



BOLETIM DA C.P.

ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA C.A. DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

SUMÁRIO: *Actualidade.* — Análise do trabalho de este explorado pela Companhia em 1939 — (1939) 1939 e objectos de fim. — Condições. — Estatísticas de vagões carregados e descarregados em Junho. — Orçamento actual. — Escola de aprendizes das classes do Distrito. — A nova estação central de São Paulo. — Trabalho de fraca produção da Califórnia. — Estatísticas estatísticas para levantamento de carregamento. — Estatísticas finais. — Rota de locomotivas. — Apêndice que complementa 40 anos de serviço. — Premiação. — Estatísticas. — Estatísticas de exames. — Matéria de categoria. — Referências. — Publicações.

O *Boletim da C. P.* tornou-se com o parágrafo, que hoje inicia, de alguns artigos transcritos do *Revista Técnica*, enviados pelo nome do Sr. Doutor Aristides de Almeida Fernandes. Esses artigos debruçam-se sobre a forma magistral e principista que devem receber os relatórios entre professores e alunos, aplicando com o mesmo rigor a disciplina e disciplina, e formulando valiosas conclusões para todos os que carregam o seu ofício no ensino, tendo particular a maior utilidade nos países de nosso Estado, depois de instrução profissional.

O Sr. Doutor Almeida Fernandes é uma das figuras da grande pedagogia no Estado e uma autoridade gíria de proficiência nacional superior, que todos os pontos coltos conferem e estudam, dispostos por sua qualquer apresentação.

I

Autoridade

Na relação entre mestres e discípulos, a autoridade não é atributo exclusivo pelo simples exercício da função. Devesse exercê-la também apenas, para uns e outros, direitos e deveres.

De cumprimento obrigatório de uns deveres e de respeito aos mesmos direitos ilustres a autoridade; sem ser exercida que aquele cumprirá todos os imperativos característicos de rigor de demonstração pedagógica, sem ser, e também deus, honrada que isto necessariamente trará a desobediência apartada de uma obedição. Na observância do dever, o rigor é um ideal que a imperfeição humana não atinge; na invenção do direito, a autoridade é uma virtude que a natureza moral não dispensa. Porquê é necessário encontrar nos direitos da própria personalidade as instituições da sua perfeição.

A autoridade do discípulo aplica-se inicialmente ao seu emprego de aprender; porque se esse emprego é deus, defende-se da aspiração mais forte dos discípulos, mal vai a sua ignorância; se ensina, mostrando pelo exemplo, mal vai aos seus deveres; se o manda ou proíbe o desobediência, mal vai à honra de seu sítio ou à autoridade dos seus direitos. A sua autoridade fortalece a diligência de colaborar e confirma o desejo de aprender. Não há força e autoridade sem que se mostre a fé e a paciência em que se

acredita. Quanto mais heita em se exprimir, menos se atreve a obedecer. E se a proficiência pede a vontade comprometer os seus benefícios, não pode a certeza abdicar-se de suas virtudes. O que é indispensável é que a não queira uma tarefa, que a não queira uma tarefa, que a não queira uma tarefa, que a não queira uma tarefa.

A autoridade do mestre resulta da existência e utilidade da sua tarefa, do acerto de seu método, da honestidade de sua exposição, da extensão da sua cultura, do rigor de sua inteligência; mas não prevalece menos de equilíbrio das suas habilidades de julgar, da sinceridade de seu desejo de ensinar, da fidelidade de seu trato, da compostura de seu porte. E também dos seus méritos e conselhos das suas ações; quanto à sua tarefa e qualidade de suas virtudes. Não a preserva o desejo próprio, nem a tolice e vontade aliada; antes o primeiro, por honestidade verdade, e depois o segundo, por injusta vontade, a segurança. Resulta a própria exigência de se afirmar, utilidade e a mesma deriva de se reconhecer. E, se a não queira a tarefa, também a não queira a tarefa. Por isso mesmo, é deus que se não queira, qualidade que se não queira, riqueza que se não queira.

Doutor Almeida Fernandes

Volume 4, 1, 1

Análise do tráfego da rede explorada pela Companhia em 1929

Alcides, Eng.º Eléc. Superior

Neste estudo comparou-se basicamente os resultados do serviço comercial. Não entramos em conta com os transportes do serviço que viziam à linha as condições, nem tão pouco com o das taxas de regiões particulares pela natureza particular desses transportes.

Pela mesma razão, na grande realidade, também não entramos em consideração com os resultados de linha 9108, nem com as bagagens.

Das estações que tiveram respeito no período anterior a 1928, retiramos os dados apenas à antiga rede, em virtude de não dispormos de estatísticas das redes do Mião e Douro e do Sul e Oeste desde a parte do Mião de 1927, data do arremate.

Nos cálculos referentes ao Mião e Douro, em 1928, estão incluídos os transportes efectuados nas linhas de via reduzida até 31 de Janeiro, dia em que cessou a exploração dessas linhas pela Companhia.



De 1928 para 1929, a tonalagem de mercadorias de G. V. e de P. V., na rede geral, subiu de 8.625.040 para 8.638.129 toneladas, aumentando portanto de 151.089 toneladas, o que corresponde a 1,4% de tonalagem transportada em 1929.

No mesmo período aumentou de 21.128 toneladas na antiga rede; 28.520 no Mião e Douro e 101.441 no Sul e Oeste, o que representa respectivamente 0,26%; 4,2% e 11,1% de tonalagem transportada em cada uma das três redes em 1929.

Por isso na antiga rede existe o aumento de tonalagem no menor e nas linhas do Sul e Oeste onde são as maiores. Assim era de esperar. A antiga rede, serve a região mais explorada do País e de maior actividade comercial e industrial, mais central e de depressão económica que o País está atravessando do que a região servida pelas linhas do Sul e Oeste, que é essencialmente agrícola.

Comparando o tráfego que existe na estação da antiga rede num período longo, por exemplo de 1928 a 1929, verifica-se que neste período houve um aumento de tráfego de 158.028 toneladas e que equivale a 40% de tonalagem de 1928, correspondendo a um aumento médio anual de 26.488 toneladas ou seja 1% de tonalagem de 1928.

No o País, na região servida por esta rede, se desenvolveu de uma forma constante e muito propício, só no fim de 30 anos o tráfego dobrou, e que não seria muito considerável, mas, infelizmente, não é assim.

O aumento de tráfego não se têm efectuado dessa

maneira uniforme e constante mas com uma certa irregularidade. Por exemplo, de 1928 para 1929, a tonalagem expedida das estações da antiga rede aumentou, de uma para outra, respectivamente de 3,8%; 4,7% e 3,2%, sobre a tonalagem do ano precedente; e o aumento anual foi em média 3,08%, relativamente a 1928.

Em 1929, a tonalagem expedida diminuiu na mesma rede de 0,7%, sendo provavelmente devido ao facto de se ter aumentado a linha nacional e que não nos referimos.

A distribuição ou aumento de tráfego de mercadorias pela rede das estações da antiga rede que competiram a tonalagem que se deixou de transportar ou que se transportou a mais. Assim, para a tonalagem expedida de 1928 para 1929 tivemos: na antiga rede, menos 1 vagão de 72 toneladas, de 3 em 3 dias no totalidade de 636 vagões carregados por dia em 1928; no Mião e Douro mais 7 vagões por dia idem de 277,2 e no Sul e Oeste mais 20,5 vagões idem de 271,5.

A densidade de tráfego² no Sul e Oeste é muito baixa, a região contém ainda por explorar grandes recursos e os provas de não despendendo de tráfego ou que se deixou abandonar durante longos anos, sendo, por estas razões, legítimo esperar que o tráfego das suas linhas aumente numa progressão maior do que o das outras duas redes. Não devemos contudo esperar que continuará a aumentar num longo período no proporcio ao que aumentou no último ano; na antiga rede, por exemplo, de 1912 para 1928, a tonalagem expedida aumentou de 21%, mas logo nos anos seguintes decaiu para a linha de um crescimento normal.

