

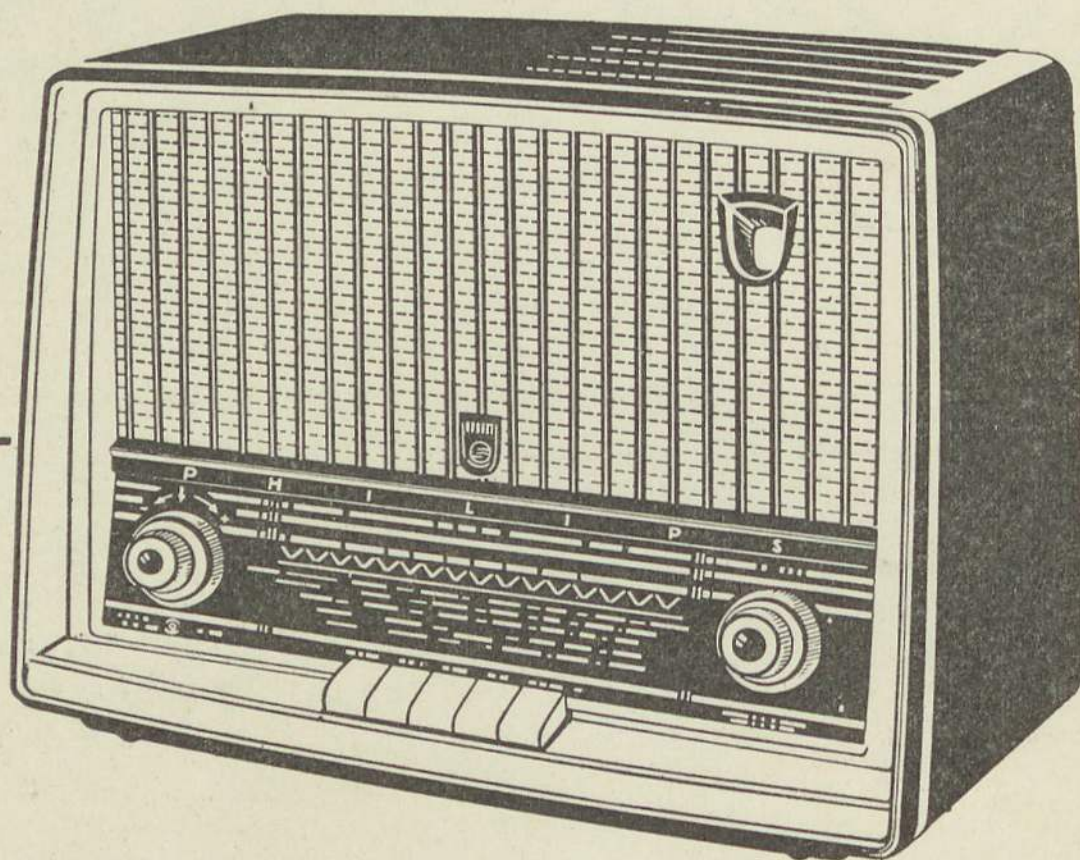
BOLETIM DA C.F.



FEVEREIRO 1957

NÚMERO 220

OIÇA UM
PHILIPS
1957



Dissonância

GRANDES FACILIDADES DE PAGAMENTO
A TODOS OS FERROVIÁRIOS

PRESTAÇÕES MENSAIS
DESDE 55\$00



AGENTE OFICIAL PHILIPS

CASA EROL

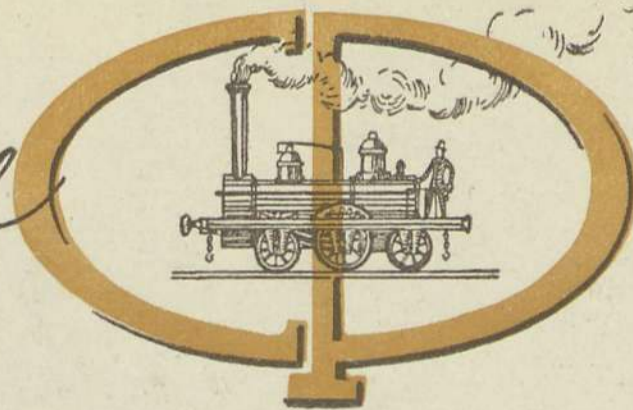
RUA DOS BACALHOEIROS, 123 — TELEF. 259 72

LISBOA



A MARCA MAIS VENDIDA NO MUNDO

Boletim da



N.º 332 ■ FEVEREIRO 1957 ■ ANO 29.º ■ PREÇO 2\$50

DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

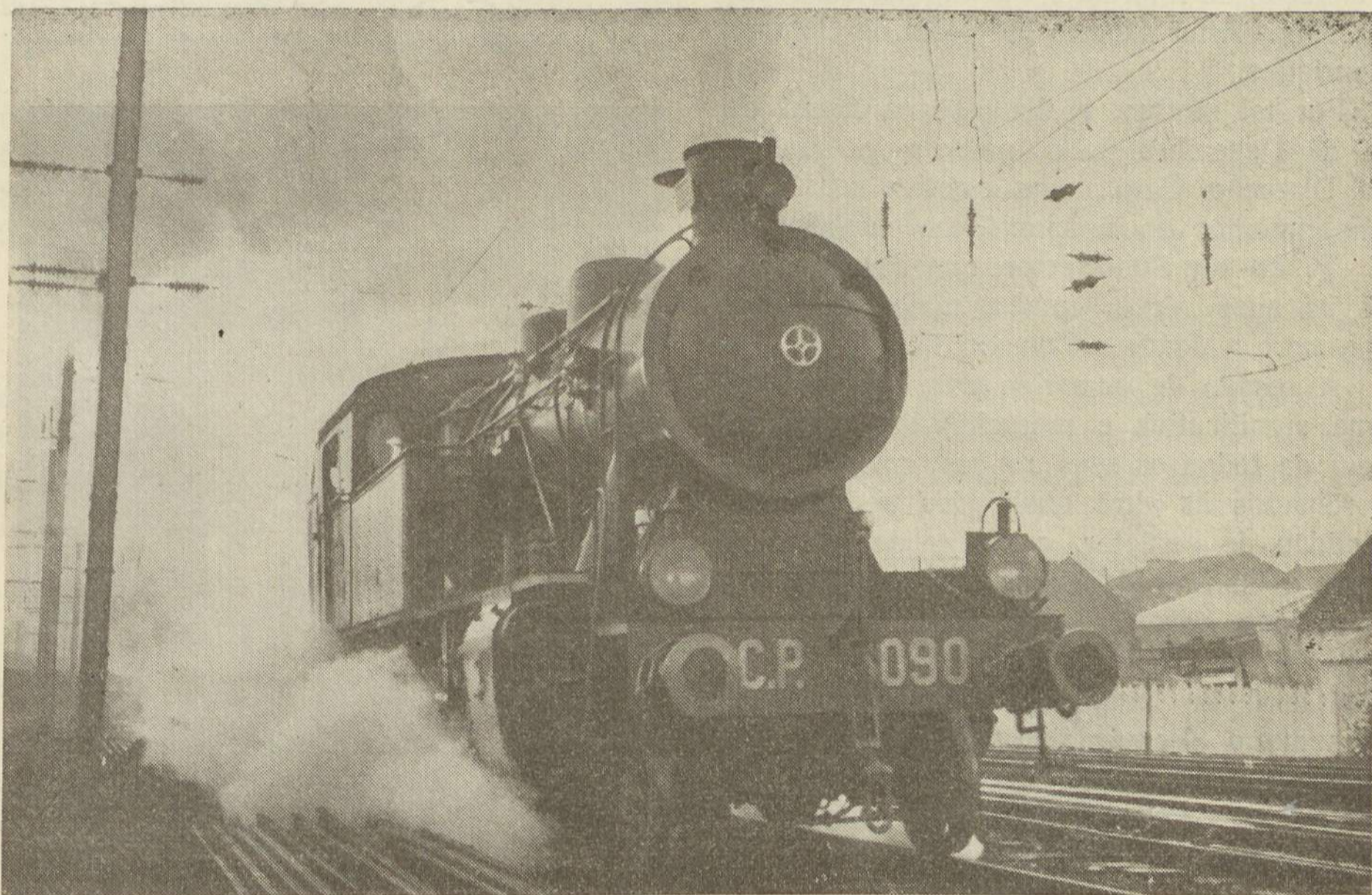
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 — Tel. 20158 - Lisboa

O presente e o passado



Sob densa rede de catenária a atestar o mais moderno sistema de tracção do presente, a locomotiva a vapor simboliza hoje o transporte do passado.



O Director-Geral proferindo as palavras de homenagem

ENG.º ARTUR DE CAMPOS HENRIQUES

Por ter atingido o limite de idade, passou à situação de reforma o Subdirector da C. P., Sr. Eng.º Artur Alberto Meyreles de Campos Henriques.

Por tal motivo, realizou-se na manhã de 27 de Dezembro findo, na sala de reuniões da Direcção Geral, uma emotiva sessão de cumprimentos do funcionalismo superior da C. P. ao seu Subdirector, que durante mais de 35 anos serviu com a maior devoção, apurmo e lealdade a Companhia.

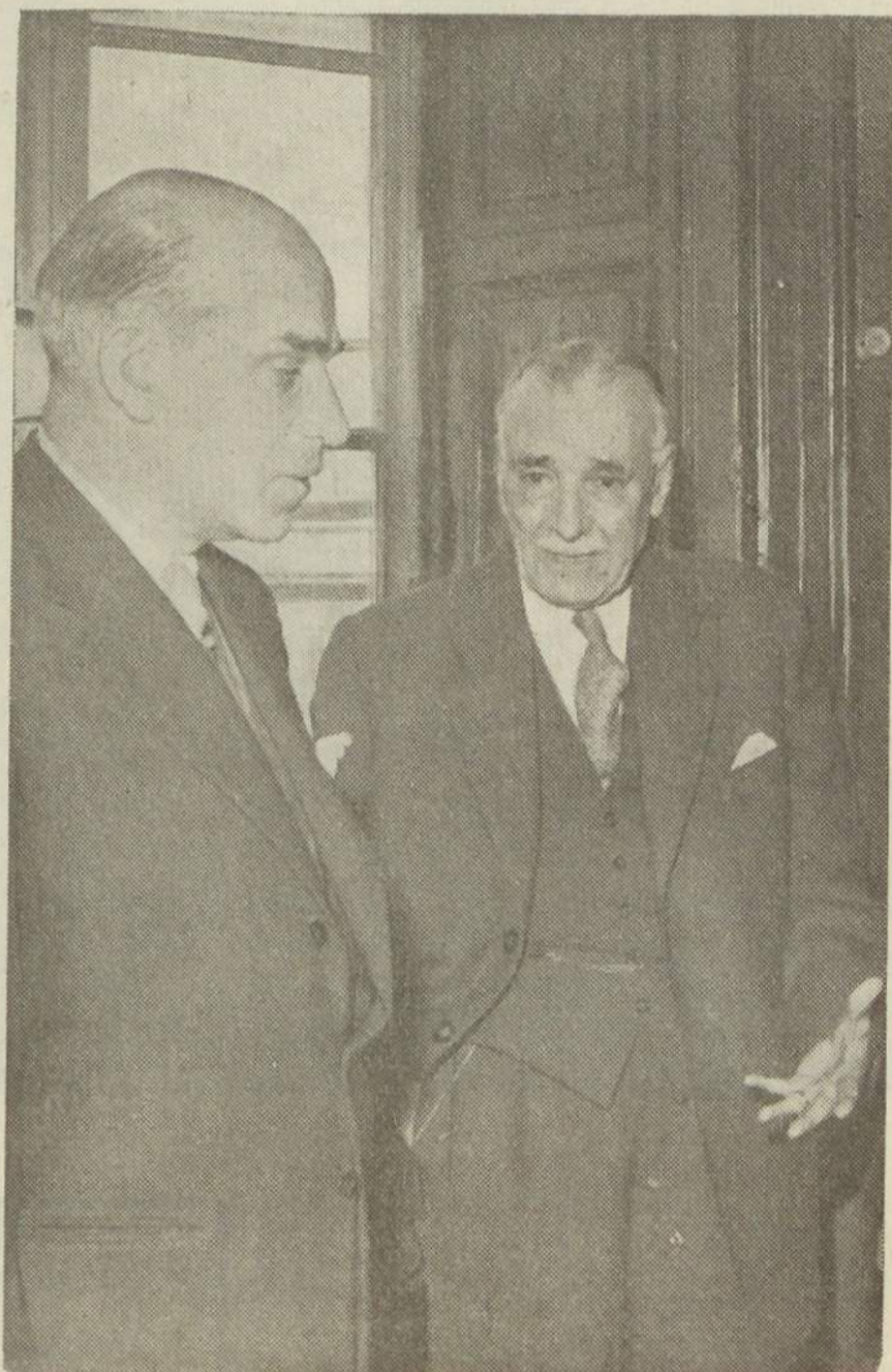
À sessão de cumprimentos, que mais foi uma significativa e merecidíssima homenagem de todos os seus amigos, colegas e subordinados às altas qualidades de trabalho, rectidão de carácter, grandeza de generosidade e lhaneza de trato do Eng.º Campos Henriques, associou-se todo o funcionalismo superior dos Serviços dependentes da Direcção-Geral da Companhia. Estava igualmente presente o Secretário-Geral da C. P., Eng.º Branco Cabral.

O Director-Geral, Eng.º Espregueira Mendes, pronunciou as seguintes palavras :

Com dedicação, entusiasmo e inteligência presta serviço nesta Empresa há mais de 35 anos o Eng.º Campos Henriques e por isso aqui estamos hoje para publicamente lhe afirmarmos quanto lhe devemos e o estimamos.

Não era necessário dizer que a voz de todos é unânime em reconhecer, a par da competência, as qualidades de apurmo e de primoroso trato deste nosso tão leal e directo colaborador.

A melhor confirmação dessas qualidades evidenciou-se neste último período, em que, apesar de, por força dos regulamentos, estar à vista o limite da prestação de serviços, a sua dedicação e entusiasmo longe



O agradecimento comovido do Engenheiro Subdirector Campos Henriques

de esmorecerem, se mantiveram inalteráveis ou mesmo se excederam. Como militar sabe que apenas existe aqui um render da guarda e que o seu exemplo servirá sempre de estímulo aos que continuarem a servir.

