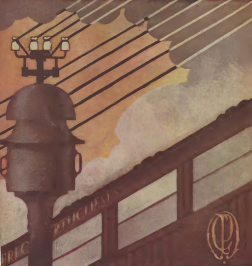


BOLETIM DA C.P.R.



ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

3.º ANO N.º 24

JUNHO DE 1931

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA S. P.

PUBLICADO PELA DIREÇÃO GERAL

SUMÁRIO: Dos bairros para o pessoal da C. P. — Carta que o Governador Dr. João de Godoy escreveu de São Paulo à cidade de São Paulo. — Carta do Conselho de Direção, em resposta do Sr. Governador. — Descrição do prédio. — Descrição. — As condições favoráveis oferecidas pelo o prédio de vida coletiva. — Qualificação para o pessoal de Vila e Obra. — Localização do edifício próximo dos Quarteis de São Paulo. — Características arquitetônicas. — Resumos gerais. — Apartes que completam cerca mais de 40 anos de serviço. — A vida digna do antigo. — Composição do prédio de Instrução Profissional. — Promoções. — Resumos. — Melhorias. — Melhorias da categoria. — Publicações.

Dos bairros para o pessoal da C. P.

Publicado pelo Sr. João de Godoy, Governador do Estado de São Paulo

O problema de alojar convenientemente o seu pessoal tem marcado sempre da parte da Companhia a mais diversidade atemporal; e prevê-lo, sob as numerosas vezes que, por isso ou por ali, tem sido edificadas ao longo de toda a vida e em especial as modernas habitações para pessoal que pelas últimas anos têm sido construídas.

O primeiro destes bairros foi o de Entre-os-rios, construído pelo nome de Vila Firme, construído em mais tarde um

novo bairro ali, outro em Vila Nova de Goiás e ainda outro em Campolide.

Em sentido mais amplo a solução tem consistido na construção de grandes prédios modernos, de modernas estruturas modernas, em vastos quanto fosse necessário para agrupar, em maior ou menor profundidade, vizinhança, telas e apartamentos familiares; hoje, porém, as razões de higiene e de moral estão presentes de que se dá ordem aos edifícios que não queiram dizer que estes



Estação de São Paulo. — São Paulo



Edifício de Leiria. — Escultor Jorge

não sejam muito para atender), e com tais critérios foram projectados os diversos balneios, à maneira das modernas cidades-jardim, guardadas as devidas proporções, bem entendido.

Dada indistincta ou familiar passou a sua casa — e cada uma tem o seu jardim, que a separa da rua e das outras casas.

Compare o labor com a colónia com a primeira, e de casarões; pense num jardim onde as flores vivem ao sol e à ventada e num salão de flores metido à sombra numa jureta estreita



Edifício de Leiria. — Escultor

— e ferrenti, sem longas considerações, em juízo das razões de higiene e de moral apontadas.

De casas que constitúem novas balneios não, em geral, de aspecto simples mas agradável, com os ornamentos ou artificios das construções de cidade, com-as bem com o local que lhes foi destinado.

Os balneios, a sós, ou indispõem-se até algumas de protecção das estradas, e os grupos de casas de modo de serem divididos de linhas a nota agradável e calma. O pitoresco consiste apenas no agrupamento de linhas diferentes de habitações esquamuladas colaterais.



Plano do Edifício de Leiria

as obras dos técnicos da Companhia participando os fins das habitações com trapézios e os jardins com o trabalho das colónias que a sua imaginação criou com os jardins.

Construções modernas não quer dizer construções deficientes, com paredes sem a espessura que require a sua função, os materiais com as escolhas que lhes garantem uma longa vida a menor despesa de conservação. Nas construções a que nos referimos, nota-se justamente, a par de uma grande variedade de colónias térreas, um cuidado especial com as paredes que são independentes, de modo de prevenir das um perfeito acabamento.

Quando se trata destas construções, não se

queremos atingir o estafado opulento de casa à parapeira, com que se tem classificado toda a qualquer habitação com alpendres e beiradas, varandas e varandas de linhas indolentes e passadas. São estas variedades de casa de campo que apresentamos característicos que não fazem lembrar as casas construídas na mesma terra aliada as parapeiras.

O bairro de Vila Fátima com poucas, até mesmo de um passado, de duas grupos de



Vila Fátima — Bairro de Beteiro-Cruzeiro



Bairro de Cruzeiro — Beteiro

duas casas e de dez isoladas, constituindo habitações para vinte famílias.

Destas habitações, dezessete têm quatro compartimentos, uma tem cinco, outra seis e duas sete.

No fim do ano passado foi o bairro ampliado com um grupo de duas casas e com seis casas isoladas, constituindo mais duas habitações de quatro compartimentos, e com um dormitório para dois agentes militares do pessoal de Vila e Olinda.

O novo bairro de Encarnação, conhecido também por Bairro de Cruzeiro, nome da rua

que dá a sua parte, pôde ser caracterizado, por a disposição de sua planta se prestar a luz, com elementos especiais — a fonte, o lampião e as pilares de entrada — que não tem apenas fins decorativos ou estéticos, como poderia parecer à primeira vista, mas de utilidade prática.

As casas que à entrada do bairro se encontram imprimem um certo aridismo hereditário, tomando o carril como núcleo, a entrada da rua



Bairro de Cruzeiro de Cruzeiro — Fátima

apresenta um aspecto muito diverso, tradicional, com pilares de cantaria esculpidos por mestres, discípulo de Estêvão.

