



BOLETIM DA CP

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

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

Saudação do Ministro das Comunicações aos Congressistas dos Caminhos de Ferro

«Dentro de curtos dias terminará mais esta reunião da família ferroviária e regressarão aos seus países de origem, os que nela tomaram parte. Não me resta senão agradecer-vos, mais uma vez, a grande honra feita ao País e, em especial, aos caminhos de ferro portugueses.»

Quero também fazer os melhores votos pela prosperidade dos vossos países e pelo sucesso dos vossos futuros trabalhos. No breve tempo que haveis permanecido entre nós, já vos foi dado conhecer alguns aspectos deste pequeno e velho país do sul. Espero que eles vos tenham permitido formar uma ideia, não só das nossas paisagens, como do esforço despendido, sob todos os pontos de vista, pelo Povo português — que encontra no seu passado de oito séculos de independência, o estímulo que o anima a prosseguir, com os olhos postos num futuro que assegure ao País o respeito e a estima das outras nações e um lugar ao lado daquelas que, ardentemente, desejam para o Mundo, Paz e Justiça».



Palavras do Ministro das Comunicações,
Coronel Manuel Gomes de Araújo,
no Palácio Hotel do Estoril.

Coronel MANUEL GOMES DE ARAUJO, Ministro das Comunicações

A reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos dos Caminhos de Ferro

OS jornais de todo o país referiram-se com palavras elogiosas à forma como decorreu a reunião da Comissão Permanente da A. I. C. C. F., que atraiu a Lisboa cerca de duzentas personalidades em evidência no meio ferroviário de todo o mundo.

Desde a sessão inaugural, realizada no Instituto Superior Técnico com a presença do Ilustre Chefe do Estado, Senhor Marechal Carmona, à excursão que a Administração da C. P. ofereceu aos congressistas, tudo decorreu com desusado brilhantismo.

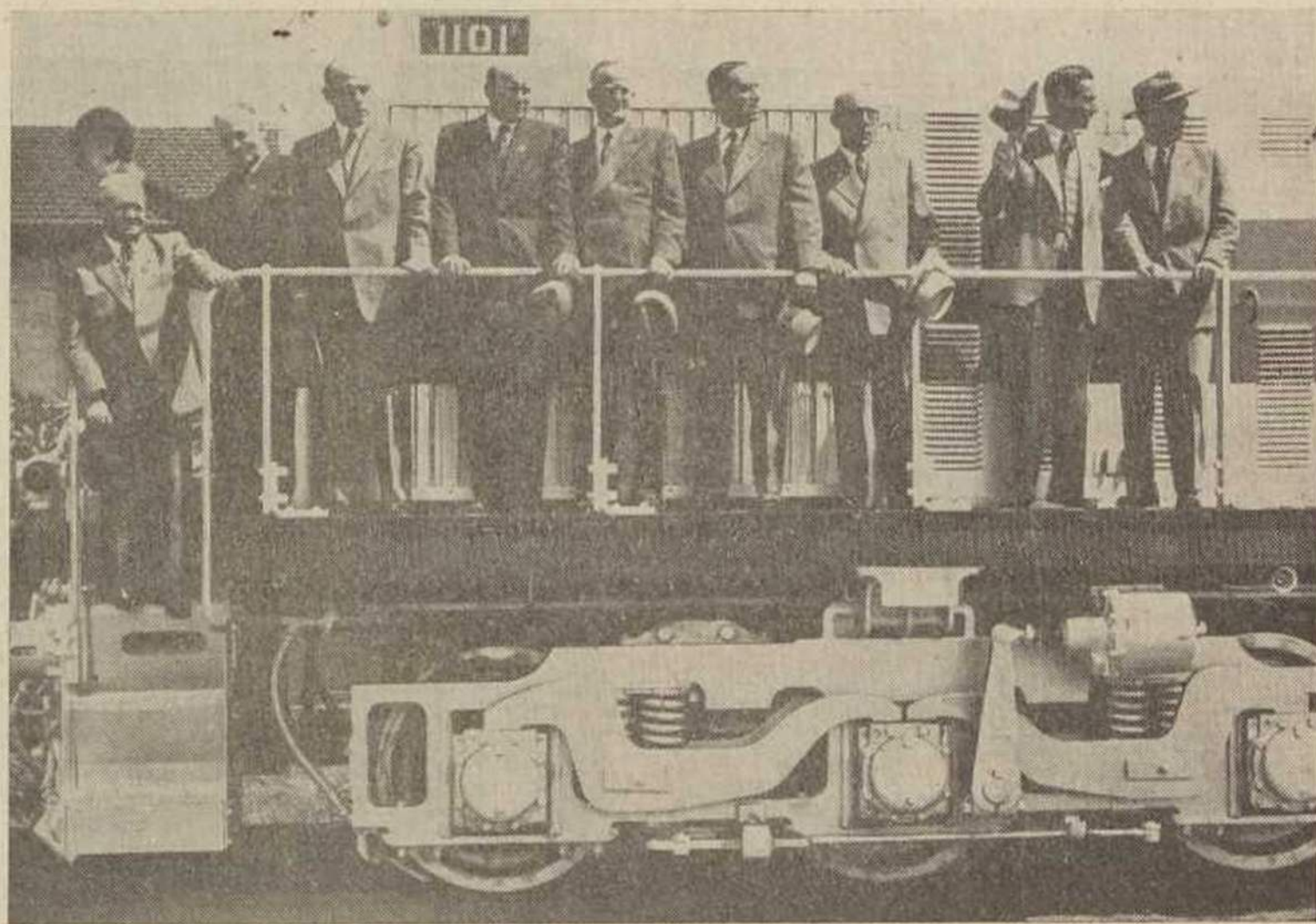
Não pode o «Boletim da C. P.», como seria seu desejo, arquivar nas suas páginas tudo o que se passou nas sessões realizadas em Lisboa, que tiveram a proficiente e experimentada orientação de Fernand Delory, Presidente da A. I. C. C. F. e Director Geral dos Caminhos de Ferro Belgas; Paul Ghilain, Secretário Geral da A. I. C. C. F. e Chefe da Divisão de Tracção dos Caminhos de Ferro Belgas e Raúl Couvreur, Presidente da Comissão Local e Presidente do Conselho

Superior das Obras Públicas, a quem se fica devendo a iniciativa da reunião de Lisboa.

Na impossibilidade de fazermos um relato completo, vamos dar aos nossos leitores o resumo do texto das conclusões da reunião, as quais foram aprovadas por unanimidade:

— A mecanização das oficinas de conservação e de renovação das vias férreas, destacando-se as vantagens económicas e técnicas incontestáveis do emprego de engenhos mecânicos que permitem um trabalho mais uniforme, perfeito e durável que o executado anualmente, além de economizarem tempo e de diminuírem a fadiga do pessoal, constituindo um elemento de progresso social;

— os recentes progressos, relativos às chulipas em cimento armado ou em cimento pre-comprimido, manifestando-se a opinião de que, em face



Na exposição de material do Barreiro — O Eng.º Leite Pinto, Administrador da C. P. e o Director Geral, Eng.º Espregueira Mendes, com outros congressistas, quando da visita a uma «Diesel-Eléctrica»

dos resultados obtidos nas experiências laboratoriais, se pode esperar que elas sejam aplicadas, com vantagem, mesmo nas linhas de tráfego intenso, sendo necessário aperfeiçoá-las para que possam ser utilizadas nas linhas electrificadas e nos circuitos de via e apontando-se a conveniência de proseguirem as experiências sobre o emprego de comprimidas barras soldadas, conjugando com o de travessas em cimento armado;

— a recuperação e o reforço das pontes metálicas que atingiram o limite teórico de segurança, afirmando-se que cada caso tem de ser objecto de um estudo especial e ter uma solução técnica e económica apropriada, salientando-se que, para o reforço de certas pontes, o emprego do cimento armado tem dado bons resultados e que nas aplicações recentes se procuram formas exteriores simples e uma ligação eficaz entre o cimento armado e o metal;

— a construção de locomotivas para velocidades de 160 a 180 quilómetros, que se demonstrou ser possível, tornando-se, porém, necessário atender ao traçado das linhas e à sinalização, mostrando-se a diferença existente entre a orientação da referida construção na Europa e na América e dizendo-se que, apesar dos progressos realizados, o problema da travagem continua a ser o mais difícil de resolver;

— o transporte de mercadorias, recomendando-se a concentração num certo número de estações-centros do tráfego de volumes, com transporte por caminho de ferro entre as estações-centros e por estrada ou por caminho de ferro entre o ponto de expedição e a estação-centro mais próxima, bem como da última estação-centro ao ponto de destino, etc.

* * *

Além da recepção aos congressistas na Câmara Municipal de Lisboa, onde o presidente do Município, Coronel Salvação Barreto, lhes deu as boas vindas, o programa incluía visitas de carácter técnico ao Porto de Lisboa, às obras públicas realizadas nos últimos anos, às oficinas do Barreiro, onde se fez uma exposição do material tractor e circulante adquirido recentemente pela C. P..

Os congressistas, acompanhados pelos Eng.^{os} Leite Pinto e Espregueira Mendes, respectivamente, Administrador e Director Geral da C. P., tomaram na estação do Terreiro do Paço o vapor «Évora» que, embandeirado em arco, os deixou no Barreiro, onde foram recebidos pelas autoridades da vila e funcionários dos caminhos de ferro.

Nas linhas da estação estacionava o material circulante e tractor adquirido nos úl-



A caminho do Barreiro—O Director Geral da C. P. Eng.^o Espregueira Mendes, conversa com Fernand Delory, Presidente da A. I. C. C. F.

timos anos — vagões, automotoras, carruagens, locomotivas a vapor e eléctricas e tractores de manobras — que foi demoradamente visitado pelos congressistas. A visita à exposição teve particular interesse, pois revelou o esforço dispêndido pela Companhia, no que se refere a apetrechamento e melhoria de material.

Durante a visita, a Banda do Ateneu Ferroviário executou um programa musical, que foi muito apreciado.

Na linha de resguardo, estacionavam



No vapor «Évora» — Um grupo de congressistas da C. P., Eng.º Perestrelo Guimarães, José Montoya, Francisco Gavicho e António Montês

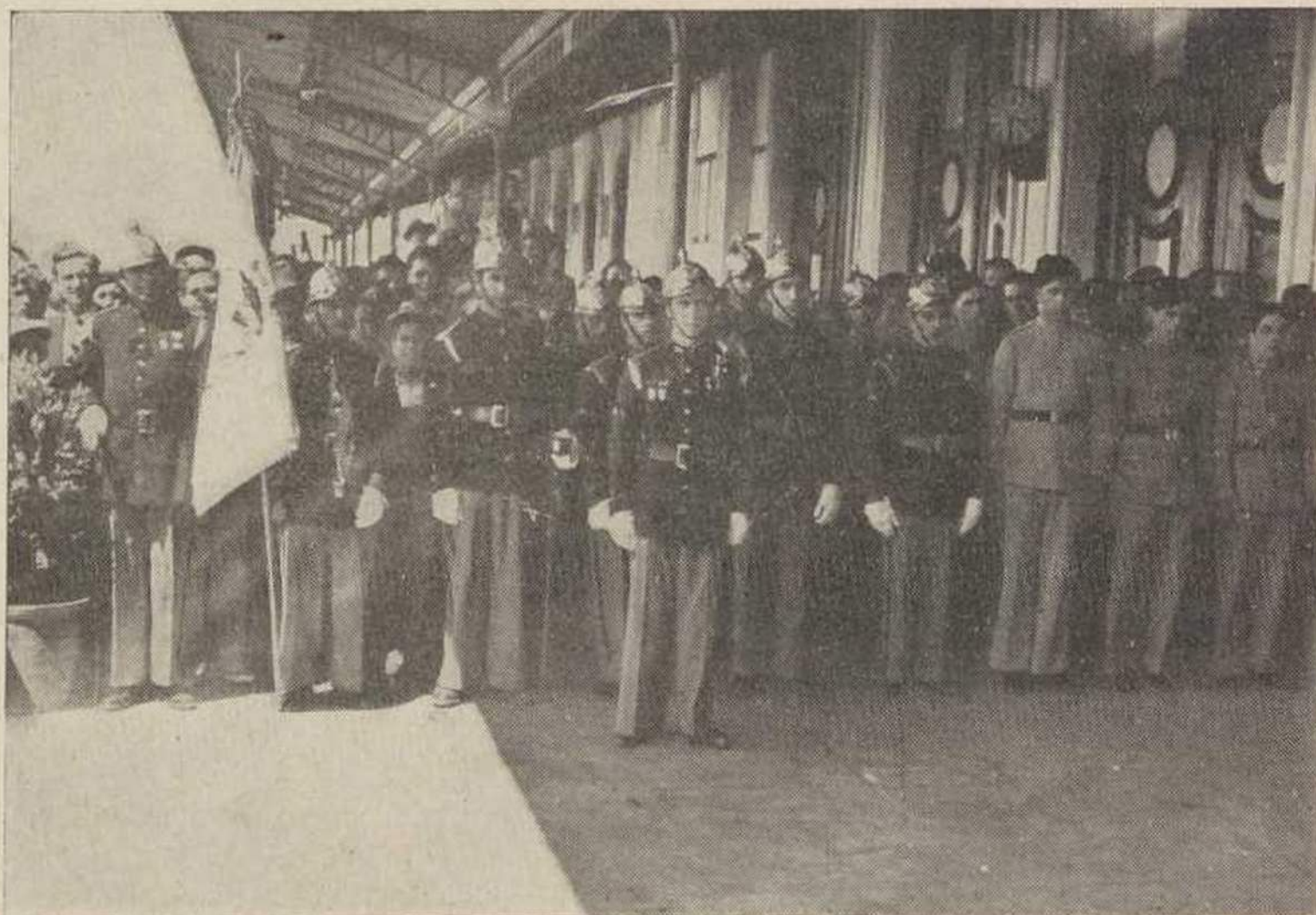
riamente, cerca de mil operários, cujo aprumo e compostura foram elogiados pelos visitantes, entre os quais se contavam Fernand Delory, Presidente da A. I. C. C. F.; Eng.º Vasco Ramalho, Director Geral de Caminhos de Ferro; Eng.º António Bual, Director da Sociedade «Estoril»;

duas carruagens «Budd», de fabricação americana. Foi nestas carruagens, rebocadas por uma locomotiva «Diesel-Eléctrica», que os congressistas realizaram a curta viagem até às oficinas, onde eram aguardados pelos Engenheiros Manuel Bruseky, Garcia, Frágoso e Duarte Silva, que foram os cicero-nes durante a visita.

