

T



# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL  
DO PESSOAL DA CA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

# BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA  
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

## Problemas recreativos

### CORRESPONDÊNCIA

**Britabrantés.** — A sua decifração da charada n.º 13 do *Boletim* n.º 13 é aceitavel. A charada n.º 5 do mesmo *Boletim* foi, por lapso, considerada como *Charada em frase* quando devia tê-lo sido como *Adivinha* ou como *Charada dupla*.

**Três Chicos-9.** — Por gralha tipográfica, antecederam a letra T do problema n.º 8 do último número do *Boletim* os pontos que deviam anteceder a letra I. Para efeitos de decifração, considerou-se porém adivinhado este problema sempre que os outros nomes estavam certos.

**Tupin.** — A sua decifração da charada n.º 13 do *Boletim* n.º 13 é aceitavel. A palavra *livia* é uma palavra ferroviária. Não precisamos de dicionários que a tragam porque estamos num meio ferroviário.

### QUADRO DE HONRA

*Luis Marques, Roldão, Jupiter, João M. Assumpção, Costa e Silva, Acosta, Oravla, Tupin, Luas, Nordelas, Jaiobas, António Luis Fernandes, Tinhanso, Zé Sepol, Mago.*

### QUADRO DE MÉRITO

*Britabrantés (8), Curmo Diogo (8), Três Chicos-9.ª (7), F. Brandão (7), Blaize (7), Alfeu (6), Rafael (5), U. Passos (5), M. Coelho (5).*

### Soluções dos problemas do *Boletim da C. P.* n.º 14

1 — Vila Meã, 2 — Ferradosa, 3 — Camaleão, 4 — Coimbra-Cobra, 5 — Safira-Sára, 6 — Lodo-Odo, 7 — Caminha, 8 — Uma das soluções é: Lisboa, Entroncamento, Alverca, Carregado, Taveiro, Campolide, Mafra, Amadora, Crato, Sacavem, Porto, 9 — Algoz.

### Charadas em frase

1 — Aqui ha um quarto pequeno, junto do edificio desta estação — 1-2.

*Roldão*

2 — Adore aquele opulento homem — 2-2.

*Job*

3 — Não haja desanimo pois o homem é desinteressado — 1-2.

*B.*

4 — Um ente mau é sempre torpe — 1-1.

*F. Brandão*

5 — Não é boa, e vive no sopé da serra, esta mulher — 1-2.

*M. Coelho*

### Charada aumentativa

6 — É animal e é apeadeiro — 2.

*Rádio*

### Charadas duplas

7 — Esta estação fica sempre à esquerda — 2.

*Britabrantés*

8 — Neste apeadeiro da C. P. todos deixamos de andar — 3.

*Rádio*

### Problema arimético

9 — Escrever o número 100 com quatro algarismos iguais.

*M 118*

### Charadas sincopadas

10 — 3-É estação e é estação — 2.

*Rádio*

11 — 3-Naquela estação andei de carruagem — 2.

*Job*

12 — 3-Nesta estação da C. P. embarcaram duas mulheres surdas — 2.

*Roldão*

13 — 3-Nesta estação há muitos peixes — 2.

*J. Assunção*

14 — 3-O animal tem uma moléstia que lhe causa o endurecimento da pele — 2.

*Britabrantés*

15 — 3-É terra do Algarve e tem defeito — 2.

*Rádio*

16 — 3-É nesta praça pública que eu mastigo — 2.

*Reporter X'*

17 — 3-Éste resíduo existe nos animais — 2.

*B.*

18 — 3-É agradável no verão, mas não vale nada — 2.

*B.*

### Adivinhas

19 — Falta de memória

Conheci em tempos um indivíduo de cujo apelido me não recordo já e que morava ali para os lados da Cathedral. Chamava-se... É inútil tentar: não me lembro!

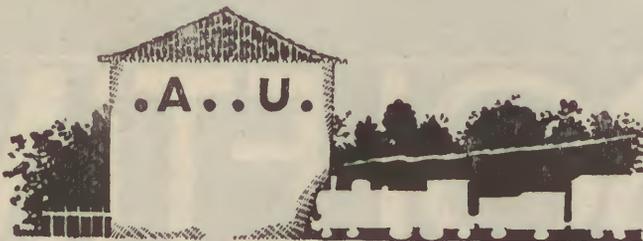
Este indivíduo, empregado... empregado não me recordo em que casa, viu um dia num jornal — não lhes sei dizer em qual — que tinha sido inaugurada uma estação de caminho de ferro, creio que lá para o Sul, cujo nome parecia mesmo uma troça para ele.

E veio dizer-me...

Rimo-nos com a história. Era uma honra para a família, aquela espécie de homenagem ferroviária! Mas por mais esforços que faça não há maneira de me lembrar do apelido do tal homem que morava para os lados da Cathedral — nem do da estação!... Ajudem-me os leitores... Avivem-me a memória!...

*T.*

20 — O combóio vai parar na estação — uma estação sem portas nem janelas e com o nome apresentado de uma forma singular: apenas duas letras e as restantes substituidas por pontos!



Todas as fantasias são permitidas quando se trata de uma adivinha e isto é uma adivinha!

Será o leitor capaz de completar o nome desta estação, colocando as letras que faltam no lugar dos pontos?

*T.*

# BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL  
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

**SUMÁRIO:** Georges Fox. — O cinquentenário do túnel de S. Gothard. — Consultas. — Estatística de vagões carregados e descarregados em Julho. — Estatísticas referentes a Abril, Maio e Junho. — Escola de aprendizes das oficinas de Material e Tracção do Barreiro. — Linha de Coimbra a Arganil, trço de Louzã a Serpins. — O orfanato para os filhos dos ferroviários. — Agentes que completam este mês 40 anos de serviço. — Actos dignos de elogio. — Promoções em Julho. — Nomeações em Julho. — Nomeações em Agosto. — Agentes aprovados para as categorias imediatas. — Mudanças de categoria. — Reformas. — Falecimentos em Julho.

## Georges Fox

Membro do Conselho de Administração da Companhia

UM novo luto acaba de ferir o Comité de Paris e o Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro: faleceu o seu Vogal Georges Fox, que nêles representava o Crédit Lyonnais, um dos primeiros estabelecimentos financeiros da França:

Fox foi durante largos anos Administrador em Lisboa do Crédit Franco-Portugais, cargo que exerceu com a maior distinção, grangeando a estima de toda a praça de Lisboa. Nessa época já exerceu por curto prazo as funções de Administrador da Companhia, prestando-lhe apreciáveis serviços e designadamente facultando-lhe úteis auxílios financeiros numa época em que, por efeito da guerra mundial, a Companhia atravessava um intenso período de crise.

Promovido ao honroso cargo de superintendente das agências do Crédit Lyonnais no estrangeiro, Georges Fox teve de mudar a sua residência para Paris e assim veio a ser nomeado Membro do Comité da nossa Companhia.

Por ela manifestava o mais vivo interesse, estudando cuidadosamente todos os problemas da sua administração, reflectindo nêles maduramente, expondo com muita clareza as observações ou as dúvidas que o seu estudo inteligente lhe sugeria. Da sua longa permanência entre nós guardara verdadeira e sincera simpatia pelo nosso país e este sentimento, enaltecido pela saudade, parecia concentrar-se em especial no seu affecto pela grande sociedade portuguesa, em cuja direcção superior fôra chamado a colaborar. Conhecendo muito bem toda a organização da Companhia, apreciando com muita exactidão as condições próprias do meio social português, Fox era o mais autorizado informador dos seus Colegas franceses do Comité, que sempre acatavam com o maior apreço a sua opinião.

