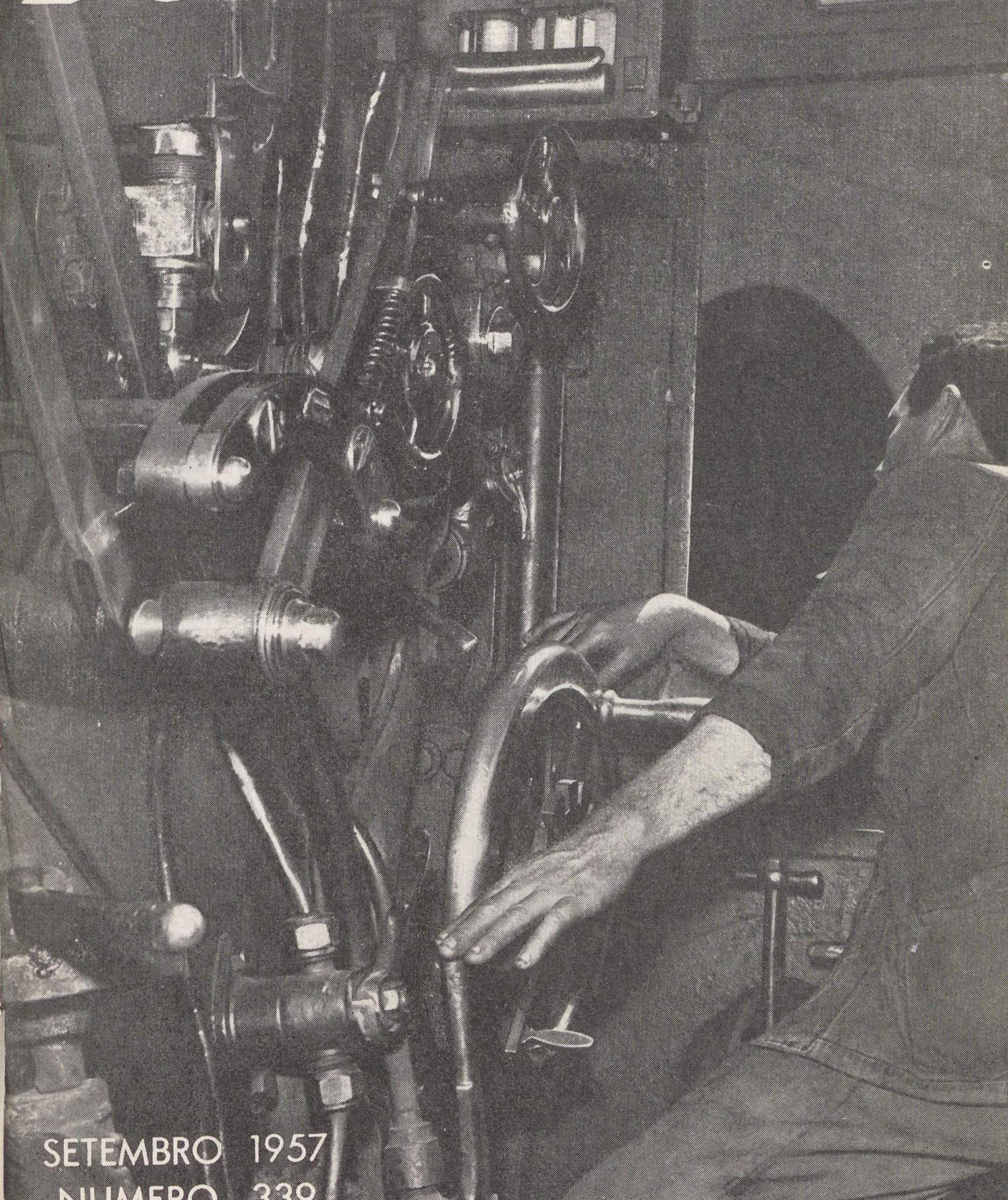


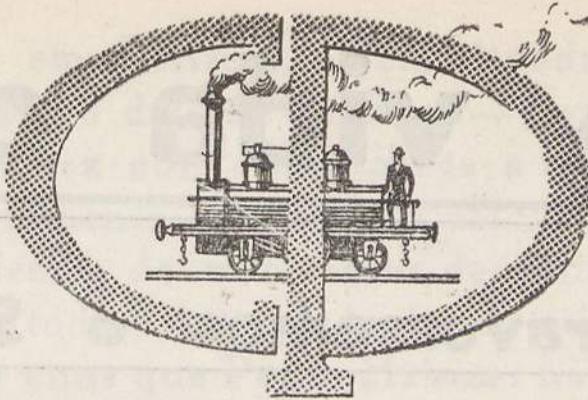
# BOLETIM DA CP.



SETEMBRO 1957

NÚMERO 339

# Boletim da



N.º 339 • SETEMBRO 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

## AS CRIANÇAS E OS COMBOIOS



MIÚDOS

Foto de José Maria Hermano Baptista

A imaginação infantil concentra em si tanto de maravilhoso e de imponderável, de fantasia e de irrealidade, que, dificilmente, os adultos a podem compreender.

Desenhado um comboio, pensará a criança em viajar? Ou constituirá, para ela, um divertimento apenas, fixar em ingénuos traços o comboio que seduziu o seu cérebro interrogativo? Que se passará no seu mundo — um mundo à parte, onde as pessoas, os seres e os objectos têm um significado diferente e fantástico?

Qualquer que seja a resposta a estas interrogações, uma coisa nós sabemos: o caminho de ferro seduz as crianças!

Quantos daqueles para quem as reminiscências infantis são já saudade, se recordam do tempo em que brincavam com os maravilhosos comboios que provocaram a sua alegria e despertaram a sua curiosidade...

