

**BOLETIM DA C.P.**  
**BOLETIM DA C.P.**  
**ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL**  
**DO PESSOAL DA CADOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES /**

1.º Ano—Julho de 1929

N.º 1



BOLETIM DA C. P.  
PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA  
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

**TODO O FERRO-VIÁRIO DEVE LER E COLECCIONAR O "BOLETIM DA C. P." PARA:**

- aumentar os seus conhecimentos profissionais;
- acompanhar o progresso ferro-viário mundial;
- manter-se ao corrente dos melhoramentos na rede da Companhia.

O *Boletim da C. P.* terá normalmente 12 páginas, seguindo a paginação de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formarão um volume com índice próprio.

Os agentes que queiram receber individualmente os *Boletins* a fim de possuírem a colecção, 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 agentes que desejarem recebêr individualmente o "Boletim da C. P." deverão comunicá-lo por via hierárquica à Secretaria da Direcção.

**IMPORTANTE**

Aqueles que desejem a colecção a partir do presente número, deverão enviar os seus pedidos de forma a serem recebidos na Secretaria da Direcção até ao dia 15 do corrente mês. Os pedidos recebidos depois desta data, só serão satisfeitos a partir da primeira tiragem seguinte ao pedido.



# BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL  
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

**SUMÁRIO:** Para que se publica o *Boletim*? — A nova estação dos vapores do Sul e Sueste em Lisboa-T. do Paço. — A origem dos caminhos de ferro e a sua evolução. — Estatísticas referentes a 1929. — Consultas. — A maior locomotiva do mundo. — Instalação de periscópios para os guarda-freios. — O concurso de jardins das estações da linha de Cintra. — Higiene e profilaxia. — Agricultura e jardinagem. — Acto digno de louvor. — Resultados de exames. — Nomeações. — Reformados. — Falecimentos.

## Para que se publica o Boletim?

O interesse com que foi acolhido o «Boletim de Instrução Profissional» publicado pela Divisão de Exploração, levou-nos á convicção de que dando-lhe uma maior amplitude e a modalidade com que hoje o apresentamos sob o título de *Boletim da C. P.*, satisfariamos uma aspiração latente no espirito do pessoal da Companhia.

Este novo Boletim não versará pois exclusivamente os assuntos particulares a uma Divisão, mas tratará indistintamente de todos aqueles que possam interessar o pessoal de qualquer dos ramos do serviço de caminhos de ferro. Independentemente da instrução profissional que êle tem por fim ministrar e que é a sua principal razão de ser, e duma secção destinada a noticiar os progressos de maior actualidade nos caminhos de ferro nacionais ou estrangeiros, procuraremos, também por seu intermédio, integrar o pessoal na vida da Companhia, da prosperidade da qual tanto depende o seu bem estar, dando-lhe a conhecer os resultados da exploração, as obras mais importantes em projecto e as novas aquisições de material circulante.

Por último, aproveitaremos ainda o ensejo que a publicação do *Boletim da C. P.* nos proporciona, para conselhos e informações de reconhecida utilidade para o pessoal e para tratar de alguns assuntos que directamente o interessam, tais como: higiene, jardinagem, nomeações e promoções, etc.

O valor duma colectividade aprecia-se pelo valor dos homens que a compõem, e o valor dos homens mede-se pela sua cultura mental e pelos seus sentimentos.

Quem estuda e se instrue não só se eleva a si próprio, mas eleva também o nível social da colectividade de que faz parte. Muito louvavelmente, assim o tem compreendido o pessoal ao serviço da Companhia, que sempre tem manifestado um vivo desejo de desenvolver a sua cultura profissional; de ano para ano se tem notado um manifesto progresso nas habilitações dos agentes submetidos a exame para promoção, o número de distinções aumenta.

Quando, pela primeira vez na Companhia, foram organizados concursos para obtenção do Diploma de prémio ou de mérito, na Divisão de Exploração, logo numerosos agentes briosamente se apresentaram a prestar provas, tendo sido conferidos muitos diplomas e distribuídos muitos prémios. Os concursos seguintes tiveram igual exito, sendo-me grato registar que também logo aos primeiros que se realizaram após o arrendamento das linhas do Estado, muitos agentes daquelas linhas espontaneamente concorreram, conquistando os seus diplomas e os seus prémios com o mesmo brilho que os colegas da antiga rede.



Poderemos ainda aqui lembrar, com satisfação, a numerosa concorrência de agentes de todas as categorias às conferências realizadas pelos funcionários superiores, nos centros de maior população ferroviária, e a atenção com que sempre têm sido ouvidas.

Nas outras Divisões o mesmo interesse pela instrução profissional se tem manifestado sem desfalecimento, bastando, como exemplo, citar as escolas para pessoal de locomotivas de Campolide, do Entroncamento, esta última inaugurada no começo de Junho último e, nas antigas linhas do Estado, a escola de maquinistas de Campanhã, estando presentemente em vésperas de ser inaugurada a escola do Barreiro, todas elas organizadas por iniciativa do pessoal dos respectivos depósitos, digna do maior louvor.

Por sua parte, os instrutores têm-se desempenhado com competência da sua nobre missão, cabendo-lhes incontestavelmente o maior quinhão no desenvolvimento da instrução profissional. A arte de ensinar é das mais difíceis, tantas são as qualidades que exige dos mestres, mas essas qualidades revelaram-se até em alto grau em alguns deles, já hoje credores de serviços relevantes comprovados pela distinção com que sempre os seus alunos prestam as provas nos exames.

Todos êstes esforços constituem, em conjunto, um poderoso factor de progresso dos serviços da Companhia já muito apreciável, sendo justamente para os estimular, coordenar e orientar, de forma a torná-los tão proficuos quanto possível seja, que surge o *Boletim da C. P.* Que o seu objectivo seja plenamente atingido é aquilo a que todos devemos aspirar e para que todos devemos contribuir; muito gostosamente examinaremos as sugestões que nos forem feitas nessa intenção, independentemente da colaboração que reservaremos a todos os que se interessam pela instrução profissional do pessoal.

O *Boletim da C. P.* será o traço de união entre todos aqueles que na Companhia querem ensinar e todos aqueles que querem aprender.

Lisboa, 20 de Junho de 1929.

*A. de Lima Henriques*

### A nova estação dos vapores do Sul e Sueste em Lisboa-Terreiro do Paço

Por *Jalme Martins*, Eng.º Sub-Chefe de Serviço da Via e Obras

A velha estação fluvial de Lisboa-Terreiro do Paço, cujas péssimas condições, há muito, todos reconheciam, vai finalmente ser substituída.

Encontra-se já em construção o edificio da nova estação, que ficará também situada junto do Terreiro do Paço, no terraplano em frente da Alfândega, numa posição quasi simétrica da actual, em relação ao eixo daquela praça.

Conforme o projecto, elaborado na Divisão de Via e

Obras, compõe-se de dois corpos principais: o mais importante destinado ao serviço de passageiros e expedição de bagagens e o outro situado do lado oriental daquele, ao serviço de bagagens chegadas.

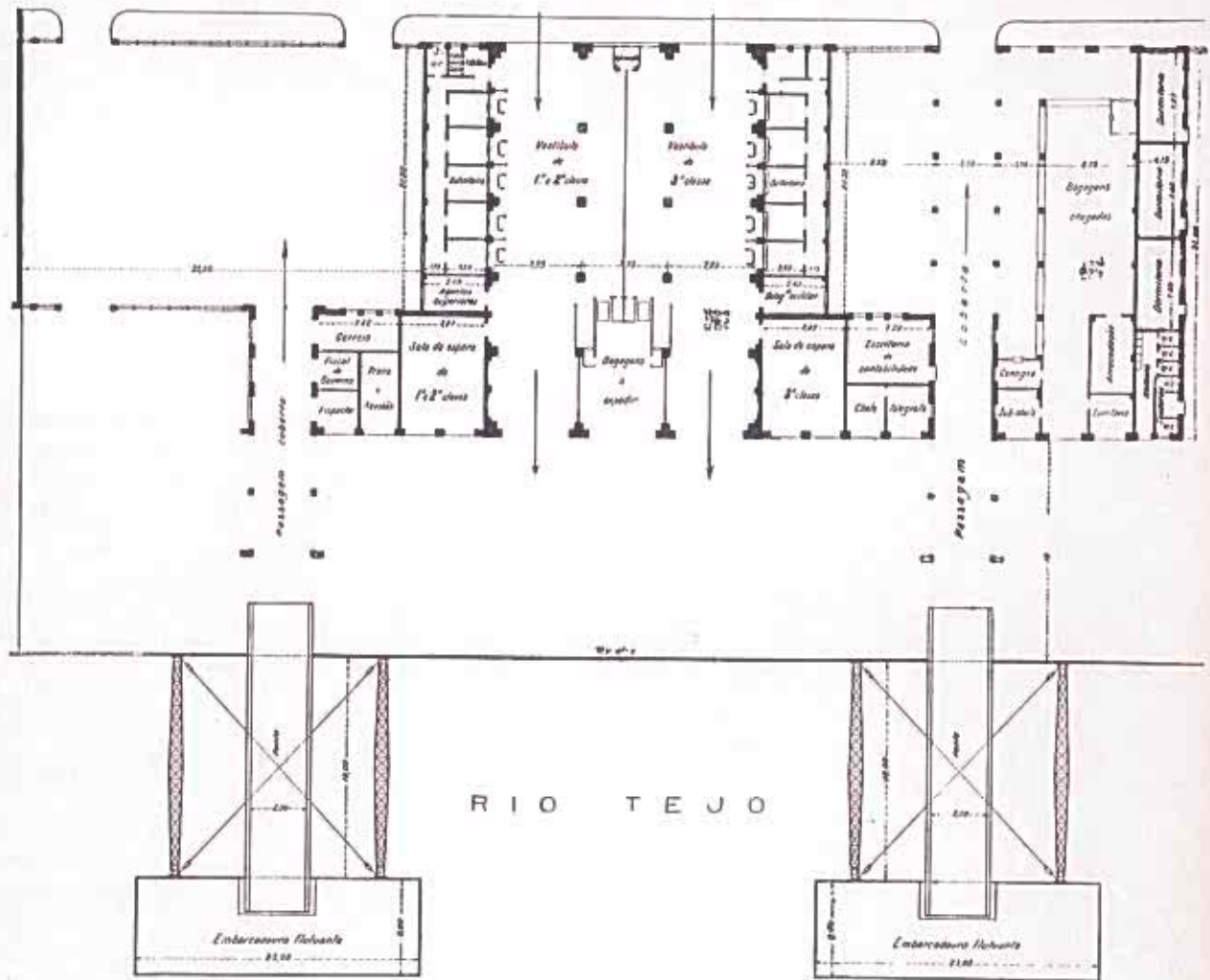
Por um e outro são distribuídas as instalações para os diversos serviços, como se vê claramente na planta do edificio representada na página seguinte.

