



BOLETIM DA CH

# BOLETIM DA C.P.

N.º 248

FEVEREIRO — 1950

ANO 22.º

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro  
— Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Seca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

## Agradecimento e saudação

Pelo Eng.º MARIO FONSECA  
Chefe de Divisão dos Abastecimentos

Tendo a Direcção do Boletim resolvido dedicar este número à Divisão de Abastecimentos, cumpre-me, como chefe desta Divisão, endereçar sinceros agradecimentos aos meus ilustres colegas e dedicados colaboradores que não se têm poupadado esforços para que os serviços correspondam cabalmente aos fins desejados.

Não ignoram os leitores do Boletim que esta Divisão foi criada há três anos e precisamente quando uma acentuada crise económica, causada pela última grande guerra, assoberbava todas as indústrias e nomeadamente a ferroviária.

Este facto contribuiu para que os quadros do pessoal não pudesse ser integralmente preenchidos e não fosse possível obter instalações apropriadas e indispensáveis ao regular andamento do serviço.

Consequentemente esta Divisão teve, durante os seus primeiros anos, de ser amparada pelo esforço e vontade de bem servir de todos os seus componentes.

Embora nem todos os Serviços tenham conseguido alcançar a sua devida eficiência, pois continuam a lutar com dificuldades resultantes da escassez de pessoal e de instalações, já adquiriram, no entanto, coordenação e desenvolvimento que permitem encarar o futuro com certo optimismo.

Pelos artigos publicados neste mesmo número do Boletim, podem os leitores apreciar a importância dos serviços, não só pelas enormes verbas do movimento anual, mas também pelo elevado valor dos materiais confiados à guarda dos armazéns.

O que haveria a dizer para historiar as dificuldades atravessadas por esta Divisão no curto período dos seus três primeiros anos de existência, agora findos, ocuparia certamente tal espaço que um só número do Boletim não pode comportar.

Nesse período em que sucessivos motivos solicitaram um esforço máximo, notória se tornou a dedicação de todos os agentes, sem o que não teria sido possível alcançar a já apreciável normalização dos serviços.

Devo, por esse facto, apresentar as minhas saudações a todos eles, sem distinção de categorias, pelo esforço que despendem no desempenho das suas funções, e, incitando-os a continuarem a sua missão com o mesmo aprumo, a mesma dedicação e até com o sacrifício indispensável para que os Serviços desta Divisão venham a tornar-se dignos do nosso orgulho.

# Duas palavras...

Por MANOEL CASTELLANO  
Subchefe de Serviço de Divisão de Abastecimentos

**A**PESAR dos variados meios de transporte que, nas últimas décadas, atingiram progresso notável, tais como o barco a vapor, o automóvel e, mais recentemente, o avião, estabelecendo mais ou menos concorrência com os caminhos de ferro, estamos longe de considerar estes últimos suplantados por aqueles, antes lhe reconhecemos actualíssimo interesse que, ainda por largos anos, perdurará para o bem estar e prosperidade dos povos.

Embora aqui ou além haja pontos de atrito tendentes a embaraçar a rendosa exploração de qualquer deles, compete aos governos regular e condicionar eficazmente o seu funcionamento de maneira que todas as empresas de transporte, em vez de se enfraquecerem em concorrências sempre prejudiciais, possam, pelo contrário, contribuir dentro das suas especialidades para uma mais ampla e rendosa colaboração económica.

Quanto mais se progride em qualquer domínio da actividade humana maior condicionamento e regulamentação se impõe hoje, a fim de acautelar-se o interesse geral, não só da Nação como do público. Felizmente que as modernas tendências de Administração do Estado assim o reconhecem, procurando por um intervencionismo adequado obter as soluções convenientes.

Os progressos da técnica também não esqueceram os caminhos de ferro nos quais introduziram consideráveis melhoramentos.

Hoje as locomotivas, além de serem mais rápidas e mais potentes, são sobretudo mais económicas; as carruagens mais cómmodas e elegantes, proporcionando aos passageiros viagens muito mais confortáveis. São eloquente prova disso as últimas automotoras e carruagens recebidas da Suécia, da América e da Suiça, que já há tempo se encontram em serviço.

Adquiriu-se, assim, já bastante material moderno e de boa construção. Infelizmente não será possível tão rapidamente como se desejaria, fazer a substituição do que está antiquado e aumentar o quantitativo do material moderno, de maneira a elevar o número de comboios que nalgumas linhas afluência de passageiros justifica.

Por outro lado o custo dos materiais aumentou consideravelmente, exigindo da Companhia disponibilidades financeiras que, julgamos, não poderão ser obtidas apenas com as actuais receitas, impondo-se por isso a ajuda do Estado, que a não negará, estamos convencidos, agora que a «Concentração» veio exigir-nos maior responsabilidade no problema de transportes, e a exemplo do que já fez com outras empresas, nomeadamente às de navegação, a quem facilitou a aquisição duma moderníssima frota, a maioria da qual se encontra já em plena actividade.

Se, por motivo da última guerra, houve dificuldades na importação e compra de materiais indispensáveis ao normal funcionamento de determinados serviços, que originaram algumas deficiências impossíveis de evitar, é de toda a justiça também salientar que por um esforço digno de registo em que todos colaboraram, procurou-se obstar a que mais complicações houvessem de ficar sujeitas a crítica.

Sabemos que o que fica dito não constitui novidade para ninguém, sobretudo para nós ferroviários que o sentimos e observamos mais de perto, mas porque a natureza dos nossos serviços é, justamente, a de realizar operações de aquisição de materiais, daí estas desprezentosas referências.

Para terminar, seja-nos permitido ainda destacar o esplêndido serviço que há mais de 20 anos vem prestando à nossa classe o «Boletim», mensário cheio de interesse, que se torna elemento de valiosa divulgação e que é também um estímulo para quantos queiram colaborar e aumentar os seus conhecimentos. Aos seus actuais dirigentes daqui lhes enviamos as nossas respeitosas saudações e também ao seu antigo Director, que, há 45 anos, tivemos como chefe directo e guia valiosíssimo dos nossos primeiros passos da vida ferroviária. Queremos referir-nos ao Ex.<sup>mo</sup> Sr. Engenheiro Alvaro de Lima Henriques, a quem o «BOLETIM» ficou devendo a sua existência, não sendo nunca demais exaltar o seu espírito de eleição, sempre disposto a acarinhar todas as manifestações culturais e outras de interesse para a classe ferroviária.

# ENSAIOS DA CAIXA DAS CARRUAGENS SUÍÇAS

Pelo Engº FRANCISCO ANTUNES  
Subchefe de Divisão de Abastecimentos

Como é do conhecimento dos nossos leitores, a Companhia adquiriu 61 carruagens de fabricação suíça, as quais estão sendo construídas na fábrica Schindler Wagons S. A., de Pratteln.

Muitas das carruagens encomendadas já se encontram em circulação, nas linhas de Sintra, Leste, Norte, Minho e Ramal de Braga, onde têm

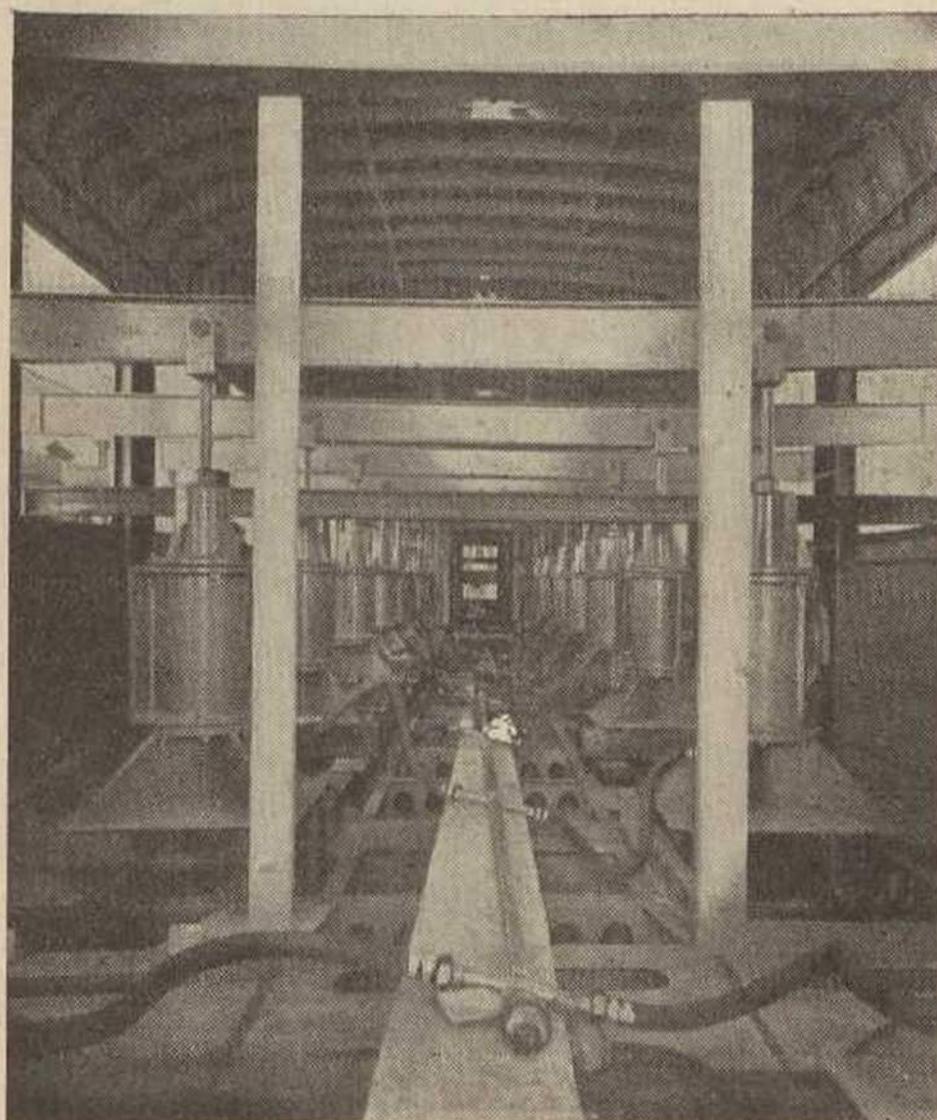
sido muito apreciadas pelo público. Modernas, amplas, de janelas rasgadas, pintadas interiormente com cores claras, despertaram interesse pelo conforto e comodidade que oferecem. Mas, se o conforto, a beleza e a comodidade são características importantes nos meios de transporte, a segurança constitui um factor indispensável nas carruagens de caminho de ferro.

No artigo que se segue, o importan-  
tíssimo problema é tratado por quem  
bem conhece o assunto e que, como  
delegado da Companhia, tem fisca-  
lizado o fabrico das carruagens  
suíças.

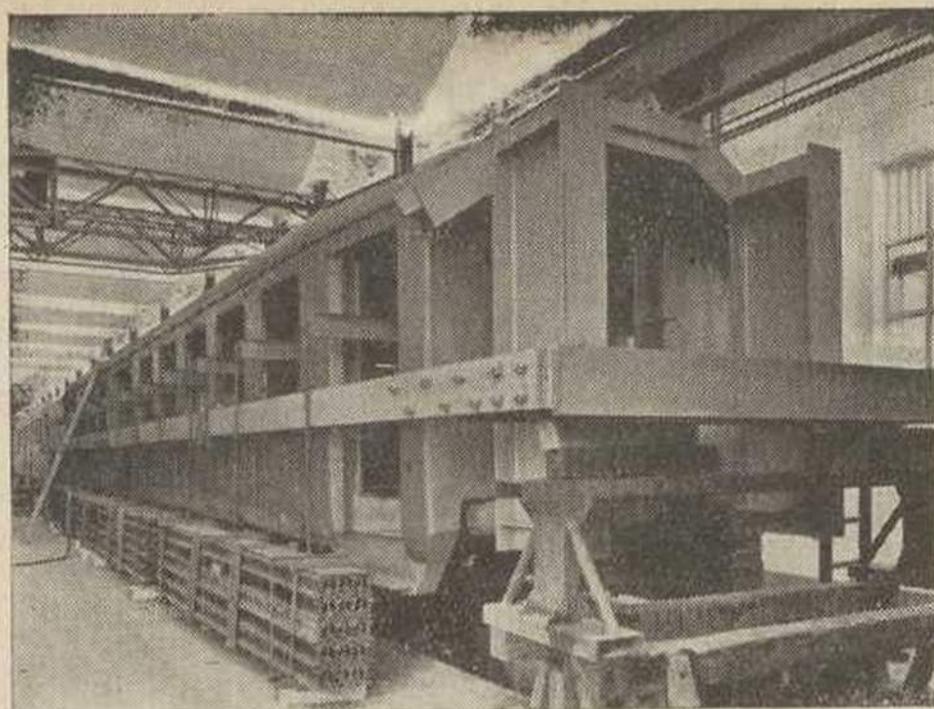
O assunto do artigo que hoje se publica, é de grande interesse e da maior oportunidade, pois revela bem os cuidados de fabrico e ainda a resistência do novo material circulante em serviço nos tranvias de Lisboa e Porto.

Teve a fábrica Schindler Wagons S. A. de Pratteln (Suíça), a interessante ideia de aproveitar a caixa de uma das carruagens encomendadas para sobre ela efectuar ensaios de resistência.

