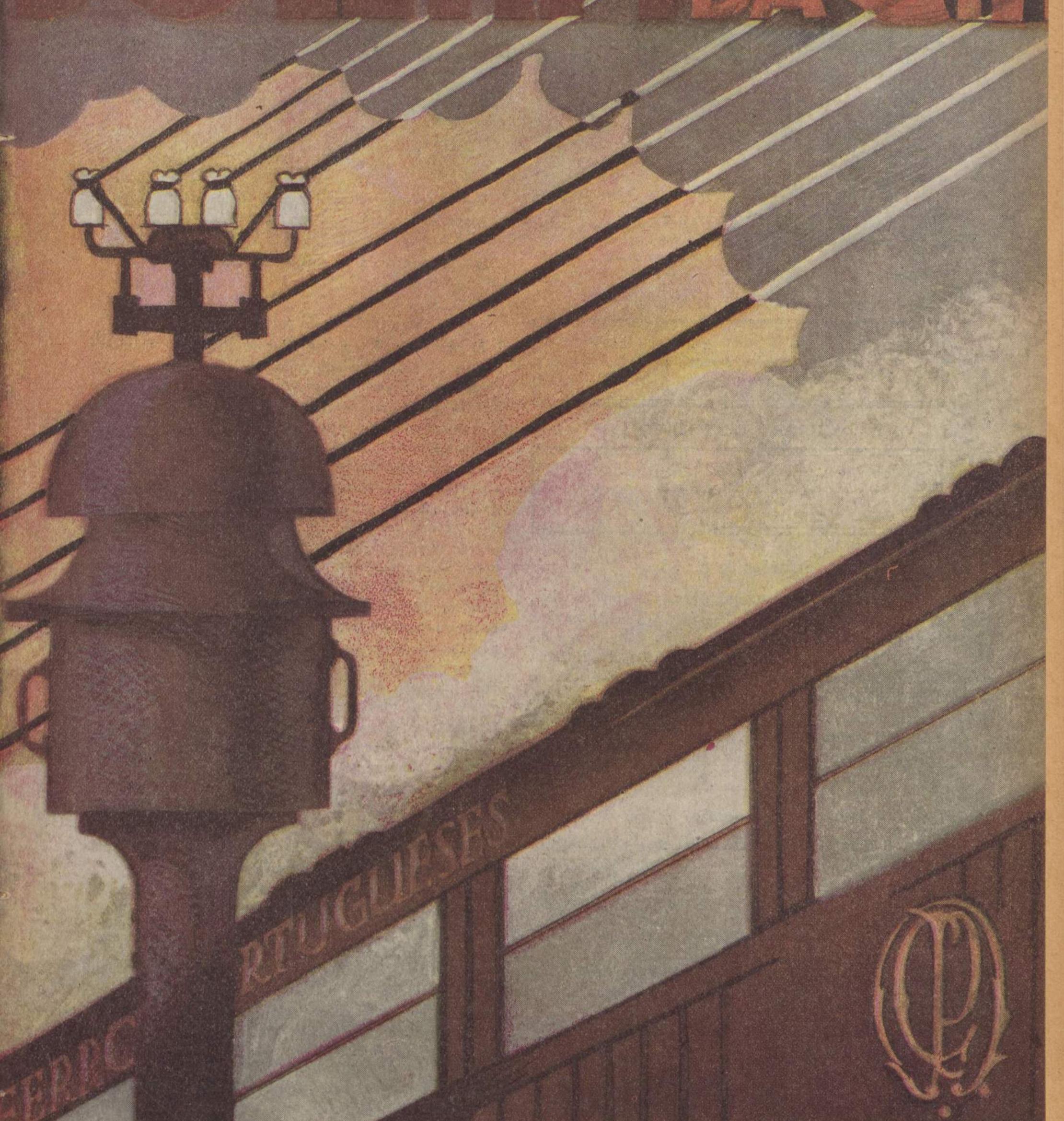


PROJETO DE EDUCAÇÃO



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

4.º ANO - N.º 35

MAIO 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

Para efeitos de apuramento do Campeão de produções, a que se refere o artigo 11.º do Regulamento desta Secção, todos os decifradores deverão enviar juntamente com as decifrações o seu voto sobre a produção que consideram mais perfeita.

Esse voto só terá valôr se o decifrador vier a figurar no quadro de Honra ou no de Mérito.

Deverão pois ser enviados com as próximas decifrações, os votos correspondentes às produções dos números de Março e de Abril.

Novata: Por lapso não figurou a dedicatória na sua charada n.º 8 do Boletim n.º 33.

QUADRO DE HONRA

Britabrantes, Mefistófeles

QUADRO DE MÉRITO

Novata (19,4), Costasilva (19,4), Cagliostro (19,4), Labina (18,4), Alenitnes (18,4), Rádio (17,3), Csa (16,2), Iaa (16,2), Acosta (14,3)

Soluções do n.º 33

1 — ourobalão, 2 — maquinador, 3 — madre-silva, 4 — relaxado, 5 — imolar, 6 — zápete, 7 — sobreaviso, 8 — palito, pato, 9 — bocejo, bôjo, 10 — nugação, nução, 11 — arnica, arca, 12 — Caldas da Rainha, Castelo Branco, 13 — Travanca de Bodiosa, Avelêdas, Remisquêdo, 14 — a, aba, abalo, ala, 15 — panela, arara, nada, era, la, a, 16 — leira, leirão, 17 — sala, alas, 18 — seta, 19 — em ter Lagos 20 — Alfarelos, 21 — rosa-asor, 22 — após, sopa, 23 — velocidade, 24 — lavatório.

Sincopadas

1 — 3-Nesta «estaçao» está a «estaçao» — 3-2.

Acosta.

2 — 3-Neste navio pequeno só aprecio a parte mais fina — 2.

Mefistófeles

3 — 3-Com esta ordem não há receio de avançar — 2.

Costasilva

4 — 3-Cortei a «iesta brava» por estar no auge do desenvolvimento — 2.

Labina

5 — 3-A orgia é coisa vulgar — 2.

Joluso

6 — 3-Esta «planta», foi destruida por um «batráquio» — 2.

Zé Sepol

Eléctricas

7 — Notei um «mamífero desdentado» nêste «jogo de rapazes» — 2.

Mefistófeles

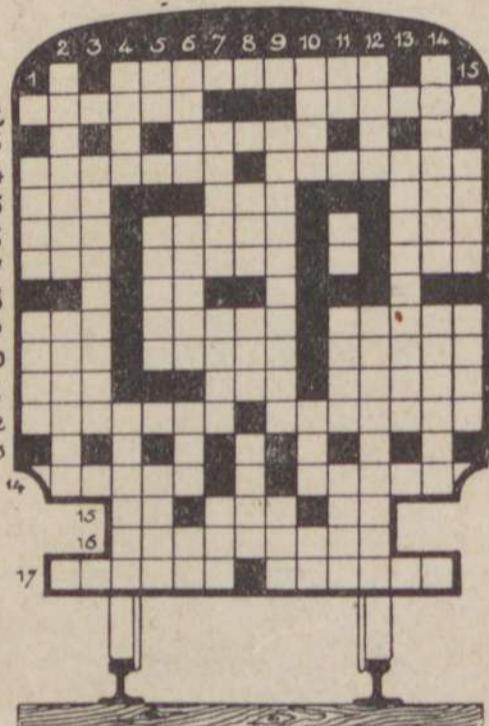
8 — A «ave» caiu na «ementeira» — 2.

Jaiobas

9 — Problema de palavras cruzadas

Horizontais: 1-terceira classe, esteadas, primeira classe. 2-resumir, cidade galega. 3-abreviatura de reu, prefixo de separação, objecto formoso em meio de outros que o não são, mil, abreviatura de santo. 4-sarrazinas, clinicos. 5-partes mais largas da perna das rezes, afirmação, sopé. 6-vogal e 2 consoantes, entregá-te confiadamente, abreviatura de Saul, gracejou. 7-morda, desacertam, interjeição de admiração, cabeça. 8-segunda classe, nota, lo, abreviatura de este. 9-cem metros quadrados, planear, achar. 10-magua, paguei, vertida. 11-para barlavento, pise, estação. 12-razoável, alumia- do. 13-cinco, abreviatura de reprovação, um, primeiro, consoantes, vogal. 14-navegava, cincoenta, pequenos. 15-passe, dá mios, carta de jogar. 16-arrematado. 17-misturar em proporções devidas, abastece.

Verticais: 1-abreviatura de sua, espécie de tatu, desejar. 2-gretado, amofinava, consoante. 3-mil, pequenos bancos, abreviatura de reu, lo. 4-desejai, pedias. 5-tumor, mil, prospero, primeiro espécie de cheque. 6-vaidade, irritado, luz, arrieira. 7-vogal, queimar, espécie de capacete, maior. 8-consoantes, pedra, bagatela, una. 9-primeiro, antiquissimo, mulher. 10-porção, salto, preposição que denota ausencia. 11-figura, quinhentos, igreja, ligamento peritoneal entre a parede e alguma viscera (ás avessas), bagatela. 12-meio, activos. 13-consoante, acarreava, vogal, consoante. 14-sibila, vi- das, primeira classe. 15-vogal, salgueiro, liso.



BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Nós e o Público.—Notas sobre o fornecimento de fardamentos ao pessoal da Companhia.—O novo edifício de passageiros da estação do Carregado.—Demora nos despachos.—Consultas.—Inauguração da nova linha da Senhora da Hora a Trofa.—A desinfecção das carruagens.—Foot-ball.—Agricultura e jardinagem.—Curiosidades estatísticas.—Pessoal.

Nós e o Público

Pelo Sr. Comercialista *João Faria Lapa*, da Divisão da Exploração

O ramo de indústria que a Companhia explora, é o dos transportes.

Numa indústria qualquer há sempre, como resultado final de um conjunto de operações, um *produto*; a indústria dos automóveis, por exemplo, apresenta, como resultante de um certo trabalho, o seu *produto* :—o automóvel.

Há certas indústrias, porém, onde à primeira vista se pode julgar não existir o *produto*. Assim, na indústria hoteleira, o Público que dela se utiliza parece não adquirir *produto* algum; no entanto, ele existe: o Público, hóspede de um hotel, utiliza-se de quarto, de alimentação, de todos os serviços, enfim, que o hotel lhe presta, enquanto nele está hospedado. Neste caso, é o conjunto desses serviços que constitue o *produto* da indústria hoteleira.

O mesmo acontece na indústria dos transportes; o *produto* é, afinal, a prestação de serviços.

Um passageiro embarcado em Lisboa, foi deslocado para o Pôrto; recebeu por consequência, um serviço :—a sua deslocação.

Ao expedidor de uma mercadoria carregada em Lisboa-P. e descarregada em Abrantes, foi prestado um serviço:—a deslocação da sua mercadoria.