# A vida dum maquinista

## Atravessemos o São Gothard com Paulo Heinzer

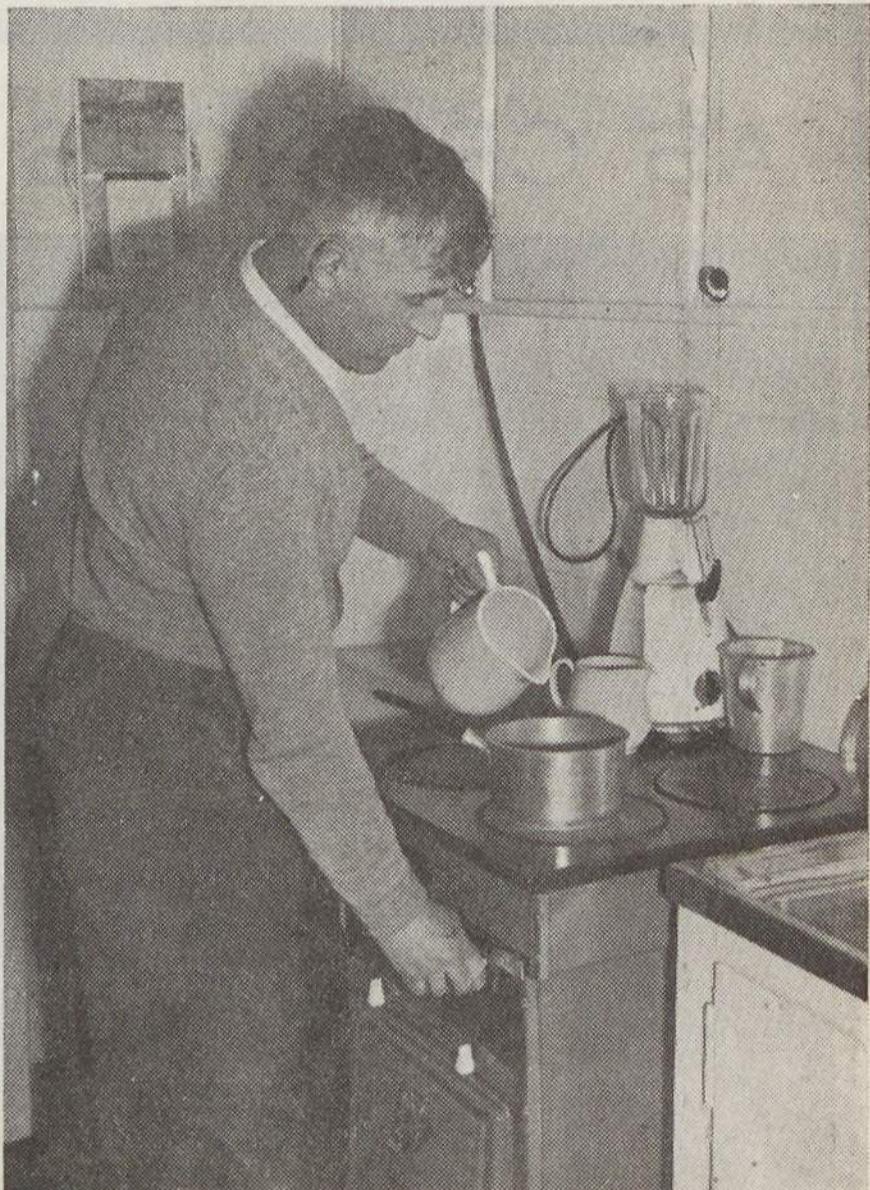
Reportagem de WALTER P. WISS

Fotografia de SIGBERT MAURER

*A vida do maquinista Paulo Heinzer, dos Caminhos de Ferro Suíços, é afinal a vida dos maquinistas de todo o mundo, dos homens que escolheram uma profissão digna e viril — um verdadeiro «métier d'homme» — e ao cuidado de quem é confiada a segurança de milhares de vidas humanas.*

*A estes capitães do «rail», cabe-lhes um notável papel, uma importante missão de