

# 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:** O Caminho de Ferro «Larmanjat». — As bases da coordenação. — Portugal de além-mar. — Consultas e Documentos. — Curiosidades do nosso tráfego. — Factos e Informações. — A nossa casa. — Estatística. — Pessoal.

## COISAS DO PASSADO . . .

### O Caminho de Ferro «Larmanjat»

O ingrato rolar do tempo esfumou já a recordação dum facto que interessa certamente os nossos leitores. Trata-se da efémera existência, no nosso País, dum estranho caminho de ferro monocarril. Exumemos, pois, dos velhos papéis da época, esse esquecido combóio a vapor que rodava sobre um carril, qual funâmbulo a dançar em corda bamba. Mas vamos devagar. Refreemos a nossa natural curiosidade e começemos... pelo princípio.

Suponham uma via constituída por um só carril (tipo *Vignole*), ladeado por duas passadeiras de madeira distanciadas de 20 centímetros do carril central. Para tornar o conjunto estável, tanto o carril como as passadeiras estavam pregados a travessas, por meio de cavilhas de ferro.

As locomotivas bem como as carruagens e os vagões estavam munidos de rodas centrais e laterais, rodando aquelas sobre o carril e estas sobre as passadeiras. Nas locomotivas, as rodas centrais funcionavam como guias e as laterais, de largos aros, transmitiam o peso do veículo às passadeiras, provocando o atrito necessário ao movimento.

Nas carruagens e nos vagões, ao invés, o peso do material actuava sobre o carril central a fim de diminuir, tanto quanto possí-

\* \* \*

No dia 4 de Março de 1826 nascia em *Huriel*, França, *J. Larmanjat*, que desde muito jovem se dedicara com entusiasmo ao estudo da mecânica. Foi ele o inventor desse caminho de ferro monocarril cuja descrição vamos tentar.

vel, o atrito, servindo as rodas laterais, apenas, para equilibrar o sistema.

Esta via, reduzida na sua singeleza a um só carril, era assente nas bermas das estradas, sem necessitar de caminho próprio.

Por este motivo e pela facilidade com que as locomotivas subiam rampas e descreviam curvas de raio pequeno, era este sistema considerado essencialmente económico.

O primeiro ensaio do caminho de ferro *Larmanjat* realizou-se na estrada de *Raincy* a *Montfermeil*, no ano de 1868, e a ele assistiu o Marechal Duque de Saldanha. Para se compreender o que depois se passou, bom é recordar que, por essa época, vivia Portugal numa febre de progresso, num desejo de ressarcir-se do tempo perdido em disputas internas. Os caminhos de ferro estavam na ordem do dia de todas as discussões. Os seus pioneiros construíam activamente linhas sobre as quais em breve rodariam os combóios<sup>(1)</sup>.

E Saldanha, figura preponderante da nossa história do Século XIX, tão intrépido soldado, como caloroso político, viu, no caminho de ferro *Larmanjat* uma possibilidade de desenvolver a viação acelerada em Portugal. Não hesitou, que ele não era homem para hesitações, em chamar a si a execução do empreendimento.

No ano seguinte, em 1869, pelos decretos de 29 de Julho, 12 e 25 de Outubro eram-lhe concedidas licenças para estabelecer um caminho de ferro sistema *Larmanjat* respectivamente nos percursos: Carregado a Alenquer; Cascais a Pêro Pinheiro; e no de Lisboa a Leiria, por Lumiar, Torres Vedras, Caldas da Rainha e Alcobaça.

Ansiava-se pela execução desta arrojada obra. E assim é que, já no ano seguinte, em 1870, no dia 31 de Janeiro, se realizaram publicamente, entre Lisboa e Lumiar as primeiras experiências oficiais que não foram, aliás, coroadas de grande êxito.

Nesse dia, chuvoso por sinal, na estação

do novo caminho de ferro, instalada num velho palácio situado para os lados de Santa Bárbara, em Arroios<sup>(2)</sup>, perante o Marechal Duque de Saldanha partia, entre aplausos, e tripulado pelo próprio *Larmanjat*, o combóio inaugural, com os convidados que ocupavam duas carruagens.

Ainda estralejavam foguetes, quando a locomotiva estacou. As suas forças eram demasiadamente fracas para vencer a rampa de Arroios. Decepção! Não houve outro remédio senão desengatar a carruagem da cauda que só mais tarde, passada uma hora, seguiu viagem.

Esta pequena contrariedade não obstou, porém, que, no final das experiências desse dia, deixasse de ser servido na estação de Arroios, aos numerosos convidados, um lauto jantar, com mais de vinte iguarias, que durou 4 horas.

As experiências continuaram. No dia 5 de Fevereiro daquele ano, o rei D. Luís percorria a linha até Lumiar, numa das carruagens e no dia seguinte, a direcção do caminho de ferro punha, gratuitamente, à disposição do Público, um combóio que efectuou três viagens de ida e volta entre Arco do Cego e Lumiar.

Enquanto se procuravam melhorar as condições técnicas do novo sistema, Saldanha ia requerendo novas concessões, e assim, em 11 de Julho de 1871, obtinha ele licença para estabelecer um caminho de ferro *Larmanjat* entre Lisboa e Sintra e em 29 do mesmo mês, ainda outra licença para o percurso de Cascais a Belém, prolongado desde esta localidade até Alcântara, pelo decreto de 18 de Outubro daquele ano.

A concessão de qualquer destas linhas era dada por um período de 90 anos e o prazo para a sua conclusão, fixado em 4 anos.

\* \* \*

Tamanha empreesa, porém, requeria avultados capitais que dificilmente se obteriam

(1) Em 1868 já se encontravam abertas à exploração as linhas de Leste e Norte.

(2) Palácio de S. Miguel, hoje já demolido.

no País. Não admira pois, que, o Governo autorizasse, em 27 de Fevereiro de 1872, o trespassse das concessões para uma Companhia inglesa, organizada para levar a efeito a construção e a exploração dos caminhos de ferro *Larmanjat*, objecto das mesmas concessões. Essa Companhia denominava-se *The Lisbon Steam Tramways Company, Limited*, vulgarmente conhecida pela *Companhia de «tramways» a vapor*. Eram seus agentes em Portugal E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, cujos sócios, os irmãos Pinto Basto, mantinham relações com os meios ingleses.

\* \* \*

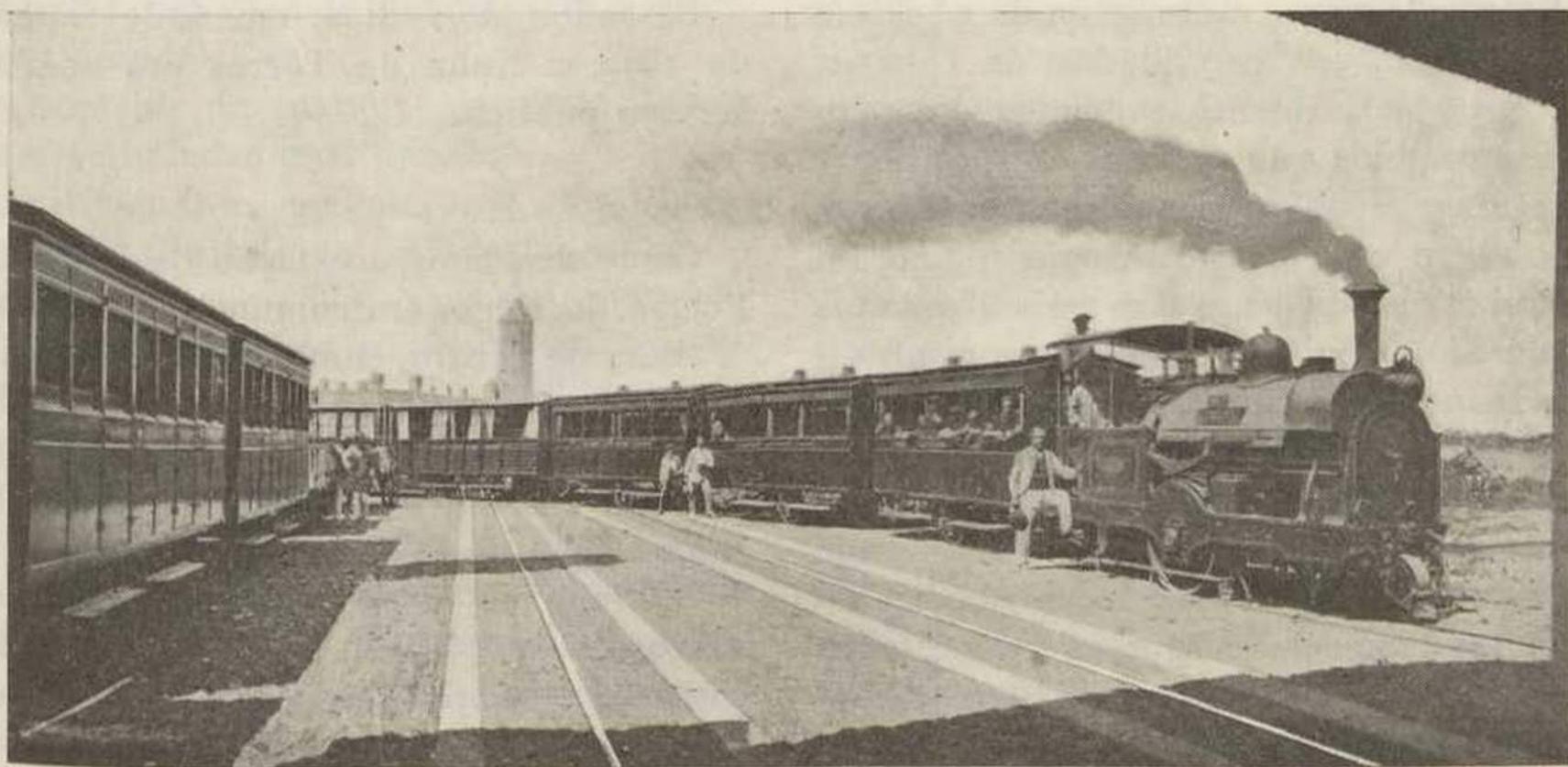
Depressa a nova Companhia, que tinha os seus escritórios no largo de S. Sebastião da Pedreira, metia mãos à obra e iniciava a construção de duas linhas: uma, na estrada de Lisboa a Sintra, com a extensão de 26 quilómetros e a outra, na de Lisboa a Torres Vedras, com a extensão de 54 quilómetros, as únicas, aliás, das concessões que chegaram a ser efectivadas. A estação de origem e comum às duas linhas, em Lisboa, ficava agora às Portas do Rêgo, para as bandas de

S. Sebastião da Pedreira e próximo da sumptuosa moradia de José Maria Eugénio de Almeida.

E tão afanosamente se trabalhou que, na manhã de 2 de Julho de 1873, pelas 9 horas, partia da estação das Portas do Rêgo o comboio que iria inaugurar a linha de Sintra. Foi acontecimento que despertou viva curiosidade. Nas quatro carruagens de 1.<sup>a</sup> classe, rebocadas pela locomotiva «Lumiär» viajavam, entre outros convidados, o Director Geral das Obras Públicas, os construtores ingleses *William Major* e *Trevithick*, este último autor de alguns melhoramentos introduzidos no sistema *Larmanjat*, e os engenheiros portugueses Vitor Lecocq, D. António de Almeida, Libânia do Vale e Mendes Guerreiro.

