

# BOLETIM DA C.F.



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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro  
— Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

## O «Boletim da C. P.» saúda a Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro

A Associação Internacional de Caminhos de Ferro, fundada em 1885 em Bruxelas, tem por finalidade a realização de reuniões consagradas ao estudo de assuntos que interessam à técnica ferroviária. Actualmente estão filiados naquela Associação trinta e quatro países e organismos ferroviários, representando uma extensão de 440.000 quilómetros.

Em 1934, foi resolvido que, além dos Congressos que se realizam de quatro em quatro anos, se efectuassem, no intervalo daqueles, reuniões de membros da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Caminhos de Ferro, cada um dos quais se faria acompanhar de técnicos e onde se ventilariam

assuntos da especialidade. Assim, desde o Congresso do Cairo, realizado em 1933, e o de 1947, em Lucerna, efectuaram-se duas reuniões da Comissão Permanente, ambas em Bruxelas,

tendo sido indicada a cidade de Lisboa para a efectivação de uma reunião, graças ao interesse do eng.º Raúl Couvreur, representante em Portugal da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro.

De 1 a 7 de Junho, vão reunir-se no Instituto Superior Técnico, em Lisboa, algumas das maiores competências em assuntos ferroviários, devendo tomar parte na reunião os dirigentes das principais companhias europeias.

Além das sessões onde serão ventilados importantes assuntos da especialidade, como



FERNAND DELORY

Director Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas e Presidente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro



«Emprego de locomotivas eléctricas em comboios rápidos», «Travessas de betão armado», «Reforço e aproveitamento de pontes», e



Mr. PAUL GHILAIN  
Secretário Geral da A. I. C. C. F.

«Transporte de mercadorias em detalhe», o programa inclui várias excursões no nosso País, como a volta a Mafra, Sintra e Cascais, o circuito Lisboa-Arrábida e Setúbal, um passeio ao norte e ainda uma excursão ao Porto, oferecida pela Administração da C. P., em cujo programa figuram visitas a Alcobaça, Batalha, Buçaco, Curia e Gaia.

O sr. Ministro das Comunicações, que se tem mostrado vivamente empenhado no problema da electrificação, na parte que diz respeito às comunicações, considerou que seria interessante tratar este assunto numa das projectadas reuniões.

Vão, portanto, reunir-se em Lisboa, no começo de Junho, algumas das individualidades mais representativas da técnica ferroviária europeia, que terão a oportunidade de apreciar as oficinas do Barreiro, convenientemente apetrechadas e onde trabalham operários competentes, o moderno material circulante adquirido recentemente, parte do qual ainda é desconhecido na Europa e ainda algumas obras de arte que possuímos, das quais se destaca a

Ponte de D. Maria Pia, construída por Eiffel.

Aproveita-se a reunião em Lisboa para dar a conhecer aos estrangeiros algumas obras públicas importantes levadas a efeito nos últimos anos, não só no porto de Lisboa, mas em vários pontos da capital.

A comissão portuguesa é constituída pelas seguintes individualidades:— Eng.º Inspector Raúl da Costa Couvreur, representante em Portugal da A. I. C. C. F.; eng.º Rogério Vasco Ramalho, director geral de Caminhos de Ferro; eng.º inspector António Passos de Oliveira Valença, presidente do Conselho Superior de Transportes Terrestres; eng.º Roberto Espregueira Mendes, director geral da C. P.; dr. António do Amaral Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Sociedade Estoril; eng.º Francisco Leite Pinto, administrador da C. P.; eng.º Carlos Manitto Torres, secretário do F. E. C. F.; tenente-coronel Júlio de Abreu Campos, representante em Portugal da «Wagons-Lits»; António Montês, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P.



Eng.º RAUL DA COSTA COUVREUR  
Presidente da Comissão Local da A. I. C. C. F.

O «Boletim da C. P.», ao referir-se a este acontecimento, não deve ocultar a sua alegria por ter sido escolhida a cidade de Lisboa para a sua realização.



Durante o ano corrente, é esta a terceira reunião, de carácter internacional, que tem lugar em Lisboa, e que além de mostrar simpatia pelo nosso país, demonstra o prestígio alcançado por Portugal no estrangeiro.

O Congresso Internacional de Geografia e o Congresso Internacional de História de Arte, atraíram a Portugal algumas centenas de estrangeiros que, ao regressarem aos seus países, não ocultavam a sua satisfação pela ordem, disciplina, progresso e hospitalidade que encontraram na nossa terra.

Estamos certos que, com a Reunião da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, vai suceder o mesmo, o que deve constituir motivo de orgulho para todos os portugueses, em especial para os ferroviários.

Na projectada reunião vão juntar-se os representantes de cerca de vinte nações, não só da Europa, mas da Ásia e da América do Norte que, estamos certos, hão-de apreciar o esforço que Portugal vem realizando, não só para a melhoria e apetrechamento da sua rede ferroviária, mas em tudo o que se refere a melhoramentos públicos.

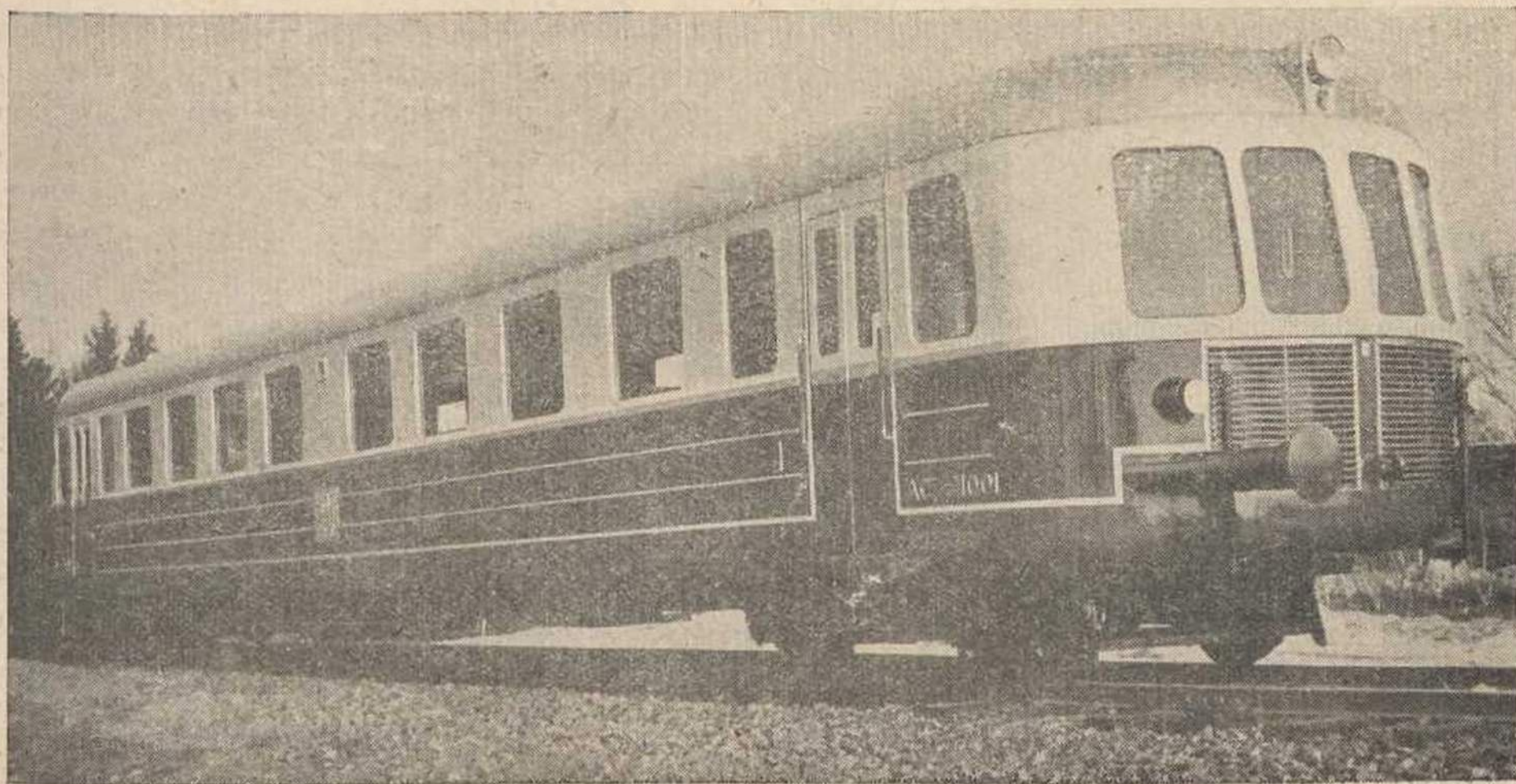
O «Boletim da C. P.», revista dos ferroviários portugueses, faz sinceros votos pelos bons resultados da próxima reunião e envia as suas

saudações a todos os ferroviários que tomam parte na Reunião da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro.

Não podemos esquecer, neste momento, as figuras prestigiosas de Mr. Fernand Delory e Mr. Paul Ghilain, nomes bem conhecidos no meio ferroviário internacional, que desempenham as elevadas funções de Presidente e Secretário Geral da A. I. C. C. F., a quem apresentamos as nossas melhores homenagens.

Idênticas homenagens prestamos ao Eng.<sup>o</sup> sr. Raúl da Costa Couvreur, Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, nome muito conhecido no meio ferroviário, cuja vida tem sido, em grande parte, dedicada aos caminhos de ferro. A este ilustre técnico se fica devendo, além de outros serviços relevantes, a iniciativa da reunião que vai ter lugar em Lisboa, e não só a iniciativa, mas os importantes trabalhos da organização que, certamente, emprestarão o maior brilho ao programa oficial.

O «Boletim da C. P.», arquiva nas suas páginas as fotografias dos três distintos ferroviários, cuja acção nos congressos internacionais da especialidade constitui sólida garantia da forma como decorrerá a reunião de Lisboa, que vai ser solenemente inaugurada em 1 de Junho próximo.



Automotora «Nobab» de fabricação sueca, em serviço nas linhas férreas portuguesas



## A EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» A FRANÇA

ENTRE as iniciativas da nossa revista, esta de levar a França os ferroviários portugueses ocupará, sem dúvida, o primeiro lugar, pois trata-se não só duma viagem de recreio, mas, também, dum passeio com características culturais que, estamos certos, muito contribuirá para a educação profissional dos assinantes do «Boletim da C. P.» que nele tomam parte.

Com a colaboração da «Associação Turística dos Ferroviários Franceses», o «Boletim da C. P.» vai proporcionar aos ferroviários portugueses a visita a um país que, de há séculos, espalha a sua cultura pelo mundo, a uma nação que ocupa um dos primeiros lugares no que se refere a caminhos de ferro.

Não foi fácil a organização da excursão que, diga-se de passagem, foi muito bem recebida no meio ferroviário. A prova é que subiram a quarenta e uma as inscrições, a maior manifestação de interesse despertado por uma iniciativa, que é a primeira levada a efeito no campo turístico.

No sabado, 11 de Junho, sairão para Paris os ferroviários inscritos que, acompanhados de pessoas de família, vão retribuir a visita que os ferroviários franceses fizeram a Portugal, no verão de 1948. Em terra estranha, estamos certos que o grupo de portugueses não esquecerá um só momento a sua terra e também a sua profissão, grupo que constituirá uma embaixada de cortezia e amizade a uma nação amiga com quem mantemos as melhores relações.

Esta viagem a França será o início duma série de excursões que o «Boletim da C. P.» vai organizar, para agentes de todas as categorias, sempre com o objectivo de elevar o nível cultural e profissional dos ferroviários portugueses.

