

# BOLETIM DA CP

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

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

**SUMÁRIO :** O trabalho médico como factor do serviço social da Companhia. — A sonoridade das habitações de formigão de cimento armado. — Dos baluartes invisíveis às cidades subterrâneas. — Digressão literária. — Ditos sentenciosos e feitos conceituosos. — Consultas e Documentos. — Combóio-cinema. — Ecos da guerra. — Pessoal.

## O trabalho médico como factor do serviço social da Companhia

Por nos parecer da máxima vantagem tornar conhecidos, de todos os que nesta casa trabalham e por ela verdadeiramente se interessam, os serviços de assistência médica-cirúrgica prestados ao nosso pessoal, pensámos em, mais uma vez, lhes dar a devida publicidade no *Boletim da C. P.*

O pouco espaço que nos é reservado não permite pôr em foco, com todo o desenvolvimento, a eficiente e valiosa colaboração do Serviço de Saúde, elemento primacial do serviço social da nossa Companhia.

Aguardemos para este designio outra ocasião, pois só assim se poderá reconhecer e avaliar bem a vasta e múltipla actividade daquele Serviço. Por agora, limitar-nos-emos a pôr em destaque os principais dados numéricos que, concretamente e sob esta forma, traduzem o volume e qualidade dos serviços prestados.

Durante o ano de 1939, efectuaram-se no Serviço Central 356 Juntas Médicas, nas quais foram feitas 1535 observações para

mudanças de situação e concessão de prazos para tratamento, além de 1719 observações, para inspecção de candidatos a empregos da Companhia, revisão e promoção aos diferentes cargos. Assim, as Juntas Médicas do Serviço Central, constituídas por médicos do mesmo Serviço, efectuaram durante o ano 3254 observações clínicas de indiscutível responsabilidade.

Mas não fica por aqui o número de observações efectuadas no Serviço Central, pois além das observações em Junta Médica, há a acrescer 2536 exames, feitos em conferência médica para efeito de fiscalização clínica dos agentes com baixa, requisitados pelos médicos assistentes, Serviços e Divisões, e para inspecção de candidatos, o que eleva a 5790 o número total de observações clínicas realizadas no Serviço Central, além de outros trabalhos ligados com as funções especiais dos diferentes ramos do Serviço.

No Serviço Central tiveram também lugar as Juntas Mixtas, destinadas a julgar da situação física dos agentes pertencentes aos

antigos Caminhos de Ferro do Estado, para mudança de situação por êles requerida, a pedido das Divisões ou sob proposta dos médicos da Companhia.

No ano de 1939, realizaram-se 29 Juntas desta natureza, em que foram feitas 221 observações, sendo 173 para confirmação de resoluções tomadas pelas Juntas Médicas da Companhia.

Além das Juntas Médicas em Lisboa-P., realizaram-se também nas sedes das inspeções médicas 41 Juntas Médicas regionais, nas quais fôram observados 116 agentes, dos quais 56 com baixa por doença.

Nas *Secções Médicas* em que está dividida a rede da Companhia fôram prestados 66.756 serviços clínicos a 22.644 agentes e pessoas de família, e nos doze *Centros de Assistência*, colocados ao longo das linhas, nos locais de maior população, centros ferroviários, foi prestada assistência clínica a 37.665 agentes e pessoas de família, num total de 84.484 serviços clínicos.

O movimento clínico dos catorze Postos Sanitários, de que o Serviço de Saúde dispõe, vem demonstrar a sua importância, o alto valor dos seus serviços; o número de pensos, tratamentos e vários socorros clínicos de urgência, realizados nestes prestantes organismos, atingiu a totalidade de 162.036

A clínica das *especialidades médicas* não é de menor importância. O movimento geral de todas as especialidades nas três linhas alcançou o total de 27.195 serviços.

As clínicas mais freqüentadas fôram as de Lisboa, salientando-se, dentre todas as especialidades, as de urologia com 8.239 serviços, a de fisioterapia com 4.275, a de oftalmologia com 3.146 e a de otorinolaringologia com 2.311.

O número de análises clínicas, assim como os serviços de Raios X, fôram respectivamente de 2.705 e 2.886

Os serviços cirúrgicos, desempenhados nos três centros científicos do País (Lisboa, Pôrto e Coimbra) por cirurgiões da Companhia, da maior competência e renome, não

valem só pelo seu número, mas, especialmente, pela sua qualidade.

Os respectivos titulares deixam de registar a grande maioria dos serviços por êles prestados, não podendo, por esse motivo, as nossas estatísticas exprimir tôda a verdade, o que profundamente lamentamos. Do que o Serviço Central conseguiu colher e reunir, resultaram ainda alguns elementos do mais alto significado, representados, principalmente, pelo número de intervenções cirúrgicas, quase todas realizadas nos Serviços Hospitalares dos nossos cirurgiões.

No decorrer do ano de 1939, fôram hospitalizados 275 agentes: 55 por acidente no trabalho e 220 por doenças estranhas.

Dos 275 doentes, fôram operados 115, sendo 60 por médicos e cirurgiões da Companhia e 55 por médicos estranhos.

Dos 275 agentes hospitalizados, fôram operados 5 por doença, ou lesão, produzida por acidente no trabalho, e 110 por outras doenças.

Nos hospitais de Lisboa estiveram internados 72 agentes, nos da Universidade de Coimbra, 28, no da Misericórdia do Pôrto, 7 e nos hospitais de província, 8.

Durante o mesmo ano fizeram-se, em tôda a rede da Companhia, 21.824 vacinações anti-variolicas em agentes e pessoas de família, e procedeu-se a vinte e oito desinfecções em casas habitadas pelo pessoal.

De tudo o que fica exposto se apura que o total geral dos serviços clínicos foi, em 1939, de 368.450 distribuídos pela seguinte forma:

a)	Serviço / Juntas Médicas.....	3591 /	6.127
	Central / Fiscalização Clínica .....	2536 /	
b)	Assistência domiciliária.....		84.484
c)	Secções Médicas.....		66.756
d)	Clínica de Especialidades .....		27.195
e)	Postos Sanitários .....		162.036
f)	Vacinações .....		21.824
g)	Desinfecções .....		28
	Soma .....		368.450
	Média mensal .....	30.704,2	
	» diária.....	1.009,4	

Estes números mostram, por forma bem clara e iniludível, o cuidado que o pessoal merece na Companhia e os grandes serviços clínicos que ela está prestando, tanto aos agentes como às suas famílias.

# A sonoridade das habitações de formigão de cimento armado

Pelo Eng.<sup>o</sup> Borges d'Almeida, Adjunto da Divisão de Via e Obras

O formigão de cimento armado permitiu que muitas dificuldades fôssem resolvidas e fez com que muitas outras, surgindo no campo da construção, aguardem solução prática e económica.

Por toda a parte, as modernas habitações fazem largo uso do formigão de cimento armado em pavimentos e muros, constituindo blocos monolíticos pela solidariedade de todos os elementos componentes.

Desta homogeneidade da construção resulta que toda ela vibra em unísono sob a acção de qualquer ruido ou choque e, por isso, torna-se perfeitamente audível, nos andares inferiores, o que se passa nos de cima e vice-versa.

São, por isso, mais sonoras e, consequentemente, mais incómodas que as antigas ha-



Fig. 2

bitações de alvenaria, com pavimentos de madeira e tetos estucados.

Em contra-partida, são mais higiénicas, porque os ratos já não têm forma de fazer peregrinações de uns andares para outros e o vizinho de baixo não teme ver no teto da sua casa a mancha de humidade que o amareleceu, só porque a criada do andar de cima deixou uma torneira aberta.

E' possível que umas venham a ter mais vantagens que outras, depois de corrigidos certos defeitos.

Por enquanto, umas e outras têm simpatizantes, embora muitos não saibam bem dizer porquê.

Verificou-se que os muros e pavimentos ôcos, com paredes duplas de formigão de cimento armado, permitindo que uma camada de ar estabeleça descontinuidade, são suficientes para eliminar a sonoridade e, até, suprimir os pequenos ruidos que incomodam, embora involuntariamente, quem, de qualquer modo, tem o direito de estar em sua casa com o sossego que não tem noutro lugar.



Fig. 1



Fig. 3

Além disso, impedem a penetração da umidade, do calor e do frio, do exterior para o interior e vice-versa, facto este que se observa sómente quando a cavidade é continua.

A dupla parede tem sido feita à custa de madeira para moldes, muitas vezes não recuperáveis facilmente e outras só o podem

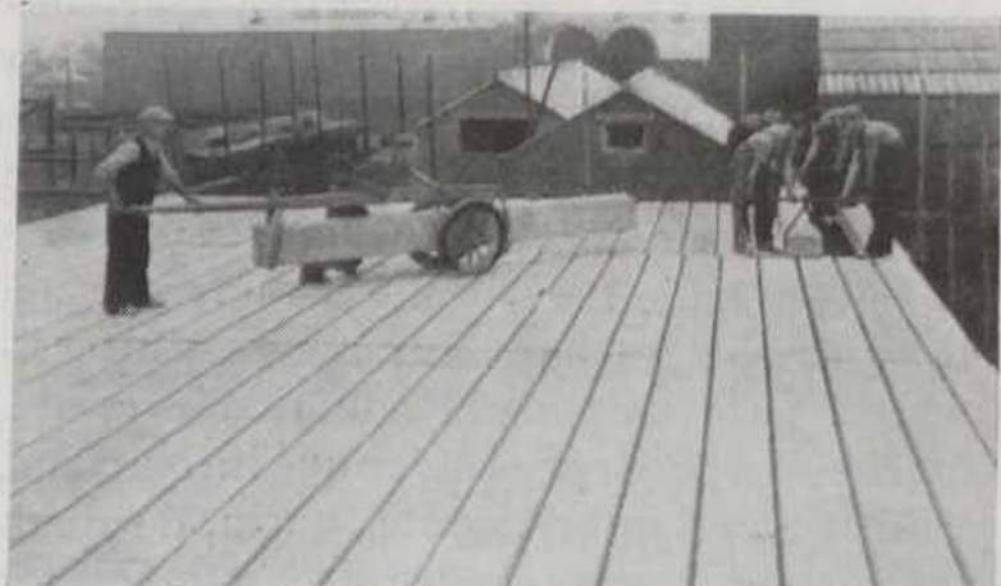


Fig. 4

ser com uma depreciação superior a 50% do seu valor.

Presentemente, é possível tornar mais barata a construção de muros e pavimentos de formigão de cimento armado com paredes duplas, suprimindo os moldes de madeira ou de ferro e os seus inconvenientes.

