

# BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL  
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

**SUMÁRIO:** Apreciação e comparação de Caminhos de Ferro, II (*Continuação*).—Armazens de Víveres.—Nova oficina de reparação de vagões no Entroncamento.—A C. P., desde a sua origem (*Continuação*).—Consultas.—Quantidade de vagões carregados e descarregados no mês de Julho.—Agricultura e jardinagem.—Combóio de luxo através da Sibéria.—As Companhias de Caminhos de Ferro alargam o seu campo de acção.—Telefonia sem fios em combóios de luxo.—Nomeações.—Promoções.—Reformas.—Falecimentos.

## Apreciação e comparação de Caminhos de Ferro

II

(*Continuação*)

**Natureza do tráfego.**—Para terminar a enumeração dos factores que maior influência podem exercer na exploração duma rede, objecto dos dois artigos precedentes, resta-nos citar a natureza do tráfego que, entre todos, é um dos mais importantes.

Duma rede para outra a natureza de tráfego pode divergir, a ponto de modificar não só as condições da exploração, mas até os seus resultados financeiros. Numa delas, por exemplo, pode ter preponderância o tráfego de mercadorias, mais fácil e lucrativo, enquanto na outra predomina o de passageiros que, pelas suas exigências, é muito menos rendoso ou nem sequer cobre a despesa a que dá lugar, como sucede na maioria das companhias. Assim, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro da Bélgica que explora todas as linhas daquele país, teve, em 1927, no serviço de passageiros, um *déficit* correspondente na nossa moeda a 32:190.000\$00.

De 1925 a 1927, naquela país, o custo em escudos do passageiro-quilómetro e da tonelada-quilómetro variou da seguinte forma:

Anos	Passageiro-quilómetro	Tonelada-quilómetro
1925	\$10	\$13
1926	\$08	\$09
1927	\$12	\$11

Podemos admitir, sem cometer erro sensível, que o passageiro transportado a um quilómetro lhes custou aproximadamente o mesmo que a tonelada transportada a um quilómetro e que, portanto, se tomarmos 100 quilogramas como peso médio do passageiro e sua bagagem, o transporte do passageiro lhes custou 10

vezes mais do que custaria o transporte de peso igual de mercadorias.

Este facto não é para estranhar, atendendo a todas as dispendiosas comodidades do serviço actual de passageiros: aumento de ano para ano do número de combóios e da sua velocidade; emprêgo de carruagens de maior conforto, mas, dada a sua elevada tara, com o peso morto por passageiro consideravelmente aumentado; de carruagens-restaurantes e de carruagens-camas; grandes e pesados furgões para suportarem as actuais velocidades dos combóios rápidos, etc. Para exemplo basta dizer que o peso morto por passageiro, numa das antigas carruagens de 1.ª classe, de portas, com 40 lugares de lotação, é 312 quilogramas, ao passo que numa carruagem de corredor lateral, série Ay com 55 lugares, é 718.

Torna o serviço ainda mais caro, o pequeno número de lugares ocupados relativamente ao número de lugares oferecidos.

Na rede explorada pela Companhia o custo do passageiro-quilómetro é inferior ao custo da tonelada-quilómetro de p. v., tendo sido de 1925 a 1927, aproximadamente:

Anos	Passageiro-quilómetro	Tonelada-quilómetro
1925	\$25	\$31
1926	\$27	\$32
1927	\$26	\$31

Segundo os números relativos a 1927, o passageiro-quilómetro importou em 84 % do custo da tonelada-quilómetro. Se, portanto, avaliarmos como atrás, em 100 quilogramas o peso do passageiro incluindo a sua bagagem, conclui-se que o passageiro-quilómetro custou 8,4 mais do que a tonelada-quilómetro.

Na rede explorada pela Companhia, em 1928, o percurso dos combóios de passageiros relativamente ao

percurso total, e o número de lugares utilizados relativamente ao número de lugares oferecidos, foi:

	Antiga rede	Sul e Sueste	Minho e Douro
Percorso de combóios de passageiros.....	59 %	49 %	60 %
Lugares utilizados...	28,98 %	23,47 %	31,67 %

O Minho e Douro foi a rede em que o percurso dos combóios de passageiros maior importância teve, em relação ao percurso total, o que era de prevêr dada a densidade de população daquelas duas províncias. A seguir vem a antiga rede, cujas linhas ligam os mais importantes centros de população do país e garantem uma grande parte do serviço suburbano de Lisboa e Pôrto.

Em qualquer das três redes, o número médio de lugares utilizados não chegou a atingir um terço dos lugares oferecidos, circunstância que vem aumentar consideravelmente o peso morto por cada passageiro, que será, em média, superior a três vezes o peso morto correspondente a cada lugar oferecido. Numa carruagem Ay, por exemplo, que tem de tara 39,5 toneladas, o peso morto por cada um dos seus 55 lugares é, como acima se disse, 718 quilogramas, mas se nela viajarem sómente 18 passageiros, o peso morto por passageiro será  $\frac{39500}{18} = 2.194$  quilogramas.

Nos combóios que tiverem carruagem-restaurante, haverá a considerar a tara desta carruagem, 43 ton.<sup>s</sup>, que se deve dividir pelo número de passageiros do combóio e juntar a parte que compete a cada um, ao peso morto que lhe é atribuído.

Se, como vimos, o predomínio do tráfego de passageiros afecta numa forma acentuada os resultados de exploração numa rede, também não lhe é indiferente a natureza do tráfego de mercadorias.

Em geral, no tráfego de cada rede predominam determinadas mercadorias que divergem numa rede para outra. Na antiga rede da C. P., em 1928, a tonelagem de adubos e correctivos, carvão mineral, cimento e areia, farinha, lenha e mato, madeiras e vinhos representa 43 % da tonelagem do tráfego comercial que atingiu 2.371.000 ton.<sup>s</sup>, da qual a mais importante foi a de vinhos, 300.000 ton.<sup>s</sup>.

No Minho e Douro o tráfego de carvão mineral, madeiras e vinhos representa 37 % das 793.000 ton.<sup>s</sup> que constituíram o tráfego comercial dessa rede. A mercadoria que atingiu maior tonelagem foi o carvão mineral, 111.000 ton.<sup>s</sup>.

No Sul e Sueste os adubos e correctivos, carvão vegetal, cortiça, minérios e os trigos representam 50,3 % do tráfego comercial num total de 875.000 ton.<sup>s</sup>, no qual o minério figura com 134.000 ton.<sup>s</sup>.

A natureza das mercadorias não só influe na maior ou menor facilidade do transporte e no seu custo, mas dela dependem as tarifas a aplicar, que darão uma re-

ceita mais ou menos importante, conforme se tratar dum tráfego rico ou pobre, vindo assim influir também nos resultados financeiros da exploração.

### III

**Coeficiente de exploração.** — Antes de encerrar este artigo, aproveitaremos a oportunidade para chamar a atenção para um dos erros que mais correntemente se cometem, na comparação de empresas de caminhos de ferro e que consiste em apreciar a exploração das redes pelos seus *coeficientes de exploração*, ou pelos resultados financeiros.

Suponhamos que a receita duma rede de caminhos de ferro, num ano, foi de 50.000.000\$00 e que a despesa com os serviços que constituem a exploração, a saber: Administração e Direcção, Exploração, Via e Obras e Tracção, foi de 40.000.000\$00, importância que corresponde a 80 % da receita. Chama-se a esta percentagem *coeficiente de exploração*.

O coeficiente de exploração baixa, portanto, quando a receita aumenta ou a despesa diminue.

Assim, por exemplo, se naquela rede a receita passar de 50.000.000\$00 para 80.000.000\$00, mantendo-se a mesma despesa de 40.000.000\$00, o coeficiente de exploração descerá de 80 % para 50 %; se a receita se mantiver nos 50.000.000\$00 mas a despesa descer para 30.000.000\$00, o coeficiente de exploração, neste caso, baixará para 60 %.

Os resultados financeiros são, pois, tanto mais favoráveis quanto menor fôr o coeficiente de exploração, mas o facto do coeficiente de exploração duma linha, ser superior ao doutra, não pode significar, só por si, que a exploração dessa linha tenha sido menos bem conduzida do que a da outra; a receita e os gastos duma empresa dependem, em parte, de factores em que a empresa pouco pode influir.

A receita depende da região que a linha serve, agrícola, industrial ou mineira; da densidade da sua população; da natureza do tráfego, em que podem predominar os produtos manufacturados que suportam tarifas elevadas, ou um tráfego pobre, como os minérios, a que sómente se podem aplicar preços baixos; de haver ou não a concorrência doutras linhas de caminhos de ferro, da via fluvial ou mesmo marítima, etc.

A despesa, por seu lado, depende de todos os factores que influem na exploração da rede, e a que fizemos referência, preço do combustível e dos restantes materiais, maior ou menor facilidade em os adquirir, etc., etc.

O coeficiente de exploração deve ser considerado apenas como um indicador do lucro ou perda na exploração, mas não pode ser tomado como base de apreciação das condições internas de exploração, por depender em grande parte de elementos estranhos à empresa.

Os resultados financeiros ainda menos podem servir para este fim. Dependem, por um lado, do capital dispendido na construção da rede e das suas instalações e, por outro, das receitas e despesas de exploração.

O capital dispendido tem de ser remunerado e, como ele foi tanto maior quanto maiores foram as dificuldades de construção, o número e importância das pontes, dos túneis, das escavações, do valor das expropriações, etc., os encargos anuais provenientes do capital também não dependem da melhor ou pior exploração da linha.

As receitas e as despesas, como acima dissemos, dependem também, em parte, de elementos estranhos à exploração.

O coeficiente de exploração e a remuneração do capital só devem ser utilizados para comparar redes semelhantes, sob o ponto de vista de construção, configuração da rede e perfil das linhas e que tenham tráfego e tarifas idênticas. Fóra destas condições, sómente por um cuidadoso e criterioso exame das despesas e das receitas, da organização e dos métodos de trabalho, poderemos apreciar a exploração duma rede ou comparar redes diversas.

Na rede própria da Companhia, em 1928, o coeficiente de exploração foi de 78,72%, o que significa que a despesa absorveu 78,72% da receita.

Neste ligeiro estudo acerca dos elementos de comparação de redes de caminhos de ferro, que damos aqui por terminado, procurámos chamar a atenção sómente para os factores mais importantes a considerar quando se apreciam os resultados da exploração comercial duma rede ou se comparam redes diversas.

