

BOLETIM

DA C.P. ORGANIZAÇÃO DA INSTRUÇÃO

5.º ANO — N.º 47 — MAIO DE 1938

PROFISSIONAL DO PESSOAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL

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

Problemas recreativos

QUADRO DE DISTINÇÃO

Roldão, 5 votos — Produção n.º 4

QUADRO DE HONRA

Novata (12,0), Britabrantes (12,0), Mefistófeles (12,0),
Joluso (12,0), Cagliostro (12,0), Tupin (12,0),
Sancho Pança (12,0), Bocarro (12,0).

Soluções do n.º 45

1 — Isabel, 2 — Agulheiros, 3 — Leopardo, 4 — Des-dita, 5 — Sopeiro-sopeira, 6 — Filho, filha, 7 — Motete, 8 — Gala-galão, 9 — Campa-campão, 10 — Cifra-cifrão, 11 — Pedia-adipe, 12 — Cascos-cocas, 13 — Placa de inversão; triângulo de linhas ou qualquer outro polígono fechado com um número ímpar de agulhas; linha circular (*raquette*).

1 — Charada em verso

(Dedicada à Comissão Iniciadora do Orfanato,
e com vista a todos os ferro-viários da C. P.)

Saiu a toda a linha o convite valioso
P'ra ser de quando em vez por todos facultado — 1
Um prémio sem valor, porém; mas proveitoso,
Em prol do Orfanato — hospício projectado.

Acudiram então, com expontâneo brado — 1
Milhares de adesões, num gesto caridoso;
E oxalá outras tantas surjam, a seu lado,
Para tornar num facto um sonho tão ditoso!

É sempre devagar que se chega distante,
Devemos meditar neste rifão antigo:
P'ra que resulte o alvitre altivo e triunfante! — 1

Quem não possui no peito um coração amigo
Que saiba calcular a mágua horripilante
Que evita um orfanato, um tão sublime abrigo?!

Roldão (P. P. L. e A. C. L. B.)

Em frase

2 — É um santo esse «homem» que está a coser a antiga rede de pescar peixe miúdo — 1-2.

Cruz Kanhoto

(Ao Pinto e Freire para virem à liça)

3 — «A mais velha das vestais» apanhou o «peixe acanthopterygio» porque seguia na vanguarda — 2-2.

M. D. Coelho

4 — Não sou ditoso por não ter inteligência, desgraçadamente — 1-2-2.

Roldão

5 — Arenga muito «mal» aquele maldito bacharel — 2-1.

Mefistófeles

6 — Até aqui sempre tive dinheiro — 1-1.

Britabrantes

7 — Um tolo dá-se bem onde haja outro tolo — 2-1.

Britabrantes

8 — Tem cuidado não te falte a ti o juízo — 2-1.

Cagliostro

9 — Com o ferro fundido que serve de lastro ao navio, inutilizei a articulação do verme acéfalo — 2-1.

Joluso

Sincopadas

10 — 3-Levaram o boneco de palha para a corte — 2.

Roldão

11 — 3-Todo o animal peludo tem muita força — 2.

Roldão

12 — 3-Tem valor tudo quanto é feito com perfeição — 2.

Mefistófeles

13 — Enigma figurado



(Continua na outra página interior da capa)

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMARIO: O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. — Grupo Instrutivo Ferro-viário. — Higiene. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Um novo tipo de vagão frigorífico. — Sericultura. — Foot-ball. — O caminho de ferro e a defesa nacional. — Desastres de automóveis. — Venda de produtos farmacêuticos. — Pessoal.

O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

A Sessão do Cairo em 1933

A propósito da sessão de Madrid de 1930, já o *Boletim da C. P.* de Julho desse ano, explicou em que consistia, como estava organizada e como funcionava a Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. Em harmonia com as deliberações do Congresso de Madrid, realizou-se de 19 a 30 de Janeiro último, uma nova sessão, a XII.ª. Desta vez foi a cidade do Cairo, capital do Egito, o lugar escolhido para a reunião do Congresso, o que fez juntar ao interesse científico e prático dos importantes problemas discutidos, o de permitir aos delegados examinarem de perto os progressos do Egito moderno, sobretudo em matéria de transportes, e admirarem as ruínas monumentais da mais antiga civilização do Mundo.

*

Treze assuntos ou *questões* foram dadas para ordem do dia das sessões:

I — Protecção das passagens de nível, tendo em conta o desenvolvimento actual do trânsito nas estradas.

II — Os processos mecânicos de conservação e de renovação das vias férreas.

III — Mútua adaptação das viaturas e da via, com o fim de garantir a segurança da circulação com as grandes velocidades.

IV — Medidas a adoptar para aumentar o percurso quilométrico das locomotivas entre duas reparações com levantamento.

V — A electrificação dos caminhos de ferro, considerada no seu aspecto económico. Colocação das oficinas geradoras, escolha dos tipos de corrente, medidas de segurança, etc.

VI — Emprêgo do metal na construção das viaturas: carruagens e vagões. Emprêgo de metais e ligas leves. Emprêgo da soldadura autógena.

VII — Repartição do material para transporte de mercadorias. Estudo da rotação deste material. Descriminação dos elementos que a compõem. Meios de reduzir a amplitude da rotação.

VIII — Organização do serviço de transporte de mercadorias de *detalhe* e as medidas mais adequadas para se obter a entrega dessas mer-

cadorias no mais curto prazo. Utilização e escolha das instalações fixas e mecânicas para transbordo.

IX— Meios de regular automaticamente a marcha e a paragem dos comboios; aparelhos colocados na via e aparelhos colocados nas



Tebas — Templo Medinet-Habou — Pavilhão de Ramsés III

máquinas. Aparelhos destinados a obter a vigilância contínua da parte do maquinista.

X— Casos em que a organização científica do trabalho é aplicável nos caminhos de ferro. Participação do pessoal no rendimento e nos lucros.

XI— Concorrência ou combinação dos transportes por via férrea, por via aérea e por automóveis.

XII— Coordenação da exploração dos grandes caminhos de ferro e dos caminhos de ferro económicos.

XIII— Emprego das automotrices nas linhas secundárias.

*

Estas trêze questões deram lugar à redacção de 37 relatórios parciais e 13 relatórios gerais, um por cada questão.

Destes relatórios, alguns, sobretudo os referentes às questões I, III, V e VI constituem trabalhos científicos de alto valor. Os outros, também valiosos, muito contribuem para esclarecer certos pontos da técnica e da organização dos caminhos de ferro, em que as opiniões dos profissionais ainda divergem fundamentalmente.

Certos problemas, como os da concorrência dos automóveis, das participações do pessoal no rendimento e nos lucros, da supressão das passagens de nível, e do emprego das automotrices deram origem a vivas discussões, muito instrutivas, pela variedade dos pontos de vista considerados.

*

Não é possível reproduzir nesta curta notícia, mesmo resumindo-as, todas as conclusões votadas pelo Congresso. Só das mais importantes podemos dar uma brevíssima notícia.

Na questão das «passagens de nível» reconheceu-se que estas podiam ser classificadas em três grupos ou categorias:

1.^a— P. N. não guardadas, sem cancelas e sem sinalização automática para indicar a aproximação dos comboios.

Pertencem a esta categoria as passagens de nível onde a visibilidade é boa, e onde, em 24 horas, o número de comboios não excede 100, e o produto do número de comboios pelo número de viaturas de estrada não excede 70.000.

2.^a— A esta categoria pertencem as P. N. onde o caminho de ferro é pouco visível da estrada, e a intensidade do trânsito não excede os limites anteriormente indicados.

As passagens da 2.^a categoria podem não ter guardas nem cancelas; mas devem ser munidas com um sistema de sinalização que indique automaticamente, a aproximação dos comboios.

3.^a— Ficam na terceira categoria todas as

passagens de nível em que o trânsito, tanto da linha férrea como da estrada dá um produto superior a 70.000. Estas passagens de nível devem ser guardadas, mas podem ou não ter cancelas. Todavia, nestas condições, é quasi sempre preferível substituir a passagem de nível por uma passagem superior ou inferior.

Reconheceu-se também, que sendo actualmente a viação das estradas, como a dos caminhos de ferro *viação acelerada*, se devem adoptar, pelo menos nas passagens de nível de muito trânsito e de pequena visibilidade, meios de sinalização, até certo ponto análogos aos que se adoptam para garantir a segurança de circulação dos combóios.

O encargo de construir e manter a sinalização das estradas, deve pertencer à entidade que superintende na policia destas. O mesmo se votou para o encargo de construir as passagens superiores ou inferiores, que devem substituir as passagens de nível existentes.

Na questão II, as conclusões tendem a preconisar o emprêgo, cada vez mais largo, de máquinas e aparelhos para a execução de certos trabalhos da via, como o apêto dos *tirefonds*, o atacamento das travessas, o apêto dos para-fusos das talas, a limpeza do balastro, o entalhamento das travessas, o arranque das ervas, etc.

Procura-se, por estes meios, obter uma conservação mais perfeita, como é indispensável para as grandes velocidades, sem aumentar exageradamente o custo dos trabalhos.

Estes cuidados especiais de apurada conservação da via, prendem-se com o objecto da questão III.

No que respeita ao material circulante, as conclusões da ques-

tão III referem-se principalmente aos meios de obrigar as locomotivas a seguirem as curvas do traçado, sem produzirem esforços excessivos, que tendam a desmanchar o alinhamento da via, ou a perturbar o equilíbrio da máquina. Recomendou-se o emprêgo do *bogie* de 2 eixos, e que só o fulcro do *bogie* seja empregado para forçar a locomotiva a seguir as curvas.

Ao discutir-se a questão VIII, sobre o transporte e entrega rápida das chamadas mercadorias de *detalhe*, mais uma vez se pôs em evidência a necessidade imperiosa de sistematizar este serviço. Quatro medidas foram especialmente recomendadas para este fim:

1.^a — Concentrar em certas estações o movimento das pequenas remessas e fazer irradiar daquelas, por meio de viaturas automóveis de estrada, ou de viaturas ligeiras sôbre carris, ou por combóios especiais, as linhas de distribuição (ou de recepção) numa grande zona.

2.^a — Empregar caixas transportadoras ou recipientes (*containers*) para acomodar as mercadorias destinadas a uma mesma entidade, porque dêste modo, todas as operações de transbôrdo, de vagão para vagão, ou de vagão para *camion* e vice-versa, são enormemente facilitadas por este meio.



Tebas — Templo de Luxor

3.^a — Desenvolver o transporte de domicílio a domicílio e, para êsse fim, simplificar simultaneamente as formalidades de despacho e recepção.

4.^a — Organizar para os pequenos volumes isolados, um sistema de recebimento e de entrega nos domicílios; ou a concentração dêste serviço em *despachos centrais*, cujo número se deve aumentar e estender a todas as cidades e vilas importantes.

