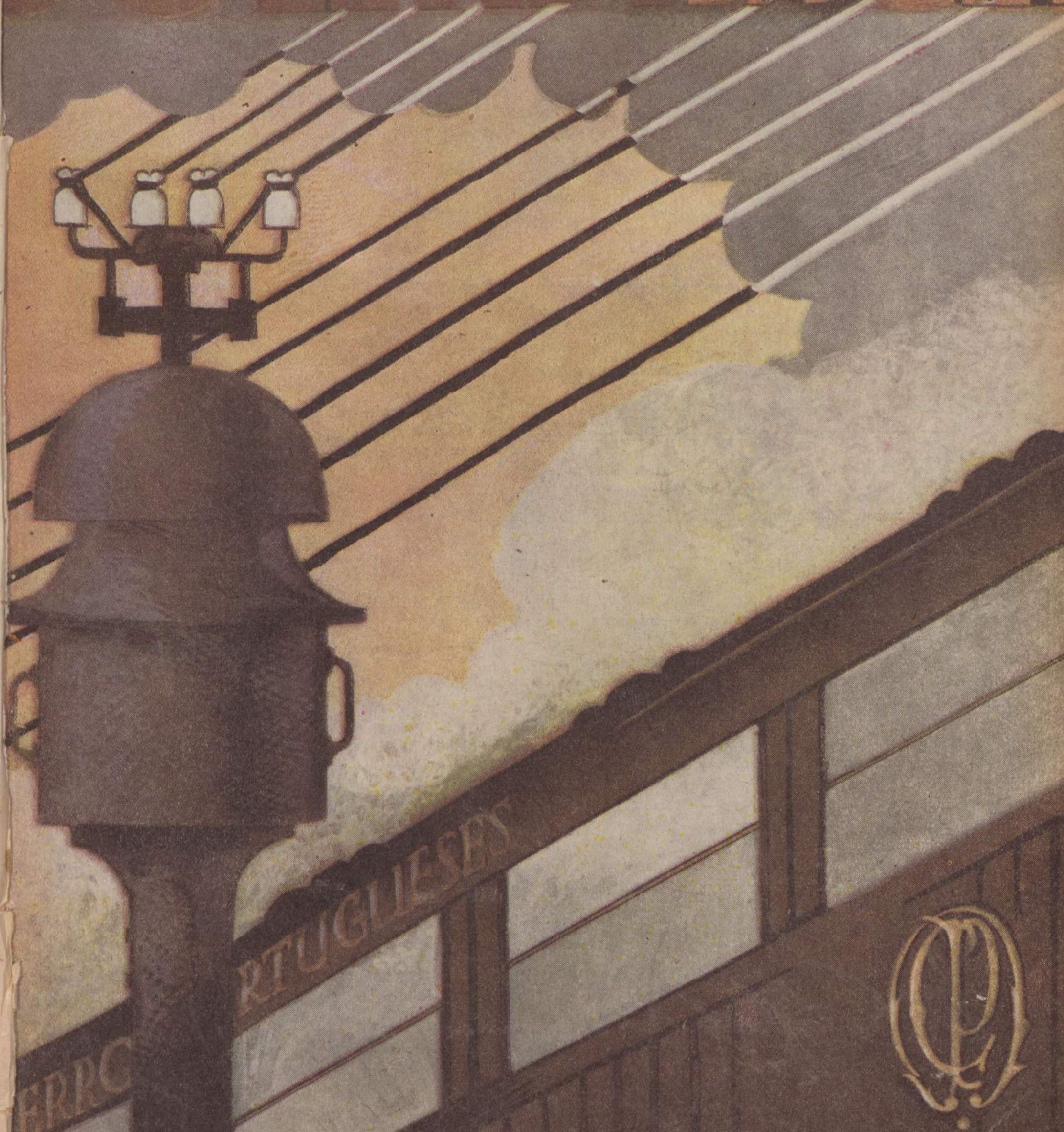


BOLETIM DA C.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

4.º ANO — N.º 32

FEVEREIRO DE 1932

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Foi distribuído em meados do mês passado, aos contribuintes que oportunamente o solicitaram, o regulamento desta secção. A tiragem feita foi pequena motivo por que quem deseje ainda obter esse regulamento deve fazer o seu pedido o mais depressa possível.

O regulamento só entra em vigor no próximo número de Março e por isso algumas charadas do número anterior e do presente número não obedecem ainda às regras do regulamento.

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles

QUADRO DE MÉRITO

Novata (17), Alenilnes (17), Labina (16), Costasilva (16), Jaa (16), Rádio (16), Repórter X' (15), Csa (14) Acosta (10).

Soluções do n.º 30

1 — devolver, dever; **2** — mágica, maca; **3** — platina, plana; **4** — peteira, pera; **5** — marmota, marta; **6** — antomania, Antónia; **7** — animal, lamina; **8** — Girasol; **9** — *Horizontais*: lar, une, caro, neve, cavar, atido, atar, se, atem, ler, mero, ano, da, pa, og, ar, via, alar, sul, erma, ar, tire, orada, corro, adir, ódio, aea, roo. *Verticais*: cal, veo, cate, irra, lavar, amada, arar, do, adie, ror, maga, ara, sé, la, er, ar, una, opar, cor, neta, ar, todo, evita, sério, eden, uno, omo, leo; **10** — Espiga-Rodrigo; **11** — safo; **12** — bruxaria; **13** — Sarnada; **14** — Abrenúncio; **15** — águia; **16** — Amieira, Amieiro; **17** — Vila Nova da Rainha; **18** — De tal acha tal racha.

Duplas

(Ao confrade «Avlis» agradecendo a sua «Espiga-Rodrigo» e a «Zé Povinho» cá por coisas... para matar de cara)

1 — O meu amigo está a tornar-se um *pimpão* muito *atrevido* — 5.

Mefistófeles

2 — Dei um «pulo» sobre o «aparelho de pesca» — 2.

Acosta

3 — A «ave» teve um «motejo» — 2.

Acosta.

4 — Charada em verso

(Dedicada ao Snr. António Nunes da Silva, Dig.^{mo} Chefe Principal da estação de Braço de Prata, por motivo da sua recente promoção)

Quanto júbilo nós sentimos, quando
A vossa promoção foi recebida;
A qual é já por vós bem merecida,
Pois tendes exercido bom comando!

Salvé quem, pouco a pouco caminhando,
Tem a carreira já quási vencida!
Salvé quem, qualquer dúvida surgida
Decide com firmêza e déstro mando! — 2

Muitos são os que admiram vosso porte,
Pois que, quem tem tal «nota» é bem um forte... — 1
Possuidor de muitas aptidões!

.. E p'ra render-vos preito, neste canto,
A vós que sôis *audaz*, eu peço, entanto,
Licença p'ra vos dar as saudações!

Roldão (P. P. L. e A. C. L. B.)

Eléctricas

5 — Se não me *diriges* a este mercado não comprava tão fresco «peixe» — 2.

Novata

6 — O «animal» caiu do ponto mais *elevado* — 3-2.

Mefistófeles

7 — A *luz astral* fez-me descobrir este «homem» — 2.

Novata

8 — Enigma pitorêscico

(Dedicado aos confrades «Mata-tudo» e «Tudo-morre»)



(Continúa na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA ★

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Fórmulas para designar as locomotivas conforme os seus rodados — Novo dormitório na estação de Funcheira — Os transportes em Caminho de Ferro na Guerra — A Sé da Guarda — Consultas — Estatística — Velocidade dos comboios — Transporte de leite por caminho de ferro — Agricultura e jardinagem — Pessoal.

Fórmulas para designar as locomotivas conforme os seus rodados

NA literatura referente a caminhos de ferro é corrente utilizarem-se fórmulas para designar os tipos de locomotivas, conforme o número e a disposição das rodas conjugadas e das rodas livres que possuem.

Os americanos designam o tipo das locomotivas não por fórmulas mas por nomes.

A seguir damos a composição das fórmulas de cada um dos três sistemas: alemão, francês e inglês.

Sistema alemão:

Quando a locomotiva possui apenas um eixo motor, na fórmula este eixo é designado pela letra A; quando possui dois eixos conjugados designam-se os dois pela letra B; quando têm três pela letra C; e assim sucessivamente.

Os rodados livres situados á frente ou á rectaguarda dos eixos conjugados designam-se pelo algarismo que representa o número dêles; assim a fórmula 1-A-1 significa uma locomotiva com um único eixo motor (A), com um rodado livre á frente e outro atrás, como, por exemplo, na

máquina 1001 do Sul e Sueste ou na 02049 do Minho e Douro.

A fórmula 2-B significa uma locomotiva com dois eixos conjugados (B) e dois rodados livres á frente (os do bogie) como nas locomotivas da série 41 a 52 da Antiga Rêde.

Sistema francês:

É semelhante ao alemão, unicamente com a diferença de que em lugar dos eixos conjugados serem designados por letras são designados pelo algarismo que representa a quantidade dêsses eixos. Assim, a locomotiva que segundo o sistema alemão é designada por 1-A-1, no sistema francês é designada por 1-1-1.

Uma locomotiva da série 500 da antiga rêde, que no sistema alemão é designada por 2-C-1, no sistema francês é designada por 2-3-1, isto é, dois eixos livres á frente (os do bogie) 3 eixos conjugados e um eixo livre na rectaguarda.

Tanto no sistema alemão como no sistema francês, a letra ou número do meio da fórmula representa o número de eixos conjugados, o

Esquema de disposição das rodas	Classificação das locomotivas em serviço nas redes exploradas pela C. P.			Designação			
	Rêde antiga	Rêde S.S.	Rêde M. D.	Alemã	francesa	Inglesa	Americana
	—	1001	02049	1-A-1	1-1-1	2-2-2	Jenny Lind
	001 a 004, 005	B.C.D. ^{mt} 1001 e 1002	—	B	0-2-0	0-4-0	—
	17 a 22, 36 e 37	—	02012 a 02016 2001 a 2010 2047 e 2048	1-B	1-2-0	2-4-0	—
	—	1008 a 1013	—	B-1	0-2-1	0-4-2	—
	41 a 52, 81 a 84 91 a 98	—	—	2-B	2-2-0	4-4-0	American
	01 a 08, 103 a 107 110 a 135, 151 a 172	01002 a 01004, 1114 a 1131, 1134, 1137 a 1153, 1161 a 1168	2121 a 2132 2133 a 2136	C	0-3-0	0-6-0	Bourbonnais
	181 a 186	—	—	1-C	1-3-0	2-6-0	Mogul
	09 a 026	—	02017 a 02020 2187 a 2191	C-1	0-3-1	0-6-2	—
	261 a 272, 301 a 305 351 a 365, 401 a 406	1201 a 1206 1261 a 1266 1281 a 1299	2251 a 2265	2-C	2-3-0	4-6-0	Ten-wheeler
	031 a 039	—	02081 e 02082	1-C-1	1-3-1	2-6-2	Prairie
	501 a 508	1501 a 1510	—	2-C-1	2-3-1	4-6-2	Pacific
	071 a 097	—	—	1-C-2	1-3-2	2-6-4	Adriatic
	601 a 614	—	—	D	0-4-0	0-8-0	Eightcoupler
	—	1701 a 1719	2701 a 2716	1-D	1-4-0	2-8-0	Consolidation
	0151 a 0158	—	—	1-D-1	1-4-1	2-8-2	Mikado
	0201 a 0224	01201 a 01210	—	1-D-2	1-4-2	2-8-4	—
Locomotivas articuladas							
	951	—	—	C+C	0-3+3-0	0-6+6-0	Mallet

Sistema inglês:

Diverge do francês apenas em se designar na fórmula o número de rodas em lugar do número de rodados.

No quadro que inserimos figuram as fórmulas segundo cada um dos sistemas das locomotivas ao serviço da Companhia, bem como o nome por que na América são designadas.

Para maior clareza, à esquerda do quadro encontra-se o esquema da disposição das rodas conjugadas e das rodas livres de cada tipo de locomotivas.

Tanto os esquemas como as fórmulas devem ser lidas da esquerda para a direita, o que corres-

ponde nas locomotivas, da frente para a retaguarda.

Pela comparação do esquema com as fórmulas se faz uma idéa clara de cada um dos sistemas.

Novo dormitório na estação de Funcheira

Pelo Snr. Eng.º Jaime Martins, Sub-Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

ESTÁ concluída a construção dêste novo dormitório, importante melhoramento com que vai ser dotada a rêde do Sul e Sueste.

Destina-se êste dormitório ao pessoal pertencente às Divisões da Exploração e do Material e Tracção, procurando-se por êste motivo separar as respectivas instalações, dando-lhe

acessos independentes, bem como instalações sanitárias privativas.

