

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



**GARANTA-SE CONTRA
ACIDENTES PESSOAIS**

com uma apólice da Companhia de Seguros

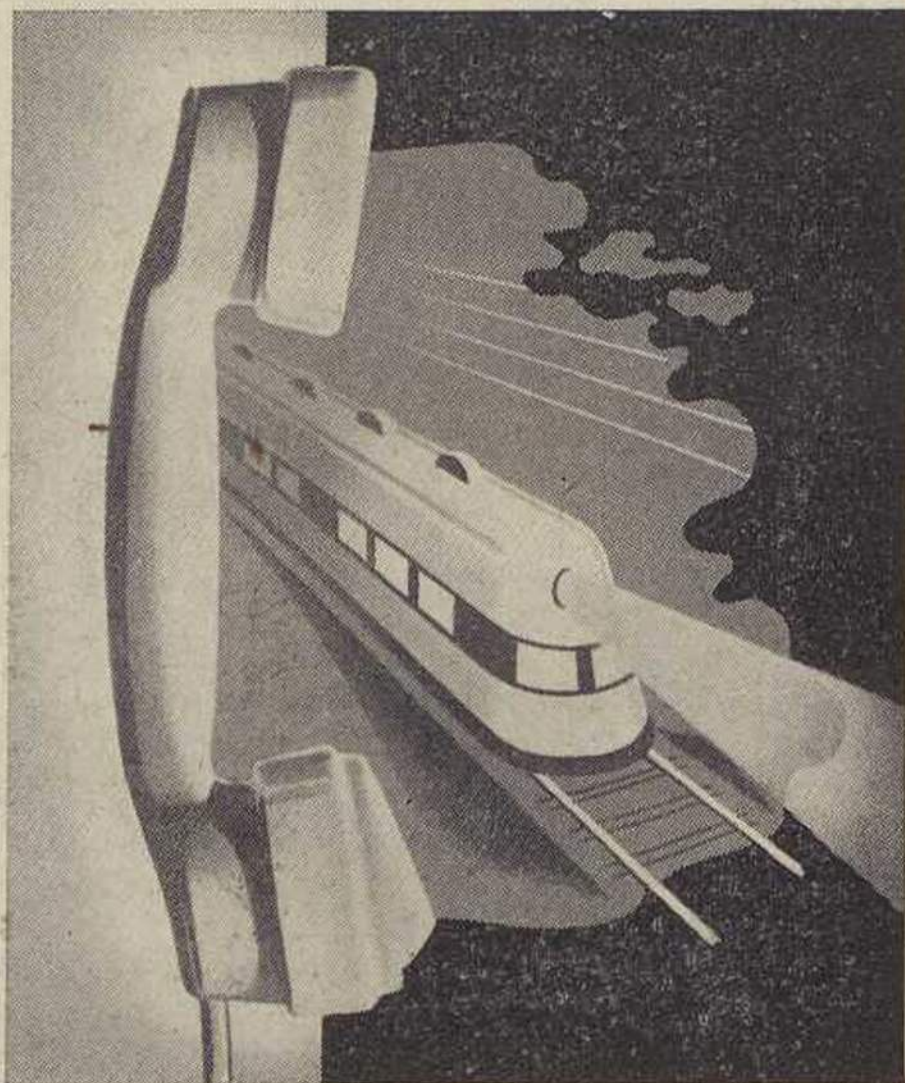
B o n a n ç a

Vai para férias?

— Segure a sua mobília contra roubo na Com-
panhia de Seguros

BONANÇA

Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE FOLQUE, 1, 1.º — LISBOA
Telef.: (P. P. C. - 2 Linhas) - 57193 - Teleg.: Ericsson

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

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

Homenagem ao antigo Chefe de Serviço Marcelino da Silva

COM a presença dos Ex.^{mos} Senhores Eng.º Roberto Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., Eng.º Júlio José dos Santos, Chefe da Divisão da Exploração, Doutor João Faria Lapa, Chefe

zou-se no Porto, no dia 21 de Fevereiro findo, um almoço de homenagem ao Sr. António Augusto Marcelino da Silva, Chefe de Serviço que passou à situação de reforma em 1 de Janeiro de 1954, depois de haver chefiado



Verso e anverso da medalha oferecida ao sr. Marcelino da Silva

da Divisão Comercial, de dezenas de ferroviários, e de duas entidades estranhas à classe mas que na homenagem tiveram acção destacada pelo cunho artístico que lhe imprimiram — os Srs. Pintor Martins da Costa e Comendador Filipe José Bandeira — reali-

durante 22 anos a Circunscrição das Divisões de Exploração e Comercial, com sede em Campanhã.

Foi desejo dos seus antigos subordinados comemorar o facto — inédito entre nós — do homenageado haver prestado ao Caminho de

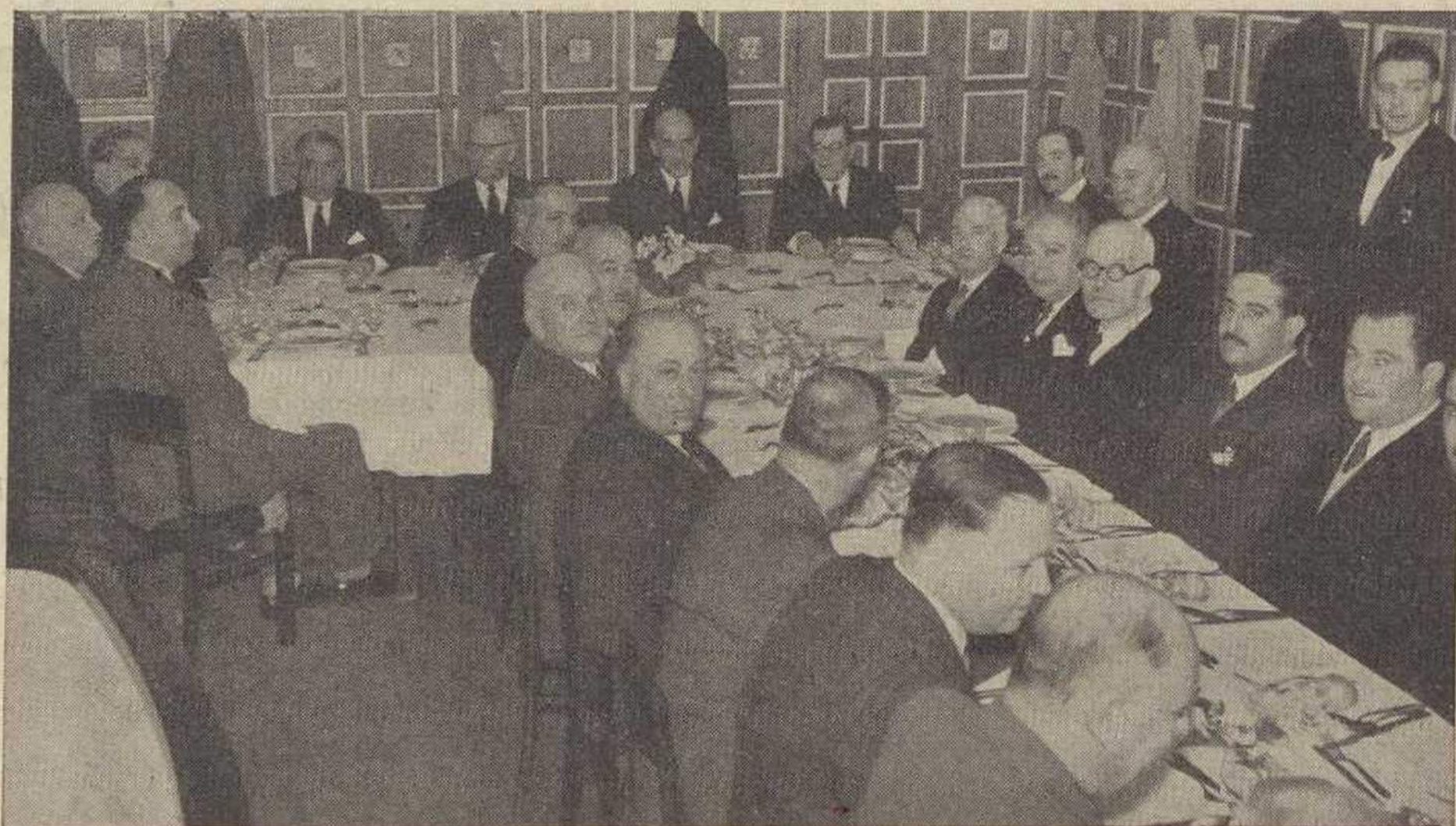
Ferro aproximadamente 60 anos de serviço. Para tal fim e por contribuição dos agentes das 1.^a e 2.^a Circunscrições das duas Divisões referidas, foi confeccionada expressamente uma medalha de ouro, com inscrições e desenhos alusivos ao acontecimento.

No decurso do almoço e depois do sr. Joaquim Lourenço de Moura ter lido dezenas de telegramas, usaram da palavra:

António Rodrigues Coutinho, Inspector da 2.^a Secção de Contabilidade, que historiou a vida ferroviária do homenageado, terminando com estas palavras:

Alexandre Matias, Subchefe de Serviço, Chefe da 5.^a Circunscrição, presentemente o ferroviário mais antigo, que num interessante improvisado aludiu ao espírito fraterno da grande família ferroviária, tendo palavras de carinho e louvor para com o homenageado e concluindo por dizer ser o portador dum grande amplexo que os ferroviários do Sul enviam aos do Norte.

Eduardo Augusto de Sá Ramos, antigo Chefe de Repartição dos Caminhos de Ferro do Estado, que, associando-se devotadamente ao acto, dirigiu também ao homenageado, em



Na mesa de honra presidida pelo sr. Director Geral vêm-se o homenageado, o Dr. Faria Lapa e Eng. Júlio José dos Santos

«Ex.^m» Sr. Marcelino da Silva: Entrou V. Ex.^a num período de bem merecido descanso que é o da reforma e atravessou esse magnífico portal cheio ainda de vigor físico e mental como está dando provas, mostrando-se aqui saudável, espirituoso e gentil. Digne-se receber as minhas melhores homenagens, e os votos de que continue a gosar, por longos anos ainda, a reforma que com tanto brilho conquistou, e que Deus lhe conceda a saúde que deseja, e os bens espirituais que carece, que desejamos todos, que carecemos todos.

João Simões, Factor de 2.^a classe da estação de Gaia, que enalteceu as qualidades morais e profissionais do homenageado, referindo-se à justa recompensa com que o Governo o distinguiu, condecorando-o.

termos profundamente sentidos, cumprimentos de parabéns pelo manifesto tributo de ordem espiritual que lhe estava sendo prestado.

Armando Ginestal Machado, Inspector Técnico da 1.^a Circunscrição, Membro da Comissão de homenagem, que, depois de agradecer aos Srs. Director-Geral e Chefe de Divisão a sua comparência e ao pintor Sr. Martins da Costa e ao Sr. Comendador Filipe Bandeira, respectivamente, o desenho e a cunhagem da medalha de ouro que ia ser oferecida e que reproduzimos, leu a seguinte saudação:

«Dois mil e cem ferroviários que prestam serviço nas 1.^a e 2.^a Circunscrições das Divisões de Exploração e Comercial, não querem deixar de manifestar ao mais antigo ferroviário português a sua máguia por o verem abandonar a efectividade, após 60 anos de bons serviços.

Para que possa ter a certeza de quanto o estimam e o admiram, como ferroviário cumpridor e dedicadíssimo ao serviço, oferecem-lhe este álbum com os seus autógrafos.

Cada assinatura é um elo da cadeia que nos prende, que faz com que os ferroviários sejam mais do que um aglomerado, para constituírem uma família, que dignificando a profissão se dignificam a si próprios.

A «Medalha de Ouro» que lhe ofertamos é um pouco de cada um de nós, tendo todos contribuído igualmente, porque a amizade, a dedicação e o querer, não podem estar dependentes de categorias ou das posses de cada um.

Todos somos iguais na admiração e saudade pelo ferroviário que o soube ser, no saber, na dedicação e no trabalho.

Queremos que pela vida fora, que desejamos seja ainda longa e com saúde, possa folhear este álbum com a certeza de que não foi em vão que dedicou 60 anos de vida ao Caminho de Ferro, pois nós, que muito aprendemos com V. Ex.^a, tudo faremos para que o ferroviário continue sendo considerado como um dos principais obreiros do bom nome e progresso de Portugal.

Terminada a leitura e a pedido do orador, foram pelo Sr. Director-Geral entregues ao homenageado a medalha de ouro adquirida por cotização do pessoal e o álbum de autógrafos com 2.100 assinaturas.

No acto da entrega destas ofertas o Sr. Engenheiro Espregueira Mendes pronunciou o seguinte discurso:

Meus Senhores

Aqui estou, em aceitação do vosso amável convite, a presidir, com prazer, à grande homenagem que hoje se presta a António Marcelino da Silva, Chefe de Serviço e Chefe de Circunscrição da Exploração e da Comercial. Comigo, aqueles que muito dignamente chefiaram as duas Divisões e que com a sua presença me acompanham no sentimento que vos exprimo.

António Marcelino da Silva é um símbolo. Passado à situação de reforma com quase 60 anos de serviço, a sua carreira ferroviária assinala-se por uma contínua ascensão até à alta categoria de Chefe de Serviço. Da forma como sempre desempenhou as suas funções, falam os louvores de que foi alvo, culminados pela mercê de Comendador da Ordem de Mérito Industrial, com que o Governo, em hora de

justiça, o quis galardoar. Decerto não será fácil repetir-se a conjugação, na mesma pessoa, de tão raras condições bem conhecidas de todos.

Daí o afirmar que António Marcelino da Silva é um símbolo — símbolo de constância, servindo o Caminho de Ferro em seis dezenas de anos; símbolo de tenacidade, no esforço quotidiano de vencer as dificuldades; símbolo de persistência, conservando imamente o sentimento do dever; símbolo de vitória do trabalho, trilhando pelo seu valor, e só pelo seu valor, uma longa escala hierárquica.

Estes predicados, pelo seu alto valor moral, transcendem as pessoas daqueles que na vida activa os manifestaram e vão projectar-se, mais alto e mais longe, na vida da instituição que eles serviram. Para os que ficam, para aqueles que ainda continuam a emprestar o seu esforço à Empresa, que todos dedicadamente servimos, esse exemplo constitui farto manancial onde vão buscar a força que concederá ténpera aos seus dotes, às suas qualidades e acima de tudo ao seu sentimento do dever.

Para mim, está aqui a razão das múltiplas mas aliás bem merecidas manifestações a António Marcelino da Silva.

Nesta, um acto inédito a apontar. A medalha que vai ser oferecida, indubitavelmente de valor intrínseco, pelo metal precioso e pela arte com que foi concebida e realizada, mas de muito mais alto valor espiritual, pelo sentimento que pretende materializar, foi adquirida pela contribuição voluntária de um escudo, por parte de muitos e muitos que trabalharam com o homenageado, e de todas as categorias.

Bem justificada é, por isso, a nossa congratulação.

E bem significativo será, creio, o nosso desejo ao Chefe de Serviço António Marcelino da Silva, de longa e tranquila vida, assegurando-lhe que a sua pessoa, e a sua expressão simbólica, permanecerão entre nós.

Também usou da palavra o já consagrado pintor de motivos ferroviários, Sr. Martins da Costa, para mostrar a sua grande satisfação por ter tido ensejo de prestar o seu concurso a uma homenagem a todos os títulos merecida.

O sr. Marcelino da Silva, que recebeu de todos os presentes e de pessoas amigas que ali compareceram, cumprimentos de parabéns, agradeceu aos seus antigos superiores, especialmente ao Sr. Director-Geral que o nomeou Chefe de Serviço, a sua comparência, e disse que mais não fez do que cumprir o seu dever e que se alguma coisa de destaque realizou deve-o aos seus colaboradores, a quem também agradeceu a homenagem.



Aspecto do banquete

ENG.º ALBERTO CARLOS DE LIMA E SOUSA REGO

PARA manifestarem a sua simpatia ao antigo Chefe da Divisão da Exploração, Sr. Engenheiro Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego que, como noticiámos, se reformou a partir do dia 1 de Janeiro do corrente ano, reuniram-se no dia 21 do mesmo mês, num jantar de confraternização, na Casa do Alentejo, amavelmente cedida para o efeito pela sua Direcção, os engenheiros da C. P.. Roberto de Espregueira Mendes, Campos Henriques e José de Abreu, da Direcção Geral; Júlio José dos Santos, Azevedo Nazareth, Adriano Baptista, Almeida Henriques, Belém Ferreira, Vaz Cintra, Ferreira de Almeida, Sousa Gomes, José da Costa, Abreu Ferreira, Lopes Guerra e Botelho da Costa, da Divisão da Exploração; Carlos dos Santos, da Divisão Comercial; Mário Fonseca, Manuel Campelo e Vaz de Almada, da Divisão dos Abastecimentos; Fernando Arruda, Horta e Costa, Armando Ferreira, João Monteiro, Gomes Leal, Joyce Dinis, Castel' Branco, António Fragoso, Vasco Viana, Sousa Azevedo, Lopes Montoya, Ma-

nuel Bruschy, J. Alfredo Garcia, Duarte Silva, Hormigo Vicente, Neves Noronha, Almeida e Castro, Bernardes Pereira, Lencastre da Veiga, Armando Cruz, Morais Cerveira, Valério Vicente, Sousa Pires, Silva Canavezes, Costa Carvalho e Silva Abreu, da Divisão do Material e Tracção e Constantino de Carvalho, Joaquim Barros, Perestrelo Guimarães, Correia de Sá, Macedo Gavicho, Ricardo Gayoso, Dias da Silva, Serpa Pinto Marques, Alves Ribeiro, Frederico Abragão e Borges de Almeida Ferreira, da Divisão da Via e Obras.

