

# BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

**SUMÁRIO:** O Exercício de 1933. — Festa Ferro-viária. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Digressão literária. — Consultas e Documentos. — Os caminhos de ferro e a vida de campo. — Orfanato Ferro-viário. — Ateneu Ferro-viário. — Desastres de automóveis. — Pessoal.

## O Exercício de 1933

Pelo Sr. Comercialista João Faria Lapa, adjunto da Divisão de Exploração

EM 20 de Abril último, reuniu-se a Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia, que aprovou o Relatório e Contas do Exercício de 1933.

A Assembleia reconheceu, aprovando um voto de louvor, a disciplina, zelo e competência de todo o pessoal da Companhia, no exacto cumprimento das funções que lhe estão cometidas.

O ano de 1933 foi, sob o ponto de vista «re-ceitas», mais favorável que o ano de 1932; pena é, porém, que as circunstâncias não se apresentem de molde a considerarmos o pequeno aumento verificado como indício seguro dum resurgimento económico. Tenhamos, todavia, «esperança», já que «certeza» não podemos ter.

Analizemos, como de costume, as variações verificadas, por espécies de tráfego:

### PASSAGEIROS

A baixa no número de passageiros transportados, que desde 1930 vinha notando-se, dete-

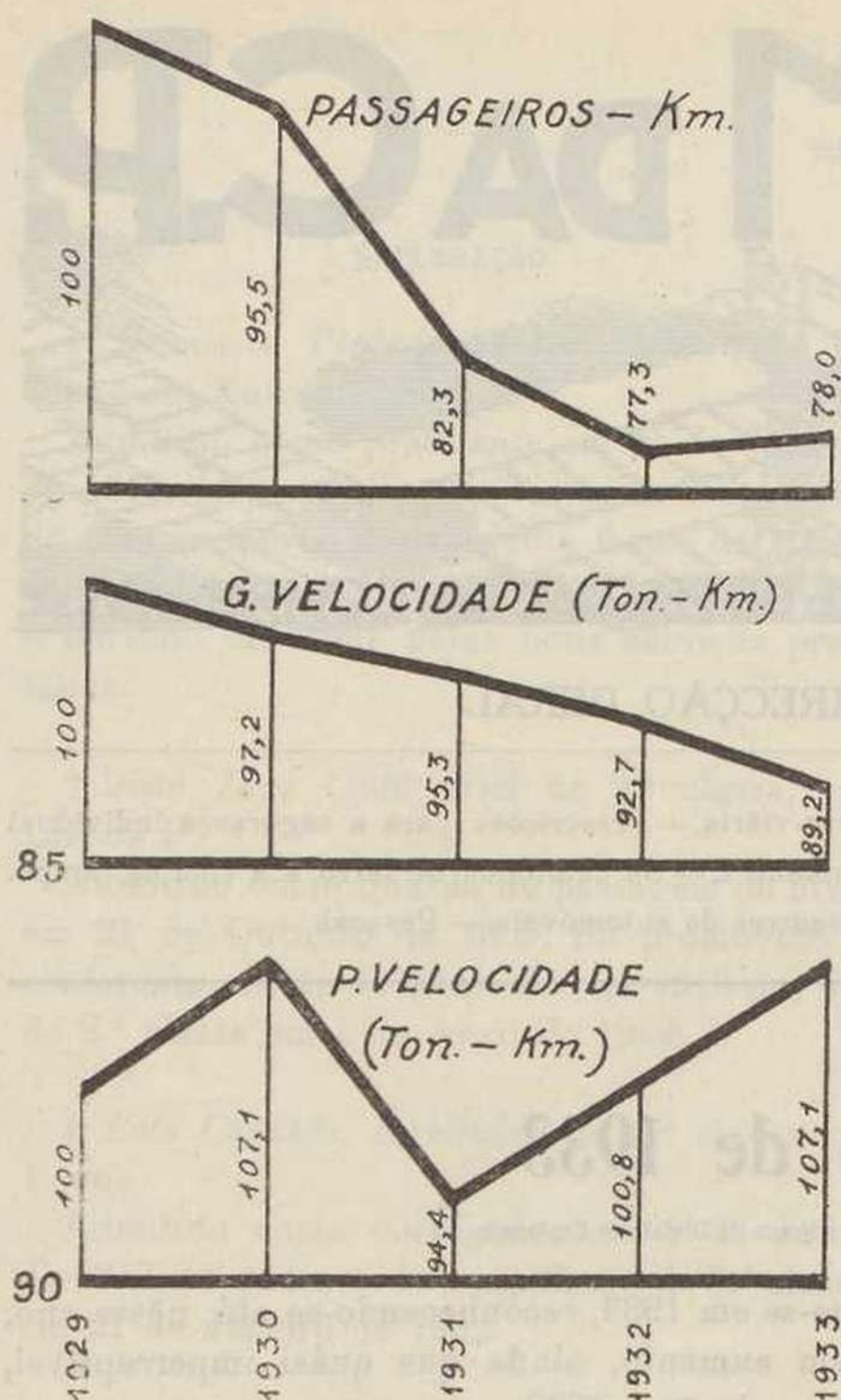
ve-se em 1933, reconhecendo-se até, neste ano, um aumento, ainda que quasi imperceptível, em relação a 1932.

Elucidámos os leitores, no *Boletim* de Setembro do ano passado, que o número de passageiros transportados na Rede Geral havia sido, até 1930, de 17 milhões, em cada ano; em 1931, esse número baixara a 15 milhões, para descer ainda, em 1932, a pouco mais de 14 milhões. Em 1933 ainda não se atingiu a casa dos 15 milhões, mas nota-se sobre o ano anterior, um acréscimo de 76 mil passageiros.

Este acréscimo é, como se vê, insignificante e dêle participam o S. S. com 194 mil passageiros, o M. D. com 12 mil e a A. R. com um decréscimo de 141 mil.

Isto significa que o S. S., a rede mais pobre em tráfego de passageiros, verificou, de 1932 para 1933, um acréscimo de 13,00%; o M. D., de 0,41% e, finalmente, a A. R., a mais rica neste tráfego, acusou uma diminuição de 1,32%, o que, tudo considerado, dá para a Rede Geral o aumento de 0,52%.





Podemos dizer, pois, que estamos, em 1933, com uma baixa em relação a 1930, de 18%, números redondos, a mesma percentagem que em 1932.

Continuam a notar-se dois factos preponderantes, ambos perniciosos:

Um, a rarefacção dos passageiros de longo curso; basta dizer que dos 3 milhões de pessoas que deixamos de transportar, feita a comparação de 1929 com 1933, nada menos de 2.800.000 eram passageiros de longo curso.

Como o passageiro de longo curso é, evidentemente, o que maior receita nos dá, fácil se torna adivinhar os resultados...

Outro, a fuga dos passageiros das classes superiores para as inferiores. Em 1929, por cada 100 passageiros, 3 viajavam em 1.<sup>a</sup> classe; 15, em 2.<sup>a</sup> classe; 82, em 3.<sup>a</sup> classe. Já em 1933, do mesmo grupo de 100 passageiros, só 2 via-

jaram em 1.<sup>a</sup>; 10, em 2.<sup>a</sup> classe e 88 (mais 6 que em 1929) viajavam em 3.<sup>a</sup> classe.

Como o anterior, este facto é bem claro e sintomático quanto aos seus resultados em receita...

Analizado o movimento de passageiros no que se refere a quantidade, vejamos o percurso.

Em média, o passageiro de 1933 percorreu uma distância sensivelmente igual à percorrida pelo passageiro de 1932.

O percurso médio do passageiro na Rede Geral, que em 1932 foi de 38,9 Km., manteve-se quasi inalterável em 1933, pois que neste ano foi de 39,0 Km.

Nas três redes, as pequenas variações notadas foram: na A. R., passou de 38,6 Km. para 38,8 Km.; no M. D. baixou de 28 Km. para 27,8 Km. e no S. S. também baixou de 42,2 Km. para 41,8 Km.

Conjugando estes dois elementos já estudados separadamente, quantidade e percurso, notamos que se em 1932 se verificou, na Rede Geral, um total de 503 milhões de passageiros-quilómetro, em 1933 esse número subiu ligeiramente, pois que atingiu 507 milhões; um aumento, portanto de 0,79%, insignificante quando nos recordarmos que o decréscimo verificado de 1929 para 1932 foi de 22,6%.

Descriminada pelas redes, esta variação observava-se com o seguinte aspecto:

Ao passo que na A. R. se deu um decréscimo de 0,54% e no M. D. se conservou o número de passageiros-quilómetro sensivelmente constante, no S. S. verifica-se um acréscimo de quasi 10%. Recordemo-nos, como fenómeno curioso, que no ano transacto, a maior diminuição (12%) havia sido notada no S. S.

Ao aumento, ainda que pequeno, no número de passageiros transportados, correspondeu um acréscimo no percurso de comboios o que implica evidentemente uma maior despesa: de 1932 para 1933, verifica-se, para os comboios de passageiros, 39 mil quilómetros percorridos a mais.

O aproveitamento destes comboios fraquejou um quasi nada na Rede Geral: de 51,3 passageiros por comboio-quilómetro, em 1932, passamos a 51,2, em 1933.



Baixou na A. R., mais ainda no M. D., mas o S. S., neste ano valoroso, viu aumentar o aproveitamento dos seus combóios. Se em 1932, em cada combóio-quilómetro viajaram 25,7 passageiros, em 1933 esse número passa a 28,3.

As receitas são, sem dúvida, a tradução fiel e completa das oscilações que notamos; são, por assim dizer, a síntese de todos os elementos influentes no tráfego.

Tão nítida e perfeita é essa síntese que, apesar de ter havido, como vimos, um aumento do número de passageiros-quilómetro, na Rede Geral, a receita se apresenta, em 1933, inferior em 1,73% à receita de 1932. A fuga dos passageiros das classes superiores para a 3.<sup>a</sup> influe grandemente para este efeito.

Descriminando esta variação da receita por redes, e comparando o ano de 1933 com o de 1932, obtemos o seguinte quadro:

A. R.....	— 3,03 %
M. D.....	— 3,02 %
S. S. ....	+ 7,03 %
Rede Geral.....	— 1,73 %

o que representa, para a Rede Geral, uma baixa de quasi 1.500 contos.

Notemos o valioso auxílio que a rede do S. S. emprestou às receitas de passageiros, ela que tão pobre é neste tráfego; só à sua parte deu-nos um aumento de 7%.

Tão habituados já estamos ao revez da fortuna e tão grandes têm sido as percentagens de baixa de receitas no tráfego de passageiros, que quasi reveste o aspecto de heresia não nos regosijarmos com o facto da percentagem de diminuição ser, em 1933, muito menor que em anos anteriores.

Se nos reportarmos a 1929, último ano até hoje em que podemos considerar como normais as receitas da Companhia, as percentagens de baixa em 1933 são as seguintes:

A. R.....	23,17
M. D. ....	24,95
S. S. ....	37,57
Rede Geral...	25,86

Esta última percentagem traduz a importante

soma de 28.700 contos, que tal é a baixa, em receita de passageiros, que a Companhia sofreu de 1929 para 1933.

