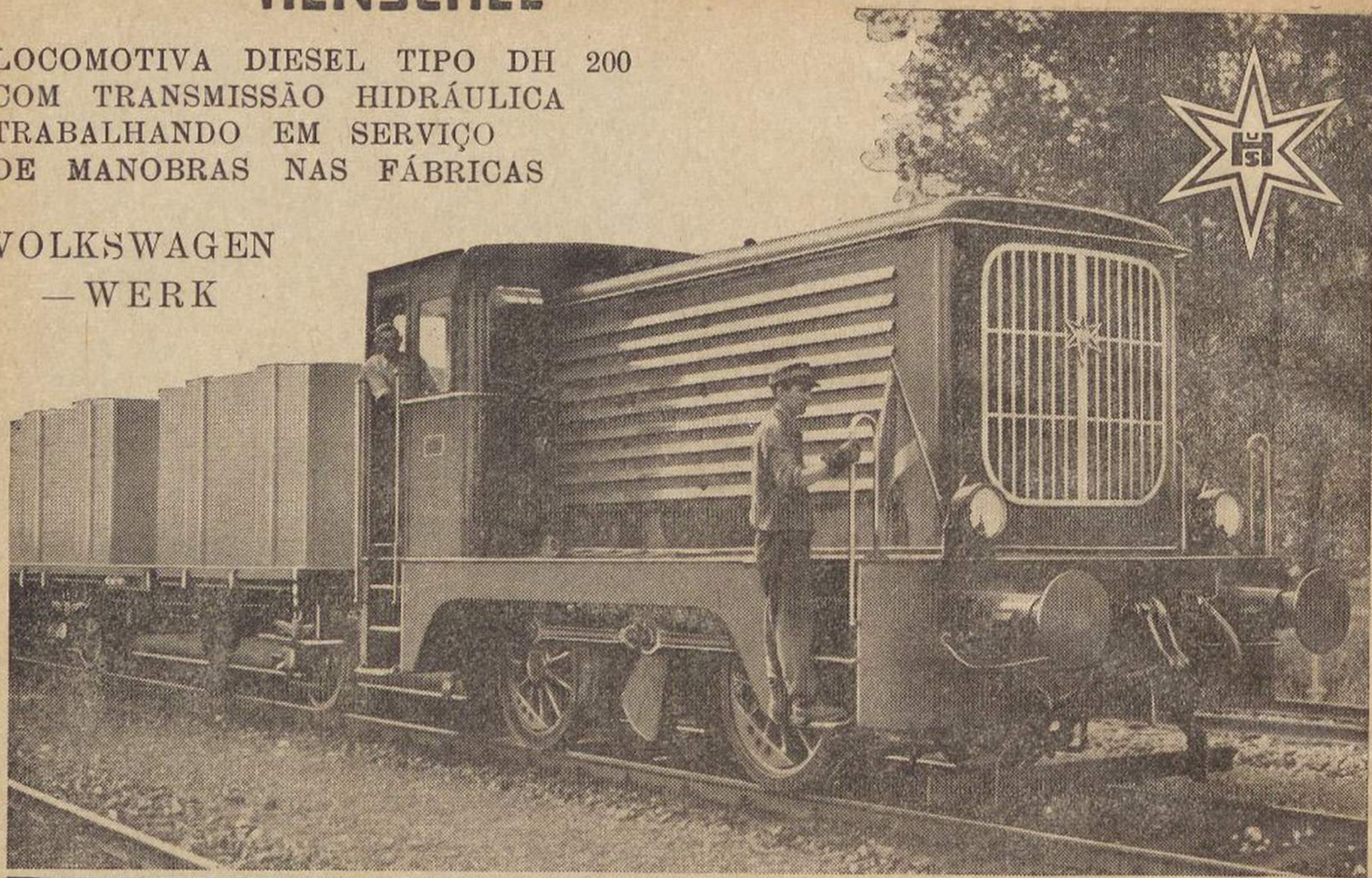


BOLETIM DA CP

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DH 200
COM TRANSMISSÃO HIDRÁULICA
TRABALHANDO EM SERVIÇO
DE MANOBRAS NAS FÁBRICAS

VOLKSWAGEN
— WERK



HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA

Acenda um fósforo e... pronto!

O GAZCIDLA responde-lhe imediatamente, fornecendo-lhe uma chama sempre igual e de grande intensidade calorífica. O GAZCIDLA, pelas suas invulgares características, é o melhor dos combustíveis para usos domésticos. O melhor, o mais rápido, o mais eficiente e o mais económico dos combustíveis.



GAZCIDLA

VENDAS A PRONTO E A PRESTAÇÕES DE CALORÍFEROS, FOGÕES



A - 2

STUDIO TOM

BOLETIM DA C.P.

N.º 295

JANEIRO — 1954

ANO 26.º

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

*Director da Sociedade
Estável*

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 Seca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

1 9 5 4

Mais um ano se escoou na ampulheta do Tempo! Estamos já no limiar de 1954. E com o presente número, o nosso Boletim entra também em novo ano de publicação. Com efeito, esta publicação, sempre acarinhada pela numerosa família ferroviária, inicia hoje o 26.º ano de existência.

Dedicado aos interesses dos ferroviários, o «Boletim da C. P.», colaborado, indistintamente, por dirigentes e dirigidos, e desempenhando as duplas funções de órgão cultural e de jornal informativo, tem contribuído também, como já acentuámos uma vez, para o estreitamento dos laços de amizade e camaradagem que unem todos quantos, não importa a qualidade e a hierarquia das suas funções, servem a Companhia e os interesses superiores da Nação.

Vencido mais um ano, dirigimos aos nossos colaboradores e assinantes sinceros votos de felicidade e que se torne cada vez mais firme o sentimento de solidariedade que transformou numa grande família a maior organização do País.



A NOITE SANTA
Quadro de António
Allegri Corregio
(1494-1534) no Mu-
seu de Dresden.

NATAL ETERNO

COMO TODO O PASSADO QUE É PRESENTE,
NA GRANDEZA INFINITA QUE O TRADUZ,
ASSIM É QUE O NATAL, ETERNAMENTE,
NO MUNDO SE PROJECTA E REPRODUZ!

O DIA QUE CELEBRA, DOCEMENTE,
O SANTO NASCIMENTO DE JESUS,
DO MESTRE QUE ENSINOU A TODA A GENTE,
O SEU VERBO DE AMOR QUE AO BEM CONDUZ!

DO HOMEM QUE SURTIU DIVINIZADO
AO CONDUZIR PELOS SEUS PRÓPRIOS PASSOS,
A CRUZ ONDE MORREU SUPLICADO!

CRUZ DE PERDÃO E FÉ, QUE NOS ESPAÇOS
SE REFLECTE EM PRESENÇA DO PASSADO,
E DONDE CRISTO NOS ESTENDE OS BRAÇOS!

JOAO BISPO

Santo António na Sicília

P o r A Q U I L I N O R I B E I R O

Frei António, no entanto, não se pôde reprimir que em sua consciência não considerasse que Deus pôs o homem na terra e mandou-o viver. Viver era evitar os trabalhos que conduzem, antes dos dias cheios, à perniciosidade do físico e à morte. O destino humano, porém, trasbordava de contradições. Sim, de facto, a insatisfação só devia ser do agrado de Deus quando representasse um protesto contra a molície que bestifica, a fartura que embrutece, e o bem próprio feito à custa do mal dos semelhantes. Reflectindo e tornando a reflectir, depois dum longo silêncio, modo de se castigar, disse para Filipe:

— Às vezes falas como um livro aberto, rouxinol da madrugada. Sim, às vezes, as tuas sentenças não ficam a dever nada às de Salomão. Digo-te a sério. E, concordo; deixemo-nos impregnar deste céu, desta luz, desta serenidade, embora fôsse deste manjar que se nutriam os fabulosos e pantafaçudos deuses pagãos. A nossa hospedeira talvez já tenha ordenhado o leite. Pois que seria ofender a pureza das coisas no plano primordial deixá-lo arrefecer, vamos lá. Vamos lá tomar a nossa tigelinha, enquanto está morno, como saíu da teta da cabra. Já reparaste que as ervas aromáticas, que abundam nestes montes e por tabela perfumam o leite que vamos beber, são principalmente o mentrasto, a hortelã e a erva santa? Ervas da nossa terra...?!

Uma rapariguita de olhos pretos, morena como uma pera baguim, com uma saia em que o Maio se tinha visto e desmaiado, trouxe-lhes a caçamba, com a espuma virginal a esfusiar num murmurinho doce. Era a filha duma viúva pobre, feia, honesta e arrenegada, quatro botaréis inderrribáveis contra a concupiscência. Frei António chamava mesmo a estes

predicados virtudes teologais, tanto eles modelam o bronze da criatura. Embora não fosse destas por causa de quem ardeu Troia e os justos viraram a precitos, ainda para que se não desmentisse nela a lei de Abraão, tinha-lhe Deus deparado um marido que os seus imperscrutáveis desígnios entenderam chamar a si quando menos se esperava. E lá ficou ela mais desabrida, mais miserável e mais rezadeira, com a *ragazza* nos braços. Quando viu os fradinhos saírem do navio como pintos dum charco, comoveu-se e repartiu com eles o último pão do açafate. Em seguida, alojou-os. Pagavam-lhe cultivando-lhe o campinho e pedindo a Deus por ela, que também era um óbolo que aceitava, alma temente como era.

Assim, naquela manhã de benções, depois de retemperarem o corpo, dispuseram-se a ir trabalhar, para o que levaram da choupana pás e alviões.

Era em princípios de Março e já riscava o céu uma ou outra asa de andorinha. Passava, e na brancura do dia era como se se fôsse desdobrando um novelo de fio preto. Lançava um chilreio e, reparando bem, dava-se conta que era uma mensagem à terra, prestes a conceber, e aos pássaros bebendo amavios para a estação dos amores. Nos abetos, como nos cedros e loureiros-rosa, ainda sonolentos, as borbulhas que com toda a propriedade, também chamam olhos, começavam a entreabrir à luz. Mas já o alecrim e a borragem floriam para as abelhas que não tinham vagar de quebrar mais tempo nas colmeias, tocadas pelo fadário de colher pólen a bem da comunidade. Trabalhar no campo era regalo, e trataram de plantar um limoeiro. Percorreram depois o terreno e, ao palpite, descreveram o rectângulo em que profundariam um poço. A fazenda era seca e bravia, de má terra,

piçarra e carrasca no cabeça, e requeria água como os cegos vista.

Filipe arregaçou o hábito e pôs-se a cavar o solo com denodo. Não era debalde que tinha sido servente de pedreiro. A carretar pedra e calça robustecera os músculos. Espigara puxado pelo próprio trabalho. A debilidade em que se encontrava Frei António pouco mais lhe permitia que ser o engenheiro da obra. Se pegava na pá, breve a testa se lhe perlava de bagadas de suor. Uma vez que fez um esforço maior, caiu sobre o traseiro, o que levou a rapariga, que não conhecia ainda respeitos, a soltar boas surriadas. Frei António, muito sisudo, ofereceu aquele desaire pelo refrigério das almas do Purgatório. Mas tinha pena, embora a alma lhe exultasse sobre a miséria física, ver-se um caco inútil.

Todo o santo dia Filipe trabalhou como um moiro. À hora de Trindades, a água reluzia no fundo do poço. O alvião tinha dado numa veia e o bom mineiro teve de saltar fora para não ficar inundado.

Acudiu a mulher de mau génio, acudiram os vizinhos e, atribuindo a maravilha mais à ciência de vedores do que à bondade de Deus, cobriram os dois de loas. E todos solicitavam a Frei António que lhe fosse dizer onde passava a água subterrânea no seu quintal para também cavarem um poço. Como em regra a Sicília é terra mirrada de fraga e salão, as encomendas eram tantas como os agros.

Depois de calçarem as sandálias, que a *ragazza* tivera o bom ardil de limpar do barro, rezavam o *Angelus*, Frei António dobrou a cabeça, meditabundo e satisfeito. Ali ficava aquele manacial de vida para desalterar as criaturas desde as plantas que florescem e se cobrem de folhas, o mesmo é que revestirem dalmática para magnificarem o Senhor, aos animaizinhos monteses e ao ho-

mem, o mais insofrido e ingrato dos viventes. Outrossim ficaria ali aquele limoeirinho para símbolo de bondade e de lisura. Bem certo que não há monumentos que mais ousem à espiritualidade que as árvores plantadas por velhos ou por crianças na terra que nos dá de comer e nos come, uns porque pouco mais a hão-de pisar, outros porque pouco a pisaram ainda. Os césaes erguem seus obeliscos e mausoléus colossais, e sobre eles, lenta mas irremediavelmente, o tempo se encarrega de insculpir o terrível epitáfio: *nihil*. As árvores, essas, são pirâmides eternas. Dão frutos, e os seus princípios de nutrição perpetuam-se nos demais entes, do mesmo modo que as vergôntes, as folhas e o lenho. Enquanto o mundo for mundo subsistem na transmutação sem fim dos seres. Para que servem o bronze dos cemitérios e as estátuas de mármore na Via Ápia duma pretendida eternidade? Salvo se algum pássaro lhes vem esterçar em cima, não têm outro préstimo que não seja proclamar a estúpida vaidade dos homens. As árvores são tantas vezes obra de amor, como aquele limoeiro plantado por Frei António e seu irmão laico.

Depois de bem regado pela mocinha com a água que já quase atestava o poço, Frei António endereçou-o e consagrou-o ao Senhor numa prece que lhe brotou do fundo de alma:

— Limoeirinho, eu te encomendo à Divina Graça para que medres, enflores, frutifiques, dê sombra às aves, e refrigeres com o sumo ácido, que tão inteligentemente fabricas, a ardentia dos acalorados! Que sejam tantos os teus frutos como as estrelas no céu! Não te canses de produzir e dar. E tu, poço, nunca negues a tua água a quem tem sede, desde hoje, nesta hora de precoce primavera, até à consumação dos séculos.

