

BOLETIM DA C.P.

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 COMPONENTES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA C. P.

CESSARAM no cargo de Administradores da Companhia os Senhores General Raúl Augusto Esteves e Professor Engenheiro Francisco de Paula Leite Pinto.

Para preencher estas vagas e a vaga em aberto desde o falecimento do Senhor Fausto de Figueiredo, o Governo nomeou, por sua parte, o Senhor Coronel Frederico de Magalhães e Menêzes Vilar, e os accionistas elegeram, em Assembleia Geral de 31 de Julho p.º p.º, os Senhores Engenheiro Francisco Xavier Lobo de Almeida de Melo e Castro e Dr. Mário Malheiro Rey-mão Nogueira, continuando nos mandatos anteriores, por parte do Governo, os Se-

nhores Eng.º Mário Costa e Professor Doutor Mário de Figueiredo, e, por parte dos accionistas, os Senhores Engenheiro Manuel José Pinto Osório e Professor Doutor Domingos Fezas Vital.

Completada assim a composição do Conselho, o Governo, usando da prerrogativa recentemente introduzida nos Estatutos da Companhia, escolheu para exercer o cargo de Presidente do Conselho, o Senhor Professor Doutor Mário de Figueiredo; por sua vez o Conselho, nos termos dos mesmos Estatutos, escolheu para Vice-Presidente e para Administrador-Delegado, respectivamente, o Senhor Engenheiro Pinto Osório e o Senhor Engenheiro Melo



DR. MÁRIO DE FIGUEIREDO
Presidente do Conselho de Administração



Eng.º Francisco Xavier Lobo
de Almeida de Melo e Castro



Cor. Frederico de Magalhães
e Menezes Vilar



Dr. Mário Malheiro Reymão
Nogueira

e Castro, cargos que foram aceites pelos escolhidos.

Cumprimos o grato dever de apresentar aos Administradores cessantes, aos novos Administradores e aos que viram continuado o seu mandato, as respeitadas homenagens do «Boletim da C. P.», certos de que estas homenagens correspondem ao sentimento de todo o pessoal da Companhia. Para os Administradores cessantes, elas são de admiração pelas elevadas qualidades que os distinguem, de agradecimento pelos serviços por eles prestados à Companhia e ao pessoal e por todo o benefício dispensado ao Boletim. Para os restantes Administradores, as nossas homenagens são acompanhadas de votos sinceros pelo êxito feliz na sua gerência.

Seria arrojo da nossa parte traçar aqui o perfil de cada um dos Administradores da Companhia. Os seus nomes e as suas fortes personalidades são bem conhecidas de todos.

Limitando-nos aos Administradores escolhidos para as funções de maior responsabilidade no Conselho, pretendemos apenas com a devida vénia e em ligeiras notas, salientar aos nossos leitores a justeza e o acerto da escolha e quanto os escolhidos podem ser, e são, úteis aos interesses dos Caminhos de Ferro, que o mesmo é dizer aos interesses do País.

Quando, em 1945, a Assembleia Nacional discutia a proposta que, mais tarde, seria a Lei n.º 2.008, o deputado Doutor Mário de Figueiredo interveio notavelmente com a sua palavra esclarecedora e convincente. A proposta era vasta e complexa; mas todos os problemas, até os mais alheios à Cátedra em que é Mestre, foram por ele tratados e resolvidos com lógica impecável, mercê da sua elevada cultura e sólida formação jurídica.

Efectuada, em 1 de Janeiro de 1947, a concentração, na C. P., da exploração da quase

totalidade da rede ferroviária do País, foi necessário estabelecer as bases jurídicas e técnicas indispensáveis à outorga da concessão única, prevista na referida Lei. Para tão complexo trabalho, o Governo nomeou uma Comissão presidida pelo Senhor Doutor Mário de Figueiredo, dando-lhe então o ensejo de conhecer, durante tão laborioso estudo, todos os aspectos do problema e de sobre eles emitir um juízo seguro, e conscientemente formular as bases da concessão.

Por fim, o Senhor Doutor Mário de Figueiredo toma contacto directo com os serviços da Companhia quando, em Novembro de 1949, foi nomeado Administrador da C. P. por parte do Governo. Assim conheceu de perto a situação do caminho de ferro, apreciou as suas possibilidades e auscultou as suas deficiências para estudar os seus remédios. Aliando a tudo isto um conjunto de excelsas qualidades pessoais, era o Presidente naturalmente indicado.

Iniciou, pois, o Governo, com rara felicidade, o exercício da prerrogativa recentemente introduzida na lei orgânica da Companhia designando o Senhor Doutor Mário de Figueiredo Presidente do Conselho de Administração. Foi um *Finis coronat opus* perfeitamente legítimo e indiscutível.

O Senhor Engenheiro Pinto Osório é personalidade bem conhecida, de longa data, no meio ferroviário, onde tem marcado, com o brilho da sua inteligência, com a sua notável competência e com o esplendor da sua virtude, uma posição que é respeitada e bem querida, pelos seus colegas e por todo o pessoal.

O Senhor Engenheiro Melo e Castro é um novo na idade mas já bem apreciado e considerado pela sua brilhante carreira. Trabalhador para quem o tempo não conta, é um elemento precioso do Conselho na nova função de Administrador-Delegado.

O Director Geral da RENFE foi nomeado Subsecretário de Obras Públicas

O Eng.º D. José Maria Rivero de Aguilar que, até há pouco, dirigiu com rara proficiência os destinos da RENFE, na qualidade de Director Geral, foi recentemente distinguido pelo Generalíssimo



D. José Maria Rivero de Aguilar

Franco com a nomeação do alto cargo de Subsecretário de Obras Públicas, de que tomou posse em 2 de Agosto último.

O nome do Eng.º D. José Maria Rivero de Aguilar é sobejamente conhecido dos nossos leitores, e ainda no último número do «Boletim da C. P.» fizemos largas e merecidas referências a tão ilustre personalidade a propósito da excursão dos ferroviários portugueses a Espanha.

D. José Maria Rivero de Aguilar com a tradicional fidalguia espanhola, recebeu no seu gabinete os excursionistas, aos quais dirigiu, num improviso magnífico, as mais elogiosas referências ao nosso país e aos seus caminhos

de ferro, declarando sentir-se honrado em se encontrar no meio de ferroviários dum país amigo.

Antes de deixar o cargo de Director Geral da RENFE, o Eng.º D. José Maria Rivero de Aguilar teve a gentileza de dirigir ao Director Geral da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, a carta que a seguir transcrevemos, que marca as relações de cordialidade e simpatia que unem as duas grandes empresas ferroviárias da Península:

Mi querido amigo:

Quiero manifestar a Ud. que he sido designado por nuestro Caudillo, Subsecretário de Obras Públicas, de cuyo cargo tomaré posesión el próximo día 2 de Agosto, y quiero que sirva esta carta de despedida y de agradecimiento por todas las atenciones que ha tenido Ud. conmigo tanto oficial como personalmente, a las que he procurado siempre corresponder con todo mi afecto y simpatía para Ud., y para todos los ferroviários portugueses.

En la Subsecretaría del Ministerio de Obras Públicas, me tiene siempre a su disposición para todo cuanto de mí pueda necesitar, y reiterándole mi agradecimiento por todas sus amabilidades, le envía un fuerte abrazo con el mayor afecto su siempre buen amigo

(a) *Rivero de Aguilar*

O «Boletim da C. P.» ao noticiar o importante acontecimento, endereça as mais sinceras felicitações a D. José Maria Rivero de Aguilar pela nomeação com que foi distinguido pelo Caudillo e faz os mais melhores votos pelas suas felicidades no desempenho de tão elevadas funções, sem esquecer as gentilezas que teve para com os ferroviários portugueses e a valiosa colaboração que, como Director Geral da RENFE, sempre manteve com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 139

Levo ao conhecimento de todo o pessoal que estão constituídos, como segue, os Corpos Gerentes, a Mesa da Assembleia Geral e o Commissariado do Governo:

Conselho de Administração

Presidente — Doutor Mário de Figueiredo.

Vice-Presidente — Eng.º Manuel José Pinto Osório.

Administrador-Delegado — Eng.º Francisco Xavier Lobo de Almeida de Mello e Castro.

Doutor Domingos Fezas Vital.

Cor. Frederico de Magalhães e Menezes Vilar.

Dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira.

Eng.º Mário Melo de Oliveira Costa.

Conselho Fiscal

Presidente — Dr. Emídio Guilherme Garcia Mendes.

Vogal-Secretário — Dr. Augusto Victor dos Santos.

Vogal — Cor. Augusto Azevedo e Lemos Esmeraldo de Carvalhais.

Mesa da Assembleia Geral

Presidente — Dr. António Júdice Bustorff Silva.

Vice-Presidente — Dr. José Maria Braga da Cruz.

Secretário — Dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho.

Secretário — Dr. Arnaldo Pinheiro Torres.

Vice-Secretário — José Rogélio Martins Alves.

Vice-Secretário — Jaime Amador e Pinho.

Comissário do Governo

Doutor José Alberto dos Reis.

O Presidente do Conselho de Administração

Mário de Figueiredo

Lisboa, 3 de Agosto de 1951.

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 140

Ao assumir as funções de presidente do Conselho de Administração da Companhia, é-me grato dirigir a todos que nela trabalham as minhas saudações e assegurar-lhes que desenvolverei os meus esforços no sentido de corresponder à colaboração que prestam à Empresa.

Os tempos não correm propícios à indústria ferroviária. Com a ajuda que o Governo acaba de dar à Companhia e com as que continuará a prestar-lhe, com a transformação subsequente da concessão única e com o aproveitamento de meios técnicos de exploração mais económicos que já começou a fazer-se e continua em execução, com o seguimento na política de economias já iniciada sem gravame excepcional incomportável para o pessoal e, finalmente, com a compreensão e colaboração de todos numa obra que pertence a todos, acredito ser possível que as coisas se modifiquem, em prazo mais ou menos curto, a bem do pessoal e dos accionistas, quer dizer, a bem da Empresa e da Nação.

E' o voto que exprimo ao iniciar o exercício das funções em que fui investido.

Lisboa, 3 de Agosto de 1951.

Mário de Figueiredo

Os comboios nas páginas dos nossos escritores

O brilhante jornal Diário de Notícias, publicou recentemente um interessante artigo, no qual se fazem referências aos nossos caminhos de ferro e ainda ao curioso trabalho da autoria do nosso dedicado colaborador Eng.º Frederico de Quadros Abragão, que o «Boletim da C. P.» vem publicando em separata.

Com a devida vénia, transcrevemos o artigo publicado, aproveitando a oportunidade para endereçar ao Diário de Notícias os nossos melhores cumprimentos.

QUANDO, daqui a cinco anos, se comemorar o centenário da abertura à exploração pública do primeiro troço de caminho de ferro em Portugal, deve estar concluído um trabalho muito curioso a que lançou ombros o sr. Eng.º Frederico de Quadros Abragão e que se acha já em vias de publicação. Refere-se ele ao reflexo que a introdução entre nós de tão revolucionário meio de transporte teve na literatura, através de uma seleccionada colecção de textos, em prosa e verso, dos nossos mais notáveis escritores do século passado, muitos dos quais assistiram aos passos iniciais dos caminhos de ferro em terra portuguesa.

Como se sabe, o troço inaugural de via férrea posto à exploração foi o de Lisboa ao Carregado, que em 30 de Outubro de 1856 iniciou a sua actividade, embora os trabalhos tivessem sido solenemente abertos três anos antes, em 7 de Maio de 1853. De então para cá, através de vicissitudes várias, nunca mais deixou de se trabalhar na expansão e aperfeiçoamento do sistema ferroviário português. Essa verdadeira febre de progresso, que caracteriza de certo modo a segunda metade do

século XIX, e a que o caminho de ferro deu feições especiais, influenciou até a política, dando-nos uma época de acalmação, em que se desenvolveu o rotativismo partidário e a obra de fomento a que ficou ligado o nome de Fontes Pereira de Melo.

Estamos certos de que o centenário dos caminhos de ferro portugueses vai ser comemorado com o mesmo brilho com que, há anos, se recordou idêntico acontecimento em Espanha. E a evocação das páginas que nos nossos prosadores e poetas tal facto inspirou constituirá um album interessantíssimo, só comparável àquele que se publicar, daqui a um século, a propósito dos inícios da navegação aérea.

Como todas as inovações, o caminho de ferro teve os seus implacáveis inimigos. Em Inglaterra, por exemplo, atribuíam-lhe um sem número de malefícios: — pássaros mortos, gado enlouquecido, esterilidade das vacas, incêndios nos campos, cavalos estropiados, etc. A força armada teve que proteger os operários que construíam os primeiros troços, tal a fúria dos camponeses contra tal forma de progresso. Em França, foi ainda pior. Os próprios políticos e intelectuais se revoltaram contra os comboios, não acreditando que tal maneira de viajar tivesse algum futuro. Thiers afirmava que o caminho de ferro não apresentaria nunca utilidade real, não passando de um divertimento científico. Arago, com números na mão, declarava alto e bom som, no Parlamento, que a via férrea ia arruinar a França. E Michelet, propagando a opinião de alguns médicos, sustentava que a mudança rápida de uma região para outra, que se verificava no transporte ferroviário, produziria nas vias respiratórias dos passageiros um efeito mortal.

Em Portugal também houve quem dissesse muito mal, dado o hábito que temos de imitar o que se apregoa e faz no estrangeiro. Mas

houve também quem visse logo a utilidade dos caminhos de ferro. A tal respeito há até, nas páginas da *Paqueta*, de Bulhão Pato, um breve duelo de frases. Na carta a Alexandre Herculano, que serve de introdução ao poema, o seu autor falava da poesia que se respira no ar, como a fragrância das flores, e alude à «atmosfera dos nossos dias, obscurecida pelo fumo das máquinas de vapor» e que «rouba aos olhos as suas e encantadoras perspectivas da Natureza». Mas o historiador respondia: — «Não, a máquina a vapor é um dom do Céu, um instrumento de progresso legítimo, uma fonte de cómodos e gozos para o género humano, como o foram o arado, o navio, a Imprensa para os homens que os viram nascer». E acrescentava: — «A máquina a vapor leva o agasalho e conforto, a limpeza, a saúde, às choupanas do povo, onde, sem ela, só habitaria por séculos a miséria extrema, com todas as suas dores e agonias».