Os ensaios realizaram-se em 24 de Agosto de 1949, na caixa duma carruagem rejeitada por virtude do incêndio da fábrica Schindler Wagons S. A. em 24 de Dezembro de 1948. Assistiram engenheiros da Sociedade



Disposição dos 28 cilindros de ar compri-  
mido para o ensaio de carga vertical

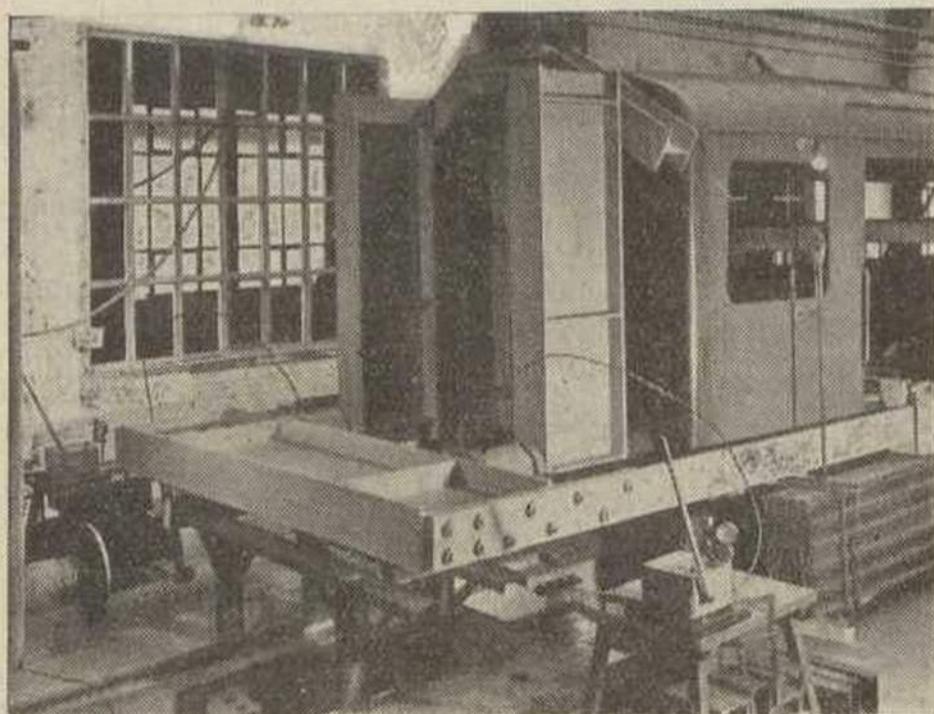


Caixa de ensaio preparada para o último ensaio de compressão longitudinal

Nacional dos Caminhos de Ferro Francêses, dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, da fábrica Schindler Wagons S. A. e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Os ensaios foram de carga vertical simples, de compressão longitudinal sobre os tampões de choque, de compressão à altura da fibra neutra (aproximadamente a 1/3 da altura da caixa) e combinados de carga vertical com compressão longitudinal.

A carga vertical foi exercida por 13 pares de cilindros de ar comprimido, distribuídos uniformemente ao longo da caixa. As hastes dos êmbolos dos cilindros actuavam sobre barras ligadas nas extremidades por tirantes a feixes de carril, cujo peso

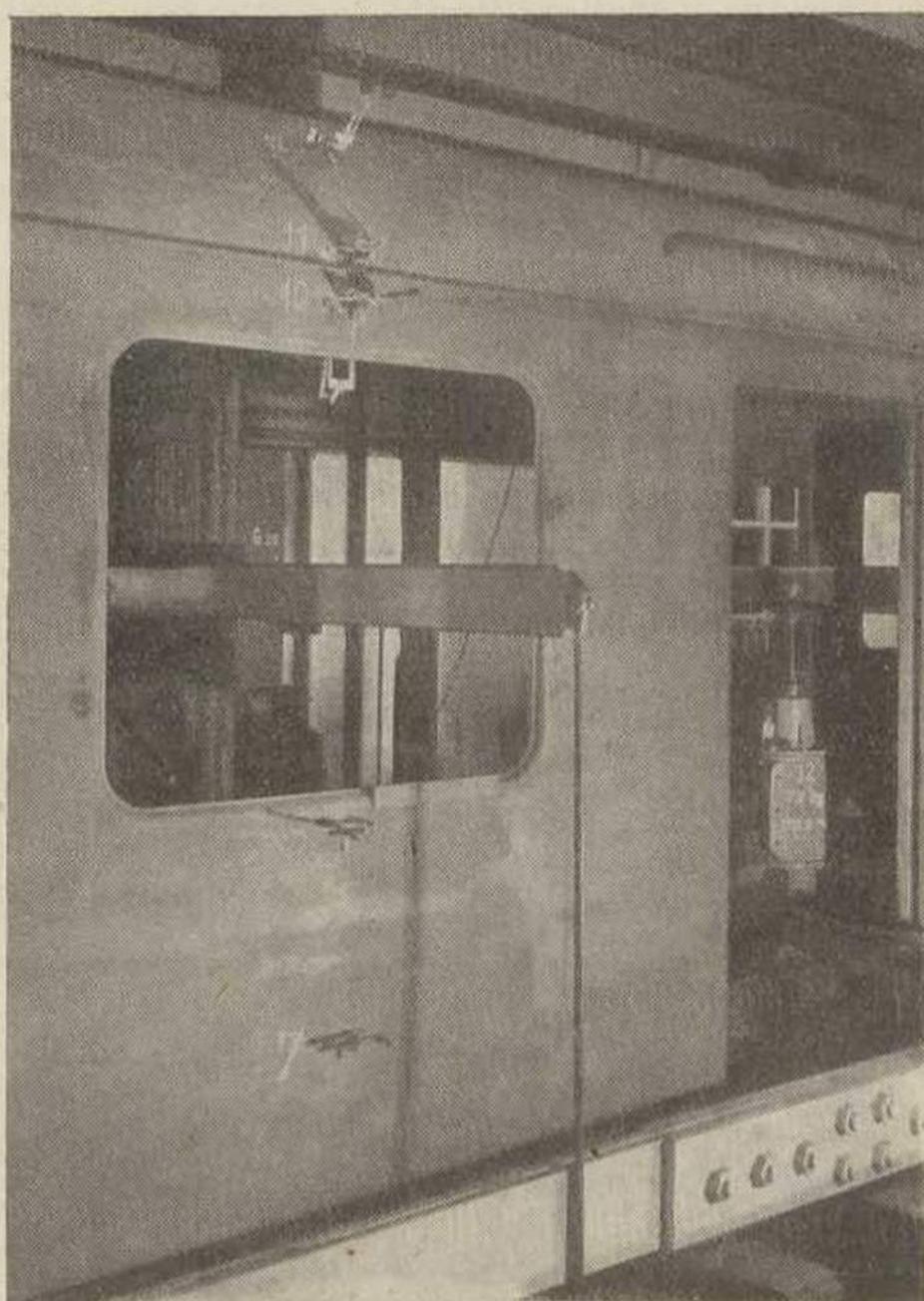


Disposição dos macacos hidráulicos para o ensaio de compressão longitudinal

era superior ao esforço exercido pelos cilindros, que, para o caso, era como se os tirantes estivessem presos ao chão. Esta aparelhagem foi cedida à Schindler Wagons S. A. pelos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Este sistema tem a vantagem de permitir muito facilmente a variação e avaliação da carga, com a simples manobra da torneira de admissão de ar comprimido.

Neste ensaio submeteu-se a caixa à carga de 35 toneladas, (correspondente ao seu peso e completamente guarnecidida) e mais três ve-



Medida das tensões numa secção da caixa com extensómetros

zes a carga útil, obtendo-se a flexão máxima de  $4,1 \text{ m/m}$ , flecha que desapareceu quando deixou de actuar a carga.

Para os ensaios de compressão longitudinal empregaram-se dois macacos hidráulicos, cada um com a força de 200 toneladas. A pressão foi aumentada gradualmente a 40, 80, 120 e 160 toneladas e reduzida em seguida a zero.

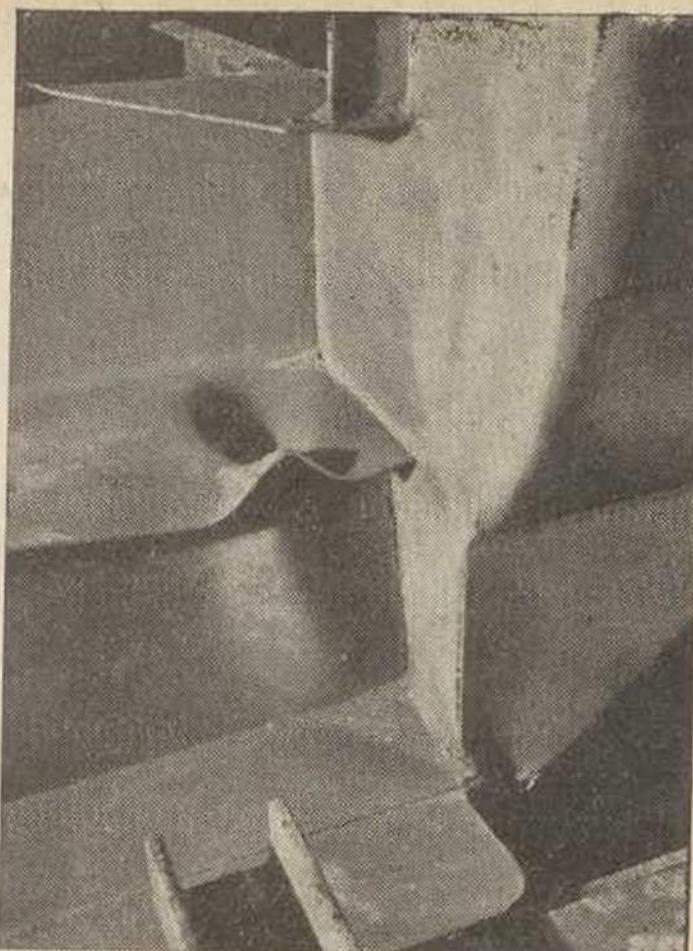
Recomeçou-se o ensaio de compressão

sobre os tampões, a 200 toneladas, mas desta vez combinada com a carga vertical de 20 toneladas, correspondente ao peso das garnições interiores (pavimento, paredes, bancos, etc.) e 1,5 vezes de carga útil.

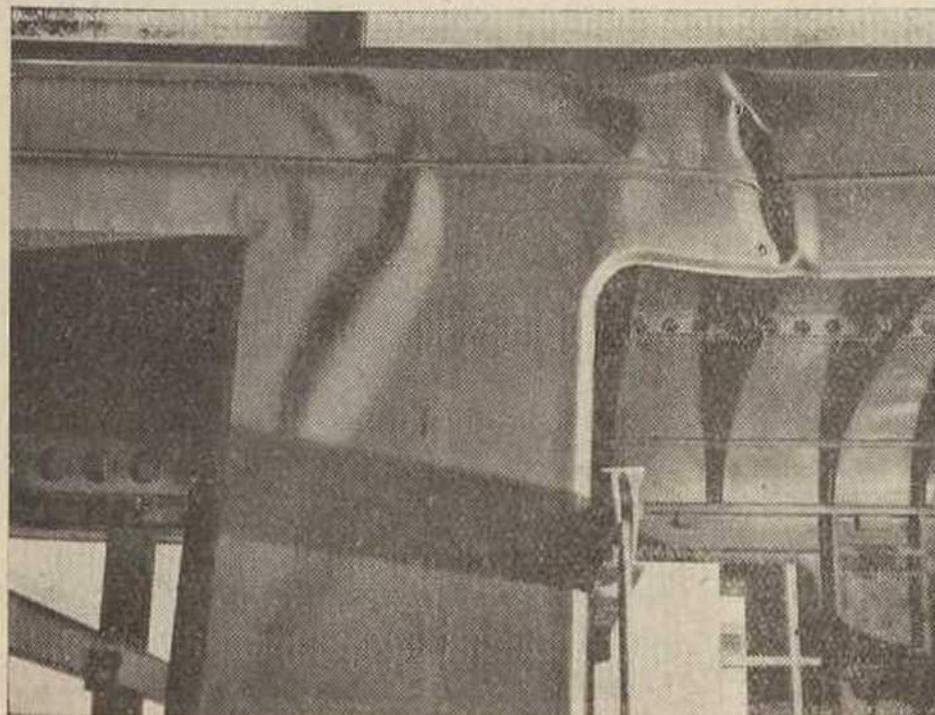
Em carga vertical, que anula em parte o efeito da pressão horizontal, a compressão foi levada a 280 toneladas, pressão à qual se notaram pequenas ondulações nas chapas do tecto, que desapareceram quando se reduziu a pressão.

Nos lugares convenientes da caixa instalaram-se algumas dezenas de «extensómetros» (aparelhos para determinar as tensões do material) e cinco «flexómetros» (aparelhos para medir as flechas).

Feitos os ensaios já indicados, resolveu-se fazer o ensaio de compressão longitudinal,



Pormenor da parte inferior da porta central



Deformações do teto

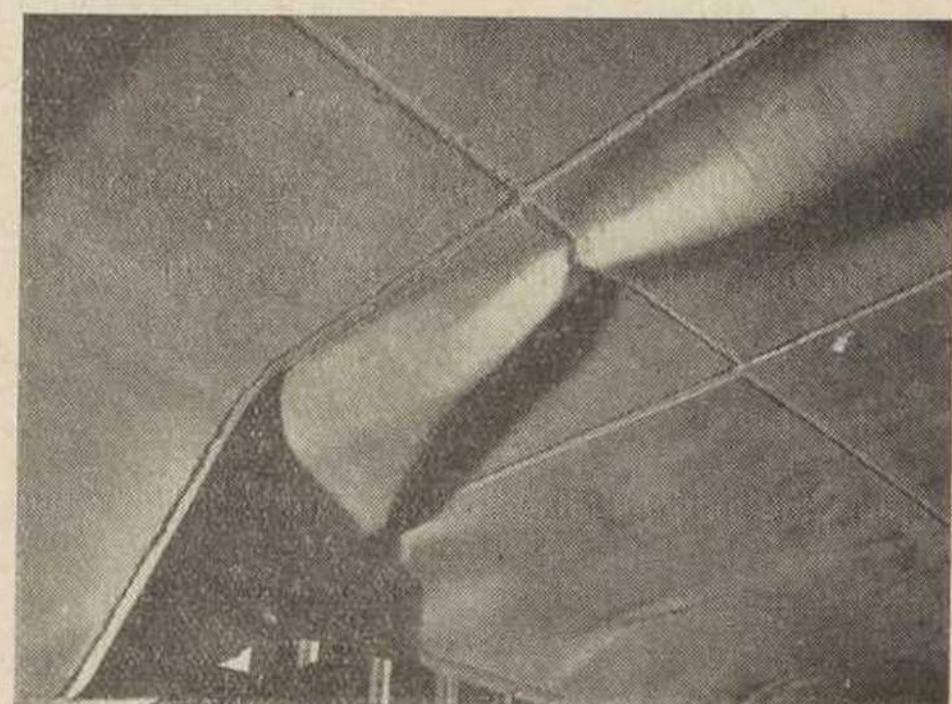
desta vez a  $\frac{1}{3}$  aproximadamente, da altura da caixa e não sobre os tampões de choque, isto é, mais ou menos na direcção da fibra neutra, à pressão suficiente para obter a deformação permanente da caixa. Neste ensaio, desmontaram-se todos os «extensómetros» e «flexómetros», para evitar a sua deterioração.

