



BOLETIM DA C.P.

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

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

TUDO O FERRO-VIÁRIO DEVE LER
O "BOLETIM DA C. P." PARA:

- aumentar os seus conhecimentos profissionais;
- acompanhar o progresso ferro-viário mundial;
- manter-se ao corrente dos melhoramentos na rêde da Companhia.

O **Boletim da C. P.** tem normalmente 12 páginas, seguindo a paginação de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio.

Os números dêste Boletim não se vendem avulso.

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

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

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

SUMÁRIO: Sistema regulador de trens (Dispatching system). — Caminhos de ferro coloniais portugueses. — Estatística referente a Dezembro. — Consultas. — Agricultura e jardinagem. — Concurso de jardinagem organizado pelo *Boletim da C. P.* — Concurso de dactilografia. — Contribuições. — Agentes que completam este mês 40 anos de serviço. — Promoções em Janeiro. — Nomeações em Janeiro e Fevereiro. — Reformas em Janeiro. — Mudanças de categorias. — Resultados de exames. — Falecimentos.

Sistema regulador de trens (Dispatching system)

Pelo Sr. Eng.º Carlos Bastos, Chefe da Divisão de Exploração

Nas linhas portuguesas, como em um grande número de linhas estrangeiras, a circulação de combóios é regulada pelos chefes das estações sem interferência de quaisquer outras entidades dos Serviços Centrais ou Regionais. É o chefe que pede ou concede os avanços, que regulariza as alterações de cruzamentos ou as interversões, etc.

Presentemente está-se generalizando nas rêdes dos caminhos de ferro estrangeiros um outro meio de regular a circulação de combóios, conhecido pela designação de *dispatching system*.

Em que consiste este sistema a que chamaremos *sistema regulador de trens*?

Consiste em concentrar em postos centrais ligados telefonicamente com as estações e com os depósitos e reservas de máquinas, a direcção de todos os serviços que se prendem com a circulação de trens e utilização de material circulante, com o fim de:

— assegurar a regularidade da marcha dos combóios evitando ou atenuando atrasos que se venham a manifestar;

— determinar a circulação de combóios especiais;

— distribuir o material vazio, obtendo a sua melhor utilização;

— assegurar, de acôrdo com os agentes superiores de Tracção, a boa utilização das máquinas e do seu pessoal;

— contribuir para o bom andamento do serviço nas estações, dando aos seus agentes todas as indicações necessárias para tal fim, obtendo-se assim o máximo rendimento das linhas, diminuindo as despesas de exploração.

As rêdes onde se aplica um tal sistema de exploração, são divididas em zonas ou secções, a cada uma das quais corresponde um pôsto regulador.

Cada pôsto é dirigido por um *agente regulador*, tendo como auxiliares outros agentes, *operadores*, encarregados de receberem e registarem todas as comunicações telefônicas sôbre as chegadas, partidas e passagens dos combóios e das máquinas isoladas, disponibilidades de material, cargas retidas e finalmente sôbre quaisquer incidentes que se derem na linha ou nas estações.

O sistema regulador de circulação tem várias modalidades conforme as atribuições dadas ao *regulador*.



Debandada para os folguedos do Carnaval

Nos Estados Unidos da América, o *regulador* goza de uma autoridade quasi absoluta com atribuições de um verdadeiro comandante, tendo interferência directa não só sobre o pessoal e material da Exploração mas até mesmo sobre o de Tracção. Além de tomar as providências necessárias para atenuar e evitar quanto possível atrasos aos combóios, é elle quem ordena a circulação de quasi todos os combóios de mercadorias, sendo de notar que na maior parte das companhias americanas os únicos combóios de mercadorias que têm marchas previstas nos horários são os de grande velocidade destinados ao transporte de gado, peixe, frutas, legumes e outros géneros frescos. Todos os outros destinados á pequena velocidade, são postos em circulação á medida que a tonelagem existente nas estações está em relação com a potência das locomotivas de que o *regulador* dispõe. O *regulador* determina as marchas com que os combóios especiais devem circular, marcando-lhes os seus cruzamentos e ultrapassagens, as estações onde tomam ou deixam material, etc.

Para que o *regulador* possa conhecer a cada momento a situação e composição de todos os combóios e máquinas em marcha dentro da respectiva secção, recebe não só as informações das estações, mas também as dos próprios condutores dos combóios com os quais póde estar em comunicação por intermédio de postos telefónicos estabelecidos em plena via.

Alguns destes postos têm junto deles um pequeno semáforo podendo ser manobrado do posto Central e que o *regulador* faz funcionar sempre que deseje determinar paragem a qualquer combóio a fim de comunicar com o respectivo condutor (*fig. 1*).

Por seu lado, os condutores dispõem de aparelhos portáteis que, por meio de varas de bambu, podem ligar ás linhas telefónicas em plena via, pondo-se assim em comunicação com o posto central regulador (*fig. 2*).

Como se vê, as funções dos chefes das estações nas linhas americanas, pelo que respeita á circulação de combóios, seguimento e deferimento de material car-

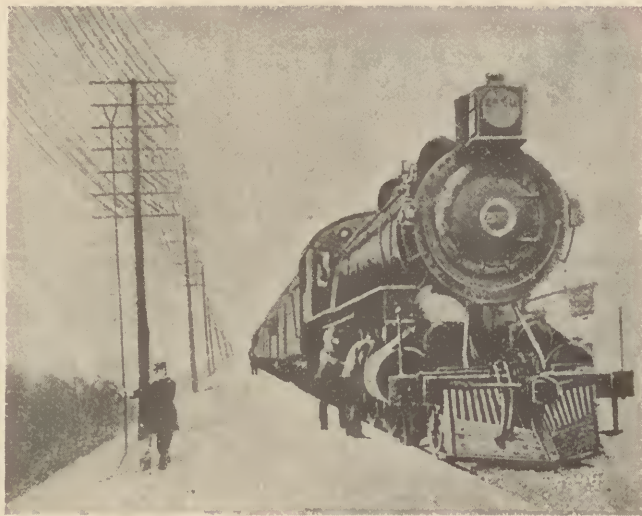


Fig. 2 — Pôsto telefónico portátil

regado ou vazio, utilização de material, etc., estão concentrados no *regulador*.

Este sistema de exploração em que o *regulador* tem uma tão larga interferência no serviço, está naturalmente indicado nos Estados Unidos onde as distâncias entre as estações são consideráveis e muito intensa a circulação em via única, onde por vezes se torna necessário efectuar alterações de cruzamento e intervenções de trens, utilizando vias de resguardo existentes em plena via e sobre as quais os chefes das estações difficil vigilância podem exercer.

Nestas condições, compreende-se a vantagem do serviço ser dirigido em cada secção por um agente superior, tendo como auxiliares os operadores que no posto central reúnem e registam as informações que a todo o instante lhe são fornecidas telefonicamente pelas estações e agentes de trens, tendo interferência directa em todos os assuntos que se relacionem com a circulação de combóios e podendo dispôr não só do material circulante e das máquinas mas até mesmo do pessoal tanto da Exploração como da Tracção.

Em 1917, quando os americanos se estabeleceram em França e tomaram a direcção dos transportes dos seus exércitos e respectivo material de guerra e de abastecimentos, previram que o aumento extraordinário de serviço em linhas já muito sobrecarregadas de tráfego, iria dar lugar a grandes perturbações muito especialmente na circulação de combóios.

Para atenuar tanto quanto possível estas difficuldades, resolveram, de acôrdo com as companhias francesas interessadas, estabelecer o *dispatching system* na linha que liga Saint-Nazaire a Gièvre e que principiou a funcionar em fins de 1918, já depois de assinado o armistício ⁽¹⁾.

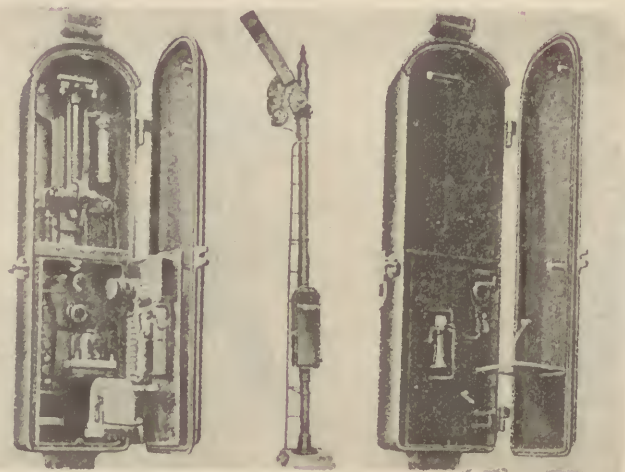


Fig. 1 — Semáforo com pôsto telefónico

⁽¹⁾ Nesta época tinham os americanos ao seu serviço o seguinte material de sua propriedade: 1.000 locomotivas, 14.000 vagões e 6.500 agentes de caminhos de ferro de nacionalidade americana.

As vantagens reconhecidas neste sistema de exploração fôram de tal ordem, que desde logo na maior parte das administrações de caminhos de ferro franceses se iniciaram os trabalhos necessários para a sua generalização. Assim, a Companhia de P. L. M. que em 1918 fez o seu primeiro ensaio na secção de Lyon a Dijon, com 198 quilómetros de extensão, já actualmente tem estabelecido êste sistema de exploração em 3.140 quilómetros de linha. A Companhia do Este aplica-o num percurso de 2.441 quilómetros.