Assim, numa das alas do rés-do-chão ficarão quatro camaratas de cinco camas para vinte agentes de pessoal braçal, com respectivas instalações de lavatórios, retretes, uma cozinha e refeitório, e, na outra ala, idênticas dependên-

cias para vinte agentes de pessoal de trens. No rés-do-chão, haverá ainda um quarto para um guarda vigilante, que cuidará da conservação e limpeza do dormitório.

No 1.º andar, uma das alas será destinada ao pessoal da Tracção, maquinistas e fogueiros, que ficará alojado em quartos de duas camas num total de dezasseis leitos, sendo a outra ala destinada a pessoal graduado da Exploração, também com quartos de duas camas.

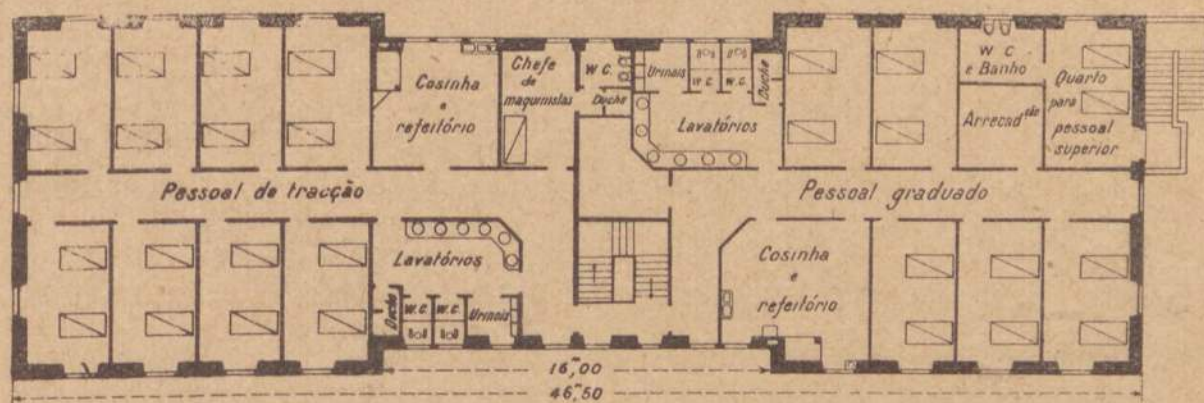
Na ala do pessoal da Tracção está previsto um quarto para chefe de maquinistas e na do pessoal graduado, um quarto para dois agentes superiores, com instalações sanitárias privativas e escada de acesso independente.

As duas alas do 1.º andar terão, como no rés-do-chão, cozinhas e idênticas instalações sanitárias.

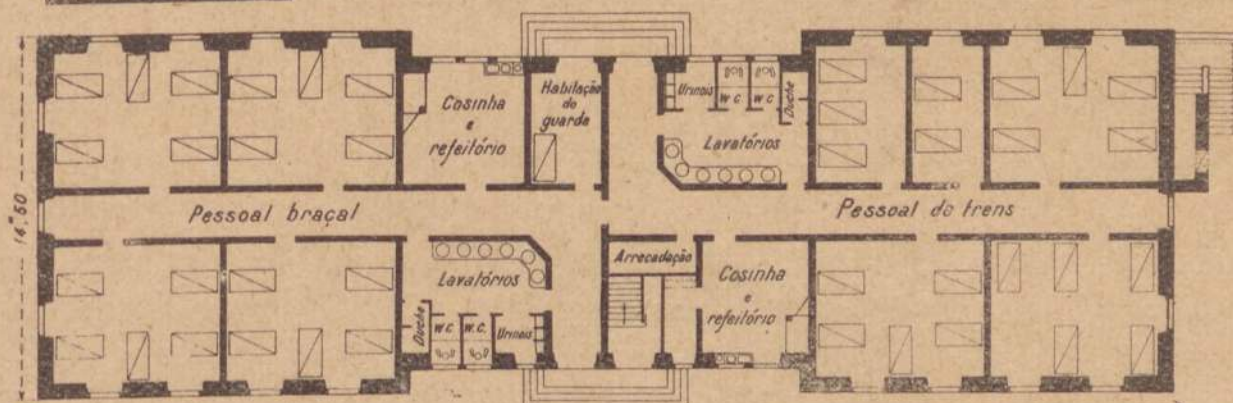
Os pavimentos serão todos impermeáveis, o que permitirá manter com facilidade o asseio de todas as dependências.

As paredes principais serão de alvenaria

Planta do 1.º andar



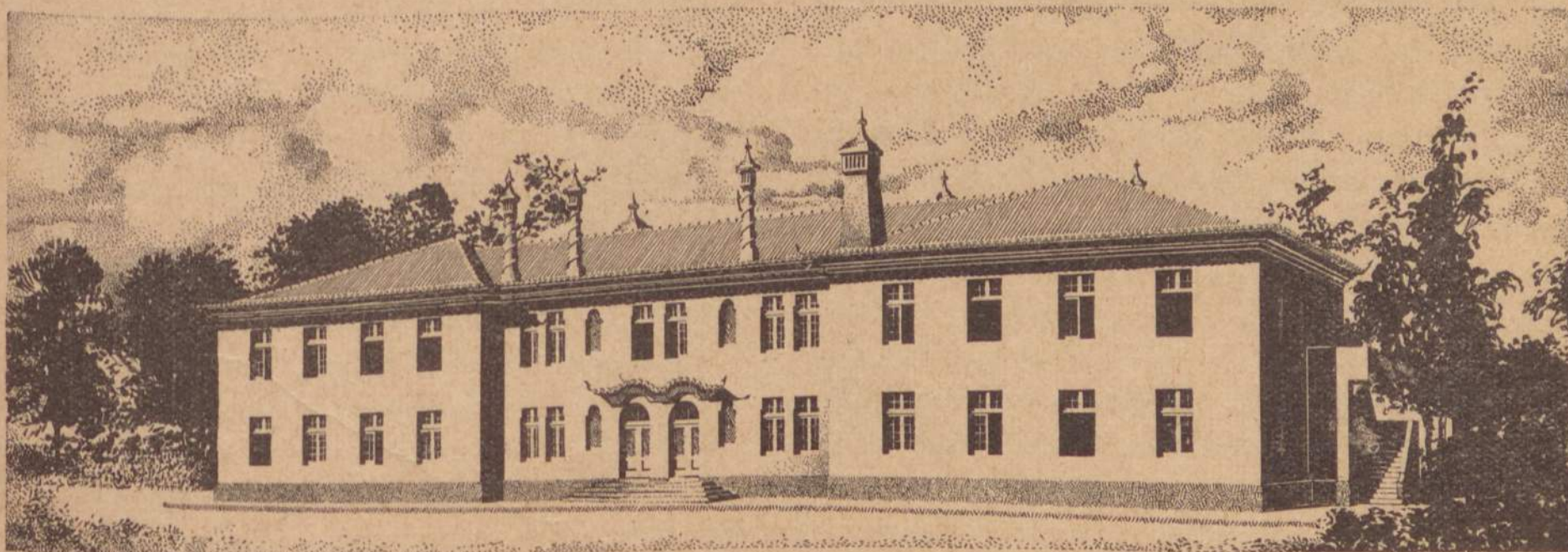
Planta do rez-do-chão



Planta do dormitório da Funcheira

ordinária e as divisórias de tijolo a meia vez, sendo, como os tectos, estucadas a branco, com os cantos arredondados, e revestidas de azulejo até 1,º80 de altura nos corredores, lavabos, cozinhas, etc.

Todos os quartos e camaratas terão a capacidade necessária para o número de pessoas a que são destinados e serão providos de amplas janelas para assegurar uma boa ventilação e iluminação.



Dormitório da Funcheira

Os Transportes em Caminhos de Ferro na Guerra

(Continuação)

A organização das unidades de transporte deve cingir-se ao estudo das condições particulares de cada linha: tracção das locomotivas, rampas a vencer, condições de embarque e desembarque, tipos de veículos, suas características, etc.

Dizem os regulamentos que, quando um comboio militar transportar pessoal e animal, com a marcha dum comboio de mercadorias, não convém exceder o número 45 para os seus veículos, devendo os comboios ser organizados de forma que se evite fraccionar as companhias de infantaria, os pelotões de cavalaria, as divisões de artilharia etc., de modo que em todas estas unidades siga um ou mais oficiais.

Quem tiver de estudar o transporte de uma grande unidade, encontrar-se-á, então, a braços com a obrigação de organizar comboios que transportem um batalhão de infantaria, uma bateria de artilharia, um grupo de artilharia, etc.

Ora estas unidades tácticas, com uma composição diferente, com dotações de pessoal, animal e material absolutamente diferentes, não saberiam encontrar uma composição de comboio que se chamaria *tipo*, dotado duma flexibilidade tal, dum tal poder acomodatório, que pudesse arcar com as cargas tão variadas, que os quadros orgânicos apontam.

Se se fôsse procurar o comboio de maior número de viaturas, ver-se-ia que era o do Grupo de Cavalaria Divisionária com 51 viaturas. Se êste fôsse o tipo, ter-se-ia de juntar à carga das outras unidades, fragmentos que a completassem.

Se se optasse por um comboio de menor número de viaturas, poder-se-ia ainda lançar mão dos comboios de *ramassage*.

O emprêgo do comboio tipo, ou melhor, o seu estabelecimento, é absolutamente necessário para a guerra, mas é difícil.

No estudo a que se procedeu no R. S. C. F. chegou-

se à conclusão da vantagem de comboios tipos de várias unidades como:

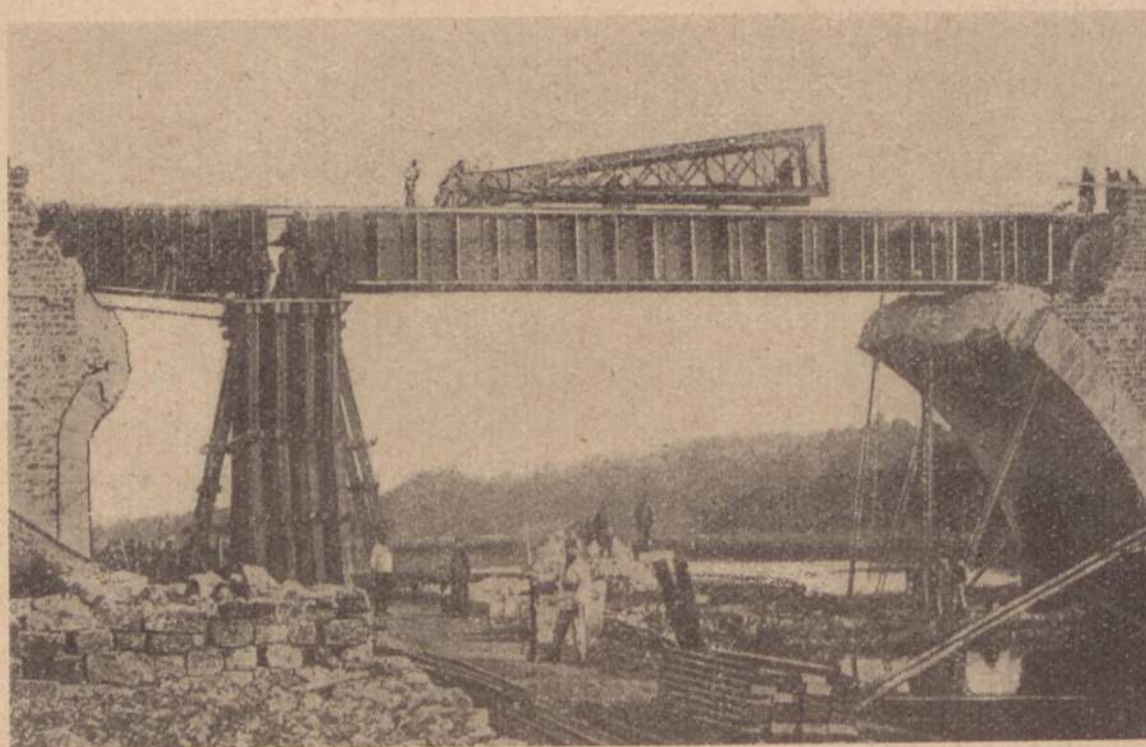
Comboio tipo de Batalhão de Infantaria, 44 carruagens;

Comboio tipo de Bateria de Artilharia Leve, 47 carruagens;

Comboio tipo de Grupo de Cavalaria Divisionária, 51 carruagens;

Comboio tipo de Companhia de Transmissões de Divisão, 44 carruagens.

Ainda êstes comboios tipos adaptados às várias unidades orgânicas, ou mesmo o comboio tipo de 45 carruagens, apresentam uma dificuldade para serem estabelecidos no nosso País: Possuindo, um desenvolvimento de uns 400 metros, linhas há, como a do Douro, que os não poderiam receber nas linhas de res-



A ponte de Trilport, destruída pelos ingleses na batalha do Marne, quando da Grande Guerra, foi franqueada pouco depois por uma ponte «Marcille» representada na gravura

guarda necessárias para a sua circulação. Possivelmente teremos de criar o *meio tipo*.