A questão da concorrência entre o caminho de ferro e o automóvel (questão XI) deu lugar, naturalmente, a um largo debate, porque cada país tem o seu método preferido; mas a orientação geral pode resumir-se do seguinte modo:

1.^o — Cooperação: conjugando os interesses e as zonas de acção dos dois sistemas de transporte;

2.^o — Igualdade de tratamento: impondo aos serviços públicos de automóveis certas obrigações relativas a tarifas, horários, obrigatoriedade de transportar, responsabilidade por danos e demoras, e medidas de segurança idênticas às que são aplicadas nos caminhos de ferro, e, para êstes, maior latitude para a fixação dos preços e outras condições de transporte.

Muito interessante foi também a discussão sobre o emprêgo das automotrices nas linhas secundárias (questão XIII).

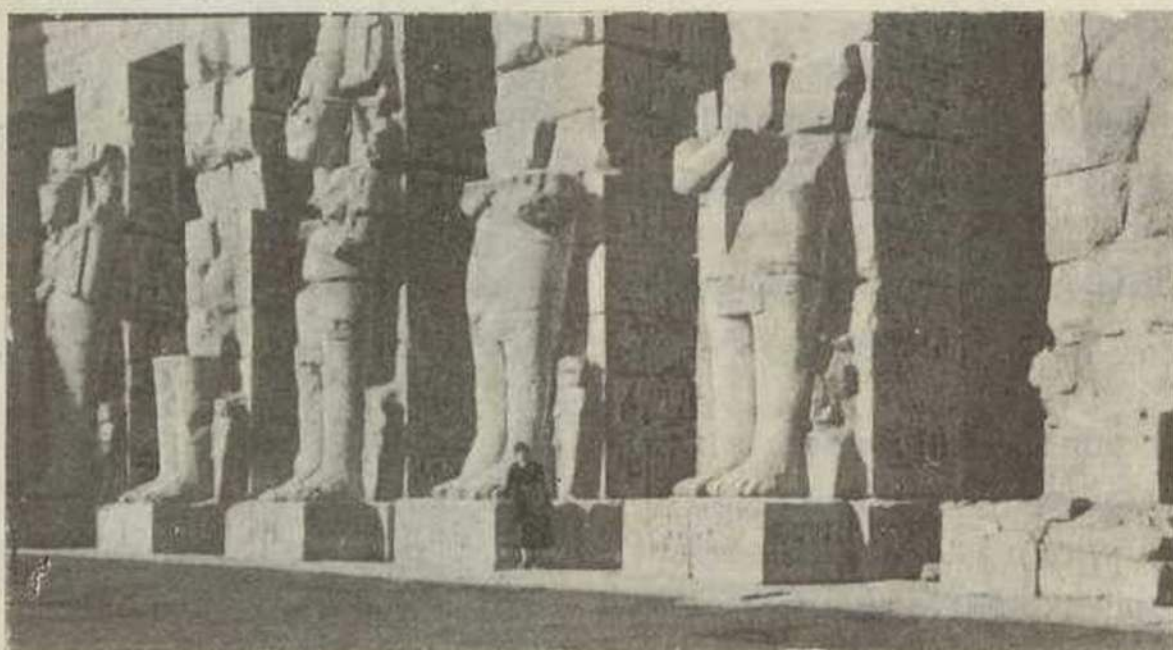
Cada vez se alarga mais o uso destas viaturas, de que há em serviço numerosos modelos, uns de rodados metálicos, como os das carruagens ordinárias; outros com rodas de aros pneumáticos, como as dos automóveis. Grandes são as vantagens dêstes sistemas de veículos, sobretudo para o transporte de passageiros, em curtos trajectos, com viagens freqüentes e por preço módico.

As questões relativas à remuneração e ao bem estar do pessoal foram, igualmente debatidas com vivo interesse, a propósito da questão X.

As questões de habitação individual, familiar e colectiva, do ensino profissional, da instrução e cultura geral, da educação física, dos recreios, descansos e férias; da organização de cooperativas de consumo e de instituições de assistência médica e social; das reformas e pensões, e outras, foram discutidas ou citadas, embora não fôsse possível, — como era de prevêr — formular conclusões aplicáveis a todos os países e a todas as administrações.

*

Fóra dos trabalhos do Congresso, os delegados tiveram ocasião de visitar a «Exposição dos caminhos de ferro egípcios» muito notável pela apresentação metódica de modelos, do material circulante usado em



Tebas — Templo Medinet-Habou — Atlantes do primeiro pátio

diferentes épocas, do material de via e de obras de arte.

A visita à grande barragem do Nilo, em Assuam, uma das maiores do mundo e que represa muitos milhões de metros cúbicos de água para irrigação de todo o território do Egito, foi uma das mais interessantes, não só pela lição de técnica que proporcionou, mas também, como demonstração do papel económico e social que a engenharia representa, no mundo moderno.

A visita aos monumentos do velho Egito dos Faraós, constituiu também uma bela lição de história geral e de história da arquitectura. As fotografias juntas dão uma pequena ideia da grandeza dos templos da velha *Tebas das cem portas*, uma das maiores cidades do mundo antigo, que floresceu 2.100 anos antes de Jesus Cristo.

O próximo Congresso deve realizar-se em Paris em 1938.

Grupo Instrutivo Ferro-viário

No passado dia 16 de Abril realizou-se em Campolide a interessante cerimónia do lançamento da primeira pedra para a construção da escola e sede do *Grupo Instrutivo Ferro-viário*.

Esta colectividade, digna dos maiores aplausos pelos altruistas fins a que se destina, foi iniciada ha anos por um grupo de ferro-viários pertencente à Divisão de Material e Tracção e tem por principal objectivo, como é sabido, ministrar a instrução geral e técnica aos maquinistas e fogueiros.

Mantem, igualmente, com os melhores resultados uma escola infantil destinada aos filhos de ferro-viários.

A esta simpática festa assistiram os Ex.^{mos} Snrs. Dr. Ruy Ennes Ulrich, Presidente do Conselho de Administração; Eng.^o

Vasconcelos Correia, Vice-Presidente do mesmo Conselho; Eng.^{os} Álvaro de Lima Henriques e Vicente Ferreira, respectivamente Director e Sub-Director; tenente-coronel Linhares de Lima, Presidente da Câmara Municipal; Eng.^o Jorge Malheiro, Chefe da Divisão de Material e Tracção, e muitos funcionários da Companhia.

A sessão solene foi presidida pelo Ex.^{mo} Snr. Dr. Ruy Ulrich, secretariado pelos Ex.^{mos} Snrs. Eng.^o Lima Henriques e tenente-coronel Linhares de Lima, tendo primeiramente usado da palavra o Snr. Ernesto Duarte Silva, sub-inspector da Tracção e Presidente do G. I. F., que proferiu o seguinte discurso:

Ex.^{mos} Snr. Presidente e meus Senhores

Vai colocar-se hoje a primeira pedra para uma obra que desde há muito tem sido o sonho de todos os sócios do Grupo Instrutivo Ferro-viário, que hoje vêem com orgulho começar a tornar-se em realidade.

Desde a sua fundação nunca nos faltou o apoio moral e material para a obra que empreendemos e embora tivessem sido criadas duas aulas de instrução primária que estão sendo subsidiadas pelo Estado e uma aula nocturna criada pelo Grupo para adultos, nós não atingimos ainda o nosso objectivo. E o nosso objectivo é nem mais nem menos do que a construção do edificio para o qual vamos lançar a primeira pedra, edificio esse que será a nossa sede, e onde esperamos mais eficazmente desenvolver o nosso ensino profissional.

Nesta sede fundaremos então uma escola confortável

e bem instalada, onde se ministrará a instrução de que tanto carecem não só os filhos dos nossos associados, que serão os futuros empregados, mas também eles próprios.

Precisamos de um edificio que corresponda aos nossos desejos.

Não podemos deixar de salientar o auxílio que nos tem sido prestado, pelos Ex.^{mos} Snrs. Presidente do Conselho de Administração, Director Geral honorário da Companhia, actual Director Geral, Chefe da Divisão

de Material e Tracção, Chefe do Serviço de Tracção, Chefe da 2.^a Circunscrição e para todos, emfim, que, moral e materialmente nos tem coadjuvado, vai a expressão dos nossos maiores agradecimentos. Não devemos também esquecer os Ex.^{mos} Snrs. Governador Civil, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa e Inspector do Ensino Primário e Normal, pelas facilidades que nos têm prestado, tornando menos árduo o esforço e persistência que temos dispendido para vermos realizada a nossa iniciativa.

Não há ninguém que ignore os benefícios que a instrução oferece aos empregados duma companhia para o bom andamento do serviço.

Ninguém ignora também que os nossos filhos precisam de ser instruídos.

E precisam, porque as crianças que hoje brincam descuidadamente, hã-de ser os homens que amanhã nos substituirão no trabalho, porque o futuro da Sociedade depende não só da saúde e vigor das crianças, mas da maneira como são instruídas.

E quem há-de dar instrução aos filhos, senão nós!?

O que não podemos esquecer é a alta importância que tem para nós todos a obra que empreendemos e para que a vejamos realizada, repito, esperamos que



Ernesto Duarte Silva, sub-inspector da Tracção
Presidente do G. I. F.



Lourenço da Costa, sub-chefe de Depósito
Vice-Presidente do G. I. F.

todos aqueles que até hoje nos auxiliaram, não esquecendo a Imprensa que se encontra dignamente representada, nos continuem dando o seu apoio. Para todos vão, pois, os nossos sinceros agradecimentos.

A seguir o Snr. José Girardi, maquinista de 1.^a classe e 1.^o vogal efectivo do G. I. F., leu o seguinte :

Ex.^{ma} Assistência :

Sendo hoje o dia destinado ao lançamento da primeira pedra do futuro edificio para a escola do Grupo I. F. venho por este meio patentear a todos os digníssimos colaboradores o desejo de que este acto solene seja revestido do maior brilhantismo.

Como membro da Direcção actual, sinto-me orgulhoso pela obra que se pretende levantar e que marca uma nova era para todos aqueles que se presam de ser bons ferro-viários.

Não posso deixar de testemunhar a minha gratidão a todos aqueles que, quer moral, quer materialmente, contribuíram para que a construção do edificio deixasse de ser um sonho para ser uma realidade. Assim, quero especialmente frisar toda a boa vontade do Dig.^{mo} Conselho de Administração da C. P. e de Sua Ex.^a o Snr. Governador Civil de Lisboa que, por mais de uma vez, manifestaram o desejo de que as instalações do G. I. F. fôsem mais amplas, mais dignas da massa associativa que possui, pois que os fins a que se destinam são como V. Ex.^a sabem, duma utilidade prática incalculável.

