

BOLETIM DA C.P.



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

Ferroviários franceses de “L’Amicale André Direz”

VISITARAM PORTUGAL E PARTIRAM ENCANTADOS

HA anos, André Direz, Chefe de exploração da rede do Estado, dos caminhos de ferro franceses, fundou a Escola de Formação do pessoal dos quadros da exploração.

Estabeleceram-se, assim, relações de amizade e camaradagem entre ferroviários de várias categorias; e, com o fim de estreitar ainda mais essas relações, foi criada, anos depois, «L’Amicale André Direz» que, no seu programa de realizações, incluiu viagens de recreio, não só em França, mas em outros países da Europa. A guerra interrompeu a actividade turística e cultural da prestimosa organização, sendo a Portugal a primeira viagem que se efectuou depois de 1939.

O Presidente de «L’Amicale André Direz», Shr. Emile Britschu, Inspector Divisionário da Sociedade dos Caminhos de Ferro Franceses, Oficial da Ordem de Instrução Pública, e Cruz de Guerra, tomou a iniciativa, tendo a viagem em Portugal sido organizada pelo Serviço de Turismo e Publicidade da C. P., por intermédio da Agência da Companhia, em Paris.

«Uma semana em Portugal» — assim se intitulava a viagem dos novos camaradas franceses—incluiu a visita às principais curiosidades de Lisboa e à Exposição de Obras Públicas, aberta recentemente no Instituto Superior Técnico. Os ferroviários franceses foram instalados no Hotel do Parque do Estoril, onde tiveram o melhor acolhimento.

Visitaram o Aeroporto, o Bairro da Encarnação, a Sé Catedral, a Igreja de Fátima, o Museu dos Coches, o Mosteiro dos Jerónimos, os miradoiros de Santa Luzia, Senhora do Monte e Montes Claros, e ainda o Palácio Nacional da Ajuda, o Paço de Sintra, o Palácio Nacional da Pena, etc.

Acompanhados em todo o percurso efectuado em Portugal, pelos Inspectores Augusto Murta e Sanches de Miranda, visitaram também o «Solar do Velho Porto» e a «Adega Regional de Colares», onde foram obsequiados com vinhos de fama. Quanto a instalações ferroviárias, os visitantes estiveram nas estações do Rossio e Terreiro do Paço, e também na «Colónia de Férias da Praia das Maças», cujas

instalações apreciaram[demoradamente, tendo os maiores elogios à obra social realizada pela C. P. em favor dos ferroviários portugueses.

Teve particular encanto o almoço oferecido na «Cantina dos Ferroviários», da Calçada do Duque. Nele tomaram parte muitas centenas de ferroviários portugueses. Em lugares de honra viam-se os Srs. Eng. Branco Cabral, Secretário Geral da Companhia; Eng. Constantino Cabral, que representava a nossa Direcção Geral; Dr. Francisco Molêdo e Guerra Maio, nosso Agente Comercial em Paris e dedicado colaborador do «Boletim da C. P.».

Quando os camaradas franceses chegaram à «Cantina dos Ferroviários», a Banda do Ateneu executou os hinos nacionais de França e Portugal, tendo efectuado um magnífico concerto durante o almoço. A cantina encontrava-se decorada com as bandeiras nacionais de França e Portugal e também com as dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários. Por toda a parte havia flores, e bandeiras dos dois países.

Na altura dos brindes, o Sr. António Montês, Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade, depois de descrever a obra do «L'Amicale André Direz» e de saudar os ferroviários franceses, proferiu as seguintes palavras:

— «No extremo da Europa, como varanda debruçada sobre o Atlântico, Portugal é o país com que o turismo sonha há muito. Terra de paz, berço de poetas e navegadores, é também terra de sol e de alegria, que recebe de braços abertos os visitantes, pois em poucas nações do globo se conhece tão bem a palavra «hospitalidade». A fama das suas belezas galgou fronteiras; o pitoresco dos seus costumes cultivou admiradores; o encanto dos seus panoramas apaixonou artistas; e, como o sol nunca falta e o clima é delicioso, Portugal — conhecido há oito séculos pela sua história — começa a ser conhecido pelos seus atractivos, que figuram nas guias de turismo como curiosidades notáveis.

Quem como vós, ferroviários franceses, entrou em Portugal pela fronteira de Vilar Formoso, fica maravilhado com o deslumbramento aos panoramas. A linha ferrea da Beira Alta vai ao lado da Serra da Estrêla, e na Pampilhosa, o comboio segue pela Linha do

Norte até Lisboa — a famosa «cidade das sete colinas» que ontem[lhes[mostrei.

O ceu, a luz, o rio, as flores, os trajes, os pregões, os miradoiros, fazem da «cidade de marmore e granito» um maravilhoso hino de encantos. Cada bairro tem a sua expressão, a sua intimidade, a sua maneira de viver, e são tão aconchegados uns aos outros, que, vistos do alto das colinas luminosas, dão a impressão dum tapete de policromia exuberante.

Vamos hoje a Montes Claros, aos Jerónimos ao Museu dos Coches, aos Palácios de Sintra à Colónia da Praia das Maças, e depois à Coimbra — a doce e saudosa Coimbra dos estudantes —, ao Porto, onde vereis a ponte monumental construída pelo vosso compatriota Eiffel. O casario estende-se por altos e baixos; sucedem-se os mirantes e as torres das igrejas; e, por toda a parte, notas etnográficas curiosíssimas — para o que muito contribui o famoso vinho do Porto — o melhor embaixador de Portugal no estrangeiro!

No programa, incluímos Viana do Castelo, com o empolgante panorama de Santa Luzia e, antes de regressarmos a França, a amena estância do Luso, a luxuriante floresta do Buçaco — onde a Cruz Alta vos proporcionará momentos de raro encantamento. Por fim, a velhinha e sempre moça cidade da Guarda, donde, por assim dizer, se alcança toda a terra portuguesa, e que vestiu as suas melhores galas para receber os ferroviários amigos, da amiga França.

Senhor Emile Britschu: — ao afirmar-lhe, e a todos os seus compatriotas, a satisfação dos ferroviários portugueses por nos encontrarmos reunidos neste almoço de confraternização amiga, peço-lhe que transmita a todos os sócios de «L'Amicale André Direz», as nossas afectuosas saudações, as saudações de todos os que trabalham nos caminhos de ferro portugueses.

Para que a vossa visita seja sempre lembrada, os ferroviários portugueses deliberaram oferecer à «L'Amicale André Direz» uma lembrança que, pela vida fora, recordará a vossa digressão pela terra portuguesa. É uma caravela em filigrana, uma daquelas caravelas de Quinhentos, com a Cruz de Cristo desenhada nas velas enfunadas, aquela Cruz bendita com que rasgámos os mares, dilatámos o Império e mostrámos ao mundo o valor da raça lusitana.



O grupo de ferroviários de «L'Amicale André Direz», que veio de visita a Portugal

Ao Senhor Engenheiro Branco Cabral, illustre Secretário da C. P. eu peço o favor de, em nome todos os ferroviários portugueses, fazer entrega desta pobre lembrança ao Presidente de «L'Amicale André Direz», o melhor laço de confraternização, de simpatia e amizade que existirá, para sempre, entre os ferroviários de França e de Portugal».

Após estas palavras do Sr. António Montês, que foram coroadas com uma grande salva de palmas, o Sr. Eng. Branco Cabral pronunciou, em francês, um expressivo brinde, que constituiu afectuosa saudação aos ferroviários franceses, fazendo entrega da caravela ao Sr. Emile Britschu, acto que a assistência sublinhou com uma grande manifestação dos ferroviários portugueses aos seus camaradas franceses.

Antes de deixarem as dependências da Calçada do Duque, os ferroviários presentes ouviram de novo os hinos nacionais de França e Portugal — o que deu lugar a entusiásticos vivas. Então, o Sr. Emile Britschu, saudou a Direcção do Ateneu Ferroviário e o Chefe da Banda, e, pouco depois, partiu com os seus camaradas, para uma digressão a Sintra, Cascais e Estoril.

No dia seguinte, os ferroviários franceses seguiram para Coimbra no «rápido» da manhã, numa carruagem «Budd», posta à sua disposição pela nossa Direcção Geral.

A chegada a Portugal, foi no dia 20 de

Junho, sendo a partida para França, por via Vilar Formoso, no dia 27.

Nesta excursão, que foi coroada do melhor êxito e cuja organização mereceu os melhores elogios dos ferroviários franceses, tomaram parte as seguintes pessoas, cujos nomes o «Boletim da C. P.», arquiva com o maior prazer:

E. Britschu, Presidente de «L'Amicale André Direz», Inspector Divisionário da Exploração e esposa; M. Pimor, Inspector Divisionário da Exploração e esposa; M. Tremin, Inspector Divisionário e esposa; Poujol de Molliens, Inspector Divisionário e esposa; M. Violleaud, Inspector Divisionário e esposa; M. Ricour, Inspector Divisionário e esposa; M. Danielou, Inspector Divisionário, esposa e filho; M. Prudhomme, Chefe de estação principal e esposa; M. Ozenne, Subchefe de estação de 1.^a classe e esposa; M. Le Taconnoux, Verificador de serviços e esposa; M. Guillet, Chefe de escritório principal e esposa; M. Le Querrec, Inspector e esposa; M. Herissay, sub-Inspector e esposa; M. Trocques, Chefe de mecânicos e esposa; M. Lucas, Subchefe de estação de 3.^a classe e esposa; M. Claus, Chefe Principal e esposa; Senhoras Cantarel, Dessolay e Pouliquen, Chefes de escritório dos serviços regionais; M. Ameil, Inspector; M. Barre, Inspector; Guilliorit, Sub-inspector; M. Josset, Adido e M. Richard, Subchefe de estação.

José Jorge Afonso Nogueira

José Jorge Afonso Nogueira, cuja morte tanto sentimos, tendo trabalhado para os caminhos de ferro mais de 50 anos, foi exemplar funcionário da Companhia e toda a sua vida um modelar homem de bem.

Dele se pode dizer com verdade e justiça, como de poucos, que entre os seus companheiros de trabalho, de longos anos, superiores e inferiores, não deixou senão amigos.

O seu aprumo moral, que parecia simbolizado no seu aprumo físico, a irradiante



José Jorge Afonso Nogueira

simpatia que parecia aumentada pela sua simplicidade e modéstia, os seus elevados dotes artísticos, tão naturais e espontâneos, todo esse conjunto de qualidades fazia de José Jorge Afonso Nogueira, um exemplar de cidadão perfeito.

Nascido em 23 de Março de 1867, cedo começou a trabalhar para os caminhos de ferro, pois com cerca de 20 anos apenas, já colaborou com o architecto José Luís Monteiro na elaboração dos desenhos do edificio de passageiros da estação do Rossio e com os construtores «Duparchy e Bartissol»

nos respectivos trabalhos bem como nos do túnel do Rossio.

Entrou para o serviço da Companhia em 25 de Maio de 1902, tendo sido colocado na Divisão de Via e Obras como desenhador de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1906; foi promovido a desenhador principal em 1 de Janeiro de 1909 e a Chefe de desenhadores em 29 de Julho de 1923, tendo sido reformado em 1939.

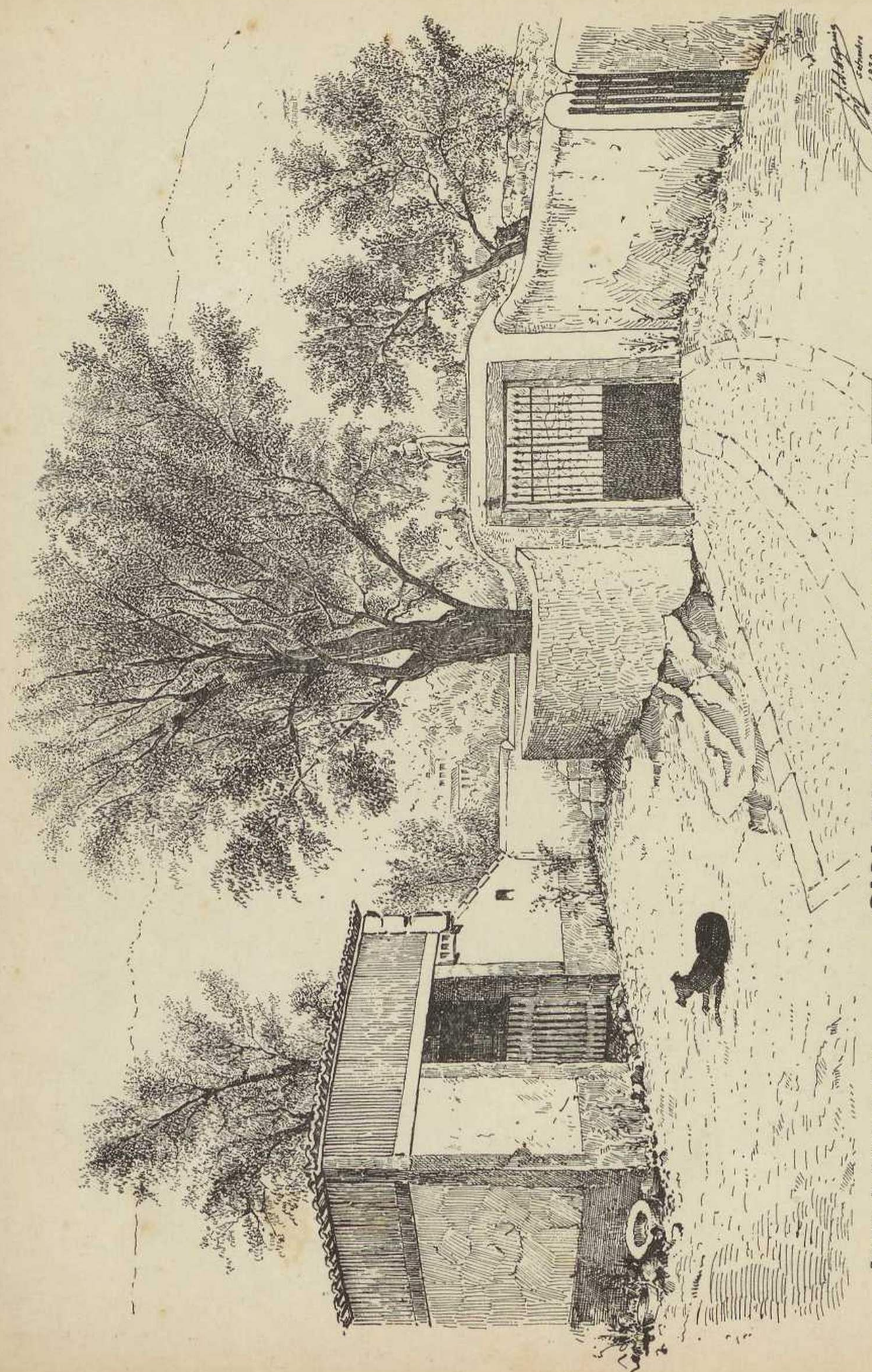
Colaborador e precioso auxiliar de alguns dos nossos maiores artistas, como Carlos Reis, Veloso Salgado, Roque Gama e Rafael Bordalo Pinheiro, José Jorge Afonso Nogueira, foi especialmente desenhador à pena, de notabilíssimas qualidades, pela leveza e precisão do seu traço e pelo sentimento artístico que o guiava.