Na excursão que vai partir para Paris, tomam parte, com pessoas de família, os seguintes assinantes do «Boletim da C. P.», que serão acompanhados na sua digressão

pelo Inspector Principal de Serviço de Turismo e Publicidade, Augusto da Costa Murta:

José de Ascensão Monteiro, Chefe de Repartição Principal; Alípio Caetano da Silva, Chefe de Secção; Manuel Parente Novo da Cruz, Chefe de estação de 1.ª classe; António Cardoso Seixas, factor de 2.ª classe; Crisogno Gomes Júnior, Fogueiro de 1.ª classe; Américo Jorge Martins, chefe de secção; D. Júlia Ramos Costa, escriturária principal; D. Alice Fernandes Guedes, escriturária de 1.ª classe; Francisco Mónica, Inspector Técnico de 1.ª classe; Mário Monteiro, Subinspector; Artur Antunes Maia e Firmo Nogueira Soares, chefes de repartição; José Júlio Moreira, Subchefe de repartição; Leodgário Augusto Bastos, chefe de escritório; José Joaquim da Silva Bravo, Subchefe de escritório; Eugénio Dias Poutout e Manuel Guterres Gonçalves, Chefes de Secção; Luís Lúcio Galvão, empregado principal; Mário José Ribeiro Sanches, Manuel da Silva Júnior e Joaquim Ribeiro de Pinho, empregados de 1.ª classe; Carlos Manuel Mira, empregado de escritório; José Marques Ribeiro, Joaquim Miranda e António Cortinhas Pinto, Chefes de estação de 3.ª classe; Samuel Alves Lourenço, Factor de 1.ª classe; António Maria Canhão e Júlio Afonso Rolo, Factores de 2.ª classe; Basílio Pimenta Velhinho, revisor de 2.ª classe; Henrique da Silva, Subchefe de Depósito de Máquinas; João Viseu, maquinista de 1.ª classe; Lourenço Pessoa Martins, Analista principal e Arnaldo Mendes, Chefe das oficinas gráficas.

O «Boletim da C. P.», ao desejar ótima viagem aos assinantes que tomam parte na excursão, promete aos seus leitores uma desenvolvida reportagem sobre a digressão por terras de França, que inclui as visitas a Paris, Versailles, Tours, Castelos do Loire, Lourdes, Biarritz, S.t Jean de Luz e Hendaie.



# A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro e a Reunião da sua Comissão Permanente em Lisboa

Pelo Eng.º RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Presidente da Comissão Local da A. I. C. C. F.

A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro com sede em Bruxellas é a mais antiga agremiação técnica de especialidade onde estão filiados, para estudo de problemas de interesse para o melhoramento dos serviços ferroviários, 33 Governos, 8 Organismos que dedicam a sua actividade ao grande instrumento de prosperidade que é o caminho de ferro e 117 Administrações, representando um total de 440.000 Kilómetros.

A Associação é dirigida por uma Comissão Permanente constituída por 70 membros representantes de Governos e de Companhias, com um Comité de Direcção composto por 8 seus delegados e além de manter um Boletim mensal de grande interesse técnico, realiza, normalmente, de 4 em 4 anos, Congressos onde, perante larga concorrência de delegados de Governos e de Companhias, são discutidos assuntos respeitantes às várias exigências de progresso dos serviços ferroviários.

O último Congresso levado a efeito pela Associação realizou-se em Lucerna 1947 e o próximo realizar-se-á em Roma nos fins do ano que vem, a pedido do Governo Italiano, pois só deveria ter lugar em 1951.

Em 1934 resolveu-se, porém, que no intervalo dos Congressos se levassem a efeito

reuniões da Comissão Permanente ampliada para o efeito, com tantos técnicos especializados, por delegado, quantas as Secções em que a reunião se dividisse.

É uma dessas reuniões que terá lugar em Lisboa em Junho próximo.

Dá-se, porém, o facto interessante, e altamente honroso para nós, de as duas reuniões deste género que houve até agora — uma em 1935, outra em 1939 — se terem levado a efeito ambas em Bruxellas e esta, pela primeira vez se realizar, fora da Séde da Associação, no nosso País.

Em reunião da Comissão Permanente de 1946 foram apresentadas propostas para que Oslo e Roma fossem escolhidas para nessas cidades se fazer a reunião, um convite, porém, do Governo Português apresentado à Comissão Permanente em 1947, trouxe a reunião de 1949 para o nosso País, após a aceitação, por unanimidade de tal convite, no Congresso, daquele mesmo ano em Lucerna.

Para esta Reunião, a que a Comissão Portuguesa de Organização procurou dar no seu funcionamento e duração um aspecto que, distanciando-a da simplicidade das Reuniões de 1935 e 1939, a aproxime da dos Congressos, estão inscritos já mais de duzentos participantes representando 16 países. Compreenderá várias visitas de carác-

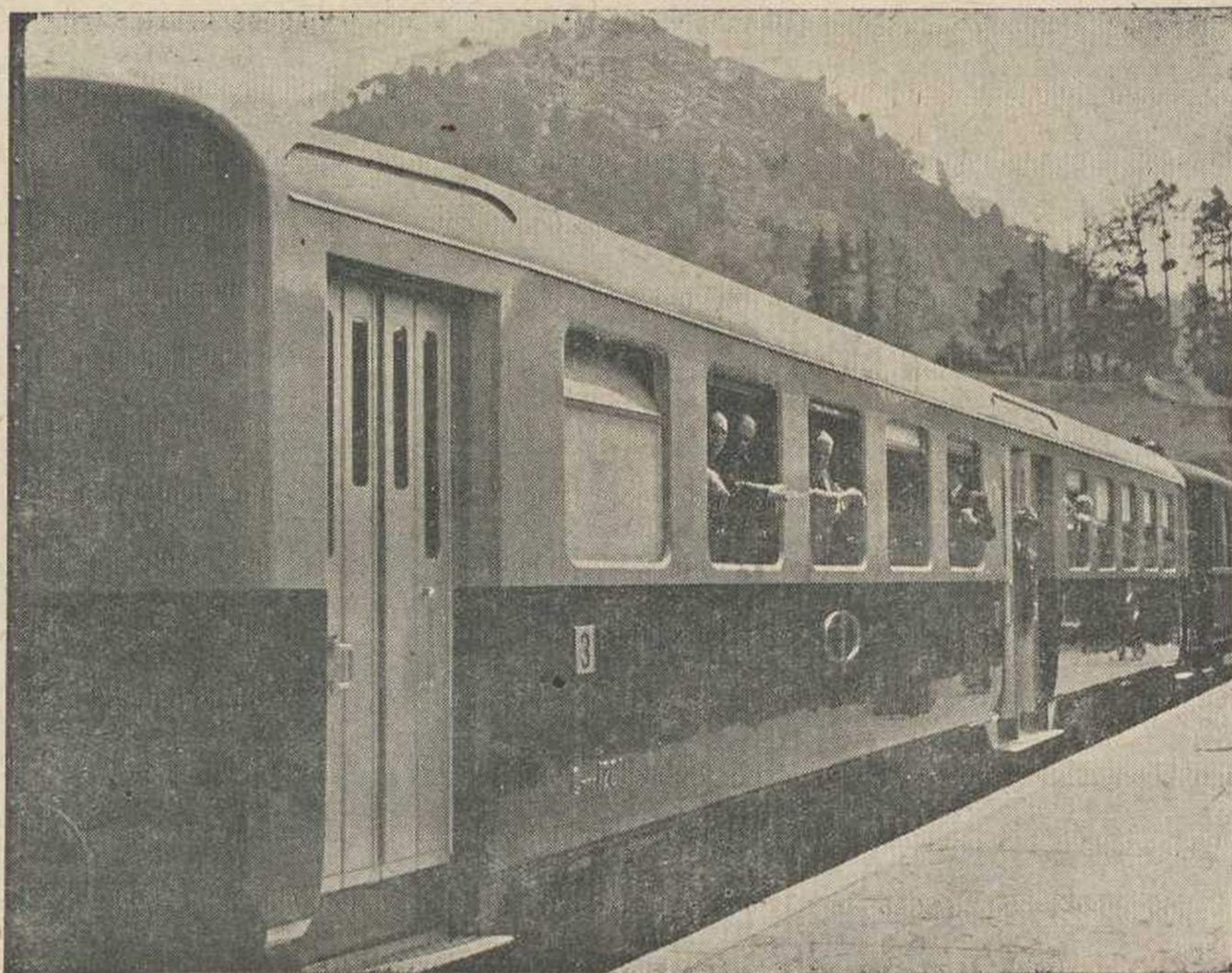


ter técnico e finalizará com outras de carácter turístico, após as sessões de estudo de 1 a 4 de Junho.

Coincidindo este número de *Boletim* da Companhia Portuguesa, com o acontecimento ferroviário a que este artigo se refere e a que as circunstâncias expostas dão especial relevo, a Comissão deixa nele consignado o seu agradecimento pela boa vontade que, para o levar a efeito, encontrou nos Poderes Públicos, na Companhia Portuguesa, na Sociedade Estoril e nos vários organismos que auxiliam o empreendimento.

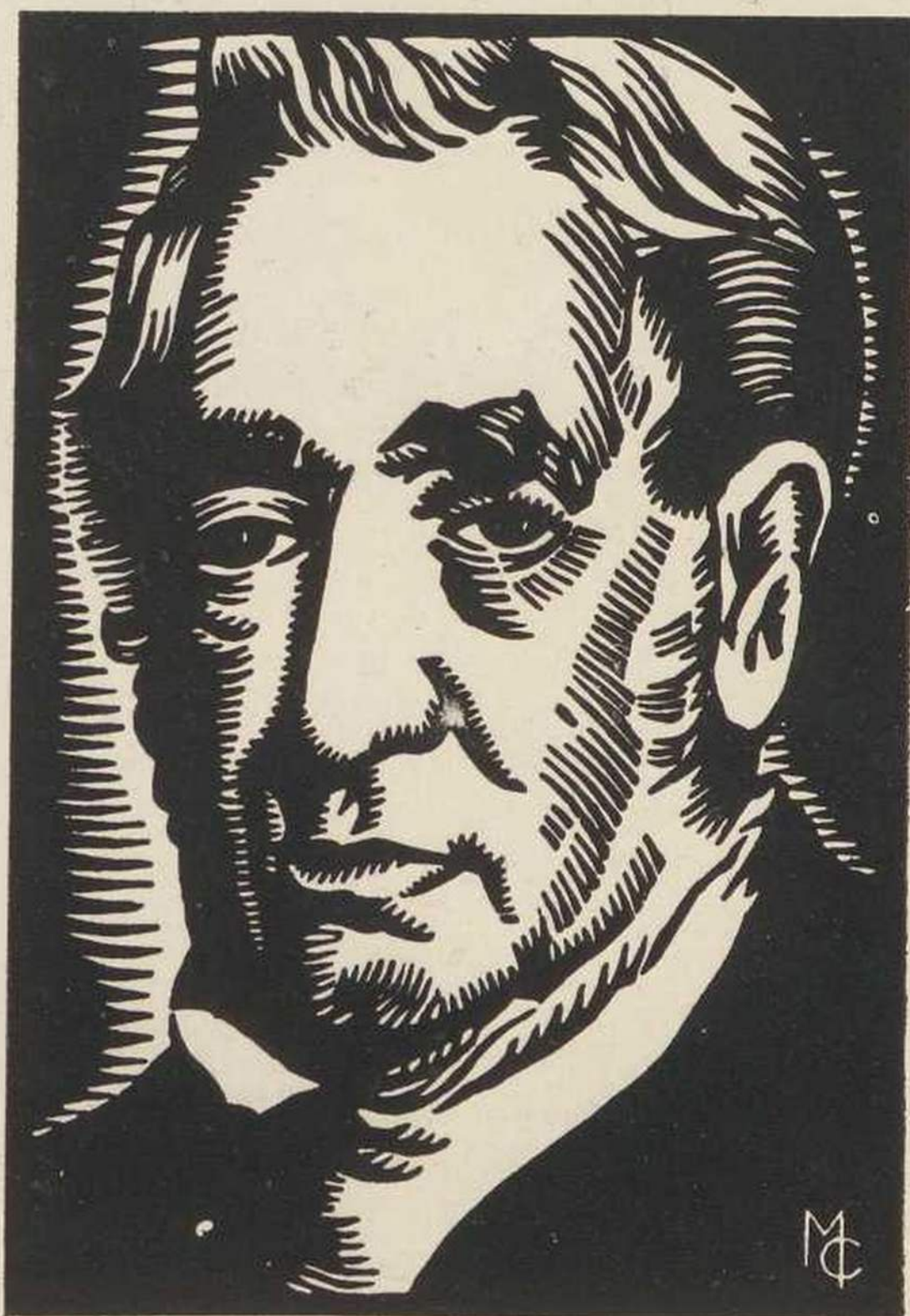
Reconhecido pela honra que me foi dada de colaborar neste número do «Boletim» não só como representante de Portugal na Comissão Permanente da Associação, mas também como engenheiro que fez toda a

sua carreira em Caminhos de Ferro, velho *cheminot* no dizer dos franceses, endereço as minhas saudações a todos aqueles que, pelo resultado do seu trabalho e no exercício das suas funções, qualquer que seja a sua categoria, pelo bom estado da linha, pelo cuidado no material, pelo aspecto das instalações, pelo aprumo na apresentação e pela correcção no trato, concorram pelo importante pormenor — Caminhos de Ferro — para acentuar desde a entrada no País a convicção, naqueles que nos veem visitar e de que melhor se aperceberão pela estadia entre nós, de que Portugal não se distingue apenas pela excelência, aliás merecida, dos seus Vinhos e pela glorificação aliás inconcebível, dos seus fados, mas, simplesmente pelo trabalho, pela ordem e pela disciplina



Carruagens de fabricação suíça em serviço nos tranvias





GEORGES STEPHENSON



# Georges Stephenson

Filho de um modesto fogueiro numa hulheira perto de Newcastle sobre o Tyne, Georges Stephenson, que pode ser considerado o verdadeiro criador e iniciador dos caminhos de ferro, nasceu em Wylam em 1781. Muito novo começou a trabalhar, auxiliando o pai nos serviços da mina, e bem cedo manifestou, além de uma viva inteligência, grande vontade de aprender e de se instruir. Assim, para poder adquirir livros de estudo, dedicava as suas horas vagas a reparar relógios e a consertar os fatos de trabalho dos mineiros.