As oficinas do Barreiro, ampla construção que se ficou devendo ao Ministro das Obras Públicas, Eng.º Duarte Pacheco, são as maiores do nosso país e, pode dizer-se, as mais bem apetrechadas de toda a rede explorada pela C. P. Traba-lham ali, diã-

Eng.º Pedro de Brion, Subdirector da C. P.; Eng.ºs Morais Sarmento, Fernando Arruda, Francisco Mendia, Adriano Baptista, Amaral, Francisco Gavicho, José Montoya, Perestrelo Guimarães, etc., etc.

Concluída a visita às oficinas e à exposi-



No Barreiro — Os Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste e a população do Barreiro, quando da chegada dos congressistas

ção de material, os congressistas regressaram a Lisboa.

* * *

Num dos dias do Congresso, realizou-se um banquete no «Aviz-Hotel» oferecido pela A. I. C. C. F., que foi presidido por Fernand Delory e teve a assistência do Ministro das Comunicações, Coro-

nel Gomes de Araújo. Como sucede em todos os congressos, o programa incluía várias excursões no nosso país, de cuja organização foi encarregada a Companhia Internacional das Carruagens-Camas.



O Director da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, com Fernand Delory, Presidente da A. I. C. C. F. e o Eng.º Couvreur, Presidente da Comissão Local

Tanto a excursão à região de Setúbal, como a do Alto-Minho, com passagem por Braga e Viana do Castelo, deixaram encantados os congressistas, que devem ter regressado aos seus países com a melhor impressão de Portugal.

No dia do encerramento dos trabalhos, teve lugar no «Palácio Hotel do Estoril», o banquete oferecido pelo Ministro das Comunicações, Coronel Gomes de Araújo que, no final, disse que era extremamente grato ao Governo português a reunião, no nosso país, da



A chegada dos congressistas a Vila Nova de Gaia

Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, mostrando a sua satisfação por verificar a forma como a técnica internacional mantém estreito convívio, encontrando na mútua colaboração, a solução para os problemas de que se ocupam e afirmando ser grande o seu regozijo, por sentir que ao êxito da reunião de Lisboa não foi alheia a boa vontade do governo português, para que decorresse da melhor forma.

* * *

Para que os congressistas levassem do nosso país uma ideia das nossas possibilidades turísticas e também uma amostra da hospitalidade portuguesa, a Administração da C. P. ofereceu-lhes uma interessantíssima excursão, que deixou as melhores impressões em todos os convidados.

O programa, organizado pelo Serviço de Turismo e Publicidade, foi fielmente cumprido, tendo os congressistas saído de Lisboa em comboio especial, acompanhados dos Eng.º Mário Costa, Administrador da C. P.; Eng.º Espregueira Mendes, Director Geral; Eng.º Branco Cabral, Secretário Geral; Eng.º Campos Henriques, Subdirector; etc., etc..

Entre os convidados, viam-se Fernand Delory, Presidente da A. I. C. C. F.; Paul Ghilain, Secretário Geral; Eng.º Raúl Couvreur, Presidente da Comissão Local; Eng.º Giovanni di Raimundo, Director Geral dos Caminhos de Ferro Italianos; Nicola Laloni, Director do Serviço Comercial e de Tráfego dos Caminhos de Ferro Italianos; Armand Brougnon, Director do Centro Oficial do Turismo Suíço; Dr. Tavares de Almeida, Chefe dos Serviços de Imprensa; Tenente-Coronel Abreu Campos e Conde de Penalva, da Companhia Internacional das Carruagens Camas; Carlos d'Ornellas, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*; Eng.º António Bual, Director da Sociedade «Estoril»; etc., etc. Uma vez no Valado, os congressistas seguiram em auto-carros para a Real Abadia de Santa Maria de Alcobaça, onde se efectuou o almoço regional servido pelo restaurante «Corações Unidos», no refeitório do mosteiro. Presidiu o Eng.º Mário Costa, tendo assistido como convidados de

honra o Dr. Júlio Pereira de Matos, Vice-Presidente da Câmara Municipal de Alcobaça e o subdirector do semanário *Comarca de Alcobaça*.

Finda a refeição — que manteve as tradições gastronómicas dos monges Bernardos — Fernand Delory não pôde deixar de, naquele ambiente simpático e evocador, louvar a C. P. pela excelente organização da excursão, testemunhando aos Eng.ºs Mário Costa e Espregueira Mendes o reconhecimento de todos os congressistas.

O Eng.º Mário Costa agradeceu em breves palavras e bebeu à saúde dos visitantes, que se mostraram maravilhados, não só com a Real Abadia de Santa Maria de Alcobaça, mas com as loiças, as frutas e os deliciosos vinhos servidos ao almoço, elementos preciosos num país de turismo.

Findo o almoço, os congressistas seguiram para o Convento de Santa Maria da Vitória, da Batalha, que muito apreciaram, tomando em Leiria o comboio especial que os levou ao Luso. Depois da visita à Cruz Alta, donde disfrutaram um dos mais deslumbrantes panoramas da nossa terra, os congressistas tomaram o aperitivo no sumptuoso «Palácio-Hotel» do Buçaco, seguindo depois para a estância termal da Curia, onde se instalaram no «Palácio-Hotel».

No dia seguinte, o comboio especial partiu para Vila Nova de Gaia, onde foi aguardado pelo Eng.º António de Sousa Pires, Delegado da C. P. no Porto; Chefe de Serviço, Marcelino da Silva e outros funcionários superiores da Companhia. Feitos os cumprimentos os congressistas visitaram as famosas adegas da Real Companhia, Sandemann, Borges & Irmão, Ferreirinha e Ramos Pinto, onde saborearam o delicioso vinho do Porto, tendo sido obsequiados com lembranças.

Após um passeio pela cidade do Porto, os congressistas visitaram o porto de Leixões, almoçando no restaurante «Belo Horizonte», na Foz do Douro. Presidiu ao almoço o Eng.º Mário Costa, Administrador da C. P., que tinha a seu lado o Governador Civil do Porto Dr. Antão Santos da Cunha e Dr. Luís de Pina, Presidente da Câmara Municipal.

Aos brindes falaram o Eng.º Mário Cos-

ta, que saudou o Chefe do Distrito e o Presidente da Câmara Municipal, agradecendo aos congressistas a sua visita a Portugal e afirmando-lhes que deixarão saudades nos

dos Caminhos de Ferro Italianos, foi então alvo duma calorosa manifestação de simpatia, começando por dizer que Portugal é uma terra abençoada onde reinam a paz e



Os Congressistas no Palácio-Hotel do Buçaco

ferroviários portugueses. Fernand Delory, Presidente da A. I. C. C. F., teceu um hino de louvor à cidade do Porto e pediu ao Eng.º Giovanni di Raimondo que fizesse o agradecimento oficial, em nome de todos os congressistas.

O Eng.º Di Raimondo, Director Geral

a prosperidade. Fez sinceros votos pelo bem estar dos povos de todo o mundo e manifestou o desejo de ver reunidos todos os congressistas, na cidade de Roma, no próximo ano de 1950, afirmando, ao terminar, que os ferroviários de todo o mundo se conhecem e estimam.

Depois da leitura de versos humorísticos pelo Eng.^o Manitto Torres, o Governador Civil do Porto saudou os congressistas estrangeiros, agradecendo-lhes a visita à capital do norte.

No regresso a Lisboa, foi servido um jantar pela Companhia Internacional de Carruagens Camas, durante o qual Nicola Laloni, Director do Serviço Comercial e de tráfego dos Caminhos de ferro italianos, declarou que ao deixar Roma comprou uma gramática portuguesa, com o fim de poder lêr os jornais e preparar um discurso, que não chegou a pronunciar...

Não quis, no entanto, deixar de proferir as seguintes palavras na língua de Camões

*Eu falo na vossa língua harmoniosa para
vos exprimir os nossos sentimentos de vivo
reconhecimento pelo que tendes feito para
tornar agradável a nossa estadia em Por-
tugal. Obrigado e... até Roma!!*

No programa da excursão que a Adminis-

tração da C. P. ofereceu aos congressistas, houve o cuidado de juntar, não só alguns dos nossos mais notáveis monumentos, mas os mais belos recantos de paisagens e os mais dilatados panoramas. Além das belezas naturais, os congressistas tiveram ocasião de apreciar as nossas estradas e linhas férreas, de saborear a nossa cozinha, de apreciar os nossos vinhos, e até de gozar os encantos da costa portuguesa, de forma a causar-lhes a melhor impressão da nossa terra.

Na estação de S. Bento, a firma Moreira da Silva organizou uma lindíssima exposição de flores, tendo sido oferecidos às senhoras lindos ramos de rosas.

Também na estação do Rossio, o «Jardim da Primavera» realizou uma interessante exposição de flores e plantas ornamentais, em homenagem aos participantes da reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, que fazemos votos tenham levado para suas terras as mais agradáveis recordações de Portugal.

Ferroviários Franceses em Portugal

A «Associação Turística dos Ferroviários» da França organizou uma excursão a Portugal, na qual tomaram parte 56 funcionários de várias linhas e categorias, acompanhados do Inspector Yvon.

Os excursionistas chegaram a Portugal no dia 27 de Junho, seguindo para o Norte acompanhados pelo Inspector Principal Augusto Murta, do Serviço de Turismo e Publicidade. Na estação de S. Bento, os excursionistas eram aguardados pelo Chefe de Serviço Marcelino da Silva, dirigentes dos Sindicatos Ferroviários e por agentes de várias categorias.

Após o desembarque, seguiram pela estrada marginal para o Hotel Porto-Mar, de Matosinhos, fazendo uma digressão pelo Minho e visitando Braga, Bom Jesus e Sameiro.

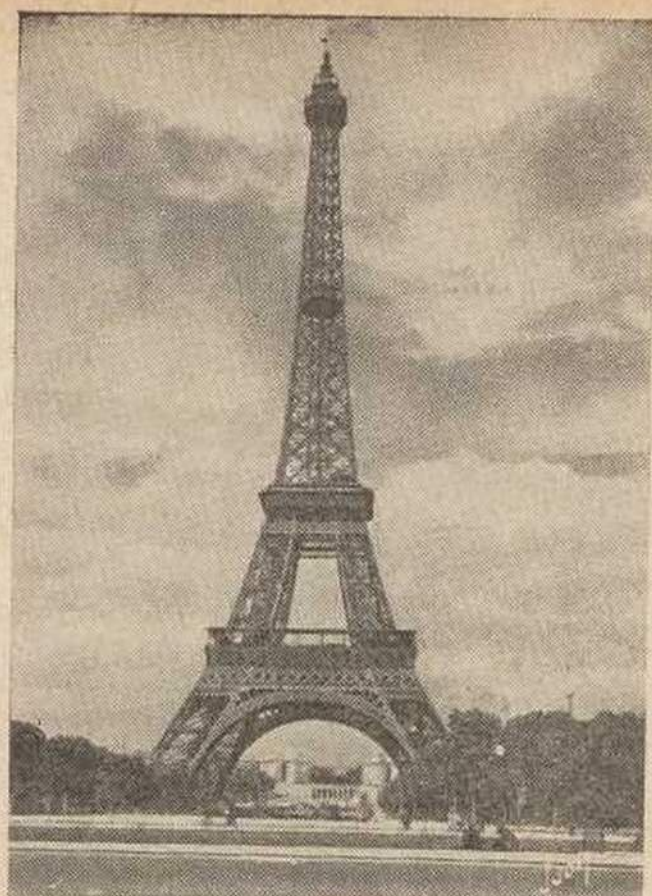
Depois de dois dias no Norte, os ferroviários franceses chegaram a Lisboa, tendo visitado as principais curiosidades da capital e realizado excursões a Sintra, Estoril, Arrábida e Setúbal. Ao regressarem a França, os excursionistas mostraram-se satisfeitos

com a digressão ao nosso país, tecendo elogios às belezas da nossa terra.

No prazo de um ano, é esta a segunda excursão que os ferroviários franceses realizaram a Portugal e em ambas os excursionistas estreitaram relações com os ferroviários portugueses, ficando a conhecer as nossas principais cidades. O intercâmbio de excursionistas, especialmente quando são da mesma profissão, tem sempre vantagens para o conhecimento dos povos e nações, contribuindo ao mesmo tempo para elevar a cultura dos viajantes.

Por isso mesmo entendeu o «Boletim da C. P.» organizar a excursão a que nos referimos no presente número, iniciativa que teve o melhor acolhimento e que temos esperanças de poder repetir no próximo ano.