Nesse género, deixou verdadeiras obras-primas dignas dos museus, algumas das quais foram reproduzidas no «Boletim da C. P.», como o «Túmulo de D. Diogo da Gama», o «Orgão da Sé de Braga», a «Janela da Casa do Capitulo», o «Orgão da Igreja dos Paulistas», etc.

Como preito de homenagem pelas suas excepcionais qualidades de artista, desenhador e funcionário exemplar, o «Boletim da C. P.», que há longos anos contava José Jorge Afonso Nogueira entre os seus colaboradores mais valiosos, reproduz hoje o seu desenho inédito «Casa do Comendador Meira-Afife», trabalho de rara delicadeza no qual o autor afirmou, uma vez mais, a sua sensibilidade.

No seu funeral, que constituiu uma expressiva manifestação de pesar, tomaram parte numerosos amigos, camaradas e pessoas de todas as categorias sociais, entre as quais se viam o Sr. Director Geral da Companhia Eng.º Espregueira Mendes, o Sub-Director Eng.º Campos Henriques, o Chefe de Divisão de Via e Obras Eng.º Sousa Nunes, Chefes de Serviço e muitos funcionários da Divisão de Via e Obras.

O «Boletim da C. P.», fez-se representar pelo seu director, Eng. Roberto de Espregueira Mendes.



Separata do «Boletim da C. P.»

**CASA DO COMENDADOR MEIRA
A F I F E**

Desenho de José Jorge Afonso Nogueira

J. J. Afonso Nogueira
Setembro
1939

A Assembleia Geral da C. P.

*aprovou por unanimidade, o Relatório
e Contas do exercício de 1947*

*e, por aclamação, um voto de con-
gratulação pelo restabelecimento
do Sr. Fausto de Figueiredo*

Efectuou-se no dia 26 de Junho, sob a presidência do Sr. Dr. António Bustorff Silva, secretariado pelos Srs. Rogélio Martins Alves e Lucas Coelho dos Reis, a Assembleia Geral Ordinária da C. P., para discussão e votação do Relatório e Contas do exercício de 1947 e eleição para preenchimento das vagas existentes nos Conselhos de Administração e Fiscal e Mesa da Assembleia Geral.

Ao abrir a sessão, o Sr. Dr. Bustorff Silva recordou que o Sr. Fausto de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, estava, felizmente, restabelecido da crise de doença que sofrera há meses. Entendia, portanto, interpretar o pensamento da Assembleia, e do País, em geral, congratulando-se com o restabelecimento e regresso à actividade de um homem excepcional a quem a Companhia, a classe ferroviária e a Nação, devem altos e importantes serviços. Propunha, por isso, que se aprovasse um voto de congratulação. A assembleia, de pé, aprovou por aclamação esse voto.

No relatório aponta-se, logo de início que o ano de 1947 foi o primeiro em que a C. P. explorou toda a rede ferroviária do País. O ano foi trabalhoso e difícil. O percurso realizado pelos comboios da antiga rede foi superior em 740.233 quilómetros-máquina ao realizado em 1946. Repararam-se as linhas encorporadas e adquiriu-se muito material, sendo notável o esforço despendido pelo director-geral, Sr. Eng. Espregueira Mendes. Iniciou-se em 1 de Janeiro de 1947 a conversão das obrigações de 6 por cento, tornada possível pela aprovação em França,

dos Estatutos de 1932. Durante o ano foram reembolsadas 151.117 obrigações e trocadas 149.370 pelos novos títulos de três e meio por cento. Ainda em consequência da regularização da situação estatutária em França, foi possível obter nos tribunais daquele país a sentença que facultou o levantamento dos arrestos dos bens da Companhia.

Nota-se a seguir que houve um extraordinário desenvolvimento em utilização de comboios por passageiros; mas diminuiu sensivelmente o serviço de mercadorias.

As receitas arrecadadas em toda a rede no exercício de 1947 foram de 689.442.256\$45, um pouco superior às previstas. Como as despesas subiram em menor proporção, os resultados finais do exercício foram mais favoráveis do que os constantes da previsão orçamental.

Houve um deficit de 28.204.165\$00 nas linhas do Estado, agora acrescentadas com a rede de via reduzida. Este deficit, bem como os dos anos anteriores, não poderão deixar de ser oportunamente considerados. Tem a C. P. explorado estas linhas com pesado sacrifício, pois desde 1931 entraram em regime deficitário, de que nunca mais saíram a não ser fugazmente em 1942, em que se fechou o exercício com o pequeno saldo positivo de 142.742\$96. A quantia correspondente aos deficits de exploração das linhas do Estado durante o período do arrendamento, eleva-se a 189.094.932\$63; mas maior seria se o decreto n.º 34.183, de 28 de Dezembro de 1944, não suspendesse a entrega ao Estado da totalidade da renda fixa e de uma parte do imposto ferroviário. O que a Companhia reteve por força do mesmo decreto eleva-se actualmente a 53.073.691\$57. O total desses deficits é, portanto, de 242.168.624\$20.

Na rede da Companhia houve um saldo positivo de 3.380.931\$26.

A Administração, no seu relatório, presta a sua homenagem ao Sr. Eng. Espregueira

Mendes, Director Geral da Companhia, «pelo zelo, intelligência e verdadeira devoção que tem posto no desempenho do lugar em que foi investido no ano findo, tornando-se erêdor do reconhecimento desta Administração, que eficazmente ajudou na resolução de vários problemas emergentes». E acrescenta: «Estendemos a todo o pessoal o nosso reconhecimento. De facto, todo ele, sem distincção de categorias, porfiou, como sempre, em desempenhar as suas funções com a maior dedicação e zelo».

Sobre o Relatório, na generalidade, falou o Sr. accionista Agostinho de Paiva, respondendo em nome da Administração, o Sr. Fausto de Figueiredo que aproveitou o ensejo para agradecer o voto de congratulação da Assembleia, pelo seu restabelecimento.

Na especialidade, não houve discussão. As conclusões do conselho fiscal foram aprovadas por unanimidade. Assim o saldo de 3.380.931\$26, apurado na rede própria da Companhia, vai ter a seguinte aplicação: 2.000.000\$00 para reserva extraordinária; 1.200.000\$00 para dividendo ilíquido de seis por cento às acções; e 180.931\$26 para conta nova. O resultado deficitário de escudos, 28.204.165\$00, proveniente da exploração das antigas linhas do Estado é levado à rubrica «Contas de Resultados», para ficar adicionado ao saldo existente anteriormente.

Foram aprovados votos de pesar pela morte do Sr. Dr. António Centeno, presidente do conselho fiscal, e da esposa do Sr. Eng. Pinto Osório, vice-presidente do conselho de administração, depois de terem, usado da palavra os Srs. Drs. Bustorff Silva e Mário Pais de Sousa, Fausto de Figueiredo e Secundino Branco Júnior; e votos de louvor aos conselhos de administração e fiscal, à mesa da assembleia e a todo o pessoal.

Por fim, houve eleições. Para o conselho de administração foram reeleitos os Srs. Eng. Manuel Pinto Osório e Prof. Eng. Francisco Leite Pinto; para o conselho fiscal, os Srs. Drs. Mário Pais de Sousa e Emidio Mendes; para secretário da assembleia geral o Sr. Jaime Amador Pinho.

NO ENTRONCAMENTO

O filho de um ferroviário celebrou a primeira missa

Deu-se há dias, no Entroncamento, um caso singular que, pelo seu significado, merece especial referencia, pois constituiu um acontecimento social: Um filho de um ferroviário celebrou a sua primeira missa na igreja local.

O novo sacerdote chama-se Manuel Maria Henriques, e é filho do operário de 2.^a das oficinas do material e tracção Manuel Francisco Henriques e de D. Maria do Carmo Henriques, todos naturais da freguesia de Olaio, concelho de Torres Novas.

A notícia de que o novo sacerdote celebrava a sua primeira missa no dia 4 de Julho correu por toda a vila ferroviária, e, à hora indicada, era tão grande a concorrência de fieis, que foi necessário celebrar a missa no portico da igreja paroquial, por o templo não comportar toda a assistência.

Esta missa constituiu um acontecimento invulgar no meio ferroviário do Entroncamento, não só por ser a primeira Missa Nova que ali se celebrou, como pelo facto do novo sacerdote ser filho de um ferroviário.

O acto foi concorridissimo e nele tomaram parte representantes de todos os sectores da vida social daquela importante vila, tendo à frente o Presidente da Câmara Municipal, sr. José Duarte Coelho. A retransmissão da cerimónia foi feita por alto-falantes do Grupo Desportivo do Entroncamento.

Finda a cerimónia, foi servido um almoço numa das dependências da Companhia, cedida gentilmente pela nossa Direcção Geral, no qual tomaram parte ferroviários de varias categorias e que assim foram prestar uma significativa homenagem ao novo sacerdote — o Padre Manuel Maria Henriques.

O «Boletim da C. P.» regista o facto com a maior satisfação e cumprimenta o novo sacerdote e sua família.

Da definição actual de geografia

(Conferência proferida pelo Sr. Eng.^o M. Botelho da Costa
na sessão solene de 24 de Janeiro de 1948 no Instituto
Comercial de Lisboa)

Definição é o acto de definir e *definir*, dizem os dicionários, é determinar a extensão ou os limites de qualquer coisa, enunciar os seus atributos e qualidades de forma que essa coisa se não confunda com outra, mas... e isso não dizem os dicionários a definição deve, por princípio ou por norma, ser concisa, além, é claro, de precisa. Ora... é justamente na simultaneidade da concisão e da precisão que encontro uma das maiores dificuldades da definição de Geografia tanto mais que não existe relação alguma entre a designação desta ciência e o seu conceito actual, que, como se sabe, é vastíssimo.

Todos nós temos uma noção, mais ou menos clara, mais ou menos exacta, mas uma noção, enfim, do conceito de Geografia; no entanto, e desculpem-me se erro, talvez nem todos estejamos suficientemente habilitados a responder, de pronto, à seguinte pergunta, aparentemente ingénua a que, na gíria escolar, se costuma dar o nome de pergunta de algibeira: «Como se define Geografia?»

Ao tomar conta da regência das cadeiras de Geografia do Instituto preocupou-me como é natural, a definição da ciência que teria de ensinar e procurei, portanto, consultando vários livros da especialidade, encontrar a definição que me parecesse mais conforme com o conceito actual de Geografia.

Como sou frequentador assíduo das livrarias e porque possuo uma bibliotecazita regular, foram muitas as obras consultadas, mas desta consulta resultou constatar que, quase todas, ocupam muitas das suas primeiras páginas para rodearem apenas a dificuldade, tratando com largueza as modificações que, através dos tempos, tem sofrido o conceito de Geografia e terminando por meia dúzia de linhas com que pretendem dar a definição desta Ciência.

Tais definições, no entanto, não podem satisfazer a não ser logo após a leitura das considerações que as precedem e enquanto delas nos lembramos. Se as arrancarmos, porém, dos meios que as produziram, não satisfazem porque não enunciam com precisão e concisão os atributos e as qualidades da Geografia, não determinam a extensão ou os limites desta ciência por forma que se não possa confundir com outras, especialmente com aquelas com que tem mais afinidades.

Cansado de procurar em livrarias e em alfarrabistas um livro que me trouxesse a definição que procurava, resolvi, no primeiro ano em que regii a cadeira, adoptar a definição dada pelo professor Matoso no seu livro de «Ciências Geográficas» aprovado para o ensino liceal. Sou persistente, porém, e porque entendo que um professor deve aperfeiçoar de ano para ano os seus cursos, continuei a pensar no assunto, esperançado em conseguir pelos meus próprios meios uma definição que satisfizesse. Confesso, porém, que foi por acaso, que encontrei um livro que me trouxe, se não a almejada definição, pelo menos uma que convenientemente completada me satisfaz. É essa definição que hoje apresento à apreciação de V. Ex.^{as}.

O livro a que me refiro intitula-se: *Geografia General o Iniciacion a la Geografia Descriptiva* da autoria de D. Armando Melon Ruiz de Cordejuela, creio que professor em Valladolid.

Descia em um dia a rua Nova do Almada quando a minha atenção foi atraída pela montra de uma livraria onde se expunha a citada obra. Entrei, consultei-a e perguntei o preço. Pareceu-me boa, mas cara. Não a comprei, tomando uma destas decisões heróicas que por vezes somos forçados a tomar, mas de que em breve nos arrependemos. E assim sucedeu desta vez. No dia seguinte voltei à livraria, mas o livro já se havia vendido. Só tinham vindo de Espanha dois exemplares dos quais um fora vendido para o Estado Maior e o outro a um professor do liceu de Santarém.

Não sem alguma dificuldade, consegui que me dessem o nome do livro e o da livraria editora. Cheguei a pedir a um oficial do Estado Maior meu amigo o favor de me emprestar o livro, mas como tive de ir a Madrid, consegui nesta cidade descobrir a livraria representante da editora de Valladolid e adquirir a obra.

O seu autor define Geografia por analogia com as definições de Física e de Química.

De facto, uma vez definidos os fenómenos físicos e os fenómenos químicos, nada mais fácil do que definir Física como a ciência que estuda os fenómenos físicos e Química como a ciência que estuda os fenómenos químicos.

É claro que, por analogia, pode definir-se tam-

bém, Geografia como a ciência que estuda os fenômenos geográficos; toda a dificuldade está em definir estes fenômenos e, em meu entender, o autor não foi feliz na definição que deles dá.

Com efeito, o autor define fenômeno geográfico como sendo o que se produz ou ocorre à superfície da Terra e acrescenta que todos eles têm três características comuns: 1.^a) — São fenômenos actuais; 2.^a) — São perfeita e exactamente localizáveis; 3.^a) — São condicionados por outros fenômenos geográficos ou não geográficos.

É deficiente esta definição... mas é o embrião de uma outra que me parece mais completa e verdadeira.

Apresentemos alguns exemplos que nos auxiliarão a encontrar a melhor definição de fenômeno geográfico.

Quando falamos de montanhas, de serras, de cordilheiras, de maciços montanhosos, de planícies, de planuras, de planaltos ou de fossas; quando falamos de lagos, de rios, de mares, de oceanos, de cabos, golfos, baías ou de ilhas, quando falamos de cidades, de portos de mar, de caminhos de ferro, de estradas ou de autoestradas é manifesto que nos estamos referindo a fenômenos geográficos que têm todos a característica comum de definirem ou melhor, caracterizarem a paisagem terrestre.

