

BOLETIM DA C.P.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMARIO: O «Boletim da C. P.». — Túnel do Barracão. — Transporte de géneros frescos. — O Palácio da Pena, em Sintra. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Consultas & Documentos. — Concurso de desenhos e fotografias. — Desporto. — Grémio ferro-viário. — Curiosidades estatísticas. — Pessoal.

O “Boletim da C. P.”

COM o presente número, inicia o *Boletim da C. P.* o sexto ano da sua publicação, facto êste que gratamente registamos, por constituir a prova de ter a função cultural desta revista sido compreendida pelos seus numerosos leitores.

A colecção dêste Boletim, cujos números se encontram na maioria esgotados, constitue já, com as suas 1.200 páginas, um valioso repositório de artigos sôbre os mais variados assuntos ferro-viários, além de outros de cultura geral que, sem êle, difficilmente chegariam ao conhecimento da maioria dos seus leitores.

Por outro lado, não tem esta revista descuidado a sua parte gráfica e o propósito de promover o desenvolvimento artístico do pessoal e, nesse intuito, organizou um concurso de fotografias e de desenhos que está decorrendo e que, como se verifica pelos trabalhos já publicados, tem alcançado o desejado successo.

O *Boletim da C. P.* continuará com a orientação que o tem caracterizado, procurando melhorar ainda mais as suas secções e o seu aspecto gráfico, e promovendo oportunamente outra série de concursos.

Túnel do Barracão

Pelo Sr. Eng.^o Alvaro de Melo Gouveia, Adjunto do Serviço de Conservação

O Túnel do Barracão, pertencente à linha da Beira Baixa, fica situado entre os quilómetros 205.908,2 e 206.306,2.

O comprimento total é de 398 metros sendo 358 em alinhamento recto e 40 metros em curva de 300 metros de raio. Em perfil lon-

nalguns pontos e noutros tão encharcado que chega a ser de consistência pastosa. O volume das águas de infiltração é bastante apreciável caindo de alguns pontos da abóbada uma chuva abundante.

Este túnel é todo revestido de alvenaria ordinária nas paredes, e cantaria aparelhada na abóbada.

Os pés direitos deformaram-se por causa das fortes pressões que o terreno sobre eles exercia deslocando-se para o interior e reduzindo a largura em vários pontos cerca de 90 centímetros.

A abóbada acompanhando nas nascenças os deslocamentos das paredes deformou-se também levantando no fêcho e esmagando as cantarias.

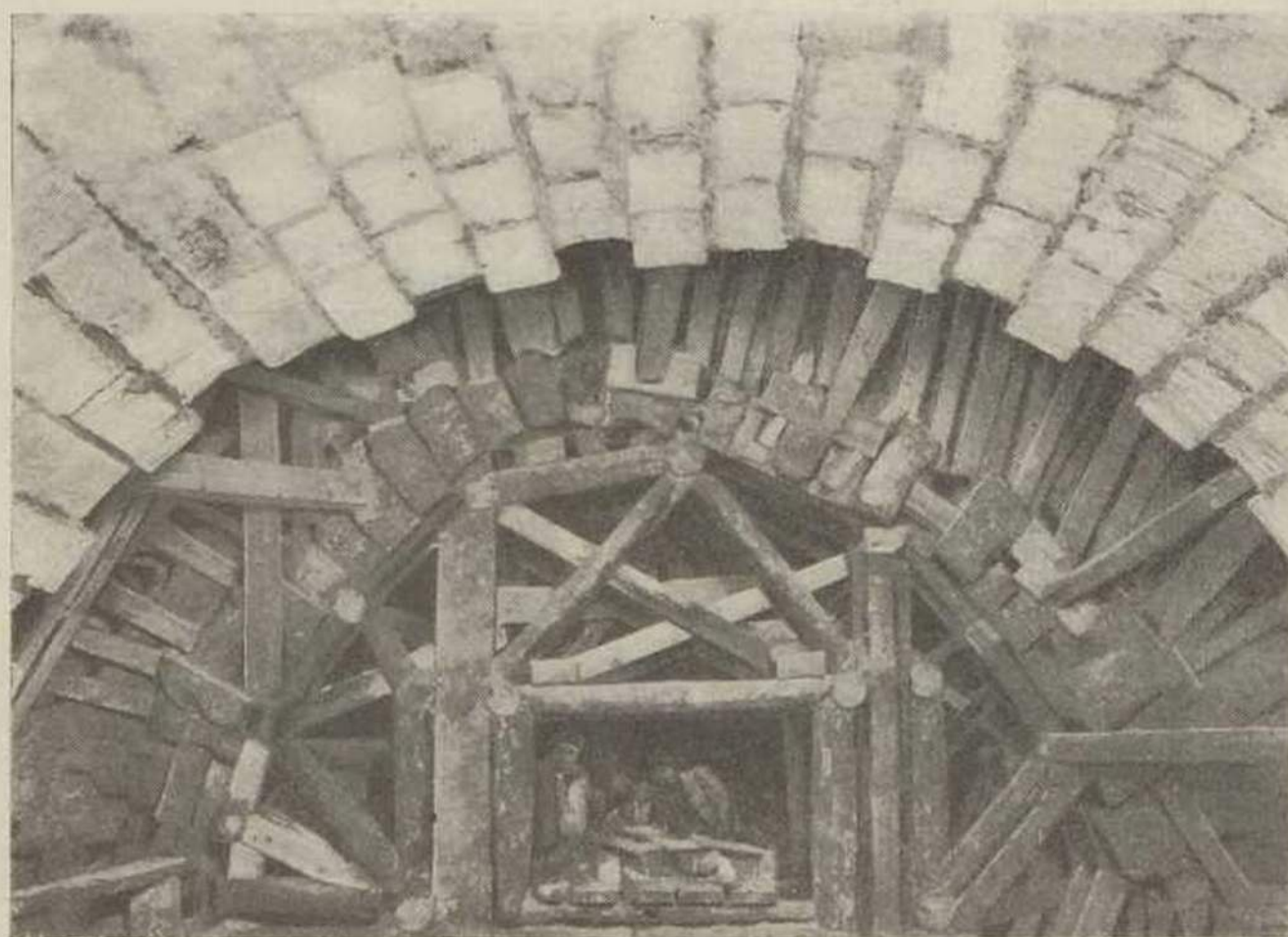
Estas deformações colocaram em sério risco a estabilidade da obra impondo intervenção imediata.

Foi resolvido fazer-se a reconstrução por se ter re-

conhecido ser este o processo mais rápido e económico de resolver a crítica situação a-pesar-de não se desconhecer que a sua execução era precisamente a mais difícil e perigosa.

A abertura em trincheira, só na zona em ruína, obrigava a movimentar cerca de 220.000 metros cúbicos de terra e rocha. Admitindo-se combóios de 12 vagões, seriam necessários 3666 e se fizessemos 12 por dia, precisaríamos 305 dias ou sejam 10 meses e portanto mais 4 meses do que levou a reconstrução.

Foram reconstruídas totalmente três zonas respectivamente com 98 metros a primeira,



Uma fase da reconstrução da abóbada do túnel. — Vê-se no primeiro plano a abóbada já reconstruída e no segundo a antiga, deformada e escorada

gitudinal é em rampa de 0,015, isto é a linha desce para o lado de Benespêra com uma inclinação de quinze milímetros por metro. A secção transversal é a do tipo aprovado para a linha da Beira Baixa constituído por paredes ou pés direitos de paramentos curvos de 15 metros de raio que suportam uma abóbada circular de 5 metros de diâmetro cujas impostas ou nascenças se encontram três metros acima do nível dos carris e ficando o fêcho 5,^m90 acima do mesmo plano de referência.

O maciço em que foi perfurado é constituído por granito alterado, que se apresenta solto



O pessoal que trabalhou na obra, o qual, durante a fase de maior actividade, chegou a ser de cerca de quinhentos homens

18 metros a segunda e 19 metros a terceira começando a primeira zona a 125 metros da testa do lado de Abrantes e havendo intervalos de 42 metros entre a primeira e segunda e 35 metros entre a segunda e a terceira.

A extensão reconstruída foi num total de 135 metros.

Em toda a extensão do túnel construiu-se um ensoleiramento de formigão em forma de abóbada invertida com 14 metros de raio e cinquenta centímetros de espessura. As juntas foram refechadas, isto é, guarnecidas com argamassa rica de cimento em todos os paramentos, quer das paredes, quer das abóbadas.

Em vários pontos isolados reconstruíram-se os paramentos bem como a abóbada em pequenas superfícies. As alvenarias dos pés direitos devido à acção das águas e baixas temperaturas não tinham argamassa, remediando-se este inconveniente fazendo furos de sonda na altura das nascenças por onde se vazou argamassa fluida de cimento, refechando desta forma todas as juntas pelo interior, conseguindo-se assim um bloco bem ligado.

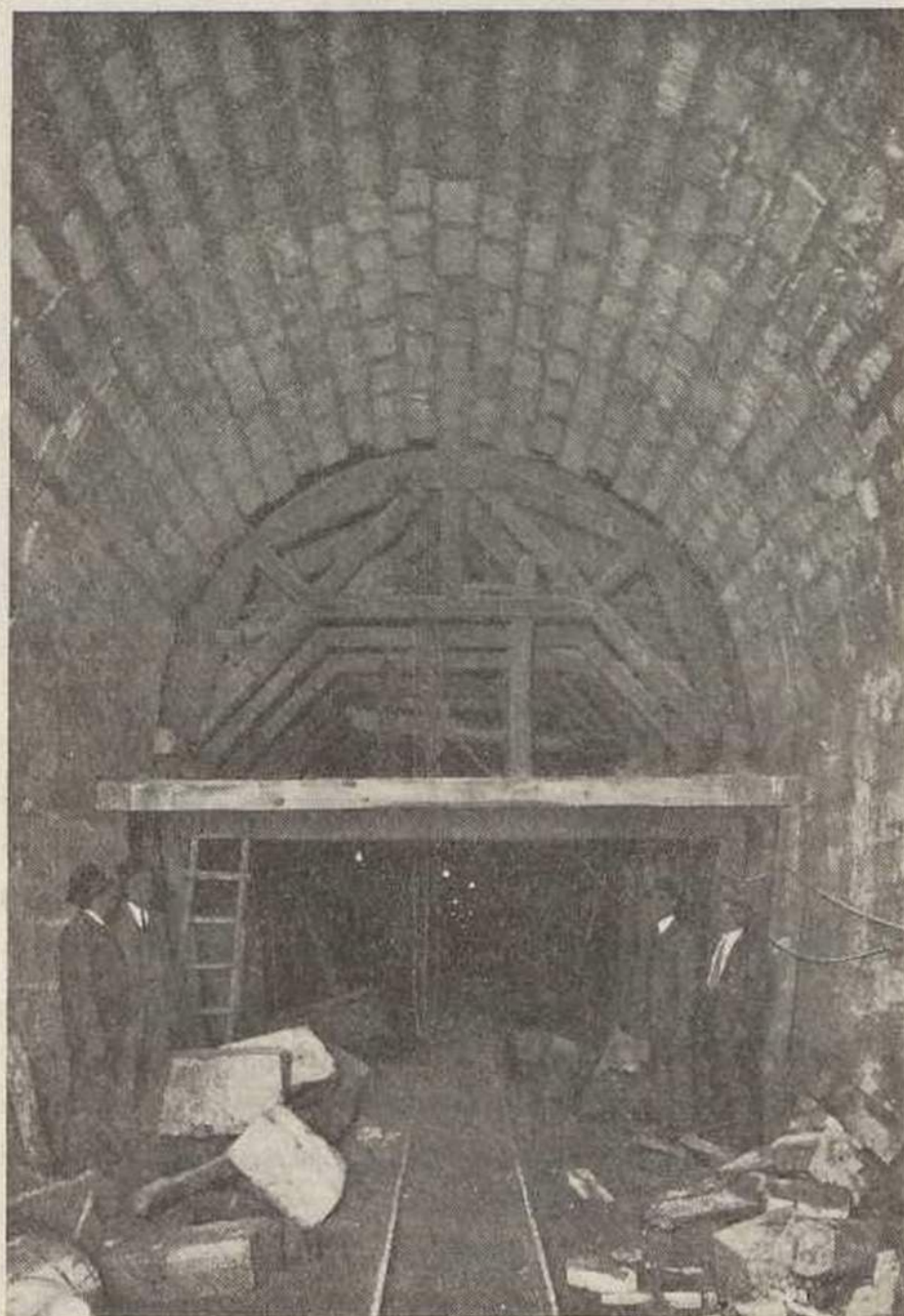
Para a execução destes trabalhos foi necessário interromper a circulação.

