

# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** A técnica de recepção de tecidos na C. P. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — A Pesca do Atum. — Consultas e Documentos. — O novo relógio da estação de Paddington. — A nova estação de Florença. — Desastres de Automóveis. — Pessoal.

## A técnica de recepção de tecidos na C. P.

Pelo Sr. Eng.º Jaime Raúl Corrêa Mendes, Sub-chefe de Serviço, na Divisão de Exploração

JA, em 1932 e no seu n.º 35, o *Boletim da C. P.* se referiu às aquisições que a C. P. faz de fazendas para fardamentos do seu pessoal, às metragens comparadas de cada um dos tipos e ainda a várias considerações tendentes a mostrar a importância dessas compras.

Hoje vamos descrever, ainda que sumariamente, e sem entrar em pormenores técnicos, os cuidados que a C. P. toma na obtenção dos vários tipos de tecidos quer destinados a fardamentos quer a outros fins.

Não pode a Companhia seguir as pisadas daquele velhote caturra que, necessitando comprar fazenda para um fato, ia a uma loja da especialidade, fazia deitar abaixo das prateleiras uma rima de peças e, depois de ouvir com muita atenção o caixeiro que o atendia e usava dos melhores argumentos — sem consciência técnica, mas apenas com fins comerciais —, indagava o preço, procedia, com ares de entendido no

assunto, a uma apalpação da fazenda e ao exame do padrão à porta da rua para melhor receber a luz do dia e, finalmente, se resolvia a comprar uma das fazendas preferidas e a mandar fazer o seu fato.

Logo, porém, que o fato estava pronto, desgostava-se do tecido e, sempre mal humorado, acabava por dizer a quem lhe gabava a farpela nova:

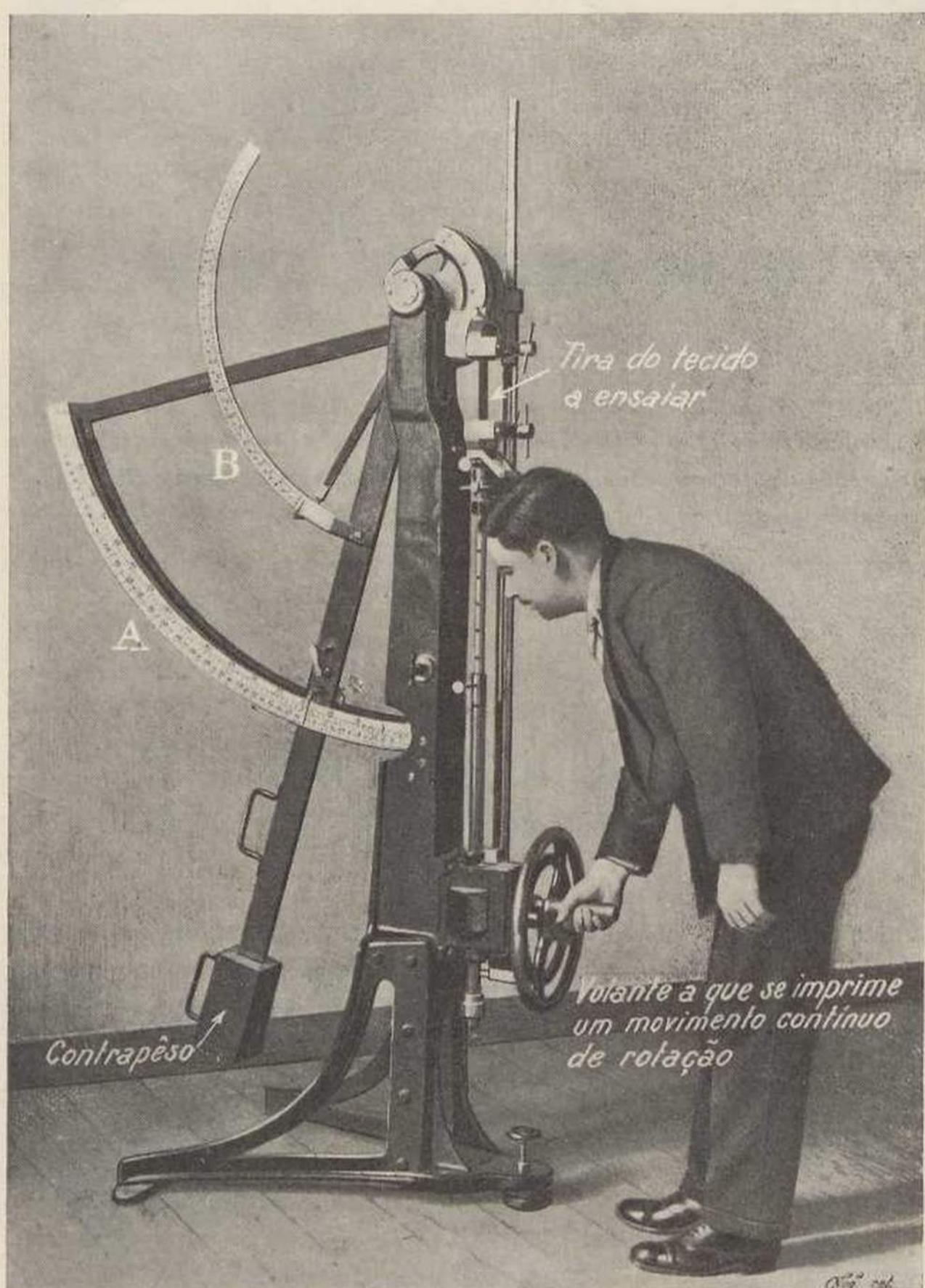
— Enganaram-me, patifes!

— Julguei que era estambre e não é! Nunca mais lá torno.

O defeito não estava na verbosidade convincente do caixeiro, mas sim nos poucos conhecimentos que, da matéria, o velho caturra possuia, pois as suas compras eram sempre feitas por mero sentimento, ou, como se costuma dizer, «a olho».

Na Companhia, as coisas não podem decorrer com a mesma simplicidade. É necessário saber

escolher e, sobretudo, verificar cuidadosamente se a mercadoria que lhe é entregue, corresponde á qualidade que foi encomendada.



Um ensaio de fazendas com o dinamômetro

A traços largos, as coisas passam-se como vamos descrever.

Uma vez escolhido o tipo de fazenda a adquirir, elabora-se o caderno de encargos no qual, além das condições comerciais, são indicadas as condições técnicas, a que a fazenda deve satisfazer, tais como: peso por metro quadrado, com e sem

preparo<sup>(1)</sup>; número de fios por centímetro na trama (largura do tecido) e na urdidura (comprimento); resistência ao esforço de tracção, fixado em quilogramas, no sentido da trama e no da urdidura; natureza da tinta e matéria prima, etc.

Recebidas as propostas dos vários fornecedores, acompanhadas das respectivas amostras, procede-se á escolha da fazenda tendo em consideração as condições técnicas impostas no caderno de encargos, o acabamento, as ourelas, o preço e o prazo de entrega.

Para os ensaios de resistência são, de cada amostra, cortadas duas tiras no sentido da trama e duas no sentido da urdidura, com as dimensões de  $0,^m 20 \times 0,^m 05$ .

Cada uma destas é colocada — presa pelas extremidades como está indicado na figura junta — num aparelho, chamado dinamômetro, o qual, esticando a amostra, permite determinar o esforço máximo que a fazenda pode suportar até o momento de rebentar. Este esforço, em quilogramas, é lido na escala A. A escala B, dá-nos o alongamento da amostra, expresso em milímetros, isto é, mede a sua elasticidade.

Os números assim obtidos são lançados num boletim em frente da indicação da

proposta a que dizem respeito, inscrevendo-se também nesse boletim o número de fios da trama e da urdidura, o qual é obtido por meio

(1) O preparo consiste na impregnação do tecido com uma substância gomosa que lhe dá uma melhor aparência.

de uma prancheta especial e de um pequeno aparelho chamado *conta-fios*.

Segue-se a determinação do peso. Para isso, corta-se de cada amostra, com o auxílio dum escantilhão apropriado, um retalho com a superfície de um decímetro quadrado, e procede-se a uma rigorosa pesagem do mesmo com aproximação até os miligramas. O resultado inscreve-se no boletim aír referido.

Se o tecido tem preparo, faz-se uma pesagem idêntica depois da amostra ter sido lavada em água corrente durante meia hora e de ter estado 12 horas a secar numa estufa.

Procede-se, em seguida, ao ensaio da natureza da tinta do tecido. Este trabalho é executado no laboratório por meio de reagentes químicos que nos indicam se a tinta utilizada é ou não a que o caderno de encargos estipulava.

Para apreciar como a cor resiste ao sol, é a fazenda submetida, durante cerca de 10 dias, à ação dos raios solares, cujo poder descorante é tal, que até a lã escura não tingida dos carneiros desbota um pouco sob a sua ação.