Se falamos de: chuva, vento, neve, granizo, em certos casos mesmo de rios, de vagas, de correntes marítimas; se falamos das marés, das auroras boreais ou de sismos, de erupções vulcânicas, de afundimentos e de levantamentos, também não há dúvida de que falamos de fenômenos geográficos que, se nem todos caracterizam a paisagem terrestre, todos têm a característica comum de modificarem ou, em determinadas circunstâncias, poderem modificar a referida paisagem.

Quando falamos de associações vegetais, quer se trate da floresta virgem das regiões tropicais, da mata ou floresta das regiões temperadas, da floresta de coníferas das regiões frígidas, quer se trate da Savana com os variados nomes que pode tomar, de pampas, na Argentina, de campos, no Brasil, de campinas ou de lezírias em Portugal, também não resta dúvida de que falamos de fenômenos geográficos que por um lado caracterizam a paisagem actual da Terra e, por outro, podem modificar a referida paisagem.

Finalmente, quando falamos do Sol, dos planetas principais do sistema solar, dos asteroides, da lua, dos cometas e dos meteoros, das estrelas e dos asterismos ou constelações e até mesmo dos cúmulos estelares e das nebulosas, ainda estamos falando de fenômenos geográficos que, se é certo que se não produzem à superfície da Terra, têm nela repercussões e que caracterizam também a paisagem terrestre, tomando a palavra paisagem no seu sentido mais lato, e podendo, em determinadas circunstâncias modificar a referida paisagem...

Depois destes exemplos, apresento à apreciação de V. Ex.^{sa} a seguinte definição de fenômeno geográfico que me parece satisfazer:

Fenômeno geográfico é todo aquele que, produzindo-se ou repercutindo-se à superfície da Terra, caracteriza a paisagem terrestre, e todo aquele que modifica ou pode em determinadas circunstâncias, modificar esta paisagem, tomando sempre a palavra paisagem no seu sentido mais lato.

Podemos agora definir Geografia:

Geografia é a ciência que descreve, localiza e procura explicar pelos seus próprios meios ou com o recurso de outras ciências, os fenômenos geográficos, isto é, aqueles fenômenos que, produzindo-se ou repercutindo-se à superfície da Terra, caracterizam a paisagem terrestre e todos aqueles que modificam ou, em determinadas circunstâncias, podem modificar a referida paisagem, tomada esta última palavra no seu sentido mais lato.

E definida assim a Geografia, vislumbra-se desde logo duas subdivisões importantes desta ciência. A descrição dos fenômenos geográficos que caracterizam a paisagem terrestre constitui a subdivisão a que é costume dar-se o nome de Geografia descritiva, a qual durante muito tempo constituiu em obediência à definição etimológica, o único conceito de Geografia.

Com o desenvolvimento da Ciência, porém, o Homem quis também estudar as causas dos fenômenos geográficos e deste desejo nasceu a segunda subdivisão de Geografia à qual é costume dar-se o nome de Geografia descritiva a qual durante muito tempo constituiu, em obediência à definição etimológica, o único conceito de Geografia.

Com o desenvolvimento da Ciência, porém, o Homem quis também estudar as causas dos fenômenos geográficos e deste desejo nasceu a segunda subdivisão de Geografia à qual é costume dar-se o nome de Geografia Geral. O objecto da Geografia Geral não é fazer, digamos assim, o retrato da superfície terrestre condicionado pela circunstância dos fenômenos que sobre ela se produzem ou repercutem, mas sim, estudar, científica e isoladamente, os fenômenos geográficos como elementos indispensáveis para ulteriores descrições da Terra.

A Geografia Geral, que começou a individualizar-se com Varenius em 1650, tem, portanto, um duplo valor: como meio e como fim. Como meio, é propedeutica necessária ao estudo geográfico de qualquer zona da superfície terrestre; como fim, constitui um conjunto sistemático dos conhecimentos que nós, como habitantes da Terra, não podemos deixar de possuir sobre o planeta em que Deus nos colocou.

A importância da Geografia Geral é tão grande que alguns autores lhe dão o nome de Geografia científica, certamente porque, das duas subdivisões que consideramos, é aquela em que se destaca a razão da casualidade.

Convém notar ainda que a definição que demos de fenômeno geográfico engloba fenômenos que, embora tenham uma característica comum: a de influírem ou poderem influir nas características da paisagem actual da Terra, são de várias naturezas. Não admira, por isto, que a Geografia admita mui-

tas outras subdivisões que estudem, cada uma delas, grupos de fenómenos geográficos que tenham entre si maiores afinidades. Sigamos o caminho já adoptado dos exemplos: O rio Mondego é um fenómeno geográfico; com efeito ninguém pode negar que é um fenómeno que caracteriza a paisagem actual da superfície terrestre que corresponde a uma região portuguesa, que pode localizar-se com toda a precisão sobre a superfície da Terra e que é um fenómeno explicável por causas geográficas e não geográficas. O mesmo podemos dizer da cidade de Lisboa, do chamado deserto de Moçamedes da nossa Província de Angola e do sistema de vias férreas que se cruzam no Entroncamento. Temos aqui quatro fenómenos geográficos nos quais se vislumbram duas espécies distintas: o primeiro e o terceiro são fenómenos independentes, por completo, da vontade do Homem, alheios, por completo, a toda a actividade humana; no segundo e no quarto, pelo contrário, aparece claramente a acção do Homem. Quer dizer, os fenómenos geográficos podem classificar-se em dois grandes grupos diferentes: uns são fenómenos geográficos de ordem física que resultam da livre acção das forças naturais; outros são fenómenos geográficos de ordem humana, condicionados, pelo menos em parte, pelo trabalho do Homem. Dos primeiros occupa-se a subdivisão da Geografia a que se dá o nome de Geografia Física; dos segundos a subdivisão a que se dá o nome de Geografia Humana.

Entre estas duas subdivisões da Geografia existem íntimas relações, como é natural, por serem ramos provenientes de um tronco comum. Mas estas relações não são de superioridade ou de inferioridade de uma Geografia sobre a outra, mas, pelo contrário, de cordeal reciprocidade. Nem o Homem é escravo da Terra nem também pode sempre dominar, no grau em que o desejaria, as forças naturais que lhe parecem adversas.

É certo que os fenómenos da Geografia Física apresentam uma estabilidade e uma permanência muito maior do que os fenómenos da Geografia Humana visto que o esforço humano é facilmente mutável em intensidade e em direcção. Há exemplos vários que demonstram que o trabalho de gerações sucessivas se perde ou abandona nas gerações subsequentes e voltam a dominar fenómenos de Geografia Física que em tempos passados, à custa de grandes esforços, se havia conseguido eclipsar.

A maior estabilidade dos fenómenos da Geografia Física tem levado alguns autores a considerarem esta subdivisão da Geografia como a essencial e a verdadeiramente geográfica.

Tal não deve ser, porém, os fenómenos geográficos quer de natureza física, quer de natureza humana, são todos eles fenómenos geográficos tal como atrás os definimos, e a definição de geografia que atrás apresentamos é absolutamente geral.

E os fenómenos geográficos de natureza biológica, pode perguntar-se, em qual das subdivisões devem ser estudados? Escusado é dizer-se que não o podem ser evidentemente na Geografia humana e

por tal motivo e porque os fenómenos das vidas animal e vegetal são, em grande maioria, de natureza físico-química, alguns autores estudam-nos na Geografia Física.

Para vincar bem, no entanto, a diferença entre a natureza viva (animais e plantas e a natureza física propriamente dita é mais lógico e, digamos mesmo, mais vulgar, considerar englobados os fenómenos geográficos das vidas animal e vegetal numa grande subdivisão da Geografia a que se dá o nome de biogeografia ou geografia biológica que se costuma subdividir ainda em: geografia botânica ou fitogeografia quando estuda os fenómenos geográficos que se referem às plantas e geografia zoológica ou zoogeografia quando estuda os fenómenos geográficos que se referem aos animais.

Resta-nos tratar ainda da subdivisão da geografia que estuda uma série de fenómenos a que atrás me referi e não podem ser agrupados em nenhuma das subdivisões já indicadas.

De facto, a Terra está na dependência ou em íntima relação com os outros corpos celestes e a influência destes sobre os fenómenos geográficos quer de natureza física quer de natureza humana, quer de natureza biológica, é fundamental e primária. Por tal motivo, o estudo da Cosmografia, ou seja, o estudo elementar do Universo é indispensável à Geografia.

Por outro lado, a Geografia elabora-se pela observação de fenómenos de superfície, uns directamente observáveis, outros sómente apercebidos nas suas representações gráficas.

As representações gráficas de fenómenos geográficos fazem-se, em geral, em superfícies planas denominadas mapas. Sem eles, quem queira estudar Geografia dificilmente pode dar um passo. Existe uma ciência, a Cartografia, que tem como objecto ensinar as normas científicas para a construção de mapas, mas, pelo menos algumas dessas normas mais elementares, têm de ser conhecidas de quem manuseie os mapas porque, de contrário, caminhará sobre eles quase completamente às escuras. Basta que nos lembremos de que os mapas não são retratos fieis da Terra ou de alguma das suas parcelas. Os mapas não são mais do que representações simbólicas e imperfeitas e, por consequência, o seu emprego requer não só o conhecimento dos símbolos empregados, mas, também, e isto é o mais importante, o conhecimento dos fenómenos que se encontram neles desfigurados e da razão por que o estão para que, quem os maneja, não caia em erro.

Convém lembrar ainda que a Geografia é uma ciência de localização. Localizar os fenómenos geográficos é condição prévia do seu estudo. E para isso, tanto à superfície da Terra como nos próprios mapas, há necessidade de utilizar certas linhas e certos fenómenos celestes que importa, portanto, conhecer.

O conjunto de conhecimentos emprestados à Geografia pela Cosmografia, pela Física do Globo e pela Cartografia, que, no fundo, correspondem a estudo de fenómenos geográficos, constitui uma

«Os Amigos do Boletim»

Com este título, publicámos no nosso número de Maio último, um artigo sobre o concurso destinado a premiar os assinantes, novos ou antigos, que nos enviem maior número de assinaturas.

A iniciativa foi prontamente acarinhada pelos nossos leitores que, a todo o momento nos remetem listas de assinantes. O concurso «Os Amigos do Boletim» será encerrado em 30 de Setembro, — dia em que serão tornados públicos os nomes dos leitores que tenham angariado maior número de assinaturas para o «Boletim da C. P.», sendo então distribuídos 6 prémios, cada um de Esc. 250\$00 (duzentos e cinquenta escudos).

Os «Amigos do Boletim» não são sómente

aqueles que triunfarem no anunciado concurso, mas todos os que coadjuvarem a nossa revista; e neste número estão incluídos os leitores, os assinantes e os colaboradores literários ou artísticos.

Ainda vem longe o resultado do primeiro concurso, e já o «Boletim da C. P.» está pensando na organização de viagens de recreio e instrução, não só no nosso país, mas ao estrangeiro; viagens que muito hão-de contribuir para que os ferroviários portugueses melhorem a sua cultura geral.

Há semanas, os ferroviários portugueses tiveram a alegria de receber os seus camaradas franceses, que, depois de passarem uns dias em Portugal, recolheram às suas terras com as mais agradáveis lembranças.

Quem nos diz que nas iniciativas do «Boletim da C. P.», não figurará ainda uma excursão de ferroviários portugueses a França, como retribuição da visita que há pouco recebemos?

Todos os nossos assinantes compreendem a dificuldade de levar por diante um empreendimento desta natureza; mas o que podemos afirmar é que o «Boletim da C. P.» vai ocupar-se do assunto com a maior satisfação, na esperança de que todos os nossos leitores compreenderão que, na primeira viagem, não poderão tomar parte todos os nossos assinantes e colaboradores.

A hora chegará a todos, mas com tempo e estudo, sempre com o vivo desejo de contribuírmos para o prestígio da classe ferroviária e da empresa que servimos.

Dentro deste espírito, esperamos receber alvitre e sugestões que nos permitam encarar não só este interessante problema, mas todos os que tenham em vista recrear o espírito e contribuir para o desenvolvimento da cultura geral de toda a família ferroviária.

grande subdivisão da Geografia a que se dá o nome de Geografia Matemática porque, para o seu estudo, há que utilizar a ciência matemática em todas as facetas do seu desenvolvimento.

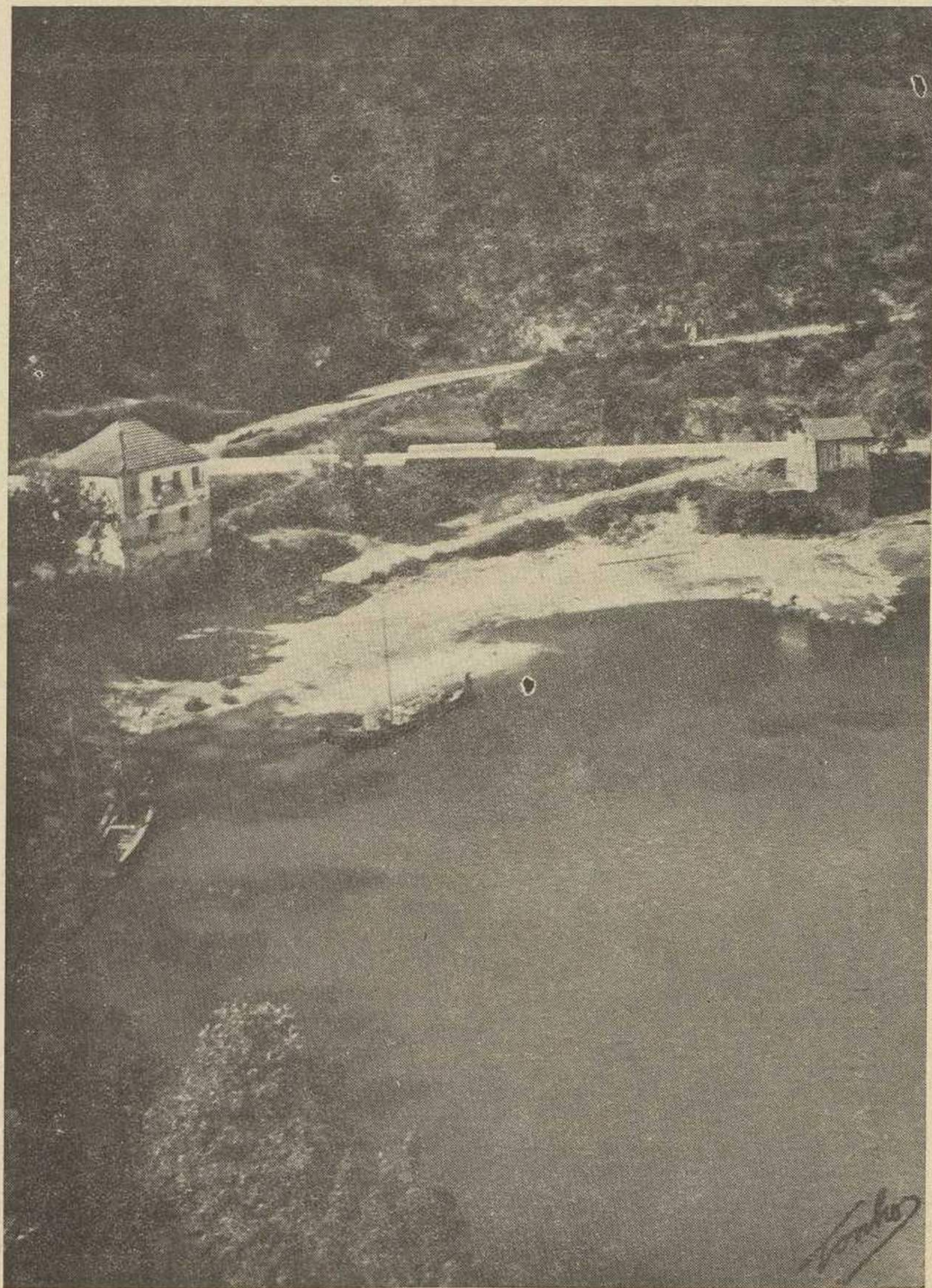
A Geografia matemática admite, portanto, duas grandes subdivisões: a geografia cosmográfica e a geografia cartográfica.

