

BOLETIM DA C.P.



BOLETIM DA C.P.

N.º 251

M A I O — 1950

ANO 22.º

LEITOR: O melhor serviço que podemos 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

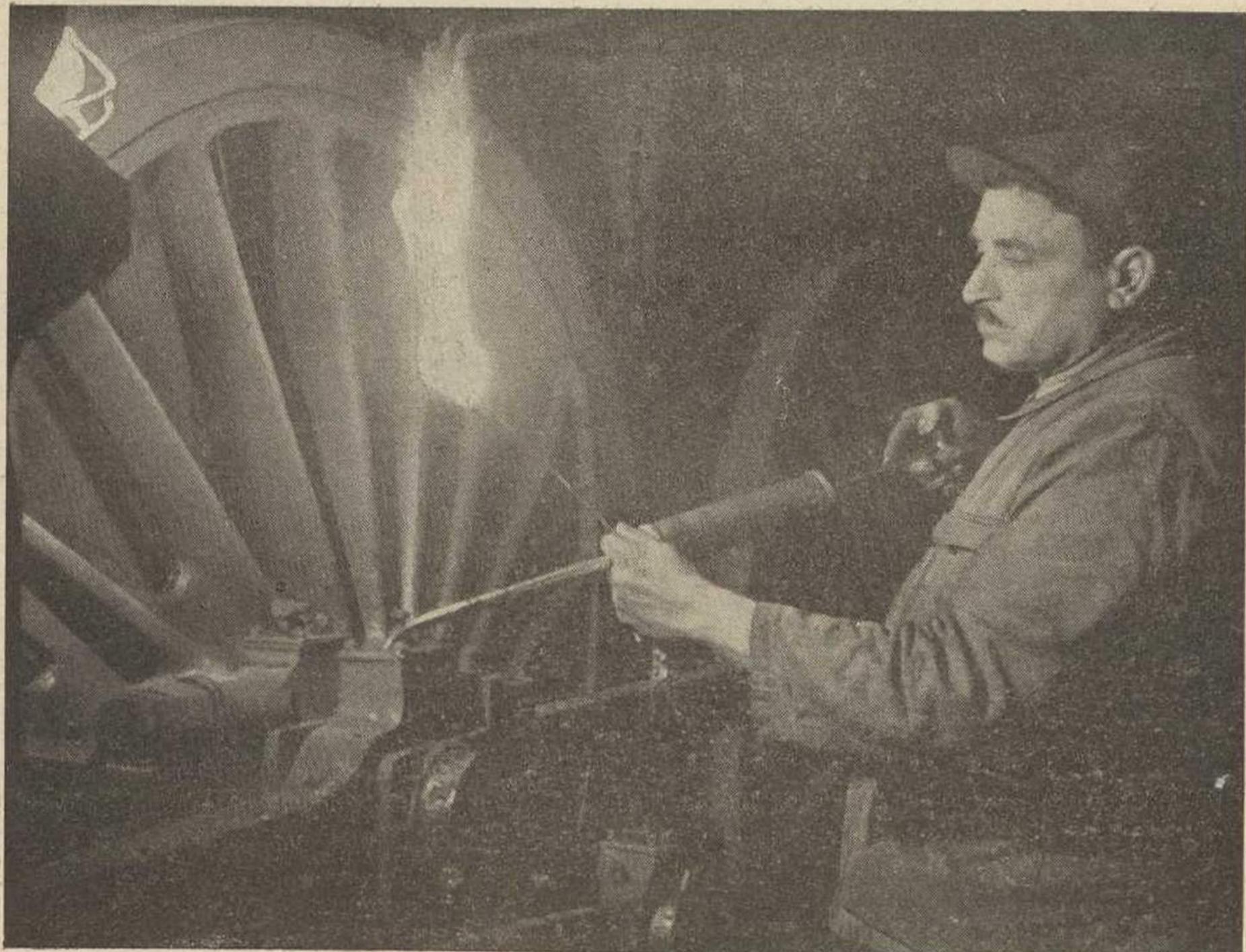
ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos do Ferro
— Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTES

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

O 55 VAI PARTIR . . .



O comboio 55 é o mais veloz dos que circulam entre Lisboa e Porto. Para realizar o percurso em quatro horas e quarenta, são indispensáveis os cuidados dos maquinistas.

A nossa gravura representa o maquinista Carlos Morgado, no momento em que lubrifica a biela-motora de alta pressão, antes da partida do comboio 55, da estação de Lisboa - R.

FAUSTO DE FIGUEIREDO

COM o falecimento de Fausto de Figueiredo desapareceu do quadro das actividades nacionais uma grande e nobre figura, um português ativo, inteligente e empreendedor, que deixa o seu nome ligado a iniciativas de grande relevo e projecção, na vida do nosso País. Nascido em 1880 na freguesia de Baraçal, concelho de Celorico da Beira, veio muito novo para Lisboa, onde tirou o curso de farmacéutico, revelando-se então a sua inteligência. Cedo reconheceu a necessidade de proporcionar mais amplos ambientes ao seu espírito e, com actividade surpreendente, começou a dedicar-se ao estudo de iniciativas de vulto, que encontraram em Fausto de Figueiredo um realizador brilhante.

Se o turismo em Portugal é já hoje uma realidade, pode afirmar-se que, para isso, muito contribuiu o falecido, não só por ter electrificado a linha de Cascais, mas por ter dotado a zona do Estoril com tudo o que é necessário a uma exploração turística de fama internacional.

Em qualquer país não seria preciso mais nada do que a valorização da chamada linha de Cascais, para impôr o nome de Fausto de Figueiredo como realizador de excepcional relevo, a quem o Governo da Nação concedeu louvores e condecorações.

Possuidor de rara visão, dotado dum agudeza de espírito invulgar, Fausto de Figueiredo investiu grandes capitais nos ca-

minhos de ferro portugueses. Os seus sonhos, pouco a pouco, transformaram-se em realidades, realidades palpáveis que, pode afirmar-se, enriquecem o património nacional.

Antigo Presidente do Conselho de Administração da C. P. desempenhou igual cargo

na antiga Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta. Criador e impulsor da «Sociedade Estoril», só há pouco, por motivo da grave doença, deixou a conhecida actividade e dedicação à causa dos transportes ferroviários.

Antigo deputado da Nação e Procurador à Câmara Corporativa, desempenhou lugares de grande destaque na vida nacional, impondo-se por um conjunto de raras qualidades.

No funeral o Presidente do Conselho de Ministros fez-se representar pelo Coronel Esmeraldo Carvalhais, tendo comparecido os Ministros do

Interior, Comunicações e Negocios Estrangeiros, General Raúl Esteves, Eng.º Espregueira Mendes e outras individualidades de relevo na sociedade portuguesa.

Junto do jazigo, o General Raúl Esteves, em nome do Conselho de Administração da C. P., elogiou as notáveis qualidades que impunham o falecido como grande valor nacional, pondo em destaque a sua valiosa colaboração na recente unificação das companhias ferroviárias.

O «Boletim da C. P.», apresenta à família do ilustre extinto a expressão do mais profundo pesar.



Aspectos de um descarrilamento na linha da Beira Baixa

Pelo Eng.^o BORGES DE ALMEIDA
Subchefe do Serviço da Divisão de Via e Obras

SÃO sempre complexas as causas que os determinam e caprichosas as suas consequências. Em plena via, sobre as pontes, as situações complicam-se e, em face do ambiente vigoroso criado pelo vale do Tejo, espreguiçando-se entre montes e encostas abruptas, sentimo-nos apoucados pela imponência que a natureza nos oferece em aspectos de maravilha, esquecendo-nos um tanto da destruição que se nos apresenta.

O ferroviário olha para a via esfacelada; acarinha-a diligenciando sarar-lhe as feridas, indiferente à beleza agreste que o cerca.

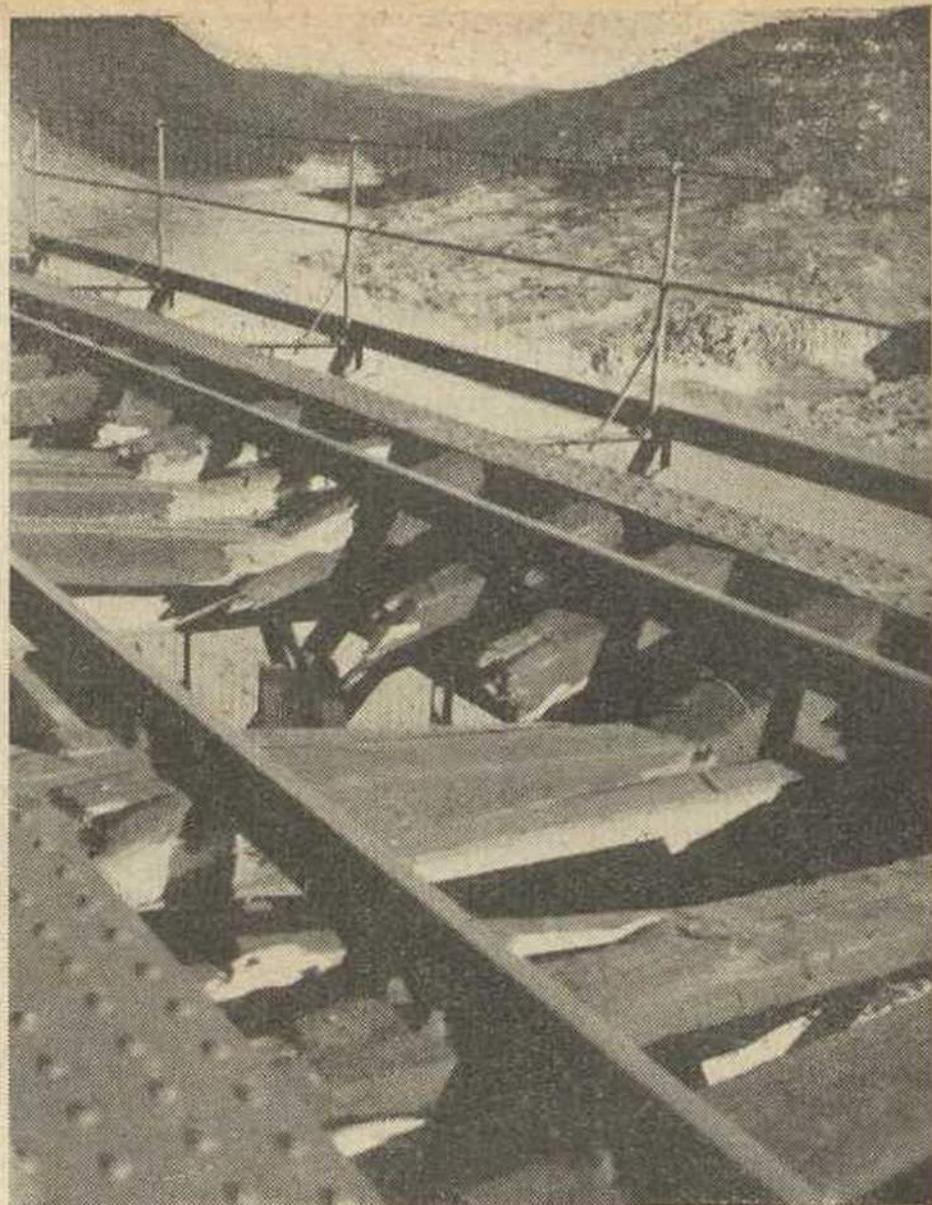


Foto 1

Há ali qualquer coisa sua, mutilada, desfeita, fazendo-o sofrer em silêncio porque os comboios não passam; com denodo, faz das fraquezas forças e, alheio ao sussurro das águas, ao sibilar dos ventos, começa os trabalhos de reparação com aquela tenacidade, tantas vezes demonstrada, humilde, ignorado, mas sempre grande nos momentos difíceis, massa esplêndida sempre apreciada por quem com eles vive e às vezes sofre.

O material triturou travessas, mutilou a ponte e foi estrelar-se, à saída; lá em baixo, o Tejo ficaria indiferente se, por mais um pouco, tivesse que o receber provindo de uma centena de metros de altura.

