



BOLETIM DA CP

BOLETIM DA C.P.

N.º 273

MARÇO — 1952

ANO 24.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

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

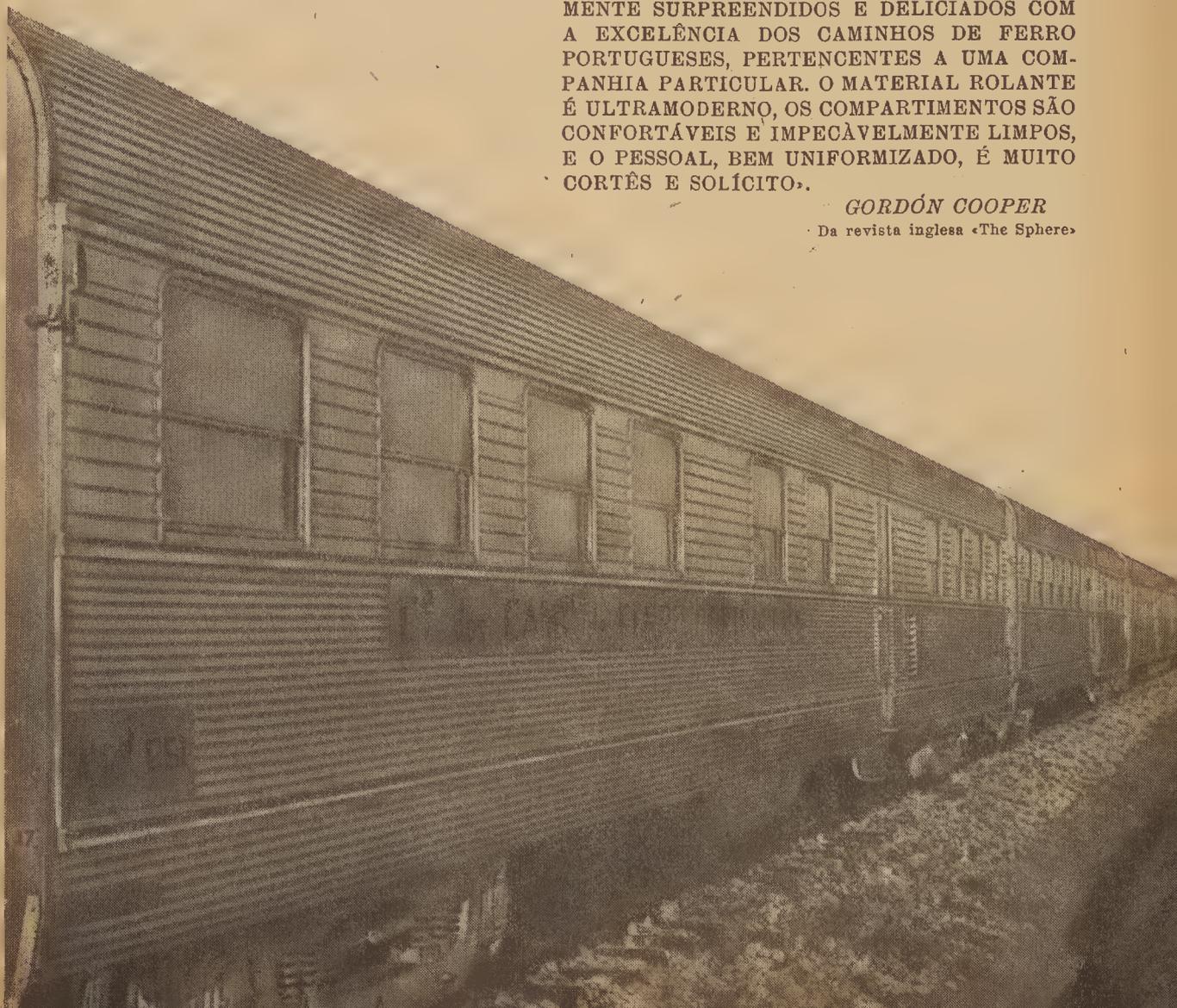
Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Sêca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

Os nossos Caminhos de Ferro vistos por estrangeiros

«OS ESTRANGEIROS FICAM INVARIAVELMENTE SURPREENDIDOS E DELICIAADOS COM A EXCELÊNCIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, PERTENCENTES A UMA COMPANHIA PARTICULAR. O MATERIAL ROLANTE É ULTRAMODERNO, OS COMPARTIMENTOS SÃO CONFORTÁVEIS E IMPECÁVELMENTE LIMPOS, E O PESSOAL, BEM UNIFORMIZADO, É MUITO CORTÊS E SOLÍCITO.»

GORDÓN COOPER

Da revista inglesa «The Sphere»



Os Caminhos de Ferro Réticos

OS Caminhos de Ferro Réticos constituem a principal artéria da Suíça, pois possuem 393 quilómetros de extensão. A rede primitiva possuía apenas 276 quilómetros, mas com a fusão das linhas de Bellinzona - Mesocco e Corsê - Arosa, em Janeiro de 1942 e das linhas dos caminhos de ferro de Bernina em 1943, atingiu a extensão actual.

A sede dos Caminhos de Ferro Réticos é em Coire, a capital do cantão dos Grisões, o maior e um dos mais belos da Suíça, a celebrada região dos 150 vales que as linhas férreas cruzam a alturas impressionantes, pasmando-se como os técnicos conseguiram vencer as asperezas do terreno.

Para que os nossos leitores avaliem o traçado destas linhas, desenhadas por vezes em abismos indescritíveis, basta dizer que, entre outras obras de arte, se contam o Viaduto de Wiesen (88 metros de altura e 210 de comprimento) e a Ponte de Solis (89 metros de altura e 164 de comprimento), sendo os túneis em número de 82, com o comprimento total de 30,9 quilómetros.

As linhas mais importantes, pelo seu traçado e movimento, dos Caminhos de Ferro Réticos, são as de Bernina - Tirano - Poschiavo - Col de Bernina - St. Moritz, que ligam a região dos Grisões ao Lago de Cômio (Itália) e ainda a de Furka-Oberalp, traço de união dos cantões dos Grisões e Valais, linha que assegura, pelo famoso «Glacier-Express», a comunicação directa de St. Moritz - Zermatt, duas das mais notáveis curiosidades alpestres da Suíça.

Além de outras estâncias balneares de turismo, desportos e alpinismo, os Caminhos de Ferro Réticos servem as regiões de Davos, Klosters, Arosa, Alp-Grüm, Schuls - Tarasp - Vulpera, Zermatt, Gornegrat, St. Moritz, Gletsch, Pontresina e outras, cruzando em Andermatt com a célebre linha de St. Gothard, dos Caminhos de Ferro Federais.



As "Bodas de Oiro" dos Caminhos de Ferro Federais

A história dos caminhos de ferro suíços é a duma luta entre a ideia da exploração privada e a da sua nacionalização, luta que tem exercido poderosa influência sobre a economia nacional e a política dos transportes na Confederação Helvética.

Como os caminhos de ferro constituem um instrumento de apreciável valor para a economia dum país, a constituição federal suíça, quando da circulação dos primeiros comboios em 1848, estabeleceu as bases duma política de caminhos de ferro dirigida pelo Estado.

O desenvolvimento dos caminhos de ferro suíços estava ao tempo nas mãos de empresas privadas, que procuravam a maior parte dos capitais necessários à exploração nos mercados estrangeiros. As dificuldades aumentavam, não só pelas dispendiosas construções, mas pela falta de tráfego, pois, como sucedeu em todos os países, não foram recebidos com grande confiança.

Em todo o caso, a ideia de nacionalizar os caminhos de ferro suíços caminhou lentamente, e no fim do século passado, começou a notar-se uma corrente favorável à ideia, procurando-se o interesse dos cantões e a forma de conseguir os capitais necessários a tão grandioso empreendimento.

Vencidas fortes oposições, os políticos multiplicam os seus esforços para fazer triunfar a ideia dum sistema ferroviário pertencente à Confederação Helvética e, pouco a pouco, o poder central vai penetrando na economia da política dos transportes até 15 de Outubro de 1897, dia em que na Assembleia Federal, se aprova a aquisição das linhas privadas.

Desenvolveu-se então uma violenta campanha popular contra o princípio da nacionalização.

«Via Livre para os Caminhos de Ferro Federais» é o grito de guerra dos partidários da nacionalização, e em 20 de Fevereiro de 1898, em sufrágio popular, é aprovada a ideia da nacionalização por uma maioria esmagadora.

Depois de cinquenta anos de luta, o Estado Federal passa a superintender nos caminhos de ferro, constituindo-se então um Conselho de Administração em 1 de Janeiro de 1902, data em que os Caminhos de Ferro Federais iniciam a exploração das linhas férreas suíças.

Presentemente, as linhas férreas exploradas pelos Caminhos de Ferro Federais medem 2925 km. e as de via dupla 1185 km.

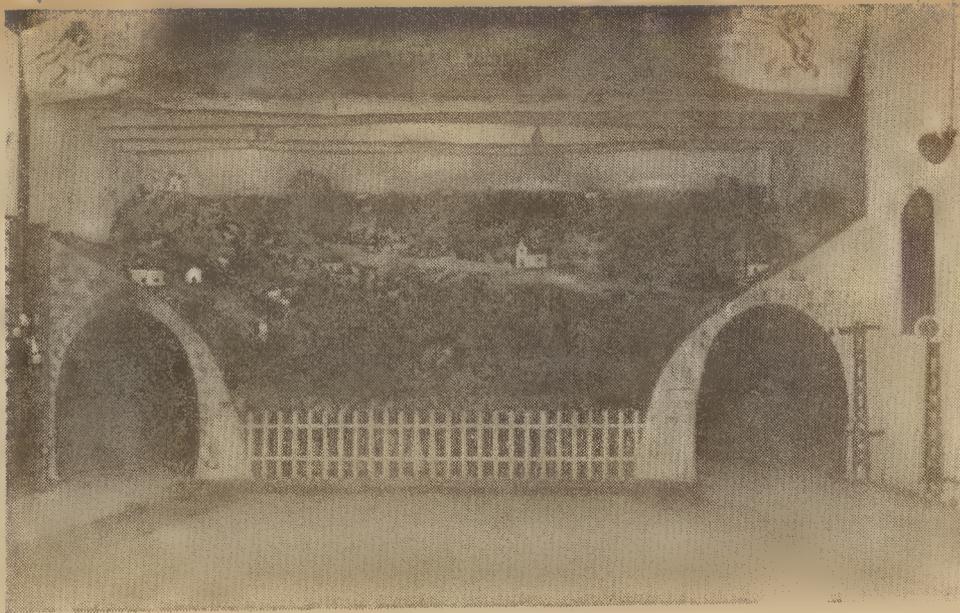
A grande obra de nacionalização da rede foi a electrificação, o que permitiu substituir o carvão estrangeiro pela «chulha branca», vantagem económica de grande alcance.