Todas as subdivisões que consideramos da Geografia e todas aquelas em que cada uma delas ainda pode subdividir-se constituem, por seu turno uma dificuldade grande para o estabelecimento de uma definição completa de Geografia, mas creio que a definição apresentada a V. Ex.^{as} e que me foi inspirada no livro de D. Armando Cordejuela, satisfaz plenamente:

A Geografia é a ciência que descreve, localiza e procura explicar, pelos seus próprios meios ou socorrendo-se de outras ciências, os chamados fenómenos geográficos, isto é, não só aqueles que, produzindo-se à superfície da Terra, caracterizam a paisagem terrestre, mas também os fenómenos que, produzindo-se ou repercutindo-se à superfície da Terra, modificam ou podem, em determinadas circunstâncias, modificar a referida paisagem.

E terminada esta palestra, cumpre-me agradecer muito reconhecido não só a assistência de todos V. Ex.^{as}, como a atenção que se dignaram prestar às minhas modestas palavras.

Portugal, país de encanto!



LINHA DO VALE DO VOUGA
Panorama da Ponte do Pecegueiro

(Foto do empregado de 3.ª da Divisão de Via e Obras, António Almeida Santos)

«A Previdência do Ferroviário Reformado»

Por ELÍSIO AUGUSTO FERREIRA

Factor de 2.^a

NÃO obstante a publicação trimestral do seu Boletim, distribuído gratuitamente aos associados, as circulares enviadas aos seus delegados e a afixação recente de um cartaz em todas as depências da C. P. e da Sociedade Estoril, superiormente autorizada, — a par de outras formas de propaganda que as últimas Direcções vêm seguindo e desenvolvendo, — há ainda muitos ferroviários que, embora conhecendo esta importante Associação de Socorros Mútuos, não reflectiram nas suas múltiplas regalias e, por isso, não fazem parte dos seus quadros associativos.

Não reconheceram ainda que a «Previdência do Ferroviário Reformado» sendo uma grande associação de ferroviários, é também uma das que ocupa um dos primeiros lugares entre as instituições mutualistas do nosso País.

Há ainda, certa rente, muitos ferroviários que desconhecem a sua existência; principalmente os novos recrutados.

Para os primeiros apelamos, no sentido de não mais se alhearem desta prestimosa Associação, pedindo para a Direcção, Rua Chã, 132, 2.º, Porto, todos os informes que digam respeito às condições de admissão e regalias concedidas, podendo também dirigir-se aos nossos Delegados nas principais estações de toda a rede da C. P. e da Sociedade Estoril, os quais estão sempre prontos a dar qualquer esclarecimento.

Aos segundos, pedimos que tratem de averiguar, do pessoal mais antigo, da vida e condições da nossa «Previdência» que, podemos afirmar estar em franco progresso e ser hoje o orgulho da classe ferroviária; podendo também dirigir-se aos Delegados ou à Direcção.

A imprensa referiu-se em termos muito elogiosos a esta grande Instituição Mutualista, quando apreciou o Relatório e Contas da Gerência de 1947.

A Direcção de 1948 está interessada em

aumentar o número de sócios, em quantidade que ultrapasse a dos anos anteriores, porque se convenceu de que isso é possível se for ajudada nessa cruzada por quantos prezam o mutualista. E não se poupará a esforços para o conseguir.

Os ferroviários, se forem unidos, podem fazer de A PREVIDÊNCIA um grande baluarte que os auxilie a demover as dificuldades no Activo e na Reforma.

Aqueles que já são sócios, pedimos que se interessem junto dos que ainda o não são e os levem a inscrever-se, fazendo-lhes ver o erro que cometem com a sua ausência, quais as consequências, se não se inscreverem, e as regalias de que desfrutam os seus associados.

Não é a cota que descontam que os impossibilita de se inscreverem, pois se um agente não pode inscrever-se em 10.000\$00, pode inscrever-se em menos, uma vez que as inscrições podem ser feitas de 1.000\$00 a 10.000\$00.

O ferroviário que pelo seu árduo trabalho se pode incapacitar antes de ter direito à reforma, encontra nesta Associação uma salvação para este percalço, desde que tenha apenas 5 anos de inscrição. Em caso de falecimento deixa aos seus herdeiros 20% do capital subscrito.

Se o sócio necessitar, pode pedir empréstimo de 20% do capital inscrito com o máximo de 1.500\$00, a descontar até 30 prestações mensais, que não podem ser superiores a 50\$00.

A idade de admissão é dos 16 aos 45 anos, excepto para o pessoal de Máquinas, Trens e Revisão; cuja idade máxima é até 40 anos.

O sócio já inscrito pode aumentar o seu capital até ao máximo de 10.000\$00, se estiver dentro dos limites de idade atrás indicados; e aqueles que o pretenderem não devem esperar até atingir esses limites de idade.

A «Previdência» concede, para despesas com a angariação de novos sócios, um auxílio

LÁ POR FORA...

Autocarros de turismo

Uma Companhia Italiana de Transportes em automóvel — a «C. I. A. T.» — criou um serviço especial de carreiras de autocarros modernos e confortáveis que, sem interrupção, percorrem os principais centros de turismo italianos, numa extensão de 2.660 quilómetros.

Não se trata de um autocarro que percorra todo aquele percurso, mas de muitos autocarros que realizam o mesmo itinerário, o que permite ao turista dar a volta à Itália, demorando-se na viagem os dias que entender.

O itinerário estabelecido inclui as cidades de Roma, Perugia, Assis, Florença, Bolonha, Pádua, Veneza, Verona, Milão, Turim, Génova, Siena, Nápoles etc..

O percurso pode ser efectuado em dois sentidos, chamando-se a um «fita rosa» e ao outro «fita azul». Os excursionistas podem escolher o sentido que melhor lhes agradar, podendo utilizar todo o percurso ou somente a parte que lhes convenha.

Cada autocarro tem trinta lugares, mesas para ler e escrever, um pequeno «bar» e um atrelado para bagagens.

Trata-se duma iniciativa destinada a desenvolver o turismo italiano, e que o público vem acarinhando de forma especial. Os autocarros são a última palavra em conforto e comodidade, tendo sido escolhidos entre cin-

quenta marcas apresentadas no concurso recentemente em San Remo.

Caminhos de ferro italianos

Antes da guerra, os caminhos de ferro italianos mediam 17.000 quilómetros.

Na primavera de 1945, encontravam-se destruídos mais de 40% das linhas férreas e grande parte das 3.275 pontes de ferro e das 10.894 pontes de pedra.

A guerra destruiu ainda cerca de 10.000 construções ferroviárias, estações, oficinas e residências.

Quanto ao material circulante, das 7.000 carruagens existentes, apenas mil ficaram em estado de servir e dos 127.000 vagões, só um quinto estava em condições de prestar serviço.

A «Ferrovie dello Stato», que administra os caminhos de ferro italianos, realizou, em pouco tempo, o milagre do ressurgimento deste serviço público. Com a colaboração da indústria italiana e a dedicação de duzentos mil trabalhadores, a «Ferrovie dello Stato», conseguiu normalizar os serviços ferroviários, a satisfazer inteiramente as exigências do tráfego.

Os trabalhos efectuados nos caminhos de ferro italianos demonstram a capacidade de trabalho e de recuperação do povo italiano. Oportunamente nos referiremos, mais desenvolvidamente a este importante sector de actividade italiana, cujo esforço constitui um exemplo digno de registo.

de 10\$00 por cada sócio proposto; e, assim, a actual Direcção pede para que se organizem comissões para admissão de novos associados, por essas comissões poderem mais facilmente atingir os seus fins.

Em Dezembro de 1947 a associação fechou com um activo de 5.337.000\$00, sendo uma grande parte representada por bens imóveis.

«A Previdência» foi fundada em 1930 e já pagou 12.500\$00, possuindo aproximadamente 7.000 sócios.

Sendo a classe ferroviária composta por

28.000 agentes, torna-se necessária uma grande propaganda para que todos sejam inscritos nesta grande Associação.

Algo se tem feito neste sentido; e, assim, em 1947, foram admitidos 1172 sócios, e no 1.º trimestre de 1948, aproximadamente 350.

Em nome da Direcção de «A Previdência» apresento os meus respeitosos agradecimentos às entidades superiores da C. P. e da S. Estoril, pelas facilidades que nos têm sido dadas para desempenho da aturada propaganda que temos feito.

3.000 Ferroviários visitaram a Exposição de Obras Públicas

DESCREVERAM os jornais de grande circulação a cerimónia, de inauguração, em 28 de Maio, da Exposição de Obras Públicas, que, por assim dizer, é uma síntese da vasta obra realizada durante um período de quinze anos.

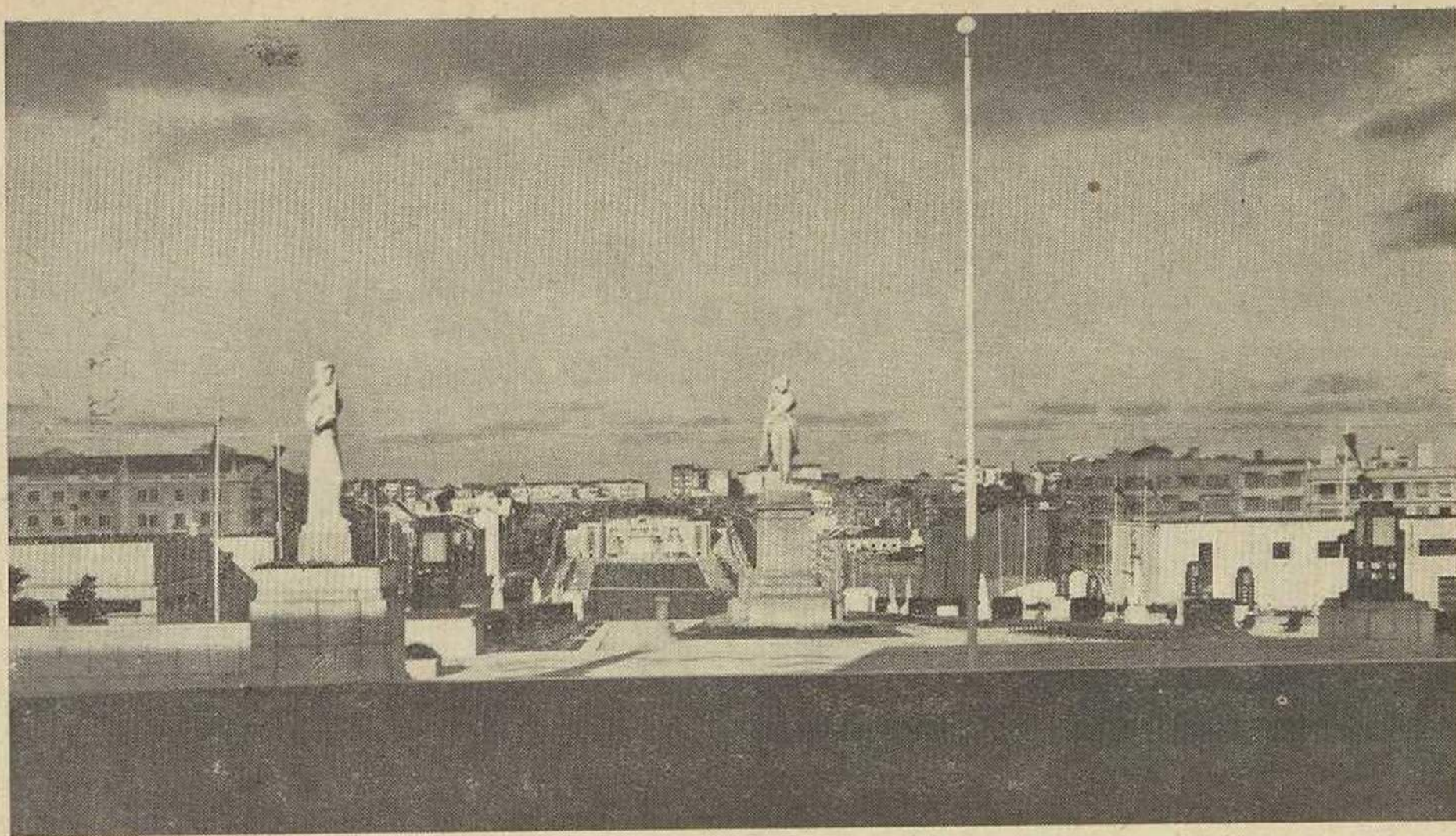
Instalada nos edifícios do Instituto Superior Técnico, a Exposição de Obras Públicas

constitui um verdadeiro acontecimento, que, além de honrar a técnica portuguesa, honra aqueles que tomaram a iniciativa da sua realização e os que nela colaboraram, desde o engenheiro que fez um projecto ao operário que trabalhou numa barragem ou no restauro dum monumento nacional.

Das exposições realizadas em Portugal,



Os srs. Ministros das Obras Públicas e das Comunicações e os srs. Administradores e Director Geral da C. P., junto da máquina «D. Luiz», na Exposição de Obras Públicas



Exposição de Obras Públicas. Ao centro a estátua equestre de D. João IV, modelo da que foi levantada em Vila Viçosa; ao fundo a «Fonte Monumental», no eixo da Alameda de D. Afonso Henriques

esta da Exposição de Obras Públicas é das que se revestem de maior interesse, pois diz respeito a um longo período de actividade em que houve sempre a mesma preocupação: — fazer mais e melhor!

Toda a gente se lembra do estado a que tinham chegado as nossas estradas; ning'um esqueceu ainda o abandono a que estavam votados os nossos castelos; toda a gente se lembra o que eram as nossas escolas e ninguém ignora a falta de hospitais e sanatórios; toda a gente se lembra das barracas miseráveis em que viviam muitos operários, e ninguém ignora como se encontravam os museus e as bibliotecas; toda a gente sabe o que eram os quartéis do nosso exército e ninguém ignora as deficiências que existiam nos serviços de correios, telégrafos e telefones.

