



BOLETIM DA C.P.
BOLETIM DA C.P.
ORGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA C.A.D.S. CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

TUDO 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 rêde 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 coleção, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um *Fundo* destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no *Boletim*.

Os pedidos devem ser transmitidos por via hierárquica à Secretaria da Direcção.

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

SUMÁRIO: Saudação. — O Dever. — Movimento literário de Portugal em 1929. — Homenagem aos mais antigos. — Agentes que completam este mês 40 anos de serviço. — Nocturnal. — Conto do Natal. — Curiosidades estatísticas. — A C. P., desde a sua origem (*Conclusão*). — Estatísticas referentes a Setembro. — Consultas. — Higiene da boca. — Agricultura e jardinagem. — Abertura da Escola de Maquinistas e Fogueiros do Barreiro. — O Simplon-Orient-Express. — A nova estação de Rosário. — Louvor. — Resultados de exames. — Nomenções. — Promoções. — Reformas. — Falecimentos.

Saudação

Ao publicar-se o primeiro número do Natal, do *Boletim da C. P.*, tenho um subido prazer em trazer os meus sinceros desejos de boas-festas a todos os seus leitores e as minhas calorosas felicitações aos seus dirigentes e colaboradores.

Sempre me é grato afirmar a minha estima e o meu reconhecimento para com todo o numeroso pessoal da C. P., que trabalha com tanta dedicação no desempenho das suas funções, por vezes mesmo esmaltando-o de corajosos sacrificios, e que de há alguns anos a esta parte tem dado tão brilhantes provas de disciplina e de consciência da sua alta missão. A vasta corporação do nosso pessoal ferro-viário impoz-se a todo o País como um verdadeiro exemplo, que não pode ter sido indiferente para a obra de rejuvenescimento nacional e de incipiente progresso a que estamos assistindo. Elle tem mostrado que uma grande colectividade em Portugal pode viver tranquilamente no seu trabalho assíduo, norteado pelo espirito do *dever* e apreciando a justiça que lhe é feita. Se os seus concidadãos, em cada um dos ramos de actividade a que se consagram, fizerem prova de iguais qualidades, brilhante será o futuro da Pátria Portuguesa!

Todo o pessoal ferro-viário deve procurar elevar ainda o seu mérito pessoal pela instrução, não desprezando uma única ocasião de alargar os seus conhecimentos técnicos e profissionais. Para facilitar ao pessoal da C. P. este louvável desígnio, foi instituído o respectivo Boletim, e vejo com a maior satisfação que a nossa intenção fôra bem compreendida pelo successo que esta publicação obteve e pelo interesse quási entusiástico com que se procura a sua leitura. Constitui tal facto o melhor elogio para o seu ilustre Director e para os seus inteligentes colaboradores, que têm sabido dar ao Boletim uma feição altamente instrutiva e ao mesmo tempo de fácil e aprazível leitura. Mas esta competência natural, pela qual lhes dirijo aqui os meus mais calorosos louvores, teria sido insufficiente se os instrutores não houvessem encontrado um eco perfeito do seu zêlo pedagógico na vontade de saber dos seus subordinados. Ainda aqui o pessoal da C. P. revelou mais uma das suas altas qualidades.

Por tudo isto, o Conselho de Administração da Companhia não deixa nunca de se pre-

ocupar com o bem-estar dos seus empregados e mais quereria ainda fazer em seu favôr, se as circunstâncias financeiras da Companhia o permitissem. Depende a prosperidade desta, do esforço comum de todos os que a servem. Por isso, todo aquele que trabalha para a C. P., deve pensar sempre que a melhoria da sua situação depende do progresso da sua Empresa e que êste só é possível pelo esforço e pelo concurso desvelado dêle próprio e de todos os seus companheiros.

Ao entrarmos agora num ano novo, eu venho desejar a todo o pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses as maiores venturas, como as desejo aos membros da minha própria família, e fazer votos para que entre êles e a sua Administração a união seja cada vez mais íntima e portanto mais proveitosa para todos.

Ruy Ennes Ulrich

Presidente do Conselho de Administração
da Companhia

O Dever

Pelo Sr. Eng.º Manuel Pinto Osório, Secretário Geral da Companhia

NADA nos é mais grato e profundamente consolador do que a certeza do cumprimento do nosso dever. Essa certeza só nos pode ser dada pelo juiz implacável que, ao primeiro despontar da razão, se instala ao nosso lado, e nos acompanha pela vida fóra, vigiando os nossos actos, refreando as nossas paixões, aconselhando, corrigindo, animando — não deixando nunca de proferir o seu inexorável veredictum quando nos desviamos da observância das suas inflexíveis leis.

Ai daquele que, ao fim de um dia de fatigante labôr, quando a matéria exige um reparador descanso, não pode usufruí-lo tranquilamente, porque lho não permite a consciência, cujos ditames ofendeu! Verdaderamente feliz é o trabalhador que, em paz com êsse juiz severo, de cujas sentenças nenhum apêlo existe, pode, na quietude do seu lar, dormir tranquilamente as suas noites. Isto dar-lhe-há a certeza de que, em todos os seus actos, cumpriu honradamente os seus deveres.

Cumprí-los, tanto em relação a si, como em relação aos outros, sem hesitações, ainda que com sacrifício de comodidades e de bem estar, deve ser o escopo dos que trabalham, pois só assim se adquire a tranquillidade de consciência que fortalece, e dá direito a que possa exercer-se, com autoridade, a crítica do procedimento alheio.

Profissões há que exigem, da parte de quem as pratica, a maior abnegação e desinterêsse. Tal é a do médico, em luta constante com a morte, à qual muitas vezes entrega a própria vida em troca da do desconhecido que a sua dedicação salvou; tal a do missionário que, animado pelo fôgo da sua fé, abandona a

família e a terra, sacrificando sempre a saúde e quasi sempre a vida, em holocausto à sua missão consoladora; tal a do soldado, que friamente caminha para a morte, quando a Pátria o exige, com a mesma serenidade angusta dos marinheiros do *Vengeur*, que se deixaram submergir, atirando ao inimigo, como um desafio, as estrofes gloriosas da Marselhesa⁽¹⁾.

É esta noção elevada do dever que faz os Heróis e os Santos.

Mas a par destas profissões, em que se desperdiça a vida com a mesma frieza com que se encara a morte, outras há de tamanha responsabilidade que, exercê-las descuidosamente, o mesmo é que tornar-se indigno delas.

Que se dirá do capitão negligente, que dirige o seu barco sem preocupações nem cuidados, deixando-o vagar à ventura e à mercê das surpresas do Mar! E do maquinista que, pilotando a sua máquina, não vai de ouvido e olhar atentos, para que lhe não escape o menor sinal de perigo; e do chefe de estação que não observa, vigia, perscruta todo o movimento da sua

⁽¹⁾ Episódio das lutas navais da Revolução Francesa. O *Vengeur* fazia parte da esquadra do almirante Villaret de Joyeuse, cuja missão era inutilizar o bloqueio exercido pela esquadra inglesa, do comando de Howe, e favorecer assim o desembarque de numerosos navios carregados de trigo procedente da América. Deu-se a batalha naval, em que a esquadra francesa foi derrotada; mas entre os actos de heroísmo praticados pelos marinheiros franceses cita-se o dos tripulantes do *Vengeur* que, formados na ponte do navio destroçado, deixaram-se submergir cantando a Marselhesa, com a mesma alma intrépida que animava os soldados das Campanhas da Revolução.

Ocorreu êste facto em Junho de 1794.

gare, sempre a par do menor incidente, para que no momento oportuno, a sua acção não deixe de ser imediata e proficua; e do telegrafista, que não presta atenção aos sinais que recebe e transmite; e do agulheiro, que se distrai e erra uma agulha... de todos aqueles, emfim, a cujas funções estão presas a vida e a fazenda de muitas pessoas, e que não cumprem o seu dever, não direi com a grandeza dos que se sacrificam, mas apenas com a vulgar dedicação dos que desejam merecer o seu estipêndio e a confiança neles depositada?

Ah! Se todos tivessem a noção da disciplina e do dever que immortalizou a sentinela de Pompeia!

Este obscuro herói, cujo nome o passado nos não legou, guardava uma das portas da cidade romana, naquele dia sombrio em que sobre ela se desencadearam as fúrias dos céus. Ouviu os primeiros rumores da tempestade. Passaram por elle os primeiros fugitivos. Pela chuva de cinzas que em tórno de si caía, prestes se aperceberam do perigo: era o Vesúvio que, uma vez mais, vomitava a sua cólera sobre a cidade maldita! Impassível, viu passar a debandada trágica. Senhores e escravos, confundidos no mesmo pavor, gladiadores, cortezãos, legionários, ricos morceadores

procurando salvar os seus tesouros, sacerdotes transportando os vasos sagrados, todos corriam numa fuga alucinada, buscando um refúgio no mar. E o soldado, impertérrito, aguardava a ordem de abandonar o seu pôsto. As cinzas caíam sobre elle, envolvendo-o como numa túnica de fôgo. Fugir? Tal pensamento não podia roçar, sequer, pelo espírito de uma sentinela romana. De resto, já seria difficil libertar-se das cadeias que o chumbavam á terra.

A multidão continuava rolando, ululante e sinistra. Através da escuridão, ouvia os gritos dos que caíam, esmagados pelos mais fortes; presentiu que toda a solidariedade tinha desaparecido, e que os mais íntimos laços de parentesco eram sacrificados á ância de salvamento. A todos dominava sómente a ideia de fugir, de escapar á chuva de fogo, ás torrentes de lava e á própria terra, que se abria em voragens tenebrosas...

Dezassete séculos mais tarde, quando a curiosidade dos homens quiz desvendar os mistérios da tragédia, foi encontrada, firme no seu pôsto, envolta na sua mortalha de cinzas, aquela sentinela romana, que perpetuamente ficará, na história dos heroísmos obscuros, como o símbolo perfeito do Dever!

Movimento literário de Portugal em 1929

Pelo Sr. *Laurence Cayolla*, Chefe do Serviço da Divisão de Exploração

O ano literário de 1929 em Portugal não foi dos que mais merecesse ser registado com um marco de ouro.

Alegam os livreiros e os editores que a crise do livro é muito grave no nosso paiz, porque á carestia das edições, se vem juntar o divórcio do público das obras nacionais. Apesar disso a produção não pecou pela quantidade, mas sim talvez pela qualidade. Os consagrados, muitos dêles conservaram-se inactivos. Os de menor nome, poucos nos deram livros que representassem uma lisongeira esperança.

Isto, porém, não quer dizer que não tivessem sido publicados nesses doze meses, numerosos trabalhos merecedores de serem citados e louvados, mas sim, que a percentagem das obras boas ficou inferior á de muitos outros anos.

Foi o romance o género mais cultivado.

Nele evidenciou-se com o costumado brilho Manuel Ribeiro, que durante muito tempo serviu dedicadamente a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e que é hoje das figuras de maior relevo na literatura nacional, onde marcou um logar invejável desde que publicou a sua magnífica trilogia: *Catedral*, *O Deserto* e *A Resurreição*. A sua obra é já hoje muito vasta e nela sobressai *A Planície Heroica*, onde marcou

todos os seus dotes de prosador perfeito. Este ano deu-nos elle o romance *Vinculos Eternos*, que são uma nova revelação dos seus raros talentos literários. O *Boletim da C. P.* deve-lhe ainda a gentileza de ter escrito para este número do Natal um conto, que é um primor de forma e de emoção.

Foram também muito felizes os trabalhos de D. Fernanda de Castro: *Veneno do Sol*, em que a illustre poetisa pinta com verdade e colorido scenas passadas na nossa colónia da Guiné e de Campos Monteiro, *As Duas Paixões de Sabino Arruda*, que, com intensidade e brilho, descreve episódios da vida contemporânea. O facto de frizarmos em especial estas obras não quer dizer que não se publicassem entre nós outros romances dignos de ser citados, tais como: *O Eterno Símbolo*, de M. Duarte Lopes, que pertence também á família ferro-viária e cujo valor literário se tem evidenciado sempre numa progressão continua; *Cidade Maldita*, de Belo Redondo; *O último olhar de Jesus*, de Anthero de Figueiredo, o artista modelar das *Viagens em Espanha* e de *Pedro e Iuez*; *A maior glória*, de Nuno Montemór, e *Á Luz do Cruzeiro*, em que o illustre jornalista Bento Carqueja exprime todo o seu amor e gratidão pelo Brazil.

Em contos e novelas merecem ser apontados *Os Contos e Sátiras*, de Brito Camacho e *Scenas da Vida*,

(Continúa na pag. 87)

HOMENAGEM AOS



António Rodrigues Borges
Inspector Principal
62 anos de serviço



José Francisco da Costa
Sub-chefe de Repartição
61 anos de serviço



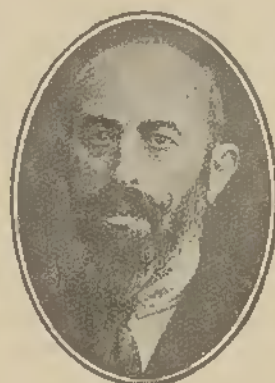
Luís da Silva Ferreira
Chefe de Serviço
52 anos de serviço



Luís José Maria Martins
Inspector Principal
51 anos de serviço



Júlio da Costa Freire
Sub-chefe de Repartição
51 anos de serviço



António Ferreira Baptista Júnior
Chefe de 1.ª classe
51 anos de serviço

As festas do Natal são as festas da família; aquelas em que, todos os que estão ligados por laços de sangue e pelos afectos mais ternos, se juntam, numa estreita comunhão de sentimentos, exaltando a solicitude e o amor com que os pais cuidaram dos seus filhos e lhes marcaram na vida a derrota da honra e do dever.

As grandes agremiações industriais formam também uma família.

Todos os que as constituem estão ligados pela identidade dos interesses; pela necessidade de unirem lealmente os seus esforços para a realização de uma obra comum; pelo propósito de concorrerem para que a empresa de que fazem parte cumpra o melhor possível a missão de que se encarregou e pela compreensão de que esse fim só pode ser atingido se cada um desempenhar, com o maior zelo e dedicação, os deveres do seu cargo. Essas famílias, como todas as outras, contam os seus patriarcas: os que, desde períodos mais longínquos, a elas pertencem, consagrando-lhe todos os recursos da sua actividade, todos os extremos da sua dedicação. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem, felizmente, ainda hoje ao seu serviço numerosos agentes que há mais de 40 anos a servem, com honra e fidelidade, orgulhosos de concorrerem, na sua quota parte, para que essa colectividade, das mais importantes para o desenvolvimento da economia e do progresso do país, se afirme cada dia mais poderosa e mais apta para o desempenho dos seus deveres.

Merecem esses agentes uma grande estima e o maior respeito de todos os seus camaradas de trabalho mais novos do que eles nos quadros da Companhia e que modelam o seu proceder no exemplo dos que, em virtude daquela antiguidade, consideram como seus maiores. O facto de se servir uma empresa mais de 40 anos sucessivos, representa por si só um título de honra para os que se encontram nessas condições e é a prova eloquente da estreita solidariedade e harmonia que existe nessa grande família, entre todos os que nela trabalham, desde os seus dirigentes até aos seus cooperadores mais modestos.

Por isso o *Boletim da C. P.* manifestou, desde o seu primeiro número o desejo de exaltar, como um preito de justiça, a dedicação e a constância aos seus deveres dos agentes da Companhia, com mais longa actividade no desempenho das suas funções.

