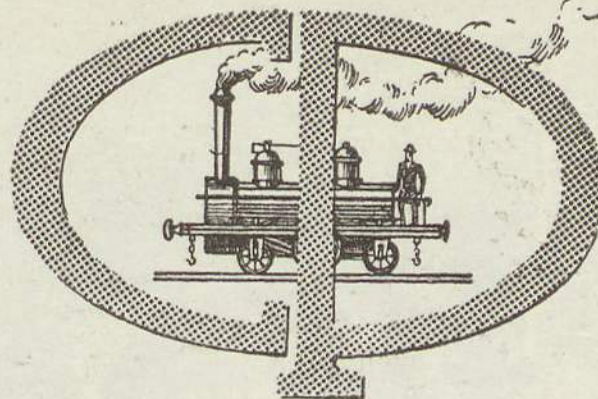




BOLETIM DA C.F.

AGOSTO 1957
NUMERO 338

Boletim da



N.º 338 ■ AGOSTO 1957 ■ ANO 29.º ■ PREÇO 2\$50

DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

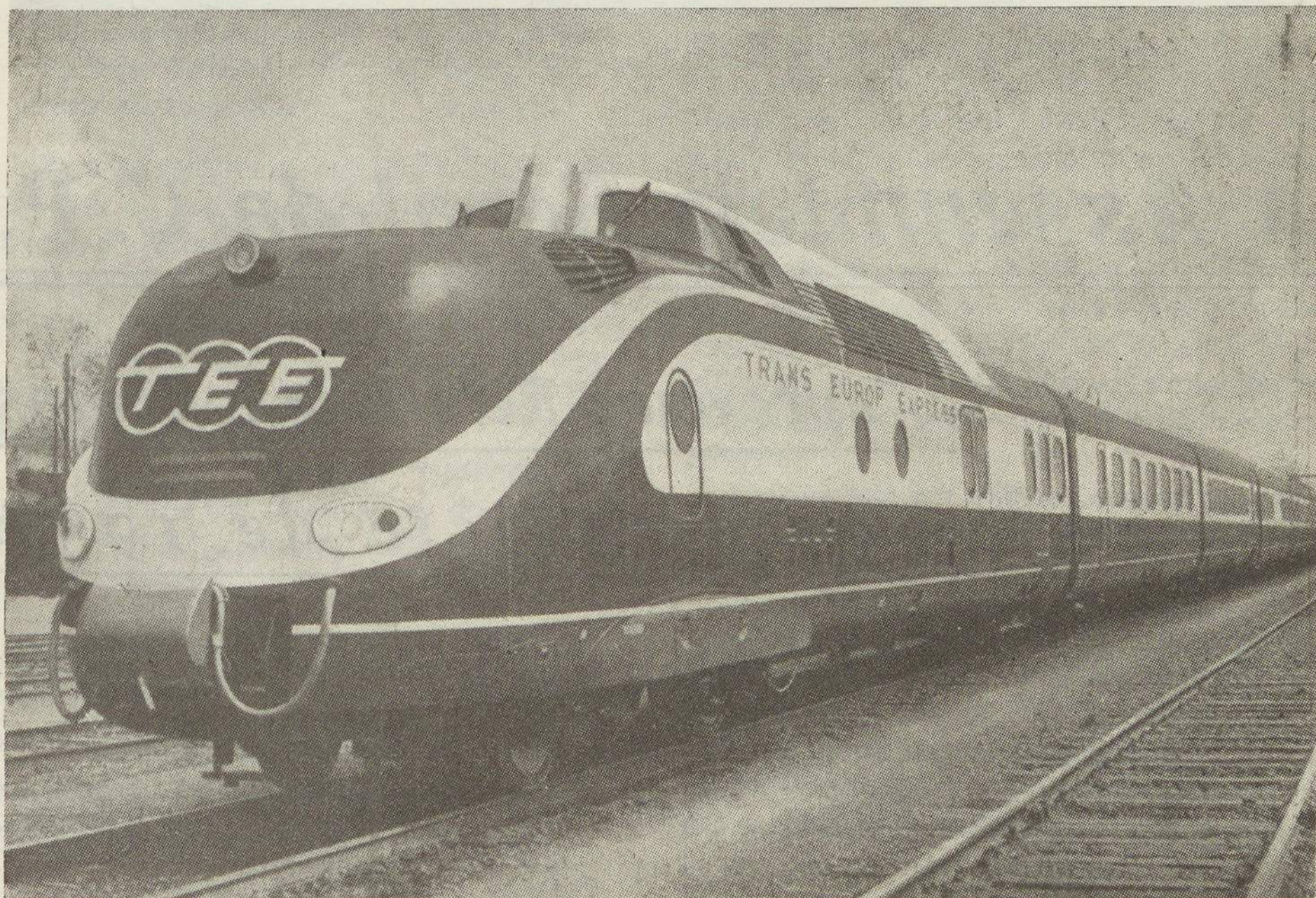
EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

TRANS-EUROPA-EXPRESS



O «Trans-Europa-Express», criado por sugestão do Eng.º Den Hollander na última reunião da Conferência Europeia de Horários realizada em Lisboa, em Outubro de 1956, é um serviço constituído por um conjunto de comboios automotoras diesel-eléctricas que asseguram rápidas e excelentes ligações entre os grandes centros europeus.

A bela composição que apresentamos pertence aos caminhos de ferro germânicos e estabelece ligações de Paris a Dortmund, via Colónia.

O «Trans-Europa-Express» é bem mais um eloquente exemplo do espírito de união e de solidariedade que une todos os caminhos de ferro do velho Continente, por isso mesmo considerados os «Pioneiros da Unidade Europeia»,



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.

aprovou o Relatório e Contas do exercício de 1956

REUNIU em 28 de Junho findo a assembleia geral anual dos accionistas da C. P. sob a presidência do Sr. Dr. Bustorff Silva.

Presentes, todos os Administradores e Directores da Companhia.

Primeiramente, em convocação extraordinária, a assembleia aprovou a proposta do Sr. Prof. Mário de Figueiredo para a emissão de 90.000 obrigações de 1.000\$00 cada.

Em seguida, em reunião ordinária, a assembleia, sob a mesma presidência, discutiu e aprovou o relatório e contas do exercício findo.

Como valores mais importantes do Relatório salientam-se os seguintes:

a) Receitas totais de exploração .	769.963.632\$92
b) Despesas » » » .	873.206.861\$16
<i>Resultado da exploração .</i>	<i>103.243.228\$24</i>
c) Subsídios e encargos financeiros	81.716.377\$46
<i>Resultado financeiro da gestão</i>	<i>21.526.850\$78</i>
d) Despesas de Primeiro Estabelecimento	19.726.096\$73
<i>Resultado do Exercício de 1956</i>	<i>41.252.947\$51</i>

Verificou-se um aumento apreciável tanto das receitas (+8,29%), como das despesas de exploração (+10,28%), relativamente ao ano anterior. O resultado negativo do exercício — 41.253 contos — apresenta sobre o do ano

de 1955 um agravamento de 12.385 contos devido sobretudo ao forte aumento de encargos financeiros: juros e amortizações de empréstimos.

O número de passageiros-quilómetro de 1956, em relação a 1955, subiu de 2,3% e o número de toneladas-quilómetro variou assim: G. V. — 9,4%; P. V. + 6,0% o que corresponde a um total de + 5,3% no global de mercadorias, por Ton/Km, transportadas.

A quebra na tonelagem de G. V. explica-se pela diminuição da produção nacional de frutas verdes (— 23%) e pescarias (— 21%), filia-das respectivamente em adversas condições climáticas e na migração das espécies piscí-colas que se deu.

As despesas de exploração apresentam no seu conjunto um acréscimo de 81.414 contos sobre as do ano anterior, que se repartem como segue:

Despesas dos Serviços	+	69.309 contos
Encargos Sociais	+	9.620 »
Encargos Tributários	+	2.485 »

Para tal contribuiu, principalmente, o agra-vamento do preço dos combustíveis, o maior percurso efectuado por força do acréscimo de passageiros e mercadorias, e ainda o crescente encargo da conservação do material circulante.

A conta de Ganhos e Perdas, encerrada em 31 de Dezembro de 1956, apresenta um saldo devedor de 192.900.792\$71.

A título de curiosidade registamos aqui alguns valores das receitas fora do tráfego da C. P., em 1953, cujo total ascendeu a mais de 10 mil contos:

Bilhetes de ascensor	70.958\$20
Bilhetes de gare	421.893\$80
Licença para estacionamento de automóveis em Lisboa-R	72.921\$30
Ordenados de 1954 não recla- mados	12.500\$00
Produto da venda de sucatas	4.708.702\$36
Senhas de W. C.	1.878\$50
Vendas de lixo e estrume	14.699\$50
Vendas de objectos abandona- dos em 1955 e não reclamados	129.898\$63
Venda de resíduos de carvão	92.820\$30
Venda de tabuletas	12.106\$20

O presidente da mesa referiu-se ao Cente-nário dos Caminhos de Ferro e aludindo à via-

gem do Chefe do Estado ao Brasil salientou o facto de ter feito parte da comitiva presiden-cial, o Sr. Prof. Mário de Figueiredo.

O accionista Sr. Lucas dos Reis fez consi-derações sobre o «deficit» afirmando que o seu aumento não pode ser considerado perturbador visto a exploração por tracção eléctrica estar exactamente no início. Classificou como ver-dadeiramente revolucionário e feliz o actual esforço impulsionador dos dirigentes da C. P. no tocante a melhoria de serviços e apresen-tou a proposta para ser descerrado, naquela sala, um busto de bronze do Sr. Prof. Mário de Figueiredo. Seguiu-se o accionista Sr. Raul Mendes de Carvalho, que saudou efusivamente os dirigentes da C. P. e protestou contra a falta de civismo de alguns passageiros da linha de Sintra que, com actos de extremo vandalismo, têm danificado as carruagens modernas recen-temente postas ao serviço.

Por último o Sr. Prof. Mário de Figueiredo depois de agradecer os cumprimentos dos ora-dores que o antecederam descreveu a viagem presidencial ao Brasil; pediu para não ser levada àvante a ideia de colocar, em sua home-nagem, um busto naquela sala — visto endossar aos técnicos e pessoal da C. P. a homenagem que lhe significam — e prometeu que, em breve, na linha de Sintra, não haverá a mais pequena reclamação a fazer. Quanto às obras da elec-trificação, terminou por afirmar, prosseguirão absolutamente dentro do ritmo inicialmente previsto.

Procedeu-se por último à eleição de vários membros da Assembleia Geral, Conselho de Administração e Fiscal.

Foram reeleitos os Administradores Srs. Eng.^{os} Nogueira Soares e Conde de Penha Garcia.

*Enquanto não soubermos
bem o que devemos fazer, é
de boa sabedoria não fazer
coisa alguma.*

ROUSSEAU

Os Novos Concursos do «Boletim da C. P.»

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

N.º

2



QUEM FOI O ENGENHEIRO QUE PROJECTOU ESTA PONTE?

A Ponte D. Maria Pia, no Porto, sobre o rio Douro, foi a primeira ponte do mundo em que os apoios intermédios foram substituídos por um enorme arco metálico. Tem 354,375 m de comprimento e 47,400 m de altura. O autor do projecto foi um engenheiro estrangeiro, autor de muitas outras obras notáveis. A construção demorou 22 meses: começou em 5 de Janeiro de 1876 ficando concluída em 30 de Outubro de 1877. A inauguração fez-se em 4 de Novembro desse ano pelo rei D. Luís I e pela rainha D. Maria Pia.

Com cerca de 80 anos de existência, esta ponte é ainda hoje uma imponente obra de engenharia que

presta à C. P. excelentes serviços. Pensa-se no entanto em substituí-la, construindo uma nova, paralela à actual, com via dupla e sem restrição de cargas. Aproveitar-se-iam, para tal, os estaleiros que vão ser aplicados na construção da ponte rodoviária da Arrábida, em construção no Porto.

As respostas dos nossos assinantes devem ser enviadas até 31 de Agosto, em simples postal endereçado ao «Boletim da C. P.» — Estação de Santa Apolónia — Lisboa. Os prémios serão sorteados entre os leitores que nos tiverem enviado respostas certas.

O comboio leva de viagem, de uma a outra ponta do mundo, homens de todos os países e de todas as raças.

Leva também as mensagens trocadas pelos que ficam, tornando menos dura a distância que os separa.