Aos ferroviários franceses que visitaram o nosso país e em especial à «Associação Turística dos Ferroviários» da França, endereça o «Boletim da C. P.» as suas saudações, fazendo votos por um feliz regresso a terras de França e para que, pela vida fora, conservem as melhores impressões da sua digressão a Portugal.



PARIS — A Torre Eiffel

A Excursão

dos

Ferrovários Portugueses a França

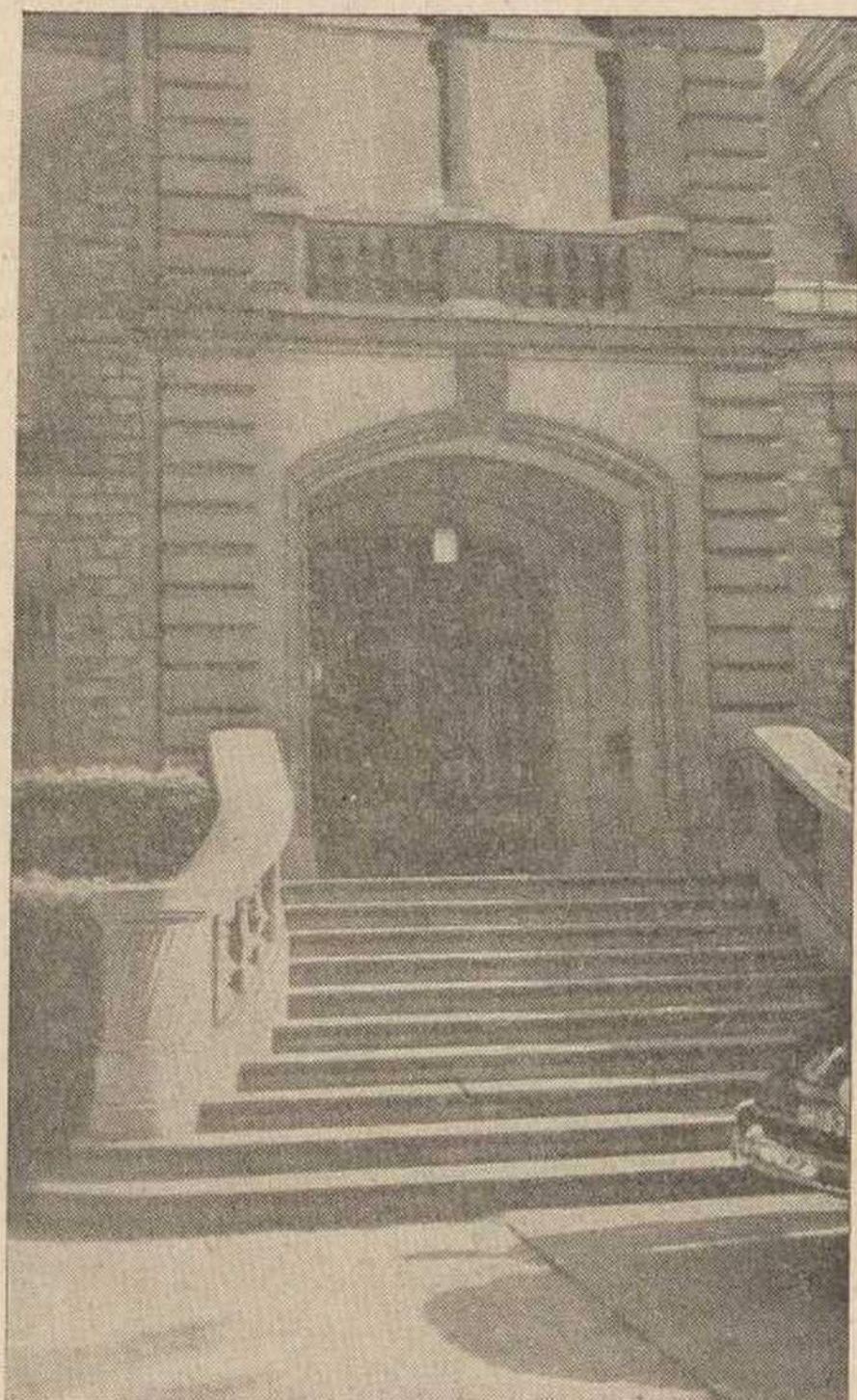
constituiu um grande sucesso

COMO noticiámos no nosso último número, seguiram no dia 11 de Junho para Paris 40 ferroviários portugueses, que, depois duma vilegiatura agradável por terras de França, regressaram ao nosso país no dia 25 do mês passado.

Não compete à nossa revista fazer o elogio da viagem, visto tratar-se duma iniciativa do «Boletim da C. P.», mas, apenas, relatar em poucas linhas a forma como decorreu a magnífica excursão que, desde a primeira hora, encontrou o melhor acolhimento nos nossos assinantes e nos dirigentes da «Association Touristique des Cheminots», entidade que nos prestou a mais valiosa colaboração.

Os excursionistas foram aguardados na fronteira francesa pelo Inspector do S. N. C. F., Louis Herissay, que, como delegado da «Association Touristique des Cheminots» os acompanhou em todas as visitas e passeios, e que foi duma grande gentileza para os ferroviários portugueses.

No dia da chegada a Paris, almoçaram com os excursionistas o Agente Geral da C. P. naquela cidade, Mr. Georges Boirard e o editor do «Boletim da C. P.», António Montês, a quem manifestaram a sua alegria pela



A casa de S. M. a Rainha D. Amélia, em Versailles, onde os ferroviários portugueses foram recebidos



Os excursionistas à saída dos Inválidos

realização da viagem. A excursão a França constituiu, para todos os excursionistas, não só uma encantadora digressão turística por um dos mais famosos países do mundo, mas também uma lição profissional de grande valor que, estamos certos, muito contribuirá para melhorar a sua cultura.

Depois da visita a Paris em auto-carro, visita que serviu para mostrar aos viajantes a



Nos Jardins de Versailles

localização dos principais monumentos e curiosidades, os ferroviários portugueses foram recebidos no Hotel de Ville, onde Mr. Edric Loliée, em nome da municipalidade, lhes deu as boas vindas, descrevendo as belezas e tradições do sumptuoso palácio onde se encontravam. Assistiram à recepção Mr. Gaston Vandamme e Mr. André Langevin do Instituto

Luso-Francês, que dirigiram afectuosas saudações aos excursionistas, retribuídas por Mr. Georges Boirard e António Montês.

Depois da entrega de lembranças a todos os viajantes, Mr. Edric Loliée, em nome do Conselho Municipal de Paris, fez votos para que as excursões desta natureza se repitam,



Os excursionistas num dos castelos de Loire

única maneira de estreitar os laços de amizade que de há muito existem entre a França e Portugal.

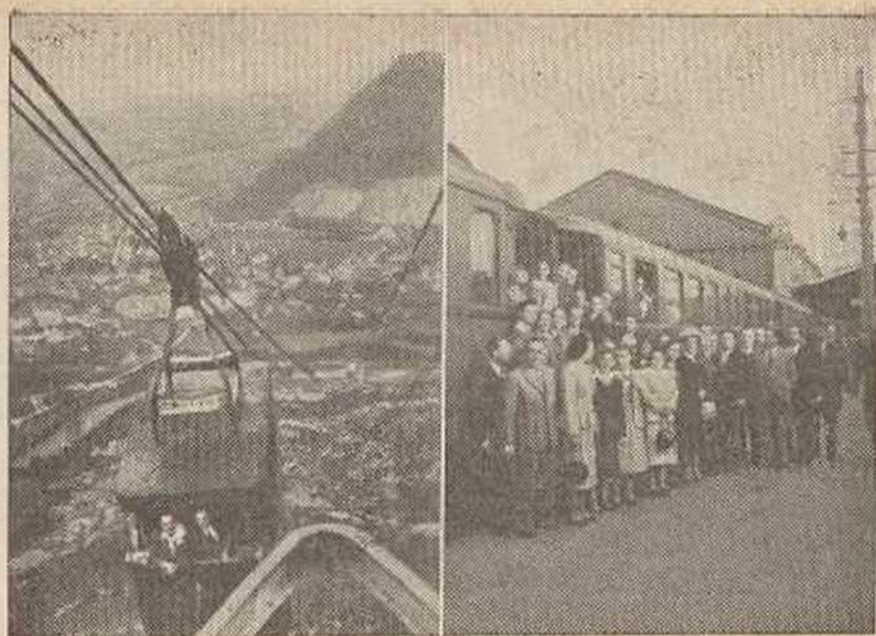
A visita às mais notáveis curiosidades de Paris, como Arco do Triunfo, Torre Eiffel, Museu do Louvre, Praça da Concórdia, igrejas da Madalena e do Sagrado Coração de Montmartre, encantaram os visitantes.

As instalações ferroviárias não foram esquecidas, tendo o Adjunto da Direcção do S.



Depois da recepção no Hotel de Ville, em Paris

Depois da visita ao Sacré Coeur de Montmartre, em Paris



Os ferroviários portugueses em Lourdes

Os ferroviários portugueses à saída de Paris

N. C. F. mostrado aos excursionistas o movimento da estação de St. Lazare, à hora em que regista maior concorrência de passageiros.

Numa das salas da estação, foi oferecido aos ferroviários portugueses um vinho de honra, tendo o Inspector Divisionário do S. N. C. F., Emile Britschu, recordado a viagem feita a Portugal, no ano de 1948, com os ferroviários franceses, mostrando a sua grande satisfação por ver em Paris os seus camaradas portugueses. No seu discurso, fez o maior elogio de Portugal e da gente portuguesa, fazendo os melhores votos para que a estadia em França, dos ferroviários portugueses, lhes proporcione a melhor recordação.

Um dos dias foi reservado à visita do Palácio e jardim de Versalhes, um dos mais notáveis atractivos da França, e na pequena cidade de Versalhes foi dada aos ferroviários portugueses a honra de serem recebidos por Sua Majestade a Rainha Senhora D. Amélia de Orleans e Bragança — a última Rainha de Portugal — que, depois de conversar com todos os excursionistas, os obsequiou com um copo de Vinho do Porto.

Depois de Paris, os castelos do Loire, tendo os excursionistas sido obsequiados em Tours pela delegação da «Association Touristique de Cheminots» e, a seguir, um dia de repouso em Lourdes, diante do deslumbrante cenário dos Pirineus. A visita à basílica, ao castelo, à gruta e aos pontos mais altos da cidade religiosa, impressionou vivamente os

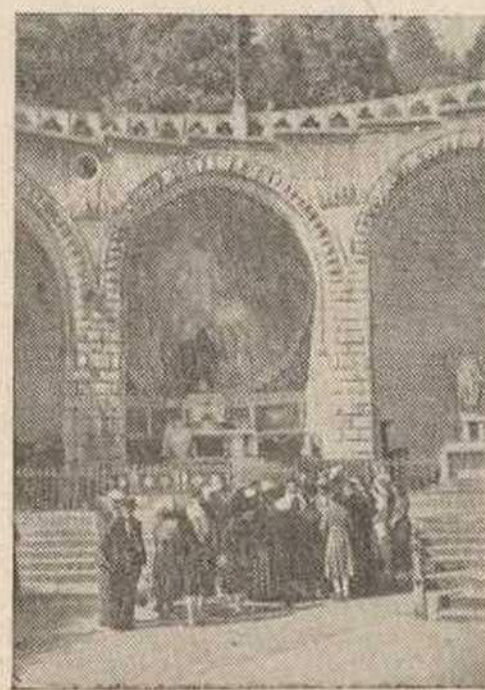
excursionistas que, no dia seguinte, seguiram para Biarritz — a mais afamada praia da costa francesa.

Antes de regressarem a Portugal, os ferroviários portugueses visitaram as lindas praias da «Costa Vasca», demorando-se em St. Jean de Luz e Hendaye, chegando a Lisboa no comboio n.º 55 de 25 de Junho. Na estação do Rossio, os excursionistas eram aguardados pelo Eng.º Espregueira Mendes, Director Geral da C. P.; Eng.º Pereira Barata, Sub-Director Geral; Vasco de Moura, Secretário da Direcção Geral; Eng.º Almeida Henriques, Adjunto do Serviço de Movimento; Dr. Carlos Albuquerque, Chefe do Serviço de Tráfego; António Montês, Editor do «Boletim da C. P.»; e ainda por muitas centenas de ferroviários de todas as categorias que, à chegada do rápido, deram as boas vindas aos viajantes que se mostraram encantados com a excursão que o «Boletim da C. P.» lhes tinha proporcionado.

Os jornais de Lisboa referiram-se à iniciativa do «Boletim da C. P.», tendo o jornal *O Século* publicado as seguintes palavras:

«De um facto, todos à uma, falam com verdadeiro encantamento: — da visita que, à sua passagem por Versalhes, fizeram à Rainha Senhora D. Amélia. Embora ainda bastante doente, a Senhora D. Amélia de Bragança acedeu, com íntima satisfação, ao pedido que alguns ferroviários lhe apresentaram para que os recebesse. Acabaram todos por entrar no palácio, a cuja porta avultava uma grande bandeira de Portugal — a bandeira verde e rubra.»

Não tardou que a figura imponente da Rainha Senhora D. Amélia aparecesse numa sala e, então, todos, sem excepção, conversaram com ela, que se mostrou sensibilizadíssima por conversar com gente de todos os pontos de Portugal. Mais demoradamente a Senhora D. Amélia conversou com as senhoras e, por todas as maneiras,



Junto do Santuário de Nossa Senhora de Lourdes



Na estação—O Director do «Boletim da C. P.», Engenheiro Espregueira Mendes, no momento da chegada dos ferroviários portugueses que foram a França

procurou demonstrar aos seus visitantes quanto lhe agradava recebê-los. Depois, já na presença do Senhor Visconde de Assêca, a Rainha Senhora D. Amélia ofereceu-lhes um cálice de Porto.