As casas foram baptizadas não com nomes de personalidades ilustres na história dos Camélias de Ferro, pela dificuldade de tornar corrente a pronúncia dessas normas estrangeiras, mas com designações de uso muito comum e geralmente portuguesas, tais como: Rua de São da Escada, Rua de Luz ou Rua Direita, que não se afasta da regra de ser toda como modo e toda e que se dá esta designação.

Existem estas talvez outras grupos de duas casas e quatro habitações, constituindo um total de vinte e duas habitações independentes para igual número de famílias.

Destas habitações ha dezoito com quatro compartimentos, das com cinco e quatro com seis.

Entre os lares já construídos pela Companhia, o de Campolide, pela firma e relevo do terreno em que foi construído, é o mais pitoresco de todos eles. A irregularidade do contorno das talhas de cada habitação, os detalhes destes, deram lugar a ligações variadas de muros, varandas, aproveitamento de caves, etc., lembrando muito alguns trechos de Lisboa antiga, reconhecendo que não se viveam em virtude de certas soluções de talhas, rampas,

telheiros, etc. Foram construídas sobre lares, além dum amplo dormitório para vinte agentes do pessoal da Trança, três grupos de duas casas e quatro habitações, constituindo um total de dezanove habitações.

Das estas habitações ha dois compartimentos, quatro com três, cinco quatro, quatro cinco, uma seis e outra dez.

O lar de Vila Nova de Gaia, cuja ampliação está prevista, é a mais pequena de todas e compõe-se de sete grupos de duas casas e de uma habitação, formando um conjunto de onze habitações.

Destas, ha uma com dois compartimentos, outra com três, cinco com quatro, sete com cinco e uma com seis.

Em muitas casas foram convenientemente aproveitadas as espaços disponíveis para actividades e em todas elas há as indispensáveis disposições que uma boa higiene exige.

O melhor sítio destas obras que a Companhia está realizando, consiste, sem dúvida, no montão que pelas encostas se aglomeram que se utilizam, bem superior igual que muitos dos habitantes das cidades, pertencentes a classes mais do que ricas, encontram nas habitações distribuídas e de diversas rendas em que se vêm forçados a viver.



Montão de Trança

Digressão Literária.

D. João de Castro saára em Lisboa em 1560 e foi almirante do Índia de 1563 a 1568. No decurso pôde fazer grande coisa, distinguirse pelas brilhantes victas de guerra que prestou e pelo activo directorio sempre e prompto que mostrou na sua acção administrativa.

Morreu pobre em 1568, legando-lhe a nobre exemplo de uma vida inteiramente consagrada ao serviço da Pátria, cujo desígnio na Índia conciliou com a sua rija agudeza e prestigio com a sua geniosa modéstia. Esta grande portoguez, que tem merecido figurar entre os nobres illustrados do Pinarcho, affirmou-se também como escritor e homem de sciencia nos volumes maritimos de Lisboa e Índia que reunia minuciosamente observações sobre os accidentes que interessam à navegação.

Carta que o Governador D. João de Castro escreveo de Goa à Cidade de Goa

Senhores veneráveis, julgo a parte da minha nobre e sempre fiel cidade de Goa — Os dias passados vos escrevi por Simão Alvaroz, alcaide d'essa cidade, as novas da victoria que me trouxe de novo com os capitães d'Alvai de Cambaya, e sobre os meios de trabalho e grandes necessidades em que estava, porque lograsseis mais facilmente o prazer e contentamento da victoria; mas já agora me pareceo necessario não dilatar mais tempo, e dar-vos conta dos trabalhos em que foy, e pedir-vos ajuda para poder suppyr e remediar tamanhas coisas como tenho entre as mãos; porque eu tenho a fortaleza de Goa deservida até o cimento, sem se poder aproveitar ao só pedazo de parede; de maneira que não s'importe é necessario fabricar esta parte de novo, mas ainda de tal arte e maneira que possa se reparar o alvai de Cambaya de um nenhum tempo a poder tomar. E com este trabalho tenho outro igual, ou superior a elle, a saber para não muito mais incomportavel de todos, que não se grandes oppresses e contínuas adhações que me são de heparar, por paga de que foy em dois milis cortaes, porque d'outra maneira se me iriam todos, e ficari até mais fortaleza; e que não somente de me ver em grande perigo, e por esse respeito toda a Índia, como que os capitães d'Alvai de Cambaya com a gente que foy de debarcar, estão em Goa, que é duas leguas d'esta fortaleza, e alvai foy mande

esta dia engrassar nos campos com gente de pé e de cavallo, fazendo muitas amostras de torrar e tentar a fortaleza em quatro das outras fortalezas para se quem coisa me é grandemente necessario certa soma de dinheiro, pelo que vos peço muito por favor, que por quanto isto importa ao serviço d'Alvai meus senhores, e por quanto sempre a vossa honra e realdade levadas devesse vossa ajuda costume e grande virtude, que é devedida sempre de vossas necessidades de a. alcaide, como touros e leões marinhos, e pelo grande e maravilhoso amor que a todos vos tenho, me queirais emprestar vinte mil pedras, os quais vos prometto como cavalloiro, e vos foy juramento dos santos evangelhos, de vos os mandar pagar antes de um anno, posto que tenha e me venham de novo outras oppresses e necessidades maiores que das que se presentes se vos occorrem. Eu mandei desamortizar Dom Fernando, meu filho, que os meos mataram nesta fortaleza pedajando por serviço de Deus e d'Alvai meus senhores, para vos mandar empregar os seus bens; mas acharam-se de tal maneira, que não foi feita nada agora de o tirar da terra; pelo que me não foy outro pensar, salvo se minhas próprias heranças, que vos aqui manda por Diogo Rodriguez de Anralde; porque, como já devias ter sabido, eu não posso mais, nem pasta, nem moedas, nem coisa alguma de vela por onde vos possa seguir vossas heranças, sómente uma verdadeo meos e