Desejo, também, frisar a boa vontade com que o Ex.^{mo} Snr. Carlos Parreira, chefe da 2.^a Circunscrição, nosso grande amigo, se tem empenhado pela construção da escola, pois compreende que o desenvolvimento da instrução traz benefícios a todo o pessoal.

Como o G. I. F. não dispõe de meios financeiros suficientes para que a construção da sua sede se faça duma só vez, foi eleita em assembleia geral de 7 de Abril de 1933 uma Comissão para angariar meios para a sua conclusão; por isso, atendendo ao fim altruista a que se destina a escola, e que é digna do maior louvor, e tendo sido nomeado para fazer parte da dita Comissão, faço um apêlo a todas as altas individualidades de destaque a-dentro da C. P. e no meio social, que se encontram presentes, para nos auxiliarem materialmente na conclusão da nossa obra.

Também o Snr. José Geraldo Lopes, Escriurário da Divisão de Material e Tracção e secretário-tesoureiro do grupo, leu o seguinte discurso :

Ex.^{mo} Snr. Presidente e Meus Senhores

Motivado por uma faina constante de trabalho a que ultimamente me entreguei, assim como todos os dirigentes desta Instituição, como sempre sucede em ocasiões de festas colectivas, tinha colocado de parte a ideia de dizer qualquer coisa nesta sessão.

Porém, uma voz íntima e imperiosa, a voz do dever, obriga-me a considerar illusória a minha incompetência e a correr, embora desataviadamente, a chamada.

Esperem apenas dos meus lábios palavras ditadas pela experiência do tempo, o meu maior mestre.

Trata-se, no dia de hoje, da comemoração que mais fica marcando na vida colectiva desta pequenina e simpática instituição: o lançamento da primeira pedra para a construção do novo edificio escolar e sua sede official, aspiração que há anos vem preocupando bastante os seus dirigentes e associados.

Foi em Dezembro de 1925, que, meia duzia de ferro-viários, trabalhadores e amigos da instrução e da classe a que pertencem, tiveram a nobre ideia de fundar o Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide. Esta ideia nasceu, desenvolveu-se e, no seu caminho, logo encontrou o bom acolhimento de todos, e a consideração da Companhia a que me honro de pertencer que, desde essa data, ficou sendo a sua maior protectora, e permitam-me V. Ex.^a, que aqui deixe bem frisado, que foram os seus auxílios que mantiveram esta escola em períodos de crise. A ela se deve, pois, uma grande parte da obra que se vai iniciar.

A Companhia soube proteger e acarinhar o trabalho do G. I. F., soube reconhecer a vontade, a persistência e até o sacrificio dos seus associados, teve conhecimento de que as suas aspirações não se limitavam só adentro das portas desta casa que, no seu princípio foi grande, mas que depressa se tornou pequenissima e notando-se então toda a falta de comodidades, quer higiénicas, quer pedagógicas; teve ainda conhecimento de que as suas aspirações eram: a construção dum edificio próprio para a instalação condigna de todas as suas aulas e de outras que de futuro houvesse a necessidade de criar, e até triplicou os seus auxílios primitivos, que nos encorajaram a lançarmo-nos na nossa grande obra. Mau ferro-viário será aquele que não aproveite todas estas facilidades de se educar e instruir, tanto literária como profissionalmente.

Convencido estou, portanto, que todos os ferro-viários reconhecerão que, do homem instruído e educado, muito há a lucrar. Primeiro, lucra ele próprio; segundo os seus, terceiro a Empresa que serve e finalmente a sociedade em geral.

Só a cultura geral, acompanhada da instrução e educação profissional, pode tornar o homem hábil para o cumprimento dos seus deveres e torna-lo relativamente feliz e aos seus.

Não devo terminar sem aqui deixar, bem expressos, os meus sinceros e leais agradecimentos a todos os beneméritos desta Instituição.

Perdoem-me V. Ex.^a, a maneira pouco expressiva e talvez desagradável como tracei estas simples palavras, poucas horas antes de entrar nesta sessão.

Finalizo, saudando os altos dirigentes da Empresa que sirvo, todos os beneméritos desta Instituição, todos os ferro-viários, de Norte a Sul do País, todos os defensores da Instrução do Povo Português e com um alto viva à nossa querida Pátria.



José Girardi,
maquinista de 1.^a classe
1.^o Vogal efectivo do G. I. F.

E, finalmente, o Snr. Joaquim Malaquias, Chefe de maquinistas, Presidente da Comissão de Obras e do Conselho Fiscal do Grupo, proferiu o seguinte:

Ex.^{mas} Snrs.

O edifício escolar, cuja construção hoje se inicia e que tem por título *Escola Profissional de Maquinistas e Fogueiros de*

Caminhos de Ferro, é o fruto da semente que os altos dirigentes da Companhia semearam, quando vedaram aos analfabetos o acesso ao serviço de máquinas e estabeleceram os concursos, que orientaram com a distribuição de vários manuscritos, com instruções teóricas e práticas, e completaram com a feliz escolha para instrutor e orientador do pessoal o Ex.^{mo} Snr. Sub-chefe de Serviço Carlos Rodrigues Parreira que arreigou fundamentalmente no espírito da classe a criação das escolas profissionais.

É dever de todo o indivíduo que preza a sua profissão, cultivá-la, instruindo-se para a bem servir, elevando ao máximo o seu rendimento com o mínimo de esforço.

A guarda e manutenção do grande edifício, que são os caminhos de ferro, não cabe menos aos dirigidos do que aos dirigentes; uns e outros têm que

lutar pela sua conservação e progresso; campo de actividade que temos de legar aos nossos descendentes.

Mas, Excelentíssimos Senhores, para que os dirigidos possam desempenhar-se da sua missão e resolver os problemas que o progresso nos apresenta dia a dia, é-lhes indispensável a instrução por especialidades, baseada nas evoluções que se forem produzindo.

É neste princípio que pretendemos fundar a nossa escola, que terá por finalidade o ferro-viário aperfeiçoado.

A construção da nossa escola tem princípio mercê da generosa oferta de 40.000 escudos feita pelo nosso Digníssimo Presidente do Conselho de Administração, Ex.^{mo} Snr. Dr. Ruy Ennes Ulrich, dos auxílios prestados pelo nosso ilustre Director-Honorário Ex.^{mo} Snr. Eng.^o Ferreira de Mesquita, que nos permitiu elevar os nossos saldos a 33.000 escudos, e ainda por 25.000 escudos de cotas extraordinárias entre os associados.

Estas verbas seriam suficientes para a realização

de parte do projecto, que agora nos propomos efectivar, se não tivéssemos tido o encargo da compra do terreno que custou cerca de 18.000 escudos.

Quando a fé e a vontade ajudam os homens, não há obstáculos que se não vençam; e, nós temos fé e vontade para levar a bom termo a nossa obra; ainda que para tanto tenhamos que ser importunos contra nossa vontade.

Em meu nome, em nome da Comissão de obras e do Grupo, agradeço a honrosa presença de V. Ex.^{as} na nossa escola e os favores que nos têm prestado, e ao Ex.^{mo} Snr. Parreira, não só o auxílio, como ainda o elevado conceito em que nos tem colocado perante V. Ex.^{as}, a quem devemos em grande parte o êxito da nossa obra.

À Câmara Municipal de Lisboa, as facilidades concedidas; e a todos os que nos têm ajudado, sendo justo destacar o Ex.^{mo} Snr. Eng.^o Aníbal de Oliveira, pela forma desinteressada com que nos tem orientado nos trabalhos de construção.



Joaquim Ferreira Malaquias,
chefe de maquinistas
Presidente da Comissão de Obras
e do Conselho Fiscal do G. I. F.

Após êstes discursos, ditos com toda a sinceridade e ouvidos com agrado por toda a assistência, o Ex.^{mo} Snr. Dr. Ruy Ulrich declarou que era com o maior prazer que presidia àquela simpática festa e manifestou o seu contentamento pela maneira inteligente como os agentes da Companhia compreendiam as vantagens da instrução profissional.

Depois de ter falado sobre a crise económica que actualmente o Mundo atravessa, S. Ex.^a congratulou-se pela boa harmonia que existe entre os dirigentes e os

dirigidos da Companhia, e terminou por declarar que era significativo vêr nesta época de desvairo moral como os trabalhadores sabem sacrificar-se por um ideal construtivo e louvou a fé que eles têm no futuro, fé demonstrada pela decisão de iniciarem uma obra para que ainda não dispõem de todos os recursos



José Geraldo Lopes,
escriturário
Secretário-Tesoureiro do G. I. F.

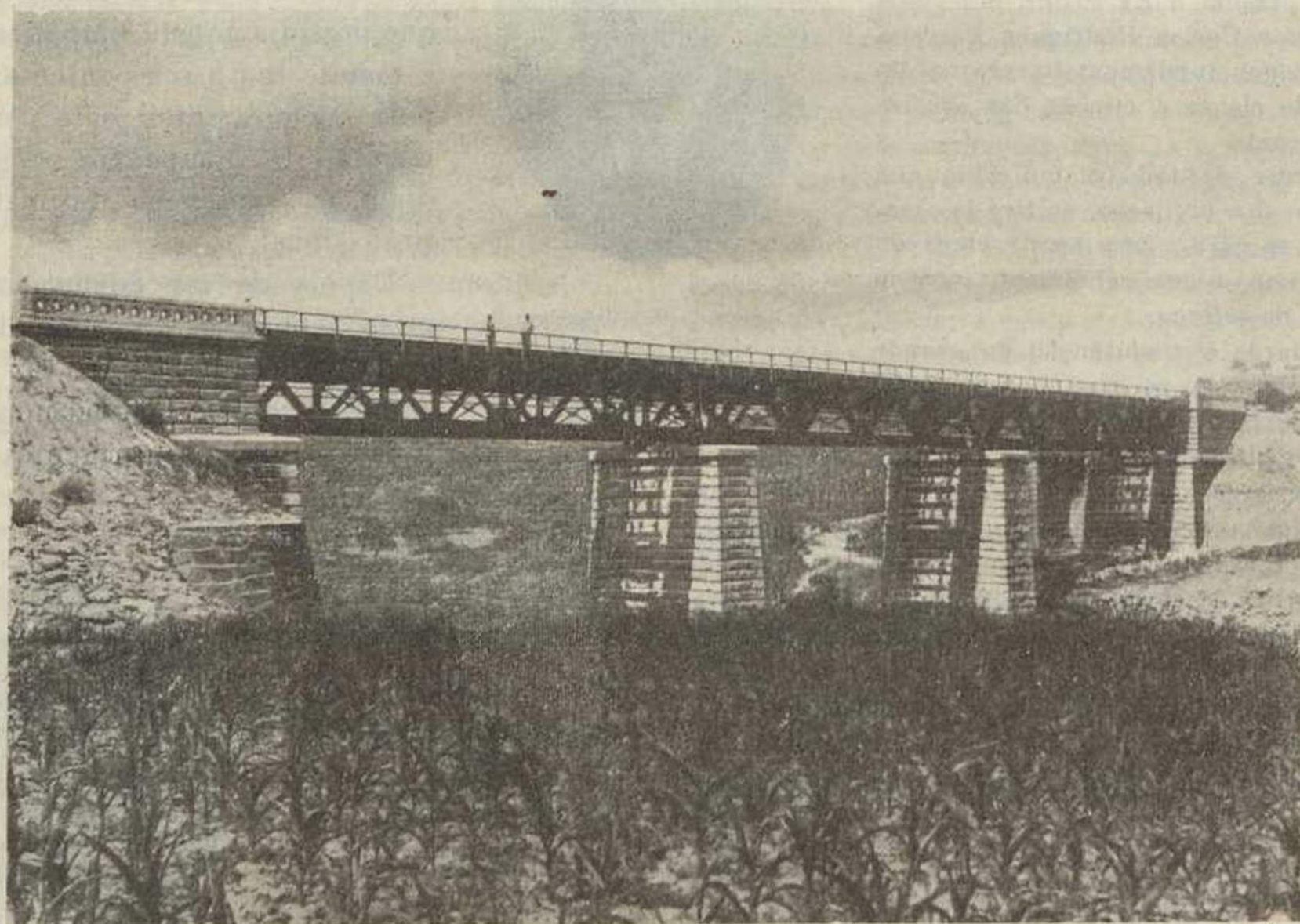
necessários, mas que esperam angariar com sacrifício dos seus interesses imediatos. Pôs em evidência os benefícios da solidariedade de todos os membros da grande família dos ferro-viários, e afirmou aos promotores da obra a sua simpatia e a de todos os dirigentes da C. P.

