



# BOLETIM DA CP

## EXPLORAÇÃO

Serviço de Locomoção Profissional

Repartição de Expediente e Arquivo

- ALENOUE



# A CAMISARIA MODERNA

no Rossio, 110, em Lisboa

é a casa que se recomenda

por ser a que tem

os preços mais económicos



# BOLETIM DA C.P.

N.º 225

MARÇO — 1948

ANO 20.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

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro  
— Estação de Santa Apolónia

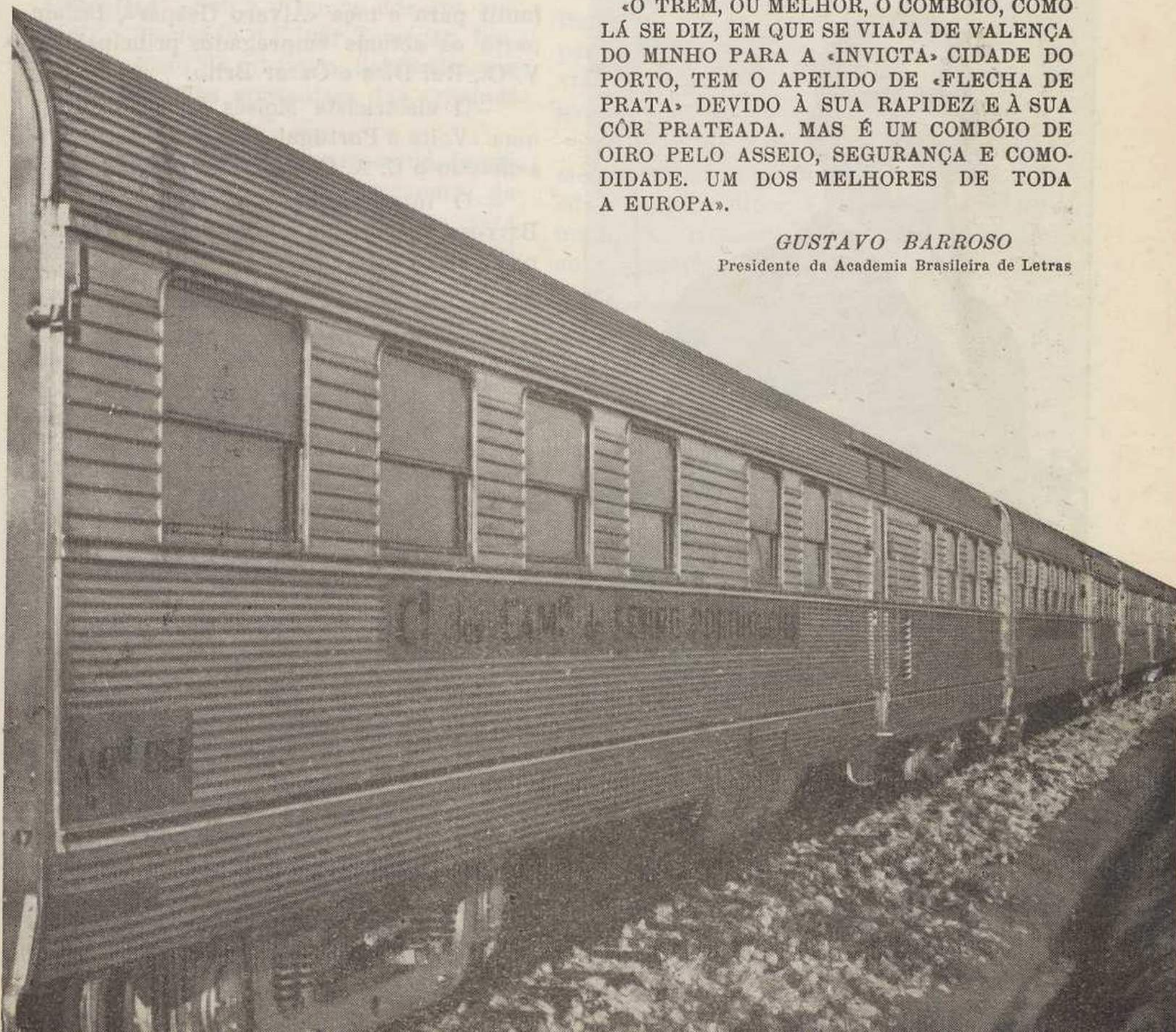
Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

## Os comboios de Portugal apreciados no Brasil

«O TREM, OU MELHOR, O COMBÓIO, COMO LÁ SE DIZ, EM QUE SE VIAJA DE VALENÇA DO MINHO PARA A «INVICTA» CIDADE DO PORTO, TEM O APELIDO DE «FLECHA DE PRATA» DEVIDO À SUA RAPIDEZ E À SUA CÔR PRATEADA. MAS É UM COMBÓIO DE OIRO PELO ASSEIO, SEGURANÇA E COMODIDADE. UM DOS MELHORES DE TODA A EUROPA».

GUSTAVO BARROSO

Presidente da Academia Brasileira de Letras





# DESPORTOS

Secção a cargo de MANUEL MOTA

Chefe de Secção da Via e Obras

## DESPORTISTAS FERROVIÁRIOS

### Carlos Canuto

Arbitro «Internacional» de Futebol

*Carlos Canuto é uma das figuras mais populares e prestigiosas do desporto nacional. Antigo jogador de futebol do Carcave-*



Carlos Canuto

*linhos — clube que, fusionado com o União, deu o actual Atlético — Canuto fez parte de uma célebre equipa, que venceu um campeonato nacional e que era conhecida, devido ao seu processo de jogo, como o «Sparta de Alcantara».*

### Recordando ...

— O Ateneu Ferroviário conquistou três anos seguidos o campeonato feminino de basquetebol.

— Os Grupos dos Ferroviários de Lisboa-P. e do Barreiro têm conquistado vários títulos de campeão, em remo.

— Da equipa do S. C. P. que, em 1919, disputou o primeiro torneio de futebol infantil para a taça «Álvaro Gaspar», faziam parte os actuais empregados principais da V. O., Rui Dias e Óscar Brito.

— O electricista Moisés Denis disputou uma «Volta a Portugal», em bicicleta, representando o C. A. Campo de Ourique.

— O internacional de futebol Octávio Barrosa foi jogador de basquetebol do Ateneu Ferroviário.

---

*Quando o polo aquático foi introduzido no nosso país, há uns quarenta anos, Carlos Canuto fez parte das primeiras equipas que praticaram essa modalidade, sempre, é claro, alinhando pelo Carcavelinhos.*

*Ao abandonar a prática activa do desporto, Canuto fez-se arbitro de polo aquático e de futebol. Como arbitro de futebol alcançou grande notoriedade, sendo considerado, há muitos anos, como o melhor «juiz de campo» português.*

*Indicado pela Federação Portuguesa de Futebol para arbitro internacional, Carlos Canuto foi chamado a dirigir o jogo Espanha-Suíça, merecendo a sua actuação os melhores louvores da crítica espanhola.*

*Presentemente em actividade, continua a ser apontado como o melhor arbitro português.*

*E' empregado principal na Contabilidade Central.*



# Um ano de actividade

## do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã

Temos presente o relatório da gerência de 1947, do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã.