Garrett, nas *Viagens na Minha Terra*, não acreditava muito na viabilidade dos «caminhos de ferro dos barões», nos quais jurava não andar. Mas ia dizendo, num cepticismo elegante: — «Escusado é a jura, porém. Se as estradas fossem de papel, fá-las-iam, não digo que não. Mas de metal! Que tenha o Governo juízo, que as faça de pedra, que pode, e viajaremos com prazer e com muita utilidade e proveito da nossa terra». A obra-prima garretteana é de 1846 — só dez anos depois houve comboios em Portugal.

O ambiente da época, as opiniões contraditórias, as anedotas, o relato do solene dia da inauguração — tudo isso consta dalgumas páginas bem curiosas das *Memórias* da Marquesa de Rio Maior. Ramalho Ortigão, nos seus primeiros escritos, descreve-nos algumas viagens da época e classifica a *locomotora* — assim a designava — como «uma grande imagem do progresso». Junqueiro dizia que o caminho de ferro era «uma das maiores invenções da nossa época», embora se não eximisse a ridicularizar, em verso, o andamento moderado dos comboios portugueses. D. João da Câmara foi, como se sabe, funcionário técnico dos caminhos de ferro, trabalhou como tal na construção do ramal de Cáceres, e deixou por completar um romance de ambiente ferroviário *A trincheira 108*. Há cenas dos *Velhos* onde se sente bem a desconfiança das populações rurais perante

a invasão das locomotivas e dos vagões. E Camilo foi vítima de um descarrilamento, em 1878, de que saiu bastante contuso. Nas *Noites de Insónia* não poupa a sarcasmos o mau funcionamento do serviço de bagagens, a propósito do desvio de encomendas que lhe mandavam.

Mas no género descrição de jornada vale a pena reler as páginas que Pinheiro Chagas intitulou *Sensações de uma viagem em caminho de ferro*, publicadas num voluminho intitulado *Cenas e fantasias portuguesas*, de uma colecção *Lectura para caminhos de ferro*. Eram pequenos livros, que se levavam no bolso, se liam nos vagões, enquanto o comboio corria. Pinheiro Chagas fala da «vertiginosa velocidade do caminho de ferro» e diz-nos que partiu de Lisboa *ao alvorecer* e chegou ao Porto *quando estava cerrada a noite...* A isto se chamava, em 1860 e tal, «vertiginosa velocidade»...

Com Eça o caminho de ferro entra no romance moderno. Fradique Mendes pragueja, em Santa Apolónia, em busca da sua bagagem perdida. Jacinto, perdido na noite tempestuosa de Medina, vocifera contra o serviço dos comboios peninsulares e repete: — *Não há senão Paris!* Mas em breve, linha do Douro abaixo, se reconcilia com a beleza e o perfume da nossa terra, a bondade da nossa gente, que o simpático Pimentinha, o chefe da estação de Tormes, personificava. E nos *Malas* algumas cenas capitais de extraordinário realce psicológico, têm por cenário o comboio da noite, que segue para o Norte. A partida dos Gouvarinhos para o Porto, a discussão dos esposos desavindos e o secreto júbilo de Carlos ao vê-los seguir, a petulância donjuanesca de Dâmaso, tudo é dado com uma verdade, no ambiente próprio da *gare* em reboição, à hora da largada de um expresso cheio de gente. E a grande página da derradeira visão de Maria Eduarda tem ainda como pano de fundo a primeira banalidade de Santa Apolónia no momento em que soam as badaladas da partida, depois o Entroncamento, de madrugada, quando o João da Ega se vai despedir da irmã do seu grande amigo. «Ela, de pé, moveu de leve o braço num lento adeus. E foi assim que ele, pela derradeira vez na vida, viu Maria Eduarda, grande, muda, toda negra na claridade, à portinhola daquele vagão que para sempre a levava...».

O PROBLEMA DOS CAMINHOS DE FERRO

P o r C H A R L E S B O Y E R

Director Geral Adjunto da S. N. C. F.

(Conclusão do número anterior)

Passaremos agora a tratar da coordenação pròpriamente dita, que representa a finalidade que temos em vista. Admitindo, por hipótese, que as obrigações do caminho de ferro tenham sido atenuadas na medida conveniente, admitindo que os meios de exploração tenham sido modernizados e que todas as reformas produtoras de economia tenham sido executadas, mesmo é quase certo que, se for mantida a liberdade dada aos transportes por estrada, as tarifas do caminho de ferro, serviço público, não poderão atingir o nível correspondente ao equilíbrio financeiro. Por outras palavras: os usuários pagarão uma parte da despesa, e a restante deverá ser paga pelos contribuintes.

Este apelo ao contribuinte não representa, no entanto, uma excepção para o caminho de ferro: encontra-se, como matéria de facto, em quase todas as modalidades de transporte.

Não falando na aviação comercial, em que o Estado custeia a infra-estrutura e uma parte das despesas de exploração, situações análogas são frequentes na quase totalidade dos transportes terrestres.

Na navegação interior, os usuários pagam as despesas inerentes ao material fluvial e as despesas com os canais pertencem ao Estado.

De forma semelhante, a despesa com as estradas é feita pelo Estado, para a grande maioria dos que as utilizam.

Não faremos referência às discussões havidas sobre a quota-parte das despesas com a estrada, atribuível aos automóveis, nem à diferenciação entre ligeiros e pesados, nem tão pouco à legitimidade de consignação à estrada dos impostos cobrados sobre

os carburantes cujos consumidores não são apenas os usuários da estrada.

Os resultados dos cálculos diferem conforme as bases de partida, mas chega-se sempre à mesma conclusão, a saber: certos industriais dos transportes automóveis, e dentro destes, principalmente, os que dão maior prejuízo aos Caminhos de Ferro (caminhões pesados com grandes percursos), pagam ao Estado muito menos que lhes competeria se houvesse em atenção uma participação nas despesas e no custo do equipamento necessários à manutenção das estradas.

Conclusão lógica: estes transportadores têm também um «déficit» e o preço de custo completo dos seus transportes estão, em parte, cobertos pelos contribuintes.

Verifica-se, pois, que, para cada uma das modalidades de transportes terrestres uma quota-parte das despesas é paga pelos usuários (tarifas) e a restante pelos contribuintes (impostos).

Foi o aspecto muito particular deste estado de coisas no caminho de ferro (a quota-parte dos contribuintes atingiu cifras elevadíssimas em valor absoluto, nestes últimos anos) que provocou a inquietação dos Governos dos países da Europa.

Em tempos idos a solução do problema era simples: por um lado, para a navegação interior (canais e rios) e para a estrada, o Estado tomava de sua conta os encargos integrais com a conservação, a sinalização e o policiamento dessas vias de comunicação, considerando que essas despesas eram aceitáveis e cabiam no conjunto do orçamento geral; por outro lado, para o caminho de ferro recorria à convenção de 1921 — no tempo das antigas Companhias — e à de 1937 para a S. N. C. F., convenções essas que em princípio deveriam restabelecer automaticamente o equilíbrio financeiro.

Com efeito, estas convenções previam que as tarifas deviam ser elevadas e mantidas no nível necessário e suficiente para que as receitas cobrissem as despesas, tendo em atenção as economias aconselháveis. Os redactores tinham mesmo estabelecido um mecanismo muito pormenorizado para que o equilíbrio financeiro fosse sempre atingido, contrabatendo as possíveis tendências do Governo em manter um «déficit» por razões meramente políticas.

Houve, no entanto, uma coisa que não foi prevista: foi que chegasse o dia em que o equilíbrio financeiro se tornasse irrealizável, não porque os Governos se recusassem a um aumento de tarifas, mas porque haveria impossibilidade material para os caminhos de ferro de as ajustar em consequência dos preços praticados pelos transportes por estrada.

Foi precisamente o que aconteceu, há algum tempo para cá. As tarifas do caminho de ferro têm, relativamente a 1939 (ano da guerra), o coeficiente 14 para passageiros e o coeficiente 13 para mercadorias; os coeficientes do mercado, preços de detalhe e de grosso são, respectivamente, 20,7 e 24 (Dezembro 1950).

É evidente que o caminho de ferro, comprando os materiais de consumo com coeficientes de ordem de 20 a 24, não podem ter um orçamento equilibrado, quaisquer que forem as melhorias do rendimento da exploração, com tarifas de mercadorias que atingem apenas o coeficiente 13.

Segue-se, no entanto, que o coeficiente 13 não pode ser ultrapassado, porque já com ele o caminho de ferro perdeu muita clientela que deu a preferência à estrada; se se desse o acréscimo do multiplicador, sem sujeitar a estrada ao mesmo regime, a fuga de mercadorias atingiria proporções tais que a operação financeira passaria a desastre.

Chegou o momento de reconhecer que a convenção de 1937, tratando isoladamente o caminho de ferro (equilíbrio financeiro obtido pelo ajuste das receitas com as despesas), em contraposição do tratamento dado aos outros meios de transportes terrestres (despesas totais de manutenção da via de comunicação por conta do Estado), falhou e já não pode ter aplicação.

Estando as tarifas ferroviárias cerceadas pelas da estrada, o caminho de ferro passou a sofrer, em cheio, um desequilíbrio de exploração cujos encargos, somados aos das outras vias de comunicação, oneram de forma intolerável o orçamento geral do Estado.

Como dissemos, julgamos illusório pretender o equilíbrio enquanto subsistir a desigualdade de sujeições entre a estrada e o caminho de ferro, e o problema para este for encarado isoladamente.

Cremos também na impossibilidade de igualar encargos porque a isso se opõe a natureza dos serviços e os próprios usuários. Nestas condições, é forçoso admitir que o problema já não consiste em tratar, por um lado, do equilíbrio do caminho de ferro, isoladamente, e por outro dos encargos, por conta do Estado, das infra-estruturas dos outros meios de transporte terrestre, mas, pelo contrário, em procurar o equilíbrio no conjunto, — via férrea, estrada e navegação, — como as convenções de 1921 e 1937 o pretenderam fazer para o caminho de ferro.

Encarar o problema para o conjunto dos transportes terrestres é a única forma de encontrar uma solução, desde que se considere que deve ser mantida a competição e se reconhece a impossibilidade de igualar os regimes de funcionamento.

Nestas condições é lógico formular as perguntas seguintes:

Como pode o Estado actuar sobre os três meios de transporte terrestre, se hoje ainda não consegue disciplinar as tarifas da estrada? Será necessário nacionalizar os transportes por estrada, solução que o país não deseja?

Responderemos que é possível conservar a independência dos transportadores por estrada e a da navegação desde que as tarifas oferecidas por esses transportadores sejam conjugadas com determinadas sobretaxas, que constituirão receita do Estado e serão pagas pelos usuários e pelos contribuintes de uma forma geral, conjugação essa que deverá ter um objectivo económico bem definido e não uma finalidade apenas fiscal. Passaremos a descrever algumas aplicações na base dos princípios enunciados.

Antes de mais nada, torna-se necessário melhorar a distribuição do tráfego, saindo da situação actual de falsa concorrência que incita os transportes por estrada a servirem apenas os rumos de tráfego intenso, em particular a grandes distâncias, deixando ao caminho de ferro o tráfego disperso e secundário. Cada um dos meios de transporte deveria em princípio ser aproveitado ao melhor das suas aptidões; o contrário é proceder ao revés do bom senso. Este absurdo, que hoje se verifica, é a consequência directa da heterogeneidade das tarifas da via férrea e de estrada, que são calculadas em bases inteiramente diferentes, diferenciando-se as tarifas do caminho de ferro por terem de procurar uma compensação aos encargos do serviço público, uniformemente distribuída.

Para sair desta dificuldade, é indispensável ter em vista que, num país como a França, existe uma rede orgânica para transportes terrestres — estradas, canais e vias férreas — que tem que ser respeitada antes de mais nada, devendo o seu exame prevalecer à própria análise do tráfego.

Assim, por exemplo, entre Pais e o vale do Ródano os meios de comunicação são constituídos por duas estradas nacionais e uma linha de caminho de ferro principal. Se, na base de uma economia dirigida perfeita, tivéssemos de transportar, de Vaucluse para Paris, os géneros frescos temporãos, deveríamos, em primeiro lugar, calcular as despesas inerentes a cada uma dessas vias de comunicação e dar, sem mais, a preferência à que fosse mais económica e satisfizesse às condições requeridas.

Numa economia liberal, devem procurar obter-se os mesmos resultados automaticamente por meio das tarifas oferecidas à clientela.

Ora como são estabelecidas as tarifas pelos transportadores por estrada? Estes transportadores, na elaboração das suas tarifas, consideram apenas uma fracção do preço do custo do transporte, que é a que corresponde às despesas inerentes aos veículos, e abstraiem das despesas próprias das vias de comunicação. A seguir chama-

remos a essa fracção, para simplificar, a «despesa directa».

Para que o caminho de ferro possa apresentar-se perante o cliente nas mesmas condições, é necessário que as tarifas sejam calculadas com o mesmo processo, isto é, partindo de um preço que não tenha em consideração nem as despesas próprias da via férrea (conservação, guarda e sinalização) nem as que resultam da incidência proveniente de serviço público para o transporte considerado.

Um preço de custo, nestas bases, pode ser calculado sem incertezas e a tarifa resultante passa a ser a que realmente é comparável à apresentada pela estrada.

Se a tarifificação dos caminhos de ferro fosse baseada na despesa directa, então, sim, o tráfego poderia escolher livremente o transporte economicamente mais vantajoso dentro das condições requeridas.