Construiu-se uma estação provisória do lado de Abrantes com plataforma, barraca para telégrafo, bilheteiras, abrigo para passageiros, dois cais cobertos, um descoberto, linha de resguardo e caminho de ligação à Estrada Nacional do

Sabugal à Guarda, proporcionando cómodo e seguro transbordo em caminhetas para passageiros e fácil acesso para mercadorias.

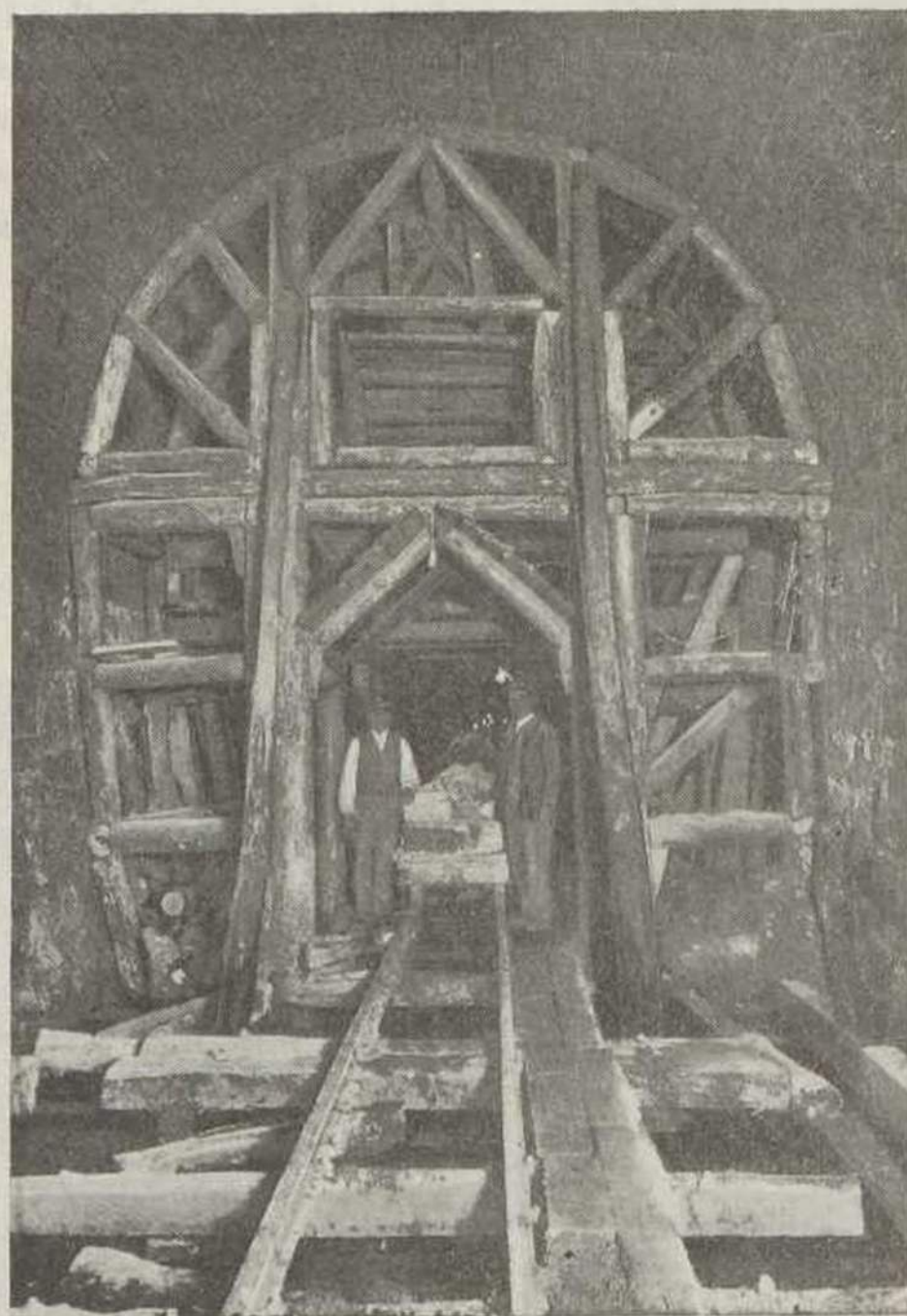
Simultaneamente com a execução destas instalações para serviço da exploração, organizou-se o trabalho e alojou-se o operariado de forma que se obtivesse dele o máximo de rendimento a par da maior segurança para a obra e para o pessoal.

Instalou-se uma central eléctrica que fornecia luz para os trabalhos no interior do túnel, e no exterior montaram-se oficinas de ferreiro, estaleiro dos canteiros, arma-



O pessoal dirigente da obra dentro do túnel.
Ao fundo e ao alto as cambotas para reconstrução da abóbada

zéns de ferramentas, de material eléctrico, de matérias inflamáveis, pôsto de socorros, escritório do engenheiro e apontadores e dormitórios do pessoal. Tôdas estas dependências constituíam um verdadeiro bairro com uma rua central que o bom humor dos nossos operá-



Simples para entivação do túnel e via para transporte de materiais

rios classificou, com um aparatoso letreiro de «Avenida Central».

Todo o trôço de linha desde a estação provisória pelo interior do túnel até à estação do Sabugal foi reduzido para via de 0,60, assegurando o abastecimento de materiais e saída de terras das escavações com um grupo de doze vagonetas basculantes e um tractor a gazolina.

Os materiais eram convenientemente distribuídos de um e outro lado do túnel, de fôrma a serem conduzidos para a zona de trabalhos,

aproveitando o retôrno das vagonetas que transportavam as terras do interior do túnel.

Os deslocamentos dos pés direitos foi tal que depois de reconstruídos, a abóbada ficou sem apoio obrigando por tal motivo ao difficil e perigosíssimo trabalho de refazer o revestimento.

Quando o deslocamento referido era pequeno ou não se fazia o trabalho indicado por não perigar a estabilidade do conjunto ou se tal facto era de temer, refazia-se a abóbada pelo menos nos terços, pois tènicamente é um êrro deixar esta em balanço.

Deve-se registar com prazer que, apesar dos accidentes fatais serem correntes em obras desta natureza, devido às precauções tomadas, à perícia do pessoal graduado dirigente e à bôa vontade, dedicação e cuidado dos operários, não houve mortes a lamentar.

O trabalho executado pode resumir-se, singelamente, em três fases distintas a saber:

1.º — Entivação, isto é consolidação com madeiramento apropriado, das zonas do túnel onde se ia operar;

2.º — Demolição e reconstrução dos paramentos;

3.º — Demolição e reconstrução da abóbada.

Assim sintetizada em meia dúzia de palavras a obra feita no túnel do Barracão, parece tão singela quanto na realidade, é delicada na elaboração, muito embora tivesse começado pelos conhecidos «simples»...

A quantidade de alguns dos materiais gastos nesta obra dão a ideia do seu valor:

Madeira.....	460 metros cúbicos
Pedra para alvenaria ordinaria	160 metros cúbicos
Brita para formigão ...	630 " "
Brita para balastro	405 " "
Cantaria aparelhada (¹).	1.000 " "
Gazolina.....	10.384 litros
Dinamite	636 quilos
Carboneto	4.375 "
Cimento... ..	660.000 "

(¹) Não contando com a pedra retirada do túnel e aproveitada.

Transporte de géneros frescos

COM o intuito de desenvolver a exportação de géneros frescos, (hortaliças, frutas e outros produtos facilmente alteráveis), o governo italiano acaba de auxiliar moral e materialmente o estudo do seu transporte a longas distâncias, em boas condições, criando e subvencionando laboratórios, onde técnicos abalisados procuram uma solução prática para tão importante problema.

Os primeiros resultados, que são interessantes e animadores, foram obtidos mediante o emprêgo de «arcazes» (containers) de paredes duplas, (de que damos o esquema), entre as quais ha um isolante especial com base de aglomerados de cortiça.

Nesses arcazes são dispostas, sobre umas prateleiras, as caixas (c) contendo os géneros a transportar.

Em outros arcazes das mesmas dimensões, foram montadas instalações frigoríficas completas: máquina frigorífica, um transformador que permite a utilização de todas as correntes para o accionamento do seu motor eléctrico, um aparelho refrigerante para a água de circulação, fábrica de gelo, geleira, ventilador, etc. Todo este material foi estudado e construído de maneira a poder ser facilmente colocado no chão, levantado ou deslocado por meio de pequenos «charriots» transportadores.

Os arcazes foram projectados de forma a poderem ser carregados três em cada vagão-plataforma de 5 Ton., a passarem sob os «gabarits» ingleses, que, como é sabido, são os mais pequenos da Europa, e a poderem também ser facilmente carregados nos leitos dos veículos de estrada ou nos porões dos navios de carga.

O carregamento e pre-refrigeração dos géneros frescos a transportar nos arcazes é feita no próprio local de produção.