Na Bélgica, só depois de 1921 é que fôram feitos os primeiros trabalhos para aplicação do *dispatching system* devendo porém dizer-se que já em 1913 o sistema de postos reguladores principiou a ser estudado pela Administração dos Caminhos de Ferro do Estado Belga, estudo que foi interrompido em fins de 1914, logo que foi declarada a grande guerra em que a Bélgica se viu envolvida desde o seu início.

Nas linhas francesas e belgas onde os chefes das estações mantêm as suas atribuições normais, as funções do *regulador* são em regra as seguintes:

1.º — Centralizar no pôsto regulador as informações relativas à circulação de todos os combóios ou máquinas respeitantes à sua secção e fornecer às estações interessadas, por sua iniciativa ou a pedido delas, as indicações necessárias para que possam executar nas melhores condições todo o serviço que têm a seu cargo.

Igualmente presta aos depósitos e reservas de máquinas, informações sôbre a situação das máquinas em marcha, avisando-os de qualquer incidente que possa produzir perturbações no serviço normal.

2.º — Dentro dos limites que lhe são fixados, dar ordens às estações da sua secção para retardar, suprimir ou resguardar temporariamente os combóios que possam embarçar a linha ou as gares destinatárias.

3.º — Pôr-se ao corrente de todos os assuntos relativos à circulação dos combóios, registando todos os atrasos, indagando das suas causas e provocando todas as medidas próprias e rápidas para os atenuar ou evitar.

Os *operadores* que recebem telefonicamente todas as informações sôbre as circulações que se estão efectuando

dentro da respectiva secção, vão traçando sôbre um gráfico em branco as suas marchas efectivas.

Para facilitar o exame dêstes gráficos, os combóios de passageiros são representados por traços *pretos*, os de mercadorias por traços *azuis*, as máquinas isoladas por traços *vermelhos* e os combóios de serviço por *traços pontuados*.

Os gráficos assim obtidos permitem, por comparação com o gráfico representativo do horário, constatar todas as irregularidades de circulação e muito especialmente as pêrdas de tempo nas estações e em marcha, e o seu exame habilita o *regulador* a dar rapidamente às estações da sua secção todas as indicações que lhes podem ser úteis e necessárias para o serviço.

Êstes gráficos são enviados diariamente ao Serviço de Movimento com a nota das irregularidades constatadas pelo *regulador*, servindo para a organização dos expedientes para apuramento de responsabilidades e ainda para estudar as alterações que se julgue necessário efectuar nos horários em vigor.

Para que um tal sistema de exploração possa dar todos os resultados desejados, é indispensável a montagem de uma rede telefónica o mais perfeita possível. Os aparelhos telefónicos preferidos, tanto nas linhas francesas

como nas linhas belgas, são os do tipo americano estudados pela *Western Electric Company*, chamados de *selectores*. São dêste sistema os telefones que já hoje estão fazendo serviço nas linhas da antiga rede da C. P.

O princípio dêstes aparelhos é o seguinte:

Uma linha telefónica a dois fios, comum a todas as gares da secção e por vezes aos respectivos depósitos de máquinas, está ligada ao pôsto central regulador.

No pôsto central existe um quadro onde estão agrupadas tantas chaves de chamada quantas as estações que fazem parte da secção, correspondendo cada chave a cada uma dessas estações e ainda as chaves correspondentes aos depósitos de máquinas.

O *operador* pode portanto chamar separadamente cada estação fazendo voltar a chave que lhe corres-



Novo tipo de disco... musical

ponde. Logo que uma das chaves é voltada, um sistema mecânico-eléctrico faz tocar unicamente a campainha de chamada, na estação que lhe corresponde.

Uma chave especial permite chamar ao mesmo tempo todas as estações da secção, que, simultaneamente, podem receber uma comunicação como, por exemplo, o anúncio de um comboio especial, que a todas elas interessa.

As funções que os operadores têm a desempenhar obrigam-nos a, simultaneamente, poderem *ouvir, falar e escrever*.

Para ouvir, têm sempre o auscultador seguro ao ouvido por uma lâmina elástica metálica que passa em volta da cabeça.

Para falar, têm suspenso no peito um microfone de maneira que o bocal lhe fique quasi à altura da boca, dispositivo este que lhe permite falar em qualquer posição que esteja.

Para escrever, têm uma mesa sobre a qual podem apoiar os antebraços e tendo ao centro uma estante inclinada onde se fixa o gráfico em branco, (fig. 3).

Dispõem também de uma régua e tantas canetas quantas as tintas diferentes que têm de empregar e que estão sempre metidas em tinteiros de nível constante fixados à meza, do lado direito do operador; este está sentado em uma cadeira girante que lhe permite tomar a cada instante a posição que mais lhe convenha.

Durante a noite, uma lâmpada semelhante às que são usadas pelos músicos nas orquestras, ilumina convenientemente o gráfico.

As estações para se põem em comunicação com o posto central, unicamente têm de tirar o seu microfone do descanso e premirem com o pé um pedal destinado a fechar o circuito e em seguida indicar o seu nome, mas só podendo transmitir a comunicação que tenha a fazer, depois de autorizada pelo operador.

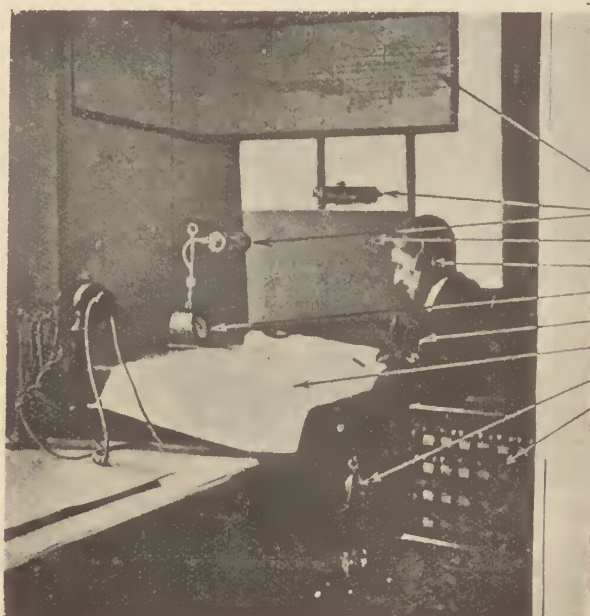
As comunicações telefónicas devem ser feitas de uma maneira simples e breve.

Os chefes das estações devem dispôr o serviço de maneira a responderem rapidamente a qualquer chamada do posto central.

Todas as estações devem anunciar sem demora ao posto regulador as horas de chegada, de partida ou de passagem de todas as circulações; as alterações que tenham feito ou tencionem fazer na sucessão dos comboios; as manobras e serviços extraordinários que

possam provocar quaisquer atrasos; as avarias dos aparelhos; e em geral todos os incidentes que possam ter qualquer influência nas marchas dos comboios.

O funcionamento do *dispatching system* é regulado, em cada administração, por ordens de serviço onde consta não só as instruções destinadas ao pessoal



- Esquema da Zona a seu cargo.
- Lâmpadas de músico nas orquestras.
- Gráfico obrigado sobre estirador móvel.
- Auscultador.
- Relógio eléctrico.
- Micrófone.
- Gráfico real.
- Aparêlho para o regulador.
- Quadro de chaves sobre tripé giratório

Fig. 3 — Pôsto de um operador

da linha mas também as funções e atribuições dos *reguladores*.

Os resultados obtidos pelas diferentes companhias com o *dispatching system* têm sido de tal ordem que o seu princípio foi aplicado para a instalação de *postos centrais de circulação* para serviço interno das grandes estações e das gares de triagem. O chefe destes postos exerce no interior destas estações, funções de coordenação e de direcção análogas às que os *reguladores* exercem nas respectivas secções.

Em Portugal, a intensidade de circulação de comboios e as curtas distâncias entre estações não aconselham um tal sistema de exploração com a latitude que já hoje tem em vários países.

No entanto, o emprêgo de uma rede telefónica de *selectores* pôde prestar grandes serviços não só na regularização das marchas dos comboios e na distribuição de material, como também para transmissão de muitas ordens que em regra são dadas por cartas ou telegramas.

Nesta ordem de ideas já hoje se encontram instalados telefones *selectores* na Sociedade Estoril e em algumas linhas da C. P., conforme atrás se disse, onde já prestam um bom auxílio que melhor será, logo que o plano geral de instalação esteja ultimado.

Caminhos de ferro coloniais portugueses

Resumo da conferencia feita em 1926 pelo Snr. Eng.º José de Abreu, Sub-chefe do Serviço da Exploração

Foi estabelecido pela Circular da Exploração n.º 569 o programa das conferências a realizar êste ano. Das seis conferências fixadas neste programa foram já realizadas as duas primeiras, subordinadas aos temas: *A origem dos Caminhos de Ferro e sua evolução* e *A C. P. desde a sua origem*, cabendo falar sobre o primeiro tema ao Snr. Eng.º Azevedo Nazareth e sobre o segundo ao Snr. Eng.º Vaz Cintra.

Pela ordem da citada circular e sua lógica sequência, cabe-nos falar-lhes hoje sobre os *Caminhos de Ferro Coloniais Portugueses*. E' sugestivo o tema e bem desejávamos dar-lhe o relevo que merece, mas falta nos a necessária competência e até o brilho da palavra. Minguados destas qualidades essenciais, não podemos deixar de, mau grado nosso, transformar em simples palestra o que merecia, na verdade, constituir uma conferência.

