



BOLETIM DA C.P.

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

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

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

- aumentar os seus conhecimentos profissionais;
- acompanhar o progresso ferro-viário mundial;
- manter-se ao corrente dos melhoramentos na rede 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 deste 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: O nosso aniversário.—Maquinas de imprimir bilhetes na ocasião da venda.—Caminhos de ferro coloniais portugueses (*Conclusão*).—Estatística referente a Janeiro, Fevereiro e Março.—Consultas.—Estatística de vagões carregados e descarregados em Março e Abril.—Agricultura e jardinagem.—O concurso de jardins de estações da linha de Sintra.—Concurso de jardinagem do *Boletim da C. P.*—Orfanato ferro-viário.—Fotografias de assuntos ferro-viários.—Foot-ball.—Agentes que completam este mês 40 anos de serviço.—Nomeações.—Promoções.—Resultados de exames.—Mudanças de categoria.—Reformas.—Falecimentos.

O nosso aniversário

Com este número, termina o primeiro ano da publicação do *Boletim da C. P.*. Diz-nos a consciência que, sob todos os pontos de vista, ele tem correspondido ao fim para que foi criado. Aspirávamos a formar um órgão de união intelectual entre todos os membros da família ferroviária, em cujas páginas eles pudessem acompanhar os progressos que lá fôra, dia a dia, se vão introduzindo na indústria a que consagram o seu zêlo e as suas melhores energias e lhes mostrasse também os melhoramentos que em Portugal se estão realizando na exploração dessa indústria.

Os agentes da C. P. têm sabido compreender e agradecer o esforço que temos empregado, e reconhecido a utilidade do nosso Boletim. A simpatia que lhe consagram, prova-se frisantemente na inclusão, sempre progressiva, de novos nomes nas listas dos contribuintes, e no número cada vez maior dos que recorrem à nossa secção de consultas, facto que comprova o interesse dos consulentes em se prepararem conscientemente para o desempenho dos seus deveres, e ao mesmo tempo fornece ensino valioso a todos os que lêem essas consultas e as respectivas respostas.

No nosso País é muito escassa, e de difícil e dispendiosa aquisição, a bibliografia relativa a caminhos de ferro. Já não sucede o mesmo nas nações mais progressivas e adiantadas, onde essa bibliografia é abundante e enriquecida constantemente com trabalhos de escritores e técnicos do maior prestígio e autoridade. Isso não obsta, porém, a que, nessas mesmas nações, as grandes emprêsas ferroviárias julguem da maior utilidade criar e assegurar a existência de revistas como a nossa, que, além de ministrarem interessantes conhecimentos profissionais, estreitam num laço moral todos os que pertencem a essas emprêsas.

Estas palavras são a melhor justificação do *Boletim da C. P.*. Compulsamos, dia a dia, as revistas a que nos referimos e podemos registar, com justificado desvanecimento, que o nosso Boletim em causa alguma desmerece dos seus congêneres estrangeiros, quer sob o ponto de vista do cuidado com que êstes são redigidos, quer pelo estímulo moral e sentimento de classe que temos diligenciado avivar cada vez mais no espírito dos agentes da Companhia.

A consciência dessa verdade é o melhor prémio a que poderíamos aspirar.

Máquinas de imprimir bilhetes na ocasião da venda

N^A Companhia, como em quase todas as companhias de caminhos de ferro estrangeiras, os bilhetes são distribuídos antecipadamente às bilheteiras, contendo já impressas todas as indicações com que devem ser fornecidos aos passageiros, excepto a data e número do combóio, que são marcados na ocasião da venda. Nos bilhetes chamados *passe-partout*, o preço e a estação de destino são também indicados pelo empregado nessa ocasião. A impressão dos bilhetes é feita na fábrica de bilhetes por pessoal especializado.

Este sistema que era realmente prático no início dos caminhos de ferro, época em que o número de passageiros não era nada que se compare com o que actualmente é, começa a apresentar manifestos inconvenientes nas estações de grande movimento.

Á medida que os caminhos de ferro se têm desenvolvido, não só o número de estações tem aumentado consideravelmente, e da mesma forma a variedade de bilhetes, mas também as tarifas de passageiros se têm multiplicado para atender à diversidade sempre crescente das modalidades de condições em que as viagens se efectuam. Assim, além dos bilhetes para serviço interno em 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, inteiros e meios, que primitivamente existiam, presentemente todas as empresas são obrigadas a fabricar bilhetes de muitos outros tipos, o que multiplica consideravelmente a reserva de bilhetes a fornecer às estações. Em algumas estações estrangeiras chegam a existir 70 espécies de bilhetes para o mesmo destino.

Nestas condições, o serviço não pode deixar de ser muito complicado. Torna-se necessária uma verdadeira tipografia para a impressão de bilhetes de tão variadas espécies, com um numeroso pessoal, exigindo uma

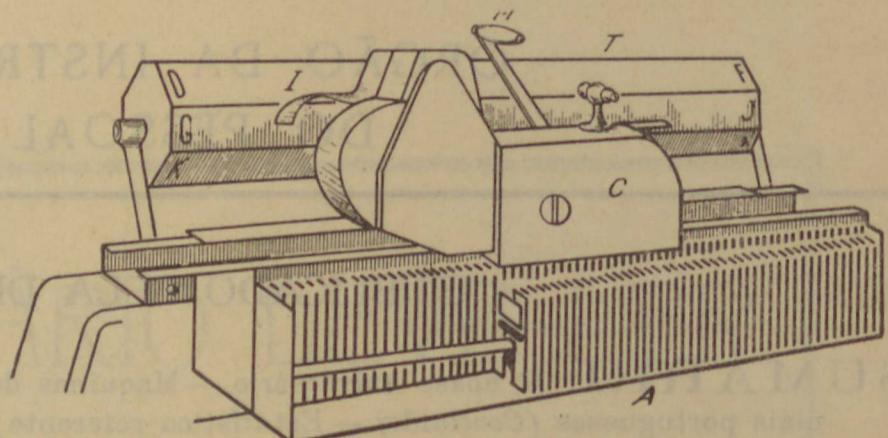


Fig. 2 — Carrêto e matrizes da máquina de imprimir bilhetes

aturada fiscalização, dado o avultado valor que os bilhetes representam.

A distribuição de bilhetes pelas estações é muito trabalhosa nas grandes rôdes, como por exemplo a da Companhia Paris-Lyon-Mediterrâneo, em França, que possui 1.853 estações e na qual, em 1927, transitararam 113.316.000 passageiros. O que representa a impressão, distribuição e contabilidade dos bilhetes numa rôde desta importância?!

Para têrmo de comparação bastará dizer que, no mesmo ano, em toda a rôde explorada pela C. P., o número de passageiros foi de 17.767.238.

Como os empregados bilheteiros são pessoalmente responsáveis pela importância dos bilhetes que lhes são entregues, cada um deles deverá dispor dum armário privativo para guardar os seus bilhetes. Nas suas horas de folga ou de descanso, se o serviço de venda de bilhetes não fôr interrompido, só poderão ser vendidos os bilhetes do colega que estiver de serviço, donde resulta que nas grandes gares, onde a venda de bilhetes é permanente, quando uns *guichets* estiverem abertos os restantes terão de estar fechados.

Por outro lado, a necessidade de dispor os bilhetes em cacifos colocados de forma a facilitar a busca no momento da venda, exige a utilização de grandes armários e a subdivisão dos bilhetes por diversas bilheteiras conforme as classes ou espécie, contribuindo todos êstes factos para a ocupação de largos espaços nos vestíbulos das estações, e também para a necessidade de um numeroso pessoal privativo dêste ramo de serviço.

Por estas razões, desde há muito que se procura encontrar um sistema que se adapte melhor às exigências do actual movimento de passageiros, evitando os inconvenientes que acabamos de enumerar. Para o conseguir, foram estudadas e construídas máquinas que imprimem os bilhetes, nas próprias bilheteiras, no momento da venda.