Por um aparelho de gravação, foram reproduzidas as seguintes palavras representativas do sentimento de todos os presentes:

É sem dúvida um caso inédito ser-me, a um humilde aparelho de gravação, concedida a honra de, numa reunião desta natureza, reproduzir algumas palavras que suponho possam constituir o sentimento de todos aqui reunidos.

Sou aqui apenas um símbolo do progresso, da evolução da técnica e do apetrechamento que nos poderão ajudar a bem desempenhar as nossas missões de melhoramento e engrandecimento da Empresa

que todos vós, sem distinção, desejais ardentemente ver progredir. Assim se torna lógica a minha inédita aparição como traço de união entre o passado, o presente e o futuro.

Meus senhores: Estamos aqui reunidos para prestar justa e merecida homenagem a um colega e amigo, que acaba de se afastar do serviço activo e do nosso convívio diário após quase meio século de trabalho a favor do Caminho de Ferro que todos acarinhavam.

A nós se associam também aqueles que por necessidade imperiosa de serviço se têm de manter no seu posto, não podendo unicamente por esse motivo estar aqui connosco.

A carreira do Engenheiro Lima Rego ao longo dos seus 44 anos não pode ser descrita em curto lapso de tempo. Salientemos apenas que foi dignificante para a classe a que pertence, prestigiando sempre a Empresa que serviu, realizando assim um vivo exemplo, especialmente para aqueles que mais recentemente abraçaram a vida ferroviária, recheada de momentos de amargura e dificuldades, raras vezes compensadas.

Entrou o Eng.^o Lima Rego pela porta, subindo todos os degraus hierárquicos com segurança, sem acotovelar ou atropelar alguém, sem se servir de intrigas e sem beneficiar dos favores da política interna ou externa.

Numa época de desmedida luta de paixões, de ambições ilícitas, de indisciplina moral, o Eng.^o Lima Rego conseguiu chegar ao fim da sua vida ferroviária com um aprumo indiscutível e uma moral que a todos se deveria impor. O prestígio do Eng.^o Lima Rego e as suas qualidades de Chefe e de homem de bem, foram motivos bastantes para nos levar a acorrer em massa e com o maior entusiasmo a esta homenagem que, por reunir tão avultado número de engenheiros, talvez seja tão inédita na história da Companhia como é a minha presença em semelhante cerimónia.

Sr. Eng.^o Lima Rego: V. Ex.^a foi sempre uma pessoa que primou pela lealdade e franqueza e não estranhará, portanto, que também com franqueza e lealdade manifeste o meu parecer de que esta reunião transcende os limites da simples homenagem ou prova de consideração, para representar a unidade e o perfeito entendimento do corpo técnico da nossa Empresa que, dado o seu destacado lugar na vida económica da Nação, de tal absolutamente carece, mormente num período de incerteza como o que decorre.

Eng.^o Lima Rego: Lamentamos sinceramente que fiquemos privados da valiosa colaboração de V. Ex.^a, o que certamente se deve a razões imperiosas que todos bem sentimos.

Os vossos colegas presentes e aqueles que em pensamento aqui estão connosco, agradecem-lhe o ter-nos proporcionado esta manifestação de apreço que o vosso passado plenamente justifica e desejam-lhe, bem do fundo do coração, longos anos de vida, saúde e felicidades, bem como a todos os que lhe são queridos.

Para terminar um pedido apenas: que no can-

tinho do seu lar se lembre algumas vezes daqueles que aqui deixou mourejando, numa luta digna mas por vezes mal apreciada e nem sempre compreendida.

Falou depois o Sr. Engenheiro Lopes Guerra, que se expressou nos termos que abaixo reproduzimos:

Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Lima Rego

Caros colegas:

Como mais moderno engenheiro da Divisão de Exploração e apenas nessa qualidade, cumpre-me dirigir a V. Ex.^a, em nome de todos os meus colegas, algumas palavras de saudação e homenagem.

De facto só a tradição de ser o mais novo o escolhido para usar da palavra em idênticas circunstâncias, poderia fazer com que fosse eu o preferido para tal missão. Outros colegas de V. Ex.^a, que de perto o acompanharam durante os longos anos—44—em que prestou serviço na Companhia, poderiam com muito mais propriedade e competência apontar e realçar as qualidades de V. Ex.^a como engenheiro, como chefe e como homem, qualidades que lhe grangearam a consideração e a amizade dos colegas e o respeito e estima de todos os seus outros colaboradores e subordinados. Durante o pouco tempo em que trabalhei sob as ordens de V. Ex.^a—e digo pouco em relação aos seus 44 anos de serviço—tive inúmeras ocasiões de verificar que as elogiosas referências que por todos lhe eram feitas, traduziam, com efeito, a simples expressão da verdade. Não sou mais que o fiel intérprete de todos lamentando o afastamento de V. Ex.^a e quando na hora da despedida se sente em torno de nós e duma maneira inequívoca o pesar unânime pela vossa retirada, creio não poder haver dúvidas de se ter cumprido o dever e feito obra útil e apreciada, que é a aspiração de todos os engenheiros.

Está aqui reunida com V. Ex.^a a quase totalidade dos engenheiros que prestam serviço na Companhia e que, manifestando com a sua presença o apreço e homenagem em que sempre tiveram as qualidades de V. Ex.^a, manifestam simultaneamente uma identidade de pensamento, uma unidade de pontos de vista, que constitui uma força ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Neste espírito de união entre Engenheiros, que permita Deus se manifeste sempre, só resultarão benefícios para a Companhia e para os seus engenheiros. E isto será particularmente grato a V. Ex.^a que soube sempre, servindo a Companhia e pugnando pelos seus interesses, defender não só as aspirações dos engenheiros, mas também a de todo o pessoal seu subordinado. E creia sr. Engenheiro Lima Rego que o seu nome será sempre lembrado, apontado e respeitado. Dizem que não há homens insubstituíveis e quero acreditá-lo. O contrário seria descrer da possibilidade de dar seguimento às obras começadas, seria mesmo a negação dos fins da nossa profissão em que se pretende cada vez mais e melhor.

Os homens afastam-se: a Obra continua. A V. Ex.^a deve satisfazer a certeza, que todos lhe reconhe-

cem, de que cumpriu sempre o seu dever, sem falhas ou hesitações e que tem sido realmente um engenheiro que tem prestigiado a classe.

O sr. Engenheiro Lima Rego deu por terminadas as suas funções dentro da Companhia.

Temos a certeza de que continuará a ser sempre o mesmo colega e amigo e a sentir connosco os nossos problemas, com a certeza de ter também em cada um de nós um amigo.

Fazemos sinceros votos para que continue a usufruir e por muitos anos as maiores felicidades e prosperidades, votos que tornamos extensivos à família de V. Ex.^a.

Tenho dito.

Em seguida usou da palavra o Sr. Engenheiro Espregueira Mendes, Director-Geral, que pronunciou o seguinte discurso:

Quiseram os Engenheiros da C. P. reunir-se num jantar para manifestarem a amizade a um dos seus colegas, o Eng.^o Lima Rego, que após muitos anos de serviço vai entrar no goso de prolongada licença.

Desde logo como Director e como Engenheiro, colega também, me associei a tão generosa ideia. Daí a razão da minha presença.

Unem-nos laços resultantes de idêntica preparação profissional apertados ainda por todos sermos elementos de trabalho ao serviço da mesma Empresa. Não quero porisso perder a oportunidade desta reunião para tecer algumas considerações que julgo a propósito.

Na actividade da Companhia pela natureza dos serviços que constituem o objecto da sua produção, cabe larga parcela à actuação do Engenheiro.

Em ocasiões de dificuldades porém, como aquela que atravessamos, essa actuação torna-se ainda mais exigente, mais carecedora do uso de todas as nossas faculdades profissionais. Mas ela só pode progredir e verificar-se se agir num ambiente de franca colaboração de todos, para que, da multiplicidade dos esforços de cada um de nós, resulte a unidade do efeito.

Para a criação desse ambiente torna-se necessária e mesmo imprescindível, a boa e leal camaradagem, a amizade franca, entre todos que dirigem os seus esforços no mesmo sentido.

Durante mais de quarenta anos emprestou o Eng.^o Alberto de Lima Rego o seu esforçado labor à Companhia, e ao manifestarmos-lhe a nossa amizade queremos significar-lhe que continuamos a considerá-lo nosso e que, neste gesto, vemos simbolizada a convicção em que estamos, de só podermos vencer as dificuldades que defrontamos com o espírito de «*équipe*» que nos une, de olhos postos na prosperidade da Empresa que servimos.

Termino afirmando estar certo que nada será mais reconfortante para o Eng.^o Lima Rego que o convencimento de que em seu lugar na actividade outros se esforçarão como ele se esforçou e outros se dedicarão como ele se dedicou. Todos nós o abraçamos com essa promessa.

Por último, o Sr. Engenheiro Lima Rego, muito sensibilizado por esta manifestação de camaradagem, apresentou os seus agradecimentos, discursando como segue:

Eu peço licença ao sr. Eng.^o Espregueira Mendes para não o distinguir de todos os engenheiros aqui presentes, por isso que se trata de uma homenagem dos engenheiros da Companhia ao seu antigo colega.

Caríssimos colegas:

Desde que passei à situação de reforma, por minha iniciativa mas não por meu desejo, é esta a 4.^a manifestação colectiva de amizade e consideração com que muito me honram os funcionários da Companhia que servi 45 anos e que deixo com saudade.

A 1.^a foi da linha, manifestada em dezenas e dezenas de telegramas desde Monção a V. R. de S. António e por dezenas de agentes desde a mais elevada categoria à mais humilde, que recebi ainda no meu gabinete de trabalho.

A 2.^a foi da iniciativa sempre amiga do nosso querido Director Geral, permita-me que ainda assim o trate, provocando a reunião de despedida na conhecida sala grande, o que muito me sensibilizou e só me não comoveu porque eu tinha resolvido não me comover.

A 3.^a foi o almoço com que o Director Geral, Sub-Directores, Chefes de Divisão e Subchefes de Divisão me quiseram honrar.

A 4.^a é esta. Esta maravilhosa homenagem em que vejo presentes os meus colegas engenheiros de todos os sectores da C. P., caso raro e talvez único, uma homenagem que em quase cem anos da vida da Companhia não me lembra tenha existido.

Servi durante 45 anos a C. P., passei maus bocados, mas o que mais senti, infelizmente nem só uma vez, foram as injustiças que sofri por querer fazer justiça.

Nunca neste período fiz a qualquer superior algum pedido para meu interesse pessoal.

Há 17 anos que sirvo num lugar gratuito do Estado Novo e nunca pedi ao Estado Novo nada para meu interesse pessoal, nem para qualquer pessoa amiga.

Vivi a minha vida toda de corpo hirto e cabeça levantada e assim espero morrer.

Ao amigo Armando Ferreira, permitam-me V. Ex.^{as} que lhe faça uma referência especial visto que também se vai dentro de poucos dias.

Armando Ferreira, amigo velho, vamos como entrámos para a C. P., quase ao mesmo tempo na entrada e na saída para a reforma.

Oxalá os novos que dirigem a C. P. se não esqueçam que o suor que resultou de tantas canseiras e sacrifícios, de trabalho árduo e aturado seja a garantia da nossa velhice e das nossas famílias.

A todos agora, sem forças para reagir, agradeço do coração e profundamente comovido esta homenagem que não posso esquecer.

A chamada «Escola de Coimbra» e a contribuição dos caminhos de ferro, como instrumento da europeização de Portugal

Artigo de REBELO DE BETTENCOURT

O estabelecimento dos caminhos de ferro em Portugal não só veio revolucionar o nosso sistema económico, mas, como vamos ver mais abaixo, com a transcrição de trechos de Teófilo Braga, Eça de Queiroz e do insigne escritor e Professor da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Doutor Joaquim de Carvalho, também influiu poderosamente na cultura nacional, pois, reduzida a distância que separava Portugal da Espanha e que isolava, também, o nosso País da Europa, Coimbra transformou-se, de súbito, numa grande capital do Espírito.

Estava-se não em pleno romantismo, mas no período mais seco e mais árido do ultra-romantismo. Calara-se a voz de Garrett. Alexandre Herculano retirara-se para a sua quinta de Vale de Lobos e António Feliciano de Castilho, aliás um mestre da língua portuguesa e, como poeta, um admirável tradutor de Anacreonte, de Virgílio, de Molière e do «Fausto», de Goethe, através, ao que parece, de uma versão

francesa, Castilho ficara sendo uma espécie de mentor da mocidade. E Camilo? — perguntarão. O grande romancista, precocemente envelhecido, vivia em S. Miguel da Seide, escrevendo sem cessar para ganhar o pão que o diabo amassou. A loucura do filho Jorge constitui a sua mais dolorosa preocupação.

Os novos, que queriam vencer de pressa, acolhiam-se à sombra de Castilho. Tomás Ribeiro e Manuel Pinheiro Chagas foram apadrinhados pelo velho árcade. E Castilho, por amizade a Tomás Ribeiro, chegou a louvar-lhe, com exagero, o poema «D. Jayme», considerando-o superior a «Os Lusíadas», pelo menos didacticamente, pois nas escolas primárias o poema de Camões servia de texto — pobres crianças desse tempo! — para os severos e maçudos exercícios de análise gramatical. Em parte, tinha razão o velho e ilustre Castilho. João de Deus, porém, não tem papas na língua e botou folheto. Esse folheto, na opinião de Antero de Quental, coloca o grande poeta do «Campo de Flo-



EÇA DE QUEIROZ

res» no primeiro lugar do movimento dos «Dissidentes de Coimbra». Surge depois a carta de Antero — *Bom-senso e bom-gosto* — em que Castilho é maltratado impiedosamente. É um modelo de prosa e de irreverência, essa carta. Teófilo Braga, que nos prólogos da *Visão dos Tempos* e das *Tempestades sonoras* indicara os novos caminhos da poesia e da filosofia, tomou posição na contenda com o folheto *Teocracias literárias*. Castilho estava, enfim, destronado. A nova geração de Coimbra vencera! A cultura portuguesa ia renovar-se, arejar-se e, sendo mais viva e actual, seria, também, mais europeia, mais humana e universal.

Vamos agora ver, por intermédio de três depoimentos preciosos, qual o papel que os caminhos de ferro portugueses desempenharam na renovação e na europeização da nossa cultura.



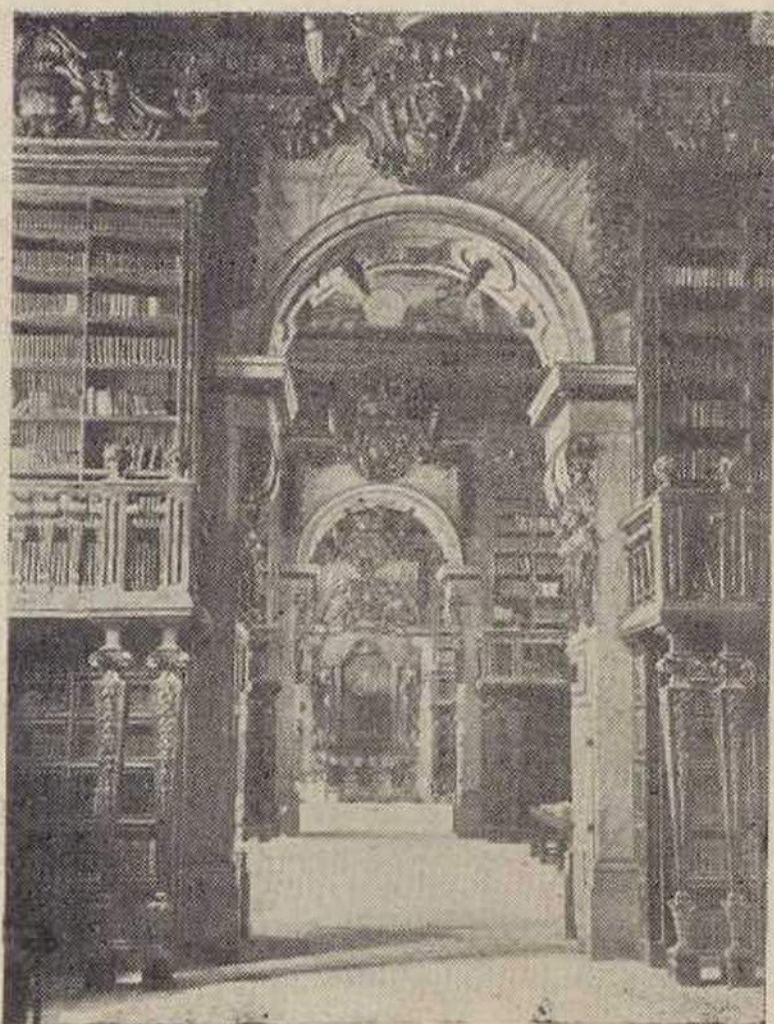
ANTERO DE QUENTAL

Comecemos por Teófilo.