Com esta fórmula, não haveria alteração nas normas habitualmente seguidas para as tarifas de estrada. Em contrapartida, para as linhas que devessem ser mantidas, o caminho de ferro passaria a ter uma latitude tarifária que lhe permitiria conservar o tráfego, sempre que pudesse concorrer com a estrada a um preço superior ao seu preço de custo.

Na realidade o caminho de ferro poucas vezes teria que recorrer ao limite de preço, no entanto deve ser encarada essa possibilidade.

Em última análise, procedendo-se dessa forma, ficariam salvaguardadas as grandes linhas de comunicação ferroviária, que seriam conservadas a título de interesse público, melhorando a sua utilização tanto quanto o necessário, contrariamente ao que hoje sucede em escala inconvenientíssima em que se verifica que o tráfego abandona essas linhas devido ao mau ajustamento de tarifas, dando preferência à estrada, apesar da despesa directa dos seus transportadores ser superior à do caminho de ferro.

Admitindo, por hipótese, que o tráfego tivesse encontrado a sua distribuição racional entre os meios de transporte, estrada, navegação, via férrea, na base das despesas directas, é preciso, em seguida, ter cuidado e estar muito atento a que qualquer nova

preocupação de saneamento financeiro não venha destruir o equilíbrio obtido. Não se pode, por exemplo, pretender cobrir um «déficit» eventual do caminho de ferro actuando isoladamente sobre seu sistema tarifário, porque a fazê-lo, a repartição do tráfego sofreria alteração e o desequilíbrio em vez de desaparecer, acentuava-se.

Pelo contrário, torna-se indispensável que qualquer operação que tenha em vista um saneamento financeiro abranja sempre o conjunto dos transportes terrestres, e que o somatório dos «déficits» seja considerado como um todo único.

Em que consistiria o «déficit» dos transportes terrestres supondo que os diversos transportadores recebessem dos seus clientes as receitas correspondentes a um sistema tarifário bem estabelecido, na base da despesa directa?

Para a estrada e a navegação, as despesas a descoberto das tarifas são, na generalidade, as relativas ao melhoramento, conservação corrente e sinalização das estradas e dos canais. Para o caminho de ferro, com tarifas também calculadas na base da despesa directa, os encargos a descoberto são: por um lado, as despesas com a via férrea (conservação, guarda e sinalização), e por outro as que resultam da função de serviço público e não tenham sido reembolsadas pelo Estado (obrigação de explorar, tráfegos de ponta, etc.).

De notar que, na realidade, tendo o caminho de ferro um preço de custo mais baixo do que a estrada, num grande sector da exploração (grandes distâncias, comboios completos, etc.) nunca se verá obrigado a baixar as suas tarifas ao nível das despesas directas, limitando-se assim o «déficit».

Seja como for, o total das despesas a descoberto para o conjunto, via férrea, estrada e canais, terá que ser contrabalançado por impostos. Estes, no entanto, devem, em nosso parecer, obedecer a determinado critério, a saber:

1.º — O encargo total não ser incluído nos impostos gerais. Uma parte da totalidade deve ser paga pelos usuários, por meio de sobretaxas cobradas com as tarifas;

2.º — As sobretaxas acima indicadas de-

vem ser iguais para os três meios de transporte terrestre.

Por outras palavras: o conjunto das despesas relativas a qualquer dos meios de transporte passam a compreender três elementos:

1.º — As despesas directas de transporte, pagas pelos usuários e incluídas nas tarifas;

2.º — Uma comparticipação nas despesas com as vias de comunicação, paga por todos os usuários dos transportes terrestres por meio de uma sobretaxa igual para a estrada, via férrea e canais. Tratando-se de transporte público, essa sobretaxa poderá ser cobrada pelo transportador por conta do Estado e incluída na tarifa proporcionalmente a esta, englobando possivelmente o imposto sobre a receita bruta. Tratando-se de transportes particulares, deve ser calculado um imposto anual em função das características do veículo utilizado que na medida do possível fosse, na relatividade, equivalente à sobretaxa exigida ao serviço público.

Pertence ao Governo e ao Parlamento determinar em que proporção devem ser distribuídos, entre os usuários e os contribuintes, os encargos que não representam despesas directas.

Uma comparticipação dos contribuintes gerais, desde que possa ser mantida dentro de limites sempre bem definidos pelos poderes públicos, tem plena justificação: a existência de um serviço público, que a todos oferece estradas, canais e vias férreas, obriga a despesas de que não podem ser dispensados mesmo àqueles que não se servem normalmente destes meios de comunicação; a possibilidade de os utilizar fica sempre, e representa para eles uma garantia e um potencial que desde já usufruem, pelo menos indirectamente para o conjunto dos seus gastos próprios. Finalmente, a existência de um serviço público é indispensável ao funcionamento dos serviços do Estado.

* * *

A solução que acabamos de descrever não é, bem entendido, a única possível. É

apresentada principalmente no intuito de fazer compreender a directiva conveniente para resolver o problema «Caminho de ferro — Estrada» que sendo, na sua essência, um problema técnico e económico, tomou o aspecto de um problema político.

Estamos persuadidos que será possível obter uma solução diferente da que está em vigor, mas para isso é necessário evitar os dois erros seguintes que se tem cometido:

O primeiro erro consiste em crer que o caminho de ferro pode, com reformas internas, cobrir um «déficit» de 100.000 milhões de francos com um orçamento de 380.000 milhões de francos, mantendo as sujeições de serviço público e aplicando às tarifas o coeficiente 14 e às despesas os coeficientes 20 e 24.

O segundo consiste, em querer, enquanto se espera o milagre das reformas internas, atenuar o desequilíbrio, considerando o caminho de ferro isoladamente, isto é, aumentando as tarifas sem ter em conta as da concorrência, sabendo no entanto que este método, teve, tem e terá como consequência a perda de tráfego essencial.

Reformas no caminho de ferro são possíveis e necessárias; umas exigem tempo, outras tempo e fundos, nomeadamente a modernização dos meios de exploração. Os resultados a obter das reformas previstas são do mais alto interesse, mas seria uma ilusão acreditar que essas reformas, só por si, possam conduzir-nos ao equilíbrio financeiro.

Da mesma forma um aumento de tarifas é possível se for considerado que a quota-

parte paga pelos contribuintes é demasiada e se entenda que os usuários podem pagar mais, mas os aumentos de tarifas só poderão ser produtivos se forem integrados num programa geral que abranja todos os meios de transporte terrestre.

Finalmente é necessário libertar o caminho de ferro das consequências materiais e morais do «déficit» que cada vez agravam mais o problema: por um lado, impedem a S. N. C. F. de proceder às modernizações aconselháveis do serviço, mesmo às mais lucrativas, e por outro fazem perder a coragem a uma corporação que acaba de fornecer um dos mais belos esforços de produtividade da indústria francesa.

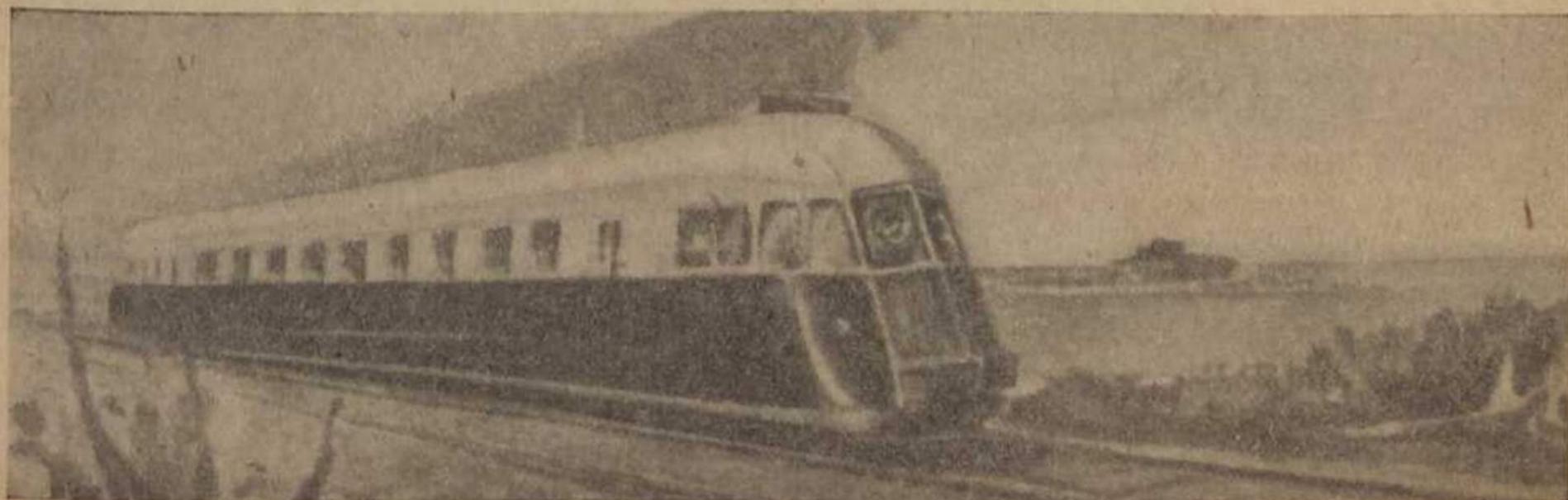
Julgamos que dentro das ideias expostas, será fácil encontrar uma solução razoável se todos a quem interessa o problema se persuadirem de que:

— O caminho de ferro não pode desaparecer a breve trecho;

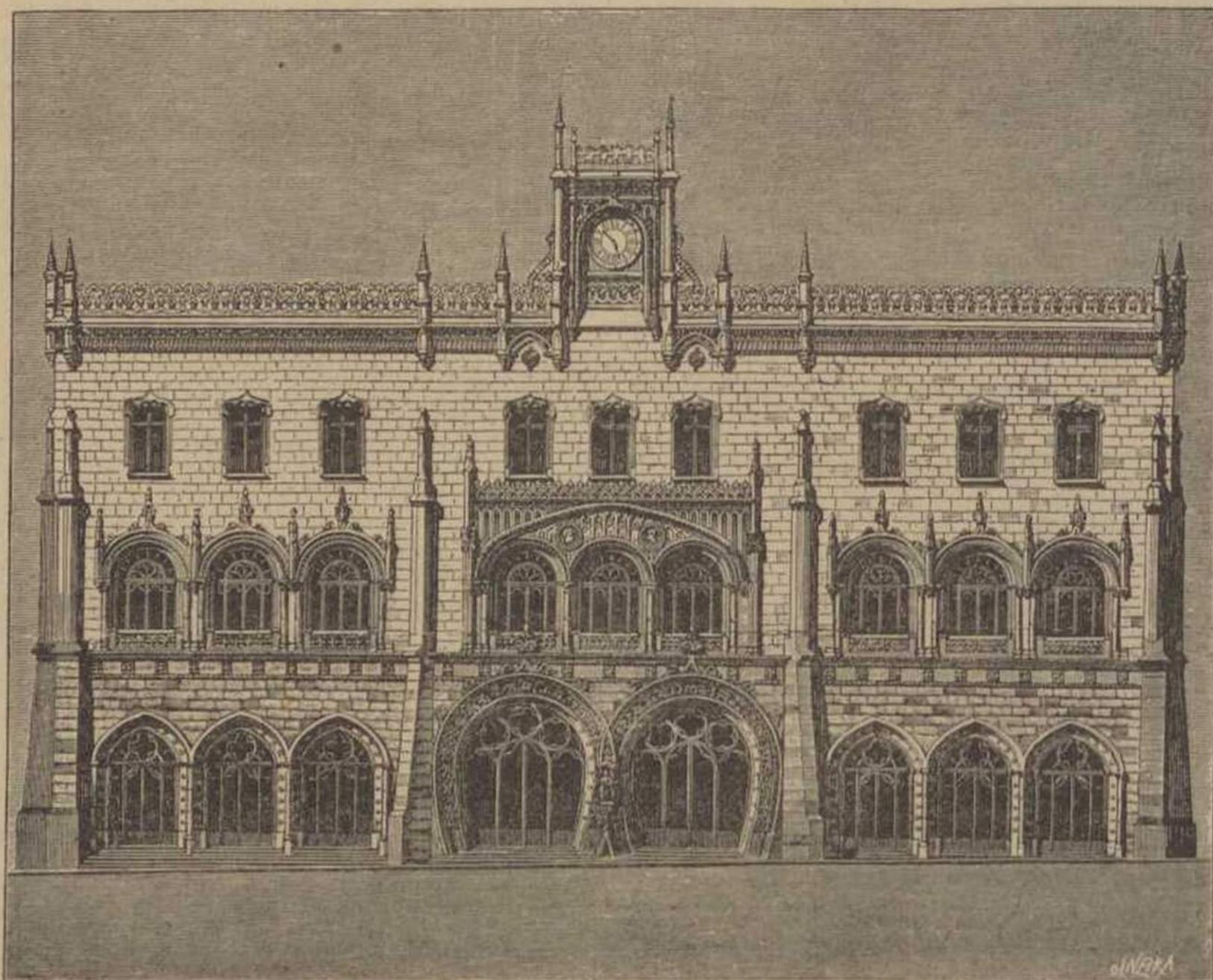
— Este não deve ser constantemente apoucado e desconsiderado sem que desse procedimento resulte uma diminuição do valor material e moral que ele representa para o país;

— A boa directriz a seguir, não é acentuar o seu carácter de administração pública mas, pelo contrário, favorecer a sua situação como indústria.

No que respeita ao transporte por estrada, diremos que a solução preconizada pode parecer-lhe pesada, mas terá de reconhecer que, contrariamente a outras, dá-lhe liberdade, e essa vantagem compensa certamente muitos inconvenientes.



A ESTAÇÃO DO ROCIO



JÁ demos, em anteriores números, descripção minuciosa d'este edificio, na sua disposição interior; completa-mol-a hoje com a gravura da frontaria que olhará para o largo do Camões, desenho e projecto do distincto architecto sr. José Luiz Monteiro.