O comboio, saudado entusiasticamente, em todo o percurso, fez a viagem até Sintra em uma hora e cinqüenta e cinco minutos, com três paragens, em duas das quais a locomotiva se abasteceu de água. Segundo rezam as notícias da época, tornara-se «notável a facilidade e presteza com que o comboio subiu tôdas as rampas».

Naquela localidade, na vila Estefânia,



O Comboio *Larmanjat* espera o sinal de partida. Curiosíssima fotografia tirada, possivelmente, das Portas do Rêgo. Vê-se com nitidez a via constituída por um único carril ladeado por duas passadeiras. A composição formada por 3 carruagens de 1.<sup>a</sup> classe e as restantes de 3.<sup>a</sup>, vai ser rebocada pela locomotiva «Lumiär».

junto à estação engrinaldada, postava-se uma força de infantaria e uma charanga de lanceiros que tocou o hino à chegada do comboio, enquanto os foguetes estralejavam. Pela 1 hora da tarde era servido, no edifício da escola do Conde de Ferreira, um lauto almôço ao qual assistiram cerca de 100 convidados. E como é de bom uso lusitano, foram entusiásticos e numerosos os brindes e as saudações, tendo um dos oradores afirmado, talvez com convicção, que o caminho de ferro *Larmanjat* viera resolver o problema da locomoção acelerada.

Pelas quatro horas e um quarto da tarde regressava às Portas do Rêgo o comboio inaugural, mas a abertura ao serviço público desta linha só teve, porém, lugar três dias depois, em 5 de Julho de 1873.

\* \* \*

Trabalhava-se, também, com afinco no assentamento da linha de Tôrres e não tardaram muitos meses que ela não fosse inaugurada. Na quinta-feira, 4 de Setembro de 1873, pelas 6 horas e 25 da manhã, partia da estação das Portas do Rêgo, a caminho de Tôrres Vedras, o comboio inaugural formado por 4 carruagens de 1.<sup>a</sup> classe onde viajavam os convidados da Companhia, entusiasticamente saudados em todo o percurso pelos que acorriam a manifestar a sua alegria pelo grande melhoramento. Mas onde o entusiasmo atingiu o auge foi em Freixofeira. Aí, um dos mais abastados lavradores da região<sup>(3)</sup> ofereceu com prodigalidade uma abundante merenda de frutas, pão e vinho da sua lavra a todos os passageiros. Este anfitrião já antes havia cedido gratuitamente à Companhia o terreno onde veio a construir-se a estação, e o poço destinado a abastecer de água as locomotivas.

E foi assim, entre aplausos e manifestações de alegria que o comboio pelas 10-45, após uma viagem de 4 horas e 20 minutos chegou a Tôrres Vedras.

Aqui, porém, ao contrário do que era de

esperar, cerimonia e reservada recepção acolheu os passageiros.

Um lapso, uma pequena falta, impediu a exultação que estava no ânimo de todos, lançando inadvertidamente uma manchazinha no brilhantismo da inauguração. Fôra o caso que a municipalidade de Tôrres Vedras não recebera da Companhia aviso oficial da realização do acto. Apesar de tudo, e porque se estava perante um facto consumado, lá se encontravam na estação, apinhada de povo, o Administrador do Concelho, o Presidente da Câmara, o Juiz de Direito e outros categorizados funcionários do Estado.

É de crer que se remisse a falta cometida pouco depois, pela 1 hora da tarde, na sala principal da estação, onde a Companhia oferecia um primoroso copo de água, líquido este que, possivelmente, fôra substituído, em homenagem à região, por capitoso vinho de Tôrres. Vibrantes foram os brindes que então os convivas fizeram, e tão calorosos que chegaram a ser extensivos à Augusta Rainha Vitória de Inglaterra. E até os feitos heróicos das batalhas das linhas de Tôrres foram então rememorados em acendidos discursos.

Passados dois dias, em 6 de Setembro de 1873, a linha de Tôrres era aberta ao serviço público.

\* \* \*

Como dissemos, a estação de Lisboa, nas Portas do Rêgo, era comum às duas linhas. A linha de Sintra, com 26 Km. de extensão, contava as seguintes estações: Sete Rios, Benfica, Porcalhota, Ponte de Carenque, Queluz, Cacém, Rio de Mouro, Ranholas e Sintra.

A linha de Tôrres Vedras, muito mais extensa, com 54 Km. servia as seguintes estações: Campo Pequeno, Campo Grande, Lumiar, Nova Sintra, Santo Adrião, Loures, Pinheiro de Loures, Lousa, Venda do Pinheiro, Malveira, Vila Franca do Rosário, Barras, Freixofeira, Turcifal, Carvalhal e Tôrres Vedras.

As carruagens só tinham duas classes,

(3) António Martins, se chamava.

I.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup>. Para não nos tornarmos mais extensos, não indicamos todos os preços de transporte de passageiros fixados pela Companhia. Diremos apenas que, de Lisboa (Portas do Rêgo) para Sintra, os preços eram os seguintes: I.<sup>a</sup> classe, 550 réis; 3.<sup>a</sup> classes, 400 réis. Havia ainda para Sintra bilhetes de ida e volta aos preços de 950 e 700 réis, respectivamente, em I.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, válidos desde sábado até segunda-feira.

De Lisboa (Portas do Rêgo) para Tôrres Vedras, os preços eram de 900 e de 700 réis, respectivamente, em I.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes. Mais tarde e na necessidade de atrair passageiros, a Companhia fez uma redução nos preços, passando os bilhetes de Lisboa (Portas do Rêgo) a Sintra, a custar 400 e 300 réis, respectivamente, em I.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes e para o percurso de Lisboa (Portas do Rêgo) a Tôrres, os preços de 700 e 500 réis, em I.<sup>a</sup> e em 3.<sup>a</sup> classes.

As crianças até 3 anos, ao colo, viajavam gratuitamente. As de 3 a 7 anos pagavam metade dos preços dos bilhetes.

Cada passageiro tinha direito ao transporte gratuito de 15 Kg. de bagagem. As bagagens com peso superior eram transportadas pelos comboios de mercadorias, e como tal consideradas.

Os horários de qualquer das duas linhas sofriam amiudadas modificações.

Primitivamente, o número de circulações na linha de Sintra e na de Tôrres era de 3 em cada sentido.

A viagem de Lisboa a Sintra efectuava-se em pouco mais de 2 horas e a Tôrres, em cerca de 5.

Chefiava a exploração deste caminho de ferro o engenheiro *Francisco E. Fenn*.

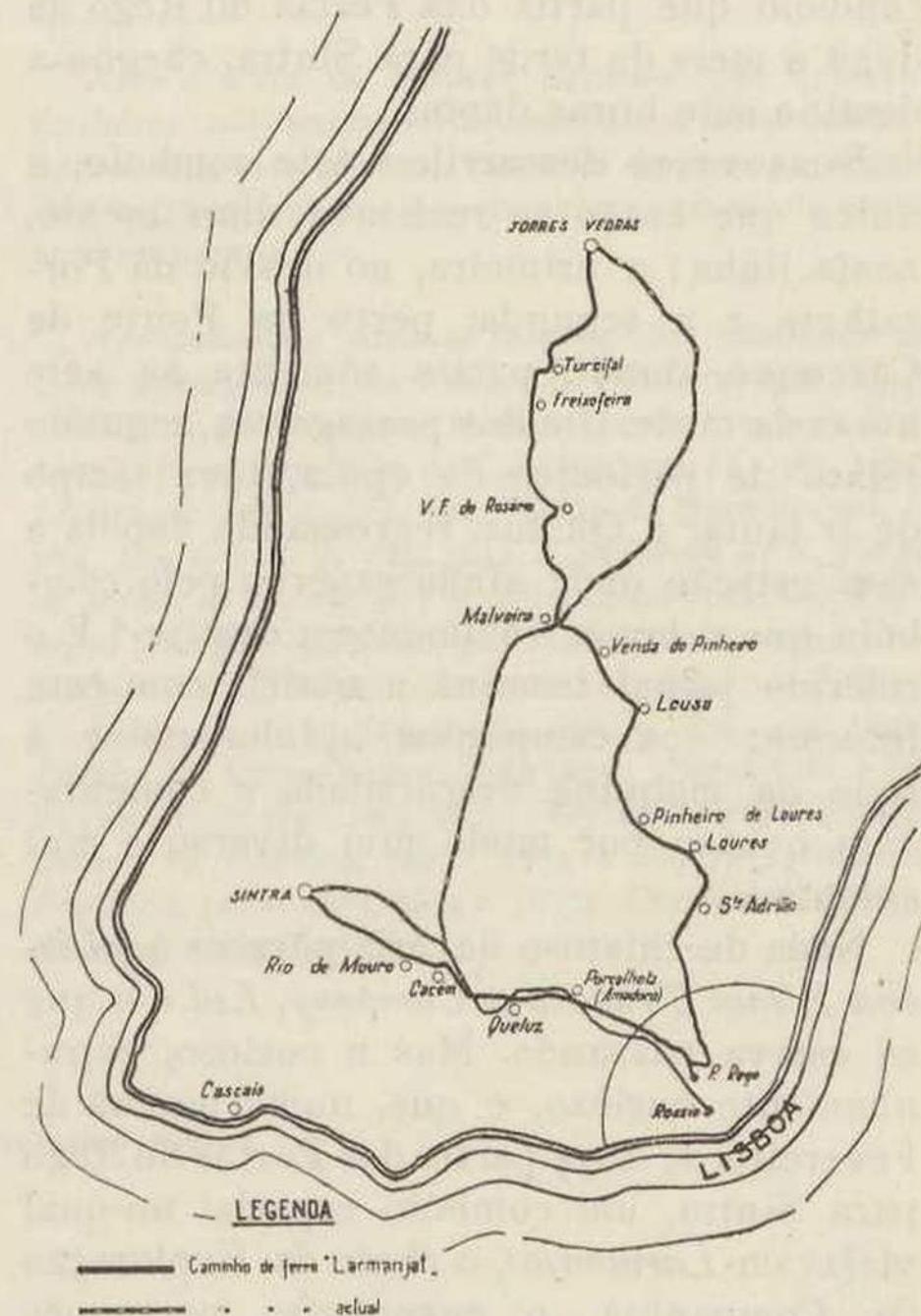
Dada a situação então arrabaldeira da estação das Portas do Rêgo estabeleceu-se um serviço de carros de tracção animal para uso dos passageiros a embarcar ou a desembarcar naquela estação.

