

T



BOLETIM DA C.P.

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

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

TODO O FERRO-VIÁRIO DEVE LER
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.** tem normalmente 12 páginas, seguindo a paginação de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio.

Os números dêste Boletim não se vendem avulso.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim, deverão contribuir com a importância anual de 12\$00 a descontar mensalmente, receita que constituirá um **Fundo** destinado a prémios a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

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

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

SUMÁRIO: Notas demográficas relativas a 1929. — Caminhos de ferro coloniais portugueses (*Continuação*). — Consultas. — Estatística referente a Fevereiro. — Agricultura e jardinagem. — O «Combóio Azul». — Experiência de carruagens refrigerantes. — Vagões especiais de 35 toneladas para transporte de petróleo. — O tráfego de flores em Inglaterra. — Concurso de jardinagem. — Actos dignos de louvor. — Concessão de prémios de Instrução Profissional. — Nomeações. — Agentes que completam este mês 40 anos de serviço. — Promoções. — Resultados de exames. — Mudanças de categoria. — Reformas. — Falecimentos em Março.

Notas demográficas relativas a 1929

Pelo Snr. Comercialista *Carlos de Albuquerque*, da Divisão de Exploração

SENDO um dos objectivos imediatos das empresas de caminhos de ferro, o transporte de passageiros e mercadorias, e dependendo a prosperidade financeira dessas empresas do engrandecimento económico do Paiz, sendo este, em parte, função da população, não lhes pode ser indiferente a sua estrutura e a sua vida.

Na verdade, quanto maior fôr a população de um paiz, maior deve ser a sua produção industrial e agrícola e, por conseguinte, maior o volume das transacções comerciais.

Se toda a população se orientar em princípios morais, sociais e intellectuais, sólidos e perfeitos, também é intuitivo que quanto maior ela fôr, maior é o poderio e o prestígio internacional da Nação.

Antigamente considerava-se primordialmente o número; hoje, a qualidade ligada à quantidade.

«São as qualidades que impõem os homens e são as qualidades dos homens que sobretudo fazem as nações.»⁽¹⁾

Em virtude da importância do valor numérico da população, torna-se interessante conhecer o seu quantitativo mundial, que se tem verificado aumentar constantemente. Segundo os dados estatísticos publicados pela Sociedade das Nações, calcula-se actualmente a população do globo em 1.950 milhões de indivíduos!

Se atribuirmos, para melhor se fazer uma ideia da grandeza deste número, a cada indivíduo, o peso médio de 60 kilogramas, seriam necessários 292.500 combóios de mercadorias, do tipo do nosso combóio n.º 2006, para transportar de um lado para outro um peso de mercadoria igual à totalidade do peso dos indivíduos que constituem a humanidade.

Dêste enorme número de indivíduos, mais de metade

vive na Ásia. A Europa conta 514 milhões, a América 232, a África 146 e a Oceania 9.

A população do globo, como já se disse, tem aumentado sempre. Ainda em 1808 ela se computava em 850 milhões, e em 1925, segundo os dados estatísticos da Sociedade das Nações, em 1.700 milhões de habitantes. Um aumento de cerca de 12 a 20 milhões por ano. Calcula-se que no último quartel do próximo século XXI, a humanidade terá atingido a astronómica cifra de 6 biliões de pessoas!

Ora, comparando a extensão mundial dos terrenos férteis, segundo os dados do Instituto Internacional de Agricultura, de Roma, com a quantidade de alimentos necessários para o sustento da humanidade, tomando por base a alimentação frugal do camponês europeu, conclui-se que o mundo pode alimentar ao máximo 5.200.000.000 de habitantes.⁽¹⁾ Donde resulta que a humanidade atingirá o maior desenvolvimento possível dentro de 150 anos!

É natural, porém, que a ciência consiga um aumento de produção agrícola e industrial proporcional às necessidades futuras.

E Portugal?

Portugal com a seguinte superfície:

Continente.....	88.740 Km ² ,30
Ilhas adjacentes	3.202 Km ² ,77
	91.943 Km ² ,07

tinha, segundo o recenseamento de 1920:

No Continente	5.621.977 habitantes
Nas Ilhas adjacentes ...	411.014 »
	6.032.991 »

o que corresponde a uma densidade média de 63,3,

⁽¹⁾ Dr. Armindo Monteiro, *Ensaio de um curso de Economia Política*.

⁽¹⁾ Comercialista Armando Gonçalves Pereira, *A valorização do povo português*.

isto é, por cada kilometro quadrado existem, em média, 63,3 habitantes.

Conseguem-se obter estes números por meio de censos que são uns apuramentos periódicos do estado da população. Em Portugal, o primeiro censo baseado em métodos científicos foi feito em 1864, seguindo os de 1878, 1890, 1900, 1911 e o último em 1920 (1).

Já antes, porém, de 1864, se calculava, *grosso modo*, a população do nosso paiz.

Assim, os historiadores computam a população portuguesa no século XII em 500.000 indivíduos e no século XV em 3.000.000.

Nas primeiras décadas do século XVI (1527 até 1532), segundo um arrolamento então feito, constatou-se uma diminuição de população, que desceu até 1.226.000 indivíduos; em 1776 o seu número já era de 2.900.000.

Os resultados dos censos feitos já sobre bases científicas, dão os seguintes números:

1864.....	4.188.410 habitantes
1878.....	4.550.699 "
1890.....	5.049.729 "
1900.....	5.423.132 "
1911.....	5.960.056 "
1920.....	6.032.991 "

Comparando estes aumentos com os das outras nações, exceptuando a França, verifica-se, infelizmente, que o crescimento da nossa população é muito lento.

Se não sabemos desde 1920 o número de indivíduos que constitue a população de Portugal, podemos desde já, graças aos dados demográficos publicados no interessante *Boletim Mensal da Direcção Geral de Estatística*, do Ministério das Finanças, fazer o balanço das alterações sofridas no pretérito ano de 1929.

Assim, segundo esta publicação, constata-se que houve 185.723 nascimentos no Continente, assim distribuídos por meses e sexos:

Nascimentos no Continente em 1929

Meses	Varões	Fêmeas	Total	Meses	Varões	Fêmeas	Total
Janeiro ..	8.813	8.146	16.959	Julho	7.282	6.864	14.146
Fevereiro.	8.594	8.095	16.689	Agosto ...	7.436	7.032	14.468
Março	8.982	8.764	17.746	Setembro .	7.536	7.293	14.829
Abril	8.134	7.588	15.722	Outubro ..	7.494	7.259	14.753
Maió	7.510	6.946	14.456	Novembro.	7.710	7.219	14.929
Junho	7.548	6.937	14.485	Dezembro.	8.453	8.088	16.541

Estes números isolados nada nos dizem, mas, se calcularmos o número de nascimentos por 1.000 habi-

(1) O nosso paiz, pela Carta de Lei de 25 de Agosto de 1887, estabelece o princípio dos recenseamentos decenais a partir de 1890, acatando assim o voto do Congresso Internacional de Estatística de 1860.

tantes, obtemos assim a taxa de natalidade. Comparando as taxas de vários anos verifica-se que tendem a descer, facto este que não se dá sómente em Portugal, mas também em muitos outros paizes, principalmente em França, onde foi constatado pela primeira vez.

São várias as causas que influem na diminuição da natalidade e no nosso Paiz as principais são as de ordem económica.

O número de óbitos registados no Continente durante o ano de 1929 foi o seguinte:

Varões.....	55.133
Fêmeas.....	53.079
	<hr/>
	108.212 óbitos

Para este total contribuiu Lisboa com 11.439 e Porto com 5.213 óbitos.