As questões de caminhos de ferro são sempre discutidas pelo público com o interesse e com a paixão que naturalmente merece um tão importante serviço, mas as suas opiniões e afirmações só raras vezes são

baseadas em estudos ou factos que as possam fundamentar.

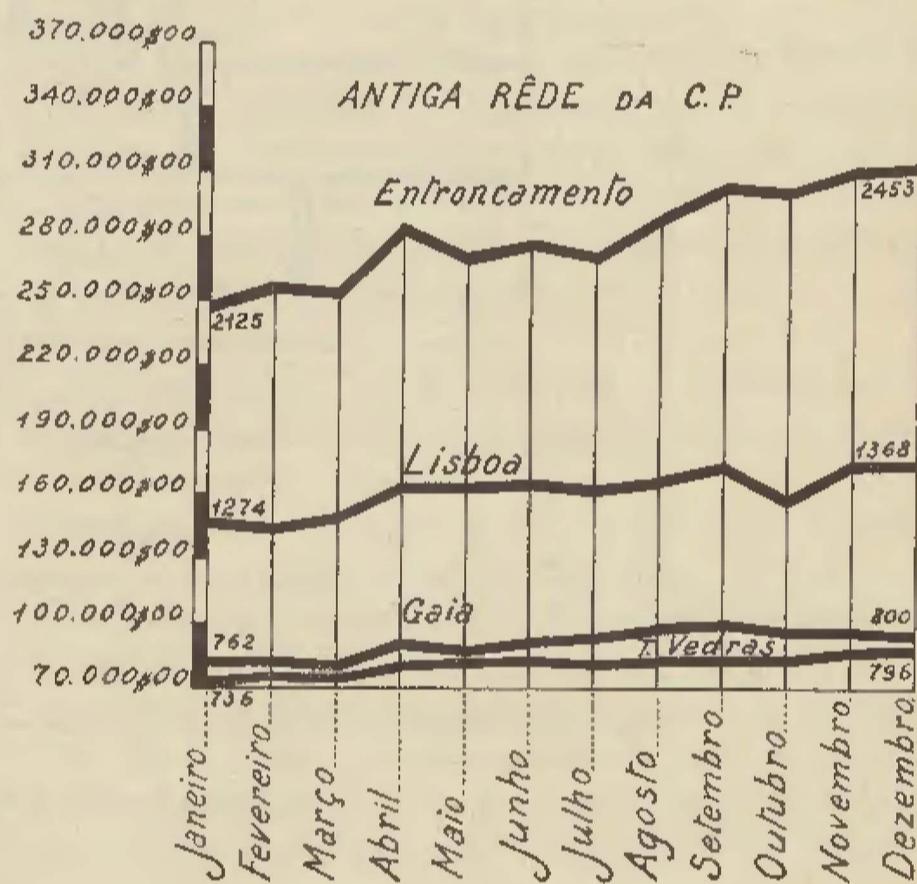
Em geral, deixa-se dominar de preferência pelos seus sentimentos ou pelas próprias conveniências, esquecendo-se de que são os interesses da colectividade, e não as conveniências pessoais, que se devem ter em vista na organização dum serviço tão estreitamente ligado a toda a actividade social e económica do País.

Evitemos praticar o mesmo erro.

### Armazens de Viveres

Conforme anunciamos no número anterior, a seguir inserimos o gráfico do produto mensal das vendas dos armazens de viveres da antiga rede, durante o ano de 1928.

Por ele se vê que o seu movimento tem ido gradualmente aumentando, quer em número de compradores quer em receita.



### Nova oficina de reparação de vagões no Entroncamento

Pelo Sr. Eng.º Silva Bruschi

A Companhia vai começar em breve a construção de uma nova oficina para reparação de vagões em terrenos que adquiriu junto da estação do Entroncamento, com uma área de cerca de 40.000 metros quadrados.

Ao projectar-se esta oficina procurou-se não só aumentar o número de reparações, de forma a serem satisfeitas as exigências atuais do serviço, como também obter uma maior economia na produção.

Assim, as reparações que hoje se fazem nas oficinas de Lisboa-P., Alcântara-T., Entroncamento, Campanhã e Barreiro, serão centralizadas no Entroncamento,

com um melhor aproveitamento, tanto de pessoal como de máquinas-ferramentas.

Escolheu-se o Entroncamento para local da construção por ser o ponto mais central em relação à rede geral da Companhia.

O corpo principal será de construção metálica e constituído por duas alas paralelas respectivamente com os comprimentos de 210 e 150 metros. Em cada ala serão assentes a todo o comprimento 3 linhas, nos extremos das quais e perpendicularmente a elas, se instalarão dois *chariots* transportadores que darão o acesso dos vagões à oficina.

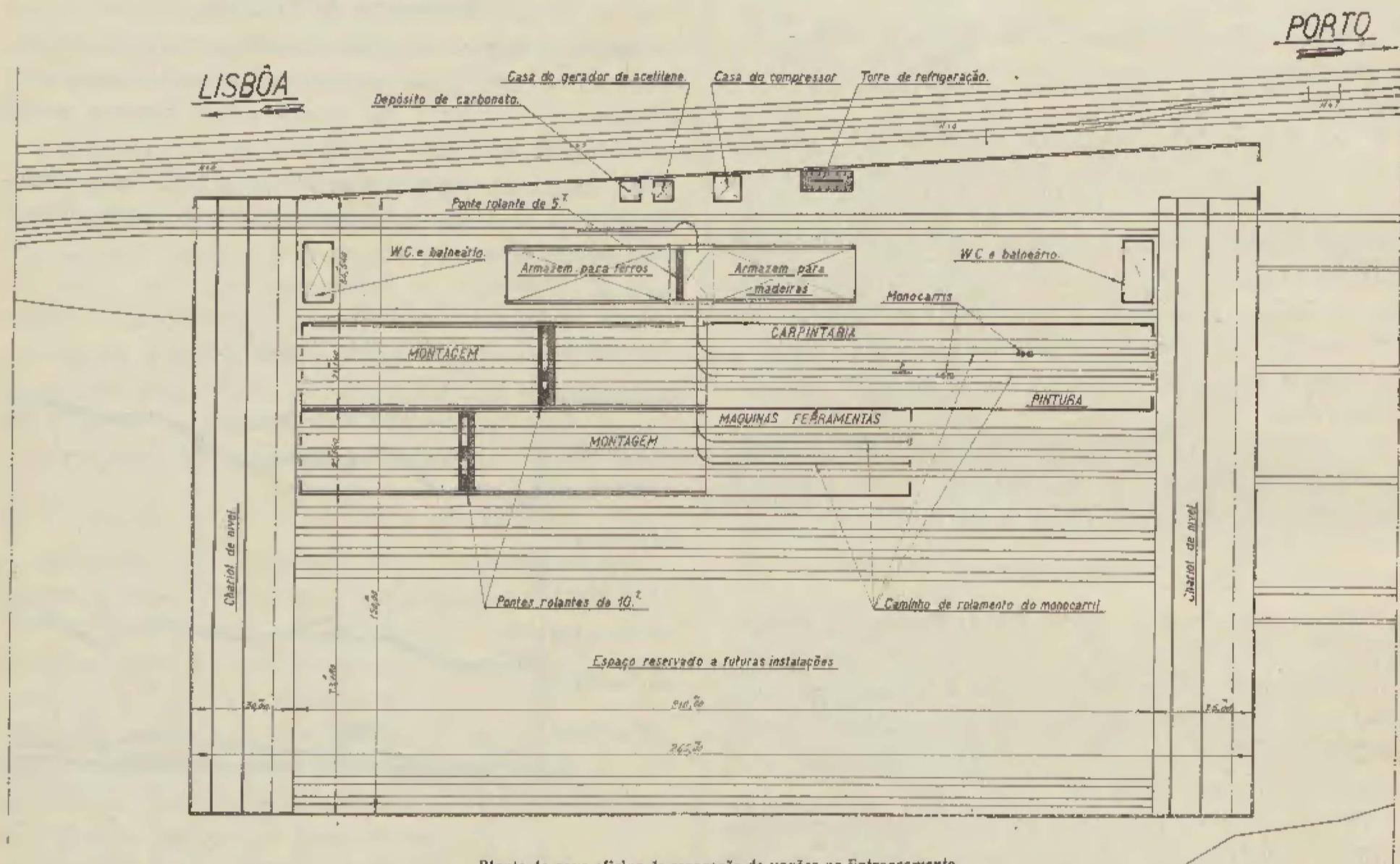
Do lado de Lisboa ficará a oficina de montagem, com o comprimento de 100 metros e a toda a largura, sendo os trabalhos de desmontagem e montagem feitos com o auxílio de duas pontes rolantes eléctricas de 10 toneladas de força cada uma.

Do outro lado, no prolongamento da ala norte, serão instaladas a carpintaria e a oficina de pintura, com um comprimento total de 110 metros e no prolongamento da ala sul as máquinas-ferramentas ocupando um comprimento de 50 metros.

O transporte de materiais nestas secções far-se-ha por aparelhos diferenciais mono-carris, que terão os seus caminhos de rolamento suspensos da cobertura e colocados nas entre vias, com uma saída a meio para os armazens de ferro e madeira.

Nestes armazens será instalada uma outra ponte rolante eléctrica, em que os próprios aparelhos diferenciais funcionarão como *chariots*.

O caminho de rolamento dos mono-carris será prolongado para o outro lado dos armazens, por sôbre



Planta da nova oficina de reparação de vagões no Entroncamento

uma linha de serviço, onde os diferenciais farão a carga e descarga de materiais sôbre vagões.

Com as pontes e *chariots* será feito o abastecimento dos armazens e o fornecimento de materiais à oficina.

Serão feitas instalações de ar comprimido para máquinas pneumáticas e de acetilene para os trabalhos de soldadura, sendo o compressor, seus anexos e o

gasómetro de acetilene, montados em casas próprias na faixa de terreno junto à vedação norte.

Nos terrenos anexos e no sentido longitudinal, serão assentes linhas para arrumar vagões que tenham de esperar por reparação ou aguardar saída, reservando-se ainda uma faixa de terreno para futuras instalações.

Como nota final, diremos que esta oficina se destina a efectuar uma média mensal de 100 grandes reparações.

**Um lugar para cada coisa, cada coisa no seu lugar**

## A C. P., desde a sua origem

(Continuação)

Desde que se iniciou a exploração do primeiro trôço de linha redigiram-se e publicaram-se os regulamentos e instruções que deviam regular o serviço.