(Inédito do livro HUMILDADE GLORIOSA)



TOADA DO NATAL

Por REBELO DE BETTENCOURT

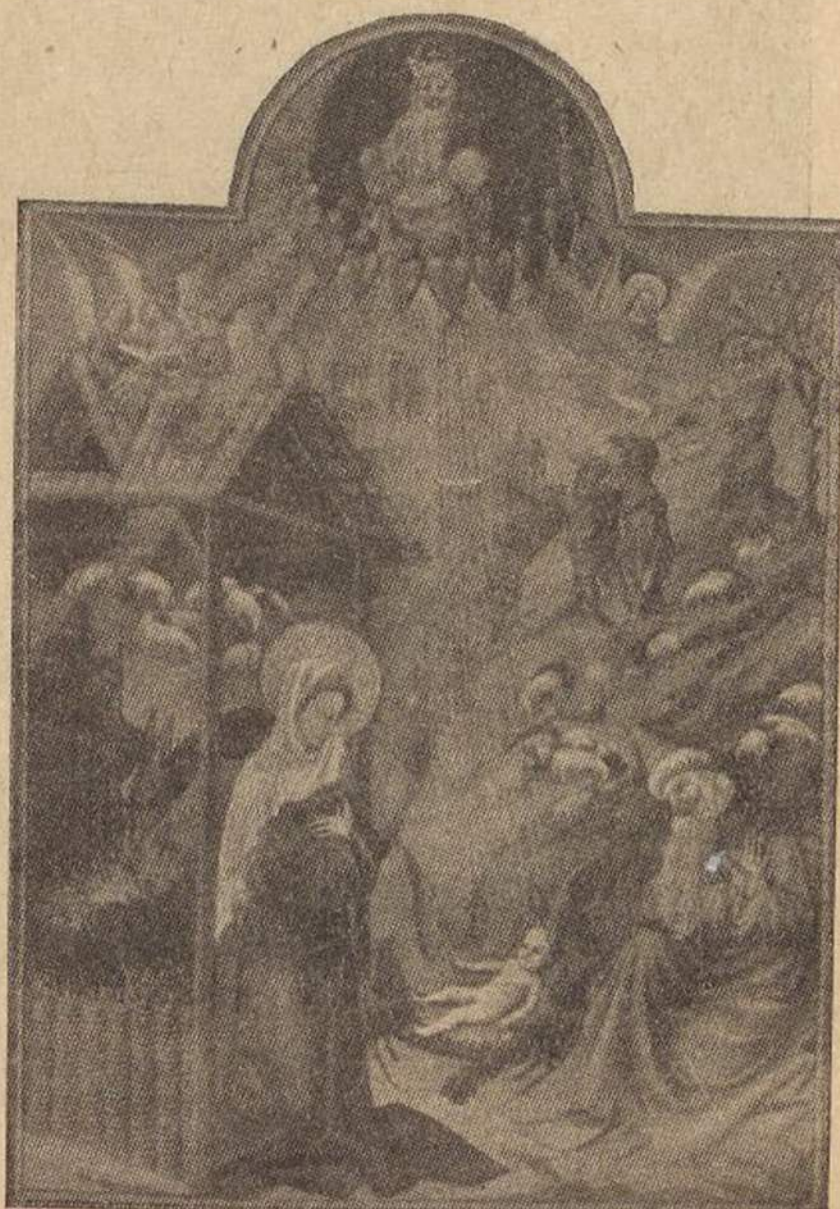
DEZEMBRO. Numa doce melancolia, que quase entenece, caem os primeiros chuviscos, a anunciar o inverno. Daqui a dias, daqui a horas — não corre o tempo tão apressadamente? — estamos no Natal. Aqui, em frente, a dois passos da porta, armaram-se as barracas com brinquedos. Uma multidão de crianças, todas as tardes e todas as noites, vem ver e admirar os bonecos, os carrinhos, os trens de loiça que mais tentam os seus olhos. Para nós, que envelhecemos, o Natal é uma saudade, mas para as crianças é a única realidade bela da vida. Só as crianças se entendem entre si. Enquanto os homens, no seu duro egoísmo, como se tivessem nas suas mãos presa para sempre a vida — se afastam de Cristo e esquecem, como ingênuas, as suas palavras de amor e justiça, as crianças debruçam-se amorosamente sobre os pequeninos berços dos presépios portugueses, onde, sorrindo, um lindo Menino Jesus de barro simboliza a esperança e o sonho — que são imortais.

É de barro, muitas vezes moldado por mãos rudes de artistas ignorados, o menino que dorme, aureolado na luz de um sorriso, nas palhas dos presépios. Todas as crianças o sabem. Todavia, esse menino humilde, que nasceu num curral, e ali está sendo contemplado por uma vaquinha mansa e por um burrinho submisso — domina o Mundo. Não fala — e as crianças entendem-no. Não profere uma palavra — e a sua eloquência avassala e encanta. Não respira, não se move, não há sangue nas suas veias

inexistentes e, contudo, sentimos, naquele berço, o calor e a palpação da Vida.

Natal! Natal! Chuviscou há pouco. Há não sei que doce e poética melancolia nesta luz baça, cor de pérola, da manhã. Nem assim, com esta ausência de sol, Lisboa deixa de ser linda. Não há sol, mas as crianças que estou vendo ali, na praça de Camões, curiosas e alegres, na contemplação extática de centenas de brinquedos, trazem na sua alma em flor o sol da Primavera. Dir-se-ia, ao vê-las tão contentes, que é o Menino Jesus que sorri nos seus olhos e canta nas suas bocas o hino da vida imortal.

Natal de Jesus, Natal das crianças! Meu Deus! Meu Deus! Porque envelhecemos tão depressa?

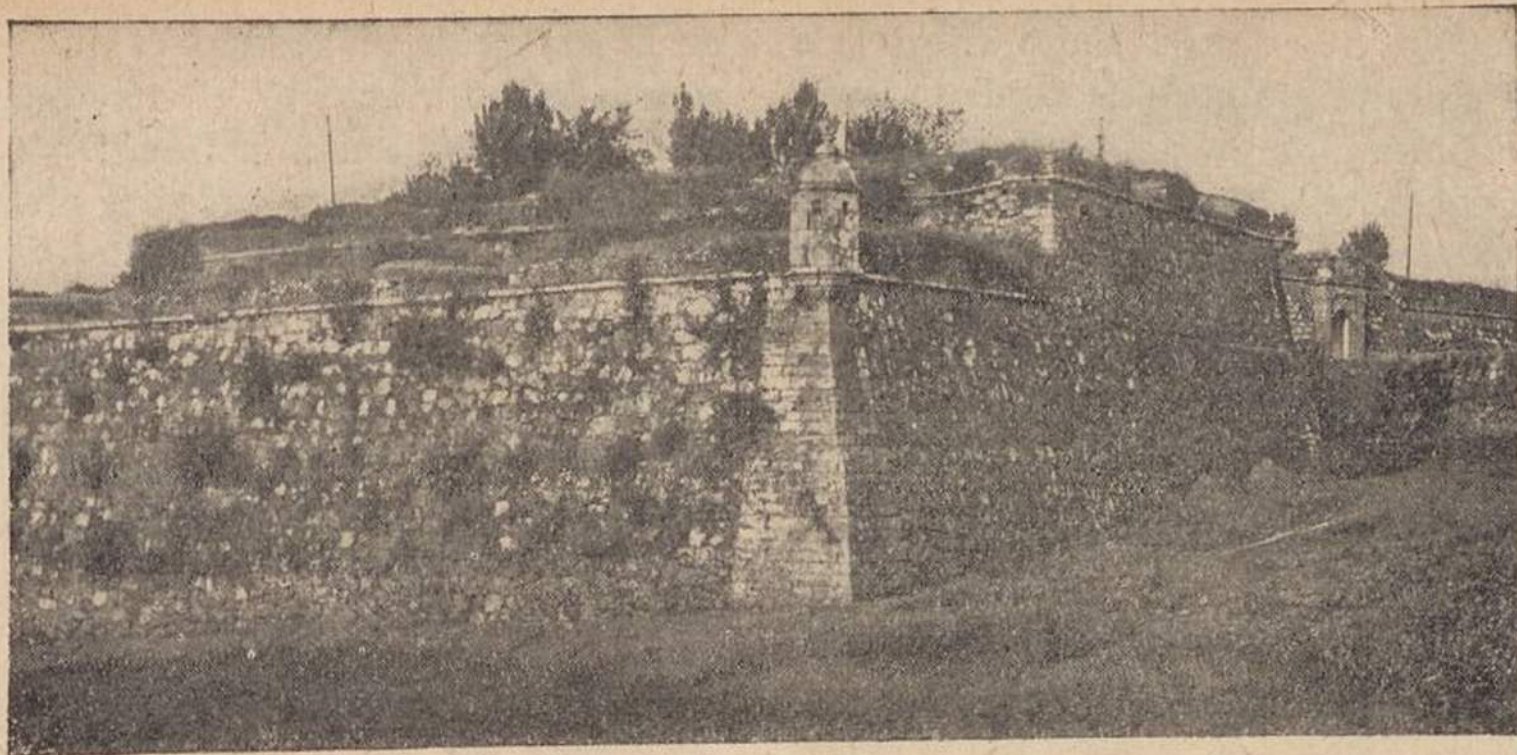


Nascimento de Jesus — No «Livro de Horas», do Duque de Berry



NA «NOITE DE NATAL»

Quadro do pintor açoriano *Domingos Rebelo*



VALENÇA Uma parte das muralhas da Praça

CONHEÇA A SUA TERRA

V A L E N Ç A

P o r A N T Ó N I O M O N T Ê S

Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

A estrada de Monsão a Valença, por entre campinas alegres e verdes ramarias, que parecem desfazer-se em luz, lembra uma varanda florida sobre terras de Espanha. Uma ou outra mancha de pinheiral, de tons aveludados, enche de poesia o vale ridente, onde o Minho canta diante de salgueirais, enfeitados ao mirarem-se nas águas serenas.

Do lado de lá, a Espanha, triste e monótona, carrancuda às vezes, mas do nosso lado a paisagem, duma doçura incomparável, é das que deixam saudades, das que se recordam vida fora, tal a sua graça bucólica!

Numa curva da estrada — a varanda por onde caminhámos encantados —, aparece-nos uma torre pitoresca, detalhe medievo na paisagem campesina, a recordar-nos as velhas lutas da independência.

Solitária, elegante, com as ameias a recortarem-se no azul do céu, a «Torre da Lapela», com as armas lusas a encimarem a

porta ogival, é como marco turístico a apreçoar aos que passam os oito séculos da Nacionalidade!

Vamos agora junto ao rio, e quando menos esperamos, aparece Friestas, para nos mostrar o mosteiro beneditino de Sanfins, fundado por S. Rosendo, seu primeiro abade.

Não há muito tempo, que no convento se mostrava, como relíquia preciosa, uma correia com fivela de marfim, que pertencera ao hábito do monge fundador. Era uma correia milagrosa que dispensava a intervenção da medicina, em casos de obstetrícia!

Mulher de parto mais ou menos aflita, caso grave com que as senhoras comadres se não entendessem, eram resolvidos com a correia do santo, que, atada à cintura da parturiente, operava prodígios...

A igreja românica de Sanfins de Friestas, exemplar arquitetónico que conserva o perfume do passado, é um monumento majestoso que nos recorda as sombras negras

que antecederam a longa noite filipina, e assinala a marcha gloriosa do espírito cristão, que conduziu os primeiros portugueses ao solo duma pátria, que os seus descendentes, movidos pela mesma fé, dilataram mundo fora!

* * *

Na encosta fica a aldeia de Verdoêjo, com a torre branca abraçada por castanheiros, e à beira da estrada surge outro mosteiro beneditino, o de Ganfey, colmeia rica que ajudou a reedificar Valença e a erguer a igreja de Santa Maria dos Anjos.

Protegido pelos reis, deixou-lhe D. Afonso

so II sua prata lavrada, para que os monges nunca o esquecessem e encomendassem a toda a hora sua alma a Deus!

A estrada, agora ensombrada de carvalheiras, vai de novo ao lado do rio. Num alto, a catedral de Tuy, muito velhinha, domina a cidade galega, e na colina fronteira, Valença, majestosamente coroada, sorri para a vizinha Tuy, a quem, se quiser, pode apertar a mão pela ponte que liga as duas cidades fronteiriças...

* * *

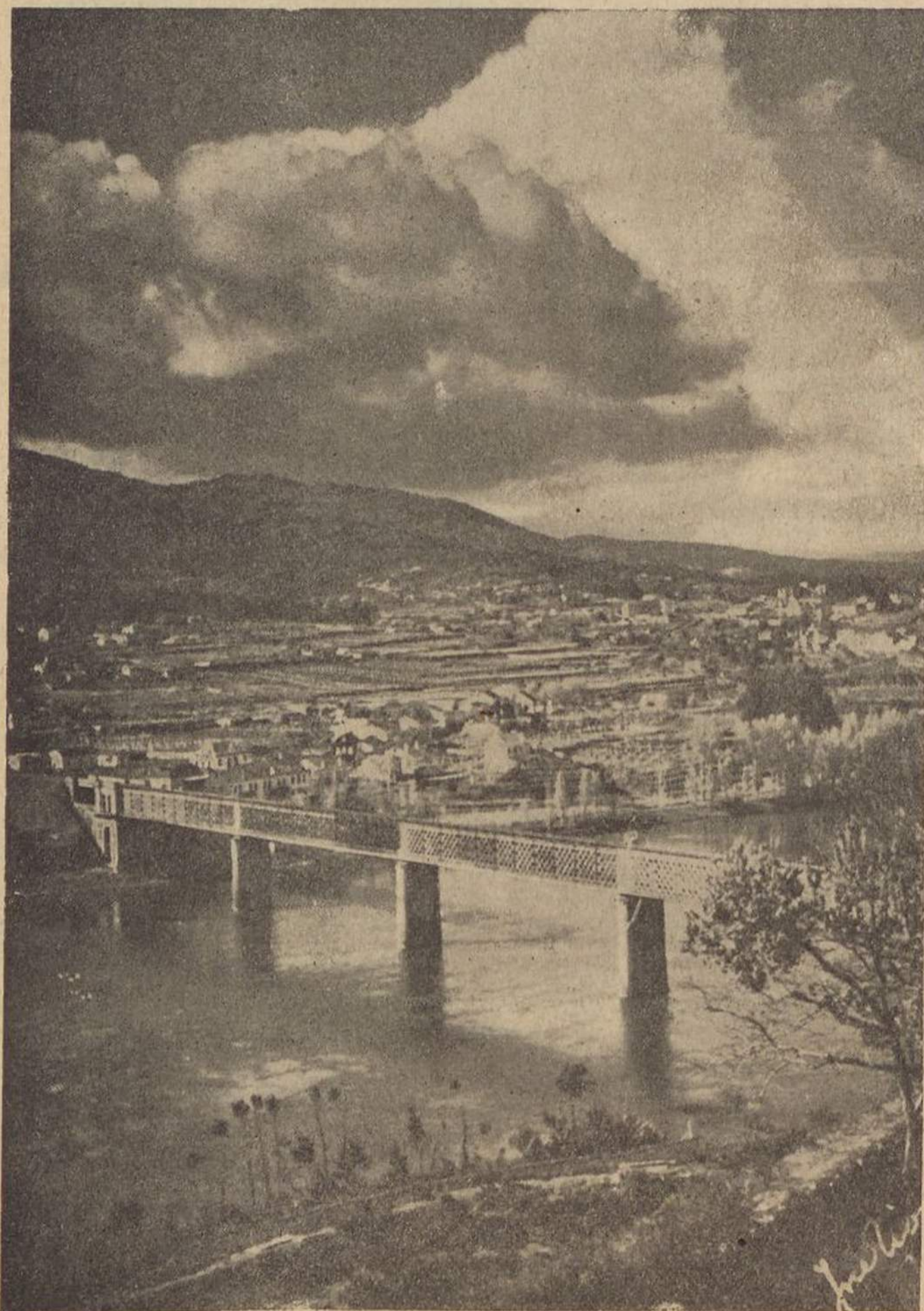
Diz-se que em tempos existiu na margem esquerda do rio o Castelo de Tuy, de fundação antiquíssima, à

volta do qual se ergueu uma povoação, donde saíram os povoadores das margens do Minho.

O Castelo de Tuy, que depois se chamou «Contrasta», e por fim Valença, ficava no alto dum monte, prosperando de tal forma no tempo dos romanos, que se transformou em terra de certa importância, que o tempo e as guerras destruíram.

Repovoada por D. Sancho I e destruída pelas invasões leonesas, é erguida por D. Afonso III, que lhe mudou o nome de «Contrasta» para «Valença do Minho», enriquecendo-a com uma cinta de muralhas.

Uma calçada íngreme leva-nos ao alto da vila e depois de subirmos a rua de S. João e de atravessarmos as «Portas do Meio», fomos dar à «Coroad», donde olhamos a praça notável, com baluartes evocadores dos mais duros cercos e dos mais heróicos feitos militares.



Ponte metálica internacional que liga Valença a Tuy

Visitámos as capelas do Encontro e do Bom Jesus, esta com a interessante imagem de Nossa Senhora do Carmo, que metida na mochila dum soldado, figurou na Guerra Peninsular, onde a guarnição de Valença se portou com gloriosa bravura.

