

BOLETIM DA C.P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO GERAL

SUMÁRIO: A tiragem das locomotivas. — Um serviço de «ferry-boat» entre a França e a Inglaterra. — A locomotiva a vapor nos transportes em grande velocidade. — Prescrições para a segurança individual do pessoal. — Consultas e Documentos. — As comodidades do Público — Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste. — Carruagem-Igreja. — O Fiscal de revisores Snr. Francisco Mendes Tiago. — Desastres de automóveis. — Pessoal.

A tiragem das locomotivas

Pelo Snr. Eng.º António Gomes Leal, Sub-Chefe de Serviço na Divisão de Material e Tracção

PORQUE será que o gerador de vapor de qualquer fábrica exige uma alta chaminé e a uma locomotiva basta uma chaminé tão pequena?

Poucos terão feito a si próprios esta pergunta.

*

* *

Qual a razão por que a chaminé de uma fábrica ou de uma central precisa de ser bastante alta?

Se abriremos a porta de uma fornalha das caldeiras ali instaladas, notaremos que o ar entra nela com força e com igual força passa através das grelhas, activando assim a combustão do carvão de pedra.

Esta combustão produz gases que — depois de cederem a maior parte do seu calor à água contida na caldeira transformando esta em vapor — chegam ainda muito quentes à cha-

miné, dentro da qual ficam, portanto, constituindo uma alta coluna gasosa muito mais leve do que o ar exterior e tendendo, por isso, a subir na atmosfera.

Esta subida, dando lugar a um esvaziamento, é claro que determina uma aspiração de nova quantidade de ar frio passando através das grelhas, ar este que, por sua vez, produzirá novos gases de combustão quentes que continuarão a constituir a coluna ascensional.

Desta forma, as chaminés altas funcionam como uma seringa que está constantemente chupando o ar através das grelhas das fornalhas e que, assim, produz nestas o mesmo efeito que os abanos produzem nos pequenos fogos domésticos.

A renovação constante do ar, produzida pelas chaminés, é tanto maior quanto maior é a quantidade de combustível a queimar, o que equivale a dizer: quanto maior é o gerador de vapor.

Daí resulta que a chaminé deve ser tanto mais alta e larga quanto mais importante fôr o dito gerador.

*
* *
*

Com as caldeiras das locomotivas as cousas passam-se por forma diferente e, portanto, não admira que elas obedeçam a outro tipo.

Ao contrário do que succede nas fábricas ou nas centrais, as necessidades de potência de uma locomotiva variam freqüentemente e, por vezes, quasi que de momento para momento, com a velocidade com que se pretende marchar, com a carga a rebocar e, ainda, com o perfil da linha a percorrer. Assim, quando se quer aumentar a velocidade ou a carga rebocada, ou quando se entra numa rampa, aumenta o consumo de vapor, para o que é necessário que se active a combustão, quer dizer, que aumente a quantidade de ar passando através das grelhas da fornalha.

Isto consegue-se dirigindo para a chaminé não só os gases provenientes da combustão, mas também o vapor de água saído dos cilindros ainda com pressão e que, arrastando aqueles gases, torna desnecessária a função que vimos ser desempenhada pelas chaminés altas e largas a que atrás nos referimos.

Percebe-se assim porque é que, pela chaminé de uma caldeira fixa, se vê saírem sempre fumos negros, enquanto, pela de uma locomotiva, se vê sair geralmente um penacho branco acompanhando o combóio.

No primeiro caso, são unicamente os gases da combustão que saem; no segundo, são estes acompanhados ou, antes, encaminhados e arrastados pelo vapor de água, condensado em pequenas partículas e que no conjunto figura em maior quantidade.

*
* *
*

Vejamos como se passam as coisas.

As caldeiras das locomotivas têm três partes perfeitamente distintas: a caixa de fogo, o corpo cilíndrico e a caixa de fumo.

O fogueiro, com a pá, lança o carvão sobre as grelhas da fornalha, que é de dimensões

relativamente pequenas comparadas com as fornalhas das caldeiras das fábricas ou centrais.

O ar, entrando pela parte inferior desta caixa de fogo, atravessa a camada de carvão em combustão, que activa, produzindo-se gases que, através das paredes da referida caixa, cedem calor à água transformando esta em vapor, e vão ainda ceder mais calor no corpo cilíndrico, passando através de um feixe de tubos envolvidos pela água da caldeira. Depois, chegados à caixa de fumo, saem para o exterior passando pela chaminé.

O vapor de água assim formado, dirigido para os cilindros, produz, pela sua expansão, o movimento de vai-vem dos respectivos êmbolos, movimento este que, por intermédio das bielas motoras, é transmitido às rodas, produzindo se assim o movimento da locomotiva sobre a via.

Examinando melhor como as coisas se passam, diremos que o vapor de água produzido na caldeira e dirigido para um cilindro, faz, pela pressão que exerce sobre uma das faces do respectivo êmbolo, deslocar este até o fazer chegar ao fim do seu curso; depois, começando a ser impellido pelo vapor em pressão que passou a entrar pelo outro lado, é o dito êmbolo que vai expulsando o vapor, já expandido, para a caixa de fumo e, portanto, para a chaminé.

Em cada passeio do êmbolo há, pois, uma expulsão, para a caixa de fumo, de uma certa quantidade de vapor ainda com pressão, cuja saída se realiza com um certo ruído a que se chama *golpe de escape*.

Ora, como nas locomotivas que têm apenas 2 cilindros, um de cada lado, os êmbolos estão ligados a uma manivela em cada roda, e como estas manivelas estão escalonadas entre si de um ângulo de 90° — o que dá lugar a estar um dos êmbolos a meio do seu curso quando o outro se encontra no extremo — resulta que, a cada volta completa da roda, correspondem quatro *golpes de escape*, dois para cada cilindro, igualmente espaçados mas, em geral, de ruído desigual.

Aqui está a explicação do:

Pouca-terra, pouca-terra...

No princípio da marcha do combóio, ou

quando êste, numa rampa, caminha mais devagar, aquelas sílabas destacam-se bem por isso que o movimento dos êmbolos é lento e, portanto os *golpes de escape* são espaçados.

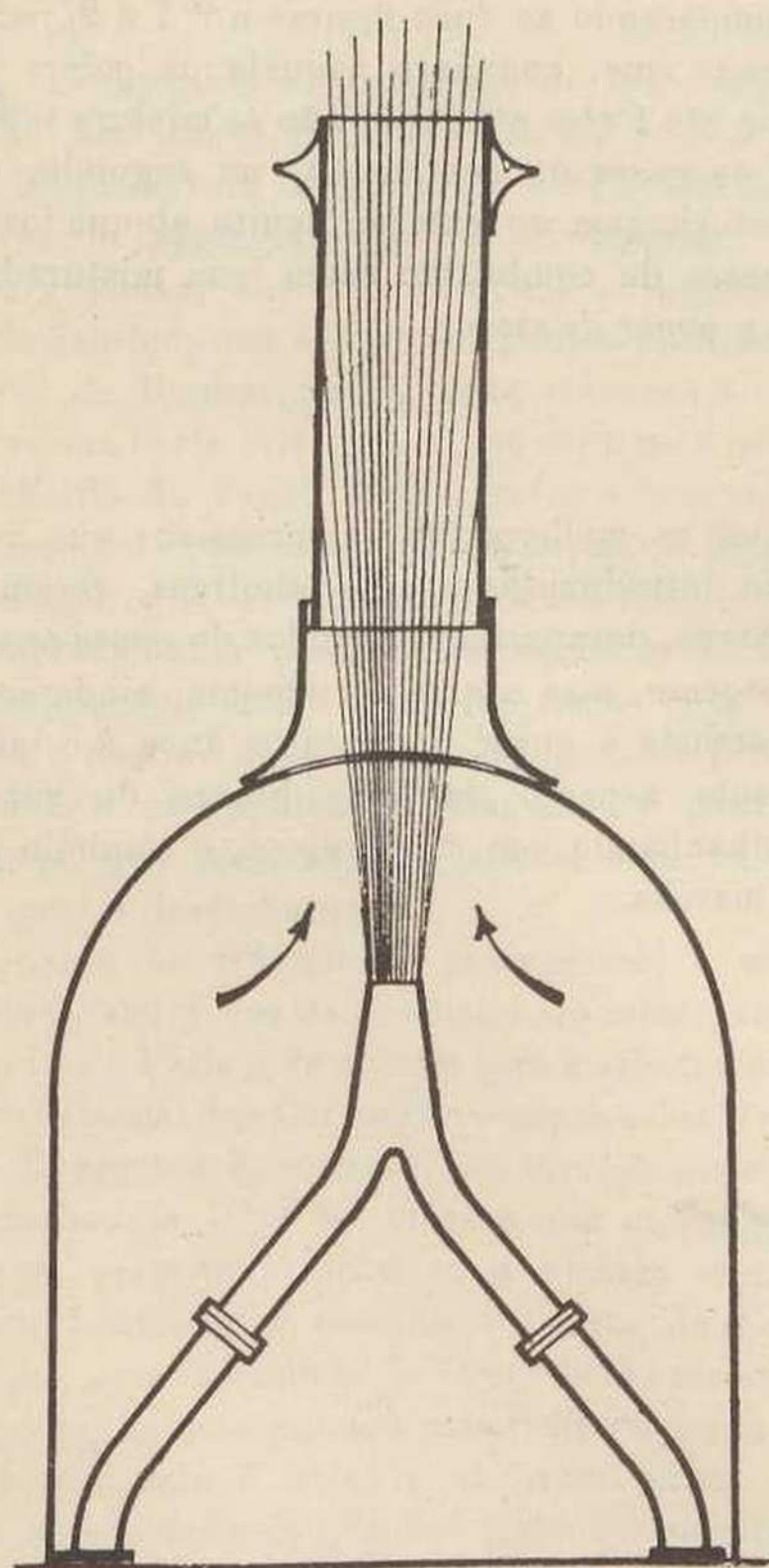


Fig. n.º 1 — Dispositivo do *escape* numa locomotiva antiga

Logo que a locomotiva acelera a sua marcha, os ditos golpes quási que se não distinguem e, por isso, se deixa de ter a impressão de ouvir: *Pouca-terra, pouca-terra...*

*
* *
*

Mas, poderá perguntar-se se não será por defeito que certos golpes, os correspondentes

à primeira sílaba da palavra — *terra* — são mais fortes.