Ficarão separados tanto quanto possível o serviço da 1.ª e 2.ª classes, do da 3.ª, sendo para tal fim di-



Perspectiva da futura estação de Lisboa-T. do Paço





Planta da futura estação de Lisboa - T. do Paço

vidido o amplo vestíbulo de entrada, em duas partes, uma para a 1.ª e 2.ª classes, com as respectivas bilheteiras, e a outra para a 3.ª classe também com as suas bilheteiras próprias. Portas de acesso e salas de espera separadas.

Exteriormente e do lado ocidental do corpo principal ficará um amplo pátio vedado, destinado ao estacionamento de veículos, para transporte dos passageiros que saíam da estação.

O embarque dos passageiros será feito, nesta estação, por meio de embarcadouros flutuantes, constituídos por batelões cujo pavimento se mantém sempre de nível com o convés dos vapores. O acesso aos barcos efectua-se com facilidade por meio de largas pranchas lançadas entre eles e o batelão.

Os embarcadouros ficam afastados da muralha para que os vapores que têm de atracar encontrem sempre a suficiente profundidade, sendo o trânsito feito por pontes metálicas que os ligam à muralha.

O trajecto a seguir pelos passageiros será coberto em toda a sua extensão, ficando no prolongamento das pontes de embarque, conforme está representado na gravura.

O novo edificio, de aspecto moderno em que é banida toda a decoração inútil, será construído com um único pavimento, recorrendo-se largamente na sua construção ao emprêgo do cimento armado, não só pela facilidade como pela maior rapidez de execução dos trabalhos.

Assim, os alicerces serão feitos com largas sapatas e vigas em cimento armado, sendo também do mesmo material as coberturas dos vários corpos do edificio e as marquises colocadas nas fachadas do lado do rio e de terra.

Todo o interior do edificio e em especial o vestíbulo de entrada, serão fartamente iluminados por grandes janelas e portas envidraçadas.



## A Origem dos Caminhos de Ferro e a sua evolução

Resumo da conferência feita por C. de Azevedo Nazareth, Eng.º da Divisão de Exploração

Realizou-se em Inglaterra, no ano de 1925, por ocasião do X Congresso de Caminhos de Ferro, a comemoração do centenário do primeiro caminho de ferro de interesse público.

Mal pareceria que na primeira Empresa ferro-viária portuguesa se deixasse ficar este facto no esquecimento, e é essa a razão porque escolhemos para tema desta palestra a *Origem dos Caminhos de Ferro e a sua evolução*.

Veremos na primeira parte desta conferência como nasceram os caminhos de ferro e em particular historiaremos a forma como surgiu o primeiro caminho de ferro de interesse público.

Na segunda indicaremos, ainda que muito por alto, algumas das obras e material dos caminhos de ferro modernos, de forma a poder-se avaliar o que se avançou neste ramo de engenharia num período de cem anos.

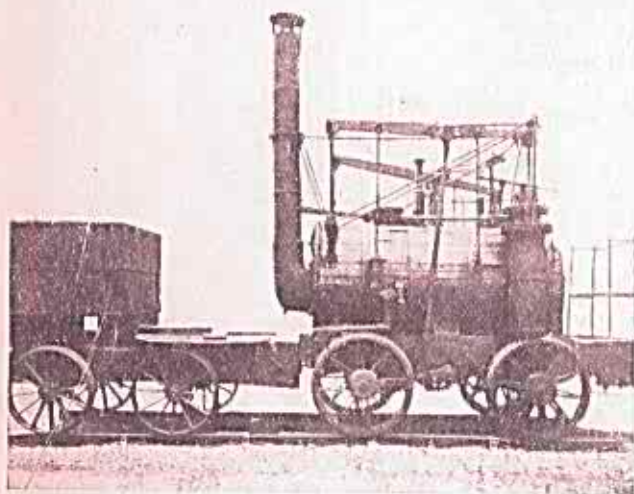


Fig. 2 — Locomotiva "Puffing Billy"

### I

Desde a mais remota antiguidade, o homem procurou sempre facilitar o transporte das suas mercadorias.

Os Egípcios, cuja civilização teve o seu apogeu 2:000 ou 3:000 anos antes de Cristo, isto é, há 4:000 ou 5:000 anos, para transportarem a grandes distâncias os enormes blocos de pedra que empregaram nos seus monumentos, construíram estradas direitas e lisas sobre as quais iam assentando pranchas, muitas vezes metálicas.

Na antiga Grécia e na Gália, região correspondente à França de hoje, algumas estradas apresentavam,

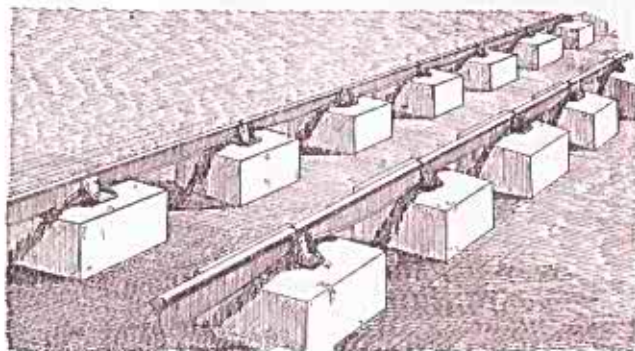


Fig. 1 — Carris em barriga de peixe

talhados na rocha, sulcos com o fim de se facilitar a tracção dos carros evitando-se o desvio das suas rodas. Numa porta romana do Delfinado, antiga provincia da França, encontram-se ainda hoje na soleira, vestígios destes sulcos, e, coincidência curiosa, a distância entre os dois sulcos é de 1<sup>m</sup>,44, precisamente a medida adoptada muitos séculos depois para a bitola dos caminhos de ferro franceses.

Ha duzentos, ou trezentos anos mesmo, era corrente o emprego de trilhos de madeira nalgumas minas, para a circulação de pequenos vagões conduzidos com tracção animal.

Na segunda metade do século XVIII apareceram, pela primeira vez, os trilhos de ferro. Eram carris curtos de ferro forjado com a forma de *barriga de peixe* e assentes sobre blocos de pedra (Fig. 1).

Estava-se porém ainda longe da aplicação do vapor.

As primeiras experiências com esta nova força, encontramos ligados os nomes de Diniz Papin, que teve a intuição da utilidade do vapor sobreaquecido, e o engenheiro escocês James Watt, que realizou estudos notáveis sobre a expansão do vapor e dispositivos mecânicos para a sua aplicação.

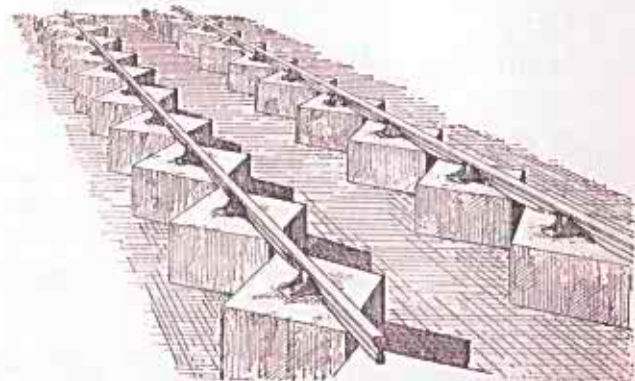


Fig. 4 — Carris de ferro laminado



Data de 1804 a primeira locomotiva, se é que assim podemos chamar ao engenho rudimentar construído pelo inglês Richard Trevithick. Esta locomotiva pesava 5 toneladas e podia rebocar uma carga de 10 toneladas. Foi porém posta de parte porque se reconheceu que só em casos especiais poderia dar resultados práticos.