Em 1810, desempenhando já as funções de capataz numa hulheira, conseguiu fazer a reparação de uma bomba que os engenheiros não eram capazes de pôr a funcionar, e nesse trabalho demonstrou tal perícia e habilidade que foi promovido a maquinista.

Em 1812, depois de ter estudado matemáticas, mecânica e química, obteve o lugar de engenheiro nas minas de Killing-Worth. Começou imediatamente a revelar a sua grande vocação para a mecânica e notável espírito prático, introduzindo na hulheira um sem número de inovações e melhoramentos, tais como, por exemplo: a substituição de carris de madeira, até então usados, por carris de ferro; redução do número de cavalos utilizando um sistema de planos inclinados; invenção, simultânea com Sir Humphrey Davy, da bem conhecida lanterna de segurança para minas; etc., etc.

Em 1814 construiu para as minas de Killingworth, uma locomotiva a vapor de dois eixos, conjugados por meio de corrente sem fim, aproveitando o princípio da aderência que nesse mesmo ano havia sido descoberto pelo engenheiro inglês Blackett.

Com essa locomotiva, a que deu o nome de *Blücher*, conseguiu Stephenson rebocar oito vagões, representando uma carga total de 30 toneladas, à velocidade de 6,5 quilómetros hora. Nos dois anos seguintes construiu um outro tipo de locomotiva, mas de 3 eixos, também conjugados por meio de

correntes sem fim, e uma terceira, de dois eixos, mas na qual a conjugação das rodas era já assegurada por bielas.

Em 1825 Georges Stephenson fez a construção do caminho de ferro de Darlington a Stockton, e em seguida a do caminho de ferro de Liverpool a Manchester.

Os administradores deste último caminho de ferro organizaram, em Outubro de 1829, um concurso entre os construtores de locomotivas, com um prémio de 500 libras a conceder ao autor da locomotiva que, obedecendo a um certo número de condições, mostrasse ser a mais perfeita. Entre as condições impostas figuravam as seguintes: a locomotiva teria quatro rodas, não deveria exceder 4,5 toneladas de peso total, e os resultados mínimos a alcançar seriam o reboque de um comboio de 20 toneladas (carga e tara!) à velocidade média de 16 quilómetros hora.

Stephenson concorreu à prova, apresentando a locomotiva «*The Rocket*» (O Foguete) que juntamente com seu filho Roberto (igualmente engenheiro, seu auxiliar e depois continuador da sua obra) construiu para o efeito. Na construção desta locomotiva os Stephensons tinham utilizado todos os recentes aperfeiçoamentos e inovações, inclusivé a caldeira gás tubular que no ano anterior havia sido inventada pelo engenheiro francês Marc Séguin. Cumulativamente adoptaram o sistema de tiragem forçada, fazendo passar o vapor de escape através da chaminé (solução inventada e utilizada muitos anos antes, de resto, pelos engenheiros ingleses Trevithick e Vivian no seu veículo a vapor, para estrada).

O «Foguete» dos Stephenson pesava 4,3 toneladas, satisfazendo pois a uma das condições fixadas nas bases do concurso.

Cinco foram os concorrentes à prova, e entre eles encontravam-se os construtores Hackworth, com a sua locomotiva «*Sans Pareil*» (Sem Rival), Braithwaite e Ericsson com a «*The Novelty*» (a Novidade) e Burnstall com a «*Preseverance*». A locomo-



tiva de Stephenson bateu as suas quatro competidoras por larga margem, fazendo os 112 quilómetros do percurso entre Liverpool e Manchester à velocidade média de 25,750 quilómetros hora, chegando, em certos troços, a alcançar a velocidade, enorme para a época, de 47 quilómetros hora.

Em ensaios posteriores, o «Foguete» conseguiu atingir velocidades ainda muito mais elevadas, já mesmo da ordem das que se fazem nos nossos dias (85 quilómetros hora num percurso de 6,5 quilómetros).

As vantagens da locomotiva dos Stephenson manifestaram-se desde logo com tal evidência que o caminho de ferro de Liverpool a Manchester, até então apenas utilizado para serviço de mercadorias, foi em breve

aproveitado para o transporte de passageiros. Os princípios gerais a que obedeceu a construção de «Foguete» foram rapidamente adoptados por todos os construtores nas locomotivas que depois dessa data se fabricaram, quer na Inglaterra, quer no continente europeu, quer ainda na América, e ainda hoje esses princípios são a base da construção de locomotivas de vapor.

Entre 1830 e 1840, Georges Stephenson foi chamado para dirigir a construção de grande número de linhas férreas inglesas, visitou a Espanha, e, em 1845, a Bélgica, depois do que passou a seu filho Roberto todas as funções técnicas em que estava investido, e retirou-se para Tapton, onde veio a falecer em 1848.

## Ordem-Geral do Conselho de Administração n.º 136

Para os devidos efeitos se comunica ao pessoal que o Conselho de Administração, na sua sessão de 6 de Abril p.º p.º, resolveu encarregar uma Comissão Especial de estudar e propôr as alterações necessárias à simplificação das normas e métodos de trabalho e da orgânica burocrática de todos os Serviços da Companhia.

Esta Comissão, composta pelo Administrador Sr. Eng.º Francisco de Paula Leite Pinto, pelo Sr. Director-Geral e pelo Sr. Secretário-Geral, está investida dos mais amplos poderes para levar a cabo o objectivo em vista, podendo agregar a si quaisquer funcionários ou agentes da Empresa e solicitar a colaboração de peritos estranhos aos seus quadros.

O Conselho de Administração conta como certo que todos os Serviços, compenetrados da alta importância dos trabalhos de que a Comissão está encarregada, lhe darão a mais prestante colaboração, incluindo a apresentação de quaisquer alvitres aconselhados pela experiência.

Lisboa, 7 de Maio de 1949.

O Presidente do Conselho de Administração  
FAUSTO DE FIGUEIREDO



# Concurso de Prémios para os Agentes dos Serviços Regionais das Divisões de Exploração e Comercial

De harmonia com o disposto na Instrução n.º 2.471 de 1 de Março de 1948, realizaram-se este ano no mês de Maio concursos de prémios para os agentes dos Serviços Regionais das Divisões de Exploração e Comercial, ao qual concorreram 68 agentes de todas as redes exploradas pela Companhia, cujos nomes a seguir indicamos:

## **Chefes de 2.ª classe:**

Sebastião Marques Bastos, n.º 18.715-V.V., em Paradela.

## **Chefes de 3.ª classe:**

Belmiro Coelho da Luz, n.º 18.720-V.V. em Oliveira de Azeméis; José Rodrigues da Silva Valente, n.º 1.708, em Dois Portos; Agostinho da Costa Ferreira, n.º 2.436,-S.S. em Barreiro; Aires de Azevedo de Almeida, n.º 18.737-V.V. em Oliveira de Frades.

## **Factores de 1.ª classe:**

Fausto Manuel da Cunha Pereira, n.º 2.263 em Amadora; Domingos Inácio, n.º 1.807, em Sabugal; João Taborda, n.º 1.152, na Covilha; Ezequiel Francisco, n.º 2.561-S.S. em Castro Verde.

## **Factores de 2.ª classe:**

Mário Joaquim Pereira Rezende, n.º 13.052, em Torres Vedras; Alberto Maria Canhão, n.º 13.102, em Covilhã; Manuel Francisco Marques, n.º 2.662, em Mogofores; João Monteiro de Magalhães, n.º 13.352, em Aveiro; Francisco Martins Gonçalves n.º 13.057, em Covilhã; Manuel Marques n.º 1.677, em Espinho; Manuel Marques Aleixo, n.º 13.151, em Belver; António Alves da Cunha Júnior, n.º 13.403 em Mogofores; Joaquim Gomes de Sousa, n.º 2.781, em Covilhã; Manuel Nunes, n.º 2.506, em Sabugal; José Maria das Dores Simões, n.º 1.309, em Boliqueime; João Picoito Cavaco, n.º 13.246, em Pinhal Novo; Manuel Maria Cardoso, n.º 18.767-V.V. em Albergaria-a-Velha; Manuel da Cunha, n.º 13.105, em Covilhã; Luís Ribeiro Pedrosa Vital, n.º 2.005,

em Estremoz; Álvaro Dias, n.º 1.709, em Sabugal; João da Silva Rebelo, n.º 18.747-V. V. em Oliveira de Azeméis; João da Cruz Almeida, n.º 18.772-V. V. em Águeda.

## **Factores de 3.ª classe:**

José Gomes Simões Torres n.º 13.179, em Taveiro; Aurélio da Silva Coelho, n.º 1.740, em Alfarelos; Armando Rebola Veloso, n.º 13.000 em Alfarelos; José Simões Louro, n.º 1.842, em Mogofores; Eduardo da Silva, n.º 1.374, em Belver; Francisco Roberto Mouco Júnior, n.º 1.226, em Fundão; Jorge Augusto Gomes Lage, n.º 13.128, em Torres Vedras; Fernando Henrique Tavares da Silva, n.º 18.784 V. V. em Sernada; Joaquim Marques n.º 1.546, em Alfarelos; Luís Gregório Velez, n.º 1.889, em Barquinha; Fernando Pereira Santos, n.º 13.260, em Albergaria; António Mendes Geraldo, n.º 1.233 em Alcains; Alfredo Simões, n.º 2.749, em Caxarias; Belmiro Fernandes Soares, n.º 18.785-V. V. em Águeda.

## **Aspirantes:**

Augusto Francisco Braz, n.º 2.104, em Sernada; João Nunes Pereira, n.º 13.757, em Albergaria-a-Velha; Ulrich Romeu Mendes Reis, n.º 13.821, em Porto.

## **Condutores de 1.ª classe:**

António José Vaz, n.º 4.457-S. S., em Barreiro.

## **Condutores de 2.ª classe:**

António Constantino Carmo Franco, n.º 4.609-S. S. em Faro; António Tavares Correia, n.º 4.084, em Entroncamento; Agostinho Alves Teixeira, n.º 4.851, em Entroncamento; Artur Gomes, n.º 4.251-S. S. em Barreiro; Domingos dos Santos Florêncio, n.º 4.627, em Lisboa.

## **Guarda-Freios de 1.ª classe:**

José Duarte Correia, n.º 4.780, em Faro; Fernando Dias Cardoso, n.º 18.740-C. N., em Sernada.



#### **Guarda-Freios de 2.ª classe:**

Cirilo Pereira Pais, n.º 12.483, em Gaia; João Cotovio, n.º 4.239, em Barreiro; Manuel da Luz, n.º 12.434, em Faro; Luciano Gomes da Silva, n.º 12.370, em Alfarelos; Francisco Baptista Relvas, n.º 12.450, em Faro.

#### **Revisores de bilhetes de 2.ª classe:**

António Pedro, n.º 4.595, em Lisboa; Adelino Fernando Delgado, n.º 12.525, em Lisboa; Francisco Teodoro Póvoas, n.º 12.719, em Barreiro; António Pinto Costa, n.º 3.598, em Campanhã; Bazílio Pimenta Velhinho, n.º 3.038 em Barreiro; Manuel Lima, n.º 12.307, em Campanhã; Francisco de Oliveira Campos, n.º 12.079, em Alfarelos; Manuel Letra dos Santos, n.º 18.020-BA. em Pampilhosa.

#### **Revisores de bilhetes de 3.ª classe:**

José Saraiva Lopes, n.º 17.145, em Lisboa; António Duarte, n.º 13.009, em Alfarelos; Diamantino Monteiro Ferrolho, n.º 1.653, em Alfarelos.

