

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 Séca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

A Nova Ponte sobre o Côa foi inaugurada no Sábado de Aleluia

DESDE a mais remota antiguidade que o homem, impedido de atravessar livremente rios, torrentes e ravinas, construiu pontes, quer dizer, caminhos que lhe permitissem passar de uma margem de um vale para a outra margem. As primeiras pontes serviam somente para a passagem de homens e foram constituídas por troncos de árvores toscamente aparelhados e ligados ou por uma rede de cordas amarrada às duas margens.

Com o decorrer dos séculos o homem aprendeu a ligar madeiros entre si, por intermédio de cavilhas metálicas e a construir cavaletes sobre os quais tabuleiros robustos permitiam a passagem de carros.

Os exércitos de Roma, há cerca de 2.500 anos, tinham companhias de pontoneiros sem os quais não teriam sido possíveis as campanhas vitoriosas dos grandes generais romanos.

As pontes de madeira não têm, em geral, grande duração e logo que o homem aprendeu a construir abóbadas começou a aplicar estes ele-



A Ponte do Côa é uma bela realização técnica que honra os caminhos de ferro portugueses. O principal animador da sua construção foi o Sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração a quem o turismo nacional e os caminhos de ferro devem uma obra notabilíssima.

mentos construtivos na elaboração de pontes de pedra, mais duráveis.

Conhecem-se pontes destas, em arco, com cerca de 2.000 anos de existência, mas é evidente que tais pontes não podem suportar os pesos dos veículos de hoje. Em Portugal existem algumas «pontes romanas» mas nenhuma delas é da primitiva.

Todas foram restauradas e modernizadas.

Durante muitos séculos as pontes de pedra foram realizadas por «práticos» especializados, quâse sempre frades de conventos beneditinos, hospitalários e templários.

Em Portugal a Ordem religiosa dos Templários transformou-se na Ordem de Cristo.

Muitas das nossas pontes antigas e das abobadas dos nossos conventos foram construídas por frades beneditinos (como os de Alcobaça) e frades da Ordem de Cristo (como os de Tomar).

Com o desenvolvimento e o progresso verificou-se que era necessário formar construtores de pontes e o rei de França, em 1713, criou o chamado «Corpo de Pontes e Calçadas» que em 1747 se transformou em «Escola de Pontes e Calçadas» e «Corpo de Engenheiros de Pontes e Calçadas».

Esta Escola, que fez, no passado ano, dois séculos de existência, é a mais antiga escola de engenharia do mundo. Dela saíram alguns dos engenheiros franceses que vieram a Portugal construir os nossos caminhos de ferro e alguns dos engenheiros portugueses da C. P. que colaboraram nessa construção.

Com a criação da Escola de Pontes e de outras escolas de engenheiros, que se lhe seguiu em todos os países, a construção das pontes passou a ser uma técnica e não um simples aglomerado de regras práticas. A partir do século passado a técnica da construção de pontes foi evoluindo a par da ciência.

Começou-se a empregar outros materiais, como os metais, as pedras artificiais, o cimento, o betão, as ligas metálicas e o betão armado. Apareceram, por isso, pontes com características completamente diferentes das velhas pontes de pedra natural.

Os engenheiros, apoiados nas matemáticas e na ciência da resistência dos materiais, puderam tornar-se mais audaciosos e cons-

truir obras de dimensões que pareciam fantásticas aos seus contemporâneos.

No princípio deste século fizeram-se pontes de pedra natural com arcos tendo cerca de 100 metros de vão, mas o betão e o betão armado permitiram, nos últimos anos, a construção de arcos, de pedra artificial ou de pedra reforçada com aço, de cerca de 250 metros. A ponte do Esla, em Espanha, tem 200 metros de vão e 60 metros de flecha; a ponte de Sandö, na Suécia tem 250 metros de vão e 45 metros de flecha, estando em construção pontes com arcos maiores.

Como a construção das pontes de alvenaria e de pedra artificial é morosa, o maior número de pontes de caminhos de ferro, é de pontes metálicas. Em meados do século passado, quer dizer durante o período da construção das grandes linhas ferroviárias, as pontes metálicas eram de ferro, material este que «envelhece», quer dizer perde resistência com a idade. O aço que, depois, substituiu o ferro, «envelhece» menos do que este, mas também perde resistência com a idade, ao contrário do que acontece com o betão que conserva, ou aumenta, a sua resistência com o tempo, se tiver sido bem elaborado.

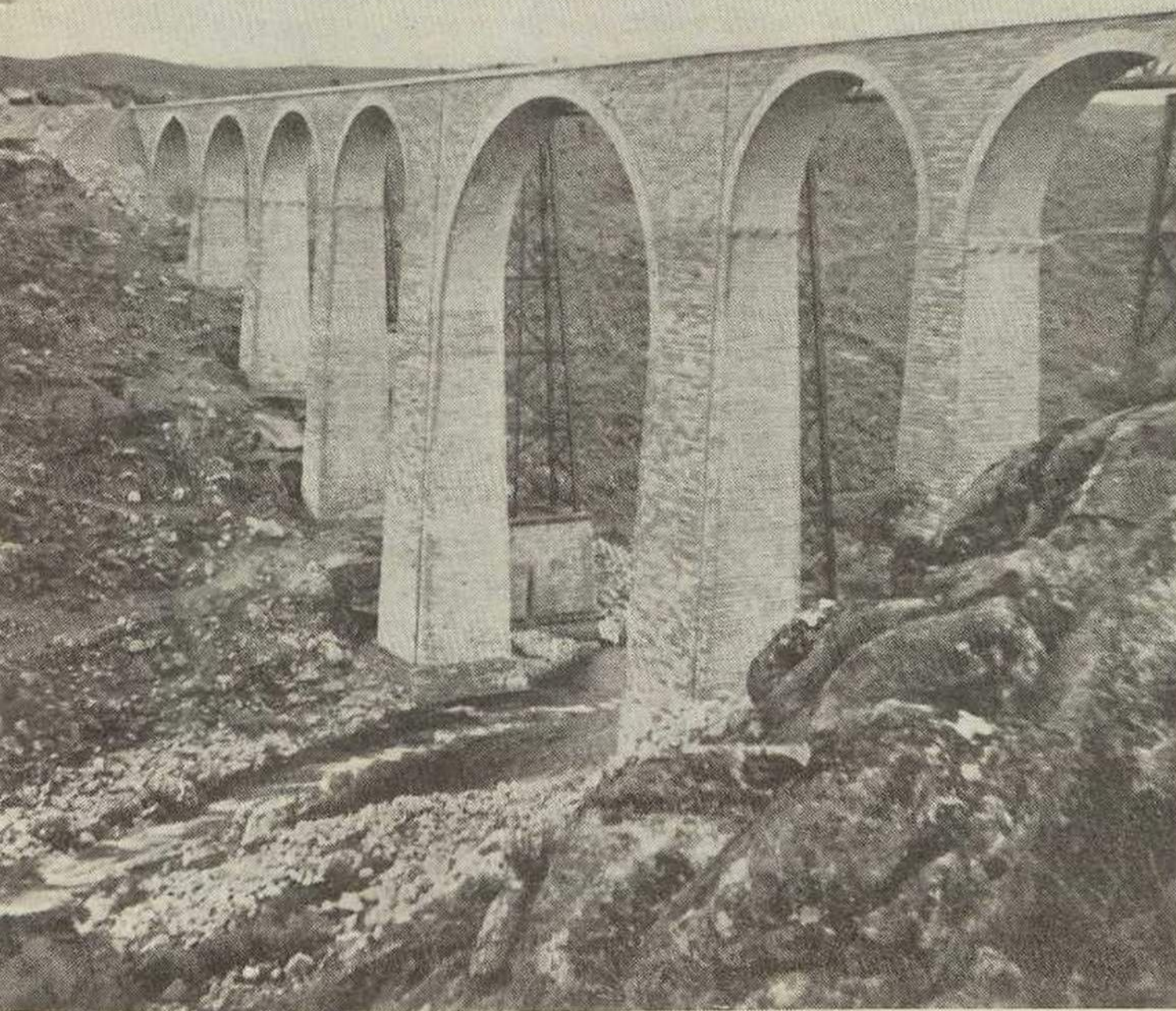
Quando se constroi uma obra de engenharia o factor económico é preponderante; quer dizer, não se constroi de «qualquer forma», mas de maneira a custar o menos possível.

As pontes de ferro construídas em Portugal, quando do início da nossa exploração ferroviária, foram calculadas com largueza para os pesos que lhes deviam passar por cima, porém, não foram feitas para o dobro ou o triplo desses pesos porque custariam muito dinheiro e ninguém previa, em 1880, que, passados apenas 50 anos, o material ferroviário atingisse as cargas que hoje suporta. O que aconteceu em Portugal aconteceu em todo o mundo.

Em resumo, as pontes de ferro «envelheceram» e, por outro lado, os pesos que devem suportar aumentaram além de quaisquer valores previsíveis.

Posto o problema da sua substituição, surge a pergunta: qual o novo material a empregar?

Toda a tendência actual da engenharia



A PONTE SOBRE O CÔA

(Fotografia do Eng.^o Azevedo Nazaré, Sub-Chefe da Divisão de Exploração)

é para construir pontes em betão e em betão armado, a não ser que se tenha de construir com rapidez, hipótese em que o aço e as ligas metálicas têm grande vantagem.

Nos países, como o nosso, onde não se produz aço, temos de comparar os volumes dos materiais importados nas duas soluções, pois se deve evitar a saída de ouro para o estrangeiro.

A partir de 30 metros de vão, o peso do aço empregado (em cada metro linear) nas pontes metálicas, é triplo do peso de aço empregado em arcos de betão armado e esta proporção aumenta rapidamente.

Por outro lado, e esta característica é muito importante em caminhos de ferro, o peso próprio da ponte em betão armado (ou betão simples) é muito grande em relação às cargas que lhe hão-de passar por cima. Como as pontes metálicas necessitam de ser, continuamente, reparadas e pintadas e as pontes de pedra, natural ou artificial, são

de conservação muito pouco custosa, os engenheiros de hoje preferem a construção de pedra à metálica, embora esta possa ser mais barata, em primeiro estabelecimento.

Quando a Direcção Geral de Caminhos de Ferro chamou a atenção das Companhias ferroviárias portuguesas para a necessidade de substituir algumas das nossas velhas pontes metálicas, fizeram-se projectos de pontes de aço, de pontes de alvenaria e, até, de pontes de betão.

Resolveu a Companhia da Beira Alta iniciar a substituição das suas pontes, construindo no Côa uma obra de arte, de alvenaria. Essa obra seria, necessariamente, mais cara que a solução metálica mas só empregaria materiais e mão-de-obra nacionais.

A Companhia da Beira Alta desejou animar a nossa arte de canteiro, que se tem perdido em quase todo o mundo, pois a pedra natural trabalhada está sendo substituída por pedra artificial, fabricada formando elementos construtivos ou, simplesmente, moldada.

Desejou-se construir uma ponte de granito numa região em que esta pedra se integra na paisagem. A escolha do material empregado foi, pois, orientada por interesses de ordem nacional e não por interesses económicos.

A nova ponte de alvenaria sobre o rio Côa é, de facto, uma grande obra no seu género. Pode dizer-se que nesta Era, da bomba atómica, nenhum outro País se abalançaria a uma massa tão imponente de pedra trabalhada.

Está situada ao Km. 238,200 da linha da Beira Alta, entre as estações da Noemi e Freineda e, portanto, a cerca de 14 Kms.

da fronteira de Vilar Formoso. Compõe-se de 7 arcos de 20 metros enquadrando um arco de 38 metros; abranje um comprimento total de 240 metros e possui pilares com cerca de 60 metros de altura. Nela se englobaram cerca de 11.000 metros cúbicos de alvenaria, 7.500 metros cúbicos de cantaria, 1.500 metros cúbicos de brita, 2.000 toneladas de betão, 5.000 metros cúbicos de areia, 1.000 metros cúbicos de madeira e 45 toneladas de ferro em grades, parafusos e pregos.

A inauguração da nova ponte realizou-se no dia 27 de Março, na presença do Ex.^{mo} Sr. Governador Civil do distrito, que representava o Governo, de representantes da Direcção Geral de Caminhos de Ferro e da nossa Administração, da Imprensa, etc.

A viagem da Pampilhosa até ao Côa e o regresso a Lisboa realizou-se numa automotora construída nas oficinas de Santa Apolónia.

Na cerimónia inaugural, que foi simples, tomaram parte os Ex.^{mos} Srs. Dr. Ernesto Pereira, Governador Civil da Guarda, Eng.^{os} Chedas Bogarin e Ramalho Fontes, da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Administradores Prof.^{res} José Alberto dos Reis e Prof. Eng.^o Francisco Leite Pinto, os Eng.^{ros} Roberto de Espregueira Mendes e Campos Henriques, Director Geral e Sub-Director, funcionários superiores da Companhia e também os Eng.^{ros} Perestrelo Guimarães e Melo Gouveia, respectivamente autor do projecto e construtor da ponte.