Está, portanto, assente: a nossa Empresa tem, como não podia deixar de ter, o seu *produto*.

No sistema económico em que vivemos, se à Indústria e à Agricultura está reservado o papel de produzir, é ao Comércio que compete a função distribuidora, intercalando-se, desta forma, entre a produção e o consumo; é a ele que o consumidor vai pedir, em geral, os produtos industriais ou agrícolas de que carece.

O nosso *produto*, porém, atenta a sua natureza especial, nem pode ir procurar um mercado de colocação, nem pode ser cedido em grande massa ao Comércio, para este o revender, em detalhe; tem de se vender onde fôr produzido e não permite que o Comércio se interponha, que sirva de intermediário, entre a nossa Empresa e o Público.

E' certo que existem determinadas entidades,

as Agências de viagens, onde o Públíco pode adquirir o nosso produto; mas isso representa mais a satisfação de um comodismo, do que realmente duma necessidade. Se o Públíco quizer, pode dirigir-se-nos directamente, dispensando a Agência.

A Companhia, portanto, exerce duas funções bem distintas: uma, industrial, *de produção*; outra, comercial, *de venda ao Públíco*.

O desenvolvimento e o progresso da Companhia tem não só de resultar — e hoje mais do que nunca, em virtude da concorrência — do exercício regular e simultâneo dessas duas funções, mas ainda é também necessário que estas se completem perfeitamente.

Entre nós, a concorrência limita se ao transporte automóvel; ninguém pode conceber que no nosso país se pudessem estabelecer duas ou mais linhas férreas concorrentes.

Mas se, para a concorrência ferro-viária, a luta seria mais tenaz, mas mais fácil de sustentar, por ambos os contendores fazerem uso de armas semelhantes e disporem dos mesmos meios de combate, para a concorrência automóvel, que gosa de facilidades de que não podemos lançar mão, mas carecendo também de vantagens que são características nossas, a luta torna-se mais deslial, mais ingrata de sustentar.

Como exemplo de concorrência ferro-viária, ocorre-nos dizer como uma empresa de caminhos de ferro americana conseguiu dominar uma outra, sua rival por ambas possuirem linhas que ligavam os mesmos pontos.

Estes pontos eram: um, centro de criação de gados; outro, centro de consumo e de exportação de carnes.

Iniciada a luta por uma das empresas, que baixou as suas tarifas, logo a outra a seguiu e ultrapassou, baixando as suas a um nível inferior ao da primeira; seguiu-se, inevitavelmente, um novo abaixamento desta para imediatamente a outra fazer descer os seus preços.

Num contínuo decrescendo, chegou-se a uma situação tal que cada empresa perdia avultadas somas, tanto maiores quanto mais intenso fôsse o tráfego.

Foi então que um dos contendores começou, propositadamente, a negociar em gado; com-

prava-o no centro de criação e vendia-o no centro de consumo, fazendo-o transportar, não pela sua própria linha, mas exactamente pela linha do adversário. Este, obrigado a organizar combóios sobre combóios, para transporte de gado, viu-se dentro de pouco tempo em situação desesperada; o outro, perdendo, é certo, na exploração da sua linha, mas não tanto como o seu rival, era compensado pelo lucro que auferia na venda do gado, posto no local de consumo quase ao mesmo preço que tinha no local da compra.

Assim, conseguiu esta última empresa adquirir, por compra, a outra via e, então já sem concorrência, fazer uma política tarifária muito mais vantajosa.

O nosso concorrente é, porém, outro, como já dissemos; combate-nos a caminheta e, conforme foi dito no Boletim de Julho do ano passado, ainda mais nos prejudica o automóvel particular.

A nossa defeza não pode deixar de estar senão no atingir por completo as finalidades das duas funções de que falámos.

A primeira cabe produzir bem e a um custo de produção cada vez mais reduzido; à segunda compete conseguir um incessante incremento de vendas.

São variados os meios pelos quais se deve exercer esta última. Mas um existe que, a-pesar-de subtil, por assentar sobre um elemento de complicada estrutura, como é a psicologia do Públíco, nem por isso deixa de assumir um papel preponderante.

O Públíco é, considerado colectivamente, uma criança grande; não constitue novidade, porque já foi dito e redito.

Quando se pretende vender, antes de realçar o baixo preço de um produto deve procurar-se fazer nascer no Públíco a necessidade de o consumir.

As necessidades do Homem, as exigências de comodidade, de conforto, de bem estar, foram, são e serão sempre crescentes; não se podem comparar as condições de vida do homem primitivo com as do actual. Não é, por isso, difícil, aproveitando essa circunstância, levar o Públíco a considerar como *necessário*, um produto que se quer vender.

Todos, decerto, já viram e repararam como são anunciados os automóveis, a gasolina, os óleos, os telefones, os aparelhos de T. S. F., as máquinas fotográficas e tantos outros artigos; não é vulgar nesses anúncios encontrar-se o preço. Antes de mais nada, procura-se convencer o Públíco de que lhe faz falta (ou porque lhe é necessário, ou porque representa uma tentadora comodidade) o produto que se anuncia.

Não é com dificuldade que o Públíco se afaz a determinados hábitos, de que depois não pode prescindir; temos disso exemplos frisantes na Companhia.

Todos os combóios de passageiros eram, ainda não ha muitos anos, iluminados a óleo; ninguem protestava. Passaram a ser iluminados a luz eléctrica os combóios mais freqüentados, inovação que depois se ampliou a todos os combóios. O Públíco sente hoje de tal forma essa necessidade que qualquer de nós calcula bem a avalanche de reclamações que provocaria o facto de iluminarmos agora a óleo algum combóio; tornou-se imprescindível a luz eléctrica.

A maneira como o Públíco encara o preço, depende do interesse que ele tem na compra; mas constata-se mais: o preço desce muitas vezes a um plano secundário.

Ainda não ha muito tempo, um negociante de Lisbôa, desejoso de vender uns copos que ha muito possuia, colocou-os na montra, com um letreiro bem visível: *A \$50*; a-pesar-de baratos, não conseguiu desembaraçar-se deles.

Bastantes dias depois, substitue o letreiro por outro: *A 1\$00. Dá-se um copo grátis a quem comprar outro*; em 2 dias estavam vendidos todos os copos.

Ao espírito arguto e sagaz do comerciante não tinha passado desapercebido que o Públíco simpatisa sempre e é sempre atraido pela sugestiva palavra *grátis*; e assim, vendendo os copos ao mesmo preço de \$50, com que inicialmente os tinha marcado, conseguiu libertar-se de um artigo até aí de difícil venda.

Casos mais curiosos se passam no comércio internacional e quásí sempre com alemães, mestres na arte de captar o Públíco e explorar toda a sua infantilidade.

É de nossos dias essa hoste de chineses que, a soldo de casas alemãs, invadiu Portugal, como toda a Europa, para vender produtos da indústria alemã, em tudo semelhantes aos produtos da rudimentar indústria doméstica da China; o Públíco é assim impressionado, por julgar tratar se duma indústria longínqua e afamada pela sua bizarria.

Nas minas do Rand, ao sul de África, a indústria inglesa viu-se batida pela alemã no fornecimento de enxadas, sem que, no entanto, as enxadas alemãs fossem de melhor qualidade ou vendidas a preço mais acessível. De um pequeno detalhe resultou a conquista daquele importante mercado: as enxadas alemãs tinham gravada, junto ao cabo, uma cabeça de leão, considerada pelos negros, que formam o principal contingente de trabalhadores naquelas minas, como feitiço afugentador dos maus espíritos. Como às enxadas inglesas faltava essa pequena particularidade, daí a razão de preferência das enxadas alemãs.

Muitos mais e não menos sugestivos exemplos poderíamos citar, para se concluir, na multiplicidade de meios pelos quais se pode exercer a função comercial da Companhia, a importância que reveste o factor psicológico, como elemento dos mais valiosos a que devemos lançar mão.

Queremos só fazer realçar o papel preponderante que desempenha, neste caso, o pessoal que está em contacto com o Públíco; verdadeiros agentes de vendas, desse pessoal depende, em muito larga escala, o atrair a simpatia do Públíco, o convence-lo da necessidade de consumir o nosso produto.

No problema da concorrência automóvel, militam a nosso favor vantagens reais e ponderosas de que nunca o nosso rival pode dispor: a regularidade, a comodidade, muitas vezes a rapidez e sempre, sem excepções, a segurança.

São características do nosso produto que precisam ser ditas, reditas, repisadas junto do Públíco. Demonstra-se-lhe com exemplos (infelizmente, os desastres e irregularidades na viação automóvel são quásí diários); lembram-se-lhe as vantagens que ele esquece tão facilmente e que, tal como para as crianças, necessitam

ser permanentemente avivadas na sua memória.

E é ao pessoal que lida com o Públíco, mais do que a ninguem, que está indicada essa missão, já pela própria natureza das funções que desempenha, já porque ele inspira ao Públíco a confiança resultante de um contacto quotidiano.

Não é só tratar os passageiros com delicadeza, com urbanidade e, ainda mais, com amabilidade, poupando os a vexames, a incómodos, a aborrecimentos; é evitar que expedidores e consignatários possam ter razão de queixa da qualidade do produto que lhes vendemos, por resultar, do serviço que lhes prestamos, faltas, avarias ou atrasos nas remessas que nos confiaram.

Sobretudo as cobranças excessivas, por erro de taxa, representam, comprehende-se bem, um incómodo para o Públíco e um forte incentivo a suscitar a sua antipatia; tanta, quanto qualquer de nós sentiria por um comerciante que nos levasse 200\$00 por 3 metros de fazenda a 60\$00 o metro e que nos obrigasse, para rehaver os 20\$00, que eram nossos, a escrever uma carta, reclamando, e a esperar uns dias para sermos reembolsados.

Percebe-se facilmente que uma entidade, como é a Companhia, ao contrário do simples comerciante estabelecido, tem de basear os seus reembolsos provocados por reclamação, em documentos e, como tal, tem de exigir a carta, conferir os preços e portanto levar alguns dias até reembolsar o reclamante; a reclamação constitue, além de um incómodo, uma razão de dúvida sobre a boa organização dos serviços.

O nosso Públíco, ha que entrar em linha de conta, sofre as nefastas conseqüências de arcar com o sensível peso morto de 75% de analfabetos; mas ao pessoal, de um nível intelectual

superior ao vulgar, cumpre compensar essa deficiência. Por isso, ele ainda mais se deve esforçar não só em satisfazer plenamente os clientes que se nos dirigem, mas ainda em atrair aqueles que não nos procuram.