A estreiteza do espaço com que sempre lutámos tem-nos impedido de dar a essa homenagem a largueza que desejaríamos que ela tivesse. Mas, no número de hoje, comemorativo do Natal, que evoca os sentimentos mais afectivos de todos os que pertencem a uma

MAIS ANTIGOS

mesma colectividade, queremos rendê-la com maior desenvolvimento e por isso inserimos o retrato dos doze agentes mais antigos na efectividade. Na impossibilidade de exteriorisarmos pelo mesmo modo o nosso apreço por todos aqueles que, além dêles, contavam mais de 40 anos nos quadros da Companhia ao iniciar-se a publicação dêste *Boletim*, em tão grande número êles são, ao menos honrarêmos estas colunas inserindo os seus nomes, ao lado dos dos 12 agentes mais antigos, cujos retratos vão nos medalhões.

Administração e Direcção Geral

Director Geral — *Snr. João F. P. de Melo Ferreira de Mesquita.*

Secretários — *Snrs. Carlos Lamarão e Raul Emilio Moreau.*

Sub-Chefe de Serviço — *Snr. Adelino Ricardo Pimentel.*

Chefe de Repartição Principal — *Snr. José Joaquim Moreau.*

Sub-chefe de Repartição — *Snr. Ernesto Artur Rodrigues Alves.*

Fiel de Armazem Principal — *Snr. Guilherme Luís Frade.*

Exploração

Chefes de Serviço — *Snrs. Luís da Silva Ferreira, João de Melo e Mota e Joaquim Lopes.*

Sub-Chefes de Serviço — *Snrs. José do Nascimento Ferreira Dias, José Pedro da Silva e Pedro dos Santos Vitória (Secretário).*

Inspector Principal — *Snr. Luís José Maria Martins.*

Chefes de Repartição Principais — *Snrs. João Eduardo d'Avila e Alberto José dos Santos Gonçalves.*

Inspectores — *Snrs. Alfredo de Carvalho Pereira, Francisco Maria de Brito Chagas, Joaquim Costa e Adelino Soares de Melo.*

Chefes de Repartição — *Snrs. Ernesto dos Santos Pedroso, Francisco Almeida Soares e Simas, Francisco Maria Castelhana, José Caetano Nunes e Manuel Andrade Gomes.*

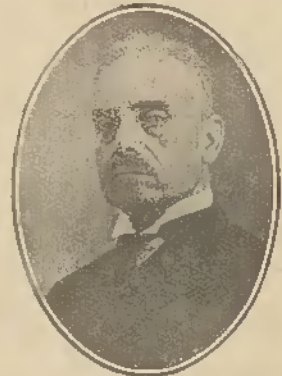
Sub-chefes de Repartição — *Snrs. Everardo Decio Cota e José Maria Teles Baltazar.*

Chefes de Secção — *Snrs. João Eduardo Oliveira da Cunha, José Pedro de Sousa, Domingos Duarte Júnior, Guilherme Eugénio da Costa Freire e Manuel da Costa Primo.*

Chefes Principais — *Snrs. António Teixeira, Luís da Costa, Carlos Alberto Anibal Pedroso, António Vieira Bual e Abraham Rodrigues Geitoeira.*



João José Bazílio
Chefe de 3.ª classe
50 anos de serviço



José do Nascimento Ferreira Dias
Sub-chefe de Serviço
49 anos de serviço



João Godinho
Chefe de 1.ª classe
48 anos de serviço



João Eduardo Oliveira Cunha
Chefe de Secção
48 anos de serviço



Ernesto Artur Rodrigues Alves
Sub-chefe de Repartição
47 anos de serviço



José Joaquim Moreau
Chefe de Repartição Principal
46 anos de serviço

Chefes de 1.^a cl. — Snrs. António Ferreira Baptista Júnior, João Godinho, Joaquim Gabriel Marques, Manuel Eduardo Nogueira, José Alves Faria Ferreira, Manuel Rodrigues, Manuel Pereira Garcia, Alberto Jorge dos Santos, João Manuel Mergulhão Capelas e Júlio Saenz Sanchez Cardoso.

Fiscal de Revisores — Snr. José Dias de Paiva Júnior.

Chefe de 2.^a cl. — Snr. José Pereira.

Condutores Principais — Snrs. João da Cunha Pinto, Manuel Elias da Silva Reis, António Jacinto e João Francisco Peixoto.

Bilheteiro Principal — Snr. Manuel da Silva Prôa.

Chefes de 3.^a cl. — Snrs. João José Basílio, Abel Cunha Melo e Silva e José Teixeira

Factor de 1.^a cl. — Snr. José Marques.

Telegrafista de 1.^a cl. — Snr. José Martins da Silva.

Fabricante de Bilhetes — Snr. Augusto Luís da Costa.

Capataz Principal — Snr. José Rodrigues Ribeiro.

Agulheiro de 1.^a cl. — Snr. Luís da Silva.

Agulheiro de 2.^a cl. — Snr. José Gerardo.

Agulheiros de 3.^a cl. — Snrs. Faustino Pinto da Graça e Joaquim Duarte.

Guardas — Snrs. Albano da Silva e João Servulo.

Tracção

Sub-Chefes de Serviço — Snrs. Abílio César Afonso e António Francisco Seabra Santos.

Inspector Principal — Snr. António Rodrigues Borges.

Chefe de Depósito — Snr. Francisco Rodrigues Loureiro.

Chefe de Oficina — Snr. António da Silva Alfaro Júnior.

Sub-Inspector — Snr. João Pedro de Oliveira.

Sub-Chefe de Repartição — Snr. José Francisco da Costa.

Vigilante — Snr. Caetano Rodrigues.

Chefe de Brigada Especializado — Snr. Manuel Rodrigues.

Fiel de Armazem de 1.^a cl. — Snr. José Gonçalves.

Fogueiros de Locomovel — Snrs. Augusto Tomé e Manuel Rodrigues, 2.^o

Guardas — Snrs. José Ramos e José Rodrigues Esperança.

Limpadores — Snrs. Afonso Torres e Augusto Azevedo.

Via e Obras

Chefe de Serviço — Snr. Joaquim dos Reis Salema Caeiro.

Sub-Chefe de Serviço — Snr. António Gaioso de Penha Garcia.

Sub-Chefes de Repartição — Snrs. Júlio da Costa Freire e Artur Silvano.

Ajudante de Secção — Snr. Manuel de Pinho.

Contramestre de 2.^a cl. — Snr. Manuel Lucas.

Chefe de Cantão Principal — Snr. Adriano Rodrigues.

Chefes de Lanço de 1.^a cl. — Snrs. João Nunes e António de Oliveira.

Chefes de Distrito — Snrs. Manuel Jacinto, José Esteves e Vasco dos Santos.

Guardas — Snr.^{as} Ana da Silva, Maria Emília, Maria de Jesus e Margarida da Silva.

AGENTES QUE COMPLETAM ÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



António Tavares

Condutor Principal
Admitido como carregador
em 11 de Dezembro de 1889



João Rasteiro

Agulheiro de 3.^a classe
Admitido como carregador
em 3 de Dezembro de 1889



J. Augusto Félix

Rondista
Admitido como carregador
em 21 de Dezembro de 1889



Ricardo da Silva

Capataz de limpadores do Dep. do Barreiro
Admitido como assentador
em 31 de Dezembro de 1889

(Continuação da pag. 82).

do mesmo autor; *Novelas Marítimas*, do comandante Fernando Branco, dum interesse e acção muito originaes; *A que mata por amor*, de D. Emília de Sousa Costa, revelação dum alto temperamento dramático e da mais afinada sensibilidade feminina e *Amor sem amor*, de Reinaldo Ferreira, o afamado «Repórter X», cuja prosa é dotada de intensa imaginação e colorido.

Apesar de sermos, como somos, um paiz de poetas, em 1929 só ha a registar em poesia a reedição das obras dos grandes poetas Eugénio de Castro e Teixeira de Pascoais, um volume póstumo do malogrado e inspiradíssimo poeta que se chamou Guilherme Faria e um outro de D. Maria Amélia Teixeira, que, logo na sua primeira obra, evidenciou qualidades muito apreciáveis de técnica e de inspiração.

Está sendo tratada com o maior amor entre nós, a literatura para creanças. Nesse capítulo evidenciaram-se, nos últimos meses, talentos já ha muito consagrados em outras manifestações de espirito. Contam se entre outros, Norberto Lopes em *A Viagem Maravilhosa*; D. Emília de Sousa Lopes na *História do Menino Jesus*; D. Maria Paula de Azevedo nos *Dias Felizes*; Condessa de Proença-a-Nova nas *Fadas e Encantos*; D. Maria de Carvalho em *As Quatro Estações*, e reapareceram com todo o brilho dos seus talentos as creadoras dêsse género em Portugal: D. Virginia de Castro e Almeida, sem dúvida a mais poderosa escritora portuguesa, com a reedição dos seus livros formosíssimos: *Céu Aberto* e *Terra Bemdita*, e D. Ana de Castro Osório com a do seu volume tão apreciado: *Contos Maravilhosos*.

Em Sciência, Bibliografia e História, os melhores trabalhos foram sem dúvida: o *Catálogo da livreria de Manuel de Bragança*, obra que veio resolver muitos dos problemas ainda sem solução da velha bibliografia portuguesa; os volumes devidos aos dotes de investigador e de trabalhador incansável Rocha Martins, *Os Grandes Amores de Portugal*; *Heroes, Santos e Mártires de Portugal* e *Legendas de Portugal*; *Bibliografia Genealógica Portuguesa*, de Frazão de Vasconcelos; *História Económica*, do sábio professor Francisco António Correia; *Crise mental do Século XVIII*, de Hernani Cidade; *Chaves antiga*, do general Ribeiro de Carvalho; *1580 — O Governo do Prior do Crato*, de Damião Peres, e *Épocas de Portugal Económico*, de João Lúcio de Azevedo, o sábio historiador do Padre

António Vieira e dos Jesuitas no Brazil, que, pela erudição, imparcialidade e probidade literária e crítica, é o continuador dos processos que immortalizaram, como historiadores, Alexandre Herculano e Gama Barrós.

De livros de Crónicas apenas mencionaremos: *Cemitério da Glória e da Saudade*, de Reinaldo Ferreira; *Eterno Feminino*, de Júlio Dantas, o escritor tão querido de Portugal e do Brazil, e a reedição do volume *Os que se divertem*, de Luzia, a espirituosa autora das *Cartas do Campo e da Cidade* e do *Rindo e Chorando*.

Como trabalhos de recordações, destacaremos: *Rainha D. Amélia*, de Aires de Sá; *Alguns homens ilustres*, do brilhante escritor e economista, do *Portugal Económico*, Anselmo de Andrade; a reedição da

obra tão original do orientalista já falecido Wenceslau de Moraes, *O bon-odori em Tokuchima*, e *Revivendo o passado*, do autor dêsse artigo, também funcionário da nossa Companhia, livro que teve um bom exito de livreria, devido decerto exclusivamente ao interesse das scenas e individualidades que êle evocava.

Na Crítica Literária e Artística merecem ser apontados os volumes de: Júlio Brandão, *O pintor Roquemont*; *Trabalhos críticos*, obra póstuma do talento de D. Francisco de Sousa Holstein, e *Purgatório das Ideias*, também obra póstuma do erudito e magnifico escritor que, em vida, se chamou António Sardinha.

Sobre Colónias, além dos estudos colleccionados nos doze volumes dêsse ano do *Boletim da Agência Geral das Colónias*, publicação que no seu género é a mais perfeita de todo o mundo, escreveram Julião Quintinha um livro muito apreciável, *África misteriosa*, e Gavicho de Lacerda um outro não menos interessante, *Figuras e episódios da Zambesia*.

Resta-nos, por último, referir-nos às conferências publicadas em volumes ou em separatas, como as de Hernani Cidade sobre *Cumões, Garrett e a mocidade académica* e *Gomes de Amorim*, e a de D. Tereza Leitão de Barros, em que esta distinta professora, que tanto afirmou o seu saber na apreciada obra *Escritoras Portuguesas*, traçou o perfil moral e intelectual da notável escritora D. Maria Amália Vaz de Carvalho.

Terminado êste breve resumo, devemos concluir que, no ano literário de 1929, em Portugal, não obstante êle não ter sido dos mais ricos, ainda se crearam algumas árvores formosas, cujos frutos é justo que guardemos com desvanecimento.

Nocturnal

Pelo Sr. Rodrigo Rodrigues dos Santos, factor de 2.ª classe

(Do seu livro *Labaredas de Sonho*, de 1928)

Rubro de sangue, sobre o mar profundo,
Lá vai o sol tombando no Poente...
Regressa da campina a rude gente,
Na aldeia pede abrigo o vagabundo!

As auras que porpassam já são frias,
Cortantes como o gume de um alfange!
E na torre da ermida o sino tange,
Convidando a rezar «Avé-Marias»!

No silêncio da tarde, inanimado,
Desmaia o dia triste e magoado,
Há sombras indecisas em redor.

É a vanguarda lenta a caminhar
Dama noite sem astros nem luar,
Tão desolada e fria como a Dôr!

CONTO do NATAL

por Manuel Dibeiro



NUNCA me há-de esquecer êsse bom velho, que já lá vai, o tio Mateus da Casa-da-guarda, como lhe chamavam no tempo em que êle era um simples guarda da via, e comb'ê ficaram sempre chamando, apesar de se ter tornado, não se sabia porque artos, lavrador e proprietário duma herdade maneirinha, de boa terra de sementeira, seu bocado de olival e um milheiro de cepas.

A verdade é que o tio Mateus não fazia segredo nenhum do modo como lhe viera êsse comêçozinho dô seu arranjo, tão bem agenciado e governado que em meia duzia de anos frutificara a ponto de poder comprar, por bons contos de réis, a Madruga-Velha a um fidalgoote perdulario de Córtes.

«Caiu-me do céu», dizia êle frequentemente, muito serio, aludindo às origens da sua abastança. E o que naturalmente todos tomavam no sentido metafórico, era para o velho uma realidade concreta, como sabiam certas pessoas a quem êle confidenciava a sua historia,—uma historia na verdade pouco crível, sobretudo nos tempos positivos de hoje.

Quando, por mera casualidade, me coube a vez de ouvir da propria boca do tio Mateus o singularissimo caso, declarei com franqueza que, se não accitei a interpretação sobrenatural que o seu protagonista lhe dava, fiquei contudo um tanto embaraçado. E também confesso lealmente que logo se me varreram as desconfianças, aliás partilhadas por boa gente, de que o antigo guarda, ou trapaceava para encobrir coisa ilícita, ou então, como costuma dizer-se, caçoava com a tropa, forçando contarellos para ludibrio dos papalvos.

Eis em que circunstâncias eu tive conhecimento directo do caso, que aliás não ignorava em todo, por tê-lo ouvido contar a meu pai, de quem o tio Mateus era amigo e compadre de aguas bentas.

Um ano, pelos meados do Natal, estando eu no monte, selei a égua o abalei, depois de almoço, de visita a uns parentes nossos numa herdade distante. Amanhecera farrusco, um dêstes dias baços e inertes, em que as neblinas se colam ao céu e o toldam dum pano fúnebre. Na volta, quási ao pôr do ar do dia, com pouco mais de meia légua vencida, salteia-me a chuva que, tocada do vento sul, engrossou em borrasoa desfeita. A farta manta de lã que me tapava todo, mais agasalho para o frio, do que resguardo para a agua, não me garantia chegar a casa sem a minha molhadela e como já uns arrepios me trespassassem, ao chegar a uma encruzilhada, virei à esquerda, pelo caminho da Madruga que eu ainda via alvejar, muito branca, através do olival.

