

BOLETIM DA C.P.



# BOLETIM DA C.P.

N.º 257 NOVEMBRO — 1950 ANO 22.º

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

**FUNDADOR:** ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

**PROPRIEDADE**

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

**DIRECTOR**

**Eng.º Roberto de Espregueira Mendes**

**EDITOR:** ANTÓNIO MONTÊS

**ADMINISTRAÇÃO**

Largo dos Caminhos de Ferro  
— Estação de Santa Apolónia

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



No acto inaugural da Conferência Internacional de Horários, realizada no Porto, o Director Geral da C. P. Eng.º Espregueira Mendes, saúda os delegados dos Caminhos de Ferro da Europa. Na mesa vêem-se Mr. Sauvajol, Chefe Adjunto do Serviço Central do Movimento da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Francêses e António Cálem, Presidente da Associação Comercial do Porto





O Palácio da Bolsa, onde se realizou a Conferência

# *Na Conferência Internacional de Horários* **realizada no Porto** **tomaram parte delegados de seis nações da Europa**

**C**ONFORME noticiaram os jornais, foi inaugurada, em 7 do corrente, a Conferência Internacional de Horários, na qual tomaram parte cinquenta delegados das empresas ferroviárias da França, Suíça, Inglaterra, Itália, Espanha e Portugal.

As sessões realizaram-se no Palácio da Bolsa, cujas salas foram gentilmente cedidas pela Direcção da Associação Comercial do Porto. A sessão inaugural foi presidida pelo Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, encontrando-se na mesa Mr. Sauvajol, Chefe Adjunto do Serviço de Movimento da S. N. C. F. e António Cálem,

Presidente da Associação Comercial do Porto.

O Director Geral da C. P. saudou os delegados das empresas ferroviárias e depois de prestar as suas homenagens à prestigiosa colectividade onde se encontravam reunidos, fez votos para que os trabalhos decorressem de forma a melhorar as ligações internacionais, fazendo-os também para que as impressões colhidas durante a curta estadia em Portugal fossem as mais agradáveis. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ao escolher o Porto para a reunião deste ano, quis mostrar a sua consideração pela laboriosa «Cidade Invicta»,



onde o pitoresco e a hospitalidade convidam e atraem os estrangeiros que nos visitam.

Em nome dos delegados presentes, Mr. Sauvajol, da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, saudou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses na pessoa do seu Director, assegurando-lhe o maior desejo de colaboração nos trabalhos que iam ser iniciados.

À margem das sessões realizadas, a C. P. organizou um programa de visitas, e, assim, foi visitada a tradicional Universidade de Coimbra, cujas dependências foram muito admiradas. No Hotel «Astória», a «Wagons-Lits» ofereceu um almoço aos delegados das empresas ferroviárias, ao qual presidiu Mr. Mareschal, Director da Exploração daquela Companhia, que saudou o Director Geral da C. P., para quem teve palavras de simpatia e apreço, que foram retribuídas pelo Eng.º Espregueira Mendes.

Nas horas livres dos trabalhos da Con-

ferência Internacional de Horários, os delegados e famílias visitaram a Sé Catedral, a Igreja de S. Francisco, o Palácio de Cristal, a Foz do Douro e o Porto de Leixões, tendo ainda visitado, por intervenção do Instituto do Vinho do Porto, os Armazéns Ramos Pinto e da Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal, em Vila Nova de Gaia.

Encerrados os trabalhos, a C. P. ofereceu aos delegados e famílias um jantar no restaurante «Belo Horizonte», que foi presidido pelo Subdirector da C. P. Eng.º Pedro de Brion.

Finda a refeição, o Eng.º Pedro de Brion mostrou a sua satisfação por saber que os trabalhos da Conferência Internacional dos Horários foram proveitosos, tendo elogiado a orientação experimentada de Mr. Sauvajol.

Saudou o Presidente da Associação Comercial sr. António Cálem, agradecendo-lhe a cedência das salas do suntuoso Palácio da Bolsa para as reuniões efectuadas, endere-



A inauguração da Conferência Internacional de Horários no Palácio da Bolsa





Igreja e Torre dos Clérigos no Porto

quando agradecimentos aos Directores da Alfândega e da Polícia Internacial pela colaboração que tem prestado à Companhia, no que se refere a ligações internacionais.

Ao Instituto do Vinho do Porto que, com a amabilidade de sempre, promoveu a visita aos armazens de Gaia, testemunhou o reconhecimento da C. P., fazendo votos para que todos os convivas, ao regressarem a suas casas, levassem as melhores impressões da visita ao norte de Portugal.

A convite da C. P. realizou-se a excursão a Viana do Castelo, onde estava reservada uma agradável surpresa aos visitantes, à chegada do comboio especial áquela cidade. Aguardava-os um grupo de lavradeiras de Santa Marta de Portuzelo e a banda do Orfanato. Organizou-se um cortejo até à Câmara Municipal e na Praça da Rainha, fazia a guarda de honra um grupo de «Zés Pereiras» e um friso de lavradeiras colocadas nas arcarias da Misericórdia, dos Paços do Concelho e do Chafariz da Vila, espectáculo que deixou aos nossos hóspedes a melhor impressão.



A Praça da Rainha com os edificios da Misericórdia e dos Paços do Concelho



O Presidente da Câmara Municipal, Dr. Araújo Novo, saudou no Salão Nobre dos Paços de Conselho os delegados à Conferência Internacional de Horários a quem deu as boas-vindas, saudações que foram agradecidas por Mr. Sauvajol.

Os visitantes fizeram então uma digressão pela cidade, observando os lindos edifícios, servindo-lhes de cicerone o Presidente da Comissão Municipal de Turismo, sr. Diogo Teixeira, Cônsul da França.

Depois do passeio pelas margens do Lima,

No final, Mr. Sauvajol brindou a cidade de Viana do Castelo, agradecendo o Presidente da Câmara, com palavras amigas para as nações que ali se encontravam representadas.

Finda a refeição, exibiu-se o Grupo Folclórico de Viana do Castelo, que, durante duas horas, deliciou os visitantes com danças e cantares regionais, que muito apreciaram. Foi uma festa que deixou a todos impressões inolvidáveis do nosso folclore.



Grupo Folclórico de Viana do Castelo

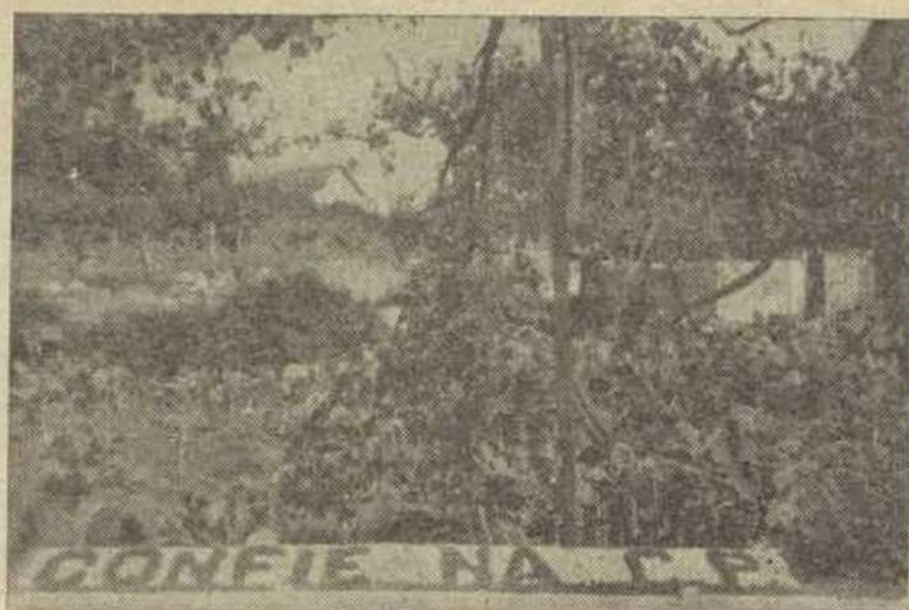
os visitantes seguiram para o Hotel do Monte de Santa Luzia, cujas salas se encontravam engalanadas com as bandeiras das nações representadas na Conferência e com motivos regionais.

Presidiu ao almoço, em nome da C. P. o Eng. Pedro de Brion, ladeado pelas Senhoras de Mareschal e de Lima Rêgo, Sr.<sup>as</sup> D. Maria Angelina e D. Amélia de Espregueira Mendes, Presidente da Câmara Municipal de Viana, Dr. Araújo Novo e Eng.<sup>o</sup> Sauvajol e Lima Rêgo.

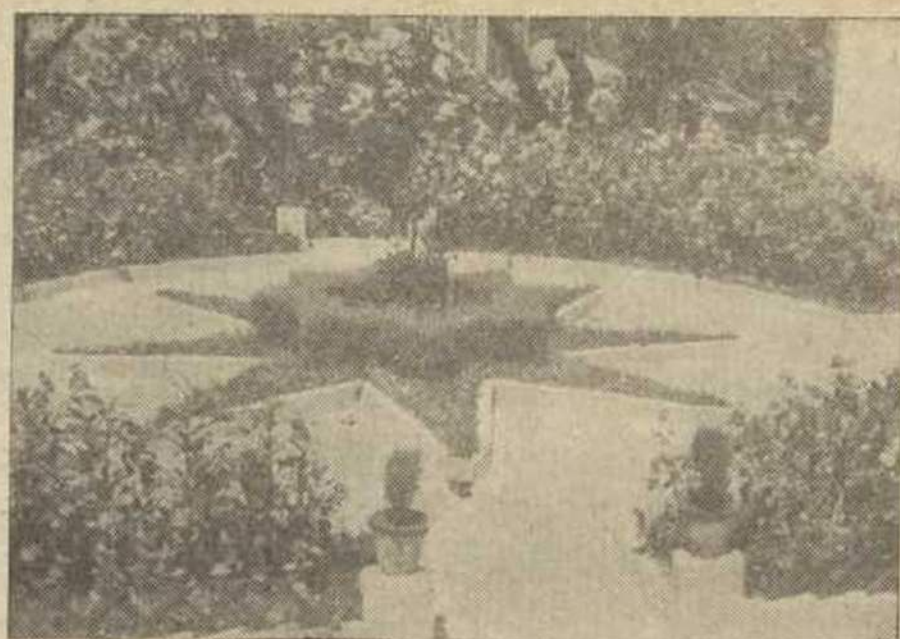
A excursão que a C. P. ofereceu a Viana do Castelo, constituiu uma verdadeira surpresa, tendo merecido os melhores louvores dos nossos visitantes, que se mostraram maravilhados com a hospitalidade minhota.

No dia 10, também em comboio especial, seguiram para Vigo os delegados e famílias, que muito elogiaram os nossos caminhos de ferro, não só pelo que se refere à segurança das nossas linhas, mas ao arranjo das estações e jardins e, ainda, ao aprumo dos ferroviários.