De facto, não é possível ter a locomotiva bem regulada para todas as condições de funcionamento, pois ha defeitos próprios do sistema que não são de fácil correcção.

Aquela maior diferença de ruidos manifesta-se, em geral, nos arranques, durante os quais o *grau de admissão* do vapor nos cilindros aumenta por se exigir maior esforço à locomotiva.

Nota-se também que êste defeito é muito mais pronunciado nas locomotivas antigas do que nas modernas.

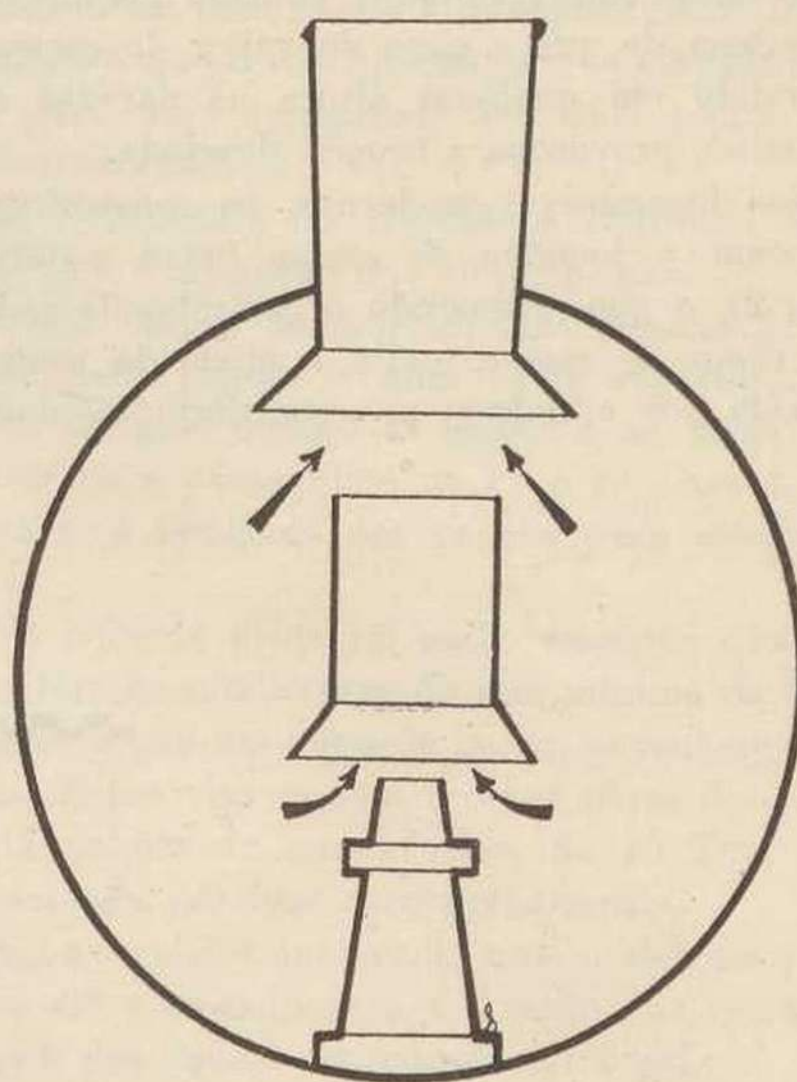


Fig. n.º 2 — Dispositivo do *escape* numa locomotiva moderna

Qual será a razão disto? Várias razões há. Em primeiro lugar, exige-se hoje, às locomotivas antigas, um esforço fóra de proporção com a sua potência, produzindo-se assim o mesmo efeito que, como acima foi dito, se produz nos *arranques*.

Em segundo lugar, a maioria das locomotivas modernas, além de ter uma distribuição mais perfeita, é dotada de quatro cilindros em lugar de dois, dois mais pequenos e dois

maiores, sendo nestes últimos aproveitado o vapor saído daqueles ainda com pressão e, portanto, com poder de expansão.

Dá isto lugar a que — saído o vapor dos cilindros maiores com menos fôrça do que nas locomotivas de dois cilindros, como são as antigas — os *golpes de escape* são então mais fracos.

Uma outra razão ha ainda. Nas locomotivas antigas, as caldeiras ficam, em geral, muito baixas em relação ao «gabarit», o que, permitindo a construção de uma chaminé mais alta (fig. 1), fez com que os construtores colocassem o *escape* próximo da base da mesma e obtivessem bons resultados, por isso que tinham a certeza de que o cone de vapor do escape, barrando em qualquer altura as paredes da chaminé, provocava a *tiragem* desejada.

Nas locomotivas modernas, os construtores colocam a *boquilha de escape* baixa e larga (fig. 2), o que, reduzindo o caminho da saída do *vapor de escape*, evita a chamada *contra-pressão* nos cilindros, e, permitindo a coloca-

ção, entre a dita boquilha e a chaminé, de uma série (mesma figura) de pequenas chaminés funcionando, de umas para as outras, como outras tantas boquilhas, provoca um melhor arrastamento dos gases da combustão.

Comparando as duas figuras n.^{os} 1 e 2, reconhece-se que, enquanto naquela os *golpes de escape* são fortes e o vapor não se mistura tanto com os gases da combustão, na segunda, os golpes chegam ao exterior muito atenuados e os gases de combustão saem bem misturados com o *vapor de escape*.

*
* * *

Com os melhoramentos sucessivos que vão sendo introduzidos nas locomotivas, veremos em breve, desaparecer os ruídos do *pouca-terra*, *pouca-terra*, mas o que, certamente, ainda continuaremos a gosar por muitos anos é o interessante aspecto da faixa branca de vapor acompanhando, em dias frescos, o combóio na sua marcha.

O trabalho e a honestidade
fazem a dignidade do homem

Um serviço de “Ferry-Boats” entre a França e a Inglaterra

A Companhia de caminhos de ferro inglesa «Southern Railway» decidiu criar a partir da primavera de 1935, um serviço de transporte de passageiros e de mercadorias, por «ferry-boats», entre a França e a Inglaterra. Este serviço, que terá como pontos terminus o pôrto de Dunkerque na costa francesa e o de Dover na costa britânica, e que suprime o actual trasbordo do vagão para o navio e vice-versa, oferece um incontestável interesse não só para os passageiros como também para as mercadorias, designadamente para as susceptíveis de fácil deterioração — como sejam as frutas cuja chegada a destino em bom estado depende principalmente da rapidez da viagem — e para as frágeis, que mais avarias sofrem com os embarques e desembarques.

Quanto ao tráfego de passageiros, a nova linha de «ferry-boats» permitirá organizar, entre Londres e Paris e de acôrdo com a «Companhia Internacional das Carruagens-camas e dos Grandes Expressos Europeus», um serviço directo e nocturno, de 1.^a e 2.^a classes, em carruagens camas, permitindo fazer-se a viagem com o maior conforto. A escolha do pôrto de Dunkerque, como terminus do «ferry-boat» na costa francesa, foi determinada pelo facto de, naquela zona, ser este o único pôrto susceptível de, sem necessidade de grandes trabalhos preparatórios, receber embarcações deste tipo em todas as marés.

Além disto, está já actualmente o pôrto de Dunkerque dotado de uma organização muito completa para o tráfego das mercadorias em trânsito e em condições de satisfazer inteiramente às necessidades do tráfego de passageiros.

Nêle, o «ferry-boat» atracará entre estacadas de madeira, e comunicará com a terra por uma ponte de 54 metros de comprimento, de inclinação variável que não excederá 30^{mm} por metro, e por meio da qual se estabelecerá a ligação das vias do «ferry-boat» com as de terra.

Além disto, e com o objectivo de aumentar as facilidades oferecidas aos passageiros, uma rampa de acesso, com passadiço móvel, permitirá o embarque e o desembarque das carruagens de turismo e dos passageiros viajando isoladamente.

No pôrto de Dover, o «ferry-boat» entrará numa pequena bacia em que o nível da água, mantido em uma altura aproximadamente fixa, permitirá que a sua ligação com as vias férreas do pôrto seja assegurada por uma ponte de reduzida extensão.

A Companhia do «Southern Railway» iniciou já a construção dos «ferry-boats».

Estes barcos comportam uma cobertura principal para vagões e uma outra superior, no meio da qual ficarão os salões e as salas de jantar para passageiros de 1.^a e 2.^a classes. Á pôpa será instalado um parque para automóveis.

Na cobertura principal serão assentes quatro vias férreas com curvas de raio mínimo de 110 metros e que, na pôpa do barco, se reúnem em duas. Estas vias podem receber cerca de quarenta vagões de mercadorias, de 10 Ton. de capacidade, ou doze carruagens-camas.

Acha-se ainda em estudo qual o sistema que deve ser adoptado para a fixação das carruagens e dos vagões na cobertura principal.

O material circulante a empregar deverá ser preparado para fazer serviço tanto nas linhas inglesas como nas francesas, tendo em conta as diferenças de *gabarit*.

O serviço de passageiros durante a noite será organizado por forma a permitir a estes o maior conforto na viagem, estando decidida, em princípio, a utilização exclusiva de carruagens-camas.

A «Companhia Internacional das Carruagens-camas» está construindo o material necessário para este efeito, o qual, numa primeira fase, constará de cerca de doze veículos. O projecto das novas carruagens foi cuidadosamente estu-

dado pelas Companhias interessadas — especialmente sob os pontos de vista da engatagem, do freio e da intercomunicação — tendo sido resolvido que elas serão mixtas de 1.^a e 2.^a classes para satisfazer um desejo bastas vezes manifestado pelo Público.

O preço do bilhete compreenderá — além das taxas em vigor para o percurso Paris-Dunkerque, Dover-Londres e vice-versa — uma taxa relativa ao transporte marítimo no «ferry boat» entre Dunkerque e Dover ou vice-versa e o suplemento dos «Vagões-Lits».

Relativamente ao material destinado ao trans-

porte de mercadorias, algumas rédes francesas começaram já a constituir um parque de vagões (cêrca de 1.300 unidades) com o *gabarit* inglês.