Depois dêste rápido deambular pelas propriedades dos transportes militares em caminhos de ferro, que trouxe como consequência imediata, uma ligeira divagação sobre matéria regulamentar, passemos a analisar rapidamente algumas acções dos caminhos de ferro na Grande Guerra.

No conflito de 1914-18, sobejamente ficou demonstrado, que a liberdade de acção é uma função da possibilidade de transporte das forças disponíveis.

De nada vale ao comando ter fortes reservas, se faltam os meios de transporte rápidos, para elas; e pode dizer-se que todas as combinações estratégicas e a maior parte das tácticas se basearam, na Grande Guerra, em princípio, nos transportes por via férrea. Sem esta não seria possível de forma alguma, a grandiosa manobra dos Impérios Centrais, nem tão pouco a não menos importante manobra dos Aliados, por linhas exteriores. O emprêgo da artilharia pesada em via férrea veio trazer uma novidade para os caminhos de ferro, novidade no emprêgo e na especialização do estabelecimento de «épis» adequadas ao tiro.

Viu-se na Grande Guerra, a quando da ofensiva aliada na Mesopotâmia, o caminho de ferro ser o relógio que batia o ritmo do avanço, pois a manobra era feita ao compasso das travessas que iam sendo lançadas para a via férrea que acompanhava as operações.

Na sequência das operações, viam-se falir manobras que se tinham tornado numa verdadeira luta de velocidades e tonelagens de transporte, porque vencia sempre a rede melhor dotada.

Von Falkenhayen diz que a tentativa do envolvimento dos franceses falhou — graças à superioridade da rede da França — o que levou um articulista americano da «Railway Age» a dizer que a França foi salva pelos seus caminhos de ferro.

Na Grande Guerra houve movimento e houve estabilização. Numa e noutra das situações, já no campo estratégico, já no campo táctico, foram os caminhos de ferro um dos factores do sucesso.

A base de operações converteu-se numa base ferro-viária e a zona de operações teve de se sujeitar intimamente ao traçado do feixe de linhas a utilizar.

Para a concentração, nem é preciso citar a importância dos caminhos de ferro. Basta citar que o plano alemão de invasão da França em 1914 se era em parte conhecido pela leitura do livro de Von Bernardi, o devia ser muito mais pelo traçado das vias férreas alemãs junto à fronteira, pela sua densidade que os interesses locais não podiam de forma alguma e pela imponência e desenvolvimento das instalações.

A importância que os caminhos de ferro demonstraram na Grande Guerra não se encontra hoje abatida com o desenvolvimento paralelo dos outros meios de transporte, mesmo dos que estão a evoluir com assombrosa rapidez, porque acabam de deixar a meninice como acontece com o aéreo. Embora já a Inglaterra tenha os seus *troop carriers* e muito mais seja de esperar, podemos crer que, ainda que por longo espaço de tempo, nenhum outro meio de transporte poderá rivalizar com o ferro-viário em potência e rendimento.

A Grande Guerra que começou em 1914 vinha a ser preparada desde 1871. Tendo reconhecido a França que a grande culpa do seu desaire, que acabara pelo humilhante tratado de Frankfurt, estava na sua defeituosa organização militar, procurou tal remediar, e no que diz respeito a caminhos de ferro, mui grande foi a actividade, pois viram a luz da publicidade de 1871 a 1914 nada menos de 17 planos de concentração, o que se pode explicar pela multiplicidade de factores que intervieram na sua confecção, entre os quais enfileiram em primeiro lugar — triste verdade — os políticos.

Até o plano 16 o critério é francamente defensivo, mas já o 17 é preparado ao som daquela frase do Regulamento de então, que tão bem soou aos ouvidos dos franceses — *Não há sendo um meio de defesa: atacar*. — Na mobilização, por 10 linhas estratégicas de via dupla, independentes e de igual rendimento em todas as secções, foram transportados à fronteira em 4278 combóios 1.200.000 homens, 40.000 cavalos e 80.000 veículos, constituindo 5 exér-

bitos que ocupavam os seus lugares 18 dias depois de começada a mobilização.

Foi tal a regularidade do serviço que, embora alterada a zona de embarque do 4.º exército, o último comboio a chegar trazia um atraso de duas horas somente.

Os caminhos de ferro franceses pagaram então brilhantemente a dívida que tinham contraído ao seu bom nome, em 1870. Do lado alemão não foi menor a actividade ferro-viária durante a mobilização e concentração. Por 13 linhas estratégicas transportaram-se à fronteira 38 corpos de exército, formando 7 exércitos.

Tendo a batalha das fronteiras proclamado o fracasso do plano 17, o Comando francês começou a estudar uma nova repartição das forças, e principiaram então os movimentos de retirada, que conduziram ao Marne, quando Galieni lançou a idéa de atacar o flanco descoberto de Von Kluk, idéa essa que Joffre se apressou a ampliar, ordenando que a ofensiva fôsse geral.

Na manobra do Marne é para salientar o acerto de Joffre, que vendo, logo apoz a batalha das fronteiras, que o seu perigo estava na sua esquerda, enquanto o inimigo se enfraquecia em marchas extenuantes, dada a impossibilidade de empregar os caminhos de ferro, destruídos em grande parte, elle contando em absoluto com elles, conseguiu ir reforçando essa esquerda até que pôde na batalha do Marne antepor 27 divisões às 13 alemãs que se lhe defrontavam. Aqui temos os caminhos de ferro a intervir em primeiro plano no resultado acção capital.

Na *corrida para o mar* são chamados ainda como sempre, os caminhos de ferro a desempenhar um papel primacial. Com efeito, o conjunto de acções,

conhecido pelas designações de *corrida para o mar*, foi uma verdadeira luta de velocidades de transporte em que os dois adversários em presença, procuravam cada um envolver o outro.

Joffre, que constantemente engrandeceu então o 6.º exército e que tenta, sem o conseguir, envolver a direita alemã, ordena que corpos vindos da Lorena em caminho de ferro formem um novo 2.º exército para conseguir o seu desideratum.

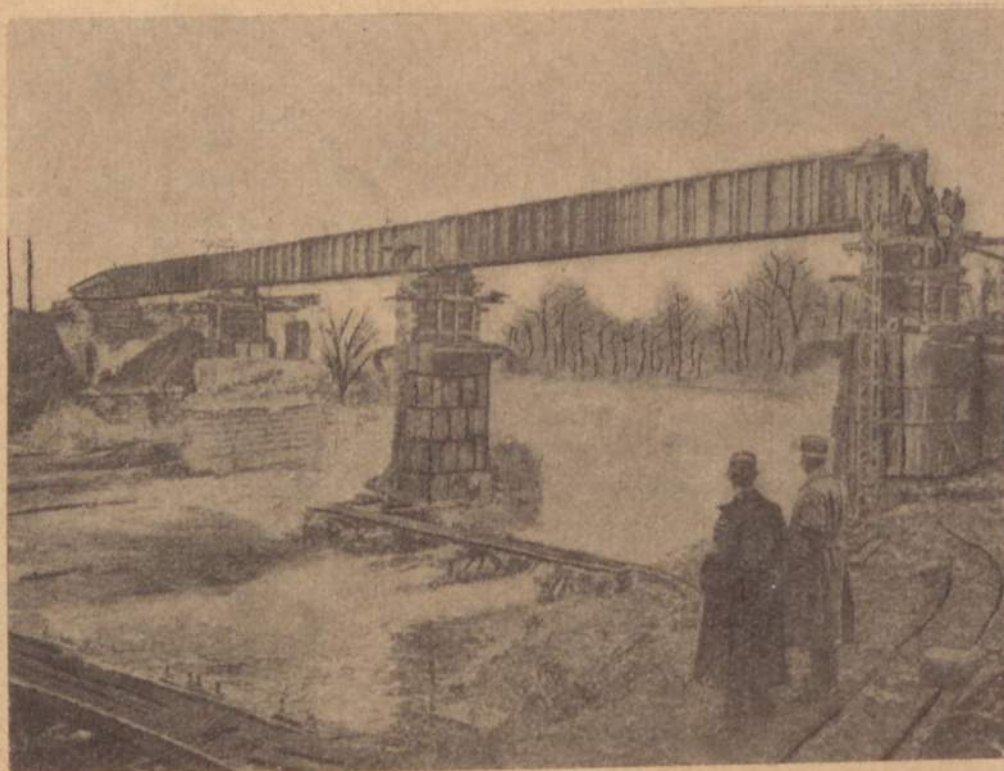
Os alemães por seu turno fazem o mesmo; mandam vir também da Lorena o seu 6.º exército, em parte por *étapes*, em parte por caminho de ferro através a Bélgica, porque as linhas estavam parcialmente destruídas desde a retirada dos franceses. Estes movimentos sucessivos, em que os transportes de um e outro lado, à frente dos quais os caminhos de ferro, lutam em corrida de velocidade — dá a *corrida para o mar* — sabendo bem os beligerantes, pela única razão de que corriam, que o prémio do que primeiro chegasse à méta — o envolvimento — deveria ser a almejada vitória.

Na segunda parte da acção, na luta ao sul do Ypres, viu-se bem a vantagem dos transportes em caminho de ferro chegarem a tempo.

Então, a-pesar-dos ingleses defenderem o terreno palmo a palmo, houve um momento tão difficil para elles, no dizer de Franch, que uma simples hora de atraso na chegada do 16.º corpo de exército francês enviado a toda a

pressa em seu auxilio, por caminho de ferro, teria causado a perda do monte *Kemmel*, e ela o desbarato do centro do seu exército. Mas os caminhos de ferro cumpriram — chegando a tempo.

Se rapidamente passamos à frente ocidental, com esta facilidade e velocidade de transporte que o pensamento per-



A ponte de Villeneuve, na linha de Soissons a Laon, destruída durante a Grande Guerra foi provisoriamente substituída por uma ponte «Marcille» representada na gravura

mite, e analizarmos a manobra de Tannenberg, constatamos que — quando os alemães viram passada a sua fronteira pelos exércitos de Rennenkampf ao norte e Sansonow ao sul, exércitos que somavam 9 1/2 corpos de exército, mais 9 divisões de cavalaria e atrás dos quais já se movimentavam outras forças de importância, contando em absoluto com os rápidos movimentos que a rede alemã ia permitir pela sua excelência, dispuzeram as suas forças num total de 4 1/2 de corpos de exército, uma divisão de cavalaria, e 3 brigadas mistas ao longo da fronteira, pensando em concentrá-las depois, onde mais necessária fôsse a sua presença — a mobilidade substituiria o número.

Esta manobra architectada na mobilidade, deu bom resultado, embora de começo parecesse falhar.

Com efeito, Priwitz que deixa um corpo a observar Sansonow, transporta as forças disponíveis ao norte para bater Rennenkampf, mas é vencido e assustado pela massa de Sansonow que ameaça as linhas de comunicação, retira mais que o necessário, o que lhe vale ser substituído por Hindenburgo com Von Ludendorff em Chefe do Estado Maior.

Hindenburgo é assombroso na mobilidade que imprime nos transportes por caminhos de ferro, em que baseia a sua manobra, e que lhe vão render uma retumbante vitória.

Uma simples divisão de cavalaria e depois uma simples brigada, faz] cortina a Rennenkampf. Tudo o mais é deslocado em caminho de ferro para o ataque a Sansonow, bem como as guarnições de algumas praças e a divisão de Von der Goltz, transportada à pressa da fronteira da Dinamarca. O resultado, foi a vitória de Tannenberg — 90.000 prisioneiros e 350 canhões.

Contudo era preciso ainda bater Rennenkampf, e imediatamente 2 corpos de exército, mais 1 divisão, se deslocam da frente ocidental em caminhos de ferro através toda a Prússia. Com esse reforço é batido Rennenkampf e feitos 50.000 prisioneiros.

As derrotas sofridas pelos austro-húngaros na Galícia que tinha ficado quasi por completo

nas mãos dos russos, levaram os alemães a correr em auxílio dos seus aliados, com uma rapidez incrível, graças ainda aos caminhos de ferro. Assim o 9.º exército transportado em caminho de ferro, encontra-se num espaço de tempo curtíssimo, entre Cracóvia e Kalish, ameaçando logo o flanco direito dos russos.

Este rápido movimento tanto surpreendeu os russos, que constituem, para se lhe opôr, uma imponente massa de 38 corpos de exército



O viaducto de Origny de 22 metros de altura e 216 metros de comprimento, destruída durante a Grande Guerra foi reparada em 46 dias por 140 homens

repartidos em 8 exércitos, que quasi sem interrupção, se estendem do Niemen aos Carpatos.