Começou então a exercer-se a compressão gradualmente e ao atingir 330 toneladas, a caixa cedeu com certo estrondo, na parte central junto à porta. Algumas fendas, pregas e ondulações das chapas laterais, do tecto e do fundo, e ainda os degraus da porta, demonstraram que se atingiu o limite da resistência, superior ao que estava teó-

ricamente calculado, verificando-se também a solidez das soldaduras, pois nem uma se encontrava rebentada.

Depois da deformação da caixa, ainda se fez um ensaio de carga vertical a 48 toneladas e não se notaram outras deformações.

Estes ensaios demonstraram a grande resistência da caixa das carruagens de fabricação suíça adquiridas pela Companhia e mostram bem o cuidado que houve nesta encomenda, feita com o propósito de proporcionar ao público as melhores condições de segurança.



Deformações da chapa do fundo

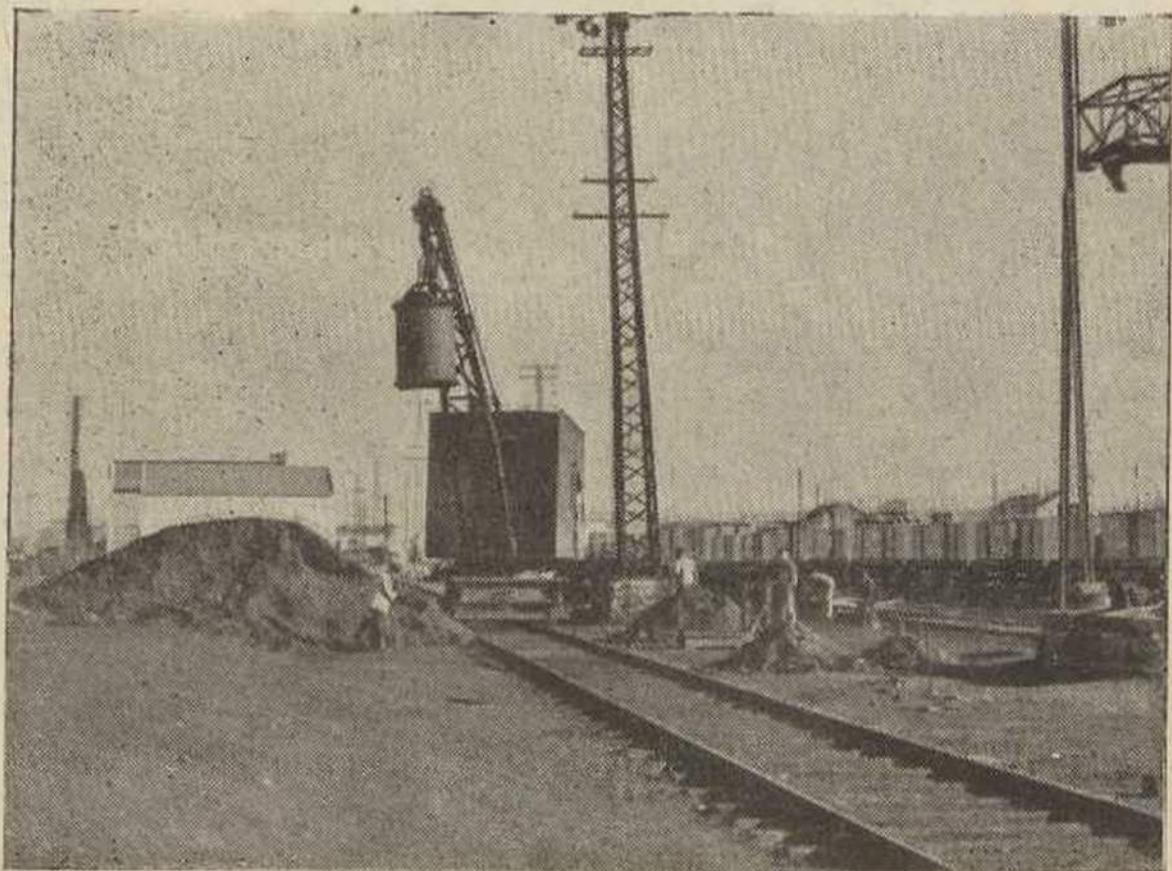
# O Serviço de Aprovisionamentos e Armazéns

## S U A S   F U N Ç Õ E S

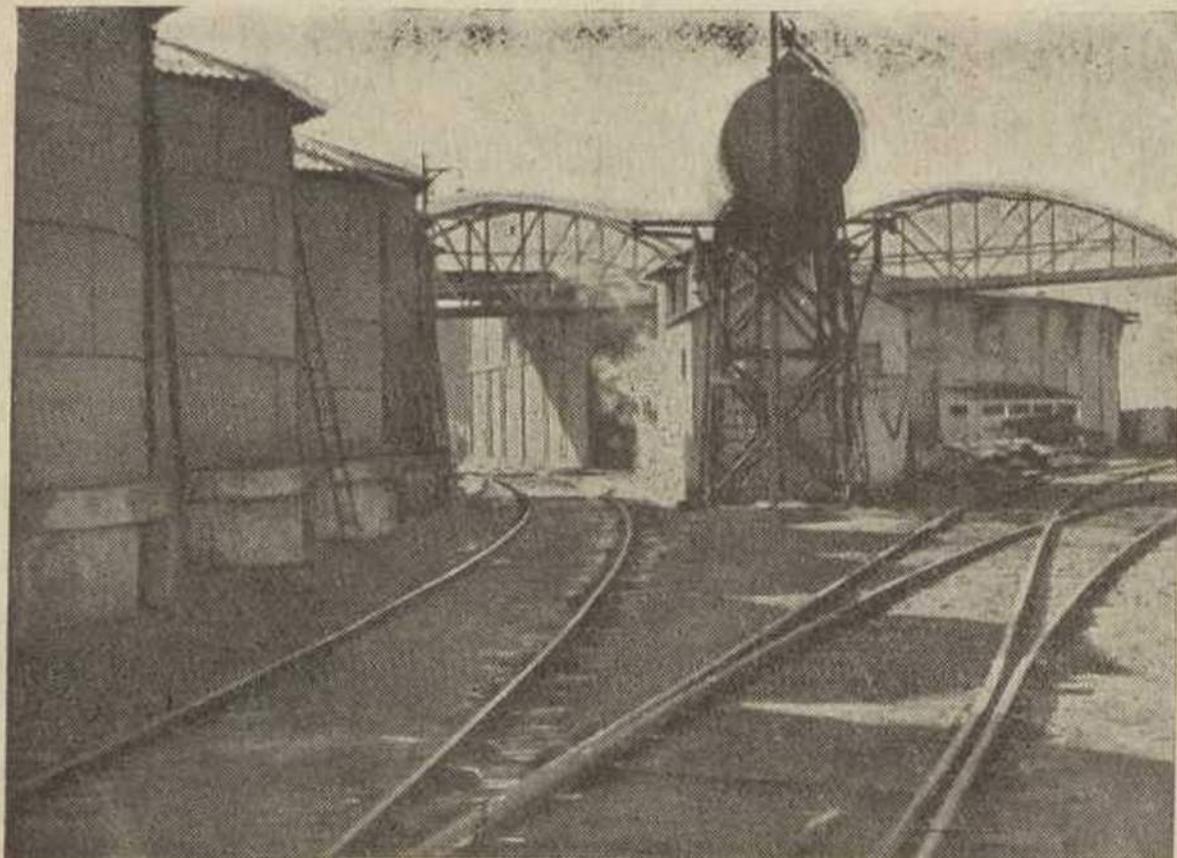
Pelo Eng.<sup>o</sup> LOURENÇO VAZ D'ALMADA  
Chefe de Serviço da Divisão dos Abastecimentos

**O**Serviço de Aprovisionamentos e Armazéns, muito embora represente, pelas suas características e diferenciadas funções, dois ramos completamente distintos na orgânica da Divisão dos Abastecimentos, apresenta-se pela força das circunstâncias do presente momento, constituindo um único serviço *in nomine*, quando, de facto, nele funcionam simultaneamente dois: o de Aprovisionamentos e o de Armazéns.

As suas bem diferenciadas funções parecem determinar que, na devida oportunidade,



Abastecimento de carvão às locomotivas no Entrocamento



Posto de abastecimento de «Fuel» às locomotivas

seja desdobrado em dois Serviços distintos:—o de Aprovisionamentos e o de Armazéns.

Separemos-los desde já, passando a referir, muito sumariamente, a função de cada um deles.

### I — Aprovisionamentos

Para que os abastecimentos cumpram cabalmente a sua missão de fornecedores, entregando na devida oportunidade os materiais que lhe sejam requisitados, a «previsão» dessas entregas torna-se indispensável.

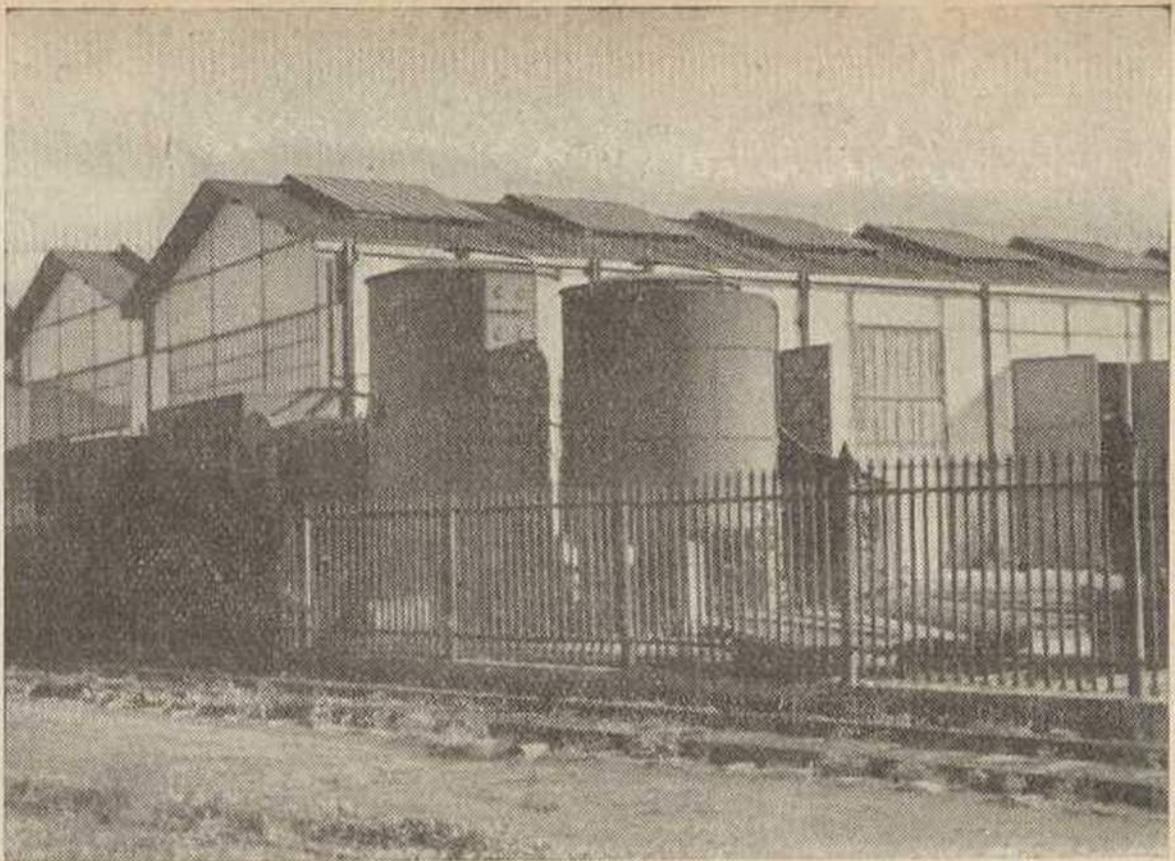
Essa indispensável «previsão» constitui a essência de todo o Serviço de Aprovisionamentos.

Efectivamente, sendo a «previsão» a visão antecipada do que há-de suceder, e a antecipada apreciação dum futuro facto, todas as precauções necessárias deverão ser tomadas a tempo, de forma a que dele resulte proveito, tornando-se na vida da organização motivo de benefício e nunca uma complicação ou prejuízo.

Este princípio de tão simples enunciado acarreta na sua realização prática certas dificuldades.

O velho rifao — o homem põe e Deus dispõe — transtorna o sistema pre-estabelecido, com frequência maior do que seria para desejar, mas mesmo que tal se não dê e os factos se sucedam normalmente, mesmo assim, a managem do sistema de previsão e o seu contínuo labor não é coisa simples nem isenta de preocupações.

Para as atenuar e facilitar de certo modo os trabalhos de aprovisionamento, tomaram-se medidas tendentes a sistematizar a «previsão», tornando-a obrigatória em determinadas circunstâncias, periódicamente,



Armazéns de óleos — vista exterior

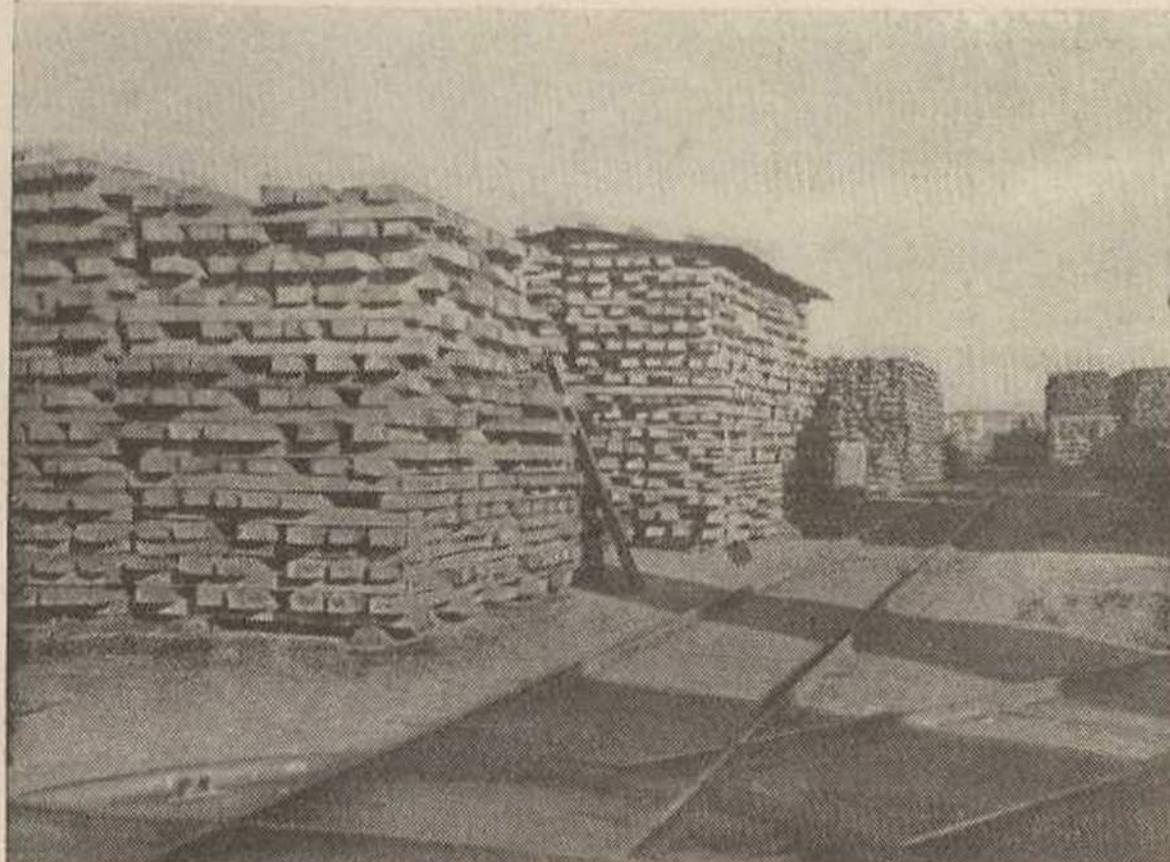
tendo em conta factores de conhecido valor, ou cuja evolução se pôde definir.