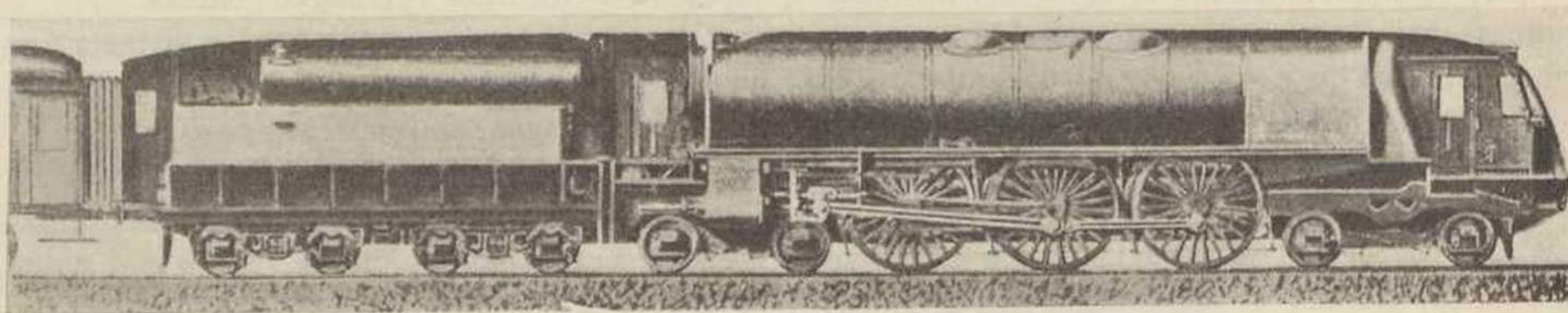
De futuro, êsse parque disporá não só de vagões cobertos — que serão a maioria — mas também de vagões plataformas aptos a receber os arcazes, vagões abertos, vagões compridos para o transporte de automóveis e vagões para o transporte de massas indivisíveis e de objectos de dimensões excepcionais.

Desde já se pode afirmar que as indiscutíveis vantagens do novo serviço de «ferry-boats», lhe assegurarão um tráfego muito importante.

A locomotiva a vapor nos transportes em grande velocidade

O desenvolvimento dos automóveis e aviões obriga as Companhias de Caminhos de Ferro a procurar conseguir combóios com velocidades muito superiores áquelas que actualmente se realizam. Por êste motivo na Alemanha, como também noutros países, está-se a proceder ao estudo de automotoras de grande velocidade, havendo já em circulação alguns dêstes novos

Ora, já em 1904 a casa Henschel projectou e construiu uma locomotiva a vapor que atingiu a velocidade de 150 Kms. à hora, entre Spandau e Hannover, rebocando um combóio de 160 Tons. A sua configuração deixava ainda muito a desejar sob o ponto de vista da resistência do ar. Só mais tarde, estudos sistemáticos permitiram obter elementos seguros para dar aos veículos



Uma locomotiva para combóios ultra-rápidos, projectada pela casa Henschel & Sohn

veículos. Todos êles utilizam o motor de combustão, facto que pode fazer-nos crer que só êste tipo de motor permite atingir grandes velocidades. E' pois interessante vêr se a locomotiva a vapor deve ser posta de parte ou se podemos encarar a possibilidade da sua adaptação ás actuais circunstâncias.

formas apropriadas para diminuir a resistência do ar nas grandes velocidades.

Em 1907, a casa Maffei construiu também uma locomotiva de dois eixos que rebocando um combóio de 150 Tons. atingiu a velocidade máxima de 154 Kms. à hora. Não havendo nessa época interêsse na realização de veloci-

dades tão elevadas, estas tentativas não tiveram seguimento.

Nos últimos tempos, porém, a pedido da Companhia dos Caminhos de Ferro Alemães, as fábricas mais importantes da Alemanha têm procedido ao estudo de locomotivas para comboios ultra-rápidos que possam rebocar cargas de 250 Tons. a 150 Kms. à hora.

A casa Henschel apresentou um projecto da locomotiva de construção usual mas com as peças salientes encobertas. Mais tarde, apresentou um segundo projecto em que o revestimento da locomotiva e do tender era mais completo. Para melhorar a visibilidade do maquinista o posto de comando foi passado para a frente, ficando a caldeira com a caixa de fogo também para a frente o que obriga a utilização de combustível líquido.

As elevadas velocidades obtidas pelas automotoras, como por aquela que presentemente circula entre Berlim-Hamburgo, podiam-se obter sem dificuldade e duma maneira económica, por um comboio curto, a vapor. Assim, a locomotiva normal dos caminhos de ferro alemães rebocando 3 carruagens, tem feito o mesmo percurso perdendo apenas 10 minutos no trajecto.

Uma das gravuras que inserimos mostra um projecto da casa Henschel para um comboio que poderá circular a 160 Kms. à hora, velocidade máxima. Compõe-se duma locomotiva-tender e de duas carruagens. Tanto a locomotiva como as carruagens têm formas aero-dinâmicas. A locomotiva tem à frente um *bogie* de 2 eixos com um afastamento de eixos bastante grande. Os dois rodados motores têm 2300 mm de diâmetro. A pressão da caldeira é de 20 kgs. por cm². Os cilindros estão colocados entre as longarinas o que dá uma maior estabilidade à locomotiva nas grandes velocidades. O revestimento aero-dinâmico da locomotiva possui aberturas

munidas de portas de visita, necessárias a uma fácil inspecção das peças em movimento.

Este revestimento da locomotiva estende-se para cima da extremidade da carruagem a fim de se obter uma diminuição da resistência ao ar.

As duas carruagens assentam sobre três *bogies*, dois nas extremidades e um no centro.

A lotação das carruagens é de 124 passageiros sentados, havendo ainda um compartimento para bagagens e uma cantina.

O peso da locomotiva em serviço é de 90 Tons. e o peso aderente de 40 Tons. O grupo das duas carruagens pesa 65 Tons. As reservas de água e carvão estão previstas para 3 horas de marcha a 140 Kms. à hora.

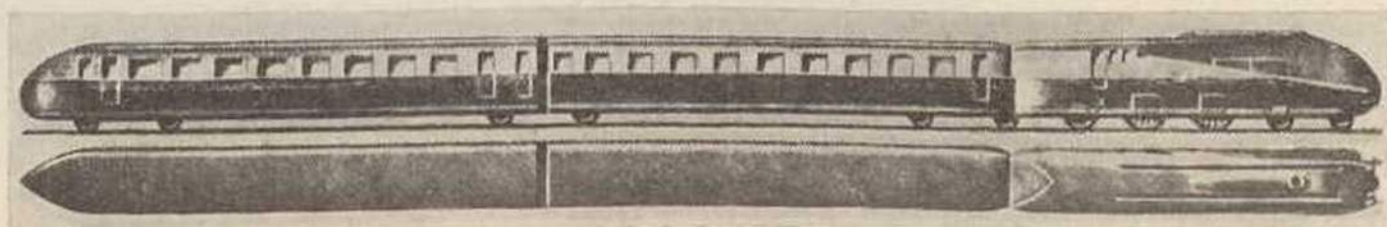
Este projecto representa a construção dum maquinismo, simples e barato, só diferindo das locomotivas modernas pelas coberturas aero-dinâmicas.

As locomotivas a vapor para este serviço de grande velocidade podem-se, pois, construir sem nos afastarmos dos princípios de construção que têm dado as suas provas.

Sob o ponto de vista económico, a solução da locomotiva a vapor compara-se favoravelmente às automotoras Diesel-eléctricas.

O preço duma automotora Diesel-eléctrica de grande velocidade com lotação equivalente à do comboio a vapor indicado é de 3.200 contos, enquanto que o preço deste comboio incluindo a locomotiva é de 2.100 contos. A despesa com o combustível para os dois comboios é sensivelmente a mesma.

Se entrarmos em conta com juros e amortizações teremos uma relação de 1 para 1,7 a favor do comboio a vapor, provando-se assim que a locomotiva a vapor ainda pode, com vantagem, entrar em luta com as automotoras Diesel-eléctricas.



Projecto de um comboio para circular à velocidade de 160 Km. à hora, apresentado pela casa Henschel & Sohn

Prescrições para a segurança individual do pessoal

(Continuação)

CAPÍTULO V

Manutenção de volumes

ARTIGO 15.º

Os agentes que tenham de manipular volumes pesados devem prestar a maior atenção à sua carga ou descarga, para evitar contusões ou ferimentos a êles próprios ou a quem os rodeia.

Os volumes pesados e indivisíveis devem ser manobrados com o auxílio de alavancas, não convindo balançá-los senão quando assentes numa base sólida.

E' necessário evitar pôr as mãos ou os pés entre os volumes e o chão e, bem assim, que os recipientes contendo líquidos sofram choques.

Quando se trate de líquidos corrosivos ou perigosos, deve verificar-se que as pégas ou asas dos mesmos, ou quaisquer outros pontos em que haja necessidade de pôr as mãos, não estejam molhados com tais líquidos.

Quando as plataformas ou os cais estiverem escorregadios em virtude da humidade ou por outro qualquer motivo, convém deitar sobre êles serradura ou cinzas.

ARTIGO 16.º

Os agentes devem prestar a maior atenção à manobra dos materiais — postes, carris, travessas, etc. — a fim de evitarem accidentes provocados por saltos ou rolamentos.

ARTIGO 17.º

Os movimentos de conjunto só devem ser executados sob as ordens de um agente responsável, ao qual compete explicar a manobra antes de a comandar.

ARTIGO 18.º

A manutenção de volumes contendo matérias explosivas ou facilmente inflamáveis deve ser feita:

- a) ao abrigo de qualquer chama ou faísca;
- b) não se fumando na sua vizinhança;
- c) não puxando ou rolando os volumes, mas sim levando-os à mão;
- d) evitando todos os choques.

Nos vagões, convém que tais volumes sejam colocados em lugar bem visível e longe de outros que possam cair sobre êles, o que poderia dar lugar a uma explosão.

Devem ser sólidamente calçados, mas nunca com objectos de ferro.

CAPÍTULO VI

Circulação, estacionamento e trabalhos nos caminhos de ferro

ARTIGO 19.º

Como regra geral, qualquer agente que tenha de trabalhar, estacionar ou circular sobre a via férrea, deve velar pela sua segurança e prestar tanta atenção como se estivesse para chegar um combóio. Deve igualmente observar as medidas de precaução que lhe são indicadas, ainda mesmo que as julgue inúteis.