Durante o «Copo de Agua» o Administrador Sr. Prof. Eng.^o Leite Pinto, dirigindo-se ao Governador Civil da Guarda, pronunciou as seguintes palavras:

Senhor Governador Civil

«Mais e melhor» tem sido o lema do Governo que V. Ex.^a, tão dignamente, aqui representa; «mais e melhor» há que ser o lema da C. P..

Mais locomotivas; mais carruagens; mais comboios; melhor via; melhor material; melhor serviço.

Nesta ansia de melhoramentos não se podiam esquecer as pontes que foram construídas, quase todas, quando as locomotivas pesavam 40 toneladas e tinham 1.000 cavalos de potência máxima. As locomotivas actuais podem pesar 450 toneladas, podem ter 6.000 cavalos, atingir 200 kms./h. ou rebo-car, em patamar, 4.000 toneladas de carga. As obras de arte capazes de suportar tais esforços dinâmicos hão-de ter necessariamente, características ade-

quadas. As velhas pontes de ferro têm, por isso, de ser reforçadas ou substituídas. Assim se está fazendo em todo o mundo, por forma a adaptarem-se as pontes às exigências do tráfego ferroviário moderno: transportar rapidamente um grande número de passageiros e um grande volume de mercadorias. Em obediência a determinações superiores, a extinta Companhia da Beira Alta, então administrada pelos srs. Fausto de Figueiredo e Vivas, iniciou, em Março de 1944, a construção desta nova ponte sobre o rio Côa.

O projecto é do sr. Eng.^o Guimarães, a construção foi do sr. Eng.^o Melo Gouveia, ambos presentes. Não está porém, presente, o promotor deste importante melhoramento: o Sr. Fausto de Figueiredo, a quem todos devemos admiração. Devemo-la e tributamo-la!

Da importância da obra dizem alguns números: 18.000 metros cúbicos de alvenarias e cantarias; 2.000 metros cúbicos de betão nas fundações; 2.000 toneladas de cimento; 8.200 metros cúbicos de rocha escavada e transportada; cerca de 1.000 metros cúbicos de madeira em andaimes e cimbres, nos quais se empregaram 10 toneladas de parafusos e 7 toneladas de pregos.

Superando estes números, há o esforço persistente de centenas de homens, traduzido por mais de 3 milhões de horas de trabalho aqui, neste local. Esta obra ergueu-se aqui pela colaboração de engenheiros e agentes técnicos, de calculadores, capatazes e desenhadores, de operários e trabalhadores não especializados.

Superando tudo houve vidas perdidas. Não existe grande obra de engenharia que não tenha custado vidas. A humanidade vem melhorando a sua existência material, pelos séculos fora, à custa da colaboração de muitos e da vida de alguns.

A C. P. ao inaugurar mais esta obra de arte não pode deixar de prestar homenagem a esses homens, aos que vivem e aos que morreram, e mais áqueles que nas fábricas, nas pedreiras e no caminho de ferro, contribuíram, directamente, para esta construção.

Não esqueçamos que grande parte desta obra se fez durante a Guerra, no meio das maiores dificuldades, dificuldades vencidas pela colaboração de outros homens. Todas as dificuldades se vencem quando se quer.

A C. P. presta, também, homenagem a esses homens que quiseram vencer: Dois Ministros, um Sub-secretário de Estado (aqui presente) engenheiros da Direcção Geral de Caminhos de Ferro (aqui representada), funcionários do Comissariado do Desemprêgo, autoridades civis e policiais do distrito da Guarda.

Meus Senhores: Vai passar o primeiro comboio de exploração sobre a nova ponte do Côa.

Em nome do Conselho de Administração da C. P., e por obsequiosa deferência do meu eminente colega Professor Dr. José Alberto dos Reis, agradeço a comparencia do Sr. Governador Civil e de um representante do Sr. Director Geral de Caminhos de



Na fotografia vêm-se, além dos representantes da Imprensa, os srs. Dr. Ernesto Pereira, Governador Civil da Guarda; Administrador, Prof. Eng. Leite Pinto; Director Geral da C. P., Eng. Espregueira Mendes; Sub-Director Eng. Campos Henriques; Eng.º Melo Gouveia, construtor da ponte; Subchefe da Divisão de Exploração, Eng.º Azevedo Nazaré; Eng.º Adriano Baptista, Chefe do Serviço de Movimento; Eng.º Perestrelo Guimarães, autor do projecto da ponte e António Montês, Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade



Um velho serrano que assistiu à construção das duas pontes sobre o rio Côa: — a metálica, levantada há sessenta anos e a de alvenaria, agora inaugurada. — A' esquerda o Eng.º Perestrelo Guimarães, autor do projecto da nova ponte e à direita o constructor Eng.º Melo Gouveia

Ferro, felicito o Eng.^o Melo Gouveia pela magnífica obra que materializou e exprimo o nosso desejo veemente, de melhorar as comunicações de todo o País com a histórica, e bem portuguesa, região de Riba-Côa.

Bêbo, Sr. Governador Civil pelas prosperidades do distrito da Guarda.

Em seguida, o Governador Civil da Guarda pôs em destaque a obra do Governo da Nação, referiu-se aos melhoramentos realizados em todo o país e ao aumento do nível de vida da população portuguesa, agradecendo à C. P. em nome do seu Distrito, a sua bôa vontade em melhorar os transportes ferroviários, base de toda a economia nacional. Referindo-se à ponte do Côa, prestou homenagem aos mortos e aos vivos que contribuíram para a sua construção e congratulou-se com o facto de tão importante melhoramento ficar a valorizar os meios de comunicação do seu Distrito e bebeu pelas prosperidades de todos os que permitiram tão magestosa obra de arte, desde os ministros ao mais humilde dos trabalhadores.

Depois desta cerimónia os visitantes di-

rigiram-se para a entrada da ponte onde parou o combóio n.^o 37. Eram 17 horas e 5 minutos. Então subiram para a locomotiva o Administrador Sr. Eng.^o Leite Pinto, Director Geral, Eng.^o Espregueira Mendes e os Eng.^{os} Perestrêlo Guimarães e Melo Gouveia. O combóio, silvando continuamente, atravessou a ponte e subiram ao ar girândolas de foguetes. Estava inaugurada a ponte do Côa, tendo o Administrador Sr. Prof. Eng.^o Leite Pinto e o Director Geral Eng.^o Espregueira Mendes abraçado os Eng.^{os} Guimarães e Gouveia.

No regresso a Lisboa, que foi feito também em automotora, foi servido um jantar no restaurante da estação da Pampilhosa, no qual tomaram parte jornalistas e ferroviários, tendo o Sr. Prof. Eng.^o Leite Pinto, em nome do Conselho de Administração da Companhia, saudado a Imprensa portuguesa. O sr. Felix Correia, redactor do *Diário de Lisboa* agradeceu as palavras dirigidas à Imprensa que, declarou, tem sempre o maior prazer em divulgar os melhoramentos introduzidos na rede ferroviária nacional.

B O M H U M O R

Dia de grande calor em Évora.

Duas pessoas comentavam o facto na Praça do Geraldo, afirmando um deles, que Évora era, não só a Cidade Museu de Portugal, mas a cidade mais quente do universo.

A outra ouviu, ouviu, e por fim, disse convencida:

— Em Évora, há apenas duas estações.

— O verão e a... estação do caminho de ferro! — concluiu o outro.

|

A cena passa-se nos Restauradores, pouco depois das sete da tarde — a hora de maior movimento de Lisboa.



— A Primavera é a estação mais linda do ano e o Inverno a mais feia, não achas?

— Acho até que o Inverno não devia ser estação. Devia ser um simples... apeadeiro.

(Do Diário de Notícias)

Há uma «bicha» muito grande para o autocarro do Aeroporto, duas ainda maiores para o carro de Miguel Bombarda, mas a maior de todas é a de Campo de Ourique. Do outro lado, as «bichas» são também imensas, especialmente para os «eléctricos» do Lumiar e Campo Pequeno.

Quando os carros chegam, a multidão comprime-se, ouvem-se exclamações e comentários de mau gosto. Uma senhora de idade, ao ver-se empurrada pelos companheiros da «bicha» comenta para a neta:

— «Que saudades do combóio de Sintra, aos domingos!...»

Combóios de crianças

Há semanas, chegaram a Lisboa cerca de quinhentas crianças austriacas, que, depois de passarem umas horas na capital, seguiram para vários pontos da província.

Estas crianças, pobres vítimas da guerra, vem acolher-se à hospitalidade portuguesa por intermédio da «Caritas», organização católica que cuidou carinhosamente da sua instalação em Portugal.

No dia da partida, a estação do Rossio ouviu o chilrear daquelas centenas de crianças, infelizes passarinhos que, longe da pátria, sentiram o acolhimento dos ferroviários portugueses.



Em cima — As crianças austriacas, tão batidas pela adversidade, foram carinhosamente recebidas à sua chegada à estação do Rossio

Ao lado — O Sr. Eng.^o Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., assistindo ao embarque de algumas das crianças que vão para terras da província.

UM CONCURSO

“Os Amigos do Boletim”

O nosso primeiro concurso intitula-se «Os Amigos do Boletim» e destina-se a premiar os assinantes, novos ou antigos, que nos enviem maior número de assinaturas.

Já informámos, no nosso último número, que temos recebido pedidos de assinatura de todos os pontos do país, ou melhor, de todas as linhas férreas portuguesas, não faltando até a valiosa colaboração do pessoal da «Sociedade Estoril» que, num gesto que muito nos sensibilizou, pretende assinar a nossa publicação.

Das antigas linhas da Beira Alta, da Companhia Nacional e do Norte de Portugal fazem-nos pedidos idênticos e até aqueles agentes que se encontram na situação de reforma e os que, por qualquer motivo, deixaram de assinar o «Boletim da C. P.», nos pedem para os considerarmos assinantes.

O que é curioso e merece ser posto em destaque, é o desejo que todos manifestam de adquirir a nossa publicação, a partir de 1 de Janeiro do ano corrente. Neste momento, podemos já garantir que, dentro em pouco, começarão a receber normalmente a publicação, estando a ser feita nova tiragem dos números do primeiro trimestre que, ao contrário do que supunhamos, se esgotaram rapidamente.

Este facto levou-nos a pensar na realização de um concurso, o primeiro concurso

do ano, que terá por título «Os Amigos do Boletim» e se destina a premiar os assinantes que, até 30 de Setembro, nos enviem maior número de pedidos de assinatura.

Este concurso é original, pois não tem juri, nem bases, nem planos, nem sorteios complicados que pudessem descontentar os concorrentes. Estabeleceram-se 6 prémios, cada um de 250\$00 esc. (duzentos e cinqenta escudos), que serão entregues aos agentes que maior número de assinaturas tenham angariado.

Dentro de dias, procederemos à distribuição do primeiro número deste ano, destinado aos agentes que ainda o não receberam e com ele vai também a circular que há meses dirigimos aos nossos leitores, a qual, estamos certos, contribuirá para aumentar a tiragem, que é já de 16.000 exemplares.

Está aberto o concurso «Os Amigos do Boletim», que será encerrado em 30 de Setembro — o dia em que serão tornados públicos os nomes dos leitores que tenham angariado maior número de assinaturas para o «Boletim da C. P.».

A iniciativa tem um fundo de justiça e de reconhecimento, pois o «Boletim da C. P.», corresponde, por esse modo, à simpatia e interesse dos seus assinantes e amigos, que consideram a nossa publicação — como, aliás, sempre desejámos — o verdadeiro jornal dos ferroviários portugueses.



A «Praça da Rainha», de Viana do Castelo, com a fonte monumental, o famoso edifício dos Paços do Concelho, em frente, e a histórica fachada da Misericórdia, à esquerda, é uma das maiores atracções turísticas de Portugal

O caminho de ferro e o turismo em Portugal

O turista que pretenda transportar-se de de ponta a ponta de Portugal, para admirar as belezas naturais e as obras de arte que existem, em profusão, em tantos lugares da Terra portuguesa, assinalando, no decorrer dos séculos, a marcha da civilização neste recanto da Europa ocidental, não precisa embrenhar-se em locubrações para descobrir o meio de transporte que o há-de conduzir à realização dos seus desejos.

Basta adquirir um guia oficial dos Caminhos de ferro, inteirar-se dos horários em vigor, e partir num dos combóios que diariamente sulcam o país de lés-a-lés.

Sucessivamente, o caminho de ferro apresentará, aos seus olhos deslumbrados, desde os doces vales algarvios, suavemente tapizados de amendoeiras em flor, às lezírias verde-escuras do Ribatejo; desde os recortes luminosos, magníficos, das praias da beira-mar, aos panoramas alpestres da província de Trás-os-Montes; desde os monumentos artísticos, espalhados por tantas cidades, vilas e aldeias, aos castelos de antanho, onde a raça pelejou, resistiu e se impôs às hordas bárbaras do norte, ao mouro e ao castelhano.