leves, que me como deities deu. Mas para que teudais por mais certo vosso pagamento, e não parca a algumas pessoas que por alguns manates podem ficar com elle, como outras vezes acontece, vos mando aqui uma provisão para o thesorario de Goa, para que des contadores dos cavallos vos vá pagando, entregando toda a quantia que houver vendendo as ditas pagas. E a mais que neste pagamento se deve ter o ordenamento lá com elle. Eal por

accusado de vos affixar palavras para vos manatear mais os trabalhos em que foy, porque tendo por muito certo, por todos os trabalhos que acima digo, haverdes de fazer neste parte todo o mais do que poderdes, sem entretir para isso outras cousas, salvo raras e raras necessarias e o mais que todos os dias e vos todeo. Recomendando-me, vobos, em vossa morada. — De Goa, a vinte e tres de novembro de mil quinhentos e quarenta e seis.

Carta de D. Manoel de Gus, em resposta da do Governador

Illustrissimo e excellentissimo capitão geral e governador da India pelo muito alto e muito poderoso e muito excellentissimo príncipe e rei nosso senhor. — Diogo Rodriguez de Anarvelo chegou a esta cidade segunda feira, seis dias de mes de dezembro, e a dia seguinte deu em nome de vossa carta de sua Illustrissima senhoria, que foi lida com muito prazer e grande contentamento por vobos e de vos vobos; e qual foi nome sempre queriamos saber, e muita melhora de desejamos; e por ella a cidade, e todo este povo em geral e em especial, danço muitas graças a nosso senhor, e temos muita esperança em nome de nosso Senhor Virgem Maria Madre de Deus, nossa advogada, que tanto se peca de Lisboa e v. a. Illustrissima por nos digne a governar, que em nossas affrontas e trabalhos nunca esqueceres de ajudar divinos, por movimento de seu castillo e modesto viver a esta, e obra de muitas benedictas virtudes; e com esta esperança vivamos em novo reponho, prazeres e passagens e gloriosas victorias, que por seu poderoso conselho e grande conselho e cavallaria venham a desbaratar a fortissima de Goa, e desbaratar e destruir o poder d'elrei de Cambaya, sem mais outro vicio mil homens mortos, feridos, ramos, corações e christãos resgatados de lá de nosso senhor, alenteos, velleitantes, genceiros, franceses, e assim d'outras muitas e diversas nações, das quas grão parte d'elles foram mortos a ferro de lança e espada, de que a cidade tem certezas de pessoas de bem, que de vicia foram presentes; as quas boas servições nos mandamos dar as ditas e as ditas, presentes e a nosso senhor

e a seu empire, não esqueceres outros trabalhos que de futuro se apresentarem do proprio rei de Cambaya sem outras novas pedas e outras cousas e outras cousas comontes e de de toda a India, que são de certo inimigos nossos, e de muitas inimidades, além de serem inimigos, inimigos de nossa senhoria e castillos, das quas uns e outros não temos seguras sem firme paz, antes temos alguns de fellos e enganosas alianças. E quanto ao empréstimo que em nome d'elrei nosso senhor nos mandou pedir, responde a cidade, que os moradores fizeram de presente, e sempre que comprir, serviram a cidade com as fazendas e vicia e com as almas. E porque a longo da cidade e de todos é servir vossa Illustrissima senhoria, havendo respeito que a tal empréstimo sempre muito ao serviço d'elrei nosso senhor, seja a cidade e o todo o povo, com muita diligencia e cuidado d'aquelle dia, que Diogo Rodriguez de Anarvelo deu a respeito de fazer d'esta, que não vicio e este dia de dezembro, se ajuntarem vinte mil conto e quarenta e seis parcos; e uma terça de cinco terças e parcos; as quas empréstimo seja cidade, e saber vicia e o povo, e assi os brasones mandados, guardarem a cidade. E recommendamos em v. a. v. a. que esta cidade e os moradores moradores, pelo servir, temos obrigação de pôr as vicia e as fazendas com melhor vontade do que o fazemos por nossas proprias honras e interesses. E quanto, senhor, não pedimos que nos mande, a cidade e moradores não temos por agredidos de v. a. ter os pontos de Lisboa em nós e em nossas fortalezas que, para comas que tanto comprir ao serviço

Falvai nesse andar e a sua estado real, não era necessário tão honradas e illustres pastores, porque nossa lealdade nos obriga ao serviço d'elles, e a presente necessidade, e depois d'isso as obrigações em que somos, e a grande affeição e muito amor que v. a.ª tem a esta cidade e moradores; e por isso, e tudo o mais que neste caso he costume, he beijamos os pés e seguimos a nome Sandoz que he de permissão real e a presença de muitas honras e grandes victorias nossas os insultos de nome conta B. E todavia, senhor, Diogo Rodriguez de Acevedo he terno a levar os seus pastores; e así he levado elle e Bartholomeo Diego,

promovido da cidade, e d'isto d'ahi, que he a cidade e povo d'ella comprastam de sua honra e livre vontade. E así he levado mais a provisto, que se mandou para o thesorreiro pagar a d'isto d'ahi, e he pedem por mercê que tudo assim, como de haes mandado que somos a d'isto assim mesmo, e a v. a.ª así obrigados. — Escryto em camera, a 27 de dezembro de 607. E eu Luis Troncoso, secretario da camera, e mandei escrever e rubricar por honra que para elle tenha. — Pero Godinho. — João Rodriguez Pass. — Ray Goncalves. — Ray Diaz. — Jorge Ribeiro. — Bartholomeo Diego.