Procedeu-se a seguir à cerimónia do lançamento da primeira pedra depois de ter sido lido e assinado o respectivo auto que ficou sob uma pedra mármore.

Após as marteladas da praxe dadas pelas principais individualidades presentes, foi servido um cálice de vinho do Pôrto.

Durante a cerimónia as crianças do orfeão da escola cantaram lindas canções.

O *Boletim da C. P.* ao registar com o maior prazer nas suas colunas esta significativa festa, congratula-se pela fôrma brilhante como ela decorreu e felicita vivamente todos os membros dos corpos gerentes do *Grupo Instrutivo Ferro-viário*.



Ponte de Niza

Fotog. do Sr. Eng.º Ferrugento Gonçalves

HIGIENE

CAPÍTULO IV

HIGIENE DO VESTUÁRIO

A pele não pode, nem deve, isolar-se por completo, da acção do ar.

Ela também respira, precisando, por isso, de estar em contacto com o ar atmosférico e é o vestuário que deve assegurar essa constante ventilação natural.

Os trajes da antigüidade, largos e flutuantes, permitiam melhor êsse arejamento do que as roupas modernas, apertadas e quasi coladas ao corpo, que reduzem ao mínimo a circulação do ar.

Evitam-se êstes inconvenientes arejando largamente a pele, pelo menos, ao deitar e ao levantar, despindo e mudando a roupa branca que de dia, ou de noite, se vestiu.

Também é de muita vantagem tirar tôda ou parte da roupa na ocasião das lavagens.

O contacto do ar com o corpo; que, dêste modo se estabelece, aumenta a tonicidade da pele, expondo-a também à luz, de acção deveras benéfica e da qual está quasi privada pela sobreposição do vestuário.

De boa higiene é, pois, tirar a roupa branca, ao deitar, vestindo camisa de dormir ou vestuário equivalente (pijamas).

Arejam-se assim o corpo e as roupas trazidas durante o dia, fazendo cessar os apertos que elas causam, enxugando-as do suor que as inquina e da humidade atmosférica que as impregna, libertando-as também das poeiras que as sujam e infectam.

Consegue-se, então, um sono mais tranqüilo e, ao levantar, experimenta-se uma sensação de bem estar, vestindo-se roupa fresca e enxuta, despindo a que a transpiração haja aquecido e humedecido durante a noite.

A cama, ou leito, que é no seu conjunto, por assim dizer, o vestuário noturno, deve ser suficientemente elástica para anular os efeitos da compressão da pele causada pelo pêso do corpo.

O travesseiro deve ser da maior simplicidade e não ser feito de substâncias absorventes ou capazes de dar abrigo às poeiras e aos insectos.

Os travesseiros higiênicos deveriam ser formados por lâminas de aço ou por arame contornados em espiral.

Não entrou ainda nos nossos hábitos êste travesseiro de que são dotados os leitos daquelles hospitais e casas de saúde, quartéis, colégios, etc., em que o mobiliário obedece às indicações da higiene.

O travesseiro vulgar, assim como a almofada e os colchões, enchem-se de palha vulgar ou de milho, lã, sumaúma, crina ou com penas.

Os colchões de lã e crina misturados e os de sumaúma são mais macios e cómodos, mas são muito caros.

O colchão de palha de milho, muito vulgarizado no nosso País, é fresco e económico e pode tornar-se cómodo batendo-o, todos, ou quasi todos os dias para espalhar e acamar bem a palha, evitando assim as covas que magoam o corpo e prejudicam o sono.

E' bom despejá los de tempos a tempos, queimando a palha e desinfectando o saco.

O colchão de penas é pouco higiênico; produz suores, enfraquece o organismo e tira ao sono uma parte da sua acção reparadora.

Os cobertores (ou mantas) de lã são muito leves e bastante isoladores.

Os de algodão aquecem menos, sendo preciso usá-los em maior número.

Os lençóis devem ser de algodão; os de linho, mais frescos no verão, são também muito usados com vantagem pelos doentes da pele.

Não devem usar-se cortinas à volta do leito; confinam a atmosfera e servem de depósito às poeiras.

Nos locais sezonáticos está aconselhado o mosquiteiro, a fim de defender das investidas dos mosquitos que mordem principalmente de noite.

A coberta dá um bom aspecto à cama e, se fôr branca ou de cores claras, opõe-se à irradiação durante a escuridão da noite. Por isso os antigos usavam um lençol sobre os cobertores, mesmo de inverno, para maior aquecimento.

A cama do ferro-viário será sempre o mais asseada possível e este cuidado deve ter não só em sua casa, mas ainda nos dormitórios da Companhia; assim, pois, deve:

- a) *Lavar-se cuidadosamente antes de se deitar;*
- b) *não se meter dentro da roupa de cama com as botas calçadas, nem vestido com roupa exterior;*
- c) *não se servir das fronhas ou dos lençóis para limpar seja o que fôr;*
- d) *não se deitar em lençóis que não sejam os seus;*
- e) *não dormir descoberto, no verão, ainda que o calor seja muito, nem tapado com muita roupa*

no inverno, deixando sempre a cabeça fora da roupa.

A roupa branca deve ser mudada com frequência.

O ferro-viário, pelo seu modo especial de vida, suja muito a roupa do corpo.

Não ha regra a seguir na sua substituição, que fará quando se enxovalhe a que trás vestida.

Faz sempre mau efeito e é pouco agradável ver alguém com a roupa branca ou com os fatos pouco limpos.

A roupa de corpo, a de cama, os panos de cozinha ou de limpeza, os lenços, as toalhas, os guardanapos, etc., precisam para não encardirem, de ir, de vez em quando, à barrela, que se faz com cinzas e água fervente, podendo também ser lavadas com lexívias.

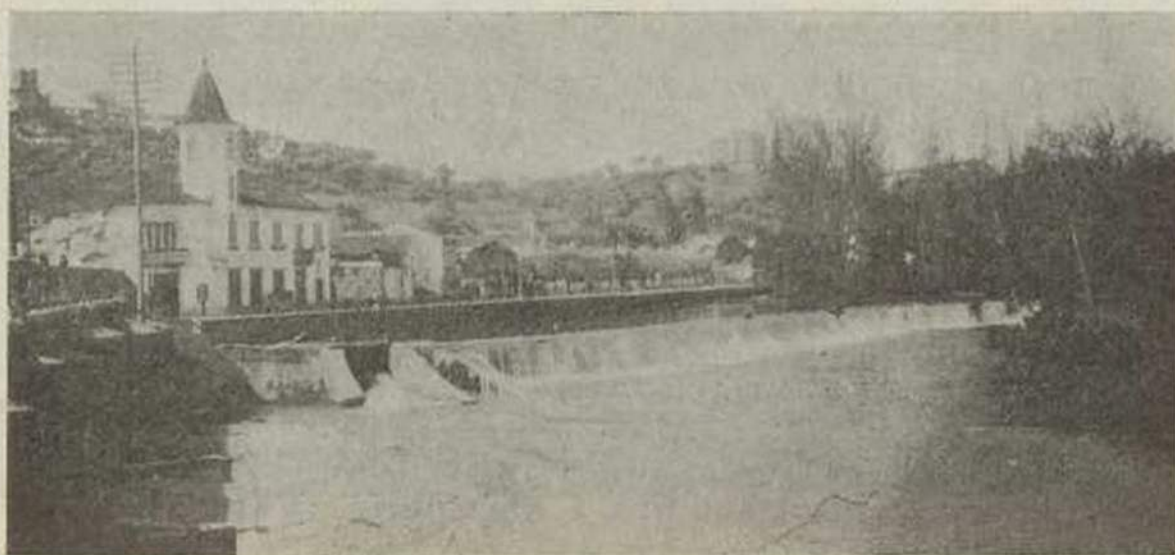
Também se podem enxugar ao sol, regando-as, de ora em quando, para corarem.

A barrela, a lexiviação e o sol actuam também como desinfectantes; por isso a roupa branca que tenha servido a doentes deve ir sempre à barrela, mesmo que tenha sofrido previamente outra desinfecção.

Também é muito conveniente arejar e pôr ao sol, durante algum tempo e com certa frequência, as roupas brancas e fatos que não andem a uso.

Conservam-se mais e sofrem a acção desinfectante do sol.

(Continua)



O Rio Nabão

Fotog. do Snr. Horácio F. Melo, factor de 2.^a classe

Digressão literária.

Augusto César Ferreira Gil, ou simplesmente, Augusto Gil, como é conhecido no meio literário, foi um dos nossos maiores poetas líricos contemporâneos. Nasceu na freguezia de Lordelo do Ouro, bispado do Porto, em 1873, e morreu em Lisboa no mês de Fevereiro de 1929.

Os seus versos, admiráveis pela ternura e pela ironia, andam pela boca do povo que os decorou, ignorando muitos o nome do seu autor.