N'esse projecto, o sr. Monteiro conseguiu resolver grandes difficuldades, taes como adaptar o velho estylo manuelino ao fim commercial a que o novo edificio se destina, não só dando ás portas de entrada a configuração da dupla bocca do tunnel, que é o caracteristico principal d'esta importante obra, como abrindo-lhe no primeiro pavimento largas e elegantes janellas para que no interior haja a luz e ar indispensaveis a um estabelecimento d'esta ordem.

Pena é, todavia, que a collocação do edificio seja n'um total em que a sua muita elegancia perderá todo o brilho, encravado, como fica, em meio de outras construcções modernas, entalado, por assim dizer, ao canto de um largo acanhado e sem o desafogo necessario para que de longe possa admirar-se a belleza de tal construcção.

Do effeito que faz uma fachada de estylo pesado e artisticamente antigo entre construcções modernas, temos um claro exemplo na da igreja da Conceição Velha, e mais essa recebe de frente fartura de luz, virada, como está ao sueste e em alinhamento com uma das faces de uma rua larga e comprida.

Ao edificio da estação do Rocio não succederá o mesmo, e, francamente, temos

pena de o vêr construir ali, recolhido e apertado, sem horisontes nem meio de ser visto senão de frente e de perto, emquanto, por uma combinação qualquer que é mister se faça, não lhe forem tirados do lado esquerdo todos os predios que ficam entre elle e a avenida.

Emquanto tal não succeder, quem vier da praça dos Restauradores não poderá ver o elegante edificio, e quem d'elle sahir, só chegando ao centro da rua verá que para a esquerda se lhe abre a grande artéria que é hoje a maior belleza no centro de Lisboa.

Depois não vemos motivo para que, n'uma construcção, d'esta ordem, se adoptasse aquelle estylo pesado que faz a gloria da nossa architectura, que tão proprio é para um edificio que abrigue um museu ou uma egreja, mas que reputamos improprio para uma estação de caminho de ferro em que, a nosso ver, a ideia do progresso e de todos os adiantamentos da sciência moderna está resaltando da fórmula a mais evidente.

Seria isto mesmo um incentivo, e cremos que a occasião era a mais própria, para ser aproveitada, para estudarmos e adoptarmos um estylo que, sem ser filiado nos exemplos estrangeiros, podesse ser portuguez elegante e proprio para tal fim.

Não temos estylo nosso? Creêmol-o.

Não se cria um estylo architectonico como se faz enredo para uma comédia? Tentemos todavia encaminhar o nosso espirito para alguma nova disposição, visto

que a uma nova applicação se destina o edificio.

E, sobre tudo, quereíamos ali uma construcção leve, de farto numero de janellas, de uma apparencia risonha, que melhor representaria a entrada de uma obra tão genuinamente moderna como aquella.

O que se fez no Porto, para a estação da companhia carris de ferro, em Cadouços?

Foram-se despoeirar dos velhos archivos os desenhos dos rendilhados claustros da Batalha?

Não.

Foi mister crear um estylo novo que passasse á renovação dos seculos como á nossa passaram a ideia e engenho dos architectos de D. Manuel?

Adoptou-se simplesmente um genero novo, dando ao interior da sala a apparencia de um carro dos da companhia; serviu a plataforma de varanda, os assentos de balcão longitudinal; e quando o viajante estrangeiro ali entra, acha curioso o invento e registra-o nos seus apontamentos de viagem.

Em relação á estação do Rocio o mesmo viajante sentir-se-ha, como nós, suffocado ao contemplar apenas á distancia de poucos metros, um tão pesado edificio e inscreverá no seu *porte-feuille*, como nós aqui o inscrevemos: — muito bonita mas muito impropria.

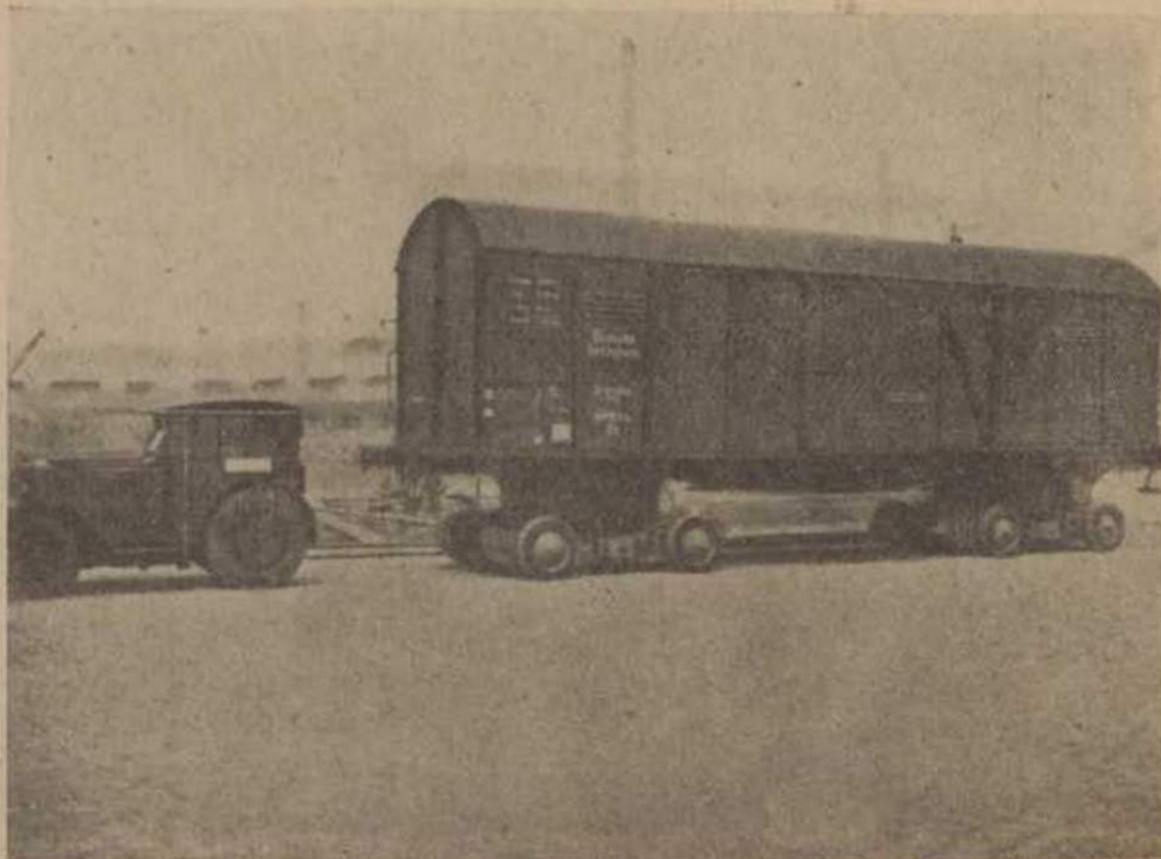
Mendonça e Costa

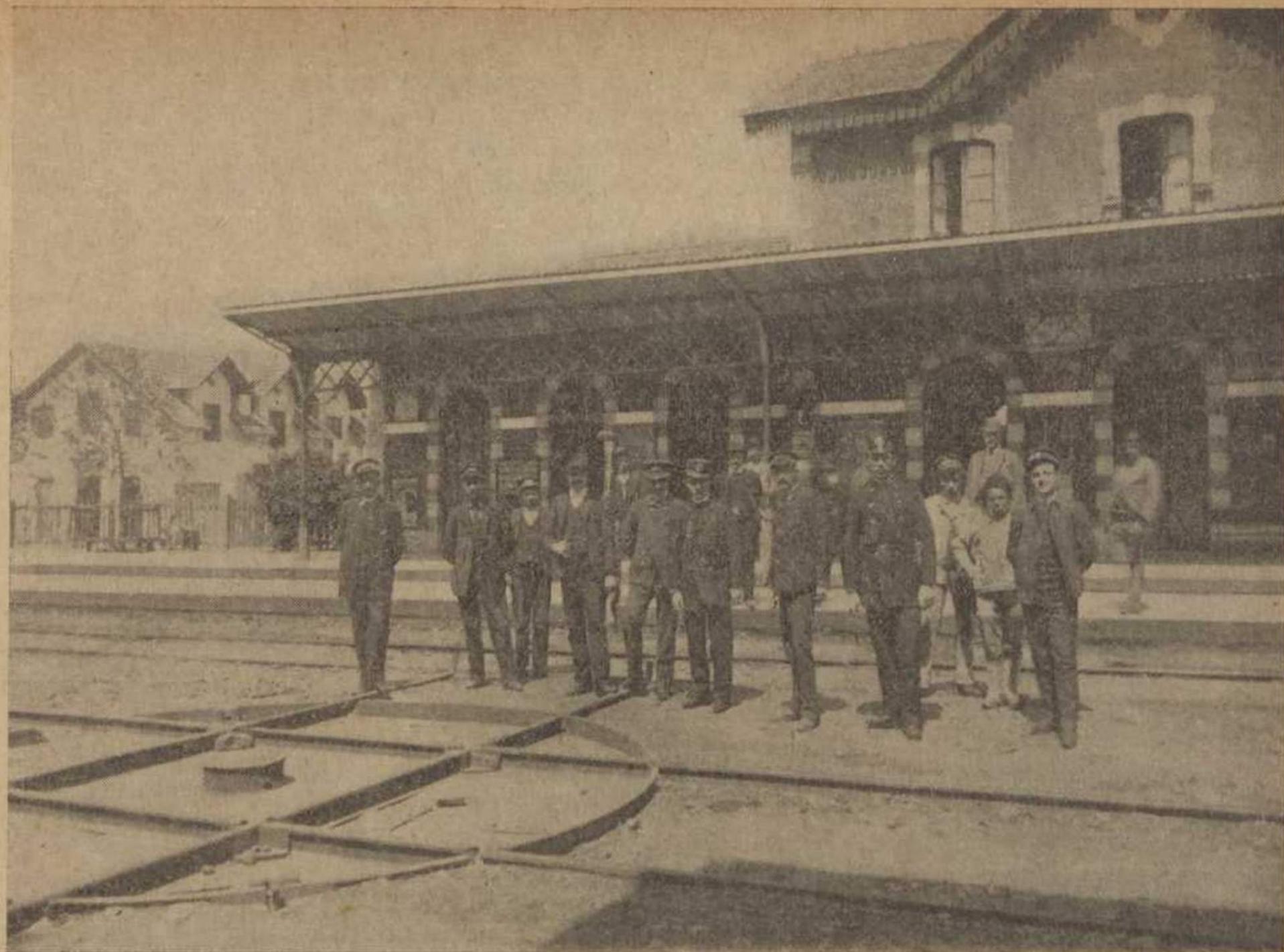
Da revista *O Ocidente*, de 1 de Julho de 1888

Antes da guerra, os caminhos de ferro alemães eram considerados dos melhores do mundo.

Com o conflito mundial, as linhas férreas da Alemanha sofreram muitíssimo, mas, presentemente, tudo vai a caminho da normalidade.

A nossa fotografia representa um tractor dos caminhos de ferro alemães, rebocando um vagon de mercadorias, da estação ao armazém do destinatário — um serviço de porta a porta, que já hoje existe em muitas cidades da Alemanha.





A estação de Sintra no começo do século XX

CURIOSIDADES

O Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

DESDE 1925, que os caminhos de ferro europeus vêm comemorando o seu aniversário. Naquele ano distante, coube a vez à Inglaterra, seguida pela França, Áustria, Bélgica, Alemanha, Itália, Holanda e Dinamarca.

Mais perto de nós, em 1947, os Caminhos de Ferro Federais Suíços festejaram pomposamente o primeiro centenário das suas linhas

férreas, que foram percorridas por um comboio que reproduzia fielmente o comboio inaugural, e em 1948, a Espanha comemorou com a maior solenidade a data em que, pela primeira vez, circulou um comboio, entre Barcelona e Mataró.

O «Boletim da C. P.» referiu-se desenvolvidamente a este grande acontecimento, dando a conhecer aos seus leitores, o brilho, a pompa

e a sumptuosidade emprestada às comemorações, que atingiram o nível máximo na exposição de Barcelona.

* * *

Várias vezes nos temos referido ao próximo centenário dos caminhos de ferro portugueses e, conquanto faltem ainda cinco anos para a realização das comemorações, a verdade é que o tempo não é muito para se poder efectuar obra digna do nosso país e dos caminhos de ferro.

Torna-se indispensável que todos os ferroviários tomem a sério o assunto, enviando-nos oportunamente tudo o que tiver interesse para o futuro Museu dos Caminhos de Ferro.

Bilhetes, cartazes, fotografias, tudo o que nos mostre a evolução, em noventa e cinco anos de existência, dos nossos caminhos de ferro, tem um especial interesse para a nossa revista.

A fotografia que hoje reproduzimos, graças à gentileza de um dos nossos leitores, representa a estação de Sintra, no começo do século vinte.

Curiosa, como todos os documentos antigos, mostra-nos um grupo de ferroviários com o fardamento da época, dois polícias que ao tempo faziam serviço na área da estação, vários

civis de certa categoria e até a figura pitoresca dum saloio, de blusa de riscado, calça justa e o barrete negro.

É mais um documento que fica reproduzido nas nossas colunas e que, estamos certos, terá o condão de atrair outros que, apesar dos nossos apelos, ainda não nos chegaram às mãos.