Os principais são aqueles a que vamos fazer referência.

*Regulamento para os chefes de estação.* — Indicavam-se nêste regulamento os deveres e obrigações dos chefes de estação, indicações que, em grande parte, ainda hoje se mantêm.

O chefe de estação dirigia a sua correspondência ao Engenheiro Chefe da Exploração para quem enviava relatórios diários sobre o serviço. Quando houvesse necessidade de fazer qualquer despesa que o serviço exigisse, dentro das estações, pediam a respectiva autorização ao Chefe da Exploração. Para a reparação de alguma agulha, disco, sinal, plataforma, etc., dirigiam-se ao Engenheiro Chefe da Via e participavam o facto ao Engenheiro Chefe da Exploração.

Deveriam achar-se nas estações, sobre os desembarcadouros, dum e do outro lado da via, três baldes ou regadores cheios de água inteiramente limpa, colocados distanciados de 20 metros, bem como um balde com sebo, e a competente espátula.

A água era especialmente destinada a ser utilizada pelos ensebadores, em caso de aquecimento das caixas de lubrificação.

O chefe de estação devia conservar as vias gerais da estação sempre desimpedidas e, quando nelas fôsse necessário fazer qualquer manobra, deveria primeiro mandar voltar o disco e fazer o sinal de paragem a 500 metros pelo menos, entre o obstáculo e o trem que se esperava, etc., etc.

Tem a data de 30 de Novembro de 1856 e é assinado pelo Administrador Encarregado da Exploração, Augusto César de Almeida.

*Instruções para o pessoal de trens.* — Muitas destas instruções também ainda hoje se mantêm com uma ou outra variante.

Citarei apenas alguns pontos que, em virtude de se terem modificado as condições de exploração, já hoje estão profundamente modificados.

O pessoal de cada trem, durante o trânsito, compunha-se:

Do condutor do trem; de um ou mais travadores; de um ou mais ensebadores.

As funções do condutor de trens consistiam especialmente:

Na classificação dos passageiros e fiscalização dos bilhetes nas carroagens; na polícia, segurança e vigilância dos trens; na manobra dos *breacks*; em fazer ensebar as rodas; na carga e descarga das bagagens,

mercadorias, etc.; na vigilância, recepção e entrega, nas diversas estações, das mercadorias, quando se trataba dum combóio de mercadorias; em largar ou ajustar, nas diversas estações, carroagens ou vagões; na transmissão de ofícios ou ordens; na manobra dos sinais para a segurança do trem.

Os condutores recebiam, como ainda hoje, diversos utensílios e regulamentos que tinham sob a sua guarda e responsabilidade. Entre os utensílios distribuídos, figurava também um *fuzil* que, na época, desempenhava o papel dos fósforos.

Recomendava-se, como hoje, que deveriam ter a maior polidez para com os passageiros.

Como se vê, desempenhavam os condutores também os lugares de revisores, o que não admira, dado o pequeno movimento de passageiros e a pequena extensão do trôço de linha em exploração.

Especificava-se que toda a tentativa de fraude da parte dos condutores ou ensebadores, em matéria de direitos da Alfândega, importava a demissão imediata.

Nos casos normais, a trazeira dos trens deveria levar três luzes encarnadas, uma acima do gancho de engate, as outras duas nos dois ângulos superiores duma das últimas carroagens.

Os condutores deviam impedir os passageiros de fumar nas carroagens, especialmente naquelas em que se encontrassem senhoras.

Competia-lhes também providenciar sobre a iluminação das carroagens durante a noite.

Os travadores eram especialmente encarregados de manobrar os *breacks* e de auxiliar o serviço de passageiros e mercadorias durante as paragens nas estações.

Os ensebadores eram especialmente encarregados de manter as caixas de sebo dos vagões sempre providas de sebo suficiente, podendo também auxiliar o serviço dos condutores.

Seguiam nas guaritas dos *breacks* que lhes fôssem destinados pelos condutores.

*Instruções para os chefes de estação, chefes de oficinas, condutores e outros empregados.* — Estas instruções compreendiam todos os cuidados a ter com os feridos no caso de acidentes e prescreviam os primeiros tratamentos a fazer para as diferentes doenças que acidentalmente poderiam atacar qualquer empregado.

Dadas as dificuldades existentes então para se obterem rapidamente socorros clínicos, eram estas indicações de grande utilidade.

Fôram também publicados regulamentos para *guardas de agulhas, guardas da linha, barreiras e vigilantes*.

Não só nas passagens de nível (guarda-barreiras) mas por toda a linha eram distribuídos diversos agentes (guardas da linha), destinados a garantir a segu-

rança na circulação, a regularidade do serviço e boa ordem sobre a linha.

Estes agentes encontravam-se munidos dos utensílios necessários para fazerem os sinais devidos aos maquinistas.

Os vigilantes eram agentes que estavam sob as ordens imediatas dos chefes de estação e eram especialmente encarregados de fiscalizar a entrada e saída dos passageiros nas estações, fazer os anúncios das estações à passagem dos comboios e vigiar todas as dependências da estação.

*Regulamento de sinais.*—Foi também publicado um regulamento de sinais, mantendo-se ainda hoje algumas das indicações prescritas então.

Pelo que respeita a sinais fixos, havia apenas o disco, destinado a proteger as estações e as bifurcações.

O disco conservava-se normalmente aberto, fechando-se apenas quando a via estava impedida ou quando se queria cobrir os comboios pela cauda: durante 5 minutos para comboios de passageiros e durante 10 minutos para os de mercadorias.

#### Dissolução da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal

#### Contracto com Sir Morton Peto

Os trabalhos da construção da linha além do Carregado continuavam muito lentamente e lutando a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal com muitas dificuldades financeiras, foi-lhe proposta pelo Governo a rescisão do contracto, o que a Companhia aceitou.

A seguir foi feito um novo contracto entre o Governo — sendo então Ministro das Obras Públicas Carlos Bento da Silva — e Sir Morton Peto para a construção duma linha ligando Lisboa ao Porto.

Por este contracto a Companhia organizada por Sir Morton Peto tomava conta da parte da linha de Leste já construída e ficava encarregada da sua continuação e prosseguimento até ao Porto (margem esquerda do rio Douro). A linha devia ser de via simples, mas todas as obras de arte deviam ser feitas para via dupla.

Previa a construção duma estação definitiva no Cais dos Soldados.

Quando fosse considerada indispensável a construção da ponte sobre o Douro, a Companhia devia pagar metade da despesa a fazer.

O Governo dava um subsídio à Companhia de 5.500 libras por quilómetro construído.

O decreto respectivo tem a data de 29 de Agosto de 1857.

#### Direcção do Eng.º João Chrisóstomo de Abreu e Sousa

Em quanto não estava definitivamente organizada a Companhia por Sir Morton Peto e tendo sido dissolvida a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, foi em 9 de Julho de 1857 nomeado administrador geral interino do caminho de ferro de Lisboa a Santarém, o capitão de engenharia João Chrisóstomo de Abreu e Sousa, que ficou encarregado não só de dirigir a parte da linha em exploração, mas também o prosseguimento dos trabalhos.

Em 31 de Julho de 1857 foi inaugurado o 2.º troço de linha entre Carregado e as Virtudes (entre Azambuja e Reguengo) ficando desde essa data em exploração 50 quilómetros de linha.

No relatório apresentado pelo Engenheiro João Chrisóstomo sobre os resultados da exploração durante o primeiro ano (1 de Novembro de 1856 a 31 de Outubro de 1857), mostram-se as grandes dificuldades com que se lutou durante os primeiros tempos.

A estação definitiva de Santa Apolónia ainda não havia sido construída. Como acima dissemos, aproveitou-se para esse efeito um edifício do Estado, o Palácio Coimbra, que não reunia as necessárias condições.

As oficinas de reparação fôram-se organizando a pouco e pouco, mas a não ser algumas pequenas oficinas construídas em barracões próximo da estação, algumas havia que ficavam muito distantes, sem linha férrea de acesso, sendo necessário transportar a pau e corda muitas das peças de locomotivas e carruagens que iam a reparar.

Não havia sido ainda montado o serviço de mercadorias por não se dispôr de material próprio e por as estações não estarem providas das necessárias instalações. A receita era por isso unicamente a proveniente dos passageiros e não cobria as despesas.

Numa cidade falha de meios de comunicação urbanos, a situação da estação era má por ficar num extremo e portanto de difícil acesso para quem desejava tomar o comboio. Reconhecia-se também que as tarifas estabelecidas para as diferentes classes não eram as mais convenientes, pois havendo uma grande desproporção de preços, as carruagens de 1.ª e 2.ª classes quasi não eram utilizadas. Sómente as de 3.ª transportavam passageiros.

A princípio em 100 passageiros eram 2 de 1.ª, 13 de 2.ª e 85 de 3.ª. As tarifas fôram depois modificadas mas apesar disso a 1.ª classe continuou a ser pouco utilizada.

As bagagens eram transportadas registadas, mas sem qualquer pagamento.

Como a linha não havia sido vedada, como então se reputava indispensável, havia muitos agentes encarregados da sua vigilância o que acarretava grande despesa.

O material circulante utilizado no primeiro ano foi o seguinte:

— Locomotivas .....	11
— Carruagens de 1. <sup>a</sup> classe .....	5
—       »       mixtas de 1. <sup>a</sup> e 2. <sup>a</sup> classes .....	5
—       »       de 2. <sup>a</sup> classe .....	7
—       »       »       3. <sup>a</sup> .....	13
— Carros-trucks de bagagens (furgões) .....	3
— Break-Vans (vagões freios) .....	4
— Carros para condução de cavalos .....	2
— Trucks rasos para condução de carruagens....	2

No primeiro ano fôram transportados 314.276 passageiros.

O serviço de recovagens foi organizado no dia 1 de Setembro de 1857. Estações abertas nos primeiros três trimestres: 9, e no quarto: 11. Média diária do número de combóios no ano: 6,11.

Durante o segundo ano de exploração foi inaugurado em 29 de Abril de 1858 o trôço até à ponte de Santana e em 29 de Junho o trôço até à ponte da Asseca, entre Vale de Santarem e Santarem, ficando em exploração 68 quilómetros de linha.

O material circulante foi sensivelmente aumentado tendo-se adquirido 39 carros para condução de mercadorias.

O serviço de mercadorias começou em 1 de Novembro de 1858.

O número de passageiros transportados no 2.<sup>º</sup> ano foi de 423.786.