Nestas condições, não haveria mais necessidade de fábricas, nem de reservas de bilhetes; bastaria cartão em branco e a máquina para imprimir os bilhetes, à

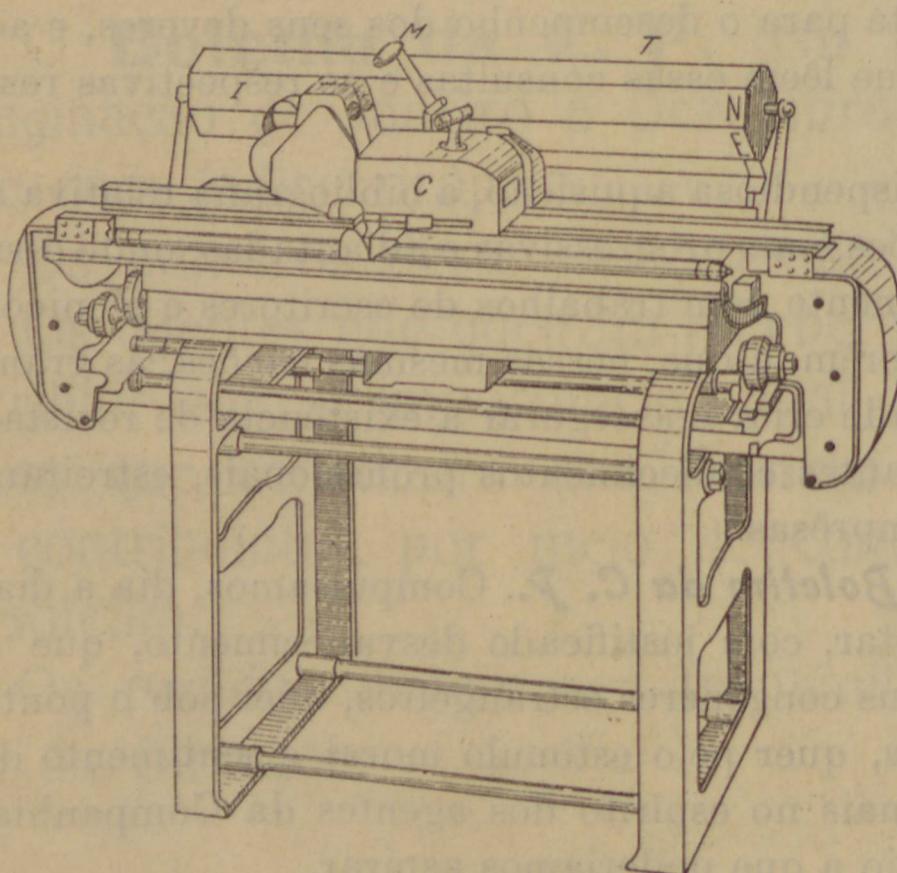


Fig. 1 — Conjunto da máquina de imprimir bilhetes

medida que os passageiros se apresentassem ao *guichet*. Seria a simplicidade máxima.

As primeiras tentativas nesse sentido foram realizadas na Alemanha em 1907, para o que se construiu uma máquina que não só imprimia os bilhetes, mas, ao mesmo tempo, registava, automaticamente, numa fita de papel os bilhetes impressos. Os resultados foram de tal modo satisfatórios que o Estado da Prússia resolveu instalar 100 máquinas do mesmo género, em diversas estações, a fim de fazer uma experiência em larga escala.

Esta experiência veio confirmar plenamente os resultados a que se tinha chegado com a primeira máquina e deu lugar a diversos aperfeiçoamentos que foram introduzidos nas máquinas que depois se construiram.

Presentemente, está-se procedendo a experiências no mesmo sentido em França, nos Caminhos de Ferro do Estado, nomeadamente na gare de Saint-Lazare, em Paris, e em algumas estações da Companhia do Norte e da Companhia de Leste, prevendo-se uma larga generalização do sistema, de tal modo vantajoso ele se tem mostrado.

As máquinas compõem-se de três elementos principais, a saber:

— um tambor prismático, colocado horizontalmente, que nas fig.^{as} 1 e 2 está indicado pela letra *T*. Em cada uma das faces figuram os nomes das estações de destino e as diversas espécies de bilhetes que podem ser vendidos para cada uma delas. A este tambor pode imprimir-se movimento de rotação.

— um carrêto, indicado nas fig.^{as} 1 e 2, pela letra *C*, que se pode deslocar horizontalmente ao longo e em frente do tambor prismático.

A este carrêto está fixo um *index*, isto é, um pequeno indicador, letra *I*, nas fig.^{as} 1 e 2, colocado de forma que, movendo o carrêto, pode ser levado à face do nome de qualquer das estações ou da espécie de bilhetes inscritos nas facetas do prisma.

— uma caixa destinada a pequenas chapas de aço, fig. 3, que constituem as matrizes para a impressão dos bilhetes, situada paralelamente ao tambor, por debaixo do carrêto, designada pela letra *A*, na fig. 2.

Esta caixa está dividida longitudinalmente num número de compartimentos, o máximo 8, variável conforme a importância da máquina, dispostos uns atrás dos outros num plano horizontal.

A face interna das paredes longitudinais de cada compartimento é dotada de caneluras verticais destinadas a segurar e a guiar as matrizes dos bilhetes.

Em cada face do tambor prismático está fixada uma tira de papel, resguardada por meio de uma lâmina de

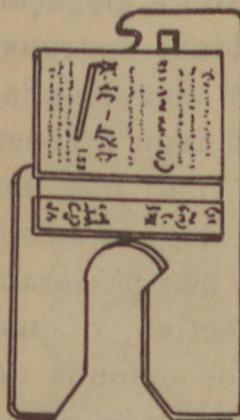


Fig. 3 — Matriz

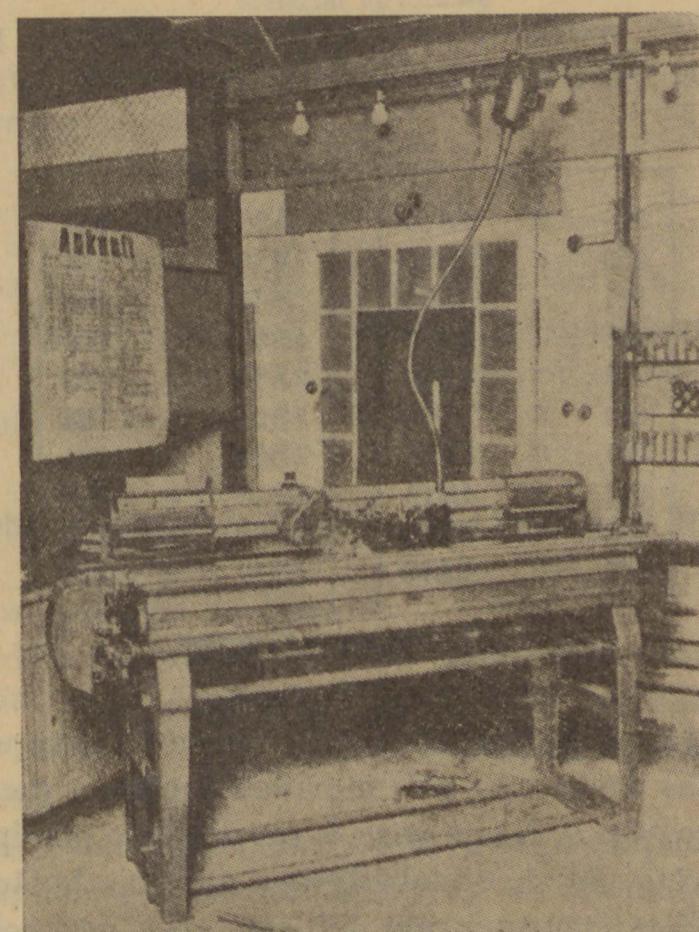


Fig. 5 — Máquina eléctrica de imprimir bilhetes

celuloide na qual estão inscritos por ordem alfabética os nomes das estações, o número da matriz, classe e preço dos bilhetes. As matrizes estão dispostas na caixa pela ordem das inscrições em cada face do tambor. Cada fiada de matrizes corresponde a uma face.

O tambor prismático e a caixa das matrizes estão ligados por um dispositivo com uma cremalheira de forma que a face do tambor visível para o empregado, corresponde sempre à fiada de matrizes colocada sob o carrêto.

Mudando a face visível do prisma, muda automaticamente a fiada de matrizes.

Para imprimir um bilhete basta deslocar o carrêto de forma a colocar o seu *index* em frente da designação do bilhete que se pretende imprimir, inscrita na face do tambor, meter o cartão em branco numa fenda existente no carrêto e mover da esquerda para a direita o manípulo *M*, fig. 1 e 2.

O cartão utilizado para a impressão dos bilhetes, pode ser de cor diversa conforme a classe ou tipo de bilhetes.

Além das indicações contidas na matriz é também, no mesmo momento, impresso no cartão a data e o número do bilhete.

À medida que a impressão se efectua, a máquina vai inscrevendo os bilhetes impressos e a sua importância em duas bandas de papel, fig. 4, uma das quais é utilizada pelo empregado para a contabilidade dos bilhetes vendidos.

Cada tira de papel permite a inscrição de 7.000 bilhetes.

As maiores máquinas deste tipo podem comportar

até 2.500 matrizes, ou por outras palavras, podem imprimir 2.500 espécies de bilhetes.

4925	26	1\$20	1\$20	26	4925
4926	18	7\$80	7\$80	18	4926
4927	2	\$65	\$65	2	4927
4928	8	4\$80	4\$80	8	4928
4929	11	3\$80	3\$80	11	4929
4930	17	7\$25	7\$25	17	4930
4931	52	3\$20	3\$20	52	4931
4932	3	4\$15	4\$15	3	4932
4933	54	4\$30	4\$30	54	4933
4934	15	4\$10	4\$10	15	4934

Fig. 4 — Modelo das bandas de papel

Na Alemanha já se estão também empregando máquinas d'este tipo mas movidas por meio de motor eléctrico, *fig. 5*. Nêste caso é suprimido o manípulo *M* do carrêto, *fig. 1*, e substituído por um botão eléctrico. Para imprimir um bilhete, uma vez colocado o carrêto na devida posição e metido o cartão, basta carregar no botão eléctrico.