Assim, por largos anos serviu sempre leal e dedicadamente a Companhia. Não havia nela questão importante que êle não estudasse com cuidado, nem dificuldade que êle não ajudasse a vencer. Para mim foi sempre preciosa a sua colaboração. Por mais de uma vez Fox me serviu para aferir do valor das minhas ideias. Não as aceitava desde logo. Punha-me por vezes dúvidas ou objecções, mas quasi sempre o logrei convencer e, quando finalmente obtinha o seu acôrdo, ficava eu tendo a certeza de que trilhava bom caminho.

Quando há pouco mais dum mês o encontrei na Assembleia Geral dos Obrigacionistas da Companhia em Paris impressionou-me o seu mau aspecto fisico, mas não julguei ter de sofrer tão rapidamente o sincero pesar da sua perda. Decerto terá hoje o repouso devido a quem teve uma vida modelar pela inteligência, pelo trabalho e pelo character, deixando a mais sincera saudade a todos os que tiveram ensejo de com êle privar.

RUY ENNES ULRICH

Presidente do Conselho de Administração da Companhia

## O cinquentenário do túnel de S. Gothard

Pelo Snr. Eng.º Batelho da Costa, adjunto à Divisão de Exploração

No último dia de Fevereiro d'êste ano, os Caminhos de Ferro Federais Suíços celebraram o cinquentenário do túnel de S. Gothard que atravessa o sistema das montanhas do mesmo nome, nos Alpes, numa extensão de quasi 15 Km., permitindo uma fácil comunicação entre a Suíça e a Itália.

O túnel de S. Gothard foi, durante os primeiros 25 anos depois da sua construção, o maior túnel do mundo.<sup>(1)</sup> Começado a construir em 13 de Setembro de 1871, só em 24 de Dezembro de 1882 passou por êle o primeiro combóio.

Segundo o projecto, a diferença de nível entre a soleira do lado da Suíça e a do lado da Itália era muito acentuada para que o traçado pudesse ser feito em linha recta. Se o túnel fôsse assim construído, apresentaria uma rampa demasiadamente forte, para que a exploração pudesse ser feita em boas condições; reduziria muito as cargas dos combóios. Para evitar êstes inconvenientes, foi o túnel traçado em hélice.

Desta maneira, alongava-se a extensão do túnel diminuindo em compensação a inclinação da rampa, que não excede 5,82‰.

Está situado na linha do Gothard que oferece um caminho fácil, através da Suíça, ao comércio da Itália e da Alemanha. Muito embora esta linha possua numerosas obras de arte arrojadas e grandiosas, é fora de dúvida que o túnel de S. Gothard é, de todas, a mais admirável.

Foi delineado por Luís Favre que, na época, era considerado um especialista em construção de túneis.

<sup>(1)</sup> Hoje o maior túnel é o de Simplon, com quasi 20 Km. de extensão, também situado na Suíça, construído com o fim de facilitar as relações comerciais da Itália com a França. Por coincidência interessante, ao festejarem-se os 50 anos do túnel de S. Gothard, podiam-se festejar também os 25 do túnel de Simplon.

O túnel de S. Gothard, embora seja ainda hoje o segundo do mundo, em extensão, deve, dentro de poucos meses, passar para terceiro lugar, visto estar em construção na Itália o chamado túnel dos Apeninos, com 18.510m, situado na linha directa de Bolonha a Florença, a que os italianos chamam *directissima Bologna-Firenze*.

Nascido em 26 de Janeiro de 1826 numa pequena povoação do cantão de Genebra, na Suíça, aprendeu com o pai o officio de carpinteiro e, muito novo ainda, partiu, caminho de França, para ganhar a vida.

Chegado a Paris, o «pequeno suíço», como ali lhe passaram a chamar, tais dotes mostrou de inteligência e de amôr ao trabalho que o patrão, em pouco tempo, começou a confiar-lhe obras de responsabilidade, cada vez mais difíceis. Devido às suas boas qualidades, conseguiu depressa tornar-se empreiteiro em casa do próprio patrão e, dedicando-se a trabalhos de caminhos de ferro, projectou e dirigiu a construção de muitos túneis, onde colheu ensinamentos e obteve belos êxitos que lhe grangearam a fama de grande autoridade nessa espécie de construções.

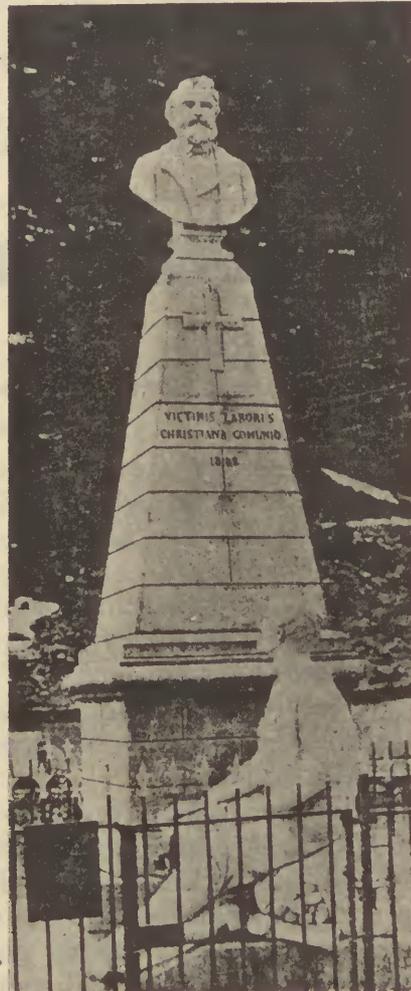
Quando se considerava satisfeito com o triunfo moral e financeiro da sua vida de trabalho e pensava em descançar numa linda propriedade que adquirira próximo de Genebra, foi concluída entre a Alemanha, a Itália e a Suíça a convenção para o estabelecimento da linha férrea de S. Gothard.

Luís Favre, dado o seu caracter, não podia conservar-se indiferente ante essa obra tão importante que era necessário construir para que a nova linha pudesse ser um facto. Travou-se no seu íntimo uma grande luta entre o desejo de um descanso bem mere-

cido e a forte vontade de se tornar útil ao seu país. Tinha, além disso, como estímulo, o triunfo alcançado pelo engenheiro francês Sommeiller, na construção do túnel do Monte Cenis, trabalho que êle seguira sempre com muita atenção.<sup>(1)</sup>

Adjudicada a construção do novo túnel a Luís Favre, assinou-se o contrato em 7 de Agosto de 1872 e, no mês seguinte, começou a construção, sendo a

<sup>(1)</sup> O Monte Cenis faz parte da cordilheira dos Alpes italianos e é atravessado por um túnel de 12.842m de extensão, que facilita as relações entre a França e a Itália. A sua construção durou de 1857 a 1871 e foi sobremaneira difícil, em face dos meios de trabalho de que então se dispunha. Foi o engenheiro Sommeiller, inventor de uma perfuradora a ar comprimido que tem o seu nome, que, em 1861, tomou a direcção dos trabalhos e alcançou um grande triunfo com a construção do túnel.