A vista da «Porta da Coroadá», duma vastidão imensa, deslumbra pela variedade da paisagem.

As freguesias de Arão, Gandra, Tayão e do Cercal, os conventos de Sanfins, Ganfey e Mosteiró, as serras de Arga e Candemil, o monte Aloya, as povoações de Fontoura, Cristêlo Cova, S. Pedro da Torre, S. Julião e Santa Maria da Silva, tudo aparece a nossos olhos extasiados.

* * *

Antes de descermos, entrámos na igreja de Santo Estevão, onde existiu a insigne colegiada, célebre pelo patriotismo dos seus cónegos quando da guerra de 1640, que cederam metade dos seus rendimentos para as despesas da luta.

Depois, andámos ao acaso pelas ruas tristes da cidade heróica, e fomos dar à igreja românica de Santa Maria dos Anjos, que tem ao lado a interessante capelinha de Nossa Senhora da Guia. Visitámos a igreja da Misericórdia, onde se venera a imagem do Senhor dos Passos, tão querida da gente de Valença. Admirámos o marco miliário que indica a distância a Braga, na via romana de Astorga. Vimos a inscrição da casa do antigo governador Miron Sabione, onde funcionou a Aula Real de Artilharia. Subimos ao «Baluarte de Faro». Olhámos a «Casa do Eirado». Fomos às «Portas da Gaviarra», onde recordámos feitos heróicos, e por fim, do «Baluarte do Socorro», contemplámos um dos mais esplendorosos painéis de encantadora província minhota.

* * *

O «Baluarte do Socorro»!

A' esquerda, o monte de São Julião, com o cume a beijar as nuvens prateadas. Em frente Tuy, com seu ar medieval. Para a direita a montanha, salpicada de casais, com a capelinha da Senhora de Faro, aninhada em verduras,

Os tons mágicos confundem-se diante do rio poético, que a nossos pés desliza mansamente, emoldurado de salgueirais.

O quadro, onde predominam as côres suaves, deslumbra, e quando a tarde caía brandamente, adquiria cores fantásticas, de beleza indescritível, só exercida pela melancolia da paisagem, que convida a contemplação demorada!

O anilado dos montes junta-se ao verde tenro das campinas, ao azul baço do firmamento, ao dourado das muralhas, ao castanho escuro da velha cidade de Tuy, e todas estas cores juntas ao bronzeado dos oliveiros e ao aveludado dos pinheirais, que aqui e além aparecem polvilhados de aldeias brancas, se projectam no rio, onde o sol deixa tonalidades estonteantes!

Tive vontade de subir ao «Monte Faro», banhar a alma nos seus horizontes vastíssimos, deslumbrar os olhos na amplidão de maravilha, saborear o perfume dos canteiros verdes, beber o ar puro das montanhas, seguir até Caminha o curso do rio sonhador, mas para quê, se tinha diante de mim um quadro deliciosíssimo, onde não faltam cor, doçura e majestade!

* * *

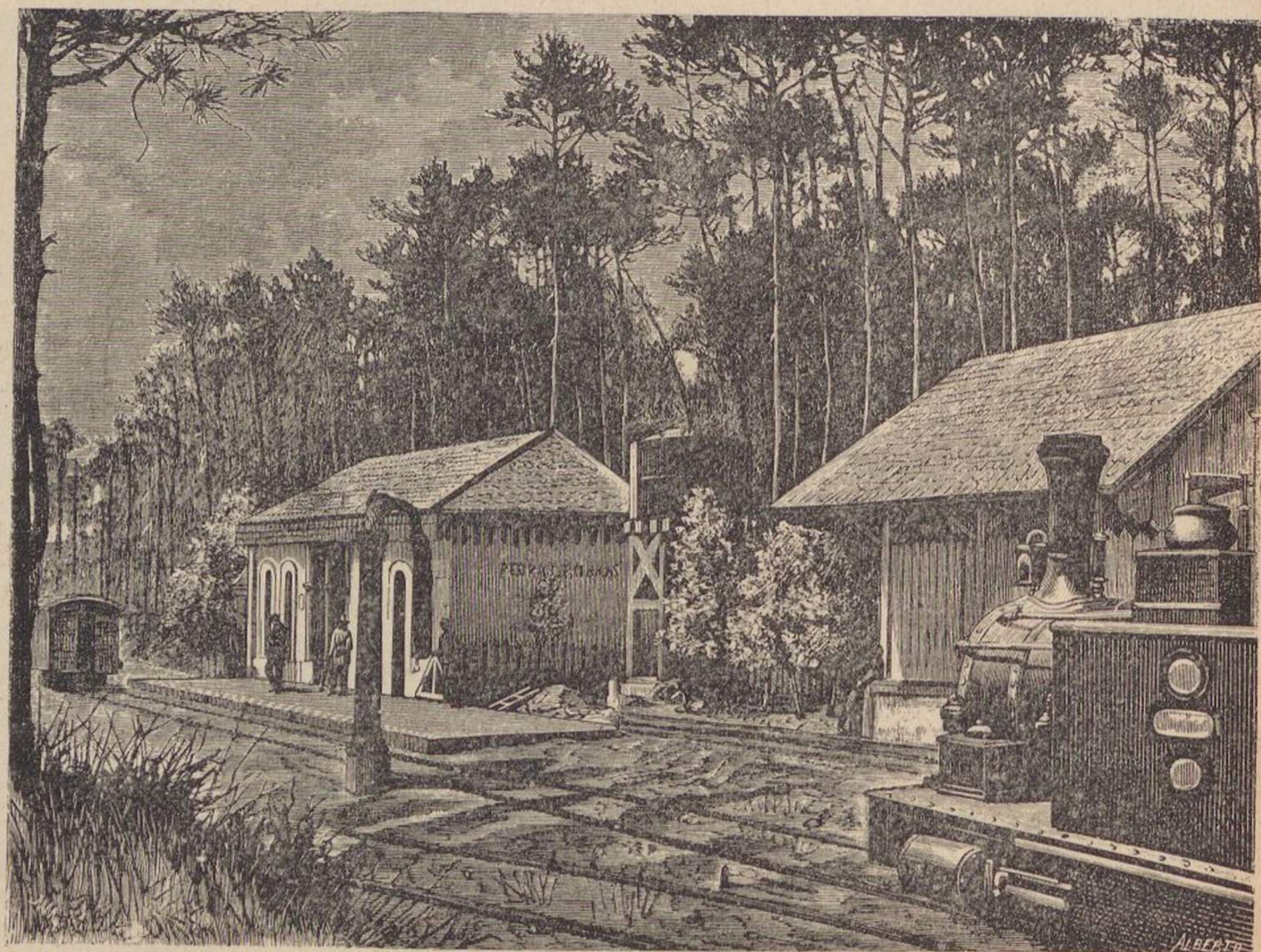
Era dia da romaria a Nossa Senhora da Cabeça. A terra parecia deserta. Desertos estavam os campos, naquela tarde amorosa!

Inteiramente só, debruçado no «Baluarte do Socorro», a olhar terras galegas, recordei as lutas doutro tempo, evoquei os bravos soldados da heróica praça de armas, namorei a paisagem mimosa, e durante uma hora segui a marcha vagarosa do rio, que cada vez mais provocante, nos desafiava à contemplação das suas margens formosíssimas.

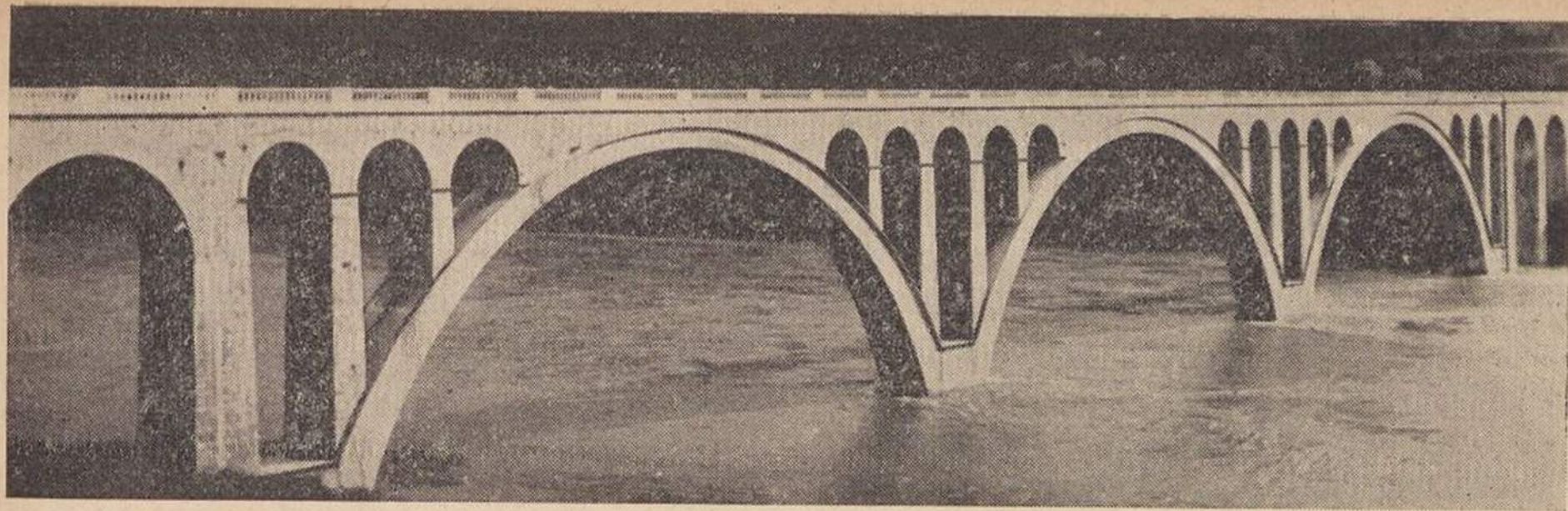
Soaram as trindades.

Diante da paisagem empolgante, verdadeiramente fascinado com a sua beleza romântica, ergui as mãos a Deus, rezei pela nossa Independência, e junto das velhas muralhas — que mesmo de noite pareciam brilhar —, recordei os oito séculos da mais linda história do Mundo!

Caminhos de Ferro Portugueses



Estação de Pedras Rubras no caminho de ferro do Porto à Pova de Varzim. (Segundo uma fotografia de *F. Rocchini*)



Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA
Chefe de Repartição da Divisão da Via e Obras

No texto da mensagem que os ferroviários portugueses entregaram ao Papa, quando da sua recente excursão à Itália, salientavam-se as atenções dispensadas por Pio XII ao nosso País, como a concessão da «Rosa de Ouro» à arquidiocese de Gôa; a nomeação de um prelado português para Cardeal de África, o Cardeal-Arcebispo de Lourenço Marques; a suprema dignidade de Doutor da Igreja a Santo António, nascido em Lisboa; a designação do Patriarca das Índias, D. José da Costa Nunes, para presidente da Comissão dos Congressos Eucarísticos Internacionais; e a nomeação, também honrosíssima, em ocasiões de grande solenidade e larga projecção cristã, do Cardeal-Patriarca de Lisboa, como Legado a Latere de Sua Santidade.

Com saudações respeitossíssimas, os excursionistas apresentaram o testemunho da sua gratidão, pelo reconhecimento altíssimo, que aqueles factos também exprimiam, da secular obra missionária e civilizadora de Portugal.

E entenderam os ferroviários que maior significado teria a mensagem, se fosse escrita, como foi, em latim, a língua do Lacio, (x) usada nos trabalhos literários pelo antigo povo romano e adoptada na liturgia da Igreja Católica e, ao mesmo tempo, por ser a mesma língua em que, no século XVI, D. Jerónimo Osório, mui ilustre Bispo de Silves, se dirigia ao Sumo Pontífice.

* * *

A sensibilidade do ouvido humano está compreendida entre 400 a 6.000 vibrações duplas.

* * *

O enegrecimento das colheres de prata pelos ovos deve ser atribuído ao enxofre dos sulfurosos ou mecárpôs orgânicos, resultantes da degradação dos ácidos aminados.

* * *

Em diversos países, como na Bulgária, Turquia, China, Estados Unidos e Rússia, faz-se a conservação de ovos sem casca.

* * *

Nas águas de Nantes, em França, naufragou certa vez um barco carregado de ostras exportadas de Portugal. Como são moluscos (animais sem vértebras) muito prolíferos e hermafroditas, rapidamente povoaram os bancos daquela costa. Calcula-se que cada ostra pode dar origem a cerca de dois milhões de ostras, por ano!

Hoje, as famosas ostras que se vendem em França, apanhadas ali, têm a pomposa designação de «huîtres portugaises».

* * *

Naquele ano, produziram-se movimentos populares nos dias 5 e 6 de Outubro, porque o descontentamento era grande, sobre-

tudo na capital; o rei não tinha jurado a Constituição; e a fome ameaçava o povo. Na manhã histórica de 5 de Outubro, um destacamento constituído principalmente por mulheres do povo, de operárias e rurais, dirigiu-se ao rei e exigiu-lhe a promessa do envio, na mesma noite desse dia, de um comboio de víveres para a capital. Por outro lado, um segundo grupo de manifestantes, acompanhado de tropas, chegou no momento em que a guarda real recebia hostilmente uma delegação da Assembleia. E, na madrugada do dia 6, o povo forçou as portas do castelo e o rei apareceu então acompanhado da rainha. Quando um dos manifestantes beijou a mão da soberana, o povo entusiasmou-se e conduziu triunfalmente à capital a Família Real e a farinha para abastecer a cidade.

Trata-se da rainha Maria Antonieta e do rei Luís XVI, bem como de algumas das cenas passadas nas cidades de Versalhes e Paris, no ano de 1789.

* * *

Para gravar som nos filmes, transformam-se as vibrações sonoras em vibrações luminosas e, depois, para reproduzir o som gravado, pratica-se a operação inversa.

