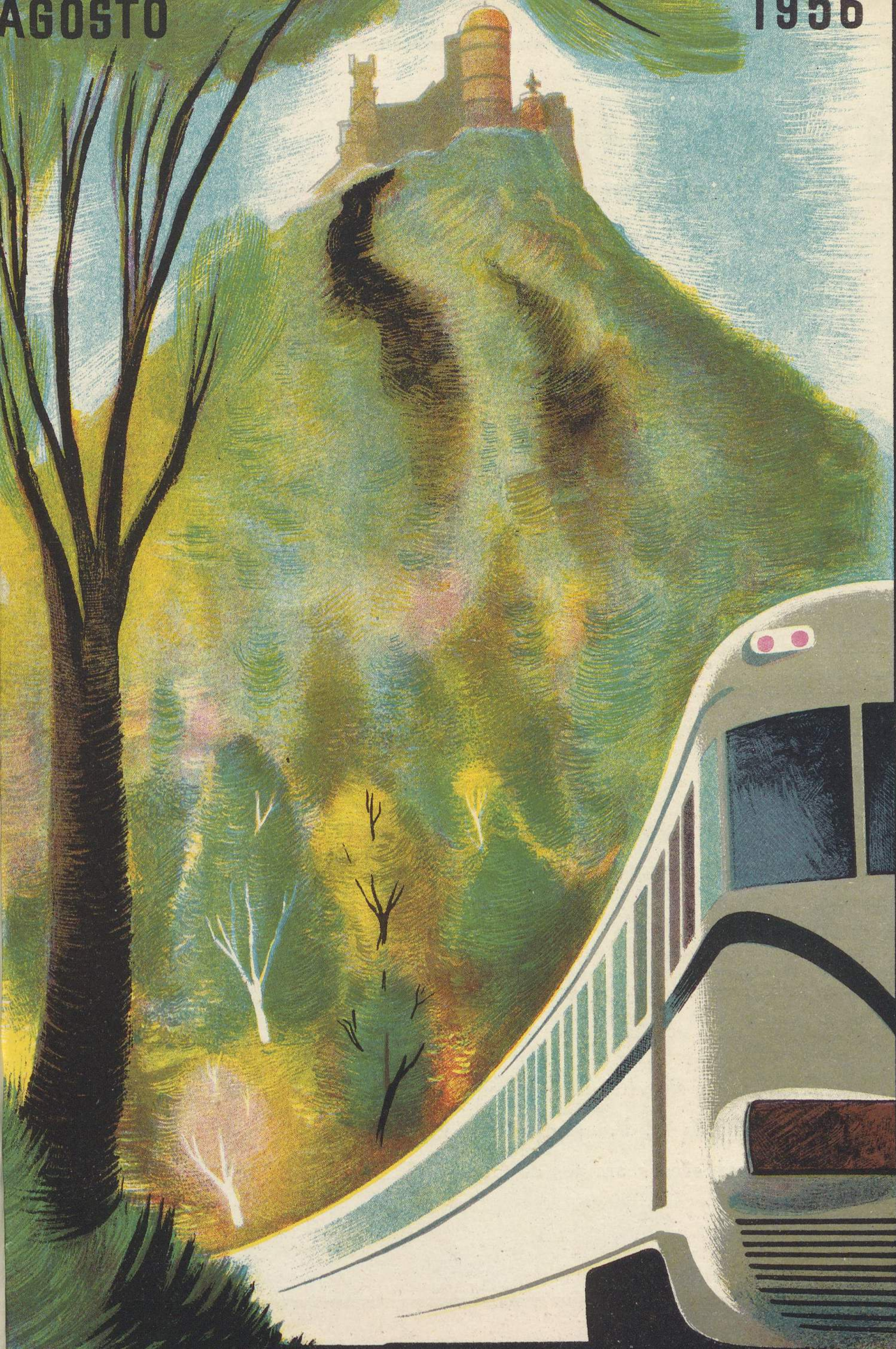


AGOSTO

1956



B
O
L
E
T
T
I
M
D
A
C
P.

326

O «Boletim da C. P.»

e o Centenário do Caminho de Ferro

Associando-se às comemorações do I Centenário do Caminho de Ferro em Portugal, vai o «BOLETIM DA C. P.» aparecer, em Outubro próximo, em edição especial.

Trabalha-se com afã, desde já, na organização desse número, que se pretende rodear do maior interesse de forma a assinalar da melhor maneira tão relevante data histórica — data em que tudo se conjuga seja festejada, em Portugal, com a maior vibração e entusiasmo.

O número compor-se-á de 64 páginas, em papel de 1.^a. Independentemente dos assuntos a inserir — que vai porfiar-se sejam do maior agrado para todos — incluir-se-á, em separata, como brinde, um magnífico mapa a cores da nossa Rede, em dimensões 40 × 27 cm. com todas as estações e principais apeadeiros e ainda a indicação das 3 actuais zonas ferroviárias em que o País se divide.

Procura-se simultâneamente corresponder ao bom acolhimento que o «Boletim da C. P.» sempre tem merecido dos seus assinantes e amigos — que são os amigos do CAMINHO DE FERRO.

O EDITOR

BOLETIM DA C.P.

N.º 326

AGOSTO — 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

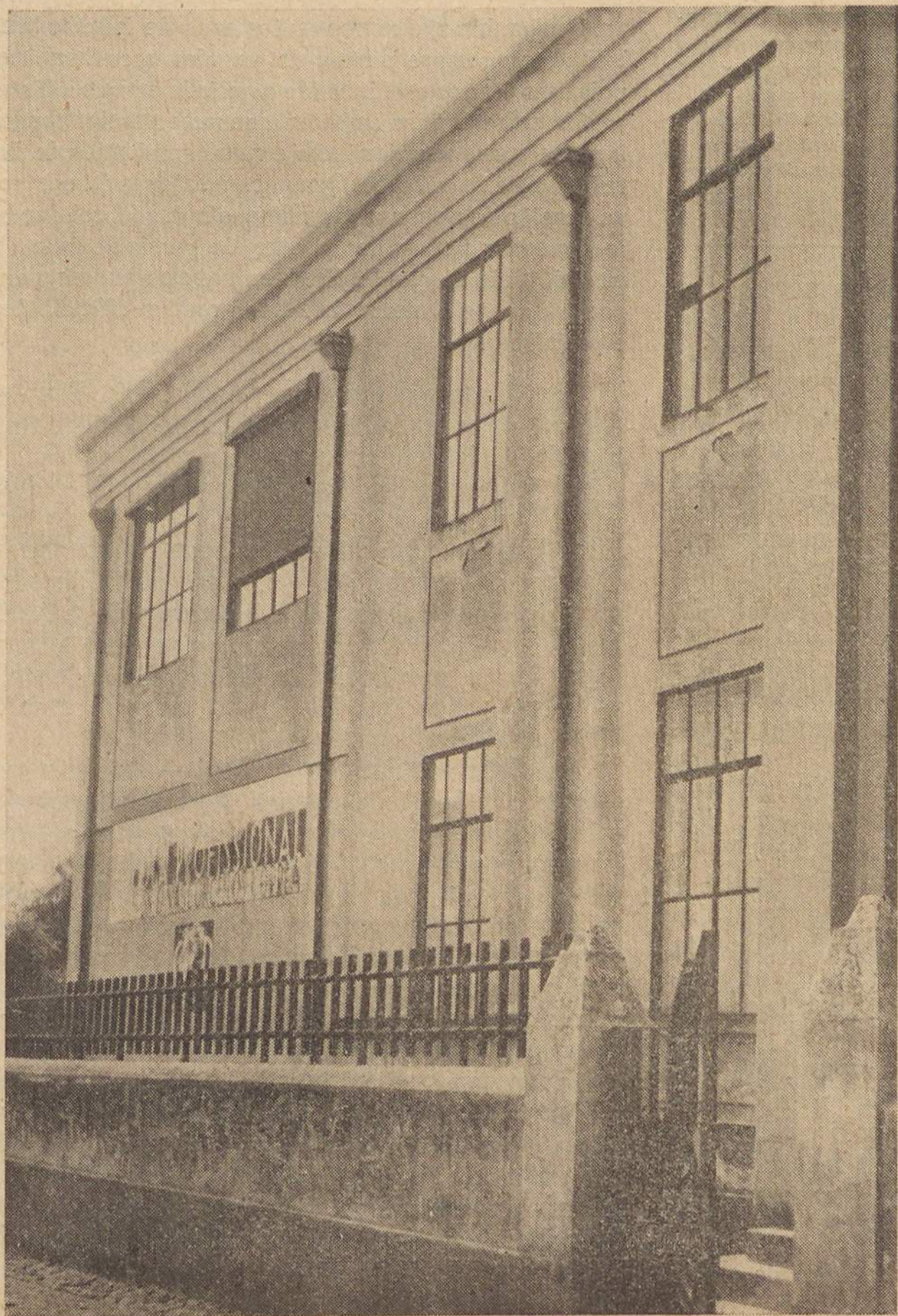
Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7—Telef. 2 0158—LISBOA

Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide

30 anos
de
benemérita
actividade

Como noutro lugar referimos, comemorou-se com grande festividade mais um aniversário desta Instituição que, através da Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, tem realizado, desde há 30 anos, fecunda e muito ampla obra de beneficência.

Edifício da Escola António Vasconcelos Correia





O Sr. Eng. Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia, associa-se à manifestação promovida

Calorosa homenagem ao Eng. Branco Cabral

pelos seus 25 anos de Secretário-Ge- ral da Companhia

— Desde que comecei a ocupar-me dos assuntos da Companhia e me tornei ferroviário, compreendi o fenómeno comum a este mister — ser-se ferroviário não é uma profissão, é uma paixão absorvente a que se fica ligado por múltiplos laços, tão fortes que se transmitem até de pais para filhos — afirmou o Sr. Eng. Branco Cabral.

Não quiseram os funcionários superiores da C. P. deixar passar despercebida a data do 25.º aniversário de posse do seu Secretário-Geral, Sr. Eng. António Branco Cabral. A sua notável actividade, visão clara, inteligência pronta, capacidade de iniciativa e espírito prático, nimbados sempre por compreensão humana e generosidade — são atributos que, por hoje raros, obrigavam o seu pessoal subordinado e amigo a render-lhe, nessa data festiva, preito de admiração, simpatia e reconhecimento — obrigação, diga-se de passagem, por todos prazenteiramente cumprida.

A sessão efectuou-se, em 14 do mês passado, na sala do Conselho, com extraordinária concorrência.

Presentes os administradores Srs. Conde de Penha Garcia e Dr. Malheiro Reimão. Director-Geral da C. P., Eng. Espregueira Mendes, Subdirector Eng. Campos Henriques e os funcionários dirigentes dos Serviços dependentes da Secretaria-Geral. Igualmente compareceu, pode dizer-se, todo o funcionalismo superior dos departamentos integrados na Direcção-Geral da Companhia.

A justificar a homenagem, falou, em primeiro lugar, o Chefe dos Serviços da Contabilidade e Finanças, Sr. Dr. Francisco Moledo — na qualidade de funcionário mais categorizado dos Serviços dependentes da Secretaria-Geral — que após os cumprimentos, acrescentou:

«Se um quarto de século é já um lapso de tempo apreciável na vida humana, vinte e cinco anos vividos

na Companhia são outros tantos anos de intenso trabalho, nem sempre isentos de grandes preocupações, pois nesses anos está incluído o período em que a Companhia sofreu sérios embates, que puseram duramente à prova o seu superior tacto e raras qualidades de inteligência e de trabalho. Quem, como alguns de nós, teve ocasião de o acompanhar nessas horas difíceis, pode testemunhar a soma de trabalho, de persistência e de clarividência de que V. Ex.^a deu sobejas provas para poupar ou, pelo menos, atenuar grandes dificuldades e prejuízos».

Terminou por agradecer ao Sr. Eng. Branco Cabral «a maneira delicada como sempre tem tratado a classe ferroviária».

Seguiu-se o Sr. Eng. Espregueira Mendes, que disse ser a homenagem prestada ao Sr. Eng. Branco Cabral pelos seus colaboradores, ao completar vinte e cinco anos de serviço no desempenho do alto cargo de Secretário-Geral da C. P., a todos os títulos bem merecida e por isso sem favor algum lhe levava as saudações de todos os que com a direcção trabalham.

«O Sr. Eng. Branco Cabral — acrescentou — tem servido a empresa com dedicação e inteligência invulgar e sabido sentir e procurado resolver as inúmeras dificuldades que dia a dia se nos deparam e com entusiasmo criar e colaborar nos grandes empreendimentos, aplaudindo-os, animando todos e não descansando enquanto não se atinge a sua completa realização. As suas qualidades pessoais, que tanto admiro, são de facto um precioso dom, pois como ninguém sabe criar amigos em todos os que com ele têm o prazer de privar. Todos nós reconhecemos também o seu admirável sentido de colaboração, procurando sempre, pela conjugação de esforços e de boas-vontades, atingir os fins mais úteis para a empresa que tão lealmente servimos. Vim confirmar, perante todos, as nossas

dívidas de gratidão e desejarmos-lhe longos anos de vida».

Por último falou o Sr. Eng. Branco Cabral que, num brilhante improviso, que conseguimos fixar na íntegra, disse:

Srs. Administradores, Sr. Director-Geral, meus amigos:

Estes cumprimentos que hoje tiveram a amabilidade de me apresentar produzem em mim sentimentos contraditórios. Por um lado, de desagrado pessoal: — por ter sido colhido de surpresa e não ter tido tempo de preparar o substancioso improviso de agradecimento; ainda de desagrado, por me colocarem «em foco», e saber por experiência de fotógrafo amador quanto estão distantes as intenções do fotógrafo dos méritos do fotografado, e eu próprio não me reconhecer nas palavras amáveis que me dirigiram; e ainda porque, me parece, terem envelhecido de alguns meses os meus vinte e cinco anos. Sei que só em dois de Janeiro fui investido definitivamente nas funções de Secretário-Geral, embora já há alguns meses exercesse o cargo interinamente, desde que se dera a ascensão do Sr. Pinto Osório a Administrador.

Cabe aqui uma homenagem ao meu antecessor, cujos conselhos sempre me foram proveitosos e a quem desejo longa vida para continuar, com a sua lúcida inteligência, privilegiada memória e saber de experiências feitas, a prestar à Companhia os relevantes serviços que ainda hoje lhe presta.

Seja como for, ou como queiram, há um quarto de século que sou funcionário da Companhia, como Secretário-Geral. Adverso, por temperamento, a exercer funções contínuas, quis sempre ser menos funcionário do que animador de boas vontades. Desde que comecei a ocupar-me dos assuntos da Companhia e me tornei ferroviário compreendi o fenómeno comum a este mister: — ser-se ferroviário não é uma profissão é uma paixão absorvente, a que se fica ligado por múltiplos laços, tão fortes que se transmitem até de pais para filhos.

A esta paixão ferroviária sacrifiquei, ao tomar conta do cargo de Secretário-Geral, certamente, os meus interesses particulares; e, no correr destes anos, muitas vezes esqueci pela Companhia assuntos pessoais, incluindo neles a própria família. É-me grato verificar que o que sacrifiquei de mim próprio, aqui se concentrou e se traduziu na amizade dos meus colaboradores. Amigos tem sido o capital que eu consegui amilhar ao longo duma vida de trabalho. Não creio que esteja isento de inimigos, mas esses mesmos só o são porque não passaram perto de mim e não tive oportunidade de evangêlicamente os abraçar. É pois aos meus colaboradores mais directos que a Companhia deve o meu trabalho destes vinte e cinco anos. Em bons e maus tempos — como salientou o Dr. Pinto Moledo — sempre colaboramos com perfeito espírito de equipa, uma equipa a que eu soube comunicar o meu entusiasmo.

Aproveito esta oportunidade que me dão para

agradecer aos que estão e aos que já cumpriram aqui o seu labor, e que não esqueço, esta amizade que me desvanece e os serviços que têm prestado, suprimindo tantas vezes as minhas insuficiências.

Um serviço estou certo ter prestado, por mim próprio: esse se refere ao Sr. Engenheiro Espregueira Mendes. Recordo a tarde em que em pediu para o receber, e me solicitou o conselho se deveria ou não

aceitar o convite para Subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações. Encorajei-o decididamente a aceitar esse alto cargo, onde tão distintamente serviu a Nação, cargo que lhe abriu afinal as portas da Direcção-Geral da Companhia. Agradeço-lhe as suas generosas palavras, justas no que diz respeito à colaboração que lhe tenho prestado e estou disposto a continuar a prestar, pois tudo merece quem com tão perfeita compreensão do seu cargo, lealdade para com os grandes e pequenos, elegância de atitudes morais e profissionais, é bem o chefe de todos nós.

Agradeço aos Srs. Administradores Conde de Penha Garcia e Dr. Malheiro Reymão a sua presença junto de mim e neles a entidade *Administração* de quem sempre recebi as mais distintas provas de consideração. Recordo-me dos Presidentes com quem servi, uns ainda vivos, outros já desaparecidos, todos amigos, duma amizade fortalecida num duro trabalho comum, e devo uma referência muito especial ao actual Presidente, Sr. Doutor Mário de Figueiredo, a cujas qualidades de carácter e inteligência presto a minha homenagem muito sincera de admiração e que, graças ao incontestável prestígio de que desfruta em Portugal, se tornou credor da gratidão de quantos trabalham na Companhia e do progresso dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Meus Senhores: Não navega em mar de rosas a Companhia, o que de resto acontece a quase todas as explorações ferroviárias do mundo.

Mas contra ventos fortes e más marés é que nós mais precisamos de continuar a enfunar as nossas velas, enchendo-as de fé, de confiança e de optimismo,

Uma das funcionárias presentes entregou uma linda corbelha de flores ao homenageado que, por fim, cumprimentou pessoalmente cada um dos funcionários presentes, que por completo enchiam o vasto salão do conselho.