As doenças que mais influem neste elevado número são: a tuberculose do aparelho respiratório, doenças do coração, outras doenças do aparelho respiratório (excepto tísica), senilidade, congestão, hemorragia, amolecimento cerebral, diarréia e enterite.

Assim, por exemplo, no mês de Dezembro, o número total de óbitos, no Continente, foi de 9.211.

Para este total contribuíram as doenças mais generalizadas, nas seguintes percentagens:

Causas de morte	Percentagens
Febres tifoide ou paratifoide	1,1
Tuberculose do aparelho respiratório	8,8
Cancro e outros tumores malignos.....	2,6
Meningite	1,2
Congestão, hemorragia e amolecimento cerebral...	7,5
Doenças do coração.....	9,7
Pneumonia	2,2
Outras doenças do aparelho respiratório (excepto tísica)	6,3
Diarréia e enterite....	10,4
Nefrite aguda ou crónica.....	2,3
Senilidade	7,4
Mortes violentas (excepto suicídios)	2,7
Doenças ignoradas ou mal definidas	12,0

A nossa mortalidade é uma das mais altas, comparando-a com a dos outros paizes. Só a tuberculose, por si, constitue uma verdadeira mancha para Portugal (1). As cidades capitais de distritos, onde a mortalidade foi maior em 1929, são: Lisboa, Porto, Braga, Coimbra, Guarda, Setúbal e Leiria.

Comparando o número de nascimentos com o dos óbitos atrás mencionados, verifica-se que houve um excesso de 77.511 nascimentos sobre os óbitos, ou seja cerca de 583 óbitos por cada 1.000 nascimentos.

(1) Bento Carqueja, *Economia Política*.

Nasceram mais 5.261 varões do que fêmeas, ou seja cêrca de 945 fêmeas por cada 1.000 varões; constata-se, porém, que há todos os meses um excesso de mortalidade masculina sôbre a feminina, mais acentuada numas idades do que noutras. É esta uma das causas por que nos recenseamentos se averigua sempre a existência de maior número de fêmeas do que varões. E nos períodos compreendidos entre as idades de 20 a 49 anos, 50 a 79 anos e até aos 23 meses que a mortalidade é mais elevada, sendo as suas percentagens, respectivamente, as seguintes: 16,4, 27,1 e 35,1.⁽¹⁾ Verifica-se que é no período de idade compreendido entre o nascimento e os 23 meses que há mais probabilidades de se morrer. Êste facto representa até certo ponto uma selecção feita pela natureza entre os fracos e os fortes.

O outro factor que influe poderosamente em Portugal no efectivo da população é o movimento emigratório⁽²⁾. Só em 1929 emigraram 40.361 indivíduos, sendo 31.973 varões e 8.388 fêmeas, assim distribuídos por meses e sexos:

Emigração em 1929, segundo os sexos

Meses	Varões	Fêmeas	Total	Meses	Varões	Fêmeas	Total
Janeiro ...	2.820	680	3.450	Julho ...	2.132	507	2.639
Fevereiro ...	3.010	804	3.814	Agosto ...	2.020	535	2.555
Março ...	2.671	713	3.384	Setembro ...	2.561	705	3.266
Abril ...	2.463	668	3.131	Outubro ...	4.256	1.050	5.306
Maió ...	2.033	546	2.579	Novembro ...	3.971	1.118	5.089
Junho ...	1.777	494	2.271	Dezembro ...	2.259	618	2.877

O nosso país é um dos que dá maior contingente de emigrantes sendo tal facto motivado não só pelo espírito aventureiro dos seus filhos, como também por motivos de ordem económica.

⁽¹⁾ Em virtude do *Boletim Mensal da Direcção Geral de Estatística* não ter publicado nos primeiros meses do ano passado o mapa dos óbitos por idades, as percentagens mencionadas foram obtidas pelos dados dos últimos seis meses.

⁽²⁾ Emigração é a saída constante e regular de habitantes de um país para outro, com a intenção de por longo tempo nêle exercerem a sua actividade. Dr. Armindo Monteiro, Op. cit.

Se a emigração é um valioso elemento de penetração económica que não se pôde desprezar, todavia quando ela atinge as proporções que caracteriza a nossa, constitui um grave problema, por ser verdadeiramente nocivo aos interesses da Pátria. Ela leva-nos o nosso mais precioso trabalhador: o nosso camponês.

Verifica-se, pelos dados já citados, que em 1929 por cada 100 nascimentos emigraram 21,7 indivíduos.

Dos 40.361 emigrantes, 37.886 eram maiores de 14 anos e os restantes 2.475 eram menores. O norte do País é que dá maior contingente de emigrantes, sendo os distritos de mais forte emigração os de Aveiro, Coimbra, Guarda, Porto, Vila Rial e Vizeu.

No mês de Dezembro, por exemplo, do total de 2.738 emigrantes eram de Aveiro 355, de Coimbra 313, da Guarda 299, do Porto 337, de Vila Rial 202 e de Vizeu 483. O Alentejo deu o seguinte contingente: de Beja 2 emigrantes, Évora 1 e Portalegre 2.

Do Algarve, de Faro, já emigraram 144. Este facto confirma a doutrina de que são as regiões mais densas de população as mais caracterizadas por fortes correntes emigratórias.

Não deixa de ser interessante saber, também, os destinos: dos 40.361 emigrantes, 29.792 foram para o Brazil, 3.871 para a Argentina, 1.421 para a América do Norte e as restantes 5.277 para outros destinos.

E portanto o Brazil o destino predominante das nossas correntes emigratórias, o que é, aliás, natural, em virtude da comunhão de sangue e idioma e também da tradição e mesmo por ser o clima bastante favorável aos portugueses.

Segue-se depois a Argentina, ficando em terceiro lugar a América do Norte que não ocupa o segundo lugar certamente em virtude da restrição que aquela nação faz ao número de emigrantes portugueses. Se não fôsse êsse facto, a emigração para êste paiz seria muitíssimo maior, em consequência da fascinação que produz sôbre o europeu a sua poderosa riqueza. Isso seria então tanto peor para nós, porquanto, em regra, o estrangeiro que vive longo tempo na América do Norte, desnacionaliza-se facilmente.

Eis em poucas palavras os factores que em 1929 maior influência tiveram no efectivo da nossa população.

Por melhor que se faça
é sempre possível fazer ainda melhor

Caminhos de ferro coloniais portugueses

Resumo da conferência feita em 1926 pelo Sr. Eng.º José de Abreu, Sub-chefe de Serviço da Exploração

(Continuação)

Caminho de ferro de Benguela ou Lobito à fronteira

E' propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, sendo a maior parte dos capitais portugueses.

Foi concessionado em 28 de Novembro de 1902 ao Sr. Robert Williams que imediatamente transferiu os seus direitos à sociedade anónima que hoje o explora com a designação que atrás indicamos.

Esta concessão foi larga e persistentemente debatida na metrópole e no estrangeiro.

Ao govêrno alemão não convinha a introdução de capitais ingleses na província de Angola. A sua campanha foi importante e nela foi auxiliado por individualidades da África do Sul instaladas na Damaralandia (África Ocidental Alemã, ao tempo), receosas de serem feridas nos seus interesses pela construção do caminho de ferro.

