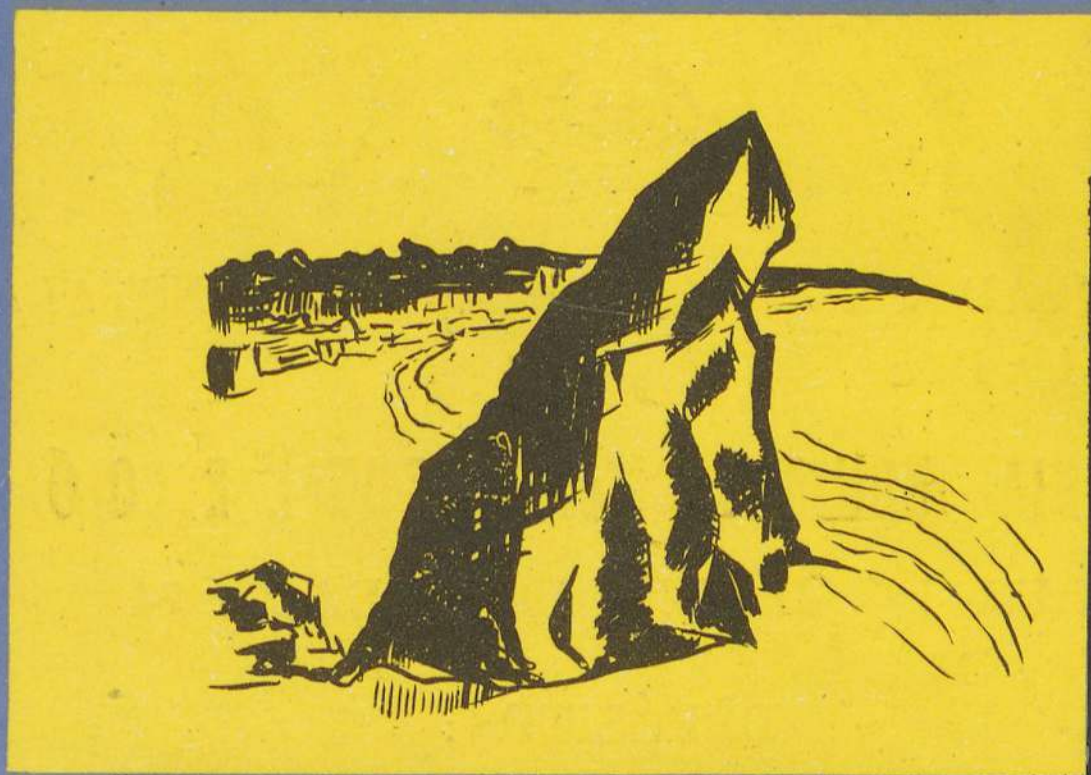


P
O
R
T
U
G
A
L



BOLETIM DA C.P.

1956

JUNHO

Nº 224

BOLETIM DA C.P.

N.º 324

JUNHO — 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 HENRIQUÊS

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

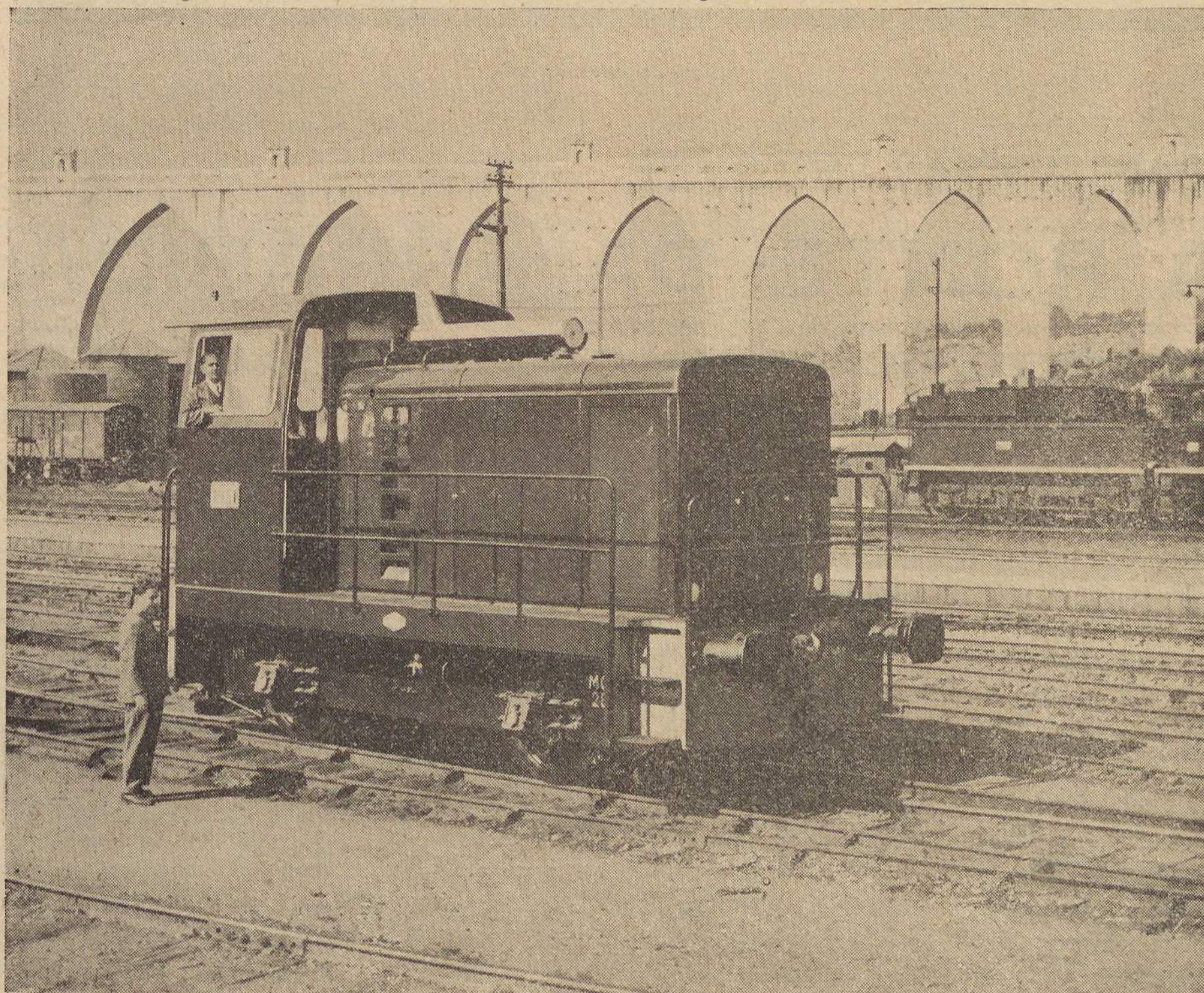
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

Novas aquisições



Um dos 17 locotractores Diesel adquiridos pela C. P. à firma francesa Gaston Moyse e destinados ao serviço de manobras das estações.



Solução de ponte suspensa

TRANSPOSIÇÃO DO DOURO

A PONTE DA ARRÁBIDA, NO PORTO, FICARÁ COM O MAIOR ARCO DE BETÃO ATÉ AGORA CONSTRUÍDO EM TODO O MUNDO

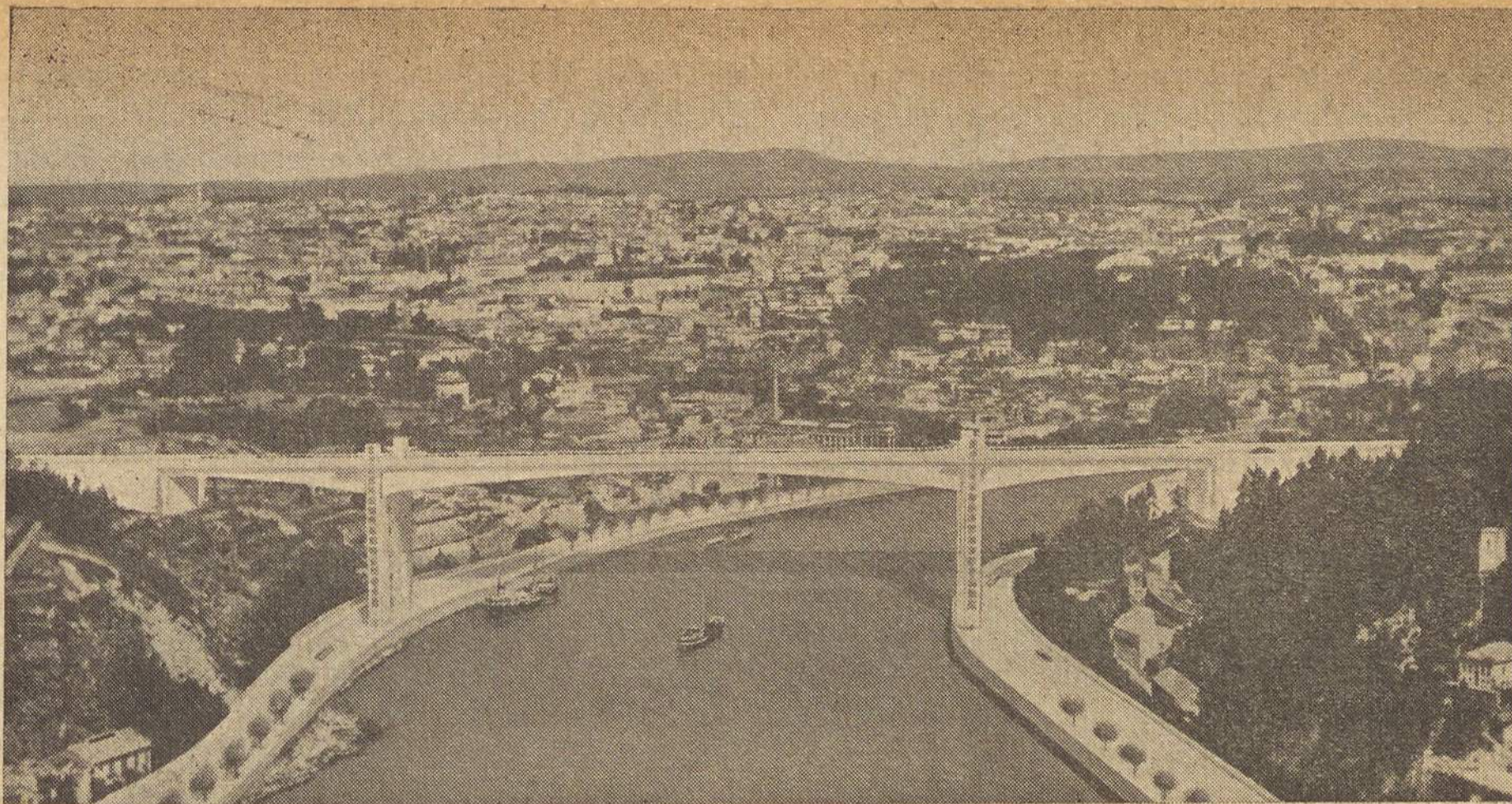
É já do domínio público que muito em breve vai iniciar-se a construção da ponte rodoviária da Arrábida, sobre o Douro, no Porto, que assentará as suas fundações, na margem direita, na encosta da Arrábida, junto a Massarelos e, na esquerda, na do Candal-Afurada, no concelho de Vila Nova de Gaia.

Trata-se de uma obra importantíssima, de excepcional envergadura, que facilitando extraordinariamente as comunicações rodoviárias Norte-Sul do País e fomentando decisivamente o progresso de vasta região nortenha, vem satisfazer as aspirações do Porto e honrar os técnicos nela empenhados e as entidades oficiais que facilitaram os meios para a sua realização. A ponte era pois absolutamente necessária e urgente, quer sob o ponto de vista urbanístico para a expansão da cidade do Porto, quer como

elemento primordial das grandes vias rodoviárias do País.

A adjudicação da nova ponte — cujo projecto é da autoria do Sr. Eng.º Edear Cardoso, professor catedrático de Pontes do Instituto Superior Técnico — foi aprovada pelo Presidente do Conselho de Ministros Sr. Prof. Doutor Oliveira Salazar, no passado dia 27 de Abril — 28 aniversário da sua entrada para o Governo da Nação — e a notícia de tal despacho constituiu motivo de viva satisfação para todos os habitantes da cidade do Porto — que bem merecem a grandiosa obra, pelas suas notáveis tradições de trabalho e lealdade.

Com a realização desta tão grande obra, o Porto, que já detinha os máximos dos vãos das pontes nacionais, com o arco metálico da Ponte D. Luís (173 metros) e com o arco de betão da Ponte da



Solução de betão preesforçado

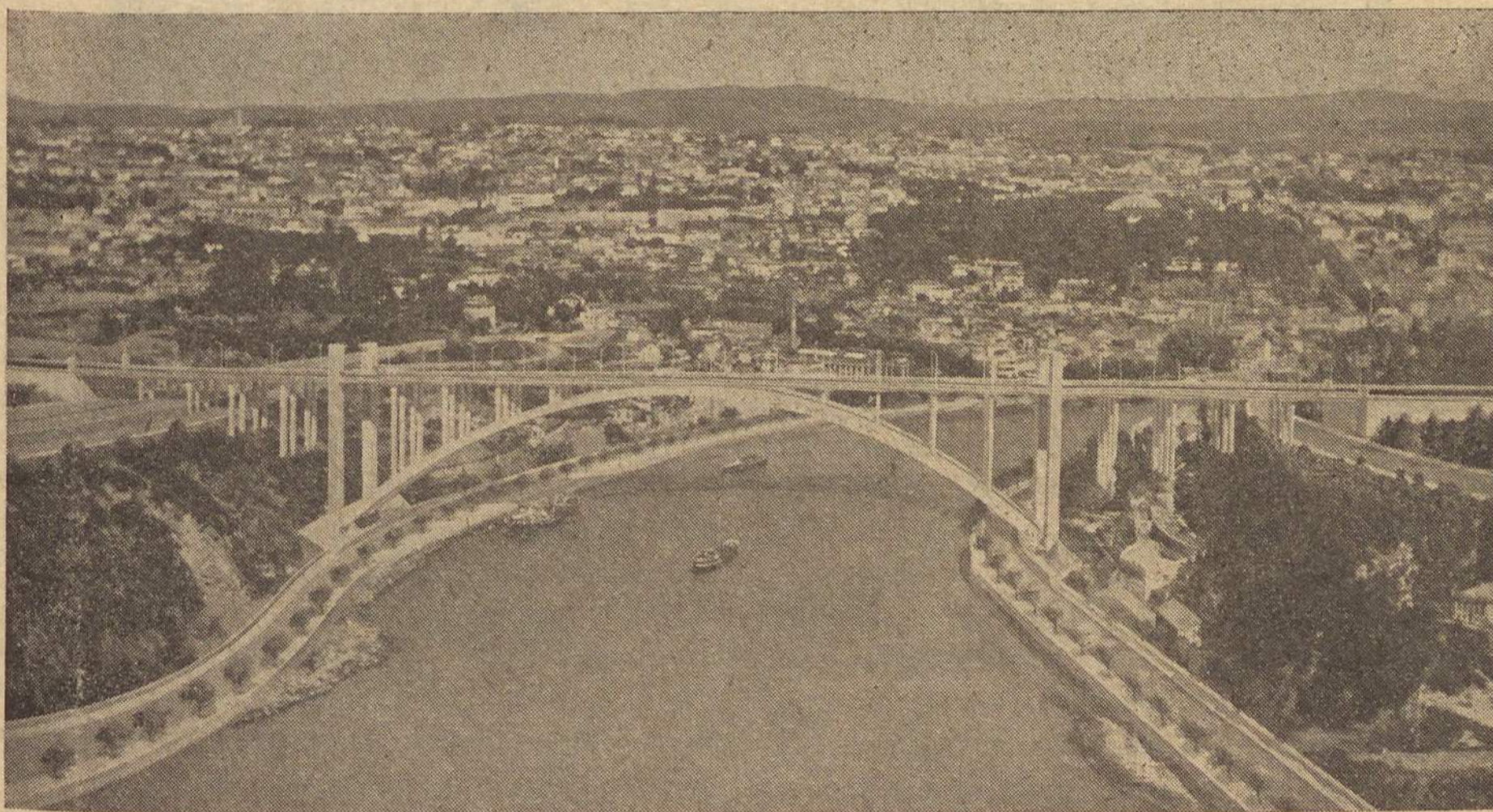
Foz do Sousa (115 metros), passará a orgulhar-se de poder situar, no plano internacional, o máximo que a nova ponte constitui. Com efeito, **o arco de betão armado da ponte da Arrábida, com os seus 270 metros de vão, ficará sendo o maior até agora construído em todo o Mundo.**

A extensão total da construção será de 614 metros e o seu tabuleiro, situado a

cerca de 65 metros acima das águas do rio, terá a largura de 25 metros. Quatro grandes elevadores assegurarão a ligação vertical, utilizável por peões, entre as avenidas marginais de um e do outro lado do Douro e o tabuleiro.