A Exposição de Obras Públicas é tudo isto. Representa, portanto, a obra notabilíssima que o Governo da Nação realizou, por intermédio do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, no longo período de quinze anos.

A Exposição de Obras Públicas não é, como muitas vezes acontece, uma promessa ou uma habilidade em que, por meio de grá-

ficos ou «maquettes», se pretenda criar ilusões aos visitantes; a Exposição de Obras Públicas corresponde inteiramente a uma realidade, pois os gráficos, as «maquettes», as fotografias dizem respeito a obras construídas nestes quinze anos de trabalho aturado, feito com a colaboração de todos os portugueses.

Quis a Companhia proporcionar aos seus funcionários a visita à exposição de Obras Públicas, e essa visita efectuou-se na noite de 7 do corrente; e a ela o pessoal correspondeu inteiramente.

Uma vez no local da exposição, centenas de ferroviários de todas as categorias, acompanhados pelos srs. Administradores Dr. José Alberto dos Reis, General Raúl Esteves, Eng.º Leite Pinto e Mário Costa, Director Geral Eng.º Espregueira Mendes, Subdirector Geral Eng.º Pereira Barata, Subdirector Henrique Bravo e Secretário Geral da Companhia Eng.º Branco Cabral, apresentaram os seus cumprimentos a S. Ex.ªs os ministros das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo e das Obras Públicas Eng.º José Frederico Ulrich, que tiveram a gentileza de

servir de cicerones aos visitantes, elucidando-os sobre as obras levadas a efeito.

Impressiona a visita aos pavilhões, tão grande é a quantidade e a variedade de trabalhos efectuados; estradas, pontes, linhas férreas, hospitais, escolas, edifícios dos correios, telefones, portos de mar, sanatórios, quartéis, hospitais, barragens, aeroportos, restauro de castelos e monumentos, centenas e centenas de empreendimentos espalhados por todos os cantos do país, e todos eles levados a efeito com estudo e critério apreciáveis.

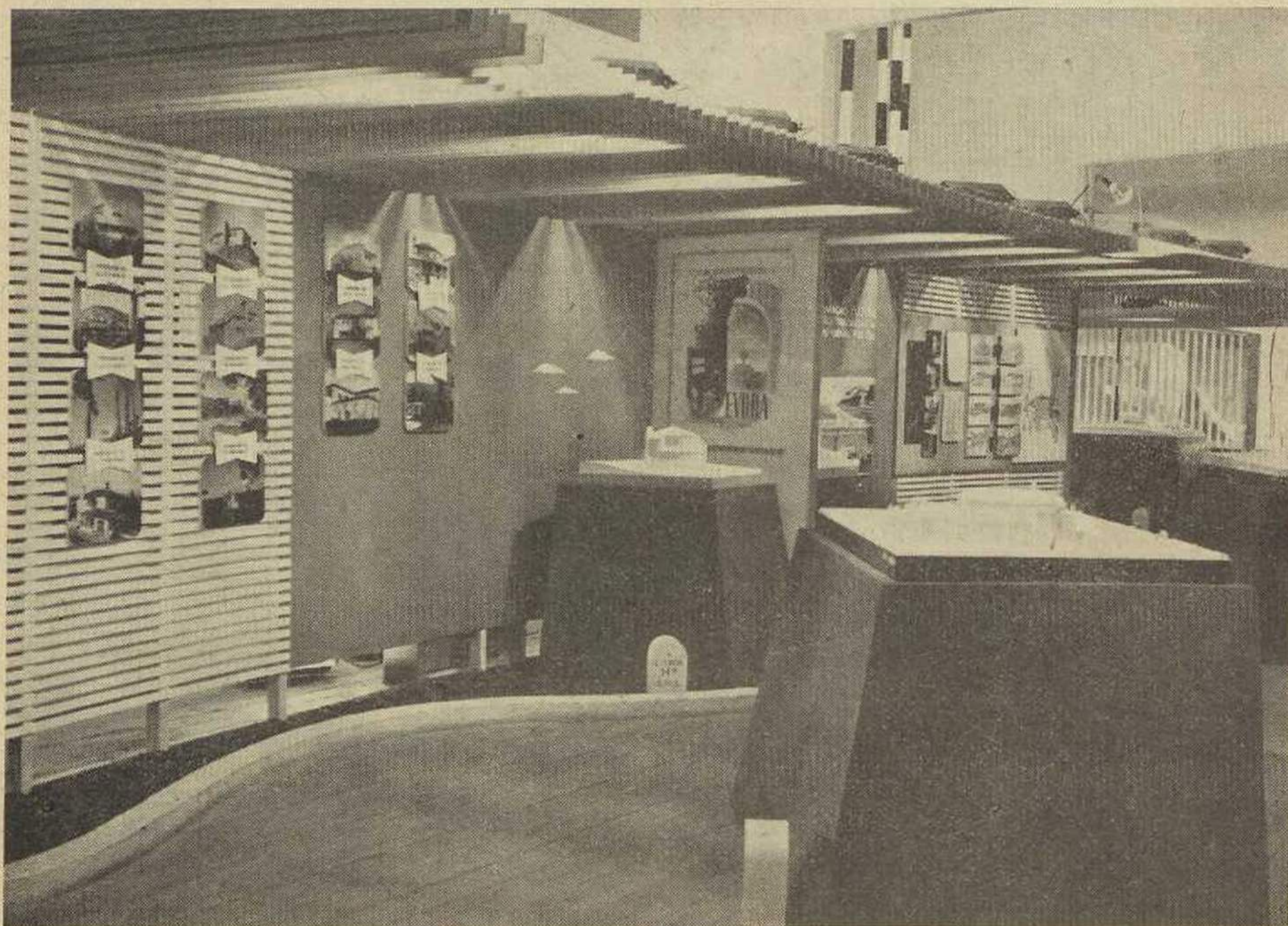
Fugiríamos à verdade se não disséssemos, que a visita dos ferroviários portugueses à Exposição de Obras Públicas constituiu um verdadeiro acontecimento, podendo afirmar também que os visitantes não ocultavam a sua satisfação ao verificarem a obra realizada.

Durante a visita, a «Banda do Ateneu Ferroviário» realizou um concerto, tendo

muitos dos visitantes assistido à exibição do filme «Quinze anos de obras públicas» no cinema da Exposição.

Junto da locomotiva «D. Luiz», verdadeira relíquia ferroviária transportada das oficinas do Barreiro, foi feita uma fotografia, na qual se vêem os srs. ministros das Comunicações e das Obras Públicas rodeados de funcionários superiores da nossa empresa, documento que o «Boletim da C. P.» arquiva nas suas páginas.

Quem não viu ainda a Exposição de Obras Públicas ignora que, nos amplos e belos edifícios do Instituto Superior Técnico, inteligentemente adaptados, há uma preciosa lição de trabalho, de tenacidade e de patriotismo, subordinada ao espírito de provar a existência de um pensamento renovador. Por isso os visitantes se surpreendem. Gastar mais de 10 milhões de contos com tanta inteligência, é servir a Nação no que ela tem de mais útil.



Exposição de Obras Públicas, A representação do Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo

UM MUSEU de CAMINHOS DE FERRO EM LISBOA?

QUANDO da comemoração do centenário dos caminhos de ferro ingleses, em 1925, realizou-se uma exposição de material ferroviário em Darlington, que constituiu um acontecimento.

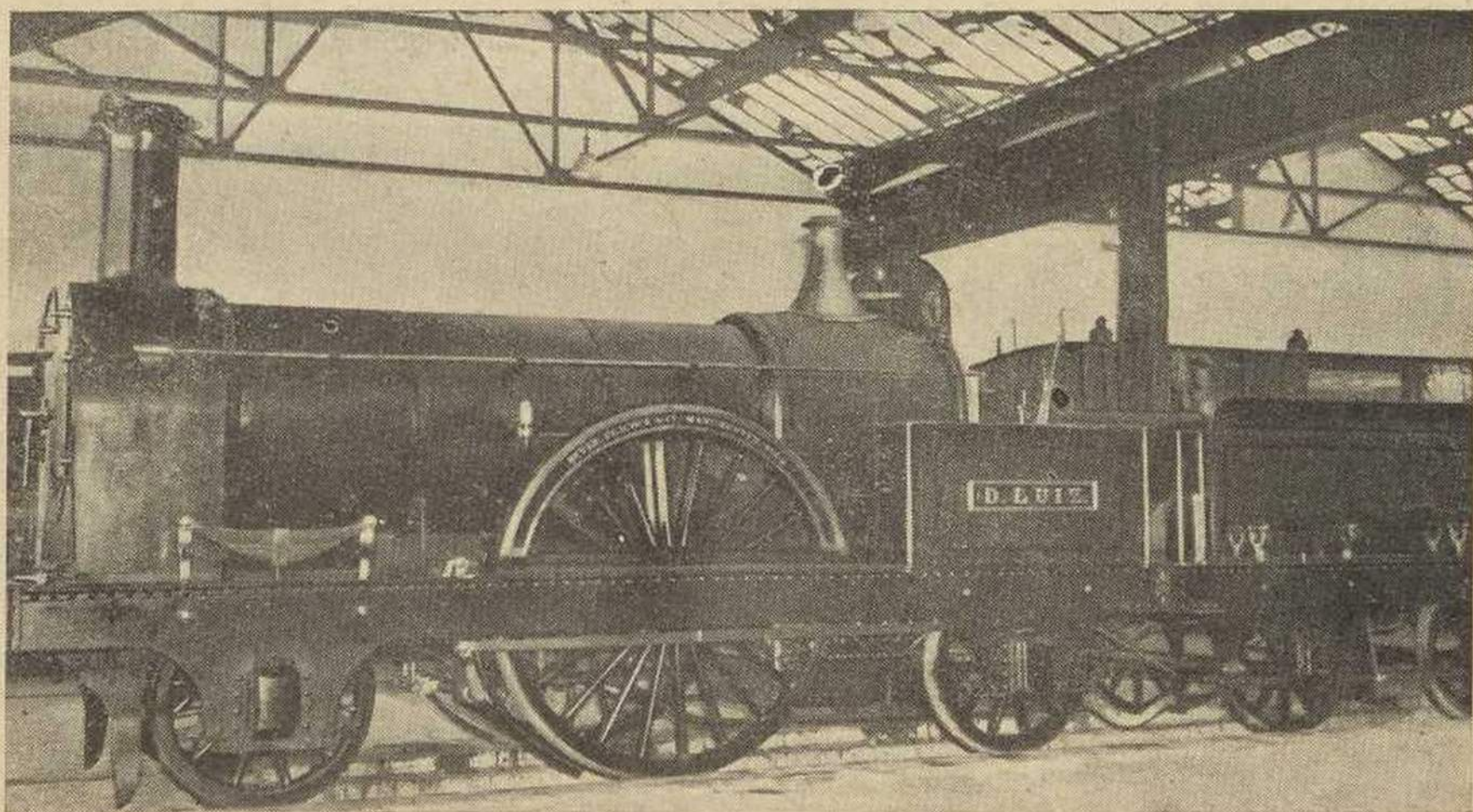
Pouco tempo depois os objectos expostos eram reunidos em instalações apropriadas, formando-se assim o «Museu de Caminhos de Ferro» de York, cidade inglesa mundialmente conhecida.

O «Museu de Caminhos de Ferro» de York compreende duas secções: — uma composta de locomotivas, vagões, carruagens, linhas e sinais; e outra, que inclui plantas, horários, desenhos, cartazes e tudo o mais que tem interesse para a história dos caminhos de ferro.

O Museu de York, que é muito visitado, especialmente por alunos das escolas, possui já hoje um interesse histórico apreciável, constituindo uma grande atracção para aquela cidade inglesa.

Num bem elaborado catálogo o visitante além de reproduções fotográficas sobre os principais objectos expostos, encontra a descrição de todas as peças, data de fabrico, etc.

Entre as locomotivas expostas chamam particularmente a atenção, a G. N. R. n.º 1, construída em 1870 e que esteve em serviço até 1907, e a «Gladestone», que foi construída em 1882 e se manteve ao serviço até 1926. Se bem que ambas as locomotivas tenham interesse museográfico, a verdade é que a nossa locomotiva *D. Luiz*, exposta presentemente na Exposição das Obras Públicas,



A locomotiva «D. Luiz» foi fabricada pela firma Beyer, Peacock & C.^a de Manchester em 1862 e constitui uma peça importante para o futuro museu dos Caminhos de Ferro em Portugal

de Lisboa, possui, pelas suas linhas e pela época em que foi construída, interesse bastante superior ao das locomotivas do Museu de York!

No ano de 1856, Portugal vai comemorar o primeiro centenário dos seus caminhos de ferro, ótima oportunidade para inaugurar um museu com as características do museu inglês a que nos vimos referindo.

Posuímos antigas locomotivas e carruagens; estão reunidas algumas das medalhas comemorativas da inauguração das novas linhas; existem desenhos, fotografias, gravuras e publicações que estão religiosamente guardadas, como os primeiros exemplares de cartazes, bilhetes, avisos, etc., etc.. Temos portanto, material que, amanhã, pode cons-

tituir um fundo apreciável para o novo museu que, estamos certos, constituirá uma notável curiosidade para o nosso país.

Interessante seria que os leitores do «Boletim da C. P.» colaborassem nesta iniciativa fornecendo à nossa revista a indicação de peças ou documentos que possam ter interesse para o novo Museu.

Uma vez conhecida a existência dessas peças e desses documentos, proceder-se-ia ao seu inventário, de forma que, a tempo e horas — e sem os habituais improvisos em que nós, os portugueses, somos verdadeiros mestres — pudesse ser criado e organizado o «Museu dos Caminhos de Ferro de Portugal» — síntese da vida ferroviária do nosso país!

Centenário da «Revista Militar»

Com a assistência de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo, como representante do Chefe do Estado, realizou-se na Sociedade de Geografia de Lisboa, em 3 do corrente, uma significativa homenagem da imprensa portuguesa à *Revista Militar*, a propósito do centenário da sua fundação.

Toda a imprensa do país se fez representar na sessão de homenagem realizada em honra do mais antigo periódico da especialidade em todo o mundo, no qual têm colaborado as mais ilustres figuras do Exército e da Armada.

A iniciativa de tão justa consagração cabe à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que viu os seus esforços coroados do melhor êxito. Na sessão de homenagem proferiram eloquentes discursos vários oradores, tendo produzido uma brilhante oração o sr. General Raúl Esteves, que, em nome da direcção da *Revista Militar*, teceu palavras de louvor aos seus fundadores, enaltecendo a obra da revista e focando a sua acção patriótica.

O *Boletim da C. P.* associou-se à merecida consagração, fazendo-se representar pelo seu director Eng.^o Roberto de Espregueira Mendes e pelo editor António Montês.

