



BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 265

JULHO — 1951

ANO 23.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», R. da Horta Sêca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

FERROVIÁRIOS ESPANHÓIS EM PORTUGAL



A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ofereceu um almoço aos ferroviários espanhóis que visitaram recentemente o nosso país, o qual teve lugar no «Restaurante Império».

Presidiu o nosso Director Geral Eng.º Espregueira Mendes, tendo sido proferidos no final da refeição alguns discursos, nos quais foi posta em relêvo a camaradagem existente entre os ferroviários dos dois países peninsulares.



Os dirigentes da «Prevision Ferroviária» cumprimentam o nosso Director Geral, a quem entregam uma lembrança do Director Geral da «Renfe»

FERROVIÁRIOS ESPANHÓIS VISITARAM O NOSSO PAÍS

A actividade do «Boletim da C. P.», no que se refere a excursões, tem sido das mais apreciadas, pois contribui, de forma eficaz, para o estreitamento de relações entre os trabalhadores do caminho de ferro.

Há muitos anos, foi criada em Espanha uma instituição a que deram o nome de «Prevision Ferroviária», organismo que tem em vista, entre outras coisas, promover excursões dos filiados, todos eles funcionários superiores da Divisão de Exploração da «Renfe».

Orientada superiormente por D. Júlio Nogué, Subdirector da «Renfe» e secretariada por D. Cezar Abecia, vontade infatigável que muito tem concorrido para o prestígio do grupo, de-

liberou a «Prevision Ferroviária», por indicação do nosso compatriota e amigo Joaquim Cândido Padeira Júnior, Chefe de Divisão Adjunto à Direcção Geral da «Renfe», realizar a sua viagem deste ano a Portugal, para o que estabeleceu contacto com o «Boletim da C. P.».

Fixado o programa e as condições da excursão, os nossos camaradas espanhóis chegaram a Lisboa-Rossio no «Lusitânia-Expresso» de 1 de Junho, tendo sido aguardados pelo Subdirector Geral Eng.º Pereira Barata, António Montês, Editor do «Boletim da C. P.», Eng.º Joyce Dinis, da Divisão de Material e Tracção, e muitos funcionários de várias categorias e serviços.

Depois de fotografados, os excursionistas,

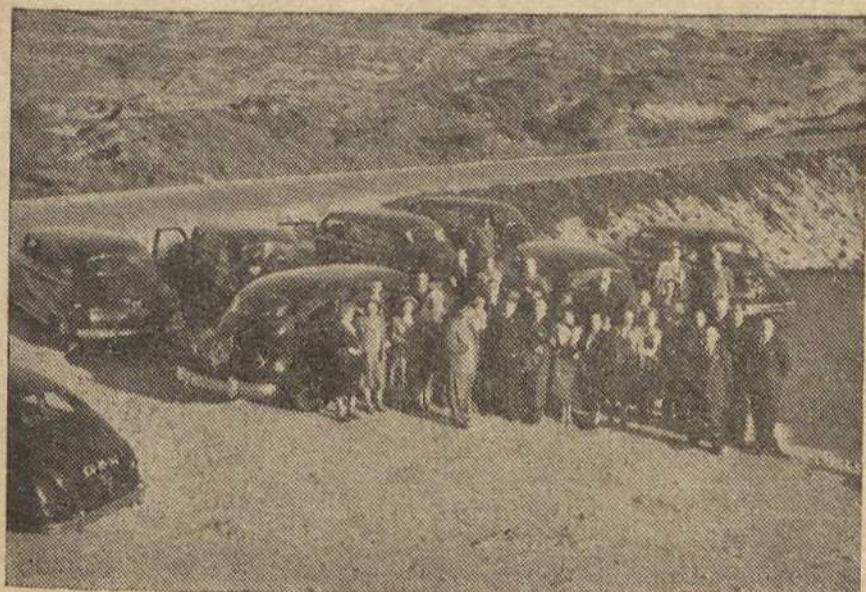


Os nossos visitantes no claustro do Mosteiro dos Jerónimos

acompanhados pelo Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade Costa Murta, dirigiram-se à estação do Cais do Sodré, onde foram cumprimentados pelo Eng.º António Bual, Director da Sociedade «Estoril», seguindo depois em automotora especial para a famosa estância do Estoril, onde ficaram instalados no Hotel do Parque.

O programa da excursão tinha sido estudado pelo Serviço de Turismo e Publicidade, que pôs na sua execução o indispensável carinho, do que resultou a satisfação de todos os camaradas espanhóis que, acompanhados por D. Benedito Martin, Subchefe da Divisão de Exploração da «Renfe», fizeram uma digressão, esplêndida a todos os títulos, regressando a Madrid no «Lusitânia-Expresso» do dia 4 de Junho, plenamente satisfeitos.

No dia seguinte ao da chegada, a Junta Directiva da «Previsión Ferroviária» foi recebida pelo nosso Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, que desejou aos excursionistas uns dias agradáveis em Portugal, fazendo votos



A chegada da caravana à Praia do Guincho

para que ao regressarem a Madrid, levassem do nosso país as mesmas recordações que os portugueses trazem das suas viagens a Espanha. Então o Subchefe da Divisão de Exploração da «Renfe» D. Benedito Martin, extremamente comovido, pronunciou, em espanhol, as seguintes palavras:

«Permita-me, Senhor Director Geral, que lhe dirija duas palavras, para agradecer em nome de todos nós, a recepção altamente carinhosa e cordial que nos fez, ao chegarmos à terra portuguesa

Creio que é esta a primeira excursão turística que os ferroviários espanhóis fazem a Portugal e, precisamente porque se trata duma excursão projectada e levada a cabo, graças às facilidades que nos foram concedidas por D. José Maria Rivero de Aguilar, aproveitou o nosso Director a oportunidade para nos confiar o honroso encargo de oferecer a V. uma lembrança, que simboliza o grande afecto que une todos os ferroviários e o especial carinho que os espanhóis sentem pelos seus camaradas portugueses.

Por imperiosas obrigações ficou privado de nos acompanhar, bem a seu pesar, o Presidente da nossa Sociedade Mútua de Previsión Ferroviária do Pessoal Superior da Divisão de Exploração da «Renfe», D. Júlio Nogués, pelo que a honrosa missão recaiu no decano dos ferroviários espanhóis, desnecessário se tornando dizer a grande satisfação que me proporcionou o facto de ser eu, a fazer o oferecimento.

Contando que V. aceite este obséquio, que não encerra outro fim além do indicado, tenho muito gosto em entregá-lo, com o maior carinho, cumprindo assim o mandato do nosso Director.

No mesmo dia, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ofereceu aos nossos visitantes um almôço no «Restaurante Império», ao qual presidiu o nosso Director Geral, vendo-se na mesa de honra o Subdirector Geral Eng.º Pereira Barata e algumas senhoras.

No fim da refeição, o editor do «Boletim da C. P.» saudou os ferroviários espanhóis em nome do Eng.º António Boal, Director da Sociedade «Estoril», que, por motivos imperiosos, não pôde assistir ao almoço, tendo lido saudações amigas do Subdirector da «Renfe» D. Júlio Nogués e do Chefe de Divisão Joaquim Cândido Padeira Junior — uma das pessoas que colaboraram no programa da excursão dos ferroviários espanhóis a Portugal.

Então o Director Geral da C. P. Engenheiro Espregueira Mendes, mostrou a sua satisfação pela simpática visita dos camaradas espanhóis

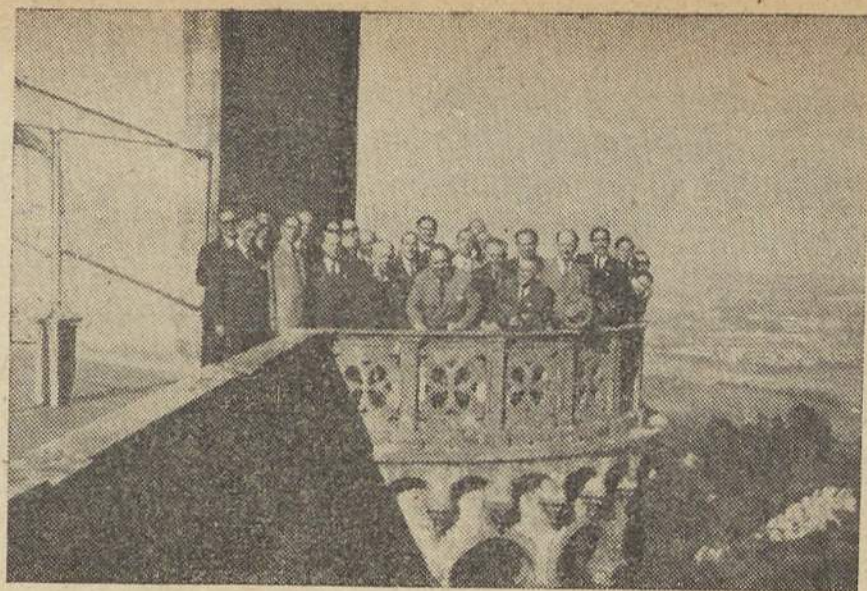
e brindou pelo Director Geral da «Renfe» D. José Maria Rivero de Aguilar, técnico distintíssimo que tantas vezes tem demonstrado a sua simpatia e apreço pelos ferroviários de Portugal.

Levantou-se então D. Benedito Martin, Subchefe de Divisão da Exploração que começou por agradecer à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses o almoço com que tinha distinguido os ferroviários espanhóis — manifestação de cordialidade reveladora da grande amizade que deve unir todos os povos e que converte os conhecidos em amigos fraternais.

«Portugueses e espanhóis são vizinhos do mesmo solar, representado pela Península Ibérica, na qual as duas nações vivem há muitos anos em agradável vizinhança; mas por cima de tudo, une-nos outro laço que, saltando fronteiras consegue, embora falando idioma diferente, um maravilhoso entendimento: — a nossa qualidade de ferroviários».

Mais adiante, D. Benedito Martin, bastante impressionado, afirmou: «Em Espanha, quando nos referimos aos nossos camaradas, chamamos-lhe muitas vezes, a *grande família ferroviária*. Atrevo-me a dizer que esta grande família é mundial e que todos os que estamos empenhados na nobre tarefa de fazer andar os comboios, possuímos um idioma comum que nos liga e nos faz participar nos mesmos trabalhos e inquietações, facto que estabelece entre nós uma afinidade de pensamento que nos dá a impressão de estarmos em nossa casa, quando sentimos o ambiente ferroviário de qualquer outro país. Tenho a impressão — e com os meus companheiros sucede o mesmo — de que não saímos de Espanha e da mesma maneira que as nossas linhas tem a mesma largura, também os nossos sentimentos e preocupações correm paralelos».

