

# PROFISSIONAL

## OFERTA ORÇAMENTARIA

5.º ANO - N.º 46 - ABRIL DE 1992

CAO PROFISSIONAL



# BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPAGNIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** O Caminho de Ferro e o Automóvel e sua coexistência — Higiene — As linhas férreas portuguesas e o excursionismo — Consultas e Documentos — O carril e a estrada — Agricultura e jardinagem — Curiosidades estatísticas — Pessoal.

## O Caminho de Ferro e o Automóvel e sua coexistência

Pelo Snr. Eng.º Francisco Ramos Coelho, Chefe de Divisão, adjunto à Direcção Geral

### III

Vejamos agora quais as medidas a tomar que devam ser consideradas como pertencendo ao segundo grupo, isto é, aquelas que são da alçada das próprias administrações ferro-viárias.

Pelo que diz respeito ao tráfego de passageiros, podemos enumerar, como mais importantes, as seguintes:

a) — Multiplicar e acelerar, tanto quanto possível, os combóios;

b) — Melhorar as correspondências d'estes nas estações de ligação, por forma a evitar perdas de tempo;

c) — Procurar adaptar, o mais completamente possível, os horários às necessidades mais gerais do Públíco;

d) — Empregar material que ofereça as maiores comodidades aos passageiros;

e) — Empregar, no serviço local, combóios

leves e freqüentes — de preferência recorrendo ao uso de automotoras nas linhas de pequeno tráfego — e com amiudadas paragens para melhor poderem servir as regiões atravessadas;

f) — Reduzir, tanto quanto possível, as tarifas;

g) — Recorrer largamente ao uso de tarifas reduzidas por assinatura, para viagens de grupos de passageiros, para viagens de fins de semana e aos domingos, para viagens de famílias, para serviços especiais por ocasião de festas, etc.;

h) — Organizar — ou só nos domínios do caminho de ferro, ou em combinação com outros meios de transporte, como sejam os automóveis e os fluviais ou, mesmo, os marítimos — excursões a preços o mais reduzidos possível, sendo preferível que esses preços abranjam ainda várias outras despesas obrigatórias para

o passageiro, como sejam hospedagem nos locais de paragem, gratificações, etc.;

i) — Facultar ao passageiro a expedição das bagagens de domicílio a domicílio.

A todas estas medidas estão, mais ou menos, recorrendo todas as administrações ferro-viárias, sendo aquelas que têm podido estabelecer nas suas rôdes a tracção eléctrica as que melhores resultados têm conseguido.

Com efeito, a tracção eléctrica proporciona vantagens importantíssimas e que muito agradam ao passageiro, como sejam :

- Maior comodidade ;
- Maior asseio, pela ausência de fumos e de pó de carvão ;
- Maior freqüência de combóios ;
- Grande rapidez e menores perdas de tempo, a ponto de, na Suíça, terem as linhas principais podido reduzir em 20% o seu tempo de percurso.

Infelizmente o recurso à tracção eléctrica não é, em geral, fácil, por demandar grandes despesas de instalação. Se tal não sucedesse, disporiam os caminhos de ferro de uma arma eficacíssima para combater os transportes automóveis.

Em Portugal existe apenas, como todos sabem, uma linha electrificada : a do Cais do Sodré a Cascais. Projecta-se, porém, estabelecer êsse sistema de tracção nas linhas sub-urbanas de Lisboa.

Das medidas acima referidas, tem a nossa Companhia procurado, tanto quanto possível, pôr em prática grande parte delas. Assim, tem diligenciado : acelerar a marcha dos combóios ; aumentar, em certos casos, o seu número ; melhorar as correspondências, os horários e o material ; alargar o uso de tarifas reduzidas por assinatura, para grupos, etc. ; organizar grande número de serviços especiais para festas e romarias ; organizar diversas modalidades de excursões (combóios mistério, de veraneio, de visitas a diversas localidades com demora de alguns dias nestas, etc.).

Nestas excursões, tem a C. P. pôsto em prática uma das formas de cooperação entre o caminho de ferro e o automóvel, estabelecendo combinações com as empresas de caminhagem por forma que cada um daqueles meios de

transporte assegure o percurso de uma parte do trajecto.

Uma outra forma de cooperação por ela usada consiste na celebração de contratos com empresas de caminhagem para estas fazerem o serviço — combinado com o caminho de ferro — entre diversas estações dêste e localidades mais ou menos afastadas e que pelas ditas estações podem ser servidas. Actualmente existem cerca de 30 dêsse género.

Já isto é alguma coisa ; no entanto, ainda está bastante longe da acção que — no domínio da cooperação — tem outros países sido desenvolvida, certamente porque neles se começaram a sentir com intensidade os efeitos da concorrência automóvel ha bastante mais tempo do que em Portugal onde, como já dissemos, ela só verdadeiramente se manifestou ha cerca de 3 ou 4 anos com os grandes trabalhos de reparação executados na nossa rôde de estradas.

Assim, em vários dêsses países — e recorrendo a processos mais de cooperação do que de luta com o automóvel como meio de defesa contra a concorrência dêste — várias formas têm sido postas em prática além da usada já pela C. P. e a que acabamos de fazer referência, isto é, do recurso a contratos com empresas de caminhagem, para carreiras entre estações ferro-viárias e várias localidades.

Essas outras formas têm sido as seguintes :

a) — Fazerem os caminhos de ferro, por sua conta própria e com material seu, carreiras de auto-carros ;

b) — Fazerem os mesmos caminhos de ferro concessões de tais carreiras a empresas particulares, estabelecendo-lhes um regime de garantia que permita às mesmas cobrir as suas despesas, impondo-lhes as medidas necessárias para assegurar o conforto e a segurança do Pùblico, e fiscalizando o seu funcionamento ;

c) — Constituirem as administrações ferro-viárias sociedades auxiliares assegurando por si próprias os serviços automóveis na zona das respectivas rôdes, ou dando-os por concessão, e sob sua fiscalização, a outras empresas já existentes.

A primeira destas modalidades não goza de muito favor entre aquelas administrações, que decididamente lhe preferem alguma das outras.

sobretudo a do recurso a sociedades auxiliares ou especiais, ou ainda o concurso dos Correios nos países em que, às administrações postais, incumbe também, juntamente com os seus próprios transportes por veículos automóveis, fazer os de passageiros.

Assim sucedeu na Alemanha e assim sucede presentemente na Suíça, onde as carreiras de auto-carros exploradas por conta dos Correios atingiam, em 1929, 3.960 Km. e onde uma rede de serviços directos, ligando todas as estações importantes de caminhos de ferro e cerca de 200 estações postais, permitem a fácil e cómoda circulação de passageiros e das suas bagagens entre as duas rôdes — a ferro-viária e a postal — por meio de veículos automóveis.

Neste último país, a administração dos Caminhos de Ferro Federais tomou, em 1926, a iniciativa de organizar uma grande emprêsa — a *Suisse Express S. A.* ou, abreviadamente, a «Sesa» — na qual participam, além dos ditos Caminhos de Ferro Federais, 39 companhias particulares, figurando na sua administração delegados dos caminhos de ferro, das grandes associações económicas e das casas de expedição e de caminhagem oficial.

Tem a «Sesa» o encargo de dar o maior desenvolvimento à colaboração entre o caminho de ferro e o automóvel, tanto pelo que diz respeito ao transporte de passageiros como ao de mercadorias, explorando, ao mesmo tempo, outras emprêses que tenham qualquer relação com aqueles transportes.

Tem sido notável a acção desenvolvida pela «Sesa», mercê da qual se pode dizer que, na Suíça, a cooperação entre os caminhos de ferro e os transportes automóveis saiu já da época das tentativas.

Ela tem organizado em todo o país uma vasta rede de transportes, estendendo a sua acção, em meados de 1930, a 258 estações ferro-viárias e a 513 localidades não servidas por via férrea.

Não é, porém, a «Sesa» um organismo isolado, por isso que em mais alguns países outros existem desempenhando funções análogas.

Assim, na Holanda, existe a «Ato» (*Allgemeine Transport Onderneming*); na Itália, a «Int»

(*Instituto Nazionale Transporti*); na Hungria, a «Mavart».

Nas principais rôdes francesas existem também sociedades auxiliares tendo por objectivo a colaboração do caminho de ferro com o automóvel, e que exercem a sua acção sobretudo nas regiões turísticas.

Passando agora às medidas da alcada das administrações ferro-viárias no que diz respeito ao tráfego de mercadorias, há a mencionar as seguintes como de maior eficiência:

a) — Acelerar os combóios de mercadorias, recorrendo mesmo ao emprêgo de combóios directos e de vagões completos circulando nos combóios de passageiros;

b) — Reduzir os tempos de paragem nas estações;

c) — Diminuir, o mais que seja possível, o número de transbordos e apressar a reexpedição nas estações em que fôr indispensável fazel-os, para o que muito pode contribuir o emprêgo de vagonetas de plataforma baixa que, com as mercadorias, são colocadas sobre os vagões.

d) — Simplificar e acelerar a expedição das mercadorias;

e) — Melhorar os horários e as ligações por forma a reduzir ao mínimo as perdas de tempo;

f) — Facilitar as condições de construção e de exploração dos ramais particulares;

g) — Tomar medidas especiais para as mercadorias sujeitas a avarias, não só pelo emprêgo de vagões especiais e apropriados, como também permitindo que as expedições possam ter lugar depois das horas oficiais de serviço;

h) — Fazer o mais rapidamente possível a entrega das cartas de porte e dos avisos de chegada;

i) — Facilitar — fazendo-o mesmo de conta própria — o serviço de caminhagem nas estações em que não haja outro;

j) — Organizar serviços de transporte de porta a porta, isto é, da casa ou do armazém do expedidor até a casa ou o armazém do destinatário, ou com material automóvel próprio — como é o caso, posto que excepcional, em Inglaterra

— ou por contratos com empresas de caminhagem;

k) — Empregar «arcazes» (*containers*), isto é, grandes caixas em que se acondicionam as mercadorias, e que, retiradas de sobre caminhões e colocadas sobre vagões, sofrem na estação de chegada a operação inversa a fim de seguirem ao seu destino.