Além das máquinas que acabamos de descrever nas suas linhas gerais, outras foram estudadas para as linhas suburbanas, *fig. 6*. Nestas linhas, geralmente, o número de estações é relativamente pequeno, enquanto

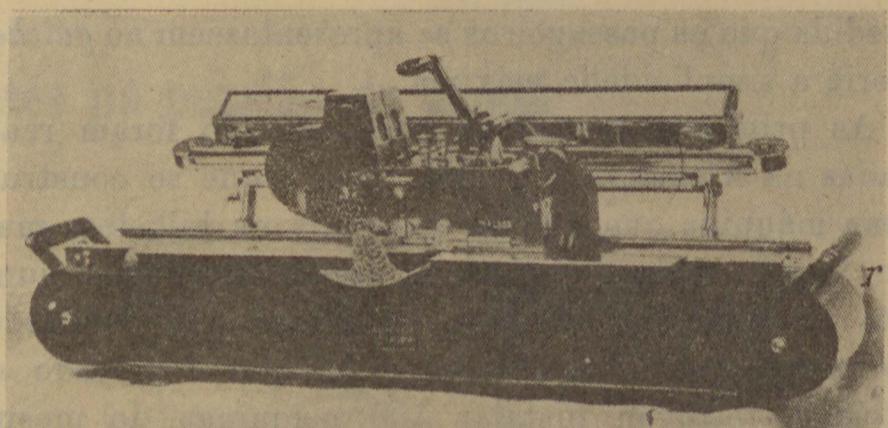


Fig. 6 — Máquina de imprimir bilhetes para as linhas suburbanas

o número de bilhetes vendidos para cada uma delas é muito elevado, contrariamente ao que sucede nas estações de grande linha. É o que acontece, por exemplo, nas gares suburbanas das grandes cidades, como Paris e Londres.

Estas máquinas chegam a imprimir 200 bilhetes por minuto, prestando magnífico serviço nos dias de afluência de passageiros, nomeadamente para a venda de bilhetes de tarifas para grupos. São movidas eléctricamente. O cartão para os bilhetes é flexível e fornecido sob a forma de rolos, letra *r*, *fig. 6*, que se vão desenrolando à medida que a impressão se vai efectuando. Por este motivo, com estas máquinas os bilhetes só podem ser impressos em cartão da mesma côr. A própria máquina corta os bilhetes.

Caminhos de ferro coloniais portugueses

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

(Conclusão)

Caminho de Ferro da Suazilândia

(Machava a Goba)

É propriedade do Estado.

Foi concedido em 15 de Julho de 1903, tendo sido iniciada a sua construção em Julho de 1905.

Liga Lourenço Marques, capital da Província, com a fronteira da Suazilândia, donde lhe provêm o nome. O seu desenvolvimento é de 76 quilómetros.

No percurso dos 10 primeiros quilómetros, o seu traçado acompanha o do Caminho de Ferro de Lourenço Marques, a que atrás nos referimos.

A construção d'este caminho de ferro obedeceu a satisfazer as aspirações dos colonos estabelecidos nesta região da África do Sul, de que o Alto Comissário de Cape-Town se fez intérprete junto do Governo da nossa Província. O caminho de ferro daria mais rápido e mais fácil acesso ao pôrto de Lourenço Marques, natural centro de exportação e importação para os produtos da Suazilândia, e desta maneira os interesses dos colonos ali fixados seriam mais bem salvaguardados.

Das negociações entre os dois Governos, resultou o compromisso recíproco da construção de linhas que se dessem continuidade entre os respectivos territórios na região fixada, devendo as duas linhas encontrar-se na fronteira no ponto onde esta é cortada pelo rio Umbeluzi, construindo-se a estação na margem direita d'este rio.

Mas ao passo que o Governo português cumpriu integralmente, o Governo transvaliano, quando a sua linha chegou aos Montes Limbombos, sob a alegação de razões de ordem técnica pela dificuldade de transpôr aqueles montes e de outras razões de menor valia, desviou o seu traçado para norte e deixou a nossa linha da Suazilândia sem finalidade, visto não ser suficiente para a sua manutenção o tráfego interno.

Convirá saber que todas estas razões não passaram de uma dissimulação do verdadeiro objectivo, o qual consistiu em defender os interesses dos colonos do Cabo, Natal e Suazilândia, todos levantados em coros de protestos contra a construção do caminho de ferro com o primitivo objectivo, por verem nisso uma séria ofensa aos seus restritos pontos de vista.



Estação de Matola (C. F. Lourenço Marques)

Nem todos os colonos, ao que parece, viram a questão sob o mesmo prisma de prejuízo, pois a instâncias dêles viu-se o Governo transvaliano obrigado a fazer uma estrada de ligação com a primeira estação do caminho de ferro ao que o nosso governo mais uma vez deu acôrdo, construindo por sua vez, para esse efeito, o troço que correspondia ao nosso território, com o fim de, por esta forma, facilitar um pouco o acesso ao caminho de ferro, das mercadorias provenientes da Suazilândia.

É nestas condições que se encontra o caminho de ferro.

Condições precárias contudo, pois que, visando a sua construção principalmente o transporte de remesas de trânsito, viu o seu tráfego reduzido a proporções insuficientes por esta série de circunstâncias infelizes.

O prolongamento dêste caminho de ferro, pelas razões expostas, e ainda pelas consequências que daí resultaram na orientação económica da rede sul-africana, não é de prevêr, pelo menos em futuro próximo.

A bitola da linha é de 1^m,067, como se justificava pelo seu objectivo. Não o tendo atingido e sendo suficiente para o escasso tráfego local a bitola de 0^m,60, facilmente se comprehende até onde foi o prejuízo sofrido pela nossa Província.

Características

Via

Kilómetros em exploração: 76;
Bitola da via: 1^m067;
Pêso dos carris por metro corrente: 40 Kg.;
Assentamento em travessas metálicas;
Rampa máxima: 12^m/m por metro;
Raio mínimo: 250^m;
Obras de arte calculadas para locomotivas de 120 toneladas;
Sinalização corrente;
Não tem guardas de passagem de nível nem vedações.

Material circulante

Vagões com *bogies*, para 40 toneladas de carga;
Carruagens vulgares.

Esta linha tem um ramal de 4 quilómetros para servir exclusivamente a Quinta Experimental, estabelecida pelo governo junto ao rio Umbeluzi. Está inserido ao Km. 37.

Caminho de Ferro de Gaza ou de Chai-Chai a Manjacaze

É propriedade do Estado.

A ideia da construção dêste caminho de ferro vinha de 1897, mas só em Abril de 1906 foi concedido, tendo-se iniciado os respectivos trabalhos de construção em 1909.

Este caminho de ferro visa atingir a Ribeira de Ambe, com o desenvolvimento de 98 quilómetros.

Actualmente apenas são explorados 52 quilómetros.

A plataforma foi construída de maneira a poder adaptar-se à bitola de 1^m,067, se de futuro se justificasse.

Características

Via

Kilómetros em exploração: 52;
Bitola da via: 0^m,75;
Pêso dos carris por metro corrente: 14 Kg.;
Assentamento em travessas metálicas.

O principal tráfego é constituído por madeiras.

Caminho de Ferro de Inhambane

É propriedade do Estado.

A travessa o distrito do mesmo nome, região arenosa onde a principal cultura é a de sementes oleaginosas.

Liga Inhambane, Mutamba e Inharrime.



Estação de Movene (C. F. Lourenço Marques)



Estação de Lourenço Marques

Características

Via

Kilómetros em exploração: 89;
Bitola da via: 1^m,067;
Pêso dos carris por metro corrente: 30 Kg.;
Rampa máxima: 25 ^m/m por metro;
Raio mínimo: 150^m;
Assentamento em travessas metálicas.

Caminho de Ferro de Quelimane

E propriedade do Estado.

E, como os dois anteriores, um caminho de ferro de pequenos recursos.

Características

Via

Kilómetros em exploração: 144;
Bitola da via: 1^m,067;
Pêso dos carris por metro corrente: 30 Kg.;
Rampa máxima: 25 ^m/m por metro;
Raio mínimo: 150^m;
Assentamento em travessas metálicas.

Caminho de Ferro da Beira

Liga a cidade da Beira com a fronteira da Rodésia em Minini.

Foi concedido a Van Laun, que transferiu mais tarde a concessão a uma companhia inglesa que ainda hoje detem a sua propriedade, sob a designação de «Beira Railway».

Este caminho de ferro está implantado nos territórios da Companhia de Moçambique.

A sua construção foi iniciada em 1893 e concluída em 1897, ficando o caminho de ferro com um desenvolvimento total de 346^{km},5 e com a bitola de 0^m,60.

Naquele último ano começou, porém, a construção da linha férrea de Mutali a Salisbury, na Rodésia, que

vinha destinar-se a ser o prolongamento da nossa linha da Beira. Tendo sido atribuída a esta linha a bitola da rede sul-africana, isto é, 1^m,067, foi preciso modificar a bitola, primitivamente fixada, para 1^m,067, o que permitiu uma modificação no traçado, reduzindo o seu desenvolvimento a 321 quilómetros.