«Estamos vivendo horas felizes desde que nos encontramos em Portugal, cumulado de atenções que não sabemos como pagar. Temos o desejo de poder corresponder às vossas amabilidades, não só à Direcção Geral da C. P. como à «Sociedade Estoril» que tantas facilidades concederam á nossa excursão. Em nome do nosso Director Geral, D. José Maria Rivero de Aguilar e de todos os meus companheiros, peço aceite os nossos desejos sinceros de felicidades para todos os ferroviários por-



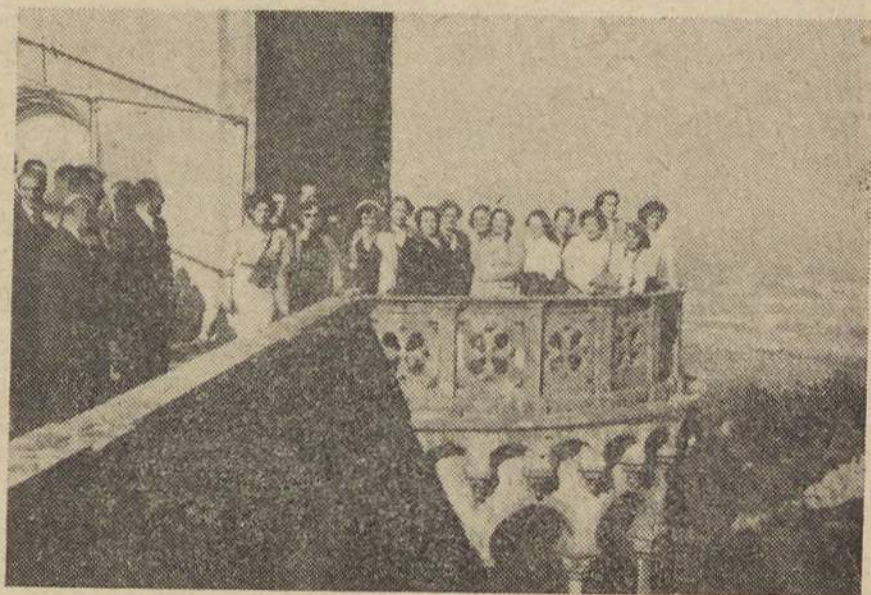
Os ferroviários espanhóis visitaram o Palácio da Pena

tugueses e famílias e ainda os de prosperidades para os caminhos de ferro peninsulares.

Então todos os convivas saudaram de pé o nosso Director Geral que, momentos depois, abandonava a sala do Restaurante Império, no meio duma calorosa salva de palmas, manifestação comovedora na qual tomaram parte ferroviários dos dois países.

Assim terminou o almoço oferecido pela C. P. aos nossos visitantes que, em auto-carro, visitaram as principais curiosidades de Lisboa, como Terreiro do Paço, Estufa Fria, Igreja de Fátima, Bairro de Alvalade, Aeroporto, Miradouro da Senhora do Monte, Sé Catedral, e Assembleia Nacional, tendo realizado depois, em automóveis de turismo, o magnífico passeio a Sintra, Praia do Guincho, Cascais e Estoril, o que lhes permitiu visitar o Museu Nacional dos Coches, o Mosteiro dos Jerónimos, o Miradouro de Montes Claros, O Palácio da Pena e o Estádio Nacional.

As impressões recolhidas pelos nossos camaradas espanhóis não puderam ser mais li-



O grupo de senhoras espanholas, no Palácio da Pena

songeiras, pois tiveram ocasião de apreciar a tradicional hospitalidade portuguesa.

Nos quatro dias de permanência em Portugal — pois de mais não puderam dispor os nossos camaradas — os ferroviários espanhóis viram o que de melhor existe em Lisboa e arredores, tendo ainda visitado a Cidade Universidade de Coimbra, onde rezaram diante do túmulo de Isabel de Aragão — mulher de El-Rei D. Dinis. Foi uma jornada, poética, cultural e sentimental, durante a qual foram orientados pelo nosso colaborador Eng.^o José de Sousa Gomes, que acompanhara os nossos visitantes, como delegado da Divisão de Exploração.

Depois da visita á cidade de Coimbra, os nossos visitantes regressaram ao Entroncamento, em automotora especial, tendo tomado naquela estação o «Lusitânia-Expresso» que os levou a Madrid.

Uma vez na capital de Espanha, os nossos camaradas endereçaram ao Director Geral da C. P. o seguinte telegrama, que mostra bem a sua satisfação pela forma como descreveu a excursão ao nosso país, manifestação de cortezia que o «Boletim da C. P.» regista com o

maior prazer, aproveitando o agradável ensejo para transmitir aos camaradas que nos visitaram, a expressão sincera da nossa amizade e simpatia :

«Grupo Ferroviários Espanhóis «Prevision Ferroviária», na sua chegada a Madrid, manifestam sincero agradecimento pelas múltiplas gentilezas recebidas durante estância Portugal, extensivo a todas as pessoas que tantas facilidades nos deram e tão amavelmente nos acompanharam, ensinando-nos as belezas desse país maravilhoso.

Guardaremos lembrança inolvidável dos dias passados em Portugal e enviamos para todos os camaradas portugueses a mais carinhosa das nossas saudações—*Junta Directiva.*»

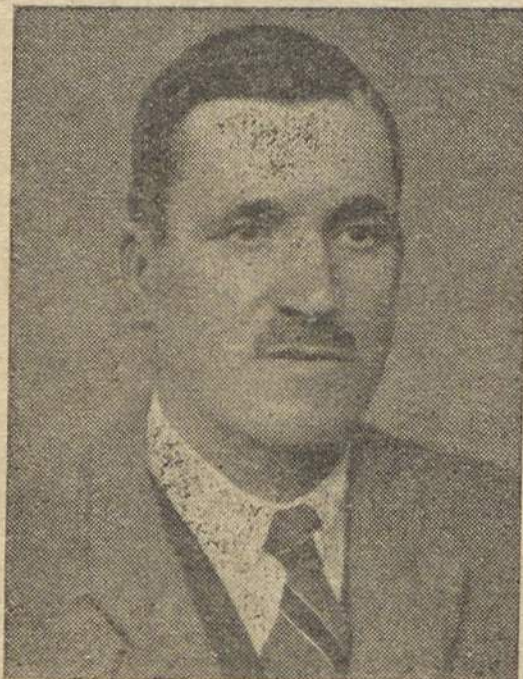
A iniciativa da «Prevision Ferroviária» — mutualidade do pessoal superior da Divisão de Exploração da «Renfe», — teve o melhor acolhimento. Foi a primeira excursão que a «Prevision Ferroviária» realizou ao estrangeiro, o que nos leva a felicitar, muito vivamente, a Junta Directiva da prestante organização, composta por D. Júlio Noguês, D. Benedito Martin, D. Cezar Abecia, D. Alfredo Soler e D. Fernando Blanco Lustonó.



O Editor do «Boletim da C. P.» fotografado na Boca do Inferno, com os dirigentes da «Prevision Ferroviária», D. Alfredo Soler, D. Benedito Martin, D. Cezar Abecia e D. Fernando Blanco Lustonó

Reformou-se, a partir de 1 do corrente mês, o Snr. Francisco Marques Estaca J.^o que, durante mais de 43 anos, prestou serviço nos Caminhos de Ferro.

Trata-se de um funcionário que, tendo sido admitido em 4 de Maio de 1908, como



ajudante, nas Oficinas do Barreiro, transitou da extinta Direcção do Sul e Sueste, em 11 de Maio de 1927, com a categoria de Chefe de revisores e que, mercê das suas faculdades de trabalho e dedicação, soube impor-se ao respeito dos seus subordinados e à consideração

dos seus superiores, tendo ascendido à categoria de Inspector Principal, segundo a escala hierárquica, por mérito próprio.

A Direcção Geral da Companhia, tendo no devido apreço essas qualidades, louvou-o.

Com a sua passagem à reforma, corolário justo para 43 anos de actividade, perde a Companhia um funcionário, cuja actividade pode ser citada como um exemplo.

Após 40 anos e meio de serviço prestado à Companhia, reformou-se, a partir de 1 de Junho corrente, o Snr. Júlio da Guia, Inspector Principal.

Admitido em 1 de Dezembro de 1910, como carpinteiro auxiliar, ingressou no

quadro do pessoal da revisão de material em 1 de Agosto de 1920, tendo, graças às suas faculdades de trabalho e dedicação, ascendido, sucessivamente, segundo a escala hierárquica, até que, em 1 de Janeiro de 1948, foi nomeado Inspector Principal, cargo a que as-



cendêu por mérito próprio e no qual soube impor-se, não só ao respeito dos seus subordinados, como à consideração dos seus superiores. Tendo na devida consideração os seus méritos, a Direcção Geral da Companhia, louvou-o. Com o afastamento do Snr. Júlio da Guia, deixa a Companhia de poder contar com a colaboração de um distinto funcionário, de cuja actividade e faculdades muito havia ainda a esperar.

A TODO O PESSOAL

De há muito que vimos publicando os nomes das firmas comerciais e industriais que concedem reduções nos preços de venda dos seus produtos, benefício que os nossos leitores muito tem apreciado.

Hoje temos o prazer de informar que, devido ao apêlo do «Boletim da C. P.», o Factor de 3.^a Artur Moura Mesquita da Silva, em serviço na Estação de Porto-Trindade, conseguiu apreciáveis descontos nas seguintes firmas, facto digno de elogio:

Cordeiro, Pinheiro & C.^a, L.^a, Rua das Flores, 304-Porto, concede a todos os ferroviários mediante a apresentação de bilhete de identidade, 10 % nos preços marcados em fogões, balanças, escovas, ferros de engomar, louças de alumínio e esmalte, e ainda em todos os artigos existentes em armazém.

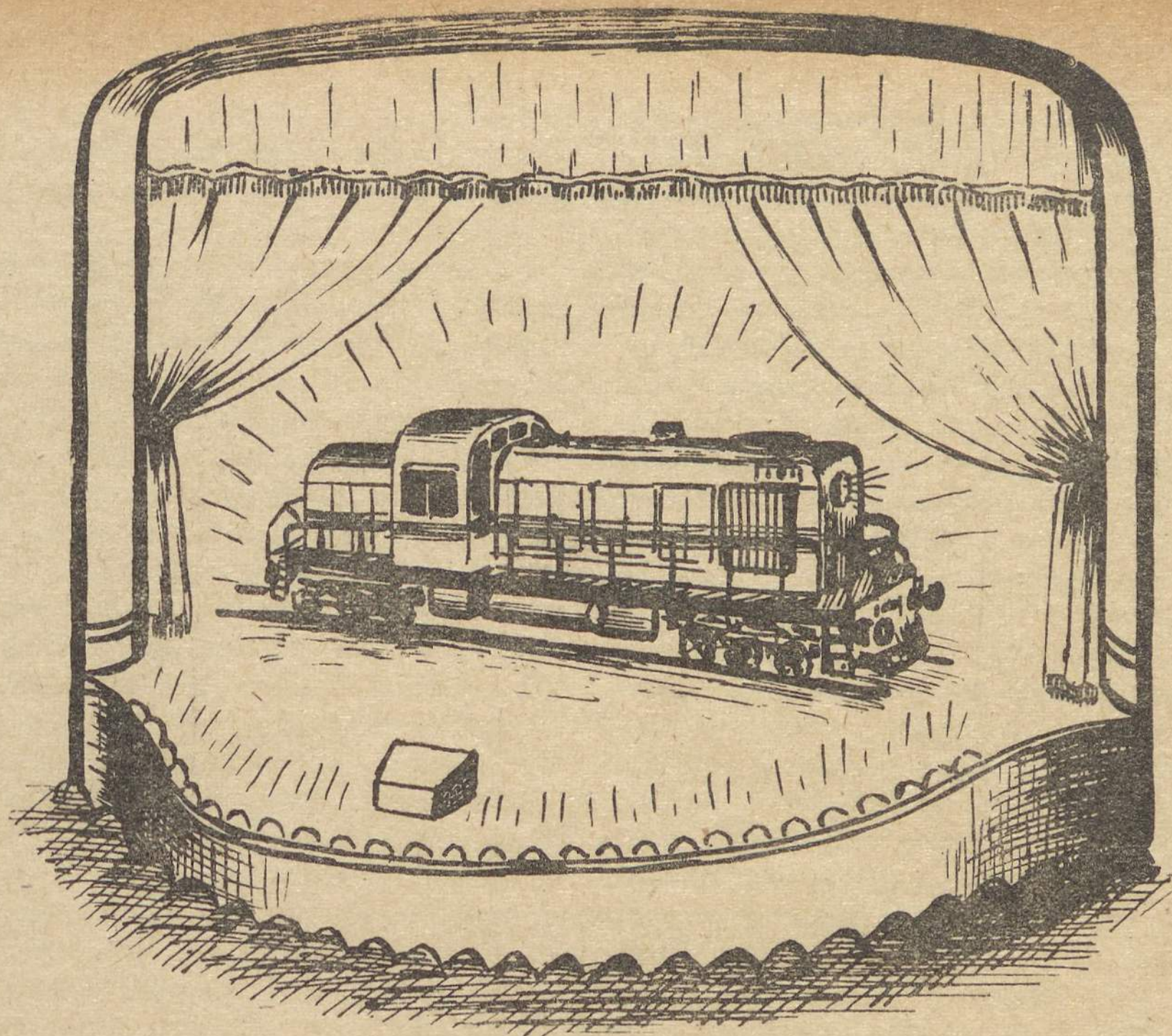
Drogaria do Rossio, Lt.^a—Rua do Rosário, 130—Porto. Concede a todos os ferroviários a famílias, descontos que vão de 10 a 20 % nos seguintes artigos:—Máquinas a petróleo e respectivos acessórios. Perfumarias, esmaltes nacionais e estrangeiros, tintas em pó, termómetros, gases, algodão hidrófilo, baldes, regadores, bacias de zinco, pias de cimento, etc..