Tivemos uma grande inflexão no aumento de tráfego do Sul e Oeste no transportes de carvão, salitre, minérios, cereja mineral e trigo. Merece menção especial o salitre cuja tonalagem transportada do Barreiro e Botafogo subiu de 1827 para 1928 e deitou um para 1929, de 41.027 toneladas para 60.629 toneladas e 124.602 toneladas, isto é, em dois anos a tonalagem aumentou de 124%.

Em 1929, a densidade de tráfego englobando a G. V. e P. V. na rede geral, foi de 1.418 toneladas; na antiga rede foi de 9.029; no Mião e Douro 1.170 e no Sul e Oeste 227 toneladas. Se dividirmos os tot respectivamente de 1.422; 2.023; 2.224 e 1.079 toneladas.

A elevada densidade no Mião e Douro é originada pela importante tonalagem transportada do Porto-Altinho e da Companhia para a antiga rede, que pouco interessa o Mião e Douro em virtude de passarem efectuadas nas suas linhas em muito curto.

O valor real que o aumento de tonalagem representa numa rede é-nos dado pela intensidade de tráfego²; e

densidade, que é calculada unicamente pela tonagem das macedonias expeditas das colheitas sem ter em conta o processo que se utiliza, a semente, o adubo, o modo de desenvolvimento da regalia, a colheita pela colheita.

A intensidade do tráfego de G. V. e P. V. na colheita geral, em 1928, foi de 399.130 toneladas-habitante por hectare de lavoura; na antiga colheita 271.666; no Médio e Oeste 324.760 e no Sul e Oeste 118.895. De 1929 para 1930 passou respectivamente para 231.059; 374.559; 448.087 e 193.513 toneladas.

Como simples curiosidade não deixa de ser interessante pôr em paralelo o aumento de tráfego nas linhas da Companhia, a partir de 1919, ano que precedeu o da guerra, até 1928, com o aumento que no mesmo período se fez em algumas das linhas da Europa que os portugueses mais frequentam.

Neste confronto tomamos como base o ano de 1929 por não existirem ainda publicações ou estatísticas da circulação de 1928 das Espectras consultadas para comparação.

Linhas	Tonagem de trigo em 1929	Tonagem de trigo em 1928	Quota de 1928 em 1929
Antiga colheita	271.666 (G. V. e P. V.)	271.666	100 %
Estado Francês	3.382 (P. V.)	—	—
Estado Português	44.899	3.111.000	69,8 %
Estado da França	12.658	1.086.027	85,9 %
Estado-Luxemburgo	4.450	1.001.027	22,5 %
Países Baixos	1.987	474.500	23,9 %
México	1.733	481.478	27,8 %
As cinco colheitas francesas em conjunto	4.717	1.086.027	22,9 %
Além disso	3.462	1.084.500	—

Para apreciação do aumento de tráfego devem considerar-se em conjunto a densidade, intensidade e o aumento da tonagem.

Mostramos especial atenção a colheita da Bélgica na qual

GRÁFICO Nº 1



a densidade de tráfego atingiu 17.000 toneladas e a da Alemanha levou unicamente a densidade da população recolhida atingiu 24.000 toneladas.

No movimento de macedonias, no último ano, encontramos a seguinte evolução de tráfego da antiga colheita para as duas colheitas do Estado e inversamente. Foi maior interesse de macedonias para o sul e oeste em 1927. De ano de 1928 até 1929, a tonagem total que transitou dessa colheita para estas partes aumentou de 260.527 para 481.878 em 1927; 541.180 em 1929 e 378.899 em 1930, isto é, mais 220.459 toneladas ou seja 83,8% de que em 1928.

Fato político nº 1 que influencia as colheitas é uma linha pedida da forma como se desenvolveram estas colheitas de tráfego.

O aumento do movimento de colheita para colheita é devido, sobretudo, ao aproveitamento das linhas do Estado e Companhia. Os serviços do Movimento das colheitas de macedonias de trigo têm a finalidade natural para dar preferência aos transportes internos na distribuição do material, com risco de que as linhas combinadas deixarem constantemente os vagões utilizando-se nos transportes das zonas distantes, facto que dificulta a circulação de macedonias dessa colheita para a colheita. É este um dos argumentos a favor da centralização das populações colheitas independentes sob uma mesma direção, argumentando tanto mais forte quanto menos importantes foram as colheitas.

Naturalmente, de 1929 para 1930, uma diminuição de tráfego entre Portugal e Espanha, que passou de 24.248 toneladas para 20.998. A quota de 2.028 toneladas representa 8,3% da tonagem de 1929.

Na importação houve uma baixa de 2.218 toneladas, e na exportação de 2.144 toneladas.

Esta diminuição provém não só das medidas de defesa contra a importação, hoje política seguida por todos os países, mas também, no que se refere à fronteira de Badajoz, de facto dos exportadores do norte, para beneficiarem das multiplicadas mais baixas, foram as suas exportações para Elvas, donde a circulação segue para Espanha em camionetas. A despesa económica que o País atravessa não deixou também de ter influência nesta quota de tráfego.

Concluindo, no que se refere ao tráfego de G. V. entre Portugal e França, verificamos uma baixa de 2.028 toneladas.

gramas. Passou de 12.670 em 1929 para 5.775 em 1939. A importação baixou de 2.500 kg. a a exportação de 44 kg. Tráfego de P. V. pelo Marrocos que não existe.

Em 1929, existia um número de mercadorias de tráfego pelo porto de Lisboa. Este tráfego que atingiu 629.512 kilogramas em 1929, foi caído de ano para ano, até chegar a 71.869 em 1939, caindo depois para 126.090 kilogramas em 1938. Como se vê antes e mostra, está ainda muito aquém daquilo que temo legítimo direito de esperar dum porto de mar que ocupa a situação geográfica do porto de Lisboa. O seu tráfego de tráfego é por enquanto insignificante.

Constitua a seguinte a sua percentagem a distribuição da tonagem de G. V. relativamente à de P. V. Nos últimos 5 anos, os antigos rios, a tonagem de G. V. passou de 2,5% em 1929, sucessivamente para 2,3%; 2,1%; 2,0% e finalmente 1,4% de tonagem de P. V. em 1939. De 1910 a 1913 a percentagem varia oscilando entre 2,5 e 2,8. Presentemente está-se ainda, muito acima destas últimas cifras.

No Minho e Douro e no Sul e Sueste, de 1929 para 1939, baixou de 2,5% para 2,4%, na primeira das antigas rios e de 2,4% para 2,2%, na segunda.

A tonagem de G. V. algarvesa, relativamente à de P. V., uma grande importância durante o período da guerra. Os transportes de P. V. efectuavam-se com muita irregularidade e grande lentidão, por ser utilizada tanta como combatarei em lugar de guerra, e as dificuldades ao fornecimento de vagões eram grandes, em virtude de um aumento inesperado de tráfego difíceismente compensado pelo material de que se dispunha de navios de ferro disponíveis no mercado. Aguarda a situação a pequena percentagem de vagões pela necessidade da marinha, que diminua consideravelmente o seu rendimento.

Os expedidores não se preocupavam com o custo de transporte, preferindo unicamente que as suas mercadorias chegassem a destino primeiro do que as dos seus concorrentes, não hesitando, por isso, em optar pela G. V. para terem preferência na utilização das suas regularidades de material. Quem chegava primeiro melhor resultado fazia. Na antiga rios, por exemplo, em 1929, a tonagem de G. V. atingiu 12,2% da tonagem de P. V.

A medida que o serviço se foi normalizando e que os preços fixados por lei para os transportes em P. V. se foram apertando, a tonagem de G. V. foi baixando a favor da de P. V. que hoje se reflecte com a maior regularidade e dentro de prazos relativamente curtos.

Verificou-se ainda, no ano passado, a continuação do aumento do percurso médio da tonagem de G. V. e a diminuição simultânea do percurso médio da P. V.

Na antiga rios, a partir de 1920, o percurso médio da G. V. aumentou de ano para ano, passando de

148,1 kilometros para 178,4 em 1929. O percurso médio da tonagem de P. V. que em 1929 atingia 146,5 Km. foi descendente até 124,1 Km. em 1929, mas com uma regularidade inferior àquela que se nota na medida gradual do percurso da G. V.