Por último, analiza-se a natureza da fibra, a fim de se reconhecer se o tecido é de lã, algodão, linho, etc., e, em certos casos, determinam-se as percentagens em que entram a lã e algodão. Este ensaio é feito por meio do *microscópio*, aparelho composto de diversas lentes dispostas de modo que ampliam o tamanho real

dos objectos a examinar 200, 500, 1000 e mais vezes.

Por meio do ensaio químico obtém-se a confirmação da natureza das fibras e, até, a percentagem em que os fios de cada natureza entram no tecido, o que é muito útil sobretudo para apreciação da qualidade das «alpacas», que são constituídas por lã e algodão em determinadas proporções.

Todos estes elementos constituem uma base técnica para a aceitação ou a rejeição das fazendas propostas.

Escolhida a fazenda e feito o contrato com o fornecedor, repetem-se os ensaios para cada lote de fazenda entregue a fim de se verificar se a sua qualidade é igual à da amostra que ficou servindo de padrão para o fornecimento.

Para terminar, e a título de curiosidade, informamos os nossos leitores de que, no ano de 1933, se efectuaram os seguintes ensaios de tecidos :

de resistência .....	1392
de número de fios.....	592
de natureza da matéria prima.....	346
da qualidade da tinta .....	116
do peso, com preparo .....	326
do peso, sem preparo .....	237
Total .....	3009

Estes números são bastante expressivos, dispensando por isso mesmo qualquer comentário.

A exactidão é a primeira qualidade  
do trabalhador consciencioso

# Prescrições para a segurança individual do pessoal

*(Continuação)*

## ARTIGO 3.<sup>º</sup>

As escadas para trabalhos de pinturas, rebôcos, etc. a colocar próximo das vias, devem ficar pelo menos distantes delas de 1,50 a contar do carril mais próximo. Devem ser transportadas nas gares e nas vias, tanto quanto possível verticalmente ou paralelas à via e, em todos os casos de forma a não serem atingidas pela passagem de um comboio, máquina ou qualquer outro veículo. (Fig. 3 e Fig. 4).

## ARTIGO 4.<sup>º</sup>

Quando houver necessidade de reparar ou conservar agulhas ou sinais manobrados a distância, os agentes só devem pôr as mãos nas lanças, ferrolhos, articulações, etc., depois de terem tomado a precaução de calçar as peças que os possam ferir se forem manobradas (Fig. 5) e prevenir o agente encarregado da manobra de que não deve accionar os aparelhos enquanto durarem os trabalhos de que estão encarregados.

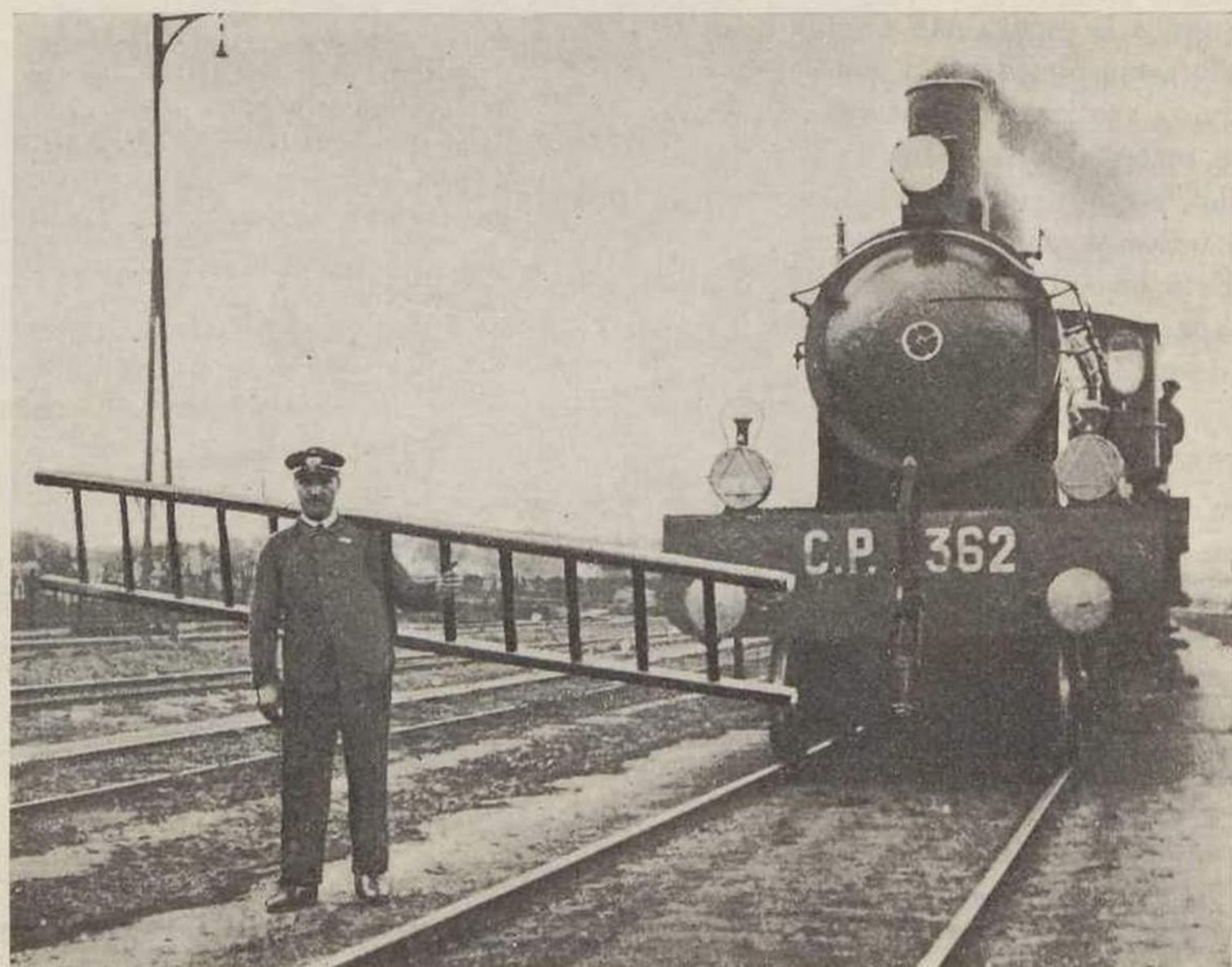


Fig. 3

### É perigoso

transportar uma escada ao longo das linhas de modo que ela possa ser apanhada à passagem de um veículo



Fig. 4

**Devem**

as escadas ser transportadas verticalmente ou paralelamente à via  
de forma a não serem atingidas por qualquer circulação



Fig. 5

**É perigoso**

meter as mãos entre uma lança e um carril numa agulha manobrada a distância  
sem ter tomado a precaução de a calçar

# Digressão literária.

Raúl Germano Brandão, ou simplesmente Raúl Brandão, como era conhecido, nasceu no Pôrto em 12 de Março de 1867 e veio a falecer em Lisboa a 5 de Dezembro de 1930. Seguiu a carreira militar, tendo-se reformado em capitão em Fevereiro de 1912.

Raúl Brandão foi jornalista, romancista, historiador e até dramaturgo. A sua obra não é vasta mas é, sobretudo, muito notável. A sua prosa é formosíssima, elegante e muito portuguesa. Ha páginas nos seus livros que são perfeitos quadros, cheios de luz e de vida.

Foi, como homem, um bom, na pura acepção da palavra. Sentimental, Raúl Brandão amava os pobres, os desprotegidos da sorte. «Ninguém, mais do que ele, foi o cronista da miséria, da desgraça, aparecendo-nos quase sufocado pelo sofrimento humano» escreveu acerca deste escritor, Julião Quintinha, num recente livro intitulado *Imagens de Actualidade*.

Como jornalista, colaborou em vários jornais e revistas, tendo fundado *O Imparcial*. A sua primeira obra foi o folheto *Os nefelibatas*, em colaboração com outros escritores. Seguiu-se *Impressões e paisagens*; *História de um palhaço*, onde marcou a sua personalidade como escritor; *A Farça*; *Os pobres*, prefaciado brilhantemente por Guerra Junqueiro; *Humus*; *As Memórias*; *Os Pescadores e as Ilhas Desconhecidas*.

Como dramaturgo escreveu: *O gebo e a sombra*; *O rei imaginário*; *O diabo e a morte*, e como historiador: *El-Rei Junot*; *Gomes Freire e o Círculo do Pôrto*. De colaboração com a sua espôsa escreveu o interessante livro intitulado *Portugal Pequenino*.

Raúl Brandão foi, pode dizer-se, um Poeta que escreveu em prosa e que honrou a nossa literatura.

## A Pesca do Atum

TAVIRA

Agosto — 1922

MUROS muito brancos, de porta e janela, alguns com gelosias, que é a velha e a melhor maneira de manter as casas sempre frescas. A rexa deixa passar o ar e conserva a meia luz: dá intimidade aos interiores. Nas ruas não passa ninguém. Casas apalaçadas, tumulares. Telhados mouriscos ponteagudos, de quatro águas, muito caiados, e as chaminés do sul, que lembram reduções de minaretes. Há-as rendilhadas; há-as com filagranas e flores. Outras mais pobres e mais simples, mas sempre aspirando para o céu de Alá. Entre elas e a Geralda a diferença é apenas de tamanho. Brancas, esguias, delicadas, com um pouco de imaginação, povoa-se Tavira de torres onde o árabe faz a oração da manhã e da tarde. São recordação e saudade. A alma do moiro está viva. Subjugada, persiste e sonha. Aspira.

