



BOLETIM DA C.P.

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

BOLETIM DA C. P.

PUBLICAÇÃO MENSAL DA DIRECÇÃO DA COMPANHIA
DESTINADA EXCLUSIVAMENTE AO PESSOAL

Problemas recreativos

CORRESPONDÊNCIA

Amaro. — Sim senhor, desde que estejam em condições de serem publicadas.
Mago. — A maçalha ferroviária n.º 23 do último número do Boletim tem, com efeito, um «o» a mais, pelo que se tomou em conta para efeito de decifração. Quanto à charada n.º 10 do citado Boletim, foi por lapso publicado como sincopada quando é certo que as sincopadas tem 3 sílabas apenas. Tam bém a não consideramos para efeito de decifração.

Zépovinho. — A indicação das parciais na charada n.º 3 do último número não é a que devia ser por erro tipográfico. Neste número se repete essa charada devidamente corrigida.

Luis Marques. — A solução que apresenta não pode satisfazer a charada n.º 17 do Boletim n.º 15.

Britabrantes. — As parciais e os conceitos passam a ser grifados neste número em diante.

QUADRO DE HONRA

Guirrodes, Tupin, Mago, Pinto

QUADRO DE MÉRITO

Jaiobas, Britabrantes, Roldão, Zépovinho (21), Sol (20), F. Aier, J. Assunção, Tinhanso, G. Fernandes, Nordelas (19), Amaro (17), Acosta (16), Luis Marques (15), Jotarva, F. Brandão (14), J. do Vale (11).

Soluções dos problemas do Boletim da C. P. n.º 16

1 — Ligado, 2 — Montedôr, 4 — Odemira, 5 — Beladona, 6 — Termómetro, 7 — Felino, 8 — Penafiel, 9 — Pavia, 11 — Valongo-Vago, 12 — Bragança-Braça, 13 — Pêcego-Pego, 14 — Caleça-Caça, 15 — Cela, 16 — Gata ou Leão, 17 — Olha-Olhão, 18 — Cabeça-Cabeção, 19 — Arara, 20 — Olorolo, 21 — Anel-Lena, 22 — Pampilhosa, 24 — Amadora, 25 — Cavalões.

Charadas em frase

1 — Aqui, a vogal e a preposição fazem esta estação — 1-1-1.

Alfen

2 — Toda a pessoa por mais desinteressada que seja gosta de olhar para os comboios que passam aqui na estação — 1-1-1.

Roldão

3 — Agora vi na gruta uma planta medicinal — 1-2

F. J. Duarte

4 — Fechei na poesia o mundo — 2-2.

Bramaro

5 — Um pateta por muito esperto que queira ser é afinal um néscio — 2-1.

Nordelas

6 — Esteve cá ontem este homem e encontrou-se com este outro homem — 2-2.

Zé Sepol

7 — Quem toma conta no cavalo aparelhado pode fazer parar o comboio — 2-2.

Jaa

8 — Visto que ele tem um tumor, deve receber uma pensão para trabalhar com este sinal — 2-2.

Charadas sincopadas

9 — 3-Nesta estação da C. P. existe uma planta mari-nha-2.

Reporter X

10 — 3-Passa a vida na rua este animal-2.

B.

11 — 3-Tenho um animal que está sempre em festa-2.

Zé Sepol

12 — 3-Este homem é muito liberal-2.

M. Coelho

13 — 3-Estas peças de madeira agasalham bastante-2.

F. J. Duarte

14 — 3-Este funcionário é uma grande ave-2.

B.

15 — 3-Nesta estação vi um pároco-2.

L. Marques

Charadas eléctricas

16 — É fruto mas fruto do Brazil — 2.

Zé Sepol

17 — O meu destino está neste licor — 2.

Mago

Enigma em verso

(por sílabas)

Dedicado ao Sr. Manuel Jacinto Martins, chefe principal da estação de Vendas Novas.

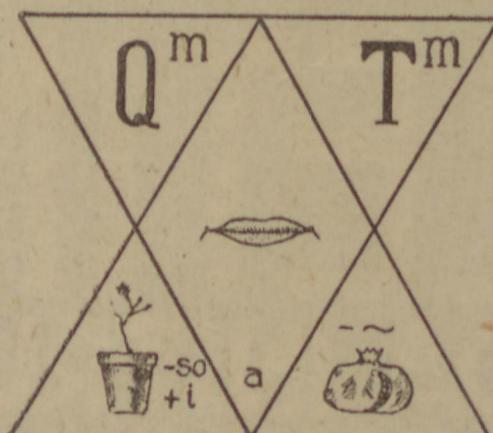
Prima e sexta, meu amigo,
De módico nada tem;
Mas segunda e terça, digo:
Que belo verde, d'ali vem!

Quinta e sexta, que zanga,
É duro, custa a roer;
Prima e quarta, não se manga
Pois um óleo deve ser.

A todos presta serviços,
Até mesmo á minha terra.
No seu traçado os sediços
Lhe fizeram atroz guerra!

Zé Sepol

Enigmas figurados



X.

Pinto

BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

SUMÁRIO: Convencer — A hulha. — Consultas. — Estatística de vagões carregados e descarregados em Setembro. — Transporte de pequenos volumes a curtas distâncias. — Ferroviários no Sanatório do Caramulo — Relação entre a rapidez e a qualidade do trabalho. — Chaminés de locomotivas em 1875 e 1927. — Como se deve plantar uma árvore de fruto. — Uma nova locomotiva com motor Diesel, a ar comprimido — Novo vagão para 120 toneladas de carga. — Receitas uteis — Acto de honradês. — Agente que completa 40 anos de serviço. — Nomeações. — Promoções. — Reformas. — Falecimentos.

Continuamos hoje a publicação dos artigos que a revista Técnica inseriu nas suas colunas, firmados pelo nome do Snr. Doutor Mira Fernandes.

No artigo Autoridade, transcrito no Boletim da C. P. n.º 14, o autor estabelecia os fundamentos da autoridade de quem ensina; no presente artigo define-nos as qualidades que os mestres devem possuir para convencer os seus alunos.

II

Convencer

O PODER de convicção, como qualidade docente, é um delicado complexo de atributos, uns naturais, outros adquiridos, todos êles susceptíveis de aperfeiçoamento e cultura. A clareza no enunciado das proposições, a correcção no desenvolvimento dos raciocínios, o vigor insinuante da exposição, o interesse que se revela para se transmitir, a sobriedade que se disciplina para não cançar, são outros tantos agentes de convicção do auditório. Saber dar realce ao que é essencial, sem desnecessário encarecimento, nem imprudente menosprezo dos acidentes que esclarecem ou confirmam a verdade; reduzir ao mínimo o esforço de atenção dos ouvintes, captando-a e encaminhando-a, tanto quanto possível, por um suave pendor de curiosidade, são virtudes de alta valia na arte de convencer. E, como todas essas qualidades e virtudes da acção docente são relativas à índole e condição cultural do meio em que se exerce, é indispensável saber constatar, a todo o instante, com perspicaz engenho, a sua proficiência.

Há que reconhecer, na atitude dos discípulos, quais são os elementos do raciocínio em que é necessário insistir, para mais completo esclarecimento da verdade, ou para maior destaque dos seus fundamentos.

