12
Dos louvores da língua portuguesa, por Rodrigues Lobo.....	30

	Pág.
Descrição da guerra, pelo Padre António Vieira	31
Threnos históricos, por Alexandre Herculano .....	31
A morte do lobo, por Camilo Castelo Branco .....	32
Ceifeiros, por Fialho de Almeida .....	70
Carta que o Governador D. João de Castro escreveu de Diu à Cidade de Goa.....	101
Carta da Câmara de Goa, em resposta da do Governador .....	102
Descrição do polvo, pelo Padre António Vieira.	103
Trecho do livro «A Cidade e as Serras», de Eça de Queiroz .....	140
A batalha de Valverde, por Oliveira Martins.....	172
Conquista de Santarém, por Alexandre Herculano	225

#### Estatísticas

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial.....	18, 86, 56, 75, 91, 105, 122, 142, 160, 176, 198 e	234
Estatística referente a percurso quilométrico 56,		
	91, 161 e	198

#### CONSULTAS

##### I — Fiscalização e Tráfego

Consultas sobre tarifas.....	16, 34, 54, 73, 89, 104, 121, 142, 174, 196 e	231
» » o livro E. 11 .....	35, 121, 174 e	197
» » anexo ao livro E. 14 ..	55, 73 e	89

##### II — Movimento

Consultas sobre o livro 2.....	18, 35, 56 74 e	91
» » » 3 .....	36 e	122
» » » E. 1 .....		122
» » » E. 5 .....	36 e	122
» » » E. 6 .....		122

##### III — Diversos

Consultas sobre diversos assuntos ...	75, 142 e	175
Rectificações a consultas .....	75, 142 e	233

## DOCUMENTOS

I — Tráfego .....	176 e	233
II — Fiscalização .....	176, 197 e	234
III — Movimento .....		197

Pág.

144

## FACTOS E INFORMAÇÕES

### Ecos ferro-viários

A cultura da música entre os ferro-viários .....	19
A festa dos Bombeiros do Sul e Sueste .....	21
Os novos escritórios centrais do Metropolitano de Londres .....	37
Nova locomotiva «Compound» de alta pressão de dois cilindros .....	38
Serviço de «Ferry-boats» entre Havana e Nova Orléans (América) .....	38
Clínica para crianças numa carruagem de caminho de ferro .....	39
Jardins das estações e decorações das habitações do pessoal .....	57
Concurso internacional de dactilografia .....	59
Transporte de locomotivas por mar .....	76
Telefone portátil nas gares de embarque dos cais de caminho de ferro .....	76
Um «record» notável .....	77
Educação física dos aprendizes da indústria alemã .....	77
A primeira festa de natação dos ferro-viários de França .....	92
Estação de Montevideu .....	92
Máquinas portáteis para serrar carris .....	93
As estações ferro-viárias italianas sob o ponto de vista artístico .....	106
Quadriciclos para o pessoal de Via e Obras .....	107
Locomotiva de altíssima pressão dos Caminhos de Ferro Paris-Leão-Mediterrâneo .....	107
Instalação para lavagem de carruagens na Companhia «London & North Eastern Railway» .....	123
Ligação de Paris com as mais importantes cidades da Europa .....	124
Deslocação do edifício da Câmara Municipal de Randers, na Dinamarca .....	125
Reconstituição das primeiras carruagens do Caminho de Ferro de Liverpool a Manchester .....	126
Uma ponte gigantesca .....	126
Estatística sobre a produção e distribuição de electricidade .....	127
Devemos consumir produtos portugueses .....	127
Instrução profissional .....	128
Associação musical dos ferro-viários da Companhia Paris-Orléans .....	129
Um autocarro que pode circular em estrada e em via férrea .....	129
A velocidade dos comboios modernos .....	130
As grandes linhas aéreas .....	131
Novas automotoras adquiridas pela Companhia do Caminho de Ferro de Buenos Ayres .....	142
A nova estação central de Bombaim .....	143

144

144

145

146

147

162

162

162

163

164

177

179

180

199

200

201

285

285

286

286

287

### Desportos

Foot-Ball .....	89
-----------------	----

### Agricultura e jardinagem

Jardinagem .....	21
Trabalhos de Novembro .....	202
Trabalhos de Dezembro .....	238

### Curiosidades estatísticas

Gado abatido para consumo de Lisboa e Porto em 1929 .....	22
Os desastres de viação automóvel .....	40
O consumo de electricidade e gaz, em Lisboa, no ano de 1929 .....	60
A constituição de sociedades, em 1929 .....	78
A produção de adubos, em 1929 .....	98
O consumo de petróleo, gazolina e óleos pesados, em 1929 .....	108
A produção nacional de cimento, em 1929 .....	131
A construção de habitações no Continente .....	146
A produção de fósforos, em 1930 .....	161
Desastres de automóveis .....	202
Soma e segue .....	238

### Receitas úteis

Limpeza de carimbos .....	41
Conservação dos tapetes .....	60

	Pág.	Reformas	Pág.
Manchas de lama sobre os tecidos vulgares .....	79	Agentes reformados .....	23, 43, 63, 79, 95,
Limpeza de fôlha de Flandres .....	79		111, 148, 167, 203 e 239
Limpeza de objectos de cobre .....	94		
Para impedir que os espelhos se quebrem .....	109		
Conservação dos utensílios de alumínio .....	109		
Tinta para marcar roupa branca .....	131		
Para evitar as móscaas .....	147		
Nódoas de café .....	164		
Para aumentar a duração das solas das botas ..	164		
Cola para vidro .....	164		
Para impedir que as escadas de mão resvalem ..	238		
<b>Falecimentos</b>			
		M. Kergall, Presidente do Comité de Paris .....	81
		José Victor Duro Sequeira, Membro do Conselho	
		de Administração .....	133
		Agentes falecidos .....	24, 44, 61, 80, 96, 111,
			148, 167, 187, 203 e 239
<b>Diversos</b>			
<b>PESSOAL</b>			
<b>Louvores</b>			
Agentes louvados .....	22, 41, 61, 94, 109, 132,		
	147, 203 e 239		
<b>Agentes com 40 anos de serviço</b>			
Agentes que completaram 40 anos de serviço ..	23,		
	41, 79, 94, 109, 147, 165, 187, 203 e 239		
<b>Exames</b>			
Resultados de exames .....	23, 132 e 203		
Concessão de prémios de instrução profissional ..	42, 61, 110 e 147		
<b>Nomeações e promoções</b>			
Agentes nomeados e promovidos .....	23, 42, 61,		
	79, 94, 111, 132, 148, 167, 187 e 239		
<b>GRAVURAS DE FÓRA-DO-TEXTO</b>			
		Boletim	
Máquina da série 400 da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses .....		19	
Portal das Capelas Imperfeitas do mosteiro da Batalha .....		19	
Cidade da Covilhã e ponte de Flandres ao quilómetro 165,992 da linha da Beira Baixa .....		20	
Lavatório do Claustro Rial (Mosteiro da Batalha)		21	
Pavilhão na estação de Caldas da Rainha .....		22	
Claustro de D. João III no convento de Cristo ..		23	
Ponte dos Gogos ao quilómetro 196,547 da linha da Beira Baixa .....		24	
Janela da Casa do Capítulo do Convento de Cristo ..		25	
Grupo de Pessoal do Depósito de Campolide ..		26	
Chafariz de S. Marcos em Castelo Branco .....		27	
Máquina da Série 500 da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses .....		28	
Torre de Belém .....		29	
O novo barco «Évora» da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses .....		30	
Alçado da frontaria da Estação Central de Lisboa		30	

## ERRATAS

- Página 31, 33.<sup>a</sup> linha: onde se lê «Belo», deve lêr-se «Bôbo».
- » 51, 2.<sup>a</sup> coluna, 38.<sup>o</sup> linha: onde se lê «18<sup>m</sup>,18», deve lêr-se «81<sup>m</sup>,18».
- » 84, 2.<sup>a</sup> coluna, 6.<sup>a</sup> linha: onde se lê «6 metros», deve lêr-se «60 metros».
- » 162, 2.<sup>a</sup> coluna, 24.<sup>o</sup> linha: onde se lê «440 Ton.», deve lêr-se «440 milhões de Ton.»

# BOLETIM DA CP.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPAHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** Novas secções do *Boletim*. — Ligações marítimas das rôdes ferro-viárias e, em especial, das linhas férreas portuguesas. — O Mosteiro da Batalha. — O baile dos velhos. — Consultas. — Estatística referente a Novembro de 1930. — A cultura da música entre os ferro-viários. — Jardinagem. — A festa dos Bombeiros do Sul e Sueste. — Curiosidades estatísticas. — Errata. — Actos dignos de elogio. — Agente que completa êste mês 40 anos de serviço. — Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Novembro de 1930. — Nomeações. — Promoções. — Reformas. — Falecimentos.

## Novas secções do “Boletim”

Com êste número, o *Boletim da C. P.*, além dos melhoramentos já anunciados, inicia hoje duas novas secções.

Fundado para constituir um elemento de educação geral e profissional dos seus leitores, ele exercerá mais completamente a sua função, ampliado com as duas novas secções: a de Arte e a de Literatura.

Na primeira, ocupar-se-há principalmente dos mais belos monumentos do País, definindo o facto da História Nacional que êles foram destinados a comemorar e indicando as suas principais belezas arquitectónicas.

Dêste modo, os leitores do «Boletim», quando nos seus passeios visitarem alguns desses monumentos, poderão mais facilmente evocar a sua origem e apreciar toda a arte e grandeza que êles encerram.

Na segunda, serão insertos trechos literários firmados pelos nomes dos nossos maiores escritores, já desaparecidos, ou dos que ainda hoje continuam a afirmar o seu valor. Esta secção, além de facilitar a leitura de páginas das mais brilhantes da literatura pátria, proporcionará uma agradável digressão dos assuntos exclusivamente técnicos a que, sobretudo, o «Boletim» se dedica.

E assim, os que nos leem, encontrarão no «Boletim» um campo mais vasto do que até agora para a educação do seu espírito.

# Ligações marítimas das rôdes ferro-viárias e, em especial, das linhas férreas portuguesas

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

## I

**D**E entre todas as ligações estabelecidas pelos caminhos de ferro entre as várias localidades de um país ou de países limítrofes, destacam-se, pela importância das funções que desempenham, aquelas que asseguram relações com um porto, isto é, com um local servido igualmente por meios de transporte marítimos.

Com efeito, se, por um momento, abstraíssemos da existência de tais ligações, teríamos os caminhos de ferro servindo únicamente para a limitada troca das pessoas e dos produtos das regiões por êles atravessadas e, portanto, desempenhando umas funções incomparavelmente mais restritas do que aquelas que, na realidade, êles desempenham.

Com efeito, recebendo dos meios de transporte marítimos, ou a êstes transmitindo, pessoas e géneros provenientes de outros países mais ou menos afastados — e, mesmo, de muito longínquas regiões — ou àqueles e a estas destinados, tornam-se os caminhos de ferro poderosíssimos instrumentos do comércio geral e não só do comércio particular de cada nação; contribuem grandemente para o desenvolvimento industrial facilitando, por forma extraordinária, a permuta das matérias primas ao mesmo necessário; e, pela rápida e fácil circulação de pessoas provenientes de todas as outras regiões da terra ou que a elas se destinam, contribuem em alta escala para a expansão das relações individuais.

Numa palavra, o facto de os portos assegurarem as ligações entre os transportes ferro-viários e os transportes marítimos constitue, para cada país em especial e para a humanidade em geral, um factor valiosíssimo de desenvolvimento e de progresso moral e material.

\* \* \*

Podem os portos classificar-se em «marítimos» e «interiores», designando-se também êstes últimos por «fluviais».

Os primeiros são não só os situados na costa marítima — por exemplo, entre outros, e para não citar senão os do nosso país, Póvoa de Varzim, Leixões, Cascais, Lagos, Faro, Olhão, etc. — como também os que se acham para dentro das fozes dos rios mas a pequena distância destas, como, por exemplo: Viana do Castelo no rio Lima, Porto no rio Douro, Figueira da Foz no rio Mondego, Lisboa no rio Tejo, Setúbal no rio Sado, Vila Real de Santo António no rio Guadiana, etc.

Os segundos, isto é, os «interiores» ou «fluviais», são os que, situados nas margens dos rios, ficam no entanto bastante para montante e longe das suas fozes como, por exemplo: Alcácer do Sal no rio Sado, Pomarão e Mértola no rio Guadiana, etc.

Tanto os portos «marítimos» como os «interiores» ou «fluviais» podem servir de elementos de conjugação entre os transportes marítimos e os ferro-viários.

Em Portugal quase só há a considerar, sob o ponto de vista das relações ferro-viárias, os portos «marítimos» dada a pouca importância dos «interiores» ou «fluviais», ao contrário do que sucede em vários outros países que muito teem cuidado da sua navegação interior melhorando os rios, construindo canais, ligando êstes ao Oceano e entre si, e fornecendo assim, aos seus portos interiores, custosamente construídos e optimamente apetrechados, preciosos elementos de vida e de progresso.

Estão neste caso muitos dos portos interiores da Alemanha, da Bélgica, da Holanda, da Inglaterra, da França, etc., entre os quais citaremos: Rouen e Bordéos, em França, respectivamente a 125 e a 95 Km. das fozes dos rios Sena e Garona; Anvers, na Bélgica, a 88 Km. da foz do rio Escalda; Hamburgo, na Alemanha, a 100 Km. da foz do rio Elba, etc.

Muitos destes portos interiores dão acesso a navios de tão grande tonelagem como aqueles

que freqüentam os portos marítimos; outros, porém, só os admitem de tonelagem inferior e, alguns mesmo, só são acessíveis a batelões que, no entanto, atingem por vezes dimensões desconhecidas nos nossos portos, como são aqueles que navegam no Rheno.

\* \* \*

É claro que a forma por que podem ser estabelecidas as relações dos caminhos de ferro com os portos variam consideravelmente de uns para outros em consequência do regimen administrativo a que êstes se acham submetidos, da sua situação geográfica, da disposição das suas várias partes componentes, das condições hidrográficas da sua parte marítima, da topografia e do desenvolvimento económico do seu «hinterland» — isto é, da região interior por êles servida — da natureza e importância do seu tráfego, etc.

Assim — e pelo que diz respeito à situação geográfica — ao passo que, nos portos abertos sobre a costa, as necessidades das vias férreas são ordinariamente satisfeitas por transformação e adaptação das obras antigas, visto não abundar nêles, em geral, o terreno — adquirido e defendido da accão do mar muitas vezes à custa de obras dispendiosíssimas — já o mesmo muitas vezes não sucede nos portos construídos nos estuários de grandes rios, não raramente a grande distância das suas fozes, os quais — dispõendo freqüentemente de consideráveis terrenos e não necessitando de trabalhos muito custosos para se defenderem, não da accão do oceano mas apenas da das marés e das cheias — ocorrem às necessidades das vias férreas de preferência por meio de obras novas e, portanto, muitas vezes por forma mais racional e completa.

Também, pelo que respeita ao desenvolvimento económico do «hinterland» e à natureza e importância do tráfego, facilmente se comprehende que: o maior ou menor volume de mercadorias exportadas ou importadas; a regularidade no tráfego ou a sua acumulação em determinadas épocas do ano; o tratar-se de mercadorias ricas e pouco volumosas ou de mercadorias em grandes massas e geralmente de pequeno valôr; a circunstância de figurarem, quer no tráfego de importação quer no de expor-

tação, carvão, minérios ou cereais que exijam instalações especiais para a sua manutenção, são outras tantas circunstâncias a ter em conta no estudo da forma por que, num porto, hajam de ser estabelecidas as suas ligações com os caminhos de ferro.