A adjudicação da obra foi concedida ao Sr. Eng.º José Pereira Zagalo, pela importância de 69 500 contos.

* * *



Solução optada como a mais conveniente: *Ponte de betão armado*. Assim ficará o Porto, dentro de mil dias, com a nova ponte da Arrábida

Desconhece-se, exactamente, quando surgiu a ideia da construção duma nova ponte sobre o rio Douro, na cidade do Porto. Os primeiros documentos que se referem à ponte da Arrábida, datam de 1939. Contudo, a ideia da ponte, no local da Arrábida, só começou a tomar forma mais concreta, por alturas de 1945-46, com os estudos do antepiano regional do Porto e com a execução da primeira campanha de son-

rada pelo trânsito rodoviário — quer a ponte D. Maria Pia — que além de via única, não permite a circulação de comboios de longo curso com locomotivas pesadas. Tal ideia foi contudo posta de parte, por se reconhecer não existir qualquer vantagem, do ponto de vista económico, numa construção mixta.

Cinco soluções estudadas — que traduzem, dum modo geral, todas as concepções



Vista aérea do Porto, distinguindo-se as duas grandes pontes metálicas que presentemente asseguram, com deficiência, o tráfego entre a cidade e o Sul do País. Em 2.º plano, quase ao centro, a ponte ferroviária D. Maria Pia

dagens geológicas para a localização da directriz mais conveniente.

Deu início efectivo aos estudos, o Sr. Eng.º José Frederico Ulrich, quando então Ministro das Obras Públicas, a quem principalmente se ficará devendo o grandioso empreendimento.

Prevaleceu, principalmente, a ideia de uma ponte mixta, isto é, rodo e ferroviária, por se pensar daí resultar substancial economia, considerada a magnitude das obras a executar. E tal intento justifica-se amplamente, quer pela necessidade de desafogar a ponte D. Luís I — que se encontra satu-

de possível idealização no estado geral da técnica — foram apresentadas: ponte de betão armado; ponte de alvenaria regular; ponte suspensa; ponte metálica de tipo arco e ponte de betão preesforçado. Optou-se pela primeira — solução de betão armado — por ser a mais consentânea com os superiores interesses da Nação.

Deve ainda salientar-se que a nova ponte excede grandemente em dimensões as grandes pontes do mundo com as suas características: a ponte de Sandö, na Suécia, cujo arco central tem o vão de 264 metros e, no caso de arco de cantaria, a ponte

de Planen, no Saxe, com o vão central de 94 metros.

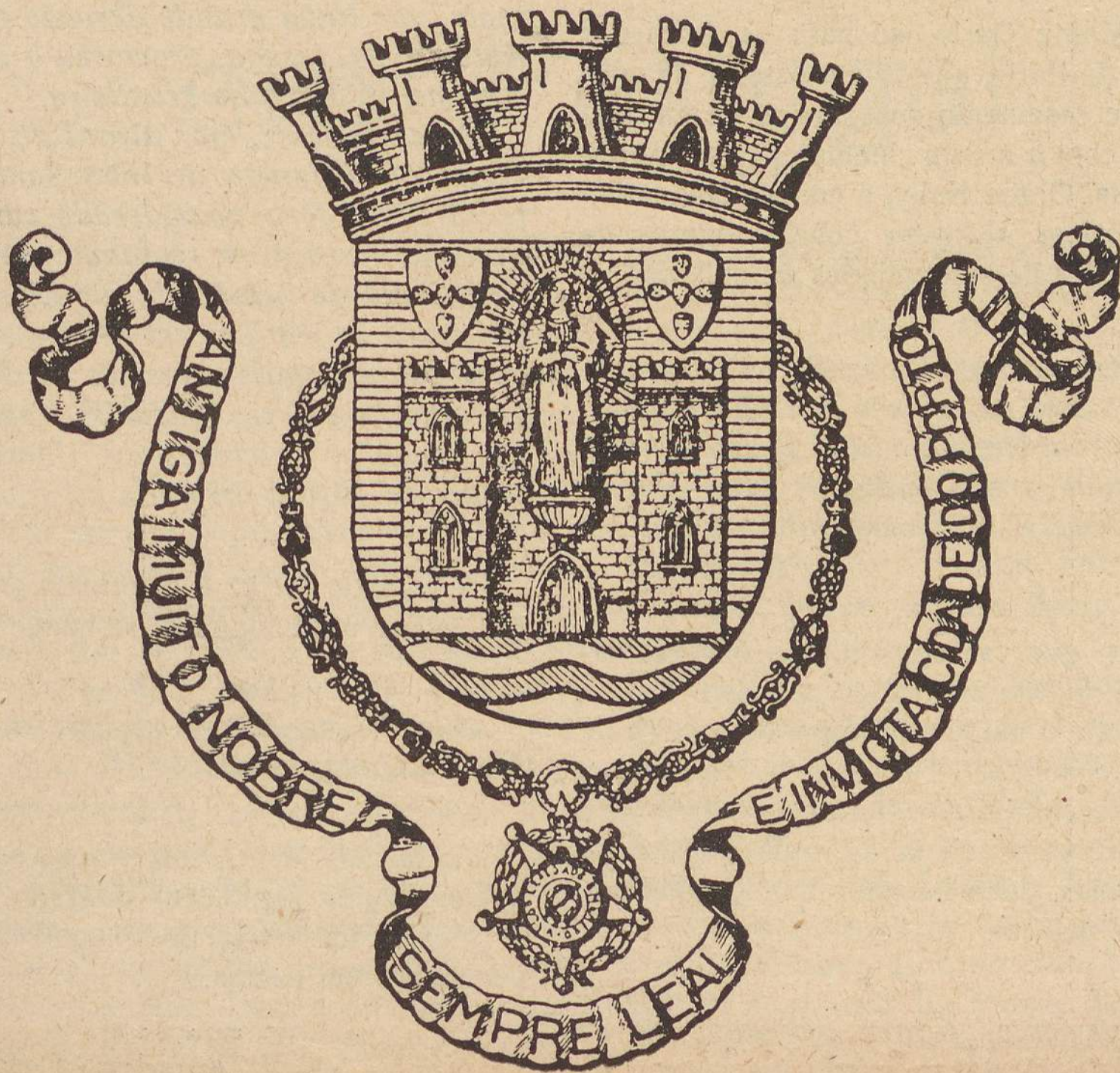
Simultâneamente com a construção desta obra de excepcional envergadura, que no dizer do Ministro das Obras Públicas, Sr. Eng.º Arantes de Oliveira, honra o seu autor e a engenharia portuguesa, será dada realização aos importantes acessos rodoviários a norte e a sul do País. Do lado de Vila Nova de Gaia, o traçado de ligação à testa sul da ponte nascerá nos Carvalhos, onde entroncará com a actual estrada nacional n.º 1. Do lado do Porto, o traçado desenvolver-se-á entre a testa da obra de arte e a Via Norte, passando sob a Avenida da Boavista e constituindo um importante troço da cintura interior da cidade.

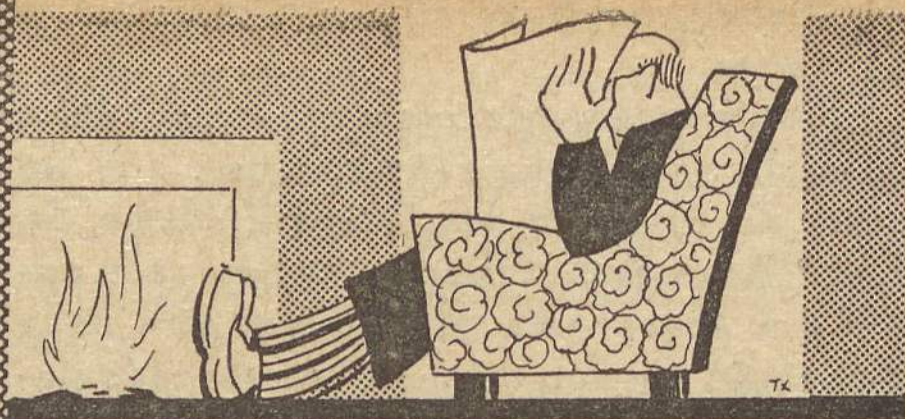
Estão previstos para ambos os acessos, traçados de auto-estrada pelo que, mesmo no interior de parte da cidade, não haverá cruzamentos de nível com as artérias urbanas atravessadas. Disposições especiais permitirão o trânsito de peões e de ciclistas, nas melhores condições de segurança.

Tudo permite esperar que a ponte, os seus acessos, a penetração da cidade e a zona a urbanizar vizinha da grandiosa construção, virão a constituir um conjunto citadino sem paralelo no nosso País e uma realização de transcendente importância para a cidade do Porto.

* * *

Relativamente ao problema ferroviário, não está estabelecido programa definitivo. Encara-se a possibilidade de reforço e talvez alargamento da actual ponte D. Maria Pia e se mais tarde, dadas as limitadas disponibilidades financeiras actuais da C. P., a-quando da abertura à exploração da nova ponte rodoviária da Arrábida, se reconhecer a conveniência ou mesmo indispensabilidade na construção de segunda ponte de caminho de ferro, far-se-á o empreendimento junto àquela, aproveitando-se os estaleiros e outros materiais utilizados na construção da mesma.





Um dos maiores génios musicais de todos os tempos, glória da humanidade — Beethoven — amava extremosamente sua mãe.

Dizia o imortal compositor: «Quem era mais feliz do que eu, nesse tempo em que podia pronunciar o doce nome de mãe, tendo quem me ouvisse!?»

* * *

Na Alemanha, vão ser lançados no mercado produtos dentífricos de laranja e pê-sego, comestíveis.

Destinam-se às crianças que não gostam de lavar os dentes.

* * *

Em Monte Carlo, só para os hóspedes do Hotel de Paris, que foram assistir às cerimónias do casamento do príncipe Rainier, de Mónaco, com a artista cinematográfica norte-americana Grace Kelly, a conceituada companhia inglesa «Lloyds» cobriu seguros de jóias no valor de sete milhões de dólares!

* * *

A última moda dos costureiros americanos consiste na criação de chapéus femininos, de substância plástica, que podem ser guardados nas malas de mão, sem se deformarem. Está alcançando grande sucesso.

* * *

Consta que vai constituir-se um «super-trust» entre Onassis, rei do petróleo, Krupp, rei do aço, e o milionário sueco Werner Gren, inventor do monocarril ferroviário. Pretendem a intensificação do comércio com o Oriente e bem assim industrializar as regiões africanas e americanas ainda inexploradas. Capital: um milhão de dólares.

* * *

Recentemente, foram aplicadas novas leis sociais à célebre prisão americana de

Sing-Sing, situada na baía de S. Francisco: os presos não trabalham mais de cinco dias por semana...

* * *

O engenheiro russo, Choulimine, acaba de apresentar um projecto sensacional: barrar o estreito de Behring, por meio de um dique-ponte de 85 quilómetros, sobre o qual seria assente uma linha de caminho de ferro ligando Paris — Moscovo — Washington.

As águas frias do Oceano Glacial Ártico não poderiam mais descer ao Pacífico.

* * *

Em 1814, D. João VI ainda príncipe regente, que tinha grande devoção por Santo António de Lisboa, promoveu-o a tenente-coronel do Exército brasileiro.

Anteriormente, por alvará de D. Pedro II, de 24 de Janeiro de 1668, Santo António (1195-1231) fora considerado como tendo assentado praça em «soldado raso» no 2.º Regimento de Infantaria, de Lagos. Subiu ao posto de capitão em 1683 e a sua imagem esteve depois colocada no Quartel de Infantaria 19, em Cascais. Tomou parte em todos os combates da Guerra Peninsular, de 1810 a 1814.

* * *

A palavra *mártir* é de origem grega (*martyrs, martyros*) e significa testemunha.

* * *

A primeira Bíblia germânica foi a do bispo Ulfilas, no século IV.

* * *

As iniciais M. A., colocadas a seguir a um apelido inglês, significam *Magister Artis*, isto é, Mestre em Artes, título equivalente à Licenciatura em Letras.

* * *

O nome latino Zaragoza é Cesar augusta.



Durante o «Porto de Honra» oferecido aos colegas franceses

Ferrovieiros franceses em Portugal

Em continuação intensa de visitas que ultimamente ferroviários franceses têm feito ao nosso País, registamos, com prazer, que mais 3 numerosos grupos, num total de cerca de 90 pessoas, nos visitaram o mês passado.

Nunca em anos anteriores tão avultado número de agentes estrangeiros veio até nós. E tudo nos leva a supor — dado o bom acolhimento que os próprios visitantes têm confessado ter recebido, aliás bem em harmonia com as boas tradições da hospitalidade portuguesa — que nos próximos anos mais, e cada vez mais, se incrementará tão benéfico intercâmbio, cultural e turístico.

Os três agrupamentos recebidos em 21 e 26 de Abril e 3 de Maio — além de outros 2 anteriores, que já noticiámos — eram chefiados, respectivamente, pelos Sr.^s Duval, Forestier e Lantran. Durante 9 dias permaneceram em Portugal. O programa de rece-

pção e de visitas no País foi cuidadosamente traçado pelos Serviços da C. P. em colaboração com o *Boletim*, atento o breve tempo disponível. Em traços gerais, constou de visitas à Lisboa moderna e histórica, passeios à Arrabida e zonas dos 3 Castelos, visitas a Évora, triângulo turístico Sintra-Estoril-Cascais e bem assim viagens a Leiria, Batalha, Alcobaça, Nazaré, Fátima, Tomar, Coimbra, Buçaco e Luso, Porto, Guimarães e Braga.

Em cada uma destas localidades, sobretudo naquelas onde pernoitaram, foram-lhes prodigalizadas festas regionais, com a amável colaboração das entidades oficiais desses lugares, que muito se esmeraram na feliz preparação de tais festejos. Exemplos entre muitos: a iluminação do Castelo de Leiria, à noite, o toque do hino francês pelos carilhões da ermida do Monte da Penha, em Guimarães, etc.. Outro exemplo do tradicio-

nal bom acolhimento luso: a visita, do 3.º grupo, à *república coimbrã* — «P'ra quy estamos», onde lhes foi proporcionado um «Porto de Honra» e um acto de variedades, bem de acordo com a exuberante pródiga praxe académica — tudo a expensas dos próprios estudantes.

Os visitantes mostraram-se verdadeiramente encantados com as belezas do nosso País e com o acolhimento amigo, franco e caloroso que lhes foi dispensado. Não conseguimos traduzir, por escrito, o entusiasmo e gratidão que os envolviam.

A apontar ainda a cordial recepção com que foram homenageados no Ateneu Ferroviário — onde lhes foram proporcionados sessão de variedades, «beberete» e animado baile, com a colaboração da Direcção-Geral da C. P. — recepção que poderosamente contribuiu para estreitar mais intensamente a já proverbial franca camaradagem luso-gaulesa.

Colaboraram os seguintes artistas:

Zulmira Guerreiro Duarte, Odete Lopes Ribeiro, Maria do Céu Figueiredo, Maria Luísa Figueiredo, Alda Teixeira, Manuel Sabino, Fernando Gouveia e Rui Lobão Sanches e ainda D. Maria Lemos e o apreciado tenor, e nosso colega, Loubet Bravo.



O Dr. Élio Cardoso, em nome do «Boletim da C. P.» saúda os ferroviários franceses que constituíram o último grupo.



Um aspecto da assistência, no Ateneu Ferroviário, na recepção do 4.º grupo de visitantes.

Os acompanhamentos foram feitos por D. Maria Luísa Ramalho (ao piano) e pela Orquestra BAMBÚ.