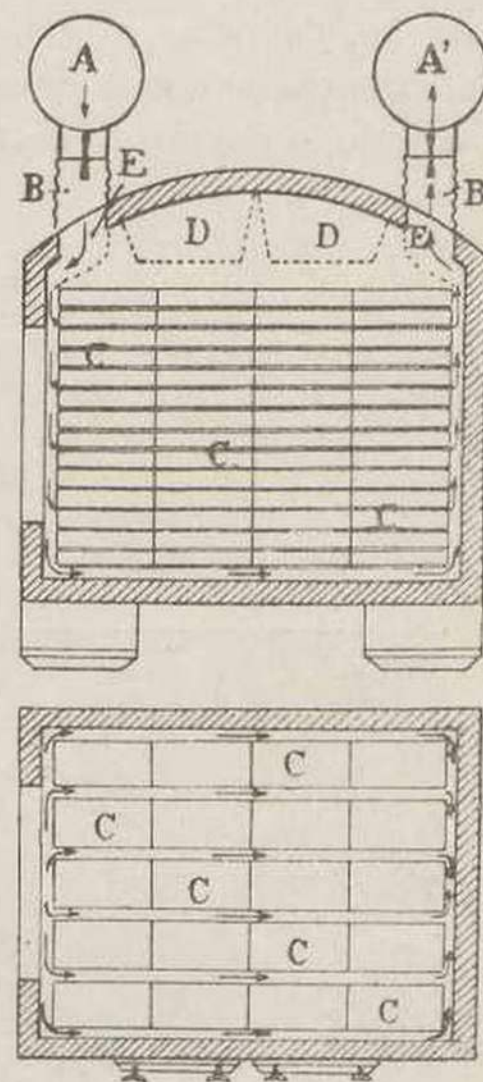
Para isso, logo que os géneros estejam arrumados nas caixas e estas colocadas nas prateleiras, promove-se o seu arrefecimento, — tem-

peratura de 7°-8° durante 5 a 6 horas —, por meio de uma corrente de ar frio fornecida pela estação frigorífica, que, como já dissemos, está instalada em outro arcaz.

Essa operação terminada, enchem-se de gelo, — também fornecido pelo frigorífico —, os reservatórios (D): e é a água de fusão desse gelo que, circulando por radiadores especiais, mantem a temperatura interna do arcaz a 7°-8° durante 120 a 150 horas, consoante a temperatura exterior, escoando-se depois por uma válvula munida de sifão.

A temperatura de refrigeração mais conveniente para cada espécie de géneros frescos foi objecto de estudo minucioso: reconheceu-se contudo que os limites do arrefecimento, tanto no início da viagem como durante ela, não devem ultrapassar 0° e 10°.

Cada estação frigorífica móvel pode arrefecer simultaneamente três arcazes.



Corte esquemático de um arcaz para transporte de géneros frescos

- A — Conduca de entrada do ar frio
- A' — Conduca de saída do ar frio
- B — Foles de junção
- C — Caixas para os géneros frescos
- D — Reservatórios de gelo
- E — Orifícios para a entrada e saída do ar.

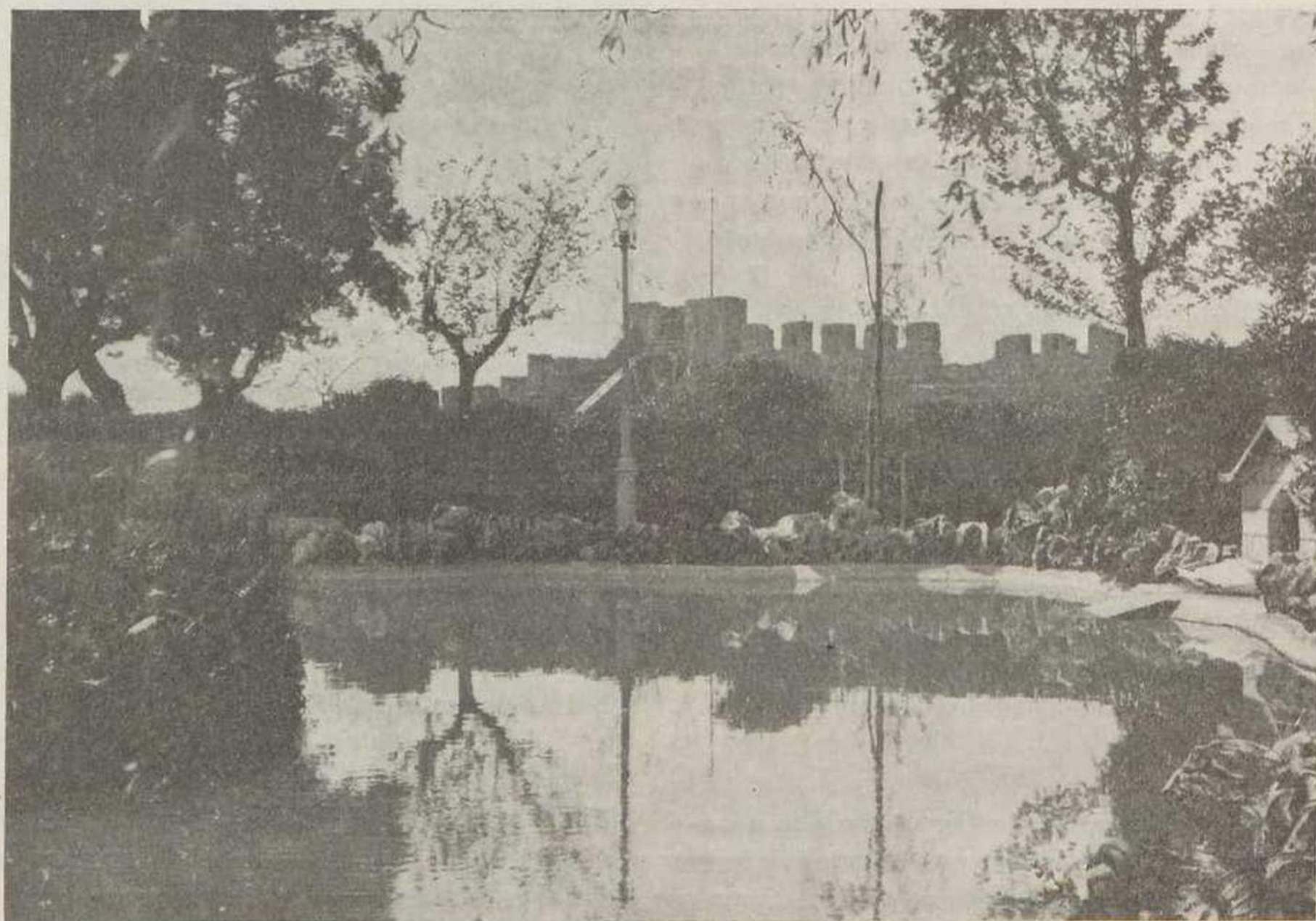
Em Setembro de 1933 fez-se uma experiência interessante com estes transportes. Foram exportados pêssegos de Albenga (Itália), para Buenos Aires (Argentina); a duração da viagem, (estrada, caminho de ferro e mar), foi de 25 dias, tendo sido preciso carregar de gelo os

depósitos quatro vezes durante o percurso: os pêsces chegaram em perfeito estado a Buenos Aires. Nesta cidade os arcazes foram carregados de uvas arrefecidas a 4° e trouxeram estas para Génova (Itália), no mesmo navio e nas mesmas condições, onde chegaram em óptimo estado e à temperatura de 8°.

Fizeram-se, também, com pleno êxito, transportes de fruta para Paris, tendo-se chegado a exportar para esta cidade, só num combóio, cêrca de 400 Ton. de pêsces, já em plena maturação, de peixe e carne fresca, ensinando a experiência que esta deve ser carregada e resfriada logo depois de abatida.

Do que deixamos dito devemos concluir que está reservado um certo futuro a êste género de transportes.

O material é caro; o consumo de gêlo, por arcaze e por hora, — cêrca de 2 Kg. para uma temperatura exterior de 20° a 25° — é elevado. Porém a prática já demonstrou que êste modo de transporte apresenta indiscutíveis vantagens para alguns géneros frescos, cuja raridade ou qualidade os torna facilmente vendáveis em determinados centros, mesmo a preços muito elevados, e é êsse facto que determina a existência, nos Caminhos de Ferro Italianos, de 155 arcazes do tipo que descrevemos.



Santarém — Portas do Sol

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Fotog. do Sr. Manuel dos Santos Jurado, empregado de 3.ª classe no Serviço de Fiscalização



LISBOA
MONUMENTO AOS HERÓIS
GUERRA PENINSULAR

Artur José Guerreiro

II - 1934

Notas de Arte.

O Palácio da Pena em Sintra

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

(Continuação)

II

NDE hoje se ergue o soberbo palácio foi outrora o humilde Mosteiro de Nossa Senhora da Pena que El-Rei D. Manuel I mandou edificar no local onde existia, desde época desconhecida, uma

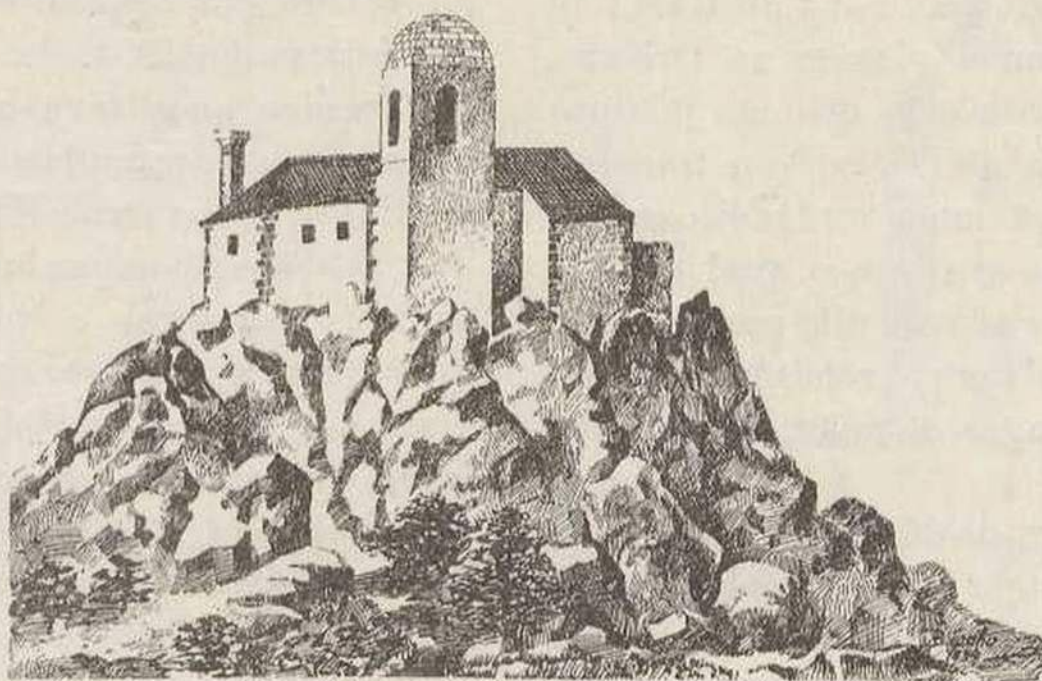
mísera e tósca ermidinha que a tradição referia ter sido construída no sítio onde apparecera milagrosamente uma imagem da Santíssima Virgem. Em tempos de El-Rei D. João I já a ermida campeava no alto do monte, pois, por umas memórias do Século XIV, consta que os beneficiados da igreja de S. Pedro de Sintra iam dizer missa todos os sábados à veneranda capelinha a-fim-de cumprirem o encargo que lhes fizera aquêle monarca «De boa Memória» por Carta de 8 de Agosto de 1387 (1).