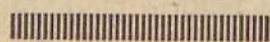


O sr. Eng. Branco Cabral, agradecendo a homenagem que lhe foi prestada pelo pessoal



Um aspecto da mesa da presidência na sessão comemorativa do aniversário

Os 30 anos do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide foram muito festejados



A sessão comemorativa do aniversário teve a presença do Director-Geral da C. P.

FOI em 1926 que um reduzido grupo de modestos ferroviários teve a feliz ideia de constituir o Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide. A sede funcionava então em acanhada residência particular de Campolide. O propósito foi, exclusivamente, instruir profissionalmente maquinistas e fogueiros – muitos dos quais, mais tarde, se tornaram mestres na condução de locomotivas.

Posteriormente, no objectivo de contribuir para o ensino primário dos filhos dos associados, evitando-lhes deslocações e criando uma escola junto das suas casas com ambiente familiar, pensou-se na construção da actual sede, no Bairro da Liberdade, em Campolide, visto ali reunir todas as condições necessárias para o efeito previstas.

Graças à dedicação dos associados, à boa vontade da empresa ferroviária e ao carinho das entidades oficiais foi possível levar à ante

a altruista obra que, já então, tantos se propunham desveladamente realizar.

Em 1934, procedeu-se à inauguração da nova sede a que se deu o nome de Escola Profissional de António Vasconcelos Correia, em atenção ao, nessa época, Presidente do Conselho de Administração da C. P.. Simultaneamente aulas de Instrução Profissional, cursos Comercial e Industrial, cursos de Instrução Primária diurnos e nocturnos e Posto Médico, eram ali criados e entravam em funcionamento regular, com grande frequência de alunos.

Em 1936 a Escola foi considerada, por despacho ministerial, Instituição de Beneficência.

Com o decurso dos anos, a notável Instituição tem sido ampliada e melhorada transformando-se na obra meritória e magnífica que hoje é.

Para que se possa fazer ideia do esforço despendido pelos ferroviários de Campolide, será justo destacar as suas actuais actividades:

Aulas de Instrução Primária para crianças, com cerca de 350 alunos.

Aulas para maquinistas e fogueiros.

Aulas para o pessoal da via.

Aulas de Instrução Primária para adultos.

Além desta vasta rede de instrução, mantém, a expensas suas, 57 alunos nas escolas Comerciais e Industriais e concede bolsas de estudo a filhos de sócios que frequentem, com aproveitamento, os Liceus.

Desde 1954, funcionam também, na sede, aulas da Campanha Popular de Adultos, para agentes da C. P., subsidiados por esta, com uma lotação desde o início, de 444 alunos.

Mas mais ainda: foi montado na sede um modelar Posto Médico, provido do melhor material, incluindo um moderno aparelho de radioscopia, onde são feitas cerca de 1.800 consultas anuais, em benefício dos sócios e respectivas famílias.

É óbvio que o intento dos elementos directivos do Grupo não se queda por aqui.

Desejam e aspiram realizar mais e melhor, tornando cada vez mais fecunda e ampla a grande obra de beneficência que desde há 30 anos a Escola Profissional de António Vasconcelos Correia tão louvável e generosamente tem levado a efeito.

* * *

Para comemorar o 30.º aniversário da Instituição, realizou-se no pretérito dia 17 de Junho, na sede do Grupo, uma sessão solene. Assistiram o Director-Geral da C. P. e muitos funcionários superiores da Companhia. Entre muitos outros, estavam presentes os Srs. Eng.ºs Campos Henriques, Fernando Arruda Horta e Costa, Vasco Viana, Noronha, Almeida e Castro, Drs. Pinto Moledo e Élio Cardoso e Sr. Encarnação e Silva. Estavam também os actuais dirigentes do Grupo: srs. Carlos Parreira, presidente, Manuel Patrício, tesoureiro, José de Campos, secretário e António Comprido, bibliotecário.

Presente, igualmente, o Sr. Carlos d'Ornellas, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».



O Director-Geral da C. P. com os dez mais antigos sócios do Grupo Instrutivo, que receberam emblemas de ouro

Na sessão, presidida pelo Sr. Eng.^o Espregueira Mendes, falou em primeiro lugar, em nome da direcção do Grupo, o Sr. António Eusébio Comprido, de cujo discurso reproduzimos estas passagens:

Como membro da direcção do «Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, Escola de António Vasconcelos Correia», as minhas primeiras palavras são de agradecimento a V. Ex.^a pela vossa honrosa presença nesta nossa pequenina festa. Alargo os meus agradecimentos à Imprensa do nosso País aqui representada, pois que é através dos seus periódicos que se dão a conhecer publicamente todas as causas nobres e justas. De uma maneira geral os meus agradecimentos vão também para as pessoas aqui presentes, pois que se não fosse a vossa simpática presença, a nossa festa não teria o brilho e o significado que lhe quisemos dar.

De colaboração com o Ministério da Educação Nacional funcionam na nossa sede 6 aulas para instrução primária, onde os filhos dos ferroviários têm a sua matrícula assegurada. Estas aulas têm uma frequência anual de cerca de 350 alunos de ambos os sexos. É também na nossa Escola que funcionam presentemente as aulas da Campanha Nacional de Educação de Adultos, dos empregados da C. P.

Mantemos também aulas para aperfeiçoamento profissional de maquinistas fogueiros e pessoal da via. Como os sócios que residem muito afastados da nossa sede não pudessem disfrutar dessas regalias, resolveu a direcção desta instituição, em 1953, organizar e pôr em prática um curso técnico por correspondência que, devido à sua utilidade, alcançou o maior êxito. Depois de concluído o referido curso verificamos com bastante prazer que o nosso trabalho não tinha sido em vão pois que todos os alunos chamados às provas finais alcançaram aprovação em todas as disciplinas. Por este motivo, em reunião expressamente realizada para esse fim, foram distribuídos diplomas a todos os classificados, mas aos 6 alunos que obtiveram as mais altas classificações foi-lhes oferecido como prémio um passeio cultural à França, onde visitaram os principais centros ferroviários, museus, jardins, etc. Esse passeio foi possível realizar-se, graças às facilidades que nos foram dadas pelo digníssimo Conselho de Administração e Direcção da C. P.».

Outros oradores se seguiram — os Srs. Felisberto José da Silva e Dr. Inácio Pardeilha Santos — que se congratularam com o trabalho realizado pela notável Associação.

Por último o Sr. Eng.^o Espregueira Mendes fechou a série de discursos com estas palavras que a seguir, na íntegra, reproduzimos:

Correspondendo ao amável convite que me foi dirigido, é com muito prazer que aqui estamos presentes para convosco prestar homenagem àqueles que

souberam iniciar e continuar tão proficientemente a instituição magnífica e meritória que é o Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide — Escola Vasconcelos Correia.

Por iniciativa do pessoal e com a indispensável colaboração da Empresa, que desde início compreendeu o seu alcance e projecção, foi possível realizar esta obra tão útil e proveitosa e assegurar a sua continuação.

Não conheço melhor ajuda para o trabalho do homem que a sua formação moral e a sua educação e instrução. De nada valem as poderosas e aperfeiçoadas máquinas constituindo os melhores e mais progressivos apetrechamentos se não tivermos adquirido a necessária preparação para delas sabermos e podermos aproveitar útilmente as suas enormes e cada vez mais extraordinárias vantagens.

Só assim o homem se poderá libertar de algumas das suas pesadas tarefas, com sensível aumento de produtividade para embaratecimento da produção e amortização da máquina. É por isso que cada vez será mais necessária a existência de escolas, de que esta, fundada há trinta anos por ferroviários de boa vontade e continuada com enormes dedicações, é exemplo vivo que honra sobremaneira todos os que para ela contribuíram e que hoje de modo tão simpático e com fortes aplausos são homenageados na pessoa de dez dos seus mais antigos sócios.

É que na Escola Vasconcelos Correia tem-se ministrado, além do ensino primário a milhares de crianças e adultos, ensino profissional e técnico aos ferroviários.

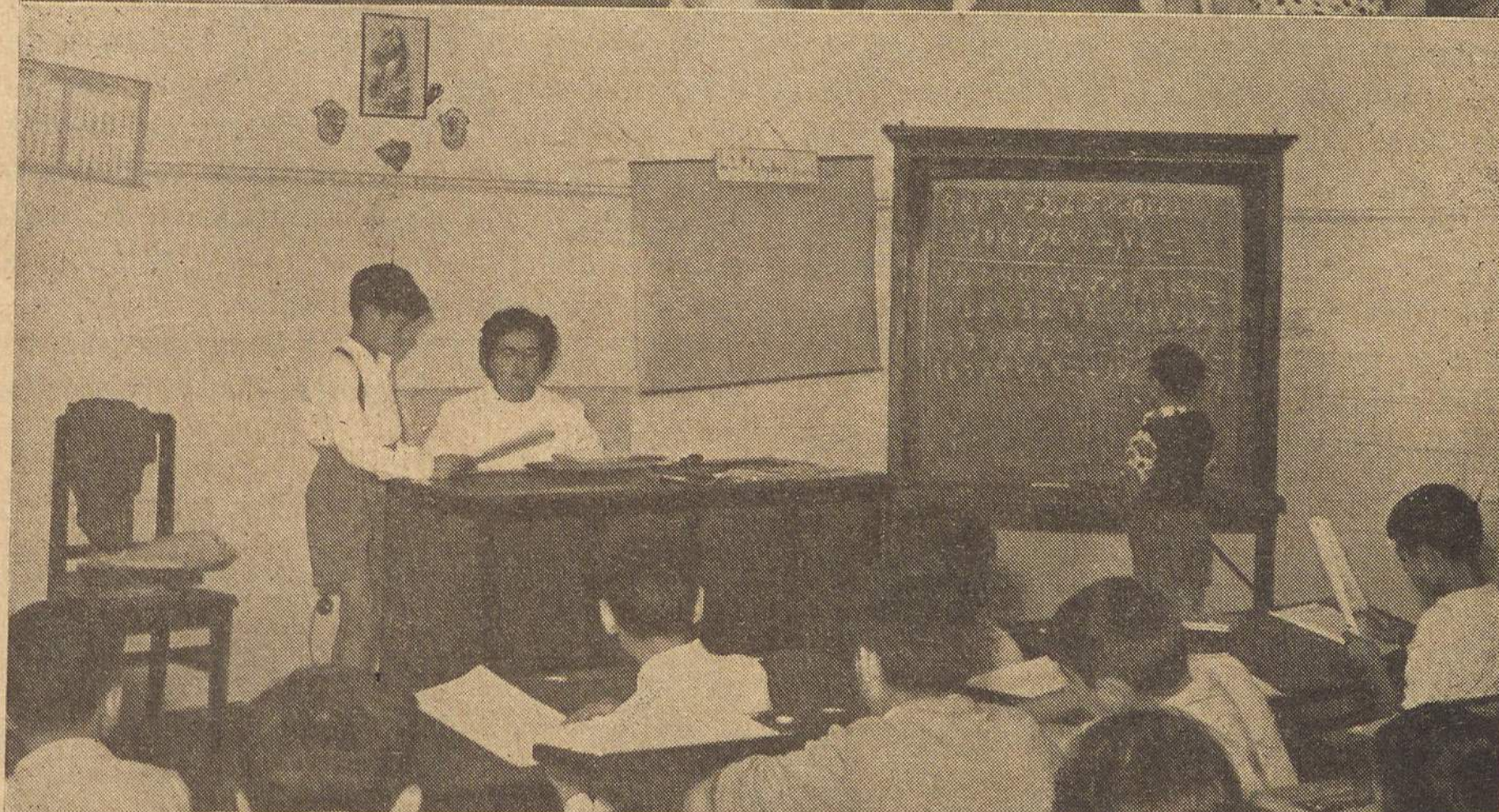
* * *

A Empresa que servimos, a cargo da qual está a execução do mais importante serviço público de transportes terrestres do País, tem conseguido, vencendo as maiores dificuldades, mas com franco e decidido apoio do Governo da Nação, modificar progressivamente o apetrechamento dos nossos Caminhos de ferro, quer através da aquisição de locomotivas e automotoras diesel e diesel-eléctricas, que tão benêficamente estão aperfeiçoando os nossos meios de tracção, quer neste momento através do plano de electrificação da parte mais importante das suas linhas, trabalho de grande vulto agora em plena marcha.

O pessoal tem sabido em todas as suas categorias, desde o Engenheiro ao Aprendiz, corresponder cada vez mais e melhor a esse esforço, aumentando e aperfeiçoando os seus conhecimentos e tornando-se mais apto pela instrução que lhes é ministrada, para o desempenho das suas novas funções.

Foi através desta escola que os necessários cursos, sobretudo para o pessoal de máquinas, tomaram vulto e aqui se continuam a realizar os respectivos exames. Por isso é também este o local mais apropriado e condigno para perante todos afirmar o nosso reconhecimento, não só à Escola que os albergou, mas também a todos aqueles, que ouvindo os nossos conselhos, nela souberam ensinar e quiseram aprender.

No ano do Centenário dos Caminhos de Ferro



Em cima: Um aspecto da assistência à festiva sessão. *Ao centro:* Uma das aulas em funcionamento, sob a regência da professora D. Maria Odette Ferreira de Castro. *Em baixo:* Centenas de alunos recebem anualmente instrução na Escola Profissional de A. Vasconcelos Correia

Portugueses mais obrigações caem sobre todos nós mas com dedicação, entusiasmo, disciplina e a ajuda de Deus, estou certo que havemos de dignificar a nossa profissão acompanhando o desenvolvimento económico do País com o aperfeiçoamento do serviço público que nos está confiado».

* * *

Procedeu-se depois ao descerramento — acto que foi sublinhado com demoradas palmas da assistência — das fotografias dos srs. Professor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P. e Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes.

Em seguida foram homenageados, com a distribuição de emblemas de ouro, os sócios mais antigos do Grupo Instrutivo: srs. Abílio Rodrigues, Manuel Joaquim Patrício, José Pedro dos Santos, Narciso Gameiro, Henrique Gavieiro Mendes, Manuel Luís Vide, Joaquim Gameiro, António Simões, Casimiro da Silva Dias e Joaquim Ferreira Patrício aos quais a numerosa assistência saudou com muitas palmas.

Feita a entrega dos emblemas, procedeu-se

à distribuição de vestuário e calçado aos filhos dos sócios mais necessitados e, seguidamente, foi oferecido um excelente lanche às 350 crianças que frequentam as escolas da benemérita Instituição.

Aos convidados e aos representantes da Imprensa foi também oferecido um primoroso copo de água.

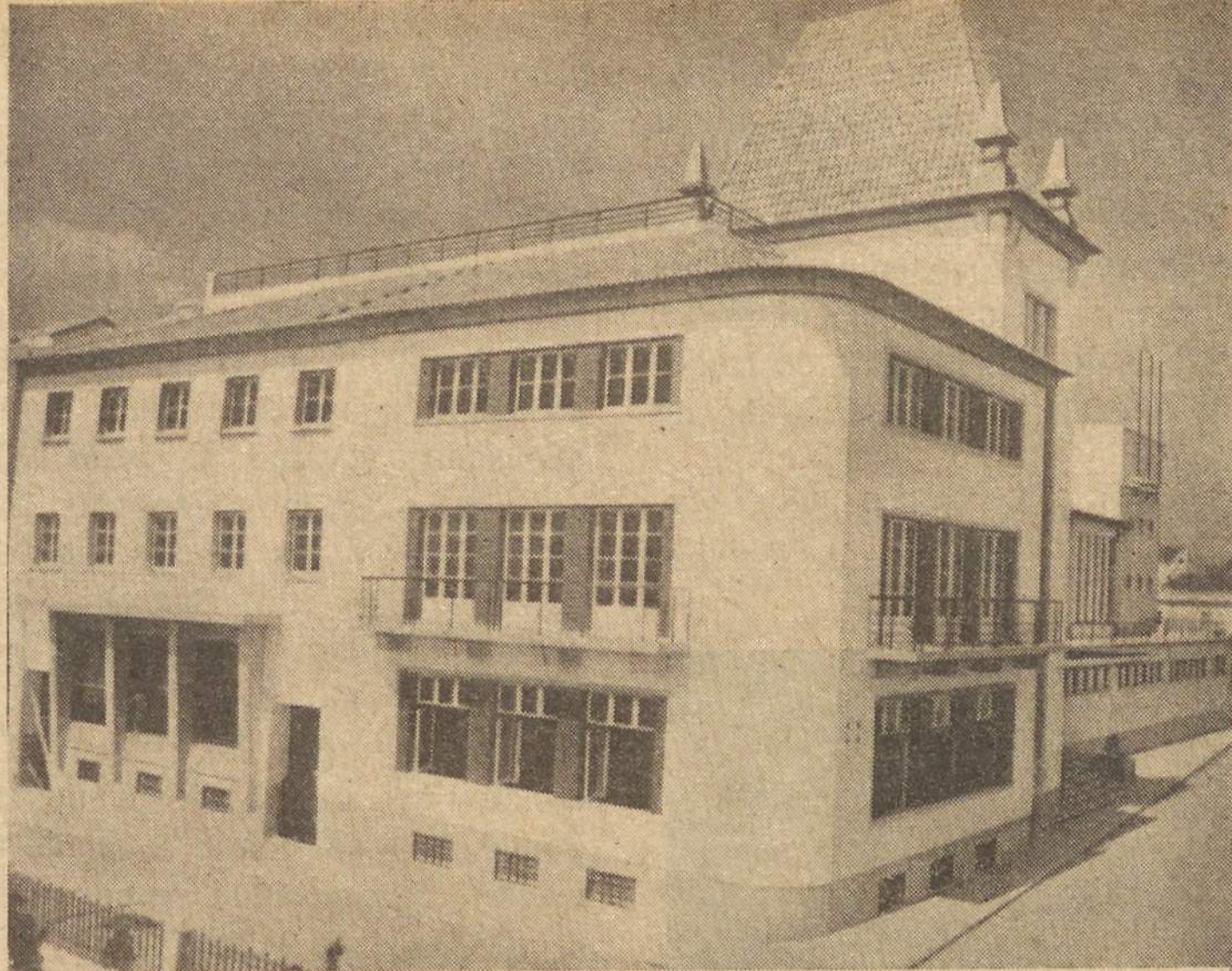
* * *

Nunca será demais enaltecer e relevar o propósito daqueles que, como os sócios do Grupo Instrutivo dos Ferroviários de Campolide, contribuem para uma obra de beneficência de tão grande projecção.