Quando alguém nos inquirir do preço de uma passagem, não nos limitaremos a indicar o da Tarifa Geral; juntaremos logo em seguida que, se partir neste dia e regressar naquele outro, lhe é aplicável determinada tarifa, cujos preços são resultantes de um abatimento (é palavra bem soante, aos ouvidos do Públíco) de tantos por cento sobre os da Tarifa Geral, e que, por isso, o preço é tanto. Quando nos pedirem o preço de transporte de uma mercadoria, além de informarmos concretamente, elucidaremos que nestas ou naquelas condições, o custo do transporte é inferior. Colocamo-nos, emfim, numa situação tal que o Públíco veja que defendemos os seus interesses, tanto como se fossem os nossos.

Por isso, e mais, quando ele invocar a caminheta, como mais vantajosa, se fôr passageiro, lembraremos a segurança, a comodidade e todas as outras vantagens do nosso transporte; se fôr expedidor, avivaremos na sua memória que pode enviar a mercadoria contra reembolso, ou, se por raro precalço, a sua remessa sofrer nma avaria, receberá a indemnização correspondente, e ainda tantas outras características privativas do nosso produto.

É bôa regra administrativa e mais elementar norma de prudência, supormo-nos sempre em condições mais desvantajosas do que as que, na realidade, se verificam; candeia que vae à frente...

Pugnar e zelar pelos interesses da Companhia é defender o interesse de cada um de nós e é, principalmente, a nossa estricta obrigação.



Notas sobre o fornecimento de fardamentos ao pessoal da Companhia

Pelo Sr. Eng.º Vaz Cintra, Sub-chefe de Serviço da Divisão de Exploração

ENTRE as regalias que a Companhia concede ao pessoal dos serviços regionais de Exploração, figura como uma das mais importantes o fornecimento de fardamentos. Esta concessão que tem por fim manter o pessoal das estações e dos combóios com uma apresentação cuidada e uniforme, exige um dispêndio anual de verbas muito avultadas com a aquisição das fazendas que são necessárias para se poder garantir o fornecimento dos fardamentos a distribuir periódicamente aos muitos milhares de agentes que do Norte ao Sul do País prestam serviço nas linhas exploradas pela Companhia.

Remodeladas todas as instruções anteriormente existentes sobre este assunto, iniciou-se o fornecimento de fardamentos em 1922, num período em que se sentiam ainda os efeitos da Grande Guerra europeia que faziam escassear no mercado algumas matérias primas indispensáveis para o bom acabamento das fazendas, como sejam as anilinas que entram na confecção das tintas, pelo que só a pouco e pouco e de ano para ano tem sido possível ir melhorando as qualidades e apresentação dos fardamentos, especialmente no que se refere aos uniformes de inverno. Tem a indústria nacional presentemente recursos que permitem podermos adquirir no País todos os tipos de fazendas de bom aspecto e acabamento, exceção feita das alpacas, que em Portugal ainda se não fabricam.

Dedicando a Companhia a este assunto todos

os cuidados e atenções, devemos salientar que o seu pessoal se apresenta hoje tão bem uniformizado como o das Companhias do estrangeiro onde esse serviço se encontra organizado, sendo fácil verificar a quem viaja, que existem mesmo muitas rôdes de caminhos de ferro além fronteiras onde o pessoal traz apenas como único distintivo de serviço um simples boné.

Durante o ano de 1931 foram fornecidas ao pessoal para confecção dos seus uniformes, fazendas num total de metros 78.274,20, isto é, uma quantidade superior a 78 quilómetros!

Se colocássemos toda esta fazenda desdobrada e estendida sobre a linha teríamos uma enorme «passadeira» de Lisboa-R. até além de Santarém, perto de Vale de Figueira.

O peso de toda a fazenda fornecida durante o ano findo, pode calcular-se em cerca de 20 toneladas; seriam pois necessários 2 vagões de 10 toneladas para a podermos transportar a qualquer estação da rede.

Os tipos de fazenda fornecidos são os seguintes: estambre castanho, para uniforme de inverno; mescla cinzento escuro, para sobretudos; surroboco, para fatos de agentes jornaleiros; alpaca, para casacos dos uniformes de verão; gabardine de algodão, para calças do pessoal das estações e uniformes de verão do pessoal de trens e, finalmente, ganga, para fatos do pessoal jornaleiro.

No gráfico acima estão indicadas as quantidades fornecidas de cada um destes tipos de fazenda.

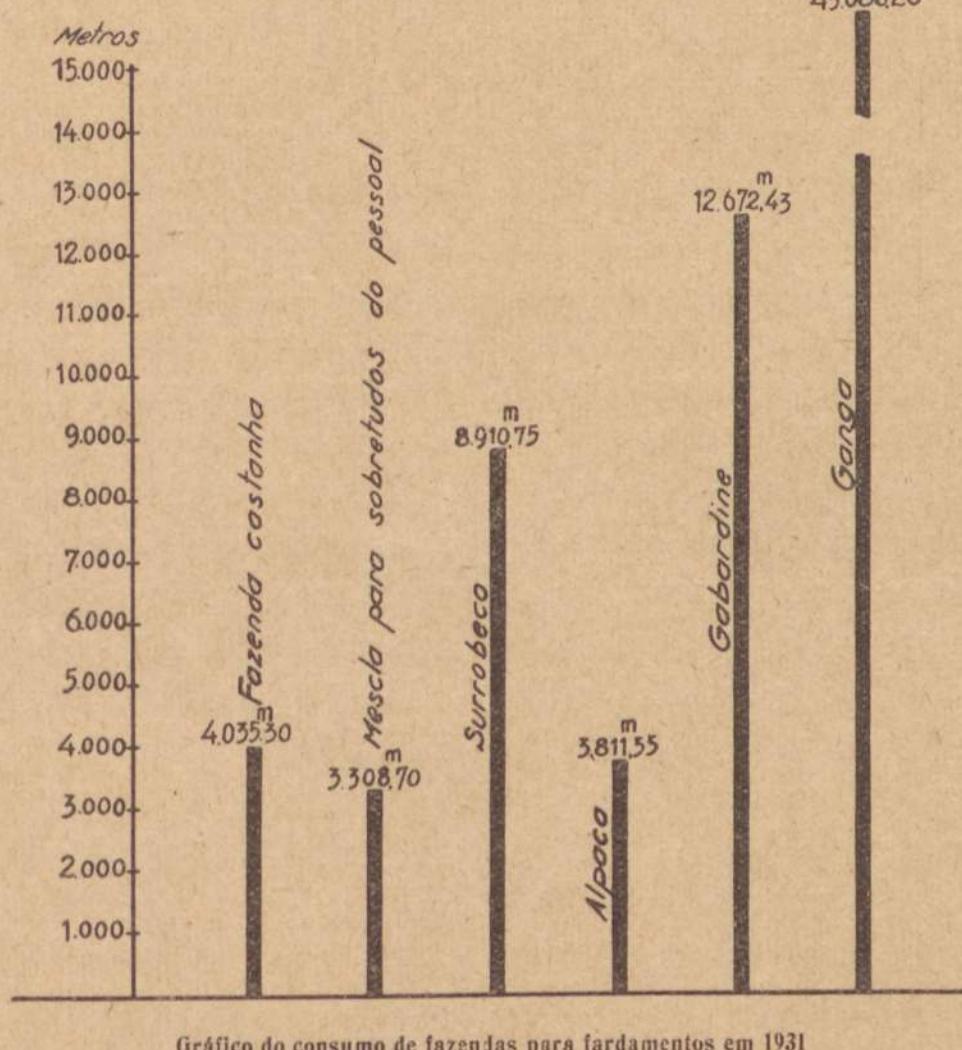


Gráfico do consumo de fazendas para fardamentos em 1931

A maior metragem atingida é na ganga distribuída que, atendendo a que são fornecidos dois fatos por ano, somou um total de 45.086^m,20 ou sejam mais de 45 quilómetros!

A seguir vem a gabardine com mais de 12 quilómetros, o surroboco com cerca de 9 quilómetros, a fazenda castanha excedendo 4 quilómetros, a alpaca aproximando-se de 4 quilómetros e a mescla para sobretudos, excedendo bastante os 3 quilómetros.

Como dissemos, o peso das fazendas pode calcular-se em 20 toneladas, sendo 12 toneladas de tecidos de lã e 8 de algodão.

Devemos salientar que a uma muito maior metragem de tecidos de algodão corresponde um peso inferior ao dos tecidos de lã, não só por estes terem um peso por metro quadrado muito superior, como também por terem uma largura muito maior; assim a ganga tem 0^m,61 de largura, a gabardine 0^m,70 e os tecidos de lã cerca de 1^m,40.

Para podermos obter as 12 toneladas de tecidos de lã que fornecemos ao pessoal, seria necessário dispôr-se de cerca de 18 toneladas de lã suja, tal como é obtida das ovelhas, pois admite-se como média da perda de peso da lã suja para a lã lavada e em condições de ser fiada, 33 a 35 %.

Pela última estatística publicada pela Direcção Geral dos Serviços Pecuários e que se refere a 1929, verifica-se que nesse ano o distrito do País onde se produziu maior quantidade de lã, foi o da Guarda, no qual a lã manifestada atingiu 402.861 Kg. Os uniformes do pessoal da Companhia absorveriam cerca de 4,5 % da produção de lã do distrito da Guarda.

Cingindo-nos ainda aos referidos dados estatísticos, verifica-se que no mesmo ano de 1929, os distritos de menor produção de lã, foram: Faro, Leiria, Viana do Castelo e Aveiro, nos quais se obteve um total de 16.994 Kg. Estes 4 distritos do País seriam pois insuficientes para produzirem a lã necessária para os uniformes do pessoal.

Admitindo 2,50 Kg. como peso médio dum veu das ovelhas do nosso País, seriam necessárias 7.200 ovelhas para se obterem as 18 toneladas de lã que consumimos.

Os dados acima citados sobre a produção de lã em Portugal, embora extraídos duma estatística oficial, devemos apresentá-los sob reserva, pois é bem conhecida a relutância que sempre têm os nossos agricultores em manifestarem as quantidades exactas das suas produções, pelo que supomos que aqueles números estão àquem da verdade.

Eles servem, no entanto, para bem se avaliar a importância que tem o fornecimento dos uniformes ao pessoal da Companhia, como reflexo na economia do País, pela grande quantidade de matéria prima nacional que é utilizada e consequente mão de obra nas múltiplas operações do fabrico.

Como nota final, devemos dizer que nos últimos cinco anos, isto é, desde 1927 a 1931, forneceu-se ao pessoal da rede geral da Companhia, um total de 346 258^m,10 de fazendas.

Poderíamos pois fabricar com todos estes tecidos, uma enorme «passadeira» que cobriria a linha de Lisboa-R. até o Porto ou do Barreiro até Faro.





Gibéia, 1931

Phot. de L. Schepens

Grupo de Pessoal do Depósito do Entroncamento

O novo edifício de passageiros da estação de Carregado

Pelo Sr. Arquitecto Cottinelli Telmo, da Divisão de Via e Obras

No sentido de substituir, por edifícios novos, velhas construções actualmente sem condições para o serviço a que se destinam, a Companhia tem construído, de raiz, vários edifícios de passageiros.