## MERCADORIAS

Repetiu-se em 1933 o fenómeno já observado em 1932: diminuição na tonelagem de G. V. e aumento na tonelagem de P. V.

A celeridade que imprimimos ao transporte de P. V., para bem servir o Público, considerada cumulativamente com a, por vezes notável, diferença de preços, é a razão principal do deslocamento da G. V. para a P. V.; verdade seja que o aumento nesta deve provir também duma maior movimentação de mercadorias, possível pronúncio dum renascimento de actividade.

Para 124 mil toneladas transportadas na Rede Geral, em G. V., em 1932, aparece o ano de 1933 com 121 mil; uma baixa, portanto, de 2,4%.

Para a P. V., também na Rede Geral, às 3.219 mil toneladas em 1932, correspondem 3.387 mil toneladas em 1933, ou seja um acréscimo de 5,2%.

Na quebra da G. V., ocupa o primeiro lugar a A. R., seguindo-se-lhe o M. D.; o S. S., tal como no ano passado, apresenta-nos um ligeiro aumento, quasi imperceptível.

O aumento da P. V. foi geral à A. R., ao M. D. e ao S. S.; contudo, a A. R. levou a primazia às outras duas redes, com uma percentagem de cerca de 5, em relação ao ano anterior.

No que respeita ao percurso médio de 1 ton., quebrou-se neste ano de que estamos tratando, aquele contínuo crescendo que desde 1929 se verificava. Com efeito, na Rede Geral este elemento exprime-se pelos seguintes números:

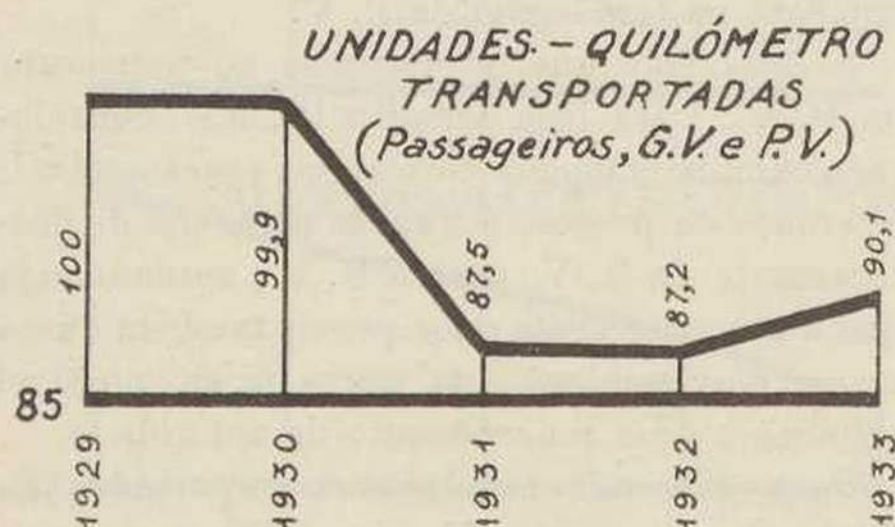
	1932	1933
G. V. ....	189,4	186,5 Km.
P. V.....	145,9	147,3 Km.

Quere dizer: o tráfego de G. V., já de si afectado por uma menor tonelagem, sofre ainda as conseqüências de essa tonelagem ser transportada a uma distancia menor. Pelo contrario, a P. V. beneficiou não só de uma maior tone-



lagem, como também de um maior percurso médio. Adiante veremos se, traduzido o fenómeno em receitas, fomos prejudicados, beneficiados, ou se nem uma nem outra coisa sucedeu.

Não foi uniforme às três rêdes, a baixa no percurso médio da tonelada de G. V., verificada na Rêde Geral.



Só a A. R., que à sua parte, tem a maior tonelagem, viu baixar o percurso de 183,1 Km. em 1932 para 180,9 Km. em 1933; o M. D. beneficiou dum aumento, passando de 86,3 Km. em 1932 para 88,2 Km. em 1933; mas foi o S. S., aquele que, neste sentido, mais brilhante resultado apresentou: a 206,7 Km. em 1932, corresponderam 210,6 Km. em 1933.

Para a P. V., também o aumento do percurso médio da tonelada, verificado na Rêde Geral, não foi comum às três rêdes. A A. R. beneficiou desse aumento, passando de 139,6 Km. em 1932 para 143,13 em 1933; já o M. D. sofreu a baixa de 67,7 Km. em 1932, para 64,3 em 1933 e o S. S., que tão bem se portou neste capítulo, em G. V., também em P. V. melhorou: passou de 119,5 Km. para 121,6 Km., respectivamente nos anos de 1932 e 1933.

Conjugando os dois elementos, quantidade e percurso, notamos que, na Rêde Geral, em G. V., às 23.531 mil toneladas-quilômetro de 1932, correspondem 22.658 mil em 1933, o que se traduz, portanto, por uma percentagem de baixa de um pouco mais de 3, superior à que se registou em 1932.

Já para a P. V. se nota variação inversa: um aumento de 6%, igual ao registado em 1932, pois que de 469.544 mil toneladas-quilômetro, em 1932, subimos a 498.931 mil, em 1933.

Da baixa de G. V., resentiu-se principalmente a A. R.; o M. D. subiu muito ligeiramente (porque, tendo uma menor tonelagem, teve um maior percurso) e o S. S. também subiu e mais sensivelmente (porque, a par duma maior tonelagem, teve um maior percurso).

Foi comum à A. R. e ao S. S., o aumento verificado na P. V.; o M. D., não obstante a maior tonelagem, baixou em toneladas-quilômetro, embora em reduzidas proporções, visto ter baixado também o percurso.

O percurso dos combóios de mercadorias acompanhou de perto estas variações. E assim é que, comparado 1933 com 1932, aquele ano se caracterizou na Rêde Geral por mais 255.626 Km. do que este, ainda que no M. D. tivesse havido uma diminuição de 20.273 Km. Variações são estas tão harmônicas, que a carga por combóio-quilômetro, ascendente desde 1929, continuou em 1933 a respeitar a regra: 211,2 toneladas, contra 209,3 em 1932. Significa isto que, de cada vez mais, se vai fazendo uma melhor utilização do material.

Quanto a receitas, resultado evidente de todas estas baixas e aumentos, só o S. S. leva a palma, apresentando, nos dois tráfegos, de G. V. e P. V., maiores receitas que no ano de 1932.

Comparando os resultados de 1933 com os do ano anterior, as seguintes percentagens dão ideia clara do que elles foram:

	G. V.	P. V.
A. R. ....	— 10,3	+ 6,4
M. D. ....	— 5,2	— 4,2
S. S. ....	+ 1,0	+ 2,4
Rêde Geral ....	— 7,3	+ 4,0

Pondo em confronto este quadro com o do ano passado, vemos que o sentido das variações é precisamente o mesmo, com uma única excepção: ao passo que em 1932, o S. S., em G. V., apresentava — 0,5%, neste ano figura com + 1,0%.

Atenuou-se, muito levemente, a baixa de G. V., na Rêde Geral; firmou-se, um pouco mais, a ascensão da P. V.. Tudo considerado, isto quer dizer que, na Rêde Geral, se verificou



uma cobrança, em 1933, superior a pouco mais de 4 mil contos à de 1932.

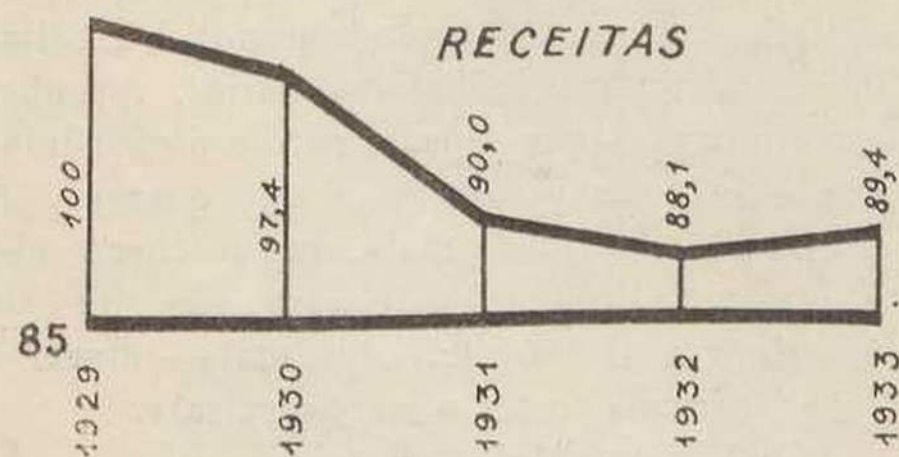
Feita a comparação, como fizemos para passageiros, com o ano de 1929, as diferenças, expressas em percentagem, são as seguintes:

	G. V.	P. V.
A. R. ....	— 25,5	+ 8,5
M. D. ....	— 16,1	— 8,0
S. S. ....	— 11,0	— 3,7
Rêde Geral .....	— 21,4	+ 3,2

A-pesar-de já no ano de 1932 se ter reconhecido um aumento de cerca de 3 mil contos, em relação ao anterior, e de, em 1933, se verificar uma receita superior em 4 mil contos à de 1932, existe, entre a receita de 1929 e a de 1933, uma diferença para menos, de perto de mil contos.

\*  
\*   \*

Entrando em linha de conta com a diferença de mercadorias, com a de passageiros e ainda com a das diversas receitas de tráfego, não incluídas nas rubricas estudadas, podemos afirmar que a receita total, em 1933, foi superior em 1,5% à de 1932, ou seja uma diferença de um pouco mais de 3.600 contos.



Melhor que no ano passado, sem dúvida. Mas nem sequer atingimos ainda o nível de 1931, que já foi um dos anos mais rudemente tratados.

Se nos reportarmos a 1929, ainda as receitas de 1933 são inferiores em 10,5% às daquele ano, o que equivale a dizer que existe uma diferença, para menos em 1933, de perto de 30 mil contos.

Dêstes 30 mil contos—é curioso notar—pertencem 15 mil à A. R. e outros 15 mil à antiga rêde do Estado.

Mais curioso é ainda fazer a atribuição, por espécies de tráfego, dos 30 mil contos.

A parte de lião, nada menos de 29 mil contos, números redondos, é diferença verificada em passageiros; à G. V. cabem 5 mil contos e a P. V., ao contrário, amorteceu a baixa, dando a mais 4 mil contos.

\*  
\*   \*

Não cessaram, como se vê, as razões que levaram a Companhia ao caminho da compressão de despesas.

Acresce ainda a Companhia ver-se a braços com um forçado aumento de despesa, resultante do agravamento cambial que, por estar ligada à libra, tem sofrido a nossa moeda. Com efeito, a dívida da Companhia, cujos credores são os obrigacionistas, está expressa em moeda francesa:—o franco; os juros dessa dívida têm também de ser pagos em francos.