A toda a parte onde é humanamente possível ir, lá vão os carris do caminho de ferro e o silvo do vapor das suas locomotivas; e, com eles, poderá ir confladamente o turista que pretenda conhecer Portugal.

Descem aos mais profundos vales, talam as planícies imensas; trepam, coleantes, ao alto das serranias; passam sobre os rios e os abismos, desdenhando dos perigos, indiferentes à marcha do tempo, que os não apanha nunca em faltas, que os não encontra nunca inactivos. Ao mesmo tempo que vão ao encontro do Futuro, aproximando-se, servindo lealmente e promovendo o desabrochar da indústria e o desenvolvimento da agricultura—levam também os admiradores do Passado aos vastos monumentos de Belém, da Batalha, de Alcobça, de Leiria—e de tantos outros lugares grandes ou humildes da Lusitânia imortal.

Terras de que nos falam a História, a lenda e a mitologia, a todas elas conduz o caminho de ferro, silenciosamente, sem alardear do seu imenso esforço e aplicação constante de altos destinos da nossa terra: umas vezes, em velocidades vertiginosas; outras, (quando a tarefa é rude e espinhosa) num andamento suave, embaçador, doce como uma sinfonia—mas sempre cómodo, económico e eficiente!

Não hesitem, pois, senhores turistas portugueses e estrangeiros: os caminhos de ferro de Portugal esperão-vos, prontos a levá-los a toda a parte e—o que é melhor—a trazê-los sãos e salvos, contentes e satisfeitos.

José A. Abrantes

Factor de 1.^a classe

DESPORTOS

Secção a cargo de MANUEL MOTA
Chefe de Secção da Via e Obras

DESPORTISTAS FERROVIÁRIOS

GIOVANI DE SOUSA

jogador e treinador do Desportivo da C. P.

um exemplo de correcção desportiva

Giovani de Sousa é actualmente jogador e treinador de basquetebol do Grupo Desportivo da C. P. (Lisboa).

Começou a jogar em 1929, e, tendo pre-



Giovani de Sousa

sentemente 38 anos de idade, continua com o maior entusiasmo a dedicar-se ao desporto.

Principiou a sua carreira no Recreativo Ginásio Clube, dos Olivais, onde permaneceu 10 anos. Passou depois ao Grupo Desportivo da Fábrica de Loixa de Sacavém e há quatro anos que joga no Desportivo da C. P., sendo o seu treinador há três anos.

Fez parte da equipa do Desportivo da C. P. que na época de 1946/47 venceu um campeonato.

Deve ser actualmente o jogador de Lisboa com mais anos de actividade. E, sendo já muito interessante esse facto, deve salientar-se outro não menos interessante: nos

António Mário

do Desportivo Ferroviário, de Campanhã,

foi seleccionado para a equipa nacional de andebol

Os ferroviários continuam a dar valiosa contribuição ao desporto português.

Brevemente vai disputar-se um encontro internacional e para o grupo português foi escolhido um ferroviário: António Mário, do Grupo Desportivo Ferroviário, de Campanhã.

António Mário é um dos melhores elementos da equipa do seu clube, a qual, por seu turno, é uma das melhores que disputam o campeonato do Porto.

«Os Ferroviários» de Lourenço Marques

grande clube da Africa do Sul

O Grupo Desportivo dos Ferroviários de Lourenço Marques é um dos mais importantes clubes da Africa do Sul.

A sua equipa de futebol tem disputado grande número de jogos contra grupos ingleses da região, alcançando expressivos triunfos. A colectividade pratica ainda outras modalidades, em todas elas marcando posição de muito relêvo. O labor desenvolvido pelos ferroviários de Lourenço Marques honra a nossa classe!

seus dezoito anos de actividade; Giovani de Sousa nunca sofreu um castigo!

Trata-se, portanto, de um desportista correcto, cujo exemplo deve ser meditado por quantos se dedicam ao desporto, em qualquer modalidade. Convem acrescentar que este ferroviário modesto, operário nas Oficinas Gerais de Lisboa-P., praticou outros desportos, como o andebol, por exemplo, e sempre com o mesmo belo espírito desportivo, a mesma correcção exemplar e o mesmo entusiasmo.

A Actividade Desportiva do Ateneu Ferroviário

que disputou o campeonato de Lisboa
de basquetebol

O Ateneu Ferroviário teve, há anos, interessante actividade desportiva. Em basquetebol a sua equipa feminina conquistou,



Grupo de Basquetebol do Ateneu Ferroviário

em três anos consecutivos, o campeonato de Lisboa depois de desafios emocionantes com a equipa sua rival, a do Belenenses.

Por circunstâncias várias o Ateneu Ferroviário teve de interromper essa actividade, que recomeçou na presente época.

Tendo concorrido ao campeonato de Lisboa da 3.ª Divisão, classificou-se em 3.º lugar, na série B, em competição com o Instituto Superior Técnico, que foi o vencedor, o Internacional, o Penha e o Olímpico.

A equipa foi treinada por Jorge Barbosa e dela fizeram parte, normalmente, Luís Cabral, Afonso Tavares, António Almeida Santos, Francisco Matos e Torcato Leitão.

Este resultado, não sendo brilhante, foi porém animador e contribuirá certamente para que a prestimosa colectividade volte a marcar posição de relêvo no desporto nacional.

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do ENTRONCAMENTO

conquistou o título de campeão de juniores
da Associação de Futebol de Santarém

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento, que se tem dedicado especialmente ao futebol, e, regra geral, com bons resultados, ganhou o campeonato de juniores da Associação de Futebol de Santarém.

Em competição com vários clubes do distrito, os jovens jogadores do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento afirmaram evidente superioridade e a conquista do título premiou bem o seu esforço, o seu entusiasmo e o seu real valor.

No campeonato nacional foi menos feliz, sendo eliminado pelo Sporting Clube de Portugal, um dos maiores clubes portugueses da especialidade. No entanto, os jovens jogadores bateram-se nesse desafio com o mesmo aprumo anteriormente demonstrado, prova de que a par de bons jogadores são também correctos desportistas.

Deve salientar-se, a propósito, o interesse que ao Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento merece a preparação de novos elementos, que possam mais tarde vir a enfileirar entre os seus representantes nas grandes competições do futebol nacional.

Publicando a fotografia dos jovens campeões, o «Boletim da C. P.» presta-lhes deste modo a sua homenagem, que torna extensiva aos dirigentes da colectividade e aos orientadores técnicos da equipa.



Grupo de Futebol dos Ferroviários do Entroncamento

PORTUGAL

ganhou pela segunda vez

os campeonatos do Mundo e da Europa de oquei em patins

O desporto português está em festa! Pela segunda vez consecutiva, e agora na cidade suíça de Montreux, Portugal conquistou os campeonatos do Mundo e da Europa de oquei em patins, afirmando bem alto a capacidade dos portugueses.

Os valorosos campeões venceram a Espanha, a França, a Suíça, a Holanda, a Bélgica, o Egipto e a Itália e apenas perderam com a Inglaterra, no último desafio, quando para a conquista dos dois títulos o triunfo já não interessava.

O grupo português afirmou-se como o melhor, devendo salientar-se que todos os outros concorrentes se apresentaram nitidamente melhorados em relação a 1947. Esse facto mais faz realçar a brilhante vitória dos nossos oquistas.

Da equipa fizeram parte Emídio Pinto, António Raio, Sidónio Serpa, Olivério Serpa, António Jesus Correia e José Correia dos Santos, que jogaram todos os encontros dos campeonatos.

Embora não se trate de um acontecimento que interessasse particularmente aos ferroviários, não queremos deixar de o registar nas colunas do «Boletim da C. P.», por ser um facto que deve ser grato a todos os portugueses, qualquer que seja o seu sector de actividade.

O acontecimento teve, além disso, repercussão internacional; e também isso compreendeu o povo de Lisboa, fazendo aos jogadores de oquei em patins uma imponente recepção.

SAIBAM QUE...

São ferroviários:

— O presidente da Federação Portuguesa de Futebol e antigo jogador de ténis de 1.^a categoria, sr. Eng.^o André Navarro, Chefe de Serviço da Divisão Comercial.

— O antigo dirigente e jogador de futebol e ténis de mesa do Sporting Clube de Portugal, sr. Eng.^o Mário Barata, Adjunto na Via e Obras.

— O árbitro de futebol da F. P. F., Manuel Contente de Sousa, empregado de escritório nas Oficinas do Entrocamento.

— O célebre jogador de futebol do Barreirense, João Pireza, operário nas Oficinas Gerais do Barreiro.

— O árbitro de futebol da Associação de Setúbal, Palma Soeiro, empregado principal nas Oficinas Gerais do Barreiro.

— O conhecido massagista do Sporting e da selecção nacional de futebol, Manuel Marques, enfermeiro de 2.^a classe dos Serviços Médicos.

— O antigo campeão de natação e saltos para a água, do Sporting Figueirense (Figueira da Foz), Joaquim Costa Alemão.

Foram ferroviários:

— O jogador da equipa de futebol do F. C. Porto, Vergílio. Era operário no Entrocamento.

— O antigo jogador do Vitória de Setúbal, Francisco Silva. Foi factor na estação de Setúbal.

— O árbitro de futebol da Associação de Futebol de Leiria, Mário Veiga. Era empregado principal na 5.^a Secção de Via e Obras, em S. Martinho.

— O dirigente de futebol do S. L. Benfica, Maximiano Varger. Era empregado de escritório na Contabilidade Central.

Véspera da Bôda

De P O R T E L A J Ú N I O R

O quadro que hoje reproduzimos, intitula-se «Véspera da Bôda» e foi pintado em 1934 por Portela Júnior. O assunto não pode ser mais português, pois dá-nos uma imagem fiel da nossa vida provincial.

Enquanto um tocador de viola, contratado para a festa, averigua a hora do bailarico, um grupo de convidados troca impressões sobre o casamento que vai realizar-se.

A conversa passa-se na cozinha, numa daquelas cozinhas amplas do Alentejo onde se recebem as visitas e se tomam as refeições.

À direita, sobre a toalha revolta, ha ainda restos da última refeição. Não falta o folar, o cagirão de vinho, o garrafão e uma bilha de cobre reluzente.

À esquerda, sentada, a dona da casa prepara o peru para a boda, e ao lado, num tacho de arame, brilhante como ouro, apura-se a gulodisse para a sobrezeza. Uma criada aguarda ordens para as compras, e outra sai para o interior da casa, sem perder de vista o que se passa.

Na pintura, feita de manchas atiradas sobre a tela, não ha hesitações, pois o pintor conhece os segredos das tintas e dos modelos, definindo-os de alto abaixo, com rigor e sobriedade.

É curiosa a vida deste artista que, ainda aluno do liceu, era a negação completa do desenho linear. A régua, o compasso, o tira-linhas constituíam um verdadeiro pesadelo; mas as fantasias desenhadas a lapis no caderno de apontamentos eram já uma promessa!

Vai para a Escola de Belas Artes e, no fim do primeiro ano, alcança vinte valores na cadeira de um mestre que deixou fama. Segue escultura, mas, nas horas livres, mostra inclina-

ção para a pintura, largando para Almodovar antes de terminar o curso.

Dedica-se à lavoira e, com tintas emprestadas, vá de pintar tipos, costumes e paisagens que, sem esforço nem cuidados, despertaram a sua sensibilidade de colorista.

Pintor-lavrador, reparte a vida entre a arte e a gleba. Matorais, ceifeiros, ganhões, eguariços e cabreiros, são os seus modelos, o mundo de sua inspiração plástica; e aqui está como Portela Júnior realiza uma obra portuguesíssima. Pródigo de cor, exuberante de luz, pinta, pinta sempre, mas ao entardecer, não perde a recolha do gado, o regresso das alfaias, as falas dos postores, gravando na imaginação rostos queimados e indumentárias curiosas que simbolizam a azafame heróica das ceifas, pedaços de Portugal que, em telas apetecidas, constituem traços vigorosos de personalidade dum dos nossos maiores pintores contemporâneos.

Regulamentação dispersa e Mapa das linhas férreas

A nossa promessa não está esquecida. Tanto a regulamentação dispersa como o mapa das linhas férreas portuguesas serão distribuídos no decorrer do ano, estando em estudo a forma de distribuição daquelas publicações, que muito glorificarão o nosso Boletim.

As novas instalações da Estação de Lisboa R

O edifício da Estação Central de Lisboa, mais conhecido por «Estação do Rossio», foi projectado há sessenta anos por José Luiz Monteiro, Mestre de Arquitectura da Escola de Belas Artes de Lisboa.

Para a época em que foi construído, o edifício de linhas manuelinas, impõe-se pelo ar monumental. O interior, especialmente nos últimos tempos, estava longe de corresponder à categoria da cidade que servia, e por isso mesmo mandou a Companhia proceder a importantes obras.