Neste mundo conturbado de egoísmos, de ódios e ambições, calam, bem fundo, as realizações desta natureza — sobretudo quando oriundas de pessoas de modestos recursos — como são a maioria dos associados da Instituição — que com tão pouco cada, têm conseguido obra de tão grande vulto.

O «Boletim da C. P.» felicita, por isso, vivamente, o Grupo Instrutivo dos Ferroviários de Campolide.





Aspecto exterior do Ginásio — Sede do F. C. Barreirense — inaugurado pelo Ministro da Educação Nacional, no passado dia 27 de Maio. É tido como um dos mais belos e grandiosos edifícios, no seu género, da Península

UM GRANDE CENTRO FERROVIÁRIO EM FESTA

O GINÁSIO — SEDE do Futebol Clube Barreirense, majestoso edifício, foi inaugurado pelo Ministro da Educação Nacional

Por OLIVEIRA DA SILVA

Agente de Tráfego de 1.^a classe

O Barreiro é uma terra de trabalhadores especializados. O trabalho oficial e o trabalho fabril, nas grandes organizações industriais que ali existem, implicam um numeroso grupo de profissões, que são actividades remuneradas a cujas pausas corresponde o ócio, aproveitado ou não.

O dr. Sílvio Lima, notável ensaísta, diz que «a profissão serve de base ao desporto; este está *antes e depois* daquela». Num meio fortemente industrializado, como é o Barreiro,

o desporto, que, doutrinalmente, deve estar antes e depois da profissão, ainda não é máquina produtora de rendimento, num sentido absoluto. Sê-lo-á mais tarde, com o advento do desportismo profissional, mas, quando tal suceder, o trabalhador especializado fará das suas horas de lazer uma disponibilidade de tempo inaplicável ao galardão do desporto. Não verá neste o facho glorioso de outros tempos.

Porque o desportismo profissional, num sentido absoluto, repito, não existe ainda no

Barreiro, o trabalhador-artífice aproveita aqui as suas horas de ócio para dotar a sua terra de obras em que o espírito associativo seja a expressão de uma força espontânea anterior e posterior ao trabalho profissional. Os clubes desportivos do Barreiro são exemplos típicos de adesão colectiva ao desporto não-utilitário, que têm resistido, pela ascendência do trabalho profissional diferenciado, à evolução do futebol-espectáculo.

Desta característica dos meios industrializados é exemplo o Ginásio-Sede do Futebol



Na mesa de honra da sessão solene viam-se, entre outras individualidades, os srs. Ministro da Educação Nacional e Director Geral da C. P.

Clube Barreirense, inaugurado em 20 de Maio último. Construído durante sete anos, em parte com o esforço de numerosos trabalhadores em horas de ócio, a mão-de-obra gratuita impulsionou-a a tal ponto que os obreiros se apresentam com títulos de orgulho e vontade férrea. Dir-se-ia que o desporto, no autêntico sentido do termo, se corporizou na pedra-sobre-pedra.

Mas este resultado não seria justificável se, na base da adesão espontânea à actividade gratuita, não estivesse a incapacidade financeira do clube. Superá-la em larga escala pelo esforço sem recompensa pessoal é, além de desporto puro, uma manifestação de grande interesse social. Onde existe uma forte corrente associativa há, pelo menos, o gosto de conviver e o sentido da entre-ajuda. Nume-

rosas colectividades, quase todas com sede própria e modernizada, provam essa tendência social, aparentemente desvirtuada, no entanto, pela dispersão, por haver grupos organizados em demasia, relativamente à densidade populacional do meio. Mas não estará na desconcentração associativa um fenómeno semelhante ao da árvore genealógica em que as ramificações significam uma continuidade necessária à vida? Vejamos. O Barreirense, o Luso, o Grupo Desportivo da C. U. F., os «Penicheiros», os «Franceses» e tantas outras colectividades do Barreiro afirmam-se, na divisão associativa local, unidades de um todo necessário ao equilíbrio dos ideais sobre diversos padrões de cultura. De aí o poder concluir-se que a desconcentração corresponde à necessidade local de tipos de associação diferenciados como se se tratasse de profissões especializadas.

* * *

No dia 20 de Maio o Barreiro esteve em festa. Bandeiras rubro-brancas (as cores do



Um aspecto da assistência à sessão solene da inauguração do Ginásio-Sede

F. C. Barreirense) em muitas janelas e um ar quente de satisfação geral, apesar da chuva miúda que caiu de manhã. Foguetes, morteiros — e a ordem era para lançá-los numa vertigem que levasse ao céu a mensagem de uma conquista milagrosa. As raparigas estavam felizes, como que presagiando o seu

noivado próximo, e toda essa grande massa associativa do Barreirense acordara sobre um deslumbramento. O sonho ganhara asas e, subindo no espaço celeste, descera à Terra. O milagre confirmava-se!

O Governador Civil do Distrito e o Presidente da Câmara Municipal içaram bandeiras representativas nos três mastros de honra. Foi o início do programa. A filarmónica do Grupo Desportivo da C. U. F., tocando, e os bombeiros dos Caminhos de Ferro, perfilando-se, davam ao acto a eufonia e o perfil austero dos momentos solenes.

Às 15 horas partiu para os limites do concelho, no lugar de Coina, uma caravana de 120 automóveis e incontáveis bicicletas motorizadas, para esperar os srs. Ministros da Educação Nacional e Director Geral de Desportos e Educação Física e outros de honra entre os quais os srs. Director Geral da C. P. e Director dos Serviços de Fiscalização da I. G. A.. Depois da chegada de Suas Exceências, o protocolo não impediu a simplificação das apresentações pessoais e dos cumprimentos de boas-vindas. O sr. Prof. Francisco Leite Pinto conquistara, desde logo, a simpatia popular e o cortejo, rumo ao Barreiro, foi entre palmas e vivas.

Após a visita oficial ao majestoso edifício do Ginásio-Sede, houve a sessão solene para a sua inauguração. O sr. António Balseiro Fragata, presidente da comissão que promoveu a realização da Obra, leu a história das dificuldades e canseiras que teve de suportar e disse-se compensado pelo auxílio financeiro do Governo da Nação e por muitas outras adesões, referindo demoradamente a de D. Jorge de Mello, administrador da C. U. F., cuja dádiva tem o valor de centenas de contos. Abraçou os seus colaboradores mais directos e entregou, simbolicamente, a chave do edifício ao presidente da Direcção. Houve mais discursos de exaltação clubista e, por fim, o sr. Ministro da Educação Nacional doutrinou acerca de desporto e educação física, discursando para um auditório escolhido, que entretanto passara de entusiasta a silenciosamente atento. «Á medida que o maquinismo se desenvolve — disse o sr. Prof. Leite Pinto — as pausas no trabalho aumentam e, portanto, haverá mais possibilidade de o operário, acostumado ao esforço, vir a em-

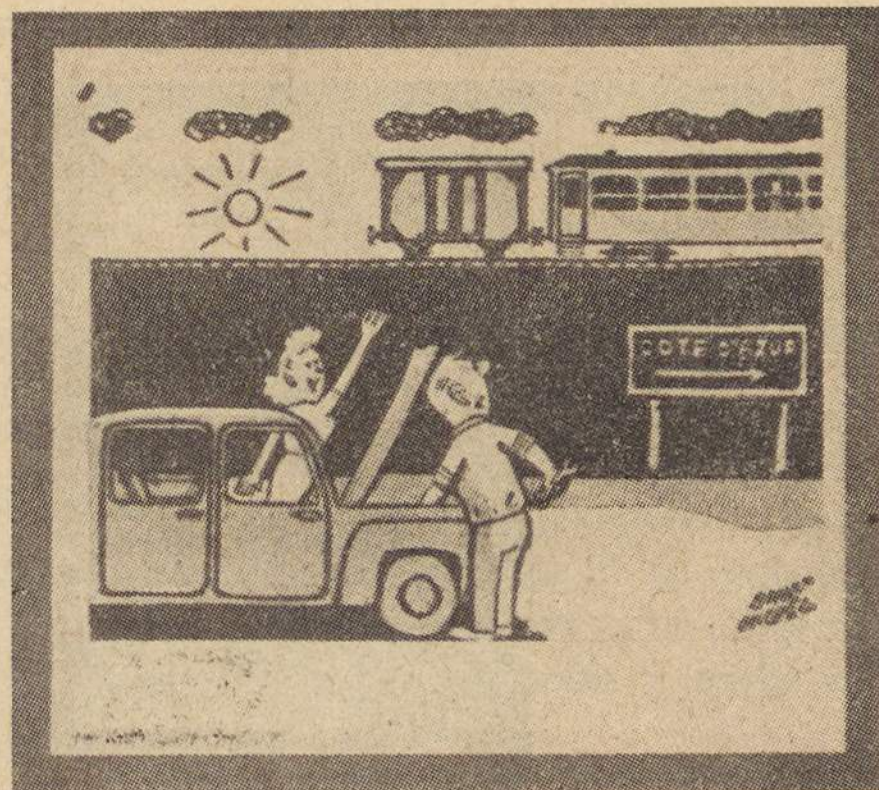
pregar os seus ócios fazendo desporto. Este ginásio está assim em lugar próprio. Uma terra como o Barreiro necessitava de uma instituição desta envergadura e, por isso, o Estado esteve presente pelos Ministérios de Obras Públicas e da Educação Nacional no feixe de colaborações e dedicações que tornaram possível a realidade que hoje inauguramos». E a terminar: «Trabalho de Hércules realizou a comissão que conseguiu erigir esta magnífica casa, mas nela não entrará qualquer dos vícios que, em simbiose, aparecem amiúde ligados às virtudes desportivas. Foi esta certeza que me trouxe aqui e que me leva a felicitá-los em nome do Governo». As palmas não bastaram. Houve ramos de flores. O sr. Eng.º José Alfredo Garcia, presidente da Câmara Municipal do Barreiro, inaugurou um busto do presidente da Comissão Pró-Ginásio, a pedido do presidente da Assembleia Geral do Clube. E em coro a assistência votou: «Viva o Barreiro! Viva o Barreirense!».

* * *

Parabéns ao Barreiro — grande centro ferroviário.

Alguds operários especializados das Oficinas da C. P. trabalharam gratuitamente, nas suas horas de folga, na construção deste majestoso Ginásio-Sede.

BOM HUMOR...



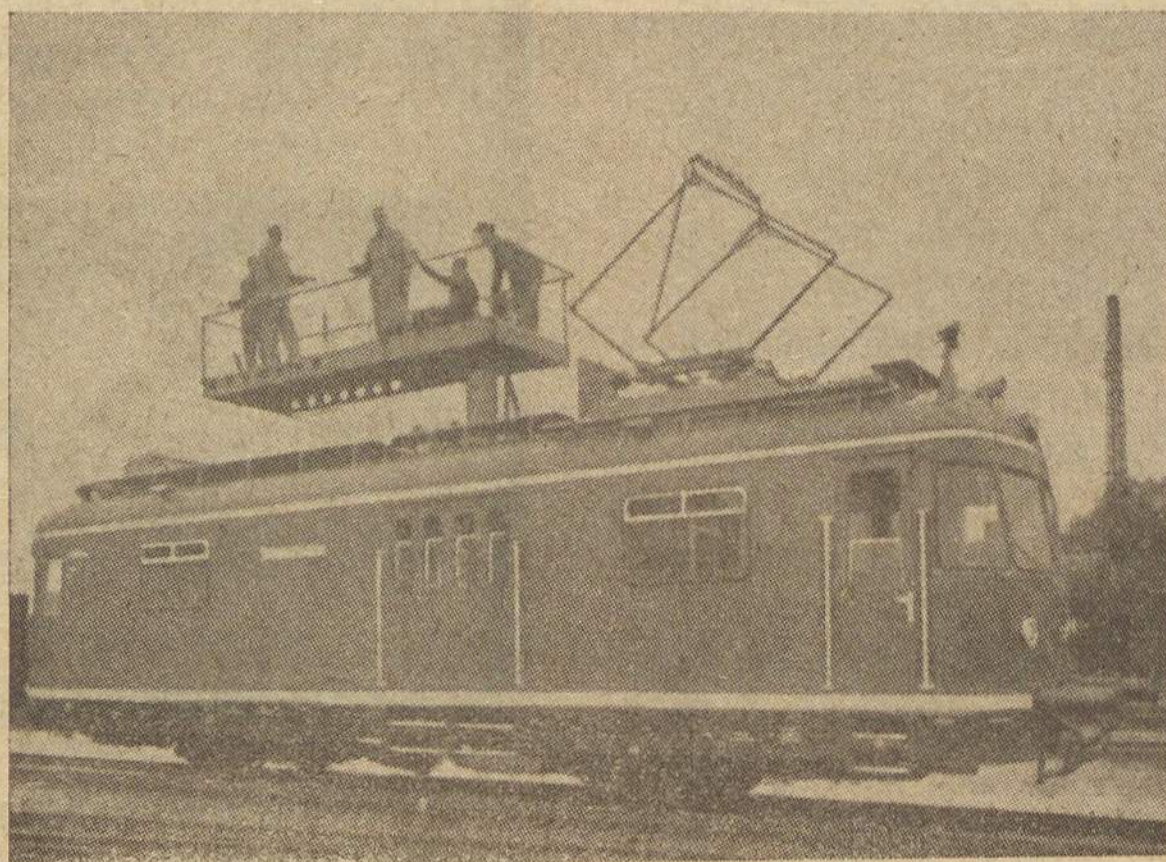
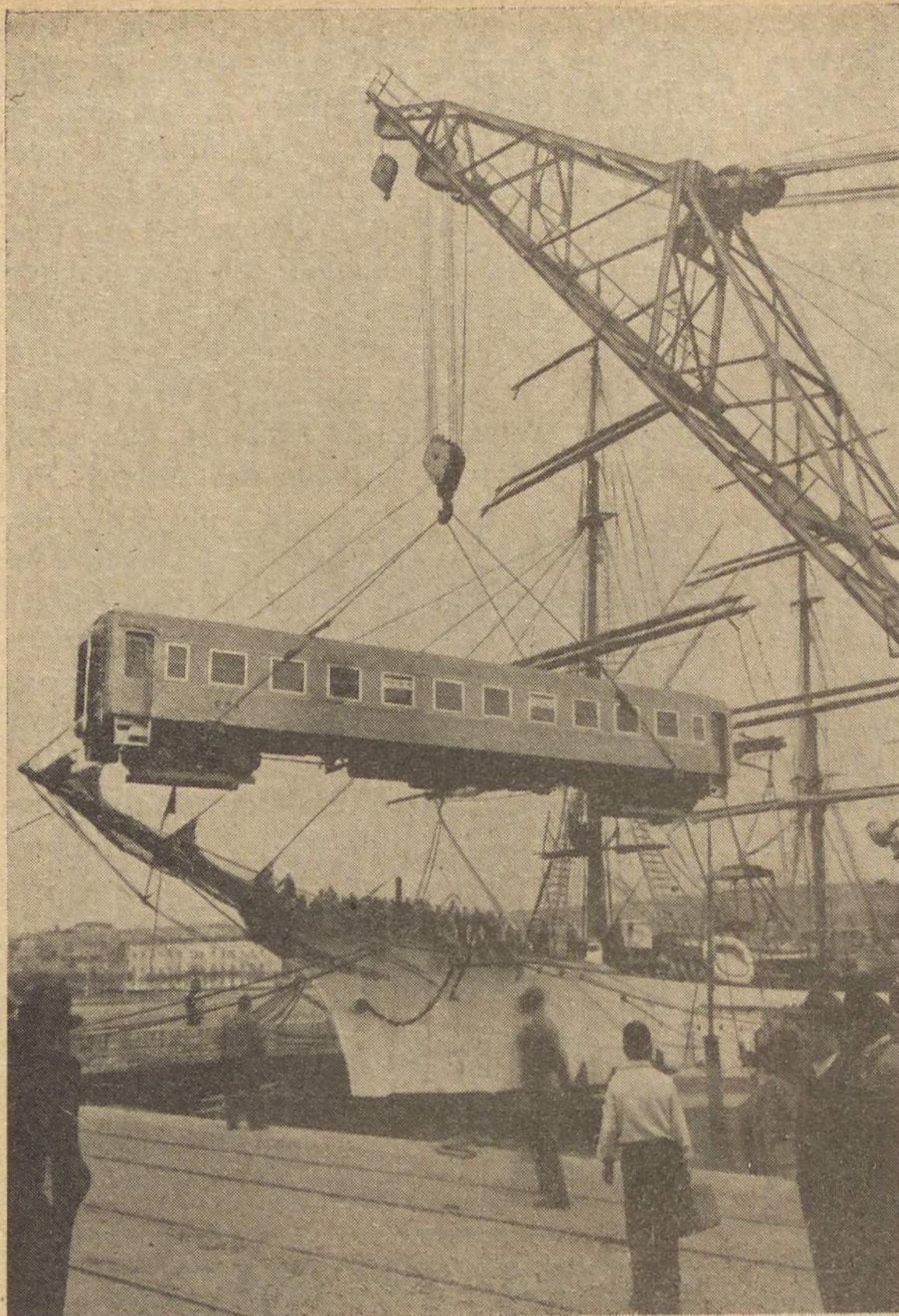
—Não o reconheces? Foi quem nos vendeu este automóvel...