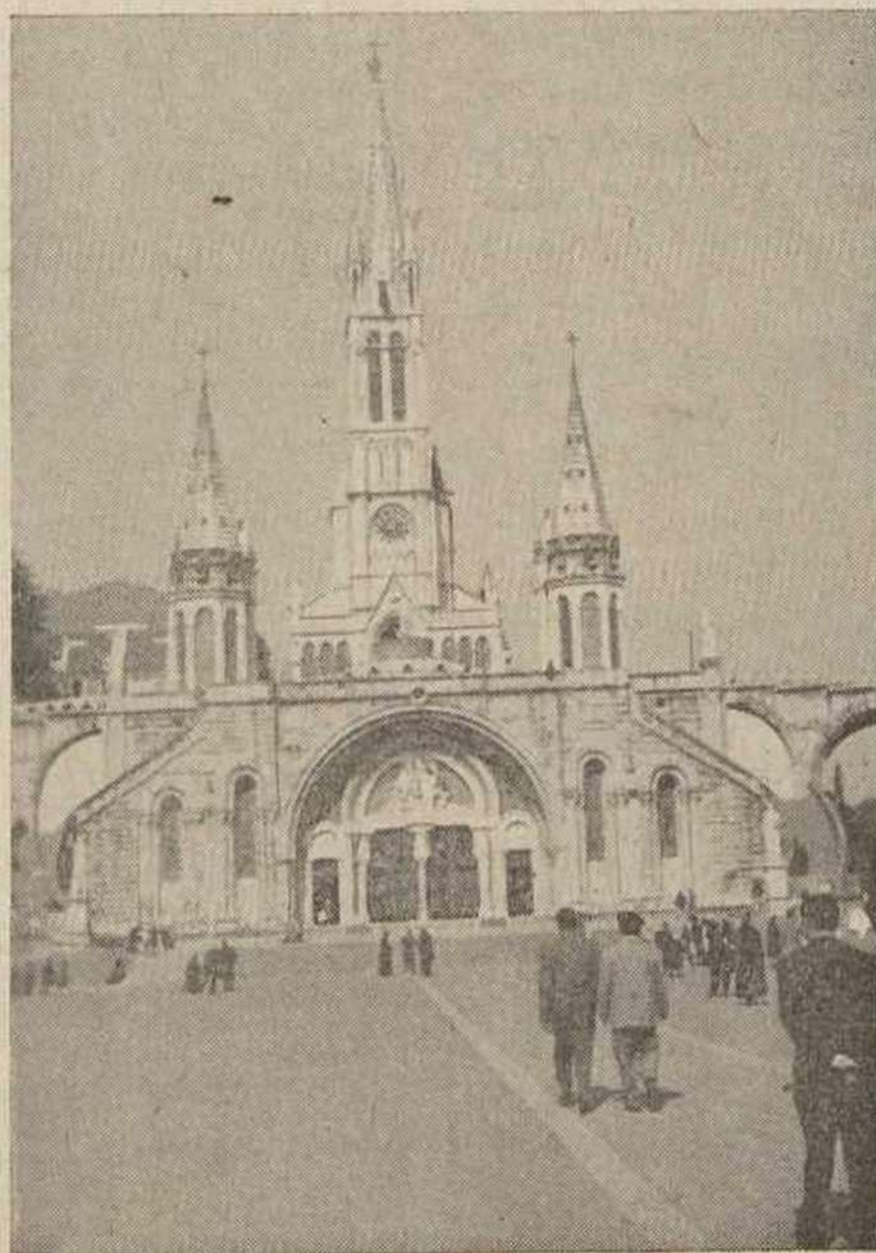
Quando se retiraram, os ferroviários sentiram-se profundamente emocionados pela forma como tinham sido recebidos».

Realizada a primeira excursão que a nossa revista levou ao estrangeiro, não ocultamos a nossa satisfação por ter realizado um empreendimento desta natureza, que proporcionou aos

assinantes do «Boletim da C. P.» uma oportunidade para visitar um país que goza de justa fama em todo o mundo.

Para todos os camaradas que tomaram parte na excursão, vão as nossas melhores saudações.

N. da R. — As fotografias que acompanham este artigo são dos excursionistas Américo Jorge Martins, Chefe de Secção da Divisão de Material e Tracção, e Mário Ribeiro Sanches, empregado de 1.ª da Divisão Comercial.



Basilica de Lourdes

«ENFIM! AR LIVRE»



A EDUCAÇÃO FÍSICA E OS TRABALHADORES

Em 18 e 19 de Junho realizou-se em Lisboa um grande festival desportivo, que alcançou o maior êxito.

Referimo-nos ao que se chamou o «1.º Festival de Educação Física Luso-Espanhol» e consistiu no encontro entre os campeões nacionais Corporativos, apurados nos Campeonatos da F. N. A. T. e os melhores grupos espanhóis, vencedores dos 1.ºs Jogos Desportivos Sindicais, realizados em Espanha, com o mesmo sentido destes Campeonatos pela Obra Sindical «Educacion y Descanso».

Como dissemos, este Festival realizou-se em duas jornadas. A primeira, no Pavilhão dos Desportos, incluiu apresentação e desfile das equipas e de uma classe feminina de ginástica de associadas beneficiárias da Delegação da F. N. A. T. no Porto, encontros de basquete entre os campeões femininos e masculinos de ambos os países e exibição daquela classe de ginástica. Assistiram o Senhor Presidente da República, o Ministro da Educação Nacional, o Embaixador da Espanha, o Director Geral dos Desportos e muitas outras altas individualidades, entre as quais a direcção da F. N. A. T. e os dirigentes espanhóis.

O espectáculo foi magnífico e exprimiu a quem assistia a realidade de uma obra, a manifestação sadia que queremos dar a conhecer. Tanto as provas desportivas como a exibição da classe de ginástica e o desfile foram calorosamente aplaudidas. Bem o merecendo, facilmente o conseguiram dos seus camaradas que assistiram, esses trabalhadores ginasticados, fortes, por vezes verdadeiros atletas e campeões perfeitos.

No maravilhoso Estádio Nacional, no dia 19,

perante grande assistência, realizou-se uma parada atlética, com demonstrações de ginástica.

Seguiu-se a chegada de uma prova ciclista, de 100 quilómetros e um desafio de futebol entre os campeões portugueses e espanhóis.

Trabalhadores de oficina, de escritório, de laboratório, ferroviários, mostraram não se limitar hoje a sua vida à jorna indispensável à sua manutenção. Tanto praticam a educação física que os robustece e tonifica com exercício saudável, como jogam em competição para conquista de alegria, de personalidade e de camaradagem franca, desportivamente no sentido melhor do termo.

Se não soubessemos que a F. N. A. T. mantém classes de ginástica, orienta actividades desportivas, organiza actualmente, com uma segurança de mais de dez anos de constante prática, campeonatos de futebol, pingue-pongue, basquete, tiro, luta de tracção à corda, ciclismo, voleibol, natção, atletismo, pedestrianismo e ainda concursos de embarcações regionais, muito teríamos aprendido com este festival. Mas os seus quase quarenta mil associados são quem se encarrega de transmitir os benefícios que aquela entidade espalha.

Aproveitaremos penas, portanto, a oportunidade para chamar a atenção da grande massa de trabalhadores para este modo admirável de enriquecerem a sua vida, conquistarem saúde e alegria — a «Alegria no Trabalho» por que a F. N. A. T. luta.

No próximo número nos ocuparemos desenvoldamente destas provas desportivas, nas quais os ferroviários alcançaram, muito justamente, as mais honrosas classificações.

JERUSALÉM

P o r G U E R R A M A I O
Agente Comercial

○ «D'Artagnan» fundeou em Port-Said, bastante cedo. Às 8 horas, púnhamos o pé em terra, na cidade que Ferdinand de Lesseps fundou à pressa, sobre o imenso areal, para dar abrigo aos primeiros trabalhadores do canal de Suez. Port-Said, à parte algumas edificações, do lado do mar, de sólida construção, tem ainda o aspecto provisório do seu início. Casas altas de madeira com largos alpendres e arcadas no rés-do-chão, para que o sol ardente do deserto penetre, a custo, nas lojas e nos andares.

Uma hora de passeio, em carro tirado por dois cavalos albaneses, e está visto tudo. Como, porém, o combóio para Jerusalém era só à noite, resolvemos, Christian de Caters e eu, ir passar o dia a Ismailia, de que os guias do Oriente exaltam a beleza dos seus jardins e do seu casario europeu. Ao meio-dia, partimos. O comboio segue a margem Sul do canal, sobre a areia e, uma hora depois, estávamos em Ismailia. Eu supunha, como, decerto, muita gente, que o canal de Suez era uma larga artéria marítima cortada entre montes e vales. Mas não; é, apenas, uma fenda no deserto, de aspecto modesto, assim parecida com as vias navegáveis da França e da Holanda. O canal dá, difficilmente, passagem a dois grandes paquetes, sendo, nos cruzamentos, um deles obrigado a parar e a encostar-se a uma das margens. Todavia, apesar da sua aparência modesta, avaliam-se, naquele solo ingrato, as dificuldades materiais que houve que vencer para a realização duma tão grande e tão útil empresa.

Ismailia está situada na margem do primeiro lago natural, onde os navios esperam, às vezes, a vez de passar, e tem ar de ci-

dade europeia. Em frente à estação estende-se uma bela avenida, que vai terminar no parque, meio europeu, meio oriental, onde as roseiras, carregadas de rosas, abraçam as palmeiras, numa perfeita fraternidade. O parque ocupa metade da área da cidade e lá vemos um sem número de crianças, filhas dos funcionários do canal de Suez, vigiadas pelas mães, retouçando na relva, como no Parque Monceau, no Jardim do Luxemburgo. Uma visão de Paris em pleno deserto. Ismailia, outra criação de Ferdinand de Lesseps, é um verdadeiro oásis do deserto, o que demonstra bem quanto podem a vontade e a persistência, pois o ilustre engenheiro teve que lutar com as mais duras dificuldades materiais para a realizar.

E, nota curiosa, uma das principais artérias da cidade é a rua de Lisboa (escrita em francês), homenagem a Portugal e de que poucos países europeus se podem orgulhar. À noite, partimos para Kantara, onde atravessamos o canal, para tomarmos o comboio que nos havia de levar a Jerusalém. A inspecção dos caminhos de ferro da Palestina, avisada da nossa chegada, tinha telegrafado ao chefe da estação de Kantara para que nos desse dois bilhetes a meio preço (neste país, as passagens gratuitas são quase desconhecidas) e que no «rápido» da noite nos fosse reservado um compartimento, onde, depois, nos estendemos nas banquetas, como dois bem-aventurados.

Ao nascer do sol estávamos em Lydda. O revisor, alto como um janízaro, veio avisar-nos de que tínhamos que mudar de comboio e que dispunhamos de vinte minutos para tomarmos café no bufete da estação. Mas nós não queríamos tomar café. A ma-

nhã, que subia, impregnara os campos verdes, que envolviam a estação e os laranjais duma luz baça, de infinita doçura, transportando-nos a alma de contemplações místicas, e, por isso, o bufete não nos interessava. Mas o letargo foi bem passageiro, porque o comboio depressa nos levou ao vale Sorek, árido pedregoso, onde, a cada passo, notávamos o esforço considerável do homem para cultivar aquela terra ingrata e onde a chuva, raras vezes, aparece.

O magnífico comboio pára numa estação deserta, para tomar água, que ele mesmo traz em vagões, porque naquelas colinas não há uma nascente. Enquanto a máquina saciava a sede,

resfolegando da longa subida, os vidros do nosso compartimento foram batidos por uma profusão de pequenos ramos de flores campesinas que três graciosas raparigas nos atiravam, como a dar-nos as boas-vindas. Uma delas, morena, de olhos escuros, com um manto de chita na ca-

beça, que lhe caía nos ombros, poderia dar uma imagem da Virgem Maria, aos doze anos. Abrimos a janela e outros ramalhetes caíram sobre nós. Atiramos-lhes com umas moedas e o comboio partiu, enquanto as doces mensageiras, sobre o cais da estação, com o mais lindo dos sorrisos, nos diziam adeus. O guia «Hachette» do Oriente, que tínhamos adquirido em Paris, recomendava, com interesse, uma pousada magnífica, a hospedaria de «Notre Dame de France», dirigida pelos padres da Assunção, e a Casa Nova, dos franciscanos. Preferimos esta, não só pelo nome em português, mas por ser no centro da cidade, e não longe do Santo Sepulcro. O edifício tem ar fradesco e, nos corredores, respira-se um asseio irrepreensível. Um padre franciscano conduz-

nos ao primeiro andar, onde nos abriu dois quartos, de mobília sóbria, mas confortáveis.

Pousadas as malas, pedimos que nos dissesse o preço da hospedagem, pois a nossa demora era curta e tínhamos que ir ao banco trocar dinheiro. O reverendo sorriu e disse:

— Os senhores são católicos, não é verdade? A casa para os católicos não tem preço. Quando abalarem, os senhores porão num subscrito o que quiserem. A Ordem agradecerá da mesma maneira, seja qual for a importância oferecida. O reverendo franciscano curvou, ligeiramente, a cabeça e retirou-se.