Perseguida, obstina-se. E para viver faz-se pequenina e contenta-se em deitar fumo...

Tavira é uma terra fechada, concentrada, de gente rica que arrecada o dinheiro do figo, da amêndoia e da alfarroba. Cada fruto destas árvores é um pingo de ouro. Que saudades eu tenho, nesta terra neurasténica, da fedorenta Olhão! De Olhão, até o mau cheiro me cheira agora bem... E como comprehendo a mudança de fisionomia dos homens e das coisas... Tavira é uma terra de montanheiros, Olhão é uma terra de pescadores. O pescador é comunista e alegre, o montanheiro desconfiado e triste. No mar não há marcos...

Todo o Algarve é um pomar cultivado com esmôro. A gente do Alentejo, quando vê um bocado de terra bem tratada, diz:

— E' um pedacinho do Algarve. — Mas não se lembra que o Algarve está retalhado, pulverizado, três pés de oliveira, dois pés de amen-

doeira, e as almas rancorosas divididas como a terra. Um palmo de campo faz uma diferença extraordinária e um marco disputa se a tiro entre irmãos. Regimen de salário deficiente, um orçamento estreito, tornaram o homem preocupado e subtil. De raça é moiro, de condição eterno explorado. Foi êle que inventou ir ao advogado pedir-lhe «um conselho às avessas», figurando a posição do adversário. Depois do que, com o chapéu na mão, que faz girar lentamente entre os dedos pelas abas, conclui: — Então está bem... — Como está bem?! — É que eu não sou eu, sou o outro... — Dá aos velhos rábulas as melhores lições de matriolice jurídica.

Nos areais, pela costa fora, há várias armações de atum — Medo das Cascas, Abóbora, Barril, Livramento, etc. É um facto sabido que do cabo de Santa Maria para nascente a abundância é de atum, e do cabo para o poente, de sardinha. Tavira é um dos grandes centros da pesca de atum, se se pode chamar pesca à maneira como se apanha êste peixe. Para o atum basta saber matar.

Ninguém conhece nada do atum, que se pesca ao acaso e às cegas. Sabe-se que todos os anos desova no Mediterrâneo, porque vai para lá em maio e junho, gordo — do direito, e volta de lá, magro, em julho e agosto — do revés. É bicho dos grandes fundos, que procura talvez as águas pouco agitadas do fundão que começa em Cádiz e se prolonga até ao México. Faz sempre o percurso em cardumes, levando adiante do bando os mais pequenos da família. Supõe-se que o *Gulf Stream* exerce grande influência nos seus hábitos, empurrando-o para a costa em procura de águas mais quietas e mais frias. É tão tímido que se deixa apanhar, podendo despedaçar com facilidade as rês: mal encontram meia dúzia de fios — a rabeira ou o quartel de fora, segue-os com o focinho até ao buraco, por onde entra no quadro da armação. O seu maior inimigo é o homem, que o devora, em concorrência com o roaz, incansável em persegui-lo também, com a bandeira da barbatana fora de água. Está, dizem, condenado a desaparecer muito breve, a não ser talvez nas armações de revés de Tavira, porque

a directriz que traz do estreito de Gibraltar o leva naturalmente a enfiar-se nessas rês.

A armação, engenho muito antigo, cujo nome, almadrava, cheira a árabe, é constituída pelo corpo — dividido em três compartimentos, câmara, bucho e copo — pela rabeira, que se estende até a terra, para que o atum não passe, e pelo quartel fora, destinado ao mesmo fim, e estendido para o mar, em ângulo obtuso com a rabeira.

A armação tem às vezes a forma dum grande T, na temporada do direito, com duas bôcas para a entrada do peixe servindo uma delas para a recuada da bacia de Monte Gordo. Para o atum de revés suprime-se parte da armação, ficando reduzida a um ângulo mais ou menos obtuso. A rête, de malha muito larga, mais apertada no copo, é tecida de corda da grossura do dedo mindinho. Nas bôcas, que deixam entrar o atum mas não o deixam sair, está o segredo da armação.

Nesta época o atum vem do estreito nas águas claras e com o levante. Mas as águas teem estado negras e vermelhas com fosforescências nocturnas, e o atum desapareceu. O copejo vouvê-lo a Sagres, à armação da ponta da Baleeira.

#### PONTA DA BALEEIRA

20 de Agosto

O arraial, ao fundo duma concha de pedra, é uma fiada de casotas muito brancas, com dois ou três grandes armazéns esparsos. Ali vivem durante o tempo da pesca, que vai de maio até vinte e cinco de agosto, a companha, o mestre que manda no mar, dois preguiceiros, dois intérinos, e o escrivão do atum, velho autoritário e séco que representa o dono. Um arraial emprega perto de cem homens, que, acabando a época do atum, vão trabalhar nas armações de sardinha. Tem dez por cento sobre o ganho, uma pequena jorna de 1200, e um atum de comedoria por cada cinqüenta que apanham.

E' um tempo certo de fadiga e proveito. E não só o homem sabe em que época passa esta rica presa: sabe-o também o roaz, que a vem esperar ao cabo de S. Vicente...

Hoje a água está límpida e a baiazinha, fechada por dois grandes penedos no meio do

mar, acorda com tintas tão vivas que apetece pintá-la. O giro do mar içou o pendão para chamar os homens. Larga a canoa do mandador com o escrivão, que procede à entrega dos peixes, e com él vão os barcos da andaina. Aproveitemos o dia: em vindo a aguagem do leste, boa para Tavira, já esta armação não apanha mais peixe.

Névoa — pouca. Uma névoa que nunca vi e que empoeira de azul o mar azul, fundindo-se com a névoa do alto. Os calões e as lanchas prolongam-se com a armação a duas milhas da costa. Na minha frente ergue-se a penedia a pique, o morro da Atalaia com chapadas de negro e de vermelho. O que vale a este torresmo é a luz e o azul que se pega como tinta... Estou em frente de duas baías, a da Baleeira e a da Atalaia. Dum lado e do outro penedos compactos onde a água se infiltra largando-os a custo. Uma rocha destacada parece um castelo em ruínas, com espumas esbranquiçadas aderentes à base. Para além prolonga-se o deslumbramento de Lagos até à ponta do Altar, confundida ao longe na tinta carregada das águas, destas águas gordurosas que penetram nos buracos das rochas e alastram nos fios de areia, apegando-se a todas as pedras da costa. A névoa desfez-se e a ponta de Sagres é um colosso duro e negro. A este panorama falta-lhe talvez encanto. Está ali — está ali para sempre a duas ou três tintas cruas, azul, vermelho e negro. É decorativo — mas decorativo como um cenário. As meias tintas é escusado procurá-las. Nunca lhe chega a hora melancólica em que a paisagem do norte empalidece e desmaia como quem vai morrer. É imenso — vermelho e negro; é duro — vermelho e negro.

Os barcos rodeiam as rês. Vai-se meter o atum no copo, vai-se coar, operação delicada, porque basta uma toninha, cabeça de rato, ter-se metido no quadro, para o atum, que é muito tímido, saltar fora. A barca fechou a porta. Seis calões em roda puxam as bóias do saco sobre a borda. Primeiro colhem a rête de malha mais larga, e depois a outra, conduzindo pouco e pouco, e a mês, o peixe para o copo. E' o momento... Uns homens teem na mão direita a ganchorra curtada e afiada, presa ao pulso pela alça, e outros, armados de um bi-

cheiro mais comprido, só esperam que o atum comece a saltar para o chegarem aos barcos. Agita-se a água... Vêem-se os grandes dorsos reluzentes e os rabos que chapinham. Noventa negralhões meios nus, de calças arregaçadas e camisolas azuis, estão prontos a matar. Gritam: — Agora! — Espetam o peixe. Para não caírem à água, deitam a mão esquerda à corda amarrada ao pau de entre vela, curvam-se e fissionam pela cabeça. O peixe resiste e quer fugir: sentindo-se preso, ergue-se, apoiado na cauda, e é esse movimento de recuo que ajuda o homem a metê-lo para dentro da caverna, largando logo da mão o bicheiro, que lhe fica suspenso do pulso pela alça. Baixa-se o homem, ergue-se logo... Os barcos estão cheios de peles luzidias e de manchas gordurosas de sangue. São bichos enormes e escorregadios, de grossa pele azulada, que batem pancadas sobre pancadas com o rabo. A gritaria aumenta — Eh! eh!... — E' uma mixórdia que me cansa. Só vejo manchas sobre manchas, sobrepostas, a cõr e o movimento, a cõr dos homens, a cõr dos grandes peixes que se debatem e morrem, e a agitação que se precipita e acelera os gestos confundidos. E sobre tudo isto um grito, um grito de triunfo, o grito da matança que explode numa alegria feroz, a alegria primitiva: — Eh! eh!... — num quadro imutável, todo vermelho e negro. Agora a vida atinge o auge. Alguns pescadores saltam para dentro do copo com água pela cinta, e um, que é arrastado e cai, monta num atum, como um velho deus marinho, e escancara a boca de riso... Cheira a açougue. A água tinge-se de sangue, a água pegajosa encharca os barcos. Misturam-se as cõres e as peles escorregadias. Saem alguns atuarrios mais pequenos, peixe-agulha e o pachorrento peixe-vaca, que acompanha sempre o bando. A carnificina enfarta e enjoia. Há laivos de sangue na costa, há nódoas de sangue na tinta azul do mar. Acode a cavala à babugem desta enorme sangüeira.

