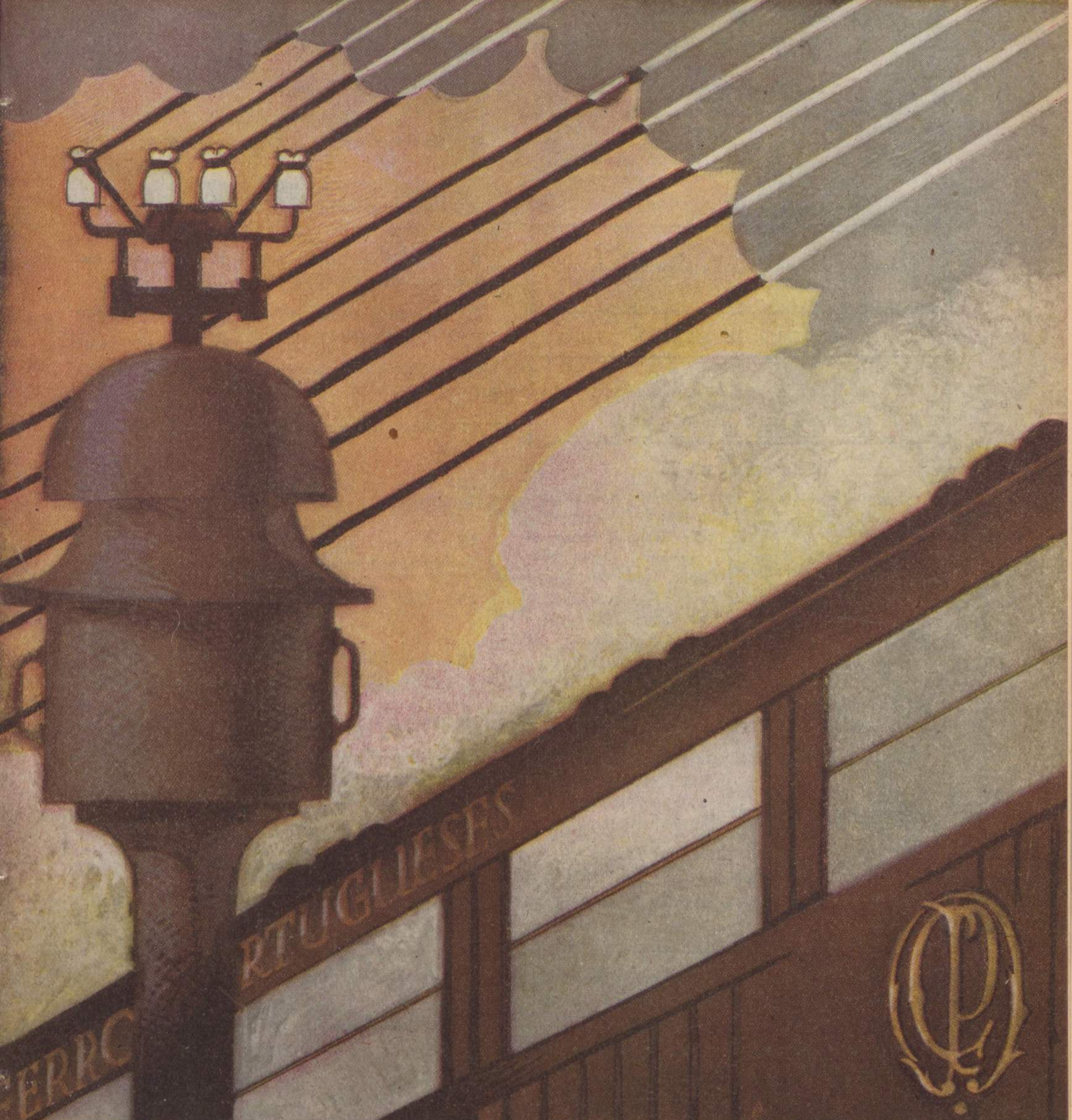


# BOLETIM DA C.F.P.



ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

4.º ANO — N.º 37

JULHO DE 1932



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

(Continúa na outra página interior da capa)



# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA ★

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** O «Boletim da C. P.» — A conservação da via. — A nova estação do Terreiro do Paço. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Locomotivas destinadas a manobras. — Iluminação, por projectores, dos relógios da estação de Paris. — Autorail «Pauline». — Agricultura e jardinagem. — Que diriam nossos avós dos automóveis! — Desastres de automóveis. — Pessoal.

## O “Boletim da C. P.”

COM o actual número inicia o *Boletim da C. P.* o 4.º ano da sua publicação. Em revistas dêste character, que se dirigem apenas a uma classe, é semelhante facto um indicador seguro do interesse que os leitores do Boletim consagram á sua instrução profissional e cultura geral.

Vem ainda a confirma-lo o aumento sucessivo dos seus assinantes que já hoje é muito superior ao de grande número de revistas publicadas em Portugal.

Fundado com o fim de manter o pessoal em serviço da Companhia ao corrente do movimento ferro-viário nacional e estrangeiro, o Boletim procura também oferecer-lhe elementos de cultura geral, muito especialmente inserindo artigos sôbre arte em Portugal e facultando a leitura dos mais brilhantes trechos dos principais escritores portugueses.

Procurará, também, o Boletim, sempre que a oportunidade se apresente, occupar-se de outros assuntos que, não dizendo respeito à instrução profissional, sejam de manifesto interêsse para o pessoal, tais como as questões de ordem económica, agrícola ou outras, referentes ao nosso País.



# A conservação da via

Pelo Snr. Eng.º Sousa Nunes, Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras

## I

UMA linha de caminhos de ferro pode ter uma ou mais vias, conforme a intensidade e as exigências do tráfego.

Cada via é constituída por duas fiadas paralelas de carris, que hoje são de aço, mas já foram de ferro, ligados tópo a tópo por meio de umas peças metálicas, munidas de parafusos, chamadas barretas. Os carris são assentes e fixados com *tirefonds* a travessas, geralmente de madeira, espaçadas com regularidade, as quais mantêm também o afastamento invariável daqueles e transmitem a carga dos combóios ao balastro, que por sua vez a distribue sobre o terreno da plataforma.

Quando as travessas repousam directamente no solo, a humidade provoca-lhes assentamentos desiguais sob o peso das rodas dos vagões e locomotivas à passagem dos combóios, deformando-se assim a via e tornando-se perigosíssima. Para evitar este grave inconveniente, recorre-se à colocação duma camada suficiente-mente espessa de areia, calhau rolado previamente partido, ou pedra britada entre as travessas e o solo da plataforma, a-fim-de conseguir como que uma almofada elástica vulgarmente denominada *balastro*, que

distribua melhor as pressões ao terreno, conservando a via tanto quanto possível indeformável.

Os elementos essenciais duma linha férrea

são os carris e as travessas e é sobre elles que actuam as forças que tendem a deformar a via e a destruir-lhe os elementos.

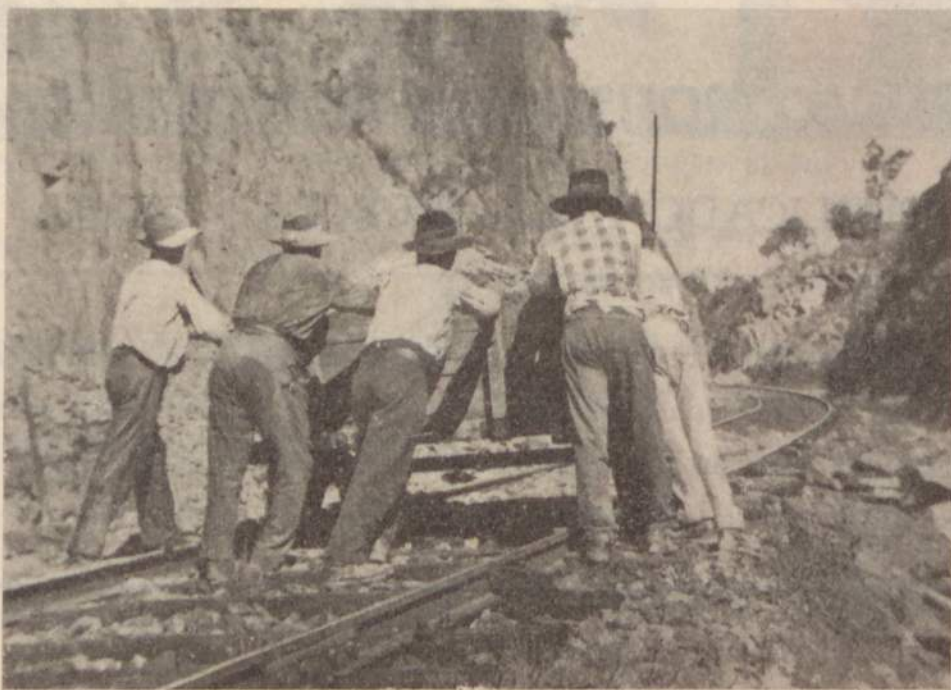
Segundo o modo por que se fazem sentir, são de três espécies os esforços a que nos referimos: verticais, transversais e longitudinais.

Os esforços verticais são devidos ao peso das máquinas e demais veículos, transmitido pelas rodas, que à sua passagem fazem flectir os carris e tendem a desagregar o balastro e a recalcar a plataforma.

Os esforços transversais são devidos ao movimento de *lacete* produzido pelo vai-vem das bielas das locomotivas, pelos defeitos de construção do material circulante e pela maior ou menor rigidez da atrelagem.

Os efeitos produzidos por estas causas são ampliados pela folga que existe entre os carris e os aros das rodas, pelos choques destas contra as cabeças dos carris e ainda pelo efeito das

forças centrífugas ou centrípetas nas curvas. Em resultado de todas estas acções trans-