O monumento a Luís Favre no cemitério de Göschenen

montanha atacada simultaneamente do lado norte e do lado sul.

Na confecção do projecto e na sua execução, teve



Baixo relêvo da Testa Sul do tunel de S. Gothard em honra das heroicas vítimas do trabalho

Luís Favre dois valiosos auxiliares, Stockalper e Bossi, engenheiros chefes, respectivamente, dos trabalhos do lado norte e do lado sul. Todos três trabalharam dia e noite na organização da formidável empresa e, depois, na resolução dos muitos e difíceis problemas que diáriamente apareciam e cuja resolução não podia ser demorada sob pena de prejudicar grandemente a obra. Os cálculos foram feitos com tal precisão e os trabalhos tão bem conduzidos que, no encontro das galerias norte e sul do túnel, apenas se notaram alguns centímetros de afastamento dos eixos.

Luís Favre só se sentia satisfeito dentro do túnel, no meio dos seus operários que por êle tinham uma grande veneração e nêle depositavam inteira confiança; e, quantas vezes, assistindo aos trabalhos, não teria presentido a suprema alegria de anunciar ao mundo a conclusão do grande túnel, esmagando victoriosamente a calúnia e o septicismo que aparecem sempre a pretender conspirar a obra dos grandes cérebros. A morte, porém, não quiz permitir-lhe a melhor compensação do seu trabalho! A 19 de Julho de 1879, Luís Favre, aparentemente bem disposto, entrou no túnel em visita de inspecção com o engenheiro Stockalper; fazia um calor asfixiante. A cerca de 3 Km. da testa norte, sentiu-se mal, deu uns passos ainda e caiu com uma apoplexia nos braços daquele seu colaborador.

A notícia da sua morte produziu uma consternação geral em toda a Suíça! Os dois engenheiros chefes,

porém, conduziram a obra a bom têrmo e a brecha que estabeleceu a comunicação das duas galerias foi aberta em 29 de Fevereiro de 1880.

Não devíamos deixar passar, sem uma referência, os 50 anos dessa data memorável que foi festiva não só para a Suíça mas para toda a Europa, podendo mesmo afirmar-se que o dia 29 de Fevereiro de 1880 será sempre uma data memorável para a engenharia mundial. Pode ficar, sem desdouro, ao lado de muitas datas históricas de batalhas e vitórias, aquêla em que o homem venceu a Natureza representada pela muralha do Gothard, aquêla em que uma barreira quasi insuperável<sup>(1)</sup> se transformou numa estrada de ferro percorrida por combóios rápidos de luxo.

Fôram 15 Km. de excavação; 15 Km. de perfuração de uma montanha através das mais variadas terras, desde a terra branda à rocha dura! Muitas vidas se perderam nessa luta entre as quais, como atrás se disse, a do próprio autor do projecto e empreiteiro da obra, o grande Luís Favre. Dias e dias, durante anos seguidos, o pessoal via-se na necessidade de trabalhar quasi despido, muitas vezes apenas calçado, porque a temperatura atingia trinta e tantos graus centígrados que, mesmo ao ar livre e de braços cruza-



O encontro das 2 galerias de direcção do tunel de S. Gothard em 29 de Fevereiro de 1880

dos, já custa a suportar quanto mais com um trabalho violento e numa atmosfera forçosamente viciada, apesar

<sup>(1)</sup> O Gothard, antes da abertura do túnel, era cortado por duas estradas que estabeleciam deficientemente as relações comerciais entre a Alemanha e a Itália. A sua travessia, porém, era penosa porque o inverno nessas montanhas dura 9 meses por ano, sendo a média anual das temperaturas de 0,93 graus centígrados e a temperatura mínima de 19° abaixo de zero.

De inverno, as estradas são frequentes vezes interceptadas pela neve que chega a medir 7 a 10 metros de altura; apesar disso, o número de viajantes que anualmente atravessava as montanhas de S. Gothard, antes da existência do túnel, orçava por 16 a 17 mil e o número de animais de carga que semanalmente as atravessava, por 300.

dos cuidados que a ventilação sempre merece em trabalhos desta natureza.

Nos últimos dias que antecederam o encontro das duas galerias avançavam-se 6 metros por dia. Facilmente se compreende a acção dos nervos nesses momentos de ansiedade; o trabalho devia ser exaustivo, mas, apesar disso, nunca houve sombra de desfalecimento. Primeiramente ouvir-se-hiam, através o muro de terras que separava as duas *équipes*, uns sons vagos que pouco a pouco, dia a dia, aumentavam de intensidade, se tornavam mais definidos. Faltavam por fim três metros apenas de excavação! Num último arranco, a perfuradora lança a sonda, os corações batem cada vez mais apressados e... uma corrente de ar banha as faces dos operários!

Um grito de triunfo solta-se de todas as gargantas, mas o momento de delirante alegria faz tornar, mais viva ainda, a saúde de Luís Favre! Engenheiros e operários, mais do que nunca, recordam aquele cuja idea genial tão bem souberam executar, e como, infelizmente, não podia ser êle o primeiro a passar pela fenda que acabava de se abrir, o engenheiro Bossi que dirigia os trabalhos do lado sul, com um efusivo apêto de mão, transmitiu ao seu colega engenheiro

Stockalper, do lado norte, a fotografia de Luís Favre, por baixo da qual havia escrito as seguintes palavras: *Ninguém era mais digno de passar pela primeira vez do que aquele que foi nosso patrão, amigo e pai.*

Cerimónia tocante, simples na execução, mas grandiosa no significado moral, que ainda hoje, decorridos 50 anos, sensibiliza profundamente! Passou-se isto no sábado, 28 de Fevereiro de 1880, às 9 horas da noite. Na manhã seguinte, às 11<sup>h</sup> 10<sup>m</sup>, uma última explosão alargou a brecha de forma a permitir a passagem de uma galeria para a outra, tendo sido a *equipe* do lado sul, que na véspera dera o golpe que primeiramente atingira a galeria norte, que teve a honra de ser a primeira a atravessar.

Não é fácil de descrever o encontro das duas *équipes*; pessoas que nunca se haviam visto, abraçavam-se como verdadeiros irmãos! E que de facto o eram no trabalho e havia alguns anos que se buscavam no interior da terra tendo conseguido nêsse momento a suprema ventura de se encontrarem. Havia muitos que choravam, e a luz fumarenta dos archotes, iluminando vagamente aquele cenário, dava à multidão transbordante de emoção um aspecto verdadeiramente fantástico.

## Consultas

### I — Fiscalização e Tráfego

#### Tarifas:

*P. n.º 264.* — Tenho dúvidas sôbre a taxa indicada na consulta n.º 118, página 74, do *Boletim da C. P.* n.º 5, visto que os art.ºs 7.º e 8.º da Tarifa Geral, mesmo com aviso prévio do revisor, não dispensam a cobrança de 5 %, que no exemplo apresentado deve incidir sôbre a mudança de classe e sôbre o excesso de percurso, salvo qualquer disposição em contrário que eu desconheça.

Peço esclarecimentos.