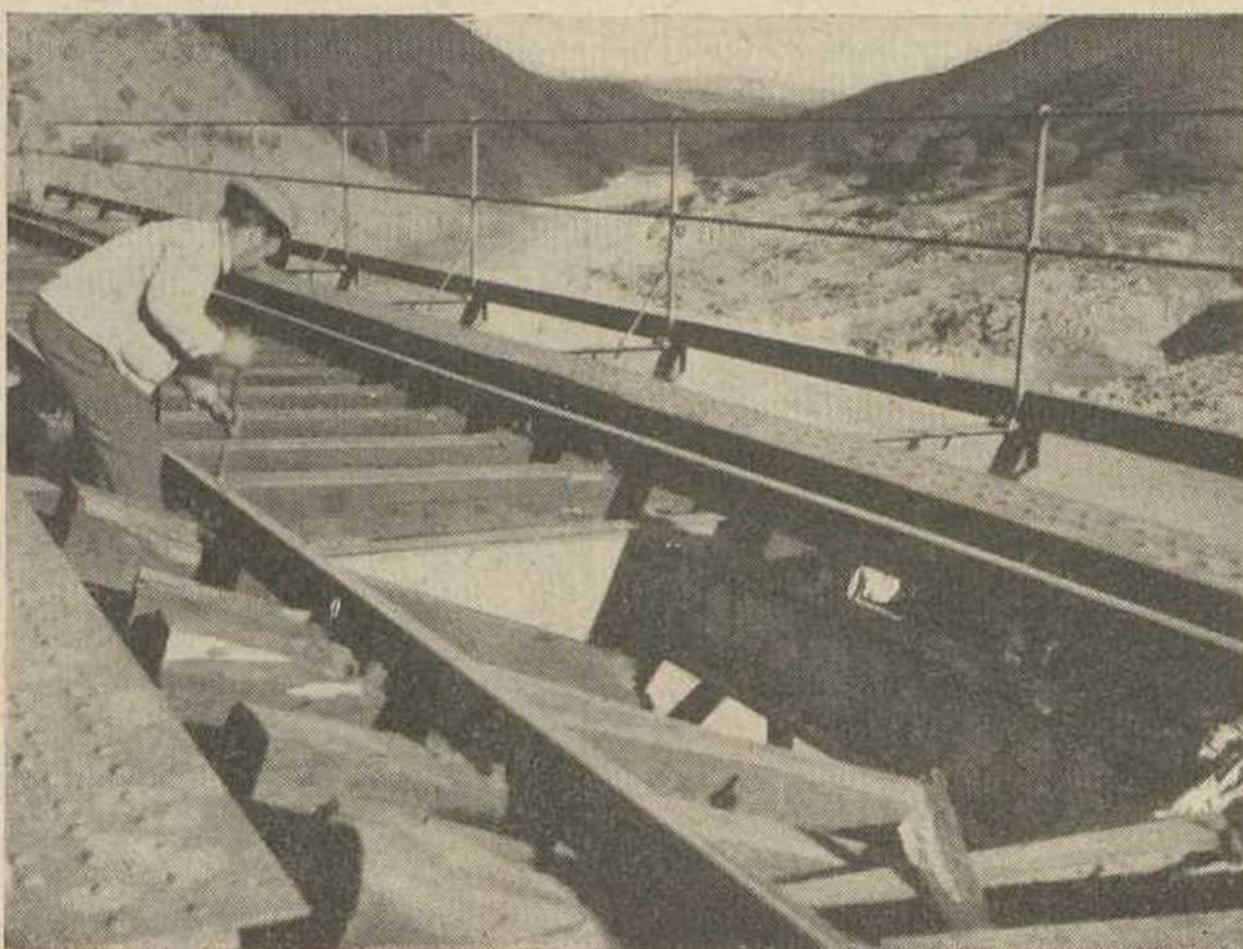


Foto 2

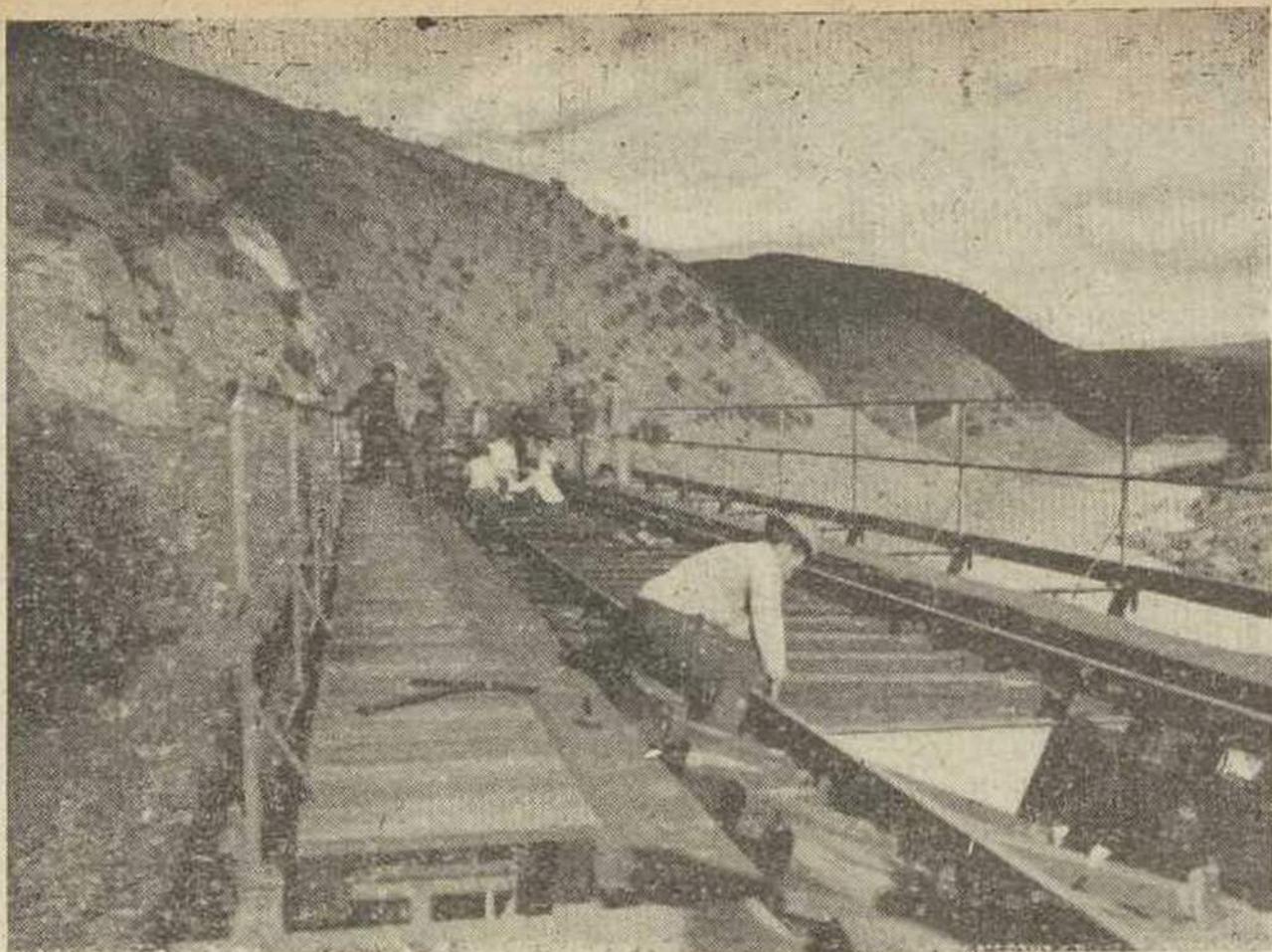


Foto 8

As fotografias que, com permissão do seu autor, ilustram esta breve notícia, são um documentário oportuno de como, após um descarrilamento (foto 1-2 3) ele pode terminar, à saída da ponte (foto n.º 4) enganchando o material um no outro sem que, no entanto, se tivesse perdido ou danificado a carga.

Quase só constituída por cascos com azeite, cada um valendo cerca de 1.200\$00, toda foi novamente carregada nouros vagões e enviada ao seu destino, dando-se assim aos consignatários a garantia de que não lhes deve ser indiferente o transporte em caminho de ferro e de que só o caminho de ferro pode dar tais garantias.

Os vagões que se vêem na foto n.º 4, são companheiros de mais 17 dos descarrilados numa composição de 40.

Avalie-se o valor da carga de um comboio, a sua capacidade de transporte, o volume transportado de cada vez e note-se que, se demorou três dias a salvar tão preciosa mercadoria, bastariam algumas horas para restabelecer as circulações se se trata-se de uma situação de emergência em que a carga fosse a menor das perdas.

Na foto n.º 5, vê-se a ponte do Arieiro, ao km.º 49,718-B Baixa, depois do reforço provisório,

com madeira, para permitir as circulações sem locomotivas.

A ponte ficou com 5 carlingas desfeitas, 3 longarinas destruídas e muitas outras avarias difíceis de discriminar.

Algumas horas depois de carrilado e removido o material e respectiva carga, restabelecia-se as comunicações na linha da Beira Baixa.

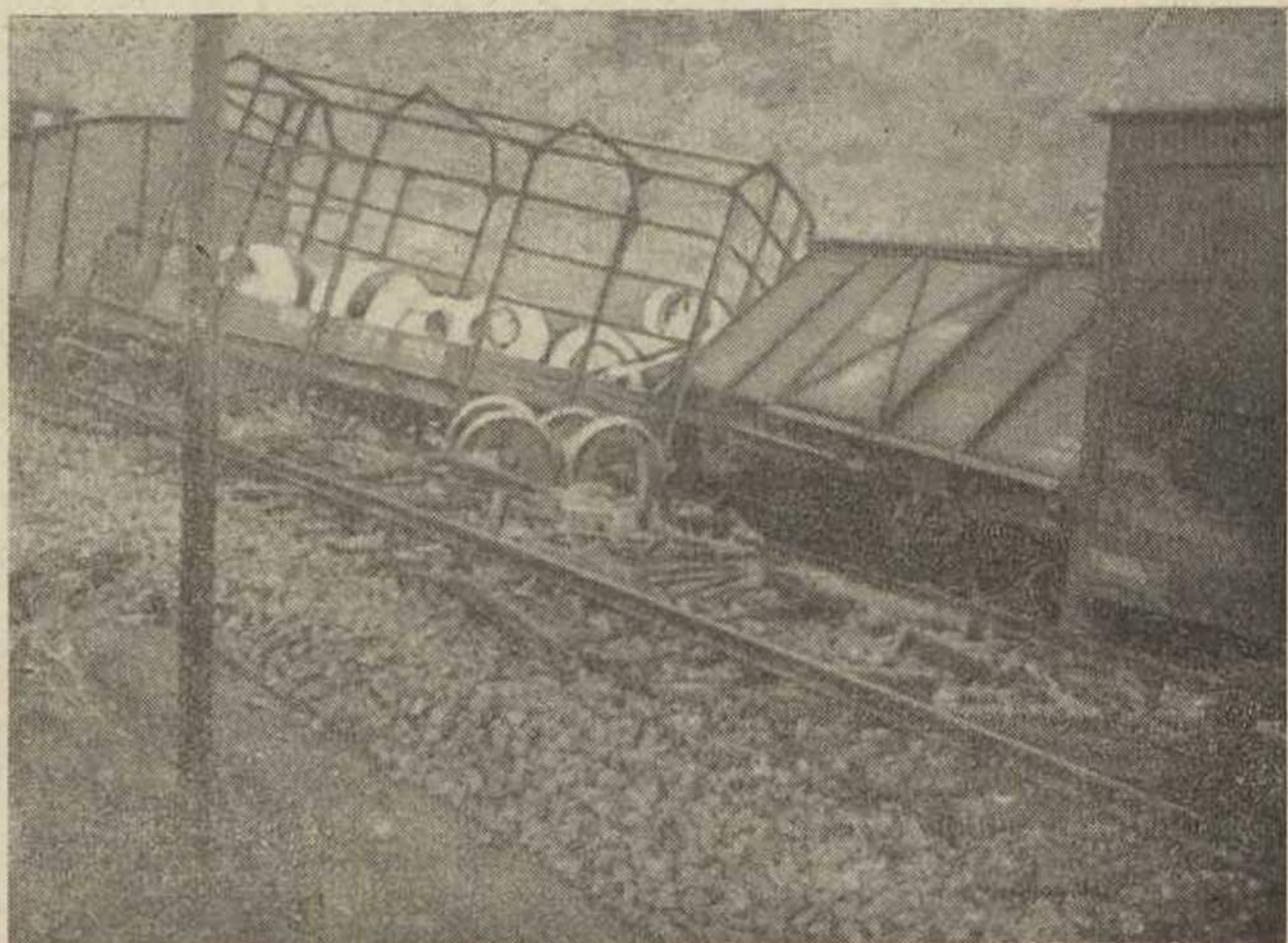


Foto 4

Isto só se consegue com muita tenacidade, com muita fé e com pessoal que acompanhe quem o dirige com aquela confiança que não hesita e que merece do público o respeito que inspira quem trabalha para o bem comum.

Este mesmo público que tantas vezes o aprecia com injustiça, deve meditar nas situações que se apresentam, sempre difíceis, e se resolvem com o sacrifício de alguns para que tantos beneficiem com a renúncia de tão poucos.

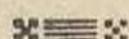
Áqueles que, com a vacuidade das suas apreciações em lugares de responsabilidade, tão injustos são para o caminho de ferro:

A todos os que viajam descuidados, vendo passar a paisagem sem se preocuparem com a sua segurança, entregando-a aos cuidados daqueles que lhes preparam e conservam o caminho, a via sempre tão ignorada e es-

quecida, apresento para que sobre eles meditem, os números que se seguem, extraídos de estatísticas francesas:

Acidentes mortais, na última década, por mil milhões de passageiros/quilómetro:

- 80 para o avião.
- 20 para o automóvel.
- 1,5 para a navegação.
- 0,3 para o comboio.



AS fotografias que a seguir publicamos são de profissionais que, cada qual desempenhando a sua função, muito se distinguiram durante os trabalhos que precederam a «via livre» na ponte ao K.^o 49.718, danificada pelo descarrilamento de um comboio na manhã de 9-12-949.

Vi trabalhar estes agentes e todos os que acompanharam, junto da ponte, de dia e durante a noite, com frio intensíssimo.

Senti a actuação de muitos outros, longe, mas com proveito.

Mais uma vez notei o que é o «espírito ferroviário», verdadeiro espírito de equipa, lutando para o mesmo fim. Como dignos repre-

sentantes da pléiade imensa, verdadeiro escola de trabalhadores, constituída pelos que servem a Companhia e que, em situações semelhantes, seriam capazes de fazer outro tanto, é justo que se lhes rendam, a todos, as devidas homenagens conquistadas pelo seu esforço, vontade e competência, visto que, contribuindo para antecipar de muitas horas a via livre, bem mereceram os mais rasgados louvores.

* * *

Foram cinco as pontes danificadas respectivamente aos Km.^{os} 54,883 — 52,816 — 52,022 — 51,235 e 49,718.

As quatro primeiras, além da distuição

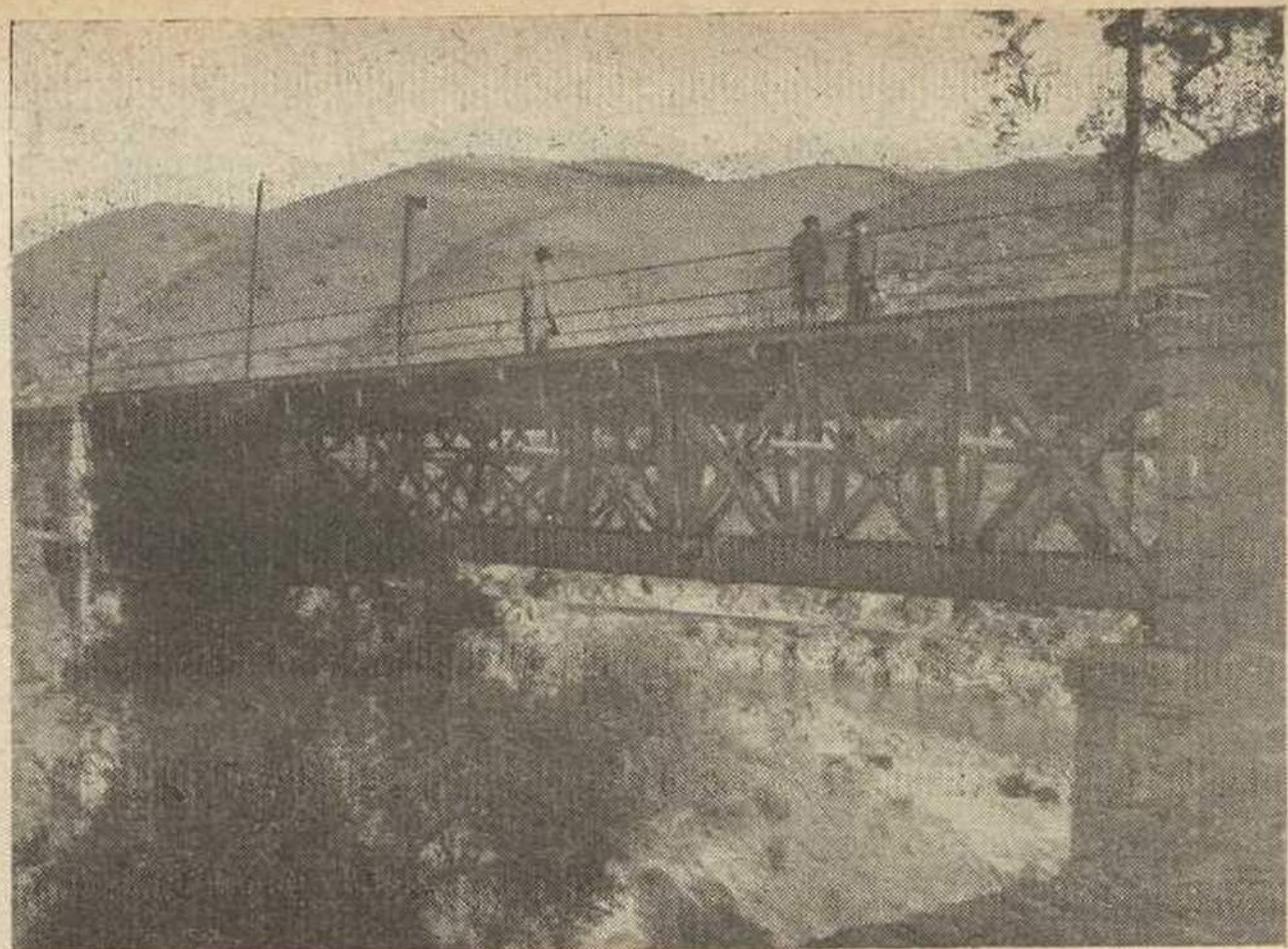
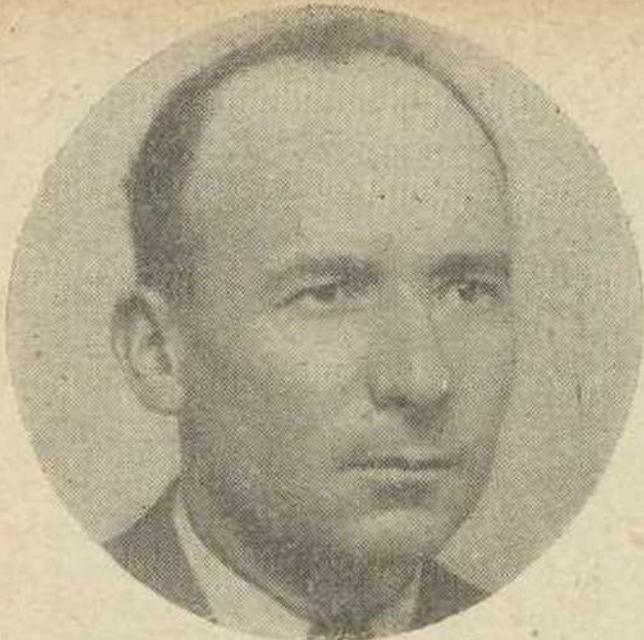


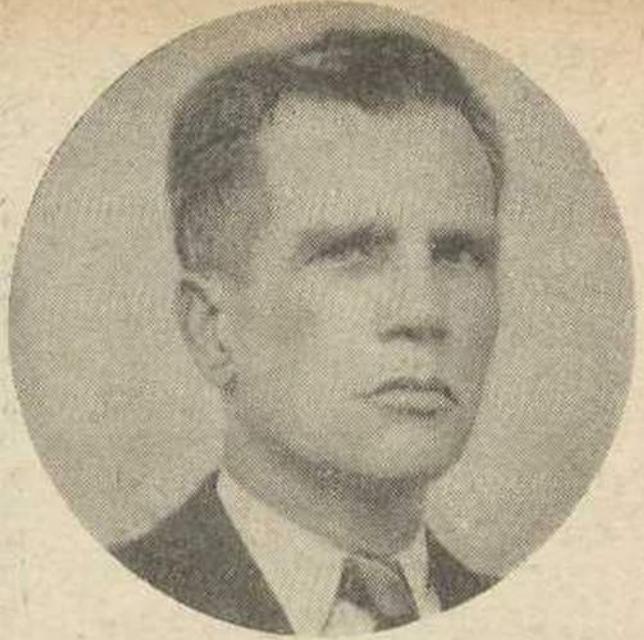
Foto 5



ANTÓNIO SIMÕES
Inspector da Exploração



DAVID COHEN
Subchefe de Serviço e chefe de Circunscrição
da Divisão de Exploração



JOSÉ DA SILVA GASPAR
Inspector Principal da Divisão de Tracção



JOÃO GRALHA
Subinspector da Exploração



ANTÓNIO GONÇALVES
Mestre de Oficina do Material e Tracção



LEANDRO RODRIGUES
Subinspector do Serviço de Obras Metálicas



JOSÉ ALÍPIO
Chefe de Lanço. 6.ª Secção Via e Obras



MANUEL VITAL
Chefe de Lanço. 6.ª Secção Via e Obras



ADELINO FEITOR
Chefe de Cantão. Serviço de Obras Metálicas

quase total das travessas, apenas sofreram pequenas avarias na parte metálica.