Quer na Divisão de Construção, quer na sua nunca esquecida Via e Obras, quer por fim na Direcção, só soube criar amizades e quantas vezes conseguiu resolver problemas que nos pareciam difíceis.

Em nome de todos o abraço e desejando-lhe longa vida e merecido descanso, lhe afirmamos que continuaremos sempre a considerá-lo dos nossos e que se quiser corresponder à nossa gratidão e amizade nos proporcione o prazer de aparecer muitas vezes, pois será sempre recebido de braços abertos.

Em resposta, vivamente sensibilizado, o Eng.º Campos Henriques agradeceu a homenagem que lhe prestavam e recebeu os cumprimentos respeitosos e amigos de todos os presentes, que por completo enchiam o amplo salão em que a sessão teve lugar.

Mais tarde, num restaurante da Baixa, reuniram-se num almoço de homenagem ao Eng.º Campos Henriques, o Director-Geral e Subdirector da C. P. e todos os Chefes e Subchefes de Divisão da Companhia.

* * *

O Eng.º Campos Henriques, que nasceu em 31 de Outubro de 1886 em S. Sebastião, Concelho de Guimarães, ingressou nos quadros de pessoal da C. P., como engenheiro



O Eng. Campos Henriques, ladeado pelo Director-Geral, Secretário-Geral e Subdirector da Companhia

contratado da Divisão de Via e Obras, em 17 de Março de 1921. Era então major da arma de Engenharia, professor na Escola do Exército. Foi promovido a Subchefe de Serviço de Estudos e Abastecimentos em 1922; a Chefe de Serviço, na Divisão de Construção, em 1925; a Subchefe de Divisão de Via e Obras em 1930 e a Chefe de Divisão em 1940.

Ascendeu em 1 de Janeiro de 1947 ao alto cargo de Subdirector da C. P.

Como militar é actualmente tenente-coronel de Engenharia.

O *Boletim da C. P.* exprime ao Eng.º Campos Henriques a renovação da sua mais alta consideração e muita estima, desejando-lhe as maiores venturas e prosperidades no gozo do merecido descanso a que tem inteiro jus.



Durante o almoço de homenagem

Em 4 de Fevereiro será aberto à exploração a 4.^a nova ponte da linha da Beira Alta, construída pela Companhia Alemã Krupp, sob a fiscalização dos nossos técnicos: a de Breda, ao Km. 80,251.

— Últimamente foram admitidos na Companhia 15 agentes técnicos de engenharia.

— O Subchefe de Serviço da Exploração, Alexandre Correia Matias, por ocasião da sua recente reforma, foi homenageado, no Barreiro, durante um almoço, pelos seus numerosos colegas e amigos.

— Com uma das excelentes composições de unidades triplas eléctricas da C. P. — das 25 que serão postas em breve a circular — têm sido feitas numerosas experiências na linha de Sintra, com resultados muito satisfatórios. Um exemplo: Campolide-Sintra, com paragens em todas as estações, 26 minutos.

— De acordo com a reorganização dos serviços, acaba de ser extinta a delegação da Direcção-Geral da C. P., no Porto, que era chefiada pelo eng.^o Sousa Pires.

— O pessoal da 7.^a Secção de Exploração ofereceu ao Inspector António Domingues, por motivo da sua transferência para a 4.^a Secção, um artístico objecto de prata com uma mensagem, em sinal de apreço e simpatia.

— Utilizando as fotografias presentes ao concurso organizado pelo Boletim da C. P., que figuraram na Exposição do Rossio, a Companhia editou, para o corrente ano, um calendário alusivo ao Centenário.

Tiragem: 3.000 exemplares.

— A convite da Administração da C. P. numerosos ferroviários da capital assistiram, na tarde de 18 de Janeiro findo, no cinema Império, à passagem do documentário colorido

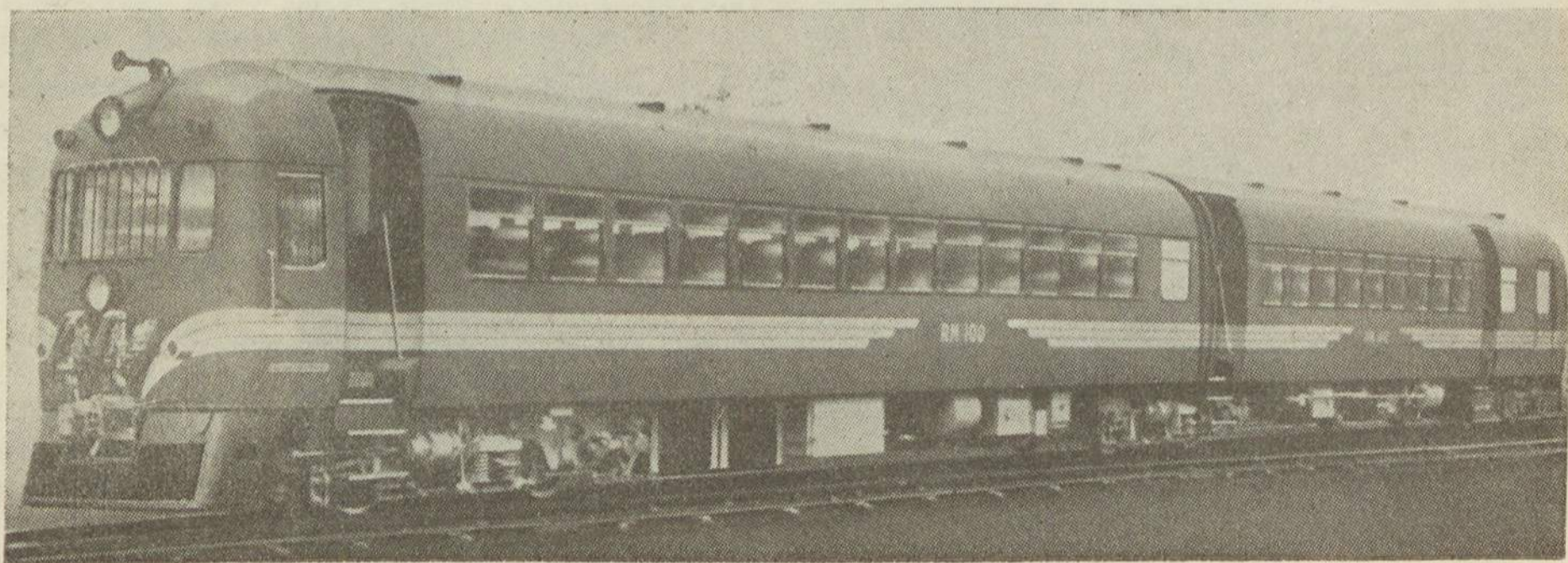
Pelo Conselho de Administração da C. P. foi louvado o Subchefe de Serviço Alexandre Correia Matias que, durante 58 anos, prestou à Companhia os melhores serviços tendo feito uma brilhante carreira evidenciando em todos os cargos que ocupou as mais elevadas qualidades de trabalho, inteligência e dedicação.

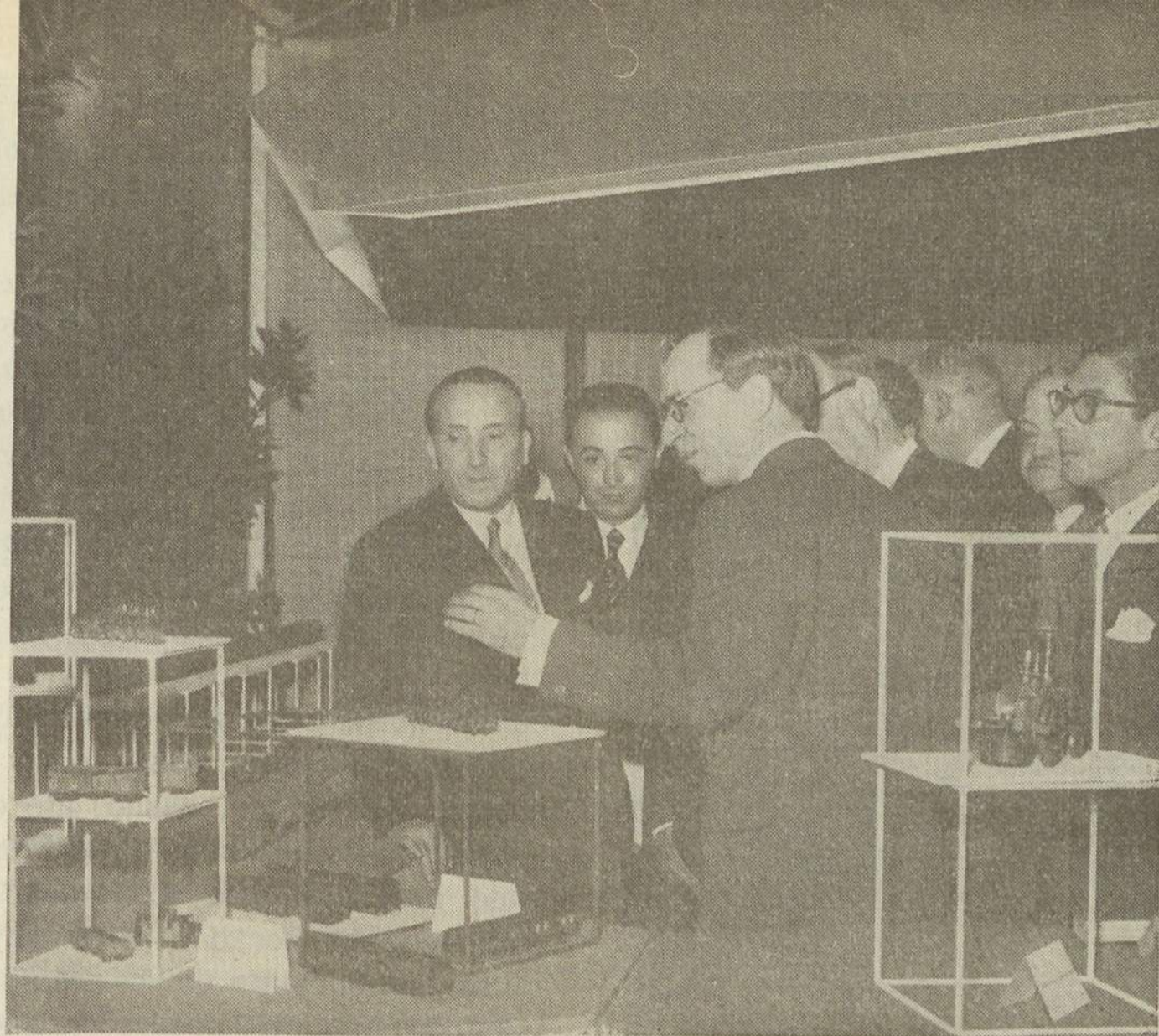
— O Conselho de Administração da Companhia, atendendo ao enorme êxito alcançado pelas Exposições inauguradas em 28 e 29 de Outubro último, em comemoração do centenário do Caminho de Ferro em Portugal, agradeceu e louvou os seus organizadores: Administrador Conde de Penha Garcia, Director-Geral Eng.^o Espregueira Mendes e Secretário-Geral, Branco Cabral.

Igualmente foram louvados pelo Conselho, em atenção à valiosa colaboração prestada para o bom êxito daquelas exposições, os seguintes funcionários: subchefe de Divisão Eng.^o Manuel de Mello Campelo; Chefe de Serviço Prof. Eng.^o André Navarro; Chefe de Serviço António Montês; Subchefe de Serviço João Bruges de Oliveira; Economista Dr. Elio Cardoso; Agente Técnico Américo Costa; Chefe de Escritório Francisco de Sá Nogueira; Chefe de Secção João Salgueiro e o escriturário de 1.^a classe José Ferreira.

«Cem anos de Caminhos de Ferro em Portugal», que, por incumbência da Companhia, Filipe de Solms produziu e João Mendes realizou.

O documentário, que se exibiu durante 4 semanas conjuntamente com o filme «Trapézio», mereceu muitos louvores do público e da critica.





Durante a inauguração ministerial da Exposição de «Modelos e Miniaturas Ferroviárias» no Instituto Superior Técnico

VITÓRIA DO CAMINHO DE FERRO

NO REINO DE LILLIPUT

OU

Evolução do Modelismo no Tempo e no Espaço

Pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES

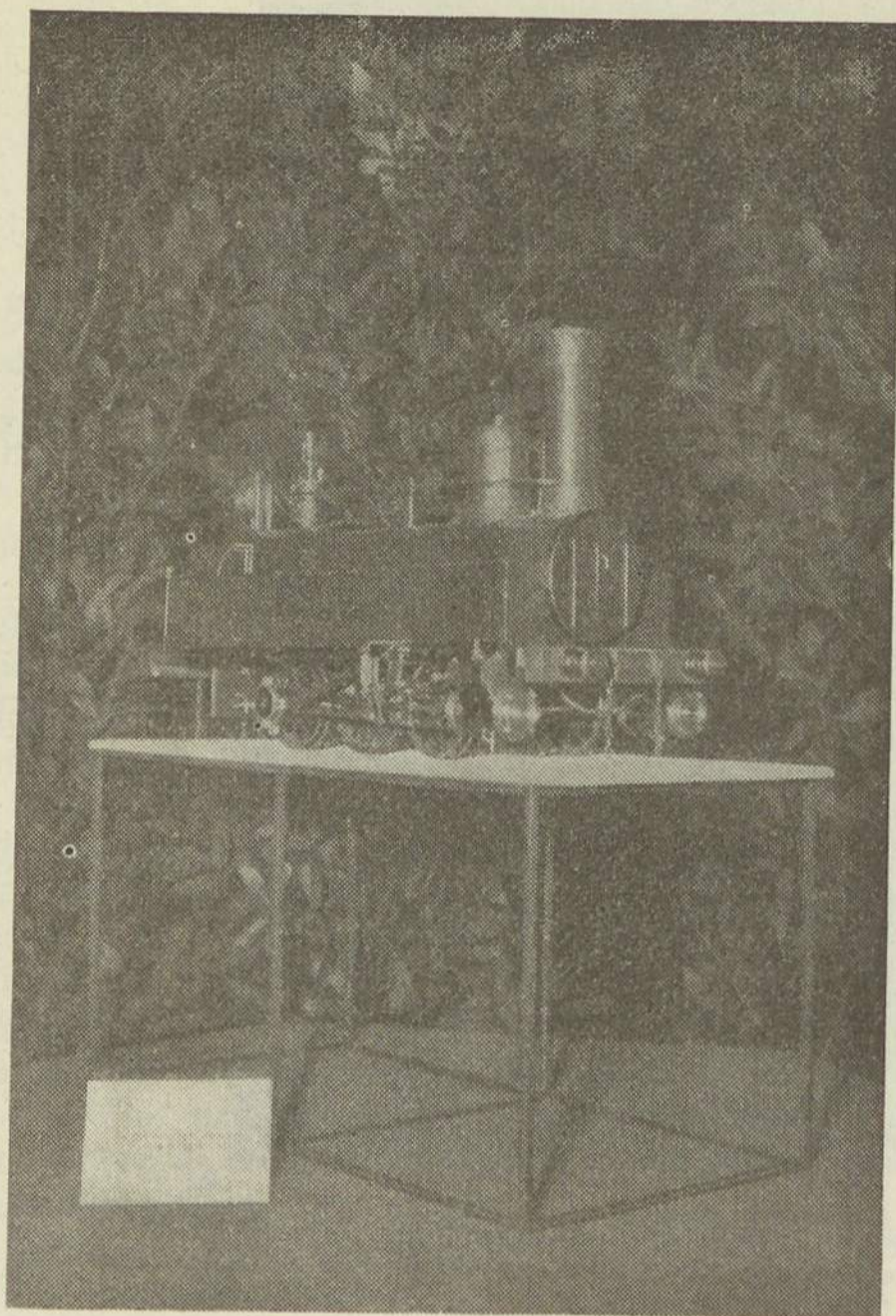
ENTRE os actos comemorativos do Centenário, que com tão perfeita dignidade nacional celebrou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, conta-se a «Exposição de Modelos e Miniaturas Ferroviárias», cujo atractivo, valorizado por criteriosa montagem, deixou — a par do alto reflexo público das restantes Comemorações — impressão clara do que é e do que vale a benefício do Caminho de Ferro o *modelismo ferroviário*.