Com tal massa são os austro-alemães batidos, mas na sua retirada é posto a funcionar um plano completo de destruições que inutilizou totalmente as estradas e os caminhos de ferro; os austro-alemães retiraram em socêgo porque Ludendorff dissera que um exército não se poderia afastar mais de 120 quilómetros das testas das suas vias férreas, e de facto os russos pararam antes de chegarem a Cracóvia.

Muito mais haveria que dizer dos transportes em caminhos de ferro na Grande Guerra, como a manobra de Hindenburgo, conhecida por *manobra de Lodz*, em que a base do sistema foi o transporte em via férrea, e inúmeros exemplos seriam fáceis de recolher na guerra de posições, como fizemos na de movimento, mas sempre chegaríamos à conclusão de que é a via normal um elemento essencial da guerra moderna.

Todos os outros meios de transporte, só podem ser olhados como seus auxiliares, preciosos muitas vezes.

O automóvel é muito demorado e exige muito pessoal baixando o seu rendimento rapidamente com a distância. Pode mesmo considerar-se impraticável além de 150 quilómetros.

Todas as reservas automóveis postas à ordem do Comando francês no fim da guerra, observam um pessoal computado em 115.000 homens e tinham um rendimento equivalente a um simples caminho de ferro de via dupla.

A conservação da célebre via sagrada, de Bar-la-Duc a Verdun, exigia 8.200 homens e 2.300 metros cúbicos de brita por dia.

Sendo os caminhos de ferro tão importantes na campanha, são no decorrer das operações, o objecto primário das destruições e dado o característico moderno das *destruições maciças* muito árduo trabalho têm na guerra moderna os Sapadores de Caminhos de Ferro, na reconstrução das linhas, reconstrução que tem de acompanhar de perto, no tempo e no espaço os deslocamentos a fazer nas zonas de destruições totais.

A Grande Guerra nos mostrou muitas vezes o enorme trabalho dispendido pelas tropas de caminho de ferro aliadas, como na ofensiva de 1918, trabalho insano êsse de que compartilhou em fadigas mas também em glórias, o então Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro do Exército Português — que debaixo do fogo, nas linhas de Armentières, Berguette, Lillières, Hazebrouck, nas gares de Maroenil,

Thalus, La Gorgur, Saylly sur La Lys, Lavantie, Merville e outras, para não citar mais nomes, trabalhou duma forma tão brilhante que as citações e distinções não faltaram.

O trabalho requerido era enorme, o perigo espreitava, traiçoeiro em geral, quer sob a forma de bombas de avião, quer sob a forma de granadas de artilharia, quer mesmo e ainda mais covardemente, sob a forma de minas retardadas — mas isso não era motivo para que o Português, bom trabalhador e bom soldado, deixasse de cumprir o seu dever.

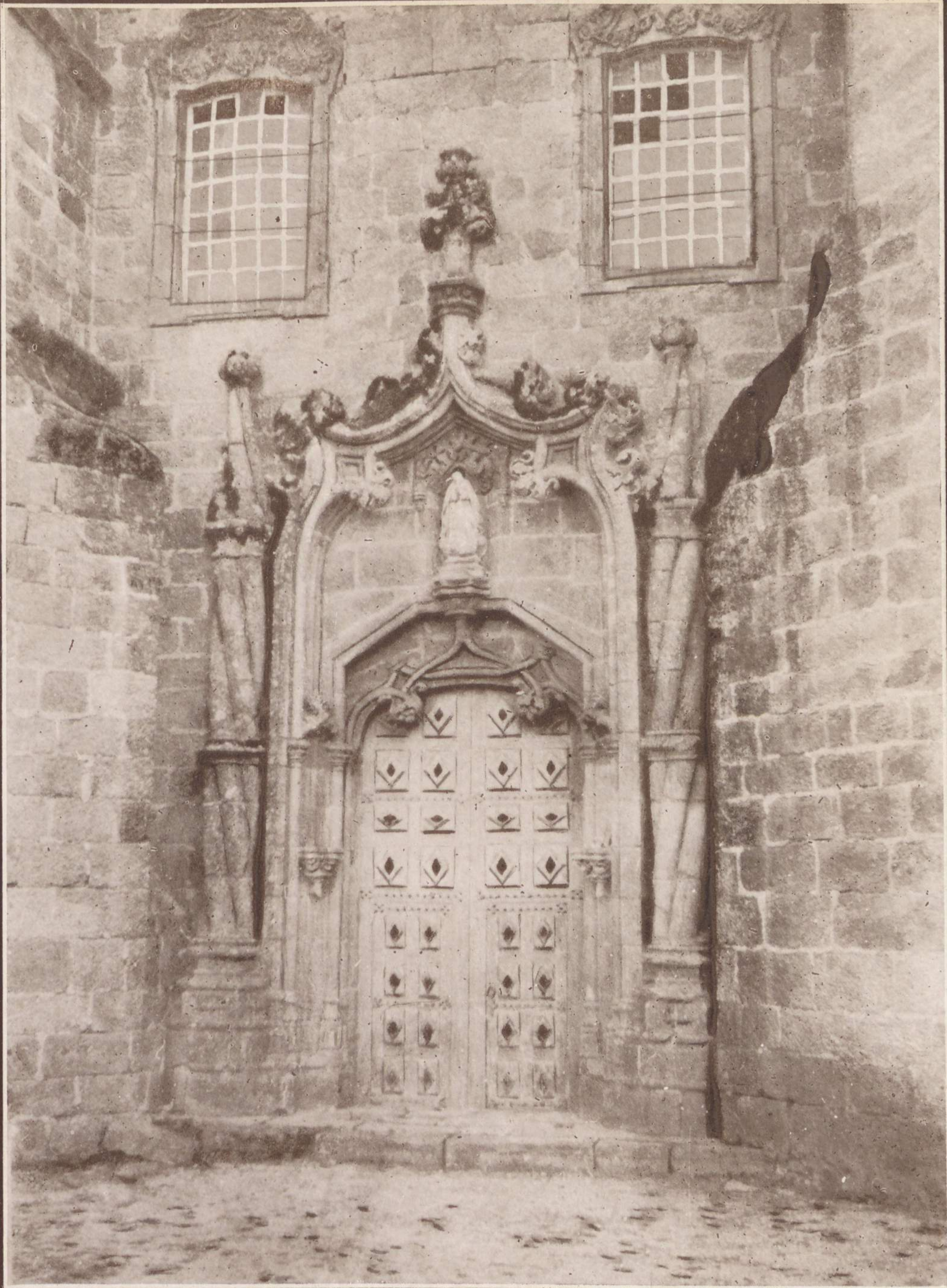
Não me sendo permitido alongar mais esta palestra cheia de defeitos, e viciada originalmente pela incompetência de quem foi chamada a fazê-la, quero terminar lembrando que os caminhos de ferro, instrumentos preciosos da guerra como aqui se quiz demonstrar, são também um factor essencial da prosperidade do País em tempo de paz.

Factor essencial da prosperidade dum país, como tal sendo uma verdadeira riqueza nacional, pode haver necessidade de os aniquilar no caso duma invasão inimiga, para que eles não se tornem na mão do invasor uma arma de dois gumes.

Então, embora isso custe à nossa sensibilidade, sacrifique-mo-los — eles não se queixarão, pois como os verdadeiros heróis, estão sempre prontos a morrer pela Pátria.

DUARTE COSTA PEREIRA
ALFERES





Fevereiro de 1932.

SÉ DA GUARDA
Pórtico da fachada principal

*Fotog. do Snr. Tavares dos Santos, Chefe de
Secção de Conservação de Via e Obras.*

Notas de Arte.

A Sé da Guarda

Resumo de um estudo feito pelo Snr. *Tavares dos Santos*, Chefe da 6.^a Secção de Conservação de Via e Obras

O BISPADO egitaniense, cuja séde foi primitivamente em Idanha-a-Velha, é anterior à dominação dos árabes na Península Ibérica.

Ignora-se a data precisa da criação da diocese; contudo, sabe-se ter figurado um dos seus prelados no concílio de Lugo, celebrado no ano de 569, isto é, 140 anos antes da invasão sarracena.

No século XVIII existia ainda na Idanha uma velha igreja, de boa architectura que, segundo a tradição, tinha sido a catedral egitaniense, construída pelos godos.

Fundada em 1199 pelo rei D. Sancho I a cidade da Guarda, transferiu o mesmo soberano para esta cidade a séde do bispado.

O primeiro bispo da Guarda, nomeado em 1202, foi D. Martinho Pais, que tinha sido cónego de Santa Cruz de Coimbra.

Este bispo residiu durante alguns anos em Penamacor, enquanto se construia na Guarda o primeiro templo destinado a Catedral, tendo sido utilizada como Sé, durante esse espaço de tempo, a igreja de S. Tiago, daquela vila.

A primeira Catedral da Guarda, mandada edificar por D. Sancho I e concluída em 1214, no reinado de seu filho D. Afonso II, era tão

exígua que, logo no reinado de D. Sancho II, se reconheceu a necessidade de se construir um novo templo, mais espaçoso, para a substituir. Pelo ano de 1230 fundou este último monarca outra igreja, fora dos muros da cidade, aproximadamente no local onde está hoje

situada a igreja da Misericórdia. Esta segunda Catedral, cuja construção durou noventa anos, era consagrada a Nossa Senhora da Consolação; era ampla e de boa fábrica, mas foi utilizada somente durante meio século para o exercício do culto, porque foi arrasada em 1369, por mandado do rei D. Fernando I, com o intuito de desafortar as fortificações da cidade da perigosa vizinhança dessa espécie de baluarte.

A guerra que então se travava entre Portugal e Castela, justificou plenamente essa medida violenta.

Em 1374, para a construção de outra Sé, consignou o rei D. Fernando I, os

padroados e rendas de certo número de igrejas.

O rei D. Fernando, na primeira doação que fez, justificou a demora em dar princípio às obras dizendo não terem começado *porque a guerra muito se prolongou e nos recresceram outros*

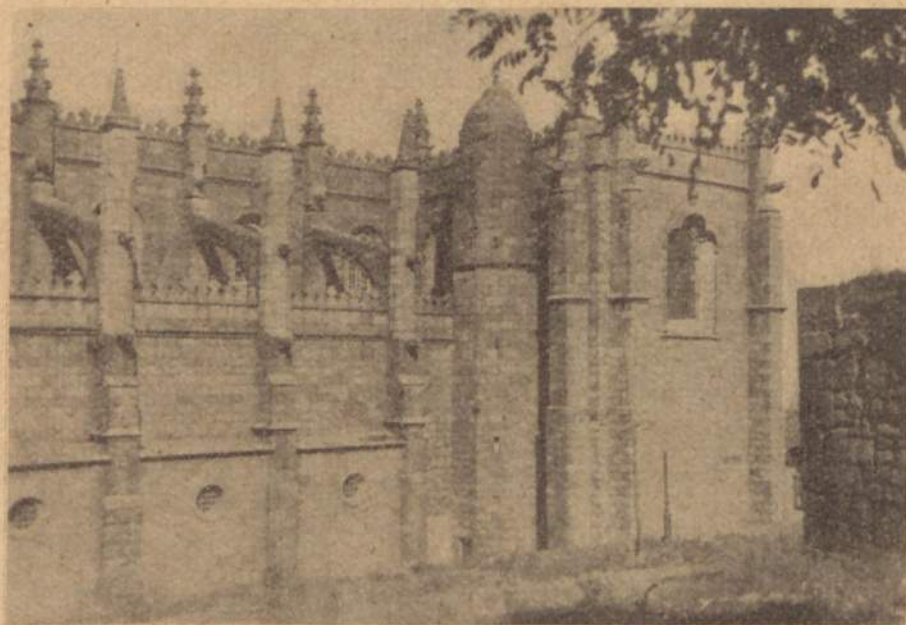


Sé da Guarda — Ábside

«muitos negocios com que nos conveio dispender muito do que haviamos».

Ainda no mesmo reinado foi iniciada a abertura dos caboucos para a construção da actual igreja da Sé, mas pouco tempo depois era suspensa porque os bispos converteram em proveito próprio as rendas que deviam ser applicadas às obras.

O bispo da Guarda D. Frei Vasco de Lamego conseguiu, com as suas instâncias junto de



Sé da Guarda — Vista parcial da fachada sul, tirada para o lado do Nascente

D. João I, que se desse definitivamente principio às obras da Catedral, pelo ano de 1390. Segundo os cronistas, foi o rei de Boa Memória quem enviou a traça do monumento, o que faz depreender que ela teria sido delineada pelos mestres do mosteiro da Batalha, cuja construção foi iniciada quasi simultaneamente, no mesmo estilo architectónico.

Ressentiu-se a pureza do estilo, em que foi concebida a Sé da Guarda, do longo espaço de tempo em que se efectuou a sua construção, que abrangeu vários períodos de evolução e decadência de estilos.