Estes carros partiam, primitivamente, da estação central — assim se denominava o que hoje chamariamos Despacho Central — situada na Rua das Portas de Santo Antão

e, mais tarde, do Largo de S. Domingos. Aquela estação central fazia também serviço de mercadorias. Posteriormente os despachos passaram a ser feitos numa central situada na Rua dos Bacalhoeiros.

\* \* \*

Os calorosos aplausos de entusiasmo que saudaram a inauguração do caminho de ferro



Os traçados de Lisboa a Sintra e de Lisboa a Tôrres do caminho de ferro Larmanjat e do actual.

*Larmanjat* ainda vibravam no ar quando começou a despontar a desilusão. Desvaneciam-se as esperanças e os alicerces de tão prometedor empreendimento esboroavam-se sob os golpes certeiros dos fracassos técnicos.

A realidade, afinal, não correspondeu à expectativa. Os descarrilamentos eram tão freqüentes e tantos os tombos que os passageiros sofriam com os bruscos movimen-

tos laterais das carruagens que, aterrados, passavam a preferir as morosas diligências. Impossível de suportar, também, a poeira que o combóio levantava no seu rodar e que sufocava aflitivamente os viajantes.

A Companhia bem tentava atrair o público, reduzindo até para isso os preços das viagens, mas os seus esforços eram baldados.

Num domingo de Fevereiro de 1874, o combóio que partia das Portas do Rêgo às duas e meia da tarde para Sintra, chegou a destino sete horas depois.

Duas vezes descarrilou este combóio, o único que então se realizava, diariamente, nesta linha; a primeira, no desvio da Porcalhota e a segunda, perto da Ponte de Carenque, donde partiu sómente às sete horas da tarde. Um dos passageiros, segundo relato de periódico da época, teve tempo de ir jantar a Queluz, regressando depois a esta estação onde ainda esperou pelo combóio que o levou finalmente a destino! E o referido jornal termina a notícia com este informe: «os campónios apinhavam-se à roda da máquina descarrilada e comentavam o caso por modo mui diverso e mui chistoso».

Nada de chistoso deveria parecer à «*Lisbon Steam Tramways Company, Ltd.*» o que se estava passando. Mas o curioso, estranhamente curioso, é que, numa manhã de Fevereiro de 1874 partia das Portas do Rêgo para Sintra, um combóio especial no qual viajavam *Larmanjat*, o chefe da Exploração da Companhia, o engenheiro português D. António de Almeida e o engenheiro *Mondesir* que viera expressamente a Portugal encarregado pelo Governo francês de ver os melhoramentos adoptados no caminho de ferro *Larmanjat*.

Ignoramos se foram boas ou más as impressões que *Mondesir* levou para o seu País dos melhoramentos introduzidos no sistema inventado pelo seu compatriota e até mesmo qual teria sido, de facto, a finalidade da sua visita. O que sabemos, graças à indiscrição da imprensa, é que ao Sr. *Mondesir* e à sua comitiva fôra servido, num dos

melhores hotéis de Sintra, um «bom almôço», após o qual passearam na célebre quinta de Monserrate que foi muito admirada.

Que os tais melhoramentos não tivessem dado os benéficos resultados esperados, é de presumir. O fracasso estava patente. Ainda vemos, em Outubro de 1874, por ocasião da Grande Feira do Campo Grande, a Companhia organizar um serviço especial de combóios, às quintas-feiras e domingos, entre as Portas do Rêgo e aquèle Campo. No mesmo mês anuncia-se a venda de bilhetes especiais de ida e volta a preços reduzidos para a Feira das Mercês.

Eram os últimos alentos de um moribundo. A alimentar ainda uma ténue esperança, em 30 de Março de 1875, a Companhia fazia publicar, na imprensa, aviso anunciando para 1 de Abril um novo horário que previa, tanto na linha de Sintra como na de Torres Vedras, três circulações diárias em cada sentido. Poucos dias depois, porém, um novo aviso anuncia a suspensão, a partir de 8 de Abril de 1875, do serviço de passageiros e de mercadorias, nas duas linhas.

\* \* \*

Não vingara a triste experiência que custara para cima de mil contos de réis, importância avultadíssima para aquela época.

Do caminho de ferro *Larmanjat* restava apenas «o caso *Larmanjat*», que se arrastou até aos tribunais de Londres e chegou a ter repercussão nas esferas diplomáticas. Mas o escândalo financeiro não nos interessa, triste fim de um empreendimento gerado nas melhores intenções.

Os efeitos económicos provocados pela suspensão abrupta do serviço de combóios merecem-nos, todavia, algumas palavras. A linha de Sintra destinava-se essencialmente ao tráfego de passageiros. Por esse motivo, a suspensão do caminho de ferro não provocou grande perturbação, tanto mais que o novo sistema não chegou, em virtude do fracasso revelado desde o começo, a expulsar as diligências, suas concorrentes.

Já os mesmos resultados não se verificaram na linha de Torres Vedras, a qual, muito mais extensa do que a de Sintra, e servindo rica região agrícola, se destinava principalmente ao tráfego de mercadorias, nomeadamente de vinho.

A abertura e exploração desta linha beneficiara sensivelmente a região por ela servida, por ter facultado ao comércio e à agricultura um económico, regular e rápido meio de transporte dos seus produtos, que acorriam ao mercado de Lisboa. Fácil foi ao caminho de ferro *Larmanjat* expulsar os seus concorrentes. A suspensão repentina lançara, por isso, a confusão, e de um momento para o outro, o comércio e a agricultura ficaram desprovidos de transportes enquanto não reapareceram os velhos veículos, as carroças que haviam sido expulsas.

\* \* \*

O malôgro de empreendimento tão infeliz de Saldanha veio pôr à evidência quanto de prestimoso, de útil, de necessário à economia do País, era a acção do juvenil caminho de ferro de Stephenson. O bicarril batia o monocarril. As regiões prejudicadas pelo fracasso postulavam a construção de linhas férreas

normais. Por essa época, estudava-se apaixonadamente o plano dos caminhos de ferro e toda a Nação interessada tomava partido na discussão. Todavia, vicissitudes de ordem varia só permitiram que em 1887 os povos de Sintra e de Torres Vedras tivessem a ventura de ouvir novamente os silvos agudos das locomotivas a vapor. Mas desta vez, os comboios não balançavam num só carril, como funâmbulos em corda bamba.

*Nota* — Para os leitores curiosos que queiram conhecer mais pormenorizadamente os factos relacionados com este efémero caminho de ferro, a seguir lhes indicamos alguns dos elementos que são do nosso conhecimento:

*Apontamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses*, por Frederico Pimentel (pág. 153); *Caminhos de Ferro*, por Manito Torres (pág. 39); *Lisboa Antiga*, por Júlio de Castilho (vol. IX, pág. 148); *Lisboa de Lés a Lés*, por Pastor de Macêdo (vol. I, pág. 182, e vol. V, pág. 78); *A paróquia de S. Jorge da cidade de Lisboa*, por R. Dias Costa (pág. 80); *Portugal Antigo e Moderno*, por Pinho Leal (artigos Lisboa e Torres Vedras); *Almanak Familiar*, por P. João M. Pinto da Gama (1874, pág. 126, e 1875, pág. 129); *Diário da Câmara dos Deputados*, (Sessão de 7 de Fevereiro de 1876, pág. 281); *Diário Ilustrado*, (1873); *Diário de Notícias*, (1870, 1873 e 1877); *Jornal do Comércio*, (1870, 1873, 1874 e 1875); *Diário do Governo*, (Março de 1872, n.º 56).



## Curiosidades do nosso tráfego

Como é do conhecimento de todos, os preços actuais dos géneros ou serviços, de maneira geral, são superiores, no nosso País, duas a três dezenas de vezes os de antes da guerra de 1914, ou são, nalguns casos, ainda mais elevados.

Os preços das passagens em caminho de ferro constituem excepção à regra, como se observa na seguinte comparação entre os preços de um bilhete para a viagem de

Lisboa ao Pôrto em 1910, e na actualidade:

	1910	1940
1. <sup>a</sup> classe .....	6\$980	133\$20
2. <sup>a</sup> classe .....	5\$430	93\$50
3. <sup>a</sup> classe .....	3\$880	60\$90

Com efeito, o preço em 1.<sup>a</sup> classe é cerca de 19 vezes o de 1910, o de 2.<sup>a</sup> classe, 17 vezes e o de 3.<sup>a</sup> classe apenas 15 vezes.

## As bases da coordenação

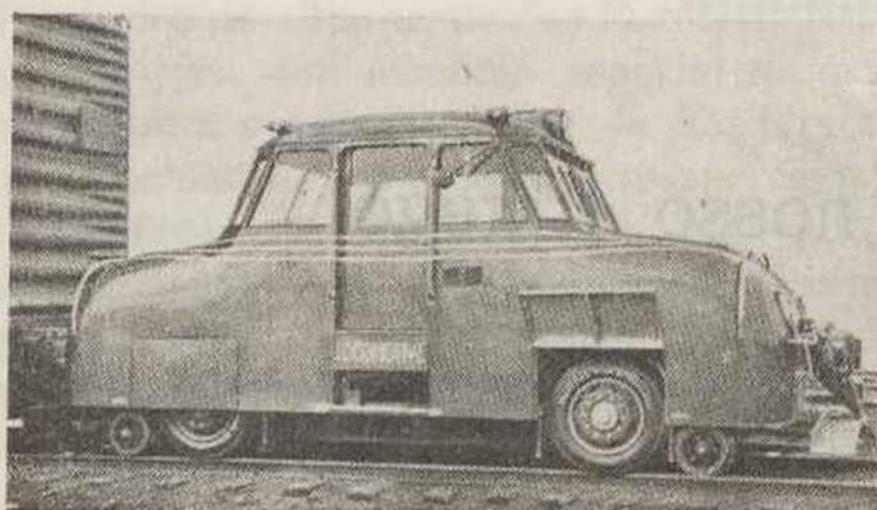
PELO interesse e extraordinária oportunidade que reveste o problema da coordenação, traduzimos da publicação espanhola *Ferrocarriles y Tranvias*, de Dezembro findo, a seguinte local, que reproduzimos a simples título documentativo:

«No momento actual, de gestação da futura coordenação dos transportes nacionais, julgamos oportuno aludir a um facto fundamental, que constitue, a nosso ver, uma das bases económicas da coordenação. Referimo-nos à desigualdade inicial existente entre a estrada e o caminho de ferro, no que respeita às despesas de conservação dos respectivos trilhos. A conservação da via férrea está a cargo das empresas ferroviárias, e, pelo contrário, é a colectividade que suporta as despesas de conservação da estrada. É certo que a entidade ferroviária gosa do exclusivo do uso da via férrea e que, ao contrário, a estrada é de uso comum. Mas não é menos certo que, existindo uma rede de carácter e amplitude nacionais, toda a economia do país beneficia da utilização das suas vias férreas em proporção muito maior que a que resulta das vantagens gerais obtidas pelo uso da estrada. Nos tem-