Não é exagerado afirmar que a introdução da tracção eléctrica favoreceu, de forma extraordinária, o desenvolvimento técnico (via, sinalização e material circulante), melhoramentos que, para o viajante, representam muito conforto, rapidez e segurança.

No momento em que a nacionalização dos Caminhos de Ferro Federais completa as suas «Bodas de Oiro», o «Boletim da C. P.» — revista dos ferroviários portugueses — endereça ao Presidente da Direcção Geral dos C. F. F., Dr. Hugo Gschwind, as suas melhores saudações, extensivas a todos os camaradas que trabalham nos Caminhos de Ferro Federais.



Mr. HUGO GSCHWIND
Presidente da Direcção Geral dos C. F. Federais Suíços



PAISAGEM

O NATAL NO BARREIRO

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro comemorou novamente as Festas do Natal, inaugurando um lindo presépio artisticamente decorado, que ficou em exposição até à Festa dos Reis Magos.

O Presépio d'êste ano teve a singularidade de estar armado em cavidade aberta numa das paredes laterais dum «túnel» ferroviário. A entrada e a sai-

da do «túnel» encontravam-se sinalizadas segundo os preceitos regulamentares e entre elas estendia-se uma bucólica paisagem construída sobre cartão e na qual nada faltava: a azenha, o moinho de velas, a estrada de carretas, as linhas telegráficas, a floresta, etc. e etc..

A inauguração foi presidida pelo representante do sr. Vasco de Moura, que depois de entrar no Ginásio onde estava montado o Presépio, observou as medalhas e taças conquistadas pelos atletas do Grupo Desportivo no ano de 1951 e a convite da Direcção, entregou-as às equipas vencedoras. Tratava-se de prémios dos campeonatos de remo da Federação respectiva e dos campeonatos Corporativos e ainda da Grande Parada Atlética Luso Espanhola realizada pela F.N.A.T. no Estádio Nacional em Junho último. O sr. Vasco Moura teve palavras de elogio para todos os atletas a quem felicitou pelos resultados obtidos.

Finda a distribuição, o Presidente da Direcção do Grupo Desportivo em breves palavras explicou que a tradição da Festa do Natal obrigava aquele Grupo a apresentar, na quadra festiva que se iniciava, um presépio que lembrasse aos sócios e aos seus filhos o nascimento do Menino Jesus e por isso ali estava a convidar o representante do Eng.º Espregueira Mendes a inaugurar-lo. O sr. Vasco Moura agradeceu as palavras do Presidente do Grupo e elogiou a acção desenvolvida e a delicadeza da Festa a que presidia.

Iniciou-se então a entrada no «túnel» ao som de silvos de locomotivas e de melodias, que uma orquestra de operários das Oficinas executava.

Finda a visita inaugural começaram a desfilar os filhos dos sócios a quem foram distribuídos bolos e brinquedos junto do presépio.

A Direcção do Grupo inscreveu-se no Concurso de Presépios organizado pela F.N.A.T. que ali mandou o seu Juri de apreciação e que lhe atribuiu o 1.º Prémio.

Está, portanto, de parabens o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro.



PRESEPIO

Um médico da C. P. homenageado no Entroncamento



DR. JOSÉ EDUARDO VICTOR DAS NEVES
Médico da Assistência do Entroncamento

PROMOVIDA por uma Comissão constituída pelos Srs. Major João Teodósio, Comandante Militar; P.º Martinho Mourão, Pároco da freguesia; Dr. José Francisco Duarte, Advogado e Notário, Eduardo Brito, Chefe de Escritório, reformado, e professor Abílio Meireles, do Colégio Mousinho de Albuquerque, realizou-se no Entroncamento, no domingo 20 de Janeiro, uma festiva homenagem ao sr. Dr. José Eduardo Victor das Neves.

A ela pode dizer-se que toda a Vila se associou. De facto, nas cerimónias tomaram parte, não apenas elementos destacados da numerosa classe ferroviária (médicos, engenheiros, chefes de circunscrição, inspectores e outro pessoal graduado da Via e Obras, Tração e Exploração), mas também agentes de todas as categorias e ainda entidades escolares, engenheiros estranhos ao caminho de ferro, oficiais da guarnição militar, clero, proprietários, etc..

Depois de um almoço a que assistiu mais de meia centena de pessoas, efectuou-se uma sessão solene no cine-teatro local para comemorar os 20 anos de exercício da medicina naquela localidade pelo referido clínico.

Por incumbência da Comissão e em representação da Chefia dos Serviços Médicos,

presidiu o sr. Dr. Aníbal Viola, médico adjunto da C. P., ladeado pelo homenageado e pelos srs. Dr. Victor das Neves (Pai), Padre Mourão e Major Teodósio.

Em primeiro lugar, usou da palavra o sr. P.º Mourão para enaltecer as qualidades morais e profissionais do sr. Dr. José Eduardo que, disse, é incansável na assistência aos seus doentes, não distinguindo entre os mais afortunados e os menos protegidos da sorte, que não olha ao interesse material na sua acção de bem-fazer, que não se nega a incómodas chamadas nocturnas, que não tem horário limitado no Posto Sanitário—onde a sua actuação clínica perfeitamente se harmoniza com o seu espírito disciplinador e de direcção—, que acorre a acidentes dentro e fora da via férrea, citando episódios ocorridos com gente humilde, a quem assiste em pobres choupanas e à qual muitas vezes deixa os meios suficientes para aviar o receituário.

Terminou as suas encomiásticas referências ao sr. Dr. José Eduardo das Neves, pedindo ao representante dos nossos Serviços Médicos transmitisse aos dirigentes da

Companhia o grande aprêço em que o homenageado é tido em todo o Entroncamento.

De seguida, o sr. Major Teodósio referiu-se-lhe em termos elogiosos e também a seu Pai, Médico Inspector aposentado, focando a sua generosa acção durante prolongados anos em que devotadamente serviu a C. P..

Falaram depois, com idêntico sentido, os srs. Eugénio Poitout, chefe de secção do M. T.; Luís Dias, operário; enfermeiro Baptista e professor Abílio Meireles em nome dos não ferroviários.

Os discursos destes oradores provocaram na assistência calorosos aplausos, que constituíram uma verdadeira consagração da obra do sr. Dr. José Eduardo das Neves, que agradeceu emocionado.

Por último e a encerrar a sessão, o sr. Dr. Aníbal Viola estabeleceu o paralelismo entre as profissões do médico e do ferroviário, classificando-as de duras: pelo sacrifício, privação voluntária que os misteres de ambos exigem, pela resistência moral de

que os primeiros têm de ser dotados, pela vida de abnegação e até pela *dureza* do trabalho e dos materiais, no caso dos segundos. Por isso se congratulava, disse, com tão expressivas, unânimes afirmações de simpatia e gratidão por um verdadeiro homem de bem, que honra as duas classes a que pertence—a dos ferroviários e a dos médicos.

O *Boletim da C. P.* felicita o sr. Dr. José Eduardo Victor das Neves pela justa homenagem de que foi alvo, registando com a maior satisfação a notícia da festa a que deu motivo a longa e benemérita acção de um médico da Companhia e põe em destaque que os seus méritos foram reconhecidos, não só pelos ferroviários, como também pelas pessoas representantes das mais variadas actividades locais, como ficou demonstrado pela constituição da Comissão organizadora e pela categoria das que assistiram ao almoço e à sessão solene e das que enviaram telegramas de adesão ou justificaram a sua ausência.



Fotografia tirada na Estação do Entroncamento em 20 de Janeiro de 1952 por ocasião da homenagem ali realizada ao Dr. José Eduardo Victor das Neves



PORTO — Vista aérea tomada do poente

Uma cidade e um rio

Pelo Eng.º JOSÉ DE SOUSA GOMES

Da Divisão de Exploração

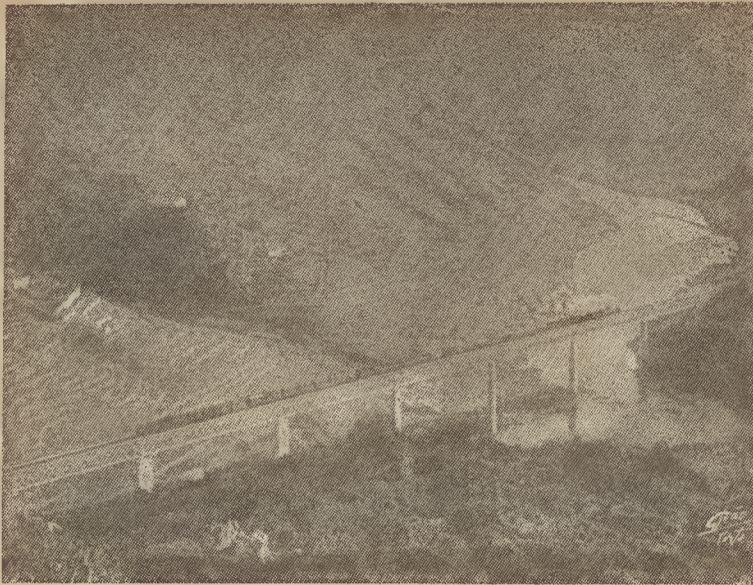
EM Portugal, o rio Douro corre, em todo o seu curso, flanqueado por íngremes montanhas.

É majestoso, severo, este rio que, de onde a onde nos surpreende com amplas e caprichosas curvas, criando panoramas de uma grandiosidade inconfundível pela imponência das suas altas e alcantiladas margens. Estas sobem a perder de vista, tão alto que restringem o horizonte, isolam o vale, ensombrando a sua majestade com uma tristeza comunicativa, o que dá às paisagens durienses beleza romântica, espiritualidade que o Douro conserva sempre enquanto atravessa Portugal, mas que toma expressões diferentes a cada passo.

Desde Barca de Alva até um pouco a jugante da Foz do Sabar, é um Douro austero e tristonho na simplicidade da sua paisagem transmontana; terra xistosa, parda, nua em alguns pontos, noutros mosqueada de oli-

veiras e amendoeiras; a vinha só aparece, por vezes, no sopé das encostas.

