

# BOLETIM DA C. P.

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL  
DO PESSOAL DA COMPANHIA

PUBLICADO PELA DIRECÇÃO DA COMPANHIA

VOLUME DÉCIMO SEXTO

JANEIRO A  
DEZEMBRO DE

**1944**

LISBOA  
Oficinas Gráficas da C. P.

1944

# Í N D I C E

---

**Números de Janeiro a Dezembro de 1944**

	Pág.
<b>QUESTÕES GERAIS</b>	
Diversos	
Curiosidades do nosso tráfego .....	1, 44 e 161
Portugal de além-mar.....	3, 29, 48, 69 e 91
O Arquitecto de Mafra .....	5
Ali, a uma légua de Esposende .....	8
O Caminho de Ferro «Larmanjat».....	21
As bases da coordenação.....	28
A reconstrução dos caminhos de ferro depois da guerra	44
Reflexões.....	46, 76 e 209
Engenheiro Zacarias José de Santana.....	47
Fios e Guarda-fios.....	61
Um novo efeito da fadiga dos carris .....	64
Locomotiva de vapôr com accionamento individual dos eixos, sistema Henschel.....	65
Há cinqüenta e sete anos — Chegada do primeiro comboio às Caldas da Rainha .....	81
Os caminhos de ferro e a guerra.....	86
Há sessenta e seis anos — Sugestões sobre caminhos de ferro .....	101
Utilização do gás natural, em automotoras da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.....	102
Uma experiência de coordenação carril-estrada.....	103
Resenha dos principais trabalhos executados na Companhia, durante o ano de 1943 .....	106
Coimbra .....	108
Aniversário .....	121
O centenário da primeira linha férrea internacional...	122
Considerações gerais sobre a exploração de caminhos de ferro .....	123
Os Bombeiros voluntários do Sul e Sueste .....	124
O «Larmanjat» .....	141
Ampliação do Armazém de Viveres de Campanhã .....	143
O novo edifício de passageiros do apeadeiro de Curia.	145
Inauguração da Cantina das Oficinas de Santa Apolónia.....	152
A escola de aprendizes no Entroncamento .....	164
Há oitenta anos — A chegada do primeiro comboio a Beja .....	181
Substituição na Linha de Évora, de pontões com tabuleiro metálico por pontões com abóbada de cantaria .....	201
Um estranho caminho de ferro.....	205
Engenheiro António Vicente Ferreira.....	222
Dr. Carlos Alberto Lopes de Almeida .....	224
Doutor António Egas Moniz .....	225
Contra o sezonismo .....	226
<b>Os grandes vultos da ciência</b>	
Pedro Nunes.....	210
<b>A Terra Portuguesa</b>	
Lendas e milagres .....	185
Uma lenda de Chaves .....	207
<b>Em viagem..</b>	
Altravés do Jura .....	489

## DIGRESSÃO LITERÁRIA

	Pag.
Do livro «Filhas de Babilónia» de Aquilino Ribeiro .....	10
Do livro «A correspondência de Fradique Mendes» de Eça de Queiroz .....	67
«A trincheira 108» de D. João da Câmara .....	88
Da «Relação da mui notável perda do Galeão Grande S. João» da «História Trágico-Marítima» .....	126
Do livro «Eurico o Presbítero» de Alexandre Herculano .....	229

## EDUCAÇÃO FÍSICA E DESPORTOS

O desporto no Ribatejo .....	12
O campismo .....	70 e 96
O esqui, desporto do Sol e da neve .....	149

## FACTOS & INFORMAÇÕES

### Ecos Ferroviários

A lenha como combustível das locomotivas, na Suécia .....	17
A nova locomotiva 141-P a vapôr da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses .....	33
A locomotiva «Santa Fé» dos Caminhos de Ferro espanhóis .....	34
Bilhete de identidade ferroviário .....	34
O combóio de vidro .....	34
Combóio expresso .....	35
O combóio «City of Los Angeles» .....	51
Locomotiva «Union Pacific» .....	51
Notável economia de aço na construção de vagões, pelo emprêgo de madeira contraplacada .....	22
Os caminhos de ferro e a guerra .....	52, 75, 76, 95, 116, 132, 172, 195, 215 e 235
O sistema de bloqueio .....	52
A reparação das caldeiras das locomotivas .....	73
Protecção ao transporte de famílias numerosas .....	73
Protecção e conservação das pontes metálicas com revestimento de formigão .....	74
Ecos das manobras de Outono .....	74
A electrificação dos caminhos de ferro .....	75
O problema do combustível em Inglaterra .....	94
Carruagens de aço na Alemanha .....	94
Locomotiva «Santa Fé» de construção espanhola .....	94
Trabalhos em miniatura .....	115
Automotoras .....	131
Os caminhos de ferro suecos e o tráfego por estrada .....	155
Novas construções ferroviárias .....	155
As nossas automotoras .....	155
Vagões especializados .....	194
Vagões a domicílio .....	214
Écos da Exposição do Mundo Português .....	214
Na estação de Lisboa T. P. ....	214
Vagão «pôrco espinho» .....	234

## CONTENCIOSO

	Pag.
Como se levantam os autos .....	147
Autos por ofensas corporais .....	206

## CRÓNICA AGRÍCOLA

Crónica Agrícola .....	404, 434, 448, 468, 488, 208 e 227
------------------------	------------------------------------

## A NOSSA CASA

Conselhos .....	36 e 246
Convém saber .....	36, 447 e 237
Motivo para roupas de criança .....	36
Conselhos às donas de casa .....	97, 435 e 457
Sugestões para o embelezamento do lar .....	417 496
Para os nossos filhos .....	417 e 435
Culinária .....	435
Conversando de flores .....	457
Trabalho para as longas e frias noites de inverno .....	196
Cuidado com as moscas .....	216
Arte de cozinhar .....	236
O vinho .....	237
Os nossos figurinos .....	237

## ESTATÍSTICAS

Percorso quilométrico .....	44, 36, 456, 213 e 235
-----------------------------	------------------------

## CURIOSIDADES DO NOSSO TRÁFEGO

Curiosidades do nosso tráfego .....	27, 66, 85 104 e 184
-------------------------------------	----------------------

## CONSULTAS & DOCUMENTOS

### CONSULTAS

#### I — Tráfego e Fiscalização

Tarifas .....	45, 30, 49, 71, 92, 112, 129, 153, 170, 192, 212 e 232
---------------	--

### DOCUMENTOS

#### I — Tráfego

Tráfego .....	46, 34, 50, 72, 93, 113, 129, 154, 171, 193, 213 e 232
---------------	--

#### II — Fiscalização e Estatística

Fiscalização e Estatística .....	46, 34, 50, 72, 93, 114, 130, 171, 193 e 233
----------------------------------	--

<b>III — Movimento</b>	Pág.	<b>Nomeações e promoções</b>	Pág.
Movimento..... 16, 32, 50, 72, 154, 174, 193, 213 e 233	.....	Nomeações ..... 19, 38, 54, 78, 99, 119, 138, 159, 178, 197, 218 e Promoções ..... 19, 38, 55, 79, 118, 138, 159, 176, 198, 218 e	..... 239 ..... 239
<b>IV — Serviços Técnicos</b>		<b>Colocações</b>	
Serviços Técnicos..... 32, 93, 114, 154 e 171		Colocações ..... 198 e 219	
<b>PESSOAL</b>		<b>Mudanças de categoria</b>	
<b>Louvores</b>		Agentes que mudaram de categoria ..... 20, 39, 59, 79, 99, 139, 159, 179, 198 e 239	
Actos dignos de louvor ..... 48, 37, 53, 77, 98, 118, 158, 175, 197, 218 e 238			
<b>Agradecimentos</b>		<b>Reformas</b>	
Agradecimentos ..... 37, 175 e 217		Agentes reformados ..... 20, 39, 59, 79, 99, 119, 139, 159, 179, 198, 219 e 239	
<b>Agentes com 50 anos de serviço</b>		<b>Demissões</b>	
Agentes que completaram 50 anos de serviço ..... 37		Agentes demitidos a seu pedido ..... 59 e 139	
<b>Agentes com 40 anos de serviço</b>			
Agentes que completaram 40 anos de serviço ... 18, 37, 53, 77, 98, 118, 136, 158, 175, 217 e 238			
<b>Agentes com diploma de prémio ou de mérito</b>		<b>Falecimentos</b>	
Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito ..... 18, 77, 98, 136 e 197		Agentes falecidos ..... 20, 40, 59, 80, 100, 120, 139, 159, 180, 200, 220 e 240	
<b>Exames</b>		<b>GRAVURAS FORA-DO-TEXTO</b>	
Resultado de exames..... 18, 38, 98, 137, 158, 176 e 197		Boletim	
		Castelo de Guimarães ..... 175	
		Castelo da Póvoa do Lanhoso ..... 176	
		Sol posto — Fotog. do Eng.º José da Costa ..... 177	
		Castelo de Bragança ..... 178	
		Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste — Fotog. de Abel Leite Pinto ..... 181	

# BOLETIM DA CP

ÓRGÃO DA INSTRUÇÃO PROFISSIONAL DO PESSOAL DA COMPANHIA

PROPRIEDADE  
DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO  
PORTUGUESES

DIRECTOR  
O DIRECTOR GERAL DA COMPANHIA  
Engenheiro Alvaro de Lima Henriques

ADMINISTRAÇÃO  
LARGO DOS CAMINHOS DE FERRO — Estação  
de Santa Apolónia

Editor: Comercialista Carlos Simões de Albuquerque

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da Companhia

**SUMÁRIO:** Curiosidades do nosso tráfego. — Portugal de além-mar. — O arquitecto de Mafra. — Ali, a uma légua de Esposende. — Digressão literária. — Educação Física e Desportos. — Estatística. — Consultas e Documentos. — Factos e informações. — Pessoal.