* * *

Por édito datado de 31 de Maio de 1492,

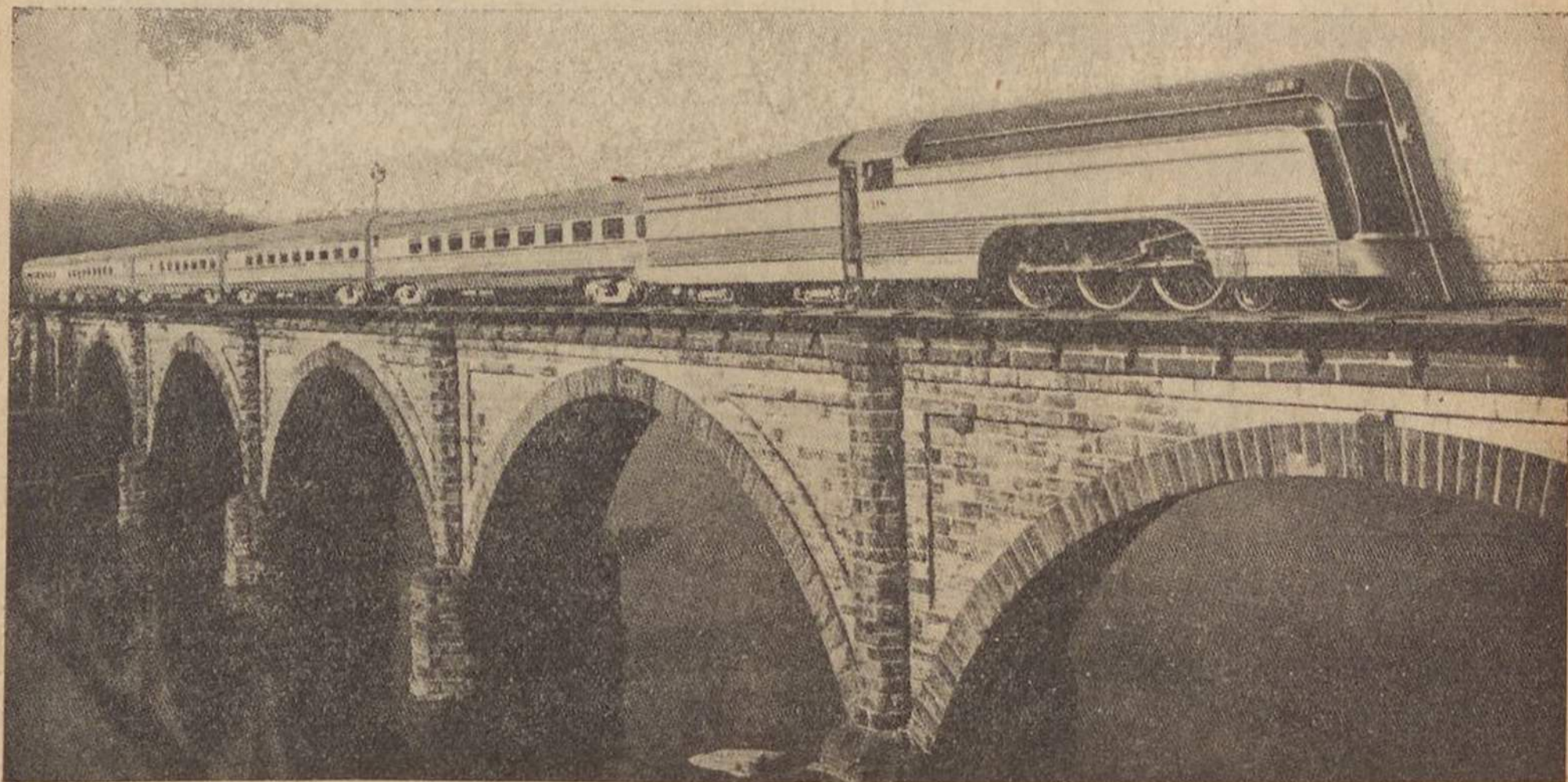
os Reis Católicos determinaram que toaos os judeus não baptizados saíssem dos seus Estados e domínios, dentro do prazo de quatro meses, sob pena de morte e confiscação de todos os bens, sem mais processo nem sentença. Punha-se o dilema: converter-se ao Catolicismo ou sair.

Muitos dos expulsos, cerca de duzentos mil, dirigiram-se a Portugal, França, Marrocos e, principalmente, Turquia.

Os Estados não permitiram que levassem ouro, prata, nem moeda. Assim, os judeus tiveram, forçosamente, de os trocar por letras de câmbio ou por mercadorias autorizadas para exportação. E os compradores, aproveitando-se da escassez do prazo, exploraram ferozmente os infelizes. O negócio foi de tal ordem, a preços tão baixos, que um autor escreveu «judeu houve que vendeu uma casa por um jumento e uma vinha por um pedaço de pano».

Reinava então, no nosso País, D. João II, que decidiu admitir no Reino todos os judeus que o desejassem, mediante o imposto de oito cruzados por pessoa, com direito a permanência de oito meses.

(x) A par do latim literário, culto, vernáculo, havia o latim vulgar, falado pelo povo. Foi com o primeiro que se escreveu a mensagem.



Um combóio estilo aerodinâmico em serviço nos Estados Unidos

Inauguração da linha de Setil a Vendas Novas

NO dia 15 de Janeiro de 1904 realizou-se, revestida de grande brilhantismo e sob a presidência de El-Rei D. Carlos, a festa inaugural da linha férrea de Setil a Vendas Novas, ou seja, como a Imprensa acentuou então, pondo em relevo a sua importância nacional, «a ligação entre toda a rede ao norte do Tejo, entre toda essa grande fita de ferro que cruza o País, e a rede do Sul de Portugal, até ali isolada nas suas províncias alentejana e algarvia».

Com a inauguração desta linha, iniciou-se uma profunda e benéfica transformação no sistema ferroviário português.

O Eng. C. Xavier Cordeiro, colaborador efectivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, na qualidade de engenheiro consultor, referindo-se, em 16 de Janeiro de 1904, na aquela publicação, à importância da linha de Vendas Novas, afirmou, a propósito, que a rede do Sul tinha «uma história de lutas brilhantes pela sua conserva-

ção e de desfalecimentos pungentes pela sua ruína».

E acrescentava seguidamente:

«Houve até, e não há muito, quem a considerasse objecto quase inútil à sua posse pelo Estado e projectasse desfazer-se dela. Não recordemos este triste facto».

Felizmente que as coisas se modificaram — porque — ilucida-nos ainda o eng. C. Xa-

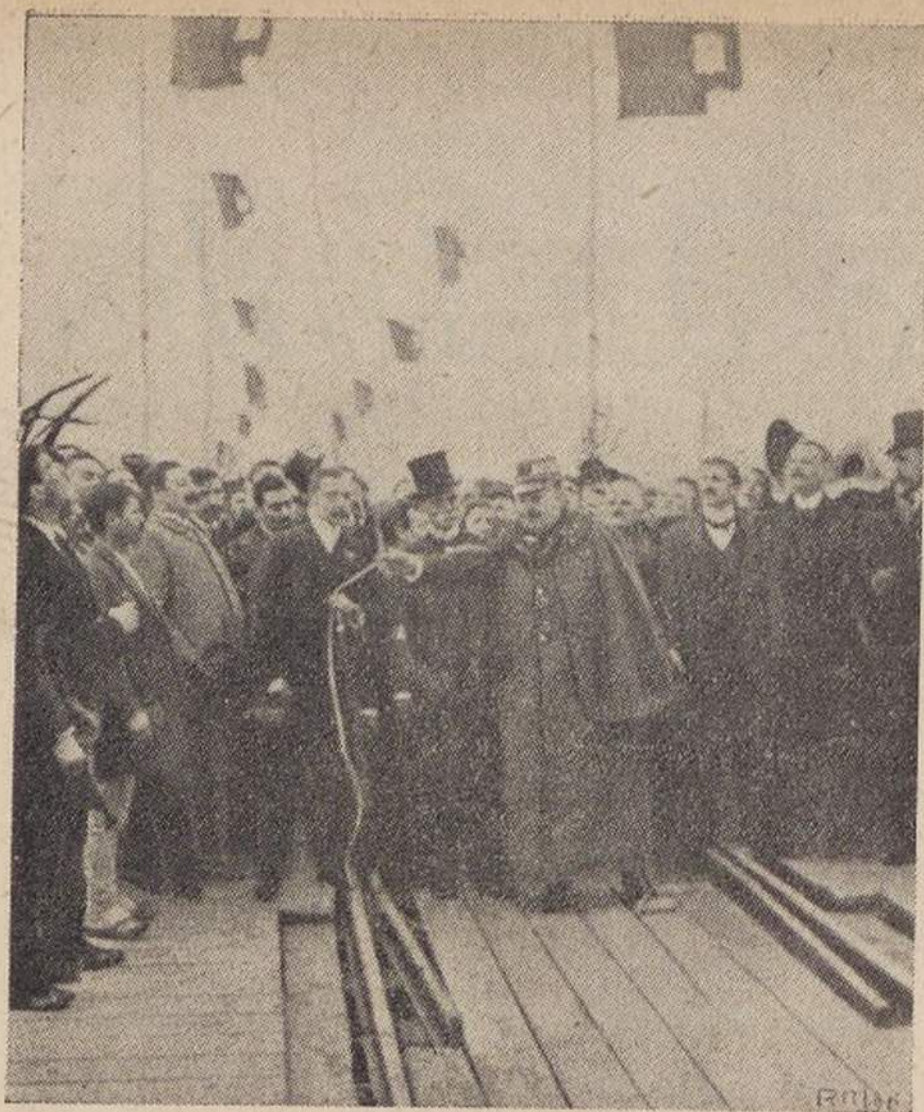
vier Cordeiro, «veio ao poder um novo espírito mais patriótico, mais competente, que salvou, para o País, esse grande valor efectivo; e quem então trabalhou tanto nessa orientação de ideias aplaude-se hoje ao ver como, sob uma administração honrada e inteligente, aquela bela rede tem prosperado».

Sobre os benefícios da nova linha, o mesmo engenheiro pronunciava-se assim:

«Não somos dos que imaginam que a ligação desta rede com as demais vias férreas do País, por meio da linha de Vendas Novas, seja



El-Rei D. Carlos acompanhado pelo conde de Paçô Vieira, ministro das Obras Públicas, momentos antes da inauguração da ponte sobre o Tejo



El-Rei D. Carlos inaugurando a ponte sobre o Tejo

só um benefício para a Companhia Real. Há-de sê-lo para todas. Não haverá um quilómetro de via, quer numa quer noutra das duas redes que não sinta, pouco a pouco, a influência daquela ligação, e por cada quilómetro em que, num certo prazo, essa ligação diminuir o movimento, muitos quilómetros haverá em que o benefício será irrecusável».

A linha tem, com efeito, uma história, que passamos a resumir, seguindo de perto os elementos fornecidos pelo referido engenheiro.

A linha, projectada a partir de Santarém, teve, porém, que afastar-se daquela cidade, por causa dos protestos que a *Sociedade Agrícola* local levantou, pois não concordava com a escolha de Santarém para testa de ferro.

«Hoje — comentava o eng. C. Xavier Cordeiro — «a bela cidade do milagre, Almeirim e outras povoações que ficaram privadas desse grande benefício, deploram a sua falta. Não têm de quem se queixar».

Em seguida, o articulista expôs elementos muito curiosos — e alguns deles bastante pitorescos — acerca da história da linha de Vendas Novas. Vale a pena ouvi-lo de novo:

14 «A linha, então, de Santarém a Vendas Novas, foi concedida como «caminho de ferro

do sistema americano a vapor» a Eduardo da Costa Correia Leite, por alvará de 22 de Setembro de 1887, e transformada esta concessão para via larga e parte em leito próprio por alvará de 13 de Dezembro de 1888.

Constituiu-se então a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais, com o capital de 1.600 contos, sendo-lhe transferida a concessão em fins desse ano.

A oposição, porém, de algumas corporações de influências santarenas à passagem da linha sobre a ponte do Tejo, obrigou a novos estudos que foram mandados executar por portaria de 16 de Dezembro».

O engenheiro C. Xaxier Cordeiro nesta altura do seu artigo fez este comentário gracioso:

«Mas, veja-se a singular coincidência! A Sociedade Agrícola de Santarém havia reclamado contra a passagem do comboio na ponte dizendo que se espantavam os gados. Pois a portaria a que nos referimos manda estudar a construção, por conta da companhia, de uma nova ponte, e determina que esta sirva para a



Inauguração do Caminho de Ferro de Vendas Novas
— Aspecto festivo da estação do Setil



O comboio na estação do Setil

via férrea e para a passagem de peões e gados!

«E não só nesta ponte, como nas de Azambuja e Muge!

«Quer dizer que os gados santarenos são tão inteligentes que só se espantavam quando encontravam o comboio na ponte que para eles fora feita; quando eram eles que iam passar pela da via férrea, mugiam ou relinchavam de contentes, ao ver junto de si a locomotiva!»

Feito este parêntesis tão chistoso, o eng.^o C. Xavier Cordeiro continuava a historiar a construção da linha. De novo vamos dar-lhe a palavra:

«Constituído, facilmente naquela época, o capital da companhia, foi seu presidente o sr. conde de Moser. Os trabalhos foram atacado com vigor no ano seguinte por empreitada geral confiada ao falecido engenheiro Pedro Ignácio Lopes, até que a crise de 1891 veio lançar a desordem financeira nesta como em tantas outras empresas e companhias portuguesas.

«Até 1895, aquele capital de mais de 500 contos, investido em material e trabalhos, conservou-se sem movimento, as obras paralizadas e algumas avariando-se com o tempo e empregando-se esforços notáveis junto dos poderes públicos para manter a concessão. Então, substituídos no conselho de administração da companhia alguns administradores, começaram-se ou activaram-se negociações já começadas para a passagem da concessão

a um grupo financeiro que concluísse a construção.

«Foi em fim desse ano que partiram para Paris os srs. Pedro Lopes e Emydio da Silva e depois de várias negociações com alguns bancos e industriais, conseguiram celebrar um contrato provisório com o conhecido empreiteiro e capitalista, o sr. Edmundo Bartissol, que se obrigava a concluir a linha de Vendas Novas com todas as suas dependências e material fixo e circulante mediante um contrato de arrendamento do Sul e Sueste, cuja anuidade serviria aos encargos do capital que era necessário para a construção.

«Em 1896 foi a respectiva combinação apresentada ao Governo, mas apesar da consulta favorável das instâncias técnicas por onde transitara, o ministro de então não deu o seu assentimento ao projectado acordo».

Depois de relatar que só a muito custo se conseguiu uma portaria de prorrogação do prazo da concessão por alguns meses, o eng. C. Xavier Cordeiro, diz-nos que só em 1899 foram, pois, renovadas antigas negociações com a Companhia Real. Uma vez assentes as principais bases dum acordo, partiram para Paris os srs. Pereira, Carrilho, Vitorino Vaz Júnior e Paul Chapuy, por parte da Compa-



Um grupo de rurais aguardando a chegada do comboio

nhia Real, e Costa Lima e Emygdio da Silva, por parte da Companhia dos Meridionais. Enquanto os primeiros, junto do «comité» da sua Companhia, discutiam aquelas bases, os segundos obtinham de um banco de Paris os fundos necessários para a realização da operação.

No entanto, apesar de aprovados os contratos pelas duas companhias em Dezembro desse ano, o ministro de então só muito mais tarde deu o seu acordo, quando as condições financeiras dos mercados, alteradas pela guerra do Transvaal, já não permitiam a operação. Assim, só em Maio de 1902 é que as duas companhias conseguiram uma escritura, a qual foi assinada, em 17 de Maio, com o Comptoir d'Escompte e a casa Bernard & Jarislowski, de Paris, que se obrigaram a fornecer à Companhia dos Meridionais os fundos necessários para a conclusão da linha, sendo-lhes transferido o mínimo da anuidade garantido pela Companhia Real em troca da exploração da linha.

A Companhia Real tomou a empreitada da construção, que a executou por administração confiando a direcção dos trabalhos ao engenheiro Vasconcelos Porto.

Este engenheiro, dotado de invulgaes qualidades de trabalho, executou a obra no curto prazo de pouco mais de ano e meio, isto é, um ano antes do que o prazo que fora fixado para a conclusão, tendo como principais colaboradores, o engenheiro francês Audouard, delegado da casa *Fives-Lille*, que dirigiu a montagem da grande ponte; o empreiteiro da construção das fundações, Eugénio Reynaud; o engenheiro adjunto, Oliveira Belo; o chefe de divisão Félix Alves e os de secção, Alberto Correia e Pedro Coelho.

A directriz seguida não foi, no total, a que estava projectada e começada a executar pela Companhia dos Meridionais. Com efeito, para melhorar as condições de traçado e exploração fez-se uma variante que diminuiu as rampas, de 18 para 12^{m/m} e aumentou o raio das curvas, de 300 para 400 metros.

A construção desta linha exigiu numerosas obras de arte, algumas das quais bastante importantes.

Na construção das pontes e aquedutos empregaram-se, aproximadamente, 30 mil metros

cúbicos de alvenaria, e o número de operários atingiu o máximo de 5.000.

De todas as estações, a mais importante é a do Setil. Na data da sua inauguração, tinha um quilómetro de extensão, entre agulhas, 7 linhas e grande número de construções, entre as quais o edifício dos passageiros, quatro edifícios para habitação do pessoal e instalações para o serviço das máquinas.