*R.* — O exemplo inserto na consulta n.º 118 do *Boletim da C. P.* n.º 5 está certo porque foi feito segundo a doutrina da 7.ª condição da Tarifa Especial n.º 3 G. V. Se o passageiro em questão, continuasse a viagem, em 3.ª classe, de Azambuja até Entroncamento, o revisor, em conformidade com as disposições da citada condição, teria de cobrar um bilhete de 3.ª classe, ao preço e condições da Tarifa Geral, de Lisboa a Entroncamento, levando em conta o custo do bilhete de que era portador. No caso concreto da consulta n.º 118, o passageiro mudou de classe em Carregado; êste facto, porém, não implica uma interpretação diferente da doutrina exarada na 7.ª condição, tendo-se que fazer, a mais, simplesmente, uma cobrança de mudança de classe.

*P. n.º 265.* — Em caso de estacionamento de vagões de 9<sup>m</sup> carregados totalmente com vigas de ferro ou madeira, deve cobrar-se a taxa simples ou a taxa dupla?

*R.* — Cobra-se a taxa de estacionamento correspondente a um só vagão; o prazo gratuito para a descarga das vigas é apenas de 5 horas.

*P. n.º 266.* — Desejo saber se a uma remessa de animais mortos para guano, deve ser aplicada a tabela 34 do Aviso ao Público A. 183 e suas condições.

*R.* — Dos preços e condições especiais estabelecidos pelo Aviso A. 183 só disfrutam as mercadorias que nêsse diplôma ou nos seus aditamentos se encontrem expressamente indicados.

A rubrica *estrumes não designados* que figura no referido A. 183, não compreende o *mexoalho*, *animais mortos para guano* nem qualquer outra matéria empregada como adubo que figure na Classificação Geral, mas sim quaisquer outras substâncias a que caiba a designação de estrume e se não encontrem mencionadas na Classificação.

As matérias que, como sucede com o *mexoalho*, figuram na Classificação e não estão designadas no Aviso ao Público A. 183 e seus aditamentos, só disfrutam dos preços que lhes são atribuídos pela Classificação Geral de Mercadorias.

*P. n.º 267.* — Desejo saber se o 1.º aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias, datado de 4 de Maio de 1923, ainda se encontra em vigor.

*R.* — O 1.º aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias em vigor nas linhas do Minho e Douro desde 4 de Maio de 1923, considera-se anulado pela actual Tarifa de Despesas Acessórias, que entrou em vigor em 15 de Outubro de 1928.

*P. n.º 268.* — Desejo ser informado de qual o multiplicador a aplicar ao uso de cais *Molhe* em Lisboa-Mar às remessas a que, no seu transporte, é aplicado o multiplicador 6.

*R.* — As taxas por uso de cais em Lisboa-Mar a que se refere o artigo 1.º do Complemento à Tarifa de Despesas Acessórias estão sempre sujeitas ao multiplicador 11.

A taxa complementar por carga ou descarga a que se refere o N. B. do referido artigo 1.º do mesmo Complemento é que fica sujeita ao multiplicador que fôr aplicado à taxa da mercadoria.

*P. n.º 269.* — Um expedidor em Marinha Grande carregou um vagão O de sua propriedade, com madeira de pinho nacional em bruto, descascada, de comprimento superior a 6<sup>m</sup>,5, mas sem esta ultima indicação na declaração de expedição; aconselhei-o a que aditasse esta última indicação, assim procedendo. Em presença desta designação, deve ser feita a bonificação de 10% a que se refere a 2.ª das condições particu-

lares do Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 de Pequena Velocidade?

Trata-se de um vagão completo, carga e descarga pelos donos, com todos os volumes de pêso inferior a 3.000 Km. É um vagão de tipo igual aos da Companhia, mas mais comprido.

*R.* — Não deve ser feita a bonificação de 10%, visto que, segundo o § único da 2.ª das condições particulares do Capítulo I da Tarifa Especial n.º 1 de P. V., as remessas de vagão completo compreendendo volumes que tenham comprimento superior a 6<sup>m</sup>,5 não disfructam do abatimento de que trata a referida condição.

*P. n.º 270.* — Como o combóio 15 só faz serviço de 3.ª classe para determinadas estações, desejo saber como devo proceder no seguinte caso:

No referido combóio embarcou em Alfarelos um passageiro portador de um bilhete de 3.ª classe de Leiria para Mealhada. Em Coimbra embarcaram dois

passageiros com bilhetes de 3.ª classe, um de Ceira para Mealhada e o outro com a parte de volta de um bilhete de Tarifa 7 de Coimbra para Mealhada. O revisor em trânsito não fez a revisão a estes passageiros.

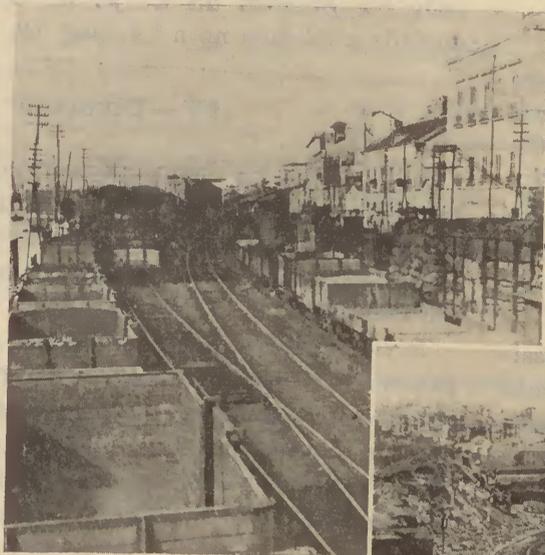
Que cobrança deve Mealhada fazer aos passageiros?

*R.* — Enquanto não receber outras instruções a este respeito, não deve fazer cobrança alguma, limitando-se a participar o facto em parte diária e a prevenir os passageiros de que deviam ter aguardado em Alfarelos e em Coimbra a passagem do combóio 17.

O revisor deveria ter prevenido os passageiros de que só poderiam utilizar o combóio 15, passando para a 2.ª classe, mediante o pagamento do respectivo suplemento.

*P. n.º 271.* — Peço seja esclarecida a pergunta n.º 120 e conseqüente resposta do *Boletim da C. P.* n.º 5.

A resposta presupõe o emprêgo de 2 vagões por ter a charrua comprimento superior a 6<sup>m</sup>,5.



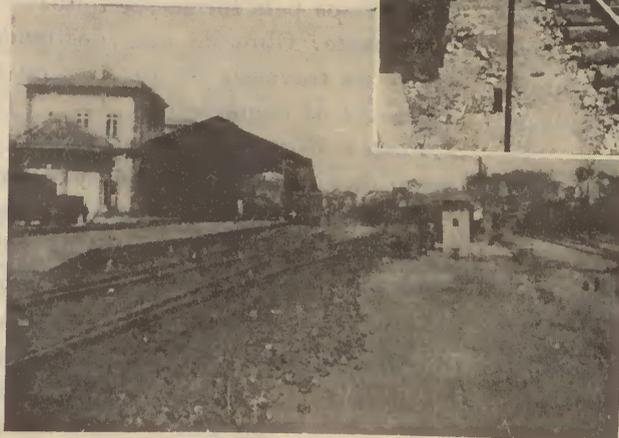
Lisboa-P

Fotografia do Sr. Américo Bigote,  
factor de 2.ª classe



Campolide

Fotografia do Sr. Américo Bigote,  
factor de 2.ª classe



Campanhã — Fotografia do Sr. Domingos F. de Moura,  
chefe de 3.ª classe

Possue actualmente a C. P. vagões do comprimento de 9<sup>m</sup> (mod. S. S.), podendo a charrua ou outro qualquer objecto nas mesmas condições ser carregado num vagão destes, não excedendo a caixa do mesmo. A taxa deve ser apenas a que corresponde à charrua com 5.000 Kg. + 15 % — 25 %?