No Sul e Sueste o percurso médio da G. V. variou de 172,9 para 202,5 Km. enquanto a P. V. desceu de 115,3 Km. para 117,1 Km.

No Minho e Douro um movimento idêntico: a G. V. variou de 120,9 para 128,8 Km. e a P. V. desceu de 84,1 para 82,4 Km.

O facto é devido, principalmente, à regularidade e celeridade com que se está efectuando os transportes em P. V. e que diminua os variegados da G. V., sobretudo para certas distâncias. Aumentou-se assim a tonagem de P. V. para os pequenos portos, baixando portanto o seu percurso médio, à custa da tonagem da G. V. cujo percurso médio passa a ser mais elevado por falta de ramos para pequenos destinos.

Para o aumento do percurso médio da G. V. contribuiu também o facto de alguns tráfego, sobretudo de grande frasco, ir procurar mercados a maior distância do que anteriormente. Tendo como exemplo o importante tráfego de melões de Beiramar para o Norte, os transportes do frasco do Douro para a antiga rios, de parte de Lisboa e Estrela para o Algarve quando anteriormente o Algarve não recebia e não expedia peixe, etc.

Resumindo: o movimento de mercadorias em 1939, na rios explorada pela Companhia, foi caracterizado por:

- 1.º — Tonagem superior à do ano anterior;
- 2.º — Aumento importante da corrente de mercadorias da antiga rios para o Minho e Douro e Sul e Sueste e Suroeste;
- 3.º — Distribuição de tráfego internacional;
- 4.º — Continuação da distribuição de G. V. para a P. V.;
- 5.º — Continuação do aumento do percurso médio da tonagem de G. V. e diminuição do percurso médio da P. V.

* * *

De 1929 para 1939, o número de passageiros que circulou na rede geral passou de 12.709.989 para 17.409.924, distribuído, portanto, de 802.893 passageiros, o que corresponde a 1,7% do movimento em 1939.

Se considerarmos separadamente os passageiros de longo curso e os passageiros de trânsito, verifica-se, que, no mesmo período, o número dos primeiros dimi-

No Bélgica	em milhares por 24 habitantes
No Estado Unidos 2
No Canadá 10

Se por um lado os transportes em automóvel podem destacar dos caminhos de ferro um número avultado de passageiros e um importante trabalho de mercadorias, concomitantemente se possuem ramos de U. V., diversos caminhos que a fim de se fazer o mesmo nos caminhos de ferro de muitos passageiros e de muitas mercadorias. Refletindo nos países como o nosso, com a rede ferroviária muito incompleta, em que há extensas regiões que não são servidas por caminhos de ferro, os transportes em automóveis devem constituir o natural complemento dos transportes ferroviários.

É assim mesmo de lástima que, mesmo nos países detidos de caminhos de ferro de apertadas malhas, se prova a substituição da concorrência das viaturas automóveis pela sua cooperação com os caminhos de ferro. A Companhia com a já se mostram de serviços combinados com autocarros, serviços que representam uma manifesta vantagem para o público e para a própria.

Quantitativa de passageiros entre Portugal e Espanha, de 1926 para 1929, sobre a de 42.427 para 49.600, aumentando de 7.123 passageiros, dos quais 3.277 no sentido Portugal-Espanha e 3.846 no sentido inverso.

Entre Portugal e França existiam no momento de 1.663 passageiros, tendo o movimento total passado de 18.277 para 18.873 passageiros.

Em 1926, a densidade de trabalho² de passageiros na rede geral foi de 2.279, na antiga rede 10.931; no Miúdo e Douro 3.428 e no Sul e Sueste 2.683. Em 1929 foi, respectivamente, 7.180; 30.768; 3.846 e 3.487.

Aquella mesma rede, a intensidade de trabalho² na rede geral é representada pelo número 894.877; na antiga rede 898.089; no Miúdo e Douro 275.585 e no Sul e Sueste 137.298, tendo passado no ano seguinte para 895.485 na rede geral e para 889.487; 895.485 e 138.873 respectivamente em cada uma das três redes.

Segundo os cálculos feitos pelo Sr. Engenheiro Vicente Passara e número médio de viagens por 1.000 habitantes na País é de 0,680; na região servida pelo Miúdo e Douro 1,268 e na servida pelo Sul e Sueste 2,794, segundo dados estatísticos de 1926. Faltam-nos o número médio de viagens na região servida pela antiga rede mas por estes números se pode concluir que é superior à média geral no País, dada a progressiva importância das linhas não exploradas pela Companhia.

Comparando o número de passageiros em 1926 com o de 1928, verificamos que, sem nos para o outro, há aumento, na antiga rede, de 2.260.085 e que representa 24,1% sobre 1928, ou 3,2% em média por ano relativamente também a 1928.

No mesmo período o aumento de passageiros de longo curso foi de 18,6% e de trânsito de 48,9%.

Alguns factos e confronto de desenvolvimento do trabalho de passageiros em alguns das linhas da Europa.

Rede	Trabalho em 1926	Trabalho em 1927	Variação em 1928
Rede geral	1.278	124.277	-
Antiga rede	10.931	898.089	24,1%
Estado Espanha	42.427	-	-
Rede de França	30.768	1.120.000	37%
Rede de França	30.768	700.000	27%
Paris-Spa (Hollands)	11.827	800.000	14,2%
Paris-Gitana	10.520	820.000	16,4%
Rede	4.828	100.000	1%
As cinco redes francesas, em conjunto	10.200	420.000	24,2%
Alemanha	11.200	600.000	23%
Bélgica	40.000	1.000.000	-
Áustria-Lorena	8.100	-	-

Na rede geral explorada pela Companhia, a densidade e a intensidade do trabalho de passageiros, não são consideravelmente inferiores às de muitas das redes estrangeiras que tomamos para comparação, e, contudo, o serviço que a Companhia presta ao público em geral é inferior ao serviço prestado por aquelles companhias; sempre tem marcado os logros dos serviços ferroviários estrangeiros que têm vigiado em Portugal.

A Companhia, se um momento deseja de atender as solicitações do público, tem até um plano de fazer que esta rede seja vulgar, como sempre foi.

O número de comboios-kilómetro, nos últimos cinco anos, sobre as antigas redes, de 4.951.000 para 5.873.000, isto é, aumento de 1.922.000, se para que a quantidade de passageiros-kilómetro por comboio-kilómetro tenha, respectivamente de um para um, de 85,87 em 1926, para 88,45; 79,80; 75,71 e 76,56 em 1928.

No mesmo período o número de passageiros-kilómetro passou de 628.000.844 para 689.794.800 aumentando de 59.893.956.

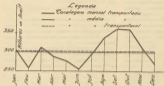
Portanto, o número de comboios-kilómetro aumentou de 22% e o número de passageiros-kilómetro aumentou de 9,1%.

Se o comércio de passageiros-kilómetro se atitua ao accedente de comboios-kilómetro obtivermos naturalmente 38 passageiros-kilómetro por comboios-kilómetro existente, número inferior a todos os que a estatística tem marcado desde 1926 mas em que inferior a um prototypo. Na antiga rede o movimento de passageiros não tem sido acompanhado o aumento de percursos.

No Miúdo e Douro, o número de comboios-kilómetro diminuiu de 0,80% e o número de passageiros-kilómetro aumentou de 0,34%, isto tendo a diminuição de percursos dado lugar a diminuição no movimento de passageiros.

Finalmente, no Sul e Sueste, o número de comboios-kilómetro aumentou de 3%, ao passo que o número de passageiros-kilómetro diminuiu de 3%.

Circulação nº 12



Deu, o trabalho está longe de se apresentar com esta uniformidade; de mês para mês ele varia fortemente, estando em decréscimo conforme as épocas do ano.

A tonnage transportada em cada mês de ano é representada, pela linha que está de perfil, que nos mostra uma importante baixa nos meses de Fevereiro e Junho e um trabalho intenso de Agosto e Novembro.

Nos períodos em que esta linha se encontra abaixo da horizontal temos falta de material, e supérfluo em que ela se encontra acima, houve falta. O gráfico põe em evidência a inutilidade de material para o período de Julho a Novembro.