O serviço combinado internacional de Vila Real de Santo António a Sevilha é de novo uma realidade

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE

1. — As relações luso-espanholas pela fronteira de Vila Real de Santo António e os entraves ao seu desenvolvimento

E incontestável que dentre as cidades espanholas, Sevilha goza das simpatias particulares dos portugueses. E por isso, de há muito, ela é uma espécie de polo atractivo dos que se resolvem a passar a fronteira com o país vizinho.



Edifício da Alfândega em Vila Real de Santo António

Por seu turno, os espanhóis do sul da Espanha, em especial da Andaluzia, também são atraídos por algumas das nossas regiões, mormente o Algarve, tão cheio de encantos nas diversas épocas do ano.

Tem havido assim motivo para apreciáveis correntes turísticas em ambos os sentidos, as quais, como é sabido, atingem os seus máximos por alturas da Semana Santa e da Feira tradicional, na capital andaluza.

Todavia, nem sempre os turistas portugueses e espanhóis têm encontrado as facilidades desejáveis à realização das respectivas deslocações.

Ligações regulares são asseguradas desde há anos pelo caminho de ferro por via Badajoz. No en-

tanto, se a viagem no sentido de Sevilha se efectua em condições satisfatórias, com utilização de automotoras em todo o percurso espanhol, já o mesmo não sucede com a viagem de regresso, que implica, pelo menos, uma noite perdida, seja em trânsito, seja nas correspondências (Cáceres ou Badajoz).

A utilização da via férrea até Vila Real de Santo António e a pretensão do seguimento pelas linhas da RENFE a partir de Ayamonte esbarram com dificuldades de maior monta: primeiro a travessia do rio Guadiana, efectuando-se em condições que procuram satisfazer ao tráfego local e, por isso mesmo, de difícil harmonização com o tráfego internacional; depois as condições do próprio serviço ferroviário espanhol, seja no tocante à localização da estação de Ayamonte, afastada mais de 1 km do cais do Guadiana, seja no que respeita ao transbordo forçado em Huelva e à deslocação entre as duas estações desta cidade, seja ainda no relativo ao horário dos comboios espanhóis, pouco adequado ao tráfego internacional.

A utilização da via Vila Real de Santo António-Ayamonte oferece atractivos turísticos certamente superiores aos da via Elvas-Badajoz, mas as dificuldades apontadas nunca foram de molde a fomentar



Barco da E. A. I. que efectua a travessia do Guadiana

correntes turísticas importantes e regulares por aquela via, com utilização da linha férrea espanhola.

Por isso se ter reconhecido no passado e se reconhecer no presente da conveniência de um serviço especial que de certo modo preenchesse lacuna tão sentida e que resolvesse, simultaneamente, a travessia do Guadiana com horários adequados e, bem assim, o problema da celeridade no trajecto espanhol.

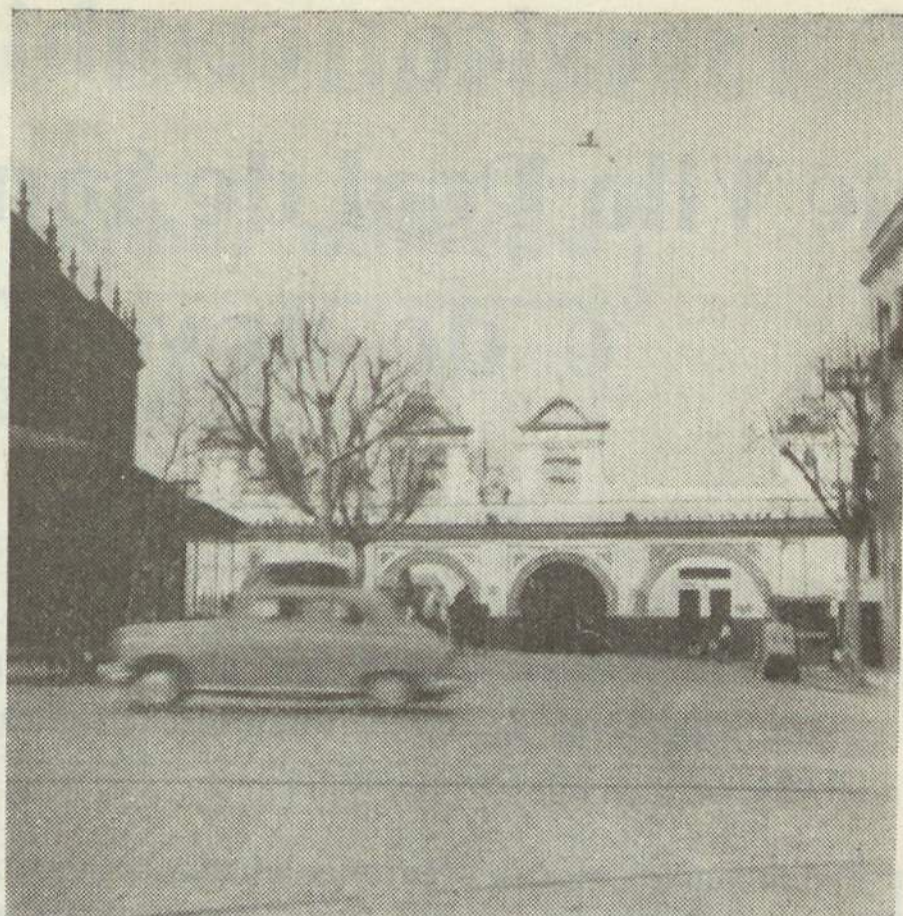
Essas razões do serviço combinado internacional entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, Huelva e Sevilha, pela primeira vez posto em prática em em Dezembro de 1926 e que acaba de ser restabelecido em Março último, volvidos trinta anos.

2. — Um pouco de história

Foi ainda no tempo dos Caminhos de Ferro do Estado, do Sul e Sueste, que se iniciou o serviço combinado internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, Huelva e Sevilha, executado pela Empresa Automovilista Internacional, de Huelva: em barco na travessia do Guadiana, e por autocarro no trajecto rodoviário espanhol. O serviço regia-se pela Tarifa Internacional n.º 101, de grande velocidade, de 2 de Dezembro de 1926.

Com rapidez, nessa altura, o serviço granjeou o interesse do Público e frequentemente se registaram movimentos diários de mais de uma dezena de passageiros em cada sentido. Por ocasião da Feira de Sevilha em 1927 chegou-se a alcançar por dia mais de 100 passageiros portadores de bilhetes directos de serviço combinado.

Com a transferência para a C. P. da rede do Sul e Sueste, e não obstante o novo condicionalismo surgido em relação às ligações internacionais com Espanha (à C. P., porventura, poderia suscitar mais interesse nal-



Despacho Central da E. A. I. em Sevilha

guns casos encaminhar os passageiros por via Badajoz), logo se reconheceu a conveniência da manutenção do serviço combinado em referência. Proce- deu-se às necessárias actualizações contratuais e tarifárias e o serviço continuou a funcionar com apreciável eficiência e utilização muito satisfatória.

Em 1929, por exemplo, por ocasião da Exposição Ibero-Americana de Sevilha, mais uma vez foi utilís- simo o contributo do serviço combinado, que permitiu um extraordinário tráfego de passageiros entre Portugal e a Andaluzia. E recorda-se que a C. P., por essa altura, cedeu à Empresa Automovilista Interna- cional, mediante condições especiais, a exploração de um barco a motor (o «Nove de Abril») especial- mente adquirido com tal fim, em resultado de nego- ciações prévias.

A guerra civil de Espanha, dada a sua rápida evolução nas províncias do sul, pouco afectou o ser- viço combinado, mas a II Guerra Mundial, perturbando muito profundamente o funcionamento dos transportes rodoviários e bem assim as liquidações monetárias, acabou por provocar a interrupção completa do serviço e, mais tarde, a sua anulação, o que teve lugar em 1942.

No Após-Guerra, e mau grado os desejos bem instantes da C. P., em contacto com a RENFE, para o restabelecimento de boas ligações para Ayamonte, Huelva e Sevilha — recordam-se, a propósito, as várias Conferências Comerciais do Tráfego Luso-Espanhol em que insistentemente tal questão foi debatida com os delegados do país vizinho — não foi possível evitar que decorresse um longo período de quase 15 anos em que se tentaram demover sucessivas dificuldades. Por último, e mercê de um feliz reatamento de nego- ciações, em 1955, entre a C. P. e a mesma Empresa Automovilista Internacional (E. A. I.) de Huelva, pôde finalmente restabelecer-se o serviço combinado, em 9 de Março do corrente ano.



Aspecto de Sevilha: Praça D. Fernando

3. — Características do novo serviço combinado internacional

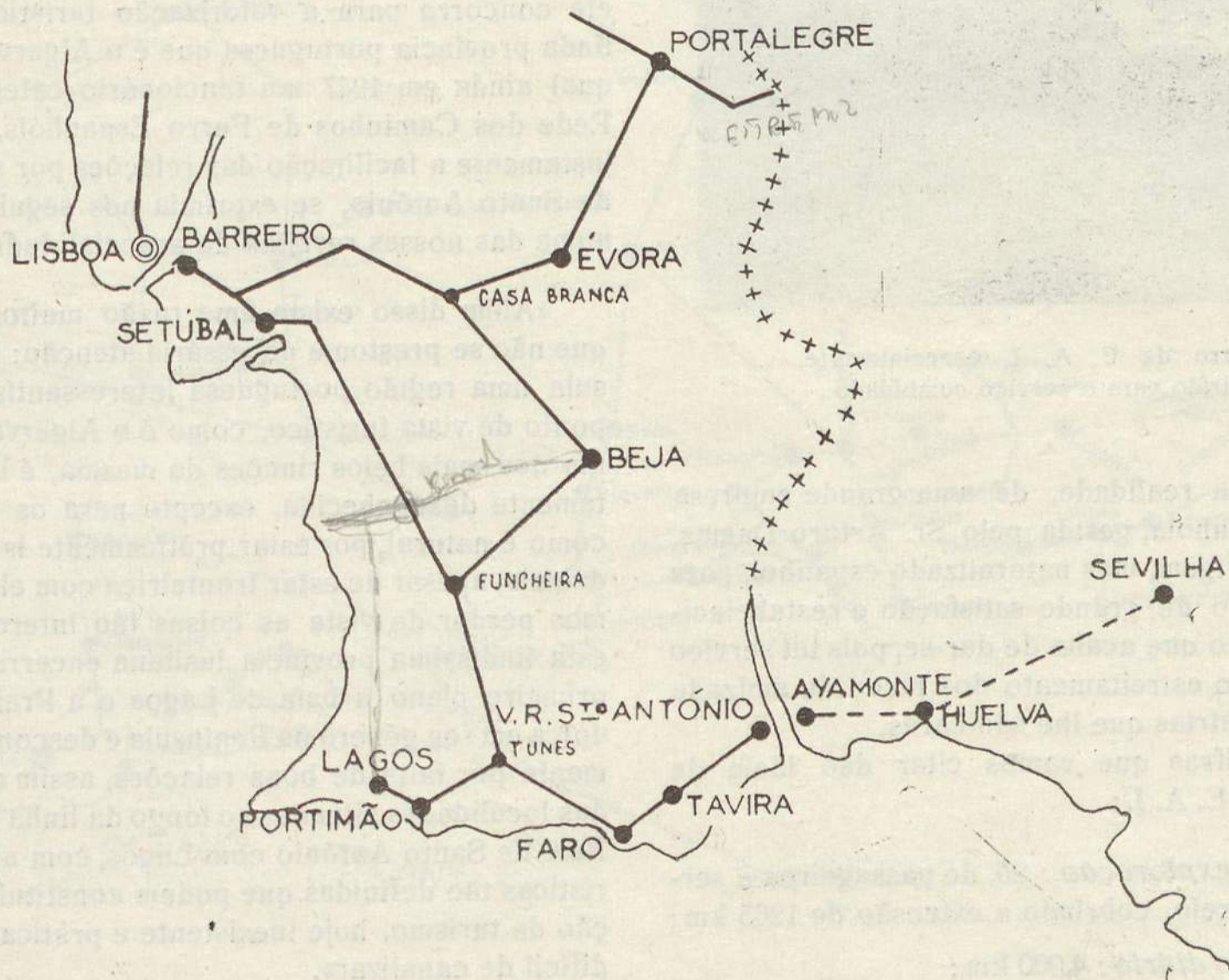
As características do novo serviço combinado constam fundamentalmente da respectiva Tarifa Internacional, em vigor desde 9 de Março, aprovada oficialmente.

A zona de aplicação desta Tarifa, abrangendo as estações de Lisboa (Terreiro do Paço) e de Lisboa (Rossio) e as principais estações da Zona Sul pode apreciar-se no mapa que adiante se publica.