JERUSALÉM — Muro das Lamentações

Tínhamos no nosso programa a visita do Santo Sepulcro, do Túmulo de Raquel, Bethlém, Jericó, o Mar Morto e, para isso tudo, dispúnhamos de pouco mais de 24 horas. Eram precisos um *drogman* e um automóvel; o primeiro não se fez esperar e o segundo viria depois do almoço. Dez minutos depois

entrávamos na igreja do Santo Sepulcro.

Há muitos escritores e jornalistas que vêm a Jerusalém com intenção de fazerem um livro ou uma larga reportagem sobre o Santo Sepulcro, e partem sem lhe fazer uma única referência; pelo contrário, dão largas descrições do monte das Oliveiras, de Bethlém, do Mar Morto, etc. Confesso que, ao sair da igreja do Santo Santo Sepulcro, tinha vontade de fazer outro tanto. Aquilo não se descreve. É possível, creio bem, que os crentes fervorosos, ao chegarem ao local que o *drogman* indica como do Calvário, ao tocarem a pedra tumular do profeta, caiam de joelhos e, em recolhidas orações, sintam a grande tragédia da Paixão. Eu confesso que fiquei na mesma. Porque o que eu desejava ver era o sítio onde o Mártir expirou,

na sua singela simplicidade, e as quatro pedras desconjuntadas do túmulo, após a Ressurreição. Mas não foi nada disso que eu vi. O *drogman* deu-nos uma vela acesa, não para iluminarmos a Deus, mas para que vissemos bem o caminho, porque a igreja era escura. E, numa cega-rega sabida, mostra-nos o local do Calvário, a pedra encastada onde Cristo foi amarrado e, logo a seguir, onde ele foi zurzido e esbofeteado, etc.

Aqui é a capela dos católicos, a mais pequena; a dos armênios, mais vasta; a dos protestantes, a dos ortodoxos, aquilo à mistura sem uma ideia, sem nada que as justifique. Quando descemos do Calvário, o nosso *drogman*, um rapazote grego, falando razoável francês, mostra-nos uma grande pedra rectangular de mármore vermelho, em cima da qual pendem várias lâmpadas catalogadas, dos armênios, dos católicos, dos gregos, dos ortodoxos, etc., e onde Cristo foi envolvido no lençol, depois da descida da cruz, e, sem descansar, leva-nos ao túmulo de José de Arimateia.

Christian de Caters, pasmado, confuso, naquela profusão documental, teve esta frase lapidar:

— Meu amigo: Cristo era digno de melhor sorte, porque, neste labirinto evocativo, a nossa imaginação não trabalha, nem pode trabalhar.

À saída despedimos o *drogman* e abalámos, passando a manhã errando pelas ruas de Jerusalém, em religiosas evocações, e onde a multidão confusa das várias raças que habitam a sua acanhada cidadela nos deram uma infundável série de quadros coloridos de épocas distantes. Uma estreita viela, tortuosa e íngreme, conduz-nos ao muro das lamentações, onde os judeus vão, todas as manhãs, orar e chorar a perda do Templo. Não sei se há pessoas que, indo à Terra Santa, deixam de visitar esta curiosidade rara e impressionante. Eu confesso que saí sob o peso duma enorme emoção.

Depois, o que aquilo tem de grande é a sua austera simplicidade. O que eu reprovo, no túmulo de Cristo, é terem-no coberto com uma catedral e terem-no rodeado de lâmpadas e quadros que lhe tiram toda a vibração religiosa. O crente mais fervoroso

não pode ver, certamente, sem revolta, as mutilações que aquele lugar sagrado pelas cenas da Paixão sofreu, através dos séculos. Os judeus souberam bem melhor conservar as ruínas do templo que Tito desmantelou sem piedade. E ali vão, todas as manhãs, junto do único muro que resta, chorar a afronta sofrida.

Era quase meio-dia quando ali chegámos. Oito ou dez pessoas oravam junto às fendas do muro, como que a contarem para dentro as suas desgraças ou a pedirem o desagravo. Começou a vir mais gente. Agora, era um velho de barbas de apóstolo que se sentou no chão, abriu um *in-folio* e se pôs a ler, em voz baixa. Depois, como a esconder-se de nós, voltou-se para a parede, para que não vissemos as suas lágrimas a caírem-lhe pelas barbas brancas. Um rapaz de 18 anos, de livro na mão e mexendo os ombros como num ritmo, lia a sua prece. Mais adiante, uma senhora ainda nova, vestida de preto, chorava, como se tivesse perdido o ente querido da sua ternura. Lá ao fundo, pequenos grupos, que, até aqui, rezavam em silêncio, carpem, também, a sua dor, como se estivessem diante duma perda irreparável. Junto à porta, um agente de polícia britânica, sentado num banco, lê um romance, levantando, de quando em quando, os olhos, para ver se alguém perturba o recolhimento dos fiéis.

Um imperador romano, intolerante, chegou, um dia, a Jerusalém e, numa fúria destrutiva, fez desmantelar o templo de Moisés; depois os árabes, sobre as ruínas, construíram uma grande mesquita. Aos judeus só resta, agora, um muro, que a sanha majestática deixou de pé. E é sobre essas pedras, para eles sagradas, que vêm chorar, ainda hoje, a perda irreparável.

O primeiro Templo construído, no reinado de Salomão, por artistas fenícios, de 1006 a 1013 antes de J. C., foi destruído pelos terríveis soldados de Nabucodonosor, o qual exilara para as beiras do Eufrates o que se encontrava de melhor em Israel. Em 18 antes de J. C., Herodes decidiu levantar, no mesmo sítio, um templo enorme, para manifestar a sua glória e lisongear o povo de Israel. O santuário do novo edifício reproduzia, em maior, o do Templo de Salomão.

mão; paredes de apoio enormes, construídas nas encostas da colina, dobravam-lhe a superfície. São, pois, as ruínas desse templo que constituem, hoje, o Muro das Lamentações. Havia quatro patamares sobre esse planalto artificial: o patamar dos Gentis, cujo pórtico oriental, chamado de Salomão, composto de 162 enormes colunas, formando três naves, constituía o ponto de reunião, de comércio e de passeio de todos os habitantes de Jerusalém. Seguia-se, depois, o patamar das Mulheres, o patamar dos Israelitas, o patamar dos Padres, onde estava o altar dos sacrifícios, e, enfim, o Santuário. Este templo tão grande e tão rico, cuja construção durou 46 anos, foi, pois, destruído por Tito, em 70 da nossa era, quando da tomada de Jerusalém.

Depois do almoço, um automóvel, previamente ajustado, leva-nos a Bethlém, no alto da colina fronteira a Jerusalém. A meio caminho, o motorista mostra-nos, à beira da estrada, o túmulo de Raquel, mulher de Jacob, morta ao dar à luz o seu terceiro filho. É uma construção branca, com uma cúpula em forma dum *santon* árabe. Não tem nada que ver no interior, diz o guia «Hachette», e, por isso, passámos adiante. Pouco depois, entramos em Bethlém, uma pequena povoação, onde a Virgem deu à luz Jesus Cristo, cujo nascimento veio transformar, de uma forma radical, as civilizações existentes. A basílica onde se conserva a gruta, que servia de estábulo, é um vasto edifício de altas paredes, com pequenas janelas, de algumas das quais se goza um extenso panorama. A porta principal é extremamente baixa, onde um homem alto tem que se curvar para passar. O interior é, porém, imponente; grossas colunas sustentam o tecto; e vários altares, das diversas religiões cristãs, vestem as paredes interiores. Sob o coro da basílica, encontra-se a gruta da Natividade, à qual dão acesso duas escadas, com os degraus gastos e escorregadios.

O *drogman* acende duas pequenas velas e dá-as a cada um de nós. Descemos, em religioso silêncio. A gruta, longa e estreita, tem, na extremidade, um altar pertencente aos gregos e onde se lê: *Hic de Virgine Marie Jesus Christus natus est*. Foi ali, se-

gundo a tradição, que teve lugar a Natividade. O nosso guia explica-nos que esta inscrição latina é a prova mais segura da usurpação do santuário pelos gregos. Do outro lado da escada, numa dependência da gruta, descendo três degraus, e num altar pertencente aos católicos, vemos os três Reis Magos, em adoração, no mesmo local onde, conforme a tradição, saudaram o nascimento de Jesus.

No regresso a Jerusalém, o motorista pára o automóvel e, levantando, do lado da estrada, uma pequena cobertura de ferro, nos mostra o poço de Jacob, no fundo do qual os três Reis Magos viram espelhar-se na água a estrela que os guiava a Bethlém.

Era tarde, e tínhamos que ir ao Mar Morto; 48 quilómetros a marchar e não havia tempo a perder. O auto atravessou de novo Jerusalém, como um relâmpago, levando-nos ao Monte das Oliveiras, a Emauz e ao túmulo de Lázaro. E, depois, na mesma vertiginosa carreira, descemos para o Mar Morto, onde chegámos ainda com muito sol. O Mar Morto, que está a 394 metros abaixo do nível do Mediterrâneo, à parte as tradições que o envolvem, teve para nós uma revelação considerável. É que a água é tão salgada que a pequena navegação que o sulca, devido ao seu peso, é extremamente difícil e os peixes que o Jordão arrasta tem ali uma longa e cruel agonia. Na margem Norte, uma grande empresa estabeleceu várias salinas que dão considerável rendimento.

A tarde descia, quando chegámos ao Jordão. Nova paragem e novas e curiosas revelações do motorista. Foi ali que S. João baptizou Cristo e, mais acima, o local onde S. Cristóvão, o gigante, atravessava, nos ombros, caravanas inteiras de homens e de animais. Atravessámos Jericó, ao pôr do sol, cujas casas pobres e sinistras nos deram uma triste visão de outrora. Ao passarmos, porém, quase noite, pela estrada em sucessivos lacetes, que nos levava a Jerusalém, e sob a lua nova que subia, Christian de Caters e eu concluimos que era o Mar Morto e aqueles vales profundamente cavados e nus, que viram, tantas vezes, passar o futuro Mártir do Gólgota, que atestariam a

todas as gerações, por uma forma clara e precisa, a sua existência redentora.

O sol desaparecia sobre as terras tristes da Palestina quando de novo atravessámos o Monte das Oliveiras, Monte Olivete ou Jardim das Oliveiras como lhe chamou Coelho Neto e que na nossa língua melhor seria chamar-lhe Olival Sagrado. Questão de gosto ou de fantasia.

Dia, porém, bem aproveitado foi aquele e que terminou por uma volta pela cidade que tem mais de árabe que de cristã. Nas ruelas da velha Jerusalém e sob jorros de luz, as lojas ostentavam toda a sorte de artigos religiosos, daqueles que o nosso Raposo levou em tão grande quantidade para fascinar a tia Patrocínio e os amigos do Campo de Sant'Ana. Não fizemos o mesmo. Nenhum de nós tinha uma tia fanaticamente religiosa nem a intenção de lhe apanharmos a bolsa verde, se a tivesse. Uma única recordação veio na minha bagagem, a velinha branca, com que desci, acesa, à gruta da Natividade e que depois em Portugal os meus filhos ostentaram para alumiar a Deus no dia do seu baptizado.

Todavia a Palestina não tem a afluência de peregrinos e de forasteiros que era de esperar. Disso se nos queixaram dois comerciantes de artigos religiosos, um grego e outro árabe. Talvez eles fossem os únicos culpados, pelo comércio duvidoso que faziam desde tempos imemoriais em volta da figura redentora de Cristo. O grego então

parecia apostado a vender-nos tudo o que tinha na tenda e sem a menor convicção dos argumentos que usava para apresentar a mercadoria. Abalámos com muita vontade de lhe darmos bengaladas e ele bem as merecia.

No dia seguinte, a caminho do Egipto, na primeira estação onde o comboio parou, tivemos, de novo, a presença sensibilizadora daquelas três raparigas que nos desejavam, agora, boa viagem e nos atiravam os seus pequenos ramos de flores. Uma delas, a mais velha, aquela que com um manto de chita na cabeça, caindo-lhe pelos ombros, dava um ar de Virgem Maria, fez-nos um tão lindo sorriso, quando o comboio partiu, que nos deixou presos da sua graça infinita.

Dias depois, no Egipto, diante da beleza sem rival das Pirâmides da grande Esfinge, do templo e das estátuas de Ramsés II e da paisagem dura do vale do Nilo, bem depressa Jerusalém foi esquecido. Porém, no regresso, a bordo do «Champolion», apesar das decorações dos seus salões magníficos evocarem o Egipto eterno e rutilante, outras recordações brilhavam mais alto no meu espírito. O Muro das Lamentações, os olhos meigos e o sorriso tão doce daquela rapariga, que, com as suas pequenas companheiras, pela janela do comboio de Jerusalém, nos atirava ramalhetes de flores silvestres.



Uma rua em Jerusalém

Um túnel no estreito de Gibraltar

COMO todos sabem, o Estreito de Gibraltar separa a Espanha da África. A ideia de construir um túnel que atravessasse este Estreito, é relativamente antiga, pois data de 1869, o ano em que se apresentou o primeiro projecto, e tem sido objecto de numerosos estudos e trabalhos.

O Governo Espanhol, que não tem descurado este assunto, promoveu já a abertura de dois poços, um na costa espanhola, outro na costa marroquina, com o intuito de determinar a natureza geológica das camadas de terreno onde deveria ser escavado o subterrâneo.