Alguns anos mais tarde, nas minas de Killingworth, o inglês George Stephenson empregou, como consta nos *Anais de Minas de 1818*, *carros armados de máquinas de vapor de alta pressão que rebocavam, com uma velocidade de 4 milhas à hora (cerca de 7 Km.), em patamar, uma carga de 500 quintais métricos (50 toneladas)*. Os operários chamavam a estes engenhos cavalos de ferro (*Iron horses*).

Nestas locomotivas primitivas, os cilindros encontravam-se dispostos verticalmente; o comando das rodas era feito por tirantes ou bielhas rudimentares e os dois eixos achavam-se ligados entre si por meio de cadeias. A caldeira era simples e sem tubos de fumo. A fornalha não se distinguia da de qualquer fogão de cozinha e não tinha tiragem forçada.

Pouco mais ou menos pela mesma época, vamos encontrar em serviço nas minas de Wylam, a locomotiva chamada «Puffing Billy» (*Fig. 2*) de construção semelhante à anterior, na qual porém o comando das rodas não é feito directamente, mas sim por um sistema de manivela e engrenagens.

O funcionamento desta locomotiva não era satisfatório.

Todos estes caminhos de ferro, em que a tracção a vapor alternava com a tracção animal, empregavam-se exclusivamente no serviço das minas.

Vejamos agora como foi fundado o primeiro caminho de ferro de interesse público:

Em 1767 pensou-se em ligar a cidade inglesa de

Stockton-on-Tees à região das minas de carvão do South West Durham. Para esse fim foi proposta a construção dum canal passando por Darlington com dois ramais: um para Yarm e outro para Croft. O seu custo muito elevado, calculado em 64:000 libras fez abandonar esta idéa.

Mais tarde, em 1810, voltou-se ao problema de ligar Stockton com a região mineira, ou por um canal, ou então por um caminho de ferro.

Em 1813 o engenheiro John Rennie propoz um canal com o traçado escolhido 46 anos antes e a que acabámos de nos referir, cujo custo, pelas dificuldades da ocasião, tinha sido elevado a 205:000 libras, quantia muito valiosa para um país, embora dos recursos da Inglaterra, mas que se achava então envolvido na guerra tão demorada e dispendiosa sustentada com a França no período napoleónico.

Nos anos seguintes, pouco ou nada se fez até que, em 1817, nos aparece o vulto enérgico de Edward Pease negociante de Darlington que, com outras entidades de destaque dessa cidade, de Stockton e de Yarm e o engenheiro George Overton elaboraram o projecto dum cami-

nho de ferro com tracção animal.

Numa reunião, em Darlington, em 13 de Novembro de 1818, foi aprovado este projecto e resolvido obter-se para o executar um capital de 121:000 libras, em acções de 100 libras cada uma e que veio a ser submetido ao Parlamento inglês em Maio de 1819, que não o aprovou, mas animados pela circunstância d'êlé ter sido regeitado por uma pequena maioria, Edward Pease e os seus colaboradores fizeram uma nova tentativa e obtiveram em 1821 que o projecto fôsse aprovado pelo Parlamento.

Continuando à frente da empresa, Edward Pease, liga-se com George Stephenson, construtor de locomo-



Fig. 1 — George Stephenson — Engenheiro-construtor da 1.ª locomotiva de serviço publico



tivas (*Fig. 3*), que, em Janeiro de 1822, foi nomeado engenheiro do Caminho de Ferro de Stockton a Darlington.

No dia 17 de Maio do mesmo ano começaram os trabalhos da construção.

Tem-se afirmado algumas vezes que a linha era construída com carris do tipo em *barriga de peixe*, mas parece estar provado que a construção foi feita com carris de ferro laminado de 4<sup>m</sup>,57 assentes em dados de castanho (*Fig. 4*).

A entrada de Stephenson para a empresa fez com que a tracção animal primitivamente proposta fôsse substituída pela tracção a vapor, o que foi aprovado por uma nova lei do Parlamento, em Maio de 1823, lei que, ao mesmo tempo, autorizava o transporte de passageiros.

Fôram assim desde logo encomendadas duas locomotivas, que alternariam com os cavalos, na tracção dos trens.

O número das locomotivas foi pouco depois elevado a quatro.

Stephenson tinha como auxiliares três outros engenheiros, um dos quais era seu filho Robert que mais tarde veio a ser também um construtor de locomotivas bastante célebre.

Decorridos pouco mais de três anos de trabalhos, no dia 27 de Setembro de 1825, circulava entre Brusseton e Stockton o combóio inaugural, com uma carga de cerca de 90 toneladas de passageiros e mercadorias.

A composição d'êste combóio era a seguinte, conforme consta em documentos da época:

- 6 vagões com carvão e mercadorias;
- 1 vagão da Companhia com os proprietários da empresa;
- 6 vagões com assentos para o público;
- 14 vagões para trabalhadores;
- 6 vagões de carvão que ficariam em Darlington Branch,

ou seja um total de 33 veículos, além da locomotiva e ténder.

O combóio inaugural era rebocado pela locomotiva n.º 1 (*Fig. 5*), conduzida por George Stephenson e seu irmão James. A locomotiva de que falamos apresenta ainda as características das que eram destinadas ao serviço de minas e que anteriormente descrevemos.

Em todo o trajecto e especialmente em Yarm e Stockton, o pessoal foi alvo de grandes manifestações de contentamento.

À chegada a Stockton realizou-se um jantar de gala, onde os discursos foram tão inflamados e a animação atingiu um grau tão elevado, que, ao terminar a refeição, as acções da Companhia, que, como já dissémos, eram de 100 libras, alcançaram um prémio de 40 libras, não aparecendo vendedores mesmo a êste preço.

Estava assim inaugurado o primeiro caminho de ferro de interesse público do mundo.

Estas locomotivas rudimentares não deram porém o resultado que então se esperava. A fraca produção das suas caldeiras limitava a sua potência e a ventilação natural das fornalhas não era suficiente para produzir uma combustão activa.

Foi ao francês Marc Séguin que devemos a invenção da caldeira com tubos de fumo. Conseguia assim êste inventor aumentar consideravelmente a superfície de aquecimento, melhorando a produção da caldeira.

Para activar a combustão na fornalha, Séguin empregava um ventilador accionado por um dos eixos do ténder, mas êste dispositivo não deu bons resultados.

Foi George Stephenson que conseguiu o emprêgo da tiragem forçada pela injeccção de vapor na chaminé para activar a combustão.

Em 8 de Outubro de 1829, realizou-se, na planície de Rainhill (Inglaterra), um concurso, que ficou histórico, numa distância de 45 Qm. da linha de Liverpool a Manchester. Nesse certâmen foram George e Robert Stephenson que obtiveram um novo triunfo com a 19.ª locomotiva construída nas suas oficinas de Newcastle.

Pode dizer-se que foi êste o maior passo dado na história da locomotiva, pois foi esta locomotiva dos Stephenson a primeira que apresentou as características que constituem o tipo de todas as locomotivas posteriores: possuía já caldeira com tubos de fumo, cilindros horizontais e comando por bielas e escape do vapor na chaminé.

Os seus construtores deram-lhe o nome de *The Rocket* (O Foguete) (*Fig. 6*). Pelo quadro junto podemos fazer a comparação das principais características desta máquina e as duma locomotiva da série 600 da C. P.

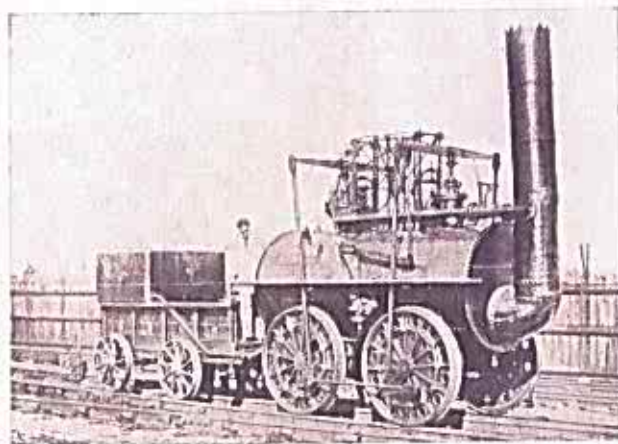


Fig 5 — Locomotiva n.º 1 que rebocou o primeiro combóio de serviço público



Características	The Rocket	Série 630 C. P.
Data .....	1829	1925
Tipo .....	0-1-1	2-3-1
Timbre .....	2kg,5	16 kg
Superfície da grelha .....	0m <sup>2</sup> ,56	3m <sup>2</sup> ,79
Diâmetro das rodas .....	1m,42	1m,90
Superfície de aquecimento .....	12m <sup>2</sup> ,80	183m <sup>2</sup> ,10
Pêso adêrente .....	8.000 kg	49.800 kg
Pêso total (sem o tónder) .....	4.900 kg	85.500 kg

No concurso de Rainhill, a que nos referimos, havia mais três concorrentes, um dos quais era o construtor Timothy Hackworth com a sua *Suns pareil* (Sem igual) (Fig. 7). Esta locomotiva mostrou-se porém inferior à locomotiva *O Foguete*, visto que tinha o dôbro do consumo.