As vigas ôcas, de formigão de cimento armado, são construídas metendo a armadura num molde e, dentro da armadura, mete-se um saco ou núcleo pneumático de borracha, (fig. 1), cheio de ar, protegido exteriormente por um invólucro de lona.

Funde-se a peça, ligando a armadura com a massa de formigão de cimento, e, passadas umas horas para que a massa tenha feito

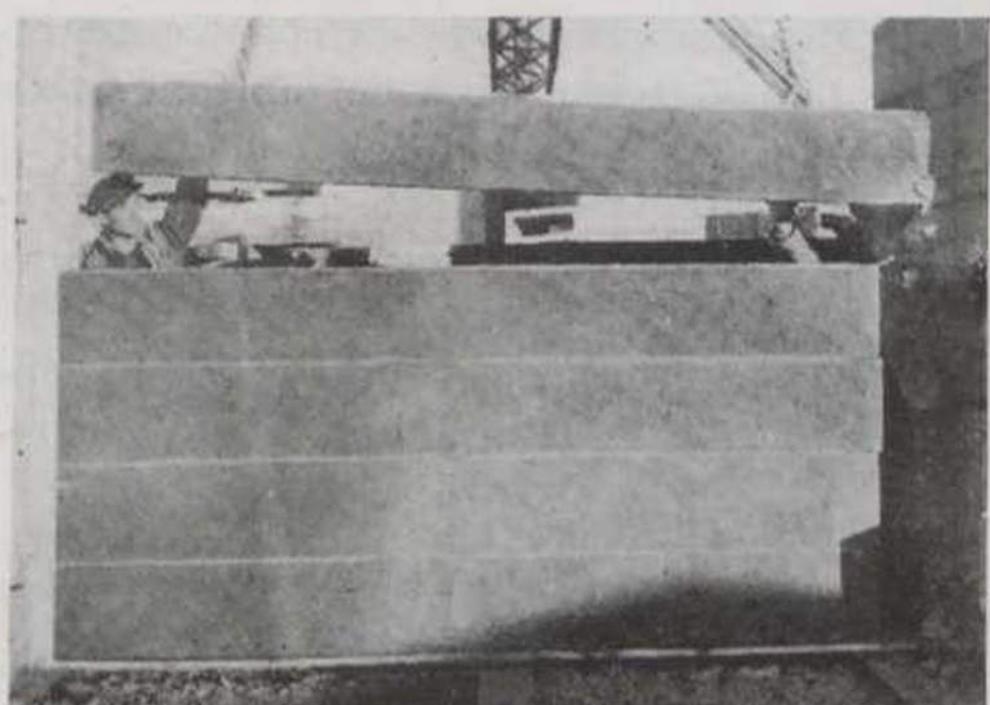


Fig. 5

prêsa, esvazia-se o ar do saco e retira-se este para servir novamente (figs. 2 e 3).

Deste modo, com vigas ôcas moldadas no estaleiro, podem construir-se pavimentos, (fig. 4), ou muros, (fig. 5), arrumando-as convenientemente, como se fossem táboas de um sobrado ou tijolos para a construção de uma parede.

Querendo construir um pavimento, emprega-se uma série de sacos, uns ao lado dos outros, (figs. 6 e 7), dentro das respectivas armaduras metálicas. Nestas duas figuras pode observar-se uma armadura desprovida de saco ou núcleo pneumático: é destinada à construção de uma viga cheia, que suportará um muro.

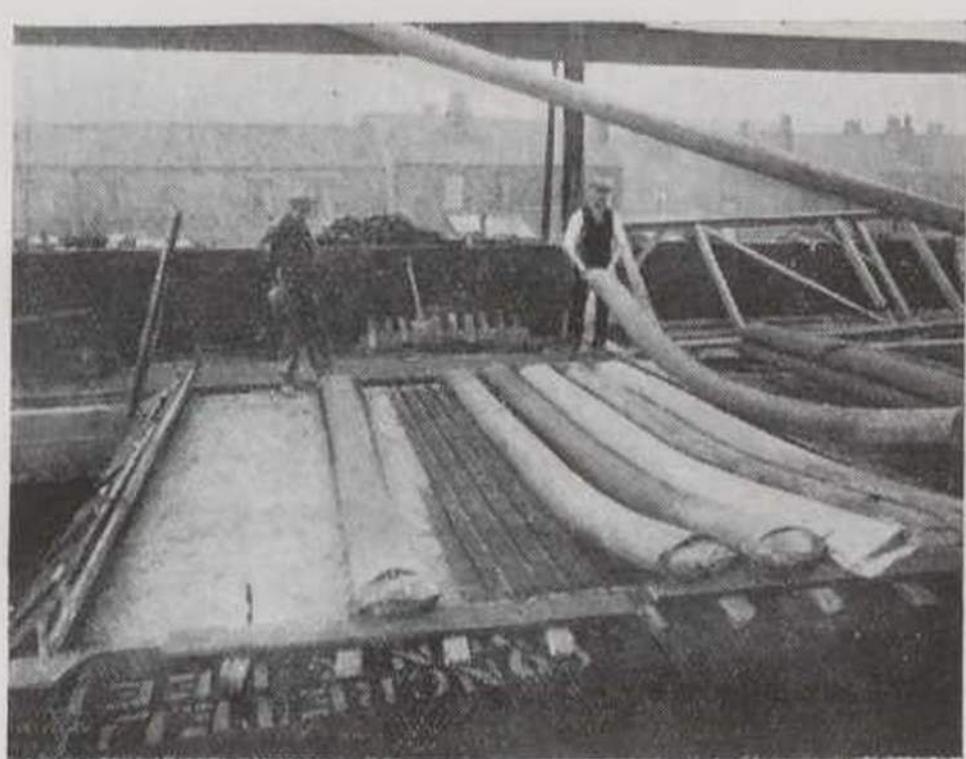


Fig. 6



Fig. 9

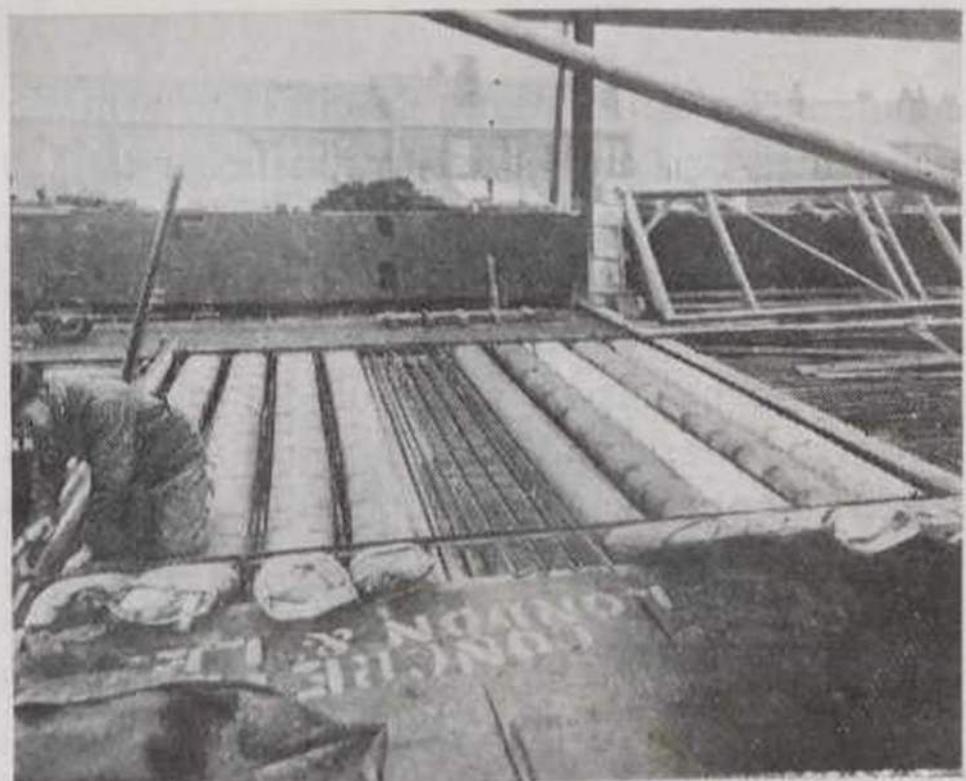


Fig. 7



Fig. 8

Na construção de pavimentos, como de vigas ôcas, faz-se o enchimento com a massa de formigão de cimento, (fig. 8), apilôa-se convenientemente para aconchegar e regulariza-se a superficie, para ficar desempenada (fig. 9).

Passado o tempo de prêsa, esvasiam-se os sacos ou núcleos pneumáticos, retiram-se e preparam-se para nova utilização (figs. 10 e 11).

Esta operação equivale a uma recuperação de moldes, conservando toda a sua eficiência e eliminando, por muito tempo, a necessidade da sua substituição.

Deste modo, reduzem-se as despesas de mão de obra e tem-se sempre a certeza de



Fig. 10



Fig. 11

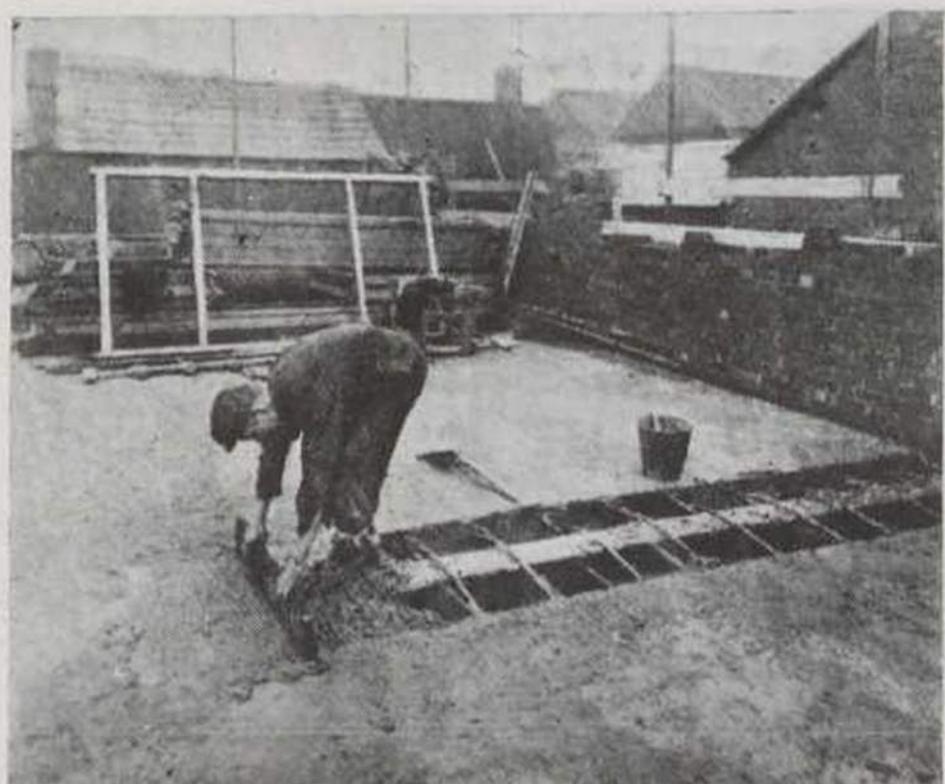


Fig. 13

recuperar os moldes, qualquer que seja a posição da peça moldada.