Por tudo isto, ao aceitarmos o penhorante convite de colaboração neste prestigioso *Boletim da C. P.*, nos pareceu oportuno que a iniciássemos por determinadas considerações, que julgamos interessantes, sobre aquele curio-

síssimo fenómeno, simultaneamente material, psíquico e, embora não exclusivo, profundamente típico do Caminho de Ferro.

ORIGEM

Digamos em primeiro lugar que tão curiosa actividade — aliciante sempre, comovente no «amadorismo» — mergulha as suas raízes, contra o que nos inclinaríamos a supor, nos tempos ancestrais em que se gerou o Caminho de Ferro: assim, por exemplo, a *primeira locomotiva a vapor que pôde conceber-se, a de Hackworth, não era mais que um minúsculo modelo de estudo, de cilindro único sobre três rodas; e a primeira linha francesa (St. Étienne ao Loire) foi antecedita dum ca-*



Interessante modelo de locomotiva apresentado na exposição da C. P.

minho de ferro em miniatura, sobre o qual os infatigáveis Saignol e Beaunier puderam estudar a construção definitiva que viriam a realizar...

Lançado o Caminho de Ferro, o modelismo anterior ou «de estudo» perde, naturalmente, boa parte da sua razão de ser, mas substitui-se-lhe, pouco a pouco, o do profissional amador da actividade—quanta vez, sobretudo a princípio, o do próprio maquinista, preso à paixão da locomotiva como o tripulante à do seu navio...

EVOLUÇÃO

É apenas no nosso século que o «amadorismo modelista» (como, aliás, o modelismo comercial e publicitário dos construtores de material) se generaliza: a primeira «sociedade de modelistas», *Model Railway Club*, aparece, com efeito, em Inglaterra, em 1912, seguida, em 1929, da *Association Française des Amis des Chemins de Fer*, da *Association Algérienne des Amis des Chemins de Fer Algé-*

riens ⁽¹⁾; e, a partir de 1930, das centenas de *Sociedades Americanas*, da preciosa *Sala dos Caminhos de Ferro* (instalada pela S. N. C. F. F. no *Conservatoire des Arts et Métiers*, de Paris) e das dezenas de *agregações similares belgas, suíças, holandesas, suecas, dinamarquesas, alemãs, italianas, espanholas, etc.*, as quais — empenhando-se sempre, como objectivo principal, na actividade modelista e apoiadas já então por indústrias regulares de «miniaturas» como, para citar duas das mais conhecidas, a americana *Wallenweider* e a espanhola *Payá Hermanos* — realizam visitas de estudo, certames e exposições, editam livros e revistas de «amadorismo» ferroviário, baptizam e condecoram locomotivas, criando e agitando, assim, até onde alcance a sua influência, uma atmosfera de apaixonado interesse pela exploração ferroviária, cuja benéfica acção a favor do Caminho de Ferro, em momento de tão acentuado desfavor público, parece desnecessário encarecer.

Sem descermos a pormenores que, embora interessantes, nos levariam muito longe, acrescentemos, apenas, que «a psicose do modelismo» ferroviário, conduzindo por imperceptível indução ao interesse pelo Caminho de Ferro, não escolhe idade nem ofício e que por isso mesmo — reconhecê-lo-ia um grande ferroviário ⁽²⁾ ao instituir hábilmente no ensino experimental de praticantes da S. N. C. F. F., a construção e a exploração directa de redes miniaturais — sentem-na todos os que, sensíveis ao «interesse profissional exaltado pela irresistível atracção do minúsculo», se deixam tomar por esta estranha sedução que — saltando em claro objectivos que não se podem negar interessantes, como o barco, o automóvel e o avião — toma por alvo inegavelmente pelo encanto da sua orgânica funcional, o Caminho de Ferro.

SIGNIFICADO

A maior parte dos observadores (?) concede que o «modelismo» — obra, quanto a eles, duns tantos excêntricos mais ou menos deso-

⁽¹⁾ Título de aspecto, já então, antecipadamente nacionalista...

⁽²⁾ O Engenheiro Louis Armand, tão querido entre nós, antes Director, agora Presidente da Administração da S. N. C. F. F.



Séculos de arquitectura neerlandesa de Madurodam alinham-se ... até à altura dos joelhos

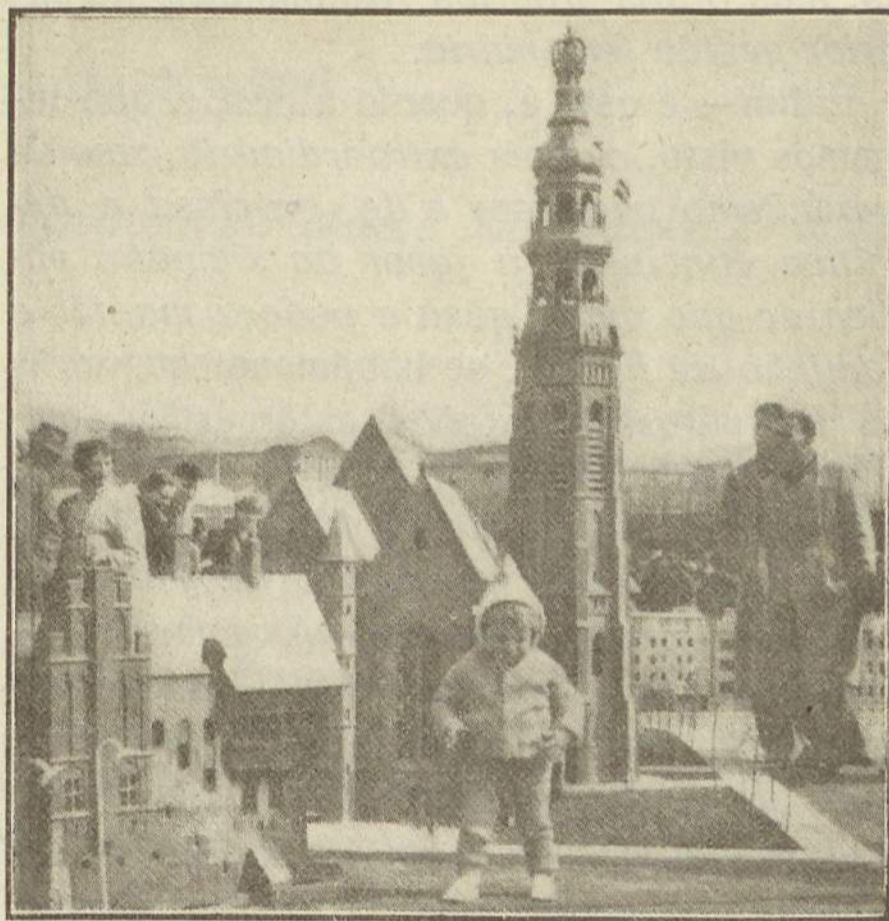
cupados — seja, quando não há mais entretenimento, coisa aprazível de ver. Nós — que admitimos perfeitamente que se possa amar e servir o Caminho de Ferro sem se ser modelista, mas que, sobretudo num momento em que o Mundo se debate em tão grave desentendimento, achamos simplesmente benemérito haja alguém que, sem interesse material, voluntariamente se entregue a realizações úteis à comunidade — entendemos que o *modelismo ferroviário* (em si próprio e como propulsor das «Sociedades de Amigos do Caminho de Ferro»), *representa*, no momento actual, *uma nobre actividade* que urge fomentar não só a bem dos periclitantes interesses do Caminho de Ferro, mas, através deste e cada dia mais, da própria e tão ameaçada economia pública.

Inteiramente se justifica assim, sobretudo no actual momento, o significado do modelismo em relação ao Caminho de Ferro, do qual, para terminar, citaremos três exemplos, directamente observados e pessoalmente vividos.

O primeiro é o de que, tendo em 1933 participado no XII Congresso Internacional de Caminhos de Ferro (Egipto), realizámos, a propósito, uma interessante missão de estudo, no Ministério das Comunicações, na Direcção da Exploração dos Caminhos de Ferro Egípcios e no precioso *Museu do Caminho de Ferro do Cairo*, guiados pelo inextinguível espírito de camaradagem de alguns ferroviários superiores de que guardámos, em nosso reconhecimento, os nomes de Zacki Bey Fahmy

e Naguib Gobran, Director e Secretário Técnico da Exploração; das nossas visitas ao referido *Museu* — relicário abundantíssimo de modelismo relativo às principais «gares», obras de arte e material dos C. F. E. E., ainda então sob a inspiração britânica — bastanos aqui dizer que ele constituía *ponto de interesse máximo para nós, engenheiros e visitantes estrangeiros, e para os naturais* que constantemente enchiam as suas salas, *tomados por uma curiosidade que ia até à discussão e ao entusiasmo caloroso, facto que, verificado num meio «sui generis», teatro tradicional do «trânsito milenário», nos fez reflectir pela primeira vez sobre o valor do modelismo e o seu importantíssimo reflexo económico...* ⁽¹⁾

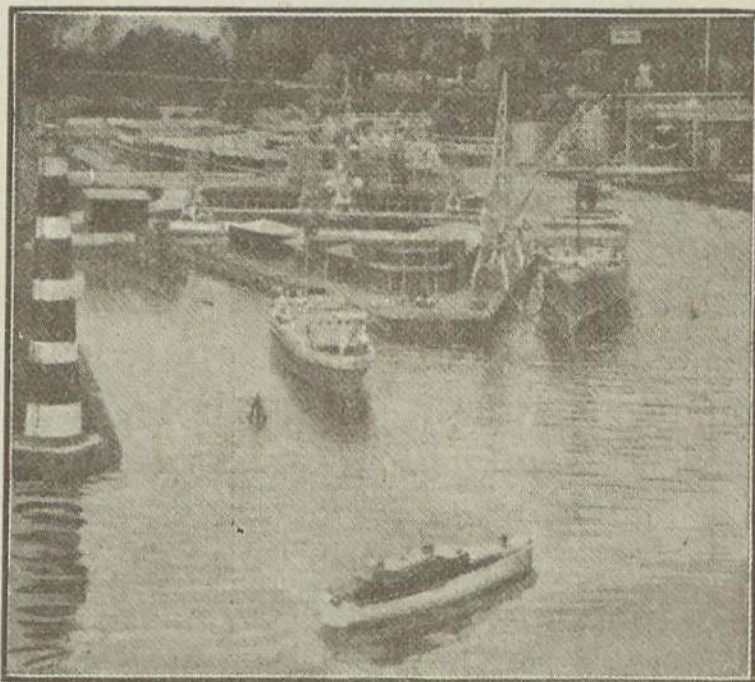
Em 1947, quando do XIV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro (Lucerna), coube à Suíça — através da *minúscula e perfeitíssima reprodução do Caminho de Ferro Eléctrico do Dietschiberg* pelo ilustre Engenheiro A. Oswald — o ensejo de nos



Uma criança ou um gigante? O que constitui o encanto de Madurodam é ver o mundo sob um ponto de vista diferente

⁽¹⁾ Do facto provieram — e isto diz tudo sobre a impressão recebida — o nosso livro «Caminhos de Ferro» — 1936 — (Dist. E. N. P.), de que cerca de 200 págs. estudam, exclusivamente, o caminho de ferro à luz do interessantíssimo caso ferroviário egípcio, e o nosso artigo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» (N.º 1.397 de 1-1-42) «O Transporte Transitário através do Tempo», depois publicado em separata.

deixar, a alguns dos ferroviários participantes, a *profunda impressão de quanto pode ainda o «modelismo ferroviário» captar também a atenção dos especialistas* e, mediante a sua interpretação técnica, *constituir não só*



No porto activo de Madurodam os navios chegam e partem a fim de abastecer a mais pequena metrópole de tudo o que lhe é necessário

atractivo de simples simpatizantes e amantes, mas o dos próprios responsáveis na superior gestão ferroviária.