Carruagens metálicas construídas em Portugal

Têm seguido, ultimamente, com bastante frequência, para os Caminhos de Ferro do Ultramar, carruagens metálicas construídas em Portugal.

A gravura que inserimos mostra-nos o embarque de uma das 22 carruagens de 3.^a classe, encomendadas pelos Caminhos de Ferro de Moçâmedes. Magnífico de fabrico, comodidade e conforto, este material está sendo produzido pela fábrica SOREFAME, da Amadora, sob a fiscalização de técnicos da C. P.

Estas carruagens, de aço inoxidável e estrutura tubular, constituem um motivo de justo orgulho para o seu construtor—cujos méritos são aliás sobejamente conhecidos nos meios técnicos do País—e representam um grande passo em frente na progressiva industrialização do nosso Portugal.



Veículo utilizado nas linhas férreas alemãs para inspecção e reparação das catenárias

Regulamentação **DISPERSA**

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 328 — 24-3-1956 — Novo regime de facilidades de transporte para viagens em linhas estrangeiras, a favor de agentes e suas famílias.

II — Divisão de Exploração

A — Serviço do Movimento

Ordem de Serviço n.º 113 — (Série M n.º 107), de 3-3-1956, — sobre a interrupção temporária da via descendente entre Campolide e Benfica nos períodos compreendidos entre as 9-35 e as 12-20 e as 14-00 e as 16-40 horas do dia 7-3-1956.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 112 — (Série M n.º 106), de 5-3-1956 —, sobre o restabelecimento da circulação normal entre Campolide e Lisboa-Rego.

Ordem de Serviço n.º 114 — (Série M n.º 108), de 6-3-1956 —, sobre a interrupção temporária da via descendente entre Campolide e Benfica, no período compreendido entre as 14-00 e as 16-40 horas do dia 9-3-1956.

Ordem de Serviço n.º 115 — (Série M n.º 109), de 7-3-1956 —, sobre a interrupção temporária da via ascendente entre Campolide e Lisboa-Rego, no período compreendido entre as 9-15 e as 12-10 horas do dia 10-3-1956.

Ordem de Serviço n.º 116 — (Série M n.º 110), de 8-3-1956 —, sobre a interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre Amadora e Queluz e da via descendente entre as mesmas estações nos períodos compreendidos entre as 9-30 e as 14-35 e as 16-35 horas, respectivamente.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 111 — (Série M n.º 105), de 13-3-1956 —, sobre o restabelecimento da circulação normal entre Sacavém e Póvoa.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 116 — (Série M n.º 110), de 13-3-1956 —, sobre o restabelecimento da circulação normal entre Amadora e Queluz.

Ordem de Serviço n.º 118 — (Série M n.º 112), de 14-3-1956 —, sobre a interrupção temporária da via descendente entre Campolide e Lisboa-R., a partir de 19-3-1956, no período das 0-25 às 6-10.

Ordem de Serviço n.º 119 — (Série M n.º 113), de 14-3-1956 —, sobre a interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre Queluz e Barcarena e da via descendente entre as mesmas estações nos períodos compreendidos entre as 9-30 e as 12-40 e as 14-00 e as 17-20 horas, respectivamente.

Ordem do dia n.º 4598, de 14-3-1956 —, sobre a mudança da hora legal, no dia 1-4-1956.

Ordem de Serviço n.º 117 — (Série M n.º 111), de 14-3-1956 —, sobre a interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre Olivais e Sacavém e da via descendente entre as mesmas estações nos períodos compreendidos entre as 8-55 e as 11-45 e as 14-05 e as 16-10 horas, respectivamente.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 117 — (Série M n.º 111) de 21-3-1956 —, sobre o restabelecimento da circulação normal, pelas duas vias, entre Olivais e Sacavém, a partir das 16-10 do dia 21-3-1956.

2.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 117 — (Série M n.º 111), de 22-3-1956 —, sobre a anulação do Aditamento de 21 de Março de 1956 e o restabelecimento da circulação normal entre Olivais e Sacavém a partir das 16-10 horas do dia 29-3-1956.

3.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 117 — (Série M n.º 111), de 27-3-1956 —, sobre a anulação do 2.º Aditamento de 22 de Março de 1956 e o restabelecimento da cir-

culação normal entre Olivais e Sacavém a partir das 16-10 horas do dia 31 de Março de 1956.

Aditamento à Ordem de Serviço n.º 119 — (Série M n.º 113), de 27-3-1956 —, sobre o restabelecimento da circulação normal entre Queluz e Barcarena.

Ordem de Serviço n.º 120 — (Série M n.º 114), de 28-3-1956 —, sobre a interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre B. Prata e Olivais e da via descendente, entre as mesmas estações, nos períodos compreendidos entre as 8-55 e as 11-40 e as 13-35 e as 15-50 horas, respectivamente.

Ordem de Serviço n.º 121 — (Série M n.º 115), de 28-3-1956 —, sobre a interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre Barcarena e Cacém e da via descendente entre as mesmas estações nos períodos compreendidos entre as 9-20 e as 12-40 e as 14-05 e as 17-20 horas, respectivamente.

B — Serviço Comercial e do Tráfego

43.º Aditamento à Tarifa Geral (em vigor desde 1-4-1956) — Altera o § único do artigo 21.º da Tarifa.

Anexo n.º 2 à Tarifa Internacional para o transporte de Passageiros, Bagagens e Cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha (datado de 27-3-1956) — Concede facilidades para viagens individuais, em 1956, por ocasião das feiras em França e no Sarre, e das peregrinações a Fátima em Maio e Outubro.

Convenção Internacional Relativa do Transporte de Passageiros e Bagagens em Caminhos de Ferro (C. I. V.) — Regula o transporte de passageiros e bagagens em tráfego internacional.

Convenção Internacional Relativa do Transporte de Mercadorias em Caminhos de Ferro (C. I. M.) — Regula o transporte de mercadorias em tráfego internacional.

19.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular (em vigor desde 22-3-1956) — Anuncia: Anulação do contrato n.º 1769, relativo ao ramal particular «Gaia-Hidráulica». Mudança de denominação

da «Socony-Vacuum Portuguesa», para a «Mobil Oil Portuguesa», no que respeita aos contratos n.ºs 1287 e 1611, relativos respectivamente, aos ramais particulares «Alcântara-Mar-Oil» e «Aveiro-Vacuum». Utilização por terceiros dos ramais particulares «Braço de Prata-Sacor» e «Famalicão-Socoli».

1.º Aditamento à Tarifa da carreira Barreiro-Portimão (em vigor desde 20-2-1956) — Inclusão de preços para Barreiro e Molinheta.

Aviso ao Público B. n.º 226 (em vigor desde 5-3-1956) — Anula o Aviso ao Público Te. n.º 24, relativo à concessão de bónus no preço de transporte de cartão, papel, papelão, sacos de papel, pasta de madeira e pasta de papel.

38.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 9-4-1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Valado e o Despacho Central de Nazaré.

180.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 1-4-1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Lagos e o Despacho Central de Odemira, servindo as povoações de Bensafrim, Aljezur, Odeceixe e São Teotónio.

217.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 15-3-1956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Castelo de Vide e o Despacho Central de Castelo de Vide.

296.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 4-4-1956) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de São Pedro do Sul e os Despachos Centrais de Castro Daire, Reriz, Parada de Ester e Mosteiro de Cabril e de passageiros e bagagens entre a mesma estação e os Despachos Centrais de Lamego e Régua.

297.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 4-4-1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a

estação de Régua e os Despachos Centrais de Castro Daire, Reriz, Parada de Ester e Mosteiro de Cabril.

298.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 4-4-1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Viseu e os Despachos Centrais de Termas do Carvalhal, Castro Daire, Parada de Ester, Lamego e Mosteiro de Cabril.

Carta-Impressa n.º 126 (em vigor desde 16-3-1956) — Anotação, na Classificação Geral de Mercadorias, dos Avisos ao Público que estabelecem preços especiais aplicáveis ao transporte de mercadorias.

C — Serviço da Fiscalização das Receitas

Comunicação-circular n.º 105 — 27-3-1956 — Requisições de transportes em regime de conta corrente ou a pronto pagamento dos Serviços Autónomos do Estado.

Circular n.º 1105 — 1-3-1956 — Disposições aplicáveis aos transportes internacionais de passageiros, bagagens e mercadorias.

Circular n.º 1106 — 28-3-1956 — Novo regime de facilidades de viagens internacionais aos agentes das administrações ferroviárias e pessoas de sua família.

D — Estudos e Aprovisionamentos

3.º Aditamento à Instrução n.º 2525 de 12-3-1956 — Sinalização de Lisboa P. — Regras a observar na recepção de comboios ou marchas.

Instrução n.º 2632 de 19-3-1956 — Cruzamentos em via única.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2533 de 23-3-1956 — Sinalização da estação de Canas — Felgueira.

III — Divisão de Via e Obras

Instrução de Via n.º 404 de 7-3-1956 — Transcreve a carta n.º 63 788/30.ª de 3-3-1956 da nossa Direcção-Geral, comunicando que foi superiormente resolvido conceder licença sem vencimento aos agentes dos quadros efectivos que só disponham dos dias de férias

a que se refere o § único da Cláusula 30.ª do A. C. T.

Instrução de Via n.º 405 de 15-3-1956 — Transcreve a carta n.º 30 064/9 de 9-3-1956 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo as normas a seguir na utilização da licença com vencimento ao sábado, para o pessoal com o horário de trabalho de semana inglesa.

Instrução de Via n.º 406 de 31-3-1956 — Comunica que é aplicável ao pessoal do «Quadro do Pessoal Auxiliar» o determinado na Circular de Via n.º 2808 e Instrução de Via n.º 211 (Convocações para o serviço militar obrigatório).

Grupo Desportivo da C. P.

Festas comemorativas do seu 28.º aniversário

O Grupo Desportivo da C. P. festejou, no passado dia 1 de Julho, o 28.º aniversário da sua fundação, com um programa desportivo, que se realizou no seu Campo de Jogos de Marvila. Dele constou um encontro de basquetebol, entre as reservas do C. P. e uma equipa dos seus antigos atletas. Venceram os primeiros por 29-18.

Em Primeiras Categorias, realizou-se, a seguir, um jogo de basquetebol com os rapazes do *Maria Pia Sport Clube*, que terminou com empate por 52.

E a parte desportiva findou com um desafio de futebol entre o *Grupo Desportivo do Castelo* e *Grupo Desportivo da C. P.*, saindo vencedor o *Castelo*, por 3-2.

O almoço de Confraternização, que se realizou no Campo, e no qual tomaram parte grande número de sócios do Grupo, decorreu no meio de grande alegria.

O Campo de Marvila, que dispunha de instalação sonora, foi durante o dia muito visitado.

Descontos nas compras de mobiliário aos ferroviários

A firma Carvalho, Ferreira & Nunes, Ltdª., Rua do Freixo, 1826-1828, no Porto, comunica-nos conceder futuramente o desconto de 10% em todas as compras de mobiliário que os ferroviários da Companhia façam.

Dos

J

ORN



OS

Os comboios franceses vão ter hospedeiras como nos aviões

Os caminhos de ferro franceses não querem ficar atrás das companhias de navegação aérea e, por isso, os comboios que cruzem grandes distâncias através da França terão também hospedeiras. O seu uniforme, confeccionado por Jacques Heim, será cinzento, da cor dos *rails*, e compreende um vestido de lã de mangas compridas, dotado de uma gola listada, cinzenta e branca. Um *plastrom* dissimulará, em parte, um aventalinho muito coquete. Nas costas do vestido, um escudo com as armas de uma província francesa.

Foram apresentados trinta modelos de uniformes mas o júri de selecção escolheu o de Jacques Heim, que foi concebido por um aluno da Escola da Câmara Sindical da Costura Parisiense.

Os turistas, em Itália, já podem pagar os hotéis e mais despesas em dinheiro do seu País

O governo italiano publicou, ultimamente, um decreto criando mercado livre para a moeda estrangeira, o que permitirá aos turistas pagarem as suas contas nos hotéis e outras despesas normais em moeda do seu país, sem terem de o cambiar em liras italianas.

Comboios com motor de automóvel

Um comboio com rodas de borracha estará dentro em breve a transportar hóspedes e a sua bagagem nos domínios de um hotel de Washington. As viagens realizar-se-ão entre o hotel propriamente dito, a piscina, os cam-

pos de ténis e o parque automóvel. O comboio, de duas carruagens, com um motor de automóvel, terá capacidade para 27 passageiros e uma velocidade máxima de uns 20 quilómetros por hora.

Os Caminhos de Ferro Noruegueses suprimem a tracção a vapor

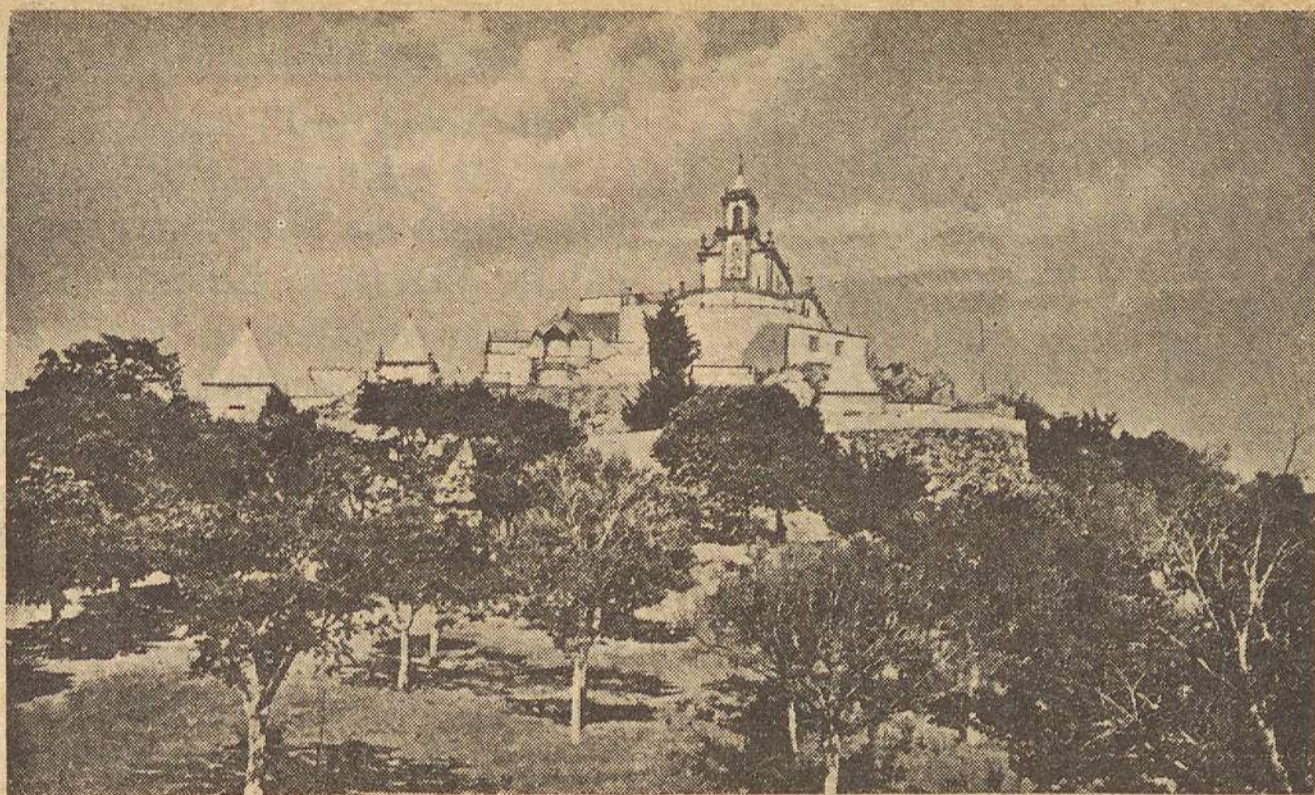
A Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado da Noruega estabeleceu um plano progressivo para a total supressão da tracção de vapor. O plano de electrificação, já aprovado pelo Parlamento, vai realizar-se sem demoras e o resto da rede ferroviária será transformada à base de tracção diesel.

Graças ao novo plano, os caminhos de ferro noruegueses esperam obter importante economias que se traduzirão num crescente aperfeiçoamento dos seus serviços.

O prejuízo no serviço ferroviário de passageiros nos Estados Unidos da América

O grande prejuízo no serviço de passageiros, nos Estados Unidos da América, vai ser objecto de estudo por parte da Comissão Inter-estadual de Comércio. Desde 1936 que se verifica prejuízo neste Serviço, com excepção dos anos de guerra 1942 a 1945, inclusive. Em 1943, o serviço de passageiros facultou o lucro de 279 milhões de dólares, mas em 1954, o prejuízo foi de 704 milhões de dólares. Em 1955, o prejuízo foi menor: 669 milhões de dólares, ainda vultoso.

Muitas empresas ferroviárias estão envidando esforços para pôr ao serviço comboios leves e para introduzir outras inovações, com o fim de reduzir os prejuízos.



VILA FLOR — Nossa Senhora da Assunção, Cabeço de Vilas Boas

VILA FLOR

TEM um nome lindo, sugestivo, poético, esta terra transmontana. E o nome nada tem de mentiroso e lisonjeiro. Merece-o bem. Quem a baptizou assim, era, além de *lavrador*, como ficou na história, também poeta.

Perde-se no andar dos tempos a existência desta vila que, segundo as crónicas, se denominava a Póvoa de Além Sabor.

El-Rei D. Dinis, que lhe deu o foral de vila em 24 de Maio de 1286, mudou-lhe, com efeito, o nome para Vila-Flor, e D. Manuel I concedeu-lhe novo foral em 4 de Maio de 1512.

Desconhece-se a sua verdadeira origem, no entanto sabe-se que já existia no tempo da dominação dos romanos.

A atestar a sua nobreza de séculos, mostra-nos ainda restos de muralhas e de uma torre que defendia uma das suas 5 portas.