Por outro lado, vê-se claramente quanto se ganha em tempo, pela facilidade com que



Fig. 12

se coloca um saco ou uma série de sacos, em vez de uma série de moldes de madeira ou ferro, sempre difíceis de construir para desarmar e muito mais difíceis de transportar, quando feitos longe do local de utilização.

O emprêgo dos núcleos pneumáticos em

construções de formigão de cimento armado tem largo uso em Inglaterra, a-pesar-de ser recente a sua utilização.

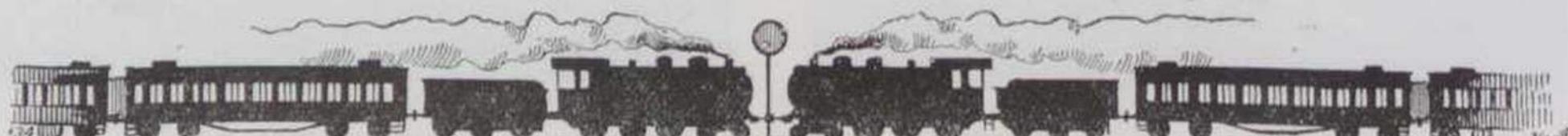
Com êles pretende-se resolver o problema da construção de vigas, pavimentos e paredes ócas, sem os riscos dos moldes de madeira ou ferro, que, como dissemos, ou se perdem inteiramente ou são recuperados em condições que só raras vezes permitem reparação.

A fig. 12 mostra um pavimento de paredes duplas, depois de se terem retirado os sacos. Os operários molham com calda de cimento as superfícies que vão ser ligadas com a massa de formigão.

Na fig. 13 mostra-se como é feito o remate do pavimento e o único espaço que fica cheio em toda a sua superfície.

Não consta que em Portugal se tenha feito qualquer emprêgo de núcleos pneumáticos, e, por isso, para muitos, esta breve notícia terá o interesse da novidade.

Que a alguns, pelo menos, desperte o desejo da sua utilização, para que possamos usufruir os benefícios que outros já reconheceram.



# Dos baluartes invisíveis às cidades subterrâneas

Só agora podemos publicar o presente artigo, a-pesar-de nos ter sido entregue em Março último. A falta de espaço com que lutamos prejudicou, sem dúvida, a oportunidade da sua publicação, pois que o conflito que en-

luta a Europa se precipitou de forma imprevista. Todavia, tratando-se de um artigo de carácter cultural, em nada foi ofendido o seu interesse, decerto reconhecido, também, por todos os nossos leitores.

**D**ESDE os mais remotos tempos, quando o homem habitava cavernas, até hoje, o género humano tem sempre encontrado segura defesa no seio da terra-mãe.

O terreno, quer seja incoerente como a areia ou compacto e duro como o granito, apresenta uma resistência formidável que lhe confere preciosas qualidades, não só qualitativas, mas até quantitativas.

Na guerra moderna a terra vence o aço e o formigão armado, na forma como resiste contra as violentíssimas solicitações dinâmicas dos explosivos e dos projécteis.

São baseadas nestes singelíssimos princípios quer a execução de abrigos de defesa passiva contra ataques aéreos, hoje existentes nas principais metrópoles europeias, quer a concepção das obras modernas de fortificação permanente, de que são grandiosos exemplos as linhas Maginot e Siegfried, a primeira das quais corre do grão-ducado do Luxemburgo à Suíça e defende a fronteira francesa em mais de 300 quilómetros de extensão; a outra é mais moderna e estende-se ainda em maior extensão, em território germânico, para prover à sua defesa.

Na generalidade, compõem-se as famosas linhas dum aglomerado de inúmeros fortins enterrados no solo e ligados por um dédalo inextricável de galerias subterrâneas, cavadas a profundidades variáveis, mas sempre tais que as estruturas sejam praticamente inatingíveis pelas explosões das mais potentes bombas lançadas do ar.

De cada núcleo principal de obras sub-

terrâneas sobressaem à flor da terra, como se fossem tentáculos dum grande polvo, vários poços que se espandem à superfície do solo em câmaras blindadas, onde se abrigam bôcas de fogo de calibres vários que dominam o terreno circunjacente e impedem o avanço de tropas e de material inimigo.

As câmaras blindadas, denominadas casa-



Esta porta, que parece dum cofre-forte, é a entrada dum abrigo subterrâneo em Itália. Na parede, ao fundo, em grandes letras, lê-se: «Sossegue — A sua vida está em segurança!».

matas em linguagem técnica, são à prova de bala, por mais potente que esta seja. São constituídas por invólucro externo de aço e forte espessura interna de formigão armado. Não é, porém, só a quantidade de material que dá eficiência ao revestimento protector, pois a qualidade garante também a resistência, aliada às reduzidas dimensões externas do órgão defensivo em relação às quais, no entanto, as espessuras das paredes são grandiosas.

Nas fortalezas subterrâneas podem alojar-se com segurança homens, sistematizar serviços, organizar depósitos de armas, de munições, de comestíveis, de água e de matérias diversíssimas.

Centrais termo-eléctricas fornecem a energia necessária para iluminação, força motriz, transporte de munições e materiais sobre caminhos de ferro eléctricos de via reduzida, para ventiladores e aparelhagem de acondicionamento do ar. Compressores especiais podem elevar a pressão do ambiente subterrâneo de modo que expulse e torne ineficaz a infiltração de gases tóxicos e agressores químicos.

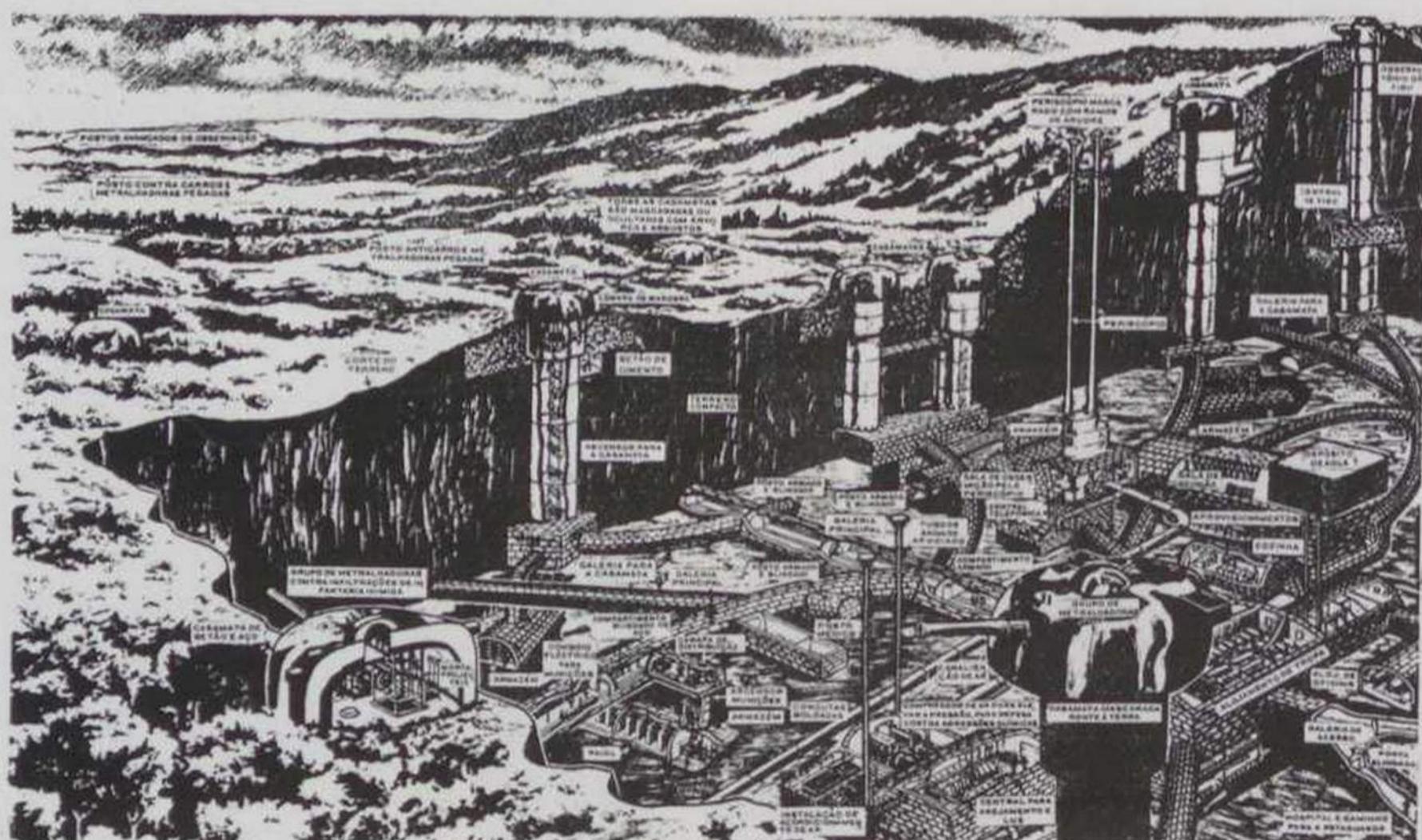
Por meio de periscópios que saem acima da superfície do solo, ocultos no interior de

árvores fingidas, observam os chefes dos novos trogloditas o terreno em redor e dirigem o tiro que cada casamata deve fazer.