O programa foi apresentado por Lobão Sanches, e assumiu a direcção artística o sr. Gonçalo Correia.

Partiram encantados e com vontade de voltar — o que, a nosso ver, constitui o mais magnífico cartaz de propaganda turística para o nosso Portugal.

O acompanhamento dos grupos foi feito pelos Srs. Alberto Viana — a quem se deve o delineamento dos programas — e Abel Hopffer Romero, que em cooperação com o «Boletim da C. P.», assazmente concorreram, registe-se, para o retumbante sucesso da visita dos ferroviários franceses a Portugal.

PRESTA UM BOM SERVIÇO À C. P.
RECOMENDANDO ÀS PESSOAS
DAS SUAS RELAÇÕES OS:

- **BILHETES DE FAMÍLIA**
- **BILHETES FIM DE SEMANA**
- **BILHETES DE VERANEIO**
- **BILHETES QUILOMÉTRICOS**



Lado a lado, a antiga e a nova ponte do Milijoso

Renovação das Pontes da Beira Alta

**À inauguração da primeira das seis pontes da linha da Beira Alta —
— a do Milijoso — assistiram os Ministros da Defesa Nacional
e das Comunicações**

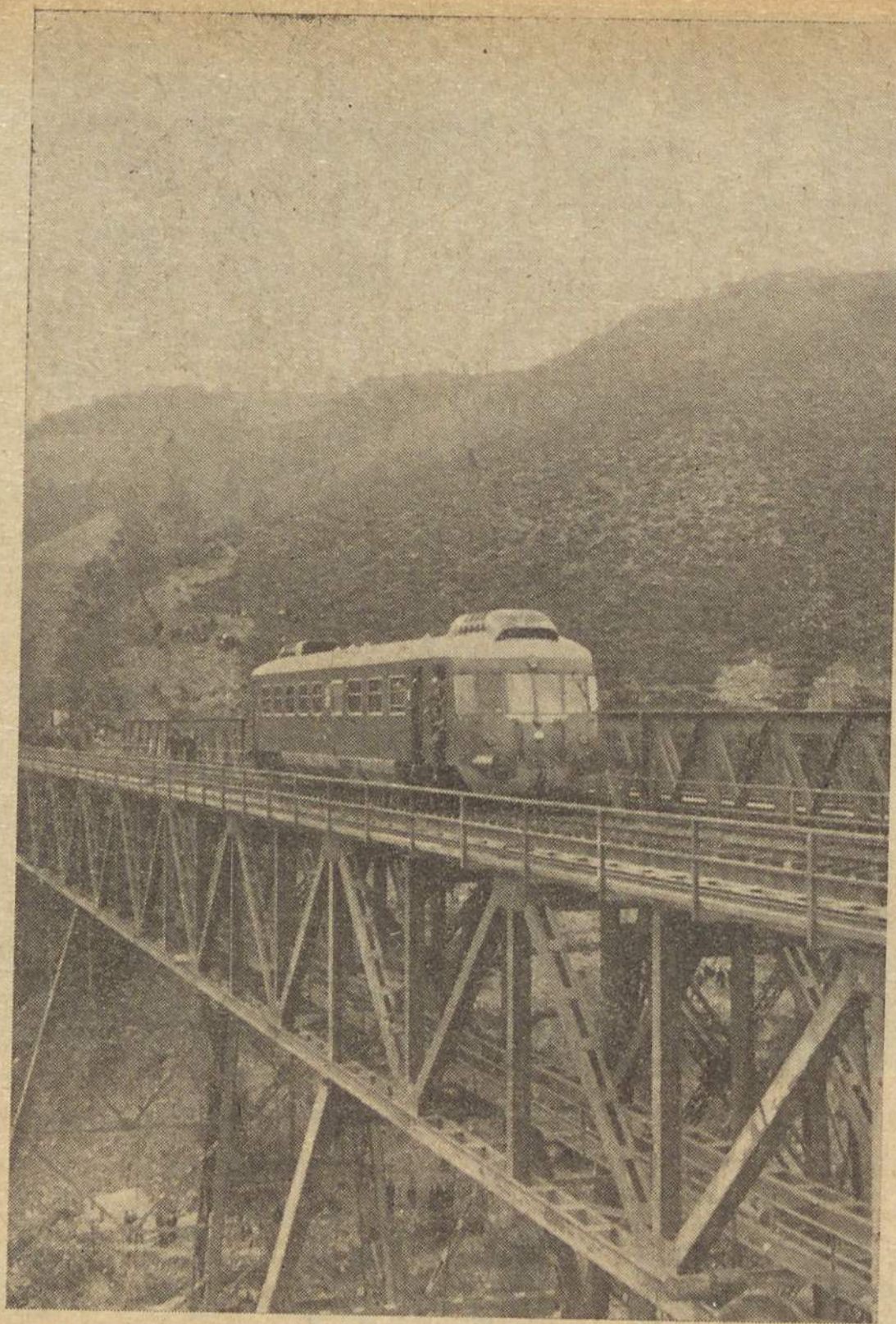
CONFORME o «Boletim da C. P.» no seu número de Outubro último noticiou, a C. P. está procedendo à substituição de 6 grandes pontes metálicas, existentes entre as estações de Luso, Mortágua e Santa Comba, cuja construção data do início da linha da Beira Alta, ou seja de há cerca de 70 anos.

Assim, por contrato estabelecido entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a firma alemã Stahlbau Rheinhhausen, estão sendo construídas nas fábricas Krupp, na Alemanha, as estruturas metálicas para as 6 pontes em questão, cujo peso total se calcula em cerca de 3 500 ton.

As obras, já iniciadas, e que ficarão concluídas, prevê-se, no próximo mês de Janeiro de 1957, importam em 65 mil contos e permitirão o trânsito de comboios sem qualquer restrição de carga ou velocidade. Actualmente todas as circulações são forçadas a reduzir a velocidade para apenas 10 km/h, a-quando da passagem sobre estas velhas pontes.

As novas pontes projectadas são as do Luso ou das Várzeas, Milijoso, Trezoi, Breda, Criz e Dão.

Além destas 6 grandes pontes encomendadas à indústria alemã, tem a C. P. a seu cargo a execução, pelas suas oficinas, de



A passagem da automotora inaugural da nova ponte

mais 4 pequenas pontes, todas localizadas entre Mangualde e Cerdeira.

Trata-se, pois, de um notável melhoramento, que muito vem satisfazer as necessidades crescentes do nosso tráfego e corresponder a um imperativo de defesa militar do País e bem assim de toda a Península Ibérica.

A primeira ponte a entrar ao serviço, foi a do Milijoso, inaugurada no passado dia 15 de Abril. Assistiram ao acto os Srs. Coronel Santos Costa e General Gomes de Araújo, Ministros, respectivamente, da Defesa Nacional e das Comunicações. Os seus Ministérios contribuíram grandemente, com a participação do plano de Fomento, para a efectivação desta importantíssima obra.

Estes dois membros do Governo saíram de Lisboa, no «rápido» da manhã, acompanhados pelos administradores da C. P.

Eng.^{os} Mário Costa e General Frederico Vilar; pela Director-Geral, Eng.^o Espregueira Mendes; pelos Subdirectores Eng.^{es} Pedro de Brion e Campos Henriques e por outros funcionários superiores da Companhia: Eng.^{os} Fernando Arruda, Júlio Santos, Horta e Costa, Joaquim Barros, Frederico Abragão, Sousa Gomes, Joyce Dinís, Sr. Bruges de Oliveira e Dr. Élio Cardoso.

Acompanharam igualmente a viagem ministerial os Srs. Eng.^o Miranda Coutinho, Director-Geral dos Transportes Terrestres; Conde de Penalva da «Wagons-Lits»; Eng.^o Hugo Zieglacek, autor dos projectos das pontes; Dr. Fernando de Bettencourt, representante da Krupp, em Portugal e Barão Odal Knigg, da Sociedade Lusomundo, Ld.^a. Presentes, igualmente, repórteres e fotógrafos de todos os jornais diários do País.

Em Coimbra, embarcou o Sr. Prof.

Doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P..

No Vale de Tronco, onde se construiu a nova ponte do Milijoso, os membros do Governo eram aguardados pelos Eng.^{os} da C. P., Oscar Amorim, Borges de Almeida e Rafael de Carvalho e bem assim pelos Eng.^{os} Hans Lippke e Artur Leote, da firma alemã construtora.

Os membros do Governo assistiram aos últimos trabalhos de ripagem da nova ponte — ou seja saída da ponte velha que girou para o lado oposto ao da colocação da nova construção, e colocação desta no lugar da antiga — trabalhos que se tinham iniciado na véspera. Por esse motivo houve necessidade de se proceder, em alguns dias, ao trasbordo dos passageiros, entre as estações de Mortágua e do Luso, em autocarros, tendo o «Sud Express» passado a utilizar, durante dois dias, a linha de Castelo Branco.

As duas pontes, a velha e a nova, montadas lado a lado sobre cavaletes, começaram, às 10 e 40, a deslocar-se horizontal-

mente, movidas por potentes roldanas. Um pouco antes das 14 horas o trabalho dava-se por concluído, ocupando a nova ponte o lugar da antiga, que ficou a seu lado, até ser desmontada.

Esta operação, presenciada por muito povo que ali acorreu cheio de curiosidade, foi realizada por engenheiros e operários alemães, especializados, com a colaboração de trabalhadores portugueses.

Para a montagem da nova estrutura e das restantes, construídas segundo cálculos previstos no regulamento nacional de pontes metálicas, a C. P. terá de executar, com pessoal próprio, outros trabalhos, entre os quais terraplenagens e desvios do caminho de ferro junto de cada ponte.

A construção da ponte de Milijoso, exigiu muito trabalho, tendo sido escavados 5173 metros cúbicos de terras e rochas, removidos 1185 metros cúbicos de terras e utilizados 1700 metros cúbicos de betão, para assentamento dos pilares.

Logo que se deu por finda a substituição das pontes, os Ministros da Defesa e das





Assistência ao acto inaugural

Comunicações, acompanhados pelos Administradores e Directores da C. P., seguiram para o Luso, onde almoçaram. No local da obra, foi oferecida uma merenda aos restantes convidados.

Eram 16 horas quando chegou à entrada da nova ponte de Milijoso uma automotora «Allan» conduzindo os membros do Governo, e na qual embarcaram os restantes convidados. Com a passagem dessa automotora, ficou inaugurada a obra.

Este veículo, inaugurada que foi a ponte

de Milijoso, seguiu para a ponte de Trezoi onde foram observados os trabalhos de alvenaria dos novos pilares e encontros, para a adaptação das novas estruturas, trabalhos estes que estão a cargo da C. P.. Nesta ponte já se iniciou, também, a mudança de material necessário para a colocação da nova estrutura, e quando estes trabalhos estiverem em meio, dar-se-á começo aos da ponte de Criz, perto de Santa Comba. No fim deste ano será colocada a ponte da Várzea, perto do Luso.



BOM HUMOR . . .

NO «SALON»

— Este carro tem um motor à frente e outro atrás, grande invento que nos permite suprimir a marcha atrás . . .



VILA DO CONDE — Entrada da doca

Vila do Conde, terra encantadora

Por ANTÓNIO RODRIGUES COUTINHO

Inspector de Receitas de 2.^a cl.

O sr. Antonino é, um bom velhote. Amigo do seu amigo, não há dúvida, mas muito mais amigo da sua terra. De resto, para ele, Vila do Conde é o burgo mais lindo e mais bem situado que há no Mundo. Bem vistas as coisas e segundo a sua opinião, a Capital de Portugal deveria ser... Vila do Conde.

É levado dos diabos o sr. Antonino, não obstante a sua religiosidade. Fanático pela sua terra, bairrista como ninguém! Mas nem por isto, o sr. Antonino é embirrento. Pelo contrário. Torna-se simpático, pois fala com sinceridade, sempre.

O sr. Antonino nunca foi a Lisboa, e só conhece do Porto a artéria que liga a estação da Trindade à de S. Bento, e porque, largos anos, teve de a percorrer diariamente. Não gosta da Capital do Norte. Não tem encantos que o prendam. Naturalmente até se esquece que nesta cidade também há um rio...

Só a Princesa do Ave é que merece os

seus encómios, só Vila do Conde é que se pode considerar absolutamente bela, e vá de teimar comigo, pobre escrevinhador por desporto, para rabiscar meia dúzia de linhas para o «Boletim da C. P.», a propósito da sua terra, sem rival. Mas não. Eu nada poderei dizer sobre Vila do Conde. Faltam-me o «engenho e a arte» para me referir circunstanciadamente a tão linda terra. Direi apenas que há mais de quarenta anos a vi pela primeira vez e que, desde então, não mais a pude esquecer... Mas é melhor contar.

Na companhia de meu Pai deixei o povoado natal e distante para percorrer a linha da Póvoa. Era rapazinho então, e nunca tinha saído da aldeia.

Habitado a ver e a ouvir um rio famoso — o Douro — mas que inspirava respeito e temor; um rio que só podia ser representado simbolicamente por um gigante de bronze; um rio que representava vida, trabalho e força, fiquei estupefacto quando transpus uma

trincheira — a de Azurara — e a vista se espraçou por um outro rio muito diferente daquele que eu só conhecia por esse rio bucólico e de sonho, por esse rio de encanto, que é o Ave...

Vila do Conde debruçava-se e reflectia-se nas suas águas claras. O aqueduto admirável



VILA DO CONDE — Primeira página do foral de D. Manuel I e antigo brasão da vila

estendia-se pela imensidade dos campos verdejantes, em linha diagonal. O Monte de Sant'Ana do sopé do qual havia desembocado o comboio, era uma nota de ternura, com a sua modesta capela, a branquejar no alto.

O mar, mais abaixo, desfazia-se em carícias de espuma.

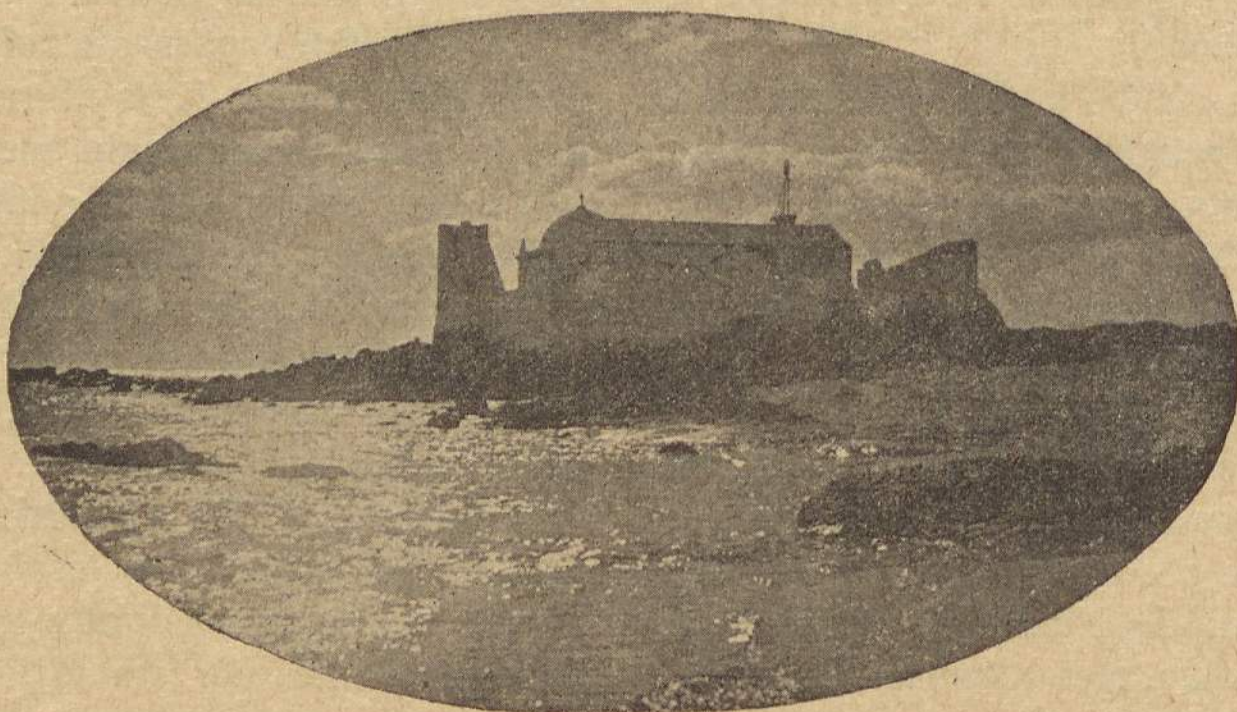
Falar de Vila do Conde!... Terra que um rio de magia beija, que um mar sempre azul acaricia. Terra em que as casas mais humildes têm carácter inconfundível e em que as maiores têm majestade magnificente; em que os monumentos impõem respeito e cativam quem os contempla; em que o seu pelourinho dá a nota de autoridade e de nobreza; em que a sua manuelina Matriz inspira religiosidade e sentimento estético; em que a grandiosidade do seu Convento não esmaga mas, antes, acolhe com amor...