ARTIGO 20.º

Os agentes não devem nunca atravessar as vias (Figura 12) sem se assegurarem de que não vem sobre êles de uma forma perigosa, quer num sentido quer noutro (Figura 13), algum combóio, máquina ou ramo de material.

(Continua)

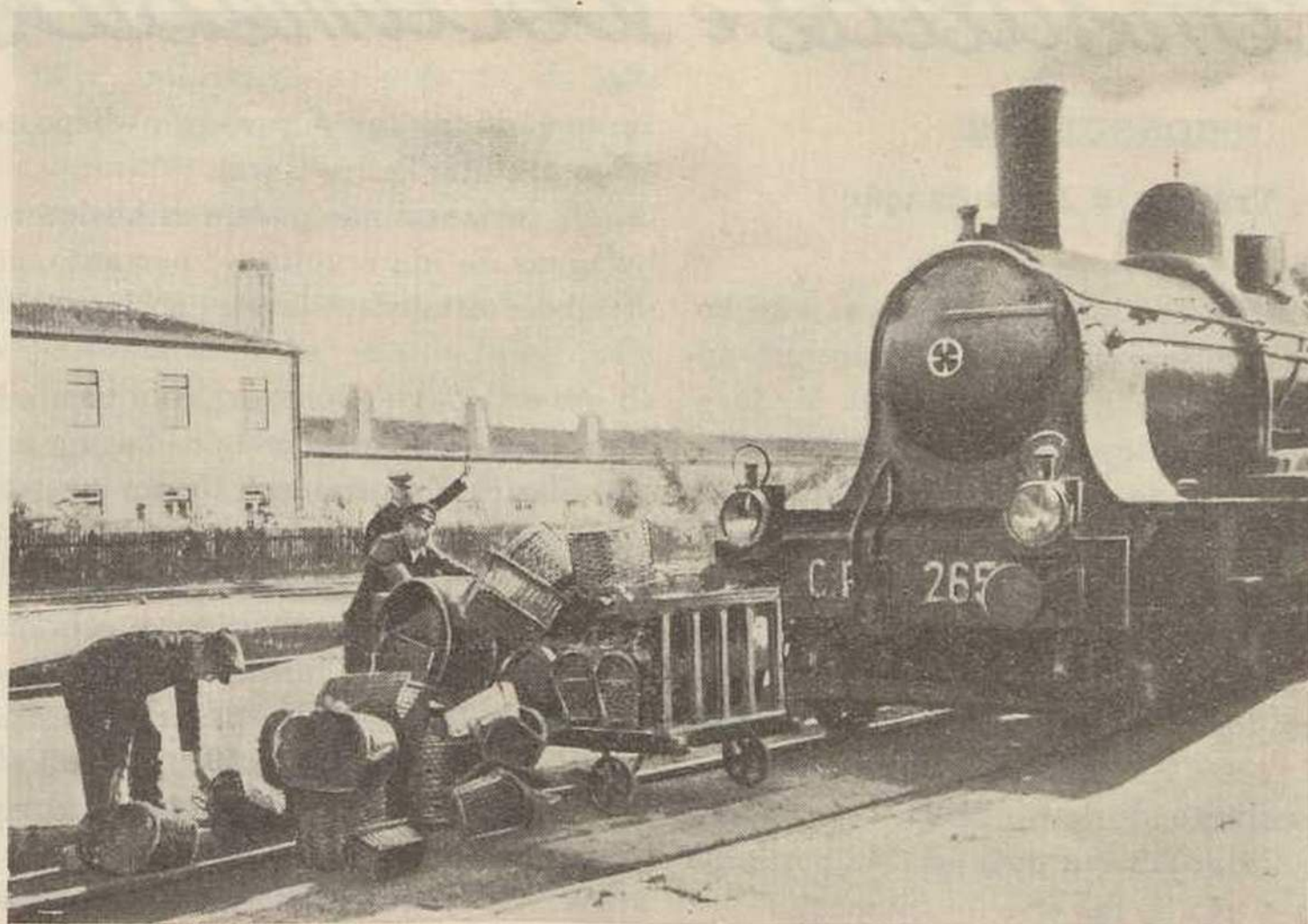


Fig. 12

É perigoso

atravessar tardiamente as vias em frente de um combóio. Arrisca-se a ser colhido por êle

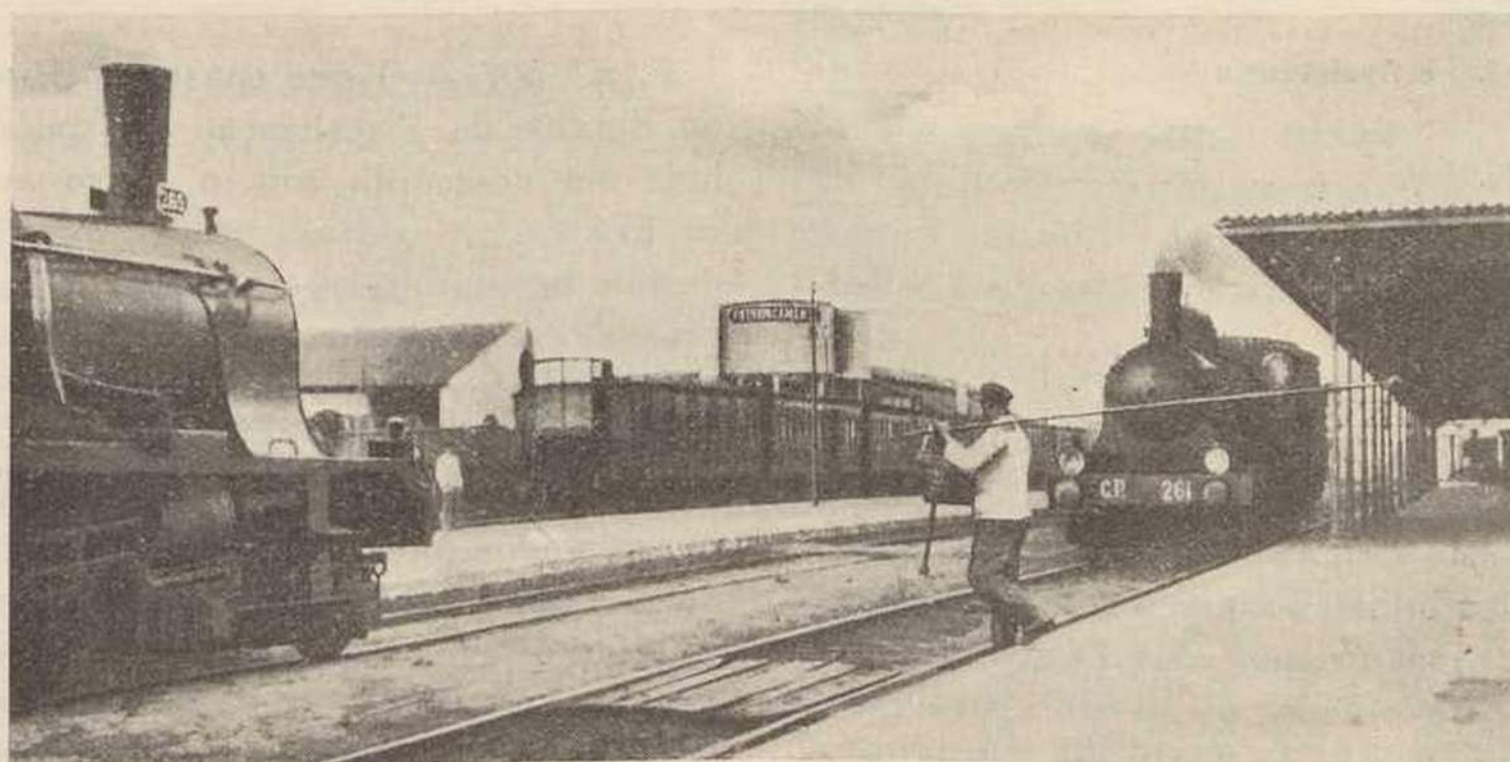


Fig. 13

Deve-se

atravessar as vias olhando sempre nas duas direcções

Consultas e Documentos

CONSULTAS

I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas:

P. n.º 584. — Tendo dúvidas se a redução de 10% a que se refere a condição 2.ª do Capítulo I da Tarifa Especial 1 de P. V. deve ser dada antes ou depois do partícipe por escudo, e no caso de ser antes se depois da redução, devo fazer arredondamento. Peço pois que me seja detalhado o processo de taxa para M. D. de 10.000 quilos de carvão de pedra a granel de Alfândega a Moncorvo, carga e descarga pelos donos, tendo sido feita requisição do vagão.

R. — A redução de 10% de que se trata, é dada antes de se fazer a operação do partícipe por escudo e não se faz arredondamento.

Segue-se o detalhe pedido:

189 Km. Tabela 11.

	$5\$23 - \frac{5\$23 \times 10}{100} = 4\$70,7$	
	$4\$70,7 \times 93,1 = 4\$38,2217$	
Preço	$4\$38 \times 11 \times 10 = \dots$	481\\$80
Evoluções e manobras	$\$40 \times 11 \times 10 = \dots$	44\\$00
Transmissão	$\$30 \times 11 \times 10 = \dots$	33\\$00
Imposto do Sêlo		24\\$34
Registo, Aviso e Assistência		\\$70
		583\\$84
Adicional de 10%		58\\$39
		642\\$23
Adicional de 5%		32\\$12
Total		674\\$35

P. n.º 585. — Quando por afluência de passageiros e para não atrasar um comboio, o chefe duma estação tenha que dar ordem ao revisor para passar bilhetes a preço simples, e isto se dê a um sábado depois das 12 horas, pode o mesmo chefe ordenar ao revisor para passar bilhetes ao abrigo da Tarifa 21, se os passageiros assim o requisitarem?

R. — Só em casos muito especiais se deve dar ordem aos revisores para fazerem as cobranças sem o respectivo aumento, (Circular n.º 805)

e tem de se ter em vista o disposto no Artigo 19.º da Tarifa Geral.

Os revisores não podem estabelecer F. 8 para viagens de ida e volta, e, portanto, não podem também estabelecê-los ao abrigo da Tarifa 21.