R. — O caso a que o consulente se refere está previsto no 2.º Aditamento à Tarifa Geral que diz: *pelo peso efectivo quando não obriguem ao emprêgo de mais de um vagão.*

## II — Movimento

### Livro 2:

P. n.º 272. — Mogofores anunciou às 13<sup>h</sup> 45<sup>m</sup> o combóio especial n.º 8057 até Gaia que tem cruzamento em Oliveira do Bairro com o combóio regular n.º 2108.

O anúncio foi recebido em Espinho às 13<sup>h</sup> 55<sup>m</sup> e como a estas horas o combóio 2108 se encontrasse nesta estação, Espinho, em conformidade com o art. 63.º do Regulamento n.º 2, fez o aviso em fôlha de trânsito, do cruzamento em referência.

O maquinista do combóio n.º 2108, recusou-se a assinar a fôlha de trânsito e alegou que só fazia o trajecto Gaia-Aveiro, onde há troca de máquinas e portanto nada tinha que tomar conhecimento.

Como se deve proceder nestes casos?

Não será Aveiro que terá de fazer o aviso do cruzamento?

R. — O aviso deve ser feito na fôlha de trânsito por Espinho, e ser visado nesta estação pelo maquinista.

O facto de haver troca de máquinas em Aveiro, não quiere dizer que seja Aveiro que faz a indicação.

Conforme prescreve o art. 52.º do Livro de Instruções sôbre o serviço de maquinistas e fogueiros, deve o maquinista que deixa o combóio pôr ao corrente o colega que o toma, de todos os assuntos que interessem à marcha dêsse combóio.

### Livro E 6:

P. n.º 273. — Desejo saber qual é a carga que se deve indicar nos vagons de gado carregado em OO, visto no art. 18.º do Livro E 6 apenas especificar os JJ.

R. — A mesma que vem indicada para os vagões JJ.

## III — Agricultura

P. n.º 274. — Tendo um jardim cheio de bichos de conta que destroem todas as pequenas plantas, desejo saber qual a maneira mais prática e eficaz de os exterminar.

Tenho também um limoeiro que está cheio de formigas e com os troncos mais finos e as folhas cobertas duns pequenos vermes amarelados. Trata se duma pequena arvore que não se tem desenvolvido e ameaça perder-se. O que devo fazer?

R. — Os bichos de conta não costumam fazer grandes estragos ao ar livre. Nas estufas, por veses, causam dano. Para os destruir torna-se necessário apanhá-los à mão e para o facilitar, preparam-se nichos constituídos por pequenos vasos deitados, batatas onde se praticou previamente uma cavidade, etc., onde os bichos de conta se juntam e assim mais facilmente se podem apanhar.

Quanto ao limoeiro não se pode precisar a doença sem enviar alguns ramos atacados. Experimente aplicar uma emulsão de petróleo ou gás-oil, como veiu indicado no *Boletim da C. P.* n.º 3, pag. 43, com a emenda publicada no n.º 4, pag. 59.

## IV — Diversos

P. n.º 275. — A ponte de ferro sôbre o rio Lima, tem 563 metros de extensão, e os dois viaductos que lhe dão acesso 83 metros cada um.

Desejo saber que diferença há entre uma *ponte* e um *viaducto*.

R. — Não está ainda bem definido o ambito das duas palavras. A palavra *viaducto* é de origem erudita e foi criada como sinónimo de *ponte*; ao entrar na terminologia técnica, começou, porém, a estabelecer-se uma certa distinção entre as duas palavras, dando-se a determinadas obras de arte o nome de *viaducto* e a outras o de *ponte*.

Todos dizem, a *ponte* do Douro e o *viaducto* de S. Pedro.

O Snr. Professor Vicente Ferreira, no seu curso de pontes do Instituto Superior Técnico, define estes dois termos pela forma seguinte:

*Viaducto*: Obra de arte destinada a substituir um atêrro na travessia de um vale ou a dar passagem a outra via de comunicação.

*Ponte*: Obra de arte destinada a atravessar um curso de água que constitua um verdadeiro obstáculo.

Em face do exposto, compreende-se porque se chama *ponte* à obra de arte construída sôbre o rio Lima e *viaductos* às obras que lhe dão acesso.

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

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7 .....	4.309	4.046	2.046	1.978	2.059	1.941
» » 8 » 14 .....	4.285	4.084	2.011	2.002	2.010	1.902
» » 15 » 21 .....	4.971	4.635	2.541	2.309	2.474	2.193
» » 22 » 31 .....	5.835	5.414	2.601	2.589	2.734	2.495
Total .....	19.400	18.179	9.199	8.878	9.277	8.531
Total do mês anterior .....	16.888	17.029	8.590	8.732	7.004	7.304
Diferença .....	+2.512	+1.150	+ 609	+ 146	+2.273	+1.227

## Estatísticas referentes a Abril, Maio e Junho de 1930

## 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 . . . .	121.755	5.877.010	723.405	12,3	48,2	5,9	40.710	1.154.890	88.485	7,0	28,3	2,1	43.716	1.896.814	276.898	14,5	43,3	6,3
Fevereiro . . . .	122.047	5.895.060	634.053	10,7	48,3	5,1	39.545	1.176.890	105.251	8,9	29,7	2,6	44.448	2.095.625	323.563	15,4	47,1	7,2
Março . . . . .	111.761	5.510.898	672.496	12,2	49,3	6,0	38.416	1.202.180	163.810	13,6	31,3	4,3	34.742	1.684.873	265.152	15,7	48,5	7,6
Abril . . . . .	148.280	5.811.736	575.000	9,9	39,2	3,9	38.759	1.267.006	160.963	12,7	32,7	4,2	41.410	1.984.689	340.836	17,2	47,9	8,2
Maio . . . . .	143.092	5.532.102	635.518	11,5	38,7	4,4	39.167	1.160.844	137.995	11,9	29,6	3,5	37.684	1.826.244	340.645	19,1	48,5	9,3
Junho . . . . .	127.541	5.770.694	700.865	12,1	45,2	5,5	44.348	1.278.821	176.935	13,8	28,8	4,0	35.138	1.900.834	340.200	17,9	54,1	9,7