António Alves Rodrigues, Rua do Almada, 490—Porto. Concede 10 % de desconto, aos preços marcados nos guarda-sóis do seu fabrico.

Além das firmas indicadas, comunicaram-nos a resolução de fazer descontos aos ferroviários, as seguintes: *João Alves de Matos, L.^a*, Rossio, 79, Rua D. António Vaz de Almada, 50-C e Rua Ferreira Borges, 95, de Lisboa. Concede 10 % de desconto nas compras de tecidos de lã e algodão, camisaria, meias, gravatas, mapas, fatos de banho, retrozeiro, etc..

Relojoaria Zenith, de Pereira & Oliveira, Lt.^a—Rua Marquês de Fronteira, 82-C, concede 10 % em todas as compras feitas na sua casa, exceptuando os relógios feitos em Portugal e os de fabricação suíça das marcas «Omega» e «Tissot».

A's firmas que tiveram a amabilidade de conceder descontos aos ferroviários portugueses, apresenta o «Boletim da C. P.» os seus agradecimentos.



Confidências de Dona Diesel-Eléctrica...

Pelo Eng.º Adjunto FRANCISCO DE ALMEIDA E CASTRO
Da Divisão de Material e Traction

NÃO me conhecem?! Eu sou aquela locomotiva orgulhosa e barulhenta que desde há uns meses se instalou nas linhas da Companhia. Vim aqui para dizer de minha justiça e desfazer certos juízos errados que parece subsistirem a meu respeito. Com efeito, tenho a impressão de que grande parte dos ferroviários portugueses me julga uma senhora estranha, misteriosa, de hábitos zucas, e pouco sociável. Ora isso não é verdade, ou pelo menos não é inteiramente exacto: se realmente não nego ter as minhas manias — como toda a gente, aliás — gosto, porém, que saibam que no fundo sou boa rapariga, cumpridora dos meus deveres, sociável e apreciadora de uma boa piada.

É certo que o meu nome não é nada atraente: uma palavra alemã e outra que «dá choque», fazem um conjunto que é na realidade para desanimar, e não ajuda um pouco sequer, a quebrar o gelo. Mas efectivamente, que melhor poderiam fazer os meus padrinhos, se eu na realidade sou Diesel e sou também eléctrica?! Talvez com o tempo se venha a popularizar algum nome mais simples e acolhedor, como têm por exemplo as nossas primas automotoras; talvez não saibam que estas «meninas» nos seus primeiros tempos chegaram a chamar-se «carruagens de auto-propulsão». Calculem!...

Por outro lado, os meus hábitos de vida regrada também têm levantado algumas crí-

ticas injustas, o que me leva a tentar justificá-los.

Como sabem, fui educada na América, o país onde tudo se racionalizou e onde a ciência invadiu até a vida doméstica. Daqui resulta que fui criada sob o dogma da alimentação racional e do ar puro: só digiro gásóleo de 1.^a qualidade, e materiais e óleos rigorosamente verificados pela Intendência, não fumo e não gosto de respirar poeiras. Sobretudo o fumo, não posso com ele: sou-lhe verdadeiramente alérgica, e só por isso me vi obrigada a procurar habitação separada das minhas simpáticas e esforçadas colegas do vapor: só por isso, nada mais. De resto, embora não as visite em casa, por causa do malfadado fumo e da poeira do carvão, que tanto mal me fazem, hão-de reparar que tenho sempre prazer em saudar alguma dessas colegas quando a encontro ao ar livre, e não se me dá ficar uma vez por outra em amena conversa com alguma delas — até porque as colegas, fora de casa, fumam muito menos. A questão é que não se acanhem, que façam, em suma, menos cerimónia comigo, verão como nos daremos todas bem. O mal é que quase sempre se fala de mim, com admiração, é certo, mas também com demasiada erudição e um ar de mistério que só prejudicam a confraternização que tanto desejo.

Também me chega aos ouvidos que pessoas mal informadas criticam tenazmente os meus escrúpulos alimentares; a frequência com que tiro análises e radiografias, e o meu hábito de consultar o «médico» periodicamente. Chega a afirmar-se que esta paixão pela «medicina preventiva» fica muito cara, e que estou a tomar hábitos que não posso pagar, enfim, que tarde ou cedo estas práticas me conduzirão à ruína!

Decerto quem assim fala não me conhece bem, pois se me conhecesse compreendia que não sigo aquelas normas por vaidade ou receio, mas sim por absoluta convicção de que assim me poderei manter sempre de boa saúde, quero dizer sempre apta a desempenhar o melhor possível o meu ofício. Eu tenho para mim que mais vale prevenir que remediar, e todos são testemunhas de que não me nego nunca ao trabalho: puxo qualquer comboio sem olhar ao peso, à origem

ou á boniteza. Só faço uma exigência: tem de ser ligado, ao menos em parte. E um fraco meu, confesso, mas não posso abdicar dele nem que queira: os comboios desligados bolem-me com os nervos, fazem-me febre nas rodas!...

Quem assim fala talvez ignore como costumam ficar caras as doenças na minha família: «medicamentos» estrangeiros, anatomia, injeções, raios X, especialistas, o diabo, enfim!... Por isso estou plenamente convencida de que as minhas normas de vida são realmente as que melhor servem os interesses do meu patrão. Aliás as colegas do vapor já vão também verificando que tenho razão: não é verdade que lhes dá tosse quando às vezes engolem algum carvão com mais enxofre?! Não é também verdade estar verificado que as águas tratadas conservam a saúde das caldeiras?!

No fim de contas eu não sou uma dama dispendiosa. Como todos os americanos, o facto de escolher judiciosamente os «alimentos» dá em resultado que posso comer relativamente pouco, sem que por isso me falte nenhuma das vitaminas e calorias indispensáveis. Além de que não corro o perigo de «embuchar», nem de me faltar o alimento durante a viagem — como sucede frequentemente às colegas do vapor, que nem podem trabalhar sossegadas, sempre com receio de lhes faltar o carvão ou a água a meio do caminho. Enfim, são hábitos criados de nascença, e não se pode negar que certas colegas são bem rijas para a idade; cá por mim talvez suceda que não chegue a viver tantos anos como elas, mas estou certa de que hei-de trabalhar até ao fim o mais possível, para compensar os que em mim confiaram.

O caso é que tenho gozado de boa saúde, e trabalho em média 15 a 20.000 quilómetros por mês sem me sentir cansada. Pois se eu aproveito quase 30% das calorias do combustível que absorvo, as passo que as máquinas de vapor não chegam a aproveitar sequer 10 por cento!...

Mas nem por isso me envaideço. E já agora gostaria, para que me conhecessem melhor, de explicar um pouco a minha anatomia aos que nunca me viram por dentro. Se estão de acordo, tratarei portanto de le-

vantar a cobertura prateada que trouxe do estrangeiro e mostrar um pouco do «que é que a Diesel-Eléctrica tem»...

Bem, para começar, sabem já que tenho o motor Diesel, que é a fonte *produtora* de energia. Aqui se queima o combustível para produzir os mil e quinhentos cavalos de que tanto me orgulho. Em seguida vem o Gerador Principal, que é um órgão *transformador*: recebe os irrequietos cavalos que o Diesel produz e transforma-os nos correspondentes quilovátios, muitíssimo mais maneirinhos. Quer dizer, a energia mecânica é transformada em energia eléctrica, a qual é logo *conduzida* pelos cabos para os Motores de Tracção, que são motores eléctricos montados nos eixos dos rodados, e estes finalmente efectuam a *propulsão* da máquina.

Como vêm, no fundo, há 4 fases: produção de energia, transformação, condução da energia transformada e propulsão da locomotiva. Tal como nas locomotivas a vapor. Sim senhores, tal como nas locomotivas a vapor, repito. Senão vejam:

Produção de energia — é feita na caixa de fogo, queimando o combustível para produzir as competentes calorías (energia térmica).

Transformação de energia — na caldeira (tubos de fumo e corpo cilíndrico) a energia térmica é transformada em vapor sob pressão.

Condução de energia — pelos tubos condutores de vapor, este é levado até aos cilindros.

Propulsão — nos cilindros, o vapor acciona os êmbolos e, pelo mecanismo de Bie-las respectivo, efectua a propulsão, deslocando a máquina.

Começam certamente a ver que tenho razão, que não sou tão misteriosa como se crê. Mas há ainda mais semelhanças, sobretudo no que diz respeito ao trabalho do maquinista. Por exemplo, no meu caso, quando o maquinista quer mais força, abre o acelerador o qual, aumentando a velocidade do Motor Diesel vai aumentar a potência produzida por este e transformada em electricidade pelo Gerador: chegarão mais quilóvatios aos Motores de Tracção, e a máquina puxará mais. Não é isto mais ou menos o que faz o maquinista de vapor

quando abre a válvula reguladora admitindo mais vapor para os cilindros, e obrigando o fogueiro a carregar mais carvão para a fornalha?!... Outra semelhança: á medida que a velocidade da máquina aumenta, o maquinista duma Diesel é obrigado a manobrar uma alavanca, chamada Selector, que *reduz a corrente* que passa pelos motores de tracção, para lhes aumentar o rendimento ás velocidades mais altas; o mesmo não faz o maquinista de vapor quando manobra a alavanca de marcha para cortar a admissão, *reduzindo a quantidade de vapor* que entra para os cilindros; com o fim de melhorar o rendimento ás velocidades mais elevadas?!...