Os resultados obtidos foram muitíssimo lisonjeiros, tendo sido distribuídos diplomas aos seguintes agentes a quem «O Boletim da C. P.» apresenta as suas sinceras felicitações:

**LINHAS DE VIA LARGA** — (antigas redes da C. P. e B. A.) — *Pessoal de estação*: Factor de 1.ª classe, Fausto Manuel da Cunha Pereira, n.º 2.263, em Amadora, 1.º prémio; Factor de 2.ª classe, Mário Joaquim Pereira Rezende, n.º 13.052, em Torres Vedras, 1.º prémio.

*Pessoal de revisão de bilhetes*: António Pedro, n.º 4.595, em Lisboa, 1.º prémio; Adelino Fernandes Delgado, n.º 12.525, em Lisboa, Diploma de mérito.

Além destes agentes, teve classificação para obter diploma de mérito o factor de 2.ª classe Alberto Maria Canhão, n.º 13.102, em Covilhã, a quem não foi concedido de harmonia com as disposições da Instrução 2.471, por já ter recebido igual diploma em concursos anteriores.

**ANTIGAS REDES DO ESTADO** — (M. D. e S. S. — *Pessoal de estação*: Factor de 2.ª classe, João Picoito Cavaco, n.º 13.246 em Pinhal Novo, Diploma de mérito.

**PESSOAL DE TRENS**: Condutor de 1.ª classe, António José Vaz, n.º 4.457-S.S. em Barreiro, 1.º prémio; Condutor de 2.ª classe António Constantino Carmo Franco, n.º 4.609-S.S. em Faro, Diploma de mérito.

O Sr. Director-Geral da Companhia dignou-se distribuir pessoalmente os diplomas de prémio e de mérito, aos agentes que se distinguiram, cerimónia esta que se efectuou no dia 16 de Maio, pelas 11 horas, na sala grande da Direcção-Geral. A ela assistiram os srs. Subdirectores da Companhia, Chefes das Divisões de Exploração e Commercial, Chefe do Serviço de Instrução Profissional, Chefe da Repartição de Expediente e Arquivo e alguns dos empregados da mesma repartição; instrutores de vários núcleos de Instrução Regional do Pessoal de Estação, de Trens e de Revisão de Bilhetes e alguns dos agentes que concorreram, mas que não obtiveram diploma.

O Sr. Director-Geral depois de ter frisado que o perfeito conhecimento dos regulamentos é de grande vantagem não só para a Companhia como para o próprio pessoal, mostrou a sua satisfação pelos resultados obtidos este ano e quis ser ele próprio a distribuir os diplomas, para conhecer pessoalmente os agentes que tão honrosos títulos tinham conseguido obter num exame a que voluntariamente se submeteram.

Nesse acto, o Sr. Engenheiro Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia, teve palavras de louvor e de agradecimento para cada um dos agentes diplomados e no final englobou no louvor e no agradecimento também todos aqueles que, embora tivessem concorrido, não obtiveram diploma, porque o simples facto de o terem feito, já demonstrou neles uma qualidade muito apreciável: a de desejarem elevar-se pelo estudo e de aumentar os seus conhecimentos profissionais, com o que se muito têm a lucrar os agentes, também muito tem a lucrar a Companhia.

O «Boletim da C. P.», ao dar a presente notícia, aproveita a ocasião para felicitar todos os agentes que concorreram e prestar homenagem aos que venceram no concurso, fazendo votos por que os restantes consigam triunfar também em anos futuros.



# PRIMAVERA PRECOCE

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO  
Subinspector de Contabilidade

N AQUELE dia acordei mais cedo do que o costume. Deixara a janela aberta e, por ela, mal rompeu a manhã, entrou o chilreio da passada que pontifica nos eucaliptos frondosos que marginam a linha, na frente da estação de Barca de Alva.

Assobiavam os melros, as rolas no seu gemer dolente já se faziam ouvir, e os ladinos pardais, numa chiadeira infernal, saltitavam de lado para lado, numa apoteose ao Bom Deus, por mandar um dia tão lindo; por sua vez, as andorinhas que haviam chegado há pouco, entoavam hinos de saudação aos lares onde nasceram, implantados sob os beirais do edifício ferroviário.

Toca a levantar para, por aí abaixo, linha em fora, me por a caminho de Almendra.

A temperatura era duma suavidade acolhedora, e o sol dourava já os cumes dos montes, até meia encosta.

Estes eram não só majestosos mas também cheios de beleza, pelo esmalte verde das searas, com pinceladas brancas, produto do desabrochar das amendoeiras, que nestas paragens abundam e tanto realce emprestam à paisagem. Sim, porque nem só no Algarve se cultiva a preciosa árvore. Em terras que marginam o Douro e o Sabor, o Águeda e o Côa, a amendoeira é uma feliz realidade na profusão da sua beleza e dos seus frutos.

Trepam as encostas, espraíam-se nos vales, bordejam os pequenos cursos de água, dão sombra e cor garrida aos rústicos caminhos e às estradas macadamizadas, animam o panorama que se desdobra ao lado da via férrea.

Em baixo, mas pertinho da linha, o Douro de fama colérica e de ímpetos arrebatados — o rio de mau navegar — agora tão manso e cristalino, surpreende.

Nas suas águas, de tons esverdeados, lindos, refletem-se os pendores das montanhas

que rasgou há milénios e onde afloram agora, de longe em longe e como notas de ternura e poesia, brancos pombais, a convidar poetas e pintores a vir por aí acima, nesta época de temperaturas suaves e acolhedoras, em busca de inéditos interessantíssimos.

Ouve-se o chapinar de ramos na água; velas brancas enfunadas pela briza, dão nota típica ao cenário. São pequenos barcos que deslizam nas águas pacatas e verdes, e onde se pescam vogas e escalos e outras espécies muito apreciadas.

Na margem direita do rio, a nossa vista, ávida de sensações, procura algo.

Quintas e mais quintas se sucedem. Cortelhos de telha vã se divisam. Neles vive gente humilde que não sabe o que é o átomo, desconhece a T. S. F. e as ondas artesianas, sabe que há jornais mas ignora a sua utilidade e... as suas mentiras; são trabalhadores rurais que vivem felizes e cantam hinos de louvor ao Criador se, porventura, o ano agrícola está correndo bem. Gente simples que o grande Junqueiro eternizou, em estrofes sublimes.

Lá distingo o que procurava; no alto de pequeno cabeço, a dominar o rio e as terras de Barca de Alva, a casa do Poeta, que é circundada por oliveiras muito cuidadas e que completam, por assim dizer, o cenário rude e ao mesmo tempo belo, destas paragens.

O céu é cortado, de quando em vez, por aves indígenas. No rio, patos bravos fogem apressados. A linha está limpa de ervas (honra os serviços de conservação da via, da Companhia); a brita alinhada por mãos de quem sabe, e o caminho seguro, para nele circular, em velocidades de vertigem, os comboios do Douro, que são poucos mas bons.

A Natureza sorri, e o espírito de quem viaja, assim, a pé, numa digressão lenta e



por uma manhã de primavera precoce, desanuviava-se; o corpo, por sua vez, fortalece-se e... a fiscalização intensifica-se.

\* \* \*

A caminhada é longa: oito quilómetros puxados.

Os montes espanhóis vão ficando para trás. Ainda se lobriga, porém, ao fundo, um cabeço onde se fala a língua de Cervantes.

Entramos, agora, numa curva interminável da linha, ao mesmo tempo que perdemos de vista as terras de Espanha, e vá de divagar sobre a razão porque é que os homens, insatisfeitos sempre, criaram as fronteiras e inventaram as línguas, uma vez que o Bom Deus os lançou na terra para se ajudarem mutuamente, fraternalmente, como é do Código Cristão.

Divagava assim, sobre línguas mortas e outras em gestação — latim, grego antigo, hebraico, sânscrito e esperanto — sobre anseios de internacionalismos niveladores e de nacionalismos construtivos, quando, súbito, parei à beira de abandonada caseta da via, para ler uma quadra escrita a lápis e não resisto à tentação de a transcrever:

«Boute uma coisa dezer  
«E para ti novidade  
«Andei a prender a ler  
«Para te escrever a vontade

E esta «Vontade» não é preciso dizê-la, pois revela-se nas entre-linhas. É o coração a falar.

Foi esta quadra simples, sem gramática e sem métrica, que me acordou para a realidade e, como o célebre geómetra de Syracusa, pude dizer — Achei.

Com efeito, a única linguagem universal possível, é a do amor — mas traduzida na língua mãe de cada uma das partes. Todas as outras são utopias, porque os homens, egoístas como são, e o egoísmo é a chave de todo o mal mas também de todo o bem, pois só ele é que imprime velocidade ao progresso individual e colectivo, porque os homens — dizia — já mais admitiriam que seus filhos falassem outra língua que não fosse aquela com que primeiro balbuciam o nome — Mãe.

\* \* \*

A viagem era longa, como disse. O sol já ia alto, e as andorinhas, que em Almendra também povoam o edifício ferroviário, esvoaçavam, apressadas.

Por sua vez, as águas do rio continuavam rolando num suave murmúrio, e as árvores que orlam a linha, numa apoteose de gratidão à Primavera garrida, desabrochavam e, pelos seus troncos, quâse se ouvia a seiva subir...



ALTO DOURO — AMENDOEIRAS FLORIDAS  
(Foto do autor)



# ARTISTAS FERROVIÁRIOS

Não é a primeira vez que o «Boletim da C. P.» se refere a Manuel dos Santos Cabanas, empregado de 1.<sup>a</sup> classe da Divisão de Exploração e antigo colaborador da nossa revista.

Nas horas livres da vida ferroviária, Manuel dos Santos Cabanas trabalha entusiasticamente para o renascimento da delicada arte de gravar em madeira.

As gravuras «Stephenson» e «Nascimento de Jesus», que hoje reproduzimos, mostram, melhor do que as palavras, as qualidades dum artista primoroso, que vem merecendo os mais rasgados louvores da crítica.

Na «Exposição de Artes Decorativas» que o Secretariado Nacional de Informação abriu há dias no Palácio Foz, Manuel dos Santos Cabanas representou-se dignamente com interessantíssimos trabalhos de encadernação e gravura em madeira.

Manuel dos Santos Cabanas, com um simples canivete, uma técnica vigorosa e entusiasmo invulgar, opera verdadeiros prodígios, que não é de mais pôr em relêvo nas nossas colunas.

Autodidacta caprichoso, conhecedor dos segredos da gravura, sabe aplicá-la em encadernações preciosas, que marcam o seu espírito de artista.

O «Boletim da C. P.», ao reproduzir uma das gravuras, que figuraram na «Exposição de Artes Decorativas» e o retrato de «Stephen-



son», que publicamos extra-texto, presta homenagem a um dos seus colaboradores que, sem favor, enfileira na galeria de artistas do nosso tempo.

As nossas felicitações.



# O Serviço de Assistência e Saúde da C. P.

O «Jornal do Médico» publicou o trabalho «Assistência e Saúde Pública», da autoria do Prof. Dr. Cerqueira Gomes, no qual se diz que «... os outros sectores têm ainda grandes espaços sem a acção do seguro; nos trabalhadores do comércio e da indústria falta ainda toda a construção civil e os ferroviários...».

Supondo que, no período transcrito, o Prof. Dr. Cerqueira Gomes pretendesse afirmar a falta de assistência e previdência aos ferroviários, o chefe dos Serviços Médicos, Prof. Dr. Lopes de Andrade, enviou àquele jornal uma extensa carta, da qual extraímos os seguintes mapas que constituem o resumo dos serviços clínicos e de higiene prestados ao pessoal no ano de 1947:

## Serviços clínicos e de higiene

Serviços centrais	{	Juntas médicas ....	4.977	
		Conferências médicas ....	6.722	11.699

Inspeção de Campanha	{	Juntas médicas ....	1.219	
		Conferências médicas ....	2.726	3.945

## Outros serviços

Centros de assistência .....	92.723
Secções médicas .....	134.241
Gabinete clínico .....	563
Especialistas .....	23.226
Dispensário de medicina e higiene local ....	18.049
Postos sanitários ...	196.070
Análises clínicas .....	9.708
Radiografias .....	2.906
Vacinações antivariolicas .....	148
Desinfecções .....	10
Desinfecções (compartimentos, vestiários,) camas, etc. ....	11.689
Total .....	505.022
Média mensal .....	42.085
Média diária .....	1.383

# Orfanato dos Ferroviários

A partir de 15 de Junho do corrente ano, pode ser requerida ao Orfanato a admissão de crianças de ambos os sexos, dos três aos doze anos de idade, orfãs de ferroviários, pelos tutores ou responsáveis pela protecção das mesmas.