P. n.º 586. — Como na cobrança a fazer pelo transporte de excedentes de bagagem ao abrigo da Tarifa Especial n.º 15, no que respeita ao percurso da via fluvial — via Lisboa — se deve contar com 10 quilómetros para este percurso, julgo concluir-se que não há cobrança a fazer pela Tarifa de Transporte Fluvial e complemento à Tarifa de Despesas Acessórias do Sul e Sueste, de Janeiro de 1923 ou, cobra-se apenas a importância a que se refere o complemento, respeitante ao uso do cais?

R. — A cobrança do transporte na via fluvial, das bagagens transportadas ao abrigo da Tarifa n.º 15, é calculada sobre a distância de 10 quilómetros, a adicionar à distância em caminho de ferro no Sul e Sueste.

Além do transporte, tem de se cobrar também 2\\$20 por tonelada, pelo uso das pontes (Barreiro e Lisboa T. P.) com sujeição do mínimo de cobrança de 1\\$10.

P. n.º 587. — O que consta na Circular 746 do Serviço da Fiscalização e Estatística, está hoje em desacôrdo com o Aviso ao Público n.º 374?

Não haverá divergência nas restantes empresas?

Os mariscos desapareceram e em vez de peixe (Circular 746) diz-se (no Aviso 374) *pescarias de qualquer espécie*. Os mariscos passaram a ser considerados pescarias, como aliás assim se consideram no vulgo? Estas e outras divergências estabelecem confusões que rogo esclarecer.

R. — A Circular n.º 746 foi expedida na vigência do Aviso ao Público A. n.º 243. Depois disso foram publicados os Avisos ao Público A. n.ºs 311 e 333 e seus aditamentos, que anularam o Aviso A. n.º 243.

A parte respeitante a *lulas, mariscos de concha, peixe frêsko, salpicado, salgado ou em gêlo* passou a ser indicada sob a rubrica *pescaria de qualquer espécie, fresca, salpicada, salgada ou em gêlo (excepto camarão, lagôstas, lagostins e lavagantes)*.

E' pois, intuitivo que as disposições da Circular n.º 746 se encontram alteradas nesta parte.

P. n.º 588. — 1.º — Quando em combóios trâmueis os passageiros portadores de bilhetes da Tarifa Geral, de Montijo a Pinhal Novo e de Azambuja ou de Carregado a Vila Franca, desejem pagar, em trânsito, excesso de percurso até Lisboa, devo mandar estabelecer bilhetes da Tarifa 3 com aumento de 10% ou bilhetes da Tarifa Geral acrescidos de 5%?

2.º — Também em combóios trâmueis, quando os passageiros munidos de bilhetes da Tarifa 3, para Vila Franca, desejem pagar em trânsito excesso de percurso até Azambuja, devo mandar estabelecer bilhetes da Tarifa Geral com aumento de 10% como determina o expediente n.º 1354/1190 P e Circular 673 da extinta Inspeção de Trens, ou bilhetes da dita Tarifa Geral acrescidos de 5% conforme a Circular n.º 806 do Serviço da Fiscalização?

R. — Deve proceder-se nos dois casos, citados, como está determinado na Circular n.º 806 (Condição 5.ª), visto o segundo caso estar também nas condições do de Pinhal Novo.

II — Movimento

Livro 2:

P. n.º 589. — Uma estação expede um combóio com M. 113 por falta de comunicações telegráficas ou telefónicas. A avaria continua e antes que o combóio tenha chegado à estação seguinte, apresenta-se um 2.º combóio para ser expedido na mesma direcção. Se ambas as estações puderem comunicar entre si, *por intermédio doutras*, portanto sem que seja por linha omnibus — (Art. 14.º Livro 2) — podem depois de se certificarem por troca de telegramas que o 1.º combóio chegou à estação da frente, expedir o 2.º, deixando de cumprir o que se determina no Art. 18.º do Regulamento 2?

R. — Não podem. O Regulamento é taxativo a êste respeito.

Todos os telegramas respeitantes à circulação de combóios, só podem ser passados pela linha omnibus (Art. 14.º do Livro 2).

DOCUMENTOS

I — Tráfego

Aviso ao Público A. n.º 426. — Estabelecimento temporário de bilhetes a preços reduzidos das estações e apeadeiros de Lisboa-T. Paço a Monte Novo-Palma para Grândola a S. Tiago do Cacém ou vice-versa.

3.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 3 de G. V. — Substituição e ampliação temporária do quadro dos preços dos bilhetes do § 10.º

30.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 de G. V. do Sul e Sueste — Substituição temporária do quadro dos preços dos bilhetes do 29.º aditamento.

II — Fiscalização

Carta impressa n.º 1234. — Comunica que os passageiros portadores de bilhetes da T. E. n.º 21 de G. V., vendidos pelas estações ao sul de Alfarelos para Figueira da Foz, podem utilizar nesta estação o combóio n.º 505, desde que desejem regressar à procedência no combóio n.º 18.

Carta impressa n.º 1235. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviados na 2.ª quinzena de Agosto de 1934 e que devem ser apreendidos.

Carta Impressa n.º 1236. — Sobre a concessão de 50% nos preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tomaram parte no Congresso do Inter Câmbio Comercial com as Colónias, realizado no Pôrto, de 15 a 17 de Setembro de 1934.

Carta impressa n.º 1237. — Como os agentes das Companhias combinadas têm de recolher, na viagem de volta, os talões dos bilhetes da T. E. n.º 101 de G. V. correspondentes ao percurso efectuado nas linhas das mesmas Companhias,

esclarece que não se deve pôr impedimento ao seguimento dos passageiros nas linhas da C. P. ou fazer qualquer cobrança pelo facto dos respectivos bilhetes não terem sido regularizados nas estações de transmissão.

Carta Impressa n.º 1238. — Diz que não é permitido efectuar seguros parciais de remessas e,

aproveitando a oportunidade, esclarece que as da T. E. n.º 8/108 de G. V. só podem ser seguras com o prémio pago à partida, e bem assim como deve ser feita a divisão das percentagens pelos agentes que efectuam seguros.

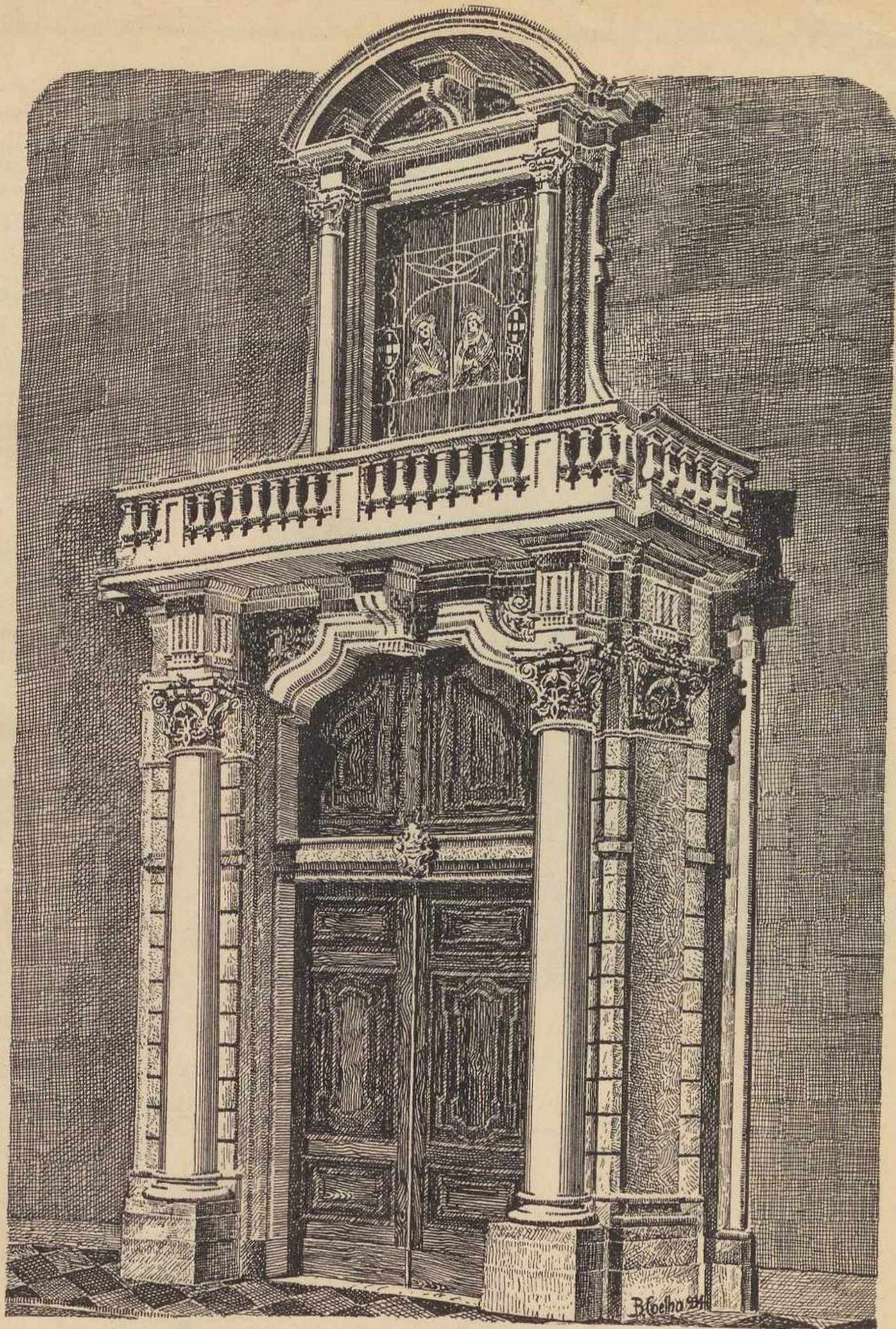
Carta impressa n.º 1239. — Para o efeito da concessão a que se refere a alínea G) da

Ordem da Direcção Geral n.º 238, diz que são estabelecidos anexos aos bilhetes de identidade para fornecimento de bilhetes para uma viagem de ida e volta, reproduzindo o espécimen não só desses anexos, mas também dos bilhetes de identidade.

Carta impressa n.º 1240. — Instrui sobre as condições de aplicação dos preços da 2.ª classe de P. V. da Tarifa Geral, com o multiplicador 6, ao transporte de uvas expedidas para Lisboa-P. e Alcântara-T., à consignação da Federação dos Vinicultores do Centro e Sul de Portugal, durante o período da «Festa da Uva», realizada de 15 de Setembro a 15 de Outubro de 1934.