* * *

A inauguração desta linha constituiu um grande acontecimento, tendo sido convidado Sua Majestade El-Rei D. Carlos para presidir às festas, a que concorreram o conselho de administração, direcção e quase todo o pessoal superior da Companhia, os engenheiros e directores das linhas do Estado, o Ministro das Obras Públicas, representantes do Comércio, da Indústria e da Imprensa.

O comboio real saiu da estação do Rossio às 11 horas da manhã e chegou a Setil ao meio dia e um minuto.

A estação estava repleta de povo. Foguetes, bandas de música, vivas entusiásticos, animação.

O comboio demorou-se em Setil cerca de uma hora para o almoço, após o qual seguiu pela nova linha.

Chegado o comboio à entrada da ponte do Tejo, todos se apearam, indo D. Carlos descerrar a bandeira que cobria o título dessa admirável obra de arte, escrito a grandes letras doiradas: *Ponte Rainha D. Amélia*.

Essa ponte, uma das maiores da Península, foi construída sob a direcção do eng.^o Monsieur Audouart, em poucos meses, de 20 de Março a 10 de Novembro de 1903, ao mesmo tempo que construía mais outras duas na Vala de Azambuja e na ribeira de Muje. Ao todo 2.000 toneladas de metal assente em sete meses e meio.

A chegada do comboio a Coruche causou em toda a gente uma extraordinária impressão de agrado e de surpresa: a estação encontrava-se festivamente ornamentada. A' direita, colocara-se na linha do cais um comboio, simulando um trem de mercadorias pronto a partir e carregado com todos os produtos da agricultura local: cereais, gado bravo e suíno, cortiça e palha. Viam-se também nu-

merosos trabalhadores do campo. À esquerda, perfilava-se uma brilhante guarda de honra, constituída por mais de uma centena de campinos, envergando os seus característicos trajes e montando bem ajaezados cavalos.

A estação estava ornamentada com cobrejões, guizeiras, chocalhos, pás, enxadas e outros aprestos agrícolas.

Dali o comboio seguiu para a Quinta Grande, cujo apeadeiro defrontava com a propriedade do Visconde de Coruche, que mandara colocar, junto da estação, a máquina a vapor empregada na lavoura. A passagem do comboio, que afrouxara a marcha, a referida máquina agrícola silvou estridulamente.

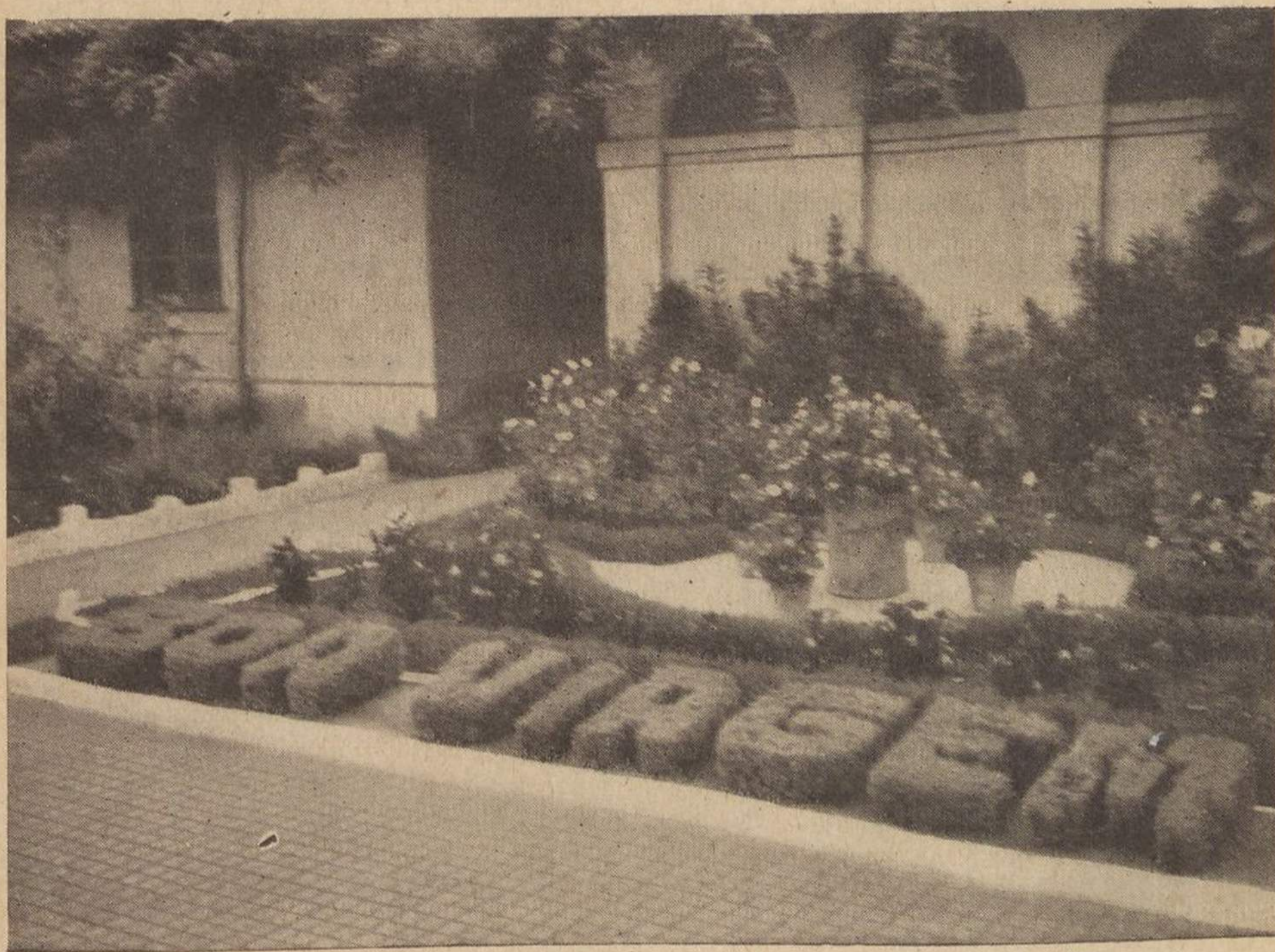
O comboio chegou finalmente a Vendas Novas, cuja estação tinha sido também visto-

samente ornamentada e onde houve uma demora apenas de 10 minutos, por o comboio levar já um atraso, em consequência das prolongadas manifestações em trânsito.

O comboio regressou quase directo a Lisboa-R., partindo de Vendas Novas às 3 horas e 55 minutos da tarde e chegando ao Rossio às 6 e 45, só com paragem em Coruche e Setil.

O Eng.º António de Vasconcelos Porto, que dirigiu, como dissemos acima, a construção da linha férrea de Setil a Vendas Novas foi nomeado por D. Carlos, na véspera da inauguração, seu ajudante de campo, depois de o haver distinguido, quando da inauguração da linha da Beira Baixa, com os cordões de oficial às ordens.

XII.º Concurso das Estações Floridas



A estação do Rio Tinto que, entre 10 estações concorrentes, muitas delas com jardins primorosos, conseguiu o 5.º lugar, deseja a todos os passageiros BOA VIAGEM

Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

3.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 6 — Passageiros* — (Em vigor desde 15-10-953) — Substitui a redacção do n.º 1 do Artigo 2.º da Tarifa.

6.º *Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros* — (Em vigor desde 15-10-953) — Altera a redacção Artigo 29.º da Tarifa.

4.º *Aditamento à Tarifa Internacional para o Transporte de Passageiros, Bagagem e Cães, entre Portugal e Espanha* — (Em vigor desde 1-11-953) — Inclui relações com Palma de Maiorca, na Tarifa.

6.º *Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha* — Em vigor desde 1-11-953) — Altera as tabelas correspondentes aos percursos franceses e do Sarre, bem como algumas vias a seguir.

6.º *Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular* — (Em vigor desde 7-10-953) — Anuncia: Transferência dos direitos e obrigações do contrato n.º 1.187, relativo ao ramal particular «Coimbra-B.-Cerâmica», na parte respeitante à Empresa Lusitânia de Cerâmica, Lda., para as Fábricas «LUFAPÓ» de Faianças e Porcelanas.

Transferência dos direitos e obrigações do contrato n.º 1.142, relativo ao ramal particular «Famalicão-Henriques», na parte respeitante à Companhia de Produtos Resinosos, S. A. R. L. (Manuel Henriques Júnior), para a Sociedade Comercial, Lda., passando o ramal a denominar-se «Famalicão-Socoli».

7.º *Aditamento aos Quadros das Distâncias de aplicação (em quilómetros) na linha da Beira Alta e respectivo anexo* — (Em vigor desde 1-11-953) — Atribui distâncias próprias ao apeadeiro de Trezoi.

Aviso ao Público B. n.º 194 — (Em vigor desde 5-11-953) — Estabelece novos preços

especiais, por barril e quilómetro, aplicáveis ao transporte, em grande velocidade, de «resina de pinheiro em bruto» e de «barris» vazios em retorno de remessas de «resina de pinheiro em bruto», e anula o Aviso ao Público B. n.º 98, de 12 de Dezembro de 1950.

95.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (Em vigor desde 15-11-953) — Transporte de mercadorias entre a estação de Celorico da Beira e o Despacho Central de Celorico da Beira.

210.º *Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* — (Em vigor desde 15-10-953) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Barca de Alva e o Despacho Central de Figueira de Castelo Rodrigo, servindo as povoações de Escalhão e Mata de Lobos.

Fiscalização das Receitas

5.º *Adt.º à C/Circular n.º 100* — (29-10-953) — Comunica que pode ser transportado gratuitamente nos comboios o semanário «Domingo».

Divisão da Exploração

Movimento

Carta Impressa n.º 20 — (de 1-10-953) — Anúncio dos comboios especiais requisitados pelo Ministério do Exército, para transporte de tropas.

Carta Impressa n.º 21 — (de 6-10-953) — Anúncio dos comboios de desdobramento por motivo da Peregrinação a Fátima, nos dias 11, 12 e 13-10-1953.

Aviso — (de 8-10-953) — Horário dos comboios na linha do Norte (Circulação diária dos C.ºs «Foguete» N.ºs 2 e 5 entre Porto e Lisboa-P.).

2.º *Aditamento à Ordem de Serviço n.º 86* — (de 16-10-953) — Restabelecimento da circulação normal entre Aveiro e Estarreja.

Ordem de Serviço n.º 88 — (de 21-10-953)
— Interrupção temporária de vias entre Porto e Campanhã.

Carta Impressa n.º 23 — (de 22-10-953)
— Anúncio dos comboios especiais requisitados pelo Ministério do Exército, para transporte de tropas.

Carta Impressa n.º 24 — (de 22-10-953)
— Anúncio do comboio especial requisitado pelo Ministério do Exército para transporte de tropas.

Carta Impressa n.º 25 — (de 22-10-953)
— Anúncio dos comboios especiais requisitados pelo Ministério do Exército para transporte de tropas.

Ordem de Serviço n.º 87 — (de 22-10-953)
— Interrupção temporária da via descendente entre Estarreja e Avanca.

Circular n.º 1.100 — (de 31-10-953) — Indicação das séries, números e demais características dos vagões de propriedade particular existente em Portugal.

Divisão de Via e Obras

Circular da Via n.º 3434 — (de 12-10-953)
— Transcreve a carta n.º 6888 de 7-10-953, da nossa Direcção Geral, comunicando a

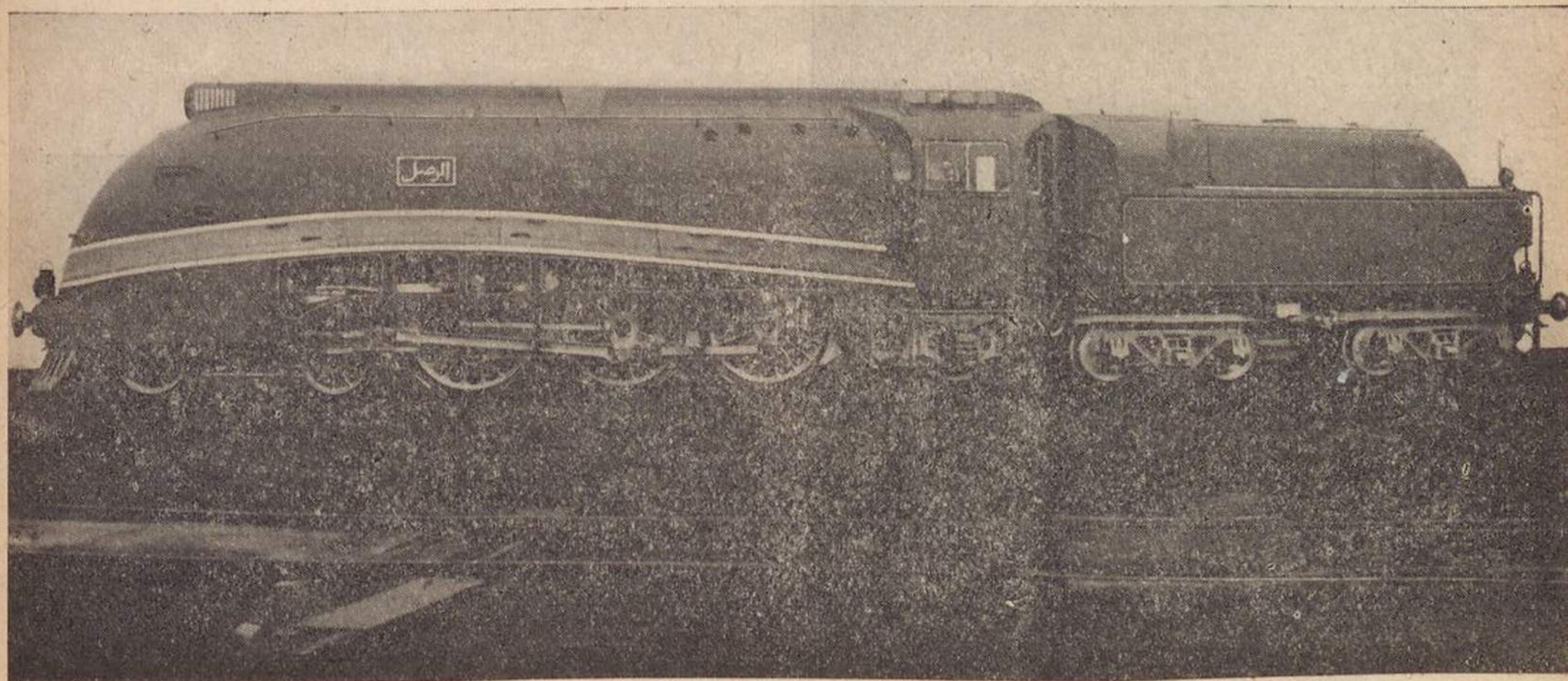
criação de novos modelos de papel para a correspondência externa da Companhia.

Instrução de Via n.º 354 — (de 22-10-953)
— Transcreve a carta n.º 63636 de 19-10-953, determinando que, quando um agente, no exercício das suas funções, ou fora delas se intrometa com qualquer passageira ou lhe falte ao respeito, deverá tal facto ser urgentemente participado, pelas Divisões ou Serviços, à Polícia Privativa, para que esta possa, sem delongas, intervir no apuro de responsabilidades de tais ocorrências.

Serviço de Conservação

Circular n.º 243 — (de 28-10-953) — Transcreve a carta n.º 39019/33 de 21-10-953 determinando que, de futuro, as comunicações relativas aos atentados ou outros incidentes ocorridos nas linhas que tenham de ser levados ao conhecimento das autoridades locais, deverão ser feitas de preferência ao posto local da G. N. R. quando ele exista, pois é a essa Guarda que compete o policiamento das linhas férreas do País.