Descripção do polvo

Ha já que estamos nas orvas do mar, antes que se fossem dellez tempo B e l'umão polvo, contra o qual tem nos queiras e grandes, não menos que B. Basilio e B. Ambrósio. O polvo com aquelle seu capello ou calça parece um couço; com aquelle seu talo estendido parece uma setella; com aquelle não ter caso, sem sapinha, parece a mesma brancura, e mesma mandida. E debaixo desta apparencia tão modesta, se desta hypocrisia tão santa testemunha notadamente os dois grandes doutores da Igreja latina e grega que o dito polvo é o maior traidor do mar. Consta esta traição do polvo primeiramente em se voltar, em girar das mesmas orvas de talas aquellas orvas e que está pegado. As orvas que se chamão são gale no polvo são malicioz as figura que em Frasin são fibula, no polvo são cordão e setella. He está no fim das suas orvas; he está na orva das suas brancas; he está no lado das orvas; he está em alguma pedra, como mais evidentemente se mostra estar, he-se da orva de

uma pedra. E daqui que succede? Succede que outro polvo innocente da traição na passando desconfiado, e o subleador que está de embocada dentro do seu grêpoço seguro, lança-lhe os braços de repente, e d'isto promovido. Fizesse mais Judas? Não haes mais, porque não he tanto. Judas abraça a Christo, mas antes o possidido; e polvo he o que abraça e mais o que prende. Judas com os braços he o signal, e o polvo dos proprios braços he as orvas. Judas he verdade que foi traidor, mas com tentos d'isto; trago a traição de camera, mas occorreu a muito de clara. O polvo occorrendo-se a si tira a vista aos outros, e a primeira traição e real, que he, he a he para que não distinga as orvas. Vê, pois, se he o vil, qual he a sua malicia, pois Judas em sua comparação já he menos traidor.

Fonte: *Revista da Semana* — *Revista de S. Antonio*
 Imprensa do Maranhão em 1864.

Ver a continuação do texto original em: *Revista de S. Antonio*, 1864, página 111.



Consultas

1— Fiscalização e Tráfego

Tarifários

P. n.º 303.— A condição 2.ª da Tarifa Especial n.º 1 de P. Y. diz que a designação nas declarações de expedição deve corresponder exactamente à da Classificação Geral.

Como nesta matéria se recebem todos os dias declarações de expedição com a designação de um vagão com medidas de plano nacional tiradas em bruto para estâncias de minas brasileiras, e como isto ocorre em todas as classes. Classificação esta (incluindo, desajaz, minas e as suas peças anexas. (Tratado de vagões para M. S. A.).

R.— Pode ocorrer na declaração de expedição a indicação «para estância de minas brasileiras», mas evidentemente é designação de medidas feita de harmonia com a rubrica da Classificação Geral.

A designação «medidas de plano nacional tiradas em bruto» como vem indicada no seu conteúdo é imperfeita por não corresponder a nenhuma rubrica da Classificação Geral.

Nesta matéria utilizadas as palavras «em bruto», «em massa», «desmontada» ou «arrastada», para que nas declarações de expedição se indique em qual classe estada se encontra a medida a expedir. De forma que, para o caso de um arrastado, a designação que, independentemente, o expedidor tem a fazer na declaração é a seguinte: «Medidas de plano nacional arrastadas, à qual pôde acrescentar o endereçamento «para estância de minas». Esta indicação não prejudica a designação principal

em obra e taxa que lhe corresponde porque, por se tratar de medida arrastada, o transporte faz parte do multiplicador 12, embora se destine à estância de minas.

P. n.º 304.— Um passageiro compra um bilhete de Tarifa 14 artigo 4.º § 1.º ou 2.º (Milhas americanas ou montañas) de Lisboa-R. para Sazarem, mas, por um esquecimento esquece a indicação de Sazarem a Lisboa-R. — Ora, como

a Tarifa n.º 14 nada exclui sobre os pontos em que se deve viajar, como o passageiro só tem direito a uma viagem de ida e regresso e porque o mesmo pode alegar que o passageiro fez a revista em trânsito, pelo estender-se ao mesmo pode con-

tinuar a viajar uma vez que julgo não estar regulamentado sobre os passageiros deve tomar à ida e chegada em Lisboa-R. e à volta em Sazarem.

R.— Vê-se a 2.ª parte da Condição 1.ª do 4.º Aditamento à Tarifa 14.

Se o bilhete tiver a indicação de Lisboa-R. a Sazarem, tem de iniciar a viagem de ida em Lisboa, pois desde que inicia a viagem em Sazarem, que é a de volta, perde o direito à viagem de ida Lisboa-Sazarem.

P. n.º 305.— Determinando o § único do artigo 50.º da Tarifa Geral, que as mercadorias não podem receber o despacho de mercadorias não acondicionadas com o peso inferior ao mínimo para vagão completo, marcadas com o sinal 4 na Classificação Geral de Mercadorias,



Estação de Sazarem

Foto. de M. Augusto Mendes Bastardo, Jornal de 22 de maio.



passagem; qual não essa modalidade, visto que na Classificação Geral não existe tal sinal?

Podem ocorrer a despeito uma mudança de mobilidade sob a designação de uma porção de mobilidade acondicionada, com o peso de 300 Kgs., pagaada pelo seu peso efectivo com a subscricção de 50%?