Vila do Conde! Terra encantadora em que a arte se casa com a História; terra que foi procurada e cantada por poetas dos mais ilustres; que foi berço de homens notáveis e estância dos melhores prosadores da língua lusa; terra que guarda, finalmente, e em artísticos túmulos de pedra, vultos do Passado que a imortalidade consagrou.

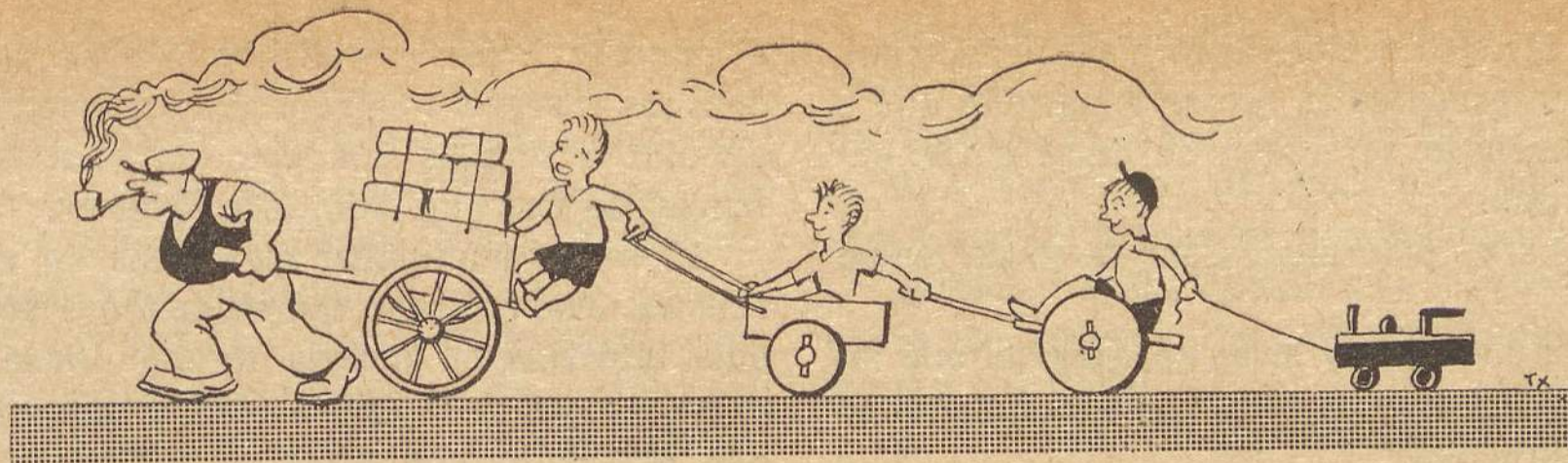
Vila do Conde! Um mimo dentro de uma região mimosa; uma jóia encastoadada em escrínio de ternura, de sentimento, de beleza. Terra em que o trabalho árduo é feito a cantar; em que as moçoilas simples e gaiatas, fazem rendas dignas de rainhas.

Não. O sr. Antonino que tenha paciência. Da sua terra nada direi até porque... toda a gente já conhece e aprecia VILA DO CONDE!

Nota do autor — O sr. Antonino é um bom velhote, na verdade. Era empregado da Companhia e trabalhava na Repartição do Porto, do Serviço da Fiscalização. Reformou-se há meses.



VILA DO CONDE — Ermida da Senhora da Guia, o templo mais antigo da vila, anterior mesmo ao Condado Portucalense



A luta contra o desperdício

Sob o título acima, a revista «Organisation Scientifique», de Outubro último, insere um artigo de S. Briquet, Conselheiro do Ministério da Economia, da Bélgica, e que publicamos em tradução:

Alguns Conselhos Gerais

1. — Para empreender uma campanha contra o desperdício, torna-se necessário, sob pena de insucesso, criar entre o pessoal um clima favorável e obter a sua colaboração.

2. — Em regra, verificam-se mais desperdícios de tempo que desperdícios de matéria. Mas como os resultados da luta contra o desperdício são imediatos e mais tangíveis no último domínio, é por ele que deve começar-se.

3. — Quase sempre, mecanizar equivale a eliminar desperdício de tempo, de dinheiro, e de energia. Mas isto só é verdade no caso de uma perfeita mecanização.

Uma mecanização abusiva é um desperdício.

Documente-se e reflita, antes de recorrer a ela, tenha confiança nas casas especializadas, pois que o interesse delas se identifica com o seu. Elas sabem que, se o aconselharem mal, desperdiçariam o seu crédito e as possibilidades comerciais no futuro.

Se, pelo contrário, retardar uma mecanização que está indicada, desperdiçará o seu próprio crédito e as suas próprias possibilidades comerciais no futuro.

4. — Desordem atrai a desordem. A desordem dá origem a desperdício.

5. — Saiba levar o seu pessoal a produzir sugestões. Nunca deixe os seus autores na ignorância do seguimento delas. Recompense os que forem aproveitáveis. Estas são condições para obter a colaboração de todos.

6. — Desperdiçar não prova que se é rico, mas sim que se é pouco inteligente.

A — *Desperdício de tempo*

1. — Não se preocupe exclusivamente com o seu tempo. Pense também no dos outros. Talvez seja tão precioso como o seu.

2. — Quando executar um trabalho pense na facilidade daquele que deverá executar a fase seguinte.

3. — Não obrigue aquele que o visita, a esperas inúteis e se fixou uma conferência respeite a hora combinada. Pense que, se em uma manhã, tiver dez conferências e começar a primeira com cinco minutos de atraso, não perderá mais que cinco minutos, mas terá desperdiçado 50 minutos do tempo daqueles que o procuraram. E este desperdício pode repercutir-se, em cadeia.

4. — O seu correio é ditado, para não desperdiçar tempo a escrevê-lo. Está certo. Mas pense no tempo que perde, e também o seu Secretário, quando se vê obrigado a interromper o ditado, para atender uma chamada telefónica ou um visitante.

Utilize, por isso, um aparelho de ditado. 15

Não só ele está sempre à sua disposição, como evita contestações e erros, e permite que o seu Secretário se ocupe de outra coisa, enquanto dita.

Ganhará, pelo menos, um terço do tempo total.

Além disso, se o levar em viagem, que facilidade de tomar as suas notas ou remeter as suas instruções...

5. — Não desperdice tempo, sob o pretexto de o ganhar.

Se começar um trabalho sem prévia reflexão, se se precipitar porque há urgência, arrisca-se a ter que recommençar o trabalho já encetado.

6. — Evite fazer muitas vezes a mesma coisa.

Se tem de enviar a mesma carta a várias entidades e não pode, ou não deve, servir-se de cópias a papel químico, não faça dactilografar muitas vezes o mesmo texto. É enervante, monótono, caro e perigoso, porque se torna mais contingente a revisão de cada uma.

Há máquinas que executarão esse trabalho com perfeição e rapidez.

7. — Nunca tente subtrair-se ao tempo de uma arrumação imediata. Perderá mais tempo na busca de documentos não arrumados ou na consulta de processos incompletos.

8. — Se o seu pessoal apenas perder 5 minutos por dia, por chegada tardia, ou saída prematura, perderá dias de trabalho, no fim do mês.

Um relógio-ponto é rapidamente amortizado, por evitar este desperdício.

9. — A máquina de escrever substitui a escrita à mão. Progressivamente, a máquina de escrever eléctrica substitui a máquina de escrever ordinária. Ela reduz a fadiga da dactilógrafa, regulariza o toque e economiza 10 a 20% do tempo de escrita.

Custa duas vezes mais, sem dúvida, mas pense que em um escritório central de dactilografia, seis ou sete dactilógrafas podem fazer o trabalho de sete ou oito.

10. — Trate de um só assunto em cada carta; de contrário, obriga o destinatário a desperdiçar tempo (na preparação de extractos) e desperdiça o seu próprio tempo.

11. — Pense no desperdício de tempo de uma dactilógrafa que tem de preencher um

documento cujas entrelinhas não correspondem às da sua máquina de escrever. E no entanto é simples conceber um modelo em função do uso que dele deve fazer-se.

12. — Se multiplicar os «vistos de conferência» desperdiça o tempo de todos aqueles cuja intervenção poderia ter sido evitada. E corre o risco de cada um confiar nos «vistos» dos outros, o que torna as múltiplas conferências, inúteis.

13. — Se assegura um serviço de recebimentos frequentes, pense na facilidade, na segurança e nas vantagens acessórias que lhe facultará a utilização de uma caixa registadora. Ela assegura simultaneamente o inventário permanente, a ventilação das receitas e a impressão indelével de cada quitação.

14. — Se tem correspondência regular ou frequente com o mesmo número de entidades, não desperdice o tempo em que as suas dactilógrafas reproduzem de cada vez o endereço dessas entidades. Existem numerosos tipos de máquinas para endereçar, de possibilidades técnicas largas e diversas. Há decerto um desses tipos que melhor resolve o seu problema. E se não obstante, julgar que não deve adoptar essas máquinas, poupe o tempo da dactilografia do endereço, usando sobrescritos de janela.

B — *Desperdício de espaço*

1. — Pense, de quando em quando, no preço de cada metro quadrado da superfície dos escritórios. Em Bruxelas, esse preço oscila entre 1.000 e 2.000 francos por ano. Uma divisória com 4 m \times 5 m custa entre 20 e 40 mil francos, só pelo espaço que concede. Estará esse espaço bem utilizado?

2. — Há mobiliário apropriado para cada caso.

Por isso, nunca improvise. Móveis inadequados fatigam, fazem perder tempo e rendimento, e também quase sempre espaço, espaço a 2.000 francos cada metro quadrado. Desperdício maior ainda talvez que o preço do móvel que deveria ter sido adquirido.

3. — Muitas vezes, divisórias, andares completos, até imóveis completos são afectados à instalação de arquivos. Classificadores apropriados limitariam sem dúvida esse espaço. Melhor ainda, a microfilmagem dos seus ar-

quívos reduziria, numa proporção que pode atingir 1/200, a superfície necessária ao arquivo. Os seus documentos podem, além disso, ser conservados na proximidade de quem os utiliza e ser reproduzidos fotograficamente, sem erros nem omissões.

4. — Se luta, nos locais de trabalho, com falta de espaço, verifique se eles estão em ordem. Se vir qualquer coisa supérflua, um só objecto que não tem utilidade mas que ocupa o espaço que se torna necessário, desembarace-se dela, coloque-a no seu lugar.

Ficará surpreendido com a quantidade de coisas de que se pode desembaraçar e com o espaço que pode recuperar. E talvez que, no fim de contas, não se torne necessário o suplemento de espaço que reclamava.

5. — Má disposição dos locais de trabalho é também desperdício, mesmo se a superfície útil estiver bem ocupada. As idas e vindas supérfluas do pessoal constituem perdas de tempo e de energia. E são ainda fontes de distracção.

6. — O mobiliário que puser à disposição do seu pessoal deve servir apenas para fins profissionais. Já pensou que desordem é sinónimo de desperdício? Medite, e certificar-se-à.

C — *Desperdício de matéria*

1. — Reduza os aprovisionamentos de documentos. Os impressos custam caro. Por a impressão ser menos cara quando a tiragem é importante, julga-se que se ganha fazendo grandes tiragens. Na maior parte dos casos, não é assim. O dinheiro dispendido fica imobilizado largo tempo. O armazenamento toma muito espaço. A organização evolui e arrisca-se a que o documento resulte inadequado ou antiquado. Há máquinas que permitem utilizar matriz, que se conserva, para proceder a tiragens periódicas, reduzidas.

2. — Reduza a importância e o volume das suas publicações. Se publica com frequência, e em grande número, brochuras, empregue caracteres apropriados. Há máquinas de escrever que permitem ganhar uma página de texto, em cada três páginas, daí o ganho de um terço das matrizes, do papel, do volume de armazenamento, etc., e redução dos portes de envio.

Há também possibilidade de realizar «Clichés» fotográficos que permitem a redução do formato e dos caracteres dactilográficos.

3. — Normalize, na medida do possível, o seu material, o formato dos documentos, etc.

Evitará a multiplicidade dos acessórios, de peças de reserva, de classificadores, etc. e facilitará o trabalho.

4. — O utensílio que tem de ser procurado, é como se perdido, quer se encontre alguns segundos depois, quer não se chegue a encontrar.

O princípio é o mesmo. Procurá-lo, é desperdiçar.

5. — Nunca adquira um «artigo especial», sem se ter assegurado que não existe um «artigo padrão» que pode convir-lhe. Um artigo padrão é sempre muito menos oneroso e muitas vezes mais bem estudado.

6. — Desperdiçar, é gastar dinheiro sem proveito para ninguém. O desperdício diminui-o a si próprio. O desperdício é ainda um insulto ao esforço e ao trabalho.

7. — Grandes aprovisionamentos = grande soma imobilizada.

Pequenos, demasiadamente pequenos aprovisionamentos = insegurança, risco, compras muito frequentes ou precipitadas.

Pense no seu problema e determine os seis «índices de rotação».

Mantenha um inventário permanente em fichas visíveis com representação gráfica e indicador de atenção, quando o aprovisionamento mínimo for atingido. Conservá-lo é útil, mas servir-se dele para aumentar a rotação, é mais ainda.

8. — Nunca deve organizar-se com falta de confiança. Mas é necessário um mínimo de precaução. Tem a certeza que os selos postais da sua empresa, só a ela servem? Evitará esse risco, ganhará tempo e aumentará a eficácia do seu correio, utilizando máquina de franquear. A impressão far-se-à simultaneamente com o registo e cada sobrescrito exhibirá um anúncio da sua casa.

9. — Sob a designação «classificação» há muitas operações de separação.

Há necessidade de separar rapidamente:

— todos os clientes de uma região;

— todos os que deixaram de apresentar as suas encomendas depois de determinada data;

— relacionar numeroso pessoal por cate-

gorias ou por grupos; e quantos e quantos elementos.

Todas essas operações provocam perturbação do trabalho normal, atrasos importantes, perdas de energia e de tempo.

Convém apropriar a documentação à satisfação rápida e segura dessas necessidades especiais.

Numerosas possibilidades lhe são oferecidas, desde as fichas visíveis, com etiquetas múltiplas, até ao ficheiro de cartões perfurados cuja selecção é automática e quase imediata.

D — *Desperdício de energia*

1. — Pausas regulares no trabalho valem muito mais que as pausas clandestinas e irregulares de cada um. Não constituem perdas de tempo, antes propiciam aumento de rendimento.

2. — Boas condições dos locais de trabalho são sempre recompensadas.

Locais muito quentes ou muito frios diminuem o potencial energético do pessoal.

Locais ruidosos aumentam a fadiga e os riscos de acidentes.

Locais mal iluminados ou mal arejados comprometem a saúde dos empregados e são nocivos à qualidade do trabalho.

3. — Já reparou alguma vez no trabalho de junção ordenada de documentos? As páginas de uma brochura, por exemplo. Que fadiga, que fontes de erro!

E todavia, há máquinas apropriadas, que podem evitá-las, se delas se utilizar com certa frequência.

4. — Não desperdice a «apresentação» da sua empresa. O seu correio reflecte-a. Cuide da sua apresentação.

5. — Antes de telefonar, prepare a sua comunicação. Assim a abreviará e não se arriscará a esquecer um ponto importante. As comunicações interurbanas são caras e o preço delas é proporcional ao tempo. Acumu-

le-as, se possível. Para as comunicações sistêmicas, opte fazê-las a hora fixa.

O seu interlocutor poderá também prepará-las.