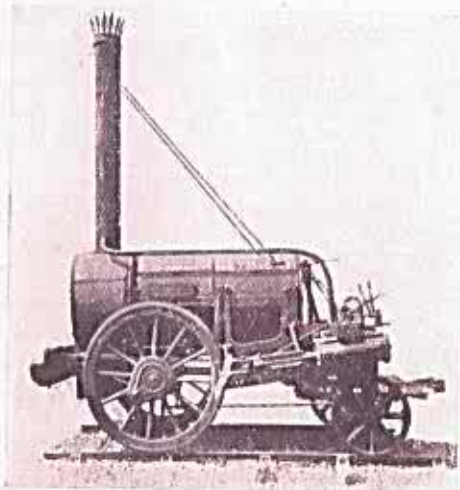


Fig. 6 — Locomotiva «O Foguete»

A locomotiva *O Foguete* rebocando uma carruagem atingiu, no concurso a que nos referimos, uma velocidade máxima de 50 Qm. à hora, mas mais tarde chegou a ultrassar esta velocidade.

A Inglaterra festejou em Julho de 1925 o centenário do seu primeiro caminho de ferro, realizando em Londres nessa mesma ocasião o X Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, sob a presidência de S. A. R. o Duque de York e a que concorreram delegados de quasi todas as empresas ferro-viárias mundiais.

Vamos transcrever algumas palavras de S. A. R., o duque de York no discurso de abertura do Congresso:

«Estamos num momento histórico.

Há cem anos que o primeiro caminho de ferro do mundo

— o caminho de ferro de Stockton a Darlington — se inaugurou neste país.

«A Inglaterra pertence a honra de ter mostrado o caminho do progresso, que foi, de resto, logo seguido pelos outros países. O desenvolvimento dos caminhos de ferro da Europa e a fundação das Empresas ferroviárias do Continente americano conta-se entre as maravilhas da história».

A S. A. R. respondeu M. Toulon, Director Geral dos Caminhos de Ferro do Estado Belga e Presidente da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro.

Eis algumas passagens do seu discurso:

A invenção genial de George Stephenson, é de todas as invenções que viram a luz no mundo, a que teve maior influência sobre a vida dos povos e sobre o desenvolvimento da civilização.

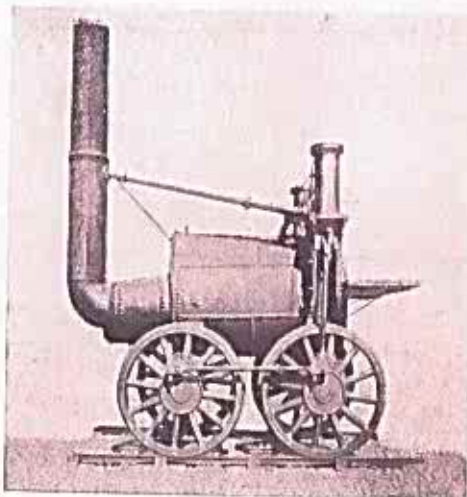


Fig. 7 — Locomotiva «Sem Igual»

A abertura ao serviço, em 1825 da linha de Stockton a Darlington marcou o ponto de partida para uma evolução profunda nos meios de transporte e de produção, assim como nas relações entre os povos.

Cedo seguida de aplicações na Europa continental e nos outros países do mundo, a nova invenção suscitou o entusiasmo.

Com uma rapidez prodigiosa, toda a superfície do globo foi atravessada de linhas férreas que atingem hoje o número considerável de mais de 1.200.000 quilómetros ao lado do enorme progresso sob o ponto de vista da potência dos meios de tracção, da aceleração e da segurança dos transportes.

Glória a George Stephenson e ao país de que êle foi um dos cidadãos mais ilustres!

(Continua)



## Estatísticas referentes a Abril de 1929

Utilização do material para transportes de serviço comercial

Meses	Rêde antiga					Minho e Douro					Sul e Sueste							
	Dias-vações e furgões	Quilómetros-vações e furgões		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média do quilómetros por dia		Dias-vações e furgões	Quilómetros-vações e furgões		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média do quilómetros por dia		Dias-vações e furgões	Quilómetros-vações e furgões		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média do quilómetros por dia	
		Carregados	Vazios		Em total	Em vazio		Carregados	Vazios		Em total	Em vazio		Carregados	Vazios		Em total	Em vazio
Janeiro ...	98.971	5.021.532	639.539	11,4	57,1	6,6	39.970	1.152.589	139.469	11,3	29,8	3,3	47.621	1.891.252	339.004	19,7	37,9	7,1
Fevereiro ...	97.574	5.678.258	694.608	10,0	58,2	6,2	39.021	1.101.190	114.072	10,1	29,0	2,9	50.439	1.972.899	319.454	16,1	39,1	6,8
Março ...	83.079	5.345.894	549.110	10,2	64,3	6,6	34.885	1.092.735	107.389	9,8	31,8	3,1	49.001	1.799.059	327.527	18,9	35,0	6,6
Abril ...	85.492	5.492.983	670.743	12,2	64,8	7,9	40.891	1.165.799	134.987	11,6	28,9	3,3	60.829	2.067.621	449.109	21,4	31,9	7,0

N. B. — Neste quadro são incluídos os vagões e furgões da Companhia e outras Companhias, deduzidos os dias em reparação, immobilização, serviço de via e de permanência nas outras Companhias.

## Percurso quilométrico

Designações	Antiga rêde				Minho e Douro				Sul e Sueste				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1929		Percurso efectivo em		Diferenças em 1929		Percurso efectivo em		Diferenças em 1929		
	1928	1929	A mais	A menos	1928	1929	A mais	A menos	1928	1929	A mais	A menos	
Passageiros .....	430.020	429.646	2.020	—	115.707	124.859	9.149	—	135.535	131.267	—	4.268	
Mercadorias .....	1.02.868	213.599	10.662	—	49.911	46.069	—	2.146	65.867	124.938	39.579	—	
Manobras .....	82.689	85.300	2.319	—	29.872	32.894	3.022	—	95.533	43.741	8.298	—	
Totais .....	712.512	727.512	15.430	—	194.890	204.410	12.088	2.146	296.425	299.944	47.787	4.268	
Total das diferenças em 1929.	A mais:		10.030		A mais:		10.030		A mais:		43.519		
Desde Janeiro {	Passageiros ...	1.077.018	1.091.705	—	75.313	471.297	497.299	—	4.046	469.897	479.953	—	21.944
{	Mercadorias ...	819.190	819.845	—	6.815	295.529	178.487	—	29.032	351.826	415.939	64.167	—
{	Manobras .....	328.997	317.194	—	11.803	125.297	92.709	—	32.594	139.974	119.892	—	20.582
Totais .....	2.224.175	2.218.744	—	92.901	—	—	—	—	65.644	169.697	1.011.278	64.167	42.526
Total das diferenças em 1929.	A menos:		92.901		A menos:		65.644		A mais:		21.581		

N. B. — As diferenças a menos nos totais são motivadas por 5 dias a menos em Janeiro em virtude de ter passado a contar-se o percurso até ao dia 29 em vez de 30 como anteriormente.

Quem cumpre os seus deveres obtém o respeito dos seus direitos



# Consultas

## I—Fiscalização e Tráfego

### Tarifas

**P. n.º 70.** — Tendo dúvidas sobre o modo de taxar um vagão de trigo em grão com o peso de 10.000 Qg., carga e descarga, donos e donos, de Lagoaça a Gáia, peço o favor de detalhar o processo de taxa.

**R.** — Remessa de um vagão de trigo em grão, peso 10.000 Qg., carga e descarga pelos donos, de Lagoaça a Gáia, em P. V.

<i>Companhia Nacional: 50 Qm., Tarifa Geral, 4.ª cl.:</i>	
Transporte $\$22,6 \times 100 \times 11 =$	248,60
Manutenção (evoluções e manobras) $\$02 \times 100 \times 11 =$	22,00
Registo .....	55
<b>Soma .....</b>	<b>271,15</b>

<i>Minho e Douro: 172 Qm., Tarifa Especial n.º 1, tab. 32:</i>	
Transporte $\$57,1 \times 100 \times 6 =$	342,60
Manutenção (evolu. manob. e trasb.) $\$05 \times 100 \times 6 =$	33,00
Adicional de 5% =	18,578
	394,178
Arredondamento .....	22
<b>Soma .....</b>	<b>394,40</b>

<i>C. P. (antiga rede): 6 Qm., Tarifa Geral, 4.ª cl.:</i>	
Transporte $\$02,8 \times 100 \times 11 =$	30,80
Manutenção (evoluções e manobras) $\$02 \times 100 \times 11 =$	22,00
Aviso de chegada .....	55
<b>Soma .....</b>	<b>53,35</b>
<b>Total a cobrar .....</b>	<b>718,90</b>

**P. n.º 71.** — A Tarifa Geral no art. 21.º diz que se consideram como bagagens os instrumentos portáteis ou ferramentas manuais da sua arte ou do seu officio e a Comunicação Circular n.º 1189/912 do Serviço do Tráfego, determina quais as ferramentas que como tal são consideradas, não esclarecendo se uma máquina de costura ou um banco de carpinteiro devem ser considerados bagagens. Podem estas ferramentas ser consideradas bagagens e como tal serem despachadas?