Uma placa em pedra de godos lancis com as letras em relva verde, na estação de Gondifelos



O jardim da estação de Gondifelos — N. P., confiado ao Factor de 2.ª, Avelino Aurélio de Sá, sendo o autor e construtor

# CARTAS AO EDITOR

*Sr. Editor do «Boletim da C. P.»*

*Envio estas quatro fotografias para V. apreciar o meu trabalho e gosto pelos jardins das estações da Companhia.*

*Uma indica o jardim da estação de Outiz, sendo este todo feito por mim, com pequenas pedras brancas e pretas adquiridas num monte a dois quilómetros da estação, sendo transportadas no carro de limpeza da estação pelo agente braçal e por mim.*

*As restantes mostram o jardim da estação de Gondifelos, para onde vim transferido a meu pedido em 1 de Abril de 1950, sendo este feito totalmente por mim, como os tijolos de cimento — com este material adquirido à minha custa — e a areia transportada do rio Este, que passa a um quilómetro desta estação.*

*Esta estação não concorreu ao concurso deste ano, mas espera concorrer no próximo ano. Possui um viveiro com variedades de plantas para abastecer o jardim desta e das estações vizinhas.*

*Depois da apreciação de V. pedia para as mesmas serem*

*publicadas no «Boletim da C. P.», agradecendo a devolução dos originais.*

*(s) Avelino Aurélio Ferreira de Sá  
Factor de 2.ª 19075 N. P.*

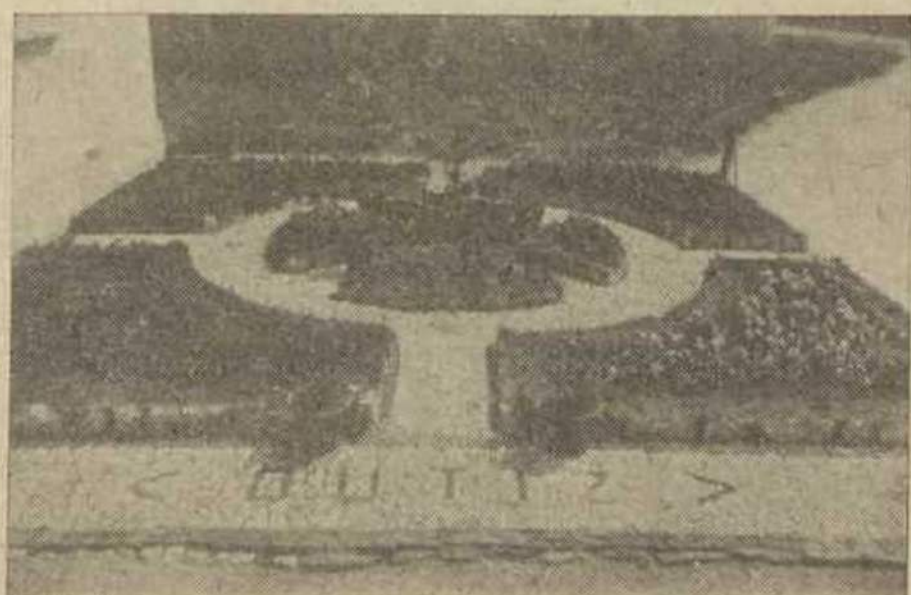
*Gondifelos, 18/10/950.*

*N. da R. — O «Boletim da C. P.», ao transcrever a carta que lhe foi enviada, envia os seus agradecimentos ao assinante que teve a amabilidade de lhe prestar a sua colaboração.*

*Parece-nos digno de elogio o interesse que tem mostrado pelo aformoseamento dos jardins das estações onde tem trabalhado, que constitui um exemplo digno de ser seguido por outros camaradas.*

*As fotografias que publicamos mostram o bom gosto e a dedicação do nosso colaborador, que esperamos possa ver premiados os seus esforços no concurso do próximo ano.*

*A propósito do concurso «Estações Floridas», informamos os nossos leitores que, ainda este ano, serão remetidos aos classificados os prémios pecuniários que obtiveram, assim como os diplomas respectivos.*



O jardim da estação de Outiz, sendo o autor e construtor Avelino Aurélio Ferreira de Sá, Factor de 2.ª



A estação de Gondifelos, foto do Factor de 2.ª Avelino Aurélio Ferreira de Sá



## Uma exposição de assuntos ferroviários

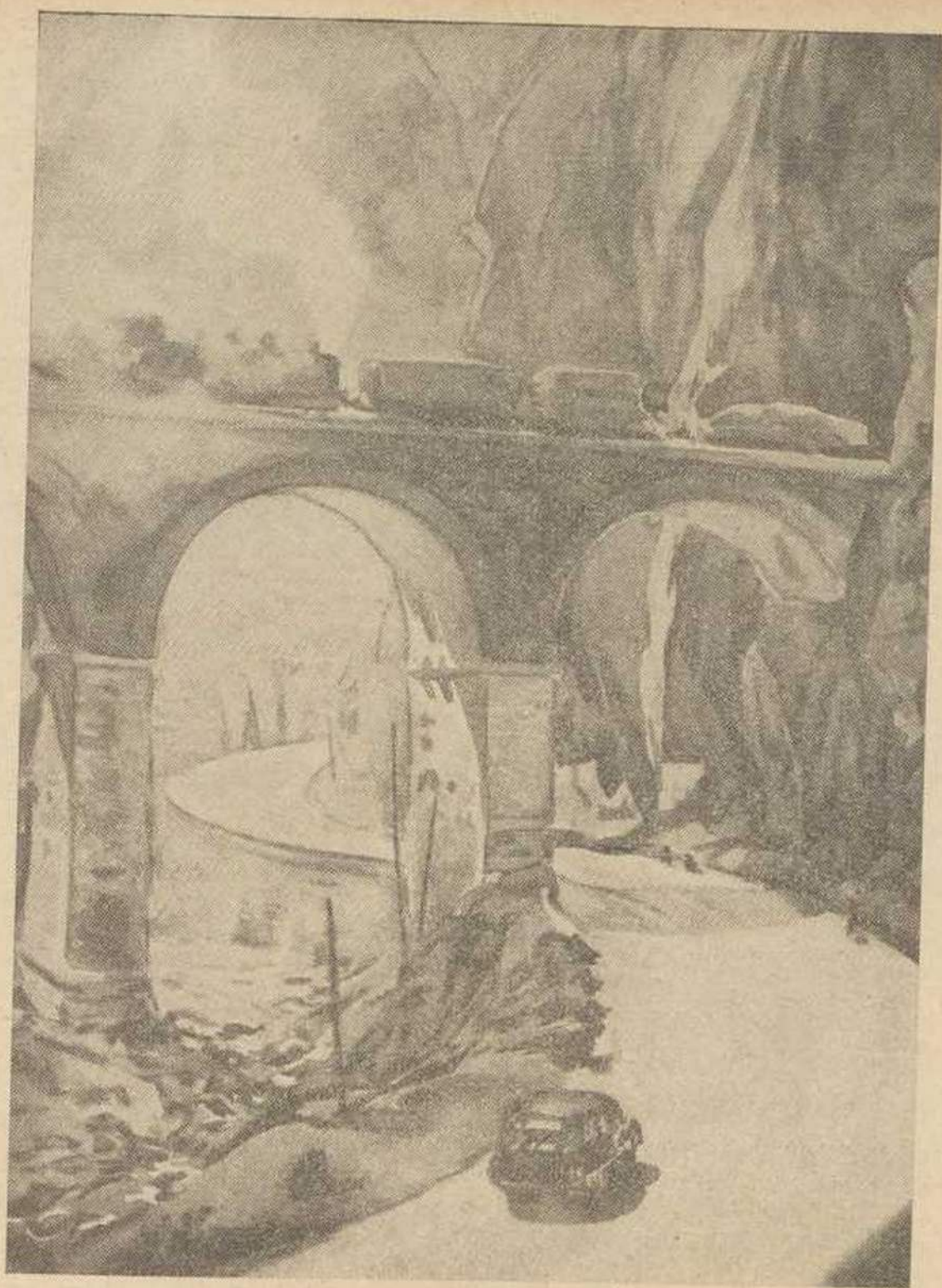
A revista «TRENES», magnífica publicação da RENFE—Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis—cuja direcção está confiada a D. Juan de Chicheri, Chefe de Serviço do Tráfego de Passageiros, organizou recentemente em Madrid uma exposição interessantíssima, na qual figuram unicamente assuntos ferroviários.

A exposição, feita com a colaboração dos aquarelistas espanhóis, esteve aberta de 7 a 31 de Outubro, tendo constituido um assinalado êxito artístico. Na «Exposição de Assuntos ferroviários» tomaram parte 51 expositores, que apresentaram 101 trabalhos sugestivos, que foram admirados e elogiados por milhares de visitantes.

Para se avaliar a categoria do certame, basta dizer que o mesmo teve lugar no Museu Nacional de Arte Moderna, que é considerado um dos melhores de Espanha.

Os assuntos expostos, têm, entre outros, os seguintes títulos, o suficiente para dar aos nossos leitores numa ideia da notável exposição:

Chegada — Manobras — Fumo e vapor — Dupla tracção — Comboios — Via livre — A grua — Depósito de Máquinas — O disco — Passagem de nível — O Porto — Tracção eléctrica — Pri-



PANCORBO — Aguarela de Ansel del Campo

mavera ferroviária — Poente — Paisagem ferroviária — O «Talgo», etc. etc.

Há muito que o «Boletim da C. P.», pensa organizar uma exposição deste gênero, cuja realização seria no vestibulo inferior da estação do Rossio.

Não nos faltam artistas plásticos que têm escolhido assuntos ferroviários para os seus trabalhos, o que nos leva a ter esperança de, no próximo ano, podermos realizar uma exposição idêntica à que se efectuou em Madrid.

À revista «Trenes», a quem se deve a feliz iniciativa, apresenta o «Boletim da C. P.» as suas felicitações pelo êxito alcançado com mais esta realização cultural, que constitui uma sugestiva e interessante propaganda dos transportes em caminho de ferro.



# O MENOR ESFORÇO

Por REGINALDO RAÚL PEREIRA CAMOEZAS  
Chefe de Estação de 3.<sup>a</sup> classe da Divisão de Exploração

A teoria do menor esforço consiste em o indivíduo cumprir os deveres do seu cargo, com o menor dispêndio possível de energias, sem contudo deixar de, rigorosamente, executar a missão que lhe está confiada.

Esta teoria só muito conscienciosamente pode ser posta em prática depois de, com minúcia, ser estudado e discutido o melhor método de trabalho, uma vez que cada um empregue o processo que julgar mais conveniente, de forma a que seja feito no menor espaço de tempo, com a maior exactidão e com o menor esforço possível.

Do pior ou melhor método de trabalho depende a teoria do menor esforço. Desta maneira, um indivíduo perfeitamente metódico realiza mais fácil e rapidamente um trabalho; outro tanto não acontece ao indivíduo não metódico, que só com mais tempo e com mais dificuldade consegue executá-lo, embora ambos o façam com a maior perfeição. Isto equivale a dizer, que dois indivíduos com trabalho igual e com execução perfeita não têm igual dispêndio de energias.

Há indivíduos, que imaginam praticar a teoria do menor esforço, porque fazem o trabalho com rapidez e sem maior cansaço. Todavia essa crença é errada, desde que o trabalho não saia perfeito e então não se deu um menor dispêndio de energias, mas sim uma maior negligência que, se foi em princípio um menor esforço para ele, virá automaticamente a transformar-se num maior trabalho para outro ou outros e muitas vezes para o próprio negligente, quando seja forçado a corrigir o seu trabalho imperfeito.