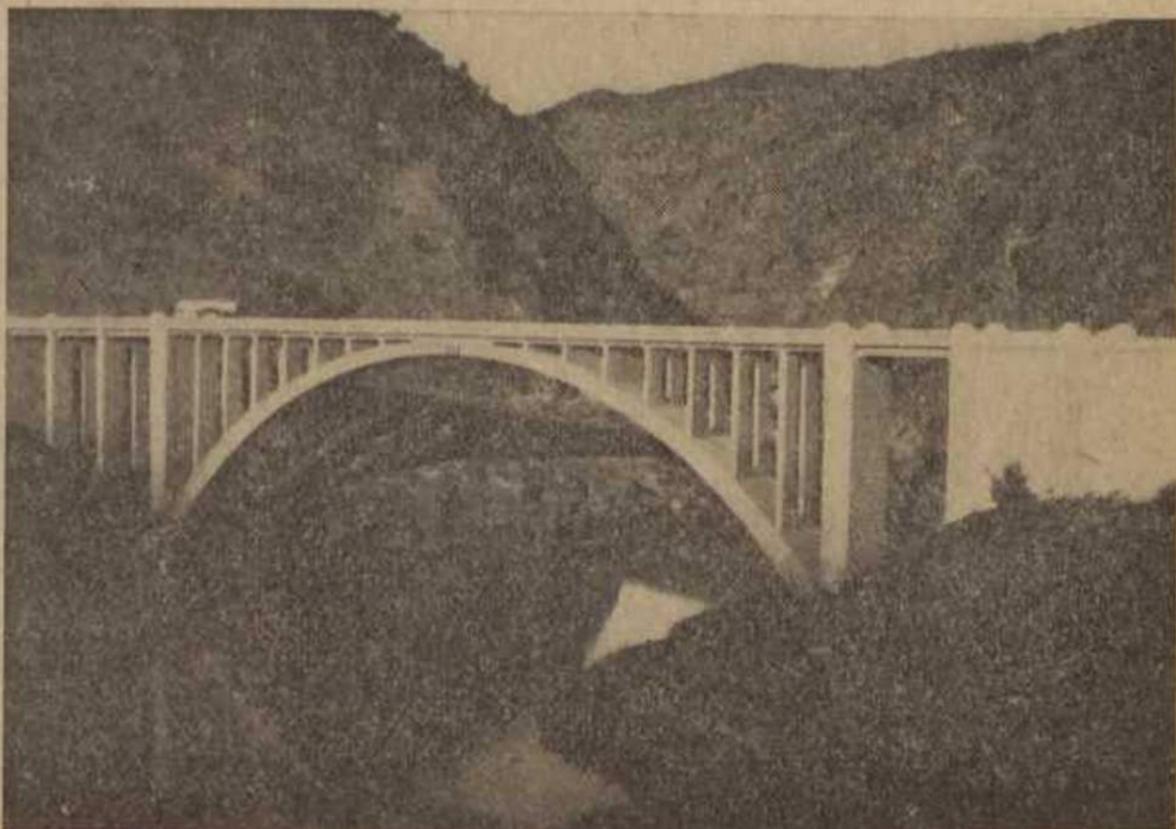
Faltam cinco anos para a comemoração do primeiro centenário dos caminhos de ferro portugueses, cinco anos que passam a correr, nesta época em que a C. P. está cuidando do apetrechamento das suas linhas, de forma a poder melhorar a sua exploração.

Estamos certos que, ainda este ano, será nomeada a Comissão Organizadora das Comemorações, à semelhança do que foi feito noutros países, mas não esqueçamos, leitores amigos, que é indispensável a colaboração de todos os que se dedicam à faina laboriosa dos caminhos de ferro portugueses que, a 28 de Outubro de 1956, vão comemorar o seu primeiro aniversário.

Cem anos de vida intensa e atribulada, «A Bem da Nação», é caso digno de nota, que deve encher de orgulho todos os ferroviários do nosso país — todos os ferroviários de Portugal.

A. M.

A Ponte sobre o Tua, [é uma das mais belas obras de arte do nosso país, uma construção que marca bem o período de engrandecimento que atravessamos. A Sílvio Vilela Cardoso, factor de 2.ª, que teve a amabilidade de nos enviar a fotografia agora publicada, os nossos agradecimentos.



DESPORTOS NA HUNGRIA

OS clubes de ferroviários têm um lugar de relêvo em todo o mundo.

Na Húngria, a primeira associação do género, foi fundada em 1925 e em 1936 o número de filiados elevava-se já a 8.000. O futebol, a natação, o basquetebol, o atletismo, a ginástica, etc., estavam em pleno desenvolvimento.

Presentemente, existem 60 clubes desportivos de ferroviários, os quais têm o nome de «Locomotiva». O número de sócios é já de 42.000, dos quais 14.120 estão oficialmente autorizados a tomar parte em competições desportivas.

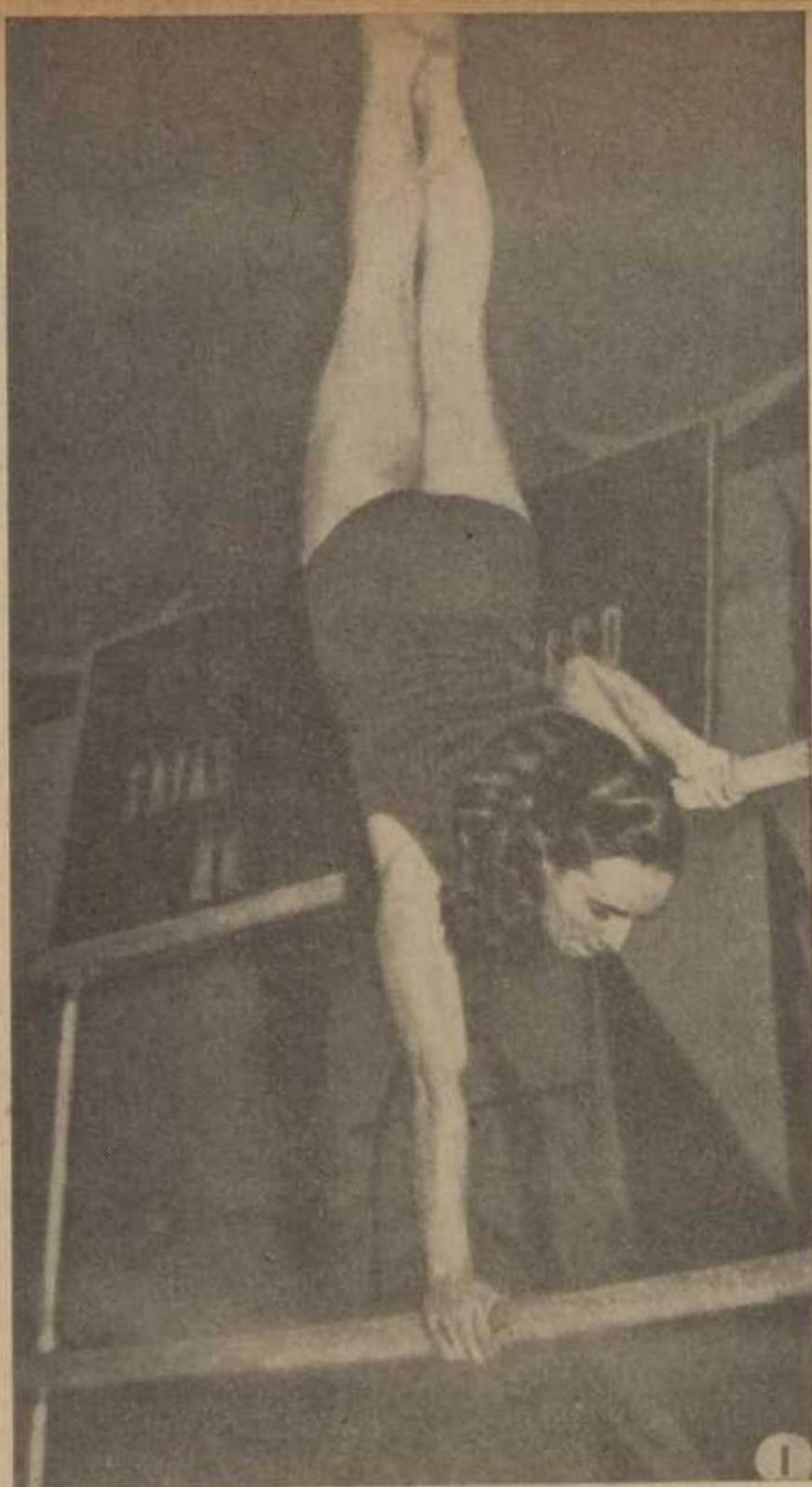
Os clubes ferroviários possuem actualmente 35 estádios, 4 pistas para ciclistas, 30 campos de handebol, 6 ginásios, 13 campos de basquetebol, etc..

Para que os nossos leitores avaliem a actividade desportiva dos nossos camaradas húngaros, publicamos as fotos que ilustram esta página.

1 — A ginasta húngara Maria Kövi, realiza uma impecável demonstração de ginástica em paralelas.

2 — A equipa de natação húngara. A' esquerda do treinador, Eva Szekey, campeã mundial, membro do «Locomotiva» de Budapest.

(De Notre Métier)



S I N T R A ,

AMENA ESTANCIA, VICEJANTE PRIMAVERA

P o r A N T Ó N I O M O N T Ê S

Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

A dois passos de Lisboa, desabrochando do alto dum cêrro ameníssimo, em cujos pendores se immobilizaram as mais românticas penedias, Sintra, emboscada em jardins salpicados de vivendas graciosas, é lugar de poesia e tradição que os estrangeiros não perdem nas suas visitas a Portugal.

Cantam ribeiros nas encostas atapetadas, as árvores crescem viçosas para o céu, fetos e musgos surgem de tôda a parte, e, quanto mais nos aproximamos da mansão edénica, mais deslumbrados ficamos com a côr, a doçura, a harmonia, a tranquilidade da paisagem enternecedora.

Milagre de beleza que vem sendo exaltado há séculos por poetas e artistas, conquistou, pelo prestígio da natureza, pela suavidade da paisagem e pelas obras de arte que encerra, um lugar apeteçido, onde a paz e a doçura, a poesia e o romantismo, a grandeza e o encantamento vivem ligados na mais impressionante harmonia.

«Mansão de romance», como lhe chamou Henry Matthews; «oitava maravilha», como pretende Armand Dayot; «o mais abençoado torrão de todo o globo habitável», como deseja Robert Southey; Gil Vicente chamou-lhe:

«Jardim do paraíso terreal que Salomão mandou vir aqui a um rei de Portugal».

Como não chegassem todos estes elogios para enaltecer os encantos deste milagre de beleza, o enfeitado Lord Byron dedicou-lhe as mais ardentes estrofes do seu «*Childe Harold*»:

«Oh! em que variegado labirinto de montes e vales surge agora o glorioso Eden de

Sintra! Ai de mim! qual a pena ou pincel que reproduzir pode metade sequer das suas belezas mais ofuscantes a olhos mortais, que as descritas pelo poeta que abriu ao mundo, tomando de espanto, as portas do Elísio?

«Umidos rochedos, coroados lá no alto por conventos suspensos; sobreiros seculares a revestir escarpas hirsutas; musgos de montanha enegrecidos pelas soalheiras; vales profundos em que à sombra gotejam arbustos; o azul fluido de um mar sem rugas; pomos doirando as laranjeiras; os ramos viridentes; torrentes que se despenham das cristas da serra; no alto as vinhas, em baixo os ramos dos salgueiros, tudo isto fundido num quadro maravilhoso, animado pela mais variada beleza. Trepar depois a senda tortuosa e voltar de quando em quando a cabeça, à medida que subimos... cresce a altura da fraga, e as graças crescem».

Uma vez em Sintra, entrámos no Palácio Real, conjunto de construções pitorescas, verdadeiro museu de azulejos quinhentistas, onde os tetos formosíssimos deslumbram pela elegância e policromia. As suas salas — evocadoras de amores lendários, — os recantos sombrios dos pátios, a riqueza do mobiliário, o murmúrio das fontes, a originalidade das chaminés, a decoração opulenta e a moldura frondosa dos parques, fazem do Palácio Real uma curiosidade preciosíssima onde podemos evocar autos e serões, torneios e côrtes de amor, orientados pelos espíritos brilhantes de Bernardim, Gil Vicente e Sá de Miranda.

Num alto, empoleirado em verdes deslumbrantes, o Castelo da Pena, rodeado de jardins misteriosos, onde mirantes árabes, torreões gó-

ticos, portas manuelinas e cúpulas do renascimento se casam com fraguados imensos, para formarem um quadro fantástico de frescura e beleza. Em volta, o parque maravilhoso que tanto impressionou Richard Strauss, levando-o a proferir as palavras:

«Hoje é o dia mais feliz da minha vida. Conheço a Itália, a Sicília, a Grécia e o Egito, e nunca vi nada, nada, que valha a Pena. É a coisa mais bela que tenho visto. Este é o verdadeiro jardim de Klingsor — e lá no alto está o castelo do Santo Graal».

Sintra não é só o Palácio Real e o Castelo da Pena! Para ver Sintra, para a conhecer bem, é necessário trepar ao Castelo dos Mouros, fortificação antiquíssima donde se desfrutam horizontes amplos; subir à Peninha, eremitério sobranceiro ao mar, donde o panorama é empolgante; conhecer as vivendas dos Pisões, da Regaleira e da Penha Verde, de vegetação exuberante, onde a frescura quase suplanta a beleza; não perder Sitiais, «quadro de composição quase fantástica, como a ilustração de uma bela lenda de cavalaria e de amor», correr a Monserrate — a maior maravilha da mansão edénica — onde os visitantes se sentem rendidos diante de belezas incomparáveis e por fim

terminar a doce peregrinação no Convento dos Capuchos!