Conviém notar que não podemos calcular esta inutilidade completamente pela diferença que passa entre o número de vagões requisitados em qualquer época do ano e o número de vagões fornecidos. Os supérfluos requisitados o material de que carecem para os seus transportes não determinados previamente, não porque estejam habilitados a servizá-los todos imediatamente, mas para tomá-los a sua altura, visto que os vagões são fornecidos por ordem de apresentação das requisições.

No maioria das vezes, se as requisições de material fossem satisfeitas em demora, as expedições desistiam dum grande número dos vagões requisitados, dada a impossibilidade de se continuarem por não faltar a mercadoria ou os meios de transporte para a entrega. A supérflua tem sido feita.

É um erro tão grande dizer-se que uma Companhia tem falta de material porque o número de vagões requisitados num dia é superior ao número de vagões fornecidos, como seria dizer que tinha falta de material porque o número de vagões requisitados num dia é inferior ao número de vagões em disponibilidade.

O que importa é que o transporte não possa ser interrompido. Há mercadorias que exigem transporte em prazo determinado, como por exemplo, as destinadas a embarques, outras que exigem transporte imediato por se deteriorarem, como os plátanos frescos, outras

que pela sua própria natureza exigem transporte em prazo certo, como o gado, etc. A maioria pode ser transportada sem prejuizo mais ou menos largo. Tudo isto são considerações que se devem ter em conta no despacho do número de vagões necessário para garantir o trabalho dum mês e evitar a fuga de mercadorias para outras vias, sem prejuizo da empresa.

Teria um erro económico dizer-se então de que a maioria de ferro não o material necessário para satisfazer de pouco tempo

as requisições no período de mais intenso trabalho. Muitos desses vagões estariam inutilizados em maior parte do ano, representando para a empresa e até para o País, dado o capital que empatarem, um prejuizo superior ao que se obtivesse em satisfação de algumas requisições poderia originar. É todo um quadro de realidade.

Em 1928 o aproveitamento de vagões não deixou a desejar; foi excelente.

O primeiro meio dado por vagão da Companhia, incluindo os vagões de outras empresas de caminhos de ferro em serviço combinado, é dado pelos seguintes resultados:

	Quantidade em toneladas	Quantidade em toneladas	Quantidade em toneladas	Porcentagem em %
Antiga rede	80,2 Km.	8,7 Km.	89,9 Km.	11,4 %
Milho e Douro	29,2 "	8,1 "	37,3 "	100 %
Bel e Beira	22,5 "	2,5 "	25,0 "	72,4 %

Destacamos o alto percento na antiga rede, as requisições de trabalho desta rede proporcionam, em maioria das suas linhas, carga de retorno, incluindo a uma pequena percentagem o percurso em vazio.

Outro tanto não sucede com o Milho e Douro em virtude do referido percurso das suas mercadorias, nem com o Bel e Beira em que a combinação da rede, com os seus numerosos ramais, não permite uma tão completa utilização do material. No nostro antigo caminho as *Estações de C. P. n.º 1*, nos demonstram as desfavoráveis condições de exploração desta última linha sob este ponto de vista. O percurso total é baixo em virtude das demoras a que o material é obrigado nas estações de bifurcação, e o percurso em vazio é elevado por falta de compensação para os transportes de minério, carvão vegetal e mineral, salitre, açúcar, cereais, gado, palha e madeira.

No antiga rede, por cada 100 vagões-dias transportaramos 724,6 ton; no Milho e Douro 800,1 e no Bel e Beira 632,8 ton. A carga média por vagão-

milímetros, carregado, foi respectivamente 5,050 ton.; 4,704 e 5,330 ton.

É interessante notar que tanto na rede de São e Douro e também na malha geral transportada por vagão mais baixo, é justamente nessa rede que a carga média por vagão-kilômetro é mais elevada. O facto prova de notável economia de vagões nessa linha.

O número médio de viagens por vagão na antiga rede, Mião e Douro e São e Douro foi respectivamente de 87; 191 e 158.

Vem a propósito comparar o rendimento das vagões de propriedade particular com o das vagões da Companhia. O percurso médio diário por vagão particular foi o seguinte no último ano:

	Anos em via	Anos em via	Anos em via	Porcentagem do total
Antiga rede	32,8 Km.	7,7 Km.	37,5 Km.	41,8%
Mião e Douro	8,4 =	8,1 =	16,5 =	36,7%
São e Douro	7,0 =	9,3 =	16,3 =	31,5%

Os vagões particulares abastecem pelo seu percurso total muito inferior, com a excepção das pernosas de via muito superior ao das vagões de que a Companhia pôde dispor livremente, graças a.º 8.

Na antiga rede, a pernoça média diária por vagão da Companhia, carregado, é aproximadamente a soma de pernoças médias de 5 vagões particulares na Mião e Douro de 2,6 vagões e no São e Douro de 8. Por aqui se vê que a utilização dos vagões particulares deixa muito a desejar.

Na antiga rede existem materializados 877, no Mião e Douro 68 e no São e Douro 148 no total 1.193.

O excedente pernoça em via das vagões particulares é originado pela obrigatoriedade de regresso das estações. Tem o grande inconveniente de diminuir a capacidade para o transporte de vagões com carga. O referido pernoça total significa excedente inutilização dos vagões em estações em linha de

Carretilhas n.º 29

resguardo, não sendo assim obrigando a maiores manobras com embarques para o serviço geral.

Ficam consideráveis remanescentes que levaram muitas companhias estrangeiras, entre outras as da França, Bélgica e Inglaterra a não desistirem, ou mesmo a desistirem, e generalização dos transportes em vagões particulares.

Estes vagões estão, contudo, naturalmente acondicionados para todos os empastos que empastem, para os seus transportes, de vagões de tipos especiais tais como vagões frigoríficos, vagões cisternas, vagões de tremada, etc. Estes ainda acondicionados para os empastos que tenham grandes massas de mercaderias a transportar como, por exemplo, minérios, algodão, cimento, e, muito especialmente, os casos transportes de docas abastecer os portos de exportação.

As empresas de caminhos de ferro do nosso continente e seu parque de material com vagões de tipo comum; os vagões especiais têm sempre um furo apreciávelmente.

No que respecta a vagões particulares, os abastecimentos dos 1.187 vagões existentes, 853 que podemos considerar em condições para trabalhar, pertencem aos 857 vagões que devem representar um 8.000 tonos, que totalmente perdidos se os seus proprietários não conseguirem arranjar comprador, e que não deve ser fácil por três vagões se podem circular em Portugal ou Espanha em virtude da falta de linha.

Ademais ainda a falta de terem características muito diversas e as empresas de caminhos de ferro não ocorrirem diversidade pelas complicações que ocorrem para a sua conservação.

Um grande número das vagões particulares foi adquirido não pela necessidade de garantir os transportes de qualquer indústria mas, simplesmente, para alugar. Para isso, a sua função passou com a época dos vapores.

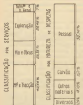
No que respecta a material para passageiros, foi o parque de carruagens adquirido de 28 unidades no ano passado e repare-se ainda a antiga de mais algumas carruagens já em condições.

No 31 de Dezembro de 1928 o número total das carruagens do 3.º ritmo era 985 e em 31 de Dezembro de um passado 991.

As novas carruagens apresentam grande conforto e comodidade para os passageiros e são destinadas a caminhos tão mais ou menos bem servidos, como é do conhecimento de todos.



Gráfico n.º 4



classificada por serviços, e na coluna da direita, por rubricas das rubricas do orçamento.

A repartição das despesas por Serviços foi em 1928 assim:

	Operação	Manutenção	Aluguer	Total
1928	30,3%	42,3%	27,4%	100%
1929	30,3%	42,3%	27,4%	100%

«Tem a Comissão de Administração o prazer de, mais uma vez, manifestar o seu reconhecimento ao pessoal, pelo empenho, com que cumpre os seus deveres durante o ano que finda. Não deseja, contudo, neste reconhecimento, esquecer-se de fazer lugar para destaque.