Dessas 5 portas, em arco, resta uma denominada hoje «Porta da Vila», ou «Arco de D. Dinis».

As suas residências nobres ilustram a fidalguia desta terra com pedras de armas nos palácios dos Condes de Sampaio, dos Lemos, dos Cardosos de Menezes e ainda a Casa do Paço.

Como símbolo de justiça apresenta-nos

dois pelourinhos, o de Vila Flor, de granito, com ornatos estilo D. João V. Arruinado durante anos, dispersas as peças que o compunham, foi reconstituído em 1937, sendo o capitel e o remate superior as peças originais do antigo monumento.

O outro pelourinho, também de granito, embora diferente, tem o cunho comum aos dos existentes no distrito de Bragança.

Merece especial menção o Cruzeiro de Santa-Comba de Vilariça, monumento do século XIII.

A igreja matriz, reconstruída depois do seu desabamento no ano de 1700, oferece notável interesse pela sua arquitectura; o interior do templo é magnífico pela obra de talha dourada que expõe no altar-mor e nos quatro altares laterais.

As capelas de Santa Luzia e de S. Sebastião são dignas de nota, por serem construções árabes, provavelmente antigas mesquitas. Digna de menção é ainda a capela da família Lemos, como obra de arte.

E se a Casa dos Lemos é, na verdade, notável pela sua arquitectura; se a Igreja Matriz, com as suas duas torres sineiras, constitui também uma atracção turística; Vila Flor orgulha-se, porém, de outros valores,

das de vinho e cristais. As carruagens deslizam de mansinho. Um homem gordo, de lunetas de oiro e colete branco, bem barbeada a face trigueira, rapidamente desdobra o guardanapo com que cobre o peito e, impaciente, numa gula raivosa, despedaça um pão sobre o qual estende pedaços de manteiga, deliciosamente rescendente.

E os campos ficaram dormindo no silêncio e na paz; e os ceifeiros sobem outra vez ao monte, numa fadiga resignada, a recolher as palhas que os gados hão-de apetecer com balidos imploradores, pela invernia escura, quando as águas cobrirem a pastagem».

.

Em outro trecho — «Em jornada» — nova referência ao caminho de ferro:

«As «Cartas Peninsulares» de Oliveira Martins desmentem a má fama dos caminhos de ferro, como instrumento de ver o mundo. Essas paisagens do Vale do Tejo e da Beira, de que nos fala com tão viva percepção e belo poder de os reproduzir em palavras singelas e breves, passaram-lhe pelos olhos somente numa corriaa, talvez à razão de cinquenta quilómetros por hora.

É que em todas estas coisas de ver e compreender temos a contar, não só com o movimento dos objectos, mas também com a sensibilidade de quem por elas passa. A mais lenta jornada é incapaz de acordar os nervos adormecidos ou obtusos; e um simples lampejo pode descobrir infinitas vidas ao espírito atento, vibrátil, ávido de sensações.

Apesar desta circunstância, não me convenço de que os caminhos de ferro deixaram de ser o modo menos inteligente de viajar, o que menos concede aos olhos e ao pensamento. Não; creio ainda que eles, como todos os demais transportes rápidos, foram devastadores de boas e poderosas impressões, salutareas, educadoras. Quero só dizer e admitir que ainda assim podem aproveitar a quem possuir uma sensibilidade delicada.

Tudo isto eu pensava há pouco, rolando aturdidamente

por essas terras além, sacudido pela vertigem de uma máquina a vapor, cuspidando fumo negro e soltando a voz aspérrima sobre a primavera cândida e fulgente, caridoso remate de um inverno cruel.

Quantos segredos me foram murmurados por imagens passageiras, quanta beleza me acariciou a vista e o peito, quantas almas de paz e riso e tortura e sombra, passaram diante de mim!

• • • • •
«De repente, encontro-me cercado pela invasão de gente fina na carruagem, entre uma multidão de mantas, correias e fivelas.

Trazem muitos jornais. Sentam-se gravemente, a lê-los com sofreguidão.

— «Bravo»! exclamou o mais moço.

— «O que é?» responde um outro, pachorrentamente, olhando por cima da luneta.

— «Temos o *Trovador* no Coliseu». Lá estou caído». «É muito bom». «Pode-se fumar»!

Fumar ou não fumar, eis a questão! pensei comigo. Grande critério de arte e da vida!

Adormeci».

“
Ainda no mesmo livro se encontra outro trecho em que o tema é a viagem em caminho de ferro que ocupa todo o capítulo intitulado «Jornadas».

«Segundo li num periódico, já houve tempo em que na Inglaterra os comboios andaram mais ligeiros do que presentemente. Algumas linhas diminuíram a velocidade; sacrificaram-se três ou quatro quilómetros por hora. Não foi por certo comodidade dos viajantes; essa, nem podia modificar-se sensivelmente com tão pequena redução de velocidade, nem a pedia. Os viajantes pedem que as máquinas a vapor tenham asas e os transportem «mais velozes que o vento», na frase do poeta. Se há comboios hoje mais lentos do que em outros tempos, o motivo deve ser de ordem técnica e económica, ou as linhas se gastavam mais rapidamente do

que convinha, ou as máquinas despendiam em deterioração e combustível mais do que deviam para o negócio ser proveitoso; ou eram frequentes os perigos de descarrilamento, ou havia qualquer outro motivo que os engenheiros não-de conhecer e nós, os profanos na arte, não podemos alcançar. Para regalo dos viajantes, com certeza não foi. Esses continuam a suspirar pelos famosos cem quilómetros à hora.

Nem todos, diga-se a verdade. Conheço alguém, talvez um precursor ignorado, que já vai preferindo os comboios chamados mistos esses que param em todas as estações, aos correios, que vão com uma ansiedade desesperada. Não o faz por motivos de ordem estética ou moral; fá-lo simplesmente porque nesses comboios viaja muito menos gente e assim temos todas as grandes probabilidades de viajarmos com inteira comodidade, quase sós.

Preferiria outros motivos; mas ainda assim consola-me o facto, esperando entretanto que o espirito se modifique.

Eu, pela minha parte, confesso já fui do partido dos voadores. Se há vinte anos me perguntassem qual era o melhor comboio para uma jornada, com certeza respondia: — «O mais rápido». Pois nesse tempo, há vinte anos, tínhamos nós comboios de mercadorias, transportando ao mesmo tempo passageiros, comboios que ficaram célebres. Nem tinham pressa, nem paravam por pouco. Em cada estação davam tempo, no inverno, a que os passageiros se aquecessem num largo passeio; no verão, permitiam refrescar o corpo à sombra das árvores. Se o viajante era curioso, podia, em conversação com a mulher que vendia frutos, terminar um inquérito minucioso sobre a vila — situação, personagens políticos, riqueza e mais condições sociais. Esses comboios, que por meu mal desprezei e agora choro, eram afinal uma delícia de pachorra, mansidão e ensino.

Tenho saudades deles. Os famosos «rápidos» desenganaaram-me das vertigens da velocidade.

São, na realidade, uma tortura; em meu entender, não-de vir tempos de lhes fugirmos como quem treme de visões pavorosas.

Em primeiro lugar, todos os procuram. Chega quase a ser imoralidade, nota de mau gosto e maus costumes, viajar em comboio que vai lentamente. Daí a aglomeração.

Mas o mais curioso é a espécie de gente aglomerada. Tudo gente fina! Antigamente, os comboios tinham três classes e cabiam lá simultâneamente pobres e ricos. Depois apareceram mais comboios que tinham só primeira e segunda classe. Já eram unicamente para ricos e remediados; os pobres ficavam à espera de transporte menos fidalgo. Por fim vieram os comboios só com primeira classe e lugares de luxo, o que, na qualidade dos viajantes, se traduz em gente fina e superfina, gente por tal modo sensível que aos plebeus de cajado e alforge nem pode pressenti-los nem cheirá-los.

Ter de os ver, será talvez um sacrifício.

Ora acontece que a gente fina se distingue nas jornadas pelas volumosíssimas bagagens. Se são homens, o caso é menos grave, embora eu saiba de boas caixas de chapéus com lugar para quatro chapéus; supondo que o viajante não vá de cabeça descoberta, deixa-nos muito legítima certeza de haver viajantes com cinco chapéus e uma só cabeça. É bom; mas onde a hipótese se torna, além de grave, afrontosa, é entre damas.

O mais modesto chapéu ocupa bem o lugar de cinco chapéus de homem e, como — é claro — a senhora de gente fina não pode fazer uma pequena jornada com um só chapéu, calcule-se a infinita cauda de bagagens, quando para este leve apêndice de fitas, plumas e fivelas, é necessário um espaço onde caiba à vontade a trouxa de uma família, de terceira classe, está bem de ver.

Viajar com muita gente e muitas bagagens é o primeiro benefício na delícia de comboios rápidos.

Em compensação têm a velocidade. Fazem em seis horas o que outros fazem em doze. Regalam-nos de fumo, de poeira, duma trepidação que desconjunta os ossos e dum ruído atroador; mas vão depressa. Andando depressa, podemos ter a ilusão de realizar grandes feitos, salvar o mundo, a pátria, a família, ou, pelo menos, a própria pessoa. É uma glória.

Se, depois disto, não se criar uma religião de viajantes sem máquinas a vapor, sem carruagens, sem bestas, sem mesmo um simples jumento, descreio da civilização. A reacção deve ser proporcional à acção. À tirania da demência de velocidade só vejo força correspondente em despótica demência de lentidão.

Antecipadamente podemos estar bem certos de que, ou os homens caminhem ligeiros, ou se movam morosamente, o sol não nasce mais tarde nem mais cedo, a terra não se afasta do seu caminho no espaço. Talvez não fizéssemos mal em tomar para regra da nossa vida a harmonia paciente e serena, de que o universo nos dá contínuo exemplo. Porventura viríamos a julgar de errados todos os motivos de nos apressarmos; a suprema felicidade estaria em vivermos quietos, naquele ninho que a natureza nos destinou, e esperaríamos lá os bens infinitos de beleza e riqueza que ela gratuita e generosamente nunca deixa de nos trazer.

Então, em lugar de nos invejarmos, lamentaremos aqueles que um mau destino condenou às fadigas da vida errante».

Aquilino Ribeiro

Inicia, com uma vaga cena em caminho de ferro, o seu livro de novelas «Filhos de Babilónia». O enredo amoroso do primeiro conto (*Os olhos destumbrados*) continua-se depois no comboio através de terras de Espanha e de França.

Em «O Homem que matou o diabo» há também uma página, uma página apenas, em que o caminho de ferro aparece, mas, como adiante se verá, são as mesmas as suas características:

«Léguas andadas, já o céu esclarecia e a estrada se seme-
lhava a tira de pano cru, estendida desde os seus pés até o
fim do mundo, viu luzir ao longe fiéis de luzes, fogos de
várias cores, semáforos. E pensou: cheguei.

Chegara de facto a uma dessas estações que se animam
hora a hora de golfadas de gente e do batuque e vulto mons-
truoso dos grandes expressos ofegantes. Tudo ali é brusqui-
dão e Macário entrou na sala da bilheteira com timidez.

— O comboio para a fronteira parte a que horas?

— Daqui a um quarto de hora.

Daqui a um quarto de hora, — ficou a cogitar; graças,
é a Virgem Nossa Senhora que me encaminha.

Muniu-se Macário de bilhete e avançou para o cais. De
pé, parados à beira da via, frente aos dois mastros de aço,
soldados, mulheres do povo, cavadores, maltezes; deambu-
lando importantes no piso asfaltado — os senhores passagei-
ros de primeira. Um harmónio fungava a meio da turbamulta
dos pobres uma toadilha chorosa. Macário formou entre
eles. E, mal o monstro, de olhos em crisoberilo, com o seu
hálito profundo e rouco, o seu rumor de cem bielas, esta-

cou, pôs a pressa toda em subir para a terceira, aninhou-se a um canto e, imóvel, de olhos abertos a sonhar com Máxima, deixou-se levar».

Nas «Lápides partidas», Aquilino Ribeiro tem apenas uma ligeira passagem, em que o caminho de ferro aparece:

«Maldita estação, porque é que o comboio nunca mais partia? Estavam a dar as três da manhã, e nós, trôpegos, cheios de sono, a bater o passo no cais deserto, bloqueado pelo silêncio húmido da campina. Ouvia-se ao largo, no escuro, e era tudo, esfuziar o vapor de uma locomotiva em chieira molesta e opressa que nunca mais tinha fim. . . .

Sentiam-se nas dobras da noite ferragens oleosas e pesadas irem deslizando. Nos intervalos, amortecido todo o bulício da cantina e das salas de espera, o sossobramento era completo.

.
«À força de desejar comboio, acabámos por ver lobriguejar os grandes caixotões de tábuas e ferro, que nos haviam de conduzir mais longe, descendo lentamente a via, empurrados a ombro pelos homens da manobra. Também eles com o seu ar espesso, baturro, atravessavam, como as pessoas que vão a andar e a dormir, um sono quebrantado.

— Mas porque é que ainda não saímos? Que terá havido?
— gemeu Beinposta.

— Não saímos enquanto não chegar o expresso. Ordens especiais!

Maneiras de atravessar aquele mar morto de tédio fomos tomar café. Contra a casa das arrecadações e sentinas amontoavam-se os passageiros de terceira, cabeça reclinada nos sacos de chita, varapau entalado debaixo da perna, à desbanda as mulheres engoiadas nos chailes em postura menos lassa que os homens. Dentro das salas de espera, as rimas de gente eram mais densas ainda e atropeladas. Uns dormiam, outros chupavam o cigarrinho, aqueles com o naco de queijo prensado pelo polegar contra a fatia de

broa, a navalha a servir ora para cortar, ora de garfo, iam rilhando a sua parva.

.

«De súbito ouviu-se vindo do Sul o silvo estridente de um comboio. Era o expresso que se avizinhava. Fulguraram ao fundo, na negridão, os faróis do cabeçote. Tremeu o cais com o passo rompante do colosso. Chieira de vapor, ferrolhada tonitruante, resfolgamento cavernoso, estalidos de aço, a formação afrouxou... deteve-se, o que era caso. Um momento, e repartiu com respiração lenta, do começo, logo de arrancada, expelindo um hálito titânico.

.

«E os minutos tinham entrado a valer quartos de hora, precisamente porque aquele comboio, ao engolir as distâncias, estabelecera novas relações de medida.

Mas eis que, ao largo, na orla da noite, reluziu um grande olho de ciclope. Paf, paf, paf, a locomotiva veio-se acercando, atroando o carril com o rodar mastodóntico e a basculagem surda das bielas. Depois, parou! encostou à cambulhada de vagões, o nosso comboio.

Precipitou-se para os lugares a matalotagem dos sacos de chita e de chaile. Grimpámos também nós em pleno alvoroço. Fecham-se portinholas, abrem-se portinholas. Um harmónico solta dois compassos roufenhos, cala-se, acobardado o toucadar perante a grita em suspensão. Não cabe mais ninguém nos compartimentos.

.

« — Partida! — clama uma voz fanhosa.

Partida?! Bendita ela fosse.

.

«Começou a recuar a estação. Outras bisarmas negras na contra-via moviam-se igualmente para trás. Brilhavam os dorsos viscosos dos seus tejadilhos aos fulgores crepusculares de alba. Na curva, *pouca terra, pouca terra*, mostrou-se o olho reboliço da locomotiva ao passo que se sentia que se lhe estiravam os tendões a inscrever-se no railhe.

Na estação imediata, ainda pareciam de enxofre os rastos alumiados da luz dos candeeiros e do livor da aurora».



Instrução Profissional

Exames para Chefes de estação de 2.^a classe

Joaquim da Silva Pinto, José Baptista de Almeida Júnior, Júlio dos Santos, Crisogno Costa, Joaquim Bento Taborda, Joaquim Lopes, José Francisco Moita, Samuel Augusto Machado, José Mesquita, Manuel Marques Ventura, Joaquim Correia Pinto, Joaquim Louro, Manuel José Braz, Henrique da Costa Fonseca, José Alves Caldeira, José Lopes dos Reis, António Ribeiro, José Joaquim Vieira de Meireles, Aníbal Botelho da Costa Alrenga, Manuel Moutinho Martins Santos, Manuel Segismundo Horta, Antero Cabrita Dinís, Álvaro Afonso Tição, João Firmino Cabrita, Agostinho da Costa Ferreira, José Cabrita Júnior, José Nunes Barroso, Teodoro Ribeiro, Alberto Ferreira do Couto.