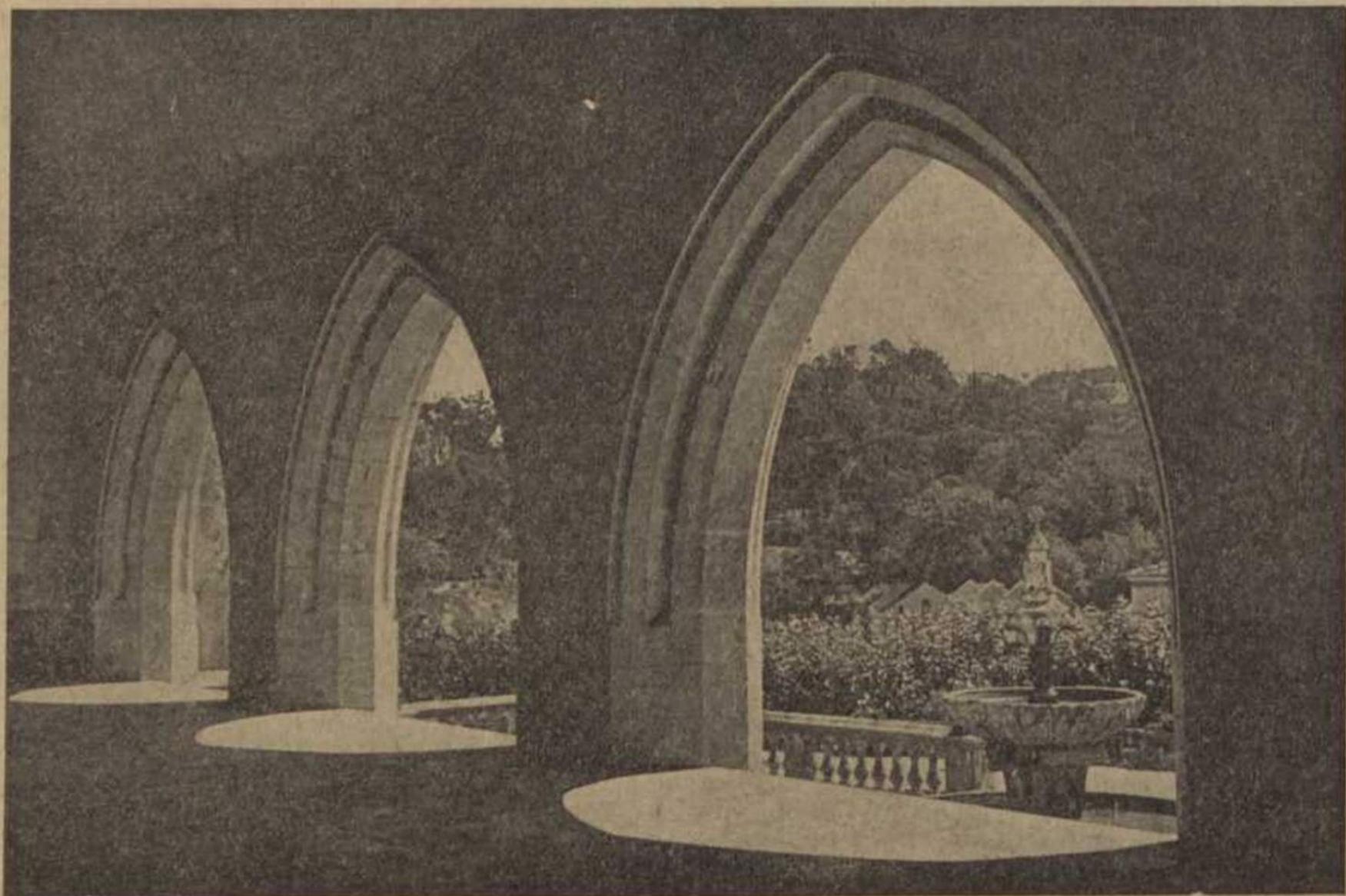
O Conventinho dos Capuchos, fundado por D. Alvaro de Castro, fica no cabo do mundo, suspenso entre o céu e a planície ilimitada. Humilde e grandioso a um tempo, erguido por poetas para desterro de poetas, com a água a cantar nas rochas musgosas, é lugar de peregrinação obrigatória.

O adro, as capelas, as celas minúsculas, as árvores velhinhas, tudo é tão humilde, tão simples, tão aconchegado, que dá vontade de ficar nos penedos que rodeiam o pobre mosteiro, e seguir o exemplo de Frei Onório, que ali viveu em áspera penitência durante trinta anos.

Uma escadaria cortada na rocha leva-nos ao alto do monte, e em volta ficam as lombas da serra, eriçadas de penhascos, e, mais longe, as várzeas colarejas, as planícies, o mar azul bramindo contra as ribas douradas.

Sintra, com os seus castelos, suas fontes, seus bosques, seus jardins, seus mirantes, seus conventinhos, é um mundo novo, recanto do paraíso que a dois passos de Lisboa prende o visitante, deixando-lhe recordações inolvidáveis.

Sintra não tem definição: — é Sintra — milagre de beleza!



O R E M O

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro já há muitos anos que dedica ao desporto do remo a sua melhor atenção, tendo conseguido, nestes últimos tempos, alcançar situação de relêvo na modalidade.

Com efeito, para sòmente nos reportarmos ao ano em curso, o Grupo do Barreiro já disputou as seguintes provas:

Em 13/5 — Concorreu à prova de «Yolle» de 8, nas regatas realizadas em Xabregas pela Mocidade Portuguesa, classificando-se em 2.º lugar, (com a diferença de meia prôa do primeiro classificado) entre 5 concorrentes.

Em 27/5 — Conseguiu o 1.º lugar em «Shell» de 4, — Principiantes — ganhando a taça «Carlos Sobral» e medalhas.

Em 25/6 — Concorreu às provas do «Dia Olímpico» em «Shell» de 4 — senior, alcançando o 1.º lugar, com uma diferença de 6 comprimentos sobre o 2.º classificado. Ganhou medalhas.

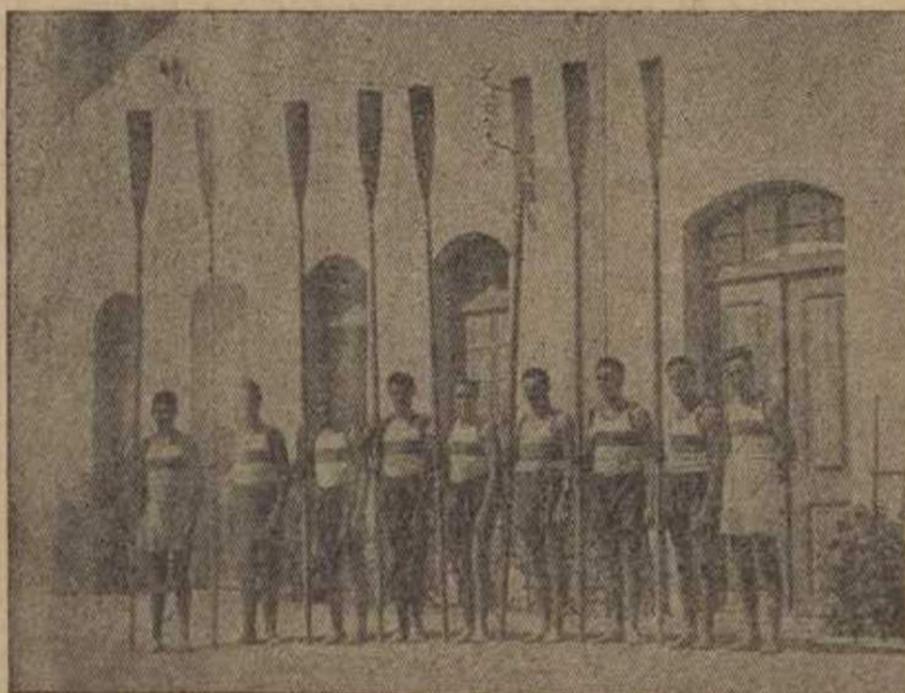
Em 1/7 — Concorreu aos campeonatos regionais de velocidade, em «Yoll» de 8 — senior, e obteve brilhantemente a 1.ª classificação, ganhando a taça «Alberto Portugal» e medalhas.

Em 8/7 — Concorreu às provas de «out-rigger» de 4, nas categorias de juniores e de seniores, integradas também nos campeonatos regionais de velocidade, e ganhou em ambas elas o 1.º lugar, pelo que lhe foram entregues as taças «Azambuja» e «Cinco de Outubro».

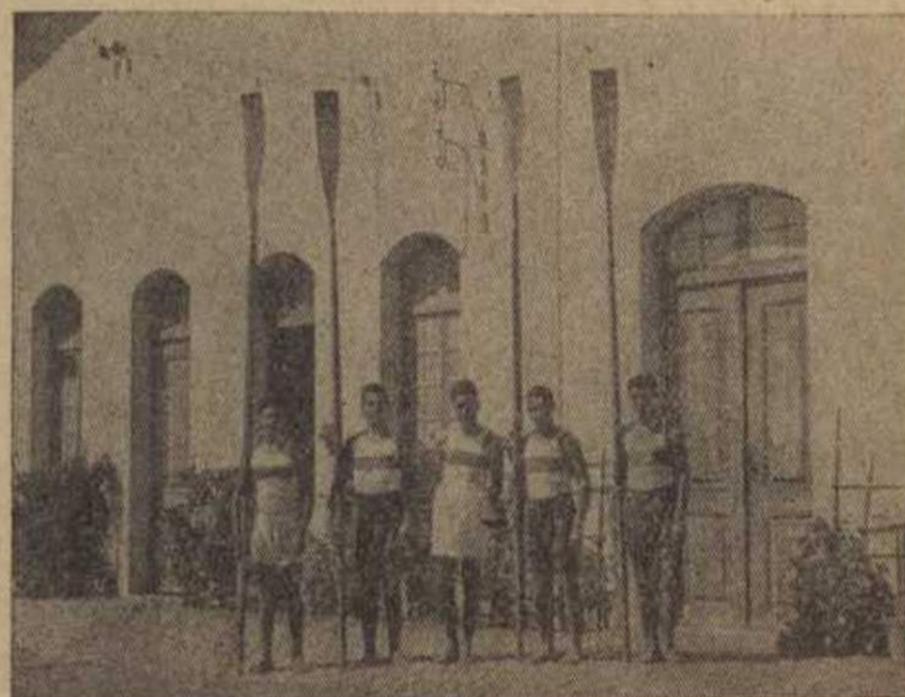
Com estas 3 vitórias nos campeonatos regionais de velocidade, o Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro alcançou ainda os títulos de campeão regional nas 3 referidas categorias, ficando assim apurado para disputar, nessas 3 categorias, os campeonatos nacionais.



Equipa de «Shell» de 4, Senior



Equipa de «Yolle» de 8, Senior



Equipa de «Shell» de 4, Júnior

APROVEITAMENTO HIDRO-ELÉCTRICO DO TEJO EM BELVER

Pelo Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Subchefe da Divisão dos Abastecimentos

POR amável convite da Hidro-eléctrica Alto Alentejo, um grupo de engenheiros da Companhia visitou, há semanas, as obras da barragem e central de Belver.

Fidalgamente acolhidos pelo engenheiro da empresa e director das obras, sr. António Casimiro da Costa, que tudo explicou com a maior clareza e muitos pormenores, visitaram os engenheiros da Companhia a barragem e central, que estão muito adiantadas e que, por isso, dentro de dois a três meses entrarão em funcionamento.

A dita barragem fica, como se sabe, no rio Tejo, entre as estações de Alvega e Bel-

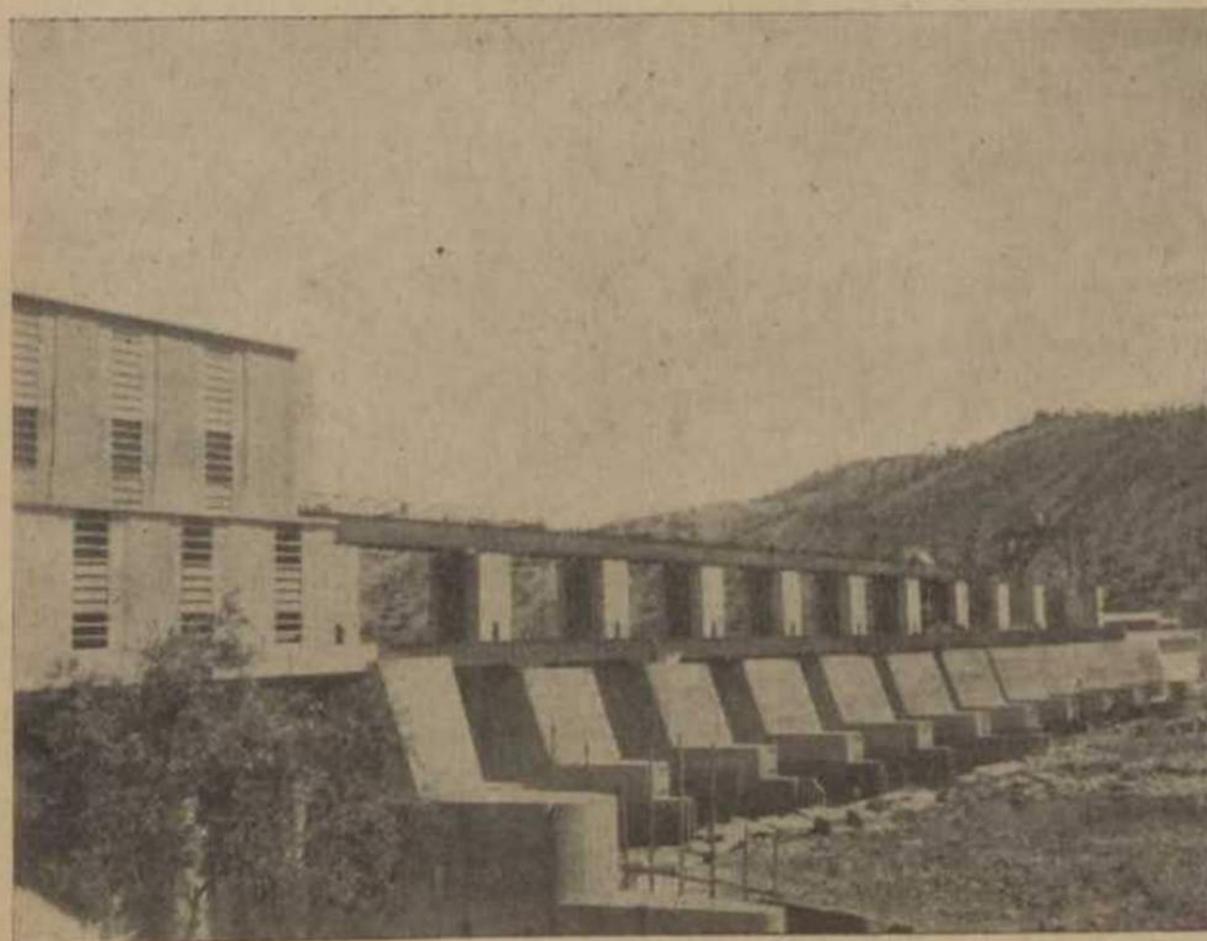
ver, a uns 170 quilómetros aproximadamente da foz do rio, tendo sido escolhido aquele local, não só por o vale ter ali largura suficiente para dar passagem ás maiores cheias do Tejo, como, também, se encontrar ali terreno conveniente para estabelecer os alicerces da obra.