**R.** — Um banco de carpinteiro não é um instrumento portátil, nem uma ferramenta manual, logo não pode ser considerado bagagem. A máquina de costura conforme seja ou não portátil, assim poderá ser considerada bagagem ou não. A Comunicação Circular n.º 1189/912 não determina quais as ferramentas que podem ser consideradas como bagagem, mas apenas apresenta alguns exemplos de objectos que, por serem portáteis, podem considerar-se como bagagem.

**P. n.º 72.** — Apresentando-se em Lisboa-C. A., a despacho em P. V., um volume com o peso de 3.100 Qg., os 15% que se têm de aplicar às massas indivisíveis de 3.000 a 5.000 Qg. também incidem sobre o transporte da via fluvial?

**R.** — As massas indivisíveis, quando transportadas ao abrigo da Tarifa Fluvial não estão sujeitas às majorações indicadas no art. 65.º da Tarifa Geral visto que aquela tarifa tem taxas estipuladas para volumes de mais de 3.000 Qg. (Vidê capítulo XII).

**P. n.º 73.** — Quando um cordeiro é despachado vivo (peado), como se deve taxar, a peso ou por cabeça?

**R.** — A taxa deve ser feita pela base 6.ª visto que cordeiros estão expressamente designados no art. 29.º da Tarifa Geral, e porque, à falta de acondicionamento mais apropriado, é apresentado a despacho e a transporte devidamente peado, isto é, em condições de poder ser posto na balança para ser pesado.

**P. n.º 74.** — 143 sacos de farinha de trigo, 1.870 Qg., de Leões a Alcácer, em P. V. e 10 sacos com sêmas com 455 Qg. Carga pelo dono e descarga pelo Caminho de Ferro num vagão requisitado. Como se detalha a taxa?

**R.** — A taxa devidamente detalhada é a seguinte:

Distância.....	171 Qm.				
Tarifa 1 .....	<table> <tr> <td>Farinha de trigo.....</td> <td>Tabela 39</td> </tr> <tr> <td>Sêmas .....</td> <td>Tabela 15</td> </tr> </table>	Farinha de trigo.....	Tabela 39	Sêmas .....	Tabela 15
Farinha de trigo.....	Tabela 39				
Sêmas .....	Tabela 15				
Transporte .....	<table> <tr> <td>Far.º de tr.º <math>\\$74,50 \times 100 \times 6 =</math></td> <td>447,00</td> </tr> <tr> <td>Sêmas .... <math>\\$03,70 \times 50 \times 11 =</math></td> <td>20,335</td> </tr> </table>	Far.º de tr.º $\$74,50 \times 100 \times 6 =$	447,00	Sêmas .... $\$03,70 \times 50 \times 11 =$	20,335
Far.º de tr.º $\$74,50 \times 100 \times 6 =$	447,00				
Sêmas .... $\$03,70 \times 50 \times 11 =$	20,335				
Imposto de selo sobre 20,335 .....	1,03				
Manutenção. ....	<table> <tr> <td>Farinha de trigo <math>\\$07 \times 100 \times 6 =</math></td> <td>42,00</td> </tr> <tr> <td>Sêmas..... <math>\\$01 \times 50 \times 11 =</math></td> <td>5,50</td> </tr> </table>	Farinha de trigo $\$07 \times 100 \times 6 =$	42,00	Sêmas..... $\$01 \times 50 \times 11 =$	5,50
Farinha de trigo $\$07 \times 100 \times 6 =$	42,00				
Sêmas..... $\$01 \times 50 \times 11 =$	5,50				
Registo, aviso de chegada e assistência.....	1,25				
Adicional de 5% .....	25,886				
<b>Soma .....</b>	<b>542,999</b>				
Arredondamento .....	501				
<b>Total.....</b>	<b>543,500</b>				

**P. n.º 75.** — A uma remessa de vagão completo corresponde aplicar o multiplicador 6 na taxa de transporte. Se o vagão sofrer retenção, ou se a remessa não fôr levantada dentro do prazo estipulado, isto é, se lhe fôr cobrada a armazenagem, qual é o multiplicador aplicável à retenção e armazenagem?

**R.** — As taxas de armazenagem e estacionamento ficam sujeitas, nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro, ao multiplicador que corresponda aplicar à taxa da mercadoria.

**P. n.º 76.** — Desejo saber se um portador de um passo de folga, ao abrigo da alínea d) do art. 48.º do Regulamento Geral do Pessoal, passado entre Lisboa e Leiria, tem direito a regressar por via Alfarelos, considerando esta como via excepcional.

**R.** — Este caso está regulado pela Carta Impressa n.º 540 de 1 de Agosto de 1927, do Serviço de Fiscalização e Estatística.



*P. n.º 77.* — Como é que se detalha a taxa de um vagão com 14.050 Qg. de cal comum a granel, carga e descarga pelos donos, de Almansil a Casével, com utilização de prancha durante duas horas?

*R.* Detalha-se da seguinte forma:

Distância .....	181 Qm.	
Tarifa Especial n.º 1 Tabela 10		
	$4\text{,}22 - \frac{4\text{,}22 \times 10}{100} = 3\text{,}79,8$	
Transporte .....	$37,98 \times 141 \times 11 \dots$	589,07
Evoluções e manobras	$04 \times 141 \times 11 \dots$	62,04
Imposto de selo .....		29,75
Registo, aviso e assistência .....		1,25
Adicional de 5% .....		84,11
		<u>716,22</u>
Arredondamento .....		03
Soma .....		716,25
Taxa por utilização de prancha durante duas horas:		
$20 \times 2 \times 11 \dots$		4,40
Adicional de 5% .....		22
		<u>4,62</u>
Arredondamento .....		03
Soma .....		4,65
Total a cobrar .....		<u>720,90</u>

A taxa por utilização de prancha deve ser processada independentemente da taxa de transporte.

#### Contratos

*P. n.º 78.* — Quando um vagão fôr despachado em qualquer estação para Sabugo e seja consignado a qualquer concessionário dos desvios de Sabugo, como sejam Pedreiras Mármoreas & Baptista, e que com a antecedência de 4 horas seja feito o pedido para que o referido vagão tenha seguimento para o Ramal, em face do § único do art. 8.º do Contrato n.º 902 e § único do art. 9.º do Contrato n.º 903, desejo saber qual a importância a cobrar. Como os contratos acima indicados dizem que os ditos vagões não pagam estacionamento ou demora nos ramais particulares pergunto também se os vagões particulares pagam depósito quando estejam em ramais particulares.

*R.* — Desde que o vagão destinado a Sabugo venha à consignação dos concessionários dos desvios, e o seu seguimento para o ramal seja pedido pelos mesmos concessionários, 4 horas pelo menos antes da chegada do vagão, nos termos do § único da alínea M) dos artigos 8.º e 9.º dos Contratos n.ºs 902 e 903 respectivamente, neste caso não se cobra a taxa de reexpedição para o ramal, mencionada na mesma alínea, mas deve-se cobrar a taxa de que trata a alínea L) dos mesmos artigos, devendo ainda ter-se em consideração o que estabelece a alínea P) sobre a forma de taxar as remessas de e para os ramais. Quanto a direitos de estacionamento relativos a vagões particulares, está dito claramente no § único da alínea O) que nada há a cobrar por direitos de estacionamento de vagões particulares dentro dos ramais.

#### Livro E 11

*P. n.º 79.* — Um meio bilhete de Tarifa Geral fornecido a uma criança até 7 anos dá direito a 15 quilos de bagagem;  $\frac{1}{4}$  de bilhete dá direito a 30 quilos de bagagem. Apresentando-se me um passageiro com  $\frac{1}{4}$  e  $\frac{1}{8}$  de bilhete peço dizer-me qual é o peso a que tem direito para despacho de bagagem visto que para o  $\frac{1}{8}$  não há nada previsto.

*R.* — A pergunta do consulente está prevista no artigo 125 do Livro E 11.

*P. n.º 80.* — No Barreiro embarcaram no combóio 801 em 3.ª classe dois passageiros com destino a Grandola, mas deixaram-se adormecer e vieram até Canal Caveira, seguindo depois no combóio 800 para Grandola. Desejo saber se estes bilhetes podem ser validados em conformidade com o artigo 64.º do Livro E 11 pois que os passageiros estiveram sempre na estação até à chegada do combóio em que seguiram.

*R.* — Podem.

#### II—Movimento

##### Livro 2

*P. n.º 81.* — Manda o artigo 23.º do livro 2 que nas estações onde se efectuem cruzamentos, deverão os 2 combóios ser recebidos com o disco fechado. O combóio 2409 circula à tabela e chega a P. Novo às 10.16, onde cruza com o combóio 1104 que chega às 10.35.

Haverá absoluta necessidade de que o combóio 2409 seja recebido com o disco fechado, se à hora da sua chegada a P. Novo há apenas 1.ª que o combóio 1104 partiu de Setubal?