A Chefes de estação de 3.^a classe

Francisco da Costa Mendonça, Francisco Lourenço, José Lourenço Nunes, Juberto Carvalho Jales, José dos Santos Paixão, Álvaro de Carvalho, Luís Arrais, Manuel José Pires, Alberto Martins Diogo, Fausto Rosado Viegas, José Augusto Castelhana, Cícero Pimentel Rolim, Armando Barata, Américo Lemos Ferreira, José Nunes Cardoso, José Bandeirinha, Joaquim Fernandes Duarte, Joaquim Guardado Cantante, José dos Santos David, Manuel Rosa Damásio, José Teixeira Júnior, António Ribeiro Rodrigues, Domingos Inácio, José Gomes

Botão Afonso, Joaquim Oliveira Estudante, Francisco Ribeiro, António Martins Viterbo e Silva, Luís Artur Rodrigues, António Pinto Tomás Júnior, Alexandre Monteiro da Costa, Camilo de Sousa Reis, Manuel Pinto de Mesquita, António Vieira, Fernando Pinto Martinho, Frederico Gonçalves da Silveira, Álvaro Nunes de Sousa, Augusto Pinto Serra, Cristino Nunes dos Santos, Manuel Martins, António Vieira, Acílio Alves da Costa, Eduardo Sebastião Guita, Augusto Ferreira da Santa, Artur Valido Rosa, José Azevedo Boto, Manuel Marques, José Rosa Paquete, Armando Pereira da Silva, Joaquim Fernandes dos Santos, José dos Santos Palmeira Barroso, José Alves de Carvalho, Manuel Vicente, Manuel Martins, Júlio Mendes Salgueiro, Sebastião Baptista Ferreira Varga, Fernando António Morais Santos, António Aníbal Dias, Cipriano Louro, João António dos Santos, José Marques Júnior, Filipe da Costa Albino, José Bento Ribeiro, Afonso Francisco dos Santos Júnior, António Vaz da Silva, Luís Furtado Ribeiro, João Bernardo Ramos Carlos Matoso, Jaime da Costa, Mário de Oliveira, Acácio Pires Parente, José da Silva, António Santos, João Monteiro Magalhães, Armando Gomes Tomás, Manuel Pereira Maia, José Lopes Júnior, Luís Matias, Joaquim Pragana, António Matias Pinto Magalhães, José Marques, José Antunes Ferreira, José Tavares, Joaquim Domingues Pereira, Augusto Gomes

Trindade, José Marques dos Santos, Armando de Matos André, Joaquim Norte Jordão, Amílcar Barreto Rajado, Manuel Vicente Justo, Alberto Justino Soares, Inácio Marques dos Reis, Luís António Bispo, Joaquim Almeida Fazendeiro, Mário Simões da Rocha, António Domingues Júnior, António Rodrigues de Sousa, José de Oliveira, António Valente Júnior, Alfredo Gomes, José Augusto da Silva, António de Oliveira Sousa, Filipe José Maria, João Francisco Semedo, Armando Pereira Pires, Manuel dos Santos Ferrer Lemos, Amílcar da Silva Santos, Simão Estanqueiro Pinheiro, Eduardo Pires Rito, António da Silva Júnior, Manuel Augusto Jacinto, Amândio Frederico Rodrigues Soares, José Ferreira, José Alberto da Silva, Júlio Fernandes da Cruz, António Correia da Costa, José da Silva Nunes, José António Oitavém, António Salgueiro Alves, Abílio Rodrigues Marques, José Miranda de Figueiredo, Raul Cunha, Manuel Dias Neto, António Francisco Guerreiro, António Duarte Barradinhas, Júlio Marciano Rita, José Teixeira, David Antunes Monteiro, Carlos Cabral Carvalho, José Coelho, Virgílio Fé Varela, Mário Dias da Silva, António Ferreira Gaspar.

A Factores de 2.^a classe

José Fernandes Coutinho, Joaquim da Silva Ross, Antero Cristóvão, João Ferreira Lopes, Amílcar Mendes Simões, Joaquim Manuel da Silva Peste, António Adriano Loureiro, Amílcar Augusto Pires Conde, João Pereira Manso Rendeiro, José Augusto Carvalho, Ildefonso Pedro Carvalho Soares Botas, Eduardo Duarte, António Martins Narciso, Manuel Paulo Fernandes, Henrique Dinís, José Maria Lopes Marques, Manuel da Silva Carvalho, Manuel Gomes da Mota, David dos Santos, Joaquim Cordeiro Valente, Fernando dos Santos Bernardino Morgado, Fernando Ferreira da Conceição, Manuel Baguinho Quita, Severino Alves Bento, José António Martins, Manuel Rodrigues da Cruz, Luís Nestor de Azevedo, Hélio Duarte, João Pires Cargaleiro, João da Graça, Manuel Antunes Carrilho, José Salavessa Belo, Armando Pais da Cunha, Víctor Hugo de Oliveira, António dos Santos Morgado, Joa-

quim Marques Serra Júnior, Joaquim Alves de Almeida, Nelson Augusto Teixeira Fonseca, António de Oliveira e Silva, José Gil, Maciel Nunes, António de Oliveira Machado, Horácio Augusto Ribeiro, Manuel Matos Luís, António Narciso, Joaquim Barata Sarches, Agostinho de Matos Santana, Manuel Henriques Mocho, Joaquim de Sousa Vinagre, Manuel Francisco de Sousa, Albano Fernandes Lindo, Joaquim Domingues do Espírito Santo, Aires Ribeiro, Elísio de Melo, Luís da Fonseca Soares, António Fernandes Campos, Adelino da Silva Teixeira, Alfredo Pereira Cardoso, Joaquim Domingos Ferreira Matos, Celestino de Melo Semedo, António Nogueira Leitão, Mário de Carvalho Palheiro, Fernando Carlos Freire Seabra, António Bebian, Joaquim Marques da Silva, Manuel Botelho Ferreira de Carvalho, Joaquim António Pereira Cardoso, Joaquim Bebian, António Antunes da Costa, Horácio Freire Seabra, Mário José Ribeiro, António José Nogueiro, Belmiro Fernandes Soares, Fernando Henrique Tavares da Silva, Leopoldino Monteiro Cerdeira.

A Fiscais do pessoal de trens

Júlio da Silva Ricardo, António Carvalho, Marcolino José Alfaiate, Manuel Fero, António José Vaz.

A Condutores de 1.^a classe

Camilo Santos, António Maria Rodrigues Pascoal, António de Oliveira, Joaquim Fernandes Gata, José dos Reis, António Maria Franca.

A Condutores de 2.^a classe

Joaquim Domingos, António Lopes, Alfredo Nunes de Matos, José Lopes Pancas, José Maria Carvalho, Manuel Leitão, José Correia Costa Júnior, Fernando Salvado, José Júlio da Cunha, Joaquim Pimentel Girão, Manuel António da Graça, Aniceto dos Santos Taborda, José Víctor Januário, José Antunes Simplicio, José Rodrigues Raposo, José Inácio de Matos, Manuel Cipriano Frago, José Louro, Joaquim António Salas, José Afonso, António Gomes Aires,

Agostinho Gama, António Augusto Simões Bugalho, João Castanheira Roque, José Rodrigues Júnior, Américo Martins Magro, José Esteves de Carvalho, António Lopes, Sebastião Gonçalves, Inácio Lopes Laranjeiro, João Freire, Joaquim Velez Tavares, Júlio Mendes Tarrafa, José Bento, José Maria Estudante, Domingos Esteves Taborda, Anselmo dos Santos Leitão, António Maria de Almeida, João Luís dos Santos, Joaquim Salvador, Abel Ferreira, Octávio Gomes da Piedade, António da Cunha.

A Guarda-Freios de 1.^a classe

António Joaquim Moutinho, António Martins, António dos Santos Serôdio, António Correia, Manuel António Jaca Júnior, Luís Borges, Manuel dos Reis Chorão, José Mendes, Hipólito Joaquim, Artur Pais Almeida, Ângelo da Silva Neto, José Rodrigues do Carmo, João das Neves Pardal, José António Coelho, Arnaldo Filipe, António da Silva Claudino, Luís Pereira Lopes, José Pereira da Costa, Feliciano José Leocádio, José Ferreira Júnior, José da Luz, Alberto António Moreira, Abílio Rosa Félix, João de Sousa Mano, Manuel Francisco, António Joaquim da Cruz Júnior, Joaquim Pinho dos Santos, João Dias da Costa, Jacinto da Silva Rosa, António Maurício, Raúl Reis da Costa Santos, António Augusto Martins, Joaquim Rodrigues Gonçalves.

A Guarda-Freios de 2.^a classe

Armindo Dias Martins, Manuel Gomes Vilaça, Boaventura Ferreira, Manuel de Almeida, Manuel Lopes Eugénio, António Vieira da Silva, Valentim Barbosa, Vitorino de Oliveira Jorge, José Constâncio de Matos Gaspar, José Duque, Francisco Baptista Merca, António da Silva, Manuel Duarte Santiago, António Monteiro, Manuel Francisco Cordeiro Foito, José Vaz, António Duarte Oliveira, João Nepomuceno de Oliveira, Joaquim Roque Saúde, António Pinto, Manuel Pereira, Porfírio Gonçalves Novo, Francisco Pires Inácio, Manuel Martins Salvador dos Reis, Martinho Pires Valente, Manuel das Neves Pinheiro, Francisco Castanheira Roque, João Alves Arega, Manuel

Vitorino Valente, Jerónimo Moreira, José dos Santos Seica, António Joaquim Fróis Martelo, Joaquim Vale Ventura Cardoso, Basílio Monteiro, João Sérvulo, Francisco Martinho Semedo, Fernando Costa Cardoso, António Alberto Calça, Joaquim Vieira de Oliveira, José Augusto Coelho, Albertino Marçal Baião, Joaquim Cordeiro Feliciano, António Eduardo Prazeres, Serafim Ferreira Marques, Ernesto Pereira Arouca, Florindo António, Camilo de Araújo, José da Silva Afonso Forte, Fernando Henriques, Francisco Pereira, António Joaquim Lima, António Henriques Marinheiro, José Gonçalves, Silvino Gomes, José da Silva Henriques, Ernesto Abrantes, Diamantino Manuel Rufino, Alfredo Marques de Lemos, Manuel Francisco Piteira, Vitorino Fernandes Otero, Manuel Nogueira Coelho, Joaquim António de Carvalho, Joaquim Dias, António Maria Gonçalves da Ponte, Manuel Joaquim, Júlio Cordeiro, Augusto de Oliveira Monteiro, Joaquim Pereira Pinto, José Mendes Bento, João São Pedro Ferreira, Gonçalo de Matos, Manuel da Silva, António Pedro da Encarnação, Francisco António Serafim, João de Matos Gadeiro, Manuel Mestre Jacinto, Armindo Mancilha de Carvalho, Manuel Luís Azevedo, Fernando do Nascimento Custódio Rodrigues, Isidoro Rolim Verão, António Lopes Curto, Armando Carlos de Magalhães, Fernando Ernesto da Silva, Constantino Teles, Manuel Domingos Margarido, José Francisco Martins, José Gonçalves, António Marques.

A Revisores de bilhetes de 2.^a classe

David António, Sérgio Príncipe Ribeiro de Portugal da Silveira, Adélio Manuel da Fonseca, José Martins Noruegas Carrapato, Alfredo das Neves, Isaac da Silva.

A Revisores de bilhetes de 3.^a classe

Domingos José Patrocínio, José da Silva Chagas Azevedo, José Monteiro, Vitorino Teixeira Pereira, Afonso Augusto Chamusca, Augusto Moreira Ferreira, João Ventura Esteves, António da Silva Ribeiro, Garcia Henriques Neves, Artur de Matos Maia, Adriano Pereira Lopes, Domingos

Marreiros Eugénio, Joaquim Pinto Ribeiro, Manuel da Encarnação Santos, Pedro Nunes Maroco, António de Araújo, João Dias Marques, António Lopes da Cruz, Augusto Pereira da Silva, António Ribeiro Mendes, António Soares Pinto, António Gomes de Oliveira, Manuel Francisco, Manuel Rodrigues de Andrade, António Monteiro, Rogério Amilcar Ruivo, Joaquim António, Manuel Soares da Cunha, António Ferreira da Rocha Júnior, Rogério Joaquim Teixeira, João Carrilho, José Baptista Ferreira, João Carvalho Marques, Mário Gomes Rafael.

A Capatazes de manobras de 1.^a classe

Joaquim Rigueiro, João dos Santos.

A Capatazes de manobras de 2.^a classe

José Ribeiro, Manuel de Campos Esteves, Augusto Alves, Manuel José Correia, Augusto José Gomes Pereira, Casimiro Campos Marques, José Maria Bento, António da Silva, Guilherme Semião, Francisco da Conceição Assis, Francisco Santos Silva Carvoeiro, José dos Santos Vilela, António Campos Costa, Mário António de Sousa, José Madeira, João Baptista da Costa Rebelo, Joaquim Rodrigues Lopes.

A agulheiros de posto

Arnaldo Fernandes Fonseca, José Noites Baptista, João Xavier, António dos Santos Lopes, Joaquim Agostinho, Manuel Pinto Ribeiro, José Maria Coelho, Abílio Pereira Lopes, José Matias, Casimiro Pinto.

A agulheiros de 1.^a classe

Ricardo Ribeiro, Luís Cardoso, Manuel Agonia Leocádia da Nova, Francisco Duarte, João Martinho, António Girão Meco Júnior, Jacinto Maria Simões, Floriano António Pimenta, Alberto de Oliveira, Joaquim Pinheiro da Costa, Joaquim da Costa Oliveira, António José Prata, Manuel Luís, José de Sousa Júnior, António Amaro, Manuel Henriques da Silva, José da Costa Campos.

A agulheiros de 2.^a classe

João Gomes Leal, Armando Oliveira, António Cruz, Máximo Gonçalves Calheiros, Edmundo José Grenha, Manuel Vieira, Alberto Martins dos Santos, Eliseu Sereno Alves, José Monteiro, Manuel Gonçalves Nunes, António Ferreira de Almeida, António da Silva, Manuel Ribeiro da Silva Matos, João Rodrigues, António José Ribeiro, José Farinha Pinheiro, José Moreira dos Santos, António Lopes Ramos, Francisco da Silva Gonçalves, Bernardino Teixeira, José da Costa, Joaquim Queiroz, António Rama Cadima, Manuel Carvalho Costa, Joaquim Beatriz, Joaquim Encarnação, António da Costa, António Freitas, Manuel Moura Caramelo, Manuel Braz, Ventura da Costa Ribeiro Condinho, Anastácio Pinto Nogueira, Manuel Borges Miranda, Francisco Costa, Jerónimo Soles, Manuel Rodrigues Pereira, José Maria Lopes, José Estreia, Artur André Pereira, José Manuel Preguiça, José Joaquim, José Gaspar Gonçalves, Francisco Oliveira Jorge, Joaquim dos Santos, José Henrique, Joaquim Gonçalves Matias, António da Costa, José Paulo, Francisco do Sacramento Queiroz, Joaquim Gonçalves, João Rodrigues Júnior, Joaquim Carrilho Calado, Manuel Caixinha Gaiz, Manuel Bispo, António de Oliveira, Albino Bento, Francisco Cândido da Costa, José da Silva Mendes, António Andrade Compadrinho, Joaquim Duarte Pedrinho, José Caramona, Albano da Silva, Aureliano da Silva, José da Costa Martinho, João Pina, José Duarte, António Diogo, João Faria Almeida, Benjamim Marques, Joaquim Maria da Cruz, António Joaquim de Brito, Francisco Manuel Reis Pereira, Manuel Rodrigues Santana, João António Correia, António Freitas, António Candeias, Dídio Simões Dinis, Felismino de Oliveira Mendes, João Rolim, António José Lopes, António Amieira da Costa, António Rodrigues, Manuel Rafael, João Nunes, Joaquim Silva Ferreira Júnior, Miguel Luís Couteiro, António Monteiro, José Bernardes Rasteiro, Vicente Dias Raposo, Virgílio Teixeira, Eduardo Carlos, José de Sousa Pedro, José Faustino da Silva Lopes, Cândido Pinto Casimiro.



O COMPATRIOTA AMOROSO

Por GUERRA MAIO

O «Champolion», paquete de luxo das *Messageries Maritimes*, havia deixado o cais da Alexandria, em direcção a Marselha, repleto de passageiros. Tocaram para o almoço e eu deitei ainda um olhar pelas terras baixas e tristes do Egipto. O chefe indicou-me um lugar, onde estava sentado um homem que, pela barba bem tratada, devia ser francês. Não me enganei. Era o sr. Richard, negociante de vinhos em Bordeus. Fiz também a minha apresentação acrescentando ao nome a minha qualidade de português. O homem levantou-se apertando-me a mão afectuosamente e para estabelecer a cordialidade mandou vir vinho do Porto, para o aperitivo, que, no seu entender, era excelente.

Bebemos o precioso néctar, cor de topázio e duma marca conhecida. Depois foi um nunca acabar de falar de Portugal e de Angola onde ele estivera de passagem para Elisabethville.

Findo o almoço fomos tomar café para o convés. Para lhe retribuir o vinho do Porto, mandei servir conhaque e a conversa e os elogios a Portugal só foram interrompidos pela passagem do «Naldera», *mala da India* e orgulho da Peninsular & Oriental; navio de linhas elegantes, com as suas três chaminés deitando expessos rolos de fumo, mas com a sua beleza comprometida pela cor de chocolate com que lhe haviam pintado as pontes, emprestando-lhe assim um aspecto triste, quase sinistro.

Afastado o «Naldera», o meu companheiro prosseguiu numa torrente de adjectivos, elogiando o nosso tino administrativo, a nossa administração colonial e a amabilidade, sem limites, dos portugueses.

Depois perguntou-me se eu não conhecia o sr. Ferreira, funcionário da administração civil no Lobito, que fora seu companheiro de

viagem a bordo do «Moçambique» e com o qual havia feito uma admirável camaradagem, não só por falar muito bem francês, mas por ser um rapaz muito bem educado. Não. Eu não conhecia o sr. Ferreira, de resto esse nome era tão vulgar em Portugal, como Durand ou Dupont em França.

Dando largas à sua eloquência, contou que o sr. Ferreira tinha um temperamento amoroso pouco vulgar. Logo após a escala da Madeira apaixonara-se por uma linda rapariga, que ia para Luanda ter com os pais. Até S. Tomé, tinha sido um martírio e quando o vapor ali fundeou, como ela fosse para terra com outros passageiros, ele ficou de tal maneira despeitado e furioso, que o sr. Richard teve receio que o amoroso se atirasse ao mar a dar de jantar aos muitos tubarões que infestam aqueles mares, chegando muitos a aproximarem-se do navio na mira de algo encontrarem de comer.

Mas a rapariga não lhe dava a atenção que o seu imenso amor requeria e a despedida em Luanda foi fria e sem interesse. No Lobito foram ambos para o mesmo hotel, de nada valendo os conselhos prudentes do negociante de Bordeus. Demais, mulheres havia muitas e este ao partir para a Katanga, no expresso do caminho de ferro de Benguela, deixou-o no cais, com lágrimas nos olhos.