Entre Ferradosa e a foz do Tua, o rio contorce-se por entre margens abruptas, constituídas totalmente por rochedos de granito, que parecem querer estrangulá-lo e sorvê-lo num abismo. O Douro neste troço tem aspecto trágico. Transmite-nos a sua opressão, e as suas margens fantásticamente recortadas formam um cenário apropriado ao espectáculo que presenciamos. Depois, nova zona xistosa, entre a Foz do Tua e Barqueiros. Mas aqui a paisagem anima-se com os socalcos que o homem construiu até ao cimo das montanhas e cultivou com vinhedos. Quase chega a ter alegria na época em que as vinhas se revestem de folhagem e abraçam as casas caiadas das quintas durienses. A chamada bacia da Régua, uma concha cercada de montanhas salpicadas de casas brancas e listradas por socalcos, é um



Vista geral da Ponte de Ferradosa

oásis encaestado na rude paisagem do Douro transmontano.

Em Barqueiros acaba o Alto Douro, a região do vinho do Porto, pode dizer-se. A seguir, o rio rompe a barreira do Marão e do Montemuro. Nova zona granítica, mas agora, em contraste com a de acima do Tua, revestida de pinheirais, de prados verdes, de vinhas enlaçadas nas árvores ou estendidas em ramadas que descansam em sólidos esteios de granito. É o Douro Litoral, um Douro minhoto, porque nele a graça do Minho casa-se com a majestade do Douro, quebrando-lhe um pouco a severidade, sem lhe tirar a imponência e o mistério da sua tristeza. Aqui se encontram, talvez, as mais belas paisagens durienses, ricas em contrastes de luz e de sombra, nas dobras das montanhas, nas florestas, nos reflexos da água, que lembram os desenhos em claro-escuro com que alguns desenhadores-gravadores do século passado ilustraram cenas de poemas românticos.

Poucos são os aglomerados populacionais existentes no

profundo sulco cavado, através dos séculos, pelo rio. No final do seu curso, porém, assente no último afloramento de granito que ele rasga para sair para o mar, está a cidade do Porto, a segunda de Portugal, a mais populosa do noroeste da Península.

As cidades não se situam ao acaso e estão intimamente relacionadas com os caminhos geográficos. Esta aparece no ponto de mais fácil comunicação do Noroeste português com o Centro do país, no ponto onde acaba a barreira das montanhas durienses e os anfiteatros do Minho vêm morrer na planície do litoral.

A quem desça o rio, a quem o acompanhe na sua tormentosa viagem desde Barca de Alva, o Porto surge como visão que, sem se saber porque, se pressente que há-de aparecer, se deseja mesmo que apareça como quadro de vida, de criação humana, remate indispensável da sucessão de quadros de sonho e isolamento que se atravessaram. E' então que se compreende o Porto. O seu panorama enquadra-se admiravelmente no ambiente cenográfico do rio



Perspectiva da Ponte de Entre-os-Rios

Douro, que parece ter tido o capricho de apresentar aqui uma síntese de todos os seus aspectos — rudeza nas fragas de granito; grandeza e amplidão de panoramas, nos alargamentos do vale antes e depois do coração da cidade; vegetação exuberante, no manto que cobre as montanhas altas, coloridas pelo verde vivo dos prados e pelas manchas escuras das florestas densas formadas por pinheirais.

De qualquer ponto dos cais, à beira rio, vemos subir o casario em planos sobrepostos, casas esguias, conquistando em degraus, como os socalcos do Alto Douro, a margem alcantilada. Ressalta à vista que a venceu a custo, deixando em muitos pontos massas compactas de rocha desnudada, a atestar a solidez do pedestal em que assenta.

A cidade do Porto consta de duas partes diferentes topográfica e historicamente. Há o Porto dos planaltos que se estende para além das balizas constituídas pelas torres das igrejas dos Clérigos, da Lapa, da Trindade, de St.º Ildefonso, do Bonfim, uma cidade que principiou a desenvolver-se, quase toda, já depois do fim do século XVIII, e há o Porto duriense que fica aquém destas balizas, cidade debruçada sobre o rio e com ele consubstanciada desde que nasceu e que é não só a cidade antiga correspondente aos morros da Sé e da Vitória, o Porto outrora cingido por muralhas, mas também toda a cidade marginal que se estende desde Campanhã até ao Douro.

Ligados inteiramente com o rio, estão também, em frente do coração da cidade, os bairros marginais de Vila Nova de Gaia, a «Vila Nova a par de Gaia» aforada de privilégios no tempo de D. Afonso III, no intuito, que não chegou felizmente a vingar, de a fazer competir com o comércio do velho burgo do Porto, nessa época, feudo episcopal.

Quando se repara nas linhas gerais do coração da cidade ribeirinha, vem à idêia que elas são essencialmente as mesmas que as das outras povoações marginais rudimentares que se encontram a montante; um cais à beira rio e um conjunto de ruas íngremes ligando-o à encosta. Todo o Porto

velho converge naturalmente à Ribeira por ruas de traçado primitivo, umas — relíquias medievais — outras já abertas em épocas mais próximas.

O rio Douro, como via de comunicação para o mar e para o interior, contribuiu fundamentalmente para a formação e desenvolvimento da urbe. Foi durante muito tempo o meio de transporte preferido para os vinhos do Alto Douro, o tapete rolante que trazia à cidade a preciosa riqueza que tanto concorreu para o seu desenvolvimento a partir do século XVIII. Pelo rio chegava não só o vinho do Alto Douro, como também outros produtos necessários à vida cidadina. Diz o P.º Rebelo da Costa na sua preciosa descrição do Porto, no fim desse século, que a população dava tanta importância à «barra do mar» como à «barra de terra». Foi, porém, a «barra do mar», barra que tão boas condições de navegabilidade parece ter tido até ao século XV, que transformou o burgo episcopal em cidade, lhe deu vida própria, permitindo o comércio com as terras da Flandres, da França e da Inglaterra.

A encosta onde está edificada a cidade sobe rapidamente desde a beira rio até às cotas de oitenta e de cem metros, respectivamente nos morros da Sé e da Vitória, de forma que, quem vê de longe o panorama do Porto, tem a ilusão de ver um alto relevo esculpido em granito, num plano quase vertical, franjado no horizonte por um sem número de torres, de cúpulas de igrejas, de chaminés de fábricas. Os edifícios do Paço dos Bispos, das igrejas da Sé, dos Grilos, de S. Francisco, os antigos conventos de S. João Novo e de S. Bento da Vitória, o palácio da Bolsa, sobressaem do casario velho e escuro e com ele atestam toda a história da cidade.

Não se alegraram as fachadas das casas esguias de quatro e cinco andares, que se elevam como que para acompanhar a elevação da encosta, com as cores claras dos rebocos, como sucede, por exemplo, com as construções graníticas do Alentejo. Apenas, no conjunto do casario, os telhados vermelhos quebram a espécie de mimetismo que houve, por assim dizer, entre a obra do homem e os nevoeiros, a tristeza, a severidade das margens deste sombrio Douro.

ANTÓNIO RAMALHO

UMA das figuras de maior destaque do célebre «Grupo do Leão» — cenáculo de artistas que há setenta anos se reunia na «Cervejaria do Leão», à Rua do Príncipe — foi o pintor António Ramalho.

Nascido em Traz-os-Montes foi, ainda criança, para a cidade do Porto, onde entrou para marçano duma mercearia. O garoto passava os dias a fazer bonecos, encostado ao balcão, o que lhe valeu castigos do patrão.

Depois de quatro anos insuportáveis, António Ramalho fugiu com outro rapazêlho, dirigindo-se a Lisboa, pois não o largava a ideia de falar a El-Rei, para lhe pedir protecção nos seus estudos.

A viagem foi tormentosa, pois o dinheiro acabou-se antes de Coimbra. Na estação de caminho de ferro, chorou a amargura da sua vida, de tal forma que os passageiros dum combóio abriram uma subscrição para lhe comprarem o bilhete para Lisboa.

Uma vez na capital, a polícia, ao vê-lo deambular nas ruas da baixa, levou-o ao Comissário, que se riu do pobre garoto e dos seus sonhos de apresentação a Sua Magestade.

No pátio do Goverdo Civil, cercado de polícias, António Ramalho começou a desenhar bonecos, que fizeram as delícias dos guardas. Tanta graça acharam ao gaiato, que deliberaram mostrar-lhe a cidade. Quando passavam na Rua Augusta, lembrou-se o pequeno de desenhar o arco monumental, ficando pasmados com a habilidade do moço.

No Governo Civil, o desenho andou de

mão em mão, tendo sido mostrado ao Comissário de Polícia D. Diogo de Sousa e ao Governador Civil Cau da Costa; que deliberaram que António Ramalho ficasse adido à polícia, única forma de poder receber o vencimento diário de quatrocentos reis, o que lhe permitiu começar os estudos.

Os primeiros passos na Academia de Belas Artes não foram felizes, tendo o professor Tomás da Anunciação aconselhado o novo aluno a tomar outro rumo.

Entretanto chega a Portugal, vindo de Paris, o pintor António Carvalho da Silva Porto, que trazia idéias novas sobre as artes plásticas. A entrada do mestre portuense para a Academia de Lisboa foi altamente proveitosa para os artistas portugueses, não tardando António Ramalho a reconhecer que, ao lado do novo professor havia uma alma bondosa disposta a ajudar os novos e a transmitir-lhe as facetas extraordinárias do seu talento. Concluído o curso de pintura com distinção, seguiu pouco depois para Paris como pensionista do Conde da Praia, onde foi discípulo de Cabanel.

De Paris, enviava para Lisboa os seus trabalhos, que traduzem progressos notáveis, embora denunciem que o pintor sofre de nostalgia dos nossos campos e da luminosidade do sol portugueses.

Volta a Portugal, começa a fazer retratos, realiza paisagens e todos os trabalhos afirmam um temperamento forte de artista.

António Ramalho não foi só um grande pintor. Foi também decorador brilhante, como o testemunham, o Teatro Garcia de Rezende, em Evora, a Cervejaria Jansen de Lisboa e o Palácio Sotto Mayor, da Figueira da Foz.



À BEIRA - MAR

Algumas notas sobre as oficinas de Figueira da Foz

Pelo Eng.º HENRIQUE DIAS BARRACAS
Da Divisão de Material e Tracção

A observação cuidadosa das características próprias de determinada oficina e o estudo da sua evolução ao longo de vários anos reveste-se de especial interesse.