Êsse estudo é merecedor de todas as atenções, pois, da forma por que a ligação fôr assegurada dependerá o alcançar se ou não uma conjugação racional, harmónica e eficiente entre os transportes marítimos e os transportes ferroviários, não só por forma a não serem àqueles criados embaraços de demoras ou outros e a não provocar congestionamentos nos serviços do porto, como também de maneira que seja bem aproveitado o material ferroviário disponível e que as manobras para isso necessárias sejam reduzidas ao mínimo.

Numa palavra, deve procurar-se que: serviços da navegação, serviços do porto e serviços do caminho de ferro, funcionem tão harmónica e economicamente como se procuraria conseguir que sucedesse se se tratasse de serviços fazendo parte do funcionamento de uma simples grande estação ferro-viária.

Por uma forma concreta, pode-se dizer que o problema ferro-viário dum porto consiste sempre em conseguir-se que o movimento da chegada e da retirada dos vagões, junto ou próximo dos navios, permita a máxima intensidade do movimento dêstes e a mais rápida cadênciâa de embarque e de desembarque das mercadorias que êles transportam.

Por outras palavras: todos os esforços devem tender para, conciliando-se as necessidades do caminho de ferro com as necessidades marítimas, se conseguir proporcionar ao comércio o máximo de facilidades e de rapidez.

A solução dêste problema que, nos diversos portos, se apresenta por fórmas muito diversas, é — não se pôde deixar de o reconhecer — grandemente auxiliada pela grande capacidade de adaptação das vias férreas ás várias circunstâncias que se podem dar.

\* \* \*

Nos casos mais complexos, isto é, nos portos de maior importância, a ligação entre as rôdes

ferro-viárias que servem êsses portos e as linhas férreas privativas dêstes é obtida mediante a utilização de *gares marítimas*.

Por esta designação entende-se as gares instaladas por aquelas rôdes expressamente para servirem os portos, situadas fóra do recinto dêstes, e exploradas sob regimen idêntico ao das estações pertencentes ás referidas rôdes.

Por vezes, dâ-se, porém, o caso de a *gare marítima* e a estação de serviço local da povoação junto da qual existe o porto formarem um único todo.

Há portos que dispõem de mais de uma *gare marítima*, o que depende da importância do seu tráfego, do seu regimen de trabalho, da sua situação e orientação relativamente ás rôdes ferro-viárias que o servem, etc. Assim: no porto de Génova há três *gares marítimas*; nos de Rotterdam, de Anvers e de Copenhague, duas; etc.

Existem outros que dispõem de uma *gare marítima* para os vagões que chegam da rôde e outra para os que a ela são destinados.

Mas também há portos menos importantes — e não são poucos aqueles em que tal sucede — em que não existe *gare marítima* alguma propriamente dita, sendo as funções — então bastante reduzidas — desta, desempenhadas pela estação ou pelas estações de serviço local mais próximas, das quais derivam vias que servem os ditos portos.

E êste o caso do porto de Lisboa em que as funções de *gares marítimas* são desempenhadas por três estações, como adiante veremos.

As principais operações ferro-viárias de uma *gare marítima* são as manobras.

Deve ela ser estabelecida tendo em vista, por um lado, a recepção dos combóios vindos da rôde, a repartição do material quer carregado quer vazio, e a sua distribuição pelos cais e por outros lugares do porto destinados á descarga das mercadorias a embarcar e á carga das desembarcadas; e, por outro lado, a reunião do material carregado ou vazio vindo do porto e a formação dos combóios destinados á rôde, devendo todas estas operações sêrem executadas com facilidade e independência de movimentos.

Uma outra função importantíssima das *gares marítimas* é a de servirem como que de «volante» evitando, por um lado, que sobre as rôdes ferroviárias se repercutam, de modo muito sensível, as freqüentes perturbações que se dão na actividade dos portos — em consequência de uma irregular distribuição nas chegadas e partidas dos navios e nas cargas que êles transportam, das irregularidades causadas pelos temporais, nevoeiros, gréves etc. — e, por outro, que qualquer perturbação — ainda que menos freqüente — produzida na rôde ferro-viária, vá fazer sentir os seus efeitos no porto.

Para isso se conseguir, é necessário que as *gares marítimas* sejam suficientemente amplas não só para nelas poderem, sem inconveniente, estacionar os vagões carregados ou vazios destinados aos navios retardados e á acumulação das suas chegadas, como também para nelas se poderem conservar, igualmente sem incon-

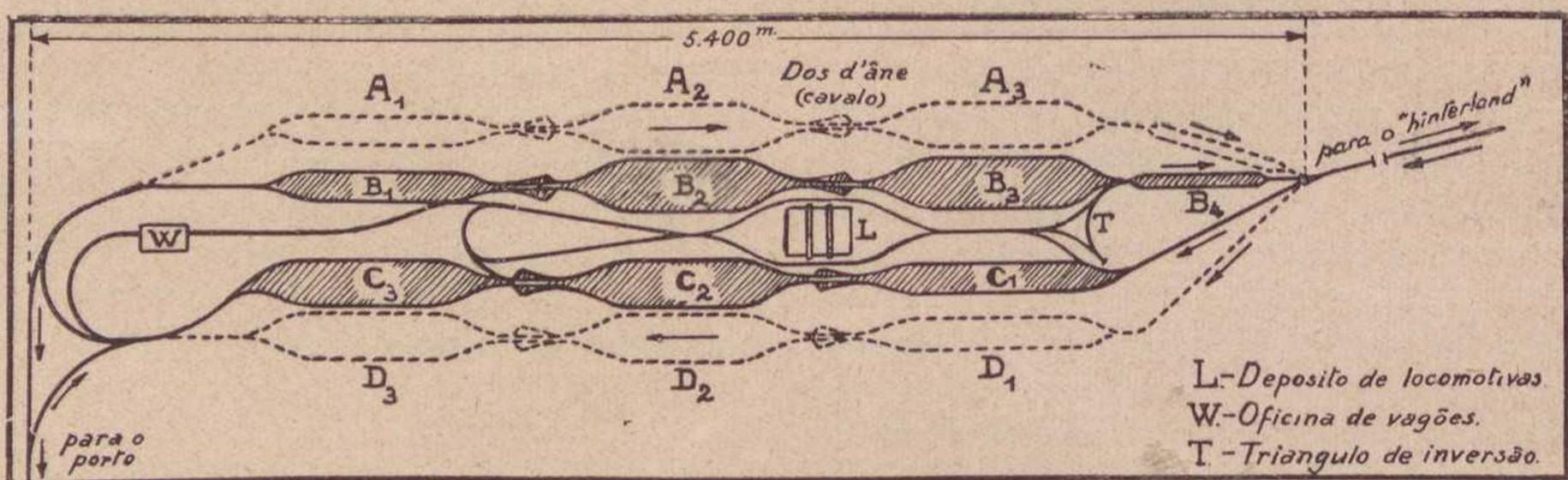


Fig. 1 — Gare marítima de «Anvers-Norte»

veniente, os vagões a que as linhas, por qualquer acidente sucedido na rede — descarrilamentos, choques ou outros — não possam dar vasão.

\* \* \*

Se é certo que o recurso ao emprego de uma ou mais *gares marítimas* depende muito da importância do tráfego, também não é menos certo que a disposição topográfica do local tem sobre esse recurso uma considerável influência, pois casos haverá em que as condições topográficas sejam tais que — com um determinado tráfego — o serviço de *gare marítima* possa perfeitamente ser desempenhado pela estação de serviço local, ao contrário do que, com tráfego idêntico, poderá suceder em outro local.

Nestas circunstâncias, não é fácil fixar-se qual a ordem de grandeza do tráfego que possa justificar a construção de uma *gare marítima* especial. Uns opinam pelo número de cerca de 300 vagões por dia; outros pelo de 500; e outros, ainda, por números bastante mais elevados.

De uma maneira geral e como que em esquema, pode resumir-se no seguinte a marcha das operações a executar numa *gare marítima*, tomando por tipo a disposição adoptada na nova *gare marítima* de Anvers-Norte (fig. 1), que é bastante racional.

Os comboios, vindos do interior, dirigem-se para uma série de três feixes de linhas ( $C_1 - C_2$

$- C_3$ ) dispostos a seguir, entrando no feixe  $C_1$  onde se faz a sua recepção, sendo aí os vagões marcados com a indicação do cais marítimo para onde deverão ser dirigidos e da secção d'este em que está, ou deverá estar, acostado o navio de que se trata.

Do feixe  $C_1$  passam os vagões, por meio de *dos-d'ânes (cavalos)*, para o feixe  $C_2$  onde ficam

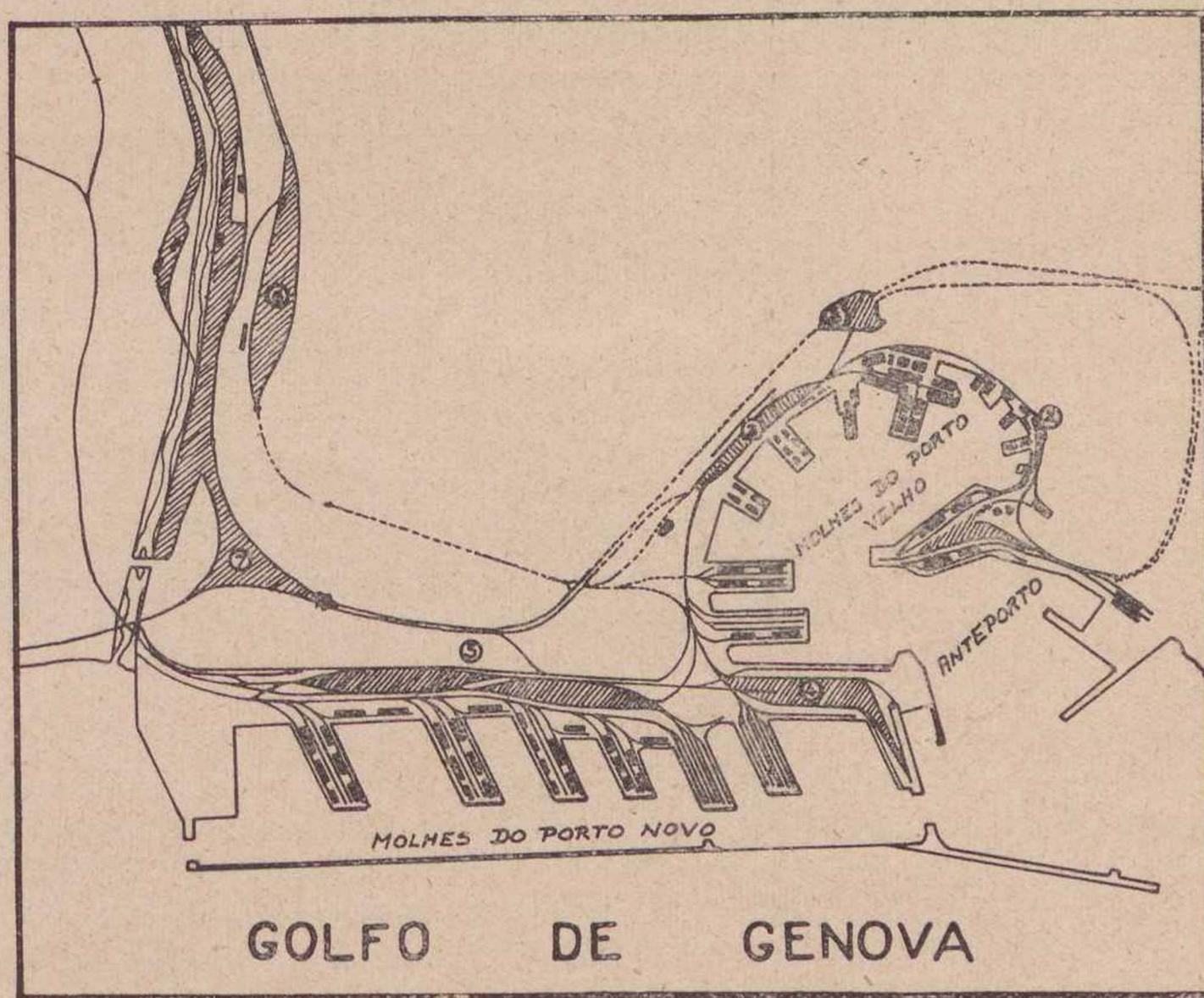


Fig. 2 — Porto de Génova

separados por cais; e d'este feixe passam depois para o  $C_3$ , onde fica feita a triagem conforme as secções de cada um dos cais.

D'este último feixe, seguem os vagões para os cais marítimos onde entregam a mercadoria que transportam, ou recebem a que vem de bordo.

Semelhante e reciprocamente, os vagões vindos dos cais marítimos, carregados ou vazios, tomam uma linha que os conduz a outra série de três feixes ( $B_1 - B_2 - B_3$ ) disposta ao lado e paralelamente à primeira, fazendo-se no primeiro feixe a sua recepção e marcação, no segundo a triagem por direcções para o inte-

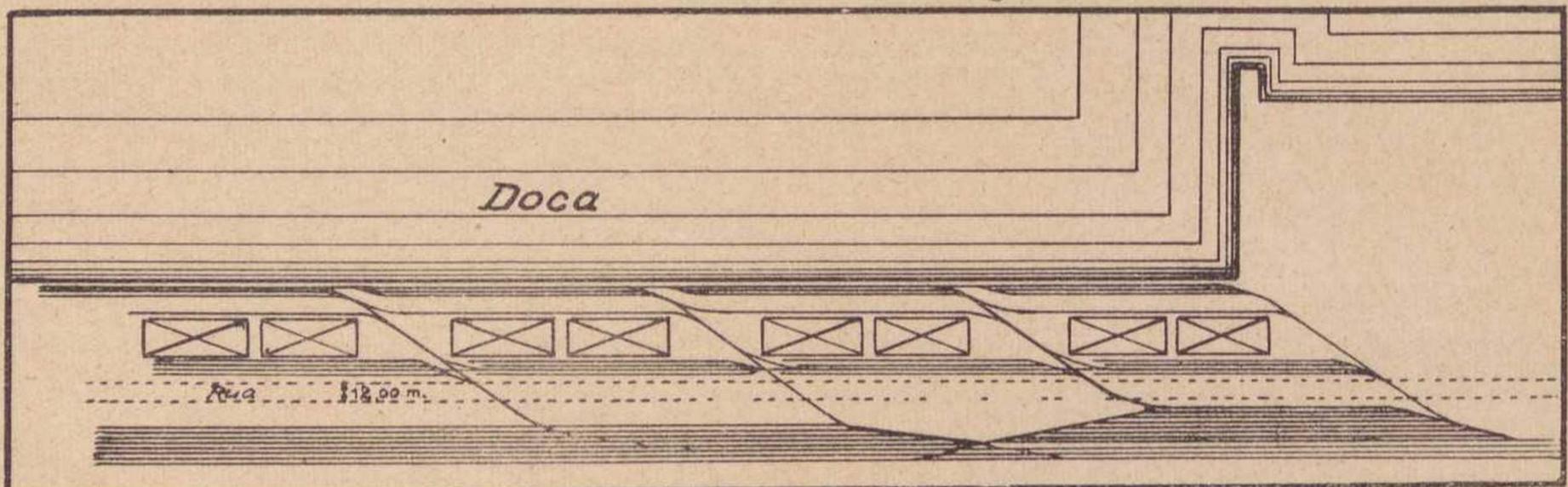


Fig. 3 — Porto de Anvers — Feixes à rectaguarda do cais e sua ligação com as vias dêstes

rior, e no terceiro a triagem por localidades de destino, saíndo daí os comboios para a rede.