A última, conhecida por Viaducto do Ari-eiro, teve avarias graves que determinaram a necessidade de interromper as circulações.

Apesar da situação difícil em que ficaram os vagões, procedeu-se à descarga e baldeação de toda a carga quase só constituída por cascos e bidões com azeite, com a capacidade de 1.000 litros cada e com o valor de 12.000\$00 cada um.

Estes trabalhos são sempre morosos, mas o aproveitamento da carga sem qualquer perda, prova bem como a Companhia cuida do que lhe confiam e como o seu material é resistente para sofrer e aguentar os maiores embates.

As operações de carrilamento são sempre difíceis.

Além de, a pouco e pouco, se ir cuidando da via para receber o material carrilado, vai-se tratando dos vagões para os pôr em condições de circularem, embora com muita precaução.

Uns macacos que melhoraram a posição (foto n.º 1); um maçarico que dá um calor para se poder endireitar uma peça torcida (foto n.º 2); o pessoal que se ajeita para pegar melhor (foto n.º 3); tudo isto representa muito esforço, um fervilhar de gente apressada e uma série de operações que têm de ser feitas e seguidas atentamente para que não haja de lastimar-se qualquer acidente.

Alguns vagões tem que ficar abandonados (foto n.º 4).

Com os seus meios de locomoção desfeitos, lá ficam uns dias, verão passar os companheiros, até que surja a oportunidade de alguém se compadecer do seu triste estado.

Na foto n.º 5 veem-se os últimos vagões ainda enganchados na ponte e na n.º 6 vê-se o pessoal da via procedendo aos últimos retoques na linha para a pôr em condições de dar passagem aos comboios.

A ponte foi entretanto reparada; foram pensadas as suas feridas; após os primeiros curativos, sofreu muitas e muitas auscultações e intervenções.

Fez-se-lhe o que de momento era aconselhável.

Não há, em casos tais, processos clássicos: apenas inspiração, variável em cada caso, sempre atrevida, embora, tecnicamente, tire partido dos fracos meios de que se pode dispor.

É o que, com propriedade, se pode chamar «fazer das fraquezas forças».

A ponte, que foi a mais sacrificada, mutilada nos seus órgãos vitais, (cinco carlingas desfeitas e três longarinas inutilizadas, além de muitas pequenas contusões) e a principal causa das interrupções, com os seus 31^m.60 de comprimento e 26^m, de altura, não pode ser fotografada, não pode publicar, tornar conhecidas as suas mazelas e, por isso, o trabalho de acrobacia feito pelo pessoal das Obras Metálicas, ficaria esquecido se não se lhe prestasse a devida justiça pelas condições sempre difíceis em que se efectua, dentro de tempo que bem pode ser considerado «record».

Deve ser tomado, tecnicamente, como perfeito e, moral e materialmente aquele que se efectua em situações tais que muitos, a grande maioria até, nem de gatas seriam capazes de lá chegar.

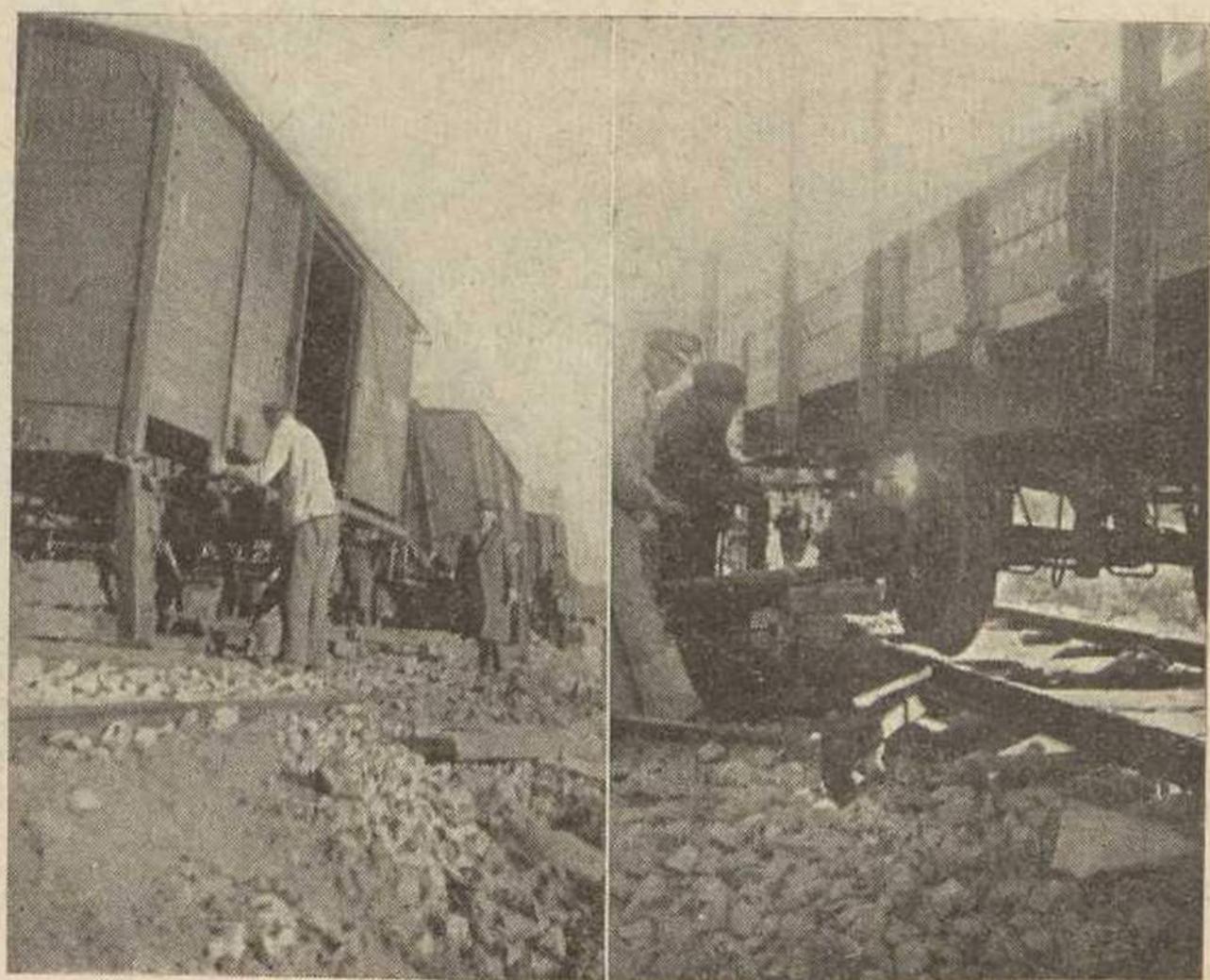


Foto 1

Foto 2

E assim, este escol de agentes, amparado pela certeza de que alguém o acompanha dando ao sacrifício o aspecto de bem estar,

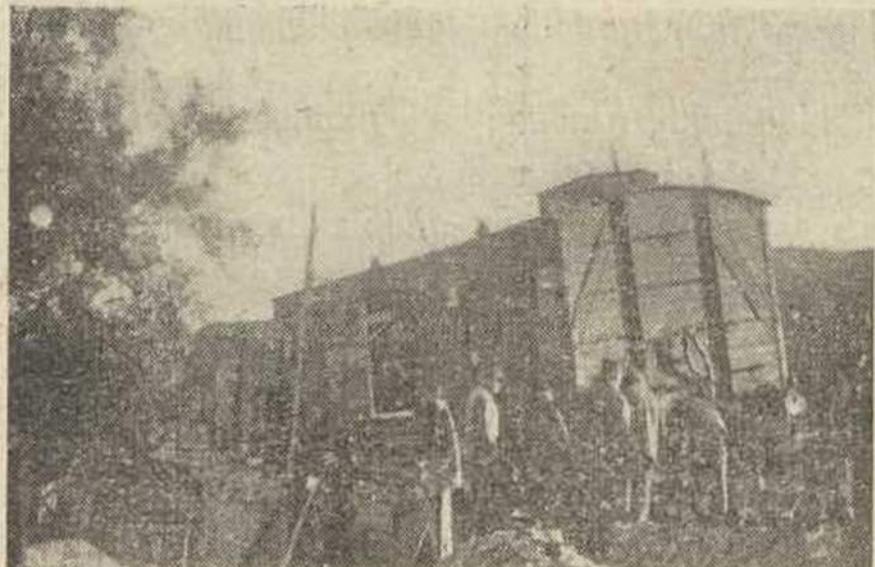


Foto 3

que considera as dificuldades não como motivo de desânimo mas antes como pequenos nadas que se afastam com soluções rápidas e seguras, que considera a sequência dos acon-

tecimentos com optimismo embora guarde corajosamente os receios, este escol de agentes, repito, vibra quando se estabelecem os trasbordos e sente que, pelo seu esforço, é indispensável prestigiar a Companhia antecipando de algumas horas a via livre e prestigia-se a si próprio conseguindo, como objectivo máximo, o restabelecimento das circulações sem qualquer restrição.

O ferroviário, aquele que tem lá dentro a fibra criada e endurecida em contacto com o carril, sabe quanto custa um dia sem circulações e, por isso mesmo, sofre e não dispensa a sensação de ver passar os comboios; goza quando os vê aproximar-se: acarinha-os com o olhar desde a máquina ao farol da cauda: ausculta as apreciações do público e, às vezes, sofre as suas injustiças: quando os comboios passam, experimenta a volúpia de que vai ali qualquer coisa sua que, transformando as suas ilusões, conduz as suas esperanças de que nunca lhe falte o «Pão nosso de cada dia».

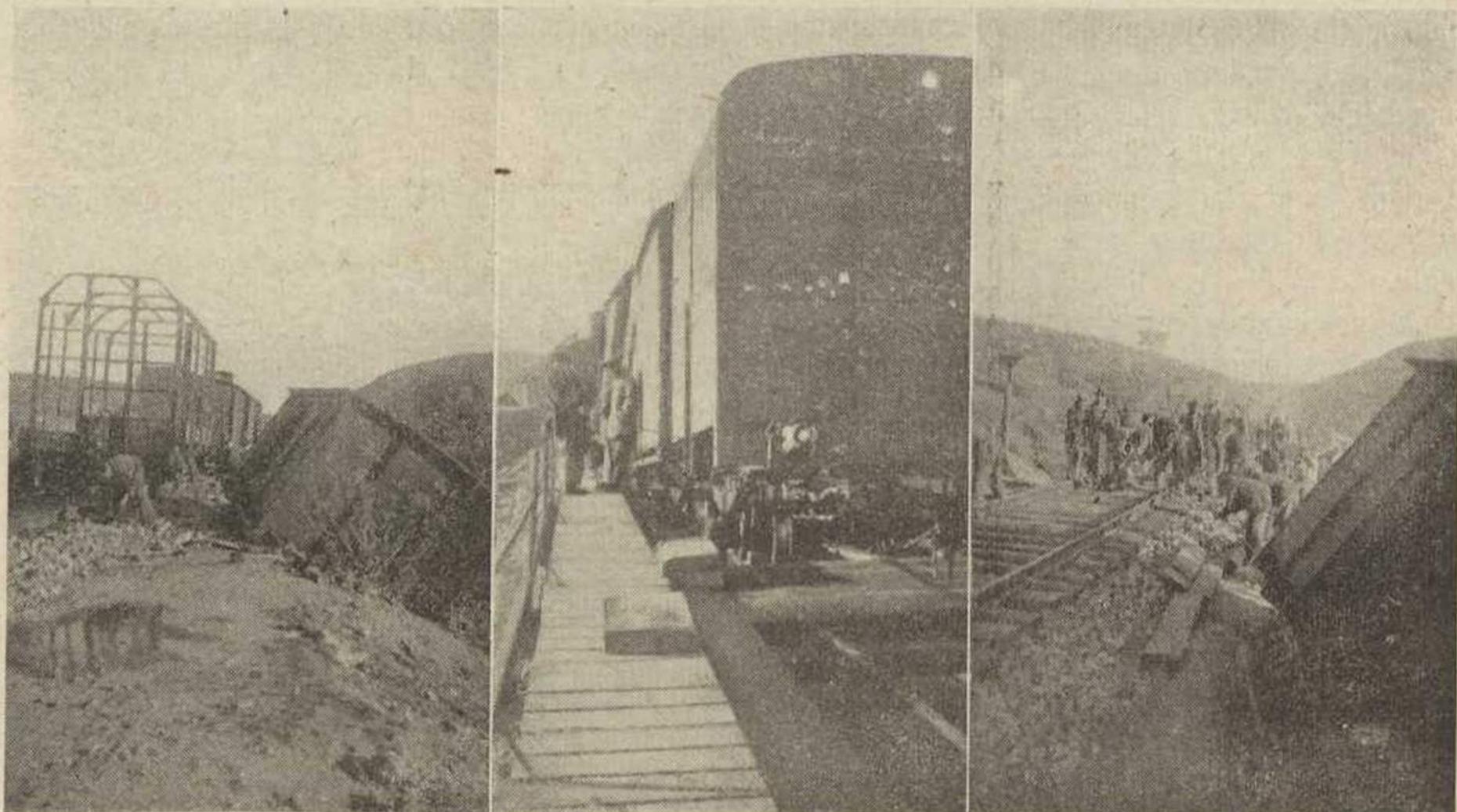


Foto 4

Foto 5

Foto 6

Cinema para Ferroviários

AS sessões realizadas recentemente nos centros ferroviários de Lisboa, Barreiro, Entroncamento, Campanhã e Figueira da Foz, despertaram grande interesse. Os filmes, cedidos gentilmente pelo Centro Nacional Suíço de Turismo e pela Comissão do Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis, eram os seguintes: — «O Castelo de Chil'on», «Um país de Esquiadores», «Exposição de Barcelona», «O comboio», «Biografia de uma locomotiva», «Novas carruagens metálicas», «Construção de uma linha», «Cem anos de Caminhos de Ferro», tendo sido exibido na sessão de Lisboa um filme de actualidades, no qual figurava a chegada do «Talgo» a Entre-Campos, cuja exibição ficámos devendo à firma Doperfilme.

Cerca de 6000 ferroviários de todas as categorias, assistiram às exibições, elogiando mais esta iniciativa do «Boletim da C. P.», que proporcionou à assistência uma reportagem completa do Centenário dos Caminhos de Ferro Espanhóis.