Uma secretária desarrumada, um arquivo desorganizado, uma colecção de impressos desordenada, livros dispostos e atirados ao acaso, não são manifestações de menor es-

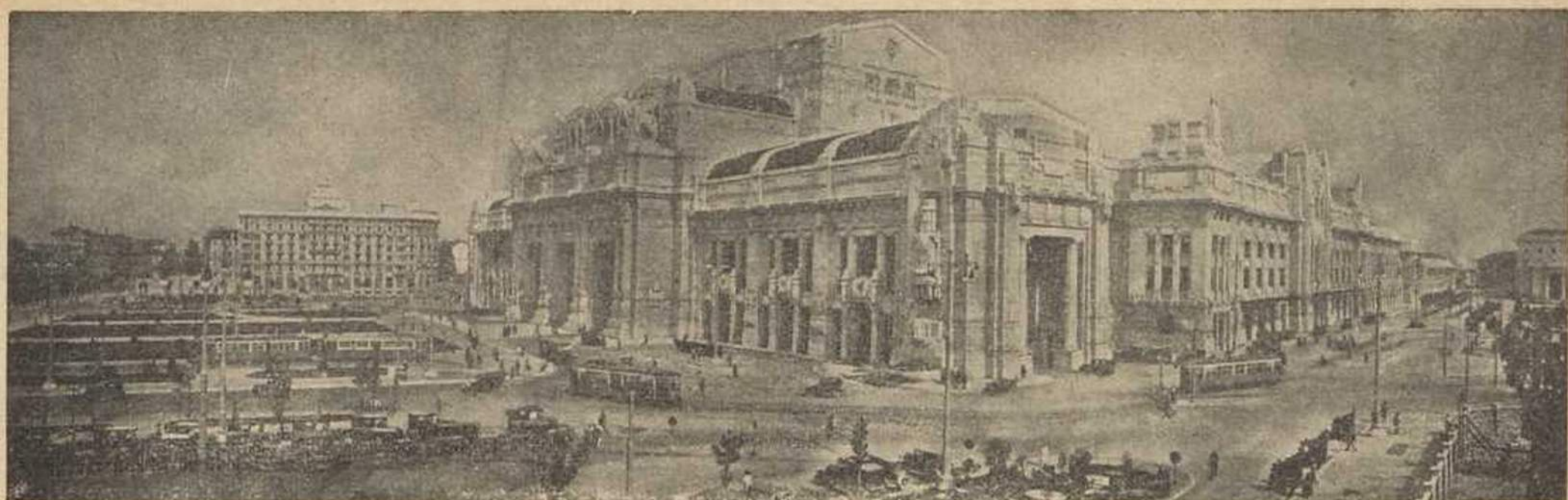
forço mas sim de maior negligência. Um simples papel mal dobrado não representa um menor esforço para quem o dobrou, mas sim um maior esforço para aquele que se vê forçado a corrigir esse defeito, obrigado pelo hábito de trabalhador metódico.

Os indivíduos, que por falta de preparação prática ou técnica, fazem os seus trabalhos de qualquer maneira, não praticam a teoria do menor esforço. Assim põem à prova as suas péssimas faculdades de trabalho, o seu desmazelo e a sua indiferença pelo melhor ou pior resultado do serviço que lhe foi confiado.

Estes indivíduos, quando aconselhados a que corrijam os seus hábitos, adaptando-se a um método tido como bom, esboçam um sorriso incrédulo e apresentam a favor da sua falta de preparação e de interesse, argumentos só aceitáveis pelos indiferentes como eles. São os inadaptáveis que, quando têm a felicidade de se terem empregado numa grande empresa, onde por essa mesma razão, quer os bons, quer os maus dificilmente se tornam notados e onde muitas vezes os melhores passam por ser os piores e vice-versa, vivem bem e até conseguem vencer.

Pelo contrário, quando estes têm a fatalidade de não ingressar nos grandes quadros de pessoal e são forçados a recorrer aos pequenos núcleos comerciais ou industriais, não vencem porque aí «o patrão» tem a facilidade e a conveniência de conhecer de perto todo o seu pessoal. Este, de ordinário, não se deixa influenciar por motivos alheios aos seus interesses pessoais, faz a selecção com rigor, determina os valores positivos, habilitando-se assim a escolher para seus mais íntimos colaboradores, os facilmente adaptáveis que souberam adoptar um perfeito método de trabalho e praticar com consciência a teoria do menor esforço.





Um aspecto exterior da estação central de Milão, uma das maiores estações da Europa

# A reconstrução dos Caminhos de Ferro Italianos

*A Revista Engenharia Ferroviária editou, recentemente, um folheto, sobre a reconstrução dos caminhos de ferro italianos.*

*Todo o mundo sabe como ficaram os caminhos de ferro italianos depois da última guerra, e os nossos leitores conhecem, por artigos anteriores, os árduos trabalhos dos nossos camaradas italianos, para pôr em boas condições de exploração uma importante rede que, ainda há poucos anos, se encontrava bastante danificada.*

*No folheto publicado agora, o Eng.º Giovanni di Raimondo, Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos, descreve os trabalhos realizados, assunto do maior interesse para os nossos leitores.*

A situação da reconstrução dos caminhos de ferro italianos, no fim de 1945, foi recentemente exposta pelo seu Director Geral, Eng.º Di Raimondo, num folheto editado pela revista «Engenharia Ferroviária».

Trata-se de um documento de grande interesse, no qual o Eng.º Di Raimondo começa por referir que com a inauguração dos serviços das grandes pontes sobre o rio Pó, se pode dar por terminada a primeira parte da reconstrução material dos caminhos de

ferro. Os transportes, tanto de passageiros como de mercadorias, ficavam, pois, restabelecidos, sem restrição nem limitação de qualquer classe.

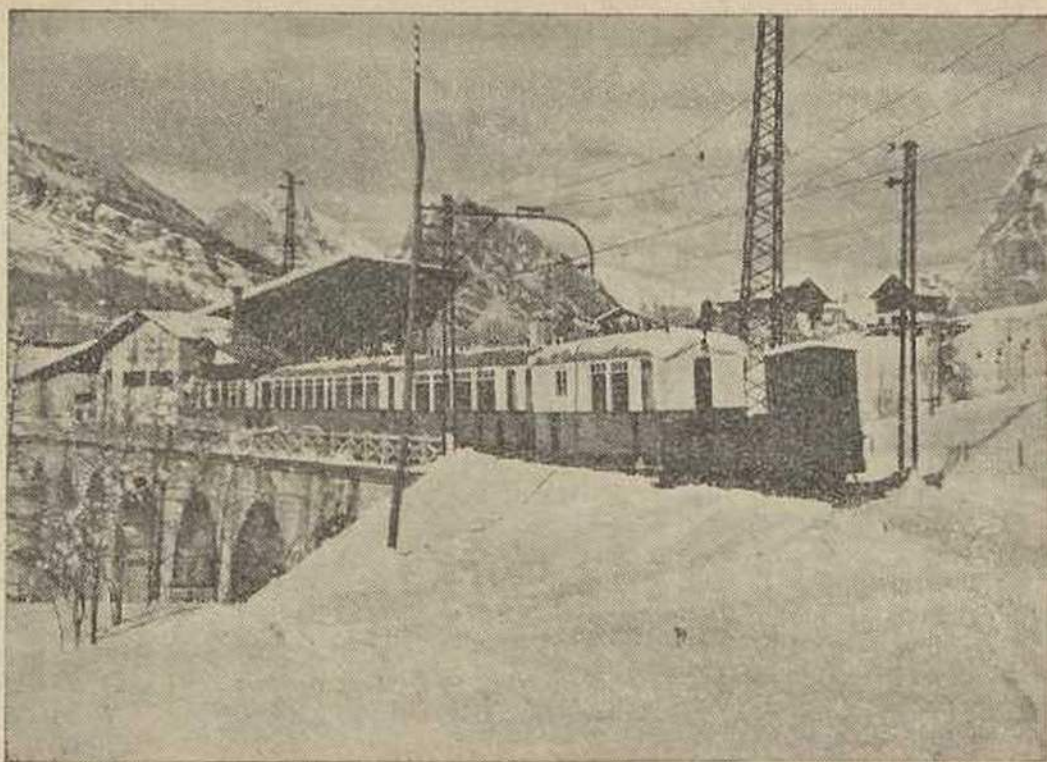
A segunda fase, que implica a substituição de numerosas obras provisórias por obras definitivas e o melhoramento dos meios técnicos de exploração e a sua modernização, já foi iniciada há algum tempo. Neste momento trata-se, essencialmente, de dotar as instalações dos mais modernos aparelhos de comando e manobra (bloco, sinalização e tele-comunicação) o enriquecimento e melhoria do parque de locomotivas eléctricas, auto-motoras e carruagens.

Estas obras já foram iniciadas, mas como o seu prosseguimento exige novas despesas, esperam-se, por isso, brevemente novos créditos.

A extensão das linhas em exploração, que era de 28.210 quilómetros em 1939, alcança somente 21.136 quilómetros em 1945, para voltar a ser de 27.437 quilómetros no fim de 1949.

O programa decretado prevê o emprego de carril de 36 metros de comprimento e 49 quilos por metro nas linhas principais. Nos túneis, examina-se a possibili-





Caminho de Ferro para a estação de montanha de Cortina de Ampezzo

dade do emprego de barras soldadas de 108 metros.

A reconstrução das pontes metálicas foi menos rápida do que as de formigão armado e de fábrica, como consequência da falta do ferro.

De uma maneira geral, fizeram-se importantes economias na reconstrução e conservação, substituindo as pontes metálicas por obras de formigão armado e de fábrica, sempre que foi possível.

As obras de estes últimos tipos foram consideravelmente aligeiradas; as de formigão armado construíram-se até com vãos de 44 metros. Nas pontes de fábrica suprimiram-se pilares e arcos intermédios. Todas as pontes reconstruídas foram calculadas para sobrecargas muito superiores.

Foram 3.866 os edifícios reconstruídos (82 por cento dos destruídos), a que devemos acrescentar 3.400 casas para trabalhadores.

O número de vivendas, que era de 50.833 em 1939, ficou reduzido a 29.432 em 1945, para tornar a subir a 54.613 no fim de 1949.

A reconstrução dos túneis destruídos durante a guerra, foi longa e difícil. As destruições representavam sete por cento aproximadamente da extensão total, estando praticamente terminadas as reparações.

As linhas telegráficas encontram-se completamente restabelecidas e trabalha-se actualmente na transformação da rede telegráfica por teletypewriter centralizado. Mas isto está dependente da obtenção de novos recursos financeiros.

A rede italiana executa-se no sentido do emprego de aparelhos com alavanca de itinerários inteiramente eléctricos; o bloco automático deve ser instalado progressivamente nas linhas principais, com a aplicação dos sistemas de corrente codificados. Adoptou-se um novo sistema de sinais, porém a sua prática em vigor está condicionada à obtenção dos créditos necessários,

Como consequência do restabelecimento total e da extensão da tracção eléctrica, o consumo de energia durante o exercício de 1948 e 1949 foi de 1.100 milhões de Kwts.



Uma das entradas da estação central de Milão



(contra 1.069 milhões em 1948-1949) dos quais 49 por cento são fornecidos pela indústria privada e o resto produzido pelos mesmos caminhos de ferro. Projecta-se a construção de novas centrais hidro-eléctricas e térmicas.

A tracção eléctrica (em corrente contínua a 3.000 v) restabeleceu-se em todas as linhas já electrificadas antes da guerra e ampliou-se à linha Arona-Domadossola. A percentagem das linhas já electrificadas alcança 34 por cento. Trabalha-se na electrificação da linha Messina-Palermo.