Na verdade isso permite avaliar não só as consequências da orientação que lhe imprimiram os técnicos que mais de perto nela lidaram, o que pode constituir uma lição, como ainda, e isto não menos importante, observar como se projectam no presente e no futuro imediato certas deliberações dos dirigentes de outrora.

Nem sempre se tornam acessíveis, porém, os elementos que permitem conhecer determinadas circunstâncias que condicionaram essas mesmas deliberações e, daí, o facto não raro de nos parecerem impróprios à luz do presente algumas realizações que em boa verdade o não foram.

Com as informações que conseguimos obter e, muito resumidamente, como nos é imposto, por falta de espaço, apresentamos algumas notas sobre a evolução das oficinas de Figueira da Foz, dos Caminhos de Ferro.

De 1882 a 1884

A linha da Beira Alta, de Figueira da Foz a Vilar Formoso, foi inaugurada oficialmente em 1 de Agosto de 1882.

O edifício principal que constitui as oficinas foi inaugurado também na mesma data.

Trata-se duma construção

bastante robusta, com uma área coberta de $37^m,5 \times 108^m,6$, sustentada por três grupos de asnas metálicas, com disposição de lanternins que permitem boa luminosidade e ventilação. Nas paredes laterais existem ainda janelas largas e altas que reforçam a luminosidade.

Ainda hoje é uma construção modelar, justificando-se a configuração apresentada no sentido do comprimento pela finalidade de oficinas gerais com que, certamente, foram previstas.

Até 1924 não se observaram renovações de grande monta, tanto na maquinaria como na disposição topográfica das diversas secções. Estas, eram separadas umas das outras por paredes altas e havia umas quinze máquinas-ferramentas no total, que absorviam potência produzida por uma máquina a vapor.



Vista geral do edificio principal das oficinas



Vista geral da fundição

Junto a uma parede, do lado da linha, existia uma transmissão geral, com veio de 80 m/m, que accionava a maioria das máquinas e por meio de cabo de aço accionava outra transmissão a uma distância de 15 m.

Nas forjas havia dois martelos pilões a vapor e na caldeiraria existia uma máquina de furar, de bicha, e um saca-bocados-tezoura, de grande pêso.

A fundição, que data também da primitiva, era constituída por um pequeno forno a coque e algumas forjas de cadinho.

De 1924 até 1929

De 1924 até 1929 deu-se a grande transformação das Oficinas.

Por virtude do efeito da Lei das Sobre-taxas, a Companhia investiu avultados capitais na aquisição de maquinaria vária.

Foi efectuado um novo edifício para a caldeiraria e fundição, separado do primeiro pelo charriot já existente, ampliado com mais dois corpos um barracão do lado do Nascente, para instalar a oficina de material circulante — serralharia e pintura — e foi construída, separada das Oficinas, a central Diesel com uma potência instalada de 250 HP.

Para a manutenção da caldeiraria foi adquirida uma ponte rolante de 60 tonela-

das, com 14, metros de vão, disposta também para manobras de locomotivas.

Nas Oficinas construiu-se uma outra pequena ponte, de 10 toneladas, para servir os tornos de rodas e foi montada a prensa hidráulica de adaptar eixos e munhões.

Por falta de vão, a primeira ponte não tem a aplicação para que, parece, foi prevista, mas, em todo o caso, como se encontra no topo da Oficina, na parte mais acessível, presta, mesmo assim, os melhores serviços em cargas e descargas.

O forno de fundição, de 2.000 kgs/hora, um Morgan a óleos e duas máquinas de mol-

dar, ainda hoje em serviço, foram montados também no mesmo período.

Além das instalações e montagens já referidas foram postas em funcionamento cerca de 55 máquinas-ferramentas e muito bem equipada a ferramentaria, o que se traduziu no investimento, mesmo então, de alguns milhares de contos.

De 1929 até 1947

Até 1947, data em que tomámos contacto com todos os meios disponíveis, constatámos a montagem dum torno mecânico vertical de grande rendimento, um escatalador, um serrote mecânico circular de corte rápido, um torno médio de precisão e um grupo de soldadura eléctrico.

Como edificações, há a registar o refeitório para o pessoal, que parece ter sido previsto para as necessidades actuais.

Desde 1947

Em 1947, após a unificação das Companhias, ficaram as Oficinas com o encargo de reparar não só todo o material que pertencia à B. A., exceptuando vagões, como também todo o material que proviera da C. P. e que passava a prestar serviço na 5.ª Circunscrição de Material e Tracção.

Foi necessário mobilizar todos os recursos disponíveis.

Como a pequena fundição existente não tinha possibilidades de dar satisfação às muitas requisições que surgiam e porque a disposição da Oficina não estava de acôrdo com a produção que se tornava necessária, foi resolvido proceder a um mínimo de obras que se traduziram na verdade numa melhoria extraordinária nas condições do serviço prestado.

Criaram-se mais duas linhas de acesso às Oficinas; ampliou-se a secção de caldeiraria; deu-se novo arranjo à secção de montagem; transferiu-se a secção de ferramentaria e soldadura para locais acessíveis; instalou-se a pintura no edifício onde se fazia parque de rodas do material circulante e, finalmente, transferiu-se a fundição para um local amplo que tem ainda um edifício anexo, com uma linha de acesso que facilita grandemente as necessárias cargas e descargas de matéria prima e de produtos fabricados.

Os escritórios e «planings» foram instalados também numa dependência própria, na parte central, tornando fácil e eficiente o contrôle de toda a mão de obra.

O refeitório existente, foi completado com cozinha e serviço de cantina, tendo sido autorizada a instalação dum balneário, também num edifício anexo, e, há poucos meses, a inauguração dum Grupo Desportivo, patrocinado e subsidiado pela Companhia, está sendo motivo do maior contentamento nas massas ferroviárias desportivas.

É ocioso dizer que não foi sem dificuldades, mantendo a laboração, que se tornou possível concluir em poucos meses as obras

indicadas e estabelecer uma orgânica nova, inteiramente diferente da até aí seguida.

Pessoal operário

Pelos registos que observámos constata-se que as Oficinas iniciaram a sua laboração em 1882 com 15 operários, quase todos estrangeiros. À medida que o material se desgastava, esse número foi progressivamente aumentando.

Em 1900 comportavam 46 operários; em 1912, 61 e em 1921, 109.

De 1924 a 1928 deu-se um recrutamento intensivo: passaram a comportar 286 homens no total. Este número manteve-se sensivelmente até 1947. Nesta data, em que teve lugar a incorporação, vieram transferidos de Alfarelos quase todos os operários que ali prestavam serviço, estando fixada, presentemente, a população das Oficinas em cêrca de 350 homens no total.

Ao terminar estas considerações, feitas com o propósito de apresentar este pequeno aglomerado oficial à maioria dos ferroviários portugueses que o desconheciam, permitimo-nos afirmar que continuamos convictos da possibilidade e conveniência de confiar maiores realizações à nossa técnica. É necessário, porém, que os meios, de que carecemos, nos acompanhem.

Se assim for, e com a cooperação de todos esperamos não desmerecer da confiança dos dirigentes, e daremos valiosa contribuição para a tarefa da renovação dos serviços dos Caminhos de Ferro, muito justificadamente reconhecida e em boa hora iniciada.



Vista do refeitório da Cantina à hora do almoço

O Grupo Desportivo da Figueira da Foz

TODOS os nossos grandes centros ferroviários possuem o seu Grupo Desportivo. A existência destes grupos têm contribuído para uma maior coesão da família ferroviária, que cada vez se mostra mais interessada na prática dos desportos.

Na verdade, os grupos desportivos actuam como fonte de aperfeiçoamento físico e moral, tanto pelos exercícios atléticos como base em ginástica adequada, como pelo conforto e convívio que as suas sedes proporcionam, em ambiente da mais fraternal camaradagem.

Com o decorrer dos tempos, verifica-se na massa associativa um respeito mútuo, que caracteriza e valoriza o meio onde, sem distinção de categoria, uns colhem os ensinamentos dos outros, naturalmente, sem notas forçadas e também sem ferir quaisquer susceptibilidades.

Todos os centros ferroviários de nomeada dispõem de colectividades com os requisitos exigidos e existindo na Figueira da Foz um tradicional carinho pela prática dos desportos, não fazia sentido que não seguisse o exemplo do Barreiro, Campanhã, Lisboa P. e Entroncamento.

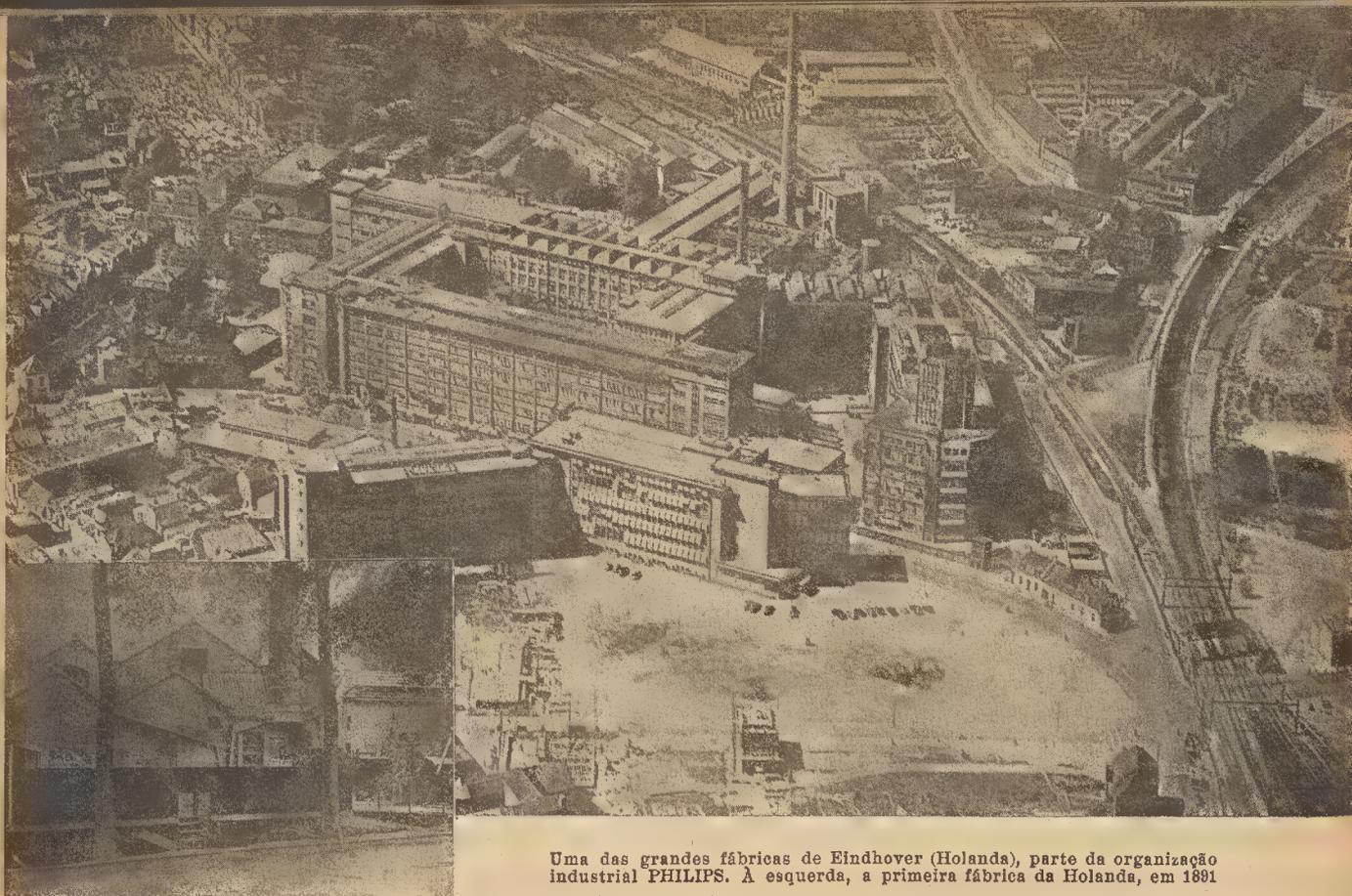
Faltavam os fundamentos da obra, os alicerces, mas estes surgiram com o impulso da Comissão de Assistência da Companhia, que apareceu na hora própria. Seguindo a política de patrocínio dos grupos desportivos e, numa perfeita visão das necessidades modernas, a Companhia dispensou a sua valiosa colaboração ao Grupo Desportivo da Figueira da Foz, o que permitiu dar expressão e realidade ao que, até então, não passava de simples sonho. E a sede social surgiu como ponto de partida para outros cometimentos.