À sessão de Lisboa, realizada no Teatro

da Trindade, assistiram o Director Geral Eng.º Espregueira Mendes, o Subdirector Geral Eng.º Pereira Barata, o Subdirector Eng.º Campos Henriques e o Adjunto do Secretário Geral dr. Francisco Molêdo, além de muitas dezenas de funcionários superiores. Nas restantes sessões realizadas nos outros cinemas do país, representaram a Direcção Geral o Subdirector Geral Eng.º Pereira Barata, o Chefe de Divisão de Material e Tracção Eng.º Fernando Arruda, o Secretário da D. G. Vasco Moura e o Chefe de Circunscrição de M. T., Eng.º Sousa Pires.

O «Boletim da C. P.», ao dar esta notícia, promete alargar esta iniciativa a outros centros ferroviários, conforme sugestão apresentada por alguns assinantes, registando, com desvanecimento, a forma como teve sido acarinhada a ideia de realizar sessões de cinema para ferroviários. Os chefes de circunscrição do M. T., Eng.ºs Manuel Bruschi, João Noronha, Pais de Faria e Sousa Pires, auxiliaram muitíssimo a iniciativa, pelo que o «Boletim da C. P.» lhes endereça os seus agradecimentos.

CARTAS AO EDITOR

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»:

Como ferroviário (visto ser factor de 3.ª classe na estação de Quinta Grande), não podia deixar de ser assinante do nosso muito querido «Boletim»; como julgo o mesmo indispensável para o aperfeiçoamento profissional e intelectual de cada ferroviário, venho com a presente enviar, para vossa apreciação, a fotografia que junto, para V. a publicar, caso assim entenda.

Caso a mesma, por qualquer motivo, não sirva, agradeço desde já a sua devolução, pois faz parte do meu pequeno album.

Pedindo desculpa deste meu atrevimento, aproveito a oportunidade para felicitar V. pela remodelação operada no nosso «Boletim».

Quinta Grande, 27 de Outubro de 1949.

De V.

*José António de Brito Faria
Factor de 3.ª n.º 3590*

N. da R. — A seu tempo serão atendidos os dois pedidos.

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»:

Sendo a Estação de Pampilhosa, actualmente, centro ferroviário de primeira categoria e havendo naquela localidade salão cinematográfico, peço licença para alvirtrar a realização de uma sessão, ali, com filmes da natureza daqueles a que se refere o junto programa — possivelmente os mesmos — e com o que não haveria despesa alguma local. Isto teria lugar, evidentemente, num dia de semana e sob a superior orientação que V. se dignasse determinar.

Para o efeito, prestaria a minha modesta colaboração.

Campanhã, 24 de Março de 1950.

De V.

Joaquim Pires

*Empregado Principal da 1.ª Circunscrição
de Exploração*

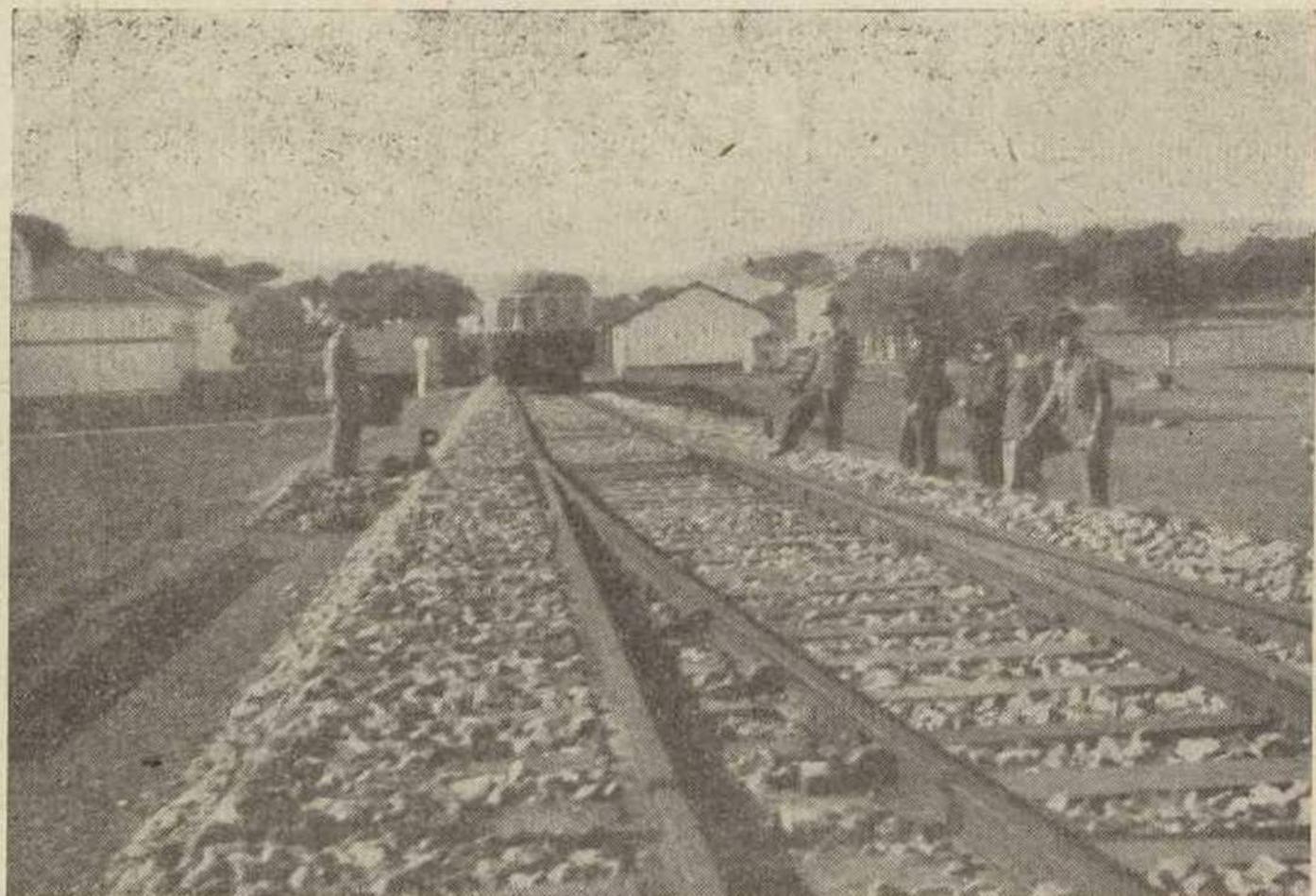
Os nossos colaboradores

O «Boletim da C. P.» — nunca é demais repeti-lo — não é deste ou daquele, mas de todos os ferroviários portugueses.

Do suplementar ao engenheiro, do carregador ao médico, do assentador ao maquinista, todos podem colaborar na nossa revista, que, afinal, é de todos nós.

Nesta página arquiva-se a colaboração fotográfica de agentes de várias categorias, que só hoje inserimos, por absoluta falta de espaço. Com os nossos agradecimentos para os novos colaboradores, fazemos sinceros votos para que, de futuro, continuem com o mesmo entusiasmo a colaborar no «Boletim da C. P.».

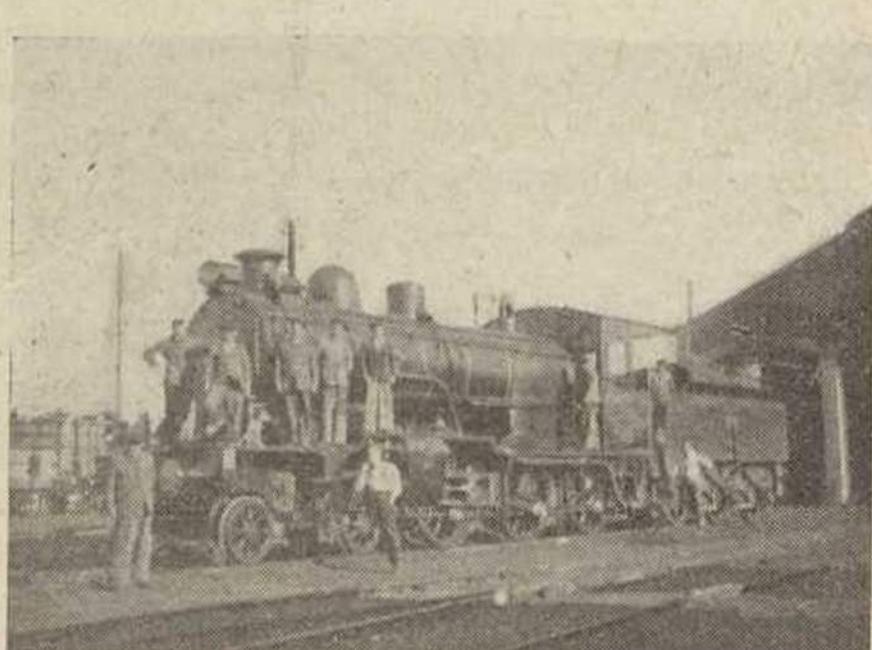
A seu tempo, serão publicadas na nossa revista, os desenhos e fotografias que recebemos constantemente, a melhor prova de que todos desejam colaborar no nosso Boletim que, repetimos, não é deste ou daquele, mas de todos os ferroviários portugueses.



Depois da montagem dum cruzamento na estação de Vimieiro, o carregador suplementar José Eruario Fialho Florido fotografa a entrada da automotora 1845. Na fotografia vêm-se o Ajudante de Secção Gregório dos Santos, o Subchefe de Distrito Mário Aleluia e o assentador Etevino Cortez, todos da Divisão de Via e Obras.



O novo edifício de passageiros da estação de Vila Real de Santo António. Fotografia do limpador suplementar do Depósito do Barreiro João José Rodrigues



A fotografia n.º 292, na estação de Alfarelos, com um grupo de ferroviários, foi-nos remetida pelo empregado de 1.º Júlio Geraldo Lopes

ENCRAVAMENTOS

Pelo Engº A. ESTEVES DE MENDONÇA
Do Serviço de Instrução Profissional da Divisão de Exploração

À medida que os progressos da viação em Caminhos de Ferro se acentuam com a exigência das grandes velocidades para o tráfego, vão-se dificultando cada vez mais as manobras da via. Em todos os tempos as entradas e saídas dos diferentes comboios nas estações foram regidas por sinais que, desde Stephenson, reduzidos a rendentes postes indicadores e bandeiras, até aos dias de hoje em que a necessidade obriga a muito mais, têm passado por várias fases de desenvolvimento e tendem dia a dia a complicar-se.

O grande número de comboios de passageiros em circulação, exigindo velocidades variadas e, ao mesmo tempo, o trânsito de mercadorias, trazendo como consequência aglomerações de material levaram, nas estações, à multiplicidade de linhas que derivam em diferentes direcções, ocasionando os seus pontos de divergência outros tantos perigos para a exploração.

É por isto que a noção de encravamento, pela primeira vezposta em prática, em 1854, por Vignier, condutor nos Caminhos de Ferro do Oeste de França, se tem desenvolvido extraordinariamente por ser o único meio, até hoje conhecido, como mais seguro e de que as Companhias ferroviárias se podem utilizar para reduzirem ao mínimo o coeficiente de erro do homem e, consequentemente, possíveis desastres, garantindo desta forma mais segurança aos passageiros e mercadorias e evitando, por sua vez, danificações de material.

Nesta conformidade é de uso actualmente colocar aparelhos de encravamento comandando todos os pontos onde a via possa apresentar solução de continuidade ou se possam encontrar comboios convergentes.

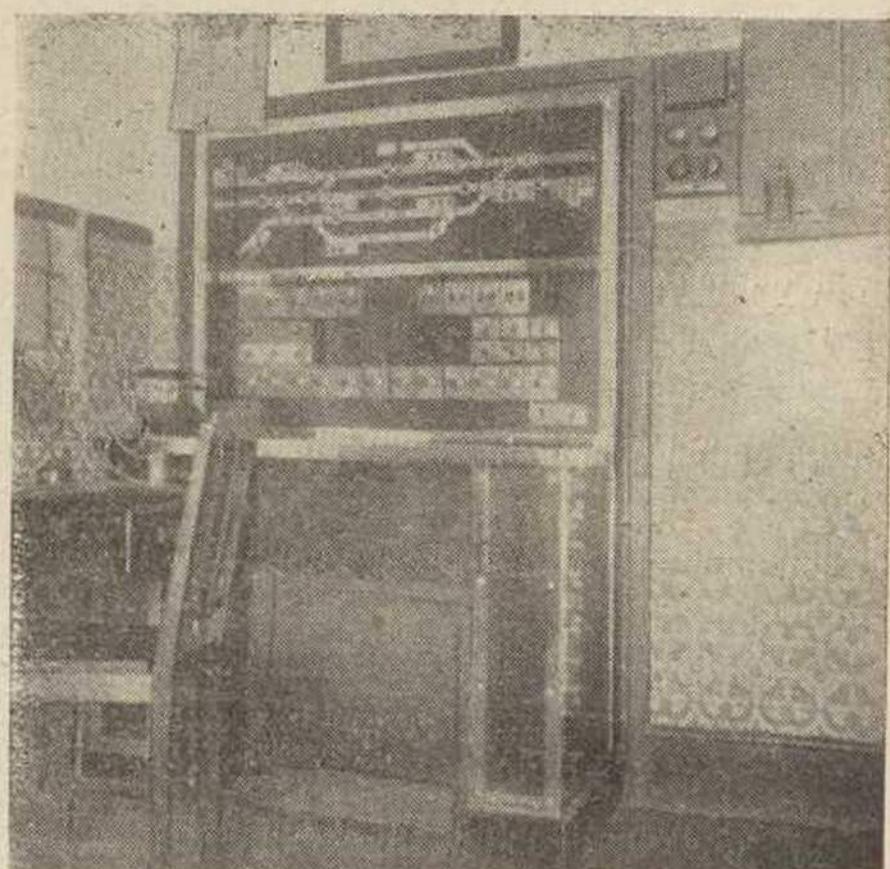
E estes dispositivos dizem-se encravados porque, funcionando com ligações invariáveis aos respectivos sinais indicadores do caminho,

não podem ser manobrados sem que estes mostrem as suas posições ou iluminação de acordo com as disposições de trânsito previstas no respectivo arranjo de segurança no local.

Para simplificação, todos os esforços das casas construtoras se têm dirigido no sentido da manobra condicionada dos aparelhos de uma dada estação se poder fazer de um ponto único ou cabine de comando. E assim, a firma Saxby, em 1859, construia os seus primeiros aparelhos, permitindo actuar condicionalmente nas agulhas e sinais colocados na via, por meio de alavancas concentradas.

Foi tal a revolução que estes aparelhos fizeram em Inglaterra que em 1873 a LONDON AND NORTHWESTERN RAILWAY tinha 13.000 alavancas montadas.

Nesta data ainda não havia sido instalado qualquer aparelho de encravamento do género nos Estados Unidos, onde a primeira cabine aparece, sómente em 1874, na SPUYTEL DUYVEL-JUNCTION em New-York City.



Em Rio Tinto, o aparelho de comando eléctrico que manobra todos os sinais e agulhas da estação, coube num canto do gabinete do chefe

Em Portugal monta-se o primeiro posto em 1889 tendo começado a funcionar com a inauguração da estação central de Lisboa Rossio ocorrida no ano seguinte, sendo a Instrução que regeu o conjunto a n.º 744, datada de 15 de Junho de 1890 e a sinada pelo Director da Companhia Pedro Inácio Lopes.

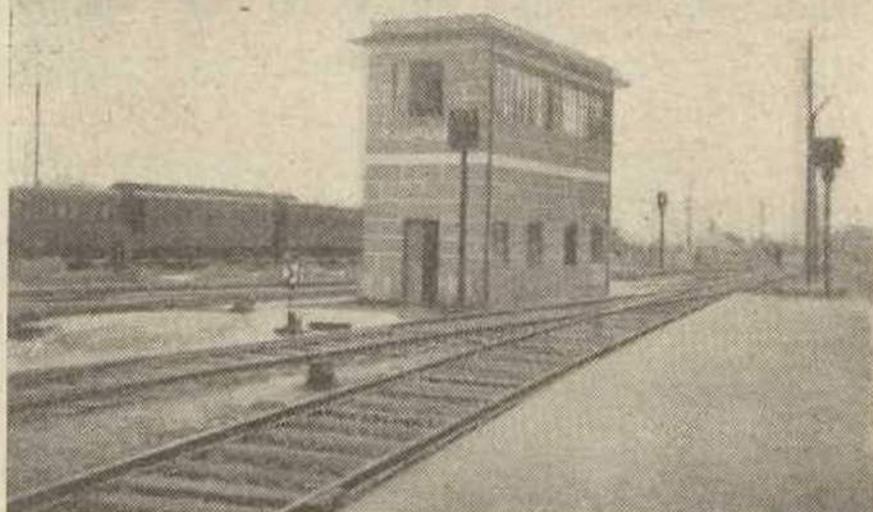
Durante muitos anos o sistema de transmissões Saxby, que consiste no emprego de varas rígidas para a manobra das agulhas e de arames de 3 a 4 milímetros de diâmetro, simples ou duplos, conforme as distâncias, para o movimento dos sinais, foi considerado como satisfatório.