Carta impressa n.º 1241. — Sobre a redução de 50% nos preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tomaram parte na 3.ª Reunião do Comité Consultivo Internacional de Rádio-Comunicações, realizada em Lisboa de





Janela e porta principal da Igreja de S. Domingos em Lisboa

22 de Setembro a 10 de Outubro de 1934.

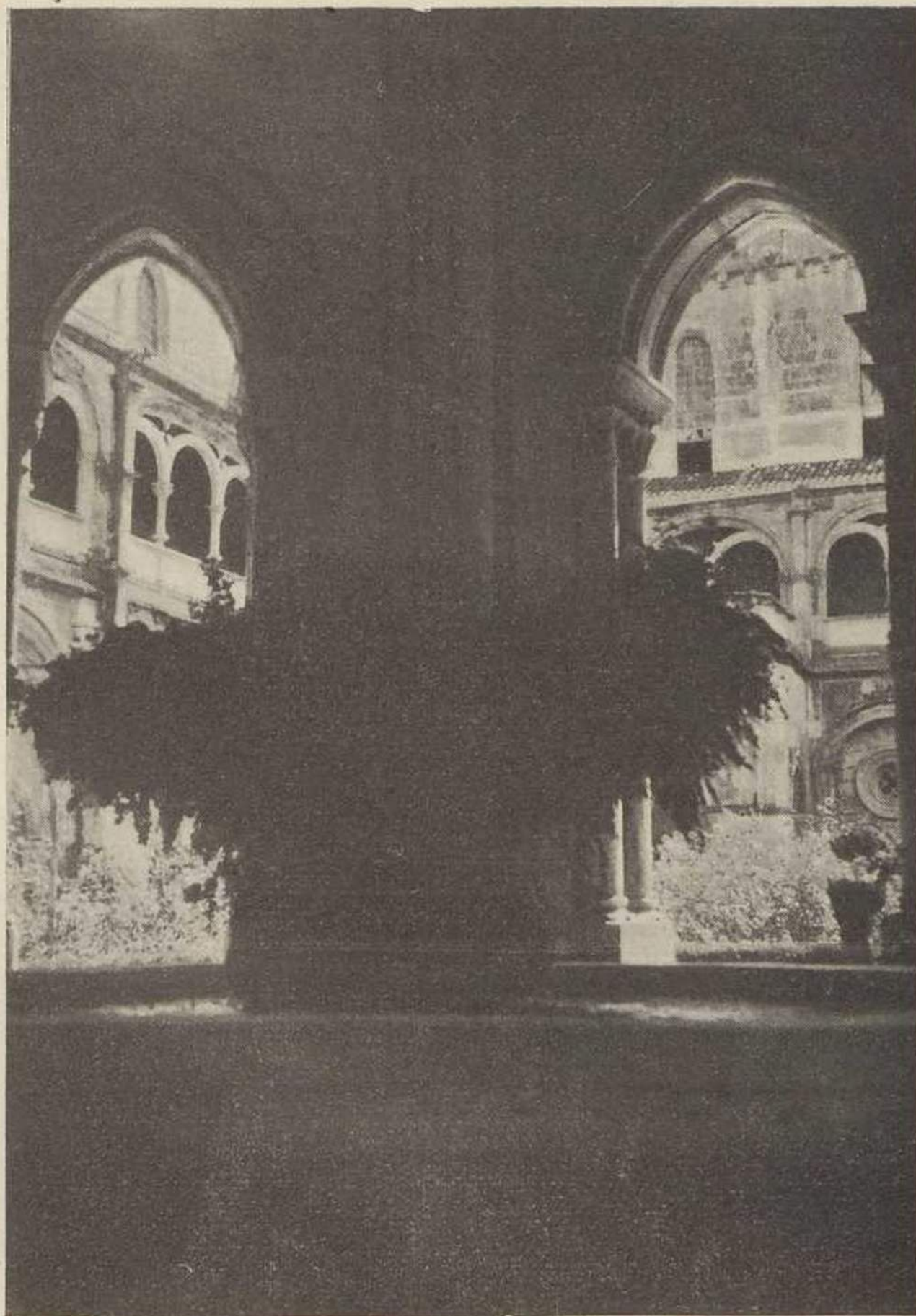
Carta impressa n.º 1242 — Sobre a redução de 50 % nos preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tomaram parte no 1.º Congresso Nacional de Antropologia Colonial, Congresso do Ensino Colonial na Metropole e Congresso de Colonização que se realizaram no Porto, respectivamente de 22 a 26, de 26 a 27 e de 26 a 29 de Setembro de 1934.

Carta impressa n.º 1243. — Relação dos passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraviosados na 1.ª quinzena de Setembro de 1934 e que devem ser apreendidos.

Carta impressa n.º 1244. — Acêrca da redução de 50 % nos preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tomaram parte no III Congresso Internacional de História das Ciências, realizado no Porto, Coimbra e Lisboa, de 30 de Setembro a 6 de Outubro de 1934.

Carta impressa n.º 1245 — Diz que, para as viagens ao abrigo da Ordem da Direcção Geral n.º 239, são também utilizados os modelos 111, anexos aos bilhetes de identidade para portador de bónus ou passe.

Carta impressa n.º 1246. — Em aditamento à carta impressa n.º 1242, informa que foi prorrogado até 6 de Outubro de 1934 o prazo de validade para regresso das pessoas que foram assistir



CONCURSO DE FOTOGRAFIAS

Mosteiro de Alcobaça — Claustro

Fotog. do Sr. Octávio Homem, Empregado de 1.ª classe na Divisão de Via e Obras

aos Congressos referidos naquela carta impressa.

Carta impressa n.º 1247. — Sobre a concessão de 50 % nos preços da Tarifa Geral para o transporte das pessoas que tomaram parte na Reunião do Instituto de Direito Internacional, realizado em Madrid nos dias 15 a 23 de Outubro de 1934.

III — Serviços Técnicos

Carta Impressa n.º 151. — Indica a forma de proceder para se mudar a hora legal nos relógios das estações.

7.º Aditamento à Instrução n.º 2147 — Comunica que foi levantada a agulha do ramal particular das minas do Alvito e colocados nos discos os sinais regulamentares de «fóra de serviço».

Instrução n.º 2261. — Estabelece a nova sinalização da estação de Setil.

Instrução n.º 2262. — Estabelece as regras de circulação de combóios entre Campanhã e as estações colaterais e dá instruções complementares sobre o funcionamento dos postos de sinalização de Campanhã e Pôrto.

Comunicação-Circular n.º 32. — Manda colocar tiras de papel com a palavra *Avariado* nos mostradores dos relógios das estações que estejam parados.

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

	Antiga Rêde		Minho e Douro		Sul e Sueste	
	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados	Carregados	Descarregados
Periodo de 1 a 7..	5.174	4.742	2.093	2.124	2.543	2.126
» » 8 » 14	5.397	5.033	1.995	1.942	2.667	2.241
» » 15 » 22..	6.187	6.303	2.258	2.286	3.778	3.037
» » 23 » 30	5.214	5.478	2.206	2.240	3.573	3.229
Total	21.972	21.556	8.552	8.592	12.561	10.633
Total do mês anterior	23.287	21.360	9.792	9.649	9.435	8.129
Diferença..	-1.315	+ 196	-1.240	-1.057	+3.126	+2.504

Estatística referente a Julho, Agosto e Setembro de 1934

Percorso quilométrico

Combóios	ANTIGA RÊDE				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
Julho												
{ De passageiros..	389.817	406.427	16.610	—	124.458	125.934	1.476	—	119.980	125.569	5.589	—
{ De mercadorias	233.788	232.037	—	1.751	40.156	43.013	2.857	—	99.078	92.641	—	6.437
{ Em manobras..	77.769	73.399	—	4.370	29.063	30.078	1.015	—	32.943	33.565	622	—
Totais..	701.374	711.863	16.610	6.121	193.677	199.025	5.348	—	251.901	251.775	6.211	6.437
Total das diferenças em 1934	A mais:		10.489		A mais:		5.348		A menos:		226	
Agosto												
{ De passageiros	408.096	430.869	22.773	—	129.685	132.180	2.495	—	124.012	133.288	9.276	—
{ De mercadorias	244.196	257.048	12.852	—	43.158	46.206	3.048	—	105.081	94.672	—	10.409
{ Em manobras	83.877	78.635	—	5.242	30.692	31.842	1.150	—	35.152	35.658	506	—
Totais..	736.169	766.552	35.625	5.242	203.535	210.228	6.693	—	264.245	263.618	9.782	10.409
Total das diferenças em 1934	A mais:		30.383		A mais:		6.693		A menos:		627	
Setembro...												
{ De passageiros..	417.752	433.821	16.069	—	129.404	130.422	1.018	—	124.234	134.277	10.043	—
{ De mercadorias	264.627	265.595	968	—	51.715	51.219	—	496	133.149	121.447	—	11.702
{ Em manobras..	86.095	83.110	—	2.985	31.993	32.062	69	—	37.845	37.766	—	79
Totais..	768.474	782.526	17.037	2.985	213.112	213.703	1.087	496	295.228	293.490	10.043	11.781
Total das diferenças em 1934	A mais:		14.053		A mais:		591		A menos:		1.738	
Desde Janeiro												
{ De passageiros..	3.534.793	3.615.469	80.676	—	1.114.069	1.125.080	11.011	—	1.093.331	1.121.180	27.849	—
{ De mercadorias	2.069.975	2.145.634	75.659	—	375.990	390.877	14.887	—	938.459	939.777	1.318	—
{ Em manobras..	734.328	715.982	—	18.346	265.010	269.965	4.955	—	306.845	316.461	9.616	—
Totais..	6.339.096	6.477.085	156.335	18.346	1.755.069	1.785.922	30.853	—	2.338.635	2.377.418	38.783	—
Total das diferenças em 1934	A mais:		137.989		A mais:		30.853		A mais:		38.783	

Factos e informações

As comodidades do Público

A ideia de prover as grandes estações de tudo o que os viajantes possam julgar que lhes é necessário, — ideia que, como é obvio, veio da América, — parece que, depois de atravessar o Atlântico, encontrou na Europa óptimo ambiente para o seu desenvolvimento.