É claro que, exigindo-o o aumento do tráfego e dispondo-se de terreno suficiente, pode ser aumentado o número de séries de feixes. Assim, em Anvers-Norte, está prevista a sua duplicação, como se vê na fig. 1.

A disposição que acabamos de apresentar deve considerar-se, conforme já foi dito, como disposição tipo. As condições específicas locais têm, porém — já anteriormente o dissemos — uma grande influência nas modalidades de disposição e de organização a adoptar no estabelecimento das *gares marítimas*.

\* \* \*

Entrando propriamente nos terraplenos do porto, os vagões provenientes de uma *gare marítima*, ou que desempenhe essas funções, são encaminhados por linhas que, em geral, pertencem à administração do porto e, portanto, estão submetidas a um regimen diferente do da *gare marítima* e da rede ou das rôdes a que esta se acha ligada.

Casos há, porém, em que tal não sucede, como, por exemplo, nos portos cuja administração se acha a cargo dos caminhos de ferro que o servem.

Por essas linhas são os vagões, em geral, levados a feixes de menores dimensões situados à rectaguarda dos cais do porto e onde se pro-

cede às últimas classificações ou triagens, como são as correspondentes às escotilhas dos navios, aos portos de destino das mercadorias, etc.

Têm êstes feixes ainda uma outra função, qual é, por um lado, a de receberem imediatamente os vagões retirados dos cais, isto é, de junto dos navios, apenas êles estão carregados ou descarregados, desembaraçando assim as vias dos ditos cais; e, por outro, a de nêles estacionarem os vagões vazios ou carregados — vindos da gare de triagem ou de outros dêstes feixes — destinados a serem conduzidos para os cais e que assim estão prontos a, sem demora, entrarem em serviço.

Esta função é importantíssima para a marcha rápida e regular dos serviços de carga ou de descarga dos navios, sobretudo nos casos — cada vez mais freqüentes — em que tais operações são feitas directamente, isto é, com passagem directa do vagão para o navio ou vice-versa.

Finalmente, dêstes feixes passam os vagões para as vias de cais, onde são colocados junto das embarcações acostadas (navios, bate-loses, etc.) no caso do tráfego directo, ou dos hangares, armazens, ou depósitos no caso do tráfego indirecto, afim de se fazer a descarga da mercadoria que êles transportam ou a carga daquela que são destinados a transportar.

Estas vias, na parte em que elas servem directamente os cais — isto é, as situadas entre a frente dêstes e os hangares, armazens ou depósitos — raramente são simples. Em geral, são duplas ou triplas e ligadas por SS, de espaço

a espaço, por forma a facilitar a entrada e a saída dos vagões.

A boa disposição das vias dos cais, a sua suficiente inter-comunicação e a forma por que elas derivam dos feixes da rectaguarda acima mencionados, tem uma grande importância na regularidade e eficiência dos serviços de um porto e, igualmente, nos da rede ferro-viária que o serve.

É certo que, na concepção do projecto de um porto, não se podem perder de vista, como de primacial importância, as necessidades da navegação que o há de freqüentar, a sua segurança, as facilidades de atracação e de desatracação, etc. Mas, conjuntamente com isto, há que não esquecer o serviço

ferro-viário do porto, não obstante as exigências dêste serviço serem muito favorecidas pela sua grande facilidade de adaptação, pela vastidão cada vez maior que os progressos da navegação marítima impõem aos portos na criação dos seus terraplenos e, ainda, pela circunstância, muito favorável, de estarem sendo largamente adoptados na construção dos portos os molhes ou esporões inclinados sobre os cais de que êles partem, com o fim, entre outros, de facilitar a chegada e a acostagem das embarcações ou a sua desacostagem e saída.

É claro que esta disposição facilita muito o movimento de vagões nas vias do porto, permitindo as ligações por meio de curvas de raio conveniente e evitando o ter de se recorrer, em muitos casos, ao emprego de placas girantes.

Torna-se assim possível a manobra de vagões de qualquer comprimento e as manobras por meio de locomotivas atingem o seu máximo rendimento.

A fig. 2 mostra bem as vantagens desta disposição e, pela fig. 3, faz-se uma ideia perfeita

da disposição das vias de cais e da sua ligação com os feixes situados à rectaguarda e a que acima tem sido feita referência.

Estes feixes, que geralmente são paralelos à direcção geral do cais, nem sempre existem, mas, pela importante função que vimos desempenharem, devem êles fazer parte de uma instalação tipo.

\* \* \*

Auxiliares muito valiosos da rapidez e da regularidade com que tem de ser executadas as operações de cargas e descargas nos portos e, portanto, da regularidade e eficiência com que devem decorrer os serviços das redes ferro-viárias que os servem, são os aparelhos de manutenção de

que os portos são providos e que constituem uma das partes mais interessantes dos mesmos.

Guindastes de pórtico inteiro; guindastes de meio pórtico; guindastes movendo-se sobre coberturas de armazens; descarregadores de carvão fixos ou móveis sobre os cais (alguns dos quais elevam um vagão carregado e o despejam para bordo), ou flutuantes; descarregadores pneumáticos para cereais; pontes rolantes para descarregar e levar a depósito, em consideráveis áreas, as mercadorias, e cujo rendimento pode chegar a, e mesmo exceder, 10.000 toneladas por dia (fig. 4); gruas flutuantes de potência variável, mas que vai até 200 ou 250 toneladas; transportadores de correias; tractores; empilhadores de sacaria; cabrestantes; *charriots*; etc., são outros tantos meios de que os portos lançam largamente mão e que representam, pelo seu elevado custo, uma parte importantíssima nas suas despesas de estabelecimento.

Um cais bem provido de aparelhos de manutenção — para cujo serviço se recorre em geral

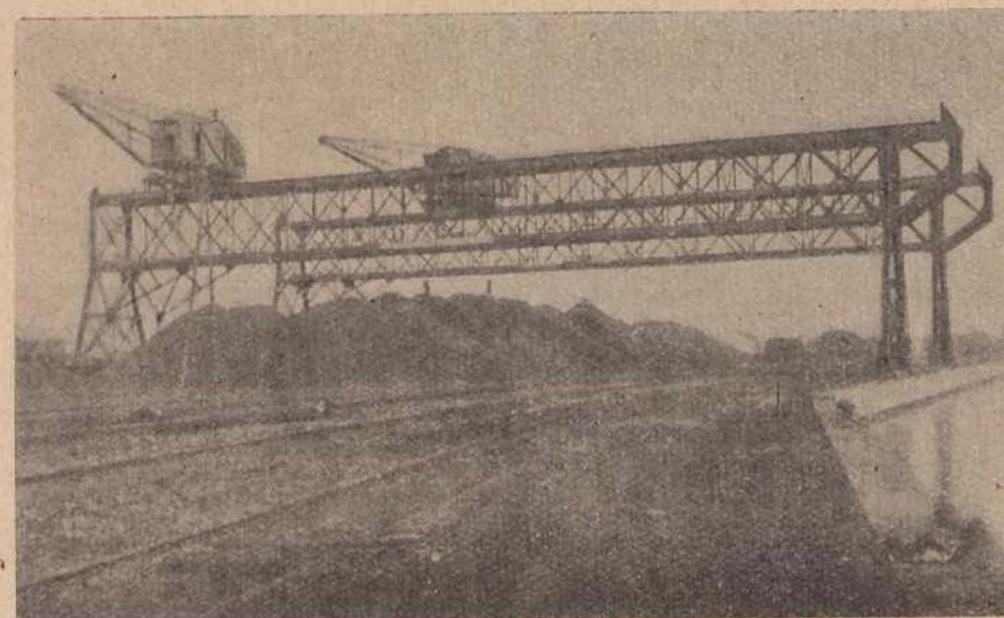


Fig. 4 — Aparelhos descarregadores e transportadores para carvão ou minério

à energia eléctrica — pode chegar a ter um rendimento anual de 500 a 700 toneladas por metro linear e por ano, mas, em geral, esse rendimento orça, em média, por 300 toneladas.

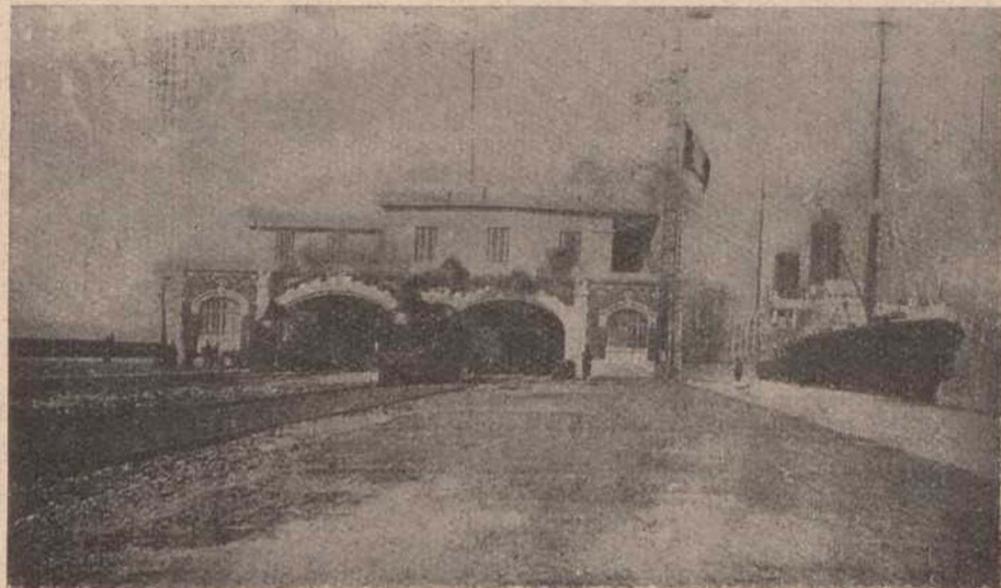


Fig. 5 — Gare marítima para passageiros no porto de Havre

Como já anteriormente dissemos, cada vez se vai dando uma preferência mais acentuada às operações directas entre navio e vagão, mas casos há, e não poucos, em que não se pode proceder por essa forma quer pelo regimen aduaneiro em que as mercadorias circulem, quer por não ser possível dispôr de material ferroviário em quantidade suficiente para aguardar carregado os embarques ou, descarregado, os desembarques, quer por outros motivos.

Torna-se, então, necessário o recurso à construção de hangares e de armazens, que assim completam o equipamento dum porto, sendo os hangares geralmente destinados às mercadorias em trânsito, cujo estacionamento é pouco demorado, e os armazens àqueles que devem ter no porto uma permanência mais considerável.

Às vezes também — sobretudo quando se trata de mercadorias a granel e pouco sujeitas a deterioração — o depósito faz-se em terrenos descobertos igualmente servidos por vias férreas e na proximidade dos cais. Estão nestes casos os ferros, os minérios, o carvão, etc

\* \* \*

Temos, até agora, considerado apenas o caso

do transporte de mercadorias. Como bem se comprehende, porém, é igualmente de grande importância assegurar pela melhor forma a ligação entre os transportes marítimos e os caminhos de ferro na parte que diz respeito ao movimento de passageiros, de modo a conseguir se para estes as duas condições essenciais que hoje são requeridas nas viagens: rapidez e comodidade.

Para tal se conseguir, procura-se em geral, e sempre que isso é possível, levar aos cais dos portos as carruagens de passageiros, por forma que elas cheguem até em frente ou, pelo menos, muito perto, dos navios atracados e a que se destinam, ou dos quais desembarcam, os referidos passageiros.

A passagem dêstes, de bordo para as carruagens ou vice-versa, faz-se por vezes directamente indo as ditas carruagens às vias do cais e, portanto, junto dos navios.

Outras vezes — e é esse o caso mais completo — existe uma verdadeira estação ou *gare marítima* para passageiros construída junto ao cais, isto é, um edifício cujo fim especial é servir de estação de passageiros, com as suas vias especiais, as suas plataformas, as suas salas e demais dependências e instalações próprias de uma estação ferro-viária, e à qual está afecta, para o

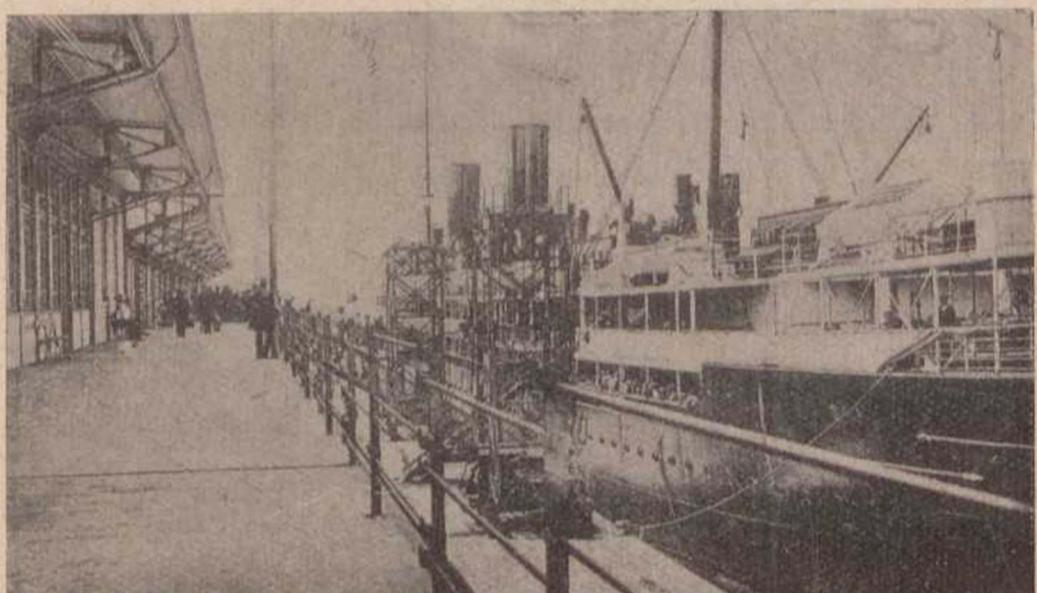


Fig. 6 — Gare marítima para passageiros no porto de Havre  
Passagem dos mesmos para bordo

seu serviço, uma parte do cais marítimo que lhe fica adjacente.

Estas *gares* ou *estações marítimas* de passageiros são geralmente propriedade dos portos.

Chegado um comboio de passageiros, estes dirigem-se para a plataforma, que pode ficar ao nível do cais do porto ou em um nível superior e, daí, passam, por meio de pontes móveis, para bordo dos paquetes atracados, havendo, por vezes, disposições especiais para que aquelas pontes possam estar a maior ou menor altura conforme o estado da maré e, portanto, conforme a elevação das cobertas do navio em relação ao cais.