vigilância, memória e atenção — plenas de responsabilidades — e que bem constituem uma autêntica epopeia dos Caminhos de Ferro.*

*O «Boletim da C. P.» ao publicar este exclusivo de Walter P. Wiss, fá-lo em homenagem a todos os maquinistas portugueses que — como Paulo Heinzer — amam a sua profissão de corpo e alma e dia-a-dia con-*

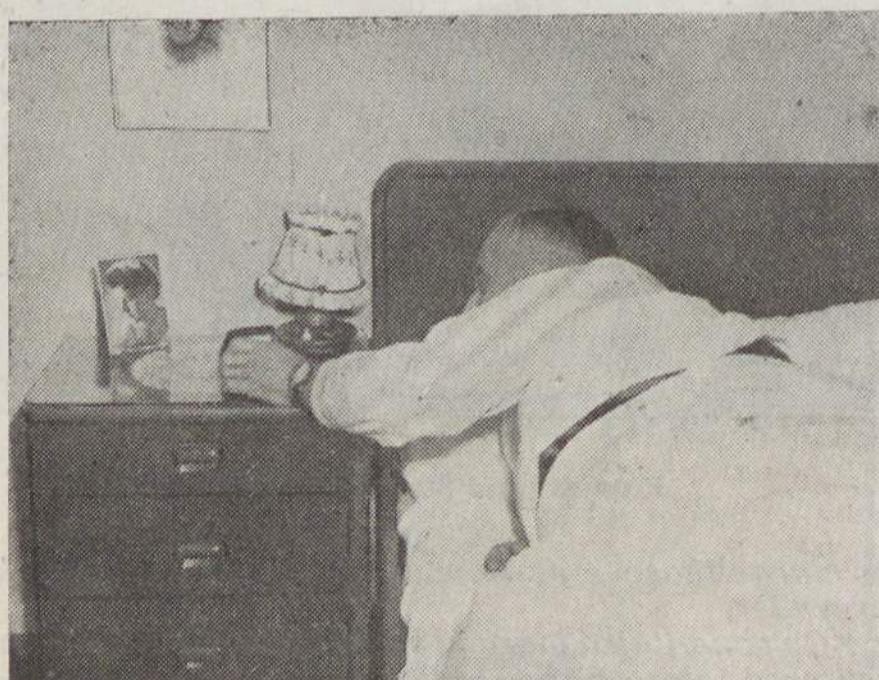


Quando o maquinista retoma o serviço a altas horas da noite, é ele próprio quem prepara uma ligeira refeição — enquanto sua mulher e filhos dormem tranquilamente.