Na estação terminus de Paris-St. Lazare, por exemplo, os passageiros, além de um magnífico restaurante-bar, encontram quem lhes corte o cabelo e faça a barba, quem lhes trate das unhas, engraxe os sapatos, limpe e passe a ferro os fatos, quem lhes imprima bilhetes de visita, revele fotografias, etc.

O viajante, por mais apurado que seja o seu



Évora-Monte

Fotog. do Snr. Eng.º Ferrugento Gonçalves, da Divisão de Via e Obras

Esta antiquíssima vila do Alentejo, rodeada de extensos montados e de férteis campos, está situada no alto de um monte escarpado donde se avista um vastíssimo panorama. Não se sabe quando foi fundada mas parece que ainda existiam fortificações romanas quando em 1306 el-rei D. Denis mandou edificar o Castelo e cercar a vila de muralhas.

O violento terramoto de 1531 que durou 8 dias causou grandes ruínas e domoliu parte das fortificações que foram reedificadas por ordem de el-rei D. João III.

Em 27 de Maio de 1834 foi nesta vila assinada a celebrada Convenção de Évora-Monte por virtude da qual o infante D. Miguel de Bragança obrigou-se a mandar depôr as armas ao seu exército que pouco antes sofrera as derrotas de Almoester e Asseiceira.

gôsto, encontra nos estabelecimentos da estação o objecto desejado, seja livro, flôr, chapéu, vestido, «bibelot», aparelho de rádio, etc. Tem à sua disposição, para a correspondência, um amplo e elegante escritório; agências de bancos onde comodamente trata dos seus negócios; central telefónica que o põe em comunicação com todo o mundo; e, como também sucede na estação londrina de Vitória, um pequeno cinema, onde, finalmente, pode descansar socegado, visto que por sinais sonoros e avisos na pantalha será prevenido, com 10 minutos de antecedência, da partida do seu combóio.

Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste

Estiveram no Pôrto, no dia 9 de Setembro passado, os Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste, a-fim-de se encorporarem na Grande

Parada dos Bombeiros Portugueses, organizada por ocasião da 1.^a Exposição Colonial.

Quer durante a viagem, quer na sua permanência naquela cidade, quer ainda no percurso da parada, tornaram-se notados o seu aprumo, compostura e disciplina.

A população do laborioso centro nortenho, compreendendo bem o amor com que os Voluntários do Sul e Sueste têm sabido cumprir a sua missão, lançou à sua passagem inúmeras flôres.

Na sessão solene realizada no Barreiro em 14 de Outubro passado para a entrega de medalhas a todos os bombeiros que tomaram parte na Grande Parada, assistiram os alunos da Escola do Grupo Instrutivo Ferro-viário de Campolide acompanhados da respectiva professora e de alguns sócios. Quizeram dêste modo os visitantes testemunhar aos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste a sua gratidão pela assistência

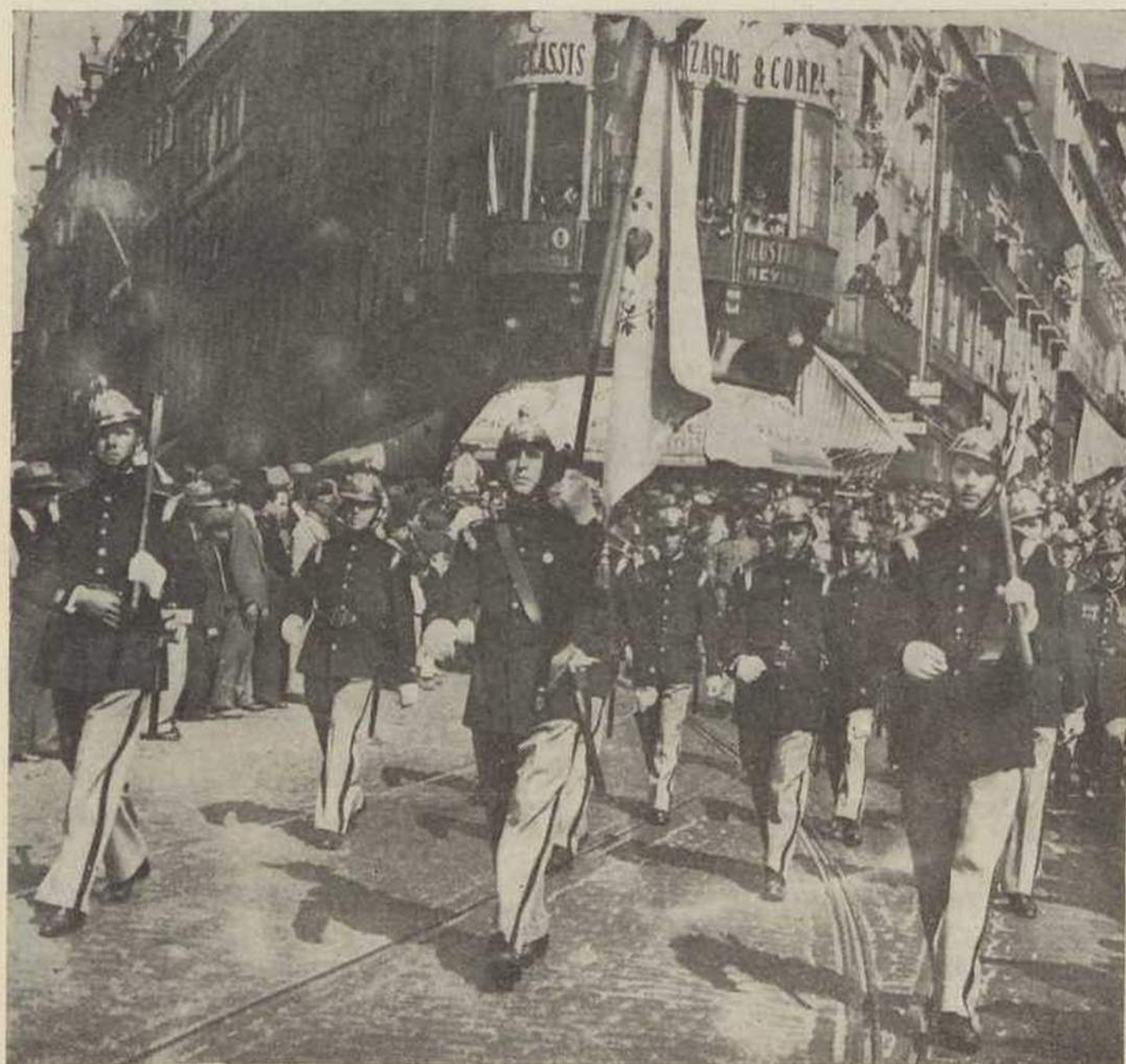
que lhes dispensaram quando todos juntos fizeram a viagem ao Pôrto.

A Associação dos Bombeiros Voluntários ofereceu às crianças um passeio pelos arredores e uma merenda, retirando-se todos para Lisboa verdadeiramente satisfeitos.

É-nos grato registar êstes factos que nobilitam a prestimosa Corporação.

Carruagem-Igreja

A Companhia Inglesa L. N. E. R. (London North Eastern Railway), em obediência a um costume já antigo, faz circular todos os domingos, entre a estação de Riccarton



Os Bombeiros Voluntários dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste desfilando pelas ruas do Pôrto em 9 de Setembro findo

e as de Hawick ou Newcastleton, alternadamente, um comboio com uma carruagem-igreja.

A vila de Riccarton é, por assim dizer, uma criação da antiga Companhia North British Railway, que, para beneficiar o pessoal em serviço na estação, deixou construir em terrenos seus, adjacentes, casas, escola, edifício de correios, etc.

A construção de um templo estava, é claro, fóra dos intuitos da Companhia, mas como não desejava privar os seus agentes do serviço religioso dominical, fez circular o comboio em que já falamos, costume que a «L. N. E. R.», que lhe sucedeu na exploração da linha, não quiz alterar.

Embora não esteja anunciado nos horários para o Público, este comboio também faz serviço de passageiros, transportando sobretudo ferroviários e suas famílias.

Curiosidades estatísticas

Desastres de automóveis

Durante o passado mês de Agosto foram vítimas de desastres de automóveis **48** pessoas, das quais morreram **8** e ficaram feridas **40**.

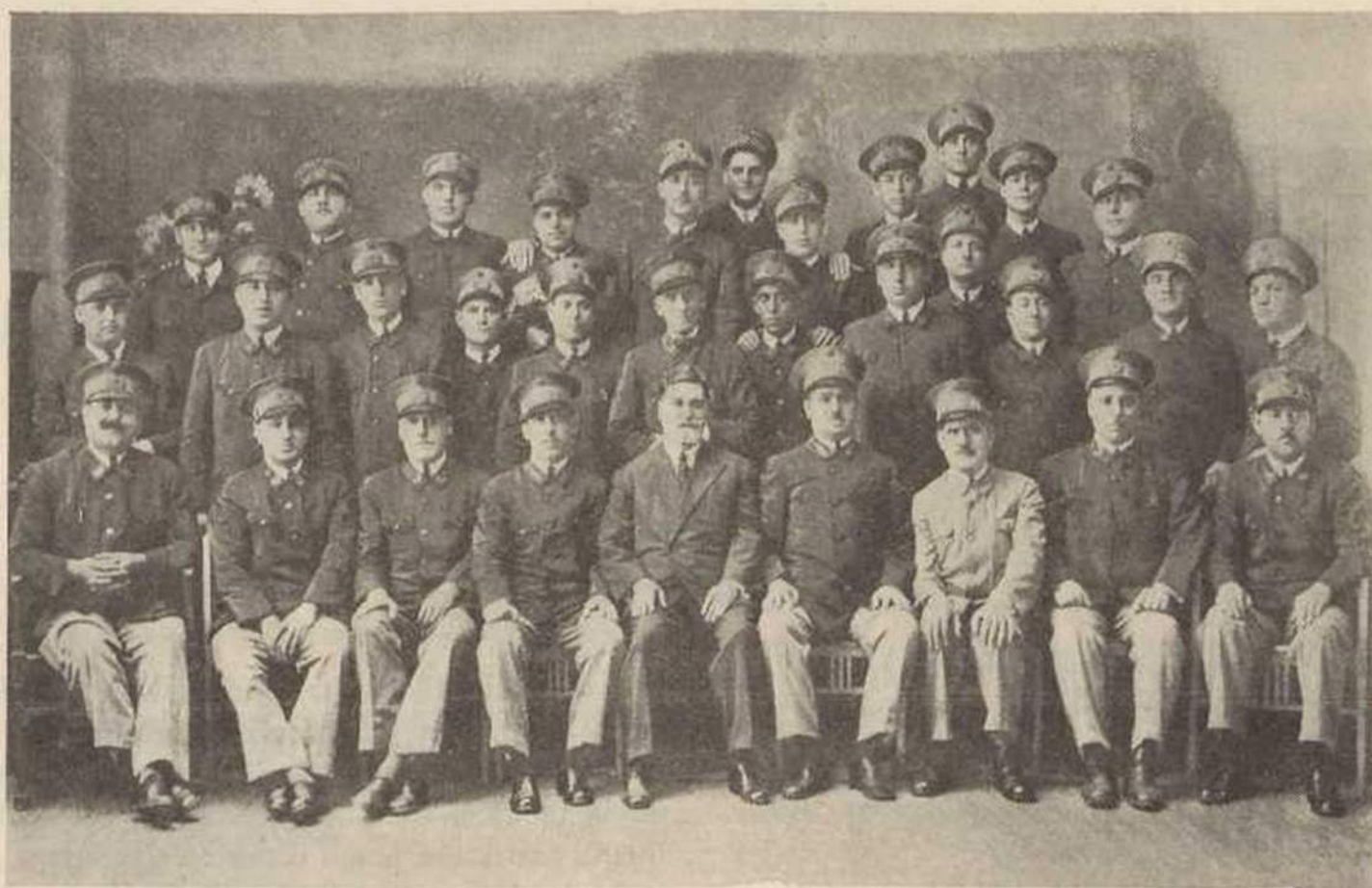
No mês de Setembro o número de vítimas su-