Têm algumas destas medidas sido já postas em prática pela C. P. e, assim, entre outras providências: estabeleceu a C. P. um serviço de comboios directos e rápidos entre Lisboa e Campanhã para transporte de mercadorias — 2 por dia no sentido descendente e 1 no ascendente — com entrega das mesmas dentro de um muito curto prazo depois da sua chegada; tem estabelecido um número considerável de tarifas especiais reduzidas, geralmente condicionadas por determinadas tonelagens mínimas transportadas; tem procurado desenvolver os serviços de caminhagem para transporte de mercadorias por meio dos contratos com empresas particulares (como já foi referido a propósito do tráfego de passageiros) servindo assim, por meio da colaboração com transportes automóveis, um número já importante de localidades que, privadas da viação acelerada, não podiam antes receber as mercadorias que lhes eram destinadas senão à custa de dispendiosos e, muitas vezes, difíceis transportes; e, ainda, assegurou — igualmente por contrato — o serviço de porta a porta entre Lisboa e Pôrto.

A propósito d'estes serviços de caminhagem, servidos por despachos centrais estabelecidos em várias terras do país — tanto os que se realizam por contracto com a C. P. como com outras Companhias — é interessante notar que um acôrdo entre aquela e estas permite fazer-se serviço combinado das suas estações para os ditos despachos centrais e vice-versa, o que — por assim dizer — equivale a aumentar sensivelmente o número de estações ferro-viárias servindo o país.

À semelhança do que foi dito ao tratarmos do tráfego de passageiros, e certamente pela mesma razão, é já noutros países muito mais extensa e activa a defesa posta em prática pelos caminhos de ferro, tanto sob a forma de luta como sob a de cooperação com os trans-

portes automóveis, pelo que diz respeito ao tráfego de mercadorias, facto este que ainda encontra uma outra explicação na circunstância de, até ha pouco, ter o dito tráfego apresentado no nosso país um desenvolvimento bastante limitado, sendo só agora que, segundo parece, ele começa a acentuar se.

Na Inglaterra, como já dissémos, o serviço de caminhagem de mercadorias é feito directamente pelas empresas ferro-viárias, mas na Suiça, na Holanda, na Itália, na Hungria, etc., ele é assegurado por organismos tais como a «Sesa», a «Ato», a «Int», a «Mavart», já antes referidos, a propósito do tráfego de passageiros, organismos êsses que, com a sua grande expansão e os poderosos meios de acção de que dispõem, prestam naqueles países os melhores serviços em benefício do interesse nacional.

Como já dissémos, a «Sesa» mantinha na Suiça, em 1930, uma rede de serviços de caminhagem servindo 258 estações de caminho de ferro e 513 localidades, executando tais serviços por meio de contratos com empresas particulares.

Estes números estão hoje certamente aumentados, e é fácil conceber os enormes benefícios que a economia daquele país tem recebido dumha organização que, beneficiando os caminhos de ferro — não só pelas receitas que lhes trás com o tráfego que lhes faz afluir, como pela concorrência que deles afasta por parte dos transportes automóveis — tem levado a vida e o progresso a regiões anteriormente mal servidas de comunicações.

Acresce a isto que a «Sesa», fazendo o serviço *franco domicílio* tanto para as recovagens como para as expedições parciais em pequena e grande velocidade, aplica aos transportes tarifas módicas e toma, para com as mercadorias, as mesmas responsabilidades que os caminhos de ferro.

De desejar seria, pois, que em Portugal — e antes que as coisas ainda mais se agravem — surgisse um organismo constituído mais ou menos nos moldes da «Sesa» e com iguais objectivos.

Muito útil seria também que se começasse a desenvolver o emprego dos «arcazes» (*containers*)

ners), sobre o qual ha hoje já muitos e interessantes estudos e trabalhos feitos, e que, tendo já uma larga aplicação em muitos países, proporcionam considerável facilidade, comodidade e economia no transporte de mercadorias.

### Legislação sobre transportes automóveis

Em Portugal — como em todos os outros países, é claro — a questão, tão palpitante e tão premente, da concorrência ou da colaboração entre os transportes ferro-viários e os transportes automóveis — entre *o carril e a estrada*, como geralmente se diz — está inteiramente ligada à legislação e à regulamentação pelas quais, nesses países, se regem os transportes por estradas.

Data o nosso «Código da estrada» de Abril de 1928, tendo sido aprovado pelo decreto n.º 15.536. Reconhecendo-se, passado pouco tempo, que êle não correspondia já cabalmente às necessidades, foi modificado, promulgando-se um novo «Código da estrada» em Maio de 1930 pelo decreto n.º 18.406, e o seu respectivo regulamento em Março de 1932 (decreto n.º 19.545).

A par de muitas disposições referentes à forma por que se deve fazer o trânsito de veículos nas estradas, às condições a que devem satisfazer os ditos veículos, à sua documentação e dos respectivos condutores, a prescrições policiais, etc., contem o novo «Código da estrada» uma parte relativa às carreiras de transportes automóveis em comum, sua classificação em carreiras accidentais e carreiras regulares e permanentes, forma de serem pedidas as respectivas licenças e autorizações e destas serem concedidas, etc.

Nesta parte, é inegável que, sob o ponto de vista de garantias para o caminho de ferro, o novo Código representa uma melhoria relativamente ao anterior. Com efeito, êle estabelece — para o transporte colectivo de passageiros, bagagens e mercadorias — o pagamento de um «imposto de camionagem», em função do número de passageiros e dos quilómetros por êles percorridos, e do peso e percurso das mercadorias.

Além disto, admite a redução do dito imposto em 50% para carreiras correspondentes

a percursos não servidos por linhas férreas e, mesmo, a sua supressão para, dentre estas carreiras, as que por constituirem base de fomento, fôrem consideradas de utilidade pública.

Ainda, e isso constitue uma disposição importante, admite o regime de concessão com exclusivo para determinadas carreiras, sendo essa concessão por prazo não superior a 10 anos e feita mediante concurso público.

Estas disposições estão ainda longe de representar tudo que convém ser legislado para se pôr um dique eficaz à desenfreada concorrência que, ao caminho de ferro, está sendo feita pela estrada. Alguma coisa de benéfico, porém, representam já.

Assim, a tais salutares disposições seja dada plena execução, o que até agora não tem infelizmente acontecido.

### Adaptação do material ferro-viário às novas condições

Não queremos terminar a exposição que vimos fazendo sem acrescentarmos uma referência, ainda que ligeira, à nova orientação que, pela força das circunstâncias actuais, está sendo imprimida à concepção e à execução do material ferro-viário por forma a tornar os caminhos de ferro mais aptos a sustentarem a luta com os transportes automóveis e, porventura, a permitir-lhes, pelo menos em parte dos casos, saírem vitoriosos dessa luta.

Queremos falar de novos tipos de carruagens, um pouco mixto do sistema ferro viário e do sistema automóvel, que estão sendo introduzidos na prática.

Assim, em Inglaterra, foi experimentado um auto-carro podendo circular sobre estrada ou sobre carris, para o que, paralelamente e pelo lado interior das rodas munidas de pneumáticos, tem outras rodas, metálicas, para circulação sobre os carris.

As primeiras podem ser subidas ou descidas, tornando assim possível ao veículo passar da estrada para a via férrea ou desta para aquela.

Este sistema pode ser empregado com vantagem nas linhas de pouco movimento.

Em França, tem sido feitas numerosas e muito interessantes experiências — estando-se,

por assim dizer, a entrar já na fase da prática corrente — com umas carruagens automotoras, conhecidas pela designação de «Michelines» do nome da afamada casa fabricante de pneumáticos, Michelin & C.ª, sua inventora.

Nestas carruagens, que constituem um tipo perfeitamente novo, as usuais rodas metálicas são substituídas por rodas movidas de pneumáticos. Isto dá lugar a ausência de ruído e a um rolamento muito suave e, aumentando consideravelmente — quase para o triplo — a aderência da roda ao carril, permite conseguir-se não só reduzir, em cerca de 7 vezes, o peso do veículo, o que é de uma enorme importância, como também adquirir muito mais rapidamente no arranque a velocidade correspondente à marcha normal, e reduzir consideravelmente, nas paragens, o espaço correspondente à diminuição sucessiva da velocidade.

Tudo faz prever que as «Michelines» estão destinadas a ser as precursoras de importantsíssimas transformações na exploração ferroviária.

Ainda uma outra adaptação está sendo experimentada em França, representada por uma carruagem automóvel a que, do nome do seu inventor, foi dada a designação de «Pauline».

E' muito robusta, podendo transportar 60 e mesmo 80 passageiros, e muito leve por ser construída de duralumínio que, sendo tão resistente como o aço macio, é, no entanto, três vezes mais leve.

Pesa assim apenas 6,5 ton. para uma carga útil de 5,5 ton., o que corresponde a cerca de 80 Kg. de peso morto por passageiro, resultado magnífico nunca atingido em via férrea alguma a não ser no Metropolitano de Paris nas horas de maior afluência de passageiros.

E' montada apenas sobre 4 rodas ordinárias de caminho de ferro, cuja cinta, sendo metálica, dá lugar a um esforço de rolamento sobre o carril 8 a 10 vezes inferior ao dos pneumáticos sobre o leito da estrada.

Em menos de 500<sup>m</sup> pode atingir a velocidade de 80 Km. por hora e, marchando a 60 Km. por hora, pode parar em 75<sup>m</sup>.

Em virtude da sua grande leveza, pode utilizar o motor «Diesel» com grande economia, por isso que o óleo pesado que queima é 3 a 4 vezes mais barato do que a gasolina.

Tanto das «Michelines» como das «Paulines», já os leitores deste *Boletim* tiveram conhecimento por pequenas notícias que, sobre elas, foram publicadas em números anteriores do mesmo.

Como se vê, a importante modificação que está em via de tomar grande incremento na construção do material circulante de caminhos de ferro, constitue como que uma materialização prática da colaboração entre o caminho de ferro e o automóvel, manifestando-se pois, também neste particular, quanto é exacto o conceito de que a verdadeira solução do problema suscitado pelo facto da coexistência dos dois meios de transporte está, não no prosseguimento da luta entre ambos procurando cada um vencer o outro, mas sim na sua colaboração racional e subordinada ao princípio basilar de cada um deles se manter dentro da sua esfera de ação própria.

### Conclusão

Chegados ao termo desta notícia sobre um tão importante problema, de cuja boa solução tantos e tão formidáveis interesses dependem, certos ficamos de que os leitores do *Boletim da C. P.* — como dedicados agentes ao serviço desta emprêsa, compenetrados de quanto, nesta questão, se acham em jôgo os interesses da mesma — diligenciarão, pela sua parte, envidar todos os seus esforços para que os serviços a cargo da nossa Companhia se aperfeiçoem cada vez mais, tornando-os dia a dia mais do agrado do Públíco e levando assim este a preferir os serviços prestados pelos seus combóios aos que, oferecidos pelos transportes automóveis, por tantas formas e de todos os lados chamam a sua atenção e procuram alcançar a sua preferência.