Os requerimentos devem ser feitos em papel comum e endereçados ao Presidente da Direcção do Orfanato dos Ferroviários da C. P., Rua Sampaio e Pina, 7, 3.º-D.º, Lisboa, acompanhados dos seguintes documentos:

- a) Certidão de nascimento;
- b) Atestado de robustez;
- c) Atestado de vacina;
- d) Atestado de pobreza passado pela Junta de freguesia;

e) Certidão de óbito do pai.

Para efeito de admissão, têm preferência os filhos dos sócios falecidos, pela seguinte ordem:

- a) Orfãos de pai e mãe;
- b) Orfãos cujos pais tenham sido vítimas de desastres no trabalho;
- c) Orfãos de pai.

As vagas existentes, quando superiores ao número de requerimentos, serão preenchidas pelos candidatos, de harmonia com as condições indicadas. Os excluídos por falta de vaga, serão admitidos conforme a antiguidade e à medida que as mesmas se registem.

O prazo para a entrega de documentos termina no dia 31 de Agosto.



# A odisseia do Comboio 161

Por HENRIQUE DA SILVA  
Subchefe do Depósito de Máquinas da Divisão de Material e Tracção

MARÇO, o mês em que, diz o adágio, «de manhã, inverno, e á tarde, verão». No limiar da primavera de 1924, o dia foi de chuva, vento e sol. Na minha juventude, todos os dias decorriam-me alegres e assim passei o dia até à noite.

Depois de ter visto a escala de serviço, fui descansar para seguir até à Guarda, no comboio n.º 161, que partia às 0-40 horas com a locomotiva n.º 076. São 23 horas. A porta da minha residência, na rua Sossé, é sacudida com violência pelo delicado chamador Rocha, que já desapareceu do rol dos vivos: «vá acima, que são horas».

Não foi surpresa, ao acordar, ouvir a chuva. Levantei-me, despedi-me de minha mãe e irmãos e, ao sair da porta, a noite tempestuosa era de negridão absoluta.

Calcando lama, desviando-me das poças, nunca me passou pela ideia que esta viagem seria de surpresas e aborrecimentos. Cheguei ao depósito; subi à locomotiva. Eram 23 horas e 18 minutos. Às 20,30 chegou o maquinista, sr. Domingos Baptista Ferreira. No bulício do Depósito ouviam-se vozes de comando, ordens dadas para o pessoal da noite. Saíam e chegavam máquinas.

O temporal não amainava; a iluminação eléctrica sofria cortes e durante minutos apenas a iluminação da casa da máquina e de outras anunciavam os preparativos para a viagem.

Às 23,40 a locomotiva avança para a ponte de inversão, seguindo a linha de abastecimento de água. Às 23,50 avançamos para o limite onde se aguardou o piloto do movimento. A chuva fustiga-nos, apesar da locomotiva ser de pavilhão fechado. Às 0,15 sobe à máquina o piloto, que vinha encharcadíssimo e praguejando. Avançamos para engatar, a uma linha do cais, um vagão que

transportava peixe, tomando depois a linha n.º 1, onde, finalmente, engatámos à composição do comboio 161.

O vento continua a soprar em rajadas de grande velocidade. O chefe aguarda os instantes que faltam; o condutor transmite a partida e o maquinista dá um silvo prolongado e assim se põe em marcha o comboio.

Quem adivinharia o que ia acontecer? Até Barquinha a marcha fez-se normalmente, apesar do temporal, e de ali até Tancos, Almourol, Praia, Tramagal e Ponte do Rio Torto. A última paragem deu-nos a sensação de que o Tejo subia impetuosamente.

Em Abrantes, o vento redobra de intensidade e os eucaliptos gigantes dobram-se como se fossem árvores frágeis. A chuva, agora, cai torrencialmente: tanto eu como o maquinista estamos molhados até aos ossos.

O chefe dá a partida e o monstro de ferro e aço avança na linha da Beira Baixa. Ao passarmos sobre a ponte do Tejo, vislumbrámos o turbilhão das águas lamacentas através dos raios de luz projectados do pavilhão da máquina.

Alferrarede à vista. O movimento é nulo. Apenas o chefe e o respectivo pessoal se vêem naquela hora invernosa.

A marcha continua para Mouriscas e dali para Alvega. Em linguagem ferroviária, começa aqui a zona perigosa da linha da Beira Baixa. A caminho de Belver, percorridos alguns quilómetros, sentimos um ruído enorme debaixo da máquina, talvez uma pedra esfacelada, que nos obriga a prestar a maior atenção ao caminho, o qual se torna cada vez mais perigoso.

Estamos agora em Belver. O temporal continua, o redomoinho das águas é ensurdecido nas fragas do rio. O chefe dá a partida. O maquinista chama-o para lhe per-



guntar se há rondas na linha. O chefe calcula que sim, e assim fomos até Barca da Amieira, apalpando o caminho. A água cai nas trincheiras em catadupas. O cenário desta madrugada é impenitente, traiçoeiro e cruel.

Eis-nos em Fratel. Nesta estação abastecemos o depósito de água. O movimento de passageiros é nulo. A chuva torrencial, acompanhada de forte ventania, quase faz dobrar os eucaliptos desta paragem ribeirinha do rio, que nasce na serra de Albarra-cim, em terras de Castela. O Tejo subiu cerca de 15 metros, e o fogueiro do locomóvel vem à estação pedir providências ao Depósito do Entroncamento, em vista do pulsómetro se encontrar afogado. O chefe não o atende nos primeiros momentos, porque estão a chamar de Rodão com insistência, pedindo que lhes seja concedido um avanço, permissão que obtivo após uma troca cifrada de que, para além, o telégrafo não falava.

Dada a partida, o comboio põe-se novamente em marcha; sinto o coração oprimido e o maquinista recomenda-me mais atenção. Se não tivesse mudado já dois casacos, estaria, neste momento, pior que um frango depenado. A locomotiva desliza no meio das águas lamacentas, que quase chegam à via; as oliveiras, que marginam as ravinas do Tejo deslocam-se, arrastam pedras e terras e, percorrido um quilómetro, ouve-se um novo estrondo por debaixo da locomotiva. O maquinista pede freios e o comboio pára a poucas dezenas de metros. Um grande pedregulho tinha caído para a linha e a máquina desfazia-o sem grande esforço.

O maquinista desce da locomotiva empunhando um archote que o temporal apaga. Refresca-o com petróleo, volta a acendê-lo, e as tentativas repetem-se até que se conseguiu passar uma revisão, não se encontrando avarias que impedissem a marcha.

O condutor dá a partida, o comboio põe-se em marcha e, ao aproximarmo-nos das portas de Rodão, o temporal parecia que ia amainar. Esta sentinela avançada da rampa de Sarnadas deu-nos caminho até à estação. Rodão não tem avanço, o maquinista recebe o modelo de precaução, a chuva é miuda

mas sem importância em comparação com a que acabamos de suportar nos 99 quilómetros percorridos.

O chefe dá a partida; fazem-se previsões e, arfando, rangendo, o comboio avança, na madrugada em fúria, contra as inclemências do destino. O maquinista recomenda-me mais atenção, o perigo é latente e, por ironia dos dados, era o ponto H do meu lado que obstruía a linha.

Na Ponte de S. Pedro o vento é rijo; a chuva redobra de intensidade. Atravessamos os túneis do Tostão e Cerejal. Sinto uma sensação de alívio. A luta ia diminuindo. Nas trincheiras ribeirinhas as águas brotavam como que alimentadas por um poderoso manancial. Crescia em mim a esperança de que me salvaria da acidentada rampa. Descubro uns cem metros de linha; faço fogo, alimento a caldeira. Quase cego da combustão nada digo. Ao quilómetro 70,5 curva ouve-se um estrondo enorme: — no lado esquerdo tinha caído uma trincheira e a máquina estaca bruscamente, ficando rasa pela porta do meu lado. O vagão J galga sobre a máquina, o material reage como um monstro; as carruagens correm fora do leito, a ambulância postal, que vem à cauda, é sacudida e fica atravessada. Gritos no comboio, choros, apelos; sou atirado de encontro ao aparelho de manobras de escape; o maquinista recebe nas costas o choque do baú; o carvão corre para a porta da fornalha. É a paragem infernal da fatídica madrugada, quilómetro 70,6, às 4,35 horas.

A chuva redobra de intensidade; o vento sopra pelos alcantilados desta serra e das ravinas do Cerejal. Refeitos do pânico, o maquinista desce com a lanterna ao encontro do condutor. Subo à caixa do combustível por ter ouvido na guarita do J, que circula junto à máquina, uma voz de homem. Era um carregador que viajava, à «borla», desde Rodão, e se encontrava numa situação aflitiva.

Tudo isto decorre em escassos segundos. Os gritos continuam: passageiros que se deslocam dos bancos, crianças que fogem dos braços das mães pela reacção da paragem, mas o pessoal do comboio está salvo da derrocada. A chuva fustiga-nos. Todos se apearam em busca dos feridos e para tran-



quilizar os impacientes que, nesta emergência, era difícil acalmar. Faziam-se as perguntas mais extraordinárias: O que foi isto? Onde estamos? O comboio caiu? Partiu-se? Sabe do meu filho? etc.

Às cinco da manhã, a chuva pára, a calma volta. Apenas dois passageiros com leves ferimentos. Todos voltam a ocupar os seus lugares, como se o comboio fosse marchar novamente.

Da nossa visita em busca dos feridos e para sossegar os impacientes, encontrámos um fogueiro autorizado que ia tomar serviço à Covilhã e dormia a sono solto, sem saber o que se tinha passado.

Ao avaliar a posição da locomotiva, verificámos que esta se encontrava a cerca de 10 metros da ponte do Cerejal, deslocada aproximadamente 4 metros do seu eixo. Imediatamente se tomaram as providências para a prestação de socorros e transbordo.

Ao carregador que viajava à «borla» foi mandado seguir até Sarnadas com o pedido de socorro para Castelo Branco. Incumbimo-lo desse serviço como castigo; dele se desempenhou satisfeito por se ter salvo da morte iminente. Para Rodão seguiu um guarda-freio a comunicar o acidente e, assim, aguardamos o dealbar da manhã para avaliar a situação do comboio, que iniciou a marcha à tabela e se encontrava detido, descarrilado, semi-destruído pela luta que travara contra as inclemências do tempo que tudo domina, anula e extingue.

Às 8,15 horas, um estafeta de Rodão a Sarnadas ia restabelecer a circulação mediante pilotagem e às 11,30 chegou o primeiro comboio de socorro de Castelo Branco, equipado com pessoal da via, que procedeu imediatamente à remoção de terra para libertar a frente da máquina, que se encontrava à beira dum abismo.

Os passageiros e bagagem deste comboio são transbordados para a composição do 162, que chegou a este local e voltou para a Guarda e os que se dirigiam para o Sul, aguardaram que chegasse o socorro do Entroncamento. Era um enorme comboio conduzindo material para transbordo, vagões da especialidade, agentes superiores, pessoal operário, etc. Tomaram a direcção do carrilamento o Inspector Principal de

Tracção, sr. Abílio César Afonso e, por parte da Exploração, o Inspector sr. Melo, os quais já não fazem parte do número dos vivos. Não tarda que os passageiros ali retidos sigam a caminho das suas terras para contar a parentes e amigos o que sofreram e viram.

As brigadas de pessoal da Divisão de Tracção iniciam os trabalhos de carrilamento, que só terminaram às 20 horas deste dia.

O comboio regressou a Fratel, onde se procedeu à limpeza de barro, terra e lama, a-fim de poder regressar ao Entroncamento às 22 horas.

Sentia-me extenuado de tanto trabalho e de tantas angústias, mas em mim existia uma coisa: tinha 24 anos, sangue na guelra e estava sempre pronto para lutar e vencer.

Às 22 horas iniciou-se o regresso com o material e a máquina do comboio fatídico que devia chegar ao Entroncamento cerca das quatro horas da manhã do dia 21. Ao avistarmos o disco de Barca da Amieira, este encontra-se fechado; o maquinista pede freios dentro das disposições do regulamento e prepara-se para parar, até que atingiu a primeira agulha. Fico preocupado com aquela ordem depois de tanta anormalidade. Então que mais há? — perguntamos ao chefe. Responde-nos este: Chegou a notícia de que, ao quilómetro 33, caiu uma trincheira, não havendo possibilidades de a remover, senão dentro de alguns dias. O facto não nos surpreendeu, porque a chuva e o temporal da noite anterior e parte do dia tinham que provocar desnivelamentos de terra e a queda de rochas sobre a via.