*tribuem para a vitória do caminho de ferro na porfia de bem-servir.*

\* \* \*

Sob a abóbada vibrante das catenárias, a potente máquina galga, travessa por travesse, impressionantes falésias, inconcebíveis abismos e gigantescas pontes, antes de mergulhar na noite escura do famoso túnel de quinze mil metros. Atrás dele, cinco centos de passageiros, desocupadamente sentados ou deitados, leem, cabeciam ou sonham já com o dia seguinte — com o dia ao encon-



O maquinista Heinzer jamais inicia o trabalho às mesmas horas. Muitas vezes, retoma o serviço tardíssimo, em plena noite. Em sua casa o despertador toca, impiedosamente, a qualquer hora do dia ou da noite.



Uma das maiores alegrias da senhora Erika é a de almoçar, quando o serviço o permite, na companhia de seu marido. Compreende-se: a vida da esposa de um maquinista não é tarefa fácil. A maior parte do tempo, o marido está em viagem e quando, enfim, regressa, deve dormir.

tro do qual segue em marcha veloz o mais fantástico dos comboios do mundo: o do São Gotthard, na Suíça central.

\* \* \*

Há doze anos que Paulo Heinzer, maquinista de locomotivas pesadas do São Go-

thard, vive em Erstfeld, aldeia situada no sopé do maciço de São Gotthard—onde o sol só uma vez por outra chega a iluminar completamente o fundo do vale. Lá, a estação rodeada de numerosos depósitos é o centro de toda a actividade da aldeia.

Há doze anos que Paulo Heinzer habita naquele centro ferroviário, com sua família, porque, de corpo e alma, ele é verdadeiramente um maquinista de locomotivas e como tal gosta de sentir sempre a presença do meio em que trabalha. É ali, em Erstfeld, que ele