## Curiosidades do nosso tráfego

Pelo Sr. Comercialista Aristides Fragoso, da Divisão da Exploração

VEJAMOS, em poucas linhas, as conclusões tiradas da observação dos números referentes ao tráfego de mercadorias, na rede da Companhia, no ano de 1942.

O peso das mercadorias transportadas em grande velocidade foi de 602 mil toneladas, número este que inclui nada menos de 35 mil toneladas de remessas transportadas ao abrigo da Tarifa de pequenos volumes (Tarifa 8/108) e ainda, neste ano, a avultada quantidade de 527 mil toneladas de remessas transportadas em combóios especiais requisitados pelos expedidores.

Os transportes em pequena velocidade atingiram, por seu turno, números redondos, 3.324 mil toneladas.

Foi Lisboa-P. a estação que maior quantidade de mercadorias recebeu em pequena velocidade (257 mil toneladas, das quais 40 mil toneladas de batata), e foi Barreiro-

-Cuf., a que maior quantidade expediou (135 mil toneladas, das quais 123 mil toneladas de adubos e correctivos).

Na tonelagem de pequena velocidade ocupam lugar proeminente as madeiras, os adubos e os vinhos, respectivamente, com 269, 268 e 246 mil toneladas, seguindo-se-lhes, por ordem decrescente, lenha e mato, carvão animal, batata, etc. e, por último, legumes verdes, dos quais foram transportadas mil toneladas.

No entanto, o transporte daquelas mercadorias não está distribuído, pelas três redes, na mesma proporção. Assim, as madeiras que, na Rêde Geral, ocupam o primeiro lugar, na Antiga Rêde e na rête do Minho e Douro, no que se refere a expedições, figuram em segundo lugar e na rête do Sul e Sueste em 14º lugar.

O vinho ocupa o primeiro lugar na An-

tiga Rêde, tanto nas expedições, como nas chegadas, o mesmo acontecendo com os adubos na rēde do Sul e Sueste.

\* \* \*

Mas, como sabemos, não basta a tonelagem total para se apreciar, convenientemente, o valor do tráfego de mercadorias.

Há necessidade de ponderar, também, para se poder fazer juízo mais seguro, o número de toneladas-quilómetro (a sua definição e o modo de a determinar, estão expressas no *Boletim da C. P.* n.º 2, de 1929), e a receita por tonelada-quilómetro.

A êstes dados se tem de recorrer sempre que se queira comparar resultados de vários anos, porque se pode dar o caso de a menor número de toneladas transportadas corresponder aumento de receita, para o que basta ter aumentado o percurso das remessas.

Apreciamos então, ou por outra, comparremos, os resultados de 1942 com os de 1941.

Quanto à grande velocidade, a tonelagem-quilómetro atingiu cerca de 106 milhões, (mais 80 milhões do que em 1941) e a receita líquida média por tonelada-quilómetro \$54,91, contra \$79,26 em 1941. Verificou-se, portanto, aumento do número de toneladas-quilómetro e diminuição da receita por tonelada-quilómetro.

É evidente que a conclusão que tiramos daquêles resultados é que se efectuaram transportes em grande velocidade a baixo preço. De facto assim é, pois, como já dissemos, os transportes realizados em comboios especiais requisitados pelos expedidores fôram incluídos, nêste ano de 1942, na grande velocidade, e, como sabemos, êstes transportes são realizados aos preços de pequena velocidade, com aumento de 20 %, inferiores por isso aos preços da grande velocidade.

Vejamos, agora, a pequena velocidade.

Foi de cerca de 538 milhões o número de toneladas-quilómetro transportadas nêste regime, no ano que estamos considerando (menos 46 milhões do que em 1941), a que correspondeu a receita líquida média por tonelada-quilómetro de \$32,78, isto é, mais \$05,35 do que em 1941.

Verifica-se aqui o contrário do caso anterior: diminuição do número de toneladas-quilómetro e aumento da receita líquida média por tonelada-quilómetro.

As razões dêste aumento devem atribuir-se não só às medidas tarifárias que, de há tempo, vêm sendo tomadas, mas também devido a alguns expedidores fraccionarem as remessas de vagão completo em remessas de detalhe.

Aquêle aumento de receita unitária seria ainda maior do que o indicado (\$05,35) se nos números de pequena velocidade estivessem incluídos os transportes em comboios especiais requisitados pelos expedidores, visto êsses transportes se fazerem, como já se disse, aos preços de pequena velocidade, mas acrescidos de 20 %.

\* \* \*

Posto, em resumo, o que foi o tráfego da Companhia, referente a mercadorias, em 1942, verificamos que os resultados, embora mais animadores do que os do ano anterior, não são de molde a fazer-nos supor que atravessamos situação desafogada.

Muito longe disso, infelizmente. E, a confirmar a nossa asserção, bastará citar que o montante de despesas em 1942, foi de 293 mil contos, mais elevado do que o de 1941 em cerca de 23 mil contos.

Esperemos, contudo, que da conjugação dos esforços de todos aquêles que trabalham na Companhia, possamos chegar a melhores dias. E isto conseguir-se-á com boa vontade e persistência no esforço de bem cumprir.

# Portugal de além-mar

## Aspectos de Angola

MERCÊ de penhorante gesto do Ex.<sup>mo</sup> Sr. Eng.<sup>º</sup> Rogério Vasco Ramalho, Director Geral de Caminhos de Ferro, em ceder ao *Boletim da C. P.* uma série de curiosas fotografias sobre motivos da nossa colónia de Angola, e que neste e nos próximos números inseriremos nas nossas páginas, vão os leitores ter ensejo de admirar pitorescos aspectos daquela possessão ultramarina.

Não é a primeira vez que o *Boletim da C. P.* tem ocasião de se referir à mais extensa parcela do nosso império colonial. Fá-lo sempre gostosamente, pois está convicto que cabe bem dentro da sua missão cultural e educadora lembrar as longínquas terras portuguesas, que constituem as mais belas e ricas dádivas dos nossos maiores.

Para nós, ferroviários, Angola merece particular interesse, em virtude de ser atraçada de lés a lés, como os nossos leitores já sabem, (<sup>1</sup>) pelo importante trôço do caminho de ferro transafricano que liga a costa ocidental à oriental, de Angola a Moçambique. Este trôço de via férrea é explorado pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, empresa que, pelo seu denodado esforço em prol do progresso e desenvolvimento de Angola, bem merece de todos os portugueses.

(<sup>1</sup>) — Veja-se o artigo *Caminhos de Ferro de Benguela*, da autoria do Eng. Sousa Gomes, publicado nos «Boletins» n.<sup>os</sup> 103 e 104, de Janeiro e Fevereiro de 1938.



*Chegada do Comboio "Mala" à velha estação de Huambo*

### Chegada de um combóio à velha estação de Huambo (Nova Lisboa).

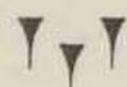
Esta cidade, situada no planalto de Benguela, fica a 1.710 metros de altitude e gosa de excelente clima. É importante centro comercial e industrial.



**Lobito — Embarque de gado.** — O pôrto do Lobito é o mais importante de Angola e de toda a costa ocidental de África. É testa do Caminho de Ferro de Benguela. O gado bovino constitui a maior riqueza pecuária de Angola. O distrito que maior número de cabeças de gado bovino possue, é o de Huila.



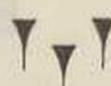
**Lobito — Escritórios dos Serviços da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela.** — A rede dos Caminhos de Ferro de Angola eleva-se a 2.300 Kms., dos quais 1.350 Kms. pertencem aos Caminhos de Ferro de Benguela.



*Comboio de mercadorias  
Estação de Longonge*



**Estação de Longonge — Combóio de mercadorias.** — A estação de Longonge dista 342 Kms. do Lobito. O movimento de mercadorias em Angola é importantíssimo, pertencendo mais de metade aos Caminhos de Ferro de Benguela.





Convento de Mafra

## O arquitecto de Mafra

O maior e mais magestoso edifício de Portugal, que é também um dos mais belos e gigantescos da Europa, foi projectado e construído pelo arquitecto, *João Frederico Ludovice*, cujo nome de nascimento era *Johann Friedrich Ludwig*, pois era alemão.

Enorme, profunda e benemérita, foi a acção deste homem em Portugal; e dois Reis a recompensaram com largueza. Ao cabo de um esforço de que resultou (muito mais do que a construção desse magníficente colosso arquitectónico) a renovação da nossa técnica de trabalhar a pedra e o adeantamento de todas as artes, indústrias e ofícios, o grande arquitecto naturalizou-se português e foi o tronco de uma família ilustre, que deu notáveis varões à Pátria.

*Ludovice* nasceu em *Hohenhard* (a 30 Km. de *Bayreuth*, Baviera, Alemanha), em 1670, e faleceu em Lisboa, no dia 18 de Janeiro de 1752. Era filho do ourives *Pedro Ludwig* e de sua mulher *Izabel Ludwig*. Aprendeu o ofício do pai, no qual manifestou as mais

esmeradas qualidades artísticas. Aos 19 anos, com a alma cheia de sonhos e o cérebro bem provido de conhecimentos, pois era muito estudoso, assentou praça num corpo de engenheiros e tomou parte na guerra que rebentara no ano anterior (1688) contra a França. Fêz a campanha até ao fim (1697), após o que seguiu para a Itália. A contemplação dos primores da Arte daquele país entusiasmou-o e decidiu o seu destino. Não pensou mais nas armas e entregou-se inteiramente ao convívio das Musas.

Em 1698, fixou-se em Roma, onde casou com *Clara Morelli*, filha de um sapateiro de Espoleto. Foi então que italianizou o nome, passando a assinar-se *Ludovice*.

Veiu para Lisboa, com a espôsa, em 1707, e estabeleceu-se como ourives na Rua dos Canos, próximo do Colégio de Santo Antão, da Companhia de Jesus.