Imensa tela a tons violentos, com uma agitação frenética no primeiro plano: só pineladas grossas que não admitem minúcias, tinta atirada num gesto nervoso e a intervenção do próprio dedo para dar o movimento frenético enquanto a tela fresca escorre, poderiam expri-

mir a ebuição da vida sob êste sol claro que rebrilha e ofusca.

E o grito — sobretudo o grito — que se vai atenuando, mas que ainda ecoa, como último sinal de triunfo de quem acabou a violência e está farto de matar: — Eh! eh!... — no panorama inteiramente vermelho e negro, porque até o mar é agora uma nódoa gordurosa e sanguenta...

Terminado o copejo, o peixe vai para Vila Real para ser arrematado às lotas. Entra em seguida nas fábricas. Do atum aproveita-se tudo. O melhor para os delicados, em latas mergulhadas em azeite de Castelo Branco — a parte do lombo e da barriga; a carne escura

comem-na com pão negro os trabalhadores do Alentejo, e o bucho, as tripas e as orelhas teem amadores apaixonados. Ficam só as cartilagens e os restos, que depois de cozidos em grandes caldeiras se secam para guano.

Este peixe, que às vezes pesa dez e quinze arrobas, é afinal o porco do mar, e isto de se apanhar de uma vez, como já tem sucedido, uma vara de dois mil porcos não é brincadeira nenhuma, tanto mais que um atum vale hoje quinhentos mil réis, o antigo preço de uma quinta com casa apalaçada... Mas o grito de carnificina não me sai dos ouvidos, e vejo sempre no panorama imutável a mesma nódoa sanguenta...

Do livro *Os Pescadores*.



Entre Contumil e Rio Tinto

Fotog. do Snr. Eng.º Espregueira Mendes, da Divisão de Via e Obras

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### Tráfego e Fiscalização

#### Tarifas:

P. n.º 571. — Peço seja processada a seguinte taxa:

Uma caixa com um tractor mecânico agrícola com o peso de 3.164 Kg. de Lisboa-Mar Entreponto a Canha.

R. — Segue-se o detalhe:

115 Km. — Tabela 25 com o recargo de 15%.

$$5\$58 + \frac{5\$58 \times 15}{100} = 6\$41,70$$

Preço	$6\$41,70 \times 11 \times 3,17 = \dots$	223\\$76
A. 83 (Entreponto)	$\$10 \times 11 \times 10 =$	11\\$00
	Soma	234\\$76
F.v. e manobras	$\$40 \times 11 \times 3,17 =$	13\\$95
Impôsto de selo	.....	11\\$86
Reg.º Av.º de chegada e Assist.	.....	1\\$25
	Soma	261\\$82
Adicional de 10%	.....	26\\$19
Arredondamento	.....	\\$04
	Total	288\\$05

P. n.º 572. — Desejo saber se, duma maneira geral, os recargos previstos no art.º 65.º da Tarifa Geral incidem apenas sobre o peso real, ou se incidem também sobre o peso virtual, conforme parece depreender-se do espírito do corpo do art.º 67.º quando se refere ao art.º 66.º da mesma tarifa?

R. — Os recargos incidem apenas sobre o peso real.

P. n.º 573. — Quais são os nomes das diversas peças que devem englobar-se na designação de «peças de charruas», indicada na Classificação Geral?

Como se devem taxar as peças pertencentes aos arados que vulgarmente são despachadas em separado e quais os nomes que aquelas têm?

R. — As peças mais importantes são as seguintes:

*Da charrua: rabiças — aiveca — relha — faca ou sega — raspadeira.*

Se a charrua tiver rodados, além das peças indicadas há mais o regulador de profundidade e o rodado.

*Do arado: aivecas — rabiça ou esteva — relha.*

As peças das charruas e dos arados que geralmente se transportam em separado são as aivecas e as relhas que se encontram designadas na Classificação Geral de Mercadorias.

Além destas peças também estão designadas na Classificação as «chumaceiras» as «facas» ou «segas» e as «rodas».

As restantes peças de charrua que não existem na Classificação serão taxadas pela rubrica «peças de charrua» e as do arado que se encontram nas mesmas circunstâncias serão taxadas pela rubrica «peças de máquinas agrícolas não designadas» visto não termos na referida Classificação a rubrica «peças de arado».

P. n.º 574. — A 7.ª condição geral da Tarifa Especial n.º 1 de G. V. em vigor nas linhas da Antiga Rêde diz na sua alínea a) que as mercadorias a transportar ao abrigo desta Tarifa devem vir acondicionadas em taras apropriadas e de forma a poderem os volumes ser carregados uns sobre os outros sem prejudicarem a mercadoria nêles contida.

Uma remessa constituída por um atado com enxadas pode ser transportada ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 de G. V.?

Sou de opinião que não deve; porém, como há quem tenha a opinião contrária, peço ser esclarecido neste ponto.

R. — Os atados com enxadas podem aceitar-se pela Tarifa n.º 1 de G. V. § 1.º, por se tratar de mercadoria que, em regra, não se transporta acondicionada em taras.

Além disso, pela sua natureza, os volumes podem carregar-se uns sobre os outros sem prejuízo para a mercadoria.

P. n.º 575. — Quando se dê o caso de numa só expedição ao abrigo da Tarifa n.º 13 de G. V. figurarem duas motocicletas, deve-se aumentar

mais uma manutenção, a exemplo do aditamento 9.º da Tarifa Geral?

R. — Não senhor, porque na respectiva Tabela de preços está compreendida a manutenção.

P. n.º 576. — Peço o detalhe das seguintes taxas, indicando quais as tarifas aplicadas:

1.º Remessa de 1 vagão de batata comum, peso 10.000 quilos, de Belmonte para Vila do Conde, carga e descarga pelos donos (exercício n.º 37 do Anexo ao livro E. 14).

2.º Remessa de 64 vigas de ferro, de 11<sup>m</sup>,50, peso 17.500 quilos, e 8 ditas de 6<sup>m</sup>,20, peso 1.250 quilos, de Dois Portos para Lardosa (exercício n.º 43 do Anexo ao livro E. 14).

R. —

### Exercício n.º 37

Antiga Rêde — Tarifa Especial n.º 1. — Tabela 30. Partípice de Belmonte a Guarda — 30 Km.

Base 373 × 6 × 10 .....	43\$80
Evoluçãoes e manobras 40 × 6 × 10 ..	24\$00
Transmissão 10 × 6 × 10 .....	6\$00
Imposto de sêlo .....	2\$22
Registo e assistência .....	570
<b>Soma .....</b>	<b>76\$72</b>
Arredondamento .....	503
<b>Total .....</b>	<b>76\$75</b>

Partípice de Pampilhosa a Campanhã — 105 Km.

Base 250 × 6 × 10 .....	150\$00
Evoluçãoes e manobras 20 × 6 × 10 ..	12\$00
Transmissão 10 × 6 × 10 .....	6\$00
Imposto de sêlo .....	7\$58
<b>Soma .....</b>	<b>175\$58</b>
Arredondamento .....	520
<b>Total .....</b>	<b>175\$60</b>

Beira Alta — Tarifa Especial n.º 1.

Tabela 10 — 157 Km.

Base 619 × 6 × 10 .....	371\$40
Evoluçãoes e manobras 40 × 6 × 10 ..	24\$00
Transmissão 20 × 6 × 10 .....	12\$00
Imposto de sêlo .....	18\$76
<b>Soma .....</b>	<b>426\$16</b>
Arredondamento .....	504
<b>Total .....</b>	<b>426\$20</b>

Rêde do Minho — Tarifa Geral 3.ª classe — 33 Km.

Base 1564 × 6 × 10 .....	98\$40
Evoluçãoes e manobras 20 × 6 × 10 ..	12\$00
Transmissão 30 × 6 × 10 .....	18\$00
<b>Soma .....</b>	<b>128\$40</b>

Norte de Portugal — 3.ª classe da Tarifa Especial n.º 1 em vigor na linha do Porto à Póvoa e Famalicão — 33 Km.