As fotografias que reproduzimos, mostram melhor do que as palavras, que a transformação foi radical, pois do pavimento ao tecto, tudo foi modi-

A estação do Rossio, depois da grande transformação do átrio, é diariamente visitada por muitas pessoas que vão admirar a bela quadra

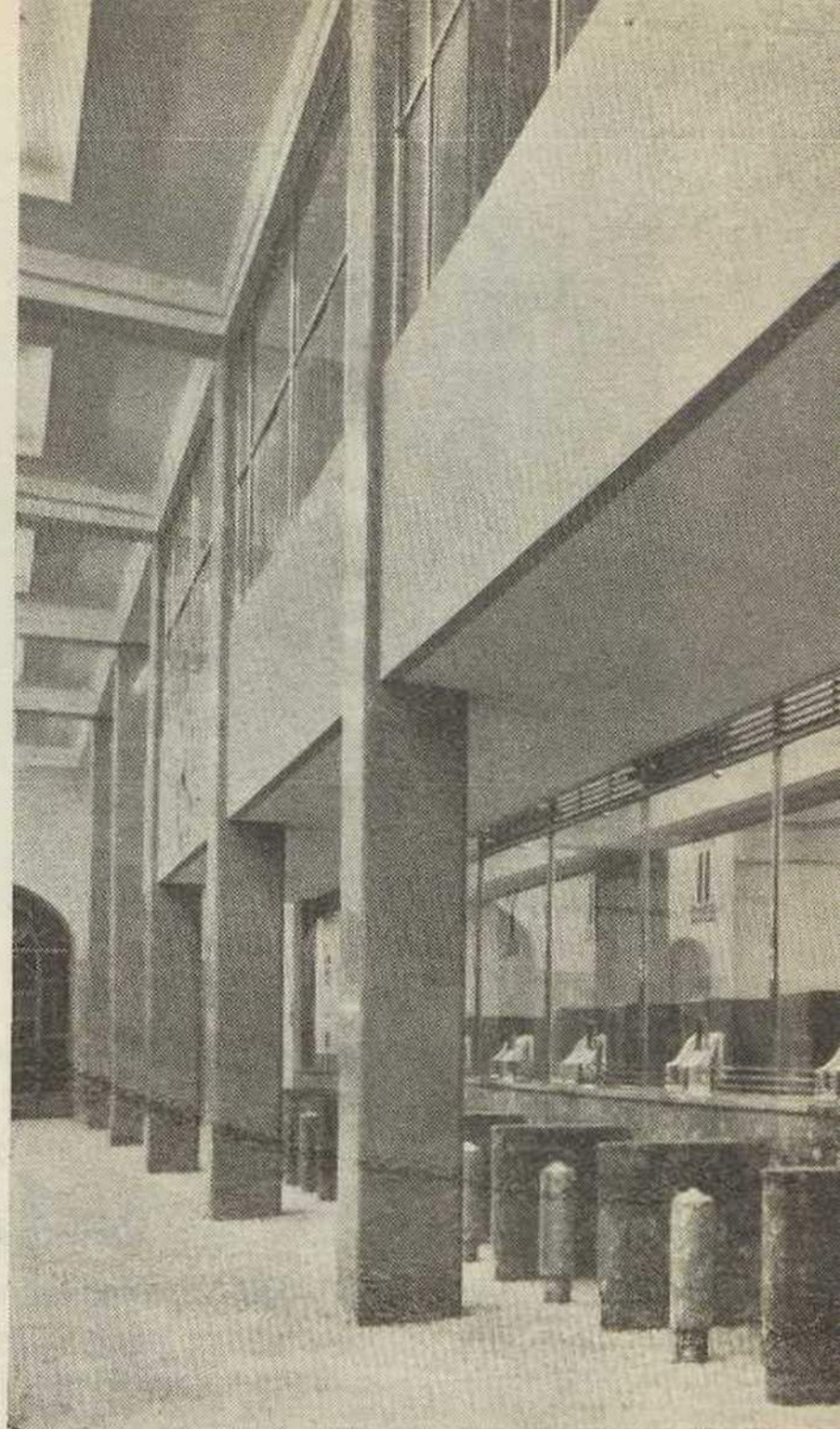


ficado, ficando a nossa principal estação ferroviária com um ar moderno e civilizado.

As colunas de ferro negras e esguias, foram revestidas com mármore reluzentes, e de mármore é também o pavimento, que até há pouco era de betonilha. As baracas de madeira desapareceram completamente e as velhas bilheteiras foram substituídas por outras, amplas e arejadas, com cromados e chapas de cristal. O tecto é branco, a luz clara, tudo respirando limpeza e bom gosto.

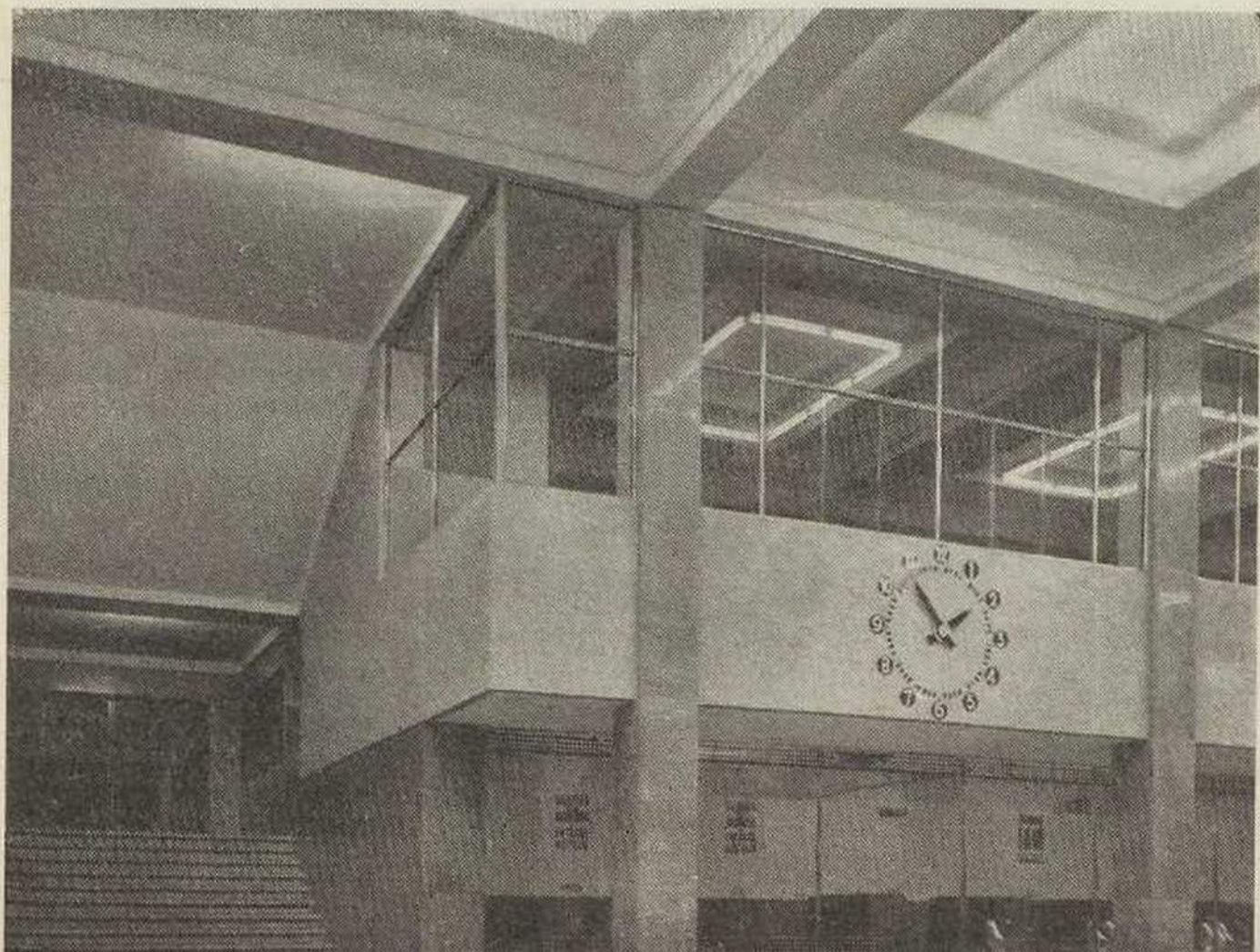
Os elevadores estão sofrendo transformações, passando a ser mais rápidos e em maior número, as instalações para o despacho de bagagens foram consideravelmente melhoradas, tendo sido construído o primeiro lanço de uma nova escadaria que, em anos futuros, irá até ao pavimento dos cais de embarque, ficando a Estação do Rossio com duas escadas, uma ascendente e outra descendente.

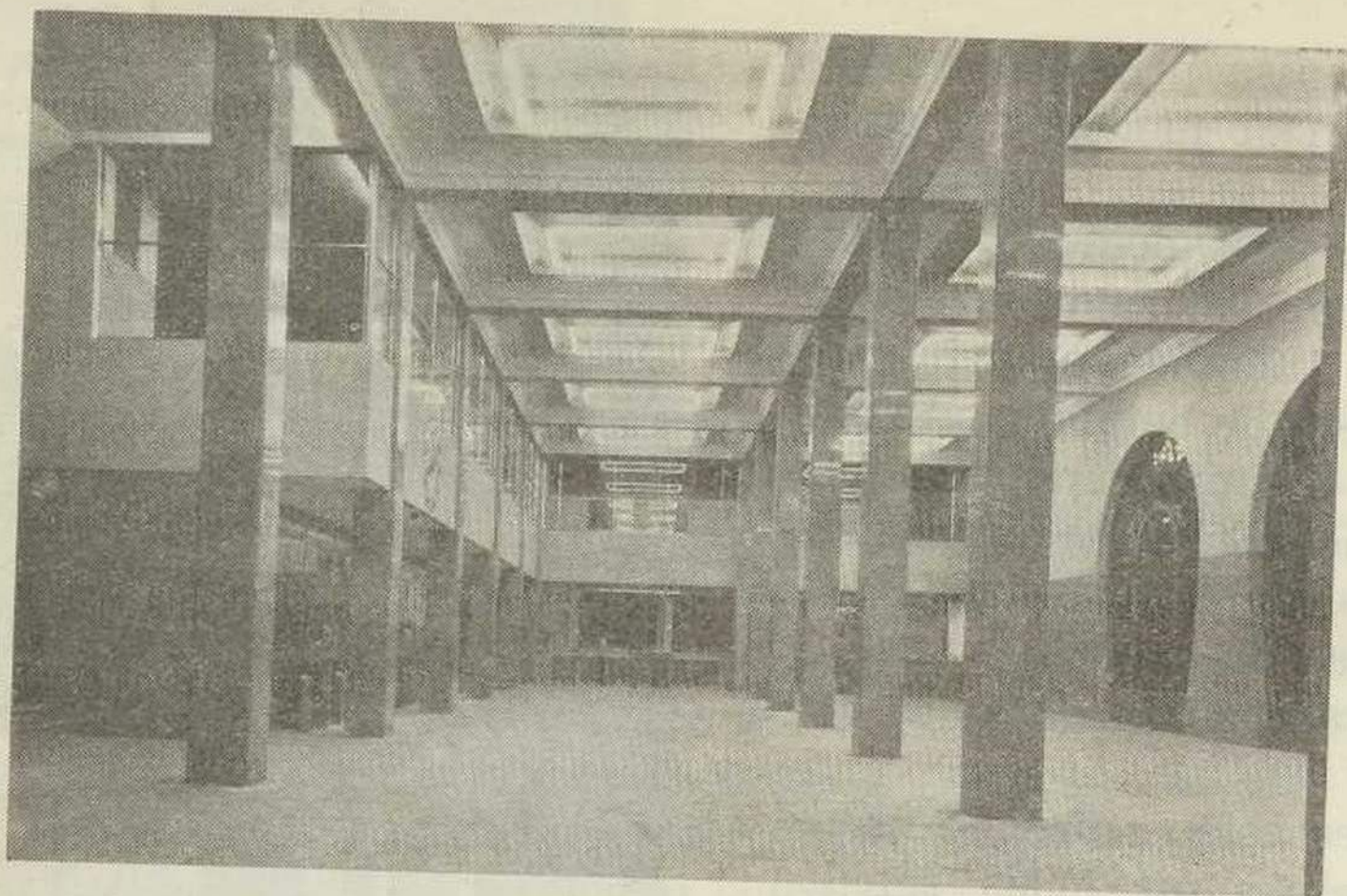
No lugar onde existia o despacho de



O átrio da estação do Rossio é uma bela expressão de arquitetura portuguesa

Átrio da Estação do Rossio — O primeiro lanço de escadaria de acesso à gare





Ao alto — A iluminação foi artisticamente cuidada no átrio da estação do Rossio

Em baixo — Atrio da estação do Rossio: Formosos quadros com os principais monumentos e tipos nacionais dão alto relevo artístico ao ambiente

bagagens, está agora a «Secção de Informações» — que tão bons serviços presta ao público — decorada com um painel artístico onde se vêem os trajes e os monumentos da nossa terra e também excelentes fotografias dos mais afamados lugares de vilegiatura.