Nas estações ali indicadas podem os Passageiros

adquirir bilhetes directos, de simples ida (válidos por 6 dias) ou de ida e volta (válidos por 1 mês) para Ayamonte, Huelva e Sevilha; da mesma forma pode ser feita aquisição semelhante em Espanha de bilhetes para Portugal nos Despachos Centrais da E. A. I. de Ayamonte, Huelva e Sevilha.

Na Tarifa Internacional se estipulam em várias matérias facilidades idênticas de outras tarifas especiais ferroviárias, como seja no tocante ao transporte de crianças, à mudança de lugar e ao despacho de bagagens.



Por outro lado, e porque se trata de uma tarifa internacional, as Agências de Viagens autorizadas também prestam o seu precioso concurso e estão habilitadas, tanto em Espanha, como em Portugal, a emitir bilhetes nos termos das condições tarifárias.

Em especial importa salientar duas características que interessarão sobretudo o tráfego turístico:

— o regime assaz favorável de paragens em trânsito, mediante formalidades muito reduzidas:

— a facilitação de compra, na estação portuguesa emitente do bilhete de serviço combinado, de bilhetes da *Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de passageiros e bagagens* (T. I. C.) para o prosseguimento da viagem em Espanha por caminho de ferro.

É de assinalar que, a coincidir com a inauguração oficial do serviço combinado, se restabeleceu a partida e a chegada dos comboios semidirectos 8011 e 8012 (os chamados «Rápidos do Algarve») no apeadeiro de Vila Real de Santo António Guadiana, mediando assim, agora, uns escassos metros do local da chegada, ou de partida, dos comboios ao edifício da Alfândega e ao cais fluvial.

Também não é menos importante frisar que a travessia do Guadiana é realizada por barco exclusivamente afecto ao serviço combinado, com horários adequados, em correspondência com os referidos comboios semidirectos. Isto representa, como é de calcular, uma enorme vantagem, pois faz terminar com o regime de incerteza com que o turista a maior parte das vezes se debatia, ante a inexistência de meios de travessia convenientes.

Por outro lado, e mercê de uma louvável colaboração das entidades policiais, aduaneiras e portuárias, são poupados ao mínimo todos os incómodos fronteiriços aos passageiros, inclusive com a revisão dos passaportes, que passa a efectuar-se em trânsito a partir de Faro.

4. — O que é a Empresa Automovilista Internacional (abreviadamente E. A. I.), de Huelva.

Não ficariam completas estas notas se não fossem apresentados alguns informes acerca da *Empresa Automovilista Internacional*, de Huelva, que novamente colabora com os serviços da C. P..



Autocarro da E. A. I. especialmente adquirido para o serviço combinado

Trata-se, na realidade, de uma grande empresa rodoviária espanhola, gerida pelo Sr. Arturo Damas, português de origem, mas naturalizado espanhol, para o qual é motivo de grande satisfação o restabelecimento de serviço que acaba de dar-se, pois tal serviço contribui para o estreitamento dos laços de amizade entre as duas pátrias que lhe são caras.

Algumas cifras que vamos citar dão ideia da importância da E. A. I.:

Carreiras em exploração : 23, de passageiros e serviço de correio, cobrindo a extensão de 1263 km;

Percurso médio diário : 4.000 km;

Material rolante : 40 autocarros com 1250 lugares no total;

Pessoal permanente : 275 empregados e operários;
Tráfego : 709 mil passageiros e 26.264 mil passageiros-quilómetro em 1956;

Instalações mais importantes : oficinas próprias (80 operários) para a reparação e conservação dos veículos, com uma superfície coberta de mais de 3000 m² dotados de maquinaria moderna pesada e de toda a classe de aparelhos para qualquer género de reparação, desde o motor até às carrocerias, pinturas, tapeçaria, electricidade, etc.; uma ampla garagem-estação de serviço, em Huelva, com larga dotação de aparelhos eléctricos e automáticos; edifício de administração e oficinas gerais, em Huelva; e uma estação privativa em Sevilha com todas as instalações adequadas para atender o Público.

É interessante registar que as instalações principais da E. A. I. em Huelva estão situadas na *Avenida de Portugal*, sem dúvida legenda feliz a atestar os laços que existem entre os dois países.

No mapa que a seguir se apresenta pode apreciar-se a extensão e a configuração da rede da E. A. I.

5. — Palavras finais

O serviço combinado há poucos meses inaugurado pretende ser uma contribuição positiva em favor do turismo luso-espanhol, talqualmente o foi o serviço idêntico que com tanta eficiência funcionou há perto de três dezenas de anos.

Têm-se fundadas esperanças sobretudo em que ele concorra para a valorização turística dessa tão linda província portuguesa que é o Algarve, acerca da qual ainda em 1947 um funcionário categorizado da Rede dos Caminhos de Ferro Espanhóis, advogando justamente a facilitação das relações por via Vila Real de Santo António, se exprimia nos seguintes termos numa das nossas revistas da especialidade :

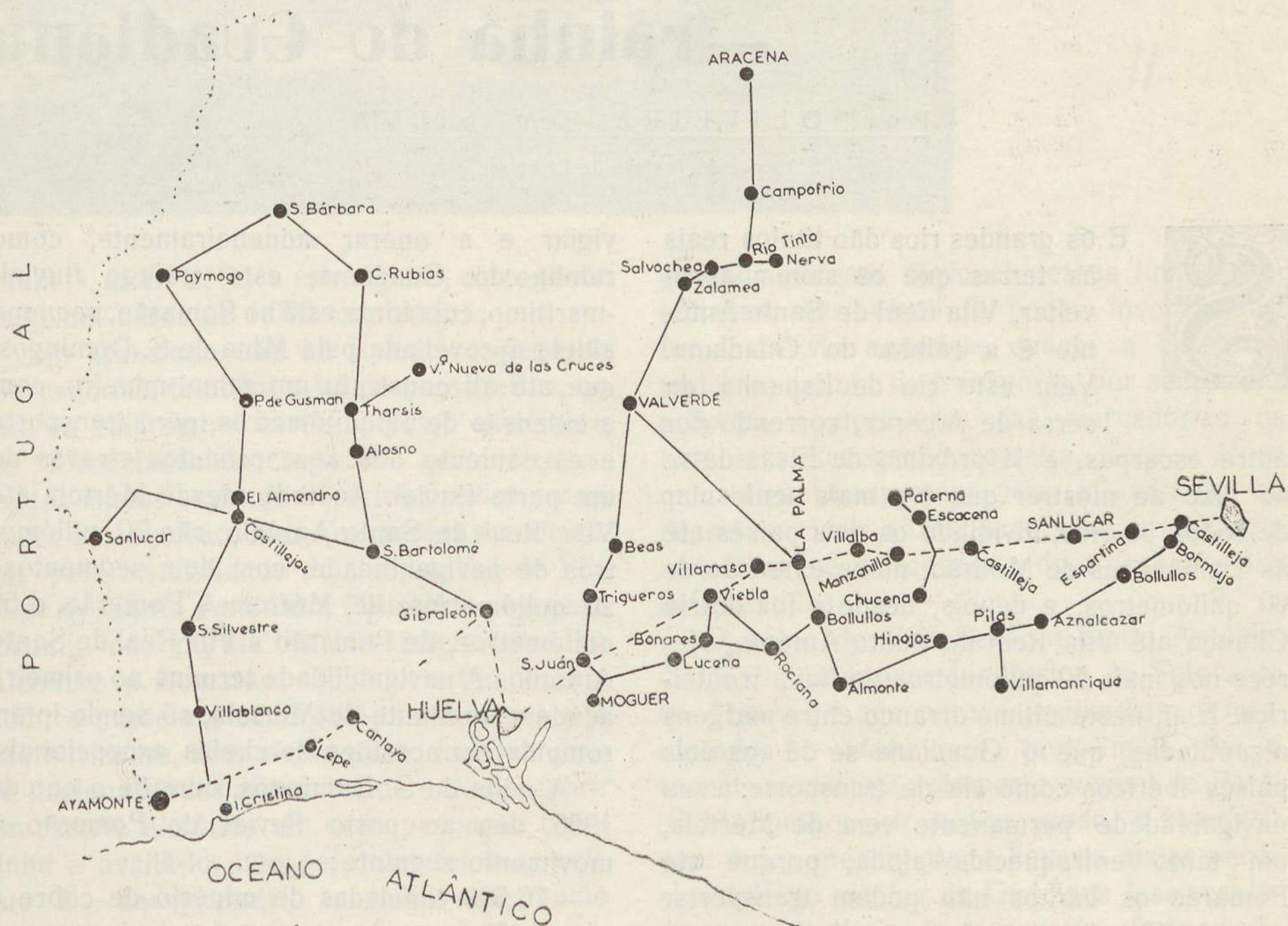
«Além disso existe uma razão muito poderosa a que não se prestou a necessária atenção: há na Península uma região portuguesa interessantíssima, sob o ponto de vista turístico, como é o Algarve, que sendo um dos mais belos rincões da mesma, é hoje completamente desconhecida, excepto para os portugueses, como é natural, por estar praticamente isolada da Andaluzia, apesar de estar fronteiriça com ela. Não podemos perder de vista as coisas tão interessantes que esta lindíssima província lusitana encerra e quiçá em primeiro plano a baía de Lagos e a Praia da Rocha, única em seu género na Península e desconhecida totalmente por falta de boas relações, assim como o resto das localidades situadas ao longo da linha que une Vila Real de Santo António com Lagos, com umas características tão definidas que podem constituir uma atracção de turismo, hoje inexistente e praticamente muito difícil de canalizar».



Aspecto de Sevilha: Praça de Espanha

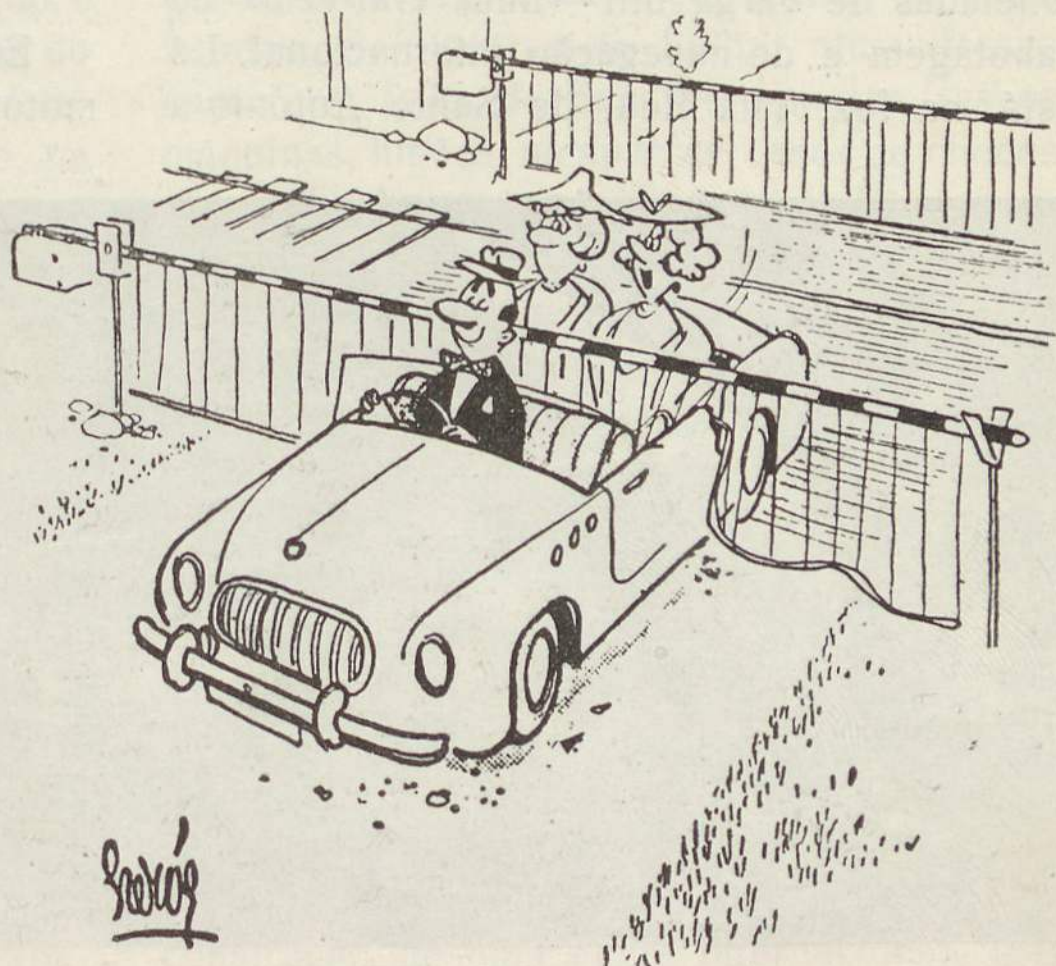
Neste momento, em que se encontram já a circular diariamente automotoras rápidas ligando Lisboa ao Algarve — satisfazendo velha aspiração dos povos do Sul do País — e o litoral algarvio se encontra servido por número apreciável de automotoras a preços

reduzidos, assume maior significado ainda o serviço combinado Lisboa-Algarve-Andaluzia, visto que novas e interessantes possibilidades são oferecidas aos que desejam visitar as províncias meridionais dos dois países.