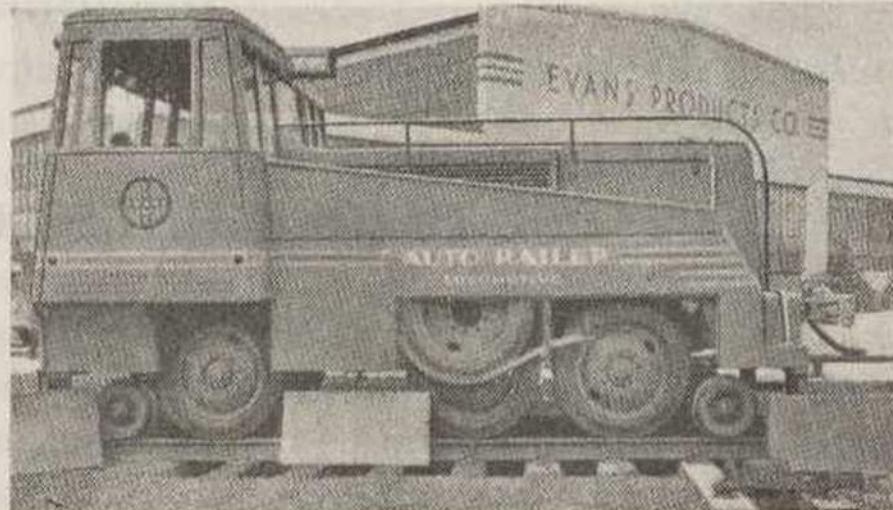
pos do maior movimento por estrada, os usuários do automóvel apenas chegaram a contribuir com uma importância mínima — dois milhões de pesetas, por ano — para as despesas de conservação exigidas por aquela. Ao contrário, o caminho de ferro tem que suportar anualmente encargos da ordem da centena de milhão, a título de conservação da via.

Conseqüentemente, os dois elementos — peagem e transporte — integrados na tarifa ferroviária ficam reduzidos a um só, na tarifa do automóvel. Sobre tal condição artificiosa resulta impossível construir uma coordenação equitativa.

Desde o momento em que existe um sistema nacional ferroviário, e a construção, tanto da estrada, como do caminho de ferro, foi, a seu tempo, subvencionada ou paga pelo Estado, julgamos que no futuro, as despesas de conservação, ampliação, e melhoramentos da via férrea, da mesma forma que as da estrada, devem ser satisfeitos pela colectividade. Só assim as tarifas de transporte de ambos os sistemas poderiam ser estabelecidas em condições de equidade.»



Tractores com rodas pneumáticas e rodas de aço com verdugo para servirem de guia, construídos nos Estados Unidos da América do Norte.



Quanto mais sabemos, mais sabemos que não sabemos...

# Portugal de além-mar

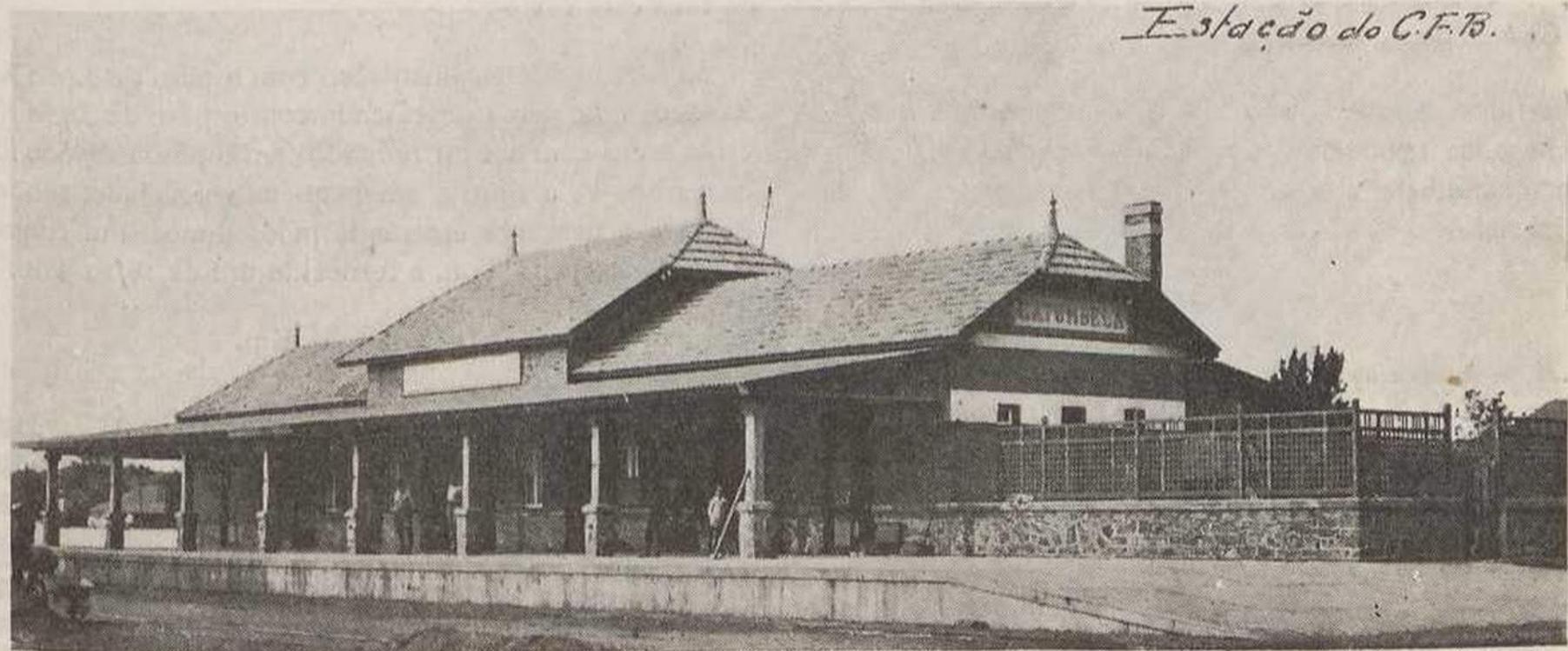
Aspectos de Angola

**Lobito — Combóio de Milho.** — É o milho um dos principais productos agrícolas da ubérrima província de Angola.

Elevou-se a cerca de 3,2 milhões de quintais a sua produção em 1938. As principais zonas de cultura d'este cereal são Malange, Benguela, Bié e Huila.



*Estação do C.F.B.*



**Estação de Catumbela.**

A estação de Catumbela fica apenas a 13 Km. de Lobito. É a estação anterior a Benguela.

*Fotos do Ex.<sup>mo</sup> Snr. Eng.<sup>o</sup> Rogério Vasco Ramalho, Director Geral de Caminhos de Ferro.  
Legendas da Redacção.*

# Consultas e Documentos

## CONSULTAS

### I — Tráfego e Fiscalização

P. n.º 812 — Peço me indique se o seguinte processo de taxa está certo:

Um bloco de cimento armado com o peso de 6.500 Kg. de Barreiro-Terra para Vila Real de Santo António, em pequena velocidade. A carga foi efectuada pelos donos e a descarga pela Companhia, tendo sido utilizado guindaste para as duas operações.

Distância — 345 Km.

Tabela 9 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

Transporte : $(11\text{\$}89 + \frac{11\text{\$}89 \times 25}{100}) \times$	
$\times 11 \times 6,5$ .....	1.062 $\text{\$}67$
Comp. do Imp. Ferroviário { Selo.....	53 $\text{\$}67$
Assistência....	$\text{\$}15$
Evoluçãoes e manobras: $\text{\$}40 \times 11 \times 6,5$ ....	28 $\text{\$}60$
Adicional de 10%.....	114 $\text{\$}51$
Adicional de 5%.....	62 $\text{\$}98$
Registo.....	1 $\text{\$}00$
Aviso de chegada .....	1 $\text{\$}00$

#### Guindaste :

Á partida: $1\text{\$}00 \times 11 \times 7$ .....	77 $\text{\$}00$
Á chegada: $1\text{\$}00 \times 11 \times 7$ .....	77 $\text{\$}00$
Adicional de 10%.....	15 $\text{\$}40$
Adicional de 5% .....	8 $\text{\$}47$
Total .....	1.502 $\text{\$}45$

R. — A taxa apresentada está errada, porque, segundo o Art. 5.º da Tarifa de Despesas Acessórias, se a operação de carga ou de descarga incumbe ao expedidor ou ao consignatário, cobra-se pelo uso do guindaste a diferença entre a taxa prevista no Art. 5.º e a de carga ou descarga do Art. 3.º.

Segue descriminação da taxa, conforme corresponde:

Distância — 345 Km.

Tabela 9 da Tarifa Especial n.º 1 de P. V.

$$11\text{\$}89 + \frac{11\text{\$}89 \times 25}{100} = 14\text{\$}86,25$$

Transporte: $14\text{\$}86,25 \times 11 \times 6,5$ .....	1.062 $\text{\$}67$
Comp. do Imp. Ferroviário { Selo.....	53 $\text{\$}67$
Assistência....	$\text{\$}15$
Evoluçãoes e manobras: $\text{\$}40 \times 11 \times 6,5$ ....	28 $\text{\$}60$
Adicional de 10%.....	114 $\text{\$}51$
Adicional de 5%.....	62 $\text{\$}98$
Registo.....	1 $\text{\$}00$
Aviso de chegada .....	1 $\text{\$}00$