O tio Mateus acolheu-me, já se vê, com o melhor do seu agrado. Um caseiro levou-me a égua, atirei a manta enxarcada a uma moça, e corri à lareira a atalhar os malditos arrepios que me não largavam. Mas, muito melhor do que o lume do madeiro, obrou um razoavel copinho de aguardenta, acabada de destilar no alambique da adega e que o bom velho me fez embutir.

Homem de feição boa, com a franqueza do nosso compadrio e a tagarellice da gente do Sul, o tio Mateus era pessoa para entreter uma casa cheia. Eu ouvia-o, porém, distraidamente, mais preocupado com a zunida do vento no boqueirão da chaminé e as zorrageadas do aguaceiro na telha vã da casa.

O tio Mateus ria do meu sobresalto e lembrava as cargas d'agua que apanhara noutro tempo, e as calmas e as geadas que o haviam tornado rijo de canelos.

— E se a coisa não tempêra, o meu compadre dorme cá esta noite. Vai um homem à Vigia sossegar a família.

Como o que mais me inquietava eram os cuidados

de minha santa mãe, doida por mim, só me senti em melhor disposição, quando um maioral, vestido de peles e sacrificado ao meu egoísmo, abalou sob o vendaval, com um recado meu ao monte.

De conversa em conversa, e luzindo-lhe a face do lume e dos bons copinhos, o velho Mateus foi me desfiando em lenga lenga a sua vida.

Nascera ali em Córtes, mas com o desfazer do lar, deixara cedo a aldeia e metera-se nas empreitadas novas do caminho de ferro. Trabalhara gaiato no túnel de Valdiscas e andara com as maltas por toda essa corda de serras da linha do Algarve. Após anos de áspera lide, tendo forrado os seus dois pataquinhos, casara na aldeia com uma moça da sua criação, e por morte da guarda das cancelas da Malhada, no cabo de cima do apeadeiro de Córtes, alcançara aquele concheço que punha termo ao seu fadário errante de assentador. Aí na volta dos cincoenta, quando o cansaço ia já entrando e de mais amparo precisava, levava-lhe Deus a companheira, dum antraz ou carbúnculo, ou lá o raio de nascença que fôra e que não dera tempo nenhum de se lhe acudir.

— A minha Tereza morreu p'las Candeias — precisava o velho — e logo nesse ano, p'lo Natal, me aconteceu o milagre... Vai fazer agora anos.

Eu deitara a mão a uma fieira de boletas que avelam ao fumeiro e entretinha-me a fazer um magusto nas cinzas. Quando lhe ouvi falar em *milagre*, levantei a cabeça e encarei-o de frente: Tio Mateus não me via. O seu olhar errava no vago, perdido nas lembranças do passado, ou mergulhando talvez em misteriosos mundos que eu não conhecia.

— Vossemecê é homem de fé, compadre Mateus? — perguntei-lhe.

Ele encolheu os ombros. Como tôdas as mães, a sua metera-lhe na cabeça orações que depois lhe passaram. Mas se tudo esquecera e morrera, ficara-lhe, porém, por instinto, essa crença ingénua do povo das aldeias que se infiltra na alma e persiste sob a grossa crosta das materialidades da vida. Só assim se compreendia o seu apêgo entranhado — uma *sciama* como êle dizia — a certas festividades populares, não tanto por devoção, diga-se em abono da verdade, como por hábito tradicional e até mesmo por divertimento. Ora, a missa do Natal adquirira assim, na fraca espiritualidade do tio Mateus, um relêvo tão grande, que se lhe tornara quasi dever não faltar de modo nenhum.

— Um fraco me dava cá o maior gôsto — explicava êle. — Era a missa do *galo*. Não me escapava ano nenhum. Estivesse onde estivesse, que chovesse, que ventasse, noite de Natal estava calhado na igreja mais a jeito, a assistir à função. Desde o assento na casa da guarda nunca mais faltara na freguezia, legua e meia bem puxada. Regaladamente me consolava na igreja, com muitas luzes, muito povo miúdo e seu presepio armado com Deus menino rechonchudo, dei-

tado nas palhas, tal qual veio a êste mundo. No cabo da função, depois do beijo do menino que o prior estendia à gente, aí voltava eu, caminhos fora, mais contente da minha sorte e um consolo cá por dentro, que não lhe sei dizer. Seismas que uma pessoa tem!...

«Ora nesse ano, viuvo e só, já sem gôsto à vida, nem pela ideia me passava a costumeira de sempre. Mas na véspera do Natal, tocou-me cá uma coisa, dei em cogitar no caso e entraram comigo umas saudades e também não sei quê, assim como remorso de má acção. Andei todo o dia sem formar tenção, até que à noitinha sempre me resolvi. Falei a um diabo dum carregador, homem que me parecia capaz, para ficar por mim à passagem do correio. Que êle o sítio não é de muita serventia, mas havia pouco tempo dera-se na passagem da Amendoeira, uma grande desgraça e tudo eram prevenções e olhos em cima da gente.

«Dito e feito. O homem ficou e aí desando eu caminho de Córtes, mas tão moído duma ralação e a futurar coisa aziaga, que logo vi que a festança me não daria gôsto nenhum. Andei ainda meia legua, mas não sei o que se me agarrava às pernas que mal podia dar passo. Por fim tornei para trás. Desculpei-me ao homem com uma dor que me costumava dar, esportulei-lhe a milhadura e mandei-o embora.

«Passou o comboio, fiz o meu serviço sem novidade e recolhi-me. Sentei-me à roda do lume sem ter sono e arreliado cá por dentro das parvoeiras que me tinham vindo à cabeça, fazendo-me perder a devoção e o gôsto da funçãozinha. Estava assim a cogitar quando oiço bater à porta, truz, truz, e bradar pelo meu nome. Conheci a voz do encarregado do apeadeiro e cuidando que fôsse serviço extraordinario, levanto-me, abro a porta e encaro com o empregado e dois vultos, homem e mulher, gente de fora e de boas maneiras, que o vi logo assim que lhes meti a lanterna à cara.

«— Tenha paciência, tio Mateus — diz-me o empregado. — Estes dois passageiros desembarcaram-me agora aqui. Eu lá no cacifo mal caibo com a mulher e os gaiatos, e no barracão rapam frio, sem lume. Vossemecê que é só recolha-os até amanhã.

«Já se vê que não podia dizer que não e nem eu tinha entranhas para deixar almas cristãs ao relento numa noite de inverno.

«Entraram, sim senhor, deitei nas brasas um brado de lenha, pus-lhes assentos ao pé do fogo, e pedindo liconça, fui-me a uma arca, tirei o bragal da velha e fiz-lhes a cama na barra de ferro do casamento. Quando me voltei vi que a mulher desentrouzara um menino, tão engraçado, tão espertinho, que lhe pulava nos joelhos com os braços estendidos para o lume. Logo me deu no goto esta criança...

«Ofereci-lhes que se deitassem à vontade e não fizessem cerimonia que eu, como não tinha outra casa, ali me acomodava ao pé do borralho. O homem, que era já de idade, disse-me que estava bem. A mulher foi

deitar a criança, esteve um pouco com ela e voltou para o pé do lume. Eu aconcheguei-me o melhor que pude ao canto da chaminé, para lhes não fazer estorvo, e o caso é que me passou a moição e ferrei logo num sono tão pegado, nem que estivesse na mais fofa cama.

«Por volta da madrugada, já os galos cantavam na Malhada, abro os olhos e vejo o bom do meu velhote que dormia repimpado e ressonava como um frade...

— Como um justo que devia ser... — intervim eu sorrindo.

— Como um santo que era! — retorquiu o velho Mateus num tom forte de convicção.

— A mulher dormia também descansadamente na cadeira de bunho que eu lhe chegara. Para os não acordar, mexi-me devagarinho, atirei uma pouca de esteva ao lume que esmorecia já, e num jeito que dei à cabeça, vejo o quê, Deus do céu?, vejo assim como um clarão à cabeceira da barra onde o menino dormia. Fico como parvo e mal crendo nos meus olhos, arrasto-me, engatinho pela casa, chego ao pé da cama, ergo-me e vi, meu compadre, juro-lhe pela minha salvação que vi com êstes que a terra há-de comer, um resplendor á roda da cabeça da criança, assim

como o dos santos nas igrejas, mas vivo e da côr desse fogo que aí está a arder».

O tio Mateus dizia aquilo convictamente e de olhos arregalados. Não pude, porém, evitar que a minha positividade estoirasse:

— Oh, tio Mateus, queira desculpar, mas isso não passou de sonho. Vossemecê ficara arreliado de ter perdido a sua bela função, e tinha o presépio na cachimónia... E êle há umas coisas que vossemecê não sabe e que se chamam alucinações.

O velho abanou a cabeça. Percebendo bem que o não dissuadia, e que, por outra parte, nada lucrava em o desconvencer, tornei-me ao meu magusto e deixei-o prosseguir.

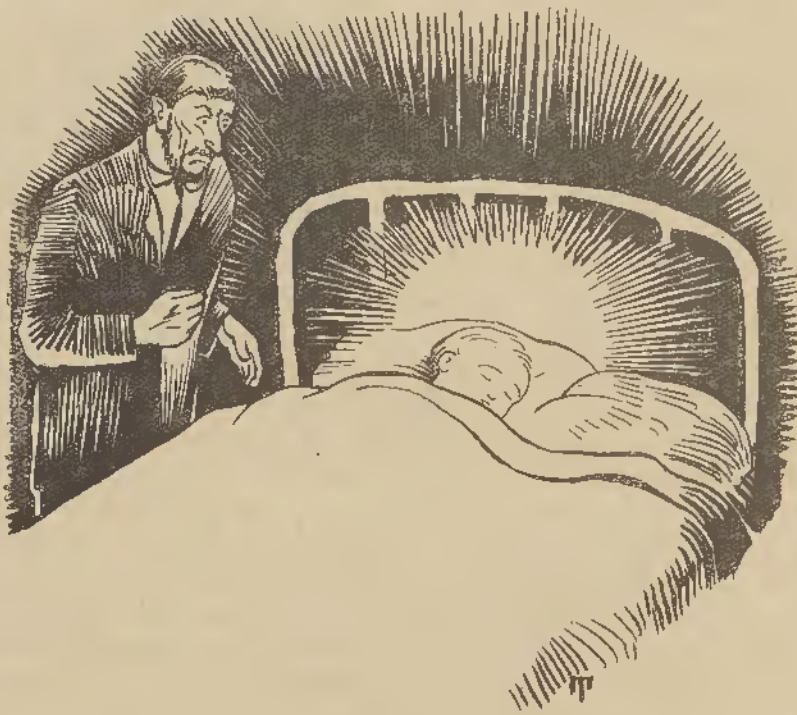
— Como lhe ia contando, voltei a tremer que nem vara verde, encafuei-me outra vez no canto, a pensar

naquele misterio. Bem entendido que já não pude pregar olho. Deixei clarear a manhã e já o sol entrava pelos buracos dos beirais, senti mexer, volto-me e vejo o velhote em pé a espreguiçar-se. Ergui-me também, dei os bons dias e o velho perguntou-me se lhe não podia arranjar um carro que os levasse a Córtes. Respondi que só indo eu à aldeia buscar um. Abalei com promessa duma bôa gratificação e trouxe um carro alugado na estalagem.

«Despediram-se, sim senhor, o velho deu-me meia libra em oiro e reparei que a mulher levava o menino encoberto numa grande mantilha preta.

«Fiz o serviço a um comboio, sempre a magicar

naquela historia e já meio convencido que fôra tudo sonho meu. Lá quando me desembaracei, comi alguma coisa e fui-me à cama guardar a roupa na arca. Mas, qual não é o meu espanto quando me salta debaixo do travesseiro uma bolsa de retrós bem recheada de libras, novinhas em folha e mais luzidias que essas brasas, meu compadre! A primeira coisa que me acudiu foi um esquecimento das criaturas. Corro logo à aldeia, busco o carreiro na estalagem e o homem diz-me que os deixara à entrada do povo e os vira meter



... vejo assim como um clarão ...

para a igreja. Avisto-me com o prior, conto-lhe o caso, mostro-lhe a bolsa. O padre com cara de caso, obrigou-me a repetir a historia, fez-me um ror de perguntas e depois mandou-me embora com a bolsa, dizendo-me que o dinheiro era meu e que o ganhara muito honradamente.

«E diga-lhe agora, meu compadre, que foi ilusão ou lá o que é que vossemecê lhe chama!»

O vento amainara e não chovia já. Le rantei-me e rendido à evidência, disse:

— Emfim, compadre Mateus, uma herdade cá na terra e um lugarzinho guardado lá no céu, pechinchou o meu compadre!... Dalguma coisa vale a fé...

— Olhe, meu compadre, — volveu o tio Mateus — eu acho que o que vale é a obrigação cumprida e o fazer bem quando adrégue ..

E não deixava de ter razão o bom do velho.

Curiosidades estatísticas

Pelo Sur. Eng.º *Vicente Ferreira*, Chefe de Divisão adjunto à Direcção Geral

DEVE êste número do *Boletim* ser distribuído pelo Natal, quando as noites longas e o frio intenso convidam aos serões em família e às pachorrentas meditações ao pé do brazeiro. Lembramo-nos por isso de reunir e oferecer aos nossos companheiros de trabalho, espalhados do norte ao sul do país, algumas notas sôbre um objecto muito do seu conhecimento: os transportes e, em especial, os transportes em caminho de ferro, as quais lhes mostrarão alguns aspectos curiosos que êles, talvez, não tenham observado.

*

Quando nós tôdos os que hoje vivemos e trabalhamos viemos a êste mundo, já existiam os caminhos de ferro; e porque nos habituámos desde pequenos a ver os combóios e a viajar nêles, consideramo-los coisa tão natural e simples que não perdemos tempo a pensar nos benefícios que êles nos fazem e no muito que sofreríamos se êles desaparecessem.

Qualquer de nós, pobre ou rico, velho ou novo, sadio ou enfêrmo, decide-se hoje a fazer uma viagem de 300 ou 400 quilómetros, com muito mais facilidade que os nossos avós do *tempo dos franceses* ou das guerras de D. Miguel, se resolviam a ir de Lisboa a Sintra ou ao Carregado.

E, ainda assim, só os ricos ou bem remediados daquêle tempo podiam suportar as despesas dessas pequenas viagens. Há um século, quem não encontrava trabalho na terra onde nasceu, ou tinha de viver da caridade ou resignar-se a uma longa caminhada a pé, por maus e incertos caminhos, para ir mendigar trabalho a terras distantes e, quási sempre, por lá ficava. Hoje, felizmente, qualquer trabalhador das Beiras ou de Trás-os-Montes, se não encontra trabalho na sua aldeia pode tomar o combóio, que só lhe custa alguns tostões e ir trabalhar no Alentejo, em Lisboa ou em qualquer outro ponto do País, com a certeza de que poderá sempre, com pequena despesa e em poucas horas, regressar à sua terra.

É o que fazem regularmente os trabalhadores auxiliares que a C. P. contrata para os trabalhos da via.

*

No tempo da mala posta, uma viagem de Lisboa ao Porto gastava uns seis ou sete dias e, com frequência, a viagem era interrompida por se atolarem as rodas nos lamaçais, por se partirem os eixos e não raras vezes, por se voltarem as carripanas. Hoje, pode fazer-se a mesma viagem de Lisboa ao Porto com tôda a segurança, em nove horas e meia tomando o combóio correio, e quem tiver pressa pode ir ao Porto no combóio n.º 51 e regressar no mesmo dia a Lisboa pelo combóio n.º 56.