Alguns dos projectos constituem soluções curiosas, sobre as quais vamos dar ligeiros esclarecimentos:

Projecto de Ibañez de Ibero — Ibañez de Ibero apresentou, em 1889, para abertura de um túnel sob o estreito de Gibraltar, um ante-projecto detalhado que compreendia o estudo de três traçados. O primeiro ligava em linha recta, numa extensão de 32 quilómetros, a enseada de Valdequeros a Tanger; o segundo, sensivelmente mais curto que o anterior, com um comprimento de cerca de 28 quilómetros, partia da enseada de Bolania em Espanha para confinar a Oeste com Punta Albadassa, a Este de Tanger; por último, o terceiro, aproveitava a parte menos profunda do estreito entre o cabo de Trafalgar e a Punta Malabata em Marrocos, mas tinha o inconveniente de ser muito extenso, cerca de 76 quilómetros.

Em todos os casos, Ibañez de Ibero projectava o túnel com duas galerias paralelas, de 6 metros de diâmetro, à distância de 16 metros de eixo a eixo e cortadas nalguns pontos por galerias transversais.

Projecto de Pedro Jenevois — O tenente-coronel Pedro Jenevois elaborou o projecto dum túnel entre Tarifa e Punta Abadassa, que foi objecto dum estudo por parte do Ministério das Obras Públicas de Espanha. O traçado não é rectilíneo; orienta-se de início para sudoeste, recurvando-se depois em direcção ao sul. Como nos traçados de Ibañez Ibero, o túnel teria duas galerias paralelas de 6 metros de diâmetro.

Projecto do túnel submarino flutuante de Fernando Gallego Herrera — O engenheiro espanhol M. F. Gallego Herrera, apresentou um projecto para travessia do estreito de Gibraltar, muito original; trata-se de um túnel flutuante, pouco abaixo do nível do mar, mantido imóvel por âncoras que se fixariam no fundo do estreito.

Esta disposição, que seguiria num traçado rectilíneo entre Punta Labucha, perto de Algeciras e Punta Blanca, próximo de Ceuta, tinha a vantagem de permitir efectuar a travessia na parte menos larga do estreito.

O referido tubo, com cerca de 15 quilómetros de comprimento, teria forma oval, semelhante à do subterrâneo do caminho de ferro metropolitano de Paris. Segundo o autor do projecto, o tubo comportar-se-ia, do ponto de vista de resistência, como uma trave rígida duma ponte suspensa.

Poder-se-ia objectar que este tubo seria submetido, devido à acção das correntes muito intensas no estreito, a um grande esforço horizontal. Contudo, esta dificuldade não fez esmorecer o autor do projecto, no qual foram estudados a fundo as variações de velocidade de correntes, concluindo que o túnel flutuante ficaria sujeito à acção duma corrente, cuja velocidade seria de 2 milhas por hora.

À data da elaboração destes projectos, o custo médio desta obra era avaliado em 120 milhões de francos.

A Senhora dos Remédios e a lenda da «Furninha»

A costa recortada mostra-nos, a todo o momento, aberturas estranhas, túneis insondáveis, rochedos alterosos, e como o mar é calmo, toda a cenografia prodigiosa se espelha nas águas azuis.

Conta-se que, um dia, uma princesa moira viu um guerreiro cristão, que seguia em louca correria num corcel branco. Quedou-se na contemplação do moço, ficando radiante quando o viu erguer a lança sobre as cabeças dos soldados do Islam.

Mal se debruçava no castelo, seu coração vibrava ao ver a figura garbosa do cavaleiro. Admirou-lhe a bravura, louvou-lhe a nobreza, não tardando o dia em que os sarracênos se refugiavam apavorados numa fortaleza que se erguia junto ao mar.

No outro dia, à mesma hora, voltou a repetir-se a luta, e a princesa, debruçada nas ameias, continuou a namorar o moço, fascinada pela sua figura de cavaleiro invencível. Diz-se que os olhos dos dois se cruzaram, na hora decisiva do combate, e que, certa noite, se iluminou uma das ogivas da muralha para indiciar o caminho que a filha do Emir havia de percorrer, ao lado do famoso cavaleiro!

O amor fez esquecer a raça e a religião que separavam os dois românticos, e, vencidos os obstáculos, demandaram as penedias do Cabo Carvoeiro, fazendo o seu ninho idílico na gruta da «Furninha».

Longe do mundo, seus corações sentiam a mesma paixão, e de tal forma que, a altas horas, os beijos soavam pelas escarpas, onde o mar batia desalmadamente.

Numa bela manhã, ouviu-se o galopar dos ginetes mouros, que vinham anunciar aos dois

amantes o fim dum romance que julgavam eterno!

A moira, ternamente abraçada ao cavaleiro, pediu-lhe que fugisse a procurar terras cristãs. Não podia acompanhá-lo, mas tinha esperanças que não tardaria o dia em que as duas almas se juntassem de novo.

Fugiu o cristão, escondeu-se nas rochas, e, já longe, avistou um albornoz ensanguentado, que os moiros tinham atirado ao mar, para servir de mortalha à sua bem amada!

Diz o povo que, quando a noite vai alta, os dois amantes se juntam na gruta da «Furninha», a recordar as horas ditosas duma grande paixão, que continua a brilhar como farol sagrado, na costa rendilhada de Peniche!

* * *

Dobrado o Cabo Carvoeiro, namorada a formosa «Nau dos Corvos», que serve de pouxada às gaivotas e aos maçaricos, aparece a Senhora dos Remédios, capelinha branca erguida pela mão de Deus, no alto de penhascos impressionantes.

O panorama que se avista da Senhora dos Remédios é surpreendente, indescritível, com rochas curiosíssimas e pedregulhos erguidos a pique, alguns acessíveis como Portinho da Areia, o Carreiro de Jesus e os Paços da Rainha D. Leonor. Defronte das ilhas cenográficas das Berlengas, com grutas prodigiosas e o interessante forte de S. João Baptista, constituem um poderoso atractivo turístico.

Não se descreve facilmente o sugestivo panorama da Senhora dos Remédios, mirante privilegiado, ao qual Raúl Brandão se referiu nos seguintes termos:

«A Senhora dos Remédios é escavada na

rocha subterrânea, junto a fragas enormes que mal se sustentam de pé, e que os vagalhões assaltam formidavelmente.

Que voz lá no fundo, e que esplendor de luz nesta mole negra e cenográfica que se esborôa na extremidade, tomando o aspecto estranho de torres medievais, com água esverdeada a escavá-las e a roê-las nos antros e cavernas, que ficam a cinquenta metros de profundidade e que repercutem ecos, ameaças, uivos e lamentos de desespero, súplicas dramáticas!

E' o Castelo do Diabo...».

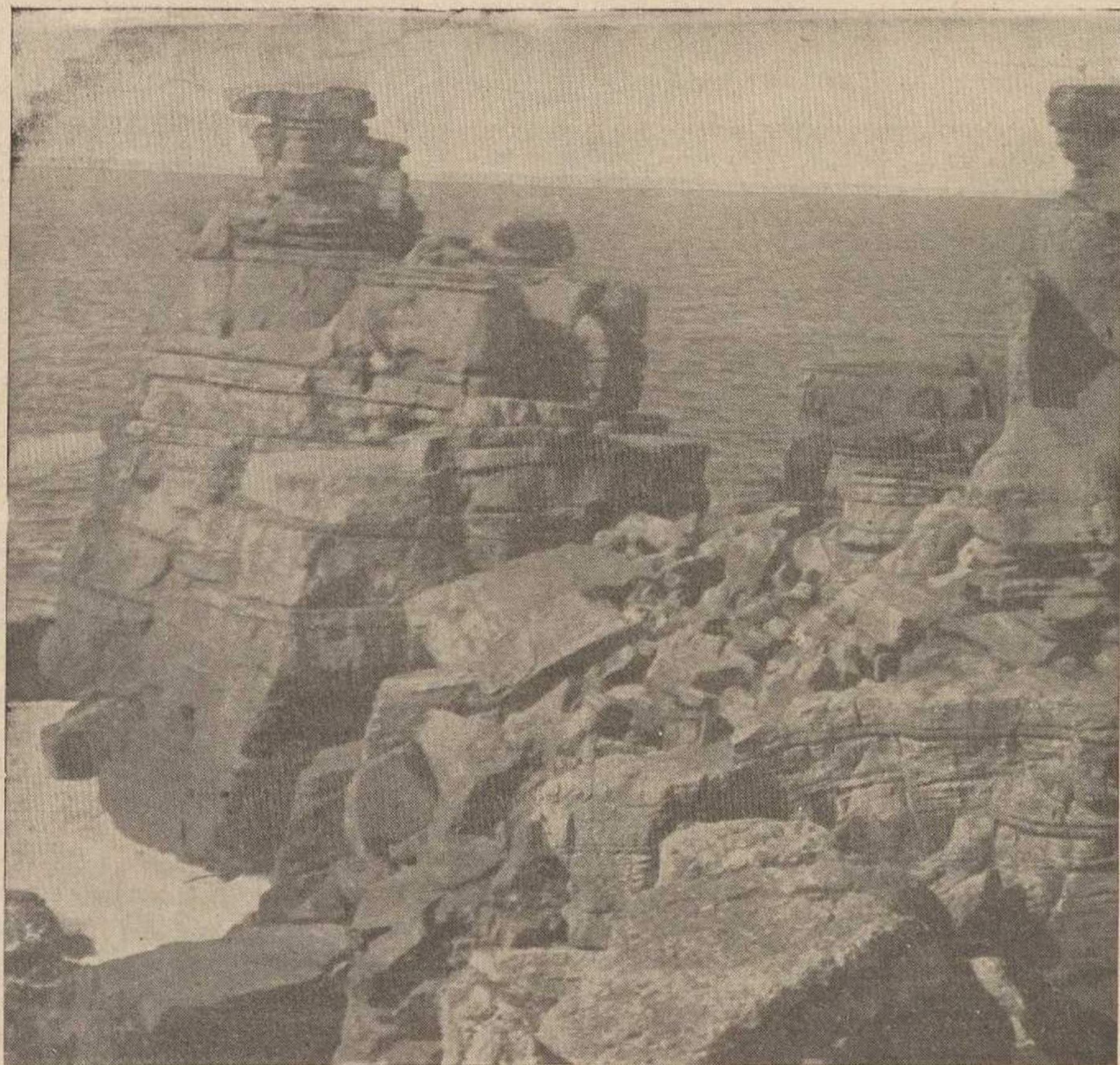
Castelo do Diabo... antes Castelo de Sonho, Castelo de Meditações, Castelo de

Deus, esse miradoiro abençoado da Senhora dos Remédios!

Com efeito, o panorama que se avista da Senhora dos Remédios, capelinha branca erguida pela mão de Deus no alto de penhascos impressionantes, é de uma beleza surpreendente e indescritível.

As coisas excepcionalmente belas não são para descrever, mas para sentir. Os melhores poemas são precisamente aqueles que ficam por escrever. E' que a poesia não cabe no estreito limite das palavras. Basta que nos encha a alma.

A. M.



As penedias do Cabo Carvoeiro

Foto do Eng.º Frederico Abragão

SONHO EM VIAGEM

P o r J O S É S I L V É R I O

Forjador nas Oficinas Gerais de Lisboa P.

ERAM 20 horas e 30 minutos do dia 10 de Julho de 1948. O comboio 1001 estava repleto de passageiros.

Num compartimento da carruagem C^{8F}552 eu e minha mulher aguardávamos a partida; seguíamos para Coimbra, onde tencionávamos assistir aos festejos em honra da Rainha Santa.

Vinte horas e 40 minutos: a máquina n.º 851, que rebocava o comboio, soltou um silvo estridente e começou a deslizar tão suavemente que parecia ter receio de estremecer a composição!... Em breve corria veloz pelo Ribatejo, soltando aqui e além o seu silvo agudíssimo, como a prevenir os incautos: «Não se aproximem de mim!...» E o comboio corria, corria, mantendo sempre a marcha à tabela.

Em Pombal teve de resguardar para dar passagem ao comboio 15. Eu, que seguia sentado junto à porta, de costas para a máquina, observava a chegada do 15. Após a sua partida, disse para minha mulher que ia sentada em frente: «Não durmas, pois falta já tão pouco tempo para chegarmos que não vale a pena; e além disso, quando se dorme no comboio, fica-se sempre mal disposto».

O 1001 retomou a sua marcha, e eu encostei-me para o meu canto. Em breve chegávamos a Soure, e poucos minutos adiante, Vila Nova de Anços. Momentos depois, quando o comboio ia ainda em marcha lenta, pareceu-me ouvir um grito, e o baque de um corpo que caiu: quase em seguida ouvi distintamente um lamento arripiante,

de novo acompanhado pelo ruído de qualquer coisa que caísse por terra. «Que seria?» — monologuei baixinho — e, debruçando-me à janela, pude ainda divisar dois corpos prostrados ao lado da via, a pouca distância um do outro.

Ergui-me num ápice. Em menos tempo do que o necessário para o descrever, atravessei o compartimento e, chegando ao corredor, puxei pelo sinal de alarme. Atravesando novamente o compartimento, abri a porta, enquanto o comboio parava.

Descer da carruagem, correr pelo passeio da linha, chegar à máquina, foi obra de segundos; saltei acima da locomotiva: Ninguém! .. Fechei o regulador, e puxei abaixo a palmatória do freio de vácuo. Feito isto, desci novamente da locomotiva e, correndo ao furgão, disse ao condutor do comboio: «Deu-se um desastre que só por milagre não redundou em tremenda catástrofe: o maquinista e o fogueiro do comboio caíram à linha! Vou colocar o sinal de alarme na sua posição normal, e depois subo à locomotiva para fazer marcha atrás, a fim de socorrermos esses infelizes!»