UM CONSELHO

Muitos dos nossos leitores talvez ignorem o montante das indemnizações que a Companhia paga por faltas e avarias nas remessas. Desde 1 de Janeiro a 30 de Junho do ano corrente, essa verba eleva-se a 973.277\$70 Esc.

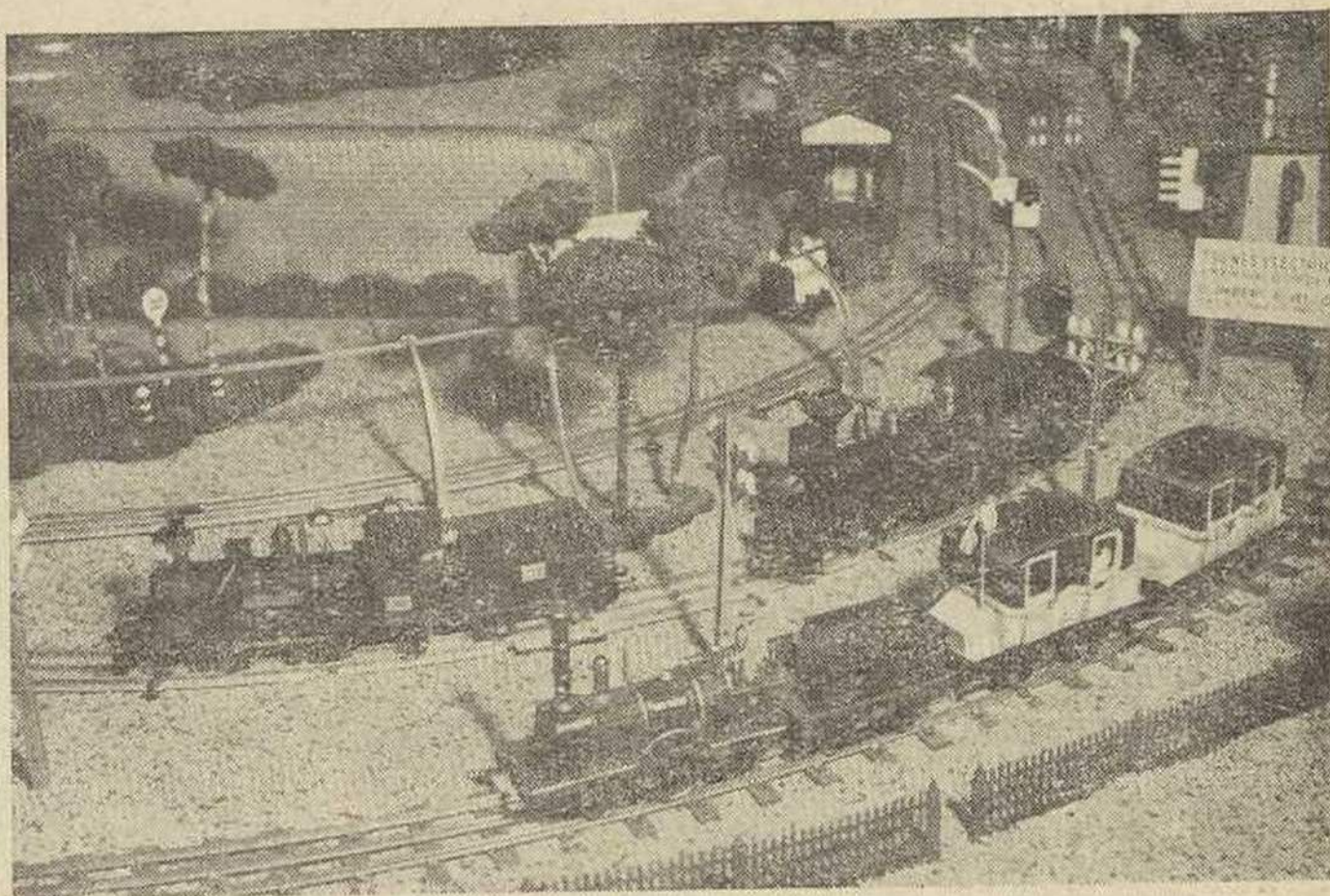
Evidentemente, se todos nós zelarmos as remessas que o público confia ao caminho de ferro, é possível — quase certo — que aquela importância baixará sensivelmente, com o que todos nós teremos a lucrar. Sim, porque é bom que se saiba que quanto maior fôr a prosperidade da empresa, maior será a prosperidade dos que a servem.

Os Combóios-miniatura

Os caminhos de ferro prendem de há muito a atenção de homens e crianças, havendo países que têm verdadeira paixão pelos combóios.

O brilho dos carris, as cores das carruagens, a linha das pontes, o fumo das locomotivas, as lanternas de sinais, criaram verdadeiras legiões de admiradores, sendo muitos os países onde existem associações de amigos e admiradores dos combóios.

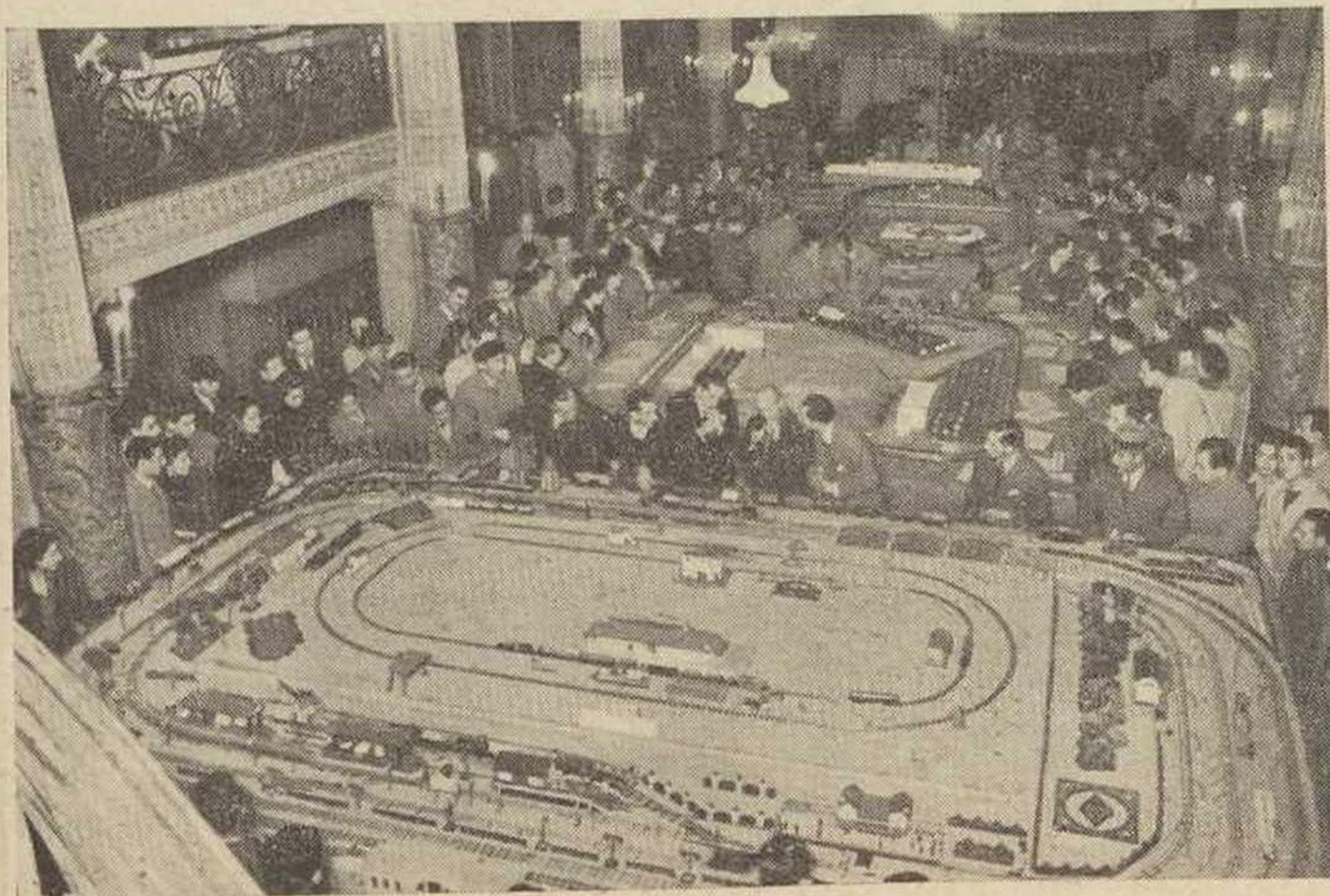
Está neste caso a Espanha, onde a «Associação de Aficionados dos combóios em miniatura» mantém permanente culto pelos transportes em caminho de ferro, efectuando concursos entre os seus associados e realizando frequentes exposições.



Os combóios-miniatura na Exposição de Barcelona

Madrid e Barcelona, têm visto algumas dessas exposições, onde o visitante depara com locomotivas, carruagens, linhas, sinais, estações, tudo que existe na exploração ferroviária, mas em miniatura. E o que é curioso é que todo aquele material se movimenta

eléctricamente, o que além de proporcionar agradável diversão, constitui ótima propaganda dum sistema de transportes usado em todo o mundo e que está intimamente ligado ao progresso das nações. As gravuras que publicamos, dão ideia aos nossos leitores do interesse das exposições realizadas, as quais, estamos certos, se repetirão em Lisboa, conforme diligências já feitas pela Direcção do *Boletim da C. P.*



Gente de todas as idades aprecia os combóios-miniatura

Um comensal extravagante

P o r G U E R R A M A I O
Agente comercial

N UM domingo de outono, com um sol acariciador que doirava triunfalmente as colinas lisboetas, resolvi ir almoçar ao campo, a Benfica ou a Belas, e depois passar a tarde errando pelas estradas tranquilas da vizinhança, que, indirectamente, conduzem a Lisboa. Ao meio dia apeava-me do combóio em Queluz e, ou fosse pela luminosidade da manhã ou pelo ar vivo da serra de Monsanto, tinha já um apreciável apetite. Logo, porém, à saída de Queluz, em direcção a Belas fui detido por um cheiro a coelho guisado que vinha de uma espécie de mercearia, à beira da estrada, e em cuja tabuleta se lia «Vinhos e petiscos, com retiro». Entrei e imediatamente o dono da locanda, sorridente e em mangas de camisa, me mostrou o retiro, que se via ao fundo do corredor, com uma sombra amável a cobrir as mesas de pinho.

Não estava mais ninguém. A moça veio logo pôr a mesa, estendendo uma alva toalha, que me deu a impressão dum asseio exemplar em toda a casa. O patrão disse que havia pescada cozida e coelho guisado. O vinho viera na vespera de Torres e a água-pé era de confiança, da casa do Gregório. Optei pelo vinho de Torres, e sem demora um cangirão vidrado apareceu sobre a mesa.

Quando eu temperava a pescada entrou outro comensal. Um rapaz baixo, bem vestido, que podia ser mesmo elegante se não tivesse na cabeça um chapéu mole, sem quebra ao centro, assim com ares de chapéu coco. Não era, porém, difícil perceber que aquele estranho complemento da sua indumentária era para lhe dar mais altura. Descalçou as luvas cor de manteiga; poisou sobre a mesa uma bengala de castão de ouro e sentou-se com ar cansado ou, melhor, com visíveis

modos de pessoa a quem a vida não corria bem. Aquele homem não me era, porém, totalmente desconhecido, pois já o vira à carteira dum escritório, na Baixa.

Aceitou a pescada cozida e o coelho guisado que a criada lhe ofereceu, assim como o vinho tinto da casa. Nisto, deu entrada no retiro uma família ruirosa e feliz; papá, mamã, menina já espigadota e um pequeno forte mas ainda de calção. Sentaram-se ao nosso lado e antegozaram o prazer dum bom almoço por baixo preço e sob um sol deliciosamente outonal, que enchia todo o vale estendido a nossos pés. Veio a pescada, um cangirão com vinho e tudo foi atacado com ânsia, isto já depois de terem devorado o prato de azeitonas e umas duas ou três fatias de pão salgado. Aquela família foi bem aparecida, pois trouxe alegria à locanda, em contraste com o ar fúnebre do homem de chapéu mole sem refego.

Quando a pescada ia no fim, apareceu um mendigo que, dirigindo-se ao outro comensal, pediu um bocado de pão. O nosso homem considerou-o demoradamente e perguntou-lhe se tinha fome. Ainda não tinha provado nada, — respondeu o pedinte com um sorriso de amargura.

— Sente-se aí. E acenou ao patrão para que lhe servisse um almoço. Os comensais ao lado levantaram a cabeça e, sem uma palavra, admiraram o gesto do homem da bengala de castão de ouro, e, se lhe não deram palmas, abençoaram-no, mentalmente.