O magestoso templo conservou, todavia, a grande beleza das suas linhas gerais primitivas. As suas três naves têm elegância e imponência e a sua ornamentação é de uma sobriedade impressionante. Nota-se ali a ausência da estatuária, característica do estilo gótico, talvez devida à dificuldade de execução no granito regional.

A planta da igreja apresenta a clássica forma de uma cruz latina cujo braço maior, com 51^m,88, é formado pela nave central e capela-mór e o

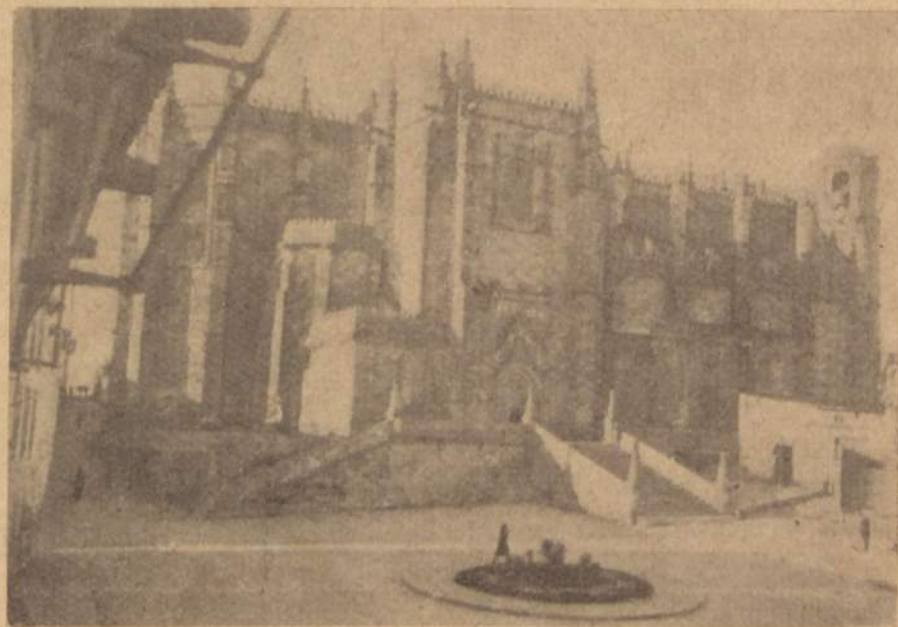
braço menor, com 31^m,85, pelo transepto ou nave cruzeira. A nave central tem a largura de 6^m,80 e as naves laterais a de 4^m,85. O comprimento das naves é de 30^m,40. A altura no fecho da abóbada central cruzeira é de 20^m e a da capela-mór e do transepto é de 19^m.

Os botaréus ou contrafortes das paredes são rematados por graciosos coruchéus e nêles se apoiam, de cada lado, quatro arcos botantes que aliam à robustez a elegância.

Do lado do poente, constituindo a fachada principal, há duas torres de base quadrada que, à altura de quatro metros, se transformam em octogonais com o truncamento das arestas. Como as diagonais dos quadrados das bases são normais ao plano da fachada, têm as torres na sua parte inferior uma disposição de talhamar que, embora curiosa e rara, dá à fachada um aspecto soturno.

Entre as duas bases quadradas das duas torres existe o pórtico principal, de muito pequenas proporções em relação à grandiosa nave a que dá acesso, revelando na sua ornamentação ter sido construído no último período da decadência do estilo gótico ou de transição para o manuelino.

Na parte superior da parede da fachada notam-se, entre as torres, os vestígios da exis-



Sé da Guarda — Fachada do lado do Norte

tência de uma cornija, de um primitivo frontão angular que foi substituído por um remate horizontal.

Na fachada do lado do sul existe um pórtico, no estilo gótico muito simples, em que se nota

a falta de dois colunelos sôbre cujos capitéis devia apoiar por completo a arqui-verga ogival e que, provavelmente, dali fôram retirados.

Na fachada do lado do norte, imprimindo-lhe beleza e magestade, existe um pórtico no estilo gótico flamante, em frente de uma das escadas que dão acesso ao adro. É o mais ornamentado e o que oferece maior pureza de estilo.

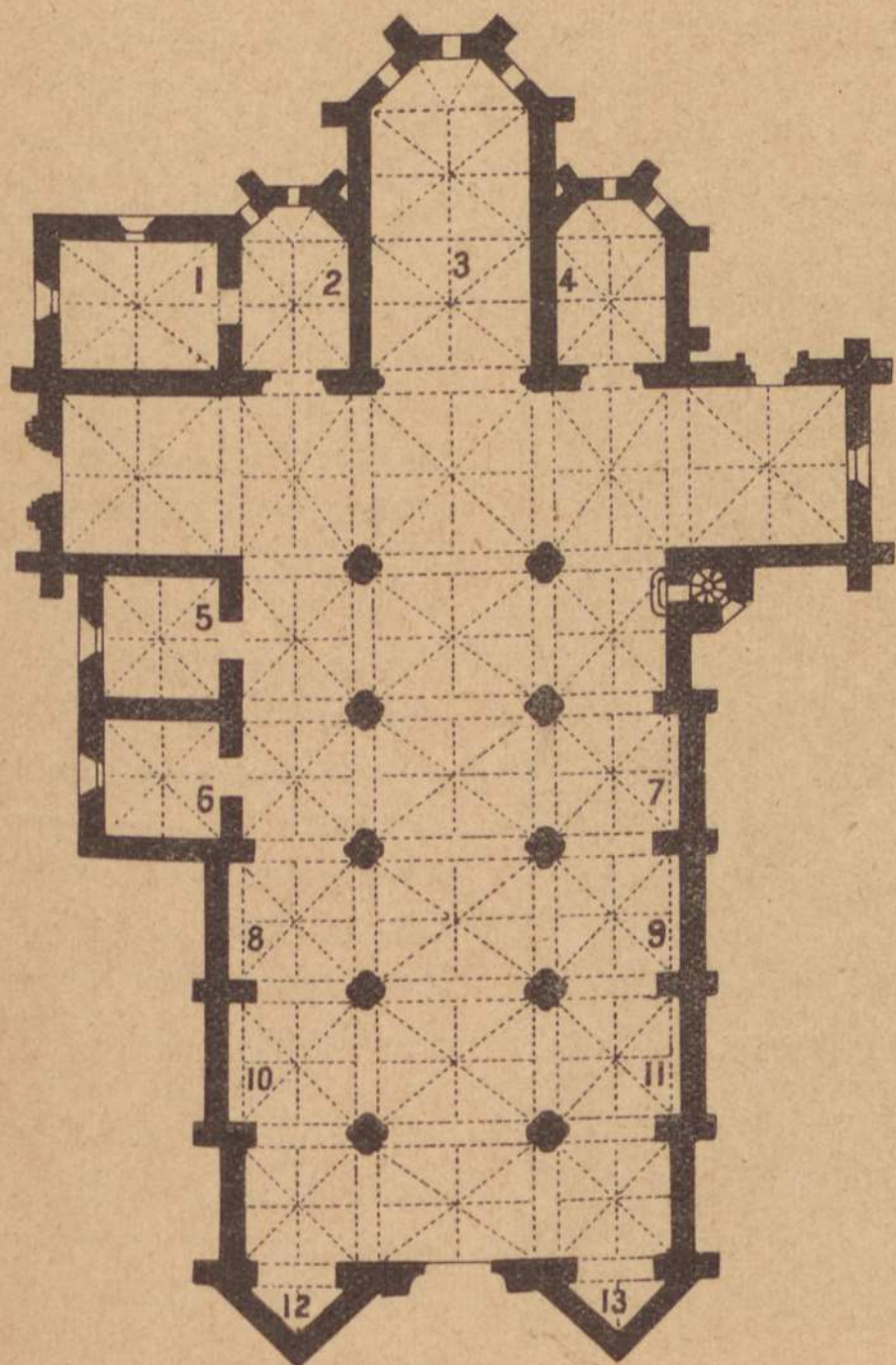
Interiormente, separam as três naves cinco esbeltos pilares de cada um dos lados, sendo os dois fronteiros ao transepto no estilo gótico florido e os restantes no estilo gótico simples.

Na parte superior da parede absidial do transepto existem umas janelas manuelinas trilobadas, de formosa fábrika, destinadas a permitir a entrada de luz numa galeria existente na espessura da parede e que, provavelmente, fazia parte de uma antiga rêde de comunicações interiores.

Durante o govêrno do bispo D. Frei Vasco de Lamêgo foram construídos os alicerces da



Sé da Guarda — Arcos botantes do lado do Sul



Planta da Sé da Guarda

catedral, continuando a edificação durante os govêrnos dos bispos D. Afonso Ferraz III e D. Gil. Durante o curto govêrno dêstes dois bispos começou a ser levantada a ala do norte e no govêrno de D. Gonçalo Vasques da Cunha II, que teve princípio em 1397, foi construído o belo pórtico que se destaca nessa fachada e que é encimado pelo brasão dos Cunhas e Albuquerque timbrado pela mitra e báculo. Foram também levantadas as paredes da ala do norte até limitada altura, bem como as da ábside.

Prosseguiram as obras durante o govêrno de D. Luís da Guerra, sucessor imediato de D. Gonçalo Vasques da Cunha, levantando-se as paredes da ala do sul até à altura em que se encontravam as do norte e construindo-se a abóbada da capela do lado da epístola. No fecho desta abóbada vê-se o brasão dos Guerras, timbrado pela mitra e báculo episcopais, repetindo-se o mesmo brasão sôbre o pórtico da ala do sul.

Após os 31 anos de govêrno do bispo D. Luís da Guerra, no período decorrido entre os anos de 1459 e 1476 em que governou D. João Ma-

nuel II, segundo bispo de Ceuta e primaz de África, filho natural do rei D. Duarte, estiveram as obras paralisadas, vivendo quasi sempre este prelado na corte como conselheiro intimo de seu irmão D. Afonso V.

Continuaram suspensas as obras, talvez por influxo das guerras de Africa, até que em 1496, o bispo D. Pedro Vaz Gavião, capelão-mór do rei D. Manuel I e prior-mór de Santa Cruz de Coimbra, a quem fôra confiado também o bispado da Guarda, deu um tão notável impulso às obras da Sé que, durante o período decorrido desde a sua investidura até o seu falecimento, em 1517, ficou a magestosa catedral quasi concluída. São disso irrecusáveis testemunhos, além dos delicados ornatos manuelinos, os brasões dêsse bispo esculpidos nos talhamares das duas tôres, no fecho da abóbada da capela-mór, nas colunas fronteiras ao transepto aproximadamente na altura de três metros sobre o pavimento e nos topos da nave cruzeira; o escudo das armas portuguesas do tempo do rei D. Manuel que se vê na fachada do lado do norte por baixo da janela do transepto; a esfera armilar colocada sobre os artesões da abóbada da nave direita; e finalmente um documento da época que prova ter-se dispendido, de 1504 a 1517, a quantia de 5:273\$674 réis (aproximadamente equivalente a escudos 2:700.000\$) em quatro contratos de empreitadas feitos com os mestres Pedro Henriques e Filipe Henriques.

Deve-se, portanto, ao disvelo que mereceram a D. Pedro Vaz Gavião as obras monumentais, a construção de mais de dois terços da formosa Catedral da Guarda, efec-

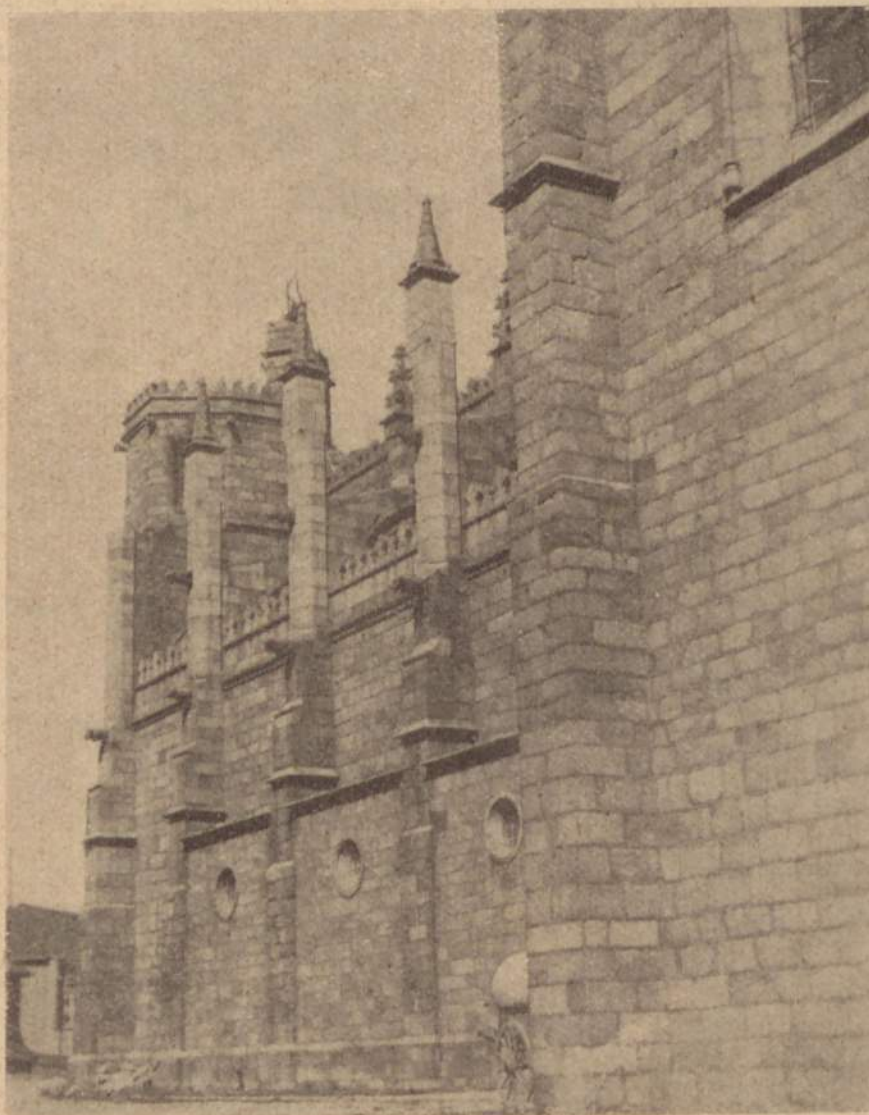
tuada simultaneamente com a reedificação da igreja de Santa Cruz de Coimbra e a construção dos suntuosos túmulos de D. Afonso Henriques e D. Sancho I nesta mesma igreja.