Dedicou-se à arquitectura, encarregando-se de várias obras, mas modestas em demasia para afirmar o talento que lhe bulbava lá dentro. O próprio motivo da sua

vinda para Portugal foi dirigir a remodelação daquela casa de ensino.

Quando D. João V, em 1711, resolveu a construção do palácio e do convento de Mafra — a-fim-de, segundo refere a tradição, cumprir o voto que fizera para que lhe nascessem herdeiros — foi um dos três arquitectos que se apresentaram para a realização da obra. Eis os nomes dos outros: *D. Filippo Juvara*, que veio expressamente da Sardenha, e *António Canevori*. Preferido o projecto de *Ludovice*, nasceu a grandiosa fábrica, que levou treze anos a erguer e é um dos motivos de orgulho de Portugal. Excita respeito e admiração essa massa descomunal,



que ocupa 40.000 metros quadrados e tem 4.500 portas e janelas, 880 salas, duas torres de 68 metros de altura, dois soberbos torreões e um imponentíssimo zimbório, formando tudo um conjunto harmônico e cheio de majestosa beleza. O monumento atesta a magnificência de uma época da história de Portugal, a largueza de ânimo e a férrea vontade de um Rei de génio criador, a quem a nação tão altos serviços ficou devendo — e a glória de um grande artista. Nêle se gastaram 54 milhões de

cruzados, segundo alguns cálculos. Nos trabalhos, empregaram-se (térmo médio) 20.000 homens de todas as profissões, mas chega-



Convento de Mafra: Em cima, Fachada da Basílica. — À esquerda, Interior da Basílica. — À direita, Biblioteca.



Altar-Mór da Sé de Évora, da autoria do Arquitecto do Convento de Mafra, Ludovice.

ram a fazer serviço 86.000. Àcerca da influência desta obra, escreve Joaquim da Conceição Gomes, na sua «Descrição Minuciosa de Mafra»: «Quando se construiu o edifício de Mafra estava em Portugal esquecida a arte de trabalhar a pedra. O arquitecto começou por instituir uma escola de cabouqueiros, canteiros e escultores; e é da escola de Mafra, continuada na Ajuda, que descendem os mestres que hoje temos trabalhando em pedra, sem dúvida com grande perfeição».

Junto do soberbo edifício em construção, foi criada uma escola de arquitectura, que se chamava do *Risco* e que *Ludovice* dirigiu. Além disso freqüentava amiúde a escola de escultura de *Giusti*, entusiasmando-se com os progressos dos alunos, como se fôra ele o professor. «Levantou assim — diz o «Dicionário Portugal» — a arquitectura e a escultura do abatimento em que jaziam».

*Ludovice* dirigiu, ainda, outros trabalhos importantes, entre eles a construção da nova porta para a capela real, elevada pouco

tempo antes à preeminência de Patriarcal, bem como as obras das capelas-mores da igreja de S. Domingos, de Lisboa, e da Sé, de Évora, ambas belíssimas. A sua casa nobre, edificada por ele próprio, todos os lisboetas a conhecem: é o lindo palácio de S. Pedro de Alcântara, em frente do alto da Calçada da Glória, onde hoje se fazem leilões. A casa de campo construiu-a na Alfaroibeira, na Estrada de Benfica, com uma elegante capela.

D. João V cobriu-o de honras e riquezas deu-lhe o posto de coronel de engenheiros e foi padrinho de um dos seus filhos. El-Rei D. José remunerou igualmente *Ludovice*, nomeando-o arquitecto-mór do Reino, com patente, soldo e graduação de brigadeiro de infantaria. Declarava o respectivo decreto que se lhe fazia esta mercê, «pela grande capacidade com que servira, por tempo de 40 anos, ao Senhor Rei D. João V, desempenhando e fazendo modelos com tal acerto, que executados deixavam bem vêr a magnificência de quem os mandara pôr em execução, e instruindo os operários empregados em tais obras com tanto zélo, que à sua doutrina se deve o grande adiantamento em que se acham as artes nêste Reino».

Na Associação dos Arqueólogos Portugueses encontra-se um artístico retrato a óleo d'este célebre arquitecto.



O Palácio Ludovice, em S. Pedro de Alcântara, Lisboa

# Ali, a uma légua de Espozende...

¿A superstição combate o medo?

**A**s romarias dão importante tráfego de passageiros aos caminhos de ferro. Já o cancioneiro popular do Minho o diz:

*Ai vem comboio novo  
carregado de bandeiras;  
batei palmas e palminhas,  
ó raparigas solteiras,*

Na província minhota, a coisa é falada. E tão falada que até vale a pena pôr em letra de forma, ainda que resumidamente, aquilo que a gente vê.

Por romaria entende-se longa caminhada até o local onde haja um santo que não esteja ao pé da porta, porque santos da porta — di-lo o sábio povo — não fazem milagres. É assim há milénios, quando já havia superstições populares penetradas nas crenças religiosas. E de tal modo as romarias se en-

ou tomem-se as velhas idades como criadoras de penumbra imanente. ¿Onde podemos encontrar a origem e a justificação?



Na romaria a S. Bartolomeu do Mar, as crianças tomam banho — para se livrarem dos papões. É sempre a tradição que dita e mantém a usança.



Na romaria a S. Bartolomeu do Mar, as crianças oferecem, ao Santo, galos pretos. É outra prática tradicional — de bom agoiro, para afugentar o medo...

raizaram na alma minhota, que a usança se tornou indiscutível, para ser apenas facto sentido e vivido no seu aspecto litúrgico-pagão. Responsabilize-se a Grécia antiga

A 24 de Agosto, tem suas honras S. Bartolomeu do Mar, advogado contra o medo. Ali, a cinco quilómetros de Espozende, na praia que tem o nome do santo, dá-se, na data própria, o banho litúrgico a racionais e irracionais medrosos. De madrugada começa o orago a ser visitado. Vem gente e bichos de povoações próximas e distantes — e a praia enche-se. O banho esconde, em compartimento estanque, esse instinto natural que é o medo, e restitui — diz-se — a virilidade aos velhos desconsolados e aos tristes moços a quem prematura caducidade varreu da cabeça as idéias optimistas.

Cada banhista, racional ou irracional, paga o seu tributo ao santo padroeiro com a oferta

de ave pimpona e lúgubre — um galo preto. De galo na dextra, os banhistas racionais e os representantes dos irracionais submetidos ao banho santo entram na igreja e dão três voltas em frente do altar de S. Bartolomeu, onde, depois de rezarem, batem, também três vezes, com a cabeça da ave nas suas cabeças. O leilão dos ex-votos faz-se no final da romaria e o seu produto reverte a favor da romaria do ano seguinte.

Não faltam ao banho crianças a quem as mães fizeram crer nos papões. Lá vão, também, certos burros manhosos que se dão ao

luxo de mostrar pusilanimidade diante da extensão de uma jornada longa.

É típica e curiosa esta romaria, como as outras. Tôdas servem, como é de uso velho e relho, qualquer que seja a superstição que as acompanhe, para a vida fugaz do amor e do passatempo feliz.

De facto,

*ai vem combóio novo  
carregado de bandeiras;  
batei palmas e palminhas,  
ó raparigas solteiras.*



Uma prática tradicional na romaria a S. Bartolomeu do Mar: é preciso que o poldro entre no mar para que, quando dele sair, tenha perdido completamente o medo.



## Castelos de Portugal

*A fotografia fora do texto que acompanha o presente Boletim é do Castelo de Guimarães.*

*Foi neste Castelo que nasceu D. Afonso Henriques, primeiro Rei de Portugal. Com sete torres quadrangulares e a poderosa torre de menagem, o Castelo de Guimarães, em cujas muralhas se escreveram algumas das melhores páginas da História Pátria, foi o berço da Nacionalidade.*

## Digressão literária

Nas linhas que se seguem, transcritas do livro *Filhas de Babilónia*, dá-nos Aquilino Ribeiro, prosador forte e dextro manejador da língua pátria, algumas impressões sobre o caminho de ferro. Fino observador e espírito de poeta, ele consegue, com rara maestria, dar vida, calor e alma às coisas inanimadas e empolgar o espírito do leitor na comunhão do seu sentir.

Embora o valor da transcrição que fazemos pertença ao campo da poesia e da literatura, estamos certos que os nossos leitores a apreciarão como bem merece.

O combóio abalou, tão subtil no rodar que, a menos das casas, das luses, das bissaras, condensadas nas trevas, que lá fora recuam docemente, se não daria conta. A locomotiva escarra «ché-ché», «ché-ché», e, após uma estralejada de saltos, lá voltam as cem rodas ao passo ternário da sua bela e desafinada mazurca.

Entorpeceu o combóio e os minutos decorrem longos como dias de calabouço, caem do relógio ventrudo da «gare», com uma lentidão peganhosa de gotas meladas.

No cais, em contra dos vultos errantes, só a luz eléctrica dá uma impressão de presença, de estranha personalidade objectiva.

Parece que exerce ali o papel animoso de preenchimento. Contra o muro, caras de mulheres serranas vendem pasmo;

Sons, vozes de cantina, é como se partissem do cabo do mundo. Não se sente o pulsar da locomotiva, o nosso pulsar difuso de viajantes. É a imponderabilidade.