Por este sistema se obtêm periodicamente notas dos materiais cuja aquisição se julga necessária.

Estas aquisições, indicadas pelo Serviço de Aprovisionamento ao Serviço de Compras, representam, de facto, o que se torna indispensável comprar para assegurar o serviço normal durante um determinado período.

Elas constituem o resultado final de toda a série de trabalhos executados nos Aprovisionamentos, cujos pormenores de realização nos abstemos de desenvolver para não cansar o leitor em ásperos e aborrecidos caminhos, evitando-lhe que tropece a cada passo não só nos modelos próprios da Divisão de Abastecimentos (D A de várias numerações) como também nos comuns a todas as Divisões, desde o X 14 ao 73, que forçosamente encontraria ao percorrê-los.

Fechamos, pois, aqui este parágrafo, em que apenas se teve em vista dar nele uma ideia do que representa e do papel que desempenha o Serviço de Aprovisionamentos,



Parque de travessas

cujo título arrevesado terá porventura já intrigado quem não tenha exacto conhecimento da ingrata missão que dentro de qualquer organização industrial compete aos serviços abastecedores.

## II — Armazéns

É vulgar não se prestar ao Serviço de Armazéns a atenção que incontestavelmente merece, não obstante se arrecadarem nas suas instalações valores muitas vezes superiores aos que cuidadosamente se guardam nos cofres-fortes.

Quem tiver a curiosidade de verificar o somatório dos valores correspondentes aos materiais existentes nos armazéns de qualquer empresa industrial de certa importância, verificará que realmente a cifra correspondente ascende sempre a quantia que, traduzida em moeda corrente, ninguém deixaria de guardar cautelosamente com as devidas cau- telas.

Assim, hoje em dia, nas modernas e bem organizadas empresas fabris já se vão encontrando armazéns com as características exigidas pela segurança dos materiais que têm à guarda.



Entrada do armazém de Lisboa

Porém, em organizações como a nossa cuja existência já conta algumas dezenas de anos, a diversidade de artigos que utilizam determinada pela constante evolução da técnica, nem sempre tem permitido introduzir nas suas velhas instalações as convenientes modificações, e assim, entre nós, apenas pequenos armazéns ultimamente construídos se apresentam com as recomendáveis características.

Os restantes, transformações mais ou menos profundas dos primitivos, nunca poderão ser tomados como exemplo de instalações modelares.

No entanto, mesmo nestas condições, é de notar que todos os nossos armazéns sofreram ultimamente notáveis transformações, que tiveram por especial objectivo dar-lhes arrumação metódica e sistematizada de forma a que qualquer agente do Serviço, mesmo que não esteja familiarizado com determinado armazém, possa com facilidade e sem hesitações encontrar o material que pretende, desde que conheça as regras de armazenagem que são comuns a todos os armazéns da Divisão de Abastecimentos.



Parque de travessas para creosotar

Para tal se conseguir, houve em primeiro lugar que estabelecer uma conveniente nomenclatura de todos materiais de consumo, em que o sistema decimal foi adoptado com os bons resultados que lhe são peculiares.

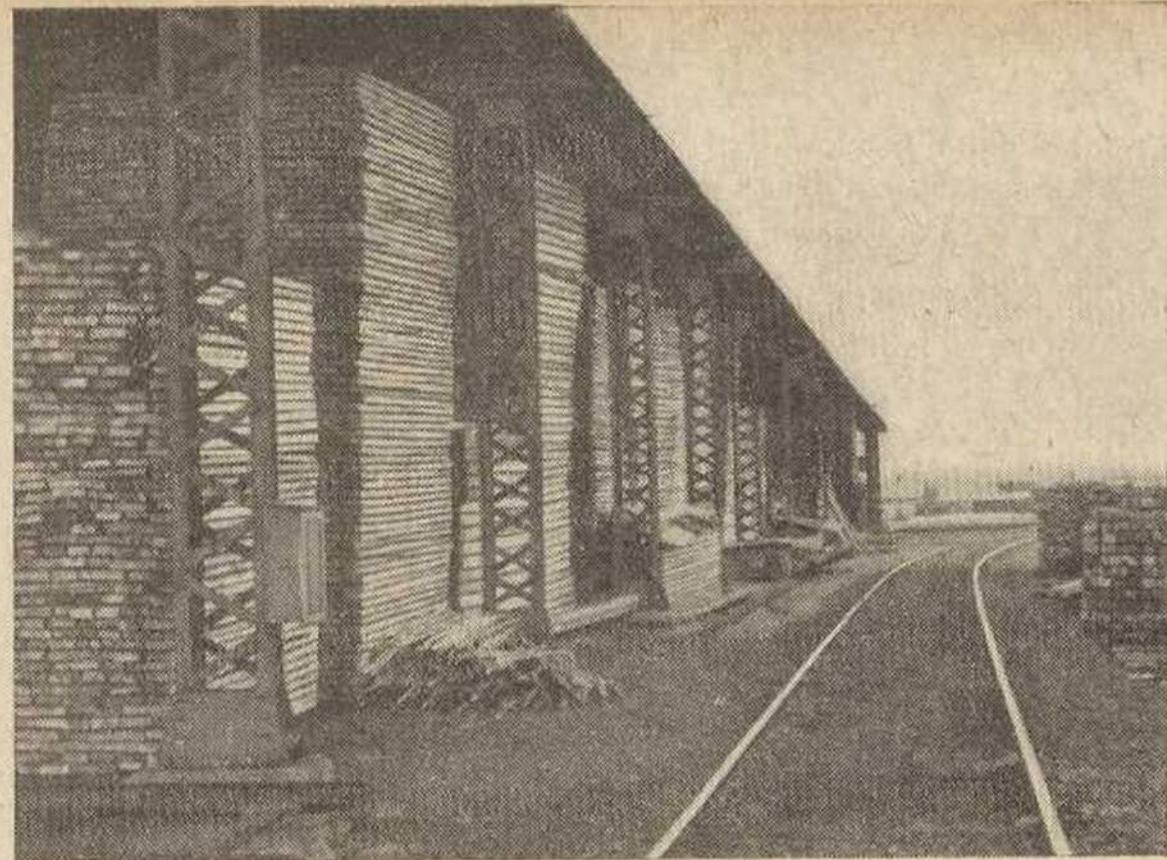
Esta nomenclatura, baseada na classificação decimal, hoje correntemente adoptada não só para materiais como para os mais diversos casos, é sem dúvida aquela que mais facilita uma metódica arrumação, fazendo-a corresponder à sequência numérica do sistema.

Tendo-se-lhe reconhecido tais vantagens, começámos a adoptá-la em Janeiro de 1931, baseando-nos nas normas gerais que, a título de elucidação, se indicam sumariamente, estabelecendo os 10 grupos seguintes:

1 — Elementos de soldadura, Limalhas, Resíduos, Sucatas, Madeiras e Metais.

2 — Borrachas, Couros, Espanques, Estofos e Tecidos.

3 — Drogas, Lubrificantes, Tintas e vernizes.



Armazém de madeiras

4 — Materiais de Ligação e Transmissão.

5 — Aparelhos de Iluminação, Sinalização, Combustíveis e Produtos de Iluminantes.

6 — Areias, Cerâmicas, Cimentos, Refractários e Vidros.

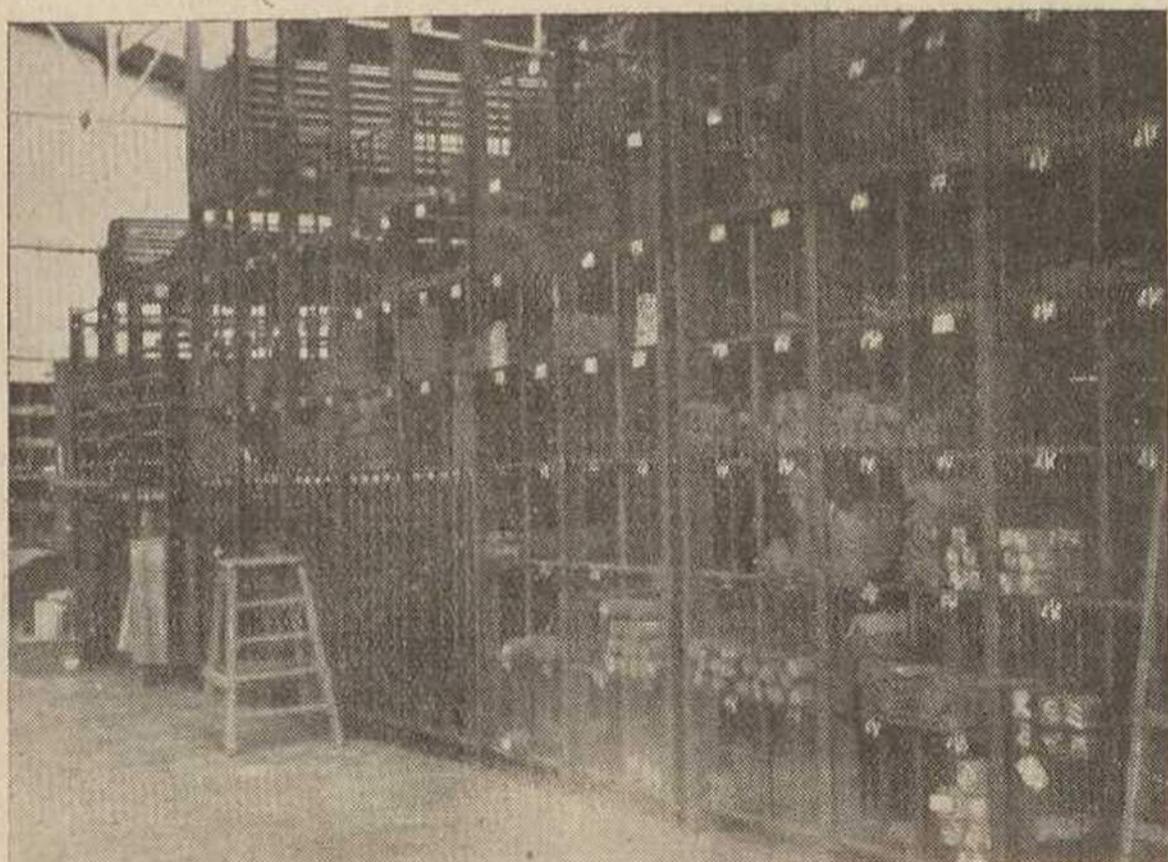
7 — Material Eléctrico.

8 — Aparelhos de Medição, Ferramentas, Utensílios de Limpeza, Manutenção, Protecção e Transporte.

9 — Peças das Locomotivas, Tenders, Carruagens e Vagões.

0 — Diversos.

Cada artigo é nesta classificação indicado por um número constituído por 6 algarismos em que o primeiro da esquerda determina o respectivo grupo, correspondendo os restantes à espécie, qualidade, tipo, formato, aplicação, etc., do material, conforme se pode verificar pelo esquema a seguir reproduzido do grupo 3 (Drogas, Lubrificantes, Tintas e Vernizes) na parte correspondente ao subgrupo das drogas:



Armazém de ferros perfilados

	1-Betume . . . . .	1-para madeira
	2-Cera . . . . .	1-amarela
	3-Dissolvente para tintas anticorrosivas	
	4-Insecticida . . . . .	1-em pó
0-Diversos . .	5-Produto para cementação . .	1-n.º 1 2- » 2 3-rasca de chifre
	6-Produto para purificação de acetilene	
	7-Sabão . . . . .	1-para lustrar 2- » polir
	8-Sebo . . . . .	1-de carneiro 2-em pão
	9-Terra sílica	
1-Acidos . .	1-Azótico 2-Clorídrico 3-Sulfúrico	
2-Bases . .	1-Amónio 2-Soda cáustica	
	1-Breu . . . . .	1-Louro 2-Preto
	2-Creolina	
	3-Dextrina	
	4-Farinha . . . . .	1-Trigo
3-Compostos orgânicos .	5-Grude . . . . .	1-Baia 2-Pôrto
	6-Naftalina . . . . .	1-em bolas
	7-Sabão . .	1-líquido . . .   1-perfumado 2-sólido . . .   1-amêndoas   2-azul e branco   3-perfumado
4-Elementos simples .	1-Enxôfre . . . . .	1-em canudos
	2-Plombagina . . . . .	1-em palhetas 2- » pó
5-Óxidos . .	1-Óxido de cálcio (cal) . . .	1-de Campo Maior
	2-Óxido de chumbo (f. de ouro)	
	1-Aacetato . .	1-de chumbo
	2-Azotato . .	1-de potássio . .   1-em pedra   2- » pó
	3-Borato . .	1-de sódio
	4-Carbonato . .	1-cálcio . . .   1-manip.º (giz de alfa.)   2-em pedra   3- » pó (cré)
6 Sais . .	5-Cloreto . .	2-de sódio . . .   1-pó
	6-Prussiato . .	1-de amónio
	7-Silicato . .	2- » cálcio 3- » sódio
	8-Sulfato . .	1-de magnésio 2- » sódio
		1-de cálcio . . .   1-francês de 1. <sup>a</sup>
		2- » cobre
		3-duplo níquel amoniacial
		4-de ferro

Assim, por exemplo, ao *giz em pedra* corresponde o número de nomenclatura de 316.412, como facilmente se verificará pelo esquema, tendo em atenção que o giz é o produto que a química classifica de carbonato de cálcio.