Enfim — e este é, quanto a nós, e que tenhamos visto, *o mais extraordinário caso de «modelismo genérico» e de «graciosa e definitiva conclusão a favor da simpatia pública de que ainda gosa e poderá manter o Caminho de Ferro»*, se hábilmente atento às tão melindrosas reacções externas do presente e, sem dúvida, do futuro — *a Holanda deu-nos, no ano findo de 1956, quando da nossa participação na reunião de Junho da Comissão Permanente da «Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro» em Scheveningen (Haia), a estupenda visão da inultrapassável maravilha que é Madurodam (Haia), a estranha cidadezinha miniatura de meia dúzia de palmos* que, no meio da paisagem tipicamente holandesa dos «polders» e campos de flores, nasceu, ao que dizem, simples aldeia aconchegadinha à sombra dum minúsculo mas poderoso castelo feudal, e foi crescendo até ser, ao que vemos, uma grande — microscópica metrópole holandesa, do tipo, aspecto e arquitectura das suas congéneres em ponto grande, estuante de vida nos seus bairros comerciais e residenciais suas igrejas, fábricas, escolas, lojas, bancos e teatros dispostos ao longo de concor-

ridas avenidas, praças e ruas, em que circula apressada multidão de pigmeus que vai à sua vida, dirigindo-se às estações para tomar o comboio ou regressando do porto, onde os barcos, em seu incessante tráfego, partem, chegam, fundeiam ao largo ou atracam aos cais...

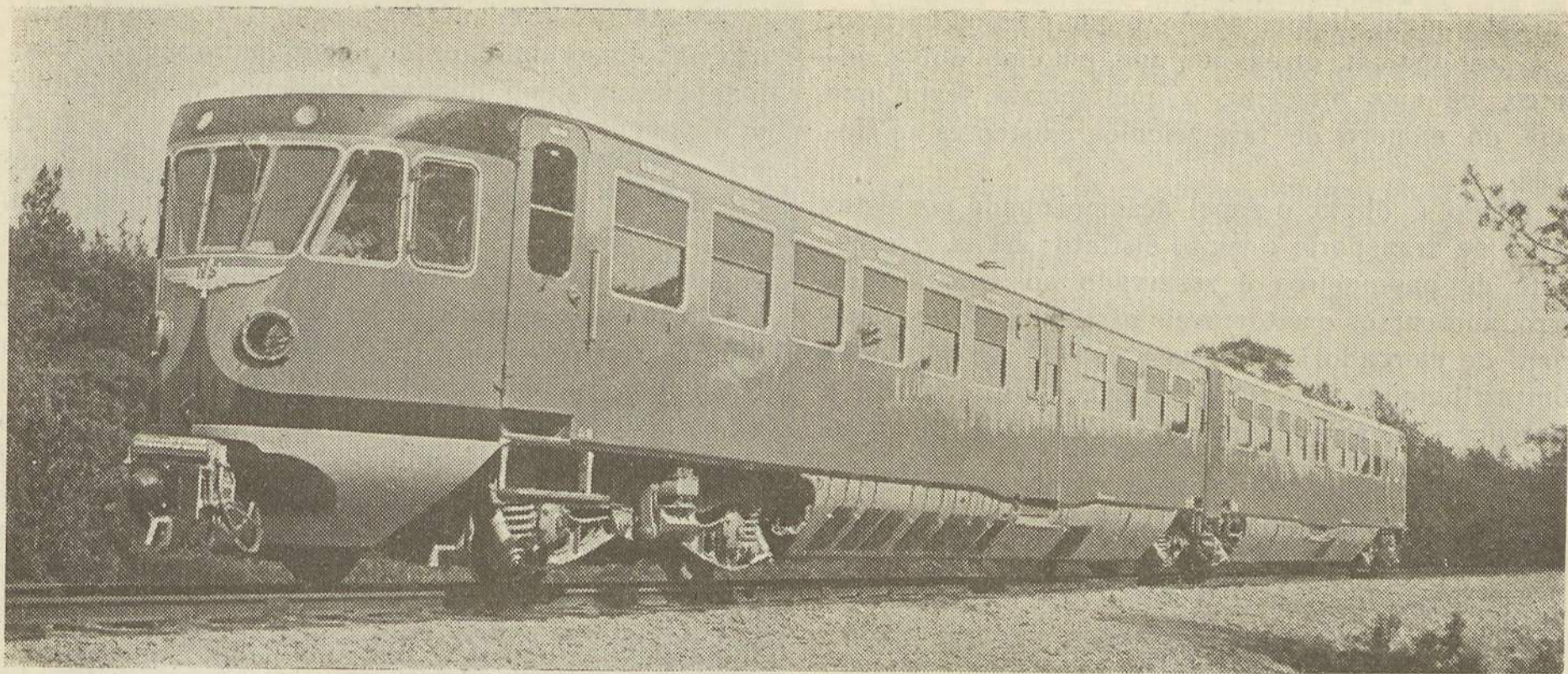
Tal «maravilha de modelismo» — que Swift não sonharia melhor para as suas «Viagens de Gulliver ao Reino de Lilliput» e com que vale a pena extasiarmo-nos na sua orgânica e exteriorização — pode servir de exemplo, na sua essência e êxito atractivo, a quantas realizações idênticas queiram imaginar-se Mundo em fora, como, melhor do que quaisquer palavras, dizem as gravuras ⁽¹⁾ *aqui insertas.*

Por nós, ao encerrarmos estas considerações, só nos resta acentuar, em favor de anteriores asserções, que, *bem no fundo das contrariedades actuais, vivem ainda, e viverão sempre, para o Caminho de Ferro subtis motivos de simpatia pública* cujo êxito próximo pode, porventura, estar, desde já — e além, evidentemente, de mais directas, indispensáveis e consequentes realizações — num discreto interesse pelo modelismo ferroviário que, ao que claramente se infere da última gravura que ilustra este estudo — *verdadeira vitória do Caminho de Ferro no reino de Lilliput...* — prende muito mais que todos os outros e bem curiosos motivos de Madurodam a atenção, a curiosidade e o encanto de grandes e pequenos . .



Madurodam é um entroncamento de caminhos de ferro. O material mais moderno corre a toda a velocidade sobre os carris da sua extensa rede ferroviária

⁽¹⁾ Propriedade do «Sindicato de Iniciativa de Haia» e da Administração de Madurodam a favor do «Sanatório Holandês dos Estudantes», de Laren.



Automotora Diesel-eléctrica, semelhante às que circulam nas linhas férreas portuguesas.

Algumas impressões dos Caminhos de ferro holandeses

Por A. L. SIMÕES DO ROSÁRIO

1.ª Parte: Introdução; Organização, Instalações Fixas e Material e Tracção

1. Um pouco de geografia. Dada a grande heterogeneidade dos leitores do *Boletim da C. P.*, pareceu-me útil começar por referir a traços largos as características geográficas mais conspícuas da Holanda.

Este país está situado a norte da Bélgica e a oeste da Alemanha e é banhado pelas águas do Mar do Norte; muito embora a sua superfície seja cerca de duas vezes e meia menor que a de Portugal, a sua população é sensivelmente maior: cerca de 11 milhões de habitantes. Esta grande população (de densidade igual a 334 habitantes por quilómetro quadrado) concentra-se na parte do país que compreende as grandes cidades: Amsterdão, Haia, Roterdão e Utreque, de tal forma que a densidade da população atinge aí o valor de 2400 habs./km².

Como é do conhecimento de todos, a Holanda é constituída, na sua maior parte, por planícies muito baixas, entre as quais numerosas abaixo do nível do mar. Três rios importantíssimos e excelentes vias de comunicação aquática a atravessam: o Mosa, o Escalda e o Reno.

A actividade económica dos Países-Baixos, por longo tempo essencialmente agrícola, conhece, desde há algumas dezenas de anos, uma industrialização

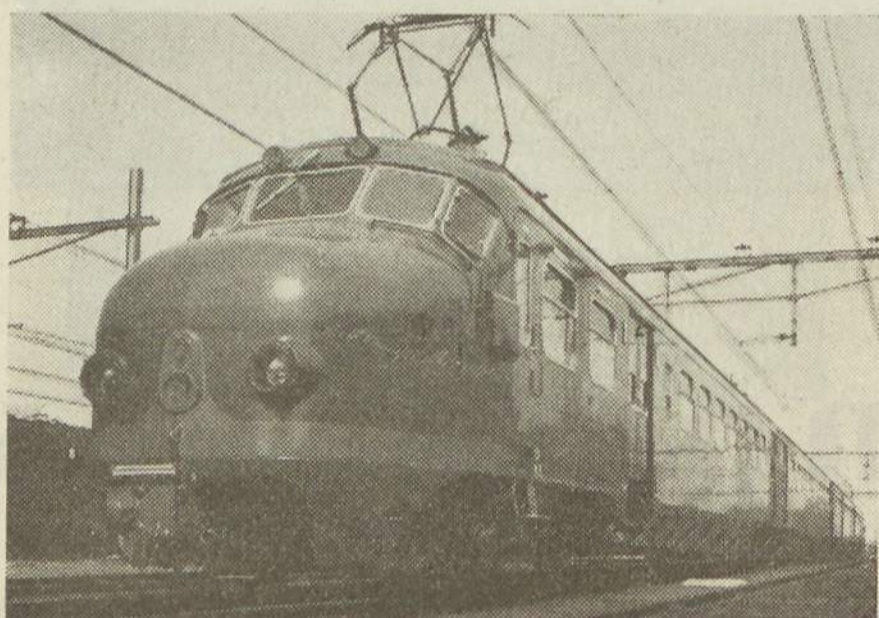
considerável. O comércio holandês é muito activo; tal facto não será de estranhar se se atender à privilegiada situação geográfica da Holanda e às suas possessões ultramarinas.

2. Os transportes nos Países-Baixos. Tendo presente o que atrás ficou dito, sem dificuldade se faz uma ideia da natureza do tráfego dos Países-Baixos. E, assim, a um transporte apreciável de passageiros, vêm juntar-se os transportes para atender às necessidades da agricultura e da indústria: transportes de matérias primas, combustíveis e produtos manufacturados.

Para fazer face a tais exigências, no que diz respeito ao tráfego interno, dispõe a Holanda de três meios de comunicação principais: as vias aquáticas, quer as naturais supramencionadas, quer ainda as artificiais, que são constituídas por uma notável rede de canais; as vias férreas, de que nos vamos ocupar especialmente; e a rede rodoviária: estradas nacionais e outras, provinciais, menos importantes. A estes três meios há que acrescentar, no transporte internacional, a via aérea; e, no transporte interior, a bicicleta. Efectivamente, e sobretudo para distâncias não muito grandes, uma parte considerável da população, quer sejam novos, cu velhos, senhoras ou homens, uti-

liza este meio de locomoção, o que é assaz curioso. E as estatísticas dizem-nos que, em cada dois habitantes, há uma bicicleta, o que permite fazer uma ideia do número de tais veículos existentes na Holanda.

Como é óbvio, o papel desempenhado por estes meios de transporte é muito distinto: assim, o transporte de passageiros é reservado aos caminhos de ferro, autocarros e automóveis particulares; no transporte de mercadorias intervêm os três meios citados com atribuições diferentes: os caminhos de ferro e a navegação encarregam-se geralmente dos transpor-



O mais moderno tipo de automotora eléctrica dos Caminhos de Ferro Holandeses.

tes de maior tonelagem, e o primeiro, sobretudo, dos de grande distância, mesmo em transportes de menor envergadura. Quanto à estrada, cabe-lhe o transporte em pequenas distâncias, especialmente o de produtos manufacturados.

Aliás, o problema da coordenação dos transportes mereceu na Holanda aturado estudo por parte dos poderes públicos, e, desta forma, a concorrência perniciosa entre os vários meios de transporte foi praticamente suprimida através dum concatenamento eficaz das suas actividades. Esta é uma das causas que proporcionam aos caminhos de ferro holandeses uma situação desafogada; efectivamente, são uma das poucas companhias ferroviárias europeias que efectuam uma exploração lucrativa: e, a propósito, convém dizer alguma coisa sobre a organização da empresa concessionária dos caminhos de ferro holandeses.

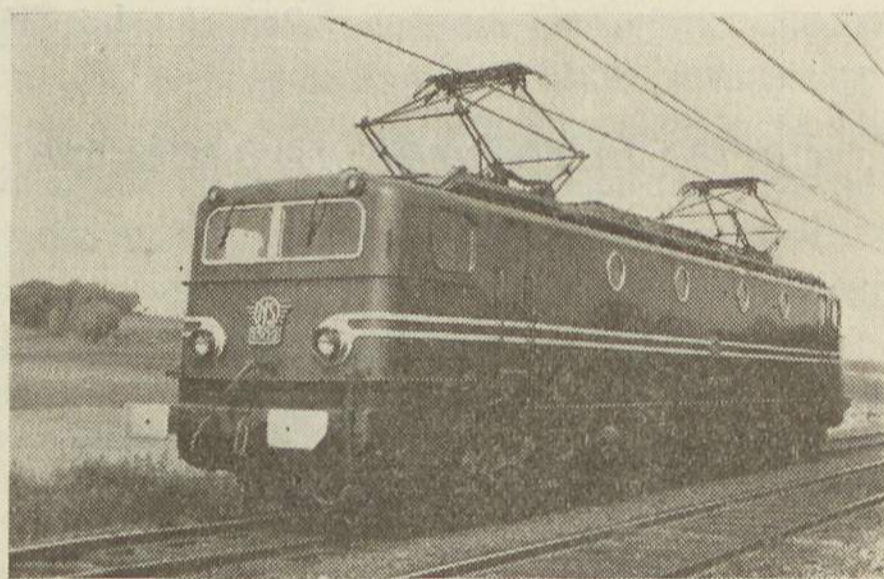
3. A organização dos caminhos de ferro holandeses. Parece-me interessante dizer algumas palavras sobre o assunto em epígrafe, visto tratar-se duma organização a bem dizer única na Europa. Seria interessante citar aqui alguns dados históricos e pormenores sobre os resultados da exploração dos Caminhos de ferro holandeses. Todavia, tal não me é possível, devido às limitações impostas à extensão do presente artigo. E, por isso, limitar-me-ei a resumir uma e outra coisas.

Embora os caminhos de ferro na Holanda sejam, como em quase todos os outros países europeus, pertencentes ao Estado, estão, pelos seus estatutos, cons-

tituídos em «Sociedade Anónima», o que lhes permite usufruir duma liberdade de acção muito maior. A sua independência, no domínio da gerência comercial é praticamente total, conquanto o Estado seja o único accionista da Sociedade. E, como consequência deste original sistema, vemos que desde 1941, esta empresa, que foi fundada em 1937, tem conseguido servir excelentemente a Nação sempre com um pequeno lucro.