Está no número dêstes o da estação de Carregado, inaugurado em 29 de Novembro do ano passado.

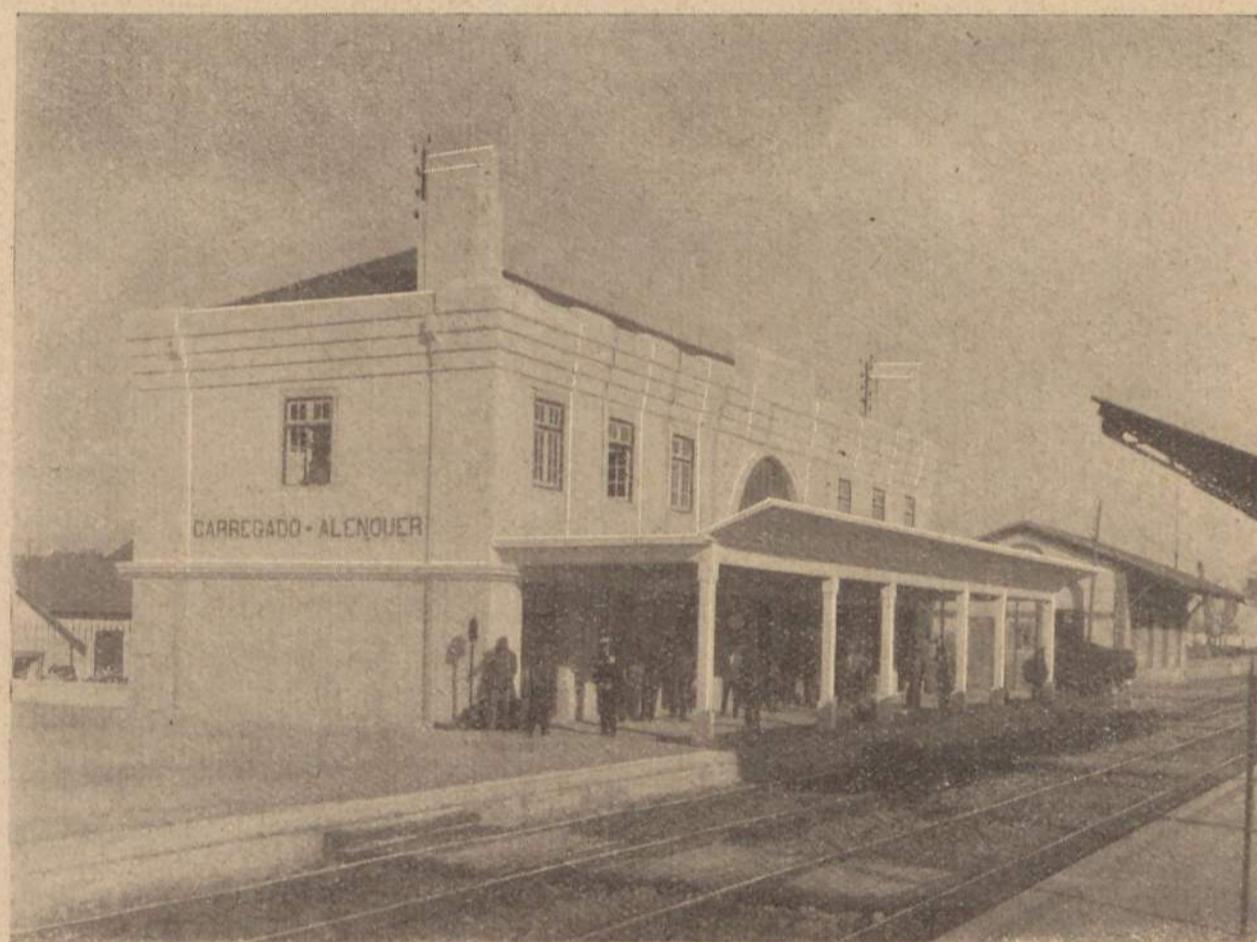
De dois pavimentos, comporta o primeiro as divisões que propriamente se destinam ao serviço da estação, e o segundo, duas habitações para o pessoal da mesma. A distribuição destas divisões é, com ligeiras cambiantes, a ultimamente adoptada: salas de espera e bagagens em comunicação directa com o vestíbulo e a gare; chefe, telégrafo, bilheteiras e bagagens agrupadas de modo a que exista entre elas a necessária ligação íntima.

Com o intuito de dar, por contraste, um pouco de grandeza ao edifício, tem o vestíbulo — divisão onde sem dúvida se concentra a vida desta construção — um pé direito correspondente ao dos dois andares, e é iluminado por dois janelões semi-circulares de ferro e vidro.

Um largo alpendre (*marquise*) de cimento armado cobre a plataforma, sem roubar a esta a luz que roubaria se não tivesse sido adoptada a disposição recente de varas as lages por blocos cílicos de

vidro, encorporados na sua estrutura, disposição que pela primeira vez se usa em obras da Companhia.

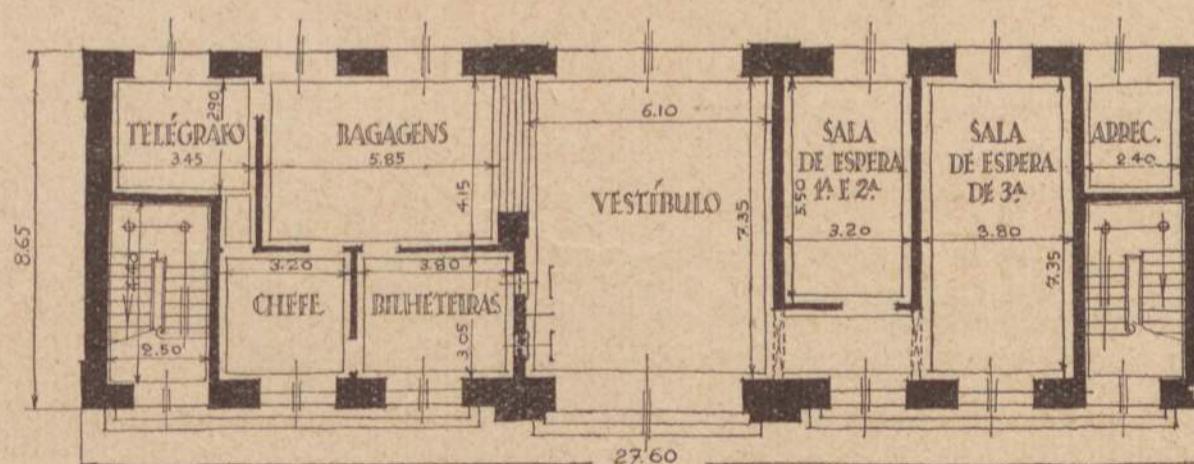
As mesmas considerações sobre iluminação nos levaram a alargar os vãos das divisões sob o alpendre.



Edifício da estação do Carregado

Como novidade também, quanto a materiais, decoraram-se as paredes do vestíbulo e sala de espera de 1.^a e 2.^a classe com mosaicos miúdos (quadrados de 2 cent. de lado) cujas dimensões e cores se prestam a combinações de que se pôde e ha-de tirar grande partido em futuras aplicações.

Tanto êste material como os blocos de vidro atrás citados são produtos da indústria nacional, observação que nos é grata fazer



Planta da estação do Carregado, rés-do-chão

por ser geralmente necessário recorrer a produtos estrangeiros, quando os não temos, ou se os temos, são de inferior qualidade, o que não se dá neste caso.

Quanto ás fachadas dêste edifício, visto o prévio propósito de o dotarmos com um alpendre de cimento armado, e para não haver desa-

côrdo entre o ar inevitável que este género de construção empresta ás obras a que é aplicado e o do resto do edifício, deu-se-lhes um aspecto sóbrio, linhas direitas, sem preocupação de modernismo ou tradicionalismo, o que é, afinal, se disto chega a resultar um estilo, o estilo da naturalidade.

Digressão literária.

Manuel Bernardes é um dos mais vernáculos escritores da nossa língua. Nasceu em Lisboa pelo ano de 1640 e após uma serena vida toda dedicada ao estudo e à meditação faleceu em 1710. Os seus sermões são tão notáveis pela harmonia de estilo e suavidade da dicção que há criticos que os consideram superiores ao do Padre António Vieira (ver Boletim da C. P. n.º 20, pag. 31).

O trecho que se publica neste número foi extraído do livro *Nova Floresta* sobre o qual escreveu o notável escritor da última década do século XVIII, José Agostinho de Macêdo:

«Não sei que haja melhor livro nem escritor mais eminentemente português. Ali está a língua portuguesa na sua pureza, na sua harmonia, na sua magestade, na sua opulência; e a ninguem devemos mais, quando se trata da língua portuguesa».

A sua obra comprehende, álem do livro citado, mais os seguintes: Sermões e práticas, Exercícios espirituais, Último fim do homem, Luz e Calor e Tratados Vários.

Demóra nos despachos

PASSANDO el-rei D. Sebastião do paço de Xabregas para o mosteiro, chegou uma mulher a apresentar-lhe um memorial. Recebeu-o e entregou-o a um fidalgo dos que o acompanhavam. Ela, afigida, disse:

— Senhor, corre minha honra perigo na tardança.

Pôs nela os olhos el-rei com aquele afecto de pai que foi tão próprio de seus antepassados para com os seus vassalos; pediu recado de escrever, e ali mesmo despachou o memorial, dizendo:

— Os negócios desta qualidade em toda a parte devem ter despacho pronto.

Assim como quem dá logo, dá duas vezes,

assim parece que despacha duas vezes quem despacha bem e logo: despacha uma vez concedendo a mercê, despacha outra atalhando passos, cuidados e despesas.

A el-rei D. João II de Portugal chegou uma vez um pretendente pedindo certo ofício. «Já está dado» disse o rei; e o pretendente lhe rendeu as graças, beijou a mão e despediu-se. Suspeitou o rei que não percebera a repulsa, e disse: — «Vinde cá. De que me déstes as graças?» — «Pela mercê» respondeu, «que Vossa Alteza me acaba de fazer». Tornou o rei: — «Que mercê vos fiz eu?» — «Senhor», disse ultimamente o homem, «a de desenganar-me, sem me remeter a ministros; porque nisto me

poupou muitos passos e enfado, e dinheiro, que havia de desembolsar sem proveito».