Nem sempre, como se reconhece pelo exame do esquema da classificação, os seis algarismos se tornaram necessários para cabal identificação do artigo, e, nessas condições, à direita dos que o classificam, inscreveram-se zeros, como se vê no caso do ácido sulfúrico, em que só os quatro primeiros algarismos são representativos, tendo-se-lhe, portanto, atribuído o número 311.300.

Atendendo ao grande número de entidades que necessitam ter conhecimento desta nomenclatura, foi superiormente entendido que ela deveria ser impressa e largamente distribuída, pelo que se editaram folhetos, um para cada grupo estabelecido, figurando neles os materiais respectivos pela ordem do seu número de nomenclatura.

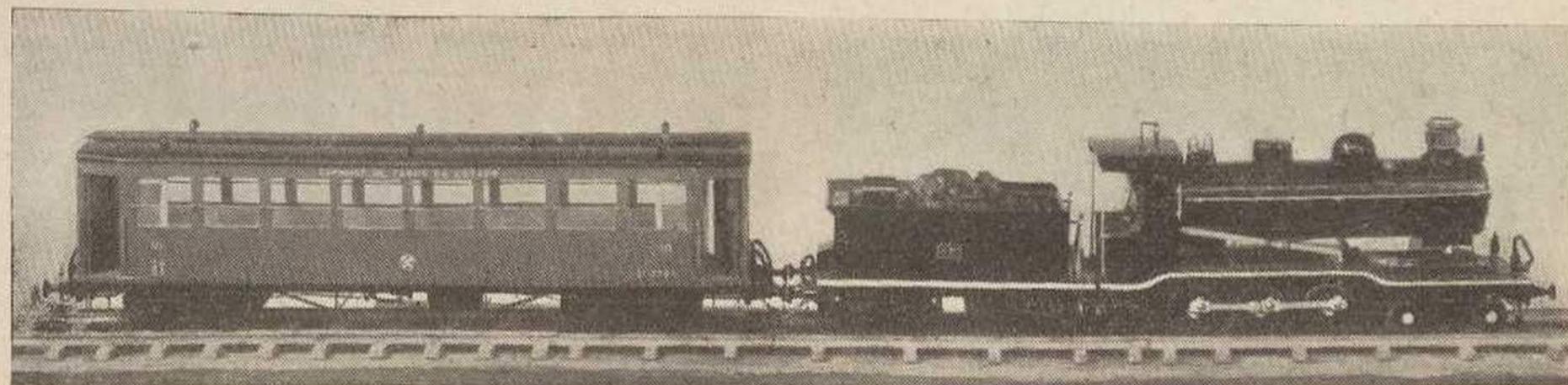
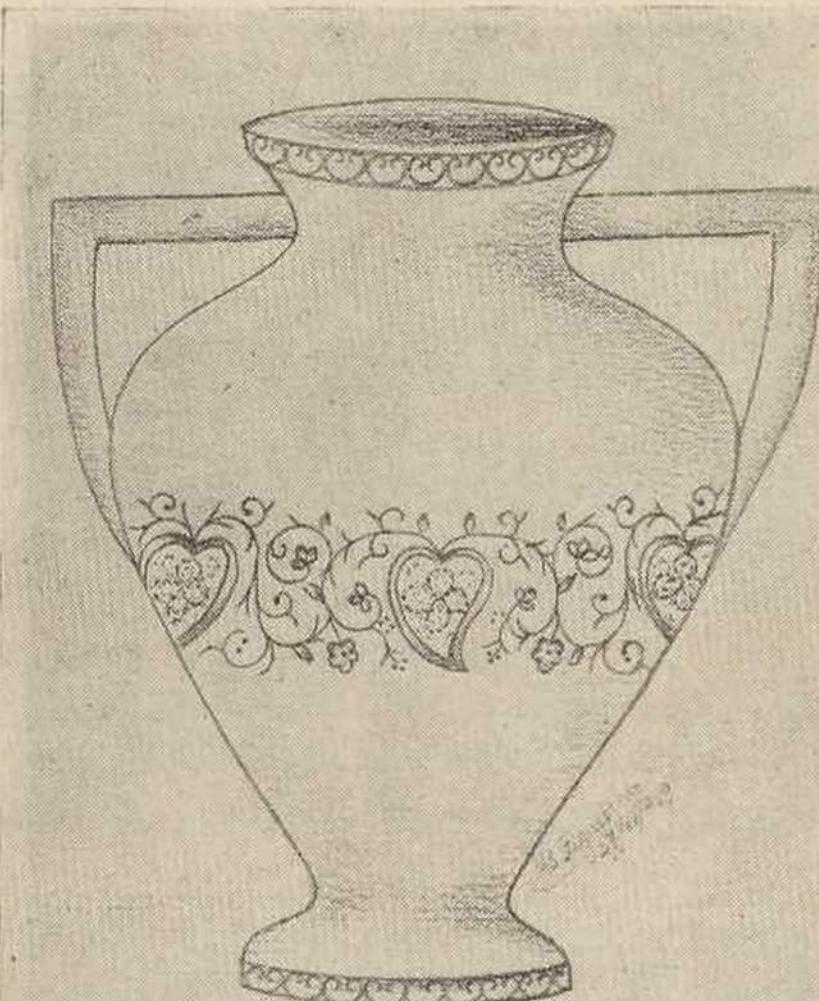
Esta ordem, seguida nos próprios armazéns na arrumação dos vários artigos, tornou a sua distribuição compreensível, metódica e simples, traduzindo-se tudo em sensível melhoria do serviço, aspiração constante de todos que, nele exercendo a sua actividade, o procuram convenientemente executar.

---

## OS COLABORADORES do «Boletim da C. P.»

Todos os meses nos chega colaboração nova, o que mostra o interesse pela nossa revista, que, repetimos, é de todos os ferroviários portugueses.

Assim, o assinante João Alves Simões Figueiredo, carregador n.º 17.806 em Alcântara-Terra, mandou-nos um desenho da sua autoria, que gostosamente publicamos, assim como a fotografia da locomotiva n.º 1261 e a carruagem n.º 3701, miniaturas executadas em madeira pelo operário de 3.ª classe (suplementar) da 1.ª Secção de Via e Obras, Francisco José Machado, material que executou pacientemente e se encontra em exposição no dormitório do pessoal operário da mesma Secção, em Santa Apolónia. Ambos os trabalhos são dignos de elogio, pois além de atestarem vontade e trabalho, representam também o desejo de colaborar no «Boletim da C. P.».



## COMO É FEITA A DESCARGA DE CARVÃO PARA AS NOSSAS LOCOMOTIVAS

A nossa capa representa o barco americano «Atlantic Captain», do Panamá, atracado à muralha de Santa Apolónia, no momento da descarga de carvão para as nossas locomotivas. Tempos houve em que a Companhia importava, anualmente, duzentas e cinquenta mil toneladas de carvão, atribuindo-se a baixa à utilização de carvões briquetados nacionais e à circunstância de, em muitas unidades, se consumir «Fuel», medida de resultados económicos apreciáveis.

A descarga de carvão, feita em regime de empreitada, é uma operação cheia de interesse, mesmo para os ferroviários que não pertencem à Divisão dos Abastecimentos.

O local de descarga é a muralha de Santa Apolónia, cedido pela Administração do Porto de Lisboa, como compensação por ter sido demolida a parte que a Companhia ali possuía.

A descarga de combustível, na qual trabalham três guindastes, pode fazer-se com o vapor atracado, ou quando este se encontra ao largo, o que sucede sempre que o calado do barco não permite fácil acostatagem.

Se a descarga é feita com o barco atracado, o carvão é baldeado directamente para os vagões, mas por vezes parte do combus-



A descarga de carvão em Santa Apolónia

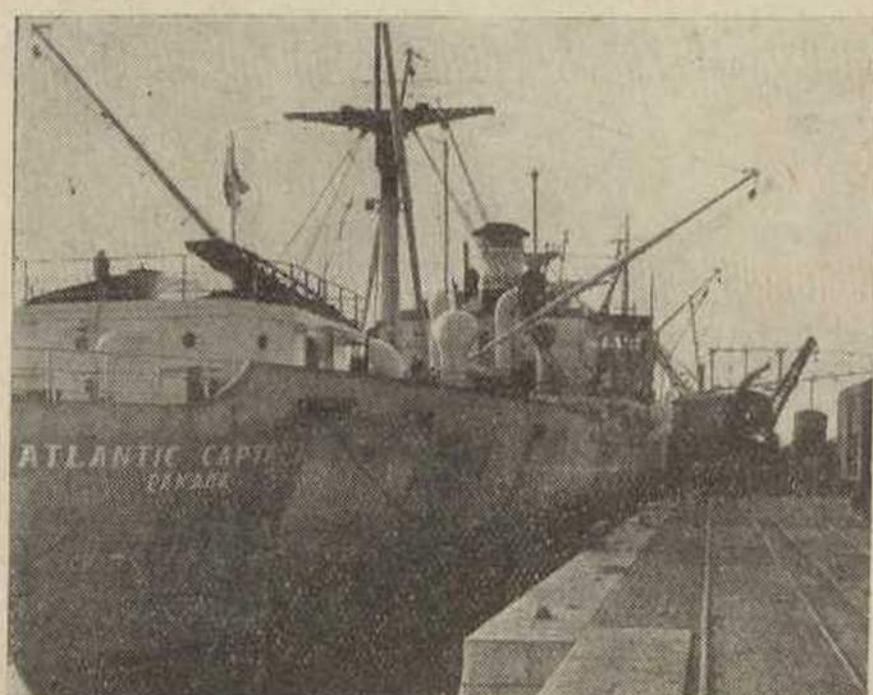
tível é descarregado para alvarengas ou fragatas batelões — caso do carvão para o Depósito do Barreiro — indo o restante para os depósitos situados ao norte do Tejo.

O facto das estadias dos barcos no porto de Lisboa serem bastante elevadas, obriga a descargas rápidas e trabalhosas, visto a média diária de descarga andar à volta de 700 a 800 toneladas para barcos de pequena carga e de 1200 a 1300 toneladas para vapores maiores.

A chegada do barco, o atraque ao cais, o movimento dos guindastes, a saída dos vagões, a faina laboriosa dos trabalhadores, constituem notas de particular beleza, no amplo e majestoso estuário do Tejo.

Passam fragatas, voam gaivotas, circulam comboios, dançam no ar espirais de fumo, ouve-se o ruido de engates, silvam locomotivas e quem, descuidadamente, passar para os lados de Santa Apolónia, não adivinha o trabalho rude, a faina ardente daqueles homens fortes que, diante do Tejo, se empregam no transporte do precioso combustível empregado nas locomotivas dos caminhos de ferro portugueses.

(A fotografia da capa e as do texto são da autoria do Engº Manoel Campelo, Sub-Chefe da Divisão dos Abastecimentos).



O «Atlantic Captain» atracado à muralha

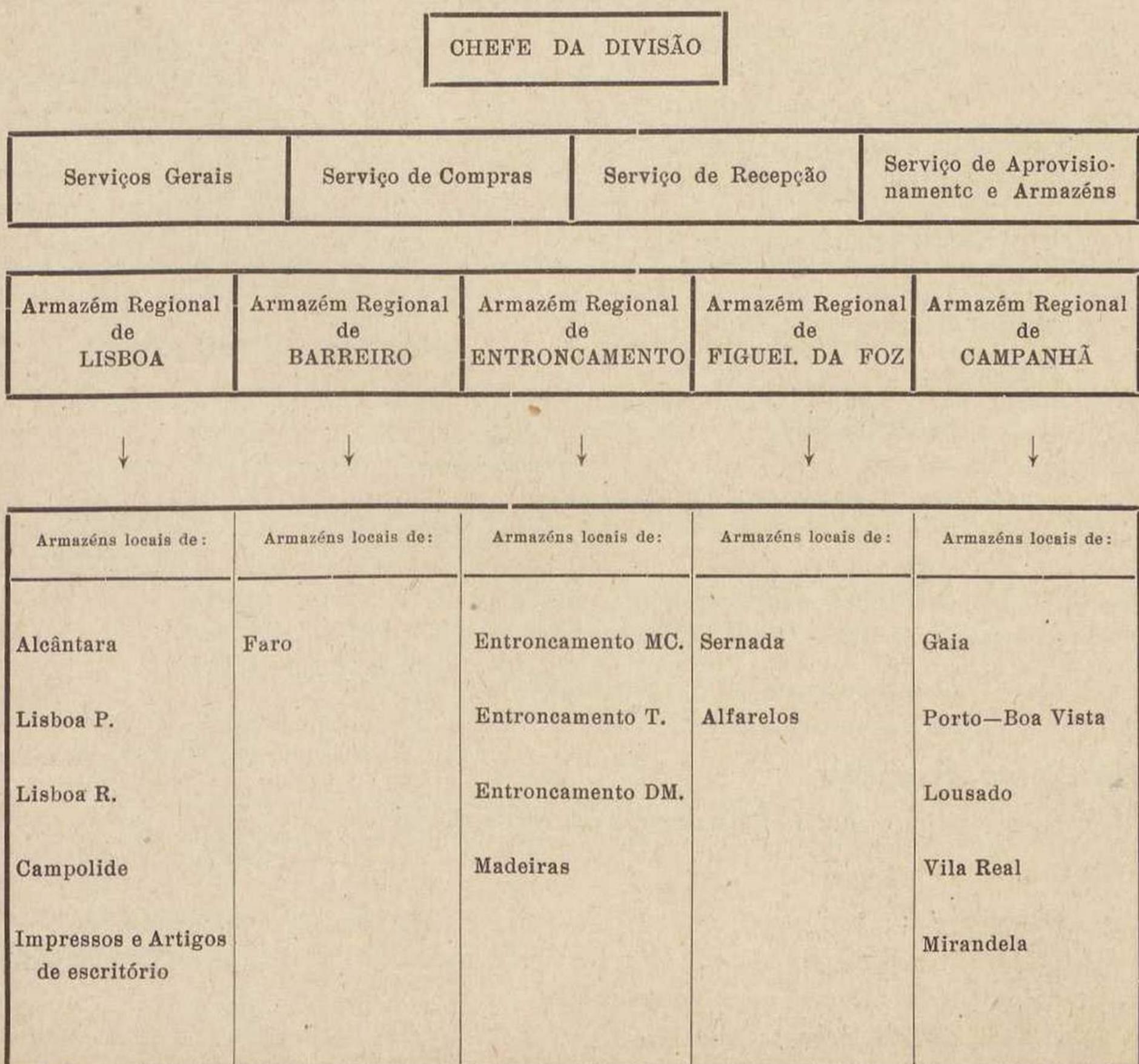
# *Divisão de Abastecimentos*

## SUA ORGANIZAÇÃO

P o r   D E L F I M   D E   L E M O S  
Inspector Principal

Foi esta Divisão constituída em 1 de Janeiro de 1947 com a junção dos Serviços de Abastecimentos da Direcção Geral e das Divisões de Exploração, Material e Tracção e Via e Obras e ainda com a incorporação dos serviços respectivos das Companhias da Beira Alta, Nacional, Vale do Vouga e Norte de Portugal.