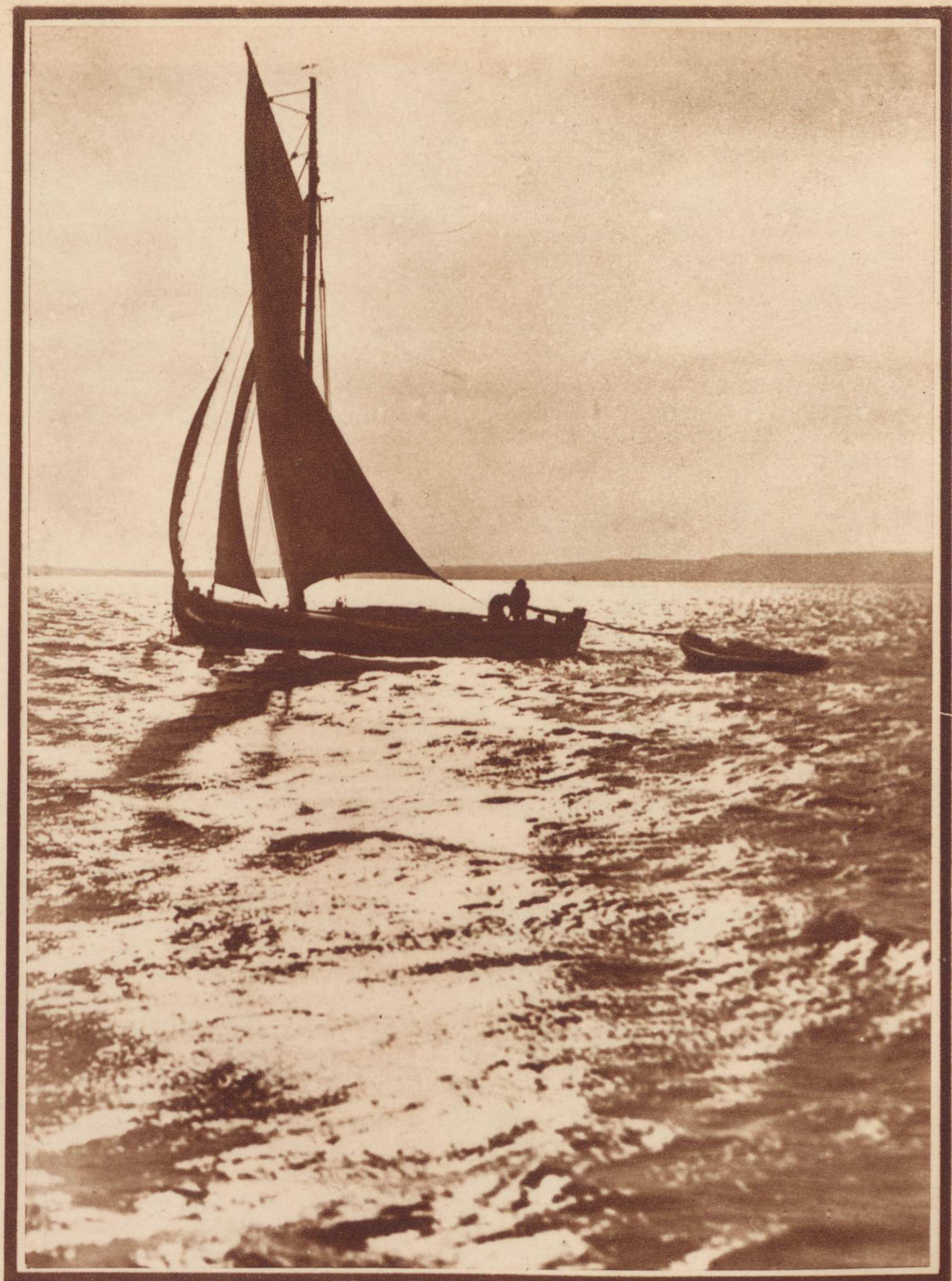


Transporte de terras



Transporte de materiais em carro americano





No Tejo

Fot.<sup>a</sup> do Eng. Azevedo Nazareth





Chefe de lanço em inspecção à linha em quadriciclo de pedal

versais nota-se que os carris têm tendência a ser derrubados, destruindo-se a sua ligação às travessas, alterando-se a largura da via e chegando mesmo esta a deslocar-se transversalmente.

Finalmente os esforços longitudinais provêm da aderência e ou são exercidos pelos rodas motoras da locomotiva sobre a via, quando se movem para rebocar o comboio, ou produzidos pela acção contrária dos freios, quando estes funcionam, para fazerem parar o comboio. O efeito resultante destas forças é o escorregamento longitudinal dos carris sobre as travessas, que, estando a pregação bem feita, em regra são arrastadas, produzindo o seu atravessamento ou *atrainelamento*.

É em especial contra tais forças desagregadoras que deve lutar a chamada *Conservação da via*. Quando os comboios eram leves, pouco numerosos e de fraca velocidade, o trabalho era relativamente simples.

«Porém o acréscimo da circulação, a aceleração das velocidades e o aumento de peso por eixo têm tornado este trabalho

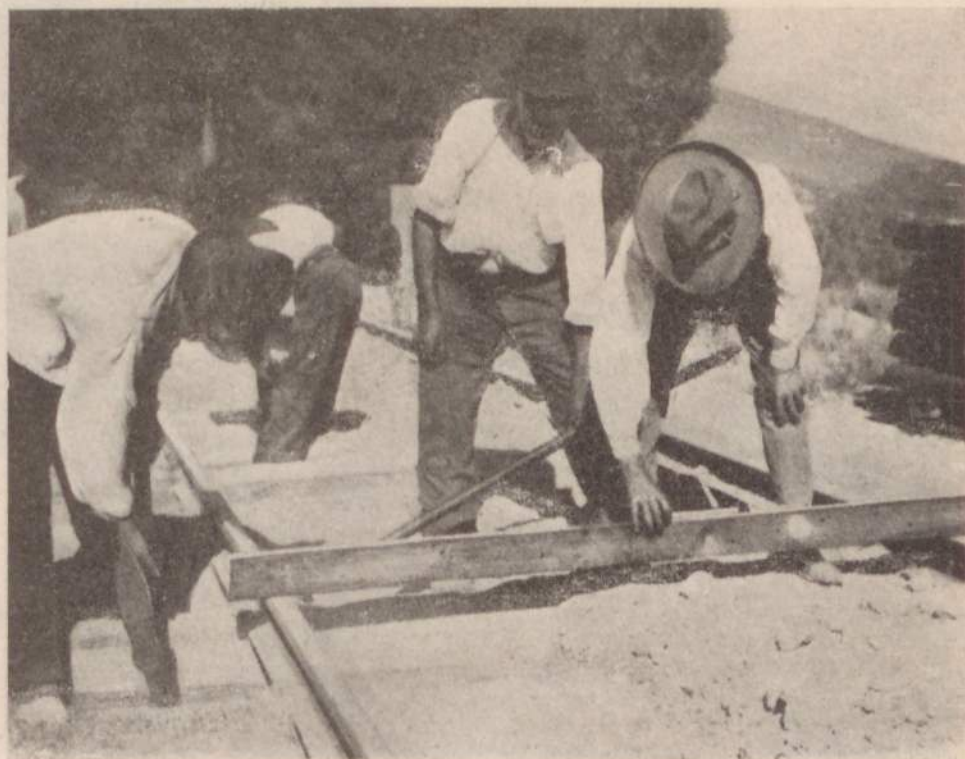
cada vez mais complicado; a apropriação das vias ao acréscimo das velocidades e das cargas não pode fazer-se tão depressa como esta última progressão, em razão, por um lado, do grande número de afrouxamentos, que a medida arrastaria e seriam incompatíveis com a circulação dos comboios, por outro da impossibilidade de achar ao mesmo tempo os recursos necessários em material e mão de obra», como escreveu Mr. Ruffieux, Engenheiro Chefe adjunto ao Serviço Central da Via da P. L. M.

E tanto isto é assim que, examinando a rapidez com que entre nós se tem progressivamente aumentado o poder das locomotivas, verificamos que há trinta anos

os comboios rápidos eram rebocados na C. P. por máquinas da série 60 (hoje 261) nas quais os eixos mais pesados descarregavam sobre a via cerca de 14 toneladas. Então bastava que a via estivesse equipada com carris de 40 quilos por metro corrente com 1330 travessas por quilómetro.

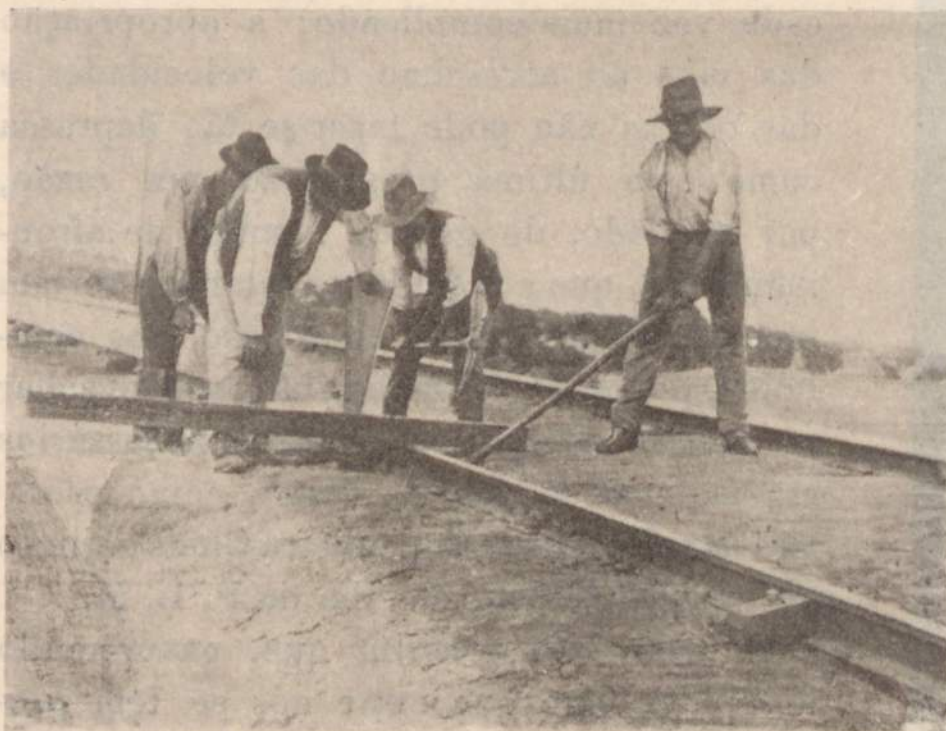


Ripagem da linha



Nivelamento da via em recta





Nivelamento da fila baixa pelas estacas de piquetagem das curvas

Actualmente estes combóios são rebocados por locomotivas *Pacific* do tipo 501 cujos eixos mais pesados descarregam 17 toneladas e exigem para as grandes velocidades carris de 45 quilogramas por metro linear com juntas forradas, como tem a nossa melhor via de Lisbôa ao Porto, a do Leste e Norte, onde se contam perto de 1700 travessas por quilómetro.

Além do avultado número de travessas necessárias e correspondente material miúdo, como são as barrêtas, os parafusos, as anilhas, os *tirefonds* correntes, de junta e de cunha, os coxins de feltro, os fixadores, que evitam em parte o escorregamento dos carris, e as cunhas para as curvas, temos



Nivelamento da via em curva



Ataque das travessas

ainda o balastro, que é preciso reforçar e melhorar, sempre que se aumentam as cargas rolantes, a fim de que estas se distribuam sobre uma superfície maior e não deformem a plataforma.

A-pesar-da actual rêde da Companhia não ser das maiores em comparação com a das companhias estrangeiras, é contudo para o nosso meio extensa bastante para se compreender que não seria coisa fácil modificar senão devagar e progressivamente o apetrechamento existente. Daqui o tornar-se cada dia mais complicada, difícil e exigente a conservação das vias.

Se considerarmos o esforço exigido, por

exemplo, à secção da via de Leste, compreendida entre Braço de Prata e Cabo Ruivo, que foi a mais sobrecarregada de toda a rêde em 1930, notaremos que o número de «toneladas-quilómetro» de veículos foi cêrca de 3:447 500. Equivale isto a dizer que cada ponto da via sofreu aí em média a passagem de 3778 toneladas em 24 horas, não contando com a carga das locomotivas. Supondo que as carruagens e vagões descarregam em regra 10 toneladas por eixo, concluiremos que cada junta e enfim cada elemento da via recebeu 378 vezes por dia, sem contar com as máquinas, o choque de cargas de 5000 quilogramas a velocidades



várias, algumas das quais atingem 25 metros por segundo.

Compreende-se que em tais condições a menor imperfeição da linha se agrave rapidamente.

É para contrabalançar esses desastrosos efeitos, não deixando progredir qualquer pequeno defeito da via, que existe todo o pessoal da *Conservação*, que diariamente exerce aturada e rigorosa vigilância, periodicamente fiscalizada com todo o interesse e severidade pelos agentes dirigentes da mesma.

Independentemente de tais atenções e cuidados, persistentemente exercidos pelos agentes competentes, disso encarregados, a conservação da via compreende principal e essencialmente três grupos de operações, que são:

1.º — *As renovações* exigidas ou pelo desgaste dos elementos constitutivos da via, ou pela necessidade de substituir antigos tipos de carris e demais material da superestrutura, tornados insuficientes, por outros, melhor adaptados às novas condições de circulação;

2.º — *As revistas metódicas*, que consistem no mais rigoroso e pormenorizado exame de certo comprimento de via e sua reconstituição per-



Depuração do balastro por meio de forquilhas

quer defeito cuja correção se impõe sem demora.

As mais importantes destas operações, sob todos os pontos de vista, são as renovações, que exigem brigadas de numeroso pessoal, bem adestrado e dirigido por agentes muito competentes, activos e especialmente escolhidos para esse fim.

Obrigam sempre estes trabalhos a afrouxamentos na marcha dos comboios, o que constitue também não pequeno embaraço.

As revistas metódicas são feitas por grupos de 4 ou cinco *assentadores*, sob as ordens dum chefe e dum sub-chefe, os quais têm a seu cargo a conservação de extensões de via denominadas «*distritos*», que em regra abrangem 10 a 14 quilómetros.