Ora dormitando sobre a máquina (no que o maquinista me imitava), ora procurando colher notícias, que se foram precisando por virtude de ter sido restabelecido o serviço de transbordo ao quilómetro em questão, assim passámos a noite até às 18 horas de 21, em que nos foi dada ordem de regressar novamente a Fratel.

O corpo doía-me por todos os lados. Eu e o maquinista fomos descansar um pouco numa carruagem de 2.ª classe e a locomotiva, por ordem superior, está de reserva, apesar de algumas avarias. Os comboios de transbordo circulam com as locomotivas



invertidas até ao local, sendo o movimento de passageiros quase nulo.

O Tejo continua aumentando de volume e as notícias que nos chegam do Sul dizem-nos que a cheia é pavorosa e que todo o Ribatejo mergulha num manto de água.

No dia 22 continuam as comunicações telegráficas a confirmar que a trincheira ao quilómetro 33 não cessa de cair sobre a linha, em rajadas de terra e pedra.

Mais uma noite em Fratel. O dia 23 amanhece. É para mim um dia de tédio e de saudades dos meus. Mais outra noite. O telegrafo diz-nos que outras trincheiras interrompem a via, a outros quilómetros, como sempre após a tormenta vem a bonança, o dia agora desponta belo. O Tejo, no entanto, vai aumentando de volume, subindo a um nível quase nunca atingido pelas águas vindas de Espanha.

O comboio 161 continua a efectuar-se com transbordo ao quilómetro 33, e entre Mouriscas e Alvega tem paragens extraordinárias aqui e ali, pois as pedras não cessam de cair. Foi reforçado o número de rondas, as quais, de ouvido atento, escutam os pontos nevrálgicos da linha e providenciam sobre a remoção dos obstáculos, evitando, assim, as paragens.

No dia 24 estamos em Fratel, a estação do meu desespero. O maquinista encara, porém, a imobilização de outra maneira. Faltam-nos já os alimentos e a povoação está à distância de mais de uma légua. De madrugada, volta a chuva; tolda-se o tempo, o dia desponta carrancudo. Sinto a nostalgia do Entroncamento. Confecciono o almoço e o jantar com o que foi possível obter. Noite fora, o comboio 161 de transbordo está à vista. O pedido, urgente, de freios é feito repetidas vezes. Paragem brusca. Mais uma pequena trincheira que desabava na linha,

ao quilómetro 55. Quem fazia a ronda deste troço era o chefe de lanço, na falta de outro agente. Foi ele quem fez o sinal de paragem a algumas dezenas de metros. Esta interrupção demorou algumas horas. Os trens desta linha estão sujeitos aos mais inesperados episódios.

Na noite de 25 estamos ainda em Fratel. A noite passa-se nos bancos de uma carruagem de 2.<sup>a</sup> classe. O tédio invade-me cada vez mais. Já não sinto a alegria de viver.

O transbordo do comboio 161 não aparecia. Interrogo o factor de serviço que me diz que esse comboio ainda não chegara ao local do transbordo. Como circulava com a máquina à cauda, desde Belver, uma carruagem de 3.<sup>a</sup> classe tinha descarrilado em virtude de ter colhido umas pedras.

— Que locomotiva era?

— A 083, responde-lhe o factor.

— E o pessoal?

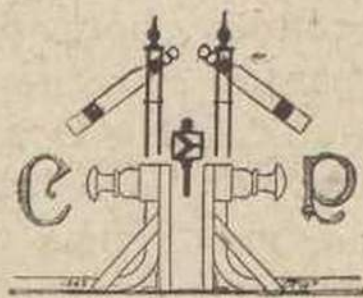
— O maquinista Manuel Maria Timóteo e o fogueiro Filipe da Silva.

O destino continuava a ser cruel: os elos da minha família estavam engrenando para a fatalidade. Aguardo, com impaciência, as más notícias, até que, pelas 11 horas da manhã, Barca da Amieira pedia a Fratel para o comboio 161 avançar, o que se fez, chegando ali cerca das 12 horas com a via livre.

Nessa tarde o temporal voltou a fustigar-nos com vento e chuva. Os gigantes eucaliptos de Fratel, que tinham resistido aos temporais dos últimos dias, quase se dobravam sobre o Tejo.

As 16 horas de 25 o telégrafo chama do Entroncamento para nos dar a boa notícia:

— A via está livre, o material e a máquina do comboio 161, aí retido, regressam ao Entroncamento.





# Uma exposição de material ferroviário

**N**O programa da reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, figura uma exposição de material ferroviário, que será inaugurada no Barreiro no dia 2 de Junho.

Os congressistas sairão de Lisboa T. P. às 15 horas e à chegada ao Barreiro terão ocasião de apreciar algumas das unidades adquiridas nos últimos anos, e presentemente a circular nas linhas férreas portuguesas.

Na linha 1 da estação de Barreiro, estarão expostas, além de vagões de fabricação alemã e americana, as novas carruagens suíças, as automotoras suecas e ainda as locomotivas de fabrico espanhol e americano.

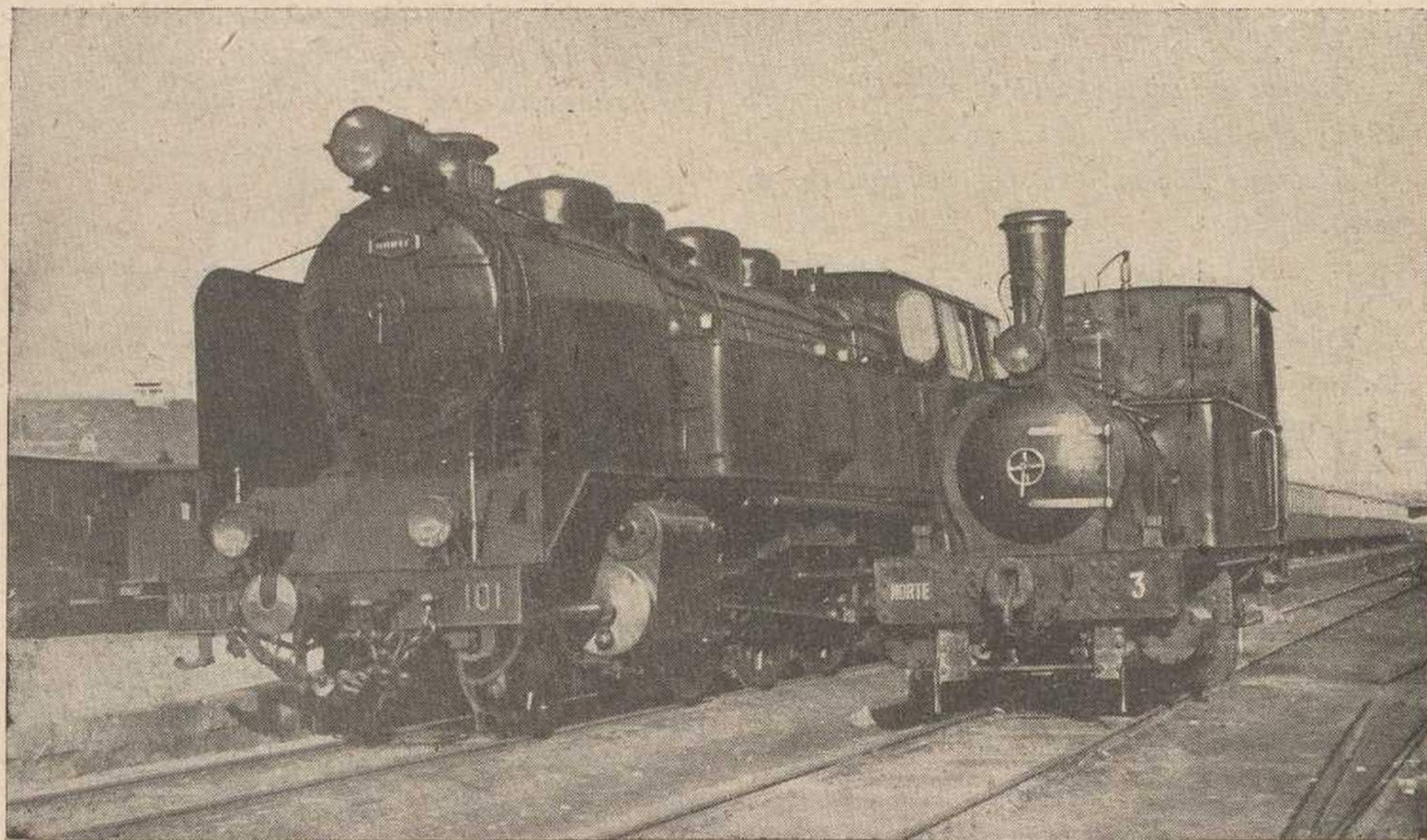
Na linha de desvio, uma locomotiva Diesel-Eléctrica, ligada a duas carruagens «Budd», mostrará aos congressistas estrangeiros a composição dos comboios rápidos. E é nessas carruagens que os congressistas

seguirão para as modelares oficinas do Barreiro, que visitarão em seguida.

Não se pretende deslumbrar as eminentes personalidades ferroviárias que se deslocam a Lisboa para tomar parte numa reunião internacional em que o problema dos caminhos de ferro vai ser estudado, mas somente mostrar-lhes, em apresentação honesta e simples, o esforço que o nosso país vem fazendo para apetrechar convenientemente as suas linhas férreas.

O material exposto no Barreiro mostra o sacrifício da Companhia que servimos e do próprio Estado português, para adquirir material moderno, que já deu provas suficientes de conforto, segurança e velocidade.

O «Boletim da C. P.» regista esta exposição de material, que é pena não possa ser admirada por todos os que trabalham nas linhas férreas portuguesas.



Duas locomotivas 1931 e 1874 em serviço nas antigas linhas do Norte de Portugal



# Talvez não saiba...

*Que em 1948, a C. P. vendeu 33.300.000 bilhetes de caminho de ferro, ou seja, aproximadamente, o equivalente a quatro vezes a população de Portugal.*

✱

Que a percentagem, por classes, dos bilhetes vendidos no ano de 1948, foi de 89 % para a 3.<sup>a</sup> classe, de 9 % para a 2.<sup>a</sup> classe e apenas de 2 % para a 1.<sup>a</sup> classe.

✱

*Que em 1948, a C. P. vendeu, em média, 90.984 bilhetes por dia, ou sejam 3.791 por hora, 63,2 por minuto e 1,05 por segundo.*

✱

Que a linha onde se vendeu maior número de bilhetes, no ano de 1948, foi a do Norte, com cerca de 3.900 milhares. Seguiu-se a do Minho, com cerca de 3.700 milhares.

✱

*Que os bilhetes vendidos pela C. P., em 1948, colocados em linha recta, cobririam a distância de Lisboa a Paris, em caminho de ferro.*

✱

Que em 1948, circularam nas linhas férreas portuguesas, 273 milhares de comboios, dos quais 108 milhares para passageiros e cerca de 85 para mercadorias.

✱

*Que as remessas transportadas pela C. P. durante o ano de 1948, alcançaram o número de 3.900 milhares. Destes, 2.300 milhares foram expedidos em pequena velocidade e 1.600 em grande velocidade.*

✱

tadas pela C. P. em 1948, ascendeu a 4.000 milhares, sendo 3.800 em pequena velocidade e 200 em grande.

✱

*Que o peso médio de cada remessa, expedida por caminho de ferro em 1948, foi de 1,7 toneladas em pequena velocidade e 0,1 em grande.*

✱

Que o percurso dos trens de exploração atingiu, em 1948, aproximadamente, 17.300 milhares de quilómetros. Este número corresponde, sensivelmente, a 1.350 vezes o diâmetro da terra e a cerca de 45 vezes a distância média da Terra à Lua.

✱

*Em 1948, as linhas onde se verificou maior tonelagem de mercadorias expedidas foram: — em grande velocidade, a do Sul, em cerca de 20.700 toneladas — em pequena velocidade, a do Leste, com cerca de 514.900 toneladas.*

---

## Velhos rumos... Novos rumos

Com este título, publicámos no número de Abril um artigo da autoria do dr. Alvaro Libânio Pereira, da Divisão Comercial, que, por absoluta falta de espaço, não foi possível inserir em tempo oportuno.