A sua organização obedece ao seguinte esquema:



## **Serviços Gerais**

Compõem-se estes Serviços de três repartições, a saber:

### **a) Repartição do Pessoal e Expediente**

Tem a seu cargo:

Todo o serviço de pessoal, expediente e arquivo

### **b) Repartição da Escrituração**

Tem a seu cargo:

Valorização dos documentos de materiais recebidos e fornecidos;

Registo em fichas, de entradas e saídas de materiais (quantidades e valores);

Resenhas de débitos aos Serviços consumidores.

### **c) Repartição de Contabilidade Interna**

Tem a seu cargo:

Conferência de facturas e seus registos;

Processo de contas;

Contas correntes;

Folhas de vencimentos;

Estatística;

Inventário de Móveis e Utensílios.

## **Serviço de Compras**

Compõe-se de duas repartições que são:

### **a) Repartição de Aquisição de Materiais**

Aquisições:

no Estrangeiro -

no País

nas Oficinas da Companhia

Vendas

### **b) Repartição de Aquisição de Combustíveis**

Aquisições:

de combustíveis sólidos nacionais e estrangeiros;

de combustíveis líquidos.

## **Serviço de Recepção**

É constituído por uma Repartição e um Laboratório.

### **a) Repartição de Recepção**

Ocupa-se de:

Recepções de materiais no País, no Estrangeiro e Oficinas da Companhia;

Nomenclatura geral de materiais;

Identificações;

Estudos.

## b) Laboratório

Análises e ensaios de materiais.

## Serviço de Aprovisionamento e Armazéns

É constituído por uma Repartição, cinco Armazéns Regionais e dezassete armazéns locais.

### a) Repartição de Aprovisionamento e Armazéns

Procede a:

- previsão sobre aquisições e consumos;
- situação de materiais e combustíveis;
- classificação dos pedidos;
- classificação das dívidas de materiais.

### b) ARMAZÉNS REGIONAIS

**Armazém Regional de Lisboa** — Área: Lisboa a Azambuja e a S. Martinho do Porto e linha de Sintra.

Desempenha este Armazém a dupla função de Armazém Principal (por ser aquele onde se faz a recepção de materiais do País e do Estrangeiro e sua distribuição, com vagões próprios, pelos Armazéns Regionais) e a de Armazém Regional por abastecer directamente os armazéns locais de Alcântara, Lisboa P., Lisboa R. e Campolide e todos os Serviços consumidores localizados dentro da sua área.

**Armazém Regional do Barreiro** — Área: Toda a rede do Sul e Sueste.

Abastece o Armazém de Faro e directamente todos os Serviços consumidores da sua área e ainda os postos de Tracção e as estações do Sul e Sueste por meio de vagões distribuidores.

**Armazém Regional de Entroncamento** — Área: Entroncamento a Setil, Pombal, Covilhã, Valência de Alcântara, Badajoz e Ramal de Tomar.

Abastece todos os serviços consumidores da sua área e nele estão concentrados os materiais de via, de construção e madeiras com os quais abastece todas as secções da Divisão de Via e Obras.

**Armazém Regional da Figueira da Foz** — Área: Figueira da Foz a Leiria, Alfarelos, Serpins, Vilar Formoso, Viseu e Aveiro.

Abastece os armazéns de Alfarelos e Sernada e directamente além dos Serviços consumidores locais, as estações da Beira Alta por meio de vagões distribuidores.

**Armazém Regional de Campanhã** — Área: Campanhã a Espinho e toda a rede ao norte do rio Douro.

Abastece os armazéns de Gaia, Porto-Boavista, Lousado, Vila Real e Mirandela e directamente todos os Serviços consumidores da sua área e respectivas estações por meio de vagões distribuidores.

## SERVIÇOS GERAIS

Têm estes Serviços, pela missão que dentro da orgânica da Divisão lhe é atribuída, o encargo de assegurar pelas suas Repartições a execução de todos os serviços de expediente, pessoal e contabilidade.

No que se refere a *Expediente* tem, por assim dizer, a função de Secretaria da Divisão, elaborando os expedientes de harmonia com as directrizes recebidas da Chefia da Divisão e dando-lhes o devido seguimento. É ainda sob a sua direcção que funciona o arquivo geral da Divisão.

Na parte que se refere a *Pessoal* compete-lhe a execução de todos os serviços que lhe respeitam tais como: organização de quadros e matrículas, passes, licenças, doenças, abono de família, concessões de transporte, imposto profissional, etc., que pela sua natureza e responsabilidade exige pessoal bem habilitado e experiente.

Ao ser constituída a Divisão teve esta Repartição que ser organizada com pessoal recrutado nos extintos Serviços de Abastecimentos, sem ter, portanto, na sua maior parte, qualquer prática das funções que ia desempenhar. Houve pois necessidade de instruir esse pessoal, embora correndo os riscos que poderiam resultar da improvisação que as circunstâncias impuseram.

Felizmente que quase todo o pessoal escolhido para estes serviços dispunha de óptimas qualidades de assimilação permitindo assim vencer tão grande dificuldade.

Para os trabalhos de contabilidade dispõem estes Serviços de duas Repartições—Escrituração e Contabilidade Interna.

Tem a primeira as funções já referidas, e que descritas de modo tão sucinto, nem de longe traduzem o contínuo e extenuante trabalho a que é sujeito o respectivo pessoal.

Para tal e ainda para se avaliar do volumoso aumento de trabalho desta Repartição em relação a 1938 (Serviço de Abastecimentos da Divisão e Tracção), julgo interessante a indicação do número de documentos contabilizados naquele ano e em 1948, trabalho executado por um número de empregados sensivelmente igual àquele que então existia, em regime de horas extraordinárias, para o mesmo Serviço:

DOCUMENTOS	Ano de 1938	Ano de 1948
Boletins de entrada e reembolso de materiais, regularizados . . . . .	12.898	38.246
Rubricas de entradas de materiais valorizadas e escrituradas em fichas . . . . .	77.388	226.848
Requisições debitadas . . . . .	62.643	137.404
Rubricas de saídas valorizadas e escrituradas em fichas . . . . .	501.184	1.184.253

A Repartição de Contabilidade Interna foi constituída por três Secções que transiaram do extinto Serviço de Abastecimentos da Divisão de Material e Tracção, as quais tiveram de ser ampliadas com pessoal retirado de outros serviços, e ainda por mais duas Secções—de folhas, da despesa e inventário—para as quais se não recebeu pessoal, e que foram preenchidas com agentes também retirados dos extintos Serviços de Abastecimentos.

O pessoal escolhido já conhecia, em parte, este serviço, pelo que se tornou mais fácil o desenvolvimento do trabalho destas Secções.

No entanto, deve-se à sua boa vontade e sacrifício a resolução, sem faltas, dos diversos assuntos destas duas Secções, apesar da insuficiência de pessoal.

Os números de comparação entre 1938 e 1948 são também elucidativos nesta Repartição, pelo aumento de serviço que representam:

DOCUMENTOS	Ano de 1938	Ano de 1948
Facturas recebidas . . . . .	3.685	10.785
Contas de pagamento processadas . . . . .	2.544	9.865
Contas de cobrança processadas . . . . .	523	1.276

As novas atribuições conferidas ao Conselho Técnico Corporativo pelo Decreto-Lei n.º 36.594 veio trazer um substancial aumento no trabalho desta Repartição pelo volume de documentos e expediente que é necessário estabelecer para aquele Organismo.

Do mesmo modo agravaram a normalidade dos serviços desta Repartição as compras de material circulante ultimamente feitas, pela diversidade de condições de pagamento estabelecidas nos respectivos contratos.

Tem ainda estes Serviços a função de proceder à classificação, distribuição e justificação das despesas e compilar os elementos necessários à elaboração do orçamento geral da Divisão e respectivos relatórios.

Apresentadas as principais funções destes Serviços Gerais e para que os leitores do Boletim possam apreciar a diferença de preços e valores dos consumos das principais matérias primas e combustíveis em 1939 comparando-os com 1948, e bem assim o volume das aquisições e consumos em 1938-1948, a seguir apresento dois mapas bastante elucidativos.

### **Mapa comparativo dos Preços e Valôres das principais Matérias Primas consumidas em 1939 e 1948**

DESIGNAÇÃO	1939			1948		
	Quantida-des - Kgs.	Preço médio por Kg.	Valôr	Quantida-des - Kgs.	Preço médio por Kg.	Valôr
Cobre para escoras . . . . .	80.300	8\$63,6	693.470\$80	53.425	17\$22	919.978\$50
Tubo de cobre . . . . .	5.080	9\$03,8	45.913\$04	8.943	26\$58	237.704\$94
Chapa de cobre lisa . . . . .	70.109	6\$63,6	465.243\$32	85.191	18\$98	1.616.925\$18
Chapa de cobre trabalhada . . . . .	29.368	12\$92	379.434\$56	64.195	26\$12	1.676.773\$40
Chapa de aço lisa . . . . .	362.911	1\$91	693.160\$01	595.448	3\$56	2.119.794\$88
Chapa de aço trabalhada . . . . .	9.400	11\$42,9	107.432\$60	4.223	5\$38	22.719\$74
Estanho . . . . .	21.000	24\$31,8	510.678\$00	27.614	50\$30	1.388.984\$20
Chumbo . . . . .	24.476	2\$31,5	56.661\$94	20.233	11\$63	235.309\$79
Ferros diversos . . . . .	1.893.138	1\$50,7	2.852.958\$96	2.479.975	3\$92	9.721.502\$00
Aço de molas . . . . .	71.000	1\$56,2	111.115\$00	120.486	5\$22	628.936\$92
Aços especiais . . . . .	3.493	11\$47,9	40.096\$15	8.719	25\$20	219.718\$80
Ferro de fundição . . . . .	200.000	\$69,5	139.000\$00	1.165.136	1\$88	2.190.455\$68
Antimónio . . . . .	3.160	13\$51	42.691\$60	4.584	28\$05	128.581\$20
Óleos lubrificantes . . . . .	787.494	\$89	700.869\$66	943.659	2\$91	2.746.047\$69
Drogas diversas . . . . .	308.027	2\$12	653.017\$24	97.225	5\$02	488.069\$50
Tintas diversas . . . . .	17.922	5\$17	92.656\$74	192.555	16\$87	3.248.402\$85
Vernizes diversos . . . . .	2.900	19\$55,8	56.718\$20	11.517	29\$13	335.490\$21
Coque de fundição . . . . .	130.000	\$58	75.400\$00	693.000	\$76	526.680\$00
Óleo de iluminação . . . . .	69.700	4\$35	303.195\$00	110.000	12\$12,9	1.334.190\$00
Gasóleo comercial . . . . .	625.000	\$54,1	338.187\$50	547.239	1\$51,5	829.171\$06
Gasolina . . . . .	29.000	3\$47,9	100.891\$00	166.201	4\$41,8	734.402\$33
Petróleo . . . . .	140.000	1\$54,3	216.020\$00	159.504	2\$00,7	320.255\$32
	4.883.478		8.674.811\$32	7.559.072		31.670.094\$19

# Aquisições e consumos de materiais e combustíveis em 1938 e 1948

## MATERIAIS

	1938	1948
<b>AQUISIÇÕES:</b>		
no País . . . . .	5.918.639\$15	67.750.063\$97
no Estrangeiro . . . . .	7.068.569\$60	88.485.433\$25
nas Oficinas da Companhia . . . . .	5.036.733\$70	21.225.484\$44
Reembolsos. . . . .	1.123.525\$83	—\$—
na Tipografia . . . . .	—\$—	1.992.943\$25
TOTAIS . . . . .	19.147.268\$28 (a)	179.453.924\$91
<b>CONSUMOS</b> . . . . .	20.278 277,87	163.939 873\$29

## COMBUSTÍVEIS

	1938	1948
<b>AQUISIÇÕES:</b>		
Carvão e Briquetes . . . . .	T 256 828,975 × 144\$37,2 = 37.078.983\$30	T 299.822,440 × 512\$25 = 153 584.075\$23
Lenhas . . . . .	—	—\$—
Fuel-Oil . . . . .	—	—\$—
Gasóleo (Alco) . . . . .	—	—\$—
TOTAIS . . . . .	256.828,975	37.078.983\$30
	<hr/>	<hr/>
<b>CONSUMOS:</b>		
Carvão e Briquetes . . . . .	(b) 243.107,406 × 146\$19,1 = 35.540.202\$29	301.071,134 × 511\$91 = 154.123.155\$60
Lenhas . . . . .	—	—\$—
Fuel-Oil . . . . .	—	—\$—
Gasóleo (Alco) . . . . .	—	—\$—
	<hr/>	<hr/>
TOTAIS . . . . .	243.107,406	35.540.202\$29
	<hr/>	<hr/>
	90 828,351	por 44.542.524\$47
	346.705,736	182.272.783\$23

(a) Este valor representa o material adquirido pela Div. de Mat. e Tracção, parte do qual para outras Divisões.

(b) Este preço de consumo mais elevado, resultou da mistura da entrada com o saldo de 1937 (59.679,842 × 156\$29, por Ton).