As comunicações às autoridades locais continuam a não dispensar as que, nos casos de atentados, são feitas à Polícia Internacional e de Defesa do Estado.

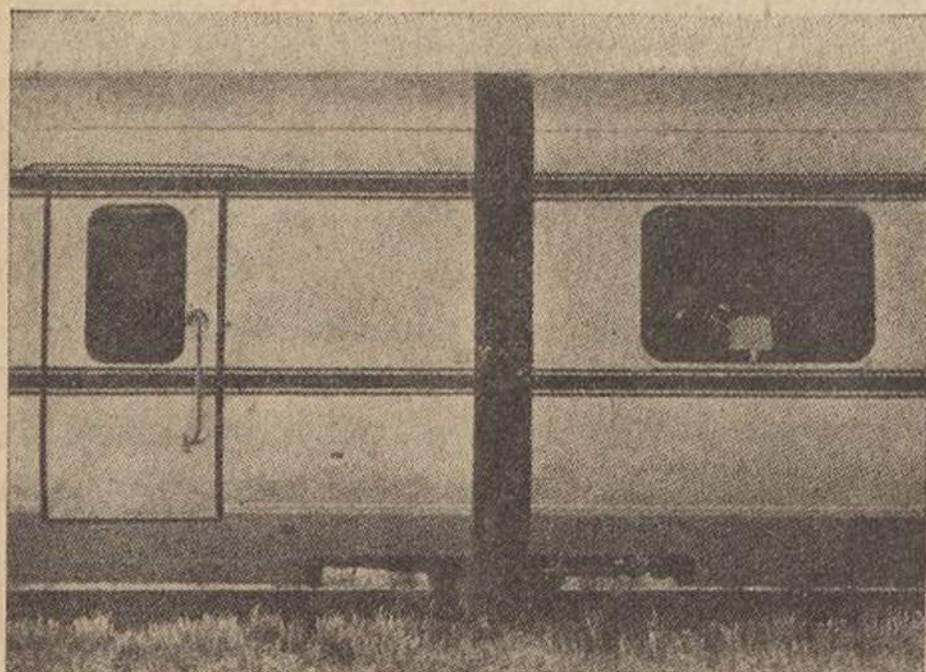


Modelo de uma locomotiva construída na Grã-Bretanha

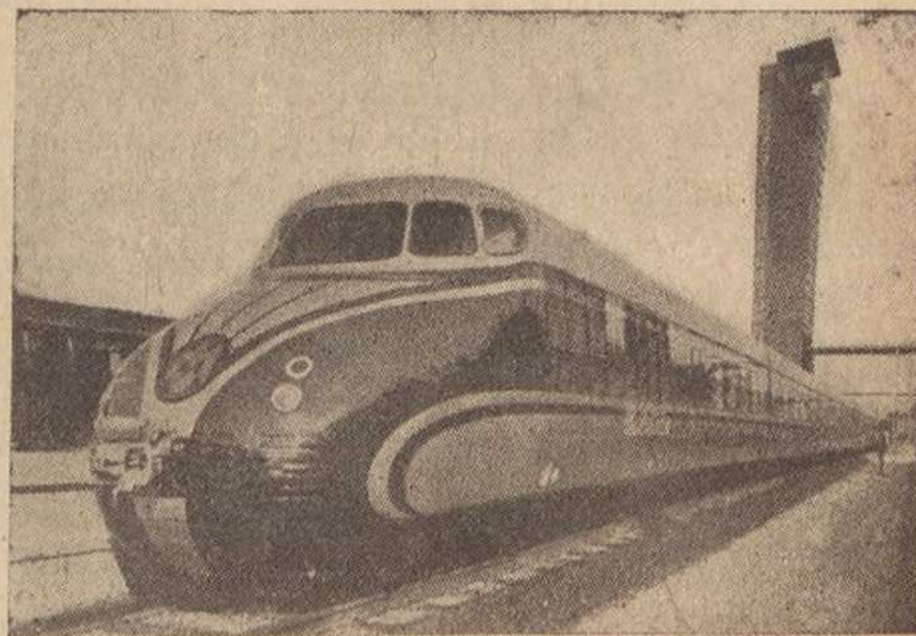
Os novos comboios alemães

No número 293 deste Boletim, correspondente a Novembro e na secção *Lá por fora...* fizemos referência ao novo material circulante de passageiros, recentemente construído na Alemanha e cuja concepção obedece, em princípio,

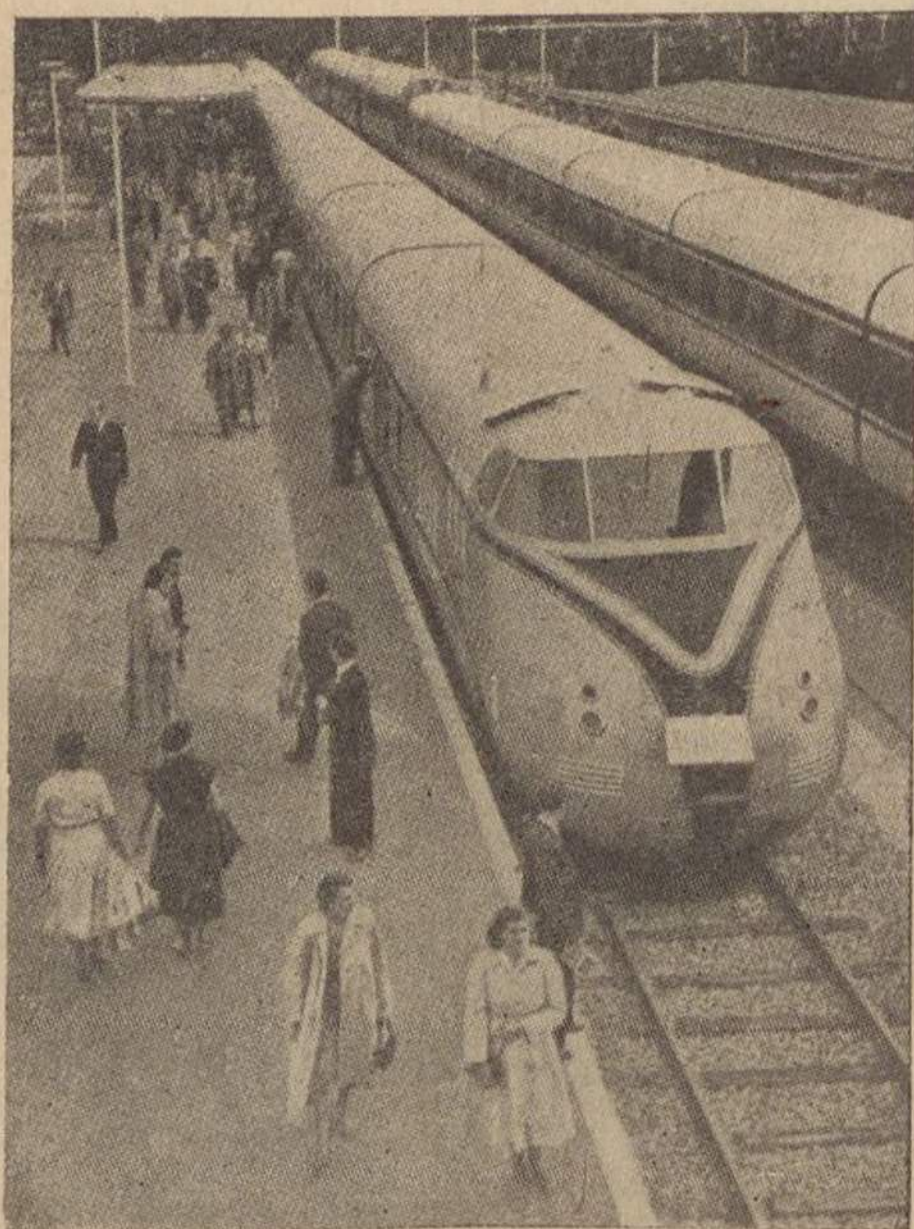
às características do comboio espanhol «Talgo». Completando a nossa informação e para que os nossos leitores tenham, do referido material circulante alemão, uma ideia mais precisa, reproduzimos nesta página quatro aspectos dos novos comboios.



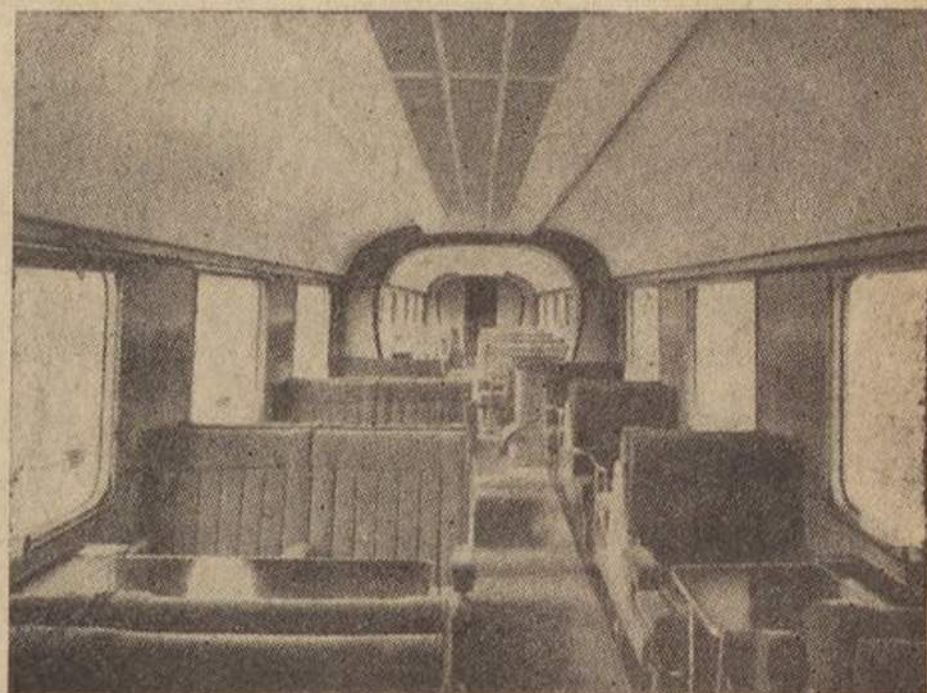
União de dois elementos articulados do novo comboio alemão, para viagens diurnas



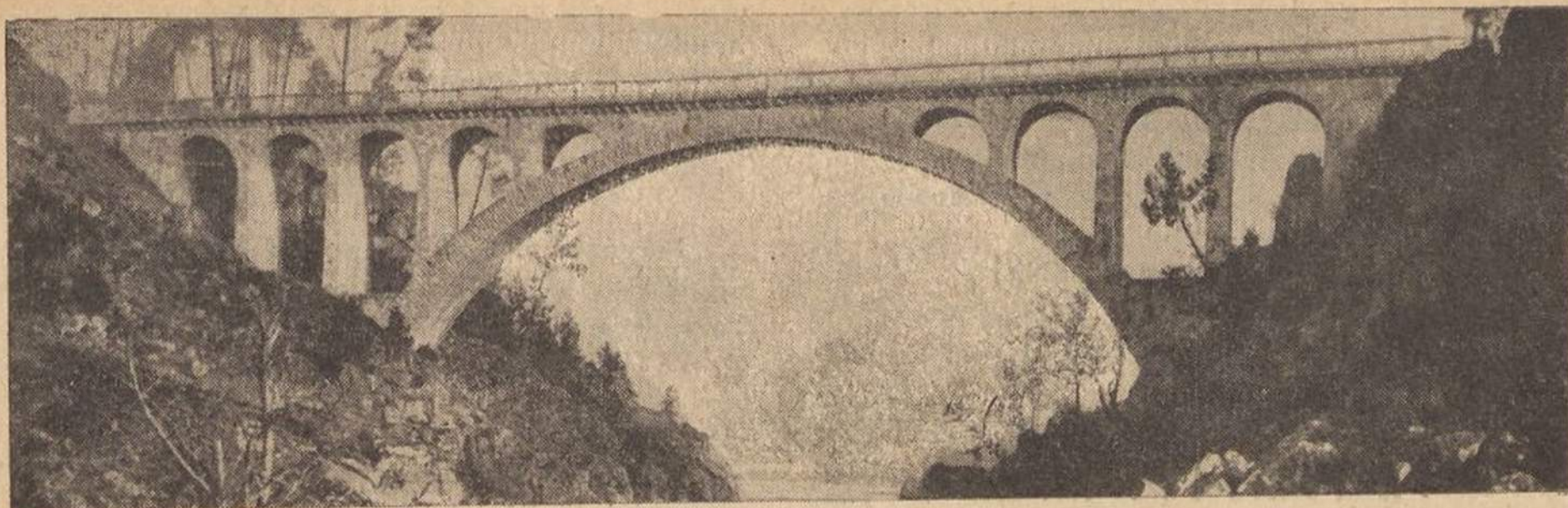
Aspecto exterior do comboio articulado para viagens nocturnas



Aspecto exterior do comboio articulado para viagens de dia



Interior do comboio articulado para viagens diurnas



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 157 — Agradeço ser informado que cobrança deve ser feita pelo transporte de um atado de colchão com o peso de 23 kg., para o qual foi estabelecido F. 54 de Entre-Campos a Santarém.

O passageiro é portador de um bilhete da Tarifa Especial n.º 1-P., de Entre-Campos a Azambuja e foi-lhe fornecido F. 17 pelo revisor do comboio para o seu seguimento a Santarém.

Deve dar-se a concessão da gratuidade prevista no art.º 23.º da Tarifa Geral ou é taxado pelo art.º 28.º da mesma Tarifa?

Resposta — Deve dar-se a concessão de bagagem prevista na Tarifa Geral, conforme se esclarece a página 106 das Instruções Complementares ao Livro E. 11.

///

Pergunta n.º 158 — A um passageiro que embarque sem bilhete em Entre-Campos com destino a Santarém, é-lhe passado bilhete da Tarifa Geral de Lisboa-R. a Santarém com o aumento de 20% ou é-lhe fornecido de Entre-Campos sem qualquer aumento?

Este passageiro faz transportar no Df. do comboio em que viaja um atado de colchão com 23 kg. para o que o revisor estabelece F. 54.

Deve dar-se a este passageiro a concessão de bagagem prevista na Tarifa Geral?

Resposta — 1.º — Aos passageiros embarcados em Entre-Campos, sem bilhete, nos comboios de longo curso, deve ser efectuada a cobrança desde Lisboa-R., com o aumento de 20%.

2.º — Ao atado de colchão deve dar-se a concessão de bagagem prevista na Tarifa Geral, conforme esclarece a página 106 das Instruções Complementares ao Livro E. 11.

Pergunta n.º 159 — A estação de Leixões despacha para Bragança um vagão com 13 toneladas de trigo. Em Tua é trasbordado para 2 vagões que chegam, o primeiro a destino no dia 10 e o segundo no dia 13.

O consignatário é de Vinhais e tem de ser avisado pelo correio. Poderão passar-se dois avisos de chegada para a mesma remessa ou só se deve passar depois da remessa estar completa?

O primeiro vagão poderá estar à descarga até que chegue o resto da remessa sem que para isso se conte o tempo, ou deve ser colocado à descarga no dia seguinte às 14 horas como se tratasse de remessa distinta? Se o consignatário no dia 11 aparecer para levar o primeiro vagão (parte de remessa) deve ser entregue sem regularizar o despacho observando-se na carta de porte e na senha que foi entregue?