Sobre estas dificuldades, não podemos deixar de nos antecipar, proclamando as deficiências de elementos que serão necessariamente constatadas no decurso da nossa exposição, pela dificuldade enorme em os obter, pois que nas repartições oficiais não os ha e o recurso à iniciativa particular é árduo para quem tem poucas relações com coloniais e pela dispersão destes informadores. Em todo caso, foi a iniciativa particular que constituiu o nosso principal ou único manancial de elementos de estudo.

Não obstante todas estas deficiências e dificuldades, anima-nos a esperança de conseguir interessar os que nos ouvem por fórma a não considerarem completamente inúteis o tempo e o sacrifício que um ou outro tenha feito para comparecer hoje aqui, pois préviamente confiamos que para muitos diremos novidades e

que todos se encontrarão animados do sincero desejo de aprender.

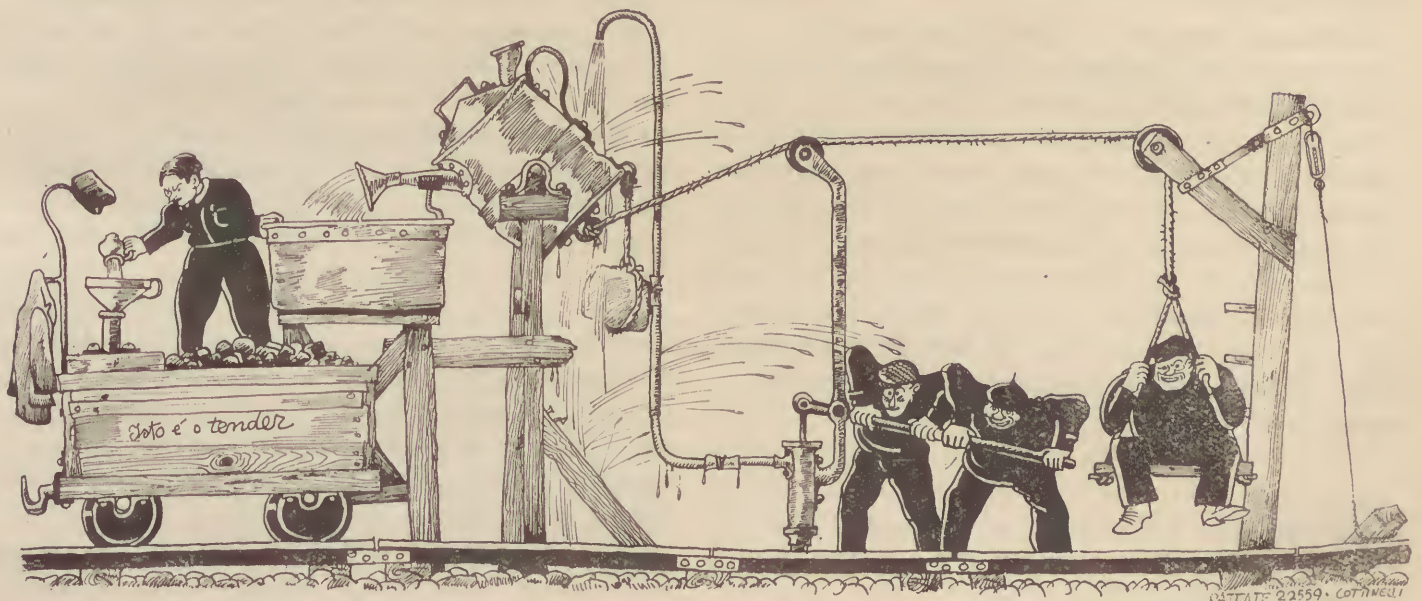
Para os ferroviários, como nós, o estudo dos caminhos de ferro coloniais tem mais interesse que para qualquer profano, ainda que animado do melhor sentimento de patriotismo, sentimento que, aliás, a nenhum de nós falta.

Na verdade, o estudo dos caminhos de ferro dos nossos domínios de além-mar, sobre os conhecimentos profissionais e de cultura geral que nos possa trazer, dá-nos a revelação do sentimento de afinidade que em nós deve viver pelos profissionais desses caminhos de ferro, fazendo-nos conhecedores das condições em que eles trabalham.

Por outro lado, como cidadãos duma Pátria a que todos orgulhosamente pertencemos, o mesmo estudo, faz-nos reviver a memória dos nossos gloriosos antepassados, a quem a nossa História deve as suas páginas mais illustres, que são também as mais heroicas da história de todo o mundo.

Antes de nos ocuparmos propriamente dos caminhos de ferro, não podemos dispensar-nos de salientar a diferença das características que presidiram à gestão dos primitivos caminhos de ferro na metrópole e nas colónias, e, como esclarecimento, aos principais factores dessa orientação, isto é, às principais riquezas das provincias ultramarinas onde esses caminhos de ferro se estabeleceram.

A primeira observação a fazer é aquela que incide sobre os núcleos de população. Ao passo que na metrópole havia centros importantes de população a que era necessário dar facilidades de intercâmbio, nas provincias ultramarinas nem na época do estabelecimento do



Moderna grua de grande vazão para os expressos do Carnaval. Enche um tender em 3 dias...

primeiro caminho de ferro,⁽¹⁾ nem hoje, essa necessidade se revela. Além disso a situação de Portugal, sob o ponto de vista internacional, exigia pô-lo em comunicação rápida com a Europa, nomeadamente com a Hespanha⁽²⁾, pois desde logo se reconheceu que a viação acelerada é um dos factores mais poderosos do progresso dos povos e do desenvolvimento económico dum país.

A ligação de Lisbôa com a capital do Norte, estava assim indicada como devendo ser das primeiras. Esta ligação daria um intercâmbio importante de passageiros, e um tráfego não menos importante de mercadorias nos dois sentidos: agrícolas para os grandes centros consumidores, industriais no sentido inverso.

Posto de parte o tráfego de passageiros nas províncias ultramarinas, restava encarar o aspecto agrícola e mineiro. Estes factores, fôram na realidade, os grandes propulsores da iniciativa do estabelecimento dos primeiros caminhos de ferro coloniais, tanto nas nossas possessões como nas estrangeiras. Como, porém, a riqueza mineira foi aquela que desde sempre mais seduziu os povos, e os produtos oferecidos espontaneamente pela terra eram exíguos, pois nos tempos das conquistas se limitavam às especiarias, devemos atribuir àquela riqueza do sub-solo a primazia em relação à agrícola.

Da nossa exposição ressaltará que, com efeito, o objectivo do estabelecimento dos primeiros caminhos de ferro nos nossos domínios africanos, foi, principalmente, a exploração mineira. Só mais tarde, quer pelo sucessivo desenvolvimento das colónias, quer por objectivos políticos, quer ainda porque as empresas procurassem melhor rendimento para os seus capitais por terem reconhecido a importância que assumia para a exploração da sua rede o transporte de outras mercadorias, é que os caminhos de ferro se foram lentamente dilatando, encontrando-se, apesar disso, alguns muito longe do seu término.

Muito embora a riqueza mineira das províncias de

Angola e Moçambique seja importante, a sua capacidade agrícola e industrial, muito especialmente a primeira, constituem riqueza muito superior.

Não cabe no âmbito desta palestra desenvolver considerações sobre o aspecto económico das nossas províncias ultramarinas. Não podemos deixar, porém, de dizer, a título de esclarecimento, que Angola, além dos produtos tropicais, como café, borracha, etc., presta-se ao cultivo de quasi todos os produtos metropolitanos em condições e quantidade que não admitem paralelo com os da metrópole.

Riqueza mineira, agrícola e industrial de Angola

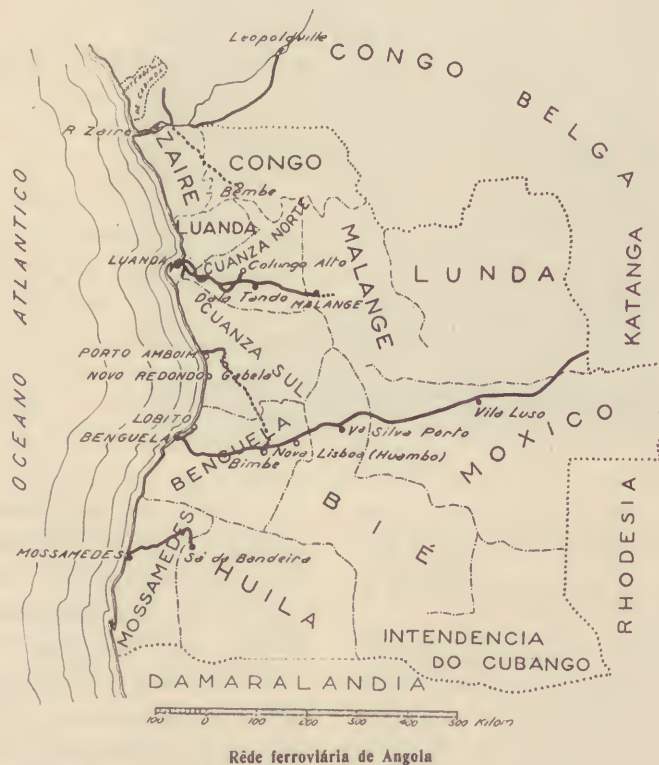
Tendo a exploração dos caminhos de ferro coloniais visado desde logo o tráfego de mercadorias, vamos dar uma rápida indicação sobre as principais riquezas das províncias que gosam da viação acelerada, principiando por Angola, a nossa mais vasta, mais rica e mais próspera de todas as nossas possessões ultramarinas, e até a mais simpática de todas elas, porventura por ser aquela que, mais que nenhuma outra, vincula os laços que a unem à metrópole.