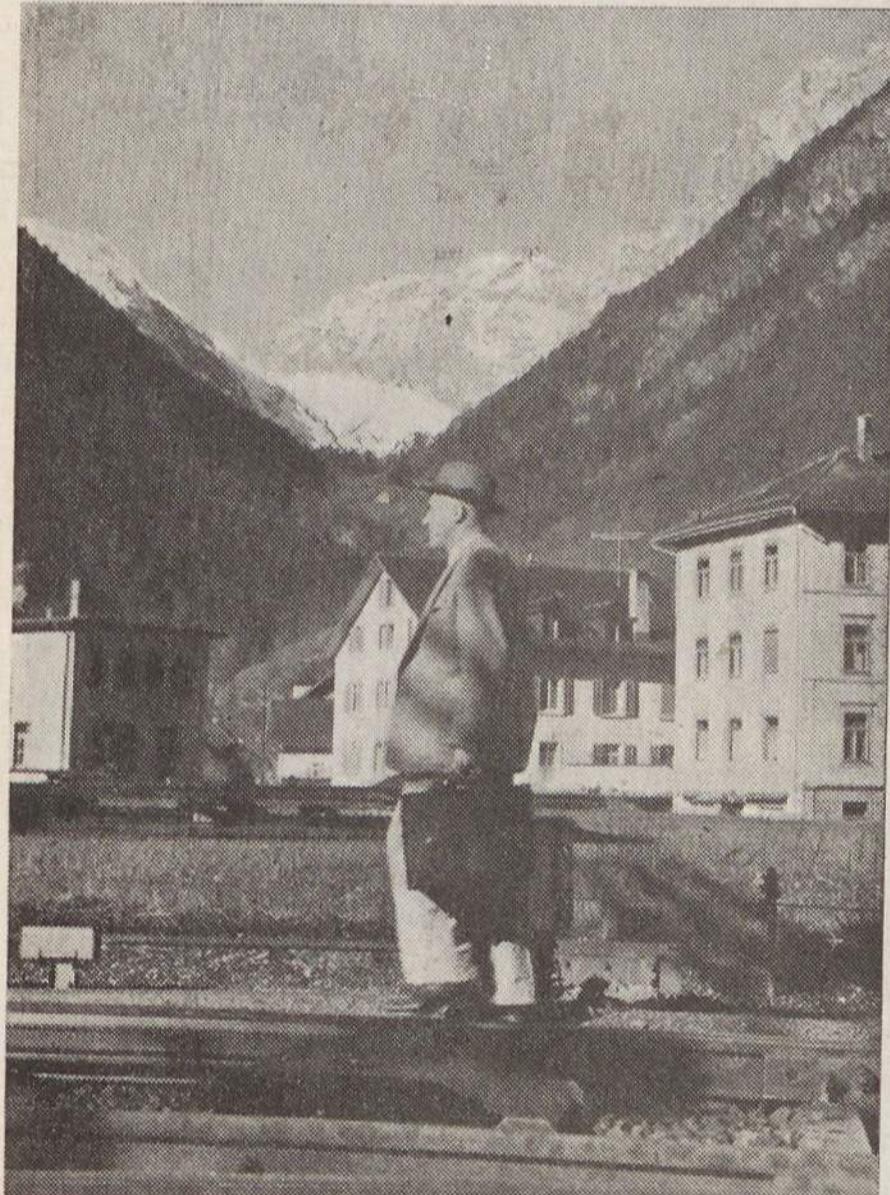


Antes de partir, Paulo Heinzer examina cuidadosamente a fita registadora de velocidades que lhe mostra como conduziu no dia anterior, se seguiu as instruções da marcha, se ultrapassou ou não as velocidades prescritas. Deste modo ele pode aperfeiçoar, constantemente, a sua maneira de conduzir.

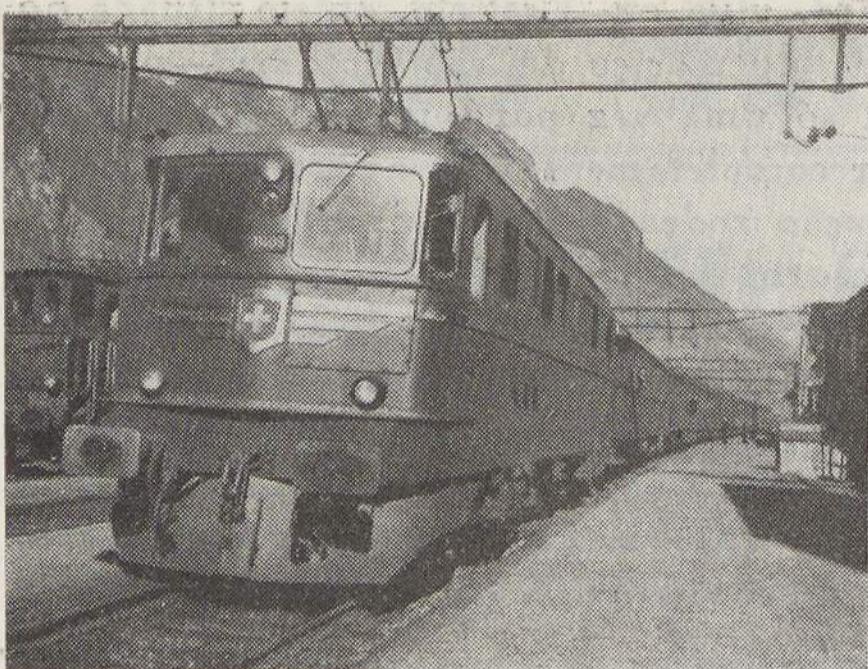
geralmente toma conta da sua excelente máquina para a conduzir, sob mão firme, rumo às linhas do sul suíço, na rota da fronteira italiana, através de linhas audaciosas, de curvas estreitas e declives abruptos.