6. — É necessário eliminar o ruído. Mas não se justificaria o dispêndio da eliminação, se fosse possível, como é tantas vezes, evitá-lo.

7. — Tal qual já não concebe o seu correio manuscrito, não tolere que se continue a calcular sem máquina. Um erro de cálculo faz péssima impressão. E os cálculos mentais que se fazem e refazem, fadigam inutilmente.

E — *Desperdício do pensamento*

1. — Má repartição do trabalho, é desperdício.

Tudo quanto há a fazer, merece ser bem feito. Não é pelo facto de o trabalho ser confiado a pessoal superqualificado que ele será mais bem feito. Pelo contrário.

A sobrequalificação engendra o desinteresse.

A subqualificação, pelo contrário, é fonte de riscos, de factores aleatórios.

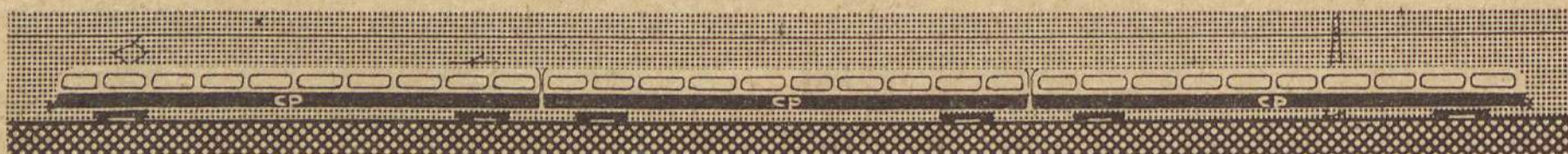
2. — Uma conferência de serviço é vantajosa, mas uma conferência bem preparada é muito mais vantajosa.

3. — Um chefe que se deixa absorver pelas minudências, desperdiça o tempo e o seu pensamento.

4. — Ordenar o trabalho do pensamento; não derivar de assunto para assunto; dizer as coisas com poucas palavras; saber escutar; não sobrecarregar a memória — são meios de evitar o desperdício do pensamento e da energia.

Não confundamos:

Na empresa há em regra um ecónomo encarregado das compras. Sem dúvida o exercício desta função postula a prática da virtude da economia. Economizar, é evitar desperdício. Mas uma economia contra-indicada pode ser também desperdício. A função essencial do ecónomo é «comprar bem» e não «evitar as compras».



para seu grupo, por ele representados na nova empresa a constituir».

. « «
.

«O rápido» parou em Entre-Campos; dentro de cinco minutos estará no Rossio; o banqueiro despede-se, tem de regressar ao seu compartimento, fechar as malas, preparar tudo. O Ministro agradece-lhe a atenção da visita. Moura Teles acompanha-o no percurso do regresso, para ir apresentar as despedidas à senhora Baronesa. E não perde a ocasião de valorizar o seu conselho :»

.
.

Passam depois longas páginas do entrecho, onde uma vez ou outra há ligeiras referências ao caminho de ferro:

«O rápido da manhã leva atrelada uma carruagem reservada exclusivamente aos convidados de honra da Empresa de Fertilizantes Sintéticos»

«O rápido galga a lezíria do Ribatejo.

«O comboio abrandou a marcha e estacou»

Até que, quase no fim, é uma estação de caminho de ferro e de novo o ambiente da cena final:

«O relógio da gare marca 8 horas e meia. Maria Antónia está já impaciente. Faltam só dez minutos para a partida do «rápido» e o pai ainda não chegou. Ou ter-se-á metido em alguma carruagem sem ela o haver descoberto? Não é crível, ele sabia que a filha vinha dizer-lhe adeus e não ia assim esconder-se dos seus olhos.

Percorre o cais, enervada, espreitando para dentro das carruagens. Muita gente, muita gente, aos magotes, malas, sacos de viagem, carregadores, capas de magazine, gritos, adeuses, e até lágrimas, lágrimas ridículas — como se o «rá-

João de Lemos

A poesia de João de Lemos «A via férrea», publicada no volume «Canções da Tarde» (1875), é, de nosso conhecimento, talvez o trecho da literatura portuguesa mais caracterizadamente inspirado já no caminho de ferro:

Que vem além, no horizonte?
Que rebentou desse monte
em carreira tão veloz?
Parece enorme serpente,
sibilante monstro ingente,
raivoso, direito a nós!
Oh pavor estranho e sumo!
Oh fantástica visão!
Da cabeça sai o fumo
da boca, aceso carvão!...

“
Transpõe tudo, o vale e a vargem!
Se chega de um rio à margem,
logo o rio deixa atrás;
alta montanha na frente,
de um lado o vês, de repente
de outro lado o verás;
casas, bosques, monumentos,
té, ao longe, o próprio mar,
com rapidez de momentos,
passam, somem-se no ar!

Faz lembrar o mundo, a vida,
como seta despedida,
que parte direita ao fim :
fumo, sonho de um instante !
Aqui vai... logo distante...
fugindo... fugindo assim...
E passa a locomotiva
prados, árvores em flor...
como passa, fugitiva,
em nós, a idade, o amor !

Como da campa na estância,
se vão amigos de infância
ou do tempo juvenil,
como os prazeres de outrora
se somem a cada hora,
no desengano senil !
E vamos, vamos depressa,
que nos apressa o carvão...
Já se anda forrando a eça...
Já se avista a estação!...

À noite, quem vê de lado
todo o monstro iluminado,
palácio semelha então ;
palácio estranho, movente,
arrastando vária gente
de diversa condição ;
e no palácio encantado,
rindo, chorando, se vai ;
até que o termo é chegado...
para a máquina, dando um ai !

O monstro silvou, chegando,
e inda, de quando em quando,
como quem suspiros dá ;
talvez seja de cansado,
que esse forte, agudo brado,
à chegada, solta lá!...

Que monstro é este ? não dizem ?
É do mundo, ou infernal,
ou celeste a sua origem ?
Que é isto ? É bem ou mal ?

Deve ser bem, se não erro ;
chamam-lhe via de ferro,
que pôs às distâncias fim ;
é do homem audaz processo
por santa lei do progresso,
que a mesma foi sempre assim.
Nem se cuide que isto é salto
do tempo, nos faustos seus,
pois vem só da lei do alto,
é somente a mão de Deus !

Carlos Santos

Descreve minuciosa e expressivamente a linha do Douro, em um livro de impressões de viagem, «Como eu vi a França».

«A linha do Douro é bela, principalmente a partir do Juncal. Até ali nada de extraordinário: o vale de Alfena que nos conduz pelo viaduto de Cabeda às alturas de Valongo; Valongo uma das mais feias terras de Portugal...; logo a seguir, em contraste, as ridências do vale do Sousa, de Recarei, de Cete, tão bela pelos seus mosteiros; a tranquila Paredes; Penafiel, espreitando-nos do alto quase sem ser vista, como virgem à janela. Depois, rapidamente, sobe-se por Caíde e Vila Meã para as últimas dependências do Marão, atravessa-se o Tâmega, diante das lindas Termas de Canavezes, e eis-nos descendo para o Douro, a caminho do cosmorama... A revelação dá-se depois do apeadeiro de Pala. Quem não estiver prevenido e for artista, viajando à direita da marcha, tem uma surpresa violenta, a que poderíamos chamar talvez um choque estético. Aos horizontes curtos, de mediano contraste, sucede a largueza de vistas, com planos bem marcados: primeiro precipícios e ravinas; ao fundo a torrente do Ovil, a estrada em curvas, aldeias e casitas dispersas que o comboio atropela muito do alto, sobre os viadutos, um de pedra, outro de ferro, ligando entre si as trincheiras cavadas na rocha, e precipitando-nos de encontro ao Douro, que se espreguiça lá em baixo em torçicolos de cobra; depois os povoados de Sinfaes e Porto Antigo, sentando-se à beira-rio com donaires de príncipes;

finalmente, como pano de fundo deste cenário de mágica, levantam-se imponentes os cimos da Gralheira, que vêm quebrar-se na fractura ciclópica da margem.

A linha começa agora a ser um poema épico, de simples novela pastoril que era até aqui.

Abrindo curso nas pedras, roubando espaço ao rio em paredões atrevidos, ou furando a rocha em túneis abertos a dinamite, o comboio mal tem espaço para passar, tão abrupta é a margem direita, principalmente entre o Porto de Rei e Barqueiros, onde a paisagem, entre selvagem e grandiosa, poderia servir de cenário a uma tragédia de Shakespeare.

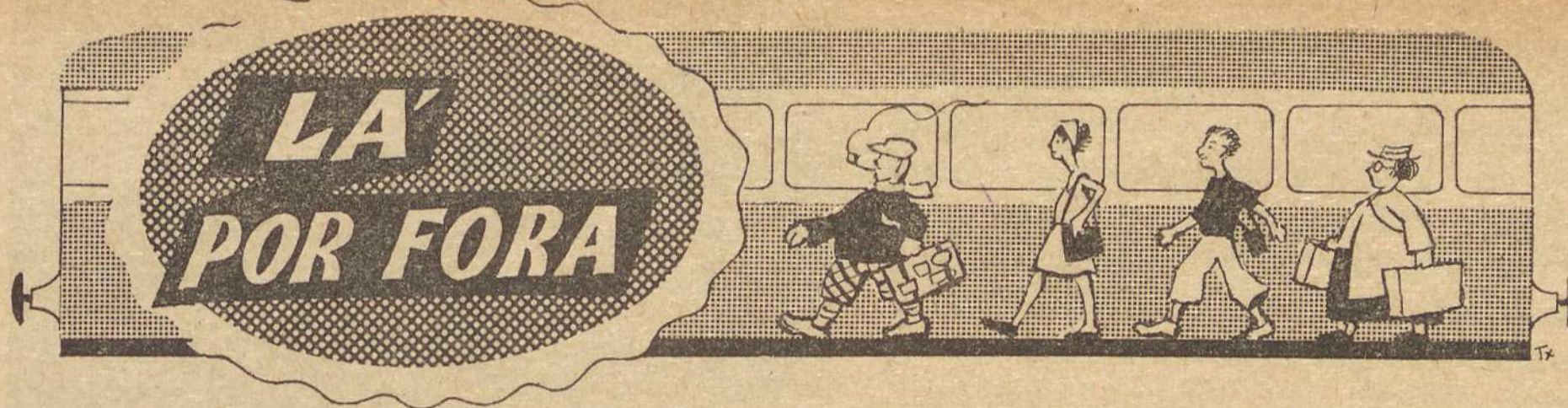
Com a aproximação de Régua, o vale alarga-se, as cores adoçam-se. Há outra vez azul e verde no ambiente — vinhas e águas claras e areia clara — onde só havia o cinzento da escarpa e o negro da caverna. Casitas brancas pontuam os declives como pombos a voar para as alturas. E são um consolo deste meio agreste as casas e os solares alcandorados nos montes ou sentados nas margens, com os seus braços, a sua capela, o seu alpendre. Poucas regiões ferem tão profundamente como esta a nota portuguesa: nobreza pura, religiosidade, pitoresco. Na intimidade da Natureza pulula uma raça activa de conquistadores vinhateiros, de heróis e lavradores, com a forte companheira ao lado e o boi, fiel amigo, de coifa na cabeça, transportando a pipa no primitivo carro dos romanos.

Depois da Régua... novo capítulo. É sempre o Douro, mas já um Douro mais frio, mais monótono, de margens escadeadas em socalcos, onde a vinha cresce, sempre a vinha...

E, até ao Tua, só o Ferrão põe uma nota de vida nesta paisagem amarelenta, quase desolada, plantando à beira-rio os seus vinhedos e as suas casas muito juntas, que uma ponte de ferro liga à outra margem.

Mas o Tua traz-nos de novo, como uma sonata a mutação dos andamentos, a nota solene, o Douro grandioso e selvático, mais selvático mesmo que na região de Barqueiros já passada.

Quando atravessamos o Cachão da Baleira, escarpa quase



Estados Unidos

As novas carruagens tipo Budd da linha Chicago-Burlington e Chicago-Quincy, Estados Unidos, são dotadas de uma cúpula-mirante envidraçada, que permite aos passageiros apreciarem a paisagem de uma maneira até hoje desconhecida. O mirante, para o qual se sobe por uma escada situada a meio do vagão, está construído no seu tejadilho, com lotação para doze passageiros, e assentos laterais voltados para o exterior do vagão.

Inglaterra

Os caminhos de ferro ingleses estão prestando a maior atenção à limpeza interior das carruagens de passageiros, desde que se verificou que os comboios mais limpos da Europa, não são os comboios ingleses, mas sim os holandeses e os escandinavos. Nas principais estações terminus da Grã-Bretanha, as carruagens dos comboios directos de longo curso são lavadas diariamente, e também periodicamente limpos com uma solução química que dissolve as nódoas de gordura e simultaneamente desinfecta os pavimentos e os estores. Esta limpeza é feita por intermédio de aparelhos mecânico-eléctricos, o que abrevia o tempo necessário a tal operação. Não obstante, o tempo preciso para proceder à limpeza perfeita de um comboio de doze carruagens excede sempre uma hora e vinte minutos, devido à impossibilidade de deslocar pessoal de outros serviços para esse trabalho.

Pensa-se por isso em aumentar o número de cinzeiros e de recipientes para a recolha de desperdícios que também, segundo a legislação em vigor, é proibido arremessar à linha. O processo de pedir aos passageiros, por meio de avisos afixados nas carruagens, um maior cuidado nos seus hábitos sociais, parece

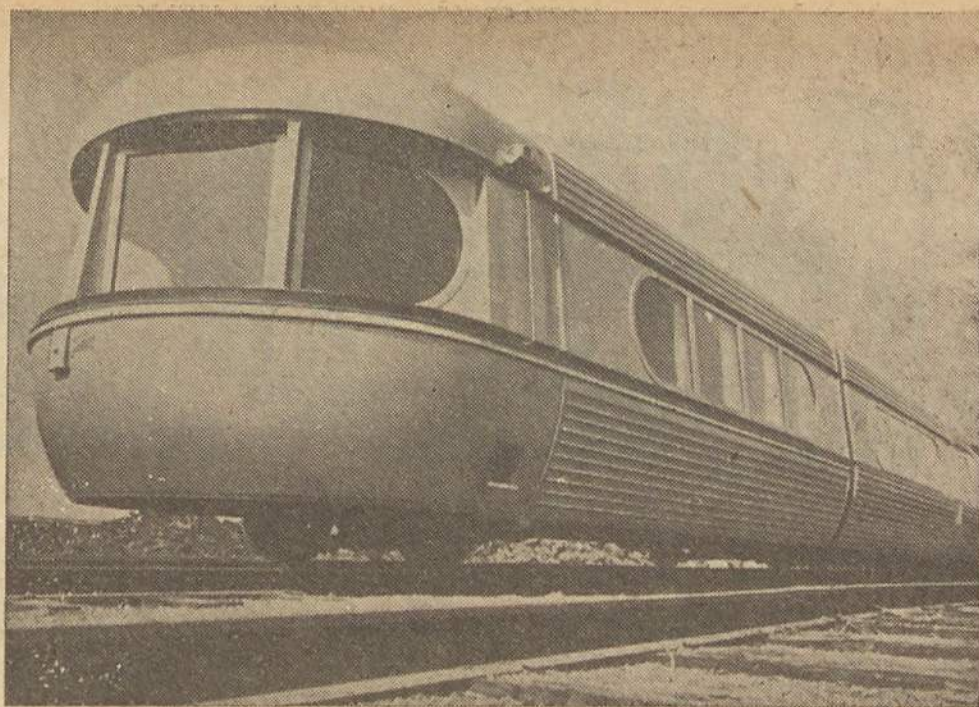
não ter sido acolhido com simpatia pelo público, tendo por tal motivo sido posto de parte.

—O sistema de venda automática de bilhetes nas estações de grande movimento dos caminhos de ferro ingleses, vai ser beneficiado pela instalação de um muito maior número de aparelhos para bilhetes de vários preços. Inquéritos efectuados nas principais estações de Londres, forneceram a prova de que, com o uso de tal venda mecânica, cada passageiro necessita apenas de cinco segundos para introduzir as moedas na fresta, carregar no botão e receber o seu bilhete.