A receita no 1.<sup>º</sup> ano de exploração foi de 61.815\$885, correspondendo à estação de Lisboa 31.750\$375. A despesa durante o mesmo período foi de 79.815\$593.

Em 12 de Julho de 1858, o quadro do pessoal da estação de Lisboa era o seguinte: 1 chefe, 2 bilheteiros, 1 fiel de bagagens, 1 ajudante de fiel de bagagens, 3 guardas, 1 porteiro, 5 carregadores, 1 encarregado da limpeza e 1 ajudante. Ao todo 16 agentes.

O serviço de mercadorias era limitado a princípio a algumas estações. A fracção mínima de peso era 100 Qg. e a de distância 20 Qm. Por cada 100 Qg. pagavam 100 réis e por cada 20 Qm., 20 réis.

As mercadorias transportadas em pequena velocidade deviam ser entregues nas estações aos destinatários 48 horas depois da recepção.

É preciso notar que estavam em exploração apenas 68 Qm. de linha. O serviço de recepção e entrega de mercadorias começava às 8 horas da manhã e acabava às 5 da tarde.

Desde 1 de Janeiro de 1859 começou a vigorar um novo regulamento para o transporte de passageiros e mercadorias.

As tarifas para o transporte de passageiros fôram modificadas pois que as que vigoravam então ainda não satisfaziam, especialmente por a 2.<sup>a</sup> e 1.<sup>a</sup> classes terem preços elevados.

A proporção dos preços era entre a 3.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 1.<sup>a</sup> classes de 2 : 3 : 4 ou seja por cada 5 Qm., 40 réis em 3.<sup>a</sup> classe, 60 réis em 2.<sup>a</sup> classe e 80 réis em 1.<sup>a</sup> classe.

Estabeleciam-se já bilhêtes de ida e volta, bilhêtes meios para crianças, etc. Iniciou-se o pagamento das bagagens cujo peso excedesse 30 Qg. e a cobrança de despesas acessórias.

No serviço de recovagens estabelecia-se um preço especial para volumes até 10 Qg. e o peso para o transporte se fazer como recovagem era limitado a 500 Qg.

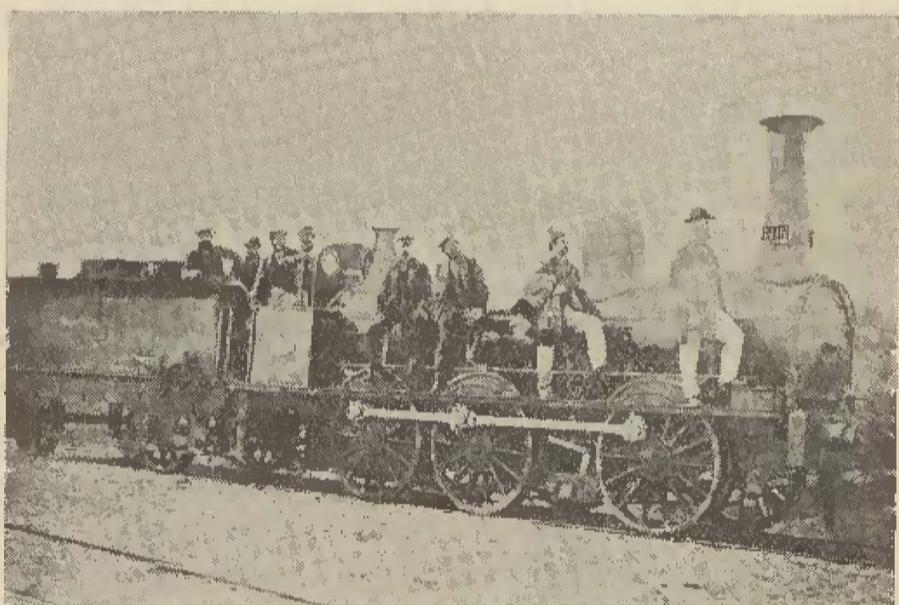
Para as mercadorias em P. V. estabeleciam-se três classes com uma ligeira descriminação das mercadorias que pertenciam a cada uma. Peso máximo era 3.000 Qg. A carga máxima dum vagão era 5.000 Qg.

Em 16 de Março de 1859 foi o Ministério, que então era presidido pelo Duque de Loulé, substituído, ficando na presidência o Duque da Terceira e como Ministro das Obras Públicas, António de Serpa Pimentel.

#### Fundação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Como dissemos, havia sido feito entre o Governo e Sir Morton Peto, em 28 de Agosto de 1857, um contrato para a construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira e ligação para o Porto.

Como, porém, Sir Morton Peto não conseguiu orga-



Os primeiros Chefes de Serviço da Companhia, na locomotiva «Coimbra»

nizar a Companhia para esse efeito e a que se comprometia no contrato, foi este rescindido em 6 de Junho de 1859. A seguir foi aberto novo concurso para a construção das referidas linhas, tendo sido feita a concessão a D. José Salamanca, único concorrente, e que satisfazia a todas as condições impostas.

Entretanto havia sido substituído o administrador do caminho de ferro de Leste, João Chrisóstomo de Abreu e Sousa pelo engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar.

Em 14 de Setembro de 1859 foi estabelecido o con-

tracto definitivo com D. José Salamanca para a construção da linha de Lisboa à fronteira de Badajoz e ao Porto e em 22 de Dezembro aprovados os primeiros estatutos da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses* por êle organizada.

Por êstes estatutos, que têm a data de 15 de Dezembro de 1859, D. José Salamanca cedeu à Companhia todos os direitos com que ficou pela concessão que lhe foi feita e ficou encarregado da construção das diferentes secções de linha mediante determinadas condições.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses propôs-se a exploração da linha de Lisboa à fronteira de Badajoz (linha de Leste) e ao Porto (linha do Norte) e bem assim a construção e exploração de todos os caminhos de ferro de que posteriormente obtivesse a concessão.

A duração da Companhia seria de 99 anos a contar da data da sua constituição definitiva; o capital de 35 milhões de francos, representados por setenta mil acções de 500 francos. Os negócios da Companhia seriam administrados por um Conselho de Administração de 17 membros, podendo ser elevado o seu número a 20, dos quais 10 portugueses e espanhóis. A séde da Companhia seria em Lisboa, mas teria em Paris uma delegação composta dos Administradores residentes em França e Inglaterra, etc., etc.

D. José Salamanca que era um empreiteiro experiente, tendo já construído diversas linhas em Espanha e Italia, trouxe como director da construção o engenheiro D. Eusébio Page.

Em Dezembro de 1859 tomou posse da parte da linha já construída, activando-se desde logo os trabalhos para a conclusão do trôço até Santarem, bem como os estudos definitivos dos traçados dos diferentes troços das linhas de Leste e Norte.

Por carta de lei de 5 de Maio de 1860, foi aprovado o contracto definitivo entre o Governo e D. José Salamanca. Entre muitas outras condições ficou estabelecido que a largura da via que de princípio havia sido de 1<sup>m</sup>,45, passaria a ser 1<sup>m</sup>,67, devendo a substituição da parte já construída fazer-se sem interrupção do serviço, *cláusula que foi cumprida*.

O subsídio dado pelo Governo para as linhas a construir era de 4.500 libras por quilómetro para a linha de Leste e 5.400 libras para a linha do Norte. As tarifas que vigorariam como máximas seriam as existentes até à conclusão da linha de Leste, devendo depois ser revistas e bem assim de 5 em 5 anos.

#### Constituição definitiva da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Organizada a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a primeira reunião dos acionistas teve lugar em Paris a 11 de Maio de 1860.

Em 20 de Junho de 1860 foi publicado o decreto

considerando legalmente constituída a *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses*. É esta uma data importante pois que marca o início da duração da Companhia (99 anos) prevista nos estatutos.

A primeira assembléa em Lisboa teve lugar em 5 de Setembro de 1860, na qual foi confirmada a nomeação dos primeiros 17 administradores feita anteriormente em Paris.

Em 10 de Novembro de 1860 fôram ligeiramente alteradas as tarifas existentes e em 5 de Dezembro do mesmo ano foi publicado um novo regulamento para a fiscalização dos Caminhos de Ferro.

#### Prosseguimento dos trabalhos

Os trabalhos de construção das linhas de Norte e Leste continuaram com toda a actividade. Em Janeiro de 1861 diz o Director da Construção, D. Eusébio Page, numa carta ao Ministro das Obras Públicas, que nos trabalhos da linha de Badajoz se empregavam nessa altura 5.000 homens e na linha do Norte 2.000.

Queixava-se, porém, a Companhia, das demoras por parte do Governo na aprovação dos projectos, o que fazia com que os trabalhos não seguissem com a sequência e regularidade que a Emprêsa construtora tinha todo o empenho em manter, de forma a que as linhas estivessem concluídas nos prazos estipulados.

Vários pedidos no sentido de ser remediado êsse inconveniente fôram dirigidos ao Governo por parte do encarregado das obras D. Eusébio Page, Administrador Delegado D. José Lafuente, empreiteiro D. José Salamanca e bem assim por todos os membros do Conselho de Administração, que junto dos poderes públicos empregavam a sua influência.

#### Inauguração da linha entre a ponte da Asseca e Santarem

A inauguração do trôço da linha entre a ponte da Asseca e Santarem realizou-se em 1 de Julho de 1861, fazendo-se já o serviço em via larga, conforme tinha sido estipulado, ficando portanto em exploração 75 quilómetros. Em Santarem, porém, ainda não havia sido construída a estação, tendo o Governo instado com a Companhia para que a sua construção não se fizesse demorar.

#### Linhos ao Sul do Tejo

Por D. José Salamanca fôram entabolidas negociações com o Governo para a aquisição das linhas então exploradas por uma outra Emprêsa, do Barreiro a Vendas Novas e ramal de Setúbal, não tendo porém chegado a efectuar-se essa transacção por o Governo estar na disposição de fazer a aquisição dessas linhas para o Estado. Mais tarde, contudo, o Governo negocou a venda dessas linhas a uma companhia inglesa bem como a concessão dum ramal de Evora a Extremôs.