Há que presentir o declínio da atenção, para a despertar oportunamente com o relevante interesse dum conceito, ou para a deixar descançar na curiosidade dum incidente. Há que revelar na alocução evidentes sinais de sinceridade e no raciocínio manifesta segurança de opiniões. É necessário saber escolher o ensejo de exemplificar e traduzir no exemplo a utilidade da especulação doutrinária. Se o raciocínio tem requintes de abstracção, é proveitoso recordar com freqüência, embora sem quebra de oportunidade, as suas grandes linhas; e resumir com simplicidade, mas sem faltas de rigor, as suas conclusões. Se a matéria é árida, convém acentuar-lhe o interesse, inculcando-lhe os méritos; se é atraente, importa sofrear precipitações de assentimento e reprimir imprudências de ilação; se é controversa, é preciso apontar-lhe com sinceridade as objecções e contradizer lealmente os seus adversários. No exercício da função docente, para se ser honesto na intenção de convencer, é necessário estar convencido. Não me atrevo a dizer que seja suficiente porque, quem ensina, tem o dever de aliar à nobreza dos ideais o sentimento das realidades; à crença, as responsabilidades do sacerdócio.

DOUTOR MIRA FERNANDES
Professor do I. S. T.

A hulha

Pelo Sr. Comercialista Abailardo da Costa, da Divisão da Exploração

Versado genéricamente no último número do Boletim o problema da hulha, vamos agora considerá-lo particularmente no que diz respeito a Portugal.

O assunto não constituirá novidade, tantas vezes tem sido tratado na imprensa do País, mas, no entanto, desejamos registar nestas colunas as diferentes fases de produção das nossas minas de carvão e os principais factores que teem obstado ao seu maior desenvolvimento.

Portugal contém vários filões de antracite, de hulha e de lenhite: a primeira encontra-se na bacia carbonífera do Douro; a segunda na bacia do Bussaco e nas minas de Santa Suzana e a terceira nos depósitos do Cabo Mondêgo, de Porto de Móz, Caldas, Óbidos e de Rio Maior.

A bacia carbonífera do Douro, que se estende desde S. Pedro Fins até o Pejão, comprehende as minas de S. Pedro da Cova, as do Passal de Baixo, as de Gens, Midões e Covêlo, a do Barral e o couto mineiro do Pejão.

As zonas de S. Pedro da Cova, Passal de Baixo e de Midões, na margem direita do Rio Douro, e a zona de Lomba-Pejão na margem esquerda, são as mais ricas e as que teem sido exploradas com maior intensidade. Apesar de se encontrarem em exploração há mais de meio século, as suas reservas não parecem encontrar-se grandemente diminuídas.

O carvão da bacia do Bussaco encontra-se misturado com xistos e argilas dificilmente separáveis, de modo que das quantidades extraídas sómente se pode aproveitar uma parte relativamente pequena, o que não autoriza a previsão de um futuro prometedor.

O depósito do Cabo Mondêgo abrange não só a mina de Buarcos, mas também a serra da Bôa Viagem, mas como desta última nada se tenha extraído devido a dificuldades em a pesquisar, a mina de Buarcos é designada vulgarmente por mina do Cabo Mondêgo.

O depósito de Porto de Móz comprehende a formação carbonífera da Batalha e Porto de Móz, que é exclusivamente explorada pela Sociedade Mineira do Lena, razão por que também é conhecida pela faxa mineira da região do Lena, assim como as minas de Alcanadas e Chão Preto, Ferrarias, Castanheiro, Sítio do Penêdo, Calçada do Lamas, Valverde, Cabeço do Veado e Sítio das Hortas que ultimamente foram adquiridas por aquela Sociedade.

Entre as minas adquiridas, sómente as de Alcanadas e Chão Preto tinham, à data da compra, os trabalhos de exploração bastante desenvolvidos e a preparação do

jazigo feita com critério; das outras minas, é a de Valverde a única que está em condições de garantir uma produção regular.

Das diferentes minas pertencentes aos depósitos de Caldas e Óbidos, a mina de Arneiros merece-nos especial referência pelas suas probabilidades de produção.

A mina de Santa Suzana luta com falta de meios de transporte; uma exploração económica sómente seria possível com a sua ligação por via férrea com a rede do Sul e Sueste.

Uma vez conseguido esse melhoramento terá a concessária todas as probabilidades de êxito; a venda do carvão que dela se extraír não será difícil por o carvão ser bastante semelhante ao inglês.

Apesar do sub-solo de Portugal nos ter dado uma diminuta quantidade de carvão, este combustível ocupa um lugar importante nas últimas estatísticas das nossas produções mineiras.

Assim em 1927, das 523 mil toneladas de minério que se extraíram das minas, pertencem ao carvão cerca de 205 mil toneladas.

Períodos houve, contudo, em que a produção escassamente excedeu 5 mil toneladas; foi o que se deu entre 1906 e 1908. Mesmo em 1913 nós vemos indicadas para o nosso país no quadro da produção mundial de carvão publicado no número anterior do Boletim, apenas 25.000 toneladas. Só de 1920 em diante se começou a conseguir uma produção expressa em centenas de milhares de toneladas.

Há no entanto o período de 1914 a 1919 em que a extração do carvão português atingiu um certo incremento, que não está mencionado no referido quadro e a que convém fazer referência.

A extração nesse período foi a seguinte:

Em 1914.....	29.630 Ton.
Em 1915.....	66.247 "
Em 1916.....	151.576 "
Em 1917.....	205.554 "
Em 1918.....	198.498 "
Em 1919.....	130.143 "

Dêstes números se conclui que a Grande Guerra deu origem à divisão da história da indústria mineira dos carvões portugueses em dois períodos.

O primeiro que vai até 1914, durante o qual as nossas minas trabalharam com interrupções nas suas lavras, o que trouxe como consequência imediata as fracas produções que se registaram nessa época.

As nossas explorações mineiras tinham uma péssima organização, não utilizando a extracção mecânica e não tendo em vista os mais rudimentares princípios económicos. A exploração da maior parte das minas era iniciada com fracos capitais, na esperança de que, com o produto das vendas do próprio carvão extraído se conseguissem os recursos necessários para melhorar os processos de extracção, a fim de ser iniciada uma lavra mais intensa e portanto mais económica, mas infelizmente o baixo preço e a óptima qualidade dos carvões estrangeiros, faziam fracassar todas as tentativas desta ordem.

Nesta ocasião só as minas do Cabo Mondego e as de S. Pedro da Cova e de Passal de Baixo, na bacia do Douro mantinham uma lavra seguida.

Segundo as estatísticas, as minas do Cabo Mondego, cuja natureza do carvão lhes permitiam conquistar um maior campo de consumo, obtiveram até 1912, com pequenas excepções em 1902, 1907 e 1908, a maior extracção. A colocação do carvão era feita nas suas fábricas, algumas indústrias e, até por vezes, mas raras, nos caminhos de ferro.

A seguir figuravam as minas de S. Pedro da Cova sob o ponto de vista da quantidade extraída. O consumo doméstico absorvia os carvões de melhor qualidade destas minas, enquanto os de inferior qualidade, que representavam a maior percentagem das suas extracções, eram lançados nas entulheiras.

Em 1912 as minas do Cabo Mondego, devido a circunstâncias de ordem financeira, cedem o seu lugar às de S. Pedro da Cova, como se verifica pelos seguintes números indicadores das respectivas extrações nesse ano:

Minas do Cabo Mondego . .	2.390 Ton.
Minas de S. Pedro da Cova	11.600 Ton.