Documento bem elaborado, nele se analisa a actividade daquela prestimosa agremiação, fundada, dirigida e mantida exclusivamente pela classe.

Na impossibilidade, por falta de espaço, de transcrevermos o relatório na integra, vamos dar dele um resumo que permita formular uma ideia de conjunto da acção desenvolvida pelos ferroviários de Campanhã.

**Ginástica** — Sob a direcção dos Srs. major Dário Tamegão e Edgar Tamegão, funcionou a escola de ginástica, habitualmente frequentada pelos aprendizes das Oficinas Gerais.

As provas finais efectuaram-se no decorrer do 5.º «Festival de Encerramento da Época Desportiva», constituindo uma clara demonstração da eficiência deste sector de actividade do Grupo.

A construção, já em curso, de um ginásio, deve dar notável incremento à ginástica.

**Andebol** — A equipa de honra venceu o «Torneio Início» da época de 1946/47. Depois disso, ganhou o campeonato da 1.ª Divisão, ingressando, por esse motivo, na Divisão de Honra da Associação de Andebol do Porto.

No «Torneio Início», da época de 1947/48, o Grupo dos Ferroviários de Campanhã obteve o 2.º lugar.

No campeonato em curso, a classificação é animadora.

As categorias de reservas e juniores fizeram bons resultados nos jogos disputados em 1947.

**Basquetebol** — Venceu o campeonato da 1.ª Divisão, devendo, por isso, entrar na Divisão de Honra. Por vários motivos desistiu o Grupo de disputar competições da Associação do Porto, indo agora tomar parte no campeonato da F. N. A. T. Por ini-

ciativa dos Ferroviários de Campanhã vai ressurgir o torneio entre Grupos da C. P.

**Tenis de mesa** — Por falta de instalações adequadas, não houve actividade em 1947.

**Atletismo** — Os atletas do Desportivo dos Ferroviários de Campanhã concorreram ao campeonato da F. N. A. T., obtendo boas classificações. Um representante do Grupo ganhou o campeonato nacional do lançamento do disco.

**Canto coral** — Aproveitando as reuniões das classes de ginástica, foi constituído um grupo de canto coral, que se fez ouvir, com muito agrado, numa festa efectuada no Campo de Bemjoia, para distribuição de prémios aos campeões do Grupo, e numa recita realizada no Teatro de Sá da Bandeira.

**Grupo cénico** — No Teatro de Sá da Bandeira organizou o Grupo uma recita, para apresentação de uma comédia «ferroviária», expressamente escrita por um dirigente da colectividade.

O êxito da festa correspondeu, plenamente, ao seu objectivo. O produto da recita — alguns milhares de escudos — foi atribuído ao Orfanato Ferroviário do M. D. e ao Seminário dos Meninos Desamparados.

**Movimento associativo** — O número de sócios atingiu 1.728. As Oficinas Gerais dão um contingente de 869, seguindo-se a Tracção, com 643.

**Campo de jogos e sede** — Estão em estudo estes dois problemas. Entretanto, foram completadas as obras do campo de Vila Mea.

**Situação financeira** — Francamente boa. A receita foi de 54 contos, avultando 44 contos de cotização e 4.800.000 de subsídio da C. P. As contas apresentam o saldo de 6 contos.

**Dirigentes** — A direcção foi, em 1947, formada pelos srs. Eng. Basílio Lencastre Veiga, José Rodrigues Valverde, José Barbosa Sousa Oliveira, Paulo Morais, António Pinto J.º e Lúcio Pinto Fernandes.

Dando o devido relevo à actividade de um ano do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, felicitamo-los pelos excelentes resultados da sua gerência.



# “Espantando os pardais da seára”

De JOSÉ MALHÔA

**A** COMPANHA estas páginas um quadro da vida rústica portuguesa: a reprodução do óleo de José Malhõa, intitulado «Espantando os pardais da seára.»

O motivo é simples, mas nem por isso tem menos interesse. Um rapazito com ar marcial e olhar vigilante, rufa tambor numa lata velha, mal se apercebendo que as papoilas lhe sorriem no caminho.

Os olhos do gaiato procuram alcançar toda a seára, onde as espigas loiras se estendem a perder de vista. O céu tem a cor daqueles dias de Maio, cinzentos e abafados.

O moço parece contente com o lugar que lhe destinaram — «espantar os pardais da seára!» É um homem pequeno, ladino, com agudez no olhar e energia de movimenlos, um homem pequeno que sabe medir a responsabilidade do cargo que lhe confiaram.

O sinal de alarme é dado com tal galhardia que, quem olhar o quadro e se puzer à escuta, ouve o chilrear dos pardais pela campina fora.

No quadro «Espantando os pardais da seára», Malhõa revela uma vez mais o seu temperamento de grande paisagista, um paisagista que não se esqueceu da figura, enquadrando-a na seára doirada. Mais do que isso, no quadro «Espantando os pardais

da Seára», o pintor mostra o seu amor à terra, a sua paixão pela gente rústica, a sua simpatia pelos que trabalham na faina rude dos campos.

Nos quadros de José Malhõa — o mais português dos pintores de Portugal — desfilam todas as fases da vida do campo, bastando olhar o nome das télas, para respirarmos o perfume da estêva e do rosmaninho, o ar fresco das madrugadas, o melancolia suave do entardecer, tudo isto ligado à faina rude da gléba, num hino impressionante ao trabalho, numa apoteose triunfal, não só à nossa terra, mas à nossa gente, ao nosso sol rutilante, à nossa luz prodigiosa para a qual Malhõa achava sempre fracas as tintas berrantes da sua palêta fantástica, onde misturava bizarramente as sete-côres do arco-iris.

«A Procissão», «As Cócegas», «As Promessas», «Gritando ao rebanho», «Os oleiros», «Passagem do Combóio», «As Pupilas do Sr. Reitor», «A Vindima», «A Volta da Romaria», «As Padeiras», «A Descamisada», «Espantando os pardais da seára» e tantos outros quadros, são verdadeiros poemas etnográficos, são pedaços da alma portuguesa, são trechos deste Portugal alegre e lindo, pintados a sorrir e a cantar,



# O Serviço de Conservação

## da Divisão de Via e Obras em 1946



O Serviço de Conservação da Divisão da Via e Obras tem a seu cargo, além da construção, conservação, polícia e vigilância das linhas férreas, os trabalhos que se relacionam com a elevação e conservação de edifícios e obras de arte, e de todas as demais dependências das redes exploradas pela Companhia, com excepção das chamadas obras metálicas.

Para se fazer ideia da função que cabe ao Serviço de Conservação, basta dizer que estão ao seu cuidado cerca de 8.000 edifícios e a conservação de quase 3.000 quilómetros de linhas férreas, nos quais se incluem túneis, muros de suporte, pontes e aquedutos de alvenaria, passagens de nível, etc.