*R.* — O regulamento é taxativo a este respeito e não admite excepções.

*P. n.º 82.* — O artigo 23 do livro 2, diz que: «o chefe da estação onde cruzam dois combóios não deve dar o sinal de partida sem que primeiro dê conhecimento ao condutor e maquinista de que o outro combóio chegou completo, nem tampouco estes se poderão pôr em marcha sem tal informação».

Sendo cruzamentos de combóios ligados, também é necessária tal informação?

*R.* — Se o artigo 23 do Livro 2 não exceptua os combóios ligados, é claro que não pode ser dispensada, para esses combóios, a informação a que o consulente se refere.

##### Livro 3

*P. n.º 83.* — Para evitar o aviso a fazer em folha de trânsito a que se refere a chamada (2) da página n.º 42 do regulamento de sinais, Livro 3, não conviria que o vidro vermelho do farol do costado fôsse substituído por vidro azul?

*R.* — As perguntas que os consulentes dirigirem à Secção de Instrução, devem ser apenas sobre interpretação dos regulamentos e não sobre alterações que conviria fazer a esses regulamentos.



## Livro E 5

*P. n.º 81.* — Que redacção deverei empregar para telegrafar ou telefonar pela direcção oposta ao centro imediato (cabeça de secção) no sentido ascendente, por motivo de interrupção entre dois postos telegráficos ou telefónicos, na intenção de ser transmitida a hora oficial à estação com quem estou incomunicável? A alínea *D* do artigo 14 do Livro E 5, diz: «Transmitida a hora até tal estação com quem estou incomunicável. Ora se, telefónica ou telegraficamente, me encontro incomunicável com a estação a quem pretendo informar o acerto do relógio, como posso usar de tal redacção? Não será um erro de tipografia?

*R.* — A redacção que deve usar é a seguinte:

*Transmitida a hora até tal estação, estando incomunicável com as que se seguem.*

De facto trata-se de uma imprecisão de redacção, donde não resulta, porém, inconveniente algum, porque se percebe perfeitamente o sentido do que se quer dizer.

## III — Agricultura

*P. n.º 85.* — Tenho uma videira com um grande ataque de uns bichos, como pulgas de côr escura que comem os primeiros rebentos da vinha. O que devo fazer para os matar?

*R.* : Trata-se do pulgão das vinhas. Deve tratar com azol (arseniato de cálcio) dissolvendo com grammas em 10 litros de água e pulverizando com a solução a ramada. Repete-se o tratamento duas vezes com intervalo de 4 dias.

*P. n.º 86.* — Tenho uma roseira que em poucos dias se encheu de uma poeira negra que fez enrolar as folhas e parece estar a secar. Como devo debelar esta doença?

*R.* : Pulverise com enxofre moído umas 4 vezes, de 5 em 5 dias.

*P. n.º 87.* — Uns limoeiros que tenho, estão muito amarelos e parece que sentem falta de água, a-pesar-de serem regados todos os dias e estarem muito estrumados. O que devo fazer para evitar este mal?

*R.* : Experimente regá-los com uma solução de 2 Qg. de sulfato de ferro em 10 litros de água depois de ter regado bem com água simples.

*Nota.* — Qualquer agente que necessite esclarecimentos sôbre assuntos agrícolas ou de jardinagem deve dirigir a sua consulta à Secção de Instrução dos Serviços Técnicos da Exploração. A resposta será publicada nesta secção do *Boletim*.

## Quantidade de vagões carregados e descarregados no mês de Abril de 1929

## Serviço comercial

	Antiga rede		Min.º e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descar.ºº	Carregados	Descar.ºº	Carregados	Descar.ºº
Semana da 1 a 7 .....	3.608	3.715	2.130	1.828	2.238	1.974
« 8 a 14 .....	4.006	4.077	2.247	2.046	2.371	2.217
« 15 a 22 .....	4.614	4.779	2.530	2.544	2.667	2.286
« 23 a 30 .....	4.677	4.221	2.400	2.227	2.564	2.427
Total .....	17.105	16.791	9.307	8.645	9.840	8.900
Total no mês anterior..	18.314	19.200	10.437	8.570	10.035	8.244
Diferença.....	-1.119	-2.409	-1.040	- 225	- 195	+ 688

## Ecos ferroviários

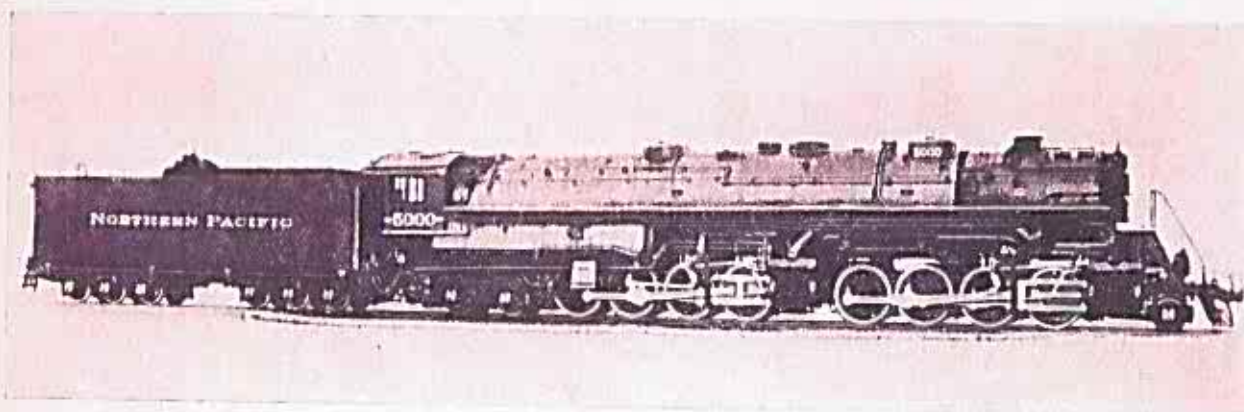
## A maior locomotiva do mundo

A American Locomotive Co. acaba de construir para a Companhia Americana Northern Pacific Railroad a locomotiva mais poderosa atualmente em serviço em todos os caminhos de ferro do mundo.

Trata-se duma locomotiva «Mallet» para serviço de mercadorias, possuindo à frente um *bisset*, depois dois grupos de quatro eixos conjugados e um *bógie* de dois eixos atrás. O tãnder tem dois *bógies* de três eixos cada.

O pêso total da locomotiva em carga é de 455 tone-





Locomotiva Mallot para serviço de mercadorias. Até hoje a maior do mundo

ladas (1) e pode rebocar combóios de 3:600 toneladas em rampas de 11 milímetros por metro. (2)

Tem quatro cilindros de simples expansão com o diâmetro de 0<sup>m</sup>,66.

O comprimento total da locomotiva com o tender é de 38<sup>m</sup>,10. (1)

É grande o raio de acção desta locomotiva, visto que o tender pode levar 24,5 toneladas de carvão e 80<sup>m</sup>3 de água. (1)

Cada uma destas locomotivas destina-se a substituir duas locomotivas «Mikado», o que, segundo os cálculos da Companhia proprietária permitirá reduzir a 50% o número de combóios-quilómetro na linha onde vão prestar serviço.

### Instalação de periscópios para os guarda-freios

A Companhia inglesa «Southern Railway» está, a título de experiência, procedendo à instalação num certo número de vagões freios, de um sistema de periscópio permitindo aos agentes que guardam os freios ver os sinais que são feitos aos combóios durante a sua marcha.

O sistema, que é em princípio semelhante ao do aparelho empregado nos submarinos para permitir ver indirectamente o que se passa à superfície das águas, consiste em dois espelhos colocados convenientemente, um na guarita onde vai o guarda-freio, e o outro a alguns centímetros acima do tejadilho do vagão, formando entre si um ângulo de 45° — meia esquadria.

Procura-se por esta forma aumentar a segurança na circulação tendo em consideração a crescente velocidade dos combóios.

(1) Características das maiores locomotivas da C. P. (Série 600): comprimento 20<sup>m</sup>,890; peso total em carga 138<sup>t</sup>,810; capacidade do tender 6<sup>t</sup> de carvão e 23<sup>m</sup>3 de água.

(2) Rampas de 11‰ por metro na C. P.: Granja a Gaia, ou Pnialvo a Chão de Maçãs. Carga da locomotiva mais potente da C. P. (Série 600) nestas rampas: 600 toneladas.

### O concurso de jardins das estações da linha de Cintra

Realizou-se no dia 26 de Maio a inspecção para classificar os jardins da linha de Cintra.

A Companhia ofereceu o principal prémio pecuniário e outras entidades têm coadjuvado a iniciativa, de modo que já este ano os prémios se elevaram a 2.200,500 em dinheiro, uma rica taça em prata, oferta da joalharia W. Sarmento e uma medalha oferecida pela Companhia Italiana de Turismo.

Foram concedidos os prémios seguintes:

1.º — Mercês .... Taça e	800 escudos
2.º — Cacem .....	700 "
3.º — Queluz .....	300 "
4.º — Amadora .....	200 "
5.º — Cintra .. Medalha e	100 "

Foram concedidos menção honrosa a Barcarena, votos de louvor aos guardas das passagens de nível junto às estações de Amadora e Mercês e um prémio de 100 escudos ao jardim próximo do posto de agulhas Bouré da estação de Queluz, lado de Lisboa.