(1) A. A. R. da Cunha, *Sintra Pinturesca*, pag. 139.

O cronista Garcia de Resende conta que no ano de 1493 foi D. João II cumprir um voto que fizera a Nossa Senhora da Pena em cuja ermida «êle e a Rainha foram estar onze dias, por uma novena que prometeram; e estiveram muito sós porque a casa era uma bem pequena ermida, e os que com eles estavam pousavam em tendas que El-Rei aí mandou levar, onde se agasalhavam muito bem e a todos se dava de comer em muita perfeição, e nos onze dias acabada a dita novena, El-Rei e a Rainha se tornaram a Sintra».

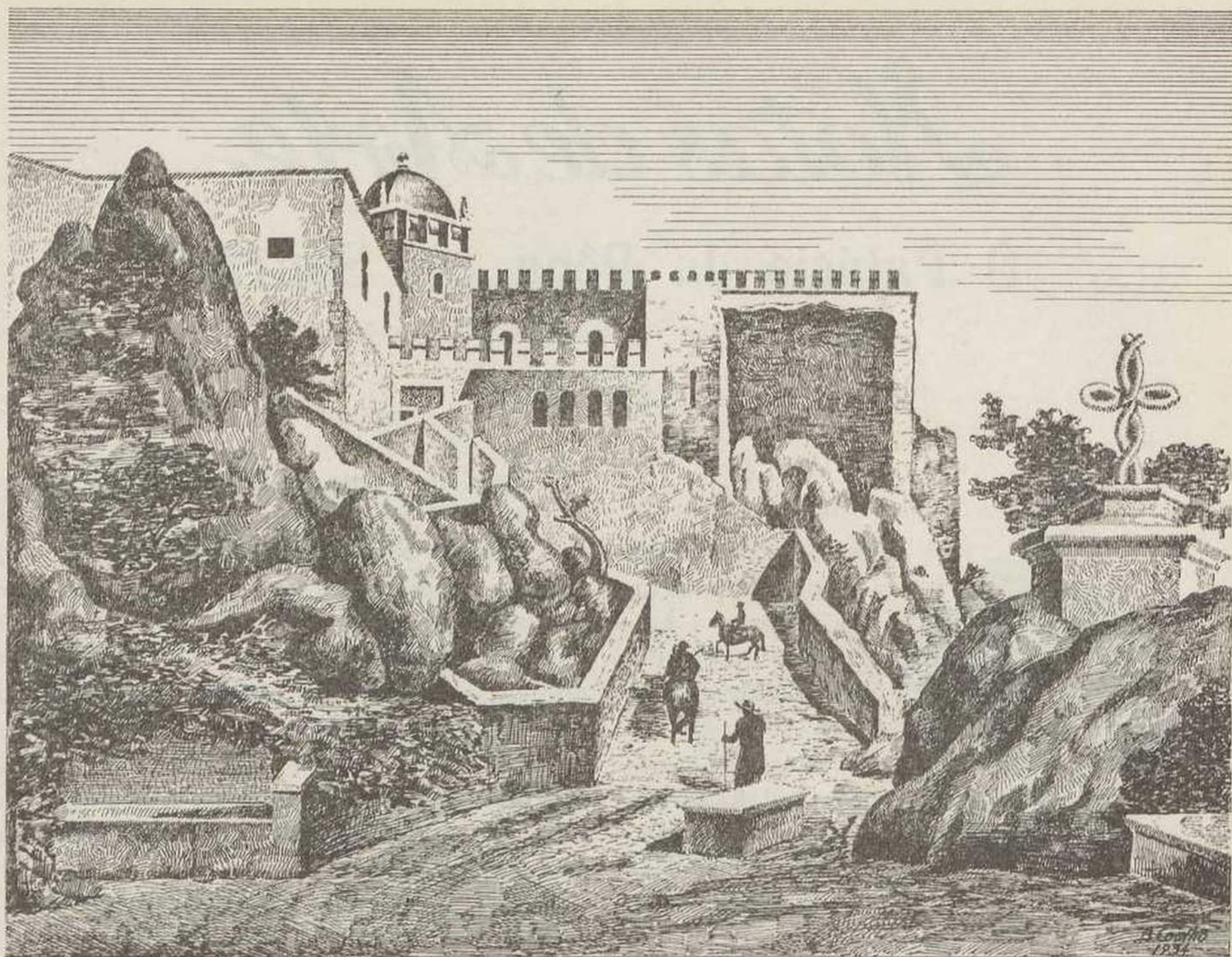
Refere a tradição que D. Manuel I após a partida de Vasco da Gama para a descoberta do caminho marítimo para a Índia costumava subir aos mais elevados píncaros da Serra de Sintra, que tanto apreciava, a-fim-de observar o Oceano e tentar descobrir de lá as naus do intemerato navegador de regresso da sua extraordinária viagem.

A afeição que então deve ter criado pelo vetusto eremitério levaram-no a mandar construir junto a êle, em 1503, um mosteiro que doou à ordem de S. Jerónimo de quem era muito devoto. Porém tal edificação tendo sido executada com madeira não podia ser de grande dura. Afir-



Santa Maria da Pena, no Século XVI, segundo Duarte de Armas

Desenho do Arq.^o Bernardino Coelho



A entrada do Convento da Pena no Século XVI, segundo uma gravura antiga

Desenho do Arq.^{to} Bernardino Coelho

mam alguns autores que andando o Rei Venturoso a caçar na Serra de Sintra, em Setembro de 1503, avistou as naus do Gama de regresso da sua segunda viagem ao Oriente. Para comemorar a satisfação que tão jubiloso acontecimento lhe produzira resolveu transformar a citada construção num verdadeiro monumento de alvenaria e cantaria o qual todavia só em 1511 teve início e levou oito anos a fazer, comportando igreja, claustro, refeitório, dormitório para dezoito monges, oficinas, campanário, hospedaria, etc.

Em 30 de Setembro de 1743, dia de S. Jerónimo, quando os monges estavam celebrando a festa em honra do seu santo Patriarca, caiu um raio no mosteiro incendiando-o e causando-lhe muitos prejuízos que foram mandados reparar por El-Rei D. João V.

Também o terramoto de 1755 o arruinou bastante, porém, não tanto como o abandono a que foi votado por ocasião da extinção das ordens monásticas em 1834.

Passados anos teve o mosteiro a sorte de impressionar profundamente a requintada sensibilidade artística de El-Rei D. Fernando II que deliberou compra-lo, em 1838, com todos os seus pertences e anexos ficando contudo «obrigado a cuidar da sua bôa conservação, visto ser um monumento nacional e conter a igreja um retábulo de primorosa escultura» conforme se lê nos Diários do Govêrno n.^{os} 229 e 269 respectivamente de 27 de Setembro de 1838 e 13 de Novembro do mesmo ano.

A forma como tal cláusula foi respeitada pelo Rei-artista ultrapassou os mais ambiciosos e exigentes desígnios.

Tinha pressa o espôso de D. Maria II em construir o palácio maravilhoso que a sua fantasiosa imaginação idealizara.

Chamou para o coadjuvar o engenheiro alemão Barão de Eschwege o qual ao delinear um

famigerado palácio viu-se surgir no alto do Monte como remate perfeitamente lógico com a sua estrutura e harmónico com a exuberante vegetação envolvente, um caprichoso aglomerado de corpos multifários que, se tem os defeitos inerentes a tôdas as obras humanas, não pode deixar de se reconhecer quanto estes são bem perdoáveis atendendo ao felicíssimo e inolvidável efeito cenográfico conseguido em primorosa conexão com a natureza.

O Palácio da Pena avista-se altivo e imponente de tôdas as cercanias de Sintra, de muitos pontos de Lisboa a dezenas de quilómetros de distância e até da margem sul do Tejo.

A entrada para o palácio-acastelado faz-se por um largo portão de acesso a uma ponte levadiça, ultrapassada a qual, nos encontramos num túnel em curva que nos conduz a um terrapleno ao nível do primeiro piso do edificio donde se observa uma fachada tornada célebre pela estranha e tormentosa janela do horrendo gigante e onde também se admiram, além doutros

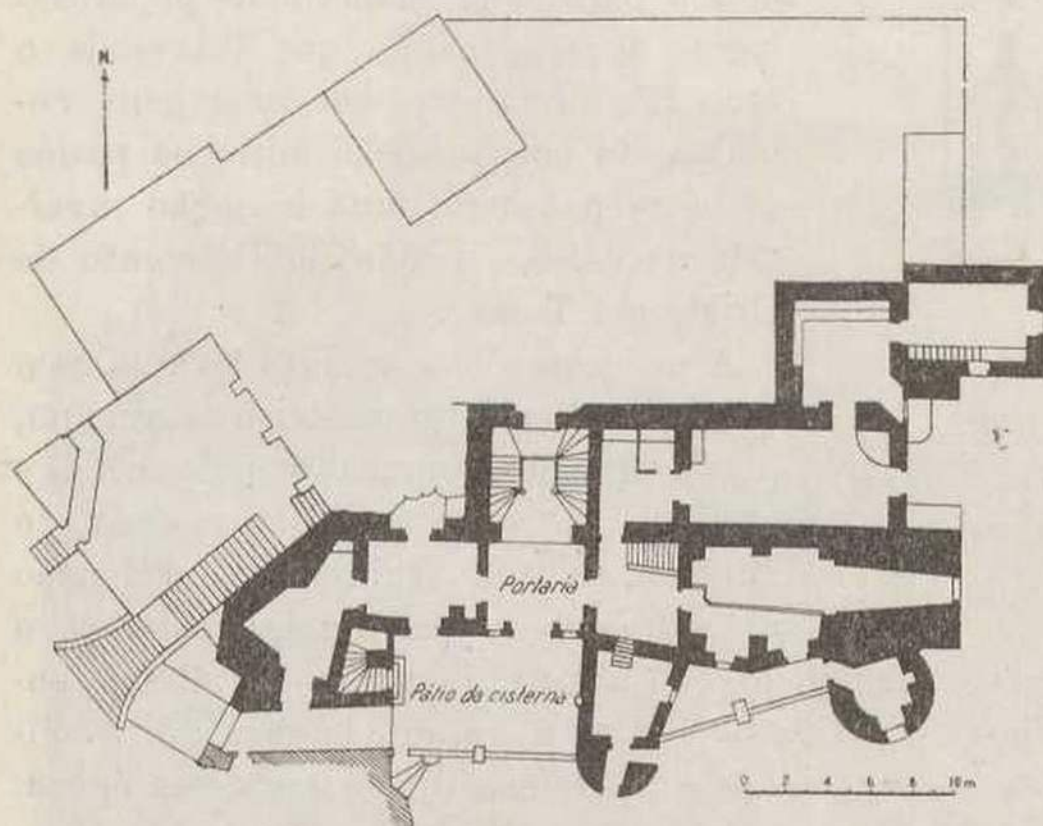
pormenores architectónicos dignos de nota, dois magníficos portais de estilo árabe um dos quais dizem ser cópia da célebre Porta da Justiça na Alhambra de Granada.

primeiro anteprojecto de alçados num estilo neo-gótico inspirado na architectura inglesa viu o seu trabalho reprovado e inutilizado pela sábia competência de D. Fernando.