Quando já tínhamos em nosso poder o referido artigo, foi publicada a nova regulamentação da camionagem (Decreto n.º 37.272 de 31 de Dezembro de 1948), o que, de certo modo, tornou deslocadas algumas das suas passagens. Apesar disso, foi o mesmo publicado pelo interesse das considerações nele contidas.



# O Companheiro de viagem

Por CLARO LOPES

Ajudante de Serralheiro das Oficinas de Material e Tração do Entroncamento

**T**INHAM passado já numerosas estações, desde o início da minha viagem, sem que alguém se resolvesse a entrar naquele compartimento duma carruagem de 3.<sup>a</sup> classe das mais cómodas. Como a abundância de passageiros era pouca nesse dia, o que não era para admirar pois sabia-se muito bem que quase toda a gente estava passando a noite de Natal com suas famílias, os poucos que embarcavam, dirigiam-se para a primeira carruagem, onde alguém soltava uma música pachorrenta dum harmónio desafinado. Mas eles sabiam que era música e isso lhes interessava...

Li quantos jornais levava comigo, até que, por fim, o sono me venceu. Encostei a cabeça ao frio encosto e só acordei quando alguém fazia uma barulheira infernal tentando, num esforço tremendo, arrumar os seus dez volumes de que era portador, nas rédes do compartimento.

Era um sujeito baixo, forte, já idoso, mas enérgico e de farto bigode. Depois de dizer baixinho «a mala da roupa está...» «o cesto da fruta está...» «o cabaz das couves...» «o chapéu de chuva...» «o cesto dos ovos também está... está tudo», virou-se para mim e, de braços abertos, exclamou, com um sorriso bastante franco:

— Olha o Saraiva, como estás tú?...

— Perdão... mas eu não me chamo Saraiva... o senhor deve estar enganado... — consegui dizer bastante surpreso.

Mas o certo é que lhe dei o abraço.

Sentando-se à minha frente, baixou a gola do seu velho sobretudo e batendo-me duas leves pancadinhas nos joelhos, disse-me, sorridente:

— Não se admire por me ter enganado, já sou velhote e a memória já me falha muito. Mas olhe que eu conheço-o não sei de onde... a sua cara não me é estranha... mas a gente vê tanta gente que lhe passam as fisionomias. Será o Miguel da Quinta Nova?...

— Não, não sou. Eu embarquei em Ovar, vou para Lisboa e chamo-me...

E o desconhecido ainda mais sorridente não me deixou completar a apresentação:

— Pois claro que o conhecia. De Ovar... é o Moisés. Como estás?... Como tu estás já tão velhote! Há tanto tempo que não te via!... Não é de admirar, eu já há muito tempo que não saía de casa... este maldito reumatismo

não me tem deixado, mas felizmente agora, depois dumas mèzinhas que me recetaram, já estou quase na ponta da unha... O Moisés! Quem havia de dizer que o ia encontrar agora aqui!... Que grande surpresa!...

Eu vou visitar uma filha que é guarda de passagem na Companhia e que já não vejo há bastante tempo. Era para estar já lá a passar esta noite de Natal, mas, tu bem deves calcular o que são os netos, por força não me deixaram vir mais cedo, porque queriam eles que eu terminasse o tratamento do meu reumatismo. E vou hoje, vou amanhã, o que é certo é que só hoje vou ver minha filha. Não sei se me espera na estação, nem se não, eu escrevi mas os malditos correios costumam às vezes falhar... e então é um sarilho se não me esperam, tantos volumes!

Tu, Moisés, para onde vais? ... Ah! sim, é verdade, já disseste, vais para Lisboa.

Lisboa!... Lembra-me um filho que lá tenho que é... não me lembro... Como se chamam esses homens que trabalham na luz?...

— Electricistas, naturalmente — esclareci eu, para dizer qualquer coisa.

— Ah, é verdade «letricista»... pois já não o vejo há tanto tempo! Se me lembrasse da sua morada, dava-te para tu lá ires, mas só me lembro que é p'rá Estrela... Não é por ser meu filho, mas é uma rica pessoa...

E o homenzinho disse, tornou a dizer e o comboio na sua marcha veloz passou estações, até que, por fim, levantando-se, espreitou pela janela e ao ver muitas luzes, disse-me:

— Cá estou. É aqui que eu fico.

O comboio parou. Abri-lhe a porta, desceu e eu dei-lhe, um por um, todos os seus dez volumes. Olhou para todos os lados até que uma mulher alegremente se lançou ao seu pescoço, enquanto dois rapazinhos se agarravam às suas pernas: filha e netos.

Antes de o comboio iniciar de novo a marcha, informei-o, sorridente:

— O senhor tornou a enganar-se. Eu também não sou Moisés!

Ele então, dando uma gargalhada, rematou:

— Não se rale por isso. Eu não consigo dormir nos comboios e conversando a viagem torna-se mais curta!... Obrigado por tudo...

Fiquei de boca aberta. E quando o comboio ia já ganhando velocidade, ainda o ouvi dizer, com o mesmo sorriso franco nos lábios, enquanto agarrava num dos dez volumes:

— Boa viagem!...



# P E S S O A L

## AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



*António do Espírito Santo*, factor de 2.<sup>a</sup> classe, na estação de Espinho encontrou uma carteira com vários documentos e a importância de Esc. 620\$00 em notas, que prontamente entregou ao chefe da Estação.



*Bento José Filipe*, assentador do Distrito 216, quando procedia à escolha de balastro na estação de Vila Nova, encontrou uma corrente de prata, que entregou ao chefe de Distrito.



*David Alves Oliveira*, limpador da Revisão de Coimbra, encontrou numa carruagem do comboio 810 um brinco de ouro com pedras preciosas, que imediatamente entregou ao chefe da Estação de Espinho.



*José Gomes*, marinheiro de 1.<sup>a</sup> classe da via fluvial, quando se dirigia ao quarto dos mestres do vapor «Évora» encontrou uma caixa com dois relógios, os quais entregou ao chefe da estação do Barrreiro.



*Raúl Augusto Jorge*, Suplementar do Distrito 1, em Pocinho, encontrou um relógio de bolso próximo daquela estação, que prontamente entregou ao seu chefe de Distrito.



*Manuel Coelho Pereira*, montador do Distrito 220, em Represas, foi gratificado com a importância de Esc. 70\$00, pelas acertadas providências que tomou para a substituição dum carril partido ao kl. 162,340 S. apesar de se encontrar de licença.



*António Maria Falúia*, servente de obras no Entroncamento, encontrou nas linhas da estação um relógio de pulso para senhora, que imediatamente entregou ao chefe da estação.



*Joaquim Fonseca*, operário de 3.<sup>a</sup> classe das vias metálicas, encontrou no aterro de Campolide uma carteira com Esc. 280\$00, que logo entregou ao seu chefe imediato.





*Manuel Lopes Beliz*, limpador da revisão de Entroncamento-Badajoz, quando procedia à limpeza do comboio 121, encontrou Esc. 600\$00 em notas, importância que foi entregar ao chefe da estação de Elvas.



*António S. Ribeiro Couto*, servente suplementar das obras metálicas, foi louvado pelo interesse demonstrado pelo serviço, durante os trabalhos de sinalização e encravamento das estações de Sintra e Mercês.



*Arnaldo Xavier Calado*, limpador do depósito de Barreiro, encontrou um relógio de pulso no recinto daquele depósito, que entregou imediatamente ao seu chefe imediato.



*Joaquim Manuel Frade*, operário de 2.ª classe das obras metálicas, foi louvado pelo interesse demonstrado pelo serviço, durante os trabalhos de sinalização e encravamento das estações de Sintra e Mercês.



*Artur Francisco de Pinho*, servente das obras metálicas, foi louvado pelo interesse manifestado pelo serviço, durante os trabalhos de sinalização e encravamento das estações de Cacém e Mercês.



*João Francisco Pereira*, operário ajudante das obras metálicas, foi louvado pelo interesse demonstrado pelo serviço, durante os trabalhos de sinalização e encravamento das estações de Sintra e Mercês.



*Américo Pereira Braz*, servente das obras metálicas, foi louvado pelo interesse demonstrado pelo serviço, durante os trabalhos de sinalização e encravamento das estações de Cacém e Mercês.



*José Dias Monteiro*, operário de 3.ª classe das obras metálicas, foi louvado pelo interesse e actividade manifestados para a conclusão dos trabalhos de sinalização e encravamento, nas estações de Cacém e Mercês.



*António Monteiro da Silva*, servente suplementar das obras metálicas, foi louvado pelo interesse mostrado pelo serviço, durante os trabalhos de sinalização e encravamento das estações de Cacém e Mercês.



*Alberto da Silva*, servente das obras metálicas, foi louvado pelo interesse que manifestou pelo serviço, durante os trabalhos de sinalização e encravamento das estações de Cacém e Mercês.





*José Henrique Revés*, operário ajudante das vias metálicas, foi louvado pelo interesse manifestado pelo serviço, durante os trabalhos de sinalização e encravamento das estações de Sintra e Mercês.

*Laurentino Rodrigues Mucéla*, operário ajudante das obras metálicas, foi louvado pelo interesse manifestado pelo serviço, durante os trabalhos de sinalização e encravamento das estações de Sintra e Mercês.



*Francisco Roberto Mouco Júnior*, factor de 3.<sup>a</sup> classe em Fundão, encontrou no cais de mercadorias uma carteira com a importância de Esc. 1.470\$00 e um anel de ouro, que entregou juntamente ao chefe da estação.

*Júlio de Azevedo*, factor de 1.<sup>a</sup> classe em Campanhã, foi louvado pelo zelo e dedicação demonstrados no serviço, conseguindo que os consignatários de algumas remessas avariadas por motivo das chuvas, fossem retiradas sem reclamação, tendo sido gratificado com a importância de Esc. 300\$00 pela Direcção Geral.



## PROMOÇÕES

**Divisão de Material e Tracção** — *Chefe de Brigada de 2.<sup>a</sup> classe*: Agostinho do Amaral Relha

*Empregado de 3.<sup>a</sup> classe*: José António Carvalho.

**Divisão de Via e Obras** — *Subchefes de Distrito*: António José Bartolomeu, Manuel Miguel, Carlos Gaspar, José Maria Ribeiro, Manuel Pereira da Silva, José Monteiro, Manuel Pereira Baltazar, Manuel Teixeira, Lino Dias Gonçalves, José Belo, António Marques, Manuel Domingos Mestre, José António, Joaquim Tomé da Rocha, José Manuel Ratinho, António Vieira dos Santos, Bartolomeu Lopes Teixeira, José Gil, António Encarnação Romão, António Saldanha, Albino Gomes Correia, Eduardo Ventura dos Santos, António Gabriel, António Dias Barbado e José Custódio.

## REFORMAS

**Divisão Comercial** — Fernando Joaquim Dias Gameiro, Subchefe de Serviço, Adjunto do Serviço da Fiscalização das Receitas; Artur Augusto da Silva, Fiscal de revisores de bilhetes de Barreiro; João Correia Galego, Revisor de bilhetes principal de Faro; Paulo da Silva, Revisor de bilhetes principal de Alfaiates; António da Conceição Coimbra, Revisor de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe de Lisboa; António Manuel Ferreira de Sousa, Bilheteiro principal da Régua; Joaquim Machado Martinho, Inspector principal da 10.<sup>a</sup> Secção de Contabilidade; Adelino Parracho, Revisor de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe de Lisboa; Fernando Mendes da Silva, Revisor de bilhetes de 3.<sup>a</sup> classe de Campanhã; Leopoldo Dias, Revisor de bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe de Lisboa.