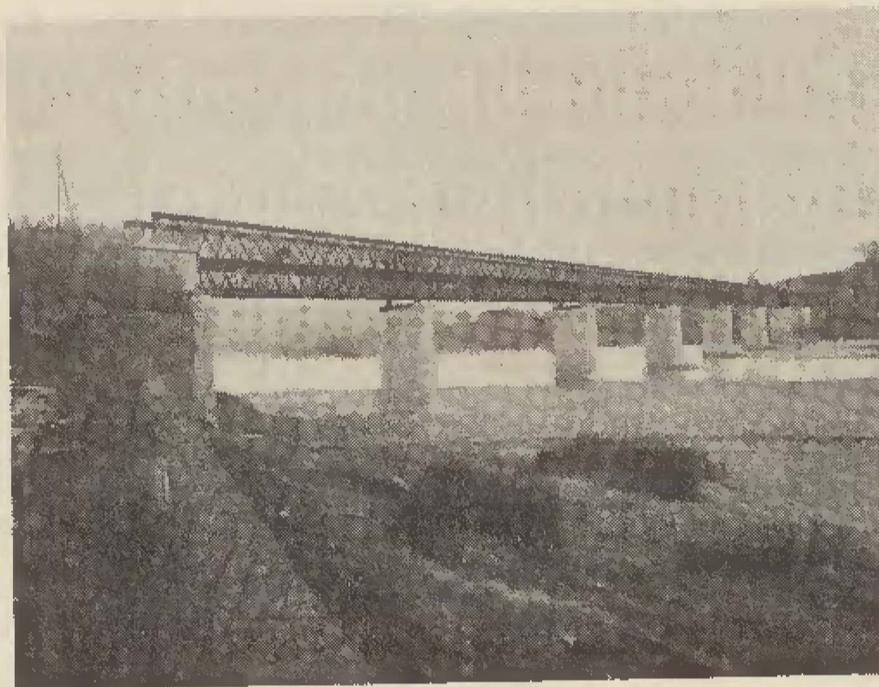
Contra esta resolução protestou a Companhia, por ver que ela daria lugar à existência duma futura linha de ligação para a fronteira, em prejudicial competência com a linha de Leste em construção.

Apesar disso, o contracto com a companhia inglesa sempre se efectuou mais tarde, em 1864, mas o Governo declarou que a nova linha não passaria de Extremôs.

#### Inauguração da linha entre Santarem e Abrantes

Como obra de arte mais importante a construir na linha de Leste figurava a ponte sobre o Tejo, situada entre as estações de Praia e Tramagal. O projecto desta ponte apresentado pela Companhia não foi aprovado pelo Governo que desejava que os vãos tivessem 50 metros em vez de 30, como indicava o projecto.

Não se conformando a Companhia com a resolução do Governo, tanto mais que já tinha trabalhos exe-



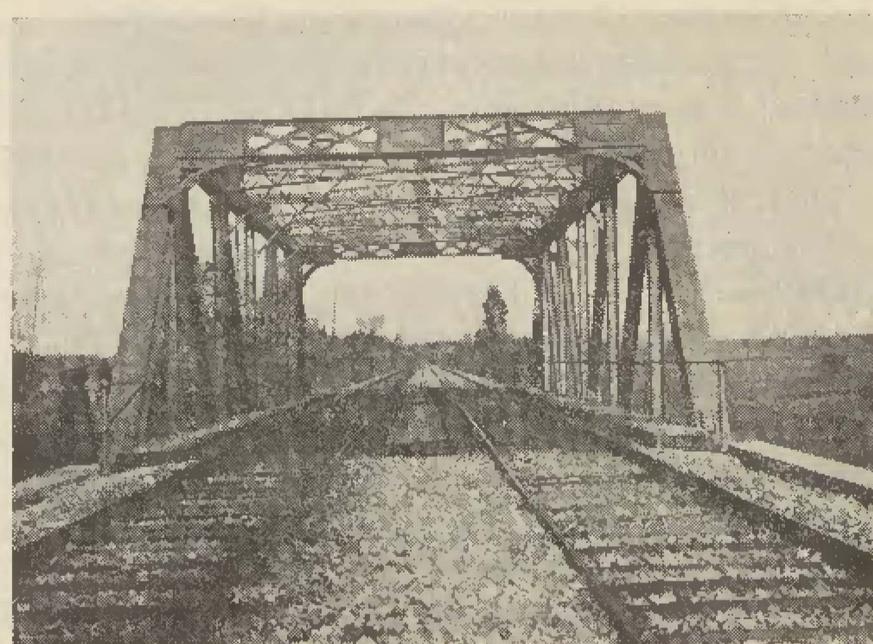
Atual ponte sobre o Tejo entre Praia e Tramagal

cutados e o material adquirido, foi a questão submetida a um conselho arbitral que resolveu favoravelmente à Companhia.

Eram 16 os vãos que continha esta ponte e os pilares eram constituídos por cilindros de ferro fundido.

No mesmo local foi, vinte e cinco anos mais tarde, em 1887, construída uma nova ponte que é a existente atualmente, representada na gravura acima; o número de vãos foi reduzido a 9 e os pilares construídos em cantaria. O 1.º vão é de 45<sup>m</sup>; do 2.º ao 8.º a abertura é de 2<sup>m</sup>,50 e o 9.º tem 14<sup>m</sup>,56. A parte metálica da atual ponte foi construída pela casa Eiffel, de que adiante falaremos.

A gravura seguinte representa uma outra obra de arte construída na linha de Leste, a ponte do Almonda, situada entre as estações de Mato de Miranda e Torres Novas. Trata-se de uma ponte de pequena extensão, apenas um vão de 30 metros, mas muito interessante por ser a única ponte existente para via dupla.



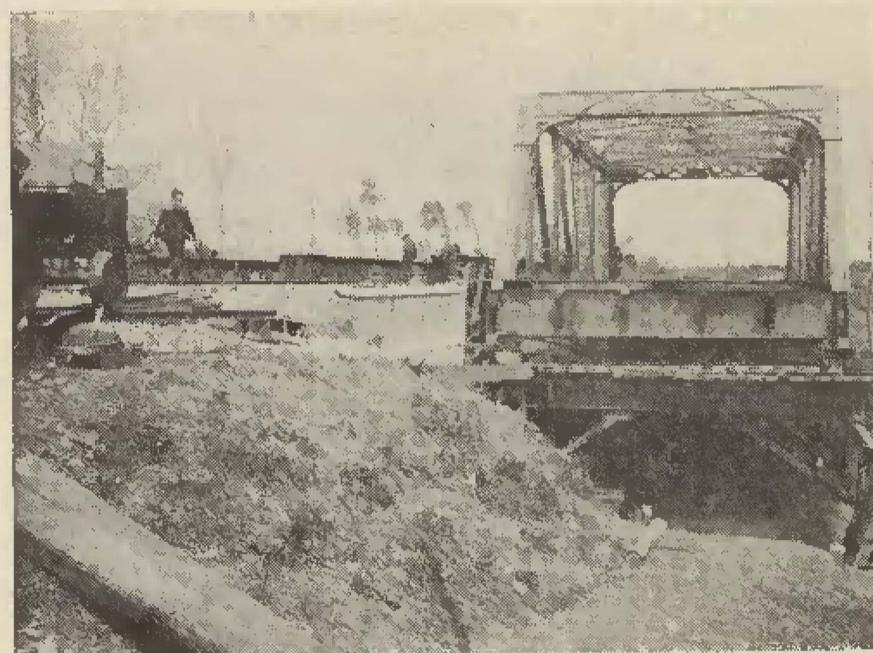
Ponte do Almonda

Quando da construção da linha, na época de que nos estamos ocupando, foi apenas colocado o taboleiro para uma via; mais tarde, em 1899, foi construído o segundo taboleiro e finalmente, em 1915, foi a ponte substituída pela existente, construída nas Oficinas de Ovar conforme projecto do Ex.<sup>mo</sup> Snr. Eng.<sup>o</sup> Vicente Ferreira. (1)

A montagem da nova ponte foi feita ripando os antigos taboleiros, trabalho que foi executado no intervalo dos comboios, não tendo sido necessário interromper a circulação.

As três gravuras seguintes indicam diferentes fases do trabalho.

Tendo sido préviamente examinada a secção da linha de Leste, entre Santarem e Abrantes, foi autorizada a sua abertura provisória à exploração, com algumas restrições, entre elas a de que os comboios de passageiros não poderiam, no novo trôço de linha,



Fase da construção da ponte do Almonda

(1) À data da conferência, Chefe da Divisão de Construção, da C. P.

circular durante a noite enquanto não passasse o inverno e não atingirem velocidades superiores a 40 quilómetros à hora. Este trôço de linha entre Santarem e Abrantes foi inaugurado em 7 de Novembro de 1862. No horário que então começou a vigorar entre Lisboa e Abrantes figuravam 6 combóios: 3 ascendentes e 3 descendentes, mas só havia 1 de ida e 1 de volta até Abrantes.

É interessante notar que os números ímpares eram os descendentes e os números pares os ascendentes.

### Falta de estradas

Estando já em exploração a linha até Abrantes, reconhecia-se que o rendimento das estações não era o que se esperava e esse facto atribuía-se à falta de estradas que puzessem os centros produtores em fácil contacto com os caminhos de ferro.

O Conselho de Administração da Companhia reclamou então ao Governo para mandar construir as estradas que ligassem as localidades mais importantes às estações de caminho de ferro.

### Inauguração dos troços de Abrantes a Crato, de Crato a Elvas e de Elvas a Badajoz

Em 5 de Maio de 1863 foi a exploração da linha de Leste ampliada com o trôço de Abrantes a Crato e em 29 de Agosto começou a exploração até Elvas.

Fez-se um contracto entre o Director Geral da Companhia de Ciudad Real a Badajoz—Ducroz—e o Administrador servindo de Director da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Angel Retortillo, para a exploração do caminho de ferro de Badajoz à fronteira, e finalmente inaugurada a linha de Leste em toda a sua extensão, de Lisboa a Badajoz, em 24 de Setembro de 1863.



Fase da construção da ponte do Almôndia

### Impôsto de trânsito

Durante o ano de 1863 foi votada no Parlamento uma lei pela qual se estabelecia o impôsto de trânsito sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias. A Companhia, considerando ainda inoportuna essa medida, reclamou para a Câmara dos Pares, mas não foi atendida, publicando-se em Janeiro de 1864 uma portaria esclarecendo a forma de se efectuar a cobrança do referido impôsto, que era de 5%, e que começou a ser cobrado em 1 de Janeiro de 1865.

### Inauguração dos diferentes troços da linha do Norte

Na linha do Norte os trabalhos continuavam com toda a actividade e em 8 de Junho de 1863 foi inaugurado o primeiro trôço desta linha, compreendido entre Estarreja e a estação de Devesas, em Gáia.