Escreveu: Musa Cérula, Versos, Luar de Janeiro, O Canto da Cigarra, Sombra de fumo, Alba Plena, Vida de Nossa Senhora, O Craveiro da janela, Avena Rústica, Rosas desta manhã e o livro de prosa Gente de Palmo e Meio, donde extraímos os trechos que a seguir publicamos:

O pobrezinho honrado

ESTAVA eu no terraço do Martinho a bebericar melancolicamente uma orchata, quando soou junto de mim, macia e fresca, a voz dum rapazelho:

— ¿Vai uma cautelinha de doze, meu senhor? Vai?...

Acenei-lhe que não, sem desviar os olhos do ponto vago onde os tinha postos.

Mas não sei o quê, um dito, um riso, ou coisa assim, fez-me voltar a cabeça para a mesa do lado; e no meu campo visual ficou então a figura do pequeno.

Era um corpito atarracado e lertão. Dos ombros largos erguia-se-lhe, sobre o alicerce curto do pescoço, a cara bochechuda, nédia. Todo êle contrastava com o tipo esgrouviado em que o garoto alfacinha se estruturou: e, para mais frisada divergência, a tatiota (jaleca sobre o curto, com um só bolso, à direita; colete de cotim pegado às calças e de abotoar atrás; um chapeirão burguês de copa baixa e com a fita do debrum já em farripas) etnografava-o logo como um provinciano chapado — um beirão, provavelmente.

— ¿Donde és tu, menino?

— É cá sou de Manteigas...

— ¿Sim? E tens pai?

Dilatou-se-lhe a boca num sorriso claro, que acendeu um brilho maior na chama dos seus olhos lípidos.

— !Antão não havêra de ter pai!...

— ¿E que vida é a dêle?

— Vende fazenda com'a mim...

— ¿Também vendes fazenda?

— Pois vendo...

— ¿E que fazenda vendes tu?

Sorriu-se novamente da minha pouca perspicácia. E mostrando-me o macete das cautelas:

— ¿Que fazenda vendo? Num na vê?!...

— Ah!...

Reparando mais detidamente no aconchego do seu trajo, que respirava aceada pobreza e solitudes ternas da agulha caseira, observei-lhe:

— A coisa sempre te vai rendendo, hein?

Andas limpinho e composto...

— É minha mãe...

— Mas a tua mãe não te veste só com as mãos. ¿Ou foi ela que te fez o cotim das calças?...

— Ná. Comprou-o na loja.

— Já vês que sempre gasta contigo...

— Sessenhor, gasta mas é do qu'eu ganho, observou, muito ancho.

Dei-lhe um vintém pelo tempo desperdiçado na parola e tirei depois de sobre uma bandeja próxima duas colheradas de açúcar, entornando-lhas na palma da mão. Como o criado se quedasse, a olhar de esguelha, regalei o petiz com terceira colherada, e disse-lhe:

— Agora toca p'ra vida. Ala!...

Abalou radiante e ficámos amigos desde então.

Mal o via já eu tinha engatilhada a espórtula do vintém. Havia sempre dois dedos de cavaco ameno, e, no fim, a competente lambança do açucareiro.

Mas sucedia, às vezes, que ao adiantar-lhe entre o polegar e o index a consuetudinária placa, me retorquia, todo risonho e com suas tintas de basófia:

— Hoje não é preciso. Vendi dezanove tostões de fazenda. (Ou dois mil reis, ou dezasete e quinhentos; conforme).

— Dezanove tostões?... Bravo! Mas o açucarzinho, êsse, vai. Não?...

— Ah, lá isso...

A fôlhas tantas, o rapaz eclipsou-se. Principiei a sentir saudades. Fazia-me falta...

¿Voltaria para Manteigas?

¿Escolheria outro poiso para o seu negócio?

¿Enjoaria o açúcar?!

¿Estaria doente?

E não me saía da ideia...

Foi o pai daí a uns meses, quem me informou do acontecido.

Morrera, coitadinho.

Morrera duma enterite, ao que deduzi da narrativa do mal, que o velhote esmiuçou lamentoso e cabisbaixo, a gesticular com as cautelas.

Avancei para o Martinho e bebi tristissimamente a orchata da tabela.

A tristeza, a mim, puxa-me para a filosofia; e, filosofando, vim ao convencimento de que aquela morte estava na lógica das coisas e dos seres.

¿Pois a sapiente natureza não opera a sua infatigável selecção, eliminando os fracos e impulsionando os aptos?

¿Acaso possuías, oh serranito de Manteigas, a forte qualidade a que Darwin chamou «sobrevivência»?

¿Acaso podias tu vencer, ou aguentar-te sequer, na ambiente bandalheira em que tomaste?

— Hoje não é preciso...

Honrado pobrezinho! Assim, ¿como é que tu querias viver?

Se isto não é um bêco sem saída — até lá, meu pequenino amigo...

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 497. — Posso aceitar uma requisição para transporte de passageiros dos Ministérios, a que se refere o art.º 73.º do E. 11, de Beja a Vilar Formoso?

Caso afirmativo quais são as emprêsas que têm conta corrente com o Estado?

Como acharei o preço seguindo os passageiros a via Setil-Abrantes-Guarda, visto as tabelas não mencionarem essa via?

R. — A Companhia aceita para todas as linhas combinadas todas as requisições de transporte de passageiros apresentadas pelas entidades constantes do art.º 73.º do livro E. 11.

A taxa de 1 bilhete inteiro de 2.ª classe de Beja a Vilar Formoso, via Setil-Abrantes-Guarda, é a seguinte:

S. S.	25\$00	— Beja-V. Novas
Adicional 10%	2\$50	
C. P.	87\$60	— V. Novas-Guarda
Adicional 10%	8\$80	
B. A.	12\$40	— Guarda-V. Formoso
	136\$30	

P. n.º 498. — O abatimento de 10% a que se refere a condição 2.ª do parágrafo 5.º do art. 3.º da T. D. A., sofreu aumento em relação ao 2.º aditamento à Tarifa Geral?

R. — O abatimento de 10% na taxa de manutenção não foi alterado. É independente da taxa de transporte, propriamente dita, prevista no 2.º aditamento à Tarifa Geral.

Chama-se, no entanto, a atenção do consulente para o facto de a redução de 10% estabelecida na 2.ª das condições particulares do parágrafo 5.º do art. 4.º da T. D. A. só ser concedida às máquinas agrícolas que, segundo a Classificação Geral de Mercadorias, sejam consideradas como *veículos*.

II — Diversos

Agricultura e jardinagem

P. n.º 499 — Tenho uma porção de vasos com ciclomens, muito frescos e atacados de uma moléstia a que vulgarmente se chama «piolho».

As folhas enchem-se de um pó branco, ficam encarquilhadas e cheias de formigas.

Peço informem-me como devem ser tratadas.

R. — Para pouca quantidade não vale a pena fazer as caldas sendo preferível aplicar um dos produtos que se encontram no mercado já preparados. Para o caso referido pode aplicar: Katakila, Abal ou Azol, que encontra em qualquer boa drogaria.

Errata

Na 4.ª linha da Resposta à consulta n.º 491, incerta no último número do Boletim, onde está *Bilhete 1/2 de 3.ª classe...*, deve lêr-se *Bilhete 1/4 de 3.ª classe...*

DOCUMENTOS

I — Tráfego.

Aviso ao Público A. n.º 366. — A fim de servir as povoações de S. Simão e S. Tiago de Litem, Vila Cã e outros povos limítrofes, foi aberto à exploração a partir de 5 de Março de 1933 o apeadeiro de Litem, situado entre as estações de Albergaria e Vermoil, que ficou a prestar o serviço indicado neste diploma.

Aviso ao Público A. n.º 369. — Quando foi elaborado o Aviso ao Público A. n.º 229 que torna extensivo a várias espécies de adubos os preços especiais do Aviso ao Público A. n.º 183, não foram consideradas para esse efeito algumas mercadorias que na Classificação Geral de Mercadorias têm a designação de «para adubo» por nessa ocasião o seu tráfego representar nas nossas linhas uma tonelagem diminuta.

Não subsistindo presentemente este motivo, visto estes transportes terem tomado um certo desenvolvimento, resolveu-se estabelecer para essas mercadorias o regime especial de que disfrutam os adubos, por analogia com o procedimento já adoptado para com as rubricas constantes do Aviso ao Público A. n.º 229.

Aviso ao Público A. n.º 370. — Refere-se aos serviços combinados entre Belver e Panascoso e entre a estação e a cidade de Abrantes.

Aviso ao Público A. n.º 371. — Por este Aviso não só se centralizou no apeadeiro de Pataias o serviço que era feito no respectivo desvio, como ainda se permitiu que nêsse apeadeiro se passasse a fazer a venda de bilhetes e expedição e recepção de mercadorias de detalhe e de vagão completo, em grande e pequena velocidade, o que veio beneficiar bastante o Público que assim ficou dispensado de ir à estação de Martingança regularizar os despachos das suas remessas.

Carta Impressa n.º 2892. — Permite o despacho, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 8/108 de G. V., de remessas de fitas cinematográficas.

Carta Impressa n.º 1055. — Chama a atenção para as disposições do Aviso ao Público A. n.º 201 e seu aditamento, que preceituam a aceitação de remessas de géneros frescos, aos domingos e dias de feriado.

Comunicação-Circular n.º 856. — Tendo sido ultimamente apresentadas a despacho remessas constituídas por cascas de amêndoa para queimar e não existindo esta rubrica na Classificação Geral de Mercadorias, esclarece este diploma que a esta mercadoria serão aplicadas as tabe-

las 13 e 14 na rêde do Sul e Sueste e do Minho e Douro e a tabela 31 na Antiga Rêde, quando apresentadas a despacho em regime de vagão completo, cujo mínimo de pêso a taxar será de 8.000 quilogramas ou pagando como tal.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1101. — Esclarece em que condições devem ser aceitas expedições de taras devolvidas na rêde do Sul e Sueste.

Carta impressa n.º 1102. — Determina que não podem ser aceitas requisições passadas por determinadas entidades oficiais.

Carta impressa n.º 1104. — Fixa as regras a observar no despacho de remessas de serviço particular.