*

Um correio a cavalo, correndo à rédea solta e mudando de cavalo de 15 em 15 ou de 20 em 20 quilómetros, podia viajar à razão de sete quilómetros por hora; mas, em regra, um correio a cavalo não percorria mais de 28 a 30 quilómetros por dia.

O combóio 15, correio do Porto, percorre, em média, 36 quilómetros por hora, andando por tanto 4,5 vezes mais depressa do que um cavalo a galope. Um avião, pode fazer a mesma viagem em 2 ou 3 horas, conforme o vento o ajudar ou não, correndo portanto 18 vezes mais depressa que o melhor cavalo.

*

Antigamente, só os ricos viajavam para recreio ou instrução e os pobres ou remediados só por muita necessidade o faziam. Hoje, graças aos caminhos de ferro e ao pequeno custo das passagens, tôda a gente viaja, pobres ou ricos, e tão depressa chegam a qualquer ponto os passageiros da 1.ª classe, como os da 3.ª classe do mesmo combóio.

Em 1928 viajaram nos caminhos de ferro de Portugal 33.113.748 pessoas que pagaram os seus bilhetes, pois não se contam os portadores de passes gratuitos, que devem ter sido alguns milhares. Ora a população de Portugal, em 1928, era de 5.936.000 pessoas, de modo que houve tantos passageiros nos caminhos de ferro, como se tôdos os homens, mulheres e crianças do país tivessem feito umas seis viagens durante o ano. Como houve muitas pessoas que não viajaram, podemos dizer que houve outras que andaram 20, 30, 40 vezes ou mais no combóio, durante o ano.

E cada vez se viaja mais, como as estatísticas mostram. Assim o número de viajantes em 1914 foi três vezes e meia maior que o número de pessoas que habitam em Portugal; em 1920 foi quatro vezes maior; em 1925 foi cinco vezes maior e em 1928 foi seis vezes maior, como já dissemos. Provavelmente em 1929 ou 1930 o número de passageiros será igual a sete vezes o número dos habitantes; isto é o dôbro do que foi ha 15 ou 16 anos.

Em geral, são os homens de negócio que viajam mais, a começar, como é natural, pelos... caixeiros viajantes.

Mas certas populações gostam mais de viajar do que outras. Assim, em 1928 os caminhos de ferro do Minho e Douro transportaram 3.414.400 pessoas e como a região servida por estas linhas tem uns 2.004.000 habitantes, houve 1.700 passageiros por cada milhão de habitantes. Nas linhas do Sul e Sueste viajaram 2.497.900 pessoas e como a população das regiões servidas por êstes caminhos de ferro, é de 897.000 pessoas, houve 2.784 passageiros por cada milhão de habitantes.

Parece portanto que a gente do Alentejo e do Algarve viaja mais que a do Minho e Traz-os-Montes.

*

Quando não havia caminhos de ferro, poucas mercadorias eram levadas para longe do lugar onde eram produzidas, a não ser que pudessem ser transportadas em navios, pelo mar, ou em barcos pelos rios. As mercadorias mais pobres, que são as mais precisas, como o centeio, milho, o trigo, os legumes e o azeite, viajavam apenas desde a casa do lavrador até o mercado mais próximo: quatro ou cinco léguas quando muito. Podia haver fome em Traz-os-Montes e apodrecer o trigo nos celeiros de Beja, que o pão do sul nunca chegaria ao norte; nem o milho ou o centeio do norte iria matar a fome aos homens do sul. Hoje não sucede assim, graças aos caminhos de ferro: o trigo das campinas de Beja chega facilmente às terras mais remotas do Marão ou do Barroso, como o vinho verde de Monção se encontra facilmente nas terras do Algarve e, o que é mais importante, os preços destas mercadorias pouco diferem no local da produção e a 400 ou 500 quilómetros de distância.

O que se diz dos caminhos de ferro, pode afirmar-se dos transportes em geral, tanto por mar como por terra. Pode dizer-se que não há hoje uma casa por mais pobre que seja, onde não se encontrem produtos da China, do Japão, da Austrália, da África, da América, etc.

Por muito humilde que seja a moradia de um pobre, é quasi certo haver nela algumas roupas de algodão, um candieiro de petróleo, uns garfos ou uma enchada de ferro, um pouco de café para o almôço de madrugada, antes da saída para o trabalho; uma pitada de chá para os remédios caseiros e o competente açúcar para os adoçar. Pois bem, é muito provável, que o algodão tenha vindo da Índia; o petróleo da América do Norte; o ferro dos garfos e da enchada da Inglaterra ou da Suécia; o café do Brazil ou da África; o chá da Índia ou da China e o açúcar de Angola ou de Moçambique.

É muito possível também que os pretos de Angola que apanharam o café ou cortaram as canas donde se tirou o açúcar do almôço de um tecelão de Guimarães, tenham ido para o trabalho vestidos—muito pouco, mas o bastante—com algodão cultivado na Índia, fiado e tecido em Guimarães, e tingido com tintas vindas da Alemanha.

Todas estas idas e vindas de mercadorias, desde o local onde são produzidas até o local onde são vendidas ao último dono, são possíveis porque ha caminhos de ferro e navios a vapor, que fazem grandes viagens por pequenos preços.

*

Para se fazer ideia do enorme movimento de mercadorias que se efectua durante um ano, mesmo num

país pequeno e pobre como o nosso, apresentamos os seguintes números.

Em Portugal, só os caminhos de ferro transportaram, em 1928, 7:015.775 toneladas de mercadorias, correspondendo 1.183 quilogramas a cada habitante.

Como os vagões usados nos nossos caminhos de ferro, podem carregar, uns por outros, 10 toneladas cada um, para transportar aquêles sete milhões de toneladas seriam necessários 701.580 vagões, pelo menos. Como o pêso próprio de um vagão (a tara) é de 7,5 toneladas o pêso total do combóio formado por todos aquêles vagões seria de 12 milhões de toneladas. Para rebocar êste formidavel combóio, teriam de se empregar 20.000 a 30.000 locomotivas e o combóio teria apenas... 5.620 quilómetros.

Só a C. P., na sua antiga rêde, transportou 2.355.300 toneladas, ou seja a terça parte de todas as mercadorias transportadas no paiz inteiro.

Em toda a rêde atualmente explorada pela Companhia, passaram 3.461.500 toneladas de mercadorias.

Pode fazer-se uma ideia dêste pêso dizendo que as mercadorias transportadas pesam tanto como uma bola de ferro de 94,5 metros de diâmetro. Como a Avenida da Liberdade, em Lisboa, tem apenas 90 metros de largura, esta bola não poderia rebolar pela Avenida abaixo.

*

Para o transporte daqueles três milhões e meio de toneladas a Companhia empregou sómente 8.075 vagões, que é o seu efectivo de material de pequena velocidade.

Êstes 8.075 vagões, engatados uns aos outros, formariam um combóio de 60 quilómetros de extensão; quere dizer que se o organizassemos em Santa Apolónia chegaria até Santana.

*

Em 1928 os combóios organizados pela C. P. em toda a rêde que atualmente explora, percorreram o seguinte número de quilómetros:

Combóios de passageiros.....	8.159.121
» » mercadorias	4.280.121
Total.....	12.439.242

Pode fazer-se ideia da grandesa dêste percurso pelas seguintes comparações.

A circunferência da Terra, no equador, que é a sua parte mais larga tem 40.000 quilómetros. Se houvesse uma linha férrea, dando a volta à Terra, no equador, e puzessemos um combóio a correr sobre esta linha, êle teria de dar 320 vezes a volta ao mundo, para fazer um percurso igual ao percurso totalizado dos combóios da Companhia

Os astrónomos calculam em 384.603 quilómetros a distância da Terra à Lua. Se houvesse um caminho de ferro da Terra à Lua, um combóio teria de fazer 16 viagens completas de ida e volta entre as estações extremas, para somar um percurso igual ao dos com-



MANHÃ EM LISBOA R.

Eng.º Azevedo Nazareth

bóios que circularam nos 2.442 quilómetros da rêde explorada pela C. P.

*

Nenhum ferro-viário ignora que para fazer andar uma locomotiva, é necessário aquecer tanto a água fechada na caldeira, que ela se transforma em vapor e que este vapor, quando se lhe abre a passagem, entra nos cilindros com tal força que leva adiante de si os êmbolos e estes pucham ou empurram as manivelas das rodas. O que talvez nem todos saibam, — por não terem pensado no caso, já se vê, — é a força que tem uma destas máquinas e como elas, sendo tão simples que bastam dois homens para a sua manobra, nos evitam enormes dificuldades.

Tomemos para exemplo uma locomotiva da Série 400 que reboca o combóio 15, de Lisboa ao Porto, correndo a bom correr sôbre os trilhos de aço, como se não levasse atraz de si uma carga de 270.000 quilos.

É fácil de calcular o número de parelhas de mulas que seriam capazes de puchar o mesmo combóio.

Sabe-se que uma parelha de boas mulas pode puchar a trote um carro com 600 quilos de carga; para pucharem os 270.000 quilos do combóio 15 seriam precisas, portanto, 450 parelhas e como uma parelha com os *engates* ocupa três metros, só a récua de mulas teria 1.350 metros de comprimento; isto é, um quilómetro e um têrço. É fácil de imaginar quantos boleeiros seriam precisos para conduzir tão grande número de parelhas. O pior é que as 900 mulas não poderiam aguentar o trote por mais de quatro horas e meia, e como a velocidade de andamento a trote é de 8 quilómetros por hora, teríamos de mudar de mulas, ou como quem diz, de *máquina*, de 36 em 36 quilómetros, ou seja em Vila Franca, depois em Santarem, e assim por

diante. De Lisboa ao Porto teria de haver 10 estações de muda, ou *depósitos de máquinas*, com um efectivo de 9.000 animais. Apesar de toda esta complicação, o combóio só chegaria ao Porto dois dias depois de ter partido de Lisboa. Já se vê, que tal serviço nunca se poderia organizar, não por falta de mulas, que felizmente abundam, mas por não haver meio de obrigar todas estas alimárias a pucharem certo.

*

Outra nota, para terminar. O efectivo do pessoal do quadro, em toda a rêde, é de 16.183 empregados, incluindo 1.707 mulheres. Deve haver, uns meses por outros, uns 6.000 auxiliares, o que eleva o efectivo realmente empregado, a 22.000 pessoas. Podemos contar sem exagero, que, em média, cada empregado tem a seu cargo 4 pessoas de família, de modo que ha, pelo menos, 110.000 pessoas que vivem dos salários pagos pela Companhia. É metade da população da cidade do Porto, um quinto da população de Lisboa, cinco vezes a população de Coimbra ou Braga, dez vezes a população de Aveiro, Santarem ou Beja.

*

Todas estas notas e muitas outras que poderíamos juntar, mostram, em primeiro lugar, a grande importância que têm os camiuhos de ferro na vida moderna e como os seus beneficios se estendem até aos mais pobres e humildes, melhorando as suas condições de vida; e depois, como devemos ter satisfação e orgulho em pertencer a uma colectividade cujos serviços de tal modo contribuem para a vida e bem-estar de tantos milhões de pessoas. Em conclusão, devemos orgulhar-nos do nosso título de ferro-viário.

A C. P., desde a sua origem

Resumo da conferencia feita pelo Sr. Eng.º J. Vaz C'utra, em 1926

(Conclusão)

Ramal de Coimbra

A concessão dêste ramal foi feita em 1883 e em 18 de Outubro de 1885 foi o mesmo inaugurado.

Construção da linha da Beira Baixa

Em 1883 foi assinado o contracto definitivo para a construção da linha da Beira Baixa, no qual era incluída garantia de juro do capital empregado pela Companhia nessa construção.

Os trabalhos desta linha foram tomados de empreitada por um grupo financeiro do Porto.

Em Setembro de 1891 foi inaugurado o primeiro trôço da linha da Beira Baixa de Abrantes à Covilhã (165 quilómetros).

Em 11 de Maio de 1893 foi aberta à exploração tôda a linha, de Abrantes à Guarda.

Nesta linha que atravessa a região acidentada da Serra da Estrêla, houve necessidade de construir muitas pontes e viadutos. O viaduto mais importante é o de S. Pedro entre as estações de Rodam e Sarnadas, cuja altura máxima acima do talvegue é de 63 metros.

Não nos tendo sido possível obter a fotografia desta obra de arte, a seguir inserimos uma gravura também interessante que é a da ponte do Cerejal, situada muito perto da primeira, também entre Rodam e Sarnadas.

Esta ponte tem 116 metros de comprimento e dois pilares metálicos assentes em base de alvenaria com 19 metros de altura.



Ponte do Cerejal, na linha da Beira Baixa

A altura máxima do talvegue ao nível do carril é de 39^m,50.

Ramal de Cascais

Em 1887 foi a Companhia autorizada a construir o ramal de Cascais, cuja construção desde a Torre de Belem a Cascais foi dada de empreitada à já citada firma Duparchy & Bartissol.

Para o assentamento da linha à quem da Torre de Belem tornava-se necessário executar trabalhos na margem do Tejo, que foram dados à casa Hersent, bem como a cobertura do caneiro de Alcântara.

O primeiro trôço desta linha que abriu à exploração foi o compreendido entre Pedrouços e Cascais; a sua inauguração efectuou-se em 30 de Setembro de 1890.

Como este ramal se encontrava completamente separado das restantes linhas foi necessário, transportar para ali as máquinas e carruagens pelas estradas.

Além de Caxias assentou-se desde logo a via dupla que só em 1892 ficou estabelecida em toda a extensão deste percurso.

Em 4 de Setembro de 1895 foi inaugurada a linha férrea do Cais do Sodré a Cascais ficando assim completado o ramal que, como é do conhecimento de todos, por contracto celebrado em 18 de Agosto de 1918 passou a ser explorado pela Sociedade Estoril, desde essa data.

Exploração de linhas férreas espanholas

Por contracto celebrado entre a Companhia Real e a Companhia de Madrid a Cáceres e Portugal em

1885, passou para a Companhia Real a exploração das linhas de Madrid à fronteira, na extensão de 429 quilómetros. Este contracto começou a ter execução em Janeiro de 1886.

Em 1888 celebrou a Companhia Real outro contracto com a Companhia de Oeste de Espanha, pelo qual a Companhia Real tomava a seu cargo, mediante determinadas condições a construção e exploração duma linha de Astorga a Malpartida de Piacência ligando com a linha de M. C. P.

Em 1890 fundou-se em Espanha uma empresa denominada «Grande Central Español» que tomou de trespasse as diferentes linhas naquêlê país pertencentes à Companhia Real ficando assim esta Companhia desligada dos compromissos e encargos directos que tinha com a sua exploração.

Linha de Vendas Novas

Em 1892 tomou a Companhia Real o encargo da conclusão e exploração da linha de Vendas Novas pertencente à Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais. As pontes mais importantes desta linha — Ponte do Tejo e da Vala de Azambuja — estavam dadas de empreitada à casa Eiffel e toda a restante construção tomada de empreitada pelo Engenheiro Pedro Inácio Lopes, antigo Director da Companhia. As obras de arte, porém, vieram a ser executadas pela casa Fives Lille.

O contrato definitivo para a exploração da linha foi assinado em 1900.

Em 14 de Janeiro de 1904 foi solenemente inaugurada com a presença da Família Real. Á sua



Ponte D. Amélia, na linha de Vendas Novas



Ponte D. Amélia, na linha de Vendas Novas

mais importante ponte foi dado o nome de Ponte de D. Amélia. Tem aproximadamente 840 metros de comprimento e 14 vãos de 57^m,44. É uma ponte de taboleiro inferior. A altura das vigas é de 6^m,72 e os pilares são de alvenaria.