Com o acôrdo do condutor, assim fiz. Puxar atrás a alavanca de mudança de marcha, levantar a palmatória do freio e abrir o regulador foi questão duns momentos. Muito lentamente, o comboio deslizava em marcha atrás. Na devida altura o condutor tocou a sua corneta de sinais, e eu, lesto, fechei o regulador e baixei de novo a palmatória. O comboio parou.

Com muito cuidado foram os sinistrados

colocados no furgão; o maquinista não dava sinais de vida. O fogueiro pôde ainda declarar: «O meu camarada, que vinha a sentir-se pouco bem, a certa altura cambaleou, e, antes que eu tivesse tempo de lhe acudir, caíu à linha; na minha precipitação para lhe deitar a mão desequilibrei-me, bati num poste, e caí também!» Dizendo isto, o infeliz perdeu os sentidos... Virando-me então para o condutor, disse-lhe: «Meu amigo, não podemos ficar aqui! Eu conduzirei o comboio a Alfarelos!» Segui para a locomotiva, na companhia de um colega das Oficinas Gerais de Lisboa, o Joaquim Dias Trindade, que, por coincidência, se dirigia também a Coimbra. Subimos. Levantada a palmatória, chegada à frente a alavanca de mudança de marcha, e após um breve sinal de apito, abri o regulador, depois de verificar que havia pressão e água na caldeira. O Trindade fazia de fogueiro, e eu, como maquinista, ia persegutando a via...

Em marcha moderada o comboio lá foi percorrendo os poucos quilómetros que nos separavam de Alfarelos, onde, pouco depois, parávamos.

Aguardava nos o vigilante de serviço, João António, para saber o que se tinha passado, e o motivo de tão grande atraso — 25 minutos — em percurso tão pequeno. Mos-

trou-se muito surpreendido ao ver-me a tripular a locomotiva, o mesmo sucedendo com o pessoal da estação que se foi juntando.

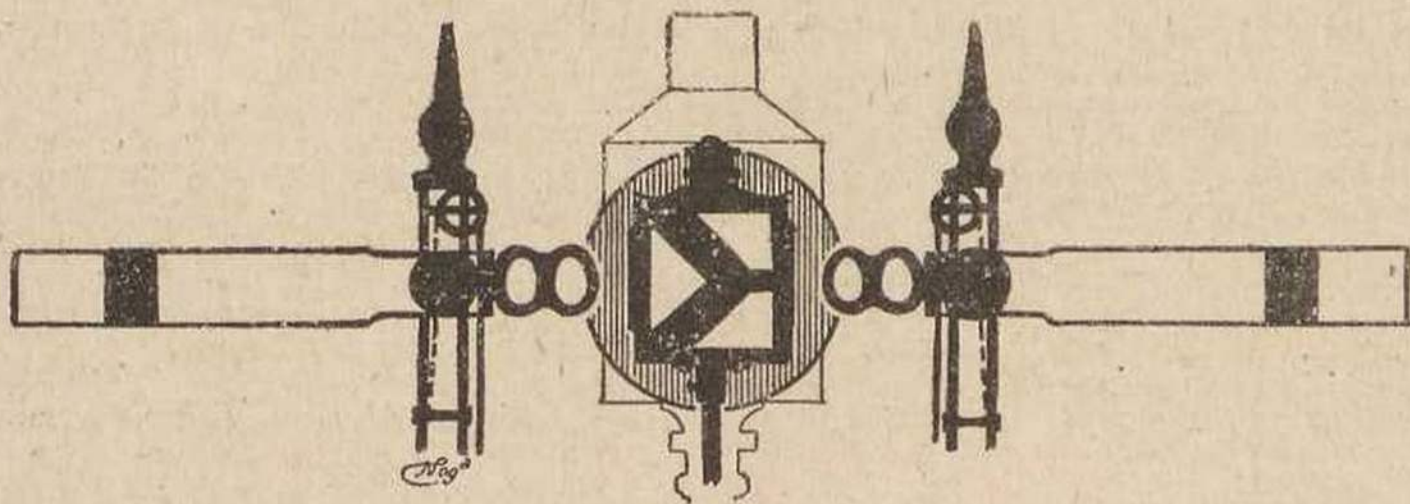
Descemos, e em poucas palavras pus o sr. João António ao corrente do que se tinha passado. Momentos depois era a máquina 851 trocada pela 1856. Precisamente na altura em que eu, no cais, observava a substituição de máquina, soou aos meus ouvidos, como se fosse a explosão de uma caldeira ou o rebentar de enorme quantidade de explosivos, a voz de minha mulher, que dizia: «Chegámos a Coimbra, toca a andar!... Então dizias-me que não dormisse, e tu afinal é que adormeceste?»

Descemos. Atravessámos o cais, e subimos para o comboio que nos devia levar ao coração da «Rainha do Mondego».

«Que cara com que tu estás — disse-me minha mulher. — Bem dizias tu que o sono em viagem nos deixa mal dispostos!»

Eu nem queria acreditar ainda no que via, mas pouco a pouco foram-se dissipando as imagens que trazia gravadas na mente, e não pude deixar de dizer, de mim para mim: «Ainda bem! Ainda bem!»

Felizmente, acidentes desta natureza nunca se deram, a não ser em sonhos como o meu!...



PESSOAL

PROMOÇÕES

Divisão de Exploração — *Chefe de Serviço*: António Augusto Marcelino da Silva, Subchefe de Serviço (Chefe da 1.^a Circunscrição).

Subchefe de Serviço: Alexandre Correia Matias, Chefe da 6.^a Circunscrição.

Divisão de Via e Obras — *Chefe de Serviço*: António Gomes da Silva, Subchefe dos Serviços Gerais.

Engenheiro Principal: José Filipe Barata, Subchefe de Serviço das Obras Metálicas.

Subchefes de Serviço: Mário de Pina Faria, Engenheiro Adjunto; Ricardo Gaioso de Penha Garcia, Chefe de Circunscrição; Guilherme Ramos Pereira Magalhães, Engenheiro Adjunto.

Engenheiro Adjunto: Luís de Serpa Pinto Marques, Chefe de Circunscrição.

Chefe de Circunscrição: Francisco Diogo da Costa, Chefe de Secção de Via de 1.^a classe.

Divisão de Material e Traction — *Subchefe de Serviço*: Zeferino Bernardes Pereira, Engenheiro Adjunto.

Chefes de Brigada: Joaquim Bento Pedro, operário de 3.^a cl.; Francisco Dias Matos, operário de 1.^a cl.; Afonso Gonçalves, operário de 3.^a cl.; Manuel da Costa, operário de 1.^a cl.; João Baptista Consolado, operário de 1.^a classe; Amândio dos Santos, operário ajudante.

Encarregado de Obras: Adriano Albino Costa, operário de 3.^a classe.

Chefe de Lanço de 2.^a classe: Manuel Martins Franganito, chefe de distrito.

Chefes de Distrito: os subchefes de distrito Inocêncio Agostinho, Firmino Belo, Carlos de Oliveira, Joaquim Domingos Cota, António Serafim Gonçalves, Manuel Marciano, António Maria, António Francisco Mestre, José Rodrigues, Júlio Jordão Carvalheiro, António Monteiro, Sebastião da Fonseca.

Subchefe de Distrito: os assentadores Alberto Barbosa, Manuel António Soares, Acácio de Almeida, António Costa, António Rosa Encarnação, José Pinto, João Marques Cortes, João Pires Mateus, Arménio Pinto Ribeiro, Elísio Aquiles Passeira, Manuel Joaquim Gonçalves Lopes.

NOMEAÇÕES

Divisão de Abastecimentos — *Inspector Principal*: Armando Marques da Costa.

Subchefes de Repartição: Manuel Vieira e José Domingues.

Chefes de Secção: João José Nicolau dos Santos, Firminiano Lopes, António Eusébio Pereira Neto, Joaquim do Nascimento Simões Branco, Eduardo Prescott Vicente e José Joaquim Carrajola.

Empregados de 1.^a classe: José Maria Seixas de Sousa Neves e Júlio Chaves de Araújo.

Empregados de 2.^a classe: José Gomes Martins e Vítor Cândido Teixeira.

Empregados de 3.^a classe: Joaquim Gonçalves Valente, Fernando dos Prazeres Lopes, José Vicente Paulino e José Luís Afonso Lages.

Arquivista de 1.^a classe: José Teodoro.

Recebedores de materiais de 1.^a classe: António Carvalho e Domingos Tomaz.

Empregados de 3.^a classe: António Antunes Micael, João de Oliveira Júnior e Armando Rodrigues de Oliveira.

Chefe de Armazém: Silvério dos Reis.

Fiéis de Armazém de 1.^a classe: António dos Santos Costa, Álvaro Lourenço Palhavã Quintão Martins e Simão Mendes Salgueiro.

Distribuidores de Materiais de 1.^a classe: Francisco Pedro Aparício, Manuel Assunção Correia, José

Sebastião Júnior, Eduardo Fernandes Mourão, Manuel Gomes Peres, António João, Agostinho da Silva Batalha, Aníbal Maria Antunes, Manuel Figueiredo e Mário Vidigal dos Santos.

Distribuidores de Materiais de 2.ª classe: Luciano da Silva Mendes, João Simões Tostão Júnior, Joaquim Rodrigues Geitoeira, João Ramos Cardinho, Bento Pereira, António Alexandre, Manuel Alves de Brito Corlos Lopes e Mário Marques.

Ajudantes de Distribuidores de Materiais: Augusto Silva, Carlos Mendes, Baltazar Godinho, Sebastião da Silva, Carlos Cândido Moreira, António Rodrigues da Silva, Lucas Afonso e Henrique dos Santos Barata

Divisão Comercial — *Empregados de 3.ª classe:* Alexandrino da Conceição Dias, José Lopes. *Bilheteira de 3.ª classe:* Irene da Conceição Leal.

Divisão de Exploração — *Serventes:* Pedro Salvador Coutinho de Oliveira e Jaime Lino Alferes. *Carregadores:* Alberto de Almeida Cabral, Adriano Menezes Sabença, Afonso Pereira Lopes, Hermínio de Amaral, Luís Chaves, Fernando do Nascimento Custódio Rodrigues, Aires Rodrigues, Diamantino Manuel Rufino, Jaime Augusto Esteves, José Simões Pessa, José Maria de Barros Rodrigues, José Maria Moreira, Ricardo Justino Barbado, Francisco Alberto Rodrigues, Miguel Ferreira, Joaquim de Oliveira Santos, Francisco da Silva, Miguel Ferreira, José Pereira Robalo, Laurentino das Dores Caldeira, Adriano Moreira, António da Cruz Oliveira, Eugénio da Silva Marques Figueira, José Joaquim Baptista, João Antunes Louro, Aníbal Martins Estevão, António Custódio Quinteiro, Alfredo Marques de Lemos, Abel Ribeiro, Joaquim Francisco, Joaquim Canais, António Antunes, Manuel Alves, Custódio Luís das Neves, Diamantino Carvalho dos Santos, António Maria das Neves, Joaquim Alexandre Rossa, Eduardo Pereira Soares, João Vieira Courela, Augusto Queijo, Augusto Pereira da Silva, Manuel Dias Oliveira, José Augusto Coelho, Diamantino Madeira, Antero Marques Ribeiro, Manuel da Silva Júlio, José Martins, Francisco Bartolomeu, Amadeu Martins Dias, Adélio Sidónio Fernandes, António Queirós de Seixas, Manuel Guerreiro, Abílio Pinheiro de Magalhães, José Maria Simões Soares, António Ribeiro da Cunha, Manuel Maria de Almeida, Cândido Martins Leite, José Mendes da Costa, Romualdo Rodrigues, Basílio Grijó, Manuel Lopes Neto, António Gomes, Abel Pinto, Joaquim Duarte Cardoso, Aracati Cardoso, Hermínio Augusto Paulo, Leonel Lourenço, José Pinto Ferreira, José Maria Roma, Alberto Luís Spares, Maurício Ribeiro, Joaquim de Oliveira Canário, Manuel Cordeiro Dionísio, José Bicho Carvalho, Manuel Teixeira, Isolino Barbosa, Domingos da Silva Vilaça, Adolfo Carvalho Barbosa, António César de Araújo, João Moreira, António Neto Aleixo, António Lopes de Azevedo, José Mendes Ribeiro, Abel Louro, António José Cesário, Daniel dos Santos, José Pereira de Araújo, Manuel Francisco, José Martins Leite, António Maria Malagueta, Domingos Leite de Oliveira, José da Cunha, Alvaro de Melo, José Dionísio Loução, Manuel dos Anjos, Joaquim Gonçalves Duarte, António José Francisco, Osvaldo Vieira, Adalberto Maria Barbosa Lopes, Avelino Esteves Rodrigues de Campos, José Sirgado Chamusca, Didio Alves Serdoura, José Lourenço Ferreira.