—Um médico de Londres sugeriu aos serviços dos caminhos de ferro subterrâneos, a montagem, ao longo dos túneis, de uma canalização apropriada para conduzir, até aos centros mais populosos da grande metrópole, milhões de metros cúbicos de ar puro dos campos dos arredores «porque a maior parte das pessoas que trabalham nos estabelecimentos e escritórios de Londres não atingem nunca uma idade avançada por passarem a maior parte da sua existência respirando um ar viciado.» Tratar-se-ia, pois, de uma medida da mais alta higiene social... teoricamente porque na prática seria bem mais económico distribuir balões de oxigénio aos domicílios...

—Ainda que tal pareça absurdo, a Inglaterra continua sendo o único país da Europa que não manifesta desejos de electrificar as suas linhas férreas suburbanas. Como verdadeira pátria do carvão de pedra, chega mesmo a preferir a locomotiva a vapor, em vez das modernas diesel-eléctricas, no tráfego para grandes distâncias. As estatísticas dos últimos trimestres acabam, porém, de provar que o número de passageiros nas poucas linhas

electrificadas, entre os grandes centros populacionais ingleses, aumentou consideravelmente com um consequente aumento proporcional de lucros. Assim, quando nos princípios do ano corrente foi electrificada a linha Manchester-Sheffield-What, a modificação foi efectuada somente tendo em vista facilitar o transporte de mercadorias, minerais e mecanismos pesados. Em 20 de Setembro último, a título de experiência, começaram a ser atreladas a esses *freight trains* — comboios de fretes — algumas carruagens para passageiros. Um mês depois verificava-se que o público preferia esses comboios rebocados a vapor. O número de passa-



A última carruagem do «Talgo» classificada por «Miradoiro»

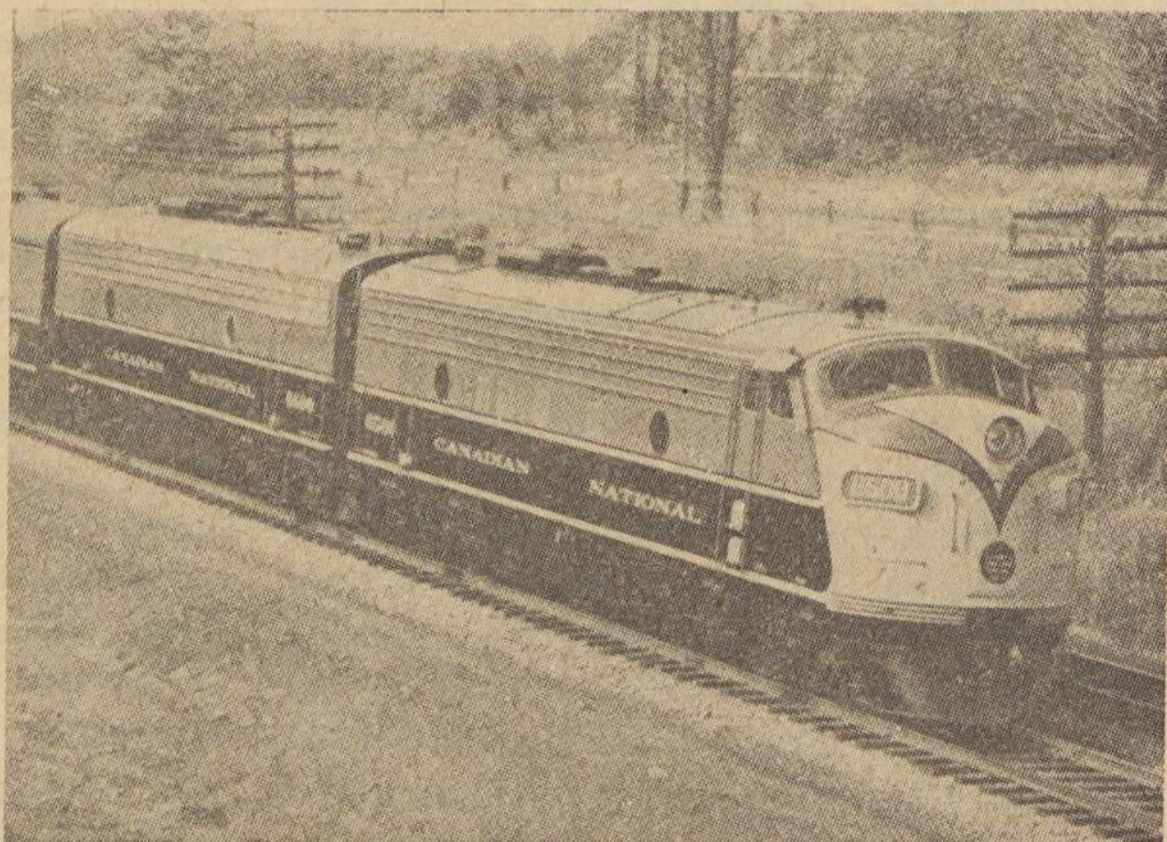


Um recente aparelho que denuncia as falhas dos carris, já utilizado entre nós

geiros em 30 dias aumentara 37%, e as receitas brutas eram de mais 125% do que anteriormente. Um dos motivos da preferência será o aquecimento eléctrico, e o maior conforto oferecido pelas carruagens desses comboios.

— Várias são as opiniões acerca da substituição em Inglaterra das locomotivas a vapor por diesel-eléctricas. Um dos mais fortes argumentos reside no facto da Inglaterra não possuir nas Ilhas Britânicas qualquer poço de petróleo, o que significa que, em caso de guerra, terá que importar o óleo

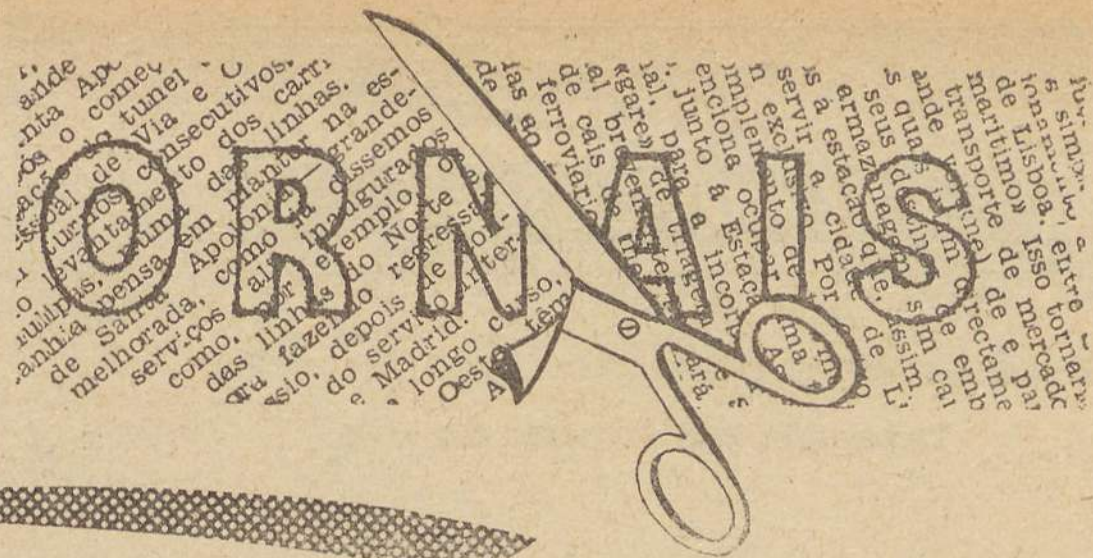
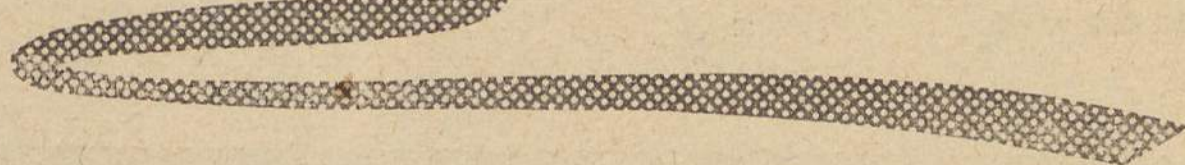
necessário aos serviços ferroviários. Com um bloqueio à Grã-Bretanha, com ataques de submarinos aos navios tanques, ataques aéreos aos depósitos do combustível já chegado, e outros perigos que, como sempre, só se manifestam depois da guerra desencadeada, a Inglaterra ver-se-ia na contingência de suspender os seus transportes ou pelo menos reduzi-los consideravelmente. Sob o ponto de vista estratégico, é pois muito para ponderar a decisão que se pensa levar a cabo e que, a ser efectuada, consiste num perigo terrível para a defesa nacional da Grã-Bretanha.



Locomotiva diesel-eléctrica em uso nos Caminhos de Ferro do Canadá

Do J

TX



A Reconversão dos Caminhos de Ferro Belgas

Sob este título, a revista «Organisation Scientifique», de Outubro findo, publica curioso artigo, de que traduzimos os seguintes passos:

«Em matéria de transporte de mercadorias, sabe-se que a dificuldade principal a resolver por uma empresa ferroviária que explore uma rede densa é organizar o xadrez das expedições de múltiplas procedências para múltiplos destinos. Na base desta organização figura o agrupamento de vagões em comboios, tendo em vista tornar económico o reboque e obviar à necessidade de passar os vagões de um comboio a outro. As manobras necessárias realizam-se nas chamadas «estações de formação».

Até há uma trintena de anos, as instalações dessas estações caracterizavam-se pela sua conformação desconexa (resultado de acrescentamentos sucessivos após a sua construção), complexidade, exigência de número elevado de locomotivas, de manobras e de pessoal e, no fim de contas, pelo seu fraco rendimento.

Nas últimas décadas, estudos sistemáticos levaram à elaboração de um esquema tipo de estação de formação, que permite realizar o trabalho em cadeia, mecanizar certas operações e obter produção e rendimento muito mais elevados.

A transformação de uma estação de formação antiga em uma instalação moderna exige importantes investimentos. Em 10 de Maio de 1940 a rede belga só dispunha de 4 instalações modernas de formação, para o total de 30 estações de formação... Quando os trabalhos em curso estiverem concluídos, a rede disporá de um conjunto de

estações de formação que responde às exigências da técnica moderna.

A criação de centros de elevado rendimento desenvolve-se a par da redução do número desses centros. Actualmente, a tendência é reduzir a metade o número de estações de formação de antes da guerra e aquelas que subsistirem devem ser, consoante as possibilidades, equipadas segundo os métodos mais modernos. Desta concentração resultará simplificação no seguimento das remessas, melhor aproveitamento da potência das locomotivas, aceleração dos transportes e redução do ciclo de rotação do material de transporte.

* * *

O passado legou-nos uma rede extremamente densa que comporta certas linhas de reduzido tráfego: 2 000 Km, ou seja 40% da rede, são linhas de tráfego diário inferior a 7 500 toneladas, limite que corresponde, por exemplo, em cada sentido da marcha, a 5 comboios de passageiros de 350 toneladas e 2 comboios de mercadorias de 1 000 toneladas. A exploração destas linhas segundo os antigos processos dá origem a «deficit» importante.

O serviço do transporte de mercadorias, em remessas de detalhe, está em plena transformação.

Segundo a antiga organização, como a maior parte das estações de expedição não dispunham de carga suficiente para utilizar vagões directos, o seguimento das remessas era assegurado por jornadas sucessivas. A rede estava dividida em 15 zonas, cada uma sob a dependência de um «Cais de transbordo», instalação colectora e distribuidora.

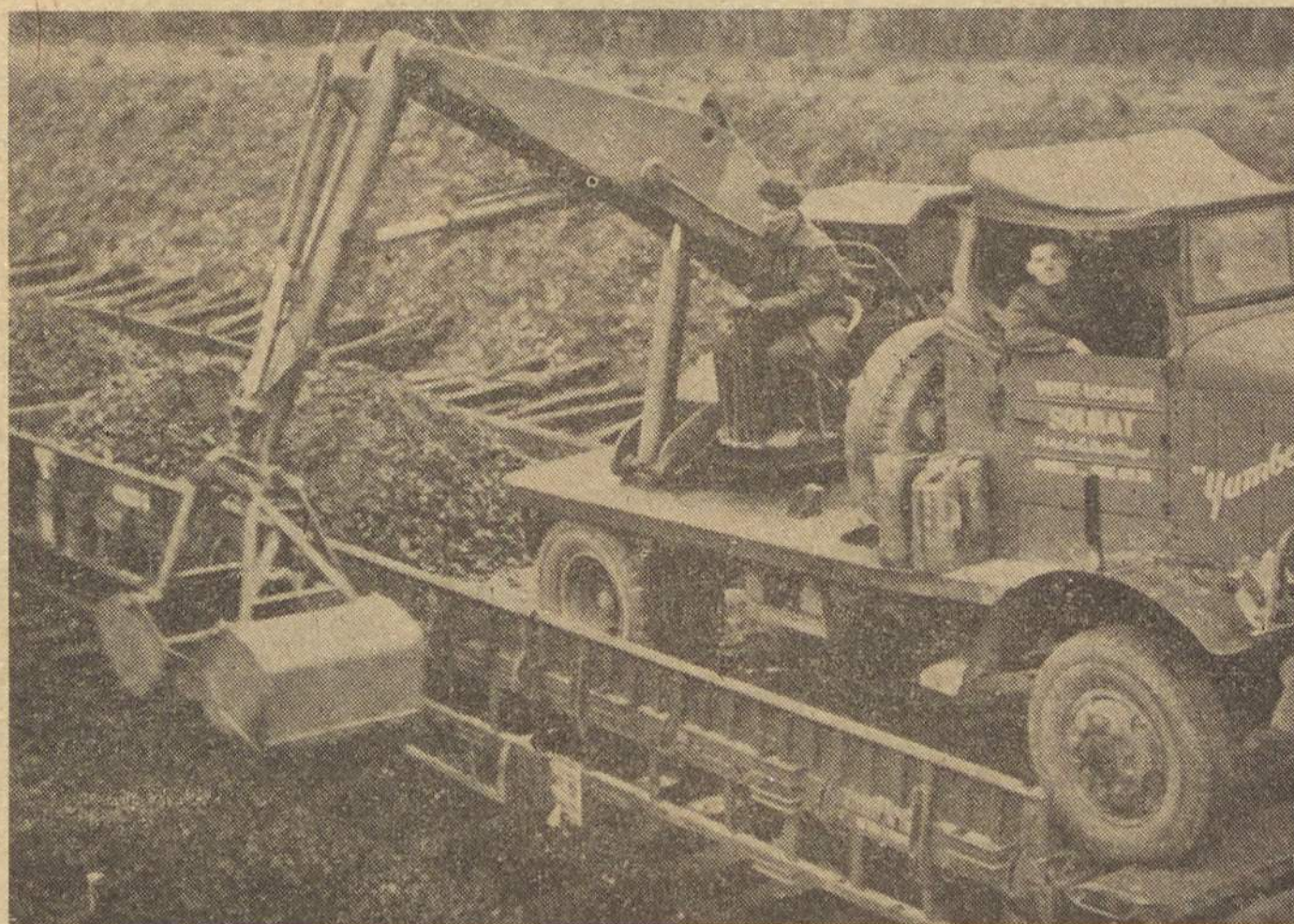


Escavadoras para abertura de valas laterais ao longo da via

O maquinismo que a nossa gravura apresenta tem tido largo emprego nos Caminhos de Ferro Franceses; é montado numa plataforma em consola e aplica-se na escavação de valas laterais à via férrea.

O maquinismo, que é extremamente versátil, pode transformar-se em 4 dispositivos diferentes, além de valadora:

— Carregador de brita



- Guindaste de 3 ton, a 5,50 m
- Escavadora de 250 l
- Carregador de terra solta para 500 l

O seu ciclo é rapidíssimo, resultado de se tratar duma máquina toda hidráulica. Oscila entre 20 e 30 segundos.

O seu rendimento computa-se em:

140 litros \times 120 ciclos = 16 800 l/hora

O seguimento de determinada remessa era realizado com a intervenção de 2 serviços de recepção e entrega a domicílio e de 3 vagões diferentes; sofria portanto 4 baldeações intermédias.

....Demonstrou-se a vantagem de reduzir a extensão das Zonas, e de elevar o seu número de 15 a 39, e de efectuar por estrada todas as concentrações e distribuições de cada zona.