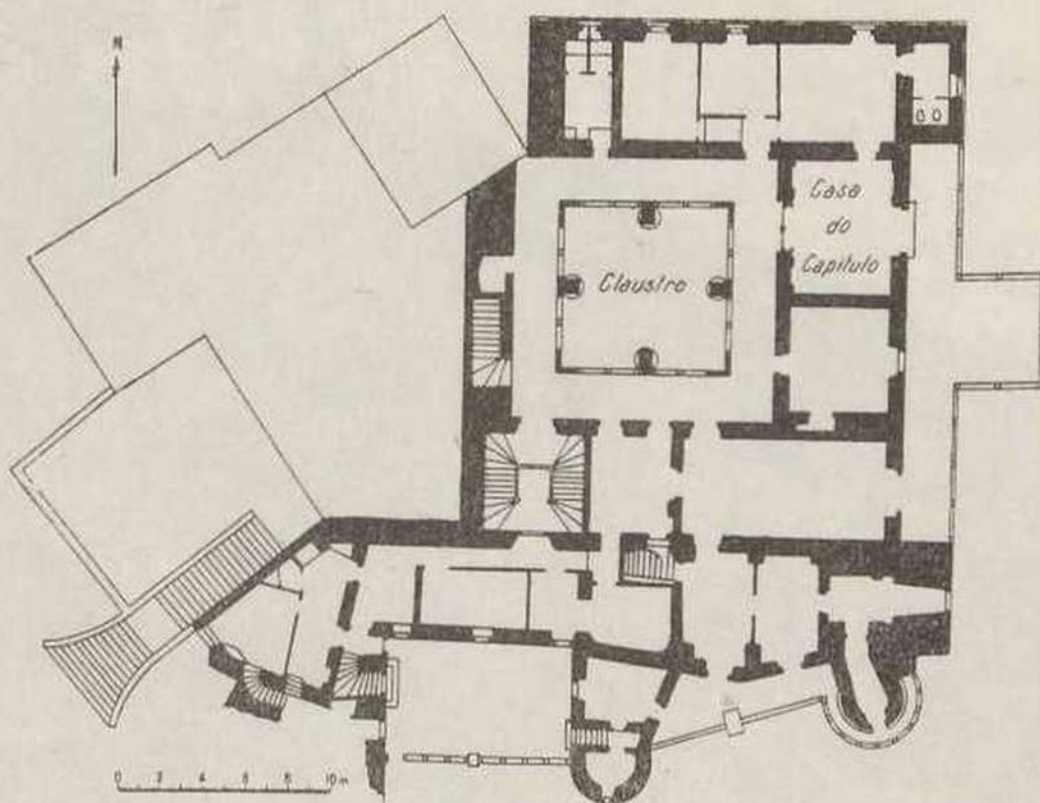
O que se executou, apesar de mais adequado ao ambiente, não se pode considerar uma obra-prima nem classificar architectonicamente como perfeito; é um misto de vários estilos caprichosamente combinados onde, contudo, acima das inspirações orientais e das reminiscências e sugestões do Renascimento, predomina o espírito medieval português.

Não obstante as inevitáveis demoras a que a organização de vastos projectos de construção conduzem normalmente, era tal o interesse e a azáfama que o Rei imprimia ao avanço e execução do monumento de que me propuz tratar que já em 1841 as obras iam adiantadas.

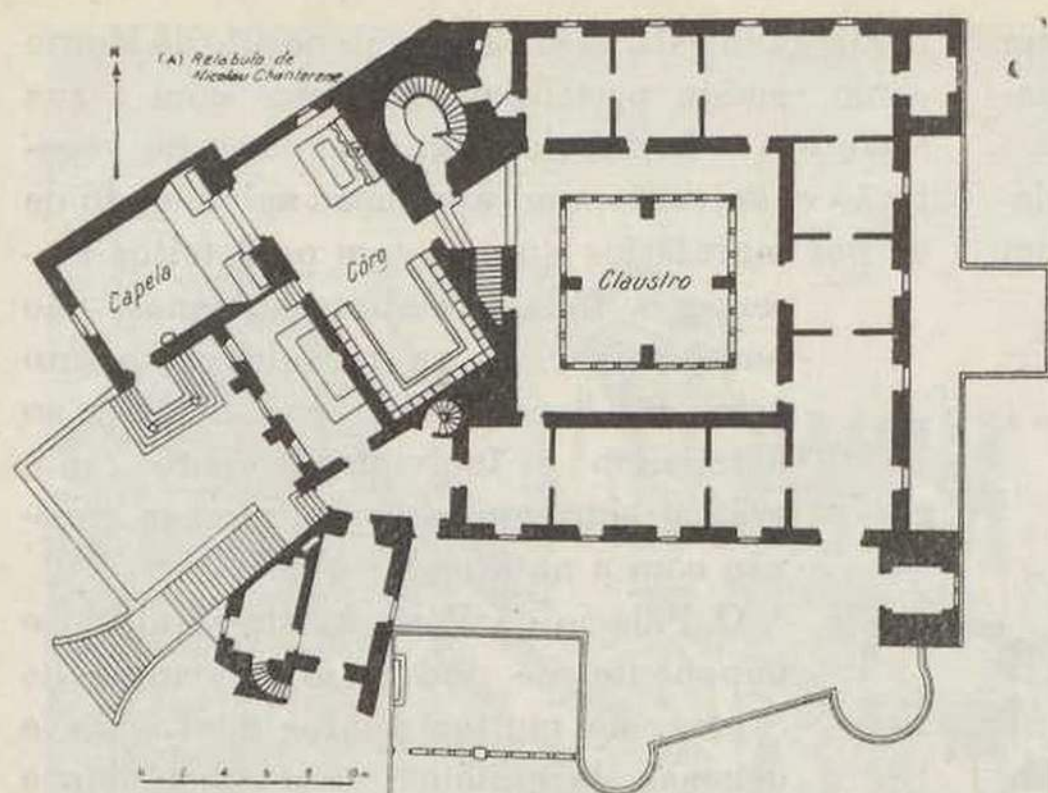
Findos os trabalhos de construção do



Planta conjectural do antigo Mosteiro de Santa Maria da Pena
ao nível da entrada principal do mesmo



Planta conjectural do antigo Mosteiro de Santa Maria da Pena
ao nível do pavimento térreo do claustro



Planta conjectural do antigo Mosteiro de Santa Maria da Pena
ao nível do pavimento da Capela

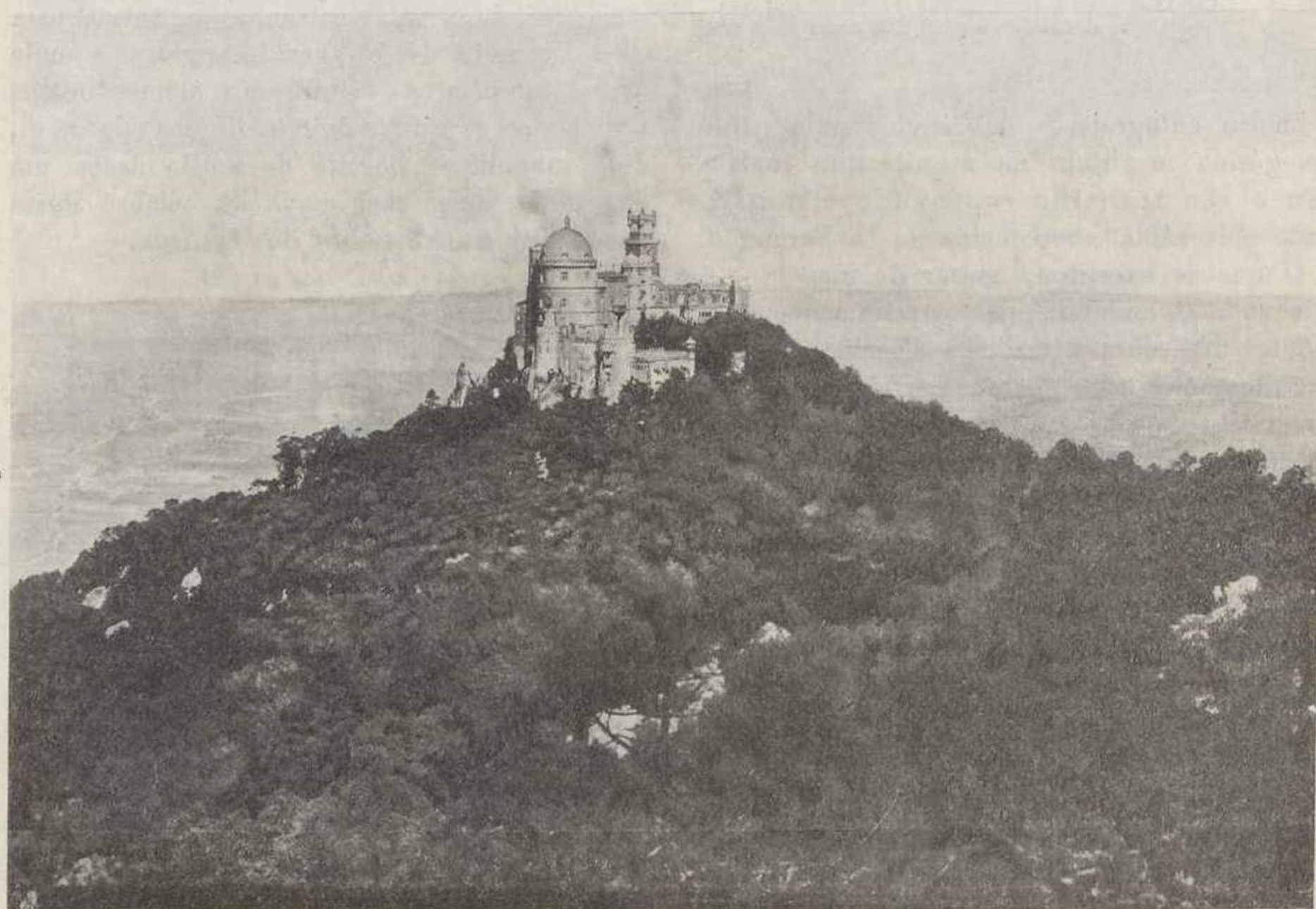
Utilizando qualquer dos referidos portais passa-se para um outro pátio donde se disfruta um panorama surpreendente artística-

mente emoldurado por graciosa arcaria amoiriscada coroada por ameias de perfil bem estilizado.