Chegados a 1914, vemos iniciado o segundo período que vem encontrar as minas na situação de não poderem enfrentar com segurança as circunstâncias excepcionais que o grande cataclismo social da Grande Guerra lhes preparou.

Os industriais que até ali se não preocupavam em criar tais condições de existência às empresas, começaram a ter necessidade de alimentar as suas indústrias com os carvões nacionais como consequência das dificuldades sempre crescentes em se abastecerem dos mercados estrangeiros, em virtude da carência de transportes marítimos. Se este facto só por si não fosse suficiente, bastariam os enormes encargos que lhes acarretaria a aquisição de carvão estrangeiro para obrigar os industriais portugueses a darem a preferência aos nossos carvões. A escassez no arranque dos carvões, o aumento dos salários e a diminuição de horas de trabalho mineiro, muito concorreram para os preços elevadíssimos que atingiram nessa ocasião os carvões estrangeiros.

Um mercado mais largo se abriu, portanto, para os nossos combustíveis.

Infelizmente nos primeiros anos da guerra sómente as minas do Cabo Mondego e de S. Pedro da Cova estavam preparadas para as necessidades, mas, mesmo estas, habituadas a um muito pequeno consumo, não se encontravam aptas para satisfazer os pedidos de carvão, sempre crescentes, vendo-se por este motivo na contingência de recorrer às suas reservas, sem se importarem com a qualidade do combustível que lançavam no mercado; remessas havia que só por absoluta necessidade eram aceitas.

O quadro seguinte dá-nos, em toneladas, a produção de algumas minas, nos anos de 1914 a 1919 compreendendo portanto o período da guerra e o ano seguinte ao do armistício.

Minas	1914	1915	1916	1917	1918	1919
S. Pedro da Cova	24.891	51.342	135.000	168.567	146.415	92.608
Passal de Baixo	450	690	7.950	8.774	14.155	22.837
C. M. ^{ro} -Buarcos	4.329	8.215	8.125	12.793	10.865	11.489
C. Mineiro Pejão	-	-	-	-	8.532	9.750

Analizando este quadro, verifica-se que a mina de S. Pedro da Cova que em 1912 já se distanciava das outras minas, continuou a manter em 1914 a sua supremacia, dando uma produção que representa uma percentagem de 80,3 da produção total.

A razão deste aumento reside não só no facto destas minas encontrarem maior facilidade na venda dos seus produtos, pela diminuição de produção das minas do Cabo Mondego, mas ainda em virtude de terem passado a ser exploradas desde 1912 por uma nova empresa que tem mostrado uma melhor orientação do que as suas antecessoras.

Em 1917 vemo-las atingir 168.567, número já interessante.

A mina do Passal de Baixo que em 1914 tinha uma produção diminuta, atingiu em 1918 o segundo lugar, suplantando as minas do Cabo Mondego. Este rápido aumento justifica-se com o contracto celebrado com a Companhia Carris de Ferro do Porto, que lhe assegurava o consumo da maior parte do seu carvão e o respectivo transporte, permitindo-lhe a remodelação dos trabalhos antigos.

As minas do Barral e do Pejão retomaram a sua exploração, tendo estas alcançado o lugar imediatamente abaixo das do Cabo Mondego.

Por um lado, as minas de Gens, Midões, Covêlo, Alcanadas e Chão Preto recomeçaram com regularidade os trabalhos de reconhecimento. Apesar das sucessivas alternativas de diminuições e aumentos que se deram nas extrações dos combustíveis nacionais

vamos encontrar para os anos de 1928 e 1929 os seguintes números:

Minas	1928	1929
S. Pedro da Cova	171.605	150.290
Couto Mineiro do Pejão .	26.000	28.223
Cabo Mondêgo	21.182	11.932,5
Faxa Mineira do Lena ..	5.137	12.319
Moinho da Ordem	2.500	18.388,5
Passal de Baixo.. ..	1.241	-(a)
Arneiros	300	600
Total	227.965	221.753,0

A actual situação pouco se afasta pois da de 1917,

embora por estudos já feitos se presuma que se pudesse atingir uma produção anual de cerca de 2 milhões de toneladas, desde que as minas fossem dotadas com os apetrechamentos necessários para tal e desde que recebessem, para esse empreendimento, o necessário estímulo da parte dos industriais onde fosse possível consumir carvão nacional.

(a) Paralisada por ter caducado o contrato com a Companhia Carris de Ferro do Pôrto, o que lhe veio tirar a única probabilidade que actualmente tem de transportar os seus produtos.

Consultas.

I — Fiscalização e Tráfego

P. n.º 286. — O § único do art. 98.º da Tarifa Geral diz que as mercadorias apresentadas sem acondicionamento, assinaladas na Classificação Geral com o sinal Δ , são taxadas pelo seu peso efectivo.

Enquanto não fôr publicada a nova Classificação Geral e em virtude da actual não ter nenhum dos sinais a que se refere o art. 98.º da Tarifa Geral, como posso saber quais as mercadorias a granel que devem ser taxadas pelo peso efectivo?

R. — As mercadorias sem acondicionamento que segundo o § único do art. 98.º podem ser taxadas pelo seu peso efectivo, são as que podem ser removidas à mão, sem necessidade de emprêgo de pá ou instrumento apropriado, tais como: aduelas, azulejos, botijas, garrafas, ladrilhos, louça, melancias, melões, manilhas de barro ou de grés, tijolos, telhas, etc.

P. n.º 287. — Peço dizer-me se no seguinte processo de taxa a bonificação do vagão particular é feita por 200 Km. por cuja distância é taxada a remessa, ou se por 163 Km., distância real de Pombal a Gaia.

P. V. — Um vagão com lenha 9.600 Kg. no O 21222 de Pombal a Gaia, carga pelos donos e descarga pela Companhia.

Distância.....	163 Km.
Transporte.....	169\$20
Bonus a 200 Km.....	22\$00
	147\$20
Selo	7\$44
Manutenção	42\$00
Registo, aviso, assistência.....	1\$25
Arredondamento	\$01
Total.	197\$90

R. — Para o cálculo dos bonus considera-se o percurso real e não o considerado para a determinação da taxa.

P. n.º 288. — A estação de Vila Viçosa despachou para Setúbal 133 sacos com farinha de trigo, peso 12.000 Kg., carga e descarga pelos donos. A remessa foi processada ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de P. V. A remessa chegou e já se encontrava debitada a importância do transporte. O consignatário não se apresenta para efeitos de descarga; terminou o prazo regulamentar, e esta foi efectuada pelo caminho de ferro. Como a taxa foi processada na intenção daquelas operações serem efectuadas pelos donos, isto é, com a bonificação de 10 %, faz-se uma nova taxa sem a bonificação e a diferença entre as duas taxas é que se cobra, ou faz-se apenas a cobrança pela descarga?

R. — Faz-se uma nova taxa sem bonificação, e cobra-se a diferença entre as duas taxas. Deve tomar boa nota do que dispõe o § único da 2.ª condição particular do Capítulo I da Tarifa n.º 1 de P. V. e o § 2.º do art. 10.º da Tarifa de Despesas Acessórias.

P. n.º 289. — Sendo presentemente regulados pelo Aviso ao Pùblico A n.º 246 os preços de transporte de Viana a Viana-Doca e vice-versa, estes preços estão cattivos dos impostos de selo e assistência?