Haveria ainda mais coincidências a referir, mas acho preferível dar-lhes já a prova de confiança máxima, revelando-lhes o meu maior segredo. Isto é, vou explicar-lhes por que razões é que eu posso puxar mais toneladas e vencer piores rampas sem me ir abaixo. Vão ver que não é bruxedo. Nesta altura, se eu fosse um bocadinho vaidosa como se diz e quisesse fazer figura de pessoa erudita, bastar-me-ia desenvolver uma floreada prosa sobre «a elasticidade do fluido eléctrico» e coisas de igual quilate. Correria, porém, o risco de os leitores me mandarem imediatamente à fava, e logo se iriam por água abaixo todas as minhas esperanças de boa camaradagem futura. E isso é que eu não desejo de nenhum modo. O que eu quero é que me entendam.

Uma das razões a referir é a de que os motores eléctricos puxam indiferentemente em qualquer posição, ao contrário das máquinas a vapor em que o esforço de tracção depende muito da posição das bielas. Uma máquina de vapor terá, no máximo, 4 cilindros, enquanto que um motor eléctrico de tracção, como os que eu tenho, possui 93 bobines e dois pares de polos indutores, trabalhando por isso como se fosse um motor de 186 cilindros!...

Outra razão, talvez a mais importante, deriva da própria definição de potência. Todos sabem que a potência de uma máquina é o trabalho que ela faz, *dividido pelo tempo* que leva a executá-lo; quer dizer, de dois guindastes capazes de elevar a mesma carga á mesma altura, terá maior po-

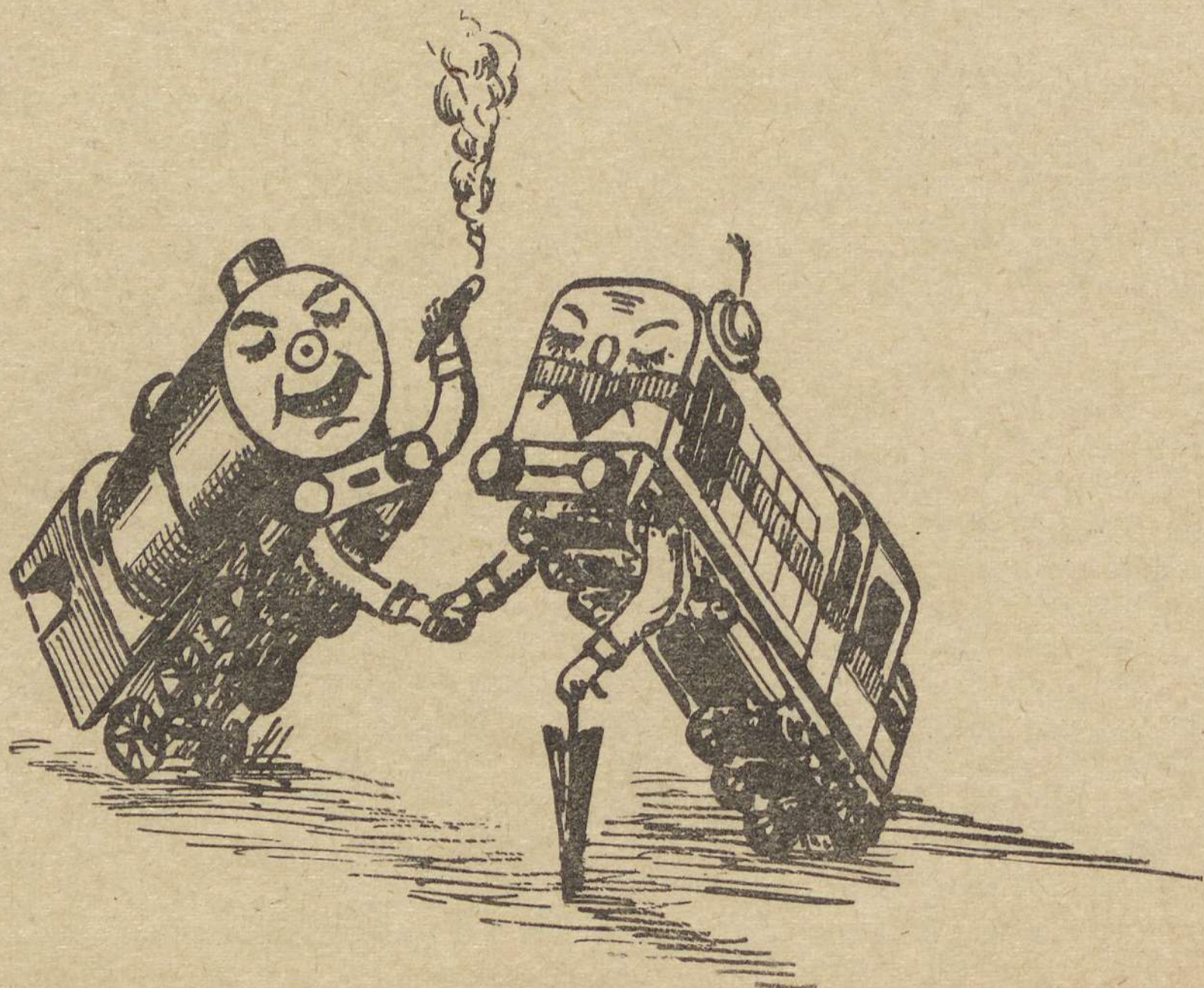
tência aquele que fizer essa elevação em menos tempo.

Numa máquina a vapor, os elementos que definem a potência são: por um lado a força, isto é, a pressão do vapor e o diâmetro dos cilindros, e por outro lado a *quantidade de vapor produzido por minuto*. Mas evidentemente não interessa produzir mais vapor do que o preciso, isto é, mais do que *aquele que os cilindros podem receber*: mas estes não podem receber mais vapor do que o volume deslocado pelos êmbolos, e este *será tanto menor, por minuto, quanto mais baixa for a velocidade das rodas*. Em resumo, a potência real duma máquina a vapor *depende da velocidade*, e é por isso que não pode ser muito grande nos arranques, nem nas rampas — justamente quando faz mais falta!...

Nas locomotivas da minha família — incluindo as manas eléctricas — a coisa não se passa assim. A potência dos motores de tracção é dada simplesmente pelo produto *volts x ampères*; os primeiros significam

velocidade e os segundos representam força. Se a velocidade é baixa, haverá mais ampères e menos volts, mas o *produto — a potência — não se altera*: os motores de tracção *podem receber* toda a potência que o gerador lhes fornecer. Isto significa que no meu caso, posso desenvolver a potência máxima mesmo às baixas velocidades, sempre que dela tenha necessidade, como por exemplo nos arranques e nas fortes rampas — coisas que as camaradas do vapor não podem fazer, apesar de toda a sua boa-vontade, *porque a própria velocidade dos êmbolos não lho permite*.

E assim se evaporou definitivamente o meu grande «mistério». Oxalá de hoje em diante, quando eu passar, não se diga «lá vai a Dona Diesel, essa desconhecida», mas que em vez disso se pense sinceramente «lá vai a Diesel-eléctrica, uma camaradona». Seriam mais justos, e dar-me-iam grande alegria, pois afinal todos damos o melhor do nosso esforço para o mesmo fim. Não lhes parece?...



Um ferroviário de palmo e meio...



Luís Vasco Mendes Goucha Jorge — é maior o nome do que a pessoa! — tem três anos e meio de idade.

Neto do factor de 1.^a Manuel Jorge, da estação de Caxarias, o gaiato tem a paixão do caminho de ferro e, como tal, aguarda ansiosamente a chegada do «Boletim da C. P.» àquela estação, sendo a primeira pessoa que desfolha a nossa revista, que vê e revê, da primeira à última página.

Para este ferroviário de palmo e meio, o caminho de ferro é do melhor que existe na vida. As máquinas, os vagões, as automotoras, os fardamentos, constituem um sonho permanente, um sonho aliciante e tentador para o pequenote, que não descansou enquanto a família não lhe fez o far-

damento de factor de 2.^a que, em dias solenes, exhibe na estação de Caxarias.

As fotografias que acompanham estas linhas, mostram o aprumo do jovem factor, no momento da chegada dum comboio de mercadorias. É a ver comboios, a apreciar manobras, a admirar pontes, a ouvir locomotivas, a conviver com ferroviários que, em muitos casos, se adquire o espírito dos que pretendem servir no caminho de ferro.

Quem nos diz a nós que o ferroviário de palmo e meio não será amanhã um servidor modelar? Fazemos votos para que o pequeno Luís Vasco continue a sentir paixão pelo caminho de ferro que, mais do que nunca, precisa da dedicação dos seus servidores.



UM MUSEU FERROVIÁRIO NA BÉLGICA

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas estuda a criação dum museu destinado a apresentar debaixo da forma retrospectiva, a história da evolução dos transportes ferroviários na Bélgica.

Para isso, reunirá uma importante colecção, que compreende material circulante reduzido à escala de 1/10, uma rede em miniatura, dispositivos de sinalização e um grande número de documentos, de forma especial os que se referem à acção dos ferroviários no período da Resistência.

Espera-se poder fazer coincidir a inauguração deste museu com o XXV aniversário da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas, que terá lugar em Setembro de 1951.

A EXCURSÃO A PORTUGAL DOS FERROVIÁRIOS SUIÇOS

A excursão dos nossos camaradas suíços a Portugal constituiu um verdadeiro sucesso, não só debaixo do ponto de vista turístico mas, especialmente, como demonstração da nossa hospitalidade. E constituiu também uma manifestação artística de grande relêvo através dos concertos realizados em Lisboa, Estoril e Caldas da Rainha. Os cantores do «Jodler Club Tell» conhecem, como todos os suíços, o problema do turismo e, por isso mesmo, não lhes foram indiferentes as excursões realizadas no nosso país, as quais lhes deixaram as mais agradáveis impressões. Logo que chegaram à Suíça, vieram notícias, não só dos excursionistas, mas dos Caminhos de Ferro Federais, notícias que devem encher de satisfação os ferroviários de Portugal.

Ao transcrevermos as cartas que seguem, o «Boletim da C. P.» envia os seus cumprimentos ao Presidente da Direcção Geral Mr. Cezar Lucchini e ao Secretário Geral dos C. F. F. Mr. Dr. Wanner, agradecendo-lhe as referências feitas ao nosso país e às linhas férreas portuguesas.

Sr. Director Geral e caro colega:

Sinto-me particularmente feliz ao tomar conhecimento que os cantores do «Jodler Club Tell» deixaram uma boa impressão no vosso país e que a sua deslocação contribuiu para intensificar os laços de amizade que unem Portugal à Suíça.

Sei que o sucesso se deve, em grande parte, à devoção do vosso Serviço de Publicidade, que tudo preparou no sentido de conseguir um caloroso acolhimento e assegurar um público simpático, facto que nos leva a exprimir-vos o nosso profundo reconhecimento.

Os nossos cantores estão ainda sob o encanto da viagem e da vossa recepção, não se cansando de fazer elogios ao vosso belo país e às vossas linhas férreas.

Mais uma vez vos agradeço, em meu nome e dos caminhos de ferro federais suíços e, neste momento recordo-me com prazer e reconhecimento, dos dias magníficos passados em Portugal, no ano de 1949, quando da reunião da Comissão Permanente da Associação do Congresso dos Caminhos de Ferro, em Lisboa.