Estas operações têm lugar nas linhas sujeitas a este regime de conservação nos meses de Maio a Outubro e durante 20 dias em cada mês. A razão de se fazerem nesta época baseia-se na circunstância de então no nosso país o clima ser sêco e mais ou menos constante o bom tempo.

(Continua)



Destorcimento de carris com o genicrow

feita de modo que ela se mantenha no melhor estado possível;

3.º — *As reparações parciais* necessárias em todos os pontos onde a aturada vigilância, exercida pelos agentes competentes, assinalou qual-



## A nova estação do Terreiro do Paço

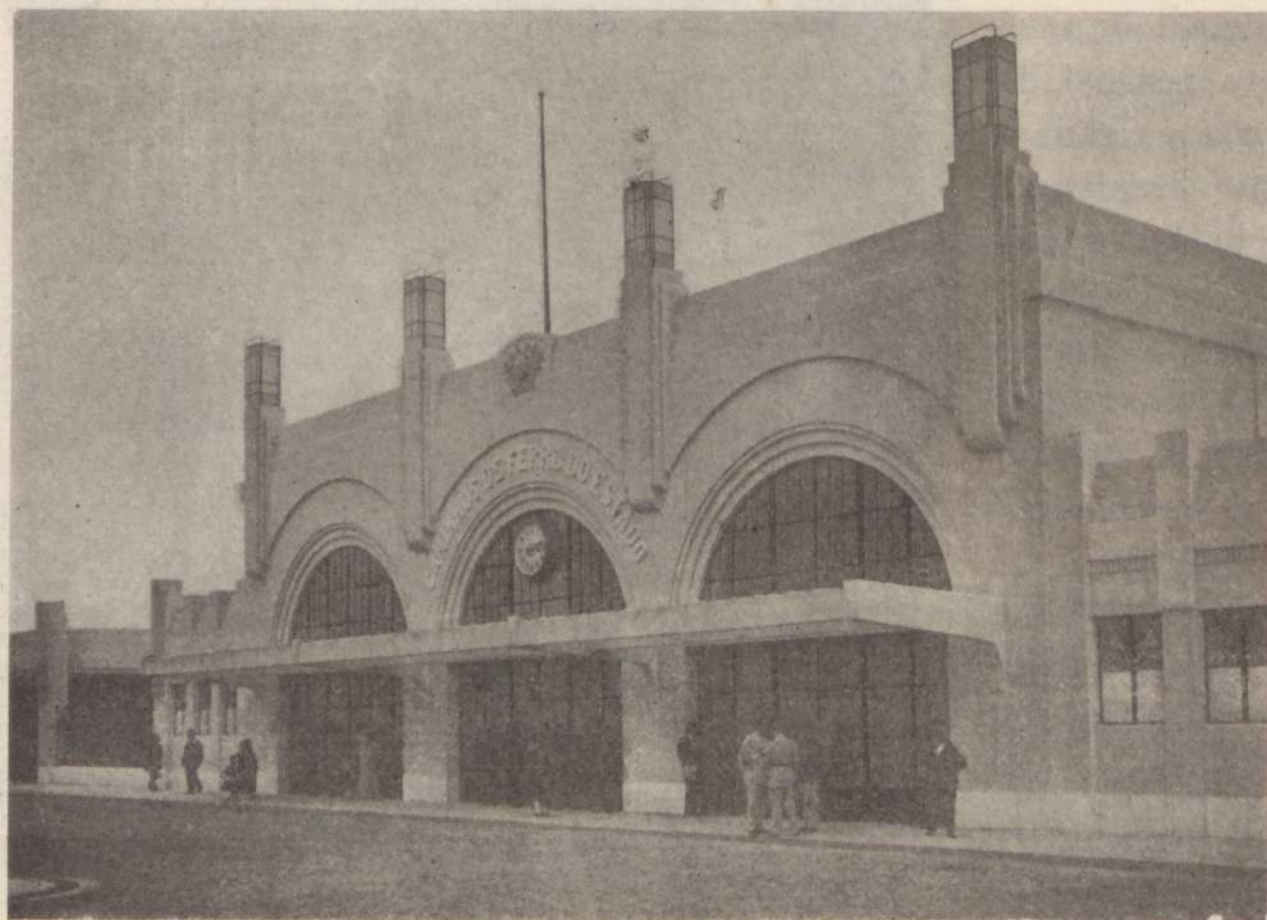
Em 2 de Junho passado foi aberta ao Público a nova estação do Terreiro do Paço que, dias antes, havia sido inaugurada oficialmente

passagem de milhares de visitantes por Lisboa, veio tornar inadiável essa substituição.

Fixado o local para a implantação do novo edifício e estudada esquematicamente a sua planta, duas questões se levantaram: a conciliação do aspecto externo dessa construção com o ambiente architectónico da linda praça que é o Terreiro do Paço — e a sua estrutura e dimensões em elevação, dadas as desfavoráveis condições do terreno.

Chegou-se à conclusão que o novo edifício de passageiros não devia — fôsse qual fôsse o seu estilo — atingir proporções com que pudesse impôr-se ou « marcar » junto duma praça cujo efeito perspectivo é para respeitar, e estas considerações vinham, de mais a mais, ao encontro da neces-

sidade de não se sobrecarregar exageradamente o terreno, questão esta que foi muito



Fachada principal

com a presença de S. Ex.<sup>as</sup> o Snr. Presidente da República, Ministros e Director Geral de Caminhos de Ferro. Por parte da Companhia assistiram à sessão os Ex.<sup>mos</sup> Snrs. Engenheiro Vasconcelos Correia, Vice-Presidente do Conselho de Administração e alguns membros do mesmo Conselho, Director Geral, etc.

Ha muito tempo já que se reconhecia a necessidade de substituir o velho barracão do Terreiro do Paço (expressão consagrada por uma construção nova que acabasse de vez com aquêlê vergonhoso edificio de passageiros. A exposição de Sevilha de 1928 e conseqüente perspectiva da



Vestíbulo



debatida pelos altos valores da Engenharia portuguesa.

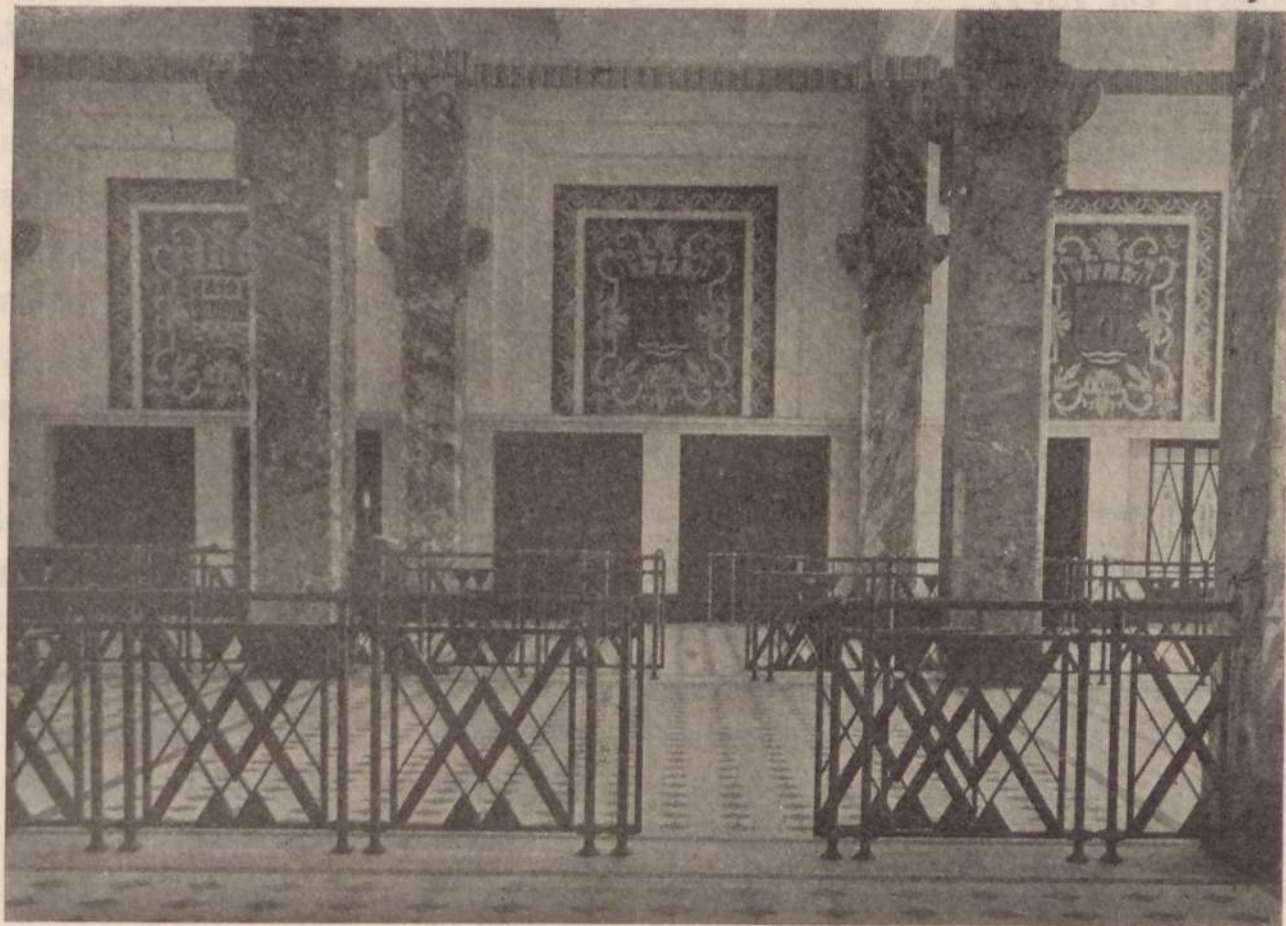
Quanto ainda ao estilo ou feição architectónica do novo edifício, mais se estabeleceu que, em vez de se lhe dar um aspecto análogo ao das construções do Terreiro do Paço, mais lógico seria marcar um franco contraste, já para acentuar «épocas», já para não tentar iludir ninguém com postigos que nunca atingiriam a unidade de aspectos desejada.

Nesta ordem de ideias se estudou um primeiro projecto que não foi aceito, tendo sido depois elaborados outros, até chegar àquele que foi executado e do qual a construção existente não difere senão em pormenores de mínima importância.

O edifício compõe-se de uma maneira esquemática (vidé o n.º 1 do *Boletim da C. P.*, onde foram publicadas uma perspectiva e uma planta da estação) dum corpo principal ocupado pelo vestíbulo, para onde dão as bilheteiras, salas de espera, delegação militar, escritório para agentes superiores e gabinetes telefónicos; de duas alas ligadas a este corpo com as divisões: correio, fiscal do Governo, inspector, trens e revisão, escritório de contabilidade, chefe e telegrafo; de outro corpo contendo os serviços de bagagens chegadas e salas para sub-chefe,

guarda de volumes de mão («consigne»), escritório, arrecadação e dormitórios.

