

# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA ★

PROPRIEDADE  
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

DIRECTOR  
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
Engenheiro *Alvaro de Lima Henriques*

ADMINISTRAÇÃO  
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

Editor: *Comercialista Carlos Simões de Albuquerque*

Composte e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

**SUMÁRIO:** A estação do Caminho de Ferro de Norte e Leste. — Inauguração do Pavilhão de Caminhos de Ferro e Portos. — Ditos sentenciosos e feitos conceituosos. — Taquigrafia. — Em viagem... — Consultas e Documentos. — Factos e Informações. — Pessoal.

## A estação do Caminho de Ferro de Norte e Leste

Por deveras interessante para todos os leitores do Boletim, transcrevemos do *Diário Ilustrado* n.º 62, de 31 de Agosto de 1872, o artigo que se segue.

A estação, em Lisboa, das linhas do Norte e Leste de Portugal, foi construída no local do antigo quartel de artilharia, ao Cais dos Soldados, que foi para esse fim cedido pelo Governo à empresa construtora dos caminhos de ferro portugueses e inaugurada ao serviço público em 1 de Maio de 1865, dia em que saiu dela o 1.º comboio, às 7 horas e 33 minutos. As suas dependências de molhes, de mercadorias e vias de serviço ocupam o local antigamente denominado Cais do Tojo, no qual havia o bem construído palácio da família Progo, que foi arrasado completamente para nivelar o terreno contíguo às caldeiras destinadas ao abrigo de embarcações pequenas, que foram aterradas, ganhando-se ainda além disso sobre o Tejo

importante porção de chão, que foi limitado por uma muralha e cantaria desde Santa Apolónia até ao Arsenal do exército, aterrando-se o cais ou desembarcadouro denominado Praia dos Algarves que hoje forma a praça ou largo da fachada principal da estação, pelo qual se faz o serviço de saída dos passageiros e bagagens. Entre o local das caldeiras e o demolido palácio existia o depósito ou mercado do tojo e era neste terreno onde se armava a força para as execuções de sentenças de pena capital, sendo os últimos réus ali executados, os famigerados Diogo Alves e seus companheiros, célebres no latrocínio e homicídio.

A estação foi feita por empreitada dada pela empresa construtora ao engenheiro



Oppermann, proprietário dos Annales de la Construction, cujo representante em Lisboa foi o engenheiro Agnès que pessoalmente dirigiu a sua construção.

O plano foi elaborado pelo distinto e nunca assaz chorado engenheiro português João Evangelista de Abreu, porém modificado em Paris pelos engenheiros do Comité, não representando hoje o projecto primitivo porque as alterações fôram de natureza que destruíram em parte a harmonia do primeiro «ensemble». Foi engenheiro director da empresa construtora em Lisboa, o distinto engenheiro do corpo de engenharia civil espanhola D. Eusébio Page, que mandou elaborar este plano e dirigiu a parte mais importante da sua execução.

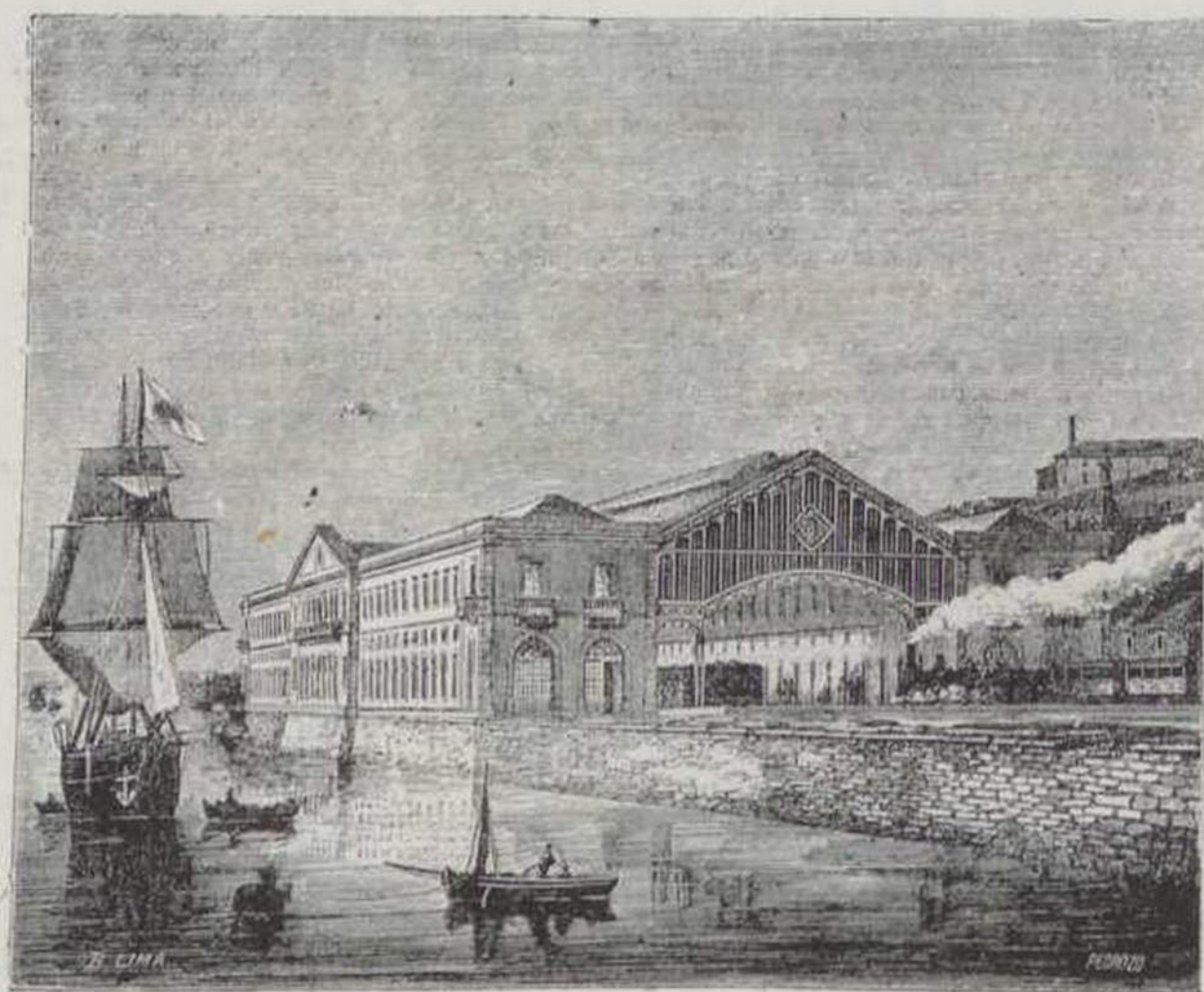
Da empreitada total fôram sublocadas a diversos sub-construtores as diferentes partes de que o edificio se compõe. A obra de alvenaria foi dada aos engenheiros Charles Pezerat & C.<sup>a</sup>. A obra de cantaria ao nosso bem conhecido empresário desta natureza de trabalhos, o Sr. António Moreira Rato. A armadura de ferro, que é duma estrutura elegante e sólida, foi construída em Inglaterra nas oficinas do Sr. James Blair, de Glasgow, que foi quem, com os seus operários, a veio montar a Lisboa, dirigindo pessoalmente o trabalho, tendo o projecto primitivo sido modificado, por se ter conhecido essa necessidade em consequência de terem desabado 16 asnas, das primeiras colocadas, depois de

assentes no seu lugar. A obra de madeira foi feita na fábrica de serragem mecânica «Aceleração».

A estação tem a fachada principal sobre o largo que comunica com a rua do Jardim do Tabaco. Outra fachada dá sobre a rua dos Cais dos Soldados e a terceira sobre o Tejo.

Pela 1.<sup>a</sup> faz-se o serviço de saída de passageiros, bagagens e mercadorias de grande velocidade que chegam a Lisboa.

Pela 2.<sup>a</sup> faz-se o serviço de partida de passageiros, bagagens e recovagens. A 3.<sup>a</sup> não tem comunicação do exterior enquanto não se efectuar o atêrro que de futuro deve construir-se para dar por este lado acesso à estação, ligando-a com os armazéns de alfândegas municipal e de Lisboa por uma via espe-



Estação principal do Caminho de Ferro de Norte e Leste

(Do semanário «Archivo Pittoresco», de 1866)

cial de serviço, ao mesmo tempo que por ali se estabeleça uma boa comunicação com a cidade baixa que hoje é das piores e insuficientes para o movimento que cada vez mais se desenvolve daquela grande centro comercial para todos os pontos da cidade e vice-versa.

O custo total da estação foi de 255.164\$000 réis ou de 36\$263 réis por metro quadrado coberto.

Divide-se o edificio em duas partes distintas — o do lado da rua contém no pavimento baixo:

O telégrafo.

O escritório do chefe da estação.

A tesouraria.



As salas de espera de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes.

O vestíbulo para venda de bilhetes e registo de bagagens e recovagens, cuja área mede 34,<sup>m</sup>30 de comprimento por 12,<sup>m</sup>30 de largura.

O bufete.

O escritório do serviço de saúde e botica.

As retretes.

E depósitos de lampisteria, arrecadações de condutores de combóios e o contador do gás.

Nos pavimentos superiores deste lado são as habitações dos chefes do serviço activo da linha e empregados da estação, que tôdas são vastas e bem distribuídas.

Na fachada principal contem-se: 1.<sup>o</sup>, no pavimento inferior: a escada para as salas e repartições do conselho, que é vasta e elegante, e os vestibulos para a espera de passageiros que cheguem pelos combóios.

2.<sup>o</sup>, no pavimento superior estão alojadas as repartições do conselho de Administração e as da Direcção.

Na fachada que dá sobre o Tejo contem-se: no pavimento térreo, a cocheira de caruagens reaes, salões e reservados.

As salas reservadas para receber SS. MM. quando vão à estação.

As oficinas de impressão e autografia.