«Todos os postos desde o posto mais elevado até ao mais baixo da escala hierárquica, procuram patrioticamente servir a Companhia, certos de que, de bom fundamento deve importar-se o organismo económico, se podem receber destaque para o Fato.

«E, todo o pessoal que hoje serve nos bancos da Companhia, seja qual for a sua origem, deseja a Comissão destacar e reconhecer a sua contribuição.»

¹⁰ Ver definição de despesa de trabalho de manutenção no Anexo do C. P. n.º 2, pág. 15.

¹¹ Ver definição de despesa de trabalho de manutenção no Anexo do C. P. n.º 2, pág. 15.

¹² O número de funcionários é dado sob reserva, por não termos ainda fixado definitivamente os planos que são apresentados.

Em França, no caso do Estado por exemplo, a repartição em 1928 foi:

Operação	Manutenção	Aluguer	Total
30,3%	42,3%	27,4%	100%

Na Companhia, a despesa classificada por rubricas de rubricas em 1928 ficou assim:

	Operação	Manutenção	Aluguer	Total
1928	30,3%	42,3%	27,4%	100%
1929	30,3%	42,3%	27,4%	100%

Das cinco grandes rubricas francesas a despesa por rubricas, relativamente à despesa total, em 1928, foi: pessoal 50%; combustível 12%; outras despesas 38%.

Para concluir, tenho a honra de expressar a minha satisfação de aqui poder registar que no último ano os serviços ocorreram com a maior regularidade. Ficam encerradas com sucesso e ordem, compreendendo a boa vontade e competência do pessoal. Assim a reconhecer também o Conselho de Administração da Companhia, em termos que ainda transcorrerão de rubricas da mesma Comissão, apresentada à Assembleia Geral de Acionistas em 20 de Junho último.

resumo técnico.

¹³ Ver definição de despesa de trabalho de manutenção no Anexo do C. P. n.º 2, pág. 15.

¹⁴ Ver definição de despesa de trabalho de manutenção no Anexo do C. P. n.º 2, pág. 15.

¹⁵ Ver definição de rubricas no Anexo n.º 2, pág. 15.

Quem fala semente, quem escuta recolhe

Batal de Cáceres, que tinha material de 20 Kg. por metro, impedição que deu motivo a immediata substituição das pontas de Niza, *Op. 2*, e do Castelo de Vide.

A primeira já foi substituída e aberta à exploração. A *Op. 2* encontra-se em serviço com um dos passares e não poderá ser montada depois de desmontada a ponte velha.

Os três tramos metálicos foram construídos nos Officinas de Construções Metálicas da Companhia, em Ovar, em dois meses, e montados em quatro ou cinco dias e variadas de Niza foram executadas pela 7.ª Seção de Via e Obras em 3 meses.

A ponte de Castelo de Vide encontra-se em construção, estando toda a parte metálica já concluída, aguardando apenas a tra de ser montada.

As estatísticas das duas pontas de Niza, a nova e a velha, *Op. 2*, são as seguintes:

	Passagens	Pass-estis
Complemento total.....	109-00	120-00
Além dos passares.....	14-00	15-00
Material dos passares.....	At. variado	Medio: 100-00
Complemento de tramo central.....	97-00	100-00
Complemento dos dois tramos laterais	96-00	100-00

Consultas

I.—Fiscalização e Tributos

Tarifários

P. n.º 288.—Sempre remessa de serviço particular, deve fazer-se a cobrança de taxa e assistência? E se a taxa remessa se aplica o mínimo de cobrança?

R.—Segundo o disposto na Carta Impressa n.º 719 da D. P., 228 do M. D. e 214 do S. D., de 11 de Julho de um lado, do Serviço de Fiscalização e Espectativo, não se cobra taxa nem assistência porque estas devem considerarem-se incluídas na taxa de transporte.

P. n.º 289.—Que cobrança deve fazer a um empregado com passe de livre circulação, em passeio de família, com bilhete de trânsito gratuito, em conformidade com o Regulamento Geral do Pessoal, quando este por motivo de doença se precise ser transportado em maca ou cadeirilha?

R.—Tanto se trate-se como se pertencesse de passe ou de documento que lhe dêem direito a redução, tem de pagar bilhete (exceto de 2.ª classe).

As transportes da maca aplicam-se o disposto no n.º 4 do art. 80.º-Me (2.º Aditamento à Tarifa Geral).

P. n.º 290.—Um passageiro embarca no comboio n.º 844 em Valença com um bilhete válido. O condutor da estação do passageiro se dá conta de que não lhe pagou a importância respectiva, arrendida de 12.ºm, e levanta antes. Chama-se o juizamento, protesta que o bilhete foi emitido para o dia anterior, e o juiz absolve-o, alegando na sua sentença que não pôde ser considerado segunda vez, porque já sofreu uma multa de 10%.

Devem-se os não levantar antes em casos litigiosos?

R.—Devem-se levantar sempre antes, pois não se podem intervir as resoluções dos tribunais.

P. n.º 291.—Chego a uma estação em vagão em que a descarga é por conta do dono e foi feito antes pelo mercante. Soude, porém, que o consignatário, por qualquer circunstância, foi avisado no tempo conhecido da chegada de vagão antes da hora prevista em que devia receber o artigo. Deve desde logo começar a contar o tempo para a descarga, ou, apenas do consignatário estar avisado, começa a contar-se o tempo apenas depois da hora prevista de chegada do artigo?

R.—Se o consignatário se apresentar para receber a descarga antes da hora prevista de recepção do artigo de chegada e o vagão puder ser posto, para esse fim, à sua disposição, é a partir desse momento que começa a contar-se o prazo gratuito para a descarga.

P. n.º 292.—De passe de art. 48.º, alínea d) e f) do Regulamento Geral do Pessoal, são válidos pelo via excepcional? Um portador desse passe pode tomar a via excepcional e fazer uma estação intermediária dessa via, regularizando o passe para a volta?

Respostas: Um portador de um passe acima indicado, válido de Niza a Beja, que siga pelo via Sul (via excepcional), pode fazer em Otranda e ali regularizar o passe para a volta?

R.—Pelo.

P. n.º 293.—Segundo o 1.º Aditamento à Tarifa Especial A, § 1.º, condição 1.º, nas remessas de vagões vazios cobram-se as despesas acessórias correspondentes a registro, aviso de chegada, etc. e assistência; como o não inclui apenas além a importância de transporte, desde obter os três impêlos deve ser cobrada.

R.—O Impêlo do Fundo Nacional de Assistência só se cobra quando a importância de transporte for re-

gões varias que vão a reparar seja superior a Res. 180. Além a importância d'este transporte incideu igualmente o imposto de elle e o seu adicional.

P. n.º 258.— Que cobrança se deve fazer a um passageiro commo de 23 annos de idade que viaje dentro de uma das zonas de applicação da Tarifa Especial B e que se movella de um modo bilhete de Tarifa Geral sem que apresente documento algum que



11— Ponte sobre o Rio São João, dependente do município de São João, município de São João.

12— Ponte sobre o Rio São João, dependente do município de São João, município de São João.



13— Ponte sobre o Rio São João, dependente do município de São João, município de São João.

Grupo de pontes

R.— Pode ser regularizado para a viagem de volta, embora não tenha sido regularizado para a viagem de ida, pois o seu portador pode ter desistido esta viagem por qualquer motivo antes da viagem.

P. n.º 257.— Deixo saber se, quando um bilhete for feito pelo reverse e despendido de um não transportado por um passageiro vazio, se deve ou não cobrar 250 de registro.

R.— Deve-se cobrar,

de 250 de registro a essa recibo e não cobrarem ter pago apenas a importância relativa ao modo bilhete de que é portador?

R.— Devesse cobrar um bilhete de Tarifa Especial B de G. V., descontando-se o preço do modo bilhete de Tarifa Geral de que é portador o passageiro.

P. n.º 256.— Apresentando-se um recibo de Vale de Passagem em agosto com um prazo ao abrigo do art. 40.º alinea c) e f) do Regulamento Geral de Passos, para regularizar a volta com que a parte de ida esteja regularizada, deve cobrar? Tanto cobrada em o transporte que não ha diploma que regula esta servico e alguns centros de São Paulo a cobrança do registro da viagem por encontrarem esse prazo nas condições que expozes.