# HIGIENE

## CAPITULO IV

### HIGIENE DO VESTUÁRIO

O vestuário tem por fim proteger a pele das influências exteriores que lhe podem ser nocivas e auxiliar a regularização da sua função calorífica.

Quando a temperatura exterior é inferior à do nosso corpo, este perde calor que vai espalhar-se no ar que o cerca.

O vestuário é destinado a compensá-lo desse prejuízo.

Se o ar que nos cerca não estivesse constantemente em movimento, dando lugar às chamadas «correntes de ar» que à volta do nosso corpo se formam com maior ou menor intensidade e freqüência, poderiam dispensar-se as roupas que vestimos.

Mas, como assim não acontece, é necessário fixar e prender essa camada de ar, mais ou menos quente, que nos envolve e que serve para conservar o calor em volta do corpo, como se fôra um isolador.

Para o conseguir cobre-se o corpo com as roupas feitas de fazendas de tecidos variados que gozam daquela propriedade em maior ou menor grau.

Os fios com que se tecem os diferentes tecidos não se achatam contra a pele; deixam, entre eles e esta, uma camada de ar que é o principal segredo do seu poder de aquecimento.

E' por isso que os tecidos de malha de lã ou de algodão, parecendo muito ralos, aquecem muito e o mesmo acontece quando duas ou mais peças de fato se sobreponem.

Os tecidos, de que são formadas as roupas com que nos protegemos, tanto as que se trazem junto à pele, vulgarmente chamadas «roupas brancas ou de corpo» como as que se usam sobre estas, «vestidos, fatos, etc.» são de várias espécies.

O linho que se fia na roca e se tece nos teares, os algodões com que se fazem os panos, as flanelas e outras fazendas, e o cânhamo,

quasi nada usado actualmente, são, como se sabe, tirados das plantas.

Com a lã dos carneiros, ovelhas, cordeiros e de outros animais, fabricam-se fazendas, malhas e artigos os mais variados, mais ou menos elegantes, de melhor ou pior qualidade — camisas, camisolas, fazendas para vestidos e fatos, cobradores, cobertas, mantas de viagem, chailes, etc.

O bicho de seda fornece um tecido de superior qualidade, luxuoso e caro — a seda animal ou verdadeira — pois também já se fabricam sedas de origem vegetal.

Com a pele dos coelhos, dos cabritos, dos cavalos, das lontras, das raposas, dos cordeiros, dos castores, e outros animais, fazem-se abafos de várias qualidades, artigos de grande luxo e conforto, alguns deles muito caros.

Nem só os ricos usam peles. Nos climas frios os pobres também se cobrem com elas, embora com menos aparato e luxo.

No nosso Alentejo, na borda de água e no Norte do país os cavaleiros cobrem as pernas com safões feitos da pele dos carneiros ou ovelhas, de que também se fazem calças, casacos ou jalecos para se protegerem do frio intenso do inverno.

Nas regiões montanhosas os pastores cobrem-se de peles de animais, mal preparadas é certo, mas que lhes servem de protecção contra o frio.

O calçado faz-se com os coiros dos animais depois de curtidos e preparados.

O cauchu (borracha), substância vegetal, emprega-se para impermeabilizar diversos tecidos.

Sob o ponto de vista higiénico deve o vestuário obedecer a certas indicações:

a) — Defender o corpo dos ardores do sol ou da ação intensa do frio;

- b) — Facilitar a transpiração da pele pela eliminação do suor;
  - c) — Não ser muito justo a fim de não prejudicar o funcionamento dos órgãos essenciais à vida;
  - d) — Permitir a máxima liberdade dos movimentos;
  - e) — Não ser tinto com substâncias corantes venenosas;
  - f) — Ser de fácil lavagem e desinfecção.
- 

Nem todos os tecidos se comportam do mesmo modo em relação ao calor.

A lã aquece-se lentamente em contacto com os corpos quentes e também lentamente deixa escapar o calor, prendendo-o por assim dizer.

O linho, ao contrário, recebe com facilidade o calor, mas também, com a mesma facilidade e rapidamente, o perde e transmite ao ar.

A seda aproxima-se da lã e entre as duas substâncias está o algodão e é esta uma das suas grandes vantagens, pois aproximando-se da lã como isolador, é de preço mais barato do que ela.

Estas propriedades dos diversos tecidos modificam-se pela espessura e pelos vários processos de fabricação e ainda pela cor que se lhes dá.

Assim, dos tecidos, é o preto o que mais calor absorve, seguindo-se-lhe o azul escuro, o azul claro, o verde, a púrpura, o vermelho, o amarelo e por fim o branco.

Mas este poder é só para o calor luminoso e não para o obscuro, o que faz com que seja indiferente para a absorção do calor a cor das roupas que se trazem junto à pele.

Não é só pela sua ação directa e imediata que os tecidos preservam do frio.

É certo que o linho, tecido fresco e macio, não irrita a pele, nem produz comichão, sendo muito aconselhado por isso nas pessoas que sofrem de doenças da pele.

Sabido é que o algodão, aquecendo mais, porque se resfria menos, evita as mudanças bruscas de temperatura, sendo preferível para as pessoas que não sofrem da pele.

E ninguém ignora também que a lã, áspera por natureza, irrita a pele e acelera a circula-

ção das pequenas veias (*capilares*) que a sulcam à superfície.

A pesar de tudo, provado está que o corpo, vestido ou despido, perde a mesma quantidade de calor; se está coberto de roupas a pele conserva-se quente e provida de sangue, quando despido a pele arrefece e anemiza-se.

O vestuário actua pois como um regulador da circulação.

Sob o mesmo ponto de vista higiénico devem os tecidos permitir a saída fácil das exalações da pele e a chegada do ar ao seu contacto, isto é, devem as fazendas com que nos vestimos ser permeáveis ao ar, deixando também absorver e conservar a água.

Nem todos os tecidos têm esta propriedade. A lã é o tecido higiénico por excelência o que absorve a água com mais facilidade e que mais tempo a conserva nas suas malhas.

Molha-se com facilidade e seca com dificuldade.

---

O vestuário não serve apenas para proteger do frio, destina-se também a defender o corpo da ação do calor, seja este devido às condições do clima em que se vive ou seja próprio do verão.

O que principalmente concorre para refrescar a nossa pele é a evaporação do suor.

A transpiração é tanto maior quanto mais elevado é o calor que nos cerca.

Deve, pois, o vestuário de verão ou o dos climas quentes deixar fazer aquela evaporação, dando fácil entrada ao ar, evitando-se assim a acumulação do calor.

Convém, porém, que essa entrada de ar se faça lentamente para evitar a rápida evaporação e por conseguinte o arrefecimento também rápido, o que é inconveniente e perigoso.

Durante o dia o vestuário de algodão bastante agradável seria suficiente para resistir ao calor.

De noite, devido ao grande desequilíbrio de temperatura, após o desaparecimento do sol, seria preferível a lã que, absorvendo e conservando o suor, o deixa evaporar lentamente.

O fato amplo, podendo contudo aconchegar-se ao corpo, de cor branca, de menor poder absor-

vente e indiferente na escuridão e a redução ao mínimo do número das peças de vestuário, são os melhores meios de protecção contra o calor.

E' por isso que a flanela ou a malha de lã fina se usa nos países quentes, podendo ainda vestir-se por cima dela roupa de algodão.

O nosso vestuário compõe-se de duas camadas, a interna formada pelas *roupas de corpo ou roupas brancas* e a externa formada pelos fatos ou vestidos e pelo calçado.

A *roupa branca* é representada pela camisola, ceroulas ou cuecas, camisa, meias ou peúgas.

De um modo geral, deve recomendar-se o uso da camisola que no nosso clima pode ser de malha de algodão ou de flanela da mesma natureza, principalmente nas pessoas novas e de poucas posses e naquelas cujo mister obrigue a esforços ou a fazer muito exercício.

As pessoas pouco saudáveis, sujeitas a catarros dos brônquios, constipando-se e tossindo com facilidade, os asmáticos, os doentes do coração, os reumáticos, os gotosos e os velhos devem proteger-se mais e melhor.

A camisola de lã grossa no inverno e fina no verão está indicada nêstes casos e quem a ela se habituar dificilmente dela se poderá libertar sem prejuízo da sua saúde.

Há quem não suporte a lã em contacto direto com a pele que se irrita, usando, debaixo da camisola de flanela, ou de lã, uma outra de algodão.

O ferro-viário deve usar sempre camisola de lã no inverno e de algodão no verão.

Aqueles agentes que pela sua profissão se expõem demasiadamente aos rigores do frio, às chuvas e aos excessos de calor (fogueiros, maquinistas, guarda-freios, condutores, etc.) têm tudo a lucrar pelas razões já expostas com esta prática.

Os que tenham de viajar e de se deslocar com freqüência devem usar uma camisola exterior ou colete de malha de lã que podem vestir quando o frio fôr muito intenso.

A gente do pôvo e as pessoas novas, absolutamente confiadas no seu vigor físico, não seguem, em geral, êstes conselhos e não é raro vê-los usar apenas a camisa sobre o corpo, com o maior desprezo pela higiene e com o maior risco de doenças.

A camisola de lã protege o corpo do frio e do calor.

No nosso clima poderá substituir-se pela de algodão durante os meses de verão.

A camisa não deve apertar o pescoço, os sovacos, nem os ombros, permitindo os mais amplos movimentos dos braços e antebraços.

As ceroulas não devem apertar a cintura, nem ser atadas acima dos tornozelos, havendo toda a vantagem em que sejam suficientemente compridas e largas para permitirem os movimentos da perna e coxa.

Muitas pessoas usam contra o frio dois pares de ceroulas, sendo uma de baetilha, de malha de lã ou de flanela.

A baetilha é um tecido de algodão felpudo que retém muito ar, conservando bastante o calor.

As ceroulas têm últimamente sido postas de parte e substituídas pelas cuecas ou calções que se fazem de malha de algodão, de lã ou de seda, ou de fazendas de várias cores e qualidades.

Defendem pouco do frio, sendo por isso mais úteis no verão.

Sôb o ponto de vista higiénico as ceroulas, interpostas entre a pele e as calças, servem para evitar que o suor e outras secrecções se acumulem sobre as calças, tornando-se em pouco tempo um foco de infecção.

As meias constituem a roupa branca dos pés.