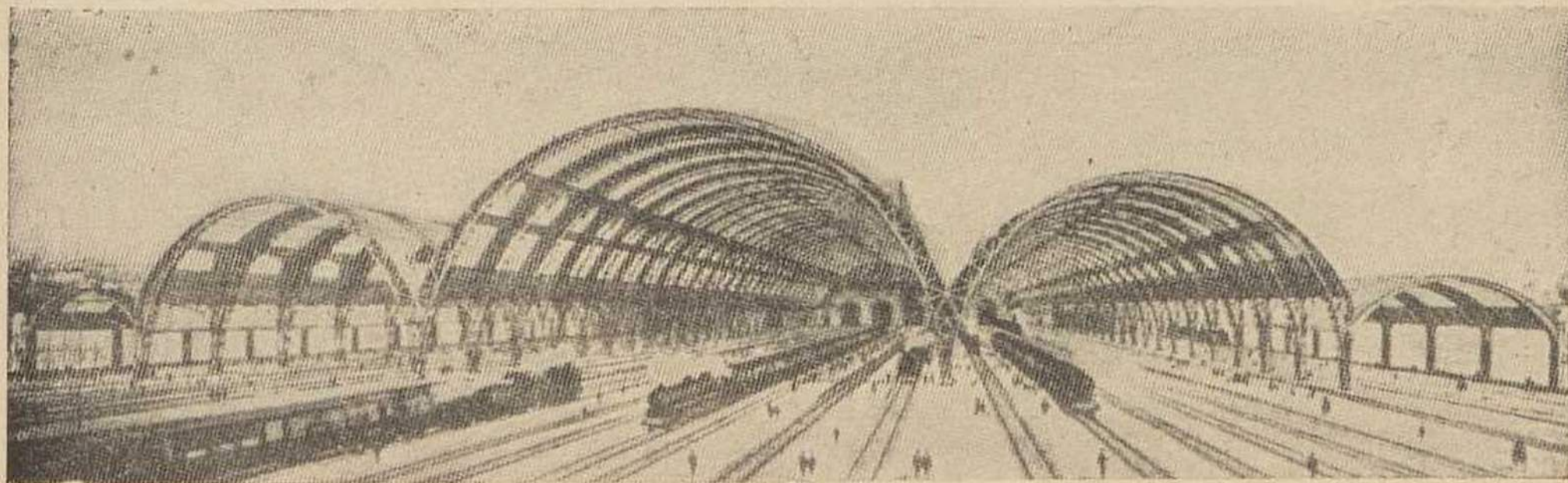
A rede italiana não prevê a construção de novas locomotivas a vapor; trabalha-se unicamente em melhorar as existentes. O parque que, em 1940, possuía 4.059 locomotivas, tinha 1.779 em 1945, e, ao encerrar-se o ano de 1949, o número subia a 3.440.

O parque das locomotivas eléctricas, que era de 1.531 em 1939, chegou a 517 em 1945, para alcançar a cifra de 145 no fim de 1949.

Deu-se um grande impulso ao emprego de automotoras com motor térmico. Quase todas as locomotoras avariadas durante a guerra estão em circulação. As novas unidades terão de 80 a 90 lugares sentados.

A reparação e reconstrução de carruagens foi acelerada quanto possível, mas serão necessários novos créditos para alcançar as quantidades necessárias. O parque, de 12.405 que possuía em 1942, estava reduzido a 2.506 em 1945, mas no fim de 1949 já apresentava 8.400 carruagens.

Com o objectivo de favorecer a exportação de productos agrícolas e frutos, deu-se



Um aspecto do interior da Estação de Milão

No que se refere a locomotivas eléctricas, a rede italiana adoptou dois tipos: a chamada E 424, de potência média e apta para grandes velocidades e circulação nas linhas de fortes rampas e curvas de pequeno raio: e a E 636, de grande potência, particularmente apta para comboios de peso médio.

um grande desenvolvimento à construção de vagões frigoríficos.

Todos os vagões novos estão providos de freio de ar comprimido.

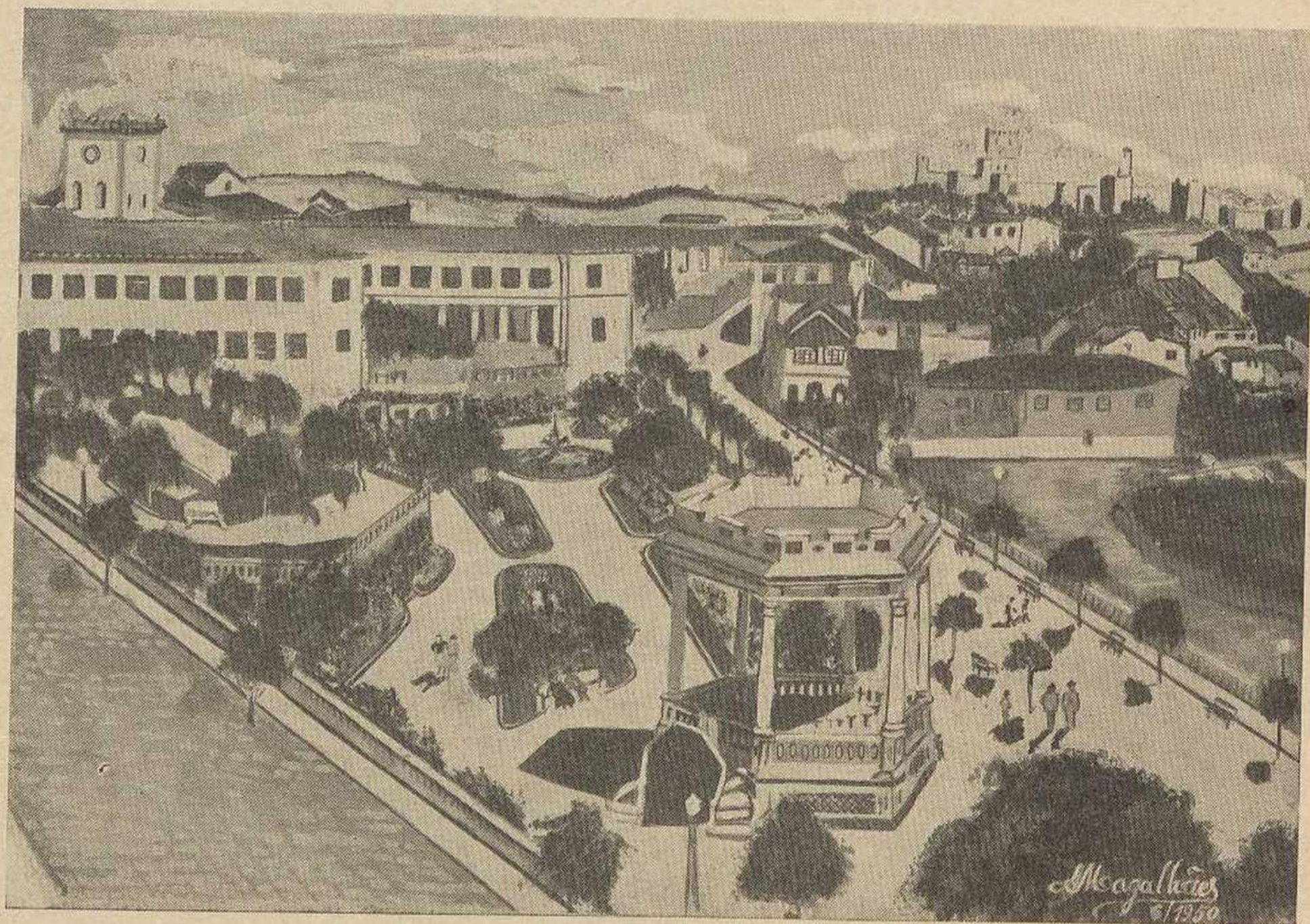
O parque, que tinha, em 1939, nada menos do que 150.637 vagões, ficou reduzido a 60.637 em 1945, e alcançou no fim de 1949 a cifra de 124.000 vagões.

«Conheço um homem dotado de brilhantes qualidades, mas que não tem habili-  
dade para tratar dum negócio seu e é completamente incapaz de cuidar dos de outrem,  
porque, constantemente, traz consigo a vã suspeita de que o seu chefe o oprime ou pre-  
tende oprimi-lo. Não pode mandar nem obedecer. Se lhe dessem uma carta para Garcia,  
provavelmente a resposta seria: Leve-a o Senhor».

(Do livro «Uma carta para Garcia»)



# OS NOSSOS COLABORADORES



BRAGANÇA — Aguarela de António Pinto Magalhães, Factor de 3.<sup>a</sup> classe

○ «Boletim da C. P.», que continua a franquear, com prazer, as suas colunas à colaboração de todos os ferroviários portugueses, desde que ela ofereça interesse ou seja digna de estímulo, tem hoje o prazer de reproduzir, nesta página, uma sugestiva aguarela do factor de 3.<sup>a</sup> classe António Pinto Magalhães.

«Recentemente ouvi lamentar, com uma simpatia simulada, a sorte dos operários oprimidos nas fábricas e daqueles que, sem casa, buscam um emprêgo honesto.

...Ninguém diz nada do chefe que envelhece antes de tempo, pelo vão intento de lograr que os inúteis façam um trabalho inteligente e pela luta prolongada e paciente contra os empregados que não fazem nada, desde que ele volta as costas.»

(Do livro «Uma carta para Garcia»).



# GUERRA JUNQUEIRO

**C**OMEMOROU-SE, recentemente, o primeiro centenário do nascimento do Poeta Guerra Junqueiro, figura notável de português, que nasceu a 18 de Setembro de 1850, em Freixo de Espada à Cinta.

Contemporâneo de Antero de Quental, João de Deus, Eça de Queiroz, Oliveira Martins e Ramalho Ortigão, Junqueiro deixou uma obra cheia de vibração e beleza. «Os Simples» e as «Orações ao Pão e à Luz» são as suas obras de sempre, as suas obras eternas, que glorificam a literatura latina.

O «Boletim da C. P.» publica hoje, em sua homenagem, uma página do livro — *A Pátria* — do grande Poeta:

**Não perdi a razão, nem gracejo...  
Acaso, meu senhor, não vêdes como eu vejo,  
Neste gigante, em seu aspecto e seu fadário,  
O quer que seja de extra-humano e de lendário?  
Maior que nós, simples mortais, este gigante  
Foi da glória dum povo o semi-deus radiante,  
Cavaleiro e pastor, lavrador e soldado,  
Seu torrão dilatou, inóspito montado,  
Numa pátria... e que pátria! a mais formosa e linda  
Que ondas do mar e luz do luar viram ainda!  
Campos claros de milho moço e trigo loiro,  
Hortas a rir, vergéis noivando em frutos d'ouro,  
Trilos de rouxinóis, revoadas de andorinhas,  
Nos vinhedos pombais, nos montes ermidinhas,  
Gados nédios, colinas brancas, olorosas,  
Cheiro de Sol, cheiro de mel, cheiro de rosas,  
Selvas fundas, nevados píncaros, outeiros  
D'olivais, por nogais frautas de pegureiros,  
Rios, noras gemendo, azenhas nas levadas,  
Eiras de sonho, grutas de génios e de fadas,  
Riso, abundância, amor, concórdia, juventude,  
E entre a harmonia virgiliana, um povo rude,  
Um povo montanhês e heróico à beira-mar  
Sob a graça de Deus, a cantar e a lavrar!  
Pátria feita lavrando e batalhando: Aldeias  
Conchegadinhas sempre ao torreão das ameias.  
Cada vila um castelo. As cidades defesas  
Por muralhas, bastiões, barbacãs, fortalezas.  
E a dar a fé, a dar vigor, a dar alento,  
Grimpas de catedrais, zimbórios de conventos,  
Num abraço infinito, os dois braços da cruz!  
E ele, o herói [mortal duma empresa tamanha,  
Em seu tuguriozinho alegre na montanha  
Simples vivia — paz grandiosa, augusta e mansa,  
Sob o burel o arnez, junto do arado a lança.  
Ao polido esplendor do ocaso na arribana,  
Di-lo-ieis, sentado à porta da choupana,  
Ermitão misterioso, extásico vidente,  
Olhos no mar, a olhar sonambúlicamente...**



# Rio de Onor

Por ANTÔNIO MONTÊS

Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

NINGUÉM lá vai, pouca gente sabe onde fica, e no entanto é uma terra portuguesíssima do distrito de Bragança que, pelas tradições etnográficas, pelo pitoresco dos habitantes e pelas condições de vida social — que há séculos resistem a influências estranhas —, merece ser visitada.

Rio de Onor, com casas humildes cobertas de louza, por onde o vento sopra nas noites de inverno, levando consigo a «neve furaqueira» que regela as almas, merecia figurar nas terras do «Portugal Desconhecido»!

Casas baixas e tristes, construídas pelos habitantes, tantas vezes com a ajuda dos vizinhos, compõem o povoado, onde a vida se passa em perfeito regime comunal, e por isso mesmo revestida de invulgar originalidade.