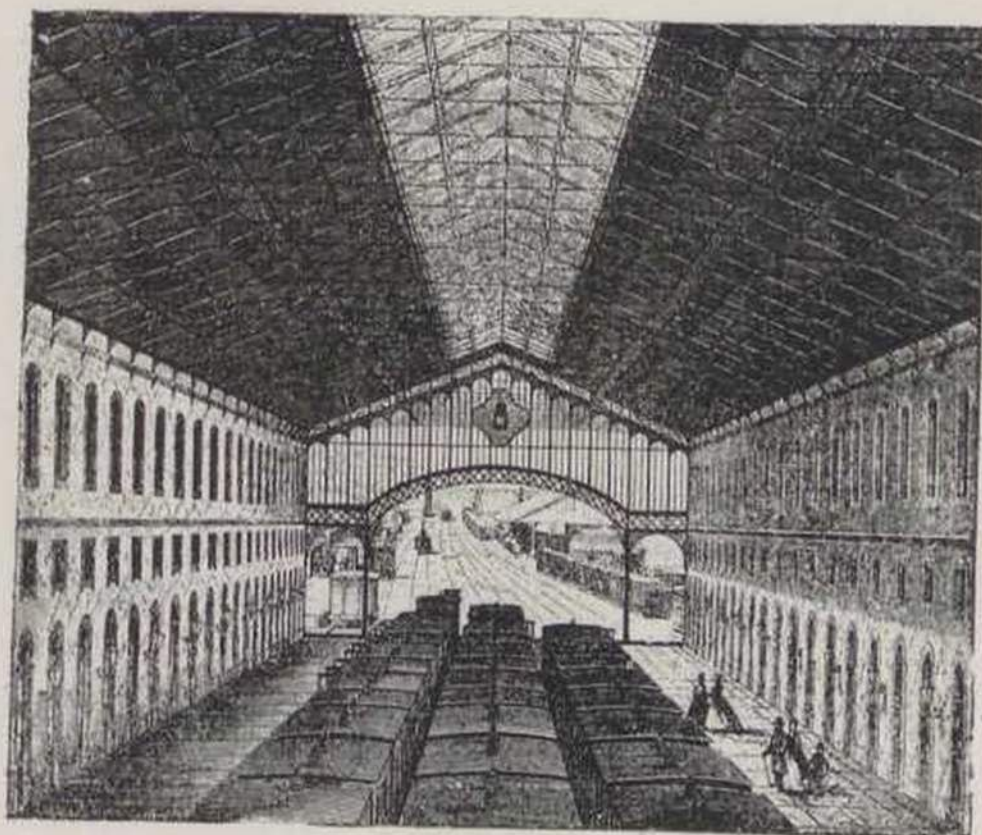
Retretes.

Escritórios dos agentes fiscaes do Governo, a repartição de despacho de Alfândega e a escada de comunicação com os escritórios de diversos serviços.

No pavimento superior alojam-se desde 9 de Maio de 1865 as diversas repartições dos Serviços de Movimento e Tráfego, de Material e Tracção, de Fiscalização e Estatística, de Armazéns, de Contadoria geral, de Via e Obras, de Secretaria da direcção.

A área total da estação mede 7.041 metros quadrados.

A parte destinada para habitações e escritórios mede 1.592<sup>m</sup>2 e fica um espaço no interior para a gare que mede 1.955<sup>m</sup>2 na qual há 4 vias de serviço comunicando entre si pelo lado do largo por meio de um «charriot», carro para mudança de via, e pelo lado



Grande nave do desembarcadero do Caminho de Ferro de Norte e Leste

(Do semanário «Archivo Pittoresco», de 1866)

da via por uma bateria de 4 placas rotatórias, de ferro.

De cada lado há um passeio asfaltado que mede extensão por 4 metros de largo cada um, para o serviço de entrada e saída de passageiros que saem ou se apeiam dos vagões.

No tampo da gare há um relógio mostrador duplo dos quais um faz ver as horas para a rua e outro para o interior da gare.

No interior da estação há 140 luzes de gás e no exterior 12, fazendo ao todo 152 candieiros e candelabros fornecidos pelo Sr. Weygand, de Paris.

A maior parte dos pavimentos superiores são formados sobre vigas de ferro apoiadas sobre colunas do mesmo metal.

Este edificio que na sua classe é o melhor da Península e um dos bons da Europa está mal servido de comunicações com a cidade.

Tendo-se criado um foco de movimento pelo qual se efectua não só a comunicação da capital com a parte mais importante do país, mas também com a Europa, as administrações municipais têm descurado de dar à localidade a amplidão necessária, sendo vergonhoso e até perigoso que nada se tenha alterado do primitivo estado quando aquêle sitio apenas servia de depósito de tojo e de praça de patíbulo.



Além disso sendo para ali que se efectua uma das mais frequentadas comunicações da cidade com os arrabaldes, não só pelo pitoresco das localidades e margens do rio, como por serem os subúrbios ali dos mais industriais e comerciais por alojarem fábricas importantes de tabacos, tecidos e lãs, existindo neles valiosos depósitos de vinhos e azeites — a estreiteza das ruas e irregularidade de traçado das construções que as marginam estão reclamando superiormente a atenção do municipio, não só para melhorar a comodidade do trânsito mas até para evitar riscos na viação.

Infelizmente as vereações cuidam mais em captar a benevolência dos eleitores do que tomar a peito pelo que verdadeiramente interessa o municipio; o que junto à incompetência pouco faz esperar da sua gerência, até que alguém mais zeloso e habilitado se faça cargo de cumprir com o árduo dever de

procurador da cidade e não dos interesses particulares.

\*

Terminando este artigo entendemos cumprir um dever louvando o pessoal da Companhia, e especialmente o Sr. Miguel Queriol, pelos relevantes serviços que tem prestado desde que ali é empregado, e sobretudo desde que exerce o trabalhoso cargo de chefe do movimento e tráfego.

Este cavalheiro tem alcançado no exercício das suas funções, muito dignas simpatias, pela sua afabilidade e fino trato, e ainda pelo recto cumprimento das suas atribuições.

Folgamos sempre que se nos apresenta ocasião de prestar inteira justiça a empregados hábeis e laboriosos como é o Sr. Miguel Queriol, que merecidamente gosa dos respeitos e da estima pública.



Interessante tipo de vagão especial usado nos Caminhos de Ferro Alemães para transporte e distribuição de balastro. Tem capacidade para 12,5<sup>m</sup>3 de balastro.



# Inauguração do Pavilhão de Caminhos de Ferro e Portos

No dia 23 de Julho de 1940 inaugurou-se na Exposição do Mundo Português, em Belém o pavilhão consagrado à demonstração da vitalidade dos caminhos de ferro e das obras dos portos de Portugal.

Projectou o notável edificio o próprio architecto chefe da Exposição, Cottinelli Telmo, nosso companheiro de trabalhos e colaborador do Boletim desde a fundação. Concebeu a organização e dirigiu a execução o Ex.<sup>mo</sup> Snr. Eng.<sup>o</sup> Branco Cabral, Secretário Geral da nossa Companhia, coadjuvado por agentes de todas as Divisões e várias categorias da mesma, bem como por engenheiros da Administração Geral do Pôrto de Lisboa na parte relativa aos Portos.

O Pavilhão fica ao lado do das Telecomunicações, em frente do dos Portugueses no Mundo e, pela parte detrás, liga-se harmonicamente com rara felicidade à admirável realização das aldeias portuguesas.

A fachada sobre a Avenida, por onde se faz o acesso, é de estilo moderno, da máxima singeleza, onde nos grandes espaços lisos das paredes sobresaem enormes reproduções dos medalhões comemorativos da inauguração da construção do primeiro trôço de caminho de ferro em Portugal, Lisboa a Carregado, no reinado de El-Rei D. Pedro V, em 28 de Outubro de 1856, e do Pôrto de Lisboa, em 31 de Outubro de 1887. Fazendo corpo com a frontaria, a meio desta, sobressai uma forte pilastra inspirada em sinais puramente ferroviários: disco avançado, vermelho, e semáforo.

O grande salão sobre a Avenida é quasi exclusivamente dedicado a avantajadas reproduções dos projectos de melhoramentos e ampliações dos portos de Portugal, realizados pelo Estado Novo.

Amenizam o conjunto dos desenhos interessantes baixos-relêvos de barcos caracte-



Fachada do Pavilhão sobre o «Largo da estação»

*Fotog. de Jaime de Moraes Pereira, Empregado de 2.ª classe da Contabilidade Central.*



risticos das regiões onde estão situados os portos indicados, construções características e inscrições duma clareza e verdade impressionantes, que se devem apreciar como sínteses de rara felicidade. Ali se observa o que já se fez ou intenta fazer nos portos de Leixões, Peniche, Vila Real de Santo António, Viana do Castelo, Póvoa, Setúbal, Aveiro, Funchal, Ponta Delgada e sobretudo Lisboa onde, entre vários baixos-relêvos notáveis, observamos um duma barca fenícia sobre o mais antigo nome, que se conhece, da capital de Portugal — Olisipo — ao lado da denominação actual, que daquele deriva por lenta evolução através dos milénios, o qual se vê como que sobrevoado por imponente hidro-avião das carreiras transoceânicas americanas com «términus» na capital de Portugal.

Neste imponente salão admira-se, como verdadeira jóia de mecânica, uma redução rigorosíssima da locomotiva 1501-S. S., irrepreensivelmente executada nos mais insignificantes pormenores pelos aprendizes das oficinas gerais de tracção do Barreiro. É peça digna de museu, que tem 4 metros de comprimento e quasi 3.000 quilos de peso, a qual a C. P. generosa e gentilmente ofereceu ao Instituto Superior Técnico de Lisboa, para onde irá quando terminar a Exposição, a-fim-de que os estudantes de engenharia dela se possam servir nos seus estudos.

Para o lado das aldeias, a fachada do Pavilhão assume aspecto inconfundível das nossas construções tradicionais, o que a harmoniza perfeitamente com as construções do afamado conjunto regional. Uma grande alpendrada, que lembra os abrigos das plataformas das estações, permite o acesso ao comboio, que espera os visitantes, ali representado por autêntica carruagem, a qual, por sinal, é das melhores que a C. P. hoje possui, mercê da remodelação sofrida nas Oficinas Gerais do Barreiro.

Tem a fachada para o «Largo da estação» uma torre quadrada onde um relógio de funcionamento irrepreensível põe nota de rigor e medida do tempo, própria dos caminhos de ferro e única em toda a Exposição.