Instalada no primeiro andar dum esplêndido edifício, localizado no centro da cidade, dispõe de todas as comodidades referidas, possuindo bar e sala para os jogos de Xadrez, Biliar, Ping-Pong, etc. O Gabinete da Direcção, de aspecto confortável, tem uma sala anexa para arrecadação de artigos de desporto, necessários à prática das diversas modalidades. Um pátio, emoldurado de roseiras, permite recrear os associados durante os meses de verão.

Inaugurado há pouco mais dum ano, o Grupo Desportivo da Figueira da Foz constitui um exemplo magnífico que, estamos certos, não tardará a ser seguido.

Figueira da Foz, cidade moderna, onde existe um verdadeiro culto desportivo, possui mais uma agremiação, cujo fim principal é a prática dos desportos. Os ferroviários ali domiciliados, por tudo isso, possuem também esse culto, que em breve se imporá nas competições preparadas para o ano corrente. Que assim seja, são os votos do «Boletim da C. P.».





Uma das grandes fábricas de Eindhoven (Holanda), parte da organização industrial PHILIPS. À esquerda, a primeira fábrica da Holanda, em 1891

II CONCURSO UTILITÁRIO DO «BOLETIM DA C. P.»

CONFORME anunciamos, o II Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.», é feito com a colaboração da PHILIPS, importante organização com fábricas espalhadas em todo o mundo. Em 1891, numa época em que o futuro da lâmpada de incandescência era bastante incerto e não se pensava ainda na fabricação em série, Frederico Philips e seu filho, o Eng. Gerard Philips, compraram em Eindhoven (Holanda) uma pequena fábrica de tecelagem desocupada, onde iniciaram o fabrico de lâmpadas com filamento de carvão, empreendimento arrojado para a época.

Os anos passaram em melhoramentos sucessivos, ampliaram-se as instalações fabris e, em 1927, a «Philips» fabrica os primeiros receptores de rádio.

Desenvolvem-se de tal forma os negócios da importante firma, em Portugal, que se cria a *Sociedade Comercial Philips Portuguesa*, o que dá lugar à instalação, em Lisboa, de uma fábrica de lâmpadas eléctricas, tão conhecidas e reclamadas em todo o país, assim como os receptores de rádio, que já hoje alcançaram celebridade, tão notável é a excelência do fabrico.

As fabricas da Holanda desenvolvem-se cada vez mais e, em pouco mais de cinquenta anos, a importante organiza-

ção envia aos mercados de todo o mundo, não só lâmpadas eléctricas e receptores de rádio, mas ferros de engomar, lâmpadas portáteis e outras peças de utilidade doméstica, que as donas de casa tanto apreciam.

É com a «PHILIPS PORTUGUESA» que o «Boletim da C. P.» vai realizar o II Concurso Utilitário, no qual serão distribuídos os 40 prémios que seguem:

- 1.º — Um rádio-receptor Bx 305 U.
- 2.º — Um rádio-receptor Bx 205 U.
- 3.º a 6.º — Um ferro eléctrico de engomar MO. 7.º a 16.º — Uma lanterna dínamo 7424.
- 17.º a 26.º — Um lote de 10 lâmpadas, sendo 3 de 25 W, 4 de 10 W e 3 de 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.
- 27.º a 40.º — Um lote de 6 lâmpadas de 40 ou 60 W, para as correntes de 110 ou 220 W.

Para concorrer a este concurso, que é apenas destinado aos assinantes da nossa revista, basta remeter à «PHILIPS PORTUGUESA» — Rua Joaquim António de Aguiar, 66 — Lisboa, o postal que distribuimos no nosso último número, depois de estampilhado. Mas se houver assinantes que, por qualquer circunstância, não tenham recebido o referido postal, satisfaremos os pedidos que sejam endereçados ao «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.



CARTAS AO EDITOR

Sr. Editor do «Boletim da C. P.»:

Junto envio uma fotografia da hera que se encontra na estação de Alpedrinha, exemplar curioso e de rara beleza, que bem merece algumas linhas.



A primeira vista, parece tratar-se duma árvore, mas na realidade não é mais do que a conhecida e modesta hera que reveste os muros, e que, neste caso, tomou uma forma original.

A parte que parece ser o tronco, é formada por um cilindro ôco, feito de ramos entrelaçados em volta de uma grande pedra, que se afirma estar no meio, revestido de folhas. A altura do tronco é de dois metros e a circunferência de quatro metros.

A «copa» apresenta ramos bastante grossos, medindo de circunferência trinta metros, aproximadamente, constando que a «árvore» foi plantada em 1891, quando da inauguração da linha da Beira Baixa.

Foi em 18 de Setembro de 1891 que S. M. El-Rei D. Carlos I inaugurou esta linha, encontrando-se as estações decoradas. Na de Alpedrinha, colocaram um repuxo, em volta do qual foram colocados ramos de hera. Depois das festas, foi retirada a canalização do repuxo, ficando apenas a pedra e a hera, hera que pegou, nasceu e, ante a indiferença dos homens, conseguiu tornar-se notada.

É esta a origem modesta da «árvore» de Alpedrinha!

Covilhã, Agosto 1951.

De V.

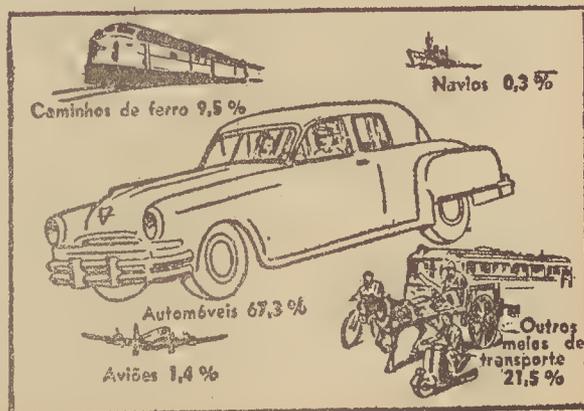
a) José da Silva

Factor de 2.ª classe

ESTATÍSTICA

AQUI têm os nossos leitores a percentagem de desastres verificados nos principais meios de transporte, durante o ano de 1950, em todas as nações civilizadas do mundo.

O automóvel, como se vê, ocupa o primeiro lugar, com 67,3% de desastres, enquanto nos Caminhos de Ferro se verificam apenas 9,5%.





Algumas notícias sobre os Caminhos de Ferro da Europa

Como já informámos, a principal missão do C. I. C. F. (Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus), cuja gerência foi confiada aos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, é dar a conhecer ao mundo inteiro o valor do caminho de ferro como serviço de transporte, de forma a intensificar a atmosfera de confiança e de simpatia pelo carril, por meio da imprensa, cartazes, brochuras, rádio, cinema, conferências, etc..

A C. I. C. F. publica trimestralmente um «Boletim de Informação» através do qual se vê a actividade dos Caminhos de Ferro da Europa.

ALEMANHA

Até há pouco, só um expresso dos que circulam na Alemanha tinha nome: «Ouro do Rhêno», que faz o percurso Hook of Holland a Bâle.

À semelhança do que se faz noutros países, pretendem os caminhos de ferro alemães dar nomes a 19 dos seus comboios mais rápidos e modernos. Para isso abriu um concurso público numa revista ilustrada, com o título «Comboios à procura de nome» distribuindo prémios aos concorrentes que apresentem nomes mais sugestivos. Durante

algum tempo e com o fim de chamar a atenção para esta iniciativa, as locomotivas tinham no tender um ponto de interrogação de grandes dimensões. O número de concorrentes subiu a 20.000.

ÁUSTRIA

No começo dêste ano, os caminhos de ferro federais áustriacos vão pôr em circulação, a título de experiência, locomotivas Diesel-Eléctricas de 1.000 cavalos, com quatro eixos que podem ser utilizadas no tráfego ligeiro ou pesado das linhas principais e secundárias. A velocidade máxima é de 90 quilómetros à hora.

As novas locomotivas Diesel — cujo custo de exploração é inferior ao das locomotivas a vapor — contribuirão em larga escala para uma maior economia na exploração.

BÉLGICA

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas está realizando um programa de sonorização das principais estações da sua rede e também das estações fronteiriças, com o fim de fornecer informações aos passageiros, especialmente no que se refere a operações aduaneiras.