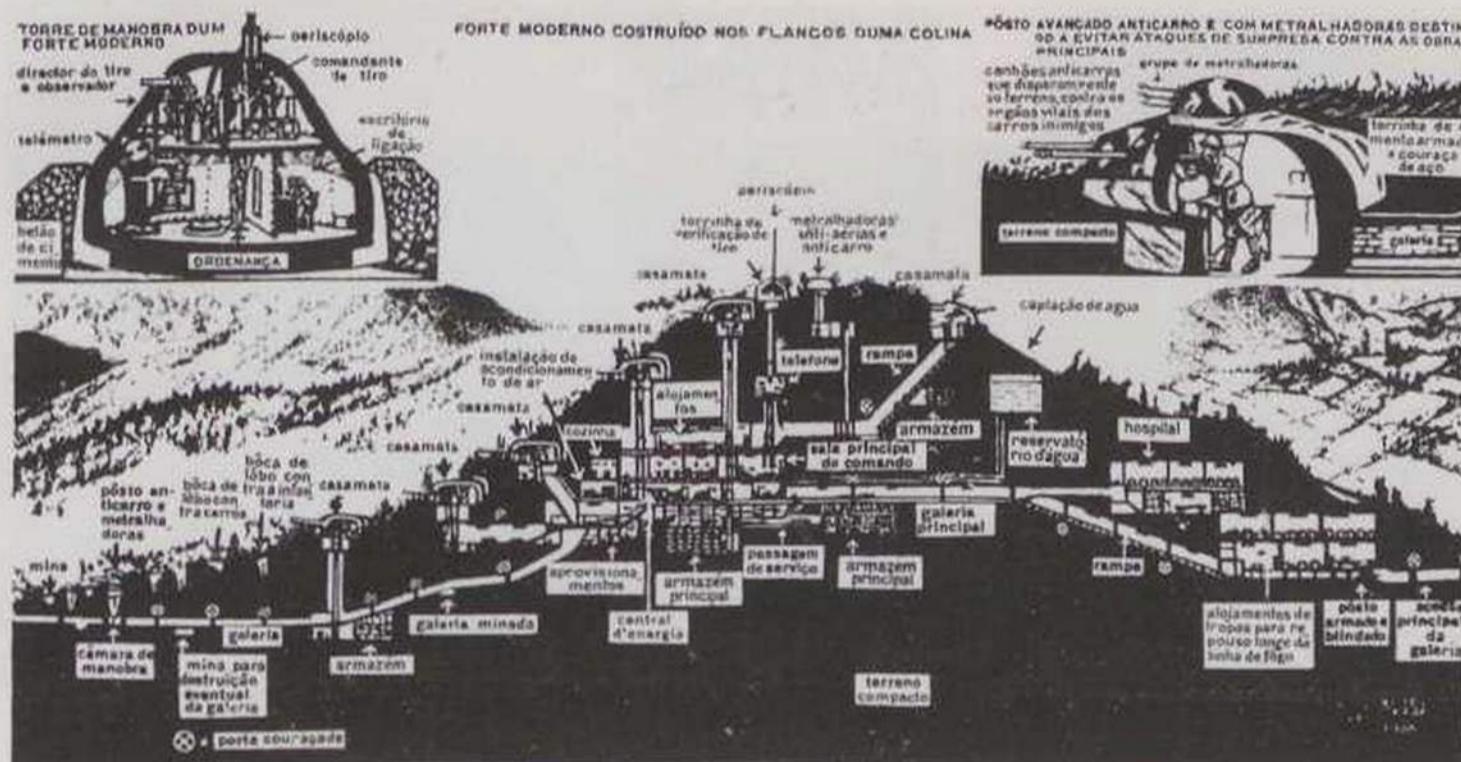
Não faltam linhas telefónicas internas e tudo quanto se torna indispensável à vida e higiene dos habitantes de cavernas do século xx.

As casamatas possuem dois sistemas de armamento: o principal, contra os carros armados, e outro, subsidiário, de metralhadoras, para impedir a infiltração de elementos dispersos. Estas câmaras blindadas são precedidas por múltiplas ordens de obstáculos, especialmente escogitados para obstarrem ao avanço dos «couraçados terrestres», vulgarmente conhecidos pelo nome de «tanques».

Além das tradicionais defesas de vedações de arame farpado, vêem-se ratoeiras de «bôca de lobo», devidamente mascaradas, e uma série de obstáculos, denominados «espargos», os quais são constituídos por troços de carris profundamente enterrados, revestidos de cimento e com saliências variadas que tornam ineficazes as fitas sem fim ou lagartas dos carros blindados que, desta arte, não se podem agarrar ao terreno para caminhar.



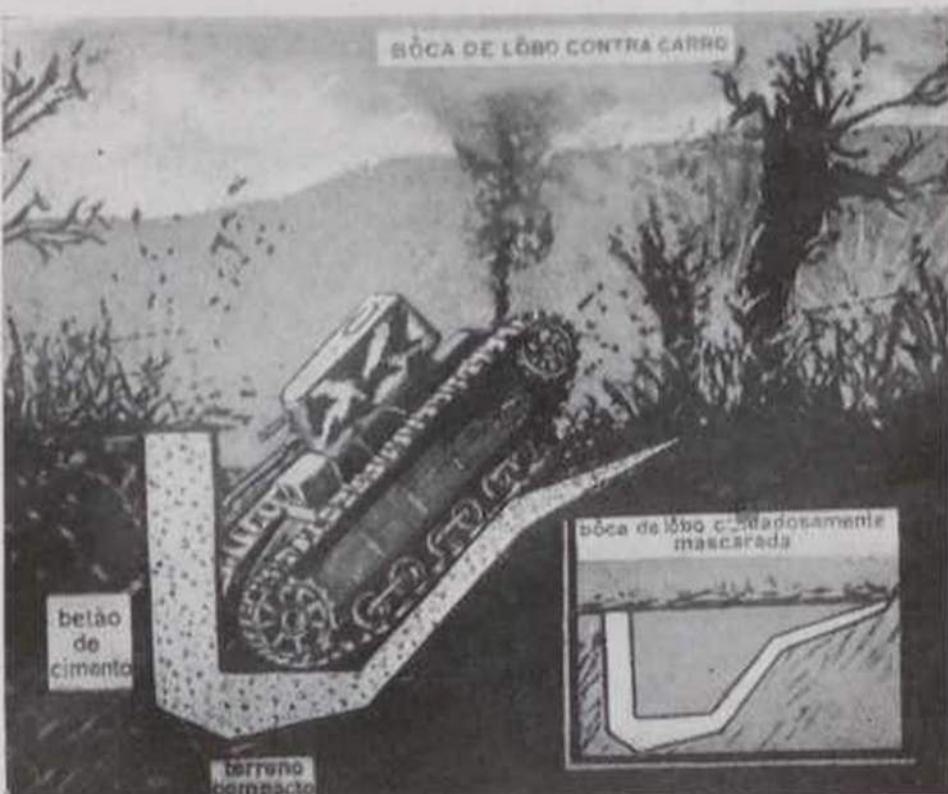
Disposição geral esquemática dum baluarte invisível da linha Maginot.



Disposição esquemática dum forte moderno construído nos flancos duma colina.

As linhas de postos avançados são cuidadosamente ocultas, aproveitando para o efeito todas as circunstâncias locais, seguem os acidentes do terreno, constituem sistemas coligados por comunicações múltiplas e estão servidas por linhas férreas onde correm comboios com material de artilharia, e são ocupados por tropas escolhidas.

Com o que escrevemos, tivemos sómente em mira dar uma idéia quanto possível exacta das fortificações modernas que, mesmo nos traços gerais indicados, se verifica ser exemplo notável do perfeito tecnicismo, que em nossos dias se tornou elemento fundamental da arte militar.



Ratoeiras de «boca de lobo» contra carros.

Além dos desenhos magnificamente esquemáticos de Davis, publicamos também fotografias das duas linhas hoje famosas, que defendem a fronteira entre a Alemanha e a França.

Uma delas mostra em acção canhões de grossos calibres da linha *Maginot*, que emergem do solo dentro

de cúpulas de aço e formigão armado, as quais apenas afloram do terreno em que estão quase completamente imersas. Outra,



Canhões da linha *Maginot* em acção, protegidos por cúpulas de aço e formigão armado que apenas emergem do solo.

representa o interior dumha galeria da mesma linha francesa, onde se observam em especial cabos de transporte de energia eléctrica, telefones etc., bem como a linha aérea de alimentação para o caminho de ferro eléctrico.

As outras três fotografias são da linha *Siegfried*, na Alemanha, recentemente construída, e que constitue a última palavra da técnica militar de fortificações. Nela se empregaram, antes da guerra actual, 400.000



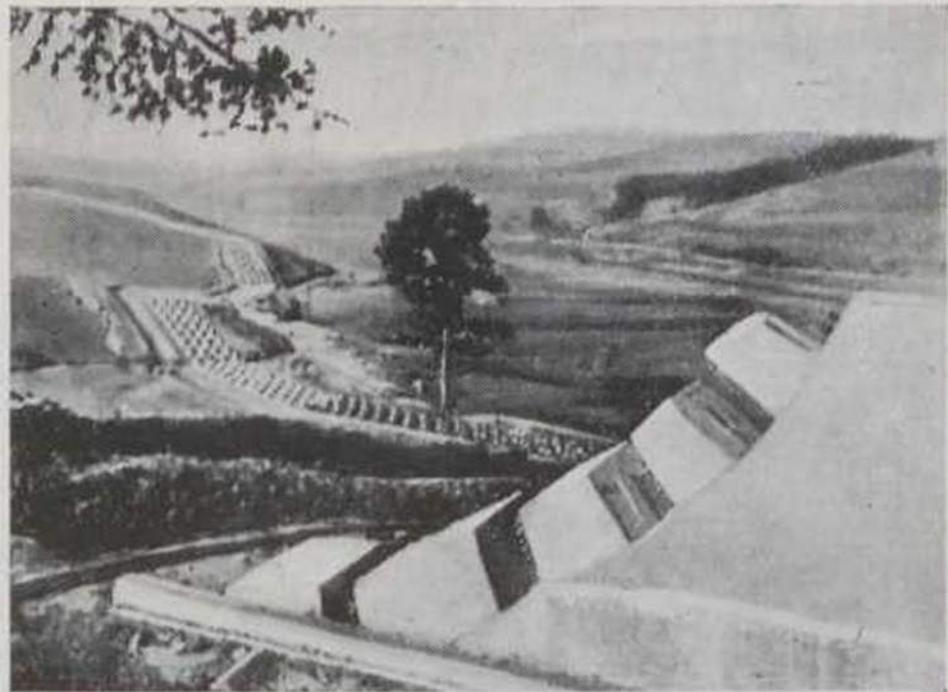
Interior duma galeria subterrânea da linha Maginot.

operários, 100.000 especialistas de todos os géneros e numerosíssimos grupos de tropas, que na totalidade parece que atingira m 2.000.000 de homens. Quanto a materiais,



Sentinelas germânicas em postos avançados de observação da linha Siegfried.

diz-se que fôram gastos 6.000.000 de toneladas de cimento, 3.000.000 de rolos de arame farpado e 695.000 metros cúbicos de ma-



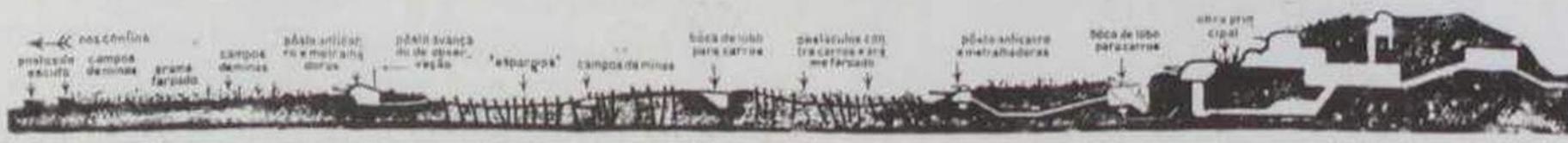
Campo de obstáculos da linha Siegfried contra carros armados.