Passa-lhe perto um rio — o Rio de Onor —, que dá nome à aldeia a que chamam «Rio de Onor de Baixo», para a distinguir da povoação espanhola, que, do lado de lá, é conhecida por «Rio de Onor de Cima».

As aldeias transmontanas, tristes, solitárias, perdidas nas serras e esquecidas dos homens, mantêm usos e tradições herdados de longe, guardando uma pureza primitiva, verdadeiramente impressionante.

Quem ouvir pronunciar as palavras «Rio de Onor» — com seu quê de poético —, mal adivinha o interesse da aldeia pobre, que, sem história, sem brasão de armas, vive isolada do mundo, numa tranquilidade própria das terras onde o progresso não chegou...

Trajos, falas, hábitos, costumes, têm índole própria, e no povoado reina a paz, pois os habitantes compõem uma só família, unida e amiga, que comunga nas mesmas alegrias e tristezas, ajudando-se mutuamente numa solidariedade comovedora, que nem parece de hoje...

«Ajuda-me hoje, que amanhã te ajudarei eu», é a legenda da terrinha pobre, onde não falta um ambiente enternecedor de carinho e amizade, que revela os sentimentos cristãos dum povo simples e bondoso.

O vestuário da pobre gente, fabricado de lã ou de linho, é tecido em teares primitivos, quer se trate de roupa interior — que é de linho caseiro —, quer da de fora, que é feita de «pardo».

Se os trajos, como as casas — aconchegadas por causa do frio —, impressionam pela simplicidade, outro tanto sucede com as falas, em português antigo, de pronúncia por vezes incompreensível.

As pessoas de fora que alguma vez ali deitam, chamam «fidalgos», e a boa nova corre a aldeiazita, com o dito consagrado: — «Hoje temos cá um figuro!»

Para se entenderem empregam expressões diferentes do resto do país, e, assim, ao pão chamam «fogaça», à jaqueta «véstia», ao boné «monteira» e ao avental «estamenho», nomes que fazem parte dum dicionário curiosíssimo.

Toda a gente se emprega no campo, não recebendo jornas pelos serviços prestados, sejam eles quais forem. Roçadas, colheitas,



sementeiras, guardas de gado, tudo é feito mutuamente, sem qualquer proveito, pois a palavra «egoísmo» é desconhecida no povoado!

Uma debulhadora, uma bomba de rega, um boi e um porco reprodutores, e um rebanho de gado caprino, são pertença de todos, visto que todos contribuíram para a sua compra e sustento.

Diariamente são nomeados os guardadores dos gados de toda a povoação, sendo multado o guarda a quem à hora da recolha falte alguma cabeça, a fim de se evitar que os gados causem prejuízos ou sejam atacados pelos lobos. Se o condenado se recusa ao pagamento da multa imposta pelos «homens bons», também conhecidos pelos «da justiça», não pode o seu gado ser apascentado com o da povoação nem fazer uso das regalias concedidas aos habitantes, ficando proibido de tomar parte em quaisquer decisões.

Por isso os julgados procuram sempre pagar multas, embora com sacrifício, a fim de não perderem as regalias criadas pela tradição.

Os habitantes de Rio de Onor, além das leis do país, regem-se por leis especiais, administradas pelos «homens bons» da aldeia, eleitos anualmente por escrutínio entre as pessoas mais idosas. Servem de listas as «jogas» do rio — pedras de dimensões aproximadas. Feita a proposta dos «homens bons» que hão-de governar no ano futuro, quem aprova faz uma cruz na «joga» e quem rejeita não faz sinal algum.

Eleita assim uma espécie de junta governativa, de cujas decisões não há recurso, é nomeado um guarda-rural encarregado da vigilância das propriedades, que tem como distintivo um bastão de autoridade.

Quando, no exercício das suas funções, encontra qualquer transgressão, vai colocar a vara à porta do transgressor com um sinal indicativo da falta encontrada. O transgressor toma então a vara do guarda, e vai com este à presença dum dos «homens bons», a fim de lhe ser aplicado o castigo, que é em género ou em dinheiro e reverte para o cofre dos melhoramentos da povoação.

A vara da justiça de Rio de Onor não é uma figura de retórica, pois existe com o

prestígio próprio da sua missão. As deliberações e julgamentos são feitos ao domingo em «conselho» — reunião do povo —, presidido pelos «homens bons» sendo as deliberações tomadas por maioria.

Há pouco, foi julgada uma mulher, por ter furtado treze pés de couve. Para desviar as atenções da justiça, a transgressora cortou igual número de pés, numa propriedade sua. Os «da justiça», procederam a exame no local, e, pela maneira como estavam feitos os cortes, concluíram que tinham sido praticados pela mesma pessoa, que foi condenada a pagar dez escudos por cada pé de couve e a dar uma volta pela aldeia com o furto à vista, a fim de servir de exemplo ao povoado...

Vindimas, sementeiras ou outras fainas agrícolas não são iniciadas sem a decisão do «conselho». A exploração de água, os concertos de caminhos, tudo é feito em comum, para proveito de todos.

Anualmente, são arroteados baldios para sementeira de centeio. Todos os habitantes contribuem com a sua parte para o amanhã, sementeira, ceifa e debulha. A produção, de alguns milhares de alqueires, é dividida em três lotes, dos quais um é distribuído pelos habitantes, o outro reverte em benefício do lugarejo e o terceiro para nova sementeira, fundo de assistência, empréstimos aos mais pobres, e auxílio para compra de gatos.

Há anos, com o concurso de todos, foi construída uma escola em Rio de Onor, e, por isso, julgou-se a povoação com direito a escolher a professora, cuja nomeação foi deliberada por maioria, em reunião do «Conselho». Sucedeu que o encarregado de transmitir às estâncias oficiais o nome da escolhida indicou o nome doutra professora, que ali foi colocada e está servindo a contento de toda a gente.

Mas a verdade é que a deliberação do «Conselho» não foi respeitada, e como não se deve brincar com a justiça de Rio de Onor, o emissário foi castigado com a multa de quinhentos escudos!

Os «homens bons» vêm praticando a justiça de forma verdadeiramente evangélica, impondo-se por isso aos habitantes, com



vontade firme. Diz a tradição que em tempos existiu em Rio de Onor um par de sapatos do «Conselho», o qual se destinava a serviço do mesmo. Para que qualquer mandatário não ficasse prejudicado no seu calçado servia-se do par de sapatos do «conselho», não se atrevendo a dar um passeio fora do caminho que não tösse do interesse da comuna...

A vida primitiva da humilde povoação, onde não faltam crenças e superstições, leva-a a recorrer ao curandeiro em lugar do médico, o qual tem o condão de receitar ervas de virtude, de efeitos milagrosos!

Para afugentar as bruxas fazem-se fogueiras com os indispensáveis chifres de carneiro, e, se as bruxas não obedecem ao complicado receituário, lançam mão das mais extravagantes rezas...

Quando as searas e os pomares são atacados de doença, o povo reza ladainhas, e, com o sacerdote à frente, percorre o povoado nas suas manifestações supersticiosas, às quais o padre não se recusa, — pois, a fazê-lo, perderia a simpatia e o bom conceito que goza na aldeia...

São curiosas as festas e usanças de Rio de Onor, onde os baptizados e os casamentos revestem aspectos bizarros. Organiza-se um cortejo, que passa por baixo da «talanqueira» — arco feito com cordões de oiro e lenços de sêda —, empunhado pelas moçoilas da aldeia, que cantam versos alusivos à cerimónia.

Então, ouvem-se a gaita de foles e o pandeiro, que alegam as festas ingênuas deste povo crente, onde reina a alegria sa de quem pratica a verdadeira moral.

Se algum caí doente, é tratado por um habitante de cada fogo, enquanto durar a doença, e até que todos tenham cumprido o seu dever, pois são todos iguais, tendo todos na memória a divisa «Todos por um e um por todos».

Para terminar as notas pitorescas da aldeia curiosíssima de Rio da Onor, falemos das cerimónias fúnebres.

Quando morre alguém, sai um vulto de cada casa, que vai prestar ao morto a última manifestação de solidariedade, fazendo-lhe companhia até à hora do enterro.

Os acompanhantes levam acêso um candieiro de três bicos, que dão aos pobres casebres, enegrecidos pelo fumo, uma luz que nunca conheceram.

A pessoa mais velha diz as orações, acompanhadas em voz alta pela multidão. Ainda que seja no verão, todos vestem capas de lã para a cerimónia fúnebre. Depois do enterro, são distribuídos pedaços de pão aos que acompanharam o morto à última morada, e, em casa dum parente daquele, organiza-se um jantar oferecido aos amigos, verdadeiro festim onde não faltam comezainas pantagruélicas, sendo as libações acompanhadas da prece:

— «Deus tenha no céu a alma do defunto...

A aldeia de Rio de Onor, como a de Baçal, merecia ser transportada inteirinha para o Museu de Bragança, onde constituiria um atractivo etnográfico dum pitoresco inextinguível, que a tradição soube respeitar — exemplo de bondade do povo transmontano e de amor fiel às nossas coisas portuguesíssimas.

## NÚMERO DO NATAL

COMO TEM SUCEDIDO NOS ANOS ANTERIORES, SERÁ PUBLICADO NO PRÓXIMO MÊS UM NÚMERO ESPECIAL DA NOSSA REVISTA. AGRADECEMOS AOS ASSINANTES E COLABORADORES O ENVIO DE ORIGINAL A PUBLICAR NO REFERIDO NÚMERO.



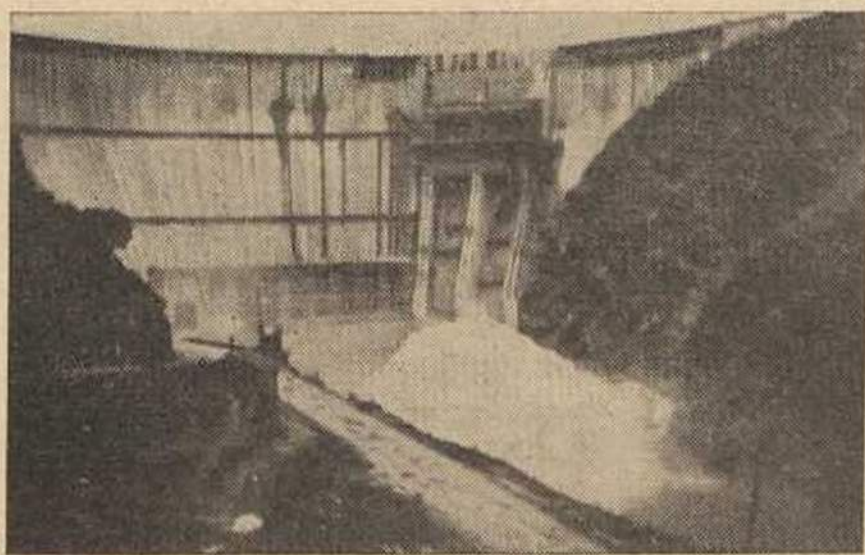
# A Barragem de Castelo do Bode

## ESTÁ QUASE CONCLUÍDA

**N**ÃO é a primeira vez que o «Boletim da C. P.» se ocupa da Barragem de Castelo do Bode, obra que merece ser admirada por todos os portugueses.

Situada no Rio Zézere e próxima do apeadeiro de Santa Cita (Ramal de Tomar), a Barragem de Castelo do Bode constitui um dos maiores melhoramentos realizados em Portugal, um daqueles melhoramentos que só podem ser levados a efeito em períodos de paz e de boa administração.

A Barragem de Castelo do Bode honra o



nosso País e a técnica portuguesa, factos que, por si só, justificam a deslocação de muitos milhares de pessoas que, de toda a parte, ali acorrem para vêr com os seus olhos o que os jornais lhes tinham anunciado.