Porém, a complexidade crescente para as manobras da via a pouco e pouco foi demonstrando que tal aparelhagem tinha vários inconvenientes nas grandes estações e pelos seguintes principais motivos:

1.º — A eficácia do Posto Saxby ia diminuindo com a distância aos aparelhos visto que esta trazia, como consequência, alterações nas manobras motivadas pelas dilatações e contracções devidas às variações atmosféricas e também esforços anormais para os primeiros movimentos: — as transmissões às agulhas não eram precisas além de 250 metros e as alavancas de manobras chegavam a exigir esforços de 150 quilos.

2.º — As cabines necessitavam de grande robustez para suportar as manobras e de lugares escolhidos propriedade para a sua colocação, para facilitar as transmissões, o que nem sempre era possível dentro das estações com espaços limitados.

3.º — As transmissões tinham de seguir tra-



Cabine de sinalização eléctrica da Campanhã que, simultaneamente com a do Porto, foram as primeiras montadas em Portugal

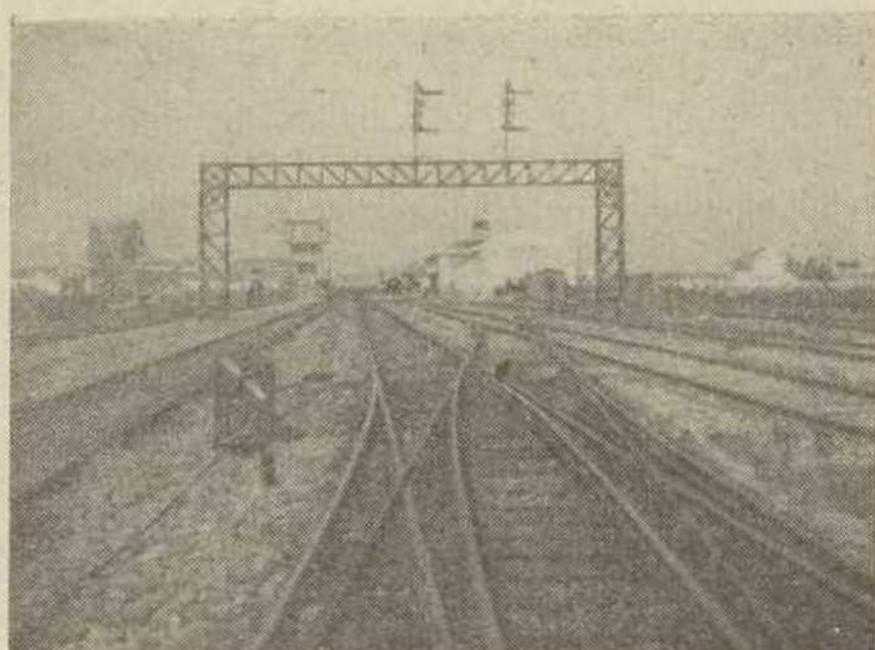
jectórias determinadas, já porque a sua própria constituição assim o exigia, já para beneficiar o mais possível os esforços necessários para as manobras, o que por vezes causava embaraços nos casos de multiplicidade de linhas.

4.º — Os dispositivos mecânicos próprios da montagem, exigindo grandes espaçamentos para as alavancas de comando, levavam a dimensões exageradas para a cabine, crescendo este inconveniente proporcionalmente ao número de vias da estação e portanto à diminuição de probabilidades de espaço disponível.

Começaram então a ser ensaiados outros sistemas de transmissão a que os ingleses denominaram de Power Signaling: — as transmissões rígidas foram trocadas por transmissões fluídas e assim se montaram postos que utilizavam, como agentes transmissores, o ar comprimido, a água sob pressão ou o ácido carbónico. Tendo começado os ensaios, neste sentido, em 1884, já em 1910 havia numerosas instalações deste género.

Este sistema, que foi julgado vantajoso sobre o eléctrico que começava então a esboçar-se, fundava a sua preferência no facto de poder utilizar motores baratos, de êmbolo, que directamente poderiam transmitir o seu movimento de vai-vem às agulhas e sinais.

Não deu, porém, resultados práticos compensadores, visto que as fugas nas juntas das condutas e nos bucins dos motores a que se juntava, para o caso da água, o mais aconselhável, o inconveniente da sua congelação no inverno, puseram em evidência contrariedades de certa monta.



Na Estação de Pinhal Novo a transmissão Saxby dificilmente permitiria a colocação dos dois sinais de saída

Juntava-se a isto ainda a morosidade da comprovação que ia a 10 segundos com a utilização da água sob pressão, atingindo 20 segundos no caso de ar comprimido.

Todas as vidas se voltaram então para a electricidade como o único meio capaz de satisfazer, terminando por se lhe notar vantagens compensadoras em face do seu preço elevado nas aplicações. E foi decerto este inconveniente o único que por tanto tempo manteve os técnicos hesitantes, levando-os a executar o sistema intermediário atrás apontado.

Na verdade, a aplicação do electro-iman, como aparelho de tracção mais barato, no sistema *All-Electric*, teve de ser limitada por não apresentar a segurança que ofereciam os motores eléctricos e para estes se voltaram, apesar de mais caros e de instalação também dispendiosa, visto requererem a transformação do seu movimento rotativo em movimentos de translação adequados às manobras das agulhas e dos sinais por meio de peças intermediárias, de certo custo, como os parafusos sem im e as cremalheiras.

As vantagens reconhecidas, porém, neste sistema, puseram de parte todas as hesitações e referindo-nos a elas por comparação com os outros sistemas conhecidos, poderemos dizer:

a) que a cabine de comando eléctrico, requerendo alavancas de manobras de dimensões reduzidas ou outros dispositivos de comando, nunca de dimensões exageradas pode, mesmo para as grandes estações, ser de tama-

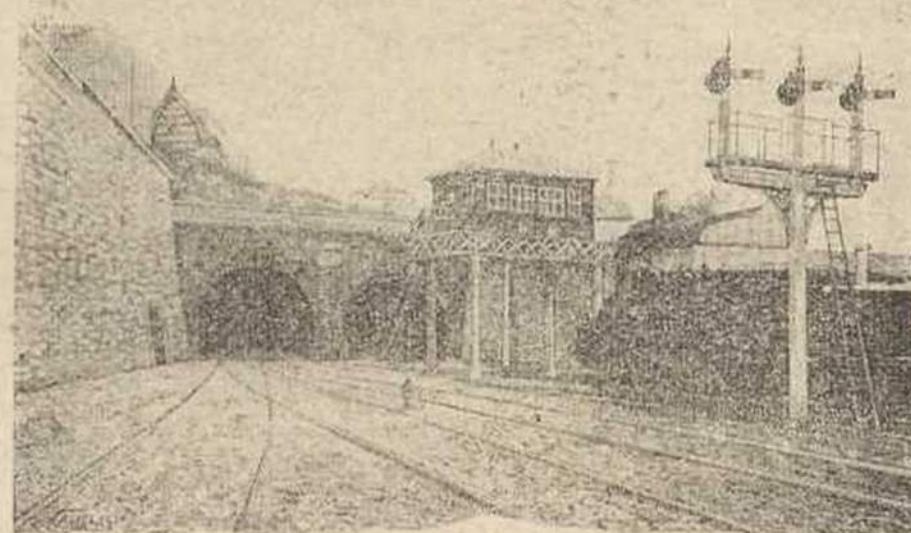
nho mais reduzido e por consequência adaptável a qualquer espaço disponível;

b) que a sua situação não está dependente das transmissões a efectuar porque os condutores eléctricos podem seguir qualquer trajetória, sempre de forma a não embaraçar as entre-vias, permitindo esta vantagem poder colocar a cabine sobre ponte, por cima das próprias linhas, livrando portanto de embaraços provenientes, por vezes, de falta de lugar para a sua colocação e podendo-se inclusivamente, quando tal for necessário, montar os comandos em andares sobrepostos o que, por vezes, constitui uma boa solução para ampliações futuras;

c) que o esforço empregado pelo operador é sempre o mesmo e insignificante, qualquer que seja a distância a que a transmissão vá a actuar, sendo a amplitude da manobra dos aparelhos de via constante e independente das acções exteriores para efeitos das contracções e dilatações;

d) que este sistema é sempre compatível com as maiores complicações arquitectadas, apresentando grande facilidade e rendimento nos comandos luminosos e sendo susceptível de uma comprovação instantânea, perfeita e de absoluta segurança.

É interessante notar que, apesar das lutas apontadas para fugir à suposta carestia do sistema *All-Electric*, a primeira manobra de agulhas e sinais por electricidade já data de 1904, na estação de Anvers, na Bélgica.



O primeiro posto Saxby de Lisboa Rossio

A EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» À SUÍÇA

Dentro de dias, a 29 do corrente, partirá para Genève a excursão de assinantes do «Boletim da C. P.», a qual regressará a Lisboa no dia 11 de Junho.

Já informámos, em números anteriores, que o programa tinha sido elaborado com a colaboração da Delegação do Centro Nacional Suíço do Turismo, entidade que não se poupou a esforços, no sentido da viagem se tornar o mais atraente possível.

Em obediência à nossa promessa, publicamos hoje o programa da excursão que, diga-se de passagem, inclui a visita a algumas das mais notáveis curiosidades da nação helvética. São em número de quarenta, os assinantes da nossa revista, que tomam parte na excursão, que, sem favor, se pode considerar uma das mais belas iniciativas do «Boletim da C. P.».

PROGRAMA

29 Maio	Partida de Lisboa-R. no «Sud-Express», às 12,05.
30 Maio	Chegada a Hendaia, às 10,05. Saída para Genève no comboio P. A., às 12,47.
31 Maio	Chegada a Genève às 10,35. Instalação nos hotéis. Dia completo em Genève.
1 Junho	Depois do pequeno almoço, saída para Berne, às 9,08 (Via Friburg). Chegada a Berne, às 11,14. Instalação nos hotéis. Dia completo em Berne com cumprimentos à Direcção dos Caminhos de Ferro Federais e Ministro de Portugal.
2 Junho	Depois do pequeno almoço, partida para Lucerne, às 9,02, onde chegam às 10,30. Instalações nos hotéis.
3 Junho	Depois do pequeno almoço, partida em barco para a excursão a Vitznau e Rigi-Kulm, às 8,53. Almoço

no Rigi-Staffel. Regresso a Lucerne, às 18,25. Jantar e dormida em Lucerne.

4 Junho
Domingo

Depois do pequeno almoço, partida em barco para as excursões no Lago dos 4 Cantões, às 11,03. Almoço no Monte Pilatus, seguido do passeio à estância de Burgenstock. Regresso às 20,02. Jantar e dormida em Lucerne.

5 Junho
2.ª feira

Depois do pequeno almoço, partida às 8,17 para Zurich. Visita à estação ferroviária, considerada a maior da Suíça. Almoço no restaurante da estação e volta à cidade. Regresso às 19,36. Jantar e dormida em Lucerne.

6 Junho
3.ª feira

Depois do pequeno almoço, partida para Interlaken, às 8,24, sendo a chegada às 10,21. Passeio Guindelwald. Subida à Montanha, onde se realiza o almoço e regresso a Interlaken. Jantar e dormida.

7 Junho
4.ª feira

Às 9,06 partida para Brigue, importante centro ferroviário junto do Túnel do Simplon, pela célebre linha do Löchtsberg. Chegada às 11,00. Almoço em Brigue e visita à cidade. Saída de Brigue às 16,18, pela linha do Vale do Rhôdano. Chegada a Montreux, estância de fama internacional junto do Lago Leman, às 18,21. Jantar e dormida em Montreux.

8 Junho
5.ª feira

Depois do pequeno almoço, partida para a excursão de Rochers de Naye. Almoço na montanha. Jantar e dormida em Montreux.

9 Junho
6.ª feira

Saída para a cidade universitária de Lausanne, às 9,15. Visita à cidade e almoço. Saída para Genève, às 17,14. Jantar e partida para Hendaia no comboio P. A., às 19,10.

10 Junho
Sábado

Chegada a Hendaia às 16,57. Partida no «Sud Express», às 19,06.

11 Junho
Domingo

Chegada a Lisboa-R às 19,20.



O Director do Instituto Politécnico Ferrocarriles, D. Joaquin Imedio, dá um abraço de boas-vindas, em Madrid, ao Director dos Ferroviários de Campanhã

DESPORTOS

A equipa de basquetebol do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, jogou em Madrid com o Instituto Politécnico Ferrocarriles

Pelo Director do Grupo JOSÉ RODRIGUES VALVERDE

A Direcção do Grupo aceitou o convite do Instituto Politécnico Ferrocarriles, para efectivação de um jogo com a equipa representativa daquele organismo de cultura profissional.

Pagar-se-ia, assim, a visita que os jogadores do mesmo Instituto nos fizeram em Outubro último, e em que vencemos por 39-30.

A nossa equipa era assim constituída:

António Rodrigues Sande, (capitão); Abílio Serafim da Conceição; António Ribeiro Pires; António Mário da Silva; Raúl Arnaldo Martins; Reinaldo Correia; Armando A. Ferreira da Silva e Mário Armando Esteves.

A viagem decorreu normalmente, fazendo-se o percurso Entroncamento-Madrid no «Lusitânia», graças à gentil deferência do Director Geral da Companhia, que nos mandou reservar um compartimento de uma carruagem, deferência tanto mais de sublinhar quanto é certo estar a lotação esgotada.

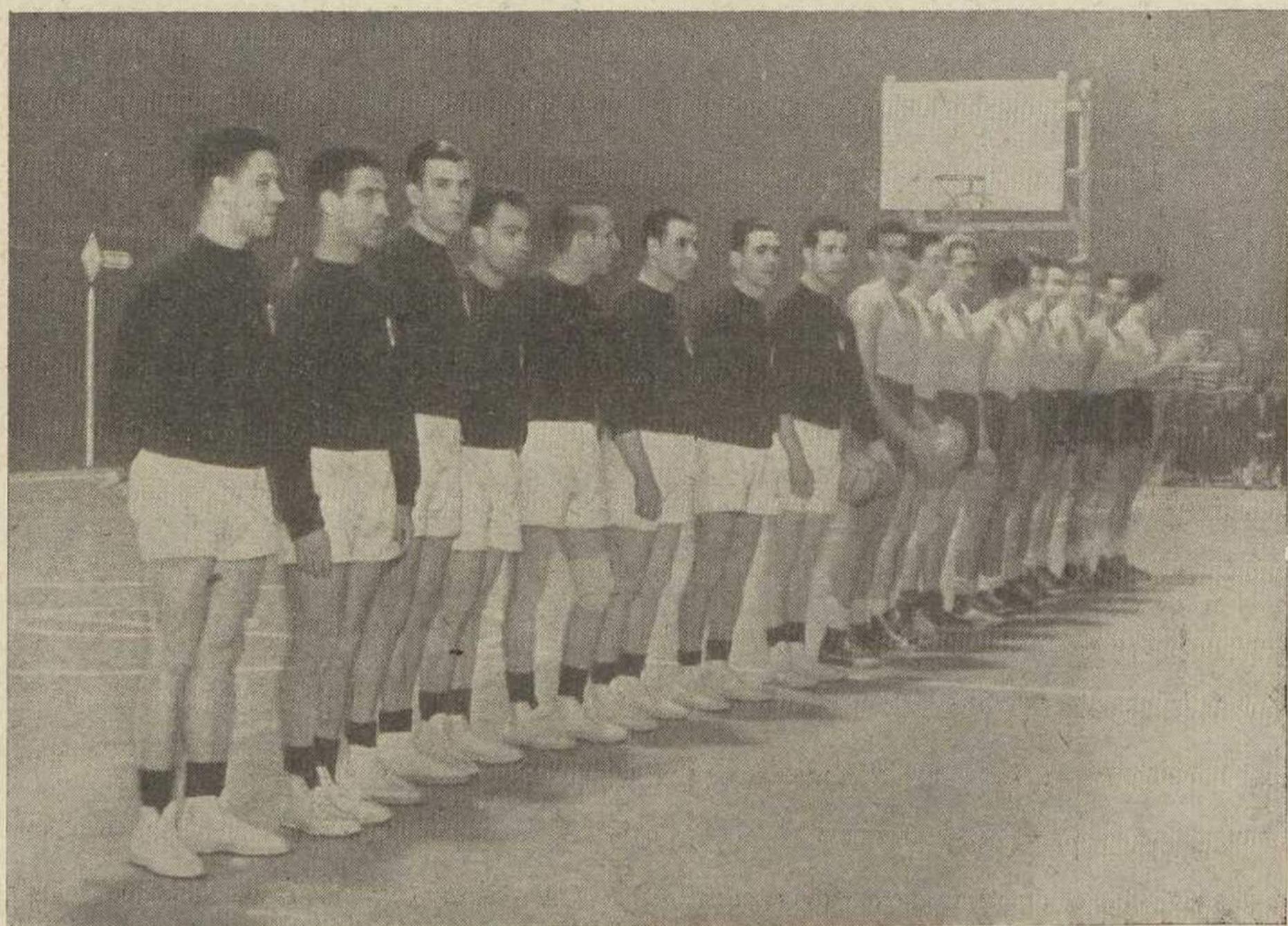
A equipa era aguardada na capital espanhola por vários jornalistas, Director do Instituto, jogadores, dirigentes da Obra Social Educación y Descanso, etc., tendo-se feito várias fotografias, que vieram inseridas, juntamente com as respectivas entrevistas, em diversos jornais madrilenos.