BOM HUMOR...

— Ó D. Joana, parece-me que o seu marido fez isto de propósito.



Vila Real de Santo António

— rainha do Guadiana

Por OLIVEIRA DA SILVA

Agente de Tráfego de 1.^a classe



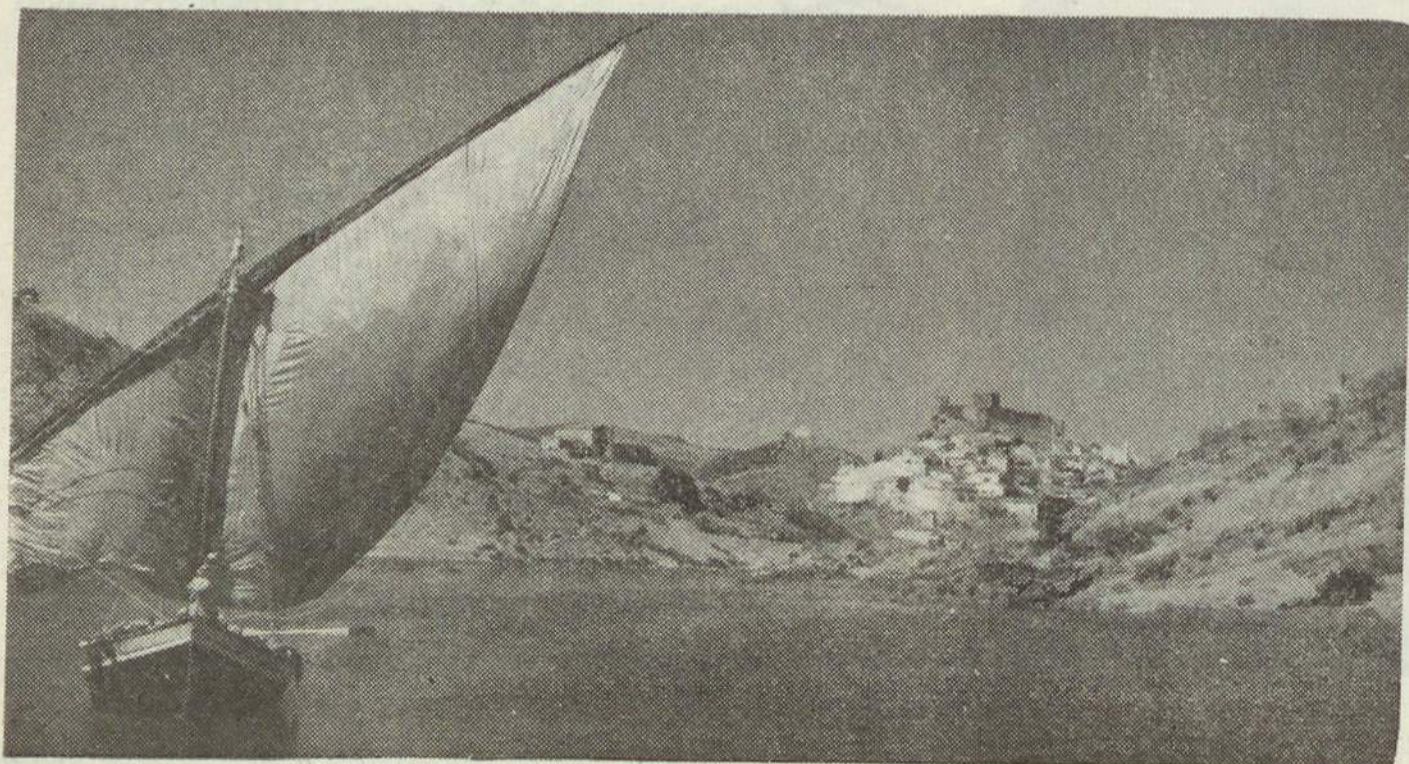
E os grandes rios dão títulos reais às terras que os sabem aproveitar, Vila Real de Santo António é a rainha do Guadiana. Vem este rio de Espanha, da serra de Alcaraz, correndo por entre escarpas, e já próximo de Elvas dá-se ao luxo de mostrar que é o mais peninsular de todos os rios, dividindo os dois países até às vizinhanças de Mourão, numa extensão de 60 quilómetros; e depois, desde a foz do rio Chança até Vila Real de Santo António, oferece-nos mais 50 quilómetros de linha fronteira. É aí, neste último arranco entre margens alcantiladas, que o Guadiana se dá aos dois países ibéricos como via de transporte: a sua navegabilidade permanente vem de Mértola, um tanto enfraquecida ainda, porque até Pomarão os barcos não podem transportar mais de 30 toneladas, mas a partir deste porto mineiro as águas ganham volume e correm, celérrimas, até Vila Real de Santo António, deixando que os barcos transportem 3.000 toneladas de carga útil — num «vai-vem» de cabotagem e de navegação internacional. Lá está, na foz, Vila Real de Santo António a

vigiar e a onerar aduaneiramente, como rainha do Guadiana, este tráfego fluvial-marítimo, cuja fonte está no Pomarão, pequena aldeia aproveitada pela Mina de S. Domingos, que até ali construiu um ramal mineiro, com a extensão de 17 quilómetros, para transporte e escoamento dos seus produtos através de um porto fluvial. Ao todo, desde Mértola até Vila Real de Santo António, são 70 quilómetros de navegabilidade, com dois segmentos: 20 quilómetros, de Mértola a Pomarão, e 50 quilómetros, de Pomarão a Vila Real de Santo António. A navegabilidade termina no primeiro açude a montante de Mértola, só sendo interrompida em ocasiões de cheias excepcionais.

A mina de S. Domingos, durante o ano de 1956, deu ao porto fluvial do Pomarão o movimento seguinte:

- 76.509 toneladas de minério de cobre e
- 5.472 toneladas de enxofre em bruto para a Companhia União Fabril (Barreiro); e
- 26.104 toneladas de minério de cobre para diversos países estrangeiros (Alemanha, Holanda, Irlanda, França).

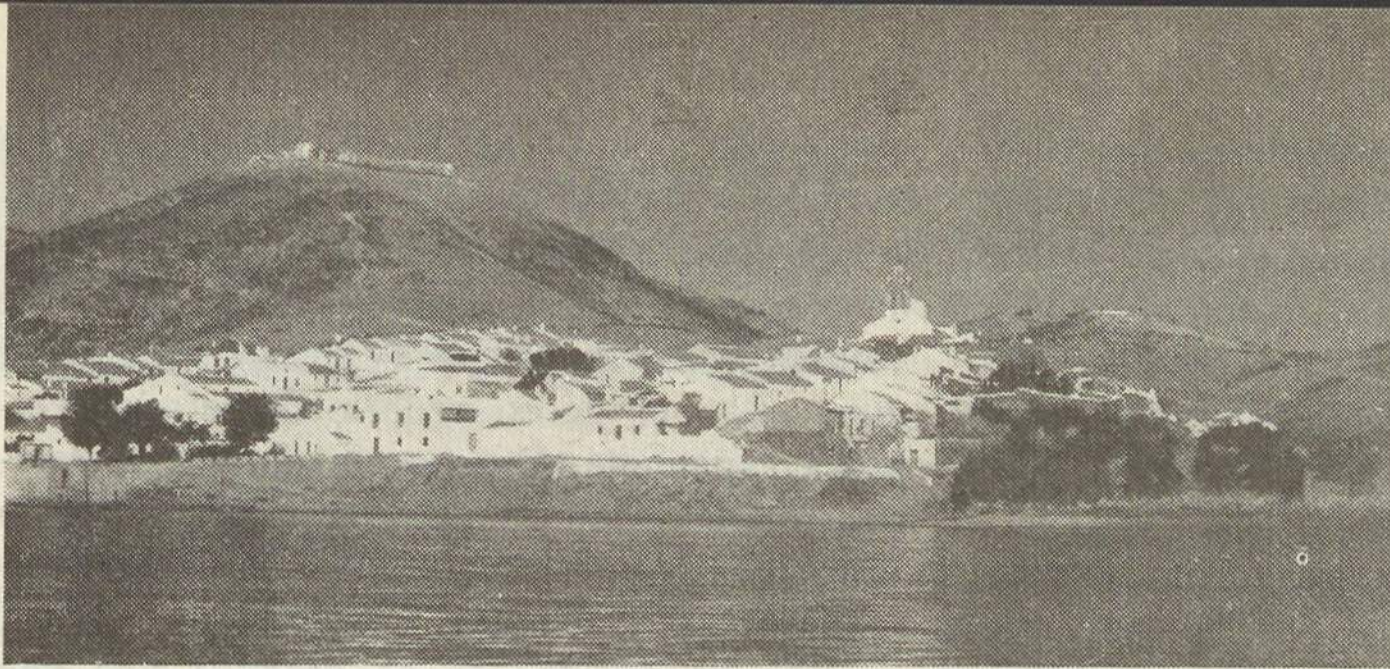
Empregaram-se nesse tráfego barcos a motor de pavilhão nacional («Costeiro» e «Zé



//

Descendo o rio.
Ao fundo, Mértola.

//



Sanlúcar do Guadiana,
na margem espanhola

Manel», da C. U. F.) e estrangeiro, carregando cada um cerca de 1.000 toneladas.

No Guadiana não há apenas tráfego de mercadorias; também o há de passageiros, no que se emprega o barco a motor «Mértola», de 57 toneladas de carga útil, que faz transportes mistos segundo horários previstos com muita antecipação, mas que podem ser alterados pela instabilidade do tempo. Vai de Vila Real de Santo António a Mértola e regressa, tocando nos portos fluviais intermédios de Alcoutim e Pomarão. Quando o tempo está bom, o passeio é admirável. As escarpas não dão horizonte, mas viajar entre duas margens de nacionalidades diferentes permite descobrir um castelo histórico em cada povoação ribeirinha e avaliá-lo, não pelo que foi, mas pelo que é — desnecessário e inútil — no rumo actual da boa vizinhança.

O advento da camionagem veio prejudicar o tráfego fluvial de passageiros e de carga de praça, pois os autocarros das carreiras regulares entre Vila Real de Santo António e Mértola, embora a preços superiores aos do barco, transportam mais passageiros e volumes até 40 kg., favorecidos como estão, na luta da concorrência, pela natureza da via que percorrem, em que os horários são firmes e a viagem mais rápida.

O desenvolvimento do plano de construção de estradas, coincidente com a progressão do número de viaturas automóveis, também veio retardar o programa de construção de linhas férreas, aprovado por decreto n.º 18.190, de 28 de Março de 1930, estando ainda Mértola, Mina de S. Domingos e Pomarão sem as linhas previstas, que ligariam estas povoações com as linhas do Sul e do Guadiana. A importância do tráfego de mineral e enxofre proveniente da Mina de S. Domingos, atrás citado, é um índice que não pode ser desprezado na avalia-

ção do interesse regional dessas linhas projectadas, não obstante poder invocar-se a favor da via aquática, quanto a Pomarão, maior economia de transporte, por serem dos próprios compradores das mercadorias os barcos da navegação costeira. Note-se ainda que estes transportam para ali adubos, na ocasião própria (3.000 toneladas, em 1956), o que favorece a economia do transporte nos dois sentidos.

O porto de Vila Real de Santo António, da Junta Autónoma dos Portos do Sotavento do Algarve, é que parece legitimamente interessado no *statu quo*, tanto mais que a recente construção do porto comum de Faro-Olhão passou, de algum modo, a interferir com o seu movimento, e haveria maior perda se o tráfego maciço do Guadiana fosse captado por outra via de transporte. Pelo porto fronteiriço ao de Ayamonte exportam-se sal, vassouras de palma, figos secos, miolo de amêndoa, alfarrobas, conservas, amêndoa em casca, óleo vegetal, cortiça, farinha de peixe, batatas; e importam-se hulha, atum fresco, camarões, folha de flandres, tomates frescos, máquinas, limões, alcaparras, ossos de chocos, atum salgado, madeiras, ácido tartárico, e gasóleo. Pertence-lhe aduaneiramente o movimento de mercadorias em todo o curso navegável do Guadiana, quando provenientes de localidades portuguesas ou a elas destinadas; é-lhe estranho o tráfego fluvial-marítimo de minérios espanhóis de La Laja, porto situado a 10 quilómetros do Pomarão, na margem esquerda do Guadiana, como, de resto, todo o movimento que interessa unicamente à navegação espanhola ao longo dessa margem.