São estes corpos ligados por duas passagens cobertas de acesso ao cais para peões e veículos. O novo edifício, que ocupa uma grande área,

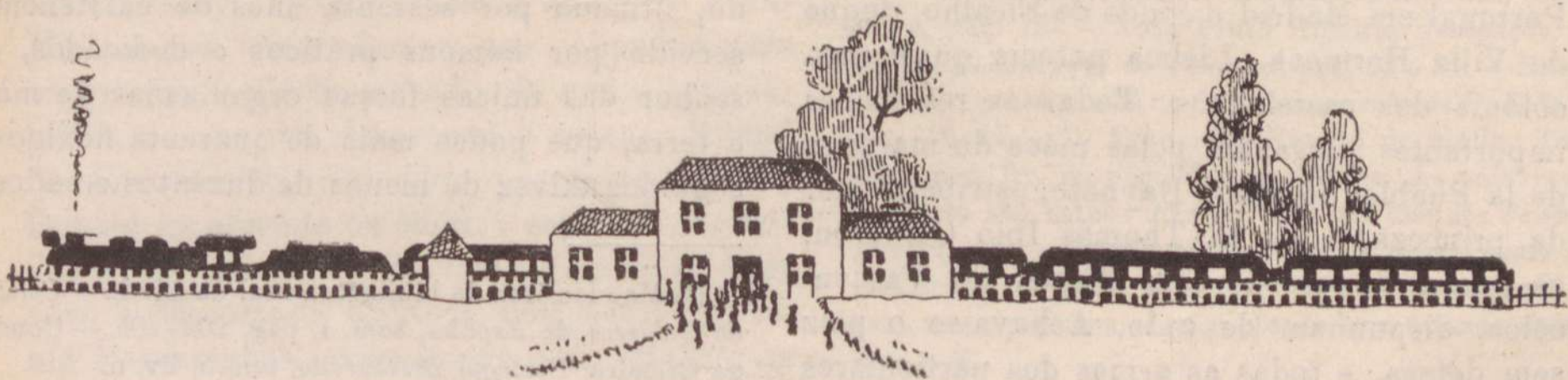


Outro aspecto do vestíbulo

é, na sua maior parte, baixo, atarracado, no que obedece aos princípios anteriormente estabelecidos, favorecendo, por contraste, o corpo do vestíbulo, que é vasto e tem um magnífico pé direito.

Pelas gravuras inseridas se pode fazer uma clara ideia do aspecto da nova estação.

Esta obra constitui, enfim, um grande melhoramento, não só para a cidade de Lisboa, mas também para a perfeita execução dos serviços desta Companhia.





# Digressão literária.

*Luis Augusto Rebêlo da Silva, escritor correctissimo e de um estilo brilhante, nasceu em 1822 e faleceu em 1871.*

*Toda a sua numerosa obra revela profundos conhecimentos da História pátria e compreende:*

*Ráusso por Homizio, Ódio velho não cansa, o conhecidíssimo conto Última corrida de touros em Salvaterra, Mocidade de D. João V, Lágrimas e Tesouros, Fastos da Igreja, onde descreve o primeiro século do cristianismo, Varões ilustres das três épocas constitucionais e, finalmente, o seu importante trabalho de investigação em 5 grossos volumes, que levou 11 anos a escrever: História de Portugal nos séculos XVII e XVIII e do qual extraímos hoje o seguinte trecho:*

## A revolução de 1640

GOVERNAVA, como sabemos, a princeza Margarida, duquesa viuva de Mântua, instrumento dócil da política austríaca, e assistiam com ela ao despacho o secretário Miguel de Vasconcelos, o conde da Castanheira, presidente da mesa da consciência e ordens, e o arcebispo de Braga, D. Sebastião de Matos de Noronha, prelado, grande no berço e maior no orgulho, que presidia o tribunal do desembargo do paço. Serviam no conselho de estado, entre outros, o arcebispo de Braga e o inquisidor geral, os condes de Santa Cruz, de Miranda, de Linhares, e da Castanheira, o marquez de Vila Real, e D. Francisco Mascarenhas. Governava Angola Pedro Cesar de Menezes, e eram vice-reis da India o conde de Aveiras, e do Brazil o marquez de Montalvão. Exerciam cargos diversos fóra do reino, na côrte de Madrid, ou no estrangeiro, vários senhores notados de zelosos parciais de Filippe IV. Ocupava a embaixada de Roma o marquez de Castelo Rodrigo, e a da Alemanha D. Francisco de Melo, conde de Assumar, e marquez de Vilescá. Presidia o conselho de Portugal em Madrid o conde de Ficalho, duque de Villa Hermosa. Lisboa parecia quasi uma colónia dos castelhanos. Todas as resoluções importantes passavam pelas mãos do marquez de la Puebla, do conde Baynetc, estribeiro mór da princeza, e de D. Thomás Ibio Calderon, os quais, de acordo com Miguel de Vasconcelos, dispunham de tudo. Achava-se o paiz sem defeza, e todas as armas dos particulares

havia sido mandadas recolher em 1638 ás cabeças das comarcas. As fortalezas marítimas estavam em poder dos hespanhois, e as das fronteiras caíam em ruínas, desprovidas, ou desmanteladas. Quinhentos soldados guarneciam o castelo da cidade, e a companhia de S. Diogo, composta de mais de quinhentos homens, filhos, ou netos de castelhanos, residentes na capital, prometia ao governo auxiliares decididos. Fundeavam no Tejo tres galeões de Hespanha bem artilhados e com sufficiente número de praças. As tórres de Belém, da Cabeça Sêca (hoje Bugio), e de S. Julião, assim como o castelo de Almada e as tórres Velha e de Santo António, muniçadas e defendidas, guardavam a entrada do rio. Tinha o comando geral dos presídios o mestre de campo D. Diogo de Cardenas, fiscalizava a polícia dos contrabandos D. Diogo de la Rocha, e representavam no conselho da fazenda as idéas do conde duque e de Diogo Soares, D. Fernando de Albia e Castro e Thomás Ibio Calderon <sup>(1)</sup>.

Era, portanto, contra um governo constituído, firmado por sessenta anos de existência, servido por homens práticos e dedicados, e senhor das únicas forças organizadas de mar e terra, que pouco mais de quarenta fidalgos, seguidos talvez de menos de duzentos creados,

<sup>(1)</sup> Manuscritos da biblioteca real da Ajuda. — *Collec. do Gobierno de España*, tom. I, pag. 202-205. — Conde da Ericeira, *Portugal Restaurado*, tom. I, liv. II.



servos e clientes, e de alguns amigos, iam levantar a voz, propondo-se substituir à dinastia reinante e poderosa uma dinastia nova sem alianças e sem raizes, e fundada unicamente na legitimidade do direito. Mesmo a distância de mais de dois séculos, comparando o arrojo do cometimento com as probabilidades mais do que incertas do êxito, não podemos deixar de repetir com D. João da Costa, que só de um milagre deviam esperar a vitória os corações intrépidos, que arremessaram a luva assim descobertos ao maior potentado da Europa.

A vigília daquela noite havia de ser, e foi na verdade anciosa. Pendiam de poucas horas e da inconstância da fortuna os destinos de todos, e os da monarquia. Podiam não achar, como cuidavam, os inimigos despercebidos, e o silencio, que tinha feito a segurança de todos até então, podia dissimular também a vigilância de Vasconcelos e dos castelhanos. O segrêdo, confiado de tantos, facilmente podia ter chegado por algum caminho a seus ouvidos. Estas apreensões pareciam rasoáveis, e talvez um dos fidalgos pelo seu cuidado salvasse até os conjurados da fatalidade de uma delacção. Era hóspede de um parente, do qual sempre ocultara os passos. Pareceu-lhe mal, debaixo dos mesmos tectos, e a ponto de rebentar a revolução, encobrir-se dele ainda. Chamou-o, e revelou-lhe o que se tramara, e o que ia fazer-se. Apontava quasi a madrugada, e recolheram-se ambos; mas a inquietação não lhes consentiu descanso. De repente o fidalgo, que a responsabilidade da confidência tinha esperto, sente rumor, levanta-se, e de uma janela vê um cavalo selado, e o dono da casa com o pé no estribo. Desce, trava-lhe do braço, e com ameaças de morte obriga-o a entrar outra vez para o aposento, e a acompanhá-lo depois ao Terreiro do Paço. O sono dos castelhanos foi mais pesado, verificando-se o que João Pinto Ribeiro por vezes afirmara aos coligados para os esforçar: «César avisado, de que o apunhalavam no senado, desprezou o aviso». Miguel de Vasconcelos, advertido por tantos sinais, fechara igualmente os olhos, e calava-se, aguardando as ordens de Madrid. Nem lhos pôde abrir a descortezia acintosa, com que D. António Mascarenhas, encontrando-o no cláustro de

S. Francisco de Xabregas, passára por ele sem lhe tirar o chapéu<sup>(1)</sup>.

O dia 1.º de dezembro amanheceu puro e alegre. Tomando por feliz augúrio a serenidade do céu, os conjurados notaram, que mesmo a voz da igreja parecia querer animá-los, repetindo as palavras do apóstolo S. Paulo aos romanos, palavras que encerravam no sentir dos crentes o mistério da promessa divina. Caminhavam de partes diversas e de logares mais, ou menos distantes; era preciso juntar gente de bairros diferentes, avisar uns e disfarçar a saída de outros; e apesar disso e da variedade dos relógios meia hora antes ocupavam todos os seus postos, e chegavam tão desassombrados, que João Pinto, perguntando-lhe um dos da sua companhia «aonde íam?» respondeu sorrindo-se: «Não se altere. Chegamos ali abaixo à sala real, e é um instante enquanto tiramos um rei e pomos outro». As senhoras não ostentaram menos valor. D. Filipa de Vilhena, condessa de Atouguia, informada do segrêdo, armou por suas mãos os filhos D. Jerónimo de Ataíde e D. Francisco Coutinho, exortou-os a ilustrarem o nome, e a mostrarem-se dignos dos avós. D. Mariana de Lencastre praticou o mesmo, e com ânimo varonil abençoou seus filhos Fernão Teles e António Teles da Silva. Nenhum dos que havia dado palavra de aparecer se arrependeu; nenhum inculcou nem uma leve sombra de temor. Aguardavam o momento decisivo cheios de impaciência, como se esperassem por eles as palmas de um torneio, ou as apostas de uma carreira. Nunca os minutos lhes pareceram tão vagarosos<sup>(2)</sup>.

(1) João Pinto Ribeiro, *Usurpação, Retenção, Restauração de Portugal*, pag. 36. — *Relação de tudo o que passou na felice acclamação de El-Rey Dom João IV*, pag. 15.

(2) Conde da Ericeira, *Portugal Restaurado*, tom. I, liv. II, pag. 107. — João Pinto Ribeiro, *Usurpação, Retenção, Restauração de Portugal*, pag. 33 e 34. — *Relação de tudo o que se passou na felice acclamação de D. João IV*, pag. 15-17. — D. Francisco Manuel de Mello, *Tacito Portuguez*, liv. IV, pag. 52 e seguintes. As palavras de S. Paulo são estas: *Fratres hora est jam nos de somno surgere, nunc enim propior est nostra Salus, quam cum credidimos*. «Irmãos, é já hora de acordarmos, porque está mais próxima a salvação do que quando recebemos a fé».



Bateram, finalmente, as nove horas. De súbito abrem-se as portinholas dos coches quasi a um tempo, e saltam por elas os fidalgos arrebatadamente. Seguem-os de perto os outros confederados, e sobem de tropel as escadas do paço. Jorge de Melo com seu primo Estêvão da Cunha, António de Melo e Castro, muitos nobres, e os populares convocados por Nicolau da Maia, aguardam impacientes, que um tiro de pistola, disparado do palácio, lhes dê o sinal de travarem também a luta. Os conjurados, entretanto, precedidos por D. Miguel de Almeida, por Luiz de Melo, e por João de Saldanha de Sousa, investem a sala dos tudescos, colhendo-os suspensos e atónitos. No meio do tumulto súbito, Afonso de Menezes, Gaspar de Brito Freire, e Marco António de Azevedo arremessam-se aos cabides das alabardas, e lançam-as por terra. O maior número dos archeiros recua e dispersa-se, enquanto os mais esforçados ainda cobrem com o peito a comunicação interior para o forte. A fúria de Pedro de Mendonça e de Tomé de Sousa depressa os arranca dali, vencendo a resistencia. Na defeza da entrada dos quartos particulares da duqueza de Mântua a refrega foi mais renhida, apesar de curta; mas Luiz Godinho Benavente, creado do duque de Bragança e os seus dispersaram tudo o que se lhes opunha, caíndo morto um tudesco e ferido outro. Discorrendo de uma para outra parte com a espada nua, D. Miguel de Almeida atravessou invulnerável por entre a fúria e o ruido das armas, e asso-mando-se ás varandas do palácio, sobrancei-ras ao terreiro, bradou com a voz sufocada de comoção: «Liberdade! Liberdade! Viva el-rei D. João IV! O duque de Bragança é o nosso legítimo rei! O céu restitue-lhe a corôa para que o reino resuscite! A promessa de Cristo a D. Afonso Henriques em Ourique será cumprida!» Dizendo isto floreava o esto-que com uma das mãos trémulas da idade, e com a outra chamava o povo. As lágrimas des-lisavam-se-lhe pelas faces, aljofrando as barbas venerandas.<sup>(1)</sup>

(1) Conde da Ericeira, *Portugal Restaurado*, tom. I, liv. II, pag. 107. — Fr. Raphael de Jesus, *Vida de El-Rey D. João IV* (inérita), dois volumes de fólio. Manus-critos da Biblioteca Nacional de Lisboa.