O mesmo sucederia a qualquer de nós que tivesse contraído um empréstimo com um francês, e tivesse recebido francos; o francês, que vive em França, onde a moeda corrente é o o franco, exigiria o pagamento do juro em francos. Teríamos, portanto, de lhe enviar regularmente, uns tantos francos de juro:—suponhamos 20.

Se há um mês o franco tivesse estado a \$90, teríamos gasto 18\$00 na compra dos 20 francos; se hoje o câmbio estiver a 1\$30, gastamos 26\$00 para comprar os mesmos 20 francos de juro, que temos forçosamente de enviar ao crédor.

Do agravamento cambial resultou-nos, portanto, um maior gasto, uma diferença para mais, de 8\$00.

Assim sucede à Companhia; e só com uma diferença: em lugar dos 8\$00 a mais, tem um aumento, por ano, de alguns milhares de contos.

Por isso a Companhia tem intensificado a sua política de atrair tráfego; para as mercadorias, facilitando, acelerando; para passageiros, tomando iniciativas várias com o fim de atrair o Público ou de o obrigar a viajar mais.



\*  
\*   \*

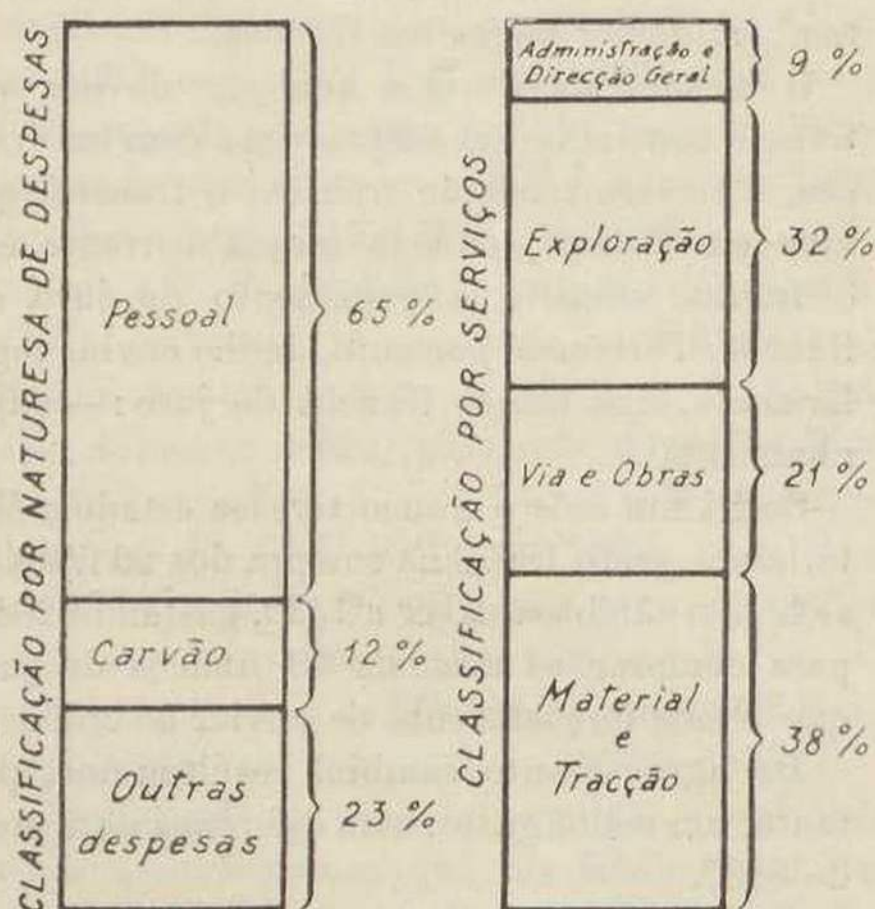
Os coeficientes de exploração <sup>(1)</sup> melhoraram, duma forma geral.

Assim é que, na A. R., se passou de 82,60 % em 1932, para 81,96 % em 1933. As rês M. D. e S. S., em conjunto, apresentaram o coeficiente 96,01 %, em 1933, contra 96,42 % em 1932. Finalmente a Rêde Geral, cujo coeficiente foi de 87,34 % em 1932, foi beneficiada com o coeficiente 86,76 %, em 1933.

\*  
\*   \*

Sirva-nos egoisticamente de lenitivo aos nossos males, sabermos que «lá e cá más fadas ha».

«Cá», o que acabamos de ver; «lá», as receitas de passageiros, comparado 1933 com



1932, baixaram: nos caminhos de ferro federais suíços, 1,13 %; nos caminhos de ferro alemães, 6,2 %; nos franceses, 2,6 %; nos aus-

<sup>(1)</sup> Vidé no Boletim de Outubro de 1929, a pág. 50, o conceito de «coeficiente de exploração».

tríacos, 11,7 %; nos italianos, 3,4 %; nos belgas, 0,8 %; nos americanos, 14,6 %.

Só as grandes rês inglesas viram subir as suas receitas: um aumento de 0,5 %, um quâsi nada.

«Cá», vimos o deslocamento dos passageiros da 1.ª e 2.ª classes para a 3.ª; «lá», vejamos, por exemplo, o que sucede nos caminhos de ferro suíços: a cada 100 passageiros que, em 1929, viajavam em 1.ª classe, viajaram, em 1933, só 33; em 2.ª classe, a cada 100 passageiros, em 1929, correspondem 75, em 1933; para a 3.ª classe, a cada 100 passageiros em 1929, viajaram 92, em 1933.

Quanto a mercadorias, vamos ver o que «lá» se passa, uma vez que já está estudado o nosso caso.

Nos caminhos de ferro suíços, a baixa de 1933, em relação a 1932, foi de 2,6 % (relativamente a 1929, essa baixa foi de 23,1 %); nos caminhos de ferro franceses, de 6,7 %; nos italianos, de 11,8 %; nos belgas, de 7,7 %; nos ingleses, de 0,6 %. Pelo contrário, outros viram, como nós, aumentadas as receitas de mercadorias em 1933, relativamente a 1932: os austríacos, em 0,2 %; os alemães, em 5 %, e os americanos em 0,8 %.

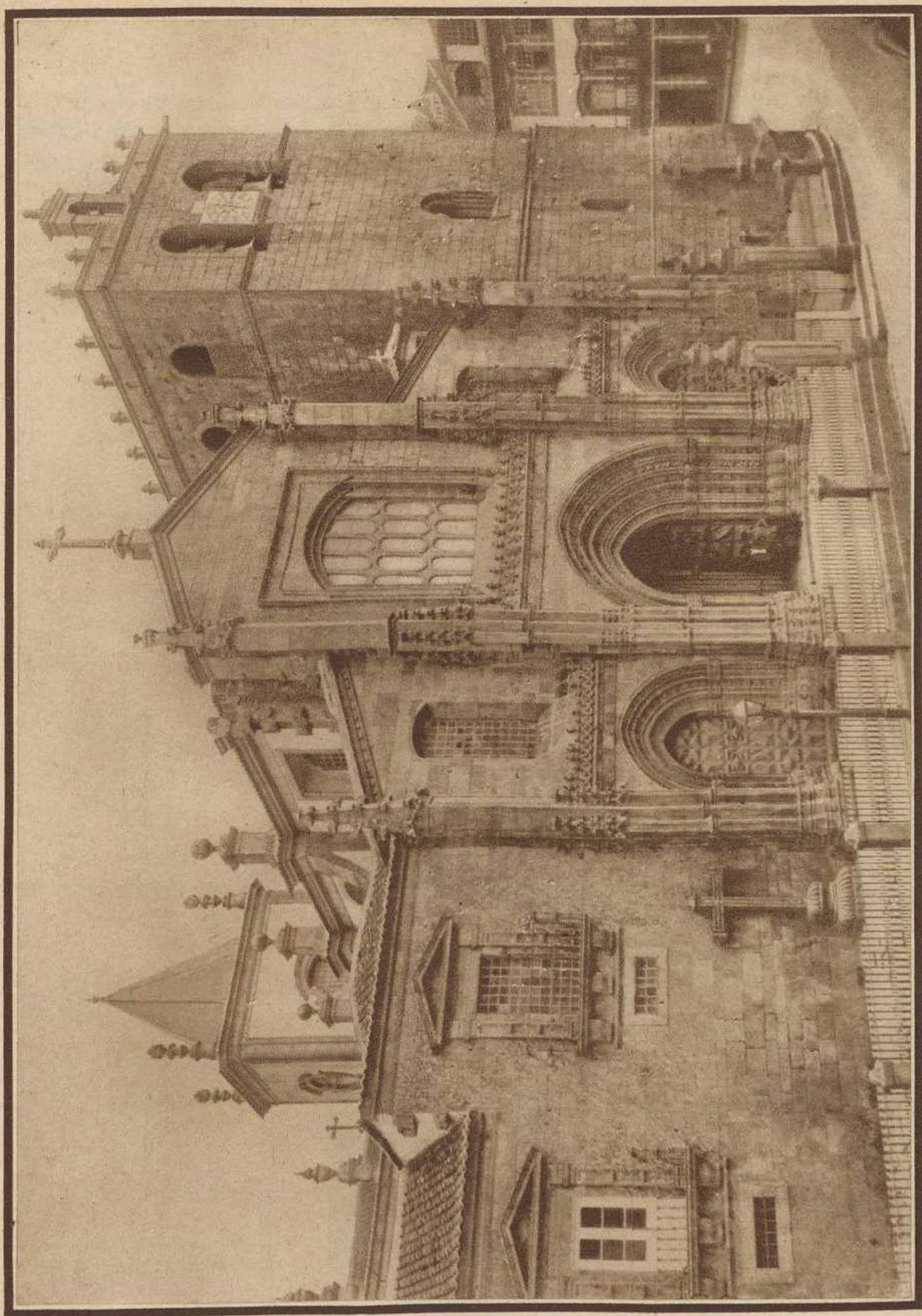
Nos caminhos de ferro belgas, o coeficiente de exploração, que era, em 1929, de 86,46 %, passou em 1933 a ser de 100,57 %, isto é, representativo de uma despesa superior à receita. Por isso tomam iniciativas várias, reconhecendo sempre «que o passageiro e o expedidor têm exigências e interesses que querem ver respeitados» e, ainda mais, que «o cliente não é feito para o caminho de ferro, mas sim este último para o cliente»; «o pessoal» — dizem — «é agora mais cortez e mais serviçal».

Afinal, lá como cá.

\*  
\*   \*

Inserem-se os dois costumados gráficos, pelos quais podemos observar: num, a distribuição das despesas de exploração pelas rubricas genéricas de «Pessoal», «Carvão» e «Diversos»; noutro, a quota-parte de cada Divisão nas despesas de exploração.