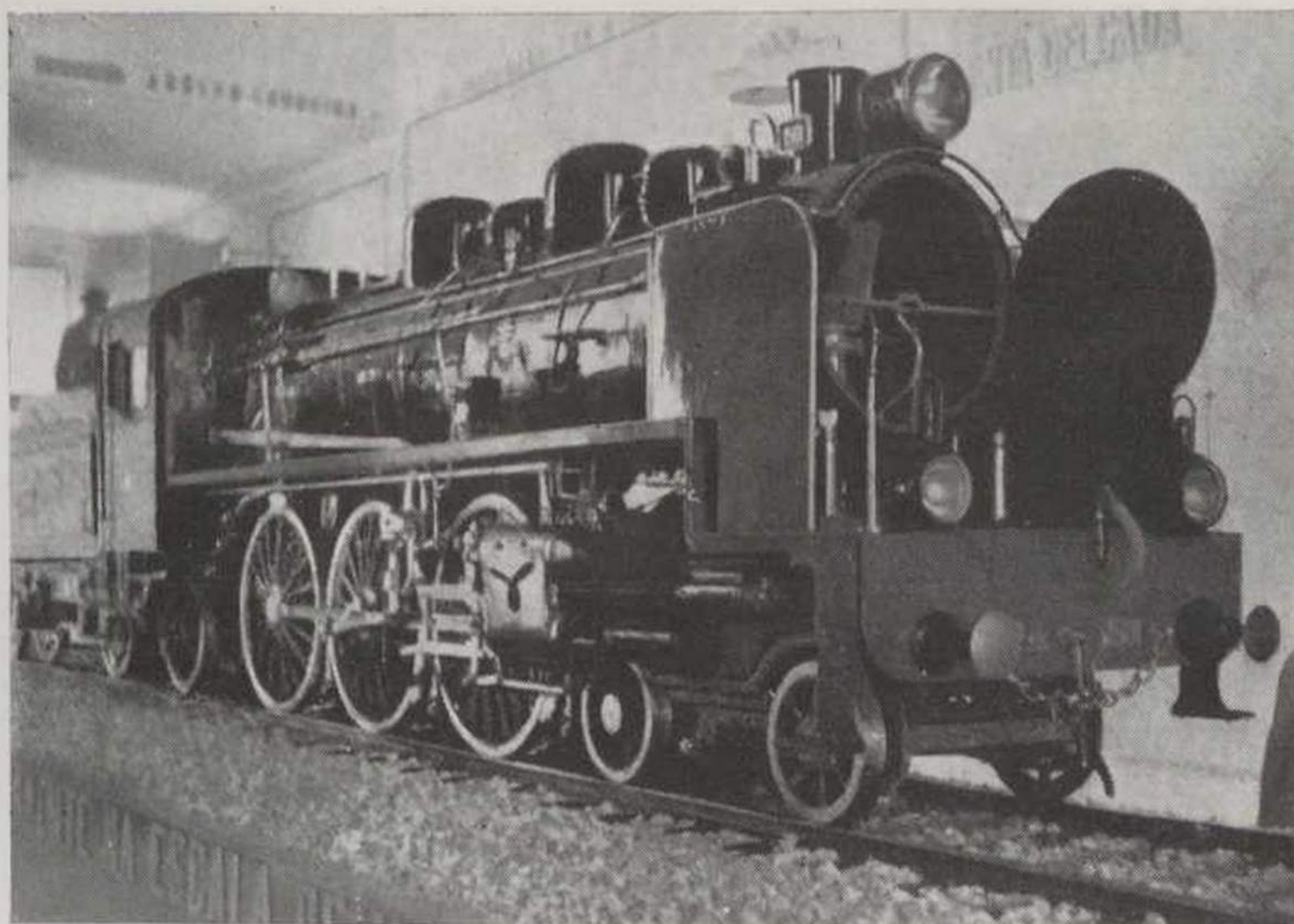
Ao lado da torre um corpo saliente do edificio alberga feliz concepção da Sala de informações, com paredes cobertas por foto-montagem de retratos etnográficos, paisagens portuguesas, fotografias de monumentos representativos de cada região, atravessada pela rede dos caminhos de ferro que se vê esquematicamente delineada sobre as próprias fotografias.

Em cima do balcão patenteia-se o modelo de automotoras estudado por firma alemã para servir nas linhas da C. P., as quais não estão já em serviço por motivo do estado de guerra existente na Europa.

Não falta no pavilhão a nota imprescindível da bilheteira onde o Público, cada vez mais numeroso, adquire bilhetes, que pela insignificante quantia de um escudo lhe permite apreciar a comodidade e agradável ambiência das belas carruagens renovadas com tanta felicidade e critério nas Oficinas da C. P. e realizar uma viagem de sete minutos através de todo o Portugal.

Acomodados os passageiros nos seus lugares ouve-se o ruído próprio das estações, por ocasião das partidas e chegadas dos comboios e tem-se a sensação de que o comboio parte rolando suavemente por cima das belas vias da nossa Companhia. Através das janelas, os viajantes vão observando a paisagem ridente de Portugal, ora cheia de sol, ora crepuscular consoante a hora do dia em que se presume ser feita a passagem do comboio pelas várias regiões. Ao mesmo tempo, alguém muito conhecedor da nossa terra, antigo colaborador desta revista, o Snr. António Montês, vai explicando aos viajantes o que observam pelo caminho. O Algarve de amendoeiras em flor, de mouras encantadas, de chaminés de rendas, de praias deliciosas; o Alentejo com as suas campinas, os seus ferragiais, os montados, cidades históricas como Beja, que ainda conserva a magestosa torre de menagem do castelo mandado construir por El-Rei D. Denis; Évora, museu vivo de Portugal; Vila Viçosa, com o grandioso Paço dos Duques de Bragança, onde se forjou em 1640 a Restauração da Independência da Nação, etc.. Depois as





Redução rigorosíssima de uma locomotiva executada pelos aprendizes das Oficinas Gerais do Barreiro

*Fotog. de Jaime de Moraes Pereira, Empregado de 2.ª classe da Contabilidade Central.*

Beiras, com linda visão de Vizeu e de Monsanto, a aldeia mais portuguesa, Trás-os-Montes com Bragança, o Minho com a sua edénica paisagem e cidades como Braga, onde sobressai a vista do Bom Jesus e paisagens como a de Santa Luzia em Viana do Castelo, Guimarães e o seu vetusto castelo, berço da nacionalidade, Porto com os seus monumentos e incomparáveis arredores, Aveiro, Coimbra, Figueira-da-Foz, Batalha, Alcobaça, Caldas da Rainha, Óbidos, Torres Vedras, Sintra, Queluz, Estoril e, por fim, Lisboa que, vista do Tejo, nos mostra a visão arrebatadora de sempre, agora ampliada extraordinariamente com a maravilha da Exposição do Mundo Português. É uma viagem de sonho tão agradável, que o observador, embalado pelas canções docemente musicadas das regiões atravessadas, não raro, depois de terminada, sente necessidade de recomeçar.

As vistas da viagem à roda de Portugal são constituídas por grandes telas pintadas por artistas portugueses, chefiados pelo pintor japonês Kenské Mishikawa, da firma

paririense denominada *Epoc*, superiormente dirigida por Mr. Roberto Umilta. Estas telas foram montadas pelos técnicos da firma referida, coadjuvados por agentes da C. P., em aparelhagem especial cedida pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses. A impressão de relêvo da paisagem é perfeita, o que se consegue pela disposição relativa das várias telas de propósito preparadas para o efeito. A sonorização foi executada pela casa Valentim de Carvalho e os efeitos de luz, que tanto realce e variedade dão às vistas belamente pintadas, foram realizados pelos serviços eléctricos da Divisão da Tracção.

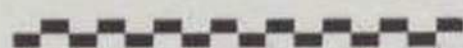
Dignaram-se comparecer à inauguração oficial do Pavilhão da C. P. Suas Excelências o Ministro das Obras Públicas e o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas, que foram recebidos com tôdas as honras inerentes aos seus altos cargos e invulgares méritos pelo Ex.<sup>mo</sup> Director Geral de Caminhos de Ferro, Ex.<sup>ma</sup> Administração e Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Administração Geral e



Direcção do Porto de Lisboa, Presidente da Ordem dos Engenheiros e demais corpos gerentes, além de numerosa assistência composta por convidados da maior categoria profissional e social.

Entre os vários discursos pronunciados foi muito apreciado e vivamente aplaudido

o do Ex.<sup>mo</sup> Snr. Presidente do Conselho de Administração da nossa Companhia, cujas autorizadíssimas palavras constituíram afirmações de grande notabilidade, que muito gratamente impressionaram os que tiveram a honra de escutar e cujo benéfico efeito de certo perdurará.



## Ditos sentenciosos e feitos conceituosos

Fugindo um homem à justiça, que por um decreto do rei, o buscava por ter morto outro homem, se meteu pela casa de Tomé Pinheiro da Veiga, sem saber que era corregedor (magistrado judicial), pedindo-lhe que o amparasse. Mandou-lhe um criado que o fôsse pôr em cima dos telhados e pediu ao ministro que o seguia, que suspendesse sua mercê a diligência, enquanto ia falar ao rei.

Foi ao paço e disse a D. João IV:— Senhor, V. M. passou um decreto para se prender um homem; e posto que não está em lugar sagrado, entendo que V. M. com todo o seu poder, o não pode mandar prender.

Ficou o rei suspenso e perguntando-lhe como aquilo podia ser, respondeu Tomé Pinheiro:— Senhor, das telhas para cima, quem pode mais, V. M. ou Deus?— Deus, disse o rei.— Pois, Senhor, continuou Tomé Pinheiro, só Deus pode prender este homem, e não V. M., porque elle está em cima dos telhados da minha casa. Riu-se o rei, e livrou o homem.

D. João II, pedindo-lhe Rui de Abreu, descendente do Almirante Peçanha aquêl officio, porque sempre andara na sua familia, e queixando-se de se lhe tirar, lhe disse:— Quando pedirdes mercês, não lembreis agravos.

Malquistaram com D. João III de tal sorte a Nuno da Cunha, governador da Índia, que mandou o rei um corregedor às ilhas dos Açores para o trazer metido em ferros. Pretendia seu pai, Tristão da Cunha, mitigar a indignação do rei. E vendo que lhe referia várias culpas de seu filho, que se contavam nas conversações, lhe respondeu:— Senhor, se V. Alteza, sendo principe tão católico, e tão justo, fôsse disfarçado uma noite ao Cais da Pedra, ouviria dizer de si tais coisas, que desejaria fugir, e não ser rei de Portugal. Veja V. Alteza o que dirão de meu filho...