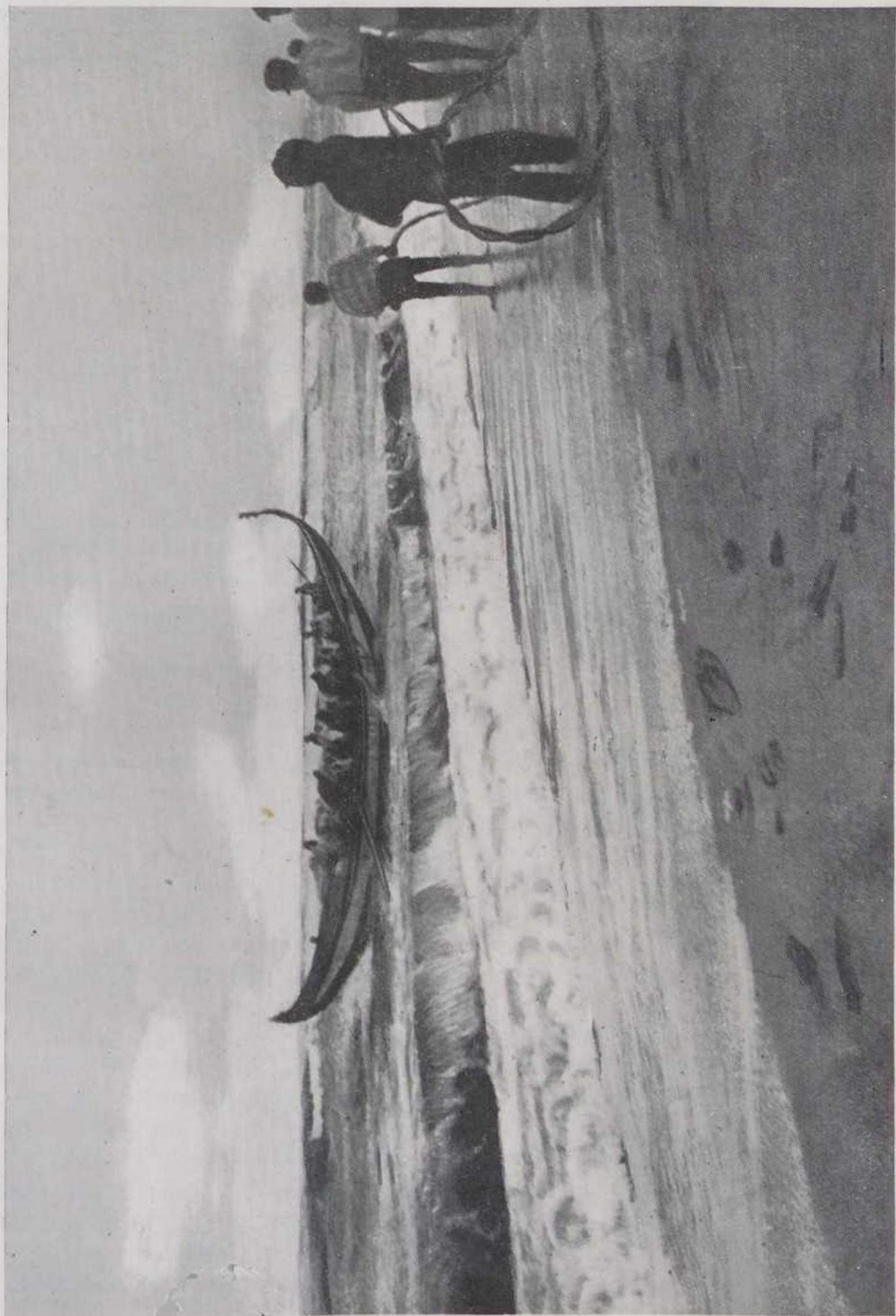
deira. Fôram utilizados 20.000 caminhões em transportes e um terço de todas as máquinas especiais, para construção de formigão armado, existentes na Germânia. A largura total da zona fortificada, ocupada pela linha Siegfried, tem cinquenta quilómetros.

Se para satisfazer às necessidades bélicas o homem se viu constrangido a albergar-se no seio da terra, por que motivo não procederá de forma semelhante para se defender dos agentes naturais e para conseguir outros «desiderata», só possíveis construindo abrigos subterrâneos?

O urbanismo tende a concentrar no menor espaço o maior número de homens que não possa perder tempo nos transportes e que deva trabalhar em estreito contacto. O valor dos terrenos sobe sempre e, nos centros urbanos mais importantes, tende a atingir cifras astronómicas; os motivos que têm impelido os «arranha-céus» para o alto certamente contribuirão para que as construções se aprofundem cada vez mais, à maneira de formigueiros. E com esta vantagem: é mais fácil construir baixando do que elevando. Quem poderia conceber outros tempos edifícios com 500 metros de altura?



Campos de obstáculos, «bocas de lobo», postos de metralhadoras e outros meios para impedir o avanço do inimigo.



REGRESSO DA PESCA

*Fotog. de José Fernandes da Silva, Bobinador  
das Oficinas Gerais de Lisboa P*

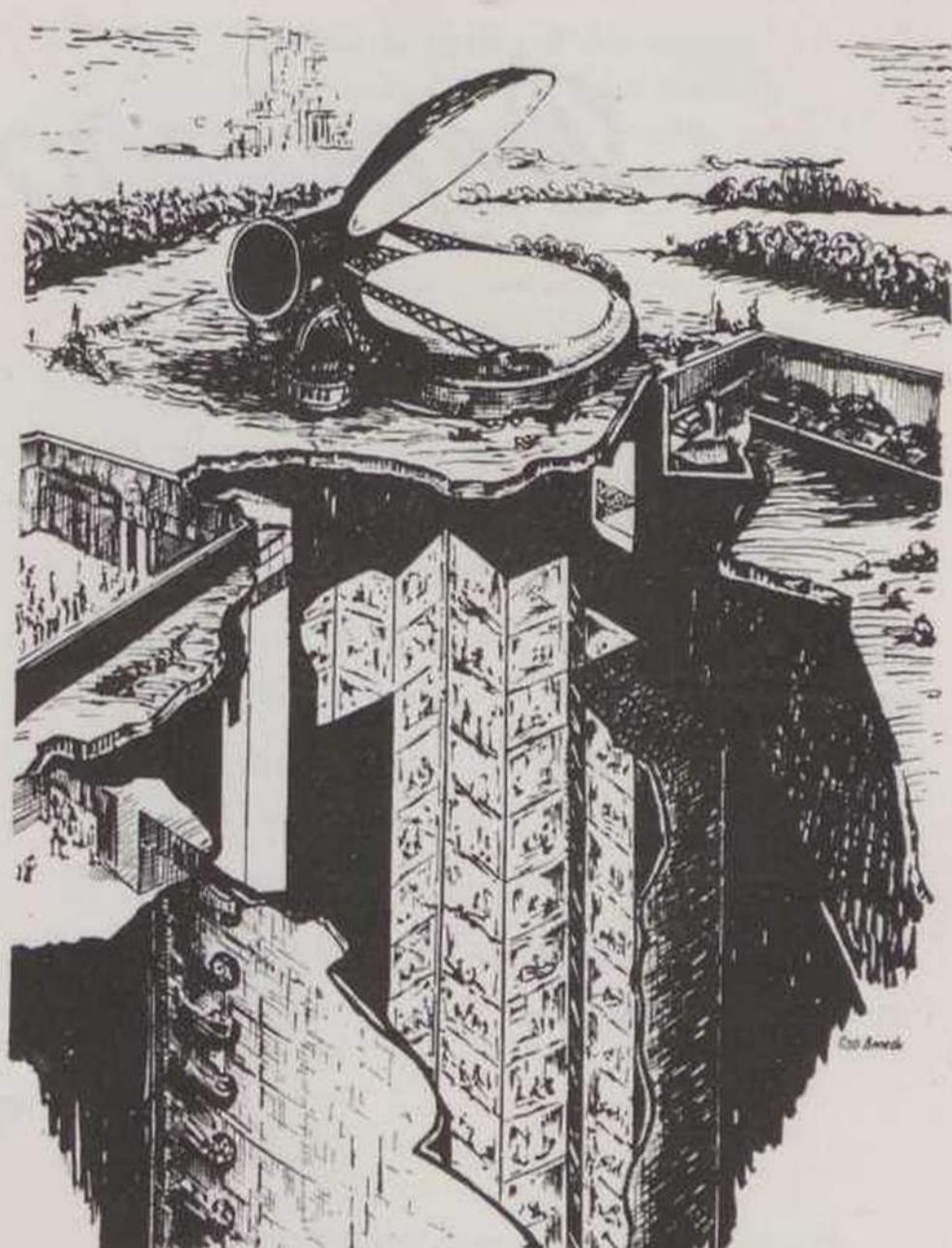
A guerra obriga a criar abrigos subterrâneos contra as ofensivas aéreas, por impossibilidade económica de defesa dos edifícios actuais. Nas cidades formigueiros os habitantes não necessitariam, em caso de perigo de ataque aéreo, de abandonar o lar para procurar os abrigos.

Acrescente-se que as cidades formigueiros quase não ocupariam espaço à superfície da terra, pois seria mínimo o tomado com os acessos e, assim, quase todo o solo ficaria disponível para a agricultura nas imediações e por cima dos próprios urbes que sustentasse.

Depois desta guerra, em que as mais civilizadas nacionalidades estão em luta, não ficarão os novos trogloditas transformados em propagandistas da habitação no interior da terra, por ai terem encontrado sossego e segurança que à superfície não existem?

Não nos escandalizemos com as antecipações da fantasia em relação à ciência e à técnica, pois, se folhearmos livros de alguns vulgarizadores científicos de há quarenta anos para cá, encontraremos desenhos de previsões que mostram o céu sulcado por dirigíveis e outras máquinas voadoras e os mares esquadinhados por submarinos como hoje é realidade.