O Congo Belga não encarou com menor animosidade o empreendimento. E' que receava que, estabelecendo-se ligação de Katanga, sua região mais rica, com o Oceano Atlântico, por meio de via férrea, caminho mais curto, todo o tráfego proveniente desta região escolhesse esta via, de preferência, em prejuizo da sua própria rêde. Mas como os interesses sôbrelavam a reparos platónicos, vemos mais tarde, porque é de há dois dias, que o próprio govêrno belga, reconhecendo as vantagens económicas da sua construção, negocia com o govêrno português a sua conclusão rápida, fixando-se essa conclusão para 1930, dum e doutro lado. ⁽¹⁾

Em Portugal foi também muito acesa a discussão,



Estação de Catumbela (C. F. Benguela)

⁽¹⁾ Como já atrás foi anotado, a inauguração deste caminho de ferro realizou-se ultimamente.

especialmente no Parlamento. Como não podiam ser postas em dúvida as vantagens de ordem económica e política que advinham indubitavelmente da realização de tão importante melhoramento para a província, pretendeu-se que as vantagens dadas ao concessionário eram demasiadas, em relação à cláusula que lhe dava o privilégio de pesquisas mineiras, pelo período de 10 anos, numa faixa de terreno de 120 Km para cada lado da directriz do caminho de ferro. Mais dissimulado pretexto, porventura, do que convicção duma realidade, imaginava-se esta região riquíssima no seu sub-solo e anteviu-se portanto uma riqueza fabulosa para Robert Williams, não contando já com os rendimentos da linha concessionada. A verdade é, porém, que, a despeito do concessionário ter dispendido importantes somas em pesquisas, todas elas resultaram infructíferas, com grande desapontamento do interessado e dos opositores.

Como se disse, esta linha visa atingir a fronteira Leste de Angola na altura da Katanga do Congo Belga, devendo atingir um desenvolvimento de 1.300 Km., aproximadamente. ⁽¹⁾

Características

Actualmente ⁽²⁾ estão em exploração 702 Km., assim distribuídos: Lobito a Benguela, 36 Km.; Benguela a Camacupa, 666 Km.

E' presentemente o caminho de ferro mais importante da província angolana.

Via

Bitola de via: 1^m,067; ⁽³⁾

Pêso de carril por metro corrente: 30 Kg.;

Assentamento em travessas metálicas;

Rampa máxima: 25^m/m por metro;

Raio mínimo: 150 metros;

Não há vedações, nem guardas de passagem de nível.

Material circulante

Locomotivas de vapor sôbreaquecido (locomotivas-tênder e de tênder separado);

Vagões com bogies para 35 toneladas de carga;

⁽¹⁾ Inaugurada com a extensão total de 1.230 Km.

⁽²⁾ 1926.

⁽³⁾ Esta bitola é a dos caminhos de ferro da Africa do Sul. Como esta linha desde logo visou vir a ter no futuro continuidade com a rêde de caminhos de ferro Sul-Africanos, a fixação da bitola do Caminho de Ferro de Benguela constituiu uma inteligente previsão.

Carruagens com *bogies*, corredor lateral e *cabines*, de 18^m de comprimento;

Carruagens-camas sobre *bogies*.

Notas Interessantes

Os combóios que circulam em todo o percurso segundo um itinerário de 1925, são apenas 6: 3 ascendentes e 3 descendentes, numerados respectivamente 1, 3, 5 e 2, 4, 6.

O tempo de marcha do combóio n.º 1 (correio) é de 16^h 45^m, correspondendo-lhe uma velocidade comercial de 41 Km. à hora.

Além destes combóios circulam combóios de mercadorias em vários dias da semana.

Entre as estações de Lengue, ao Km. 50, e de S. Pedro, ao Km. 54, isto é, na extensão de 4 Km., o caminho de ferro é em cremalheira, com o fim de vencer mais facilmente a forte rampa da linha.

A maior altitude é a da estação de Calenga, 1.854^m. Esta altitude é muito superior à da nossa estação da Guarda, com 811^m, e até à da estação de Roças, na linha do Tua a Bragança, a mais alta do país, com 849^m,67.

Todos os combóios têm freqüentes paragens em plena via, em pontos quilométricos previamente fixados e previstos quasi sempre no livro-itinerário.

O regime tarifário é, nos seus traços gerais, decalcado no da metrópole. Mas devido às condições especiais de exploração, apresenta particularidades interessantes como a de se fazer a tara pelo peso declarado pelo expedidor nos pontos onde não há condições de verificação, que não são raros.

Como este sistema podia induzir à prática de fraudes, o regime tarifário impõe penalidades violentas ao expedidor, no caso de falsa declaração.

Certos preços de transporte são função das cotações da mercadoria transportada, nos respectivos mercados estrangeiros, estando por isso sujeitos, como a mercadoria, a flutuações. Como este regime incide apenas sobre as mercadorias ricas, tais como algodão, borracha, café, cêra, couros, coconote e oleaginosas, pretende-se com este critério beneficiar o transporte das mercadorias pobres.

As cotações são fornecidas pelo Boletim Oficial.

A receita de exploração em 1923 foi de ⁽¹⁾	18.197.248\$92
correspondendo-lhe por kilometro explorado..	12.540\$51
O déficit acusado foi de	6.197.248\$92

Caminho de Ferro do Amboim

Foi concedido em 21 de Outubro de 1921 à Companhia do Caminho de Ferro do Amboim, tendo sido

⁽¹⁾ Em 1927 (725 Km. explorados), a exploração acusou uma receita de 29.236.226\$46 com um saldo positivo de 12.586.773\$99.

a sua construção levada a efeito pela Companhia do Amboim.

A concessão obrigou a concessionária a fazer imediatamente a construção do caminho de ferro desde Benguela Velha, hoje porto do Amboim, ao Alto do Monte Amboim, numa extensão de 128 kilómetros. Era-lhe facultativo fazer o seu prolongamento até ao Bimbe, fértil região do Bailundo, no distrito de Benguela, entroncando com o Caminho de Ferro de Benguela, com um desenvolvimento total de 375 kilómetros.

A construção foi iniciada em 1923 e abertos à exploração, neste mesmo ano, 44 kilómetros.

Constitui uma das mais importantes emprêças de capitais portugueses de Angola e o rápido desenvolvimento dos trabalhos de rompimento, representam igualmente um notavel capital de energia e decisão da parte da concessionária, pouco freqüentes em empreendimentos desta natureza.

Pela fertilidade da região que atravessa, hoje já em plena exploração, é uma linha a que está reservado um largo futuro.

Transportou 8.040 toneladas de mercadorias em 1926, constituídas sobretudo por café, coconote, azeite de palma, côcos e algodão e 2.151 passageiros das três classes.

Características

Via

Kilómetros em exploração: 100;
Bitola de via ⁽¹⁾: 0^m,60;
Peso dos carris por metro corrente: 18 Kg.;
Assentamento em travessas metálicas;
Rampa máxima: 30^m/m por metro.

Material circulante

Locomotivas-tênder tipo *Henschel*;
Vagões de *bogies* para 10 toneladas de carga;
Vagões-tanques;
Carruagens tipo *Décauville*.

Caminho de Ferro de Cuio-Dombe

Pertence a uma emprêça particular.

É um pequeno caminho de ferro, tipo económico, construído apenas para serventia das fábricas assuacareiras da região.

Características

Kilómetros em exploração: 18;
Bitola de via: 0^m,60;
Peso dos carris por metro corrente: 15 Kg.;
Assentamento em travessas metálicas.

⁽¹⁾ A plataforma da linha está construída em condições de a bitola de via poder ser modificada para 1^m,00.

O material circulante e processos de exploração são concessões, só em 27 de Maio de 1905 foi concedido à Companhia de Mossâmedes.

Caminho de Ferro de Mossâmedes

É propriedade do Estado.

Apesar de terem sido anteriormente tentadas várias análogos aos dos caminhos de ferro do Amboim e de Mossâmedes.

A sua construção foi iniciada em Agosto do mesmo ano e abertos à exploração os primeiros 25 quilómetros em Fevereiro de 1906.

A sua construção não tem feito excepção à regra geral no que respeita a morosidade. O seu desenvolvimento atinge hoje ⁽¹⁾ 254 quilómetros.