A inauguração das novas instalações de Lisboa R, constituiu um acontecimento, bastando dizer que nas últimas semanas, têm passado pelo vestíbulo inferior muitos milhares de pessoas que elogiam os melhoramentos efectuados os quais atestam o desejo de bem servir o público.



Foi inaugurada a nova Estação de Porto-Trindade

Com a assistência do sr. Governador Civil substituto Dr. Manuel Seabra, General Neto, Comandante da 1.^a Região Militar, Dr. Luiz de Pina, Presidente da Câmara Municipal do Porto, representantes das forças vivas locais e funcionários superiores dos caminhos de ferro, foi inaugurado em 10 de Abril o novo edifício de passageiros da estação do Porto-Trindade, melhora-mento de grande importância para a capital nortenha.

A cerimónia inaugural foi simples, tendo-se deslocado de Lisboa, o Director Geral dos Caminhos de Ferro Eng.^o Vasco Ramalho, o sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, Administradores srs. Eng.^{os} Leite Pinto e Mário Costa, Director Geral Eng.^o Espregueira Mendes e Sub-Director Eng.^o Campos Henriques. O sr. Fausto de Figueiredo, pronunciou então o seguinte discurso, transmitido pela E. N., e que o «Boletim da C.P.» tem o prazer de publicar:

«A abertura ao público desta nova estação da Trindade não justificaria, em caso algum, uma cerimónia solene, pois trata-se de um edifício de proporções modestas, embora limpo e arejado, capaz de satisfazer plenamente a sua função.

«Este acto, se tem algum significado

que mereça registo na vida administrativa da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, é o de comprovar a diligencia e a boa vontade da Companhia em satisfazer todas as justas reclamações que caibam dentro das suas possibilidades financeiras.

«Em meados de Abril do ano passado saímos de Lisboa, juntamente com vários engenheiros e chefes de serviço da Companhia, para tomar conhecimento directo do modo como corriam determinados serviços nas linhas do Norte. A viagem fez-se, por assim dizer, sem aviso prévio, nem data antecipadamente marcada, o que melhor permitia ajuizar de deficiências a corrigir e da maior ou menor urgência de certas medidas destinadas a uma melhor eficiência dos serviços.

«Como é natural numa empresa de tamanha magnitude, em cuja complexa orga-



Fachada principal do edificio de passageiros da estação Porto-Trindade

nização se conjugam tantas e tão variadas actividades, encontramos coisas que estavam certas e outras que careciam de modificações e correcção. O espectáculo do detestável barracão imprópriamente designado por estação da Trindade a todos causou uma impressão confrangedora.

Já sabíamos que a cidade do Porto tinha inteira razão quando reclamava, através da Imprensa ou dos organismos representativos dos seus interesses, que se limpasse aquela nódoa que manchava o coração da cidade. Mas nunca, como na visita do ano passado, sentimos a imperativa justiça que animava essa reclamação.

Tinha passado pouco antes para a administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a exploração da linha do Norte de Portugal, e ninguém podia, em boa verdade, acusar a Companhia de imperfeições ou erros anteriores, nem exigir que ela remediasse subitamente, utilizando as varinhas mágicas que aparecem nos contos de fadas, as deficiências de instalação e de funcionamento de serviços que se mantiveram e acumularam durante dezenas de anos.

Não foi só o deplorável aspecto do barracão da Trindade que nos impressionou desagradavelmente. As locomotivas estavam cansadas, a via mal conservada, as pontes exigiam imediatas reparações.

Não atribuímos à administração anterior as culpas da lamentável situação em que se arrastava a exploração da linha. Não lhe era possível, com os minguados recursos de que dispunha, assumir o encargo das beneficiações e melhoramentos indispensáveis.

No vasto plano de remodelação da rede ferroviária nacional, elaborado por determinação do conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, está incluído o projecto de electrificação da linha do Porto à Póvoa e Famalicão; se este projecto for por diante e as possibilidades financeiras da Companhia permitirem a sua realização, devem então transformar-se radicalmente as condições da sua exploração actual. Mas não era justo deixar que subsistissem, até ao momento de se dar início às obras projectadas, nem as deficiências que podiam sofrer correcção em curto prazo, nem o triste espectáculo do barracão da Trindade.

Cuidou-se imediatamente de pôr ao serviço da linha outras locomotivas e de ordenar as reparações mais urgentes nas pontes e na via. Por sugestão de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações resolveu-se substituir o velho barracão por um novo edificio.

Não era possível pensar numa construção majestosa, que se impusesse pela beleza e grandiosidade das suas linhas architectónicas. Seria inadequado e inoportuno tal proposito, se alguém o manifestasse. No reconhecimento de que o óptimo é quase sempre o inimigo do bom, o que se pretendia era construir um edificio que não envergonhasse a cidade do Porto e onde o passageiro pudesse entrar sem repugnância. Numa palavra, o objectivo visado era deitar abaixo o barracão.

«Foi o que se fez. Como sempre succede em casos idênticos, surgiram dificuldades, objecções, que apenas contribuíram para demorar quatro ou cinco meses a execução da obra. Fundamentavam-se na sobriedade do edificio a construir, na modéstia da sua fachada, na ausência de elementos decorativos.

«Concordamos inteiramente com os reparos feitos. Uma estação ferroviária situada no centro da cidade do Porto, devia destacar-se pela imponência do seu volume de construção e pela beleza da composição architectónica exterior.

«Não esqueçamos, porém, que a estação serve uma linha de tráfego reduzido, cuja exploração tem sido prejudicada por dificuldades financeiras originadas no seu baixo rendimento. É natural que as beneficiações já introduzidas nos serviços exerçam benéfica influência no movimento, tanto em passageiros como em mercadorias. O aumento da população da cidade fará desenvolver, certamente, a tendência de expansão dos seus habitantes para as povoações dos arredores, e é indiscutível que a região servida por esta via férrea, especialmente no trajecto do Porto à Póvoa, reúne excelentes condições para habitação das pessoas que exercem no Porto a sua actividade. A electrificação projectada, permitindo a organização de maior número de combóios, com percursos mais rápidos, sem os inconvenientes da tracção a vapor, virá constituir um poderoso estímulo para a criação de novos aglomerados urbanos na zona de influência da linha, descongestionando a cidade de uma parte da sua população.

«Mas teremos de aguardar, sem impaciências, que os factos, confirmando as previsões, venham justificar a construção de um edificio que será definitivo e deverá ser a futura estação da Trindade. Entretanto, o velho barracão continuaria apodrecendo em paz... Dentro da compreensão exacta das realidades, fez-se o que era possível para satisfazer as justas reclamações da cidade do Porto. Só me resta agradecer a V. Ex.^a o favor da sua comparência e a atenção que me dispensaram».

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Marcos dos Santos Lobato, operário de 3.^a nas oficinas do Barreiro, encontrou um relógio de pulso, que depois se provou pertencer a um camarada, tendo feito pronta entrega ao contra-mestre.



José Joaquim Galhardo, operário-ajudante das oficinas do Barreiro, encontrou um anel de ouro que entregou imediatamente ao apontador geral.



Ricardo dos Ramos Costélés, servente do Depósito do Barreiro, encontrou um anel de ouro, que prontamente entregou ao seu contra-mestre.



Veríssimo Barros da Silva, carregador-suplementar, no apeadeiro de General Torres, encontrou 20\$00 esc., que entregou ao chefe da Estação.



Alírio Tavares da Silva, servente na Repartição de Estatística, encontrou 20\$00 esc., que entregou imediatamente.



José Marques da Silva, fiel de cais de 2.^a classe, encontrou na estação de Coimbra uma nota de 20\$00 esc., que imediatamente entregou ao chefe.



Abel Ferreira, chefe do D.^o n.^o 11 na Linha da Beira Alta, encontrou em Santa Comba esc. 100\$00, que prontamente entregou na estação.



Maria Argentina, quando procedia à limpeza da Repartição de Fiscalização, encontrou um relógio de homem, que entregou imediatamente.



António Fernandes Sardinha, servente, quando procedia à limpeza da Repartição de Recrutamento e Mutações, encontrou um alfinete de ouro, com platina e diamantes, que entregou prontamente ao chefe da Repartição.

Delfim Marques Couto, chefe do Distrito 72, gratificado com 200\$00, porque no dia 2 de Dez. p.º p.º, embora se encontrasse de licença regulamentar, se dirigiu imediatamente ao quil. 274-Norte, e providenciou quanto à paragem do C.º 15, após ter recebido aviso da estação de Aveiro, de que a linha se encontrava interrompida naquele local, por placas de cimento armado do passeio da ponte de Esgueira, derubadas pelo temporal.



Também o chefe do Distrito 25, *António José*, encontrou na linha, parte de uma corrente de ouro, que entregou ao chefe da estação de Ponte de Sor, acto que merece registo.

Agentes que obtiveram diploma de prémio ou de mérito

Via e Obras

— Foram premiados com 425\$00 *esc.*, cada um, os chefes de Distrito, Mateus do Nascimento Ramalho e Joaquim José de Brito, por se terem classificado com 15 valores, no exame para chefe de lanço de 2.ª classe.

— O assentador do D.º 138, Manuel Domingues Junior, foi premiado com *esc.* 250\$00, por se ter classificado em 1.º lugar nos exames para subchefe de D.º.

Exames

Fizeram exame para chefe de lanço de 2.ª classe, tendo ficado apurados, os chefes de Distrito:

— Mateus do Nascimento Ramalho e Joaquim José de Brito, 15 valores; João Rocha Soares e Manuel Joaquim Ravasqueira, 14 valores; João Carmo Barradas, 13 valores; José Alípio Junior, João Martinho Pinto, Manuel M. Franganito e Manuel C. Coruche, 12 valores; José Oliveira, 11 valores e Vicente Runa, 10 valores.

Fizeram exame para subchefe de Distrito, ficando aprovados, os assentadores:

Manuel Domingues Junior, 15 valores; Raúl Joaquim das Dores e Manuel Lopes Simões, 14 valores; José Serafim, 13 valores; José Simões e António Francisco Rato, 12 valores; Manuel Marques Adónis, Ricardo José Caixinha, Francisco Maria Goulão e António Manuel Lérias, 11 valores, e Miguel Coelho 10 valores.

Gratificações

Foram gratificados os seguinte chefes e subchefes de Distrito que mais se distinguiram nos trabalhos de conservação da linha durante o ano de 1947:

Com 200\$00 Esc. — António D. Cajado, chefe do D.º n.º 2, da 5.ª secção e José Mira Geraldo, chefe do D.º n.º 2 da 13.ª secção.

Com 100\$00 Esc. — Manuel Augusto, chefe do D.º 1 e Manuel C. Caixeiro, ambos da 1.ª secção; José Bastos, chefe do D.º 17 e José Rosa, chefe do D.º 137, ambos da 2.ª secção; João de C. Miranda, chefe do D.º 113 e Manuel dos Santos, chefe do D.º 46, ambos da 3.ª secção; António Mendes, chefe do D.º 65 e Manuel António, chefe do D.º 142, ambos da 4.ª secção; Sebastião Rebordão, chefe do D.º 121 e Clemente Marques, chefe do D.º 124, ambos da 6.ª secção; Isidoro Vitória, chefe do D.º 32 e Joaquim A. Noruegas, chefe do D.º 41, ambos da 7.ª secção; José J. Teixeira, chefe do D.º 80 e Laurindo Teixeira, chefe do D.º 420, ambos da 8.ª secção; Manuel Lopes Malho, chefe do D.º 409 e Pio Jesus Tenedório, chefe do D.º 415, ambos da 9.ª secção; Urbano Aguiar, chefe do D.º 424, da 10.ª secção; Manuel António Terêso, chefe do D.º 279 e António Fêzes, chefe do D.º 281, ambos da 11.ª secção; Custódio Estevam Breu, chefe do D.º 209 e Manuel F. Ramalho, chefe do D.º 4, ambos da 12.ª secção; Mateus Ramalho, chefe do D.º 252 e Silvestre Ramalho, chefe do D.º 217, ambos da 14.ª secção; Joaquim Martins, chefe do D.º 257 e Joaquim João, chefe do D.º 231, ambos da 15.ª secção; Joaquim José de Brito, chefe do D.º 232 e Francisco Frade, subchefe do D.º 245, ambos da 16.ª

secção; António A. Teixeira, chefe do D.º 75 e Joaquim Rodrigues Ferreira, subchefe do D.º 4-V. V., ambos da 4.ª-A secção; Asdrubal Agostinho, chefe do D.º 431 e José J. Moutinho, chefe do D.º 434, ambos da 10.ª-A secção; Manuel dos Santos, subchefe do D.º 6 e Agostinho Alvares, chefe do D.º 12, ambos da linha da Beira Alta.

Promoções

Secretaria da Direcção Geral

Professor de 1.ª classe — Albino Pires Santana, professor da Escola Camões, do Entroneamento.

Serviços médicos

Sub-Inspector — Dr. António Sotero de Oliveira, médico na Figueira da Foz.