O Serviço de Conservação tem a sua sede em Lisboa, e é constituído por engenheiro-chefe, sub-chefe, adjunto, e uma repartição com 34 empregados de escritório. Dependem do Serviço de Conservação serviços regionais, agrupados em quatro circunscrições, que se subdividem em 16 secções. A Repartição Central, trata de todo o expediente do serviço e está dividida em quatro secções, pelas quais se estabelece a ligação entre as várias dependências. Nos serviços regionais cada secção tem escritório, armazém e oficinas.

Como se vê pelos quadros que adiante se publicam, cada uma das quatro circunscrições, chefiadas por um chefe de circunscrição, compõe-se de quatro secções, as quais se dividem em lanços e estes em distritos; ao todo, cerca de 5.000 agentes, distribuídos ao longo de 2.901.000 metros de linha, vigiada permanentemente pelo pessoal, não só nas suas inspecções à linha, a pé, ou em quadriciclo e dresinas, mas também pelo pessoal que trabalha nos vários distritos e cantões.

Os lanços, cujas sédes são, em regra, nas estações, são numerados a partir de um, dentro de cada secção. Os distritos numeram-se, porém, de 1 a 200 na Antiga Rêde, de 200 a 300 no Sul e Sueste, e de 400 a 500, no Minho e Douro.

Nas inspecções à linha, os agentes responsáveis tomam nota dos defeitos nela encontrados, deixando o facto marcado no próprio local, por meio de sinais

convencionais, que, para os profanos, parecerão cabalísticos. Referem-se às imperfeições em planta e perfil, assim como a faltas de balastro, travessas pôdres, carris muito desgastados, etc. A comunicação é feita em parte diária à secção, que toma imediatas providências para que as reparações se façam urgentemente.

Nem só os defeitos encontrados nos carris, que originam por vezes alterações na bitola de via, constituem preocupação dos agentes do serviço de conservação, aos quais compete uma vigilância rigorosa aos aterros, valetas e trincheiras, que, sobretudo no inverno, causam sérias apreensões aos agentes regionais, exigindo rondas e até precauções na marcha dos combóios. Sempre que os defeitos encontrados exigem reparações de vulto, que as verbas destinadas aos trabalhos de conservação corrente não comportem, as secções põem o Serviço de Conservação ao facto do que se passa, a fim de lhes ser concedida a verba necessária para trabalhos especiais, que, orientados pelo chefe de Secção, se fazem com pessoal auxiliar, sem prejuízo dos trabalhos normais de conservação.

Os trabalhos chamados de conservação, compreendem a «revista metódica» que, como o nome indica, é feita com o maior cuidado e método em cinco quilómetros de linha, anualmente, o que equivale dizer que cada distrito é revistado no período de dois anos — a primeira parte nos anos ímpares, e a segunda, nos outros.

A «revista metódica» começa no dia 1 de Maio, e deve estar concluída a 31 de Outubro, o que não quer dizer que não possa acabar antes; sendo, neste caso, concedidos prémios aos distritos que melhor tiverem cumprido a sua missão.

Nesta época do ano, sempre que os chefes de lanço, de secção ou de circunscrição vão à linha, inspeccionam o trço revistado, verificando se a linha está boa de bitola, de madeira, e de ataque do balastro; se as banquetas estão bem feitas; se as valetas deixam escoar água, etc. É, numa palavra, uma revisão completa e perfeita a toda a linha, que dá confiança aos que têm sobre si o encargo de zelar



à sua conservação, permitindo que os comboios marchem com segurança.

Cada Secção tem a seu cargo, além da conservação de edifícios e de obras de arte, a conservação duma extensão de linha, que é variável, competindo-lhe, ainda, a vigilância dos troços que lhe estão confiados e a instrução profissional de todo o pessoal a seu cargo, para o que possui, não só pessoal de escritório, composto, em regra, por 5 ou 6 empregados, com um servente e um fiel de armazém, mas também técnicos, como mestre geral de edifícios, contramestre, encarregados de obras, carpinteiros, pedreiros, serventes e trabalhadores da via — chefes de lanço, chefes e sub-chefes de distrito, assentadores, auxiliares permanentes, auxiliares e guardas de passagens de nível.

É assim distribuído o pessoal do Serviço de Conservação:

### Repartição Central

- 31 — Empregados de escritório
- 2 — Desenhadores

### Serviços Regionais

- 65 — Empregados de escritório
- 15 — Fieis de armazém
- 16 — Serventes de escritório
- 37 — Encarregados de obras

## Pessoal da Linha

	A. R.	M. D.	S. S.	Total
Chefes de lanço.....	26	8	19	53
»    »    distrito.....	130	39	84	255
Sub-chefes de distrito.....	143	42	90	275
Assentadores .....	640	172	394	1.206
Auxiliares permanentes...	159	85	91	335
Guardas de P. N. ....	837	172	264	1.273
	<u>1.935</u>	<u>518</u>	<u>942</u>	<u>3.395</u>

Como se disse, a linha está dividida em quatro Circunscrições, dirigida cada uma delas por um chefe de Circunscrição, que tem a seu cargo os seguintes troços:

1.ª Circunscrição (Sede em Lisboa)	1.ª Secção —	72,465
	5.ª » —	193,708
	11.ª » —	134,888
	15.ª » —	205,625
		Km. 606,686
2.ª Circunscrição (Sede em Entron- camento)	2.ª Secção —	159,249
	3.ª » —	156,452
	6.ª » —	201,462
	7.ª » —	191,041
		Km. 708,204



A REPARTIÇÃO CENTRAL DO SERVIÇO DE CONSERVAÇÃO





De cima para baixo e da esquerda para a direita: 1—Na Escola de Instrução Profissional do Entroncamento, O instrutor-chefe de lanço Manuel Lopes com os alunos. 2—Um distrito da 1.<sup>a</sup> secção em Sete-Rios. 3—Uma aula na Escola de Instrução Profissional do Entroncamento. 4—O chefe da 3.<sup>a</sup> Secção de Via e Obras, sr. Neves Piriquito com o pessoal de escritório. 5—Canalisadores em Lisboa-R. 6—O contra-mestre Manuel Branco com o pessoal que construiu um pontão de alvenaria.





**PESSOAL SUPERIOR DO SERVIÇO DE CONSERVAÇÃO** — *Sentados (da esquerda para a direita): Eng.ºs Dias da Silva, Francisco Gavicho, chefe do Serviço Joaquim de Barros, José Serrão e Jaime Galo. De pé: Eng.ºs Juvenal Felicissimo, Pinto Marques, Mário Barata e António Montês*