Todos quantos falam na Suíça, pensam logo nos Alpes, nas montanhas majestosas e na neve eterna. Mas, bem poucos pensam que, há já 75 anos, os suíços e os italianos, num milagre de engenharia, furaram a barreira imensa dos 2.000 metros do São Gotthard e permitiram assim estabelecer a primeira ligação ferroviária entre o norte e o sul da Europa. Com isso, mais ainda, criou-se um novo elo fraterno entre os homens do setentrional, de característica lacónica e reservada e os habitantes sul-alpinos, alegres e de carácter franco.

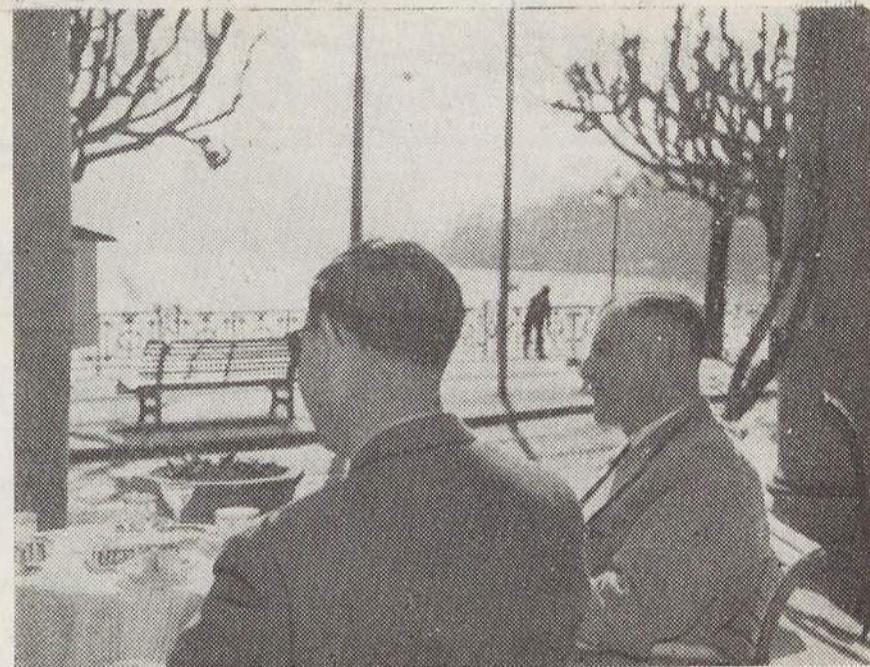
Mas, nem Paulo Heinzer pensa nisto quando, dia após dia, noite após noite, con-



Para um maquinista do S. Gotthard o serviço não é coisa penosa. Cada vez que sai de casa retoma o seu trabalho com prazer, e alegra-se de estar novamente entre os seus camaradas e em contacto com as coisas do caminho de ferro.