O progresso dos paizes novos ou coloniais tem sido

marcado pela sua maior ou menor riqueza mineira. A Africa do Sul seria porventura a terra desértica de há quarenta anos se não tivessem sido descobertas as minas de diamantes de Kimberley e se não dispuzesse da formidável fortuna da sua região do Rand, com as suas exuberantes minas de ouro.

Os Estados Unidos da América, o Brazil, a Argentina, e por assim dizer, todas as repúblicas sul americanas, floresceram mercê das riquezas do seu sub solo. A própria Inglaterra não poderia exercer a hegemonia de que ainda hoje disfruta na Europa e até numa grande parte do mundo, se não fosse a detentora da maior parte do carvão que se consome nas indústrias. A sua supremacia financeira será muito abalada quando as nações se emanciparem do consumo do carvão que dela procede, pelo aproveitamento dos mananciais de energia hydraulica, dentro de cada país, para as suas industrias e caminhos de ferro.

Não é demasiado o relevo que damos à riqueza mineira. A nossa província de Angola tambem não escapa a essa influência e é por isso que se justificam as refle-



Réde ferroviária de Angola

⁽¹⁾ Caminho de ferro de Loanda, 1889.

⁽²⁾ Linhas de Leste, Norte e Sul e Sueste, 1854-1860.



Efeitos da concorrência — Não ha nada como o automovel para chegar depressa... ao outro mundo

xões que acabamos de fazer. Mas esta nossa riqueza ou não tem sido aproveitada, ou, se tem sido explorada, não tem contribuído tão eficazmente quanto era de esperar para o desenvolvimento e progresso da colónia, podendo-se até, dentro de certos aspectos, considerar-se porventura nefasta.

No Congo Belga, territórios que outrora fizeram parte da nossa possessão, existem as importantíssimas minas de cobre, conhecidas pelo nome de minas de Katanga. A alusão a estes jazigos mineiros, embora alheios, justifica-se por terem determinado a concessão do Caminho de Ferro de Benguela, em 1902.

Os diamantes da Lunda, uma das regiões mais férteis de Angola, são considerados como a mais importante riqueza mineira da província e, forçoso é dizer-se, muito se tem abusado dela.

Pretende-se que as minas de cobre do Bembe, ao Norte da província, tenham uma importância comparável às de Katanga. Tendo sido iniciada apenas a sua exploração, por dificuldades de transportes, pois o caminho de ferro que lhe está destinado, não passou até hoje de uma aspiração, não ousamos afirmar que assim seja, muito embora ao nosso sentimento de portugueses tal constatação fôsse imensamente agradável.

No litoral da província foram revelados jazigos de petróleo. A sua exploração está concessionada a duas companhias: uma ao Norte com o nome de *Companhia do Petróleo de Angola*, outra ao Sul sob a designação de *Angola Oil Fields*.⁽¹⁾

Sobre as possibilidades de riqueza deste produto do sub-solo, não são concordantes as opiniões. Para uns trata-se de uma riqueza importante que não tem sido explorada por influências das companhias petrolíferas inglesas e norte-americanas; para outros, pelo contrário, não passa de simples vestígios que não garantem uma exploração séria. Como quer que seja, o que parece estar provado é que ainda não foram feitas sondagens e estudos em condições de esclarecer completamente a questão tendo, no entanto, resultado das sondagens e estudos já realizados a desilusão em que os partidários da segunda hipótese fundam a sua opinião.

A região de Cassinga e o Sul são essencialmente auríferas, havendo também vestígios de cobre, chumbo e ferro. Como, porém, estes minérios não se revelam em quantidade, não foi esboçada a sua exploração e até parece que poucas pesquisas têm sido realizadas. Sem embargo, a exploração do ouro é a mais antiga na província, pois data de 1660, isto é, quasi da época dos descobrimentos. Esta exploração fez-se nas areias dos rios Cunene, Cubango e Lombidge, principalmente neste último.

Mas as possibilidades agrícolas sobrepõem às mineiras e representam por isso papel primacial no desenvolvimento económico da província, ponto é que se lhe dê o incremento que elas permitem. Como produtos mais importantes citaremos, os cereais, o tabaco, o café, o cacau, o coconote, o açúcar, as oleaginosas, o algodão, cêra, etc.

⁽¹⁾ Foi recentemente dissolvida.

(Continúa)

Estatística referente a Dezembro de 1929

Utilização do material para transportes do serviço comercial e da Companhia

Meses	Rêde antiga						Minho e Douro						Sul e Sueste					
	Vagões e furgões - Dia	Vagões e furgões - Kilómetro		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de quilómetros por dia		Vagões e furgões - Dia	Vagões e furgões - Kilómetro		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de quilómetros por dia		Vagões e furgões - Dia	Vagões e furgões - Kilómetro		% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de quilómetros por dia	
		Em total	Vazios		Em total	Em vazio		Em total	Vazios		Em total	Em vazio		Em total	Vazios		Em total	Em vazio
Janeiro.....	98.371	5.621.532	639.536	11,4	57,1	6,5	39.970	1.152.528	130.460	11,3	28,8	3,3	47.621	1.806.252	338.004	18,7	37,9	7,1
Fevereiro...	97.574	5.678.258	604.608	10,6	58,2	6,2	39.021	1.131.193	114.672	10,1	29,0	2,9	50.439	1.972.866	318.454	16,1	39,1	6,3
Março.....	83.079	5.345.994	546.110	10,2	64,3	6,6	34.885	1.092.735	107.388	9,8	31,3	3,1	49.601	1.736.658	327.527	18,9	35,0	6,6
Abril.....	85.402	5.492.983	670.743	12,2	64,3	7,9	40.361	1.165.736	134.987	11,6	28,9	3,3	63.828	2.007.621	448.109	21,4	32,9	7,0
Maió.....	84.270	5.321.022	584.434	11,0	63,1	6,9	37.877	1.081.733	106.013	9,8	28,6	2,8	62.572	2.003.860	436.391	21,8	32,0	7,0
Junho.....	82.737	5.635.890	653.527	11,6	68,1	7,9	40.845	1.136.676	138.364	12,2	27,8	3,4	43.186	1.873.004	372.871	19,9	43,4	8,6
Julho.....	85.010	5.518.157	603.315	10,9	64,9	7,1	34.528	1.065.901	84.744	8,0	30,9	2,5	31.481	1.878.382	342.854	18,3	60,0	10,9
Agosto..	105.938	6.290.890	709.028	11,3	59,4	6,7	36.852	1.258.706	95.126	7,6	34,2	2,6	46.585	2.116.621	329.834	15,6	45,4	7,1
Setembro..	105.266	6.303.734	663.654	10,5	59,9	6,3	39.020	1.401.538	116.495	8,3	35,9	3,0	59.046	2.287.341	250.530	11,0	38,3	4,2
Outubro...	104.025	5.980.920	651.866	10,9	57,5	6,3	35.023	1.285.470	154.494	12,0	36,7	4,4	57.266	2.152.605	256.256	11,9	37,6	4,5
Novembro..	117.164	6.530.307	911.697	14,0	55,7	7,8	34.992	1.262.375	121.807	9,6	36,1	3,5	49.441	2.205.184	334.582	19,7	44,6	8,8
Dezembro..	107.478	5.842.954	717.690	12,3	54,4	6,7	43.004	1.157.800	107.701	9,3	26,9	2,5	45.745	1.796.891	308.802	17,2	39,3	6,8
1929...	1.156.314	69.562.641	7.956.208	11,4	60,2	6,9	456.378	14.192.400	1.412.260	10,0	31,1	3,1	607.411	23.927.285	4.164.214	17,4	39,4	6,9
1928..	1.246.124	67.001.183	6.994.862	10,4	53,8	5,6	426.327	13.859.551	1.527.083	11,0	32,5	3,6	534.782	19.850.665	3.010.580	15,2	37,1	5,6

N. B. — Neste quadro são incluídos os vagões e furgões da Companhia e outras Companhias, deduzidos os dias em reparação, imobilização, serviço de via e de permanência nas outras Companhias.

Percurso quilométrico

Combóios	Antiga rêde				Minho e Douro				Sul e Sueste				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1929		Percurso efectivo em		Diferenças em 1929		Percurso efectivo em		Diferenças em 1929		
	1928	1929	A mais	A menos	1928	1929	A mais	A menos	1928	1929	A mais	A menos	
De passageiros.....	414.474	422.001	7.527	—	121.212	125.106	3.894	—	120.189	133.826	13.637	—	
De mercadorias.....	217.298	211.614	—	5.684	47.586	46.059	—	1.527	96.427	109.449	6.022	—	
Em manobras.....	83.100	61.607	—	21.493	31.821	31.862	41	—	39.301	35.423	—	3.878	
Totais.....	714.872	695.222	7.527	27.177	200.619	203.027	3.935	1.527	255.917	271.698	19.659	3.878	
Total das diferenças em 1929.....	A menos:		19.650		A mais:		2.408		A mais:		15.781		
Desde Janeiro ..	De passageiros....	5.104.731	5.108.759	4.028	—	1.474.947	1.510.181	35.234	—	1.579.443	1.626.577	47.134	—
	De mercadorias....	2.521.673	2.546.407	24.734	—	591.139	545.846	—	45.293	1.167.309	1.302.724	235.415	—
	Em manobras.....	996.668	965.454	—	31.214	378.612	355.565	—	23.047	447.781	421.518	—	26.263
	Totais.....	8.623.072	8.620.620	28.762	31.214	2.444.698	2.411.592	35.234	68.340	3.194.533	3.440.819	272.549	26.263
Total das diferenças em 1929.....	A menos:		2.452		A menos:		33.106		A mais:		246.286		

N. B. — As diferenças a menos nos totais são motivadas por 5 dias a menos em Janeiro, em virtude de ter passado a contar-se o percurso até ao dia 20 em vez de 25, como anteriormente.