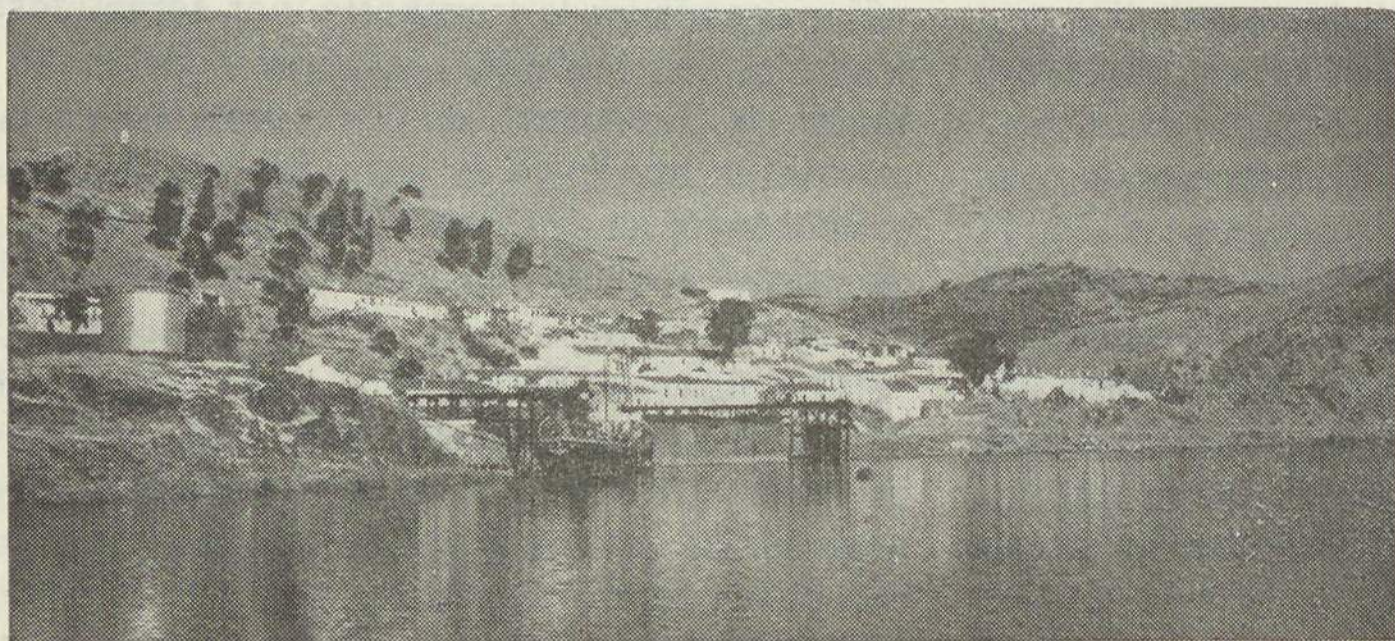
Vila Real de Santo António está separada de Ayamonte pelo Guadiana. Falou-se já na construção de uma ponte internacional, mas

continuam a existir, como únicos meios de transporte entre as duas margens, pequenos barcos, portugueses e espanhóis, de passageiros e um barco português, maior, adaptado ao transporte de viaturas e que, com o nome de «Campino», veio de Vila Franca de Xira depois de construída a ponte do Marechal Carmona.

Foi recentemente inaugurado um serviço combinado entre Lisboa e Sevilha, por Vila Real de Santo António-Ayamonte, para transporte de passageiros e bagagens. A Companhia, de um lado, com os seus comboios; a «Empresa Automovilista Internacional», de Huelva, de

outro lado, com os seus autocarros — estabeleceu-se entre ambas um contrato pelo qual se obrigam a prestar ao público um serviço de transporte misto, tanto quanto possível veloz, sendo a travessia do rio Guadiana efectuada por barco próprio da referida empresa espanhola. É mais um motivo de valorização da fronteira de Vila Real de Santo António — a par do atractivo da ligação ferroviária com a «Renfe».

Não há dúvida: se os grandes rios dão títulos de nobreza às terras que os sabem aproveitar, Vila Real de Santo António é a rainha do Guadiana.



//

O porto fluvial do Pomarão, utilizado pela Mina de S. Domingos

//

CONFRATERNIZAÇÃO FERROVIÁRIA



Por motivo de reforma do fiscal da revisão de bilhetes, Sr. Adelino Soares Ferreira, os seus colegas de Trens e Revisão de Bilhetes da 1.ª Zona, homenagearam-no durante um almoço, em Espinho. Na gravura, o homenageado, no primeiro plano, ao centro, rodeado pelos seus colegas e amigos



Impressões da viagem à Austria

A maravilhosa brancura da neve sobre os altos cumes das montanhas! Quando essas montanhas atingem altitudes entre os 3.000 e os 4.000 metros, sentimo-nos como que desprendidos das coisas terrenas. Aos olhos do nosso espírito, a terra passa a ser uma clausura da qual nos libertamos para subirmos tão leves, que tudo para nós parece imaterial e fluido. As asas que nos erguem no imponderável pensamento, são-nos dadas pela sugestão duma flutuante irreabilidade.

Vi as montanhas alpinas; estive no Monte Pilatos, que domina o Lago dos Quatro Cantões e a encantadora cidade de Lucerna, diante do qual as outras montanhas nevadas pareciam cristas gigantescas dum largo mar encapelado: no «Jungfrau» maravilhou-me a sinfonia branca de todos os seus glaciares, onde o sol faulhava; vi de perto o Monte Branco. E a mesma sensação de paz e de desprendimento eu senti ao subir ao «Grossglockner», a mais alta montanha da Áustria, com 3798 metros de altitude.

Saíramos de manhã cedo de Salzburgo e, passando por Zell am See, começamos a ascensão pela «Hochalpenstrasse», impressionante estrada ladeada de florestas, em contínuo ziguezague. Através do arvoredado ia-se afastando a planície: o casario de Zell am See ia tomando proporções miniaturais. As curvas, sucedendo-se, mudavam constantemente o cenário: olhando para cima espreitava-nos a luminosa algidez da neve; para baixo a vida afastava-se de nós. Parecia que o meu ser se dilatava. Em baixo ficava o bulício; em cima aguardava-nos a paz.

Toda a estrada em curvas e contracurvas é uma prodigiosa obra de engenharia que exalta o génio humano e a ciência técnica. Depois da passagem do túnel «Hochtor» (312 metros de comprimento a 2505 metros de altitude) chegamos ao local donde a visita abrange o panorama emocionante da Caríntia e de todos os picos que ultrapassam os 3.000 metros: o «Sonnblick», o «Freiwand» e o «Adlersruhe» vestidos de neve luzente, a neve que tudo cobre dos dois lados da estrada talhada sobre abismos. Paramos uns minutos para sentirmos o contacto da neve e contemplarmos o mágico cenário. Bandeiras de várias nacionalidades, excepto a de Portugal, tremulavam ao vento. E, culminando as mais altas montanhas, eis sua majestade o «Grossglockner», gigante de 3.798 metros.

Retomando o caminho e descendo um pouco, atravessamos uma zona de vegetação luxuriante: a floresta abraça a montanha. Depois, subimos de novo e, ultrapassando o «Glocknerhaus», alcançamos o glaciar do «Pasterze», que mede 2 quilómetros de largura por 10 de comprimento.

Surpreendente espectáculo! A 2.451 metros de altitude, sentados nos terraços do Hotel Francisco José

(que fica situado muito acima da estrada onde, num extenso miradouro, nos apeáramos do autocarro) e abrigados do vento sob um sol deslumbrante, a brancura do imenso glaciar estendido a nossos olhos tem efeitos de sortilégio.

Não podemos olhá-lo sem proteger a vista com óculos escuros: quase nos cega — o que acontece em todos os pontos onde a neve faulha ao sol.

Almoçamos. O hotel estava cheio de turistas.

Apeteceu-me ficar ali mais tempo, sòzinha comigo própria, esquecida das coisas desagradáveis do mundo, tamanha harmonia se desprendia daquela visão do maravilhoso Universo. Para o compreender é necessário senti-lo.

No regresso, ao passarmos de novo pelo ponto da estrada donde admiráramos o panorama da Caríntia e os cumes gelados das mais altas montanhas dos Alpes Austríacos, vimos com alegria que também tremulava ao vento a nossa bandeira que à ida, havíamos lamentado faltar entre as bandeiras de todas as outras nações.

Arminda Gonçalves

Viagem à Alemanha dos ferroviários portugueses

Regressou da Alemanha, no dia 14 do mês findo o primeiro grupo de ferroviários portugueses, que trouxe recordações indeléveis das cidade visitadas e das aprazíveis paisagens observadas numa das mais belas viagens até agora promovidas pelo «Boletim da C. P.».

Acompanhou este grupo o Chefe da Delegação Turística dos ferroviários, Alberto da Silva Viana.

Os excursionistas manifestaram o seu intenso agrado pela forma como a excursão decorreu. Pode dizer-se que regressaram verdadeiramente encantados.

No dia 31 do corrente parte o segundo grupo acompanhado por Hernâni da Cruz Barrosa, Subchefe de Secção da Divisão de Via e Obras e sabemos que todos os participantes aguardam com entusiasmo a sua partida.

A contar do próximo número, o *Boletim da C. P.* iniciará uma série de impressões acerca desta interessante viagem.

Federação Internacional dos Ferroviários Antialcoólicos

A Federação Internacional dos Ferroviários Antialcoólicos, curioso agrupamento que conta cerca de 60 000 associados e está dividida em 15 grupos nacionais, vai celebrar este ano o seu cinquentenário.

Cada uma das Associações que fazem parte desta Federação cujo lema é «A segurança exige a sobriedade», faz distribuir entre os seus membros jornais que preconizam uma educação antialcoólica. Os directores dos «Centros de aprendizagem» dispõem de brochuras que circulam entre os associados e insinuam os prejuízos causados pelo álcool. E ainda, por meio de conferências, são postas em foco as graves consequências que podem ter a origem na imoderação de bebidas alcoólicas, entre as quais se contam os desastres ocorridos na circulação de comboios.

Visita a Lisboa de um grupo de ferroviários italianos

Um grupo constituído por 20 ferroviários italianos, chegou a Lisboa no dia 25 de Maio último, no «Sud-Express», tendo regressado ao seu país no dia 27 do mesmo mês.

Estes nossos camaradas, cuja viagem foi organizada pela Delegação de Génova do «Ufficio Centrale del Dopolavoro della Ferrovia dello Stato», que tem a sua sede em Roma, vieram à nossa capital expressamente para assistirem, no Estádio Nacional, ao encontro Portugal-Itália em futebol, para as eliminatórias do Campeonato do Mundo da mesma modalidade desportiva.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Terras Portuguesas

Recebemos uma interessante publicação turística intitulada «LISBOA E ARREDORES», — a XI da colecção «TERRAS PORTUGUESAS», escrita pelo olisipógrafo apaixonado, que é Gustavo de Matos Sequeira.

O facto de ter sido escrito pelo notável admirador da velha urbe, recomenda-o como um valioso contributo para um rápido conhecimento das atracções turísticas citadinas.

Uns breves apontamentos sobre Queluz, Sintra, Mafra e Cascais completam o seu interesse.

A edição é da Shell Portuguesa.

Polícia de Segurança Pública do Porto

Foi-nos enviado um relatório da Polícia de Segurança Pública do Porto, referente aos seus Serviços Técnicos de Turismo, instituição que, há anos, vem colaborando eficientemente na recepção aos grupos de ferroviários franceses de visita ao Norte do País.

A assistência turística prestada por aqueles Serviços é gratuita e permanente (diurna e nocturna) e as excelentes impressões colhidas por nacionais e estrangeiros relativamente ao desempenho das suas funções, provam a incontestável utilidade duma instituição que sobremodo honra a cidade do Porto.



Apontamentos FEMININOS notas & modas

Por CAROLINA ALVES

A moda de 1957

Mais uma Primavera findara... Como sempre, passara plena de mocidade, frescura, luz e alegria, matizando os campos de flores rescendentes.