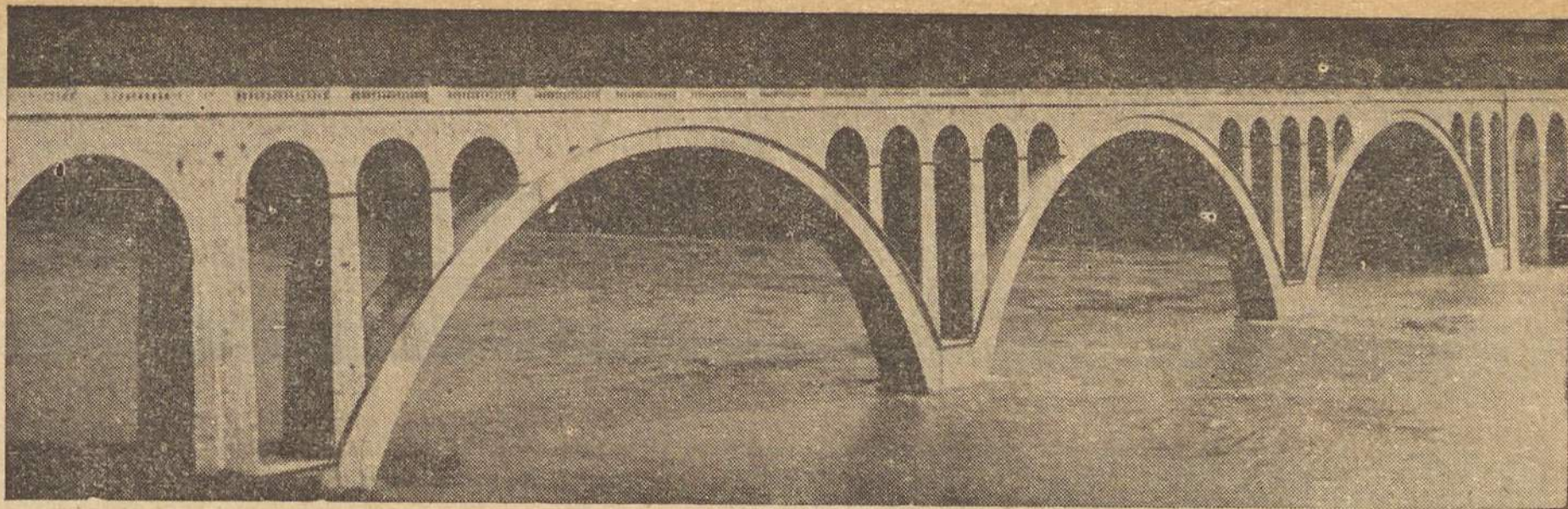
A «estação centro» deve ser provida de instalações acessíveis não só pelo caminho de ferro, mas também pela estrada. Ao caminho de ferro serão apenas afectos os transportes maciços e à distância de centro a centro.

Quando esta organização estiver terminada, 80% das remessas apenas sofrerão 2 baldeações (em vez de 4), 15% que procede das zonas de tráfego fraco deverão ainda passar por um centro intermediário e por

isso sofrerão 3.^a baldeação e os 5% restantes (tráfego interior das zonas) apenas serão baldeadas uma vez.

O mal a evitar, com tal reforma, era lesar os interesses particulares ligados aos antigos camionistas. Graças à colaboração do Agrupamento dos Camionistas, os caminhos de ferro belgas adoptaram um sistema pelo qual a organização prevista é levada a efeito, mas com utilização não só dos seus próprios camiões, como também camiões alugados a camionistas.

O que presta um serviço deve esquecer-lo; o que o recebe, deve lembrar-se.



EM VIAGEM

UM PERCALÇO NO «SUD-EXPRESS»

Por GUERRA MAIO

A um conhecido industrial de Lisboa, em viagem para Paris, aconteceu um percalço no Sud-Express», que é interessante relatar. Para lá de Bordeus, o nosso compatriota começou a sentir-se mal e seu filho, que o acompanhava, foi à procura do revisor para indagar onde seria a primeira paragem daquele comboio de luxo, a fim de hospitalizar seu pai visto o estado em que este se encontrava. O revisor, solícito, respondeu que o comboio só pararia em Paris, dali a quatro horas. E imediatamente foi, corredores fora, reclamando um médico. Na terceira carruagem um passageiro acudiu à chamada, dizendo-se médico e que estava à sua disposição. Conduzido junto do doente, o facultativo, tendo pedido aos passageiros que iam no mesmo compartimento para se afastarem afim de examinar o doente, diagnosticou uma hérnia estrangulada que forçava a operação urgente. Tirando o relógio, acrescentou que nenhum risco correria o paciente, pois tinha seis horas para se fazer operar e dali a menos de quatro estaria em Paris. Era, porém, necessário que aguardasse ali o doente uma ambulância e um médico para o acompanhar à clínica mais próxima.

O que se passou não o soube o nosso compatriota, nem seu filho, mas à chegada a Paris e junto à carruagem em que seguiam

lá estavam uma ambulância da polícia, um médico e um enfermeiro.

Todavia uma hora antes do «Sud» chegar a Paris, o doente começou a sentir-se melhor e o médico que voltara a vê-lo, disse-lhe que a operação de urgência já não era necessária e que em chegando a Paris fosse num taxi para o hotel e se depois tivesse que a fazer lá lhe indicariam uma clínica para esse efeito.

O filho do industrial quis pagar a consulta a quem tão amavelmente acorrera em socorro de seu pai, mas o médico, polida e nobremente, respondeu que não estava no seu consultório nem no exercício das suas funções. Quando chegaram a Paris havia que pagar a ambulância, o médico e o enfermeiro, mas aquele respondeu que ambos eram funcionários da polícia e por isso nada tinha a pagar, além de 150 francos (12 escudos) pela deslocação da ambulância.

O nosso compatriota já regressou a Lisboa e bem contente por não ter tido que fazer a operação, que sendo fácil e sem graves consequências, não deixaria de ser desagradável.

Perguntarão agora os leitores, como pôde o revisor do Sud-Express» pedir para Paris a ambulância e o médico. Foi pela T. S. F.? Foi por uma mensagem atirada por ele à passagem do comboio por uma estação?

Não o conseguimos saber.



I — Divisão da Exploração

FISCALIZAÇÃO

Pergunta n.º 273/Cons. n.º 1811 — Agradeço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa: Pequena velocidade, de Marinha Grande para Sendim, 38 postes de pinho nacional com 14 metros de comprimento, 7150 kg

Carga e descarga pela Companhia

Tarifa geral, 3.ª classe por 12 T.

Distância 476 km.

Tipo: 336\$40 × 12.	= 4036\$80
Manutenção: 34\$00 × 12.	= 404\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total.	4 444\$80

Resposta — Está errado. Segue discriminação da taxa correspondente, considerando, como se infere das indicações do consulente, que a remessa, em vista do comprimento dos volumes, utilizava 2 vagões em todo o trajecto.

Distância 476 km.

Tarifa Especial Interna n.º 1, tabela 10

(Preço de detalhe)

Preço: 305\$51 × 12.	= 3 666\$12
Manutenção: 34\$00 × 12.	= 408\$00
Registo:	3\$00
Aviso de chegada.	5\$00
Arredondamento	\$80
Total	4 082\$20



Pergunta n.º 274/Cons. n.º 1822 — Agradeço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Bagagem

S. João da Madeira para Setúbal (via Lisboa) constante de 8 malas com roupa, 614 quilos. Apresentados 3 bilhetes inteiros e 1/2 bilhete para criança,

Peso gratuito concedido 105 kg.
» excedente a taxar. 509 »

Distância 372 km

Transporte (Base 4.ª) Preço 967\$20 × 0,51	= 493\$28
Manutenção: peso gratuito, incluindo trasbordo em Espinho.	2\$50
Manutenção: peso excedente, incluindo trasbordo em Espinho 53\$00 × 0,51	= 27\$03
Registo	3\$00
Arredondamento.	\$09
	525\$90
Via fluvial } Transporte 50\$00 × 0,51	= 25\$50
	Manutenção, peso gratuito 1\$50
	552\$90
Camionagem em Lisboa 1\$00 × 62	= 62\$00
Total a cobrar	614\$90

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.



Pergunta n.º 275/Cons. n.º 1824 — Peço esclarecer-me se uma bicicleta despachada em F. 44, (bagagem) pode ser carregada nas automotoras «Alan», em serviço nas linhas da antiga Companhia do Norte de Portugal, pois apesar destas possuírem porta-bagagens, já muitas vezes o pessoal de revisão, de trens e de tracção, tem feito observação de que não podem ser carregadas.

A meu ver devem seguir, visto tratar-se de bagagem e haver lugar apropriado para isso.

Resposta — O transporte de bagagens nas automotoras é limitado ao espaço disponível no local que lhe está reservado.

As bicicletas só são transportadas quando a automotora tenha porta-bagagens; todavia o seu seguimento é condicionado à capacidade destes, como se acha determinado no Cartaz-Horário n.º 25-A.



Pergunta n.º 276/Cons. n.º 1829 — Peço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Gouvinhas para Porto-Boavista, 4 cabazes de fruta com 119 quilos,

Instrução Profissional

Concessão de Prémios

Aos agentes do quadro geral das estações, de trens e de revisão de bilhetes, que mais se distinguem no estudo da regulamentação da Companhia e bem assim aos agentes nomeados para lhes ministrar a instrução, confere anualmente a C. P., como recompensa da sua dedicação ao estudo e pelo serviço prestado em benefício da instrução, prémios pecuniários diversos.

Neste propósito, realizaram-se de 1 a 14 de Março do corrente ano os concursos em causa, de harmonia com as disposições da Instrução n.º 2561, de 20 de Julho de 1952. Fizeram pedido de admissão 59 agentes, sendo: 50 do quadro geral das Estações; 8 do de Trens e 1 do de Revisão de Bilhetes. Como alguns dos agentes, porém, desistiram antes da realização do concurso e porque outros não foram admitidos por não satisfazerem às condições

estabelecidas na referida Instrução, apenas foram examinados 44 agentes, dos quais: 41 do quadro geral das estações (4 factores de



O Eng.º Subdirector Campos Henriques distribui os diplomas aos agentes premiados

Distância 151 km.	
Aviso ao Público B. n.º 100	
Transporte: $151 \times \$50 \times 12$	= 9\$06
100	
Trasbordo: $16\$00 \times 12$	= 1\$92
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondameto	\$02
	15\$00

Há pareceres diferentes, quanto à cobrança do trasbordo, visto que no Aviso ao Público B 100 diz já ter a manutenção incluída, e o trasbordo fazer parte de manutenção. Art.º 4.º da Tarifa de Operações Acessórias.

Resposta — Está errado.

A taxa de trasbordo está incluída no preço previsto no Aviso ao Público B. n.º 100, visto fazer parte da manutenção.

Segue discriminação da taxa correspondente, considerando, como se infere das indicações do consuinte, que se trata de fruta fresca:

Distância 151 km.	
Aviso ao Público B. n.º 100	
Preço: $\$50 \times 151 \times 0,12$	= 9\$06
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$04
Total	13\$10

3.ª classe; 32 de 2.ª classe; 4 de 1.ª e 1 chefe de 3.ª classe) e 2 do quadro de Trens (1 guarda-freios de 1.ª classe e 1 condutor de 2.ª classe).

Em resultado do concurso, foram premiados os seguintes agentes:

José António Raposeira, factor de 2.ª classe, em Castelo Branco 1.º Prémio

José Pinto, factor de 2.ª classe, em Ermezinde..... 2.º Prémio

Manuel Francisco Marques, factor de 2.ª classe, em Curia. Diploma de mérito

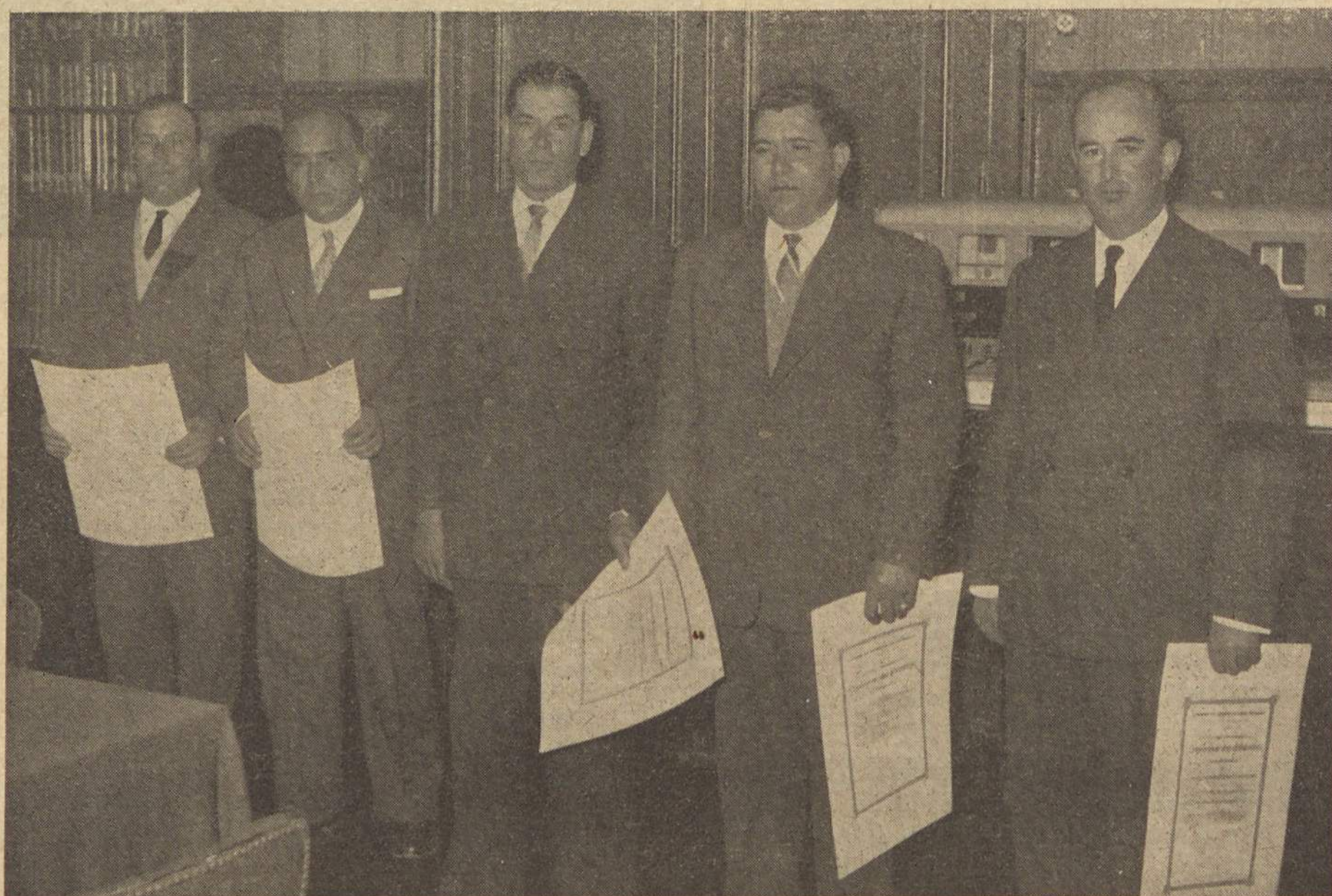
Francisco Domingos Raimundo, factor de 2.ª classe, em Alcácer do Sal..... Diploma de mérito

Joaquim Rodrigues, factor de 2.ª classe, em Alfarelos..... Diploma de mérito 25

Os diplomas foram entregues durante uma simples cerimónia, efectuada no Salão da Direcção-Geral, em Santa Apolónia, na tarde de 25 de Abril findo. Não tendo podido o Eng.º Director-Geral da Companhia, por premente necessidade de serviço, fazer pessoalmente a distribuição dos diplomas, foi a mesma feita, por delegação sua, pelo Eng.º Subdirector Sr. Campos Henriques, que dirigiu palavras de grande apreço aos agentes diplomados, a quem felicitou vivamente pela alta distinção que conseguiram conquistar com o seu trabalho e grande amor ao estudo, incitando-os a prosseguirem na senda que vão

trilhando, única que lhes poderá permitir um mais rápido acesso a categorias mais elevadas.