Os abusos de uns comprometem as vantagens de todos

Consultas

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

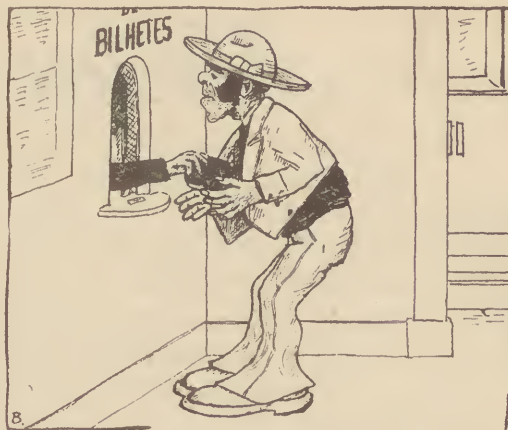
P. n.º 184. — Como devo proceder para debitar a importância dum telegrama de serviço destinado a um agente da Companhia, quando, por falta de outros meios, fôr entregue ao destinatário êsse telegrama por um próprio estranho ao serviço, isto é, nas condições do n.º 2.º do art.º 16.º do livro E 3?

Que base devo ter em vista para estabelecer a taxa por quilómetro e que modelos estabeleço?

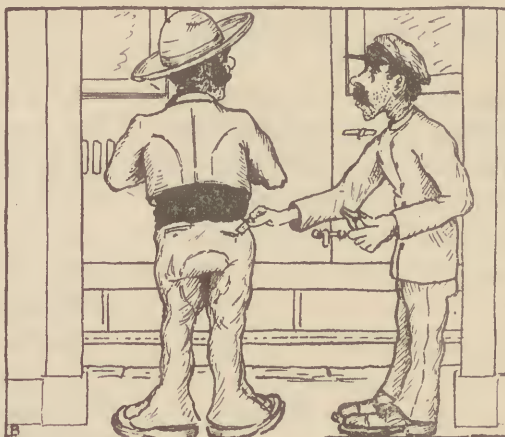
Se a entrega fôr feita por um nosso agente a um outro de Divisão ou Serviço diferente, como proceder?

R. — A remuneração a um próprio pela entrega de um telegrama de Serviço interno, faz-se nas antigas linhas do Estado, consoante a taxa prevista na Tarifa Especial I g. v., Capítulo VII, para os telegramas particulares, e na antiga rêde, pela Tarifa 6 de g. v. A estação credita-se em F 246 e envia aos Serviços Centrais o recibo que cassou ao próprio, junto com uma cópia do telegrama.

P. n.º 185. — Existindo na classificação geral de mercadorias, a rubrica *cascas não designadas para acondicionamento*, e tendo dúvidas na aplicação desta designação, desejo saber quais são as cascas abrangidas por esta classifica-



I — Faça favor... tire-me o dinheiro, que eu não posso mecher os braços...



II — O bilhete está nessa algibeira, mas eu não lh'o posso dar...



III — Tenha paciência!... ajude-me lá a subir que eu não me posso agarrar...



IV — ... não vou ao médico, não senhor. Vou comprar uns sapatos para a minha mulher, com esta medida

ção. À casca de sôbro acabada de tirar das arvores, sem mais acondicionamento algum e apresentada a despacho, pôde dar-se esta designação?

R. — A rubrica *cascas não designadas para acondicionamento* vai desaparecer da classificação geral, na sua próxima revisão, por desnecessária, ou pelo menos será mais bem esclarecida, visto

que, a não ser a *casca de arroz*, que está designada, nenhuma outra espécie de casca costuma empregar-se para acondicionar mercadorias.

A casca de sôbro, no estado em que é tirada dos sobreiros, ou seja em bocados de variados tamanhos, não pôde ser aplicada para acondicionar outras mercadorias. E, sabido como é, que essa espécie de casca é muito usada para curtimento de couros (e tanto assim que em regra a sua expedição se faz para estações que servem localidades onde existe indústria de curtimento de couros ou peles), não devem aceitar-se a despacho as cascas de sôbro, de azinho, de carvalho e, em geral, quaisquer cascas de árvores, sob a designação *cascas não designadas para acondicionamento*.

Se o expedidor insistir, deve a estação recusar-se a aceitar tal designação, e dizer-lhe, no caso dêste ainda se não conformar, que se entenda com o Serviço do Tráfego.

Factos e informações

Agricultura e jardinagem

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

Trabalhos de Março

Nos campos. — Continuam as lavouras, adubações e sementeiras das culturas da primavera, como batata, milho, centeio, cevada, feijão e grão de bico, e bem assim as adubações em cobertura.

Semeia-se a beterraba em alfobres para transplantar, ou directamente no lugar onde fica, o que geralmente é preferível.

Terminam-se as podas das vinhas e em certas regiões já começam os tratamentos contra o míldio. Não se deve esperar que êle apareça, para a aplicação dos tratamentos, pois neste caso pouco se conseguirá.

A calda bordalesa a empregar deve ter a seguinte composição:

Sulfato de cobre.....	1 Kg.
Cal viva.....	2 »
Água.....	100 Lit.

A primeira aplicação deve fazer-se quando os rebentos mais adiantados tenham um palmo, devendo repetir-se o tratamento pelo menos todos os 20 dias. Muitas vezes não se pôde esperar êste tempo, porque a chuva lava as fôlhas onde estava presa a calda e é necessário fazer então nova aplicação. Depois do tratamento com a calda bordalesa faz-se um tratamento com enxôfre.

Nas hortas e pomares. — Procede-se às sachas nas hortas, para afôfar a terra e destruir as ervas más.

Tiram-se os rebentos às alcachofras e preparam-se os espargos.

Fazem-se as grandes sementeiras de hortaliças. Em alfobres semeiam-se espargos, couves de todas as castas, beterrabas, alface, aipo, etc.

Em lugar definitivo, semeiam-se agriões, espinafres, tetragona ou espinafre da Nova Zelandia que é muito mais rústico e tem a vantagem de ser vivaz, favas, lentilhas, mostarda, rabanetes e nabos.

Transplantam-se todas as plantas dos viveiros que tenham suficiente desenvolvimento.

Em camas quentes semeiam-se tomates, pimentos e beringelas.

Acaba-se a limpeza dos pomares.

Nos jardins. — Continúa a plantação das plantas dos alfobres que tenham desenvolvimento suficiente.

Fazem-se as grandes sementeiras da primavera. Entre outras, citaremos as de abóboras ornamentais, amarantus, assembleias, begónias, boas noites, bôcas de

lôbo, caracoleiros, casadinhos, chagas, cravos da China, crisântemos anuais, cristas de galo, esporas, girassois, linho, malmequeres anuais e malmequeres de cécia (rainhas margaridas), maravilhas, melindres, papagaios, perpétuas, saúdades, verbenas e zinias.

Concurso de jardinagem organizado pelo «Boletim da C. P.»

PROGRAMA

1.º — Êste concurso tem por fim classificar os jardins das estações e apeadeiros sob o ponto de vista da beleza das suas plantas e flôres e do seu bom aspecto geral.

2.º — Podem concorrer chefes de estação e encarregados de apeadeiros.

Êstes agentes podem delegar noutros a faculdade de concorrer.

3.º — As estações e apeadeiros são classificados em três grupos independentes, para facilidade de classificação.

A cada grupo poderão ser conferidos até quatro prémios pecuniários e duas menções honrosas. São constituídos pelas seguintes estações e apeadeiros:

1.º GRUPO — Olivais, Sacavem, Póvoa, Alverca, Alhandra, Vila Franca, Carregado, Azambuja, Mafra, Dois Portos, Torres Vedras, Caldas, S. Martinho, Valado e Leiria.

2.º GRUPO — Ovar, Esmoriz, Granja, Aguda, Miramar, Valadares, Rio Tinto, Trofa, Famalicão, Nine, Cete, Paredes e Penafiel.

3.º GRUPO — Tunes, Fuzêta, Livramento, Luz, Tavira, Conceição, Castro Marim, Monte Gordo, Portimão, Mexilhoeira Grande e Lagos.

4.º — Os júris são constituídos por três membros. A constituição de cada um será oportunamente anunciada.

5.º — Os membros dos júris deverão fazer pelo menos quatro visitas de inspecção, a primeira na primavera de 1930, a segunda no outono de 1930, a terceira na primavera de 1931 e a quarta no verão de 1931.

Em Julho-Agosto de 1931 será feita a classificação das estações de cada grupo, depois do que se fará a distribuição dos prémios.

6.º — Na classificação dos jardins deverá o júri levar em conta as maiores ou menores dificuldades que houve na cultura, provenientes da qualidade do solo, disponibilidades de água e disposição dos locais ajardinados.

7.º — Os prémios para cada grupo são :

1.º	450\$00
2.º	300\$00
3.º	150\$00
4.º	100\$00
5.º	} menções honrosas.	
6.º		

8.º — Os agentes que desejem concorrer deverão fazer a sua inscrição por carta dirigida ao *Boletim da C. P.*, por intermédio da Secretaria da Direcção.

Todo o trabalho e material para os jardins nos locais indicados no programa do 1.º concurso de jardinagem, será fornecido pelos agentes que a êle concorrerem.