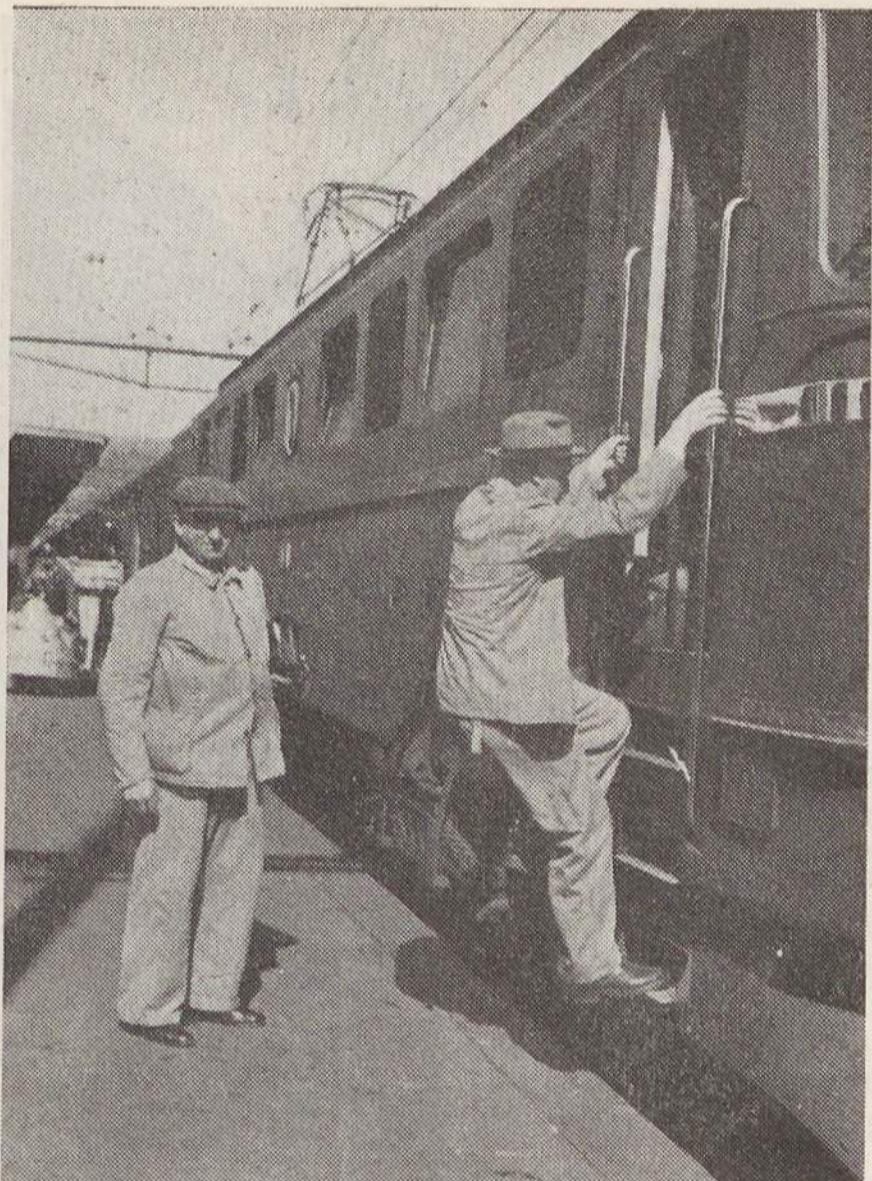
Eis a nova locomotiva do São Gothard — a última e mais moderna aquisição neste domínio. Está equipada com todos os mecanismos de segurança imagináveis, tem 6 sistemas de frenagem e pode sem esforço rebocar, em grande velocidade, 15 pesadas carroagens por entre as sinuosas estradas de ferro do São Gothard. Esta locomotiva será uma das grandes atracções da Exposição Mundial de Bruxelas



Ninguém, decerto, imaginará que este elegante cavalheiro que toma um banho de sol nas margens do lago Lugano acaba de conduzir o «expresso» do São Gothard, do Norte ao Sul e que bem depressa tornará a transportar centenas de despreocupados passageiros vindos de todos os recantos do mundo.



O tempo das locomotivas a vapor, ruidosas, fumegantes e negras de fumo, já passou! Hoje, os homens sentados ao volante, conduzem com simplicidade estas preciosidades da técnica que, dotadas dos mais modernos requisitos e providas de todos os dispositivos de segurança calculáveis, realizam autênticas proezas



A locomotiva vai funcionar continuamente, durante 24 horas até, no regresso, entrar na revisão. Os homens substituem-se na condução, de 9 em 9 horas: um novo «capitão» assume os comandos — o comboio prosseguirá na sua rota!

duz com pulso seguro, pela montanha gigantesca, os passageiros afluídos de todos os cantos do mundo. A sua profissão é o seu universo e o seu universo, a sua vida! Os seus 350 colegas, como ele, afrontam a montanha sob todos os tempos — vento, sol ou tempestade — e mergulham num outro mundo, estranho e fantástico: o do longo e sombrio túnel. A linha pertence-lhes; são os reis, os cavaleiros do «rail» — a quem confiamos as nossas vidas.