**Divisão de Exploração** — António da Costa, Servente de Coimbra; António Vieira Bessa, Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Barqueiros; Manuel António Paixão, Factor de 1.<sup>a</sup> classe de Beja; Modesto Francisco da Silva, Factor de 2.<sup>a</sup> classe de Lisboa P.; Alberto de Nascimento, Escriurário principal de Lisboa P.; Francisco Marcos, Condutor principal de Faro; Henrique Domingos Margarido, Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe de Barreiro; Norberto Pereira de Sousa, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe de Caíde; António Vieira, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe de Contumil; José Gomes Fernandes, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe de Régua; Quirino Gonçalves, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Portimão; Augusto Correia, Engatador de Alfândega; Manuel Borges de Araújo, Carregador de Pinhão; Francisco Rodrigues, Carregador de Évora; João Antunes, Carregador de Crato; Cláudio José Palmeiro, Carregador de Ponte de Sor; Manuel Pinto Santos, Carregador de Campanhã; José Correia de Figueiredo, Subinspector de 8.<sup>a</sup> Secção de Exploração; Maria Amélia Pinto d'Aguiar Campos, Escriurária de 1.<sup>a</sup> classe dos Serviços Gerais; Dário José do Carmo, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Badajoz; João de Deus Pereira, chefe de 2.<sup>a</sup> classe de Cachão; Carlos Alberto Barbosa Malheiro, Chefe de 3.<sup>a</sup> de Porto; João Rodrigues Barambão, Factor de 1.<sup>a</sup> classe de Pias; Constantino da Costa Pessoa, Factor de 1.<sup>a</sup> classe da Figueira da Foz; Francisco José da Silva, Capataz principal de Braga; Alberto Chaves, Agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe de Pampilhosa; Francisco Henrique dos Santos, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe de Queluz; Manuel Alves, Agulheiro de 3.<sup>a</sup> classe de Lamarosa; Manuel da Silva Araújo, Carregador de Nine; Manuel da Silva, Carregador de Guia; Sebastião Rodrigues, Carregador de Caldas de Molêdo; Manuel Tavares Couras, Carregador de Estarreja; Valentim Berenguel Linares, Carregador de Vila Nova; Abel Pinto, Carregador de Estarreja; Manuel Dias, Carregador de Entroncamento; António Alves da Silva, Empregado de 1.<sup>a</sup> classe dos Serviços Gerais; António Baptista Ferreira, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Entroncamento; Francisco Ribeiro, Chefe 1.<sup>a</sup> classe de Torre



das Vargens; Cristiano Pais Soares, Factor de 1.<sup>a</sup> classe de Ancântara-Mar; Aníbal Henriques Serrano, Factor de 2.<sup>a</sup> classe de Curia; Joaquim Serrenho, Conferente de Entroncamento; António Chasqueiro, Aguilheiro de 2.<sup>a</sup> classe de Sabugal; Manuel Alves, Guarda de estação de Setil; Manuel Lopes, Carregador de Pombal; Luís da Silva, Carregador de Alferrarede.

## DEMISSÕES

**Secretaria da Direcção Geral**—Gregório de Jesus Pires.

**Serviços Médicos**—António da Cunha Peixoto, empregado de 3.<sup>a</sup> classe; Dr. Augusto Moreno, médico da 3.<sup>a</sup> secção; Dr. Augusto Sapage, médico adido.

**Via e Obras**—Arq.<sup>o</sup> Fernando Perfeito de Magalhães Vilas Boas.

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*José de Almeida*, assentador do Grande Distrito (Senhora da Hora)—Admitido como auxiliar em 3 de Novembro de 1908. Nomeado para o quadro como assentador de 2.<sup>a</sup> classe em 3 de Março de 1909 e promovido a assentador de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1947.



*António Correia*, Faroleiro de Barreiro—Admitido como carregador auxiliar em 1 de Agosto de 1908, foi nomeado carregador em 17 de Fevereiro de 1909 e promovido a faroleiro em 16 de Dezembro de 1912.



*Afonso Godinho*, Condutor de carruagens da Revisão do Barreiro—Admitido ao Serviço da Companhia, como guarda, em 7 de Junho de 1908, passou a limpador em 11 de Maio de 1927 e a condutor de carruagens em 1 de Janeiro de 1943.



*Serafim José*, chefe do Distrito 201 (Alhos Vedros) Admitido no quadro como assentador de 2.<sup>a</sup> classe em 26 de Março de 1909. Promovido a assentador de 1.<sup>a</sup> classe em 26 de Setembro de 1916 e a capataz de partido em 21 de Junho de 1923. Em 11 de Maio de 1927 transitou para a C. P. como chefe de distrito.



*Jerónimo António Santos*, Chefe de Secção das Oficinas do Barreiro—Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 10 de Outubro de 1908, passou a ajudante de apontador em 3 de Março de 1916, a apontador em 13 de Fevereiro de 1921, a apontador geral em 1 de Janeiro de 1928 e a chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1936.



*Joaquim dos Santos Oliveira Júnior*, distribuidor de materiais de 1.<sup>a</sup> classe, no Armazém Regional de Campanhã—Foi admitido ao serviço em 25 de Outubro de 1908. Ingressou no quadro em 9 de Outubro de 1912 com a categoria de servente e, depois de transitar por várias categorias, foi promovido à categoria actual em 1 de Janeiro findo.



*João Bravo Rodrigues*, chefe de Brigada de 1.<sup>a</sup> classe das Oficinas de Barreiro—Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz em 8 de Outubro de 1908, foi nomeado operário (torneiro) em 14 de Dezembro de 1917, chefe de Brigada em 26 de Dezembro de 1930 e chefe de Brigada de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1943.



*Eduardo da Luz*, Chefe de Brigada de 1.<sup>a</sup> classe das oficinas de Barreiro—Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 8 de Outubro de 1908, passou a operário (torneiro) em 14 de Fevereiro de 1917, a chefe de Brigada em 21 de Março de 1932 e a chefe de Brigada de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1943.





*António Francisco Rodrigues*, Ajudante de Secção (S. Martinho do Porto — Admitido como assentador em 21 de Dezembro de 1908. Promovido a subchefe de distrito em 9 de Junho 1910, a chefe de distrito em 21-12-1915, a chefe de lanço de 2.<sup>a</sup> classe em 1-1-1926, a chefe de lanço de 1.<sup>a</sup> cl. em 1-1-1933 e, finalmente, a Ajudante de Secção em 1-1-1942.

*Joaquim Gonçalves*, chefe de distrito 14 da Linha de Famalicão — Em 28-7-1908 foi admitido provisoriamente como assentador suplementar e nomeado para o quadro como assentador em 1-2-1909, sendo promovido a capataz de distrito em 26-12-1908 e a capataz de partido em 21-12-1942, sendo modificada a categoria para chefe de distrito em 1-1-1947.



*Joaquim Baptista Cânciao*, Empregado principal da 6.<sup>a</sup> Circunscrição. Admitido como praticante de estação em 28 de Abril de 1908, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> em 7 de Abril de 1909 e depois de transitar por várias categorias, foi nomeado empregado de 2.<sup>a</sup> em 28 de Junho de 1924 e promovido a empregado de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1929 e a empregado principal em 1 de Janeiro de 1934.

*Manuel Esteves*, Capataz de manobras de 1.<sup>a</sup> classe de Setil. — Admitido como carregador em 26 de Março de 1909, foi promovido a agulheiro em 21 de Junho de 1916, a capataz de 2.<sup>a</sup> classe e a capataz de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Junho de 1946.



*Manuel Ferreira*, Chefe 1.<sup>a</sup> classe de Vendas Novas. Admitido como praticante de estação no dia 22 de Maio de 1908, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 7 de Abril de 1909. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> classe no dia 1 de Abril de 1938 e a chefe de 1.<sup>a</sup> classe em 16 de Dezembro de 1944.

*Manuel Reis Pinheiro*, Conductor de 2.<sup>a</sup> classe de P. Trindade. Admitido como cozinheiro em 7 de Abril de 1909 passou a agulheiro de 2.<sup>a</sup> em 1 de Fevereiro de 1924 e depois de transitar por várias categorias, foi promovido a conductor de 2.<sup>a</sup> classe em 11 de Fevereiro de 1947.



*Domingos Esteves*, Capataz de manobras de 1.<sup>a</sup> classe de Setil. Admitido como carregador em 16 de Fevereiro de 1909, foi promovido a agulheiro manual em 2 de Julho de 1912, a agulheiro de 2.<sup>a</sup> classe em 24 de Outubro de 1920, a agulheiro de 1.<sup>a</sup> classe em 21 de Maio de 1925, a capataz de manobras de 2.<sup>a</sup> classe em 21 de Dezembro de 1925 e a capataz de manobras de 1.<sup>a</sup> classe em 21 de Julho de 1932.

*Carlos da Conceição Lopes*, Subinspector da 20.<sup>a</sup> Secção de Exploração. Admitido como praticante de estação em 20 de Janeiro de 1908, foi nomeado aspirante em 1 de Março de 1909, e promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Fevereiro de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1937 e a Subinspector em 1 de Novembro de 1940.



*Manuel Carmona Ribeiro*, Servente de Castelo Branco. Admitido como carregador em 6 de Março de 1909, passou a guarda de estação em 22 de Novembro de 1910 e a servente em 21 de Abril de 1921.

*João Fernandes*, Chefe de 3.<sup>a</sup> classe de Seixal. Admitido como praticante de Estação em 27 de Maio de 1908, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> classe em 7 de Abril de 1909 e promovido a factor de 1.<sup>a</sup> classe em 24 de Dezembro de 1913 e a chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 24 de Abril de 1925.







*Lourenço Ferreira Chaparro*, Servente de Lisboa P. Admitido como carregador em 21 de Abril de 1909, foi nomeado servente em 1 de Janeiro de 1943.

*António Marques Garcia*, Carregador Auxiliar de Trens de Castelo Branco. Admitido como carregador suplementar em 14 de Dezembro de 1908, foi nomeado carregador em 3 de Fevereiro de 1909.



*António de Magalhães*, Chefe do distrito n.º 403. Em 1-8-1907 foi admitido como auxiliar e nomeado para o quadro como assentador em 26-2-1909; promovido a assentador de 1.ª classe em 28-12-1923 e a capataz de partido em 16-3-1926, e a chefe de distrito em 11-5-1927.

*António José Pereira*, Empregado Principal da Repartição do Material Circulante. Admitido ao serviço da Companhia, como praticante de escritório, em 3-8-908, foi nomeado Amanuense de 3.ª classe em 1-1-916, Empregado em 1-1-918, Empregado de 1.ª classe em 27-9-923 e Empregado Principal em 1-1-926.



## PROMOÇÕES

**Divisão de Exploração — Engenheiro Principal:** José da Costa, Subchefe de Serviço, do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

**Chefe de Serviço:** António Augusto Marcelino da Silva, Subchefe de Serviço (Chefe da 1.ª Circunscrição).

# A todos os ferroviários

*Uma revista francesa publicou há tempo um interessante artigo cheio de bom senso e de bons conselhos.*

*Não conhecemos o autor e pouco conhecemos a revista, mas a verdade é que não precisam de apresentação, que está feita com o artigo referido, do qual extraímos os seguintes períodos que esperamos sejam lidos por todos os que sentem orgulho na sua profissão.*

Se trabalha para um patrão, pela mão de Deus, trabalhe, de facto, para ele.

Se esse patrão vos paga um salário que lhe permite comprar o pão que come com os seus, trabalhe para ele, diga bem dele, pense nesse patrão, esteja junto dele e ajude-o a desenvolver a empresa que representa.

Não procure produzir trabalho somente em parte do tempo que lhe pagam, mas sim produzir o mais que puder, dentro do horário de trabalho.

Sinta orgulho na sua profissão e se, alguma vez, por motivo imperioso, a empresa necessitar do seu auxílio fora das horas de serviço, não lho negue, antes deverá sentir satisfação em o fazer.

A empresa, cedo ou tarde não esquecerá o serviço que lhe prestou e saberá recompensá-lo.

Se não está contente com a sua situação, o que pode acontecer, deixe a empresa e então poderá fazer os seus comentários com a liberdade que entender.

Mas, enquanto estiver ao serviço, não diga mal dela, porque, diminuindo a entidade que lhe paga, diminui-se a si próprio.



# **Companhia**

## **União Fabril**



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



Rua do Comércio, 49  
L I S B O A



Rua Sá da Bandeira, 84  
P O R T O

O «Boletim da C. P.» saúda a Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro.

A excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» a França.

A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro e a Reunião da sua Comissão Permanente em Lisboa, por Raúl da Costa Couvreur.

Georges Stephenson.

Ordem-Geral do Conselho de Administração n.º 136.

Concurso de Prémios para os Agentes dos Serviços Regionais das Divisões de Exploração e Comercial.

Primavera precoce, por António Rodrigues Coutinho.

Artistas ferroviários.

O Serviço de Assistência e Saúde da C. P.

Orfanato dos Ferroviários.

A odisseia do Comboio 161, por Henrique Silva.

Uma exposição de material ferroviário.

Talvez não saiba...

Velhos rumos... Novos rumos.

O Companheiro de viagem, por Claro Lopes.

Pessoal.

A todos os ferroviários.

NA CAPA — A Ponte de D. Maria Pia, sobre o Rio Douro, magnífica construção de Eiffel.