Material e Tracção

Engenheiro Principal — António da Silva Canavezes Junior.

Engenheiro Subchefe de Serviço — António R. Pereira R. M. M. Costa Carvalho.

Engenheiros Adjuntos — Armando dos Santos Cruz e Basílio Alberto Lencastre da Veiga.

Comercialista Ajudante — Luis Maria Gonçalves Henriques.

Inspector Técnico de 1.ª classe — Francisco Mónica.

Aídos Técnicos de 3.ª classe — Artur José da Silva Junior, António Contento Vitório, António Prudente Ferreira, Victor Rodrigues Adragão e Arnaldo F. Santos.

Desenhador de 2.ª classe — Herminio da Silva.

Inspectores Principais — Valentim Soares de Figueiredo, Júlio da Guia, José da Silva Gaspar J.or.

Sub-Inspector — Augusto Mendes da Silva.

Chefe de Escritório Principal — João Henrique José da Costa.

Chefes de Escritório de 2.ª classe — António Maria da Costa, António P. Fernandes e Manuel de Oliveira Freire.

Subchefes de Escritório de 1.ª classe — Mário de Sousa Santos, Luiz Pinto Vilela e António Pereira Viana.

Chefes de Secção — Eugénio Dias Poitout, Mário Albino, Fausto de Queirós, João Viana, Amílcar Correia da Costa, Alípio Caetano da Silva, Júlio Alberto da Silva, Fernando Alves Martinho, Jorge A. S. Fontoura, Leonel Domingos dos Santos, Carlos Lopes de Almeida, João Lopes, José da Fonseca Nogueira, João Casimiro Paulos, António Correia dos Santos, José Soares, Tirso Gonçalves da Graça, António Henriques, Pedro da Conceição Peres Sebes, José de Matos e Francisco Godinho.

Empregados de 1.ª classe — Diamantino de Abreu, José de A. Trindade, José Vieira Gonçalves, Manuel R. de Oliveira, Amálio Amâncio do Livramento, Raúl da Silva Cascais, Adelino Antunes Ribeiro, José Rego Pires, Francisco António Santos Pireza e António Monteiro.

Empregados de 2.ª classe — Isménio Lopes, Joaquim da Costa Sacramento, Augusto Maças, João Baptista, José Monteiro Nazaré, Adolfo Pardelhas Sanches e Luis Delgado da Silva.

Empregados de 3.ª classe — Carlos Costa, Olíndio Ferreira, Amílcar António da Silva Cunha, António dos Santos Pimentel, Dinis Cardoso Dionísio, Carlos Herculano S. Peres Monteiro e José F. C. Figueiredo.

Escriturário — João Vasco Fidalgo Madeira.

Arquivistas de 1.ª classe — Clariano Luis Casquinha e Jorge Marques.

Mestres de Oficina — Augusto Jorge e Carlos Eugénio Castanheira.

Contramestres Principais — António Tavares, Manuel da Guia, Alfredo de Sousa, Lantelmo do Nascimento e Júlio da Silva Bica.

Contramestres de 1.ª classe — José Cotafo Condeço, Francisco dos S. Lapeiro, Manuel Rosa, Porfirio Piedade Morgado, Júlio João da Silva e Filipe Augusto de Carvalho.

Via e Obras

Operários de 1.ª classe — Manuel da Costa, Raúl de Freitas, José Farto de Jesus e Américo da Silva Fernandes.

Operário de 2.ª classe — Manuel de Oliveira.

Operários de 3.ª classe — Joaquim da Fonseca, Manuel dos Santos Bessa, Manuel Gonçalves Lima, Laurindo da Silva, Felício António Salsinha, José Narciso Gonçalves Junior, Manuel Dias, José Tavares Alexandre, Manuel Joaquim Brandão, Antero Rodrigues da Silva, Fausto Gomes e Francisco da Silva Pardilhó.

Operário Ajudante — Laurentino Rodrigues Marcela.

Nomeações

Via e Obras

Assentadores — Benedito dos Santos Pires e José Augusto Moreira.

EM JANEIRO DE 1948

Serventes de Oficina — José Luiz Martins Oliveira, Francisco da Silva Nicolau, António Luiz e João Lourenço.

Guardas de P. N. — Maria Luisa Lopes Abalada e Maria Teresa Martins.

EM FEVEREIRO DE 1948

Assentadores — Adílio Pedro Rodrigues, Aires de Abreu, Jaime Custódio, Agostinho Pinto de Magalhães, Horácio Marques Ladeira, Avelino Augusto Lopes, José Bernardo Ferreira, Félix Amaro da Cruz, Albino da Mota, Joaquim Pinto, Mário Gomes de Almeida e António Borges Faria.

Demissões

Serviços médicos

A pedido, o Dr. António Ferreira da Costa, médico especialista adido, residente em Coimbra.

Reformas

Material e Tracção

Simão da Silva, subchefe de serviço do Dep.º de Sernada. João Marques da Silva Junior, inspector principal do Dep.º do Barreiro. Adelino Augusto Garrido, subchefe de Repartição—Serviços Gerais. António Alfredo Garcia, mestre de oficina, das Of. Gerais de Lisboa-P. Frederico António Maia, chefe de maquinistas do Dep.º de Campolide. Floriano Adelino Branco, maquinista de 2.ª do Dep.º de Campanhã. Inácio da Silva, maquinista de 2.ª clas. do Dep.º de Campolide. João Duarte Nunes Junior, ensebador da Revisão de Campolide—Lisboa-P. José Vitorino, condutor de carruagens, Revisão de Campolide—Lisboa-R. Norberto Augusto de Almeida, limpador do Dep.º de Casa Branca—V. Viçosa.

Via e Obras

Noé Maria Nuno, empregado principal da Repartição de Contabilidade (Lisboa). José Ferreira, fiel de armazem de 2.ª classe da 8.ª secção (Campanhã). Cesar Augusto Gouveia, chefe do Distrito 435 (Pocinho). Torcato de Sousa, assentador do Distrito 400 (Campanhã). Herculano de Jesus, assentador do Distrito 433 (Vesúvio). Ana Nogueira, guarda de p. n. do Distrito 420 (Recarei). António Monteiro, chefe de lanço de 1.ª classe da 8.ª secção (Campanhã). João Amaro, chefe do Distrito 248 (Lagos). Serafim Lourenço Pereira subchefe do Distrito 400 (Campanhã). António Augusto Lebreiro, subchefe do Distrito 434 (Freixo). Joaquim Bernardo, assentador do Distrito 203 (Sarilhos).

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Urbano de Aguiar, chefe do Distrito 424 (Marco). Nomeado assentador de 2.ª classe em 24-5-1908, promovido a assentador de 1.ª classe em 10-2-1910, a capataz em 26-10-1911 e classificado chefe de Distrito em 11-5-1927.

Jorge Teixeira dos Santos, contramestre de 2.ª classe das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz em 22-1-908, foi nomeado caldeireiro em 1-2-913, chefe de Brigada em 21-3-932 e contramestre de 2.ª classe em 1-1-1944.



Falecimentos



António Barreiro, maquinista de 3.^a classe do Depósito de Campanhã. Admitido ao serviço em 21-9-920, como limpador, foi nomeado fogueiro em 11-1-926 e maquinista de 3.^a clas. em 1-1-945.



José de Oliveira, fogueiro de 1.^a classe do Depósito do Barreiro. Admitido ao serviço em 12-1-926, como limpador, foi nomeado fogueiro de 2.^a em 1-12-927 e fogueiro de 1.^a clas. em 1-1-939.



António Marques Junior, limpador do Dep.^o de Entroncamento-Setil. Foi admitido ao serviço da Companhia em 2 de Maio de 1918, como limpador.



Manuel Ferreira, operário de 3.^a classe da Oficina de Creosotagem (Entroncamento). Faleceu em 3-3-948. Foi admitido como creosotador auxiliar em 1-7-924 e entrou no quad. em 8-11-944.

D. Margarida Correia da Costa de Guimarães Osório

Já depois de impresso o nosso número de Abril recebemos a infausta notícia do falecimento, em 7 do mesmo mês, da Ex.^{ma} Senhora D. Margarida Correia da Costa de Guimarães Osório, virtuosa esposa do Eng. coronel Manuel José Pinto Osório, Administrador da C. P., e mãe do sr. Mário de Guimarães Osório, chefe de Repartição.

A morte da ilustre Senhora deixou na maior desolação seu esposo, seu filho e uma profunda saudade em todos que a conheciam e admiravam pelas suas altas virtudes.

O funeral efectuou-se no Porto, tendo sido acompanhado até à estação do Rossio por pessoas da nossa melhor sociedade e por elevado número de ferroviários de todas as categorias.

À família enlutada, e em especial ao sr. Administrador Pinto Osório e a seu filho Mário de Guimarães Osório, endereça o «Boletim da C. P.» a expressão sincera do seu profundo pesar.

O «Boletim da C. P.» e a Imprensa

Fizeram referências muito amáveis à nossa publicação, entre outros, os seguintes jornais e revistas, aos quais nos confessamos gratíssimos: «Bulletin des Chemins de Fer Federaux (Suíça)», «O Seculo», de Lisboa; «Gazeta de Cantanhêde», de Cantanhêde; «O Mensageiro», de Leiria; «O Algarve» de Faro; «Jornal de Notícias», do Porto; «A Voz», de Lisboa; «Notícias de Gouveia», de Gouveia, e «Diário de Notícias», de Lisboa.

ATENEU FERROVIÁRIO

Na sede do Ateneu Ferroviário estão a funcionar as aulas de música, sob a regência do maestro Duarte Ferreira; e de corte «Luc» e «Alta Costura», sob a direcção da professora [diplomada D. Maria Cesaltina Branco.

Para a frequência destas aulas que é facultada não só aos sócios, como a suas famílias, estão ainda abertas as respectivas inscrições.

A Banda da Colectividade, sob o patrocínio da Câmara Municipal do Barreiro, realizou no Parque desta vila, no dia 18 de Abril um concerto, para o qual foi elaborado um interessante programa.

No campo desportivo continuam em plena actividade as secções de basquetebol e pingue-pongue.

Em breve serão iniciadas outras modalidades, para as quais se acha aberta a respectiva inscrição na sede.

Conheça a sua terra

O Circuito Turístico

«Guarda — Serra da Estrêla»

A frase «Conheça a sua Terra» diz tudo: — dar a conhecer a nossa terra aos portugueses, em viagens para todos os gostos e para todas as bolsas, em grupos pequenos, em digressões agradáveis, utilizando hotéis e pousadas dispersas pelos mais afamados lugares de vilegiatura, em colaboração com a «Wagons-Lits», a camionagem e o Secretariado Nacional de Informação.

Castelos, panoramas, trajes, cantares, festas, romarias e também as realizações dos últimos anos, como barragens, portos de mar, estações agrícolas, — tudo o que se tem feito por êsse país fora e que, tantas vezes, parece desconhecido dos portugueses.

Os circuitos turísticos que a C. P. está organizando constituem uma verdadeira lição de portuguesismo, pois não devemos esquecer que, como disse Ramalho Ortigão, «nada há no mundo mais saborosamente aprazível para um coração lusitano, do que viajar, simples, modesta, obscuramente, em Portugal».

O primeiro circuito, realizado há semanas, intitulava-se «Guarda e Serra da Estrêla», e foi destinado aos representantes da Imprensa de Lisboa e Porto, à Emissora Nacional e ao Secretariado Nacional de Informação. Constituiu um verdadeiro êxito, para o que muito contribuiu o concurso das entidades citadas e da Câmara Municipal da

Guarda, que proporcionou aos excursionistas hospitalidade fidalga.

Uma vez na Guarda — a mais alta cidade portuguesa — os convidados visitaram a capela românica do Mileu, onde ajoelharam S. Francisco de Assis, a Rainha Santa Isabel e Nuno Álvares Pereira. Na Sé Catedral, contemplaram o sumptuoso templo gótico, peregrinando depois pelas ruas estreitas da cidade famosa, onde nasceu o cronista Ruy de Pina e se planeou a reforma do célebre tratado de Tordesillas que nos deu o Brasil.

O Solar das Lágrimas, a Torre dos Ferreiros, a Taberna de D. Jaime, a Igreja da Misericórdia — tudo foi visto e admirado na peregrinação realizada sob a direcção erudita do Dr. Alberto Dinis da Fonseca, Presidente da Câmara Municipal da Guarda.

Depois duma noite de repouso, no magnífico Hotel de Turismo da Guarda, os convidados seguiram, num autocarro da Sociedade de Transportes, L.^{da} — que há anos mantém um serviço combinado com o caminho de ferro — para a Serra da Estrêla, com passagem por Vale da Estrêla, Famalicão e Valhelhas.

Não se descrevem as belezas da serra, desde Manteigas à nascente do Zézere, diante do cenário magestoso dos Cântaros. E outro tanto aconteceu com o «Poço do Inferno»,

verdadeiro milagre da Natureza. Subiu-se, depois, até à Pousada de S. Lourenço, onde o Secretariado Nacional de Informação ofereceu o almoço aos convidados. Após a passagem por «Penhas Dourada» desceu-se para Gouveia, sempre com mil panoramas deslumbrantes diante dos olhos.