Carta impressa n.º 1106. — Presta esclarecimentos acerca da cobrança do adicional de 10 % nos bilhetes para as linhas do Vale do Vouga.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Março de 1933

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7.	4.393	4.645	1.655	1.882	1.834	1.391
» » 8 » 14	4.419	4.144	1.831	1.901	1.784	1.524
» » 15 » 22	5.113	5.099	2.351	2.213	2.079	1.600
» » 23 » 31	5.830	5.445	2.593	2.431	3.068	1.764
Total	19.755	19.333	8.370	8.427	8.765	6.279
Total do mês anterior	18.525	18.388	7.585	8.361	8.403	6.480
Diferença. .	+1.230	+ 945	+ 785	+ 66	+ 362	- 201

Estatística referente a Janeiro, Fevereiro e Março de 1933

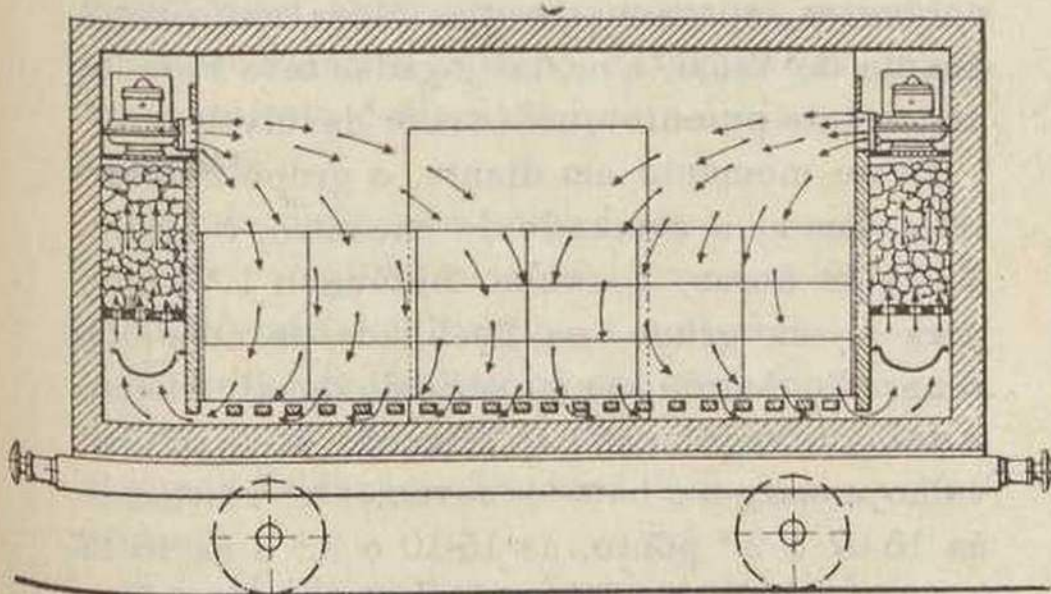
Percorso quilométrico

Combóios		ANTIGA RÊDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE			
		Percorso efectivo em		Diferenças em 1933		Percorso efectivo em		Diferenças em 1933		Percorso efectivo em		Diferenças em 1933	
		1932	1933	A mais	A menos	1932	1933	A mais	A menos	1932	1933	A mais	A menos
Janeiro	De passageiros.	390.344	393.666	3.322	—	121.527	121.507	—	20	122.761	123.308	547	—
	De mercadorias	209.175	227.915	18.740	—	43.556	39.962	—	3.594	98.086	103.416	5.330	—
	Em manobras..	81.663	88.298	6.635	—	30.042	29.875	—	167	34.717	36.473	1.756	—
	Totais..	681.182	709.879	28.697	—	195.125	191.344	—	3.781	255.564	263.197	7.633	—
Total das diferenças em 1933		A mais:		28.697		A menos:		3.781		A mais:		7.633	
Fevereiro ...	De passageiros	389.806	392.403	2.597	—	121.162	122.711	1.549	—	123.706	123.378	—	328
	De mercadorias	227.565	236.873	9.308	—	46.351	42.240	—	4.111	92.480	109.917	17.437	—
	Em manobras..	85.902	87.925	2.023	—	30.387	29.583	—	804	34.395	35.380	985	—
	Totais..	703.273	717.201	13.928	—	197.900	194.534	1.549	4.915	250.581	268.675	18.422	328
Total das diferenças em 1933		A mais:		13.928		A menos:		3.366		A mais:		18.094	
Março	De passageiros.	365.184	354.724	—	10.460	113.281	112.444	—	837	115.476	111.296	—	4.180
	De mercadorias	203.991	206.274	2.283	—	40.271	36.579	—	3.692	92.508	98.580	6.072	—
	Em manobras	79.954	75.583	—	4.371	27.505	26.507	—	998	31.826	30.057	—	1.769
	Totais	649.129	636.581	2.283	14.831	181.057	175.530	—	5.527	239.810	239.933	6.072	5.949
Total das diferenças em 1933		A menos:		12.548		A menos:		5.527		A mais:		123	
Desde Janeiro	De passageiros.	1.145.384	1.140.793	—	4.541	355.970	356.662	692	—	361.943	357.982	—	3.961
	De mercadorias	640.731	671.062	30.331	—	130.178	118.781	—	11.397	283.074	311.913	28.839	—
	Em manobras	247.519	251.806	4.287	—	87.934	85.965	—	1.969	100.938	101.910	972	—
	Totais	2.033.584	2.063.661	34.618	4.541	574.082	561.408	692	13.366	745.955	771.805	29.811	3.961
Total das diferenças em 1933		A mais:		30.077		A menos:		12.674		A mais:		25.850	

Factos e informações

Um novo tipo de vagão frigorífico

Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano ensaiaram recentemente um vagão frigorífico para o transporte de géneros frescos, notável pela sua simplicidade e cuja maquinaria se reduz a um certo número de ventoinhas que aspiram o ar através de caixas com gelo para em seguida



Corte esquemático do novo tipo de vagão frigorífico

o enviarem à parte superior do vagão. Estabelece-se assim uma corrente circulatória de ar frio que durante as experiências conseguiu baixar a temperatura de 5 toneladas de géneros frescos de 24° para 7° centígrados em 7 horas sendo a temperatura exterior de 30°.

O desenho da figura inserta neste número representa o corte esquemático do vagão e nele estão representadas as correntes de ar frio produzidas pelas ventoinhas.

Agricultura e jardinagem

Sericicultura

I

A sericicultura é a indústria de produção da sêda ou, o que é o mesmo, da criação do bicho da sêda, para aproveitamento do casulo.

E' uma indústria que admite todos os graus de amplitude desde a forma mais corrente: um

quintal com umas amoreiras e um quarto ou parte dele que sirva de habitação aos bichos da sêda; até ás grandes áreas de amoreiras e instalações em edifícios especiais da sirgaria ou casa de criação dos bichos da sêda.

A sericicultura é uma indústria antiqüíssima. Diz a História que o aproveitamento do fio da sêda tirada dos casulos se deve à Imperatriz da China — Liling-Chi — no ano 2697, antes de Cristo, isto é ha 4630 anos!

À sêda deveram os chineses o domínio comercial do Oriente durante muito tempo e conseguiram manter em tão completo segredo esta indústria que durante vinte séculos só a China produziu tecidos de sêda. Da China, a criação do bicho da sêda foi introduzida na Pérsia e Japão onde o segredo foi guardado mais doze séculos e meio.

Para a Europa foi trazido o bicho da sêda por monges missionários no ano 550 da era cristã tendo-se desenvolvido inicialmente na Grécia e daqui passado para o ocidente europeu.

Em Portugal já existia esta indústria quando foi fundada a nacionalidade tendo tido grande fama as sêdas portuguesas e os ovos ou «sementes» do bicho da sêda foram em tempos exportados em grande quantidade, por serem considerados mais resistentes às principais doenças os bichos nascidos destes ovos.

Nos últimos séculos a sericicultura tem sofrido alternativas de prosperidade e decadência.

Considerada como indústria caseira a sericicultura tem para a família do trabalhador que vive no campo, um grande interesse porque permite aumentar os ganhos sem quasi necessidade de empate de capital e apenas com o aproveitamento de tempos desperdiçados.

Pode ser sericultor todo aquele que disponha de um pedaço de terra onde possa cultivar algumas amoreiras e um quarto ou barraca onde, durante mês e meio a dois meses, faça a

criação do bicho da sêda. Esta, sendo fácil e pouco trabalhosa, é muito interessante e por muitos considerada uma distracção.

A quantidade de bicho que qualquer pode criar depende da quantidade de fôlha de amoreira e portanto do número e tamanho das árvores de que disponha e ainda do espaço que possa aplicar à criação.

Para criar 10:000 bichos que corresponde a uns 8 gramas de semente, são necessários 400 Kg. de fôlhas e um quarto ou barraca com uma capacidade de 30 metros cúbicos aproximadamente.

(Continua)

Foot-ball

Os Grupos Desportivos das Oficinas Gerais do Barreiro e de Campanhã iniciaram, no dia 12 de Março findo o campeonato de *foot-ball* dêste ano para a disputa da «Taça C. P.», com a representação das suas categorias de honra.

Ao encontro, que se realizou no campo de Bonjoia do Porto gentilmente cedido pelo Club Desportivo de Portugal, assistiram os Snrs. Eng.^{os} Mendia, Baptista, Gomes Lial, Canavezes, Carvalho e Sousa Pires, representando êste último o Snr. General Vasconcelos Porto.

O campo de Bonjoia apresentava algumas

centenas de espectadores impelidos pelo desejo de assistirem a um jogo dilecto que a cidade lhes oferecia naquele dia e movidos também pela curiosidade que lhes despertava, talvez, a apresentação de reputados jogadores que o grupo do Barreiro opunha ao de Campanhã.

Depois das saudações do estilo, o árbitro deu começo ao jogo às 14,45 horas.

Saiu o grupo do Barreiro que principiou manifestando a sua superioridade num jogo bem delineado, fazendo prever, desde logo, qual deveria ser o resultado do desafio. O grupo de Campanhã, que vive exclusivamente do valor individual de alguns dos seus elementos, tentou, por vezes, aproximar-se das rêdes confiadas à guarda de Vidal, e nestas jogadas teve Paredes um remate potente que a trave devolveu.

Dêste momento em diante, o grupo do Barreiro tomou o comando do encontro, e assim, às 14-49 horas, Carvalho obteve o 1.º ponto para o seu grupo, na finalidade de uma boa avançada. Seguiu-se uma série de remates defendidos com segurança por Eduardo, até que Carvalho conseguiu bate-lo novamente, marcando às 15-07 o 2.º ponto, às 15-10 o 3.º e às 15-12 o 4.º. Às 15-22 foi Pedro Pireza que adquiriu o 5.º, resultante de um belo remate, e assim finalizou a 1.ª parte do encontro.

Começada a 2.ª parte às 15-40 com a saída do grupo de Campanhã, notou-se neste a von-

tade acérrima de marcar o ponto de honra, o que proporcionou a Vidal ocasião de demonstrar um pouco os seus habéis recursos. Os jogadores do Barreiro voltaram a dirigir a partida, dando ensejo a verificarem-se, novamente, algumas boas defesas do guarda rêdes norte-nho que, apesar dos seus bons esforços, não conseguiu, todavia, evitar que Carvalho marcasse o 6.º ponto às 16-10 e Alfredo dos Santos o 7.º, dois minutos depois.



Na estação de Tua

Fotog. do Snr. António Castela, factor de 3.ª classe

Na avançada que se seguiu houve uma colisão, maguando-se Eduardo que foi substituído por Araújo.