biu a **224**, das quais morreram **21** e ficaram feridas **203**. Somando estes números aos registados desde Janeiro, temos a lamentar **723** vítimas.

Frizemos que estes números referem-se somente a acidentes acontecidos em Portugal (Continente), porque o número de desastres causados pelo automóvel por todo esse mundo é verdadeiramente fantástico. Ainda há pouco, um jornal inglês informava que na primeira semana de Julho do corrente ano houve na Inglaterra **5.980** vítimas das quais **180** morreram.

É interessante notar que o Público, em regra, fica emocionado ao ter conhecimento da morte de qualquer pessoa devido a um desastre ferroviário e no entanto esse mesmo Público encara com indiferença a macabra estatística diária dos desastres de automóveis.

O jornal inglês atrás referido informava também que em Inglaterra os automóveis matam mais pessoas em 15 dias que os caminhos de ferro em 7 anos. Durante o ano de 1932, por exemplo, houve 4 mortos e 214 feridos por acidentes ferro-viários e no entanto nesse mesmo período de tempo o automóvel matou **6.667** pessoas e feriu **206.450**.



O Fiscal de Revisores, Sr. Francisco Mendes Tiago, rodeado de um grupo de pessoal da revisão de bilhetes no dia em que aquele agente apresentou as suas despedidas por se ter aposentado. O Fiscal Sr. Mendes Tiago, que deixou muitos amigos nos seus superiores, colegas e subordinados, foi admitido na Companhia há cerca de 35 anos como carregador e depois de atingir várias categorias foi promovido a fiscal de revisores em 1 de Agosto de 1926. Na honrosa folha de matrícula deste agente está registado um elogio e um prémio pecuniário pela maneira como contribuiu para evitar desastres quando do choque de dois comboios trâmueis em Cacém em 17 de Outubro de 1902.



O Castelo de Almourol

Fotog. do Snr. Eng.º Frederico Abragão, da Divisão de Via e Obras

O Castelo de Almourol fica num ilheu de rochedos, no meio do Rio Tejo, a 15 Km. de Tomar e a pequena distância da antiga vila de Tancos. Foi este Castelo reedificado por Gualdim Pais, primeiro mestre da Ordem do Templo em Portugal. É um lindo monumento e encontra-se felizmente em bom estado, como mostra a gravura que publicamos. No centro da fortaleza está a torre de menagem coroadada de ameias, muitas ainda bem conservadas.

Este belo e poético monumento tem inspirado muitos poetas e romancistas e está cheio de interessantes lendas e cavalleirescas tradições.



Pessoal

Agradecimentos

Podem-nos a publicação dos seguintes agradecimentos:

Abel Marcelino Dias, telegrafista principal, vem por este meio agradecer reconhecidamente a todas as pessoas que acompanharam o funeral de sua esposa falecida em 10 de Setembro passado, e igualmente a todos os que se associaram de qualquer forma à sua dôr, confessando-se profundamente grato.

Manuel Leitão, guarda-freio de 3.ª classe, na 3.ª Circunscrição, vem por este meio manifestar o seu maior reconhecimento ao Ex.º Sr. Dr. José Cristino, digníssimo médico do Posto de Saúde de Alfarelos, pela forma carinhosa como o tratou durante a grave e prolongada doença de que foi vítima durante os meses de Março a Agosto, agradecendo também aos senhores Enfermeiros daquele Posto e a todos os seus camaradas o muito interesse que manifestaram pela sua saúde.

Para todos vai a expressão sincera do seu mais profundo reconhecimento e imperecível gratidão.

Actos dignos de louvor

O Snr. Augusto Marques Correia, conferente na estação de Setúbal, encontrou em 23 de Julho passado no recinto da estação de Évora uma carteira contendo dinheiro e vários documentos, tendo logo feito entrega do achado ao chefe da estação. Foi, por este motivo, louvado pela Direcção Geral.

Em 10 de Agosto último, o guarda da estação de Tua, Snr. António Simão, achou uma carteira com dinheiro no cáis daquela estação. Expon-tâneamente tratou de indagar e averiguar a quem pertencia, tendo feito pouco depois entrega do achado ao seu possuidor.

Foi também louvado pela Direcção Geral.

A Sociedade Protectora dos Animais comunicou à Direcção Geral da Companhia ter conferido «Diplomas de louvor» aos carregadores suplementares de Lisboa P., Eduardo Sanábrio Teixeira e Manuel Gomes Fernandes em virtude da dedicação e sentimentos humanitários de que deram provas no salvamento de um animal que estava em risco de morrer soterrado.

Quando em 10 de Setembro passado se procedia à descarga de um vagão na estação de Tua, o carregador Snr. Diamantino Pereira encontrou dentro daquele vagão uma bolsa contendo dinheiro que expontâneamente entregou ao chefe da estação pelo que foi igualmente louvado pela Direcção Geral.

Nomeações

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Médico da 2.ª Secção, Dr. Luís César Rodrigues Pereira.

Médico da 63.ª Secção, Dr. Domingos Rosado Vogado.

Reformas

Mês de Agosto

SERVIÇO DE SAÚDE E HIGIENE

Dr. António Afonso Garcia da Costa, Médico da 63.ª Secção.

AGENTE QUE COMPLETA NÊSTE MÊS 40 ANOS DE SERVIÇO



António Salgueiro

Condutor fiscal

Admitido como carregador em 14 de Novembro de 1894

EXPLORAÇÃO

Joaquim de Sousa, Carregador.

MATERIAL E TRACÇÃO

Manuel Ferreira Godinho, Maquinista de 1.ª classe.

Mês de Setembro

EXPLORAÇÃO

Francisco Mendes Tiago, Fiscal de revisores.

Manuel Catano, Agulheiro de 3.ª classe.

MATERIAL E TRACÇÃO

Abílio Vieira Vergamota, Maquinista de 2.ª cl.

João Baptista da Graça, Maquinista de 3.ª cl.

Falecimentos

Mês de Agosto

EXPLORAÇÃO

† *António Costa, Carregador em Lisboa-P.*
Admitido como carregador em de 9 Outubro de 1902.

Mês de Setembro

DIRECÇÃO GERAL

Secretaria

† *Saúl da Cruz Cabelo, Sub-chefe de Reparação.*

Admitido como praticante a factor em 14 de Novembro de 1908, passou ao serviço de escritório em 1 de Março de 1920, ascendendo à categoria de Sub-chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1927.

Funcionário cumpridor e dotado de qualidades de organização, prestou valiosos serviços como Sub-chefe da Repartição de Abastecimentos da Secretaria da Direcção Geral, serviços que lhe grangearam um louvor da Direcção e um prémio pecuniário concedido pela Comissão Executiva.

† *Venâncio António da Silva*, Compositor de 2.^a classe.

Admitido como compositor de 2.^a classe na Tipografia dos Caminhos de Ferro do Estado em 26 de Novembro de 1912. Transitou para a C. P. com a mesma categoria em 11 de Maio de 1927.

EXPLORAÇÃO

† *Pompílio Morato*, Chefe de 1.^a classe em Espinho.

Como o *Boletim da C. P.* noticiou no seu último número, foi mortalmente colhido por um combóio em Espinho este infeliz agente.

Admitido como praticante em 1 de Maio de 1898, foi nomeado aspirante em 6 de Fevereiro de 1899 e promovido a chefe de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929.

Foi várias vezes gratificado por bons serviços prestados.

† *Manuel do Nascimento Barreira*, Telegrafista de 1.^a classe em Trofa.

Admitido como telegrafista de 1.^a classe em 27 de Janeiro de 1927.

† *Jerónimo Marques da Silva*, Carregador em Caldas da Rainha.

Admitido como suplementar em 8 de Novembro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1929.

† *Segundo Gonçalves*, Ordenança em Lisboa-R. Admitido como ordenança em 15 de Maio de 1909.

† *Carlos de Paiva*, Guarda no Pôrto.

Admitido como carregador auxiliar em 30 de Novembro de 1906, foi nomeado carregador em 18 de Junho de 1914 e passou a guarda em 13 de Dezembro de 1923.

VIA E OBRAS

† *José Corrêa da Fonseca*, Maquinista de Obras Metálicas.

Admitido como serralheiro suplementar em 15 de Julho de 1908 e promovido a serralheiro de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1919.

† *Constantino Faria*, Operário de Obras Metálicas.

Foi admitido como auxiliar da Via em 31 de Agosto de 1913 e nomeado servente do quadro em 10 de Março de 1919.



† *Saul da Cruz Cabelo*
Sub-Chefe de Repartição



† *Jerónimo Marques da Silva*
Carregador



† *Segundo Gonçalves*
Ordenança



† *Carlos de Paiva*
Guarda