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

## Percurso quilométrico

Combóios	Antiga rêde				Minho e Douro				Sul e Sueste				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1930		Percurso efectivo em		Diferenças em 1930		Percurso efectivo em		Diferenças em 1930		
	1929	1930	A mais	A menos	1929	1930	A mais	A menos	1929	1930	A mais	A menos	
Abril . . . . .	De passageiros . . . .	428.646	419.660	—	8.986	124.853	128.909	4.056	—	181.267	133.851	2.584	—
	De mercadorias . . . .	213.590	210.509	—	3.081	46.663	46.468	—	195	124.936	125.553	617	—
	Em manobras . . . . .	85.306	88.625	—	1.681	32.894	33.244	350	—	43.741	35.019	—	8.722
	Totais . . . . .	727.542	713.794	—	13.748	204.410	208.621	4.206	195	299.944	294.423	3.201	8.722
Total das diferenças em 1930 . . . .	A menos:		13.748		A mais:		4.211		A menos:		5.521		
Maio . . . . .	De passageiros . . . .	418.619	408.500	—	10.119	121.084	125.637	4.553	—	134.228	127.020	—	7.208
	De mercadorias . . . .	197.503	190.139	—	7.364	42.722	43.053	331	—	116.474	105.375	—	11.099
	Em manobras . . . . .	80.313	79.569	—	744	31.752	31.581	—	171	39.681	33.404	—	6.277
	Totais . . . . .	696.435	678.208	—	18.227	195.558	200.271	4.884	171	290.383	265.799	—	24.584
Total das diferenças em 1930 . . . .	A menos:		18.227		A mais:		4.713		A menos:		24.584		
Junho . . . . .	De passageiros . . . .	444.755	425.281	—	19.474	125.331	130.107	4.776	—	146.458	130.267	—	16.191
	De mercadorias . . . .	202.128	205.555	3.427	—	44.579	48.401	3.822	—	114.864	105.167	—	9.697
	Em manobras . . . . .	33.075	34.622	1.547	—	33.179	34.401	1.222	—	40.009	34.516	—	5.493
	Totais . . . . .	720.958	715.458	4.974	19.474	203.089	212.909	9.820	—	301.331	269.950	—	31.381
Total das diferenças em 1930 . . . .	A menos:		14.500		A mais:		9.820		A menos:		31.381		
Desde Janeiro . . . .	De passageiros . . . .	2.405.079	2.499.272	34.193	—	713.624	760.436	46.812	—	757.639	779.794	22.155	—
	De mercadorias . . . .	1.211.976	1.228.479	16.503	—	263.738	269.591	5.853	—	647.271	672.699	25.428	—
	Em manobras . . . . .	480.582	493.185	12.603	—	157.634	197.713	40.079	—	198.082	204.782	6.700	—
	Totais . . . . .	4.157.637	4.220.936	63.299	—	1.134.996	1.227.740	92.744	—	1.603.992	1.657.275	54.283	—
Total das diferenças em 1930 . . . .	A mais:		63.299		A mais:		92.744		A mais:		54.283		

Quem quiser vencer aprenda a sofrer

# Factos e informações

## Escola de aprendizes das oficinas de Material e Tracção do Barreiro

Conforme annunciámos no último número do *Boletim da C. P.*, foi inaugurada no dia 21 de Julho passado, uma escola de desenho para os aprendizes das oficinas do Barreiro.

A Companhia preocupa-se sempre em facultar ao seu pessoal os meios para adquirirem os conhecimentos necessários para um perfeito desempenho dos serviços a seu cargo.

Nesta ordem de ideias foi organizada a instrução para o pessoal da Exploração; tem sido ministrada instrução ao pessoal da Via; tem-se realizado em diversos pontos da linha conferências sôbre assuntos de caminhos de ferro a que podem assistir agentes de todos os serviços e de todas as categorias; organizaram-se em algumas Divisões concursos com prémios pecuniários para os agentes que melhores provas dêem; tem-se facilitado e estimulado a organização das escolas do pessoal de máquinas, a que temos feito largas referências e por último a escola de aprendizes no Barreiro.

O curso seguido nesta escola é dado em 3 anos nos quais se ensinam:

— No primeiro ano, projecção de linhas, planos e solidos, desenho á mão livre, a lapis e a giz.

— No segundo ano, desenho de modelos á mão livre, a lapis e a giz, e desenho rigoroso de modelos.

— No terceiro ano, desenho de conjuncto, à mão livre e rigoroso.

Para frequentar a escola é necessário ter menos de 18 anos de idade, saber ler e escrever e fazer as 4 operações aritméticas com numeros inteiros, decimais e quebrados, e saber extrair a raiz quadrada.



A sala da aula



No dia da abertura da Escola  
Engenheiros, contramestres e aprendizes

Contudo, em virtude de muitos dos candidatos não possuírem todos estes conhecimentos, é autorizada a admissão sabendo apenas ler, escrever e as 4 operações, com a condição de adquirirem os conhecimentos restantes durante os primeiros 6 meses de frequência da escola.

O curso começa normalmente em 1 de Outubro e termina em 30 de Agosto do ano seguinte.

Para cada ano do curso dão-se três aulas por semana.

Os alunos que tiverem um aproveitamento satisfatório no fim do curso serão classificados para montadores, frezadores e torneiros os que tiverem obtido melhores notas e para os outros officios os restantes.

Para a classificação serão tidas em conta não unicamente as provas obtidas na escola, mas também a tendência natural que cada aluno tiver revelado.

Á maior parte dos operários das oficinas do País com-quanto mostrem possuir grande habilidade manual e excepcional facilidade em se adaptarem a trabalhos muito diversos, falta-lhes o conhecimento de desenho que muito os auxiliaria e valorizaria.

Há até cargos em que operários mesmo com muita habilidade, não podem, sem saber desenho, exercer com proficiência, como por exemplo o cargo de traçador.

Um operário que conheça desenho não carece de qualquer modelo para executar o seu trabalho, basta-lhe ter à sua disposição um desenho da peça que tem de executar.

Quantas vezes na Companhia, é necessário deslocar um operário a qualquer ponto da linha onde se encontra retida uma locomotiva, carruagem ou vagão ava-

riado, para verificar qual a peça a substituir para o veículo poder continuar em serviço, deslocação absolutamente desnecessária se o maquinista ou o chefe de posto soubesse fazer um simples croquis com as indicações necessárias para identificar a peça avariada.

É verdade que em diferentes pontos do País existem escolas industriais onde se ensina desenho, e alguns agentes as têm frequentado, mas infelizmente um grande número dessas escolas fica situado em localidades muito distantes das habitações e oficinas onde os aprendizes trabalham para que as possam frequentar. Foi esta também uma das causas que levou a Companhia a organizar a Escola do Barreiro.

Outras escolas semelhantes devem ser organizadas ainda no corrente ano junto das Oficinas Gerais de Lisboa P. e das Oficinas de Campanhã, e no Entroncamento, logo que entre em laboração a nova oficina de reparação de vagões que ali está sendo montada.

### Linha de Coimbra a Arganil Trôço de Louzã a Serpins

Em 10 do corrente foi aberto à exploração o trôço da linha de Coimbra a Arganil compreendido entre Louzã e Serpins.

A exploração foi inaugurada pelo combóio regular n.º 2263 em que, desde Coimbra, viajaram os representantes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, da Companhia do Mondego, concessionária da linha, e os da nossa Companhia que, por contrato com esta, é concessionária da exploração.

O povo da região afluíu, como de costume, produzindo-se as costumadas manifestações de regosijo público.

Este pequeno trôço agora inaugurado mede 6<sup>km</sup>,214 entre as duas estações (Louzã e Serpins) e dele faz parte uma ponte metálica assente em pilares de alvenaria, que atravessa o rio Ceira, em curva pronunciada, de tipo único em tôda a nossa rêde.