Nas cobranças feitas pela Tarifa Especial n.º 3, anulada por este Aviso, fazia-se a cobrança dos impostos em referência.

R. — Os preços de transporte entre Viana e Viana-Doca, regulados pelo Aviso ao Pùblico A n.º 246, estão sujeitos ao multiplicador que couber à mercadoria transportada, ao impôsto de selo (5,05 %) e à sobre-taxa adicional de 5 %.

P. n.º 290. — Segundo indicam as novas tabelas, ultimamente distribuidas, da Tarifa Especial n.º 1 de P. V., já estão incluídos nos seus preços, a *manutenção*, o *sélo* e o *multiplicador*; porém, nas tabelas n.ºs 32 a 35 acha-se também incluída a *assistência*, porque confrontando com o Aviso A n.º 183, noto que as tabelas a que me refiro já tem esta verba englobada, e *não diz* que os §15 já ali se encontram indicados, dando assim origem a que sejam cobrados em duplicado.

Desejo ser esclarecido para saber como devo proceder.

R. — Quando aplicar as tabelas 32 a 35 não deve cobrar os §15, por assistência.

P. n.º 291. — O consignatário duma remessa de vagão completo de pasta ou de trapo, faz a descarga para o cais descoberto, e deseja que ela permaneça na estação além das 48 horas regulamentares, e que seja coberta com encerado da Companhia.

Como a remessa fica sujeita a armazenagem, desejo saber se deve ser cobrado o aluguer do encerado.

R. — Encontra a resposta à sua consulta no Capítulo V, art. 11, da Tarifa de Despesas Acessórias, que diz:

Taxa por resguardo de mercadorias depositadas:

Por encerado e por período indivisível de 12 horas §20

É claro que esta taxa está sujeita ao multiplicador 11 e que, para o fim em vista, a expressão *mercadoria depositada* ou *mercadoria armazenada* tem a mesma significação.

P. n.º 292. — Em Sabugal é expedido em P. V. para Azambuja, um vagão com batata; o seu expedidor em Castelo Branco pede ao respectivo chefe que, quando a referida remessa ali passe, a faça seguir em G. V. de Castelo Branco para destino. Peço dizer-me como devo processar esta taxa.

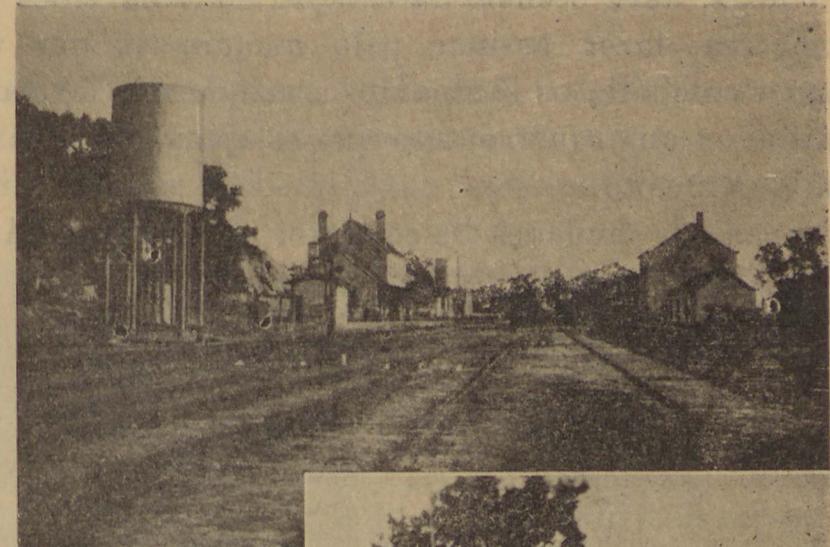
R. — Deve-se regularizar este assunto como se se tratasse de um caso de mudança de destino em que foi possível retêr o vagão em estação intermediária, taxando-se em P. V. a primeira remessa para Castelo Branco e em G. V. a segunda remessa de Castelo Branco para Azambuja.

A estação de Castelo Branco deve indicar na fôlha de carregamento que a remessa segue em G. V. desde Castelo Branco a destino, para que a estação possa cobrar as taxas em conformidade.

P. n.º 293. — Um expedidor requisita na estação de Mouriscas um vagão para carregar fruta a granel, como, por exemplo, melão ou melancia, ao abrigo da Tarifa n.º 10. Como deve proceder a estação de Mouriscas sobre os portes pagos à partida, visto que não possue báscula?

R. — No caso concreto a que se refere o consulente, de se pretender expedir de Mouriscas uma remessa

de vagão completo de melão ou melancia, a granel, ao abrigo da Tarifa n.º 10 de G. V., como naquela estação não há báscula para a pesagem do vagão, a



Estação de Coruche,
fotog. do Sr. J.
Lourenço Nunes,
factor de 2.º cl.

remessa só poderá aceitar-se a despacho nessas condições mediante depósito feito pelo expedidor, da importância aproximada do custo do transporte, devendo o agente fazer todos os esforços para se não perder esse tráfego.

Para cálculo do depósito, deve tomar-se como base o peso mínimo de carregamento fixado na Classificação Geral de Mercadorias, ou seja 9 toneladas por vagão.

Feito o depósito, a estação expedidora indicará à estação de chegada, a necessidade de pesar e taxar a remessa para se liquidar com o expedidor o depósito, reembolsando-lhe posteriormente o que tenha sido cobrado a mais, ou cobrando do consignatário o que porventura possa faltar.

Neste último caso, a remessa não pode, é claro, ser entregue sem que o consignatário satisfaça a importância em débito.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 294. — Desejo saber se no caso da consulta n.º 272 do *Boletim da C. P.* n.º 15 em que há troca de locomotiva, é apenas ao maquinista que deixa o serviço que compete pôr ao corrente o seu colega que



Estação de Barroselas
Fotog. do Sr. Baltazar Santos, factor de 1.º cl.

o toma, de todos os assuntos que interessam à circulação dos combóios.

R. — No caso em questão, além do dever que o maquinista que deixa o combóio deve ter para com o seu colega, deve o chefe da estação onde há troca de locomotiva, fazer assinar pelo maquinista que vai tomar o combóio, os avisos dos cruzamentos extraordinários ou quaisquer outros que estejam exarados na fôlha de trânsito.

No caso de mudança de condutor, proceder-se-há de igual forma.

Livro 3:

P. n.º 295. — Avaria-se o disco avançado de um dos lados de uma estação; a fim de evitar paragens desnecessárias a combóios sem paragem, e afrouxamentos a combóios com paragens, passou-se telegrama à estação colateral a fim de prevenir os maquinistas de que o disco está fechado por avaria; porém, depois deste telegrama passado, foi necessário fazer aqui parar um combóio sem paragem, houve tempo de passar telegrama para que êsse maquinista não fôsse avisado e assim não tomar o disco por avariado, o que de facto sucedeu, tendo o maquinista parado. E aceitável êste critério visto nada haver regulamentado sobre sinais que se avariam na posição de fechados?

R. — No caso de o disco se ter avariado na posição de fechado, deve mandar um agente para a 1.ª agulha ou cruzamento para fazer sinal de avançar até à estação.

A norma que estava seguindo não é regulamentar nem criteriosa, dando origem a casos como o que aponta e que casualmente resultou bem.

Livro 4:

P. n.º 296 — Peço me seja dito se podem ser considerados como freios os vagões que como reservas seguem pelos diferentes combóios e que em fôlha de trânsito são inscritos com 12 T., embora a tara adicionada à carga que de verdade transportam não atinja aquêle mínimo.