Baseado em considerações, porventura «futuristas», apresentamos um desenho que traduz graficamente as idéias que aqui ficam. O desenhador pretendeu fazer um esboço do que poderá ser de aqui a quinhentos anos, ou, quem sabe, se dentro de cinqüenta, uma grande habitação colectiva subterrânea, verdadeiro formigueiro humano que profunda os seus andares no seio da Terra, de forma idêntica à que hoje é adoptada para erigir os prédios acima do solo; nada aí faltaria desde as salas de espectáculos às piscinas, passando pelas igrejas e todos os locais de reuniões e trabalho hoje adoptados e conhecidos e por esses tempos ampliados, concomitantemente com o avanço dos conhecimentos humanos.



Previsão esquemática duma habitação colectiva subterrânea.

A técnica actual das escavações a grandes profundidades, as estruturas de aço e cimento, o acondicionamento do ar, a transmissão da energia por meio da electricidade, etc., faz-nos julgar este projecto mais vizinho da realidade que da utopia. Ascensores, ar e luz artificiais, mas doseados e fiscalizados biológica e higienicamente, um pouco de luz do sol recebida com o grande espelho orientável e regulável, instalado à superfície da Terra, dariam um ambiente perfeitamente propício à vida do homem.

O género humano não viveria nesses formigueiros em piores condições do que as usufruidas hoje, porquanto a prisão em casa ou nos escritórios tende sempre a reduzir-se ao mínimo necessário de repouso e trabalho.

# Digressão literária.

*João de Deus, o mavioso poeta e insigne burilador da poesia nacional, nasceu em S. Bartolomeu de Messines, em 8 de Março de 1830, e veio a falecer em Lisboa, a 11 de Janeiro de 1896.*

*Formou-se em Direito na Universidade de Coimbra e nesta cidade, de ambiente propício à sua veia poética, viveu bastantes anos. As suas belas poesias, tão simples, tão harmoniosas e tão sentidas, andaram por muito tempo dispersas nos jornais e revistas da época. Deve-se ao douto professor Teófilo Braga a sua compilação num volume intitulado Campo de Flôres. É deste livro, repositório valioso das mais belas poesias portuguesas, que extraímos a elegia abaixo publicada. Mas se o nome de João de Deus brilha resplendentemente na poesia portuguesa como um dos seus mais notáveis ornamentos, ele deve ser sempre relembrado com gratidão por todos nós, pela notável obra dêsse poeta e pedagogo que é a Cartilha Maternal, um dos mais geniais métodos do ensino de leitura.*

## A VIDA

Foi-se-me pouco a pouco amortecendo  
A luz que nesta vida me guiava,  
Olhos fitos na qual até contava  
Ir os degraus do túmulo descendo.

Em se ela anuviando, em a não vendo,  
Já se me a luz de tudo anuviava;  
Despontava ela apenas, despontava  
Logo em minha alma a luz que ia perdendo.

Alma gémea da minha, e ingénua e pura  
Como os anjos do céu (se o não sonharam...)  
Quis mostrar-me que o bem bem pouco dura!

Não sei se me voou, se me levaram;  
Nem saiba eu nunca a minha desventura  
Contar aos que inda em vida não choraram...

Ah! quando no seu colo reclinado,  
Colo mais puro e cônido que arminho,  
Como abeija na flor do rosmaninho  
Osculava seu lábio perfumado;

Quando à luz dos seus olhos (que era vê-los,  
E enfeitiçar-se a alma em graça tanta!)  
Lia na sua boca a Bíblia santa  
Escrita em letra côn dos seus cabelos;

Quando a sua mãozinha pondo um dedo  
Em seus lábios de rosa pouco aberta,  
Como tímida pomba sempre alerta,  
Me impunha ora silêncio, ora segredo;

Quando, como a alvéola, delicada  
E linda como a flor que haja mais linda,  
Passava como o cisne, ou como ainda  
Antes do sol raiar, nuvem doirada;

Quando em bálsamo de alma piedosa  
Ungia as mãos da súplice indigência,  
Como a nuvem nas mãos da Providência  
Uma lágrima estila em flor sequiosa;

Quando a cruz do colar do seu pescoço  
Estendendo-me os braços, como estende  
O simbolo de amor que as almas prende,  
Me dizia... o que às mais dizer não ouço;

Quando, se negra nuvem me espalhava  
Por sobre o coração algum desgosto,  
Conchegando-me ao seu cônido rosto  
No perfume de um riso a dissipava;

Quando o oiro da trança aos ventos dando  
E a neve de seu colo e seu vestido,  
Pomba que do seu par se ia perdido,  
Já de longe lhe ouvia o peito arfando;

Quando o anel da boca luzidia,  
Vermeija como a rosa cheia de água,  
Em beijos à saudade abrindo a máguia,  
Mil rosas pela face me esparzia;

Tinha o céu da minha alma as sete cores,  
Valia-me este mundo um paraíso,  
Distilava-me a alma um doce riso,  
Debaixo de meus pés brotavam flores !

Deus era ainda meu pai; e em quanto pude  
Li o seu nome em tudo quanto existe,  
No campo em flor, na praia árida e triste,  
No céu, no mar, na terra e... na virtude !

Virtude ! Que é mais que um nome  
Essa voz que em ar se esvai,  
Se um riso que ao lábio assome  
Numa lágrima nos cai !

Que és, virtude, se de luto  
Nos vestes o coração ?  
És a blasfémia de Bruto :  
Não és mais que um nome vão !

Abre a flor à luz, que a enleva,  
Seu cálio cheio de amor,  
E o sol nasce, passa e leva  
Consigo perfume e flor !

Que é desses cabelos de ouro  
Do mais subido quilate,  
Desses lábios escarlate,  
Meu tesouro !

Que é desse hábito que ainda  
O coração me perfuma !  
Que é desse colo de espuma.  
Pomba linda !

Que é duma flor de grinalda  
Dos teus doirados cabelos !  
Desses olhos, quero vê-los,  
Esmeralda !

Que é dessa franja comprida  
Daquele chaile mais leve  
Do que a nuvem cõr de neve,  
Margarida !

Que é dessa alma que me deste,  
Dum sorriso, um só que fôsse,  
Da tua boca tão doce,  
Flor celeste !

Tua cabeça que é dela,  
A tua cabeça de ouro,  
Minha pomba ! meu tesouro !  
Minha estréla !

De dia a estréla de alva empalidece ;  
E a luz do dia eterno te há ferido !  
Em teu lânguido olhar adormecido  
Nunca me um dia em vida amanhecesse !

Foste a concha da praia ! A flor parece  
Mais ditosa que tu ! Quem te há partido,  
Meu cálio de cristal onde hei bebido  
Os néctares do céu... se um céu houvesse !

Fonte pura das lágrimas que choro,  
Quem tão menina e moça desmanchado  
Te há pelas nuvens os cabelos de ouro !

Some-te, vela de baixel quebrado !  
Some-te, voa, apaga-te, meteoro !  
É só mais neste mundo um desgraçado !

E as desgraças podia prevê-las  
Quem a terra sustenta no ar,  
Quem sustenta no ar as estrélas,  
Quem levanta às estrélas o mar.

Deus podia prever a desgraça,  
Deus podia prever e não quis !  
E não quis, não... se a nuvem que passa  
Também pode chamar-se infeliz !

A vida é o dia de hoje,  
A vida é ai que mal soa,  
A vida é sombra que foge,  
A vida é nuvem que voa ;  
A vida é sonho tão leve  
Que se desfaz como a neve  
E como o fumo se esvai :  
A vida dura um momento,  
Mais leve que o pensamento,  
A vida leva-a o vento,  
A vida é fôlha que cai !

A vida é flor na corrente,  
A vida é sopro suave,  
A vida é estréla cadente,  
Voa mais leve que a ave :  
Nuvem que o vento nos ares,  
Onda que o vento nos mares,  
Uma após outra lançou,  
A vida — pena caída  
Da asa de ave ferida —  
De vale em vale impelida  
A vida o vento a levou !

Como em sonhos o anjo que me afaga  
Leva na trança os lírios que lhe pus,  
E a luz quando se apaga  
Leva aos olhos a luz !

Levou sim, como a fôlha que desprende  
De uma flor delicada o vento sul,  
E a estréla que se estende  
Nessa abóbada azul ;

Como os ávidos olhos de um amante  
Levam consigo a luz de um terno olhar,  
E o vento do Levante  
Leva a onda do mar !

Como o tenro filhinho quando expira  
Leva o beijo dos lábios maternais,  
E à alma que suspira  
O vento leva os aís !

Ou como leva ao colo a māi seu filho,  
E as asas leva a pomba que voou,  
E o sol leva o seu brilho...  
O vento me levou !

E Deus, tu és piedoso,  
Senhor ! és Deus e pai !  
E ao filho desditoso  
Não ouves pois um ai !  
Estrélas deste aos ares,  
Dás pérolas aos mares,  
Ao campo dás a flor,  
Frescuras dás às fontes,  
O lírio dás aos montes,  
E roubas-ma, Senhor !

Ah ! quando numa vista o mundo abranjo,  
Estendo os braços e, palpando o mundo,  
O céu, a terra e o mar vejo a meus pés,  
Buscando em vão a imagem do meu anjo,  
Soletro à froixa luz de um moribundo  
Em tudo só : Talvez !...

Talvez ! — é hoje a Bíblia o livro aberto  
Que eu só ponho ante inim nas rochas quando  
Vou pelo mundo ver se a posso ver ;  
E onde, como a palmeira do deserto,  
Apenas vejo aos pés inquieta ondeando  
A sombra do meu ser !

Meu ser... voou na asa da águia negra  
Que, levando-a, só não levou consigo  
Desta alma aquele amor !  
E quando a luz do sol o mundo alegra,  
Crisálida nocturna a sós comigo  
Abraço a minha dor !

Dor inútil ! Se a flor que ao céu envia  
Seus bálsamos se esfolha, e tu no espaço  
Achas depois seus átomos subtis,  
Inda has-de ouvir a voz que ouviste um dia...  
Como a sua Leonor inda ouve o Tasso...  
Dante, a sua Beatriz !

— Nunca ! responde a fôlha que o Outono,  
Da haste que a sustinha a mão abrindo,  
Ao vento confiou ;  
— Nunca ! responde a campa onde do sono  
E quem talvez sonhava um sonho lindo,  
Um dia despertou !

— Nunca ! responde o ai que o lábio vibra ;  
— Nunca ! responde a rosa que na face  
Um dia emmurcheceu :  
E a onda que um momento se equilibra  
Em quanto diz às mais : Deixai que eu passe !  
E passou e... morreu !