Como lesma sobre uma abóbora, o ponteiro negro avança no mostrador branco.

e, no cais, a turbamulta ordena-se. Os sacos de chita subiram já os estribos sujos das terceiras; um harmónio chora

O chefe dá dois passos à frente; lá longe, na noite, a locomotiva arqueja, cospe vapor e chama, e a hulha exala o odor acre da vertigem. Um matulão atira a última bolsa

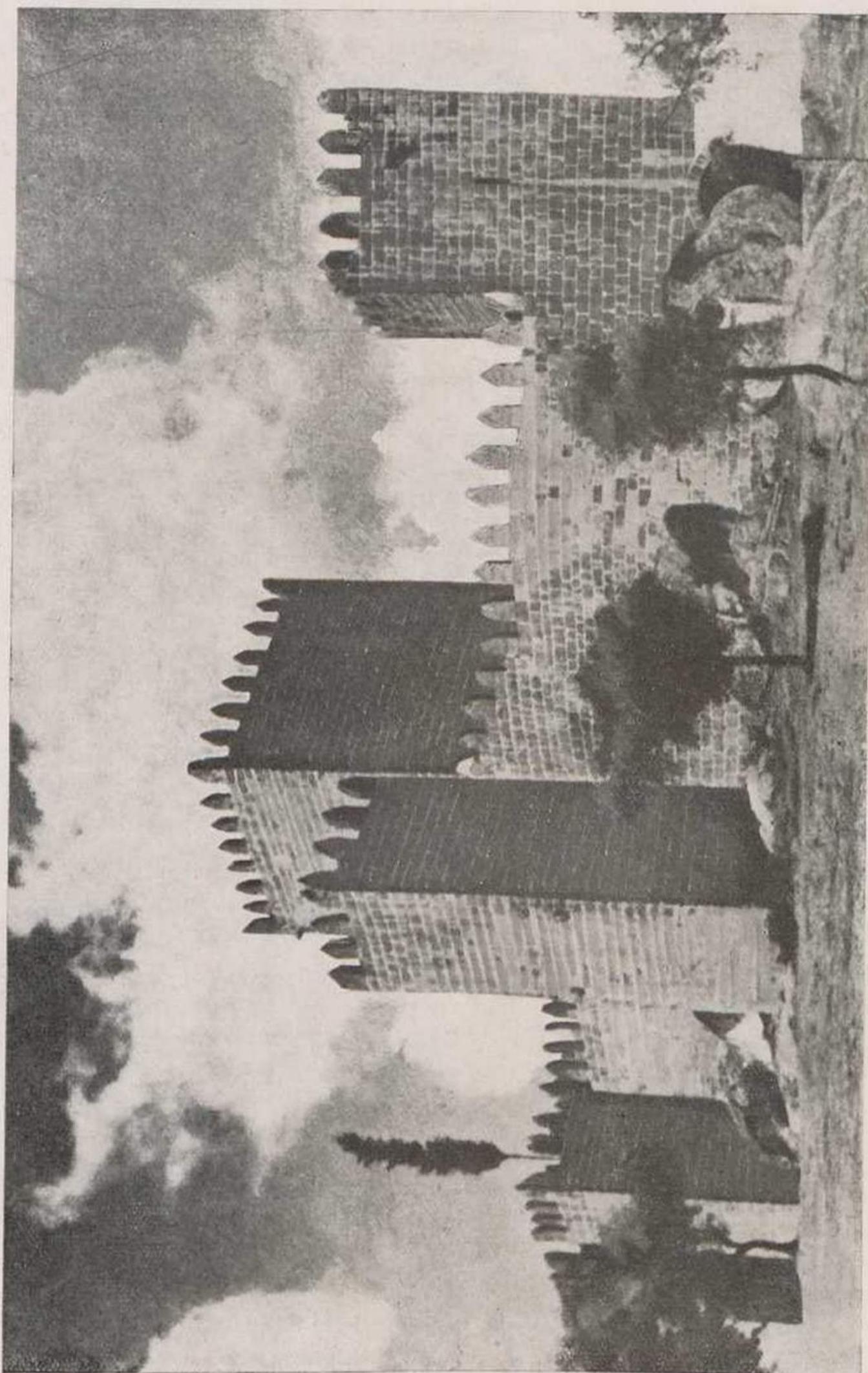
do correio; no movimento inclinado de alcançar, uma senhora, seguida de dois bebés, acorre.

e o combóio, estirando os tendões, desamarra. Recuos elásticos das vigas de ferro e dos letreiros, saltos ásperos de placas, a confusão, os fogos todos da cidade cortejando-nos. Rolamos.

O combóio devorava... devorava o rai-lhe. Saltos, balanços, o rangido ríspido dos rodados ao inscrever-se nas curvas estreitas

A locomotiva esfalfava-se na campina coberta de breu, por um lado, meu espírito a correr à rédea solta, por outro, meu ouvido a distinguir no rumor bárbaro do combóio uma melodia larga e magestosa. Nela se aliava o éco dos espaços, batidos pelo vento, o esbravejar das fôrças reprimidas como corcéis de guerra. E era mais soberano que a voz do mar, em que mal tremeluz uma nota à glorificação do homem. Depois, variações sinfónicas, duma opulência vagneriana, desenharam-se a meus ouvidos. Còros reais, orquestrações de alta dinâmica, as gamas tôdas do aço cantando inspiradamente. ¿ Porque não há artista que traduza as melodias estranhas dum combóio projectado em bólido, aquele «leitmotiv» tão dominador da corrida, todo o batuque ciclópico do monstro?

Sobre o aeroplano, tem o combóio, de privilégio, o desfrute racional dos panoramas,



Castelo de Guimarães

da terra e dos outros, e o aborrecimento, que é o desfrute de nós mesmos. Já sobre o combóio tinha a liteira o privilégio da eternidade, eternidade bastante, num percurso destes, a poder amar, noivar, espousar... enviuar.

Entramos num túnel; parece que há uma exaltação de velocidade; o madeirame trepida; a bulha é horrísona, raspante, compacta, sincopada de estrépios bárbaros, detonantes, e duma grita em oitava. Interrogo a imaginativa: é um colossal perna-de-pau, perseguido de mil demónios a uivar, que corre, que tamborila na calçada sua fuga céleste, ciclópica. Rolamos numa nebulosa

A locomotiva escarva e os rodados patinam no carril molhado do rocio da noite; Na vertigem do expresso, mal se vê relampagar a «gare», que, alvadia e silenciosa, se ergue a breve trecho da garganta como pomba fascinada pelo olhar dum dragão. A locomotiva empenacha-se dum ondulante rocar de fumo e lança um silvo receoso. E lá vai, através de trincheiras cortadas na rocha viva, enfiando túneis e pontes, desafiando os precipícios do alto dos muros de suporte. Vai arfando, à cautela. A inscrição nas curvas apertadas, o reprimir dos freios a dentro da garganta, em que veem articular-se, como tubos de orgão, côncavos, bossas e anfractuosidades da serrania, contrangem o combóio a uma variação musical não experimentada. É um estreloiar de pratos, arcadas ríspidas de violoncelo; grita de pretos e tinir de címbalos: o jassebande. Voltou a meia treva; o lanternim do tecto alumia novamente rostos tímidos, desfigurados.

O combóio vai cauteloso por um trôço de via em reparação, tropeando nos railhes com a ligeireza folgada dum menino a saltar de chulipa em chulipa. Como em todos

os monstros da brusquidão, há também nêle uma reserva de delicadeza. O penacho de fumo rasteja pelas rampas, esfarrapa-se nas urzes orvalhadas e fica a oscilar em flocos de algodão entre prender-se à terra e subir ao céu. Apita a locomotiva e os abetos e os piornos parecem escutar. Mas lá se passa a ravina, e esgalgando-se na recta, as cem rodas batem um compasso endiabrado.

A floresta interminável de pinheiros dilata-se às bandas com o incenso acre e a penumbra morta das catedrais. As ramas sobem ao céu nas mil colunetas dos troncos negros, aproximam-se, deixam cair ao solo sobre as ervas louras e as silvas um fantástico frouxel de sol e de sombra. Redobra de velocidade o combóio e os troncos rompem a formatura por um bailado vertical e acelerado. As copas inclinam-se um momento, e na meia medida se somem umas à vista para aparecerem outras. E lá vão as milhentas pernas da floresta correndo sempre por entre bétulas e ervaçais, ao nosso lado.

Afogado no pasto, dispara um rebanho em monte, espavorido ao fragor do combóio; uma corrida em semi-círculo e, de súbito, as reses estacam e quedam a olhar para nós, de olhos embasbacados e timoratos.

Numa estação de entroncamento, fervendoiro de vozes, de pressas, de turbamulta, voltamos à recâmara como processo mais simples de defender o nosso lugar daqueles que o não teem. .... A céu descoberto, a locomotiva arfa brandamente; aplicaram-lhe ao flanco a boca da mangueira e, numa febre quâsi animal, sorve água do reservatório — enorme e bojuda caçarola, em cima de trempe pernalta. Descem a linha de resguardo, sem homem nem máquina, num rodar surdo, quâsi sonâmbulo, vagões vazios, com as letras gordas, os letreiros a giz, os números da tara apregoando de longe a força dos seus arcaboiços. ....

# Educação Física e Desportos

## O desporto no Ribatejo

Pelo Sr. Josué Malta, Chefe de Secção de escritório da Via e Obras

FALAR do desporto ribatejano não é talvez tarefa fácil. O Ribatejo é a região da extensa campina e do toiro. É a terra dessa figura hercúlea e activa que domina a fera e que, sobranceiro, divisa na sua infinita lezíria o horizonte — o campino. É pátria de toiros e toireiros, é dele, verdadeiramente, o mais antigo dos desportos nacionais — a tauromaquia. Todavia, não é este género de desporto que interessa a esta singela crónica, mas ao falarmos do Ribatejo, não podemos fugir a esta sua manifestação arreigadamente vernácula, essencialmente castiça.

Diversas têm sido as modalidades desportivas praticadas nesta província; porém, o futebol foi de todas a que mais adeptos criou. É certo que outras manifestações desportivas têm entusiasmado, por vezes, os praticantes regionais, mas as suas existências foram fugazes, de passagem quase efémera.