Sobre este assunto, existe ainda uma curiosidade que não posso deixar de mencionar: é o facto de a S. A. dos Caminhos de Ferro Holandeses possuir um número importante de acções doutras companhias de transportes, designadamente da Companhia Real de Aviação (K. L. M) e a totalidade ou a maioria das acções de 19 empresas de transporte rodoviário de passageiros, assim como todas as acções da maior empresa de transporte rodoviário de mercadorias dos Países-Baixos (van Gend & Loos).

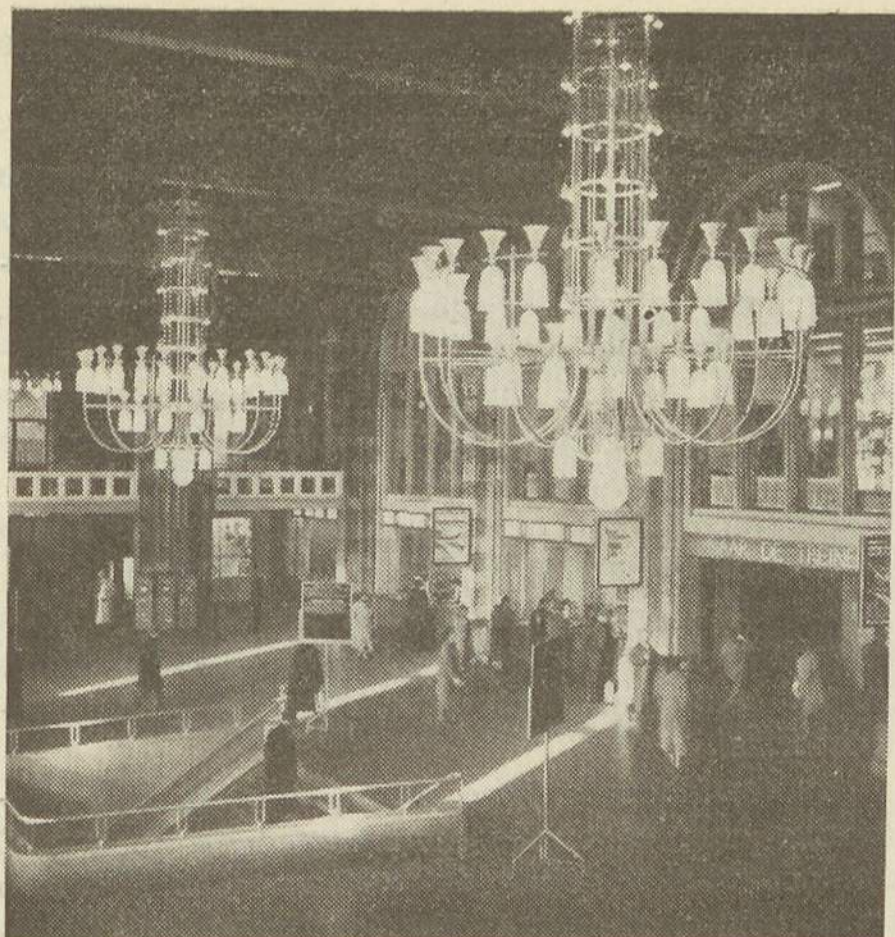
O pessoal ferroviário holandês é muito educado, como aliás todo o povo da Holanda. A Sociedade não o descarta: assim, a par de uma regulamentação social muito perfeita, proporciona-lhe benefícios e facilidades, como em poucos outros países. Além disso, a admissão de todos os agentes está dependente de prévio e rigoroso exame medico-psicológico (repetido com determinados intervalos, durante a prestação do serviço) e é seguida dum período, de duração variável, de intensa e bem organizada instrução profissional.



Locomotiva eléctrica do mesmo tipo e construção análoga à que, em França, realizou as famosas experiências de Morcenx.

4. As instalações fixas. Durante a última guerra mundial foi a rede ferroviária holandesa seriamente danificada e as suas instalações ficaram gravemente avariadas. Todavia, após uma reconstrução provisória levada a cabo nos anos que se seguiram imediatamente ao armistício, veio a execução de dois programas de total modernização, o primeiro dos quais foi concluído em 1952; e em 1958 deverá ficar terminado o segundo.

A ideia orientadora destes dois planos de reconstrução foi a de tirar partido da ocasião que tão infelizmente se tinha deparado aos Caminhos de Ferro Holandeses para se modernizarem completamente. E já é possível apreciar a obra gigantesca à qual se devotaram.



Um interessante aspecto da sala de entrada da estação Central de Amsterdão.

Quando se entra pela primeira vez na Holanda, por caminho de ferro, uma coisa nos surpreende imediatamente; a excelência das instalações de qualquer estação, seja grande ou pequena. O passageiro não encontra aí luxo; mas dispõe de todo o conforto que poderia desejar. Amplas salas de entrada, onde se encontram bilheteiras envidraçadas, providas dos mais modernos requisitos; o armário dos bilhetes (que entre nós é vertical) é horizontal, o que permite ao bilheteiro fazer a venda sentado. A principal vantagem destes armários é que, sendo formados por gavetas, permitem que o bilheteiro leve consigo a sua reserva no momento de terminar o serviço e feche as suas contas noutro local. O seu sucessor introduz a gaveta com a sua reserva no armário e continua a venda, sem que o serviço sofra qualquer interrupção. Trata-se dum sistema suíço, denominado sistema Bollmann. As estações mais importantes dispõem de máquinas eléctricas, que fabricam o bilhete na altura em que ele é vendido; essas estações têm, ainda, na mesma sala de entrada, uma secção de informações decorada com todo o bom gosto. Ainda nessa sala, encontram-se os acessos aos cais de embarque, assim como as saídas.

A verificação dos bilhetes dos passageiros faz-se à entrada e, em trânsito, pelo revisor, sendo recolhidos à saída. As estações encontram-se, sem excepção, num estado de limpeza irrepreensível: para tal contribuem dois factores: o alto nível cultural do povo holandês, por um lado, e a supressão quase total da tracção vapor, por outro. As salas de espera encontram-se em geral nos próprios cais; e, em regra, funciona nelas um serviço de restaurante, onde o passageiro pode saborear a deliciosa comida holandesa. Os acessos aos cais foram estudados de tal forma que o passageiro não possa ter dúvida alguma sobre aquele de que parte o comboio que pretende tomar.

Grandes cartazes informam-nos sobre os cais de partida dos comboios para os diferentes destinos; e, indicações claras, nos próprios cais e no exterior das carruagens, não deixam subsistir dúvida alguma. Mas, em todo o caso, o revisor do comboio, ao mesmo tempo que fecha as portas, anuncia ainda as estações de paragem para os comboios directos e o destino para os ônibus.

A reconstrução da via foi também objecto duma atenção especial.

A construção de vias férreas aptas para grandes velocidades em terrenos moles encontrou sérias dificuldades. Houve que recorrer ao seu reforço com escórias ou betão armado. Os carris empregados têm comprimentos entre 24 e 36 metros e pesam 46,7 kgs. por metro. Como se têm feito noutros países (e entre nós na linha de Cascais), procede-se também na Holanda a ensaios de travessas de betão com carris soldados em grande extensão.

A sinalização é ainda mecânica nalgumas linhas. Mas, em muitas outras, já se encontram sinais luminosos e bloqueio automático. E, com a conclusão do programa da modernização, essa sinalização estender-se-á a toda a rede. Nas estações existem os mais modernos sistemas de manobra centralizada de agulhas e sinais. A par de postos electro-mecânicos (isto é, de manobra eléctrica e encravamento mecânico, como os nossos de Pinhal Novo, Campanhã e Porto-S. Bento) e de outros electromagnéticos (manobra e encravamento eléctricos, como o nosso de Ermesinde), começam a aparecer na Holanda postos do moderníssimo sistema NX de origem americana. A sinalização mecânica empregada nas vias principais é inteiramente semaforica com total exclusão dos sinais constituídos por alvos móveis em torno dum eixo vertical, como os nossos discos.

As passagens de nível mereceram também a atenção da S. A. dos Caminhos de Ferro Holandeses. Assim, dada a lhanura do país, que dificulta a construção de passagens inferiores ou superiores, as quais não existem senão nos locais onde se tornavam absolutamente indispensáveis, houve que melhorar grandemente a sinalização de que estão providas as passagens de nível. A maioria tem sinalização automática, mesmo aquelas que não são guardadas; entre as guardadas, muitas delas são iluminadas de noite com luz de sódio, a qual penetra através do nevoeiro; e o sistema americano de meias barreiras basculantes (existente entre nós em Adémia) começa a generalizar-se.

5. O material e a tracção. No que toca a este importante capítulo, há dois factos notáveis a assinalar: um, o desaparecimento quase completo da tracção vapor. O número de locomotivas de vapor em serviço é, com efeito, assaz reduzido e não asseguram mais que a tracção de comboios especiais de mercadorias. Espera-se que, no decorrer do ano de 1958, a última locomotiva de vapor desapareça da rede holandesa. O outro facto notável referido acima é a ausência completa de carruagens de madeira: todo o material rolante afecto ao transporte de passageiros, sem uma única excepção, é metálico. Uma única car-

ruagem de madeira pode ver: uma relíquia que se encontrava no museu dos Caminhos de Ferro, em Utreque, com a indicação de que havia sido a última a circular na rede holandesa. E essa circunstância é um motivo de legítimo orgulho para os caminhos de ferro holandeses, visto haverem precedido nessa substituição todas as outras redes europeias.

Quase todas as linhas importantes se encontram á electrificadas; e as poucas que faltam sê-lo-ão até 1958.

A corrente empregada é a contínua com a tensão de 1500 V, como na nossa linha de Cascais. Esta solução foi preferida por ser o material tractor correspondente de constituição mais simples que o de monofásica, permitindo assim a rápida reparação das avarias mais correntes, o que numa rede de tão grande movimento, como a holandesa, se reveste de capital importância. Além di so, e tida em conta a razão citada, o sistema adoptado tem sobre os 3000 V contínuos (utilizados na Bélgica) a vantagem de permitir efectuar reparações na linha aérea com a catenária sob tensão, tomando apenas certas precauções para o isolamento dos operários. Nas linhas de menor importância (e mesmo nas linhas electrificadas para os comboios de mercadorias que tenham de fazer muitas manobras) utiliza-se exclusivamente a tracção Diesel eléctrica que substitui vantajosamente a tracção de vapor. Um grande número de comboios de passageiros (tanto eléctricos como Diesel eléctricos) são automotores constituídos por unidades de vária multiplicidade (simples, duplas, triplas, quádruplas e quádruplas) acopláveis entre si. Algumas destas automotoras Diesel-eléctricas são muito semelhantes às que circulam nas nossas linhas e que foram construídas na Holanda pela fábrica Allan. Entre o material tractor eléctrico citarei apenas as locomotivas CC construídas em França, idênticas à que realizou as

experiências de Morcenx, durante as quais se atingiu o máximo de velocidade em caminho de ferro.

Desde Junho do ano passado, os comboios holandeses, como os da maioria dos países da Europa (excepto Portugal, Espanha e Grécia) têm apenas duas classes (1.^a e 2.^a). O conforto oferecido aos passageiros é excelente em qualquer das duas classes. E, apesar dos pequenos trajectos percorridos na Holanda, em todas as linhas de certa extensão estão os comboios providos de restaurante, ou, pelo menos, de bufete.

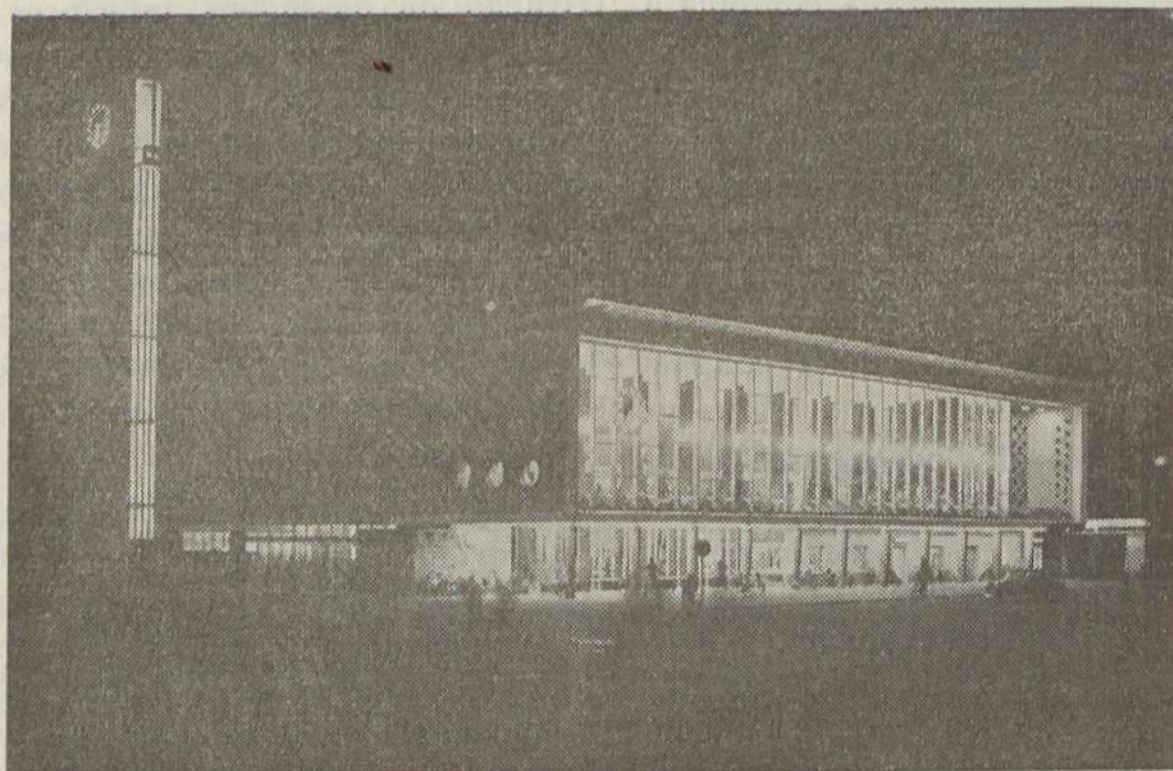
O material de mercadorias conserva-se num estado irrepreensível.

Os comboios de mercadorias são todos frenados automaticamente por ar comprimido, tendo os freios manuais sido completamente abandonados em serviço normal.