P. n.º 258.— Deixo saber se pode ser emitido em G. V. um gorrião com bilhete adicional, para 5 Kg. visto que em P. V. não se cobram nenhuma taxa para bilhete a 15 Kg. Que tarifa se deve applicar?

R.— O bilhete adicional não pode ser emitido em G. V. por ser materia privilegia e, assim tal, o seu transporte é regido, não por disposições da Tarifa Geral, mas sim pelas condições especiais do Capitulo II da Tarifa n.º 1 de P. V. Portanto, pode cobrar-se uma taxa de 5 Kg. em P. V., emitindo-se se pelo bilhete adicional pela Tarifa n.º 1 de P. V.

P. n.º 259.— Segundo se expozes de ditos portos de art. 10.º, Capitulo IV da Tarifa de Despesas Auxiliares, se ha ou não portos de estabelecimento,

as horas diárias. Na mesma medida de var entende-se que, com horas diárias, apóneas em que está aberta o serviço ao público.

No último § 14, página 18 (XVI), está um exemplo que segundo a respectiva taxa, as horas foram contadas apóneas, incluindo aquelas em que o serviço está fechado.

R. — O consulente ignora a existência do 1.º Aditamento à Tarifa de Despesas Recorridas de 7 de Novembro de 1928, bem como o 1.º Aditamento à Circular 105 da Reparação-Serviço de Trabalho.

II — Movimentos

Livros B

P. n.º 263. — Actualizando, na prescricção de abasto, um disco arranjado, deseja saber que sinal deve ser feito pelo agente, junto do disco, a um contêdor que tenha de ser recebido com o disco fechado.

Em minha opinião e em conformidade com art.º 33.º e 41.º do Livro B, deve ser a bandeira verde desmontada porque a mesma indica paragem abastida junto do agente a portador junto do disco.

R. — Deve ser empregada a bandeira vermelha desmontada, a que obriga o maquinista a parar.

Então, o agente que estiver junto do disco pilotado e contêdor até ao primeiro movimento ou apêlas para depois seguir até à estação.

Se fôr empregada a bandeira verde desmontada, como elle costuma dar sinal de movimento, o maquinista poderá deixar de parar no 1.º movimento ou apêlas.

Livros B e G

P. n.º 264. — Desejara ser esclarecido sobre a apresentação do mod. N. 108 na estaca Apollôge.

O material demorado em trânsito fôrna demorado ao lado do mod. N. 108, mesmo quando este já tenha sido? Ou deve figurar com a indicação que se pede?

R. — Os valores que, por qualquer circunstância, tenham de ser debitados em alguma estação compreendida no trajeto que têm a abastir, entre a estação de apresentação e a de destino, devem figurar na estaca de Apollôge do mod. N. 108 dessa estaca, desde o dia de sua entrada até ao dia de saída, inclusive, como demorado em trânsito, indicando que deve ser feita, mesmo que à hora de fecho do mod. N. 108, os valores em tal condição já tenham sido.

Do resto, é isto que prescreve o Livro B 3, no § 2.º do art. 18.º

III — Demoras

P. n.º 265. — Tanto no meu jardim muita formiga, desejara saber como hei-de acabar com ella, pois entrago os castores por completo, assim como todas as filizes.

R. — Suponho que a formiga a que se refere é a formiga pequena e rufa (formiga argentina) a qual

não come entrago directamente nas plantas e só apparece quando estas são atacadas por outros parasitas (como pulgões, cochonilhas, etc.). Nisto caso o entrago que fazes é por servir de transporte nas ocos dos outros parasitas.

Em todo o caso é extremamente conveniente destruir esta praga.

Prepara-se o seguinte xarope venenoso (Recetta do Ministério de Agricultura do E. U. A.):

Apollôge pilado.....	1,000	gramas
Alcal.	100	"
Ácido tartárico cristall.	1,5	"
Essencia de alho.....	5	"
Agua de colza.....	5	"
Agua.....	1,000	"

Essa vasilha tem longa diâmetro, em um litro de agua quente, e deita-se dentro e o humectado de alho. Junta-se o apollôge e deita-se fervor brandamente, durante 48 minutos, tendo o cuidado de se deitar a agua que se for evaporando, por forma a manter-se sempre o mesmo nível da vasilha.

Colhe-se de novo e junta-se a med. Agente dissolve-se em 100 gramas de agua quente, o resultado é um estado todo mocho, mistura-se bem. Deve haver o maior cuidado em fazer este xarope com todo o cuidado.

Embelem-se pedações de pau ou de algodão no xarope que se mista junto aos formigueiros e nos caminhos das formigas.

Perfettamente cura-se a apollôge.

Este xarope é muito venenoso e por isso prejudica aos castores e castoras.

Tanto se por isso pequenas estacas de arvore, machos ou castores perfurados, onde se encontram os pedações de algodão ou de pau sem o xarope.

P. n.º 266. — Desejo saber se os agentes da Com. publico na situação de reformados têm direito, quando doentes, a alguma ajuda como a dos do serviço activo.

R. — Actualmente não têm direito.

Este assunto está em estudo.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Junho de 1928

	Junho 1928		Junho 1927		Junho 1926	
	Vagões pilados	Vagões vagados	Vagões pilados	Vagões vagados	Vagões pilados	Vagões vagados
Demora de 1 a 14	1.020	1.020	1.020	1.020	1.020	1.020
" " 15 a 30	1.070	1.070	1.020	1.020	1.020	1.020
" " 31 a 45	1.020	1.020	1.020	1.020	1.020	1.020
" " 46 a 60	1.020	1.020	1.020	1.020	1.020	1.020
Total	4.130	4.130	4.080	4.080	4.080	4.080
Quantidade total demorada	27.000	27.000	27.000	27.000	27.000	27.000
Demora	1.020	100	1.020	100	1.020	100

Factos e transformações

Criação de coelhos

Das suas fotografias de A. S. Almeida,
daes das Ilhas Açores e a seguir.

A coelheira é o taller do coelho

Este ditado só por si mostra a importância que deve ser dada à criação de coelhos.

A criação de uma alimentação adequada, porém cultivada com facilidade muito dadas às vezes animais que, além de carne, produzem ainda peles que hoje têm valor importantíssimo tanto para o fabrico de fêrris como para a pele e a pele, por substituírem as de animais selvagens, que cada vez vão tornando mais.

É muito importante a escolha da raça de coelhos a criar, tanto pela quantidade de carne como pela qualidade da pele.

É um erro supôr-se que todos os coelhos de raças boas são menos rústicos do que os coelhos comuns. O que todos precisam é de serem tratados com higiene com o que incluem coelhos podem ser realizados.

Para a produção de carne têm maior valor as raças precoces, isto é, aquelas que atingem maior peso em menor tempo. Quanto à pele, têm maior valor as de raças grandes e as de pelagem uniforme. As peles brancas são muito apreciadas.

O modo como se faz a instalação de coelheira é a base fundamental para se obterem sempre os bons resultados.