Permita-me que vos dirija, em testemunho do nosso reconhecimento, o primeiro volume duma grande obra que publicámos por ocasião do centenário dos nossos caminhos de ferro, que supponho vos interessará.

*O Presidente da Direcção Geral
dos Caminhos de Ferro Federais*

(a) Cezar Lucchini

* * *

Também o Dr. Wanner, Secretário Geral dos Caminhos de Ferro Federais, dirigiu sobre o mesmo assunto uma carta a António Montês, editor do «Boletim da C. P.», nos seguintes termos:

Deixe-me agradecer, calorosamente, tudo o que fez para acolher os cantores do «Jodler Club Tell», que vieram encantados do seu lindo país.

Não ignoro o trabalho que teve, para pôr de pé a viagem e a série de concertos, mas o que eu ignorava, até à chegada dos recortes dos jornais, programas e fotografias que me enviou, é que pôs à alerta todo o Portugal, no sentido de conquistar um sucesso para os nossos cantores. Tudo foi admiravelmente regulado, não tendo faltado o mínimo pormenor.

Como sabe, eu não duvido que a viagem contribuiu para estreitar os laços de união dos nossos países e estimular o intercâmbio cultural e turístico. Fico-lhe particularmente grato pela vossa iniciativa, ponto de partida para contactos mais frequentes.

Tive muito prazer em saber que os cantores deixaram uma boa impressão em Portugal. Eles não puderam servir melhor o seu país do que dando a conhecer aos seus amáveis hospedeiros, as suas produções.

Há três ou quatro anos, fizemos aparecer uma importante obra sobre os mistérios do caminho de ferro. Espero tenha a gentileza de aceitar um exemplar dessa obra, como lembrança da viagem dos cantores ferroviários suíços e em testemunho da minha profunda gratidão.

O Secretário Geral dos C. F. F.

a) Wanner



0 "Judea Club Field" a caminho

Um sarau cultural para ferroviários

NO sábado, dia 19 de Maio, realizou-se, pelas 21,30, no edifício das Oficinas de Pintura da Companhia, no Barreiro, um Sarau pelo Grupo Recreativo das Oficinas Gerais, e organizado pela F. N. A. T., em colaboração com a Emissora Nacional.

A vasta sala de trabalho encontrava-se visivelmente engalanada, principalmente com motivos ferroviários, e literalmente cheia de agentes de todas as categorias e pessoas de sua família, podendo computar-se o número de assistentes em cerca de 3.500 pessoas, o que oferecia um espectáculo surpreendente.

Assistiram a esta interessante Festa, em representação do Sr. Director Geral, que, por motivos imperiosos não pode comparecer, o Sr. Engenheiro José Marques Pereira Barata, Subdirector Geral, o Presidente interino da Câmara Municipal do Barreiro, Sr. José de Oliveira Raposo; o Dr. João das Neves, Delegado do I. N. T. P.; Dr. Jorge Dias Pable, representante da F. N. A. T.; Dr. Carlos do Amaral, Chefe dos Serviços do Pessoal da C. U. F.; tenente Monteiro, em representação do Comando Militar da Vila; Capitão Caeiro, em representação da Guarda Fiscal; Manuel Costa Figueira, director do «Jornal do Barreiro»; Artur Ribeiro, delegado Escolar; Dr. Pacheco Nobre; e engenheiros Manito Torres, Bruscy

Horta e Costa, Garcia Duarte Silva, Andrade, Fragoso, Almeida e Castro, Galles, Soares Ribeiro, e Agente Técnico Victor Abragão. Estavam também presentes as direcções dos S. N. da Classe e os srs. Alexandre Matias, Godinho e Entrudo.

A primeira parte do espectáculo foi preenchida pela orquestra ligeira da E. N., dirigida pelo maestro Tavares Belo e diversos artistas. Na segunda parte, colaborou a orquestra da F. N. A. T., dirigida pelo maestro Dias Pombo, e em que tomou parte o coro e elementos solistas do Elenco artístico da F. N. A. T.

Todos os números deste espectáculo foram muito aplaudidos pela numerosa assistência.

No fim desta interessante Festa, foi servido um «Porto de Honra», o que deu motivo a diversos discursos, entre os quais o do Subdirector Geral, Sr. Engenheiro Pereira Barata, o qual se congratulou em nome da Companhia com o êxito obtido pelo Sarau.

No final, retiraram para Lisboa os convidados e elementos que tomaram parte nesta interessante festa, em barco especial posto à sua disposição pela Companhia, a qual também facultou uma automotora, também especial, para condução entre Barreiro e Barreiro A, dos convidados e elementos da E. N. e F. N. A. T., que tomaram parte na Festa.

AGRADECIMENTO

João Rosa Damásio, Chefe de 3.^a classe em Muge, vem, profundamente reconhecido, agradecer a todos os agentes que se incorporaram no funeral do seu irmão José Rosa Damásio, Chefe de escritório principal da 4.^a Circunscrição de Exploração.

Torna extensivo o seu agradecimento ao Ex.^{mo} Sr. Dr. José Eduardo Neves e restantes colegas que, incansavelmente, procuraram, por todos os meios, salvar a vida àquele agente.

Descontos aos ferroviários

A Casa Persol, de Januário & Santos, L.^{da}, Largo do Intendente, 6-Lisboa, concede o desconto de 25 % a todos os ferroviários, mediante a apresentação do bilhete de identidade.

Trata-se dum importante desconto no preço de óculos de todos os géneros ou de qualquer material receitado por clínicos da especialidade.

A' Casa Persol, envia o «Boletim da C. P.» os seus agradecimentos.



A linha do Lötschberg

S U I Ç A

HÁ 40 ANOS QUE O TÚNEL DO LÖTSCHBERG FOI ABERTO AO PÚBLICO

UMA das linhas mais curiosas da Suíça e, sem favor, uma das que possui mais difícil traçado, pois cruza túneis e viadutos, que vence montanhas e desfiladeiros, é a célebre linha do Lötschberg, verdadeira linha de turismo por onde passam anualmente milhões de viajantes.

O que poucos viajantes saberão, é que faz este ano quarenta anos que os operários

ocupados na perfuração do túnel do Lötschberg — trabalho começado simultaneamente do norte e do sul — deram um aperto de mão através da abertura produzida no rochedo, a 1240 metros de altitude.

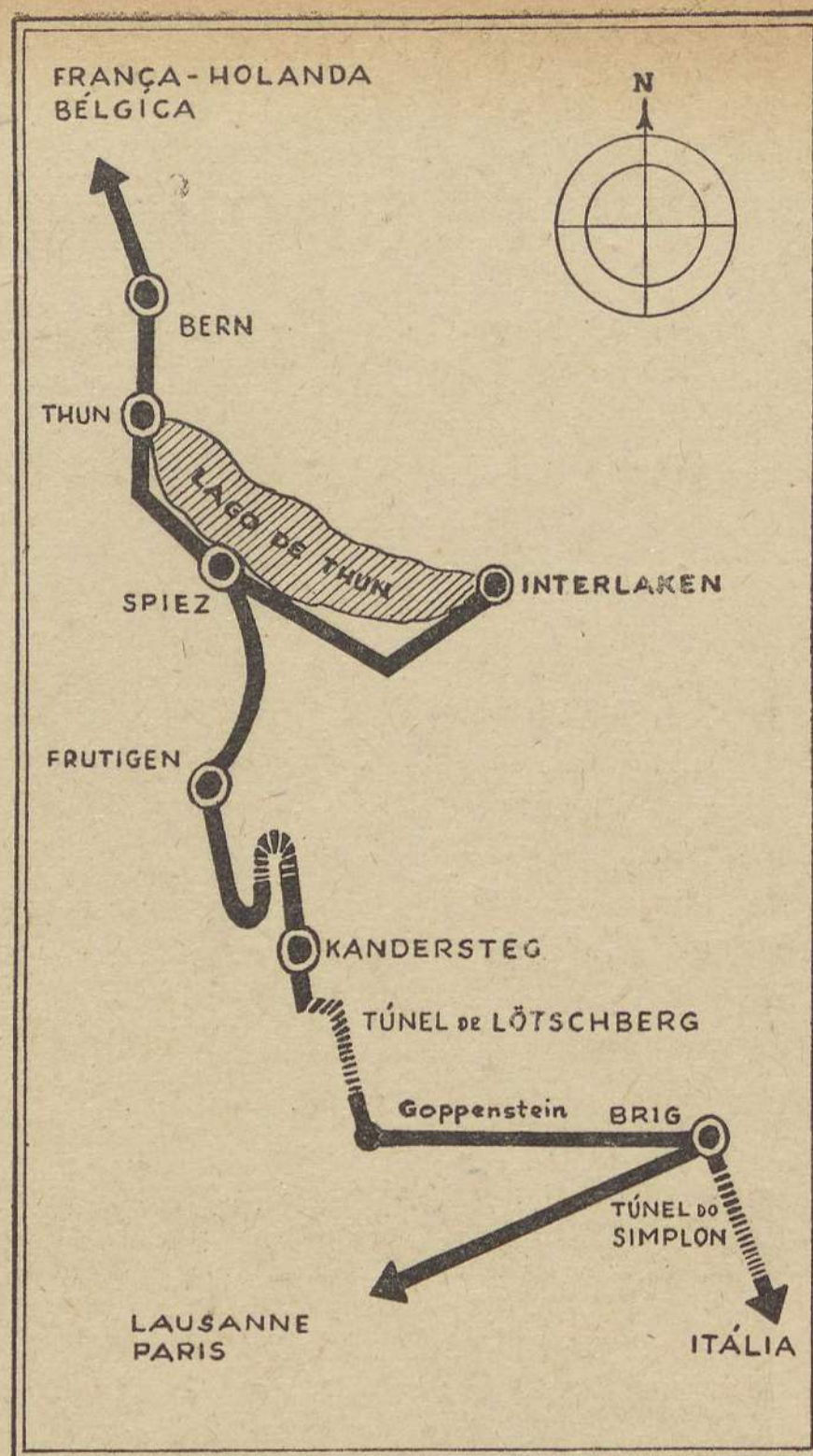
O túnel do Lötschberg tem o comprimento de 14.612 metros, sendo considerado o terceiro da Suíça pelo seu comprimento e ocupando o primeiro lugar pela altitude em que atravessa a montanha.

Alguns meses depois da abertura do famoso túnel do Simplon—o maior do mundo, com duas galerias paralelas e a extensão de 20 Km. de comprimento —, iniciaram-se os trabalhos do Lötschberg, no qual se empregaram, pela primeira vez, brocas eléctricas de ar comprimido, que realizaram verdadeiros milagres em rocha bastante dura. Empregaram-se nesta construção 370 toneladas de dinamite e, um ano depois da perfuração da galeria, em 31 de Março de 1912, o túnel estava preparado para a instalação da via dupla.

Em 15 de Julho de 1913, foi inaugurado o caminho de ferro do Lötschberg, a primeira linha de montanha, com via normal, funcionando eléctricamente.

Como já tivemos ocasião de dizer, em 1950, a linha férrea de Lötschberg é traçada na mais deslumbrante montanha da Suíça, ligando Bern a Brigue, com passagem por Thun, Spiez, Frutigen, Kandersteg e Goppenstein.