À saída de bordo, os passageiros que desem-

barcam e se destinam ao caminho de ferro encontram na estação as instalações necessárias para revisão das bagagens, quando ela tem de ser feita, e várias outras com o fim de lhes proporcionar comodidades e facilidades.

Muito conhecidas das pessoas viajando em França e Inglaterra são as *gares marítimas* para passageiros dos portos de Havre e de Calais, à primeira das quais se referem as vistas aqui reproduzidas com os n.<sup>os</sup> 5 e 6.

*Continúa.*

## Notas de Arte.

### O Mosteiro da Batalha

Pelo Sr. Eng.<sup>o</sup> Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

#### I

Por morte de el-rei D. Fernando I em 1383, Portugal esteve bem perto de perder a independência. Felizmente o povo soube nessa terrível conjuntura encontrar no valoroso D. João, Mestre de Aviz, o prestigioso Chefe que a angustiosa situação reclamava.

Foi dura e formidável a luta que D. João I houve de sustentar contra o seu homónimo de Castela que, por ter casado com a única filha do falecido monarca português, se julgava com direito à coroa lusitana.

Das muitas batalhas feridas em defesa da integridade pátria, a mais importante e extraordinária foi a que teve lugar nuns terrenos junto à aldeia de Aljubarrota por cujo nome ficou assinalada na História.

A flagrante desigualdade de fôrças das tropas aí em presença, tornava verdadeiramente temerária a desesperada resistência que os audaciosos seis mil e quinhentos portugueses, capitaneados por jovens como o

Mestre de Aviz e D. Nuno, pretendiam opôr ao imponente exército de trinta e dois mil homens do rei de Castela dirigidos por comandantes

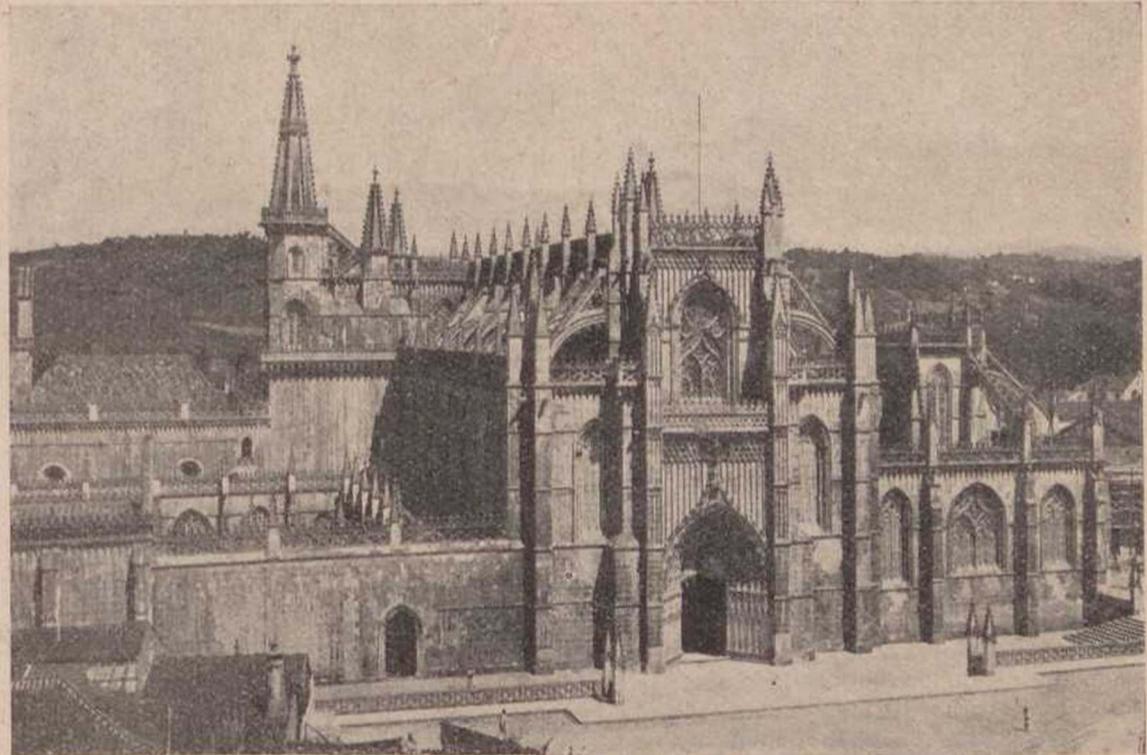


Fig. 1 — Monumento da Batalha (Conjunto)

experimentados. E tanto mais quanto era certo êste exército vir tão soberbamente apetrechado que até pela primeira vez em terras lusitanas os ares vibraram com o espantoso troar da sua arti-

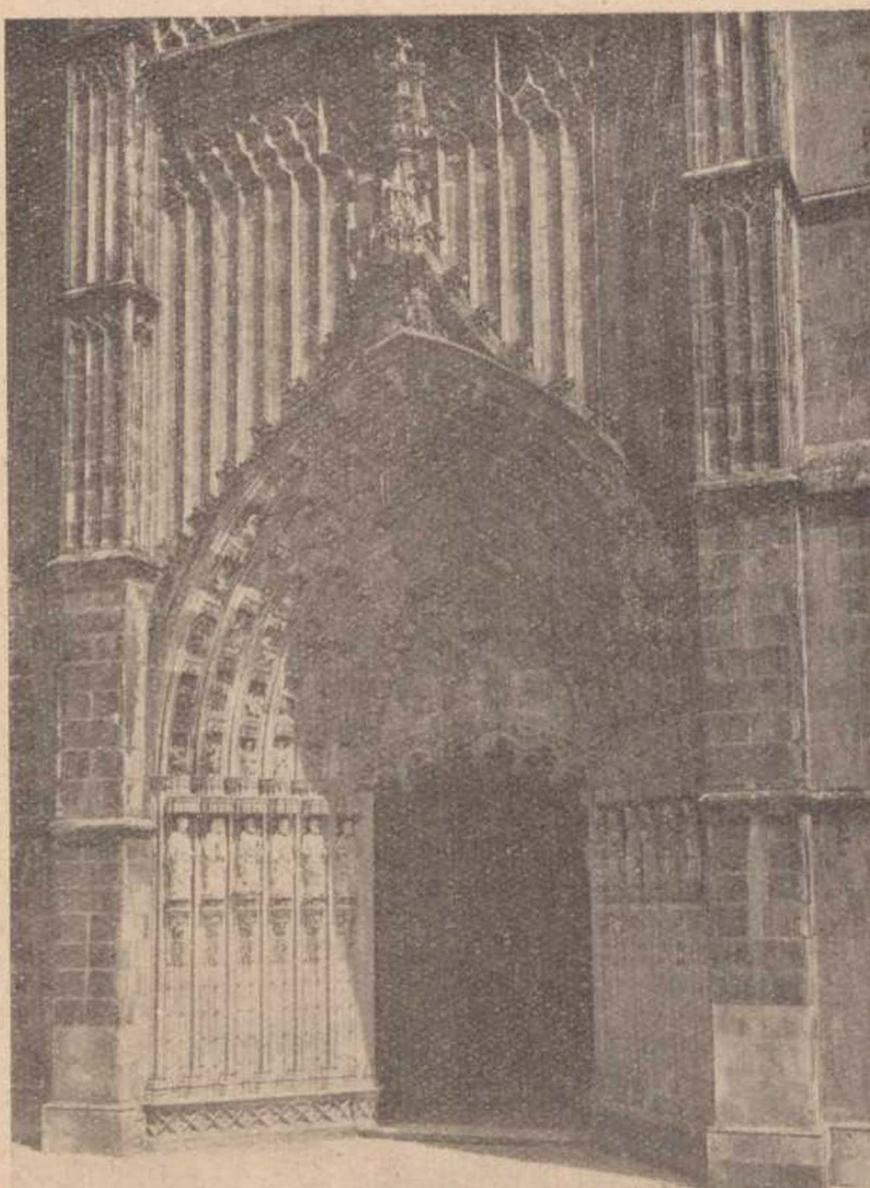


Fig. 2 — Portal Principal

lharia constituída pelos famosos trons de invenção ainda recente e cuidadosamente mantidos secretos.

Analisadas certamente com critério as poucas probabilidades materiais da hoste portuguesa vencer, devem os denodados Chefes ter concluído que só um autêntico milagre os poderia salvar.

E fortalecidos pela sua acrisolada fé, pura e sincera, imploraram a intercessão da Virgem Santíssima, por estarem em véspera da festa da Assunção, «suplicando a sua protecção para as armas portuguesas» e fazendo el-rei voto de «erigir e dedicar-lhe um sumptuoso mosteiro, se lhe concedesse a vitória na batalha que ia pelejar». (Vilhena Barbosa).

Parece que pouco mais de meia hora de combate bastou para o milagre se dar e «aquele grande e lustroso exército, que pouco antes ameaçava conquistar Portugal, fugiu vergonhosamente disperso e perseguido por um punhado de valentes». (Vilhena Barbosa).

Em consequência de tão retumbante triunfo

ficou completamente assegurada a independência do país e definitivamente consolidada a realeza do Mestre de Aviz que, como se sabe, foi o iniciador da época mais gloriosa da nossa pátria.

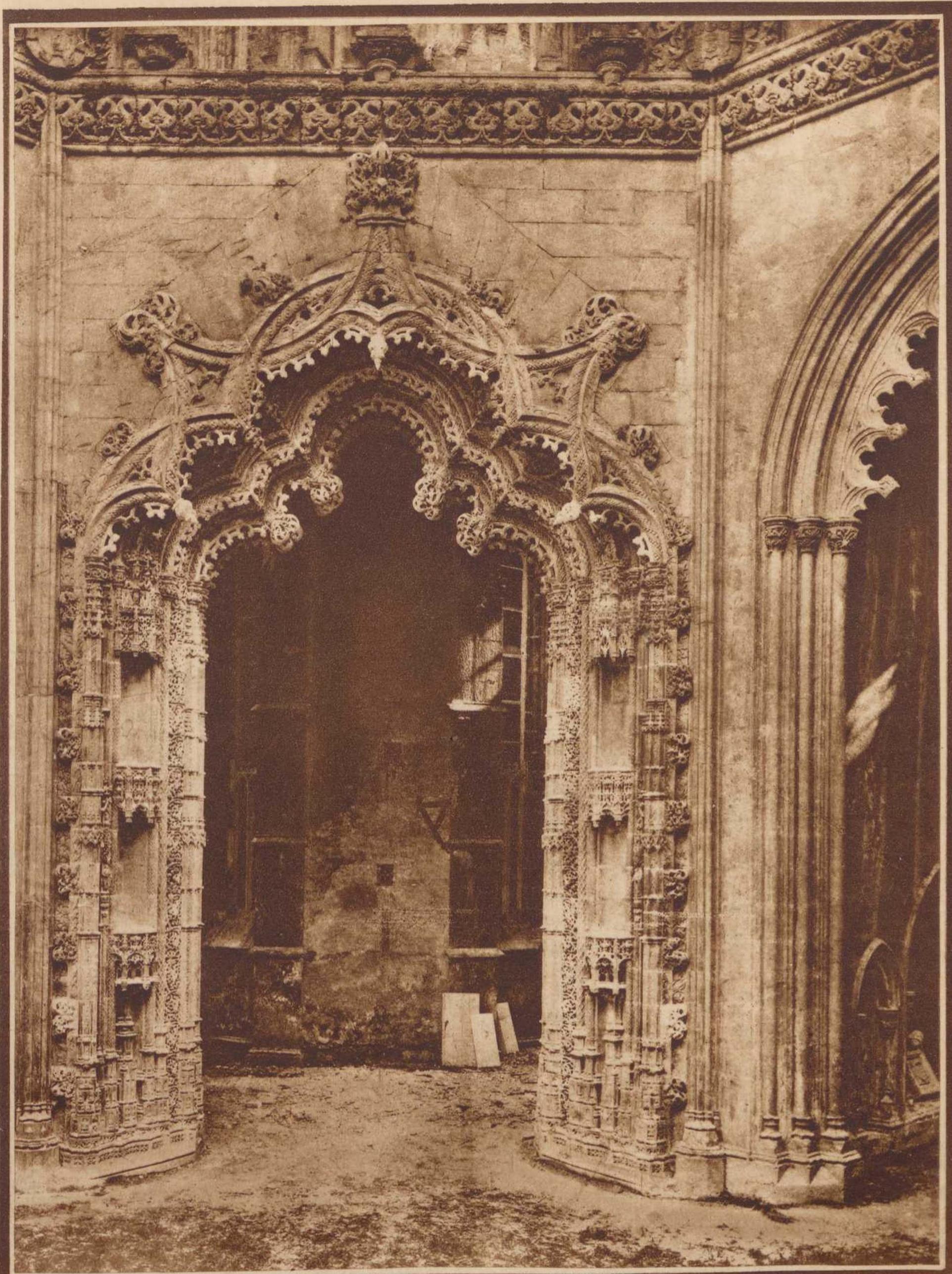
Não tardou o rei em cumprir o piedoso voto que fizera deliberando edificar não longe do lugar do combate, e em sítio propício o «mosteiro e igreja de Santa Maria da Vitória cujo título se condensou na designação de — Batalha, alusão ao grande feito de armas de 14 de Agosto de 1385» (Fortunato Almeida).

O local escolhido para esta construção fica a uns doze quilómetros da cidade de Leiria no fresco e aprasível vale do Lena e por este motivo bem servido de águas, condição essencial ao fim em vista, e dista do campo da peleja, onde D. Nuno fez levantar a capela votiva de S. Jorge, três quilómetros.

Referindo-se a D. João I escreveu frei Luís de Sousa, o primoroso cronista do Mosteiro, que «com a vitória deu Deus ao português também o reino, que brevemente foi reduzido todo à sua obediência. Mas no tempo que tardou em o



Fig. 3 — Portal lateral



LISBOA 1931

Fot. do Eng. Ferrugento Gonçalves

*Portal das capelas imperfeitas do mosteiro da Batalha*

quietar de todo, não quis dilatar o cumprimento e desobrigação do voto. Com as armas às costas revia traças, consultava arquitectos, buscava oficiais».

«D. João I chamou de longes terras», diz ainda o aludido escritor, «os mais célebres arquitectos que se subiam, convocou de todos os pontos oficiais de cantaria destros e sábios; convidou uns com honras, a outros com grandes partidos, obrigou a outros com tudo junto. A voz da grandeza da obra acudiu de todo o mundo número infinito de peonagem a servir e trabalhar e ganhar jornais — que êste bem têm as grandes obras, manter muitos pobres».

Finalmente a escolha do arquitecto parece ter recaido no português Afonso Domingues, natural de Lisboa, onde foi baptizado na igreja da Madalena.

A construção começou antes de 4 de Abril de 1388, data em que D. João I doou o edifício à Ordem de S. Domingos.

O plano geral das construções teve de obedecer rigorosamente às regras monásticas prescritas. E assim o arquitecto orientou a igreja, cuja planta desenha

uma cruz latina, de leste a oeste, isto é, com a capela mór ao nascente e a fachada principal ao poente.

Ficou livre a face sul à qual posteriormente veiu a encostar-se o mausoleu real denominado Capela do Fundador.

Pelo lado norte ligou-se à igreja por intermédio do claustro, a casa do capítulo, o refeitório, as habitações dos frades e demais dependências do convento.