#### Guindaste :

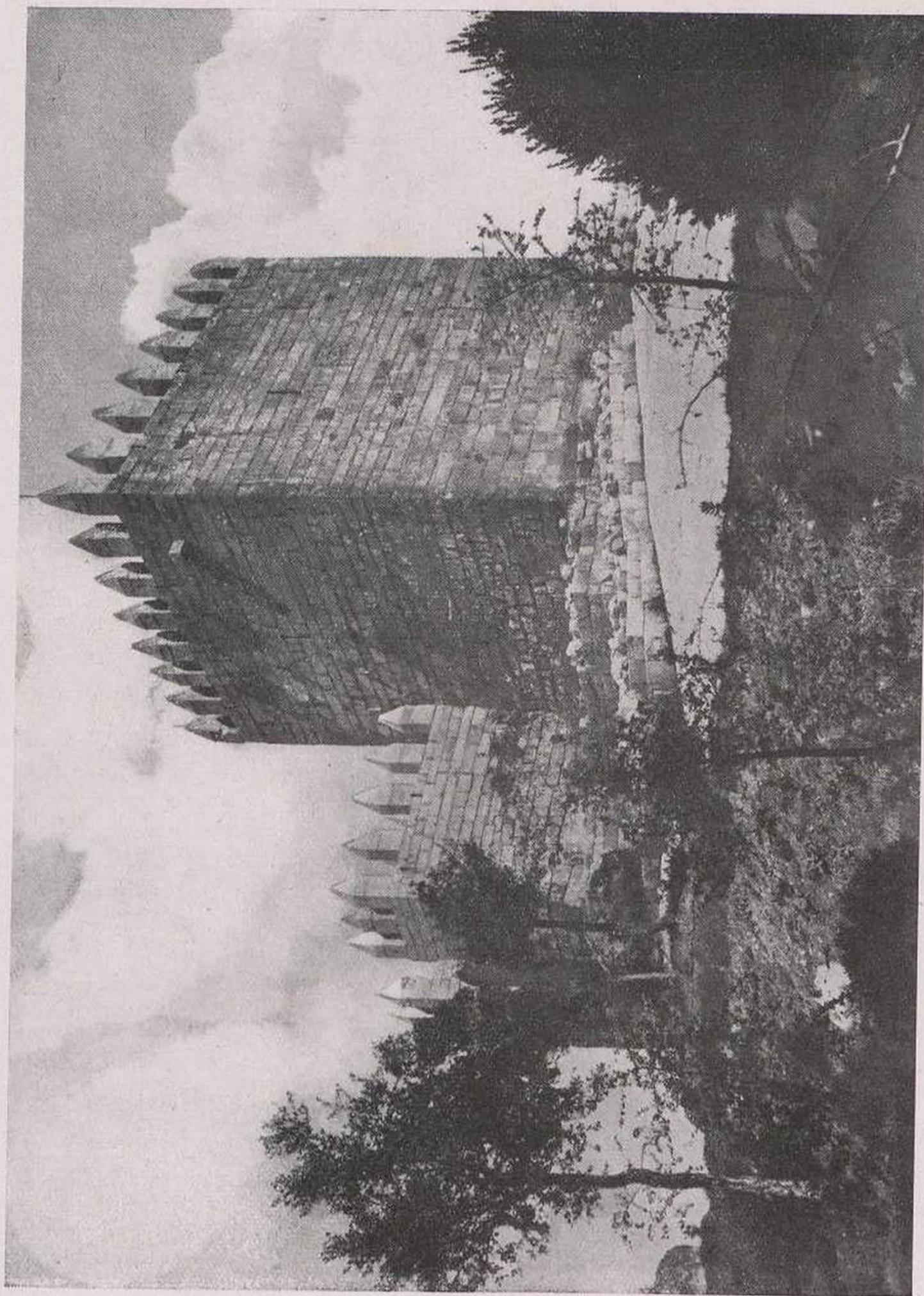
Á partida: $1\text{\$}00 \times 11 \times 7$ .....	77 $\text{\$}00$
Carga: $\text{\$}30 \times 11 \times 6,5$ .....	21 $\text{\$}45$
Diferença .....	55 $\text{\$}55$
Á chegada: $1\text{\$}00 \times 11 \times 7$ .....	77 $\text{\$}00$
Soma .....	132 $\text{\$}55$
Adicional de 10% .....	13 $\text{\$}26$
Adicional de 5% .....	7 $\text{\$}30$
Arredondamento .....	1 $\text{\$}01$
Total.....	1.477 $\text{\$}70$

P. n.º 813 — Peço me informe se o seguinte processo de taxa está certo :

50 sacos com bacalhau seco com o peso de 3.000 Kg., 50 sacos com arroz descascado com o peso de 3.750 Kg., e 100 sacos com açúcar refinado com o peso de 7.500 Kg., de Lisboa-P. a Sintra, em pequena velocidade, sendo a carga e a descarga efectuada pelos donos. Foi requisitado vagão de 15 Ton. e fornecido um de 18/20 Ton.

Distância 34 Km.	
Transporte :	
Bacalhau — 2.ª classe: $1\text{\$}79 \times 6 \times 3$ .....	32 $\text{\$}22$
Arroz — 3.ª classe: $1\text{\$}68 \times 6 \times 4,50$ .....	45 $\text{\$}36$
Açucar — 1.ª classe: $2\text{\$}08 \times 6 \times 7,50$ .....	93 $\text{\$}60$
Manutenção: $\text{\$}40 \times 6 \times 15$ .....	36 $\text{\$}00$
Adicional de 10% .....	20 $\text{\$}72$
Registo .....	1 $\text{\$}00$
Aviso de chegada .....	5 $\text{\$}00$
Total .....	233 $\text{\$}90$

R. — A taxa apresentada está certa. O peso do arroz foi aumentado de 750 Kg. para a remessa atingir o mí-



Castelo de Póvoa de Lanhoso

nimo de 15 Ton. exigido para o vagão de tipo especial que foi requisitado pelo expedidor, conforme estipula o Art. 97º da Tarifa Geral.

P. n.º 814 — Peço me indique se o seguinte processo de taxa está certo:

Transporte de um atado de plantas vivas com o peso de 30 Kg, a uma distância 37 Km., na Antiga Rêde.

Tarifa Especial n.º 1 de G. V. — mínimo.

Transporte: \$15 × 6.....	\$90
Selo: 5,05% .....	\$05
Manutenção: \$01 × 6 × 3.....	\$18
Assistência .....	\$15
	<hr/>
	\$28
Adicional de 10% .....	\$13
Registro .....	\$00
Aviso de chegada.....	\$00
Arredondamento.....	\$04
	<hr/>
	\$45

R. — A mercadoria indicada não pode ser aplicada a Tarifa Especial n.º 1 de G. V., em vista do que se dispõe na sua condição 7.º.

Segue o processo de taxa que corresponde aplicar.

Tarifa Geral, base 5.º — 37 Km.

Transporte: 6\$61 × 6 × 0,03 .....	\$19
Manutenção: 1\$00 × 6 × 0,03 .....	\$18
	<hr/>
	\$37
Adicional de 10% .....	\$14
Registro .....	\$00
Aviso de chegada.....	\$00
	<hr/>
Arredondamento.....	\$04
Total .....	\$55

## DOCUMENTOS

### I — Tráfego

**Quadro de distâncias quilométricas de aplicação nas linhas da Antiga Rêde** — Em vigor desde 1 de Janeiro de 1944.

**2.º Aditamento à Tarifa de Transporte Fluvial, entre as estações de Lisboa e Barreiro** — Modifica o Art.º 1.º do Capítulo I desta Tarifa.

**Comunicação-Circular n.º 87** — Manda aplicar ao produto designado por *Marvilina*, constituída por gordura de côco, o tratamento tarifário aplicável a «manteiga de côco».

**Comunicação-Circular n.º 88** — Indica as disposições que devem ser tidas em vista ao ser feita a expedição de

remessas constituídas por matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas.

**Carta-Impressa n.º 61** — Supressões e restrições no serviço das carreiras de camionagem, combinado com a Companhia.

**13.º Complemento à Tarifa de Camionagem** — Estabelece preços de camionagem de passageiros, bagagens e mercadorias, entre a estação de Belver e os despachos Centrais de Mação, Chão de Lopes, Amêndoa e Cardigos.

**Aviso ao Públíco A. n.º 814** — Anuncia os multiplicadores a aplicar aos preços fixados para o transporte de passageiros e bem assim aos preços de mercadorias, tanto em grande como em pequena velocidade.

**42.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — Grande Velocidade** — em vigor nas linhas do Sul e Sueste — Substitui, por nova redacção, o Capítulo IX desta Tarifa.

**Aditamento n.º 87 à Classificação Geral** — Cria novas rubricas desta Classificação e altera o tratamento tarifário a aplicar a outras rubricas.

**Aditamento n.º 88 à Classificação Geral** — Cria novas rubricas desta classificação e altera o tratamento tarifário a aplicar a outras rubricas.

**Tarifa de vagões particulares** — Regula as condições de utilização de vagões de propriedade particular autorizados a circular nas linhas férreas nacionais.

**Tabelas de preços, em vigor nas linhas do Sul e Sueste e Minho e Douro, da Tarifa Especial Interna n.º 1 — Pequena Velocidade** — Reimpressão de Dezembro de 1943.

**Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — em vigor nas linhas da Antiga Rêde** — Substitui, por outros, os preços por vagão completo da tabela n.º 1 desta Tarifa.

**Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1 — P. V. — em vigor nas linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro** — Substitui, por outros, os preços por vagão completo da tabela n.º 1 desta Tarifa.

### II — Fiscalização e Estatística

**Comunicação-Circular n.º 285** — Refere-se ao preenchimento, pelas estações, das escriturações de remessas de grande e de pequena velocidade, da Tarifa Especial 8/108 e do modelo F. 111, que deve ser sempre feita por forma a não suscitar dúvidas.

**Comunicação-Circular n.º 286** — Indica as condições a que estão sujeitos os transportes de géneros frescos em vagões frigoríficos, a que alude o Aviso ao Públíco A. 799.

**Comunicação-Circular n.º 287** — Instrui sobre a forma

de escriturar os depósitos a fazer pelos concorrentes para a adjudicação dos produtos da limpeza das estações.

**Comunicação-Circular n.º 288** — Refere-se à substituição dos preços da tabela n.º 1 da Tarifa Especial 1 de P. V., aplicável aos transportes de explosivos e de animais ferozes ou bravios.



Chafariz monumental de Braga

Fotog. do Sr. Raúl Fonseca, Desenhador da Via e Obras.

**Carta Impressa n.º 357** — Relaciona os passes, bilhetes de identidade e anexos extraviados durante o mês de Dezembro de 1943 e que devem ser apreendidos.

**Carta Impressa n.º 358** — Comunica a revalidação para 1944 dos anexos às Carteiras de Identidade de Jornalistas, a que se refere a Comunicação-Circular n.º 223, de 24 de Abril de 1941.

### III — Movimento

**5.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 799** — Esclarece que a requisição de um vagão para transporte de madeira, deve sempre ser aceita em presença de um único Boletim de Autorização.

**Comunicação-Circular n.º 802** — Indica a série e número dos vagões de propriedade da Companhia União Fabril, que foram alugados à C. P.

### IV — Serviços Técnicos

**Instrução n.º 2394**, de 17 de Novembro de 1943 — Sinalização da estação de Soure — Trata do estabelecimento de encravamentos entre os discos e as agulhas, em resultado da construção do ramal particular *Soure-Cuf* para serviço privativo da Companhia União Fabril.

**Instrução n.º 2396**, de 20 de Janeiro de 1944 — Sinalização da estação de Póvoa e dos ramais particulares — Póvoa-Sóda e Póvoa-Moinhos de Santa Iria. — Diz respeito à modificação dos encravamentos da estação de Póvoa e dos ramais particulares, em virtude da construção de uma nova linha de resguardo.

**Instrução n.º 2397**, de 28 de Janeiro de 1944 — Sinalização de Mato de Miranda — Refere-se à ampliação dos encravamentos desta estação, em virtude da construção de uma nova linha de resguardo.