Um mês depois o sr. Richard voltava ao Lobito, correndo logo ao hotel para ver o Ferreira e com receio de que algo de trágico se tivesse passado. Ele lá estava com a mesma exaltação amorosa a roer-lhe a alma e o coração, passando noites sem dormir e achando que a vida era um pesado fardo a transportar.

E o meu amável companheiro do «Champolion» com um sorriso fino e de discreta malícia concluiu:

— A mulher é que já não era a mesma ..



I — Divisão da Exploração

SERVIÇO DO MOVIMENTO

Pergunta n.º 237/Cons. n.º 1841 — A estação de Pombal anunciou o comboio especial n.º 30260 entre Pombal e Entroncamento, em cuja marcha indicava cruzamento entre Lamarosa e Entroncamento com o comboio n.º 11, não tendo o pessoal deste último comboio sido avisado por mod. M. 126 deste cruzamento.

Como o comboio n.º 30260 se atrasou, a estação de Fátima alterou este cruzamento para Caxarias; peço dizer-me, se, neste caso, a estação de Fátima deve entregar ao pessoal do comboio n.º 11 além dos modelos M. 127 e 116, também o mod. M. 117 fixando o cruzamento em Fátima, atendendo a que o pessoal do comboio n.º 11 não tinha conhecimento.

A meu ver não se deve entregar o mod. M. 117 visto o cruzamento já estar fixado entre Lamarosa e Entroncamento.

Resposta — Como o cruzamento estava previsto nas marchas dos dois comboios (30260 e 11) e houve esquecimento por parte da estação destinatária do comboio especial, de cumprir o determinado no artigo 63.º do Regulamento 2, a estação de Fátima deve estabelecer o mod. M. 126 (aviso de cruzamento entre Lamarosa e Entroncamento) e o mod. M. 116; dando conhecimento em parte diária da irregularidade cometida.

///

Pergunta n.º 238/Cons. n.º 1843 — Segundo a tabela da carga das locomotivas, que carga pode rebocar um comboio em dupla tracção pela cauda entre Duas Igrejas e Vilar do Rei, sendo a máquina titular a E. 181 e a que presta a dupla a E. 61.

Penso que não devendo a carga total exceder a carga de uma locomotiva do 1.º grupo, no mesmo perfil, a resposta é: 180 toneladas.

Resposta — O cálculo a fazer é o seguinte:

Carga da máquina titular 170 toneladas
» » » que dá dupla. 55 toneladas

$$170 + \frac{55}{2} = 192,5, \text{ ou seja } 192 \text{ Toneladas}$$

visto que só se arredonda para a tonelada superior, quando a fracção excedente for superior a 0,5. Porém, como a carga máxima autorizada neste caso não pode exceder a de uma locomotiva do 1.º grupo, no mesmo perfil, a carga a rebocar é apenas de 180 toneladas.

Pergunta n.º 239/Cons. n.º 1847 — O comboio n.º 30160/32761 anunciado por Entroncamento, tem cruzamento previsto em Quinta Grande com o comboio 2750. Atendendo ao atraso com que circula o comboio n.º 301163/2761, o comboio n.º 2750 altera cruzamento até Setil, onde termina a sua marcha sem mais disposições regulamentares.

O referido comboio 32761 circula depois desde o Posto 4 à retaguarda do comboio n.º 2751, agradecendo informar-me se ao comboio atrasado, o agente que vai ao Posto 4 dar-lhe a partida, além de lhe entregar o mod. M. 125 também lhe entrega o mod. M. 126 utilizando o n.º 3 ou n.º 4 para comunicar que o comboio n.º 2750 já passou.

Na minha opinião, deve ser estabelecido o mod. M. 126 utilizando o n.º 3 prevendo que o comboio atrasado pode ultrapassar o comboio n.º 2741 antes de Quinta Grande.

Resposta — Como o comboio n.º 2741 inicia a sua marcha em Setil, depois da chegada do comboio n.º 2750, circulando o 1.º comboio à frente do comboio n.º 32761, este só terá que respeitar os cruzamentos do que excepcionalmente segue à sua frente (comboio n.º 2741).

Admitindo-se a hipótese de que se normalize a ordem de sucessão antes de Quinta Grande, é de elementar prudência que seja entregue ao condutor e maquinista o mod. M. 126, indicando que o comboio n.º 2750 já chegou a Setil.

///

Pergunta n.º 240/Cons. n.º 1864 — 1.º caso — Peço o favor de me informar a que horas e em que condições se deve conceder avanço a Vizela à automotora n.º 7225, considerando-se à tabela o comboio especial n.º 37271 da Carta-Circular n.º 10 da 1.ª Circunscrição que é em Covas às 8-23 e 8-26, o qual cabe na sua linha, mas que impede a outra na sua saída para Guimarães. A estação de Covas não tem discos avançados e tem apenas um agente braçal.

2.º caso — E se o comboio n.º 37271 tiver manobras ou descargas em Covas, prevendo-se em 7 ou 8 minutos de atraso à sua partida?

Resposta — Em qualquer dos casos, logo que chegue o comboio n.º 37271, concede avanço à automotora n.º 7225, ao abrigo do artigo 19.º do Regulamento 2, com o limite de saída impedido. Como a estação de Covas não tem disco avançado, deve mandar colocar 2 petardos a 500 metros da 1.ª agulha.

Depois da paragem junto desta manda avançar até à estação, recuando em seguida o comboio n.º 37271 para livrar o limite.

Logo que este esteja livre dá a partida à automotora.

SERVIÇO DA FISCALIZAÇÃO DAS RECEITAS

Pergunta n.º 281/Cons. n.º 1801 — Por ter dúvidas, rogo dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa: Um saco com batata comum, 59 kgs, uma grade bilha azeite de oliveira, 54 kgs., de Souselas a Lisboa-Domicílio.

Distância 226 km.

Batata Base 6.^a com redução

Azeite — base 5.^a » »

Batata — transporte — $266\$40 \times 0,06$	=	15\$99
Azeite — transporte — $347\$28 \times 0,06$	=	20\$84
Manutenção — batata		1\$08
» — azeite		1\$08
Registo		3\$00
		<u>41\$99</u>
Arredondamento		\$01
		<u>42\$00</u>
Comionagem		21\$80
Total		<u>63\$80</u>

Resposta — Considerando, como se infere da consulta apresentada, que se trata de transporte em grande velocidade, está certo o resultado da taxa relativa ao percurso em caminho de ferro.

Chama-se, porém, a atenção do consulente de que a título de camionagem correspondem 22\$00, ou seja a importância de 21\$80 arredondada para o múltiplo de \$50, como estabelece o N. B. da Tabela de preços do Capítulo IV da Tarifa de Camionagem em Lisboa.

///

Pergunta n.º 282/Cons. n.º 1802 — Agradeço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado:

Um passageiro apresenta uma requisição do Ministério das Finanças, para bilhete em 2.^a classe, de Ferragudo para Porto. Foi estabelecido bilhete de 2.^a classe em todo o trajecto, e aplicado ao percurso do SS. o preço da 1.^a classe da Tarifa Geral com a redução a que tem direito viajando na 2.^a classe, como segue:

Ferragudo a Barreiro, 276 km.

Preço da 1. ^a classe com redução de 50 %	69\$00
Via fluvial	3\$00
Lisboa-P. a Porto, 340 km., preço 2. ^a classe	
redução de 50 %	64\$60
Total	<u>136\$60</u>

Resposta — Está errado. Segue discriminação como corresponde.

Sul e Sueste — Distância 276 kms.

Antiga Rede — Distância 337 kms.

Minho e Douro — Distância 3 kms.

S. Sueste — 1.^a classe com 50 % de redução

Antiga Rede — 2.^a classe sem redução

Minho e Douro — 2.^a classe com 50 % de redução

Preço — $276 \times \$50$	=	69\$00
Via Fluvial — $6\$00 : 2$	=	3\$00
Antiga Rede $337 \times \$38$	=	128\$10
Minho e Douro — $3 \times \$38$	=	\$60
Total		<u>200\$70</u>

///

Pergunta n.º 283/Cons. n.º 1803 — Ao transporte de mobília é aplicada segundo a Classificação Geral de Mercadorias, a 1.^a classe da Tarifa Geral, simples ou com o recargo de 50 %, conforme a mobília tenha ou não acondicionamento.

Peço ser esclarecido, se a mobília envolvida em simples serapilheira é considerada acondicionada, ou se para isso será necessário que a mesma seja engradada ou encaixotada, de modo a ficar completamente protegida do atrito com outros volumes.

Resposta — A rubrica da Classificação Geral de Mercadorias de «mobília não designada, acondicionada em caixas ou grades», abrange apenas a mobília nestas condições, e, conforme carta do Serviço da Fiscalização das Receitas n.º 6391-CFM., de 18 de Janeiro de 1955, a mobília resguardada com ripas, pregadas nas extremidades dos volumes.

///

Pergunta n.º 284 Cons. n.º 1834 — Agradeço ser informado se o processo de taxa apresentado está certo.

Uma mala com roupa, 39 kg.

Uma caixa com comestíveis (mercadoria considerada como farnel) — 35 kg.

Uma bicicleta sem motor — 19 kg.

de Estremoz para Lisboa-Terreiro do Paço.

Bagagem apresentada por um soldado da Guarda Nacional Republicana, que apre entou na bilheteira para sua passagem uma requisição passada por aquela Guarda, com os respectivos dizeres traçados. (Foi considerada grátis).

Registo	3\$00
Manutenção — Via férrea	1\$50
Manutenção — Via fluvial	1\$50
Total	<u>6\$00</u>

Resposta — Está certo o processo de taxa apresentado.

II — Divisão do Material e Tracção

Pergunta — Como fogueiro que fui da C. P. e maquinista de 1.^a que hoje sou nos Caminhos de Ferro de Angola, conheço quase todos os tipos de locomotivas em serviço na C. P. e como nesta Companhia se não utilizam locomotivas do tipo «Garrat» que, no entanto, são muito utilizadas nos Caminhos de Ferro

A JUVENTUDE E OS CAMINHOS DE FERRO

No intuito de interessar a juventude portuguesa nas comemorações do centenário dos Caminhos de Ferro — que o País inteiro se se prepara para festejar em Outubro próximo, — está aberto um curioso concurso subordinado ao título «A juventude e os caminhos de ferro».

Este concurso tem 3 modalidades:

a) — «*As crianças e os comboios*» para crianças até à idade de 12 anos inclusive, que consta da apresentação de um trabalho de desenho ou pintura, cujo principal motivo seja um comboio.

O prémio para esta modalidade é uma viagem em 1.^a classe, à escolha do concorrente, dentro do País, para si e duas pessoas de família, não excedendo a quilometragem total de 3.000 quilómetros.

b) — «*A Mocidade e os caminhos de ferro*» para todos os alunos e alunas dos liceus, escolas comerciais ou industriais, ou todos aqueles que, não as frequentando, tenham uma idade compreendida entre os 12 e os 17 anos. Consta da apresentação de uma pintura à es-

colha do concorrente tendo como principal motivo um comboio e de um texto subordinado ao tema «Os comboios e eu».

Os prémios, iguais para ambos os trabalhos, são de uma ou mais viagens em 1.^a classe, não excedendo a quilometragem de 2.000 quilómetros, para cada premiado.

c) — «*A Juventude e os transportes por caminho de ferro*» para todos os alunos das Universidades e Escolas Superiores que não tenham ainda completado 21 anos ou que, não o sendo, tenham uma idade compreendida entre os 17 e os 21 anos. Consta da apresentação de uma monografia, em português, versando o tema «Os caminhos de ferro e a vida moderna».

O prémio para esta modalidade é uma viagem a Paris, ida e volta, em 1.^a classe.

O concurso está já aberto e as produções deste interessante certame, que promete vir a ter grande projecção na classe juvenil do País, deverão ser entregues na Administração Geral da C. P. — Calçada do Duque, 20 — Lisboa — **até ao dia 15 de Setembro do corrente ano.**

Africanos, desejava ser elucidado sobre o motivo por que a C. P. não interessa este tipo de locomotivas.

António Joaquim Marques
Maquinista de 1.^a classe dos C. F. A.
Luanda

Resposta — Os Caminhos de Ferro de Angola têm a bitola normal dos caminhos de ferro sul-africanos, isto é, 1^m,67 a que se dá a designação de via métrica porque só fazem do metro a diferença que resulta da redução de medidas inglesas em medidas do sistema métrico decimal.

As características a que têm de satisfazer as locomotivas que se destinam a fazer serviço nas linhas de via métrica, como sejam:

- Pequeno embasamento rígido que lhes permita a inscrição em curvas de pequeno raio, por vezes inferior a 100 m;
- Pequena carga por eixo que, em muitas linhas, não pode ir além de 10,12 toneladas;

— Pequeno espaço entre longarinas, que não permite a instalação em paralelo do número de cilindros necessários para darem a potência exigida pelas grandes cargas a transportar;

— Grande capacidade de transporte de água para atravessar regiões onde a sua falta se faz sentir; e

— Grande capacidade de armazenamento de combustível, levaram os construtores a estudar locomotivas articuladas, formadas por dois conjuntos motores. Apareceram, assim, as locomotivas «MALLET» e «GARRAT», e destas é o tipo «GARRAT» o mais espalhado porque tem a vantagem de contar para a carga aderente com mais elevado peso da água e do combustível.

Na via normal e na via larga, como é a nossa, não existindo o condicionamento a que acima nos referimos, tem-se adoptado os tipos de locomotivas com embasamento rígido, por mais simples de construção e de menos onerosa conservação.



Um aspecto da sessão. Na presidência o sr. Dr. Bustorff Silva. À esquerda, a Administração e Direcção da Companhia.

A Assembleia Geral da C.P.

rendeu homenagem à acção desenvolvida pelos actuais dirigentes do Caminho de Ferro e aprovou as contas do exercício findo

Efectuou-se em 30 de Junho findo a assembleia-geral ordinária dos accionistas da Companhia para discutir e votar o relatório de contas do exercício de 1955 e eleger cargos vagos na Administração e Conselho Fiscal.

Presidiu o sr. Dr. Bustorff Silva, que foi Secretariado pelos srs. Dr. Armando Mendes de Carvalho e Arnaldo Pinheiro Torres.

O accionista sr. Chaves Caminha fez um caloroso elogio aos actos administrativos da C. P. e congratulou-se com a melhoria da situação da Companhia, sobretudo no capítulo do aumento do tráfego de passageiros e respectiva receita.

Mencionou números do movimento ferroviário noutros países e enalteceu o ritmo acelerado que a Companhia tem imprimido aos trabalhos de electrificação dos troços Lisboa-Carregado e Lisboa-Sintra e na renovação das pontes da Beira Alta.

Foram em seguida aprovados, por unanimidade, o relatório e contas do exercício de 1955 e, por aclamação, louvores aos actuais dirigentes do caminho de ferro, pela acção desenvolvida, e ao Governo da Nação, pelos auxílios concedidos.

O relatório assinala uma diminuição no *deficit* de 6 830 contos em relação ao ano passado; as receitas brutas do tráfego foram de 699 577 966\$66; receita de camionagem 1 829 927\$00 e receitas fora do tráfego 9 639 89\$11; as despesas de exploração, com Administração-Geral, Movimento e Tráfego, Via e Obras, Material Circulante e Tracção elevam-se a 659 926 360\$10; Encargos Sociais a 84 358 012\$48; Encargos Tributários, a 47 508 223\$15; resultado da exploração, a 80 744 813\$06.

O resultado final do exercício foi negativo: de 28 867 005\$06.

Observa-se que as receitas e despesas são mais elevadas do que as do ano anterior. O aumento das receitas foi, porém, proporcionalmente mais elevado do que o das despesas, motivo por que se conseguiu melhoria no resultado final alcançado neste exercício comparativamente com o pretérito. Acentua-se que a legislação de coordenação com a camionagem tem revelado alguma eficiência em passageiros, mas, pelo contrário, tem-se revelado ineficiente em mercadorias.

* * *

Entre outras coisas, o relatório anuncia ainda que a inauguração dos comboios electrificados se fará no dia 28 de Outubro próximo, data do centenário do primeiro comboio a vapor no nosso País, devendo todo o serviço de exploração, nova sinalização e telecomunicações entre Lisboa e Entroncamento ficar assegurado no primeiro semestre de 1958.

Os accionistas srs. Lucas Coelho dos Reis e Mendes de Carvalho elogiaram a actuação do sr. Prof. Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P., que, por sua vez, manifestou a sua esperança numa cada vez melhor recuperação económica e financeira da empresa ferroviária, salientando, em particular, os benefícios a alcançar com o projecto de electrificação da linha do Norte até ao Porto e arredores.

No final, foram preenchidos, por eleição, os seguintes cargos vagos:

Mesa da Assembleia-Geral: — Dr. Bustorff Silva, presidente; Dr. Braga da Cruz, vice-presidente; Dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho e Dr. Arnaldo Pinheiro Torres, Secretários; Jaime Amado Pinto e José Rogério Martins Alves, vice-secretários.