A transformação teve comêço em 1899 e ficou concluída em 1900.

Características

Via

Kilómetros em exploração: 321;
Bitola da via: 1^m,067;
Rampa máxima: 20 ^m/m por metro;
Raio mínimo: 100^m.

Não considerando como tal, pelas circunstâncias especiais em que ela se encontra, a linha da Suazilândia, o Caminho de Ferro da Beira é o segundo caminho de ferro de penetração.

O seu principal tráfego é o de trânsito.

Caminho de Ferro de Moçambique

É propriedade do Estado.

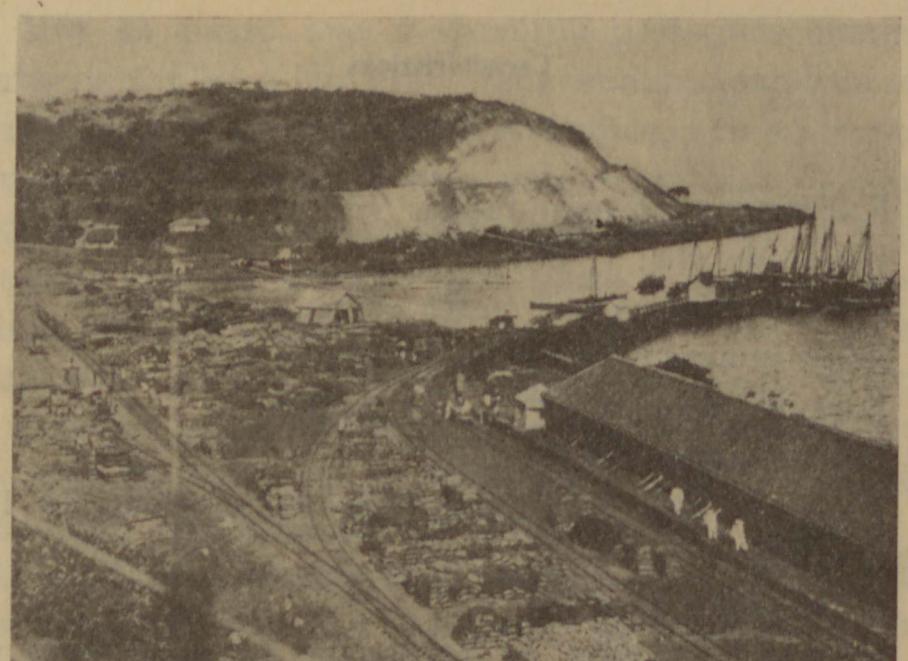
Características

Kilómetros em exploração ⁽¹⁾: 66;
Bitola da via: 1^m,067;
Pêso dos carris por metro corrente: 30 Kg.;
Rampa máxima: 20 ^m/m por metro;
Raio mínimo: 200^m.

Assentamento em travessas metálicas.

As linhas que acabamos de mencionar constituem a rede principal de caminhos de ferro da província de

⁽¹⁾ Estão em construção mais 40.



Vista do Caminho de Ferro e pôrto de Mormugão

Moçambique, num total aproximado de 1.000 quilómetros ⁽¹⁾.

Em proporção reduzida, há ainda um grupo de linhas de serventia particular entre os quais citaremos, como mais importantes:

Caminho de ferro de Quelimane a Maquieval. Propriedade da Companhia da Zambézia; 28 Km. explorados; bitola de 0^m,60; peso dos carris por ^m/o: 12 kilos;

Caminho de ferro da Companhia do Borôr. Propriedade da companhia do mesmo nome; 80 Km. explorados; bitola de 0^m,60; peso dos carris por ^m/o: 15 kilos;

Caminho de ferro da Companhia Sena-Sugar. Propriedade da companhia do mesmo nome; 40 Km. explorados; bitola de 0^m,60.

Está projectado um caminho de ferro entre Pôrto Amélia e o Lago Niassa, para serventia da Companhia do Niassa ⁽²⁾.

Logo que seja construído, constituirá a terceira linha de penetração da Província.

⁽¹⁾ Presentemente a extensão total dos caminhos de ferro em exploração na Província, é a seguinte:

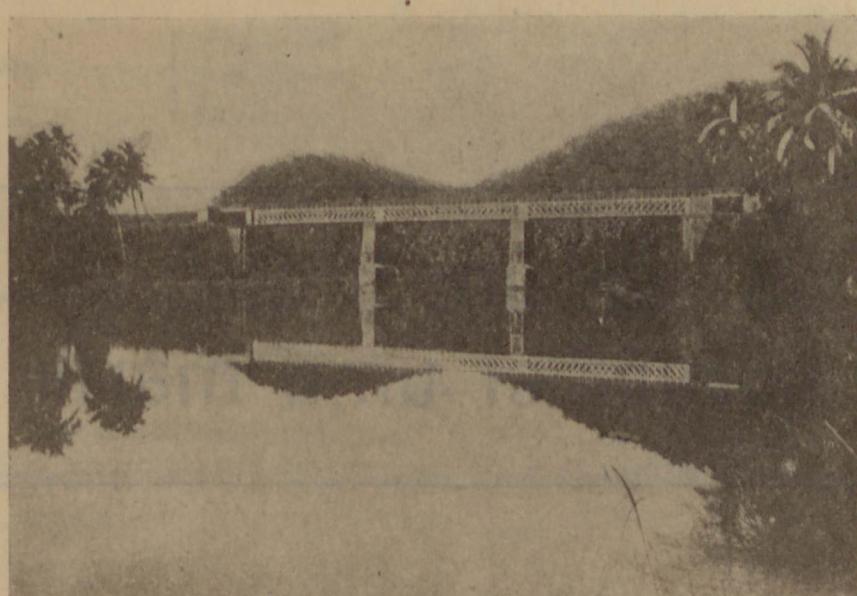
a) Propriedade do Estado:

Lourenço Marques a Ressano Garcia.....	89 Km.
Machava a Goba (Suazilândia).....	76 "
Moambo a Xinavane	89 "
Lourenço Marques a Marraquene.....	35 "
Caminho de Ferro de Gaza.....	98 "
Caminho de Ferro de Inhambane	89 "
Caminho de Ferro de Quelimane.....	144 "
Caminho de Ferro do Maquieval.....	30 "
Caminho de Ferro de Moçambique.....	100 "
	750 Km.

b) Propriedade particular (Companhia de Moçambique):

Caminho de Ferro da Beira (Beira a Mutali)	321 Km.
Trans-zambeziano	280 "
Total	601 "

⁽²⁾ Presentemente para a província de Moçambique, visto a concessão daquela Companhia ter sido libertada.



Vista da ponte sobre o Rio Sanvordém (C. F. de Mormugão)



Vista do viaduto dos 7 arcos (C. F. de Mormugão)

As linhas de penetração da Província, como acabamos de ver, são presentemente apenas duas. Ora, não garantindo o desenvolvimento agrícola e industrial da Colónia tráfego interno suficiente, a política de valorização económica dos caminhos de ferro de Moçambique deverá ser a de transformar em linhas de penetração a maior parte dos caminhos de ferro da Província, isto é, orientá-los para oeste em direcção às províncias confinantes da África do Sul. O tráfego de trânsito, que aproveitará necessariamente os caminhos de ferro da nossa África Oriental como caminho mais curto para o mar, contribuindo para a sua prosperidade, virá igualmente valorizar os portos por elas servidos.

Caminhos de ferro da Índia

Nesta nossa possessão do extremo oriente, o único caminho de ferro que existe é o

Caminho de Ferro de Mormugão

E propriedade do Estado.

Está implantado na nossa província de Gôa, a mais importante da Índia Portuguesa, como já tivemos ocasião de dizer.

Foi concedido em 1877. A sua construção foi levada a cabo pelo Governo da colónia, sendo iniciada a sua exploração em 1887.

Liga o porto de Mormugão, que lhe deu o nome, com a Índia Inglesa.

Em consequência da guerra de tarifas movida pelos caminhos de ferro ingleses, a sua exploração foi sempre deficitária, tanto mais que, como sempre e mais uma vez, este caminho de ferro teve, na sua gestão, por principal objectivo, o tráfego de trânsito procedente da Índia Inglesa, visto que o tráfego interno não era suficiente para compensar os encargos da sua exploração. Em face destes desastrosos resultados, e importante para os debelar, o Governo resolveu em 1903

entregar a exploração do Caminho de Ferro a uma emprêsa inglesa, tendo, desde esta data, passado a dar saldo positivo, em virtude de o tráfego de trânsito se ter canalizado para o nosso pôrto, o mais acessível aos transportes marítimos.

Este aumento de tráfego contribuiu, por sua vez, extraordinariamente, para o actual desenvolvimento do nosso porto de Mormugão.

Características

Via

Kilómetros em exploração: 82;
Bitola da via: 1^m.00.

A estação portuguesa fronteiriça é Dud-Sagor, a 8 kilómetros da Índia Inglesa.

Nas restantes colónias, só em S. Tomé encontramos um pequeno caminho de ferro de cerca de 14 kilómetros.