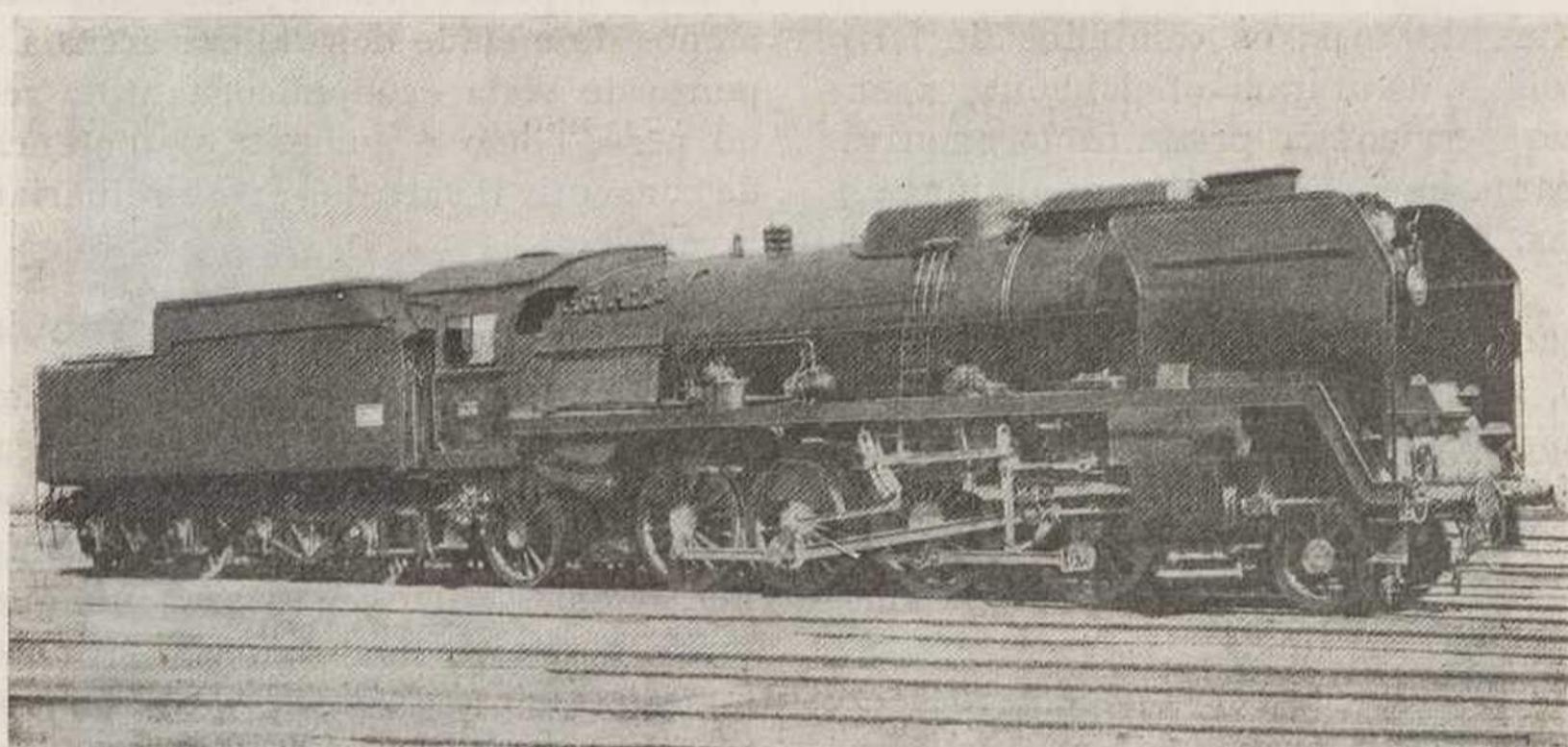
**Comunicação-Circular n.º 51**, de 28 de Janeiro de 1944 — Aviso que as estações devem fazer às P. N. — Recorda ao pessoal das estações o cumprimento do que está determinado na Instrução n.º 2371, de 15 de Julho de 1942, e, especialmente, os avisos que as estações devem fazer às Guardas das P. N. respeitantes às circulações extraordinárias e horas prováveis de partida de todos os comboios.

## Castelos de Portugal

A fotografia fora do texto que acompanha o presente Boletim é do Castelo de Póvoa de Lanhoso.

Deste Castelo resta apenas a sóbria torre de menagem cujas pedras assistiram a lances históricos ocorridos há oitocentos anos.

# Factos e Informações



A locomotiva 141-P da S. N. C. F.

## A nova locomotiva 141-P a vapor da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses

Depois da fusão das antigas rôdes, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, pôs ao serviço dois tipos novos de locomotivas a vapor, de grande velocidade, 232-R e 232-S., permitindo principalmente a comparação dos dois modos clássicos de utilização do vapor: a simples e a dupla expansão.

Estas locomotivas, mais potentes do que as máquinas anteriores, estão actualmente em serviço nas linhas da região do Norte.

A Divisão de estudos de locomotivas da S. N. C. F. empreendeu o estudo duma locomotiva bem diferente na sua concepção e no seu objectivo, uma máquina mixta, isto é, podendo servir para a tracção de comboios de mercadorias, de recovagens e de passageiros.

A construção destas máquinas, da classe 141 de expansão *compound*, denominadas 141-P, prossegue em larga escala.

A nova máquina é do tipo *Mikado*, com rodas motoras de 1<sup>m</sup>,650 de diâmetro; tem quatro eixos conjugados suportando cada um uma carga de 19 Ton. o que lhe confere

aderência suficiente para reboque de comboios de 1.400 Ton. em rampa de 5% ou de 1.000 Ton. em rampa de 10%.

Pode igualmente rebocar comboios de grande velocidade, de 600 a 700 toneladas, podendo, neste caso, atingir 105 Km./hora.

As suas características principais são as seguintes:

Comprimento total entre tampões....	m.	13,775
Embasamento total .....	"	11,050
"      rígido .....	"	3,600
Comprimento das bielas de alta pressão.....	"	3,400
Comprimento das bielas de baixa pressão.....	"	2,100
Diâmetro das rodas motoras.....	"	1,650
Diâmetro das rodas livres, à frente...	"	1,010
Diâmetro das rodas livres, à rectaguarda .....	"	1,370
Timbre da caldeira .....	hpz.	20
Superfície da grelha da fornalha .....	m <sup>2</sup> .	4,28
"      de aquecimento total.....	"	198,80
"      "      sobreaquecimento .....	"	87,10
Peso total em vazio.....	Ton.	103
"      "      marcha.....	"	112
"      "      aderente.....	"	76

Adoptou-se o aquecimento mecânico, que permite utilizar carvões de chama longa com 24% de matérias voláteis, que arderiam mal no caso de aquecimento manual.

## A locomotiva «Santa-Fé» dos Caminhos de Ferro Espanhóis

Em fins de 1942, os caminhos de ferro espanhóis inauguraram oficialmente a entrada ao serviço da primeira locomotiva, tipo «Santa-Fé», construída em oficinas espanholas, e com as seguintes características:

Potência — 2.700 C.V.

Peso, em ordem de marcha — 140 Ton.

Comprimento entre topos — 25,80 m.

Eixos conjugados — 5.

Esta locomotiva pode rebocar comboios de 550 Ton. em rampas de 15/1000, à velocidade de 55 Km./hora.

Tanto a potência, como o peso aderente desta locomotiva, representam o máximo até agora conseguido em locomotivas de construção espanhola.

Experiências recentemente realizadas indicam que, no futuro, a locomotiva a vapor tem grande campo de aplicação e desenvolvimento. Espera-se atingir o rendimento de 22 %, sob condição de empregar caldeiras de alta pressão e pouco volume de água, activar a velocidade de combustão, utilizar a condensação e suprimir a transmissão por bielas, adoptando o acionamento individual dos eixos.

Assim se poderá alcançar a potência de 6.000 C.V., mas para isso será necessário reduzir o peso específico das locomotivas a menos de metade dos valores actuais. Sob o ponto de vista económico, tanto a redução do peso, como o aumento de potência hão de consentir resultados extraordinariamente favoráveis.

## Bilhete de Identidade Ferroviário

Com o fim de evitar a especulação com a revenda de bilhetes foi, recentemente, criado pela *Renfe* (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) o Bilhete de Identidade Ferroviário. Assim, o passageiro que pretenda viajar em determinados comboios de lotação limitada tem de munir-se, previamente, daquele Bilhete de Identidade, sem a apresentação do qual não lhe será fornecida a passagem. Se, em viagem, o passageiro fôr encontrado sem o seu bilhete de identidade ferroviário ou que o seu número não corresponda ao que é apôsto, a tinta, no bilhete de passagem, na ocasião da venda d'este, é considerado para todos os efeitos como passageiro sem bilhete e, como tal, sujeito às sanções legais.

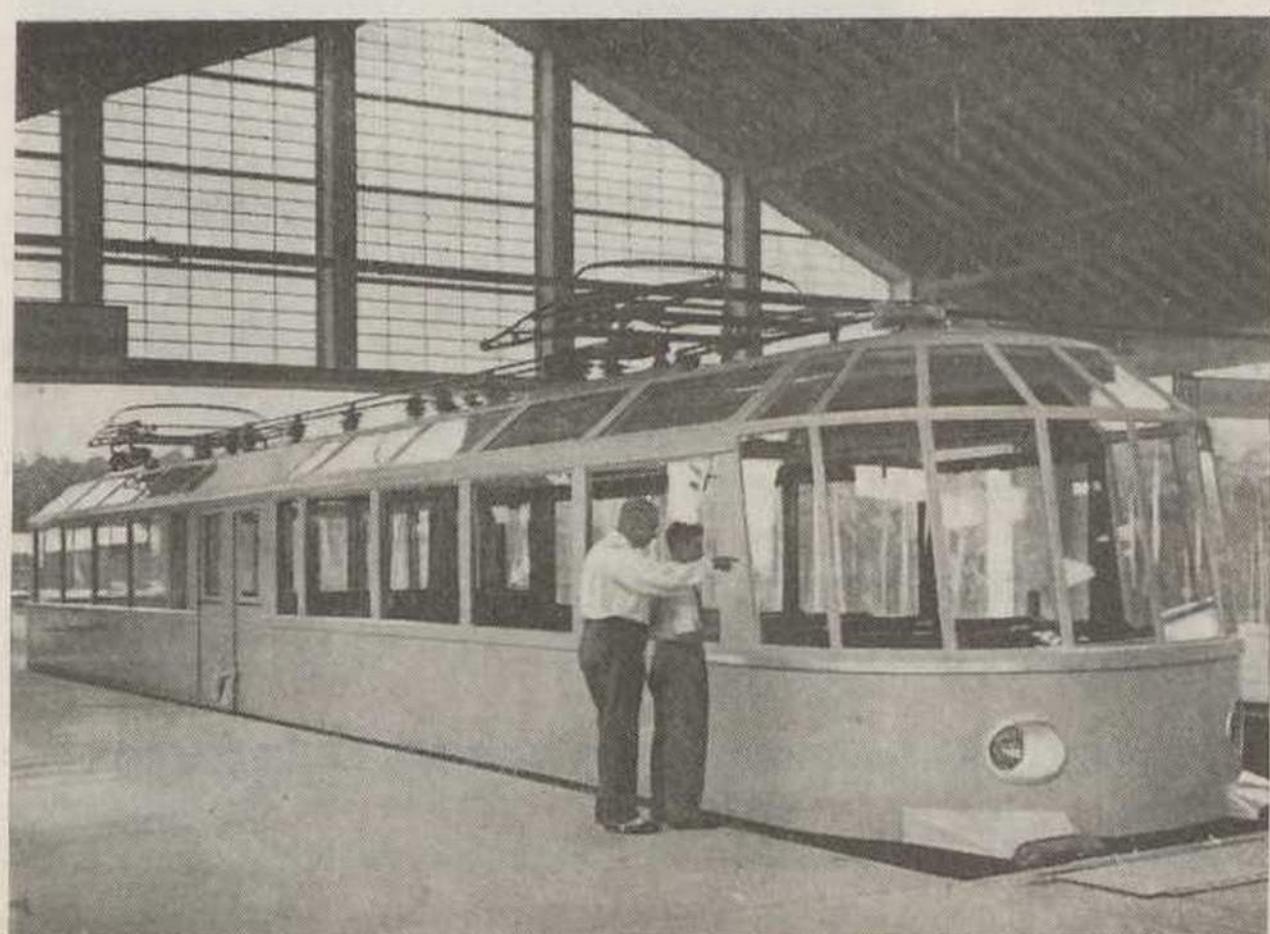
O custo do Bilhete de Identidade Ferroviário é apenas de duas pesetas e a sua validade é de um ano.