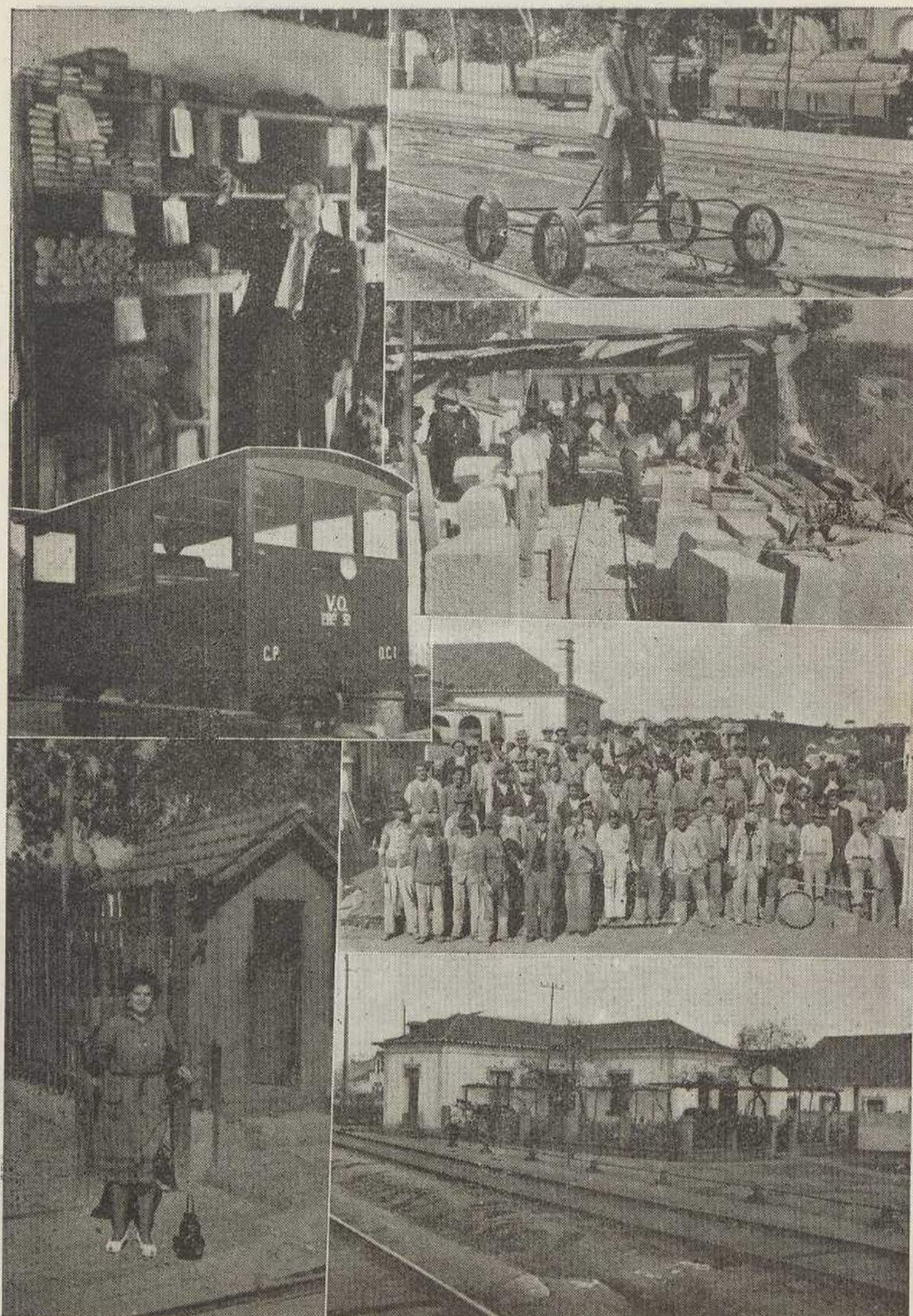
**PESSOAL DA REPARTIÇÃO CENTRAL DO SERVIÇO DE CONSERVAÇÃO** — *Primeiro plano: Silva Ramos, Paixão Bastos, Silvano Costa, Lutero Seixas e Carlos Mendanha. Segundo plano: Sá Chave, Alfredo Amorim, Dionísio da Silva, Manuel Marques, Eduardo Fernandes, Fernando Silva, António David, António Lobo, D. Laura Gambino, Homero de Almeida, João Salgado, Bessone Basto, José dos Santos, Cosmelli Santana, Daniel Ferreira e Júlio Ribeiro. Último plano: Barreira de Almeida, Armando Almeida, Joaquim Belo, Ulpiano Abreu, António Cordeiro, José Ribeiro, Salgueiro Costa, Vitor de Carvalho e Tomaz Candeias.*





*De cima para baixo e da esquerda para a direita: 1—Uma brigada de operários com o mestre geral de Edifícios Manuel Domingos e o encarregado de obras Nunes. 2—A velha dresina de braços e pedais humoristicamente conhecida por «dresina de motor a açorda». 3—O Inspector José Leal Júnior, do Serviço de Telecomunicações e Sinalização, na sua inspeção à linha. 4—O chefe de Circunscrição, Eng.º Pinto Marques numa inspecção à linha. 5—O Eng.º Antonino Mendonça com a draisina do pessoal superior.*





De cima para baixo e da esquerda para a direita: 1 — Armazém de materiais duma secção. 2 — Um chefe de lanço em inspecção à linha. 3 — Draisina dos serviços motorizados. 4 — Oficina de canteiros no Setil. 5 — Os operários que construíram o E. P. no Algueirão. 6 — Guarda de P. N. ao R. 74,560 L. 7 — A sede da 3.<sup>a</sup> secção no Entroncamento.



3. <sup>a</sup> Circunscrição (Sede em Campanhã)	4. <sup>a</sup> Secção —	160,362
	8. <sup>a</sup> » —	122,478
	9. <sup>a</sup> » —	148,529
	10. <sup>a</sup> » —	150,094
		Km 581,463

4. <sup>a</sup> Circunscrição (Sede em Barreiro)	12. <sup>a</sup> Secção —	120,886
	13. <sup>a</sup> » —	185,255
	14. <sup>a</sup> » —	168,322
	16. <sup>a</sup> » —	171,260
		Km. 645,723

Os troços de linha confiados às Secções, dirigidos por um chefe de Secção e algumas com sub-chefe, são os seguintes :

1. <sup>a</sup> Secção .....	72,465 Km. <sup>o</sup>
2. <sup>a</sup> » .....	159,249 »
3. <sup>a</sup> » .....	156,452 »
4. <sup>a</sup> » .....	160,362 »
5. <sup>a</sup> » .....	193,708 »
6. <sup>a</sup> » .....	201,462 »
7. <sup>a</sup> » .....	191,041 »
8. <sup>a</sup> » .....	122,478 »
9. <sup>a</sup> » .....	148,529 »
10. <sup>a</sup> » .....	150,094 »
11. <sup>a</sup> » .....	134,888 »
12. <sup>a</sup> » .....	120,886 »
13. <sup>a</sup> » .....	185,255 »
14. <sup>a</sup> » .....	168,322 »
15. <sup>a</sup> » .....	205,625 »
16. <sup>a</sup> » .....	171,260 »
<hr/>	
	2.542,076

Troços de via dupla distribuídos pela 1. <sup>a</sup> , 2. <sup>a</sup> , 3. <sup>a</sup> , 4. <sup>a</sup> , 8. <sup>a</sup> e 11. <sup>a</sup> Secções .....	359,703
<hr/>	
Total de Km. <sup>os</sup> ....	2.901,

Cada lanço compõe-se de 4 ou 5 distritos, tendo cada distrito a extensão de 10 quilómetros, os quais estão distribuídos em Cantões por 5 assentadores, pelo que respeita à inspecção, aperto de parafusos e «tirefonds» e limpeza de ervas.