A seguir indicamos uma gravura tirada por ocasião das grandes inundações em Setúbal, que se produziram em Fevereiro de 1912, onde se vêem os terríveis estragos causados pelas águas que cortaram a linha em diferentes pontos, tendo, por esse motivo, sido interrompida a circulação dos comboios durante alguns dias.

Linha de Arganil

Em Novembro de 1904 foi assinado o contrato com a Companhia do Mondego para a exploração da linha de Coimbra a Louzã, em construção por conta daquela Empresa.

Esta linha foi inaugurada em 16 de Dezembro de 1906.

No quadro seguinte estão indicadas resumidamente e por ordem cronológica, as datas de inauguração dos diferentes troços de linha:

Linhas e troços de linha	Datas da inauguração
Lisboa ao Carregado	28-10-1856
Carregado às Virtudes	31- 7-1857
Virtudes à Ponte de Sant'Ana	29- 4-1858
Ponte de Sant'Ana à Ponte da Asseca ...	29- 6-1858
Ponte da Asseca a Santarem	1- 7-1861
Santarem a Abrantes	7-11-1862
Abrantes a Crato	5- 5-1868
Estarreja a Gaia	8- 6-1868
Crato a Elvas	29- 8-1868
Elvas a Badajoz	24- 9-1868
Taveiro a Estarreja	10- 4-1864
Entroncamento a Soure	22- 5-1864
Soure a Taveiro	7- 7-1864
Gaia a Campanhã	4-11-1877
Ramal de Cáceres	6- 6-1880
Ramal de Coimbra	18-10-1885
Linha de Cintra	2- 4-1887
Cacem a Torres	25- 5-1887
Santa Apolónia a Bemfica	20- 5-1888
Torres à Figueira	17- 6-1888
Amieira a Alfarelos	8- 6-1889
B. Verride a B. Lares	15- 5-1891
Linha Urbana	15- 5-1891
Chelas a Braço de Prata	5- 9-1891
Abrantes à Guarda	11- 5-1893
Ramal de Cascais	4- 9-1895
Linha de Vendas Novas	14- 1-1904
Linha de Coimbra a Louzã	16-12-1906



Efeitos das inundações em Setúbal, em 1912

Notas diversas

A pouco e pouco, depois de completadas as suas diferentes linhas, foi a Companhia dotando as diversas estações dos melhoramentos que a experiência e as exigências do serviço tornavam necessários.

Os comboios que, como dissemos, quando da inauguração da linha do Norte (1864), eram apenas 3 ascendentes e 3 descendentes na linha do Norte e 2 ascendentes e 2 descendentes na linha de Leste, foram sucessivamente aumentando e em 1886 já eram inaugurados comboios rápidos com carruagens da Companhia dos Wagons Lits entre Lisboa e Porto e Lisboa e Madrid.

Em 1900 começaram a generalizar-se as fechaduras «Bouré» nas estações e os discos foram mudados para uma maior distância; a circulação de comboios rápidos assim o exigiu.

Em 4 de Setembro de 1894 foi inaugurada a iluminação eléctrica na estação Central do Rocio, melhoramento que foi muito apreciado pelo público e de manifesta utilidade para o serviço.

Em 1895 ficou concluída a 2.^a via de Lisboa a Entroncamento e a Cacem. Sucessivamente, foi sendo construída a 2.^a via nos diferentes troços da linha do

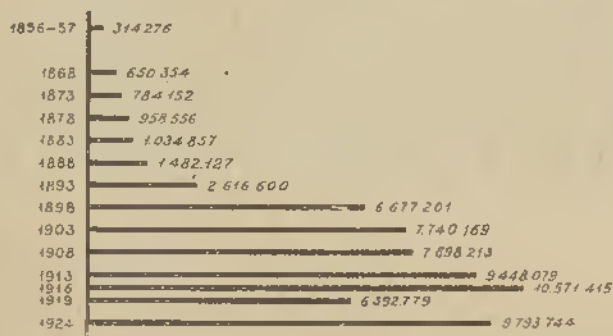


Locomotiva da série 600

Norte, trabalho interrompido em 1915 pela necessidade de restringir as despesas, em consequência da anormalidade proveniente da Guerra.

Atualmente ⁽¹⁾ o número de quilómetros explorados é de 1.146 sendo 1.047 de rede própria e 99 de rede explorada por contratos.

GRÁFICO DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS



O número de agentes ao serviço da Companhia pertencentes ao quadro é de..	8.757
Máquinas existentes	218
Carruagens de grande linha	377
» » tramueis	181
Furgões	146
Vagões fechados	889
» abertos.....	2.187
» de serviço	53

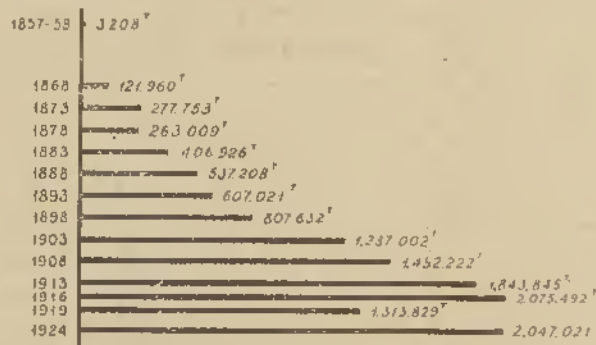
Entre as máquinas ultimamente adquiridas, figuram as da série 600 para o serviço dos rápidos cujas características são:

Data	1925
Tipo	2-3-1
Timbre	16 Qg.
Superfície da grelha.....	3 ^{m²} ,79
Diâmetros das rodas	1 ^m ,90

Superfície de aquecimento	183 ^{m²} ,10
Pêso aderente	49800 Qg.
Pêso total (sem o tender).....	85500 Qg.

A gravura da página anterior representa uma destas máquinas.

GRÁFICO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS



Para se avaliar o movimento de passageiros e de mercadorias desde os primeiros tempos da Companhia até 1924, inserimos dois gráficos onde o desenvolvimento do tráfego é pôsto em destaque.

Em consequência de um contrato com a Câmara de Tomar encontra-se em construção a linha de Lamarosa a Tomar ⁽²⁾ e por conta da Companhia do Mondêgo, o prosseguimento da linha de Louzã a Arganil.

Disfrutando presentemente a Companhia duma situação mais desafogada, prosseguem os trabalhos da conclusão da 2.^a via na linha do Norte, ampliam-se as estações cujas instalações são deficientes, adquirem-se máquinas e material moderno, estabelecem-se novas ligações telefónicas, emfim, melhoram-se e modernizam-se tôdos os serviços.

⁽¹⁾ Data da realização desta conferência, 1926.

⁽²⁾ Já inaugurada em 24-9-1928.

Com o presente número, o *Boletim da C. P.* fecha o 1.^o ano da sua publicação e completa o Volume I.

Para a sua encadernação, é distribuído conjuntamente o Índice a colocar no fim, o ante-rosto, rosto e a capa côr de laranja, destinada a forrar os cartões da encadernação.

Para encadernar, devem ser retiradas as capas do Boletim.



ENTRONCAMENTO—ESCOLA CAMÕES

Eng.º Azevedo Nazareth

Estatística referente a Setembro de 1929

Utilização do material para transportes do serviço comercial e da Companhia

Meses	Rede antiga						Minho e Douro						Sul e Sueste					
	Vagões e furgões-Dia	Vagões e furgões-Quilóm. ^o		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de quilómetros por dia		Vagões e furgões-Dia	Vagões e furgões-Quilóm. ^o		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de quilómetros por dia		Vagões e furgões-Dia	Vagões e furgões-Quilóm. ^o		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de quilómetros por dia	
		Em total	Vazios		Em total	Em vazio		Em total	Vazios		Em total	Em vazio		Em total	Vazios		Em total	Em vazio
Janeiro . . .	98.371	5.621.593	639.536	11,4	57,1	6,5	89.070	1.152.528	180.400	11,3	26,8	3,3	47.021	1.805.253	338.004	18,7	37,0	7,1
Fevereiro . . .	97.574	5.678.258	604.605	10,6	58,2	6,2	39.021	1.131.193	114.672	10,1	29,0	2,9	50.439	1.972.866	318.454	16,1	39,1	6,3
Março . . .	88.070	5.345.994	546.110	10,3	64,8	6,6	84.885	1.092.795	107.988	9,8	31,9	3,1	40.601	1.786.658	327.527	18,9	35,0	6,6
Abril	85.402	5.402.989	670.749	12,2	64,3	7,9	40.361	1.165.780	194.087	11,0	28,9	3,3	63.938	2.097.021	448.109	21,4	32,0	7,0
Maió	84.270	5.321.022	584.434	11,0	63,1	6,9	37.677	1.081.739	106.019	9,8	28,6	2,8	62.572	2.003.860	426.321	21,3	32,0	7,0
Junho	82.737	5.635.800	653.527	11,6	63,1	7,9	40.845	1.136.676	138.364	12,2	27,5	3,4	43.186	1.873.004	372.871	19,9	43,4	8,6
Julho	85.010	5.518.157	603.315	10,9	64,9	7,1	34.528	1.065.901	84.744	8,0	30,9	2,6	31.481	1.878.832	342.854	18,3	60,0	10,9
Agosto	105.998	6.290.890	709.028	11,3	59,3	6,7	36.852	1.258.706	95.126	7,6	34,2	2,6	46.585	2.116.621	329.834	15,6	45,4	7,1
Setembro	105.266	6.303.734	663.654	10,5	59,9	6,3	30.020	1.401.538	116.495	3	35,9	3,0	59.646	2.287.341	259.530	11,0	38,3	4,2

N. B. — No te quadro são incluídos os vagões e furgões da Companhia e de outras Companhias, deduzidos os dias em reparação, imobilização, serviço de via e de permanência nas outras Companhias.

Percurso quilométrico

Combóios	Antiga rede				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	
De passageiros	417.709	455.454	7.745	—	189.114	141.341	2.127	—	149.165	140.090	825	—	
De mercadorias	225.546	242.107	16.561	—	50.118	51.645	1.692	—	110.260	142.645	32.376	—	
Em manobras	86.160	87.781	1.621	—	32.441	34.339	1.878	—	39.375	39.864	489	—	
Totais	729.415	785.342	—	—	271.673	227.325	—	—	298.800	322.499	—	—	
Total das diferenças em 1929	A mais:		25.927		A mais:		5.537		A mais:		33.690		
Desde Janeiro	De passageiros	3.837.011	3.804.567	—	22.444	1.098.731	1.123.093	29.362	—	1.203.070	1.199.651	—	3.418
	De mercadorias	1.840.785	1.872.330	22.545	—	116.836	101.321	—	45.415	896.945	1.022.847	185.902	—
	Em manobras	738.084	739.801	—	5.993	289.169	256.640	—	26.512	325.721	307.961	—	17.760
Totais	6.415.780	6.416.698	22.545	27.837	1.828.719	1.786.154	29.362	71.927	2.205.745	2.520.459	185.902	21.188	
Total das diferenças em 1929	A menos:		5.293		A menos:		42.565		A mais:		164.714		

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 20 em vez de 25, como anteriormente.

Respeita os outros para que te respeitem a ti

Consultas

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 132. — Que taxa deverei cobrar pela carga ou descarga de volumes directamente do vagão ou cais para a embarcação, ou vice-versa? Parece-me que o art. 5.º da Tarifa de Despesas Acessórias e o seu Complemento em vigor nas linhas do S. S. estão em desacôrdo sôbre este assunto.

R. — O caso que o consulente apresenta está unicamente ao abrigo do Complemento à Tarifa de Despesas Acessórias, em vigor nas linhas do Sul e Sueste. O art. 5.º da Tarifa de Despesas Acessórias não é applicável aos casos previstos na alínea *b*) do art. 1.º do Complemento à referida tarifa, pôsto em vigor pela antiga Direcção do Sul e Sueste.

P. n.º 133. — Um caixeiro viajante possuidor de bilhete de identidade concedido ao abrigo da Tarifa Especial n.º 5 em vigor nas linhas do Sul e Sueste, fez seguir a sua bagagem com mod. F 11. Deve ser taxada pelo pêsso total e preço da condição 9.ª da Tarifa n.º 5 ou pela Tarifa Geral?

R. — Deve ser taxada pela Tarifa Geral, base 5.ª, applicada ao pêsso total.

P. n.º 134. — Preceituando o art. 108.º da Tarifa Geral que o expedidor deve, com 24 horas de antecedência, indicar a quantidade de animais que deseja transportar e a quantidade de vagões de que carece, desejo saber se o expedidor pode fazer as suas requisições para transporte de animais com antecedência superior a 24 horas.

R. — Póde, sim senhor.

P. n.º 135. — O art. 17.º da Tarifa de Via Fluvial diz que os veículos que não pesem mais de 250 Qg. são taxados a pêsso pelo dôbro dos preços do Capítulo III. Sucede, porém, que muitas vezes se despacham bicíclcos cobrando-se 6\$60, ou seja o dôbro do mínimo, alegando-se que estas remessas nunca o atingem. Desejo pois saber, se devo cobrar 3\$30, que é o mínimo, ou os 6\$60.

R. — Deve cobrar a importância de 3\$30 visto que o mínimo de cobrança não está sujeito à majoração de 100 % ou seja, à duplicação.

P. n.º 136. — Um vagão com uma mercadoria taxada ao abrigo do Aviso ao Público A 183, juntamente com uma remessa suplementar taxada pela Tarifa Especial n.º 1 de P. V., paga 1\$10 ou 1\$25 de despesas acessórias?

R. — A carga suplementar, embora se taxe por outro preço tarifário e seja considerada como uma remessa distinta, está isenta da cobrança das importâncias de registo, aviso de chegada e assistência, visto essas importâncias serem cobradas na parte principal da expedição (vagão completo) e, no caso apresentado, deve ser de 1\$10, em virtude de nos preços das tabelas do Aviso ao Público A 183 se achar compreendido o impôsto de assistência.

P. n.º 137. — Quando fôr necessária a aposição de sêlos de assistência na correspondência, devem colocar-se também esses sêlos nos avisos de chegada?

R. — Os avisos de chegada enviados pelo correio levam os sêlos de assistência quando a sua aposição fôr obrigatória.

P. n.º 138. — Recebendo com freqüência nesta estação, farinha de trigo em sacaria ordinária proveniente de Elvas, ou seja num percurso de 82 Qm., a qual sendo taxada ao abrigo do Aviso ao Público A n.º 183 sai mais cara do que ao abrigo da tabela n.º 29 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V., desejo saber qual das duas tabelas devo empregar.

R. — Para as mercadorias mencionadas no Aviso A n.º 183, as únicas tabelas a aplicar na rede geral são, ou as que por êsse Aviso fôrão criadas ou as da Tarifa Geral. Para essas mercadorias consideram-se como não existindo as tabelas que lhes eram applicadas até 20 de Setembro de 1928, e que para êsse fim se acham indicadas na Classificação Geral.

P. n.º 139. — O Serviço da Via, Secção de Obras Metálicas, está apresentando a despacho volumes pequenos em p. v., tais como: pêsos para balanças e fôlhas de serra. Devem-se aceitar em p. v., ou devem ser despachadas em g. v., visto que o artigo 62.º da Tarifa Geral diz que não se devem despachar remessas, em p. v., com menos de 10 qg. de pêsso? Quando se trate de remessas constantes de vidros ou outras de natureza frágil, deve-se ou não exigir reserva ao expedidor?