## O Combóio de vidro

Ao lado das vantagens da rapidez e da comodidade o combóio eléctrico, de construção alemã, e cuja fotografia reproduzimos à esquerda, facilita uma melhor visão da paisagem devido às suas varandas de vidro.

## Errata

No artigo de fundo do *Boletim da C. P.* n.º 175, na 2.ª coluna, 11.ª linha, onde se lê «carvão animal» deverá ler-se «carvão mineral».





### Combóios expressos

*Em cima:* — Fotografia do expresso que, duas vezes por semana, circula entre Chicago e Los Angeles, nos Estados Unidos da América do Norte. A distância que separa aquelas duas cidades é de 4.124 Km. a qual era percorrida em 39 horas e 45 minutos. Devido às dificuldades originadas pela guerra foi aumentado aquele tempo para 41 horas e 45 minutos. O maior percurso sem paragens, é o que vai de La Junta a Dodge City (374,845 Km.), percorrido em 155 minutos, ou seja, a uma velocidade média de 145 Km./hora!

Este expresso é rebocado por uma locomotiva «Santa Fé». Acerca deste tipo de locomotiva veja-se no presente número, na página da esquerda a descrição da que foi recentemente construída pelos Caminhos de Ferro Espanhóis.

*A esquerda:* — Expresso circulando sobre uma linha de 76 cm. de bitola, de Belgrado a Dubrovnik (Jugoslávia).

Pensa muito, fala pouco

# A nossa casa

## Conselhos

A ordem é a base da economia doméstica, contribuindo para a felicidade do lar. Não se comprehende uma boa dona de casa que não seja ordenada e metódica. Nos fins do século XVIII, uma célebre poetisa portuguesa, a Marqueza de Alorna, numa carta dirigida a uma das suas filhas que ia casar, e a propósito dos deveres da dona da casa, aconselhava o seguinte:

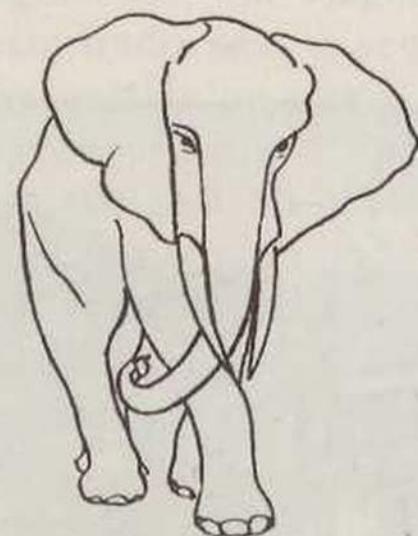
«A ordem e o método respiram ordinariamente nas acções de uma pessoa bem morigerada. Não faltou quem dissesse que conhecia os maus costumes de algum sujeito, pela desordem e mau gosto da sua comida. Também são sintomas de negligência a indiferença culpável, a falta de limpeza, de ordem, o descómodo de uma casa; de modo que um cuidado minucioso em conservar todos os móveis no seu lugar produz facilidade para a conservação e asseio, e mostra boa educação».

## Convém saber . . .

### Conservação dos ovos

Devem conservar-se os ovos em sitio arejado, seco e livre de poeiras. Escolhe-se, na dispensa, o lugar que corresponda a estas condições e nêle se coloca uma espécie de estante com prateleiras furadas, podendo-se meter em cada furo um ovo. Se esta estante fôr forrada ou recoberta de gaze, melhor será, para evitar a poeira, que é um dos agentes mais perigosos para a decomposição dos ovos.

## Motivo para roupas de criança



## ESTATÍSTICA

### Percorso quilométrico

Referente ao mês de Janeiro de 1944

Combóios	ANTIGA RÉDE				MINHO E DOURO				SUL E SUESTE				
	Percorso efectivo em		Diferenças em 1944		Percorso efectivo em		Diferenças em 1944		Percorso efectivo em		Diferenças em 1944		
	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos	1943	1944	A mais	A menos	
Janeiro . . .	De passageiros . . .	196.297	223.334	27.037	-	56.104	58.857	2.753	-	103.589	106.038	2.499	-
	De mercadorias . . .	341.170	344.093	2.923	-	44.529	49.662	5.133	-	88.495	106.076	17.581	-
	Em manobras . . .	99.684	105.464	5.780	-	31.85	82.577	1.222	-	39.804	40.821	1.017	-
	Totais . . .	637.151	679.891	35.740	-	131.988	141.096	9.18	-	231.338	252.485	21.097	-
Total das diferenças em 1944			A mais:	35.740			A mais:	9.108			A mais:	21.097	

# Pessoal

## 50 ANOS DE SERVIÇO



Completou neste mês de Fevereiro 50 anos de serviço, o Sr. António Augusto Marcelino da Silva, Chefe da 3.ª Circunscrição da Exploração.

Admitido como praticante em 22 de Fevereiro de 1894, depois de ter passado por diversas categorias em que sempre revelou grandes qualidades de

trabalho, competência e dedicação pelo serviço, foi promovido a Chefe de Circunscrição em 1 de Janeiro de 1934.

O Sr. Marcelino da Silva, que conquistou de todos os que o conhecem ou que com ele trabalham, a consideração e a amizade de que são merecedores os seus dotes de carácter, tem sido louvado mais de uma vez pelos bons serviços prestados através a sua longa carreira.

O *Boletim da C. P.* felicita-o pelas suas bodas de ouro de ferroviário, que representam uma vida inteira ao serviço dos Caminhos de Ferro.

## Actos dignos de louvor

No dia 1 de Dezembro último, o Pintor eventual nas oficinas de Entroncamento, Frederico da Fonseca Cotafo, encontrou uma importante quantia pertencente a um empregado do Depósito de Entroncamento e da qual fez entrega imediata ao seu proprietário.

Pelo Fogueiro de máquinas fixas, de Entroncamento, José Duarte, foi encontrado no dia 5 de Dezembro último, no cais da estação de Castelo Branco um documento abandonado e importante quantia em dinheiro, de que fez imediata entrega ao Chefe daquela estação.

Actos como estes nobilitam sempre quem os pratica e é com prazer que o *Boletim da C. P.* os regista.

## Agradecimento

Do Sr. Álvaro António, Condutor reformado de 1.ª classe, n.º 2841, de Entroncamento, recebemos carta em que se despede de todos os seus superiores e camaradas, depois de trinta e um anos de serviço, e na qual agradece todas as atenções que lhe dispensaram durante o tempo em que se manteve ao serviço da Companhia.

## AGENTES QUE COMPLETAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Marques da Silva

Contra-mestre de 1.ª classe, nas Oficinas de Lisboa P. Admitido em 29 de Fevereiro de 1904.



João Geraldes Afonso

Chefe de 2.ª classe, de Fundão. Nomeado aspirante em 5 de Fevereiro de 1904.



Pedro Pinheiro

Chefe de 3.ª classe, de Chança. Nomeado Guarda de estação, em 27 de Fevereiro de 1904.



José Maria dos Santos

Factor de 1.ª classe, de Chelas. Nomeado Telegrafista de 3.ª classe, em 5 de Fevereiro de 1904.

**Exames**

Em Dezembro

**EXPLORAÇÃO****Agentes aprovados para Conferentes:**

*Distinto*: Anacleto Encarnação Abreu Tapadinhas.  
*Aprovados*: Francisco dos Santos Carvalheira, José da Silva, Abílio Rosa Félix, Manuel António Lança, Adriano Barbosa da Silva, Augusto Messias Barral, Horácio Alves, Jacinto Dias Condesso, Eduardo de Oliveira Valentim, José Saraiva Lopes, José Valentim Paula, Francisco Lourenço Gonçalves, Marcelino Maria Relvas, Carlos Agostinho, Manuel Teixeira, António da Luz Arez, José Estêves, Agostinho Manuel Paulino, Artur Máximo, João Gonçalves Caixinha, Manuel José Militão, José da Silva Bárbara, Manuel da Silva Machado, António Vieira, Futuro Faria da Silva, José Fernandes de Abreu, António da Silva Oliveira Júnior, Gregório Gonçalves, José Carrilho Capelão, Francisco da Costa Mendes, Joaquim Pereira, Manuel Estêves, Alberto Augusto Caldivano Patrício, Faustino Vieira Pereira, Augusto Leite de Azevedo, Manuel Ferreira Chilão, José Rodrigues, Ántónio da Costa Louzada Júnior, César Lopes Antunes, Carlos Belo, Joaquim Barbosa, Manuel Rodrigues Santiago, Mário Morais Lopes Cardoso, Serafim Ferreira dos Santos, João da Cruz Gomes, José da Silva Abrantes, Adão Vaz de Brito, Joaquim Correia, António Fernandes Simões, José Alves Novo, José Rodrigues Couraça, Manuel António, Abílio Martins Gonçalves, Manuel Francisco da Fructuosa, José da Conceição Caveirinha, João Ascensão, Augusto Pereira Lopes e António Pama.

**VIA E OBRAS****Chefes de brigada, aprovados para Chefes de cantão:**

António Alves Leite, 12 valores; José Rodrigues de Campos, 11,6 valores; Joaquim dos Santos Lopes, 11,4 valores; Pedro de Mira Coelho, 10,4 valores e Lúcio da Silva Loureiro, 10 valores.

**Operários, aprovados para Chefes de brigada de cantões:**

Pedro Gomes Marques, 11,8 valores; Adelino Feitor, 11,2 valores; José António, 10,8 valores e João Vitor da Veira, 10 valores.

**Operários, aprovados para Chefes de brigada de balanceiros:**

José Nunes, 12 valores; José Inácio Mendes, 11 valores e Manuel Pinho Neves, 10,6 valores.