O objectivo d'êste caminho de ferro foi servir o planalto de Huila, atravessando a Serra de Chela e fazendo o seu «términus» no Cubango. Depois disso pretendeu-se dar-lhe continuidade com os caminhos de ferro da Damaralândia, flectindo-o um pouco para sul, sob o pretexto da conveniência de estabelecer comunicações rápidas com êstes territórios (hoje integrados no império da África do Sul) tanto pelo lado económico, como pelo lado político. Trata-se, porém, de uma região árida, de poucas possibilidades económicas e mal servida de caminhos de ferro.

A sua bitola (0^m,60) foi muito discutida, por se terem levantado opiniões autorizadas a defender o seu prolongamento até à Rodésia, para o que seria mais favorável a bitola de 1^m,00.

É de notar que tanto com uma, como com a outra, o caminho de ferro não podia ter continuidade com os caminhos de ferro da África do Sul, por isso que, como já atrás foi dito, a bitola dos caminhos de ferro sul-africanos é de 1^m,067.

Mas na altura em que se iniciou a sua construção, a única preocupação era a de a efectivar o mais rapidamente possível, pela necessidade imperiosa, reconhecida em face dos desagradáveis acontecimentos que tinham ocorrido por efeito da fadiga das tropas metropolitanas que em marchas ordinárias se dirigiam para Huila, a submeter os cuamatos sublevados contra a nossa soberania. Supondo-se êste objectivo, como forma mais fácil de o obter, prevaleceu o primitivo critério da bitola de 0^m,60, que tem dado excelentes resultados, não só sob o ponto de vista da exploração da linha, como sob o ponto de vista da sua construção, pois que tendo de vencer a forte altitude da serra de Chela, aquela bitola facilita a sua adaptação à configuração topográfica do terreno.

Com as duas linhas anteriormente descritas, constitui a terceira linha de penetração.

Características

Via

Kilómetros em exploração: 254;
 Bitola de via: 0^m,60;
 Pêso dos carris por metro corrente: 15 Kg.;
 Assentamento { Primeiros 25 Km., trav. de madeira⁽¹⁾;
 { Além de 25 Km., travessas metálicas;
 Rampa máxima: 25^m/m por metro;
 Raio mínimo { Na montanha: 50^m;
 { No percurso restante: 100^m.

Material circulante

Locomotivas-tênder;
 Vagões com *bogies*, para carga de 12 toneladas;
 Carruagens de *bogies*, corredor central, assentos longitudinais (tipo *Décauville*);
 Salões de luxo e carruagens-camas.

O total da rede explorada na província de Angola é de 1.542 quilómetros. ⁽²⁾

Não foi ainda concedido, mas está previsto e constitui um importante caminho de ferro, o que liga a foz do rio Zaire com a Lunã, passando pelo Bembe (centro mineiro importante, como já foi dito) vindo possivelmente a ligar mais tarde com a rede do Congo Belga. Êste caminho de ferro constituirá a 5.^a e última linha de penetração de Angola.

A falta d'êste caminho de ferro anda ligada com a não existência de um pôrto na foz do rio Zaire. O assunto está a ser debatido vivamente na imprensa do país e na do estrangeiro, principalmente na da Bélgica.

Os acasos da fortuna fizeram com que ficássemos na margem direita do rio Zaire com uma pequena extensão de terrenos, que faz parte integrante do território angolano, chamada «Enclave de Cabinda».

Por êste facto, a foz do rio Zaire é exclusivamente propriedade portuguesa. O Congo Belga, como território interior que é, não tem nenhuma saída natural para o mar. A que lhe conviria sobremaneira é a que lhe oferece o rio Zaire por nossa cedência. Sendo inadmissível para Portugal tal cedência, na Bélgica levantou-se últimamente uma campanha de descrédito das nossas qualidades colonizadoras, tendo-se salientado sobretudo que, não realizando nós as obras de adaptação do rio a pôrto marítimo por falta de recursos

⁽¹⁾ Nos caminhos de ferro coloniais as travessas que correntemente se empregam são as metálicas. Faz-se aqui a única excepção que é do nosso conhecimento, pela razão de os primeiros 25 quilómetros de linha estarem assentes em terreno arenoso, húmido de água salgada do mar, visto que se trata de uma planície, que corroi rapidamente o aço das travessas.

⁽²⁾ Presentemente 2.861 quilómetros.

ou por má administração e sendo o Congo Belga uma possessão florescente e digna por isso de respeito de todas as nações com mandatos coloniais, não era admissível que estivesse a ser estorvado por nós.

Pretendia-se dêste modo suscitar a animosidade contra a nossa soberania no rio Zaire, da parte das nações da Europa, e portanto que a questão fôsse levada à Sociedade das Nações, onde possível seria ao govêrno belga usurpar nos os nossos incontestáveis direitos.

A opposição que nós lhe fizemos foi, felizmente, vencedora, como era de justiça, e a questão ficou reduzida aos excessos da imprensa.

No entanto, é dever nosso manifestar que se nos afigura o assunto muito delicado, na possibilidade de se ligar a outras campanhas que já têm sido levantadas por outras entidades e sob pretextos diferentes, devendo merecer de todos nós, e especialmente do Govêrno, muita atenção, tudo indicando ser absolutamente necessário dar rápida solução ao problema.

A bitola da linha, vindo a ser construída como parece não oferecer dúvidas, deverá ser de 1^m,067, visto tratar-se duma linha de penetração até ao Congo Belga e convir, portanto, ter continuidade com a rêde de caminhos de ferro desta colónia.

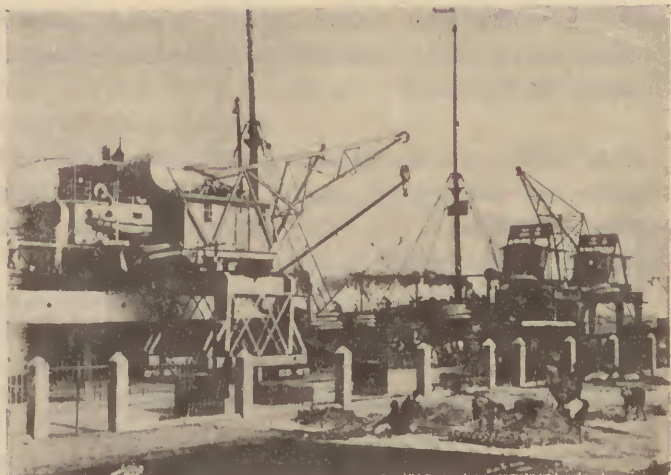
Caminhos de ferro de Moçambique

Vamos agora ocupar-nos dos caminhos de ferro de Moçambique, rêde que está em segundo lugar, como a própria possessão.

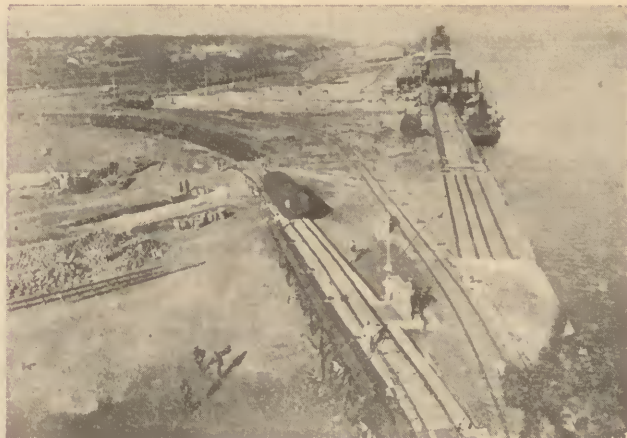
Convêm fixar desde já que, ao contrário do que acontece em Angola, os caminhos de ferro de Moçambique em exploração ou a construir têm visado principalmente as regiões do litoral, merecendo apenas a classificação de linhas de penetração, o Caminho de Ferro de Lourenço Marques e o da Beira.