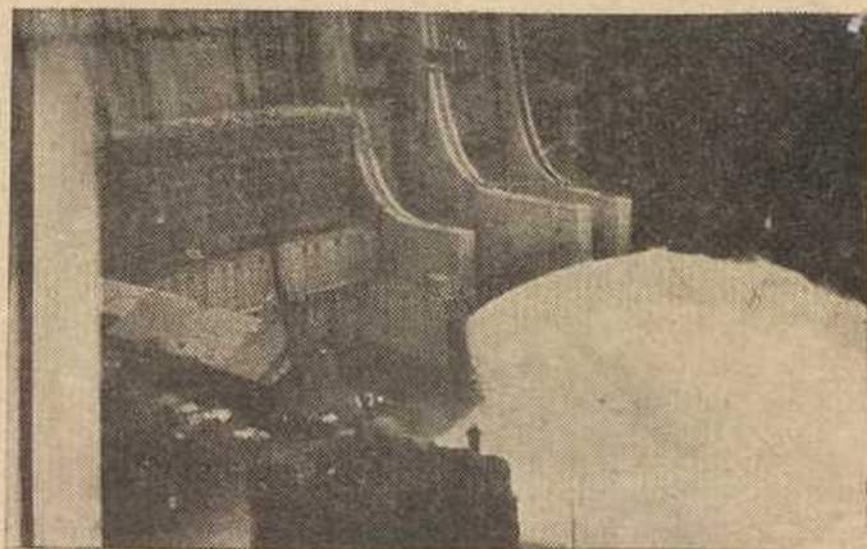
As excursões que a C. P. tem realizado à Barragem de Castelo do Bode, que incluem as visitas a Tomar e Fátima, continuam a despertar o maior interesse. E já que falamos na C. P. não podemos esquecer a excursão que os ferroviários do Barreiro levaram a efeito há meses, com o fim único de passar algumas



horas diante daquele milagre prodigioso, que constitui o melhor elogio do trabalhador português.

Agora que a monumental obra está prestes a concluir-se, de desejar seria que todos os ferroviários portugueses aproveitassem as suas folgas ou licenças, para conhecer de perto uma das mais notáveis realizações do nosso tempo.

As fotografias que ilustram este artigo mostram o valor da importantíssima barragem. Devêmo-las à gentileza do Chefe de Repartição dos Serviços Médicos, Luís Mário Rôxo da Costa, que desta forma prestou ao «Boletim da C. P.» a sua valiosa colaboração.





# PERGUNTAS E RESPOSTAS

## I — Divisão comercial

**Pergunta n.º 30** — Tendo dúvidas quanto ao arredondamento na distância por cada Rede, para a fracção de 5 km. imediatamente superior, agradeço indicar-me quantas senhas de 5 km. são necessárias para o percurso de Panoias a Moura, via Lisboa, ao abrigo da Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros.

**Resposta** — As senhas a retirar do bilhete quilométrico são as correspondentes ao percurso total — distância corrida — excepto quando haja reembolso ou cobrança a fazer nas condições do Art.º 5.º da Tarifa, conforme exemplos que constam na página 2 da Circular n.º 64 da Divisão Comercial.

///

**Pergunta n.º 31** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Ermezinde para Arentim, um tractor mecânico montado sobre rodas 3.600 kg. com 8 m. de comprimento, carregado em dois vagões ligados e 4 caixas com acessórios 100 kg. Carga e descarga pelos donos

Distância 36 km.

Tarifa Especial Interna n.º 1, tabela 6, preço de detalhe

Peso real — 3.600 kg. — preço com recargo de 15 %

Peso virtual } 8.400 kg. — preço sem recargo  
e acessórios }

Peso real-preço  $(32\$44 + \frac{32\$44 \times 15}{100}) \times 3,6 = 134\$31$

Peso virtual } preço —  $32\$44 \times 8,4 = 272\$50$   
e acessórios }

Manutenção  $8\$00 \times 12 = 96\$00$

Registo . . . . . 3\\$00

Aviso de chegada . . . . . 5\\$00

Arredondamento . . . . . \\$09

Total. . . . . 510\\$90

**Resposta** — Está certo o processo de taxa apresentado

///

**Pergunta n.º 32** — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Palmela para Barreiro-Mar, um vagão com batata comum a granel, 9.170 kg. e 10 sacos com sacos de linhagem vazios, 316 kg.

Carga pelos donos e descarga pela Companhia.

Foi apresentada carta de porte de remessa em cheio para justificação do retorno da sacaria.

Distância 23 km.

Batata — Tarifa Geral 3.ª classe 40 % redução

$10\$80 \times 9,17 = 99\$04$

Evoluções e manobras  $5\$000 \times 9,17 = 73\$36$

Descarga  $5\$00 \times 9,17 = 45\$85$

\* Art. 4.º C.T.D. Acessórias  $\$10 \times 6 \times 9,17 = 5\$51$

Registo e aviso . . . . . 8\\$00

Uso de cais — Batata  $\$10 \times 11 = 9,17 = 10\$09$

Sacaria — Tarifa Geral 3.ª classe 40 % redução

$10\$80 \times 0,32 = 3\$46$

Manutenção  $0,32 \times 18\$00 = 5\$76$

Uso de cais  $\$10 \times 11 \times 0,32 = \$36 = 000\$$

Mínimo de cobrança  $\$05 \times 11 = \$55 + 10 \% = \$61$

Arredondamento . . . . . \\$02

Total . . . . . 251\\$70

**Resposta** — Está errado. Segue discriminação conforme corresponde:

Tarifa Geral — (Art. 97.º), 3.ª classe com redução de 40 % por 10.000 kg.

Preço  $10\$80 \times 10 = 108\$00$

Evoluções e manobras  $8\$00 \times 10 = 80\$00$

5  $\times 10 = 50\$00$

Art. 40.º do Complem.

à Tarifa de Des-

pesas Acessórias

$\$10 \times 6 \times 0,32 = \$20$

Adicional de 10 % = \\$02

$\$10 \times 6 \times 9,68 = 5\$81$

Registo . . . . . 5\\$00

Aviso de chegada . . . . . 5\\$00

Uso de cais:

$\$10 \times 11 \times 0,32 = \$36$

Adicional de 10 % = \\$04

$\$10 \times 11 \times 9,17 = 10\$09 = 10\$49$

Arredondamento . . . . . \\$08

Importância total a cobrar . . . . . 262\\$60

///

**Pergunta n.º 33** — Peço dizer-me se o processo da taxa a seguir indicado está certo.

Pequena velocidade um vagão com 200 sacos farinha para alimentação de gado, 10.000 kg. de Alhandra Mâcol para Torres Novas.

Distância de Alverca a Torres Novas — 81 km. e de Alverca a Alhandra 4 km. Total 85 km.

Tipo  $51\$85 \times 10 = 518\$50$

Manutenção  $8\$00 \times 10 = 80\$00$

Registo e Aviso . . . . . 8\\$00

Total . . . . . 606\\$50

**Resposta** — Está errado. Nota-se ao consulente que foi incompleto na apresentação da sua consulta, por não ter



indicado e espécie de farinha a que alude (n.º 2 do Aviso aos Expedidores Pág. 3 da C. G. M.), nem a cargo de quem ficariam as operações de carga e descarga.

Segue discriminação conforme corresponde, considerando que se trata efectivamente de farinha abrangida pela rubrica da C. G. M.: «Farinhas não designadas para alimentação de animais em barricas ou sacaria ordinária», e que as operações de carga e descarga seriam feitas pelo Expedidor e consignatário:

Distância 87 km. (81 + 6)	
Tarifa Especial Interna n.º 1 — tabela 10	
Preço $54\$90 \times 10$ . . . . .	= 549\$00
Manutenção $8\$00 \times 10$ . . . . .	= 80\$00
Registo . . . . .	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	5\$00
Import. <sup>a</sup> total a cobrar. . . . .	637\$00

///

**Pergunta n.º 34** — É permitido pelo § 1.º do Art.º 24.º da Tarifa Geral, (29.º Aditamento) que um passageiro pode fazer transportar do primitivo destino para estação anterior aonde abandonou a viagem, a sua bagagem, mantendo-se a concessão gratuita do Art.º 23.º.

Desejo saber qual a nova escrita que se deve estabelecer para este despacho, visto que o citado 29.º Aditamento nada diz.

Se este pedido fôr feito depois de já estabelecido o F. 52 a importância de armazenagem como é estabelecida? A ser estabelecida uma expedição de g. v. com a observação do assunto de que se trata como julgo, será indicada em desembolsos.

**Resposta** — Para acompanhar os volumes até ao novo destino deve ser estabelecido um mod. F. 70 (duplicado de guia de g. v.).

A estação do destino definitivo, para a cobrança que corresponda efectuar em conformidade com o disposto na Comunicação-Circular n.º 320, do Serviço da Fiscalização e Estatística, de 17 de Setembro de 1945, estabelece um mod. F. 114.

No segundo caso, isto é, quando o pedido da mudança do primitivo destino for recebido já depois de estabelecido o mod. F. 52, utiliza-se igualmente um mod. F. 70 para acompanhar a bagagem, lançando-se naquele modelo, em desembolsos, a importância respeitante à armazenagem.

## II — Divisão de Exploração

**Pergunta n.º 23** — O comboio A cruza com o comboio B, em Mosteirô; porém, por conveniência da circulação, foi dado avanço a Juncal ao comboio C, o qual não tem paragem em Juncal e Mosteirô.

Mosteirô só tem duas linhas, que foram, portanto, ocupadas pelos comboios A e B. Desejava saber se Mosteirô deve conceder avanço a Juncal nas condições do Art.º 19 do Livro 2, ou se deve conceder avanço, simples, fazendo recuar para fora da agulha o comboio B, para ter linha para o comboio C? Em tal caso, o comboio C, seria recebido com o disco fechado, petardos e sinal de paragem à agulha.

**Resposta** — O comboio C (ligado) tem de ser recebido em Mosteirô, ao abrigo do Art.º 19 do Regulamento 2, porque a saída está tomada pelo comboio B que se encontra fora de agulhas e assim a via não está livre, em face do disposto no 1.º período do Art.º 10 do mesmo Regulamento.

A estação de Juncal deve pois fazer parar o comboio C e fornecer ao condutor e maquinista o mod. M. 126, utilizando os números 1 e 7. Esta é a forma de proceder, na generalidade, isto é, quando por motivo imperioso não seja possível adoptar outra solução, porque há casos em que é preferível atrasar um dos comboios, tendo-se em consideração as suas categorias, a topografia das estações, a distância entre as mesmas e bem assim a duração provável das manobras a executar, visto que o comboio C (neste caso) é forçado a esperar a saída do que se encontra resguardado na 2.ª linha e o resguardo do que se encontra fora de agulhas.

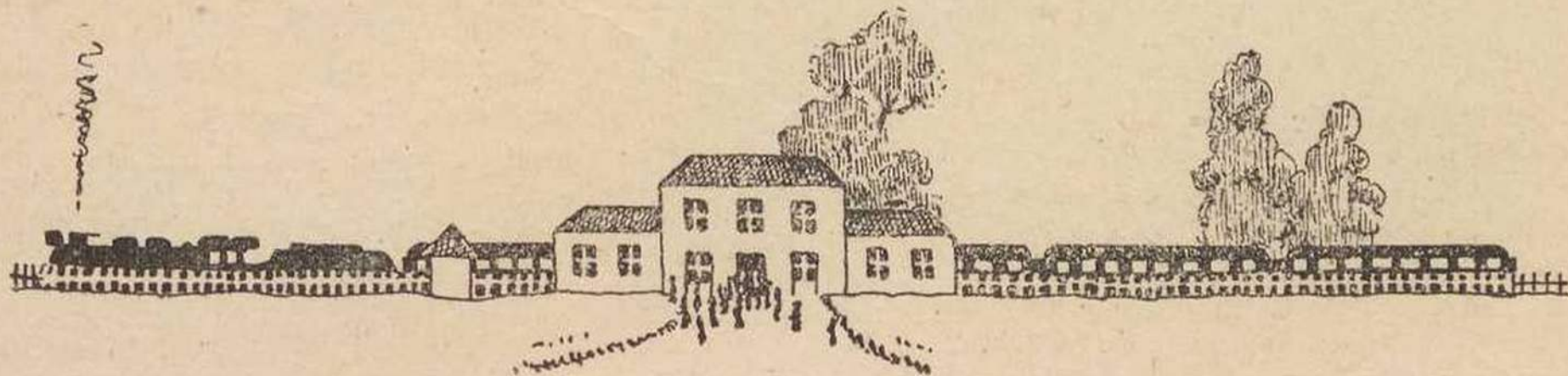
///

**Pergunta n.º 24** — A Instrução n.º 2 206 de 26 2 1931 estabelece a tolerância de 9 toneladas de carga a mais aos comboios de mercadorias e recoveiros.