Fig. 1 — Quadro do pintor italiano Maccari, existente no Palácio do actual Senado, em Roma — Catilina apostrofado no Senado da antiga Roma por Cícero, o maior orador da antiguidade

# Taquigrafia

Pelo Sr. Architecto Cottinelli Telmo

SE ao Homem é dada a faculdade de se deslocar sobre a Terra — andando, correndo, gatinhando — e se, em altura, lhe não é fisicamente vedado trepar às árvores ou dar pulos como o macaco — não se compreende que, sendo apenas uma questão de mexer de certa maneira os braços e as pernas, existam indivíduos que não saibam flutuar e deslocar-se na água, isto é, *nadar*!

Esta deficiência torna-se cruelmente manifesta para aquêles que tiveram já ocasião de experimentar o que é ir dar um passeio à beira do Tejo e que tendo escorregado, ficaram a dever a vida ao primeiro marítimo ou guarda-fiscal que os trouxe para terra pela gola do casaco e com o ar de quem retira um esfregão dum alguidar de cozinha...

Era interessante organizar uma lista de «coisas que todo o homem devia saber fazer». Nesta lista, onde figurariam o nadar, o

andar de bicicleta, o conduzir um automóvel, etc., etc., etc., figuraria também, com certeza, o ter conhecimento de *taquigrafia*.

*Taquigrafia* — vá lá um pouco de ciência barata! — é uma palavra composta por duas raízes gregas, a primeira das quais quer dizer *de-pressa* e a segunda *escrever*.

Lembremo-nos de outras palavras onde aparece a primeira raiz:

*Taquicardia* que significa, com perdão da falta de rigor médico, «coração a bater de-pressa»; *Taquímetro*, medidor de velocidades (não confundir com taxímetro), etc..

*Escrever de-pressa*, há muita gente que o faz, com letra melhor ou pior, e há até quem, sem ter necessidade de escrever de-pressa, lance no papel uns gatafunhos ilegíveis para se dar ares de pessoa notável ou que tem muito que fazer. Não há muito tempo, falou-se para aí se o médico tinha o direito de







*Sapere*, revista paradoxal que sendo *saber*... ocupa lugar!...

A taquigrafia tem... 2.000 anos de existência!

Foi Cícero, Consul e grande orador romano, quem organizou o primeiro serviço taquigráfico parlamentar, numa altura em que era preciso não perder palavra de um discurso que Catão ia proferir e que deu origem à condenação à morte de Catilina e dos seus conjurados. Já antes disso o próprio Catão tinha invectivado o mesmo Catilina, numa célebre oração que não surtiu o efeito que se esperava mas que nos legou o termo «catilinário» que significa, por extensão, qualquer discurso violento em que se dizem «cobras e lagartos» acerca de um «Catilina» qualquer.

Dux Domini = D; Filius quondam = Fq; Senatus Consultus = SC.  
Bona Fidei = BF; Aurelius = AR; fecerunt = FCR; Matrimonium = MM  
Consul = C; Consules = CONSS; confilbertus = X; contra scriptor = JSC.

nt = N; mb = MB; ib = B; ta = A; em = M; fu = F; taln = N.

a = A; alius = A; alienus = A; b = 3; brevis = 3; c = C; centum = C; centus = C;  
cor = C; campus = C; cliens = C; l = L; liber = L; leno = L; latro = L; locus = L;  
legio = L; letum = L; legatus = L; loquitur = L; labitur = L;

a = Ah, b = 3, c = C, ch = X, d = 455, e = 1116, f = 11111,  
g = 999, h = 127, i = 1111, k = K, l = 11111, m = 111111,  
n = Z, o = 3, p = 1111, q = 9111, r = 91111, s = S, t = 777, u = V, v = V, z = Z, ph = X, x = X.

a = h, as = \, um = \, it = /, ti = 7, i = 1

nula = h, nonas = Z, bellum = 3; edit = 111, Christi = 21, coetum = 111  
ancilla = 111, yadum = 111, animi = h

leg-o	-is	-it	-imus	-igit	-unt
leg-bam	-bas	-bat	-bamus	-batis	-bant

Fig. 4 — De cima para baixo:

- Abreviaturas de palavras com letras da escrita comum.
- Fusão de letras, para reduzir o número de traços das mesmas.
- «Notas de Ennio». A colocação de pontos modifica o sentido de um dado sinal.
- «Alfabeto tironiano». Sinais taquigráficos de forma inspirada nas letras da escrita comum.
- «Notas tironianas». Exemplos de sinais que representam «terminações» de palavras.
- Exemplos de palavras constituídas por «sinais principais» e «terminações».
- Exemplos de «notas» derivadas. Tempos e pessoas do verbo «legere» (ler) obtidos com um «sinal principal» e «terminação».

As *notas tironianas* são o mais antigo sistema taquigráfico conhecido. De progresso em progresso e passando por modalidades várias, chegaram os romanos aos sinais puramente taquigráficos que representavam *prefixos* e *desinências* ou — dizendo isto de forma mais corrente — *começos* e *terminações* de palavras.

Na fig. 2 e na linha a) vemos que a terminação latina *ponit* (pôs) é representada por um traço horizontal que acaba numa espécie de barbel; pois bem: se juntarmos este sinal a qualquer dos que estão na mesma linha, formaremos, apenas com dois sinais, as palavras *apponit*, *componit*, *disponit*, etc., que querem dizer em português: *após*, *compôs*, *dispôs*, etc. (dos verbos *apor*, *compor*, *dispor*).

O resto, o que se faz nos nossos dias, já não constitui novidade alguma!

O sistema taquigráfico usado entre nós é o de Marti, creio que melhorado, ampliado com o decorrer dos tempos. Porque há muitos sistemas e qualquer de nós está no direito de inventar um para uso pessoal.

Na figura da página 180 está a chave geométrica onde se vão buscar as letras do alfabeto taquigráfico, e alguns começos e terminações.

A *escrita taquigráfica é sónica*, quer dizer, a palavra *cara* não se escreve com um *c* no começo, mas sim com um sinal que tanto serve para *cara*, como para quilómetro, como para kilograma, escrito à moda antiga. O mesmo se diz para as iniciais das palavras *sermão* e *cera* e para o *c* cedilhado da palavra *serviço*: quer o *s*, quer o *c*, quer o *ç* são representados por um único sinal assim: /

Até aqui não há complicações, julgo; mas se eu lhes disser que a palavra *cara* se escreve com o tal sinal que vale por um «quê» (q) e mais um sinal de terminação que tanto vale *ara* como *era*, *ira*, *ora* e *ura*, devem já achar estranho e arrevesado que as palavras *cara*, *cora* e *cura* se escrevam da mesma maneira!... É lá possível! Então como é que o taquigrafo há-de saber depois — ao traduzir para a escrita corrente aquilo que taquigrafou — se os dois sinais que juntou



representam a palavra *cara*, ou a palavra *cora* (do verbo corar) ou a palavra *cura*?

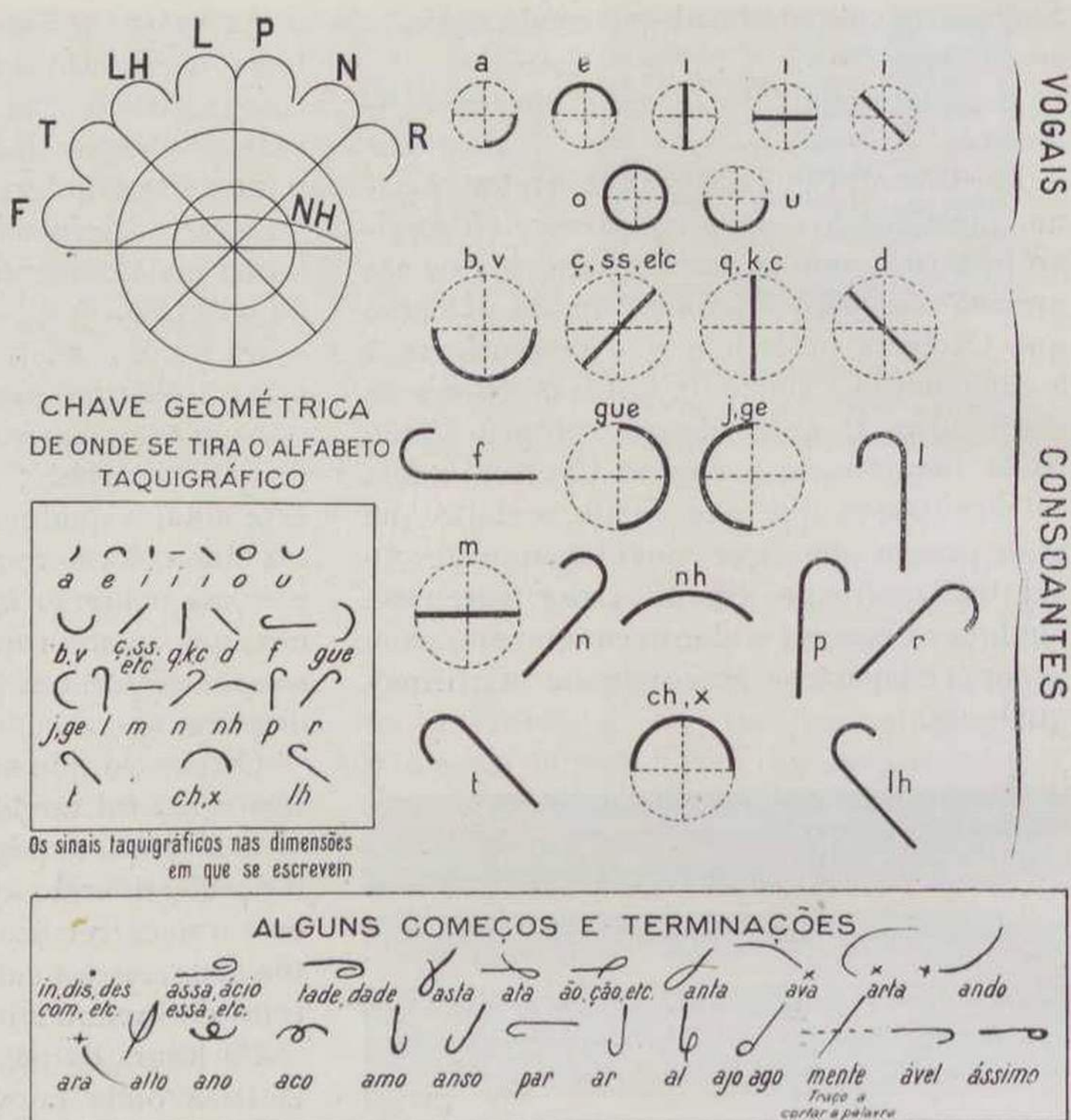
É preciso dizer que cada taquígrafo não trabalha mais do que uns tantos minutos de cada vez, e que no intervalo em que outro ou outros colegas o substituem, ele trata de traduzir o que escreveu, justamente porque tem ainda de memória o que ouviu e não é natural confundir *cara* com *cura*, se no discurso o orador não falou em *curas*! E que importava mesmo que este último tivesse dito — «ela *cora* quando lhe falam da *cura* da *cara*?» Ao traduzir, ele encontraria, além da frase justa, outras cinco que não teriam sentido algum e

que poria de parte: — 1) ela *cura* quando lhe falam da *cora* da *cara* e — 2) ela *cara* quando lhe falam da *cora* da *cura* e — 3) ela *cora* quando lhe falam da *cara* da *cura*; etc..