Nestes danos não reparam os ministros e seus oficiais, retendo as causas, e derretendo as partes tanto tempo que na sua mão parecem estar os papeis não só presos, mas já mortos e sepultados, porque lhes põem uma pedra em cima, que é mais do que dizia o adágio antigo: — *De paxillo suspendere*: Pendurá-los dum torno ou cabide — para significar a negligência e descuido nos negócios. Ha causas — se não são das que morreram desesperadas — que podem competir com João dos Tempos, de quem dizem que viveu trezentos sessenta e um anos: se não param de cansadas, pelo menos andam tão devagar que tudo se vae em *manda, remanda, manda, remanda*; *expecta, reexpecta, expecta, reexpecta*; *modicum ibi, modicum ibi*; e com este manda e remanda, se faz eterna a demanda; e com este espera e re-espera, o pobre em fim desespera; porque estes módicos se fazem tão immódicos que mesmo Job não se haveria com eles, se entre os seus trabalhos se contara o de andar em demandas e requerimentos.

Dizem que Hábis, filha de el-rei Górgon, por haver sido criada nos bosques com leite de uma cerva, saiu ligeiríssima no correr. Estou considerando que leite mamaria uma destas causas ou requerimentos na mão dos ministros e seus oficiais, que não ha remédio a fazê-la correr; se beberia o leite da preguiça do Brasil — a quem os castelhanos chamam, por ironia *Perillo ligero* — que gasta dois dias em subir a uma árvore e outros dois em descer! Mas não

é adequado o símil; porque a preguiça do Brasil anda devagar, mas anda: e a preguiça do reino e seus ministros a cada passo pára e dorme: dois meses para entrar um papel, e parou; outros dois para subir a consulta, e tornou a parar; outros dois para descer abaixo, e temo-la outra vez parada; mais tantos meses para se verem os autos; mais outros tantos para se formar a tenção; mais tantos anos para embargos, apelações, suspensões, vistas, revistas, réplicas e tréplicas: ó preguiça do Brasil, já eu digo, não por ironia, senão por boa verdade, que tu, em comparação da preguiça do reino, és *Perillo ligero*.

Diz Plínio que o lavrador que se não encurva sobre o arado prevarica, isto é, faz os sulcos da terra torcidos; e sendo torcidos, claro está que hão de sair mais compridos do que podiam ser, pois a linha recta sempre é a mais breve. Parece me que daqui procede, pelo não atribuirmos a peores causas, serem tão compridos e prolongados os sulcos ou caminhos que faz uma causa na mão dum ministro. São compridos porque não são rectos; e não são rectos porque ele não se encurva sobre a banca, não se inclina sobre os livros, não se aplica ao seu ofício, e isto é o mesmo que prevaricar. Se aquele rei que nos motivou com a sua acção este discurso não pegara logo da pena e se inclinara a pôr o despacho do memorial, já prevaricava da rectidão do seu ofício, e já o sulco daquele requerimento se torcia e prolongava.

MANUEL BERNARDES — *Nova floresta*



Consultas e Documentos

CONSULTAS

I—Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 426.—Desejo saber o detalhe da taxa de uma remessa constituída por 3 blocos de cantaria, aparelho simples, peso 11.020 quilos, de Albufeira a Beja. Carga e descarga pelos donos, em p. v.

R.—Distância 154 Km.—Tabela 9—Preço de detalhe.

Transporte.	$5\$53 \times 11 \times 11,1 =$	675\\$22
Selo.....	$\$0,05\% \text{ s/ } 675\$22 =$	34\\$10
Manutenção.	$\$40 \times 11 \times 11,1 =$	48\\$84
Registo, aviso e assistência		1\\$25
	Soma	759\\$41
Adicional de 10% s/ 759\\$41		75\\$95
		835\\$36
Adicional de 5% s/ 835\\$36.....		41\\$77
Arredondamento.....		\\$02
	Total.....	877\\$15

Não são aplicáveis os aumentos estipulados na Condição 4.ª do Capítulo I, atendendo ao disposto no aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de 27/12/930.

P. n.º 427.—Peço o detalhe da seguinte taxa:

Transporte de 6 cacos de azeite de oliveira, peso 7.100 quilos e 4 ditos de borras de azeite, peso 2.700 quilos, carga e descarga pelos donos, de Moura a Cuba, carregado em vagão particular do expedidor, tendo sido utilizado guindaste à partida e à chegada.

R.—As únicas taxas da Tarifa de Despesas Acessórias que estão sujeitas à aplicação do multiplicador 6 ou 11, conforme a mercadoria de que se trata, são as de manutenção a que se refere o Art.º 3.º da mesma Tarifa. As taxas de guindaste e todas as demais que não estejam incluídas no referido art.º 3.º são sempre

captivas do multiplicador 11, qualquer que seja a mercadoria a que se refiram.

O cálculo de taxa é pois o seguinte:

Distância 76 Km.

Azeite, tabela 8 por V. C. e 10% de redução.

Borras, tabela 9, como carga suplementar, remessa distinta.

Transporte:

Azeite	$2\$95,2 \times 6 \times 8 =$	141\\$70
Bónus v/partic. $\$01 \times 11 \times 76 =$		8\\$36
Borras ...	$2\$88 \times 11 \times 2,7 =$	85\\$54
Selo 5,05% s/ 218\\$88 =.....		11\\$06

Evolução e manobras:

Azeite	$\$40 \times 6 \times 8 =$	19\\$20
Borras....	$(1\$00 - \$60) \times 11 \times 2,7 =$	11\\$88

Guindaste:

Azeite $\$60 \times 2 \times 6 \times 11 \times 2 =$	158\\$40
A deduzir. $\$30 \times 2 \times 6 \times 8 =$	28\\$80
Borras... $\$40 \times 2 \times 11 \times 4 =$	35\\$20
Registo, aviso e assistência.....	1\\$25
	Soma.....
Adicional 10% s/ 427\\$07	42\\$71
	469\\$78
Adicional de 5% s/ 469\\$78	23\\$49
	493\\$27
Arredondamento.....	\\$03
	Total a cobrar.....
	493\\$30

P. n.º 428.—Desejava saber se o expedidor que requisita por M. F. 2 um vagão para carregar determinada mercadoria, pode fazer a pesagem da sua mercadoria na balança pequena do cais, fracionadamente, desde que a balança da báscula funcione.

A pesagem a que acima me refiro não é por conveniência da Companhia, mas sim do expedidor e consignatário, para efeito de transação comercial.

R.— As balanças dos cais propriamente ditos não podem ser utilizadas para pesar mercadorias cuja carga não seja feita pela Companhia, visto que, não sendo obrigatória a assistência permanente do pessoal ferro-viário a toda a operação de carregamento dos vagões completos efectuado pelos donos da mercadoria, não há certeza de que tenham sido rigorosas as pesagens parciais feitas nas balanças vulgares do cais nem de que tudo o que foi pesado nestas, foi de facto metido no vagão ou de que tudo o que nêste foi carregado passou pela balança pequena.

P. n.º 429.— Supondo que em Penafiel se apresenta à bilheteira, no dia 10, um indivíduo portador de parte de volta de um bilhete de 3.ª classe do Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 de g. v. do Pôrto a Paredes, vendido no dia 9 e que pretende fazer a viagem de regresso no comboio n.º 1704 que não pára em Paredes e querendo que lhe seja vendido um bilhete da Tarifa Geral de Penafiel a Paredes em 2.ª classe e cobrada a diferença de classe de Paredes a Pôrto, desejo saber se pôde ser satisfeita e, caso afirmativo, se na cobrança da diferença de classe feita pela estação se inclue o agravo de 5 %. Desejo também saber o diploma que regula os assuntos desta natureza.

R.— Não se pode vender o bilhete para Paredes, visto o comboio n.º 1704 não ter aí paragem.

Também não podia ser utilizada a parte de volta naquele comboio, pelo mesmo motivo.

Nas cobranças por mudança de classe e excesso de percurso, feitas nas estações, também se cobram os 5 % de aumento (Circular 472, de 23/3/923).

P. n.º 430.— Aos passageiros portadores de bilhetes da Tarifa Especial n.º 21 de g. v. é facultada a paragem tanto à ida como à volta em qualquer estação intermédia do percurso para que os seus bilhetes são válidos, enquanto os apresentem à partida de qualquer estação de paragem para serem carimbados pelos bilheteiros. Que cobrança tem o revisor ou estação a fazer a um passageiro portador de um

bilhete dêstes de Guarda a Castelo Branco que efectuou paragem em Benespera à ida embarcando ali novamente noutro comboio para Castelo Branco, não tendo apresentado o bilhete para ser carimbado por Benespera?

Em caso de abandono de percurso à ida e quando o bilhete não seja carimbado pela estação de embarque de regresso, como procede o revisor?

R.— Se o portador do bilhete da Tarifa Especial n.º 21 de g. v. de Guarda a Castelo Branco parou em Benespera e aí retomou o comboio para Castelo Branco sem carimbar o bilhete, deve considerar-se anulada apenas a parte da viagem de ida para o trajecto de Benespera a Castelo Branco, e, portanto, fazer a cobrança como passageiro sem bilhete nesse percurso.

No caso de abandono de percurso à ida, quando o passageiro regresse da estação de paragem, não há cobrança suplementar a fazer desde que tenha sido carimbado o bilhete na referida estação. Não carimbando o bilhete na estação de paragem, considera-se como passageiro sem bilhete desde essa estação.

P. n.º 431.— De harmonia com a Carta-impressa do Serviço de Fiscalização n.º 805 C. P., 301 M. D. e S. S., desejo saber o processo de taxa seguinte:

Estremoz a Olhão, 1 vagão particular com 3 blócos de marmore desbastado com as seguintes dimensões: 1 com $2^m,60 \times 1^m,90 \times 0,80$; 1 com $2^m,90 \times 0^m,60 \times 1^m$, e 1 com $1^m,40 \times 0^m,70 \times 0^m,70$, os quais pesados na báscula, acusaram o peso de 18.000 quilos, carga e descarga pelos donos.

R.— A carta impressa n.º 805/301/301 de 22/3/930 considera-se anulada, para o exemplo que cita, a partir de 10 de Janeiro p. p., em conformidade com o aditamento à Tarifa Especial 1 P. V. datado de 27 de Dezembro do ano findo.

P. n.º 432.— Na resposta à consulta n.º 311 do Boletim n.º 19, diz-se que as 48 horas concedidas aos consignatários para retirada das suas remessas dos cais são contadas depois de concluída a descarga, o que me parece estar em

oposição ao disposto no art.º 84.º da T. G. e alínea c) art.º 7.º da T. D. A. que dizem serem as 48 horas contadas a partir da chegada da remessa. Peço esclarecer-me.

R. — A resposta dada no *Boletim da C. P.* n.º 19, à consulta n.º 311, não está em oposição com os artigos citados da T. G. e da T. D. A.

As disposições destes artigos referem-se aos casos gerais de armazenagem. Os transportes de vagão completo constituem casos especiais em que há que atender primeiro às taxas de estacionamento que sobrelevam as de armazenagem e não podem acumular com estas. E é por este motivo que nos casos de transporte por vagão completo, os preços gratuitos de armazenagem se contam *só depois* da remessa ficar armazenada, isto é, fóra do vagão.

Para evitar dúvidas, deve ser eliminada, na resposta à consulta n.º 311, a palavra «mesmo» da expressão «mesmo quando se trate de vagões completos».