*Sé de Lamego*



\*  
\*   \*   \*

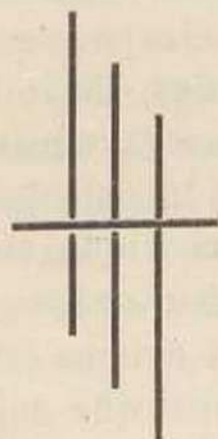
O ano de 1933 foi, sob o ponto de vista «receitas», que não sob o ponto de vista «resultados», indubitavelmente mais favorável que os anos anteriores; basta lembrar que desde 1929 vínhamos sofrendo, de ano para ano, consecutivas baixas de receitas.

Isso nos leva a uma vaga esperança de melhores dias e, sobretudo, a um ardentíssimo desejo: — o de que os futuros anos consolidem essa esperança e fundamentem este desejo.

Saibamos, pois, esperar; no saber esperar reside a paciência, o estoicismo, a dedicação, garantias de êxito para a Companhia e, consequentemente, para todos nós.



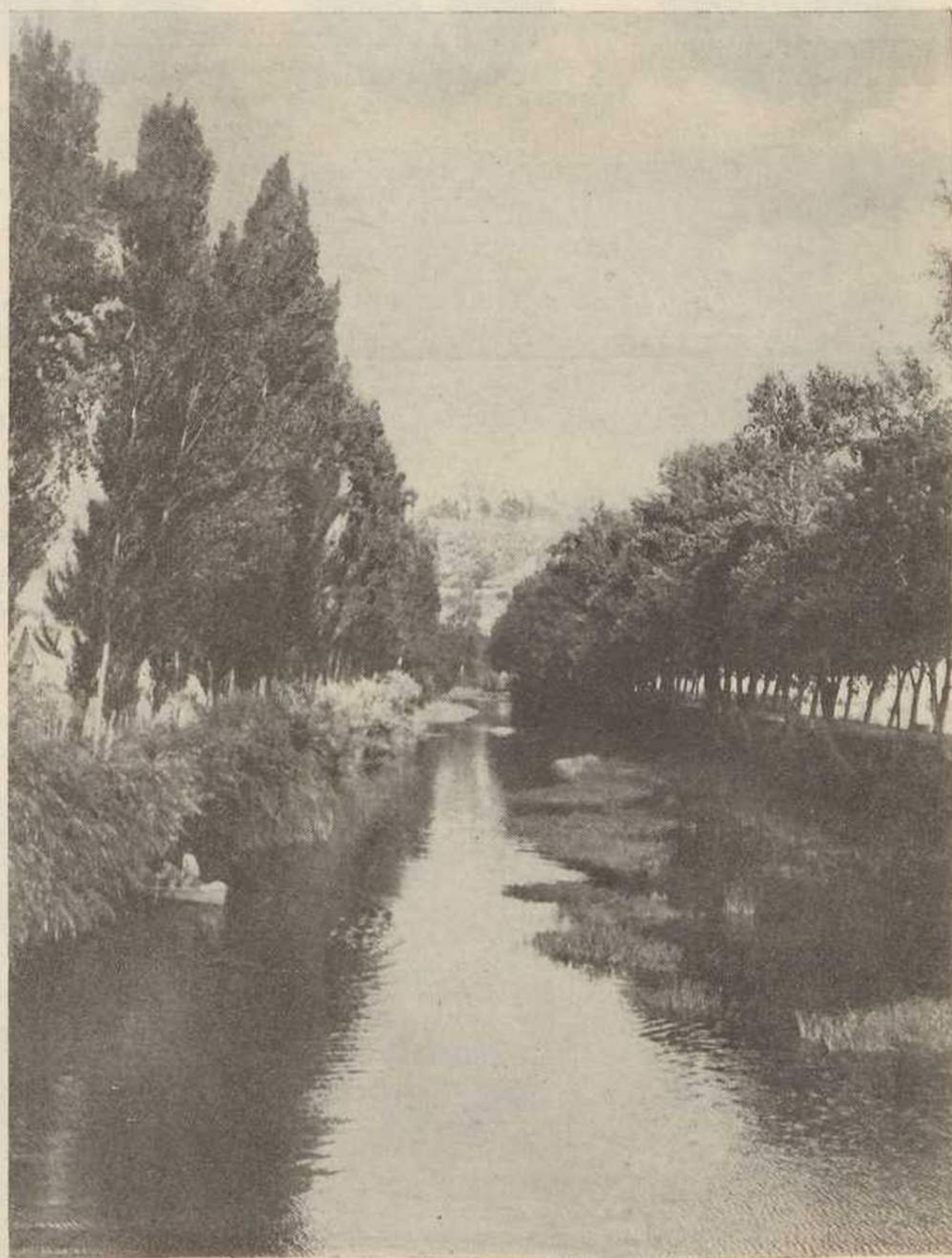
# CONCURSO DE FOTOGRAFIAS



## RIO LIZ



*Fotog. do Sr. J. J. de Brito Abrantes,  
empregado de 3.ª classe na Divisão  
de Exploração.*





## Festa ferro-viária

COM a assistência dos Ex.<sup>mos</sup> Snrs. Presidente do Conselho de Administração e Director Geral da Companhia, de muitos agentes de todas as categorias e Serviços, suas famílias

e «Escola Profissional de António Vasconcelos Correia».

A cerimónia da inauguração, que revestiu grande brilhantismo, iniciou-se por um cortejo,



**Joaquim F. Malaquias**  
Presidente da Comissão  
de Construção



**Carlos Parreira**  
Membro da Comissão  
de Construção



**Lourenço da Costa**  
Presidente da Direcção



**José Gerardo Lopes**  
Tesoureiro-Secretário

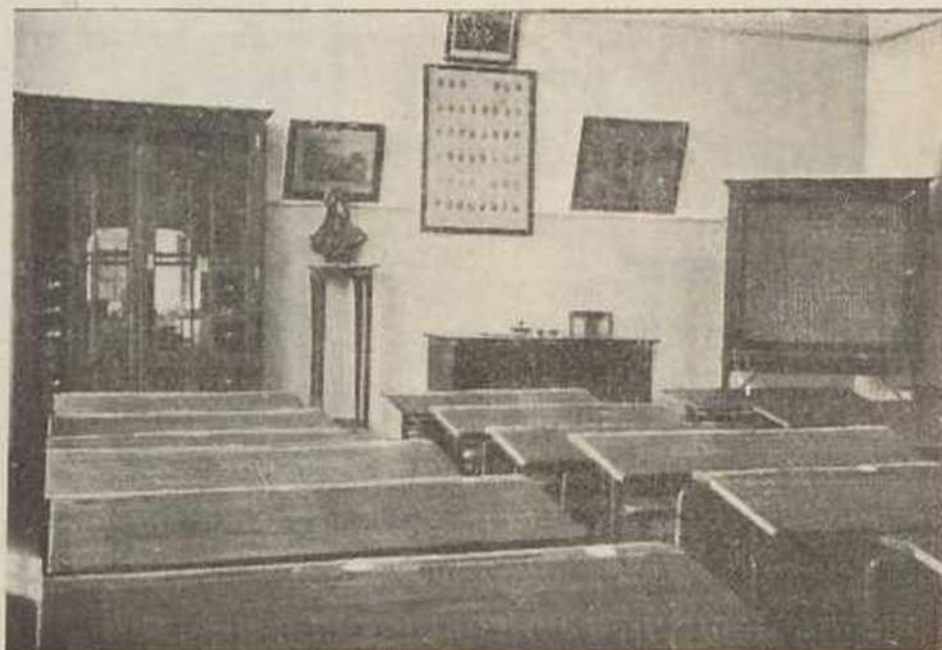
e muito povo, foi solenemente inaugurada, no dia 19 de Agosto, a nova séde e edificio escolar do «Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide do Pessoal de Máquinas e Oficinas da C. P.»

em que se incorporaram todos os assistentes, e que, da antiga séde do Grupo, se dirigiu para as suas novas instalações, junto de cujo edificio, — que impressiona favoravelmente pelo seu aspecto —, era aguardado pela banda do «Ateneu Ferro-viário» que executou o seu hino.

Depois de se ter realizado o descerramento de um painel de azulejo com o nome do Grupo e da nova Escola, cerimónia que foi prece-

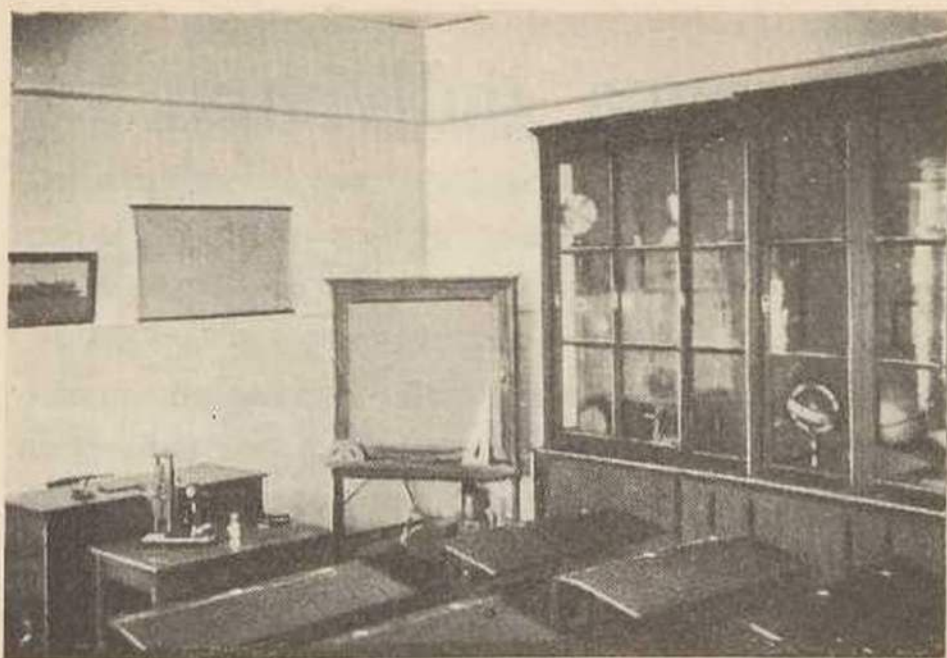


O novo edificio inaugurado



Aula de instrução primária





Aula de Física

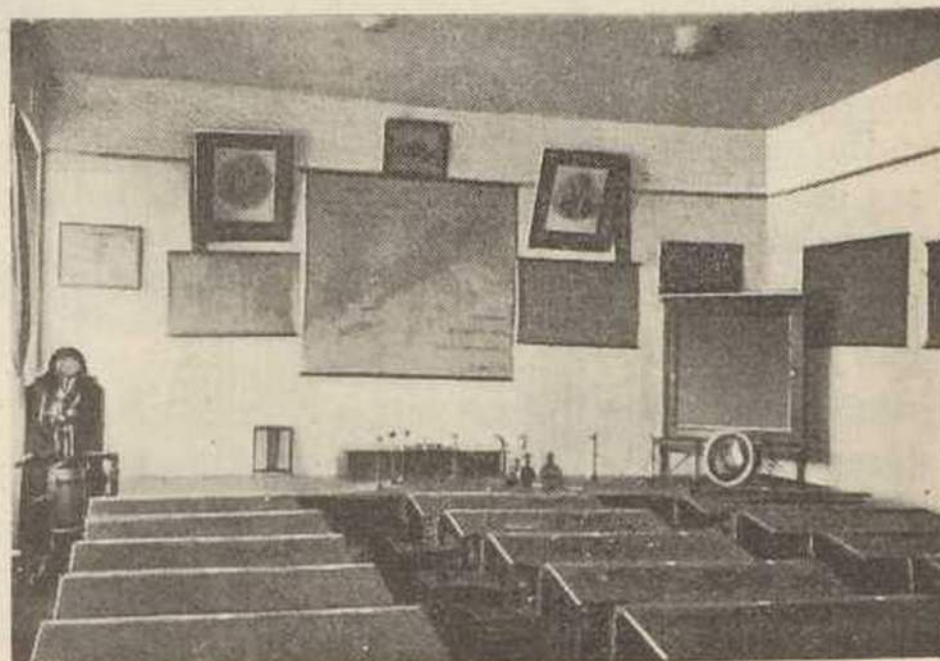
dida de algumas palavras pronunciadas pelo Snr. Carlos Parreira, Sub-chefe de Serviço da Divisão do Material e Tracção e uma das pessoas a quem o Grupo mais deve, o Ex.<sup>mo</sup> Snr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia, a quem fôra entregue a chave do novo edifício, entrou nêle, no que foi seguido por todos os presentes.