Coelheira de madeira de São Paulo

Reprodução de José Guimarães, São Paulo, Estado de São Paulo

À instalação e governo de coelheira devem obedecer as seguintes regras:

- 1.ª — A frente da coelheira deve voltar-se para o nascente e deve estar bem abrigada do vento;
- 2.ª — A falta de ar, de luz, de humidade e a humidade, são as grandes inimigas dos coelhos;
- 3.ª — Tanto os coelhos como as coelheiras de criação devem estar todos em um sítio ou em galinês separados que tenha de superfície, no chão, cimento de mais metro quadrado;
- 4.ª — É indispensável conservar o chão sempre enxuto para o que é conveniente que seja formado por ripas;
- 5.ª — A alimentação deve ser a mais variada possível, para estimular o apetite, podendo ser substituída por ervas verdes mas não molhadas nem fermentadas, feno, milho, grão, etc. Deve fornecer sempre água aos coelhos e renovar a todos os dias;

6.ª — Quando um coelho apresenta doença, deve isolá-lo imediatamente das outras, para evitar o contágio e provider-se logo a uma rigorosa desinfectação da coelheira;

7.ª — Uma coelheira só deve ter, quando muito, seis coelhos por metro, com intervalo de 2 metros, não



Coelheira no Estado de São Paulo

Reprodução de José Guimarães, São Paulo, Estado de São Paulo

esta portaria levada ao mar, sendo um mês depois de feita;

8.^o — São os dois túneis entre estes dois ilhéus de ilha e apenas seis cordões de cada um, mantendo-se os restantes, até ao fim de maio, se juntarem e mantendo a outra cordão que tenha sido preciso;

9.^o — A desmancha deve fazer-se ao mês e meio, tirando as cordões a pouco a pouco, ao primeiro dia de maré, um ou dois dias depois mais alguma, e depois os restantes;

10.^o — Os ilhéus da mesma ilha podem ficar juntos até aos quatro meses, sendo o um que se separar as fitas das machas; as cinco para este mesmo apontam-se em pedras separadas, as cordões da criação;

11.^o — As pedras têm maior valor quando tiradas no inverno. Para serem tiradas em boas condições, devem colheitas as cordões sem romper a pele longitudinalmente e mol-las, cobrindo-as com o pólo para dentro introduzindo no interior uma vara flexível debruça em U, que com serve a pele utilizada.

A criação de cordões é uma das melhores formas de aproveitar os desperdícios de lã. Numa colheita bem organizada, cada cordão de criação, pelo menos que tenha, deve produzir pelo menos 20 kg. de lã por ano.

Escola de aprendizes das oficinas de Barreiro

No dia 21 de mês findo, foi inaugurada uma escola de doutrina para os aprendizes que fazem serviço nas oficinas da Companhia, no Barreiro.

No primeiro momento de *Política de C. P.* nos referimos e detalhadamente aos fins para que esta escola foi criada e ao seu funcionamento.

A nova estação central de Milão

A cidade de Milão, uma das mais importantes da Itália, tem pelo seu comércio e indústria como pelo seu movimento e clima de neve, desde há pouco que possui uma nova estação de caminho de ferro, em virtude da actual não poder ser ampliada de forma

e satisfazer as exigências do movimento da cidade sob os pontos de vista comercial e turístico.

O projecto para a construção da nova estação, incluindo um depósito de locomotivas e uma nova gare de viagens de mercaderias, em Lambrate, está erguido em um milhão e seis mil contos.

O plano marcado para executar todos os trabalhos da construção dá-se grande efeito, incluindo os trabalhos decorativos, apenas em dois de aumento máx.

É em forma de ferrovias. Compõe-se de um-dezão, destinado ao serviço de passageiros, e do primeiro andar quei exclusivamente para o serviço de mercaderias.

A fachada principal mede 110 metros de comprimento. O edifício tem duas alas laterais que comunicam com duas importantes avenidas da cidade, a Via Sarmiento e a Via Agosti.

É atravessado interiormente em toda o comprimento, de norte para sul, por um corredor para carris com 200 metros de comprimento, 24,50 de largura e 27,50 de altura. De um e outro lado deste corredor há duas grandes salas de bagagem com amplo compartimento para carridos e carrões auxiliares.

Dois esplanadas cobertas encobrem os cordões superiores que está situada a 2,750 acima do nível da rua, dando acesso, por um lado, a salas de espera, entre as quais uma para inválidos, restaurantes, café, escritório de informações, oficinas telegráficas, telefónicas, etc., e por outro lado de bilheteiros e plataformas principais, que tem 15 metros de largura.

A estação tem 24 linhas de rigo, e cada linha duas plataformas, sendo uma de 7,50 de largura destinada exclusivamente ao serviço de passageiros e outra com 5 metros de largura destinada aos carrões de mercadorias, tendo de acumuladores elétricos das carragens, provisões dos restaurantes dos combões, circulação dos combões, etc.

O comprimento destas plataformas variam entre 200 e 220 metros. São cobertas por uma elegante marquise esvaziada, dividida em cinco arcos dos quais o central tem um vão de 72 metros, os dois colaterais 44,50 e os dois extremos, um 21 metros e o outro 28.



Foto de nova estação de Milão

Semcol

Acta de honraria

O Sol de amanhã da 5.ª Secção do Serviço de Conservação, Sr. Manoel Marques, foi honrado pela sua profissão por ter encontrado na caixa da linha no Km. n.º 185,450 da Linha do Leste, uma pequena caixa contendo um anel de ouro, e a ter levado para o escritório daquela Secção, onde a entregou.

Antes desta natureza são sempre honras para quem as pratica.

A **cafeira** da 1.ª classe: José Belmonte.
 A **cafeira** da 2.ª classe: Manoel Antonio, José Paulo Martins e José Antonio.
 A **guarda-franja** da 1.ª classe: João Farias Anchoa, Manoel Gonçalves Boia, Vítor Rodrigues Martins e António Rodrigues Correia.
 A **guarda-franja** da 2.ª classe: Manoel Christo Sousa, José Corvelho, Roque Marques de Oliveira, Manoel Sebastião e José Mano Agostinho.
 A **relva** da 2.ª classe: Alfredo António Torres.

**Agente que completou em Junho
60 anos de serviço**



Manuel Pereira
 Agente de Conservação
 Admisão ao serviço
 em 18 de Setembro de 1892

**Agentes que completam este mês
50 anos de serviço**



A. Pinto Garcia Junior
 Chef. de Estação
 Admisão ao serviço
 em 27 de Agosto de 1892



Manoel Soares
 Chef. de Estação
 Admisão ao serviço
 em 18 de Setembro de 1892

Promoções em Junho ESTRELAÇÃO

A **capataz principal**: António da Silva Prado.

Promoções em Julho 1892-93

A **cafeira** da 1.ª classe: António José Rodrigues e José Rodrigues Galvão.

A **cafeira** da 2.ª classe: José Alves Carneiro e Vítor Mano Augusto da Silva Ferreira.

A **cafeira** da 3.ª classe: Joaquim António Pereira e João Carvalho da Cruz.

A **cafeira** da 4.ª classe: Manoel Simões, João Francisco Sousa e Vítor da Conservação Nacional.

A **cafeira** da 5.ª classe: Joaquim dos Santos Marques, Henrique Soares de Barros, Manoel de Assumpção, Carlos Pinto de Freitas, Manoel Pinto Marante, Leitão Pinto de Miranda, João Batista Serra Mendes, Esquilino Francisco, Francisco Vicente Martins, Gaspar Antonio Soares, José de Sousa Giló, João Domingos e Manoel Martins.

A **cafeira** principal: Lucílio Real de Sousa Fernandes e António Augusto da Costa Moraes.

Homenagens em Maio serviço ao solido e aos seus

Empregado da 2.ª classe: Celestino Loureiro da Silva.

Homenagens em Junho serviço ao solido

Médico presidente da 1.ª Sub-Secção da 22.ª Secção: Dr. António Augusto Marques Donato Júnior.

EXPLANAÇÃO

Empregado da 1.ª classe: Américo Soares Garcia, Sarvaes: Joaquim Augusto Amaral, António José da Costa Júnior e Matias Fernandes.

ELI E GERAL

Assentadores: António da Silva Moraes, Manoel dos Santos, Alfredo Alho, Manoel Dinizelo, António Gaspar, João Lameira Taberna, José Soares Bastos, José Augusto, Francisco dos Santos, Angelo Maria Alpkáto, António José F. Silva, Tomás Doriga Galvão, Joaquim Oton Agostinho, José de Jesus Grego, Joaquim Alexandre Martins, António Salgueiro, António Francisco Mendes, Ricardo José Chiricha e Manoel Gonçalves Fulgencio.

Guardas: Manoel Eufrásio Soares, Rosa Maria Marcondes, Maria das Dores Martins, Maria Sória, Juremir da Conceição e Aldeia dos Santos Rodrigues.