Instalados num dos bons hotéis da ci-

dade, os nossos jogadores foram submetidos a um curto regime de repouso, que, todavia, foi inevitavelmente interrompido, a fim de efectuarmos uma visita aos Directores da Educación y Descanso, falar, como se falou, no Rádio Nacional de Espanha, e, ainda, assistir a aperitivos e vinhos de honra.

A noite do jogo surgiu, afinal, e com ela a expectativa. É que os cartazes de competição anunciam que os nossos adversários

mínou com uma diferença, apenas, de um ponto a favor de Espanha (17-16). Na segunda parte, os números foram oscilando de maneira que, a 9 minutos do final do jogo, estávamos a ganhar por 4 pontos (27-23). Mas estava escrito que devíamos perder. Nos últimos minutos, o árbitro actuou de tal forma, mormente castigando ao invés, que foram bastantes para os seus compatriotas ganharem por uma margem de 12 pontos (40-28).



As duas equipas de basquetebol alinham antes do jogo (a do Ferroviários enverga um blusão preto)

não representavam, como era legítimo suspor, o Instituto, antes constituiam uma «Selección Ferroviaria de Madrid» — o que era bastante diferente.

Com efeito, os espanhóis apresentaram em campo nada menos de 4 internacionais: — Barcenas, Pinedo, Imedio e Piernavieja. Julgamos — e com fundamento — que nem todos eram ferroviários...

Apesar da superioridade técnica dos nossos antagonistas, o primeiro tempo ter-

Razão tinha uma conhecida artista de cinema, portuguesa, que assistia ao jogo, ao exclamar: com árbitros espanhóis nenhuma equipa estrangeira ganha em Espanha!

* * *

Ao encerrarmos este pequeno relato do nosso 4.º jogo com os espanhóis, devemos realçar a forma cavalheiresca como nos receberam e que se traduziu em múltiplas manifestações de amizade. Os próprios assis-

tentes ao jogo, assobiando os árbitros quando mais prejudicavam os portugueses, tributavam-nos a sua simpatia. Quando da permuta de prendas entre os jogadores em campo, quando da entrega da taça à nossa equipa, os destacados aplausos demonstravam exuberantemente a bela impressão que os mesmos rapazes causaram entre os desportistas madrilenos.

Salientaram-se nessas inolvidáveis atenções, como era de esperar, o Chefe Nacional dos Desportos da Obra Social Educación y Descanso e o Director do Instituto Politécnico Ferrocarriles, respectivamente, D. Manolo Martinez e D. Joaquin Imedio.

Educación y Descanso tem uma obra progressiva e de larga projecção social. Visitámos uma das suas 47 piscinas, onde nos foi dado tomar um banho quente e um aperitivo. É uma instalação de estilo monumental. Para se avaliar do âmbito da sua acção

desportiva, é bastante dizer que controla cerca de 2.000 formações de basquetebol.

Foi esta organização que ofereceu duas taças de prata, uma das quais nos foi entregue. O Instituto, por sua vez, brindou-nos com um galhardete. Retribuimos com uma fotografia da nossa equipa, ricamente emoldurada e com uma dedicatória gravada numa placa de prata.

Falta ainda dizer que a RENFE, por intermédio de um dos seus Inspectores, dispensou-nos todas as atenções e facilidades durante o percurso no país vizinho. No regresso, apesar das habituais dificuldades na marcação de lugares, utilizámos, também, o «Lusitânia».

Além dos agradecimentos ao Director Geral da Companhia, queremos também patentejar o nosso reconhecimento à Delegação da F. N. A. T. pela sua valiosa interferência na obtenção dos passaportes.



Os jogadores de basquetebol do G. D. Ferroviários de Campanhã antes do encontro com o Instituto Politécnico de Ferrocarriles



MOGADOURO — Os Paços do Concelho

CONHEÇA A SUA TERRA

A linha do Sabor, essa desconhecida

Por ANTONIO RODRIGUES COUTINHO
Subinspector da Contabilidade

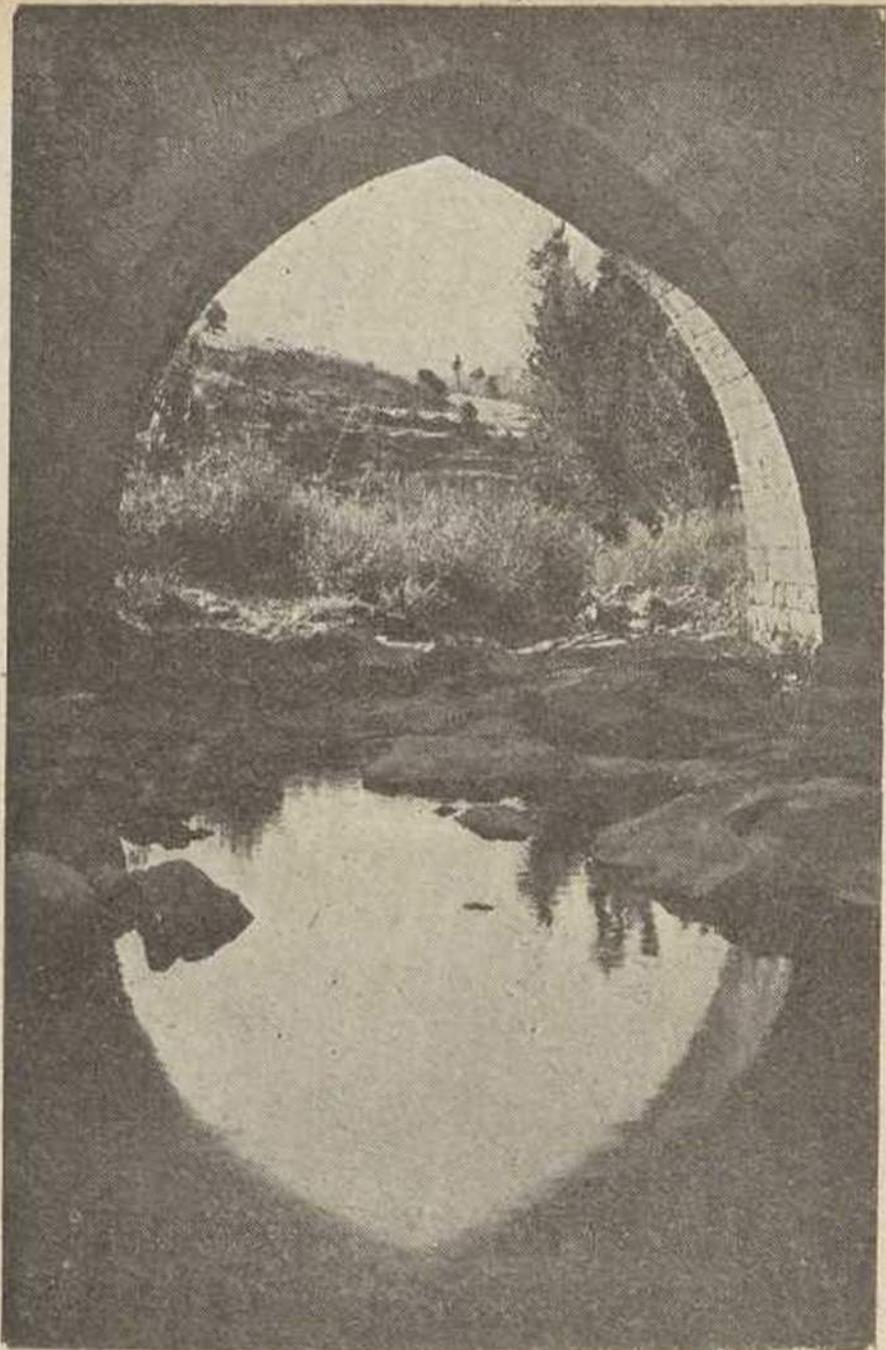
SIM, senhores essa desconhecida, mesmo sem parodiar a frase de Alexis Carrel, referida ao homem. Com efeito, a linha do Sabor, que a engenharia de várias décadas atirou para o canto nordeste de Portugal, fugindo do rio que lhe deu o nome e dos povoados que a podiam enriquecer, é desconhecida de quase todos os portugueses e, quanto a estrangeiros, a não ser algum espanhol que dos pendores das serras das províncias de Salamanca e Zamora espreita e distingue ao longe o fumo dos nossos comboios, quanto a estrangeiros — dizia — de tal linha nunca ouviram falar, sequer.

Essa desconhecida — a linha do Sabor, e concorre para isso o facto de ficar muito longe dos grandes centros populacionais, e também porque o indígena da região que ela atravessa, por comodismo e por espírito

de rotina, não agita a campainha da publicidade, não sopra na tuba da fama para reclamar os seus produtos, não desenvolve o panegírico que a encareça, levando o seu nome aos centros citadinos onde, por vezes, o turista nato já se encontra saturado de lugares comuns, embora cheios de beleza.

A construção completa da linha do Sabor servindo as minas de Vimioso (Santo Adrião) onde os alabastros rivalizam com os de Carrara, na Itália, é uma velha aspiração. Já em 1910 foi feita proposta para que, 4 anos depois, ela chegasse de Carviçais ao seu termo, ultrapassando, assim, Duas Igrejas. Todavia, Carviçais foi, desde 17 de Setembro de 1911 até 6 de Julho de 1927, ponto terminus.

O segundo troço, de Carviçais até Lagoaça, foi inaugurado já pela C. P., pouco



MIRANDA — Um arco da ponte sobre o Fresno

depois de ter tomado posse das linhas do Estado, e anos depois, em 1 de Junho de 1930, novo troço se inaugurou até Mogadouro, para, em 22 de Maio de 1938, o último ser aberto também, isto é, mais 27 quilómetros, até Duas Igrejas.

A linha é dum perfil accidentado. Parte da cota 172 metros no Pocinho para subir sempre, em rampa pronunciada, até Felgar : desce depois imenso para o vale onde se localiza Carviçais, para depois voltar a subir e a descer continuadamente — uma espécie de «montanha russa» — até atingir o planalto mirandês (850 metros de altitude), onde ainda continua a subir e a descer.

Quanto à planta, é cheia de curvas e contra-curvas, de raio apertado, mas onde o material se mexe bem, por ser todo de bógie.

Nenhuma indústria digna de menção se encontra nestas paragens, mas as suas possibilidades metalúrgicas prometem, a esta estreita linha, uma grande largueza de recursos, no futuro.

As minas de ferro da serra do Roboredo, em Moncorvo, e por cujo sopé a linha corre, é das maiores massas de ferro que na península existem. Está calculado em 65 milhões de toneladas o ferro existente nos jazigos desta serra, e que presentemente é um maciço compacto dum verde de várias tonalidades — cedros opulentos, carvalhos vividentes, esguios eucaliptos, acácas frondosas.

Na região do Sabor, «o comboio veio descobrir a paisagem» — mas uma paisagem nova, rude e bela ao mesmo tempo ; facilitou imenso, também, os transportes nesta zona, valorizando a agricultura, aproximando as populações, dando riqueza às terras, que, de baldios sem valia, se transformaram em campos de intensa produção.

A linha, sinuosa como poucas, desliza nas planícies onde vicejam as hortas e os soutos, sobe as vertentes onde floresce a amendoeira e onde negreja o olival e, por toda a parte, os rebanhos completam a paisagem.

A construção desta linha não deve ter ficado muito cara, porque ela adaptou-se



MOGADOURO — Pelourinho de Bemposta, vendo-se ao lado o Abade de Baçal

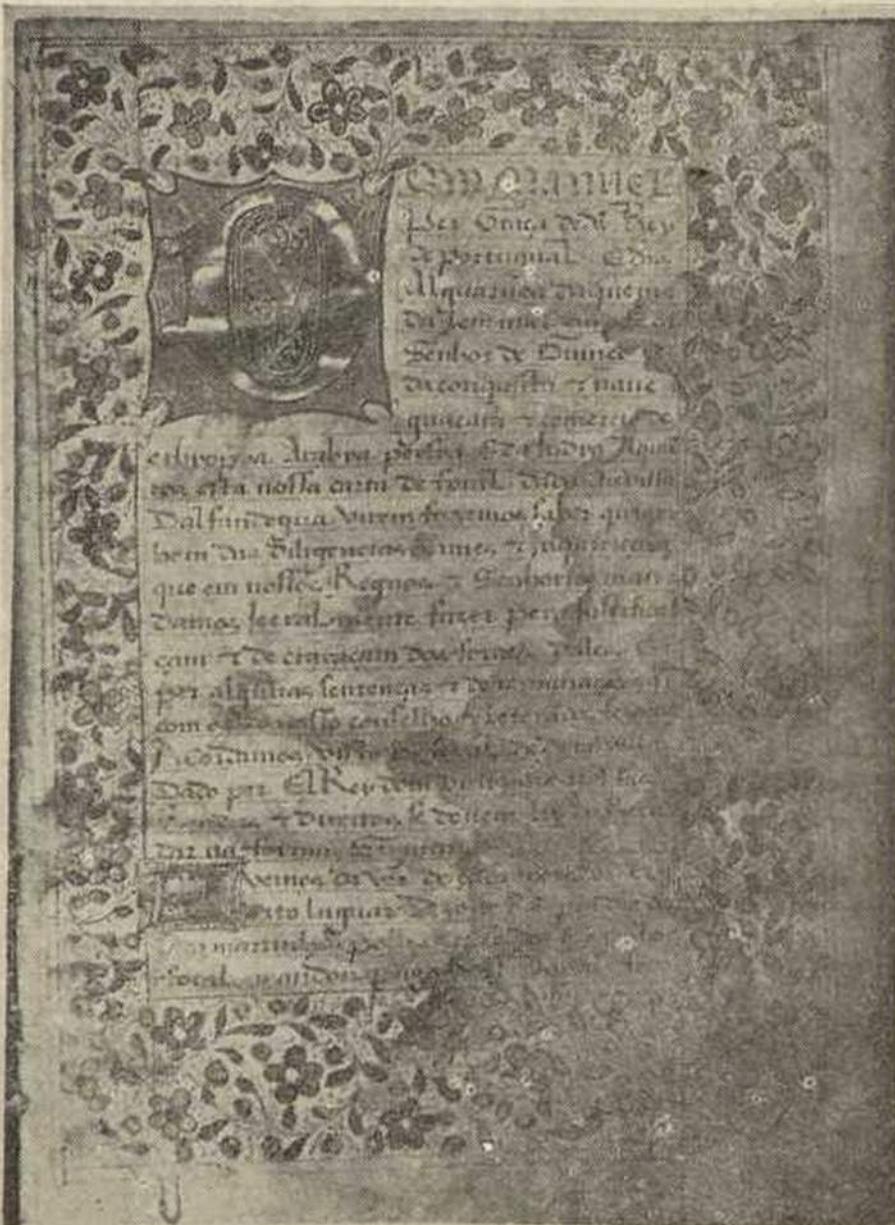
ao terreno de tal forma que quase não tem obras de arte; as mudanças de trainel sucedem-se, as curvas multiplicam-se, o esforço de tracção varia continuadamente. Mas mesmo assim, as máquinas galgam por aí fora, vitoriosas, estridentes, arrastando para as cidades o resultado dum trabalho heróico rude e persistente, na sua maioria cereais, madeiras, cortiças e gados. Em contra-partida, das cidades chegam a maquinaria agrícola, mercearias diversas, os adubos, etc. etc.