R. — Deve considerar-se sempre o peso efectivo do

vagão, isto é, a sua tara adicionada ao peso real das mercadorias que transporta. Se êste peso total fôr inferior a 12 T, não pode servir de freio.

III — Diversos

P. n.º 297 — Uma pessoa de família de empregado, um passageiro ou qualquer outra pessoa que se ache dentro do recinto do Caminho de Ferro, é acometido de doença repentina, como seja uma rotura arterial, sícope, queda de que resulte fractura, traumatismo ou outro qualquer acidente idêntico; pode ser socorrido antes da chegada do médico, com os medicamentos da ambulância de estação, desde que a sua vida perigue? Para isso deve o agente que é chefe titular, ou que com êle alterna, desselar a ambulância? utilizar os medicamentos necessários, conforme o livro S.S. 3?

R. — As ambulâncias de estação podem ser utilizadas sempre que se dê um desastre pessoal ou doença súbita — seja quem fôr a vítima, — dentro das dependências da Companhia,

e o chefe não possua medicamentos na sua reserva, ou êstes não sejam suficientes ou aplicáveis aos tratamentos a efectuar.

O chefe da estação dará conhecimento do facto ao Serviço do Movimento, em parte diária, indicando a causa que deu lugar ao tratamento, o nome dos socorridos e ainda a quantidade dos medicamentos utilizados, a fim de serem substituídos.

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

	Antiga rede		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Semana de 1 a 7	4.912	4.672	2.415	2.289	2.466	2.091
» » 8 » 14	4.891	4.793	2.343	2.261	2.720	2.374
» » 15 » 22	5.626	5.446	2.912	2.828	3.718	2.724
» » 23 » 31	5.697	5.466	2.618	2.811	3.623	2.821
Total	21.126	20.377	10.288	10.189	12.527	10.010
Total do mês anterior	21.343	18.905	9.515	9.917	10.637	8.994
Diferença.....	- 217	+ 1.472	+ 773	+ 272	+ 1.890	+ 1.016

Factos e Informações

Transporte de pequenos volumes a curtas distâncias

Os caminhos de ferro alemães estão modificando os processos até aqui seguidos para o transporte de volumes a pequenas distâncias, com o fim de evitar que este tráfego se desloque para as empresas de camionetas ou outros meios de transporte.

Na rede pertencente à Direcção de Colónia tem-se feito recentemente interessantes experiências com carruagens automotoras nas quais se carregam essas mercadorias e se transportam carrinhos de mão destinados a facilitar a manutenção dos volumes.

A composição dos comboios é constituída por uma automotora, um vagão para mercadorias e um vagão para transporte de encomendas postais.

Circula um comboio de manhã e um outro à tarde, em 6 itinerários diferentes. Cada comboio recolhe e distribui volumes e serve uma série de gares, onde pára ao longo de cais dispostos de forma a permitir que tanto a carga como a descarga seja feita bastante rapidamente a fim do tempo de paragem do comboio na estação ser reduzido ao mínimo.

O trabalho de descarga é ainda acelerado pela utilização dos carrinhos de mão a que acima fizemos referência. Durante o trajecto, os volumes a descarregar vão sendo dispostos nestes carrinhos que, à chegada do comboio à estação, são levados aos cais onde as mercadorias devem ficar, e ali, feita a descarga, recebem os volumes a expedir com que são carregados no vagão por meio de guindastes apropriados.

Esta inovação não só deu lugar a uma considerável melhoria de serviço para o público, mas também a uma sensível economia para o caminho de ferro, pois dela resultou uma economia de 74 vagões de mercadorias que estavam afectos a este tráfego, de 9 vagões afectos a transportes em grande velocidade, de 100 vagões fechados para transporte de pequenos volumes e finalmente a uma redução importante de horas de serviço dos agentes, de locomotivas e de vagões.

Este processo, porém, não pode ser adoptado indistintamente em todas as linhas visto algumas não servirem directamente as povoações das quais ficam afastadas, às vezes, muitos quilómetros, a não ser que se recorra à colaboração das camionetas.

Ferroviários no Sanatório do Caramulo

O Sr. Victor Afonso, chefe de 3.ª classe, enviou-nos uma fotografia que reproduzimos, dum grupo de ferroviários que em 1926 iniciou o tratamento no Sanatório



Um grupo de ferroviários no Sanatório do Caramulo

do Caramulo, auxiliado pelo «Fundo de Assistência aos Tuberculosos Ferroviários» instituição bem digna de simpatia, pelos fins altruistas que constituem a sua missão.

Tivemos um grande prazer ao ver essa fotografia, porque o agradável aspecto dos que nela figuram dá uma impressão bem nítida do que teem aproveitado com o tratamento naquele Sanatorio e a esperança de que em breve os veremos completamente restabelecidos da sua saúde.

Relação entre a rapidês e a qualidade do trabalho

Na Conferência Internacional de Psicotécnia, ultimamente realizada em Berlim, o professor Rupp apresentou um estudo muito interessante acerca da relação que possa haver entre a qualidade do trabalho e a rapidês com que é executado, baseado nas experiências feitas pelo Dr. Windmuler, na secção de Psicologia Aplicada da Universidade de Berlim, e de um grande número de observações tiradas da prática.

Segundo esse estudo, a natureza das variações da rapidês na execução de um determinado trabalho, diferem consideravelmente de um indivíduo para outro.

Tomando como unidade o tempo de execução mais curto em provas de aptidão profissional, o tempo mais longo vai até 5 vezes o tempo mais curto; nos trabalhos das escolas de aprendizagem até 4 a 8 vezes e nos trabalhos industriais penosos chega a atingir 10 vezes o tempo mais curto.

No que respeita à qualidade de execução do trabalho, é necessário distinguir os trabalhos que exigem exactidão e aqueles que exigem precisão. Nos primeiros, particularmente naqueles cuja execução se possa tornar quase automática, e que se pode fiscalizar com facilidade, a rapidês e a qualidade do trabalho juntam-se.

Quase sempre o bom operário é o mais rápido. Pelo contrário, nos trabalhos de precisão, em que é necessário executar completamente os mais minuciosos detalhes, o que exige muito tempo, a qualidade e a rapidês do trabalho deixam de estar associadas. Claro está, que estas constatações são válidas sómente para o caso de todas as outras condições de trabalho que possam exercer qualquer influência sobre o rendimento, serem idênticas.

Entre muitos factos apresentados, citaremos um deles que veiu confirmar as conclusões a que já se tinha chegado nas experiências feitas na América do Norte, acerca da rapidês e qualidade do trabalho dos empregados de correios encarregados da classificação da correspondência por destinos.

Esses empregados foram submetidos, repetidas vezes, a uma prova comparável ao trabalho que eles tinham de executar em serviço, de forma a poder apreciar-se o rendimento de trabalho de cada um deles.

A prova consistia em distribuir pelos cacos de um armário apropriado um grande número de cartões tendo cada um deles um nome e um endereço escritos à mão ou à máquina.

A comparação dos rendimentos dos diferentes empregados mostrou que os empregados que mais rapidamente trabalhavam, separavam em média 51,12 cartões por minuto e os de trabalho mais lento apenas 22,87.

O número total de erros dos primeiros foi de 53 e o dos segundos 163.