Na fig. 5 encontrarão alguns exemplos de *terminações* e de *começos*, e palavras onde vê a sua aplicação.

Supomos ter-lhes aberto o apetite para profundar o que é a taquigrafia e sem exagero dizemos que o estudo desta é apaixonante.

As primeiras impressões que tem o aluno são as seguintes: que nunca conseguirá decifrar aquilo que venha a escrever; que nunca chegará a poder acompanhar usando da escrita corrente. Quando lhe tiverem dito que nada mais tem que aprender ficará



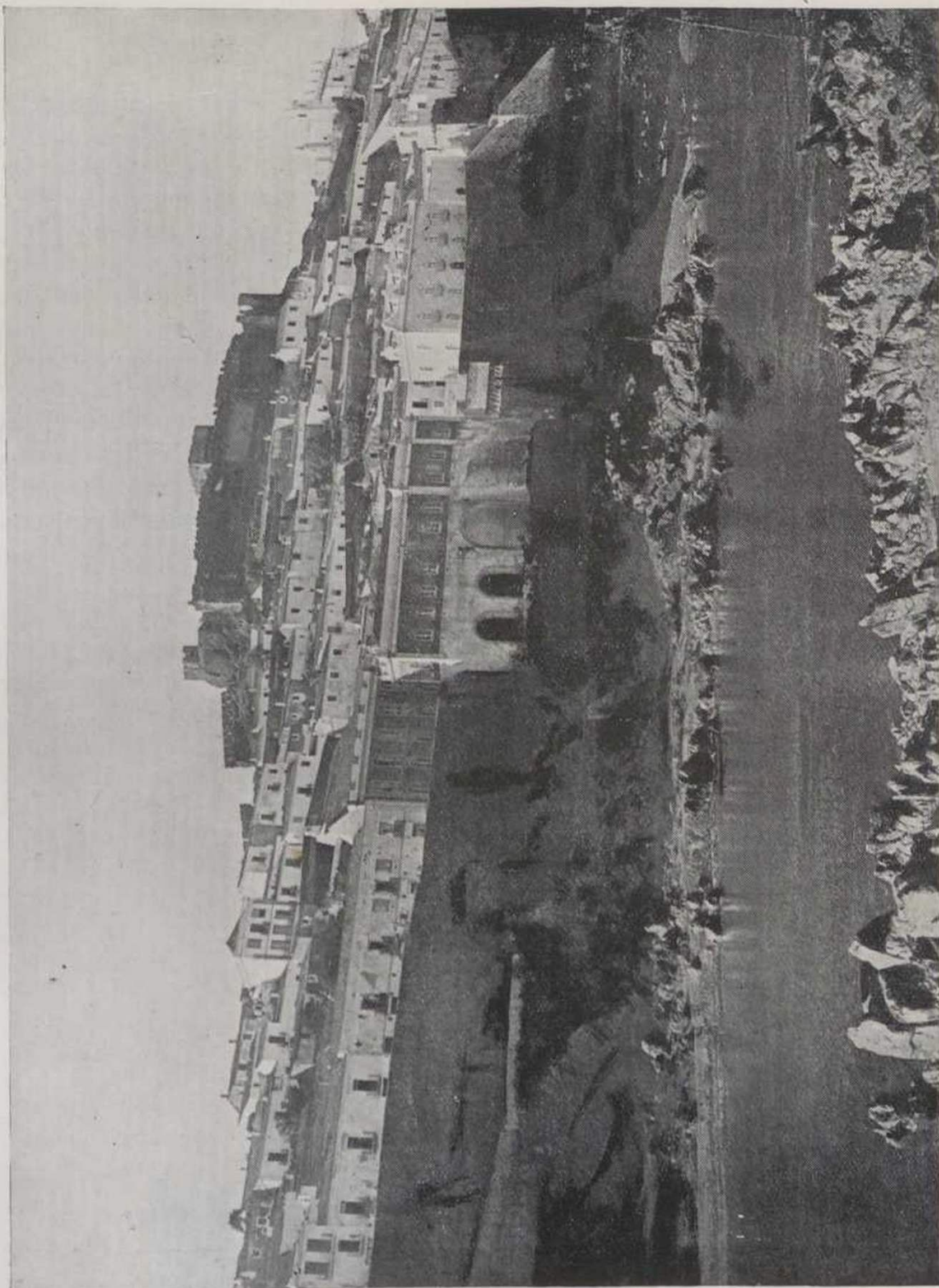
muito admirado por não poder fazer logo o que fazem os taquígrafos de *longa prática*.

Acentuamos de *longa prática*, porque só a prática realizará o milagre das cento e tantas palavras por minuto.

Lembrem-se, aqueles que lêem e escrevem correntemente, dos tempos do *b á bá*, e confrontem esse tempo em que soletravam com a despreocupação com que hoje lêem e escrevem muitas vezes pensando simultaneamente noutras coisas.

Oxalá que este artigo venha despertar-lhes a curiosidade e o interesse para o estudo duma ciência de tão grande utilidade que muito bem podia figurar no programa de ensino do nosso Ateneu Ferroviário.





MÉRTOLA — Vista geral

*Fotog. do Eng.º Ferrugento Gonçalves, Sub-chefe  
do Serviço da Divisão da Via e Obras,*



# EM VIAGEM...

## Um audacioso impostor

**T**OMO, como de costume, de manhã, em Joinville-le-Pont o comboio para Paris, composto inteiramente de carruagens de portas. Na minha frente, um homem já grisalho, 45 a 50 anos, barrigudo e amorosamente perdido por uma menina de 18 primaveras, não mais, que vinha sentada ao lado dele.

Ao pararmos em Nogent-sur-Marne, o revisor abre a porta do compartimento e pergunta amavelmente pelos nossos bilhetes. Lá do canto, ao fundo, uma dama de óculos responde:—Assinatura. Um homem com ar de comerciante dá a mesma resposta, eu mostro a minha carta de circulação e uma senhora ao meu lado estende um bilhete de 2.<sup>a</sup> classe.

O cavalheiro amoroso, «moita carrasco», conversa animadamente com a menina que traz à ilharga. O revisor interpela-o:

—O seu bilhete?

—Assinatura, responde o homem, sem o olhar.

—O dessa menina?

—Também assinatura.

—Fazem favor de mas mostrar, continua o revisor.

Então ele tira da algibeira dois bilhetes de 3.<sup>a</sup> classe, balbuciando:

—Desculpe, tinha-me enganado.

O comboio parte e o revisor entra no compartimento, fechando a porta sobre ele.

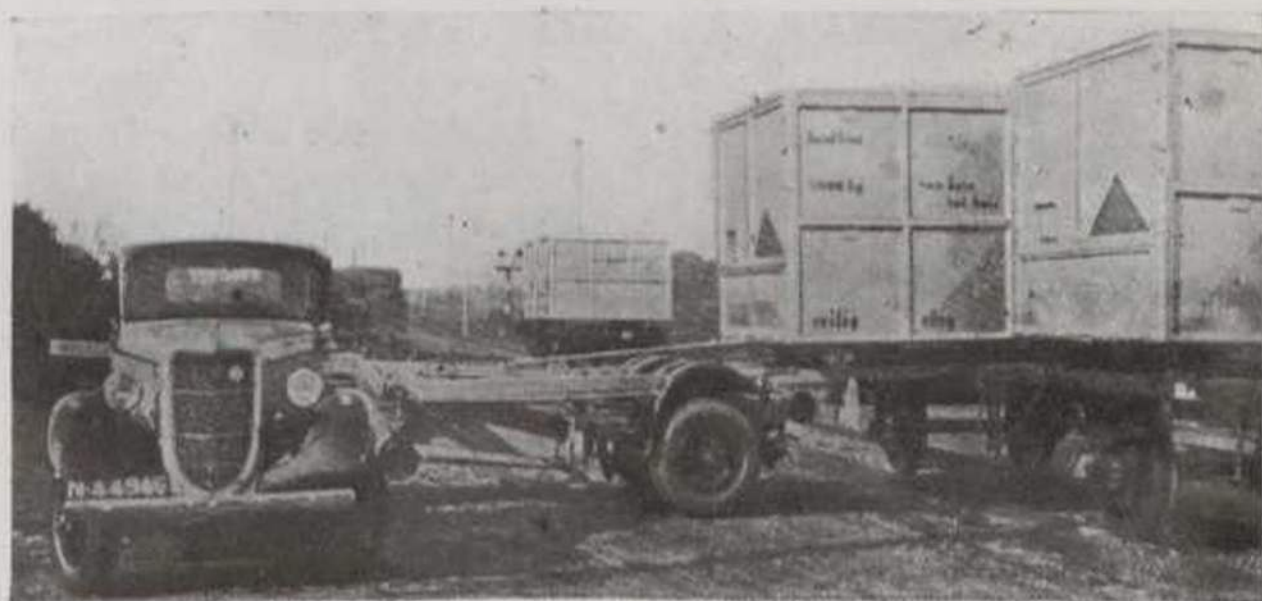
Que imaginam que aconteceu? Que o revisor censurou ásperamente aquêle sem-vergonha, que, além de viajar e a sua companheira de acaso em 2.<sup>a</sup> classe com bilhetes de 3.<sup>a</sup>, ainda por cima, cinicamente, tenta engana-lo, afirmando-lhe que tinham ambos assinatura? Que lhe aplicou uma multa, ou que lhes pediu os seus papéis de identidade para mandar o caso para juízo, como mandam os regulamentos?

Nada disso. Com grande espanto de nós todos, o revisor limitou-se a dizer-lhe que tinham cada um a pagar um franco de suplemento.

O passageiro pagou e o revisor saiu.