É de esperar que o exemplo desta iniciativa seja seguido, organizando concursos idênticos noutras linhas e que os empregados que devem zelar pelo bom aspecto dos jardins das estações, lhes dediquem a sua atenção.

Não se julgue que para conseguir um bonito jardim são precisos grandes conhecimentos ou trabalhos de jardinagem complicados. Três ou quatro arbustos ornamentais e uma bordadura de chorão podem constituir um canteiro bonito sem grande trabalho de conservação e quasi sem rega. As roseiras são também plantas muito rústicas em Portugal especialmente, entre outras, as chamadas rosinhas de cacho. Os gerânios (sardineiras) de que há variedades lindíssimas prestam-se também muito bem para bordaduras e para maciços.



# Conselhos e informações

## Higiene e profilaxia

Pelo Dr. Carlos Lopes, Médico Chefe do Serviço de Saúde e Higiene

O restrito espaço concedido a esta Secção não permite o debate dos grandes problemas sanitários. Nem esse debate seria apropriado à índole deste *Boletim* cujo particular objectivo é a divulgação de noções gerais, acessíveis à maior parte do pessoal da Companhia.

Por tal motivo apenas aqui serão expostos, resumidamente, determinados conhecimentos práticos, de preferência sobre higiene e profilaxia.

Muito limitada é, no nosso país, a difusão de tais conhecimentos. Pela sua longa expansão bem podia a imprensa noticiosa constituir-se em porta-voz duma tão indispensável propaganda. A indiferença de quasi toda a gente, pelas mais vulgares medidas de higiene individual e colectiva, só pode ser abalada, por uma tenaz campanha, em que a imprensa diária virá a caber o mais importante papel.

É certo que uma evidente melhoria se está notando na salubridade de muitos dos nossos aglomerados.

Cidades e vilas de todo o país rasgam largas artérias nos bairros mais condensados, aumentam o abastecimento de água, cuidam das canalizações de esgotos.

Mas a higiene individual não segue de par e passo essa transformação. Confinam-se nos velhos moldes. Para muitos a limpeza individual ainda é tida como luxo dispensável; a atmosfera confinada dos cafés e dos teatros como a mais benéfica; a luz do sol como inútil e o abuso dos alimentos e de bebidas alcoólicas como de efeitos tónicos.

Torna-se mister, por isso, combater esses erros.

A profilaxia das doenças contagiosas terá de merecer-nos também particular atenção e até a profilaxia dos desastres de trabalho será em devida oportunidade esboçada.

A par disto será feita referência a determinados exercícios físicos, pretensamente higiénicos, para os quais muitos individuos não têm a indispensável resistência e aos quais não devem dedicar-se sem prévia inspecção médica.

Estão neste caso os chamados jogos desportivos, entre os quais o *foot-ball* conta o maior número de adeptos.

Devido à violência dos esforços que exige, à indisciplina da nossa gente e às próprias condições climáticas tem elle constituído, para muitos, a origem de irreparáveis doenças, sobretudo de tuberculose pulmonar e de afecções do coração.

Em tôrno destes e de congéneres assuntos oscilará a singela propaganda que nesta secção vai ser iniciada a partir do próximo número.

## Agricultura e jardinagem

Por A. C. Monteiro, Eng.º Agrônomo Chefe dos Serviços Florestais e Agrícolas

Ao iniciar esta secção que tem por fim lembrar os serviços agrícolas que há a fazer em cada mês, temos que frisar que este *Boletim* vai ser lido por pessoas que se encontram no Algarve, no centro do país e no Norte, nas situações mais diversas de clima, uns em regiões ao pé do mar, outros no interior, uns no alto de serras, outros na planície.

Não é fácil portanto, indicar com todo o rigor a melhor época de muitos trabalhos, devendo os nossos leitores adaptar o que aqui indicamos segundo as circunstâncias em que se encontram.

Em agricultura a boa oportunidade de realizar uma sementeira, uma plantação, uma cava ou qualquer outro serviço, é muitas vezes condição sim ou não, para dar resultado uma cultura. Se numa terra quizermos semear por exemplo trigo, mesmo que se tenha adubado muito bem e feito boa lavoura, se a terra não está na *sesão* no dia em que semearmos, com certeza não temos boa colheita.

Esta *sesão* da terra é devida principalmente ao estado de humidade em que se encontra e é muito variável com as diferentes qualidades da terra. Assim é que, em Évora, em sítio de terra galega (silico-argilosa) é conhecido o ditado: «*Semeia-me no pé e de mim não tenhas dó*», ditado que se refere aos cereais de praga e quer dizer que nestes terrenos a boa *sesão* dá-se quando ainda está no pé ou seca. Noutros pontos já se usa outro ditado: «*Faz-me bem a cama e semeia-me na lama*» que quer dizer que se prepara bem a terra no verão mas só se semeia depois dela estar bem molhada.

Como se vê, não é possível precisar o momento melhor de efectuar cada trabalho. Apenas os lembramos com alguma antecipação; os nossos leitores os completarão com a sua prática e observação pessoal.

### Trabalhos de Julho

**No campo.** — Ceifa-se o que falta e debulha-se. Alqueivam-se as terras que o permitam e quanto mais cedo, mais fácil é, e melhor para a terra. Gradam-se os alqueives (no sul) quanto mais vezes melhor. Semeia-se ainda milho no Norte e rega-se. Nas sachas do milho é má prática afastar a terra do pé, pelo contrário deve-se sempre aconchegá-la. Cavam-se, razam-se e gradam-se as vinhas e pulveriza-se com qualquer das caldas preventivas do *mildium* ainda uma ou duas vezes ou mais, conforme o tempo. Tiram-se as varas a mais e esladroa-se. Colhem-se as batatas.



**Nas hortas e pomares.** — Cortam-se os «ladroões» das árvores de fruto e tiram-se os pequenos frutos que estiverem a mais. Regam-se abundantemente tôdas as hortaliças e árvores de fruto, no entanto as couves tronxudas e pencas devem passar alguma sede para não se adiantarem muito. Capam-se os meloeiros e tomateiros e pulverizam-se estes bem como a batata com calda bordelesa. (Sulfato de cobre 2 kg., cal 1 kg., água 100 litros). Nos alfbres semeia-se alface, cenoura, espinafre, rabanetes.

Já se começam a semear as couves tronxuda e Saboia para plantar nas primeiras chuvas. É esta uma das melhores épocas para a plantação destas couves.

Planta-se couveflôr e alface. Semeia-se ainda feijão de trepar e nabos.

**Nos jardins.** — Cortam-se as rosas que vão murchando para obrigar a roseira a dar nova camada. Plantam-se algumas plantas anuais que nos alfbres tenham suficiente desenvolvimento. Enxertam-se os crisântemos da Índia e alporcam-se os craveiros. Podem semear-se cinerárias, amores-perfeitos, anemonas, antirrinos (bôcas de lobo), calceolárias, etc. Rega-se abundantemente e se algumas plantas estiverem fracas e atrasadas estrume-se em cobertura. Os crisântemos e dâlias precisam muitas vezes dêste tratamento.

## Pessoal

### Acto digno de louvor

No dia 31 de Março p. p., quando o combóio n.º 3 iniciava a sua marcha na estação de Vermoil, de uma carruagem de 3.ª classe caiu à linha uma criança, que ficou estendida entre a plataforma e os carris. O desastre não teve consequências graves porque o agulheiro Manuel Gaspar, com uma decisão e sangue frio dignos de



Manuel Gaspar

louvor, meteu o braço entre a plataforma e os estribos das carruagens que passavam, não permitindo assim que a criança se levantasse o que fatalmente lhe ocasionaria a morte.

A Comissão Executiva, registando com o devido louvor o acto praticado pelo agulheiro Manuel Gaspar, permioou-o com uma gratificação.

### Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Abril e Maio findos

#### Fieis de Estação para Chefes de 3.ª classe

Paulo António da Silva, Agostinho Martins Coelho, António Duarte Matos e António Rui Gomes.

#### Factores de 3.ª para 2.ª classe

Serafim Lopes, Henrique Pinto Botelho, Manuel Rodrigues Carvalho, José Rodrigues (5.º), António Dias Baptista, Inácio Banha de Oliveira, Vicente Sousa Caracóis, Francisco Assis Machado Júnior e Luís de Brito.