Todavia, de entre elas, uma temos de destacar porque atingiu o seu expoente máximo entre nós — a natação. Deve-se essa iniciativa, ao *Alhandra Sporting Club*. A criação da sua piscina entusiasmou os locais à prática assídua da natação, fazendo surgir valores que devemos preservar e que honram sobremaneira o nosso querido Ribatejo, porque Baptista Pereira e Jofre de Car-

valho são campeões regionais e nacionais a atestarem os seus méritos.

O articulista pode tornar-se suspeito nas suas considerações em virtude de, presentemente, presidir a uma agremiação que muito tem contribuído para elevar o bom nome do futebol ribatejano — o *Operário Vilafranquense*. Porém, é sua intenção manter-se absolutamente justo e imparcial.

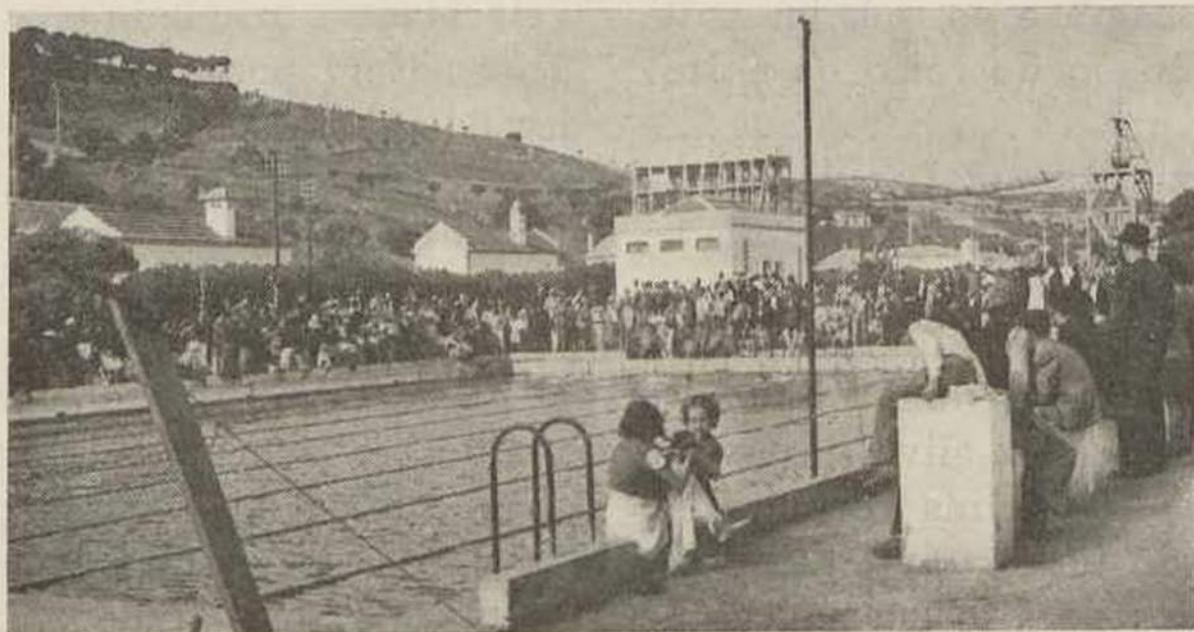
De facto, falar do *Operário Vilafranquense*, é falar um pouco de si, porque a él tem dado gostosamente o melhor do seu esforço, nêle tem empregado toda a sua actividade desportiva.

Contudo, antes de nos pronunciarmos quanto à actividade desportiva vilafranquense,

não podemos deixar de mencionar que, em tempos idos, Santarém e Tomar, marcaram invejáveis posições de relevo adentro do futebol nacional. Mas, infelizmente, estas situações nunca foram perduráveis, porque a província, com os seus viveiros, criou sempre jogadores em benefício dos grandes centros populacionais por não poder comportar os habituais, certos e variados encargos. Foi sempre esta a situação dos grupos pequenos, implicitamente dos chamados agrupamentos regionais.

Esta situação parece modificar-se a favor das províncias, através do novo estatuto desportivo, com a criação recente da actual Direcção Geral dos Desportos.

Sem falarmos doutras terras, porque cada



O actual tanque-piscina do *Alhandra Sporting Club*

um melhor conhece a sua casa, Vila Franca já contribuiu para os chamados «Clubes» grandes da capital com um apreciável lote de jogadores, de entre os quais destacamos: o internacional Mário Galvão, actualmente no «Sport Lisboa e Benfica»; os irmãos Francisco e José Lopes, presentemente no «Atlético Club de Portugal»; e Artur da Conceição, que enverga a camisola do «Club Futebol Os Belenenses». Isto sem falarmos nas saídas ou fugas de outros elementos de menor valia. Ora, estas deserções só serviram para abalar o nível desportivo provincial.

Actualmente, e é de lamentar, no Ribatejo deve lutar-se com sérias dificuldades futebolísticas. Assim o cremos, em virtude da falta de certos grupos que eram concorrentes às respectivas competições, especialmente de Santarém. E nós, vilafranquenses — porque não dizê-lo? — sentimos grandemente a não concorrência à pugna desportiva, do «Alhandra Sporting Club», que foi sempre um competidor que oferecia perigo, um adversário de merecimento que apaixonava, loucamente, a nossa massa desportiva.

Muito mais poderíamos dizer sobre o desporto no Ribatejo, mas isso não é possível nesta pequena resenha. Entretanto, digamos ainda: que, pelo Ribatejo e contra o Ribatejo actuaram, por vezes, elementos categorizados e muito

em evidência no futebol nacional de todos os tempos; que o *Operário Vilafranquense*, desde que entrou, oficialmente, em competições regionais, tem alcançado sempre, por conquista, o título máximo na sua zona, isto já lá vão decorridos 11 anos consecutivos de campeonato; e que, na competição ribatejana, já foi por duas vezes campeão do Ribatejo, cabendo, também, por duas vezes, esse honroso título a Tomar, conquistado pelo seu *União de Comércio e Indústria* e uma vez a Santarém, por intermédio do grupo representativo da sua Associação Académica.

Citemos ainda que, no Ribatejo, já se praticou tiro, hipismo, motociclismo, pedestranismo, etc. E que hoje, além da caça que é inata, se pratica com aptidão muito razoável, «basket-ball», «ping-pong», e que, por último, em ciclismo, além de outros, nos limitamos a evocar o falecido e saudoso José Maria Rodrigues, Ezequiel Lino, José Marquês, César Luís e os afamados Nicolau e Trindade que tanto apaixonaram a multidão desportiva do País. São todos eles ribatejanos.

Dita esta breve notícia sobre o desporto no Ribatejo e, muito em especial, sobre Vila Franca de Xira, resta-nos a esperança de que o futebol regional se robusteça ainda com novos valores — a bem do Desporto.



Dois touros «Palha Branco» em plena Lezíria. — A pequena distância o maioral vigia os seus passos.

# ESTATÍSTICA

## Percurso quilométrico

Referente ao segundo semestre de 1943

Combéios	ANTIGA RÉBE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percurso efectivo em		Diferenças em 1943		Percurso efectivo em		Diferenças em 1943		Percurso efectivo em		Diferenças em 1943		
	1942	1943	A mais	A menos	1942	1943	A mais	A menos	1942	1943	A mais	A menos	
Julho . . . .	De passageiros.	152.162	189.206	37.044	—	50.861	54.308	3.447	—	86.191	101.683	15.492	—
	De mercadorias	301.305	351.425	50.120	—	33.602	45.688	12.086	—	86.605	103.834	17.229	—
	Em manobras..	87.852	99.168	11.316	—	28.127	31.229	3.102	—	34.937	38.144	3.207	—
	Totais..	541.319	639.799	98.480	—	112.590	131.225	18.635	—	207.733	243.661	35.928	—
Total das diferenças em 1943			A mais :		98.480		A mais :		18.635		A mais :		35.928
Agosto . . . .	De passageiros.	202.896	221.466	18.570	—	53.948	61.168	7.220	—	104.039	108.015	3.976	—
	De mercadorias	317.804	362.171	44.367	—	37.540	47.934	10.394	—	81.322	103.289	21.967	—
	Em manobras..	92.677	106.717	14.040	—	28.607	32.280	3.673	—	36.283	39.744	3.461	—
	Totais..	613.377	690.354	76.977	—	120.095	141.382	21.287	—	231.644	251.048	29.404	—
Total das diferenças em 1943			A mais :		76.977		A mais :		21.287		A mais :		29.404
Setembro . . . .	De passageiros.	211.016	223.605	12.679	—	56.766	60.926	4.160	—	104.015	105.818	1.803	—
	De mercadorias	326.872	347.594	20.722	—	44.424	51.120	6.696	—	80.455	107.427	17.972	—
	Em manobras..	95.200	100.958	5.758	—	29.611	33.027	3.416	—	38.417	41.561	3.144	—
	Totais..	633.088	672.247	39.159	—	130.801	145.073	14.372	—	231.887	254.806	22.919	—
Total das diferenças em 1943			A mais :		39.159		A mais :		14.372		A mais :		22.919
Outubro . . . .	De passageiros	211.727	235.435	23.708	—	57.744	65.998	8.254	—	100.582	107.839	7.257	—
	De mercadorias	330.777	369.319	38.542	—	44.714	54.259	9.545	—	102.338	99.315	—	3.028
	Em manobras .	94.116	105.166	11.050	—	28.244	33.979	5.735	—	40.724	40.547	—	177
	Totais..	636.620	709.920	73.300	—	130.702	154.236	23.534	—	243.644	247.701	7.257	3.200
Total das diferenças em 1943			A mais :		73.300		A mais :		23.534		A mais :		4.057
Novembro . . . .	De passageiros.	189.122	200.883	11.761	—	55.387	55.486	99	—	100.956	104.218	3.262	—
	De mercadorias	329.546	370.722	41.176	—	39.476	46.052	6.576	—	118.960	107.965	—	10.995
	Em manobras..	96.409	106.025	9.616	—	29.334	32.955	3.621	—	46.130	43.575	—	2.555
	Totais..	615.077	677.630	62.553	—	124.197	134.493	10.296	—	266.046	255.758	3.262	18.550
Total das diferenças em 1943			A mais :		62.553		A mais :		10.296		A menos :		10.288
Dezembro . . . .	De passageiros.	184.218	197.396	13.178	—	53.566	54.250	684	—	97.420	101.271	3.851	—
	De mercadorias	320.792	339.172	18.380	—	42.146	47.159	5.013	—	92.167	100.351	8.184	—
	Em manobras..	95.712	102.463	6.751	—	29.356	32.233	2.877	—	41.480	38.864	—	2.616
	Totais..	600.722	639.031	38.309	—	125.068	133.642	8.574	—	231.067	240.486	12.035	2.616
Total das diferenças em 1943			A mais :		38.309		A mais :		8.574		A mais :		9.419
Desde Janeiro	De passageiros.	2.240.292	2.383.930	143.638	—	700.404	678.867	—	21.537	1.169.098	1.232.501	63.403	—
	De mercadorias	3.672.247	4.257.201	584.954	—	421.874	587.147	165.278	—	1.043.647	1.223.539	179.892	—
	Em manobras..	1.091.049	1.216.336	125.387	—	388.025	385.652	52.627	—	441.018	472.743	31.725	—
	Totais..	7.003.588	7.857.467	853.879	—	1.455.303	1.651.666	217.900	21.537	2.653.763	2.928.783	275.020	—
Total das diferenças em 1943			A mais:		853.879		A mais:		196.363		A mais:		275.020