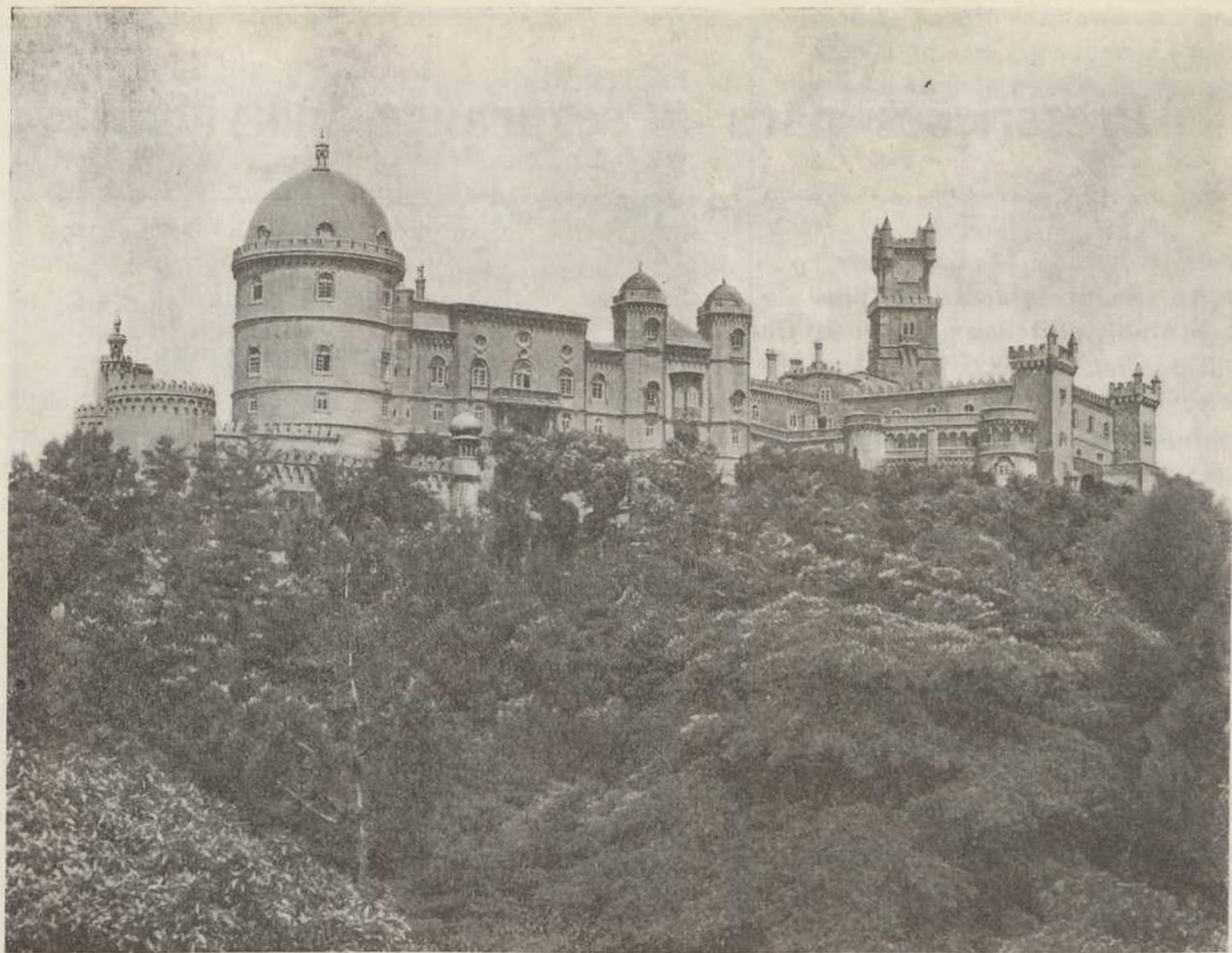
Na fachada do palácio que dá para este terraço abrem-se inúmeras janelas de saboroso recorte gótico-manuelino mas a parte que chama mais poderosamente a atenção é a que sobrepuja o arco Tudor duma das passagens cobertas de comunicação entre os pátios onde se patenteia uma imitação invertida da célebre janela do Convento de Cristo em Tomar.

A nordeste deste recinto levanta-se o que resta do antigo mosteiro manuelino, provavelmente delineado pelo célebre arquitecto dos Jerónimos chamado Boitaca, e onde sobressai um loução alpendre coberto por um agudo coruchéu

azulejado que abriga o singelo portal seiscentista da capela. A torre, que lembra a de S. Vicente a par de Belém, dizem ser dessa época.



Palácio da Pena coroa admirável e logicamente um dos montes da formosa Serra de Sintra



Vista geral do Palácio da Pena

Fotog. do Sr. António Nunes, limpador de carruagens

O tecto da graciosa ermida é constituído por uma abóbada nervada de artezões ricamente lavrados em cujos fêchos se admiram formosos bocetes com as armas reais e cruces de Cristo. As paredes são revestidas de azulejos brancos e faixas verdes colocadas diagonalmente segundo um tipo ultimamente muito usado nos silhares dos edifícios de passageiros da C. P. mas mais rico. A capela-mór, que é mais estreita do que a nave, prolonga-se do lado da epístola num amplo côro, ostentando as paredes e tectos um fôrro de azulejos policrómicos de tapete do comêço do século XVII.

O arco triunfal que separa a nave da capela-mór é manuelino mas os altares de mármore que o ladeiam são já do Renascimento clássico e denunciam a época do «Piedoso».

A obra-prima da igrejinha é porém o «retá-

bulo de primorosa escultura» a que se referia o Diário do Govêrno atrás citado.

Está êle no altar-mór e foi executado em 1532 pelo escultor francês, Nicolau Chanterene, que trabalhou no convento dos Jerónimos, por ordem de D. João III e em acção de graças pelo feliz nascimento, na vila de Alvito, de seu filho Manuel, como uma inscrição latina gravada no pedestal do altar, atesta e cuja tradução é a seguinte:

«João III, filho de Manuel, neto de Fernando, bisneto de Duarte, terceiro neto de João I, Rei de Portugal e dos Algarves, África, Etiópia, Arábia, Pérsia, Índia, pelo feliz parto da Rainha Catarina, sua incomparável espôsa, nascendo o príncipe Manuel seu filho, dedicou êste altar no ano de 1532».

(Continua)

Prescrições para a segurança individual do pessoal

No intuito de contribuir para a segurança individual dos agentes da Companhia, inicia o *Boletim da C. P.*, no presente número, a publicação de uma série de prescrições que, no interesse de todos, devem ser lidas e fixadas pelo pessoal.

Numerosos agentes são vítimas de acidentes no trabalho de que, em geral, a negligência, a falta de atenção, ou mesmo a imprevidência, são a causa.

O excesso de confiança em nós próprios faz, por vezes, perder a noção do perigo, arriscando-se inutilmente a vida.

Devemos esforçar-nos por evitar os acidentes do trabalho fugindo aos riscos inúteis e seguindo as regras elementares de segurança bem como os conselhos duma experiência, por vezes duramente adquirida.

E' certo, porém, que nos caminhos de ferro como em muitas outras indústrias, por vezes surgem circunstâncias tais e tão imprevisíveis que os agentes briosos e cônscios do seu dever não hesitam, com risco próprio, e para evitar graves acidentes, em tomar medidas que só as circunstâncias de momento podem ditar.

Para melhor compreensão das prescrições que a seguir se publicam, inserem-se uma série de fotografias mostrando umas, os riscos que os agentes podem correr quando não são atendidas as elementares medidas de precaução, e outras como devem proceder para evitar os acidentes.

CAPITULO I

Recomendações gerais

ARTIGO 1.º

E' perigoso aos agentes que trabalham ou circulam no caminho de ferro, cobrir as



Fig. 1

É perigoso

colocar os pés em sítios onde houver probabilidade de ficarem entalados



Fig. 2

Deve-se

atravessar os aparelhos da via sem os pisar

orelhas porque enfraquecem a percepção do som. Igualmente é perigoso o uso de guarda-chuva, por diminuir a visibilidade.

ARTIGO 2.º

Recomenda-se o uso de botas com saltos largos e baixos, a todos os agentes que tenham de andar na via, a-fim-de evitar que o salto fique entalado nos talões das agulhas, nas cróximas, nos contra-carris, etc.

O calçado com solas de borracha deve ser evitado na época de chuvas.

Os agentes devem evitar pôr os pés nos sítios onde houver perigo de ficarem entalados naqueles aparelhos de via, e caminhar sobre peças móveis como agulhas, ferriôlhos, transmissões, etc., sobretudo quando não houver necessidade disso. (Figuras 1 e 2).

O uso de botas com cardas deve ser evitado aos agentes que, pelas funções que desempenham, têm de subir aos veículos.

(Continua)

Consultas e Documentos

CONSULTAS**Tráfego e Fiscalização****Tarifas:**

P. n.º 569. — Um expedidor de um vagão particular carregou 10 bidões de azeite no seu vagão, mas não tinha calços para os calçar. A carga e descarga é feita pelos donos.

Requisitou os calços à estação e como ela visse que sem êstes utensílios não tinha estabilidade o carregamento, forneceu-os. Andou bem a estação?

Tinha alguma coisa a cobrar?

R. — A Companhia deve sempre abster-se de fornecer calços e cordas para fixar carga de vagões particulares, visto que pela condição 9.ª da Tarifa A é aos expedidores que compete fornecer-los ou suportar os encargos que lhe advenham da obtenção de tais acessórios de carregamento. Isto, é claro, salvo o caso muito especial de aluguer de malhais de madeira previsto nas linhas do Sul e Sueste, pelo seu Aviso ao Público B. n.º 822 da extinta Direcção daquelas linhas.

P. n.º 570. — Um expedidor de um vagão particular carregou num seu vagão 140 sacos de trigo, mas não tinha encerado seu, para cobrir a mercadoria. A carga e descarga são

R. — Segundo o disposto na condição 9.ª da Tarifa Especial A. o expedidor de remessas em vagão particular é obrigado a fornecer o necessário material de fixação ou de resguardo, pouco nos devendo importar que esse material seja de propriedade do expedidor ou por este alugado a quem quer que para esse fim o tenha disponível.

No caso, porém, de o expedidor nos requisitar encerados para cobrir as mercadorias em vagões de sua propriedade, e como na Tarifa de Despesas Acessórias anunciamos que, sempre que possível, os alugamos, não devemos recusar-nos a isso, cobrando-se, é claro, a respectiva importância pelo aluguer.