R. — Como o consabido sabe, a actual Classificação Geral publicada em 1923, é anterior à Tarifa Geral (1923), e é esta a razão por que não se figura o sinal B.

Este sinal B, é attribuído para figurar na futura Classificação Geral, ainda em estudo.

Relativamente à taxa em regime de details de 300 Kgs. de mobilidade, sob a designação de «uma porção de mobilidade» pede de facto fazer ao par de talho, se não for requisiado vagão por H. F. B.

P. n.º 355. — Em Martingança um passageiro embarca no comboio 301 com bilhete de 2.ª classe para Varride ao abigo da Tarifa II; ao chegar a Lorrizal encontra ao receber que desajaz passar para 1.ª classe.

Que subscricção ha a fazer a este passageiro? Será nova bilhete de 1.ª classe desde a apresentação do passageiro até à estação em que deixa de ocupar a classe superior ao preço e condições da Tarifa Geral, levando em conta o preço do bilhete apresentado?

R. — A 2.ª Condição da Tarifa n.º 11 diz que o passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete pagará, em todo o percurso, ao mesmo bilheteado, o custo do seu bilhete da classe que ocupar, ao preço e condições da Tarifa Geral, levando-se-lhe em conta o preço do bilhete de que se partiu.

Orá, as condições não podem deixar de ser, neste caso, sendo as constantes do art. 2.º e em § unico, da Tarifa Geral. Portanto, no

caso concreto que cita ha que fazer ao passageiro a subscricção da diferença entre o custo do bilhete de 2.ª classe, aumentado de 5%, de Martingança a Varride e o custo do bilhete da Tarifa II, de que se partiu.

P. n.º 356. — Deajo sobre as 02 ordens de publicação C. 12 de 1/7/1920 e C. 28 de 1/11/1920, publicados pela actual Direcção do E. D., offere, respectivamente, vouchs autorizada de bilhetes e vouchs com acondicionamento, acompanhados por guias, se encontram ainda em vigor.

R. — Estão em vigor.

P. n.º 357. — Succedendo com frequência os perigos dos combates entre garas na Agitação de Pauplilhoa, passageiros que se encontram no pagamento de subscricção, deajo sobre os compes ao agente de transmittido ou ao seu substituto receber tais vouchs ou ao chefe da estação, visto haber a sua carga apolida da estação.

R. — A resolução deesse natureza é da exclusiva competência do chefe da estação.

Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Maio de 1923

	Mês de Maio		Mês de Junho		Mês de Julho	
	Vagões carregados	Vagões descarregados	Vagões carregados	Vagões descarregados	Vagões carregados	Vagões descarregados
Armas de 1 a 3.	1.523	1.513	1.738	1.628	1.532	1.533
" " de 11.	1.057	1.053	1.233	1.212	1.090	1.093
" " de 15.	1.523	1.473	1.635	1.555	1.430	1.473
" " de 20.	2.123	2.093	2.153	2.103	2.123	2.123
TOTAL	6.226	6.132	7.759	7.503	7.175	7.223
Total de subscricção	3.333	3.333	3.333	3.333	3.333	3.333
Total	9.559	9.465	11.092	10.836	10.508	10.556

Factos e informações

As estações ferroviárias Italianas sob o ponto de vista artístico

Os Condições do Fervo do Estado Italiano, não limitado à actual regra geral, não se têm restringido somente a melhorar a parte da linhas ferro-viária; mas se preoccupa também com o aspecto estético das suas instalações, que têm sido durante bastante tempo um pouco descuidado em Itália, como por toda a parte.

Os jardins com que naquelas pais foram dotadas as estações novas



Estação de Anagni de Roma



Estação de Anagni de Roma

Na estação de Teramo, na Itália, por exemplo, o edifício é em estilo germânico do século XIII, perpendicularmente ao eixo. Na decoração interior, o estilo típico italiano, foi mantido sobretudo nas decorações multicolores das paredes, na sua maior parte típica das antigas decorações murais do século XIV. Os lustres abastecidos em um belo forjado, harmonizando-se muito bem com o conjunto. A sala das bilhetarias apre-

ta melhor impressão pela talha e as suas inesperadas e belas obras, devidas não só ao maravilhoso clima como também à bela aplicação dos Italianos para a jardinagem. Para ser verdade, muitas tem conhecido a «Dopolavoro», organização social e recreativa dos fero-viários.

A nova orientação manifesta-se também nas edificações das estações construídas recentemente das quais reproduzimos algumas gravuras.



Estação de Anagni de Roma

sesta e toda sem rebento e uma bela disposição de portas e janelas que a torna agradável e saudável.

É igualmente interessante a estação reconstruída de Bolzano. Frente a impossibilidade de aumentar o edifício, tornando-o mais alto, e que tiraria a vista do péso da estação para a esplanada de montanhas do Rei Laurin, tornou-se necessário o seu alongamento para ambos os lados, o que lhe deu um aspecto pouco vulgar, mas não desfeito de beleza que lhe é imprimida por um acento e uma proporcionalidade corpo central com os seus dois extremos laterais.

A nova estação de Port, na linha Bologna-Bimini, constitui um exemplo de arte clássica modernizada.

As suas boas e equilibradas proporções e o local largo da estação formam um agradável conjunto.

Quadríciclos para a pessoal de Via e Obras.

Com o fim de melhorar as condições de trabalho de conservação e fiscalização de linha, a Companhia decidiu comprar por toda a corrente mais trinta quadríciclos movidos por motor de pedal e vinte e oito por motor de motor, representados nas figuras aqui inseridas e ha tempo manuseadas.