As de algodão são preferíveis; as de lã retêm a humidade, provocando a maceração da pele, principalmente nas pessoas que suam muito dos pés.

A meia higiénica de inverno deveria ser feita de fio grosso mistura de lã e algodão tendo o contra forte e a ponta reforçadas.

As meias finas rasgam-se com facilidade com o atrito do calçado sobretudo nas pessoas que andam muito.

Por isso é de boa higiene mudar de meias todos os dias.

Como nem todas as pessoas têm posses para o fazer, aconselha a higiene o uso de meias de algodão, de preferência cinzentas, que devem ser mudadas, todas as vezes que se mostrem sujas pela terra, pó de carvão ou pelo suor.

(Continua)

# Notas de Arte.

## As linhas férreas portuguesas e o excursionismo

Pelo Sr. António Monteiro, Chefe de Secção da Conservação de Via e Obras

### II

Não falemos por ágora nesta privilegiada estância de *Sintra*, tão cantada por poetas, e continuemos a nossa viagem pela linha de Oeste.

A linha sobe agora por entre trincheiras, oferecendo por vezes os mais belos panoramas. De *Sabugo*, pequena estação vizinha da povoação do mesmo nome e das grandes pedreiras de mármore de *Pero Pinheiro*, avista-se o perfil elegante da Serra de *Sintra*, coroada pelo palácio da *Pena*, e, poucos quilómetros adiante, depois de passarmos na *Pedra Furada*, junto de dois campos de rochedos naturalmente ruíniformes dum grande pitoresco, e considerados monumento nacional, atinge-se *Mafra*. A povoação fica a 10 quilómetros da estação e é servida por uma linda estrada, cheia de zig-zagues, donde se disfrutam panoramas lindíssimos e variados.

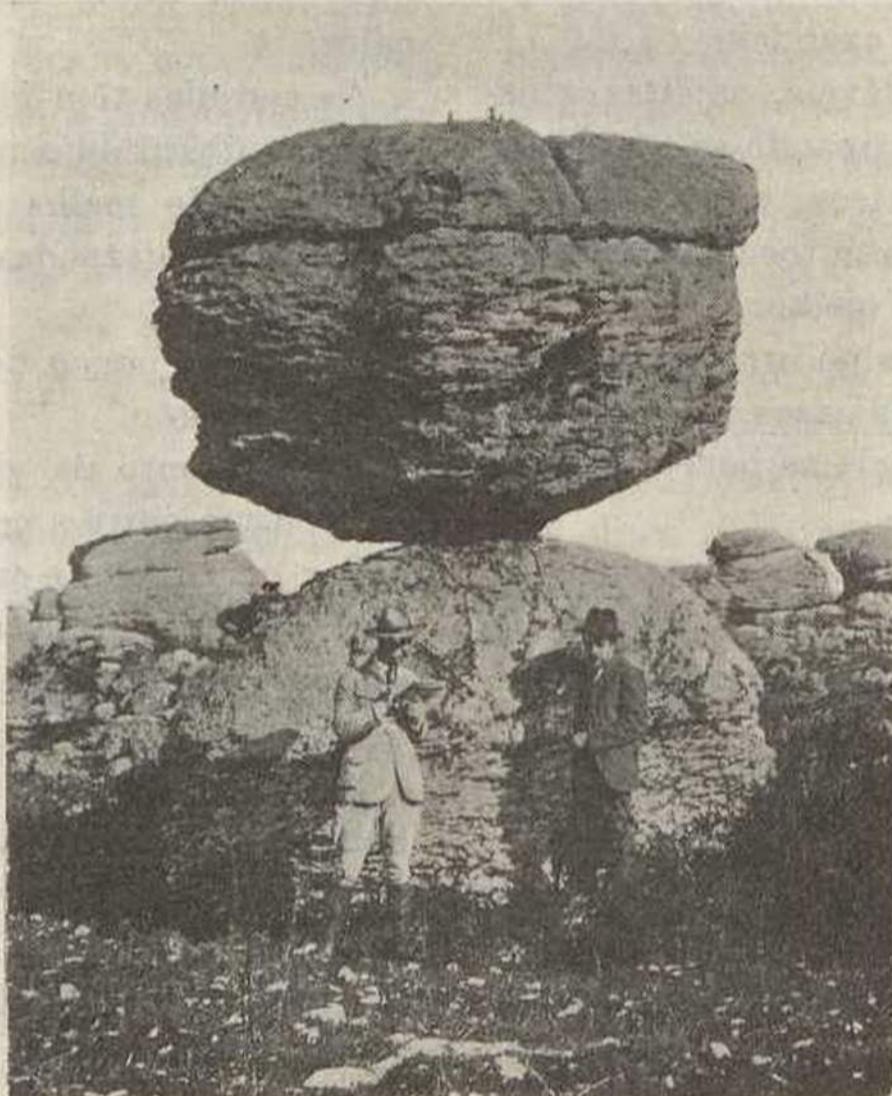
A vila de *Mafra*, tomada aos mouros por D. Afonso Henriques em 1146, está ao centro dumha região encantadora, com o oceano a dois passos e rodeada por montanhas pelo Sul e Leste. A curiosa vila, onde a magestade do con-

vento sobressai sempre ao visitante, é séde da Escola Prática de Infantaria, do Depósito de Remonta, de Concelho e de Comarca, encontrando-se servida por óptimas estradas que a ligam à *Ericeira* e a *Sintra*.

O monumento mais antigo de *Mafra* é uma capela romano-gótica em ruína, do Século XIII, na vila velha e cujo órago era Santo André.

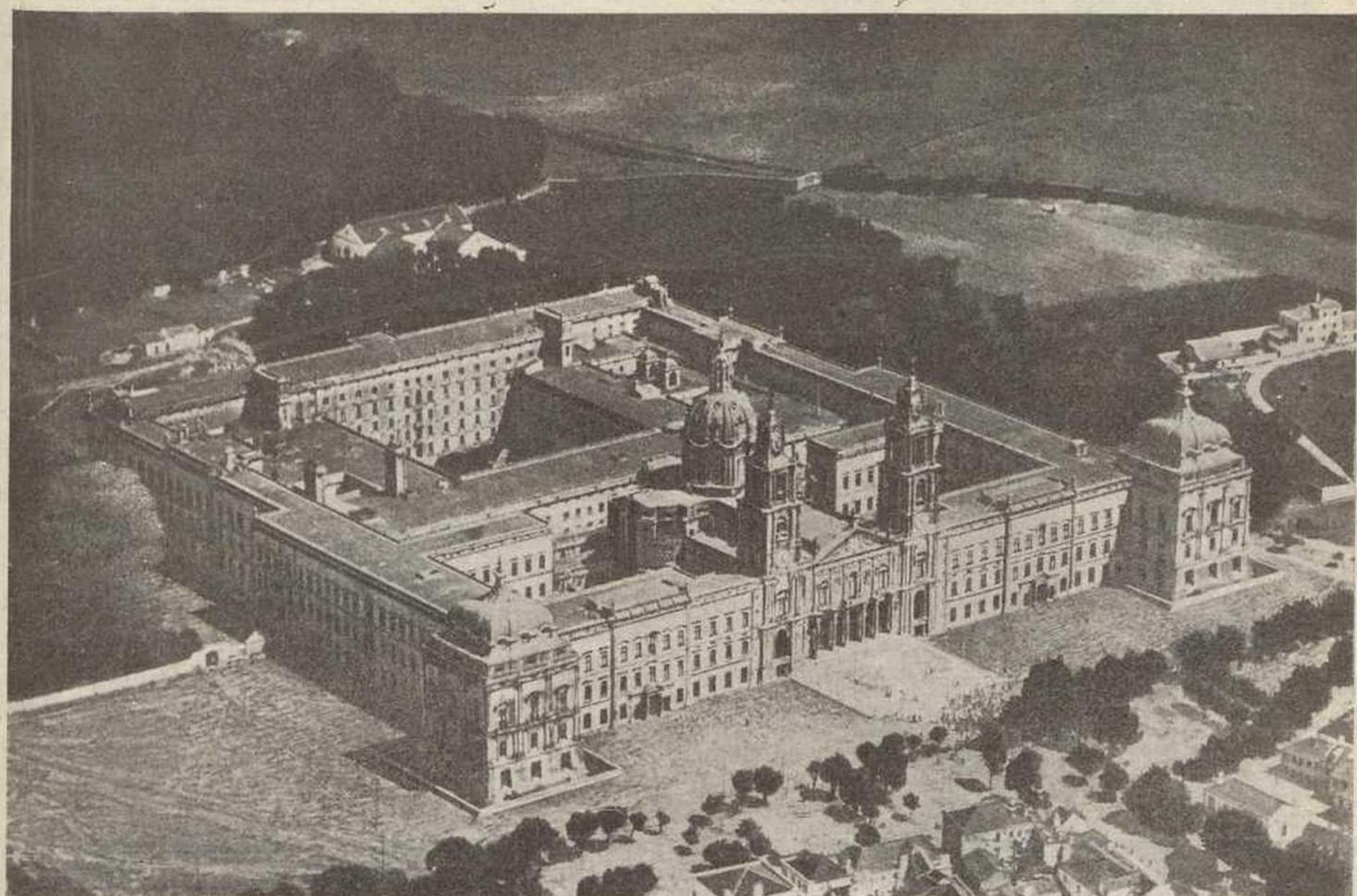
O mosteiro constitui, porém, o edifício arquitectónico mais notável e merece por isso que dêle nos ocupemos.

Tem a sua história o sumptuoso monumento: — Em 1711, D. João V, como passassem já três anos sobre a data do seu casamento com D. Maria Ana de Áustria, sem ter filhos, mos-



Pedra Furada — Interessante resultado da erosão atmosférica

trava se descontente com o facto, tendo prometido, se Deus permitisse que ela tivesse filhos, construir um convento na vila de *Mafra*. Como em 4 de Dezembro desse ano, nascesse uma filha, D. Mariana Bárbara, depois rainha de Espanha, cumpriu o Rei a sua promessa, tendo ido a *Mafra* em 1713, escolher os terrenos onde havia de ser elevado o monumental edifício.



O Convento de Mafra, visto de avião

Dos muitos projectos apresentados, todos assinados por arquitectos de renome mundial, escolheu o Rei o do alemão Frederico Ludovici, artista de grande merecimento, considerado como um notável modelador, que em Portugal deixou várias obras primas, como a capela-mór de S. Domingos em Lisboa, e a da Sé-Catedral de Évora.