Resta dizer qual a função dos encarregados de obras, agentes que estão em contacto directo com as reparações e construções, não só de edifícios, mas de pontões, aquedutos e outras obras de arte. Têm a seu cargo, não só a requisição de materiais destinados às mesmas, mas o seu emprego, a fiscalização dos trabalhos, a verificação das cadernetas de ponto; numa palavra: têm de zelar, ao máximo, os inte-

rêsses da Companhia, conseguindo que as obras se façam com o mínimo dispêndio.

Deixámos para o fim a instrução profissional, ministrada pelos chefes de lanço e de distrito ao pessoal seu subordinado, a qual é dada durante o serviço, e especialmente quando das inspecções à linha, não só daqueles agentes, mas dos chefes e sub-chefes das Secções. Com esta instrução formam as Secções uma ideia da aptidão profissional dos agentes, o que lhes permite informar o Serviço de Conservação, que elabora uma lista donde constam, não só a aptidão, mas o comportamento, a conduta moral, etc. Desta forma, fica o Serviço de Conservação habilitado a escolher os agentes que devem frequentar as Brigadas de Instrução Profissional, para aumentarem os seus conhecimentos, sendo, no final, submetidos a exame, que lhes permitirá ascender ao posto imediato.

As Brigadas de Instrução Profissional do Serviço de Conservação de Via e Obras — as primeiras que funcionaram na Companhia — têm-se realizado em vários pontos, como Alcântara, Barreiro, Casa Branca, Évora e Verride. No Entroncamento, foi construído edifício próprio para escola deste pessoal da via, o qual tem como anexos, refeitório, cozinha, dormitório e casa de banho.

A escola de Instrução Profissional de Via e Obras, no Entroncamento, pode alojar agentes vindos das três rédes exploradas pela Companhia; os quais, orientados por um chefe de lanço experimentado, recebem instrução prática e teórica, que lhes permite melhorar os seus conhecimentos, para o que contribui também a própria localização da escola, num centro ferroviário importantíssimo.

Além de material escolar, existem na escola biblioteca e telefonia, que são utilizadas nas horas em que não há instrução profissional, assistindo, por vezes, os alunos das brigadas a palestras e conferências de vulgarização cultural, que lhes proporcionam contacto com assuntos desconhecidos e contribuem para aumentar a sua bagagem literária e profissional. Três meses depois de frequentarem a brigada, são os alunos submetidos a exame teórico e prático. De harmonia com as classificações obtidas passam a ocupar um lugar na escala de promoções.

A instrução profissional tem melhorado consideravelmente o nível intelectual do pessoal, pois os alunos, ao regressarem aos distritos onde trabalham, transmitem, mesmo involuntariamente, aos seus camaradas, a instrução recebida, ao applicarem os ensinamentos colhidos.

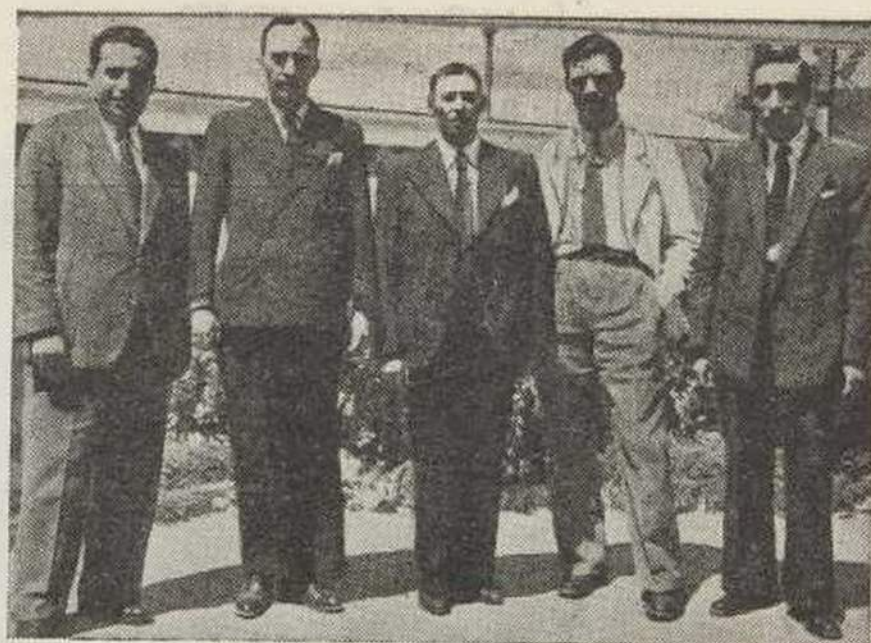
Além da instrução na Escola Profissional do Entroncamento, existe, como dissémos, a instrução ao pessoal dada na linha, não só durante o serviço, mas quando das revistas dos chefes de lanço e de distrito, assim como nas inspecções dos chefes e sub-chefes de Secção, Chefes de Circunscrição e demais agentes superiores.

O pessoal de vigilância, constituído por homens e mulheres, também recebe instrução, que nos últimos anos tem aumentado de intensidade e aquidade, sendo o recrutamento cada vez mais meticoloso.





O mestre geral dos Edifícios Manuel Domingos Coelho e o encarregado Francisco Nunes, com o pessoal da 1.ª secção que construiu o reservatório de cimento armado em Alcântara - Terra



PESSOAL DA 13.ª SECÇÃO: Ao centro, o chefe da secção Manuel Antunes de Almeida; à sua direita, os empregados José Falarido e José Paulo Lopes; e à esquerda, o sub-chefe de serviço António Potes e António Ferrão

A estes agentes, que desempenham funções importantíssimas para a segurança do trânsito, é dada instrução aturada e eficiente, com a intenção de evitar justas reclamações do público.

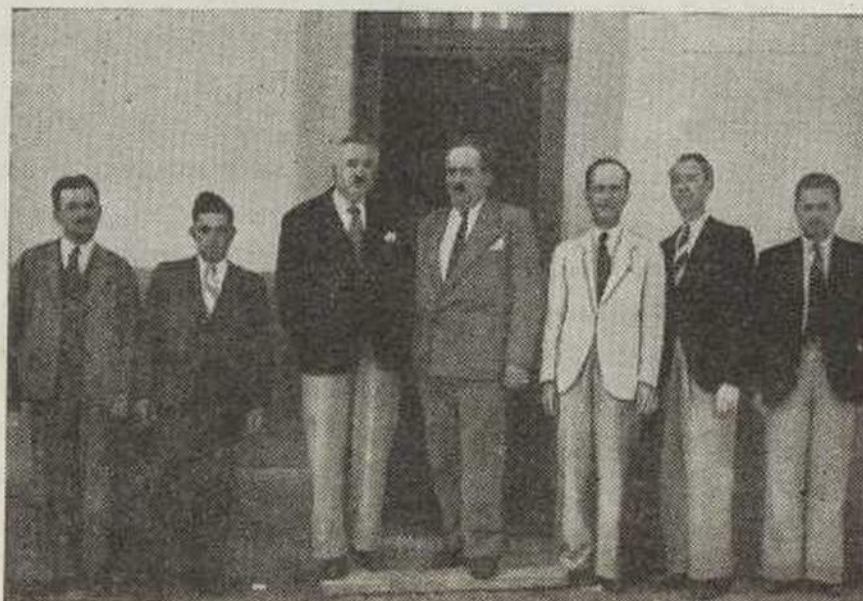
Como o movimento de combóios é grande, com horários normais, em algumas linhas e com o fim de interromper ao mínimo a circulação de veículos por estrada, impôs-se a utilização de medidas que, conjuntamente com a instrução profissional das guardas, têm dado resultados satisfatórios. Assim, além de tabuletas com a cruz de Santo André, colocadas ao longo da linha e nas proximidades das passagens de nível, com o fim de chamar a atenção dos maquinistas, o que os obriga ao toque de apito das locomotivas, foram colocadas nos caminhos, que conduzem a passagens públicas e sem guarda, tabuletas anunciadoras, nas quais se pede ao público para, antes de atravessar a linha, se certificar se vem perto algum combóio.