DOCUMENTOS

I — Tráfego

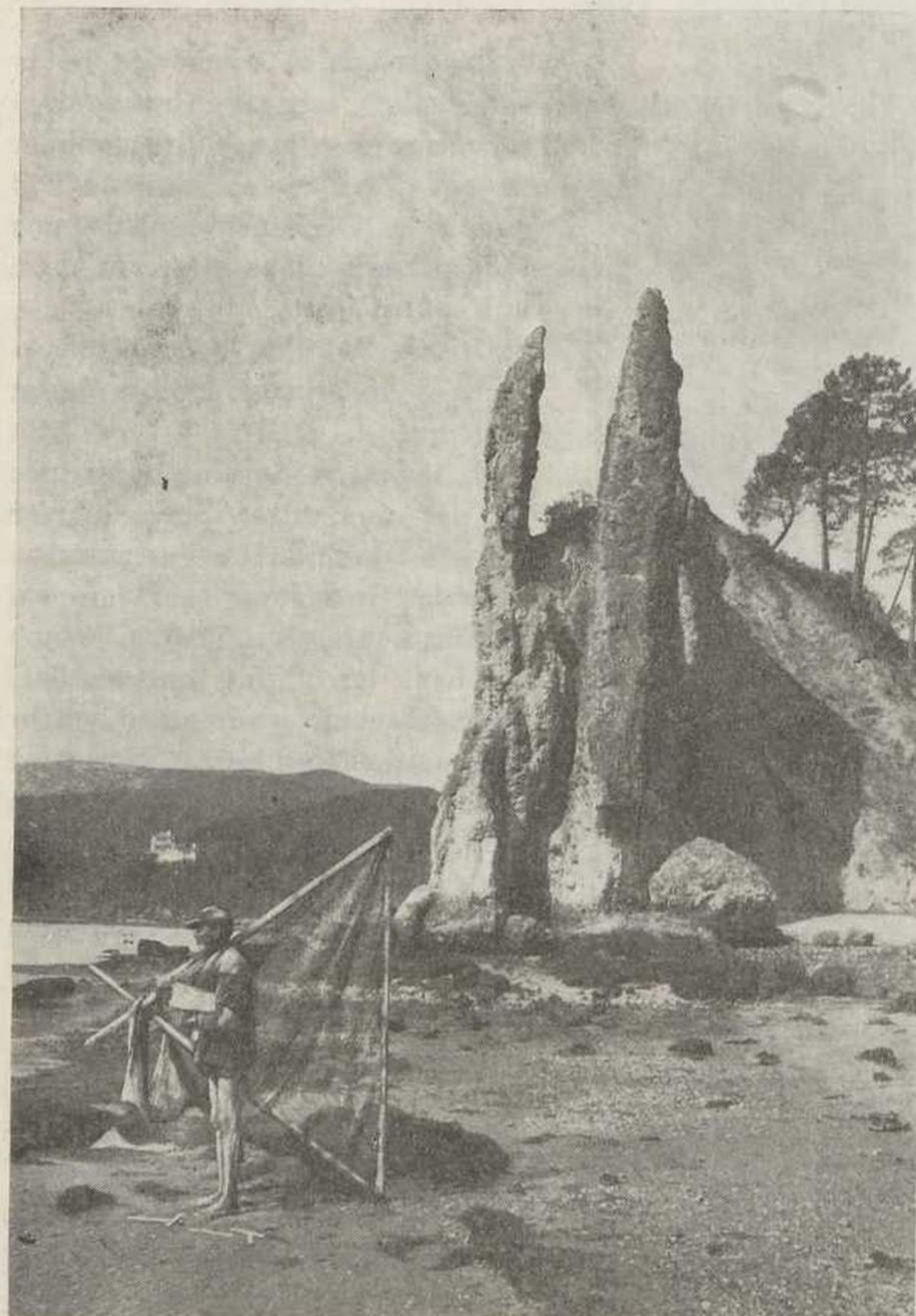
5.º Aditamento às Tabelas de Preços e Condições do Serviço de Banhos Interno. — Estabelecimento de bilhetes de Pôrto para vários destinos.

3.º Aditamento às Tabelas de Preços e Condições do Serviço de Banhos Combinado. — Estabelecimento de bilhetes de várias procedências para vários destinos.

4.º Aditamento à Tarifa Internacional n.º 402 de G. V. — Altera várias disposições da tarifa.

Aviso ao Público A. n.º 404. — Sendo os «resíduos de bagaço de azei-

tona» geralmente empregados como adubos, foi resolvido estabelecer para esta mercadoria o regime especial de que desfrutam os adubos, por analogia com as disposições já adoptadas para com as rubricas constantes dos Avisos ao Público A. n.ºs 229 e 369.



Setúbal — Praia de Albarquel

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Fotog. do Sr. António Nunes, limpador de carruagens

feitas pelos donos. Requisitou um encerado alugado à estação. A estação forneceu-o por vêr que sem este utensílio o carregamento podia ser avariado.

Cobrou o aluguer. Procedeu bem, ou mal?

Aviso ao Público A. n.º 406. — Anuncia a abertura à exploração das paragens de Telhal e Zibreira, situadas respectivamente aos Kms. 22,900 e 50,278 da linha de Oeste e a reabertura dos antigos apeadeiros de Alcainça-Moinhos e Jerumelo.

Avlso ao Público A n.º 407. — Estabelecimento de bilhetes directos simples de Lisboa-Rossio até Sintra para as estações e apeadeiros de Meleças até Torres Vedras.

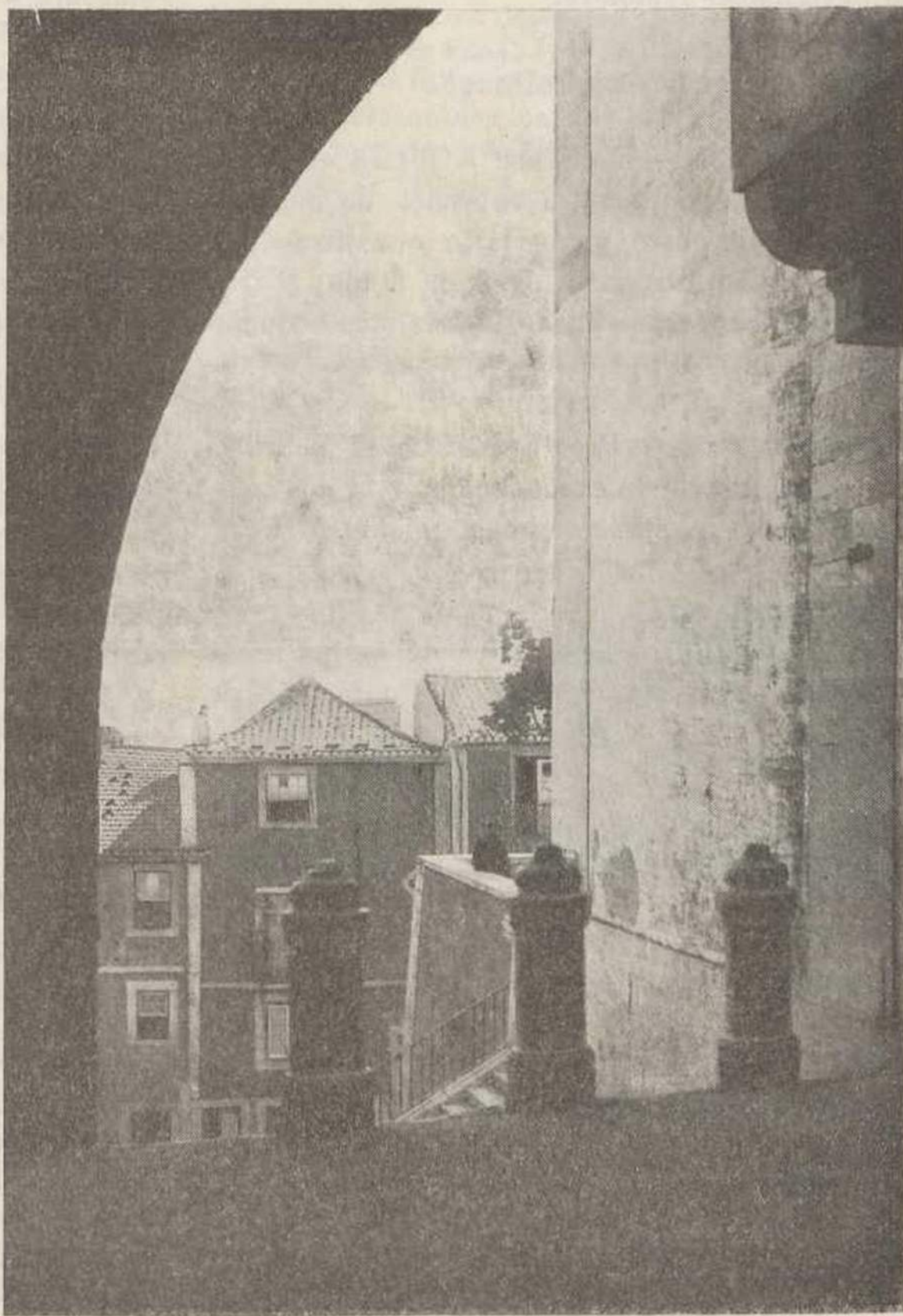
Aditamento n.º 22 à Classificação Geral de Mercadorias. — A-fim-de beneficiar os transportes de «barro (refractário ou não) não designado *em pedra ou em pó*», efectuados a pequenas distâncias, foi resolvido aplicar a êstes transportes a Tabela n.º 20 de aplicação geral e a tabela n.º 31 para o mínimo de 200 Kms.

Aditamento n.º 23 à Classificação Geral de Mercadorias. — Este aditamento foi publicado com o fim de uniformizar o tratamento aplicável às «farinhas não designadas para alimentação de animais, em barricas ou sacaria ordinária», e aos «tourteaux (para alimentação de animais)», visto tratar-se de mercadorias destinadas ao mesmo fim.

Ampliação do 18.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. — Por êste diploma se estabelece que as mercadorias para exportação mencionadas no 18.º aditamento também beneficiam da concessão nêle prevista quando sejam expedidas para a estação de Braço de Prata.

19.º Aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em vigor na Antiga Rêde e 8.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. em vigor nas linhas do Estado. — Com

o intuito de se intensificar nas nossas linhas o tráfego de cal comum em pedra, foi tornada extensiva aos transportes desta mercadoria que por expedições de vagão completo ou pagando



Lisboa — Alfama — Escadinhas de Santo Estêvão

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Fotog. do Sr. Manuel Gonçalves, Empregado de 2.ª classe dos Serviços Gerais de Exploração.

como tal forem efectuados depois de 1 de Março p.º p.º e nos percursos constantes dêste aditamento, a bonificação de 20 % que, pelo 13.º aditamento ao Complemento à Tarifa Especial n.º 1 de P. V. já era concedida às remessas de cal hidráulica.

Comunicação-Circular n.º 12. — Esclarece que os expedidores de remessas de sabão em estado pastoso devem empregar nas respectivas declarações de expedição a rubrica da C. G. M. « sabão ordinário » muito embora a façam seguir da designação « (mole) ».

II — Fiscalização

Circular n.º 821. — Esclarece a forma como se deve proceder quanto à cobrança do complemento ao imposto ferro-viário e utilização e regularização dos mod. D 2, D 2 bis, D 5 e D 5 bis, fornecidos para viagens com redução e gratuitas.

Circular n.º 822. — Presta instruções sobre a nova modalidade de execução dos serviços combinados com as empresas camionistas.

Carta impressa n.º 1200. — Relação dos bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura a apreender, extraviados na 2.ª quinzena de Abril de 1934.