Em 17 de Novembro de 1717 lançou D. João V a primeira pedra, sendo o acto revestido da maior solenidade. Iniciadas as obras, o número de operários foi aumentando sempre, de tal forma que chegaram a trabalhar na construção do gigantesco edifício 50.000 homens. O operário português teve ali a sua melhor escola.

A arte de trabalhar a pedra estava esquecida entre nós; o arquitecto Ludovici começou por instituir uma escola de cabouqueiros, canteiros e escultores e é da escola de Mafra que descendem os nossos verdadeiros mestres na arte de estatuária.

Para se avaliar o que foi a construção d'este monumental edifício, basta dizer-se que no transporte de materiais se empregaram 1.276 juntas de bois, encontrando-se o largo fronteiro ao monumento cheio de barracões para o pessoal, não lhe faltando sequer assistência médica e um hospital.

Quanto aos materiais empregados informaremos que os marmores foram extraídos em Pero Pinheiro, a cal e o tejolo fabricaram-se em inúmeros fornos que se estendiam até Cascais, e as madeiras vieram em grande parte do Pinhal de Leiria. De Itália vieram também óptimas madeiras, assim como do Brasil.

Estátuas, sinos, carrilhões, alfaias do culto divino e muitos outros objectos foram fornecidos pela Itália, Holanda e França.

Treze anos durou a construção d'este pertencoso edifício que ocupa uma área de 40.000 metros quadrados e possui 4.500 portas e janelas, 880 salas, duas torres de 68 metros de altura.

A fachada mede 220 metros de extensão. É admirável o equilíbrio e bom gôsto com que tudo foi concebido e executado, o que revela claramente as excepcionais qualidades do arquitecto que tomou a direcção da obra.

Todo este conjunto prodigioso e belo, símbolo da riqueza de então, deve justificar em parte o cognome de «Magnânimo» que a história deu a D. João V, a quem se devem outras obras como a construção do Aqueducto das Águas Livres, em Lisboa, e a reedificação do Hospital das Caldas da Rainha.

Não é para uma resenha desta natureza, a descrição pormenorizada dum dos nossos mais belos monumentos, onde se destaca a Basílica, riquíssima de mármores, e que pode considerar-se a melhor das inspirações do arquitecto.

Abundam, neste precioso repositório de arte, mármores das cōres mais variadas, nacionais, na sua quase totalidade, oriundos outros de Itália,

com os quais se fez a estatuária riquíssima da entrada que mereceu a Ramalho Ortigão a seguinte referência: «da escultura portuguesa do Século XVIII é Mafra o nosso mais copioso e considerável depósito.»

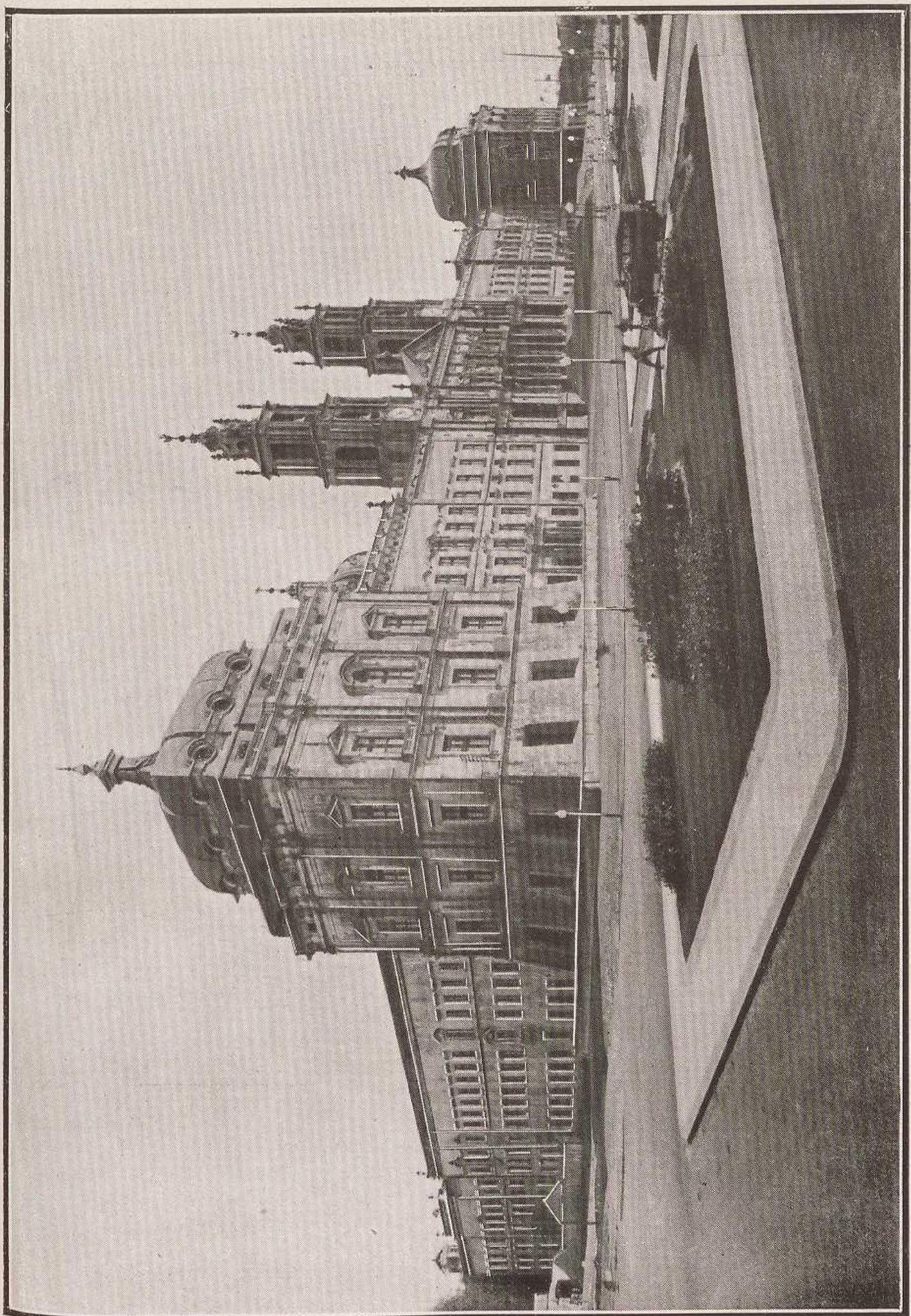
Ainda na Basílica se vêem 11 capelas, 45 tribunas, 6 grandes órgãos, 21 retábulos e quadros de mármore, 8 quadros a óleo, além de 40 estátuas magníficas. O zimbório, de cuja base se disfruta um panorama admirável, é imponente.

No convento, com um jardim clássico ao centro, alojaram-se em tempos 300 religiosos e nele ficam a Biblioteca com os seus 35.000 volumes, a Casa do Capítulo, a Sala dos Actos Escolares, as cozinhas e o refeitório.

No palácio, que ocupa a fachada principal do monumento, encontram-se os cláustros, as enfermarias e o Campo Santo, lugar destinado a inumações, com capela apropriada para sufrágios.



Convento de Mafra — A biblioteca



CONVENTO DE MAFRA

E' nesta dependência do palácio, onde em 1911 se instalou o Museu, que se vêem algumas peças notáveis de mobiliário, paramentos, alfaias religiosas, tapeçarias, obras de pintura, escultura e cerâmica.

O monumento de Mafra pode, sem favor, considerar-se uma das nossas mais belas jóias arquitectónicas, recheada de preciosidades de valor incalculável.

Ainda em Mafra, deve visitar-se a tapada, cheia de recantos lindíssimos e de pitoresco imprevisto, onde existe muita caça.

E' também digna de visita a praia da *Ericeira*, ligada a Mafra por 12 quilómetros de boa estrada. E' uma óptima praia de banhos muito freqüentada no verão e ainda um centro piscatório importante, onde existem algumas fábricas de conserva.

Retomando o combóio em Mafra, a linha continua a desenvolver-se em curvas sucessivas e



Ericeira — A praia de banhos

a poucos quilómetros aparece-nos a *Malveira*, cuja povoação, sempre crescente, alastra junto à estação. São importantes os seus mercados de gado, que abastecem os de Lisboa. Logo adiante *Pero Negro* e *Dois Portos*, pequenas povoações que, pode dizer-se, vivem do vinho.

(Continua no mês de Junho)



Entre-Campos

Fotog. do Sr. Jaime de Moraes Pereira, Escriturário da Contabilidade

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### I — Fiscalização e Tráfego

#### Tarifas:

P. n.º 491 — Desejo saber qual a cobrança a efectuar a um militar portador de meio bilhete de 3.ª classe fornecido em Castelo Branco para Leiria à vista de requisição militar tendo o portador em Entroncamento avisado que desejava seguir via Lisboa e mudar para 2.ª classe.

R. — Mudança de via:

Bilhete 1/2 de 3.ª cl. de Castelo Branco a Leiria, via normal, 276 Km.....	24\$05
Bilhete 1/2 de 3.ª cl. de Castelo Branco a Leiria, via excepcional, 399 Km..	69\$45
Diferença .....	45\$40

#### Mudança de classe:

Bilhete 1/4 de 3.ª cl. de Entroncamento a Leiria, via excepcional, 276 Km..	48\$10
Bilhete 1/4 de 2.ª cl. de Entroncamento a Leiria, via excepcional, 276 Km..	73\$70
Diferença .....	25\$60
Aumento de 5%.....	1\$30
	26\$90
Total a cobrar.....	72\$30

P. n.º 492 — Como proceder, de futuro, em relação ao 4.º Aditamento à antiga Classificação Geral de Mercadorias, sobre a concessão especial não mesmo indicada?

R. — A concessão especial sobre agrupamentos de madeiras, prevista no 4.º Aditamento à Classificação Geral da Antiga Rêde, publicado em 30-6-925, foi substituída e sensivelmente modificada em benefício do Públíco pelo disposto no Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de p. v., datado de 26-8-932.

#### Livro E 11:

P. n.º 493 — Sendo necessário reparar uma remessa na estação de destino, procede se de harmonia com o artigo 220.º do livro E. 11, quanto ao crédito da importância retirada para pagamento da sua reparação?

Como na definição de «Desembolsos» não está incluída «à chegada», peço dizer-me como deverei proceder neste caso.

R. — O artigo 220.º do E. 11 refere-se a desembolsos na estação de procedência ou em trânsito e não nas estações de chegada, visto que nesta não pode haver desembolsos.