Como a maioria das barragens construídas em Portugal se pode classificar de *acumulação*, a de Belver é a primeira grande barragem portuguesa a *fio de água*.

Nas primeiras há um grande muro de alvenaria ou enrocamento que fecha o vale, criando a albufeira na qual se armazena a água proveniente das cheias de inverno, água que vai sendo consumida durante o ano, umas vezes para produção de energia eléctrica, outras para irrigação e, algumas vezes, para ambos os fins.

Nas barragens a fio de água, cria-se uma queda que é utilizada para produzir energia eléctrica. O excesso de água que não é aproveitado, por desnecessário, nas turbinas, visto o caudal ser superior ao admitido por estas, tem de se deixar passar pelas comportas, caso que se dá nas maiores cheias.

O caudal máximo que pode ser absorvido pelas turbinas de Belver, regula com a queda e varia entre 240 e 330 m.³



A barragem vista de juzante, (a central à esquerda)

Foto do Eng.º Vaz Cintra

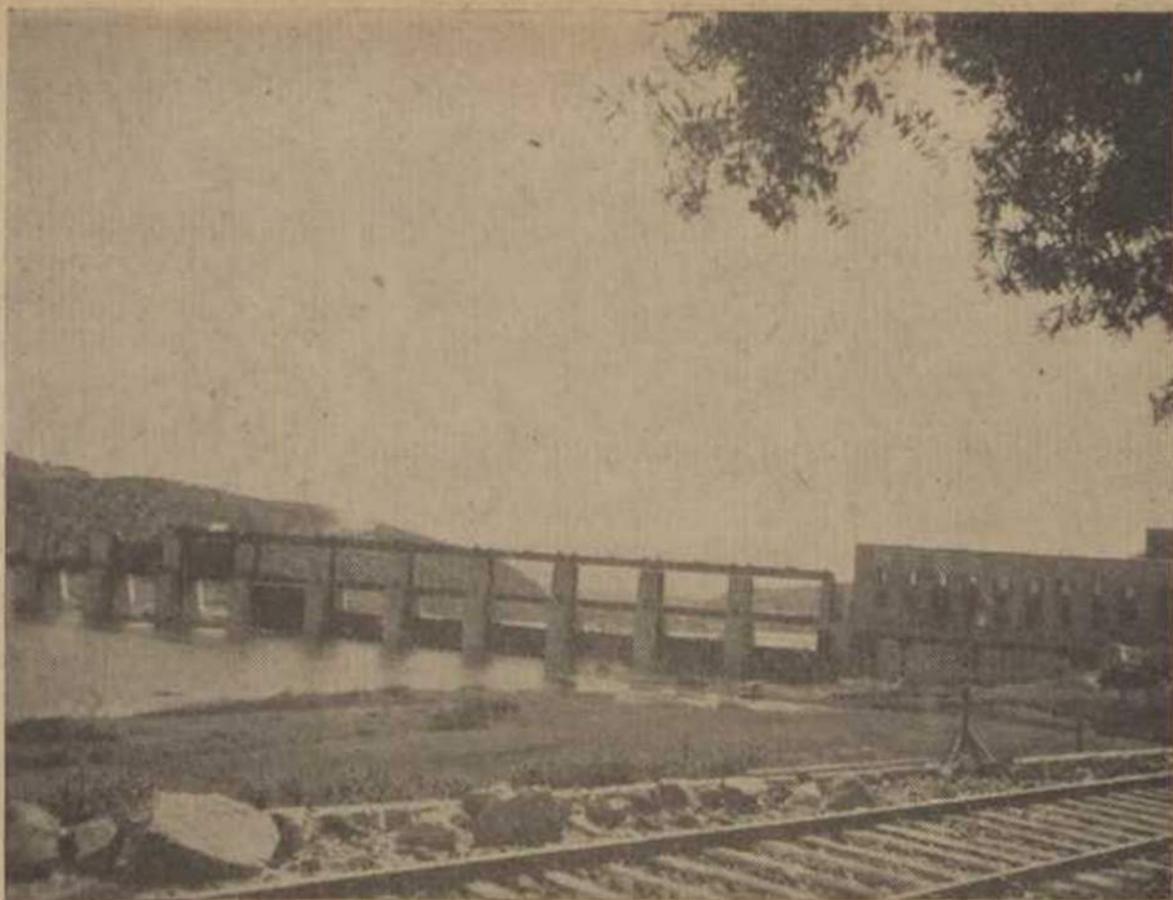
por segundo, mas o caudal máximo para que foi construída esta grande obra é de 18.000 m.³ por segundo. Esta barragem de comportas comparada com a central tem grande importância como *evacuador de cheias*. Para dar passagem às grandes cheias as comportas são móveis, e eis a razão porque esta barragem é classificada *de tipo móvel*.

A barragem compõe-se de onze pilares intermédios de betão de 5 metros de largura e dois extremos, diferentes, separando, na margem direita, a barragem da central e da eclusa, na margem esquerda. A eclusa não será construída por enquanto, o que se fará mais tarde, quando se entenda necessária para a navegação. No pilar junto à central construiu-se uma escada de peixes, com plataformas para descanso destes.

Esta escada permite a subida dos sáveis, lampreias e tainhas ou outras espécies que há em abundância no Tejo, facto que é muito curioso.

Entre os treze pilares estão montadas 12 comportas de aço. São duplas, ou sejam formadas por dois painéis sobrepostos, sendo a sua altura máxima de 14,15 metros e a largura de 17 metros. O painel superior pode descer o suficiente para funcionar como descarregador. Se os painéis superiores atingem a sua posição limite inferior e o caudal começar a aumentar, elevam-se os painéis superiores e inferiores conjuntamente, de maneira que a passagem de toda a água se faz pela parte inferior daqueles, ou seja das comportas.

Na parte superior dos pilares está montada a ponte de manobra das comportas, a qual se faz electricamente,



A barragem e a central vistas de montante, 6 comportas montadas e 3 em montagem
Foto do Eng.º Vaz Cintra

ou manualmente em caso de avaria da parte eléctrica.

Para atingir a queda calculada, sem inundar a linha do caminho de ferro, foi preciso elevar esta, elevação que atingiu o máximo de 1,5 m.

Dissemos alguma coisa da barragem propriamente dita; vamos referir-nos agora à central.

Como atrás se disse, esta está cons-



Grupo de engenheiros na barragem

Foto do Eng.º Vaz Cintra

truída na margem direita do Tejo. Nela estão montados quatro grupos turbo-alternadores, de 11.000 cavalos cada um. As turbinas giram a 167 rotações por minuto. Funcionando uma ou mais turbinas até às quatro, podem utilizar-se caudais do rio Tejo, variando de 30 a 300 m.³ por segundo e quedas de 15,50 a 10.000 m.

Os quatro alternadores são do tipo vertical, de 50 períodos, sendo a tensão de 6.350 volts. Por meio de quatro transformadores colocados ao ar livre e fora da central, a tensão é elevada a 60.000 volts.

Há na central uma ponte rolante de 70 toneladas de força, para a montagem e revisão das turbinas e alternadores.

A entrada de água nas turbinas é protegida por uma grade de aço, evitando a passagem de troncos, pedras, etc., que poderiam danificá-las.

A visita a esta obra monumental, obra que honra a Hidro-Eléctrica do Alto-Alentejo, deixou em todos a melhor impressão.

N. da R. — A Barragem de Belver, magnífica realização da Hidro-Eléctrica do Alto Alentejo, é digna de visita, pois constitui um empreendimento notável.

As barragens de Castelo do Bode, do Rabagão, do Pego do Altar, de Idanha e outras, em cujas ccnstruções se dispenderam muitos milhares de contos, são dignas da visita de todos os portugueses.

O «Boletim da C. P.» refere-se sempre, com o maior prazer, a todas as realizações que contribuam para a prosperidade do país. No caso presente, não pode deixar de felicitar a Hidro-Eléctrica do Alto-Alentejo pela construção da Barragem de Belver que, ao lado da de Niza, muito contribuirá para o engrandecimento de Portugal.



P E S S O A L

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



José Frederico dos Santos Aguiar, Chefe de repartição dos Serviços Gerais. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi nomeado aspirante em 9 de Fevereiro de 1912 e promovido a factor de 3.^a classe em 13 de Agosto de 1913. Depois de ter sido promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Outubro de 1915, passou a amanuense de 3.^a classe em 1 de Fevereiro de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de

secção em 1 de Janeiro de 1932, a subchefe de repartição, em 1 de Janeiro de 1941 e a chefe de repartição, em 1 de Janeiro de 1947.

Manuel Lopes, Chefe de estação principal de Aveiro. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi nomeado aspirante em 30 de Março de 1912 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 1.^a classe em 1 de Julho de 1941 e a chefe principal em 1 de Janeiro de 1949.



Pedro dos Santos Rodrigues, Chefe de 1.^a classe de Braço de Prata. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi nomeado aspirante em 10 de Outubro de 1912 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Julho de 1939 e a chefe de 1.^a classe em 1 de Julho de 1943.

Joaquim Júlio Ferreira, Chefe de 1.^a classe de Lisboa-P. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi nomeado aspirante em 9 de Fevereiro de 1912 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Março de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Julho de 1943 e a chefe de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1948.



Alvaro Inácio, Chefe de 1.^a classe de Coimbra. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi nomeado aspirante em 7 de Junho de 1912 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Março de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1941 e a chefe de 1.^a classe em 1 de Setembro de 1945.

Pompílio Duarte Lizardo, Chefe de 1.^a classe de Entroncamento. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi nomeado aspirante em 9 de Fevereiro de 1912 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1914. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1941 e a chefe de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1949.



José Baptista de Almeida Júnior, Chefe de 3.^a classe de Gaia. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi nomeado aspirante em 9 de Fevereiro de 1912 e promovido a factor de 3.^a classe em 25 de Outubro de 1913. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1943.

Guilherme de Azevedo Pereira, Factor de 1.^a classe de Miramar. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1911, foi nomeado aspirante em 8 de Março de 1912 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Outubro de 1914. Depois de ter sido promovido a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1918, foi promovido a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1925.





António Cortez, Capataz de manobras principal de Lisboa-P. Admitido como carregador em 4 de Julho de 1911, foi promovido a capataz de manobras de 2.ª classe em 1 de Dezembro de 1919. Em 21 de Julho de 1925 foi promovido a capataz de manobras de 1.ª classe e em 21 de Janeiro de 1941, a capataz de manobras principal.

Joaquim Fonseca, Operário de 3.ª classe (pintor) das Oficinas de F. da Foz. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, como Servente em 28 de Junho de 1911, foi nomeado Operário-pintor, em 21 de Dezembro de 1916, e promovido a Operário de 3.ª classe (pintor), em 1 de Janeiro de 1943.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Sebastião da Fonseca, revisor de 1.ª classe da 3.ª Circunscrição, n.º 18.015 (B. A.), encontrou numa carruagem de 1.ª classe do c.º 1121, uma carteira com a importância de Esc. 2.820\$00 e outros valores que prontamente entregou ao chefe da estação de Santa Comba Dão.

Augusto Pimenta, factor de 2.ª classe, n.º 1916, da estação de Albergaria-a-Velha, encontrou no postigo da bilheteira um envelope contendo a importância de Esc. 1.300\$00, que prontamente entregou ao Chefe de Estação.



José Tavares da Silva, ensebador da Revisão de Coimbra Espinho. Tendo encontrado na automotora XEmyf. 103 C. P., no dia 30 de Maio p.º p.º uma pulseira de ouro no valor aproximado de 400\$00, prontamente a entregou a uma passageira que demonstrou pertencer-lhe.

José da Costa Redinho, Ensebador da Revisão de Coimbra. Tendo encontrado na carruagem AB6 451-C.P., do combóio 320 de 31 de Maio pp.º, uma carteira de senhora, contendo 500\$00 e outros documentos prontamente a entregou ao chefe da estação.



Fernando da Rocha, Limpador do Depósito da Campanhã, Monção. Tendo encontrado um anel de ouro no valor aproximado de 250\$00, prontamente o entregou a um fogueiro de Campanhã, que provou pertencer-lhe.

Francisco Lopes da Costa, Operário ajudante (carpinteiro) da Revisão de Campolide. Tendo encontrado na oficina daquela Revisão uma carteira contendo a quantia de 580\$00 e outros documentos, dela fez entrega imediata ao revisor de serviço.



REFORMAS

Comercial — *Maria Alexandrina Dias Pratas*: Escriurária de 1.ª classe de Coimbra.

José de Oliveira Estudante: Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Lisboa.

Duarte Avelino da Silva Matos: Subchefe de repartição do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Anastácio Trindade: Revisor de bilhetes de 1.ª classe.

Ilídio Gil: Subchefe de repartição do Serviço das Reclamações.

Bernardino da Ressurreição: Revisor de bilhetes de 1.ª classe de Porto-Trindade.

João Sérgio Rosado Lage: Arquivista de 2.ª classe do Serviço da Fiscalização das Receitas.