# *Consultas e Documentos*

## CONSULTAS

## Tráfego e Fiscalização

P. n.º 809 — Um vagão particular carregado com adubo, de Barreiro para Beja, chegou a Casa Branca e por se ter avariado foi trasbordado para um vagão da C. P.

Desejo saber se o bónus de \$10 é concedido só até Casa Branca, por o vagão particular ter ali terminado a sua missão, e se deve ser cobrada a operação da descarga.

R. — O bónus por utilização de material particular só é devido pelo percurso em que o vagão particular cumpriu a sua missão.

Quanto à taxa relativa à descarga, será cobrada, visto a Companhia ter executado esta operação com pessoal seu e por motivo estranho à sua vontade.

P. n.º 810 — Peço me informe qual dos dois processos de taxa está certo:

Régua a Campanhã — 8 cascões com vinho de pasto, peso 6030 Kg. — Carga pelo Caminho de Ferro e descarga pelos donos, não tendo havido requisição de vagão.

Tabela 9 — 104 Km.

### 1.º Exemplo — Detalhe

Transporte 3\$78 $\times$ 6,03 $\times$ 11 .....	250\$73
Comp. Imp. Ferroviário	Sélo .....
	Assistência ..
Manutenção 1\$00 $\times$ 11 $\times$ 6,03 .....	66\$33
Registo .....	\$55
	<hr/>
	330\$43
Adicional de 10 % .....	33\$05
Adicional de 5 % .....	18\$18
Aviso de chegada .....	1\$00
Arredondamento .....	\$04
	<hr/>
Total .....	382\$70

### 2.º Exemplo — V. C.

Transporte 3\$78 X 7 X 11 .....	291\$06
Comp. Imp. Ferroviário	Sêlo .....
	Assistência ..
Manutenção \$70 X 7 X 11 .....	53\$90
Registro .....	\$55
	<hr/>
	360\$36
Adicional de 10 % .....	36\$04
Adicional de 5 % .....	19\$82
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$03
	<hr/>
Total .....	421\$25

R.— Como não houve requisição de vagão, a taxa que corresponde no caso apresentado, por ser a mais económica, é a de remessa de detalhe.

Segue a discriminação da taxa:

104 Km. — Tabela q

P. n.º 811 — Peço dizer-me se está bem a seguinte taxa:

Faro a Barreiro 289 Km. — 25 sacos com quadros de cortiça com o peso de 1.785 Kg. — Tarifa 1 de P. V., Tabela 8 para 300 Km.

Transporte : 11\$90 × 11 × 3 .....	392\$70
Sélo : 5,05 % .....	19\$84
Manutenção : 1\$00 × 11 × 3 .....	33\$00
Assistência .....	\$15
	<hr/>
	445\$69
Adicional de 10 % .....	44\$57
	<hr/>
	490\$26
Adicional de 5 % .....	24\$52
	<hr/>
	514\$78
Registo .....	1\$00
Aviso de chegada .....	5\$00
Arredondamento .....	\$02
	<hr/>
Total .....	520\$80

R. — Está certa a taxa apresentada.

Por aviso de chegada corresponde, neste caso, a quantia de 5\$00, visto o peso da remessa ter sido elevado ao mínimo exigido na Classificação Geral de Mercadorias para vagão completo, por desta forma resultar preço mais económico.

Nota-se, ao consultente, que devia ter completado a consulta com a indicação de a cortiça ter sido carregada num só vagão para se justificar o processo de taxa aplicado.

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**Carta-Impressa n.º 60** — Considera nulas e de nenhum efeito as disposições previstas nos contratos de ramais particulares que colidam com as estabelecidas na nova «Tarifa de vagões particulares».

**Aviso ao Público A. n.º 811** — Anuncia que o serviço de comboios especiais estabelecido pela Companhia é ligável de ofício ao estabelecido pelas Companhias Nacional, Norte de Portugal e Vale do Vouga.

**Aviso ao Público A. n.º 812** — (5.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 804) — Anuncia a inauguração de um serviço combinado com o caminho de ferro, para o transporte de passageiros e volumes da Tarifa 8/108 de G. V., da estação de Marinha Grande para a vila de Marinha Grande e para a povoação de S. Pedro de Muel.

**Aviso ao Público A. n.º 813 (6.º Aditamento ao Aviso ao Público A. n.º 804)** — Anuncia o encerramento do Despacho Central de Almeirim.

**Anexo às Tarifas de Camionagem** — Carreiras de camionagem da Companhia e Carreiras de camionagem de serviço combinado com Empresas de camionagem, contendo relação de :

- Tarifas e Complementos regulando o serviço das carreiras de camionagem.
- Despachos Centrais e povoações servidas pelas carreiras de camionagem (por ordem alfabética).
- Estações de ligação das carreiras de camionagem (por ordem alfabética).

**43.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Estabelece preços de camionagem para o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias, entre a estação de Tomar e os Despachos Centrais de Ferreira do Zézere, Bêsteiras, Sernache do Bonjardim, Sertã, Pedrógão Pequeno, Alto do do Cavalo e Oleiros.

**56.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Estabelece preços de camionagem para o transporte de passageiros e volumes da Tarifa 8/108 de G. V., entre a estação de Marinha Grande, a vila de Marinha Grande e a povoação de S. Pedro de Muel.

**Aditamento n.º 84 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário atribuído à rubrica «Eter sulfúrico».

**Aditamento n.º 85 à Classificação Geral** — Altera o tratamento tarifário atribuído a diversas mercadorias.

**Aditamento n.º 86 à Classificação Geral** — Cria a rubrica «Pirites queimadas, excepto de ouro e prata» e suprime a rubrica «Pirites queimadas (●)».

**18.º Aditamento à Tarifa de Despesas Acessórias** — Altera o corpo do Artigo 2.º desta Tarifa, sobre Avisos de chegada.

### II — Fiscalização e Estatística

**Comunicação-Circular n.º 283** — Refere-se à autorização concedida para o pessoal das secções externas da Direcção Geral de Caminhos de Ferro poder viajar munido de cópia de telegrama, servindo de passe, assinado pelo Director Geral de Caminhos de Ferro ou pelos Chefs de Repartição daquela Direcção Geral.

**Comunicação-Circular n.º 284** — Insere o espécime dos novos bilhetes de identidade de Oficiais, Auditores e Cadetes da Armada.

**Carta-Impressa n.º 355** — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraídos durante o mês de Outubro de 1943 e que devem ser apreendidos.

**Carta-Impressa n.º 356** — Relaciona os passes, bilhetes de identidade, anexos e bilhetes de assinatura extraídos durante o mês de Novembro de 1943 e que devem ser apreendidos.

### III — Movimento

**Comunicação-Circular n.º 801** — Determina que se possam aceitar requisições de vagões para transporte de figo, não se podendo fornecer o material sem ordem prévia do Serviço do Movimento.

A mais perdurable das riquezas



é o gôsto pelo trabalho

# Factos e Informações

## A lenha como combustível das locomotivas, na Suécia

Devido à falta de carvão, recorreu-se, na Suécia, país de vastas zonas florestais, ao uso intensivo da lenha como combustível das locomotivas, sendo agora comum verem-se locomotivas a lenha em tôdas as linhas secundárias.

O emprêgo da lenha trouxe inconvenientes, entre êles, a redução da velocidade dos comboios e a conseqüente ampliação do tempo das viagens.