Além destas medidas de segurança, existem sineas anunciadoras da partida de combóios das esta-

ções próximas, e foram instalados telefones em muitas passagens de nível guardadas, — o que permite um contacto permanente com as estações colaterais que, pelas disposições em vigor, têm de anunciar às guardas a partida de todos os combóios, o que, além de garantir a segurança no trânsito, beneficia a circulação por estrada, reduzindo ao mínimo a paralização de veículos.

O serviço a cargo das guardas é de responsabilidade, pois, além de exigir grande cuidado, obriga ao conhecimento das medidas a pôr em prática em caso de sinistro.

Assim termina a descrição sumariíssima do Serviço de Conservação da Divisão da Via e Obras e a sua missão dentro da Companhia. Falta dizer que o pessoal dos serviços regionais vive ao longo da linha, instalado em casas cercadas de jardins e hortejos, cultivados pelos moradores, constituindo notas de côr interessante dentro da paisagem que rodeia as linhas férreas portuguesas.



PESSOAL DA 12.ª SECÇÃO: Ao centro, o chefe do serviço Joaquim da Silva Ramos; à sua direita, os empregados Graça, João Tirocas e José Xisto; e à esquerda, José de Oliveira, José da Silva Campos e Júlio Serra da Silva



# PESSOAL

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO

EM JANEIRO:



**Victor da Gama Machado.** Chefe de 3.<sup>a</sup> de classe em Torre das Vargens. Admitido como praticante de factor em 5 de Outubro de 1906 e nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Outubro de 1920.

EM FEVEREIRO:



**Américo Martins Rodrigues.** Inspector da 2.<sup>a</sup> Secção de Exploração. Admitido como praticante em 1907, foi nomeado para o quadro, com a mesma categoria, em 10 de Fevereiro de 1908; e, depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a Inspector em 1 de Junho de 1934.



**Antero Marques Ferreira Reis.** Chefe de Secção da 1.<sup>a</sup> Circunscrição. Admitido como praticante em 8 de Abril de 1907, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1945.



**José do Couto Magalhães.** Chefe da repartição do Serviço de Estatística e Estudos. Admitido como praticante de estação em 29 de Abril de 1907, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1945.



**Manuel Francisco de Almeida.** Empregado principal do Serviço de Estatística e Estudos. Admitido como praticante de estação em 10 de Junho de 1907, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1945.

Divisão de Exploração

Divisão comercial



**Ricardo Carlos da Silva.** Chefe principal de Campanhã. Admitido como praticante em 30 de Maio de 1907, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a chefe principal em 1 de Julho de 1947.

---

**Filipe Vaz do Nascimento Bandeira.** Chefe principal de Tunas. Admitido como praticante em 14 de Março de 1906, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 26 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a chefe principal em 1 de Julho de 1944.

---



**Antônio Tiago da Costa Gonçalves.** Chefe de 1.<sup>a</sup> classe em Valença. Admitido como praticante em 2 de Maio de 1907, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a chefe de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1939.

---



**Manuel Ribeiro de Aguiar.** Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Alfândega. Admitido como praticante em 5 de Abril de 1908, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a chefe de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1940.

---



**Francisco Antônio Neto.** Chefe de 2.<sup>a</sup> classe de Alhos Vedros. Admitido como praticante em 17 de Dezembro de 1906, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 26 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Abril de 1938.

---



**Amâncio Monteiro Bonifácio.** Chefe de 2.<sup>a</sup> classe de Campanhã. Admitido como praticante em 8 de Março de 1907, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1936.

---







**Ernesto Martins de Lima.** Fiscal de revisores de Campanhã. Admitido como praticante em 16 de Maio de 1906, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Fevereiro de 1908. Depois de transitar por diversas categorias foi promovido a fiscal de revisores em 1 de Julho de 1944.



**José da Silva.** Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe, de Lavradio. Nomeado carregador em 19 de Fevereiro de 1908, foi promovido a agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, em 29 de Dezembro de 1910, e de 1.<sup>a</sup>, em 9 de Julho de 1925.

**José Correia Belo.** Carregador, de Castelo Branco. Nomeado carregador em 4 de Fevereiro de 1908.

## NOMEAÇÕES

### Serviço de Saúde e Higiene

EM DEZEMBRO:

**Médico de Secção** — Dr. José de Castilho Ferreira de Abreu, Médico de 2.<sup>a</sup> Secção da Linha do Litoral do Minho, com sede em Vila do Conde.

### Exploração

EM NOVEMBRO:

**Adido Técnico Ajudante** — Antero Martins Colarinha.

**Servente de Oficina** — Maria do Ceu Gomes Marques.

### Via e Obras

EM JANEIRO:

**Assentador** — Manuel Martins Viegas.

EM NOVEMBRO:

**Assentador** — António Faina.

EM DEZEMBRO:

**Assentador** — Bernardino Mousinho.

## MUDANÇAS DE CATEGORIA

### Abastecimentos

EM NOVEMBRO:

**Para Distribuidor de Materiais** — O operário de 3.<sup>a</sup>, José Maria Inácio.

### Exploração

EM NOVEMBRO:

**Para Guarda de Estação** — Manuel Alves Bento Baptista de Souza Azevedo e Luiz Joaquim Arrepiá.



# PEDIDOS DE DEMISSÃO

## Serviço de Saúde e Higiene

### EM DEZEMBRO

Prof. Dr. Luiz Morais Zenith, Médico especialista, adido, transitado da antiga C. C. F. P. da Beira Alta.  
Dr. Manuel Domingues da Hora Aroso, Médico da 2.<sup>a</sup> secção da Linha do Litoral do Minho, transitado da antiga Companhia do Norte de Portugal.

# DISPENSA DO SERVIÇO

## Serviço de Saúde e Higiene

Dr. Abilio Monteiro Soares, Médico da 41.<sup>a</sup> secção, com sede no Juncal, por ter sido atingido pelo limite de idade.

# FALECIMENTOS

## Secretaria da Direcção Geral

### EM JANEIRO:

**Ivo Luiz Ramires.** Operário de 1.<sup>a</sup> classe. Admitido como aprendiz de impressor nos Caminhos de Ferro do Estado (extinta Direcção do Sul e Sueste), em 21 de Março de 1917.