Da praça, aonde a multidão se agitava em ondas, respondeu-lhe um trovão de vozes, cujas aclamações soaram por longo tempo. Jorge de Melo e os outros fidalgos, saíndo dos coches e liteiras, e unidos em um corpo, acometeram então com as espadas feitas a guarda caste-lhana, que o alvoroço ainda atalhou mais, do que a súbita invasão da sala paralisara os tu-descos. Cruzaram-se os ferros, descarregaram-se as pistolas e clavinas, voaram os pelouros. Os hespanhois combateram com esforço por momentos, e um deles, alcançando com a coro-nha do mosquete o alferes Marcos Leitão de Lima, daria de certo com ele em terra, se a anta que lhe forrava a parte interior do chapéu, não quebrasse a fôrça ao golpe. Dois eclesiás-ticos sobresaíram na revolta deste conflito. O padre Bernardo da Costa, conhecido pelo nome de clérigo da Azambuja, e o padre Nicolau da Maia, êste meneando uma espécie de alfange em uma das mãos e erguendo um crucifixo na outra, aquele coberto com um broquel, pele-jando e abrindo caminho à ponta da espada. Ambos serviram de exemplo e de inveja aos mais briosos. Seguia-os de perto o capitão Jor-dão de Barros e Sá, e alguns dos seus. Dentro de poucos minutos rendeu-se a guarda caste-lhana, e Jorge de Melo subiu à sala dos tudes-cos, aonde já encontrou os companheiros vito-riosos.<sup>(1)</sup>

D. António Telo, fiel à promessa de ser o primeiro que pozesse o ferro em Miguel de Vasconcelos, havia parado na galeria de corre-dor de comunicação para o forte, e apenas soou na sala dos tudescos o estrondo do combate, receioso de que um dos confidentes do secre-tário, que tinha entrado, levasse aviso, rompeu para a secretaria acompanhado de Pedro de Mendonça, de Aires e de João de Saldanha de Sousa, de Sancho Dias e de João de Saldanha da Gama, de D. João Coutinho, do camareiro mór D. João de Sá de Menezes, do conde de Atouguia, de D. Francisco Coutinho, seu irmão, de Tristão da Cunha de Ataíde e de seus fi-lhos, de Luiz da Cunha e de Nuno da Cunha, com D. Manuel Child Rolin, seu genro, de

(1) Conde da Ericeira, *Portugal Restaurado*, tom. I, liv. II, pag. 107.



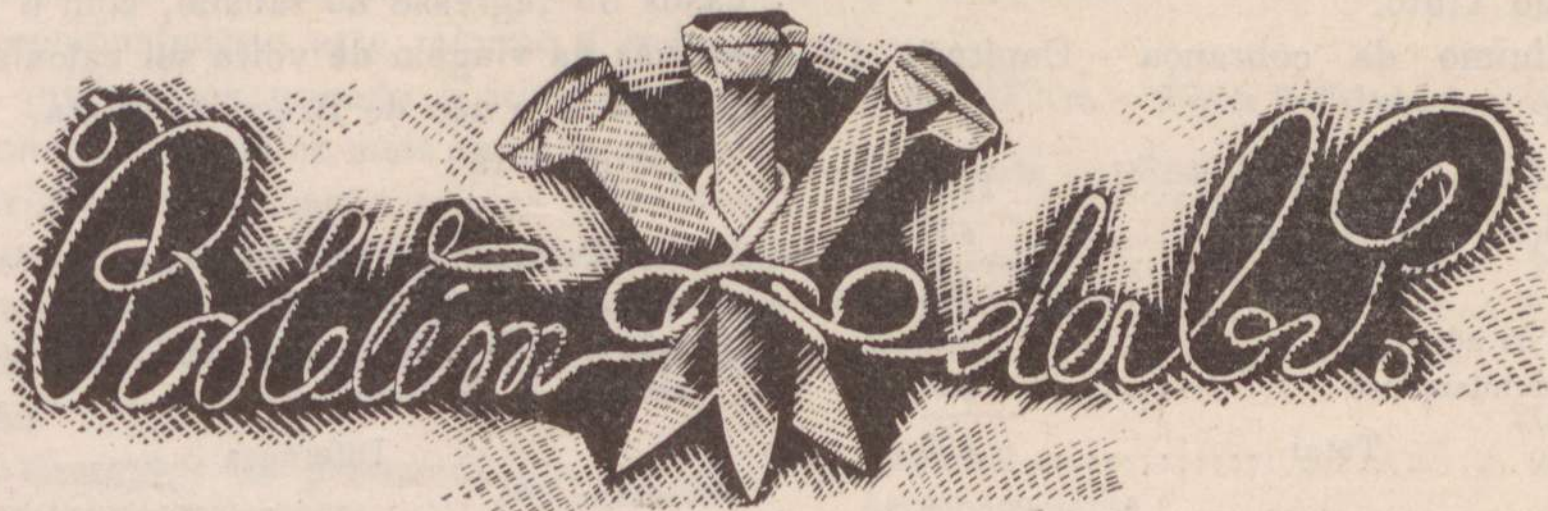
D. António da Cunha, sobrinho do arcebispo de Lisboa, e de outros fidalgos. Acharam ali o corregedor Francisco Soares de Albergaria, e bradaram-lhe: «Viva el-rei D. João IV!» Não sossobrou, e respondeu resolutamente: «Viva el-rei D. Filipe!» Dispararam sobre ele e duas balas prostraram-no morto. Mais adiante, á porta da secretaria, viram o official maior António Correia, acudindo sobresaltado. D. António Telo descarregou-lhe muitos golpes com uma faca de conchas, e deitou-o por terra desfalecido. Volveu, porém a si, arrastou-se, e fugiu ensanguentado pela escada pequena para o quarto baixo do forte. Na outra extremidade, á segunda porta, descobriram o capitão Diogo Garcez Palha, o qual se lhes opoz com denodo. Coube ainda a D. António Telo o lance de o repelir. Recuando, porém, e defendendo-se sempre, o capitão alcançou por fim uma janela, precipitou-se por ela, e caiu na praça de armas dos castelhanos. Meteu-se depois com uma perna quebrada, na casa da Índia, e, não sendo perseguido, conseguiu salvar a vida <sup>(1)</sup>.

Apontaram finalmente os conjurados ao limiar dos aposentos de Miguel de Vasconcelos. Pouco antes Manuel Mansos da Fonseca tinha-o advertido, de que no Terreiro do Paço vira juntos muitos fidalgos, aconselhando-lhe que se metesse na sua gôndola e passasse o Tejo.

Desprezou a notícia, e soltou-se contra a nobreza em palavras descompostas. Ouvindo agora o ruido tão perto saltou assustado da cama, e correu os fechos á porta da casa, em que despachava, a primeira que olhava do corredor para o Terreiro do Paço. Bateram os fidalgos, e vendo, que a porta não se descerrava, principiaram a espedaça-la com os machados, que traziam prevenidos. Vasconcelos, sentindo a morte já tão próxima, foi-se como desvairado á parede, aonde tinha encostadas várias armas de fogo, e achando uma clavina carregada, escondeu-se com ela dentro de um armário de papeis. Voou no entanto a porta, entraram os conjurados, e volveram os olhos por toda a camara, e, não avistando o secretário, devassaram em sua busca todos os quartos sem perdoar ao mais humilde. Desanimados falavam já de se retirarem, na idéa de que ele se tivesse escapado para a casa da Índia, quando Vasconcelos revolvendo-se no armário foi descoberto. No mesmo instante uns desfecharam contra ele as pistolas, outros investiram-o com as espadas. Ferido de duas balas na garganta ficou tão desamparado de alentos vitais, que, disparando a clavina, bastou a percussão do tiro para o derrubar.

LUIZ AUGUSTO REBELO DA SILVA — *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*. (Tom. VI, pág. 151).

<sup>(1)</sup> Conde da Ericeira, *Portugal Restaurado*, tom. I liv. II, pag. 107.





# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### I — Fiscalização e Tráfego

*P. n.º 445.* — Rogo dizer-me se este processo de taxa está certo:

Cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete da Tarifa n.º 21 de Porto a Barcelos, de 3.ª classe, e que regressa no próprio sábado no comboio n.º 606.

Preço do bilhete da Tarifa n.º 21 —	11\$25
Metade .....	5\$62
Preço da Tarifa Geral. ..	10\$20
A deduzir.....	5\$62
	4\$58
Arredondamento. ....	\$02
5 0/0 .....	\$23
	4\$83
Arredondamento.....	\$02
Total....	4\$85

*R.* — 3.ª classe, Tarifa Geral, Barcelos a Porto—53 Km., 10\$20. A deduzir: metade do preço do bilhete de 3.ª classe da Tarifa n.º 21

Barcelos a Porto .....	10\$20
$\frac{11$25}{2} =$ .....	5\$62
	4\$58
5 0/0 de 4\$58 .....	\$23
Arredondamento.....	\$02
A cobrar. ....	4\$80

*P. n.º 446.* — Rogo dizer-me qual o processo de taxa do transporte de um cão de caça em 3.ª classe em face da respectiva licença, de Contumil a Rio Tinto.

*R.* — Mínimo de cobrança — Capítulo IV da T. G.:

\$11 × 11 .....	1\$21
Redução de 30 0/0 .....	\$36
	\$85
10 0/0 de adicional.....	\$09
Arredondamento .....	\$01
Total .....	\$95

A redução de 30 0/0 é aplicável ao mínimo de cobrança — Circular n.º 727 de 15/3/930.

*P. n.º 447.* — Um passageiro portador de bilhete da Tarifa 11, de Figueira a Leiria, muda para 2.ª classe em Monte Rial e avisa que segue a Caldas.

T. G. 2.ª cl. da Figueira a Leiria.....	14\$80
T. 11 Figueira a Leiria (deduzir) .....	5\$45
	9\$35
T. G., 2.ª cl. com 5 0/0 Leiria a Caldas (exc. percurso) .....	15\$80
Total a cobrar.....	25\$15

*R.* — Em conformidade com o disposto na condição 6.ª da Tarifa 11 e 7.ª da Tarifa Geral, a cobrança a fazer é a seguinte:

T. G. 2.ª cl. Figueira a Leiria — 55 Km.....	14\$80
A deduzir custo bilhete apresentado ....	5\$45
Diferença .....	9\$35
5 0/0 .....	\$50
	9\$85
T. G. 2.ª cl. Leiria a Caldas (excesso de percurso) — 56 Km. ....	15\$05
5 0/0 .....	\$80
	15\$85
A cobrar.....	25\$70

*P. n.º 448.* — Desejo conhecer o detalhe do seguinte processo de taxa:

Um passageiro portador de parte de volta de 3.ª classe, da Tarifa 21, de Braço de Prata a Santarem, toma o comboio 55 em Lisboa-R em 2.ª classe, e regressa no sábado.

*R.* — Deve, por analogia, aplicar-se o disposto na condição 1.ª da Tarifa 21, para os casos do regresso ao sábado, com a diferença apenas da viagem de volta ser calculada desde Lisboa-R. e não de Braço de Prata.