Todos nós olhámos com desprêso para aquêle audacioso impostor, mas ele não se importou com isso e continuou o seu «flirt» até Paris.

GUERRA MAIO



Uma nova forma de transportar arcazes, adoptada pela Companhia de caminhos de ferro «Netherlands Railways».



# Consultas e Documentos

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**Aviso ao Público A. n.º 644** — Altera o multiplicador a aplicar às remessas em trânsito ou reexportação e engloba com ligeiras alterações a doutrina dos Avisos A A n.ºs 374, 436, 445, 536, 540 e 545, os quais ficam anulados.

**Aviso ao Público A. n.º 645** — Suspende o serviço de comboios entre Seixal e Barreiro.

**Aviso ao Público A. n.º 646** — Estabelece excepção ao disposto no Aviso A. n.º 562, para reserva de lugares nos comboios 52 e 55.

**Comunicação-Circular n.º 66** — Estabelece, para a cascaria vasia apresentada a despacho em várias estações da Antiga Rede da Companhia, pesos por estimativa, desde que haja o acôrdo dos expedidores. Anula e substitue a Comunicação-Circular n.º 26, de 27 de Junho de 1935.

### II — Fiscalização e Estatística

**Comunicação-Circular n.º 196** — Diz que as requisições das cadernetas militares para o transporte de praças do Exército só devem ser aceitas em caso de mobilização ou convocação extraordinária de tropas, devidamente anunciada.

**Comunicação-Circular n.º 197** — Refere-se aos Avisos de chegada das remessas de vagão completo, que devem ser estabelecidos no próprio dia da chegada, mesmo que esta se verifique aos domingos.

**Comunicação-Circular n.º 198** — Reproduz os novos tipos de bilhetes de identidade de Officiais, Aspirantes, Cadetes Sargentos e Furrieis do Exército.

**Comunicação-Circular n.º 199** — Transcreve a Circular n.º 1661, de 20 de Agosto de 1940, da Direcção Geral, sobre a ocupação de lugares nos comboios n.ºs 52 e

55 formados com carruagens da série 800 (Americanas).

**Carta-Impressa n.º 266** — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura que devem ser apreendidos.

**Carta-Impressa n.º 267** — Presta esclarecimentos sobre as disposições contidas no Cartaz E n.º 3728.

**Carta-Impressa n.º 268** — Foi concedida a redução de 45 % sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte dos escuteiros que tomaram parte na concentração que se realizou em Lisboa de 15 a 30 de Agosto de 1940.

**Carta-Impressa n.º 269** — Refere-se à redução de 50 % sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte dos atiradores que tomaram parte nas provas internacionais de tiro a pombos, que se realizaram em S. Pedro do Estoril de 17 a 19 de Agosto de 1940.

### III — Movimento

**Comunicação-Circular n.º 714** — Refere-se a requisições de vagões para transportes de remessas internacionais.

### IV — Serviços Técnicos

**Circular n.º 901** — Regula a forma como passam a ser feitas as distribuições de petróleo, óleo e outros materiais de consumo às estações, em virtude de terem sido suprimidos os comboios de pagamento.

**Circular n.º 902** — Trata da participação de avarias que dizem respeito ao Serviço de Movimento e aos Serviços Técnicos.

**Instrução n.º 2343** — Trata das providências para evitar tanto quanto possível os incêndios nas mercadorias e material em trânsito nas estações.

**Instrução n.º 2344** — Diz respeito à sinalização do Ramal Particular «Póvoa-Covina».





# Factos e informações

## Combóios-ambulâncias

As fotografias que abaixo reproduzimos representam vários aspectos de combóios-ambulâncias ingleses destinados à evacuação de feridos, em consequência de ataques aéreos, e um exercício de transferência de doentes dos hospitais das zonas perigosas para as de segurança.

Cada combóio é constituído por nove veí-

culos, anteriormente utilizados no transporte de fruta, flôres, leite e peixe, e agora adaptados, sete ao transporte de feridos e dois a alojamentos do pessoal sanitário, cozinhas, depósitos de águas quente e fria e de medicamentos.

O pessoal sanitário de cada combóio é constituído por 1 médico, 13 enfermeiros, 8 maqueiros e um funcionário administrativo.



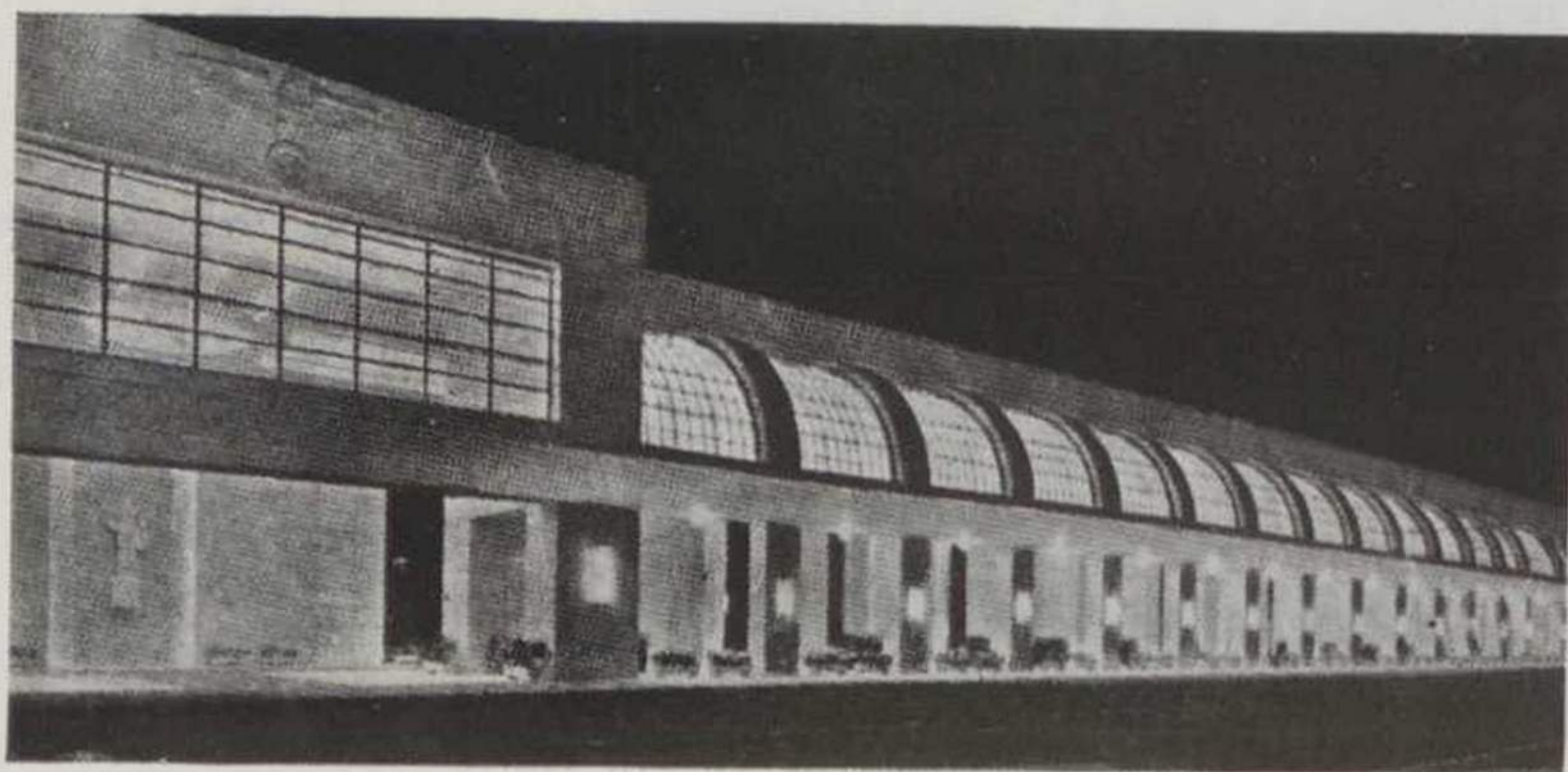
Exercício de transporte de feridos para o combóio-ambulância