R. — 1.º Segundo a Ordem da Direcção Geral n.º 221, podem-se aceitar em p. v., sendo as taxas applicáveis ao pêsso efectivo com sujeição ao mínimo de 10 qg., ou pagando como tal, e por fracções indivisíveis de 10 qg.

2.º Deve ser exigida reserva.

P. n.º 140. — Tendo dúvidas sôbre a applicação do § 7.º do artigo 7.º da Tarifa de Despesas Acessórias, desejo ser esclarecido. — Exemplo: Chegando pelo combóio 2104, às 3^h 18^m do dia 8, um vagão em p. v.

com dois bois, sendo só levantados às 12 horas do dia 9, ha ou não ha direito à cobrança de armazenagem?

R. — Se o gado se conservou carregado no vagão até às 12 horas do dia 9, não está sujeito à taxa de armazenagem, mas sim à de estacionamento, prevista no artigo 10.º da Tarifa de Despesas Acessórias. Se foi descarregado, tem logar a cobrança de armazenagem estabelecida no § 7.º do artigo 7.º da referida tarifa, pelo período excedente às primeiras 4 horas que se seguiram à da chegada efectiva do combóio.

P. n.º 141. — Estando regulado por um Aviso ao Público, da extinta Direcção do Sul e Sueste, a taxa a cobrar pelo uso de utensílios para auxiliar descargas ou cargas de mercadorias, tais como: escadas, carros de mão, padiolas, estrados e pranchas e não conhecendo actualmente nada que regule tal uso, quando haja de ser feito, pergunto se ainda deve ser mantida aquela cobrança.

R. — A cobrança deve ser mantida porque o citado Aviso ao Público B n.º 831 ainda está em vigor nas linhas do Sul e Sueste.

P. n.º 142. — Desejo saber se posso aceitar a despacho, ao abrigo da tarifa 8/108, volumes de sacaria vazia em atados, fardos ou sacos, visto que algumas estações do Sul e Sueste estão fazendo participações com o fundamento de que esses volumes não estão ao abrigo da 4.ª Condição da mesma tarifa.

R. — Para applicação da tarifa 8/108 de g. v., é indispensável que os objectos a transportar venham encerrados em taras ou envólucros apropriados. Portanto, para que a sacaria vazia possa ser despachada ao abrigo desta tarifa, é necessário que ela seja apresentada a despacho nessas condições, de fórma a evitar-se que seja subtraída alguma. Não pôde, portanto, ser aceita em atados, quando não tenha envólucro.

P. n.º 143. — Tendo dúvidas sobre a applicação do artigo 82.º da tarifa geral, a uma remessa em pequena velocidade procedente de Lisboa-P. com destino a Amarante e taxada ao abrigo da mesma tarifa, desejo saber se a duração máxima do trajecto é de 24 horas por fracção indivisível de 125 quilómetros de distancia contados por cada linha, ou se esta contagem é feita do ponto de partida ao extremo do percurso? No caso de haver reclamação pelo atrazo, a estação de Campanhã considera-se transmissão para este feito?

R. — Ao abrigo do art. 82.º da Tarifa Geral, a contagem é feita desde Lisboa-P. até Livração, não se considerando portanto Campanhã, como estação de transmissão. Em Livração segue-se a doutrina do art. 109.º da Tarifa Geral. De Livração até destino torna a applicar-se o art. 82.º da Tarifa Geral.

Livro E 11

P. n.º 144. — O art. 127.º do E 11 diz que o despacho de bagagens se efectua em presença dos bilhêtes de passagem para os combóios e pontos de destino nêles indicados. Um passageiro que mande reservar um compartimento no combóio 800 desde Vila Real de Santo António e só comece a utilizá-lo em Faro, pode despachar as suas bagagens nesta última estação? O passageiro destina-se a Lisboa T. P. Tem concessão de bagagem?

R. — Sim senhor e goza da concessão a que tiver direito.

Livro E 14

P. n.º 145. — Como o Regulamento E 14 apresenta apenas um exemplo de arredondamentos, para mais, nos partícipes franceses e havendo instruções antigas onde consta que os arredondamentos nos francos se fazem para os cinco centimos superiores, quando o resultado da operação dê 2 centimos e 5 milésimos ou mais, e para os 5 centimos inferiores quando o resultado da operação dê menos de 2 centimos e 5 milésimos, desejo saber qual a prática que se adopta presentemente.

R. — O arredondamento das taxas de transporte referentes aos trajectos franceses das nossas tarifas internacionais deve fazer-se para os 5 centimos superiores, quando a fracção atingir 2 centimos e 5 milésimos ou mais, e para os 5 centimos inferiores quando não atingir 2 centimos e 5 milésimos.

II — Movimento

Livro 2

P. n.º 146. — Para receber na estação de Amieira um combóio procedente do ramal de Alfarelos em qualquer das linhas 2, 3 ou 4, deve ser aberto sómente o semáforo do lado de Alfarelos ou também o do lado da Figueira? Um combóio entrando nestas condições córta a linha de Figueira e, em meu entender, deve ser aberto sómente o semáforo do lado de Alfarelos, mas como ha várias opiniões, porque neste caso ha ultrapassagem de um semáforo fechado, peço o favôr de me elucidar.

R. — Está estudada uma nova sinalização para a estação de Amieira visto que é insufficiente a actualmente existente. No entanto, enquanto não fôr modificada a sinalização e no caso da sua pergunta, deve ser mantido fechado o semáforo do lado de Figueira, fazendo-se parar à agulha o combóio que venha de Alfarelos, combóio este que será pilotado até à entrada nas linhas 1, 2 ou 3, visto que o maquinista tem de ultrapassar um semáforo fechado, que é o de Figueira. Este caso, porém, deve dar-se poucas vezes porque os combóios vindos de Alfarelos devem em regra ser recebidos na linha 1.

P. n.º 147. — O art. n.º 18.º do Livro n.º 2 determina que quando não haja comunicação telegráfica e se tenha de expedir um combóio na mesma direcção para onde tenha sido anteriormente expedido outro, o segundo só poderá partir 20^m ou 40^m, conforme os casos, depois do primeiro ter chegado à estação da frente. O art. 102.º do mesmo regulamento diz porém que, quando não funcione o telégrafo e a máquina que deu dupla ao combóio até determinado ponto regresse à estação anterior, o chefe da estação seguinte só poderá expedir novo combóio ou máquina na mesma direcção, 15^m depois da máquina que deu dupla ter chegado à estação onde recolhe. Desejava saber, qual o motivo por que não se deve considerar o mesmo tempo decorrido para os dois artigos, visto tratar se de casos idênticos.

R. — Porque, no caso do regresso da máquina dupla esta circula numa grande pendente e portanto num perfil muito favorável.

P. n.º 148. — Pelo maquinista do combóio 703 de ontem foi-me entregue o mod. H 80, avisando-me de que tinha encontrado a linha em mau estado entre os quilómetros 150, 350 e 150, 500. Mandeí imediatamente um carregador prevenir o Chefe de Distrito. Desejo saber se ha mais providências a adoptar ou se o referido modelo deve ter outro destino que não seja o arquivo da estação.

R. — Fez bem prevenindo o Chefe de Distrito. Deverá avisar as estações colaterais e últimas de paragem de qualquer combóio para prevenir os maquinistas dos combóios que tenham de circular nêsse trôço de linha. O H 80 deve enviá-lo ao Serviço do Movimento, junto à parte diária.

P. n.º 149. — Desejo saber se, quando duas máquinas circulam em dupla tracção, pode dispensar-se um agente com as funções de condutor.

R. — Pode, ao abrigo do art. 59.º do Livro 2.

P. n.º 150. — Desejo saber como deve proceder uma estação em que não tenha paragem um combóio que deve anunciar outro no mesmo sentido ou em sentido contrário e que não traga o respectivo anúncio. Deve-se ou não fazê-lo parar a-fim-de ser colocado o sinal de anúncio?

R. — O sinal de anúncio de um combóio extraordinário feito por outro combóio é regulamentar mas não é suficiente para que possa ser expedido o combóio extraordinário. Quere dizer, quando um combóio leva uma bandeira a anunciar outro, já as estações devem saber que vai circular um combóio extraordinário e portanto não se deve fazer parar um combóio que não leve o sinal de anúncio. De resto o Livro 2, no seu art. 46.º, diz que certos combóios extraordinários, os especiais, devem *tanto quanto possível*, ser anunciados

pelos sinais regulamentares, o que indica que êsses combóios nem sempre são anunciados por meio dêsses sinais.

P. n.º 151. — O art. 15.º do Livro 2 diz o seguinte: A transmissão de despachos respeitantes à circulação de combóios, só pode ser feita pelo telefone pelas estações onde não exista telégrafo nas linhas omnibus, ou por aquelas que estejam devidamente autorizadas pela Direcção Geral. Algumas das estações da linha do Norte têm telégrafo e telefone. No caso de se avariar o telégrafo poderão fazer-se os avanços pelo telefone ou os combóios circulam com M 113? Faço esta pergunta porque o primeiro período do art. 18.º diz que só poderá ser expedido um combóio sem avanço quando não funcionar o telégrafo ou telefone.

R. — Quando uma estação tiver telégrafo e telefone, ambos pela linha omnibus, se se avariar o telégrafo, fica nas condições do artigo 15.º do Livro 2, porque um telégrafo avariado é como se não existisse. Nestas condições pode portanto a estação utilizar o telefone para avanços, não esquecendo, é claro, nenhuma das disposições regulamentares sôbre o assunto.

P. n.º 152. — Os combóios de serviço que trabalhem entre duas estações e que regressem à estação de partida, sem atingirem a estação imediata, podem circular nas condições do artigo 18.º do Regulamento 2?

R. — Os combóios de serviço, quando devidamente anunciados, são equiparados a combóios de mercadorias (artigo 56.º do Livro 2) e portanto podem circular nas condições do artigo 18.º

Quando se trate duma requisição urgente, os combóios de serviço, pelo artigo 57.º, são assimiláveis a combóios de socorro e portanto proceder-se-há em conformidade.

P. n.º 153. — A 2.ª Circunscrição anuncia um combóio de serviço K 1-2 entre Alpedrinha, Alcaide e Fratel, o qual, em virtude de atrazo, chega a esta última estação às 11^h 53^m cruzando aí com o combóio 2141 e tomando na mesma estação a marcha do combóio 4036 até Entroncamento. O combóio 4036 parte de Fratel às 11^h 55^m e o combóio 2141 às 11^h 50^m. Como o art. 64.º do Livro 2 diz que um combóio se considera formado na estação de origem à sua hora de partida, não havendo necessidade de marcar nessa estação cruzamento ou ultrapassagem com qualquer combóio que tenha a sua hora de partida antes do segundo, desejo saber se a estação de Entroncamento tem ou não que indicar, em fôlha de trânsito do combóio 2141, que cruza em Fratel com o combóio 4036, e se Barca d'Amieira tem de fazer entrega do mod. M 117 ou se é Fratel que deve fazer a entrega do mod. M 117 ao combóio 2141, cruzamento na sua própria estação com o combóio de serviço K 1-2?

R.—Desde que o combóio K 1-2 vem atrasado e chega a Fratel depois do 2141, é Fratel que deve fornecer a este último o mod. M 117, cruzamento na própria estação.

Entroncamento não tem que indicar o cruzamento em fôlha de trânsito porque o combóio K 1-2, quando circule à tabela, chega a Fratel antes do 2141 e como aí termina a sua marcha, está ao abrigo do art. 64.º. Por outro lado, o combóio 4036 inicia a sua marcha em Fratel, depois da partida do 2141 e portanto está também ao abrigo do art. 64.º, pelo que Entroncamento não tem que marcar cruzamento na fôlha de trânsito do combóio 2141.

P. n.º 154.—O combóio 707 do actual horário deve ultrapassar freqüentes vezes o combóio 639 em Rio Tinto, quando este circule atrasado. Como no referido horário não se encontra prescrita a ultrapassagem em qualquer estação, visto que um combóio se dirige para o Douro e o outro para o Minho, desejo saber se é dispensada a paragem do combóio 707 e conseqüentemente a observação em fôlha de trânsito, conforme determina o Livro 2.

R.—Como não há ultrapassagem determinada, o combóio 707 tem de parar na estação onde se dá a interservação, para se fazer em fôlha de trânsito a indicação a que se refere o art. 33.º do Livro 2.

Livro 3

P. n.º 155.—O regulamento n.º 3 no seu art. 4.º diz que os sinais da noite são empregados desde o anoitecer até que seja dia claro, não abrindo qualquer excepção.

Por este facto, devem então conservar-se acêsos os discos e faróis das agulhas, nas secções de linha que não têm qualquer serviço de noite como por exemplo Freixo de Numão, Pocinho, Côa, etc., da linha do Douro?

Desejo saber se ha alguma Ordem, Instrução, etc., que altere aquêle artigo.

R.—Não ha diploma algum que altere esse artigo que está, portanto, em vigor. De resto, a dotação de combustível para os sinais de noite prevê, para tódas as estações, que elles devem estar acêsos nos prazos de tempo estipulados no regulamento.

III — Agricultura

P. n.º 156.—Desejava saber como devo tratar os crisântemos para obter bons exemplares.

1.º—Que terra devo empregar?

2.º—Qual o adubo a utilizar, quantidade por vaso e planta, e melhor época de adubar?

3.º—Que mais cuidados deve tór?

R.—O crisântemo é das plantas de jardim que mais cuidados precisa para produzir flôres grandes.

1.º—Cultivando em vasos, a terra deve sêr composta da seguinte mistura:

Terriço ou terra de Montemor	85 partes
Estrume muito curtido, sêco	12 »
Cinzas	1 parte
Adubo composto	2 partes

2.º—O adubo composto pode sêr constituído por:

Guano de peixe	40 Qg.
Sulfato de amónio	20 »
Nitrato de sódio	10 »
Sulfato de potássio	20 »
» » magnésia	10 »

3.º—Em Fevereiro ou Março cortam-se os rebentos das raizes que ficaram do ano anterior e colocam-se na terra com uns 4 olhos de fóra, e rega-se abundantemente.

Desde que a estaca tenha atingido certo desenvolvimento e vigor, corta-se a ponta, deixando apenas 3 ou 4 olhos. No decorrer da vegetação ainda se torna a despontar uma ou mais vezes, principalmente quando se deseja obter muitas flôres, mas para obter flôres grandes devem deixar-se apenas umas 4 hastes por planta. Durante o verão, formam-se grupos de botões na extremidade de cada haste. Estes botões devem sêr suprimidos logo que apareçam, exceptuando um em cada haste, escolhendo-se, entre todos, aquele que maior volume apresente.

A terra deve conservar-se sempre húmida para o que será regada diariamente. Passados alguns dias da primeira desponta, pôde aplicar-se um pouco de adubo composto óu estrume fresco, em cobertura.