Base (1544 — 10%) × 6 × 10 .....	77\$76
Evoluçãoes e manobras 10 × 6 × 10 ..	24\$00
Transmissão 30 × 6 × 10 .....	18\$00
Imposto de sêlo .....	3\$93
Aviso de chegada .....	55
<b>Soma .....</b>	<b>124\$24</b>
Arredondamento .....	501
<b>Total .....</b>	<b>124\$25</b>

Em virtude da publicação do Aditamento de 12 de Outubro p. p. à Tarifa Especial n.º 1 em vigor nas rôdes do S. S. e M. D. actualmente, a taxa mais económica na rôde do M. D. a aplicar no caso de que se trata, é a correspondente à tabela n.º 10 da tarifa indicada, visto as respectivas tabelas de preços terem sido recuadas até 10 quilómetros e portanto na rôde do M. D. deve agora ser aplicada essa tabela e não a 3.ª classe da Tarifa Geral.

### Exercício n.º 43

Tabela 16 da Tarifa Especial n.º 1. — 306 Km. 17.500 quilos como dois vagões ligados.

Base 866 × 11 × 175 .....	1.667\$05
Evol. e manobras 40 × 11 × 175 .....	77\$00
Imposto de sêlo .....	84\$ 9
Registo, aviso de chegada e assistência .....	1\$25
<b>Soma .....</b>	<b>1.829\$49</b>

1.250 quilos como carga distinta. Vêr § 2.º da 5.ª condição particular do Capítulo 1 da tarifa acima indicada.

Base 866 × 11 × 125 .....	119\$08
Manutenção 100 × 11 × 125 .....	13\$75
Imposto de sêlo .....	6\$02
<b>Soma .....</b>	<b>1.968\$34</b>
Arredondamento .....	501
<b>Total .....</b>	<b>1.968\$35</b>

Hoje, ha ainda a acrescentar o adicional de 10%.

## DOCUMENTOS

## I — Tráfego

**Aviso ao Públ. A. n.º 408.** — Anuncia a abertura à exploração da nova estação de S. Tiago do Cacém e determina que a antiga passe a funcionar como apeadeiro sob a designação de Cumiadas.

Este aviso, no qual figuram as distâncias de aplicação no trôço compreendido entre Ermidas e S. Tiago do Cacém, substitue o Aviso ao Públ. A. n.º 219.

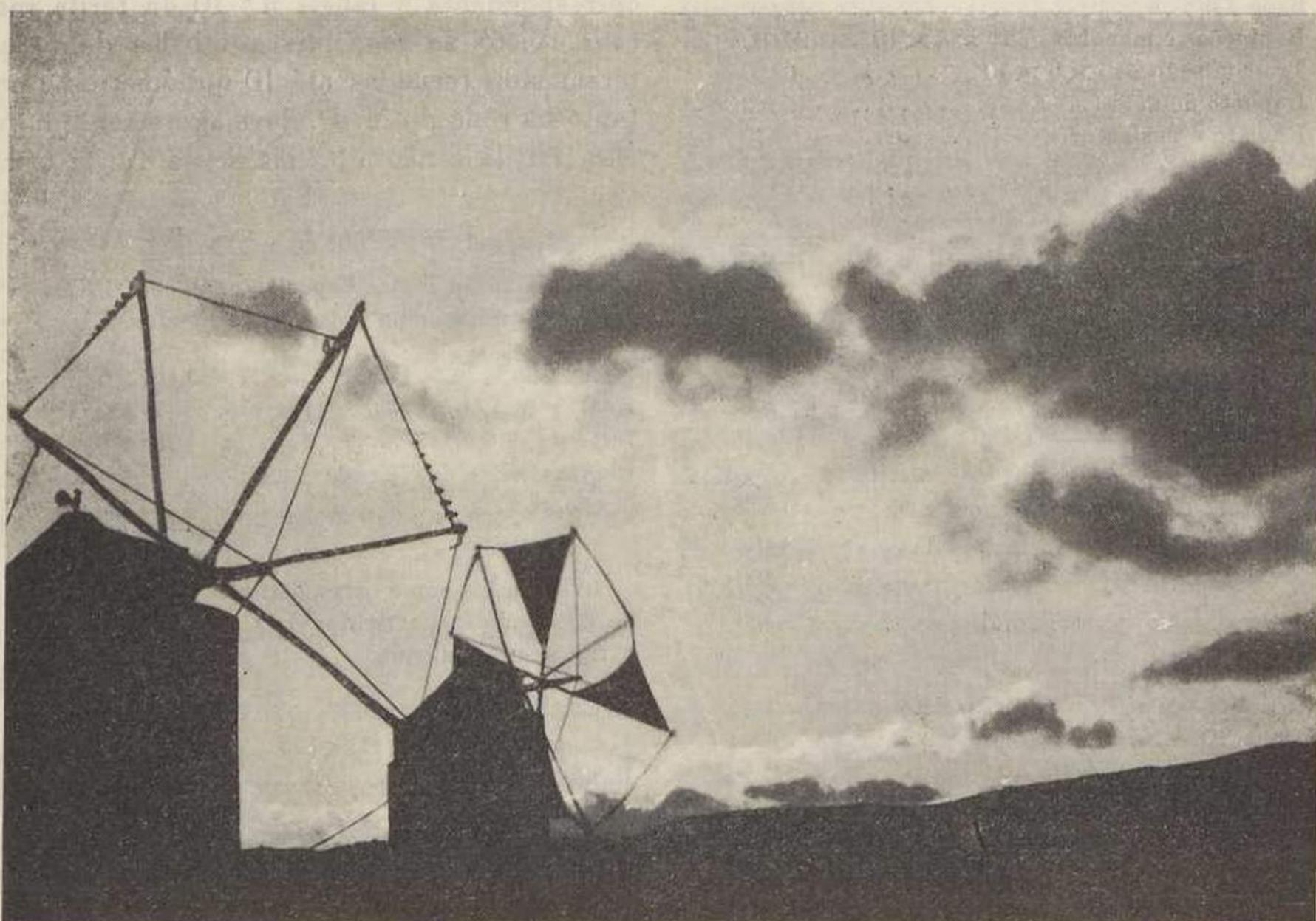
**Aviso ao Públ. A. n.º 410.** — Anulou o Aviso ao Públ. A. n.º 304 por terem deixado de existir as razões que nos levaram a estabelecer preços reduzidos para o transporte de alfarroba do Algarve para a estação de Montijo, visto ter sido publicado o aditamento n.º 2 à Classificação Geral de Mercadorias que, duma forma

geral, veio baixar os preços de transporte desta mercadoria.

**Aviso ao Públ. A. n.º 411** — Anuncia a sobretaxa a que estão sujeitas as cobranças a fazer por conta das linhas espanholas em consequência da recente alteração de tarifas em Espanha.

**Comunicação-Circular n.º 14.** — Esclarece que as barricas quando apresentadas a despacho em estado novo e tragam a marca dos donos feita a fogo ou a entalhe sejam equiparadas para efeitos de multiplicador aos barris e a cascaria, devendo portanto considerar-se incluídas na designação «vasilhame de madeira».

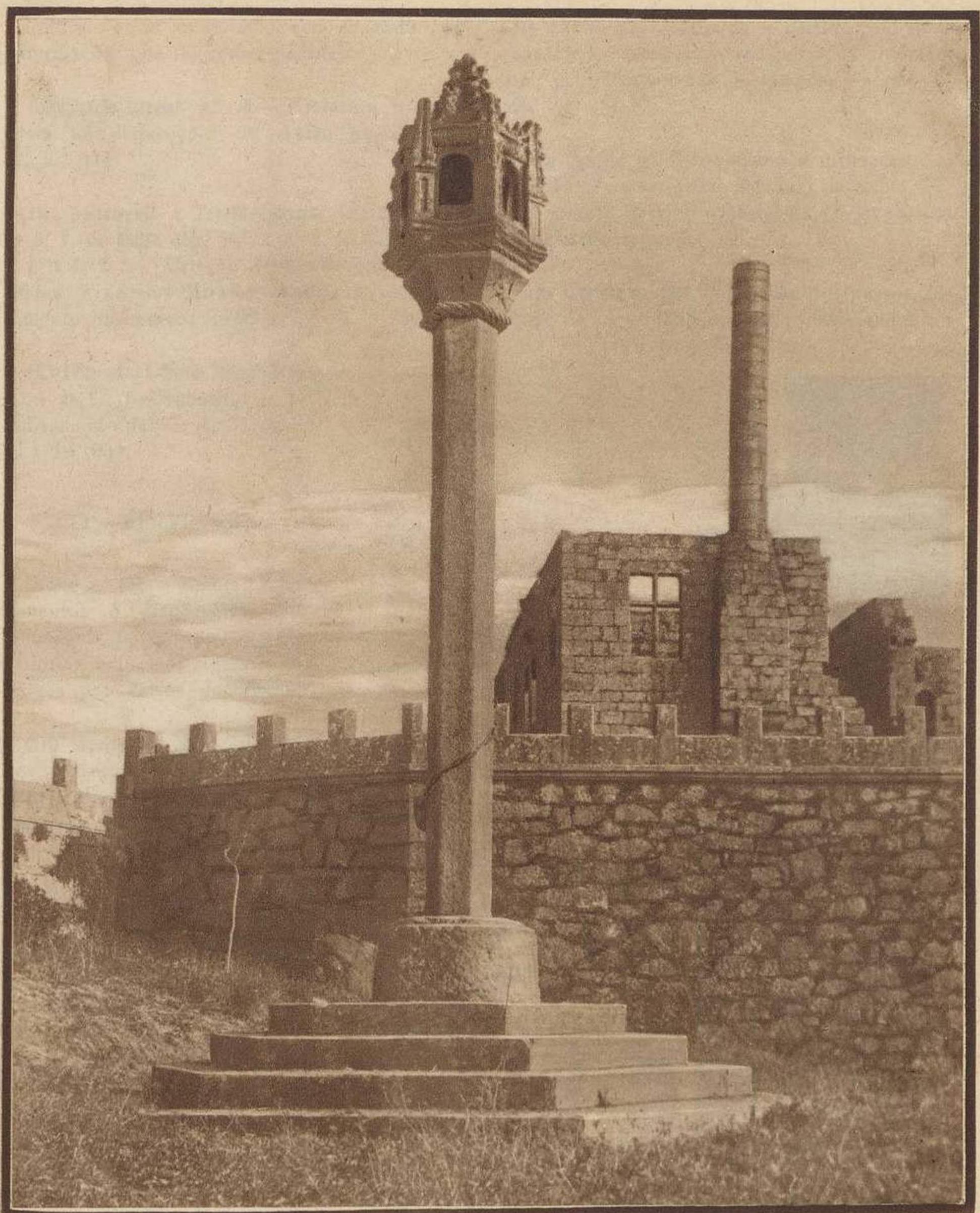
**Comunicação-Circular n.º 15.** — Dêste diploma constam as normas que as estações devem seguir para que o respectivo pessoal graduado tome conhecimento de todas as determinações emanadas do Serviço Central, por forma a ficar