É êste o conjunto fundamental gótico do grandioso monumento que executado inicialmente sob a direcção de Afonso Domingues foi continuado por morte dêste mestre, por um

arquitecto estrangeiro chamado Ouguête. Esta primeira fase dos trabalhos que comportou também o início do «Panteão de D. Duarte», mais tarde conhecido sob a imprópria designação de «Capelas imperfeitas», durou precisamente meio século.

Apresenta con-

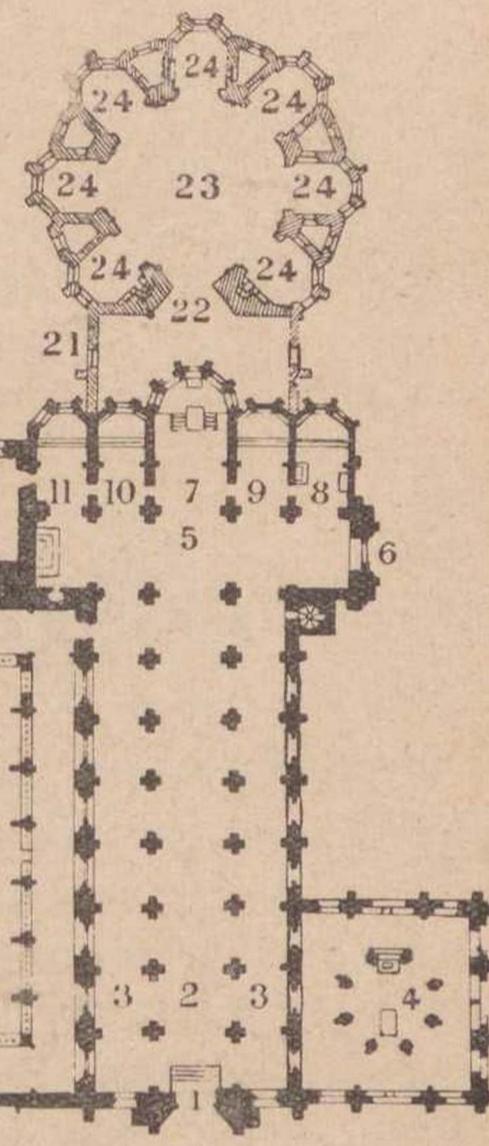


Fig. 4 — Planta geral do Mosteiro da Batalha

1 — Pórtico principal.

2 — Nave central.

3 — Naves laterais.

4 — Capela do Fundador.

5 — Transepto.

6 — Pórtico lateral.

7 — Capela-Mór.

8 a 11 — Capelas laterais.

12 — Sacristia.

13 — Claustro Rial

14 — Casa do Capítulo.

15 — Fonte-lavatório.

16 — Refeitório.

17 — Cosinha.

18 — Celeiros e adega.

19 — Claustro de D. Afonso V.

20 — Sala de D. Fernando.

21 — Entrada para as Capelas Imperfeitas.

22 — Portal das Capelas Imperfeitas.

23 — Nave das Capelas Imperfeitas.

24 — Capelas funerárias.

tudo êste agrupamento de edifícios ogivais, descontando certos pormenores secundários enxertados mais tarde, uma tão perfeita unidade e harmonia que não pode deixar de concluir-se com Murphy, afamado arquitecto inglês do século XVIII, «ter sido o resultado de bem concebido plano original e, ao mesmo tempo, é evidente que êste plano foi seguido e executado em progressão regular, sem as alterações e as interrupções a que estão, em geral, sujeitas estas grandes construções».

Numa segunda fase de trabalhos deve ter sido edificado o sóbrio mas monasticamente evocador claustro de D. Afonso V com as indispensáveis acomodações conventuais anexas.

Da terceira época de actividade construtiva dêste monumento restam hoje só as «Capelas imperfeitas» porquanto as outras edificações dêste período foram destruidas por um incêndio em 1811.

Após a extinção das Ordens religiosas em 1834, o mosteiro, que já tinha sofrido muito com a invasão francesa de 1810 e com o incêndio acima referido, esteve abandonado e ao desamparo correndo riscos de se arruinar. Va-

reu-lhe o rei D. Fernando II, marido de D. Maria II, que conseguiu entregar em 1840 a direcção das obras de consolidação e restauração ao engenheiro Mousinho de Albuquerque que, segundo o professor Vergílio Correia, «ideou um plano de conjunto para essas restaurações, e as executou com sinceridade e proficiência, no que nem sempre foi imitado por outros arquitectos».

(Continuação no número de Março)

## Digressão literária.

*O trecho literário com que inaugurâmos esta secção é firmado pelo nome de D. João da Câmara, que está ligado aos caminhos de ferro, por ter pertencido ao serviço de construção do ramal de Cáceres, sendo precisamente nessa época que conheceu intimamente os personagens simples e modestos que veio a retratar nas páginas que se seguem. Foi ele um dos escritores mais queridos de Portugal no último período do século XIX. Poeta, cronista literário, contista, e acima de tudo autor dramático, género em que melhor afirmou os seus talentos, o teatro português deve-lhe algumas das obras que mais o honram, como os dramas históricos: D. Afonso VI, Alcácer-Quibir, e as peças de costumes: Velhos, Rosa Engeitada, Pântano, e outros não menos belos.*

### O baile dos velhos

de D. João da Câmara

**H**OUVE esta noite festa rija em casa dos padeiros.

Casados há cinquenta anos, festejaram com estrondo o aniversário do casamento. E não pensem que por não haver lá gente môça a festa desmereceu. Isso sim! Das oito á meia noite, nem o Bento das mãos largou a guitarra, nem faltaram pares no meio da casa.

Ficou logo combinado, mal o António Pataco falou naquilo: — quem não foi convidado para a boda, também não dançou naquela noite, nem comeu os leitões assados. Então é que se viu como as mulheres se atiram pela velhice fóra com alma e coragem; eram doze nem mais nem menos, e os homens apenas seis, todos muito atrapalhados, (tanto mais que o Prior não con-

tava) tendo que atender a tanta senhora, não querendo escandalisar nenhuma.

A casa, segundo contam, estava um brinco. Começava logo pela iluminação. Das vigas do teto pendiam sete candeias e, como reforço, ardiam quatro velas sobre as mêsas dos cantos. A roda da casa, no friso caiado, tinham disposto a loiça branca e na chaminé um grande tronco de asinho ardia, rodeado de piorno, fazendo passar clarões vermelhos na bateria de cobre, disposta, como um trofeu, do outro lado da casa

Quando um homem pensa que, além daquela riquêsa, o António Pataco tinha mais do que outro tanto em serviço na cosinha, e que tudo aquilo não é nada em comparação com o muito que nós sabemos que ele tem, haverá rapaz na

aldeia que mereça a linda neta tão branquinha e tão rica, fechada provisoriamente naquela noite num dos quartos do sótão da casa?

O prior velho foi quem presidiu à festa como é de ver. Está cego de todo, coitado; mas, a-pesar disso e de andar algum tanto acanhado desde que não pode lêr no missal, atendendo a ter sido quem os casára, lá se arrastou, conforme pôde, e não foi talvez dos que menos se divertiram. Abordoado à grossa bengala de castañosinho de prata, amarelada pelo uso, tremendo na mão dêle, assistiu a toda a festa, até de madrugada, sacudindo em ar de aprovação a cabeça muito calva, onde meia dúzia de cabelos brancos muito compridos, esvoaçavam, tenuíssimos, no ar agitado.

Até à meia noite não se fez outra coisa senão dançar e mais dançar.

O Bento não se cançou de tocar na guitarra, apresentando, como pretexto para não se mexer o tamanho do ventre, que vai tomado com a idade proporções medonhas. Alguns quizeram insinuar que eram as pernas que lhe começavam a enfraquecer, mas logo desarmou a intriga, atirando um pontapé, que acertou como por acaso, nas canelas do mestre-escola.

A pobre guitarra, velha também, rachada e fanhosa, não se lembrou senão de fandangos antigos, e era de vêr como aqueles bons velhos, talvez enganados pelo som daquelas cordas que os transportava cinqüenta anos para traz, ouvindo aquela música alegre, que lhes trazia recordações risonhas da mocidade, crearam novas forças e, cheios de animação, dançaram, no meio dos bravos, ligeiros como arveloas, sorrindo se como se ainda se namorassem, como, havia meio século, se sorriam e namoravam.

Quem abriu o baile foi o padeiro, dançando com a mulher.

— Aí, rapaz! gritou-lhe o Bento.

Mas era lá preciso que o animassem! Com o seu belo calção de briche fino, o colete verde de botões de vidro, as boas polainas espanholas, parecia ter voltado aos trinta anos, bem aprumado, de cabeça erguida, arqueando o peito, baloiçando os braços, fazendo estalar os dedos.

A mulher custou-lhe mais por causa do reumatismo; mas a-pesar-de muito dobrada, lá se animou. Levando aquilo muito a sério, dançou

perto dum quarto de hora, diante do marido, que sapateava, tentando recordar as habilidades, que noutros tempos o tornaram falado por todas aquelas aldeias.

E só a idea daquela sàiasinha amarela, remexendo-se, trémula, por toda a casa, perseguida por aquele velho cheio de cabelos brancos e de rugas, fazia rir às gargalhadas estrondosas o Prior, que não via nada e lançava o olhar incerto, ora para um lado, ora para o outro, num menear constante de cabeça.

— Está século e meio dançando, disse o mestre-escola com a gravidade do ofício.

— E muitos pósinhos, e muitos pósinhos! acrescentou o Prior, continuando a rir.

Todos aplaudiram. O Bento na guitarra apresentava o andamento.

— Não posso, não posso mais! declarou a velhinha deixando-se cair esfalfada num tropeço, ao pé da lareira.

— Quem vem então? preguntou o António, limpando o suor.

E ficou parado no meio da casa, de mãos na cintura, olhar altivo, esticando a perna, com um sorriso orgulhoso.

Muito se dançou naquela noite, em casa dos padeiros!

\* \* \*

Mas o melhor foi a ceia.

O Bento esteve famoso. De mais a mais o António, muito naturalmente de propósito, sentou-o logo entre a Mariana Coxa e a Maria do Rosário. Imaginem!

Todos se lembriavam ainda de quando elas, à volta da fonte, se arranharam, por detrás do moíño, no meio dos cacos das bilhas partidas.

Agora, muito trémulas, muito engelhadas, de um lado e outro daquele coração de bronze, mastigavam lentamente, enchendo as bochechas, de beiços muito recolhidos, tocando quásí com as barbas para cima nos narizes para baixo.

Enquanto se tomou a canja, houve um silêncio quásí geral, apenas interrompido pelos recaços do padeiro à velha criada Matilde ou pelos convites aos assistentes.

— O cangirão. Vai já deitando. Começa aqui

pelo sr Prior Mais uma colherinha de canja, tia Inês?

E os velhos, todos em volta, sopravam longamente com as colheres ao pé da bôca e sorviam depois o caldo, com uns apitosinhos guloso-s, fechando os olhos; alguns amoleciam na canja as côdeas de pão, e o padeiro, de pé observando, com a concha metida na enorme terrina, lançava em redor um olhar atento de bom dôno de casa, pronto para dar mais a quem pedisse.

— Senta-te e come, disse lhe a mulher. Que aflição!

— Sente-se e coma; isso mesmo! Entre rapazes não há cerimónias. Quem quizer mais peça por bôca, gritou o Bento, estendendo o prato.

Mas já então a Matilde vinha trazendo os assados.

Os convidados limpavam os beiços á toalha e os homens despejavam os copos para abrir o apetite.

Então começou tudo a falar. Só o professor é que não tomou parte nas discussões, por não perder a gravidade. Chamando a si uma travessa, onde um magnífico peru ostentava a opulência das carnes aloiradas, espetou lhes o garfo e, pondo as lunetas redondas na ponta do nariz afiladíssimo, depois de atentamente ter examinado o fio da faca, principiou, cheio de sua perícia, a trinchar, seguindo com olhares guloso-s os bocados, que iam caindo.

O cangirão já voltára por tres vezes á cosinha, quando a padeira começou a servir o pato bravo. E da pinha enorme de arroz, que tremia na colher, iam caindo os baguinhos na toalha.

O Bento repetia todos os pratos e desabotoava os botões do colête.

Foi então que, depois dum segredo, que o António Pataco lhe disse ao ouvido com ar de muito mistério, a Matilde saiu, entrando pouco depois com os leitões e trazendo debaixo dos braços umas poucas de garrafas, que pôs sobre a mês-a defronte do padeiro.

— Sabem, meus senhores?... Garrafas lacradas por mim no dia do meu casamento. Os seus copos, façam favor... Ora adeus! O que é isso, sr. professor? O copo maior... Então? O vinho é o sangue dos velhos.

O sangue não sei, a lingua é com certeza. Ins-

tantes depois, a algazarra subira de tom a tal ponto, que o professor, de pé, examinando á luz a transparência da ametista enorme que lhe refulgia no copo, teve de pedir auxílio ao dôno da casa para impôr silêncio á velhada.

— Meus senhores... começou.

Mas as velhas não se continham; haviam de palrar por força. Mal o mestre-escola, com ar choroso, começou falando de tantos que faltavam áquela festa, puzeram se elas a gritar:

— Basta! Basta! Não queremos tristezas!

Deus me perdôe, mas está-me parecendo que o vinho lhes subira ás cabecinhas brancas.

Não sei se o professor também desconfiou da coisa. Muito ofendido, todo vermelho, sem poder dominar com a sua fanhosa voz de falsete a imensa berraria, pousou o copo sobre a meza e começou a atacar o queijo resmungando.

O Bento é que teve as honras da noite, contando histórias da sua mocidade.

Rapaz perfeito, dôno de tres moínhos, era mais a mim, mais a mim, todas o queriam.

— E mal sabes tu, António, uma coisa. A tua Josefa também me esperava á porta, quando eu passava, atirando-me cada olhadela!

— Que é lá isso? perguntou o António, erguendo-se, entornando o copo sobre a mês-a e deixando correr em dois fios pelas rugas do queixo o bochecho que tinha na bôca.

Como o António tem mau génio, a questão esteve por um triz a azedar-se.

— Ainda tu acreditas naquele traste! disse a Josefa levantando a mão e como que ameaçando o Bento duma tremenda bofetada.

— E' verdade, sim senhores, é verdade! teimava o Bento, estirado por cima da mês-a, de colête já todo desabotoado.

Os outros velhos protestavam, rindo muito. O Prior serenava o António. Ele bem devia ver que tudo aquilo era troça e que o Bento estava a brincar.

— E quem sabe? continuou este. Talvez que você não festejasse hoje o aniversário do seu casamento, se eu nesse tempo não andasse meio parvo por causa ali da tia Domingas.

— Anh? preguntou a tia Domingas, aproximando da orelha o concavo da mão.

— Que andou meio parvo por vocemecê, explicou o Prior a berrar.

A tia Domingas, um poucochinho tonta, engoliu com muito esforço um grande bocado de leitão, que ruminava havia um bom quarto de hora, e disse toda comovida:

— Não me fale nesse tempo, sr. Bento, não me fale nesse tempo!

E durante toda a ceia houve sempre alegria, menos na cara do mestre-escola.

— Que tem, sr. Mateus? perguntou-lhe o Prior. Há muito que lhe não oiço a voz.

— Vossa Reverência bem sabe que nunca fui...

— Sei, sei, interrompeu o Prior. Aqui a sr.<sup>a</sup> Bernarda que diga o que vocemecê foi.