## Ditos sentenciosos e feitos conceituosos

Avisado Afonso de Albuquerque que o rei D. Manuel o mandava voltar para o reino e que Lopo Soares ia governar a Índia e iam também Diogo Pereira e Diogo Mendes, um por secretário, outro por capitão de Cochim, aos quais por culpas graves, ele tinha mandado presos para Portugal, disse: — Mal com el-rei por amor dos homens, e mal com os homens por amor de el-rei. Velho cansado, acolhe-te à Igreja e acaba de morrer, pois importa à tua honra que morras, e nunca deixaste de fazer o que importa à tua honra.

Escrevendo, estando já para morrer, a última carta ao rei, acabava desta forma :

«Quanto às cousas da Índia, ela, Senhor, falará por si e por mim».

D. Lourenço, arcebispo de Braga, mandou lavrar a sua sepultura na Sé da mesma cidade e sobre ela a sua estátua.

Vindo ver a obra, e advertindo que a estátua não tinha figurada no rosto uma cutiada, que ele recebera na batalha de Aljubarrota, em defesa da Pátria, pedindo uma espada, lha deu por aquela própria parte, e disse: — Agora, sim, que fica ao natural.

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

P. n.º 749. — Peço dizer-me qual a taxa do seguinte transporte: um saco de amendoim torrado com 21 quilos e uma caixa de mercearias com 45 quilos, de Campanhã a Caminha, em pequena velocidade.

R. —

Distância: 105 quilómetros

Tarifa Geral	$\left\{ \begin{array}{l} 45 \text{ quilos...} \\ 21 \quad " \quad .. \end{array} \right. \begin{array}{l} 1^{\text{a}} \text{ classe} \\ 2^{\text{a}} \quad " \quad \end{array}$		
Preço	$6\$39 \times 11 \times 0,05$	3\\$52	
	$3\$52 \times 11 \times 0,03$	1\\$82	
Manutenção	$1\$00 \times 11 \times 0,08$	88	
Registo e aviso de chegada	.....	1\\$10	
		7\\$32	
Adicional de 10%	.....	\\$74	
Arredondamento	.....	8\\$06	
		\\$04	
		8\\$10	

P. n.º 750. — Peço indicar-me a taxa dos seguintes transportes, em pequena velocidade:

1.º — Um vagão com 50 barris de vinho de pasto e 100 caixas com garrafas de vinho de pasto. Peso, 8.900 quilos; de Santarém para Gaia, carga e descarga pelos donos.

2.º — Um vagão com 42 barris de vinho de pasto, com o peso de 5.230 quilos e 20 caixas com garrafas de vinho espumoso nacional com o peso de 1.602 quilos, de Oliveira do Bairro para Lisboa P.-Embarque, carga e descarga pelos donos.

R. —

1.º Exemplo

258 quilómetros — Tabela 12

Preço	$8\$84 \times 11 \times 89$	865\\$44
Manutenção	$\$40 \times 11 \times 89$	39\\$16
Imposto e sêlo	.....	43\\$71
Assistência	.....	\\$15
Registo e aviso de chegada	.....	1\\$10
		949\\$56
Adicional de 10%	.....	94\\$96
Arredondamento	.....	\\$03
Total	.....	1.044\\$55

Vér aditamento à Tarifa n.º 1 de P. V., de 26 de Agosto de 1932.

#### 2.º Exemplo

Vinho em barris — Tabela 20 por V. C.

Vinho espumoso — Tabela 7, como carga suplementar

Preço	$4\$27 \times 11 \times 7$	328\\$79
"	$12\$70 \times 11 \times 1,61$	224\\$92
Manutenção	$\left\{ \begin{array}{l} \$40 \times 11 \times 7 \\ 1\$00 \times 11 \times 1,61 \end{array} \right.$	30\\$80
		17\\$71
Imposto do sêlo	.....	27\\$97
Assistência	.....	\\$15
Registo e aviso de chegada	.....	1\\$10
		631\\$44
Adicional de 10%	.....	63\\$15
Embarque	$1\$00 \times 7$	7\\$00
		701\\$59
Arredondamento	.....	\\$01
Total	.....	701\\$60

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

Aditamento n.º 58 à Classificação Geral — Baixa de 10 para 7 toneladas a carga mínima de vagão completo, ou pagando como tal, atribuída a «Calçado não designados».

Aditamento n.º 59 à Classificação Geral — Baixa de 10 para 7 toneladas a carga mínima de vagão completo, ou pagando como tal, atribuída a «Cobertores», «Mantas (cobertores)» e «Mantas de viagem».

Aditamento n.º II à Tarifa Especial Interna n.º 5 de G. V. — Estipula que, para a utilização dos lugares dos combóios n.os 52 e 55, compostos de carruagens da série 800 (americanas), é necessária a aquisição da senha de lotação.

Aditamento n.º 2 à Tarifa Especial n.º 7 de Passageiros — Torna extensivo aos grupos de filiados da Mocidade Portuguesa o Capítulo II da Tarifa Especial n.º 7 - P.

Aditamento n.º 8 à Tarifa Especial n.º 101 de G. V. — Contém a matéria dos Aditamentos a esta Tarifa, n.os 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7, pelo que os anula.

### II — Fiscalização e Estatística

Comunicação-Circular n.º 201 — Escalrece que o prémio de seguro das remessas constituídas por carvão vegetal é de 18\\$00 por cada 1000\\$00 do valor seguro.

**Comunicação-Circular n.º 202** — Refere-se à distribuição às estações do novo modelo E 4 (bis) de P. V., no qual serão mencionados os pesos das expedições de «Madeira» efectuadas em cada mês, discriminados pelas várias rubricas que dêle constam.

**Carta-Impressa n.º 271** — Refere-se à redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que assistiram ao Congresso Nacional de Ciências da População, realizado no Porto nos dias 12 a 17 de Setembro findo.

**Carta-Impressa n.º 272** — Refere-se à redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que assistiram ao VII Congresso Beirão, realizado em Vizeu nos dias 15 a 18 do mês de Setembro passado.

**Carta-Impressa n.º 273** — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte das filiadas da Juventude Católica Feminina, que tomaram parte no Conselho Nacional daquela Juventude, realizado em Lisboa, de 25 de Setembro a 10 de Outubro últimos.

**Carta-Impressa n.º 274** — Para o transporte dos professores de instrução primária que vieram a Lisboa visitar a Exposição do Mundo Português, foi autorizada a redução de 75% sobre os preços da Tarifa Geral, no período de 23 de Setembro a 3 de Outubro findos.

**Carta-Impressa n.º 275** — Refere-se à redução de 45% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte dos professores e professoras de instrução primária e respectivos cônjuges que fôram assistir ao Curso de Moral que se realizou em Fátima de 3 a 5 de Outubro último.

**Carta-Impressa n.º 276** — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraaviados no mês de Setembro de 1940 e que devem ser apreendidos.

**Carta-Impressa n.º 277** — Diz ter sido concedida a redução de 50% sobre os preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tomam parte no Congresso Colonial, que se realiza em Lisboa nos dias 4 a 20 de Novembro de 1940.

## Factos e Informações

### Combóio-cinema

A Companhia inglesa de caminhos de ferro «Southern Railway» possui um comboio-cinema, construído pouco antes de começar a guerra, destinado a exibir fitas de carácter comercial e técnico, para instrução do seu pessoal.

E' formado este comboio por duas carruagens, devidamente equipadas para o fim em vista.

Ambas são pintadas, exteriormente, de cor verde com os letreiros dourados.

A carruagem maior e que a gravura publicada reproduz, destina-se à assistência; tem 14 filas de cadeiras, com a capacidade total para 56 lugares sentados. Não tem uma única janela, mas em compensação possui



O comboio-cinema da «Southern Railway»

três amplas portas, como se vê na gravura. E' nesta carruagem que está instalada a câmara do operador.

A outra carruagem, de menores dimensões, destina-se ao quarto de dormir do operador e nela funciona, também, a geradora eléctrica.



Empregados da «London Transport» assistindo a uma sessão de canto

de descanso. A gravura que publicamos mostra-nos os empregados daquela Companhia, a ouvir atentamente uma sessão de canto, numa das suas cantinas.

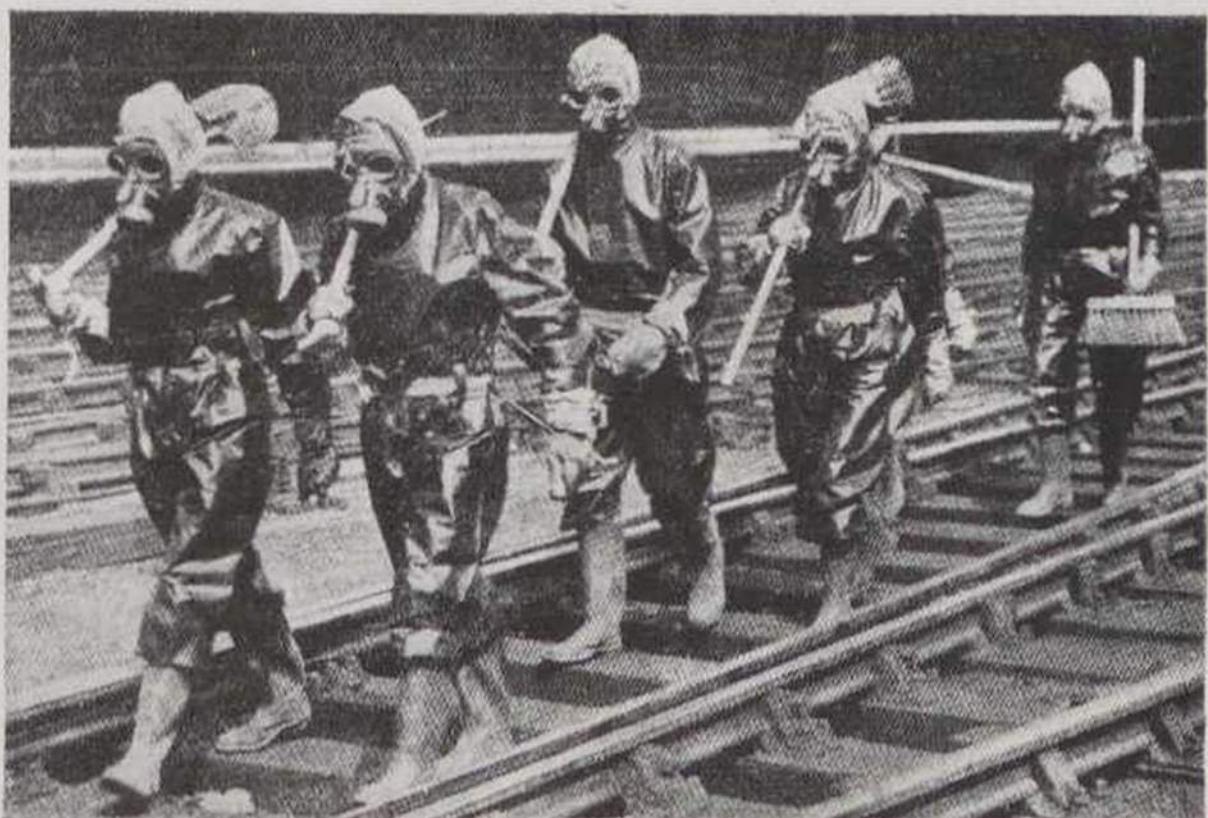
A guerra tem exigido aos ferroviários dos países beligerantes um aturado e mesmo arriscado trabalho de vigilância e de reparação das linhas férreas que, como é sabido, constituem importante objectivo militar nos ataques de aviação. Na Inglaterra os ferroviários estão alistados no



Soldados de um corpo expedicionário inglês trabalhando na linha

### Ecos da guerra

A Companhia «London Transport», que explora os transportes urbanos na grande capital da Inglaterra, desejando proporcionar aos seus empregados alguns momentos de distração, para quebrar a monotonia e aliviar a tensão nervosa provocada pela guerra, organizou, com os melhores resultados, concertos que são radiodifundidos para os seus escritórios e oficinas, à hora das refeições e dos intervalos



Agentes da «London & North Eastern Railway» munidos de máscaras anti-gás, em serviço na linha

corpo do exército denominado Guarda Civil (Home Guard).