* * *

Este circuito pela Serra da Estrêla constituiu, por assim dizer, uma viagem de propaganda dos circuitos que, por iniciativa da C. P., se estão realizando em todo o país, sob a designação «Conheça a sua terra».

E já que falamos em viagens na nossa terra, lembrem-se os leitores do «Boletim da C. P.», que «ninguém pode amar a sua terra sem primeiro a conhecer» o bastante para que todos se habituem a conhecer os encantos da linda terra onde nascemos.

Com o passe que a Companhia lhes fornece semanalmente, todos poderão conhecer as belezas de Portugal; e, se os recursos não chegarem para o transporte em auto-carro ou automóvel, aproveitem as viagens gratuitas em caminho de ferro, para admirarem as nossas paisagens e monumentos, as campinas e montanhas, os rios e praias, os castelos e estâncias termais. Educarão assim o espírito, aprendendo, sem dar por

isso, a conhecer as nossas História, geografia e arquitectura, a própria Natureza, que tão pródiga foi para Portugal.

Guimarães, Porto, Coimbra, Santarém, Tomar, Lisboa e Évora, são capítulos preciosos da História de Portugal, escritos por portugueses de lei. E nos campos, nas serras, nas praias, nas fábricas, por toda a parte, trabalham e mourejam outros portugueses, que herdaram as qualidades e virtudes dos seus antepassados e se sentem orgulhosos de ter nascido em Portugal.

Não se esqueçam nunca de que «a nossa terra é um rincão fecundo. O Algarve é o terraço de onde se espreita o mar que adivinhámos para o mundo. O Alentejo é a vasta seara eleita. É uma horta fresca a Estremadura, que os pinheiros separam do Atlântico e onde o Tejo desliza na planura das lezírias. A Beira é como um cântico, écloga pastoril onde a serra, coração de verdura e de fraguêdos, domina como estrêla toda a terra. Vêde o Douro, presépio de vinhêdos. O canteiro do Minho, onde a beleza se confunde com a graça. E Trás-os-Montes, floresta, fechando contra a Espanha os horizontes.

Assim é Portugal, jardim cerrado, mata espessa, celeiro, horta e pomar que o oceano beija deslumbrado. Só quem conhece este torrão sagrado, profundamente o saberá amar».



A Ponte de Sant'Ana

Ao km. 2.370 da linha Alcântara-Sintra-Tôrres

Pelo Eng.º BORGES DE ALMEIDA

Subchefe do Serviço de Obras Metálicas da Divisão de Via e Obras

Quando em Fevereiro passado, a Câmara de Lisboa procedia à abertura do leito para o futuro caneiro de Alcântara, por baixo da ponte de Sant'Ana, (fotos 1 e 2), produziu-se um deslize nas terras que constituem a entulheira de uma velha pedreira.

A situação de equilíbrio, certamente mais que centenária, ao alterar-se, arrastou pequenos muros, fendeu o terreno em todas as direcções e deslocou o encontro da ponte, do lado de Alcântara, 0,80 na direcção de Campolide, 0,72 para a esquerda da via e desprumou-o 0,03.

O quarto de cone, na direcção do qual deve ter passado a resultante das impulsões, vê-se

fendido de alto a baixo (foto 3) pendurado, tendo a seus pés a boca do futuro caneiro, semi-obstruída pelas terras do desabamento. (foto 4).

Os dois tramos metálicos, perfazendo o comprimento de 51^m,0 foram impelidos no sentido de Campolide, saltaram dos seus aparelhos de apoio e ficaram servindo de escora do encontro e de tal forma comprimidos que uma das vigas penetrou na cantaria 0^m,03 por esmagamento.

A via garrotou com SS superiores a 1^m,0 e, por tudo isto, que já não é pouco, teve que se suspender a circulação.