— Foi posto ao serviço um novo modelo de automotora cujo estudo e construção foi inteiramente efectuado pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas. Esta automotora, que é constituída por dois veículos com o comprimento total de 45,78 ms. tem lotação para 119 passageiros de 3.ª classe, e 42 de 2.ª classe, contendo cozinha para o serviço

de bar. A velocidade alcançada pela nova automotora é de 140 quilómetros à hora.

ESPAÑA

Em virtude das circunstâncias económicas e das medidas tomadas para atrair os estrangeiros, a Espanha foi visitada por mais dum milhão de turistas, a maior parte dos quais eram de nacionalidade francesa e portuguesa.

A criação do novo Ministério de Informação e Turismo prova a atenção que o assunto tem merecido ao Governo de Espanha, que, além do crédito hoteleiro, deliberou proteger a construção de novos hotéis e paradores.

Além do novo expresso Irun Madrid e vice-versa, a RENFE aumentou o número de comboios que circulam nas linhas que servem Lisboa e Irun.

HOLANDA

Os caminhos de ferro holandeses puseram ao serviço, há algumas semanas, a primeira locomotiva eléctrica construída na Holanda, sobre desenhos americanos. A potência desta locomotiva é de cerca de 3.000 cavalos e a velocidade máxima que pode atingir é de 150 quilómetros à hora.

Esta locomotiva é a primeira dum série de 25 que vão ser construídas nas oficinas erguidas na Holanda pela «Baldwin Locomotive Works» e «Westinghouse Electric Corporation».

INGLATERRA

A intensificação do tráfego e a falta de pessoal foi em parte remediada pela mão de obra italiana na reparação das linhas. Os caminhos de ferro britânicos procuram aparelhos mecânicos que permitam a aceleração dos trabalhos na superestrutura.

— Os caminhos de ferro britânicos vão construir em Crwe (Cheshire) uma escola para formar, em cada ano, 270 aprendizes destinados ao serviço das locomotivas.

— Estão realizando experiências em carris de aço cromado afim de verificar se a sua resistência é maior do que a dos actuais carris de aço vulgar.

ITÁLIA

Junto da principal estação ferroviária de Roma, conhecida por «Roma-Termini», foi construído um aeroporto que permite uma ligação directa e rápida entre o comboio e o avião. Com a superfície de 2 500 ms.², o novo aeroporto, além de salas de espera, restaurante, delegações de bancos e de empresas aéreas, possui um serviço de recepção e informação, onde se efectuam reservas de quartos, automóveis, etc.

— Em algumas regiões de Itália, têm sido instaladas carreiras de auto-carros que constituem o prolongamento da rede ferroviária e, em alguns casos, a substituição das próprias linhas.

— Como consequência de reformas há muito estudadas, vão entrar em vigôr nas linhas italianas, as novas tarifas para o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias.

A grande e a pequena velocidade, serão fundidas numa velocidade única, a que será dado o nome de «Ordinária», estando prevista a circulação de comboios de mercadorias mais rápidos.

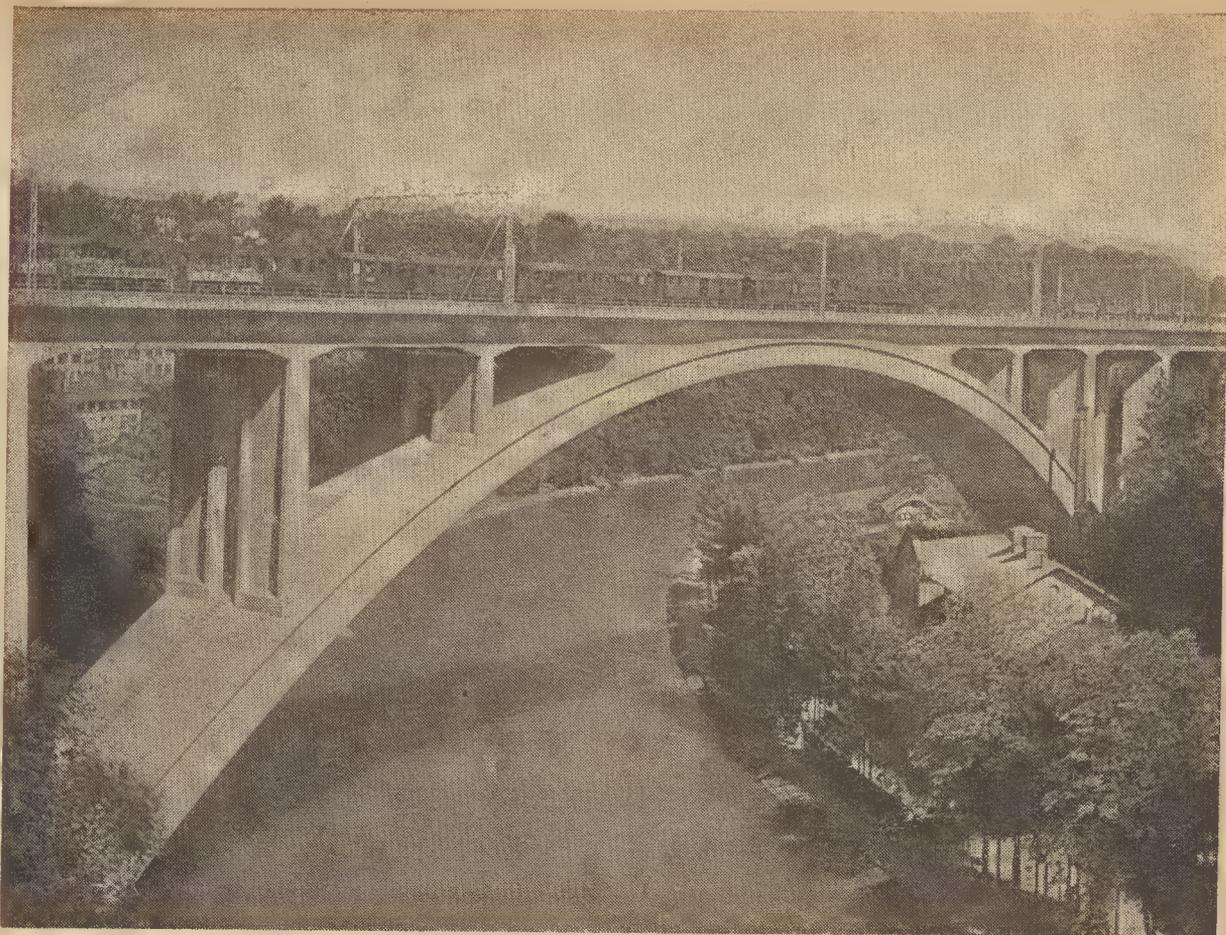
SUIÇA

No ano corrente, os Caminhos de Ferro Federais Suíços celebram o seu 50.º aniversário, pois iniciaram a sua exploração em 1 de Janeiro de 1902, data em que as principais linhas foram nacionalizadas.

Presentemente, o comprimento das linhas exploradas pelos C. F. F. é de 2.926 km. dos quais 1.185 km. são de via dupla.

A aplicação da electricidade aos caminhos de ferro federais concedeu ao passageiro três grandes vantagens: — Conforto, rapidez e segurança.





Em Berne — sede dos Caminhos de Ferro Federais — existe a maior ponte da Suíça

AS NOSSAS INICIATIVAS

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

O número de inscrições já recebido para esta excursão, excedeu toda a expectativa.

Só no próximo número poderemos publicar o programa da magnífica excursão à Suíça. Mas o que vamos fazer já, para satisfazer a curiosidade dos nossos leitores, é o itinerário desta viagem maravilhosa, que é o seguinte:

Lisboa — Genève — Berne — St. Gall — Lago Constança (Alemanha e Austria) — Zurich — Coire — Arosa — St. Moritz — Lugano — Milão — Andermatt — Gletsh — Grim-

sel — Meiringen — Interlaken — Jungfrau — Montreux — Lausanne — Genève — Lisboa.

A partida está marcada para a primeira quinzena de Junho, devendo a excursão ter a duração de 17 dias. O preço, que não é possível fixar ainda, será de cerca de Esc. 2.500\$00.

Como já informámos, a inscrição encerra-se definitivamente no dia 15 de Março, devendo as inscrições ser dirigidas ao Editor do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.



RAOUL DAUTRY

A morte inesperada de Mr. Raoul Dautry, antigo Director Geral dos Caminhos de Ferro e uma das mais eminentes personalidades do meio ferroviário internacional, causou-nos dolorosa surpresa. Nascido em Montluçon, a 13 de Setembro de 1880, cursou a Escola Politécnica, tendo entrado para os Caminhos de Ferro do Norte como Chefe de Distrito.

As qualidades de inteligência e trabalho de Mr. Raoul Dautry impuzeram-se de tal forma, que cedo alcançou a categoria de Chefe de Secção, tendo dirigido a seguir as oficinas de Via e Obras e o Serviço de Estudos.

Em 1914, foi encarregado de adaptar a rede às necessidades da defesa nacional, tarefa que orientou brilhantemente e, em 1920, realizou um largo programa social que obteve um grande sucesso. Como Director dos Caminhos de Ferro do Estado em 1929, renovou completamente a rede, introduzindo-lhe novos métodos de exploração, tendo ocupado depois os altos cargos de Vicepresidente da Companhia Geral Transatlântica, Presidente da Conferência das Grandes Rêdes e Conselheiro Técnico da Presidência do Conselho. Ministro do Armamento em 1939 e 1940, o aumento de produção constituiu para Mr. Dautry uma constante preocupação, tendo-lhe sido confiado mais tarde o Ministério da Reconstrução.

Em 1946, Mr. Dautry é nomeado Administrador-Geral, Delegado do Governo no Comissariado da Energia Atómica, e a seguir são-lhe confiados os altos postos de Presidente da Cidade Universitária, Presidente da Organização Francesa do Movimento Europeu, Membro da Academia das Ciências Morais e Políticas e Grande Oficial da Legião de Honra. A Mr. Raoul Dautry se deve, além duma obra notabilíssima como técnico e dirigente, a publicação de conferências sobre vários assuntos e, especialmente, sobre transportes e organização social e administrativa. Verdadeiro Mestre na técnica ferroviária, dotado de incontestável autoridade, condensou no livro «Métier d'Homme», o essencial da sua vida de Director Geral duma grande rede de caminhos de ferro. Na primavera de 1950, Mr. Raoul Dautry, vindo da América do Norte, tomou em Lisboa o «Sud-Express» que o levou a Paris e na estação do Rossio foi fotografado para o «Boletim da C. P.», que então se referiu a tão eminente personalidade.