**Encarregado de carpinteiros, aprovado para Encarregado de obras:**

Arcádio M. Santos, 10,4 valores.

**Encarregado de pedreiros, aprovado para Encarregado de obras:**

António Luís, 10,4 valores.

**Operários, aprovados para Encarregados de obras:**

Júlio Rosa Mendonça, 12,6 valores; José Carvalho da Silva, 11,8 valores; Afonso Ramos, 10,4 valores; Armindo Silvano, 10,2 valores; Adriano Albino Costa, 10 valores e Amadeu Nunes Duarte, 10 valores.

**Nomeações**

Em Dezembro

**EXPLORAÇÃO**

**Empregados de 3.ª classe**: Horácio Fernando Gonçalves, Luís Augusto Ferreira da Veiga Leal Bouças, Francisco Rocha Lopes e Carlos Gomes Coelho Picciuchi.

**MATERIAL E TRACÇÃO**

**Limpadores**: Manuel da Costa Faro, Cândido Marques Valente, António José, Alberto da Costa, Joaquim Ferreira, António da Silva Miranda, Belmiro de Sousa Ribeiro, Américo da Silva e João Tiago.

**SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE**

**Médico da 17.ª Secção**, com residência em Badijaz: Dr. Mariano Mata Merchan.

**Enfermeira**: Izabel Maria de Faria Pereira de Azevedo Vellez.

Em Janeiro

**Médico da 43.ª Secção**, com residência em Carrazeda de Anciães: Dr. Victorino Cabral de Sampaio.

**Promoções**

Em Janeiro

**SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL**

**Chefes de Repartição Principais**: Artur José Severo de Oliveira e Ernesto Augusto da Silva Saturino.

**Sub-chefe de Repartição:** Filipe António Meira do Carmo.

**Chefe de Secção:** Manuel Vargas Pinto.

**Empregado principal:** Manuel Fernandes Santana.

**Empregado de 2.ª classe:** José Jorge António Lérias.

**Empregada de 2.ª classe:** Maria Inácia Amélia Vinagre Craveiro da Cruz.

**Telefonista de 1.ª classe:** Gabriela de Sampaio Fernandes.

**Arquivista de 1.ª classe:** João Lopes da Silva.

**Contínuos de 1.ª classe:** Manuel Maria Ferreira de Carvalho, Fernando Tavares de Freitas e José dos Santos.

**Contínuos de 2.ª classe:** Fernando Durão de Oliveira, Sérgio Príncipe Ribeiro de Portugal da Silveira e Jerónimo Gil Parente Correia.

**Distribuidores de materiais de 2.ª classe:** João dos Santos Constantino, Mário Vidigal dos Santos e Eduardo Fernandes Mourão.

**Ajudante de distribuidor de materiais:** António de Oliveira Valente.

**Servente dos escritórios centrais:** Joaquim Faria.

**Serventes do Depósito de Impressos:** Carlos Mendes e António Luís dos Santos.

## SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

**Farmacêutico Químico:** Francisco da Silva e Sousa.

**Chefe de Repartição:** Francisco Pereira Rodrigues.

**Chefe de Secção:** Joaquim dos Santos Lamy.

**Empregado principal:** Francisco Albino Pereira.

**Empregado de 2.ª classe:** Mário dos Santos Rodrigues Martins.

## Mudanças de Categoria

## SECRETARIA DA DIRECÇÃO GERAL

Em Janeiro

Para:

**Fiel de Armazém de 2.ª classe:** o Distribuidor de materiais de 1.ª classe, António Nunes Alves.

## Dispensado do Serviço

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

Em Janeiro

**Médico da 18.ª Secção,** com residência em Alpalhão: Dr. Gregório de Oliveira Casquilho, por ter atingido o limite de idade.

## Reformas

Em Dezembro

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

*Dr. António Alfredo Gomes Cascazejo*, Médico da 42.ª Secção, com residência em Régua.

## EXPLORAÇÃO

Em Novembro

*José Martins Magro*, Fiel de 1.ª classe, de Lisboa-P.

Em Dezembro

*Virgilio Augusto da Rosa Parreira Justino*, Factor de 2.ª classe, de Lagos.

*Manuel Nogueira Pinheiro*, Carregador, de Alfarelhos.

Em Dezembro

## VIA E OBRAS

*Francisco Marinheiro*, Operário de 2.ª classe das Obras Metálicas, Ovar.

*Joaquim dos Santos*, Chefe do distrito 57, Vila Nova d'Anços.

*Felisberto António*, Chefe do distrito 211, Paião.

*Alexandre Abreu*, Assentador do distrito 2, Braço de Prata.

*José Maria Marques*, Assentador do distrito 56, Soure.

*José Dias*, Assentador do distrito 229, Odemira.

*Jesuina de Jesus*, Guarda de P. N. do distrito 56, Soure.

*Teresa de Jesus*, Guarda de P. N. do distrito 243, Cacela.

## MATERIAL E TRACÇÃO

*Fabricio de Almeida*, Maquinista de 1.ª classe.

*José Ferreira Júnior*, Guarda de Depósito.

## Falecimentos

Em Janeiro

### Leovegildo Baptista de Melo

Com a morte de Leovegildo de Melo perdeu a Companhia um zeloso e dedicado servidor. Nascido em Lisboa a 12 de Agosto de 1881, deixou-nos com 62 anos, após uma melindrosa intervenção cirúrgica a que não resistiu. Depois de ter freqüentado a Escola Politécnica, ingressou na Escola do Exército onde concluiu o primeiro ano do curso de cavalaria. Foi então que entrou para a Companhia como Sub-chefe de secção de campo, em 1 de Janeiro de 1907, manifestando, desde logo, grandes qualidades de trabalho e de competência.

Pouco tempo depois, foi promovido a Chefe de Secção da Via e Obras e,

em 1 de Janeiro de 1932, a Sub-chefe do Serviço de Conservação.

Da forma exemplar como desempenhou sempre os cargos que lhe eram confiados, falam os louvores exaltados na sua fórmula de matrícula. Vivia unicamente para a Companhia, fazendo do trabalho um verdadeiro sacerdócio.

Leovegildo de Melo, que deixa profundas saudades, soube conquistar, pelo seu trato, aprumo moral e intelectual, a simpatia e o apreço dos superiores e subordinados.

### SERVIÇO DE SAÚDE E DE HIGIENE

† Dr. Armando Borges de Almeida, Médico da 20.<sup>a</sup> Secção, com residência em Belas.

Em Dezembro

### EXPLORAÇÃO

† José Feliciano, Condutor de 1.<sup>a</sup> classe, de Entroncamento.

Nomeado Carregador em 7 de Outubro de 1911, foi promovido a Guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Fevereiro de 1916.



† Leovegildo Baptista de Melo

Depois de transitar por outras categorias do quadro de pessoal de trens foi finalmente promovido a Condutor de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1933.

† Abilio Rainho de Figueiredo, Guarda de Lisboa-P.

Admitido como Carregador suplementar em 11 de Fevereiro de 1908, foi nomeado Carregador efectivo em 5 de Dezembro de 1908 e finalmente passado a Guarda de estação em 21 de Março de 1922.

### MATERIAL E TRACÇÃO

† José Vizeu, Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe no Depósito do Barreiro.

Admitido ao serviço em 1 de Junho de 1921, nomeado Fogueiro de 2.<sup>a</sup> classe em 15 de Março de 1927 e foi promovido a Maquinista de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1943.



† José Feliciano

Condutor de 1.<sup>a</sup> classe, de Entroncamento.



† Abilio Rainho de Figueiredo

Guarda de Lisboa P.

conecta a «doença», para ver se ele escutava, pergunta-lhe, como quem não quer a coisa, a idade com que falecera o pai.

O Oliveira, como a pregunta lhe tivesse trazido tristes recordações, toma um ar sentimental e responde: — « Nunca o soube e gostaria de o saber. Eu nasci no ano em que meu pai faleceu, mas lembro-me, embora vagamente, por ter ouvido dizer, que ele faleceu com uma idade que era precisamente a raiz quadrada do ano em que nascera ».

— Apanhei-te, — diz-lhe o amigo sem o deixar terminar. A tua resposta vai ser enviada aos leitores do «Boletim» para que todos fiquem a saber, ao certo, a tua idade, e o teu desejo também será satisfeito, porque vais saber a idade com que teu pai faleceu.

António L. G. Fernandes  
(Pórtico)

latava o estivesse vendo, esboça com a cabeça um cumprimento reverente, como soe fazer à passagem de um superior.

Seguem-se dois minutos de silêncio, e, depois, ouve-se, novamente, a sua voz: « Sim, senhor, comprehendi perfeitamente ». Acto continuo põe o auscultador no descanso e, como acaba de chegar, nessa ocasião, o chefe da Secção de Estudos, informa-o de que é preciso estudar, com urgência, para amanhã, duas marchas para combóios de desdobramento do n.º 56 até A... O primeiro deve chegar aqui às 17-40 e o segundo, que deve partir do mesmo ponto 45 minutos depois do primeiro e ter uma velocidade dupla da dêle, deve chegar à mesma estação A... 17 minutos depois da chegada do combóio anterior.

Há muito interesse em saber as horas a que parte cada um dos combóios, para efeito de publicidade.

Os manos A. E. e F. G., que estavam à alerta, tomam aponamentos, e depois de um cálculo rápido dizem que podem ser dadas as horas de partida que indicam, se não houver inconveniente gráfico.

E assim era de facto.

Que horas foram?

21 — Que horas foram? — Retine o telefone — S. de M., responde de cá o empregado que, conhecendo a voz de quem fala e na persuasão de que a pessoa que

### Tabela de preços dos Armazens de Viveres, durante o mês de Fevereiro 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.º .... »	3\$00	Feijão branco miúdo .... »	3\$10	Queijo da serra ..... »	22\$50
Açúcar de 1.º .... »	4\$60	» " apatalado .. »	3\$20	» tipo flamengo.... »	20\$00
» 2.º .... »	4\$45	» frade ..... lit. 2\$50 e	2\$70	Sabão amêndoа ..... »	1\$80
Azeite extra ..... lit.	7\$60	» manteiga ..... lit.	3\$40	» offenbach..... »	3\$40
» fino ..... »	7\$30	» patareco ..... »	2\$90	Sal ..... lit.	\$40
» consumo ..... »	6\$80	» avinhado ..... »	3\$00	Sêmea ..... kg.	1\$00
Bacalhau Inglês ..... kg. variável		» S. Catarina ..... »	3\$10	Toucinho..... »	13\$00
» Nacional..... »	"	» vermelho ..... »	3\$00	Vinagre..... lit.	2\$30
Batata ..... »	"	Lenha ..... kg.	635	Vinho branco ..... »	2\$30
Carvão de sôbro..... »	695	Manteiga ..... »	28\$50	Vinho tinto ..... »	2\$30
Cebolas ..... »	variável	Massas ..... kg. 4\$60 a	7\$80		
Chouriço de carne ..... »	24\$00	Milho ..... lit.	1\$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 prémios 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.).