Resposta — Embora o aviso de chegada só deva ser enviado depois de a remessa estar completa, a estação procurará dar conhecimento ao consignatário, por qualquer outro meio, inclusivamente por bilhete postal, da parte da remessa que, por ter chegado, se encontra à sua disposição.

Se o consignatário proceder à descarga do vagão recebido e pretender retirar desde logo a respectiva mercadoria ou parte, deverá convidar-se a liquidar os portes totais da remessa, fazendo-se em carta de porte a devida observação quanto à mercadoria retirada.

Porém, se o consignatário manifestar relutância em satisfazer os portes na totalidade, poderá aceitar-se como depósito de garantia importância que proporcionalmente corresponda aos portes da parte que pretenda retirar.

Tratando-se de pessoa idónea ou entidade oficial poderá ainda permitir-se a saída da mercadoria recebida sem pagamento de qualquer importância desde que o resto da remessa garanta o débito total.

Se o consignatário só desejar descarregar a remessa depois de estar completa considerar-se-á para efeito de estacionamento como se toda tivesse chegado juntamente com o último vagão. Contudo, para se evitar paralisação de material, a estação procurará, se for necessário, proceder à descarga do vagão recebido.

Pergunta n.º 160 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Grande velocidade, de Alferrarede para Belver.

1 sementeiro montado sobre rodas . . . 420 kg.

1 arado montado sobre rodas . . . 50 »

2 sacos com adubo agrícola . . . 100 »

Distância 22 km

Sementeiro e arado — base 5.ª T. Geral por 1.000 kg. (Art.º 52.º).

Adubo — base 5.ª da Tarifa Geral.

Sementeiro	Preço 65\$00 × 1 T.	=	65\$00
	Manutenção 18\$00 × 1 T.	=	18\$00
Arado	Preço 65\$00 × 1 T.	=	65\$00
	Manutenção 18\$00 × 1 T.	=	18\$00
Adubo	Preço 65\$00 × 0,10	=	6\$50
	Manutenção 18\$00 × 0,10	=	1\$80
Registo 3\$00.			3\$00
Aviso de chegada			1\$00
Total.			168\$30

Resposta — Está errado.

Nota-se ao consulente que os arados não são abrangidos pela doutrina da alínea a) do art.º 52.º da Tarifa Geral, visto tratar-se de utensílios cujas rodas apenas servem para lhes facilitar a direcção.

Segue discriminação da taxa como corresponde:

Distância 22 km.

Tarifa Geral	Sementeiro — base 5.ª por 1.000 kg.		
	Arado e adubo — base 5.ª pelo peso efectivo		
Preço — 65\$00 × 1,15		=	74\$75
Manutenção: 18\$00 × 1,15		=	20\$70
Registo		=	3\$00
Aviso de chegada			1\$00
Arredondamento.			\$05
Total.			99\$50

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 135 — A estação de Torres Vedras anunciou o comboio n.º 34264 até Alcântara Terra, em cujo telegrama-anúncio fixava em Amadora cruzamento com o comboio n.º 4225, tendo a estação de Lisboa-R. avisado por mod. M 126 o pessoal deste comboio que tinha este cruzamento em Amadora, porém o comboio n.º 34264 atrasou-se e este cruzamento foi alterado por Cacém para a estação de Sabugo.

Neste caso, peço dizer-me se a estação de Cacém (testa de via única) deve fornecer ao comboio n.º 4225 além dos mod.ºs M 127 e 116, o mod. M 117, fixando o cruzamento com aquele comboio na sua estação ou basta apenas fornecer os mod.ºs M 116 e 127 com a indicação daquele comboio por chegar, visto o art.º 110.º do Regulamento 2 mandar fornecer o mod. M 117 nos casos de na marcha dos dois comboios não haver cruzamento fixado, o que neste caso não se verifica.

Resposta — A estação de Cacém (testa de via única) não tem que estabelecer o cruzamento na sua própria

estação, visto que o mesmo está fixado na marcha em Amadora.

Apenas deve alterá-lo.

///

Pergunta n.º 136 — Desejo ser esclarecido como deve proceder o chefe de uma estação onde apenas há um agulheiro em caso de alteração de cruzamento de dois comboios.

O 1.º parte da estação colateral à sua hora 11-10 h com mod. M 116 e chega à estação seguinte com paragem prescrita às 11-23 1/2.

O 2.º atrasado sem paragem na estação parte da estação colateral às 11-15 h e chega à estação onde se efectua o cruzamento às 11-23 h.

Não se pode recorrer a qualquer outro empregado.

Resposta — A resposta à pergunta n.º 64 exarada no «Boletim da C. P.» n.º 276 e que a seguir se transcreve, elucida o consulente sobre o procedimento a adoptar.

«O chefe deve chamar um agulheiro ou carregador com prática de agulhas, abonando-lhe o tempo correspondente ao serviço prestado.

Casos há, porém, em que o próprio chefe pode assegurar o serviço, sem recorrer ao chamamento do pessoal na situação de descanso, conforme a categoria ou extensão dos comboios, movimento da estação, havendo ou não venda de bilhetes, etc.; ...».

///

Pergunta n.º 137 — Tendo dúvidas da forma da contagem para o mínimo de 3 dias conforme estipula o n.º 3 do art.º 12.º da Tarifa de Operações Acessórias, para a requisição de vagões, peço elucidar-me se um vagão requisitado no dia 19, o expedidor pode indicar que deseja fazer o carregamento em 21.

Salvo melhor opinião acho que o pode fazer, pois que o dia 19 já se conta, para efeito da requisição, indicando no modelo M 168 até ao dia do carregamento antiguidade zero e no dia 21, 1.º pedido.

Resposta — Está certo o seu critério.

///

Pergunta n.º 138 — Uma automotora que tenha na sua marcha o sinal de paragem quando houver passageiros a embarcar ou desembarcar, é necessário guarnecer todas as agulhas tomadas de ponta quando nenhum daquele serviço seja necessário e por conseguinte não haja necessidade de parar?

Resposta — Se o chefe da estação tiver conhecimento de que a automotora tem já autorizada paragem para serviço de passageiros, deve mandar guarnecer a primeira agulha, dispensando-se o guarnecimento das restantes em conformidade com o disposto no art.º 22.º do Regulamento 2; no caso contrário deve mandar guarnecer todas as agulhas, tomadas de ponta, excepção feita das que forem providas de sistema de aferrolhamento, que garanta o encosto da lança à contra-lança.

Ferroviários austríacos em Portugal

NO último domingo de Novembro, a capital foi surpreendida pela presença de um numeroso grupo de ferroviários austríacos, em que predominavam trajes tirolezes, e que veio expressamente ao nosso País para assistir ao encontro Portugal-Áustria, a contar para a primeira eliminatória do Campeonato do Mundo de Futebol.

Tratava-se de uma excursão promovida pelo «Osterreichischer Eisenbahnersport», de Viena, compreendendo 165 ferroviários — entre os quais 4 senhoras — e que era presidida pelo sr. Aton Felnner, funcionário superior da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro austríacos, adstricto ao Turismo.

O grupo incluía agentes de todas as categorias, das mais modestas às mais elevadas, notando-se nestas últimas a presença dos srs. Eng.º Aton Fritz, do Material e Tracção, e Dr. Karl Saminger, advogado do caminho de ferro, em Innsbruck.

Registamos com o maior agrado este acontecimento inédito na história do intercâmbio ferroviário português, não só pelo número elevado de visitantes, mas, também, pelos motivos desportivos que inspiraram a excursão.

O longo trajecto a percorrer de Viena a Lisboa e volta (cerca de 7.000 km.) numa época já invernosa e a forçada utilização dos comboios menos rápidos, devido ao importante efectivo do grupo, fizeram que esta destemida falange austríaca tivesse de suportar penosas fadigas e incomodidades, tornando assim o seu empreendimento num excepcional feito desportivo. A tudo se sujeitou, alegremente, animada como estava pelo intuito patriótico de apoiar, em terras estranhas, a equipa representativa do seu país, num jogo de grande responsabilidade.

Saídos de Viena em 25 de Novembro, seguiram rumo a Lisboa, para chegarem na véspera do encontro internacional.

Na estação do Rossio, foram aguardados pelo sr. Augusto da Costa Murta, Inspector Principal do Serviço do Turismo e Publicidade, bem como por funcionários superiores da FNAT, entidade que tomou a seu cargo a organização da estadia em Lisboa deste numeroso grupo.

É de justiça salientar o enorme esforço dispendido pela FNAT, no propósito de bem receber os

ferroviários austríacos, pois para alojar tão elevado número de pessoas, nas suas instalações da Calçada do Santana, teve de enfrentar problemas difíceis, todos resolvidos com grande soma de vontade e muito acerto, arrancando, assim, aos seus simpáticos hóspedes, entusiásticos aplausos de sincero reconhecimento.

No domingo seguinte, de manhã, a FNAT proporcionou ao grupo austríaco um interessante passeio pela cidade, em autocarros, sendo nessa altura os visitantes amplamente elucidados pelos guias-intérpretes sobre os múltiplos encantos da formosa Olissipo.

De tarde, seguiram com ansiedade compreensível as diversas fases do jogo que, diga-se a propósito, acabou por satisfazer a portugueses e a austríacos: os primeiros, vendo reabilitada com o zero a zero a situação desairosa de Viena, os segundos, vendo a sua pátria admitida no grande certame mundial de futebol.

Na segunda-feira, último dia de Novembro, mais refeitos ainda das surpresas que lhes reservara o país mais ocidental da Europa, refúgio generoso de muitas crianças da sua pátria nos tempos sombrios do após guerra, cuja visita lhes parecia agora constituir um verdadeiro sonho, retiraram para Viena deveras pesarosos por as suas obrigações profissionais não permitirem maior permanência entre os seus camaradas portugueses.

Na estação de Lisboa-Rossio, à partida, funcionários da C. P. e da FNAT apresentaram ao grupo austríaco afectuosos cumprimentos de despedida e formularam desejos de feliz regresso.

Um dos visitantes, porém, ficava na plataforma,



Os ferroviários austríacos na Estufa Fria

juntando o seu adeus ao dos portugueses. Um filho, protegido da «Caritas» e recolhido por bondosa família lisboeta, reclamava a sua permanência, por mais uns dias, no nosso país.

O comboio desaparecia na fumaceira do túnel. Estava virada uma página histórica do intercâmbio ferroviário luso-austriaco! A falange partia para terras de Espanha a iniciar a sua afadigada viagem de regresso: Madrid, Barcelona, Marselha, Nápoles, Tarvisio, Viena, em jornadas sucessivas, com chegada prevista para 5 de Dezembro.

Tiveram os ferroviários austriacos a gentileza de ofertar ao «Boletim da C. P.» uma abundante e valiosa literatura turística, reclamando as maravilhosas paisagens e pitorescas cidades do seu país. Expressaram desse modo os seus melhores desejos numa próxima visita, à Áustria, dos ferroviários portugueses.

Essa literatura constitui precioso repositório de atractivos culturais e turísticos desse interessante país da Europa Central. Nela sobressaem os alvos e deslumbrantes cenários da montanha invernal austriaca.

Não resistimos à tentação de transcrever, de um bem elaborado folheto sobre Viena, esta evocação romântica da poética e artística cidade do Danúbio:

Viena no Inverno

«Teatros, concertos, exposições de toda a espécie, manifestações mundanas e o afamado carnaval viense com os seus bailes cheios de vivacidade e de graça, doidejando com as valsas de John Strauss e de Lanner e as fantasias nas pistas da neve, além de outros acontecimentos desportivos, dão à nossa cidade uma animação cheia de beleza e de vitalidade.

Muito próximo de Viena ficam as famosas mon-

tanhas da Rax, do Schneeberg e do Semmering, verdadeiro paraíso dos esquiadores.

Viena, no inverno, é a síntese perfeita dos grandes acontecimentos artísticos, dos prazeres mundanos e desportivos».

Viena na Primavera

«É a estação preferida pelos poetas e pelo amor. Toda a cidade se cobre de flores e de verdura. É a época em que se realizam os grandes acontecimentos artísticos, económicos, mundanos e desportivos.

A Feira de Viena, o Festival com o seu programa de renome mundial, os congressos internacionais, os grandes campeonatos desportivos e os concursos hípicas imprimem à nossa cidade notável esplendor».

Viena no Verão

«Viena, é a cidade-jardim exemplar. A floresta e a paisagem das margens do Danúbio, com as suas numerosas praias e piscinas, concertos ao ar livre e tantos outros prazeres permitem ao mesmo tempo distracção e repouso. Pequenas excursões pelo caminho de ferro, por estrada ou pelo rio dão-vos a conhecer os deslumbrantes arredores de Viena e as elevadas montanhas bastante próximas da nossa cidade».

Viena no Outono

«Estação em que a temperatura é mais agradável e o tempo mais estável. É a época das grandes representações teatrais, dos concertos, da Feira de Outono, dos acontecimentos desportivos de grande categoria e da vindima.

São os meses propícios aos belos passeios na cidade e nos arredores, das cores suaves do céu e da paisagem. É o período dos frutos maduros».



VIENA — Edifício da Ópera

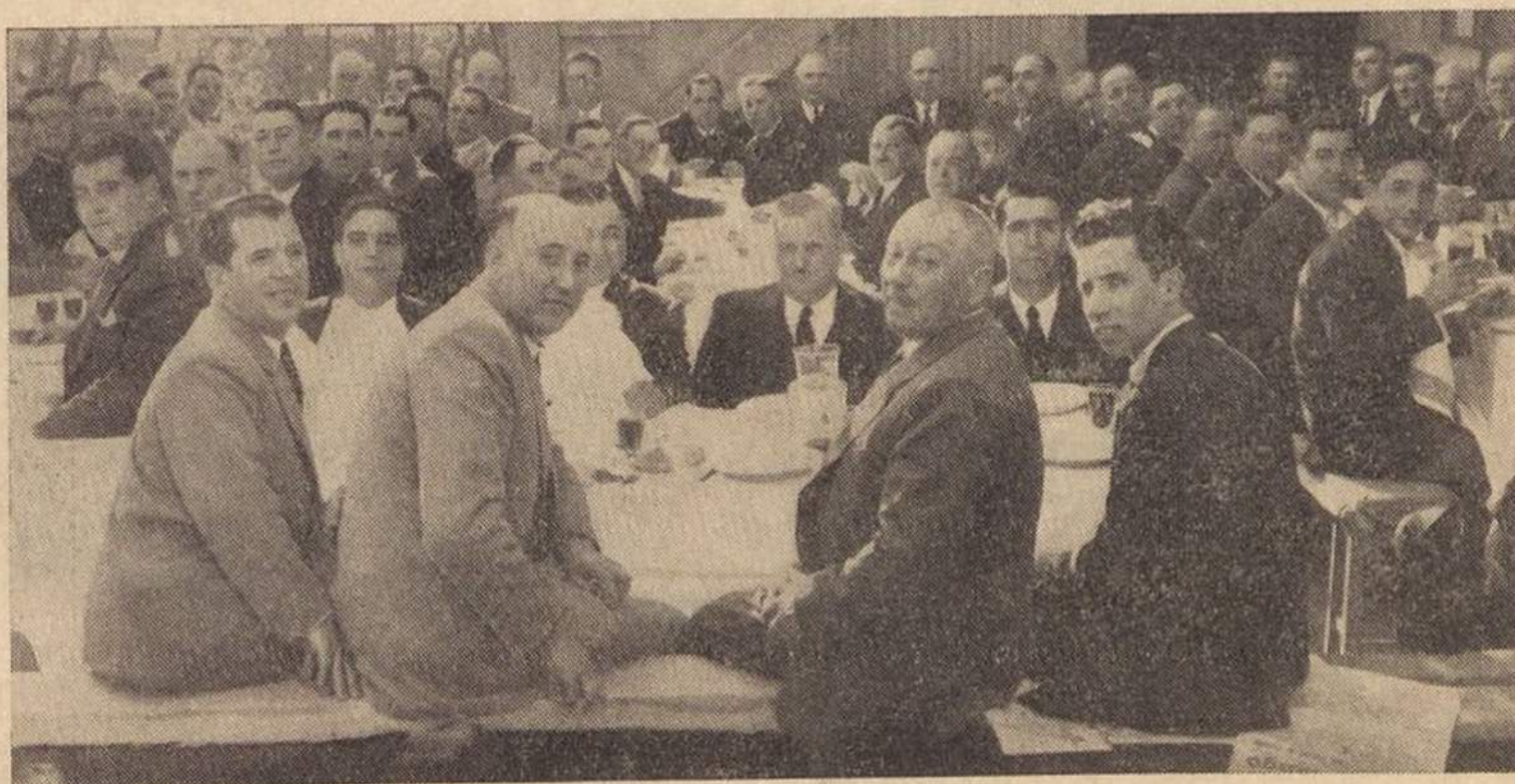
Homenagem a três antigos ferroviários, que se aposentaram recentemente

POR iniciativa do revisor de 2.^a classe, sr. Manuel Letra dos Santos, realizou-se na estação de Pampilhosa, no dia 15 de Novembro, um almoço de homenagem a três ferroviários da extinta Companhia da Beira Alta, srs. Alexandre Duarte e Manuel Pais, revisores de 1.^a classe, e António Gonçalves, condutor de 1.^a classe, que passaram à situação de reforma.