Quantidade de vagões carregados e descarregados no mês de Setembro de 1929

Serviço comercial

	Antiga rãde		Min.º e Douro		Sul e Suesto	
	Carregados	Descar.ºº	Carregados	Descar.ºº	Carregados	Descar.ºº
Semana de 1 a 7	4.657	4.791	2.256	2.327	2.816	2.182
» » 8 a 14	4.636	4.597	2.308	2.187	3.009	2.526
» » 15 a 21	5.198	4.859	2.609	2.376	3.292	2.654
» » 22 a 30	5.252	5.255	2.558	2.664	3.462	2.802
Total	19.733	19.502	9.831	9.754	12.579	10.224
Total no mês anterior	31.196	19.985	10.237	10.539	11.279	9.667
Diferença	-1.463	-483	-506	-785	+1.294	+557

Factos e informações

Higiene e profilaxia

Higiene da boca

Pelo Sr. Dr. Castro Caldas, Médico Sub-Chefe do Serviço de Saúde e Higiene

A nossa boca, pelas suas irregularidades e condições favoráveis de humidade e temperatura, dá abrigo a um grande número de micróbios, mesmo nos indivíduos que não se esquecem da sua limpeza e mais ainda nos que de tal limpeza não cuidam.

É no intervalo dos dentes que, sobretudo, se acumulam os restos dos alimentos. Estes, se não forem arrastados por uma lavagem cuidadosa, servem de abrigo e de repasto aos micróbios, os quais, multiplicando-se, dão lugar a fermentações que irritam e atacam as gengivas, destroem o esmalte dos dentes, ocasionam o mau hálito e determinam a formação de cárie, origem em pouco tempo da destruição parcial ou total dos dentes. A mau dentes corresponde, em regra, uma digestão defeituosa, visto os dentes desempenharem um importante papel na função digestiva. São eles que cortam, trituram e dividem os alimentos para que bem se misturem com a saliva, e para melhor sofrerem a acção dos sucos digestivos na sua passagem através do estômago e intestinos.

A mau dentes corresponde ainda a formação de abscessos, à sua volta, e de infecções propagadas aos órgãos vizinhos (ouvidos, nariz e olhos) ou a distância (estômago, intestinos, apêndice, etc.).

Na América é prática já adoptada, pela maioria das pessoas, o fazerem-se observar por um dentista de três em três meses.

Desde criança, o logo que surgem os primeiros dentes, deve ser iniciada a higiene da boca e continuada invariavelmente através da vida.

Uma boa regra consiste em lavar sempre a boca depois de cada refeição; não sendo isso possível, pelo menos de manhã e em seguida à última refeição do dia.

Para isso, é indispensável a escova de dentes e é necessário sabê-la empregar.

Não deve a escova de dentes ser muito dura porque dilacera as gengivas, nem muito mole porque então seria inútil. As escovas de borracha não devem ser utilizadas.

As fricções com a escova devem ser feitas não só no sentido horizontal mas também no sentido vertical, esfregando-se a face externa dos dentes e também a face interna e a triturante.

Melhor seria imprimir à escova pequenos movimentos circulares com ela assente sobre a superfície dos dentes.

É de aconselhar o uso de um dentífrico, isto é, de um pó, pasta ou líquido. Devem porém, regeitar-se os dentífricos que os enbranquecem muito, visto serem prejudiciais por destruir o esmalte que é a camada

protectora dos dentes. Estão nestas condições muitos dos produtos existentes no mercado.

A seguinte fórmula, de moderado preço, satisfaz sob todos os pontos de vista:

Carbonato de cálcio precipitado.....	30 gr.
Magnésia calcinada.....	30 »
Pó de sabão.....	10 »
Perborato de sódio.....	5 »
Essência de hortelã-pimenta.....	1 »

A acção do carbonato de cálcio, magnésia calcinada, e do sabão, favorece a limpeza da boca, desagregando os resíduos alimentares e facilitando a sua expulsão com a água e lavagem, e, por efeito do perborato de sódio, têm estes pós qualidades destruidoras dos micróbios.

Qualquer ponto escuro existente nos dentes, qualquer rebate de dor sob a acção dos líquidos quentes ou frios, deve fazer suspeitar de um começo de cárie e exige o imediato recurso ao dentista.

É indubitável que a qualidade da alimentação influi no estado dos dentes. O uso do pão de milho concorre para a sua conservação. A massagem determinada pela trituração da crôsta é de melhor efeito para facilitar a expressão das cavidades alveolares, onde os dentes estão implantados, promover a sua melhor irrigação e conseqüente resistência aos agentes infecciosos.

Todos conhecem, ou pelo menos ouviram falar, das alvas e perfeitas dentaduras que ainda se encontram nas regiões onde é corrente o uso do pão de milho, cujo consumo vai diminuindo de dia para dia, cedendo o seu lugar ao *pão branco* que vai conquistando terreno por toda a parte.

Este pão é desprovido da casca do trigo, pelo que lhe faltam as qualidades essenciais, regeneradoras do sistema ósseo, as vitaminas, e ainda certos metais sem os quais o organismo não pode retirar dos alimentos as substâncias necessárias ao seu equilíbrio nutritivo e à reconstituição de todos os órgãos.

Mas todo o mal tem seu remédio. Recentemente fez curso, nos jornais médicos estrangeiros, o relato dos bons efeitos obtidos com a seguinte económica receita experimentada, com successo, por conscienciosos observadores.

Num copo de água lança se uma colher de sopa de grãos de trigo com a sua casca aderente. Vai se mudando a água, cada dia, até prefazer 3 dias de imersão. Mastiga-se e engole se então uma colher de café desse trigo a cada uma das refeições.

A dose de vitaminas, assim assimilada, corresponde à que poderia conter a quantidade de pão integral normalmente ingerida por uma pessoa em cada dia.

E devemos dizer que o sabôr do remédio, já por nós experimentado, não é de todo desagradável.

Agricultura e jardinagem

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

Trabalhos de Dezembro

No campo. — Continua a sementeira de cereais e forragens, e intensifica-se o trabalho das surribas.

Prossegue a poda das vinhas, faz-se a escava, esla-droamento o desbarba dos enxertos e abrem-se as covas para novas plantações sendo bôa prática enterrar no fundo das covas mato verde.

Nas adegas pode começar-se a trasfega dos vinhos brancos.

Nas hortas e pomares. — Continuam os trabalhos do mês anterior. Só se fazem sementeiras em camas quentes

por causa das geadas, podendo então começar-se a sementeira de rabanêtes, cenouras, alfaces, cebôla, couves, etc. Começa a poda de pereiras, macieiras, pecegueiros, damasqueiros, etc.

Limpa-se os musgos dos troncos e pintam-se com uma solução de sulfato de cobre, sulfato de ferro e cal.

Pulverizam-se os ramos com uma emulsão de Gas-Oil (ou outro semelhante), 500 gramas, sabão de potassa, 25 gramas e água, 250 gramas, diluindo depois uma parte desta emulsão em 25 partes de água.

Nos jardins. — Fazem-se as podas e transplantações de arbustos, recolhem-se as raízes e tuberculos de outôno bem como as plantas que não resistem às geadas.

Abertura da Escola de Maquinistas e Fogueiros do Barreiro

É com grande satisfação que hoje noticiamos a abertura da Escola de Maquinistas e Fogueiros do Barreiro.

A abertura de uma escola é sempre vista com agrado por todos os que se interessam pela instrução, mas passa a ter um significado mais elevado quando essa escola é fundada e mantida por aqueles que pretendem instruir-se, pois denota da sua parte um louvável empenho em aumentar os seus conhecimentos e a noção nítida que têm, de que o bom trabalhador deve continuamente aperfeiçoar-se no exercício da sua profissão.

A Escola do Barreiro foi fundada por iniciativa dos Srs.º Manuel Martins, desenhador da Tracção, Francisco Pontes, Francisco António Bexiga e Manuel Tomás, respectivamente

maquinistas de 1.ª, 1.ª e 3.ª, e foi inaugurada no dia 10 de Novembro último, tendo presidido à sessão de

abertura o Ex.º Sr. Dr. Ruy Ulrich, Presidente do Conselho de Administração da Companhia, que por essa forma quiz patentear aos maquinistas que trabalham no Sul e Sueste o quanto apreciava a sua iniciativa e o desejo de se instruírem.

Assistiram também à inauguração o Sr. Director Geral e o Sr. Engenheiro Chefe da Divisão de Material e Tracção, outros engenheiros e agentes superiores, bem como maquinistas e fogueiros de toda a rede.

Aberta a sessão e lido o officio da Escola de Maquinistas de Campanhã e as cartas de felicitação dos agentes que não puderam comparecer, o Ex.º Sr. Dr.



Sessão de inauguração da Escola de Maquinistas e Fogueiros do Barreiro



Ernesto D. e Silva
Sub-Inspector de Tracção
Presidente
do Grupo Instrutivo Ferroviário
de Campolide



Augusto da Guia
Chefe de maquinistas
Presidente
da Escola de Maq. e Fogueiros
de Entrocamento.



C. R. Parreira
Inspector Principal de Tracção
Encarregado
da instrução do pessoal
de máquinas



J. Pinto Ribeiro
Maquinista de 2.ª classe
Presidente
da Escola de Maq. e Fogueiros
de Campanhã



Francisco Pontes
Maquinista de 1.ª classe
Presidente
da Comissão Organizadora
da Escola de Maq. e Fogueiros
do Barreiro



Percurso seguido pelo Simplon-Orient-Express

Ruy Ulrich, em nome do Conselho de Administração, felicitou-se pela abertura de mais uma escola de maquinistas da Companhia e notou que, tendo começado a sua vida pública pelo professorado, que hoje não exerce, vê sempre com grande simpatia tudo o que à instrução se refere, mas que, neste caso, não se trata da abertura de uma simples escola, mas sim da abertura de uma escola profissional, fundada e mantida por aqueles que desejam instruir-se; que, de facto, a instrução, embora necessária, pode chegar a ser prejudicial, se estacionar no ensino primário que, para ser verdadeiramente útil precisa, como complemento indispensável, do ensino profissional, infelizmente muito atrasado no nosso país; que mais valoriza ainda esta iniciativa o facto de partir do próprio pessoal que fundou e sustenta a escola onde, muitas vezes talvez com prejuízo das suas horas de repouso e apesar de um trabalho árduo, irá aumentar os seus conhecimentos e aperfeiçoar-se na sua profissão; que é este um facto de elevado significado moral que não pode deixar de ser grato a toda a Companhia e muito especialmente ao seu Conselho de Administração que com certeza auxiliará, no que puder, tão bela iniciativa. Terminou por aconselhar que seguissem sempre no caminho que traçaram porque a instrução tem por fim um aumento de competência profissional que é um dos mais importantes factores da prosperidade de uma empresa, e todos sabem que quanto mais próspera for a empresa, mais regalias concede aos seus empregados; que mal vai a quem tem a pouca sorte de servir uma empresa pobre.

Falaram em seguida os Srs.^{os} Ernesto Duarte e Augusto da Guia, presidentes das Escolas de Maquinistas de Campolide e do Entroncamento, para apresenta-

rem aos fundadores da nova escola as suas saudações.

O *Boletim da C. P.*, órgão da instrução profissional dos empregados da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, saúda também os fundadores da Escola do Barreiro bem como os dirigentes das Escolas de Maquinistas de Campolide, Entroncamento e Campanhã que funcionam em condições idênticas às da Escola do Barreiro e ainda o Sr. Inspector Principal Carlos Rodrigues Parreira, pela dedicação que lhe merece a instrução profissional dos maquinistas e fogueiros da Companhia.

O Simplon-Orient-Express

As relações comerciais entre os países do Oriente e do Ocidente da Europa foram sempre muito importantes.

Até ao meado do século XIX eram asseguradas quasi exclusivamente pela via marítima. Foram justamente estas relações que muita importância deram ao porto de Marselha e ao porto de Veneza a que se chamou Porta do Oriente.

Mais tarde com o aparecimento dos caminhos de ferro na Hungria e na Roménia, o porto de Veneza perdeu uma grande parte da sua importância.

O primeiro combóio de luxo directo que ligou os países do Oriente aos do Ocidente foi o *Orient-Express* que circulava entre Paris e Constantinopla, passando nas importantes cidades de Strasburgo, na Alsácia, Munich, na Alemanha, Viena e Budapest, na Hungria, Belgrado, capital da antiga Sérvia e Sofia, capital da Bulgária.

Considerava-se então que esta era a linha clássica de acesso ao Oriente. Foi em 1906 que, por iniciativa

da Companhia de Paris-Leão-Mediterrâneo, se começou a estudar a criação do novo serviço internacional entre o Oriente e o Ocidente, passando pelo túnel de Simplon, que liga a Suíça à Itália e que acabava de ser aberto à exploração.

A proposta daquela Companhia encontrou oposição em virtude dos interesses já creados e sómente em 1918, depois do armistício, é que se conseguiu a adesão dos países neutros, ficando decidido que um combóio de luxo composto com material da Companhia Internacional dos Wagons-Lits e denominado *Simplon-Orient-Express* circularia entre Paris e o Oriente recebendo correspondência de Calais e Londres.

Este expresso atravessa as montanhas do Jura pelo túnel de Mont-d'Or, com 6.099 metros de comprimento, passa pela cidade de Lausanne e pelas belas estações estivais da margem do lago Léman, entre elas Montreux, muito conhecida, atravessando a cordilheira dos Alpes para a Itália pelo túnel de Simplon que conta 19,803 Km. de extensão, passa pelas cidades de Milão, Veneza e Trieste, na Itália, entrando na Jugoslavia onde passa por Belgrado e Nisch, para seguir depois para Sofia, capital da Bulgária, e daí para Constantinopla, antiga capital da Turquia.

Este expresso é, sem dúvida, um dos mais interessantes da Europa.

Percorre 3.028 Km. e serve um grande número de capitais e de estações turísticas.

Atravessa diversas cordilheiras e montanhas, em regiões muito pitorescas.

Tendo circulado pela primeira vez em 1920, tem feito importantes progressos no que diz respeito a horários e a material; ainda há pouco a sua composição foi modificada, introduzindo-se-lhe carruagens de 2.ª classe de que até ali não dispunha.

O tempo de percurso tem sido encurtado sucessivamente; no seu início, em 1920, era de 36^h 30^m; em 1923, 84^h; em 1926, 70^h 25^m e presentemente, 66^h 10^m ou seja menos 30^h 20^m do que no seu início.

Da cidade de Nisch, na Jugoslavia, segue um ramo deste expresso para Salónica e Atenas.

A nova estação de Rosário

No *Boletim da C. P.* n.º 3, publicado em Setembro último, inserimos uma notícia acerca da nova estação da cidade de Bufalo, nos Estados Unidos da América. Neste número vamos descrever uma outra estação, inaugurada em Julho último, que, não sofrendo comparação em grandiosidade com a de Bufalo, merece, todavia, especial menção pela beleza das suas linhas arquitectónicas. Trata-se da estação da cidade de Rosário, na República Argentina, pertencente à Companhia de Caminhos de Ferro de Santa Fé

A gravura inserta no texto, mostra o aspecto geral do edificio da estação. A construção foi feita em estilo moderno, sendo a sua principal característica, como na estação de Bufalo, uma torre octogonal, com 46 metros de altura. Uma escada, em cimento armado, com 246 degraus, dá acesso à parte superior da torre, onde existe uma sala com 4 janelas de sacada. Por sobre esta sala está instalado, para serviço de incêndio, um reservatório para água, em cimento armado, com a capacidade de 10.000 litros.

O corpo central do edificio, de sumptuoso aspecto, tem dois andares e mede 120 metros de frente por 60 metros de fundo. Das suas extremidades partem duas alas com um andar. Três amplas entradas abertas na parte central do edificio, dão acesso a um espaçoso vestibulo, onde se encontram instaladas as bilheteiras, em volta do qual estão

as salas de espera de 1.ª e 2.ª classes, o restaurante e os lavabos.

As plataformas de passageiros medem 225 metros de comprimento. A sua cobertura é constituída por uma marquise em cimento armado. Uma plataforma com 180 metros de comprimento, foi especialmente construída para a lavagem das carruagens.