Às 16-20 alcançou Francisco Pireza o 8.º e último ponto do grupo do Sul. Após a marcação deste ponto e quando, numa outra avançada, Falcão, usando de uma supérflua prerrogativa em face do «score» impediu o guarda rédes de devolver o esférico, o Público manifestou-se mais ruidosamente, preferindo antepor o bairrismo ao verdadeiro conhecimento do jogo.

Serenados os ânimos, o árbitro deu proseguimento ao encontro às 16-30. O grupo de Campanhã aproveitou o enervamento do momento para obter o ponto de honra, por intermédio de Pelágio, às 16-33. Este ponto foi obtido em manifesta deslocação que o árbitro tolerou, validando-o.

Depois disto, sem mais lances de vulto, não passou o jogo do meio do terreno, terminando às 16-35 com a vitória para o Barreiro de 8-1.

No grupo de Campanhã que se encontrava em melhor forma do que na época anterior, destacaremos Eduardo e Paredes. Os restantes cumpriram.

O resultado não o deve desalentar, visto que possui qualidades para progredir e devemos atender a que o grupo defrontado é constituído, na sua maioria, por elementos já categorizados e, por esse facto, ligados à responsabilidade de seus nomes.

No grupo do Barreiro houve uniformidade de exibição, não podendo, portanto, haver evidências particulares, se não quizermos exceptuar um pouco o trio central.

A arbitragem a cargo do Snr. José Jorge do grupo do Entroncamento, foi facilitada pela correcção dos jogadores, não podendo, infelizmente, dizer-se outro tanto do Público que lhe atribuiu má visão de faltas, que por vezes, não existiram.

Os grupos alinharam:

Campanhã — Eduardo, depois Araújo, Manuel Leite, Fernando, Mota, César, Paredes Romão, depois Almeida, Pelágio, Salomé e Correia.

Barreiro — Vidal, Falcão, Francisco Pirêsa, Baptista, Durand, Ferreira, Alfredo Santos, João Pirêsa, Carvalho, Pedro Pirêsa e Júlio César.

Curiosidades estatísticas

O caminho de ferro e a defesa nacional

Na discussão sobre o problema de concorrência dos transportes automóveis e por caminho de ferro, parece-nos que não foi ainda bem posta em relêvo a importância do caminho de ferro como instrumento de transporte em tempo de guerra.

E, contudo, esse ponto de vista é, a nosso vêr, essencial para o estudo do problema. Por isso, lembramo-nos de transcrever os seguintes dados, encontrados numa excelente monografia sobre a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de França.

Esses números, pela sua grandeza, dão ideia, melhor do que qualquer argumentação, do valôr e do poder insubstituível e inegalável que os caminhos de ferro representam para a defesa nacional.

«Os transportes de cobertura, começados em 31 de Julho de 1914, requereram 92 combóios. «Para os transportes de mobilização foram precisos nada menos de 1334 combóios em 3 de Agosto 995 em 4 de Agosto e 792 em 5 de Agosto.

«De 6 a 18 de Agosto, os transportes de concentração necessitaram 1:012 combóios, transportando 439:835 homens, 117:601 cavalos, 22:545 viaturas e canhões e 4:457 toneladas de material. Depois da retirada de Charleroi, cada linha utilizada teve de suportar uma média de 120 a 170 combóios por dia.

«Nos dias que precederam a batalha do Marne 170 combóios por dia circularam em média de Leste para Oeste.

«Mais tarde, a ofensiva de Champagne, no outono de 1915, necessitou de 2:000 combóios de tropas. Para a ofensiva do Somme, em 1916, não foram precisos menos de 6:768 combóios.

«Mais de 60:000 combóios de municiamento e abastecimento circularam na rede em 1915. Só a alimentação necessitou de 6:636 combóios em 1914, 36:006 em 1915, 51:370 em 1916, 44:113 em 1917, 37:723 em 1918 e 12:534 em 1919.

«Os transportes sanitários para evacuação de feridos exigiram 3:007 combóios em 1914, 17:006 em 1916 e 15:000 em cada um dos outros anos. Os transportes de soldados em licença ocuparam 4:200 combóios em 1915,

«11:800 em 1916, 28:000 em 1917 e 18:000 em 1918.

«Calcula-se que mais de 60 milhões de homens foram transportados pela rede do «Norte» durante a guerra, fóra os outros transportes militares e civis.»

Desastres de automóveis

No passado mês de Março o número de vítimas por desastres de automóveis foi de 44, das quais 4 mortos e 40 feridos.

Somando estes números aos registados desde Janeiro verificamos que já houve 130 vítimas.

Por ser interessante, transcrevemos dum jornal do Norte a seguinte local:

A proverbial segurança dos caminhos de ferro alemães, serviu de tema a um curioso quadro simbólico que figura na exposição realizada em Berlim sob o título *Os Caminhos de Ferro e a Escola*. O quadro representa um passageiro ao qual há-de acontecer um desastre mortal ferroviário, e o aspecto d'este passageiro é ver-

dadeiramente extraordinário. A barba e os cabelos, brancos como a neve, cresceram-lhe até ao ponto de arrastarem pelo chão do compartimento, onde também está amarelecida pelo tempo, uma apólice de seguros contra desastres. O sinal de alarme apresenta-se com o selo intacto. E o letreiro afixado ao pé da imagem diz: *Este senhor propôs se morrer dum desastre ferroviário. Para o conseguir terá de esperar 22.800 anos e viajar continuamente á razão de 100 quilómetros por hora. E' supérfluo acrescentar que este original quadro simbólico se fundamente nos dados da estatística de desastres dos Caminhos de Ferro Alemães.*

Venda de produtos farmacêuticos

Além das farmácias que concedem descontos ao pessoal da Companhia, indicadas em vários números do *Boletim da C. P.*, comunicam-nos que também a Farmácia Normal de Lisboa, Rua da Prata, 220, concede os seguintes descontos:

Especialidades nacionais	10 %
Especialidades estrangeiras	5 %
Medicamentos manipulados.....	20 %

Pessoal

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Janeiro, Fevereiro e Março findos

EXPLORAÇÃO

Chefes de 2.^a para 1.^a classe: Manuel Gaspar Júnior, Eduardo Santos, António Inácio dos Santos, António Marques Campos, Lásaro António Afonso dos Santos, Felix Alberto da Fonseca e José Dionísio Magalhães.

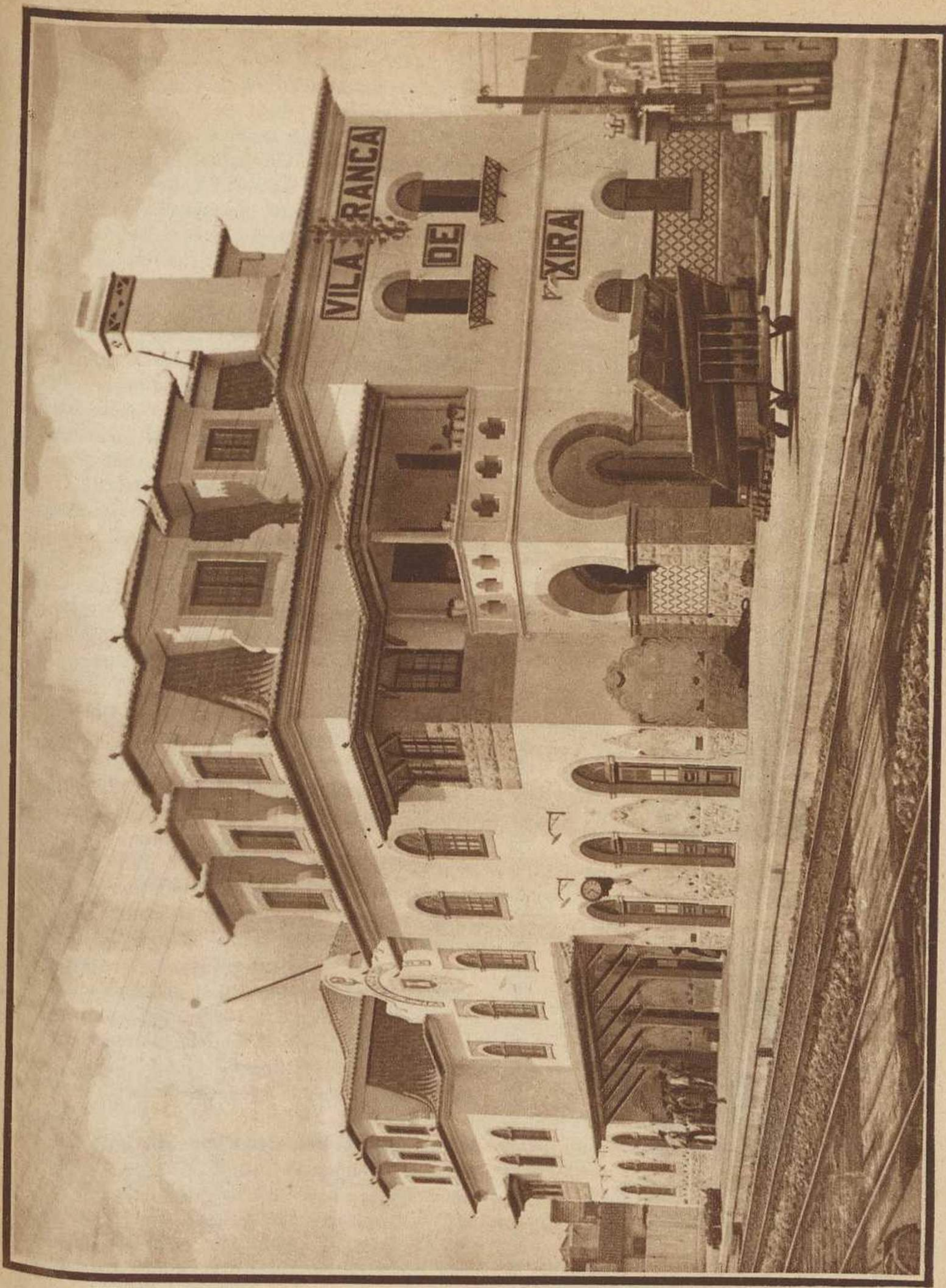
Chefes de 3.^a para 2.^a classe: António dos Santos Franco, Manuel Duarte Lisardo e Francisco Picado Reya.

Factores de 2.^a para 1.^a classe: Fáusto dos Santos Pereira, Álvaro da Silva Martins, Joaquim Augusto Diniz da Silva, António Correia, António Fé Baptista Martins, Miguel Diniz Coelho, Joaquim Braz, Pedro da Silva Barrau, Serafim Martins Lopes e Leopoldo Ribeiro de Sousa.

Factores de 3.^a para 2.^a classe: *Distintos* — Manuel da Costa, Joaquim Nunes e António Alves da Silva.