Só de longe a longe é que, e graças ao Padre António Mourinho, que, certamente, há-de vir a ser o continuador da obra do Abade de Baçal, só de longe a longe — dizia — é que o nome das terras de Miranda se pronuncia em conferências nos meios intelectuais, em artigos de jornal ou de revista, em danças pírricas dum sabor que tem alcançado o maior êxito em Londres, Madrid, Lisboa, Luanda, etc. etc.

Há que, destas longínquas paragens fazer propaganda activa, no sentido de trazer cá os indivíduos que já se encontram cansados



VILA FLOR — A majestosa Igreja Matriz da vila



dos pontos já de longe muito reclamados.

«Conheça a sua terra!» — é um brado que tem de ecoar em todos os cantos de Portugal, para que a linha do Sabor, essa desconhecida, seja vista por todos os portugueses.

Com efeito, nestas paragens hão-de encontrar coisas de interesse como muralhas pejadas de recordações históricas, povoados rústicos que são verdadeiras páginas de álbuns etnográficos, gente rude mas cortês e que diz, antes mesmo de saber quem bate à porta:

— Entre quem é!

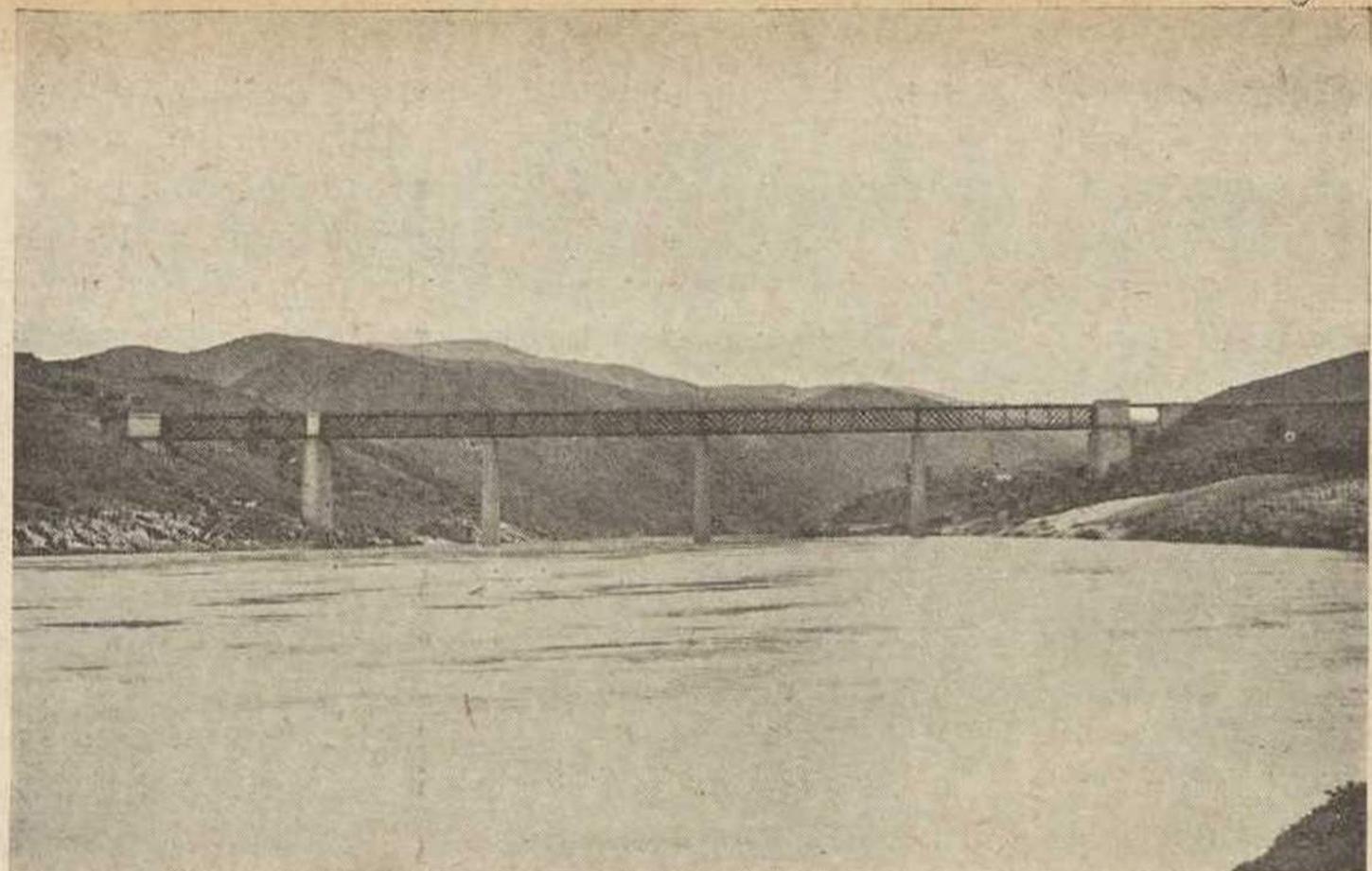
Quem chegue ao Poeinho por uma tarde de Maio, desembarque e olhe em volta com olhos de ver, sente uma boa impressão. A terra que ladeia as instalações ferroviárias, é extensa e bem trabalhada.

Tem beleza o olival extenso que se segue à linha e só no rio termina, as searas que treparam pelos montes até Foscoa, verdejam em várias tonalidades, e o comboio minúsculo, ao lado do da via larga, convida-nos

a entrar — «para descobrir novas paisagens».

O comboio desliza poucos metros em pata-mar e entra em rampa logo na ponte que atravessa o Douro; esta é de dois tabuleiros, larga e extensa, verdadeiramente monumental. A rampa torna-se mais pronunciada e o comboio, coleando por uma região imponente, montanhas cortadas quase a prumo, caminha em demanda de Moncorvo, a primeira estação do percurso.

São doze quilómetros e tal, e na nossa frente vai-se desbobinando um cenário de maravilha — a famosa veiga do Pocinho que



MONCORVO — Ponte do Pocinho, sobre o Douro

se afasta; a quinta do Meão, uma espécie de condado da Casa Ferreirinha e que ainda há pouco estava no nosso nível, vê-se agora lá no fundo; o Douro quase que pára, para receber o Sabor num fraterno abraço; por sua vez, este rio deixa a mais extensa, a mais bela e a mais fértil de todas as veigas de Portugal — a da Vilariça, que sustenta 3 concelhos.

Estamos ao quilómetro 7, um verdadeiro miradoiro; a linha sobe continuadamente, e o comboio, numa ascensão penosa, faz afugentar os coelhos e as lebres, e levantar vôo às rolas e às perdizes.

Já se avista Moncorvo, e o maciço florestal do Roboredo. Em volta da igreja matriz da vila, monumento nacional pela arte e sobretudo pela majestade, as casas do velho e fidalgo burgo aninharam-se, num labirinto de ruas e de becos, como manifestação de unidade religiosa.

Larinho, Carvalhal, Felgar. Estamos no sopé do Cabeço da Múa, onde nos tempos medievos houve grandes explorações mineiras. A vista estende-se por aí fora. Numa ranhura da serra e lá longe, de noite, distingue-se bem, a iluminação de Mogadouro. Na nossa frente Alfândega da Fé, e mais abaixo Vila Flor. Horizontes desafogados, ares lavados, boas águas nos vales, onde tudo é doçura.

Nóz, com as suas lendas e a prosápia da



VILA FLOR — Pelourinho da vila. Em frente a Igreja Matriz

sua ascendência fidalga. Carviçais, a próspera freguesia, com um tom pardacento e com soutos que poderiam ser colossais, se as árvores abatidas fossem substituídas.

Macieirinha, Freixo de Espada à Cinta. A vila fica a 16 quilómetros, e é pena, por várias razões. Terra de turismo com uma linda igreja manuelina, foi a pátria de Junqueiro.

Lagoaça, um velho burgo; em frente, Meeissa, a primeira aldeia espanhola que se enxerga. Lá muito ao longe, em plena campina, distingue-se o fumo dos comboios que vão de Barca d'Alva para Fuentes de S. Estevam.

A linha avança agora pelo meio e por cima dum pedreira colossal, que daria pedra para construir uma cidade maior que Lisboa.

Estamos em Bruçó, a pouca distância da Espanha e onde brilha, de noite, a iluminação eléctrica de Aldeadávila — grande povoado, com castelo no meio.

Por meio de soutos e de searas, a linha avança pela serra fora, desce ao vale e sobe para Vilar do Rei para, pouco adiante, já se ver Mogadouro — mas de longe.

A estação que serve a vila fica a 6 quilómetros desta. Vê-se o castelo altaneiro, que fazia parte da defesa conjunta da fronteira — Longroiva, Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro, Penas Ruias, Algoso, Miranda do Douro, Vimioso, Bragança. A estação de Mogadouro é um edifício elegante e com boas instalações, tendo apenas o defeito de

ficar longe da vila, que é das mais importantes do Distrito de Bragança.

Estamos rodeados de serras, no cimo das quais e como símbolo de religiosidade, branquejam modestas capelinhas. A linha sobe para Variz, um aglomerado de casas que lembra um presépio. Segue-se o planalto mirandês. Urrós a servir a povoação deste nome, Travanca e Bemposta; muitos vinhos, muitos cereais, muito gado asinino. Em frente, Formoselhe, grande mas negra vila espanhola.

Sendim, adiante um pouco, é povoação importante, e a estação com este nome é graciosa e tem lindos painéis de azulejo com vistas regionais.

Fonte de Aldeia — uma pincelada poética na paisagem, e no nome também. Duas Igrejas, finalmente.

* * *

Estamos no fim da viagem e, neste ponto, muito haveria que dizer. A povoação de Duas Igrejas é grande e tem que ver. O progresso ainda não lhe modificou o carácter antigo.

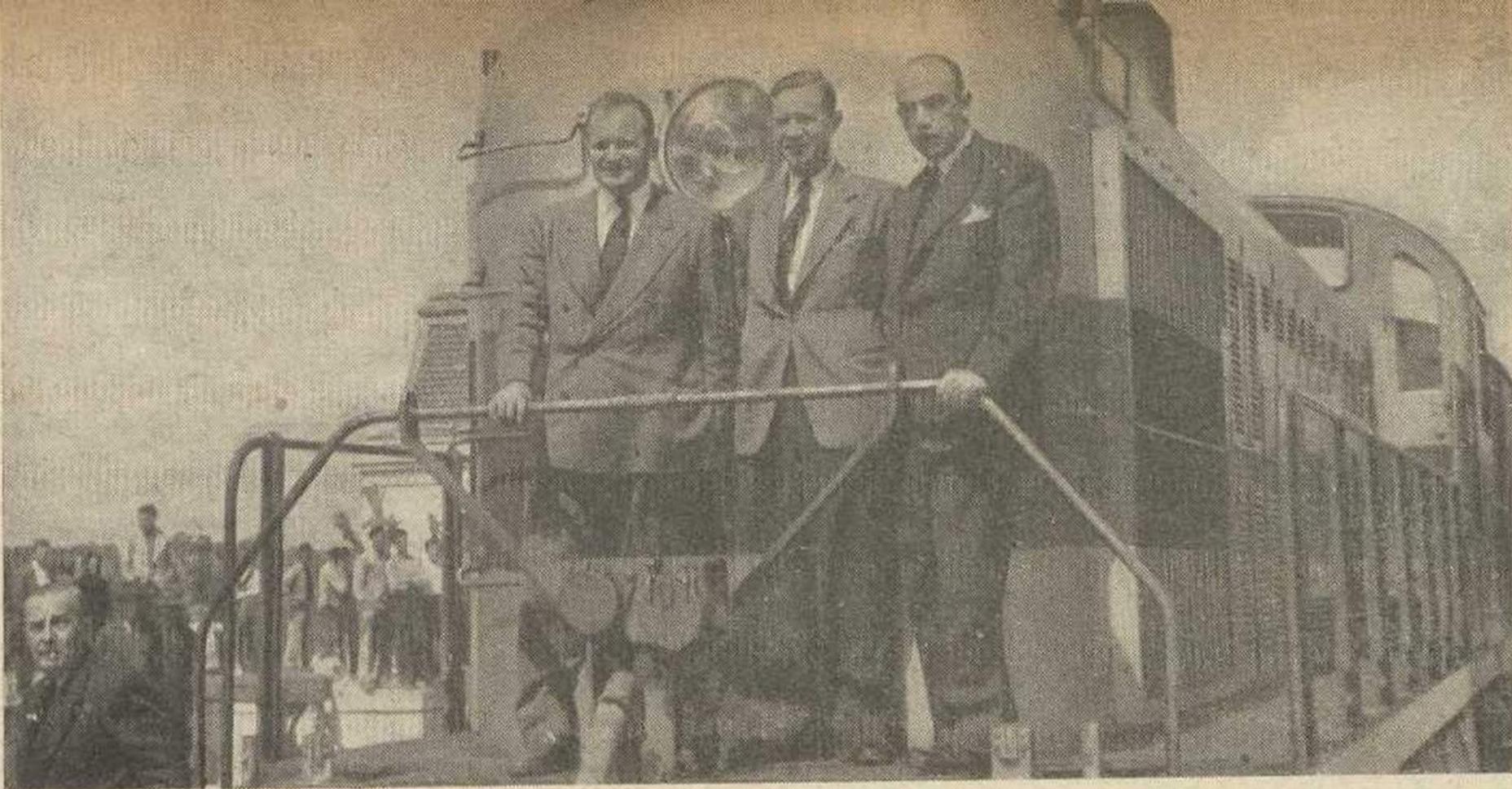
As suas duas igrejas são dum românico rústico interessante; nos campanários, ao alto, muito típicos, soam as horas e as Avé-Marias: Religiosidade, trabalho, primitivismo. Conjunto folclórico bem organizado, com o incansável Padre Mourinho a dirigí-lo.

A nove quilómetros, Miranda do Douro, uma das cidades mais arcaicas e mais belas no género, que há em Portugal. Paisagens amplas e pitorescas; ao longe, os píncaros

da Senábria estão cobertos de neve muitas vezes até Maio; o Douro, no fundo da escarpa, espuma, raivoso, fazendo fronteira; a Sé, construída no tempo de D. João III, é um colosso e alberga o famoso Menino de Jesus da Cartolinha; a rua da Costanha, verdadeira peça de museu, honra a tradição; muralhas da fortaleza começadas em 1294; vida parada; parece que tudo contempla o passado; cidade veneranda pelo seu teimoso arcaismo, onde o espírito, amolecido, está como que numa prece constante — eterna.



MONCORVO — Cheia no Vale da Vilariça, margens do Sabor



Mr. James Boles, acompanhado do Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes e Charles Kolinski, numa Diesel Eléctrica

O Plano Marshall e os Caminhos de Ferro Portugueses

NOS primeiros dias de Abril, esteve em Portugal Mr. James Boles, Delegado do Plano Marshall, que depois de visitar as entidades oficiais americanas e portuguesas, foi recebido pela Administração da C. P..

Na sua curta estância em Portugal, procurou Mr. James Boles fazer uma ideia dos nossos caminhos de ferro e das suas necessidades para um conveniente apetrechamento.