Ele próprio serviu o convidado, lhe deitou azeite no peixe e encheu um copo de vinho. Em duas garfadas o pobre devorou a pescada, sem outras palavras que não fossem: «Bem haja, bem haja». Depois, supondo que era

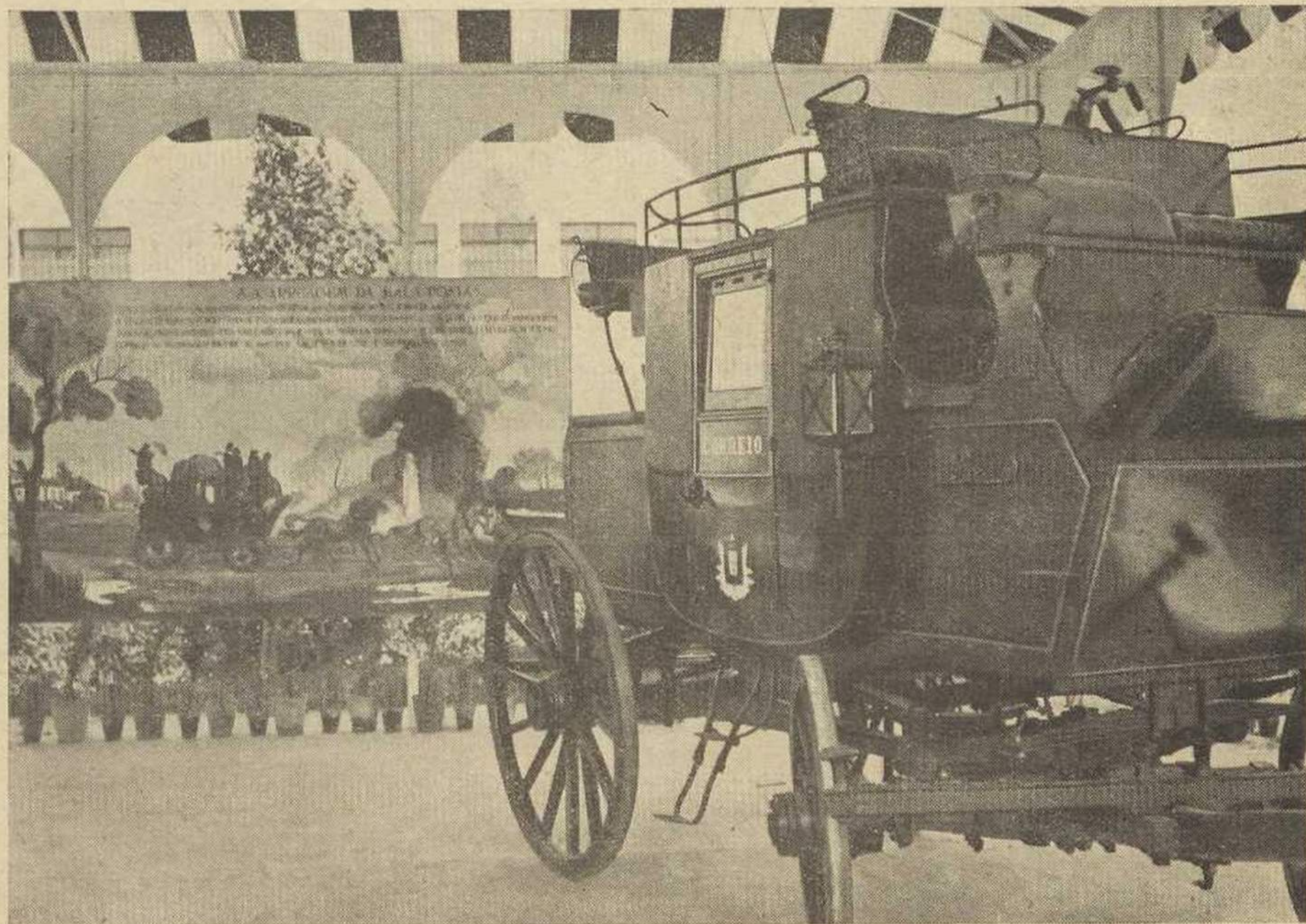
(Continua na pág. 22)

A locomotiva e a mala-posta

Na Exposição de Obras Públicas, entre abundante representação documental de grandiosos trabalhos que nos últimos quinze anos transformaram a fisionomia do País, aparecerão três peças de curioso interesse evocativo de remotas épocas nacionais: uma locomotiva e duas malas-postas,

ordem ao marquês de Loulé, chefe do gabinete «histórico», para que o comboio — o primeiro comboio — partisse. A «formação» puxada pela locomotiva «Coimbra» fez o trajecto de sete léguas em 40 minutos — um prodígio!

O regresso, porém, foi motivo de larga galhofa



A velha mala-posta, que figura na Exposição de Obras Públicas

A locomotiva ostenta em letras douradas a sua denominação: «D. Luís».

Construída em 1862 na cidade de Manchester, foi premiada com medalha de ouro na Exposição de Paris do mesmo ano.

É dos alvares dos caminhos de ferro em Portugal. A nossa primeira linha férrea, fora inaugurada seis anos antes, no dia 28 de Outubro de 1856, quando outra locomotiva, a «Coimbra», puxou o primeiro comboio. Essa viagem festiva e deslumbradora realizou-se de Lisboa ao Carregado. A gente da cidade veio para a rua espevitada pelo júbilo do surpreendente melhoramento. Engalanaram-se as praças da capital. Toda a manhã estoiraram os foguetes. O senhor D. Pedro V foi à estação improvisada dar

por essa Lisboa. Duas horas depois de ter partido do Carregado ainda o comboio, com os tubos da locomotiva rebentados, não conseguira chegar a Santa Apolónia... As carruagens foram aparecendo, pela tarde fora, em grupos: seis primeiramente, oito depois, trazidas por locomotivas que foram de Lisboa, buscá-las a meio caminho.

Esta locomotiva «D. Luís» que aparece agora na Exposição de Obras Públicas, com os seus oitenta e seis anos de idade, está, no aspecto, nova como um brinquedo de árvore de Natal. E, no entanto, funcionou durante muito tempo.

Foi retirada do serviço regular em 1923 mas pode trabalhar ainda se lhe fizerem pequenas repa- ções na caldeira. E o certo é que não há em Portugal,

qualquer locomotiva com rodas maiores do que as suas...

* * *

As carreiras da mala-posta terminaram em 1864. Matou-as o carril. No jardim do Instituto Superior Técnico onde agora vão estar frente a frente, a velha locomotiva e as velhíssimas malas-postas devem fiar-se com rancor na refervência de antigos despeitos. A mala-posta serviu para transportar passageiros e encomendas, mas a sua função essencial era a de carro postal.

A primeira carreira ligava Lisboa a Coimbra, começou em Setembro de 1798 e tinha escassos passageiros. Godofredo Ferreira lembra, no seu excelente volume sobre este meio de transporte, que só nas alturas de abrir a Universidade ou das férias, a mala-posta teria a lotação completa. Em quatro anos, de 1800 a 1803, o prejuízo da exploração da carreira subiu a mais de 71 contos o que obrigou a suspendê-la no ano seguinte. As cinco carruagens da mala-posta tornaram-se inúteis. Entregues ao Exército, os seus jogos de rodados serviram ainda para carros de condução de feridos de campanha durante as invasões francesas. E os correios tiveram de voltar ao antigo sistema: cavalos e peões.

Famosas carreiras de mala-posta foram as de Vila Nova às Caldas da Rainha, nos tempos aureos

daquelas termas. Ramalho recorda as nas «Farpas» com frases de louvor à canja que o Moreira servia aos passageiros, no Cercal, e crónica alegre dos sustos das senhoras na perspectiva de lances de aventuras no pinhal da Azambuja.

Depois surgiu a grande viagem. Com Fontes nas Obras Públicas melhoraram-se as estradas e tornou-se possível fazer em 34 horas o trajecto entre Lisboa e Porto na carruagem da posta. Os «mártires» viajantes dessas carreiras tinham o seguinte programa de refeições: ceia nas Caldas, almoço em Leiria, jantar em Coimbra, e ceia em Oliveira de Azeméis. Havia duas classes. O passageiro de 1.ª pagava 45 réis por quilómetro; o de 2.ª pagava apenas 30 réis. A diferença de classes correspondia a ir instalado dentro ou fora da carruagem.

Em qualquer caso o viajante tinha, segundo o regulamento, que exhibir passaporte legal...

Quando se extinguiu o serviço da mala-posta — a cargo da Sub-Inspecção Geral dos Correios, restavam dum passado de correrias pelas estradas do Reino, 18 carros de diversos modelos e cerca de 300 animais distribuídos pelas diferentes «mudas» do caminho.

Já não haverá, decerto entre os milhares de pessoas que visitem a Exposição de Obras Públicas, nenhuma que tenha utilizado a mala-posta, ou, pelo menos, que se recorde disso ao ver ali as duas carruagens que vão entrar no museu dos Correios.

(Do Diário de Notícias)

Um comensal extravagante

(Continuação da página 20)

pouco o seu reconhecimento, balbuciou: «Obrigado. O sr. é muito bom!».

O improvisado benfeitor interrompeu-o bruscamente.

— Porque é que o sr. não trabalha?

— Não tenho onde, respondeu o mendigo com humildade.

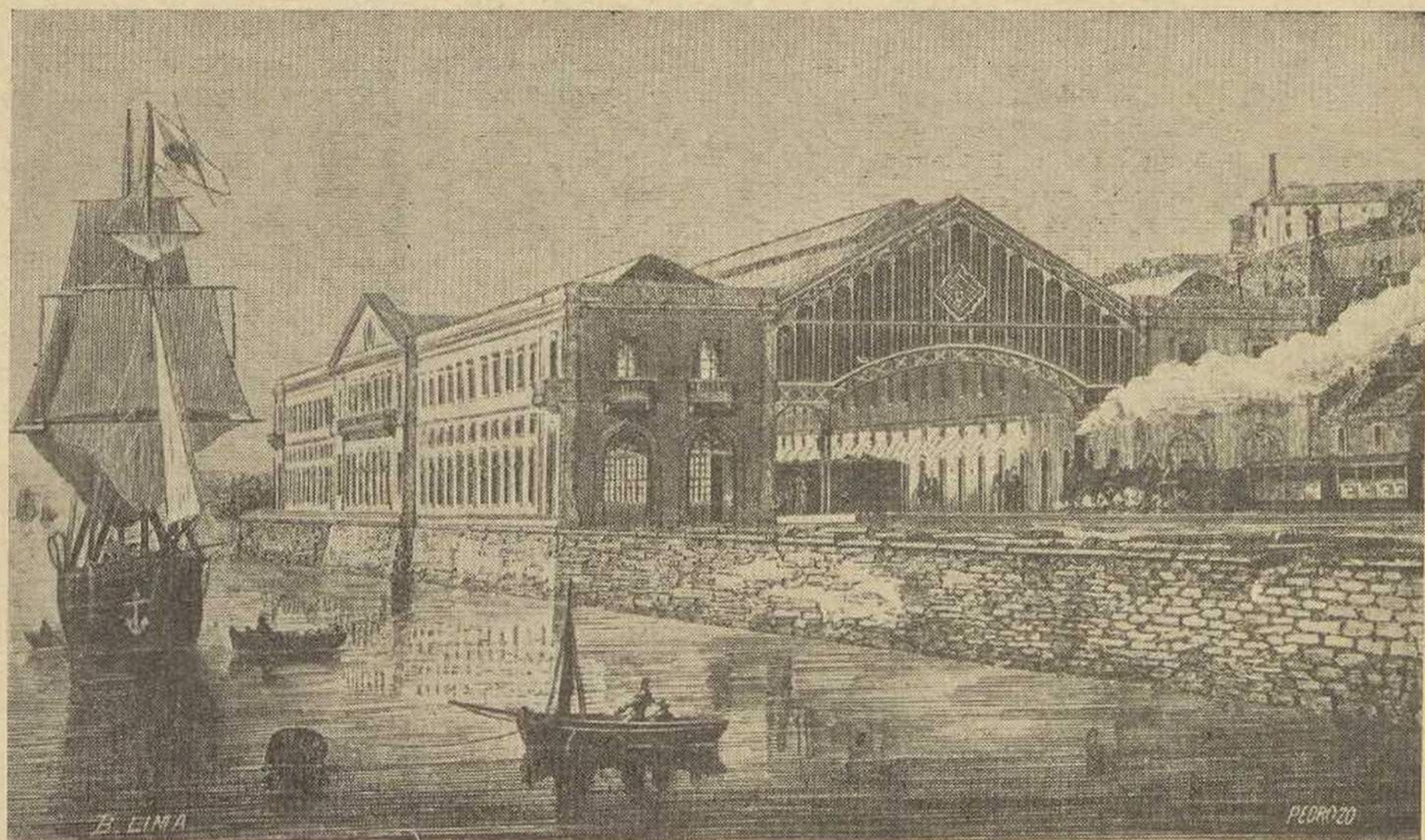
— Então porque é que V. não rouba?

— E a cadeia?! — ponderou o homem, surpreso e atarantado.

— Sim, V. arriscava a sua liberdade, mas tinha vantagens. Olhe, V. roubava um cordão de ouro. Qualquer lho comprava e tinha que comer durante um mês. Se fosse preso, era o Estado que o sustentava. Em qualquer caso era bem melhor do que estender a mão à caridade.

O diálogo teve para aquela família o efeito duma pedra do cunhal dum prédio em construção, ao lado, que caísse em cima da mesa. A mãe e a filha agarraram aflitas nos sacos, abandonados ao lado, e o pai, aterrado, bateu as palmas, pediu a conta e abalaram justamente quando o coelho guisado, que rescendia, apetitoso, numa larga travessa vidrada, era posto em cima da mesa.

O meu benemérito vizinho bateu também as palmas a pedir mais vinho, mas o patrão apareceu revoltado com aquele incidente, que lhe desacreditava o estabelecimento. E certamente com receio de que aqueles dois homens se emborrachassem e fizessem alguma, declarou que o carrascão se tinha acabado. Agora, havia só água-pé.



A Estação Principal de Lisboa (Santa Apolónia), tal como foi reproduzida no «Arquivo Pitoresco», em 1866

A Estação principal de Lisboa

«O Edifício por onde os estrangeiros, que atravessarem a Península em caminho de ferro, hão-de brevemente entrar em Lisboa, é digno de servir de porta principal da cidade que imperou outrora absoluta sobre os mares, estendendo o seu sceptro de rainha pelos sertões de África, da Ásia, da Oceania e da América.

Não ostenta excelências de arquitectura no traço geral do monumento, nem se adorna com primores de escultura, é bem certo. Mas que importa que lhe faltem essas riquezas de ornamentação dē que se ensoberbecem por essa Europa tantos outros edifícios do mesmo género, se a todos estes leva vantagem nas pompas da situação, nessas galas verdadeiramente régias, que a Natureza estendeu com mão pródiga diante dele?»

*(Caminho de Ferro do Norte e Leste,
Estação Principal — Arquivo Pitoresco, 1866)*

DESPORTOS

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

DESPORTISTAS FERROVIÁRIOS

Libertino Domingues

árbitro da final da Taça de Portugal

Os ferroviários têm dado apreciável contingente de árbitros de futebol, muitos dos quais atingiram situação de relêvo nessa espinhosa e ingrata função.

Libertino Domingues, operário nas Oficinas Gerais do Barreiro, distinguiu-se no decurso da época de 1947/48, tendo sido chamado a dirigir o jogo final da Taça de Portugal, entre o Sporting e o Belenenses.

Trata-se de um elemento que, noutros desafios, mereceu as melhores referências da crítica especializada.

Carlos Canuto

vai abandonar a arbitragem

O ferroviário Carlos Canuto, considerado como o melhor árbitro português de futebol, e incluído na lista dos árbitros internacionais, vai abandonar a actividade.

A sua festa de despedida efectua-se no dia 5 de Setembro, no decorrer de uma reunião de futebol que se realizará na Tapadinha, e na qual tomarão parte os principais clubes de Lisboa: Benfica, Sporting, Belenenses e Atlético.

O «Boletim da C. P.»

e a actividade desportiva dos ferroviários

Para que o Boletim da C. P. não deixe de registar a actividade desportiva dos ferroviários, convidam-se todos os grupos desportivos da classe a enviarem nota da sua acção ao encarregado desta página: Manuel Mota, Chefe de Secção da V. O., Calçada do Duque, 20 — Lisboa.

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do ENTRONCAMENTO

atravessa uma fase de progresso

Os ferroviários do Entroncamento constituíram um grupo desportivo, de larga projecção no distrito de Santarém.

Segundo uma entrevista há pouco concedida pelo seu presidente a um jornal desportivo de Lisboa, a colectividade atravessa uma fase de progresso.

O número dos seus sócios é de 2.000 e tende a aumentar. O grupo possui a sua sede instalada num dos melhores locais da «vila ferroviária» e o seu parque de jogos é considerado como o melhor do distrito.

Os desportistas do Entroncamento, que têm marcado posição de relevo no futebol, conquistando na época de 1947/48 o título de «campion regional de juniores» vão dedicar-se a outras modalidades, como o atletismo, o basquetebol e o oquei em patins.