---

## Abastecimentos

### EM DEZEMBRO:

**Diamantino Durães Trindade.** Servente. Admitido como limpador em 24 de Março de 1924 e nomeado servente em 1 de Abril de 1945.

---

## Comercial

**Francisco António Debrisco.** Empregado principal do Serviço de Estatística e Estudos. Admitido como escriturário de 3.<sup>a</sup> classe em 23 de Outubro de 1915, foi promovido a escriturário de 2.<sup>a</sup> em 26 de Setembro de 1917, e de 1.<sup>a</sup>, em 20 de Abril de 1919, e a empregado principal em 1 de Janeiro de 1937.



## Exploração e Comercial — Serviços Regionais

**Joaquim Carrilho Valente.** Factor de 1.<sup>a</sup> classe, do Entroncamento. Admitido como praticante em 6 de Dezembro de 1919, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1920, promovido a factor de 2.<sup>a</sup>, em 1 de Agosto de 1927, e de 1.<sup>a</sup>, em 1 de Janeiro de 1944.

**Domingos da Silva.** Factor de 1.<sup>a</sup> classe, em Pombal. Admitido como praticante em 21 de Maio de 1920, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> em 1 de Abril de 1921, de 2.<sup>a</sup>, em 1 de Janeiro de 1927 e de 1.<sup>a</sup>, em 1 de Janeiro de 1941.



**Luiz de Brito.** Factor de 2.<sup>a</sup> classe, em S. Bartolomeu. Admitido como auxiliar administrativo em 28 de Agosto de 1917, foi nomeado aspirante em 13 de Maio de 1925, promovido a factor de 3.<sup>a</sup> em 26 de Agosto do mesmo ano e a factor de 2.<sup>a</sup> em 1 de Julho de 1929.



**José Cabral Floree.** Factor de 3.<sup>a</sup> classe, em Alcaface. Admitido como praticante suplementar em 7 de Abril de 1931, foi nomeado factor aspirante em 21 de Março de 1942 e promovido a factor de 3.<sup>a</sup> em 21 de Junho de 1943.

**Victor Rodrigues Martins.** Conductor de 1.<sup>a</sup> classe, em Gaia. Nomeado carregador em 1 de Janeiro de 1917, foi promovido a guarda-freio de 3.<sup>a</sup> em 1 de Janeiro de 1921, e, depois de transitar por diversas categorias, foi promovido a conductor de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Setembro de 1946.



**Diamantino Gonçalves.** Guarda-freio de 1.<sup>a</sup> classe. Admitido como carregador suplementar em 18 de Julho de 1928, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Agosto de 1929, promovido a guarda-freio de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Maio de 1943, e de 2.<sup>a</sup>, em 1 de Dezembro de 1945.

**José Gomes Faria.** Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe, em Vila do Conde. Admitido como carregador suplementar em 6 de Maio de 1916, foi nomeado carregador efectivo na mesma data e promovido a agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Dezembro de 1945.







**José da Silva Gomes.** Carregador em Vendas Novas. Admitido como carregador suplementar em 28 de Outubro de 1933, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Julho de 1931.

---

### **Via e Obras**

**Francisco dos Reis Camões.** Chefe de Distrito n.º 290, em Torre Vã. Admitido como assentador auxiliar em 1 de Maio, de 1914, nomeado assentador de 2.ª classe em 11 de Maio de 1915, promovido a sub-chefe de distrito em 11 de Maio de 1927, e a chefe de distrito em 1 de Julho de 1929.



---

**José Pereira.** Guarda do distrito n.º 28, no Cacem. Admitido como assentador em 21 de Agosto de 1928, passando a guarda em 21 de Outubro de 1942, a seu pedido e por indicação do Serviço de Saúde e Higiene.

## **REFORMAS**

### **Serviço de Saúde e Higiene**

#### **EM DEZEMBRO:**

Dr. Mário Gomes Cardoso — Médico de 31.ª Secção com Séde na Guarda.  
Dr. João Rodrigues da Costa Palma — Médico de 61.ª Secção com Séde em Beja.  
Dr. João Pais de Vasconcelos — Médico especialista de cirurgia, em Lisboa.  
Professor Dr. Elísio de Azevedo e Moura — Médico especialista de neurologia, em Coimbra.

### **Secretaria da Direcção Geral**

#### **EM JANEIRO:**

Manuel Esteves — Empregado Principal.  
Carlos Duarte Ferreira — Continuo de 1.ª classe.

### **Abastecimentos**

#### **EM NOVEMBRO:**

Luis Silveira Junior — Ajudante de Distribuidor de Materiais.  
Jaime Augusto Etur — Empregado Principal.

#### **EM DEZEMBRO:**

António Germano da Costa — Empregado Principal.

### **Comercial**

#### **EM NOVEMBRO:**

José Nunes Monteiro — Chefe de Secção do Serviço de Reclamações.  
José Lucio da Costa e Sá — Empregado Principal do Serviço de Turismo e Publicidade.

### **Exploração**

#### **EM NOVEMBRO:**

Augusto Monteiro Valente — Chefe de Secção do Serviço de Movimento.  
Alfredo Vitor Costa — Inspetor Principal do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos.  
Manuel de Souza Pereira Guerra — Electricista de 1.ª classe de Serviço de Telecomunicações e Sinalizações.



EM AGOSTO:

José da Silva Rocha — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe, em Mindelo.

EM OUTUBRO:

José Ferreira de Abreu — Conferente de Lisboa P.

EM NOVEMBRO:

Maria Branca da Cruz e Almeida — Escriturária de 1.<sup>a</sup> classe em Coimbra,

Luiz Tomaz Rodrigues Coelho — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe em Tavira.

Armando Teixeira Pimenta — Chefe de 3.<sup>a</sup> classe em Covelinhas.

Francisco Albino — Fiel de Estação em Faro.

João Lourenço — Factor de 1.<sup>a</sup> classe em Espinho.

Anibal Augusto Gouveia — Telegrafista Principal no Porto.

Joaquim Fernandes — Fiel de 1.<sup>a</sup> em Campanhã.

José Rodrigues Marques Coimbra — Condutor de 1.<sup>a</sup> classe da 5.<sup>a</sup> Circunscrição.

Roque Marques d'Oliveira — Guarda-freio de 1.<sup>a</sup> classe da 5.<sup>a</sup> Circunscrição.

Cezar Correia — Capataz de Manobras principal em Régua.

António Joaquim Calça — Capataz de Manobras de 2.<sup>a</sup> classe em Tua.

Joaquim Mira — Agulheiro Principal em Barreiro.

Aires Oliveira Moreira — Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe em Nine.

Manuel Rufino — Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe em Reguengos.