Após uma visita a todas as salas e dependências, que causou a melhor impressão aos visitantes, dirigiram-se êstes para uma das aulas, onde se realizou uma sessão solene em que usaram da palavra vários oradores que historiaram a vida do Grupo, salientando o esforço, bôa-vontade e perseverança dos seus fundadores e dirigentes, e agradeceram o auxílio dos Corpos administrativos e directivos da Companhia, frisando o carinho que aos Ex.<sup>mos</sup> Senhores Doutor Ruy Ulrich e Enge-

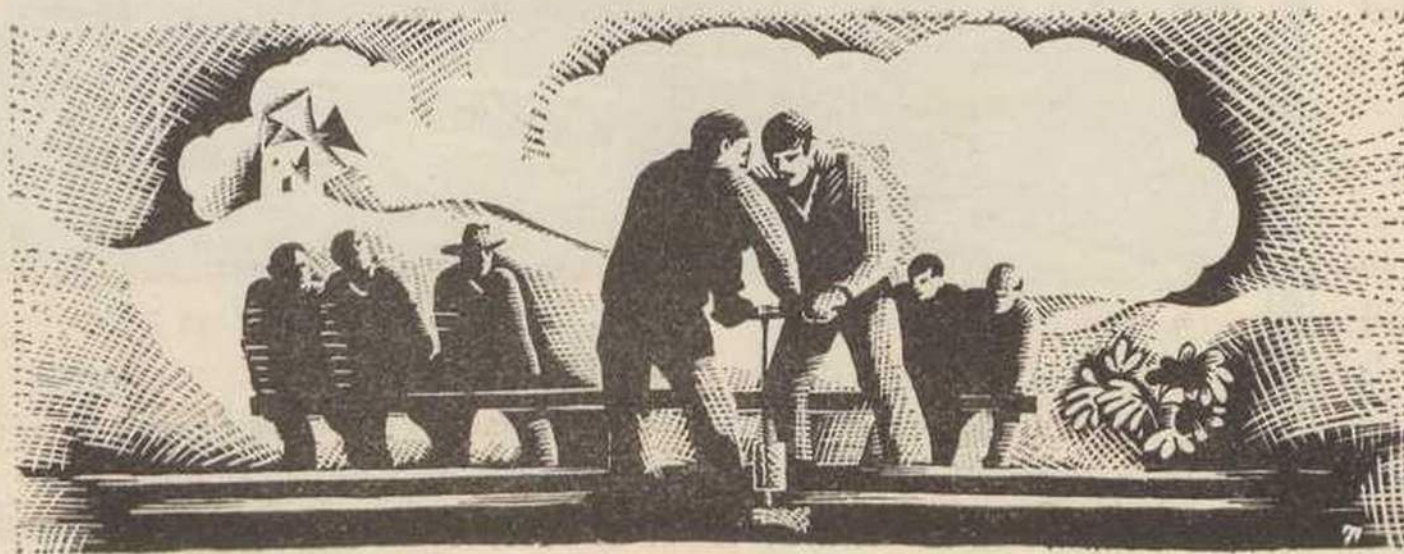
nheiros Vasconcelos Correia e Lima Henriques, respectivamente antigo e actual Presidente do Conselho de Administração e Director Geral, sempre mereceu a instrução profissional dos agentes da Companhia.

Falou por fim o Snr. Presidente do Conselho de Administração que depois de agradecer o ter-se dado o seu nome à nova escola, e a colocação do seu retrato e o do Snr. Doutor Ruy Ulrich na sala em que se estava realizando a sessão solene, manifestou a grande satisfação que sentia com o êxito de iniciativas do género da que tão felizmente estava sendo efectivada, e para as quais o pessoal podia contar sempre com o seu aplauso e com o seu apoio.

Terminada a sessão solene, a banda do «Ateneu Ferro-viário» executou um concerto que foi muito aplaudido pela assistência, sendo depois oferecido um Pôrto de Honra aos convidados, pela Direcção do Grupo.



Aula de instrução profissional





# Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

## CAPÍTULO IV

### Manobras com guindastes

#### ARTIGO 10.º

A direcção da manobra dos guindastes deve ser confiada ao chefe da estação ou a quem o substitue ou ainda a um agente que seja considerado mais apto para este efeito.

#### ARTIGO 11.º

Os guindastes não devem ser empregados para cargas mais pesadas do que a força que neles está indicada e para a qual foram estudados e construídos.

Seja qual fôr o pretexto, não se deve nunca tirar a corrente da roldana.

#### ARTIGO 12.º

Antes de se proceder à elevação de qualquer volume, é indispensável assegurar-se

de que as manivelas estão convenientemente metidas na árvore de rotação, sem tocar nas rodas da engrenagem, e verificar se o travão funciona bem.

#### ARTIGO 13.º

Os fardos devem tanto quanto possível ser

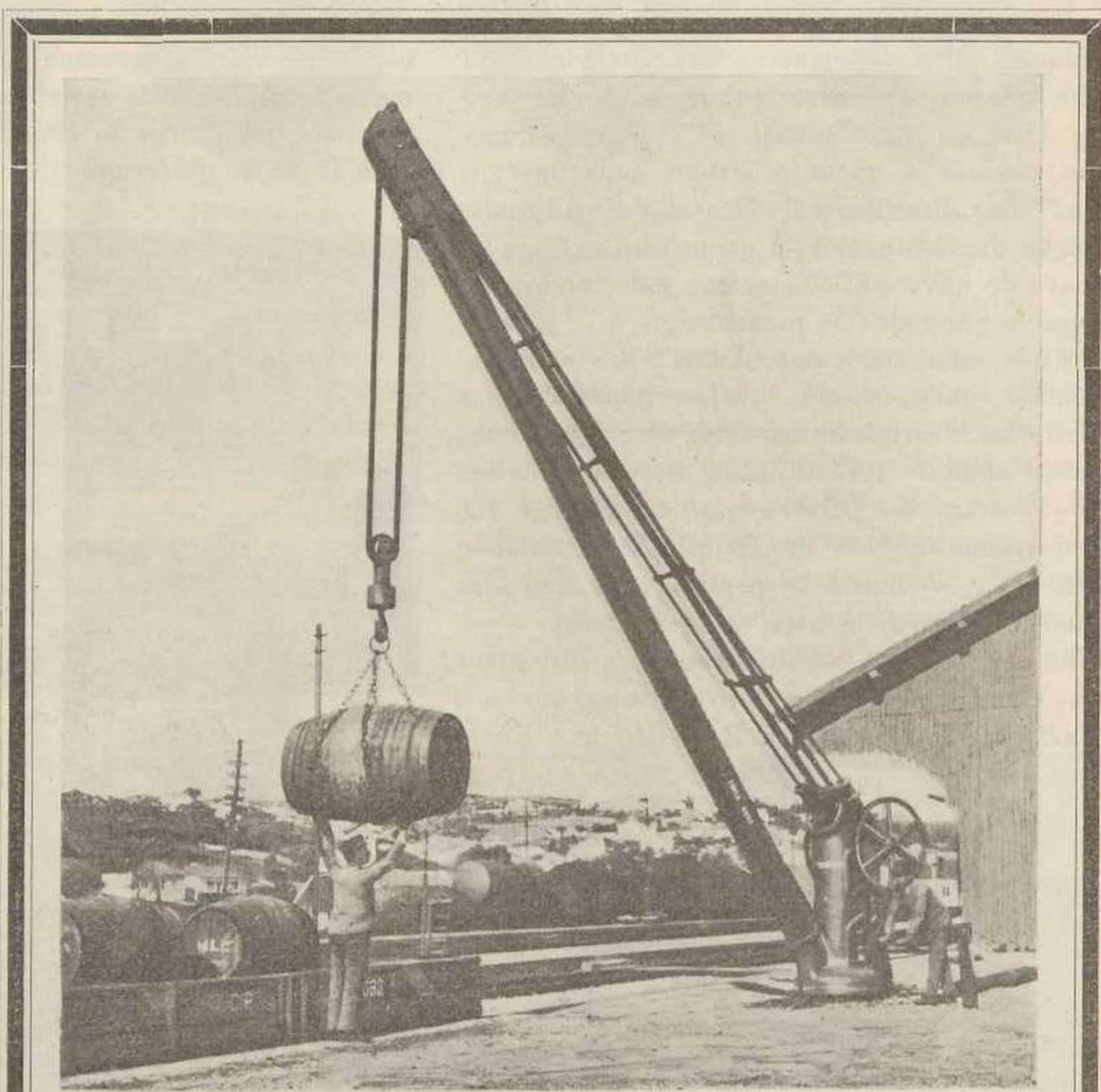


Fig. 11

**É perigoso**

Colocar-se debaixo dos volumes durante a sua elevação ou descida



postos na prumada do gancho do guindaste para evitar tracções obliquas.

Os agentes encarregados da manobra dos guindastes devem colocar-se junto das manivelas de fôrma a seguirem bem os movimentos de manobra, e não devem principiar a elevar o volume sem terem baixado a espera que assenta sobre os dentes da roda dentada.

Se durante a elevação fôr notada alguma re-

sistência anormal, não devem tentar vencê-la, mas sim procurar a causa que a originou.

Deve evitar-se que os volumes rodem sobre si mesmos.

#### ARTIGO 14.º

É perigoso colocar-se debaixo dos fardos ou volumes durante a sua elevação ou descida (Fig. 11) e abandonar o guindaste com um volume em carga.