Assim, será:

Bilhete 2.ª classe, por T. G. de Lisboa-R. a Santarem, no comboio rápido (100 Km.).....	26\$75
Metade do bilhete de 3.ª classe da T. 21 de Santarem a B. de Prata.....	6\$85
Diferença .....	19\$90
Sobretaxa 5 0/0 ....	1\$00
Sobretaxa de velocidade.....	3\$30
Total.....	24\$20



*P. n.º 449.* — Rogo dizer-me se a seguinte taxa de um canário de Seixal a Lisboa T. P., em poder do passageiro, está certa porque tenho dúvida se devo aplicar o cais ou não.

Distância 18 Km.

Mínimo .....	1\$76
Registo .....	\$55
Via Fluvial.....	3\$30
Soma .....	5\$61
Adicional 10 % .....	\$57
Soma .....	6\$18
Arredondamento.....	\$02
Total .....	6\$20

*R.* — Como o volume vai em poder do passageiro, a distância a tomar para a taxa no percurso terrestre, do Seixal a Barreiro, é de 6 Km. visto que é esta a distância de aplicação para o cálculo dos preços dos bilhetes.

A taxa do transporte do canário é assim calculada:

Via terrestre	Transporte (mínimo) ..	1\$76
	Registo .....	\$55
Via fluvial —	Transporte .....	3\$30
	Soma .....	5\$61
	Adicional de 10 % .....	\$57
	Soma .....	6\$18
	Arredondamento.....	\$02
	Total .....	6\$20

Não se aplica a taxa de manutenção nem de uso de cais porque o volume vai em poder do passageiro.

*P. n.º 450* — A condição 4.ª da Tarifa 101 g. v. no último período diz:

«Excepcionalmente este mínimo é reduzido a 400 quilómetros quando o itinerário escolhido compreenda um ou mais circuitos fechados que obriguem à utilização de vias diferentes».

Como não compreendo bem o que neste caso se deve considerar um circuito fechado, peço me seja citado um exemplo para melhor compreensão.

*R.* — Exemplos de percursos que se consideram circuitos fechados:

*A)* — Campolide, Entroncamento, Alfarelos,

Amieira, Caldas da Rainha, Cacém, Campolide.

*B)* — Figueira, Alfarelos, Amieira, Figueira.

*C)* — Aveiro, Sarnada, Vizeu, Santa Comba, Pampilhosa, Aveiro.

*D)* — Figueira da Foz, Pampilhosa, Coimbra, Alfarelos, Figueira da Foz.

*E)* — Guarda, Abrantes, Entroncamento, Alfarelos, Coimbra, Pampilhosa, Santa Comba, Guarda.

*P. n.º 451.* — Qual o processo de taxa do transporte em g. v. de 6 jaulas com touros bravos para uma tourada no País, carga e descarga pelos donos, de Montemor-o-Novo para Montemor-o-Velho?

*R.* — O processo de taxa é o seguinte:

**S. S.** — 32 Km. — Tarifa 1-Cap. x-Tabela A Art.º 2.º

Transporte ..	$18\$00 \times 11 \times 50 : 100 =$	99\$00
Sêlo .....	$5,05 \% \text{ s/ } 99\$00 =$	5\$00
Manutenção .....	$1\$00 \times 11 =$	11\$00
Registo e Assistência .....		\$70
		115\$70
Adicional .....	$10 \% \text{ s/ } 115\$70 =$	11\$57
		127\$27
Adicional .....	$5 \% \text{ s/ } 127\$27 =$	6\$37
Arredondamento .....		\$01
		133\$65

**C. P.** — 235 Km. — Tarifa 2-Tabela-A

Transporte...	$68\$40 \times 11 =$	752\$40
Sêlo .....	$5,05 \% \text{ s/ } 752\$40 =$	38\$00
Manutenção .....	$1\$00 \times 11 =$	11\$00
Transmissão .....	$1\$00 \times 11 =$	11\$00
		812\$40
Adicional .....	$10 \% \text{ s/ } 812\$40 =$	81\$24
Arredondamento .....		\$01
		893\$65

**B. A.** — 16 Km. — Tarifa 7-Tabela-A c/ 25 %

Transporte ...	$(12\$60 + 3\$15) \times 11 =$	173\$25
Sêlo .....	$5,05 \% \text{ s/ } 173\$25 =$	8\$75
Manutenção .....	$2\$00 \times 11 =$	22\$00
Transmissão .....	$1\$00 \times 11 =$	11\$00
Aviso .....		\$55
		215\$55
Adicional .....		21\$56
Arredondamento .....		\$04
		237\$15
Total .....		1.264\$45



## II — Movimento

### Livro 3:

*P. n.º 452.* — Quando tenha de receber qual-quer combóio, «Draisine» ou máquina isolada e sem paragem na estação, devo fazê-lo com a bandeira verde, desenrolada ou enrolada?

*R.* — *Se entra pela linha geral*, sinal de via livre (bandeira enrolada). *Se entra por linha desviada*, sinal de afrouxamento.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

Aviso ao Público A n.º 334. — Concede uma bonificação no preço de transporte aos portadores de bilhetes de assinatura, que provem ter despachado mensalmente mais de 3.000 Kgs de recovagens entre quaisquer estações compreendidas no percurso da sua assinatura.

Aviso ao Público A n.º 335. — Anuncia a abertura à exploração da nova estação de Lisboa Terreiro do Paço e o conseqüente encerramento da antiga estação.

Comunicação-Circular n.º 697. — Refere se ao retorno das taras vasias servidas ao transporte de ovos em P. V.

Comunicação-Circular n.º 1171/1713. — Tornando-se necessário fazer a reimpressão da Classificação Geral de Mercadorias das rêdes da C. P., S. S. e M. D., aproveitou-se a ocasião para se fazer a reimpressão das 2 classificações conjuntamente no mesmo volume, incluídos todos os aditamentos publicados até 30 de Abril próximo passado.

Nestas condições foi publicada esta circular dando instruções sôbre a referida reimpressão.

12.º Aditamento à Tarifa Geral. — Modifica as disposições do artigo 20 bis, constantes do 3.º Aditamento de 24/8/928, referente ao transporte de doentes, em macas ou cadeirinhas, nos furgões.

## II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1027. — Publica os nomes e os cargos dos funcionários da Administração e

Inspeção Geral dos Serviços Jurisdicionais e Tutelares de Menores, a quem foi superiormente autorizado a entrada nas gares das estações situadas nas áreas das suas respectivas jurisdições.

Carta Impressa n.º 1030 — Verificando-se últimamente que, com certa frequência, as escriturações das remessas de pequena velocidade chegam a destino depois das remessas a que dizem respeito, recomenda que se indiquem nas Declarações de expedição os números e datas dos combóios pelas quais as escriturações devem seguir a destino a fim de se apurarem responsabilidades.

Circular n.º 786 — Esclarece que a designação «a granel» inserto na 1.ª Condição particular do Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 de p. v. e no artigo 98.º da Tarifa Geral, deve sòmente ser aplicado às mercadorias que, pela sua natureza e forma de apresentação a despacho, não sejam facilmente contáveis, quer por serem muito fragmentados, quer por serem apenas removíveis à pá e que por êsse motivo só podem aceitar-se a transporte em regime de vagão completo.

Enumera, também esta Circular algumas das mercadorias que se podem aceitar, sem acondicionamento, em regime de detalhe, por não se prestarem a isso.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados	Carre-gados	Descar-regados
Semana de 1 a 7...	3.407	3.490	1.602	1.657	1.317	1.101
» » 8 » 14.	3.890	3.607	1.731	1.773	1.530	1.392
» » 15 » 22...	4.094	3.900	1.757	1.921	1.727	1.516
» » 23 » 31...	4.629	4.720	2.061	2.249	2.198	1.842
Total .....	16.020	15.717	7.151	7.600	6.772	5.851
Total do mês anterior	17.139	16.984	7.589	7.647	6.923	5.836
Diferença....	-1.119	-1.267	- 438	- 47	- 151	+ 15



# Factos e informações

## Locomotivas destinadas a manobras

Inserimos a gravura de uma das locomotivas movidas por motores de gazolina construídas pela casa Schwartzkopf para os caminhos de ferro holandeses, utilizadas em serviço de manobras nas pequenas estações onde não se justifica o emprêgo das locomotivas a vapor, mais dispendiosas por terem de estar sempre em pressão para acudir a qualquer serviço.

No estudo destas novas locomotivas procurou-se facultar ao maquinista uma boa visibilidade tanto para a frente como para a rectaguarda.

Foi dotada de dois comandos um de cada lado. Dos dois lados da locomotiva estão montados estribos a todo o comprimento permitindo ao pessoal subir e descer com facilidade mesmo com a locomotiva em marcha.

Foi também previsto um dispositivo que permite engatar automaticamente a locomotiva aos vagões. Para desengatar basta manobrar uma alavanca, não tendo, para isso, o condutor de descer da locomotiva.

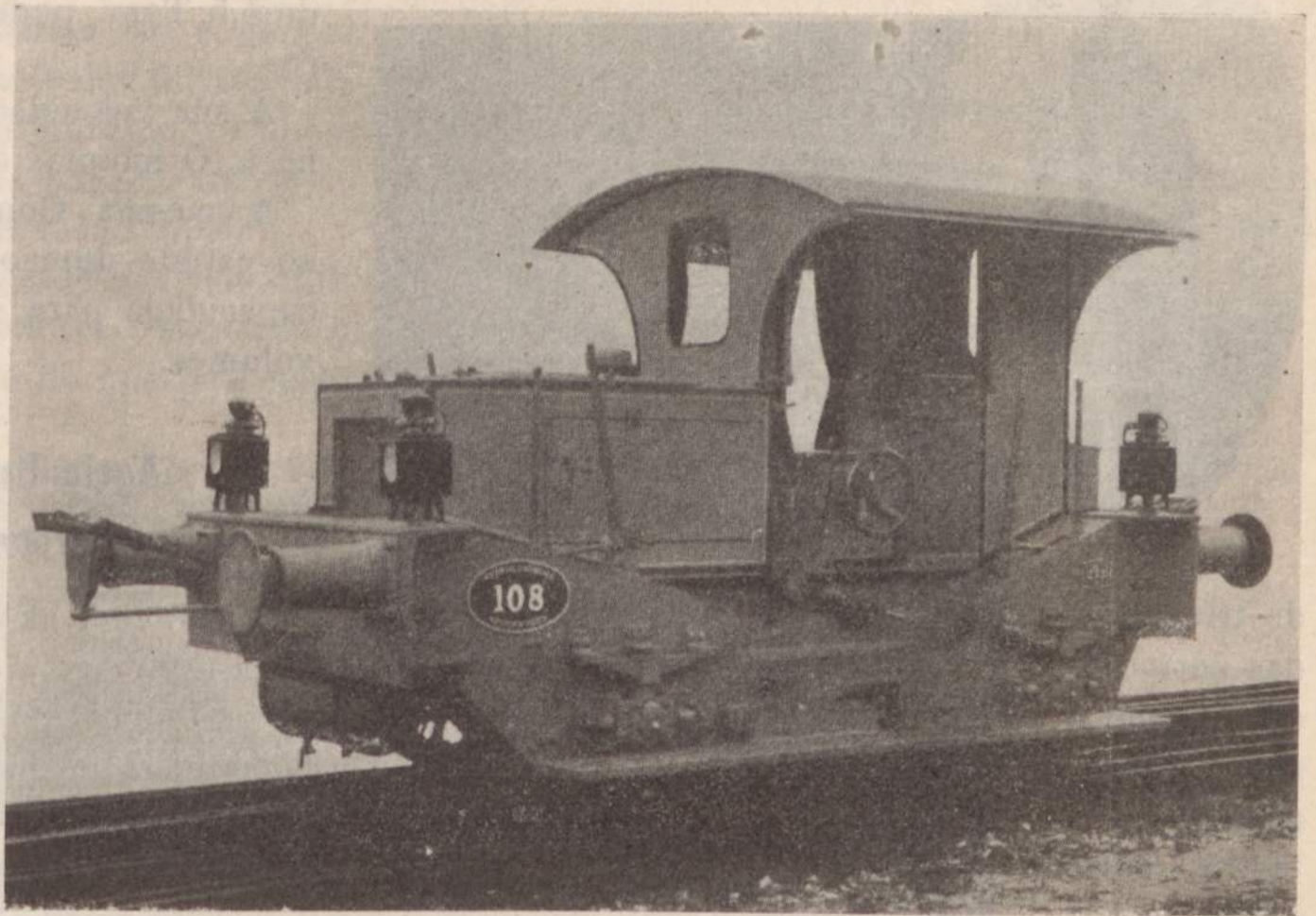
Podem ter três velocidades; 6,5 km., 13 km. e 29 km, hora; a 1.<sup>a</sup> é a velocidade de um homem a pé.