DESSPORTOS

Por ANTÓNIO CONTE VICTÓRIO

Adido Técnico de Material e Tracção

Continuando a manter o prestígio que goza dentro da modalidade, atingido na conquista de diferentes campeonatos regionais, nacionais e de uma prova internacional, o Grupo Desportivo da C. P. (Lisboa) ganhou na época passada mais dois títulos, em remo.

Campeonato Regional em yolles de 4, principiantes

1.º — Grupo Desportivo da C. P., com a seguinte tripulação: Manuel Martins, Alfredo A. Ramalho, Domingos de O. Taborda, Eduardo da S. Correia e João Baptista, timoneiro.

2.º — Associação Naval de Lisboa.

Campeonato nacional em yolles de 8, júniores

1.º — Grupo Desportivo da C. P., assim representado: Sérgio T. de Matos, Samuel C. Alves Vieira, Domingos de O. Taborda, Alfredo A. Ramalho, Eduardo da S. Correia e João Baptista, timoneiro.

2.º — Grupo D. da C. U. F.

3.º — C. Fluvial Portuense.

4.º — Associação Naval de Lisboa.

5.º — Sport Clube do Porto.

As tripulações do Grupo Desportivo da C. P. disputaram ainda mais duas provas, em que se classificaram em 2.º lugar: o Campeonato Regional de Fundo (5.000 metros) em yolle de 8 e o Campeonato Regional de Velocidade em yolle de 4, júniores.

* * *

O timoneiro das tripulações João Baptista, chefe de equipa dos estofadores das Oficinas Gerais

de Lisboa-P. é um modelo de desportista, a quem os seus 59 anos não impedem de continuar prestando valioso e desinteressado concurso ao único clube que representou na sua vida: o Desportivo da C. P.

Sabendo que ele tinha no último Campeonato



João Baptista, timoneiro do G. D. da C. P.

Nacional conquistado a sua 50.ª medalha, quisemos que confiasse ao Boletim algumas impressões da sua carreira desportiva.

— Diga-nos, João Baptista, como e quando começou a praticar o remo?

— Nasci junto ao mar, na Figueira da Foz e,



1.º classificado no Campeonato Nacional de yolles de 8, júiores

naturalmente comecei a interessar-me pelos desportos náuticos. Aprendi a nadar e a remar na Associação Naval, não tendo, no entanto, disputado qualquer prova oficial. Estando empregado nas Oficinas de Lisboa-P., quando da formação do Desportivo, tornei-me desde logo sócio, inscrevendo-me na secção de remo. O Ex.º Sr. Eng.º Carlos Joyce Dinis, ao tempo dirigente da secção, atendendo ao meu pouco peso, escolheu-me para timoneiro, lugar que desempenho desde 1929, há, portanto, 22 anos.

— Será capaz de nos dizer quantas provas disputou até à data e as classificações que obteve?

— Já entrei em cerca de 150 regatas, tendo conquistado 7 campeonatos nacionais, 31 campeonatos regionais e 12 corridas particulares, ou seja um total de 50 primeiros prémios. Em 2.º lugar, fiquei aproximadamente o mesmo número de vezes, assim como em outras classificações.

— De todas as provas, quais as que melhores recordações lhe deixaram e quais as que mais amargamente recorda?

— Na disputa da taça «Carlos Dinis», que tínhamos interesse particular em ganhar vinhamos à frente a 500 metros da chegada, quando uma falsa remada nos fez perder 1 comprimento. Serrámos os dentes, fomos recuperando pouco a pouco o espaço perdido e já sobre a meta conseguimos o desejado triunfo.

No campeonato nacional deste ano, a vitória que alcançámos proporcionou-me uma grande alegria, pelas condições em que foi obtida e pelas consequências que ela pode vir a ter no ressurgimento do remo dentro do nosso clube. Eram 5 tripulações e, de todas elas, a nossa era a que apresentava elementos mais frêgeis, o que levou um Director de

um Grupo adversário, com sérias pretensões à vitória, a duvidar do nosso valor, afirmando que os meus rapazes tinham «remar de borboleta», quando nos dirigíamos para o local da partida. Fizemos uma má largada, pois o júri não esperou que endireitássemos o barco e saímos atrasados. Depois dos 500 metros já estávamos à frente, posição que não abandonámos até chegarmos à meta com 4 comprimentos de avanço do 2.º classificado.

— Não tem, pois, más recordações, pelo visto.

— Quase não tenho, com efeito, más recordações, pois embora goste muito de ganhar, sei reconhecer o valor dos adversários quando estes vencem com desportivismo, e aceito com resignação os revezes da luta. Uma das poucas vezes em que me desgostei por ter sido vencido, foi há dois anos nos campeonatos regionais, em que o adversário que corria ao nosso lado invadiu as nossas águas, obrigando-me a sair fora da baliza da meta e levando-nos à desclassificação.

— Quais as medidas que julga convenientes para que o nosso Grupo volte a marcar posição de relevo dentro do remo?

— Fazer criar na juventude ferroviária maior gosto por este desporto, para que possamos fazer uma melhor selecção de valores. Contratar um técnico competente e treinar, treinar muito.

Assim falou João Baptista, que nos disse continuar ainda a timonar por muitos anos as tripulações do Desportivo da C. P.

Aproveitamos a oportunidade para informar que se encontra aberta a inscrição para os sócios e simpatizantes que queiram representar o Grupo na próxima época de remo, cujos treinos se iniciaram no princípio de Dezembro passado.



1.º classificado no Campeonato Regional de yolles de 4, principiantes

P E S S O A L

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Joaquim Ferreira, Condutor principal de Lisboa. Admitido como carregador em 15 de Novembro de 1911, foi nomeado guarda-freios de 3.^a classe em 31 de Março de 1914 e foi promovido a guarda-freios de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1933 e a condutor principal em 1 de Janeiro de 1940.

José Duarte Coelho, Chefe de escritório de 2.^a classe da 3.^a Secção (Entroncamento). Admitido como escriturário em 1-1-1912. Promovido a amanuense de 2.^a classe em 1-1-1917. Classificado como empregado de 1.^a classe em 27-9-1923. Promovido a empregado principal em 1-1-1926; a chefe de escritório de 3.^a classe em 1-1-1930 e a chefe de escritório de 2.^a classe em 1-1-1948.



João Vilela, Chefe do distrito 125 (Castelo Novo). Admitido como assentador em 21-1-1912. Promovido a subchefe de distrito em 21-5-1920 e a chefe de distrito em 21-3-1927.

Miguel Gomes Baltazar, Chefe de Repartição do Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como praticante em 24 de Janeiro de 1912, foi nomeado empregado em 1 de Janeiro de 1918. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a Subchefe de Repartição em 1 de Janeiro de 1940 e a chefe de Repartição em 1 de Dezembro de 1945.



Francisco de Paula Pereira, Chefe de Secção do Serviço do Movimento. Admitido como praticante em 24 de Janeiro de 1912, foi nomeado amanuense de 3.^a em 1 de Janeiro de 1915. Depois de ter transitado por várias categorias foi promovido a chefe de Secção em 1 de Janeiro de 1936.

Mário de Jesus Fernandes Sequeira, Chefe de desenhadores do Serviço de Estudos e Provisiões. Admitido como praticante em 24 de Janeiro de 1912, foi nomeado amanuense de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1915 e promovido a empregado em 1 de Março de 1918. Depois de ter transitado por outras categorias, foi promovido a empregado principal em 1 de Agosto de 1927 e a desenhador de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1948, e promovido a chefe de desenhadores em 1 de Janeiro de 1949.



João Henrique José da Costa, Chefe de Escritório Principal das Oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço em 1-11-911, foi nomeado Escrevente em 1-10-912, Chefe de Secção, em 1-1-933, Chefe de escritório de 2.^a em 1-1-936 e Chefe de escritório principal em 1-1-948.

José Rodrigues, Fogueiro de máquinas fixas do Depósito de Entroncamento-Pombal. Admitido ao serviço em 15-11-911, foi nomeado Fogueiro de máquinas fixas em 1-1-920.





Américo Rodrigues Leite, Operário de 1.^a classe (fundidor) das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz, em 8-11-911, foi promovido à sua actual categoria, em 10-6-923, depois de ter transitado pelas diferentes classes.

Manuel Marques, Fiel de armazém de 1.^a classe da 7.^a Secção (Ponte de Sor). Admitido como servente de pedreiros em 21-3-1912. Promovido a servente de escritório e armazém em 1-7-1919; a fiel de armazém de 2.^a classe em 1-4-924 e a fiel de armazém de 1.^a classe em 1-5-941.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Francisco Lourenço, Subchefe do distrito 10/V. V. (Pinheiro de Lafões). Quando no dia 9 de Outubro p. p. viajava na automotora n.º 827, encontrou uma mala de mão, de senhora, contendo 500\$00, que imediatamente entregou ao revisor, do referido comboio.

Marciano Garcia, Chefe do distrito 18 (Torres Novas). No dia 5 de Outubro p. p., encontrou na linha, ao km. 101,600 — Leste, uma pulseira de ouro de senhora, que imediatamente entregou ao Chefe da estação de Torres Novas.



Adelino Pais Martinho, Aprendiz da Secção de Santa-Comba-Dão. No dia 11 de Outubro p. p., quando transportava materiais na estação de Nelas, encontrou na gare um brinco de ouro, que prontamente entregou ao Chefe da estação.

Francisco Ferreira, Marinheiro de 2.^a classe da Via Fluvial. Tendo encontrado no barco Evora que fazia a carreira n.º 19, de 10 de Novembro último, uma gabardine no valor aproximado de 500\$00, dela fez pronta entrega ao Mestre do vapor que, por sua vez, a entregou ao chefe da estação de Barreiro.



Manuel Soares, Limpador do Depósito de Campanhã. Tendo encontrado nas linhas do Depósito, no dia 8 de Novembro, um anel de ouro, com pedras, prontamente o entregou ao seu chefe imediato.

José Baptista Marques da Silva, Operário ajudante (caldeireiro) das Oficinas de Barreiro. Tendo encontrado no recinto das oficinas um relógio de pulso no valor aproximado de 300\$00, que depois se provou pertencer a um aprendiz das mesmas oficinas, dele fez pronta entrega ao seu chefe imediato.



Benjamin de Oliveira, Operário ajudante (serralheiro) do Depósito da Figueira da Foz. Tendo encontrado no edifício da retrete da estação um relógio no valor aproximado de 600\$00, que depois foi entregue a um servente que provou pertencer-lhe, prontamente o entregou no escritório do Depósito.