As causas desta preferência resultam das condições de ordem económica a que já atrás nos referimos.

Com o fim de melhor orientar a nossa exposição, e



Trecho do porto de Lourenço Marques



Vista geral do porto de Lourenço Marques

ainda porque ela corresponde também à importância e quantidade dos caminhos de ferro construídos, referir-nos-hemos a estas linhas, pela sua ordem, dirigindo-nos do Sul para o Norte da província.

Nesta conformidade principiamos pelo

Caminho de Ferro de Lourenço Marques

(De Lourenço Marques à fronteira do Transval)

É propriedade do Estado.

Foi concedido em 1883.

É o caminho de ferro mais importante desta nossa província ultramarina.

A sua construção foi iniciada em 1885 e concluída em 1890.

O seu desenvolvimento, até à estação de Ressano Garcia, na fronteira transvaliana, é de 89 quilómetros.

O tráfego principal desta linha é o tráfego de trânsito, na maior parte entre o porto de Lourenço Marques e o Transval.

O tráfego local é relativamente pequeno. A mercadoria mais importante, como tráfego interno, é pedra extraída das pedreiras do Incomati, ao Km. 80, destinada às construções da cidade e o de três fábricas estabelecidas um pouco aquê (Km. 75).

As explorações agrícolas nas regiões servidas pelo caminho de ferro, apesar das excelentes condições da terra, são relativamente insignificantes, o que empobrece a exploração do caminho de ferro.

Do quilómetro 10 parte um pequeno ramal de 7 quilómetros que vai servir o pôrto de Matola, na baía do Espírito Santo, onde estão instalados importantes depósitos de materiais de construção, destinados ao mercado transvaliano.

A concessão dêste ramal foi feita à empresa que explora êste comércio que, feita a sua construção, entregou a respectiva exploração ao Caminho de Ferro de Lourenço Marques.

O caminho de ferro serve o porto de Lourenço Marques por meio de linhas implantadas ao longo dos cais, que facilitam a entrada e saída dos combóios de

passageiros e mercadorias no porto e consequentemente a descarga directa para os vagões dos vapores ou inversamente, conforme os casos, bem como facilidades correspondentes aos passageiros.

Para esta importante facilidade de serviço, concorre principalmente a esplêndida aparelhagem do pôrto, igualável à dos melhores portos europeus, sendo aliás o pôrto de Lourenço Marques, o melhor de todos os portos do continente africano. ⁽¹⁾

Um pequeno ramal de 3 kilómetros liga ainda a cidade de Lourenço Marques à praia da Polana. Esta linha atravessa a cidade na sua parte baixa.

Tem sido muito ventilada a ideia de ligar esta praia com Ponta-Vermelha por meio de uma linha suburbana, no intuito de descongestionar a cidade de Lourenço Marques, facilitando a construção urbana nos subúrbios da cidade, como tem acontecido à roda de Lisboa e Pôrto. Até esta data, porém, que seja do nosso conhecimento, ainda a ideia não foi efectivada.

Em projecto tem também permanecido a ligação do distrito de Lourenço Marques com o de Inhambane e com o antigo distrito de Gaza.

⁽¹⁾ Nas condições normais, a aparelhagem do pôrto permite a descarga de 8.000 toneladas de carvão em regime de 8 horas. Prova êste resultado que é, sem favor, que se lhe atribui a primazia de entre todos os portos africanos, e superioridade indiscutível sobre o nosso de Lisboa.

Características	
Via	
Kilómetros em exploração:	89; ⁽¹⁾
Bitola da via:	1 ^m ,067;
Pêso dos carris por metro corrente:	40 Kg.;
Assentamento em travessas metálicas;	
Rampa máxima:	25 ^m /m por metro;
Raio mínimo:	250 ^m .
Obras de arte calculadas para locomotivas de	120 Ton.

Material circulante

Locomotivas do tipo *Santa Fé e Pacific*;
Vagões com *bogies*, para 42 toneladas de carga;
Vagões ordinários, para 22 toneladas de carga;
Carruagens com *bogies*, corredor lateral, de 19^m de comprimento.

O tráfego de mercadorias regula por 1.500.000 toneladas anuais, correspondendo-lhe em tráfego de trânsito 247.000 toneladas de mercadorias diversas e 700.000 toneladas de carvão.

⁽¹⁾ Os caminhos de ferro que geralmente se incluem na designação de *Caminhos de Ferro de Lourenço Marques*, atingem 340 kilómetros.

(Continúa).

Consultas

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 200. — A uma remessa despachada em Lisboa-Jardim para Setúbal, constante de tubos de ferro laminado com o comprimento de 7 metros, é aplicado o duplo do preço da 1.^a classe, conforme o parágrafo 1.^º do artigo 66 da Tarifa Geral.

Na via fluvial deve ser também aplicado o duplo do preço por tonelada ou o preço simples por tonelada para mercadorias (1860)?

R. — A Tarifa de Transporte Fluvial, nos termos do seu artigo 29.^º, fica sujeita, excepto a preços, aos casos gerais de aplicação da Tarifa Geral.

Aplica-se, por isso, nos respectivos casos, a doutrina dos artigos 65.^º e 66.^º.

No caso concreto que cita, applica-se na via fluvial o duplo do preço por tonelada.

P. n.º 201. — Os quadros anexos à Circular da Exploração n.º 700, estipulam como manutenção no Tua, para a C. N. 1800 e para o M. D. 1800, o que não está

de harmonia com uma tabela idêntica publicada pela C. N. que estipula para aquela Empresa 875 e para o M. D. 1825. O n.º 4.^º do art. 38.^º do contracto com a C. N. diz que àquela Empresa cabem 25 % e ao M. D. 75 % dos direitos de transmissão pelas passagens na estação do Tua. Desejo ser esclarecido sobre esta divergência.

R. — O consulente deverá regular-se pelos quadros da Circular n.º 700 e considerar anulada a tabela da Companhia Nacional.

P. n.º 202. — Desejo saber se posso restituir o depósito de um vagão requisitado desde que a remessa esteja em armazem e a expedição feita, ainda que o vagão não tenha sido fornecido.

R. — A importância do depósito só é restituída no acto da expedição em troca do talão C. do mod. M F 2, visto que só se poderá fazer a expedição quando o vagão fôr posto à disposição do consignatário.

P. n.º 203. — Apresentando-se numa estação do S. S. um passageiro portador dum bilhete kilométrico pas-

sado ao abrigo da Tarifa Especial n.º 4 faltando utilizar apenas 35 kilómetros, e desejando bilhete para Lisboa (distância 113 Km.), pode-lhe ser fornecido um bilhete deduzindo os 35 Km. a que o mesmo ainda tem direito?

R.—Não, senhor. O que o passageiro pode fazer é utilizar o bilhete kilométrico até uma estação que diste da de origem 35 Km., o máximo, e depois comprar aí um novo bilhete directo para o resto da viagem.

P. n.º 204.—Uma estação despachou para outra um vagão completo com 10.000 kilos de sucata de ferro. Este vagão foi repesado na estação de destino e acusou 10.020 kilos; além de ter que se efectuar a cobrança, de 20 kilos a mais, também se deve efectuar a cobrança de repesagem, em harmonia com o art. 12.º da Tarifa de Despesas Acessórias? A repesagem foi feita a pedido do consignatário.

R.—Deve-se também efectuar a cobrança da repesagem indicada no art. 12.º da Tarifa de Despesas Acessórias, porque a diferença encontrada é inferior a 3%.
P. n.º 205.—Quantos kilómetros hei-de ter em vista para efectuar uma cobrança de S. Domingos a Alfaias?