A bitola desta linha é 0^m.75, que apareceu sem justificação, não só porque os caminhos de ferro privativos das fazendas ali constituídas têm a bitola de 0^m.60, e ficaram privados por conseguinte da continuidade de que, como tudo indicava, deviam gozar, mas ainda porque, no projecto estabelecido e aprovado pelo Governo, se tinha previsto a bitola de 0^m.60.

Nas colónias têm aparecido por vezes destas anomalias cuja origem é sempre difícil destrinçar.

Em Cabo Verde e na Guiné, pela sua diminuta área, não é de aconselhar o estabelecimento de linhas férreas.

Timor tem condições para poder vir a gozar deste importante melhoramento económico, mas as probabilidades da sua efectivação são muito poucas, desde que volvamos a nossa atenção para a morosidade com que tem progredido a construção dos caminhos de ferro nas províncias de Angola e Moçambique, a despeito da sua incomparável importância e das suas enormes possibilidades.

Com a resenha que acabamos de fazer, consideramos terminada a nossa palestra sobre os *Caminhos de ferro coloniais portugueses*.

Despida de pretenção, ela representa todavia algum esforço de compilação dentro duma matéria dispersa e em geral mal tratada, sob o ponto de vista técnico.

Não desejamos que êsse esforço nos seja reconhecido pelos que nos quizeram dar o prazer da sua compарéncia, mas sómente que nos seja reconhecida a boa vontade em os interessar por um assunto que a todos deve merecer a maior simpatia, tanto pelo seu lado técnico, como pelo seu lado patriótico. E especialmente em relação ao segundo, visto que o primeiro não nos fornece ensinamentos a mais dos que todos nós possuímos.

Temos de reconhecer, mau grado nosso, que a rede dos nossos caminhos de ferro ultramarinos é ainda muito minguada em relação ao que devia já ser e virá a tornar-se necessariamente num futuro próximo. Mas temos de reconhecer também que o esforço colonizador já realizado constitui uma eloquente demonstração das nossas qualidades de povo colonizador, afirmadas através de séculos e que não nos poderão, com justiça, ser regateadas.

Para acabar esta formidável obra, que será também mais um padrão de glória para Portugal, impende sobre todos nós a necessidade inadiável e urgente de contribuirmos para o revigoramento do esforço nacional de que há de resultar o aproveitamento de todos os mananciais inexauríveis de riquezas que os nossos antepassados generosamente nos legaram no império colonial que deve hoje obediência à bandeira portuguesa, e que é uma parte do que foi outrora.

E se eu tiver tido merecimento para, ao menos, avivar em cada um dos que me ouviram, os sentimentos de patriotismo que dimanam essencialmente da nítida compreensão dos nossos deveres cívicos, compreensão que se conquista e sente no amor ao estudo e ao trabalho, largamente considero compensado o meu esforço e satisfeito me dou por ter tido ensejo de cumprir êste gratíssimo dever.

**O alcoolismo faz do homem um bruto,
da criança uma vítima e da mulher uma mártir**

Estatísticas referentes a Janeiro, Fevereiro e Março 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		Média de kilómetros por dia		Vagões e furgões-dia		Vagões e furgões - Kilómetro		Média de kilómetros por dia		Vagões e furgões-dia		Vagões e furgões - Kilómetro		Média de kilómetros por dia	
	Vagões	furgões	Em total	Vazios	% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de kilómetros por dia	Vagões	furgões	Em total	Vazios	% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de kilómetros por dia	Vagões	furgões	Em total	Vazios	% do percurso em vazio em relação ao percurso total	Média de kilómetros por dia
Janeiro	121.755	5.877.010	723.405	12,3	48,2	5,9	40.710	1.154.830	88.485	7,6	28,3	2,1	43.716	1.896.814	276.838	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	5.510.398	672.496	12,2	49,3	6,0	38.416	1.202.130	163.810	13,6	31,3	4,3	34.742	1.684.873	265.152	15,7	48,5	7,6

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.

Percorso quilométrico

Combóios	Antiga rête						Minho e Douro						Sul e Sueste						
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1930		Percorso efectivo em		Diferenças em 1930		Percorso efectivo em		Diferenças em 1930		Percorso efectivo em		Diferenças em 1930				
	1929	1930	A mais	A menos	1929	1930	A mais	A menos	1929	1930	A mais	A menos	1929	1930	A mais	A menos			
Janeiro	De passageiros	358.291	435.665	77.374	—	104.748	129.784	25.036	—	104.669	133.520	28.851	—	82.521	109.848	27.327	—		
	De mercadorias	182.071	206.828	24.757	—	39.540	42.371	2.831	—	34.025	34.448	423	—	221.215	277.816	56.601	—		
	Em manobras	69.650	85.186	15.536	—	27.154	33.326	6.172	—	40.626	35.406	—	—	271.859	288.602	21.963	5.220		
	Totais	610.012	727.679	117.667	—	171.442	205.481	34.039	—	271.859	288.602	21.963	5.220						
Total das diferenças em 1930		A mais :		117.667		A mais :		34.039		A mais :		56.601		A mais :		16.743			
Fevereiro	De passageiros	427.894	431.000	3.106	—	124.924	129.274	4.350	—	124.406	134.058	9.652	—	82.521	109.138	12.311	—		
	De mercadorias	215.595	214.640	—	955	46.552	44.689	—	1.863	106.827	119.138	—	40.626	35.406	—	—	5.220		
	Em manobras	84.252	84.553	301	—	32.655	33.996	1.341	—	40.626	35.406	—	—	271.859	288.602	21.963	5.220		
	Totais	727.741	730.193	3.407	955	204.131	207.959	5.691	1.863	271.859	288.602	21.963	5.220						
Total das diferenças em 1930		A mais :		2.452		A mais :		3.828		A mais :		42.425		A mais :		115.769			
Março	De passageiros	386.874	379.166	—	7.708	112.684	116.725	4.041	—	116.611	121.078	4.467	—	101.649	107.618	5.969	—		
	De mercadorias	201.089	200.808	—	281	43.682	44.609	927	—	101.649	107.618	5.969	—	31.989	31.989	—	—		
	Em manobras	77.986	75.630	—	2.356	—	31.165	31.165	—	—	31.989	31.989	—	—	218.260	260.685	42.425	—	
	Totais	665.949	655.604	—	10.345	156.366	192.499	36.133	—	218.260	260.685	42.425	—	711.334	827.103	115.769	—		
Total das diferenças em 1930		A menos :		10.345		A mais :		36.133		A mais :		42.425		A mais :		115.769			
Desde Janeiro	De passageiros	1.173.059	1.245.831	72.772	—	342.356	375.783	33.427	—	345.686	388.656	42.970	—	290.970	336.604	45.607	—		
	De mercadorias	598.755	622.276	23.521	—	129.774	131.669	1.895	—	290.970	336.604	45.607	—	74.651	101.843	27.192	—		
	Em manobras	231.888	245.369	18.481	—	59.809	98.487	38.678	—	74.651	101.843	27.192	—	711.334	827.103	115.769	—		
	Totais	2.033.702	2.113.476	109.774	—	531.939	605.939	74.000	—	711.334	827.103	115.769	—						
Total das diferenças em 1930		A mais :		109.774		A mais :		74.000		A mais :		115.769		A mais :		115.769			

Consultas.

I — Fiscalização e Tráfego

Tarifas:

P. n.º 213. — A alínea a) do Capítulo VII da Tarifa n.º 1 de G. V. do M. D. diz que a entrada na gare só é permitida às pessoas maiores de 3 anos, portadoras de bilhete para viagem ou bilhete de gare, excepto às autoridades, etc., etc.

Fechando a bilheteira 5 minutos antes da partida do combóio, e aparecendo passageiros à última hora que desejem tomar êsse combóio, não se pode tolerar a entrada, pagando êles no combóio a passagem com 25 %?

R. — Em casos especiais pode-se permitir, avisando o revisor de que no combóio seguem passageiros sem bilhete.

P. n.º 214. — Gaia vendeu para o combóio n.º 1504 um bilhete para Paramos, sem data.

De Valadares passei telegrama, como está regulamentado. Até à chegada a Paramos não recebi resposta alguma.

Desejo saber qual o procedimento a adoptar.

R. — Comunica o facto em parte diária, juntando o bilhete. O passageiro pode desembarcar sem mais pagamento.

P. n.º 215. — À partida de Miramar foi-me comunicado por um passageiro que o seu bilhete lhe havia caído à linha. Recordo-me de lho ter revisado e que procedia de Espinho com destino ao Porto.

Devo fazer-lhe a cobrança desde Espinho ou desde Miramar, tendo em consideração a espontaneidade do aviso?

R. — Tendo o revisor a certeza de ter revisado o bilhete, deve fazer a cobrança sómente desde Miramar.

P. n.º 216. — Pode qualquer agente deixar de utilizar e devolver sem justificação ao Serviço Central um passe concedido em conformidade com as alíneas d) ou f) do art. 48.º do Regulamento Geral do Pessoal?