As gravuras que publicamos, representam um grupo de agentes da Companhia «London & North Eastern Railway» munido da máscara anti-gás, em vigilância da linha e soldados de um corpo expedicionário inglês reparando afanosamente uma linha férrea. A guerra veio confirmar mais uma vez quão valioso e indispensável é o caminho de ferro, para a segurança e defesa das nações.

# Pessoal

## Actos dignos de louvor

O Carregador da estação de Aveiro, Sr. José de Sousa, encontrou, em 29 de Setembro último, nos cais daquela estação, uma carteira de senhora contendo objectos de ouro e pedras preciosas, que imediatamente entregou ao Chefe da estação.

O acto de honestidade praticado por este agente honra e significa a classe ferroviária.

A menor de 14 anos de idade, Carminda Rodrigues Sampaio, encontrando-se no dia 22 de Agosto último a apanhar lenha junto do terreno da Companhia, próximo ao quilómetro 72,530 da linha do Minho, e notando que, à passagem do comboio 2.308, se produzira uma forte pancada na linha, procurou determinar a sua causa.

Verificando que ela resultara do facto de um carril estar partido, avisou disso imediatamente o encarregado do apeadeiro de Alvarais e o chefe do distrito 411, que tomaram as providências necessárias para evitar qualquer acidente aos comboios 607 e 608 e substituir o carril após a passagem destes.

Carminda Rodrigues

Pelo seu gesto louvável, a criança foi gratificada pecuniariamente.

A guarda de P. N., Mariana da Conceição Correia, pelos bons serviços prestados, no sentido de evitar que o incêndio, manifestado em 23 de Agosto último na cobertura da depuradora existente ao quilómetro 107,270, linha de Leste, tomasse maiores proporções, foi gratificada pecuniariamente.

Assim como a obediência é o compêndio e a união de todas as virtudes, assim a desobediência é o dispêndio e destruição de todas.

Padre ANTÓNIO VIEIRA

Em 10 de Maio último, o Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe do depósito do Entroncamento, Snr. José da Fonseca Valente, tendo notado, ao Km. 169,200 da linha do Norte; que um vagão do seu comboio (n.<sup>o</sup> 2.104) seguia descarrilado, em virtude de se lhe ter partido um rodado, parou e, auxiliado por outros agentes procedeu ao levantamento do referido vagão, evitando assim um acidente de maiores proporções.

Pelos bons serviços prestados, foi este agente louvado.

Pelo auxílio prestado no levantamento do referido vagão, foram também elogiados os seguintes agentes, pertencentes igualmente ao Depósito do Entroncamento:

José Simões 1.<sup>o</sup>, Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe.

António Coelho do Canto, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.

Francisco Mota, Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe.

## Nomeações

Em Agosto

## EXPLORAÇÃO

**Porteiros:** António Mendes e José António Comprido.

Em Setembro

## EXPLORAÇÃO

**Empregados de 3.<sup>a</sup> classe:** José Madeira Marques Ribeiro, Amadeu Augusto Soares e Mário Rocha Parreira.

## VIA E OBRAS

**Empregado de 3.<sup>a</sup> classe:** Júlio Chaves Araújo.

**Assentador de distrito:** Izidro Martinho.

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Alfredo Figueiredo**  
Maquinista de 1.ª cl. (Via fluvial)  
Admitido como Servente auxiliar  
em 8 de Outubro de 1900



**António de Jesus**  
Guarda de P. N.  
Admitido como Guarda de P. N.  
em 26 de Outubro de 1900



**José Augusto Jorge**  
Guarda de estação  
Nomeado Carregador  
em 12 de Setembro de 1900

### Reformas

Em Agosto

### EXPLORAÇÃO

*Helena de Jesus Pinheiro*, Servente de Torre das Vargens.

Em Setembro

### EXPLORAÇÃO

*Eduardo Augusto Inchado de Brito*, Chefe de escritório de 1.ª classe da 2.ª Circunscrição.

*José da Fonseca*, Chefe de escritório de 2.ª classe da 1.ª Circunscrição.

*Lucas de Figueiredo*, Sub-chefe de Repartição do Serviço do Tráfego.

*Manuel António de Castro Bizarro*, Empregado principal do Serviço do Movimento.

*Frederico Álvaro da Silva Ouro*, Empregado principal do Serviço de Fiscalização e Estatística.

*Luiza da Conceição Pereira Carmona*, Empregada principal da 3.ª Circunscrição.

*Félix Alberto da Fonseca*, Chefe principal, de Coimbra-B.

*Manuel da Cunha Peixoto*, Chefe de 3.ª classe, de Montedor.

*Ernesto Cabrita Neto*, factor de 2.ª classe, de S. Matias.

*Dionisio Marques*, Factor de 2.ª classe, de Cacém.

*Francisco Paulo Prego*, Factor de 2.ª classe, de Lisboa-P.

*Mário Pereira Rodrigues*, Conferente, de Campanhã.

*David dos Santos*, Guarda-freio de 2.ª classe, da 2.ª Circunscrição.

*António Dias da Costa Reis*, Capataz de 1.ª classe, do Porto.

*Joaquim António Calvino*, Capataz de 1.ª classe, do Barreiro.

*António Saturnino Gomes*, Capataz de 2.ª classe, de Mogofores.

*Alberto Loureiro*, Agulheiro de 1.ª classe, de Bif. de Benfica.

*João Vieira*, Agulheiro de 2.ª classe, de Leça do Bália.

*Artur Jacinto Cabral*, Agulheiro de 3.ª classe, de Caldas da Rainha.

*Miguel Fernandes*, Guarda de P. N., do Barreiro.

*Joaquim Ferraz*, Guarda de estação, da Régua.

*Alberto Peixoto*, Servente, de Campanhã.

*Joaquim Martins*, Carregador, de Odemira.

*Simão das Neves*, Carregador, de Coimbra.

*Anacleto Chaves*, Carregador, de Torre das Vargens.

*Joaquim da Silva Leal*, Carregador, de Pombal.

*Diogo Ferro*, Carregador, de Setil.

### MATERIAL E TRACÇÃO

*Juan Luis Nieto Fernandez*, Empregado de 1.ª cl.

*Francisco da Costa*, Empregado de 1.ª classe.

*José Luciano Nabais*, Vigilante.

*Joaquim Lopes Ferreira*, Maquinista de 1.ª classe.

*José Nunes Lucas*, Maquinista de 2.ª classe.

*José Francisco Moreira*, Maquinista de 3.<sup>a</sup> classe.  
*Joaquim Mendes Bronze*, Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe.  
*Manuel Coelho da Graça*, Acendedor.  
*António Domingos*, Limpador.  
*Joaquim Branco 1.<sup>º</sup>*, Limpador.  
*Maria José dos Santos*, Limpadora.

### VIA E OBRAS

*António da Silva Seabra*, Contra-mestre de 2.<sup>a</sup> classe da 10.<sup>a</sup> Secção, Régua.

*Balbino Martins*, Sub-chefe do distrito 285, Grândola.

*José Antunes*, Assentador do distrito 18, Torres Novas.

*Augusto Luís*, Assentador do distrito 15, Vale de Figueira.

*Augusto Ferrão*, Assentador do distrito 69, Oiã.

*David António Costa*, Assentador do distrito 411, Darque.

*Joana Pires*, Guarda do distrito 119, Ródão.

*Ana Silva Figueiredo*, Guarda do distrito 81, Valadares.

*Constância Figueiredo Ramos*, Guarda do distrito 413, Afife.

*Maria da Silva*, Guarda do distrito 419, Valongo.

### Falecimentos

Em Setembro

### EXPLORAÇÃO

† *Adriano António André*, Factor de 2.<sup>a</sup> classe, de Funcheira.

Admitido como Praticante de factor em 1 de Agosto de 1927, foi nomeado Aspirante em 1 de Março de 1928 e factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1929, tendo sido finalmente promovido a Factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1940.

† *Manuel Ferreira dos Santos*, Guarda de estação, de Braço de Prata.

Admitido como Carregador suplementar em 21 de Fevereiro de 1921, foi nomeado Guarda em 21 de Abril de 1922.

† *António Gonçalves da Cruz*, Carregador, de Vila Longa.

Admitido como Carregador eventual em 30 de Outubro de 1920, foi nomeado Carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

† *Eduardo Augusto Rabaco*, Carregador, de Tua.

Admitido como Carregador suplementar em 13 de Agosto de 1929, foi nomeado Carregador efectivo em 21 de Janeiro de 1940.

### MATERIAL E TRACÇÃO

† *José dos Santos*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe, no Depósito de Campolide.

Admitido em 21 de Abril de 1913, como Limpador suplementar, nomeado Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1919 e promovido a Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1928.

† *Manuel dos Pinhais*, Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe, no Depósito de Entroncamento.

Admitido em 6 de Julho de 1926, como Ajudante de montador, nomeado Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1930 e promovido a Fogueiro de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1938.

### VIA E OBRAS

† *António Folgado Duarte*, Assentador do distrito 72, Aveiro. Nomeado Assentador em 1 de Fevereiro de 1922.

*Tomé Duarte*, Assentador do distrito 27, Chança. Nomeado Assentador em 1 de Maio de 1926.



† *Adriano António André*  
Factor de 2.<sup>a</sup> classe



† *José dos Santos*  
Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe



† *António Gonçalves da Cruz*  
Carregador



† *António Folgado Duarte*  
Assentador