No entanto os Serviços Florestais e Agrícolas, sempre que tenham plantas disponíveis nos viveiros, fornecê-las-hão, dando também a possível assistência técnica, como indicações das plantas mais convenientes para as diversas localidades e para os fins a ter em vista, podendo mesmo chegar a auxiliar os agentes que pretendam concorrer, fazendo o projecto de ajardinamento e auxiliando o seu traçado.

Os agentes que pretenderem o auxílio dos Serviços Florestais e Agrícolas deverão dirigir-se ao *Boletim da C. P.*, por intermédio da Secretaria da Direcção.

Concurso de dactilografia

Conforme foi anunciado no Boletim n.º 5, de Novembro do ano findo, realizar-se-há no dia 20 do corrente um concurso de dactilografia, no qual poderão tomar parte os contribuintes de ambos os sexos, dos

Serviços Centrais, com categoria inferior a Chefe de Secção.

O concurso consistirá na cópia, durante 30 minutos, de um texto impresso.

Entre as linhas da cópia deverá haver um intervalo de um espaço.

Serão classificados os concorrentes que atingirem uma produção média de, pelo menos, 35 palavras por minuto, depois de descontadas as palavras em que haja erros de ortografia, omissão ou troca de letras, ou que não se encontrem no alinhamento devido.

Os prémios são os seguintes :

1.º.....	300\$00
2.º....	200\$00
3.º.....	100\$00

Os agentes que desejarem inscrever-se deverão comunicá-lo, por escrito, ao Secretário da Direcção Geral, até ao dia 12 do corrente.

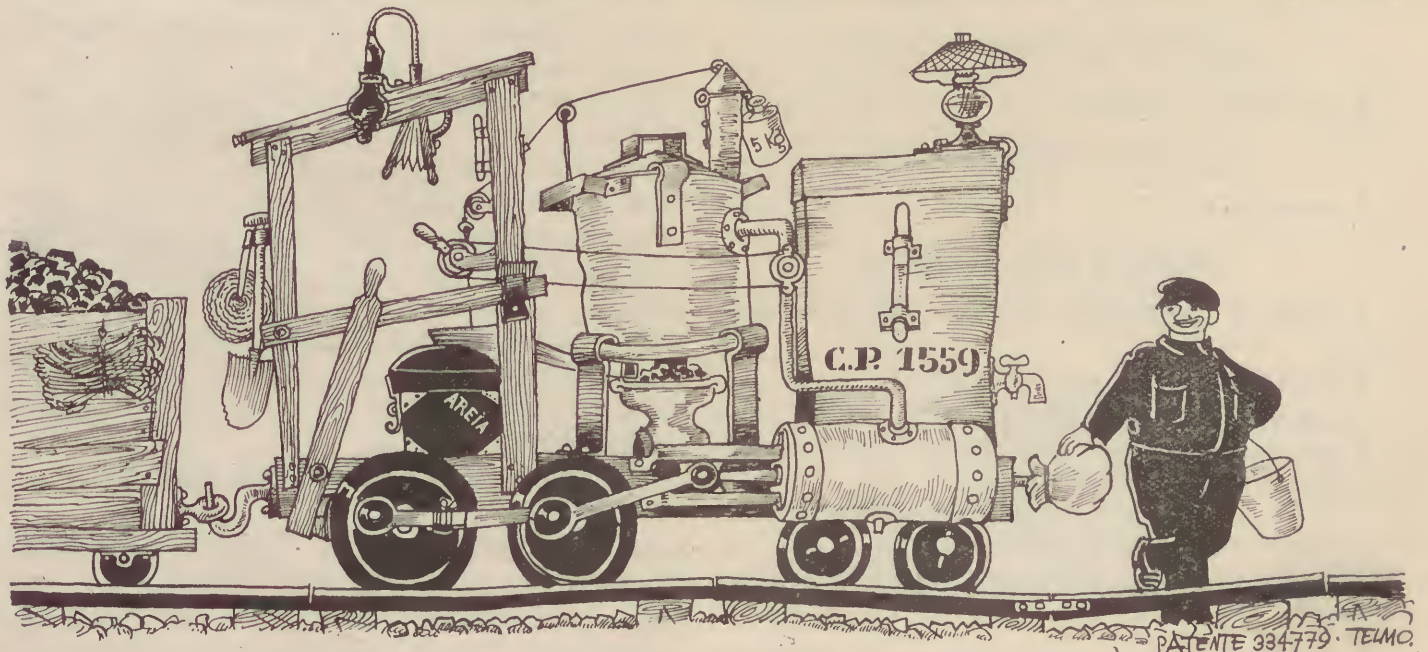
A Secretaria da Direcção porá à disposição dos concorrentes para êste concurso, máquinas dos seguintes tipos :

TECLADO UNIVERSAL

Simples	SMITH PREMIER; WOODSTOCK.
ROYAL; REMINGTON; SMITH BROTHERS;	Duplo SMITH PREMIER.

Contribuições

Para os agentes a quem isso possa interessar, informamos que é no corrente mês que se requer à Repartição de Finanças, para que as contribuições prediais ou industriais sejam pagas em 4 prestações.



Locomotiva aconselhada para os grandes rápidos durante o Carnaval

Pessoal.

AGENTES QUE COMPLETAM ÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



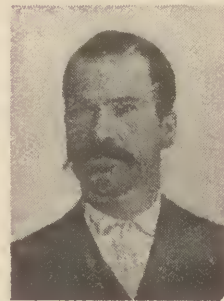
Luís Gonçalves Rozário
Sub-inspector de Secção do S.º Geral
Admitido como praticante
em 7 de Dezembro de 1890



Mariano J. da Costa Gonçalves
Empregado Principal do S.º da Fiscalização
Admitido como praticante de escritório
em 11 de Março de 1890



José Alípio Madeira
Empregado Principal do S.º da Fiscalização
Admitido como praticante de estação
em 30 de Outubro de 1889



Francisco Inácio
Agulheiro de 3.ª classe
Admitido como carregador
em 11 de Março de 1890

Promoções em Janeiro

DIRECÇÃO GERAL

A chefe de serviço, adjunto (equiparado): Dr. Luís de Melo Borges.

A empregado principal: Henrique Piedade.

A empregado de 1.ª cl.: Francisco José Assis.

A fiel de armazem, principal: Joaquim Torres.

A fiel de armazem, de 2.ª cl.: Joaquim dos Reis.

SERVIÇO DE RECEPÇÃO DE MATERIAIS

A sub-chefe de serviço: Eng.º Ruy de Sousa Azevedo.

DELEGAÇÃO DA COMISSÃO EXECUTIVA

A empregado de 2.ª cl.: Fernando Afonso Soares.

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

A chefe de secretaria: Luís José Botelho Seabra Lopes.

A chefe de secção: Luís Maria Rebelo.

A empregado principal: João Carlos Costa Guerra.

A enfermeiros de 1.ª cl.: José Ramos, António Alves da Silva e José da Cruz Gonçalves.

EXPLORAÇÃO

A sub-chefe de serviço: Eng.º Jaime Raul Corrêa Mendes.

A engenheiro adjunto: Eng.º Manuel Alves Bastos Botelho da Costa.

A chefes de circunscrição: Manuel Joaquim Teixeira e Joaquim da Silva Simplicio Júnior.

A inspector principal adjunto: Joaquim Taborda.

A sub-agente técnico: Rodolfo Santana Roxo.

A chefe de repartição principal: João Alves de Almeida.

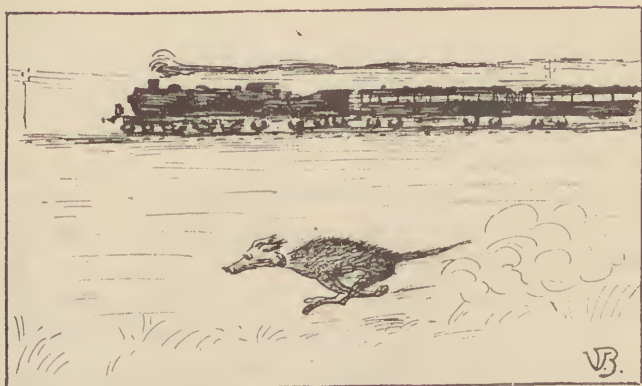
A empregados principais: José de Vargas Ollero Barreiros, Alfredo Izidoro Ribeiro, Júlio Carlos Freitas de Oliveira, Luís António da Silva, Miguel da Costa Loureiro, Jesuino da Cruz Lopes, Jaime da Cruz Alagôa, Eduardo Severino de Oliveira, António Gregório Picoito de Quintanilha, Carlos Augusto Paulo e Júlio de Oliveira e Sousa.

A empregados de 1.ª cl.: Joaquim Heleno Júnior, Francisco Rodrigues Junqueiro, Tiago Ribeiro dos Santos, José António Pires e Norberto Delfim de Azevedo.

A empregados de 2.ª cl.: Noé Maria Nuno, João Frederico Pires, Simplicio Augusto Antunes Gonçalves, José Manteigas de Campos e Júlio Duarte Ferreira Barroso.

A empregadas de 1.ª cl.: Raquel da Conceição Cardoso e Emiliana Correia.

A empregadas de 2.ª cl.: Júlia da Cruz Ramos, Irene da Conceição Rodrigues, Virginia dos Prazeres David, Rosalina da Anunciação Serra Peixoto, Alda dos Santos Taborda, Noémia de Jesus Costa, Alice do Carmo Santos, Ema Cândida Franco, Maria Júlia



Mania de cão

dos Santos Matias, Abelina Freitas Baptista e Arminda Duarte de Sousa.