Aprovados — Virgílio Carlos Machado, João Henriques Correia, José da Silva Reis, Herculano da Costa, Augusto José dos Reis, José Eugénio Olímpio, Simplicio Augusto Nicolau, José Gomes de Sousa, José Pacheco da Cunha, Manuel Gaspar, Manuel da Costa Júnior, Manuel Gonçalves Pedro, Cristiano Braia Nunes, José Ferreira Neves, António Gomes Botão, António Matoso, Jorge Carlos Ramos, José Bagão Felix, Joaquim Bernardino Gonçalves, Artur Alberto Moreira, Carlos Maria de Sousa, José Quaresma de Matos, Joaquim Constantino, Luiz Eduardo Ferreira da Silva, Fernando Agnelo Rodrigues, Diniz Duarte Taquenho, António da Fonseca, José Domingos, António Pereira Mendonça Júnior e José João Pedro.

Aspirantes para factores de 3.^a classe: *Distintos* — Artur Fernandes Ferreira, António Santos, Ramiro da Silva Romão e Joaquim Vaz Oliveira.



Fot.ª do Eng.º Ferrugento Gonçalves

Estação de Vila Franca de Xira

Aprovados — Jerónimo Joaquim Sapo, José Matos Fernandes, Martinho António Cardoso, Francisco da Costa Nunes, Apolinário Ramos, Armando Pereira Pires, Adriano da Graça Patóilo, José de Santana Henriques, Angelo Paulo da Silva, João Filipe, José Francisco Moquenco, Amândio Prudêncio Nobre, Francisco Dias Calado, António Adriano, António Afonso de Sales, António de Oliveira Sousa, António Valente Júnior, António Lisboa Simões, Joaquim Dias Leitão, Aurélio de Freitas, Óscar Hermes Penha Delca, António Rodrigues de Sousa, Joaquim da Cunha Pereira, António Diniz, António Martins de Aguiar, Joaquim da Conceição Miranda, Carolino Garção, Luís António, João da Costa Ferreira, César Rodrigues Martins e José Marques Daniel.

Condutores de 2.^a para 1.^a classe: António Mendes, André Heitor Amaro, Jacinto de Oliveira Estudante, José Dias da Silva, Joaquim Semião, António Baptista Campos, Manuel Lopes Larangeira, João Camacho, Manuel Joaquim Pinto, João Belo, João António, Manuel da Costa, Joaquim Francisco Catarro, José Carvalho Júnior, Joaquim Coelho e Silvério Neves Varanda.

Guarda-freios de 1.^a para condutores de 2.^a classe: *Distinto* — Augusto Cardoso.

Aprovados — Francisco António Índio, Joaquim Lívio Menezes Queiroz, Manuel Serrano, Manuel Martins Alvada, João Vital, Manuel Duarte, José Joaquim da Silva, Eduardo Sebastião Fontes, Teodósio Vieira, Joaquim Frade Rial, Henrique Verão Caldeira, Alvaro Lopes Ferreira, José Domingos Coelho, Júlio da Silva Ricardo, Américo Gomes, Henrique de Oliveira Serrano e Manuel Fernandes.

Guarda-freios de 2.^a para 1.^a classe: *Distinto* — Jorge Santos Piedade Henriques.

Aprovados — Manuel Marçalo, Manuel Barros Blanquet Júnior, Manuel Ferro, José Pinto, Júlio Antunes, Manuel Lourenço e Mário dos Santos.

Agentes com cartão para guarda-freios de 3.^a classe: *Distinto* — Matias Fernandes.

Aprovados — Manuel António da Graça, José Mateus Lázaro, Américo Soares Pinto, Joaquim Manuel Carvalho, José Pinto Pinheiro, Diogo Alberto Ferreira da Silva, José Pinheiro Ma-

galhães, João Luís dos Santos, Joaquim Valente Taborda, Francisco Neves Correia, Adelino Gaspar, Francisco Oliveira Campos, José Júlio da Cunha, Miguel António Vasconcelos, Teodoro da Costa Ratão, António Constantino do Carmo Franco, Manuel Cláudio, Ricardo Justino Barbado, Albino Soares e Joaquim Leite Vinheiras.

Agentes com cartão para revisores de 3.^a classe: Manuel Virgínio Mendonça, José Bernardino Marques, Celso da Fonseca Andrade, Augusto de Oliveira Jorge, António João Gaspar, António dos Santos Camarinhas, António José Varela e António Baptista Alves Júnior.

VIA E OBRAS

Assentadores para sub-chefes de distrito: José Alípio Júnior, António Magalhães, João Manso,

AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim de Melo

Chefe de 1.^a classe

Nomeado factor suplementar em 15 de Maio de 1893



Basílio Rodrigues

Guarda

Admitido como carregador em 26 de Maio de 1893

André Matias Assunção Costa, João Bernardo Caldeira, Manuel Augusto e Manuel de Sousa.

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

Nomeações

Mês de Janeiro

MATERIAL E TRACÇÃO

Ajudante de arquivista: João Churro Proença.

Reformas

Mês de Março

DIRECÇÃO GERAL

Eng.º João de Fontes Pereira de Melo Ferreira de Mesquita, Director Geral da Companhia.

EXPLORAÇÃO

Simplicio Gonçalves, Inspector de trens.

Francisco de Almeida Soares Simas, Chefe de Repartição.

Ernesto dos Santos Pedroso, Chefe de Repartição.

António da Guia, Telegrafista principal.

Faustino Pinto Graça, Agulheiro de 3.ª cl.

Albino da Silva, Guarda.

MATERIAL E TRACÇÃO

Luis das Neves, Chefe de Maquinistas.

Celestino Baptista, Maquinista de 1.ª classe.

VIA E OBRAS

António Fernandes, Chefe de distrito.

Marcelino Rosa, Sub-chefe de distrito.

Simão António, Sub-chefe de distrito.

António Alberto, Assentador de distrito.

Maria Anselmo, Guarda de distrito.

Falecimentos

Mês de Março

EXPLORAÇÃO

† Manuel Belchior, Chefe de 2.ª classe em Montijo.

Admitido como carregador em 15 de Julho de 1898, passou a factor de 2.ª classe em 7 de Fevereiro de 1902 e foi promovido a chefe de 2.ª em 1 de Outubro de 1927.

† Cirilo Pais Jorge, Conferente em Lisboa-P.

Admitido como carregador em 21 de Abril de 1921, foi promovido a conferente em 21 de Julho de 1925.

† Aires José Gomes, Porteiro em Braço de Prata.

Admitido como guarda em 21 de Março de 1923, passou a porteiro em 21 de Janeiro de 1933.

† António Marques, Faroleiro em Entroncamento.

Admitido como servente em 30 de Junho de 1911, passou a faroleiro em 21 de Setembro de 1925.



† Manuel Belchior
Chefe de 2.ª classe



† Cirilo Pais Jorge
Conferente



† Aires José Gomes
Porteiro



† António Marques
Faroleiro

- 1.^a + a — canse
 2.^a + la — prática
 3.^a + ra — «Mulher»
 — Zombado —

Britabrantes

15 — Logogrifo

Nuvens branquinhas, nuvens ligeiras — 3-10-5-11-12-7
 Sonhos singelos da fantasia,
 Visões de fadas que, sem canseiras,
 Meus olhos fitam com alegria.

Cândidas pombas que, no infinito
 Desdobram azas brancas de neve;
 Chuvinha mansa que, sem atrito,
 Sobre mim cai muito ao de leve — 6-1-6-8-9

Regato manso que a mêdo corre, — 6-11-5-4-2-12
 Tanger de sinos em 'sbelta torre,
 Velha cantiga que de novo ouvi...

O sol poente que no mar morre, — 12-3-3-6 7-4
 A avesinha qu'o azul percorre:
 Tudo é mais belo quando penso em ti!...

Pinto

16 — O álamo bravo dá resina — 3.

Novata

17 — Os nossos antepassados distinguam-se pelas
 acções corajosas e pelos feitos denodados — 3.

Britabrantes

18 — Enigma

Aparência o feminino
 Com juízo o masculino
 Aumentando em seguida
 Tem bostela de ferida.

Britabrantes

19 — Problema ferro-viário

Um comboio leva como pessoal um maquinista, um
 fogueiro e um revisor, que se chamam João, Manuel
 e Pedro, ignorando-se todavia a quem pertence cada
 um destes nomes.

No mesmo comboio viajam três passageiros, o
 Snr. João, o Snr. Manuel e o Snr. Pedro.

O Snr. Pedro habita em Lisboa e o revisor habita a
 meio caminho entre Lisboa e Coruche. O Snr. Manuel
 tem na sua capoeira 328 galinhas. O passageiro que vive
 mais próximo do revisor tem o triplo das galinhas que
 tem o revisor. O homónimo do revisor habita em Coru-
 che e o João bate o fogueiro ao xadrez.

Como se chamam o maquinista, fogueiro e revisor?

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Maio de 1933

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$90	Carvão-Gaia e Camp. . kg.	\$46	Ovos..... duzia	variável
» Nacional »	2\$90	Cebolas »	\$45	Petróleo em Lisboa ... lit.	1\$00
» Valenciano..... »	3\$00	Chouriço de carne..... »	14\$00	Petróleo-Resant. Arm.* »	1\$10
» Sião..... »	3\$00	Farinha de milho »	1\$40	Presunto kg.	11\$00
Assucar de 1. ^a Hornung »	4\$30	» » trigo »	2\$25	Queijo da Serra »	9\$00
» » 1. ^a manual . »	4\$20	Farinheiras »	8\$00	» Flamengo..... »	24\$00
» » 2. ^a Hornung »	4\$10	Feijão branco lit.	1\$50	Sabão amêndoa »	1\$15
» » 2. ^a manual . »	4\$00	» amarelo..... »	2\$00	» Offenbach »	1\$80
» pilé..... »	4\$30	» frade de 2. ^a »	1\$80	Sal..... lit.	\$16
Azeite de 1. ^a lit.	6\$80	» » 1. ^a »	2\$00	Sêmea. kg.	\$70
» » 2. ^a »	6\$20	» manteiga »	2\$10	Toucinho »	6\$50
Bacalhau sueco..... kg.	4\$70	Grão »	2\$15	Vinagre lit.	\$75
» inglês..... »	5\$30	Lenha kg.	\$20	Vinho branco »	\$75
Banha »	7\$50	Manteiga..... »	13\$00	Vinho tinto-Em Gaia »	\$90
Batatas..... »	variável	Massas »	3\$45	Vinho tinto-Em Campanhã . »	\$80
Carvão de sóbro..... »	\$40	Milho..... lit.	\$95	Vinho tinto-Resant. Arm.* . »	\$75

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

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

Alem dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à 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 deste 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.**).