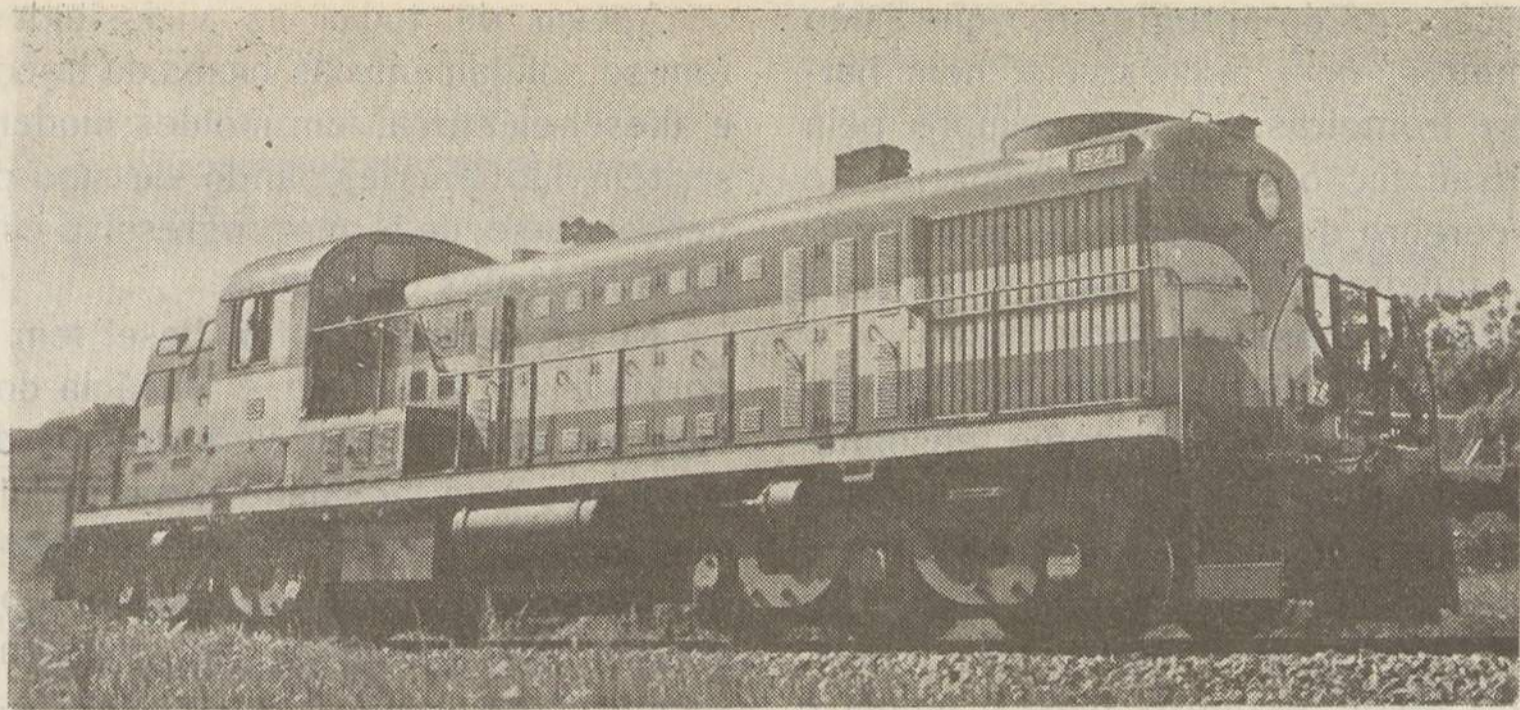
Os caminhos de ferro holandeses cooperam activamente com as outras administrações europeias. E não poderíamos deixar de mencionar aqui, com o devido relevo, que a iniciativa da criação dos «Trans-Europ-Express», comboios automotores Diesel-eléctricos de grande rapidez, que ligarão, já este ano, os principais centros populacionais europeus, fazendo desta maneira concorrência eficaz aos transportes por avião, se deve ao ilustre Presidente da Direcção dos Caminhos de Ferro Holandeses, os quais sob a sua competente direcção tão notáveis progressos têm realizado.

E, finalmente, tampouco queremos deixar de referir que, para a reparação e conservação do moderno parque de material que possuem, os Caminhos de Ferro Holandeses dispõem de oficinas e depósitos equipados com a mais moderna aparelhagem e organizados segundo racionais esquemas de trabalho.

(Conclui no próximo número)



Aspecto nocturno da magnífica estação de Eindhoven-adade onde estão localizadas as fabricas «Philips».



Locomotiva Diesel-Eléctrica

«O MOTOR DIESEL na Tracção Ferroviária»

Por MANUEL DUARTE GOMES

Maquinista do Depósito de Beja

RODOLFO DIESEL, o consagrado inventor do motor de combustão interna, mundialmente conhecido com o seu nome, legou à Humanidade os frutos provenientes do seu génio incomparável de investigador e sábio.

A maravilhosa máquina concebida e realizada por si — presentemente modificada e aperfeiçoada consoante as necessidades —, revolucionou e impulsionou de forma extraordinária, a época industrial do nosso século, preparando e alimentando novas condições de vida, nos variados sectores económicos e sociais de todas as nações civilizadas.

De entre as múltiplas actividades que sofreram directa e imediatamente a sua influência, contam-se, como não podia deixar de ser, os transportes ou meios de locomoção, quer colectivos, quer individuais, gizando-lhes novos rumos, imprimindo-lhes eficácia antes desconhecida, e tornando-os credores e agraçados à grandiosa invenção de Diesel.

Evidentemente, que sendo *os meios de*

locomoção incontestavelmente *meios ferroviários*, seria lógico que a aplicação do motor Diesel, forçadamente se fizesse sentir como factor importante, abrindo novos rumos e facilidades de exploração tecno-económicos, e elevando, de sobremaneira, o padrão da auto-propulsão por Caminho de Ferro.

Criados e desenvolvidos esses nóveis factores de tracção ferroviária, enriquecidos com os constantes aperfeiçoamentos da técnica diesel, o seu êxito teria de ser Universal com o decorrer do tempo, e hoje assinala bem o favoritismo com que foi acolhida em quase todos os Caminhos de Ferro do Mundo, a expansão e consolidação da máquina Diesel.

Como consequência lógica dessa aceitação, a máquina a vapor, que tão relevantes serviços prestou à Civilização e ao Homem, começou há anos a ceder o lugar de honra que ocupava e a ser apeada do pedestal de glória em que permanecera firme e altiva, durante mais de um século.

Não escapara à lei inexorável da evolução,

da renovação e do progresso, que não conhece limites, nem impossíveis, nem barreiras, nem fronteiras, movida sempre pela ânsia de insatisfação contida no misterioso e irrequieto cérebro do homem que quer continuamente, indefinidamente mais e melhor, num frenesim de endoidecer!

Havia, portanto, que encarar essa transição, de *vapor* para *diesel*, como absolutamente normal, pois o elevado nível técnico operado na construção dos motores Diesel, fez com que estes encontrassem desde há muito, nomeadamente na Alemanha, França, América do Norte e outros países, ampla e incontestável utilização nos transportes ferroviários, quer nos ramais secundários em que os benefícios de economia e conservação da *via* são em escala elevada, quer ainda nas linhas principais em que as mesmas normas se reflectem satisfatoriamente, ou nos próprios parques de manobras, em que iguais condições afectas a esses serviços são grandemente facilitadas e ao elevado grau de economia, factor imprescindível, a uma boa e superior exploração ferroviária.

Os Caminhos de Ferro Portugueses com olhos postos no futuro, o que é natural, não podiam ficar indiferentes às novas normas de tracção postas em evidência noutras nações, e assim, dentro das possibilidades e disponibilidades que lhes eram permitidas, lançaram-se corajosamente no apetrechamento do seu material automotriz.

A aquisição de automotoras, máquinas diesel-eléctricas e tractores de manobras, começaram a fazer-se em ritmo cadenciado e, hoje, é um facto que não admite dúvidas.

Mas a tarefa, longa e árdua, não está nem podia estar totalmente realizada.

O apetrechamento e modernização dos nossos parques ferroviários consagrados à tracção diesel e diesel-eléctrica, requerem investimentos importantes e a longo prazo.

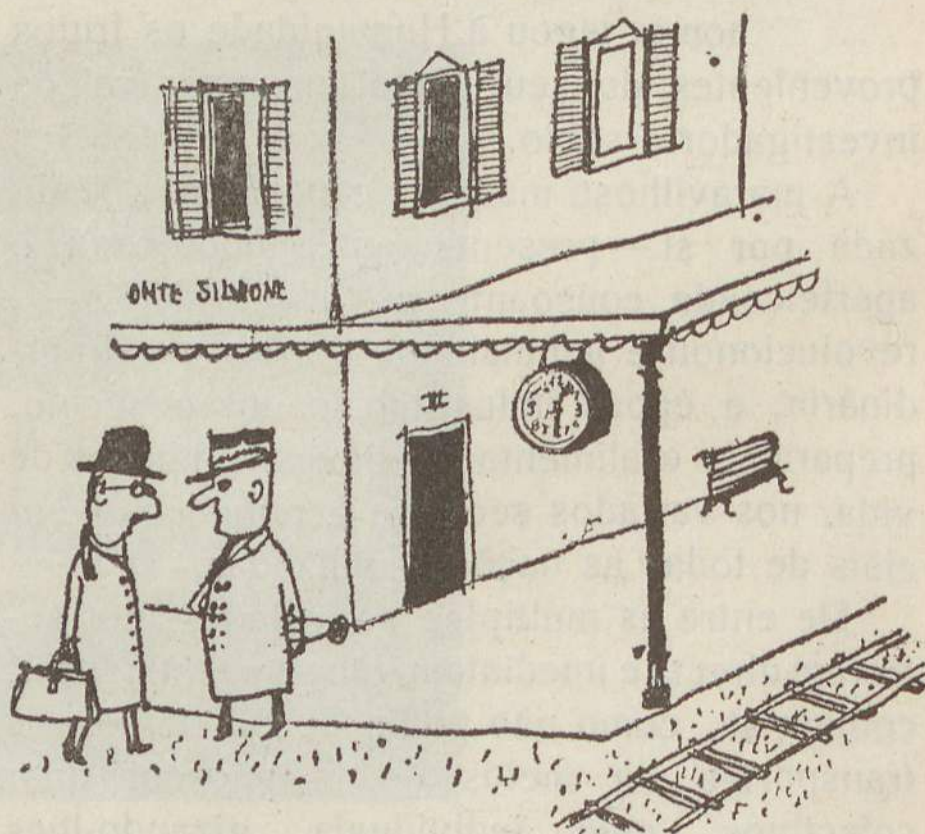
A mão de obra e a especialização de quadros houve que adaptá-los e instruí-los às novas condições de serviço e manutenção e isto, com despesas inerentes à Companhia, porém, ajudada em obra de tão grande vulto pela superior competência e boa vontade de todos os seus Engenheiros e Instrutores profissionais.

Apesar de todas as vicissitudes, lançaram-se sólidamente as bases da tracção diesel e diesel-eléctrica, em moldes modernos, que se têm ido aperfeiçoando de ano para ano, vencendo-se, de forma progressiva e metódica, as dificuldades deparadas.

No presente, o motor diesel tem parte importante na expansão e eficácia dos nossos serviços ferroviários, vencendo as distâncias e o tempo com facilidade surpreendente, aproximando mais, entre si, as cidades, as vilas, as aldeias e os homens, ajudando-os, assim, na sua lida quotidiana, a compreenderem-se melhor com Amor, Fraternidade e Benquerença.

Inegavelmente, ao Caminho de Ferro cabe parte importante no desenvolvimento e progresso do agregado humano. Confiantes, esperemos dele todos os benefícios de que é capaz de nos oferecer, e para os quais a genial invenção do engenheiro Rodolfo Diesel desempenhará um lugar preponderante e de excepcional valia, quer no Presente, quer no Futuro.

BOM HUMOR...



- Diga-me uma coisa: já partiu o comboio?
- Não senhor; ainda tem de esperar duas horas e meia.
- Ora graças a Deus que cheguei a tempo!

Por CAROLINA ALVES

Sorrir... sorrir para ser feliz ..

A mulher, especialmente a mulher cristã, deve sorrir... sorrir sempre, porque o sorriso é a mais bela expressão de simpatia e confiança em si e em Deus.

«Sorriamos à vida e a vida sorrir-nos-á».

Todos os psiquiatras e filósofos têm reconhecido que o indivíduo sorridente é realmente feliz.

Tentemos pois a felicidade, sorrindo-lhe... e, a pouco e pouco, nos iremos convencendo que somos felizes.

Para isso, é indispensável revestirmo-nos de optimismo e enfrentar com um sorriso corajoso os revezes da vida.

Deus privilegiou a mulher com dons especiais. É necessário que os cultivemos até alcançar o perfeito domínio de nós próprias no caminho do bem, e assim seremos o manancial de virtudes, espalhando o amor, a amizade, o encanto — numa palavra — a felicidade no lar, na sociedade e a todos que nos rodeiam, porque a felicidade reside em nós próprias.

Antepondo a abnegação ao egoísmo — esquecendo-se de si própria para se lembrar do seu semelhante — a mulher sentirá a maior das felicidades, que é a que provém da que proporcionou aos outros.

Cumpre-nos, pois, tornarmo-nos simpáticas para podermos influenciar no mundo, sem que alguém disso se aperceba, levando na graça dum sorriso a esperança ao desiludido, a tranquilidade à inquietação, o alento ao desânimo, a crença ao descrente; e assim realizaremos uma boa obra, modificando concepções erradas e fortalecendo resoluções, para que prossigam a passo firme na vida.

Só quem confia em si própria, vencerá no que empreender.

Porém, para que o espírito tenha boa iniciativas, é necessário que se apoie em corpo são.

Não esqueçamos que a falta de repouso, o excesso de trabalho, o esgotamento de nervos, são em geral a causa principal de ideias tristes e doentias.

É indispensável o bem estar, a tranquilidade de espírito e o descanso. Deve-se dormir pelo menos oito horas por noite, alimentarmo-nos de forma racional e trabalhar com método e calma, para podermos manter o equilíbrio da saúde e da alegria de viver.

À mulher cabe o papel importantíssimo de vigiar, aconselhar e orientar a família.