«Desembolso» é a verba dispendida numa estação por conta do Públíco e a *cobrar noutra estação*. Como a verba dispendida à chegada ha-de ser cobrada do Públíco nessa mesma estação, não se trata de «desembolsos».

O procedimento a adoptar é lançar a verba dispendida em F. 258; quando do despacho da remessa é essa verba lançada na carta de porte, fazendo-se no F. 258 o lançamento de compensação.

### II — Movimento

#### Livro 2:

P. n.º 494. — Em conformidade com o 1.º período da Instrução n.º 2231, peço esclarecer-me do seguinte:

A estação de Verride está situada ao Km. 213,800 e o Distrito n.º 112 chega até as agulhas da estação de Alfarelos. O pessoal da via tem trabalhado nestes últimos dias ao Km. 219, ficando apenas distante 1,800 da estação de Alfarelos. O modelo V. 77 não poderia ser ali assinado antes do princípio dos trabalhos para que aquela estação fizesse os avisos das diferentes circulações durante o dia, evitando que Verride tenha de mandar um homem com os avisos que tem de percorrer 10,200 Km., ida e volta?

R. — E' claro que o aviso pode ser feito por Alfarelos, mas como é Verride que sabe onde trabalha o pessoal da via, é Verride que telegrafa ou telefona a Alfarelos pedindo para avisar o pessoal da via.

#### Livro 3:

P. n.º 495. — Uma estação autoriza paragem na estação seguinte a um determinado comboio e em conformidade com o § único do 2.º

caso do art. 11.º do Livro 3 (Instrução 2.199) passa-lhe telegrama que o maquinista e condutor assinaram como cientes dessa ordem em fórmula de trânsito.

Em vista da estação onde o comboio vai parar ter perfeito conhecimento pelo telegrama de que o maquinista vai avisado, peço dizer-me se o comboio deve ser recebido com o disco aberto ou fechado. Na minha opinião deve ser recebido com o disco aberto, visto poder se considerar uma paragem regulamentar.

R. — Como se trata de uma paragem extraordinária deve receber-lo com o disco fechado, tanto mais que no caso de que se trata, a Instrução 2.199 apenas dispensa a colocação dos petardos.

#### Livro horário:

P. n.º 496. — Estando autorizada, no livro horário n.º 5, a tonelagem equivalente aos comboios mixtos para os comboios n.ºs 2541 e 2542, e como os referidos comboios têm a categoria de comboios de mercadorias, desejo saber se devo adicionar a estes comboios, as 9 ton. de tolerância e se a sua frenagem é considerada igual à dos comboios de mercadorias.

R. — Conquanto no final das marchas dos comboios n.ºs 2541 e 2542 esteja indicado que a carga a rebocar é a dos comboios mixtos, não perdem por esse motivo a sua categoria de «mercadorias» e como tal é aplicável a tolerância a que se refere a Instrução n.º 2206.

Relativamente à frenagem, esta é a que estipula o respectivo quadro a páginas 131 para comboios mixtos, ou seja pelo número de veículos que rebocarem.

#### DOCUMENTOS

##### I — Tráfego.

Aviso ao Públ. A. n.º 365. — Encerra o Despacho Central de Cartaxo.

Aviso ao Públ. A. n.º 368. (1.º Aditamento ao Aviso ao Públ. A. n.º 325) — Indica dimensões para um novo tipo de taras recomendadas.

Comunicação-Circular n.º 2.366. — Por motivo da abertura à exploração do troço de linha de

Senhora da Hora a Trofa, da Companhia do Norte de Portugal, houve necessidade de esclarecer o pessoal das estações sobre o encaminhamento das remessas procedentes da nossa rede e destinadas àquela Companhia, tendo sido publicada a Comunicação-Circular acima referida, nesse sentido.

Carta impressa n.º 2.368. — Manda emendar para Frs. 23,29 a importância de Frs. 23,19 que figura na página 25, alínea e), coluna «Bagagens» da Tarifa Internacional n.º 402 de G. V. (Passageiros e bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha).

#### II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1.096. — Esclarece que para a reserva de compartimentos ao abrigo do artigo 20.º da Tarifa Geral podem ser aceitos bilhetes de qualquer qualidade desde que deem direito a viajar no respectivo comboio.

Carta impressa n.º 1.097. — Recomenda que as estações de destino de remessas de cortiça não procedam à repesagem, logo que se verifique estarem aquelas humedecidas por efeito de chuvas recebida em trânsito.

Carta impressa n.º 1.099. — Dá esclarecimentos respeitantes à venda e utilização dos bilhetes da Tarifa n.º 21 de g. v.

#### Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial

no mês de Fevereiro de 1933

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7.	4.658	4.576	1.873	2.107	2.208	1.645
» » 8 » 14	4.607	4.711	1.951	2.076	2.151	1.601
» » 15 » 22	5.661	5.352	2.277	2.451	2.376	1.892
» » 23 » 28	3.599	3.749	1.484	1.727	1.668	1.342
Total.....	18.525	18.388	7.585	8.361	8.403	6.480
Total do mês anterior	20.462	19.653	7.714	8.500	8.413	6.637
Diferença...	—1.937	—1.265	—129	—139	—10	—157

# Factos e informações

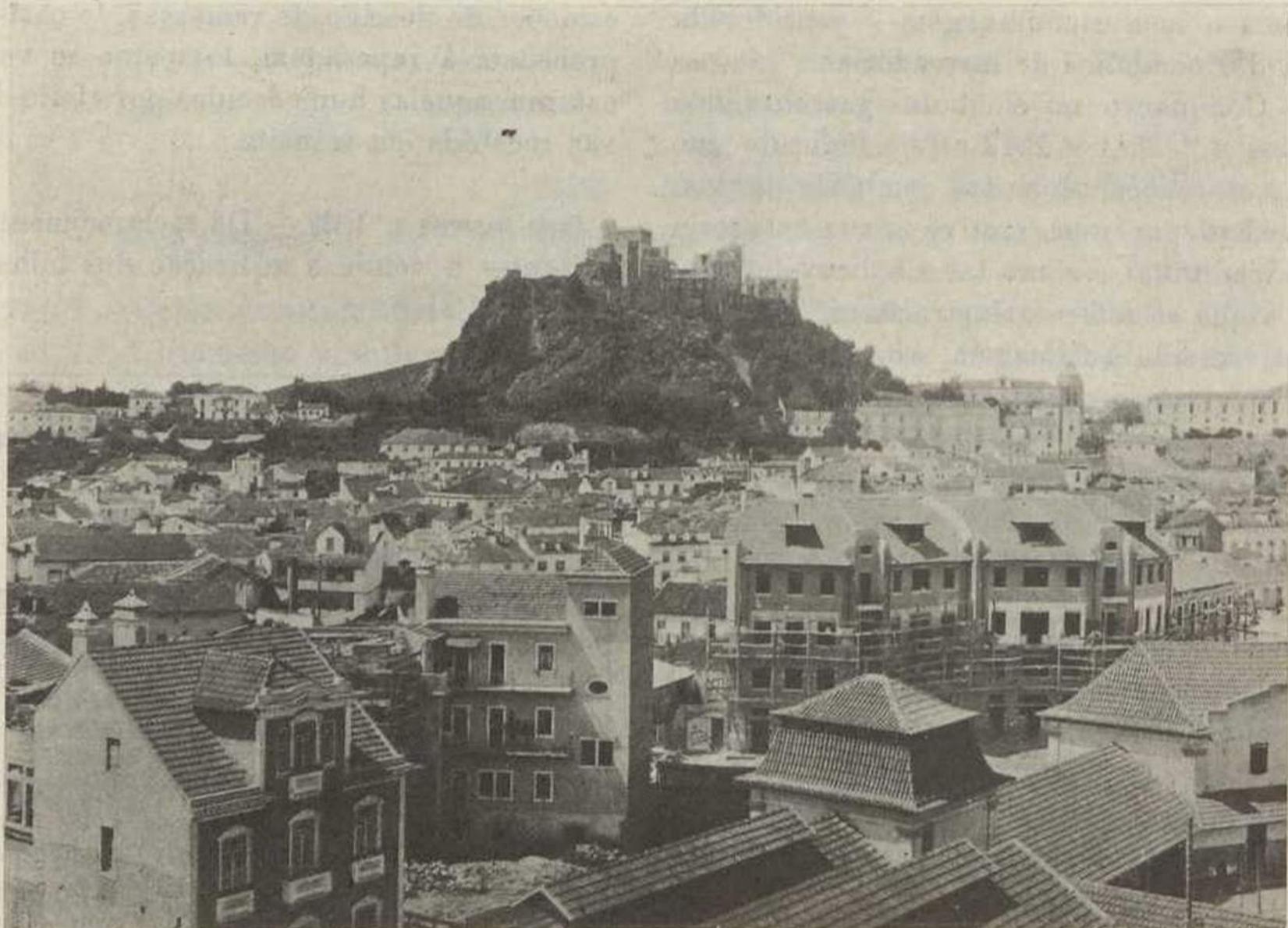
## O carril e a estrada

Depois de se referir largamente à exposição de automóveis do ano passado em Paris, um jornal francês acrescenta:

«Não se pode falar de automóveis sem pensar imediatamente no grave problema da actualidade e pelo qual todos se interessam: a rivalidade entre o carril e a estrada. E' admirável que o francês mais modesto tenha sobre este assunto uma opinião bastante precisa. A complexidade do assunto, a multiplicidade de factores e de considerações que entram em jogo não constituem obstáculos à maior parte dos nossos concidadãos. Graças ao prestígio de que gosa na opinião pública, o automóvel faz conquistas mais sentimentais que fundamentadas.

Não queremos discutir aqui êsse problema, porque estamos certos de que nos faltam os elementos para uma perfeita apreciação. Mas o progresso do automóvel é um facto que se verifica todos os dias. Qualquer pessoa que nêste verão tenha viajado de automóvel pôde reconhecer, como nós próprios, que tem sido feito um enorme esfôrço para melhorar a nossa rede de estradas.

Mas é preciso vêr as coisas tais como elas são. Se a indústria automóvel lança cada ano sobre as estradas de França centenas de milhares de carros, torna-se necessário começar a falar a sério em segurança. Que é preciso tomar desde já severas e múltiplas medidas para garantir a segurança nas estradas, não oferece dúvidas. Ora a segurança é precisamente um



Leiria

Fotog. do Sr. Engº Ferrugento Gonçalves

dos maiores cuidados dos caminhos de ferro; é também uma das suas mais certas vitórias.