Os quadríciclos movidos por motor de pedal são destinados aos trabalhos de tempo que ainda hoje são feitos com este meio de transporte.

Os movidos por motor serão distribuídos aos trabalhos de conservação e da recepção de via e aos trabalhos das obras novas.

Inclui-se para conhecer a grande vantagem que a utilização deste meio de transporte oferece ao pessoal que o vai utilizar. É sobretudo preciso ao caso de acidente por lhe permitir a qual immediata compartida ao local onde se se der, para tomar as providencias requeridas.

Locomotiva de altissima pressão dos

Caminhos de Ferro Paris-Ledo-Mediterrâneo

A Companhia dos Caminhos de Ferro Paris-Ledo-Mediterrâneo tem no seu serviço uma serie de locomotivas modernas do tipo B-D-1



Quadríciclo movido por motor de pedal

«Montaña» (Montaña) que utiliza para rebolar os seus combates pesados de grande velocidade, nos perfis de linha de fortes rampas.

Aquella locomotiva decide acrescentar uma locomotiva com as mesmas características, letra 4, com o mesmo número de rodas, diametro de rodas e peso alceado, mas para uma pressão de vapor de 110 Kgs. por centimetro quadrado e com diversos aperfeiçoamentos, para conseguir uma relação ao consumo de carvão.

A nova locomotiva é destinada ao mesmo serviço das locomotivas anteriormente compradas, de maneira a permitir a comparação entre uma e outras e a apreciação das economias que são possíveis fazer.

O seu aspecto exterior é o indicado em nossas gravuras. A cabine dirige muita das cabineas vulgares, sendo construída para resistir à alta pressão que tem de suportar.



Quadríciclo movido por motor de motor



Área de teste de funcionamento de cilindros grande dos Comandos em Paris S. L. S.

As características principais desta locomotiva são:

	Em Centímetros C.P.L.S.	Em Pés e 1/2.
Diâmetro dos cilindros de alta pressão	360"	300"
Diâmetro dos cilindros de baixa pressão	360"	300"
Curso de cilindros de alta pressão	360"	340"
Curso de cilindros de baixa pressão	300"	240"
Diâmetro das rodas de eixo dianteiro	120"	9,900"
Diâmetro das rodas motrizes ..	1,290"	1,050"
Diâmetro da roda livre traseira	1,271"	1,030"
Envolvidoramento cilíndrico ..	1,481"	1,200"
Envolvidoramento total	1,200"	1,000"
Superfície de grelha	3,000"	2,400"
" de aquecimento total	28,40"	22,900"
" de sobreaquecimento	38,000"	31,000"
Peso total da locomotiva em condições de marcha	78,750 lbs.	35,300 lbs.

Como termo de comparação indicamos as características das locomotivas da série 500 da C. P.

Pela grelha de caixa de fogo que reproduz a fotografia, dada durante a montagem na mesa construtora, se pode fazer uma clara ideia da forma como é construída. As paredes laterais são formadas por folhas de tubos onde é produzido o vapor até a pressão de 120 Kgs.

Características estatísticas

O consumo de petróleo, gasolina e óleo pesado, em 1922

Segundo elementos fornecidos pelo Relatório da Direção Geral de Estatística, encaminhado ao Sr. Comissário, em 1922, 42.075.000 litros de petróleo, 42.025.214 litros de gasolina e 20.000.250 galões de óleo pesado.

A gasolina teve um aumento de ano para ano; se em 1920, o seu consumo foi de 12.585.940

litros, em 1921 de 27.546.000 litros e em 1922 de 42.025.217 litros, já em 1920 de petróleo, como acima se diz, os 42.025.214 litros.

Tal aumento de consumo deriva, na sua totalidade, do aumento do número de automóveis em serviço.

Em 1920, este número era 7.880; em 1921, 14.000; em 1922, 26.000; e em 1923, cerca de 30.000.

São os motores de motor, os que consomem um maior consumo de gasolina; são os de ferro, os que figuram com um maior consumo de petróleo.

Lembramo-nos de que a primeira depende da intensidade do trabalho automóvel, com o seu máximo no verão; e de que a segunda nos serve para aquecimento e outros fins domésticos; portanto, mais sensível ao inverno.



Área de teste de funcionamento de cilindros grande dos Comandos em Paris S. L. S.

Receitas úteis

Para limpá-los que se espalham no quarto. — Escorra diligentemente que os vidros e os espelhos de mobilidade se partem em qualquer mudança, embora sem esforços e mesmo passando a mão somente dentro de trapalhões exageradas. Para evitar-se este prejuizo cobrando os vidros direções compridas tira do papel sobre os vidros.

Conservação das vidros de alumínio. — Lavem-se os vidros em água quente onde se tenha dissolvido uma boa quantidade de sódio, enxaguem-se

logo e cobram-se durante alguns minutos com óleos não muito quentes, de forma que seque a completa e rapidamente.

Deve evitar-se meter nos vidros de alumínio, fôrnia, zinco, sal de cálcio, de potassa, de amoníaco, alimentos acídulos, etc., porque atacam e engraxam o metal.

Na limpeza doméstica, pode esfregar-se o interior de vidros com um pó, como o de tijolo ou o sal de mineral; a cortinas pode limpar-se com qualquer substância que sirva para dar brilho aos metais.