P. n.º 433. — Da redacção do 11.º Aditamento à T. G., de 10 de Julho do ano passado, depreendo que, tanto a estação de origem como as intermédias, onde o passageiro deixe de ocupar o combóio, podem validar os bilhetes para o combóio que parta dentro das primeiras 24 horas.

Há, porém, opiniões divergentes e por isso peço para ser esclarecido, se todas o podem fazer, ou apenas a do início da viagem.

R. — A validação ao abrigo do 11.º Aditamento à Tarifa Geral, só pode ser feita pela estação que vendeu o bilhete.

Para as estações intermédias, está o caso previsto no art.º 64.º do E. 11.

P. n.º 434. — A 1.ª das Condições da Tarifa Especial n.º 6 de G. V. diz que não se cobra a taxa por entrega a domicílio dos telegramas, quando estes sejam dirigidos a agentes da Companhia residindo na própria estação.

Muitas vezes, porém, sucede os expedidores destes formularem os endereços só com o nome do consignatário e estação de destino, alegando que o consignatário é empregado da Companhia e reside na própria estação, vindo muitas

vezes a suceder o contrário, ficando a empresa desembolsada da importância. Como proceder?

R. — Os expedidores de telegramas particulares endereçados a empregados das estações, devem ser avisados, no caso de dúvida da estação expedidora, de que o telegrama não será entregue nem devassado, se o destinatário não fôr de facto empregado da estação.

P. n.º 435. — Um passageiro com bilhete de assinatura de Valadares a Porto, tem a sua residência em Francelos onde toma diariamente o combóio n.º 1509 que não tem paragem em Valadares.

Pode fazer-se a cobrança de Francelos a Valadares, visto o passageiro já ter a sua viagem garantida desta a Pôrto?

R. — Desde que o combóio não tem paragem em Valadares, não se pode fazer a cobrança até esta estação. Veja o § único da condição 9.ª da T. 14, em virtude do qual, segundo o horário em vigôr, teria que comprar um bilhete de Francelos a Madalena, primeiro ponto de paragem do combóio n.º 1509.

E 12:

P. n.º 436. — Diz o artigo 38.º do E. 12 que, sempre que no livro competente seja lançada qualquer reclamação, devemos tirar cópia textual da mesma, em modelo R. 57, que será enviado à Fiscalização do Governo.

Como, porém, aquele modelo (edição de 1920) não me pareça adaptável a todos os assuntos, peço esclarecimentos.

R. — Quando o modelo R. 57, não seja adaptável à transcrição da reclamação escrita no respectivo livro, pode ser copiada em papel almaço ou outro, contanto que esteja limpo.

Consulta n.º 418

A resposta a esta consulta deve ser alterada em conformidade com o disposto na recente carta impressa n.º 1014.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

22.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V. em vigor nas linhas do Sul e Sueste. — Estabelece bilhetes mensais e semanais de assinatura, em 3.ª classe, válidos para duas viagens simples por dia, das estações de Lisbôa-Terreiro Paço, Barreiro, Setúbal e Praias-Sado para todas as estações e apeadeiros compreendidos naqueles trajectos.

Aviso ao Públíco A n.º 330. — A fim de facilitar o transporte de farinhas de trigo, de milho e de centeio, da região da Extremadura espanhola para a Galiza, a exemplo do que já se acha estabelecido para o trigo e farinhas, da região de Salamanca para a Galiza, foi publicado êste Aviso ao Públíco estabelecendo preços especiais para aqueles transportes em trânsito pelo nosso país.

Aviso ao Públíco A n.º 331. — Com o fim de tornar extensiva a isenção do adicional de 10% a todas as frutas duma maneira geral, foi publicado êste Aviso que anula e substitue os Avisos ao Públíco A n.º 294 e A n.º 307.

Aviso ao Públíco A n.º 332. — Indica quais as linhas afectas às operações de carga e descarga dos vagões das estações das linhas exploradas por esta Companhia (Antiga Rêde, M. D. e S. S.) e anula os Avisos ao Públíco A n.º 120 e A n.º 249.

Aviso ao Públíco A n.º 333. — Torna extensiva a aplicação do multiplicador 6 às plantas em móltos acondicionados em caixas ou grades, e modifica as dimensões dos tóros de madeira para minas quando destinados a exportação. Anula e substitue o Aviso ao Públíco A n.º 311.

II — Fiscalização

Circular n.º 780. — Colige todas as instruções e disposições publicadas sobre a contagem dos prazos para carga e descarga dos vagões, levantamento de remessas e ainda os prazos para a contagem de estacionamento e armazenagem.

Carta impressa n.º 1013. — Informa que quando não fôr cobrado pela estação a sobretaxa de 10% aos passageiros portadores de bilhete da Tarifa Especial n.º 21 de G. V., que tenham feito a ampliação prevista na 1.ª Condição da citada Tarifa, deverá essa sobretaxa ser cobrada pelo revisor do combóio, que dará conhecimento do facto ao Serviço Central em parte diária, mod. F. 9.

Carta impressa n.º 1014. — Menciona coordenadamente os casos em que podem ser permitidas pelas estações as mudanças de destino e as reexpedições de remessas com ou sem necessidade de prévia consulta do Serviço Central.

Carta impressa n.º 1015. — Esclarece a interpretação a dar ao Capítulo VIII da Tarifa Especial n.º 1 de G. V. do Minho e Douro quanto ao cálculo da taxa por condução de telegramas particulares a domicílio.

O preço base de \$30 deve ser aplicado por cada quilómetro além dos dois primeiros e até 5.

III — Movimento

Comunicação-Circular n.º 452. — Recomenda o máximo cuidado e vigilância no carregamento de vagões abertos, completos, com destino aos Entrepostos de Lisbôa (Lisbôa-P., Alcântara Mar e Santos) a fim de se evitar transbordos originados pela carga exceder as dimensões do gabarit do Pôrto de Lisboa.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Março de 1932

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7...	4.151	4.527	1.988	1.859	1.601	1.356
» » 8 » 14	4.240	4.550	1.972	1.834	1.789	1.423
» » 15 » 22...	4.700	5.099	2.357	1.992	2.104	1.774
» » 23 » 31 ..	4.961	5.257	2.287	2.166	2.068	1.791
Total	18.052	19.433	8.604	7.851	7.562	6.344
Total do mês anterior	17.640	19.578	8.471	8.441	6.879	5.387
Diferença.....	+ 412	- 145	+ 133	- 590	+ 683	+ 957

Factos e informações

Inauguração da nova linha da Senhora da Hora a Trofa

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal fez inaugurar, com a maior solenidade, o túnel da linha da Boavista à Trindade, a linha da Senhora da Hora à Trofa e o trôço da Chapa a Celorico de Basto, na linha do Tâmega.

Por serem, infelizmente, tão pouco freqüentes acontecimentos desta natureza, podemos dizer, com verdade, que o passado mês de Março ficou profundamente assinalado na vida ferroviária nacional.

As cerimónias da inauguração e mais festas realizadas, que decorreram com o maior brilhantismo, assistiu o Chefe do Estado, Governo e elemento oficial, tendo a C. P. sido representada pelos Ex.^{mos} Senhores Presidente do Conselho de Administração e Director Geral.

A linha da Boavista à Trindade é o natural complemento da do Pôrto (Boavista) à Póvoa e Famalicão, cuja bitola foi ha pouco aumentada para se uniformizar com a das outras linhas de via estreita da Companhia do Norte. Logo que êsse trôço fôr terminado e aberto à exploração, o Pôrto ficará dispondo de uma estação central, que muito mais cabalmente servirá os interesses da sua população.

O túnel agora inaugurado constitui a maior obra de arte entre a Boavista e a Trindade.

A linha da Senhora da Hora à Trofa (23 Km.), fez a ligação, há muito desejada, entre a capital do Norte e pôrto de Leixões com a linha de Guimarães, constituindo um extraordinário elemento propulsionador do desenvolvimento económico dessa linda região minhôta, que, de agora em diante, pode bem considerar-se como suburbana.

O trôço da Chapa a Celorico de Basto (13 Km.), também inaugurado, é a continuação da linha do Tâmega, que, como é sabido, começa na Livração.

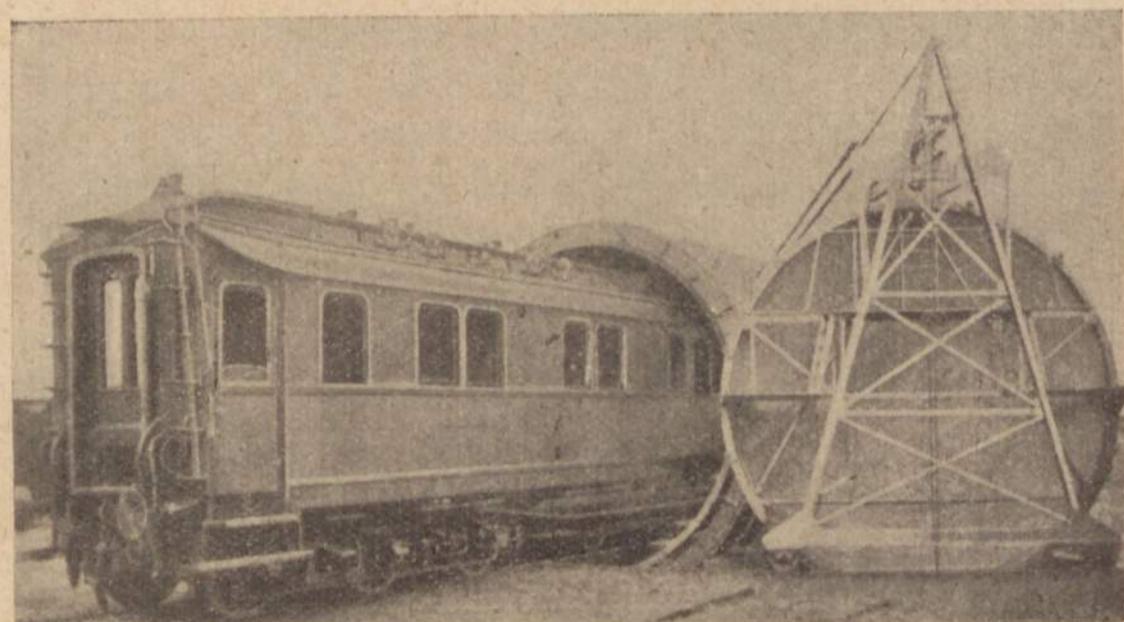
De Celorico a linha seguirá até o Arco de Baülhe, onde bifurcará, seguindo um ramo por Ribeira de Pena até às Pedras Salgadas, e outro por Cabeceiras de Basto e Póvoa de Lanhoso até Braga e Guimarães.