\*  
\* \*

Pela madrugada, quando já as cotovias cantavam pelos campos e as físcas das janelas luziam como fios de cristal, levantaram-se todos para sair.

O Prior cabeceava, havia um bocado, e o Bento, depois de muito contar e muito mentir, assentára sobre o peitilho bordado a segunda barba rubicunda, olhando por baixo, com olhar

acarneirado, cheio de meiguice avinhada e de sôno mal combatido.

Havia longos silêncios e bocejos profundos.

Então as velhas lembraram-se de, como havia cinqüenta anos, acompanhar a Josefa ao quarto.

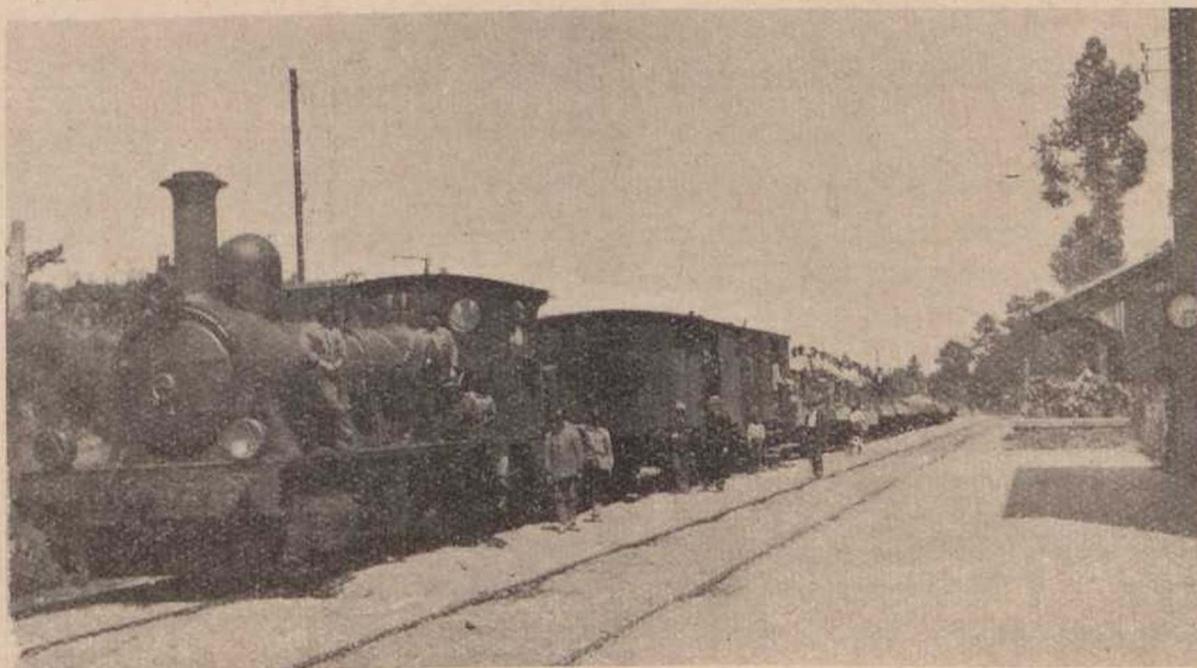
E pelo corredor a Josefa, com a sua sàiasinha amarela, bordada, com largas fitas de veludo preto, muito envergonhada, era seguida pelo António, que, por brincadeira, queria impedir que os amigos viessem, dizendo que não era costume.

Pararam todos à porta.

Pela janela entreaberta a luz fria da manhã entrava no quarto, enchendo-o duma serena meia claridade.

O quarto estava na mesma: o oratório defronte da porta sobre a cómoda de pau santo, à direita o baú encoirado, tapado com uma chita de ramagens, ao fundo o leito antigo, muito alto, coberto com uma colcha escarlate e onde, uma ao lado da outra, muito chegadas, duas almofadas bordadas, pequeninas, alvejavam na penumbra.

.....  
Havia cinqüenta anos!



Estação de Friestas

*Fotografia do Sr. Manuel Martins, factor de 2.ª classe*

# Consultas.

## I—Fiscalização e Tráfego

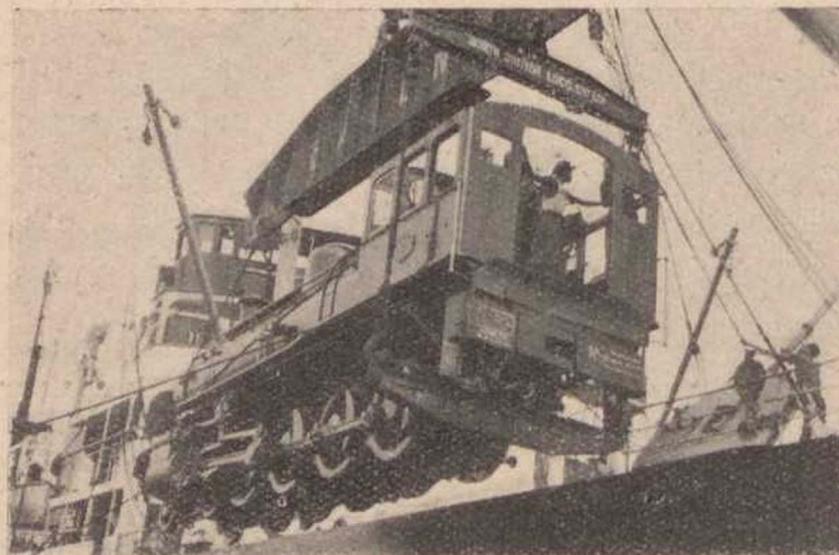
### Tarifas:

P. n.º 307.—Desejo saber qual é o prazo de transporte de uma remessa de P. V., de Lisboa a Évora.

*Exemplo:* Pelas 15 horas do dia 18 é apresentada a despacho uma remessa de P. V., de Lisboa-P. a Évora. Quando deve chegar a destino?

As primeiras 48 horas devem ser contadas das 0 horas do dia 18 ou das 15 horas?

Deve ser concedido algum tempo em Vendas



Desembarque de uma locomotiva no Lobito,  
para os Caminhos de Ferro de Benguela

Fotog. do Sr. António Rosa, Chefe de Repartição Principal, reformado

Novas como se procedia antes do arrendamento das linhas do Estado?

R.—O art. 109.º da Tarifa Geral não tem presentemente aplicação para Vendas Novas e Campanhã porque essas estações deixaram de ser consideradas *transmissões* após a passagem da exploração das linhas do Estado para a C. P.

Quanto a prazos, temos:

Distância de aplicação de Lisboa-P. a Évora, 187 Km.; segundo o art. 82.º da Tarifa Geral, a duração do trajecto é de 72 horas, ou sejam três dias; temos então:

Dia 18—dia de expedição.

» 19

» 20 } dias para o transporte.

» 21 }

» 22—dia em que a mercadoria é posta à disposição do consignatário.

Se a remessa seguir ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de P. V., tem o dôbro dos dias para o transporte.

P. n.º 308.—Peço para que seja rectificado o processo de taxa abaixo indicado, por estar em dúvidas sobre a forma como se processa:

Um camião de carga, peso 3.010 Kg., com motor, e um dito, peso 2.995 Kg., sem motor, de Abrantes a Caria, em P. V.

Ao 1.º camião—Tarifa Geral, 1.ª classe com 15%  
» 2.º " — " " Base 28.º

Transporte do 1.º camião.....	412\$37
"    " 2.º " " .....	248\$16
Manutenção " 1.º " .....	13\$25
"    " 2.º " " .....	6\$60
Registo e aviso.....	1\$10
Arredondamento.....	\$02
	681\$50

R.—O consulente errou a sua taxa, pois a um veículo com 3.010 Kg. corresponde cobrar também 6\$60 por evoluções e manobras, o que está esclarecido pelo 1.º Aditamento à Circular n.º 595, relativa à actual Tarifa de Despesas Acessórias.

Detalhe da taxa—Distância: 179 Km.

Camião de 3.010 Kg.—Tarifa Geral, Base 19.º + 15%  
Camião de 2.995 Kg.—Tarifa Geral, Base 30.º

Transporte:

Camião de 3.010 Kg. $(10\$83 + \frac{15 \times 10\$83}{100}) \times 301 \times 11 =$	660\$53
Camião de 2.995 Kg. $22\$56 \times 11 = 248\$16$	660\$53

Manutenção:

Camião de 3.010 Kg. $60 \times 11 = 6\$60$	13\$20
Camião de 2.995 Kg. $60 \times 11 = 6\$60$	13\$20
Registo e Aviso de chegada.....	1\$10
Arredondamento .....	\$02

674\$85

Como a taxa apresentada pelo consulente é igual à taxa mencionada no exercício n.º 41 de P. V. do Anexo ao Livro E 14, tendo trocado apenas as estações, de forma a encontrar

a mesma distância, deve mudar, naquele exercício, na dezena de centavo o 2 para um 8, visto ter havido êrro tipográfico na alteração dêstes números.

*P. n.º 309.* — Peço para que seja descriminada a importância de \$50 a título de evoluções, manobras e transbordo para o Minho e Douro, na taxa indicada na pregunta n.º 70 do *Boletim da C. P.* n.º 1.

*R.* — A importância de manutenção (evoluções, manobras e transbordo) a cobrar para o Minho e Douro, segundo a Tarifa de Despêses Acessórias e o Complemento a esta Tarifa em vigôr naquelas linhas, no exemplo a que o consulente se refere, é a seguinte por tonelada:

Evolução e manobras à chegada a Pocinho .....	\$10
Descarga .....	\$15
Carga .....	\$15
Evolução e manobras à partida de Pocinho .....	\$10
Total .. ....	<u>\$50</u>

Na resposta à pregunta n.º 70

indicada no *Boletim da C. P.*

n.º 1, a importância total por direitos de manutenção correspondente ao percurso do Minho e Douro deve ser de 30\$00 em vez de 33\$00, como erradamente figura no referido Boletim. Por êste motivo deve tambem ser rectificada a importância relativa ao adicional de 5 % para 18\$63, a soma relativa à taxa do Minho e Douro e a soma total da taxa em todo o percurso.

*P. n.º 310.* — Desejo saber se posso ou não cobrar nas cartas de porte qualquer quantia que se tenha cobrado a menos, quando o consignatário ou o expedidor se recuse a pagar a referida quantia, em conformidade com o art. 121.º-bis, § 1.º (5.º Aditamento à Tarifa Geral), sem autorização do Serviço de Fiscalização e Estatística ou se só com essa autorização se podem incluir nas cartas de porte as quantias cobradas a menos.

*R.* — Pode, nos termos do § 1.º do art. 121.º-bis da Tarifa Geral.

*P. n.º 311.* — As 48 horas concedidas aos consignatários para a retirada das suas remessas dos cais da Companhia quando se trate de vagões completos (carga e descarga pelos donos) são contadas desde a hora da chegada do vagão



Ponte de Serpins

Fotog. do Snr. Manuel Gomes, revisor de 2.ª classe

ou são contadas depois de concluída a sua descarga?

<i>Exemplo</i> — Um vagão, sal a granel, peso 10.000 Kg.	
Chegou no combóio 2105 de 2/12 .....	às 14 horas
Expedido o aviso de chegada em 2/12 ..	» 14 "
Recepção provável do aviso de chegada em 3/12 .....	» 14 "
Concluída a descarga em 4/12 .....	» 16 "
Retirada a remessa por completo do cais em 6/12 .....	» 16 "

Não deve ser cobrado estacionamento. Mas paga armazenagem?

*R.* — As 48 horas concedidas aos consignatários para a retirada das suas remessas dos cais da Companhia, mesmo quando se trate de vagões completos, são contadas depois de

concluida a descarga. Assim, no exemplo que cita, teremos:

Prazo gratuito para a retirada de mercadorias:  
das 16 horas do dia 4, às 16 horas do dia 5 24 horas  
" 16 " " 5, " 16 " " 6 24 "  
" " " " 48 "

Ora como a mercadoria foi retirada do cais neste prazo de tempo, nada há a cobrar.

*P. n.º 312.* — Desejo saber se o seguinte processo de taxa está certo:

P. V. — De Olivais a Ovar — 294 Km.

a) 11 c/ sabão ordinário ..... 430 Kg.  
b) 4 c/ petróleo para iluminação ..... 120 "

Tabela 26 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

Transporte .....	$10\$42 \times 55 \times 11 =$	63\\$05
Selo .....		3\\$19
Manutenção .....		6\\$05
Registo, aviso e assistência .....	<u>1\\$25</u>	
	73\\$54	
Arredondamento .....	<u>501</u>	
	73\\$55	

R. — Está certa.

## II — Movimento

### Livro 2

*P. n.º 313.* — O comboio n.º 152 tem a sua marcha prevista no livro horário à frente do comboio n.º 102 desde Marvão, mas devido ao atraço do comboio n.º 152, o comboio n.º 102 seguiu à frente desde Marvão até Almourol. O comboio n.º 152 foi recebido em Almourol pela via directa, tendo parado para regularizar

os mod.ºs M 125 de que o maquinista e condutor eram portadores (art. 33.º, chamada (1), pag. 29, Livro 2).

Igual facto se deu na estação de Tramagal com os mesmos comboios, e o comboio n.º 152 foi recebido pela via directa, sem paragem. Qual das duas estações interpretou bem o regulamento?

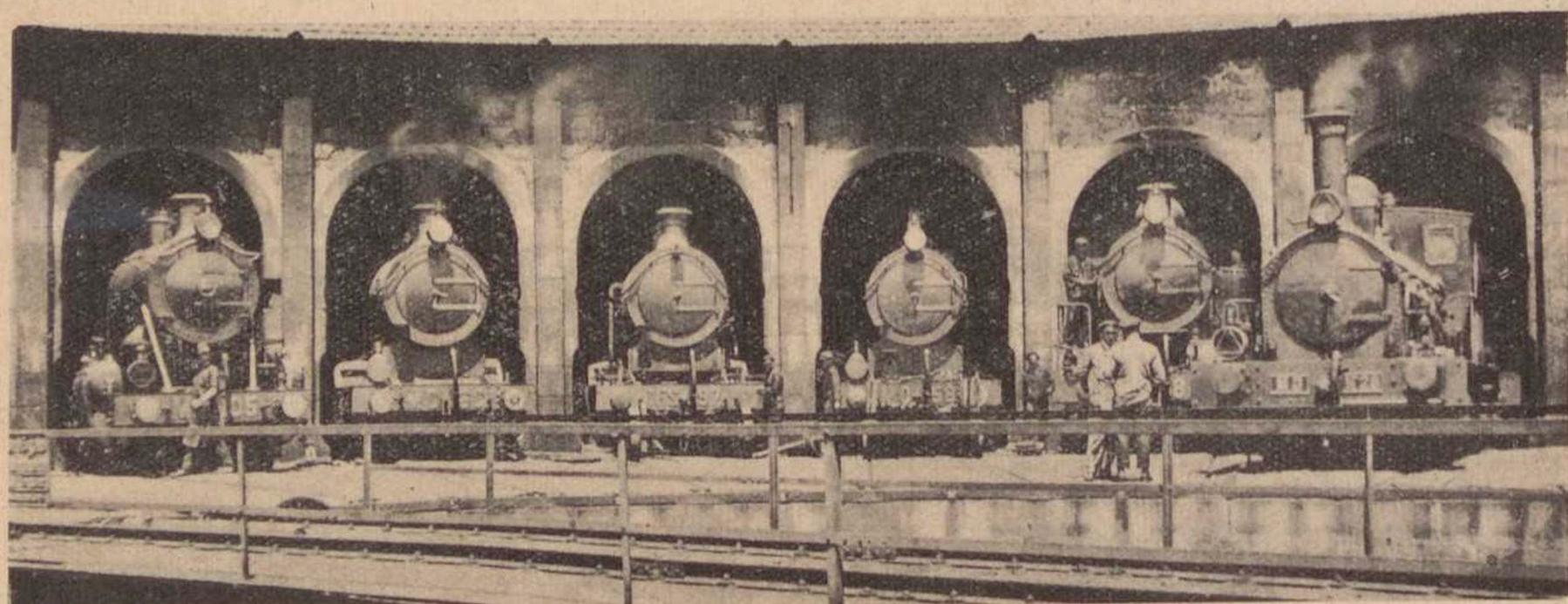
R. — A estação que procedeu bem foi Almourol para cumprir com o determinado no art. 33.º, chamada (1) da pagina 29.