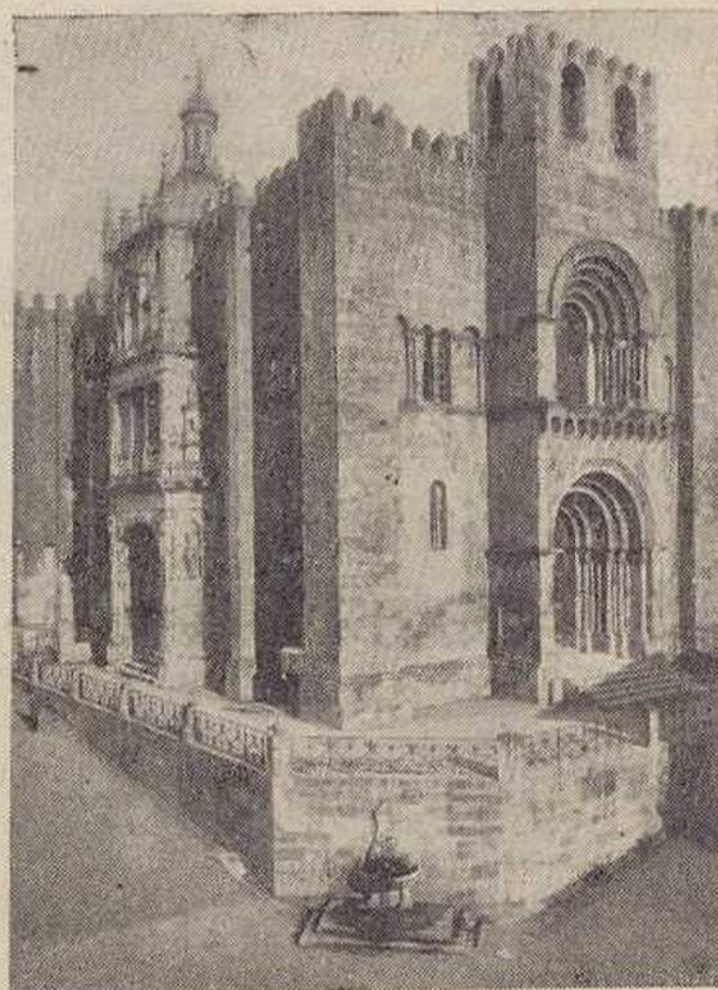
Efectivamente, o Doutor Teófilo Braga, na sua *História da Universidade*, ao referir-se à grande geração coimbrã e à revolução profunda que se operara na mocidade estudiosa, cita os caminhos de ferro como um dos elementos que mais contribuíram para a difusão das idéias novas e para que Coimbra saísse do isolamento tradicional em que vivia então.

«Na vida académica — escreveu Teófilo Braga — passava-se uma al-

teração profunda, pelas comunicações rápidas da linha férrea entre Lisboa e Porto; perdia Coimbra aquele aspecto de um mundo isolado, em que o estudante se absorvia como em um sonho da vida, mas achou-se súbitamente penetrado da luz da civilização europeia que aí vinha reverberar. Manifestou-se esse efeito em uma geração que, abandonando as tradições das arruaças, acentuou a sua



Um pormenor da Biblioteca da Universidade de Coimbra



Sé velha de Coimbra

antinomia com os lentes depositários de uma ciência hierática, deixando-se envolver nesse dilúvio da luz do espírito moderno, lançando-se à apropriação de novas idéias de filosofia, de história, arte, poesia e política».

No *In Memoriam de Antero de Quental*, o grande romancista Eça de Queiroz também se refere ao papel que os caminhos de ferro desempenharam na revolução das ideias em Portugal, a começar pela cidade universitária, onde, em 1860, vivia uma extraordinária geração, em que se contavam, além de Antero e Teófilo Braga, Eça de Queiroz, Guerra Junqueiro, Manuel da Arriaga e outros.

Assim Eça de Queiroz descrevia a sua geração e a influência que os caminhos de ferro exerceram nos espíritos da juventude:

«Coimbra vivia então numa grande actividade, ou antes, num grande tumulto mental. Pelos Caminhos de Ferro, que tinham aberto a Península, rompiam cada dia, descendo da França e da Alemanha (através da França) torrentes de coisas novas, ideias, sistemas, estéticas, formas, sentimentos, interesses humanitários... Cada manhã trazia a sua revelação, como um sol que fosse novo. Era Michelet que surgia, e Hegel; e Vico, e Proudhon; e Hugo tornado profeta e justiceiro dos Reis; e Balzac com o seu mundo perverso e lânguido; e Goethe vasto como o universo; e Poe, e Heine, e creio



ALEXANDRE HERCULANO

lhada, o amor à Irlanda, a verde Eria, a Esmeralda céltica, mãe dos Santos e dos Bardos, pisada pelo Saxónio!...

«Nesse mundo novo que o Norte nos arremessava aos pacotes—continua Eça de Queiroz—fazíamos por vezes achados bem singulares!—e ainda recordo o meu deslumbamento quando descobri esta imensa novidade, a *Bíblia*! Mas a nossa descoberta suprema

foi a da Humanidade: que encanto e que orgulho! Começámos logo a amar a Humanidade, como há pouco, no ultra-romantismo, se amara Elvira, vestida de cassa branca ao luar».

No livro, *A evolução espiritual de Antero*, o ilustre Professor catedrático da Faculdade de Letras de Coimbra, Doutor Joaquim de Carvalho, ao estudar a ideologia da geração coimbrã de 1858-65 e o seu ambiente, refere-se também ao caminho de ferro «como instrumento de europeização».



COIMBRA—Fachada da Igreja de Santa Cruz

Eis o depoimento do ilustre Professor e Escriitor:

«Nesse tempo, a Universidade conheceu a geração mais iconoclasta do século passado. O desprezo pela Minerva oficial, pelas fórmulas universitárias, pelas tradições, era olímpico, traduzindo-se por um divórcio entre as aspirações do ideal, e o espectáculo de um mundo tépido, de costumes e atitudes sem alma, quando não eram simplesmente ridículos. Por esta época, os homens públicos coincidiam numa aspiração idêntica: a política da pequena burguesia, à qual Júlio Diniz deu uma vibração emocional com os seus romances, e a das vias de comunicação. Coimbra viu-se então ligada pelo caminho de ferro ao País e à Europa, e esta ligação foi um instrumento admirável de europeização. Com pequeno intervalo divulgavam-se e discutiam-se as novidades, e sobretudo Paris inundava o burgo universitário com os livros de Michelet, Proudhon, Renan, Edgar Quinet, Lecomte de Lisle, Taine, Littré, e com as traduções de Heine, Fewerbach, Goethe, Büchner, Hegel. Era um mundo novo que surgia perante estes jovens, que tiveram, como raras gerações, as pupilas abertas e os ouvidos atentos. Este mundo tinha uma fisionomia de traços nítidos, de modelação fácil, mas a sua vida interior era exuberante, de virtualidades indefinidas. O mundo tradicional, do romantismo literário e da filosofia da ordem — a ordem tinha então a sua filosofia e a sua sociologia, não se

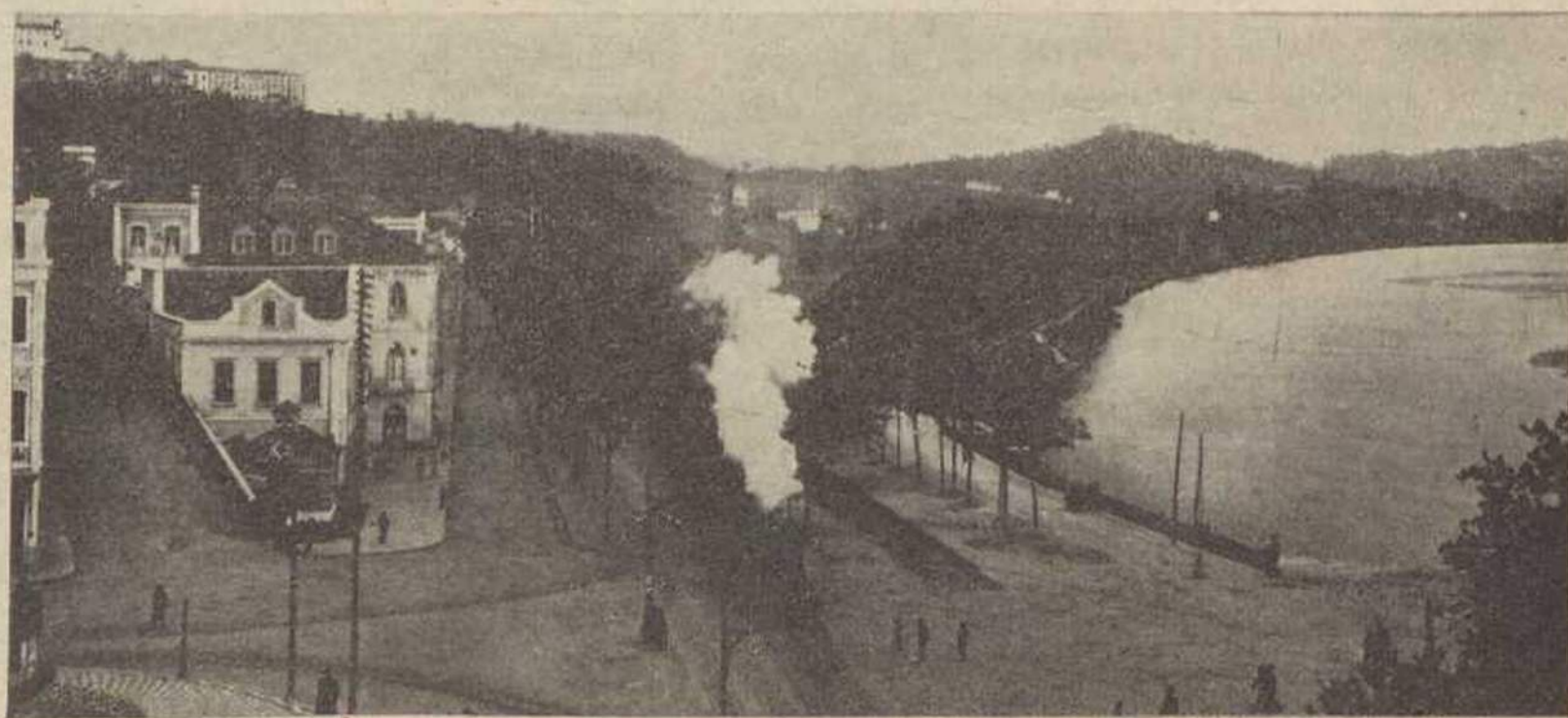
efectivando apenas pelo agente da autoridade, — era dominado pela categoria do {ser, do estável».

São, na verdade, de grande interesse estes depoimentos e para muitos dos leitores do «Boletim da C. P.» a sua leitura constituirá, queremos crêr, uma novidade.

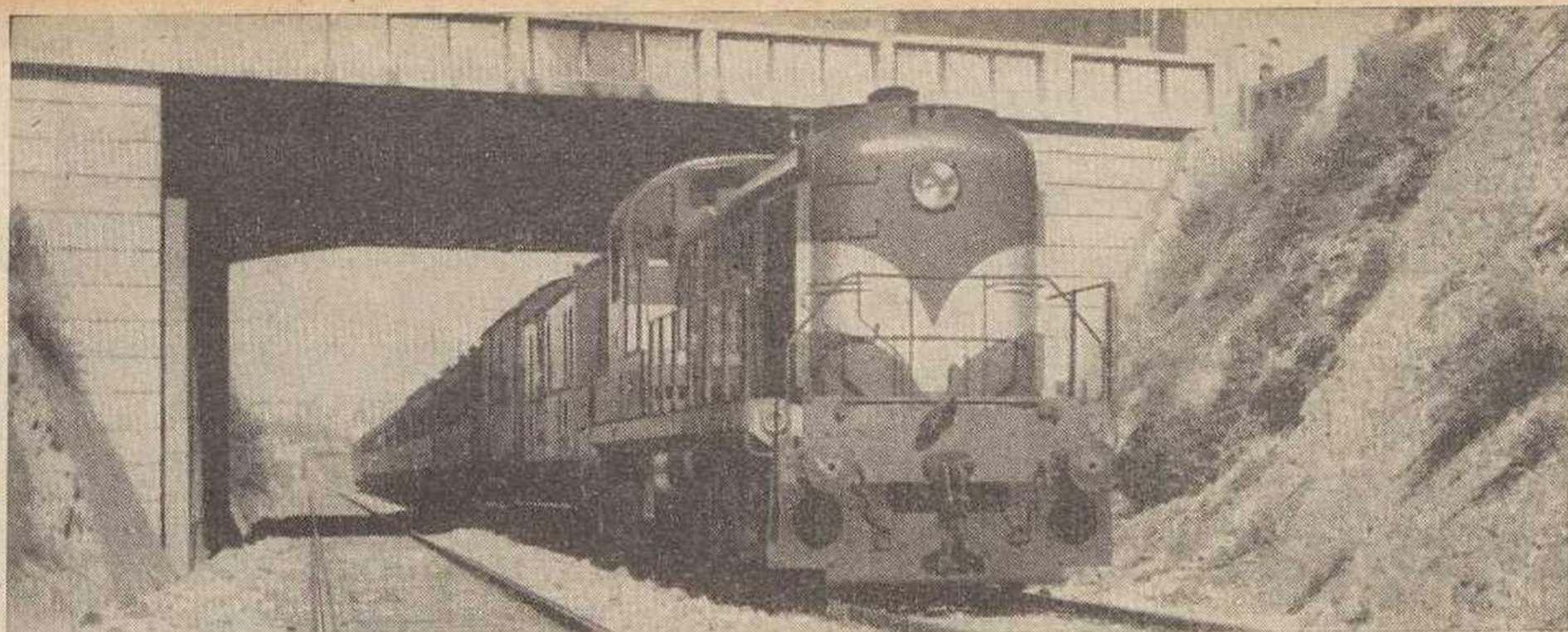
Quando algum economista português se lembrar de fazer a história da evolução do nosso País, sob vários aspectos, não poderá esquecer o papel preponderante que os caminhos de ferro desempenharam. Com a introdução do novo sistema de comunicações, não foi só Coimbra que se tornou um centro de ideias, no ponto de vista literário e filosófico; o Porto aproximou-se de Lisboa e não tendo perdido, devido à sua personalidade, as suas características próprias, ascendeu, em verdade, à categoria de capital muito justa do Norte.

O comboio aproximando-nos de Espanha e da Europa, contribuiu para que fôssemos, mais do que nunca, e acima, também, de uma grande nação peninsular, um povo verdadeiramente europeu.

Se com as nossas caravelas, devassamos os mistérios do oceano e descobrimos, sob a benção de novas estrelas, novos continentes e ilhas maravilhosas, cabe ao nosso caminho de ferro o papel simpático de ter descoberto aos portugueses do adorável recanto mais ocidental da Europa imortal os encantos e os valores da sua própria terra.



COIMBRA — Avenida Navarro



Regulamentação dispersa

Divisão Comercial

Tráfego

8.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros (em vigor desde 1-2-1954) — Altera a redacção do Artigo 29.º da Tarifa.

2.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e Itália, em trânsito por Espanha e França (em vigor desde 1-2-1954) — Introduz alterações no processo de cálculo dos preços para crianças no percurso português e estabelece novos preços nos percursos portugueses.

3.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros e Bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França (em vigor desde 1-2-1954) — Introduz alterações no processo de cálculo dos preços para crianças no percurso português e estabelece novos preços nos percursos portugueses.

5.º Aditamento à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e Espanha (em vigor desde 1-2-1954) — Introduz alterações no processo de cálculo dos preços para crianças no percurso português e estabelece novos preços nos percursos portugueses.

7.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 1-2-1954) — Introduz alterações no processo de cálculo dos preços para crianças no percurso português e estabelece novos preços nos percursos portugueses.

68.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 2-2-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Contendas e os Despachos Centrais de Cativelos, Vila Nova de Tazem e Passos da Serra.

102.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 31-1-1954) — Transportes entre a estação de São João da Madeira e os Despachos Centrais de São João da Madeira, César e Fajões e o Posto de Despacho de Milheirós de Poiares.

213.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 31-1-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de São João da Madeira e os domicílios de São João da Madeira e o Despacho Central de Cucujães.

214.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 31-1-1954) — Transporte de mercadorias entre a estação de Ovar

e os Despachos Centrais de Ovar e Cucujães, os Domicílios de Ovar e o Posto de Despacho de Souto (Feira).

Divisão Comercial

Fiscalização das Receitas

7.º *Adt.º à C/Circular n.º 100 (23-1-1954)* — Comunica que podem ser transportadas gratuitamente nos comboios as publicações *Seu Semanário Domingo e Os Belenenses*.

Carta-Impressa n.º 57 (14-1-1954) — Indica as datas em que devem ser enviados pelas estações e Despachos-Centrais todos os impressos utilizados e pertencentes a este Serviço, que digam respeito aos anos de 1951 e anteriores.

Divisão de Exploração

Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2584 (7-1-1954) — Sinalização do apeadeiro de Carvalhal, na Linha do Sabor, e circulação de comboios entre Larrinho e Felgar durante o período em que aquele interferir na circulação.

Instrução n.º 2585 (29-1-1954) — Sinalização da estação de Canha.

Divisão da Via e Obras

Circulares da Via

N.º 3.445 (18-1-1954) — Aditamento à Circular de Via n.º 3.434 sobre a criação de novos modelos de papel para a correspondência externa da Companhia — Envio de espécimens.

PRECE PASCAL

JESUS, Ó SALVADOR, VINDE ATÉ NÓS
RASGAR, COM LUZ, A TREVA PERTINAZ
AONDE O ÓDIO CANTA, A VIVA VOZ,
A MACABRA CANÇÃO DE SATANÁS!

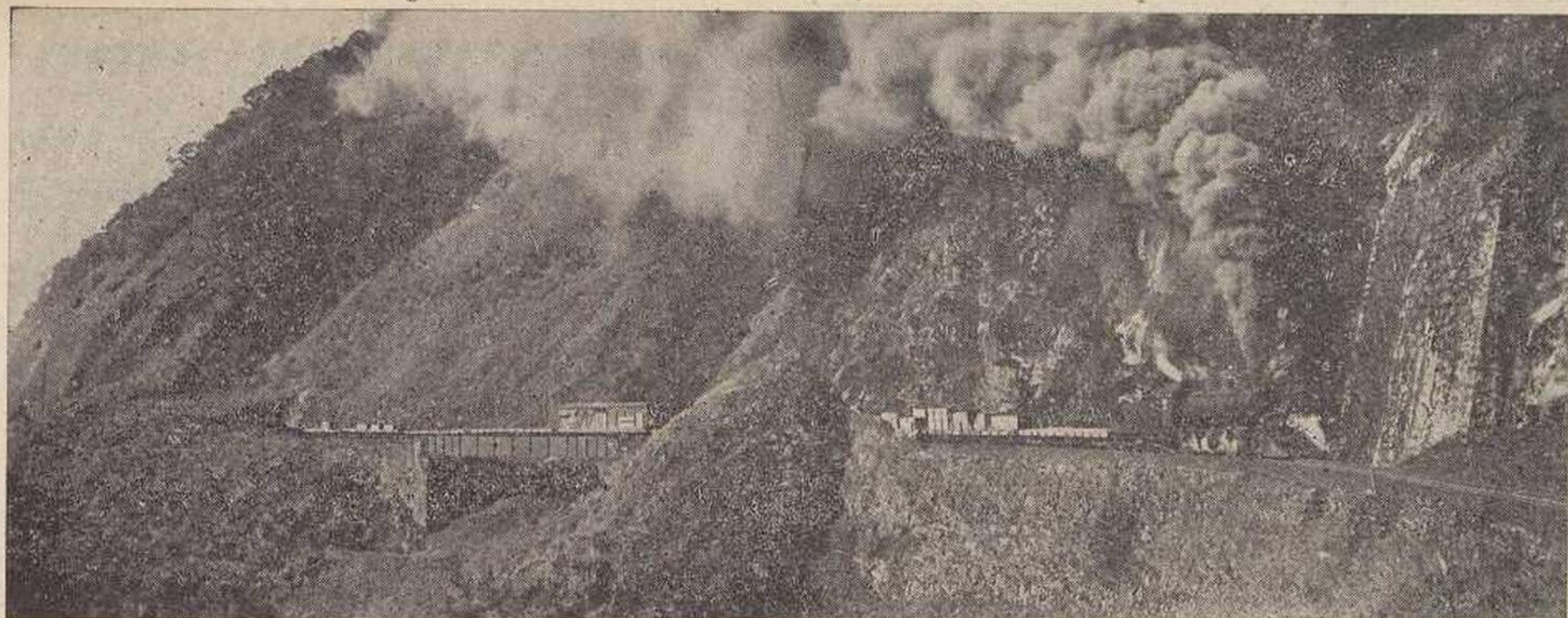
DEIXANDO A FÉ, EXANGUE, PARA TRÁS,
IMERSOS TODOS EM CEGUEIRA ATROZ,
OS HOMENS ANDAM PROCURANDO A PAZ
POR CAMINHOS QUE ESTÃO LONGE DE VÓS!

JESUS DE NAZARÉ!: TENDE CLEMÊNCIA
DOS QUE TRILHAM, VERGADOS PELA DOR,
A VIA-DOLOROSA DA EXISTÊNCIA!

E FAZEI ESTA POBRE HUMANIDADE
CRER, AFINAL, QUE O BEM, A PAZ, O AMOR,
ESTÃO EM VÓS POR TODA A ETERNIDADE!

(Do livro inédito «RUMO À LUZ»)

JOSÉ FERREIRA DE LIMA



Vista da linha Paraná-Santa Catarina, ao quilómetro 62

LÁ POR FORA...

Na zona chamada «As Doze Pontes», a 2 quilómetros de Alicante, iniciaram-se os trabalhos necessários para o novo traçado das vias férrea que enlaçam as estações de Andaluces e Alicante (Término), para a execução do plano de Novos Enlaces Ferroviários daquela cidade, que suprimirão as passagens de nível colocadas até agora dentro da área urbana. Assistiram à inauguração dos trabalhos o Alcaide e engenheiros da RENFE.

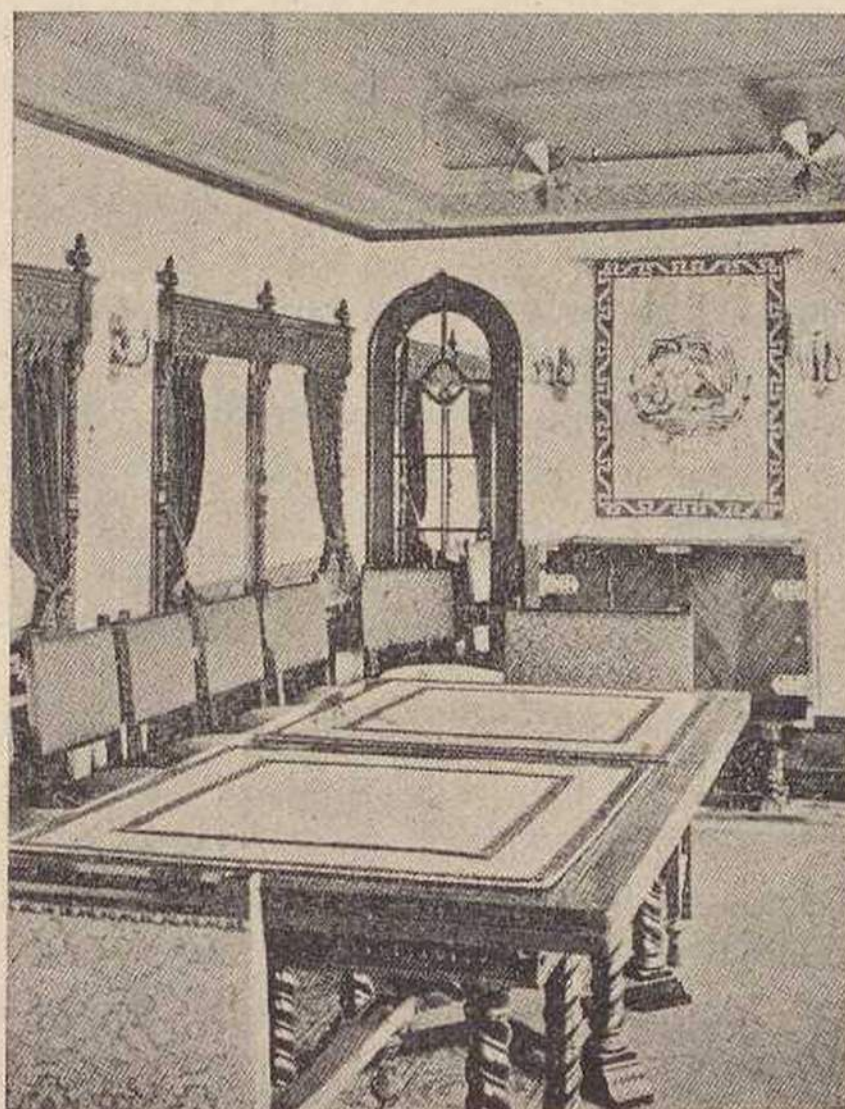
* * *

A Direcção Geral dos Caminhos de Ferro da União da África do Sul vai enviar à Europa uma missão especial afim de recrutar 1200 aprendizes para as funções de pessoal de engate, 900 aprendizes de fogueiro e 200 aprendizes de assentadores de linha.

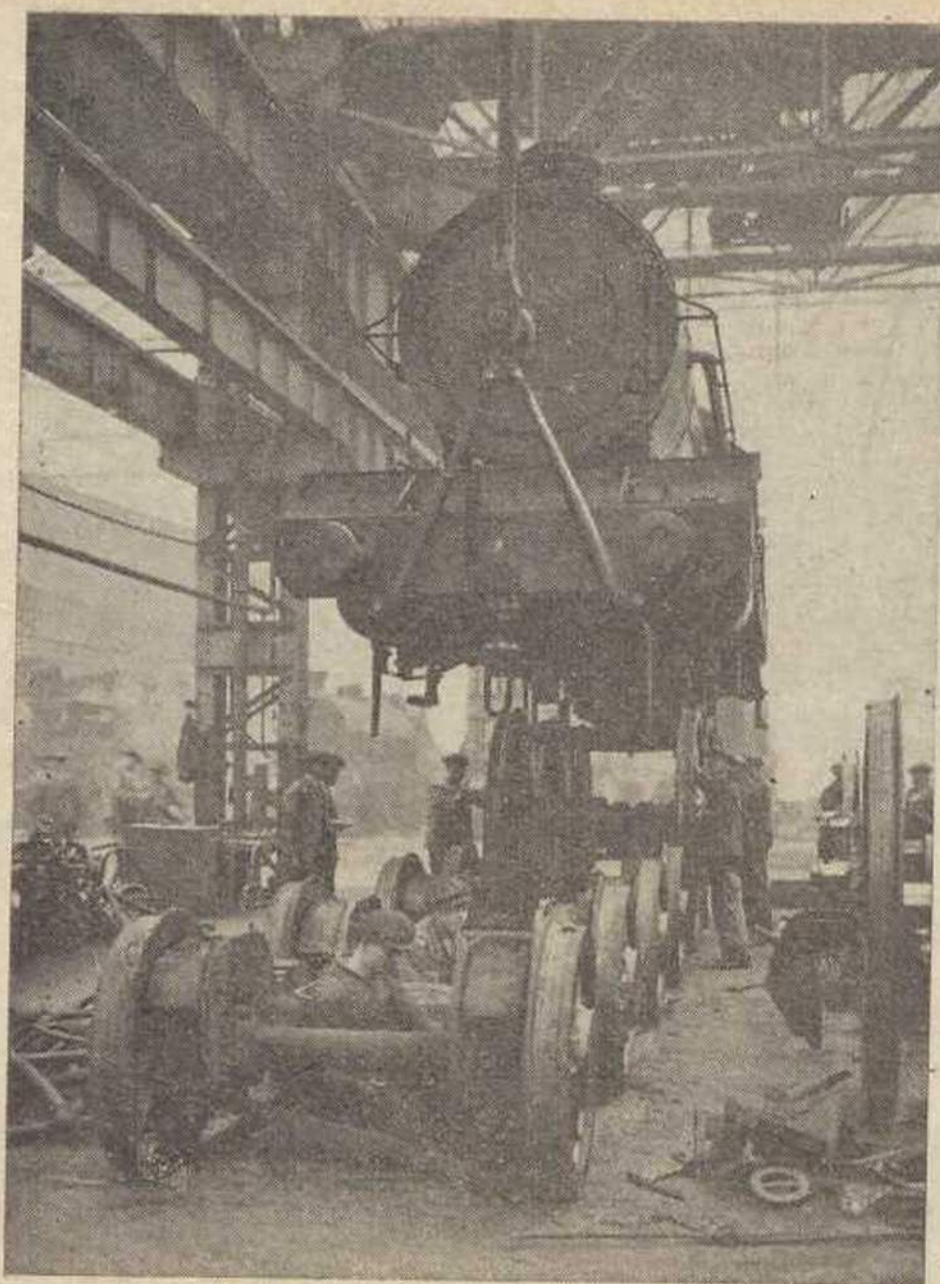
* * *

A Sociedade dos Amigos da Paisagem e dos Jardins, em Espanha, reuniu-se em Assembleia Geral no Museu Romântico, sede social daquela entidade, tendo a Direcção feito uma exposição do trabalho realizado em 1953 e apresentado um interessante plano de actuação

futura. Don Ramón Aníbal Alvarez, presidente do Grupo de Técnicos Paisagistas — entidade filial da Sociedade — visitou, com outros colegas, Don Ricardo Suárez Blanco, director da



Sala de jantar, do comboio presidencial mexicano



Uma locomotiva em reparação

primeira zona da RENFE, para lhe fazer entrega de um conjunto de projectos de ajardinamento das estações do trajecto de Madrid-El Escorial, iniciativa que tão bom acolhimento mereceu por parte do Ministro das Obras Públicas, Conde de Vallellano. O interesse do Presidente do Conselho da RENFE permitiu que nestes últimos tempos se tivessem empreendido os trabalhos de plantação das referidas estações sob a direcção do sr. Suárez Blanco, trabalhos esses que em breve hão-de transformar a fisionomia geral das estações ferroviárias espanholas.

* * *

Os Caminhos de Ferro Federais da Áustria exploram uma rede de 5944 quilómetros de linha, que compreendem 3542 pontes e viadutos com o comprimento total de 114 quilómetros. 1097 quilómetros de linha, ou sejam 22 % da rede, são electrificados e por aí, unicamente por aí, são realizados 45 % do tráfego ferroviário do país.

Os planos de electrificação actualmente

em curso estenderão a tracção eléctrica a um total de 1979 quilómetros, que absorverão 75 % de tráfego.

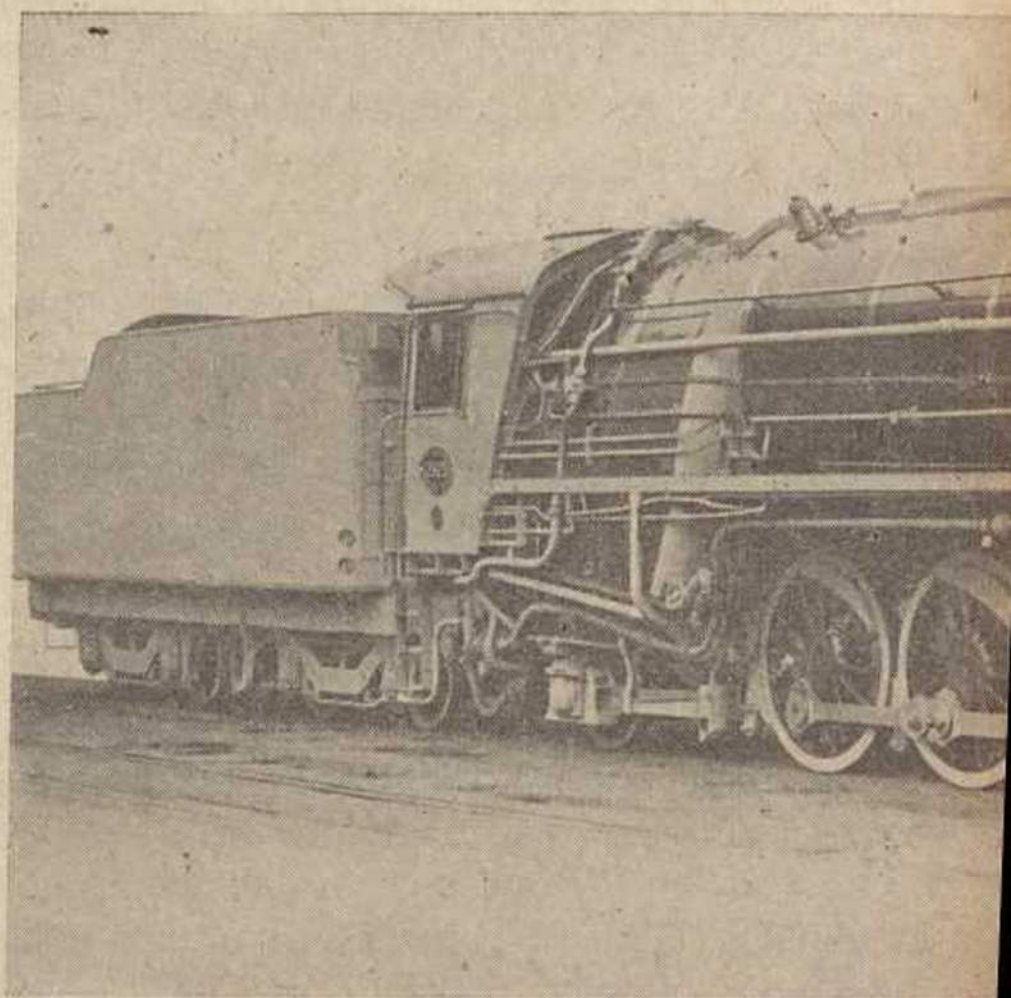
O último trecho a ser electrificado, entre Viena e Amstetten, possibilitará uma viagem contínua em comboios eléctricos desde Viena à Basileia, num total de 1725 quilómetros.

Nove centrais hidroléctricas, algumas das quais pertencentes aos caminhos de ferro, asseguram o suprimento de energia, cujo consumo total é, hoje, da ordem de 1 milhão de kw. Actualmente a O. B. B., ou sejam os Caminhos de Ferro Federais da Áustria, estão construindo, em Braz, uma nova central destinada a produzir 75 milhões de kw. por ano.

* * *

Na Áustria está a fabricar-se uma série de 60 locomotivas, no valor de 150 milhões de xelins, encomenda do Governo da Índia. Desde a Primavera de 1952 até à de 1953, as exportações da Áustria para a Índia atingiram já um total de 95 milhões de xelins.

Igualmente por conta do Governo da Índia, as oficinas austríacas estão agora ocupadas com a execução de uma encomenda de 134 carruagens para comboios rápidos. Nestas carruagens, a ligação entre elas é feita por meio de um fole de couro, e esta



Locomotiva inglesa fabricad

inovação deve-se ao facto de se ter provado que, entre os vários tipos de material utilizável para tal fim, a pele de boi é que dá ainda os melhores resultados contra as inclemências dos climas tropicais.

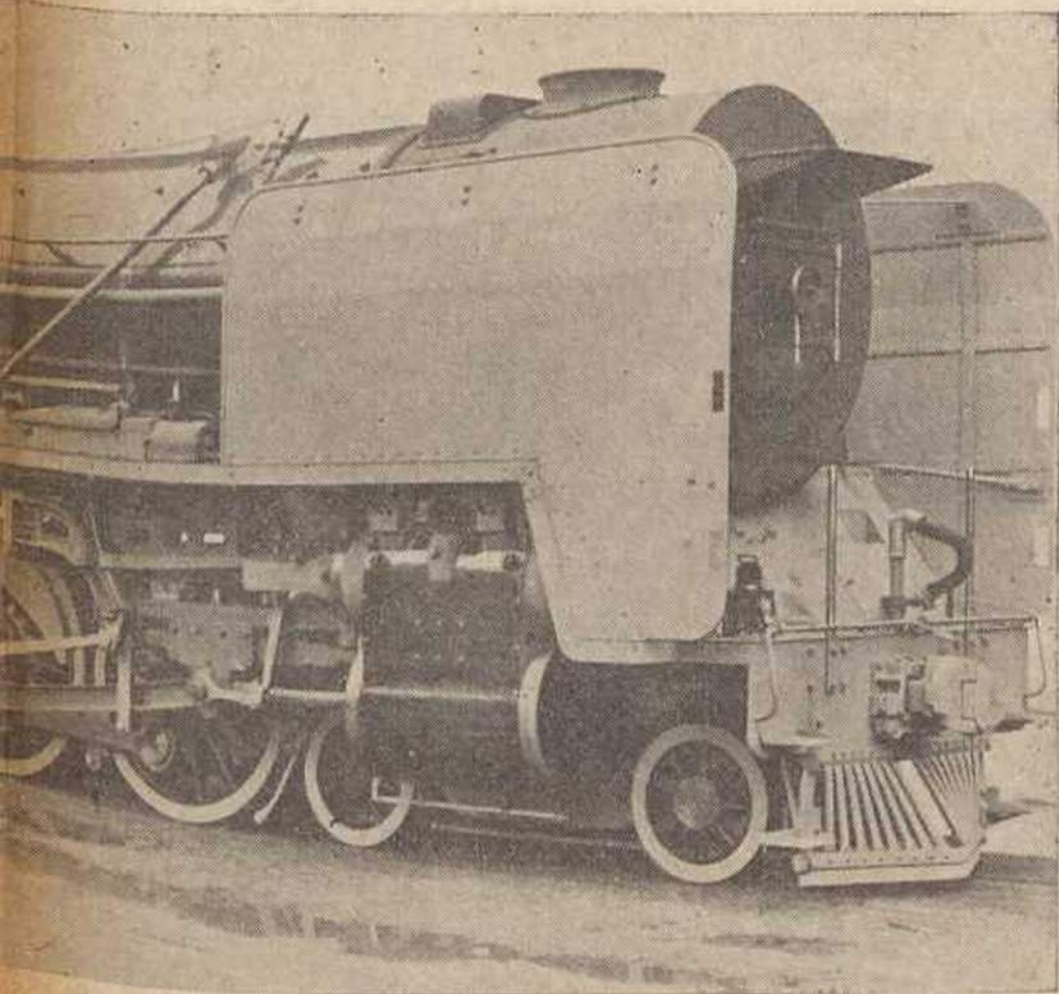
* * *

O «Financial Times», de Londres, publicou acerca da actividade dos caminhos de ferro britânicos, as seguintes notas:

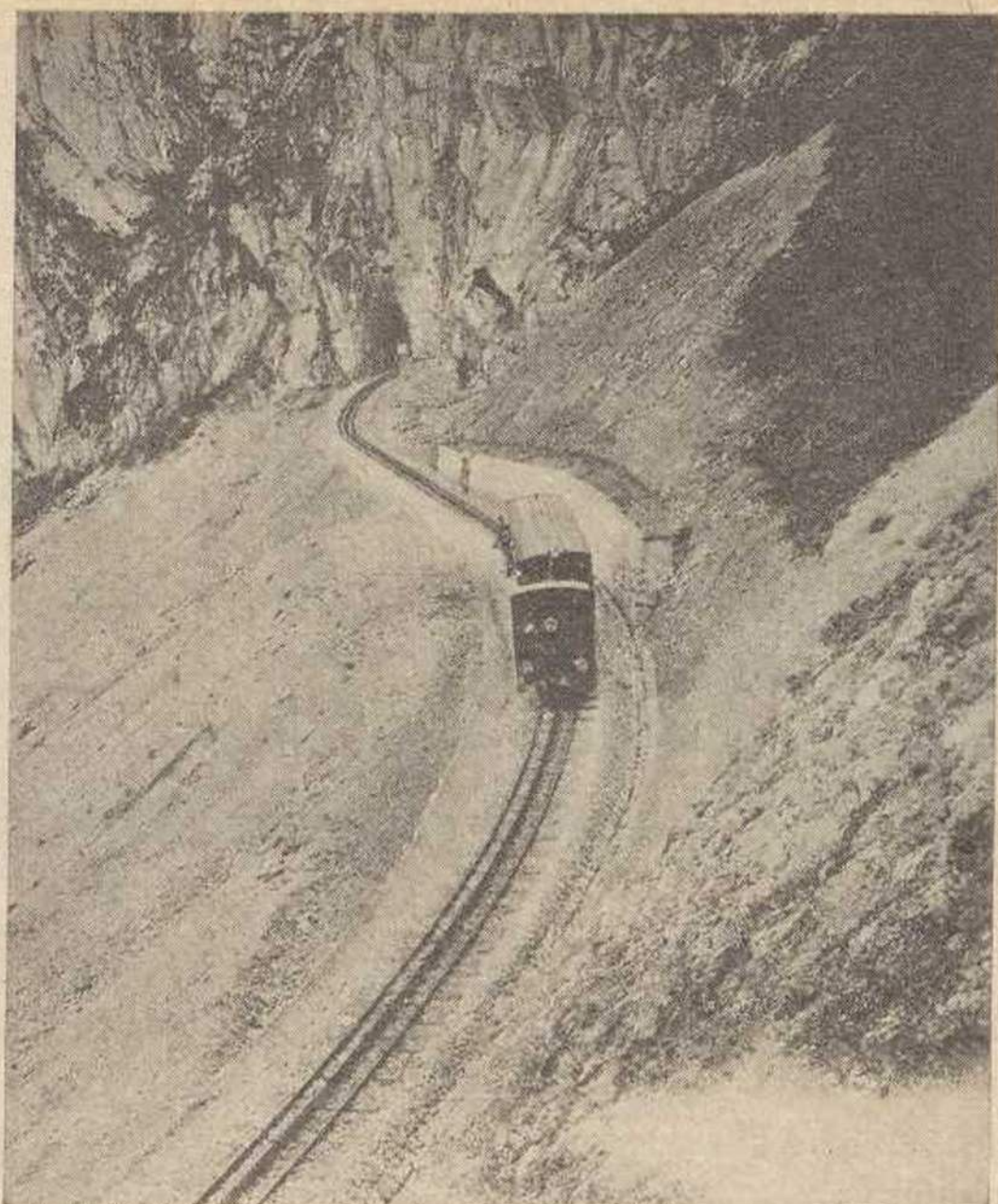
Os itinerários dos caminhos de ferro, para a época de Inverno 1953-1954, evidenciam a implantação de muitos melhoramentos, tanto em velocidade como na eficiência dos comboios, podendo dizer-se, sem receio de errar, que os melhoramentos são mais positivos quanto a economia e a eficiência.

Em 1939, por exemplo, um passageiro podia viajar de Londres a Manchester em três horas e um quarto; hoje gasta três horas e quarenta minutos.

No entanto, há que ter em conta os muitos serviços novos que se introduziram desde então, a economia que se conseguiu, e os aperfeiçoamentos apreciáveis



Caminhos de Ferro Sul-Africanos



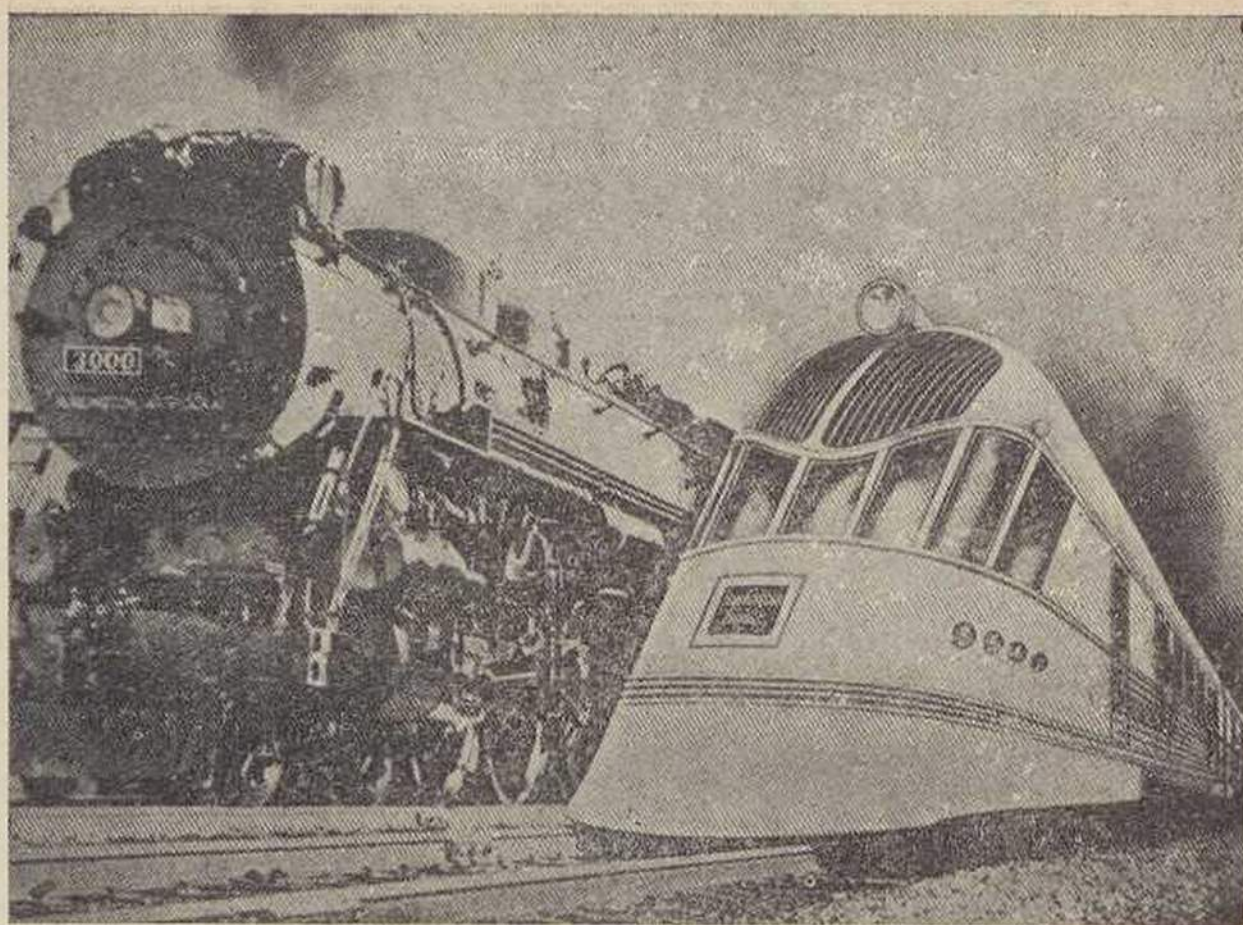
Caminho de Ferro dos Rochedos de Naye

no transporte das cargas. Ao mesmo tempo considera-se mais importante obter um melhoramento geral em todos os serviços do que impressionar o observador concentrando-se em velocidades «record» para comboios ou serviços determinados.

* * *

A viagem entre Milão e Nápoles, na Itália, é feita em comboio rápido, formado por sete carruagens: quatro para passageiros, com um total de 160 lugares, um restaurante, uma para bagagens e outra de serviço.

O comboio é dos mais modernos que existem em serviço no mundo; desenvolve 160 quilómetros por hora e apresenta muitos aperfeiçoamentos para comodidade de passageiros, tais como ar condicionado, iluminação fluorescente, etc. Os dois extremos, onde a cabine do motorista se acha instalada, são constituídos por salões de inspecção onde amplas janelas envidraçadas permitem completa visibilidade e podem ser utilizados à vontade pelos passageiros que desejam admi-



A pesada máquina e a moderna automotora das linhas férreas inglesas

rar o panorama ou experimentar a sensação da velocidade; cada um desses salões dispõe de 12 lugares sentados em divãs ou cadeiras giratórias.

As carruagens de passageiros são dotadas de perfeitos sistemas de isolamento térmico e acústico; cada uma delas é constituída por quatro compartimentos, e em cada compartimento há 10 lugares.

A carruagem reservada ao serviço possui, além de uma pequena cozinha e uma divisão com lavatório e banheira, um compartimento postal.

A carruagem-restaurante comporta 52 pessoas. Possui um bar com aparador de 4 metros de comprimento, máquina para fazer café, frigorífico eléctrico, etc.

O vagão de equipagem compreende guarda-roupa, cabine radiotelefónica e uma loja onde se vendem livros, revistas, jornais, lembranças, etc.

A comunicação entre o primeiro e o segundo e entre o sexto e o sétimo carros, reservados aos passageiros, faz-se

lateralmente. Em todas as carruagens há altos falantes que difundem notícias recebidas pela rádio, programas musicais e comentam a própria viagem, informando o passageiro.

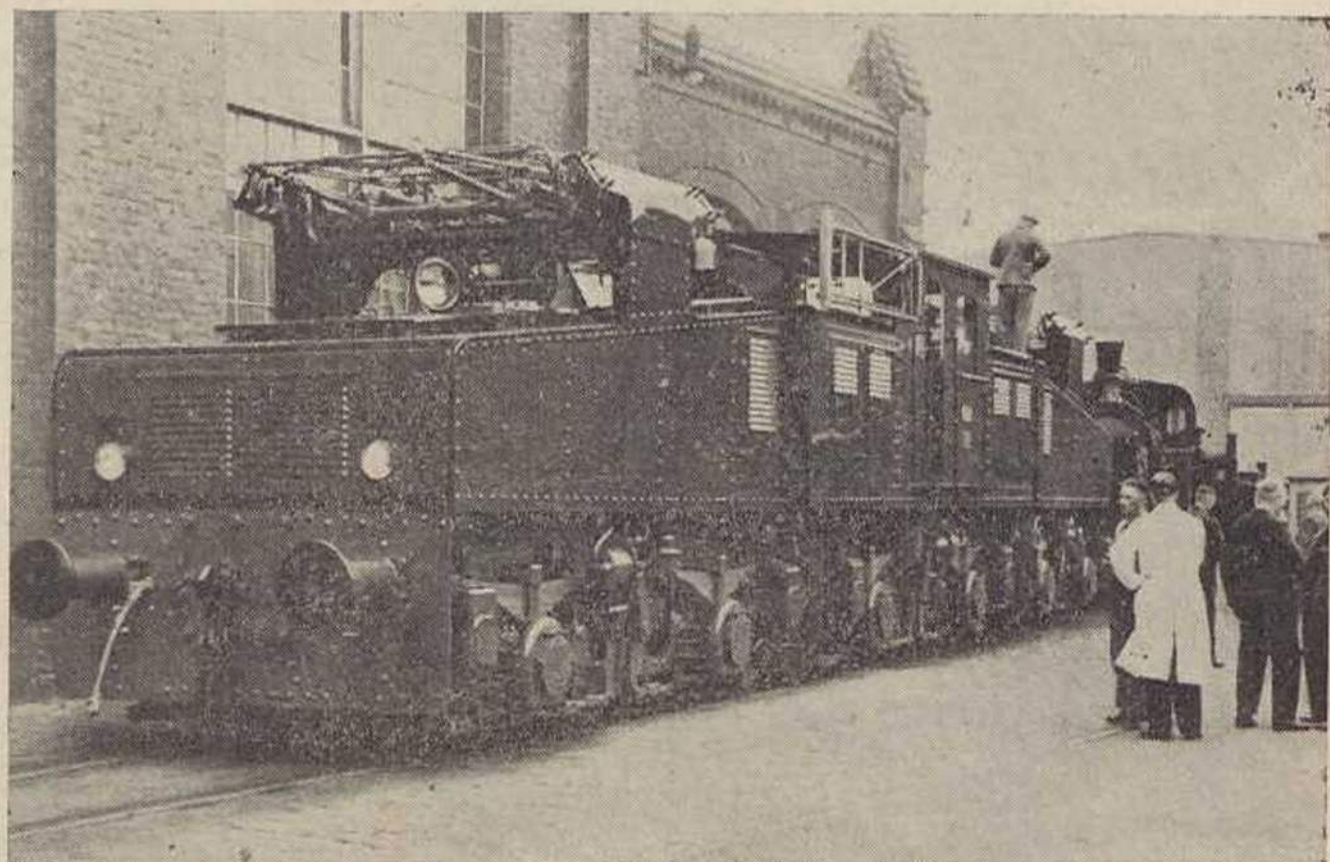
* * *

O novo comboio *Sud-Express* Hendaia-Paris é o que, na Europa, faz o maior percurso, sem paragens. Os 581 km. Bordeus-Paris realizam-se de uma assentada. Todavia, apesar da grande velocidade média que este comboio desenvolve, não se tem a sensação de sermos

projectados, graças à magnífica conservação da linha e do material.

* * *

Os caminhos de ferro suíços têm ao seu serviço algumas automotoras conhecidas com o nome de «Flechas Vermelhas» (são pintadas exteriormente dessa cor) destinadas exclusivamente a excursões em grupos organizadas por agências, repartições de turismo e até pelo próprio caminho de ferro, que organiza em todos os dias feriados determinados serviços turísticos às mais pitorescas regiões da Suíça.



Locomotiva para obras de desentulho com o peso de 150 000 kg., com o comprimento de 19 metros e a força de tracção de 1 500 000 kg.

PARA A HISTÓRIA DO CAMINHO DE FERRO EM PORTUGAL



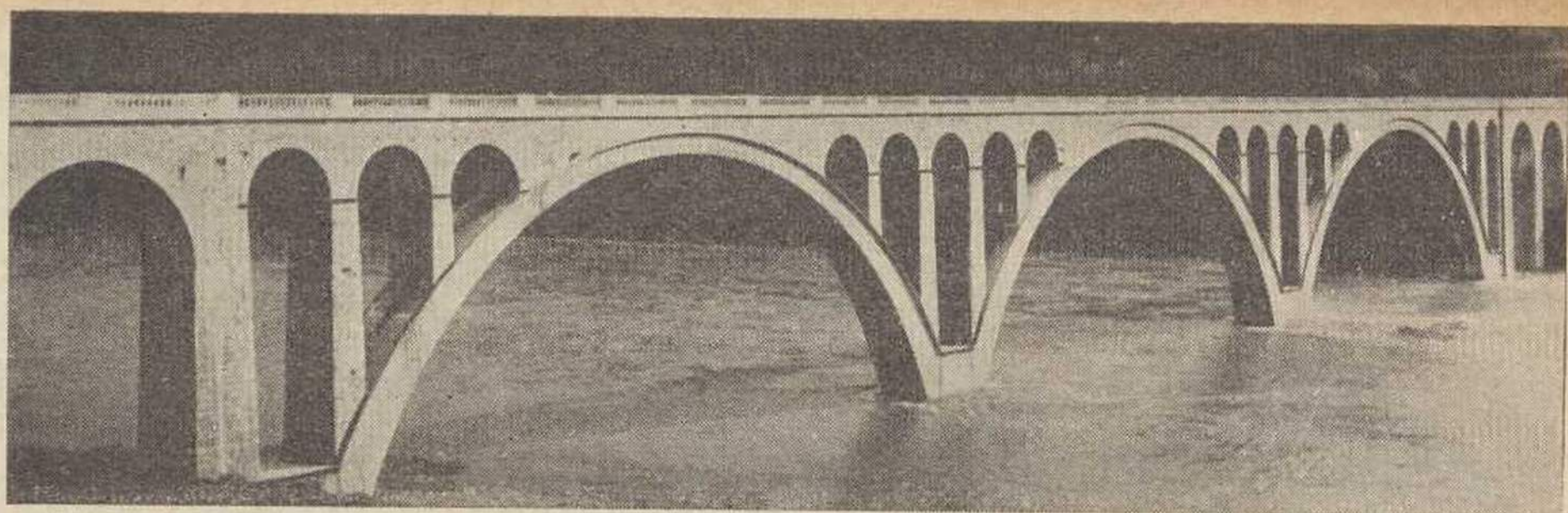
Arco do Caminho de Ferro de Leste

(Do *Panorama* de 1858, página 161,
Vol. II – 4.^a Série)

A legenda desta gravura, inserta na página seguinte do «Panorama», oferece interesse especial. Reproduzimo-la textualmente:

«Já neste semanário apresentamos as vistas perspectivas da solenidade com que se inaugurou o caminho de ferro de leste. Hoje damos o desenho do arco da mesma via ferrea, no sítio de Xabregas; no ponto que o railway se inclina a seguir por terra dentro, afastando-se da beira rio.

Como se vê, o dito arco é de forma elegante, e está construído com a solidez que comporta a obras desta natureza. O objecto não carece de mais longa descrição»,



INSTRUÇÃO PROFISSIONAL

Agentes aprovados nos exames para a classe imediata

VIA E OBRAS

Domingos Trindade Santarém, chefe do distrito 15 (Vale de Figueira); Manuel Ferreira, chefe do distrito 132 (Benespera) e Rafael Cordeiro, chefe do distrito 19 (Entroncamento), premiados com 283\$30 cada um, por se terem classificado com 18 valores em exames para chefes de lança numa Brigada de Instrução Profissional.

Manuel António Soares, subchefe do distrito 3/13.^a (Évora-Monte), Simão António Areias, subchefe do distrito 35 (Elvas), Aurélio Prazeres Bacalhau, subchefe do distrito 237 (Bolíqueime), premiados com 216\$70 cada um, por se terem classificado com 17 valores em exames para chefes de distrito numa Brigada de Instrução Profissional.

David Pereira Patinha, subchefe do distrito 69 (Oia) e José António da Silva Recto, subchefe do distrito 5 Dão (Figueiró), premiados com 325\$00 cada um, por se terem classificado com 17 valores em exames para chefes de distrito numa Brigada de Instrução Profissional.

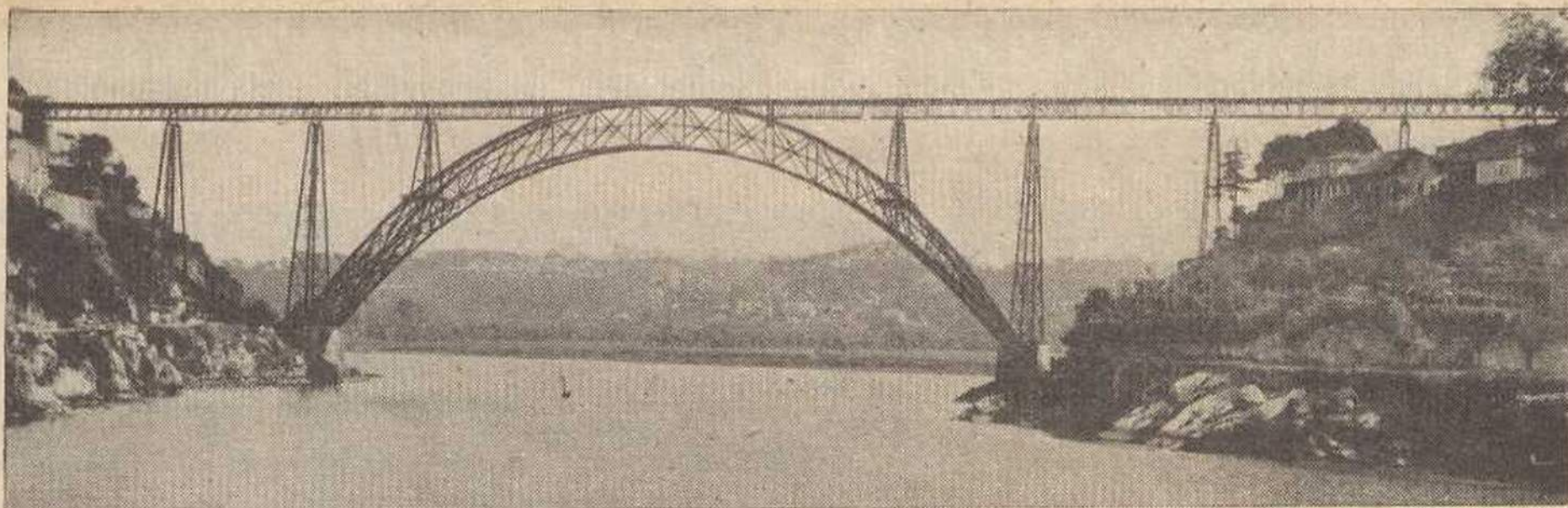
Manuel Mendes, subchefe do distrito 129 (Covilhã) e António da Graça, subchefe do distrito 16 (Mato Miranda), premiados com 325\$00 cada um, por se terem classificado com 18 valores em exames para chefes de distrito numa Brigada de Instrução Profissional.

Chefes de distrito:

Domingos Trindade Santarém, Manuel Ferreira e Rafael Cordeiro, 18 valores; Júlio Carvalho e António Alves Teixeira, 17 valores; António Jacinto Guerreiro, António Pires dos Santos e Júlio Gaspar, 16 valores; Américo Rodrigues Bento, 15 valores; Manuel Cipriano, 14 valores; Joaquim Rosa, 12 valores; António Dionízio Cimana, 10 valores.

Subchefes de distrito:

Manuel Mendes e António da Graça, 18 valores; Manuel António Soares, Simão António Areias, Aurélio Prazeres Bacalhau, David Pereira Patinha, José António da Silva Recto e João Gonçalves, 17 valores; António Rodrigues Vieira, Álvaro Borges, José Lopes, Silvestre Tamagnini e Marcos Afonso, 16 valores; António Costa, Acácio de Almeida, António Jacinto Capitão Borralho, Aires Angelo Casimiro, Manuel Lopes Simões, Manuel Fernandes e Arménio Pinto Ribeiro, 15 valores; Joaquim José Pereira, João Nabeiro, Manuel Faustino Abelho, João Marques Cortes, Manuel Joaquim Gonçalves Lopes, António Rodrigues e José das Neves Oliveira, 14 valores; João Filipe Rosa, José Pinto e João Gonçalves, 13 valores; Francisco Romão, José dos Santos Passeira, José de Sousa Barbeitos e Carlos Pimentel da Silva, 12 valores; José Serafim, 11 valores; João Martins, 10 valores.



PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Referência à pergunta n.º 163 inserta no «Boletim da C. P.» n.º 296, de Fevereiro p. p., sobre o transporte de 10 volumes alguidares de barro ordinário vermelho, com 241 quilos, em pequena velocidade, de Barcelos para Oliveira de Frades.

Por ter passado a considerar-se aquela mercadoria ao abrigo do Aviso ao Público B. n.º 174, a seguir se discrimina a taxa que presentemente lhe corresponde:

Distância 169 Km.	
Aviso ao Público B. n.º 174	
Preço $\$50 \times 169 \times 25$	= 21\$13
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$07
Total	25\$20

Pergunta n.º 169 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Pequena velocidade, de Cuba para Lisboa-Rego, um vagão com sacos de carvão vegetal, 10.550 quilos.

Carga e descarga pelos Donos	
Requisitado e fornecido encerado	
Distância 209 Kms.	
Aviso ao Público B. n.º 165	
Preço — $209 \times \$40 \times 1,055$	= 88\$98
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$10
Arredondamento	\$02
Total	89\$00

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

///

Pergunta n.º 170 — Agradeço ser informado se um passageiro portador de um livrete quilométrico, de 1.ª, 2.ª

ou 3.ª classe, destinado a longo curso, pode embarcar em Entre-Campos, sem ter regulado a viagem em Lisboa-R. e se a mesma pode ser regulada em trânsito, pelo revisor por F. 17, contando os quilómetros desde Lisboa-R.

Resposta — Os passageiros portadores de livretes quilométricos podem regularizar as suas viagens em Entre-Campos. No entanto, a distância quilométrica a considerar é a referente a Lisboa (Rossio).

Os revisores em trânsito, só podem regularizar as viagens nas condições do n.º 2 do Art. 16.º da Tarifa Especial n.º 2 — passageiros.

///

Pergunta n.º 171 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Pequena velocidade, de Cais do Sodré-Entrepasto de Santos para Aveiro-Canal. Uma caixa com 3 chassis de caminhetas de passageiros com rodas, peso uniforme, com o comprimento de 14,5 e 16.000 quilos. Utilizados dois vagões.

Carga e descarga pelos donos	
Distância 289 Kms.	
Tarifa Geral — 1.ª classe com 75 % por 18 T.	
Preço — $(246\$60 + \frac{246\$60 \times 75}{100}) \times 18$	= 7.767\$90
Evol. e manobras $8\$00 \times 18$	= 144\$00
Registo e Aviso de Chegada	8\$00
Entrepasto — $7\$50 \times 18$	= 135\$00
Canal — 500×18	= 90\$00
Total	8.144\$90

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado.

Segue discriminação como corresponde:

Distância 289 Kms.
Tarifa Geral — Art. 77.º e seu § único
Peso real (16.000 Kg) — 1.ª classe com 75 %

Peso virtual (2.000 Kg.) — 1.^a classe sem recargo

Preço (246\$60 + $\frac{246\$60 \times 75}{100}$) $\times 16$. . . =	6.904\$80
» 246\$60 $\times 2$ =	493\$20
Manutenção 8\$00 $\times 18$ =	144\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Soma.	7.546\$00
Entrepasto: 7\$50 $\times 18$ =	135\$00
Canal: 5\$00 $\times 18$ =	90\$00
Total.	7.771\$00

///

Pergunta n.º 172 — Agradeço ser esclarecido do seguinte:

À estação de Lisboa-Terreiro do Paço chegou uma jaula com criação viva, em remessa de grande velocidade, sendo o consignatário avisado por F. 88 às 12 horas de sábado.

Qual o prazo gratuito, para esta remessa ser retirada sem pagamento de armazenagem?

Em minha opinião, é até às 18 horas de domingo, por estar abrangida pelo Art. 29.º da Tarifa Geral e n.º 3 da Tarifa de Operações Acessórias (Taxas de armazenagens)

Resposta — De harmonia com a doutrina do art. 10.º da Tarifa de Operações Acessórias, as remessas de criação (animais acondicionados), disfrutam, nas estações de destino, de armazenagem gratuita apenas durante o período de 4 horas úteis, contadas a partir da hora da chegada da remessa.

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 147 — Havendo diversas opiniões na maneira de proceder no caso que a seguir exponho, peço a fineza de me explicar o seguinte:

Os agentes chefes das estações por vezes obrigam-nos a nós guarda-freios a selar o material, colocando os selos, fios e selador em qualquer ponto abandonado da estação para que nós procedamos a essa operação, sem que sejamos acompanhados por qualquer agente da estação. Como já tivesse abordado diversos agentes da nossa Polícia Privativa, estes agentes preveniram-me que não devia tão pouco pegar no selador porque podia haver quem usasse de má fé. Para evitar possíveis responsabilidades, peço o favor de me dizer Quem deve selar o material? Os guarda-freios, os agentes das estações, jornaleiros ou graduados? Embora na presença de um guarda-freio para verificar se a selagem fica completa?

Resposta — Segundo o determinado na letra M da Circular da Exploração n.º 962, os guarda-freios devem prestar auxílio às estações sempre que o chefe lho determine, para as diversas operações de manutenção. Estações há em que só está presente o chefe e um agente braçal, e nestas condições, na maioria dos casos tem de utilizar um agente de trens para a selagem do material, ou então este agente substitui o carregador ou agulheiro enquanto estes vão proceder àquela operação. Se ao agente de trens compete a verificação de selos e por isso assume a responsabilidade, não se vê inconveniente em que ele proceda a esse serviço

ficando registado na estação o nome do agente que o executou.

///

Pergunta n.º 148 — Por ter dúvidas agradeço o favor de ser esclarecido do seguinte:

Os comboios n.ºs 51 e 52 têm a sua formação de vagões tipo alemão que são de cilindros.

Estes comboios estão incluídos no livro de frenagem como comboios de mercadorias, freios manuais?

Resposta — A tabela de frenagem só diz respeito a comboios de mercadorias desligados.

A frenagem dos comboios de mercadorias munidos de freio de vácuo é regulada pela Instrução n.º 2.562.

///

Pergunta n.º 149 — O comboio n.º 4 373 cruza em Cela com o comboio n.º 4 372.

O primeiro parte de S. Martinho do Porto às 14-24 h e o segundo de Valado às 14-27 h.

A estação de Valado só informou a de Cela, da quantidade de veículos, depois do comboio n.º 4 373 ter partido de S. Martinho do Porto, verificando-se que o comboio não cabia dentro dos limites, não podendo por consequência o comboio n.º 4 373 ser recebido ao abrigo do art. 19.º do Livro 2.

Peço dizer-me como devem ser recebidos estes comboios na estação de Cela.

Resposta — As estações têm instruções para, nestes casos, se informarem com a devida antecedência não só da quantidade como também da qualidade dos veículos que constituem as composições dos comboios que dentro em pouco vão receber.

No caso apresentado pelo consulente, os dois comboios são sempre recebidos com os discos fechados, devendo aquele que fôr recebido com o limite de saída impedido parar ao semáforo para o maquinista ser avisado de tal circunstância.

Se da informação tardia ou erro de informação resultar que o avanço seja concedido fora das condições regulamentares, o responsável será punido disciplinarmente.

///

Pergunta n.º 150 — Peço ser esclarecido do seguinte

No caso dum chefe do distrito da Via informar o chefe duma estação de que os comboios n.ºs têm que circular entre o Km. n.º e o n.º com a velocidade de Kms. à hora, qual o modelo que se deve estabelecer, visto o modelo M 111 ser o destinado a esse fim, mas o modelo M 126 ter a mesma observação na coluna n.º 8.

Resposta — O n.º 8 do modelo M 126 tem aplicação somente nos casos em que se verifique substituição de carruagens ou carruagens da composição de qualquer comboio, por outras cujas características não permitam que seja ultrapassada determinada velocidade.

No caso a que se refere o consulente, tem aplicação o modelo M 111.

Despachos centrais ligados à rede ferroviária nacional



Despacho Central da Guarda

Não são apenas as estações os elementos de contacto do caminho de ferro com o Público.

A obviar ao afastamento de certas localidades das estações de caminho de ferro, existem, por todo o País, e instalados no seio das localidades, Despachos Centrais cujo funcionamento, a cargo de empresas de camionagem combinadas com o Caminho de Ferro, é em tudo semelhante ao de uma estação ferroviária.

Nesses Despachos Centrais, tal como nas Estações, pode o Público, conforme a natureza do serviço prestado, receber e expedir mercadorias ou bagagens e adquirir bilhetes para qualquer estação de caminho de ferro ou localidade servida pela camionagem combinada. Tais Despachos Centrais constituem ainda centros de informação no tocante a horários, preços de viagens, formalidades de despacho, etc..

Actualmente, é de 366 o número de Despachos Centrais disseminados por todo o País.

Se adicionarmos a este número, o de Postos de Despacho (serviço reduzido) (23) e o de povoações em que funciona só serviço de recepção (90), teremos um total de 479 localidades, às quais chegam os benefícios oferecidos pelos serviços ferroviários.

Dentre os numerosos Despachos Centrais destacamos hoje muito justamente o que existe na cidade da Guarda, a cargo da Sociedade de Transportes, Lda., para mostrar aos nossos leitores alguns aspectos das suas novas instalações, que todos consideram modelares. Os dados estatísticos que a seguir publicamos resumem a activi-

dade desta nossa colaboradora no ano findo:

Quantidade de bilhetes vendidos	11.311
Quantidade de remessas de bagagens expedidas	292
Quantidade de remessas expedidas:	
— Pela Tarifa 8/108	6.368
— Por outras Tarifas	5.790
Quantidade de remessas de mercadorias chegadas	12.304



Interior do Despacho

P E S S O A L

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Carlos Ferreira Salinas Caldeira de Mendanha — Chefe de Secção do Serviço Central de Conservação (Lisboa-Calçada do Duque, 20). Admitido como praticante de escritório 1-1-1914. Promovido a amanuense de 3.ª cl. em 1-1-1916. Classificado como empregado de 2.ª cl. em 27-9-1923. Promovido a empregado de 1.ª cl. em 1-1-1926, a empregado principal em 1-11-1927 e a chefe de Secção em 1-1-1932.

Francisco da Costa Esteves — Chefe de electricistas da 2.ª Secção de Telecomunicações e Sinalização (Figueira da Foz). Admitido como operário electricista auxiliar em 12 de Dezembro de 1911, foi nomeado guarda-fios em 21 de Janeiro de 1913. Depois de ter sido promovido a oficial electricista em 24 de Outubro de 1920, foi promovido a electricista chefe (actual categoria de chefe de electricistas) em 1 Janeiro de 1929.



Newton Augusto F. Cunha — Chefe de Secção da Repartição de Economias. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, em 1-11-913, como escrevente, foi promovido a Empregado de 1.ª cl., em 1 de Janeiro de 1928, depois de ter transitado por várias categorias, a Empregado Principal em 1-1-934 e a Chefe de Secção, em 1-1-949.

António Matias Vasques — Capataz de manutenção de 1.ª cl. em Vila Real de Santo António. Admitido ao serviço da Companhia, como Guarda, em 4-11-913, passou a Capataz de 2.ª cl. em 1-4-946 e a 1.ª, em 1 de Janeiro de 1952.



João Pingôcho — Electricista de 1.ª cl. do 33.º Lanço (Barreiro), do Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Admitido como aprendiz auxiliar em 10 de Janeiro de 1914, foi nomeado aprendiz efectivo em 15 de Outubro de 1915. Depois de transitar por outras categorias, passou a operário electricista em 1 de Junho de 1927, sendo promovido a electricista de 1.ª cl. em 1 de Janeiro de 1929.

Augusto Domingos Margarido — Engatador do Pinhal Novo. Admitido como carregador auxiliar em 19 de Janeiro de 1914, foi nomeado carregador em 28 de Outubro de 1919 e promovido a engatador em 21 de Junho de 1923.



Manuel de Almeida Gomes Pereira — Chefe de escritório de 3.ª classe da Oficina de Ovar do Serviço de Obras Metálicas. Admitido como praticante da estação (M. D.) em 23-2-1944. Promovido a escrevente em 24-12-917, a escriturário de 3.ª classe em 30-8-1919, a escriturário de 2.ª cl. em 2-1-1920 e a escriturário de 1.ª cl. em 30-10-1923. Passou a 2.ª oficial em 15-12-1923. Empregado

Francisco José Fernandes — Contramestre de 2.ª cl. das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, como aprendiz, em 26-12-1913, foi nomeado operário de 3.ª cl. em 1-1-1918, sendo promovido à sua actual categoria em 1-1-1950, depois de ter transitado por diferentes categorias.



de 1.ª cl. (C. P.) em 11-5-1927. Promovido a empregado principal em 1-1-1929 e a chefe de Secção (escritório) em 1-1-1949. Mudança de categoria para chefe de escritório de 3.ª cl. em 1-1-1952.



Américo de Magalhães — Fiscal do pessoal de Trens de Lisboa. Admitido como carregador eventual em 13-2-1914, foi nomeado guarda-freios de 2.ª cl. em 8-11-1919. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 1.ª cl. em 1-7-1941 e a fiscal do pessoal de Trens, em 1-11-1952.

Alfredo de Figueiredo — Fiscal de revisores de Campanhã. Admitido como praticante em 10-2-1914, foi nomeado guarda-freios de 2.ª cl. em 8-11-1919. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a revisor de bilhetes de 1.ª cl. em 1-6-1940 e a fiscal de revisores, em 1-1-1950.



Umbelino José Lopes — Chefe de brigada do Depósito de Gaia. Admitido ao serviço da Companhia, em 17-12-1913, como operário montador, foi promovido a Chefe de brigada em 26-3-1932.

Sebastião Fernandes Iglésias — Chefe de brigada das Oficinas de Campanhã. Admitido ao serviço da extinta Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em 22-12-1913, como aprendiz, foi nomeado operário de 3.ª cl. em 1-1-1919, sendo promovido a Chefe de brigada em 1-5-1949, depois de ter transitado por diferentes categorias.



Alberto de Magalhães Couto — Inspector da 3.ª Secção Campanhã. Admitido como praticante em 13 de Fevereiro de 1914, foi nomeado factor de 3.ª cl. em 23 de Janeiro de 1917. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 1.ª cl. em 1 de Julho de 1944, a Subinspector, em 1 de Setembro de 1946 e a Inspector, em 1 de Janeiro de 1952.

Joaquim Rodrigues de Carvalho — Chefe de 1.ª cl. de Campanhã. Admitido como praticante em 12 de Fevereiro de 1914, foi nomeado factor de 3.ª cl. em 15 de Março de 1918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª cl. em 1 de Janeiro de 1949 e a chefe de 1.ª cl. em 1 de Janeiro de 1952.



Armando Gonçalves Curado — Chefe de 1.ª cl. de Campanhã. Admitido como praticante em 10 de Fevereiro de 1914, foi nomeado factor de 3.ª cl. em 15 de Março de 1918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª cl. em 1 de Janeiro de 1950 e a chefe de 1.ª cl. em 1 de Dezembro de 1952.

José Ferreira Simões — Chefe de 1.ª cl. de Pampilhosa. Admitido como praticante em 23-2-1914 foi nomeado factor de 3.ª cl. em 2-3-1915. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 2.ª cl. em 21-6-1943 e a chefe de 1.ª cl. em 1-1-1952.



Alberto Cardoso Macedo — Chefe de 2.ª cl. de Vila Meã. Admitido como praticante em 13-2-1914, foi nomeado factor de 3.ª cl. em 15-3-1918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de 3.ª cl. em 1-7-1940 e a chefe de 2.ª cl. em 1-1-1952.

Cristiano Nunes dos Santos — Factor de 1.ª cl. de Barreiro. Admitido como telefonista auxiliar em 3-2-1914, foi nomeado factor de 3.ª cl. em 28-11-1919 e promovido a factor de 2.ª cl. em 18-8-1925. Em 1-1-1931 foi promovido a factor de 1.ª cl.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Manuel Morais — Assentador do distrito 53 (Vermoil). Louvado pela Divisão pela sua esforçada actuação em 4 de Outubro p. p.º, no sentido de evitar que tomasse maiores proporções o fogo nas travessas da via, provocado pela queda de 3 fardos de palha incendiados, entre os km. 166,400 e 167,000 — Norte.

Manuel Joaquim Ruivo — Suplementar de via do distrito 1/13.ª (Evora). No dia 10 de Outubro p. p.º, quando carregava pedra britada para o «diplory», ao km. 119,500—Evora, encontrou um porta-moedas com 33\$05 que imediatamente entregou ao seu chefe de distrito.





Alfredo Ribeiro — Subchefe do distrito 55 (Soure). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha, na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.

Manuel Rosário — Assentador do distrito 54 (Pombal). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha, na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.



Manuel Martins — Assentador no distrito 54 (Pombal). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha, na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.

Manuel da Costa — Assentador do distrito 54 (Pombal). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha, na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.



António Cordeiro — Assentador do distrito 54 (Pombal). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha, na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.

José Augusto Amieiro — Assentador do distrito 54 (Pombal). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha, na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.



Américo Courelas — Assentador do distrito 54 (Pombal). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha, na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.

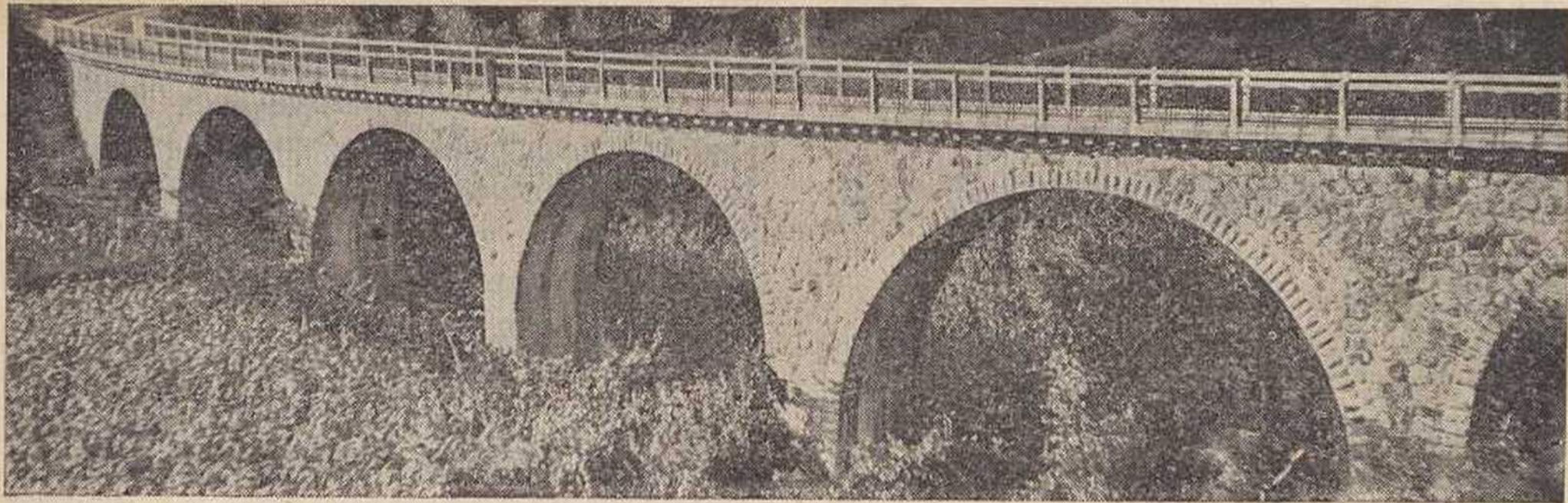
Joaquim Francisco — Assentador do distrito 51 (Albergaria). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha, na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.



Abílio Mendes Salgado — Assentador do distrito 53 (Vermoil). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha, na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.

Manuel António da Silva — Suplementar de via de 3.ª Secção (Entroncamento). Louvado pela Divisão, pela sua decidida e incansável actuação no ataque ao incêndio verificado numa parte da composição do comboio n.º 20061 de 4 de Outubro p. p. que transportava fardos de palha de arroz a arder, e no desimpedimento da linha na estação de Pombal, evitando assim que os prejuízos fossem maiores.





Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

O ciclone de 11 de Fevereiro de 1941 derubou, no Pinhal de Leiria, 165.000 árvores.

* * *

No dia 9 de Dezembro de 1854, pelas 18 horas e 25 minutos, faleceu, com 55 anos de idade, na sua casa da rua de Santa Isabel, n.º 56, em Lisboa, defronte do cemitério dos Ingleses, o grande poeta Almeida Garrett, que nascera, no Porto, a 4 de Fevereiro de 1799.

* * *

O califa dos Árabes, Ali-ben-Ali-Taleb, (tio de Mahomet) foi um intrépido guerreiro. Distinguiu-se sobretudo na luta contra os Sírios. Numa noite de combate, tomou a iniciativa de atacar o acampamento adversário. Diz um autor que, Ali, «de espada em punho, matava sem descanso, e, a cada inimigo que caía, exclamava com voz terrível: «Allah Akbar!» (Deus é grande!) «Quatrocentas vezes se ouviu a sua voz retumbante, nas trevas, e quatrocentos cadáveres assinalaram a sua passagem.»

Ora, este feroz combatente foi também filósofo e poeta, legando-nos sentenças e poesias, que estão traduzidas em várias línguas.

Morreu, com 59 anos, em Coufa, a 17 do

mês de Ramadã ⁽¹⁾ do ano 40 da Hégira ⁽²⁾, ou seja a 23 de Janeiro de 661 da nossa era.

⁽¹⁾ *Ramadã* — Nono mês do ano Árabe, consagrado, pelos Muçulmanos, ao jejum.