O BOLETIM DA C. P., ao qual são sempre muito gratos todos os assuntos relacionados com a instrução profissional dos ferroviários, felicita igualmente os agentes diplomados e não pode deixar de envolver nessas felicitações todos aqueles que, além destes, igualmente se apresentaram ao concurso, facto que, só por si, revela dedicação ao estudo e desejo de aperfeiçoamento dos conhecimentos indispensáveis ao bom desempenho da carreira que abraçaram.



Os 5 agentes distinguidos

Saber sacrificar tudo a um dever é a principal e a mais difícil ciência que nós temos de aprender na vida.

JÚLIO DINIZ

Exposição de Arte no Ateneu Ferroviário

Conforme noticiámos no passado mês, o jovem artista Manuel Peliquito, escriturário dos Serviços Centrais da C. P., na Fiscalização das Receitas, expôs ao público, nas salas do Ateneu Ferroviário, de 7 a 12 de Abril, uma interessante série de quadros a óleo e a pastel.

A exposição foi inaugurada pelo Director-Geral da Companhia, Sr. Eng.º Espregueira Mendes e por numerosos funcionários superiores.

Foram expostos 25 quadros, sobressaindo aspectos paisagísticos de Sintra, Praia das Maças, Lagoa de Óbidos e Foz do Arelho e trabalhos de composição.

O autor é — no dizer do crítico do jornal «República» — «um artista novo, com pouca escola de desenho, naturalmente sem a experiência que só o tempo e aturado estudo lhe podem dar, mas que, na sua espontaneidade, e no gosto que revela pela carreira artística, merece ser estimulado, encorajado a prosseguir — tanto mais que os trabalhos que apre-



O artista M. Peliquito recebendo as felicitações do sr. Eng.º Espregueira Mendes

senta são, exclusivamente, produto da sua vontade, da sua tentação pela Arte. Começa a dar os primeiros passos num caminho que tem naturais dificuldades. Manifestações desta espécie, que se revelam despretenciosamente com simpática ingenuidade, onde há estímulo, vocação e até um pouco de sonho, têm de ser respeitadas, estimuladas».

Destacamos entre os quadros expostos os que, no catálogo, tem os títulos e os números seguintes: *Paisagem* (5), *Plátanos* (15), *Fauno* (23), e *Alentejano* (24).

Manuel Peliquito, por ocasião da exposição, igualmente apresentou ao público o seu livro de poesias — *A CASO*.



Um trecho dos trabalhos expostos

Um verdadeiro amigo é aquele que sabe adivinhar o momento em que precisamos dele.

Jules Renard



Por CARVALHO DOS SANTOS

Nota de abertura

Terminou o Campeonato Nacional, que tanto interessou os desportistas do norte a sul do País. O futebol português tem um novo Campeão, que é o «Futebol Clube do Porto».

Não nos podíamos quedar indiferentes perante a alegria dos portistas, ou melhor de todos os portuenses, entre os quais tantos há que são, também, obreiros da Empresa que servimos.

Foi alcançada uma velha aspiração da Cidade Invicta, com absoluta justiça e, depois de 26 jornadas de abnegação e sacrifício, aquele Clube demonstrou o seu valor entre os catorze participantes da prova.

O «Boletim da C. P.» saúda a Cidade do Porto e os seus representantes, cumprimentando no seu capitão Virgílio, ex-funcionário da C. P., a equipa que teve a recompensa do seu comportamento, ostentando hoje, com orgulho e galhardia, o título de Campeão Nacional de Futebol.

Hoquei

O Hoquei é um jogo de equipa disputado em diversas variantes, as quais são: o hoquei em campo, o hoquei sobre o gelo e o hoquei em patins.

O seu objectivo é introduzir, nas redes da baliza, uma pequena bola, empurrando-a ou batendo-a com um pau recurvado a que se chama *estique*.

O hoquei que hoje se pratica, parece ter sido difundido pelos ingleses, mas os franceses dizem ser uma derivante de um velho jogo, muito usado no século VIII, a que chamavam «Crosse», disputado entre grupos que impeliam uma bola com uma haste recurvada na ponta inferior.

Este jogo, porém, deve ter muito mais

profundas raízes, pois que já os árabes, muitos anos antes de na Europa se praticar o «Crosse», se recreavam com um jogo semelhante, servindo-se de bengalas e pequenas bolas feitas de fibra de palmeira.

O hoquei em campo é jogado entre dois grupos de 11 jogadores cada, num campo rectangular com 90 metros de comprimento por 55 metros de largo, estando as balizas colocadas a meio das linhas de cabeceira, formadas por dois postes distanciados de 3,60 metros e ligados em cima por uma trave horizontal a 2,10 metros do solo.

A bola usada é a do «cricket», de couro de pintado de branco, não devendo pesar menos de 165, nem mais de 172 gramas.

O hoquei em patins joga-se num rectângulo de 40×20 metros, com balizas muito reduzidas (1,25 m de largo por 0,92 m de alto), empregando-se a mesma bola que é usada no hoquei em campo.

No hoquei sobre o gelo a bola é substituída por um disco.

O hoquei patinado português tem tido grande actividade internacional, e a sua representação tem-se distinguido entre as outras nações concorrentes aos vários campeonatos, razão por que temos posição de relevo, nesta modalidade.

Curiosidades

Uma lenda helênica atribui a origem dos jogos olímpicos a Hércules, mas a História afirma que foram estabelecidos pelo rei IFITOS e por conselho do sábio legislador Lycurgo, nove séculos antes da era cristã.

Também a história nos diz que o primeiro atleta inscrito se chamou Cérebos, o qual tinha tanta força que nove homens não conseguiam deitá-lo por terra.

— O primeiro campeão mundial do pugilismo científico foi John L. Sullivan que, em



A representação portuguesa em Garmisch

8 de Julho de 1889, venceu Jake Librain, no 75.º assalto de uma luta que durou mais de duas horas.

— Foi em Cascais, em Outubro de 1888, que pela primeira vez se realizou em Portugal um desafio de futebol. A manhã do dia do sensacional encontro, os componentes das duas equipas passaram-na a limpar o terreno de pedras e calhaus que o infestavam.

— Os associados do «Nacional» de Montevideu, em 1945, ofereceram uma casa ao seu avançado-centro Atilio Garcia, por este, em 6 anos da sua carreira, ter marcado nada menos de 310 golos.

— No passado dia 30 de Abril fez cem anos que, por decreto régio assinado por El-Rei D. Pedro V, foi aprovada a fundação da «Real Associação Naval» hoje Associação Naval de Lisboa.

Desporto ferroviário

Realizou-se em Hammerbach, próximo de Garmisch-Partenkirchen, na Alemanha, de 28 de Abril a 2 de Maio findo, o campeonato ferroviário europeu de ténis de mesa, no qual tomou parte uma equipa de ferroviários portugueses.

A nossa representação, como o Boletim referiu no seu número do mês passado, foi constituída pelo maquinista de 2.ª classe, do Depósito de Sernada, Laurentino Ferreira de Pinho, da Direcção do Grupo Desportivo de Sernada, como dirigente, e pelos tenistas António Pedro (capitão), António Gondim de Almeida, António Mário da Silva e Firmino Pereira de Lima (suplente).

Participaram no torneio representações de 10 países: Alemanha Ocidental, Áustria, Bél-

gica, França, Holanda, Inglaterra, Itália e Portugal, Suécia e Jugoslávia.

As equipas foram distribuídas em duas séries, com a seguinte constituição:

<i>Série A</i>	<i>Série B</i>
Áustria	Alemanha
Inglaterra	Bélgica
Itália	França
Portugal	Holanda
Jugoslávia	Suécia

As equipas de cada série jogaram umas com as outras, seguindo-se os jogos necessários, entre as equipas das duas séries, para se estabelecer a classificação final, que ficou ordenada da maneira seguinte:

- 1.º — Áustria
- 2.º — Suécia
- 3.º — Inglaterra
- 4.º — França
- 5.º — Alemanha
- 6.º — Jugoslávia
- 7.º — Bélgica
- 8.º — Itália
- 9.º — Portugal
- 10.º — Holanda

A equipa vencedora foi pois a da Áustria, mas o melhor jogador do torneio foi um inglês que, por esse motivo, teve prémio especial. A baixa classificação da nossa equipa não é de estranhar, visto ter sido a primeira vez que participou num campeonato internacional.

A Direcção da União Desportiva dos Ferroviários Alemães soube organizar o torneio de maneira excelente, cumulando os seus



À saída de Garmisch

hóspedes das maiores atenções. Como a nossa equipa era totalmente desconhecida, para sua fácil identificação os organizadores usaram de um sistema infalível: quando o comboio que conduzia os nossos representantes chegou à estação de Garmisch, os organizadores aguardavam-nos, na plataforma da estação, exibindo uma grande bandeira portuguesa! Assim se estabeleceu o primeiro contacto.

Todos os participantes foram recebidos pelo Burgo-mestre da cidade, que lhes desejou as boas vindas, obsequiando-os com um vinho de honra.

No dia 1 de Maio, depois do almoço, seguiu-se uma excursão, em funicular, à montanha de Garmisch, que se encontrava coberta de neve, proporcionando um magnífico espectáculo.

À noite realizou-se a distribuição dos prémios, sendo entregue também uma recordação à nossa equipa. Seguiu-se um animado baile, oferecido pelos organizadores, com a presença de várias personalidades oficiais e

ferroviárias de Garmisch, e senhoras de suas famílias.

No dia 2 de Maio, iniciou-se a viagem de regresso, mas em Munich os nossos representantes fizeram ainda, acompanhados por um intérprete, a visita daquela importante cidade, e seus principais monumentos. Todos os participantes trouxeram as melhores recordações desta esplêndida digressão desportiva, que muito deve ter contribuído para o fim visado pela USIC: — a boa amizade e camaradagem entre os ferroviários de todos os países!

* * *

À semelhança dos anos anteriores, o Grupo Desportivo da C. P. vai realizar no próximo Verão uma excursão com os seus atletas e na qual participarão igualmente os restantes sócios que para ela se queiram inscrever.

O local da excursão deste ano será a cidade de Madrid, havendo grande entusiasmo por esta visita à capital da Espanha.



Escadas - rolantes recentemente instaladas na estação central de Milão e construídas segundo a técnica mais moderna. Têm a capacidade de transporte para 8.000 pessoas, por hora, aproximadamente. Com esta inovação e fazendo uso dos ascensores que a estação já possuía, torna-se possível dar breve vazão aos 160 000 passageiros que, diariamente, afluem à estação central de Milão.

VAGÕES- -CAMPING



A Conferência anual ferroviária Franco-Hispano-Portuguesa, mais conhecida pelas iniciais PHF, realiza-se este ano, em 13 e 14 do corrente, em Paris. Serão abordados, em pormenor, entre outros, assuntos relativos a horários comerciais peninsulares e além Pireneus e, bem assim, importantes questões de tráfego internacional.

Quatro agentes representarão a C. P..

— Foi condecorado pelo Sr. Presidente da República com o grau de cavaleiro da Ordem Militar de São Tiago, o Sr. António Montês, Director do Museu José Malhoa, das Caldas da Rainha e Chefe de Serviço da C. P..

— A Conferência Europeia de Horários que este ano, a convite da C. P., se realizará em Lisboa, de 10 a 20 de Outubro, integrada nas comemorações do Centenário, e que terá a presença de mais de 500 pessoas de todos os países europeus, decorrerá no Palácio Foz, no S. N. I..

— Está elaborado o programa de estudos relativos ao anteprojecto de ampliação da estação de Campanhã, em obediência à solução considerada mais vantajosa para as ligações ferroviárias Porto-Sul do Douro. O sistema optado é Gaia-Campanhã-Contumil, no qual a estação principal do Porto se localizará em

Têm aumentado consideravelmente na Inglaterra as requisições de *vagões-campings*. Trata-se de veículos dotados com pequenos compartimentos de 6 beliches, sala de estar e cozinha, inteiramente mobilados e munidos de roupa e apetrechos necessários.

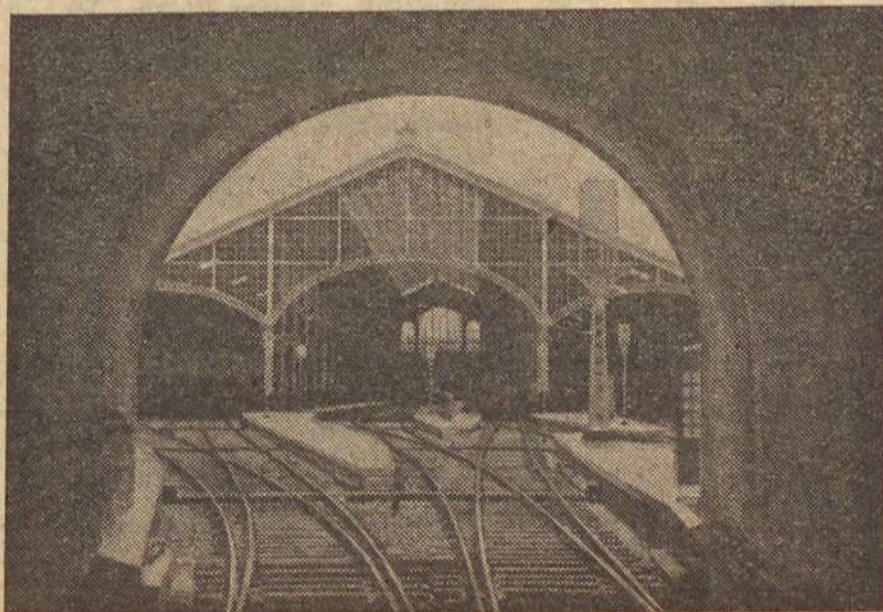
Estes vagões podem ser reservados pelos interessados mediante aquisição antecipada de um mínimo de 4 bilhetes inteiros. Os bilhetes são emitidos para o trajecto desde a estação de embarque até àquela onde os *vagões-campings* se encontram.

O aluguer é concedido desde o período da Páscoa até fim de Outubro. Os preços de aluguer variam de £ 5 a £ 12, ou seja de 400\$00 a 960\$00, por semana, consoante a localidade e o período escolhido. O aluguer pode ser feito por uma ou duas semanas.

Quem desejar utilizar as suas férias no começo ou no fim da estação de aluguer, beneficia da redução de preço.

Campanhã — que por isso mesmo será ampliada e remodelada.

— O presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários, Sr. Joaquim Lourenço de Moura, foi nomeado procurador à Câmara Corporativa.



A estação do Rossio após as obras realizadas com vista à electrificação das linhas de Sintra e do Norte.

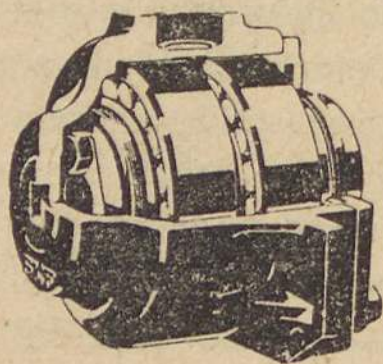
Mais de **1.000.000**

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 griagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

PORTO

Praça da Alegria, 66-A Avenida dos Aliados, 152

Sumário

Novas aquisições

A Ponte da Arrábida

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira
Ferroviários franceses em Portugal

Renovação das Pontes da Beira Alta

Bom Humor...

Vila do Conde, terra encantadora, por António
Rodrigues Coutinho

A luta contra o desperdício

Lá por fora

Dos Jornais

Novidades Ferroviárias

Um percalço no «Sud-Express», por Guerra
Maio

Perguntas e respostas

Instrução Profissional

Exposição de Arte no Ateneu Ferroviário

Página Desportiva, por Carvalho dos Santos

Noticiário diverso

Vagões - Camping

■
NA CAPA: Cartaz do nosso concurso do centenário, por Luís Penha Coutinho



A maior parte dos distintos
Funcionários da C. P. prefere
o Calçado «**NEIORK**»

Pela razão simples:

Cómodo — Elegante — Resistente

Fabricante: **J. Ferreira da Silva**

ESCAPÃES — Vila da Feira



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 focos 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.^{DA}
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

O Telefone **ERICSSON** ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE FOLQUE, 7, 1.º - LISBOA
Telef.: (P. P. C. - 2 Linhas) - 57193 - Teleg.: Ericsson