Aspecto da cozinha do combóio-ambulância



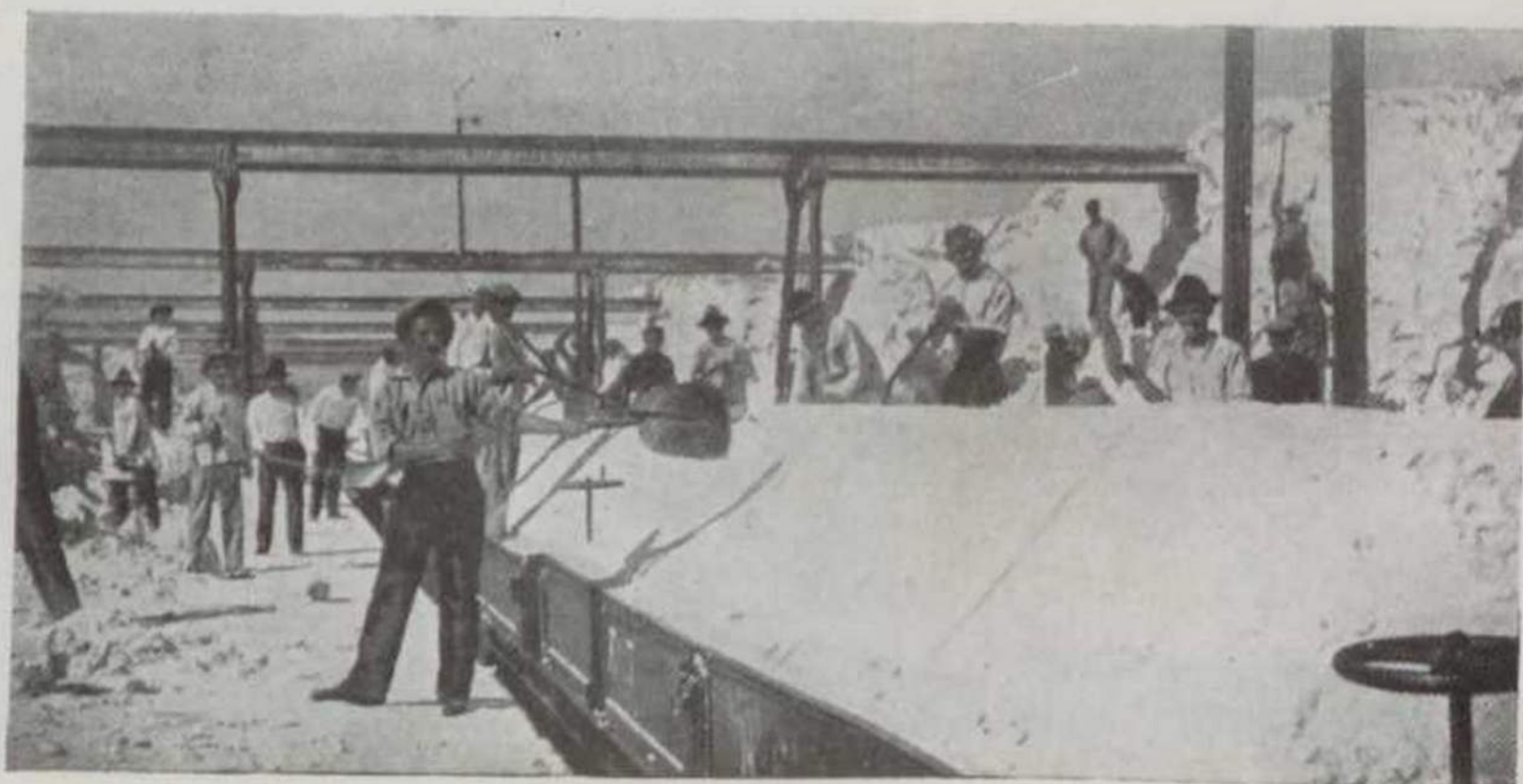


Aspecto de uma carruagem-ambulância, inglesa



Estação de caminho de ferro construída em Roma no curto espaço de tempo de 40 dias. Esta fotografia mostra uma parte da abóbada envidraçada, que cobre a galeria situada na plataforma lateral do salão de honra.

No Chile existem grandes jazigos de nitrato de sódio, que é exportado em quantidade apreciável. A gravura mostra-nos uma fase da operação de carregamento de alguns vagões.





# Pessoal

## Actos dignos de louvor

No dia 3 de Julho próximo passado, o Chefe de lanço da 14.<sup>a</sup> Secção, Manuel Fonseca, fez sinal de paragem ao comboio n.º 2503, para que não fôsse atropelada uma mulher que caiu ao atravessar a linha ao Km. 160,45 — Sul.

Por ter agido em condições que permitiram evitar o desastre foi elogiado pela Direcção Geral.

Quando procedia à limpeza de uma Repartição dos Serviços Centrais, o contínuo de 2.<sup>a</sup> classe, Sr. Manuel Marques, encontrou um relógio de prata, que imediatamente entregou ao Chefe do Pessoal Menor.

## Agradecimentos

Pedem-nos a publicação dos agradecimentos seguintes:

Alberto Mendes dos Santos, Arquivista Principal do Serviço da Fiscalização, vem por intermédio do *Boletim da C. P.* agradecer a todos os ferroviários que tomaram parte no funeral do seu filho Américo Mendes dos Santos e, ainda, a todos que, por outras formas, demonstraram acompanhá-lo na sua dor.

Celeste Franco Barral do Amaral e Silva, viúva do empregado da 2.<sup>a</sup> Circunscrição Moisés do Amaral e Silva, agradece por este meio a todas as pessoas, cujas moradas desconhece, e que durante a grave doença que vitimou seu querido marido se interessaram pelo seu estado e lhe manifestaram de diversas formas a sua simpatia, tornando extensiva a sua gratidão a todas aquelas que se incorporaram no seu funeral. A todas eternamente reconhecida.

## Nomeações

Em Junho

### VIA E OBRAS

**Assentador:** Pantaleão dos Santos.

Em Julho

### EXPLORAÇÃO

**Aspirante técnico:** João da Cunha Rêgo.

**Aspirantes:** Salvador Rodrigues Morgado, Serafim Martins Ribeiro, António João Telheiro, Alcínio Lou-

renço, José Marques da Silva, Joaquim Ramos Alves, Manuel das Neves Gaveta, José Dias Lourenço, Luiz Dias das Neves, Francisco Cunha, José António Raposeira, António Marques, Fernando de Matos, Manuel Barata, António Maria da Silva, António José de Oliveira, José Alves Inácio, Plácido Soares de Queiroz, João Raimundo, Hermínio dos Santos, António Pescante dos Reis, José Figueiredo Gomes da Silva, Manuel Antunes Ferreira, Alvarim Francisco da Silva Correia, Álvaro José de Almeida, Vítor Manuel Rodrigues, António Narciso, António Amaro Cabrita, Jaime Ferreira Lopes, Alberto da Costa Simões, Manuel Rôlo Gaspar, Lourenço Pereira Orvalho, Luiz Marques da Silva, Rui Bolacho Maçaroco e Manuel Matias Lopes.

**Porteiro:** Joaquim Lopes Júnior.

**Guardas de estação:** Amílcar Monteiro Coelho, Deonel Bernardo Coelho, José da Ascensão Gante, José Gonçalves, António Lopes Coelho, Sebastião Faustino, José Pinto, Adriano Pereira Ferreira, Guilherme Exposto, António Alves Vieira Júnior.

**Guarda de P. N.:** Eduardo Tomé.

**Carregadores:** Manuel da Costa Branco, José Francisco Pompeu, António Carvalho Ratinho, Alfredo Duarte Laureano, José Fradique Pires, Inácio de Araújo, José Augusto Correia Júnior, Manuel da Silva Cajão, Isidro de Jesus Vicente, Joaquim Raimundo, João Maria Chambel, Henrique Pires, José Jerónimo Júnior, José Pereira Braga, Albino Ribeiro Tavares, José Maria da Silva Moutela, Manuel Gabriel Paginha, Manuel Maria Dias, Joaquim Marques de Oliveira, António Leite de Azevedo, Edmundo Ferreira da Costa, Júlio Duarte Braga, Joaquim Sarzedas Ramos, Manuel Palha Ruivo, António Rodrigues, Manuel Pereira, António Monteiro, João Valentim, Eduardo Rodrigues de Almeida Faria, João Ferreira Paulo.

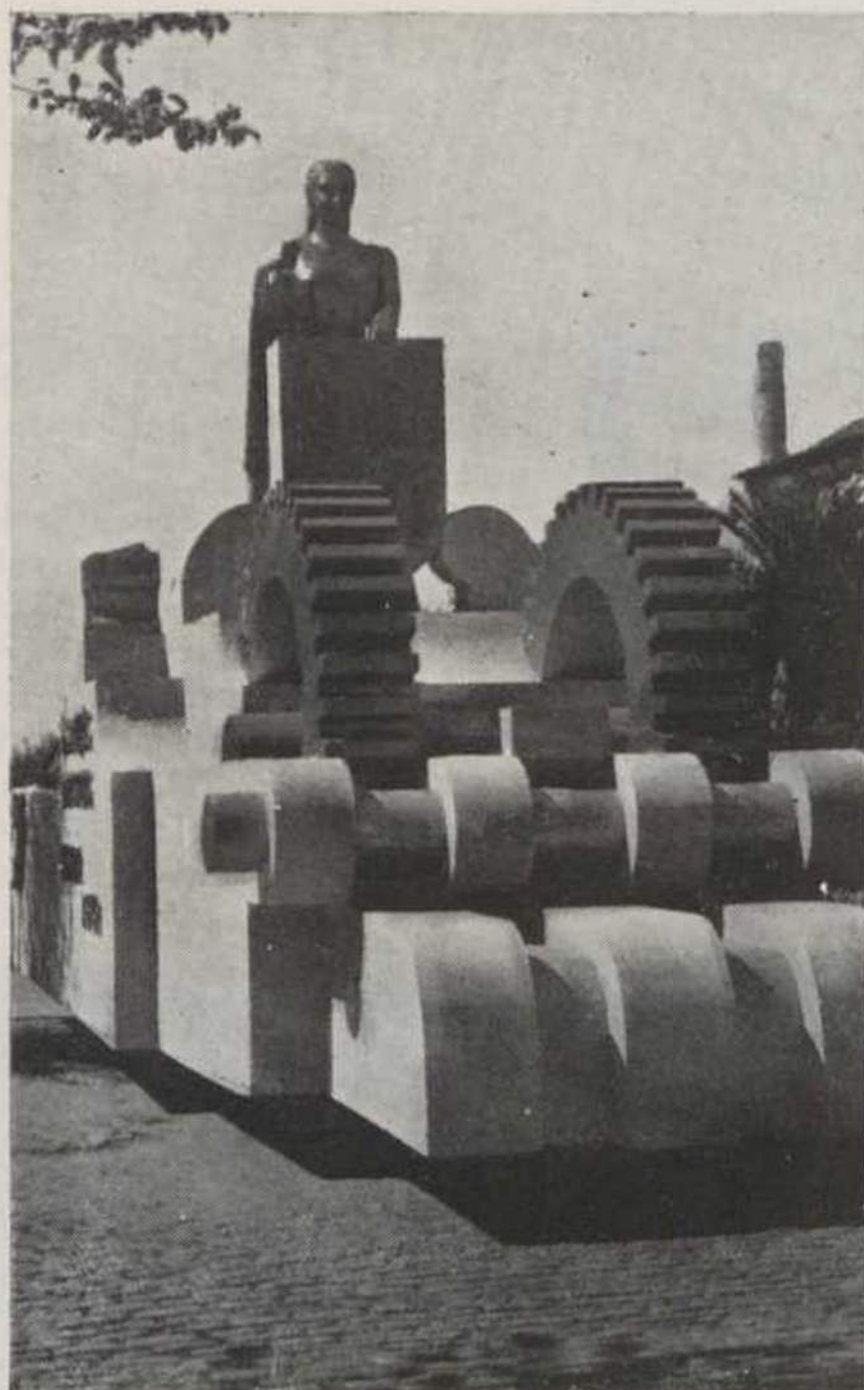
**Servente:** Manuel Lopes Diniz.

## VIA E OBRAS

**Electricista de 3.<sup>a</sup> classe:** Moisés Lobo Diniz.

**Assentadores:** José de Sousa Barreiros, José Afonso de Miranda, Vitorino Sebastião, João Filipe Rosa, António de Sousa Franganito, Manuel Miguel, Manuel Coelho Parreira, Manuel Pereira da Silva, Almeida Calixto, Manuel Fernandes, José Pratas, Sebastião Glória, José Manuel Ratinho, Eduardo Conceição Vieira, José Martins Oliveira, Manuel Gonçalves da Cruz, José Ruivo, Luiz Oliveira Mendes, Francisco Romão, Domingos António, José Augusto Abalado





Cortejo do Trabalho, no Pôrto.  
Carro alegórico das Associações Industriais.