## Material circulante e caixas de fogo, únicamente adquiridos, cujo valor não está incluído nas verbas totais de aquisições e consumos de materiais e combustíveis

DESIGNAÇÃO DO MATERIAL	Importâncias
6 Locomotivas «Alco» e peças sobresselentes . . . . .	29.810.132\$80
12 Loco-tractores e peças sobresselentes . . . . .	18.564.493\$70
6 Atrelados e peças sobresselentes . . . . .	6.449.924\$85
6 Automotoras e peças sobresselentes . . . . .	13.268.886\$40
60 Carruagens suíças e peças sobresselentes . . . . .	73.130.569\$80
250 Vagões e peças sobresselentes . . . . .	7.281.985\$25
33 Cisternas americanas . . . . .	3.995.585\$25
64 Caixas de fogo para locomotivas . . . . .	14.305.628\$75
<b>TOTAL</b> . . . . .	166.807.206\$90



BURGENSTOCK — Um dos lugares visitados pela excursão do «Boletim da C. P.»

## A Excursão dos Ferroviários à Suíça deve realizar-se em Junho

**C**OMO prevíamos, a notícia da realização duma excursão de ferroviários portugueses à Suíça, despertou o maior interesse nos nossos leitores.

De todos os pontos da linha nos pedem informações, às quais temos respondido directamente, pois é muito possível que a inscrição seja encerrada em 30 de Abril p. f., tão elevado é o número de ferroviários que desejam tomar parte na segunda excursão realizada pelo «Boletim da C. P.».

O facto não nos surpreende, visto que a Suíça é considerada um dos mais belos paí-

ses do mundo e aquele que, através dos tempos, mais tem aperfeiçoado os seus serviços de turismo, de forma a causar a melhor impressão aos forasteiros.

No nosso último número indicámos as cidades a visitar, podendo afirmar hoje que o programa da excursão inclui os mais afamados centros de vila giatura da Suíça.

*Genéve, Lausanne e Montreux* são cidades lindíssimas banhadas pelo Lago Leman; *Berne* é a pitoresca capital da Confederação Helvética; *Lucerne* é, por excelência, o mais movimentado centro de turismo suíço;

Zurich, o mais importante centro comercial e industrial, é uma cidade com tradições nobilíssimas e Interlaken, cidadezinha alegre situada entre os lagos Thun e Brienz, é um lugar de turismo de fama internacional — ponto de partida para as ascensões a Grindelwald e a Jungfraujoch.

A excursão que o «Boletim da C. P.» vai realizar, com a valiosa colaboração da Delegação do Centro Nacional Suíço de Turismo, em Lisboa, constituirá um êxito, pois, além dos atractivos que constam do programa, inclui a visita a indústrias fabris, estações e linhas férreas de montanha, bastando di-

zer-se que os excursistas percorrem as célebres linhas férreas de Pilatus, Lötschberg, Rochers de Naye e outras.

O problema das instalações não foi descurado, sendo a excursão acarinhada pelos ferroviários suíços que, certamente, não deixarão de dispensar aos seus camaradas portugueses, a melhor hospitalidade.

A excursão terá a duração de 15 dias, não devendo o preço de inscrição exceder Esc. 2.500\$00.

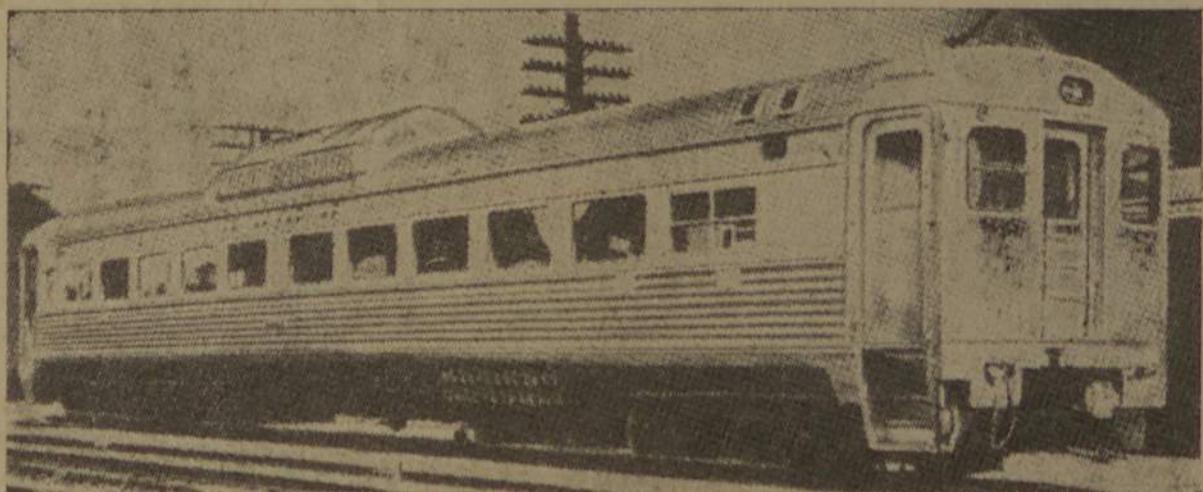
Os agentes interessados nesta excursão devem dirigir as suas inscrições ao Editor do «Boletim da C. P. Santa Apolónia — Lisboa.

## Novas automotoras na América

Na estação «Union», de Chicago, em 14 de Setembro, foi mostrado ao pessoal superior dos caminhos de Ferro um novo tipo de automotoras «Diesel», para transporte de passageiros.

A nova automotora, construída pela firma Budd & C.ª — construtora das carruagens metálicas em serviço nos combóios rápidos que circulam em Portugal — tem capacidade para noventa passageiros sentados e atinge a velocidade máxima de 132 Km. à hora.

O novo veículo é equipado com dois motores «Diesel», da General Motors, cuja potência é transmitida aos veios por transmissões «Allison». Possui freios de disco, tipo «Budd» e uma instalação de ar condicio-



nado «Frigidaire». Pode levar 950 litros de óleo combustível «Diesel», quantidade suficiente para um serviço contínuo, normal, de doze horas.

A nova automotora foi construída para serviço na grande linha ou em ramais e pode funcionar isolada ou em unidades múltiplas, tendo comandos em ambas as extremidades.

## AOS NOSSOS LEITORES

A Administração do «Boletim da C. P.», com o fim de facilitar a todos os ferroviários a aquisição de coleções completas da nossa revista, do ano de 1949, aceita o pagamento em prestações suaves.

Com o dispêndio mensal de Esc. 2\$50 (dois escudos e cinquenta centavos), todos os agentes podem adquirir os números publicados no último ano.

A encadernação dos doze números de 1949 custa apenas 22\$50 Esc. (vinte e dois escudos e cinquenta centavos).

Os pedidos devem ser dirigidos à Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — LISBOA.



O Administrador, sr. General Raúl Esteves, e o Subdirector Geral, sr. Eng.<sup>o</sup> Pereira Barata, depois de felicitarem o Maestro da Banda do Ateneu Ferroviário sr. Leonel Ferreira

# Festa de Ferroviários

**C**OM a valiosa colaboração da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho, o Ateneu Ferroviário realizou, na noite de 14 de Janeiro, um interessante espectáculo cultural, que teve lugar na Cantina da Calçada do Duque.

A vasta sala da Cantina encontrava-se repleta de ferroviários de todas as categorias, muitos dos quais se fizeram acompanhar de suas famílias, estando a nossa Administração representada pelo Administrador, Sr. General Raúl Esteves, a Direcção Geral pelo Sr. Engenheiro Pereira Barata, Subdirector Geral, e a F. N. A. T. pelo seu Presidente, Sr. Engenheiro Higino de Queiroz.

Depois do esplêndido concerto executado

pela banda do «Ateneu Ferroviário», sob a regência do maestro Leonel Ferreira, a Orquestra Popular e o Elenco Artístico da F. N. A. T., sob a direcção do maestro Dias Pombo, executaram a segunda parte do programa, no qual figuraram canções populares, que a numerosa assistência premiou



A Banda do Ateneu Ferroviário durante o concerto

com fartos aplausos. A festa que o Ateneu Ferroviário levou a efecto, integrada nas comemorações do seu XV aniversário, foi elogiada por todos os assistentes, que tiveram ocasião de verificar o esforço das direcções daquele organismo cultural durante quinze anos de intensa actividade.

A cerimónia da comemoração do XV aniversário teve lugar no sábado, 7 de Janeiro, sob a Presidência do Sr. Vasco Moura, que representava a Administração e Direcção Geral da C. P.. Nesta festa vários oradores elogiaram a acção cultural e recreativa do Ateneu Ferroviário, tendo o Presidente da colectividade, Sr. Francisco Bual, agradecido a presença do Sr. Vasco Moura, bem como as referências amáveis feitas pelos representantes das Colectividades presentes.

Salientou que, apesar da boa vontade de todos quantos tem trabalhado pelo Ateneu, nada teria sido possível realizar sem o auxílio prestado pela Companhia, terminando por solicitar ao Sr. Vasco Moura para transmitir à Administração e Direcção da Companhia os agradecimentos da Colectividade.

Seguidamente, o Sr. Vasco Moura entregou uma medalha comemorativa do 15.º aniversário a cada um dos componentes fundadores da Banda, e uma placa de prata ao director da Secção Musical, Sr. Raúl de Magalhães. Afirmou ainda que o Ateneu merece à Companhia o maior carinho e interesse, saudando os seus membros directivos e fazendo votos pelas prosperidades da Colectividade.

A festa terminou com um animado baile.



A assistência encheu por completo a vasta cantina da Calçada do Duque

# UM EXEMPLO

## ABNEGAÇÃO DUM GUARDA DA P. N. QUE PERDEU A VIDA PARA SALVAR UMA CRIANÇA

A vida do ferroviário é um cenário singular e escravo, escravo mas heróico. Vale a pena pintá-lo com tintas verdadeiras, com tragédias vivas e humanas para que todos os viajantes da nossa terra prestem admiração e respeito a esses ferroviários destemidos e servis do aço, que aguentam em suas mãos a segurança de milhões de vidas.

E as tragédias sucedem-se no fatal propósito de ceifar vidas e vidas e essas famílias modestas que, país fora, se oferecem abnegadamente para a guarda da linha e do comboio, nas centenas de passagens de nível que constam da nossa rede ferroviária.

Dos desastres é culpado o acaso, se bem que a negligência esteja, muitas vezes, a espreitar uma oportunidade trágica!

Porém, o desastre de que, sentidamente, o «Boletim» vem dar notícia, esse não teve por réu nem o acaso, nem tampouco a negligência. Nasceu de um acto de abnegação, da indizível coragem de Francisco Miguel Coelho, guarda da P. N. ao Km. 374,359-Sul, que estava no seu posto de vigilância, quando, no dia 28 de Dezembro último, o comboio 804 se aproximava da passagem. De repente, uma criança incauta atravessou para a via e já, a poucos metros, a locomotiva prometia esmagá-la, se o guarda, na ânsia de salvar um pequeno sér e alheio ao perigo eminentemente para a sua própria vida, se não atira sobre a linha.



FRANCISCO MIGUEL COELHO — Guarda de P. N. ao km. 374,359 da linha do Sul

Conseguiu, de facto, evitar a colhida irremediável dessa criança a despontar para a vida que ainda lhe sorria, mas jamais conseguirá um sorriso terno ou um beijo inocente e agradecido, como paga de lhe ter salvo a vida.

Gravemente ferido no crânio, foi transportado a Tavira no mesmo comboio, que fez uma paragem extraordinária, afim de lhe prestar todos os socorros. Ficou internado no Hospital daquela cidade. Contudo,

dada a gravidade do seu estado, foi logo transferido para Faro, onde veio a falecer.

Francisco Miguel Coelho era já de idade avançada — tinha quase 60 anos! — e deu uma grande prova do espírito de abnegação que inspirou o seu acto.

Em sua folha de serviço constavam já elogios por ter, em 1938, evitado também que uma carroça e o seu proprietário fossem fatalmente colhidos pelo comboio.

Apesar de o seu coração haver estado sempre vigilante pela vida alheia, o infortúnio quis ferir-lhe a alma, trazendo uma impiedosa doença ao seu lar modestíssimo e roubando ao seu aconchego a vida de três filhos que lhe eram queridos.

Deixa viúva Maria Rosa Martins. E deixa na sensibilidade de todos nós uma recordação sublime que nos valerá como exemplo edificante e como prova segura de que a vida ferroviária é, realmente, um cenário singular e escravo, escravo mas heróico.

# PESSOAL

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*Armando Augusto Lopes*, chefe de Secção da Divisão de Via e Obras, louvado pelo Conselho de Administração, pelo muito zelo, dedicação e inteligência que revelou na rápida construção das instalações da Colónia de Férias de Mangualde.

*Francisco da Cunha Vicente*, mestre geral de Edifícios da Divisão de Via e Obras, louvado pelo Conselho de Administração, pelo muito zelo, dedicação e inteligência, que revelou na rápida construção das instalações da Colónia de Férias de Mangualde.



*José Patuleia*, contramestre da Divisão de Via e Obras, por ter encontrado no comboio n.º 712, onde seguia, uma carteira de senhora, com valores da importância de Esc. 1.000\$00, que prontamente entregou ao revisor.

*João da Costa Guterras*, revisor de 2.º, viajando na Linha do Estoril, encontrou 200\$00 Esc. na carruagem onde seguia, importância que entregou ao revisor do comboio.



*Benjamim Pais*, subchefe do D.º 16-B. A. foi gratificado com a importância de Esc. 200\$00, pela sua actuação no dia 25 de Agosto p. p., quando da queda dum árvore sobre a linha da Beira Alta ao k. 137,095, o que evitou desastres.

*José de Oliveira*, chefe de lanço, gratificado com Esc. 400\$00, pela forma como trabalhou quando das violentas trovoadas nas regiões do Tua e Douro, em Julho do ano passado.



*José Emílio Assis*, chefe de lanço, gratificado com 400\$00 Esc., pela sua actuação quando das trovoadas nas regiões do Tua e Douro, em Julho do ano passado.

*António dos Santos Rosa*, subchefe do Distrito 8-Tua, gratificado com Esc. 200\$00, pela forma como trabalhou na desobstrução da linha, quando das trovoadas de Julho do ano passado.



*Manuel António*, assentador do D.º 4-Tua, gratificado com Esc. 100\$00, pela forma como trabalhou na desobstrução da linha, quando das trovoadas de Julho do ano passado.

*Francisco António Costa*, assentador do D.º 5-Tua, gratificado com Esc. 100\$00, pela forma como trabalhou na desobstrução da linha, quando das trovoadas de Julho do ano passado.





*José Nunes Maroco*, assentador do D.<sup>o</sup> 5-Tua, gratificado com Esc. 100\$00, pela forma como trabalhou na desobstrução da linha quando das trovoadas de Julho do ano passado.