A fim de evitar discordância na linha, peço ser elucidado se esta tolerância de carga estabelecida pela tabela de carga de máquinas, ou se também é extensiva a estes comboios quando os mesmos tenham a sua carga fixada como normal no Livro Horário, no final das marchas correspondentes a cada um, e às cargas superiormente autorizadas.

**Resposta** — As cargas que constam da respectiva Tabela e das marchas dos comboios de mercadorias e recoveiros, estão sujeitas à tolerância prevista na Instrução n.º 2.206.

Quando a Divisão de Material e Tracção autorize carga a mais das indicadas, o limite fixado, não pode ser excedido e portanto não está sujeito à tolerância.





# DESPORTOS

## ANDEBOL

O Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã, confirmando as suas brilhantes tradições nesta modalidade de desporto, venceu o Campeonato Nacional Corporativo, onde passou a actuar desde que se desligou da Associação Regional.

Concorrendo com duas equipas às finais, que se efectuaram em Lisboa e Campanhã, bateu todos os seus antagonistas, quer em primeiras quer em segundas categorias, alcançando 4 taças (2 provisoriamente) e 26 medalhas.

## BASQUETEBOL

Em disputa da valiosa e artística taça Eng.º Horta e Costa, os Ferroviários de Campanhã

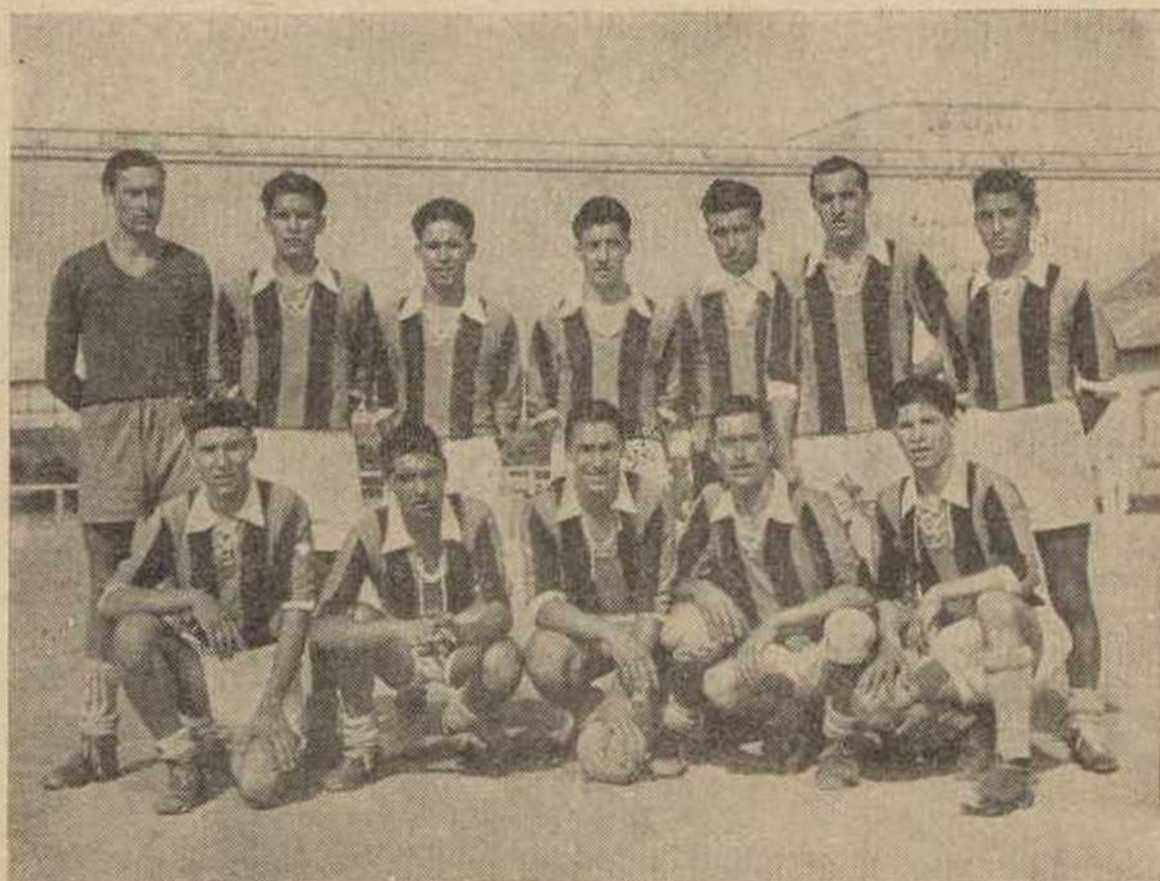
convidaram a equipa da Aviação Naval de Aveiro para um jogo no seu campo, que se realizou no dia 5 de Outubro. A despeito do tempo, o encontro revestiu-se de grande interesse,

tendo ganho o Grupo visitado por 46-23. À equipa dos aviadores foi entregue uma miniatura da taça; por sua vez, ofereceram um galhardete.

Findo o jogo, a Direcção dos Ferroviários fez servir um almoço a 150 convidados, entre os quais 70 dos seus atletas e 25 marinheiros. Presidiu o sr. Eng.º Carvalho, em representação do sr. Eng.º Sousa Pires, impossibilitado, mau grado seu, de comparecer a mais uma festa do seu querido Grupo. Num ambiente de grande entusiasmo, para o que concorreu a orques-



A equipa vencedora do Campeonato Nacional Corporativo de Andebol (1.ª categ.)



A equipa vencedora do Campeonato Nacional Corporativo de Andebol (2.ª categ.)



tra que abrilhantou o almoço, o sr. Tenente-aviador Mário Teles agradece o convite dos Ferroviários e faz votos pela intensificação dum inter-câmbio que, pela segunda vez, assinalou o valor da equipa dos ferroviários do Porto. Em nome da Direcção, o Secretário sr. José Valverde disse da magnífica impressão que os jogadores de Campanhã trouxeram da sua visita à Base Aérea de Aveiro, a que procuraram corresponder, agora, o melhor possível. Deseja, por fim, que se estreitem ainda mais os laços de amizade entre os atletas aviadores e ferroviários. Falou, ainda, o sr. Luís Pinto Vi-



A equipa de Basquetebol do Ferroviários de Campanhã, vencedora da Aviação Naval de Aveiro (46-23) e, portanto, da valiosa taça Eng.º Horta e Costa



A equipa de Basquetebol da Aviação Naval de Aveiro

lela, formulando várias considerações sobre tão simpática festa de confraternização.

Antes do jogo, os visitantes, entre os quais alguns jornalistas, estiveram na sede do «Ferroviários», onde admiraram os trofeus e a galeria fotográfica.

A Direcção do Grupo de Campanhã recebeu um ofício do sr. Capitão-tenente aviador, Carlos Cardoso de Oliveira, de que extraímos o seguinte período:

*Todo o pessoal que se deslocou ao Porto, a fim de assistir ao jogo amigável com o «Ferroviários de Campanhã», regressou encantado com as atenções que lhe foram dispensadas e pelas quais, como Comandante desta unidade, me sinto verdadeiramente sensibilizado.*

...É necessário também que, na nossa comiserção, não nos esqueçamos dos homens que se esforçam por levar a cabo uma grande empresa e cujas horas de trabalho, entre apupos, os envelhecem prematuramente na luta contra os frios indiferentes, os imbecis ociosos e os ingratos sem coração».

(Do livro *Uma carta para Garcia*)



# P E S S O A L

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*Manuel Augusto de Sá e Castro*, Inspector Adjunto da 1.<sup>a</sup> Circunserição em Campanhã. Admitido como praticante do quadro em 5 de Agosto de 1903, foi promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1905. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de estação principal em 11 de Junho de 1934 e a Inspector em 6 de Maio de 1935, tendo completado 40 anos de serviço em Agosto de 1943.

*Carlos Celestino Assis Raposo*, Factor de 1.<sup>a</sup> cl. de Lisboa-R. Admitido como praticante em 13 de Novembro de 1906, foi nomeado aspirante em 22 de Novembro de 1916. Depois de passar pelas categorias de factor de 3.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> cl. foi promovido a factor de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Outubro de 1929. Completou 40 anos de serviço em Novembro de 1946.



*Raúl Paulo de Vasconcelos*, Chefe de 1.<sup>a</sup> cl. de Lisboa-Terreiro do Paço. Admitido como boletineiro em 2 de Setembro de 1907, passou a praticante em 10 de Maio de 1911 e foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 15 de Maio de 1912. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Julho de 1944 e a chefe de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Julho de 1947. Completou 40 anos de serviço em Setembro de 1947.

*António Mamede*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> cl. de Faro. Admitido como carregador auxiliar em 5 de Setembro de 1907, foi nomeado carregador em 29 de Outubro de 1919. Em 21 de Maio de 1928 foi promovido a agulheiro de 3.<sup>a</sup> cl. e em 1 de Fevereiro de 1944 foi promovido a agulheiro de 2.<sup>a</sup> cl. Completou 40 anos de serviço em Setembro de 1947.



*Joaquim Rodrigues da Silva*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. de Vilar do Pinheiro. Admitido como praticante sem vencimento em 23 de Outubro de 1907, foi nomeado praticante do quadro em 1 de Março de 1908. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> cl. em 1 de Setembro de 1917. Completou 40 anos de serviço em Outubro de 1947.

*Francisco Rodrigues*, Operário de 2.<sup>a</sup> cl. do Serviço de Telecomunicações e Sinalizações — 2.<sup>a</sup> Secção na Fig.<sup>a</sup> da Foz. Admitido como serralheiro auxiliar em Março de 1908, foi nomeado ajudante de ferreiro em 21 de Junho de 1920. Depois de transitar por várias cat. foi promovido a operário de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1913. Completou 40 anos de serviço em Março de 1948.



*Alfredo de Almeida*, Inspector Principal do Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Admitido como aprendiz dos telégrafos em 30 de Maio de 1908, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1911. Em 2 de Fevereiro foi promovido a inspector de telégrafos e em 1 de Janeiro de 1943 foi promovido a inspector principal. Completou 40 anos de serviço em Maio de 1948.

*António Moreira Soares*, Guarda de estação de Campanhã. Admitido como carregador auxiliar em 28 de Setembro de 1908, foi nomeado assentador de 2.<sup>a</sup> cl. em 25 de Novembro de 1912. Em 13 de Dezembro de 1923 passou a guarda de estação. Completou 40 anos de serviço em Setembro de 1948.







*Valentim Santos Coelho da Luz*, Subinspector da 11.<sup>a</sup> Secção de Exploração na Figueira da Foz. Admitido como praticante em 21 de Fevereiro de 1909, passou ao quadro em 21 de Outubro de 1910. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a chefe de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Abril de 1928 e a Subinspector em 1 de Maio de 1946. Completou 40 anos de serviço em Fevereiro de 1949.