*Fotog. de Leonel Carmona, Empregado de Escritório da Divisão do Material e Tracção.*

Lebreiro, Manuel Viegas Martins, Luiz Custódio Fernandes, José Nunes Varanda, João Castanheira, Joaquim Gregório, José Marreiros, Joaquim Ferreira, Manuel Marques, Joaquim António Cabrita, Eduardo Ventura Santos, José Marques Pires, Francisco dos Santos, Vicente Pires Belo, Manuel Baptista.

## MATERIAL E TRACÇÃO

**Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe:** Miguel dos Santos Júnior.

## Mudanças de categoria

Em Julho

## EXPLORAÇÃO

Para:

**Factor de 2.<sup>a</sup> classe:** o Empregado de 3.<sup>a</sup> classe Júlio Roberto dos Santos.

**Guardas de estação:** o Guarda de P. N. Francisco Alves e o Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe Custódio José Anes.

## VIA E OBRAS

Para:

**Guarda de P. N.:** o Assentador Adão Moreira de Freitas.

## Promoções

Em Junho

## VIA E OBRAS

**Chefe da Divisão:** Eng.<sup>o</sup> Artur Alberto Meireles de Campos Henriques.

Em Julho

## EXPLORAÇÃO

**Chefes de 1.<sup>a</sup> classe:** Joaquim de Oliveira Jacob, Bernardino Coutinho Oliveira da Fonseca, Rafael Francisco Charneca, Manuel Rodrigues de Almeida.

**Chefes de 2.<sup>a</sup> classe:** Manuel Ramos, António Baptista Ferreira, Manuel de Azevedo Pereira, Manuel da Silva Claro, Carlos de Azevedo, Arnaldo Augusto das Neves, Ivo da Costa.

**Chefes de 3.<sup>a</sup> classe:** Francisco de Almeida, António José Braz, João Baptista Arraiano, Francisco Freire, Manuel Godinho Palma, José de Almeida Júnior, Armando Gonçalves Curado, Alberto Cardoso Macedo, Mariano Menezes dos Santos Soares, Feliciano António Tonicher, José da Silva Apolo Júnior, Manuel José Braz, Joaquim Rodrigues Coelho Júnior, João dos Santos Patrício.

**Factores de 1.<sup>a</sup> classe:** António Laureano Trindade, Francisco Joaquim Pereira Rezende, Manuel dos Santos, Carlos Luiz Paulino, Manuel Jorge, Arménio Fernandes Rodrigues, José Rodrigues da Silva Pereira, Manuel Martins Júnior, José Francisco de Assis, Manuel Cardoso da Silva, Crispim Mendonça Macedo, Francisco Patrício Guerreiro, Joaquim dos Santos Figueiredo, João da Cunha Saco.

**Factores de 2.<sup>a</sup> classe:** José Bernardo, António Geraldês, Manuel Martins Raiado, Máximo Rodrigues Ribeiro, Mário de Jesus Prado, Firmino José Rita, Jorge Morais da Paixão, José Bernardino, Eurico Cardoso de Sousa, Elísio Augusto Ferreira, Alberto Bernardo, Joaquim de Sousa Carvalho, Alberto da Silva Ramos, João de Melo Sárria, António Godinho Serra, Carlos André, António José Baptista Serra.

**Fiel principal:** Vítor Augusto Zacarias.

**Conferentes:** António Pereira Girão Meco, Joaquim Coelho Cabanita, João Carlos Cardona, José António de Figueiredo, Francisco de Oliveira Lima, Herlander Príncipe Portugal da Silveira, António Domingos, David António.



**Condutor de 1.<sup>a</sup> classe:** António Cardoso.

**Condutores de 2.<sup>a</sup> classe:** Francisco dos Santos, Francisco dos Arcos, Ricardo Rodrigues Correia.

**Guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe:** Joaquim Maria Lopes Florindo, António dos Santos Camarinhas, António Maria Carvalho.

**Guarda-freios de 2.<sup>a</sup> classe:** Aniceto dos Santos Taborda, Joaquim Domingos, Agostinho de Sousa Faria, José Rodrigues Raposo, Jaime Teixeira.

**Revisores de 1.<sup>a</sup> classe:** Francisco Costa, Alfredo de Figueiredo.

**Revisores de 2.<sup>a</sup> classe:** José Pires, Firmino Rafael Ferreira, Avelino Fernandes Martins, Anastácio Trindade.

**Capataz de 1.<sup>a</sup> classe:** Manuel Caniça Monteiro.

**Capatazes de 2.<sup>a</sup> classe:** João dos Santos, Manuel Bernardo, João Rodrigues.

**Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe:** Manuel Correia.

**Agulheiros de 2.<sup>a</sup> classe:** Carlos Firmino Infante, Manuel da Fonseca, António dos Santos Lopes, Francisco Henrique dos Santos, Manuel Belo.

**Agulheiros de 3.<sup>a</sup> classe:** Manuel da Palma Soares, Alfredo José Fonseca, José Marques de Sousa, Manuel de Almeida, João Manuel Cebola, Francisco Lopes Pinheiro, António Amaro, Frederico José Belchior, José Ferreira Pinto Júnior, José de Matos Branco, António Maria de Sousa, Abílio Ferreira Camelo, Josué da Silva, Manuel Martins, José Gonçalves, Félix de Carvalho, Joaquim Vicente, João Vicente, Raul Lopes da Silva.

## VIA E OBRAS

**Chefes de distrito:** Belisário Baptista, Estêvão do Rosário, João Rocha Soares, Joaquim Dias Neto, Manuel Gonçalves, Manuel Augusto, José Martins, Joaquim Ferreira, José Joaquim, António Maria Lourenço, Manuel Alcácer, António de Matos, José Carneiro.

## Despedida

O Snr. José Lucas de Figueiredo, Sub-chefe de Repartição do Serviço do Tráfego, deixou, em 1 de Setembro, o serviço activo da Companhia, onde dedicadamente trabalhou cerca de 37 anos.

Aos seus companheiros de trabalho dedicou o Snr. Lucas de Figueiredo, com o título que encima esta noticia, o soneto que a seguir publicamos:

— Aos meus queridos companheiros  
de trabalho.

Prezados Companheiros:

No momento  
de me apartar de vós e de deixar,  
para sempre, esta Casa, o meu lugar  
e tudo em que me fica o pensamento,  
  
sinto em minha alma a dor do afastamento  
que sente um filho que abandona o lar  
com a certeza de não mais voltar  
a ver a aldeia do seu nascimento.

E se, por prémio do dever cumprido,  
levo a consciência de ter bem servido,  
a vosso lado, com dedicação,

levo também gravadas fielmente  
lembranças vossas que, indelevelmente,  
terei, até morrer, no coração.

LISBOA 1-IX-940

*Lucas de Figueiredo*

Com trabalho assíduo

tudo se alcança



## Reformas

Em Julho

### EXPLORAÇÃO

*Carlos Duarte Nunes*, Sub-chefe de Repartição, dos Serviços Gerais.

*Francisco Mário da Silveira*, Empregado de 1.<sup>a</sup> classe, dos Serviços Técnicos.

*Francisco Gonçalves de Faria*, Chefe principal, de Alcântara-Terra.

*João Simões Birrento*, Chefe de 2.<sup>a</sup> classe, de Aveiro.

*Luiza da Costa Marques*, Bilheteira de 2.<sup>a</sup> classe, do Entroncamento.

*César Marques*, Fiel de 1.<sup>a</sup> classe, de Lisboa-P.

*Diniz Rodrigues*, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe, de Campanhã.

*João de Paiva*, Revisor de 2.<sup>a</sup> classe, de Campanhã.

*Francisco Coelho da Silva*, Capataz de 2.<sup>a</sup> classe, de Gaia.

*António Palolo*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, em Tojal.

*Manuel Augusto*, Ordenança, de Alfândega.

*José Alberto*, Guarda de estação, do Crato.

### VIA E OBRAS

*Maria Tereza*, Guarda do 1.<sup>o</sup> distrito motorizado da 5.<sup>a</sup> Secção, Dois Portos.

*Henriqueta de Jesus*, Guarda do 5.<sup>o</sup> distrito motorizado da 5.<sup>a</sup> Secção, Guia.

*Joaquim António Frade*, Chefe do distrito 228, Odeira.

*José Augusto Monteiro*, Assentador do distrito n.<sup>o</sup> 434, Freixo.

### MATERIAL E TRACÇÃO

*Augusto de Almeida Trindade*, Sub-chefe de Depósito.

*Augusto da Guia*, Sub-chefe de Depósito.

*Sebastião Barata*, Fogueiro de Locomóvel.

*José Tavares Gonçalves*, Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe.

## Falecimentos

Em Julho

### EXPLORAÇÃO

† *José dos Santos Carreto*, Chefe de 3.<sup>a</sup> classe, de Aljustrel.

Admitido como Praticante em 15 de Julho de 1913, foi nomeado Factor de 3.<sup>a</sup> classe em 18 de Setembro de 1916, promovido a Factor de 2.<sup>a</sup> classe em 8 de Julho de 1919 e finalmente a Chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Março de 1928.

† *Manuel Nunes Cabrito*, Factor de 2.<sup>a</sup> classe, de Caldas da Rainha.

Admitido como Praticante em 10 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 Abril de 1925.

† *Manuel Pinto Marante*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, de Verdoejo.

Admitido como Carregador eventual em 20 de Novembro de 1915, foi nomeado Carregador efectivo em 2 de Abril de 1919 e promovido a Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Janeiro de 1926.

† *Franklim Figueira*, Faroleiro, de Lisboa P.

Admitido como Carregador em 21 de Dezembro de 1922, foi nomeado Faroleiro em 21 de Janeiro de 1930.

† *José de Araújo*, Carregador, no Porto.

Admitido como Carregador eventual em 1 de Novembro de 1920, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

### VIA E OBRAS

† *Joaquim Serra*, Assentador do distrito n.<sup>o</sup> 16, Mato Miranda.

Admitido como Assentador em 1 de Julho de 1925.



† José dos Santos Carreto  
Chefe de 3.<sup>a</sup> classe



† Manuel Nunes Cabrito  
Factor de 2.<sup>a</sup> classe



† Manuel Pinto Marante  
Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe



† Franklim Figueira  
Faroleiro