A mãe, a esposa, a educadora, de espírito inteligente e de ideal elevado, saberá compreender a sua verdadeira missão e pôr à prova com o seu melhor sorriso, a ordem, a boa educação, a sinceridade e a

delicadeza de sentimentos com que Deus a dotou, para evitar incompatibilidades de génios e aborrecimentos, e criar horizontes vastos à juventude, aos homens e à sociedade.

Curiosidades

Última moda das elegantes americanas: fazer imprimir o seu nome, em letras de ouro, nos seus sapatos.

— Um novo estabelecimento da Flórida afixou este letreiro: «Completo por muitos meses».

Trata-se de uma casa de repouso que não aceita



Um elegante casaco de fazenda mesclada com gola e punhos de pelo de camelo. Abotoa com três botões baixos

senão os amorosos decepcionados, tendo por objectivo levantar-lhes o moral.

— A fim de satisfazer os seus clientes, uma agência matrimonial inglesa faz exhibir diante dos candidatos ao casamento, curtas metragens que mostram as senhoras nas suas ocupações preferidas. O director do negócio pretende assim eliminar 90 % das decepções masculinas.

Inovações de Paris

Ornamentando os casacos «tailleurs» e capas, vêem-se enormes botões trabalhados como jóias, com reflexos de bronze, ou topázio queimado.

— Meias duma extraordinária fantasia: com costuras douradas ou prateadas, estas meias acompanham as sandálias de noite: meias em tons de beringela clara, criadas pelos conjuntos de verde e malva.

— Hermés propôs realizar, em pele de cabra, casacos forrados de pelo de camelo ou gato selvagem, para homens e mulheres que viajem de automóvel.

— Para a tarde, vestes com capuz em Mongólia malva, e «blusons» em mongólia branca.

— Nas casas de modistas de chapéus, uma inovação divertida: «canotiers» em lontra e em castor e, o que é menos novo... toques altos e «vison».

— Muitos casacos de peles forrados de seda bordada ou incrustados com rendas.

Filetes de peixe à portuguesa

Filetes q. b.

Vinho branco seco q. b.

Manteiga q. b.

100 gr. de cebolas muito picadas

500 gr. de tomates

1 colher, das de sopa, rasa de farinha

Salsa picada

Cozem-se os filetes de peixe em água temperada de vinho branco, cebola e ramo de cheiros; à parte aloira-se, em manteiga, em lume não muito forte, a cebola. Depois de cozida, junta-se-lhe o tomate sem peles, nem grão-de-bico, e passado por uma peneira grossa. Escorrem-se os filetes e junta-se a água em que cozeram, aos poucos, ao tomate, assim como 50 gramas de manteiga amassada com a farinha.

O molho deve ficar num creme não muito grosso.

Tempera-se e deita-se sobre os filetes e enfeita-se com salsa picada.

Pudim Isabel

Batem-se seis claras em castelo firme, misturam-se-lhe depois, mexendo com um garfo, as seis gemas, a seguir o peso de seis ovos de açúcar e por fim três colheres das de sopa de farinha de trigo, deitando uma por uma.

No fim leva a raspa da casca de duas laranjas pequenas e o sumo das mesmas.

Fazem-se as misturas mexendo sempre com um garfo e rapidamente.

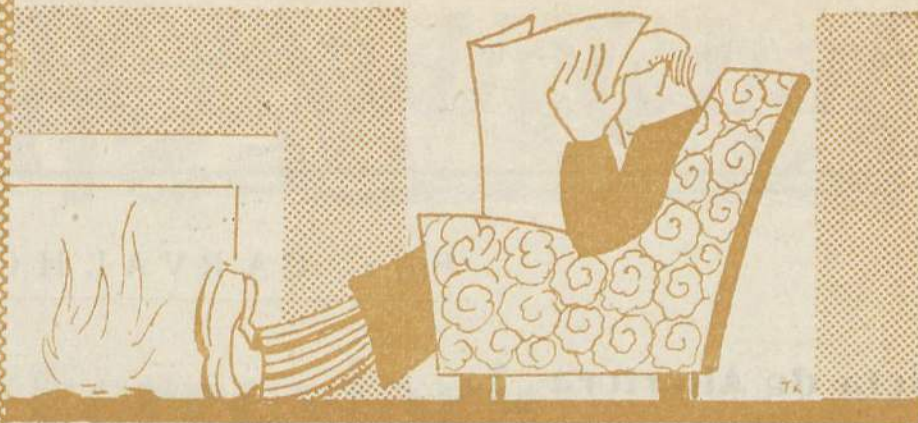
Deita-se em forma forrada e untada, que já deve estar preparada e coze-se em forno de calor brando.

A vontade de obedecer, única escola para aprender a mandar.

SALAZAR



*talvez
não caiba
que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

■ Em Nova Iorque, quem fizer a chamada telefónica — *Circle 6-4200* — ouvirá uma oração e um sermão.

Ora, isto sucede cerca de 800 vezes por dia.

■ *Engenheiros franceses conceberam um quadrimotor, que é considerado ultra-secreto. A sua velocidade é duas vezes a do som. Pode transportar a bomba H. O custo previsto do protótipo é de 10.000 milhões de francos.*

Os militares hesitam.

■ O maior e mais famoso cinema do Mundo é o *Radio City Music Hall*, de Nova Iorque. A sua lotação é de 6.000 espectadores.

Normalmente realizam-se, ali, cinco sessões diárias, o que representa 30.000 pessoas. Por mês, quase 1 milhão.

O cuidado posto na organização dos seus programas, naquele meio tão exigente dos E. U. A., faz atrair multidões, que garantem a lotação completa.

■ *Em face de inquéritos recentes, verificou-se que dos indivíduos baptizados apenas frequentam a Igreja ao Domingo, em certos pontos, os seguintes:*

Em Paris, 15%; em Bruxelas, 27%; em Nova Iorque, 30%; em Buenos-Aires, 13%. Em nenhuma das grandes cidades da Alemanha se atinge a média de 60%.

Em Amsterdão e na Haya, 50% dos habitantes declararam não pertencer a nenhum agrupamento religioso.

Em Viena, a Missa dominical é seguida por 18%. Em Madrid e Barcelona, somente 8 a 10% dos fiéis cumprem o dever pascal.

Em Portugal, apenas 17% da população global satisfaz os deveres religiosos.

Assim o revela «A Voz de Fátima» n.º 411, de 13 de Dezembro de 1956.

E, na verdade, como o mesmo jornal

acentua, tais resultados elucidam e convidam os católicos à reflexão.

■ O Presidente Eisenhower aprovou, recentemente, o projecto de uma «Biblioteca de Pio XII», que será construída na Universidade americana de Saint-Louis.

Será composta de 600 mil microfilmes, isto é, a reprodução de todos os manuscritos preciosos da Biblioteca Vaticana.

■ *Um imaginoso e prudente falsário pôs em circulação, nos E. U. A., notas de 2 dólares. Foi a certa altura apanhado e remetido aos tribunais.*

As penas para os falsificadores de moeda são muito severas.

No entanto, o juiz não pôde condenar como falsificador, mas, sim, como «escroque», porque o criminoso teve o cuidado de fazer notas de padrão diferente das emissões oficiais.

■ À falta de cilindros compressores, para aplanarem o solo, os arquitectos alemães da igreja de Doernigham requisitaram os 14 elefantes do circo Altroff.

Os paquidermes conseguiram fazer o serviço numa tarde!

■ *Em Moscovo, os estudantes universitários impediram Krouchtchev de fazer uma conferência na Universidade local.*

Desde a entrada do ministro soviético, os estudantes aplaudiram-no freneticamente, sem cessar. Krouchtchev viu-se forçado a partir sem poder falar.

■ Um arménio de origem francesa, para se evadir da Rússia, levou consigo doze gatos num saco.

Quando os cães-polícias da fronteira notaram o fugitivo, este abriu o saco e os gatos espalharam-se em várias direcções.

É claro que os cães preferiram perseguir os gatos!



Por CARVALHO DOS SANTOS

Nota de Abertura

Desde 1945 que, nas ruas de S. Paulo, no país irmão, se disputa no dia 31 de Dezembro uma prova pedestre já com tradições e a que chamam a corrida de S. Silvestre.

Essa prova, que se «internacionalizou», tem tido como participantes grandes nomes no Atletismo mundial sendo ganha em 1954 por esse fenómeno que se chama Zatopek.

Manuel Faria, filho de um antigo funcionário da C. P. e atleta do Sporting Clube de Portugal, teve no último dia de 1956 um triunfo retumbante nessa corrida, pois saiu vitorioso entre um lote dos melhores corredores de 14 países, fazendo os 7 300 metros do percurso em 21 minutos, 58,9 segundos.

Foi um bom começo de ano para o atletismo português e o País ficou honrado em terras de Santa Cruz pelo feito do seu representante.

Daqui lhe prestamos as nossas homenagens.

O Alpinismo

Subir montanhas, explorando-as em todos os sentidos, desvendando os mistérios que elas encerram e arrostando com todos os perigos inerentes, é um desporto que tem muitos apaixonados e que necessita que estes tenham coragem para enfrentar os obstáculos que se lhe deparem, no seu espírito aventureiro.

Escalar os montes é uma verdadeira tentação para quem tem pernas e punhos fortes, sendo do maior interesse para o alpinista chegar aos pontos considerados inacessíveis.

O Alpinismo pratica-se em grande escala na Europa Central e os seus praticantes seguem em caravanas, precedidos de guias que lhes vão indicando o caminho e munidos de cordas e ganchos lá vão transpondo e escalando rochedos, fugindo às avalanches que são o maior perigo que ameaça o alpinista.

Sob o ponto de vista salutar este desporto, quando feito com método, é também bastante útil ao organismo.

A subida nunca deve ir além de 2 500 me-

tros, mas as pessoas de constituição débil não devem ascender a mais de 1 500 metros, pois nas grandes alturas o ar que ali se respira é extremamente seco e pode-lhes causar desarranjos pulmonares.

O alpinista necessita dum treino prudente e metódico, devendo habituar o organismo a pouco e pouco aos esforços a empregar nas excursões de altitude.

É portanto o Alpinismo um interessante mas perigoso desporto, mas os perigos que ele oferece são compensados pelo prazer que proporciona a quem o pratica.

Curiosidades

Os saltos artísticos para a água, representam o mais bonito de todos os desportos mas em média são precisos cinco anos de aturado e persistente trabalho diário, para se conseguir uma perfeita coordenação de todos os músculos do corpo.

Roger Bannistre, médico em Londres e com 25 anos de idade, corre a milha (1609 metros) em 3 minutos 59 segundos e 4/10 sendo o único corredor que o faz neste tempo «record».

Louison Bobet, o grande ciclista francês, que era um ignorado padeiro de Saint-Meen, nasceu em 12 de Março de 1925, tendo portanto 28 anos quando ganhou pela primeira vez a volta à França.

O finlandês Nurmi, famoso corredor pedestre, em 1923, num só dia, bateu cinco «records» do Mundo nas corridas de meia hora, 10 quilómetros, 4,5 e 6 milhas não havendo até hoje atleta que tenha conseguido igualá-lo.

O profissionalismo no futebol já tem a bagatela de 71 anos.

Foi no clube Darwen, da Grã-Bretanha, que no ano de 1879 se iniciou o profissionalismo, mas encobertamente. Os seus dirigentes começaram a pagar a jogadores de outros clubes para ingressarem no seu.

Seis anos mais tarde, ou seja em 1885, foi admitido em Inglaterra o absoluto profissionalismo.

Uma iniciativa já tradicional

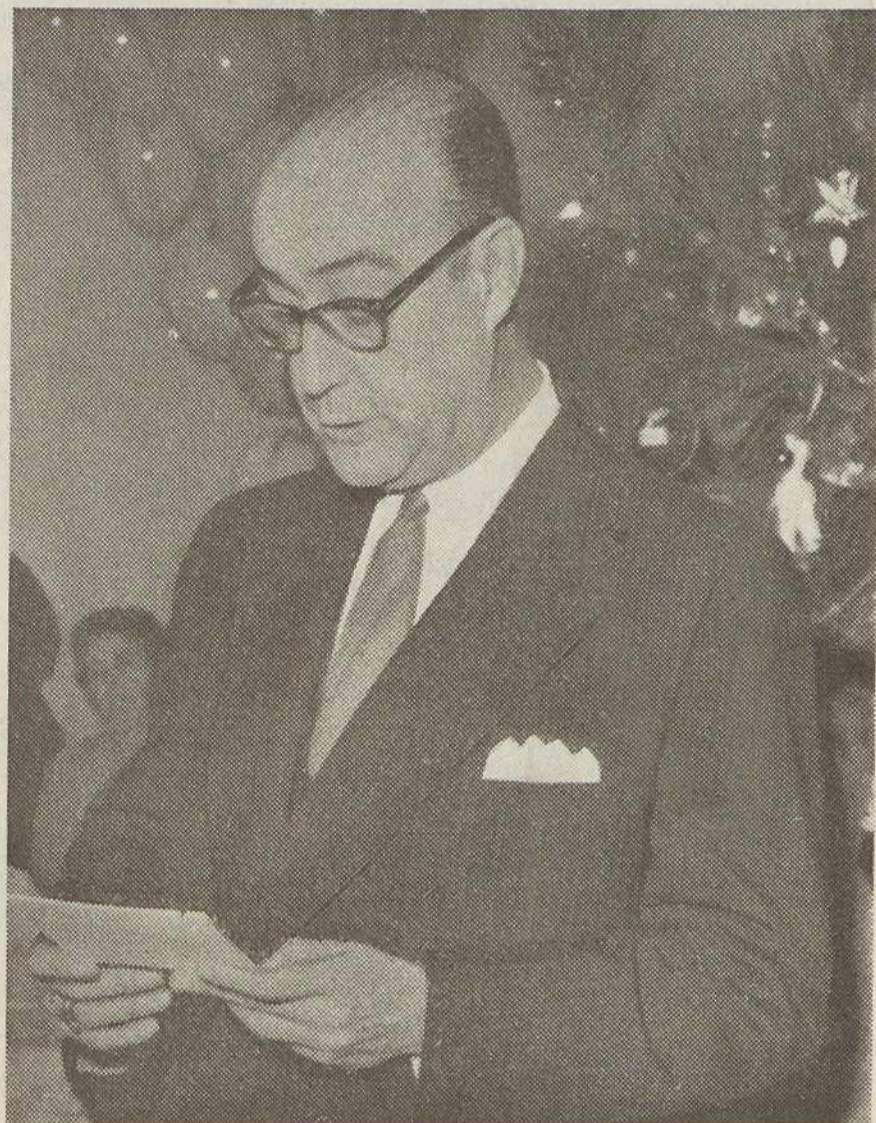
O Berço do Ferroviário

Desde há anos que se vem repetindo, com muito carinho, por ocasião das festivas solenidades da Quadra do Natal, a cerimónia da distribuição, promovida pelo pessoal do Serviço da Estatística e Mecanografia, de berços com enxovais e lembranças — constituídas por brinquedos e artigos de vestuário — a algumas crianças filhas de ferroviários necessitados.