Os passarinhos construíram os ninhos, onde agora junto dos filhinhos, loucos de felicidade, entoam verdadeiras sinfonias.

Enfim, na Primavera, até o céu nos parece mais puro, mais azul, mais promissor. É nesta quadra sonhadora que o espírito redivive, remoja e se inspira mais amplamente.

A comprová-lo temos as últimas criações da moda concebidas pelos nossos costureiros.

Embora Paris seja ainda o ponto concêntrico da invenção da Moda, Lisboa tem-nos deslumbrado e marcado ultimamente com o desfile das suas criações, que são verdadeiros modelos de arte e bom gosto, mostrando-nos claramente que estão desvendados



Um vestido de «surah» às bolas. Casaquinho curto, decotado a abotoar com três laços



Elegante conjunto de vestido e casaco de algodão suíço estampado. Casaco forrado no tom das flores, do cinto e laço

para nós os segredos dos bastidores da moda, com perfeita mestria.

Assim, vejamos o que eles idealizaram e conceberam, revolucionando verdadeiramente a moda na sua execução:

As linhas naturais do corpo encaixaram-se no seu lugar. Acabaram os corpos compridos, deslocados, barbeados, entretelados, saias forradas, etc.. Substituiu-se o tecido rijo pelo flexível, o vaporoso destronou o empastado e o opaco foi vencido pelo transparente.

Saias levemente mais curtas, sobrepostas, abotoadas à frente.

«Tailleurs» de absoluta novidade: alpacas de lã e seda, «tweeds», «pied-de-poule», «fibranes», «shantungs», tudo com novos aspectos de suaves aparências.

O virado à homem quase desapareceu. As golas mantêm-se afastadas do pescoço. Saias direitas. Cores: azul forte, cinzento, lilás, verde-azeitona, azul escuro, etc..

Nos vestidos de tarde, elegantíssimos, há de tudo: «tweeds», «shantungs», «mousseline», estampados em «surah» e «organza» e os mesmos tecidos lisos.

A silhueta que domina em vestidos de rua, é a esguia. Ausência de cintos e alguns modelos género túnica. Conjuntos de vestido e casaquinho e casaco até abaixo.

Tudo pendendo para o transparente e esvoaçante como plumas ondulantes.

Os vestidos de noite são de uma delicadeza de colorido e de forma, indiscritíveis.

— A moda apresenta-se este ano cheia de novidades e encantos.

Curiosidades

Aviso a todas as admiradoras de Luís Mariano: Num restaurante de Paris serve-se agora uma «galinhola Luís Mariano» que, parece, é preparada por uma receita do artista.

— Leu-se no «Times» o seguinte: «Se quereis assegurar a felicidade da vossa velhice, rodeai-vos de animais. São os únicos amigos seguros».

— Na América, as mães de família são objecto de atenções de toda a espécie. Actualmente, gravam-se discos de música suave para embalar as futuras mães e preparar, assim, crianças calmas e cidadãos não desprovidos de senso prático e artístico ao mesmo tempo.

Pastéis de feijão verde

Cozem-se em água temperada com sal feijões verdes, depois de se lhes tirar os bicos, os pedúnculos e os fios — se os tiverem. Juntam-se, a cada quinhentos gramas de feijão, pesado em cru, duas colheres de farinha desfeitas em duas chávenas de leite e dois ovos. Rectifica-se o sal e frita-se às colheradas em azeite ou óleo fervente.

Concurso «Os Amigos do Boletim»

Conforme anunciámos no último número, está aberto concurso entre todos os assinantes que proponham novos assinantes — concurso válido até 31 de Dezembro de 1957.

Propostas

Prémios

Por 6 ou mais assinaturas — 1 livro da História dos Caminhos de Ferro (valor 140\$00), do Eng.º

Frederico Abragão

Por 4 a 5 assinaturas pro- — 1 livro dos Caminhos de Ferro na Literatura (valor 65\$00), do Eng.º

Frederico Abragão

Por 1 a 3 assinaturas pro- — 1 Agenda do Boletim (valor 20\$00), com as fotografias da exposição do Centenário

Os interessados deverão enviar directamente as suas propostas para «Concurso dos Amigos do Boletim» — Direcção do Boletim da C. P. — Estação de Santa Apolónia — Lisboa. As publicações serão imediatamente entregues.





Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 254/Cons. n.º 1970 — No período de 24 a 28 de Setembro de 1956, efectuou-se o comboio de serviço AA 1/2 entre Tua e Brunheda com partida de Tua às 10,40 h., chegada a Brunheda às 12,44 h. e regressando a Tua às 13,08 h.

Cruza em Brunheda com o comboio n.º 6522 que é nesta estação às 12,54,56 h. Há duas opiniões sobre a maneira de anúncio do referido comboio. Numa que deve ser anunciado por carta-impressa e telegrama só entre Tua e Brunheda e esta última com obrigação de transmitir o telegrama a Codeçais, para este apeadeiro-resguardo estabelecer modelo M 117 ao comboio n.º 6522.

A minha opinião é a seguinte:

O comboio deve ser anunciado às estações entre Tua e Ribeirinha por carta-impressa e telegrama conforme determina o Art.º 53.º do Regulamento 2, para Ribeirinha estabelecer Mod. M 117 ao comboio n.º 6522 e este ser visado por Abreiro e Codeçais, visto serem dois apeadeiros-resguardo, conforme é regulamentado pelo Art.º 62.º do Regulamento 2.

Agradeço dizer-me qual das opiniões está certa.

Resposta — O comboio de serviço AA 1/2 entre Tua e Brunheda, deve ser anunciado por carta-impressa da 1.ª Zona, por telegrama de Tua até Carviçais, e, por bandeira verde à cauda da Automotora n.º 6523 de Tua a Brunheda e o mesmo sinal à cauda do comboio n.º 6522 de Brunheda até Tua.

A estação de Codeçais estabelece modelo M 117 para dar conhecimento ao pessoal do comboio n.º 6522 do cruzamento em Brunheda com o comboio de serviço AA 1/2 entregando-lhe uma marcha deste comboio.

As estações de Tua e Brunheda entregam o modelo M 126 (utilizando o n.º 5 deste modelo) à automotora n.º 6523 e comboio n.º 6522, respectivamente, para efeito do anúncio à cauda.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 301/Cons. n.º 1874 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Pequena velocidade, de Olivais para Vale do Peso, um reboque montado sobre duas rodas, 800 kg., um triângulo de ferro, 27 kg. e 1 saco pertences 8 kg. (material agrícola).

Carga e descarga pela Companhia.

Distância 198 km

Reboque — Base 28. ^a	500\$00
Triângulo — 2. ^a — 157\$00 × 2 . . . =	4\$71
Pertences — 1. ^a — 171\$00 × 1 . . . =	1\$71
Manutenção — reboque	55\$00
» — triângulo e pertences	\$54
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$04
Total	566\$00

Resposta — O processo de taxa apresentado está errado.

Inferindo-se que o triângulo de ferro também era pertence do reboque, a seguir se discrimina a taxa que corresponde:

Distância 198 km

Tarifa Geral — Base 31. ^a	
Preço	330\$00
Carga e descarga	40\$00
Evoluções e manobras	15\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Total	389\$00

///

Pergunta n.º 302/Cons. n.º 1889 — Os vagões com postes de pinho nacional recebidos em Figueira da Foz, são taxados ao abrigo do Aviso ao Público B. n.º 140 e aos mesmos postes quando expedidos não lhes é aplicado aquele diploma por que foram injectados com certo líquido contra o bicho da madeira.

Como são postes e por consequência «madeira de pinho nacional em bruto sem casca» agradeço esclarecer se tem aplicação o B. n.º 140 ou a tabela n.º 10 da Tarifa n.º 1 de P. V..

Resposta — À mercadoria de que é objecto a presente consulta quando transportada antes de sofrer qualquer trabalho de adaptação cabe a designação «madeira de pinho em bruto» e por isso corresponde aplicar ao seu transporte as disposições do Aviso ao Público B. n.º 140.

Depois de ter sofrido a operação indicada na presente, fica excluída daquela classificação, subordinando-se à designação «postes de pinho nacional» a que correspondem, quando em vagão completo, os preços da tabela n.º 10 da Tarifa Especial n.º 1 de pequena velocidade.

Pergunta n.º 303/Cons. n.º 1968 — Agradeço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado: Bagagem, de Lisboa-P. para Ponte de Sor, 3 malas com roupa 95 kg.

3 bicicletas 45 kg (15 kg cada)
1 atado ferros de cama 35 kg.

Foram apresentados 2 bilhetes inteiros da Tarifa Geral. Concessão: 2 bicicletas e roupa 60 kg. Peso excedente da roupa 65 kg (base 4.^a). 1 bicicleta e ferros de cama 35 kg (base 5.^a com 50 %).

Distância 164 km

Peso registado — manutenção	1\$50
» excedente $426\$00 \times 0,07$	= 29\$85
» » manutenção $28\$00 \times 0,07$	= 1\$96
Registo	3\$00
Recovagem $(421\$00 + \frac{421\$00 \times 50}{100}) \times 0,05$	= 31\$59
Manutenção $18\$00 \times 0,05$	= 90
Total	68\$80

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue o detalhe como corresponde:

Distância 164 km

Transporte gratuito	$\left\{ \begin{array}{l} 2 \text{ bicicletas } 15 + 15 = 30 \text{ kg} \\ \text{roupa} 30 \text{ »} \end{array} \right.$
Bagagem excedente 65 kg. — Tarifa Geral — Base 4. ^a	
Bicicleta 15 kg — Tarifa Geral — Base 5. ^a com 50 %	
Ferros de cama 35 kg — Tarifa Geral — base 5. ^a	
Manutenção — peso gratuito	1\$50
Bagagem excedente — Preço $426\$40 \times 0,07$	= 29\$85
Manutenção peso excedente $28\$00 \times 0,07$	= 1\$96
Bicicleta	"
Preço $(\frac{421\$00 + 421\$00 \times 50}{100}) \times 0,02$	= 12\$64
Manutenção $18\$00 \times 0,02$	\$36
Ferros de cama — preço $421\$20 \times 0,04$	= 16\$85
Manutenção $18\$00 \times 0,04$	= 72
Registo	3\$00
Arredondamento	\$02
Total	66\$90

Pergunta : — Sendo eu maquinista do comboio n.º 3151 em data de que me não recordo, era portador do modelo M 126 com a indicação de que cruzava em Covilhã com o comboio n.º....., mas, devido ao atraso do meu comboio, o cruzamento deu-se em Tortozendo. Era esta estação, portanto, que devia fornecer o modelo M 117 ao meu comboio para cruzar em Covilhã, mas como o cruzamento foi nesta, apenas me foi fornecido o modelo M 126 com a indicação: «Cruzou com comboio n.º.....», e não me forneceram o M 117 como é indicado na resposta à pergunta n.º 100 publicada no «Boletim da C. P.» de Abril de 1953.

Chamei para o caso a atenção do chefe que me respondeu nada haver escrito no regulamento e, por tal motivo, peço o favor de ser informado se as respostas publicadas no «Boletim da C. P.», que é Órgão da Instrução Profissional, são ou não para serem cumpridas?

Resposta : — Em primeiro lugar esclarece-se que a matéria publicada no «Boletim da C. P.» não constitui regulamento porque, nas respostas dadas às consultas feitas, nunca se regulamenta nem poderia regulamentar matéria nova, mas, simplesmente, se procura desfazer dúvidas que nos esp. ritos dos agentes possam surgir sobre a execução de matéria que se encontra regulamentada, e aprovada por quem de direito, nos regulamentos da Companhia.

Assim, no caso sujeito, o fornecimento do modelo M 117 ao consulente pela estação de Tortozendo, devia ter sido feito, não em obediência à resposta à consulta n.º 100 acima referida que, como já dissemos, não constitui nem podia constituir regulamento, mas sim, em obediência ao que se encontra regulamentado nos art.ºs 62 e 63 do Regulamento 2 (Instrução 2504).

A pergunta n.º 100 já referida, foi feita por um agente que desejava ser esclarecido acerca do que se encontra regulamentado no último período do art.º 63 da referida Instrução. O aludido agente tem dúvidas sobre se, com o fornecimento do modelo M 126, ficava dispensado o fornecimento do modelo M 117. Claro está que a resposta foi de que era obrigatório o fornecimento do modelo M 117.

Por consequência, se o chefe da estação de Covilhã não forneceu o modelo M 117 ao maquinista consulente, nem mesmo depois de pedido por este, devia o consulente, portanto, participar superiormente a infracção a uma disposição regulamentar (último período do art.º 63 do livro 2 — Instrução 2504).