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Moinhos de Odivelas

*Fotog. do Sar. Abel Leite Pinto, Empregado de 2.ª classe da Divisão de Exploração*



*Foto do Sr. Engº Ferrugento Gonçalves*

*Pelourinho e Paços dos Duques de Bragança em Barcelos*

habilitado a dar ao Público, com exactidão, as informações que lhe forem pedidas.

Comunicação-Circular n.º 16.— Esclarece e completa as disposições do Aviso ao Público A. n.º 411.

11.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 14 de G. V. da Antiga Rêde, 23.º à n.º 1 do M. D. e 28.º à n.º 1 do S. S.— Criação da nova zona de bilhetes Francelos-Miramar-Aguda e estabelecimento de preços próprios para o Seixal.

14.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 7 de G. V.— Substitui o 14.º Aditamento datado de 11 de Junho de 1934.

## II—Fiscalização

Circular n.º 823.— Reúne esclarecimentos e disposições sobre transporte de passageiros e mercadorias em *conta corrente*, dispersos por vários documentos.

Carta impressa n.º 1209.— Relação dos passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na 2.ª quinzena de Maio de 1934, e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1210.— Sobre a utilização dos bilhetes brancos (passe partout) de papel, válidos para o serviço especial das Festas de Lisboa.

Carta impressa n.º 1211.— Em aditamento à carta impressa n.º 1210, determina que deverá indicar-se nos bilhetes o número da Ordem do Dia publicada sobre o assunto (3313).

Carta impressa n.º 1212.— Recomenda às estações a fiscalização rigorosa das remessas de gado no

acto da descarga, a fim de se certificarem se as quantidades e espécies transportadas condizem com as indicadas nas declarações de expedição.

Carta impressa n.º 1213.— Sobre a utilização dos bilhetes brancos (passe partout) de papel, válidos para o serviço especial da 1.ª Exposição Colonial Portuguesa.

Carta impressa n.º 1214.— Relação dos passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados na



Uma torre do Convento de Mafra

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Fotog. do Sr. José Maria Hermano Baptista, Empregado de 1.ª classe da Divisão de Material e Tracção.

1.ª quinzena de Junho de 1934, e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1215.— Comunica que os passes válidos na A. R. podem ser utilizados entre Campanhã e Porto, sem qualquer pagamento, em todos os comboios (excepto o Sud Express) que transportem passageiros da sua classe.

Carta impressa n.º 1216.— Presta esclarecimentos sobre a aplicação das tabelas de preços da Tarifa Especial n.º 1 de p. v., em vigor no Sul e Sueste e no Minho e Douro, ultimamente reimpressas.

Carta impressa n.º 1217.— Comunica que, excepcionalmente, a C. U. F., a Sapec e a Empreza de Cimentos de Leiria estão autorizados a carregar nos seus vagões de 20 Ton., duas remessas

constituídas por mercadorias da mesma espécie, de 10 toneladas cada uma, quando não houver desvio de itinerário no seguimento do vagão.

**Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Junho de 1934**

	Antiga Rete		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	4.668	4.201	1.923	2.048	1.865	1.654
>    8 a 14...	4.344	4.235	2.019	1.962	1.714	1.643
>    15 a 22...	5.502	4.940	2.281	2.264	2.019	1.793
>    23 a 30...	5.315	5.249	2.341	2.138	1.932	1.846
Total .....	19.829	18.634	8.464	8.412	7.530	6.936
Total do mês anterior	20.168	18.781	8.471	8.393	8.712	7.619
Diferença ..	— 339	— 147	7 + 19	— 1.182	— 683	

**Estatística referente a Abril, Maio e Junho de 1934**

**Percorso quilométrico**

Comboios	ANTIGA RÉDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1934		Percorso efectivo em		Diferenças em 1934		Percorso efectivo em		Diferenças em 1934		
	1933	1934	A mais	A menos	1933	1934	A mais	A menos	1933	1934	A mais	A menos	
Abril .....	De passageiros	394.879	395.147	268	—	126.162	125.313	—	849	123.554	123.769	215	—
	De mercadorias	219.323	234.063	14.741	—	41.936	42.696	760	—	95.179	100.322	5.143	—
	Em manobras..	81.007	81.733	726	—	29.528	29.900	462	—	33.145	35.543	2.398	—
	Totais..	695.208	710.943	15.735	—	197.626	197.999	1.222	849	251.878	259.634	7.756	—
Total das diferenças em 1934				A mais:	15.735	A mais:				A mais:		7.756	
Maio .....	De passageiros	382.455	386.266	3.811	—	121.416	121.455	39	—	120.041	120.299	258	—
	De mercadorias	208.233	223.051	14.818	—	40.036	41.707	1.671	—	94.020	108.019	13.999	—
	Em manobras..	76.186	74.575	—	1.611	28.408	29.176	768	—	31.885	34.406	2.521	—
	Totais..	666.874	683.892	18.629	1.611	189.860	192.338	2.478	—	245.946	262.724	16.778	—
Total das diferenças em 1934				A mais:	17.018	A mais:				A mais:		16.778	
Junho .....	De passageiros	401.001	417.070	16.069	—	126.283	126.496	214	—	123.528	123.911	383	—
	De mercadorias	228.747	230.834	2.087	—	40.208	44.047	3.839	—	100.039	100.481	442	—
	Em manobras..	77.588	75.456	—	2.132	29.361	30.578	1.217	—	33.965	34.974	1.009	—
	Totais..	707.336	723.360	18.156	2.132	195.851	201.121	5.270	—	257.532	259.366	1.834	—
Total das diferenças em 1934				A mais:	16.024	A mais:				A mais:		1.834	
Desde Janeiro	De passageiros	2.319.128	2.344.352	25.224	—	730.522	736.544	6.022	—	725.105	728.046	2.941	—
	De mercadorias	1.327.364	1.390.954	63.590	—	240.961	250.439	9.478	—	601.151	631.017	29.866	—
	Em manobras..	486.587	480.838	—	5.749	173.262	175.983	2.721	—	200.905	200.473	8.567	—
	Totais ..	4.133.079	4.216.144	88.814	5.749	1.144.745	1.162.966	18.321	—	1.527.161	1.568.535	41.374	—
Total das diferenças em 1934				A mais:	83.065	A mais:				A mais:		41.374	

# Factos e informações

## O novo relógio da estação de Paddington

A Companhia inglesa «Great Western Railway» resolveu instalar na plataforma principal da sua estação de Paddington, um relógio com movimento de algarismos, que fica sendo o maior do mundo.

As horas são indicadas por grandes algarismos com 90<sup>cm</sup> de altura constituídos por reflectores de vidro espelhado, ligados a uma cadeia sem fim, de lâminas de aço que gira entre dois tambores disposto de maneira a mudá-los em devido tempo.

O funcionamento do mecanismo é accionado e fiscalizado, electricamente.