Carta impressa n.º 1201. — Informa que as remessas de objectos destinados à 1.ª Exposição Triunfal do Desporto, quando seguradas na Companhia Europêa de Seguros, têm gratuidade de prémio de seguro para a viagem de regresso.

Carta impressa n.º 1202. — Indica quais foram as modificações introduzidas no mod. F. 87, quando da sua recente reimpressão, e instrue sobre a sua utilização.

Carta impressa n.º 1203. — Comunica que foi concedida uma redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral ao transporte das pessoas que tomaram parte no 1.º Congresso Nacional e Exposição da Juventude Católica Feminina, que se realizou em Lisboa nos dias 17 a 20 de Maio de 1934.

Carta impressa n.º 1204. — Trata da concessão de 50% sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no

1.º Congresso da União Nacional, realizado em Lisboa nos dias 26 a 28 de Maio de 1934.

Carta impressa n.º 1205. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura a apreender, extraviados na 1.ª quinzena de Maio de 1934.

Carta impressa n.º 1206. — Refere-se à concessão de 50% sobre os preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no XI Congresso Internacional de Acetilene, Soldadura a Autogénio e Industrias Relativas, que se realizou em Roma nos dias 5 a 10 de Junho de 1934.

Carta impressa n.º 1207. — Dá conhecimento da autorização concedida ao Sr. Abel Moreira Barbosa para expedir em portes a pagar, para todas as estações das linhas do País, remessas constituídas por plantas vivas.

Trata também da devolução, pelas estações, dos mod. M F 2 e F. 251 que se encontram ali por motivo de ter sido suspensa a execução do disposto no art.º 9.º do cap. IV da Tarifa de Despesas Acessórias.

Carta impressa n.º 1208. — Determina que as estações indiquem nas requisições de bilhetes os preços com o adicional de 10% incluído.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Maio de 1934

	Antiga Rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	4.288	4.252	1.764	1.824	2.025	1.847
» » 8 a 14...	4.328	4.203	1.894	1.830	2.011	1.788
» » 15 a 22...	5.455	4.810	2.189	2.278	2.204	1.849
» » 23 a 31...	6.097	5.516	2.624	2.461	2.472	2.135
Total	20.168	18.781	8.471	8.393	8.712	7.619
Total do mês anterior	19.238	19.059	7.926	7.973	7.766	6.655
Diferença .	+ 930	- 278	+ 545	+ 420	+ 946	+ 964

Factos e informações

Concurso de desenhos e fotografias

Está despertando bastante interesse o concurso de desenhos e de fotografias não só por parte dos concorrentes como dos numerosos leitores do Boletim que têm admirado os interessantes trabalhos já publicados.

Nem todas as provas recebidas poderão ser publicadas, como já tivemos ocasião de informar, sendo, porém, considerados para efeitos de classificação todos os recebidos.

Procurar-se-á, todavia, publicar as provas mais interessantes entre as seleccionadas.

A seguir damos nota dos concorrentes e dos trabalhos apresentados desde o início do concurso até 25 de Junho.

Concurso de fotografias

Jaime de Moraes Pereira, empregado de 3.ª classe da Contabilidade Central (7); António Nunes, limpador de carruagens (10). Este concorrente tem ilustrado o artigo Palácio da Pena; Abel Leite Pinto, empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração (7); Manuel Gonçalves, empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração (5); José Brito Abrantes, empregado de 3.ª classe da Divisão de Exploração (4); José Maria Hermano Baptista, empregado de 1.ª classe da Divisão de Material e Tracção (2); Manuel dos Santos Jurado, empregado de 3.ª classe da Divisão de Exploração (8) e Manuel Adelino Santos, Fiel de 2.ª classe em Gaia (2).

Concurso de desenhos

José Jorge Afonso Nogueira, chefe de desenhadores na Divisão de Via e Obras, 1 desenho além da colaboração na parte artística do artigo Palácio da Pena.

Artur Sabino José Guerreiro, empregado de 1.ª classe



Grupo da Divisão de Via e Obras

na Divisão de Exploração, 3 desenhos; Architecto Bernardino Coelho, desenhador na Divisão de Via e Obras, 1 desenho além da colaboração na parte artística do artigo Palácio da Pena; José de Oliveira Pinto, factor de 3.ª classe em Oliveira do Bairro, 2 desenhos; Leandro Calderon, desenhador na Divisão de Via e Obras, 2 desenhos e António de Jesus Sequeira, fiel de 2.ª classe na estação de Lisboa-P., 2 desenhos.

Desporto

No dia 3 de Maio p. p. realizou-se um almoço de confraternização entre o pessoal da Divisão de Via e Obras (Escritórios) e Contabilidade Central e Tesouraria que decorreu muito animado.



Grupo da Contabilidade Central

Antes do almoço teve lugar um desafio de foot-ball entre o grupo do pessoal da Divisão de Via e Obras e o grupo do pessoal do Serviço de Contabilidade saindo vencedor este último por 3 a 1, tendo ficando, por isso, na posse da taça Bernardo Barreiros instituída pelo pessoal da Divisão de Via e Obras em homenagem ao Ex.º Sr. Bernardo Barreiros, Chefe de Repartição reformado daquela Divisão.

Grémio ferro-viário

Associação Cultural do Pessoal da C. P.

A Comissão Instaladora desta nova colectividade da classe ferro-viária tem prosseguido nos seus trabalhos para levar a efeito a sua fundação, aprovando em todas as suas reuniões grande número de propostas de sócios fundadores.

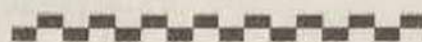
Está já concluído o edifício mandado adaptar pela C. P. para sede do Grémio, com entrada pela Calçada do Duque, 18, aguardando-se apenas que o mesmo seja convenientemente mobilado para se proceder à respectiva inauguração.

Nessa solenidade fará a sua apresentação a Banda-Orquestra, que constitui a Secção de Educação Musical do Grémio Ferro-viário.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

Durante os meses de Abril e Maio do corrente ano houve no Continente de Portugal 120 vítimas de desastres de automóveis, dos quais 14 mortos e 106 feridos. Somando estes números aos já registados desde Janeiro passado, temos já a lamentar 284 vítimas, ou seja em média cerca de 57 por mês.



LISBOA



No Parque

Eduardo VII



Fotografia
do Snr. Eng.^o Corrêa Mendes

Pessoal

Agradecimentos

O Inspector Principal de Exploração, Snr. Augusto da Silva Pina, pede-nos a publicação do seguinte:

«Tendo sido acometido de uma doença grave e demorada e por fim sujeito a uma operação melindrosa, é justo dizer que neste lapso de tempo nunca conheci abandono nem aborrecimento da parte dos médicos da Companhia, chegando a ser visitado três e quatro vezes nos dias em que o perigo se abeirava de mim.

Conquanto este tratamento e estes cuidados tenham sido extensivos a todos os ferro-viários que recorrem ao Serviço de Saúde da Companhia, não posso deixar de agradecer publicamente ao meu médico assistente, Ex.^{mo} Snr. Dr. Parreira Cabral e ao meu médico operador, Ex.^{mo} Snr. Dr. Cunha Paredes, o carinho e os cuidados que me dispensaram, sem o que eu não teria vencido a doença.

Aproveito ainda esta oportunidade, na impossibilidade de o fazer pessoalmente, para levar os meus agradecimentos a todo o pessoal que se ocupou da marcha da minha doença, felicitando-me e felicitando a corporação por ter de levar este agradecimento até os meus subordinados menos graduados, o que é um sintoma agradável para todos os dirigentes e dirigidos ».

Também a empregada de 3.^a classe dos Serviços Técnicos de Exploração, Snr.^a D. Adeline Vila Nova de Bivar Xavier pede-nos a publicação do seguinte:

«Na impossibilidade de pessoalmente apresentar os meus agradecimentos, pelo interesse que tomaram durante a minha grave doença, venho fazê-lo por este meio a todos os meus Ex.^{mos} Superiores, colegas e pessoal dos diferentes Serviços da Companhia ».

O Snr. António Castela, factor de 3.^a classe pede-nos igualmente a publicação do seguinte:

«Pela forma como me têm auxiliado durante a grave doença de que fui acometido desde 12 de Março passado, venho agradecer por este meio aos meus colegas da estação de Régua, ao meu chefe, Snr. José Rodrigues Gabão e ao Inspector de zona Ex.^{mo} Snr. Adriano Augusto Monteiro ».

Reformas

Mês de Maio

EXPLORAÇÃO

Francisco Teixeira, chefe de 3.^a classe.

António Afonso, fiel de 1.^a classe.

Francisco Alves, agulheiro de 1.^a classe.

AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim da Luz

Factor-agulheiro

Admitido como carregador em 2 de Julho de 1894



Ana de Jesus

Guarda de distrito

Admitida como guarda de P. N. em 26 de Julho de 1894

MATERIAL E TRACÇÃO

Alfredo Martins, chefe de Depósito.
José Pedro Vicente, vigilante.
Eduardo Ernesto David, maquinista de 1.^a cl.
Manuel Joaquim, marinheiro de 1.^a classe.

VIA E OBRAS

José António Vintém, chefe de escritório.
Luís Simões, ajudante de Secção.
Bernardino Barbosa, chefe de distrito.
Victorino Vieira, assentador de distrito.
Joaquim Augusto, assentador de distrito.
João Alves, assentador de distrito.
Alberto da Rocha, assentador de distrito.
Henrique Ribeiro da Silva, assentador de distrito.
Maria Gaudência, guarda de distrito.
Maria Albina Valente, guarda de P. N.

Falecimentos em Maio

EXPLORAÇÃO

† *Manuel Ferreira Castelo*, factor de 3.^a classe em Chão de Maçãs.

Admitido como praticante em 20 de Novembro de 1928, foi nomeado factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1931.

† *Jaime Corrêa*, condutor de 1.^a classe na 4.^a Circunscrição.

Admitido como carregador auxiliar em 5 de Agosto de 1905, transitou para o serviço de trens em 13 de Junho de 1908 como praticante a guarda-freio e foi promovido a condutor de 1.^a classe em 1 de Fevereiro de 1928.

MATERIAL E TRACÇÃO

† *António de Figueiredo*, visitador de máquinas, de 3.^a classe.

Admitido como ajudante de montador em 18 de Novembro de 1916, foi nomeado assentador de 3.^a classe em 25 de Outubro de 1927 e visitador de 3.^a classe em 1 de Março de 1933.

† *Manuel dos Santos Fé*, fogueiro de 1.^a classe.

Admitido como limpador de máquinas em 9 de Junho de 1920, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 21 de Agosto de 1923 e promovido a fogueiro de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Manuel Gaspar*, fogueiro de 2.^a classe.

Admitido como limpador em 30 de Julho de 1926, foi nomeado fogueiro de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1928.



† *Manuel Ferreira Castelo*
Factor de 3.^a classe



† *Jaime Corrêa*
Condutor de 1.^a classe



† *António de Figueiredo*
Visitador de máquinas, de 3.^a cl.



† *Manuel Gaspar*
Fogueiro de 2.^a classe