A desinfecção das carruagens

Em virtude de serem caros, difíceis, demorados e imperfeitos os actuais processos de desinfecção de carruagens, as várias administrações de caminhos de ferro têm-se ocupado atentamente do estudo de novos processos que tornem essa operação mais simples, rápida e económica, sem prejuízo, é claro, da sua eficácia.

Uma das tentativas, nêsses sentido, mais interessantes pelo êxito obtido, foi efectuada nas oficinas dos caminhos de ferro alemães, em Potsdam, perto de Berlim.

Como é sabido, a experiência demonstra que os parasitas e micróbios, não resistem ou perdem a sua virulência à temperatura de 100 graus



Entrada de uma carruagem na estufa de desinfecção

centígrados (temperatura da ebulação da água, à pressão ordinária).

É, porém, óbvio que não poderiam as carruagens ser submetidas a essa temperatura, única que torna possível uma desinfecção perfeita, sem grave dano para as suas pinturas, estôfos, metais, etc.

É também sabido que a temperatura de ebulação da água, em condições normais de pressão, é susceptível de ir diminuindo ao passo que esta fôr decrescendo.

Assim, sabe-se que a uma pressão de 740 milímetros a água ferve à temperatura de 50 graus, sabendo-se, também, que nessas condições de pressão e temperatura, a vida orgânica é impossível, ao passo que as carruagens não sofrem estragos materiais apreciáveis.

É esta a base do processo de desinfecção de carruagens adoptado pelos caminhos de ferro alemães.

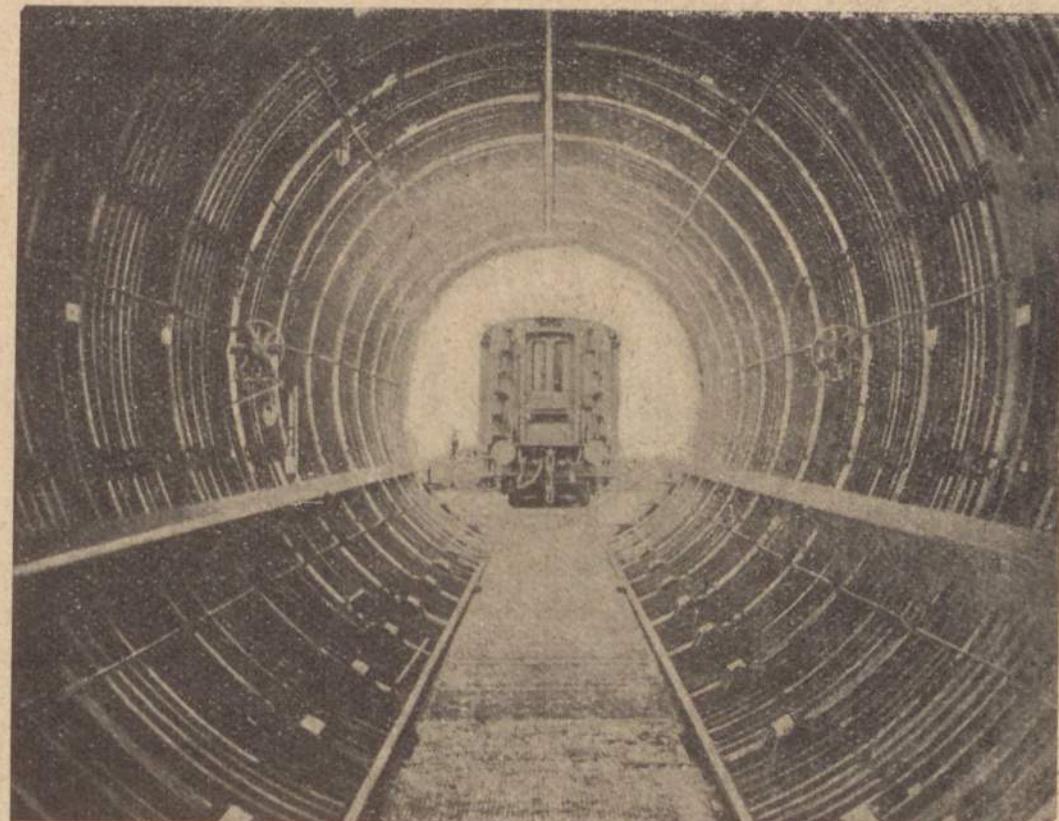
O aparelho, de que damos 2 gravuras, é constituído por um cilindro de aço, com 25 metros de comprimento e 5 de diâmetro, provido de uma porta rolante que o fecha herméticamente, e funciona como uma estufa, onde, dadas as suas dimensões, se pode fazer a desinfecção das grandes carruagens modernas.

Um aparelho eléctrico extraí o ar contido no cilindro até se obter a pressão requerida, sendo depois introduzido o vapôr de água, que, em virtude do princípio físico a que aludimos, baixa à temperatura de 50 graus, sem se condensar.

Ao mesmo tempo é injectado para dentro do cilindro um desinfectante gasoso, que fortes ventoinhas obrigam a circular e penetrar nos mais recônditos cantos da carruagem.

Para dar uma ideia da eficácia dêste processo, citaremos uma das experiências efectuadas.

Dentro de uma carruagem que ia ser desinfectada, foi colocado um tubo de vidro contendo um saco de linho onde tinham sido metidos alguns parasitas dos que mais vulgarmente se encontram nos estôfos, sendo depois tapado o tubo com um pano.



Vista do interior da estufa de desinfecção de carruagens

Quando a desinfecção acabou, todos os referidos parasitas estavam mortos.

Foot-ball

Para início do campeonato de 1931-32, inter-Oficinas da C. P., realizou-se no Barreiro, no passado mês de Março, um jôgo, em que foram adversários os Grupos de Lisbôa-P. e do Barreiro.

Ainda desta vez foi vencedor o grupo das Oficinas do Barreiro e agora por um resultado mais expressivo do que nunca: 12 a 1.

Campo, o do Foot Ball Club Barreirense, gentilmente cedido pela Direcção daquele Club.

Após a chegada ao campo dos agentes superiores da Divisão do Material e Tracção, que propositadamente se deslocaram ao Barreiro para assistirem a êste jôgo, os componentes dos dois grupos alinharam em frente da bancada, a saüdar os seus Chefes.

Há um ramo de flores entregue por Lisbôa-P. ao grupo do Barreiro, que por sua vez o oferece ao Ex.^{mo} Snr. Eng.^o J. Malheiro.

Às 13^h25^m, o árbitro, Snr. José Pedro Cordeiro, dá início ao jôgo.

1.^a Parte. — Lisbôa entra em velocidade, conseguindo descer freqüentemente nos primeiros 10 minutos. Porém, a defesa do Barreiro vai

interceptando com facilidade. Há nêste período inicial muita falta de ligação no Grupo do Barreiro. Apesar disto, é êste que marca o 1.º ponto, aos 12 minutos: João Pirêsa corre pelo centro, já dentro da área endossa a Baptista,

dificeis para Lisbôa, mas que são salvas, ora pelo seu *keeper*, ora pelos postes.

40.º minuto — Pedro faz o 5.º *goal* noutro grande remate.

2.ª Parte. — Domínio ainda mais acentuado do Barreiro, que joga agora a favor do vento e esgotamento no grupo de Lisbôa, por se ter empregado a fundo no 1.º tempo, são as características predominantes desta parte.

Barreiro faz mais sete *goals*, conseguindo Lisbôa marcar o ponto de honra.

Goals do Barreiro:

1.º — Ao 10.º minuto. De Pedro, depois de driblar com aparato três adversários dentro da grande área.

2.º — No 15.º minuto, feito pelo mesmo jogador.

3.º — Aos 25 minutos, obtido também por Pedro e precedido de duas mãos flagrantes, na grande área, por jogadores de



O Grupo de Lisbôa

que, com um bico, a tocar na trave, consegue marcar.

Daqui em diante o ataque do Barreiro passa a entender-se e os *goals* fazem-se, vindos do seu domínio insistente.

23 minutos — 2.º ponto. Explendido remate de Pedro, que faz um grande *goal*.

25 minutos — Novo *goal* de Pedro, a seguir a um centro difícil da direita.

28.º minuto — 4.º ponto, saído de outro bico de Baptista.

30.º minuto — 1.º remate difícil de Lisbôa e que o *keeper* salva.

Dos 35 aos 40 minutos — Domínio insistente do Barreiro. Lisbôa provoca 3 *corners*, que, marcados, não resultam. Criam, porém, situações



O Grupo do Barreiro

Lisbôa e que o árbitro não assinalou.

4.º — 27.º minuto. De João Pirêsa, depois de confusão em frente das rôdes.

5.º — 30.º minuto. De Pedro, num remate forte, a 20 metros.

6.º — Aos 33 minutos, após um centro da direita, rematado de cabeça por Raúl e interceptado com infelicidade por um dos defesas, que fez *goal*.

7.º e último, marcado ainda por Pedro, aos 42 minutos.

O ponto de Lisboa foi obtido aos 20 minutos, numa fuga pela esquerda, que o *keeper* do Barreiro pretendeu interceptar, mas que o interior direito rematou com muita oportunidade.

Como se depreende do relato feito, o jôgo foi bastante desequilibrado.

Apenas nos primeiros 10 minutos o Grupo de Lisboa se conseguiu impôr como adversário a temer. Daí em diante o Barreiro foi-lhe superior.

A pesar-de defrontarem rapazes mais afeitos e sabedores, o resultado não seria tão expressivo, se o Grupo de Lisboa tivesse a serenidade necessária para não abandonar freqüentemente os seus lugares, indo aglomerar-se em frente das suas balizas. Deram, por isso, um trabalho extenuante ao seu guarda-rêdes, que se viu batido algumas vezes, pela confusão que na sua frente se estabelecia.

Dêste grupo, individualmente, teremos de salientar a grande vontade do extremo esquerdo e interior direito, do *half-centro* e defesa direito. O guarda-rêdes foi batido quâsi sempre sem responsabilidade para si.

Ácerca do grupo do Barreiro, apenas não percebemos o que pretendiam no comêço do jôgo. Desde que marcaram *goal*, cresceram, passando então a trabalhar de harmonia com a sua categoria de jogadores experientes.

No declinar da partida, aproveitaram bem o cansaço do adversário, brindando a assistência com pedaços de bom foot-ball. No ataque, os irmãos Pirêsa, foram, neste período, exímios em coisas bonitas. Especialmente Pedro teve ocasião de nos patentar a sua grande habilidade, e demonstrar-nos-ia ser um grande jogador, se fôsse mais persistente na disputa da bola.

Os restantes cumpriram bem, podendo, todavia, cumprir melhor o ponta esquerda, os meias defesas laterais e ambos os defesas, jogadores que nem sempre foram oportunos.

Arbitragem. — Contemporisadora, dada a lialdade com que a partida foi disputada. Porém, de má visão nos *off-sides*.