As paisagens que se disfrutam desta linha maravilhosa, são de raro esplendor e duma variedade espantosa, constituindo, como já dissémos, um admirável poema, escrito por técnicos distintos que, durante os árduos trabalhos da construção, tiveram por objectivo reconciliar duas irmãs que se julgavam inimigas:— a Ciência e a Beleza!



Traçado da linha do Lötschberg

“**N**O que respeita à segurança no transporte de passageiros, o caminho de ferro classifica-se de longe à frente de todos os meios de transporte, seguido da aviação. Este resultado não é, de resto, obtido gratuitamente; pois que as despesas de segurança representam 16 % do preço do transporte em caminho de ferro; 13 a 18 % na aviação; 0,53 % apenas no preço do transporte por estrada.

O caminho de ferro é o único meio de transporte que toma essas despesas inteiramente a seu cargo».

(Dr. Eng.º Carl Pirath, professor da Escola Técnica Superior de Stuttgart, «Les bases fondamentales de l'économie des Transports».)

OS FERROVIÁRIOS PORTUGUESES CLASSIFICAM-SE EM 2.º LUGAR NUM TORNEIO INTERNACIONAL

PORTUGAL foi convidado pela União Desportiva dos Ferrovários Franceses (U. S. C. F.), a participar no torneio europeu ferroviário de basquetebol, que se realizou em Paris, no mês de Maio último: com o acôrdo da nossa Direcção Geral, o convite foi aceite, tendo sido preparada a equipa, seleccionada entre os praticantes daquela modalidade nos grupos desportivos dos Ferrovários.

Dos jogadores seleccionados e treinados, em número de 10, 7 pertenciam ao Grupo de Campanhã, 1 ao de Lisboa, 1 ao do Barreiro e 1 ao da Figueira da Foz.

Portugal fez-se representar na grande competição internacional, pelas seguintes individualidades, em número de treze:

— Prof. Armelino Bentes, treinador; Forjador José Rodrigues Valverde e Serra-lheiro Lúcio Pinto Fernandes, Directores



Jogadores e dirigentes do Torneio Europeu de Basquetebol, na Câmara Municipal de Paris

do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Campanhã e os jogadores Abílio Serafim da Conceição, Estofador; Forjador António Mário da Silva; Serralheiro Armando Ferreira da Silva; Caldeireiro António Rodrigues Sande; Aprendiz José Rodrigues Varella Júnior e os empregados de escritório António Ribeiro Pires e Reinaldo Correia, todos das oficinas de Campanhã; Serralheiro Henrique Pinto Machado, das oficinas da Figueira da Foz; Pintôr Berardo Soeiro, das oficinas do Barreiro e Lúcio Matos Veríssimo, empregado de escritório nas oficinas gerais de Lisboa P.



Os nossos jogadores no Estádio ferroviário de Ermon, arredores de Paris

No importante torneio inscreveram-se os grupos ferroviários de França, Bélgica, Itália, Suíça, Jugoslávia e Portugal. Uma vez em Paris, onde os nossos jogadores eram aguardados por Mr. Georges Boirard, Agente geral da Companhia naquela cidade — e que, com a habitual amabilidade, acompanhou a nossa equipa, prestando-lhes as maiores facilidades —, os desportistas foram alojados no Centro Social dos Caminhos de Ferro Franceses.

18 Depois de se ter procedido ao sorteio dos seis países participantes do torneio,

foram apuradas duas séries, ficando numa a França, a Suíça e a Bélgica e na outra Itália, Jugoslávia e Portugal. Os vencedores das duas sessões encontrar-se-iam num último jogo, cujo resultado designaria o vencedor do torneio.

Na recepção oficial às equipas o Presidente do Conselho da Administração do S. N. C. F. saudou os ferroviários que tomaram parte nas provas, aos quais ofereceu as insígnias do torneio e várias publicações sobre Paris. Os desportistas de várias nações foram também recebidos na Câmara Municipal de Paris, onde o Presidente do Município ofereceu lembranças aos chefes das delegações.

* * *

O primeiro jogo foi o Portugal-Itália. A equipa italiana, que era das mais fortes, demonstrou apurada técnica, tendo sido dominada pela maior velocidade dos nossos jogadores, que a venceram por 31-27.

No jogo França-Suíça, a equipa dos Caminhos de Ferro Federais foi vencida pela da S. N. C. F., e no jogo Bélgica-Suíça, venceu a equipa belga, que mostrou

ser um adversário perigoso.

Chegou a vez de Portugal se defrontar com a equipa da Jugoslávia, que não compareceu a nenhum dos jogos, alegando não poder apresentar-se no torneio.

A França empatou depois com a Bélgica, mas em face dos resultados anteriores, foi a equipa dos franceses apurada para a final. No jogo entre a Itália e a Bélgica para apuramento das 3.ª e 4.ª classificações, houve empate e só depois de dois prolongamentos a Bélgica ficou em 3.º lugar.

O último jogo foi entre as equipas fina-

listas de França e Portugal, para apuramento do vencedor e do 2.º classificado do torneio. O jogo decorreu com o maior interesse, terminando com a vitória da França por 53-42.

A nossa equipa, sempre ardorosa na réplica, jogou com mestria, chegando a causar apreensões aos desportistas franceses sobre o resultado final. Na 2.ª parte, a arbitragem prejudicou-nos sensivelmente a favor dos franceses e a vitória tornou-se difícil de alcançar. Mesmo assim, os ferroviários portugueses deixaram a melhor impressão, não só pela velocidade e entusiasmo, mas, sobretudo, pela correcção e lealdade de que deram provas.

A classificação final do torneio, foi a seguinte:

1.º França; 2.º Portugal; 3.º Bélgica; 4.º Itália; 5.º Suíça.

Findo o torneio e no acto da distribuição dos prémios, a equipa portuguesa ofereceu à União Desportiva dos Ferroviários Franceses (U. S. C. F.) uma caravela em filigrana, como agradecimento pela amabilidade do convite feito a Portugal para participar no torneio.

Este gesto da nossa equipa causou a maior sensação, sendo a caravela admirada por todos os presentes, entre os quais se contavam os Directores dos Caminhos de Ferro franceses e belgas, que usaram da palavra, assim como os delegados dos países concorrentes ao torneio.

Depois desta cerimónia, na qual os ferroviários portugueses foram justamente ovacionados, efectuou-se o jantar de confraternização, que foi presidido pelo Director da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, ladeado pelo Director da Socie-

dade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas e sua esposa, tendo-se sentado na mesa de honra os delegados das várias nações.

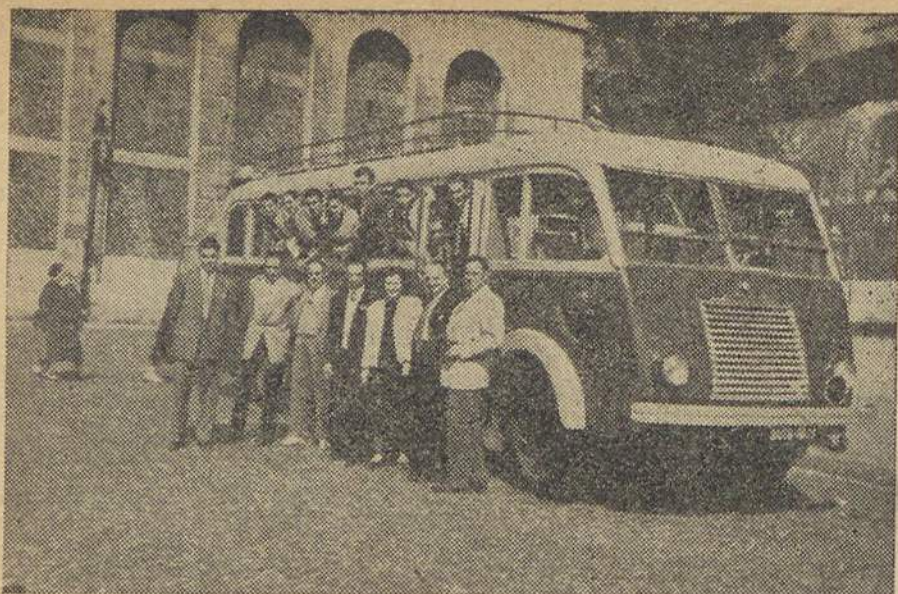
Nos discursos, todos os oradores se referiram, muito elogiosamente, ao comportamento dos ferroviários portugueses no importante torneio, durante o qual causaram a mais agradável impressão. Por último, falou Mr. Pernot, funcionário superior da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro e Presidente da União Desportiva dos ferroviários franceses, que salientou a classe dos jogadores portugueses, demonstrada na esplêndida classificação alcançada no



A equipa de basquetebol dos ferroviários portugueses

torneio internacional realizado, declarando que veria com muito prazer a filiação de Portugal na União Desportiva Internacional dos Ferroviários.

O «Boletim da C. P.», ao dar uma rápida resenha da competição na qual os ferroviários portugueses alcançaram honrosíssima classificação, endereça aos jogadores as suas felicitações e faz sinceros votos pelas prosperidades dos grupos desportivos que, além fronteira, se comportaram dignamente, honrando o bom nome do país e dos ferroviários portugueses.



Os ferroviários portugueses na sua visita a Paris



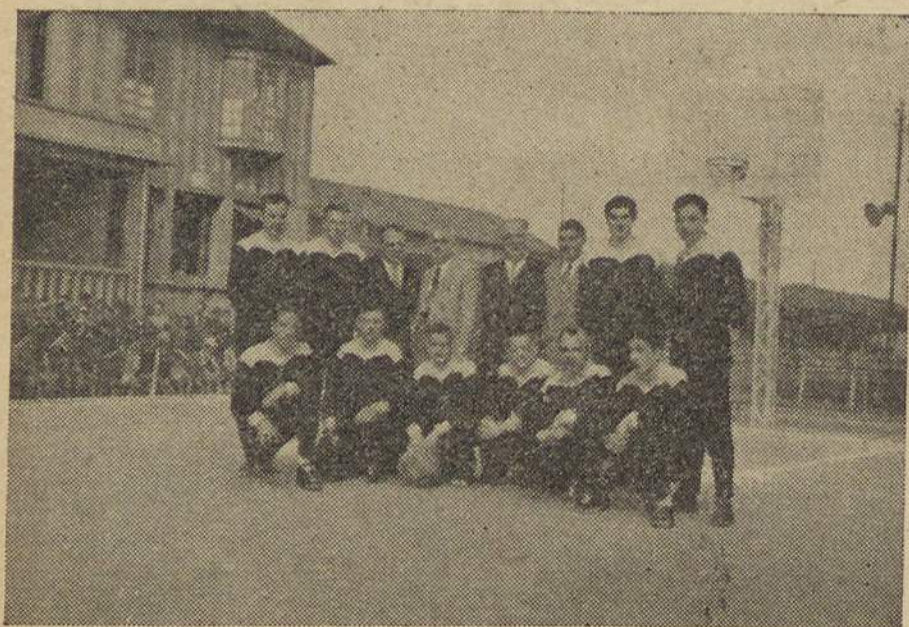
A equipa da «Ferrovie dello Stato»
— Caminhos de ferro da Itália



A equipa da Sociedade dos Caminhos de Ferro Franceses



A equipa dos Caminhos de Ferro Federais Suíços



A equipa da Sociedade Nacional
dos Caminhos de Ferro Belgas



A saída da estação de Austerlitz, Mr. Georges Boirard,
Agente Geral da C. P., despede-se dos desportistas

Cartas ao Editor Bom humor

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

Com os melhores cumprimentos, junto uma folha do jornal «O Ocidente» de Dezembro de 1888, em que se descreve a inauguração da ponte do rio Águeda, que ligou a linha da Beira Alta à então linha de Salamanca, «fronteira portuguesa».