Durante o ano de 1864 fôram sucessivamente abertos à exploração os troços entre Taveiro e Estarreja (10 de Abril de 1864), entre Entroncamento e Soure (22 de Maio de 1864), e entre Soure e Taveiro (7 de Julho de 1864).

Desde 7 de Julho de 1864, encontrava-se portanto em exploração toda a linha do Norte até Devesas. Porém a exploração fazia-se em regimen provisório; a maior parte dos cais de mercadorias estavam por cobrir, faltavam as vedações da linha e não havia também *marquises* nas estações.

No horário que então começou a vigorar nas linhas de Norte e Leste, havia 3 combóios ascendentes e 3 descendentes na linha do Norte e 2 ascendentes e 2 descendentes na linha de Leste. Não havia ainda combóios de mercadorias, as quais eram transportadas em combóios mixtos, o que originou em muitos casos reclamações pelas demoras que os combóios sofriam.

O Governo instou com a Companhia para que estabelecesse combóios de mercadorias.

(Continua)



Fase da construção da ponte do Almôndia

# Consultas.

## I — Fiscalização e Tráfego

### Tarifas:

**P. n.º 113.** — Tendo dúvidas no cumprimento da Carta Impressa n.º 3, M. D., da Fiscalização, de 21/6/1927, sobre remessas de Serviço Particular, desejo saber se numa remessa de Serviço Particular, de Montedôr a Praia do Ribatejo, aplicando-se o mínimo de cobrança, é processada a taxa como se se tratasse de uma só empresa, ou se se aplicam dois mínimos, um para o Minho e Douro e outro para a Antiga Rêde.

**R.** — Procederá como se se tratasse de duas empresas.

**P. n.º 114.** — Desejo saber por que razão os preços de transporte feitos ao abrigo da alínea C) capítulo II do 2.º aditamento à Tarifa Especial n.º 1 de G. V., M. D., que são regulados pela Tarifa Geral, se acham cativos do adicional de 5 %, com o fundamento de que são transportes feitos ao abrigo duma Tarifa Especial, e qual o motivo porque igual teoria não é aplicada aos preços da alínea D) do 1.º aditamento à mesma Tarifa Especial n.º 1, bem como aos preços da Tarifa Especial n.º 5 de G. V., M. D., de 1 de Setembro de 1925, visto que, fornecendo-se meios bilhetes de Tarifa Geral aos portadores dos cartões de identidade concedidos pelo referido aditamento 1.º e Tarifa Especial n.º 5, tal adicional não poderá ser cobrado.

Há a ponderar que estes dois últimos casos devem estar em igualdade de circunstâncias com o primeiro.

**R.** — Os bilhetes de que trata o n.º 1 da alínea C) do capítulo II da Tarifa Especial n.º 1 de G. V., em vigor nas linhas do Minho e Douro, embora tenham preços que resultam de uma determinada redução fixa sobre os preços da Tarifa Geral, estão sujeitos a condições especiais estabelecidas no 2.º aditamento à citada Tarifa Especial n.º 1.

Esses bilhetes são para todos os efeitos bilhetes de uma Tarifa Especial e por isso estão cativos do adicional de 5 %.

Pelo que respeita à alínea D) do 1.º aditamento à mesma Tarifa 1, e à Tarifa Especial n.º 5 G. V., há a ter em vista que só os bilhetes de identidade propriamente ditos é que constituem objecto de Tarifa Especial, e por esse motivo só a taxa desses bilhetes de identidade está sujeita à aplicação do adicional de 5 %.

Os bilhetes de transporte a meio preço que aqueles bilhetes de identidade dão direito a adquirir, são bilhetes de Tarifa Geral (embora a meio preço) e por isso estão isentos do adicional de 5 %.

## II — Movimento

### Livro 2

**P. n.º 115.** — O combóio 703 não tem paragem em Recarei. Partiu de Valongo e por falta de atenção da estação de Cete, não tem avanço. Mando fechar o disco avançado e colocar petardos entre o disco e a 1.ª agulha. Cete concede avanço a tempo de mandar abrir o disco, mas não a tempo de retirar os petardos. Peço dizer-me com que sinal devo receber o combóio na gare.

**R.** — Visto que não houve tempo de retirar os petardos, o maquinista tem de parar em Recarei e portanto deve o combóio ser recebido com o sinal de paragem, para dar conhecimento ao maquinista do facto que originou a colocação dos petardos.

**P. n.º 116.** — Para os resguardos de combóios de mercadorias em via dupla é concedido o mesmo tempo que em via única? E se esse tempo não for suficiente para a manobra?

**R.** — Tanto em via dupla como em via única, quando o resguardo não possa ser feito por uma agulha tomada de ponta, o tempo a considerar para resguardo deve ser elevado a 15 minutos. Este caso deve ser esclarecido em breve por uma Instrução a publicar com alterações ao Livro 2.

**P. n.º 117.** — Como devo receber em Louzado os combóios da Companhia do Norte, no caso de cruzamento? Devo conservar fechado o disco do lado de Trofa ou devo abri-lo?

**R.** — Deve receber os combóios com o disco fechado visto que a circulação se faz em parte dentro da nossa linha.

**Nota** — Na consulta n.º 112 onde se lê «250 gramas de sabão de potassa», deve ler-se «25 gramas de sabão de potassa».

### Quantidade de vagões carregados e descarregados no mês de Julho de 1929

#### Serviço comercial

	Antiga Rêde		Min.º e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Des-car. <sup>os</sup>	Carregados	Des-car. <sup>os</sup>	Carregados	Des-car. <sup>os</sup>
Semana de 1 a 7 .....	4.190	4.184	2.087	1.909	1.914	1.794
• • 8 a 14 .....	3.990	3.918	2.292	2.024	2.080	1.766
• • 15 a 22 .....	4.996	4.798	2.301	2.432	2.729	2.355
• • 23 a 31 .....	5.954	5.245	2.760	2.780	2.837	2.484
Total .....	19.076	18.145	9.440	9.145	9.500	8.349
Total no mês anterior ..	16.403	16.706	8.977	8.189	7.910	7.284
Diferença .....	+2.673	+1.439	+463	+956	+1.590	+1.065

# Factos e Informações

## Agricultura e jardinagem

### Trabalhos de Outubro

**No campo.** — Fazem-se as grandes sementeiras de trigo, cevada, aveia, centeio, fava e forragens diversas para o gado. Algumas forragens convêm semearem-se em mistura, como ervilhaca com cevada e aveia, trévo encarnado com centeio, etc.

As terras devem ser adubadas com estrume ou, na sua falta, com adubo químico apropriado à qualidade da terra. Melhor ainda é empregar uma e outra coisa ou fazer adubações verdes com tremoço, cesirão ou outra leguminosa, que se semeie nesta época e se enterre na primavera. Estas ervas devem ser adubadas com algum adubo químico porque assim se desenvolvem melhor.

Continuam as vindimas e feitoria do vinho.

**Nas hortas e pomares.** — Cavam-se e plantam-se as hortas para as culturas de inverno. Continua a sementeira da fava e ervilha. Plantam-se morangueiros. Nos cauteiros continuam as sementeiras indicadas no mês anterior.

Termina a colheita dos frutos de verão.

As árvores que tiverem sido, excepcionalmente, atacadas por parasitas, devem sofrer uma poda temporária, queimando-se os ramos cortados e aplicando à árvore qualquer desinfectante énérgeico.

**Nos jardins.** — Continua a plantação dos bôlbos e risomas. Onde seja possível, enterram-se os estrumes. Fazem-se nos abrigos as estacas das arbustos e outras plantas vivazes tais como gerânios, baunilha (falsa), salvias, roseiras, bodleia, ficus, etc.

Em alfobres semeiam-se malvaíscos, paciências, e completam-se as sementeiras que não fôram feitas no mês anterior.

Repicam-se as plantas que o permitem e semeiam-se ervilhas de cheiro. Alporcam-se os craveiros.

## Combóio de luxo através da Sibéria

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Leste da China está estudando a organização dum combóio de luxo ligando a cidade chineza de Shantung à Europa Ocidental.

Este combóio terá todo o conforto moderno, compreendendo um vagão-restaurante, um salão com plataforma-observatório, uma carruagem para fumadores, uma carruagem-cama com casas de banho, um salão para dança e jogos diversos e, finalmente, um salão de barbearia.

O combóio terá um dia inteiro de paragem em Harbin e outro em Moscow, onde todas as disposições serão tomadas para permitir a visita à capital da Rússia com ómnibus e guias.

A inauguração deste combóio esteve anunciada para o dia 3 de Maio último, mas foi adiada, não se tendo ainda efectuado.

## As Companhias de Caminhos de Ferro alargam o seu campo de acção

As duas grandes Companhias Inglesas L. M. & S. Ry e L. & N. E. Ry, a primeira com 12.080 Qm. de extensão e a segunda com 10.755 Qm., inauguraram em Dezembro último, como experiência, o transporte de mercadorias em camiões por estrada, entre Leeds e Bradford, ao abrigo da lei votada pelo parlamento inglês, autorizando as Companhias a explorarem também os transportes por estrada.

Foi o primeiro serviço de transporte exclusivamente de mercadorias aberto ao público. Outros se seguirão à medida que a sua necessidade se fizer sentir.

Uma comissão composta de membros da Câmara dos Lords e da Câmara dos Deputados de Inglaterra aprovou em Maio último, por unanimidade, um projecto de lei apresentado ao Governo autorizando as Companhias de Caminhos de Ferro a organizar também serviços de transportes por avião.

A propósito temos a informar que na noite de 2 para 3 de Maio último, se inaugurou um serviço diário extra-rápido destinado ao transporte das malas postais e de pequenas recovagens entre Bordeus e Génova, na Itália.

O transporte é assegurado por caminhos de ferro entre Bordeus e Montluçon e por avião entre esta última localidade e Génova, onde terá correspondência com as linhas aéreas que servem a Europa Central e Oriental.

Foi também estabelecido em 2 de Maio um serviço aéreo entre Paris, Bordeus e Biarritz que assegura a correspondência nesta última localidade com o Sud-Express que segue para Madrid e Lisboa.

## Telefonia sem fios em combóios de luxo

A exemplo do que já se tem feito noutras países, nos Caminhos de Ferro Italianos efectuou-se em Junho último, a título de ensaio, a instalação de aparelhos de telefonia sem fios num rápido de luxo que parte da cidade de Milão, tendo sido o resultado obtido plenamente satisfatório.