### Aspirantes para factores de 3.ª classe

Ricardo José de Paiva, José Estreia, João Mendes Ferreira Júnior, António Bonacho dos Anjos, Manuel Vitorino Soares, António Antunes Loureiro, António da Silva, José Moreira dos Santos (2.º), Jorge Pinheiro Xavier, João Mendes da Silva, José de Sousa, Joaquim de Jesus Pinela, Manuel de Sousa Reis, Onofre Gomes, António Tomé Pedro, Angelino Esteves Pardal, Armando Pinto da Costa Guimarães, Aníbal Baptista Ferreira, José do Sacramento Queirós, Manuel Gonçalves Candeias, Manuel Brás de Moura, Jaime Bernardino Pereira, Arnaldo Gonçalves Malheiro, José Ferreira Neto, João Joaquim de Matos, Manuel Fonseca, José Casimiro, Samuel Alves Lourenço, Américo Henrique dos Santos, Manuel Pinto Mesquita, Abel de Sousa Meireles, Gervásio dos Santos Figueira, Eduardo Sebastião Guita, Joaquim Seixas, António Felix Lúcio, João Picoito Cavaco, Artur Ferreira, José António Pessoa Godinho, Luís Filipe Martins, Ilídio Soares Teixeira, António Areias Tôrres, Jaime Carriço Lopes, João Abreu Cruz, Frederico Gonçalves da Silveira, Alfredo Teixeira, Luís Maria Marques, Tomé Ramos Enes, Vítor Henriques, Manuel António Costa, Elísio Antunes da Silva, Arnaldo Artur Cruz Franco, António Alípio Araújo, Joaquim Matias de Jesus Pinto, Francisco Lopes Isabelinho, Humberto Alves, António da Fonseca, Joaquim Duarte Braga, Abel da Silveira Almendro, Manuel Simões, Manuel Gomes de Figueiredo, Delfim Rodrigues Moreira, José Quaresma de Matos, António Pinto, Luís Artur Rodrigues, José Domingos (2.º), Joaquim Gonçalves Pereira, António Vaz da Silva, Carlos da Costa, José Maria Patrício da Conceição, Artur Valido Rosa, Luís Furtado Ribeiro, José Carlos Ramos Raimundo, Acácio



## AGENTES QUE COMPLETARAM EM JUNHO 40 ANOS DE SERVIÇO



**José A. Rodrigues**  
Inspector Principal Adjunto da Exploração  
Admitido como praticante  
em 29 de Março de 1889



**A. Pedroso Xavier**  
Chefe de Secção do Serviço Central da Exploração  
Admitido como ajudante de montador  
em 5 de Junho de 1899



**Manuel Duarte**  
Aguilheiro  
Admitido como carregador  
em 3 de Junho de 1889



**J. Pedro de Oliveira**  
Sub-Inspector de Tracção  
Admitido como montador em 29 de Junho de 1889



**Gelasio E. de Mesquita**  
Maquinista de 1.ª classe  
Admitido como limpador em 24 de Junho de 1889



**Manuel Rodrigues**  
Fogueteiro de locomovel  
Admitido como limpador em 15 de Junho de 1889

Nascimento Ferreira, Américo Augusto de Mesquita, João Pereira Dias, António Albino das Neves, Francisco Valente Pereira, Júlio Maria da Fonseca, António Pinheiro de Freitas, José Alves Cardoso, Manuel Álvaro, Jaime da Costa, Damasco Raposo da Silva, José Francisco Lopes Júnior, Joaquim de Carvalho, Manuel Ribeiro Bastos, Adriano António André, António Cardoso de Seixas, Elmano Leonardo Jorge, António Pereira Mendonça Júnior, Armando Nunes Moura, António Neves, José Augusto Sanches C. Vilas Bôas, António Eduardo Domingues, José Maria Nunes Rosa, Acácio Pires Parente, Manuel Cadete Quinas, Alfredo Gomes e José Pedro Freitas.

### Sub-chefes de Distrito para chefes de Distrito

*Distinto* — Manuel Baptista Romão.

*Aprovados* — José do Nascimento, António Manuel Feses, Silvino de Mira, António dos Santos, José Sebastião, Francisco Rodrigues, Manuel Guerreirinho, José Martins Faria, José Cirilo, Virgílio Martins, José Jacinto e Joaquim António Frade.

### Chefes de Distrito para chefes de lança

*Distinto* — José Martins.

*Aprovados* — José Correia, Artur Barreira, José César, Benjamim Maia, Manuel Tomás e José Eduardo Patarata.



### Nomeações em Maio de 1929

*Guarda-fios* — António Pedro.

*Assentadores* — António Tomé, João Courelas, Emídio Gonçalves Mendes, Manuel Cordeiro, António Serafim Gonçalves, António Pinto Caeiro, João Marguillo, João dos Santos, Francisco Romão, João Damaso, Joaquim Azevedo Martins, José Rodrigues, Francisco Oliveira e José António Ramos.

*Guardas* — Maria de Jesus, Marinha Conceição Coelho e Maria de Jesus Romana.

### Reformados em Maio de 1929

*Júlio Gonçalves*, ajudante da 4.ª Secção.

*José Maria Sabino* e *Júlio Santana*, chefes de Distrito.  
*Deodata de Jesus*, guarda.

### Falecimentos

Temos a lamentar o falecimento dos seguintes agentes, no mês de Maio findo:



† *João de Castro Teixeira*, chefe de 2.ª classe em Pôrto-Campanhã.

Admitido como praticante de estação em 12 de Outubro de 1902 e nomeado factor de 3.ª classe em 4 de Maio de 1904.

Seguiu a sua carreira sempre ao serviço nos caminhos de ferro do Minho e Douro, onde ocupava o lugar de Chefe de 2.ª classe para que foi promovido em 1 de Outubro de 1926.

† *António Domingos*, agulheiro de 3.ª classe em Bombarral.

Admitido como assentador auxiliar da Via e Obras em 8 de Fevereiro de 1918 e nomeado assentador de 2.ª classe em 11 de Outubro de 1925, transitou para o serviço de estação como carregador em 4 de Agosto de 1926 e foi promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Julho de 1928.

† *Luis Joaquim*, carregador em Aveiro.

Nomeado para essa categoria em 21 de Agosto de 1928.

† *Henrique José da Fonseca*, escriturário principal em Lisboa-P.

Admitido como praticante em 17 de Abril de 1898 e nomeado aspirante em 1 de Janeiro 1899.

Fez serviço durante os últimos 28 anos na classe de escriturário nas estações de Lisboa-R e Lisboa-P.

† *José Francisco Alves*, limpador.

Nomeado para essa categoria em 14 de Julho de 1926.

† *Albano Augusto Fernandes*, maquinista de 3.ª classe.

Admitido como limpador em 5 de Fevereiro de 1901 e seguiu a sua carreira sendo desde 1919 maquinista de 3.ª classe.

† *Manuel Mendes Ribeiro Fradique*, capataz de limpadores. Entrou para a Companhia como carregador em 17 de Abril de 1899 tendo transitado para a Divisão de Tracção em 1905 como servente, sendo em 1 de Dezembro de 1920 nomeado capataz de limpadores.



# ARMAZENS DE VÍVERES

## OS AGENTES QUE SE ABASTECEM DOS ARMAZENS DE VÍVERES:

- compram de melhor qualidade;
- realizam uma economia;
- concorrem para a sua Caixa de Reformas e Pensões.

TABELA DE PREÇOS NO MÊS DE JULHO DE 1929

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Bremen, 1. <sup>a</sup> Lx. <sup>a</sup> e S. S. kg	8,500	Chouriço de carne . . . . . kg.	18,500	Milho . . . . . lit.	1,510
• • 2. <sup>a</sup> , rest. armz. •	2,575	Farinha de milho . . . . . •	1,560	Ovos . . . . . dúzia	variavel
• Nacional de 1. <sup>a</sup> . . . . . •	2,500	• • trigo . . . . . •	2,535	Petróleo . . . . . lit.	1,563
• Valenciano e São . . . . . •	2,590	Farinhóiras . . . . . •	8,550	Presunto . . . . . kg.	18,500
Assucar de 1. <sup>a</sup> . . . . . •	8,540	Feijão branco . . . . . lit.	2,580	Queijo da Serra . . . . . •	11,550
• • 2. <sup>a</sup> . . . . . •	8,530	• amarelo . . . . . •	2,545	• flamengo . . . . . •	21,500
• piló . . . . . •	8,540	• avinhado . . . . . •	2,545	Sabão amendoa . . . . . •	1,575
Azeite de 1. <sup>a</sup> . . . . . lit.	8,560	• encarnado . . . . . •	2,520	• Offenbach . . . . . •	8,505
• • 2. <sup>a</sup> . . . . . •	8,500	• frade . . . . . •	1,540	Sal-Sul e Sueste . . . . . lit.	518
Bacalhau sueco . . . . . kg.	5,590	• manteiga . . . . . •	2,590	• -C. P. e Minho e Douro. •	516
• inglês . . . . . •	6,500	Grão de 1. <sup>a</sup> . . . . . lit.	2,500	Sêmea . . . . . kg.	575
Banha . . . . . •	8,540	• • 2. <sup>a</sup> . . . . . •	1,500	Toucinho . . . . . •	6,500
Batatas . . . . . •	variavel	Lenha . . . . . kg.	520	Vinagre . . . . . lit.	1,520
Carvão de sóbro . . . . . •	540	Manteiga . . . . . •	21,500	Vinho branco . . . . . •	1,580
Cebolas . . . . . •	500	Massas . . . . . •	8,520	• tinto . . . . . •	1,590

Êstes preços estão sujeitos a alterações no decorrer do mês.

Os preços da farinha de trigo, petróleo e vinho, no Armazem do Barreiro são acrescidos do imposto camarário.

Além dos gêneros indicados, os Armazens de Víveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres e ainda tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos e calçado.