Para facilitar o emprêgo dos comboios a lenha, tornou-se imperativa a redução do peso dêsses comboios. Essa redução teve

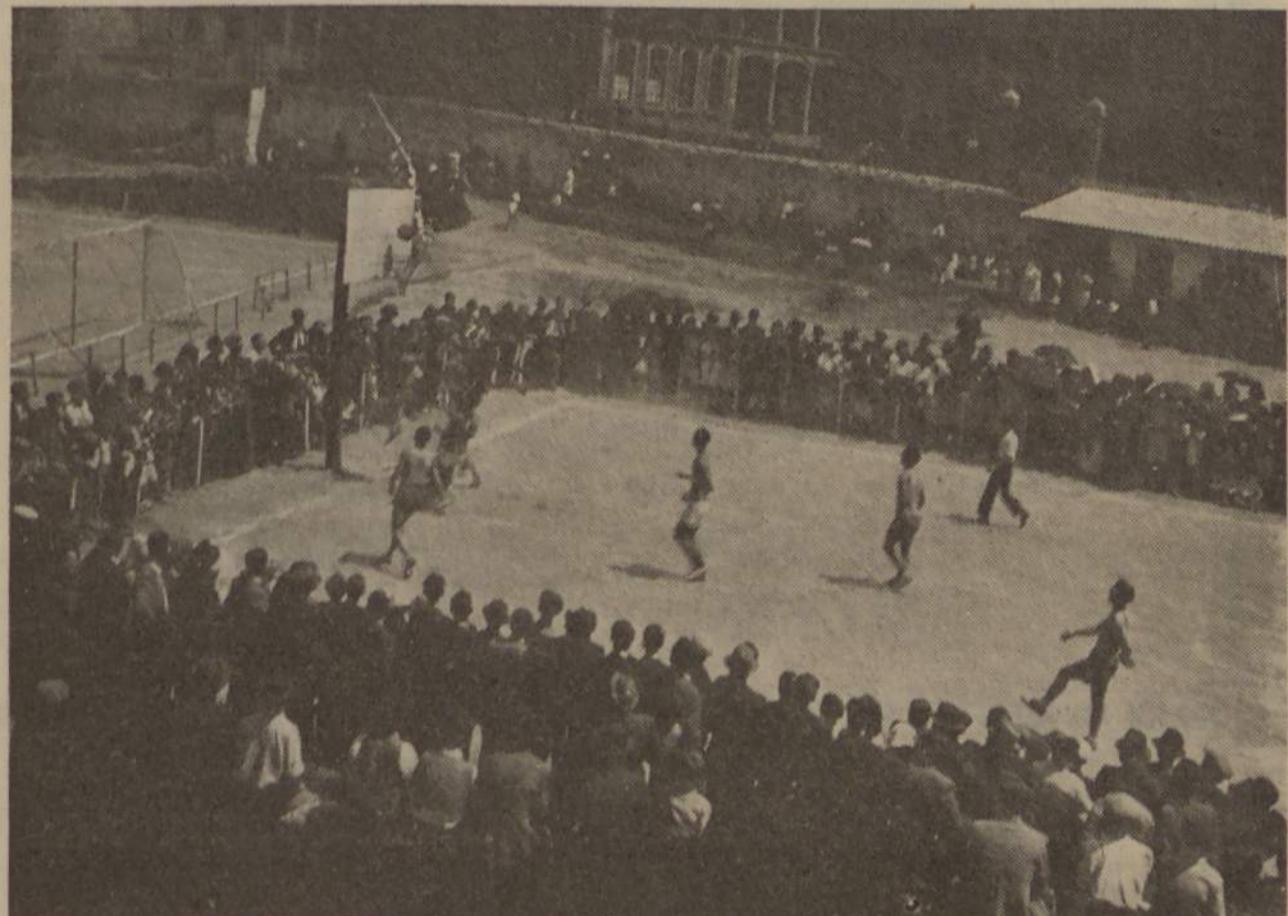
lugar pondo fóra da circulação muitas carruagens-restaurantes e os veículos pesados, nomeadamente as modernas carruagens de aço.

Todos aqueles veículos foram substituídos por velhas carruagens, muito mais leves, mas em que o conforto oferecido aos passageiros é também inferior.

Para se fazer uma idéia de como a lenha veio influir no tempo de duração das viagens basta dizer que para percorrer a principal linha que liga Gothemburg, na costa ocidental, com Karlskrona, na costa sudeste numa extensão de 352 Km., leva o mais rápido comboio a lenha 10 horas e 20 minutos.

*A direita:* Grupo desportivo dos ferroviários de Campanhã.— Uma animada fase de jogo de «basket» entre êste grupo desportivo e o Grupo Desportivo da C. P.

*Em baixo:* Locomotiva de grande potência da «Delaware, Lackwanna & Western Railway.



# Pessoal

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



**Vítor Gomes da Silva Vieira**

Chefe de Repartição Principal.  
Admitido como Amanuense provisório  
em 21 de Janeiro de 1904.



**João do Nascimento**

Chefe de Repartição Principal.  
Admitido como Amanuense provisório  
em 16 de Janeiro de 1904.



**Luís Ferreira Neves**

Chefe de Escritório de 2.ª classe  
da I. e O. Obras Metálicas.  
Admitido como Escriturário  
em 1 de Janeiro de 1904.



**Carlos Alberto Marques Perdigão**

Chefe de 1.ª classe — Agente de Trans-  
missão na Figueira da Foz.  
Nomeado Aspirante  
em 27 de Janeiro de 1904.



**Alberto Pereira Carneiro**

Chefe de 3.ª classe, em Lisboa - P.  
Nomeado Aspirante  
em 27 de Janeiro de 1904.



**Joaquim Baião**

Assentador.  
Admitido como Assentador  
em 12 de Janeiro de 1903.

### Acto digno de louvor

No dia 25 de Julho próximo passado, o Carregador de Trofa, Francisco de Azevedo Costa, encontrou no cais daquela estação, uma avultada quantia, da qual fez entrega imediata ao Chefe da mesma estação.

### Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito

#### VIA E OBRAS

Em Novembro

**Carlos de Oliveira e Manuel Marciano**, Assen-  
tadores.

Premiados pecuniariamente por se terem classifi-  
cado em 1.º e 2.º lugar, nos exames para Sub-Chefes  
de Distrito.

#### Exames

Em Novembro

#### EXPLORAÇÃO

Praticantes aprovados nos exames para Aspi-  
rantes:

*Distintos*: — António Dias, Abílio Ferreira, Alcino Guedes Monforte e Eduardo da Silva Henrique.

*Aprovados*: — Sertório Nunes Porfirio, José Dias Gigante, Luis Lopes Maia Cadete, Herculano António Marques, João Pereira de Matos Carita, José do Nas-

cimento, Manuel de Sousa Monteiro, Etevino Pratas Duque, José Ribeiro Rexélo, Adriano de Matos Marcelino, João Mendes Louro, António Bicho, Raúl Pimenta Gonçalves, Leonel dos Santos Martins, Luís Marques da Silva, José Garcia Roque Barata, José Pires Ribeiro, João Francisco do Casal, José Rodrigues Falcão, Manuel Francisco Andrino, Arlindo Henriques Pereira, Manuel Jacinto Serrano, Luís Gregório Velez, Fernando Gonçalves Bastos, Manuel Fernandes Moreno, Ramiro de Carvalho Correia Neves, Manuel António Escudeiro Júnior, Francisco Roberto Mouco Júnior, Francisco Lopes Inês, António Manuel dos Santos, Pedro de Abreu Tapadinhas, Herculano José dos Santos, Ernesto das Dores Mareco, Joaquim Neves Amaro, Jorge Alves Mota, Joaquim Miranda, Joaquim Ribeiro Matias Pires, João Ferro Alves, José Lopes Ramos, António de Jesus Antunes, Idoquécio Rodrigues Pimentel, José Godinho Sobral, Manuel José Maia, Agostinho Roque dos Santos, Francisco Malheiro Velez, Jacinto Tavares de Castro, António Delgado, Sebastião Júlio, Abílio Augusto Montezinho, António Mendes Geraldes, Joaquim Marques, Angelo Martins de Melo, Florimundo Cordeiro Valente, Aurélia da Silva Coelho, Silvério Neves Varandas, António Antunes, José do Nascimento Alves, Manuel Carmona Nunes, João Jacinto Catarino, Diniz Bolacho Maçaroco, José Inácio Vicente Marques, Joaquim Silvestre Marinheiro, José Firmino Cabrita, António Maria dos Santos, Domingos Gonçalves, Luís Gonzalez de Oliveira, João Bernardes, Joaquim Pires de Almeida, António da Conceição Vicente, Luis Antunes, António Alexandre Pinto Castanheira, Albino Pinto Rodrigues, José Gomes Simões Torres, João António, Armando Gonçalves Nogueira, Graciliano Vargues Tomaz, Armando Rebola Veloso, João Lopes Evaristo Jorge, Joaquim da Rocha Paulino, Mário da Conceição Mendes, António Marques Machado, José Augusto Cantante Tejana, José Henriques Rebelo de Andrade, Joaquim de Almeida Paulo, Bernardo José Simões, João Carvalho Nunes, Mário de Oliveira Paquim, Tiago Serrão Lopes Neto, Augusto Jorge, José Augusto de Oliveira Diogo, Joaquim Pimentel Ferraz, Francisco Pires Duque, António da Silva Videira, Fernando da Silva, Herminio Jerónimo Pereira, João Manuel Capote, Luis de Sousa Moreira Júnior, Joaquim Henriques Mário Ferreira da Silva, Angelo José Gomes, Luís da Graça, Alberto Gomes da Silva, Jaime Alves Ribeiro, Francisco Lourenço Alfaiate, Abel Cardoso, José António Azevedo Figueiredo Mascarenhas, António Lopes Lúcio, Arnaldo de Oliveira Lopes, António Marques, João da Conceição Galacho, José Pires Miguel, José Fernandes Coutinho, Manuel Mateus, Joaquim Maria Lopes Jordão, António Granco Riscado, Bernardino do Rosário, Francisco Calado Godinho, António Manuel da Silva Prôa, Armindo Costa de Oliveira, António Antunes Pereira, Jorge Augusto Gomes Lage, Francisco Chambel, Mário Pombo Ribeiro, Manuel Mendes Couto, Adelino Pinto Rosa e Júlio de Oliveira.

## VIA E OBRAS

### Assentadores que fizeram exames para Sub-Chefes de Distrito e que foram aprovados:

Carlos de Oliveira, 16 valores; Manuel Marciano, 15 valores; Miguel A. Curvelo, 14 valores; Inocêncio Agostinho e Manuel J. Sousa, 12 valores; José Pimentel, Francisco Bernardo e José Ribeiro, 11 valores, Luís Pinto e Raúl Encarnação Branco, 10 valores.