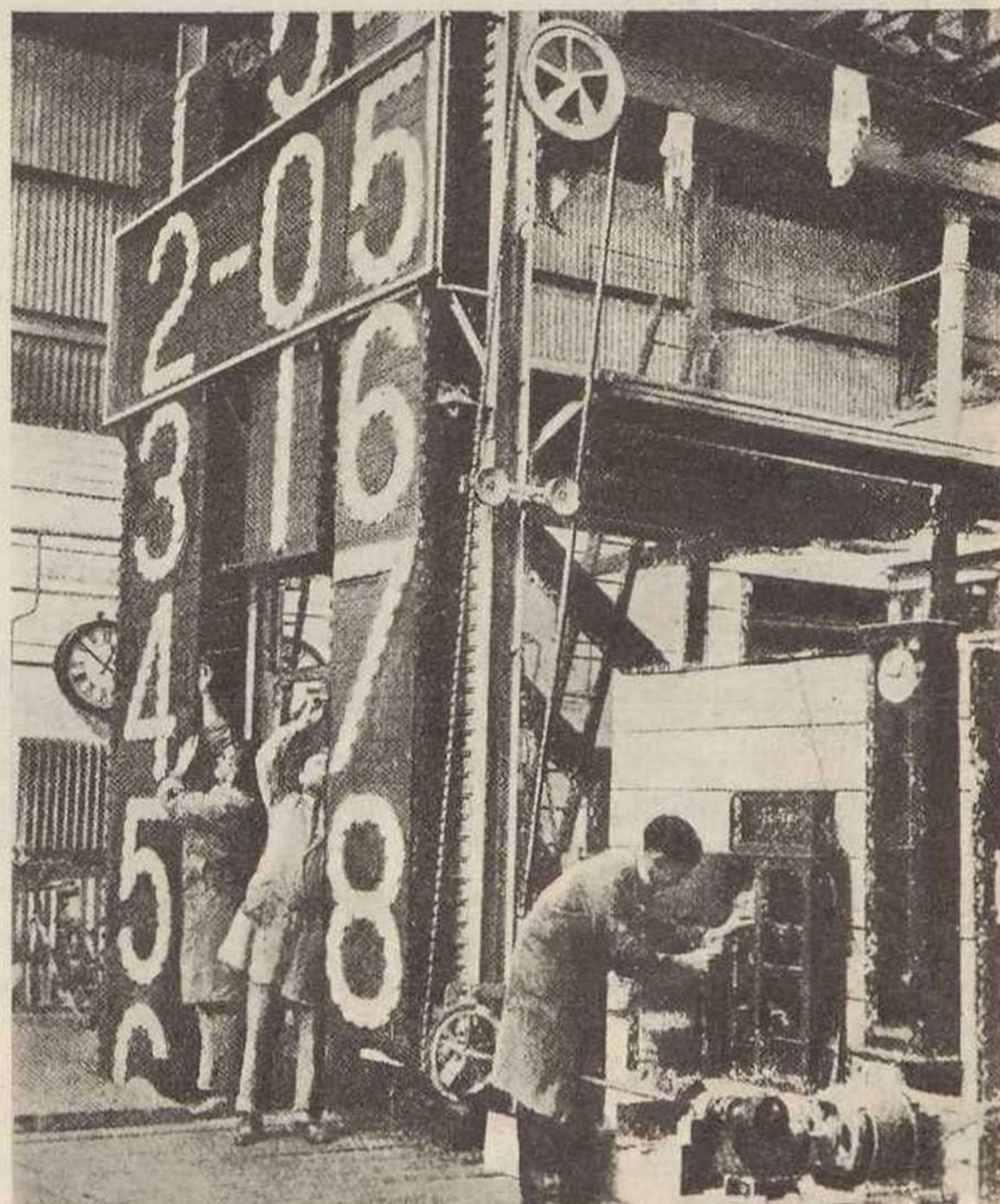
O comando das engrenagens é feito por um relógio de pêndulo, semelhante ao utilizado nas estações da nossa Companhia, mas em comunicação com o observatório de Greenwich, que, como é sabido, é um observatório dotado de aparelhagem muito aperfeiçoada e que transmite pela T. S. F. a hora legal a todo o mundo.

Um motor eléctrico faz mover quase instantaneamente os algarismos correspondentes aos minutos, às dezenas de minutos e às horas.

O mostrador é iluminado por meio de projectores.

Em virtude do pequeno espaço de que se dispunha para a colocação da aparelhagem de comando do relógio, esta foi estudada de forma que não ocupe senão uma profundidade de 60<sup>cm</sup>.

A figura que inserimos mostra a disposição do relógio ainda numa fase de construção.

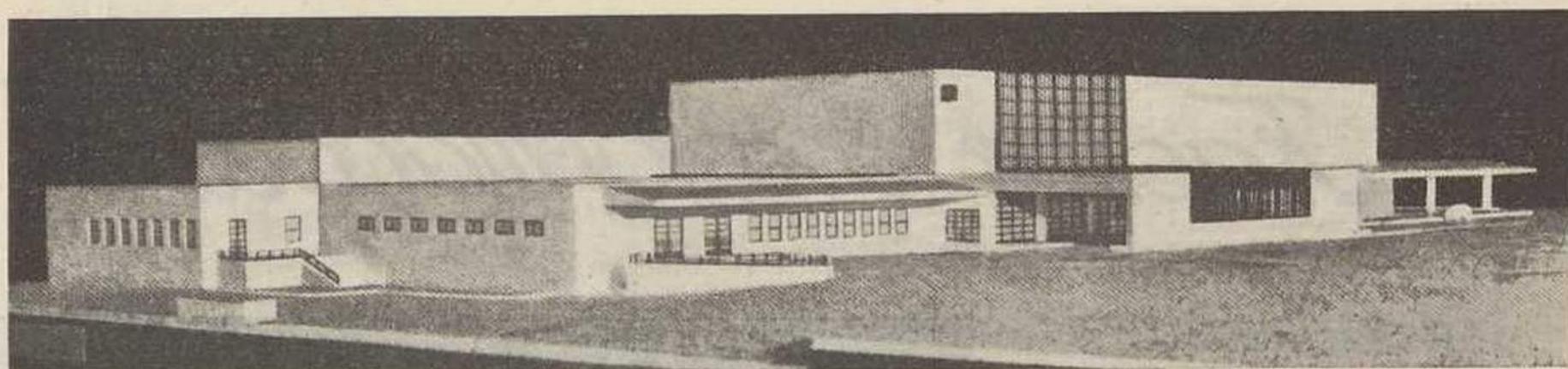


Construindo o relógio destinado à estação de Paddington

## A nova estação de Florença

Como complemento e consequência final da inauguração da linha directa Florença — Bolonha através os Apeninos, uma das mais interessantes obras modernas de caminhos de ferro, vai ser construída, naquela cidade, uma nova estação.

Logo que a sua construção foi resolvida, a Direcção dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano fez elaborar um projecto que, nas suas linhas gerais, obedecia ao estilo florentino, o



Projecto da nova estação de Florença

que tornaria o novo edifício digno de figurar ao lado das inúmeras maravilhas arquitectónicas que naquela cidade se podem e devem admirar.

A sua publicação, porém, desencadeou uma verdadeira tempestade de protestos por parte dos arquitectos e artistas italianos, que lhe negavam individualidade e características próprias, e afirmavam ser o velho estilo florentino incompatível com a severa simplicidade que a função do novo edifício requeria.

Foi tão acerba a crítica e tão intenso o interesse da opinião pública pela questão em causa, que o Ministro das Comunicações determinou a abertura de um concurso, destinado aos arquitectos italianos, para o projecto da tão discutida estação.

Feito êste, e depois de examinados grande número de projectos, o júri deu a sua preferência a cinco, entre os quais foi depois escolhido aquêle de que publicamos a fotografia, e que era subscrito por seis arquitectos toscanos.

Os cinco projectos classificados em primeiro lugar são todos de arquitectura e estilo modernista, sendo interessante notar que os seus autores mostraram compreender e souberam realizar aquilo que, sob o ponto de vista técnico, se exige hoje de uma grande estação ferroviária, tendo em atenção as necessidades do tráfego actual e prevendo as do tráfego futuro.

Uma das características da moderna arquitectura é dar aos edifícios características próprias, intimamente ligados à função que são chamados a desempenhar.

Ao examinarem a fotografia que reproduzimos, é possível que alguns dos nossos leitores digam: Vê-se logo que se trata de uma estação de caminho de ferro!

A outros porém, menos inteligentes talvez, essa observação não sugerirá absolutamente nada, e o edifício projectado poderá-lhes à parecer próprio para tudo, menos para aquilo para que realmente é.

De uma maneira ou de outra, o que é certo é que em todos os projectos se nota o divórcio absoluto entre o passado e o presente, e a ausência do mais pequeno detalhe que lembre o velho e glorioso estilo de Florença, a linda cidade que a nova estação vai servir. Em todos êles há grandes massas de cimento, grandes vãos, grandes janelas, e ao entrar no átrio do futuro edifício, — maravilhosamente iluminado, visto o seu tecto ser todo de vidro —, o viajante ha-de certamente sentir-se satisfeito... no inverno, visto que o sol ardente dos verões de Itália o deve tornar simplesmente insuportável.