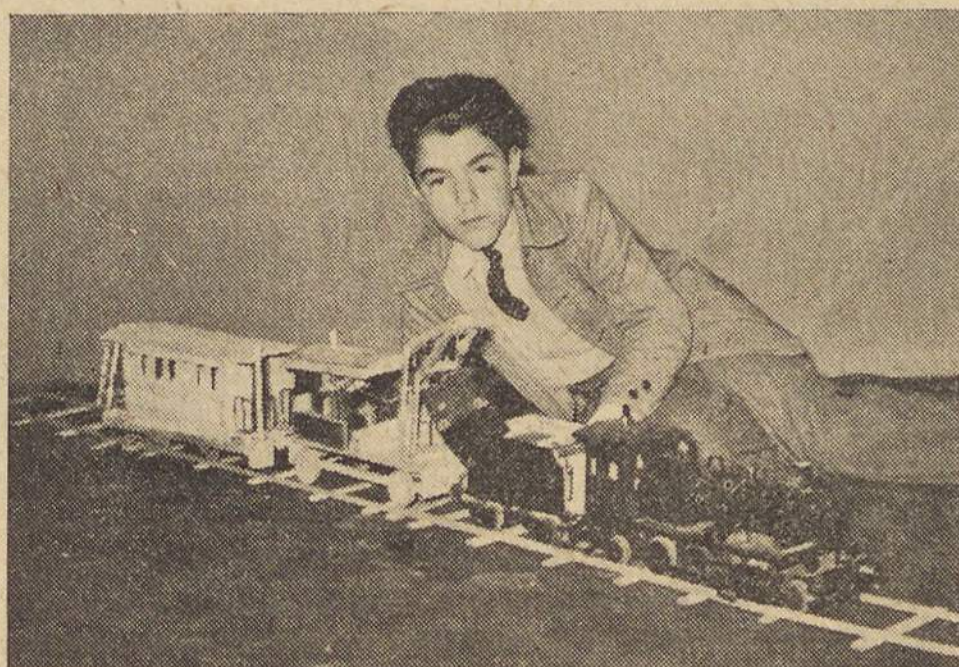
Conselho de Administração — reconduzido o Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira. Conselho Fiscal — reconduzido o Dr. Augusto Vitor dos Santos.



Um accionista no uso da palavra

ACTUALIDADES FERROVIARIAS

António Vieira Sebastião, de 13 anos, filho do chefe de Distrito n.º 3 — Sabor — é um entusiasta pelo caminho de ferro. Em Felgar, onde reside, entretém-se, com afino, na construção, em madeira, de composições diversas. Eis o autor e a sua última obra: locomotiva e tênder, vagão-guindaste e carruagem de linha estreita...



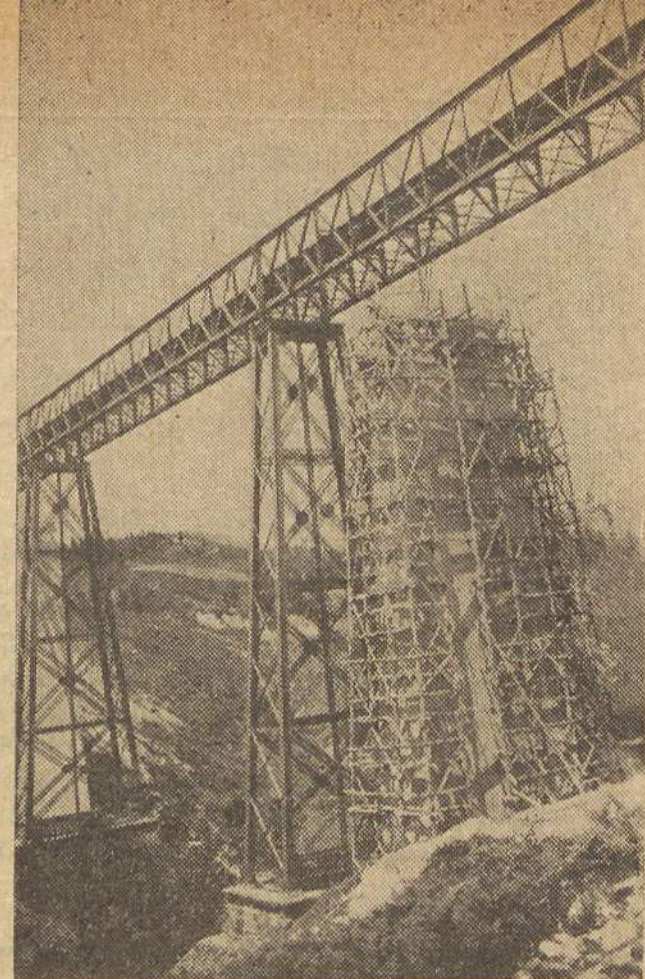
O Director-Geral da C. P., na gare da estação de Santa Apolónia, despedindo se dos excursionistas (1.º Grupo) do «Boletim da C. P.» que partiram para a Áustria.

Foi muito concorrida e afectuosa a despedida feita aos excursionistas do «Boletim da C. P.» que partiram para a Áustria, em 2 grupos de 40 pessoas. Eis o momento da partida do «Sud Express» de 7 de Julho findo, que conduziu os componentes do 2.º grupo.

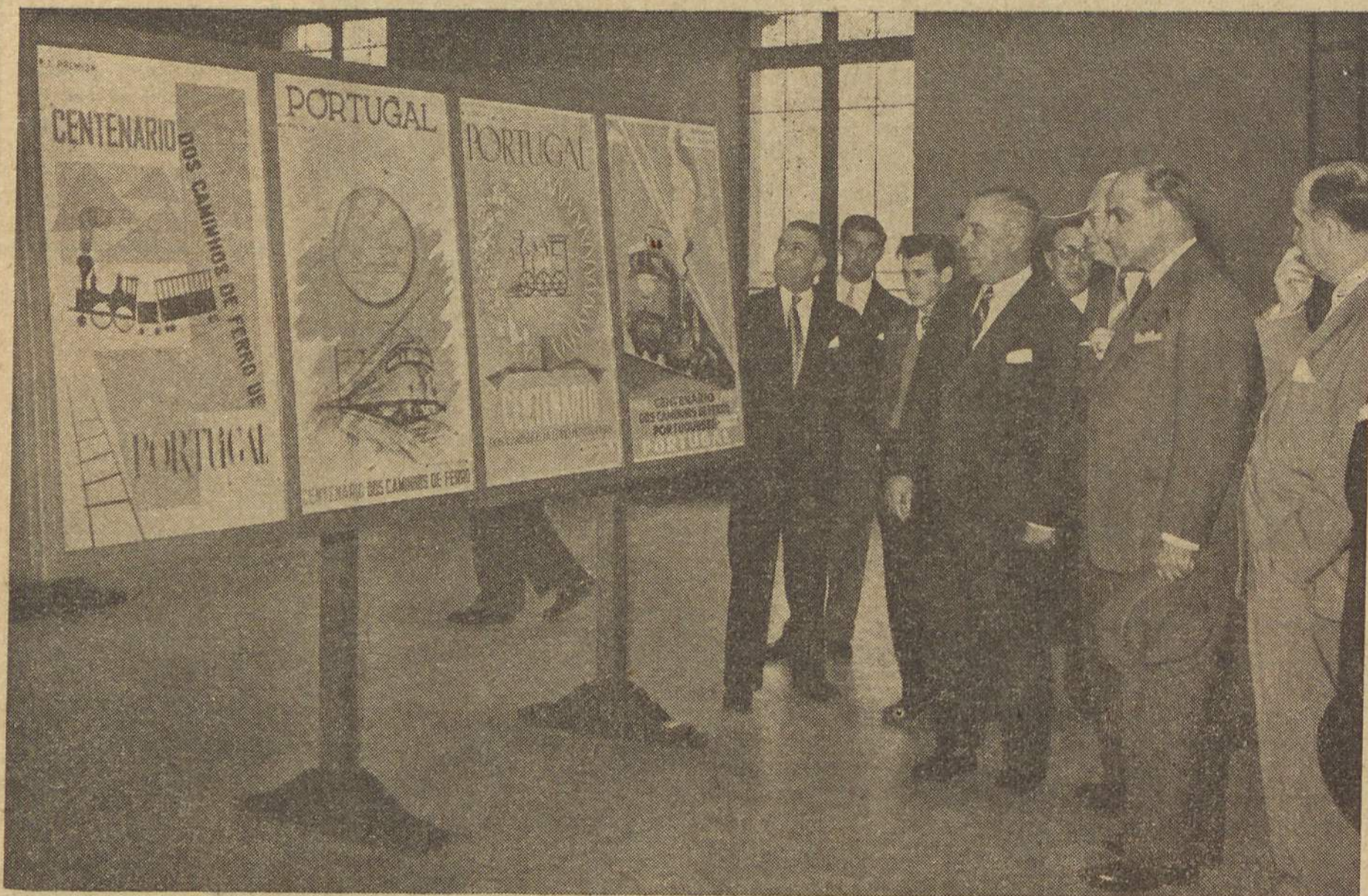




O «Foguete» - O comboio mais veloz em Portugal - que assegura várias ligações diárias entre Lisboa e Porto, possui excelente equipamento de ar condicionado, que permite aquecer ou refrigerar, com grande eficiência, o ambiente em todas as carruagens. Graças a este notável melhoramento, já existente entre nós desde 1953, as viagens, nestes dias de calor sufocante, tornam-se sobremaneira agradáveis e extremamente cómodas



Prosseguem activamente as importantes obras de substituição de 6 grandes pontes da linha da Beira Alta que permitirão o aceleramento da marcha dos comboios. Eis um aspecto dos trabalhos na ponte do Criz que estão sendo efectuados por técnicos alemães da conhecida fábrica Krupp,



O Director-Geral da C. P., Sr. Eng.º Espregueira Mendes, inaugurou, em 30 de Junho findo, a exposição de cartazes de propaganda ferroviária, cujo concurso foi aberto para assinalar, no País e além fronteiras, os 100 anos do nosso Caminho de Ferro. Concorreram 64 artistas. Classificados: 1.º José Cambrás; 2.º - António Nunes de Almeida; 3.º - Andrade Costa. Fora do concurso - Fred Kradolfer. Na gravura, entre outros funcionários superiores da C. P., vêem-se o Administrador Sr. General Frederico Vilar e o Secretário-Geral da Companhia, Sr. Eng.º Branco Cabral.

Às reuniões do Comité de Gerência da U. I. C. e da Assembleia Geral da Eurofima, realizadas em Paris e Basileia, respectivamente, em meados do mês findo, assistiu o Director-Geral da C. P., Sr. Eng. Espregueira Mendes.

— O Sr. Eng. Edgar Cardoso, professor catedrático de Pontes do Instituto Superior Técnico, autor, entre outras obras notáveis, do projecto e cálculo da monumental ponte da Arrábida, no Porto, apresentou à C. P. proposta para projectar uma ponte ferroviária, paralela à ponte D. Maria Pia e visando a substituição desta. A nova ponte de via dupla e não impondo qualquer restrição de velocidade às composições que nela circulem, seria iniciada em 1959, aproveitando-se para a sua construção os estaleiros e materiais utilizados na ponte da Arrábida. A proposta está sendo estudada pela C. P.

— O Sr. Eng. Custódio Nazareth, Subchefe da Divisão de Exploração, foi designado representante da C. P. na Comissão de estudo da coordenação dos transportes caminho de ferro-avião que o Ministério das Comunicações, com vista à Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, constituiu.

— Em toda a linha de Sintra e no troço até Carregado, trabalha-se intensamente para que a electrificação se possa inaugurar por ocasião do centenário dos nossos caminhos de ferro, no próximo mês de Outubro. Devem iniciar-se já em meados deste mês as primeiras experiências com material tractor eléctrico em troços de linha a determinar.

— O Sr. Arcelino Nogueira Faria, subchefe de escritório do Serviço de Movimento, foi nomeado representante da C. P. no juri do XV Concurso das Estações Floridas, organizado pelo SNI.

— Os Srs. Eng.^{os} João Monteiro e Morais Cerveira, da Divisão de Tracção, deslocaram-se à Suécia, Holanda e Alemanha, para apressar

o fornecimento de material para as linhas a electrificar da Companhia.

— O chefe de Divisão, Sr. Prof. Dr. João Faria Lapa, foi designado delegado da Companhia no Conselho Nacional de Turismo.

— Em meados de Setembro vem de visita a Portugal um grupo de cerca de 40 ferroviários espanhóis, chefiados pelo Sr. César Abecia. A organização do programa e a recepção estão a cargo do «Boletim da C. P.».

— Foram constituídos os Conselhos Técnico e Disciplinar da Cooperativa «O LAR FERROVIÁRIO». Do primeiro fazem parte os associados Srs. Morais de Carvalho, Agente Técnico de Via e Obras, Artur Ferreira, Inspector da Exploração e Nestor Timóteo, desenhador da Tracção. Do segundo fazem parte os Srs. Manuel Valente, factor em Campolide, João Boas Monteverde, dos Abastecimentos, e Humberto Pires dos Santos, do Tráfego.

— Um numeroso grupo de revisores e outro pessoal do Movimento da C. P., reuniu-se, em 8 do mês findo, no Furadouro, num almoço de homenagem e de despedida aos revisores da Companhia Srs. António Fernandes Neto, Álvaro Luís Fonseca Cunha e António Júlio Marçal, que acabam de passar à situação de reforma.

FALTA DE ESPAÇO

Por absoluta falta de espaço, vemo-nos forçados a adiar para o próximo número a publicação de vários artigos e notícias de interesse. Entre essas notícias, figura a da inauguração da nova Biblioteca do pessoal de trens e revisão de bilhetes, no Rossio, que constituiu um acontecimento de ordem cultural e, por consequência, digno de desenvolvida reportagem.

Na mocidade julga-se conseguir tudo por meio da actividade; mais tarde, vê-se que nada se consegue senão com paciência.

LABORIE

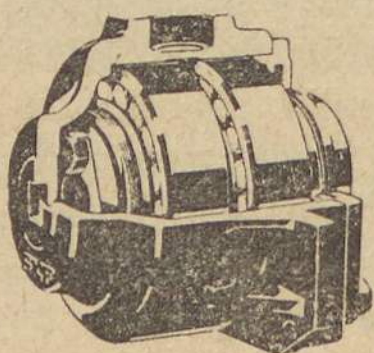
Mais de **1.000.000**

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

Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide
Calorosa homenagem ao Eng. Branco Babral
Os 80 anos do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide foram muito festejados
Um grande centro ferroviário em festa
Bom Humor...
Carruagens metálicas construídas em Portugal
Regulamentação dispersa
Grupo Desportivo da C. P.
Dos Jornais
Vila Flor
Instrução Profissional
Em viagem — O compatriota amoroso, por Guerra Maio
Perguntas e respostas
A Juventude e os Caminhos de Ferro
A Assembleia Geral da C. P.
Actualidades Ferroviárias
Noticiário diverso

NA CAPA: Frescura, de Alberto Cardoso —
Do Concurso de Cartazes do Centenário



Fábrica de Calçado Duro, Lda.

Telefone 87 Apartado 9
S. João da Madeira

O calçado que se impõe pela sua
resistência e fabrico



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)

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331



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

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

«SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

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

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCUULANTE 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*

Metropolitan-Cammell
Carriage and Wagon Co. Ltd.

Birmingham
INGLATERRA

Os mais importantes construtores
de material rolante
para os Caminhos de Ferro Mundiais

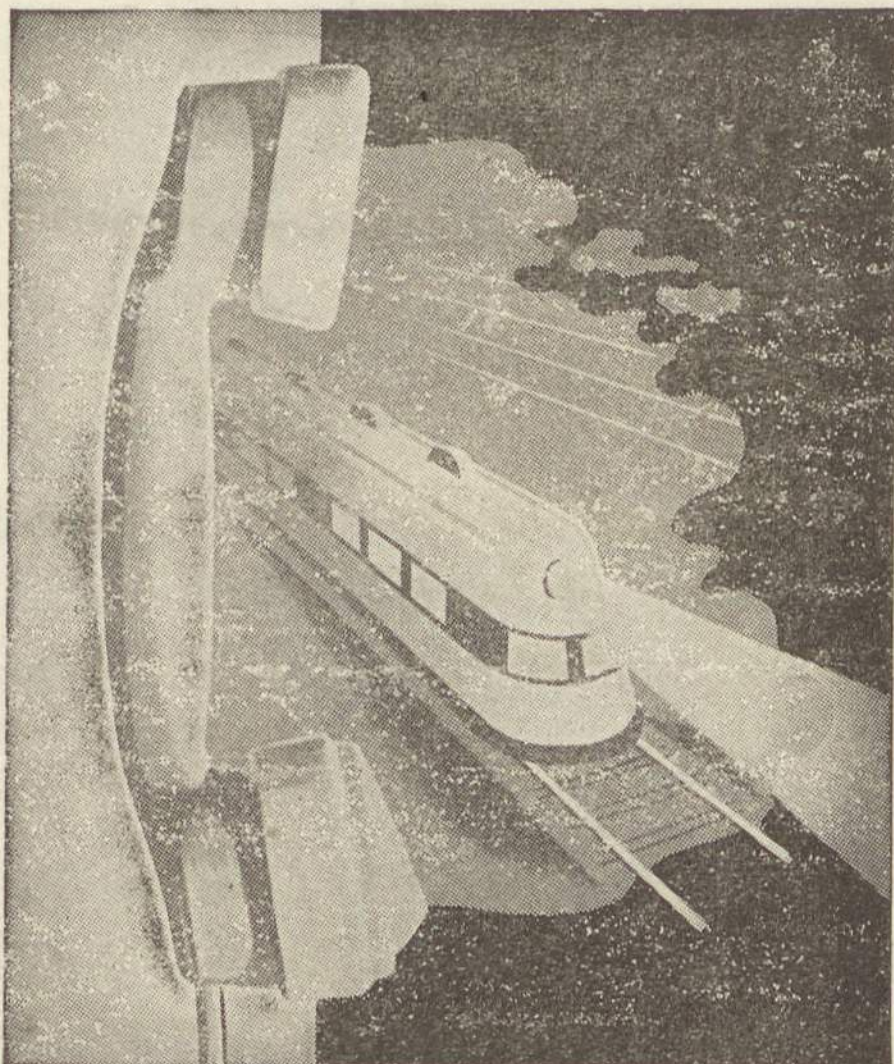
Fornecedores dos
CAMINHOS DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Agentes em Portugal
AGÊNCIA ANGLO PORTUGUESA DE REPRESENTAÇÕES

S. A. R. L.

Praça do Município, 32, 4.º — Telef. 2 8259

LISBOA



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE FOLQUE, 7, 1.º — LISBOA
Telef.: (P. D. C. - 2 Linhas) - 5 7193 - Teleg.: Ericsson

BOLACHAS

Paupério

BISCOITOS

A VENDA NAS BOAS CASAS