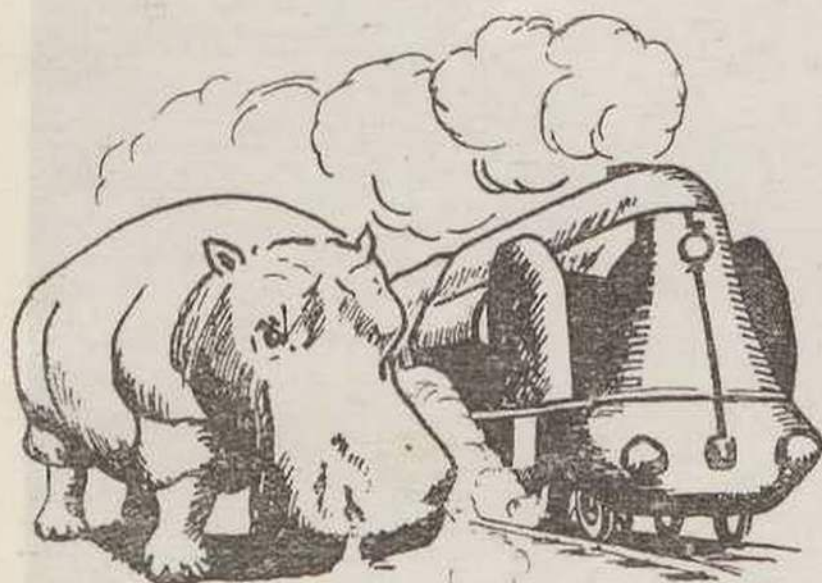
António Maria dos Santos Antão — Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe em Ancora.

José Maria Ramos — Guarda de Estação de Penafiel.

António Gomes — Carregador em Covelinhas.

Domingos Assunção Pinto — Carregador em Tua.

# BOM HUMOR



C. Hamilton Ellis  
1938

Origem da linha aéro-dinâmica das locomotivas.  
Do hipopotamo à máquina ferroviária moderna.

Vai partir o comboio para Évora.

Numa carruagem de primeira, apenas três pessoas: — Mãe, filha e um desconhecido.

As malas das senhoras são tantas, que um dos volumes foi colocado na rede onde o cavaleiro deveria pôr a sua bagagem.

A certa altura, cai um pingo sobre a cabeça do cavaleiro e logo outro e outro no casaco.

A mãe surpreendida, diz à filha:

— Ai! naturalmente é do fogão de petróleo!...

O passageiro olha a nódoa, cheira-a e comenta plácidamente:

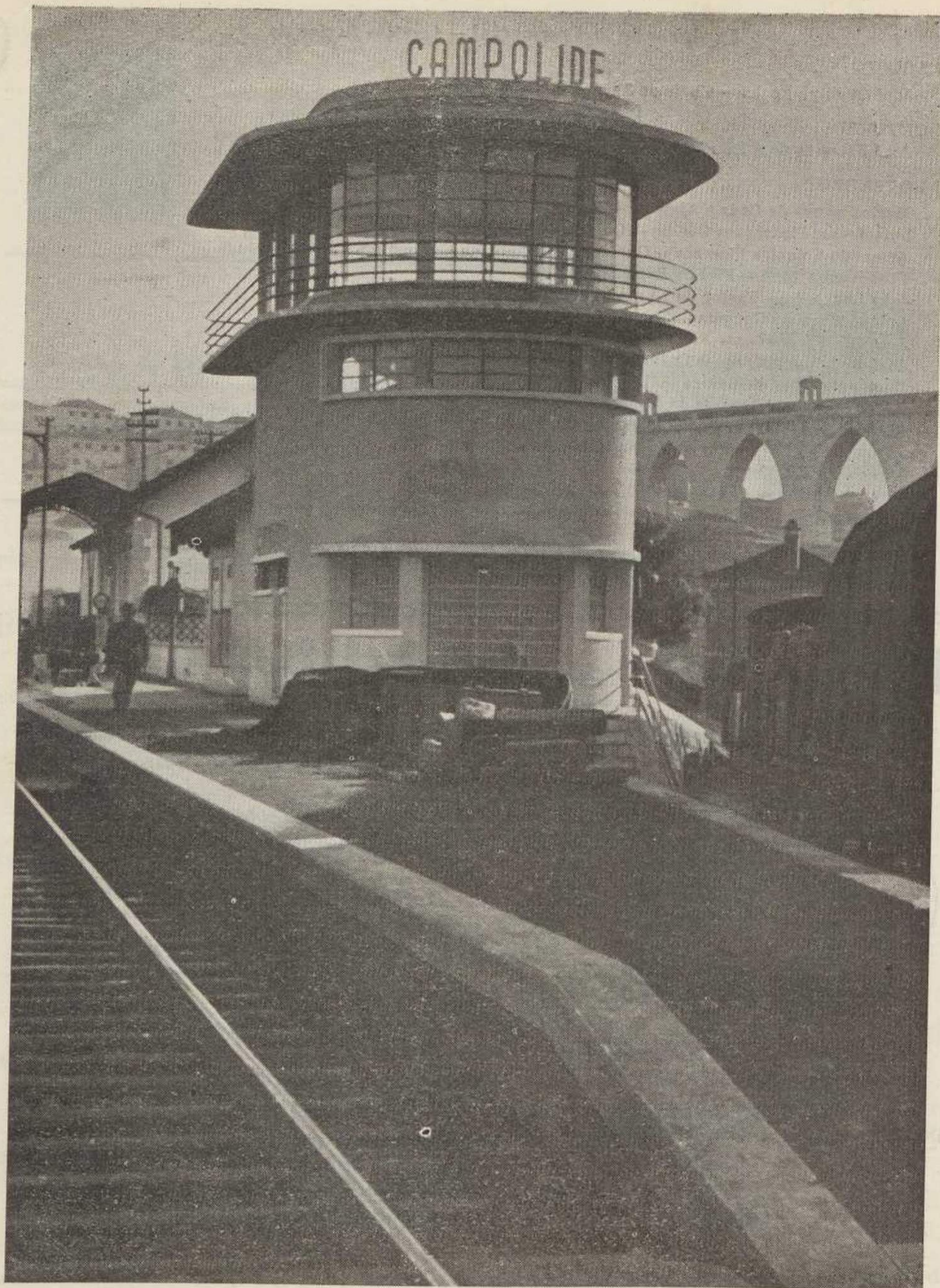
— «E' por estas e por outras, que as carruagens de terceira não tem rede!...»

Desde 1856 que os ferroviários portugueses formam uma verdadeira dinastia. Avós ferroviários, pais ferroviários, filhos ferroviários e tantas vezes, netos ferroviários.

Sem exagêro, a dinastia dos ferroviários portugueses, é das maiores do mundo!

A nossa vida depende dum fio. Se viajamos em caminho de ferro, depende muitas vezes... de uma agulha!





Sobre o fundo solido e vetusto do Aqueduto das Aguas Livres, o moderno e elegante posto de sinalização eléctrica da Estação de Campolide oferece-nos o contraste de duas épocas de valorização da terra portuguesa

(Fotografia de *Abel Leite Pinto*, Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade)



# Sumário



**Os comboios de Portugal apreciados no Brasil, pelo Presidente da Academia Brasileira de Letras, Gustavo Barroso.**

**Desportos, secção a cargo de Manuel Mota.**

**Página de Arte: «Espantando os pardais da seára», de José Malhoa.**

**O Serviço de Conservação da Divisão de Via e Obras em 1946.**

**Pessoal.**

**Bom humor.**

**Estação de Campolide, (gravura).**

**CAPA: Uma das automotoras de fabrico sueco que entraram ao serviço nos caminhos de ferro portugueses.**