O que isto representa para a Companhia e para a economia nacional, é fácil com-

FOTO N.º 9

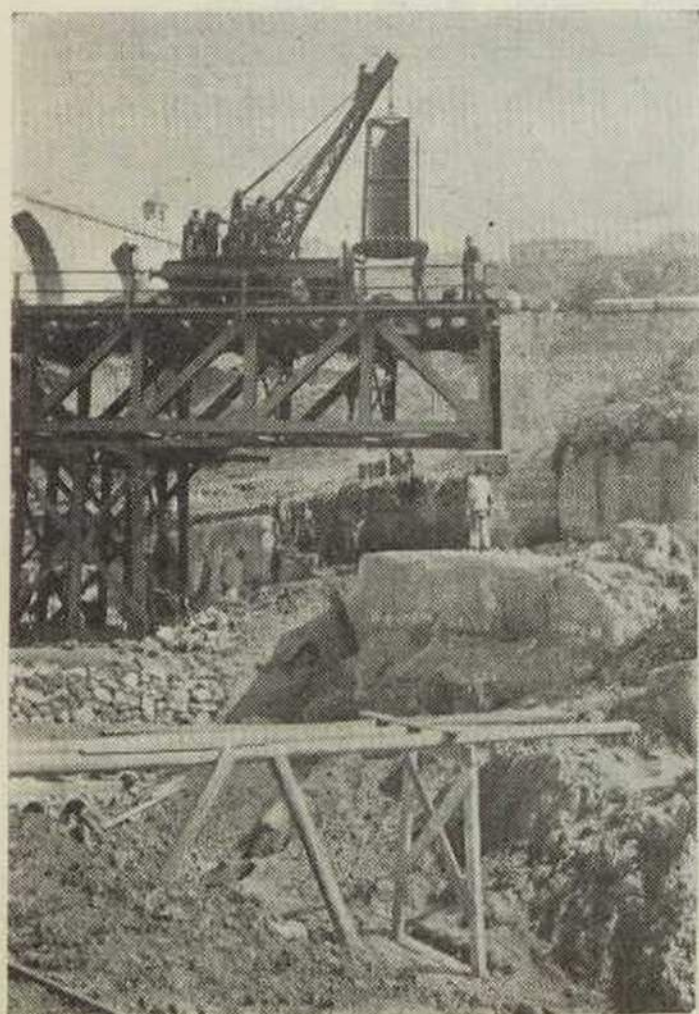


FOTO N.º 11



FOTO N.º 10

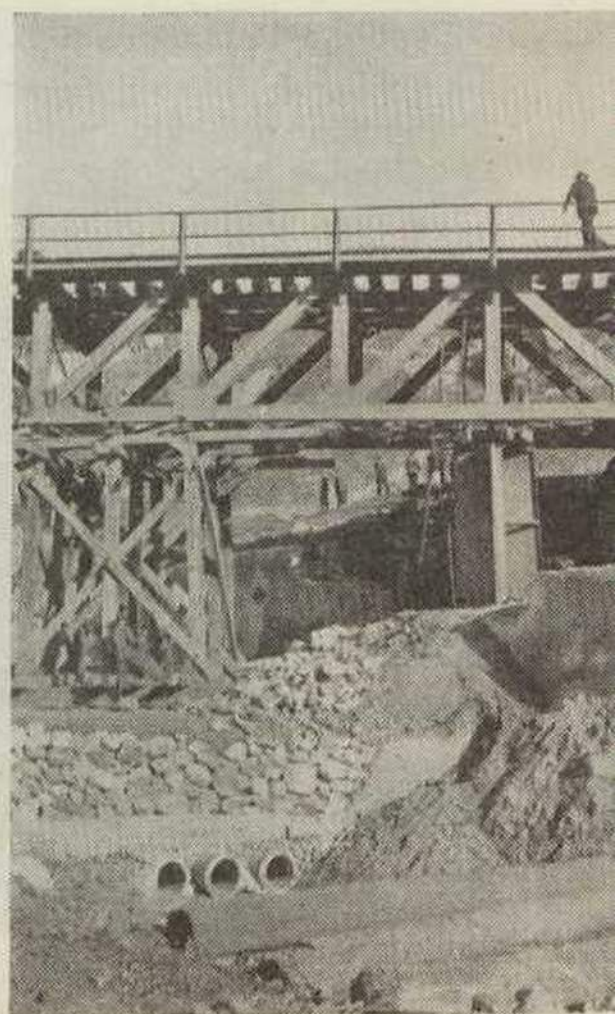




FOTO N.º 6

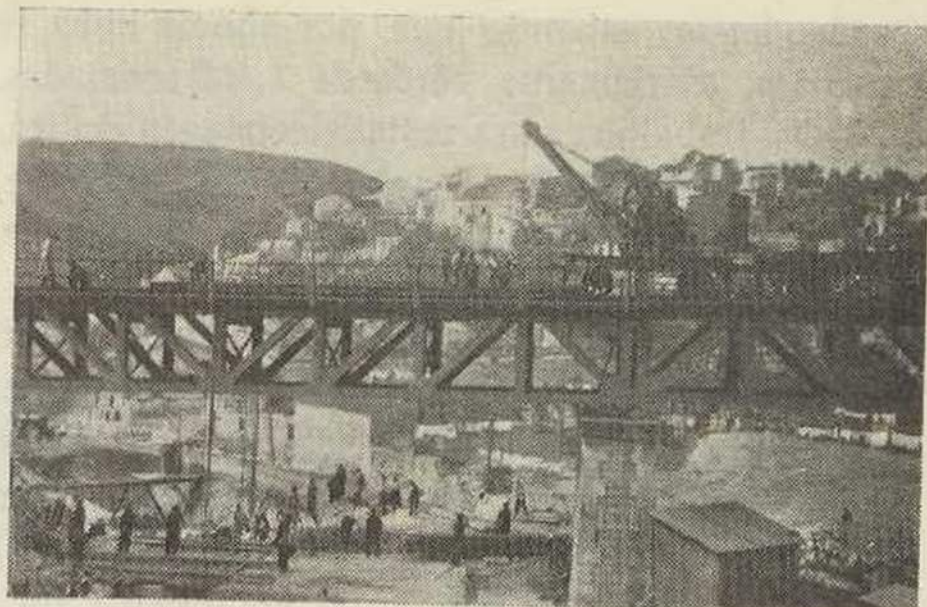


FOTO N.º 5

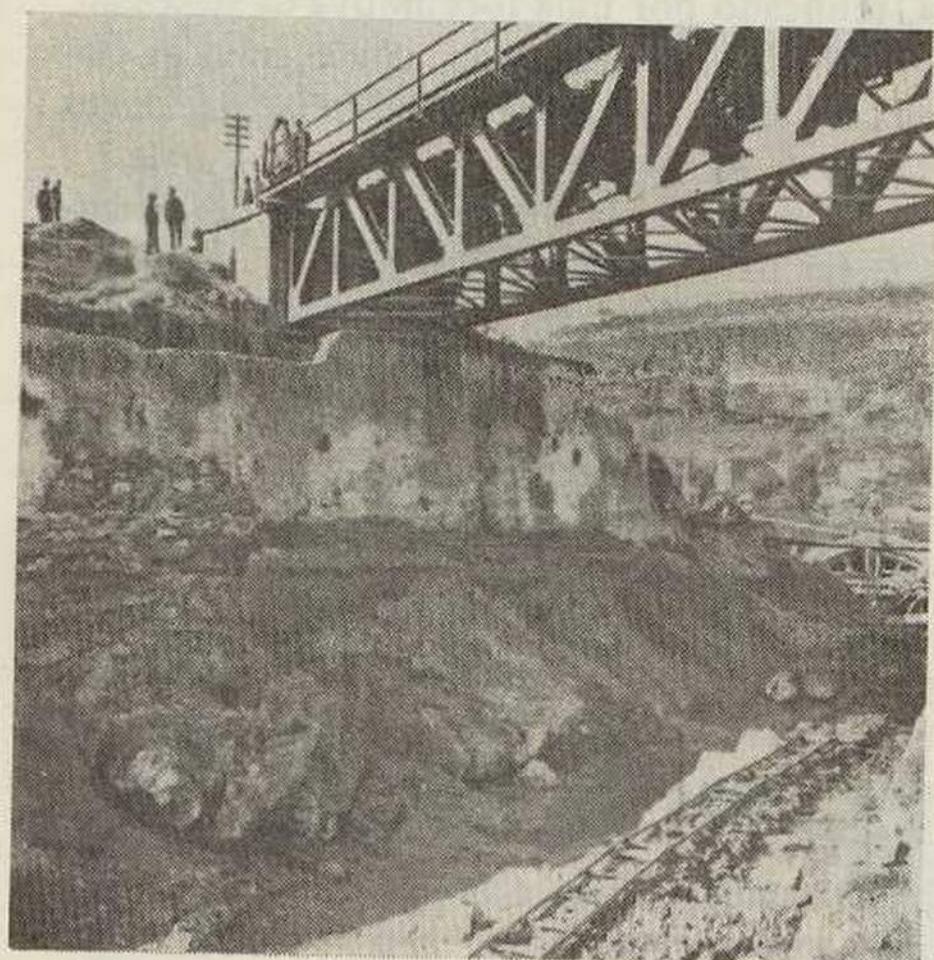


FOTO N.º 1



FOTO N.º 3

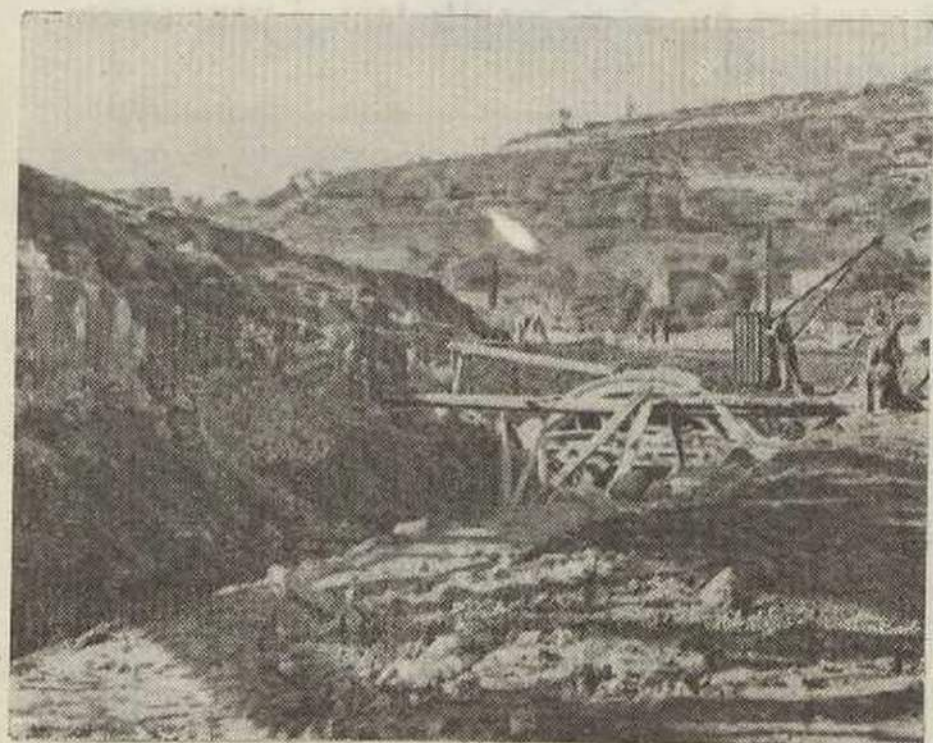


FOTO N.º 4



FOTO N.º 2

preender-se, sabendo que por aquela linha se escoam, diariamente, cerca de 1.400 toneladas.

Os trabalhos para restabelecimento do tráfego começaram na manhã de 5 do corrente, preparando-se a ponte, do lado de Campolide, para receber o guindaste.

Os primeiros materiais (foto 5) desceram na parte da manhã e, na tarde desse dia, o guindaste, vagões com material e uma locomotiva, estacionaram sobre o tramo do lado Campolide, durante todo o tempo da descarga (foto 6).

Na manhã do dia 6, já o guindaste foi a meio do tramo do lado de Alcântara, para descer parte do cavalete (foto 7).

Neste mesmo dia, à tarde, estava feito e armado o cavalete, aliviando a carga no encontro do lado de Alcântara (foto 8).

No dia 7 pela manhã, já o guindaste veio ao extremo do tramo do lado de Alcântara

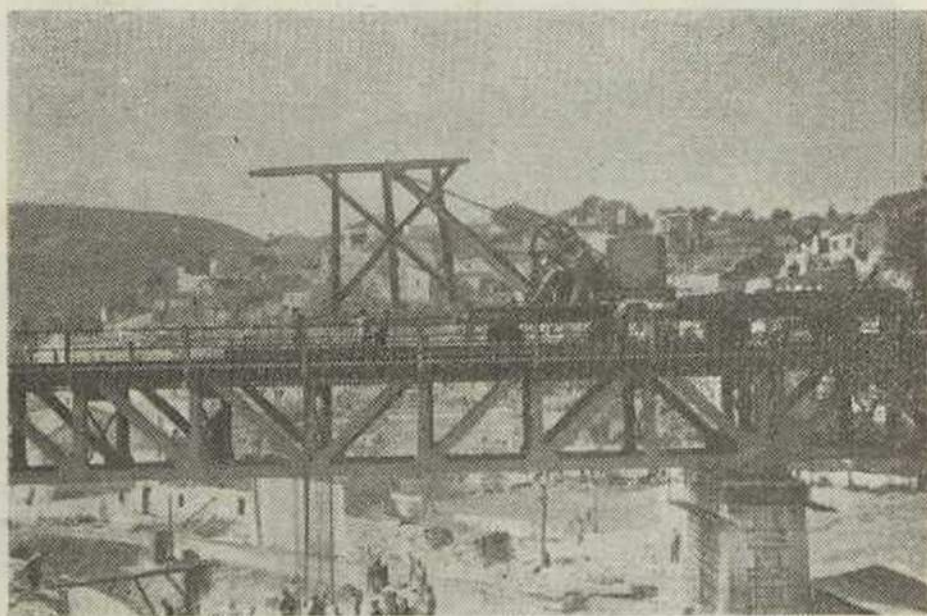


FOTO N.º 7

para descer os cavaletes metálicos (foto 9) e na tarde desse dia, os dois cavaletes garantiam a segurança da ponte, aliviando totalmente o encontro (foto 10).

Durante este dia, demoliu-se o guarda balastro do encontro, para que os tramos pudessem ser ripados para o lado de Alcântara (foto 11), com o fim de tornar possível colocá-los nos seus apoios, levantá-los e levá-los a formar entre si, o angulo que primitivamente faziam para tornar possível a inscrição da curva da via.

Nesta mesma fotografia, vê-se o pessoal do Serviço de Obras Metálicas que, pela sua actuação, pode-se considerar sempre na brecha.

No dia 8, às 16 horas, depois de 42 horas de trabalho, foi dada via livre.

A (foto 12), mostra o combóio de experiên-

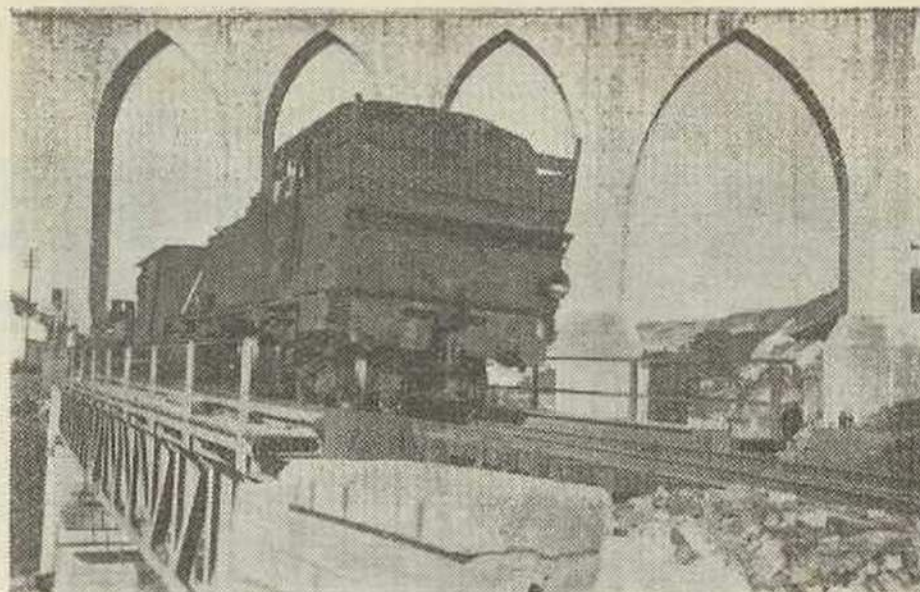


FOTO N.º 12

cia, rebocado por uma locomotiva da série 200. A partir daquele momento, começaram as circulações sem restrições de material e o porto de Lisboa voltou a estar ligado com o país.

As fotografias mostram, por escalões, quanto se fez para chegar ao fim desejado.

As operações intermédias, aquelas de que tècnicamente tudo dependeu, não podem ser reproduzidas fotograficamente nem cabem no âmbito de um pequeno relato.

Tiveram que ser executadas por fazes sucessivas, tendo sempre em vista garantir a segurança da obra e a do pessoal, sem esquecer que, um dia a menos, umas horas até, na antecipação da via livre, representariam um valor que bem merecia um pouco de sacrifício.

Tratou-se de um trabalho difícil!

Certamente, mas é bom não esquecer que, independentemente das muitas dificuldades, este como qualquer outro, será mais ou menos difícil, conforme a decisão para o atacar nos primeiros momentos, quando as opiniões, ou se retraem ou, se se manifestam, é para serem contraditórias.



FOTO N.º 8

Sumário



A Nova Ponte sobre o Côa foi inaugurada no Sábado de Aleluia.

Bom humor.

Combóios de Crianças.

«Os Amigos do Boletim».

O caminho de ferro e o turismo em Portugal.

Desportos, secção a cargo de Manuel Mota.

Página de Arte: Véspera da Bôda, de Portela Júnior.

As novas instalações da Estação de Lisboa-R.

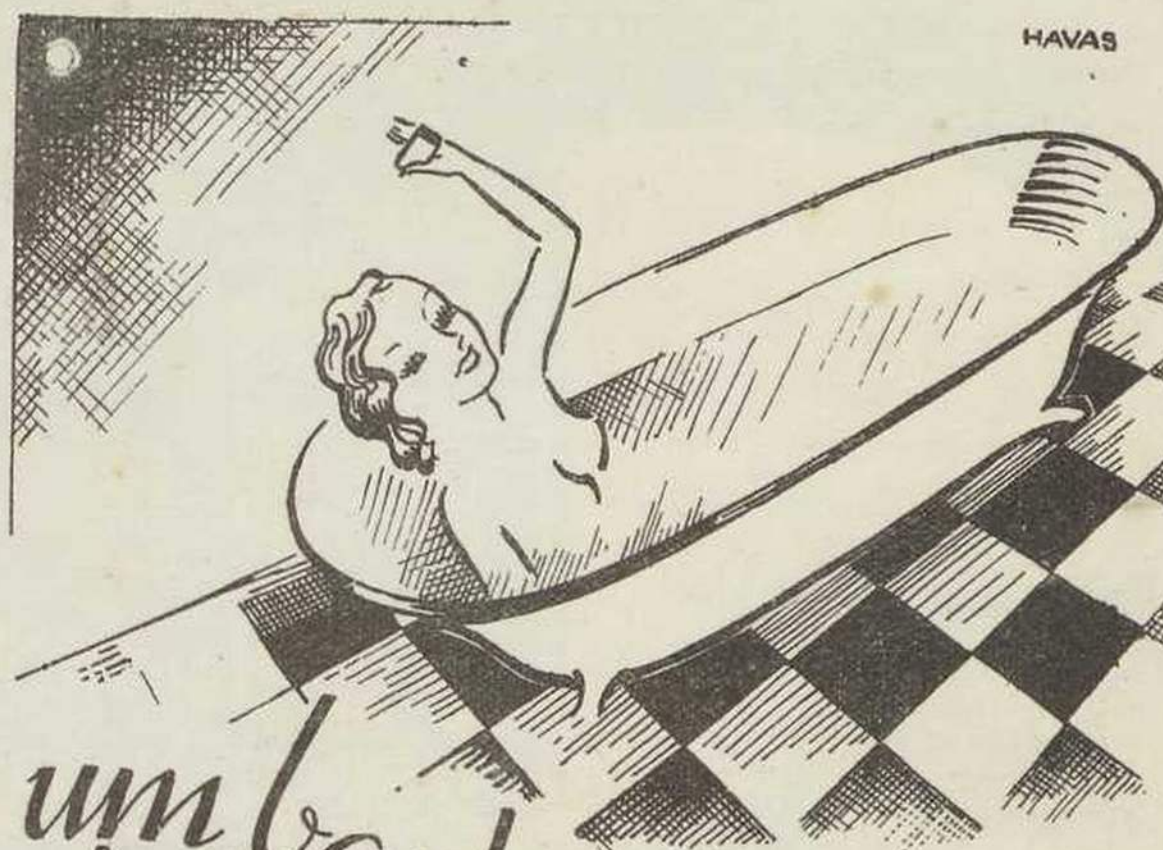
Foi inaugurada a nova Estação de Porto-Trindade.

Pessoal.

Conheça a sua terra.

A Ponte de Sant'Ana, por Borges de Almeida.

CAPA: A Ponte do Côa na linha da Beira Alta, no momento da inauguração.



*um banho
de beleza...*

Uma mulher cuidada da sua beleza e da delicadeza da sua epiderme, dá a máxima importância à escolha do sabonete.

Adopte o «FENO DE PORTUGAL» porque a sua espuma purifica os poros da pele sem irritar e porque a sua acção suavizante, tonificante, é extremamente poderosa.

**FENO DE
PORTUGAL**
FABRICA SANTA CLARA