*Joaquim Maria de Sousa*, Chefe de 1.<sup>a</sup> classe de Lisboa-P. Admitido como praticante em 21 de Abril de 1909, foi nomeado aspirante em 1 de Agosto de 1910. Depois de transitar por várias categorias foi promovido a chefe de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Julho de 1943. Completou 40 anos de serviço em Abril de 1949.



*Adriano de Oliveira*, Chefe de 2.<sup>a</sup> cl. de Valongo. Admitido como praticante em 12 de Maio de 1909, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 19 de Abril de 1911. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Setembro de 1946. Completou 40 anos de serviço em Maio de 1949.

*João Augusto Pereira*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. de Cerveira. Admitido como praticante em 6 de Maio de 1909, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 29 de Novembro de 1911. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> cl. em 1 de Outubro de 1927. Completou 40 anos de serviço em Maio de 1949.



*José Rodrigues Nepomuceno*, Capataz de manobras de 2.<sup>a</sup> cl. de Vendas Novas. Admitido como carregador auxiliar em 1 de Janeiro de 1910, foi nomeado carregador em 13 de Junho de 1913. Depois de ter sido agulheiro de 3.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> foi promovido a capataz de manobras de 2.<sup>a</sup> cl. em 21 de Junho de 1929.

*João Carlos de Oliveira*, Chefe principal de Castelo Branco. Admitido como praticante em 25 de Fevereiro de 1910, foi nomeado aspirante em 13 de Março de 1912. Depois de transitar por outras categ., foi promovido a chefe principal em 1 de Janeiro de 1950.



*Manuel da Silva Claro*, Chefe de 2.<sup>a</sup> cl. de Vila Franca. Admitido como praticante em 23 de Fevereiro de 1910, foi nomeado aspirante em 1 de Agosto de 1910. Depois de transitar por outras categ., foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Julho de 1940.

*António André dos Santos*, Chefe de 2.<sup>a</sup> cl. de Soure. Admitido como praticante em 25 de Fevereiro de 1910, foi nomeado aspirante em 15 de Março de 1911. Depois de transitar por outras categ., foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Julho de 1941.



*Manuel Agostinho de Oliveira*, Factor de 1.<sup>a</sup> cl. de Bombaral. Admitido como praticante em 24 de Fevereiro de 1910, foi nomeado em 8 de Fevereiro de 1912. Depois de ter passado pelas cat. de factor de 3.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> cl., foi promovido a factor de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Abril de 1923.

*Francisco Felix dos Santos Nôro*, Fiel de cais de 1.<sup>a</sup> cl. de Lisboa-P. Admitido como praticante em 23 de Fevereiro de 1910, foi nomeado aspirante em 8 de Fevereiro 1912. Depois de transitar por várias cat., passou a fiel de cais de 1.<sup>a</sup> cl. em 26 de Fevereiro de 1944.







*Manuel Joaquim das Neves Junior*, Chefe de Repartição do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos. Admitido como praticante em 28 de Março de 1910, foi nomeado aspirante em 9 de Outubro de 1911. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a sub chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1940.

*Manuel Fernandes Rosado*, Fiel de cais de 1.<sup>a</sup> cl. de Lisboa-R. Admitido como praticante em 31 de Março de 1910, foi nomeado carregador em 26 de Novembro de 1910. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a fiel de cais de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1945.



*Raul José Viegas*, Inspector técnico de 1.<sup>a</sup> cl. do Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Admitido como torneiro mecânico auxiliar em 21 de Abril de 1910, foi nomeado operário torneiro mecânico em 1 de Janeiro de 1913. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a subinspector em 1 de Janeiro de 1926 e a Inspector em 1 de Janeiro de 1927. Em 1 de Janeiro de 1929 foi promovido a Inspector técnico de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1946.

*José Manuel dos Santos*, Chefe de 1.<sup>a</sup> cl. de Lisboa-P.. Admitido como praticante em 1 de Abril de 1910, foi nomeado aspirante em 15 de Março de 1911. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1948.



*Sebastião de Almeida Furtado*, Chefe de 2.<sup>a</sup> cl. da Covilhã. Admitido como praticante em 5 de Abril de 1910, foi nomeado aspirante em 22 de Maio de 1911. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Setembro de 1945.

*Tomás José Vieira*, Empregado principal da 7.<sup>a</sup> Circunscrição em Beja. Admitido como praticante em 24 de Maio de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 28 de Junho de 1911. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1935.



*José António dos Santos Correia*, Chefe de 1.<sup>a</sup> cl. em Beja. Admitido como praticante em 6 de Maio de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 8 de Novembro de 1911. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1949.

*José dos Santos Jóia*, Chefe de 2.<sup>a</sup> cl. de Moura. Admitido como praticante em 14 de Maio de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 31 de Julho de 1912. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1942.



*Manuel Catarino Junior*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. de Olhão. Admitido como praticante em 8 de Maio de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 23 de Outubro de 1912. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> cl. em 1 de Junho de 1933.

*Francisco Paula Oliveira Júnior*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. da Moita. Admitido como praticante em 9 de Maio de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 19 de Abril de 1911. Depois de transitar por outras categ., foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> cl. em 1 de Junho de 1928.







*Artur Borges Cordeiro*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. de Quintos. Admitido como praticante em 10 de Maio de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 19 de Abril de 1911. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> cl. em 2 de Fevereiro de 1926.

*João Cabrita Gomes Júnior*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. de Balseirão. Admitido como praticante em 14 de Maio de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 19 de Abril de 1911. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1929.



*José das Dores*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. de Faro. Admitido como praticante em 14 de Maio de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 22 de Novembro de 1911. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> cl. em 1 de Outubro de 1927.

*José Carvalho de Oliveira Júnior*, Fiel de estação de Lisboa-Santo Amaro. Admitido como praticante em 14 de Maio de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 20 de Março de 1912. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a fiel de estação em 21 de Junho de 1923.



*Aurora Ferreira*, Guarda de passagem de nível de Meinedo. Admitida como guarda interina, em 9 de Maio de 1910, foi nomeada guarda efectiva em 13 de Outubro de 1911.

*Ovídio Ferreira de Sousa*, Chefe de 1.<sup>a</sup> cl. de Régua. Admitido como praticante em 25 de Junho de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 29 de Novembro de 1911. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a chefe de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1942.



*Serafim Machado Aguiar*, Chefe de 2.<sup>a</sup> cl. de S. Mamede de Infesta. Admitido como praticante em 26 de Junho de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 11 de Dezembro de 1912. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1946.

*Ernesto Pereira da Silva*, Chefe de 2.<sup>a</sup> de Paredes. Admitido como praticante em 26 de Junho de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 3 de Setembro de 1913, depois de transitar por outras categ., foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Junho de 1947.



*Eduardo Augusto de Azevedo*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. do Porto de Rei. Admitido como praticante em 29 de Junho de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 30 de Janeiro de 1915. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1949.

*Abílio Alves da Costa Braga*, Chefe principal de Leixões. Admitido como praticante em 7 de Julho 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 29 de Novembro de 1911. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de estação principal em 1 de Julho de 1947.







*António Júlio Pinto Gouveia*, Chefe de 2.<sup>a</sup> cl. de Barca d'Alva. Admitido como praticante em 5 de Julho de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 24 de Dezembro de 1913. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Julho de 1948.

*Joaquim Teixeira da Costa*, Chefe de 3.<sup>a</sup> cl. de Braga. Admitido como praticante em 7 de Julho de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 29 de Março de 1916. Depois de transitar por outras cat., foi promovido a chefe de 3.<sup>a</sup> em 1 de Janeiro de 1935.



*António Augusto Rebelo Bonito*, Factor de 1.<sup>a</sup> cl. do Porto. Admitido como praticante em 2 de Julho de 1910, foi nomeado factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 24 de Dezembro de 1913. Depois de transitar pela cat., de factor de 2.<sup>a</sup> cl. em 31 de Agosto de 1916, foi promovido a factor de 1.<sup>a</sup> cl. em 21 de Julho de 1921.

*Manuel Gomes Moreira de Pinho*, Inspector principal de Trens e Revisão da 5.<sup>a</sup> Circunscrição em Lisboa-P. Admitido como praticante em 3 de Agosto de 1910, foi nomeado guarda-freios de 3.<sup>a</sup> cl. em 10 de Março de 1911. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a fiscal de revisores em 1 de Abril de 1928 e a Subinspector de Trens em 1 Setembro de 1943. Em 1 de Janeiro de 1947 foi promovido a Inspector de Trens e em 1 de Janeiro de 1950 foi promovido a Inspector Principal.



*Bernardino Coutinho Oliveira da Fonseca*, Inspector de 5.<sup>a</sup> Secção de Exploração em Gaia. Admitido como praticante em 3 de Agosto de 1910, foi nomeado aspirante em 22 de Maio de 1911 e promovido a factor de 3.<sup>a</sup> cl. em 8 de Fevereiro de 1912. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a chefe de estação principal em 1 de Julho de 1943, a Subinspector em 1 de Agosto de 1944 e a Inspector em 1 de Janeiro de 1948.

*Sebastião Dias Madeira*, Fiscal do Pessoal de Trens de Entroncamento. Admitido como praticante em 18 de Agosto de 1910, foi nomeado guarda-freios de 3.<sup>a</sup> cl. em 10 de Março de 1911 e promovido a guarda-freios de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Junho de 1915. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a condutor principal em 1 de Janeiro de 1940 e a fiscal do pessoal de Trens em 1 de Maio de 1945.



*Alberto dos Reis e Cunha*, Condutor de 1.<sup>a</sup> cl. de Lisboa-P. Admitido como praticante em 17 de Agosto de 1910, foi nomeado guarda-freios de 3.<sup>a</sup> cl. em 10 de Março de 1911. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a condutor de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1931 e a condutor de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1939.

*António Augusto Ribeiro*, Fiel de cais de 1.<sup>a</sup> cl. de Lisboa-R. Admitido como carregador em 1 de Agosto de 1910, foi promovido a conferente em 5 de Fevereiro de 1914. Em 1 Abril de 1922 foi promovido a fiel de cais de 2.<sup>a</sup> cl. e em 1 de Janeiro de 1936 foi promovido a fiel de cais de 1.<sup>a</sup> cl.



*Manuel da Costa*, Agulheiro de 2.<sup>a</sup> cl. de Sacavem. Admitido como carregador em 19 de Agosto de 1910, foi promovido a agulheiro de 3.<sup>a</sup> cl. em 21 de Maio de 1914 e a agulheiro de 2.<sup>a</sup> cl. em 21 de Outubro de 1930.

*Ernesto da Silva Duarte*, Inspector da 2.<sup>a</sup> Secção de Contabilidade em Senhora da Hora. Admitido como praticante sem vencimento em 29 de Julho de 1905, foi nomeado praticante do quadro em 1 de Outubro de 1905. Depois de transitar por várias cat., foi promovido a chefe de secção em 26 de Maio de 1927 e a Inspector de Contabilidade em 8 de Maio de 1935.





# Sumário

**Conferência Internacional dos Horários**

**Cartas ao Editor**

**Página de Arte: Uma exposição de assuntos ferroviários**

**O menor esforço, por Reginaldo Raúl Pereira Camoezas**

**A reconstrução dos Caminhos de Ferro Italianos**

**Os nossos colaboradores**

**Figuras nacionais: Guerra Junqueiro**

**Conheça a sua terra: Rio de Onor, por António Montês**

**Número do Natal**

**A Barragem de Castelo de Bode está quase concluída**

**Perguntas e Respostas**

**Desportos**

**Pessoal**



**NA CAPA —** Montreux, maravilhosa estância da Suíça. No primeiro plano, a linha férrea que liga ao célebre túnel do Simplon.

**VEM A LISBOA?**

**Visite a UNIAO DE CONFECÇÕES, LIMITADA**

**Calçada do Carmo, 7, 1.º (ao Rossio)**

**TELEF. 2 4937**

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