O motor é a gazolina com 4 cilindros, de 50 HP. aproximadamente, e põe-se a trabalhar, ou à mão, ou por meio de um motor de arranque eléctrico, como nos automóveis.

A transmissão do motor ás rodas é feita por meio de engrenagens e de correntes de eixo a eixo, podendo o afastamento dos eixos ser ligeiramente aumentado para esticar as correntes quando estas se tiverem alongado pelo uso.

As longarinas da locomotiva são formadas de chapas de aço devidamente contraventadas. Os rodados trabalham em chumaceiras de róis. O freio é comandado por pedais colocados dos dois lados da locomotiva.

O engate é, como atrás dissemos, auto-



Locomotiva destinada a manobras

mático; antes de os tampões de choque da locomotiva tocarem nos tampões do vagão a engatar, o gancho de tracção vem bater contra uma chapa fazendo cair um olhal dentro dêle, ficando assim os dois veículos engatados.

O volante de manobra que se vê na fotografia, actua nas engrenagens para mudar a velocidade da marcha.

Quando a locomotiva marcha com a veloci-



cidade máxima, o condutor tem que manter sempre premido um botão; se o abandonar a locomotiva pára automaticamente.

A locomotiva pesa 12,5 toneladas.

Nos caminhos de ferro holandeses já se encontram ao serviço 30 locomotivas dêste tipo dando plena satisfação.

Os caminhos de ferro alemães pensam em utilizar também locomotivas dêste mesmo género.

### Iluminação, por projectores, dos relógios da estação de Paris

A Companhia de caminhos de ferro Paris-Leão-Mediterrâneo (P. L. M.) empreendeu a realização dum programa de iluminação dos feixes



A torre do relógio da estação de Paris (P. L. M.)  
vista de dia e de noite

de triagem e das entradas de algumas das suas grandes estações, utilizando potentes projectores de dispersão que foram estudados propositadamente para a iluminação de grandes áreas.

Uma nova aplicação dêste sistema de iluminação acaba de ser experimentada sobre os mostradores dos relógios da tórre da estação de Paris, mas com projectores menos potentes e do tipo de concentração, conseguindo-se assim uma visibilidade superior à que se obtinha com a antiga iluminação por transparência.

A esta vantagem alia-se ainda a circunstância

de passar a ser necessária para a nova iluminação uma potência inferior em cerca de metade à que a antiga iluminação exigia.

A fotografia que reproduzimos permite avaliar os resultados obtidos.

### Autorail «Pauline»

A Companhia de caminhos de ferro «Midi», de França, inspirando-se nos mais recentes progressos da construção de automóveis, estudou e acaba de experimentar uma nova carruagem automóvel sobre carris a que deu o nome de «Pauline» em homenagem ao seu Director Geral, Sr. Paul.

Este veículo, que é destinado a linhas de reduzido tráfego, caracteriza-se pela sua extraordinária leveza aliada a uma grande robustez.

Pesa apenas 6,5 Ton. para uma carga útil de 5,5 Ton., podendo receber 80 passageiros.

A sua velocidade máxima é de 80 Km. à hora. O motor é do sistema Diesel.

A mesma Companhia está procedendo ao estudo dum outro *autorail* com grande capacidade para o transporte de pequenos volumes.

### Agricultura e jardinagem

#### Trabalhos de Julho

Continuam as ceifas dos cereais de praga e forragens e lavram-se as terras que os produziram. Colhem-se batatas e as cebôlas mais tardias. Sacham-se amontuando os milhos e ainda se semeiam os de regadio.

Cavam-se ou gradam-se as vinhas, suprimem-se as varas a mais e continua a pulverizar-se com caldas cúpricas não só as videiras mas também os tomateiros. Quando as arvores de fruto especialmente pereiras e macieiras tenham excessivo fruto, mondam-se estes com cuidado para os que ficam poderem atingir bom desenvolvimento sendo boa prática efectuar podas verdes mas feitas com cuidado. Tanto nas árvores de fruto como nas culturas anuais da primavera fazem-se abundantes regas e as sachas superficiais que evitam a evaporação.



Separam-se os craveiros e plantam-se nas hortas e jardins as plantas de viveiro com bom desenvolvimento.

Podem semear-se este mês couves trouxadas e saloias, feijão de vagem, nabos, alface, cenoura e espinafre, cinerárias, amores perfeitos, bocas de lobo e mesmo goivos em sítio sombrio.

### Curiosidades estatísticas

#### Que diriam nossos avós, dos automóveis !

De um almanaque português de 1865, extraímos a seguinte curiosa passagem:

« — *Caminhos de ferro e diligências.* — Alguns cálculos baseados em documentos os mais autênticos estabelecem que, desde a origem dos caminhos de ferro em França: 1.º, não ha senão 1 viajante morto em cada *dois milhões* de viajantes transportados; 2.º, não ha senão 1 viajante ferido em cada *quinhentos mil* viajantes transportados; ao passo que pelas diligências, segundo os extractos feitos durante 10 anos, ha 1 viajante morto em cada 356.000 transportados e 1 viajante ferido em cada 30.000.

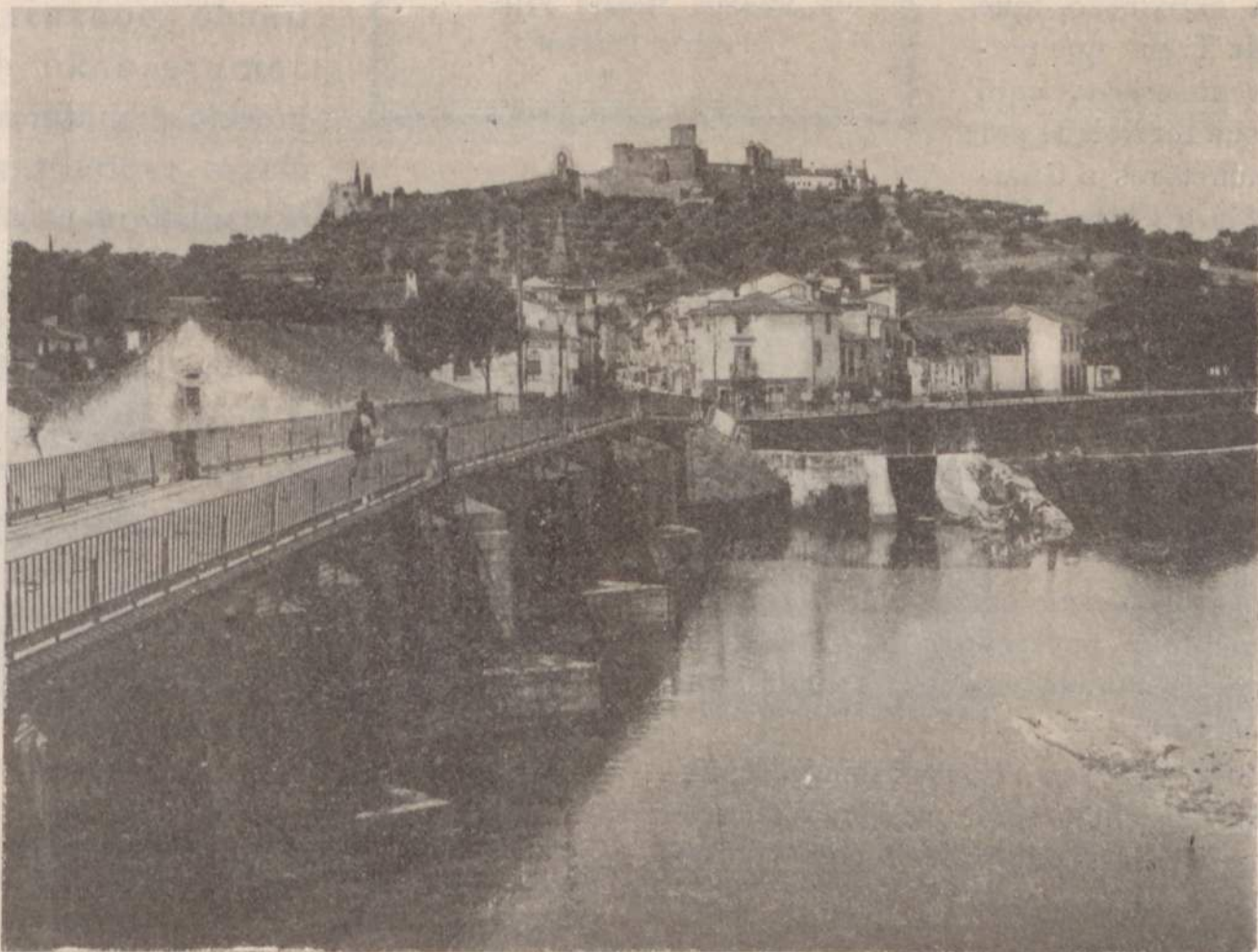
Ha pois em França, viajando nos caminhos de ferro, pouco mais ou menos seis vezes menos probabilidades de ser ferido do que pela loco-

moção das diligências e carruagens públicas; e nota se que a França é, debaixo d'este ponto de vista, um dos países menos favorecidos da fortuna. A Bélgica, por exemplo, não tem senão 1 viajante morto em cada *nove milhões* de viajantes transportados em caminhos de ferro e 1 ferido em cada *dois milhões*. Na Prússia e no Ducado de Baden não ha senão 1 morto em cada *dezasete milhões e meio*, pouco mais ou menos, de transportados, e senão 1 ferido em cada *duzentos mil*.

Se quem estas linhas escreveu em 1865, constataste hoje o notável decrescimento do número de vítimas de desastres ferroviários e comparasse — se possível fôsse, comparar — o número de vítimas de desastres automobilísticos com o das diligências, decerto estarreceria e poderia ser o mais sincero e valioso réclamo ao transporte por carris.

#### Desastres de automóveis

No passado mês de Maio houve **75** vítimas de desastre de automóveis no continente de Portugal, sendo **66** feridos e **9** mortos. Desde Janeiro, isto é, durante **5** meses, já registamos **406** feridos e **37** mortos!



A cidade e o castelo de Tomar

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves, Sub-Chefe de Serviço da Divisão de Via e Obras



# Pessoal

## Instrução profissional

### Escola de Trens do Entroncamento

No dia 2 de Junho último, quando o Snr. Inspector Principal, Joaquim Mendes Félix, entrou na aula onde ministra a instrução ao pessoal de trens do Entroncamento, teve a agradável surpresa de encontrar a sala ornamentada com palmeiras e flores pelos agentes de trens que nessa ocasião ali o aguardavam em grande número. Um dos agentes presentes entregou ao Snr. Inspector Principal Félix, em nome do pessoal de trens do Entroncamento o retrato daquele funcionário, emoldurado, lendo a seguir a seguinte mensagem:

É com inteira satisfação, que todos os agentes de Trens que pertencem à 2.<sup>a</sup> Circunscrição, aqui representados na sua totalidade por este grupo de Conductores e Guarda-Freios, vêm hoje e neste momento festivo, testemunhar a V. Ex.<sup>a</sup> o mais alto reconhecimento, pelo interesse e esforço e dedicação, que V. Ex.<sup>a</sup> tem dispensado em prol dos nossos conhecimentos regulamentares nos serviços da Companhia.