Pessoal

AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim Barão Pinho

Teve ingresso
Atividade neste posto em
em 14 de Fevereiro de 1905



Agostinho Augusto Soares de Azevedo

Entrou no serviço
Atividade neste posto em
em 1 de Junho de 1905



Joaquim Pinheiro

Teve
Atividade neste posto em
em 14 de Junho de 1905

Acto digno de elogio

Em 18 de Março próximo passado, a linha do Km. 296,000 B. foi destruída por uma grande porção de terra, arrojada pela chuva que caía.

O auxiliar do distrito, João da Ponte que se encontrava com parte do distrito, presenciou o facto e foi imediatamente avisar uma brigada

de pessoal da Inspeção e Obras de Obras Metélicas que trabalhou no ponto, conseguindo-se assim estabelecer rapidamente a linha.

Pela acertada medida que tomou, foi o auxiliar João da Ponte louvado pela Direcção Geral, bem como todos os agentes que prestaram bons serviços nessa ocasião.

Concessão de prêmios de Instrução Profissional

Tendo-se realizado na Divisão de Exploração e concursos para a obtenção de diplomas de prêmio e de mérito em conformidade com as disposições da Instrução n.º 2.129, transcrevem-se as classificações:

Posseal em serviço nas linhas de Antigo Sêdo

Posseal de categoria

Classe:

Joaquim Oliveira Jacob..... 1.º Prêmio

Factor de 1.ª classe:

Manuel Pereira..... 1.º Prêmio

Factores de 2.ª classe:

Francisco António Pardo.... 2.º Prêmio

Manuel Castano..... 2.º "

Manuel Luis F. de Jesus.... 2.º "

Factores de 3.ª classe:

Pedro Gomes de Carvalho.. 1.º Prêmio

Joaquim Matias Ermelindo.. 2.º "

Roberto de Baptista Santo.. 2.º "

António de Costa..... Diploma de mérito

António Rufinas Pereira... Idem

Manuel António Faria..... Idem

Vitor Manuel de Matos.... Idem

Rafael Vieira..... Idem

Posseal de traça

Guarda-freios:

Manuel Pinto de Carvalho... Diploma de mérito

Manuel Cipriano Paquet... Idem

Posseal de categoria de bilhetes

Revisores:

João dos Neves..... 1.º Prêmio

Roberto de Sá..... 2.º "

Posseal em serviço nas linhas do Novo e Novo e de Sal e Sardo

Posseal de categoria

Classe:

João António Gomes, (S. B.) Diploma de mérito

Factor de 2.ª classe:

Amador Sousa, (S. B.)..... 1.º Prêmio

Factor de 3.ª classe:

Sebastião dos S. Vilhena, (S. B.) 1.º Prêmio

Posseal de traça

Guarda-freios:

Joaquim P. Salgueiro, (M. D.) 1.º Prêmio

António José Vas, (S. B.)... 2.º "

Armando Damásio, (S. B.)... 2.º "

Manuel Aires Marques, (S. B.) Diploma de mérito

Posseal de categoria de bilhetes

Revisores:

António de Cruz Moreira... 1.º Prêmio

António Aires..... 2.º "

Posseal que teve classificação para diploma de mérito, mas a quem não foi concedido, por ter recebido igual diploma em concursos anteriores:

Factores de 2.ª classe: António Filipe Baptista Martins, João de Jesus Pereira e José Lourenço.

Factores de 3.ª classe: Ribeiro Pereira de Sá, Ribeiro de Almeida, José Pereira Lopes, José Jorge e Ramiro Pereira.

Conductor: António Pinheiro.

Guarda-freios: Manuel José Faria.

O *Jornal de S. P.* publicou todos os agentes a quem foi conferido diploma de prêmio ou de mérito, por terem em dito modo a classe a que pertencem e demonstrarem grande interesse pela sua cultura profissional.

Promações

Em de Abril

EXPLORAÇÃO

A ajudante de arquivista: José Dias.

VIA E CORREIA

A chefe de distrito: Eládio Vasconcelos.

A sub-chefe de distrito: José Pinheiro Lopes Baptista, José Diniz de Abreu, José Maria Fernandes e António Dias.

ARMAS E TROÇA

A artilheiro: José Gomes.

NUMERAÇÃO

Em de Março

serviço de salm e madeira

Médico de 1.ª Sub-seção de 48.ª Secção: Dr. José Paulo Pereira Machado.

Médico de 2.ª Sub-seção de 55.ª Secção: Dr. José Bernardo Lopes.

Em de Abril

Médico especialista de oftalmologia: Dr. Roberto de Almeida.

Médico especialista de dermatologia e sifilografia: Dr. Alfredo Moreira de Sousa e Brito.

Médico de 1.ª Sub-seção de 18.ª Secção: Dr. Gregório de Oliveira Chaves.

EXPLORAÇÃO

Empregados de 3.ª classe: Rosa Amarel Dias, Irene Pereira Nunes e Fernanda dos Santos. Carregador: Joaquim José Henriques.

ARMAS E TROÇA

Chefe de magazineira: Francisco de Costa Freitas.

Capataz: José Teodoro Melo.

Ajudante de artilheiro: António Pereira.

Fogante de madeira: Manuel Silveira.

Reformas

Em mês de Fevereiro 1916

Vizinho de Oliveira Paula, factor de 1.ª classe.

Em mês de Março 1916

Jorge Cruzes, chefe de secção.

Manuel de Carvalho, agricultor de 2.ª classe.

Mudanças de categoria

Fura:

Serventes — Os empregados Alfredo Martins e Luis Macaluso; o carregador João Baptista.

Limpador — O artilheiro José Marques Lopes.

Porteiro — O ajudante de 2.ª classe, João Maria Machado.

Falecimentos em Abril

† Carlos Roberto Lamerle, Secretário de Administração.