Tramagal só poderia proceder como diz, se o comboio 152 ultrapassasse normalmente o comboio n.º 102 em Entroncamento, por exemplo, e por virtude de atraço dêste último comboio, a ultrapassagem se desse em Tramagal.

Ao abrigo dos dois últimos períodos do art 33.º, Tramagal procederia bem.

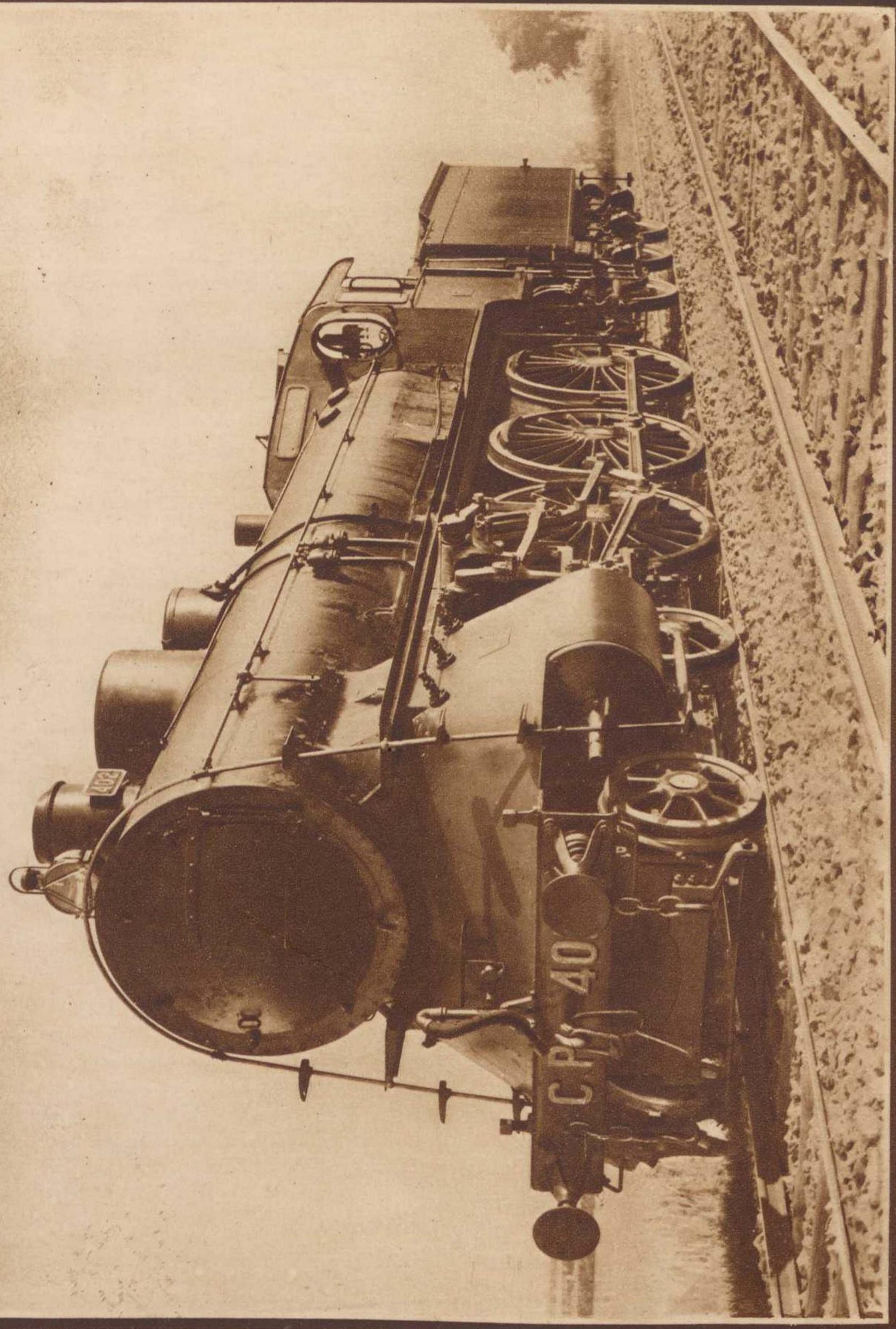
### Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Novembro de 1930

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	4.679	4.697	1.952	2.006	2.636	2.605
* * 8 * 14...	4.786	4.964	2.220	2.248	2.654	2.155
* * 15 * 22...	5.706	5.619	2.741	2.653	3.029	2.730
* * 23 * 30...	5.217	4.959	2.302	2.484	2.369	2.234
Total .....	20.388	20.239	9.215	9.386	10.688	9.724
Total do mês anterior	21.058	20.463	9.522	9.839	14.459	11.564
Diferença....	670	224	307	458	3.771	-1.840



Placa e depósito de máquinas — Campanhã

Fotog. do Snr. Américo Gomes, Empregado Principal da 21.ª Secção de Via e Obras



Lisboa 1931

Máquina da série 400 da Comp. dos Caminhos de Ferro Portugueses

Chapa de SCHEPENS

# Factos e informações

## A cultura da música entre os ferro-viários

Satisfazendo o pedido do seu autor, publicamos a seguinte carta:

*Grato é ao homem, desde o vinculado às mais graves ocupações até o captivo de infimos mestres, entregar-se às predileções do seu espírito nas horas breves dos seus ócios. Uns, feridos de taras, envenenam-se em doentios e baixos prazeres; outros, desamparados de direcção, aportam a distrações inferiores ou perniciosas; outros, de gosto equilibrado, reparam-se pelo estudo, pela leitura, pelo cultivo ou pelo gozo das artes; outros ainda, esquecem-se por mil e um entretenimentos simples e inofensivos, agradáveis futilidades em que consomem as horas...*

*A Música ocupa lugar de honra entre os mais nobres deleites do espírito humano. A ela se dão, nela se embalam milhões de seres, em todos os recantos do mundo; quem tenha uma sensibilidade dificilmente escapará à sua doce influência.*

*Vinda das mais remotas idades, sempre foi eleita dos homens para preencher as horas em que êles se podem abandonar a si próprios. Aparta-os com docura de seus cuidados e aligeira-os de suas penas, pela porção de sonho que lhes dá; interpreta-lhes as alegrias e as tristezas, os anseios mais subtils e mais profundos do seu ser, os seus estremecimentos mais íntimos; e fala-lhes, como nenhuma outra arte, aos seus instintos heróicos, exaltando-os e insuflando-lhes energias sem par.*

*Entre os ferro-viários contam-se por centenas*

*aqueles que se entregam à música nos lazeres dos seus labores profissionais. Uns, como executantes, — e há-os excelentes; outros, como ouvintes, — e há-os apaixonados. Penso que seria possível aproveitar tão nobre preferência canalizando-a para uma obra útil e agradável, com enorme benefício para a família ferro-viária*

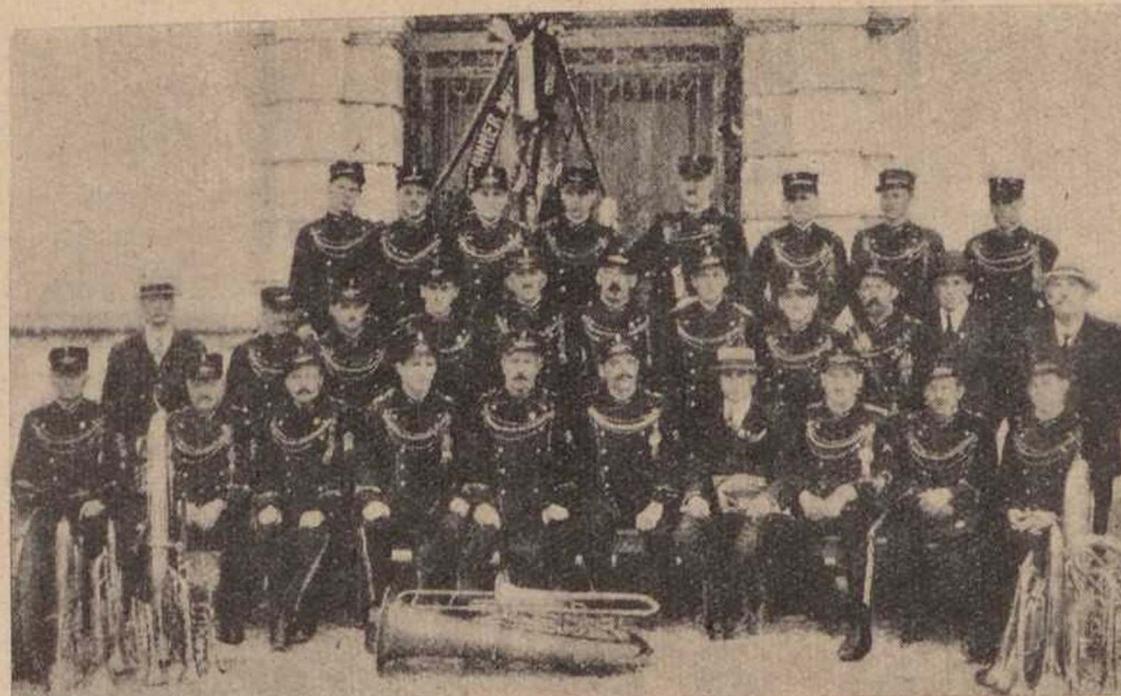
*Com efeito se pudéssemos reunir, — e creio firmemente que podemos, — todos aqueles que entre nós tocam algum instrumento de música e que se acham dispersos, muitos dêles, por aqui e por ali, fácil nos seria compor uma banda das mais completas, das mais brilhantes do País. Podíamos, até, organizar uma banda-orquestra, pois que vivem no nosso meio completos e distintos violinistas, violoncelistas, contrabaixistas, pianistas, etc.*

*Porque não havemos de pensar nisto? Melhor: porque não havemos de pôr isto em execução, desde já? Todos os que se interessarem por esta idéa e quiserem pô-la de pé, têm-me ao seu dispor, com a maior das boas vontades.*

*Outras corporações tem há muito as suas bandas. Algumas delas, de diminuta população se as compararmos com a nossa, tem mesmo excelentes bandas. Citaremos, ao acaso, a da Fábrica de Louças de Sacavem, a da Companhia União Fabril, a da Carris de Ferro de Lisboa, etc.*

*Ocupando se desta-arte, uns se furtariam a distrações inferiores e outros preencheriam agradavelmente horas que são agora vazias. Subia assim o nível espiritual de muitos e com isso lucrariam êles e o corpo social a que pertencem.*

*Depois, a nossa banda, — e porque não dizer já*



A banda da Companhia dos Caminhos de Ferro Federais Suíços

assim? — daria concertos nas diferentes localidades servidas pela nossa rede, preferindo, é claro, aquelas que pudessem reunir maior população ferro-viária; auxiliaria as nossas iniciativas de



A banda da Companhia dos Caminhos de Ferro Franceses «Paris-Orléans»

solidariedade, evitando assim, (como ainda agora, a quando das várias festas tendentes a obter fundos para o Orfanato), o recurso a colectiridades estranhas; afirmaria, em suma, a nossa vitalidade sob o ponto de vista artístico.

↓ Vamos à Banda da C. P.?

Serra e Moura

A propósito, inserimos algumas gravuras de orquestras e grupos corais constituídos por ferro-viários de importantes linhas estrangeiras.

Uma delas foi reproduzida do Boletim dos Caminhos de Ferro Federais Suíssos, que contam 3.041 kms. e 32.880 agentes. O pessoal destes Caminhos de Ferro possue presentemente 16 bandas de música, 13 sociedades corais e 2 orquestras, distribuídas pelos centros mais importantes da rede. O número total de executantes anda por 1.000.

As duas outras gravuras fôram extraídas do Boletim da Companhia dos Caminhos de Ferro Franceses *Paris-Orléans*, que contam 7.815 kms. e 60.300 agentes, e a que diversas vezes temos feito referências neste Boletim pelas importantes inovações que os seus serviços têm sofrido. Uma das gravuras representa uma banda e a outra um grupo coral.

No estrangeiro, na grande maioria das empresas ferro-viárias, existem associações mu-

sicais, mas de todas as que conhecemos a mais importante é a do pessoal da Companhia inglesa *London & North Eastern Railway*. Esta Companhia é uma das maiores da Europa, conta perto de 11.000 kms. em exploração e tem ao seu serviço cerca de 200.000 agentes.

A sociedade musical do seu pessoal foi fundada em 1908 com o fim de estimular relações sociais de amizade entre todos os membros do numeroso pessoal da Companhia, independentemente dos serviços a que pertencessem e das categorias que possuíssem.

Possue uma orquestra constituída por 100 executantes e um orfeon de mais de 300 vozes masculinas de que fazem parte agentes de todas as categorias. É a única na Inglaterra entre as orquestras de amadores, em que não figura qualquer músico profissional. São todos ferro-viários amadores de música.

O orfeon é um dos maiores e um dos melhores do mundo.

Esta associação musical já deu mais de 130 concertos, além de ter participado noutras tantas festas organizadas a favor de obras de beneficência.

Em 1925, quando a Inglaterra celebrou o centenário do seu primeiro caminho de ferro, um dos números dos festejos consistiu num concerto dado por esta associação, a que assistiram mais de 900 delegados dos caminhos de



Grupo coral da Companhia dos Caminhos de Ferro Franceses «Paris-Orléans»

ferro do mundo inteiro, que não se cansaram de aplaudir entusiasticamente a brilhante execução tanto da orquestra como dos córos.

De todos os festejos foi este incontestavelmente aquele que os congressistas mais apreciaram e de que conservarão melhores recordações.

## Jardinagem

Toda a gente pode fazer jardinagem, mesmo quem não tenha jardim! Uns vasos nas janelas, umas trepadeiras nas paredes, são adornos que muito contribuem para o embelezamento dêsses locais.

E se, na generalidade, deve ser para todos uma necessidade a cultura das flores, ela impõe-se nos locais mais freqüentados como são as estações ferro-viárias.

A forma mais simples de alindar e tornar mais aprasivel uma estação é ajardina-la, conseguindo-se também aproveitar os espaços tidos por inúteis que sempre desfeiam e muitas vezes são verdadeiros depósitos de imundícies.

Ajardinar uma estação não é, geralmente, trabalho muito custoso.