## Nomeações

### EXPLORAÇÃO

Em Novembro

**Engatadores:** António Garizo, Miguel Alves Martins, José Maria Filipe e António da Costa Pereira

**Porteiro:** António Cardoso.

**Guarda de Estação:** Abílio Martins Gonçalves.

**Carregadores:** José Henrique Tomás, Lourenço da Encarnação Esteves Junceiro, António da Silva Aguiso, Joaquim Ribeiro, Joaquim Luís, José Ferreira da Costa, José Couto Soares, António Guilherme Pertiga, Gumerzindo Rodrigues, José Tomás, Antero Moreira Barata, Joaquim Pereira de Moura, Serafim Tavares Teixeira, Florival Dias Anjos, Nicolau José, Joaquim Pimentel Ferraz, José Joaquim Rebola, Francisco Assis Pereira e António dos Santos.

## VIA E OBRAS

Em Outubro

**Assentador:** Isidro dos Santos.

Em Novembro

**Escrutárião:** Fernando Américo Rodrigues Marques.

## Promoções

### EXPLORAÇÃO

Em Novembro

**Capatazes de manobras de 1.ª classe:** Diamantino da Costa Novo e António Furtado da Silva.

**Capatazes de manobras de 2.ª classe:** Manuel Ferreira Duarte e Manuel Dias da Costa Reis.

**Agulheiro Principal:** António Moura Trancoso.

**Agulheiros de 1.ª classe:** Augusto Coelho Araújo, José Joaquim Ferreira, José Dias da Cunha, Trajano Lourenço Cerêjo e Ariovisto dos Santos Lucas.

**Agulheiros de 2.ª classe:** Joaquim da Silva, Joaquim Feliciano Ferreira, Manuel da Silva, José Martins Alexandre, Henrique Pires Miguel, Francisco Duarte, António Gomes de Sá, Sebastião Rafael, Joaquim Lopes e Alexandre Ribeiro.

**Agulheiros de 3.ª classe:** Joaquim Marques

dos Santos, António Loureiro Reis, António Pêgas, Mário Rebêlo, Manuel Bernardo, Emídio da Cruz Roque, Joaquim Augusto e Alberto Augusto Caldi-vano Patrício.

### Mudanças de categoria

#### EXPLORAÇÃO

Em Novembro

Para:

**Telegrafista de 1.ª classe:** o Factor de 2.ª classe, António Godinho.

**Carregador:** o Agulheiro de 3.ª classe, Francisco Dias Corda.

#### Reformas

#### EXPLORAÇÃO

Em Setembro

*Maria da Cruz Ferreira*, Guarda de P. N. de Quintans.

Em Outubro

*António da Silva*, Guarda de estação de Benfica.

Em Novembro

*António Joaquim Caveirinha*, Agulheiro de 1.ª classe, de Barreiro.

#### VIA E OBRAS

Em Novembro

*Manuel Francisco*, Assentador do distrito 144, Serpins.

### Falecimentos

Em Novembro

#### EXPLORAÇÃO

† *Heitor da Costa*, Guarda de estação de Lisboa Rossio.

Nomeado carregador em 11 de Novembro de 1909, passou a guarda de estação em 21 de Dezembro de 1914.

† *António Joaquim Félix*, Guarda de estação de Tua.

Admitido como carregador auxiliar em 30 de Junho de 1910, foi nomeado carregador efectivo em 16 de Dezembro de 1911 e passou a guarda de estação em 18 de Junho de 1923.

† *Carlos da Silva Pardilhó*, Guarda de P. N. de Espinho.

Admitido como carregador suplementar em 21 de Junho de 1920, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Janeiro de 1921 e passou a guarda de P. N. em 21 de Janeiro de 1941. Foi este agente quem, conforme noticiámos no Boletim de Novembro, perdeu a vida num trágico desastre, em Espinho, quando pretendia salvar da morte uma pobre vendedeira que atravessava a linha.

† *Manuel Jacinto Machete*, Carregador de Entroncamento.

Admitido como carregador suplementar em 5 de Dezembro de 1929, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Outubro de 1940.

#### VIA E OBRAS

† *Amadeu Martins*, Assentador do distrito 51, Albergaria.

Admitido como Assentador em 21 de Dezembro de 1924.



um muro que lá havia tinha 120 metros de comprimento e a mais curta distância dêle à «redonda» era de 90 metros. Baixando uma perpendicular do centro da placa giratória, que era também o centro da «redonda», sobre o muro, dividia este ao meio, e a distância da extremidade do muro à «redonda», em linha recta, de modo que o seu prolongamento passasse pelo centro da placa, era de 400 metros.

— Está bem, diz o fogueiro, isso faz-se, mas como tenho de entrar de serviço agora, quando voltar da viagem lhe dou a resposta.

Como ele se vai demorar por lá uns dias, um dos ouvintes a quem o caso interessa e quere confrontar a resposta, lembrou-se de recorrer ao *Boletim* e apresentou a questão como estão vendo.

Digam, agora, de sua justiça.

*Lorido Lopes*  
(Entroncamento)

**Solucionistas do n.º 171:** A. L. G. Fernandes, A. P. Fernandes, Avestruz, Avis-rara, Barrabás, Brielga, Britabrantos, Cagliostro, Colibri, Dalotos, Diabo Vermelho, Dom-fafe, Gavião, Gralha, Ignorante, J. L. Capitão, J. Gonçalves, Jotarva, L. Lopes, Manelik, Manuel Domingos Mestre, M. Gonçalves, Martins, Mediocre, Mefistófeles, Milhafre, Novata, Otrebla, Pacato, Papafigo, Pardal, Péga, Phénix, P. Rêgo, Preste João, Profeta, Radamés, Roldão, Roussinol, Sa-

lá Morlière e A. M. S.

**Sorteio de prémios.** — O resultado do sorteio realizado nas condições descritas no *Boletim* n.º 173, de Novembro de 1943, foi o seguinte :

Prémio	Terminação a que coube	Solucionista contemplado
4.º trimestre de 1942.	678	«Pacato»
4.º      "      1943.	245	«Dalotos»
2.º      "      1943.	812	«Sabetudo»
3.º      "      1943.	379	Joaquim de Carvalho
Campeão de 1941....	678	«Mefistófeles»
"      1942....	245	«Britabrantes»

**Rectificação.** — O solucionista L. Lopes comparticipou também do sorteio do 4.º trimestre de 1943, como era de direito, pelo que deve ser eliminada a letra (b) na lista dos solucionistas publicada no *Boletim* acima citado.

Na distribuição das terminações (coluna 1, linha 21) indicou-se que a A. P. Fernandes cabiam as n.ºs 032 a 063 em vez de 032 a 062.

O *Boletim da C. P.* aproveita a oportunidade para felicitar os contemplados.

### Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Janeiro de 1944

Gêneros	Preços	Gêneros	Preços	Gêneros	Preços
Arroz Nacional B. .... kg.	3\$00	Farinha de trigo ..... kg.	2\$35	Ovos ..... dúz.	Variável
" Corrente A. A. .... "	2\$70	Feijão amarelo ..... lit.	3\$00	Presunto ..... kg.	24\$00
" Gigante de 2.ª .... "	3\$00	Feijão branco miúdo .... "	3\$10	Queijo da serra ..... "	22\$50
Açúcar de 1.ª .... "	4\$60	" apatalado .. "	3\$20	" tipo flamengo.... "	20\$00
" 2.ª .... "	4\$45	" frade ..... lit. 2\$50 e	2\$70	Sabão amêndoas ..... "	1\$80
Azeite extra ..... lit.	7\$60	" manteiga ..... lit.	3\$40	" offenbach..... "	3\$40
" fino ..... "	7\$30	" patareco ..... "	2\$90	Sal ..... lit.	540
" consumo ..... "	6\$80	" avinhado ..... "	3\$00	Sêmea ..... kg.	1\$00
Bacalhau Inglês ..... kg.	variável	" S. Catarina .....	3\$10	Toucinho..... "	43\$00
" Nacional..... "	"	" vermelho .....	3\$00	Vinagre..... lit.	2\$30
Batata .....	"	Lenha ..... kg.	635	Vinho branco .....	2\$30
Carvão de sôbro..... "	595	Manteiga .....	28\$50	Vinho tinto .....	2\$30
Cebolas .....	variável	Massas ..... kg. 4\$60 a	7\$80		
Chouriço de carne .....	" 24\$00	Milho .....	4\$35		

Os preços dos gêneros sujeitos a imposto são acrescidos desse imposto.

Estes preços estão sujeitos a alterações, para mais ou para menos, conforme as oscilações do mercado.

Além dos gêneros acima citados, os Armazens de Viveres têm à venda tudo o que costuma haver nos estabelecimentos congêneres, e também tecidos de algodão, malhas, atoalhados, fazendas para fato, calçado e louça de ferro esmaltado, tudo por preços inferiores aos do mercado.

Quem fôr económico deverá abastecer-se nos Armazens de Viveres, com o que contribuirá, também, para a prosperidade da sua Caixa de Reformas, que representa o futuro de todo o funcionário ferroviário.

O *Boletim da C. P.* tem normalmente 20 páginas, seguindo a numeração de Janeiro a Dezembro. Os 12 números formam um volume com índice próprio. Os números deste Boletim não se vendem avulso.

Os agentes que queiram receber individualmente o Boletim deverão contribuir com a importância anual de 12\$00, a descontar mensalmente, receita que constituirá um **fundo** destinado a conceder aos contribuintes, por meio de concursos, e ainda a melhoramentos no Boletim.

Os pedidos devem ser transmitidos, por via hierárquica, à Secretaria da Direcção (*Boletim da C. P.*).