É um profundo mágoa que este nobilíssimo regista hoje, nas suas páginas, o falecimento de um Carlos Lamerle. Foi durante muito tempo de 1906, um funcionário das mais valiosas e salubres ao serviço da Companhia.

Pela utilidade de seu trato, a correção das suas maneiras, competência e calma de todas as que com ele serviram, e mesmo profundamente a sua perda.

O sr. Carlos Roberto Lamerle, iniciou a sua carreira na Companhia como empregado de Secretário de Contas, em 14 de Junho de 1894 e depois de ter passado por diversas categorias foi nomeado Chefe de Serviço em 2 de Março de 1908 e Secretário de Administração em 2 de Janeiro de 1916.



† Carlos Roberto Lamerle
Secretário de Administração

Temos a honrar também o falecimento no mês de Abril findo, dos seguintes agentes:

† **Albino Figueiredo de Brito Branco**, Empregado de 2.^a classe.

Admitido como praticante em 09 de Julho de 1904.

† **João Bernardino**, Condutor de 2.^a classe.

Admitido como carregador em 11 de Junho de 1904.

† **Antônio Francisco Gales**, Fogueiro de 2.^a classe.

Admitido como chapeleiro em 11 de Junho de 1895.

† **Manoel Florindo**, Assentador.

Admitido como assentador de distrito em 21 de Janeiro de 1915.

† **João das Neves**, Assentador.

Admitido como assentador de distrito em 21 de Agosto de 1916.

† **Antônio Mendes**, Assentador.

Admitido como assentador de distrito em 21 de Dezembro de 1911.

† **Estelão Epitácio Coelho**, Barbeiro.

Admitido como carregador eventual em 7 de Outubro de 1905.

† **Manoel Martins Neto**, Aguilheiro de 2.^a classe.

Admitido como carregador em 21 de Maio de 1904.

† **Antônio Apolinário Araújo**, Carrageiro.

Admitido como limpador de máquinas complementar em 24 de Fevereiro de 1905.



Albino F. de Brito Branco
Empregado de 2.^a classe



João Bernardino
Condutor de 2.^a classe



João das Neves
Assentador



Manoel Florindo
Assentador

7 — Cerveja em vareo

(a cada charente)

Quando «Bretanha» e «Almada»
Que vai para dentro das lojas adjacentes,
Quasi a primeira vista do terminal
E celebre nos mils que vendem-l.

Prota, grande império ainda sou,
E não posso deixar-me no abandono
d'um certo posto. E isto é que julgo
Se para isso sou, sobre o que falo!

Quando conhecemos alguns artigos
Para obter os seus, mediante sempre
— Estando em favor das melhores — E

Vale as o conhecemos mais abstratos,
Com que deus o «Bretanha» e «Almada»,
Em «Almada», «Almada», «Almada»!

Almada

8 — 1.1. «Almada» e «Almada»

Milho, alguns, e «Almada»!
Para os, «Almada» e «Almada»!
Para os, «Almada» e «Almada»!
Para os, «Almada» e «Almada»!

Almada

Almada

9 — 1.1. «Almada» e «Almada»

Almada, «Almada»

10 — 1.1. «Almada» e «Almada»

Almada

11 — 1.1. «Almada» e «Almada»

Almada

12 — 1.1. «Almada» e «Almada»

Almada

13 — 1.1. «Almada» e «Almada»

Almada

Almada

14 — 1.1. «Almada» e «Almada»

Almada

15 — 1.1. «Almada» e «Almada»

Almada

Almada

Almada



Almada

Tabela de preços dos Armazens de Vendas, durante o mês de Junho de 1933

Quantidade	Preço	Quantidade	Preço	Quantidade	Preço
Arroz Branco, kg.	4.800	Cebolas	400	Milho	100
• Nacional	4.800	Cherries de coroa	1.000	Ovos	duzias
• Valença	4.800	Farinha de milho	1.000	Feijões	100
• São	4.800	• trigo	1.000	Passadas	kg.
Amendoim de 1.ª	4.800	Farinheiros	1.000	Queijo de Serra de S.A.	10.000
• de 2.ª	4.800	Feijão branco	100	• • • S.A.	10.000
• pêsco	4.800	• amarelo	1.000	• S. Amador	10.000
Arroz de 1.ª	4.800	• amarelado	1.000	Salto amarelo	10.000
• de 2.ª	4.800	• amarelo	1.000	• S. Amador	10.000
Arroz branco	kg.	• verde	1.000	Sal	100
• inglês	4.800	•	1.000	Suco	kg.
Doce	4.800	•	1.000	Torrões	10.000
Doce	4.800	•	1.000	Unguento	100
Doce	4.800	•	1.000	Vinho branco	1.000
Doce	4.800	•	1.000	• verde	1.000
Doce	4.800	•	1.000		

16. 18. — Os preços de arroz, milho, feijão, farinha de trigo, feijão, passadas, uinguento e vinho no Armazem de Vendas são os seguintes de imposto comercial.

Esses preços são os seguintes e alterações, para mais ou para menos, conforme as condições do mercado.

Além dos preços acima citados, os Armazens de Vendas têm à venda todos os que costumam trazer nos estabelecimentos semelhantes e mais, todos de algodão, amido, milho, feijão, passadas para leite, uinguento e vinho de Serra amarelado todos por preços inferiores aos do mercado.

Quem for necessário fazer alterações em los Armazens de Vendas, com o que acontecerá também para a propriedade de sua Caixa de Pensões de Benefícios, que representa a favor de todos os beneficiários beneficiários.