R.—Se o passageiro seguir pela via normal (Norte), a cobrança tem de ser feita por 215 kilómetros e se utilizar a via excepcional (Oeste), tem de ser feita por 220 kilómetros.

P. n.º 206.—Desejo saber se um barril vazio, de madeira, ou um caixote, pode ser aceito pela Tarifa 8/108, dentro dum sacco vazio, pois a condição 4.ª da mesma Tarifa, exige envólucros apropriados para as taras vazias.

R.—Pode ser aceito.

P. n.º 207.—Como algumas carruagens nos combóios tramueis desempenham as funções de furgão mas não possuem canil, sendo os passageiros obrigados a transportar os cães em sua companhia mesmo que não seja da vontade dos donos, qual será a interpretação a dar ao § 2.º do art. 13.º da Tarifa Geral para as 1.ª e 2.ª classes?

R.—Este caso já está remediado visto terem sido arranjados canis volantes para os furgões dos combóios que não os tinham.

Anexo ao E 14

P. n.º 208.—No anexo ao Livro E 14, exemplo n.º 46, sobre taxas de G. V., vem indicada a aplicação da Tarifa Especial n.º 13 para a Antiga Rêde e a Tarifa Geral para o Sul e Sueste.

Pode de facto aplicar-se ao suposto transporte a

Tarifa Especial n.º 13 para a Antiga Rêde, ou deve-se aplicar-se a Tarifa Geral em todo o percurso?

R.—Pode-se ligar a Tarifa Especial n.º 13 de G. V. na Antiga Rêde com a Tarifa Geral nas linhas do M. D. e S. S. porque, presentemente, sendo aquelas linhas exploradas pela C. P., não são consideradas como outras Administrações.

P. n.º 209.—Tendo dúvidas sobre o processo de taxa do exercício n.º 9 de G. V. do anexo ao E 14, desejo ser elucidado, pois que o seu total resulta da aplicação da Tarifa Especial n.º 1 de G. V., e no meu modo de ver, deveria ser aplicada a Tarifa Geral, base 6.ª, visto que as operações de carga e descarga são por conta da Companhia.

A condição 9.ª da Tarifa Especial n.º 1 no seu último período diz que quando alguma das operações fôr feita pela Companhia, deixa de ter aplicação esta Tarifa.

R.—Não se trata de uma remessa de vagão completo, pois a taxa é feita pelo pêsso efectivo (6,810 toneladas) e não pelo mínimo correspondente de carregamento, segundo a Classificação Geral.

O detalhe da taxa é o seguinte:

Distância 98 Km.	Tarifa Especial n.º 1 G. V. § 2.º	
Transporte 10,90 × 11 × 6,81.....	816,52	
Sêlo	41,24	
Manutenção 1,00 × 11 × 6,81.....	74,91	
Registo, aviso e assistência.....	1,25	
Soma	933,92	
Arredondamento.....	308	
Total	993,95	

Como se indica a quantidade de garrafas e as operações de carga e de descarga são feitas pela Companhia, pode considerar-se remessa de detalhe sendo como tal taxada, visto que, assim, dá preço mais baixo.

II—Movimento

Livro 1:

P. n.º 210.—Desejava que me fôsem dados um ou dois exemplos de redução nos preços de transporte em conformidade com o art. 59.º do Regulamento para a Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro, de 11 de Abril de 1868, bem como me dissessem em que condições ela se pode efectuar.

R.—As reduções mencionadas no art. 59.º do Regulamento para a Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro são aplicadas pelos Serviços Centrais, quando reconheçam serem justificadas as reclamações que os interessados lhes apresentarem.

Não devem, pois, os agentes das estações preocupar-se com a solução de casos desta ordem, mas sim empregar todos os meios para evitar que elles se produzam.

P. n.º 211. — Desejava ser elucidado sobre o procedimento a adoptar no seguinte caso:

Um passageiro apeando-se do combóio n.º 850 que chega a Algôs ás 23^h10^m dirige-se ao chefe e declara-lhe que a uns 2 ou 3 quilómetros um passageiro abriu a porta da carruagem e se atirou á linha. O chefe, procurando mais informes de outros passageiros, obtem a confirmação da ocorrência.

Quando as linhas do Sul e Sueste eram exploradas pelo Estado, adoptava-se o pronto socorro, desengatando o furgão e a máquina que iam buscar o sinistrado. Desejava saber se tal procedimento se deve adoptar presentemente.

R. — Em casos desta natureza, e havendo a absoluta certeza de que o passageiro caíu á linha, deve proceder conforme indica, não esquecendo, é claro, as medidas de segurança a tomar.

Deve no entanto proceder com muito critério, pois póde até succeder que o passageiro caído á linha esteja mais próximo da estação anterior do que da sua e haja vantagem tanto para o sinistrado, como para o serviço da Companhia, em êle ser recolhido por um combóio que porventura haja na estação anterior. Nêste caso, deve imediatamente comunicar o caso ao seu colega, para serem tomadas rápidas providências.

Livro E 2

P. n.º 212 — Em que casos e como podem ser utilizados os freios conjugados a que se refere o art.º 32.º do Capítulo IV do livro E 2?

Só quando forem vagões da mesma série e em casos

muito excepcionais, ou quando sejam vagões de série diferente?

R. — Só podem ser empregados 2 vagões com os freios conjugados, da mesma ou de diferente série, quando as guaritas estejam em condições tais que a manobra dos freios por um mesmo agente não seja perigosa.

Deve para isto ter-se em vista que o nível das plataformas das guaritas seja sensivelmente o mesmo, e que a distância entre elas permita sem perigo, ao guarda-freio, passar de uma para outra em trânsito.

O emprêgo de freios conjugados deve evitar-se tanto quanto possível.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Fevereiro de 1930

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7	4.024	4.024	1.913	1.772	2.111	2.009
> > 8 > 14	4.428	4.472	2.060	1.854	2.268	2.103
> > 15 > 21	4.354	4.417	2.152	1.935	2.204	2.095
> > 22 > 31	4.195	4.337	2.135	2.118	2.156	2.030
Total	17.001	17.250	8.260	7.679	8.739	8.236
Total do mês anterior	18.266	18.941	8.877	7.951	9.124	8.354
Diferença	-1.265	-1.691	- 617	- 272	- 385	- 118

Factos e informações

Agricultura e jardinagem

Pelo Snr. Eng.º Agrónomo A. C. Monteiro, Chefe dos Serviços Florestais e Agrícolas

Trabalhos de Maio

Nos campos. — No Norte ainda se fazem sementeiras de milho, feijão, etc. Continuam as mondas, sachas e regas. Intensifica-se o tratamento com as caldas de sulfato de cobre e com o enxofre. Enterram-se as plantas que foram semeadas para adubação verde e cavam-se ou lavram-se as terras onde se colheu já o feno ou erva. As terras fartas, argilosas, ganham muito com estas lavouras de primavera. Esladroam-se as videiras e despontam-se as varas com excepção das que hão-de ficar para o ano seguinte.

Nas hortas e pomares. — Os trabalhos hortícolas são muito intensos e variados neste mês pois fazem-se sementeiras de todas as plantas de primavera e de verão, transplantam-se muitas, rega-se intensamente, sacha-se e monda-se.

Em alfôbre semeiam-se principalmente couve-flôr, bróculo e chicória.

Em lugar definitivo, pepinos, melancias, melões e feijão.

Transplantam-se todas as plantas que tenham suficiente desenvolvimento.

Tratam-se as árvores de fruto, prevenindo o ataque de parasitas. Regam-se e sacham-se.