Fachada da estação de Rosário

Pessoal

Louvor

No dia 12 de Outubro p. p., quando na estação de Alfarelos se faziam manobras, inadvertidamente o visittador de máquinas da Divisão de Material e Traction, Abel de Oliveira, pretendeu atravessar a linha passando entre os tam-

pões de choque de dois dos vagões.
O carregador suplementar, Eduardo Moraes, quena ocasião procedia à engatagem, apercebendo-se



do perigo que aquele agente corria, puxou-o para o meio da linha, e, como nessa ocasião êle caísse sobre o carril, sem exitar deitou-se sobre êle, não o deixando mo-

ver, enquanto o material não passou por completo.

Pela sua attitude enérgica e decisiva, o carregador suplementar Eduardo Moraes foi elogiado pela Direcção Geral, além de lhe ter sido concedido um prémio pecuniário.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Outubro findo

Chefes de 2.^a para 1.^a cl.: *Distintos*—Álvaro de Oliveira Barbosa e Joaquim Miguel Pinheiro.

Aprovados—António dos Reis Madeira e Álvaro Gomes Santinho.

Fieis de estação para Chefes de 3.^a cl.: *Distinto*—Joaquim de Sousa.

Aprovados—Miguel António Capela, Rodrigo Varela Gusmão, Manuel Catarino Júnior, José Sebastião Guita, José de Sousa Salgadinho e José Ramos.

Factores de 2.^a para 1.^a cl.: *Distinto*—José Pedro do Nascimento.

Aprovados—António Teixeira Campos, Manuel Augusto Alves de Araújo, Anibal Botelho Costa Alvaronga, António Pereira da Mota, Américo Enes Baganha da Silva, Joaquim Mendes da Costa Valério, António dos Santos Guerreiro, Amáro João Barambão, Artur Joaquim José, Raúl Raimundo da Cunha, Alvaro Agonia Salvador, Francisco Albino de Almeida Carvalho, Francisco António Marinheiro e Tomás António Lopes Cachopo.

Factores de 3.^a para 2.^a cl.: Isaac Caetano de Castro, António Gonçalves Oliveira, Manuel dos Santos Pardal, António Ramos, João da Silva Fragoso, José Cardoso Verças, João Alves de Carvalho, Vítor Antunes, António Espírito Santo, José Ramos Antunes, José Lourenço de Carvalho, Alexandre Oliveira Gomes,

Alfredo Ferreira, Justo da Piedade, António Pino de Jesus, José Guterres Gonçalves, José Móra Júnior, Joaquim Carlos Azevedo e Sousa, Alvaro Rosa Frêsko, Manuel Ribeiro Andrade, José Joaquim Geraldês, António de Matos Miranda, José Salvado Ferreira da Cunha, João Cardoso Sequeira, Diamantino Martins, Jerónimo Brazão Lopes, Albano Martins, António da Costa Carreiras, Joaquim Guterres, Pedro Rodrigues Martins, Casimiro Marques Júnior, Manuel da Silva Carçoço, Leonides Pimentel Rolim, João Lopes Inês, Álvaro Santos Carvalho, António da Silva Ribeiro, Manuel da Graça, Raúl Augusto Bento, Francisco Ventura Rosado, Adriano Soares Filgueiras Amorim e Francisco Domingos Ramos.

Aspirantes para factores de 3.^a cl.: *Distintos*—José Bernardo, Adelino Bernardo, António Geraldês e Manuel Martins Raiado.

Aprovados—Júlio Mendes Salgueiro, João Baptista, Joaquim Soares, Arnaldo Augusto Freire de Oliveira, Joaquim Ferreira da Silva, José Bernardino, Júlio Marceano Rita, José Rosa Estamenha, José João Pedro, Manuel Ferreira Lopes Júnior, Filipe Costa Albino, Jaime da Costa Neves, Francisco José Ruivo, Fernando António Moraes dos Santos, António Anibal Dias, Artur Luís, João Duarte, Abílio da Costa Polónio, João António dos Santos, Filipe José Maria, António Monteiro, Carlos Matoso, Manuel de Passos Alves Oliveira, Jorge Moraes da Paixão, Augusto Inácio Vieira, José Madureira Machado, João de Melo Sarrea, Alberto da Silva Ramos, Francisco José Lopes Ribeiro, Carmindo Pinto Botelho, Manuel Gonçalves Ramos Faria, António Joaquim Branco, Alberto Bernardo, José Fernandes Alves, Abraão de Oliveira Carvalho, Eurico Cardoso de Sousa, José Baptista da Silva Alves Carneiro, Maximino Rodrigues Ribeiro, António Nunes Ferreira, António Godinho Serra, José Azevedo Bôto, José dos Santos Palmeira Barroso, José Alves de Carvalho, Firmino José Rita, Eduardo António Antunes, Artur Joaquim da Fonseca, José Vicente Arês, Mário Jesus Prado, Armindo de Almeida, Lourenço Trindade Piedade, José Rosa Paquete, Carlos André, António José Baptista Serra, Adão Vieira, Raúl Vítor Neto Duarte, Manuel Martins, Elísio Augusto Ferreira, António José dos Reis Neto, Adelino Augusto Fonseca, Silvino Mendes da Silva, Joaquim de Sousa Carvalho, José Bento Ribeiro, Armando Pereira da Silva e João da Lança Palma.

Nomeações em Outubro

EXPLORAÇÃO

Empregadas de 3.^a cl.: Adelina Costa, Maria Aurora Martins Soares, Rita da Conceição Botelho de

Oliveira, Maria da Anunciação Ribeiro, Ilda Alves da Silva, Maria da Conceição Matos e Maria Cândida Palma.

Aspirante: José Simões de Carvalho.

Servente: Ermelinda Vital Miranda.

Guarda de P. N.: Laura Lopes Moreira.

Carregadores: José da Luz Lino, Joaquim Canada Andrade, António de Freitas, Joaquim de Oliveira Neves, Antonio Andrade Compadrinho, Alfredo Carvalho, Luís Agostinho Florindo, António Joaquim dos Santos, Bernardino da Piedade, Guilherme Marques e Manuel Rufino Pereira.

Conferente: José Feliciano.

Guardas: Manuel Queirós, José Maria Simão, Manuel Mendes, José Justo Entradas, Joaquim Sousa Branco, Manuel Máximo, António Nóbrega Laborde, Casimiro Mousinho, António Cerqueira Pires, António Vicente da Silva, José Sardinha, António Porfírio Pereira, José Ferreira e João Gonçalves Concho.

Serventes: José da Costa e José Coelho do Vale.

Fareleiro: Adriano Nunes Pereira.

Ordenança: Joaquim Pereira Valentim.

Engatadores: Manuel Antunes Viana, Miguel Marques da Conceição, Inácio de Aquino dos Santos, Julião Lopes Pinheiro e Avelino Ramalho.

VIA E OBRAS

Escriturários de 3.ª cl.: Manuel Henrique Pires Moreira de Lemos e Augusto Mota Simões.

Assentadores: Etelvino José Cortes, José António Bilro, Jacinto Fernandes Alfaiate, João da Rocha Soares e José António Filipe.

Guardas: Benvinda Guilhermina, Maria Antunes, Maria da Glória Gonçalves Couto, Deolinda de Jesus, Hermínia Tavares e Maria da Conceição.

Contra-mestres de 2.ª cl.: José Joaquim dos Santos Moreira, António da Silva Seabra e Manuel António da Vonda.

Fiel de armazem de 2.ª cl.: Alfredo Correia Gaspar Marques.

Apontador de 2.ª cl.: Manuel José Duarte.

MATERIAL E TRACÇÃO

Fogueiro de locomovel: Afonso da Silva.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Servente: José Pinto Costa.

Promoções em Outubro EXPLORAÇÃO

A oficial de telégrafos e relójos: Augusto da Cruz Araújo.

A chefe de 2.ª cl.: António Tiago da Costa Gonçalves.

A chefes de 3.ª cl.: Agostinho Martins Coelho, António Rui Gomes e Alcindo de Carvalho.

A factores de 1.ª cl.: António Tomé Mendes, Carlos Celestino de Assis Raposo e João Amaro.

A guarda-freios de 1.ª cl.: Lourenço Morato Madeira e João Simões.

A guarda-freios de 2.ª cl.: José Panão, Manuel Matias e João Jacinto.

A guarda-freios de 3.ª cl.: Alberto José da Silva, Eduardo Ferreira, Manuel Pereira Barbosa, António de Sousa, Luís Teixeira Pereira, José do Sousa Júnior, Agostinho Ferreira, Artur Gomes, Aniceto Taborda, Henrique Martins Parreira, Joaquim Domingos, Agostinho de Sousa Faria, José Estêves Carvalho, António Lopes. Sebastião Gonçalves, António Nunes Ribeiro, Manuel Pedro, Lucílio Gomes Trindade, Joaquim da Costa. Manuel Cipriano Fragoso, José Maria Fernandes Luís, José Rodrigues Raposo, Carlos Neiva e Amândio José Castilho.

A capatazes de 2.ª cl.: Francisco Assis Alfama e José Borrêgo.

A agulheiros de 1.ª cl.: José da Costa Ribeiro, Augusto José de Araújo, António Mendes, João Mira e José Maximino de Carvalho.

A agulheiros de 2.ª cl.: Júlio Monteiro, José Correia da Silva, António Pinto Bragança, Herminio da Costa Dias, Alípio Fernandes, Carlos de Almeida, Bernardino da Costa Barbosa, António Gomes Nunes, Alfredo dos Santos Pereira, João Cardoso, João Nunes Zambujal e José Ramos.

A agulheiros de 3.ª cl.: Manuel de Sá Pereira, Luís Joaquim Arrepia, António Romão Ferreira Lopes, Júlio da Costa, Joaquim Sérvolo, Agostinho António Domingues, António Rabino, Joaquim Domingos, António dos Santos Lopes, Adelino Lourenço, José Estreia, Francisco António Monteiro, Joaquim Isidoro e Lourenço Inácio.

VIA E OBRAS

A ajudante de secção: João Avelar.

A chefes de lanço de 1.ª cl.: Joaquim Branco e João Dias Afonso.

A encarregado de vidraceiros: Mariolano Rebêlo da Silva.

A chefes de distrito: António Alves de Sousa, Moisés Oliveira Calado, Manuel Lopes e Joaquim Francisco Coelho.

A sub-chefes de distrito: José Courelas, Jacinto Lopes, José Martins Belo, Manuel Reforço, António João Martins, José Geraldo, José Martins, Manuel Cipriano, Hipólito Jesus Sequeira, Rafael dos Santos Teixeira, António Joia, Manuel Martins Franganito, Francisco Martins Farias, Filipe Mendonça, João Simão, Manuel Sousa Ruas, João Fernandes Fantasia, António Jacinto das Neves, Rodrigo de Sousa Rodrigues e Manuel Pinto.

A assentador: José António Rocha.

Reformados em Setembro

EXPLORAÇÃO

José Gerardo, *agulheiro de 2.ª classe.*

Reformados em Outubro

EXPLORAÇÃO

Artur Augusto da Silva, *factor de 1.ª classe.*

VIA E OBRAS

Patricio da Silva, *chefe de distrito.*

José Gaspar, *sub-chefe de distrito.*

António dos Santos, *assentador.*

Alfredo Portela, Domingos da Conceição, Joaquina Maria Bilro, Josefa Maria, Maria Rosa e Gertrudes Maria Bilro, *guardas.*

Falecimentos

Em Setembro

† *Manuel de Abreu*, limpador de carruagens.
Admitido em 17 de Agosto de 1921.

† *Tomáz Tavares Câmara*, limpador de máquinas do Depósito de Faro.
Admitido em 7 de Junho de 1919.

de montador em 6 de Abril de 1914 e nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1919 e maquinista de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1927.

L. Pratas era limpador de carruagens desde 18 de Novembro de 1926.

† *Joaquim José Pedro Falcão*, Chefe de Secção do Serviço do Movimento (Repartição de Reclamações).

Admitido como praticante de escritório em 2 de Julho de 1885, foi promovido a amanuense de 4.ª classe em 1 de Agosto de 1887 e a Chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1914.

† *Carlota Clara da Costa*, empregada de 3.ª classe.

Admitida como adventícia em 15 de Setembro de 1925, foi nomeada empregada de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1926.

† *Júlio Soares Rodrigues*, agulheiro de 2.ª classe.

Admitido como carregador em 1 de Abril de 1909, atingiu a categoria de agulheiro de 2.ª classe em 21 de Dezembro de 1924.

† *António Casimiro dos Santos*, rondista.

Admitido como contínuo em 1 de Agosto de 1907, passou a rondista em 6 de Setembro de 1919.

† *Manuel Maria Oliveira*, guarda.

Admitido como carregador em 21 de Outubro de 1917, passou a guarda em 21 de Janeiro de 1921.



† Joaquim J. Pedro Falcão
Chefe de Secção do Serviço do Movimento



† António dos Santos
Maquinista de 2.ª classe



† Tomás T. Câmara
Limpador de máquinas



† Manuel M. Oliveira
Guarda

Em Outubro

† *António dos Santos*, maquinista de 2.ª classe.

† *Luís Ferreira Fresco Pratas*, limpador de carruagens.

Temos a lamentar êste mês o falecimento destes dois agentes da Divisão de Material e Tracção, vítimas de accidentes ferro viários.

O primeiro foi colhido pela correia do dínamo da central eléctrica de Alfarelos, e o segundo ficou entalado entre dois vagões na estação de Pampilhosa.

A. dos Santos tinha sido admitido como ajudante

† *José Joaquim Tinoco*, assentador.

Admitido em 6 de Fevereiro de 1910.

† *Mariana Ventura*, guarda.

Admitida em 21 de Maio de 1908.

† *Maria da Silva*, guarda

Admitida em 21 de Maio de 1917.

† *Filipe Rodrigues Almeida*, limpador de carruagens.

Admitido como limpador eventual em 26 de Julho de 1924.

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 DEZEMBRO DE 1929

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Bremen, 1. ^a kg.	2,575	Farinha de milho..... kg.	1,545	Petróleo..... lit.	1,568
" Nacional de 1. ^a "	2,590	" " trigo..... "	2,335	Presunto..... kg.	13,500
" Valenciano e Sião.... "	2,580	Farinheiras..... "	8,550	Queijo da Serra..... "	16,500
Assucar de 1. ^a "	8,580	Feijão branco..... lit.	2,560	" flamengo..... "	23,500
" " 2. ^a "	8,560	" amarelo..... "	2,510	Sabão amendoa..... "	1,540
" pilé..... "	8,590	" avinhado..... "	2,520	" Offenbach..... "	3,500
Azeite de 1. ^a lit.	8,500	" encarnado..... "	2,520	Sal-Sul e Sueste..... lit.	518
" " 2. ^a "	7,550	" frade..... "	1,550	" -C. P. e Minho e Douro. "	516
Bacalhau sueco..... kg.	5,580	" manteiga..... "	2,560	Sêmea..... kg	585
" inglês..... "	6,510	Grão de 1. ^a lit.	2,590	Toucinho..... "	7,500
Banha..... "	8,540	Lenha..... kg.	520	Vinagre..... lit.	1,520
Batatas..... "	variavel	Manteiga..... "	21,50	Vinho branco..... "	1,520
Carvão de sôbro..... "	540	Massas..... "	8,520	" tinto..... "	1,520
Cebolas..... "	530	Milho..... lit.	595		
Chouriço de carne..... "	14,500	Ovos..... dúzia	variavel		

Estes 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, atalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado.