

BOLETIM DA C.P.



Fábrica de Têxteis Artificiais

S. A. R. L.

AMORA — SEIXAL

FIAÇÃO, TECELAGEM, TINTURARIA, ESTAMPARIA E ACABAMENTOS

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.º

«SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

Fábricas { AMADORA — PORTUGAL
 | LOBITO — PROVÍNCIA DE ANGOLA — PORTUGAL

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCULANTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

em aço normal ou aço inoxidável
sistema BUDD

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO
de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos
CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas
Material para Refinarias de Petróleo
PONTES E PÓRTICOS ROLANTES
Transbordadores

SANJO

CALÇADO DE LONA E BORRACHA

Elegante, cômodo, prático, leve, robusto,
sem rival!

Para praia, campo, cidade, desportos
Calçado "SANJO"

///

JOANINO

O chapéu português de menção honrosa,
que vale pela excelência do seu fabrico
e magnífica apresentação

Empresa Industrial de Chapelaria, Lda.

S. JOÃO DA MADEIRA

BOLETIM DA C.P.

N.º 321

MARÇO — 1956

ANO 28.º

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

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUÉS

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

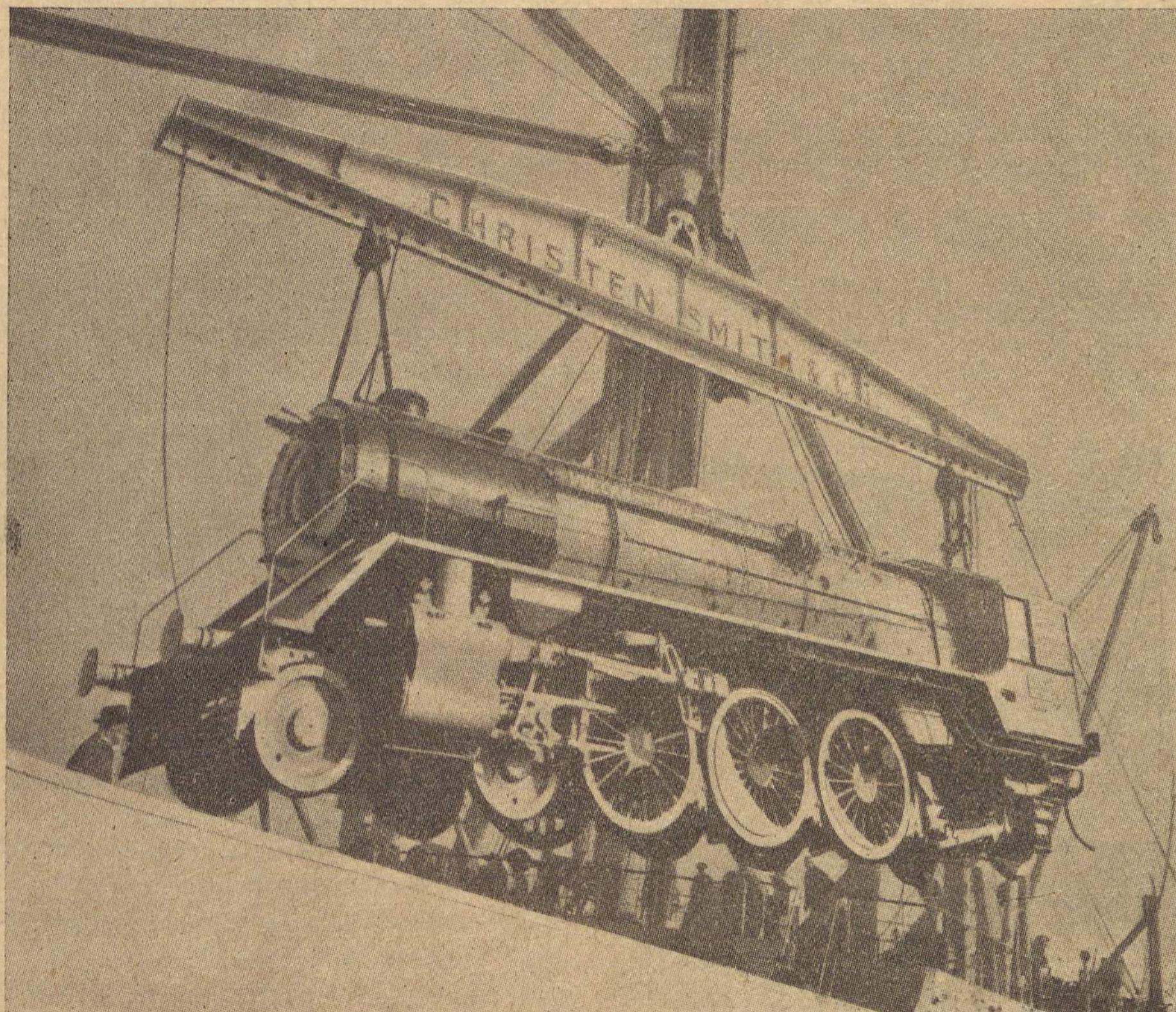
Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 2 0158 — LISBOA



O desembarque de material ferroviário constitui uma operação delicada e sempre espetacular. Eis o momento em que uma poderosa grua eleva a pesada locomotiva para a descansar suavemente em terra.

Recordando a vitória de há um ano

A BB 9004 — A MAIS VELOZ LOCOMOTIVA DO MUNDO



locomotiva eléctrica francesa BB 9004 foi concebida e construída pelo Grupo «Le Matériel de Traction Électrique», que conta com a colaboração de 3 conhecidas fábricas gaulesas: Creusot, Jeumont e a Schneider-Westinghouse.

Esta locomotiva faz parte de uma série de 4 máquinas protótipos encomendadas pe-

los Caminhos de Ferro Franceses—S. N. C. F. —, duas no mercado suíço e duas no mercado francês.

É de construção totalmente francesa e comprehende:

— Uma parte mecânica com transmissão tipo *cardans* — sistema Jacquemin — estudada e construída pela S. F. A. C.

— Quatro motores de corrente contínua alimentados por 1 500 C. V.

— Um equipamento de controle sistema J. H.

Demorou mais a desenhar do que a construir. Para realizar a BB 9004, os desenhistas tiveram de trabalhar 50 000 horas. Os operários que a construíram trabalharam 40 000 horas.

As características principais desta locomotiva são, resumidamente, as seguintes:

— Tipo Bo' Bo' (2 bogies com 2 eixos motores cada).

— Peso em ordem de marcha: 84 t.

— Potência em regime contínuo 4 400 C. V.

— Potência em regime unihorário: 4 920 C. V.

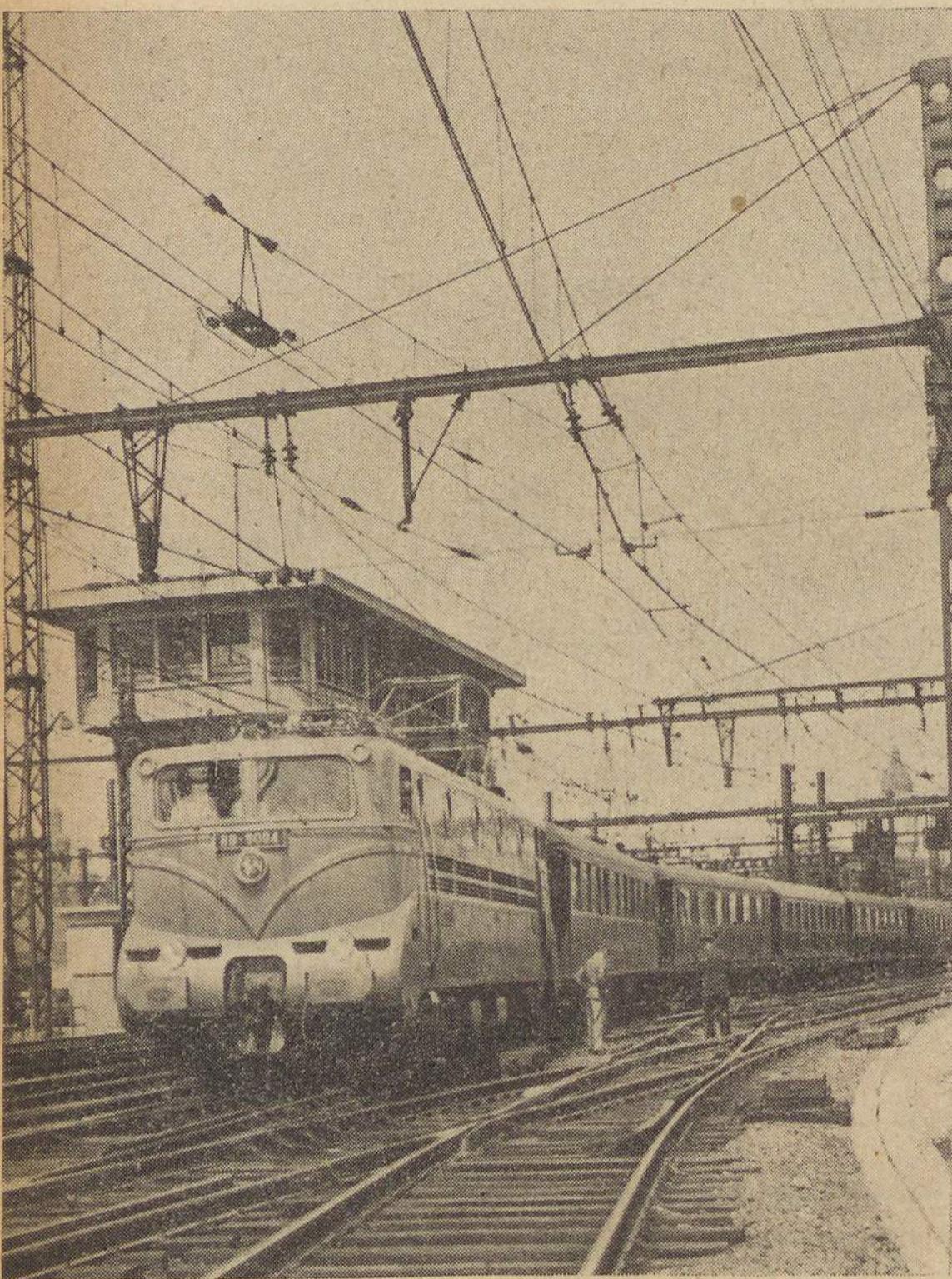
— Velocidade máxima em serviço normal: 160 Km/h.

Entregue em meados de 1953 à S.N.C.F., a BB 9004 foi imediatamente afecta ao serviço dos rápidos «Mistral», na linha Paris-Lyon, assegurando uma rotação média diária de 1 500 Km, aproximadamente.

Dela citam-se duas *performances* notáveis:

a) Reboque de um comboio de 1 000 t. com material de passageiros no percurso Paris-Lyon (512 Km) à velocidade comercial de 140 Km/h. (horário do «Mistral»).

b) Reboque do «Mistral» de Lyon a Paris (843 t.) com partida de Lyon atrasado 55 minutos. Chegada a Paris com 5 minutos de atraso sómente, e sem ter ultrapassado os 140 Km horários,

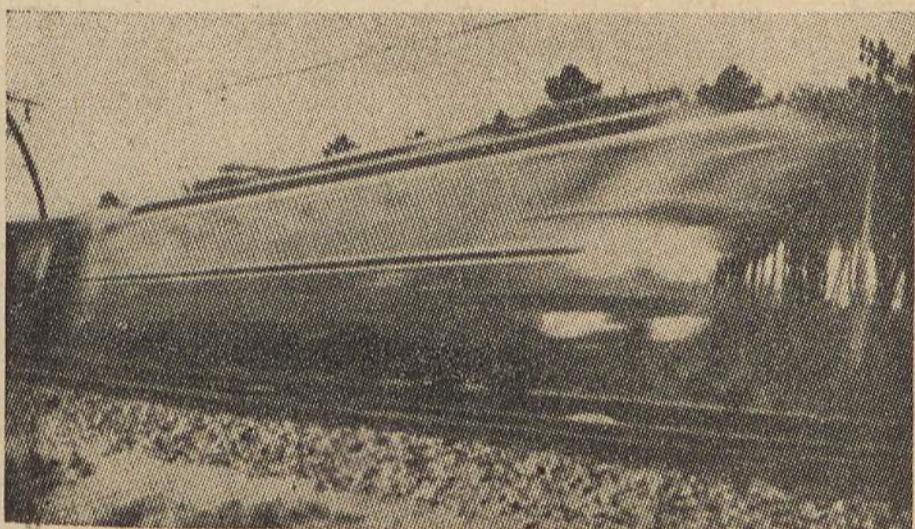


Dados os excelentes resultados obtidos, a BB 9004 foi escolhida entre 4 locomotivas tipo BB e CC destinadas aos ensaios de velocidade projectados pela S.N.C.F. em 1955.

Quando, para isso, foi retirada do serviço normal, a locomotiva já tinha percorrido 160 000 Km.

Para esses ensaios, os motores foram controlados e experimentados à tensão e intensidade da corrente que estava prevista. Sómente a relação de engrenagem foi modificada por forma a permitir atingir 300 Km/h., aproximadamente.

A experiência a alta velocidade realizada na linha Bordeus-Hendaia, no troço Bordeaux-Dax, no percurso da via que atravessa os Landes — praticamente em patamar e em alinhamento recto durante 45 Km — foi efectuada com pleno sucesso em 29 de Março de 1955. A velocidade máxima atingida foi de



Curioso instantâneo da vertiginosa marcha da BB 9004:
331 km/h ou seja 91,944 metros por segundo!

331 Km/h — marca fantástica mantida durante 13 minutos com a locomotiva a rebocar 3 carruagens com 34,5 toneladas cada uma!

Como refere o Eng.º Frederico Abragão a propósito deste ensaio, no seu interessante e valioso estudo *No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal*, que está sendo publicado na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, para se avaliar o que tão alta marca representa, basta notar que na célebre corrida de automóveis, conhecida pelas «Vinte e quatro horas de Le Mans», em Junho de 1955, a velocidade máxima atingida foi de 260 Km/h e a melhor média, média-recorde, foi de 172,308 Km/h».

«E note-se — continua o mesmo articulista — que, naquela corrida, os carros são espe-

cialmente preparados e se trata de um circuito especial para aquele fim; enquanto que o percurso da locomotiva francesa foi feito por uma máquina de série e, sobretudo, em linha corrente, onde todos os dias passam os comboios normais, embora naturalmente tenham sido tomadas especiais precauções mas sem nada alterarem o essencial do trajecto de via em que a experiência se efectuou».

Terminado o ensaio, a transmissão e os motores estavam em perfeito estado!

Mas o objectivo da S. N. C. F. não foi atingir tão elevada velocidade apenas para se conseguir um recorde. De resto, afirmaram os técnicos — *a velocidade poderia ter subido mais, se quisessem!* Pretendia-se, principalmente, pôr em evidência a enorme margem de segurança oferecida aos passageiros do caminho de ferro francês, em certos comboios que circulam hoje a médias de 140 Km/h; a qualidade do material circulante e da via e a magnífica disciplina da exploração ferroviária francesa.

Conforme declarou o Eng.º Nouvion, Chefe da Direcção do Material e Tracção da S. N. C. F., a locomotiva BB 9004, comportou-se de forma tão satisfatória nas altas velocidades a que foi sujeita que se justifica, plenamente, a escolha feita pelos Caminhos de Ferro Franceses de dotarem os seus comboios mais rápidos com este tipo de máquina — mais ligeiro e menos caro do que a do tipo CC.

O custo da BB 9004 foi de 81 milhões de francos franceses (cerca de 6 mil contos) — menos 26 milhões do que as suas rivais, as CC, que são mais pesadas de 24 toneladas.

Convém a propósito referir que foi uma locomotiva CC — a n.º 7121 — que bateu o máximo mundial de velocidade sobre *rails*, em 21 de Fevereiro de 1954, atingindo 243 Km/h. E que foi também um CC — a n.º 7107 — que em 28 de Março de 1955 atingiu, com dificuldade e apenas durante 6 minutos, os 331 Km/h.

* * *

Pode talvez surpreender muitos dos nossos leitores porque não são os americanos — campeões de tanta coisa e sempre com pretensões a disputar recordes — ou mesmo os britânicos, os detentores do máximo mundial de velocidade por caminho de ferro.

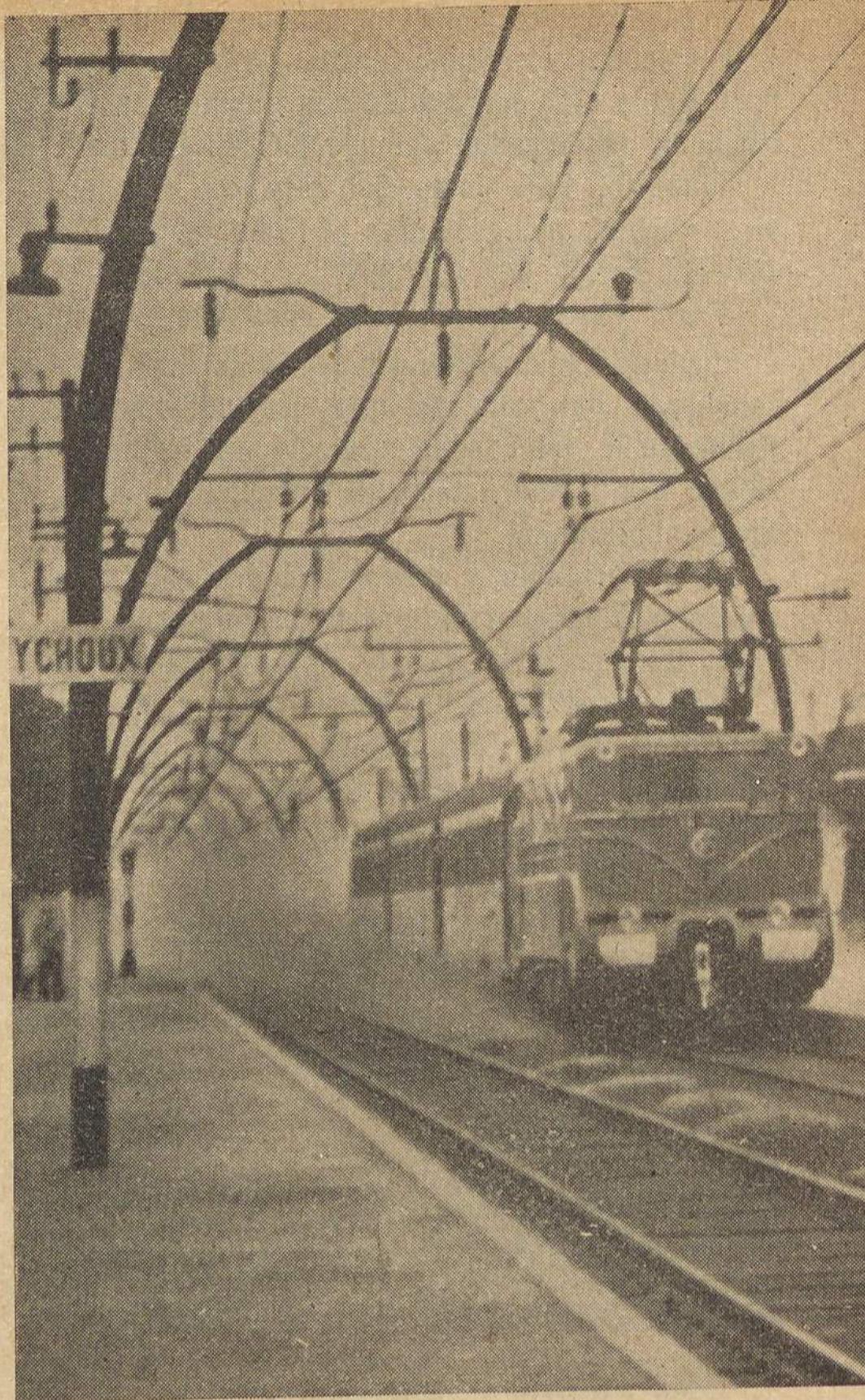
A explicação é-nos dada por um técnico francês que a este respeito fez à Imprensa mundial as seguintes declarações:

«A via francesa é excepcionalmente boa. Pode mesmo considerar-se luxuosa; foi assente e é mantida como nenhuma outra no Mundo. Os americanos possuem uma via menos perfeita e uma suspensão das carruagens mais pesada. As suas linhas não admitem, por isso, circulações a tão altas velocidades. Por outro lado, a maior parte das locomotivas estadunidenses são do tipo Diesel-eléctrico visto a característica do tráfego das linhas americanas não ter até agora permitido a generalização da tracção eléctrica. Estas máquinas são bastante mais pesadas e menos rápidas do que as concebidas pelos engenheiros franceses.

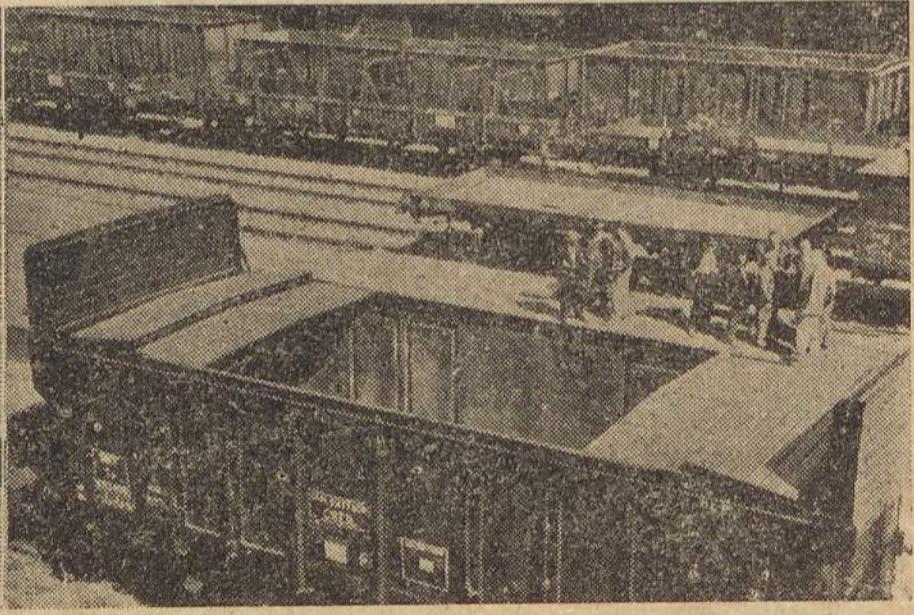
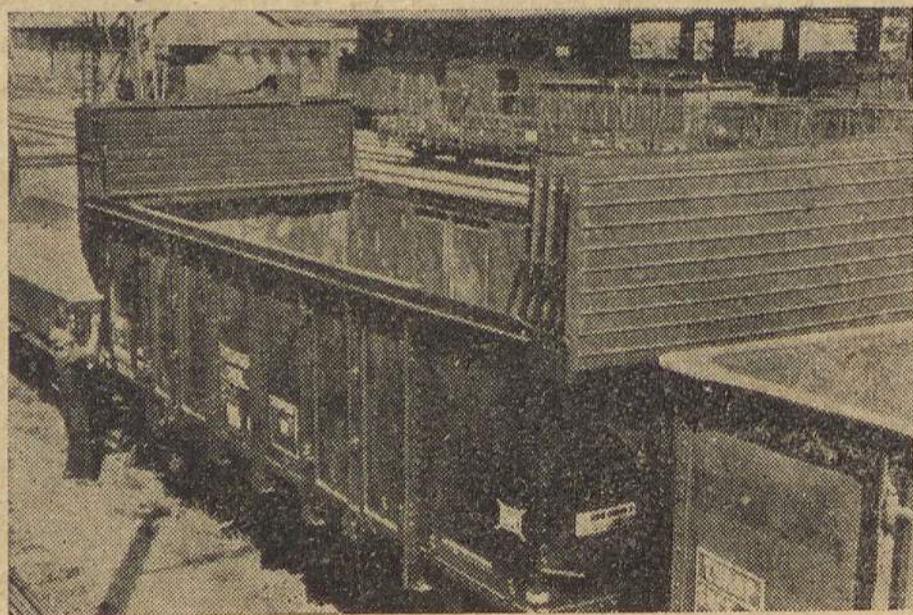
«Quanto aos Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha estão fora de causa. Só há bem pouco os ingleses começaram a compreender que a tracção a vapor é antiquada. .».

* * *

Os resultados dos ensaios de velocidade conseguidos com a BB 9004, em 29 de Março de 1955, ficaram registados na história dos caminhos de ferro como um acontecimento de extraordinário valor e bem atestam o actual prestígio que a S.N.C.F. justamente disfruta no mundo inteiro. Por outro lado, para o mercado francês, novas e rasgadas possibilidades se lhe têm deparado, pela natural e intensa procura por parte do estrangeiro que o material ferroviário gaulês, com todo o merecimento, tem tido.



A BB 9004 atravessa a estação de Ychoux a mais de 320 km/h.
Note-se a nuvem de poeira levantada no balastro



Vagão de tejadilho móvel, de concepção francesa e em uso nas redes da França e da Alemanha. Trata-se de um tipo de vagão com a tendência a generalizar-se a todas as redes dos caminhos de ferro do mundo, dada a eficaz protecção que conseguem para as mercadorias que transportam

A Cooperativa de Construção «O Lar do Ferroviário»



constituição no meio ferroviário de uma cooperativa de construção para benefício dos agentes do Caminho de Ferro e seus familiares é obra de real valia que importa divulgar por vir ao encontro de uma legítima e dominante aspiração de muitos: *a posse de casa sua*.

Com a criação do «LAR FERROVIÁRIO» — sociedade cooperativa anónima de responsabilidade limitada, já definitivamente constituída com obediência a todos os preceitos legais — houve a evidente e natural preocupação de conciliar as possibilidades de construção habitacional com os recursos, relativamente modestos, da grande massa de ferroviários do País.

Como é do conhecimento dos nossos leitores, a criação de cooperativas de construção, hoje assaz divulgadas no nosso País, visa favorecer os seus associados pela eliminação dos agentes intermediários de comércio, daí resultando a possibilidade de efectivação de construções a preço mais baixo do que necessariamente se verificaria se alguém, não filiado na Cooperativa, pretendesse construir uma habitação.

Os fins do «LAR FERROVIÁRIO» são essencialmente a compra de terrenos para a construção de casas de preço módico, a construção de propriedades urbanas na base de maior economia e a construção de propriedades urbanas para arrendar aos sócios.

Podem ser sócios todos os que exercem qualquer actividade nos Caminhos de Ferro de Portugal e bem assim os seus familiares.

Para se habilitarem a uma construção, terão os sócios de estar inscritos num dos 6

escalões, à sua escolha, a cada um dos quais corresponde o encargo mensal, por sócio, que adiante se menciona:

Escalões	Contribuição mensal do sócio
1.º — 18.000\$00	20\$50
2.º — 36.000\$00	40\$00
3.º — 54.000\$00	59\$50
4.º — 72 000\$00	79\$00
5.º — 90.000\$00	98\$50
6.º — 108.000\$00	118\$00

Complemento: 20\$00 de jóia, a descontar em 4 prestações.

Decorridos 12 meses de inscrição na Cooperativa e tendo satisfeito todos os seus encargos, o sócio entrará no gozo dos seus direitos sociais, podendo utilizar as faculdades conferidas nos Estatutos e demais Regulamentos aprovados. Mas só será chamado a construir quando tenha capitalizado, na Cooperativa, um mínimo de 10% do valor do prédio em que está interessado. Aguardará então a vez, pela ordem da inscrição, podendo, no entanto, vir a ser beneficiado antes, através de sorteio.

É permitida ao sócio a fusão com outro para uma unidade maior, a desistência ou troca com um segundo igualmente inscrito, a mudança de escalão para outro superior ou inferior.

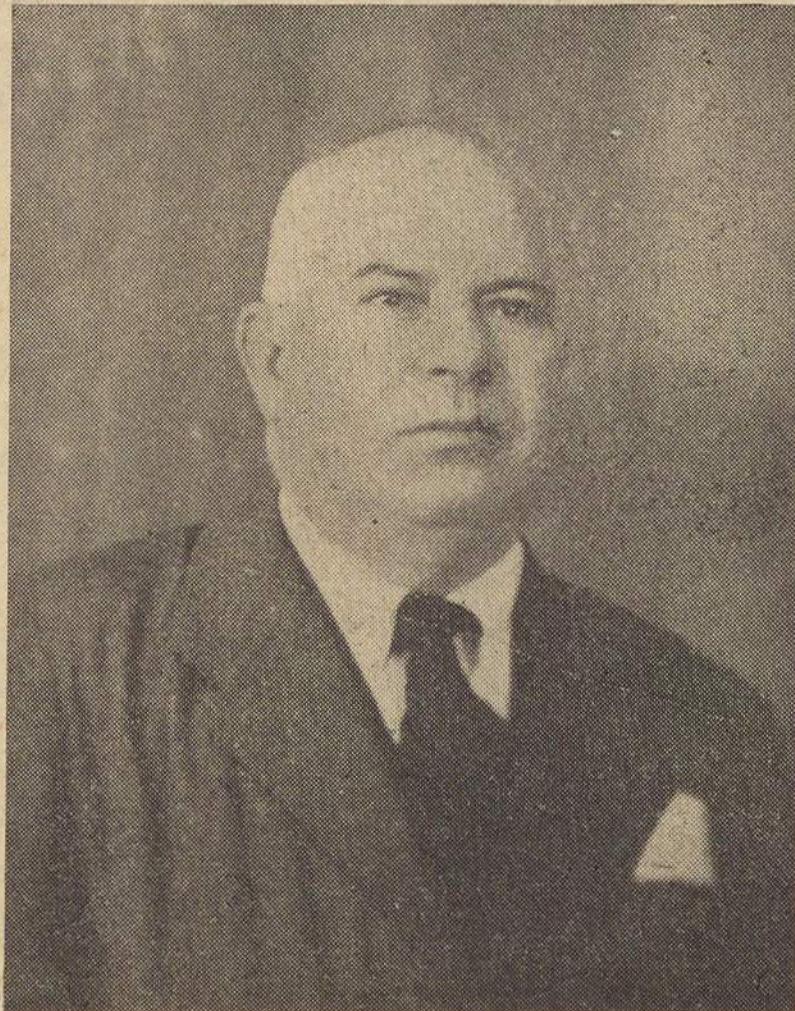
Existem 3 modalidades de construções:

UM EXEMPLO!

Foi reformado a seu pedido, depois de 40 anos de serviço, um modesto agente da Companhia.

Admitido como servente em 18 de Abril de 1915, transitou pelas categorias de Ajudante de Distribuidor de Materiais (30/5/20—31/12/23), Distribuidor de Materiais de 2.ª classe (1/1/24—31/12/31), Distribuidor de Materiais de 1.ª classe (1/1/32—31/12/51) e, finalmente, Fiel de Armazém de 1.ª classe (1/1/52—31/12/55).

Trata-se de Alfredo Alves Aldeia, de 67 anos de idade, que através da sua longa vida ferroviária foi sempre exemplar cumpridor dos seus deve-



Alfredo Alves Aldeia

res profissionais, soube granjear amigos entre os seus camaradas de trabalho e o respeito dos seus superiores.

Três factos importantes devem ser apontados como exemplo e justificam o realce deste nosso apontamento:

— Nunca teve um dia de falta ao trabalho;

— Nunca teve uma repreensão;

— Nunca teve uma única parte de doente.

O «Boletim da C. P. faz votos para que Alfredo Alves Aldeia, seu assinante, gose o repouso que bem merece, na vila de Alhan-

dra, onde reside, e deseja-lhe as maiores e duradouras venturas.

— «Lua de Mel» — Destinada aos novos que desejem formar lar. O seu valor mínimo será o correspondente ao 4.º escalão.

— «Meu Sonho» — Só para os que possam amortizar o seu valor em 120 meses.

— «Rústica» — Para construções em lugares afastados dos meios urbanos.

Pode um sócio chamar a si o encargo de construção da sua propriedade fora dos bairros privativos da *Cooperativa* devendo para tal apresentar a planta e respectivo caderno de encargos da habitação que se propõe edificar, recebendo a importância que esta comporte por verbas sucessivas na medida do crescimento da construção realizada.

O capital destinado a construções será distribuído pelos sócios em 80% segundo a altura de inscrição e 20% por sorteio.

A *Cooperativa* reservou para os sócios

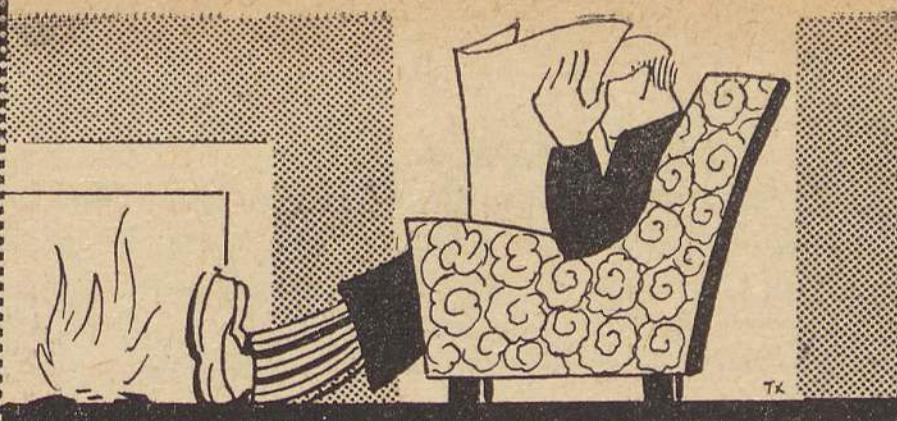
auxiliares — aqueles que não se propondo construir casa desejem uma colocação segura e rendosa dos seus capitais, auxiliando, simultaneamente a Instituição — uma emissão de acções privilegiadas no valor nominal de 100\$00 cada e com a retribuição do dividendo anual de 4%.

A sede provisória do «LAR FERROVIÁRIO» é na Rua do Barão, 12-2.º — em Lisboa, aonde devem ser dirigidos os pedidos de inscrição ou de esclarecimento desejados.

O empreendimento ora realizado, feliz e utilíssima obra de ferroviários para ferroviários, decerto muito interessa a todos quantos labutam no Caminho de Ferro, qualquer que seja a sua categoria profissional e o local onde exerçam a sua actividade.

O nosso aplauso, pois, aos seus organizadores!

*talvez
não deixe
que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

O nome de Miguel provém do hebreu e significa parecido com Deus.

* * *

O lago mais alto do Mundo é o de Titicaca, na cordilheira dos Andes, entre a Bolívia e o Peru. Está situado a 3915 metros de altitude.

* * *

Em Abril de 1955 foram confiscadas em França 77 cartas de condução de veículos automóveis, sendo 63 por períodos de 8 dias a seis meses, 6 por um ano a dezoito meses, 6 por dois anos, 1 por três anos e 1 por quatro anos.

* * *

Nos Estados Unidos a aviação de negócios conta, actualmente, com 6 000 sociedades, que utilizam 21 500 aparelhos para transporte dos seus dirigentes, equipas de técnicos, clientes, representantes e mercadorias.

São empregados, principalmente, monomotores (19 000); os restantes são bimotores.

* * *

O primeiro telescópio foi construído pelo flamengo Luppersheym, em 1608.

* * *

Em 2 de Outubro de 1924, do porto de Nova Iorque um homem extraordinário se fez ao mar, a bordo de um iate. Navegava só. Deu a volta ao Mundo. Chegou ao Havre, em França, a 25 de Julho de 1929, depois de haver percorrido 75 000 quilómetros.

Foi Allain Gerbault, que ficou conhecido pelo nome de «navegador solitário».

A Universidade de Palência é a mais antiga da Espanha. Nela estudou S. Domingos de Gusmão. Só no século XIII, no reinado de Afonso VIII, recebeu privilégios, embora existisse muito tempo antes.

* * *

O Japão compõe-se de um total de 3 850 ilhas.

* * *

As maiores profundidades marítimas que se conhecem são a depressão de Tuscarora, com 8 613 metros, e a das ilhas de Tonga, com 9 400.

* * *

O termo sarcófago deriva de duas palavras gregas: sarko (carne) e fagos (comer ou devorar), dando-lhe, pois, a significação de devorador de carne.

* * *

Está calculada em cerca de seiscentos milhões a quantidade de lâmpadas eléctricas que em todo o Mundo se consomem durante um ano.

* * *

Segundo dados estatísticos obtidos em França com relação ao período de 1876-1904, verificou-se que a mulher vivia, em média, 46 anos e 6 meses e o homem 43 anos e 8 meses.

* * *

Um dos últimos tipos de aviões de bombardeamento compõe-se de mais de vinte mil peças, não contando com as que pertencem ao motor.

Eng.º José de Sousa Nunes

A seu pedido, passou à situação de reforma em 1 de Dezembro de 1955 o Eng.º José de Sousa Nunes, Chefe da Divisão de Via e Obras, que durante 36 anos serviu a C. P. com invulgar dedicação, muito zelo e notável competência técnica.

Ingressou na Companhia em 1919 como Eng.º praticante, tendo depois passado por diversas categorias até ser promovido em 1927 a Eng.º Subchefe de Serviço, ficando a chefiar o Serviço das Instalações Eléctricas da Divisão de Via e Obras.

Em 1930 foi promovido a Eng.º Chefe de Serviço e colocado como Chefe de Serviço da Conservação



da Via e Obras de onde transitou passado pouco tempo para Chefe da Sala de Estudos da mesma Divisão.

Em 1942, devido aos seus méritos pessoais e à grande dedicação e interesse pelo serviço, foi escolhido para Eng.º Subchefe da Divisão da Via e Obras e em 1947 ascendeu à elevada situação de Eng.º Chefe da mesma Divisão, onde a sua acção como técnico ilustre ficou sempre bem vincada.

O Conselho de Administração da C. P. louvou o Eng.º José de Sousa Nunes em 1940 por ter contribuído valiosamente para o êxito do Pavilhão da Companhia na Exposição do Mundo Português; em 1943 pela muita proficiência, zelo e dedicação com que dirigiu a execução do projecto das obras a realizar na Colónia de Férias da Praia das Maçãs; em 1948 pela forma dedicada e zelosa como orientou os trabalhos de restabelecimento da circulação dos comboios na ponte de Santana e em 1949 devido à maneira como interveio na organização do comboio especial que em 25 de Outubro desse ano conduziu de Queluz ao Luso o Chefe do Estado Espanhol.

Em 1947 foi igualmente louvado pela Direcção-

Nova Orgânica da Companhia

Movimentação do Pessoal Superior

Em complemento das informações que temos dado aos nossos leitores sobre a promoção e colocação de pessoal superior da Companhia, registamos mais as seguintes:

Serviço de Contabilidade e Finanças

Chefe de Serviço, Economista Dr. Francisco Moledo.

Serviço de Contabilidade — Chefe de Serviço, Alfredo Nunes da Mata.

Serviço da Fiscalização — Chefe de Serviço, Economista Dr. Luís Gonçalves Henriques.

Serviço de Tesouraria — Chefe de Serviço, João Saldanha de Figueiredo; Subchefe de Serviço, José Maria Martins.

Serviço de Estatística e Mecanografia — Chefe de Serviço, Artur Encarnação e Silva.

Serviço de Secretaria e Informação

Chefe de Serviço, José Dias de Moura; Subchefe de Serviço, João Bruges de Oliveira.

Serviço Central do Pessoal

— Chefe de Serviço, Economista Dr. Álvaro Lobo Alves.

Serviço de Previdência e Abono de Família

Chefe de Serviço, Economista Dr. Augusto Gésar Teixeira; Subchefe de Serviço, Feliciano Barral.

Serviço de Armazém de Víveres

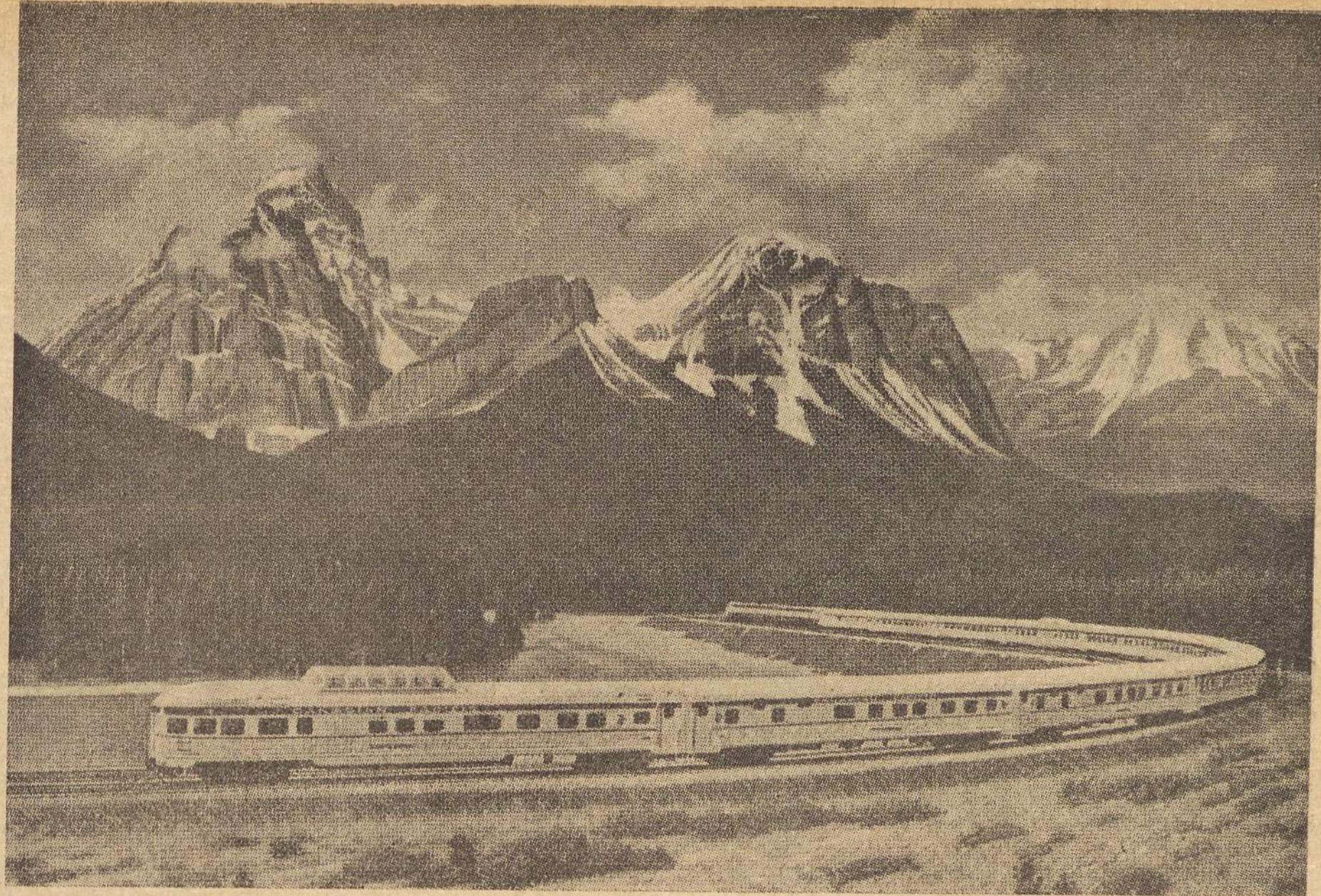
Chefe de Serviço, Serafim Jacinto dos Santos; Subchefe de Serviço, Mário Osório.

* * *

Foi nomeado Chefe da 2.ª Zona da Divisão de Via e Obras, o eng.º Augusto Borges de Almeida Ferreira e Chefe da 3.ª Zona o eng.º Manuel Joaquim Dias da Silva.

-Geral pelo interesse e dedicação patenteados no decurso dos trabalhos resultantes do descarrilamento do comboio 1003, ocorrido em 16 Agosto desse ano, na estação de Vila Franca de Xira.

O «Boletim da C. P.», que dele recebeu valiosa colaboração, cumprimenta-o e deseja-lhe na sua situação de reforma um repouso cheio das maiores felicidades e venturas.



As linhas harmoniosas do «Canadiano» enquadram-se bem no magnífico panorama de fundo que as Montanhas Rochosas oferecem

NOTÍCIAS DO NOVO MUNDO

O «CANADIANO» — o mais moderno comboio do mundo

A mais recente composição ferroviária produzida nos E. U. A. para os Caminhos de Ferro do Canadá é o «Canadiano», comboio ultra-moderno, com tração-diesel-eléctrica, que permitiu baixar de 16 horas o tempo que antes se gastava a percorrer os 3 750 kms que separam Montreal, na costa do Atlântico, a Vancouver, no Pacífico, com escala por Ottawa e Toronto.

Este comboio é indubitavelmente, afirma-se, a última palavra em técnica ferroviária. As suas linhas são de arrojada conceção. Possui amplo compartimento de bagagens, salas de estar diversas, comparti-

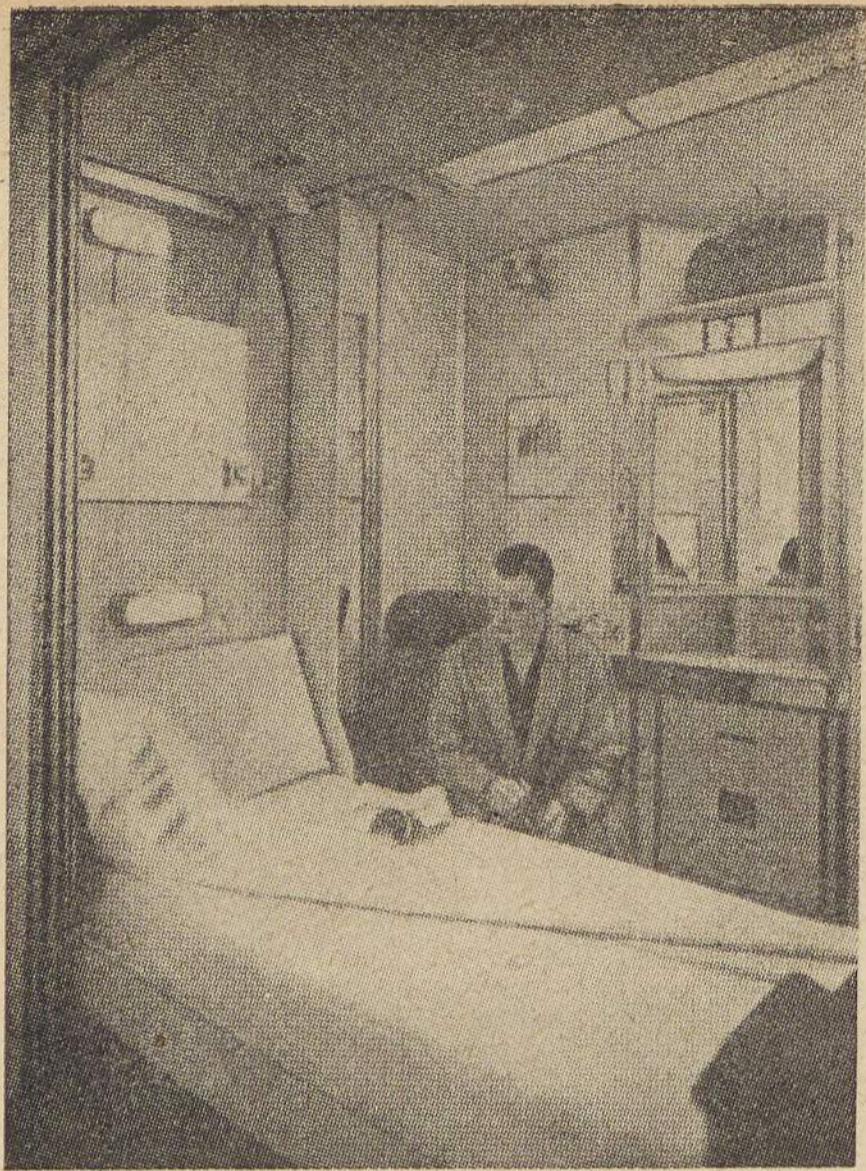
mento de «cafeteria», carruagem-restaurante, duas espécies de carruagens-cama e ainda uma carruagem panorâmica com cúpula.

É construído com aços especiais leves, na sua cor natural e muito brilhante, e em obediência às mais modernas especificações técnicas de fabrico.

O compartimento panorâmico dispõe de 24 lugares situados num plano superior.

Cada sala de estar tem capacidade para 12 passageiros.

Todos os quadros que decoram cada compartimento são alusivos às paisagens



Compartimento-cama, tipo «Manor», do luxuoso comboio

canadianas e foram pintados por artistas especialmente seleccionados na Real Academia das Artes Canadianas.

Uma graciosa escada curva situada em plano inferior onde estão as salas de estar, bufete, cozinha, etc., permite o acesso ao compartimento panorâmico.

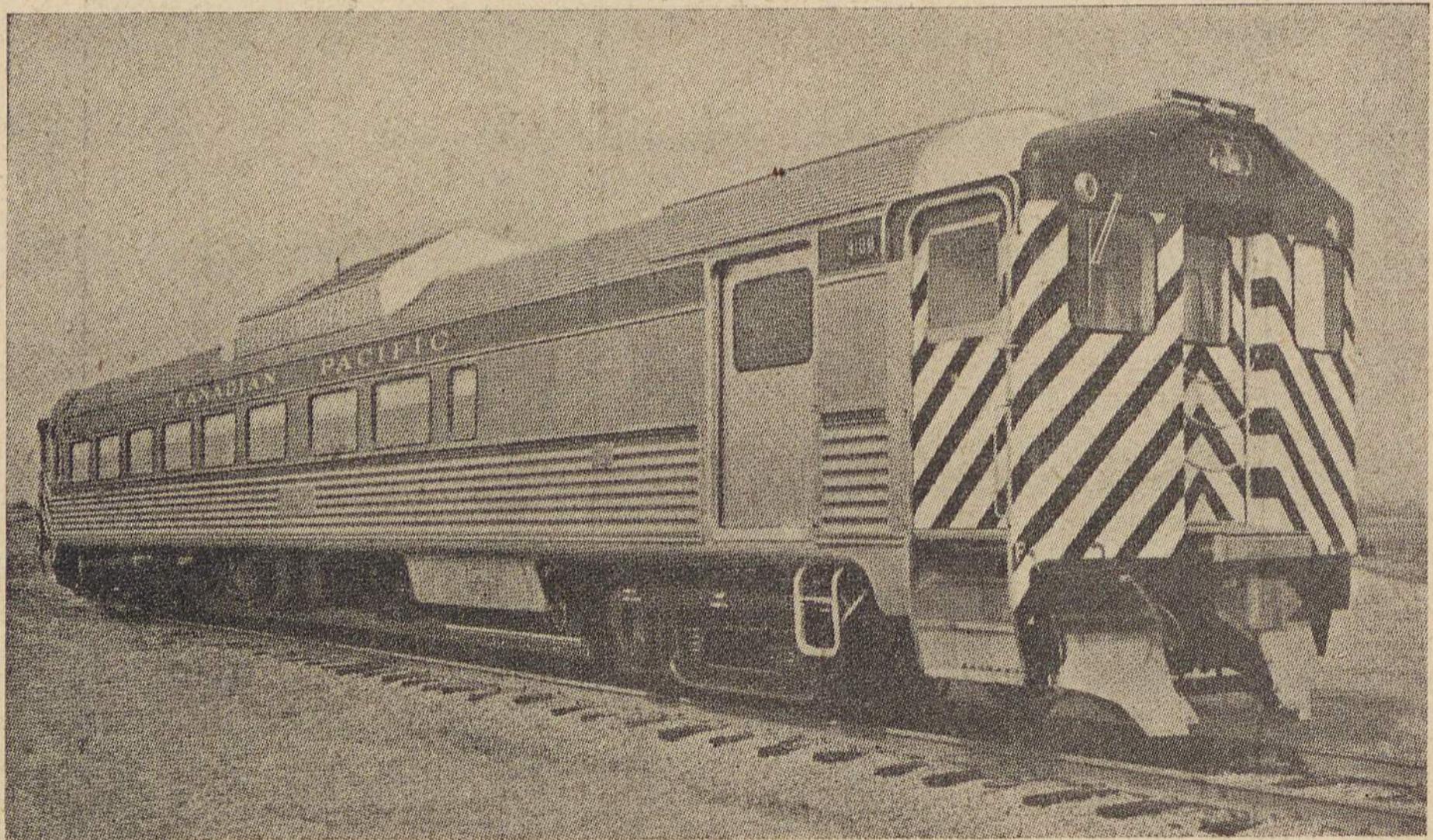
«Manor» (Império) e «Chateau» (Castelo) são as designações dadas às ultra-modernas carruagens-cama, que dispõem de todas as comodidades dum moderno quarto de luxo.

Existem ainda divisões providas de beliches que se convertem, durante o dia, em confortáveis sofás.

Cada carruagem,—todas têm ar condicionado — dispõe de compartimentos-cama, salas de jantar, balneário e bufete, o que reduz assim ao mínimo as deslocações do passageiro dentro do comboio.

Todo o interior deste maravilhoso comboio, as paredes, o tecto e as divisórias são forrados a plástico; lambris guarnecem o espaço até à altura das janelas.

As ultra-modernas carruagens restaurante, com um conforto só comparável ao dos luxuosos transatlânticos, oferecem aos passageiros um serviço regular de refeições. A sua capacidade é para 40 pessoas e o tecto é decorado com reluzentes estrelas douradas em fundo azul claro.



Carruagem do «Canadiano»

OS CAMINHOS DE FERRO

Verdadeiros pioneiros da unidade europeia

Os caminhos de ferro europeus constituem uma imensa organização de transportes que funciona com uniformidade e regularidade notáveis, como se de uma única extensíssima rede se tratasse.

Dum extremo ao outro do nosso Continente, os serviços de comboios são assegurados, diariamente, por um conjunto de linhas representando um total de 300.000 km, com a participação de cerca de quatro milhões de agentes.

Esta organização é devida ao espírito federalista das diferentes redes que estão agrupadas desde 1922 na União International dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), e que, por intermédio das suas Comissões de Estudo, onde têm assento ferroviários de todos os países europeus, seguem constantemente os progressos da ciência, da técnica e da mecânica, de molde a canalizá-las no

aperfeiçoamento crescente dos serviços do caminho de ferro.

Este espírito de união e de solidariedade, que valeu aos caminhos de ferro da Europa o epíteto de «Pioneiros da Unidade Europeia», vai-se acentuando dia e dia, com vantagem, como bem o provam as iniciativas feitas em comum e que, entre outras, principalmente são:

— O «Europabus» (uma rede-itinerário de 27.000 km, servida por autocarros de grande luxo);

— O «Europ» (um «pool» de mais de 160.000 vagões de mercadorias, constituído pelas redes de 10 países europeus);

— A próxima criação dos «Trans-Europ-Express», para assegurar comunicações ainda mais rápidas e directas entre os grandes centros europeus por meio de comboios automotores diesel-eléctricos.

O compartimento de bagagem, com ampla capacidade, é dotado com uma sala para o chefe de condutores, a qual possui tarimas de 3 pisos para agentes do caminho de ferro, dispondo ainda de armários, lavabos e chuveiro.

Neste comboio, pode dizer-se, nada foi esquecido para maior benefício dos seus passageiros.

Holofotes especiais coloridos, montados na frente de cada unidade diesel, dirigem continuamente para o céu, desde o anoitecer ao alvorecer, os seus fachos de luz, num desenho semelhante a um oito.

Estas luzes, contudo, não substituem o farol da locomotiva com o auxílio do qual o maquinista conduz o comboio durante a noite.

É descrito como verdadeiramente espec-

tacular o efeito produzido pela iluminação deste comboio na noite escura, quando os seus fachos luminosos são reflectidos na sombra.

O Caminho de Ferro Canadiano do Pacífico — Canadian Pacific Railway — a quem pertence esta extraordinária composição, inverteu recentemente mais de 40 000 000 de dólares nas 173 carruagens que, rebocadas por locomotivas diesel-eléctricas, constituem o novo parque de 18 comboios transcontinentais empregados nas suas linhas.

O «Canadiano» percorre os 3750 kms do seu percurso em 71 horas e 10 minutos. A velocidade pode reputar-se apreciável atendendo à sinuosidade da linha e ao acidentado do terreno.

Novas automotoras de via estreita



Entidades que assistiram à inauguração oficial

Desde 29 de Janeiro que se encontram em circulação, nas linhas da Póvoa e Guimarães e no ramal de Matosinhos, as novas automotoras «Allan» de via estreita adquiridas recentemente na Holanda.

Além da notável economia de percurso a vapor, tornou-se possível, com este novo material, proporcionar também considerável comodidade e rapidez em linhas de via estreita de grande movimento de passageiros e de importante valor turístico.

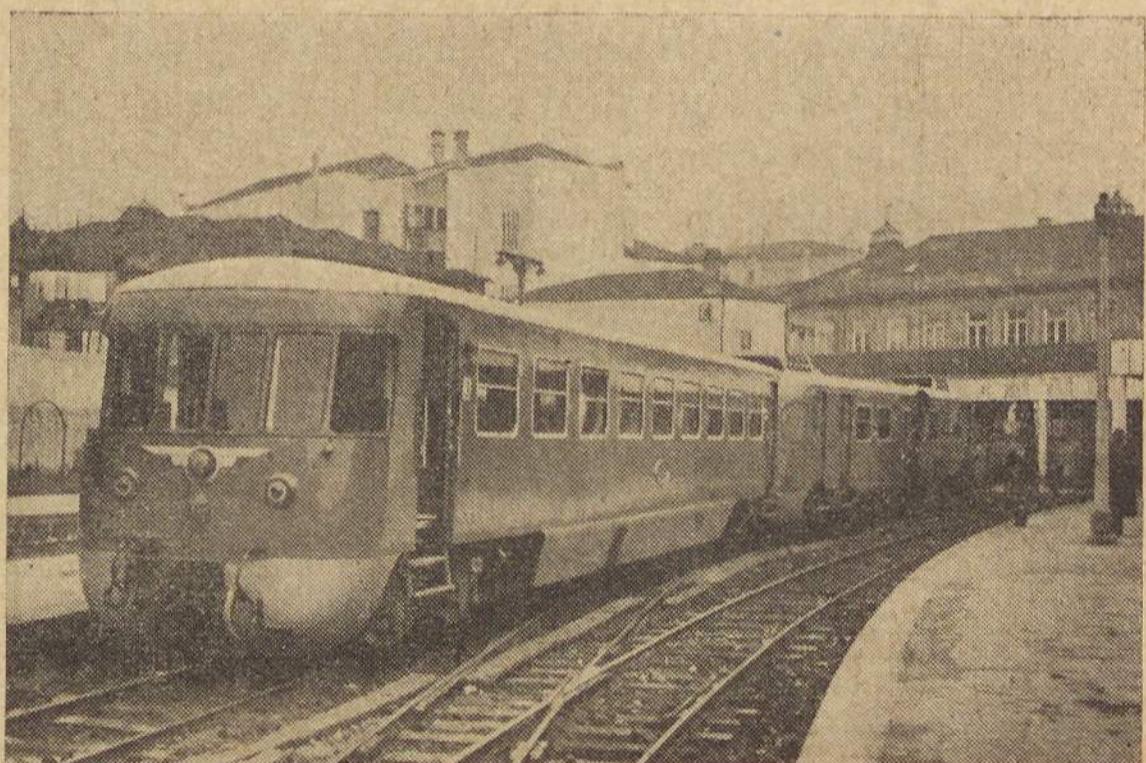
A cidade de Guimarães e vilas como Matosinhos, Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Famalicão, Trofa, Castelo da Maia, Santo Tirso, Vizela e Fafe, têm assim facilitadas e muito melhoradas as ligações entre si e, muito particularmente, com a cidade do Porto. Daqui a importância do novo melhoramento e a razão que impôs a modificação dos respectivos horários.

Do mesmo tipo das que já circulam na linha do Tua a Bragança, desde 15 de Outubro do ano passado, estas automotoras foram igualmente recebidas com satisfação pelas populações locais.

Para a cerimónia inaugural,

além dos representantes da Imprensa diária do norte do País, estiveram presentes os srs. engs. Júlio José dos Santos, Chefe da Divisão de Exploração, João da Cunha Monteiro, Chefe dos Serviços de Oficinas e Aprovisionamentos, Adriano da Silva Baptista, Chefe do Serviço do Movimento, António Sousa Pires e Rafael de Carvalho, Chefes, respectivamente, da 1.ª Zona de Tracção e Exploração, António Canavezés, Celso de Vasconcelos e Manuel Ferreira Ramos; Inspector de Zona Adelino Monteiro, Inspectores Evaristo Monteiro e Geitoeira e Subchefe de Escritório Fernando Gonçalves. Presente também o Sr. Engenheiro Álvaro de Lima Sousa Rego, antigo Chefe da Divisão de Exploração e os técnicos Van Goop e Richardson.

Aproveitando o novo horário, todas estas entidades, seguindo a via Póvoa-Famalicão, fizeram a viagem até Guimarães, onde se realizou um almoço que serviu de pretexto para exaltar a importância do novo serviço e salientar a preocupação do Conselho de Administração e da Direcção da C. P. em bem servir o público.



Automotora e atrelado, momentos antes da sua saída do Porto — Trindade

I — Conselho de Administração

Ordem Geral do Conselho de Administração N.º 143 — 10-11-1955 — Organização de todos os serviços da Companhia.

II — Divisão de Exploração

A — Serviço de Movimento

Circular n.º 1102, de 2 de Novembro de 1955, sobre períodos em que estão afectos ao serviço os desvios situados entre os quilómetros 19,264 e 19,842 e entre os quilómetros 39,527 e 40,107 da linha de Vendas Novas.

B — Serviço de Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2615 de 5-11-1955 — Sinalização da estação de Mexilhoeira Grande.

Instrução n.º 2616 de 5-11-1955 — Sinalização do apeadeiro-resguardo de Castro Marim.

Instrução n.º 2617 de 5-11-1955 — Sinalização do apeadeiro-resguardo de Alvor.

C — Serviço Comercial e do Tráfego

Tarifa da carreira Montemor-o-Novo-Santarém (est.) (Em vigor desde 1-9-1955) — Anula e substitui a Tarifa relativa a esta carreira, em vigor desde 1-11-1949.

Tarifa da carreira Barreiro-(est.)-Évora (em vigor desde 1-9-1955) — Anula e substitui a Tarifa relativa a esta carreira, em vigor desde 7-12-1949.

Tarifa da carreira Barreiro-Portimão (em vigor desde 1-9-1955) — Anula e substitui a Tarifa relativa a esta carreira, em vigor desde 1-11-1949.

14.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular (Em vigor desde 17-11-1955) — Anuncia a abertura à

exploração do ramal particular «Ermidas-Sado-Moagem». Anulação do contrato n.º 1239, relativo ao ramal particular «Torres Novas-Vassalo».

Aviso ao Públíco B n.º 222 (Datado de 10-11-1955) — Supressão do serviço combinado de mercadorias entre a estação de Leiria e o Despacho Central de Caranguejeira.

Aviso ao Públíco B n.º 223 (Datado de 10-11-1955) — Supressão do serviço combinado de mercadorias entre a estação de Fronteira e o Despacho Central de Fronteira.

69.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 22-11-1955) — Transporte de mercadorias entre a estação de Montijo e o Despacho Central de Alcochete.

123.º Complemento à Tarifa de Serviços combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-12-1955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Lagos e o Despacho Central de Lagos, servindo Bensafrim, Burgau, Barão de São João, Barão de São Miguel, Vila do Bispo e Sagres.

227.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 10-12-1955) — Transporte de Mercadorias entre a estação de Belmonte-Manteigas e os Despachos Centrais de Belmonte e Gonçalo.

241.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as empresas de Camionagem (em vigor desde 2-12-1955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Coimbra e os Despachos Centrais de Ponte da Mucela, São Martinho da Cortiça, Moita da Serra, Vendas de Galizes, Oliveira do Hospital e São Romão.

Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 20-11-1955) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Viseu e os Despachos Centrais de Sátão, Aguiar da Beira, Ponte do Abade, Sernancelhe, Penedono e Vila Nova de Foz Coa e entre a estação de Pocinho e os mesmos Despachos Centrais.

III — **Divisão da Via e Obras**

Divisão

Circular de Via n.º 3 481 de 8-11-1955 — Comunica que, por ocasião de parto, são aplicáveis ao pessoal feminino não pertencente ao quadro efectivo, as disposições da lei geral transcrevendo para conhecimento o art.º 17.º da Lei n.º 1952 de 10-3-937, que ao caso se refere.

Circular de Via n.º 3 482 de 8-11-1955 — Transcreve a carta n.º 32 886/3,20 de 31-10-955 da nossa Direcção Geral, esclarecendo as normas a seguir no preenchimento dos documentos que acompanham os serventes ou candidatos a serventes a submeter à Junta Médica.

Circular de Via n.º 3 483 de 18-11-1955 — Determina que para as licenças sem vencimento do pessoal do «Quadro Auxiliar» (operários e serventes) devem ser estabelecidos modelos X 32.

Circular de Via n.º 3 484 de 22-11-1955 — Esclarece as normas a seguir, nos dias feriados de observância obrigatória que não possam ser gozados por motivo de serviço, conforme as disposições do Acordo Colectivo de Trabalho, pelo pessoal que deles beneficia.

Instrução de Via n.º 382 de 3-11-1955 — Transcreve a carta n.º 63 788/31.ª de 29-10-955 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo as normas a seguir acerca do desconto nas férias por faltas ao serviço, nos termos da Cláusula 31.ª do Acordo Colectivo de Trabalho.

Instrução de Via n.º 383 de 3-11-1955 — Transcreve a carta n.º 63 788/47.ª de 29-10-955 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo as normas a seguir sobre o abono por exercício de categorias superiores, referido na Cláusula 47.ª do Acordo Colectivo de Trabalho.

Instrução de Via n.º 384 de 3-11-1955 — Transcreve a carta n.º 63 788/33.ª de 29-10-955 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo as normas a seguir da não aplicação aos agentes tuberculosos do regime de descontos por doença previsto na cláusula 33.ª do Acordo Colectivo de Trabalho.

Instrução de Via n.º 385 de 7-11-1955 — Transcreve a carta n.º 63 788/31.ª de 2-11-955 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo que a aplicação do disposto sobre faltas ao serviço, da Cláusula 31.ª do Acordo Colectivo de Trabalho, é aplicável a todo o pessoal que tem férias.

Instrução de Via n.º 386 de 8-11-1955 — Transcreve a carta n.º 63 788/32.ª de 8-11-955 da nossa Direcção-Geral, com a decisão a seguir sobre as faltas ao serviço por motivo de falecimento de parentes do agente, prevista na Cláusula 32.ª do Acordo Colectivo de Trabalho.

Instrução de Via n.º 387 de 11-11-1955 — Transcreve a carta n.º 32 886/3,28-D de 7-11-955 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo o que foi superiormente decidido sobre o tempo de ausência do serviço por motivo de consulta ou tratamento indicado pelos Serviços Médicos.

Instrução de Via n.º 388 de 11-11-1955 — Transcreve a carta n.º 63 788 de 14-9-955 da nossa Direcção-Geral esclarecendo as normas a seguir sobre o desconto por doença estabelecido na Cláusula 33.ª do Acordo Colectivo de Trabalho.

Instrução de Via n.º 389 de 21-11-1955 — Esclarece quais as categorias profissionais que beneficiam do direito aos feriados de observância obrigatória nos termos da Cláusula 29.ª do Acordo Colectivo de Trabalho.

Instrução de Via n.º 390 de 25-11-1955 — Esclarece as normas a adotar sobre os vencimentos a atribuir ao pessoal «Eventual» admitido a contar de 1 de Agosto de 1955.

Instrução de Via n.º 391 de 24-11-1955 — Transcreve a carta n.º 1 655-A de 23-11-955 da nossa Direcção-Geral designando quais as dependências da Companhia que deverão ser encerradas nos dias feriados de 5 de Outubro e 1 de Dezembro.



O Sr. Administrador, General Frederico Vilar, conversando animadamente

A ACTUAL
GERÊNCIA
DA
CANTINA
DE
SANTA
APOLÓNIA
FESTEJOU
O
I Aniversário
DA SUA POSSE

Em 19 de Janeiro findo, aproveitando a hora do almoço do pessoal, comemorou-se festivamente o 1.º aniversário de gerência dos actuais dirigentes da cantina da C. P. instalada na estação de Santa Apolónia.

O almoço, que foi melhorado, incluía bolos e vinhos finos e foi fornecido, aos 860 comensais que reuniu, pelo preço normal da refeição: 3\$50.

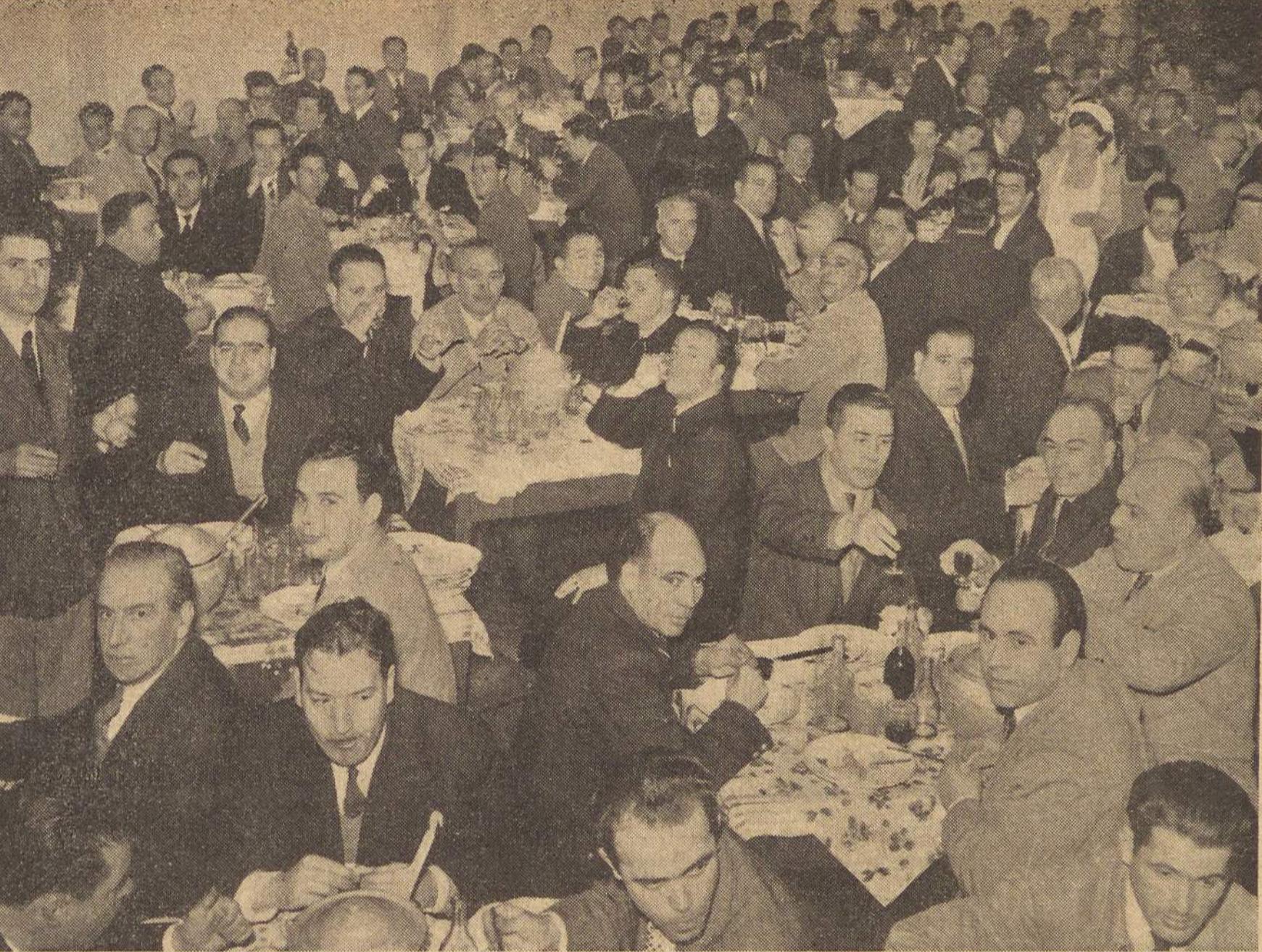
Foram convidados os Srs. Administrador, General Frederico Vilar, Presidente da Comissão de Assistência da Companhia; Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral; Eng.º Pedro Brion, Subdirector, e outros funcionários su-

periores. Estavam presentes o Sr. Prof. Eng.º André Navarro, Presidente da Comissão Administrativa das Cantinas da C. P. e os elementos gerentes da cantina de Lisboa-Santa Apolónia: Srs. Raúl da Conceição Gonçalves, dos Serviços Médicos, Artur Mercier Miranda, da Divisão de Exploração e Amândio Lopes de Oliveira, da Divisão de Via e Obras.

Foi um pretexto para alegre confraternização do pessoal — conforme as nossas gravuras documentam — que unânime e calorosamente louvou o esforço e dedicação sempre demonstrados pela actual gerência da cantina em benefício dos muitos que dela se servem. 15



4 aspectos do banquete
comemorativo do 1.º
aniversário da posse da
actual gerência da Can-
tina de São Apolónia



O "AUTO STOP"

Por GUERRA MAIO

Um dos maiores abusos que se têm cometido em matéria de forçada descendência humana e o qual dá largas à mais aguda imaginação, é o «auto-stop», que na gíria popular portuguesa se pode traduzir por boleia, feitos sempre sob variados pretextos e com a maior das sem-cerimónias.

Aqui é um casal, à beira da estrada, cujo marido com uma criança nos braços, pede para o levar à vila ou à cidade, ver um médico; além um velhote tolhido do reumatismo, que não pode andar e precisa de ir ao hospital; outro que tem a tia a morrer, ou que precisa ir pagar a contribuição, de que se havia esquecido, e era aquele o último dia, senão ia para relaxe. Há mesmo solicitações galantes, um par de jovens, que têm que ir ao notário assinar o contrato de casamento, e que o taxi encomendado não tinha vindo.

Poderia citar muitos casos e muitos outros motivos de agradáveis deslocações à custa alheia, se não fossem muito conhecidos, e não estar a repetir o que toda a gente sabe. Mas aí vão três que me aconteceram numa viagem de automóvel para Paris, e que provam que «cá e lá más fadas há». Em Fuentes de Oñoro, mesmo à saída da Alfândega, uma dama jovem e muito elegante, vendo que havia no carro dois lugares vagos, pediu para a levarmos a Ciudad Rodrigo, onde iria comprar um remédio para uma pessoa doente e que desejava voltar, pouco depois, no comboio correio. Quando ia ocupar o lugar concedido, voltou-se e chamou um petiz, engravatado, que estava encostado à parede, para vir com ela, como se o carro lhe pertencesse...

Quando em Ciudad Rodrigo parámos para meter gasolina, a dama apeou-se, agradeceu, seguindo com o pequeno pela mão, sem grande pressa, para a cidade, que ainda é

longe, e parecendo não se importar com o comboio correio que passava uma hora depois.

Ainda o depósito da gazolina não estava cheio, eis que aparece um homenzarrão, de charuto na boca, a pedir uma boleia para ir a Fuentes de Santo Esteban, onde o seu caminhão se enterrara na valeta para se livrar de outro, que vinha em sentido contrário. O homem subiu para o carro e deu largas à importância da sua tarefa e que o caminhão vinha cheio de cortiça a granel e daí o acidente. E isto dito de charuto na boca e enchendo o automóvel de fumo, como se ele estivesse à lareira da sua casa. Em Fuentes de Santo Esteban despediu-se agradecido e disse mais: que ainda tinha que andar dois quilómetros a pé, pois o desastre tinha sido na estrada transversal... Um de nós irónicamente ofereceu para irmos lá levá-lo, mas ele não aceitou. Naturalmente, não havia caminhão, nem desastre, mas apenas o desejo de andar de carro sem pagar.

Como, em tão pouco tempo, dois pedinchosos, sem escrúpulos, haviam abusado da nossa benevolência, declarei que, até Paris, não haveria mais boleias. A promessa foi cumprida, mas após meio caminho de Hendaia a Paris, uma jovem e bonita loirinha fez sinal ao automóvel e um dos ocupantes ao lado do motorista quis fazer galantaria e solicitou a subida da requerente para o carro; quando ia, porém, a tomá-lo, olhou para a sebe de arbustos ao lado da estrada, onde depressa apareceu um latagão de farda de «camping» e mantas às costas, grossas botas com brochas e calções pelo joelho. Ah, não! Dei o dito por não dito e o casal ficou em terra, à espera de quem o levasse para Paris, ou do comboio, cuja estação estava à vista.

Na verdade, uma boleia, naquele caso duas, com mantas, lonas e botorras ferradas, era na verdade agradável e económico... para eles!

amorosos da água sobre o chão negro, fecundado anualmente, para a geração periódica das searas. Agora a terra é soberana: ergue-se em trono, a cujos pés o rio, subalterno, vai correndo passivamente».

«Por isso, a paisagem é outra: quem a alimenta é o ar, não é a água. Em vez das searas, há florestas. As árvores não são já o acessório balouçante da paisagem: as árvores são a própria essência dela — os olivais infindos, os soutos de sobreiros galgando o dorso dos montes, perdendo-se à vista na ondulação incessante de um mar consolidado».

A sinfonia da criação entrou agora em um adágio solene e forte. Toma-nos uma melancolia doce. Os olivais com o seu tom pardo e triste, com os seus cachos de flores amarelijadas, a transformar-se em frutos; os sobreirais a mostrarnos a força férrea dos lenhos lentamente formados, na sucessão larga das estações pelas estradas, nos carros de altas rodas, as mulas substituindo os bois; o homem outro na fisionomia mais seca e mais nervosa do que o campino da várzea ribatejana, semelhante ao núbio do Nilo; tudo leva para outras direcções a nossa alma emergindo de uma embriaguez voluptuosa.

«O comboio parou: estava em Abrantes, primeira estação da minha viagem».

«Prefiri sair de Abrantes de noite para transpor, dormindo, a charneca da Beira Baixa. Acordei no Alcaide, perto do Fundão, em plena serra, dentro de outra floresta de castanheiros.

«O dia amanheceu chuvoso, e essa névoa do céu dizia bem com as novas terras que atravessava. Encerradas no fundo de vales breves que a serra forma, ou penduradas, como a Covilhã, nas vertentes dos montes, oásis de vegetação pingue, apertados contra as serranias frias, sentia que já agora a natureza, cantante lá para baixo, tomara aqui um ar carrancudo e trágico, um ar hostil, semelhante ao vento que batia as copas dos castanheiros e à chuva que embaciava os vidros da minha carruagem».

«Subíamos sempre, até à Guarda onde a extravagância dos itinerários me impôs uma demora forçada de quatro horas.

Farta, fria e feia, diz o adágio da Guarda: fria e feia, sim; farta não sei. Só sei que em baixo, na estação donde não saí, por falta de carruagem que me levasse ao alto, onde fica a cidade, tive de resumir o meu almoço a uns ovos quentes, porque dentro de ovos a porcaria beiroa não teve ainda artes de se insinuar.

Via de longe a mole negra da Sé, via uma torre do castelo, e mais nada, quase. Em volta de mim via um terrreno desolado onde as searas de centeio, frias e raras, pareciam cãs em crânio de velhos; via pastores, e rebanhos de ovelhas nos seus redis, sobre a terra lavrada, para a estrumarrem; via aqui, além, pinheirais magros, granitos nús, extensões tristes mosqueadas por moitas breves de piornos que o vento dobrava e a chuva miúda batia monotonamente. Era triste. Antevia-se a desolação das altas serras vestidas de nuvens, despidas de vida...»

«Afinal parti, na direcção de Salamanca, onde o comboio me deitou já de noite.»

Samuel Maia

Mais banalizado e envelhecido, o caminho de ferro ocupará na verdade lugar cada vez de menos relevo na literatura. No entanto, vamos ainda encontrar páginas, por vezes magníficas, nos nossos modernos escritores, com o caminho de ferro por cenário ou mesmo como assunto.

E vem-nos logo à memória, sem qualquer preocupação de ordem cronológica, essa descrição da chegada do Dr. Manuel Mendes a uma pequena estação da Linha da Beira na «Mudança de ares» de SAMUEL MAIA, descrição em que há talvez reminiscências da viagem de Jacinto para a sua casa de Tormes :

«Às quatro horas de uma tarde de Agosto, Manuel Mendes, chegado à estação de Barroqueiras, observava da janela do compartimento de 1.ª classe a pequena gare, procurando avistar o seu amigo Cristovão de Melo, que prometera esperá-lo nesse comboio. Mas apenas via, sobrando a bandeirola enrolada e empunhando a campainha, o chefe, homem pesado, a escorrer suor da testa, e um labrego em mangas de camisa, com as mãos nos bolsos das calças de estopa, a olhar de boca aberta para as carruagens quase vazias.

O chefe aproximou-se do furgão, chamou o labrego, e a bagagem de Manuel Mendes, uma grande mala de couro, com etiquetas de muitos hotéis da Europa, coladas em todos os tamos, rolou na plataforma.

O condutor, com o guarda-pó de linho desabotoado e mais o colete, deixando ver a camisa, de lenço entalado à roda do pescoço, suando afogueado, a abanar-se com um jornal, aproximou-se do chefe, muito atento a soletrar as

etiquetas, e a uma pergunta respondeu qualquer coisa, encolhendo os ombros e apontando para o Mendes, que descia da carruagem.

O maquinista apeou-se, entrando na estação e voltando com um copo de lata chamou o fogueiro:

— «Queres? Aproveita que não está nada má.

E dizendo isto juntou-se a um grupo embrenhado no estudo da mala, que o olhar perscrutador do chefe tinha descoberto ser por força de brasileiro. Assim lho dizia a sua prática de ver bagagens noutras estações em que tinha servido.

O labrego duvidava.

— «Não se me consta, por estes sítios, de brasileiro que esteja para chegar.

— «Sabes lá, às vezes aparece de súbito quem menos se espera.

Nisto o Mendes aproximou-se a perguntar se não poderiam dar-lhe notícias do Dr. Cristóvão de Melo. O chefe, que não era do sítio, fez uma cara de surpresa e o labrego informou que vinha a ser o doutor dos Lagares.

— «É esse mesmo, confirmou o Mendes.

— «Não se lembravam de o ter visto há muito.

— «Mas é esta a estação que fica mais próxima de Caniços?

A assembleia conferenciou, decidindo que a seguinte, a Regueira, devia bater mais perto. A diferença estava em ser o caminho a direito pela serra e das Barroqueiras haver estrada nova seguida até lá. O Mendes, contrariado, não atinava com uma solução e quis saber a distância dali aos Caniços.

Conta-se duas léguas bem puxadas, com uma grande subida.

— «E por este calor — rematou o chefe — para quem não anda acostumado, é de cair na cama com maleitas.

Carro não havia e seguir a cavalo também seria difícil.

— «Não lhe vejo jeitos — sentenciou o labrego.

O Antoninho das Barroqueiras vendeu o garrano na feira de S. João, e que não vendesse, não era homem que emprestasse, olha quem!

A jumenta da Dioga está com a cria. Só se fosse a égua do abade. Mas daí quem sabe...

Passageiros de 3.^a classe berravam, se o comboio não saía mais dali.

O chefe acordou:

— «Vá, vamos embora.

O maquinista subiu, o chefe solenemente deu as três badaladas e o comboio apitou.

— «Espera, — gritaram do furgão — que ainda está para desembarcar um volume de peixe.

O maquinista voltou abaixo, aproveitando para beber outro púcaro de água, enquanto a giga de peixe descia pa-chorrenta.

— «Toca a andar — comandou por fim o condutor, de pé no estribo — de lá espora ao macho, que levamos atraso.

O comboio partiu desaparecendo na volta, onde entocou um silvo prolongado, vivo e alegre, a ecoar pelos pinheirais, anunciando aos povos daquela redondeza que lá ia ele muito ligero a cirandar pelas encostas; as gentes podiam levantar os olhos do chão, poistar as enxadas, a verem encantadas sumir-se por detrás dos oiteiros a sua figura de serpente.»

* * *

No livro, tão interessante, de impressões de viagem, «*Este Mundo e o outro*», Samuel Maia mais de uma vez se refere aos caminhos de ferro. Começa logo por uma colorida descrição da viagem para Madrid, toda ela se resumindo afinal em amargas queixas contra o mau comboio. Com razão? Sem ela? É esse um ponto infléxivelmente afastado destas notas.

«Mais uma vez me meto a caminho de Madrid e nunca o faço com prazer, tão seguro estou dos maus tratos recebidos no percurso.

Viagem que deverá ser apetitosa, regalo a tomar uma vez por estação, decorrem anos e anos antes de decidir o consentimento.

É que fica de memória para muito tempo uma noite pas-

sada sobre os carris que separam a foz do Tejo do Manzanares.

«Parte-se do Rossio, à tarde, num comboio, que se diz rápido, por isso cobra imposto especial, no fim se vê gastar 16 horas a moer os modestos 600 quilómetros que separam as duas capitais. Em boa justiça se reconheça ao nosso troço a menor culpa; grande e afrontosa a do vizinho.

Até Marvão, o carro anda e cumpre o seu dever; daí em diante falta ao prometido e, para simular rapidez, baila e sapateia, toda a noite nos carris, nem aragonesa que se desejasse a beber Jerez de bom fabrico.

O trajecto português feito com dia, permite aos olhos beber, deliciados, a formosura líquida da lezíria e das encostas gráceis que bordam o Tejo, quanto bastaria para quebrantar o desgosto de qualquer outro sentido. Noite alta, sem o regalo da vista a distrair os ossos, o vascolejo agride como castigo corporal.

As pálpebras, de tanto baterem umas contra as outras a noite inteira, acabam por enfadar-se, a ponto de não sabermos gozar a delícia de abrir-se à primeira luz.

«Chega-se às Delícias cheio de fel, apenas aliviado quando se temperam os ossos com o banho, antes de meter o nariz na atmosfera da cidade.»

* * *

4

Depois a viagem de Madrid a Barcelona:

«A carruagem que vai conduzir-nos de Madrid a Barcelona difere muito da aproveitada em 1906 para o mesmo trajecto.

Difere nça de estilo dominante em duas épocas separadas por um quarto de século?

Nao. A mudança está em ser esta de 1930, cotada entre o melhor que circula na Europa; da outra vez seria do pior apresentado em comboios rápidos de longo curso nos vários continentes.

A impressão de há vinte e cinco anos ficou na medula memorada em calafrios que toda a noite a ferrocalha provocou, movendo-se com rumor de cataclismo próximo. Alcunhavam-no de trem de luxo, alugavam carros e quando nos colhiam estendido, batiam à porta para introduzir novo frequentes em comum com o casal acomodado. A ameaça queria dizer coima; faziam o arranjo de deixar-nos tranquilos uma vez que... Dez pescetas naquele tempo somavam um quartinho, ou três cruzados.

Não servia a cama para dormir porque a viagem, no va-
colejo e estrépito, soava como a trombeta do juizo final.

Agora sim. Nem se percebe o deslize, nem que dentro do corpo se acomodam vários ossos.

«O comboio voa na campina com celeridade de passarão bem conhecido de quantos o miram. Léguas e léguas se correm sem divisar cumieira de casal.

«Na outra viagem o comboio adormecia nas estações à espera de coisa nenhuma; o cébo untava em todos os contactos;

«Este prodígio realizado, que praza aos deuses se conserva, não devemos perdê-lo de vista para colhermos a lição proveitosa que dele emana.»

* * *

Finalmente, viajando em Itália, o autor faz também a comparação dos comboios que encontrou em duas épocas diferentes, enaltecendo os melhoramentos agora encontrados (1932):

«Dois comboios Nápoles Roma, um em 1920, outro em 1932, reflectem a imagem viva de dois regimes diferentes. No primeiro via-se o Estado fraco, pusilânime, condescendente com as fragilidades humanas. Era um comboio sonolento, desmazelado, a chocar ferro velho, sujo no chão, no tecto, nos

assentos; regulava-se mais pelo calendário que pelo relógio, com empregados hirsutos, enodoados, pouco afáveis.

O actual não solavanca, nem batuca nos carris; parece feito de uma peça só, engole de jacto, sem parar, os 260 quilómetros do percurso. É o Estado potente, decidido, com força para tudo e mais alguma coisa, como exemplo neste caso, para chegar dez minutos antes da tabela.

O estilo da carruagem é nobre, o conforto excelente, o adorno suave. Toda a higiene necessária aparece unida à beleza essencial.



NOVIDADES FERROVIARIAS

O novo vagão russo de 16 eixos para cargas de 180 toneladas

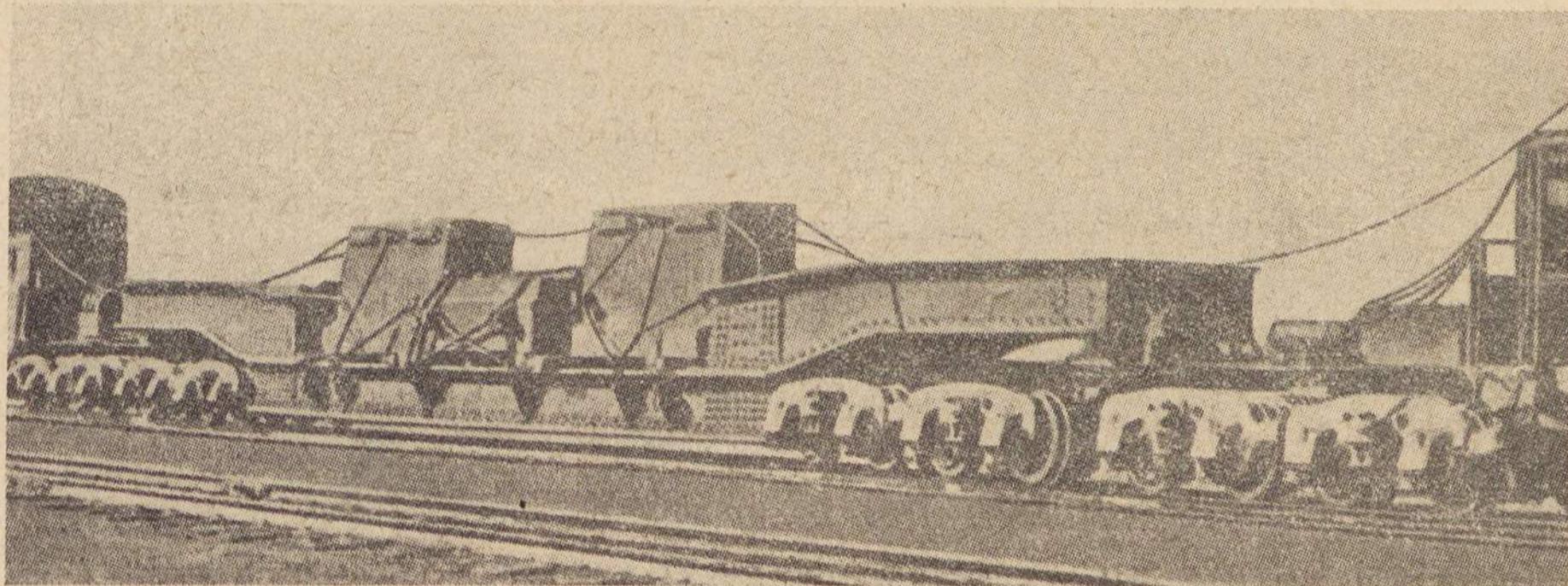
As Oficinas de Vorochilovgrad, na Rússia, acabam de construir o vagão especial que a nossa gravura apresenta e que se destina a transportes de cargas simultâneamente pesadas, volumosas e de grande comprimento.

Esse vagão é dotado de 8 bogies de dois

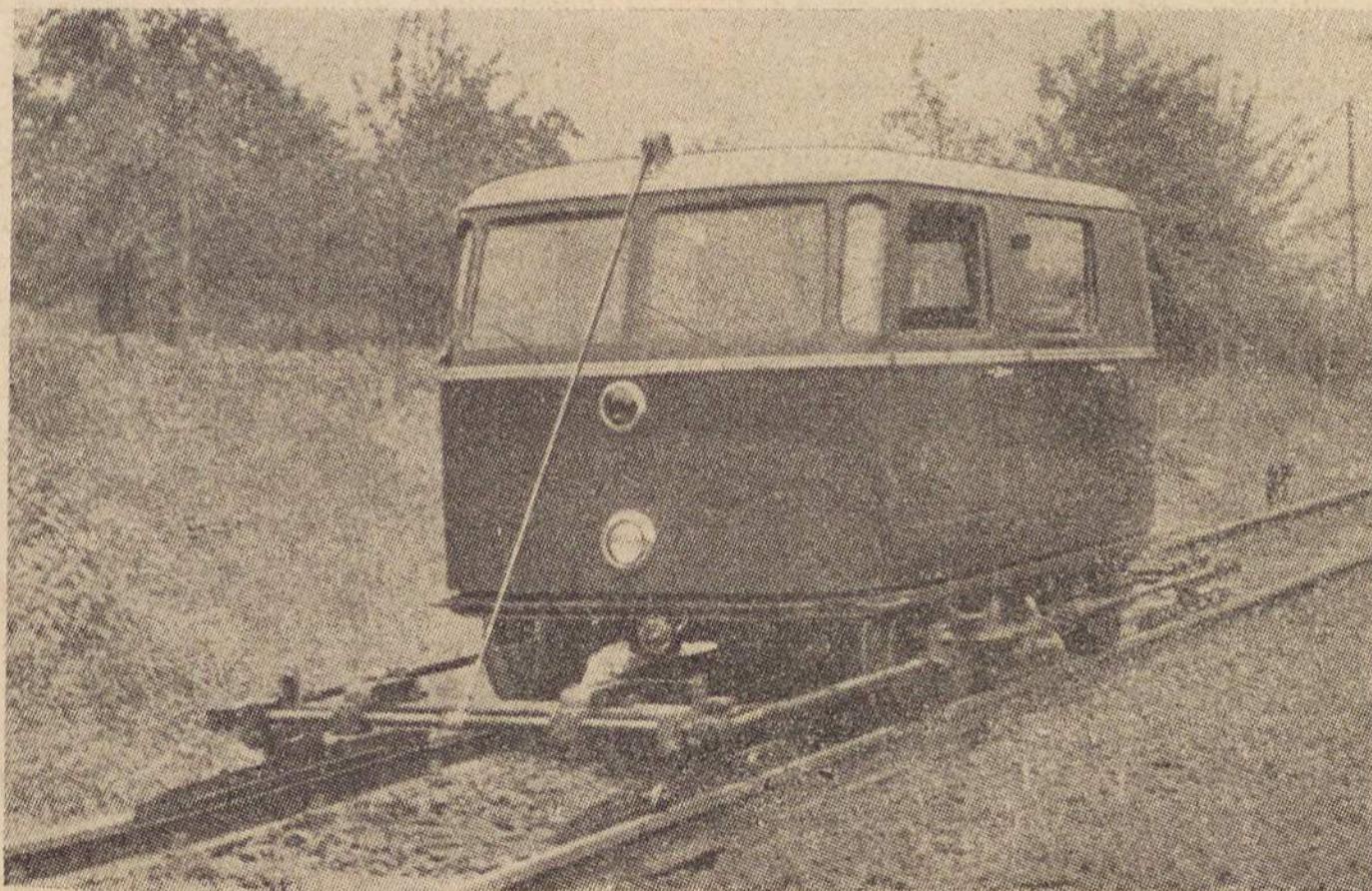
eixos que o assemelham, no seu aspecto, a uma imensa lagarta.

Os eixos são intermutáveis a fim de permitir a sua circulação nas bitolas de linhas de 1,524 m, 1,435 m como está equipada a rede soviética. Pesando cerca de 166 t., a nova unidade pode receber uma carga útil de 180 t. repartida por uma plataforma de 11,55 m de comprimento, o que fixa a carga por eixo em 22 t. aproximadamente; a frenagem (automática e manual) exerce-se sobre 14 eixos.

As experiências efectuadas com esse vagão foram satisfatórias e demonstraram que pode circular em velocidades superiores a



O novo vagão russo para altas cargas



«Draisine» Amsler

80 km/h, apenas com a limitação inscrita a curvas de 120 m de raio.

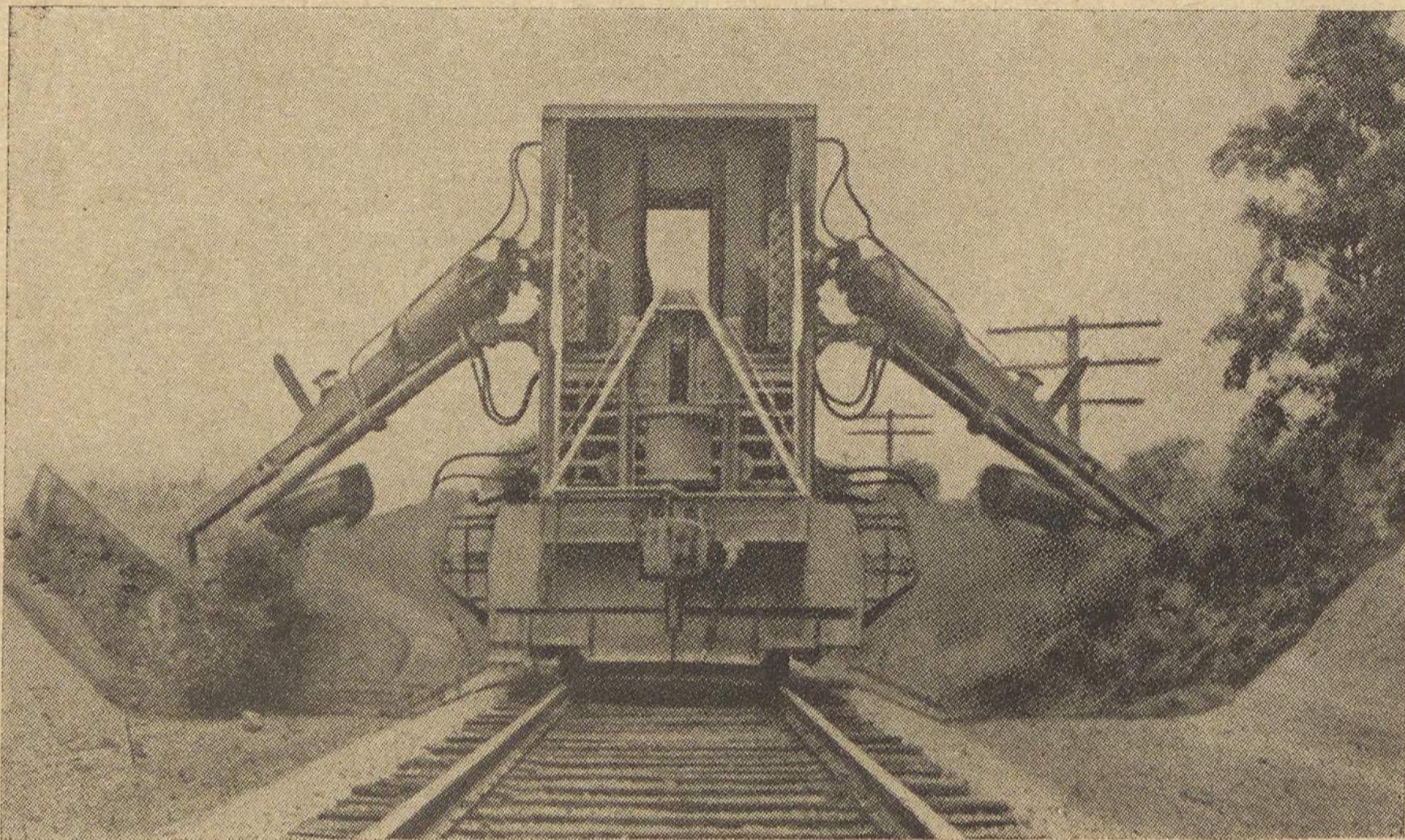
«Draisine» de inspecção

Na Alemanha, a Direcção dos Caminhos de Ferro de Colónia acaba de apresentar esta «draisine» de inspecção, do tipo Amsler, para auscultação de vias secundárias. Os registos são feitos a 20 Km/h.

Maquinismo para os Serviços de Via e Obras

Está ao serviço do Caminho de Ferro Americano de Chicago, Indianópolis e Louisville, o moderníssimo maquinismo que a nossa gravura representa e que é rebocada por um locotractor.

Trata-se de um dispositivo utilizado na remoção do balastro da via, na rectificação de trincheiras e no corte de vegetação marginal à via férrea. O seu manejo é muito simples, apenas exigindo a presença de um agente; todos os comandos funcionam por ar comprimido.

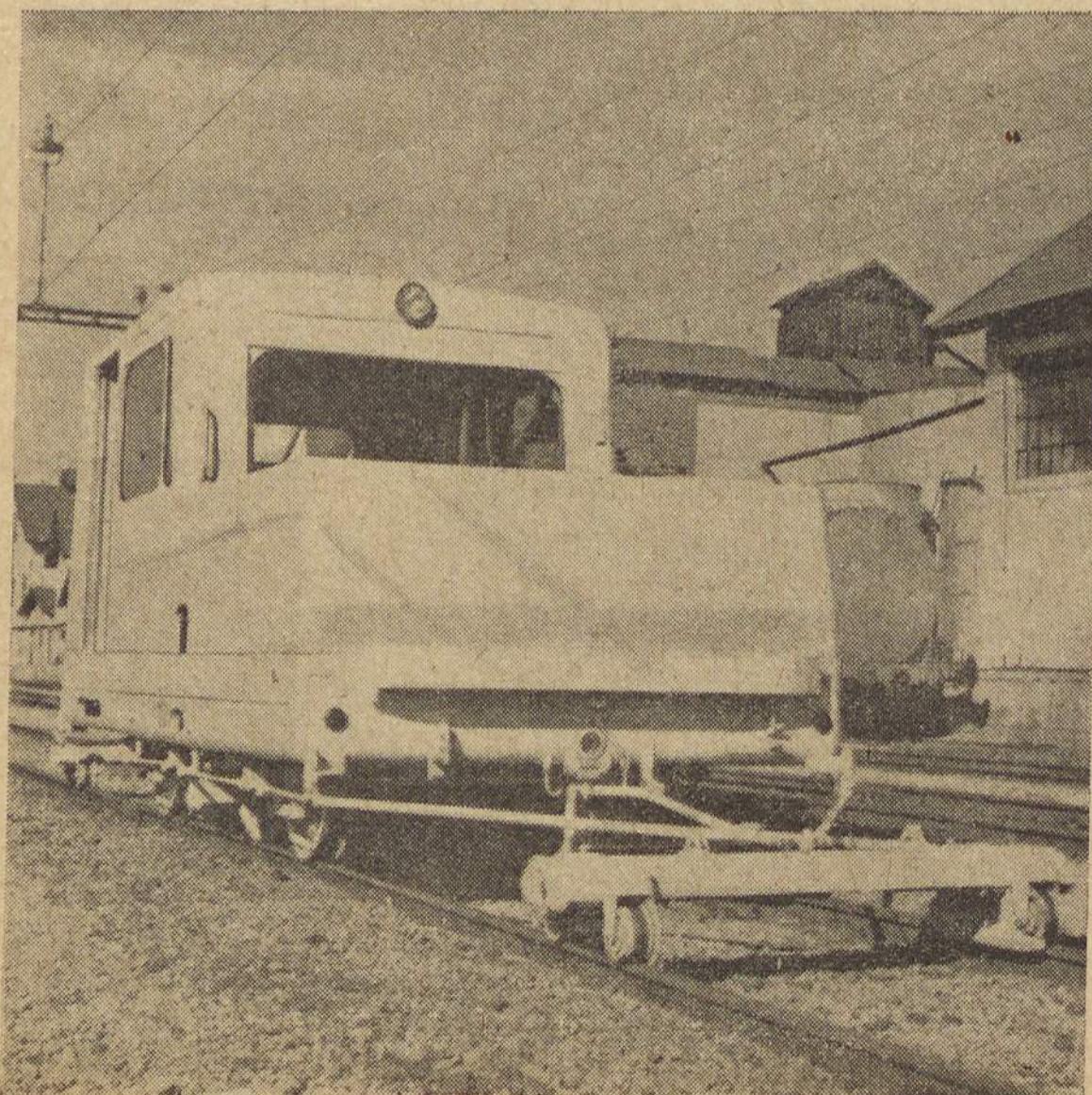


Em cima: O maquinismo em pleno funcionamento — Em baixo: A «Draisine» francesa

«Draisines» de auscultação da via férrea

A conservação racional e económica das vias férreas impõe a adopção de material que permita, de forma rápida e precisa, proceder às inspecções das linhas e ao mesmo tempo registar, em gráficos, determinadas medições necessárias, de forma rigorosa: bitola, flexas, nivelamentos, desgastes, etc.

Os numerosos ensaios realizados em França com o tipo de «draisines» que nesta e na anterior página publicamos — cujo funcionamento muito vem auxiliar os Serviços de Via e Obras das empresas ferroviárias — demonstram bem o alto interesse que estes veículos merecem.



Ø Caminho da Verdade

Conto por

DAVID DOS SANTOS
MARTINS

Factor de 8.ª classe

CAMINHANDO a passos incertos, cambaleante, um homem com aspecto de abandono passa junto à Igreja de Santa Cecília. Tem um ar de profunda tristeza, os braços pendem-lhe inertes, a cabeça tomba-lhe sobre o peito, e o olhar, cansado e doloroso, parece querer perscrutar a essência da verdade além da vida.

De súbito o homem pára. Que pensamento lhe acudira? Que resolução se suscitou?

E, como que despertando de um imenso e doloroso pesadelo, o desconhecido misteriosamente... sorri. No seu sorriso percebe-se um amargo sofrimento, misto de orgulho e de derrota. Porque se sorri assim?

O seu sorriso falava por si. Punha a descoberto toda a mescla de sentimentos diversos na essência, que no seu peito, tumultuosamente, se acumulavam e, um após outro, caíam, como folhas secas de plátano, que o rijo soprar da ventania cortara cerce, para as deixar jacentes, a atapetar o chão que o viandante pisa...

Vida larga, mas talvez inutilmente vivida seria a sua.

O materialismo sempre dominara e absorvera toda a sua existência, não o deixando conhecer o sonho, a poesia, a religião, essas melopeias que, obrigando o homem a arrebatá-lo um pouco de dentro das curtas barreiras do seu mesquinho «eu», o forçam a olhar para o alto, a medir a fragilidade da matéria, da própria existência, e a pensar um pouco mais nas leis da Natureza, no belo, na suprema grandiosidade de um momento, na aterradora majestade do mundo. Sempre debruçado sobre o livro de contas dos seus negócios, nunca se dera a apreciar o olhar cônscio de uma criança, a admirar uma paisagem, ou a perscrutar os mistérios insondáveis da alma humana. Habitado unicamente a máquinas e a operários, e ao numerário que à custa destes ia acumulando, ansiando sôfregamente sempre cada vez mais, sem se importar com a miséria que grassa à sua volta, dentro das suas próprias fábricas, esse homem nunca se comovera, nunca se dera ao menos a deixar-se entregar à sua possível fantasia que pouco a pouco deixava sucumbir.

Nunca os seus olhos se ergueram para apreciar um monumento de arte, por mais belos que fossem os

seus rendilhados de pedra, a elegância e a flexibilidade de uma estátua, a cor viva e expressiva de um quadro, ou mesmo uma tarde outonal, cheia de mistérios e de voluptuosidade, tudo o que embriaga a alma do poeta e mesmo do ignorante que tem sensibilidade. Para ele tudo isto tinha o mesmo sentido nulo e inexpressivo de uma vulgaridade maçadora, de um nada aterrador e gélido.

A sua alma era um campo selvático, onde as sebes se juntavam e tornavam impenetrável o acesso da razão ou da inteligência. Ele compreendia que devia ter existido alguém, cujo poder majestoso dera origem a tudo quanto os seus olhos podiam observar. De resto, ele lembrava-se de, em pequeno, a sua avó lhe contar que alguém tinha morrido para resgatar a humanidade, e que esse alguém era Homem e Deus, o autor da criação.

Se porém estas ideias lhe surgiram, ele logo as repelia e como de costume, mais uma vez tornava a repetir: «Loucuras, histórias de poetas e romancistas... assunto procurado e divulgado, no qual só as pessoas fracas de espírito acreditam».

E era assim que naquela alma inculta e agreste a verdade não conseguia penetrar.

Mas agora, parado no caminho, o homem já não sorria. A sua expressão completamente modificada, já não tinha aquela nota de arrogância e altivez. Que luta se travaria no íntimo da sua alma?

Os acordes de uma «Rêverie» de Chopin, chegavam-lhe aos ouvidos. Sentiu-se atraído e começou a perscrutar donde partiam aqueles sons. Era uma música melodiosa e doce, donde a fé e a esperança saíam de mãos dadas, pelas notas soltas daquele órgão de voz chorosa e calma.

Entrou. Mas bruscamente se deteve. Quisera sair imediatamente. Uma força estranha e dominante o retinha, pés pregados às lajes frias do pavimento. E aquela música! E sempre aquela música, Santo Deus! O homem só podia traduzi-la numa palavra: «Fascinação». Sim, era isso!

Por um feliz acaso aquele homem entrara, sem querer, no templo d'Aquele que atrai para si todas as ovelhas tresmalhadas do seu rebanho. Os altares estavam cobertos de flores brancas. Os lírios e as açucenas confundiam-se. As rosas brancas e os gladiólos faziam-se florecer por completo, e as imagens

pareciam exalar também, como as flores, a candura, a protecção e a fé...

Como que pasmado percorreu com o olhar todos os altares e fixou-se numa imagem representativa da Virgem Mãe, de braços abertos, em atitude de receber o pecador desgraçado e contrito. Algo que ele não comprehendia, prendia-o àquela imagem branca, num altar todo branco, florido de lírios imaculados.

A Senhora do altar parecia olhá-lo também e, nos seus lábios, desenhava-se-lhe um sorriso convidativo, irresistível, mas, na expressão do seu rosto, confundia-se o sorriso com a dor. Os seus olhos brilhantes pareciam chorar.

— Talvez seja eu a causa daquela pungente dor, murmurou o homem, cujo olhar não se desprendia daquele lindo altar.

E, irresolutamente, aquele homem, que momentos antes apresentava aspecto altivo, humildemente agora se ajoelha. Nada podia dizer. Soluçava e com as mãos nos olhos chorava amargamente. Porquê? Nem ele o sabia... Quanto tempo assim esteve, também não o soube.

Alguém entra agora na Igreja. Ele não dá por isso. É uma criança loira, de olhar puro, meigo. A criança vai avançando e, ao dar com os seus olhos naquele

homem, adquire uma expressão misto de surpresa e de incredulidade. Pára. Passa com as mãozitas pelos olhos como que a certificar-se de que não está sonhando. Avança de novo, e dirigindo-se para o homem exclama:

— Pai... Paizinho... o quê?... o paizinho aqui?... o paizinho que...

Nada lhe sabe responder. Mas obriga a criança a ajoelhar-se junto dele, estreita-o nos seus braços e beija-o pela primeira vez como pai, com amor e ternura. Com a voz embargada pela comoção disse-lhe apenas:

— Ensina-me a rezar, filho.

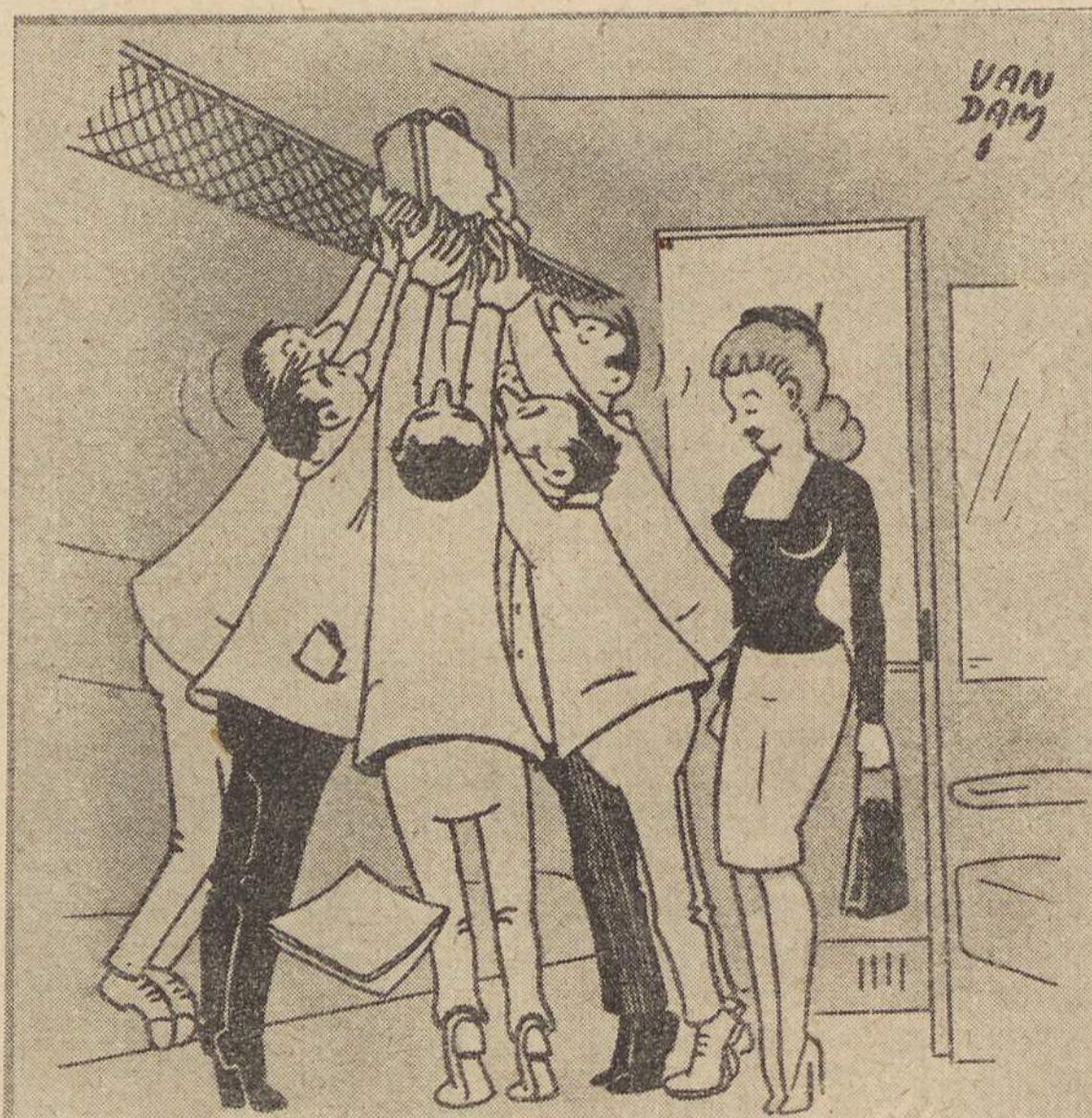
E foi ao som daquela «Rêverie» de Chopin que aquele homem, de alma rude e materialista, encontrou, finalmente, o caminho da verdade.

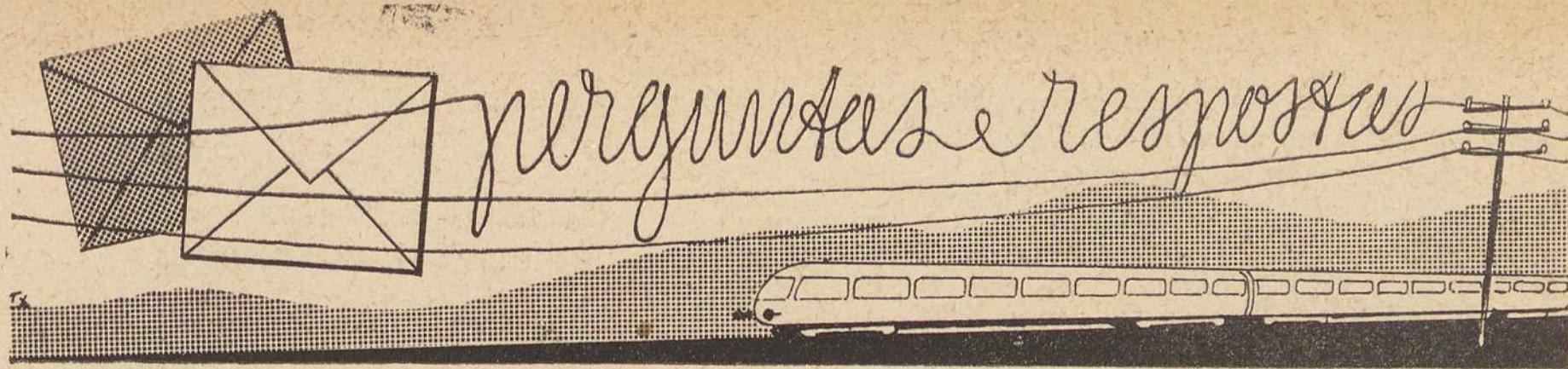
E quem depois entrasse naquela Igreja, não podia deixar de presenciar, com lágrimas nos olhos, um comovente quadro.

Mãos postas sobre o peito, olhar húmido de lágrimas, fito naquela imagem branca da Virgem, um homem repetia calmamente, ensinado por uma criança: Avé Maria, cheia de graça...

No altar florido, a Senhora sorria...

BOM HUMOR...





I — Divisão da Exploração

MOVIMENTO

Pergunta n.º 226 Cons. n.º 1717 — A 4.ª Circuncrição anunciou em determinada altura o comboio de serviço K 1/2 entre Fátima - Km 133 e Caxarias, cuja cópia de marcha indicava em Fátima à partida 12 h 12, cruzamento com os comboios n.ºs 2 e 272.

Como o comboio n.º 272 neste dia circulou à tabela e o comboio de serviço também partiu à tabela, peço dizer-me se há motivo para fornecer ao comboio de serviço K 1/2, o mod. M 117, em relação ao cruzamento com o comboio n.º 272 em Fátima.

Resposta — Segundo o art. 62.º do Regulamento n.º 2, os maquinistas e condutores devem ser avisados de todas as circulações extraordinárias com que tenham de cruzar, pela estação de paragem prescrita anterior àquela em que o cruzamento se deve realizar.

É intuitivo, pois, que a estação de Fátima forneça o mod. M. 117, ao comboio de serviço K 1/2, visto que este comboio apenas circula entre esta estação e o Km 133.

///

Pergunta n.º 227/Cons. n.º 1734 — O comboio n.º 5327 «Regular» tem cruzamento extraordinário com o comboio n.º 55 120 «Especial», em S. Romão.

Como o primeiro não tem paragem prevista naquela estação e, segundo o Art.º 27.º da Instrução n.º 2504, deve ser recebido com o disco fechado, petardos e sinal de paragem absoluta à agulha, acompanhado depois até à estação por um agente graduado, se for o primeiro a ser recebido, sendo o segundo, depois do primeiro resguardado, será o sinal de paragem substituído pelo de afrouxamento, mantendo-se o sinal de paragem, apresentado pelo chefe, na plataforma da estação.

Há opiniões diferentes — uma delas apresenta-se do seguinte modo: Em Porto, estabelecer-se-á o mod. M. 126 ao comboio n.º 5327, fixando paragem em S. Romão e consequente telegrama àquela estação, de que o comboio efectua ali paragem para cruzar com o comboio n.º 55120 e, — Pessoal prevenido. Por não conhecer diploma algum, que determine tal, peço esclarecer,

Resposta — A estação destinatária do comboio especial n.º 55120 deve fornecer ao condutor e maquinista do comboio n.º 5327, o modelo M. 126 utilizando o n.º 2.

Por sua vez a estação de Ermezinde fornece o mod. M 117. Por medida de precaução a estação de S. Romão deve cumprir com o estabelecido no 2.º caso de aplicação de petardos.

///

Pergunta n.º 228/Cons. n.º 1735 — Um passageiro embarcou em Campolide em comboio destinado a Sintra, em carruagem de 2.ª classe, por não ter tempo de tomar a 3.ª conforme o bilhete que adquiriu. O revisor à chegada a Amadora, convidou-o a mudar de classe, ao que ele se recusou, chamando-lhe desgraçado na frente do Chefe da estação. Dada a partida ao comboio embarcou novamente na 2.ª classe para o seu destino que era Queluz.

À chegada do comboio a Queluz, o revisor entregou o passageiro ao chefe, a fim de o identificar para lhe serem levantados os autos e, sendo convidado a ir ao escritório, fê-lo sem mais palavras e pagou a mudança de classe.

O revisor alegou que no trajecto de Amadora para Queluz, o passageiro o tinha insultado dentro da carruagem.

Em Queluz nada mais se passou. O revisor é juramentado e propunha-se a levantar os autos, mas, posteriormente, disse que era o chefe de Queluz que tinha de o fazer.

Como não tenho conhecimento de outra ordem além do Regulamento de Polícia, a quem compete levantar os autos neste caso?

Resposta — Em regra, deve levantar o auto o agente juramentado que presenciou a infracção. Esta regra dispensa o disposto no Art. 54.º do Regulamento. Quando, porém, a vítima da infracção é um agente juramentado, justifica-se que seja outro agente a levantar o auto.

No caso restante, não há injúria contra o agente da autoridade pública, porque o revisor se apresenta ao passageiro como tal e não na qualidade e no exercício das funções de agente juramentado. (Cód. Pen. Art. 182.º).

A injúria, a existir, constitui o crime previsto e punido no art.º 41.º do citado Código; e este crime constitui um crime particular, cujo procedimento exige o requerimento da parte. (Cód. Pen. art. 416.º).

Não há, portanto, que levantar auto de notícia.

///

Pergunta n.º 229/Cons. n.º 1793 — Por vezes têm sido anunciados comboios especiais em Cartas-Circulares e pôr telegrama, cruzando em Covas com automotoras que têm na sua marcha o sinal de paragem para embarque ou desembarque de passageiros, em cujo anúncio se diz: — cruza automotora n.º 7623 que pára; — e outras vezes apenas: — cruza automotora n.º 7623.

À face disso peço o favor de me informar como há-de ser recebida qualquer automotora nestas condições, nesse e noutras casos, sabendo-se que esta estação não tem discos avançados.

Resposta — Deve cumprir-se com a chamada (1) do art.º 21.º do Regulamento n.º 2, actualizado pela Instrução n.º 2504.

FISCALIZAÇÃO

Pergunta n.º 261/Cons. n.º 1738 — Agradeço informar-me se um cavalo de papelão (brinquedo de criança) com 0^m,50 de altura e 0^m,90 de comprimento, para uso de fotógrafo ambulante, pode ser considerado como bagagem.

Trata-se de um utensílio que o fotógrafo utiliza para colocar em cima, uma criança, para tirar a fotografia.

Resposta — O objecto em referência não tem concessão como bagagem, porque não é uma ferramenta manual do fotógrafo.

///

Pergunta n.º 262/Cons. n.º 1741 — Agradeço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena velocidade de Vale do Pereiro para Vouzela, constante de uma grade de ferro com um garrafão de grés servido a ácido sulfúrico, peso 40 kg.

Distância 450 Km.

Aviso ao Público B n.º 211, por 100 kg

Preço	$\$50 \times 450 \times 0,10$	=	22\$50
Registo	.....		3\$00
Aviso de chegada	.....		1\$00
Total	.....		26\$50

Resposta — O processo de taxa apresentado está certo.

///

Pergunta n.º 263/Cons. n.º 1742 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena velocidade de Vale do Pereiro para S. Vicente de Lafões, constante de um carneiro apernado, 60 kg. e um borrego apernado, 30 kg.

Distância 445 km

Carneiro — duplo da 1.ª classe
Borrego — 1.ª classe simples

Carneiro — Preço	$374\$90 \times 2 \times 0,06$	=	44\$99
Borrego — »	$374\$90 \times 0,05$	=	11\$25
Manutenção —	$34\$00 \times 0,09$	=	3\$06
Registo e aviso de chegada	.....		4\$00
Desinfecção: 2\$50	$\times 2$	=	5\$00
Total	.....		68\$30

Resposta — Está errado o processo da taxa apresentado.

Ao carneiro corresponde a taxa por cabeça, visto não ser transportado nas condições previstas no art.º 71.º da Tarifa Geral

Distância 445 Km

Tarifa Geral

Carneiro — base 27.^a
Cordeiro — 1.ª classe

Preço	carneiro	.....	66\$75
»	cordeiro	$374\$90 \times 0,05$	11\$25
Manutenção	.....		2\$60
Registo	.....		1\$02
Aviso de chegada	.....		3\$00
Desinfecções: 2\$50	$\times 2$	=	5\$00
Arredondamento	.....		\$08
Total	.....		90\$70

///

Pergunta n.º 264/Cons. n.º 1766 — Uma remessa de detalhe expedida de Lisboa-P. para Miranda do Corvo, no dia 2 de Novembro, já se pode considerar em atraso se não for entregue em 7 do mesmo mês?

Segue discriminação no prazo que julgo corresponder

Dia 2	— expedição
Dias 3 e 4	— primeira fracção de 125 Km
Dia 5	— segunda » 125 Km
Dia 6	— dia de chegada

Tenho dúvidas visto não conhecer qualquer documento que anule o Aviso ao Público B. n.º 65 de 3-2-950, o qual prevê maiores prazos de transporte e a Tarifa Geral ser uma reimpressão de 1953.

Resposta — Os atraços são regulados pelo Art.º 49.º do novo Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro.

O Aviso ao Público B. n.º 65, de 3 de Fevereiro de 1950, deixou, pois, de ter aplicação, em face daquele diploma,



O Palácio da Glória e a estátua de Baviera, em Munique

AS NOSSAS INICIATIVAS

A excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Áustria

O entusiasmo despertado por esta iniciativa excedeu toda a nossa expectativa.

Sendo bastante elevado o número de pretendentes, fomos forçados a encerrar definitivamente a inscrição.

Conquanto não seja possível publicar o programa completo desta magnífica viagem podemos já esclarecer os nossos prezados assinantes que o itinerário escolhido será o seguinte:

Lisboa-Paris-Munique-Salisburgo-Viena-Veneza-Inesbrueque-Zurique-Paris-Lisboa.

Em Paris efectuar-se-á uma estadia livre e na Alemanha e Itália serão visitadas, respectivamente, as cidades de Munique e de Veneza.

O programa de visitas na Áustria compreenderá numerosos atractivos.

Depois da estadia em Munique, os excursionistas seguirão para Salisburgo, onde visitarão a cidade e o Castelo de Hellbrunn.

A estadia em Salisburgo compreenderá

ainda um passeio ao Grossglockner (a mais alta montanha da Áustria — 3 797 metros de altitude) e outro à famosa região dos lagos dos contrafortes dos Alpes austríacos — o Salzkammergut.

O trajecto para Viena far-se-á, em parte, de barco, pelo Danúbio, o que permitirá admirar-se o encantador vale do Wachau.

Em Viena estão previstas numerosas visitas aos monumentos, museus e mais atractivos desta famosa capital.

O programa abrangerá ainda várias excursões aos arredores, entre as quais a de Carnuntum (excavações de um campo militar romano) — Neusiedler See (o 4.º maior lago da Europa),

Por último, a visita de Inesbrueque será oportunidade excelente para apreciar toda a riqueza do folclore tirolês.

A partida para esta maravilhosa excursão terá lugar, provavelmente, nos começos da segunda quinzena de Junho.

PÁGINA DESPORTIVA

Por CARVALHO DOS SANTOS

Convidado a colaborar no «Boletim da C. P.», para escrever sobre desporto, tentarei prender a vossa atenção com alguns artigos doutrinários e a condensação de assuntos desportivos nacionais e estrangeiros.

Procurarei, também, ocupar-me do desporto entre ferroviários contando para isso com a cooperação dos respectivos Grupos Desportivos.

Nota de abertura

Para se ser bom desportista não é necessário apenas praticar desporto. É preciso possuir também cultura e educação cívica, para se poder inteiramente compreender o ideal desportivo.

O desporto não serve apenas para o desenvolvimento físico, pois que também aperfeiçoa o moral do indivíduo, dando-lhe confiança em si próprio e tornando-lhe o carácter nobre e elevado.

O verdadeiro desportista não encara as pugnas desportivas com o único fim na vitória e deve preferir perder com honra a ganhar de forma censurável.

Procurar na prática dos desportos a saúde do corpo e da alma a par do desenvolvimento físico, deve ser a única preocupação do bom desportista.

Os desportos de Inverno

Na Cortina d'Ampezzo, nos Alpes Italianos, um dos grandes centros de desportos de Inverno, desfilaram nas suas pistas os grandes valores do patim.

Foi em 1924 que o SKI começou a figurar nas competições olímpicas. O emprego do patim como meio de locomoção nos países de Inverno prolongado é antiquíssimo. Há referências de que já no século XII se patinava nos arredores de Londres. Na França, Holanda e Alemanha a patinagem gosou de grande popularidade na Idade Média e na Renascença. Foram, porém, os povos da Escandinávia que fizeram do SKI um desporto de competição, ao celebrarem os primeiros concursos em Cristiânia, no ano de 1876.

Actualmente a patinagem sobre o gelo é um verdadeiro desporto, com suas técnicas, suas regras e suas competições, que se dividem em duas classes: a de velocidade e a de figuras.

Curiosidades

Os primeiros cavalos de corrida que apareceram em Inglaterra foram «Byerley», turco



SERRA DA ESTRELA — Assim se faz ski em Portugal

e «Godolphin» e «Darley», árabes. O primeiro pertencia ao exército e chegou a tomar parte numa batalha do século XVII. O cavalo «Darley» puxava um carro de Paris e foi comprado pelo Duque de Cumberland.

— Na Finlândia, berço de grandes desportistas onde se disputaram os últimos Jogos Olímpicos, o desporto universitário é uma autêntica realidade.

— A Federação Universitária agrupa 13 associações desportivas, onde estão filiados cerca de 12.000 estudantes praticantes de desporto.

— O *basebol* é o desporto mais popular da América do Norte, pois ali milhões de pessoas seguem entusiasticamente a época profissional que começa na Primavera e acaba em Outubro. O *basebol* é chamado o «passatempo nacional dos Estados Unidos da América». Nenhum outro desporto estimula e excita o interesse do público durante tanto tempo como este.

— Em 1860 foi eleita a comissão encarregada de elaborar as leis de futebol e em 1891 estabeleceu-se a grande penalidade.

— Juan Maria Fangio, o grande volante ar-

gentino, é conhecido entre os seus compatriotas por «El Chueco», que significa «Jockey», mas Fangio nunca montou a cavalo. O primeiro desporto que praticou foi o futebol. No entanto, o «sobriquet» de «El Chueco» foi originado pelo facto de Fangio ter as pernas arqueadas, como normalmente têm os cavaleiros.

Desporto Ferroviário

Entre os Grupos Desportivos existentes na C. P., o de Lisboa tem em actividade quatro modalidades, que são: o futebol, o basquetebol, o remo e o pingue-pongue. Em futebol estão, presentemente, disputando o campeonato regional da 3.ª Divisão da Associação de Futebol de Lisboa e em básquete disputarão o campeonato da 1.ª Divisão da F. N. A. T.. Também estão inscritos na Federação do Remo, havendo presentemente apenas treinos que são dirigidos pelo professor de Educação Física, Sr. Teotónio Lima, que é também o treinador de basquetebol. Em pingue-pongue estão-se disputando torneios organizados entre os outros Grupos Ferroviários.

POVO SEM INSTRUÇÃO — E' MENDIGO SEM PÃO E CEGO SEM BORDÃO

(Do concurso de frases da Campanha de Educação de Adultos)

Firmas que concedem descontos, nas compras, aos ferroviários e suas famílias, mediante a apresentação do cartão de identidade da Companhia

Designação dos artigos	Descontos	Nomes das Firmas	Moradas
Artigos fotográficos	15 e 20%	Granfoto—Laboratório Fotográfico — Américo Couto, Ltd. ^a	Rua do Ouro, 292, 4.º, Esq. . . . LISBOA
Diversos	5 e 10%	Grandes Armazéns do Chiado	Rua do Carmo, 2, LISBOA
Drogas	10 a 20%	Drogaria do Rosário, Ltd. ^a . . .	Rua do Rosário, 130 PORTO
Fanqueiro e retrozeiro	10%	Armazéns do Rossio	Praça D. Pedro IV, 78/80 LISBOA
Fazendas de lã	variáveis	Braz & Monteiro	COVILHÃ
Ferragens e louças	10%	Cordeiro Pinheiro & C. ^a , Ltd. ^a . . .	Rua das Flores, 304. PORTO
Guarda-sóis	10%	António Alves Rodrigues.	Rua do Almada, 490 PORTO
Móveis	variáveis	Marcenaria Santos, Ltd. ^a	OLIVEIRA DE AZEMEIS
Óptica	15%	Casa dos Óculos	Rua da Mouraria, 80/82 s/loja . LISBOA
»	40%	Hilário Alves	Rua do Carmo, 69, 2.º, Dt. ^a . LISBOA
»	25 e 30%	I. Gonçalves & Silva	Rua Eugénio dos Santos 9, 2.º, E. LISBOA
»	20 a 40%	Oculista de Lisboa, Ltd. ^a	Rua da Madalena, 182, B. LISBOA
»	10 e 30%	Óptica Restauradores, Ltd. ^a	Praça dos Restauradores, 13, 1.º LISBOA
Relojoaria e ourivesaria	10%	Relojoaria Zenith	Rua Marquês da Fronteira, 82-C LISBOA

ELECTRIFICAÇÃO DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

A — Subestação de Santa Iria

A Subestação de tracção de Santa Iria está situada ao Km 8,200 da linha do Norte e destina-se a alimentar, com corrente eléctrica, o troço de via a inaugurar em 28 de Outubro de 1956.

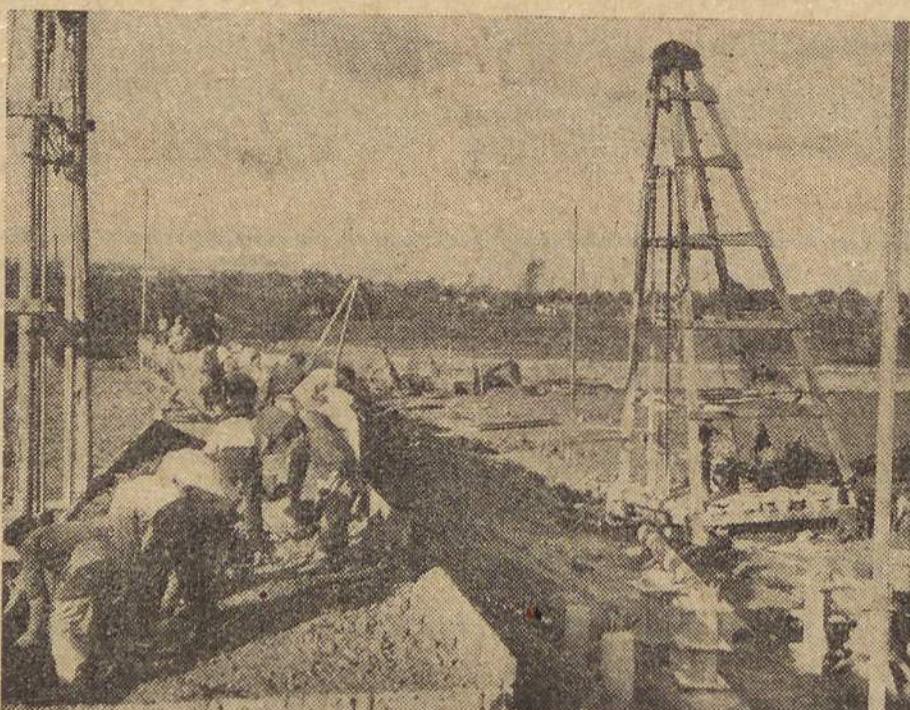
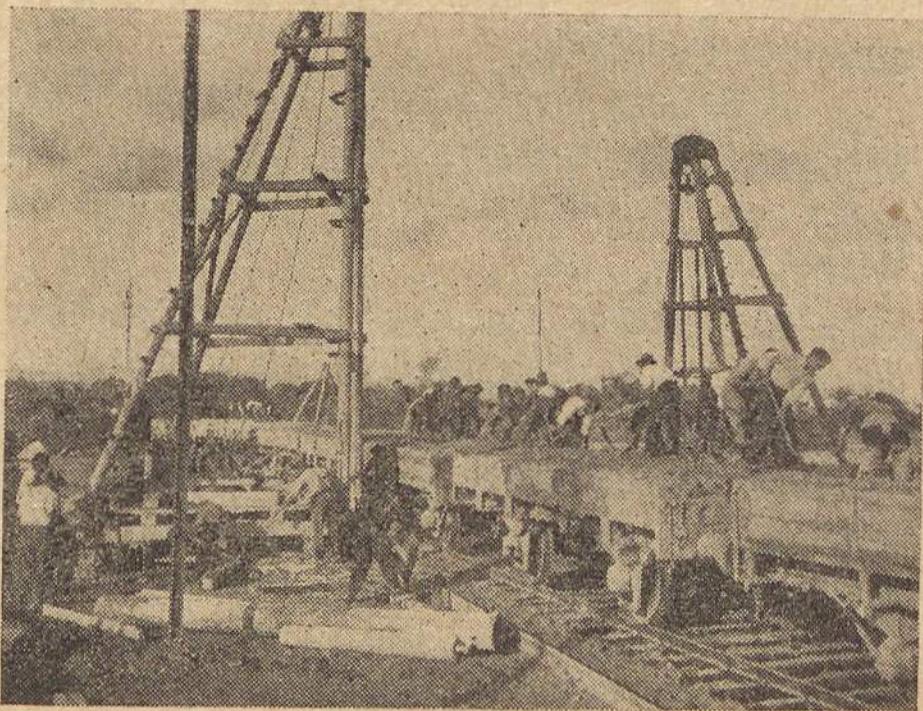
Os trabalhos de construção do edifício desta subestação começaram nos primeiros dias de Janeiro. Estes trabalhos consistem na cravação de estacas «Franki» e da consolidação do terreno, onde será edificada.