Esta homenagem, embora modesta e realizada num dia completamente estranho a qualquer data gloriosa, é em tudo cheia de sinceridade e orgulho.

Modesta por consistir apenas no oferecimento duma moldura-fotografia e os nossos conhecimentos literários não permitirem que pudessemos aqui vincular clara e verbalmente, as qualidades do nosso mui digno Inspector e homenageado.

Convictos de que V. Ex.<sup>a</sup> nos relevará tais faltas involuntárias, fazemos ardentes votos por que a Instrução profissional seja ministrada por V. Ex.<sup>a</sup> tantos anos a vossa pessoa desejar.

Viva pois o nosso Inspector.

Vivam todos os que freqüentam a Instrução profissional.

Tendo sido resolvido superiormente que esta fotografia fosse colocada na aula, realizou-se no dia 10 do mesmo mês uma sessão especial para a sua inauguração.

Esta sessão foi presidida pelo Chefe da Exploração, Snr. engenheiro Pereira Barata, que pronunciou algumas palavras, salientando como a instrução profissional era o meio mais eficaz da valorização técnica dos agentes e endereçando as suas felicitações não só ao Snr. Inspector Principal Félix pela justa homenagem que acabava de receber, mas também ao pessoal de trens que a tinha promovido, mostrando possuir uma nítida compreensão das vantagens morais e materiais que para a classe representa o desenvol-

vimento dos seus conhecimentos profissionais, reconhecendo o alto serviço que com tanta competência está prestando o seu instrutor.

Assistiram além do Snr. Chefe da 2.<sup>a</sup> Zona de Instrução, os Snrs. Chefe da 2.<sup>a</sup> Circunscrição da Exploração e Inspectores de Secção.

No final desta simpática festa o Snr. Inspector Principal Joaquim Mendes Félix agradeceu comovido a homenagem que tão espontaneamente lhe fôra prestada pelos seus alunos, bem como as palavras do Snr. Eng.<sup>o</sup> Chefe da Exploração.

O *Boletim da C. P.* associa-se muito sinceramente às felicitações que ao Snr. Inspector Principal Félix e ao pessoal de trens foram endereçados pelo Snr. Engenheiro Chefe da Exploração.



Joaquim Mendes Félix  
Inspector Principal



## Agradecimento

O Snr. Armando Pereira, Chefe da estação de Torres Vedras, pede-nos a publicação do seguinte agradecimento:

Achando-me restabelecido da minha grave doença, agradeço muito reconhecido a todas as pessoas que por mim se interessaram, meus superiores, camaradas e subordinados.

Aos ilustres clínicos da Companhia, muito especialmente ao Snr. Dr. Júlio Lucas, meu dedicado assistente, e Dr. Alberto Martins que do Bombarral veio assistir à última conferência de médicos, a minha gratidão bem como aos médicos particulares Dr. Vilela e Dr. Lia<sup>1</sup>, desta Vila.

A todos muito agradeço os elevados recursos da sua ciência e dedicação que me dispensaram durante a doença, pedindo desculpa de ofender a sua modéstia.

Ao Serviço de Saúde e Higiene, cumpre-me declarar que fui muito bem tratado e assistido com muito cuidado e dedicação pelo médico desta secção, para que isso fique registado e em consideração.

*Armando Pereira*

Chefe da estação de Torres Vedras

## Nomeações

### SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

*Médico da 47.ª Secção, Dr. Francisco Salvador Romeiras da Costa.*

*Médico da 44.ª Secção, Dr. Alexandre Luna Caldeira.*

*Médico da 62.ª Secção, Dr. Eduardo Mota Ribeiro de Oliveira.*

## VIA E OBRAS

**Escriturários de 3.ª classe:** Francisco Duarte Grilo, António Gomes Júnior e Júlio Serra Ribeiro.

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

**Assentadores para sub-chefes de distrito:** Mateus do Nascimento Ramalho, Manuel Jerónimo Balasqueira, João Rocha Soares, Manuel Rodrigues, Eugénio Ventura, Avelino António Maurício, Joaquim Azevedo Martins, António Rodrigues Júnior.

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

## Reformas

Mês de Maio

### EXPLORAÇÃO

*Albano de Anunciação Lopes de Carvalho,*  
Chefe de 3.ª classe.

*José António Guedes,* Factor de 1.ª classe.

## AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



**Julian Teles Carrasco**

Chefe maquinista principal  
Admitido como limpador de máquinas em 17 de Julho de 1892



**António de Almeida**

Pintor de 5.ª classe  
Admitido como servente em 9 de Julho de 1892



**José Francisco**

Chefe de distrito  
Admitido como assentador em 15 de Outubro de 1891



**Caetana Augusta**

Guarda de distrito  
Admitida como guarda em 30 de Julho de 1892



*José G. de Sousa Júnior*, Telegrafista principal.  
*Miguel de Oliveira*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe.  
*António Paulino da Costa*, Capataz principal.  
*Custódio Peixoto*, Servente.  
*Cláudio dos Santos*, Servente.  
*José Augusto Felix*, Rondista.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

*Amadeu Rodrigues Gonçalves*, Chefe de secção.  
*José Abrantes*, Vigilante.  
*José Maria Simões*, Fogueiro de locomóvel.

#### VIA E OBRAS

*Jerónimo Marciano da Silveira Paiva*, Empregado principal.  
*Manuel José*, Chefe de lanço.  
*José Marques*, Chefe de distrito.

#### Falecimentos em Maio

##### EXPLORAÇÃO

† *Luis Neves*, Factor de 1.<sup>a</sup> classe em Vale de Prazeres.

Admitido como praticante em 3 de Março de 1909.

† *Francisco Rodrigues*, Factor de 1.<sup>a</sup> classe em Alcântara Terra.

Admitido como praticante em 1 de Abril de 1912.

† *José Teixeira*, Carregador em Pinhão.

Admitido como suplementar em 7 de Outubro de 1927.

† *Manuel Ferreira*, Carregador em Quatro Caminhos.

Admitido como carregador eventual em 6 de Janeiro de 1918.

† *Manuel de Oliveira Coelho*, Carregador em Nine.

Admitido como carregador eventual em 23 de Dezembro de 1917.

† *José Francisco Galinha*, Carregador em Beja.

Admitido como carregador auxiliar em 1 de Junho de 1921.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

† *António Marques Júnior*, Limpador na Revisão de Lisboa.

Admitido como limpador em 29 de Setembro de 1909.

† *José Constantino Cotovio*, Limpador no Depósito do Entroncamento.

Admitido como limpador em 2 de Março de 1925.

#### VIA E OBRAS

† *Augusto Pena Costa*, Guarda fios chefe da Inspecção e Oficinas das Instalações Eléctricas. Foi nomeado guarda fios em 26 de Setembro de 1890.

† *Jerónimo José Estêves*, Chefe do distrito n.º 88. Foi nomeado assentador em 17 de Junho de 1888.

† *Manuel Simões Bogalho*, Guarda de distrito n.º 88. Admitido como assentador em 1 de Dezembro de 1921.

† *Joaquim Pereira*, Assentador do distrito n.º 73. Admitido como assentador em 21 de Dezembro de 1926.



† Francisco Rodrigues  
Factor de 1.<sup>a</sup> classe



† José Constantino Cotovio  
Limpador



† Manuel Ferreira  
Carregador



† José Francisco Galinha  
Carregador



## Novíssimas

**18** — Todo o pessoal obedece aos *sinais* e *acredita* que não são uma *insignificância* — 2-2.

*Alenitnes*

**19** — Este «*rio*» leva uma grande *cobra* até á «*cidade*» — 1-2.

*Costasilva*

**20** — *Morre de desejos* aquela *creança turbulenta* se lhe não derem uma *vês de vinho* depois de *acabada a refeição* — 4-3.

*Costasilva*

## 21 — Charada em verso

Eu notei, logo que vi, — 1  
A «*letra*» do alfabeto; — 1  
E um «*homem*», que conheci — 2  
Que tinha fama de esperto.

Porém, era um artista,  
Ele, assim o divulgava;  
E sempre nas horas vagas,  
Este «*instrumento*» tocava.

*Zé Sepol*

## Maçada ferroviária

**22** — Formar o nome de uma estação da C. P. com as lêtras da seguinte vila portuguesa:

SARDOAL

*Roldão*

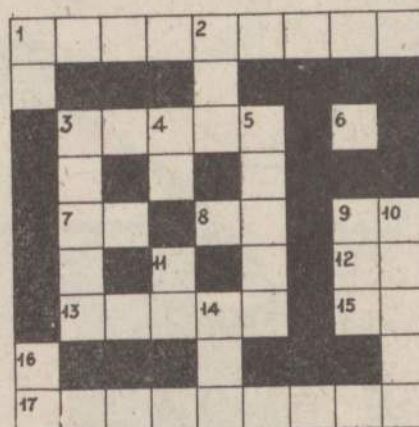
## 23 — Combinada

+ dós — Barril do lixo  
+ lho — Brejeiro  
+ láz — Pacóvio  
+ nária — Planta  
+ var — Dormir  
— Nome de mulher

*Acosta*

## 24 — Problema de palavras cruzadas

*Horizontais*: 1-acto de laborar; 3-veículo; 6-terceira vogal; 7-nota musical; 8-compaixão; 9-não é boa; 12-fluído respirável; 13-excelente; 15-uma preposição; 17-conhecimentos adquiridos.



*Verticais*: 1-nota musical; 2-alegrar-se; 3-pele da cabeça; 4-mulher acusada em juízo; 5-esmola; 9-fêmea que dá á luz; 10-jôgo dianteiro duma viatura; 11-nota musical; 14-Oceano; 16-nota musical.

sical; 14-Oceano; 16-nota musical.

*Eiravi*

## Tabela de preços dos Armazens de Víveres, durante o mês de Julho de 1932

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen. .... kg.	3\$00	Cebolas ..... kg.	\$30	Ovos..... duzia	variável
» Nacional ..... »	3\$10	Chouriço de carne..... »	14\$00	Petróleo ..... lit.	1\$20
» Valenciano..... »	3\$10	Farinha de milho ..... »	1\$30	Presunto ..... kg.	9\$00
» Sião..... »	3\$20	» » trigo ..... »	2\$35	Queijo da Serra..... »	13\$50
Assucar de 1. <sup>a</sup> ..... »	4\$40	Farinheiras ..... »	7\$00	» do Alentejo . . . »	12\$00
» » 2. <sup>a</sup> ..... »	4\$35	Feijão branco .. ..... lit.	1\$01	» flamengo..... »	21\$50
» pilé..... »	4\$30	» amarelo..... »	1\$60	Sabão amêndoa ..... »	1\$15
Azeite de 1. <sup>a</sup> ..... lit.	6\$70	» encarnado ..... »	1\$30	» Offenbach ..... »	2\$10
» » 2. <sup>a</sup> ..... »	5\$80	» frade de 2. <sup>a</sup> ..... »	1\$00	Sal..... lit.	\$16
Bacalhau sueco..... kg.	3\$90	» » 1. <sup>a</sup> ..... »	1\$50	Sêmea. .... kg.	\$70
» inglês..... »	4\$30	» manteiga ..... »	1\$80	Toucinho ..... »	6\$00
Banha..... »	6\$50	Grão ..... »	1\$30	Vinagre ..... lit.	\$70
Batatas..... »	variável	Lenha ..... kg.	\$20	Vinho branco-Lisbôa e Camp. »	\$80
Carvão de sóbro..... »	\$40	Manteiga..... »	13\$00	» tinto ..... »	\$80
Carvão de sóbro em Gaia		Massas ..... »	3\$45	Vinho branco-Restant. Arm. <sup>s</sup> »	\$70
e Campanhã.. ..... »	\$46	Milho..... lit.	1\$00	» tinto ..... »	\$70

Êstes 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 á venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e mais, tecidos de algodão, atalhados, 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 dêste 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 á Secretaria da Direcção (**Boletim da C. P.**).