Todos os ferroviários vêm com simpatia, de que nos fazemos eco, o progresso do Grupo Desportivo dos Ferroviários do Entroncamento.

Um interessante gesto

de excelente camaradagem
dos ferroviários de Coimbra

Conforme noticiámos noutro local o grupo de andebol de «Os Ferroviários» de Campanhã disputou, em Coimbra, a final do campeonato de Portugal.

Os ferroviários de Coimbra, aproveitando o facto, ofereceram aos seus camaradas de Campanhã um objecto de arte como testemunho de apreço e camaradagem.

Não podemos deixar de pôr em relêvo esta interessante iniciativa dos ferroviários de Coimbra, que revelaram excelente sentido da camaradagem que deve unir a grande família ferroviária.

OS REMADORES do Grupo Desportivo da C. P.

em evidência nos campeonatos regionais

A Federação Portuguesa de Remo organizou em Junho e Julho, os campeonatos regionais de fundo e velocidade, aos quais concorreram várias tripulações do Grupo Desportivo da C. P. (Lisboa-P).

* * *

Nos campeonatos de fundo, disputados ao largo da muralha da Junqueira e na distância de 5.000 metros, os remadores do Desportivo da C. P. conquistaram o título em «yolles» de 4 e com ele a taça «Crispim Duarte», derrotando mais três equipas.

A tripulação dos ferroviários era formada por Sérgio Trovisqueira de Matos, Joaquim Rodrigues Dias, António Amaral Ribeiro, António Abelha Pereira e João Baptista, timoneiro.

Em «shell» de 4, para disputa da taça «Raúl Esteves», a tripulação do Desportivo da C. P. apenas conseguiu o segundo lugar, em consequência de uma avaria no barco. Os remadores da C. P. eram Ventura Coelho, José L. Carvalho, José Simões, Manuel Marques e João Baptista, timoneiro.

* * *

Nos campeonatos de velocidade, efectuados no mesmo local, e na distância de dois quiló-

metros, o Grupo Desportivo da C. P. alcançou dois títulos: «yolles» de 4, principiantes, e «yolles» de 4, seniores.

Na primeira corrida o Desportivo da C. P. venceu as tripulações do Estoril Praia, do Club Naval Setubalense, do Grupo Desportivo da C. U. F. e do Club Naval de Lisboa.

A tripulação era a seguinte: Sérgio Trovisqueira, Joaquim Rodrigues Dias, António Abrantes, António Pereira e João Baptista, timoneiro.

Na outra prova o Desportivo da C. P. teve como adversário o Clube Naval de Lisboa, e a sua equipa era constituída por Ventura Coelho, José Carvalho, José Simões, Manuel Marques e João Baptista, timoneiro.

* * *

Todas as tripulações do Desportivo da C. P., vencedoras destes campeonatos, ficaram qualificadas para os campeonatos nacionais, que se efectuariam na Figueira da Foz.

O «Boletim da C. P.» regista com desvanecimento os belos triunfos obtidos pelos remadores do Grupo Desportivo da C. P. e faz votos pelo êxito da sua actuação nos campeonatos nacionais.

OS FERROVIÁRIOS de Campanhã

foram finalistas do campeonato nacional de andebol

O Grupo Desportivo «Os Ferroviários», de Campanhã, a cuja notável acção cultural e desportiva nos referimos recentemente com a devida largueza, teve papel preponderante no campeonato nacional de andebol.

Apurados para este torneio, pela sua classificação no campeonato do Porto, «Os Ferroviários» defrontaram o F. C. do Porto na meia final do campeonato.

Nos dois jogos os nossos colegas venceram o F. C. do Porto, por 9-4, e perderam com o mesmo clube, por 5-2. Como o apuramento, em caso de uma vitória de cada equipa, era feito pelo maior número de bolas marcadas, «Os Ferroviários» foram qualificados para a final por 11-9.

A proeza dos ferroviários causou sensação, pois o seu adversário era campeão de Portugal, tendo conquistado este título por sete vezes em oito anos de disputa da prova.

O encontro final realizou-se, no dia 4 de Julho, em Coimbra, sob a arbitragem de um árbitro lisboeta, sendo adversário dos Ferroviários o

Clube de Futebol «Os Belenenses», de Lisboa. O desafio foi disputado com excessiva energia, por culpa dos lisboetas, e temos fortes razões para afirmar que a equipa de «Os Ferroviários» de Campanhã sofreu alguns prejuízos com a arbitragem. A equipa de Campanhã dominou, principalmente na segunda parte, mas não teve sorte em alguns lances nem com as decisões do «juiz de campo».

O Belenenses foi o primeiro a marcar, empatando os ferroviários, por intermédio de Pires. Os lisboetas chegaram a 4-1, mas no segundo tempo Pires obteve dois pontos, fixando o resultado. Perto do final o guarda-redes do Belenenses tirou a bola de dentro das redes, mas o árbitro não validou o golo!

Os internacionais dos Ferroviários, Pires, António Mário e Abílio Serafim, distinguiram-se. O grupo de Campanhã alinhou neste importante desafio os seguintes jogadores:

Iglesias, André e Duarte; Angelo 1.º, Abílio Serafim e Angelo 2.º; Armando, António Mário, Sandi, Pires e Carvalhais.

PESSOAL

AGENTES FALECIDOS



Carlos Luís Miguel Ferreira, ensebador de revisão em Gaia. Admitido ao serviço como limpador em 21-11-942, foi nomeado ensebador em 1-1-944. Faleceu no mês de Fevereiro.

José António Correia, fogueiro de 2.^a classe no Depósito do Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia como limpador, em 11-12-941, foi nomeado fogueiro de 2.^a em 1-1-941. Faleceu no mês de Fevereiro.



Porfírio Caetano, ajudante de distribuidor de materiais no Armazém Regional de Lisboa. Admitido como limpador de máquinas em 23-11-925, passou a servente em 15-9-926, a capataz em 26-1-942 e a ajudante de distribuidor de materiais em 1-1-947. Faleceu em Abril.

Abel Augusto de Oliveira Figueiredo, escriturário principal do serviço de Estatística e Estudos (Rep. do Porto). Admitido como praticante de escritório em 1 de Maio de 1919, nomeado amanuense em 1 de Janeiro de 1921, tendo depois de transitar por várias categorias sido nomeado escriturário principal em 11 de Maio de 1945. Faleceu em Abril.



Armando de Sá Caldeiras, condutor de 1.^a classe da 6.^a Circunserição. Admitido como carregador auxiliar em 20 de Agosto de 1917, ingressou no quadro como carregador efectivo em 29 de Outubro de 1919, tendo depois de transitar por várias categorias sido nomeado condutor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1947. Faleceu em Abril.

José do Nascimento Neves, guarda de estação de Areosa. Admitido como carregador suplementar em 5 de Novembro de 1912, promovido a carregador efectivo em 23 de Fevereiro de 1913 e nomeado guarda de estação em 18 de Junho de 1923. Faleceu em Abril.



António Afonso Branco, carregador de Pampilhosa. Admitido como carregador suplementar em 1 de Agosto de 1918 nomeado carregador efectivo em 1 de Maio de 1919, tendo depois de transitar por várias categorias sido baixado a carregador em 17 de Agosto de 1932. Faleceu em Abril.

Ernesto Santos, carregador de Coimbra. Admitido como carregador suplementar em 8 de Março de 1920 e nomeado carregador efectivo em 21 de Agosto de 1920. Faleceu em Abril.





João Henrique Albino, chefe de 2.^a classe de Grândola. Admitido como praticante de estação em 2 de Julho de 1913, nomeado factor de 3.^a em 30 de Outubro de 1915. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 2.^a em 1 de Setembro de 1945. Falecido em Fevereiro.

Agostinho Ricardo Figueiredo Vieira, chefe de 3.^a de Mafra. Admitido em 17 de Abril de 1898 como praticante, nomeado factor de 3.^a em 14 de Junho de 1899. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 3.^a em 1 de Julho de 1934. Falecido em Fevereiro.



Frederico Lopes Chora, factor de 2.^a classe de Monte Redondo. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1935, nomeado factor de 3.^a em 1 de Julho de 1938 e promovido a factor de 2.^a em 1 de Julho de 1946. Falecido em Fevereiro.

Manuel de Sousa de Seródio, guarda-freios de 2.^a classe do Barreiro. Admitido como carregador suplementar em 8 de Agosto de 1927, nomeado carregador efectivo em 21 de Agosto de 1928, guarda-freios de 3.^a em 1 de Janeiro de 1936 e promovido a guarda-freios de 2.^a em 1 de Janeiro de 1945. Faleceu em Fevereiro.



Avelino Carvalho, guarda de estação do Bombarral. Admitido como carregador suplementar em 31 de Dezembro de 1927, foi nomeado carregador efectivo em 21 de Janeiro de 1937, promovido a agulheiro de 3.^a em 1 de Outubro de 1944 e passado a guarda de estação em 1 de Fevereiro de 1944. Faleceu em Fevereiro.

José Amaro, guarda-freios de 2.^a classe do Entroncamento. Nomeado carregador em 21 de Outubro de 1922, guarda-freios de 3.^a em 1 de Janeiro de 1929 e promovido a guarda-freios de 2.^a em 1 de Janeiro de 1947.



Augusto Ferreira, carregador do Porto. Admitido como carregador suplementar em 21 de Dezembro de 1919, e nomeado carregador efectivo em 1 de Julho de 1927.

José Florencio, conferente do Barreiro. Admitido como limpador de carruagens em 13 de Julho de 1919, passou a servente em 17 de Março de 1923 e foi promovido a conferente em 1 de Julho de 1941. Faleceu em Maio.



Nomeações

Abastecimentos — Serventes: *João Miranda, Luciano Augusto, Sebastião Amoroso e Antunes, José Rafael, Sebastião Vaz Louro, Manuel Ramos, António Lopes Albino, Bonifácio Lopes dos Reis, Ernesto da Silva Caradoso, José Domingues, António dos Santos*. Empregados de 3.^a: *António Marques Contente*.

Comercial — Empregado de 3.^a: *Antero Duarte Nunes e Domingos Henriques Tomás*, factor de 2.^a.

Exploração de Comercial — Empregados de 3.^a: *Augusto M. Mendes de Carvalho, Artur Mendes, Francisco Dias Calado, João Gomes Bento, José Maria Prado, José Batista, Constantino Jesus Filipe Mata, Faustino dos Santos, António da Silva Coronha*. Todos factores de 2.^a. — ESCRITURÁRIA de 3.^a: *Cecília Pinheiro Arruda*. — Guarda-Freios de 2.^a: *Manuel da Luz*, conferente — Guardas de Estação: *Alberto Gonçalves Orosa*, porteiro e *António Joaquim Pereira*, agulheiro de 3.^a. — Serventes: *Manuel Rafino Ferreira*, guarda de Estação e *Joaquim Pombo*, carregador — Carregador: *José Ferreira Andrade*, guarda-freios de 2.^a e *Manuel dos Santos*, montador.

Reformas

Abastecimentos — *Acácio Xavier Pinto*, ajudante de distribuidor de materiais; *João Maria da Fonseca Freitas*, servente contratado; *José Parreira Alves*, chefe de secção.

Comercial — *Artur Fernandes Teixeira*, revisor de 1.^a.

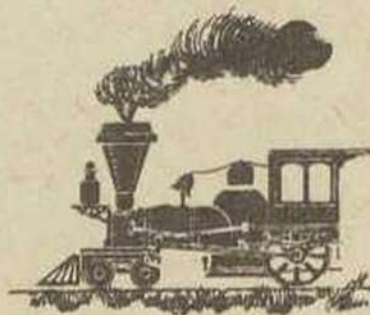
Exploração — *José Sequeira Quintas*, Inspector da 29.^a secção.

Serviços regionais (Exploração e Comercial) — *Sebastião S. Carrusca*, Chefe Principal; *Paulo Antonio da Silva*, Chefe de 3.^a; *Augusto Correia da Silva*, Factor de 1.^a; *José Antonio dos Reis Neto*, Factor de 1.^a; *Rodrigo Guimarães Lopes*, Factor de 2.^a; *Eduardo Teixeira*, Fiel de 2.^a; *Bernardino F. nes Correia*, Telegrafista principal; *Abílio Pinto da Cunha*, Guarda-freios de 2.^a; *Agostinho José Geraldês*, Agulheiro de 1.^a; *Antonio Leocádio*, Agulheiro de 1.^a; *João Maria Baptista*, Agulheiro de 1.^a; *Antonio Teixeira*, Agulheiro de 2.^a; *Antonio Madeira*, *Manuel Alves*, *Albano Barbosa* e *Joaquim Branquinho*, Guardas de Estação; *Leonardo Lopes* e *Francisco Ferraz*, Carregadores.

Demissões

Abastecimentos — *Jorge Alberto Ferreira*, Empregado principal e *Américo do Carmo Guia*, servente de armazem, ambos a pedido.

Ezequiel Ferreira Alves, Servente, atingido por limite de idade.



Sumário

Ferrovíarios franceses de «L'Amicale André Direz» visitaram Portugal.

José Jorge Afonso Nogueira.

A Assembleia Geral da C. P.

No Entroncamento o filho de um ferroviário celebrou a primeira missa.

Da definição actual de geografia, por M. Botelho da Costa.

«Os Amigos do Boletim».

Portugal, país de encanto!

Mutualismo: «A Providência do Ferrovíario Reformado», por Elísio Augusto Ferreira.

Lá por fora...

Em Lisboa 3.000 Ferrovíarios visitaram a Exposição de Obras Públicas.

Um Museu de Caminhos de Ferro em Lisboa?

Centenário da «Revista Militar».

Os Combóios-miniatura.

Em viagem..., por Guerra Maio.

A locomotiva e a mala-posta.

Outros tempos.

Desportos, por Manuel Mota.

Pessoal.



CAPA — Um aspecto do almoço de confraternização dos ferroviários franceses com os seus colegas portugueses, na Cantina da C. P., do Rossio.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

FACTOS E NÚMEROS DA SUA ACTIVIDADE NOS ÚLTIMOS VINTE ANOS



1947

PARA TRANSPORTAR 52.926.722 PASSAGEIROS E 4.482.820 TON. DE MERCADORIAS A C. P. GASTOU 708.747 CONTOS

800.000 CONTOS COM PESSOAL
40.000 CONTOS COM OBRAS DE PREVIDÊNCIA E ASSISTÊNCIA
20.824 CONTOS EM ENCARGOS FINANCEIROS E DESPESAS CONTRACTUAIS
267.888 CONTOS EM MATERIAIS E COMBUSTÍVEIS

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está permanentemente atenta ao interesse público, oferecendo cada dia melhores e mais modernas condições de transporte.

AS LOCOMOTIVAS DA C. P. FAZEM DIARIAMENTE UM PERCURSO SUPERIOR AO DA VOLTA AO MUNDO

APA