Na companhia do Subdirector Eng.º Pedro de Brion, e Eng.º Azevedo Nazaré, Horta e Costa e João Monteiro, Mr. James Boles realizou a viagem no comboio 51 até Campanhã, durante a qual foi também acompanhado pelo Adido à Embaixada Americana Mr. Charles Kolinski.

Em Campanhã, Mr. James Boles visitou as instalações do depósito de máquinas, e depois duma volta pela cidade do Porto, dirigiu-se à estação do Porto-Trindade, seguindo com as pessoas que o acompanhavam para Póvoa de Varzim. No regresso foi utilizado o mesmo meio de transporte até

Matosinhos, com o fim de serem visitadas as instalações do Porto de Leixões.

Em comboio especial rebocado por um trator «Diesel-Eléctrica», de fabricação americana, Mr. James Boles realizou o percurso Leixões-Gaia, e depois duma visita às instalações para as locomotivas «Diesel», em Vila Nova de Gaia, regressou a Lisboa no comboio 56.

A segunda viagem nas linhas férreas portuguesas, foi ao Algarve, sendo Mr. James Boles acompanhado do Director Geral da C. P. Eng.º Espregueira Mendes, Subdirector Eng.º Pedro de Brion, e Eng.º Júlio Santos, Horta e Costa e João Monteiro.

Na estação do Barreiro, encontrava-se o pessoal superior das circunscrições de Tracção e Exploração e, acompanhado do Eng.º Manuel Bruscky, Mr. Boles visitou as oficinas, depósito de máquinas, cantina, etc..

A viagem até Faro, pela linha do Sul, foi feita em comboio-especial rebocado por uma locomotiva «Diesel-Eléctrica», tendo-se efectuado o regresso pela linha do Sado.

Na véspera da sua partida para Paris,



Mr. James Boles na sua visita ao porto de Leixões

onde regressou em automóvel, Mr. James Boles visitou as instalações «Diesel», de Campolide, tendo-lhe sido oferecido um almoço pela Administração da Companhia, no qual tomaram parte o Administrador Eng.^o Leite Pinto, Director Geral Eng.^o Espregueira Mendes, Secretário Geral Engenheiro Branco Cabral, Subdirector Pedro de Brion, Mr. Charles Kolinski, da Embaixada Americana, Mr. Doremont, da Comissão Administrativa do Plano Marshall, Eng.^o Nogueira da Costa, que representava o Director da Comissão técnica da Cooperação Económica Europeia, e os Eng.^{os} Horta e Costa, Júlio Santos e João Monteiro.

Depois de breves palavras de agradecimento, pela visita aos nossos caminhos de ferro, o Administrador Eng.^o Leite

Pinto bebeu pelas prosperidades pessoais de Mr. James Boles, tendo profrido palavras de saudação os Eng.^{os} Branco Cabral e Nogueira da Costa.

Mr. James Boles agradeceu, sensibilizado, as atenções recebidas durante a visita a Portugal, e fez interessantes considerações acerca do problema estradas-caminho de ferro, manifestando as agradáveis impressões colhidas durante as viagens realizadas.

Antes de deixar o nosso País, o Director Geral da C. P., Eng.^o Espregueira Mendes, ofereceu ao ilustre visitante um artístico álbum, com fotografias de pontes, estações, material circulante e bairros para operários — a melhor lembrança da visita de Mr. James Boles dos Caminhos de Ferro Portugueses.



Mr.^o James Boles, acompanhado do Subdirector Pedro de Brion, visita o depósito de máquinas de Campanhã

PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Martins de Almeida, agente Comercial da 6.^a Secção — Vizeu. Admitido como praticante de estação em 20 de Julho de 1909, ingressou no quadro em 1 de Outubro de 1909, foi nomeado amanuense de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1910 e promovido a amanuense de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1918. Em 1 de Abril de 1921 foi promovido a chefe de secção e em 1 de Janeiro de 1927 foi promovido a Inspector do Tráfego, passando a Agente Comercial em 1 de Janeiro de 1949.

Joaquim da Silva Martinho, Chefe da Repartição Principal do Pessoal de Via e Obras, admitido como praticante de escritório em 21-2-1910, promovido a amanuense provisório em 1-1-1911, a amanuense de 3.^a classe em 1-1-1912, a amanuense de 2.^a classe em 1-1-1917, classificado empregado de 1.^a classe em 27-9-1923, promovido a empregado principal em 1-1-1926, a chefe de Secção em 16-1927, a subchefe de Repartição em 1-1-1932, a chefe de Repartição em 11-1942 e a chefe Repartição Principal em 1-1-1950.



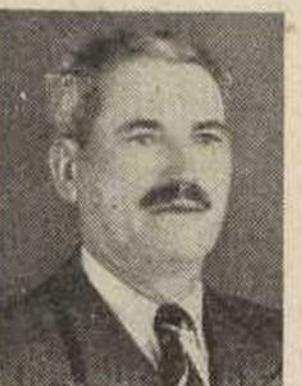
Joaquim da Mata, chefe de Depósito em Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como operário, em 27-12-909, passou a Fogueiro de 2.^a classe em 1-7-915, a Fogueiro de 1.^a classe em 1-9-920, a Maquinista de 3.^a em 1-1-923, de 2.^a em 1-1-926, de 1.^a em 1-1-928. Vigilante em 1-1-935. Sub-chefe de Depósito em 1-1-945 e Chefe de Depósito em 1-1-949.

António da Silva Biscaia, Adjunto do Serviço da Fiscalização das Receitas (Subchefe de Serviço, B. A.) — Repartição na Figueira da Foz. Admitido como praticante sem vencimento em 8 de Agosto de 1908, foi nomeado praticante em 1 de Janeiro de 1910, passando a amanuense em 1 de Abril de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de repartição em 20 de Julho de 1931, e a Subchefe de Serviço em 21 de Abril de 1943.



Maria de Jesus, guarda de p. n. do dist.^o 55 (Soure). Admitida como guarda de p. n. em 21-3-1910.

Amadeu Diniz de Barros, Chefe de repartição do Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como praticante em 24 de Fevereiro de 1910, foi promovido a amanuense de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1912. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1923, a subchefe de repartição em 1 de Janeiro de 1936 e a chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1942.



António de Matos, guarda de estação de Bombarral. Admitido como carregador em 27 de Outubro de 1909, foi nomeado guarda de estação em 21 de Novembro de 1920.

Guilherme José Fernandes Guerra, Subchefe de repartição do Serviço da Estatística e Estudos. Admitido como servente em 15 de Fevereiro de 1910, foi promovido a escrivário de 3.^a classe em 30 de Agosto de 1919. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1943 e a subchefe de repartição em 1 de Janeiro de 1947.





Jaime Eulálio Gomes, chefe de secção na 3.ª Circunscrição — Figueira da Foz. Admitido como praticante em 23 de Abril de 1909, foi nomeado telegrafista de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1910, sendo promovido a telegrafista de 2.ª classe em 1 de Abril de 1917. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1942 e a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1949.



Manuel Fernandes Garcia, chefe de 2.ª classe de Estarreja. Admitido como praticante em 20 de Junho de 1909, foi nomeado factor ajudante em 1 de Fevereiro de 1910 e promovido a factor de 3.ª classe em 30 de Novembro de 1911. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Janeiro de 1941 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1948.



José de Freitas, chefe de 3.ª classe de Carregal do Sal. Admitido como praticante sem vencimento em 29 de Abril de 1908, foi nomeado factor em 25 de Fevereiro de 1910. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 4.ª classe em 23 de Junho de 1919 e a chefe de 3.ª classe em 9 de Dezembro de 1920.



Manuel Florindo, condutor principal de Lisboa. Admitido como praticante de Trens, foi nomeado guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Fevereiro de 1910. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a condutor de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1930 e a condutor principal em 1 de Julho de 1938.



Augusto Rodrigues Mendes, guarda de estação de Gaia. Admitido como carregador em 1 de Fevereiro de 1910, passou a guarda de estação em 21 de Maio de 1913.

Afonso Bernardo, chefe do distrito 401 (Rio Tinto). Admitido como assentador de 2.ª classe em 26-2-1910, promovido a assentador de 1.ª classe (sub-chefe de distrito) em 3-11-1920 e a capataz de partido (chefe de distrito) em 27-11-1923.



Francisco António Moreira, capataz de manobras principal de Ermesinde. Admitido como carregador eventual em 16 de Outubro de 1907, passou a guarda de agulhas em 12 de Novembro de 1909, tendo sido promovido a capataz de manobras de 2.ª classe em 18 de Novembro de 1912, a capataz de manobras de 1.ª classe em 21 de Junho de 1923 e a capataz de manobras principal em 17 de Janeiro de 1927.



Luís Mineiro, agulheiro de 3.ª classe de Pombal. Admitido como carregador em 10 de Novembro de 1909, foi promovido a agulheiro de 3.ª classe em 24 Outubro de 1920.



Domingos Tomaz, recebedor de materiais de 1.ª classe. Foi admitido em 1909 com a categoria de servente auxiliar. Em 1-3-1913 foi nomeado contínuo; em 27-9-1923 foi promovido a Fiel de Armazém, em 1-1-1943 a recebedor de Materiais de 2.ª classe e em 1-1-1949 a recebedor de Materiais de 1.ª classe.



António Lopes, vigilante do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 3-9-1909, passou a operário em 11-1-1912, a fogueiro de 2.ª classe em 1-7-1915, fogueiro de 1.ª classe em 1-9-1920, maquinista de 3.ª classe em 1-1-1923, de 2.ª em 1-1-1927, de 1.ª em 1-3-1931 e vigilante em 1-7-1940.





José Martins, ajudante de Secção do 1.º lanço da 12.ª Secção (Cabrela). Admitido como assentador de 2.ª classe dos C. F. Estado (S. S.) em 25-4-1910, promovido a assentador de 1.ª classe (Subchefe de dist.º) em 18-7-1919, a capataz de partido (Chefe de dist.º) em 16-5-1925, a chefe de lanço de 2.ª classe em 1-3-1928, a chefe de lanço de 1.ª classe em 1-1-1931 e a ajudante de Secção em 1-1-1949.

Belmiro Almeida Ribeiro, maquinista de máquinas fixas, do Depósito do Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 20-9-1909, passou a limpador em 26-12-1910, a fogueiro de máquinas fixas, em 26-5-1918 e maquinista de máquinas fixas, em 1-10-1927.



AGENTES QUE SE DISTINGUIRAM EM QUALQUER ACTO



Joaquim da Silva, chefe da Revisão de Campolide. Tendo, no dia 13 de Setembro, encontrado, na gare da estação de Campolide, um relógio de pulso, dele fez entrega imediata ao chefe da Estação.

Adelaide Silva, quando procedia à limpeza do gabinete do subdirector Pedro de Brion, encontrou Esc. 300\$00, que imediatamente entregou ao chefe do pessoal menor.



José Garrido Martins, chefe do distrito 27 em Vilar Formoso, encontrou junto das agulhas desta estação uma máquina fotográfica, dentro da qual estava a importância de Esc. 2.000\$00 e outros objectos, alguns de ouro, que prontamente entregou ao chefe da estação.

Urbino Teixeira de Sousa e Costa, operário das oficinas da Figueira da Foz. Tendo encontrado na automotora A. 512 um relógio de pulso, prontamente o entregou ao condutor do comboio.



Venâncio de Castro Pereira, marinheiro de 2.ª classe da via fluvial. Tendo encontrado no vapor «Alentejo», terminada a carreira n.º 6 de 9 do mês findo, um embrulho contendo uma espingarda caçadeira, prontamente o entregou ao chefe da estação de Lisboa T. do Paço.

Samuel Marques, marinheiro de 2.ª classe. Tendo encontrado no vapor «Estremadura», que fazia a carreira 11 de 28 de Dezembro findo, encontrou uma carteira contendo a quantia de Esc. 270\$00, 5 cautelas de lotaria e vários outros documentos, de que fez pronta entrega ao chefe da estação do Barreiro, mediante recibo.



Francisco Ferreira da Costa, fogueiro de 2.ª classe do Depósito de Campanhã. Tendo encontrado sobre o baú do seu maquinista, um anel de ouro, que depois se provou pertencer a um limpador, prontamente o entregou ao seu chefe imediato.

José de Almeida Dias, operário de 3.ª (caldeireiro) das oficinas de Barreiro. Tendo encontrado no recinto das oficinas, um relógio de pulso, que depois se provou pertencer a um seu colega, prontamente o entregou ao seu chefe imediato.





Adelino Fernandes Pereira, revisor de 2.ª classe da 5.ª circunscrição, encontrou uma carteira de senhora contendo vários objectos e a importância de Esc. 226\$00, que entregou ao chefe da estação das Caldas da Rainha.

José Marques Roque, limpador do depósito de Barreiro-Setubal. Tendo encontrado, no recinto do Posto, um relógio de pulso, que depois se provou pertencer a um colega, prontamente o entregou ao seu chefe imediato. Este relógio tinha o valor aproximado de Esc. 650\$00.



José António Leal Bouças, revisor de 2.ª classe da Revisão de Entroncamento. Tendo encontrado sobre um banco da carruagem A6f 552 CP, chegada pelo c.º 11 de 1 de Novembro, uma carteira de senhora, contendo, em dinheiro, a quantia de Esc. 862\$00 e objectos no valor aproximado de Esc. 300\$00, dela fez pronta entrega ao chefe da Estação, mediante recibo.

José da Fonseca Santos, operário de 1.ª classe (pintor) do Dep.º de Boavista. Tendo encontrado abandonado no solo um relógio de bolso marca «Viergines», dele fez pronta entrega ao seu chefe de brigada.



Joaquim António, operário de 2.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Entroncamento. Tendo viajado, com sua família, no c.º 4 de 27 de Agosto p.º p.º, notou que este comboio parava à entrada da estação de Santana e inteiando-se de que a agulha de entrada se encontrava avariada, imediatamente se propôz remediar a avaria, conseguindo-o, finalmente, muito antes da chegada do pessoal da Via e Obras que trabalhava distante. Pelo facto foi elogiado nos termos do art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal.

PROMOÇÕES

Abastecimentos — Empregado de 3.ª classe : João Vieira Rodrigues, aspirante.

Chefe de Repartição principal — João Cândido Dias Bispo.

Inspector — Artur Rodrigues Antunes Maia.

Subchefe de Repartição — Fernando Vicente Pereira.

Chefes de secção — José Manuel Lopes e Fernando Furtado de Oliveira.

Empregados de 1.ª classe — Octávio Caldeira Azinhais e Eduardo Lopes Martins

Empregados de 2.ª classe — Florival Emídio Cabrita e Albino da Conceição.

Recebedores de materiais de 2.ª classe — João Duarte Azevedo.

Empregado de 2.ª classe — José Rodrigues.

Chefe de Armazém — José de Melo Catáfo.

Fieis de Armazém de 1.ª classe — António Ventura Gomes, António Simões de Carvalho e Luís José Cardoso.

Distribuidores de materiais de 1.ª classe — Manuel Gueifão.

Ajudantes de Distribuidores de materiais — Manuel Fernando de Oliveira Lemos, Francisco Estêvão Fuentes e João Esteves Marques.

Sumário

O 55 vai partir...

Fausto de Figueiredo

Aspectos de um descarrilamento na linha da Beira Baixa, por Borges d'Almeida

Cinema para Ferroviários

Cartas ao Editor

Os nossos colaboradores

Encravamentos, por A. Esteves de Mendonça

A excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suíça

Desportos, por José Rodrigues Verde

Conheça a sua terra: A linha do Sabor, essa desconhecida, por António Rodrigues Coutinho

O Plano Marshall e os Caminhos de Ferro Portugueses

Personal

NA CAPA — Mr. James Boles, Delegado do
Plano Marshall, visita as linhas
férreas portuguesas.

VEM A LISBOA?
Visite a UNIÃO DE CONFECÇÕES, LIMITADA
Calçada do Carmo, 7, 1.^o (ao Rossio)
TELEF. 24937

Onde encontrará o maior sortido de Gabardines, FATOS
POR MEDIDA, para Homens, Senhoras e Crianças,
— Sobretudos, Casacos de Sport, Lanifícios —



Einen Schatz nicht zu

FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, L.^{DA}

L. S. JOÃO DA PRACA, 36-A, 38 (A 58)
TELEF. 28055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM
DESENHO — TRICROMIA
FOTOGRAVURA — ZINCOGRAFIA