Uma outra prova semelhante exigida para a selecção dos empregados forneceu para os mais rápidos uma média de 27,98 unidades de trabalho contra 10,28 do grupo lento.

O número de faltas cometido pelos primeiros foi de 42 e pelos segundos de 108.

Assim se confirmou que para este género de trabalho, a rapidês está associada à perfeição.

Chaminés de locomotivas em 1875 e em 1927

A companhia de caminhos de ferro ingleza *London Midland & Scottish Railway* publicou recentemente uma gravura, representando por uma forma gráfica as dimensões das chaminés das locomotivas em 1875 e em 1927 que, pelo interesse que desperta, aqui reproduzimos.



Como se deve plantar uma árvore de fruto

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

Para que uma fruteira fique bem plantada devem observar-se os seguintes preceitos:

1.º — Após a recepção ou arranque do viveiro, não convém demorar muito tempo sem proceder à plantação.

2.º — Havendo muita geada, devem-se abrigar as plantas e só plantar quando o tempo estiver menos frio.

3.º — Se as árvores estiverem um pouco ressequidas quando se querem plantar, deitam-se horizontalmente num fôsso, cobrindo-as com uns 15 cm de terra. Regam-se bem e deixam-se assim uns dias.

4.º — A melhor época da plantação é o outono, excepto para as laranjeiras, limoeiros, etc., que se devem plantar na primavera.

5.º — Abrir covas grandes e tanto maiores quanto pior fôr o terreno. As dimensões devem variar entre 1 m a 1 m,50 na superfície, e 0 m,70 a 1 m em profundidade.

6.º — No fundo da cova deve pôr-se uma mistura de terra e estrume formando um montículo por cima do qual se distribuem as raízes da árvore. Sobre estas deita-se a terra que se tirou da cova, misturada com algum estrume e acaba de se encher com qualquer terra.

7.º — Não se devem plantar árvores com mais de 3 anos; as melhores são as de 1 e 2 anos.

8.º — Antes de plantar devem observar-se as raízes e com uma tesoura de poda cortam-se todas as que estiverem pisadas ou quebradas e desponha-se a raiz principal, aprumada, se a houver.

9.º — As raízes devem ficar quase horizontais ou ligeiramente inclinadas para baixo. Não se devem deixar com as extremidades voltadas para cima ou para o fundo da cova.

10.º — A terra deve aconchegar-se bem às raízes e terminada a plantação, rega-se abundantemente.

11.º — Não se deve plantar a grande profundidade. O colo ou nó da árvore deve ficar apenas enterrado uns 5 cm em terrenos fortes ou 10 cm em terrenos de areia.

12.º — Feita a plantação, podam-se os ramos para diminuir a copa, e formar a árvore.

Uma nova locomotiva, com motor Diesel, a ar comprimido

Os caminhos de ferro alemães adquiriram no ano findo uma locomotiva accionada por um motor Diesel, de um tipo novo.

Nas experiências realizadas, conseguiu-se com a nova máquina, rebocar um combóio de 233 toneladas numa rampa de 0,025 por metro,

quasi toda em curva, a uma velocidade de 20 quilómetros à hora, sem atingir a potência máxima do motor, que é de 1:200 cavalos.

O sistema adoptado para a transmissão do movi-

vapôr ter atingido suficiente pressão; a nova locomotiva não requer cuidados especiais antes ou depois da marcha, é de fácil manejo e põe-se em movimento rapidamente.

Sobre a locomotiva de exclusiva tracção eléctrica tem ainda a vantagem de ser muito mais económica.

De facto, a tracção eléctrica implica a instalação de linhas de transmissão de energia, centrais, sub-estações, etc., o que representa uma avultada despesa de primeiro estabelecimento, enquanto a locomotiva Diesel não carece de nenhuma instalação especial.

Pode subir rampas de inclinações diversas sem produzir fumo.

A transmissão do movimento feita por intermédio do compressor de ar torna a locomotiva mais económica, conseguindo uma mais completa utilização da energia do combustível, isto é, um melhor rendimento.

Novo vagão para 120 toneladas de carga

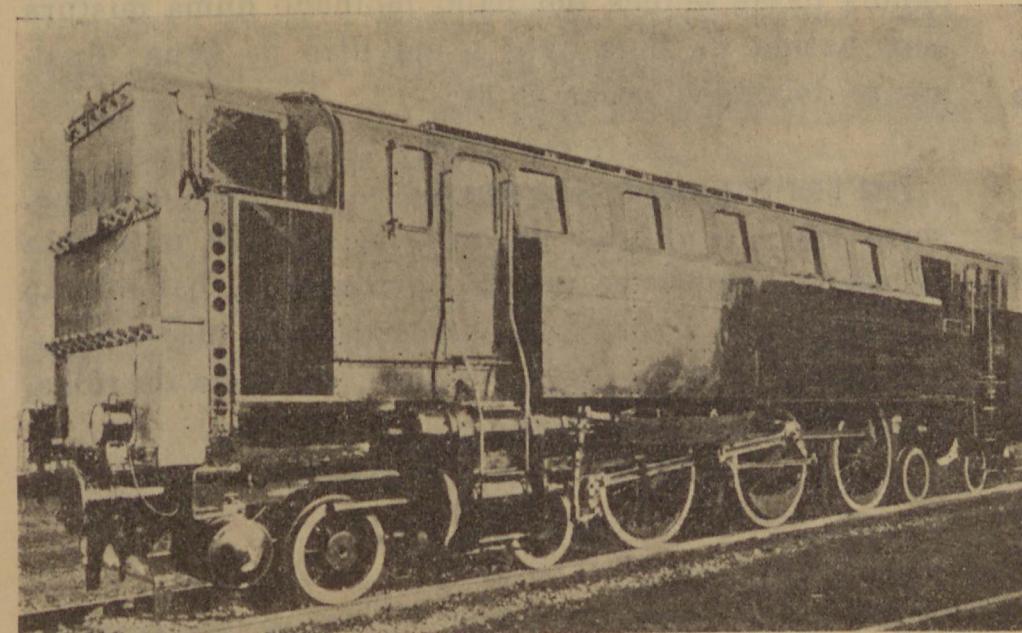
A Companhia inglesa *Great Western Railway* acaba de construir um enorme vagão destinado especialmente ao transporte de transformadores eléctricos de peso máximo de 120 toneladas e de largura até 7,30 metros.

Este vagão que a gravura reproduz, é todo de aço, possui 4 *bogies* de 6 rodas cada, sobre as quais assenta a caixa destinada a receber a carga.

Apezar do seu enorme comprimento, 28,60 metros, inscreve-se perfeitamente nas curvas, graças ao eixo vertical (*pivot*) de cada uma das *bogies*.

As suas principais características são:

Comprimento entre tampões	28 ^m ,60
Distância entre os <i>pivots</i> sobre que assenta a caixa.....	16 ^m ,77
Distância entre os <i>pivots</i> das <i>bogies</i>	4 ^m ,57
Altura total da cabeça do carril à face superior da caixa.....	2 ^m ,40
Carga máxima	120 T.
Tara.....	76 T.