No Canadá também um mês antes se fizeram experiências idênticas num rápido em plena marcha entre Monte Real e Toronto, também com os melhores resultados.

# Pessoal.

## Nomeações em Julho

### DIRECÇÃO GERAL

**Médico da 40.ª Secção.** — Dr. José Luís Vieira Pinto dos Reis, com residência em Penafiel.

**Empregadas de 3.ª classe.** — Albertina da Conceição e Isaura Alves Barata.

### EXPLORAÇÃO

**Comercialista diplomado.** — Carlos Simões de Albuquerque.

**Empregados de 3.ª classe.** — Manuel Estêves Júnior e Armando José Macedo.

**Empregadas de 3.ª classe.** — Maria Irene Simões de Faria Lopes, Rosa Moreira Duro, Albertina Natividade Mendes, Norberta Pires.

**Servente da Fábrica de bilhêtes.** — Alberto Figueiredo Baptista.

**Factores de 3.ª classe.** — António Bonacho dos Anjos, Manuel Vítorino Soares, António Antunes Loureiro, António da Silva, José Moreira dos Santos, Jorge Pinheiro Xavier, João Mendes da Silva, José de Sousa, Joaquim de Jesus Pinela, Manuel de Sousa Reis, Onofre Gomes, António Tomé Pedro, Angelino Estêves Pardal, Armando Pinto da Costa Guimarães, Aníbal Baptista Ferreira, José do Sacramento Queiroz, Manuel Gonçalves Candeias, Manuel Brás de Moura, Jaime Bernardino Pereira, Arnaldo Gonçalves Malheiro, José Ferreira Neto, João Joaquim de Matos, Manuel Fonseca, José Casimiro, Samuel Alves Lourenço, Américo Henrique dos Santos, Manuel Pinto de Mesquita, Abel de Sousa Meireles, Gervásio dos Santos Figueira, Eduardo Sebastião Guita, Joaquim Seixas, António Felix Lúcio, João Picoito Caváco, Artur Ferreira, José António Pessôa Godinho, Luís Filipe Martins, Ilídio Soares Teixeira, António Areias Torres, Jaime Carriço Lopes, João de Abreu Cruz, Frederico Gonçalves da Silveira, Alfredo Teixeira, Luís Maria Marques, Tomé Ramos Enes, Vítor Henriques, Manuel António Costa, Elísio Antunes da Silva, Arnaldo Artur Cruz Franco, António Alípio Araújo, Joaquim Matias de Jesus Pinto, Francisco Lopes Isabelinho, Humberto Alves, António da Fonseca, Joaquim Duarte Braga, Abel da Silveira Almendro, Manuel Simões, Manuel Gomes de Figueiredo, Delfim Rodrigues Moreira, José Quaresma de Matos, António Pinto, Luís Artur Rodrigues, José Domingos, Joaquim Gonçalves Pereira, António Vás da Silva, Carlos da Costa, José Maria Patrício da Conceição, Artur Valido Rosa, Luís Furtado Ribeiro, José Carlos Ramos Raimundo, Acácio Nascimento Ferreira, Américo Augusto de Mesquita, João Pereira Dias, António Albino das Neves, Francisco Valente

Pereira, Júlio Maria da Fonseca, António Pinheiro de Freitas, José Alves Cardoso, Manuel Alvaro, Jaime da Costa, Dâmaso Raposo da Silva, José Francisco Lopes Júnior, Joaquim de Carvalho, Manuel Ribeiro de Bastos, Adriano António André, António Cardoso de Seixas, Elmano Leonardo Jorge, António Pereira Mendonça Júnior, Armando Nunes Moura, António Neves, José Augusto Coelho Sanches Castro Vilas Bôas, António Eduardo Domingues, José Maria Nunes Rosa, Acácio Pires Parente, Manuel Cadete Quinas, Alfredo Gomes, José Pedro Freitas, Ricardo José de Paiva, José Estreia e João Mendes Ferreira Júnior.

**Aspirantes.** — António Inácio Oliveira Montenegro, José Dias, António da Silva e Sousa, Virgílio Damas Mineiro, José das Dôres Silva, Luís António Bispo, Manuel Martins Gonçalves, João Baptista, António Domingues Júnior, Inácio Marques dos Reis, Carlos Martins Cabrita, João Manuel Coelho Ferreira, Narciso Joaquim da Silva, Manuel da Silva, Roberto do Espírito Santo, Leopoldino da Silva Guizo, António da Fonseca e Silva, Joaquim Jacinto Ferreira, Joaquim Pragana, Leonildo Gonçalves Conceição, Eduardo Pires Rito, José Fonsêca Ferreira de Sousa, Joaquim Carvalho de Araújo, António Duarte Barbadilhas, Alípio de Oliveira Santos, João Guedes de Carvalho Teixeira, João Gomes Bento, Amílcar da Silva Santos, Amândio F. Rodrigues Soares, Je-suíno Gomes Paiva, José Guerra Leitão, Amândio Alves de Carvalho, Vítor Manuel de Matos, António Correia da Costa, António Alves da Cunha Júnior, Américo Mendes, José Figueiras, Bernardino Tomás, José Rodrigues Pinto, João Francisco Semedo, José de Oliveira, António Gonçalves Feijão, Alfredo dos Santos Martins, António Amaral, António Martins Ferreira, José Neves Pais de Sousa, Américo Rodrigues Ribeiro, António Angelo da Costa Balicas, Pedro Romero Vila, Simão Estanqueiro Pinheiro, Francisco Lacão Salvador, Mário Simões da Rocha, José Alberto da Silva, José de S. João da Cruz Júnior, Herminio Vidal Teixeira, Albertino Francisco dos Santos, Joaquim Fernandes Pombo, António da Silva Júnior, Abílio Rodrigues Marques, António da Silva Coronha, Mário da Silva, José da Silva Nunes, Eduardo de Matos Roldão, Hilário Correia Cabaço, Filipe Fernando Ribeiro, José da Silva, Francisco da Costa Nunes, Carlos Nicolau Cordeiro, José Miranda Figueiredo, José Joaquim Júnior, António da Silva, Manuel dos Santos Silva, António Salgueiro Alves, Raúl Cunha, João Soares Rasteiro, Manuel Ferreira Castelo, José Pires Rufino, António Martins Nóbrega, Júlio Fernandes da Cruz, José Paulo dos Anjos, Francisco Rebordão de Oliveira, Manuel José Moital

Júnior, Artur Cândido, Joaquim Luís Ferreira, Cândido Rodrigues Nunes, Américo da Costa, Ilídio Pires da Conceição, José Monteiro Gomes, Manuel Fernandes Runa, Apolinário Ramos, Armando Dias dos Santos, Manuel da Silva Pinto, José Adolfo Bexiga Marques, Afonso da Costa Estêves, José Gonçalves dos Reis, Santos Caetano da Silva, António dos Reis da Costa e António Alves do Rio.

**Revisores de 3.ª classe.** — Avelino Fernandes Martins, Joaquim Leal Barbas, Manuel de Sousa Reis, Rodrigo de Queirós, Bernardino da Ressurreição, Manuel Pereira Ganaipo, Artur Fernandes Teixeira, Júlio Simões, António Cruz Moreira, Casimiro Pinto e Firmino Francisco Simões.

**Engatadores.** — Joaquim Monteiro Brígida, Honório dos Santos, Sebastião Monteiro, José da Silva, Cláudio José Tregeira, Serafim Cabrita Júnior, António Mendes, Domingos Coelho Gonçalves, António Albino, José Guerreiro, José Alves, Francisco Semião, Manuel de Oliveira e Viriato Martins.

**Porteiros.** — José Teixeira e Manuel dos Reis.

**Servente.** — Maria da Conceição Ferreira da Gama.

**Guardas.** — Os carregadores: António Pereira, José de Almeida, Manuel Moreira da Costa, Albino de Sousa, José Soares de Magalhães, Luís António Ferreira, Manuel António Gaspar, António Maria Melão, Francisco Oliveira Jorge, Albino Rito, João de Freitas Ferreira, Manuel António Rodrigues, Joaquim Diatino, José Pedro Rodrigues, Artur Pelengana, Pedro Nunes, João Caetano, Joaquim Paulo, António Carneiro, Manuel José Cerqueira, João Concho, João Lopes Monteiro do Rio, António José Valente, João Alves, João Nunes, Albino Maria Cordeiro, Manuel Pereira da Silva, António Barroso da Cunha Feijó, Artur Vilela Pereira, Francisco de Queirós, Amadeu Carlos de Magalhães, Joaquim Moreira Barbosa, António Ceriz, António José Cerqueira, Gonçalo da Conceição Soalhal, Pedro Gregório, António Ramos, Francisco Anunciação, José da Cruz Mourato e Firmino Dias da Silva.

Os serventes: Augusto César Gonçalves Jesus, Francisco da Silva e Joaquim Faria da Cunha.

O conferente: Alexandre Pinto de Carvalho.

**Ordenanças.** — Os carregadores: Manuel Augusto, Joaquim Laranjeira, Alfredo Caetano Pereira e Alvaro Colaço.

**Guarda de P. N.** — O carregador: Manuel Carlos.

#### VIA E OBRAS

**Chefe de secção do Serviço de Construções.** — Joaquim da Silva Ramos.

**Empregado de 3.ª classe.** — António Bernardo Figueiredo.

**Ajudante de arquivista.** — Francisco Fernandes Martinho.

**Encarregados de carpinteiros.** — Alvaro Maia, Adelino

Duarte Gomes, José Farinha, Jorge José de Carvalho.

**Encarregados de pedreiros.** — Bento da Silva Diogo, Saúl Dias, António Pinto.

**Electricista de 2.ª classe.** — Angelo Dias de Carvalho. **Servente de escritório.** — Carlos Gameiro.

**Assentadores.** — Joaquim Pinto Duarte, António Ribeiro, João Martins Pires, Manuel Croca, Frederico Henriques, Adelino Marques, José Gonçalves Xavier, João Agostinho, José Garrido Martins, José dos Santos, Luís Seguro Carvalho, Anastácio Coelho e Joaquim Louro Ramos.