*Agostinho do Nascimento*, assentador do D.<sup>o</sup> 433, gratificado com Esc. 150\$00, pela forma como trabalhou na desobstrução da linha, quando das trovoadas de Julho do ano passado.



*António Maria Brilhante*, assentador do D.<sup>o</sup> 5-Tua, gratificado com Esc. 100\$00, pela forma como trabalhou na desobstrução da linha, quando das trovoadas de Julho do ano passado.



*Agostinho Pinto de Magalhães*, assentador do D.<sup>o</sup> 432, gratificado com Esc. 100\$00, pela forma como trabalhou na desobstrução da linha, quando das trovoadas de Julho do ano passado.



*José Maria Areias*, assentador do D.<sup>o</sup> 4-Tua, gratificado com Esc. 100\$00, pela forma como actuou quando das trovoadas de Setembro.



*Adão Cardoso*, assentador do D.<sup>o</sup> 8-Tua, gratificado com Esc. 100\$00, pela forma como actuou quando das trovoadas de Setembro.



*Joaquim do Nascimento*, assentador do D.<sup>o</sup> 5-Tua, gratificado com Esc. 100\$00, pela forma como actuou quando das trovoadas de Setembro.



*José Augusto*, assentador do D.<sup>o</sup> 4-Tua, gratificado com Esc. 100\$00, pela forma como actuou quando das trovoadas de Setembro.



*Adelino dos Santos Aragão*, subchefe do D.<sup>o</sup> 4-Tua, gratificado com 150\$00, pela forma como actuou, quando das trovoadas de Setembro.



*Casimiro do Nascimento*, chefe do D.<sup>o</sup> 4-Tua, gratificado com Esc. 200\$00, pela forma como actuou, quando das trovoadas de Setembro.

## NOMEAÇÕES

**Secretaria da D. G.** — Escriturários: — Francisco Gomes Machado e Florindo Conceição Dias Bexiga, caixeiros de 3.<sup>a</sup> classe.

Escrivaria de 3.<sup>a</sup>: — Maria Josefa Raminhos, praticante de escritório.

*Empregado de 3.ª* — João Duarte Pinto Osório, praticante.

**Contencioso** — *Empregado de 3.ª* — O carregador Guilherme de Magalhães Pratas.

**Serviços Médicos** — *Enfermeiros de 2.ª classe* — António Agostinho Marques, Carlos Marques Simões, Armando Constantino Correia e César Vaz de Sousa.

*Enfermeira de 2.ª* — Afra Adelaida Fialho Relvas Alves das Neves.

*Empregados de 3.ª classe* — Nestor Borlido Pinto Cardoso e Frederico Fernandes Caixinha.

**Comercial** — *Escriturária de 2.ª* — Rosalina Serra Peixoto.

*Empregados de 3.ª* — Fernando Costa Martins e João Apolónio Prata.

**Exploração** — *Engenheiro ajudante* — Fernando Soares Lopes Guerra.

*Empregado de 3.ª* — José Augusto Ismael Baltazar.

*Carregadores* — O guarda-freio de 2.ª Miguel da Silva Mansinho e os guardas de estação Joaquim Paulo e António Augusto Fronteiro.

*Escrivário* — O caixeiro de víveres de 3.ª José dos Santos Gonçalves.

*Porteiro* — O guarda de estação António Rodrigues.

*Servente* — O agulheiro de 2.ª José Duarte Nunes.

**Via e Obras** — *Empregados de 3.ª classe* — Eduardo Sebastião Guita Júnior, Manuel Rodrigues Fernandes, Francisco Sanches Pires, Manuel da Cruz Balseiro e António Caetano Gaspar.

*Desenhador de 3.ª classe* — Augusto José Seita Gordo.

*Assentadores* — João Hipólito Xisto, Joaquim Isidoro Marques, José Maria Cardoso, José Cardoso Lopes, Manuel Joaquim Sedas, Diamantino Sebastião, João Guilherme Tomé Mendes, João António do Céu Santinhos e Joaquim Gonçalves Cabrita.

*Assentador Adido* — Joaquim Francisco.

*Empregados de 3.ª classe* — António da Silva Freitas, Berard Dias Antunes, Albino Tavares Fernandes Gonçalves, Manuel da Mota Carrilho e João Vieira Mendes.

*Escriturária de 3.ª classe* — Maria Avelina do Livramento de Macedo e Brito.

## REFORMAS

**Comercial** — Heitor Ferrreira de Figueiredo Leitão, Empregado de 1.ª classe ao Serviço da Estatística e Estudos; Pedro de Freitas, Fiscal de revisores de Barreiro; Manuel Borges Ferreira, Encarregado de contabilidade; Artur Teixeira, Revisor de bilhetes principal.

**Exploração** — António Augusto da Costa, Chefe de 1.ª classe; José Bernardo Vaz, Factor de 1.ª classe; Tomás Augusto Pires, Fiscal de revisores; Leopoldo Cerqueira, Revisor de 1.ª classe; António Marques da Silva, Condutor de 1.ª classe; Júlio Pereira, Condutor de 2.ª classe; José Moreira Júnior, Agulheiro de 1.ª classe; José João, Guarda; António da Silva Ferreira Júnior, Carregador; Tiago Ribeiro dos Santos, Subchefe de escritório da 4.ª circunscrição; Augusto Marques Pereira Martins, Chefe de 1.ª classe; Daniel da Costa Lima, Chefe de 3.ª classe; António Rodrigues Carrusca, Chefe de 3.ª classe; Cláudio Moraes Cerqueira de Lima, Factor de 1.ª classe; Manuel Teixeira Durães, Factor de 1.ª classe; Tomás Teixeira, Factor de 1.ª classe; Isidro João Graça, Conferente; António Máximo Baptista, Condutor de 2.ª classe; José Maria da Cruz Barreto, Guarda-freios de 2.ª classe; Agostinho Teixeira da Costa, Capataz de manobras de 1.ª classe; António dos Santos Rocha, Agulheiro de 1.ª classe; Eduardo Marques de Brito, Agulheiro de 1.ª classe; Joaquim Simão da Silva, Agulheiro de 2.ª classe; Manuel Gil, Agulheiro de 3.ª classe; João Salgueiro, Guarda de estação; Henrique Gomes, Guarda de P. N.; Modesto Moreira Sérvolo, Servente; Augusto José de Araujo, Carregador; José de Sá, Carregador; Manuel Pereira, Carregador; Amâncio António Bonifácio, Chefe de 2.ª classe; Manuel Vinagre, Chefe de 2.ª classe; António Fernandes Barreiro, Chefe de 3.ª classe; João Filipe Bigodes, Chefe de 3.ª classe; Joaquim Miranda, Chefe de 3.ª classe; José Maria de Castro, Chefe de 3.ª classe; Amâncio Moreira da Silva, Fiel de estação; Luís Militão da Graça, Factor de 2.ª classe; Salvador António Amador, Factor de 2.ª classe; Gaspar Monteiro de Oliveira, Condutor de 1.ª classe; Rodrigo Afonso, Condutor de 1.ª classe; António Augusto, Guarda-freios de 1.ª classe; José Mendes Ferro, Guarda-freios de 1.ª classe; Joaquim de Vasconcelos, Agulheiro de cabina; António Gomes da Costa, Agulheiro de 1.ª classe; Carlos de Almeida, Agulheiro de 1.ª classe; Francisco Baptista dos Santos, Agulheiro de 1.ª classe; José Ventura Coelho, Agulheiro de 2.ª classe; Artur António Diogo, Agulheiro de 3.ª classe; Joaquim António Ferreira Travanca, Agulheiro de 3.ª classe; António Teixeira, Engatador; António da Costa Brito, Guarda de estação; Joaquim de Deus Rua, Carregador; José Joaquim Pais, Carregador; Jancinto Viegas, Carregador; José Joaquim Carrasco, Carregador; António Simões, Agulheiro de 3.ª classe; José de Oliveira, Carregador.

# MACIEIRA

(REAL FINE EAU-DE-VIE)

MARCA CRIADA EM 1885

MACIEIRA foi a UNICA Aguardente Portuguesa  
QUE CONCORREU ÁS SEGUINTESS EXPOSIÇÕES:

1889 — Paris	— Medalha de Ouro
1894 — Anvers	— Hors Concours (Membro do Juri)
1900 — Paris	— Medalha de Ouro
1904 — Cape Town	— Medalha de Ouro
1904 — St. Louis	— Medalha de Ouro
1908 — Rio de Janeiro	— Grande Prémio
1915 — Panamá-Pacífico	— Medalha de Honra
1915 — Panamá-Pacífico	— Medalha de Ouro
1922 — Rio de Janeiro	— Grande Prémio
1926 — Macau	— Prémio de Honra
1930 — Sevilha	— Diploma de Honra (acima da medalha de Ouro)
1930 — Anvers	— Grande Prémio
1932 — Lisboa	— Grande Prémio

SE NENHUMA OUTRA CONCORREU É PORQUE  
NENHUMA OUTRA EXISTIA

As suas reservas começadas em 1885 e o seu sucesso em todas  
as exposições INTERNACIONAIS garantem a sua superioridade



## A Transportadora "Lusitânia", Lda.

Serviço de domicílio a domicílio entre  
Lisboa, Porto, Guimarães e vice-versa

SEDE:

Rua de Santa Marta, 53-D

Telef. 44722 — LISBOA

GARAGEM:

Casal de Santa Luzia, 36-C  
(à Estefânia)

Telef. 49174 — LISBOA

FILIAL:

Rua Alexandre Herculano, 190

Telef. 23525 — PORTO

AGENTES:

Avenida Conde Margaride  
Telef. 4417 — GUIMARÃES



.... Viajar saboreando  
os deliciosos

XAROPES  
E  
LICORES

"Ancota,"



Número dedicado à Divisão  
de Abastecimentos

## Sumário

Agradecimento e saudação, pelo Eng.<sup>º</sup> Mário Fonseca

Duas palavras..., por Manuel Castellano

Ensaios da caixa das carruagens suíças, pelo Eng.<sup>º</sup> Francisco Antunes

O Serviço de Aprovisionamentos e Armazéns, pelo Eng.<sup>º</sup> Lourenço Vaz d'Almada

Os colaboradores do «Boletim da C. P.»

Como é feita a descarga de carvão para as nossas locomotivas

Divisão de Abastecimentos, por Delfim de Lemos

A Excursão dos Ferroviários à Suíça deve realizar-se em Junho

Aos nossos leitores

Novas automotoras na América

Festa de Ferroviários

Um exemplo

Pessoal

NA CAPA— Descarga do carvão para locomotivas, em Santa Apolónia

# Companhia União Fabril

O MAIOR AGRUPAMENTO  
INDUSTRIAL  
DA PENÍNSULA IBÉRICA  
AO SERVIÇO DA  
LAVOURA PORTUGUESA

Rua do Comércio, 49  
L I S B O A

Rua Sá da Bandeira, 84  
P O R T O

Móveis em todos os estilos e todos os preços, Carpetes, Passadeiras, Colchonaria, Camas, Divãs e tudo quanto é necessário ao lar. Todos os artigos de Ménage e utilidades. Perfumarias, Artigos de Vêrga, escovas para todos os fins, Vassouras, Brochas e Pincéis, etc.

VISITE O PALÁCIO IMPERIAL



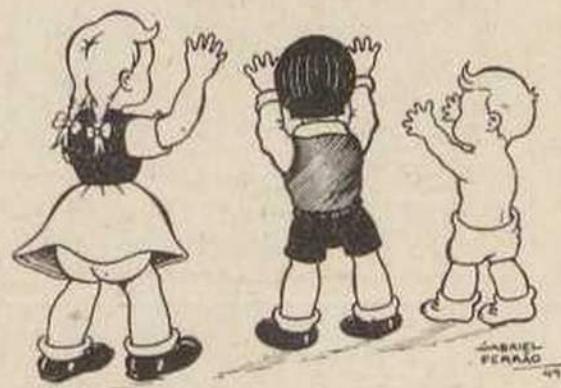
Grandes estabelecimentos da  
**FÁBRICA IMPERIAL**

Rua Marquês de Fronteira, 113-A e 113-B  
(Esquina da Rua Castilho)  
Telefone 41186

Descontos e condições especiais  
a todos os funcionários da C. P.

DÊ-LHES PRIMOR  
QUE LHES DARÁ O MELHOR

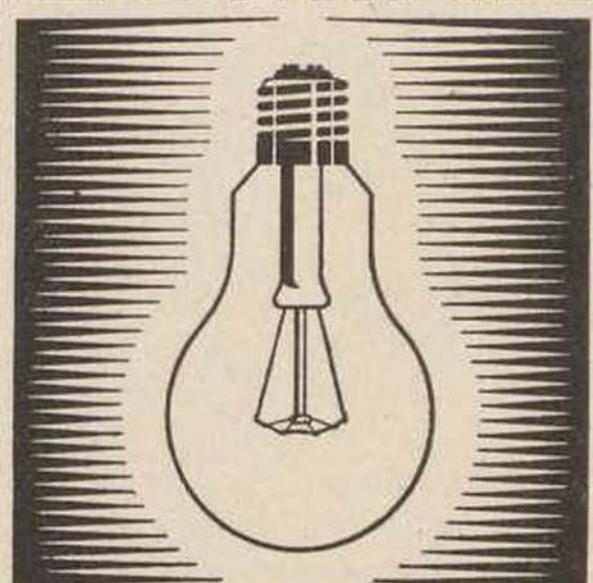
LEITE  
CONDENSADO  
AÇUCARADO



*E' um produto de*  
**MARTINS & REBELLO**  
VALE DE CAMBRA

DÁ MELHOR LUZ, E É  
PORTUGUESA

**LUMIAR**



**A MAIS DURADOURA**

ADOPTADA PELOS SERVIÇOS DA  
**C. P.**

**CARRASQUEIRO  
& TEIXEIRA, L.<sup>DA</sup>**

ESTÂNCIA DE MADEIRAS  
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 3

SERRAÇÃO  
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 3

CARPINTARIA  
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 10

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO  
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 7

MADEIRAS EXÓTICAS  
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 8

FÁBRICA DE FRIGORÍFICOS  
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 4

ASSISTÊNCIA FRÍGIDO  
TELEFONE: 72454

ARMAZÉM DE FERRO  
EXTENSÃO TELEFÓNICA N.º 2

**Avenida 5 de Outubro, 175 a 185-LISBOA**  
**Telefone P. B. X. - 73046, 73047 e 73048**