Os trabalhos têm decorrido segundo o programa previsto e nas fotografias juntas mostram-se algumas das suas fases.

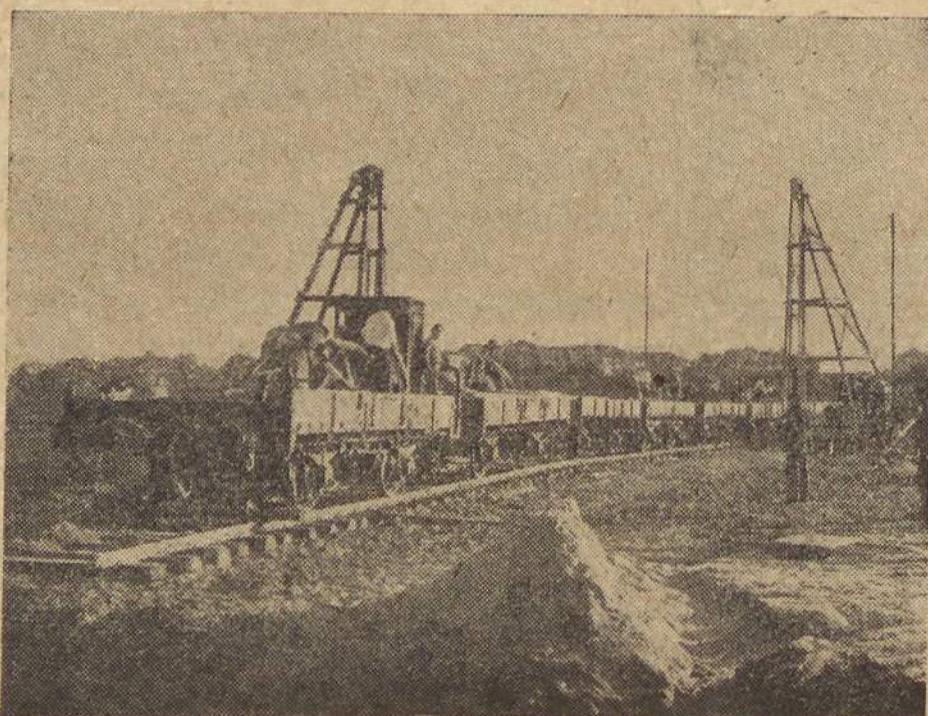
B — Betonagem

Têm decorrido em bom ritmo os trabalhos de betonagem do equipamento aéreo a que nos referimos no número anterior.

Nestas condições



já estão betonados os maciços referentes à plena via entre Amadora e Benfica, e entre Póvoa e Vila Franca de Xira. Estão em curso os trabalhos referentes à plena via entre Benfica e Campolide e entre Vila Franca e Carregado.



Em cima: A chegada de um comboio de serviço. Nos lados divisam-se «bate-estacas»

Ao centro: Um aspecto da descarga de material

Em baixo: Outro aspecto dos trabalhos

Das J

Nos E. U. A., o comboio aéreo substituirá o metropolitano!

Para resolver o gravíssimo problema dos transportes entre o centro de Nova York e os aglomerados periféricos, num raio superior a 80 quilómetros, os americanos vão despendar um bilião e quinhentos mil dólares (qualquer coisa como à volta de 28 e meio biliões em moeda portuguesa), na construção de um comboio aéreo, que atravessará a celeberrima *Broadway*. Assim solucionam os novaiorquinos a já reconhecida deficiência do metropolitano, que, na sua opinião, está a tornar-se obsoleto. A linha correrá sobre as ruas, por forma a não perturbar o trânsito da superfície, e sendo as estruturas em betão armado e aço e os comboios de um perfeito aerodinamismo e propulsionados elèctricamente, não haverá, praticamente, acréscimo ao já intenso ruído do tráfego de automóveis. As estações, serão instaladas em locais previamente escolhidos por mais desafogados e dotadas de escadas rolantes, para evitar a aglomeração de passageiros. A nova rede aérea estender-se-á por um percurso de cerca de 1500 quilómetros e será dotada com numerosíssimos comboios, de modo a que os intervalos de paragem fiquem reduzidos a poucos minutos.

Novo processo de previsões meteorológicas

Na estação experimental de Trappes, a 30 quilómetros de Paris, está em estudo um novo processo de previsões meteorológicas baseado na utilização do radar. Deste modo, a estação de Trappes poderá anunciar a Paris, com 30 minutos a uma hora de antecedência, a chegada de uma zona de chuva.

Quando este novo serviço funcionar, organismos interessados serão avisados, por Trappes, da chegada iminente da zona de chuva. Assim, as empresas eléctricas poderão preparar-se e os transportes colectivos poderão pôr ao serviço veículos suplementares. Os organizadores de festas ao ar livre estarão, como é natural, especialmente interessados nestas informações.

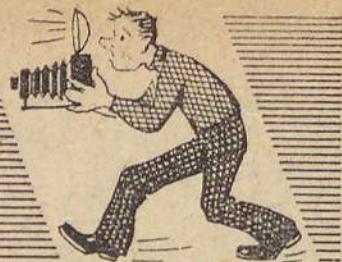
NOTICIA'RIO *Chile*

Após ter concluído com distinção as provas para oficial-general, reassumiu o cargo de Ministro das Comunicações o Sr. Coronel Gomes de Araújo.

— Realizou-se em Roma, em 25 do mês fendo, a 16.^a Reunião da Direcção do CICE — Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus —. A C. P. fez-se representar pelo seu Agente Geral em Paris, Sr. Georges Boirard.

— Está-se a proceder à transferência de algumas repartições de Santa Apolónia para a Calçada do Duque e vice-versa, de acordo com os planos da recente reorganização de serviços da C. P.:

— O Sr. Eng.^o António da Costa Carvalho, que estava até agora desempenhando, interinamente, as funções de encarregado das oficinas de Material e Tracção, em Campanhã, foi homenageado pelo seu pessoal subordinado por motivo de ter sido designado para a chefia da 1.^a Zona de Exploração.



**Grande concurso fotográfico sobre
assuntos ferroviários promovido
pelo «Boletim da C. P.»**

O «Boletim da C. P.» vai promover um grandioso concurso fotográfico focando, unicamente, assuntos ferroviários de carácter nacional.

Para este concurso, que é extensivo a todos quantos queiram nele participar — pertencentes ao Caminho de Ferro ou a ele estranhos, assinantes do «BOLETIM DA C. P.» ou não — estão destinados prémios pecuniários além de muitos outros a anunciar oport.

— O Sr. David Abraão Cohen, antigo Chefe de Circunscrição no Entroncamento, foi alvo de uma simpática homenagem de apreço e despedida, por parte dos agentes dos Serviços que superintendia, por ocasião da sua passagem à reforma.

— Foram adquiridos à Manutenção Militar cerca de 34 600 metros quadrados de terreno, situados em Contumil, destinados à instalação das oficinas Diesel.

— Durante o Verão passado, o movimento verificado nas Colónias de Férias da C. P. foi de 1285 crianças na Praia das Maçãs (5 turnos) e de 309 em Mangualde (3 turnos).

— Foi designada nova comissão Administrativa das Cantinas do Pessoal da C. P. (Lisboa-Santa Apolónia, Lisboa-Rossio, Barreiro, Entroncamento, Campanhã e Figueira da Foz). A sua constituição é a seguinte: Srs. Eng.º André Navarro, Chefe de Serviço, Serafim Jacinto dos Santos, Chefe de Serviço dos Armazéns de Viveres e Economista Dr. Vasco Penha Coutinho.

— Na composição do «Lusitânia-Expresso», que faz a carreira entre Lisboa e Madrid, circulam, desde 4 do mês findo, duas novas carruagens-cama da «Wagons-Lits», que estão dotadas com melhoramentos muito importantes.

tunamente — o que de certo modo contribuirá para despertar o interesse dos concorrentes por mais esta nossa iniciativa.

Podemos desde já informar os nossos leitores de que alguns dos prémios pecuniários a atribuir serão os seguintes:

1.º prémio	—	2 000\$00
2.º	»	— 1 500\$00
3.º	»	— 1 000\$00
4.º	»	— 700\$00
5.º	»	— 500\$00
6.º	»	— 300\$00

Destinar-se-á a importância de 100\$00, dada a título de indemnização, para todas as fotografias, além das premiadas, que pelo seu merecimento interessem ficar sendo propriedade do «BOLETIM DA C. P.».

Pretende-se com esta iniciativa — estimulando o gosto artístico dos adeptos da fotografia — contribuir para uma maior propaganda do CAMINHO DE FERRO e bem assim tornar possível, em alto nível de arte, a realização de uma exposição a efectuar por ocasião das cerimónias do Centenário do Caminho de Ferro em Portugal.

As fotografias concorrentes deverão respeitar unicamente temas ferroviários nacionais, podendo abranger grandes composições em movimento, pontes, túneis, locomotivas, sinalizações, oficinas, estações, troços de linha, trabalhos na via ou oficinas, etc., etc., ou aspectos paisagísticos sempre enquadrados, é óbvio, em motivos ferroviários.

No próximo número publicaremos as bases deste concurso que estará aberto, para todos, até 31 de Julho próximo.

QUANDO HÁ BOA-VONTADE, APRENDER NÃO TEM IDADE.

(1.º prémio do Concurso de frases da Campanha de Educação de Adultos).

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



António Moreira da Silva — Factor de 3.ª classe da estação de Porto-Boavista, n.º 13.792, encontrou no cais de passageiros, no dia 31 de Agosto findo, um porta-moedas com a importância de 316\$90, que prontamente entregou ao encarregado do apeadeiro de Francos.

José Martins Castanheiro — Revisor de 3.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Barreiro, n.º 17.240, encontrou, na Aut.º 9523 do dia 26 de Agosto findo, uma mala de senhora contendo, entre vários objectos de uso pessoal, a importância de 1.206\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Sines.



Manuel Pinheiro — Guarda-freio de 2.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã-Tâmega, n.º 12940, encontrou, na Aut.º n.º 6333 do dia 1 de Agosto findo, uma carteira de mão contendo a importância de 40\$00, uma pulseira de ouro, uma caneta de tinta permanente, dois lenços de mão e um bilhete de identidade, tudo no valor de 700\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Celorico de Basto.

David Monteiro Oliveira — Revisor de 2.ª classe da Delegação de Trens e Revisão de Bilhetes de Campanhã, n.º 4675, encontrou, numa carruagem do c.º n.º 920 do dia 17 de Setembro findo, um porta moedas contendo a importância de 173\$40, objectos de círculo e ainda outros de menor valia, que prontamente entregou ao chefe da estação de Aveiro.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Maria Gameiro — Guarda de P. N. de 1.ª classe de Albergaria. Foi admitida como guarda de P. N. em 21 de Outubro de 1915 e passou a guarda de P. N. de 1.ª classe em 1 de Julho de 1955.

José Vieira — Subchefe do distrito 426 (Ermida). Admitido como a sentador de 2.ª classe (M. D.) em 25 de Setembro de 1915. Promovido a subchefe de distrito em 21 de Abril de 1928.



José Amaro Borges Dias — Contínuo de 2.ª classe. Admitido, como carregador suplementar, em 6 de Julho de 1915, foi nomeado carregador em 21 de Janeiro de 1916. Transitou para servente em 1 de Abril de 1929, para ajudante de arquivista em 1 de Janeiro 1935, voltando a contínuo de 2.ª classe em 9 de Dezembro de 1940.

Ivo de Pina Cabral — Empregado principal da 10.ª Secção (Régua). Admitido como escrevente (M. D.) em 9 de Setembro de 1915. Nomeado escrivário de 2.ª classe em 8 de Julho de 1919. Passou a 3.º oficial em 15 de Dezembro de 1923. Empregado de 2.ª classe (O. P.) em 11 de Maio de 1927. Promovido a empregado de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1931 e a empregado principal em 1 de Janeiro de 1936.



FALECIMENTOS



Eduardo Augusto Barragán — Empregado principal, admitido como praticante de escritório em 1 de Maio de 1920 e nomeado empregado em 1 de Maio de 1922, promovido a empregado de 2.ª classe em 1 de Janeiro de 1926, a empregado de 1.ª classe em 1 de Agosto de 1927 e a empregado principal em 1 de Julho de 1940. Faleceu em 28 de Maio de 1955.

José Pinheiro de Carvalho — Chefe de estação de 3.ª classe de Juncal. Admitido como praticante em 28 de Abril de 1919, foi nomeado aspirante em 20 de Junho de 1925 e promovido a factor de 3.ª classe em 13 de Julho de 1926. Foi promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Março de 1928, a factor de 1.ª classe em 1 de Julho de 1941 e a chefe de estação de 3.ª classe em 1 de Julho de 1948.



José Figueiredo Gomes da Silva — Factor de 2.ª classe de Algueirão. Admitido como praticante em 1 de Junho de 1939, passou a aspirante em 1 de Julho de 1940 e foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Julho de 1942. Em 1 de Julho de 1947 foi promovido a factor de 2.ª classe.

António Joaquim Cau — Factor de 1.ª classe de Reguengo. Admitido como praticante em 1 de Julho de 1921, foi nomeado factor de 3.ª classe em 1 de Outubro de 1922. Foi promovido a factor de 2.ª classe em 1 de Agosto de 1927 e a factor de 1.ª classe em 1 de Setembro de 1944.



Henrique Pires — Carregador de Castelo Branco. Admitido como carregador suplementar em 27 de Setembro de 1929, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1940.

João Matos Godinho — Operário de 2.ª classe (serralheiro). Admitido ao serviço da Companhia, como ajudante de montador, em 16 de Março de 1923.



Manuel Maria — Servente. Admitido ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, em 29 de Setembro de 1924.

Manuel Correia de Campos — Fogueiro de 2.ª classe. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 17 de Julho de 1945.



Pedro da Costa Neves — Admitido ao serviço da Companhia, como aprendiz de serralheiro, em 18 de Junho de 1910. Depois de ter transitado por diversas categorias, foi promovido a chefe de brigada, em 26 de Março de 1932.

Manuel Rodrigues Gameiro — Servente de 2.ª classe da Secção Eléctrica de Lisboa-R. Admitido ao Serviço da Companhia, como limpador, em 7 de Julho de 1947



Joaquim Mesquita — Servente de 1.ª classe, no posto de Campanhã da revisão de material circulante do Minho. Admitido ao serviço da Companhia, em 16 de Dezembro de 1944.

Maurício Martins — Maquinista de 3.ª classe do Dep.º de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 11 de Abril de 1949, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe, em 1 de Julho de 1935, tendo sido promovido a fogueiro de 1.ª classe, em 1 de Janeiro de 1943 e a maquinista de 3.ª classe, em 1 de Janeiro de 1947.



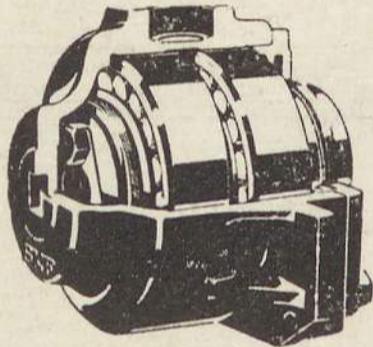
Mais de **865.000**

CAIXAS **SKF** COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas partes do mundo, sendo cerca de 300.000 dessas caixas para vagões de mercadorias.

Caixas **SKF** com rolamentos de rolos oferecem:

- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

LISBOA

Praça da Alegria, 66-A

PORTO

Avenida dos Aliados, 152



Pula de contente a petizada, quando com ACASTRINE anda calçada!... Dixe que seu filhinho pule também, comprando-lhe sapatinhos ACASTRINE.

Fábrica de Calçado MARCOLINO CASTRO
TELEFONE, 8
VILA DA FEIRA

APARTADO, 3

Fábrica de Guarda-Sóis A Conquistadora
MOTA & MARTINS

Fábrico especial para o Continente e Províncias Ultramarinas
S. João da Madeira

Telefone 264

Fábrica de Calçado Jomax, Lda.
Importação - Exportação
S. JOÃO DA MADEIRA

Apartado 39 — Telef. 327

Importação - Exportação

S. JOÃO DA MADEIRA

Sumário

O desembarque de material ferroviário

Recordando a vitória de há um ano

A Cooperativa de Construção «O Lar do Ferroviário»

Um Exemplo!

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira
Eng.º José de Sousa Nunes

Nova Orgânica da Companhia

O «Canadiano» — o mais moderno comboio do mundo

Os Caminhos de Ferro, verdadeiros pioneiros da unidade europeia

Novas automotoras de via estreita

Regulamentação dispersa

I Aniversário da Cantina de Santa Apolónia

O «Auto-Stop», por Guerra Maio

Novidades Ferroviárias

O Caminho da Verdade, por David S. Martins
Bom Humor...

Perguntas e respostas

A Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Austria

Página Desportiva, por Carvalho dos Santos
Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

Dos Jornais

Noticiário diverso

Aos Fotógrafos Amadores e Profissionais
Pessoal

NA CAPA: O «Foguete» — A mais moderna composição ferroviária portuguesa — atravessa a ponte D. Maria Pia



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em adquirir
OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de Armações em massa e metal.
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 fôcos para ver de longe e perto.
- Fazemos os descontos máximos que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com assistência técnica permanente e gratuita.

OCULISTA DE LISBOA, L.º
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)



Não ande torturado: peça, nos bons estabelecimentos, calçado

HERÓICO
e andará melhor

Fabricante:
MANUEL ALVES RIBEIRO
Telefone 38 — FIAES