Nos jardins. — Tiram-se dos abrigos as plantas recolhidas no outôno. Acabam-se as guarnições dos cantei-

ros com as plantas semeadas em alfôbres. Semeiam-se craveiros, ciclamens, cinerárias, primulas, sensitivas, etc., e podem semear-se todas as indicadas nos meses de Março e Abril.

Tratam-se as plantas que estiverem atacadas por doença.

O «Combóio Azul»

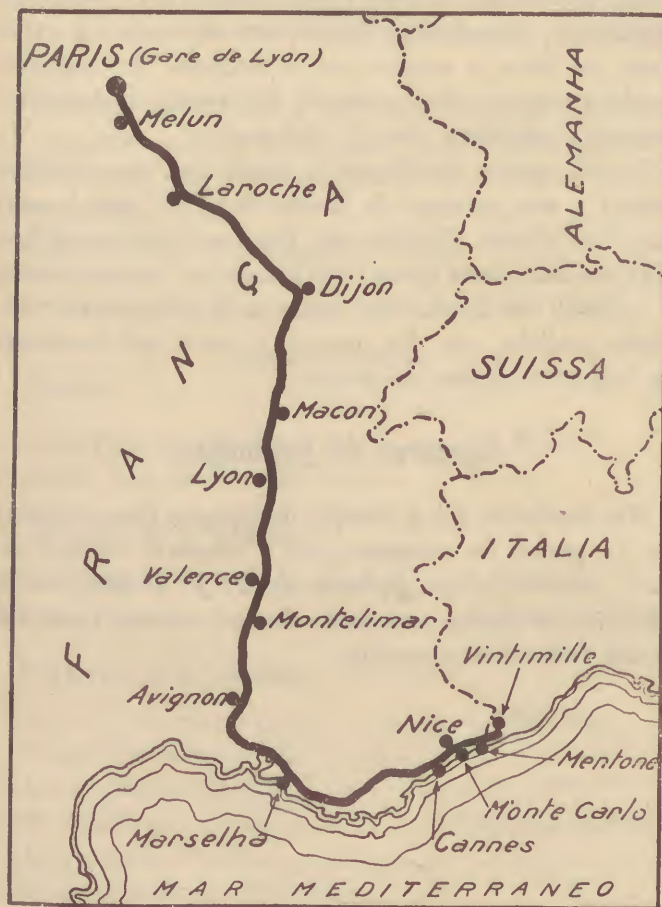
No n.º 6 do *Boletim da C. P.* descrevemos o *Simplon-Orient-Express*, que é o combóio rápido de maior percurso na Europa.

Vamos hoje referir-nos a um outro expresso inaugurado em 10 de Dezembro último, notável pelo luxo e conforto que oferece aos passageiros.

Trata-se do combóio da companhia francesa Paris-Lyon-Mediterrâneo, designado pelo nome de *Combóio Azul* que liga Paris à estação de Vintimille na fronteira franco-italiana, passando por Lyon, importante cidade francesa, por Marselha, conhecido pôrto do Mediterrâneo e por Cannes, Nice, Monte Carlo e Mentone, afamadas estancias de repouso do sul da França.

O combóio inaugural partiu da gare de Lyon em Paris às 8^h 50^m chegando a Vintimille às 0^h 00^m, fazendo o percurso entre as duas estações que distam uma da outra de 1.112 Km., com uma velocidade comercial de 73 Km./hora.

O combóio era constituído por 6 salões de grande



Trajecto percorrido pelo «Combóio Azul»



Interior de um salão do «Combóio Azul»

luxo, decorados por artistas da especialidade; uns são forrados interiormente de sêda cinzenta e outros de sêda vermelha. Nestes salões seguiram os convidados e funcionalismo representativo das companhias interessadas.

O combóio de regresso partiu de Vintimille às 7^h 35^m e chegou a Paris às 23^h 10^m.

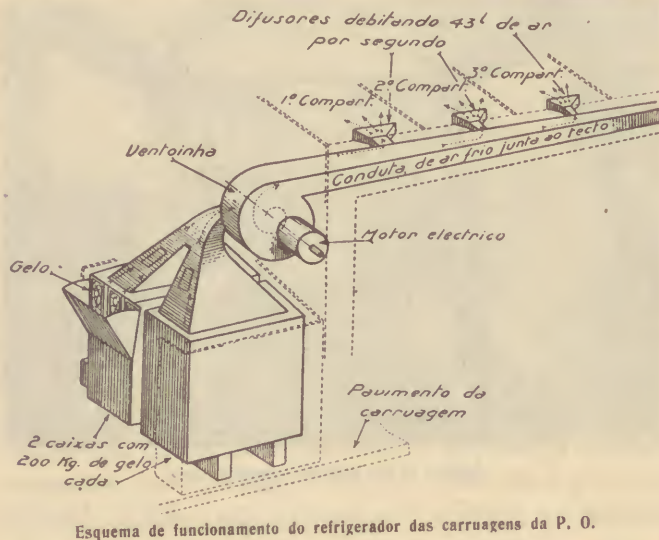
Experiência de carruagens refrigerantes

No dia 5 de Setembro último foi inaugurada em França, pela Companhia de Orléans (P. O.), a primeira carruagem refrigerante, na Europa.

A nova carruagem foi atrelada ao expresso Paris-Aubrais, que parte da estação de Austerlitz, em Paris, às 14^h 42^m. O dia estava excessivamente quente, oscilando a temperatura dentro do corredor das carruagens do expresso entre 38° e 39°. Não podiam pois, ser mais favoráveis as condições para a experiência que se ia fazer.

Os convidados, todos jornalistas, tomaram logar na nova carruagem, acompanhados por funcionários superiores da P. O. Uma vez instalados nos diversos compartimentos daquele veículo, tiveram a agradável surpresa de verificar que, de facto, tinham ali a sensação de frêsko. O termómetro marcava sómente 25° a 26° ou seja uma dezena de graus a menos do que nos restantes compartimentos das outras carruagens do combóio.

Esta notavel baixa de temperatura foi obtida pela instalação no fundo da carruagem, de um poderoso ventilador que deslocava 1.300^m³ de ar por hora. O ar deslocado passava por depósitos que continham gelo em quantidade suficiente para um percurso de 6 a 8 horas, aproximadamente 400 kilos, e dali seguia, depois de filtrado, para os diferentes compartimentos da carruagem. O ar era renovado 10 vezes por hora. Além disto, na carruagem foi montado um duplo tecto para a abrigar do sol, contribuindo para evitar a elevação da temperatura no interior.



Para obstar à entrada do ar exterior que viria aquecer a carruagem, as portas e as janelas fôram conservadas sempre fechadas.

Em virtude dos resultados concludentes e satisfatórios a que se chegou, foi resolvido aplicar o sistema a todo o material da P. O., começando pelas carruagens da composição do *Sud-Express*.

Vagões especiais de 35 toneladas para transporte de petróleo

Uma das grandes companhias de petróleo acaba de adquirir na casa Charles Roberts & C. Ltd., de Hurbury, Inglaterra, um vagão-cisterna de 35 toneladas, que representamos na gravura, para o transporte de petróleo nos caminhos de ferro ingleses.

A cisterna propriamente dita está assente, por in-



Vagão-cisterna para transporte de petróleo

termédio de 7 malhais em pitch-pine, num vagão plataforma de dois bogies.

A cisterna possui uma divisória vertical ao meio, de fôrma a permitir que o vagão circule apenas com

meia carga, o que não seria possível se ela não existisse, por os movimentos do líquido dentro da cisterna provocados pelo andamento do vagão, representarem graves riscos para a segurança da sua circulação; numa curva, por exemplo, em que o líquido seria projectado todo para um lado, facilmente se poderia dar o descarrilamento do vagão.

Cada bogie é dotado de freio manual atacando as suas quatro rodas.