O sucessor de D. Pedro Vaz Gavião foi o infante D. Afonso, filho de D. Manuel I que, contando apenas 8 anos de idade, acumulou o bispado da Guarda com os de Vizeu e Évora e o arcebispado de Lisbôa. Durante a menoridade do infante ficou administrando o bispado o embaixador em Roma, D. Miguel da Silva, que continuou a residir naquela cidade. O infante D. Afonso renunciou a mitra egitaniense em D. Jorge de Melo em 1519.

O rei D. Manuel I, pretendendo para seu filho o priorado-mór de Alcobaça que pertencia a D. Jorge de Melo, obrigou aquele bispo a aceitar em troca a diocese da Guarda, o que êle fez constrangido, indo fixar residência em Abrantes e depois em Portalegre. E ao passo que esta última vila foi objecto de carinhosa solicitude e foi dotada com grandes melhoramentos por êsse despeitado bispo que preparou a sua elevação a cidade e a séde do bispado, as

obras da Sé da Guarda fôram relegadas para o esquecimento. O padre Belchior de Pina, no fim do século XVI, afirmou na sua *Cronologia* que «D. Jorge de Melo foi muito remisso em mandar correr com as obras da Sé, que estava ainda descoberta com muito perigo de se arruinar com as grandes tempestades, até que os conegos, querendo pôr as cousas a direito lhe fizeram demanda e supplicaram a el-rei D. João III que mandasse correr com elas e assim fez o coro de cima que hoje existe».

Foi então feito também o lageamento da cobertura e, por uma



Sé da Guarda — Vista parcial da fachada sul, tirado para o lado do Poente

segunda coacção exercida pelo rei D. João III, foi concluída a catedral cuja construção havia tido princípio cerca de 150 anos antes e tinha suportado várias vicissitudes.

O coro construído no tempo de D. Jorge de Melo e mais tarde acrescentado, é uma excrescência destoante do estilo do edifício e prejudica, pelo espaço que ocupa, a grandiosa perspectiva da nave central.

Tem sofrido o monumento, em várias épocas, mutilações e acrescentamentos que lhe alteraram profundamente a singela harmonia do estilo.

Pouco tempo depois de concluída a igreja, em 1550, foi colocado o retábulo do altar-mór, em arco de círculo, cujo estilo que não se harmonisa com o do monumento é, contudo, uma obra notável pelo seu valor artístico.

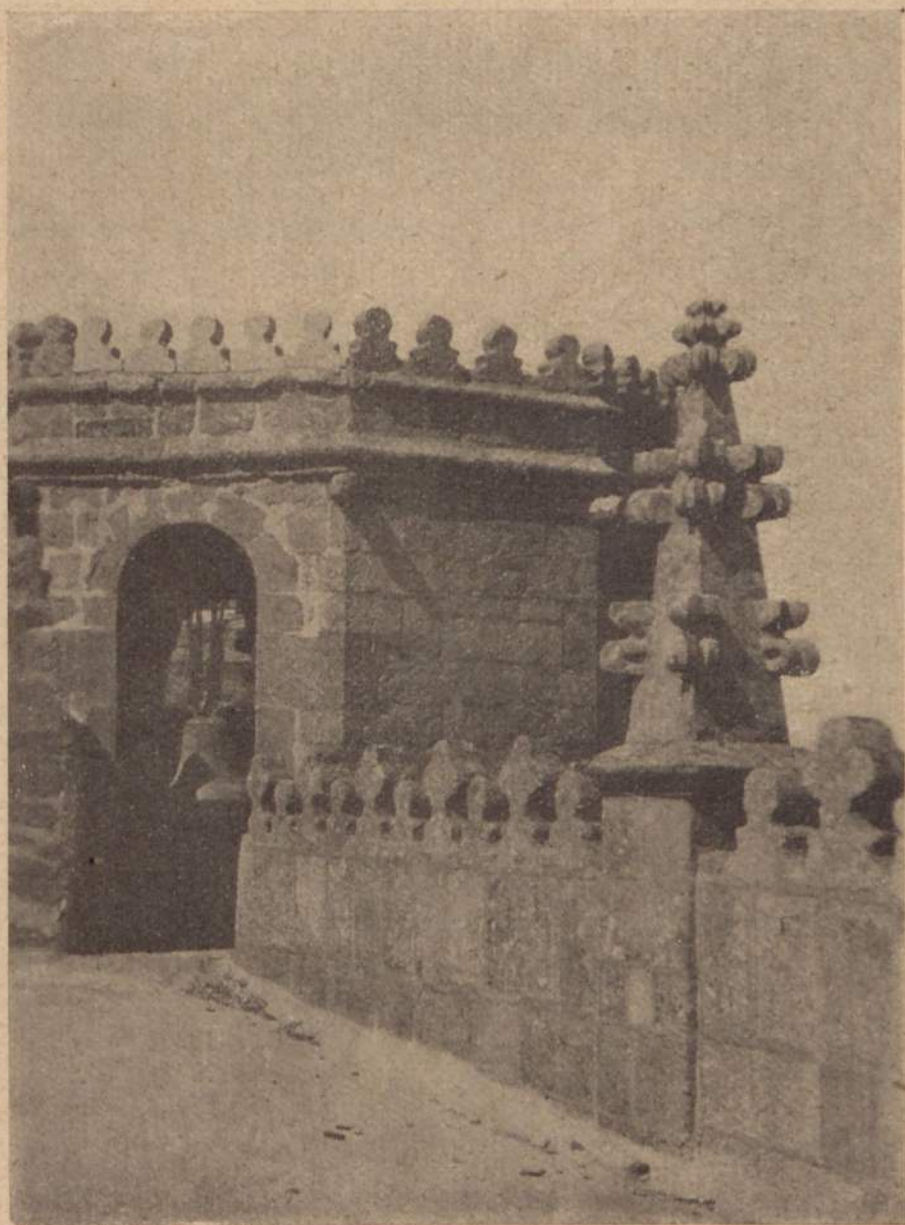
Na mesma época foi construída a primeira capela, a contar do transepto, das que se encontram na nave do lado do Norte, chamada a capela dos Pinas. Embora constitua um acrescentamento discordante da traça primitiva, é de boa construção e o pórtico que lhe dá acesso, concebido sob a influência da transição do estilo gótico florido para o do renascimento, tem as ombreiras e a arqui-verga abatida repletos de ornatos. Do lado esquerdo da entrada, tem esta capela, sob um docel em arco, um túmulo com uma estátua jacente e com uma inscrição latina cuja tradução é a seguinte:

«D. João de Pina, protonatário apostólico, tesoureiro-mór da Catedral egitaniense, arce-diágo de Vizeu, conego da Sé do Porto e capelão régio, edificou esta capela desde os seus fundamentos em honra de Deus». No arco que serve de docel uma inscrição latina significa: «Assim como o veado sequioso procura a fonte, assim a minha alma ardente vòu para ti, meu Deus».

Em 1570 ou 1580 foi construída a segunda capela da mesma nave chamada a dos Osórios. No pórtico desta capela, que nada tem de notável, lê-se a seguinte inscrição: «Esta capela ma dou fazer Luis de Abreu Castelo Branco para si e para D. Francisca de Pina, sua mulher».

Em 1702 foi feito o acrescentamento do côro de cima, agravando-se assim o êrro cometido no tempo do bispo D. Jorge de Melo, em que se vibrou um rude golpe na grandiosidade da

nave central e, entre os anos de 1712 e 1720, foram construídas cinco capelas ou altares nas paredes das naves, ocupando os nembos ou intervalos dos contrafortes, sendo duas na nave esquerda e três na da direita. Estas capelas são constituídas por grandes pórticos de cantaria no estilo clássico muito simples e a sua construção, na espessura das paredes que teve de ser aumentada, deu origem a que ficasse algo prejudicada a elegância das fachadas.



Sé da Guarda — Uma das tôrres e um dos coruchéus vistos do terraço da cobertura

Em 1739 praticou-se a leviandade de cortar os colunelos do arco triunfal da capela-mór para assentar o cadeirado dos cônegos, o que prejudicou bastante a estabilidade da abóbada.

Ignora-se em que épocas fôram perpetrados outros vandalismos, tais como o entaipamento das elegantes janelas góticas da ábside e do pórtico manuelino que outrora dava ingresso ao côro e que foi substituído por uma porta praticada mais adiante, na mesma parede, com a data de 1772. Tudo leva a crêr que tais bar-

baridades fôram executadas no século XVIII e que algumas delas tiveram por base a construção de vários casebres e barracões anexos, hoje felizmente desaparecidos. A abertura das janelas rectangulares na fachada principal foi devida à falta de luz suficiente para iluminar as naves, por motivo de se encontrarem então entaipadas as rasgadas janelas superiores com barracões construídos sôbre os terraços.

Em 1898, o governador civil Dr. José Osório da Gama e Castro tomou a iniciativa de conseguir dos poderes públicos os meios necessários para ser levada a efeito uma restauração do precioso monumento e, durante alguns anos,

fôram inteligentemente remediados alguns dos barbarismos de que êle tinha sido vítima, foram cimentados os terraços, reparadas as paredes e as colunatas e demolidos os sórdidos casebres e barracões que pejavam o adro e a cobertura.

Hoje, se bem que deturpada na sua contextura primitiva, ostenta a vetusta catedral toda a elegância das suas linhas.

E na sobriedade dos seus labores, no seu aspecto pesado e grave — qual espelho da friacidade de D. Sancho I — parece desafiar o transcurso dos séculos, erguendo para o céu os seus pináculos.

Consultas e Documentos

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 405. — Peço o detalhe da seguinte taxa, em p. v.:

Um vagão com sal a granel, carga e descarga pelos donos, 13.650 quilos, de Moita para Évora. Foi requisitado e fornecido vagão de 20 toneladas.

R. — Como para esta remessa foi requisitado e fornecido um vagão de 20 toneladas e como é aplicável a Tarifa Especial n.º 1, deve a taxa ser feita por 20 toneladas em harmonia com o que estabelece a 10.ª Condição Geral dessa Tarifa, na 2.ª regra do N. B. da alínea *a*) ou seja:

Transporte.....	685\$08
Sêlo	34\$60
Manutenção.....	88\$00
Registo, aviso e assistência....	1\$25
Soma	808\$93
Adicional de 10 %	80\$90
	889\$83
Adicional de 5 %	44\$50
	934\$33
Arredondamento.....	\$02
Total	934\$35

P. n.º 406. — Qual a tabela da Tarifa Especial número 1 de P. V. a aplicar a:

Cloreto de sódio.

Muriato de sódio.

R. — As rubricas *Cloreto de potássio ou de sódio* e *Muriato de potássio ou de sódio*, devem considerar-se, na Classificação Geral de Mercadorias, desdobradas da seguinte fôrma:

Cloreto de potássio.

Muriato de potássio.

Cloreto de sódio.

Muriato de sódio.

As duas primeiras estão abrangidas pelo Aviso ao Público A. 183, applicando-se-lhes por isso a Tabela 34, tanto nas linhas da Antiga Rêde como nas do Minho Douro e Sul Sueste.