⁽²⁾ *Hégira* — Era muçulmana, que começou a contar-se desde 622 de Cristo, isto é, do ano da fuga de Mahomet.

* * *

O leite, produto alimentar de primeira necessidade, tem sido definido, através dos tempos, de diversas maneiras, segundo os critérios higiénico, fiso-químico, legal, etc.

É curioso notar que, no I Congresso Internacional para Repressão de Fraudes Alimentares e Farmacêuticas, realizado em Genebra, no ano de 1908, foi apresentada e aceite a seguinte definição: Leite é o produto integral da mungidura total e ininterrupta das fêmeas lactígenas em bom estado de saúde, bem alimentadas e limpas, submetidas a regime apropriado e não fatigadas. Deve ser colhido e conservado nas melhores condições de asseio e não conter colostro ⁽¹⁾.

Esta mesma definição foi igualmente aceite no Congresso de Leitaria de Buda-

⁽¹⁾ *Colostro* — Leite produzido logo depois do parto, e que é aguado ou pouco nutritivo.

este, de 1909, e no II Congresso de Paris, de 1910. Ainda hoje é seguida universalmente.

É, pois, de desejar que o leite, que bebemos, corresponda fielmente à definição.

* * *

Entre as aves mais frequentes, que abundam no Pinhal de Leiria, enriquecendo a sua fauna ornitológica, temos as seguintes: a gralha comum, a gralha calva, o gaio, o estorninho, o papa-figos, o cruza-bico, o tentilhão, o verdelhão, o pintarroxo, o chamariz, a alvéola, o chapim, o picanço, o tralhão, a carriça, o melro, o cartaxo, a andorinha, a poupa, o pica-pau, o mocho, a coruja, o mi-lhafre, a águia de asa redonda, o peneireiro, a perdiz, o pombo bravo, a galinhola, a narceja e a codorniz.

* * *

Ivan IV, soberano russo e o primeiro que tomou o título de Tzar, era dotado de extraordinária ferocidade.

Por exemplo, na luta de extinção que encetou contra os Boiardos ⁽¹⁾ rebeldes, convidava estes, arditamente, para grandes festas, no fim das quais os enviava para luxuosos aposentos, donde desapareciam. Criou uma milícia especial e secreta, e ordenou extorsões e assaltos cruéis, sacrificando numerosas vidas, não escapando mulheres, nem crianças.

Uma vez se levantou, enérgicamente contra tais violências: foi a do Patriarca de Moscovo, S. Filipe, que, por isso, teve morte sumária. Depois da execução do Santo, o grande monstro partiu para Novgorod, a fim de assistir ao massacre da sua população e, de lança em punho, ele pró-

(1) Boiardos — Chefes feudais, soberbos e poderosos.

prio divertia-se, sinistramente, a trucidar os habitantes indefesos.

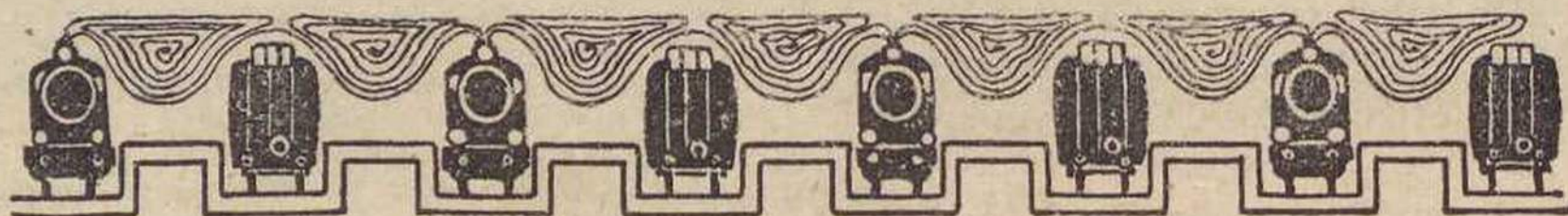
Era de tal ordem a índole desse malvado russo, que mandava apanhar, na rua, as mulheres novas, para, a seguir, ele e os seus áulicos, exercerem sobre as infelizes violências sem nome; esfacelou a cabeça do filho, com o ceptro real, num acesso de furor, ao ser contrariado; mandou vazar os olhos do seu architecto, quando foi acabada, perto do Kremlin, a construção da famosa Igreja de Basílio, o Bem-aventurado, considerada uma das maravilhas architectónicas do Mundo, com o pretexto de impedir que o genial artista pudesse edificar outra igual; etc.

Em face de actos tão repugnantes, uma cidade, Kolomna, insurgiu-se, valendo-lhe serem exterminados os varões; as mulheres seguiram, pela força, nuas, para a floresta, onde foram chicoteadas por esbirros. O Tzar hediondo regalava-se com os gritos das vítimas!

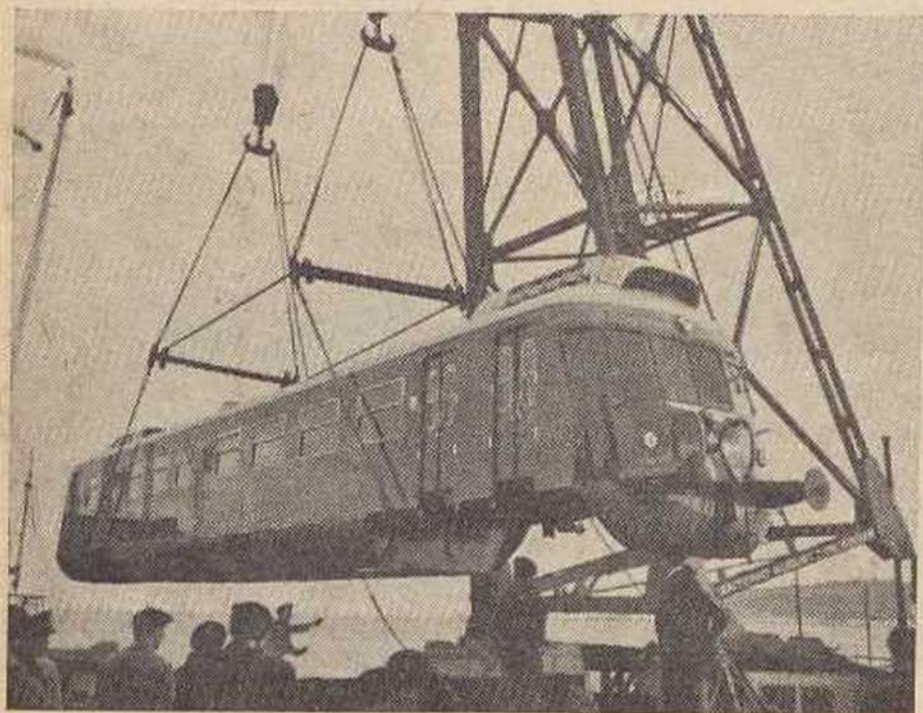
Entre as suas últimas façanhas, consta a de ter mandado organizar uma caçada humana, obrigando indivíduos a vestirem-se de peles de urso. Eram depois caçados por ele e os da sua corte, servindo-se de temíveis cães amestrados de raça inglesa. Exteriorizavam, assim, novos requintes de crueldade.

Por outro lado, sob o aspecto de estadista, Ivan IV, que a História cognominou de «o Terrível», fez entrar, então, a Rússia no concerto das Nações Ocidentais. Não há dúvida de que a expandiu e enriqueceu, e de que foi ele o verdadeiro fundador do Império Moscovita, bem como o precursor de Pedro «o Grande» e de Catarina II. Mas, a consciência humana apontá-lo-á sempre como um grande facinora.

Faleceu em 1584, com 54 anos, «roído de remorsos e tomando, para morrer, o hábito de monge e de rosário na mão».



Chegada de novo material para os nossos Caminhos de Ferro



Destinadas à renovação e modernização do nosso material ferroviário, chegaram no dia 10 do mês findo, pelo vapor «Dacapo», de onde foram descarregadas, 2 automotoras holandesas «Diesel» eléctricas, de via larga, de cinquenta toneladas cada uma, com lotação de 74 lugares de 1.^a e 3.^a classes, construídas em Roterdão, e que fazem parte de uma encomenda de 35 automotoras — 25 para via larga e 10 para via estreita e mais 20 atrelados, sendo 12 para via larga e 8 para via estreita.

Numa das experiências efectuadas com uma destas automotoras, entre Lisboa e Caldas da Rainha, o trajecto foi coberto em cerca de hora e meia, deixando boa impressão em todos quantos participaram na viagem: Prof.



DESPEDIDAS — E — AGRADECIMENTOS

Ao terminar a minha carreira ferroviária, após 46 anos de serviço efectivo, venho apresentar, por este meio, os meus cumprimentos de despedida aos meus dignos superiores, colegas, colaboradores, amigos e subordinados, a todos exprimindo também os meus sentimentos de gratidão pela maneira com que sempre fui tratado.

Campanhã, 27 de Janeiro de 1954.

Manuel de Jesus Ferreira, Chefe de Escri­tório Principal da 1.^a Circunscrição.

O signatário agradece muito reconhecido a todos os queridos camaradas, sem distinção de categorias, as múltiplas demonstrações de cordial saudação que, a propósito da sua retirada do serviço por limite de idade, se dignaram manifestar-lhe.

Pede licença para referência muito especial aos Altos Dirigentes da Companhia: — Ilustres Membros do Conselho da Administração, Ex.^{mos} Senhores Director-Geral, Sub-directores e Chefes das Divisões de Exploração e Comercial, para quem não encontra palavras que possam exprimir toda a sua gratidão.

Porto, 1 de Março de 1954.

António Marcelino da Silva.

Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração e outros Administradores; eng.^o Espregueira Mendes, Director Geral, vários funcionários superiores e técnicos da empresa construtora.

* * *

Também na madrugada do mesmo dia, chegaram à estação de Santa Apolónia 3 carruagens francesas, inteiramente metálicas, tipo «Budd», de aço inoxidável, e que fazem parte de uma encomenda de 7 carruagens, adjudicadas à firma Établissements Carel Fouché & C.^e, de Paris, idênticas a uma nova série construída pela mesma firma com destino aos Caminhos de Ferro Franceses.

Estas carruagens compõem-se de 1.^a e 2.^a classes, com compartimentos, respectivamente, de 6 e 8 lugares, e destinam-se ao serviço internacional.

Locomotivas para o Caminho de Ferro de Moçâmedes

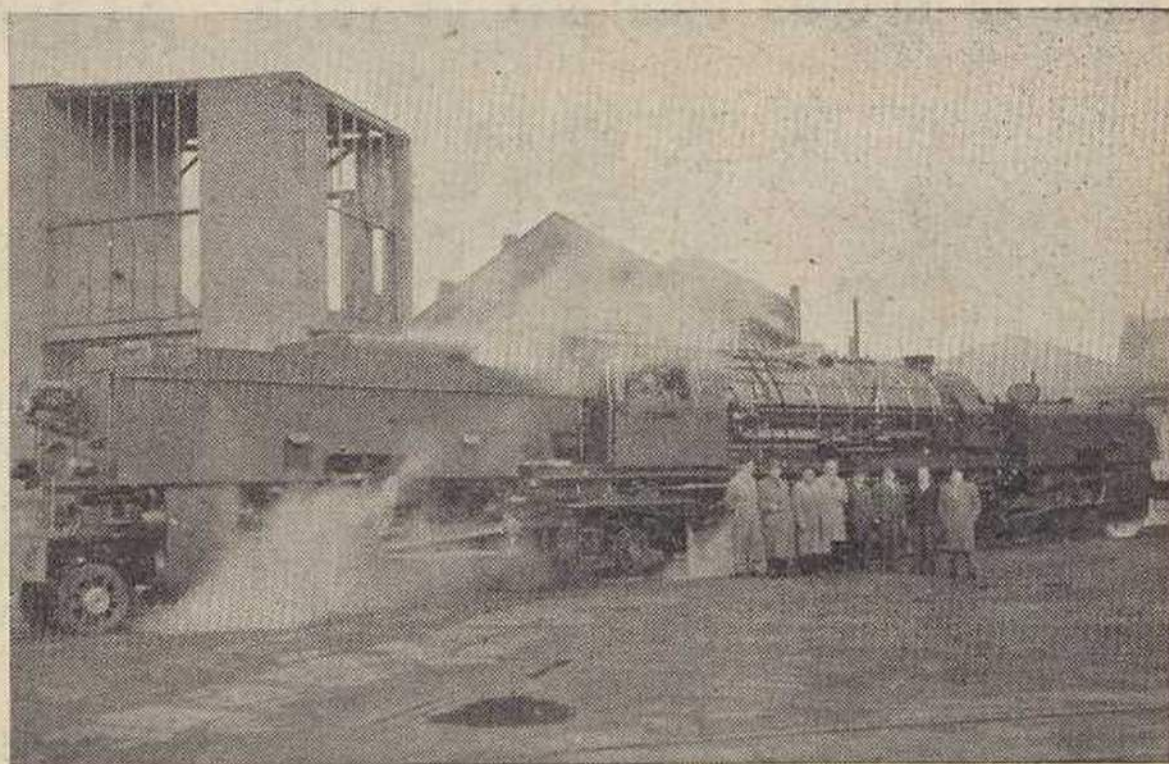
Foram ultimamente construídas na Alemanha, para este caminho de ferro, seis locomotivas a vapor, do sistema *Garratt*, de que apresentamos uma gravura.

As locomotivas deste sistema são, por assim dizer, constituídas por duas máquinas e uma caldeira, sendo o leito desta apoiado pelas suas extremidades nos leitos das duas máquinas, formando articulação, comportando estes as caixas de água e de combustível e os órgãos motores.

As locomotivas em referência têm em cada máquina um *bogie*, um *bissel* e quatro rodados conjugados, ou sejam, no total, por locomotiva, 14 rodados, dos quais 8 motores e conjugados e 6 livres. Os *bogies* estão montados nas extremidades.

Estas locomotivas estão preparadas para queimar *fuel-oil* e, em caso de conveniência, lenha.

Têm o comprimento total de 26,87 metros e pesam em serviço 176.600 kgs. A sua potência é de 1.700 C. V. e a velocidade máxima de 50 km/h. e podem inscrever-se em curvas de 100 m. de raio. São locomotivas construídas, por isso, para rebocar cargas im-



portantes em via de grandes rampas e de curvas apertadas, características da via estreita. A actual bitola da via deste caminho de ferro é de 1,067 m.

Apesar de serem de via estreita, na metrópole, nem mesmo na via larga, há locomotivas tão pesadas. Assim, as locomotivas-tênder da série 0201-0224 pesam 103.680 kgs. e as de tênder separado da série 851-858 pesam com este 149.950 kgs.

O ensaio e inspecção de materiais e a fiscalização da construção foram efectuados, a pedido da Direcção do Fomento do Ultramar, pelo Serviço de Recepção da Companhia.

O Plano Rodoviário e as passagens de nível

A propósito do Plano Rodoviário, apresentado recentemente pelo Governo à Assembleia Nacional, e no qual se prevê a eliminação de algumas passagens de nível, do caminho de ferro, parece-nos curioso transcrever estas disposições dos antigos contratos de concessão, substituídos pelo que está em vigor desde 1951, e que a passagens de nível se referiam.

Assim:

Contrato para a construção e exploração do caminho de ferro do norte a leste, de 14 de Setembro de 1859:

Art.º 36.º — Quando o Governo venha a

ordenar a construção duma estrada, canal ou via férrea que atravessasse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à circulação destas, nem o mínimo aumento de despesa para a empresa.

— Contrato para a construção e exploração do caminho de ferro de Lisboa a Sintra e a Torres Vedras, de 10 de Julho de 1882:

Art.º 28.º — Redacção igual à anterior.

— Contrato para a construção e exploração do caminho de ferro de Torres Vedras à Figueira e a Alfaias:

Art.º 32.º — Redacção igual às anteriores.



SKF

**ROLAMENTOS
CHUMACEIRAS**

LISBOA PRAÇA DA ALEGRIA 66-A
Telef. 33995 - 34223
PORTO AV. DOS ALIADOS 150-152
Telef. 29776 - 29777

Sumário

Homenagem ao antigo Chefe de Serviço Mar-
lino da Silva.

Eng.º Alberto Carlos de Lima e Sousa Rego.

Página Literária: A chamada «Escola de
Coimbra» e a contribuição dos caminhos
de ferro, como instrumento da europeí-
zação de Portugal. Artigo de *Rebello de
Bettencourt*.

Regulamentação dispersa.

Prece pascal.

Lá por fora...

Para a história do Caminho de Ferro em
Portugal.

Instrução profissional.

Perguntas e Respostas.

Despachos centrais ligados à rede ferroviá-
ria nacional.

Pessoal.

Talvez não saiba que...

Chegada de novo material para os nossos
Caminhos de Ferro.

Despedidas e agradecimentos.

Locomotivas para o Caminho de Ferro de
Moçâmedes.

O Plano Rodoviário e as passagens de nível.



NA CAPA — Descarga de uma das
automotoras recente-
mente adquiridas na Ho-
landa, Fotografia do Eng.
Manuel Campelo