José Francisco Alvaro, Marinheiro de 2.^a classe da Via Fluvial. Tendo encontrado no vapor «Trás-os-Montes», que fez a carreira 20, de 7 de Dezembro, um volume contendo um conta quilómetros de camioneta, no valor aproximado de 300\$00, prontamente o entregou ao Mestre do vapor.



NOMEAÇÕES

Via e Obras — *Assentadores* <adidos>: Francisco de Sousa, Venâncio Peres de Amoreira e Josué António da Silva.

Assentadores: José Manuel Craveiro, Manuel Maria de Sousa e José Moreira Vieira.

Serviços Médicos — Dr. Justo Sastre Luengo, médico da 2.ª Subsecção da 19.ª Secção — Valência de Alcantara.

DEMISSÕES

Abastecimentos — José Antunes Rato: Distribuidor de materiais de 2.ª classe do Armazém Regional do Entroncamento.

Joaquim Gonçalves Valente: Empregado de 3.ª classe do Serviço de Compras.

REFORMAS

Comercial — António Gregório Picoito de Quintanilha: Subchefe de Repartição do Serviço de Estatística e Estudos.

Exploração — António Maria Belchior: Guarda de estação de Cachão

Silvestre de Sousa Pais: Chefe de 1.ª classe de Alfarelos.

António Augusto Santos Almeida: Factor de 1.ª classe de Ourique.

Afonso dos Santos Guerra: Guarda-freio de 1.ª classe de Campanhã — Corgo.

Eduardo Correia Galeão: Teleg.ª Principal de Caldas da Rainha.

António Rodrigues: Guarda-freios de 2.ª de Entroncamento.

José Opa: Conferente de Sintra.

Eduardo Teixeira: Rondista de Campanhã.

António Antunes: Carregador de Mato Miranda.

António Maria da Silva: Carregador de Estarreja.

Domingos Rodrigues Arrota: Guarda de Estarreja.

Francisco Martins Tarouca: Carregador de Fundão.

António Ferraz: Carregador de Livração.

Material e Tracção — João Eusébio: Maquinista de 2.ª classe do Dep.º de Entroncamento.

José Nunes: Maquinista de 2.ª classe do Dep.º de Entroncamento.

José Luís Rocha: Fogueiro 1.ª classe do Dep.º de Campolide.

Joaquim Gomes Coelho: Operário de 1.ª classe (serralheiro) do Dep.º de Campanhã.

Alvaro da Cruz: Operário de 1.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Barreiro.

Joaquim Ferreira Guimarães: Operário de 2.ª (serralheiro) do Dep.º de Boavista.

José Vieira: Limpador do Dep.º de Campanhã — Penafiel.

Manuel da Silva: Capataz de Manutenção Principal da Revisão de Barreiro.

Amadeu de Oliveira Bandeja: Visitador de 3.ª classe do Dep.º de Entroncamento.

Francisco Calado: Maquinista de 3.ª classe do Dep.º de Barreiro.

Magno José Júnior: Operário de 1.ª classe (forjador) das Oficinas de Barreiro.

João António da Veiga: Operário de 1.ª classe (funileiro) das Oficinas de Barreiro.

Aires José Macedo: Operário de 2.ª classe (estofador) das Oficinas de Barreiro.

António Godinho: Operário de 3.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Entroncamento.

FALECIMENTOS



Manuel José de Araújo, Operário ajudante (pintor) das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da Companhia, em 1 de Agosto de 1920, foi nomeado operário ajudante em 21-4-948.

Domingos Nunes Tavares, Limpador do Depósito de Lisboa P. Admitido ao serviço da Companhia, com a mesma categoria, em 7 de Abril de 1923.





João dos Santos Barroso Júnior, Carregador de Portimão. Admitido como carregador suplementar em 21 de Setembro de 1927, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1934.

Joaquim do Couto Esteves, Condutor de 2.ª classe de Lisboa. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1923, foi promovido a guarda freio de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1926. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1950.



Raúl Fernandes Ribeiro, Fiel de cais de 2.ª classe de Alcântara Mar. Admitido como suplementar em 8 de Julho de 1915, foi nomeado carregador em 21 de Junho de 1916. Foi nomeado conferente em 21 de Março de 1921 e nomeado fiel de 2.ª em 1 de Julho de 1934.

José dos Reis, Agulheiro de 3.ª classe de Coimbra B. Admitido como suplementar em 21 de Outubro de 1925, foi nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1929 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Outubro de 1938.



Abílio Lopes, Carregador de Pinhão. Admitido como carregador em 21 de Março de 1925.

Joaquim José Chaves, Carregador de Torre das Vargens. Admitido como carregador suplementar em 1 de Março de 1921, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1921.



Jerónimo Martins, Motorista do Depósito de Sernada—Viseu. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos C. F. do V. Vouga, em 2-9-1927, passou a motorista, em 1-8-1931.

Francisco dos Santos Guerreiro, Operário de 1.ª classe (serralheiro) do Depósito de Faro. Admitido ao serviço da Companhia, em 4 de Maio de 1922, foi promovido à sua última categoria, em 1-12-1945.



José Constantino, Operário de 3.ª classe (pedreiro) das Oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, em 20 de Abril de 1929, foi nomeado operário de 3.ª classe em 1-12-1945.

João Lopes Serrano, Operário de 3.ª classe (serralheiro) das Oficinas de Figueira da Foz. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos C. F. da B. Alta, em 31-12-1946, com a mesma categoria.





Ana Marques Rega, guarda de passagem de nível do distrito 78 (Esmoriz).

Admitida como guarda de passagem de nível em 21-4-919.

António Martins Feijão, operário de 3.ª classe da 1.ª Secção (Lisboa-P.).

Admitido como operário de 5.ª classe (pedreiro) em 8-11-944; mudança de categoria para operário ajudante em 1-12-945 e promovido a operário de 3.ª classe em 1-1-948.



Maria Patrocínia dos Santos, guarda de passagem de nível do distrito 247 (Alvor).

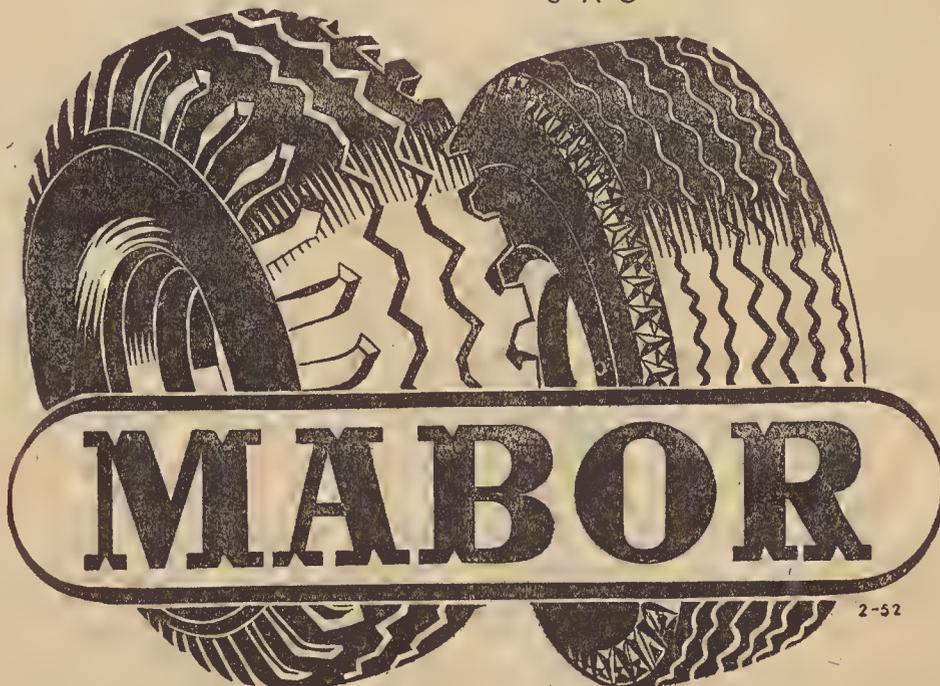
Admitida como guarda de passagem de nível auxiliar em 1-6-945; nomeada para o quadro em 1-7-946.

António Pinheiro, assentador do distrito 75 (Avanca), foi admitido como assentador em 21-3-925, tendo falecido em 21-8-951.



TANTO PARA AUTOMÓVEIS COMO PARA CAMIÕES

OS PNEUS QUE SE RECOMENDAM
PELA QUALIDADE E PELO PREÇO
SÃO



2-52

CONSULTE OS DISTRIBUIDORES E AGENTES



MAIS DE
600.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas as partes do mundo para locomotivas, carruagens de passageiros e vagões de mercadorias de todos os tipos.

Não há outro construtor de rolamentos no mundo que possa mostrar uma experiência tão longa e tão completa no campo dos caminhos de ferro, nem possa mostrar aproximadamente sequer um número tão elevado de aplicações como a **SKF**.

SOCIEDADE SKF LIMITADA
LISBOA PORTO
Praça da Alegria, 66 - A Avenida dos Aliados, 152

Livraria Portuguesa

Rua do Carmo, 70 — LISBOA

Telef. { 3 0582
2 8220

LIVROS TÉCNICOS SOBRE
TODOS OS ASSUNTOS

OBRAS LITERÁRIAS
DOS MELHORES AUTORES

LIVROS NACIONAIS
E ESTRANGEIROS

Sumário

Os nossos Caminhos de Ferro vistos por estrangeiros

Suíça: Os Caminhos de Ferro Réticos

As «Bodas de Ouro» dos Caminhos de Ferro Federais

O Natal no Barreiro

Um médico da C. P. homenageado no Entroncamento

Uma cidade] e um rio, por José de Sousa Gomes

Página de Arte: António Ramalho

Algumas notas sobre as oficinas de Figueira da Foz, por Henrique Dias Barracas

O Grupo Desportivo da Figueira da Foz

II Concurso Utilitário do «Boletim da C. P.»

Cartas ao Editor

Estatística

Algumas notícias sobre os Caminhos de Ferro - da Europa

As nossas iniciativas: Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Suíça

Raoul Dautry

Desportos, por António Contente Victório Pessoal

■
NA CAPA — A estação de Zurich, a mais importante da Suíça

Um casaco SPORT ou um bom FATO, e DISTINTO, só

na **União de Confecções, Lda.**

Grande sortido em: GABARDINAS, Impermeáveis, Sobretudos e CANADIANAS

Fornecedores das vossas Cooperativas

Calçada do Carmo, 7, 1.º ROSSIO Telefone 2 4937