(Continua)

## Digressão literária.

*José Duarte Ramalho Ortigão, nasceu em 1836 e faleceu em 1915.*

*Foi um dos maiores escritores contemporâneos, sendo notável a graça, o colorido e vivacidade da sua prosa.*

*Jornalista eminente, critico agudo e cintilante, a maior parte da sua obra jaz dispersa pelas colunas das revistas e jornais em que colaborou.*

*Escreveu A Holanda, As Praias de Portugal, Literatura de Hoje, John Bull, Notas de Viagem, O Culto da Arte em Portugal, etc.*

*De colaboração com Eça de Queiroz escreveu As Farpas, célebres crónicas sobre a vida portuguesa, e O Mistério da Estrada de Sintra.*

## O Caranguejo

Entre os crustáceos, uma espécie tomada como um símbolo de retrocesso por aqueles que ainda imaginam que ela anda às arrecuas, — o caranguejo, o forte e prestante caranguejo, encarregado do importante serviço sanitário da limpeza das praias, representa, pela sua configuração e pela sua estrutura, a mais sólida, a mais poderosa, a mais terrível máquina de guerra que se tem inventado. Ao pé dessa fortaleza ambulante, a fôrça do homem armado, coberto de aço até os dentes, não é mais que irrisão e miséria.

Devemos agradecer à natureza, diz Michelet, o ter feito os decápodes tão pequenos. Doutro modo quem poderia combaterlos? Nenhuma arma de fogo os morderia. O elefante teria de se esconder. O tigre teria de trepar às árvores. O próprio rinoceronte não teria segura a sua pele tão rija e tão impenetrável. A esbelta elegância do homem, continua o grande escritor, a sua fôrma longitudinal, dividida em três

partes, com quatro grandes apêndices, divergentes, arredados do centro, fazem dele, por mais que se diga em contrário, um ente fraquíssimo. Nas armaduras dos guerreiros, os grandes braços telegráficos, as pesadas pernas pendentes, dão a triste impressão duma criatura descentralizada, impotente, cambaleante, prestes a tombar ao primeiro encontro. No crustáceo, pelo contrário, os apêndices ligam-se tão juntos à massa redonda, curta, atarracada, que o menor golpe que êle dá é a grande massa compacta que o vibra. Quando o animal agarra, corta ou fura, fa-lo com toda a fôrça que tem, porque a sua grande energia chega até à extremidade de todas as suas armas. Tem dois cérebros (cabeça e tronco); mas para se resumir, para obter essa terrível centralização, como se arranja êle? Arranja-se sem pescoço, tem a cabeça no ventre. Maravilhosa simplificação! A cabeça reúne assim acumulados os olhos, as antenas, as tenazes e as maxilas.



Logo que os olhos penetrantes veem, as antenas palpam, as tenazes comprimem, as maxilas despedaçam, e pelo lado de traz sem mais intermediário, está o estômago, perfeita máquina de esmoer, que tritura e dissolve. Num relance tudo está consumado; a prêsa desapareceu; ficou digerida. Tudo é superior no crustáceo. Os olhos veem para diante e para traz. Convexos, exteriores, facetados, abrangem uma grande parte do horizonte. As pinças ou as antenas, órgãos de indagação e de aviso, de triplice experimentação, têm na extremidade o tacto, e na base o ouvido e o olfacto. Vantagem imensa que nós não logramos. O que não seria a mão humana, se farejasse, se ouvisse! Em que conjunto e com que rapidez fariamos então as nossas observações! A impressão, dispersa pelo contrário entre três sentidos diferentes, que trabalham separadamente, é por esse facto inexacta ou fugitiva. No decápode, que tem dez pés, seis dêles são ao mesmo tempo mãos, tenazes e ainda órgãos de respiração. Assim, por via dum expediente revolucionário, resolve este guerreiro o problema que tanto affligia o pobre molusco: «respirar apesar da concha». A isto o decápode responde: «Pois eu respirarei pelo pé, pela mão. Este ponto fraco — a respiração — por onde me poderiam dominar, colloco-o na ponta da minha espada, ponho-o no gume das minhas

armas de guerra. Ora que lhe toquem agora, se são capazes!»

Tal é, na eloquente frase de Michelet, o sábio, o possante, o valoroso, o terrível caranguejo! Se o prenderem à traição por algum dos seus membros, elle mesmo quebra esse membro e retira-se mutilado. Vai com um, dois ou três pés a menos, — embora! elle tornará a criar pacientemente mais um pé, mais dois, mais três, mais tantos pés, quantos houver sacrificado ao resgate da sua liberdade.

O caranguejo, porém, cresce. Crescer, tornar-nos grandes, é para todos nós uma responsabilidade grave. Para o caranguejo é uma lamentosa desgraça. Tem de despir a sua invencível armadura, que o sufoca como um espartilho demasiadamente apertado, e é obrigado a ir, triste, fraco, desarmado, para debaixo duma pedra, fabricar pacientemente uma vestimenta nova. Todos então o desdenham, todos o maltratam, e, como o velho leão enfêrmo, elle recebe submisso o couce ultrajoso do asno. Nestas condições, retirado dos combates, das aventuras, das viagens, entregue inteiramente à vida doméstica, o caranguejo tem pela sua espôsa uma dedicação sublime: quando ella é aprisionada, elle, não podendo defende-la nem bater-se por ella, vai espontaneamente render-se, e entrega à descreição do inimigo, a sua vida saúdosa e viúva.



## Consultas e Documentos

### CONSULTAS

#### Tráfego e Fiscalização

##### Tarifas:

*P. n.º 581.* — Qual a importância a cobrar pelo aluguel de 2 encerados de Coimbra a Mogadouro?

*R.* — O aluguel dos encerados, quando resguardem mercadorias destinadas a estações situadas em linhas de via reduzida, só é calculado pelos quilómetros percorridos na via larga, visto estes utensílios não passarem da respectiva estação de transmissão.

Segue-se o detalhe da taxa:

De Coimbra a Campanhã .....	121 Km.
De Campanhã a Pocinho .....	172 »
Total.....	293 »

Preço $300,3 \times 11 \times 293 =$	9\$67
Adicional de 10% .....	\$97
	10\$64
Encerados .....	$\times 2$
	21\$28
Arredondamento .....	\$02
Total .....	21\$30





Constância vista da ponte sobre o Tejo

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

*P. n.º 582.* — Desejo ser informado se o processo de taxa abaixo discriminado está bem feito.

Um vagão-tanque particular com água medicinal, peso 9.500 Kg. de Alcântara Mar-Entrepôsto para Vale de Figueira, carga e descarga pelos donos, em P. V.

Tarifa Geral — 1.<sup>a</sup> classe, distância 94 Km.

Transporte .....	630\$30
Bonificações .....	11\$00
	619\$30
Entrepôsto .. .	11\$00
Sêlo .. .	\$56
Manutenção ...	44\$00
Registo e Aviso .....	1\$10
	675\$96
Adicional de 10 <sup>o</sup> / <sub>o</sub> .....	67\$60
	743\$56
Arredondamento .....	\$04
	743\$60

*R.* — Está certa a taxa.

*P. n.º 583.* — Como o Livro E. 11 no seu artigo 138.<sup>o</sup> não indica a forma de contabilizar as importâncias lançadas no mod. F 161 quando se não tenha realizado o despacho definitivo da bagagem, peço dizer-me como devem proceder, sob aquele ponto de vista, a estação de procedência e a estação fronteiriça que recebe o aviso.

Outro-sim desejo saber se as Empresas de Camionagem, tanto em ligação com as linhas exploradas pela C. P., como aquelas que ligam com as linhas combinadas, estão sob igual regime e, por consequência, se as estações de procedência e de ligação ou transmissão têm que adoptar iguais medidas quando se verifique que o despacho definitivo se não realizou.

*R.* — 1.<sup>a</sup> pergunta — A estação expedidora deve fazer o débito e registo em mod. F 15, mencionando a respectiva importância em mod. F 258, aguardando a sua regularização pelo Serviço.



As estações de Elvas, Marvão, Pampilhosa e Barca de Alva, fazem a cobrança, entregam a senha do mod. F 161 ao passageiro e enviam a guia do mod. F. 11 ao Serviço, junta à parte diária mod. F 48, comunicando o caso e indicando a importância cobrada, a qual será incluída em mod. F 279.

2.<sup>a</sup> pergunta — As Centrais em ligação com as linhas combinadas estão sujeitas ao regime adoptado com as mesmas linhas, pois estas assumiram o compromisso de efectuarem as cobranças e abonar as respectivas importâncias à C. P.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

Aviso ao Público A n.º 423. — Amplia para 12 meses o prazo concedido para o retôrno das taras servidas ao acondicionamento de remessas de águas minerais, aguardentes, azeites, mostos, resinas, bebidas gasosas ou refrigerantes, trigos e vinho.

Todas as demais condições são as mesmas já estabelecidas no Aviso ao Público A n.º 388, que foi anulado por este novo diploma.

Comunicação-Circular n.º 20. — Prestam-se esclarecimentos sobre cilindros compressores e caminheiras, a fim de tornar o pessoal das estações apto a elucidar os expedidores por forma que estes não deixem de designar estas máquinas pelas rubricas que constam da Classificação Geral de Mercadorias e que de facto lhes correspondam.

Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos — Aditamento n.º 24. — Estabelece reduções nos

preços de transporte das mercadorias transportadas ao abrigo das rubricas dêle constantes. Estas beneficiações foram feitas com o intuito de captarmos para o caminho de ferro parte do tráfego que dêle andava desviado.

Dêste aditamento consta a nova rubrica «emulsão betuminosa para estradas» que foi criada com o intuito de facilitarmos o transporte por caminho de ferro do asfalto no estado em que geralmente é empregado na reparação



Castelo de Leiria

CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Fotog. do Snr. J. J. de Brilo Abrantes, empregado de 3.<sup>a</sup> classe da Divisão de Exploração



das mesmas, estabelecendo-se-lhe preços que facilitam o fim em vista.

Aditamento n.º 25. — Para proteger os armazénistas de vinhos que abastecem o mercado de Lisboa e que estabeleceram os seus armazéns na região suburbana, amplia-se por este aditamento a concessão de gratuidade do retôrno das taras ás estações desde Amadora até Cacém, e eleva a 12 meses o prazo de 8 até agora concedido para o regime de retôrno.

Todas as demais condições são as mesmas que constavam já do Aditamento n.º 18 à C. G. M. que foi anulado por este novo diploma.

Aditamento n.º 26. — Concede o prazo de 12 meses para o transporte gratuito das taras servidas ou que venham a servir para o transporte de vinho na região duriense; torna obrigatório que o expedidor da cascaria seja o consignatário da remessa em cheio.

Todas as demais condições são as mesmas que constavam já do Aditamento n.º 19 à C. G. M. que por este novo diploma, foi anulado.

4.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 11 de G. V. — Inclusão de Telhal e Zibreira no § 6.º e actualização dos preços dêste parágrafo.