A arquivistas de 1.^a cl.: Caetano da Silva, José Maria Viegas e Amadeu Ucha Cerdeira.

A arquivista de 2.^a cl.: Amadeu da Silva.

A capataz de 2.^a cl.: Amadeu Rodrigues.

A agulheiros de 1.^a cl.: Manuel Ferreira da Cruz, Guilhermino do Nascimento, João Peixoto, Manuel Joaquim Pinto, António Ferrás, Alfredo Diogo, Armando Nunes Aldeia, Francisco Mendonça Caiado, Manuel Pedro e Manuel da Graça.

A agulheiros de 2.^a cl.: Joaquim Alberto Monteiro, Manuel Dias da Costa Reis, António Augusto Malheiro, António Lourenço, José Joaquim Ferreira, Joaquim Pinto da Silva Magalhães, Manuel de Araujo Ferreira, Albino Duarte Ribeiro, António Alves Ferreira, Américo da Assunção Pedro, Augusto Coelho de Araujo, José Coelho, António Ribeiro da Cruz, José Dias da Cruz, Joaquim de Matos, Emílio de Magalhães, José Moreira Júnior, Manuel Rodrigues, António José do Vale, Manuel Pereira, Manuel Ferreira Duarte, António de Castro Martins, António Furtado da Silveira, Francisco Baptista dos Santos, José Manuel Galinha, Inocêncio dos Santos, Manuel Gonçalves Iria, António Manuel Charrua, José Camilo, António Pedro Ramos Olhica, Anibal Santana Duro, José Joaquim Bernardo, Manuel dos Santos, António Martins, José Pereira Teotónio, Joaquim Jorge, João do Norte, Manuel Claudio, José Duarte Dias, Matias Capela, David Banha, Luís Malveiro, José Bernardo da Silva, José da Silva e António Coelho de Brito.

A agulheiros de 3.^a cl.: António Félix, António Ferreira da Cruz, Albino Augusto Mendo, Benigno Maurício, José Soares, António da Silva Pardal, Manuel Miranda, Henrique Carlos, Francisco Ribeiro, João Marques Durão, Augusto Pereira, José Ferreira do Vale, José Aurélio Afonso, José Joaquim Geraldo Mira, Eduardo Lopes Baptista, António Maria Pimentel, Delfim Pereira, José da Conceição, João Martins, Manuel da Silva, Artur de Almeida, Manuel da Luz, Luís da Cruz Neto, António Guerreiro, Francisco Guerreiro, Miguel Rodrigues Nepomuceno, Joaquim

Agostinho, Manuel Cabrita, Manuel Martins Caro, José Caetano de Almeida, José Lopes Casanova, Joaquim José Passaro e Cipriano Rodrigues.

A conferente: Mário Rafael da Graça.

A engatadores: Amaro da Costa Ramos, Luís Pinto, Manuel Inocêncio e José Conduto.

VIA E OBRAS

A engenheiro sub-chefe de divisão: Eng.^o Artur Alberto Meireles de Campos Henriques.

A chefes de serviço: Eng.^{os} José Maria Teles da Silva, José de Sousa Nunes e António Calainho de Azevedo.

A engenheiro adjunto: Eng.^o José Filipe Barata.

A agente técnico: Alfredo Ferreira Valente.

A chefes de secção do serviço de conservação: Manuel Joaquim de Oliveira e Armindo Alves.

A chefe de secção do depósito de materiais: José Pereira da Silva Pinto.

A chefe de secção (escritórios): Raúl Duarte Pereira.

A chefes de escritório de 3.^a cl.: José Duarte Coelho, Francisco de Melo Figueiredo e Francisco Varela.

A empregados principais: Teodoro dos Santos Gonçalves e Raúl de Sena Magalhães.

A empregados de 1.^a cl.: António da Silva Ramos, Francisco Dionísio da Silva, José Raúl Correia e João Francisco Vieira.

A contra-mestre de 2.^a cl.: João Filipe.

A fiel de 1.^a cl.: Augusto Marques.

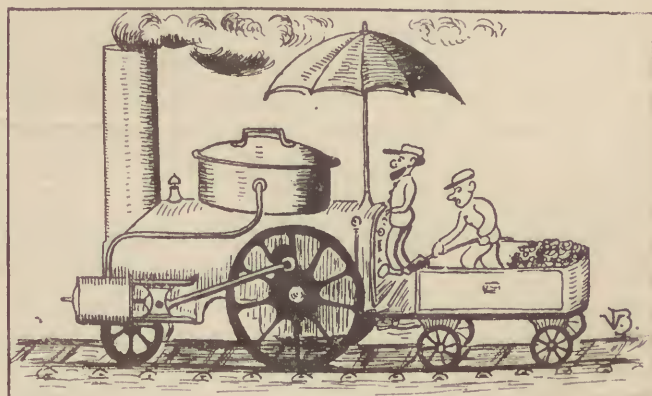
A desenhador de 1.^a cl.: António Guedes de Almeida Fonseca.

A recebedor de materiais de 1.^a cl.: Joaquim dos Santos.

A ajudante de distribuidor: Francisco da Silva.

A chefes de distrito: António Domingos Cajada, José Araújo e João Miguel Cartaxo.

A sub-chefes de distrito: António Evora Júnior e Virgílio da Silva Verdial.



Locomotiva para viagens de recreio

MATERIAL E TRACÇÃO

A chefes de serviço: Eng.^{os} Mário Ascensão Fonseca e Pedro Filipe Adeodat de Brion.

A sub-chefes de serviço: Eng.^o João Bento Oliveira Bandeira de Melo, Eng.^o Henrique Vasques Kopke Correia Pinto, Lourenço de Almeida e Carlos Rodrigues Parreira.

A engenheiros adjuntos: Eng.^{os} João Bentes Castel-Branco, António Rebelo Carneiro de Sousa Pires, Adriano da Silva Baptista, Artur José de Castro e Sousa Penedo e João das Neves Noronha.

A contramestres principais: António Alfredo Garcia e José Pecegueiro Gonçalves.

A contramestre de 2.^a cl.: Manuel António Ferreira.

A desenhador de 1.^o cl.: Francisco Mónica.

A desenhador de 2.^a cl.: Ernesto José da Silva.

A empregados principais: José Parreira Alves, António Germano da Costa, João Jesus da Cruz e Frederico de Sousa Godinho.

A empregados de 1.^a cl.: Francisco José Nogueira Baptista de Carvalho, Carlos Baral Godinho e Deolindo Duarte Soares.

A empregado de 2.^a cl.: José Ferreira Paula.

A fiéis de armazem, de 1.^a cl.: José Alexandre da Silva e Manuel da Silva.

A escriturários de 2.^a cl.: António da Cruz, Carlos José Ferreira Mendes, Carlos Cotafo Condeço e José Rodrigues Lopes Loureiro.

A maquinistas de 1.^a cl.: Carlos Marques, António Ramos de Abreu, José Maria Figueiredo, Carlos Morgado, Pompeu Moreira, Aires António Coelho, José dos Santos Júnior, Manuel Moreira da Costa, Manuel Joaquim Patrício, Fabrício de Almeida, José da Silva, Luís Galveias, Raúl Joaquim, Carlos Godinho, António Inácio Ribeiro, João Figueiredo Júnior, Amílcar Augusto Pires, João da Guia, Abílio Lopes, Eduardo da Silva, Custódio Alves Ferreira, Joaquim da Costa, José Duarte Borralho, José Manuel Nogueira, Carlos José, Edmundo Humberto Corazi Costa, Artur José Branco, José Pinto Ribeiro, Severino Duarte Mendes, Laurindo Soares e Albino Pinto da Costa.

A maquinistas de 2.^a cl.: Manuel Rodrigues, António de Almeida, António dos Santos, Alfredo Ferreira, João Lopes Bento, David José Marques, Germano Duarte, José Joaquim, Artur Maia Faria, António Carlos Duarte Soares, Celestino Jorge de Oliveira, António Santiago Júnior, Manuel Ferreira Paralta, Vítor da Silva Alfaro, Frutuoso Duarte Soares, José

Antunes Coimbra, José Gomes de Oliveira, Manuel de Oliveira Júnior, José de Sousa Flôres, José Lopes, Joaquim Dias Gouveia Ribeiro, Ventura Ferreira Valbon, Manuel Tomás e João Rodrigues Marta.

A maquinistas de 3.^a cl.: Faustino dos Santos Correia, Jacinto Marques Ferreira, Júlio Gomes Jobling, Joaquim Conceição Niza, António Simões, Domingos Simões, António Moisés, Artur de Aguiar, José Alberto Mendes dos Santos, Benjamim Pereira, Francisco da Silva Alfaro, Francisco da Silva Agostinho, Manuel Coelho, Manuel da Costa, José Rodrigues Horta, Elias Melo Jorge, Artur Ferreira de Melo, Joaquim Pie-

dade Henriques, Diamantino Ramos, Francisco de Almeida, António Joaquim Borges,

Manuel dos Santos Souza Júnior, Hermínio Augusto de Castro, António Gonçalves Calceteiro, Manuel de Almeida, José de Lima, Amadeu José da Silva, António Gomes Cardoso, Joaquim Pombo, Adriano Monteiro, António Marques Neto, Manuel António Máximo, Manuel Fernandes, Carlos Manuel dos Santos, Custódio dos Santos, Manuel Granha Júnior, José Francisco Guerreiro, Francisco António de Carvalho, António Pereira Damaso, Manuel de Sousa Bento e António Albino Júnior.