Junto também outra folha do mesmo jornal, de 1 de Julho de 1880, com a descrição e gravura da estação do Rossio, ambas da autoria do saudoso Luís de Mendonça e Costa. Estes documentos eram do arquivo do meu saudoso pai, o chefe principal João Alves Pereira e parecendo-me dignos de figurar na História dos Caminhos de Ferro em Portugal, ofereço-os ao «Boletim da C. P.».

De V.

(a) Manuel A. Pereira

Inspector da 22.ª Secção de Contabilidade

Beja, 26 de Junho de 1951.

N. da R. — Recebemos e agradecemos. São documentos com interesse, que publicaremos brevemente, na secção «Para a História».

Não podemos deixar de focar, de maneira especial, este oferecimento — como temos feito em casos idênticos —, a melhor prova de que os nossos assinantes não esqueceram os nossos pedidos.

O centenário dos nossos caminhos de ferro vai ser comemorado em 28 de Outubro de 1956 e por isso mesmo insistimos nos pedidos feitos, para que não deixem de nos enviar tudo o que tiver interesse para os nossos caminhos de ferro.

ATENEU FERROVIÁRIO

A Direcção desta Associação Cultural do Pessoal da C. P. comunicou-nos que, na Assembleia Geral ordinária, realizada naquela colectividade em 25 de Janeiro do corrente ano, foram eleitos para os corpos gerentes os seguintes ferroviários, tendo a eleição sido sancionada pelas entidades oficiais:

Assembleia Geral: Presidente, Felix Fernandes Perneco; Vice-Presidente, Mário José de Sousa Dinis; 1.º Secretário, João Francisco da Silva Vieira; 2.º Secretário, Manuel Lourenço dos Santos; 1.º Vice-Secretário, Abel Hoppfer Romero; 2.º Vice-Secretário, Júlio Chaves Araújo.

Direcção: Presidente, Jaime Augusto Bastos; Vice-Presidente, Vinício Plínio Rosado Viegas; 1.º Secretário, António Gomes Júnior; 2.º Secretário, Lourenço Trindade Piedade; 1.º Vogal, António Manuel da Silva Leitão; 2.º Vogal, José Martins Ferreira; Suplentes; Armando Nunes; Diamantino Dias; Manuel Henriques Martins e Nicácio T. Rodrigues.

Conselho Fiscal: Presidente, Feliciano Pereira Barral; Secretário, Carlos Alberto Marques da Silva J.º; Relator, Raúl Mário de Sena Magalhães; Suplentes, Luís Rodrigues da Costa e Florentino Gomes Plabo Faria.



VIAGEM DE NÚPCIAS

— Para onde deseja os bilhetes?
— Para qualquer estação, desde que se passem muitos túneis!!!

(Da revista «Transportes por Carretera»)



VIZINHO

— Pois bem, senhora... ¿Pode dizer-me a que horas é a saída do último comboio?

(Do «Digame»)



MONUMENTOS NACIONAIS

P o r A B E L T A V A R E S

Serralheiro das Oficinas Gerais de Campanhã

**Junto ao Porto, na linha de Cintura,
Dominando terrenos de cultura,
Se ergue um templo de porte majestoso:
Linda e graciosa jóia de arte antiga,
Que a acção do tempo quase não fatiga
E onde, outrora, casára o «rei Formoso!»**

**Rodeado de motivos atraentes,
Visitam-no turistas e outras gentes,
Que lhe tecem o mais belo elogio
Exaltando-lhe a traça aos quatro ventos...
Não conheces os nossos monumentos?
O que ora cito é o Mosteiro de Balio!**

**Faz-lhe boa vizinhança o meigo Leça,
Que, ditoso, sem ter quem lh'o impeça,
O contempla e, em êxtase de ventura,
Lhe beija a sombra, terno e carinhoso,
E ainda a olhá-lo, num adeus saudoso...
Vai serpenteando em mantos de verdura!**

**Também ali ao pé, quase à beirinha,
Lhe fica de Santa Ana a capelinha,
(Num alto, assim a modos de santuário)
Onde, a estreitar antigos, fortes laços,
Envia, anualmente, o Senhor dos Passos
Na alegoria triste do Calvário!**

**Rodeando-o tais motivos, o Mosteiro,
Desde sempre fez parte do roteiro
Do nosso muito ilustre visitante;
Modelo de valor em qualquer terra
Ele é, p'la beleza e graça que encerra,
Jóia de Arte num fundo extasiante!**

PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 49 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Pequena velocidade de Lisboa-P. a Coimbra um caixote com 3 chassis de caminheta, providos de rodas com o peso de 9.500 kgs., carga e descarga pelos Donos. Utilizados 2 vagões.

Distância 220 km.

Peso real, 1.ª classe, Tarifa Geral com recargo de 25 %

Peso virtual, 1.ª classe, Tarifa Geral

Peso real, preço $187\$80 + \frac{187\$80 \times 25 \times 9,5}{100} = 2\ 230\13

virtual, preço $187\$50 \times 2,5$	=	469\$50
Manutenção $8\$00 \times 12$	=	96\$00
Registo	=	3\$00
Aviso de chegada	=	1\$00
Arredondamento	=	\$07
Total		2.799\$70

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 220 km.

Tarifa Geral — Art. 77.º § único (27.º Aditamento)

Peso real 9.500 kgs. — 1.ª classe com 25 %

Peso virtual 8.500 kgs. — 1.ª classe sem recargo

Preço $(187\$80 + \frac{187\$80 \times 25 \times 9,5}{100}) = 2\ 230\13

Preço $187\$80 \times 8,5$	=	1.596\$30
Manutenção $8\$00 \times 18$	=	144\$00
Registo	=	3\$00
Aviso de chegada	=	1\$00
Arredondamento	=	\$07
Total		3 974\$50

///

Pergunta n.º 50 — Havendo divergências na forma de proceder das bilheteiras, quando essas bilheteiras fazem cobranças por mudança de classe, mudança de via e excesso de percurso à vista de bilhetes adquiridos nessas bilheteiras, se devem ou não recolher os bilhetes pròpriamente ditos. A minha consulta baseia-se no facto de algumas estações recolherem e outras deixarem seguir em poder dos passageiros os referidos bilhetes.

Resposta — As bilheteiras devem recolher os bilhetes quando a mudança de classe seja pedida para o destino do bilhete apresentado e ainda no caso de excesso de percurso.

Quando se trate de mudança de via, o bilhete só deve ser recolhido se o passageiro não se destinar a linhas combinadas.

Pergunta n.º 51 — As Automotoras n.ºs 7123 e 7124

têm paragem em algumas estações do seu trajecto quando há passageiros para embarcar ou desembarcar. Quando numa destas estações se apresentarem empregados ou pessoas de sua família com passes D 33, D 152, D 152 bis, bilhetes para trânsito gratuito ou ainda passes de frequência de escolas, pode-se fazer parar a automotora para o seu embarque ou desembarque?

Resposta — Pode, desde que a lotação das Automotoras não vá completa.

///

Pergunta n.º 52 — Os despachos de peixe para a estação de Lavradio são feitos sempre em modelo F 54 do apeadeiro de Fontainhas (distância de Praias-Sado para efeito de taxa),

Para retorno das taras para efeito de redução de 50 % peço ser esclarecido se a parte do F 54 entregue ao consignatário também dá direito à redução de 50 % no retorno e se quando as taras são despachadas em guia de bagagem, o que sucede muitas vezes, por os expedidores chegarem tarde, também, deve dar-se a redução de 50 %,

Resposta — Se, como se supõe, o consulente pretende referir-se à redução de 40 % estabelecida nas «Excepções» do Capítulo III e XII da Tarifa Geral (33.º aditamento) para o transporte de taras nas condições previstas no 35.º aditamento à mesma tarifa, esclarece-se que esta redução também é de aplicar quando os expedidores comprovem a efectivação dos transportes em cheio com a apresentação dos talões B dos modelos F 54, que, para o efeito, são considerados como cartas de porte.

Esclarece-se ainda que a aludida redução não é de considerar para os transportes de taras aceites ao abrigo do art.º 100.º da Livro E 11, pois neste caso não se trata de uma expedição normal, mas, apenas, de uma solução a adoptar como recurso em casos excepcionais e devidamente justificados.

///

Pergunta n.º 53 — A Automotora n.º 7224 partiu com 7 lugares de 1.ª e 21 de 3.ª classes, da estação de Paçõ-Vieira. Em Aldão embarcaram 3 passageiros de 3.ª classe com destino a Porto. A estação de Guimarães vendeu toda a lotação oferecida pelo revisor, na estação de Paçõ-Vieira. Como deve proceder-se neste caso?

Sou de opinião que só deve garantir-se lugar a estes passageiros, de Aldão até Guimarães, e no caso da estação de Guimarães não ter esgotado a lotação ser-lhe-á então passado o excesso de percurso.

Resposta — Aos passageiros embarcados nos apeadeiros deverá fornecer-se bilhetes para os destinos que desejam.

Se a estação já tiver vendido alguns ou todos os bilhetes correspondentes aos lugares indicados como disponíveis em telegrama da estação anterior, deve, neste caso, especial, procurar-se assegurar também o seguimento destes passageiros, mesmo além da lotação e dentro do possível.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 35 — A Automotora n.º 4014, que passa em Pero Negro, às 0,29, é costume ser recebida na linha n.º 2 (linha directa).

Em certo dia, houve necessidade de utilizar a linha n.º 2, com material, e recebida a Automotora n.º 4014, pela linha n.º 1 (desviada); disco avançado aberto, disco de afrouxamento fechado e junto da 1.ª agulha lanterna com luz verde, tudo como está regulamentado.

Mas além disto e como medida de precaução, foi passado telegrama a Torres Vedras, para prevenir o automotorista que passava em Pero Negro, por linha desviada.

Resposta — O aviso à estação de Torres Vedras só era necessário se a estação de Pero Negro não fosse provida de disco de afrouxamento, conforme o disposto no n.º 2 do art. 21.º do Regulamento 2.

Contudo, o procedimento do consulente, não deve ser motivo de censura.

///

Pergunta n.º 36 — A estação da Figueira da Foz, põe em circulação a M. n.º 14304 (anexo n.º 4 ao Livro Horário) entre Figueira da Foz e Leiria, não fazendo o seu anúncio por telegrama, muito embora tenha carácter regular.

Como este caso se poderá repetir novamente, peço ser esclarecido se a estação de Amieira:

1.º — Deve reter a Marcha em B. de Lares esperando anúncio?

2.º — Deve conceder avanço e anunciar desde Amieira em diante?

3.º — Deve conceder avanço e expedi-la, dando conhecimento em mod. M 234?

Resposta — Todas as circulações extraordinárias devem ser anunciadas pelo telefone antes da sua expedição (art. 40.º do Regulamento 2).

Se o caso se repetir, o consulente não deve conceder avanço a B. de Lares, sem que desde ali seja transmitido o telegrama de anúncio, dando conhecimento para procedimento disciplinar.