Ainda está na memória de todos, aquele dito espírito de Afonso Allais que, encarando um dia o melhoramento das condições de circulação em automóvel, aventava que se poderia talvez obrigar êstes veículos a só circularem em metade da estrada; que esta poderia, para este efeito, ser materialmente separada em duas partes; que seria também conveniente impedir os veículos de fazerem constantes desvios do seu caminho e que, afinal, estava talvez indicado canaliza-los por meio de peças de madeira ou mesmo de ferro, que se colocariam longitudinalmente na estrada.

— Mau! concluia Afonso Allais, agora vejo que, no fim de contas, estive a reinventar os caminhos de ferro!

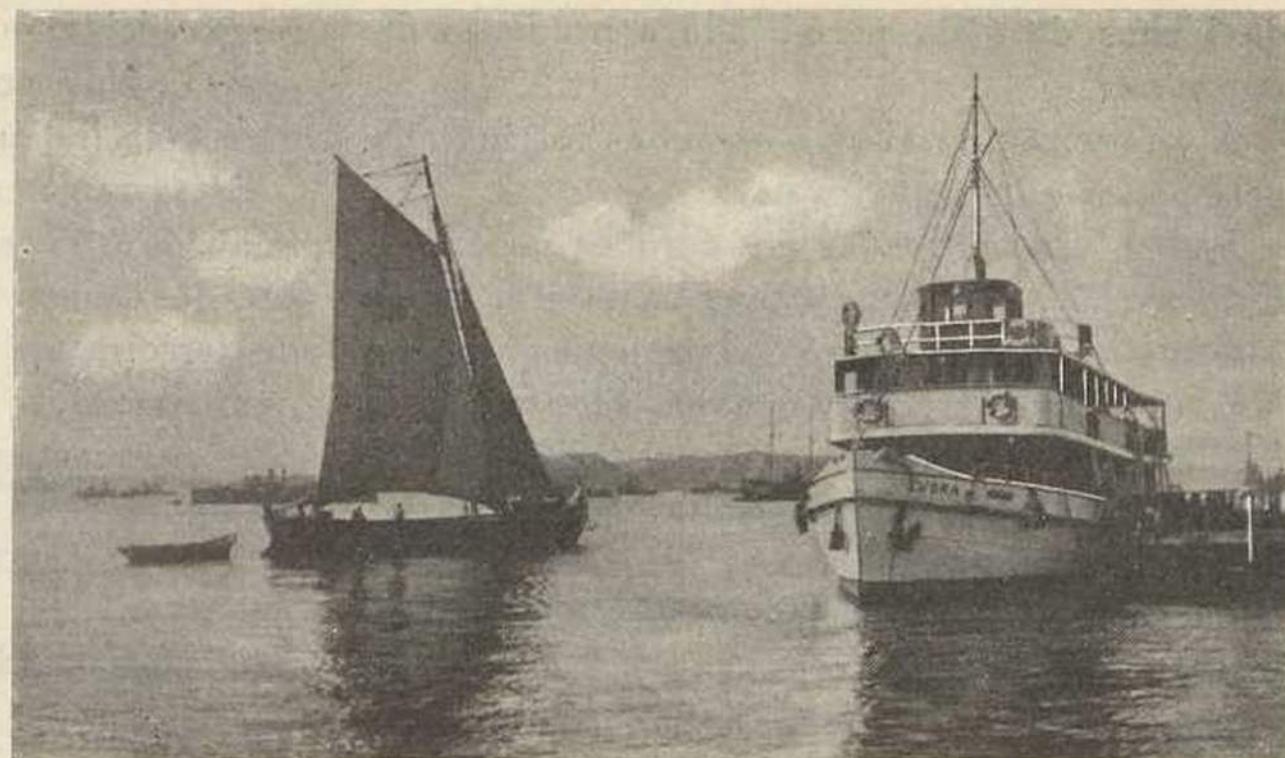
Na realidade, esta exclamação é fundamentada e mostra-nos que é necessário pôr o problema da segurança e resolve-lo.

E já que, quando se fala de automóveis, é costume citar os Estados Unidos da América do Norte, citemos esta frase lida recentemente numa revista da especialidade, americana e dissimulada inocentemente no meio de um texto técnico:

— Na América só ha cinco cidades cuja população é igual ou superior ao número de pessoas mortas ou feridas em um ano e no país, por desastres de automóveis. —

Ora, se a nossa memória não falha, a quinta cidade americana é Cleveland, que conta 800.000 habitantes! Compreende-se agora bem por que foi preciso fazer rodeios para indicar este número.

Estas reflexões não são pessimistas pelo prazer de o serem. Mas se os homens têm a paixão do automóvel não devem, só por isso, tornar-se deshumanos».



O mais recente vapor da C. P.

Fotog. do Sr. Jaime de Moraes Pereira, Escriturário da Contabilidade

## Agricultura e jardinagem

### Amoreiras

A indústria da produção do casulo que fornece o fio da verdadeira sêda é essencialmente caseira porque precisa de mão de obra barata.

Quem viva no campo, disponha de um pedaço de terreno, pode aproveitar o tempo geralmente desperdiçado, para se ocupar da produção do casulo, aumentando desta forma os ganhos da família e correspondente bem estar.

Como se sabe, a sêda animal é tirada do casulo feito pela *lagarta* ou *bicho da sêda*, casulo que não é mais do que o ninho que o bicho faz para ali se transformar em crisálida e borboleta.

O bicho da sêda alimenta-se das folhas de amoreiras, sendo esta a principal utilização desta árvore.

A amoreira vai bem em quase todos os terrenos de continente português e não requer grandes cuidados de cultura, sendo uma bela árvore de sombra e ornamento. Por isso tem sido escolhida para formar pequenos maciços perto das habitações do pessoal da Companhia, nas estações, apeadeiros, passagens de nível, etc. Este ano foram plantadas nas margens da via cerca de 5.000 amoreiras que dentro de poucos anos podem fornecer alimento a muitos milhões

de bichos de sêda permitindo a produção de muito casulo.

A amoreira presta-se a todas as formas que pela poda se lhes queira dar.

Podem ser cultivadas em cordões ou outras formas anãs, em sebes ou em haste alta que é a forma que, para o caso dos pequenos maciços e árvores isoladas, mais convém adoptar.

Como dissemos, requere poucos trabalhos culturais; duas cavas durante o ano é quanto basta. Com uma destas, enterra-se, de três em três anos, uma porção de estrume, 20 a 80 Kg. conforme o tamanho da árvore.

A poda é a operação mais importante, principalmente a dos primeiros anos, que se chama *de formação*.

Tendo sido plantada uma haste que ainda não tenha ramificações, logo que esta tenha atingido desenvolvimento suficiente, corta-se, a cerca de 1<sup>m</sup>,60 de altura, o que pode acontecer no próprio ano da plantação ou no seguinte. Constitui-se assim o tronco da árvore.

No ano imediato suprimem-se todos os rebentos, excepto três situados nas extremidades deste tronco. Estes atarracam-se a 35 centímetros. É boa prática suprimir durante a primavera alguns rebentos para fortalecer os outros que ficam, mas

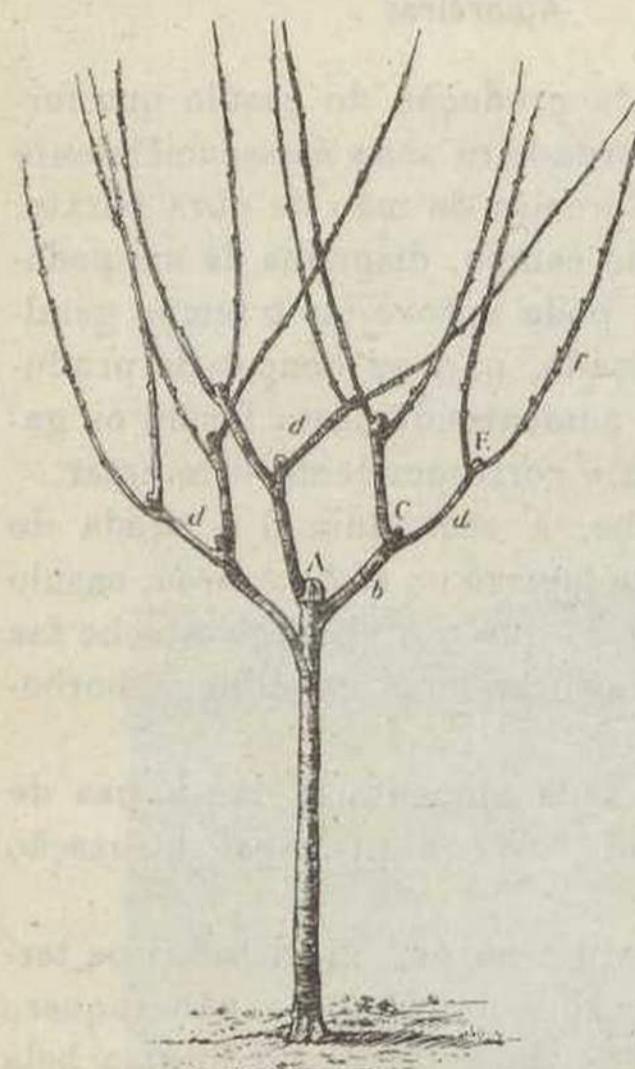


Fig. 1

esta *poda verde* de primavera não deve incidir sobre mais de metade dos rebentos que se formarem.

No ano seguinte, suprimem-se os rebentos que se formarem no tronco e nos primeiros

ramos deixando apenas dois na extremidade destes ramos por forma que a árvore fique com o aspecto indicado na figura 1.

Estes ramos de segunda ordem atarracam-se também a 35 centímetros dando lugar à formação dos ramos de terceira ordem como mostra o esquema da figura 2.

As podas que se seguem são *podas de produção* e devem como a primeira efectuar-se no fim do inverno. Para esta poda,

que serve para manter a árvore com bom vigor vegetativo, não se pode indicar com minúcia os cortes a fazer. Preferível é expôr as primeiras regras a seguir:

1.º — Equilibrar a copa tornando-a quanto possível regular e mantendo-a nos limites de uma estatura e configuração manusáveis.

2.º — Suprimir os ramos muito chegados por forma que o ar e a luz possam passar livremente.

3.º — Suprimir os ramos muito fracos e encurtar os mais fortes.

4.º — Suprimir ou encurtar os ramos doentes, ou danificados pela apanha das folhas.

## Curiosidades estatísticas

### Desastres de automóveis

No passado mês de Fevereiro o número de vítimas de desastres de automóveis foi de 20, das quais 3 mortos e 17 feridos.