Não é forçoso, como se pode julgar, ter um recinto especial onde fôram marcados alguns canteiros para produzirem flores. Às vezes uma sebe de plantas ornamentais que encubra uma feia vedação, ou um depósito de materiais; uma trepadeira que tape um muro ou embeleze um gradeamento monótono, uns vasos dispersos numa plataforma ou ainda um maciço de arbustos num canto desaproveitado valem mais do que muitos canteiros encafuados, tantas vezes, em locais onde quâsi se não vêm.

Há tantas plantas que se prestam a ornamentações singelas que o maior trabalho é escolhe-las com critério, conforme o local, a facilidade de regas, o terrêno, etc., devendo servir para nos guiar na escolha a observação das plantas que sejam conhecidas e se adaptem à região.

Para facilitar o ajardinamento das estações, apeadeiros, etc., possuem os viveiros da Companhia plantas ornamentais de algumas espécies rústicas e de facil tratamento que podem ser fornecidas aos agentes que têm a seu cargo zelar pelo bom aspecto daqueles locais.

## A festa dos Bombeiros do Sul e Sueste

Já no último número do «Boletim» nos referimos à interessante festa oferecida em 30 de Novembro último pela benemérita agremiação dos Bombeiros do Sul e Sueste, ao pessoal su-

perior da C. P. Não pudemos então, por absoluta falta de espaço, noticia-la pormenorisadamente, como o desejariamos fazer.

Merceceu ela a assistência do sr. Governador Civil de Setúbal e respectivo Secretário, de representantes da Companhia e outras individualidades de destaque, de delegados de numerosas corporações e entre elas, da Associação Comercial, da Misericórdia, dos Combatentes da Grande Guerra, da Junta de Freguezia, da Delegação Marítima, de associações de instrução e sportivas etc., etc.

O programa foi integralmente cumprido tendo êle constado de alvorada por um terno de clarins, da cerimónia de se arvorar a nova bandeira, da recepção às entidades oficiais, a pessoas convidadas de maior categoria, dum simulacro de incêndio, ataque e salvados e de vários exercícios compreendendo demonstrações de tática aplicada; escaladas com três escadas de ganchos; evoluções com dôse escadas do mesmo género; escalada vertical a um 3.<sup>º</sup> andar com três equipes; trainéis com escadas de gancho por duas equipes e uma escada de ganchos descida em sentido obliquo de passagem de janela, centro e extremo; salvados por escadas de ganchos feitos de cima para baixo e de baixo para cima e saltos de profundidade, saltos de tela e escalada ao vento e continência, mostrando a distinta corporação, em todos êstes exercícios, a perfeição e solidez da sua educação profissional.

O exercício do simulacro do incêndio e do salvamento das pessoas que se achavam no prédio incendiado e pediam socorro foi feito magistralmente, causando a maior comoção em todos os assistentes. Ao terminar, o snr. Governador Civil de Setúbal manifestou o agrado com que assistira a êsse exercício, felicitou o Corpo de Bombeiros do Sul e Sueste pela sua explêndida organização e valôr dos que o constituem, louvando especialmente os bombeiros: Martinho Carrilho, António Correia, Joaquim dos Santos e Joaquim Domingos.

Antes dos exercícios fôra feita a entrega dos diplomas aos que o Corpo de Bombeiros do Sul e Sueste havia eleito para seus sócios honorários e do diploma de comandante honorário ao snr. Mario da Costa, pelos revelantes servi-

ços por êle feitos à prestante corporação, sobre tudo quando ela esteve para ir ao concurso internacional de Turim.

Para final da festa foi descerrada, pelo snr. Governador Civil de Setúbal, no prédio onde esteve instalada durante sete anos a escola do Corpo de Bombeiros do Sul e Sueste, e como reconhecimento ao seu proprietário, o snr. José Pedro da Costa, uma lápide em que se lia esta inscripção: «Prédio que serviu como séde aos Bombeiros V. dos C. F. S. S., homenagem ao seu proprietário, 12-8-923 — 30-11-930» ouvindo se então calorosos vivas e prolongadas salvas de palmas.

Para terminar esta festa, que deixou as mais gratas impressões no espírito de todos que a ela assistiram, foi oferecido aos convidados um esplêndido «Porto» nas oficinas dos Caminhos de Ferro, trocando-se nessa ocasião os mais efusivos e calorosos brindes.

## CURIOSIDADES ESTATÍSTICAS

### Gado abatido para consumo de Lisboa e Porto, em 1929

Lisboa exigiu, em 1929, para sua alimentação, 33.459 cabeças de gado bovino, 353.086 de gado caprino e 34.612 de gado suíno; ao primeiro número corresponde um peso de 5.308.666 quilos, ao segundo 3.687.397 quilos e ao terceiro 4.731.957 quilos.

Consumiu portanto, em 1 ano, 13.728.020 quilos de carne.

Foi Dezembro, o mês em que se abateu um maior número de cabeças de gado bovino, a saber: 3.749, com o peso de 563.198 quilos; foi Março, o mês de menor consumo: 1.066 cabeças, com 157.781 quilos.

Ao contrário, o gado caprino contou um menor número de cabeças abatidas, no mês de Dezembro: 19.196, com 229.484 quilos; Março exigiu a maior quantidade: 45.447 cabeças, com 371.252 quilos.

Quanto ao gado suíno não podia deixar de ser Dezembro, o mês das festas do Natal, aquele que exigiu o maior sacrifício: 5.358 cabeças, com 731.340 quilos. E Agosto figura com o consumo mínimo: 1.440 cabeças, com 196.615 quilos.

Porto, exige evidentemente menos carne para sua alimentação; em 1929 consumiu: 32.039 cabeças de gado bovino, com 4.384.988 quilos; 33.504 cabeças de gado caprino, com 267.353 quilos; 6.557 cabeças de gado suíno, com 485.107 quilos. No total, 5.137.448 quilos de carne, menos de metade do consumo lisboeta.

### Errata

No último número do *Boletim da C. P.*, no artigo *Responsabilidade*, linha 42.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> columna da pág. 162, onde se lê *fase* deve lêr-se *face*.

## Pessoal.

### Actos dignos de elogio

Como complemento à notícia inserta no último número do Boletim acerca dos bons serviços prestados pelos agentes da estação de Louzã quando do incêndio ali manifestado, temos a informar que o chefe do distrito n.º 144, Honório de Sousa e o assentador José Aleixo foram igualmente louvados pela Direcção por terem coadjuvado o pessoal da estação na defesa das mercadorias armazenadas e dos vagões.

No dia 4 de Outubro do ano findo, tendo

sido fraccionado o combóio n.º 3513/9401 entre Ameixial e Extremoz, a parte fraccionada poz-se em fuga, adquirindo tal velocidade que ultrapassou a estação de Ameixial. O guarda freio de 3.<sup>a</sup> classe, Snr. Armando Damázio, que seguia na parte do material em fuga, vendo que empregava, inútilmente, todos os esforços para o deter, tomou a resolução de se colocar no estribo do veículo que seguia à frente, munido do sinal de paragem.

O material ao atingir o quilómetro 158,300,

estacionou, seguindo depois aquele agente, correndo, até à estação de Evora Monte a relatar ao chefe a ocorrência.

Por ter procedido tão acertada e diligentemente foi louvado pela Direcção Geral que também lhe conferiu, pelo mesmo motivo, um prémio pecuniário.

**AGENTE QUE COMPLETA ÉSTE MÊS  
40 ANOS DE SERVIÇO**



**José Barbosa Pita**

Chefe do Serviço do Movimento, Adjunto

Admitido como praticante de estação na antiga rede em 17 de Outubro de 1889, foi promovido sucessivamente até chefe de secção superior, passando em seguida a prestar serviço nos Caminhos de Ferro da Beira Alta e nos Caminhos de Ferro do Estado onde exerceu, entre outros, o cargo de Secretário da Administração. Em 19 de Agosto de 1927 veio ocupar o lugar que actualmente exerce na Companhia, de Chefe do Serviço do Movimento, Adjunto.

**Agentes aprovados  
para as categorias imediatas nos exames  
de Novembro findo**

**Chefe de 2.ª para 1.ª cl.:** Francisco José dos Santos.

**Factores de 3.ª para 2.ª cl.:** António da Silva, José Inácio Santinho Júnior e Emídio Fernandes.

**Aspirantes para factores de 3.ª cl.:** *Distintos* — João Manuel Coelho Ferreirinho e António Gonçalves Feijão.

**Aprovados** — António Dias de Sousa, José Gomes, Manuel Dias Neto, José Filipe Aires, Manuel Vicente Justo, Carlos Gomes Valério,

José António Oitavem, António Rodrigues Sobreira, Manuel Augusto Jacinto, José Augusto da Silva, José das Dores Silva, Luís António Bispo, Manuel da Silva, António da Fonseca e Silva, Joaquim Pragana, Leonildo Gonçalves da Conceição, João Gomes Bento, Jesuino Gomes Paiva, António Correia da Costa, António Alves da Cunha Júnior, António Amaral, Américo Rodrigues Ribeiro, Mário Simões da Rocha, Joaquim Fernandes Pombo, Abílio Rodrigues Marques, Eduardo de Matos Roldão, António Salgueiro Alves, Raul Cunha, José Pires Rufino, António Martins Nobre, Artur Cândido, Américo da Costa, Armando Dias dos Santos, José Adolfo Bexiga Marques, Santos Caetano da Silva e José Simões de Carvalho.

**Praticantes para aspirantes:** Ramiro da Silva Romão, Joaquim Vás Oliveira, António Lisboa Simões, Oscar Hermes Penha Delca, António Rodrigues de Sousa, António Diniz, Carlos Ferreira, Luís António, António de Oliveira Sousa, Joaquim Dias Leitão, António Afonso de Sales, António Martins de Aguiar e César Rodrigues Martins.

**Condutores de 2.ª para 1.ª cl.:** Francisco Pinto Duarte, João Manuel Rodrigues e Diniz Rodrigues.

**Revisor de 3.ª para 2.ª cl.:** João dos Reis Martins.

**Nomeações em Novembro**

**EXPLORAÇÃO**

(Até ao dia 5 de Dezembro)

**Carregador:** Vicente dos Santos Quintinho.

**VIA E OBRAS**

**Guarda-fios:** José Maria Gouveia Franco.

**Guarda:** Custodia de Matos.

**Promoções em Outubro**

**A agulheiro de 3.ª cl.:** Custodio José Anes.

**Reformas**

**Domingos Egreja**, Sub-chefe de Divisão de Material e Tracção.

Em virtude do seu estado de saúde, via-se

obrigado a deixar de prestar serviço nesta Emprêsa onde durante cerca de 24 anos foi um bom colaborador e amigo.

Admitido em 13 de Novembro de 1906 como desenhador auxiliar, foi promovido sucessivamente às diferentes categorias da sua carreira até Sub chefe da Divisão de Material e Tracção. O *Boletim da C. P.* apresenta-lhe os seus melhores cumprimentos de despedida.

*Manuel Maria Ruivo*, guarda de estação.

### Falecimentos em Novembro

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

† *Augusto Rodrigue Ferreira*, sub-chefe de Repartição da Divisão de Material e Tracção.

Admitido como ajudante de montador em 27 de Outubro de 1890, foi nomeado sub-chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1919, depois de ter passado por diversas categorias do seu quadro.

† *Raul Raimundo da Cunha*, Factor de 1.ª classe, em Lisbôa-Terreiro do Paço.

Admitido como praticante em 6 de Novembro de 1919, foi nomeado factor de 3.ª classe em 21 de Junho de 1923 e promovido a factor de 1.ª em 1 de Janeiro de 1930.

† *José Rodrigues Sobrinho*, maquinista de 3.ª

classe. Admitido como malhador em 19 de Março de 1900, foi promovido a fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1903, fogueiro de 1.ª classe em 1 de Julho de 1911 e finalmente maquinista de 3.ª classe em 1 Julho de 1916.

† *Joaquim Pardal*, chefe do distrito n.º 64.

Foi admitido como assentador de distrito em 21 de Dezembro de 1906, promovido a sub-chefe de distrito em 1 de Janeiro de 1908 e a chefe em 21 de Agosto de 1912.

† *Alfredo Vieira*, Carregador em Torres Novas.

Admitido como carregador em 21 de Novembro de 1922.

† *Manuel Anacleto*, Guarda de estação em Bombarral.

Admitido como guarda de estação em 21 de Março de 1923.

† *Joaquim Moreira Barbosa*, Guarda de estação em Campanhã.

Admitido como carregador eventual em 26 de Maio de 1918, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927 e passou a guarda em 21 de Julho de 1929.

† *Emilia Marques*, guarda de distrito.

Foi admitida em 21 de Abril de 1914.



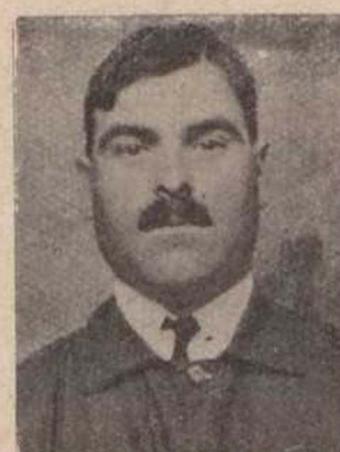
† Augusto Rodrigues Ferreira  
Sub-Chefe de Repartição



† Raul Raimundo da Cunha  
Factor de 1.ª classe



† José Rodrigues Sobrinho  
Maquinista de 3.ª classe



† Alfredo Vieira  
Carregador

# ARMAZENS DE VÍVERES

## OS AGENTES QUE SE ABASTECEM DOS ARMAZENS DE VÍVERES:

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

TABELA DE PREÇOS NO MÊS DE JANEIRO DE 1931

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$60	Cebolas .....	\$40	Massas..... kg.	3\$30
» Nacional .....	2\$50	Chouriço de carne .....	14\$50	Milho..... lit.	\$80
» Valenc.º 2\$30 e »	2\$60	Farinha de milho .....	1\$45	Ovos .....	duzia variável
» Sião..... »	2\$80	» » trigo..... »	2\$35	Petróleo .....	lit. 1\$44
» » .....	3\$15	Farinheiras..... »	7\$00	Presunto .....	kg. 12\$00
Assucar de 1.º .....	4\$15	Feijão branco .....	1\$60	Queijo da Serra..... »	12\$00
» 2.º .....	3\$95	» amarelo .....	1\$50	» flamengo..... »	21\$50
» pilé..... »	4\$40	» avinhado .....	1\$35	Sabão amendoa..... »	1\$15
Azeite de 1.º .....	7\$20	» encarnado .....	1\$40	» Offenbach..... »	3\$10
» 2.º .....	6\$70	» frade .. 1\$20 e »	1\$90	Sal .....	lit. \$16
Bacalhau sueco..... kg.	4\$30	» manteiga .....	1\$80	Sêmea .....	kg. \$65
» inglês .....	7\$50	Grão de 1.º .....	2\$10	Toucinho .....	» 4\$80
Banha..... »	6\$00	» 2.º .....	1\$60	Vinagre .....	lit. 1\$00
Batatas..... »	variável	Lenha..... kg.	\$20	Vinho branco .....	» 1\$20
Carvão de sôbro..... »	\$45	Manteiga .....	28\$50	» tinto .....	» 1\$20

**N. B.** — Os preços de arroz, azeite, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

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

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

Quem fôr económico deverá abastecer-se dos Armazéns de Víveres, com o que contribuirá também para a prosperidade da sua Caixa de Reformas e Pensões que representa o futuro de todo o funcionário ferro-viário.