A construção deste trôço foi muito dispendiosa não só pelo custo desta ponte mas ainda pelo movimento importante de terras que foi preciso escavar para abertura de trincheiras, uma das quais muito longa e alta é constituída por terrenos argilosos, exigindo por isso cuidada conservação da via.

O edificio de passageiros da estação de Serpins está bem localizado, satisfazendo as necessidades da exploração.



A estação de Serpins à chegada do primeiro combóio

Inserimos uma fotografia da nova estação no momento da chegada do primeiro combóio, fotografia que nos foi facultada pelo Snr. Manuel Gomes, revisor de bilhêtes.

### O Orfanato para os filhos dos ferro-viários

A Comissão do Orfanato para os filhos dos ferro-viários continúa, infatigavelmente, a promover a organização de festas nas principais localidades servidas pela antiga rêde da C. P., a fim de angariar, a pouco e pouco, os indispensáveis recursos para a edificação do Orfanato.

Nesta humanitária emprêsa em que anda empenhada, tem a Comissão encontrado valioso auxílio nas Sub-Comissões constituídas nas diferentes estações, que com uma dedicação, que bem merece ser posta em relêvo, tem trabalhado, com grande exito, na organização de interessantes festas a favor do Orfanato.

Além dos grandes festivais no Jardim Zoológico, em 21 e 22 de Junho último, de que demos notícia aos nossos leitores no Boletim n.º 13, realizaram-se já as seguintes festas:

No mês de Junho: tourada no Cartaxo no dia 8; concerto, fados e animatógrafo em Castelo Branco no dia 18; idêntico programa na Covilhã em 20; arraial, quermesse, tómbola, etc., em Torre das Vargens nos dias 23 e 24; verbena nas Caldas da Rainha nos mesmos dias; provas desportivas, quermesse, bailes populares, etc., na Guia, em 28, 29 e 30.

No mês de Agosto: basar, tómbola, etc. na Póvoa de Santa Iria em 2 e 3; concerto no Teatro de S. João e no Palácio Cristal, em 9 e 10, no Porto; arraial, concerto, baile, etc., na Póvoa de Santa Iria nos mesmos dias; encontro de foot-ball entre o team do Barreiro e o Sport Lisboa Elvas, e concerto no Jardim Municipal, em Elvas no dia 10; e arraial, baile, etc. em Monte Real em 15 e 16.

Felicitemos a Comissão e as Sub-Comissões do Orfanato pelas festas já realizadas.

# Pessoal

## AGENTES QUE COMPLETAM ÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



**João Avelar**  
Ajudante de Secção  
Admitido como assentador  
em 26 de Setembro de 1890



**Augusto Pena Costa**  
Guarda-fios Chefe  
Admitido como guarda fios  
em 26 de Setembro de 1890



**José Diniz**  
Agulheiro de 3.ª classe  
Admitido como agulheiro  
em 2 de Setembro de 1890

### Actos dignos de elogio

Foi louvado pela Direcção Geral o chefe do 2.º lanço da 1.ª Secção de Via e Obras, Snr. Luís Serrano, pelo serviço que prestou nos trabalhos de carrilamento de três vagões que faziam parte da composição de um combóio de serviço e que descarrilaram na estação de Vila Franca, interceptando as duas vias, no dia 28 de Julho último.

O Snr. Luís Serrano desempenhou-se da sua missão com tanta competência e boa vontade que conseguiu carrilar um dos vagões antes da chegada do combóio de socorro, apesar de dispôr de muito poucos elementos para êsse fim.

Foi elogiado pelo Snr. Eng.º Chefe da Exploração o agulheiro de 3.ª classe, António José Pereira, pelo bom serviço que prestou por ocasião da entrada do combóio n.º 55/666 de 16 de Julho último por linha errada na estação do Porto.

Foi devido à sua intervenção imediata que se evitou que aquêlê combóio fôsse chocar com o material que se encontrava na linha 4. Se da sua parte tivesse havido uma menor atenção ao serviço, o embate do material ter-se-hia dado.

### Acto de honradês

Pertence hoje a vez de ser citado nesta secção do Boletim ao Snr João Dias, empregado da repartição do pessoal da Divisão de Via e Obras.

Êste empregado encontrou em local onde se encontrava sôsinho, um anel de ouro com 3 brilhantes, tendo ido imediatamente entrega-lo ao seu chefe de secção.

O anel foi depois entregue, em presença de testemunhas, ao seu dono.

É sempre com prazer que aqui registamos actos desta natureza que muito honram quem os pratica.

### Promoções em Julho

(A partir do dia 1)

#### DIRECÇÃO GERAL

**A médico efectivo** da Assistência de Alfarelos, o médico substituto da mesma Assistência, Dr. José Cristino, com residência em Verride.

**A empregado principal:** António Joaquim Santana.

#### EXPLORAÇÃO

**A chefe de 2.ª cl.:** Francisco Manuel de Oliveira.

**A capatazes de 2.ª cl.:** José Pinheiro de Magalhães, António Joaquim, Joaquim Henriques, José Júlio e António Antunes.

**A agulheiros de 2.ª cl.:** João Dias Monsanto, José Noites Baptista e Manuel Duarte.

**A agulheiros de 3.ª cl.:** Manuel José Cascais, António José Farto, Manuel Lopes Pinto, Daniel da Costa, Serafim António Ferreira, Manuel Rodrigues, José Ferreira Júnior, José Fernandes Júnior, José Coelho, Henrique Pires Miguel, Manuel Diogo Rodrigues, Manuel Rodrigues, Joaquim Guerreiro, Joaquim dos

Martires, José Coelho Gonçalves, Manuel Fernandes, Manuel Domingos Margarido, Bento José, Amavel Monteiro Feijão, Domingos Rodrigues dos Anjos, Carlos Leitão, Victorino Dias e Augusto Gomes de Carvalho.

**A conferentes:** Manuel Rosas Machado, Júlio Moutinho Maia, Francisco Pereira da Rocha Paranhos e Fernando Joaquim Pinto Araújo.

#### VIA E OBRAS

**A chefe de lanço:** Casimiro Correia.

**A chefes de distrito:** Manuel Victor, João Brás, José Vicente Cambeta, Acácio Gomes e Mario Pinto.

**A sub-chefes de distrito:** Manuel Gonçalves, Manuel Francisco Rosa Júnior, José Coelho Ladeiro, Joaquim António Noruegas, Joaquim Vás, António dos Santos, Manuel dos Santos Sousa, José Pires Alves, João Manuel Frade, Balbino Martins, José Marques, Estêvão António Vitória e Joaquim Dias Neto.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

**A vigilante:** O *maquinista de 1.ª classe*, Onofre dos Santos.

**A empregado de 3.ª cl.:** Ricardo Joaquim da Silva.

**A visitador:** O *montador de 3.ª classe*, António de Figueirêdo.

(A partir de 1 de Janeiro)

#### EXPLORAÇÃO

**A empregados principais:** Alberto da Costa Pinto, Manuel Gonçalves Areias, Manuel Monteiro Bonifácio, Afonso Ernesto de Carvalho Guimarães, Casimiro Ramires, Álvaro Artur de Faria Nunes, João dos Santos Ferreira e Eugénio das Dôres Martinho.