Nomeações em Julho

até ao dia 2

aproveitamento

Factores de 2.ª classe: António Vicente Neves, José da Silva, Virgílio Augusto Rosa Ferreira Justino, José Bernardino Matoso, José Pinto de Miranda, António Joaquim Álvares do Figueiredo, José Baptista Tavares, Polícarpo da Fonseca Passos, João António Gomes, Alípio de Jesus Pereira, Constantino João Filipe Silva, Artur Rodrigues, Joaquim Teixeira Gouveia, Alípio Teixeira Chibante, José Augusto Sampaio, João da Costa Lima, António da Silva Gonçalves Vaz, Bernardino Euclimundo Marvão, João António Pereira, Virgílio Marques Mendes, João Monteiro Magalhães, José Tereza, Manoel Pinto Paulo Soares de Almeida, João Maria Gabriel da Costa, Armando Mateo Antol, António Matias Pinto Magalhães, António Alves dos Reis, José Marques, Estêvão de Almeida, António Ferreira Marques, Francisco Baldo Godinho, António Barreto Espalho, Manoel dos Santos Ferrer Lemos, José Marques dos Santos, Luís Matias, José Luís Faria, Adolfo Fojças Simões Duarte e Armando Gomes Tomas.

Sub de 2.ª classe: José Alves.

Guarda-freio de 2.ª classe: José Serra Lourenço, António Lopes Laranjeiro e João António Pereira.

Servente: Manoel Pereira dos Santos.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Junho findo

Factores de 2.ª para 1.ª classe: Diógenes — Joaquim dos Santos Marques.

Aprovados — Henrique Soares do Barros, Manoel de Azevedo, Estêvão Pinto de Freitas, Manoel Pinto Marante, Lúcio Pinto de Miranda, João Baptista Sara Júnior, Euzebio Francisco, Francisco Vicente Martins, Gaspar António Soares, José de Sousa Sá, José Domingos e Manoel Martins.

Aspirantes para factores de 1.ª classe: Diógenes — António Vicente Neves e José da Silva.

Aprovados — Virgílio Augusto Rosa Ferreira Justino, José Bernardino Matoso, José Pinto de Miranda, António Joaquim Álvares do Figueiredo, José Baptista Tavares, Polícarpo da Fonseca Passos, João António Gomes, Alípio de Jesus Pereira, Constantino João Filipe Silva, Artur Rodrigues, Joaquim Teixeira Gouveia, Alípio Teixeira Chibante, José Augusto Sampaio, João da Costa Lima, António da Silva Gonçalves Vaz, Bernardino Euclimundo Marvão, João António Pereira,

Virgílio Marques Mendes, João Monteiro Magalhães, José Tereza, Manoel Pinto Paulo Soares de Almeida, João Maria Gabriel da Costa, Armando Mateo Antol, António Matias Pinto Magalhães, António Alves dos Reis, José Marques, Estêvão de Almeida, António Ferreira Marques, Francisco Baldo Godinho, António Barreto Espalho, Manoel dos Santos Ferrer Lemos, José Marques dos Santos, Luís Matias, José Luís Faria, Adolfo Fojças Simões Duarte e Armando Gomes Tomas.

Preferentes para Aspirantes: Diógenes — Leonídio Francisco Fonseca e Gregório Francisco Gomes.

Aprovados — Manoel Marques, João da Fonseca, Alberto Justino Rodrigues Soares, João Bernardino Matoso, António Dias França, Artur Mendes Amaro, Theodorio Marques Carriço, António Francisco Nobre, Carlos Carriço Baptista, Joaquim Sara Jordão, Eugénio Duarte Francisco dos Santos, Agostinho de Matos Reis, José Leite de Matos Sarmento, José Francisco Moço, Bernardo Ferreira, Fernando Pereira Garcia, João Filipe, António Santos, José Maria Antunes Pêlo, José Lourenço, Sebastião Eugénio Pereira Vaga, Domingos Matias dos Santos, Luís de Jesus Pereira, Artur Ferrer Lemos, José Joaquim de Oliveira Tereza, Eugénio Alves da Costa, Leônido Romão Vaga, Tomás Pereira Reis, Augusto Neves Baldo, António António Marques Soares, Manoel Marques Aldeia, Daniel Lima Pereira Pinto, Afonso Francisco dos Santos Júnior, José Fernandes Rodrigues, Alípio da Silva Branco, António Gustavo, Manoel Vicente Mendes Gouveia, Francisco Serrano, Manoel Joaquim Felizardo, Justino Eufrásio Custódio de Sousa Cardoso, Manoel Pereira, Manoel Carvalho Leite, Joaquim Alexandre Marques de Carvalho, António Maria da Silva, Armando de Oliveira Dias, Manoel José de Carvalho, António Duarte, Francisco Vicente da Silva, Ernesto da Silva, Manoel de Sá Costa Brito, Manoel Gonçalves Soares, João Sousa Cordeiro, José Almeida Talente, Luís Pereira Matos, Armando Domingos, Alexandre Marques Barros, Cipriano Lopes, José Bráulio Lopes, Joaquim Cordeiro, José d'Assumpção Neves, José Marques Júnior, Mário d'Oliveira, António Firme, António Adriano, José Dias Mendes, Joaquim de Almeida Passandreu e Augusto Gomes Trindade.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Junho findo

até ao dia 2

Aspirantes para factores de 1.ª cl.: José Lopes Júnior, José Domingos de Freitas e Joaquim Domingos Pereira.

Preferentes para aspirantes: António Manoel Felizardo, Joaquim Manoel F. Francisco Dias Cabalo e Estêvão de Matos e Silva.

Medalhas de categoria

Para:

Quintas: O capitão de 2.ª classe, João Constantino e o coronel, Manoel Dias Neto.

Reformas

Em São

Carlos Olímpico de Cruz Fereira, Secretário de 1.ª classe.

Em Juiz

Francisco Rodrigues Cordeiro, Guarda-Vista de 1.ª classe.

Manoel Severino, Aspirante de 1.ª classe.

João Lourenço, Porteiro.

Maria de Cruz, Órgão de limpeza.

Adriano Fernandes de Sousa, Chefe de serviço.

Falecimentos em Junho

Temos a lamentar o falecimento das seguintes pessoas:

† **João Teixeira**, Chefe de 2.ª classe em Oitá.

Admitido como praticante em 6 de Dezembro de 1898, foi nomeado chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1900 e promovido a chefe de 2.ª classe em 21 de Janeiro de 1904.

† **João Pereira**, Chefe de 2.ª classe em M. Grande. Admitido como aprendiz em 1 de Maio de 1898, passou a empregado em 20 de Dezembro de 1899, foi nomeado chefe suplente em 20 de Julho de 1900 e promovido a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1903. Em 1908 foi elogiado e em 1914 promovido por bons serviços prestados.



† João Teixeira
Chefe de 2.ª classe



† João Pereira
Chefe de 2.ª classe



† Manoel Dias Neto
Coronel de cavalaria



† Manoel Rodrigues
Cordeiro de limpeza especializada

† **João Pereira**, Guarda em Santarém.

Admitido como carregador em 24 de Novembro de 1898, foi promovido a guarda em 5 de Julho de 1907. Faleceu devido várias vezes por bons serviços prestados.

† **Manoel dos Santos**, Subchefe de Distrito n.º 109, nomeado auxiliar em 26 de Agosto de 1899.

† **Antônio Pereira**, Guarda de Distrito n.º 12, nomeado guarda em 21 de Maio de 1908.

† **Manoel Caldeira**, Guarda de Distrito n.º 213. Admitido como guarda vendida em 14 de Maio de 1905 e nomeado guarda de guarda em 22 de Janeiro de 1909.

† **José Maria Teófilo**, Guarda de Distrito n.º 100, nomeado guarda em 18 de Setembro de 1899.

† **Manoel Rodrigues**, Chefe de brigada especializada. Admitido como aprendiz em 18 de Fevereiro de 1898, passou a auxiliar em 11 de Abril de 1899, e carregador de oficina em 27 de Setembro de 1900 e a chefe de brigada especializada em 1 de Janeiro de 1907.

† **Francisco Lopes**, Fogueteiro de Incomível.

Admitido como aprendiz em 6 de Novembro de 1898, foi nomeado fogueteiro de Incomível em 1 de Dezembro de 1904.