Adriano Moreira, António da Cruz Oliveira, Eugénio da Silva Marques Figueira, José Joaquim Baptista, João Antunes Louro, Aníbal Martins Estevão, António Custódio Ribeiro, Alfredo Marques de Lemos, Abel Ribeiro, Joaquim Francisco, Joaquim Canais, António Antunes, Manuel Alves, Custódio Luís das Neves, Diamantino Carvalho dos Santos, António Maria das Neves, Joaquim Alexandre Rossa, Eduardo Pereira Soares, João Vieira Courela, Fernando Augusto Queijo, Augusto Pereira da Silva, Manuel Dias Oliveira, José Augusto Coelho, Diamantino Madeira, Antero Marques Ribeiro, Manuel da Silva Júlio, José Taborda, José de Oliveira Pedreiro, Joaquim de S. Alves dos Santos, António Entradas da Costa, José Mendes Bento, Joaquim Marques da Costa, António dos Santos, Manuel António, António Manuel Gonçalves, Joaquim Pedro, Manuel Luís Delgado, Cristóvão da Costa Casimiro, António Ferreira das Neves, Manuel Ribeiro

João de Matos, Manuel Pereira Pinto, Lourenço do Rosário Rodrigues, Manuel António Bocas, João Lopo Galante, Edmundo Dias Severino, Carlos da Silva Carvalho, Adelino Gonçalves da Silva, Henrique Nogueira Loureiro, António Nobre Lopes, Manuel Mendonça Custódio, Rafael Jorge das Neves, António Soares Pinto, António Maria, Manuel Roque Saúde, José Augusto Simões, Artur Pereira dos Santos, Manuel Fernandes Correia, José Ferreira Rasteiro, Joaquim Ferreira Lopes, Pedro Teixeira da Silva, António Ferreira Leite, Alberto Monteiro, Idalino Rebelo, José Gonçalves Tigela, Jerónimo Teixeira, António de Almeida-Evaristo Rodrigues Constantino, António Pereira, Francisco Domingos Eusébio, António da Silva, Agostinho da Silva, António Ferreira, Joaquim Barbosa, José Maria Tavares, Manuel António Valente da Costa, Aureliano Rodrigues, José B. Correia Ratinho, Augusto da Fonseca Mendes, Luís Taborda Chasqueira, Natalino Nunes da Costa, Joaquim António Figueira Bilro, Adelino dos Santos Nascimento, Aires Pinto Machado, Joaquim Martins, António Fernando Pires, Adelino Gomes, Rogério Joaquim Teixeira, António da Rocha Couto, Joaquim Augusto Santiago, José Francisco Cassapo Júnior, João Carrilho, Francisco Morais, António Bolete Cunha, Casimiro Gomes Marques, António Silvestre, Rogério Amilcar Ruivo, Georgino da Silva, Alberto José Vidal, Albino da Costa Oliveira, José de Matos Bruno, Joaquim Augusto, João Sérvolo, Manuel Evangelista Luz, Augusto Viante Oliveira, José de Sousa, Vitorino Pinto da Silva, António da Rocha, José de Sousa de Jesus, Domingos da Silva, Mário Pinto de Carvalho, Martinho da Silva Carvalho, Armando Rosado Simões, Leopoldo Sousa, Joaquim Pinto Ribeiro, António Gomes Girão, Mariano Barreto Bartolomeu, Albino Martins Ferreira, Francisco Pereira de Lima, José da Cruz Reis, Joaquim Afonso Sabino, Amilcar Daniel Lopes, Modesto Rodrigues Aranho, Francisco Pereira, José da Silva Mendes, Fernando Marques dos Santos, João Vitório, Agostinho de Sousa Guimarães, Jaime Augusto Esteves, José Simões Pessa, José Maria de Barros Rodrigues, José Maria Moura, Ricardo Justino Barbado, Francisco Alberto Rodrigues, Miguel Ferreira, Joaquim de Oliveira Santos, Francisco da Silva, Miguel Ferreira, José Pereira Robalo, Laurentino das Dores Caleira.

REFORMAS

Secretaria da Direcção Geral — Bento dos Santos, contínuo de 1.ª classe.

Serviços Médicos — Dr. Abel da Ascensão de Sousa Donas Botto, médico especialista de radiologia do Porto; Dr. José Guilherme Pacheco de Miranda, médico da 3.ª zona da Assistência Domiciliária de

Lisboa; Prof. Dr. Francisco Gentil, médico especialista de cirurgia, de Lisboa; Dr. Oscar Moreno, médico especialista adido, transitado da antiga Companhia do Norte.

Material e Tracção — Frederico Martins, subchefe de Depósito; Manuel Alves de Oliveira, visador de 3.^a cl.

Via e Obras — João Pimentel Letra Baptista, assentador; Manuel Lourenço, assentador; António Mendes Claro, assentador; José Eduardo Patarata, chefe de lanço de 2.^a cl.; António Maurício, ajudante de secção; Clemente Ferreira, assentador; Francisco Freitas, operário de 2.^a cl.; Carolina Tarrafa, guarda de p. n.; Alvaro Augusto Madeira, assentador; Eva Rosa de Jesus, guarda de p. n.; José Maria, assentador; José Rebelo, assentador; António Matos, assentador; Emilia Oliveira Gomes, guarda de p. n.

DEMISSÕES

Serviços Médicos — Hugo de Oliveira Correia, enfermeiro de 2.^a classe; Prof. Dr. Pedro Manuel de Almeida Lima, médico especialista de neuro-psiquiatria; Dr. José Ferreira Lopes, médico da 1.^a secção da linha do Sul; Dr. João Vieira Pereira, médico da 2.^a subsecção; Dr. Afonso Rodrigues Rebollo, médico da 12.^a subsecção.

Divisão dos Abastecimentos — Jesuino de Sousa Matoso, empregado de 2.^a classe; Evaristo Augusto, servente; Eurico Valente Mendes de Almeida, empregado de 3.^a classe.

FALECIMENTOS



António José Nunes de Carvalho, Chefe de 1.^a classe do Porto. Admitido como praticante de estação em 20 de Março de 1911, foi nomeado factor de 3.^a classe em 11 de Dezembro, chefe de 3.^a classe em 27 de Janeiro de 1926, chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1941 e chefe de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1943.

Manuel da Silva Neves, Fiel do cais de 1.^a classe de Gaia. Admitido como conferente em 2 de Agosto de 1919, foi promovido a fiel de cais de 2.^a classe em 1 de Julho de 1926 e a fiel de cais de 1.^a classe em 1 de Maio de 1945.



João António da Conceição, Revisor de 1.^a classe de Campanhã. Admitido como carregador em 21 de Novembro de 1919, foi promovido a revisor de 3.^a classe em 1 de Março de 1925, a revisor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1928 e a revisor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1941.

Manuel Marques, Carregador de Setil. Foi admitido como carregador em 14 de Dezembro de 1907.



António Almeida, Guarda-freios de 2.^a classe de Gaia. Admitido como carregador em 21 de Julho de 1924, foi promovido a guarda-freios de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929 e a guarda-freios de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1939.

Joaquim Sequeira Abelho, chefe de lanço de 1.^a classe da Linha da Beira Alta. Admitido como capataz geral, interino em 21/6/1915 e nomeado para o quadro em 21/3/1916. Promovido a chefe de lanço de 1.^a classe em 21 de Janeiro de 1929.





José Rodrigues, Carregador de Mogofores. Admitido como carregador suplementar em 4 de Novembro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Agosto de 1928.

Santos Caetano da Silva, Factor de 2.^a classe de Entroncamento. Admitido como praticante de estação em 20 de Novembro de 1928, foi nomeado aspirante em 1 de Julho de 1929, factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1931 e factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1943.



António Martins, Carregador de Coimbra. Admitido como carregador suplementar em 16 de Junho de 1924, foi nomeado carregador em 21 de Maio de 1927.

Gastão Corona Linares, Guarda de Estação de Lisboa-Jardim. Admitido como carregador auxiliar em 31 de Maio de 1919, foi nomeado carregador em 3 de Julho de 1920 e Guarda de Estação em 21 de Abril de 1929.



Maria Rosa Rodrigues, guarda de p. n. do distrito 278 (Setúbal). Admitida como guarda de p. n. em 1 de Março de 1930.

João Rodrigues, operário de 2.^a classe da 6.^a Secção (Castelo Branco). Admitido como carpinteiro do extinto Grupo do Pessoal Permanente em 21 de Agosto de 1927 e nomeado para o quadro em 8-11-1944 como operário de 5.^a classe. Operário de 3.^a classe em 1-12-1945 e a operário de 2.^a classe em 21-12-1946.



Alexandre Pereira, Maquinista de 3.^a classe de Barreiro. Admitido ao serviço da Companhia em 5/1/1918 como Chegador, foi nomeado Fogueiro de 2.^a cl. em 1 12 918, de 1.^a cl. em 1/1/1937 e a Maquinista de 3.^a cl. em 1,4/946.

Guilherme Maia, Fogueiro de 2.^a cl. do Depósito de Entroncamento. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 18 4/944, foi nomeado Fogueiro de 2.^a cl. em 1 1 947.



António Ribeiro Maciel, operário de 1.^a cl. Admitido como servente auxiliar em 25/2/907 e nomeado para o quadro em 16 2 912, sendo, depois, pedreiro de 2.^a cl. em 9 7 919; artífice de 2.^a cl. em 11/5/927. Em 1 de Janeiro de 1943 promovido a operário de 1.^a cl.

Florêncio Pinheiro Duarte, Capataz de manobras de 2.^a cl. Admitido como limpador provisório em 11 de Dezembro de 1920, foi nomeado carregador em 1 de Julho de 1927, promovido a agulheiro de 3.^a cl. em 20 de Outubro de 1935, promovido a agulheiro de 2.^a cl. em 1 de Agosto de 1944 e a capataz de manobras de 2.^a cl. em 1 de Fevereiro de 1946.





Cipriano dos Santos, assentador do distrito n.º 134 (Muge). Admitido como auxiliar de via em 8/10/924 e nomeado assentador em 21/3/925.

Carlos Augusto Ferreira, Empregado de 1.ª cl. do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, em 3/4/928, como servente, passou a Escriturário em 1/1/932, a Empregado de 2.ª em 1/1/943 e a Empregado de 1.ª em 1 de Janeiro de 1945.



Mário Rosa da Cruz Costa, Fogueiro de Máquinas Fixas, do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia como Limpador, em 16/9/925, passou a Capataz em 1/10/936, a Capataz de 2.ª cl. em 1/1/943, de 1.ª cl. em 1/1/944 e a Fogueiro de Máquinas Fixas em 1/1/947.

Augusto António de Almeida, operário de 3.ª cl. Admitido como ajudante auxiliar em 5/6/931. Promovido a serralheiro auxiliar em 16/12/937, sendo nomeado para o quadro em 1/12/944 como operário de 5.ª cl. Promovido a operário de 4.ª cl. em 16/12/944 e depois classificado operário de 3.ª cl. em 1/12/945.



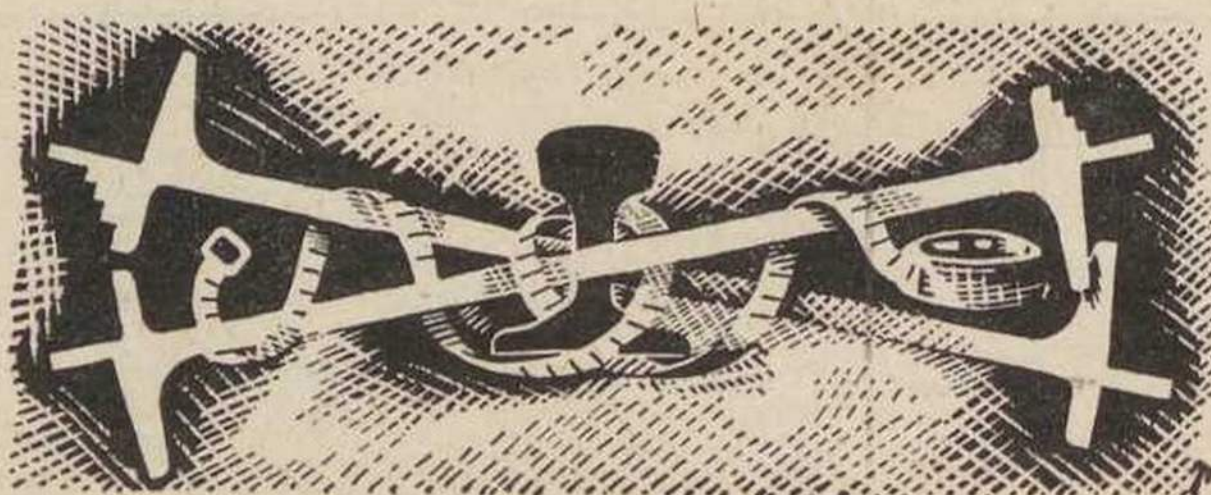
Henriqueta Maria de Oliveira, guarda de P. N. Admitida como guarda substituta em 15 de Janeiro de 1941 e nomeada para o quadro em 1 de Janeiro de 1947.

Manuel Augusto Ribeiro, servente de obras (Santa Comba Dão). Admitido como servente de armazém, suplementar, em 12/1/925 e nomeado para o quadro em 1/4/945 passando a servente de obras em 1/1/947.



Maria Augusta, guarda de P. N. do distrito n.º 15 — B. A. Admitida como guarda de P. N. em 1/11/920.

Camilo Ramos dos Santos, Fogueiro de 1.ª do Depósito de Figueira da Foz. Admitido ao serviço da Companhia em 7 de Fevereiro de 1928, como Limpador, passou a Fogueiro de 2.ª em 1 de Janeiro de 1936 e a Fogueiro de 1.ª cl. em 1 de Janeiro de 1944.



S u m á r i o

Saudação do Ministro das Comunicações aos Congressistas dos Caminhos de Ferro.

A reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional dos Congressos dos Caminhos de Ferro.

Ferrovíarios Franceses em Portugal.

A Excursão dos Ferrovíarios Portugueses a França constituiu um grande sucesso.

A educação física e os trabalhadores.

Jerusalém, por Guerra Maio.

Um túnel no estreito de Gibraltar.

A Senhora dos Remédios e a lenda da «Furninha», por A. M.

Sonho em viagem, por José Silvério.

Pessoal.

NA CAPA — Os congressistas de Caminhos de Ferro no Palácio Hotel do Buçaco.