R. — O agente, ao devolver o passe não utilizado, deve justificar os motivos porque o não utilizou.

P. n.º 217. — Utilizando uma pessoa de família de um empregado uma das viagens gratuitas concedidas pela Companhia entre Lisboa-R. e Guarda e desejando parar à ida em Sacavem, desejo saber se pode ou não utilizar um combóio trambique até esta estação, visto que os combóios directos para Guarda não têm paragem em Sacavem.

R. — Pode utilizar.

P. n.º 218. — O último período do parágrafo 1.º do artigo 11.º da Tarifa de Despesas Acessórias diz que as requisições de encerados para resguardo de mercadorias depositadas são feitas por escrito no modelo competente, que as estações têm à disposição do público. Desejava saber a que modelo se refere êste período.

R. — O documento previsto pela T. D. A. ainda não foi criado, sendo a requisição feita na própria declaração de expedição.

P. n.º 219. — Um passageiro por falta de lugar tem que viajar em classe inferior à indicada no seu bilhete. Na estação terminus da viagem apresenta-se ao chefe da estação para reclamar a diferença, conforme a doutrina do art. 10.º da Tarifa Geral. Como devem proceder o revisor do combóio e o chefe da estação?

Como o chefe tem que o reembolsar da diferença, como é que a lança em F 47?

R. — Quando suceda o caso de que se trata, deverá o chefe da estação dar conhecimento ao Serviço de Fiscalização e Estatística, em parte diária, juntando o bilhete apresentado, indicando a morada do interessado e prestando todos os esclarecimentos necessários para se poder examinar o assunto e fazer-se naquele Serviço o reembolso a que o passageiro tiver direito.

P. n.º 220. — Determinando a resposta da consulta n.º 71 do *Boletim da C. P.* n.º 1 que bancos de carpinteiro não devem ser considerados como bagagem em virtude de não serem ferramentas portáteis, como devem ser consideradas as ferramentas portáteis acondicionadas em bancos de carpinteiro com dispositivo próprio para os arrecadar quando apresentadas a despacho com bilhete que dê concessão a transporte gratuito de bagagem?

R. — As ferramentas portáteis não são consideradas como bagagem quando transportadas dentro de bancos de carpinteiro, devendo portanto, em G. V., ser consideradas como recovagem.

P. n.º 221. — Pode fazer-se um despacho directo dum bagagem para Lisboa-R., concedendo 30 kilos de abatimento, apresentando o passageiro, para essa mesma bagagem, dois bilhetes: Um de Porto a Pampilhosa, inteiro, Tarifa Geral, e outro de regresso de Bordeaux a Lisboa, inteiro, da Tarifa n.º 302?

R. — Pode, indicando na escrituração dois bilhetes, contanto que o bilhete internacional não tenha sido utilizado para despacho de bagagem e, neste caso, a estação tem que apôr o carimbo de bagagem no bilhete.

P. n.º 222.—Um passageiro comprou um bilhete para Vesúvio para o combóio 723 de hoje e por motivos estranhos à responsabilidade da Companhia não seguiu viagem, desejando que lhe seja validado o seu bilhete.

Como só pode ser validado para combóio de igual categoria que parta nas primeiras 24 horas e não o havendo, visto que para o mesmo combóio do dia seguinte, no meu modo de ver, já estão completas as 24 horas, desejo saber se poderei validar o bilhete.

R.—Pode, sim senhor, porque sendo a tabela de partida do combóio 723, todos os dias à mesma hora, o prazo que medeia entre as duas partidas consecutivas é de 24 horas.

P. n.º 223.—Apresentando-se a despacho com um bilhete da Tarifa Geral um triciclo para criança não acondicionado, qual a taxa a aplicar?

É considerado carrinho para criança conforme estipula o Capítulo II da Tarifa Geral?

R.—Um triciclo para criança é taxado como recova- gem, pelo preço estabelecido no Capítulo III (Base 5.º), aumentado de 50% e pelo peso efectivo. Veja art. 52.º, alínea b) da Tarifa Geral.

P. n.º 224.—Desejo saber se as remessas de serviço particular (X. 44) pagam armazenagem, uma vez que não são feitos avisos de chegada.

R.—As remessas de serviço particular estão sujeitas igualmente a armazenagem como as de serviço público.

II) — Movimento

Livro E 2:

P. n.º 225.—Poder-se há atrelar uma máquina da série 0100 a um combóio rebocado por máquina de igual série?

Se a máquina a atrelar estiver apagada, é tomado o seu peso como carga do combóio?

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

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados
Semana de 1 a 7 ...	4.127	4.406	2.173	2.036	1.574	1.710
» » 8 » 14 ...	4.707	4.559	2.237	1.971	1.954	1.781
» » 15 » 21 ...	4.979	5.437	2.443	2.301	2.082	2.168
» » 22 » 31 ...	5.171	5.263	2.710	2.493	2.384	2.439
Total ...	18.984	19.665	9.563	8.801	7.994	8.098
Total do mês anterior ...	17.001	17.250	8.260	7.679	8.739	8.236
Diferença ...	+1.983	+2.415	+1.303	+1.122	- 745	- 138

E se seguir acesa?

No penúltimo caso, como saber a sua tonelagem?

R.—1.º—Pode ser atrelada, mas não deve seguir funcionando, isto é, dando dupla, tendo em vista o que prevê a tabela de carga de máquinas, que diz: *Ficam, portanto, excluídos de receber dupla pela cabeca ou pela cauda, combóios rebocados por máquinas da série 0100.*

2.º—Segundo apagada ou acesa não funcionando, é tomada como carga do combóio, sendo a sua tonelagem indicada pelo agente expedidor da Tracção (alínea c) art. 24 do E 2).

III) — Diversos

P. n.º 226.—Qual a origem da palavra *tender*?

R.—A palavra *tender* vem da língua inglesa e é derivada do verbo *to attend*. Este verbo significa acompanhar alguém, como criado para o servir. Ora de facto o *tender* é por assim dizer um criado da locomotiva, que a acompanha e a serve de água e de carvão quando ela necessita.

A palavra *tender* usa-se também em marinha significando chalupa, patacho, navio de estado (que reune os homens para o serviço de marinha e que leva munições de boca e de guerra).

P. n.º 227.—Qual a origem das palavras *vagão* e *combóio*?

R.—A palavra *vagão* vem da palavra inglesa *wagon*, nome que é dado, em Inglaterra aos carrões de quatro rodas, puxados a cavalos. Por analogia, passou-se a chamar *wagons* aos veículos de carga puxados por locomotivas.

A palavra *combóio* vem da palavra inglesa *convoy* ou da francesa *convoi* (formada pela partícula *con* e pela palavra *voie*, via), significando viaturas, navios, animais, etc., que seguem a mesma via ou caminho.

Deve ser uma abreviatura de *meio de locomoção com via*.

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

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados	Carre-gados	Desca-regados
Semana de 1 a 7 ...	4.074	4.513	2.135	2.003	2.161	2.036
» » 8 » 14 ...	4.216	4.315	2.250	1.977	2.186	2.102
» » 15 » 21 ...	4.256	4.324	2.261	2.282	2.047	2.124
» » 22 » 30 ...	4.417	4.260	2.180	2.021	1.943	1.615
Total ...	16.963	17.412	8.826	8.283	8.337	7.877
Total do mês anterior ...	18.984	19.665	9.563	8.801	7.994	8.098
Diferença ...	-2.021	-2.253	- 737	- 518	+ 343	- 221

Factos e Informações

Agricultura e jardinagem

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

Nos campos. — É a plena época das colheitas. Ceifam-se as favas, os cereais de pragana e ainda fenos, que se devem recolher logo que estejam sazonados.

É muito vantajoso fazerem-se os alqueives das terras que deram trigo, favas ou fenos, ainda no fim da primavera ou no princípio do verão, enquanto a terra tem ainda alguma lentura. A charrua deve andar atraçada da ceifa, pois faz um trabalho melhor, com mais facilidade e economia e deixa a terra em melhores condições para produzir no ano seguinte.

Continuam os tratamentos da vinha, nunca se devendo esquecer que a calda bordalesa de sulfato de cobre não deve ser muito concentrada, e que as aplicações devem ser freqüentes.

Começam as debulhas.

Semeia-se milho e sacham-se e amontoam-se as culturas de primavera.

Nas hortas e pomares. — As regas e sachas das hortas têm de ser freqüentes.

Ligam-se as chicórias e alfaches para as tornar tenras. Despontam-se os meloeiros, pepinos, tomateiros, etc. Em alfobre semeiam-se chicórias, alfaches romanas, etc.