Pergunta n.º 37 — Peço ser esclarecido do seguinte:

1.º — Quando por qualquer motivo um comboio não tomar água em estação que para esse fim lhe está indicado, este tempo deve ser marcado à Tracção por analogia com a nota b) do art. 19.º do Livro E 5, que determina que seja marcado àquela Divisão o tempo por toma de água?

2.º — Quando um comboio rebocado pela mesma máquina, como sucede com o comboio n.º 9628 9223 entre Lagos e Vila Real de Santo António, tenha de tomar água em Luz, ou noutra estação não indicada na sua marcha, este tempo também deve ser marcado no total àquela Divisão?

Resposta — 1.º — Quando o maquinista não tome água numa estação em que aquela esteja prevista no Livro Horário, o tempo ganho é marcado à Tracção.

2.º — No itinerário do comboio n.º 9628/9223, está prevista toma de água na estação de Faro (5) minutos. Se o maquinista não a utilizar por avaria na grua ou qualquer outro motivo imprevisto, justificado, se necessitar de toma^r água em Luz, só se deve marcar à Tracção o tempo excedente a 5 minutos. Fora destas condições é marcado à Tracção, todo o tempo que utilizar.

III — Divisão de Materiais e Tracção

Pergunta n.º 1 — Quando um comboio se dirige de via dupla para via única, tendo o maquinista notado que não se efectuaram os cruzamentos indicados em via dupla, e sendo-lhe entregue na estação ténsta de via única onde vai entrar, o modelo 127 com a indicação de que todos os comboios com que tinha de cruzar no troço de via dupla já chegaram, pergunta-se se deve ou não o maquinista chamar a atenção do Chefe da estação para este facto?

Resposta — Deve.

///

Pergunta n.º 2 — Se os modelos 127 forem entregues por agentes que não saibam responder à pergunta feita pelo maquinista e se houver perda de tempo por este motivo, a quem cabe a responsabilidade?

Resposta — À estação.



PESSOAL

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel de Abreu, maquinista de 1.^a cls. do Dep.^o de Sernada. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro do V. Vouga, como limpador, em 15-11-909, foi promovido a Fogueiro autorizado, em 15-7-916, a Maquinista de 3.^a cls. em 7-12-917, a Maquinista de 2.^a cls. em 1-1-921 e a Maquinista de 1.^a cls. em 21-12-936.

António Chaves, Chefe de 2.^a classe de Mangualde. Admitido como praticante suplementar em 10 de Junho de 1911, foi nomeado factor de 3.^a classe em 8 de Novembro de 1912 e promovido a factor de 2.^a classe em 8 de Novembro de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a cls. em 27 de Maio de 1930.



António Rui Gomes, Chefe de 3.^a classe de Évora. Admitido como praticante em 8 de Junho de 1911, foi nomeado factor de 3.^a classe em 21 de Agosto de 1912 e promovido a factor de 2.^a classe em 24 de Junho de 1916. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1929.

António Fateixa, Guarda de estação de Estremoz. Admitido como carregador em 13 de Junho de 1911, teve passagem a guarda de estação em 15 de Março de 1926.



Joaquim Santiago, Recebedor de materiais de 1.^a cls. do Armazem Regional de Entroncamento. Foi admitido como ajudante de montador da oficina de Ovar em 21-5-911, promovido a montador de 4.^a em 1-1-915; a montador de 3.^a em 21-1-918; e a recebedor de materiais de 1.^a em 1-1-923.

Heliodoro de Freitas Guimarães, Chefe de 1.^a classe de Guimarães. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1911, foi nomeado factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1919. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 21 de Junho de 1936 e a chefe de 1.^a classe em 29 de Outubro de 1937.



António da Costa Pereira, Guarda de estação de Porto-Trindade. Admitido como carregador suplementar em 11 de Abril de 1911, foi nomeado carregador de 2.^a classe em 1 de Julho de 1912. Depois de ter transitado por várias categorias, passou a guarda de estação em 1 de Janeiro de 1949.

Jacinto Fernandes de Almeida, Chefe de Repartição do Serviço de Movimento. Admitido como praticante em 24 de Maio de 1911, foi nomeado amanuense em 1 de Janeiro de 1914. Em 27 de Setembro de 1923 foi promovido a empregado de 1.^a classe e em 1 de Janeiro de 1929 a empregado principal. Foi promovido a chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1934 e a chefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1945.





António de Jesus Fialho, Chefe de 1.^a classe de Vendas Novas. Admitido como praticante em 12 de Maio de 1911, foi promovido a factor de 3.^a classe em 5 de Novembro de 1913. Depois de ter transitado por várias categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1927. Em 1 de Julho de 1947 foi promovido a chefe de 2.^a classe e em 1 de Janeiro de 1950 a chefe de 1.^a classe.

João Belo, Fiscal do pessoal de trens de Lisboa. Admitido como carregador em 17 de Maio de 1911, foi promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 31 de Março de 1914. Depois de ter transitado por várias categorias, foi promovido a condutor de 2.^a em 1 de Janeiro de 1927. Foi promovido a condutor principal em 1 de Julho de 1944 e a fiscal de pessoal de trens em 1 de Janeiro de 1948.



João Veríssimo Gravata, Condutor de 1.^a classe de Barreiro. Admitido como carregador em 21 de Maio de 1911, foi promovido a guarda-freios de 1.^a em 1 de Fevereiro de 1928. Foi promovido a condutor de 2.^a em 1 de Julho de 1938 e a condutor de 1.^a em 1 de Janeiro de 1944.

Augusto Joaquim Veiga, Agulheiro de 1.^a classe de Amorim. Admitido como carregador suplementar em 1 de Maio de 1911, foi nomeado carregador de 2.^a classe em 1 de Maio de 1912. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a guarda-freios de 2.^a classe em 21 de Dezembro de 1942 e passado a agulheiro de 1.^a classe em 21 de Abril de 1944.



Rogério dos Santos Frade, Chefe de Repartição principal do Serv.^o da Fiscalização das Receitas. Admitido como praticante em 24 de Maio de 1911, foi promovido a amanuense de 3.^a em 1 de Janeiro de 1914 e a empregado em 1 de Janeiro de 1918. Em 1 de Janeiro de 1923 foi promovido a chefe de Secção e em 1 de Agosto de 1927, promovido a subchefe de Repartição. Em 1 de Janeiro de 1935 foi promovido

a chefe de Repartição e a chefe de Repartição principal em 1 de Janeiro de 1943.

António Gregório Picoito Quintanilha, Subchefe de Repartição do Serviço de Estatística e Estudos. Admitido como praticante em 24 de Maio de 1911, foi nomeado amanuense de 3.^a em 1 de Janeiro de 1914 e a empregado de 1.^a classe em 1 de Março de 1918. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1930 e a chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1943. Em 1 de Janeiro de 1947 foi promovido a subchefe de Repartição.



José Maria Sanchez Garcia, Chefe de Secção do Serviço das Reclamações. Admitido como praticante em 24 de Maio de 1911, foi nomeado empregado em 1 de Janeiro de 1918. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a empregado principal em 1 de Janeiro de 1937 e a chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1948.

José Inácio de Moraes, Agulheiro de 3.^a classe de Barquinha. Admitido como carregador em 31 de Maio de 1911, foi promovido a agulheiro em 21 de Maio de 1914 e a agulheiro de 3.^a classe em 29 de Outubro de 1920.



FALECIMENTOS



Guilherme Martins dos Santos, operário de 1.^a cls. da 8.^a secção (Campanhã). Admitido como carpinteiro auxiliar em 4-6-934, ingressou no quadro como operário de 4.^a cls. em 8-11-944, mudança de categoria para operário 3.^a cls. em 1-12-945, promovido a operário de 2.^a cls. em 16-12-946 e a operário de 1.^a cls. em 1-7-949.

Anibal Tavares Frade, Chefe de Maquinistas, do Dep.^o de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 9-3-911, foi promovido a Fogueiro em 18-6-917, a Maquinista em 27-4-926, a Vigilante, em 1-1-1947 e a chefe de Maquinistas em 1-1-949.





Manuel Pereira, Fogueiro de Máquinas Fixas, de Barca d'Alva. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 11-6-922, foi nomeado Fogueiro de Máquinas Fixas em 1-4-949.

Joaquim Martins Guita, Limpador do Depósito de Faro. Admitido ao serviço da Companhia em 1-3-924 como Limpador.



Arnaldo Moreira, Operário de 1.^a cls. (serralheiro) das Oficinas de Figueira da Foz. Admitido ao serviço da Companhia, como operário montador, em 26-2-924, foi promovido a serralheiro de 1.^a cls., em 1 de Dezembro de 1945, depois de ter transitado pelas diferentes classes.

Francisco Pereira dos Santos, Operário de 1.^a cls. (forjador) do Dep.^o de Gaia. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 1-1-906, foi promovido a Forjador de 2.^a cls., em 26-9-927, depois de ter transitado pelas diferentes classes.



António Maria dos Santos, Operário de 3.^a cls. das Oficinas Gerais, de Lisboa. Admitido ao serviço da Companhia, como Servente, em 26-7-923, foi promovido a Operário de 3.^a cls. (auxiliar), em 1 de Dezembro de 1945, depois de ter passado pelas várias categorias.

João da Silva, Servente das Oficinas Gerais de Lisboa P. Admitido ao serviço da Companhia, como Servente, em 10-5-947.



Henrique Martins Parreira, Condutor de 2.^a classe de Barreiro. Admitido como carregador eventual em 1 de Outubro de 1923, foi nomeado carregador do quadro em 1 de Julho de 1927. Promovido a guarda-freios de 3.^a classe e depois de ter transitado por várias categorias, foi promovido a condutor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1948.

António Pinto, Factor de 1.^a classe de Campanhã. Admitido como praticante em 26 de Abril de 1919, foi nomeado aspirante em 1 de Junho de 1927 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Julho de 1929. Em 1 de Julho de 1939 foi promovido a factor de 2.^a classe e em 1 de Janeiro de 1948 a factor de 1.^a classe.



Manuel dos Santos, Guarda-fios de 2.^a classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Admitido como guarda-fios auxiliar em 11 de Abril de 1939, foi promovido a guarda-fios de 2.^a classe em 1 de Julho de 1946.

Casimiro Luís de Almeida, Carregador de Lisboa P. Admitido como engatador em 21 de Agosto de 1922, passou a carregador em 21 de Setembro de 1925.



S u m á r i o

Ferrovíarios espanhóis em Portugal

Ferrovíarios espanhóis visitaram o nosso país

Francisco Marques Estaca Júnior

Júlio da Guia

A todo o pessoal

**Confidências de Dona Diesel-Eléctrica..., por
Francisco de Almeida e Castro**

Um ferroviário de palmo e meio...

Um museu ferroviário na Bélgica

A excursão a Portugal dos ferroviários Suíços

No Barreiro: Um sarau cultural para ferroviários

**Suíça: Há 40 anos que o túnel do Lötschberg foi
aberto ao público**

**Basquetebol: Os ferroviários portugueses classifi-
cam-se em 2.º lugar num torneio internacional**

Cartas ao editor

Ateneu ferroviário

Bom humor

Monumentos Nacionais, por Abel Tavares

Perguntas e respostas

Pessoal

**NA CAPA:—Os ferroviários espanhóis no Palácio
da Pena, em Sintra**

Companhia União Fabril

■

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

■

**Rua do Comércio, 49
L I S B O A**

■

**Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O**