Os países permutam entre si, servindo-se do comboio, produtos industriais e agrícolas para maior bem-estar das populações.

Por CARVALHO DOS SANTOS

Nota de Abertura

Encerrou-se mais uma época de futebol, tendo sido apurado campeão nas suas duas importantes provas o Sport Lisboa e Benfica, que ficou sendo assim o Clube do ano.

Foi uma proeza que fica a assinalar mais uma página brilhante no historial daquele glorioso clube e que nos apraz gostosamente registrar.

Aguardemos a nova época, com todas as suas surpresas, que fazem do futebol o espectáculo que galvaniza as multidões, desejando que novos valores se afirmem a bem do Desporto Nacional.

A Entrevista do Mês

Quando iniciámos esta rubrica, que imprópriamente lhe chamamos «A entrevista do mês», pois por falta de espaço a sua publicação tem sido bastante irregular, tivemos em mira tornar conhecidos os muitos valores ferroviários existentes no desporto português.



No exercício da sua actividade jornalística, Manuel Mota, numa das 13 «Voltas a Portugal» que acompanhou, entrevista o antigo vencedor daquela prova, Joaquim Fernandes

Iniciámo-la ouvindo um alto dirigente desportivo; seguiu-se um categorizado árbitro de futebol e hoje vamos apresentar um jornalista dos mais brilhantes e que é subchefe de escritório na Divisão da Via e Obras.

Trata-se de Manuel Mota, que sem favores de amigo, podemos-lo afirmar, conseguiu pelo seu valor e posição de destaque no jornalismo desportivo, razão do nosso interesse em o ouvir:

— *Desde quando é jornalista desportivo?*

— Não posso precisar a data. Mas deve ter sido por volta de 1930 que comecei no antigo «Sporting», do Porto. Estive, depois, no antigo «Sport de Lisboa» e trabalhei no primeiro jornal «A Bola». Depois fui para o antigo jornal «Sports» em Outubro de 1935, que em 1945 passou a ser «Mundo Desportivo».

— *Praticou alguma modalidade?*

— A valer, isto é, oficialmente, joguei futebol, no campeonato escolar, durante dois anos. Depois, fiz alguns desafios particulares pelo extinto «Cruz Quebrada» e por um clube que creio já ter terminado, o «Imperial», que ficava para os lados da Praça do Chile. Sem carácter oficial, fiz basquetebol e atletismo pelo extinto «Lisboa Basquetebol».

— *Tem filiação clubista?*

— Tenho. Sou do «Sporting», mas apenas adepto, não sou sócio, mas é curioso que em casa, meu filho é «leão», a minha filha benfiquista e a minha mulher... belenense!

— *Quais os países que tem corrido na missão de jornalista?*

— Posso dizer que conheço Portugal inteiro, principalmente

através de 13 Voltas a Portugal em bicicleta. Já estive em Espanha, por várias vezes (Galiza, Madrid, Sevilha, etc.), na Suíça, na Alemanha, na França, (Paris, claro!) e na Áustria (Viana).

— *Qual a entrevista que mais lhe interessou obter?*

— Em boa verdade, todas me interessam... Mas, para distinguir uma, talvez com o presidente da Federação Espanhola de Futebol, em 1955, ou com o antigo seleccionador austriaco Walter Nausoh em 1953.

— *Conte um facto com interesse passado na sua segunda profissão.*

— É difícil porque o que me pode parecer interessante é susceptível de não interessar aos leitores... Mas vá lá. Em determinada altura tive de entrevistar o vencedor da Volta a Portugal, José Martins. Mas este mostrava-se relutante e cortava-me as «voltas». Andei de Lousa para a Malveira, de automóvel, à procura dele, durante uma meia dúzia de vezes. Por fim, tendo ouvido uma conversa telefónica entre a mulher e ele, de Lousa para a Malveira, voltei aqui e consegui «apanhá-lo» quando ia a fugir da oficina para se esquivar à entrevista. Então teve que ser...

Curiosidades

Na Finlândia o dinheiro recolhido nos concursos de prognósticos é repartido da se-

guinte maneira: 50% para os vencedores, 10% para despesas da organização, 5% para o Estado e 35% para auxílio ao desporto.

— Artur de Sousa (Pinga), que em 1931 se estreou na Selecção Nacional, efectuou nada menos de 21 desafios internacionais, tendo metido 9 golos: 5 nas balisas dos espanhóis e um nas dos belgas, alemães, jugoslavos e húngaros.

— O pai da Princesa Grace, do Mónaco, foi campeão olímpico em remo, nos jogos realizados em Antuérpia, em 1920, e seu irmão Jonh Kelly conquistou a medalha de bronze, na mesma modalidade, nos Jogos Olímpicos de 1956, realizados em Melbourne.

— O maior número de espectadores em combates de box registou-se em Filadélfia, no ano de 1936, quando do encontro Dempsey-Tunney, pois assistiram 104 943 pessoas com uma receita de 2:658.660 dólares.

— Para liquidação de uma dívida num clube sueco, os sócios, atletas e dirigentes ofereceram os seus serviços à Cruz Vermelha, como dadores de sangue, demonstrando assim não só serem desportistas como humanitários.

— Em França há poucas mulheres que gostem de ir ao futebol, sendo raro, portanto, ver-se nos Estádios espectadores femininos, como é natural, por exemplo, na Inglaterra.



Por iniciativa da C. P. e da Associação Industrial Portuguesa e sob a égide da Agência Europeia de Produtividade, funcionou de 25 de Junho a 12 de Julho findo, na Feira das Indústrias Portuguesas, um curso dirigido pelo técnico americano Lee Weber, subordinado ao tema geral de «Técnica de compras e abastecimentos». Muitos dirigentes e outro pessoal da C. P. frequentaram o curso.

— Por iniciativa dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Sul de Portugal foi homenageado, no Barreiro, no passado dia 1 de Julho, o Eng.º Carlos Manito Torres, que foi presidente da última comissão administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado.

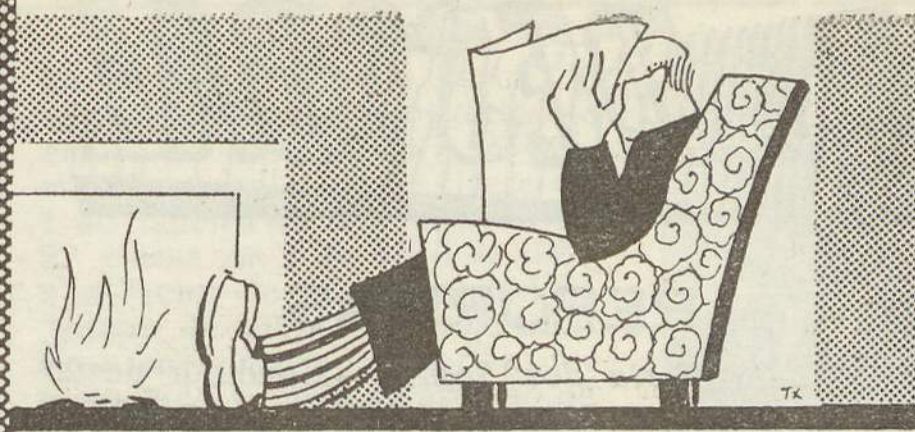
— Uma ponte ferroviária, na qual vão ser empregadas mais de 800 toneladas de ferro e destinada a substituir a de Asseca, junto da estação do Vale de Santarém, vai ser executada nas oficinas de obras metálicas da C. P., em Ovar.

— Desde 1 de Julho findo que foi estabelecido o novo comboio internacional Ibéria-Expresso que liga Lisboa a Paris, em duas noites e um dia.

— A revista espanhola «Ferrocarriles y Tranvías» dedicou o seu último número aos Caminhos de Ferro Portugueses. O número, que inclui um valioso artigo do Director-Geral da C. P., tece calorosos elogios à actual política ferroviária portuguesa.

— Foi reconduzido no cargo de representante efectivo das empresas ferroviárias (via larga) no Conselho Superior de Transportes Terrestres o actual representante da C. P., Administrador José Nogueira Soares.

Talvez não saiba que...



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

■ O Kremlin propôs, recentemente, o projecto de um caminho de ferro ligando Londres a Washington, por Paris, Moscovo e estreito de Behring.

O projecto inclui um túnel sob o mar da Mancha e uma ponte gigante sobre o estreito de Behring, que teria 50 quilómetros de extensão.

■ Na Alemanha Ocidental, os pagadores de algumas importantes firmas possuem um novo saco «anti-gangster».

Em caso de agressão, um mecanismo desprende uma sirena e projecta ao mesmo tempo uma nuvem de gás lacrimogéneo.

■ Segundo determinação soviética, os «basquetistas» da próxima equipa olímpica russa deverão ter, pelo menos, 2 metros de altura.

■ Em Lourdes, todos os peregrinos pobres poderão ser hospedados na «Cidade Saint-Pierre do Socorro Católico».

■ O famoso arquitecto italiano, Donato, foi encarregado de sustar a inclinação progressiva da torre de Pisa.

Tem à sua disposição o crédito de 500 milhões de liras (mais de 20 mil contos).

■ O Papa Pio XII, que conta 81 anos de idade, desenvolve ainda uma actividade prodigiosa, a avaliar pelo seu regime diário de trabalho: 6 horas — levanta-se; 7 h. — celebra Missa; 8 h. — refeição leve (sumo de laranja ou café), lê jornais italianos e estrangeiros; 9-15 h. — no seu gabinete de trabalho, recebe os colaboradores mais directos e, a seguir, bispos, cardiais e personalidades diversas (da política, das ciências, das artes, das letras), bem como grupos de peregrinos; 13 h. — entra na sala de jantar, ouve as notícias através da rádio, almoça e, depois, repousa numa poltrona, durante

meia hora; 14-30 h. — começa o seu passeio diário, numa alameda arborizada do Vaticano, de 200 metros de comprimento, percorrendo-a 25 vezes, durante uma hora, o que perfaz o total de 5 quilómetros, e aproveita este tempo para estudar os assuntos e rever os seus discursos; 15-30 h. — entra na capela e, durante uma hora, fica em profunda oração; 16,30 h. — volta ao seu gabinete de trabalho, bebe um pouco de café, examina a correspondência e toma as resoluções que, no dia seguinte, de manhã, há-de comunicar aos seus colaboradores, quando vão a despacho, para os negócios propriamente do Governo da Igreja; 19-30 h. — vai outra vez à capela e serve-se do breviário; 20,30 h. — janta; 21 h. — nos seus aposentos, recita o rosário, acompanhado pelo camareiro e por freiras; 21,30 h. — retiram-se todos, ficando Sua Santidade só, no gabinete, preparando os seus discursos; 24 h. ou pouco depois — recolhe ao leito, para às 6 h. se levantar e recomeçar a sua vida intensíssima de trabalho.

É curioso notar que, durante o ano de 1956, Pio XII recebeu em audiências gerais e especiais mais de cem mil pessoas, entre as quais membros de congressos científicos e grupos de desportistas.

■ A S. N. C. F. prevê inaugurar a electrificação das linhas Paris-Lille, em 1958; Lyon-Tarascon, em 1959; e Paris-Strasbourg, em 1961.

■ No II Congresso Europeu de Cardiologia, há pouco realizado em Estocolmo, com a assistência de 700 especialistas, estes afirmaram que o coração pode viver mais de cem anos, mediante a seguinte fórmula: andar a pé; não comer muito; beber moderadamente; e ser optimista.



REFORMAS

António Faria dos Santos — Condutor de 2.^a classe de Lisboa.

Joaquim da Silva Ricardo — capataz de manobras de 1.^a classe de Torre das Vargens.

José Bernardes Rasteiro — agulheiro de 2.^a classe de Coimbra.

Benjamim Marques — agulheiro de 2.^a classe de Pombal.

João Loureiro Vieira — servente de 1.^a classe de Mosteirô.

António Joaquim Pereira — servente de 1.^a classe de Guarda.

Venâncio Narciso Rodrigues — servente de 1.^a classe de Abrantes.

Júlio Gomes Maduro — servente de 1.^a classe de Alfarelos.

José Augusto Mota — servente de 1.^a classe de Alfarelos.

Manuel da Silva — servente de 1.^a classe de Malveira.

João Francisco Parente — servente de 1.^a classe de Coimbra-B.

António Marques — servente de 1.^a classe de Lisboa R.

Joaquim Sobreira Oliveira — servente de 1.^a classe de Lisboa T. Paço.

José Fradique — servente de 1.^a classe de Sabugo.

José Gil Marques — servente de 1.^a classe de Torre das Vargens.