Trata-se de uma generosa e louvável iniciativa, já com foros de tradição, das empregadas mecanógrafas da C. P. que, nas suas casas, dedicam algum tempo do seu lazer à confecção dos artigos para os enxovais a distribuir ou que, cotizando-se com os restantes funcionários do Serviço a que pertencem, adquirem, por compra, demais artigos de vestuário e brinquedos.

Este ano, a singela cerimónia teve lugar no dia 21 de Dezembro último, na Calçada do Duque, numa das dependências da Cantina. A ela assistiram os srs. Administrador Conde de Penha Garcia, Director-Geral, Eng.º Espregueira Mendes, Secretário-Geral, Eng.º Branco Cabral, Subdirectores, Eng.ºs Pedro de Brion e Campos Henriques, Chefes de Divisão, Eng.º Fernando Arruda, Prof. Dr. Faria Lapa, Eng.º Júlio dos Santos e muitos outros funcionários superiores da Companhia, além de empregados dos demais serviços e pessoas de suas famílias, que foram recebidos pelo Chefe dos Serviços de Contabilidade e Finanças, sr. Dr. Francisco Pinto Moledo e pelos Chefe dos Serviços de Estatística e Mecanografia e seu Adjunto, snrs. Artur Encarnação e Silva e Dr. Francisco da Costa Lopes.

Para assinalar o significado da festa o Dr. Pinto Moledo referiu-se à carinhosa iniciativa dos seus empregados, salientando o seu alcance e agradecendo e louvando todos quantos



O sr. Dr. Pinto de Moledo, no uso da palavra

a ela deram o calor da sua bondade e a ternura da sua generosidade.

Procedeu-se depois à distribuição dos berços, enxovais e brinquedos aos seguintes contemplados: Laura dos Santos Carvalheira, filha do servente de 1.ª classe, de Braga, Abílio Miranda Carvalheira; Alberto Fernando Vieira de Andrade, filho do servente auxiliar, de Livração, Manuel da Costa Andrade.

Beneficiários dos anos anteriores, contemplados também este ano: Maria Isabel, filha de António de Sousa, agulheiro de 2.ª classe em Braço de Prata, Maria Leonor, filha de José Aires Gariso, servente de 1.ª classe, em Caldas da Rainha; Maria de Fátima e Manuel José, filhos de Manuel Joaquim, assentador de distrito, em Barcelos.

O Grupo Onomástico *Os Carlos*, de que é Presidente o Sr. Carlos d'Ornellas, Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, muito amável e generosamente contribuiu, este ano, para o «Berço do Ferroviário» com a dádiva de dois lindos enxovais destinados a dois pequeninos Carlos filhos de ferroviários. Os contemplados foram: Carlos Manuel Gaspar

de Oliveira, filho de Manuel Marques, servente auxiliar, de Águeda, e Carlos Alberto Alves, filho de António Maria Teixeira, servente auxiliar.

A encantadora festa terminou com a distribuição de brinquedos, colocados numa árvore de Natal, aos filhos dos empregados dos Serviços de Estatística e Mecanografia.



Em cima: O Director-Geral sr. Eng.º Espregueira Mendes com as mães que receberam enxovais.
Em baixo: Algumas crianças contempladas,



A mesa da presidência na sessão solene comemorativa

O XXII Aniversário da fundação do Ateneu Ferroviário

Com a criação em 2 de Dezembro de 1934 do Ateneu Ferroviário, viu o pessoal da C. P. e seus familiares concretizada uma legítima aspiração: a de dispor de uma associação cultural ligada à sua Empresa, onde pudesse formar e desenvolver, tanto a sua instrução geral e profissional como a sua educação física e artística.

Volvidos vinte e dois anos e atentando-se na obra realizada pelo Ateneu justo é reconhecer-se que o contributo da sua altruista missão tem decerto correspondido ao pensamento daqueles, que de então até agora, têm norteado os seus destinos e assegurado a continuidade de acção de uma Colectividade prestimosa, a todos os títulos digna dos mais rendidos aplausos.

Sem dúvida que durante já tão longo período de vida do Ateneu, os seus dirigentes tiveram de lutar, não poucas vezes, contra a inevitável indiferença de uns e o desinteresse de muitos outros. Tal, porém, só ilustra mais o relevo do empreendimento até aqui realizado, que constitui hoje motivo de justificado orgulho para todos aqueles que deram o seu entusiasmo, a sua cooperação, o seu esforço, à causa do Ateneu, tornando-o naquilo que ele indubitavelmente é: elemento de real valia e merecimento que tão benéficos e profusos frutos tem proporcionado aos seus numerosos associados.

O *Boletim da C. P.* associando-se ao regozijo dos dirigentes do Ateneu, felicita-os

muito cordialmente desejando que a generosa e ampla missão a que todos se têm devotado, prossiga, como até aqui, sem desfalecimentos, com o maior entusiasmo e fé, para bem dos ferroviários.

* * *

Para comemorar o 22.º aniversário da Colectividade, realizou-se no pretérito dia 29 de Dezembro, na sede do Ateneu, uma sessão solene que decorreu com o maior luzimento e elevada concorrência.

Presidiu ao acto o Sr. Dr. Lobo Alves, Chefe do Serviço Central do Pessoal da C. P., em representação da Administração da Companhia, ladeado pelos Srs. Jorge de Vasconcelos, que representava a Direcção-Geral da C. P., Joaquim Alves Cardoso, presidente da Direcção do Ateneu, João Luís Nogueira, presidente da Direcção dos Bombeiros Voluntários do Barreiro, Afonso dos Santos, da direcção da Banda da Carris e Dr. Elío Cardoso, Editor do *Boletim da C. P.*.

Viam-se igualmente representantes dos Sindicatos dos Ferroviários, Grupos Desportivos da C. P., além de muitas outras colectividades e da Imprensa.

Uma força dos Bombeiros Voluntários do Barreiro, com estandarte e uniforme de gala, prestavam guarda de honra à mesa da presidência.

A abrir a sessão o Sr. Joaquim Alves Cardoso agradeceu à C. P., nas pessoas dos

seus representantes ali presentes, o patrocínio dispensado ao Ateneu e fez a chamada dos 4 executantes da Banda, que nela mais se distinguiram nos últimos 15 anos e que o Ateneu resolveu galardoar com a medalha de assiduidade — Agostinho dos Santos, Tangaño Marques, Joaquim Fialho e Manuel Quendera.

O Sr. Vítor Afonso falando em seguida, referiu-se à vida do Ateneu desde há 22 anos e ao Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, recentemente comemorado.

Usaram ainda da palavra diversos representantes de outras colectividades que saudaram, efusivamente, a Direcção do Ateneu Ferroviário e os seus associados, por mais este aniversário.

Encerrou a sessão o Sr. Dr. Lobo Alves, que se congratulou com a actividade crescente do Ateneu, teceu elogios à acção do Sr. Vítor dos Santos e encorajando os dirigentes da colectividade a prosseguir na sua benemérita tarefa, prometeu a continuação do interesse, carinho e apoio da C. P. por todos os assuntos que ao Ateneu respeitam.

Seguiu-se uma distribuição de brinquedos e bolos a cerca de 600 filhos dos associados, terminando a festa com um «Porto de Honra» oferecido a todos os assistentes, que deu largo aso à troca de amistosos brindes.

O apreciado grupo cénico do Ateneu e a excelente Banda do Ateneu Ferroviário, deram a sua preciosa colaboração a esta simpática festa.



Em cima: Um aspecto da assistência à sessão solene

Em baixo: Durante o «Porto de Honra» oferecido pelo Ateneu a todos os assistentes à sessão solene

Dos

J

ORNAL

IS



Com a devida vénia, transcreve-se, do «Diário de Notícias» de 8 de Janeiro, o interessante apontamento citadino alusivo ao centenário do Caminho de Ferro:

A cidade

Faz agora cem anos um bom velhote, com louca bigodeira de fumo branco: chama-se Caminho de Ferro Português. Ultimamente cortou os bigodes com máquina eléctrica, aperaltou-se e rejuvenesceu. Merece que lhe demos um abraço de velho amigo.

* * *

O comboio está para o arvoredor como os fios telefónicos estão para o céu: Estragam-lhe a virgindade, mas ao mesmo tempo dominam e revelam. Há muito tempo que quando se pensava nesse meio de locomoção nós evocávamos, mentalmente: cheiro a carvão, esguicho de água na máquina e asma na caldeira, argueiro num olho, apanhado no túnel, pessoal de barba crescida, lixo, «salas-enxovia» de espera, pivete a queijo saloio, a esteva a feno, a pureza rural a rapazes que vêm «às sortes» — além da inconfundível atmosfera de encomendas postais em pequena velocidade. O caminho de ferro seria cómodo — mas era porco. Depois, teimoso: tinha horários que obrigava os outros a cumprir e a que ele faltava. O restaurante resumia-se, como se sabe, ao macarrão deambulante em «2.ª xérie» — e depois maçãs verdes distribuídas em açafate. Ràpidamente chegava então o homenzinho do cofre, que despachava, sempre sem troco, a liquidação do ágape veloz... Os estofos tinham a bela patina sebácea de deputados e comerciantes e aquela indizível «cor Isabel» — a de camisa de certa rainha porca, patriótica, que prometeu não pôr

roupa lavada senão depois de acabada a guerra das Duas Rosas...

* * *

Tudo era talvez assim. Por isso, logo que o automóvel deu independência de cheiro, ar, direito de partir a qualquer hora e a possibilidade de parar a qualquer momento, para as senhoras irem ver a paisagem atrás das urzes floridas — a multidão fugiu-lhe. (Vejam que a diferença essencial entre o comboio e o automóvel é que há coisas que naquele só se podem fazer com ele a andar e neste outro só mesmo estando ele parado). Eis, porém, que surge o imperador camião de vômito negro, a camioneta do bilhete de visita nas traseiras (40 quilómetros de velocidade não máxima mas mínima), a bicicleta cega, a vespa tonta, o carro de bois neurasténicos, o rebanho medieval, a «charrete» fantasma, o tractor funcional. Então a estrada é um número de circo — a «gincana da morte» — e quem quiser ter algumas probabilidades de chegar ao Porto num foguete tem que acolher-se á C. P.. E, desde esse momento, o velho dos cem anos, acariciado de novo, modernizou-se, embelezou-se, pôs-se «pin-up», fez a barba, limpou as «privadas», prateou as fachadas, estofou os «maples», e surgiu, convidativo, fácil e barato, a ser, não o melhor — mas o único meio seguro de locomoção num país em que as rodovias (a despeito do milagre da Junta Autónoma) têm ainda extensos traçados primitivos e são usadas por veículos de auto-estrada da Califórnia, que tomam, em Portugal, cinco sétimos das faixas de rodagem do século XVIII.

* * *

Comemorou a C. P. com elegância e cate-

goria notáveis o centenário do avôzinho ferroviário. A deliciosa *Crónica* desse grande evocador do nosso século XIX, que é Luís Teixeira, sobre a Fundação do velho caminho de ferro, é uma obra-prima de síntese e de espírito literário, e um pequeno mas soberbo monumento de artes gráficas nacionais. A Exposição é saborosa, incisiva, aliciante e liga á multidão a grande obra de modernização da nossa rede de trens eléctricos. Um pequeno filme discreto e rápido foi também feito, e pena é que esse grande Organismo entregasse a um estrangeiro — aliás profissional sério — a execução de um documento que é estruturalmente português. Isso não seria possível, por exemplo, em Espanha.

* * *

Quando os operários portugueses se curvaram para colocar, há cem anos, as primeiras vigas de madeira para assentar calhas de ferro — aproveitando a posição, os mais moços davam-lhe pontapés no alvo exposto. E como o capataz inglês pedisse sempre mais «sleepers» (nome dessas tábuas) — ao pontapé dos cami-

Auxílio ao povo húngaro

O servente auxiliar João Caetano e sua mulher Maria de Jesus Rodrigues, auxiliar feminina, ambos agentes da Divisão de Via e Obras, quiseram contribuir com a importância correspondente a um dia dos seus vencimentos para auxílio ao heróico e martirizado povo húngaro.

Aquela importância foi prontamente enviada à Cruz Vermelha Portuguesa, para os devidos efeitos.

O «Boletim da C. P.» regista com muita simpatia o humanitário gesto destes dois humildes servidores da Companhia.

nhos de ferro e á travessa de madeira se ficou a chamar chulipa.

Pois também grande pontapé, e para a frente, levaram ultimamente os nossos transportes ferroviários! Em breve será um justo orgulho nacional o que é já hoje uma grande comodidade geral.

SUMÁRIO

O PRESENTE E O PASSADO * ENG.º ARTUR DE CAMPOS HENRIQUES * LOUVORES
 * NOTICIÁRIO DIVERSO * VITÓRIA DO CAMINHO DE FERRO NO REINO DE LILLIPUT OU EVOLUÇÃO DO MODELISMO NO TEMPO E NO ESPAÇO, pelo Eng.º Carlos Manitto Torres * ALGUMAS IMPRESSÕES DOS CAMINHOS DE FERRO HOLANDESES, por A. L. Simões do Rosário * O MOTOR DIESEL NA TRACÇÃO FERROVIÁRIA, por Manuel Duarte Gomes * BOM HUMOR * APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves * TALVEZ NÃO SAIBA QUE..., Condensado por José Júlio Moreira * PÁGINA DESPORTIVA, por Carvalho dos Santos * UMA INICIATIVA JÁ TRADICIONAL * O XXII ANIVERSÁRIO DA FUNDAÇÃO DO ATENEU FERROVIÁRIO * DOS JORNAIS *

AUXÍLIO AO POVO HUNGARO

NA CAPA: Um dos novos comboios eléctricos, na linha de Sintra