**A empregados de 1.ª cl.:** Nicolau Fernandes dos Santos, Reinaldo Rodrigues, Manuel Luís de Oliveira, Afonso Henriques de Miranda, Leonel Pereira Vás, Manuel José Bravo, José Augusto Santos, Virgílio dos Santos Martins, Mario Lino da Silva, Sebastião Lopes, José Gaspar dos Santos, Ilídio Gil, António Osório Pena, António Borges de Brito, Manuel Marçal Rocha, Carlos Ferreira Lobato, Rogério Nunes Rios, Carlos Jorge Ferreira, Benjamim Portugal da Graça, Eduardo Marques Figueirêdo, Carlos Inácio Pinto, Alfredo Victor Costa Gonçalves, Laurentino Augusto de Serra e Moura e Luís Alves Fernandes.

**A empregados de 2.ª cl.:** Maximino José Torres, Telmo Martins Amorim e José Ricardo Moreira.

**A empregada de 2.ª cl.:** Valéria Vasconcelos.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

**A chefes de escritório de 2.ª cl.:** Amadeu Rodrigues Gonçalves e Américo Luís de Paiva.

**A empregados principais:** Armando José da Silveira, João Henrique, José da Costa e Isaac Osório da Fonseca.

**A empregados de 1.ª cl.:** José Henriques Maurício da Costa, José Francisco Niza, António Domingues, António Luís Cabrera, Manuel António Capela Boluia, João Vás Ataláia, António José Moral, Manuel Rodrigues Pereira e Manuel Garcia Fernandes.

**A empregados de 2.ª cl.:** António Filipe Carreira, Augusto Rodrigues de Almeida Júnior, Carlos Alberto Viana e o *fiel de 1.ª classe* Joaquim Monteiro Soares Júnior.

**A desenhador de 2.ª cl.:** José Pedro Campos.

**A escriturário de 3.ª cl.:** Firminiano Sanchez Lopes.

#### Nomeações em Julho

##### DIRECÇÃO GERAL

**Médico substituto da Assistência de Alfarelos:** Dr. Ruy de Portugal Sarmento, com residência em Coimbra.

**Médico provisório da 55.ª secção:** Dr. José Isidro Farrajota Rocheta, com residência em Albufeira.

**Empregado de 3.ª cl.:** Jacinto dos Santos Horta.

##### EXPLORAÇÃO

**Empregadas de 3.ª cl.:** Maria da Apresentação Fino e Isolina Antonia Alves Gomes.

**Carregadores:** António Vieira, Aureliano Silva, Dídio Simões Diniz, José Joaquim de Oliveira, Artur Pais d'Almeida, José Monteiro, José Soares Monteiro, António Maria dos Reis, João Cesário, Elísio de Jesus Mendes, Manuel Rodrigues Santana, Manuel Sebôrro e Agostinho Dias.

##### VIA E OBRAS

**Escriturários de 3.ª cl.:** Joaquim dos Santos Rodrigues Malta, Augusto Pina e Francisco Caldeira Venâncio.

**Assentador:** Manuel Baptista Monteiro.

**Guardas:** Maria Alegria Petetim, Maria do Carmo Ventura, Maria Mendes, Antónia Gamito, Gertrudes Martins.

#### Nomeações em Agosto

(Até ao dia 5)

##### EXPLORAÇÃO

**Empregada de 3.ª cl.:** Maria Arminda Dantas Rosadas Arezes.

**Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Julho findo**

**Guarda-freios de 3.ª para 2.ª cl.:** António dos Santos Júnior e Manuel Marques da Silva.

## Mudanças de categoria

Em Julho

Para:

**Engatadores:** Os *carregadores*, Manuel Pinheiro, António Gonçalves e António dos Santos.

**Guardas:** Os *carregadores*, António Augusto Ferreira, Manuel Alves Ferreira, António de Almeida, António Pinto Cardiano, Joaquim Ribeiro de Almeida, José António Ribeiro, Nicolau Cardoso, Cesar Augusto Roque, Daniel dos Santos Cuco, José Sebastião, Francisco António e José Marques da Silva e o *engatador* Joaquim de Sousa.

**Ordenança:** O *carregador*, Manuel Pereira de Moura.

**Carregador:** O *limpador*, João Rodrigues Porfírio.

**Servente:** O *carregador*, Custódio Peixoto.

Em Agosto

(Até ao dia 5)

**Carregador:** O *limpador*, Manuel Braz.

## Reformas

Em Junho

*Camilo Ribeiro*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe.  
*António Pereira de Carvalho*, Encarregado de apeadeiro.

*João Maria Adão Júnior*, Fiel de 1.<sup>a</sup> classe.

Em Julho

*Abel Augusto de Almeida*, Fabricante de bilhêtes.

*Manuel Estanqueiro*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe.

*Jacinto Dias*, Assentador.

*José Pires*, Assentador.

*Sebastião Soares*, Guarda.

*Ana Rosa*, Guarda.

*Terêsa de Jesus*, Guarda.

*Manuel António Rodrigues*, Vigilante.

*António Correia Pereira*, Visitador.

*José Maria Pratas*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.

*João Pereira*, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.



† António de Almeida  
Condutor de 1.<sup>a</sup> classe



† José Gonçalves  
Factor de 2.<sup>a</sup> classe



† Francisco Vaz  
Arquivista



† Vieira Rato  
Carregador



† Lucrecia Rosa  
Guarda

## Falecimentos em Julho

Temos a lamentar o falecimento no mês de Julho findo dos seguintes agentes:

† *Francisco Vaz*, Arquivista da Secretaria da Direcção Geral.

Admitido como contínuo em 15 de Julho de 1902, passou a ajudante de arquivista em 1 de Janeiro de 1907 e a arquivista em 1 de Janeiro de 1919.

† *António de Almeida*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe.

Admitido como carregador em 22 de Outubro de 1900, passou ao serviço de trens em 8 de Agosto de 1901, sendo promovido a guarda-freio de 3.<sup>a</sup> em 24 de Novembro de 1902 e a condutor de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Setembro de 1925.

† *José Vieira Gonçalves*, Factor de 2.<sup>a</sup> classe em Vila Franca.

Admitido como praticante em 4 de Dezembro de 1919, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho

de 1920 e promovido a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Agosto de 1927.

† *Francisco Garcia Vieira Rato*, Carregador em Lisboa P.

Admitido como suplementar em 20 Dezembro de 1923, foi nomeado carregador em 21 de Fevereiro de 1926.

† *Manuel Ribeiro*, Carregador em Ovar.

Admitido como suplementar em 18 de Novembro de 1925, foi nomeado carregador em 21 de Abril de 1929.

† *Manuel Júlio*, Carregador em Albergaria.

Admitido como carregador em 21 de Agosto de 1921.

† *Augusto Silvério*, Servente em Entroncamento.

Admitido como carregador em 14 de Outubro de 1890, passou a guarda em 26 de Setembro de 1898 e a servente em 21 de Dezembro de 1926.

† *Daniel Rodrigues Além-Douro*, Guarda em Régua.

Admitido como carregador eventual em 1 de Julho de 1915, foi nomeado carregador em 10 de Maio de 1919 e passou a guarda em 8 de Julho de 1925.

† *Lucrecia Rosa*, Guarda do distrito 52.

Admitida como guarda em 21 de Maio de 1930.