**Guardas.** — Laura Cardoso, Maria Lucinda, Maria Constância, Joaquina Gameiro, Maria Margarida da Conceição, Maria José Carvalho e Maria Estrêla.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

**Capataz.** — Francisco de Abreu.

**Fogueiro de máquinas fixas.** — António Ferreira Frutuoso.

#### Promoções em Julho

#### EXPLORAÇÃO

**A chefes de 2.ª classe.** — Joaquim Gomes de Carvalho e Luís Joaquim da Fonseca.

**A chefes de 3.ª classe.** — Plácido Avelino Correia Pinto d'Almeida, Daniel da Costa Lima, Manuel Ramos, Manuel de Aranjo Leitão e Paulo António da Silva.

**A factores de 1.ª classe.** — Francisco d'Almeida, João Carvalho da Cruz, Luís Bernardes, Manuel António, António José Bráz, João Baptista Arraiano, Adelino Correia e Jacinto de Oliveira e Silva.

**A factores de 2.ª classe.** — Serafim Lopes, Henrique Pinto Botelho, Benjamim Rodrigues Geitoeira, Francisco Pereira de Melo, Alfredo Angelo Valente, José Pinto, Anacleto Fernandes Silva, Francisco da Conceição Malato, António Carlos Sanches, Manuel Fontinha, Alexandre Antunes Guedelha, João Porfirio Tristão, Adriano António Chora, José Rodrigues, António Dias Baptista, Inácio Banha d'Oliveira, Vicente de Sousa Caracoas, Francisco Assis Machado Júnior e Luís de Brito.

**A telegrafistas principais.** — Eduardo Correia Galeão, Manuel das Neves Severo e José Fernandes.

**A escriturários de 1.ª classe.** — Carlos dos Santos Coelho.

**A fieis de 1.ª classe.** — Manuel Sanchez e Cristiniano Nunes.

**A fieis de 2.ª classe.** — Carlos Teixeira, Jorge Ferreira e Alvaro Martins Calixto.

**A condutores principais.** — José Pinto e Antero Xavier Marques.

**A guarda-freios de 1.ª classe.** — Manuel Ferreira da Silva e Aníbal José da Costa.

**A guarda-freios de 2.ª classe.** — Manuel Duque Antunes, José Lopes Pereira Coutinho e Josué Vieira Amaro.

**A revisores de 1.ª classe.** — Manuel Osório.

**A revisores de 2.ª classe.** — Luís da Cunha Coelho Barbosa Vaz Castro e João dos Santos Esteves Rolo.

**A capatazes principais.** — Manuel Pereira, Joaquim de Azevedo Martins, Manuel Miguel e António Ribeiro de Queiroz.

**A capatazes de 1.ª classe.** — Roberto Gonçalves, José António Tregeira, Arlindo Mendes, Adão Alves e António Freire.

**A capatazes de 2.ª classe.** — Agostinho Teixeira da Costa, Francisco Tomás e José Rodrigues Nepomuceno.

**A agulheiros de 1.ª classe.** — Daniel da Silva, António Gomes da Costa, Armando do Carmo Lobo, Joaquim Duarte Braga, Francisco da Cruz Roque, Manuel Constantino, Barão José da Mouca e José Marreiros.

**A agulheiros de 2.ª classe.** — Delfim da Silva Patrício, António Marques da Silva, Laurentino Ferreira, Bernardino Ferreira Matinha, Joaquim Teixeira, Joaquim Gomes da Silva, Serafim Ferreira, Joaquim Vasconcelos, José Dias da Cunha, João Teixeira da Mota, Joaquim de Azevedo Lima, Filipe Servulo, António Leocadio, Henrique Domingos Margarido, José Capeta Chaparrinho, Joaquim Soares, José Paulino, Francisco Pereira de Jesus, Valentim de Oliveira, José dos Santos, António Ildefonso, Joaquim Cabrita, Abílio dos Reis, Domingos da Silva Claudino.

**A agulheiros de 3.ª classe.** — Augusto Guilherme, Manuel de Miranda, José Monteiro, Adalberto Ferraz, Manuel Pinto Ribeiro, António da Silva Monteiro, Joaquim José Alves, Joaquim Pereira, Francisco Madeira, Jerónimo Ventura, Joaquim dos Santos, Manuel Belo, Joaquim António Júnior, José Ferreira, José Maria Gomes e Adolfo Bernardino.

**A conferentes.** — Baltazar Marcolino Pereira, Horácio Corona Linares, João José Domingos e Raul Eduardo.

#### VIA E OBRAS

**A Chefe de Repartição.** — António Gomes da Silva.

**A Encarregado de carpinteiros.** — Arcadio Mendes dos Santos.

**A Chefe de Lanço de 2.ª classe.** — José Rodrigues.

**A Chefes de Distrito.** — Joaquim dos Santos Roxo, José Soares, José Vera, António Dionisio Cimana, Prudêncio José Rego, Manuel Francisco Henriqueira, João António, António de Brito, Luís Candeias, Francisco dos Reis Camões, Francisco Rodrigues, José Sebastião, Manuel Guerreirinho, José Cirilo, Virgilio Martins, José Martins Faria, José Jacinto, José Nascimento Evangelista, António Manuel Fezes, Manuel Baptista Romão, Joaquim António Frade, Silvino de Mira, António dos Santos e José das Neves.

**A Sub-Chefes de Distrito.** — Manuel Augusto, António Farinha, Manuel da Silva, Anacleto José, Manuel Dias Pereira, Manuel da Cruz, Manuel Alves, Joaquim Louzeiro, Custódio da Silva, José Joaquim, José Mira Geraldo, Manuel Alcácer, Manuel da Silva, Vicente de Oliveira Coruche, José Manuel Sadio, Amavel Marques, Domingos Rico Coelho, Manuel de Sousa, António Maria Lourenço e Francisco Fernandes.

#### Reformas em Julho e Agosto

Mariano Sanches, *carregador*.

Rosalina Augusta, *guarda do Dist.º n.º 269*.

Maria Ferreira, *guarda do Dist.º n.º 405*.

Joaquim Timóteo, *vigilante*.

José Cabral, *limpador*.

#### Falecimentos

† **Joaquim Henriques Gonçalves**, Inspector Principal, Adido ao Serviço Central.



† Joaquim Henriques Gonçalves  
Inspector Principal

Admitido como praticante de estação em 14 de Junho de 1889, foi nomeado factor em 1 de Setembro do mesmo ano e transitou para os Serviços Centrais na categoria de amanuense de 3.ª classe em 1 de Dezembro de 1889.

Em 1 de Janeiro de 1905 foi promovido a Sub Inspector do Pequeno Material, a Inspector do mesmo serviço em 1 de Janeiro de 1912, tendo sido

colocado como adido ao Serviço Central em 1 de Janeiro de 1918.

Era Inspector Principal desde 24 de Outubro de 1920.

A sua morte causou-nos um sincero pesar. O Snr. Joaquim Gonçalves era, desde ha muitos anos, um infatigável colaborador nos serviços da Exploração.

A sua dedicação e a tenacidade no trabalho podem ser apontados como exemplo. Exclusivamente a essas qualidades deveu uma brilhante carreira e os prémios e louvores que por mais de uma vez lhe fôram conferidos.

Com o seu falecimento perdeu a Companhia um prestimoso funcionário, cuja competência sempre se afirmou em todos os graus hierárquicos por que foi passando nos seus quarenta anos de serviço.

† *António Rodrigues Teixeira*, factor de 1.ª classe.

Lastimamos profundamente a morte do factor de 1.ª classe *António Rodrigues Teixeira*, ocasionada pela máquina do combóio 8657 quando, em 31 de Agosto passado andava em manobras na estação de Quintans.

Este tão lamentável desastre fez perder à Companhia um agente zeloso e trabalhador em cuja matrícula figuram vários prémios pela forma como ministrou a instrução profissional aos seus alunos.

O Sr. *António Rodrigues Teixeira* foi admitido como praticante em 1 de Julho de 1911 e promovido a factor de 1.ª em Julho de 1923.

e promovido a chefe de Dist.º em 26 de Abril de 1904.

† *Alfredo Teixeira de Carvalho*, agulheiro de 2.ª classe.

Admitido como carregador eventual em 11 de Maio de 1914, foi nomeado agulheiro de 3.ª classe em 25 de Novembro de 1923 e promovido a agulheiro de 2.ª em 21 de Maio de 1929.

† *Urbano Gomes da Silva*, agulheiro de 3.ª classe.

Admitido como carregador eventual em 1 de Novembro de 1920, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Abril de 1929.



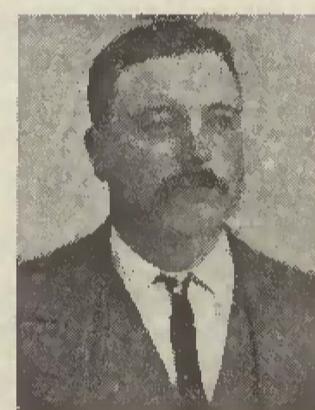
† *António Rodrigues Teixeira*  
Factor de 1.ª classe



† *Manuel Domingos*  
Chefe de Cantão



† *João Bernardino Pinto*  
Guarda-freio de 1.ª classe



† *Francisco Roxo*  
Chefe de Distrito

† *Manuel Domingos*, chefe de Cantão da Inspecção e Oficina de Obras Metálicas.

Admitido como ajudante de ferreiro em 26 de Março de 1899 e promovido a chefe de Cantão em 1 de Janeiro de 1926.

† *Jodo Joaquim dos Reis*, guarda-freio de 1.ª classe.

Admitido como carregador auxiliar em 29 de Setembro de 1915 e nomeado carregador em 28 de Outubro de 1919. Transitou para o Serviço de Treins em 21 de Julho de 1923 como aspirante a guarda-freio e foi promovido a guarda-freio de 1.ª classe em 1 de Fevereiro de 1928.

† *Francisco Roxo*, chefe do Dist.º n.º 79.

Admitido como assentador em 1 de Abril de 1899

† *Jodo Joaquim dos Reis*, Carregador.

Nomeado carregador em 19 de Maio de 1910.

† *José Francisco Júnior*, carregador.

Admitido como suplementar em 3 de Abril de 1924,

e nomeado corregador em 21 de Dezembro de 1926.

† *António Joaquim Almeida*, carregador.

Admitido como carregador eventual em 20 de Dezembro de 1917 e nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

† *José Valente*, servente do posto médico de Ovar.

† *Helena Maria*, guarda do Dist.º n.º 98.

Admitida como guarda do Dist.º n.º 83 em 26 de Dezembro de 1903.

**Observação:** Por falta de espaço não publicamos as nomeações referentes ao mês de Agosto o que faremos no próximo número.