## II — Fiscalização

Circular n.º 824. — Reúne todas as disposições relativas ao transporte de taras, em retôrno ou não, de remessas em cheio, a-fim-de facilitar o seu conhecimento e a sua consulta, e evitar, conseqüentemente, êrros na sua aplicação.

Circular n.º 825. — Dá esclarecimentos sôbre o fornecimento de encerados para cobertura de mercadorias, o qual pode ser feito gratuitamente ou mediante aluguer.

Carta impressa n.º 1229. — Informa que para poder ser visitada, em 12 de Agôsto findo, a 1.ª Exposição Colonial Portuguesa, foram efectuados combóios especiais na Rêde Geral da Companhia, e que para a sua utilização foram fornecidos ás estações bilhetes especiais de 3.ª classe.

Carta impressa n.º 1230. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura mensal extraviados na 2.ª quinzena de Julho de 1934, e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1231. — Sôbre a redução de 50%, nos preços da Tarifa Geral, para o transporte dos indivíduos que tomaram parte no Concurso Internacional de Tiro da 1.ª Exposição Colonial Portuguesa, que se realizou no Pôrto, de 26 de Agôsto a 2 de Setembro de 1934.

Carta impressa n.º 1232. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura mensal extraviados na 1.ª quinzena de Agôsto de 1934, e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1233. — Sôbre a redução de 50%, nos preços da Tarifa Geral, para o transporte das pessoas que tomaram parte no Congresso de Agricultura Colonial, que se realizou no Pôrto, de 26 de Agôsto a 2 de Setembro de 1934.

## III — Serviços Técnicos

2.º Aditamento à Instrução n.º 2223. — Comunica que na estação de Entroncamento foi colocada uma palheta no semáforo do lado de Lamarosa comandando a entrada dos combóios de Norte na linha III D.

Instrução n.º 2259. — Estabelece a sinalização provisória da estação de Pinhal Novo.

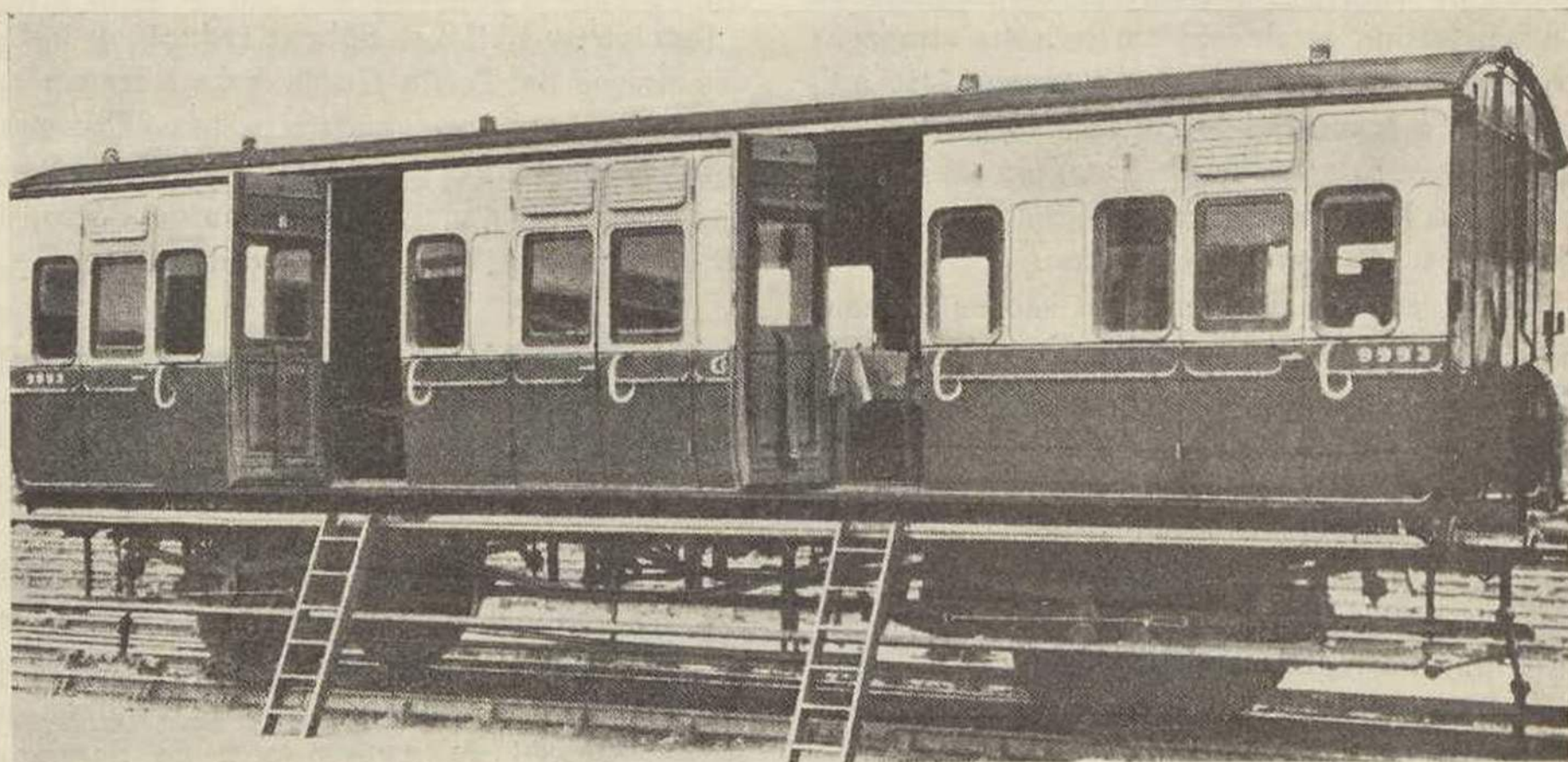
Instrução n.º 2260. — Estabelece a nova sinalização da estação de Sintra.

### Quantidade de vagões carregados e descarregados em serviço comercial no mês de Agôsto de 1934

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Período de 1 a 7...	5.382	4.672	2.121	2.116	1.919	1.714
» » 8 a 14...	5.162	4.591	2.169	2.088	2.059	1.771
» » 15 a 22...	6.052	5.751	2.445	2.545	2.400	2.054
» » 23 a 31...	6.691	6.346	3.057	2.900	3.057	2.590
Total .....	23.287	21.360	9.792	9.649	9.435	8.129
Total do mês anterior	22.089	20.137	9.132	8.671	7.436	7.047
Diferença. .	+1.198	+1.223	+ 660	+ 978	+1.999	+1.082



# Factos e informações



Carruagem-abrigo para 6 cultores de «campismo»

## Os caminhos de ferro e a vida de campo

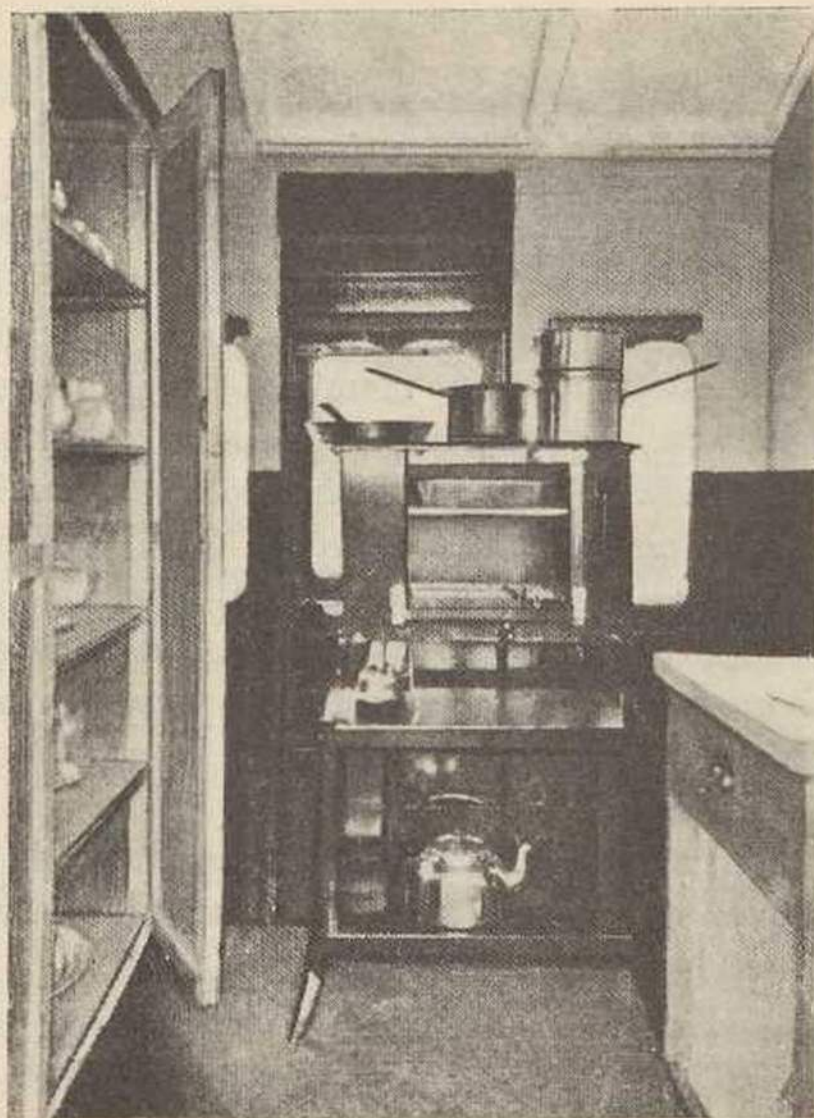
O tradicional abrigo dos soldados e escoteiros, — a tenda de campanha —, está perdendo o seu prestígio entre os numerosos cultores do desporto dos acampamentos («camping»), que lhe preferem uma habitação mais cómoda, sólida e impermeável, e sob cujo tecto, — durante as férias, feriados ou fins-de-semana —, a vida possa decorrer simples, saudável e económica.

Para dar satisfação aos seus desejos, algumas das companhias de caminhos de ferro inglesas adaptaram carruagens de passageiros, as quais, dispersas nas proximidades do mar, de bosques sombrios ou de rios piscosos, esperarão os numerosos cultores da vida ao ar livre, proporcionando-lhes as comodidades de que dão ideia as fotografias que publicamos e que nos mostram a cozinha, refeitório e quarto de cama de uma carruagem abrigo para 6 pessoas, sendo interessante notar que a tão acolhedora instalação não falta um completo trem de cozinha, louças de mesa e roupas de cama, também fornecidas



Carruagem-abrigo — Quarto de cama





Carruagem-abrigo — Cozinha

pelas Companhias que tomaram tão interessante iniciativa.

As companhias de caminhos de ferro francesas adoptaram outro sistema: pôr à disposição dos cultores do campismo, enquanto não são construídas carruagens especiais para esse efeito, vagões de mercadorias (J) pintados de branco exterior e interiormente, que lhes serão fornecidos vãos e que aqueles guarnecerão da mobília e roupa que desejarem, bem como de utensílios domésticos e desportivos.