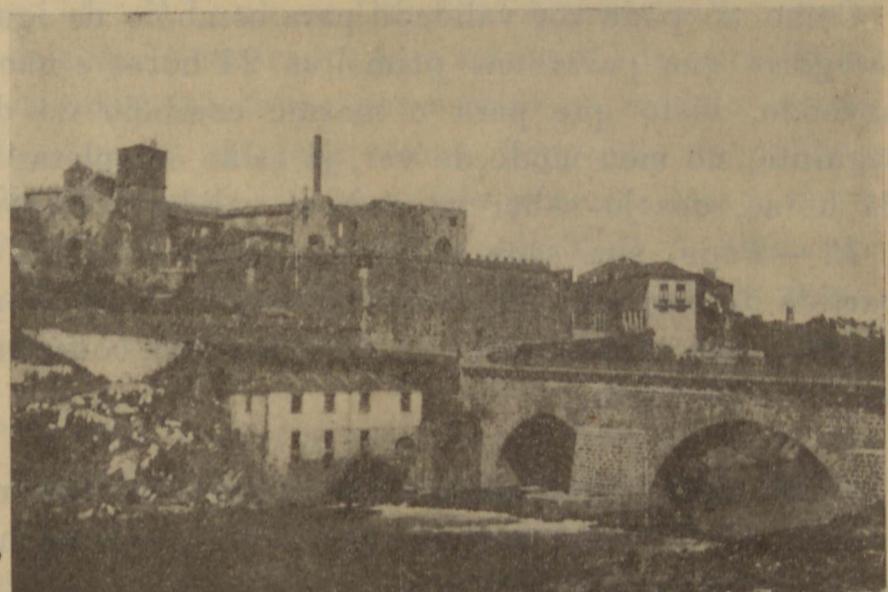
Em lugar definitivo semeiam-se rabanetes, feijão de horta, e transplantam-se tomateiros, pimentos, batata d'óce, beringéla, cardo, chicória, aipo, etc.

Os principais serviços a fazer nas arvores de fruto, são as régas, as sachas e pulverizações com desinfec- tantes para combate de parasitas que nesta época do ano causam grandes estragos. Fazem-se ainda enxertos de borbulha nos pecegueiros, damasqueiros, figueiras, oliveiras e amendoeiras.



Nova estação de Avanca

Fotografia do Sr. Américo Gomes, Empregado Principal da 21.ª Secção de Via e Obras



Ponte e castelo de Barcelos

Fotografia do Sr. Domingos F. de Moura, chefe de 3.ª cl.

Nos jardins. — Tratam-se e alporcam-se os craveiros. Arrancam-se os bôlbos que já deram flôr, devendo deixar-se enxugar à sombra antes de os guardar. Sendo possível, abrigam-se dos grandes calores as plantas mais sensíveis.

Colocam-se em lugar definitivo as plantas de viveiro que o permitam e que convenham à decoração. Semeiam-se, à sombra, goivos para darem flôres cêdo, miosotis, cinerárias e primulas.

Por ter completado um ano, termina aqui a publicação dêste *calendário*. Continuar, seria repetir o que já foi dito para cada mês do ano.

No entanto o *Boletim da C. P.* continuará a ocupar-se de assuntos agrícolas que possam interessar o pessoal. Lembramos ainda que a secção de consultas abrange também a parte de *Agricultura*.

O concurso de jardins das estações da linha de Sintra

À semelhança dos anos anteriores, realizou-se no dia 11 de Maio a inspecção aos jardins da linha de Sintra, para classificação no concurso organizado há três anos por iniciativa do Sr. W. Albert Loweth, de Sintra. Do júri, fizeram parte, além do Sr. Loweth, delegados das Câmaras Municipais de Lisboa e de Sintra, da Sociedade de Belas Artes, do jornal *O Século*, da C. P. e o Sr. W. Sarmento, joalheiro, que ofereceu a taça de prata que foi este ano ganha pela terceira vez e por isso ficou pertença da estação de Mercês.

Como nos anos anteriores, foi a Companhia quem ofereceu o principal prémio pecuniário, tendo outras entidades coadjuvado também a iniciativa.

Fôram concedidos os seguintes prémios:

1.º — Mercês.....	Taça e 800\$00
2.º — Cintra	700\$00
3.º — Cacem	400\$00
4.º — Amadora	300\$00
5.º — Queluz.....	200\$00

Fôram ainda concedidas menções honrosas a Barcarenha e Bemfica e mereceu um voto de louvor Campolide.

Ao pôsto de agulhas Bouré da estação de Queluz, à passagem de nível junto a Mercês e ao apeadeiro de Algueirão, fôram concedidos prémios de 100\$00.

Por ter sido ganha definitivamente a taça de prata, oferecida pelo Snr. W. Sarmento, foi novamente por ele oferecida outra taça que começará a sér disputada em 1931.

Concurso de jardinagem do *Boletim da C. P.*

Foi resolvido que a estação de Friestas também fôsse incluida no 2.º grupo de estações para o concurso de jardinagem organizado pelo *Boletim da C. P.* satisfazendo assim os pedidos feitos neste sentido.

Orfanato ferro-viário

O grupo do pessoal da C. P. que tomou voluntariamente o generoso encargo de promover a criação de um orfanato, onde encontrem protecção e abrigo as infelizes crianças, filhos de agentes da mesma Companhia, bem cêdo privados do amparo paterno, continua dedicadamente empenhado no cumprimento da sua missão.

Muitos meios tenciona pôr em prática para realizar essa obra do mais nobre altruísmo.

Um dêles consiste em promover a representação em alguns dos melhores teatros de Lisboa e Porto, em récita anual da classe, duma revista que está sendo escrita pelos empregados da Companhia, Snrs. Mário Garcez Azevedo e Armando Lourenço, com música do



O «onze» de Campanhã

Snr. Serra e Moura, também ao serviço da Companhia. A revista a que nos referimos, terá o sugestivo título: *A rede geral*.

Deve ser um espectáculo interessantíssimo e que atrairá, decerto, um numeroso público, tanto mais que a revista será genuinamente ferro-viária e desempenhada só por empregados, alguns dos quais revelarão, decerto, aptidões de verdadeiros actores.

Fotografias de assuntos ferroviários

Conforme foi anunciado no *Boletim da C. P.* n.º 10, inserimos na página anterior algumas reproduções de fotografias tiradas por amadores fotográficos, seus contribuintes.

Tem sido grande o número de fotografias recebidas, o que mostra o bom acolhimento que a nossa ideia teve, e o elevado número de amadores da arte fotográfica existentes na Companhia.

Como não é possível, por falta de espaço, fazer a publicação de todas elas simultâneamente, reproduzimos apenas 2, ficando as restantes para futuros números do *Boletim da C. P.*.

FOOT-BALL

Torneio para a disputa da «Taça C. P.»

OFICINAS GERAIS DE LISBOA-P., 2

OFICINAS GERAIS DE CAMPANHÃ, 1



O «onze» de Lisboa P.

Em Coimbra, no Campo de Santa Cruz, gentilmente cedido pela Associação Académica, realizou-se no dia 27 de Abril o encontro entre as Oficinas Gerais de Lisboa-P e as Oficinas Gerais de Campanhã, para continuação dêste torneio.

Este encontro era aguardado com grande interesse pois que do seu resultado dependeria a 2.ª classificação no respectivo torneio.

Entre a assistência destacavam-se os Ex.^{mos} Snr.^s Engenheiros Jorge Malheiro, Horta e Costa, Monteiro,

Viana, Menezes, Sousa Pires, Dinis, Gomes Leal, Noronha, etc. Às 16^h 10^m os grupos alinharam com a seguinte constituição:

Lisboa-P.: Eduardo Ferreira, guarda-rêde; Carlos Magno dos Santos e Joaquim Piedade (capitão), defesas; António da Costa, Ladislau Tomás Lopes e Jaime Teixeira, meias-defesas; João Tormenta, Manuel Ribeiro, Américo Luís, Adão Feliciano e Jerónimo Antunes Cerqueira, avançados.

Campanhã: Andrade, capitão e guarda-rêde; Afonso Magalhães e Fernando Moreira, defesas; Carlos Matos, Joaquim Correia e Mário Moura, meias-defesas; José de Sousa, Mário Pinto, Jaime Salomé, Francisco Pinto e Manuel Magalhães, avançados.

A primeira parte do jogo decorreu com um certo equilíbrio, notando-se entretanto maior entendimento da parte dos jogadores de *Lisboa-P.* e mais entusiasmo dos de *Campanhã*.

A primeira bola do encontro foi marcada por Américo Luís, de *Lisboa-P.*, aos 8 minutos, estabelecendo *Campanhã* o empate pouco tempo depois por inter-

médio do seu extremo esquerdo, e com este resultado terminou a primeira parte.

Na segunda parte, o jogo decorreu com uma certa monotonia, pois que as constantes interrupções motivadas pela queda da bola no Parque de Santa Cruz quebravam todo o seu entusiasmo.

Aos 42 minutos, Américo Luís marca novamente, dando assim a vitória a *Lisboa-P.* por 2 a 1.

Neste meio tempo foi marcada uma grande penalidade, que o guarda-rêde de *Campanhã* defendeu.

Arbitragem, a cargo do Sr. Augusto R. Almeida Júnior, do Barreiro, imparcial e enérgica.

Alguns jogadores de *Campanhã* excederam-se por vezes em incorreções. E de esperar que de futuro se compenetrem de que devem usar sempre da máxima correcção em campo, a fim de evitar incidentes desta natureza, que tão mau efeito produzem.