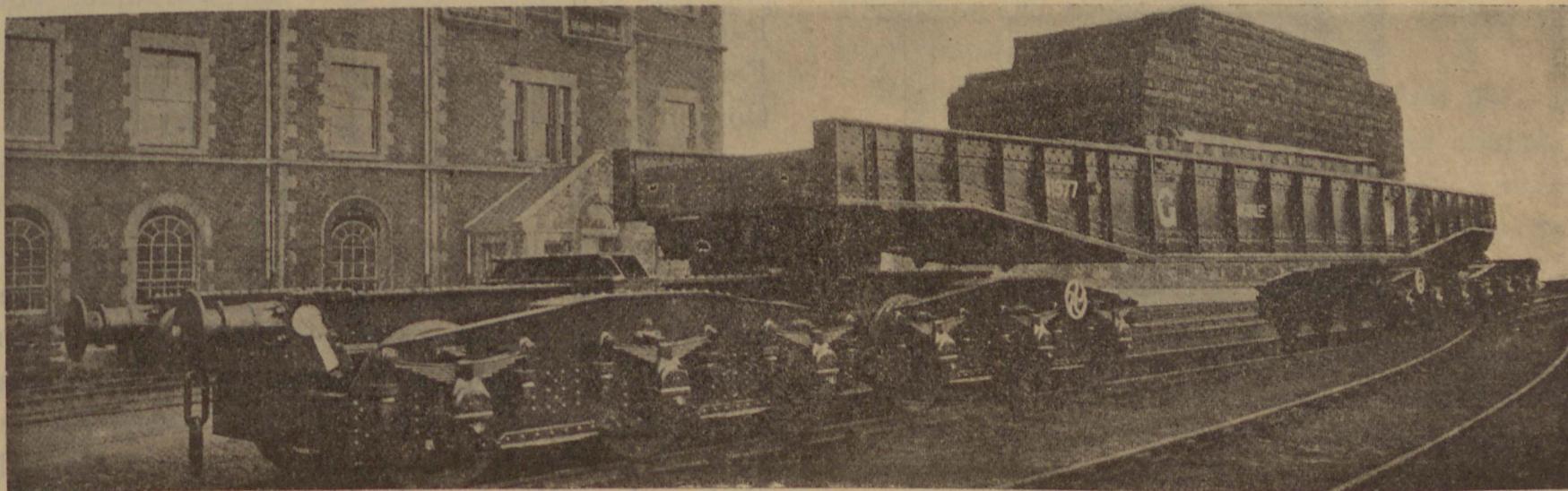
Nova locomotiva com motor Diesel, a ar comprimido

mento, constitue a grande novidade desta locomotiva. Até aqui têm sido empregadas nas locomotivas Diesel transmissões eléctricas ou por engrenagens, enquanto na nova locomotiva foi adoptado outro sistema. O motor acciona um compressor de ar. O ar comprimido é aquecido pelos gases expelidos pelo motor, dando em seguida entrada nos cilindros da locomotiva, onde actua por expansão.

De um modo geral, as locomotivas Diesel têm grandes vantagens sobre as locomotivas a vapôr ou eléctricas.

Com efeito, ao passo que uma locomotiva a vapôr não pode percorrer mais de 200 quilómetros sem renovar os seus depósitos de agua, a locomotiva de que nos estamos ocupando percorre, sem precisar de reabastecer-se, cerca de 1:000 quilómetros.

A locomotiva a vapôr requere pessoal com uma preparação especial, precisa de uma grande conservação, e não pode pôr-se em marcha senão depois de o



Vagão para 120 toneladas

Receitas úteis

Nódoas de tinta. — Devem tratar-se pelo ácido oxálico, ácido tartárico, ou pelo ácido cítrico, que se pode substituir pelo sumo de limão. Uma solução saturada de ácido oxálico em água contendo 10% de ácido acético constitui igualmente um reagente muito activo. A parte manchada deve ser humedecida com esta solução quente, e polvilhada com ácido oxálico finamente pulverizado. Esfrega-se a nódoa e depois de alguns instantes a mancha fica muito atenuada, bastando uma pequena ensaboadela para a fazer desaparecer completamente.

Para tirar as manchas de água dos móveis envernizados. — Deita-se uma pequena quantidade de azeite num recipiente,

mistura-se com um pouco de cera branca raspada e aquece-se até que a cera se funda. Untam-se em seguida as manchas com esta mistura e esfregam-se com um pano de linho até lhes dar o brilho primitivo.

Para tornar novos os oleados. — Começa-se por os lavar, depois passa-se-lhes um pano molhado numa mistura bem batida de dois ovos e um litro de água; finalmente deixam-se secar ao ar.

Para tirar uma rôlha de vidro esmerilada. — Em volta da rôlha, entre ela e o gargalo da garrafa, lança-se uma gota de azeite; aquece-se depois ligeiramente, batendo ao mesmo tempo a rôlha com um pedaço de madeira.

O azeite penetra pouco a pouco, em volta da rôlha, tornando então fácil tirá-la.

Pessoal.

Acto de honradês

Foram louvados pela Direcção Geral o chefe do 2.º lanço da 8.ª Secção da Via, Sr. António de Oliveira e o assentador do distrito n.º 125, Sr. António Evangelista, porque tendo encontrado ao km. 128 da linha da Beira Baixa uma mala de senhora contendo dinheiro, imediatamente a conduziram para a estação de Alpedrinha, onde foi entregue ao seu dono.

Registamos com satisfação a conduta d'estes dois agentes, que muito dignifica a classe ferroviária.

AGENTE QUE COMPLETA ESTE MÊS
40 ANOS DE SERVIÇO



António Carvalheiro
Assentador
Admitido como assentador
em 26 de Novembro de 1890

Nomeações em Outubro

(Até ao dia 5)

EXPLORAÇÃO

Aspirantes: Leonídio Ferreira Proença, António Caetano, Augusto Neves Basílio, Alexandre Marques Barosa, António Jacinto Marques Moreno, Luís Ferreira Júnior, Francisco Serrano, Manuel Vicente Menino Glórias, António Firme, Joaquim Alexandre Marques de Carvalho, José de Assunção Meira, Júlio Nunes Correia, Octávio Faustino Gomes, Luís de Jesus Ferreira, José Maria Antunes Pião, Joaquim Norte Jordão, António Santos, Carlos Carrilho Baptista, Afonso Francisco dos Santos Júnior, Aires da Silva Branco, Teodósio Marques Carrilho, Fernando Pereira Garcia, Leonel Rosado Viegas, Sebastião Baptista Ferreira Vêrga, João da Fonseca, Jacinto Emílio Castelar Saenz de Menezes Cardoso, Manuel Carvalho Jales, Manuel José de Carvalho, Manuel Pereira, Joaquim Manuel Fé, Ernesto da Silva, Arlindo Ferrer Lemos, Horácio de Matos e Silva, Joaquim Cordeiro, Rogério Alves da Costa, Armando de Oliveira Dias, Alberto Justino Rodrigues Soares, Daniel Lima Pereira Pinto, Bernardo Ferreira, António Maria da Silva, António Adriano, Joaquim de Almeida Fazendeiro, Manuel de Sá Costa Brito, José de Almeida Valente, João Filipe, José Lourenço, Tomás Ferreira Rato, Manuel Marques Aleixo, Aníbal Dias França, José Fernandes Rodrigues, José Francisco Moquenco, José Leite de Matos Saramago, António Manuel Pinheiro, José Marques Júnior, Domingos Matias dos

Santos, Mário de Oliveira, Francisco Dias Calado, Manuel Joaquim Soldadinho, António Duarte, Francisco Vicente da Silva, Manuel Gonçalves Soares, Amândio Prudêncio Nobre, Artur Mendes Amaro, Cipriano Louro, Manuel Marques, José Joaquim de Oliveira Tavares, Armando Domingues, José Sérvelo Lopes, Apolinário de Matos Rôlo, Augusto Gomes Trindade, Eugénio Durães Ferreira dos Santos, João Bernardo Ramos e José Dias Mendes.