Porque não foi sem razão que os artistas que planearam os mil maravilhosos palácios florentinos, os dotaram de pequenas janelas e artísticas cornijas que defendessem do sol os seus patios interiores... Mas, enfim, pode-se arranjar a chegar a Florença num combóio da noite...

### Curiosidades estatísticas

#### Desastres de automóveis

No passado mês de Junho houve **75** vítimas de desastres de automóveis, dos quais **10** mortes e **65** feridos.

Somando êstes números aos já registados desde janeiro passado temos já a lamentar **359** vítimas, cerca de **60** por mês.



Castelo de Almourol

Fotog. do Snr. Eng.<sup>o</sup> Frederico Abragão, da Divisão de Via e Obras

# Pessoal.

## Actos dignos de louvor

No passado mês de Junho, o ajudante auxiliar da Divisão de Via e Obras, Snr. Antero Rodrigues da Silva, após a partida do pagador, reconheceu ter recebido mais Esc. 100\$00, importância que imediatamente restituiu.

Por este acto de honestidade foi o Snr. Rodrigues da Silva louvado pela Direcção Geral.

Foi louvado também pela Direcção Geral o limpador suplementar Snr. António da Silva

Miranda, da Revisão do Minho, porque viajando em 4 de Abril passado no comboio n.º 675, encontrou sobre um banco de uma das carruagens deste comboio uma carteira que entregou imediatamente aos seus superiores, verificando-se depois que continha Esc. 1.300\$00 em dinheiro, além de outros documentos.

Também é digno de registo o acto honesto praticado pelo carpinteiro da 8.ª Secção da Divisão de Via e Obras, Snr. José de Sousa Júnior, porque, tendo encontrado numa car-

ruagem do comboio n.º 733 em que viajava no dia 16 de Abril passado, um anel de ouro, fez imediata entrega do achado ao chefe da estação de Ermezinde.

Em 5 de Julho passado o assentador de distrito n.º 1, Snr. Carlos Duarte de Oliveira, encontrou um relógio com corrente de ouro, em plena via, tendo feito imediata entrega do achado aos seus superiores. Foi por este acto louvado pela Direcção Geral.

E' com a maior satisfação que o *Boletim da C. P.* regista nas suas colunas os actos de honestidade atrás referidos.

Felizmente e para honra da grande família ferroviária, actos d'estes são freqüentes e dignificam uma classe.

### Agradecimento

Pedem nos a publicação do seguinte agradecimento:

«Joaquim Mayer da Silva, revisor de Material Circulante, no Pôsto de Valencia de Alcântara, deseja agradecer, por intermédio do *Boletim da C. P.*, muito penhoradamente, aos seus colegas e amigos o favor de terem acompanhado à sua última morada seu estremoso irmão Manuel da Silva, acto que se realizou no dia 9 de Julho passado.»

### Nomeações

#### SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Mês de Maio

**Médico da 58.ª Secção:** O Dr. António Guerreiro Tello.

Mês de Junho

**Médico da 6.ª Secção:** O Dr. Francisco Gonçalves Fagulha.

**Médico da 53.ª Secção:** O Dr. Torquato Martins Prata.

**Servente:** António Sousa Dias de Oliveira.

### Promoções

#### VIA E OBRAS

Mês de Julho

**A chefe de lanço:** O chefe de distrito Artur Barreira.

**A chefes de distrito:** Os sub-chefes José Moraes Forte, Mário Augusto, António Serra, João Martins Baltazar e António Quaresma.

**A sub-chefes de distrito:** Os assentadores José Maria Gonçalves, João da Conceição Miranda, João Velez Almeida, José Marques, José Mendes, Manuel da Cruz, António João, João G. Xavier e António Teixeira.

### AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE QUADRO



**Lourenço de Almeida**

Sub-chefe de serviço  
Admitido como ajud. de serralheiro  
em 6 de Agosto de 1894



**Armando A. Pacheco Pereira**

Chefe de 1.ª classe  
Admitido como praticante  
em 27 de Dezembro de 1893



**João Camarinhas**

Guarda  
Admitido como suplementar  
em 17 de Maio de 1891

**Reformas****Mês de Abril****EXPLORAÇÃO***José da Silva*, agulheiro de 3.ª classe.**Mês de Maio****SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE***Dr. Gabriel Afonso Ribeiro*, médico da 58.ª secção.**Mês de Junho****SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE***Vitor dos Santos Estrêla*, contínuo.**EXPLORAÇÃO***António da Encarnação Silva*, Inspector de Secção de Serviço Geral.*Joaquim de Melo*, chefe de 1.ª classe.*Francisco António Aguilar*, factor de 1.ª classe.*Pedro Martins Azevedo*, telegrafista principal.*Manuel Pereira*, condutor de 2.ª classe.*José Marçalo*, capataz de 1.ª classe.*José Gregório*, agulheiro de 1.ª classe.*José Lopes Contente*, carregador.*José Alves*, carregador.*Francisco dos Santos Amaral*, carregador.*António Pinto de Almeida*, carregador.*Domingos da Silva*, carregador.*Joaquim Alves*, guarda.**MATERIAL E TRACÇÃO***Aurélio Borges*, vigilante.*Sebastião da Conceição Salgueiro*, maquinista de 1.ª classe.*Henrique Fernandes*, maquinista de 1.ª classe.*Francisco Brás*, maquinista de manobras.**VIA E OBRAS***Estevam António Vitória*, sub-chefe de distrito.*Domingos Rico Coelho*, sub-chefe de distrito.*Angelo Nunes*, assentador de distrito.*Manuel Eugénio*, assentador de distrito.*Sebastião Correia*, assentador.*Albino de Sousa*, assentador.*Rosa Gomes da Costa*, guarda.**Mês de Julho****VIA E OBRAS***Manuel Pedro Coelho*, chefe de circunscrição.*Vasco dos Santos*, chefe de distrito.**Falecimentos****Mês de Maio****EXPLORAÇÃO***† José Vieira*, Carregador em Lisboa-P.

Admitido como carregador em 21 de Fevereiro de 1923.

**Mês de Junho****DIRECÇÃO GERAL****Secretaria***† José Tavares Júnior*, Empregado de 1.ª cl. Admitido na extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, como praticante de escritório, em 31 de Março de 1914. Foi promovido a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1928.**EXPLORAÇÃO***† João de Melo e Mota*, Chefe de Serviço do Movimento, Adjunto.

Foi com profunda máguia que todos que privavam com João de Melo e Mota tiveram conhecimento da sua morte.

Não é de admirar, porquanto as suas qualidades de carácter e a sua maneira franca de tratar com os seus superiores, colegas e subordinados, angariaram-lhe simpatias gerais.

A sua carreira adentro da Companhia é um exemplo de quanto pode a força de vontade aliada à perseverança no trabalho.

Admitido como praticante em 6 de Março de 1885, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Abril de 1886 e depois de transitar por



† João de Melo e Mota

perda de tão prestimoso funcionário.

† *Carlos Bento*, Chefe de 3.ª classe em Lisboa-P.

Admitido como praticante em 1 de Agosto de 1912, foi nomeado aspirante em 1 de Março de 1914 e promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1928.

Muito estudioso, conseguiu sempre boas classificações nos seus exames. No concurso de 1926, obteve o 1.º prémio de instrução profissional.

† *António Alípio de Araújo*, Factor de 3.ª cl. em Aregos.

Admitido como praticante em 2 de Novembro de 1920, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1929.

diversas categorias, promovido a Sub-Inspector em 1 de Janeiro de 1899 e finalmente a Chefe de Serviço Adjunto em 1 de Janeiro de 1920.

Em 1910 e 1914 foi elogiado pelos bons serviços prestados.

O *Boletim da C. P.* lamenta a

† *José Francisco*, Agulheiro de 1.ª classe em Moita.

Admitido como carregador em 17 de Janeiro de 1904, foi promovido a agulheiro de 1.ª cl. em 2 de Abril de 1914.

† *Alfredo Martins Henriques*, Carregador em Barreiro.

Admitido como suplementar em 2 de Outubro de 1924, foi nomeado carregador em 21 de Março de 1928.

#### MATERIAL E TRACÇÃO

† *Ventura Ferreira Valsom*, Maquinista de 2.ª classe no Depósito de Campanhã.

Admitido como limpador de máquinas em 10 de Janeiro de 1919, foi promovido a maquinista de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1930.

† *Francisco de Almeida*, Maquinista de 3.ª cl. no Depósito de Campanhã.

Admitido em 19 de Fevereiro de 1913 como aprendiz do quadro.

Foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 9 de Setembro de 1919 e promovido a maquinista de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1927.

† *Fernando de Aquino*, Limpador no Depósito do Barreiro.

Admitido em 22 de Junho de 1920 como abastecedor de lenha, passou para o quadro como limpador em 7 de Dezembro de 1926.

† Carlos Bento  
Chefe de 3.ª classe† António Alípio de Araújo  
Factor de 3.ª classe† Ventura Ferreira Valsom  
Maquinista de 2.ª classe† José Vieira  
Carregador em Lisboa P.