Entre a numerosa assistência, viam-se, além do promotor da festa, os srs.: Manuel da Silva, do Sul e Sueste e António Gaspar Júnior, do Minho e Douro, Fiscais de revisores; António Teixeira Belo, Revisor de 1.^a e instrutor do Pessoal de Revisão em Coimbra; Carvalho André e Fernando dos Reis, condutores de 2.^a, de Alfarelos; José dos Santos e o reverendo Padre José P. Torres, Pároco de Pampilhosa.

O almoço decorreu com animação e cordialidade, e vários oradores, entre eles o rev. Padre José Torres, traçaram, em termos justos, o elogio dos três homenageados que, como ferroviários, serviram com honestidade e zelo, não só a Companhia mas, também, o público, e, como cidadãos, se fizeram estimar e impor pelo seu carácter, pela sua camaradagem e pelo exemplo de uma vida digna.

Se era com tristeza, afirmou um dos oradores, que os seus camaradas viam afastar-se



Grupo de convivas ao almoço

do seu convívio os três homenageados, em compensação verificavam com orgulho que os tinham tido por companheiros de trabalho.

Com esta festa de confraternização e de despedida, os aposentados tiveram mais uma vez a prova de como os seus companheiros de trabalho tinham sabido apreciar as suas nobres qualidades de carácter e o seu espírito de disciplina e boa camaradagem.

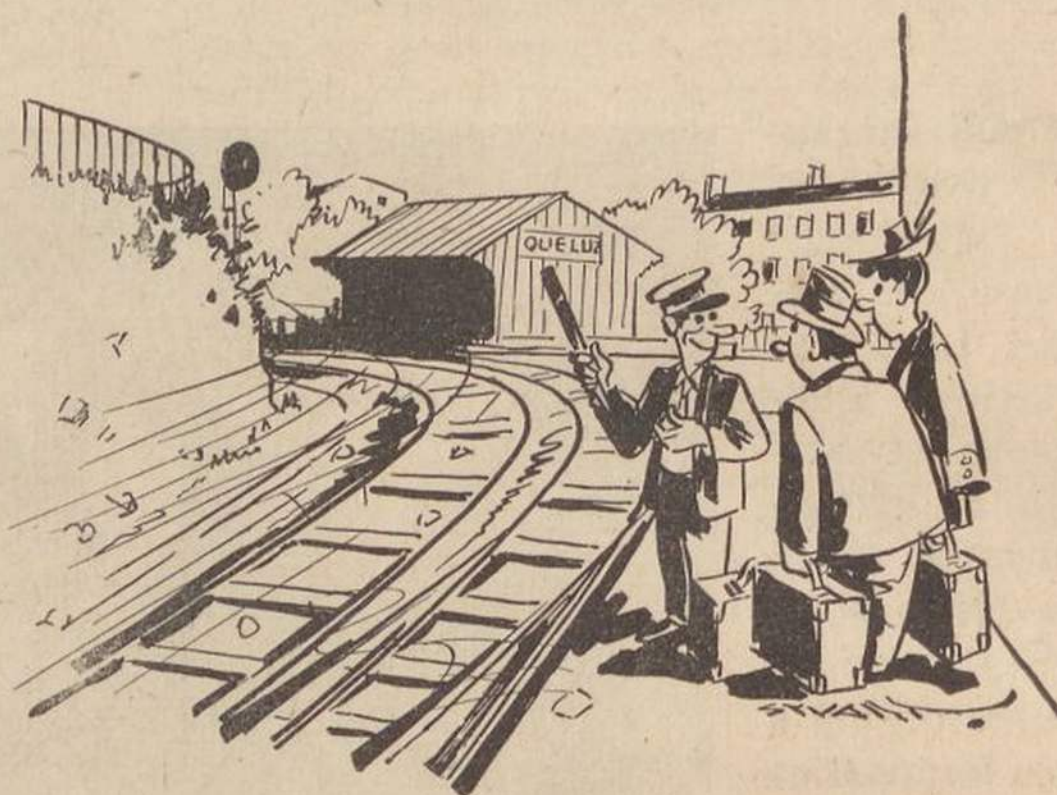
O «Boletim da C. P.» associa-se cordialmente a esta homenagem, endereçando aos três funcionários desejos sinceros de longa vida, para que possam gosar, com alegria, a sua aposentação.

VIAJAR EM PORTUGAL É
CONHECER UMA DAS MAIS
BELAS TERRAS DA EUROPA

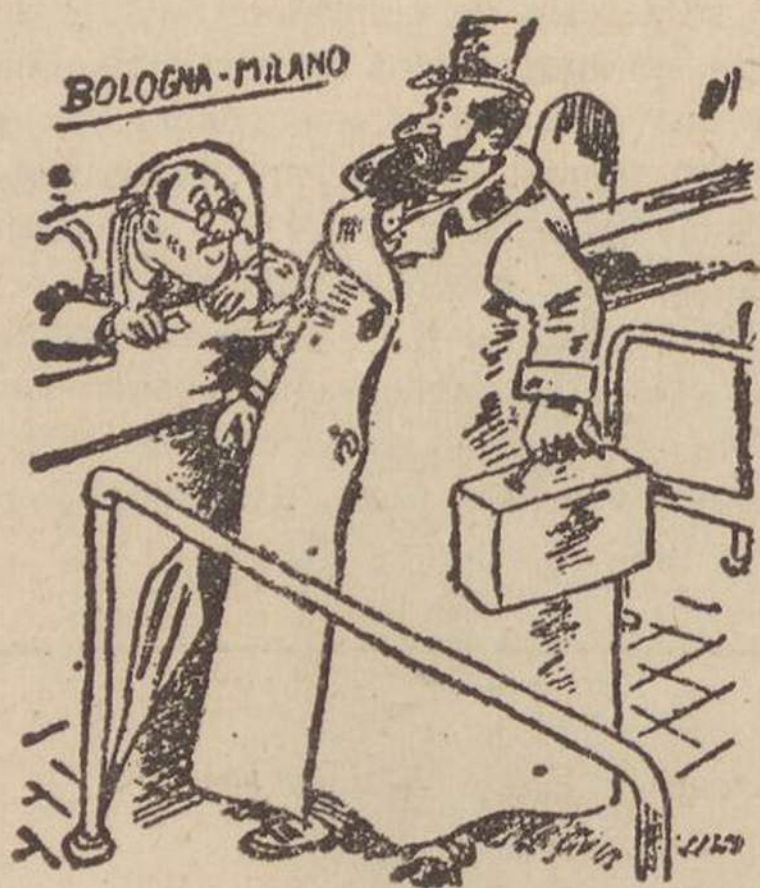
BOM HUMOR



Estes passageiros entenderam que de um compartimento de 3.^a se podia improvisar, numa viagem longa, um apartamento económico, com as funções de dormitório, casa de jantar, cozinha e lavandaria.

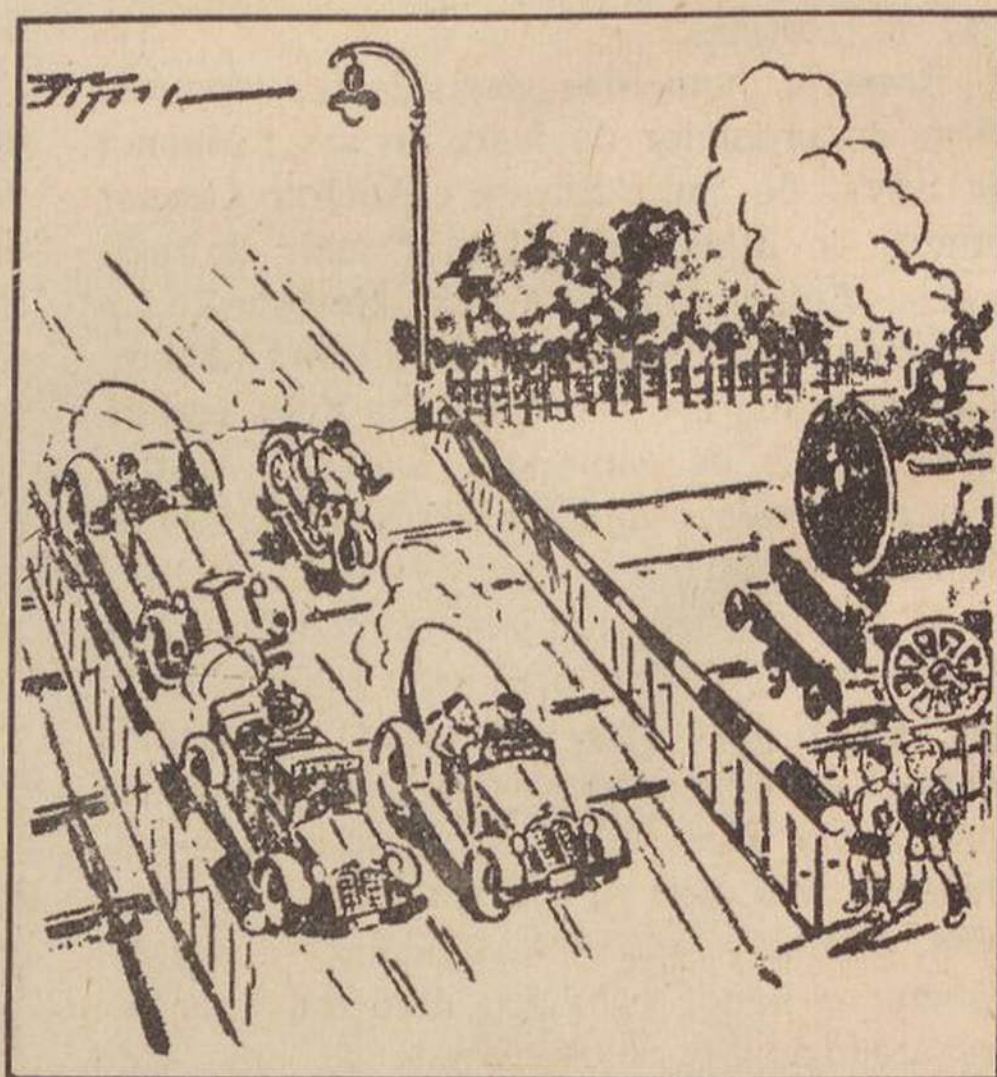


- Que foi isto que passou agora aqui e que parecia um tufão ?
- Foi um comboio rebocado pelas novas máquinas eléctricas.
- Então é como o raio .. quando se ouve o barulho já ele tem passado !



— Apanhei a sorte grande. Quero puxar o sinal de alarme, cuspir no chão, debruçar-me na janela da carruagem com o comboio em andamento. Quanto é que tudo isto custa ?

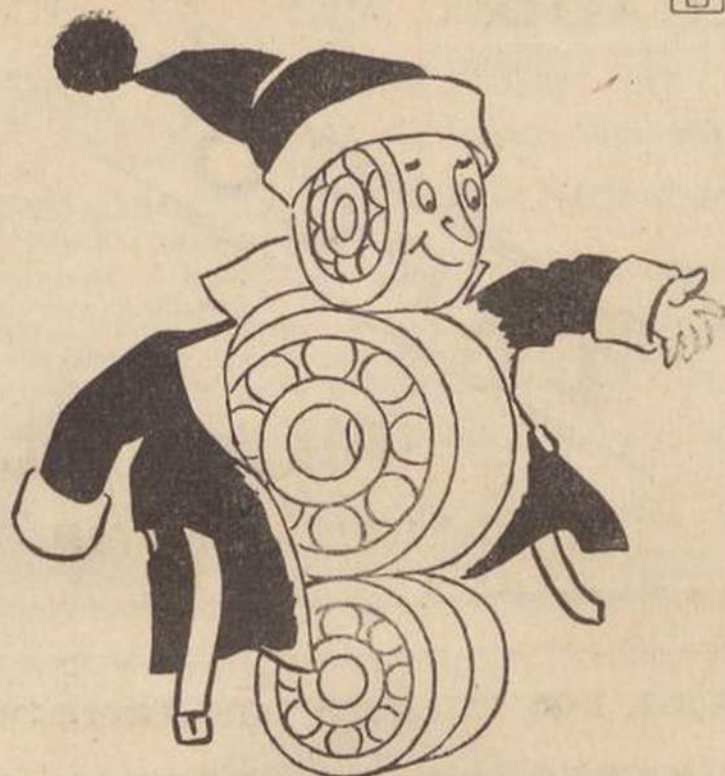
(De «Aftonbladet», Estocolmo)



As passagens de nível com que sonham os automobilistas

De Nejuw Spnor)

SKF



Feliz Natal

e

Um Ano Novo muito próspero

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

PORTO

SECÇÃO UTILITÁRIA

Descontos aos funcionários

Oculista de Lisboa, Lda.

A muito acreditada firma «Oculista de Lisboa, Lda.», estabelecida na rua da Madalena, 182-B, apetrechada com o que há de melhor no mercado em armações de massa e de metal, em lentes de todas as qualidades, e servida por técnicos competentíssimos, há mais de um ano e meio que vem concedendo a todos os funcionários dos Caminhos de Ferro, descontos nos artigos ali adquiridos, de 20, 30 e 40%.

Todos os trabalhos ali realizados são absolutamente garantidos.



Sumário

1954

Natal Eterno, por João Bispo

Página literária: Santo António na Sicília, por Aquilino Ribeiro

Toada do Natal, por Rebelo de Bettencourt

Na «Noite de Natal»

Conheça a sua terra: Valença, por António Montês

Para a história: Caminhos de Ferro Portugueses

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira

Há cinquenta anos: Inauguração da linha de Setil a Vendas Novas

XII.º Concurso das Estações Floridas

Regulamentação Dispersa

Os novos comboios alemães

Perguntas e Respostas

Ferrovíarios austríacos em Portugal

Bom humor

Vida ferroviária: Homenagem a três antigos ferroviários que se aposentaram recentemente



NA CAPA — O Pai Natal toma o comando de um comboio carregado de prendas destinadas a festejar o nascimento do Menino Jesus.