P. n.º 407. — Desejo saber como são contados os prazos de tolerância para applicação do Capítulo 3.º da T. D. A.

Exemplo: uma remessa chega a estação de... pelo combóio 2:537, ou seja às 20^h.35. Quando começam a contar se as 48 horas de tolerância? Trata-se de uma remessa de P. V.

R. — Para as remessas de P. V., o prazo de 48 horas de armazenagem gratuita, deve

contar-se desde a hora efectiva em que a remessa chegou à estação de destino, descontando-se, porém, aquêlê prazo gratuito, as horas que correspondam a algum domingo ou dia de feriado nacional que nêlê venha a ficar compreendido.

No caso de se tratar da remessa de vagão completo devem descontar-se ainda as horas durante as quais o vagão tenha vencido estacionamento.

P. n.º 408 — Peço dizer-me quando é que uma remessa de P. V. chegada às 8^h.58 de 29 de Novembro de 1931 começa a vencer armazenagem.

R. — Chegando a remessa às 8^h.58 de 29 de Novembro, teremos:

29 Domingo.

30 } prazo de armazenagem gratuito.
1 }

Portanto a remessa começa a vencer direitos de armazenagem desde as 18 horas do dia 1 até àquela em que fôr retirada, se de facto não tiver sido retirada antes de findar o dia 1.

P. n.º 409. — Referência à pergunta n.º 324, do Boletim 21:

Desejo saber se igual procedimento se adopta quando a falsa declaração conduza à aplicação de menor multiplicador, o que também influe no custo da manutenção.

R. — Quando a falsa declaração vise a aplicação do multiplicador 6 em vez do de 11, applica-se igualmente o triplo da taxa de transporte propriamente dito, com multiplicador já incluído, isto é, com o multiplicador 11. A manutenção respectiva não é sujeita ao triplo, mas sim rectificada pelo multiplicador correspondente.

DOCUMENTOS

I — Fiscalização

Circular n.º 775. — Anuncia o estabelecimento desde 1 de Janeiro p. p., de bilhetes *partout* de papel para passageiros e para transporte de cães, em serviço interno, esclarecendo também o seu preenchimento e publicando os espécimes.

Circular n.º 777. — Estabelece as normas que devem ser observadas na aplicação de taxas e condições de transporte de pessoal, animais e material da Guarda Nacional Republicana, consoante o convénio estabelecido com o Ministério do Interior.

Carta impressa n.º 994 — Regula a aplicação do Aviso ao Público A n.º 325 que trata do transporte de frutas em taras recomendadas pela Companhia, concedendo uma redução de 10% e estabelece que a mesma redução é applicável igualmente às remessas de serviço combinado com outras Empresas ferro-viárias ou de camionagem, incidindo, porém, a redução, unicamente, na verba correspondente às linhas exploradas pela Companhia. Dá instruções acerca do preenchimento do mapa de expedição de remessas, Mod. F. 141 e do mapa de chegadas, Mod. F. 142.

Carta impressa n.º 995. — Chama a atenção para as disposições contidas no aditamento às tarifas de assinaturas em vigor desde 1 de Janeiro p. p., e muito especialmente as respeitantes aos bilhetes mensais.

Carta impressa n.º 998. — Regula e esclarece por meio de quadros sinópticos a maneira como deve ser executado o serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, na parte relativa às remessas em trânsito.

Carta impressa n.º 999. — Informa que foi autorizado que a caderneta militar, quando apresentada por praças do exército portadoras de requisições de transporte passadas pelas autoridades administrativas, seja considerada como documento equivalente à guia de marcha e por conseguinte considerada como documento bastante para comprovar o direito à redução no preço de transporte das mesmas praças.

Carta impressa n.º 1000. — Estabelece a cobrança a fazer aos passageiros embarcados em Entre-Campos ou Campolide, nos combóios rápidos descendentes.

Carta impressa n.º 1001. — Determina que as estações, em troca dos anexos aos bilhetes de identidade dos agentes reformados e suas famílias, para viagens anuais, devem fornecer os bilhetes para trânsito gratuito a que se refere a carta impressa n.º 984 de Novembro último.

Carta impressa n.º 1003. — Dispensa aos oficiais de marinha, quando uniformizados, a apresentação do bilhete de identidade, quando em trânsito.

Carta impressa n.º 1004. — Comunica que foi autorizada a cobrança do adicional de 10 0/0 desde 7 de Janeiro p. p. sobre as cobranças de tráfego nas linhas da Beira Alta, Sociedade Estoril, Companhia Nacional, Vale do Vouga, Norte de Portugal e Mineiro do Lena. Chama, também, a atenção do pessoal para as isenções que constam dos respectivos Avisos ao Público.

II — Movimento

Comunicação circular 2/61-G 931. — Recomenda o maior cuidado na devolução às respectivas administrações das sobras de jornais.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Dezembro de 1931

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	4.346	4.473	2.150	2.067	1.817	1.425
» » 8 » 14..	4.457	4.621	2.163	2.291	1.904	1.433
» » 15 » 22...	5.275	5.444	2.537	2.575	2.368	1.717
» » 23 » 31...	5.061	5.042	2.167	2.294	2.355	1.958
Total	19.139	19.580	9.017	9.227	8.444	6.533
Total do mês anterior	18.284	18.851	8.606	8.237	8.308	6.887
Diferença.....	+ 855	+ 729	+ 411	+ 990	+ 136	— 354

Estatística referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1931 Percurso quilométrico

Combóios		ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E OESTE			
		Percorso efectivo em		Diferenças em 1931		Percorso efectivo em		Diferenças em 1931		Percorso efectivo em		Diferenças em 1931	
		1930	1931	A mais	A menos	1930	1931	A mais	A menos	1930	1931	A mais	A menos
Outubro	De passageiros	425.330	390.525	—	34.805	127.781	120.409	—	7.372	126.544	119.821	—	6.723
	De mercadorias	232.534	224.741	—	7.793	49.796	52.793	2.997	—	146.603	123.671	—	22.932
	Em manobras..	84.873	81.302	—	3.571	31.868	30.364	—	1.504	39.195	37.108	—	2.087
	Totais..	742.737	696.568	—	46.169	209.445	203.566	2.997	8.876	312.342	280.600	—	31.742
Total das diferenças em 1931		A menos:		46.169		A menos:		5.879		A menos:		31.742	
Novembro ...	De passageiros.	430.862	392.493	—	38.369	129.653	121.479	—	8.174	129.879	123.405	—	6.474
	De mercadorias	222.948	213.212	—	9.736	45.933	43.300	—	2.633	135.766	107.832	—	27.934
	Em manobras..	89.243	82.688	—	6.555	28.788	29.851	1.063	—	40.329	37.460	—	2.869
	Totais..	743.053	688.393	—	54.660	204.374	194.630	1.063	10.807	305.974	268.697	—	37.277
Total das diferenças em 1931		A menos:		54.660		A menos:		9.744		A menos:		37.277	
Dezembro ...	De passageiros.	412.099	376.789	—	35.310	125.290	117.180	—	8.110	125.133	119.437	—	5.696
	De mercadorias	200.939	221.248	20.309	—	45.774	48.184	2.410	—	114.203	97.311	—	16.892
	Em manobras..	83.028	82.749	—	279	28.867	29.913	1.046	—	35.229	34.081	—	1.148
	Totais..	696.066	680.786	20.309	35.589	199.931	195.277	3.456	8.110	274.565	250.829	—	23.736
Total das diferenças em 1931		A menos:		15.280		A menos:		4.654		A menos:		23.736	
Desde Janeiro	De passageiros.	5.060.545	4.800.168	—	260.377	1.547.864	1.493.741	—	54.123	1.550.098	1.464.596	—	85.502
	De mercadorias	2.555.979	2.363.439	—	192.540	550.658	543.416	—	7.242	1.415.673	1.288.590	—	127.083
	Em manobras..	1.005.917	953.882	—	52.035	386.364	352.230	—	34.134	431.165	418.648	—	12.517
	Totais ..	8.622.441	8.117.489	—	504.952	2.484.886	2.389.387	—	95.499	3.396.936	3.171.838	—	225.102
Total das diferenças em 1931		A menos:		504.952		A menos:		95.499		A menos:		225.102	

Factos e informações

Velocidade dos combóios

Até aqui as emprêzas de caminhos de ferro preocupavam-se, quási exclusivamente, com a velocidade dos combóios de passageiros, esquecendo ou considerando de importância secundária a velocidade dos combóios de mercadorias.

Presentemente, as cousas mudaram. Em algumas Companhias estrangeiras, já se distribuem horários para as mercadorias; os expedidores sabem, assim, o dia e hora a que chegam à estação de destino as mercadorias que expedem.

A Companhia procura também acompanhar o progresso neste ponto. Há pouco crearam-se entre Lisbôa e Gaia os combóios rápidos de mercadorias n.ºs 3011 e 3035 e 3012 e 3036, que encurtam consideravelmente o tempo de trajecto: os dois primeiros, respectivamente, de 53 0/0 e 93 0/0 e os segundos de 82 0/0 e 84 0/0 relativamente aos antigos combóios semi-directos, que foram substituir.

A celeridade de transporte está hoje na ordem do dia; em algumas rêdes a P. V. tem hoje prazos de transporte quási iguais aos prazos que antigamente se reservavam para a G. V.

Para combater a concorrência por estrada, os caminhos de ferro têm de procurar melhorar, por todas as fórmulas, os seus serviços, e um dos melhoramentos mais importantes consiste em aumentar a velocidade comercial dos combóios.

Todo o agente zeloso deve sempre procurar evitar demoras no seguimento das remessas.

A pontualidade e celeridade nos transportes são sempre muito apreciadas pelo Público e não poucas vezes condição de preferência na escolha do meio de transporte.

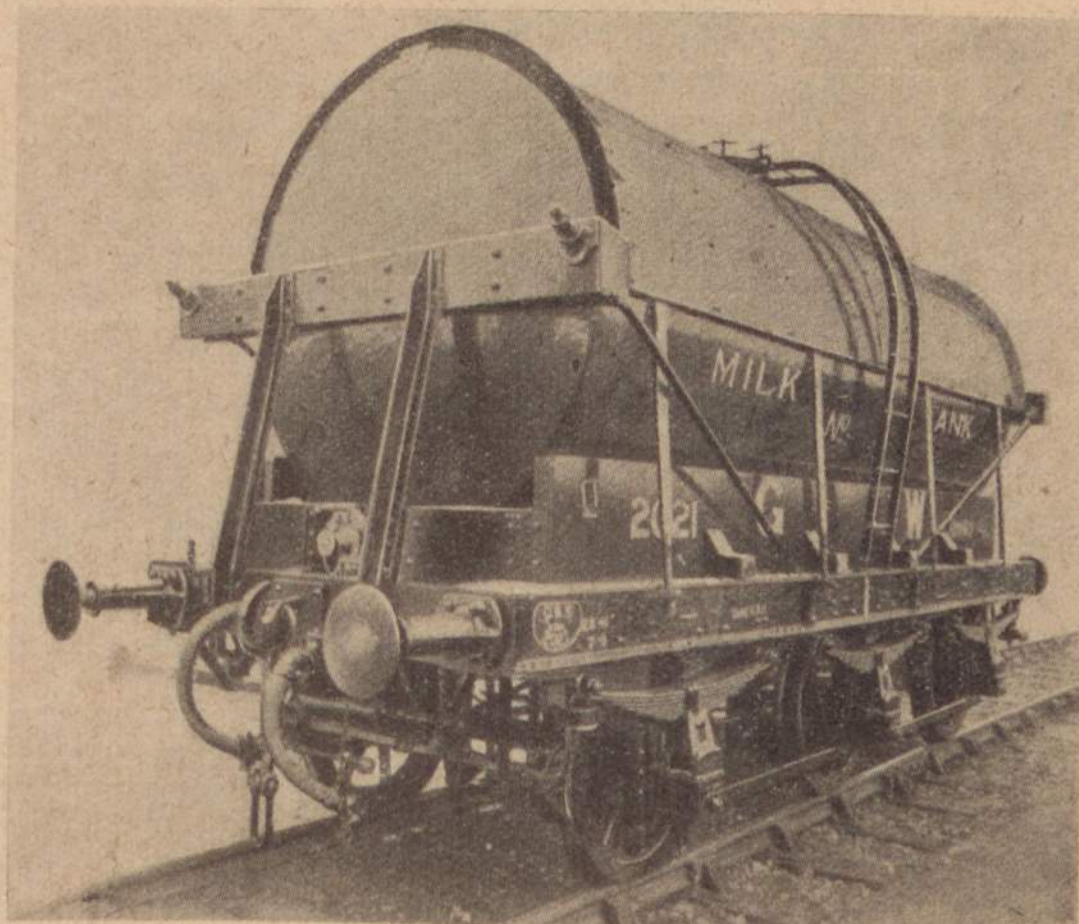
Transporte de leite por caminho de ferro

A companhia de caminhos de ferro inglesa «Great Western Railway» mandou construir nas suas oficinas novos vagões de três eixos destinados ao transporte de leite para a cidade de Londres.