Êstes vagões, que são alugados por dia, semana ou mês, são fechados à chave, de modo a estar garantido o seu recheio contra qualquer visita indiscreta durante a ausência dos seus locatários.

A êstes dão as Companhias a redução de 50% sobre o preço dos bilhetes, apenas lhes cobrando um pequeno suplemento pelo aluguer do vagão, e sendo gratuito o abastecimento de água nas estações.

### Orfanato Ferro-viário

A Comissão Iniciadora do Orfanato Ferro-viário tem prosseguido incansavelmente na

nobre tarefa que se impôs de velar pelos órfãos dos ferro-viários.

Dispondo já de alguns fundos que lhe permitem socorrer as crianças mais necessitadas, vai promover o seu internamento em casas de beneficência de Lisboa e da província.

Começa, pois, a dar resultados práticos a sua meritória obra, pelo que lhe endereçamos sinceras felicitações.

A seu pedido, transcrevemos a seguinte circular:

Braço de Prata, 9 de Agosto de 1934

Aos Ferro-Viários da C. P.

Estando a Comissão Iniciadora do Orfanato Ferro-Viário da C. P. habilitada a custear as despesas com o internamento de 12 órfãos necessitados, em algumas casas de beneficência de Lisboa e da província, roga a todos os ferro-viários, que conheçam alguns órfãos nas condições acima designadas, a fineza de lho comunicarem, indicando os nomes, idades, naturalidades, filiações e moradas dessas crianças, a categoria que tinham seus pais, e, bem assim, quais os parentes mais chegados a cargo de quem se encontrem e as respectivas profissões.



Carruagem-abrigo — Refeitório



A Comissão visitou as referidas casas e ficou encantada por ter verificado existir nelas ordem, asseio, disciplina e boa alimentação e ainda pelo facto de nas mesmas se ministrar o ensino primário, elementar e secundário.

Agradecendo o favor das indicações pedidas, cuja utilidade desnecessário será encarecer, pede a todos que ajudem a fundar esta meritória cruzada preenchendo um boletim que brevemente será distribuído.

A Comissão

## Ateneu Ferro-viário

### Associação Cultural do Pessoal da C. P.

Em sucessivas reuniões dos sócios fundadores, efectuadas em 24, 28 e 31 de Agosto e 7 de Setembro, foi discutido e aprovado o projecto do Estatuto desta nova colectividade, mudando-se o nome de «Grémio» para «Ateneu

Ferro-viário», e elegendo-se os Corpos Gerentes para o primeiro exercício social e a Comissão Consultiva e de Recursos.

Terminados os trabalhos da Assembleia, o presidente da Comissão Instaladora, Snr. Félix Perneco, felicitou-se pela maneira como tinham decorrido os trabalhos, agradeceu a colaboração de todos os membros da Comissão Redactora do projecto do Estatuto e propôs uma saudação e agradecimento ao Conselho de Administração e à Direcção Geral da Companhia pelo valioso patrocínio dispensado à fundação e instalação do Ateneu, proposta que foi aprovada por uma unânime e prolongada salva de palmas e vivas ao «Ateneu Ferro-viário».

Outros sócios fundadores usaram ainda da palavra, prometendo todos contribuir para o engrandecimento do Ateneu.

\*\*\*\*\*

# Pessoal

AGENTE QUE COMPLETA NESTE MÊS  
40 ANOS DE SERVIÇO



Filipe Travassos Neves  
Chefe de Repartição

### Actos dignos de louvor

No dia 13 de Julho último, pelas 16 horas, quando diversos indivíduos tomavam banho no Tejo, em frente do Armazém Central da Divi-

são de Material e Tracção, na estação de Lisboa P., um daqueles indivíduos, desviando-se demasiadamente do areal, esteve prestes a afogar-se.

Como os seus companheiros pedissem socorro, o escriturário de 3.ª classe, daquele Armazém, Snr. Manuel da Silva Júnior, saltou pela janela do escritório lançando-se à água, conseguindo assim salvar o indivíduo. Foi louvado pela Direcção Geral.

Em 31 de Julho último, o carregador de Ovar, Snr. Francisco Maria Marques Couto, encontrou abandonada, numa das carruagens do comboio n.º 20 uma bolsa com dinheiro de que espontaneamente fez entrega na estação de Estarreja. Foi louvado pela Direcção Geral.

No passado mês de Agosto, o fiel de 2.ª cl. de Lisboa-Jardim, Snr. Armando Rodrigues de Mira, encontrou na sua estação uma bolsa de coiro com a importância de 100\$90, que imediatamente entregou ao seu chefe.

Foi por este acto louvado pela Direcção Geral.



## Agradecimentos

Pedem-nos a publicação do seguinte:

Manuel Gomes Moreira de Pinho, fiscal de revisores, restabelecido da grave doença de que sofria (cálculo vesicular), vem publicamente patentear ao seu ilustre operador Ex.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Azevedo Gomes a sua maior gratidão pela proficiência e assiduidade que empregou para o curar.

Não esquece neste agradecimento o seu médico assistente Ex.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Wanzeler Pessoa.

Na impossibilidade de o poder fazer pessoalmente, aproveita esta oportunidade para agradecer também aos seus Ex.<sup>mos</sup> superiores, colegas e agentes dos diferentes Serviços da Companhia o interesse que tomaram durante a sua permanência no hospital.

Joaquim Barbosa de Almeida, arquivista de 1.<sup>a</sup> cl. nos Serviços Gerais da Exploração, agradece reconhecidamente por este meio a todos os seus mui dignos superiores e colegas, a sentida demonstração de amizade que manifestaram durante a sua prolongada doença e que calou profundamente no seu coração.

Pede vênica para agradecer em especial ao Ex.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Cancela de Abreu, a quem deve a continuação da vida, que se não fôsem os seus conhecimentos e dedicação, teria tido o seu final.

Envolve neste seu agradecimento o Ex.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Chefe do Serviço de Saúde, o Ex.<sup>mo</sup> Snr. Dr. Matos Cid e bem assim os Ex.<sup>mos</sup> Snrs. Doutores que fizeram parte das Juntas Médicas a que foi submetido.

António José Vaz, guarda-freio de 2.<sup>a</sup> classe, tendo sido ha meses acometido de doença que o privou durante muito tempo do convívio dos seus e o afastou também do cumprimento dos seus deveres profissionais, mas encontrando-se felizmente quasi restabelecido, agradece reconhecidamente a todos os Ex.<sup>mos</sup> superiores que por ele se interessaram, tornando extensivo esse agradecimento a todos os distintos clínicos que o trataram, pela forma proficiente e zelosa como conseguiram debelar o mal que o afligia.

## Reformas

Mês de Julho

### VIA E OBRAS

*Francisco Tristão de Alpoim*, Assentador.  
*Izolino José*, Assentador.

Mês de Agosto

### EXPLORAÇÃO

*José Pires*, Telegrafista de 1.<sup>a</sup> classe.  
*Joaquim Marques Monteiro*, Encarregado de apeadeiro.

*Herminio da Costa Dias*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> cl.  
*Joaquim Ferreira*, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe.  
*Manuel Abrantes*, Guarda.  
*João Lopes*, Guarda.

### MATERIAL E TRACÇÃO

*Artur Rodrigues*, Empregado principal.  
*Joaquim Garcia Malafre*, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.  
*António Ramos de Abreu*, Maquinista de 1.<sup>a</sup> classe.  
*Alexandre Manuel Bento*, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe.  
*José dos Reis*, Carpinteiro de 6.<sup>a</sup> classe do quadro.

### VIA E OBRAS

*Joaquim Francisco*, Sub-chefe de distrito.  
*João Augusto Machado*, Sub-chefe de distrito.  
*Feliciano José*, Sub-chefe de distrito.  
*António Dias*, Assentador.  
*José António Marques*, Assentador.  
*António Vieira*, Assentador,  
*Francisco da Encarnação*, Guarda de P. N.

## Lamentável desastre

No dia 3 de Setembro foi mortalmente colhido por um combóio, em Espinho, o chefe desta estação, Snr. Pompílio Morato.

Tão lamentável desastre impressionou vivamente todos aqueles que conheciam o Snr. Morato e que justamente apreciavam as suas excelentes qualidades de carácter e competência profissional.

Foi admitido como praticante de estação em 1 de Maio de 1898 e, após uma bela carreira, promovido a chefe de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1929.

E' com o maior pesar que o *Boletim da C. P.* regista e lastima este triste acontecimento.



† Pompílio Morato



## Falecimentos

### Mês de Agosto DIRECÇÃO GERAL

† *António Joaquim Barreiros*, Fiel de Armazém de 2.<sup>a</sup> classe.

Admitido nos Caminhos de Ferro do S. S., como servente provisório em 2 de Novembro de 1925. Transitou para a C. P. em 11 de Maio de 1927. Nomeado Fiel de Armazém de 2.<sup>a</sup> cl. do Depósito de Impressos em 1 de Janeiro de 1928.

### EXPLORAÇÃO

† *Palmira de Jesus Alexandrino*, Empregada de 3.<sup>a</sup> classe no Serviço de Fiscalização e Estatística.

Admitida como suplementar em 20 de Setembro de 1920, foi nomeada empregada de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1926.

† *Joaquim Bicho*, Carregador em Sarnadas.  
Admitido como carregador em 4 de Maio de 1906.

† *Agostinho de Sousa*, Carregador em Tomar.  
Admitido como suplementar em 26 de Setembro de 1926, foi nomeado carregador em 1 de Dezembro de 1929.

† *José António*, Carregador em Campanhã.  
Admitido como carregador eventual em 14 de Maio de 1912, foi nomeado carregador em 10 de Maio de 1919.

† *Jaime de Sousa Campos*, Carregador em Régua.

Admitido como carregador eventual em 25 de Novembro de 1919, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927.

† *Manuel Pereira da Silva*, Guarda em Penafiel.

Admitido como carregador eventual em 2 de Julho de 1918, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927, e guarda em 21 de Julho de 1929.

### MATERIAL E TRACÇÃO

† *Augusto Vaz Júnior*, Revisor de 3.<sup>a</sup> classe.  
Admitido como limpador em 31 de Julho de 1921, nomeado ensebador de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Abril de 1924, ensebador de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Abril de 1926 e revisor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Junho de 1928.

† *José Pinto*, Fogueiro de locomóvel.  
Admitido como limpador em 2 de Fevereiro de 1912, e nomeado fogueiro de locomóvel em 1 de Março de 1919.

† *Alexandre Correia*, Limpador.  
Admitido como carregador em 30 de Outubro de 1921. Transitou para a Divisão de Material e Tracção em 26 de Julho de 1924 como limpador.



† *Palmira de Jesus Alexandrino*  
Empregada de 3.<sup>a</sup> classe



† *José Pinto*  
Fogueiro de locomóvel



† *José António*  
Carregador



† *Alexandre Correia*  
Limpador