Guarda-freios de 3.^a cl.: Manuel Maria Rodrigues Azenha, Manuel da Costa, Fernando Salvado, Júlio Mendes Tarrafa, José Antunes Bernardo, José Maria Estudante, António Maria de Almeida, Anselmo dos Santos Leitão, João Costa Guterres, António Ferreira, José Bento, Domingos Taborda e Joaquim Serrenho.

Nomeações em Setembro

EXPLORAÇÃO

Carregadores: José Teixeira, Artur Ribeiro da Cunha Moniz, António Gonçalves da Silva Bastos, António José Varela e Eugénio dos Santos.

Servente: António Bessa.

VIA E OBRAS

Assentadores: Manuel Joaquim Carrondo, Alexandre Bento, António Serrano, Francisco Freire Oliveira, João Gomes, José Tavares, José Aleixo, José Caetano das Neves, Sebastião Gonçalves Rebordão, Raúl Joaquim Dôres, José Francisco Coelho e Abílio Vieira de Sousa.

Guardas: Cecília Fernandes Amâncio, Rosária Maria, Leonor de Matos Duarte e Rosária Lourenço.



Dr. Albino Valente

Faleceu em Paris, no dia 9 do passado mês de Setembro, este ilustre clínico, perdendo assim o Serviço de Saúde da C. P. um dos seus mais prestimosos colaboradores.

Fôr-lhe confiada, desde 1924, a consulta de doenças de pele, tendo exercido o seu cargo com a maior proficiência e dedicação.

Nascido em Macedo de Cavaleiros, formava-se em Lisboa no ano de 1900.

Promoções em Outubro

(Até ao dia 5)

EXPLORAÇÃO

A chefe de 2.^a cl.: Nicolau Maria de Sousa.

A chefe de 3.^a cl.: Victor Gama Machado.

A factores de 1.^a cl.: António dos Santos, Manuel Pereira e António Domingos.

A bilheteiros principais: António Manuel Ferreira de Sousa e Benjamim Alberto Ribeiro Ferreira.

A bilheteiros de 1.^a cl.: Angelo Ferreira da Veiga, Ventura da Costa Moreira e José Maria Pereira da Silva.

A fiel de 1.^a cl.: Manuel António Mendes.

A fiel de 2.^a cl.: José Augusto Abreu.

A guarda-freios de 1.^a cl.: Francisco Santos, Francisco dos Arcos, Ricardo Rodrigues Correia e António da Silva.

A guarda-freios de 2.^a cl.: Alexandre Machado, José Maria Alves, José Vieira, José Gomes de Sousa, Manuel Marques da Silva e António dos Santos Júnior.

A revisor de 1.^a cl.: Ricardo Pascoal Ferreira.

A revisor de 2.^a cl.: António de Oliveira Barros.

Reformas

Em Agosto e Setembro

Francisco Marques, maquinista de 3.^a classe.

Manuel Osório, revisor de 1.^a classe.

José Maria Pestana, guarda-freio de 1.^a classe.

Quitéria de Jesus, guarda de distrito.

Maria da Conceição, guarda de distrito.

Margarida Gomes, guarda de distrito.

Ernestina da Fonseca, guarda de distrito.

Addão Martins da Rocha, maquinista de 2.^a classe.

Falecimentos em Setembro

Preparado já com os primeiros estudos da especialidade, a que resolvêra dedicar-se, partiu em 1902 para Viena de Austria, onde freqüentou as mais notáveis clínicas da mesma especialidade. Seguiu depois para Berlim e Hamburgo onde foi discípulo do celebre Professor Dr. Unna. Fez depois um estágio em Paris regressando a Lisboa em 1905.

Rápida e merecidamente conquistou gerais simpatias e, em curto prazo, uma numerosa clínica.

Dotado de uma invulgar inteligência e raras qualidades de observador, possuía também uma vasta cultura geral.

Os seus períodos de férias eram quase sempre aproveitados para adquirir novos ensinamentos, com a visita aos mais notáveis centros da especialidade no estrangeiro.

Ao mesmo fim dedicou a sua última viagem.

Em 26 de Julho passado havia partido para Cope-

nhague onde foi assistir ao Congresso Internacional de Dermatologia e Sifiligráfia.

De ali seguiu para Berlim onde se demorou cerca de um mês vindo a falecer em Paris, subitamente, quando de regresso a Lisboa.

A sua morte constituiu um rude e inesperado golpe para quantos com ele privavam, tendo deixado uma sincera saudade em todos os seus amigos e clientes cuja estima facilmente conquistava pela sua inteligência e afectividade.



† Manuel Lopes Neves
Empregado principal



† Isaac da Fonseca
Empregado principal



† Luís Carvalho
Condutor de 2.ª classe



† António Zambujal
Guarda-freio de 1.ª classe



† José de Sousa
Fogueiro de 2.ª classe

Temos também a lamentar o falecimento no mês de Setembro findo, dos seguintes agentes :

† *Manuel Lopes das Neves Júnior*, Empregado Principal na 1.ª Circunscrição.

Admitido como praticante de estação em 24 de Fevereiro de 1910, passou a empregado de escritório em 1 de Novembro de 1919, sendo promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1929.

† *José Piteira Varela*, Chefe de 3.ª classe em Montoto.

Admitido como praticante em 9 de Setembro de 1907, foi nomeado factor de 3.ª classe em 8 de Julho de 1908 e promovido a chefe de 3.ª classe em 24 de Abril de 1925.

† *Luis Carvalho*, Condutor de 2.ª classe na 1.ª Circunscrição.

Admitido como carregador em 4 de Outubro de 1904, foi nomeado guarda-freio de 3.ª classe em 10 de Março de 1911 e promovido a condutor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1927.

† *António Manuel Zambujal*, Guarda-freio de 1.ª classe na 6.ª Circunscrição.

Admitido como carregador auxiliar em 26 de Julho de 1908, e transitou para o serviço de trens em 21 de

Junho de 1923, sendo promovido a guarda-freio de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *José Coelho Borges*, Guarda de p. n. em Rio Tinto.

Admitido como carregador eventual em 20 de Setembro de 1919, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927 e passou a guarda de p. n. em 21 de Janeiro de 1930.

† *Isaac Osório da Fonseca*, Empregado Principal nas oficinas de Campanhã.

Admitido como carregador em 9 de Março de 1905, passou a escrevente em 9 de Dezembro de 1911, a escrivário em 19 de Novembro de 1917, tendo sido em 1 de Janeiro do corrente ano promovido a empregado principal.

† *Joaquim Mendes Ferreira*, Ajudante de distribuidor.

Admitido como servente em 29 de Maio de 1919, passou a ajudante de distribuidor em 1 de Janeiro de 1928.

† *José de Sousa*, Fogueiro de 2.ª classe.

Admitido como limpador de máquinas em 28 de Outubro de 1927, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1929.

† *Bruno dos Santos*, Apontador de 2.ª classe.

Admitido como apontador auxiliar em 21 de Julho de 1927 foi nomeado para o quadro como apontador de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.

Deve ser-se justo antes de ser generoso