Os tanques são de uma constituição especial, forrados interiormente de vidro e providos de um macho de descarga em cada topo.

Para impedir as variações de temperatura do leite transportado, os tanques são envolvidos por uma camada de cortiça de 5 cm. de espessura e forrados exteriormente por uma cobertura de chapa de aço, distanciada do isolamento de cortiça, a fim de permitir a livre circulação do ar e de proteger o tanque contra a acção dos raios do sol.

Os vagões são providos de engatagem normal e de aparelhos de freio contínuo, permitindo atrela-los a qualquer combóio de passageiros mesmo de velocidade acelerada.



Vagão-cuba para transporte de leite

As dimensões principais dos novos vagões são:

Comprimento do tanque	5,499 m.
Diâmetro do tanque	1,854 m.
Capacidade do tanque	13,63 m. ³
Comprimento do leito	6,218 m.
Distância entre eixos	3,962 m.
Tara	14.680 kg.
Vagão carregado ..	28.700 kg.

Os 13^m3,63 de leite transportado pesam cerca de 14 toneladas.

A gravura inserida mostra o aspecto exterior dos vagões.

Agricultura e jardinagem

Trabalhos de Fevereiro

Semeiam-se trigos «tremeses» e cevadas e começam no Sul as plantações de batata e sementeiras de milho de sequeiro. Fazem-se adubações de cobertura. Nas hortas e pomares continuam as adubações e cavas devendo terminar as plantações de arvores de fruto. É a melhor época para plantar laranjeiras e limoeiros. Semeiam-se cenouras, espinafres, rabanetes e plantam-se cebolas, topinambos, etc. Nos jardins semeiam-se cóleos, crisântemos anuais, malmequeres de sécia, gipsófila e outras.

Pessoal

AGENTE QUE COMPLETA NÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Cesar Andrade

Fiel de 1.^a classe
Admitido como carregador
em 23 de Fevereiro de 1892

a entrada do combóio n.º 204 pela diagonal, o que se fez, evitando-se, assim, um descarrilamento. Em virtude da decisão e rapidez nas providências que tomou, foi este agente gratificado pela Direcção Geral.

Foi louvado o escriturário de 2.^a classe, Snr. Eugénio Dias Poitout, do Depósito do Entroncamento, porque encontrando-se de licença regulamentar no dia 24 de Outubro passado, auxiliou os trabalhos de reparação da linha que as aguas da chuva tinham avariado entre Ponte do Sôr e Torre das Vargens ocasionando a paragem do combóio n.º 103 onde este agente viajava.

Actos dignos de louvor

Em 9 de Agôsto passado, quando o agulheiro de 2.^a classe, Snr. Alberto Loureiro, avisava os agentes que se encontravam juntos da agulha n.º 26 da estação de Lisbôa-R., de que o combóio n.º 204 ia partir de Campolide, foi por eles informado de que o referido combóio não podia passar por essa agulha por se encontrar invertida em consequência de avaria.

O agulheiro Alberto Loureiro correu imediatamente à cabine avisar o telegrafista propondo

Quando em 25 de Novembro passado o limpador suplementar Snr. João Coelho Belezinho da Revisão de Funcheira, em serviço no posto de Tunes, procedia à limpeza de uma composição, encontrou numa das carruagens uma mala de mão, de senhora, contendo jóias e outros valores do que fez entrega imediata na estação.

Em virtude do seu acto de honradez, foi este agente louvado.

Foi louvado e premiado pecuniariamente pela Direcção Geral o chefe de distrito, Snr. José

Martins Faria pelas imediatas e acertadas medidas que adoptou por ocasião do descarrilamento do combóio n.º 832, de 12 de Novembro passado, onde este agente viajava em gôzo de licença regulamentar.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Dezembro findo

Assentadores para sub-chefes de distrito: João Brás, António Augusto Paredes, Agostinho Pires, Fortunato Farinha, Joaquim Ferreira, Luiz de Oliveira, Adriano Garcia, João Belo, José de Oliveira, João do Rosário Sotero.

Os dois primeiros agentes foram premiados pecuniariamente por terem sido classificados, respectivamente, em 1.º e 2.º lugares.

Mudanças de categoria no mês de Dezembro findo

Para:

Carregador: *O engatador* António Baptista.

Agentes reformados no mês de Dezembro

Na lista dos reformados que figura neste número do Boletim, é nosso dever distinguir o Inspector Principal do Material Circulante, Sr. António Rodrigues Borges, decano do pessoal da Companhia.

A sua vida ferroviária constitue um belo exemplo de dedicação e de amor pelo trabalho.

Prestou os primeiros serviços à Companhia, como modesto carpinteiro, em 1867.

Mais tarde, em 1896 foi colocado como encarregado das Oficinas de Alcântara-Terra e 2 anos depois foi-lhe dado a categoria de contra-mestre de carpinteiros.

Em 1904 foi nomeado contra-mestre princi-



pal e em 1907 foi promovido a Sub-Inspector do Material Circulante.

A folha dos seus excelentes serviços aumentava dia a dia o que lhe mereceu a promoção a Inspector do Material Circulante, continuando a dirigir a Oficina de Alcântara, e, em 1925, a promoção a Inspector Principal, categoria com que foi reformado.

Em 1920 a fim de se lhe facultar uma mais larga acção na Companhia, foi colocado no Serviço Central, desempenhando em toda a rede as suas funções de Inspector.

Sentindo profundamente o afastamento do serviço activo da Companhia de um funcionario tão prestimoso e colaborador tão leal, tão amigo e tão competente, não queremos deixar de o felicitar pela sua exemplar carreira ferroviária que torna muito justamente merecida a tranqüilidade que a sua nova situação lhe permite gosar.

António Rodrigues Borges, Inspector Principal do Material Circulante.

Manuel Andrade Gomes, Chefe de Reparação.

Joaquim Gabriel Marques, Chefe de 1.ª cl.

Francisco António Afonso, Chefe de 3.ª cl.

Bento Fernandes Lima, Fiel de estação.

Joaquim António de Aguiar, Fiel Principal.

José Júlio Ferreira, Telegrafista Principal.

José Garcez, Telegrafista Principal.

António Alves Martins, Vigilante.

Manuel dos Santos, Maquinista de 1.ª cl.

Manuel Gonçalves Eiró, Maquinista de 3.ª cl.

João da Cunha Pinto, Condutor Principal.

António Tavares, Condutor Principal.

Antero Xavier Marques, Condutor Principal.

Carlos Lopes Laranjeiro, Condutor de 1.ª cl.

Joaquim de Matos, Condutor de 2.ª cl.

Manuel António, Ajudante de Secção.

José Matias, Encarregado de carpinteiros.

Domingos Pedro Rodrigues, Chefe de distrito.

Vicente Augusto de Mesquita, Fiscal de revisores.

Joaquim Gonçalves, Revisor de 1.ª cl.

Rodrigo da Silva, Agulheiro de 2.ª cl.

José Dinis, Agulheiro de 3.ª cl.

Francisco Gonçalves Peleja, Carregador.

Falecimentos em Dezembro

† *Mário Lino da Silva*, Empregado de 1.^a cl. dos Serviços Técnicos da Exploração.

Admitido como escrevente em 3 de Novembro de 1915.

† *Manuel da Agonia*, Chefe de 2.^a classe em Borba.

Admitido como praticante em 17 de Agosto de 1898.

† *Inácio Pinto Soares*, Chefe de 3.^a classe em Campanhã.

Admitido como praticante em 3 de Agosto de 1907.

† *Armando José da Costa*, Factor de 1.^a cl. em Pôrto.

Admitido como praticante em 15 de Abril de 1918.

† *António Baptista Rosa*, Maquinista de 3.^a cl. do Depósito de Fâro.

Admitido como limpador em 1 de Agosto de 1910.

† *António Rodrigues Seguro*, Fogueiro de 2.^a classe do Depósito do Entroncamento.

Admitido como limpador em 29 de Março de 1926.

† *Sebastião Martins*, Chefe do distrito n.º 293.

Admitido como assentador de 2.^a classe em 15 de Setembro de 1911.

† *Manuel da Silva*, Limpador do Depósito de Gaia.

Admitido como limpador em 26 de Janeiro de 1924.

† *Adão Baptista do Paço*, Assentador do distrito n.º 431.

Admitido como assentador auxiliar em 11 de Agosto de 1914.

† *António Nascimento*, Carregador em Lisboa-R.

Admitido como suplementar em 28 de Novembro de 1923.

† *José Correia*, Carregador em Alfarelos.

Admitido como suplementar em 28 de Setembro de 1909.

† *José Luís Sequeira*, Carregador em Mouriscas.

Admitido como carregador em 1 de Novembro de 1919.

† *Deolinda Antónia Alves*, Guarda do distrito n.º 79.

Admitida como guarda em 21 de Julho de 1921.



† *Mário Lino da Silva*
Empregado de 1.^a classe



† *Inácio Pinto Soares*
Chefe de 3.^a classe



† *António Baptista Rosa*
Maquinista de 3.^a classe



† *Sebastião Martins*
Chefe de distrito

9 — Enigma em verso

(Dedicado ao Emp.º Principal Snr. Carlos Mendanha)

Tem apenas oito letras
A palavra a decifrar,
P'ra se não tornar difícil
Vou passal-a a explicar :

Primeira com a segunda
Da terceira acompanhada,
Quem a não quizer partida,
Tem de a quarta ter ligada.

Se juntar prima e segunda
Sétima e oitava, é de ver :
Terá sport proveitoso,
P'ra quem o souber fazer.

Quinta, sexta, prima, quarta
Terça e oitava, por fim,
Fará vasilha pequena
E muito usada por mim.

Não é preciso mais nada
P'ra o enigma decifrar ;
O seu conceito, confrade,
Nas escolas há-de achar.

Amaro

Biformes

10 — Ao examinar esta *larva* lembrei-me d'este «re-
ptil»-3.

Acosta

Novíssimas

11 — A metade de um batalhão, formando um montão,
bateu em retirada para o bosque — 2-2.

Joluso

(Ao meu amigo Labina)

12 — É merecido que o mais sábio charadista seja o
principal — 3-1.

Alenitnes.

13 — A desculpa de uma falta num dia de serviço não
é mercê diminuta — 2-2.

Alenitnes.

Sincopadas

14 — 3-Tive um grande embaraço ao comer este
«fruto» — 2.

Labina

15 — 3-O médico ordenou que esta costura fôsse la-
vada com o suco do cacho de palmeira — 2.

Csa

16 — 3-Plantei esta «árvore do Perú» num lugar de
sacrifício — 2.

Labina

17 — 3-Fiz leilão de objectos com esta «mulher» — 2.

Jaiobas

18 — 3-Os meus ócios, passo-os neste «apeadeiro» — 2.

Joluso

Maçada ferroviária

19 — Formar o nome de uma estação de caminho de
ferro portuguesa com as letras das seguintes palavras :

CÁ LEVAMOS DE DIA O CRÉ

Jotarva

Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Fevereiro de 1932

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	2\$70	Carvão de sôbro em Gaia		Massas kg.	3\$30
» Nacional »	2\$70	e Campanhã.. kg.	\$51	Milho..... lit.	\$90
» Valenciano..... »	2\$95	Cebolas »	1\$00	Ovos..... duzia	variável
» Sião... .. »	2\$90	Chouriço de carne..... »	13\$00	Petróleo lit.	1\$10
Assucar de 1. ^a »	4\$20	Farinha de milho »	1\$30	Presunto kg.	11\$00
» » 2. ^a »	3\$95	» » trigo »	2\$35	Queijo da Serra..... »	15\$00
» pilé... .. »	4\$30	Farinheiras »	7\$00	» flamengo..... »	21\$00
Azeite de 1. ^a lit.	6\$00	Feijão branco lit.	\$90	Sabão amêndoa »	1\$15
» » 2. ^a »	5\$30	» amarelo..... »	1\$00	» Offenbach »	2\$00
Bacalhau sueco..... kg.	3\$50	» encarnado »	1\$00	Sal..... lit.	\$16
» inglês..... »	5\$00	» frade de 2. ^a »	1\$00	Sêmea. kg.	\$55
» inglês..... »	3\$90	» » 1. ^a »	1\$50	Toucinho »	4\$80
Banha..... »	6\$00	» manteiga »	1\$20	Vinagre lit.	\$85
Batatas..... »	variável	Grão »	1\$30	Vinho branco..... »	\$60
Carvão de sôbro..... »	\$40	Lenha..... kg.	\$20	» tinto..... »	\$60
		Manteiga..... »	16\$00		

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

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

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

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números d'este Boletim não se vendem avulsos.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um **Fundo** destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção (**Boletim da C. P.**).