As principais dimensões do vagão são :

Comprimento total entre tampões...	13 ^m ,25
Comprimento interior da cisterna...	12 ^m ,57
Diâmetro interior da cisterna.....	2 ^m ,22
Distância entre os centros dos bogies.	8 ^m ,69
Embasamento dum bogie	1 ^m ,83
Altura total do vagão acima dos carris	3 ^m ,99
Capacidade	47.600 lit.

O tráfego de flôres em Inglaterra

De Janeiro à Pascoa afluem, diariamente, às grandes estações de Londres e de outras cidades inglesas, algumas centenas de toneladas de flôres, provindas, na sua quasi totalidade, das ilhas do Mar da Mancha, da Holanda e da França.

Como se trata de uma mercadoria de fácil deterioração, aproveitam-se para o seu transporte os combóios rápidos de passageiros ou formam-se combóios especiais, de sorte a evitar que a duração do trajecto, desde a origem até à estação de destino, incluindo a travessia marítima, exceda 24 horas.

E nos meses de Março e Abril que êste tráfego atinge o seu máximo de intensidade. Só para o mercado de *Covent Garden*, em Londres, são recebidas, diariamente, nessa época, 100 toneladas, representando 6 milhões de flôres. Em toda a Inglaterra entram, nesse período, por dia, quatro a cinco mil toneladas ou seja 600 milhões de flôres.

Concurso de jardinagem

Foi resolvido que a estação de Outeiro fôsse incluída no 1.º grupo de estações para o concurso de jardinagem, anunciado no *Boletim da C. P.* de Março último, dando assim satisfação às solicitações que lhe foram feitas neste sentido.

Pessoal.

Actos dignos de louvor

Agulheiro, Sr. Joaquim António dos Reis

No dia 27 de Dezembro p. p. deu-se na estação de Alcântara-Mar um choque entre um combóio da S. Estoril e uma máquina da C. P., em manobras, do que resultaram vários estragos materiais.



As conseqüências do acidente foram muito atenuadas devido às providências tomadas pelo agulheiro Joaquim António dos Reis que, apesar de não se encontrar ao serviço e notando a iminência do choque, tomou rapidamente a iniciativa de gritar e

fazer sinais de alarme, conseguindo assim que a velocidade, tanto do combóio da S. Estoril como da máquina em manobras, fôsse consideravelmente reduzida.

Pelo bom serviço prestado, o agulheiro Joaquim António dos Reis foi elogiado pela Direcção Geral, além de lhe ter sido concedido um prémio pecuniário.

Guarda, Sr. Manoel dos Santos Cunha

No dia 10 de Fevereiro último, deu-se na estação de Chelas uma quebra de engates na marcha M 301 de que resultou a fuga de alguns vagões que seguiam no sentido da estação de Lisboa-P.



No freio de um dos vagões em fuga, seguia o guarda daquela estação, Manoel dos Santos Cunha que, notando o acidente, apesar de o material adquirir grande velocidade, conservou-se no seu pôsto empregando todos os esforços para immobilisar o material, o que conseguiu próximo do cantão 3, da estação de Lisboa-P., evitando assim graves conseqüências.

O guarda Manoel dos Santos Cunha foi elogiado pelo seu sangue-frio e coragem e premiado pela Direcção Geral.

Concessão de prémios de Instrução Profissional

Terminaram no dia 10 do mês findo os concursos do corrente ano para a obtenção de diplomas de prémio e de mérito, em conformidade com as disposições da Instrução n.º 2126.

A classificação foi a seguinte:

Pessoal em serviço nas linhas da Antiga Réde

Pessoal de estação

Chefes:

Jacinto Ferreira Noronha..... 1.º Prémio
João da Silva Guimarães..... 2.º »

Factores de 1.ª classe:

Manuel Jacób Urbano..... 1.º Prémio
Manuel Ferreira..... Diploma de mérito

Factores de 2.ª classe:

Francisco Lourenço..... 1.º Prémio
José da Costa Patriarca..... 2.º »
Joaquim Inácio Salvado..... 3.º »
José Lourenço..... Diploma de mérito
João de Jesus Pereira..... » » »
Albano Henriques da Cunha..... » » »
Manuel Luís Ferreira de Jesus..... » » »

Factores de 3.ª classe:

Artur Varêda..... 1.º Prémio
Apolino Viléla..... 2.º »
António Vicente Menino Glórias... 3.º »
António Mendes..... Diploma de mérito
José Cardoso de Oliveira..... » » »
Álvaro Pereira da Rosa..... » » »

Pessoal de trens

Condutor:

António Pinheiro..... Diploma de mérito

Guarda-freios:

Joaquim Maria Lopes Florindo..... 1.º Prémio
António Ferreira..... 2.º »
Manuel José Pires..... Diploma de mérito

Pessoal da revisão de bilhêtes

Revisores:

Augusto Marques Correia..... 1.º Prémio
António Teixeira Belo..... 2.º »
António Conceição Coimbra..... 3.º »
Camilo dos Santos..... Diploma de mérito
Firmino Francisco Simões..... » » »
José das Neves..... » » »
António Amaro Antunes..... » » »

A guarda-freio de 1.^a cl.: Bernardino da Silva.
 A guarda-freio de 2.^a cl.: Joaquim Anacleto Abreu.
 A bilheteira de 2.^a cl.: Luísa da Costa Marques.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Março findo

Praticantes para aspirantes: *Distinto* — Manuel Joaquim Marques Alves.
Aprovado — Joaquim Machado Serrano.

Mudanças de categoria

Para:

Servente — O *carregador*, António Nunes da Silva Palhada.

Guardas — O *agulheiro de 1.^a classe*, Joaquim Nunes e o *carregador*, José Dias.

Reformas

Em Janeiro

Sebastião Nunes Quintas, Chefe de 2.^a classe.
Augusto Domingos de Matos, Condutor de 1.^a classe.

Em Março

Eduardo Romeu de Seixas, Sub-Chefe de Reparação.
João Ramos, chefe de lanço de 2.^a classe.
Miguel António Lourenço, assentador.

Falecimentos em Março

† *José Baptista dos Santos*, Escriurário Principal.
 Admitido como praticante de estação em 1 de Fevereiro de 1899, foi nomeado aspirante em 4 de Julho do mesmo ano.

Em 1 de Janeiro de 1901, sendo factor de 3.^a, passou a escriturário de 3.^a classe, obtendo a promoção a escriturário principal em 1 de Novembro de 1927.

† *Ernesto Vieira Nobre*, carregador.
 Admitido como carregador em 21 de Junho de 1921.

† *Faustino Ribeiro*, assentador.
 Admitido como assentador em 21 de Fevereiro de 1910.

† *Alexandre Aleixo Correia*, guarda de distrito.
 Admitido como assentador de 2.^a classe em 3 de Abril de 1912.

† *Venustra de Jesus*, guarda de distrito.
 Admitida em 26 de Abril de 1892.



† José Baptista dos Santos
 Escriurário principal



† Manuel Jacinto
 Chefe de distrito



† Fernando de Jesus
 Contínuo



† Faustino Ribeiro
 Assentador

† *Manuel Jacinto*, chefe de distrito.
 Admitido como assentador em 26 de Abril de 1888 e promovido a sub-chefe de distrito em 26 de Dezembro de 1899 e a chefe de distrito em 26 de Janeiro de 1913. Foi várias vezes premiado e louvado pela sua competência profissional.

† *Helena da Salvação*, guarda de distrito.
 Admitida em 26 de Maio de 1892.
 † *Margarida da Luz*, guarda de distrito.
 Admitida em 21 de Fevereiro de 1916.
 † *Fernando de Jesus*, contínuo.
 Admitido em 12 de Outubro de 1927.