Depois do encontro, os jogadores, acompanhados dos seus Directores e árbitro, dirigiram-se ao Hotel Mondego onde se realizou um jantar que decorreu na mais franca harmonia, trocando-se brindes muito calorosos.

Pessoal.

AGENTES QUE COMPLETAM ÉSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



António Lopes Pedreira

Inspector de Secção
Admitido como praticante de estação
em 28 de Outubro de 1889



Bernardino Marques

Encarregado de posto
Admitido como praticante de estação
em 4 de Fevereiro de 1890



António Ribeiro

Limpador de máquinas
Admitido em 26 de Junho de 1890

Nomeações em Abril

EXPLORAÇÃO

Empregada de 3.ª cl. : Leonor Sofia da Silva Duarte.
Guarda de P. N. : Maria Rocha.

VIA E OBRAS

Assentadores : Tomás Correia Malato, João Agostinho, António José Martinho, Serafim José e Manuel Marciano.

Guardas : Angélica Maria, Rosa da Conceição Gonçalves, Josefa Martins e Olímpia da Luz.

MATERIAL E TRACÇÃO

Sub-chefes de depósito : Luís António de Carvalho, Augusto António dos Santos, Manuel Horta Rodrigues, José Francisco Pedro, Miguel dos Santos e Frederico Alvares dos Santos.

Chefes de brigada especializados : Filipe Augusto de Carvalho, Angelo Nunes Vieira e José Manuel Cardoso.

Revisor de material de 3.ª cl. : António de Almeida Trindade.

Contramestres de 2.ª cl. : António Pereira da Costa e Alfredo de Sousa.

Nomeações em Maio

(Até ao dia 5)

EXPLORAÇÃO

Empregadas de 3.ª cl.: Francisca Maria Faustino e Jesuina das Dôres Rodrigues Henriques.

Carregador: Evaristo Rodrigues Lopes.

Promoções em Abril

EXPLORAÇÃO

A agulheiros de 3.ª cl.: Artur André Pereira, Armando da Silva e José Maria Combo.

A conferente: Manuel Tavares Bandeira.

VIA E OBRAS

A chefe de lanço: Benjamim Maia.

A chefes de distrito: Delfim Marques Couto e João Correia.

A sub-chefes de distrito: José António, João Martins Baltazar, Manuel Martins Lazaro, Manuel de Sousa Gabriel, José Gomes, Joaquim do Nascimento Evangelista, José Francisco Serejo e Rosendo da Graça.

MATERIAL E TRACÇÃO

A montador de 1.ª cl.: Américo dos Santos.

A empregados de 3.ª cl.: Horácio André Martins de Oliveira e António da Silva Tavares.

Agentes aprovados para as categorias imediatas nos exames de Março findo

Assentadores para sub-chefes de distrito: Joaquim Dias Neto, Albino Alves Vieira, Joaquim Augusto Martins, António Teixeira, Bernardino Moreira, Augusto Pinto, António Dias, Joaquim Maria Fernandes (1.º), José Maria Fernandes, Domingos Maria, Albano Cardoso, Manuel Pinto e António Augusto Cláudio.

Mudanças de categoria

Para:

Porteiro — O guarda, José Fernandes Costa.

Serventes — Os carregadores, António Duarte Carvalho e Joaquim Capão.

Carregador — O limpador, José da Cruz.

Reformas

Em Março

António Maymon, chefe de 3.ª classe.

Em Abril

Julião dos Santos, chefe de repartição.

Artur Nunes da Mata, factor de 2.ª classe.

Manuel Bernardo, fiel de 2.ª classe.

Simão Cardoso Ferreira, capataz de 1.ª classe.

Júlio Antunes, carregador.

Júlio Tiburcio da Silva, maquinista da central eléctrica do Entroncamento.

Falecimentos em Abril

Temos a lamentar o falecimento dos seguintes agentes:

† Eng.º António Carlos Sarmento Calainho de Azevedo, Chefe da Sala de Estudos da Divisão de Via e Obras.



† A. Calainho de Azevedo
Eng.º Chefe da Sala de Estudos
da Divisão de Via e Obras

Admitido como engenheiro contratado em 1 de Junho de 1924, para dirigir os trabalhos da construção da linha da Louzã a Goes, transitou para o quadro como Sub-chefe de serviço em 1 de Janeiro de 1927. Em 1 de Janeiro do corrente ano tinha sido promovido a Chefe de serviço para a Sala de Estudos da Divisão de Via e Obras.

Engenheiro muito distinto em trabalhos de construção, dirigiu, entre outras, as obras da linha da Louzã a Goes e as do Ramal de Tomar onde mostrou bem a sua competência profissional e quali-

dades de trabalhador infatigável. Perdeu a Companhia um explêndido colaborador, e todos nós um amigo sincero.

† Paulo Emílio Lauret, Chefe de repartição nos Serviços Técnicos e de Abastecimentos da Exploração.

Admitido como amanuense provisório dos Serviços Centrais em 8 de Junho de 1903, foi promovido a amanuense de 3.ª classe em 1 de Junho de 1904 e sucessivamente às diversas categorias da sua carreira, sendo promovido a Chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1926.

Metódico, bastante ilustrado e trabalhador, grangeou sempre a estima dos seus superiores, colegas e subordinados, impondo-se pelas suas qualidades de trabalho e de trato.



† P. Emílio Lauret
Chefe de Repartição

† *Manuel Caetano*, guarda-freio de 3.ª classe.

Admitido como carregador auxiliar em 1 de Novembro de 1912, foi nomeado carregador em 13 de Junho de 1914, promovido a agulheiro de 3.ª classe em 20 de Maio de 1926 e transitou para o serviço de trens com a actual categoria em 1 de Janeiro de 1928.

Foi infelizmente vítima do descarrilamento do comboio n.º 2410 de 26 de Abril último, ocorrido na linha do Sado, o que muito lastimamos.

† *João da Costa*, guarda-freio de 2.ª classe.

Admitido como carregador em 21 de Setembro de 1922, transitou para o serviço de trens como guarda-freio de 3.ª em 1 de Agosto de 1926 e foi promovido a guarda-freio de 2.ª em 1 de Julho de 1928.

† *Augusto Ribeiro*, conferente.

Admitido como guarda em 29 de Maio de 1903, foi promovido a conferente em 21 de Abril de 1920.

† *João Tinoco*, agulheiro de 3.ª classe.

Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1920, foi promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Dezembro de 1921.

† *Francisco Vieira*, carregador.

Admitido como lingador em 1 de Janeiro de 1910, foi nomeado carregador em 21 de Agosto de 1927.

† *João Baptista Portela*, carregador.

Admitido como carregador auxiliar em 4 de Junho de 1918, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

† *Alberto Carlos de Araújo Mota Júnior*, carregador.

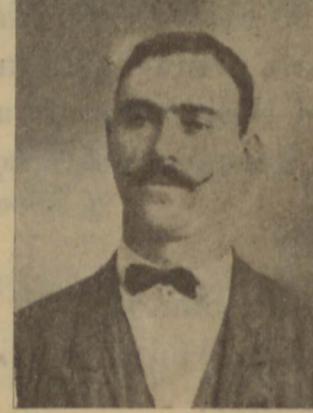
Admitido como carregador eventual em 2 de Fevereiro de 1920, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.



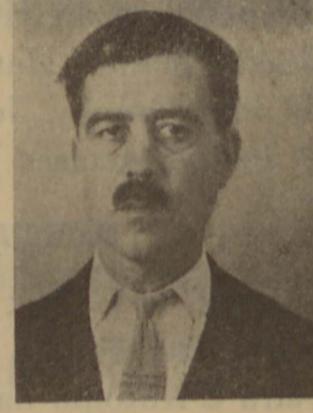
† *Manuel Caetano*
Guarda-freio de 3.ª classe



† *Augusto Ribeiro*
Conferente



† *Manuel Morgado*
Sub-chefe de distrito



† *Joaquim Pinheiro*
Fiel de 1.ª classe

† *Maria Isabel de Barros e Vasconcelos Caçado*, empregada de 3.ª classe.

Admitida como praticante em 5 de Março de 1928, foi nomeada empregada de 3.ª classe em 1 de Abril de 1929.

† *João Monteiro*, chefe de distrito.

Admitido como assentador em 26 de Agosto de 1903 e promovido a sub-chefe de distrito em 21 de Agosto de 1906 e a chefe de distrito em 25 de Outubro de 1920.

† *Manuel Morgado*, sub-chefe de distrito.

Admitido como assentador em 21 de Dezembro de 1915, e promovido a sub-chefe de distrito em 21 de Outubro de 1923.

† *Joaquim Pinheiro*, fiel de 1.ª classe, de Armazém.

Admitido como servente em 17 de Março de 1910, promovido a ajudante de distribuidor em 1 de Junho de 1917, a distribuidor em 1 de Março de 1920 e a fiel de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *José Ramos*, enfermeiro de 1.ª classe.

Admitido como enfermeiro de 3.ª classe em 18 de Março de 1921, passou à 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1923, e à 1.ª classe em 1 de Julho de 1924.

† *Joaquim Pires Barata*, servente de posto sanitário.

Admitido em 2 de Janeiro de 1924.