António de Sousa Soares — servente de 1.^a classe de Contumil.

Manuel Cardoso — servente de 1.^a classe de Guia.

Cândido Simões — servente de 1.^a classe de Coimbra.

Joaquina Bidarra — guarda de passagem de nível de Soure.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manoel António — Inspector de Secção de Exploração em Torre das Vargens. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1921, e a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1929. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a Subinspector em 1 de Setembro de 1946. e a Inspector em 1 de Janeiro de 1950.

Joaquim Inácio Salvado — Inspector de Secção de Exploração em Lisboa P. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1922, e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1934. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a subinspector em 1 de Janeiro de 1952, e a inspector em 1 Outubro de 1955.



António dos Santos — Chefe de estação de 1.^a classe em Lisboa P.. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1921, e a factor de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1930. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de estação de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1956.

João Carvalho da Cruz — Chefe de estação de 1.^a classe em Alfarelos. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1921, e a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1929. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de estação de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1956.



João José Bernardino Marques — Chefe de estação de 1.^a classe em Coimbra B. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1922, e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1931. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de estação de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1955.

Elísio Faustino Duarte — Chefe de estação de 1.^a classe em Sintra. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1921, e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1933. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a chefe de estação de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1955.





José da Conceição Monteiro — Chefe de estação de 1.^a classe em Barca de Alva. Admitido como praticante em 24 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 9 de Julho de 1919, a factor de 2.^a classe em 8 de Janeiro de 1925, e a factor de 1.^a classe em 1 de Março de 1928. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de estação de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1956.

Acácio de Sousa Pires — Chefe de estação de Barca de Alva. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1921, e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1931. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de estação de 1.^a classe em 1 de Novembro de 1950.



Álvaro da Silva Martins — Chefe de estação de 2.^a classe em Valado. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1921, a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1933, a chefe de estação de 3.^a classe em 1 de Julho de 1941, e a chefe de estação de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1950.

António Ribeiro — Chefe de estação de 2.^a classe em Paredes. Admitido como praticante em 25 de Abril de 1917, foi promovido a factor de 3.^a classe em 9 de Julho de 1919, a factor de 2.^a classe em 8 de Janeiro de 1925, a a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929, a chefe de 3.^a classe em 1 de Maio de 1946 e a chefe de 2.^a classe em 1 de Outubro de 1955.



Rodrigo Augusto de Oliveira — Conferente de 1.^a classe em Campanhã. Admitido como carregado eventual em 21 de Abril de 1917, foi promovido a conferente em 4 de Julho de 1919, a fiel de 2.^a classe em 1 de Julho de 1939 e a fiel de cais em 1 de Janeiro de 1949. Em virtude do acordo colectivo de trabalho passou a conferente de 1.^a classe em 1 de Julho de 1955.

João de Almeida — Electricista de 1.^a classe do Serviço de Telecomunicações e Sinalização em Braço de Prata. Admitido como carregador auxiliar em 24 de Abril de 1917, nomeado carregador em 28 de Outubro de 1919, e a ajudante de mecânico em 2 de Fevereiro de 1921. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a electricista de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1948.



SUMÁRIO

TRANS-EUROPA-EXPRESS * A ASSEMBLEIA GERAL DA C. P. APROVOU O RELATÓRIO E CONTAS DO EXERCÍCIO DE 1956 * OS NOVOS CONCURSOS DO «BOLETIM» * O SERVIÇO COMBINADO INTERNACIONAL DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO A SEVILHA É DE NOVO UMA REALIDADE, pelo Dr. Rogério Torroais Valente * BOM HUMOR * VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO — RAINHA DO GUADIANA * CONFRATERNIZAÇÃO FERROVIÁRIA * DELEGAÇÃO TURISTICA DOS FERROVIÁRIOS * ACTUALIDADES FERROVIÁRIAS * APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves * CONCURSO «OS AMIGOS DO BOLETIM» * PERGUNTAS E RESPOSTAS * PÁGINA DESPORTIVA, por Carvalho dos Santos * NOTICIÁRIO DIVERSO * TALVEZ NÃO SAIBA QUE... condensado por José Júlio Moreira * PESSOAL

NA CAPA: «Descarga de vapor», foto de Stöessel Henriques Alves

CATERPILLAR TRACTOR Co.

Peoria, Illinois

U. S. A.

A «CATERPILLAR», (*) pioneira em muitos aperfeiçoamentos dos Motores Diesel, possui uma experiência de muitos anos de construção e de investigação neste ramo da engenharia que *lhe permite satisfazer todas as necessidades de Motores Diesel para Caminhos de Ferro.*

Os motores Diesel e os Grupos Diesel — Electrogéneos «CATERPILLAR» (*) suportam trabalho pesado, são duradouros, compactos, simples na condução, e económicos no consumo e na manutenção.

Representantes Exclusivos

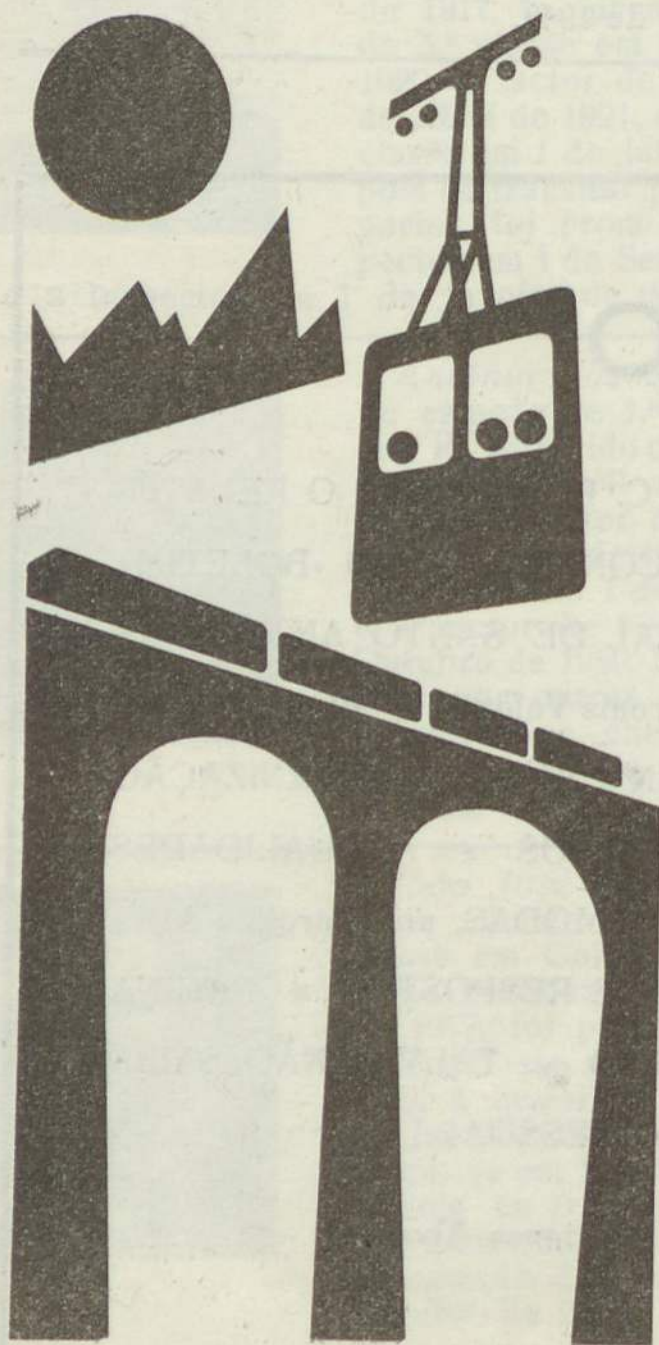


Sociedade de Mecanização Industrial e Agrícola

Av. Padre Manuel da Nóbrega, 8, — Areeiro

LISBOA

(*) Marca Registada



Suíça, o País dos Caminhos de Ferro Eléctricos!

Chegou a época das férias... convidando-vos a viajar.

Visitai os lagos azuis da Suíça, as suas cidades de aspecto medieval, os seus sítios pitorescos.

Economizai utilizando as numerosas facilidades oferecidas pelas empresas de transporte suíças: Bilhetes e assinaturas de férias a preços reduzidos, bilhetes colectivos para grupos a partir de 6 pessoas. Até aos 6 anos as crianças viajam gratuitamente; dos 6 aos 16 anos pagam só meio bilhete.

No vosso bilhete de férias podeis incluir percursos em caminho de ferro de planície e de montanha, nos barcos que cruzam os lagos, em autocarro postal nas estradas de montanha e interromper a viagem, sem formalidades, em qualquer estação.

Para informações: **Centro Nacional Suíço de Turismo**, Av. da Liberdade, 158-A, Lisboa e Agências de Viagens.

O país das vossas férias...

S U Í Ç A

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 CIRCUANTE 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

Viçoso, Moratalla & C.^a

GRAVADORES

E ESMALTADORES

Únicos fabricantes em Portugal
de numeradores e datadores automáticos

A melhor execução de trabalhos de
gravuras e esmaltes em todos os géneros

Medalhas e emblemas

OFICINA:

Rua Pereira Henriques, 1

SEDE E ESCRITÓRIO:

Rua de S. Julião, 72 — Telefone 24935

LISBOA

WIESE & C.^a, L.^{da}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

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

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331

A. SOARES FERREIRA



(1)

FÁBRICA DE CALÇADO

S. João da Madeira

TELEFONE 3 513

(1)

*Fornecedor da Companhia dos Caminhos de
Ferro Portugueses e das melhores casas
— do Continente, Áfricas e Ilhas —*



**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 MADEIRA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

FÁBRICA DE CALÇADO LIBA

BASTOS & LIMA, LDA.

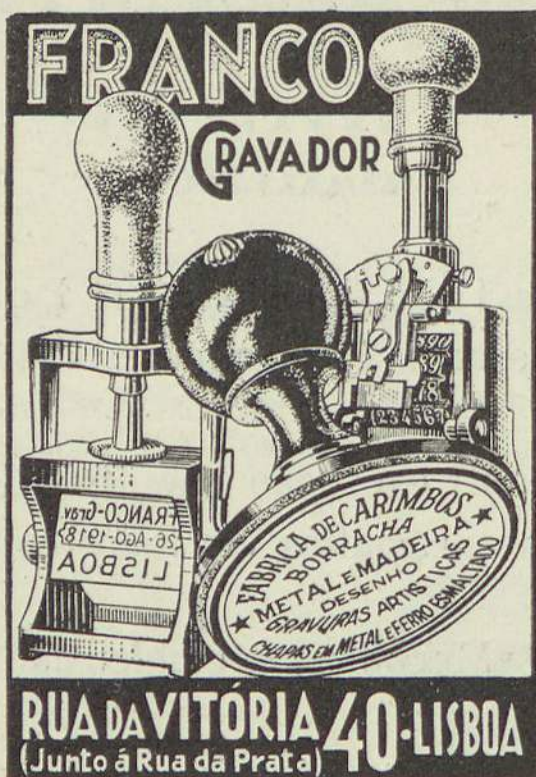
TELEFONE, 479

S. JOÃO DA MADEIRA (Portugal)

Colecção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção do «Boletim da C. P.», desde os anos de 1938 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1938 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.»
— Santa Apolónia — Lisboa. — Telef. 848471.



GRAVOU AS CHAPAS PARA AS CAR-
RUAGENS CONSTRUÍDAS PELA **SORE-
FAME** E DESTINADAS AOS COMBOIOS
ELÉCTRICOS DAS LINHAS DE SINTRA
E CARREGADO

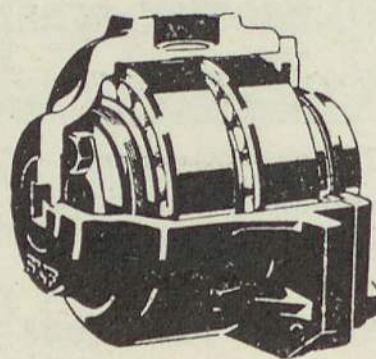
Mais de **1.000.000**

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

foram fornecidas desde 1919 a todas par-
tes do mundo, sendo cerca de 300.000
dessas caixas para vagões de merca-
dorias.

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

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



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

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

EFFI.

30 Anos de especialização



PISTÕES ★ SEGMENTOS ★ CAMISAS
★ CAVILHAS ★ ENGRENAGENS ★



MÁQUINAS DE FURAR MOTORIZADAS



MOTORES DIESEL
Licença «**HATZ**»



Ed. Ferreirinha & Irmão, Lda.
P O R T O

**PORTO
RAMOS
PINTO**