Somando estes números aos registados no passado mês de Janeiro obtemos 86 vítimas, ou seja cerca de 2 por dia.

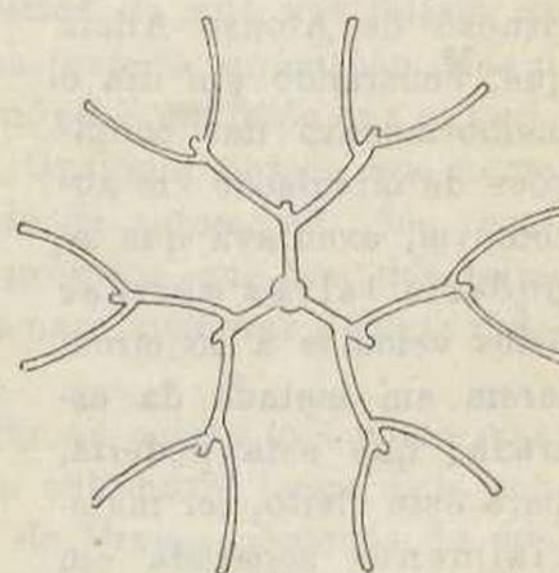


Fig. 2

# Personal.

## Nomeações

Mês de Fevereiro

### SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

**Médico da 22.ª Secção:** Dr. Joaquim de Albuquerque.

**Médico da 54.ª Secção:** Dr. Francisco Neto Cabrita.

Mês de Março

### DIRECÇÃO GERAL

**Director Geral:** Eng.º Álvaro de Lima Henriques.

**Sub-Director:** Eng.º António Vicente Ferreira.

## Reformas

Mês de Janeiro

### EXPLORAÇÃO

*Luis José Maria Martins*, Inspector Principal Adjunto.

*José Marques*, Factor de 1.ª classe.

Mês de Fevereiro

### SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

*José Abelho Telo Mexia*, Médico da 54.ª Secção.

### EXPLORAÇÃO

*António Gonçalves da Silva*, Chefe de Repartição.

*Carlos Ferreira de Lima*, Factor de 2.ª classe.

*José de Oliveira*, Carregador.

*António Agostinho*, Servente.

### MATERIAL E TRACÇÃO

*António da Silva Alfaro*, Chefe de Oficina.

*Alexandre Borges*, Maquinista de 1.ª classe.

*Filipe Godinho*, Maquinista de 2.ª classe.

*José António Leal*, Fogueiro de 1.ª classe.

### VIA E OBRAS

*José Freitas*, Assentador de distrito.

*José Simões*, Assentador de distrito.

*José Victal*, Ajudante de secção.

*Ventura Machado*, Chefe de distrito.

*José Ramos*, Sub-chefe de distrito.

*Maria Santos*, Guarda de distrito.

## AGENTES QUE COMPLETAM NESTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



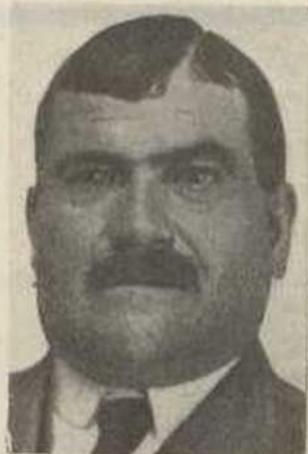
**Luís Simões**

Aj. de Secção da Conservação da Via  
Admitido como assentador  
em 26 de Abril de 1893



**Manuel Duarte dos Santos**

Chefe de 2.ª classe  
Admitido como carregador  
em 8 de Abril de 1893



**Abílio António da Silva Moura**

Fiel Principal  
Admitido como praticante  
em 3 de Agosto de 1891



**João Seborro**

Servente  
Admitido como carregador  
em 21 de Abril de 1893

## Falecimentos

### Em Janeiro

#### EXPLORAÇÃO

† *José Alves*, Chefe de 3.ª classe em Barreiro. Admitido como praticante em 21 de Maio de 1909, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 3 de Fevereiro de 1926.

### Em Fevereiro

#### EXPLORAÇÃO

† *José Dias da Silva*, Chefe de Secção no Serviço de Fiscalização e Estatística.

Admitido como escrevente em 20 de Junho de 1907, foi nomeado chefe de Secção em 17 de Junho de 1919.

† *António Vicente Parrinha Pires*, Ajudante de arquivista no Serviço de Fiscalização e Estatística.

Admitido como caixeiro auxiliar em 2 de Novembro de 1914, passou a ajudante de arquivista em 1 de Janeiro de 1928.

† *Artur Vidal*, Condutor de 2.ª classe na 1.ª Circunscrição.

Admitido como carregador em 27 de Dezembro de 1901, transitou para o serviço de trens como guarda-freio de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1908 e foi promovido a condutor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1922.

† *Fernando Joaquim Pinto de Araujo*, Conferente em Campanhã.

Admitido como carregador eventual em 1 de

Outubro de 1919, foi promovido a conferente em 21 de Julho de 1930.

† *José Rodrigues*, Carregador em Covilhã.

Admitido como carregador em 21 de Maio de 1914.

† *Manuel Monteiro Feijão*, Guarda em Évora.

Admitido como eventual em 1 de Maio de 1924, passou a guarda em 21 de Maio de 1928.

### MATERIAL E TRACÇÃO

† *José Filipe da Mata*, Fogueiro de 1.ª classe no Depósito do Barreiro.

Admitido como carregador em 21 de Setembro de 1917, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1 de Dezembro de 1927 e promovido a fogueiro de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *Feliciano Augusto da Silva*, Limpador no Depósito do Entroncamento.

Admitido como limpador em 10 de Janeiro de 1922.

### VIA E OBRAS

† *Benjamim Augusto*, Assentador do distrito 404.

Admitido como assentador auxiliar em 26 de Novembro de 1911.

† *Rufina Maria*, Guarda do distrito 14.

Admitida como guarda em 21 de Outubro de 1916.



† *José Alves*

Chefe de 3.ª classe



† *José Dias da Silva*

Chefe de Secção



† *António V. Parrinha Pires*

Ajudante de arquivista



† *Feliciano Augusto da Silva*

Limpador

7 — Charada em verso

Outrora os reis judeus com crueldade  
Praticaram imenso horror, profundo...  
Numa fúria preversa de maldade,  
Assassinando o Salvador do Mundo!

Quanta amargura o povo vagabundo  
Sofreu por nós, ó Rei da Santidade — 1  
Derramando o seu sangue, assás fecundo,  
P'ra redimir a vasta Humanidade!

Nos dias tristes da Quaresma Santa  
O nosso humilde *aspetto* se aquebranta — 2  
Ao pensar nos martírios de Jesus...

Demo-nos pois, ó povo preletário,  
Ao Rei do amor, que outrora no Calvário  
Morreu por nós, pregado numa cruz!...

*Roldão (A. C. L. B.)*

Duplas

8 — O lugar onde se lançam coisas de que se não faz caso, constitui uma zona perigosa — 2.

*Labina*

9 — O redentor de cativos enviou um emissário — 4.

*Britabrantes (A. C. P. B.)*

10 — Os que nos autos de fé levavam insignias de fogo, alguns d'elos eram devotos ardentes da inquisição — 5.

*Cruz Kanhoto*

Aumentativas

11 — Uma pessoa perspicaz não gosta do frio tempestuoso — 3.

*Novata*

12 — Na alcova está o crustácia — 3.

*Costasilva*

13 — Fiz um rasgão com uma fateixa — 2.

*Britabrantes (A. C. P. B.)*

Sincopadas

14 — 3-E tão suave a voz do teu *dilecto*! — 2.

*Roldão (A. C. L. B.)*

15 — 3-A parte grossa do fuso, bate ao de leve na roca — 2.

*Mefistófeles*

16 — 3-Tive coragem para defender o meu aio — 2.

*Roldão (A. C. L. B.)*

17 — Maçadas ferroviárias

Formar o nome de estações da C. P. com as letras das seguintes frases :

SE O VI LÁ?

LEVA SARDA?

O TONECAS DA VILA

*Roldão (A. C. P. B.)*

Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Abril de 1933

Géneros	Preços	Géneros	Preços	Géneros	Preços
Arroz Bremen..... kg.	2\$90	Carvão-Gaia e Camp. . kg.	\$.46	Ovos..... duzia	variável
» Nacional ..... »	2\$90	Cebolas ..... »	\$.75	Petróleo em Lisboa ... lit.	1\$05
» Valenciano..... »	3\$00	Chouriço de carne..... »	14\$00	Petróleo-Restant. Arm. .... »	1\$10
» Sião..... »	3\$00	Farinha de milho ..... »	1\$50	Presunto ..... kg.	11\$00
Assucar de 1.º Hornung »	4\$25	» trigo ..... »	2\$25	Queijo da Serra..... »	10\$00
» 1.º manual . »	4\$20	Farinheiras ..... »	8\$00	» flamengo..... »	24\$00
» 2.º Hornung »	4\$05	Feijão branco ..... lit.	1\$50	Sabão amêndoas ..... »	1\$15
» 2.º manual . »	4\$00	» amarelo..... »	2\$00	» Offenbach ..... »	1\$85
» pilé..... »	4\$30	» frade de 2.º..... »	1\$80	Sal ..... lit.	\$.16
Azeite de 1.º ..... lit.	6\$80	» » 1.º..... »	2\$00	Sêmea. ..... kg.	\$.70
» 2.º ..... »	6\$20	» manteiga ..... »	2\$10	Toucinho ..... »	6\$50
Bacalhau sueco..... kg.	4\$40	Grão ..... »	2\$15	Vinagre ..... lit.	\$.75
» inglês..... »	5\$30	Lenha ..... kg.	\$.20	Vinho branco ..... »	\$.75
Banha ..... »	7\$50	Manteiga..... »	18\$00	Vinho tinto-Em Gaia ..... »	\$.90
Batatas..... »	variável	Massas..... »	3\$45	Vinho tinto-Em Campanhã . »	\$.80
Carvão de sôbro..... »	\$.40	Milho..... lit.	\$.95	Vinho tinto-Restant. Arm. .... »	\$.75

Estes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Os preços de arroz, azeite, carnes, farinha de trigo, feijão, petróleo, vinagre e vinho no Armazém do Barreiro são acrescidos do impôsto camarário.

Alem dos géneros acima citados, os Armazéns de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congéneres e mais, tecidos de algodão, atoalhados, malhas, fazendas para fatos, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

O Boletim da C. P. tem normalmente 16 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números d'este Boletim não se vendem avulsos.

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.).