A fogueiros de 1.^a cl.: Serafim Marques, José Tomé, Patrício Duarte, Alberto Si-

mões, António Reis Fernandes, Júlio da Silva Geada, Fortunato Correia de Figueiredo, Francisco José da Conceição, Cipriano Sanches Capinha, José Vizeu Júnior, José Martha, António Lemos Tarrafa, Aires Simões, Eduardo Rapôso, Domingos Maria Bento, Hilário Teixeira, Raúl Martins, Joaquim Rodrigues Costa, Francisco Félix dos Santos, Artur Teixeira, João Vergamota, Luís Moura, Augusto Aleixo, Joaquim Félix dos Santos, António Rosa, João Pires, Sebastião Gonçalves Miranda, Lucilo Simões, João Rodrigues Lopes Loureiro, Aníbal de Sousa Vasconcelos, Maximiano Paiva, Alberto de Matos, João Augusto Marques, Anacleto José Barroso, António Maia Júnior, Cipriano dos Santos, Manuel dos Santos, Joaquim de Carvalho, Alírio Marques de Vasconcelos, António Ernesto Angelo, José Bento Duarte, Manuel dos Santos, Virgílio Martins, Jeronimo Joaquim de Assunção, António Santos Júnior, Hipólito Augusto Silvestre, Manuel Maria Vasques, José Francisco da Silva, João Raimundo, José das Neves, Raúl



Tipo de semáforo a inaugurar brevemente

Pedro Cândido, Celestino Tormenta, José Vieira, Albino José Luís Barrisco, José Filipe da Mata, Mário Barroso, António Rosa, Custódio Palmela e António Nunes Rodrigues.

Nomeações em Janeiro

DIRECÇÃO GERAL

Médico provisório da 36.ª Secção: Dr. Augusto Carneiro de Sousa Fernandes.

EXPLORAÇÃO

Verificador de contabilidade: Manuel Joaquim de Sousa Júnior.

Empregado de 2.ª cl.: Sabino Pereira Pinto.

Empregada de 3.ª cl.: Adelaide dos Santos Carvalho.

Serventes: José Pereira Lopes e Manuel dos Santos.

VIA E OBRAS

Engenheiro ajudante: Eng.º Angelo Corbal Hernandez.

Empregado de 3.ª cl.: Manuel Fernandes de Melo Veloso.

Empregada de 3.ª cl.: Carolina Alves.

Encarregado da pedreira de Chão de Maçãs: José António Micael.

Contra-mestres de 2.ª cl.: Manuel António Branco, Eugenio Lopes Martins e Gonçalo Joaquim Rodrigues.

Assentadores: João Nabeiro, José da Luiza, José Marques Gonçalves, Pedro da Silva, Joaquim Vicente, José de Oliveira Rosa, Luís Guerreiro, José Guerreiro, José Henriques da Silva, Marciano Garcia, Manuel da Silva Lagarto, João Martins, Eduardo Augusto e Desidério José Pereira.

Guardas: Francisca Rosa da Silva, Maria Joaquina, Maria Pires, Júlia da Conceição, Inácia Guerreiro, Maria das Neves, Maria da Silva, Boa-Hora da Conceição Cabrita, Emilia Augusto e Maria Madalena.

MATERIAL E TRACÇÃO

Empregado de 2.ª cl.: Francisco da Costa.

Empregados de 3.ª cl.: Carlos Raúl Augusto de Lemos e Filipe Inácio Bonito Oliveira.

Fogueiros de 2.ª cl.: Américo de Almeida, Ilídio dos Santos, Daniel Ferreira da Silva, Ramiro Bonacho dos Anjos, Joaquim Cândido da Silva, Armando Caetano, José Estêves, Manuel Avelar Fernandes, António Rodrigues Ferreira Calado, Manuel dos Pinhais, Augusto Santos Paixão, António Vicente Júnior, Francisco Mota, José Baptista Salvado, Augusto Rodrigues Melão, Luís Rodrigues Constantino, Manuel Paiva Júnior, David Guilherme Gonçalves, Manuel

Artur Branco, António Eulálio Ferreira da Silva, Serafim Teixeira, João Luís Martins, José Pinto da Silva, Júlio de Carvalho Barbosa, António de Assunção Carvalho e Manuel Carvalho de Oliveira.

Nomeações em Fevereiro

EXPLORAÇÃO

Empregadas de 3.ª cl.: Guilhermina Augusta da Silva, Isaira Rosa Ferreira, Conceição Baptista Ferreira e Ana Fernandes Cerqueira.

Reformas em Janeiro

Luís da Silva Ferreira, Chefe de Serviço, adjunto à Exploração.

Após 52 anos de serviço, foi reformado, a seu pedido, o sr. Luís da Silva Ferreira, deixando em todos os que com êle trabalhavam uma saudade e um amigo.

As suas qualidades de trabalho, a clara inteligência e competência profissional que o caracterizam, tornaram-no um funcionário distintíssimo que, sem o menor favor, era tido como um mestre nos serviços que lhe foram confiados.

Com a sua reforma perdeu a Companhia um prestimoso colaborador e todos nós um muito estimado companheiro.

O *Boletim da C. P.* faz os mais sinceros votos por que o sr. Luís Ferreira durante longos anos e na melhor disposição de saúde, possa gozar a tranquilidade de espírito que a sua nova situação lhe proporciona.

Foi admitido como praticante do Serviço de Fiscalização em 25 de Setembro de 1877 e nomeado amanuense de 4.ª cl. em 1 de Janeiro de 1881.

Promovido sucessivamente às diversas categorias da sua carreira, foi nomeado Chefe daquêlê Serviço em 1 de Janeiro de 1919 e colocado no Serviço Central, como adjunto ao Chefe da Exploração, em 1 de Janeiro de 1928.

Em 12 de Maio de 1929 foi condecorado pelo Governo Português com o grau de Comendador da Ordem do Mérito Agrícola e Industrial, classe do Mérito Industrial, como recompensa do trabalho honesto prestado à Empresa que sempre serviu.

A sua carreira constitue um belo exemplo.

Pedro Rodrigues, carregador.

José da Silva, chefe de distrito.

Ana de Jesus Barbosa, guarda.



Mudanças de categorias

Para:

Porteiro — *O carregador*: António Loureiro.

Faroleiros — *Os carregadores*: Franquelim Figueira e Sebastião Rodrigues.

Guardas — *O agulheiro de 3.ª classe*: António Manuel Pontes.

O engatador: Domingos Ribeiro.

O ordenança: António Soares Barbosa.

Os serventes: José da Costa, João Correia, José Nascimento Correia e Manuel Mendes.

Os carregadores: Joaquim da Silva Rodrigues, António Ferreira das Neves, Joaquim Moura Fernandes, Francisco Barbosa, José Rodrigues, Augusto Gonçalves Trancoso, Joaquim Milheiro Anselmo, Agostinho Marques Sousa, António Marques, João Henriques,

Herculano Ricardo Francisco, Manuel Gomes Paulo, António Tomás, José Mendes e Joaquim Ferreira Torneiro.

Guardas de P. N. — *Os carregadores*: João Nogueira e José Coelho Borges.

Serventes — *O carregador*: Francisco Carvalho.

O engatador: Eduardo Pinto Ildfonso.

Carregador — *O porteiro*: Augusto Fontão.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Janeiro findo

VIA E OBRAS

Sub-chefes de distrito para chefes de distrito: Eduardo Rondão, João Brás, José Francisco Rã, Joaquim dos Santos, João Lopes, Elísio Varanda, José Prudencio Farinha, João Santana e Manuel Vítor.

Falecimentos

† *Armando Henrique Ribeiro*, factor de 3.ª classe.

Admitido como praticante em 2 de Janeiro de 1926, foi nomeado aspirante em 1 de Agosto de 1926 e promovido a factor de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Vitor Ferreira Abreu*, carregador.

Admitido como carregador em 21 de Agosto de 1922.

† *Alfredo Jobling*, sub-inspector de Tracção.

Admitido como ajudante de montador em 3 de Agosto de 1891, transitou para o serviço de máquinas como fogueiro de 2.ª classe em 12 de Maio de 1892 e depois de passar pelas diversas categorias do seu quadro, foi nomeado sub-inspector em 1 de Janeiro de 1928.



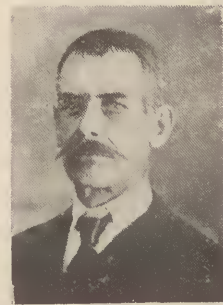
† Alfredo Jobling
Sub-inspector de Tracção



† Armando H. Ribeiro
Factor de 3.ª classe



† António Pedro
Fogueiro de 2.ª classe



† Caetano Mendes
Guarda

† *António Pedro*, fogueiro de 2.ª classe.

Admitido como limpador em 20 de Fevereiro de 1920 e nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *José Nunes Galveias*, fogueiro de máquinas fixas.

Admitido como aprendiz de caldeireiro das Oficinas Gerais em 26 de Outubro de 1903, passou a fogueiro de 2.ª classe em 12 de Dezembro de 1920 e a fogueiro de máquinas fixas em 1 de Janeiro de 1926.

† *Manuel Bernardo*, limpador de máquinas.

Admitido em 26 de Março de 1923.

† *José Madeira Júnior*, assentador.

Foi admitido em 21 de Setembro de 1925.

† *Graciano Bandarra*, assentador.

Admitido em 18 de Maio de 1908.

† *Caetano Mendes*, guarda.

Admitido como assentador em 26 de Junho de 1902.

† *Leopoldina Rosa*, guarda.

Admitida em 21 de Fevereiro de 1922.