Estatística

	Barreiro	Lisboa
Saídas.....	5	20
Corners.....	1	13
Penalidades	2	9
Defesas	4	24

Alinharam:

Pelo Barreiro — Pascoal, Falcão e Vieira 2.º, José João, Durand e Vieira 1.º, Júlio César, Pedro Pirêsa, Raúl Baptista, João Pirêsa e Manuel Luís.

Por Lisboa. — Eduardo Ferreira, Edmundo Bernardino, Piedade, Pereira das Neves, Silva Dias, Gonçalves Fernandes, Ferreira da Silva, Cardoso Tavares, Nogueira, Vieira Soares, e Teófilo Pedro.

Agricultura e jardinagem

Cultura de primícias

São sempre muito apreciados os produtos da horta que se obtêm fóra da época natural de produção. A êstes produtos dá-se o nome de primícias e muitos podem obter-se por processos relativamente simples principalmente antecipando o período de vegetação e acelerando o seu desenvolvimento.

Um dos processos mais usados consiste em constituir pequenas medas de estrume fresco com a altura de 0^m,70 a 1 metro, deitando sobre elas uma camada de 20 centímetros de terriço. Fazem-se estas «camas», nome por que se designam geralmente, em local abrigado, e expostas ao sul e nascente. Semeia-se no terriço o que se deseja «forçar» um mês ou mais antes da época normal da sementeira e o calor produzido no estrume permite-lhes desenvolverem-se rapidamente. Com umas estacas colocadas nos ângulos das medas constitui-se como que a armação de um telhado sobre a qual se estendem umas esteiras que, juntamente com outras postas lateralmente, protegem as plantas na ocasião de chuvas fortes e do frio durante a noite.

As esteiras são feitas de bunho, tabúa, palhas de centeio ou qualquer outro material.

E' evidente que nos referimos a plantas que se semeiam normalmente na primavera e que por êste processo se podem semear no fim do inverno.

Logo que o tempo aqueça, faz-se a transplantação para local tambem abrigado e exposto ao sul e nascente, tendo o cuidado de estrumar bem o terreno e deixar rôgos de drenagem para que a terra não fique demasiadamente húmida após as chuvas.

Consegue-se assim antecipar de muitos dias a produção de feijões, pepinos, cebolas, tomates e muitos outros produtos da horta.

Trabalhos de Maio

Começa a ceifa dos cereais de pragana e continua a de forragens verdes para fenar. Esta deve fazer-se quando as plantas estão em plena

floração. Continuam as sementeiras de primavera, milhos, feijão, etc.

Intensificam-se as sachas nas batatas, milhos, vinhas, etc. Ganham muito com esta prática, principalmente as terras grossas e mais sêcas por conservar a humidade e afifar a terra. Nas videiras e outras árvores de fruto fazem-se as aplicações cúpricas, suprimem-se os ladrões e praticam-se as pódas verdes (despontar).

Nas hortas são intensos os trabalhos nesta época, semeando-se todas as espécies de verão e primavera, regando e sachando as mais desenvolvidas. É a melhor época para as grandes sementeiras de bróculo, couve-flôr, chicória, pepinos, melancias, melões, feijão e outras.

Logo que nas hortas e jardins as plantas dos alfôbres atinjam suficiente desenvolvimento, transplantam-se para lugar definitivo.

Nos jardins semeiam-se craveiros, ciclamens, cinerárias, primulas, além das plantas já indicadas nos dois meses anteriores.



Evora — Porta Nova — Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

Continua impressionante a macabra estatística das vítimas por desastres de automóveis ocorridos no continente de Portugal.

No passado mês de Março houve **104** sinistrados, sendo **95** feridos e **9** mortos.

Totalizando desde Janeiro o número de vítimas dêste meio de transporte, registamos **21** mortos e **284** feridos.

Pessoal.

AGENTES QUE COMPLETAM NÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim Augusto Peral
Inspector Principal da Contabilidade

Admitido como praticante
em 16 de Agosto de 1888



Felisberto José da Silva
Chefe de Depósito

Admitido como aprendiz montador
em 26 de Maio de 1892



Luís Ventura de Barros
Chefe Principal

Admitido como guarda
em 7 de Maio de 1892

Agradecimento

Desejando o Snr. José Serra, contínuo nesta Companhia, testemunhar por intermédio do *Boletim da C. P.* a sua gratidão por todos os inestimáveis favores que lhe foram prestados por motivo da grave doença que sua espôsa está padecendo, a seguir publicamos o seu agradecimento:

Necessitando minha espôsa Maria Patrocínio Serra, em perigo de vida no Hospital de S. José, uma transfusão de sangue e não lha podendo prestar por insuficiência física, aceitei o magnânimo oferecimento dos meus dignos superiores e colega, Snrs. Francisco da Silva Martins, sub-chefe de Repartição do Serviço do Tráfego, Francisco Rodrigues Junqueiro, empregado de 1.ª classe, Eduardo

dos Santos Borrêgo e Agostinho Paixão, empregados de 3.ª classe e João Daniel, contínuo da Direcção Geral, a quem me confesso eternamente reconhecido, assim como a Suas Ex.^{as}, Snrs. Director Geral, Secretário da Direcção Geral, Engenheiros Chefe da Exploração e do Serviço do Movimento, Chefe do Serviço de Tráfego, Sub-chefe de Serviço Snr. Júlio Penedo e a todos os meus superiores, pela forma rápida e pronta como facilitaram a comparecência daqueles senhores no Hospital.

Igualmente me confesso eternamente reconhecido aos Ex.^{mos} Snrs. Drs. Carlos Lopes e Cancela de Abreu pelo carinho e desvelado interesse de que Suas Ex.^{as} sempre deram provas durante os mais dolorosos transes por que tem passado minha espôsa. — JOSÉ SERRA.

Nomeações em Março

MATERIAL E TRACÇÃO

Escriturários de 3.ª classe: José Constantino das Neves, José Teixeira Alvarenga, Domingos Tomás Piteira, Carlos Garcia Cohen, Faustino António Duarte, Raúl da Silva Cascais, Manuel Lopes de Carvalho, Francisco G. S. Brandão, Júlio Alberto da Silva, Plágio José Ramos, Elísio Pina.

VIA E OBRAS

Electricista de 2.ª classe: Samuel Dias de Carvalho.

Reformas em Março

EXPLORAÇÃO

Serafim de Barros Blanquet, Fiel de estação.
João Antunes, Encarregado de apeadeiro.
José Pereira, Carregador.
João Sérvelo, Guarda.
José Rebelo, Faroleiro.

MATERIAL E TRACÇÃO

Aires César Nogueira Velho de Chaby, Empregado de 2.ª classe.
José Rodrigues Esperança, Guarda.

VIA E OBRAS

João Barreto, Assentador de distrito.

José Vicente, Assentador de distrito.

Angélica da Conceição Rocha, Guarda de distrito.

Falecimentos em Março

EXPLORAÇÃO

† *Joaquim António*, Agulheiro de 3.ª classe em Barcarena.

Admitido como carregador em 1 de Fevereiro de 1920.

† *Joaquim Valente Almeida*, Carregador em Avanca.

Admitido como suplementar em 18 de Janeiro de 1920.

† *Joaquim Valverde*, Guarda em Viana do Castelo.

Admitido como carregador eventual em 11 de Maio de 1915.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *António Rebolo Veloso*, Fogueiro de 1.ª classe do Depósito de Alfarelos.

Admitido como limpador em 15 de Julho de 1917.



† António Rebolo Veloso
Fogueiro de 1.ª classe



† Joaquim António
Agulheiro de 3.ª classe



† Joaquim Valente Almeida
Carregador



† Joaquim Valverde
Guarda

Novíssimas

10 — Com uma «nota» tão pequena não tens pena de pagares o salário — 1-1.

Costasilva

11 — Só se imita uma acção fatal quando se tem das coisas uma noção incompleta — 3-2.

Alenitnes

(Dedicada aos charadistas «fracos»)

12 — Neste lugar, sabendo a regra e tendo «notas» imito este «instrumento» — 1-1-1-3.

Joluso

13 — Encontra-se em abundância naquele templo quem nos possa governar — 2-1.

Cagliostro

Duplas

14 — Este «molusco» é «instrumento» — 2.

Acosta

15 — Avistei uma «ave» na «bóia de cortiça» — 2.

Labina

16 — A rótula do joelho está na «tijéla de pau» — 2.

Labina

17 — Na câmara onde se guarda a póivora esconde uma «mulher» — 3.

Mefistófeles

18 — Os sentimentos implantados pela Natureza estão gravados no ânimo — 3.

Alenitnes

Maçadas

19 — Formar o nome de duas estações portuguesas com as letras das seguintes palavras:

SEM VACA

MERIDA

Eiravi

Adivinha

20 — Numa das ruas da capital passava uma peixeira; e uma senhora que estava à janela perguntou-lhe: O peixeira o que levas?

Respondendo a peixeira: ao contrário minha senhora! Que qualidade de peixe levava a peixeira?

Eiravi

Problema

21 — O chefe da estação de Barquinha chama Almourol e, pelo telefone, pede um carregador para ficar com o dôbro dos daquela estação.

Responde Almourol: não tenho carregador que possa mandar, mande daí um para eu ficar com tantos como Barquinha.

Quantos carregadores tem Barquinha?

Quantos carregadores tem Almourol?

Eiravi

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Maio de 1932

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. kg.	2\$70	Carvão de sôbro em Gaia		Massas kg.	3\$45
» Nacional »	2\$70	e Campanhã..... kg	\$46	Milho lit.	\$90
» Valenciano..... »	3\$10	Cebolas »	1\$30	Ovos duzia	variável
» Sião. »	3\$20	Chouriço de carne.... »	14\$00	Petróleo lit.	1\$20
Assucar de 1.º »	4\$30	Farinha de milho »	1\$30	Presunto kg.	9\$00
» 2.º »	4\$20	» trigo »	2\$35	Queijo da Serra.... »	13\$50
» pilé..... »	4\$30	Farinheiras »	7\$00	» flamengo..... »	24\$00
Azeite de 1.º lit.	6\$70	Feijão branco lit.	1\$20	Sabão amêndoа »	1\$15
» 2.º »	5\$80	» amarelo..... »	1\$80	» Offenbach »	2\$20
Bacalhau sueco..... kg.	3\$90	» encarnado »	1\$30	Sal lit.	\$16
» inglês..... »	4\$30	» frade de 2.º.... »	1\$00	Sêmea. kg.	\$70
Banha..... »	6\$00	» » 1.º.... »	1\$50	Toucinho »	6\$00
Batatas..... »	variável	» manteiga »	2\$10	Vinagre lit.	\$85
Carvão de sôbro..... »	\$40	Grão »	1\$30	Vinho branco..... »	\$55
		Lenha kg.	\$20	» tinto..... »	\$55
		Manteiga..... »	15\$50		

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 impôsto camarário.

Alem dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres 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.).