Exploração — *José Tomás*: Empregado principal do Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

Carlos Alberto de Sousa Mascarenhas : Empregado de 1.^a classe do Serviço de Estudos e Aprovisionamentos.
Álvaro Rosa Fresco : Factor de 1.^a classe de Coimbra.
António Luís Nogueira : Condutor principal de Entroncamento.
Benjamim Ludovico : Condutor de 1.^a classe de Entroncamento.
António Guerreiro : Condutor de 1.^a classe de Barreiro.
José António Teixeira : Condutor de 1.^a classe de Barreiro.
Joaquim Duarte : Condutor de 2.^a classe de Pampilhosa.
Manuel Francisco Charnsira : Condutor de 2.^a classe de Barreiro.
António Augusto Malheiro : Agulheiro de 1.^a classe de Porto.
João Pereira : Carregador de S. Romão.
António Alves Vieira Jr. : Guarda de estação de Leixões.
António José Fernandes : Guarda de estação de Valença.
António Manuel Queijo : Guarda de estação de Pinhão.
Augusto Ferreira Palheiro : Carregador de Coimbra.
Ricardo Carlos da Silva : Chefe principal de Campanhã.
Joaquim Rodrigues da Silva : Chefe de 3.^a classe de Vilar do Pinheiro.
Albino Ferreira : Maquinista de 1.^a classe do Depósito de Entroncamento.
Francisco da Silva Agostinho : Maquinista de 2.^a classe do Depósito de Entroncamento.
António Cotovio : Fogueiro de 1.^a classe do Depósito de Entroncamento.
Almerindo Joaquim Neves : Revisor de material de 1.^a classe da Rev. Minho-Trindade.
Filipe Augusto de Carvalho : Contramestre de 1.^a classe das oficinas de Campanhã.
António Vieira : Operário de 1.^a classe (caldeireiro) das oficinas de Entroncamento.
José da Rocha : Operário de 2.^a classe (forjador) das oficinas de Campanhã.
José Ferreira Barbosa : Operário de 3.^a classe (carpinteiro) do Depósito Boavista-Lousado.
Francisco Rosa Paulos : Limpador do Depósito de Lisboa.
Amadeu António de Matos : Fiel de estação de Caminha.
Francisco António Moreira : Capataz de manobras principal de Ermezinde.
Domingos Correia de Sá : Carregador de Midões.
Manuel António da Mota : Agulheiro de 1.^a classe de Barcelos.
Tereza Ramalho : Guarda de passagem de nível de Macedo.
Arnaldo Marques Perpétua : Chefe de 3.^a classe de Alcântara-Mar.
Eduardo Frederico Modesto Júnior : Escriturário principal de Lisboa-R.
Fortunato Figueiredo : Condutor de 1.^a classe de Barreiro.
José de Sousa : Condutor de 1.^a classe de Régua.
José de Almeida : Condutor de 1.^a classe de Lisboa.
Samuel Francisco de Jesus : Condutor de 1.^a classe de Lisboa.
Adriano Pereira Ferreira : Carregador de Alfândega.
Aníbal Soares da Silva Teles : Chefe de 3.^a classe de Caíde.
Joaquim Manuel Moutinho : Chefe de 3.^a classe de Tadim.
Manuel de Sousa Meireles : Chefe de 3.^a classe de Rêde.
João Lopes Alves Pereira Júnior : Chefe de 3.^a classe de Ul.
José Custódio Figueira : Fiel de estação de Machados.
Clemente Augusto : Condutor de 2.^a classe de Pampilhosa.
Manuel Miranda : Agulheiro de 2.^a classe de Alfândega.
António Maria de Barros : Agulheiro de 3.^a classe de Afife.
Alberto Araújo : Engatador de Porto.
Joaquim Ferreira : Carregador de Penafiel.
José Joaquim Alves : Carregador de Nelas.
Abílio Pereira da Silva : Guarda de estação de Gondarem.
António Pinto Teixeira : Fiel de Estação de Porto.
Avelino Ferreira Lopes : Guarda de estação de Campanhã.
Manuel Fernandes Garcia : Chefe de 2.^a classe de Estarreja.
António de Campos Júnior : Chefe de 2.^a classe de Matozinhos.
Manuel Baptista da Silva : Chefe de 3.^a classe de Espinho.
António Teixeira : Factor de 1.^a classe de Contumil.
José Ferreira dos Santos : Factor de 1.^a classe de S. Pedro do Sul.
Manuel Fé Varela : Factor de 1.^a classe de Alfarelos.
João António da Luz : Factor de 2.^a classe de Mariniais.
António Martins Afonso : Fiel de cais principal de Lisboa-P.
José Jorge dos Santos : Fiel de cais de 2.^a classe de Alcântara-Terra.
Silvestre dos Santos : Condutor de 1.^a classe de Lisboa.
Bartolomeu Lopes Ramos : Guarda-freios de 1.^a classe de Campanhã.

Luis Mendonça: Guarda-freios de 2.^a classe de Lisboa.
Augusto de Assunção Correia: Contínuo de 2.^a classe da 5.^a Circunscrição.
Hamilton Marques Pinto: Capataz de manobras principal de Porto.
António José do Paço: Agulheiro de 3.^a classe de Caminha.
Virgílio António: Agulheiro de 3.^a classe de Olivais.
António Barroso da Cunha Feijó: Guarda de Estação de Alfândega.
Bernardino Antunes: Guarda de estação de Pombal.
João Henriques: Condutor de elevadores de Lisboa-R.
António Ferreira: Carregador de Rio Tinto.
Avelino Miranda: Carregador de Ermezinde.
António Marques Pereira: Carregador de Cacia.

Material e Tracção — *Alberto Ferreira de Azevedo*: Revisor de material de 3.^a cls. da Revisão do Minho Braga.

Henrique de Jesus: Chefe de Brigada das Oficinas de Campanhã.
Mário dos Santos: Operário de 1.^a cls. (serralheiro) das Of. de Campanhã.
Alberto Guedes Osório: Operário de 1.^a cls. (funileiro) das Of. de Campanhã.
Augusto de Moura: Operário de 1.^a cls. (auxiliar) das Of. de Campanhã.
António Santos Gomes: Operário de 2.^a cls. (forjador) das Of. de Campanhã.

Via e Obras — *Henrique Ribeiro da Silva*: Assentador do dist.^o 414 (Moledo).
Joaquim dos Santos: Empregado principal da 3.^a Secção (Entroncamento).
Jonas Inocêncio Soares: Empregado principal da 1.^a Secção (Lisboa-P.).
José Caridade: Inspector principal da oficina de Obras Metálicas (Ovar).
Francisco Barbosa: Assentador do Grande Distrito (Senhora da Hora).
Francisco Cabrita: Ajudante do 3.^o lanço da 16.^a Secção (Tavira).
David Monteiro: Assentador do dist.^o 425 (Aregos).
Manuel Alves: Assentador do dist.^o 89 (Cacém).
António Dias: Operário ajudante da Secção de St.^a Comba-Dão.
Henrique Ribeiro: Assentador do dist. 60 (Formoselha).
Manuel Marques da Cunha: Assentador do dist.^o 4-Dão (Torredeita).
José António Micael: Contramestre de 2.^a cl. da 3.^a Secção.

FALECIMENTOS



Joaquim dos Reis, chefe de armazém, do Armazém de Impresos — Armazém Regional de Lisboa. Admitido como limpador suplementar em 8-1-919, passou a servente de Armazém em 1-5-920, foi promovido a ajudante de distribuidor de materiais em 1-1-924, a distr. de Mat. de 2.^a cls. em 1-1-925, a fiel de Arm. de 2.^a em 1-1-930, a fiel de 1.^a em 1-1-936, a fiel principal em 1-1-942 e a chefe de Armazém em 1-1-948.

Antonio da Cunha, guarda de p. n. do dist.^o 8 — N. P. (Guimarães). Admitido como guarda de via (N. P.) em 15-2-1911.



Maria da Conceição, guarda de p. n. do dist.^o 89 (Cacém). Admitida como guarda de P. N. em 1-10-1945.

António Valentim Borges, Guarda da Polícia Privativa, em Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, em 15 de Agosto de 1946.





José Rosa Damásio, Chefe de escritório principal da 4.^a Circunscrição. Admitido como praticante em 20 de Maio de 1916, foi nomeado aspirante em 1 de Janeiro de 1917 e promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1918. Depois de transitar por várias categorias, foi promovido a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1931 e a subchefe de escritório em 1 de Janeiro de 1937. Em 1 de Janeiro de 1944 foi promovido a chefe de escritório de 1.^a classe e em 1 de Janeiro de 1949, a chefe de escritório principal.

João Loureiro Baptista, Chefe de 3.^a classe de Arazede. Admitido como praticante em 9 de Março de 1918, foi nomeado factor aspirante em 10 de Fevereiro de 1920 e promovido a factor de 3.^a classe em 22 de Novembro de 1920. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.^a classe em 21 de Fevereiro de 1945.



Mário de Sousa, Agulheiro de 1.^a classe de Pampilhosa. Admitido como carregador suplementar em 21 de Dezembro de 1940, foi nomeado carregador em 21 de Novembro de 1943 e promovido a agulheiro de 2.^a classe em 30 de Dezembro de 1946. Em 1 de Janeiro de 1950 foi promovido a agulheiro de 1.^a classe.

Augusto de Figueiredo, Carregador de Lisboa-R. Admitido como carregador suplementar em 4 de Fevereiro de 1928, foi nomeado carregador em 21 de Outubro de 1937.



João Rodrigues Almeida Campos, Operário de 3.^a classe (forjador) das oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como ferreiro ajudante, foi promovido a operário de 3.^a classe (forjador), em 5 de Julho de 1943, depois de ter passado pelas diferentes classes.

António Viegas, Operário de 3.^a classe (carpinteiro) das oficinas de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 11 de Janeiro de 1926, foi promovido a operário de 3.^a classe (carpinteiro), em 1 de Dezembro de 1945, depois de ter transitado pelas diversas classes.



José Francisco de Almeida Oliveira, Operário ajudante (auxiliar) das oficinas de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia, em 2 de Abril de 1949, com a actual categoria.

António Augusto Costa, Conferente de Lisboa-P. Admitido como carregador suplementar em 23 de Setembro de 1923, foi nomeado carregador em 21 de Setembro de 1927 e promovido a conferente em 21 de Janeiro de 1937.



António Moreira Soares, Guarda de estação de Campanhã. Admitido como carregador auxiliar em 28 de Setembro de 1908, foi nomeado carregador em 28 de Agosto de 1913, tendo passado à categoria de guarda de estação em 13 de Dezembro de 1923.

António José Correia, Arquivista de 2.^a classe do Serviço da Fiscalização das Receitas. Admitido como carregador suplementar em 13 de Dezembro de 1933, foi nomeado servente em 1 de Julho de 1939. Em 1 de Janeiro de 1944 foi nomeado ajudante de arquivista e em 1 de Janeiro de 1948 foi promovido a arquivista de 2.^a classe.





Manuel Fernandes, Fiscal do pessoal de Trens de Lisboa. Admitido como carregador em 23 de Maio de 1904, foi promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 29 de Agosto de 1907. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1928, a condutor principal em 1 de Janeiro de 1935 e a fiscal do pessoal de Trens em 1 de Janeiro de 1940.

Manuel Costa, Capataz de manutenção de 1.^a classe do Dep.^o de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 18-4-922, foi nomeado Capataz de 2.^a clas. em 1-1-944 e de 1.^a clas. em 1-7-948.



José Severino, Capataz de manutenção de 2.^a cls. do Dep.^o de Faro — Funcheira. Admitido ao serviço da Companhia, como Limpador, em 11-6-924, foi nomeado Capataz de 2.^a cls. em 1-7-948.

Francisco dos Santos Almeida, Limpador do Dep.^o de Barreiro — Setúbal. Admitido ao serviço da Companhia, como Auxiliar de Via e Obras, passou a Assentador em 1-7-947 e a Limpador em 1 de Maio de 1949.



Artur Marques Coelho, Operário de 3.^a cls. (serralheiro) do Dep.^o de Sernada. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro do V. Vouga, com a mesma categoria, em 31-12-946.

Valério Evaristo Correia Neto, chefe de 3.^a classe de Quinta Grande. Admitido como praticante em 15-5-1920, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1-4-1921. Depois de ter transitado por várias categorias, foi promovido a Chefe de 3.^a classe em 1-1-1950.



Saúl Augusto Almeida Carvalho, Factor de 1.^a classe de Aveiro. Admitido como praticante em 10-7-1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1-1-1920. Em 1-10-1924 foi promovido a factor de 2.^a classe e em 6-1-1943, promovido a factor de 1.^a.

Alberto dos Santos Farias, Factor de 2.^a de Celorico da Beira Admitido como praticante suplementar em 24-11-1925, foi nomeado factor aspirante em 19-1-1928 e promovido a factor 2.^a em 1-4-1944.



José Nogueira, Servente de estação de Gaia. Admitido como carregador suplementar em 24-6-1926, foi nomeado servente em 21-7-1925.

Damião Ferreira Marques, Carregador de Tua. Admitido como carregador eventual em 14-10-1918, foi nomeado carregador em 1-7-1927.



Sumário

Os componentes do Conselho de Administração da C. P.

Espanha: O Director Geral da «Renfe» foi nomeado Subsecretário de Obras Públicas

Ordens Gerais do Conselho de Administração n.ºs 139 e 140

Os comboios nas páginas dos nossos escritores

O Problema dos Caminhos de Ferro, por Charles Boyaux

Para a história: A Estação do Rocio, por Mendonça e Costa

Curiosidades: O Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, por A. M.

Desportos na Húngria

Conheça a sua terra: Sintra, por António Montês

Desportos: O Remo

Aproveitamento Hidro-Eléctrico do Tejo em Belver, por Francisco Rodrigues Antunes

Pessoal

NA METRÓPOLE E NO ULTRAMAR

AS CAIXAS DE EIXO E OS
ROLAMENTOS DE ROLETES

TIMKEN

FAZEM PARTE DO EQUIPAMENTO DE ORIGEM DAS :

LOCOMOTIVAS DE VAPOR (C. F. L. e C. F. L. M.)

LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉCTRICAS (C. P.)

LOCOMOTIVA ELÉCTRICA (S. E.)

MOTORA ELÉCTRICA (S. E.)

e

CARRUAGENS (S. E.)

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS :

C. SANTOS L.^{DA}

AV. DA LIBERDADE, 24-41

LISBOA

NA CAPA — Vista aérea da Estação
do Entroncamento