\* \* \*

**Não! —** Não é fácil ver realizados os sonhos de criança. Quantos e quantos rapazes desejariam vir a ser maquinistas de locomotivas ou pilotos de aviões! E quantos deles o são? Paulo Heinzer pode orgulhar-se de si: realizou o seu sonho de infância, percorrendo, um a um, todos os degraus que o

guindaram à profissão que escolheu. Como Maquinista-praticante, primeiramente, tomou contacto com os grandes centros oficiais; depois, vieram os estudos e os cursos, a formação teórica e a prática. De novo em exames severos e ei-lo subindo mais um degrau; o futuro maquinista teve de trabalhar, entretanto, cerca de 300 dias como operário auxiliar. Instrução... exame... instrução... exame... — Após 5 duros anos e cinco difíceis exames, Paulo Heinzer alcançou o seu objectivo: tornou-se maquinista, cônscio das suas responsabilidades e certo da sua profissão; um capitão do «rail», numa palavra...

\* \* \*

No Verão como no Inverno, os comboios do São Gothard rolam com estrépito, do



Duas horas de descanso em Lugano — o «passeio de domingo» tão desejado pelos maquinistas do São Gothard. Paulo Heinzer aproveita esta paragem como turista. Uma saltada a esta estância de férias idílicas para comprar alguns presentes para sua família.

**Norte ao Sul e do Sul ao Norte.** Mais de 200 comboios em 24 horas! Comboios-mercadorias repletos de carga subindo a montanha; comboios rápidos, ultra-modernos e confortáveis, com as suas carruagens-restaurante e os seus «wagons-lits», devorando quilómetros e quilómetros; comboios-auto, engenhosamente concebidos, conduzindo, em turismo, os seus ocupantes cómodamente sentados nas suas próprias viaturas... Eis uma imagem ferroviária da Suíça.

Mas são principalmente os pesados comboios de mercadorias que Paulo Heinzer prefere tripular. Ele tornou-se romântico, a despeito da sua profissão ser essencialmente técnica. «Há sempre oportunidade, diz ele, de observar bem uma paisagem, de trocar «dois dedos» de conversa com o chefe de estação e até de provar, nas manobras, a habilidade e competência dum maquinista. Nem sempre é um prazer mergulhar com um «expresso» no mundo grandioso dos Alpes...» — assim pensa o sucessor dos velhos maquinistas de outrora que, empoleirados sobre pitorescas e lentas locomotivas, vomitando fogo e fumo, galgavam, penosamente, o São Gothard.



Após uma longa viagem, duas vezes através dos Alpes, Paulo Heinzer regressa a casa. Uma nova equipa comandará a máquina. As crianças acolhem com alegria o seu pai — que raramente chega sem lhes trazer uma pequena lembrança...



# Renovação das Pontes da Linha da Beira Alta

## IV — PONTE DA BREDA

Pelo Eng.<sup>o</sup> ÓSCAR AMORIM

da Divisão de Via e Obras

O último viaduto renovado que entrou ao serviço foi o da Breda.

Este, é o quarto viaduto a ser substituído. Faz parte do grupo de pontes desta linha que, como já dissemos, vinham de há muito sendo objecto de estudos de reforço.

Que saímos, a solução duma total renovação foi pela primeira vez encarada por 1918. Em 1917 foi contratado o Eng.<sup>o</sup> Adré Vauthier para elaborar novos estudos que se baseavam no seguinte programa:

1.<sup>o</sup> — Cálculo da resistência de cada um dos elementos constitutivos das pontes, incluindo pilares.

2.<sup>o</sup> — Projecto de reforço com todos os cálculos justificativos necessários de modo a

satisfazer ao Regulamento de 1 de Fevereiro de 1897, sobre resistência de pontes metálicas.

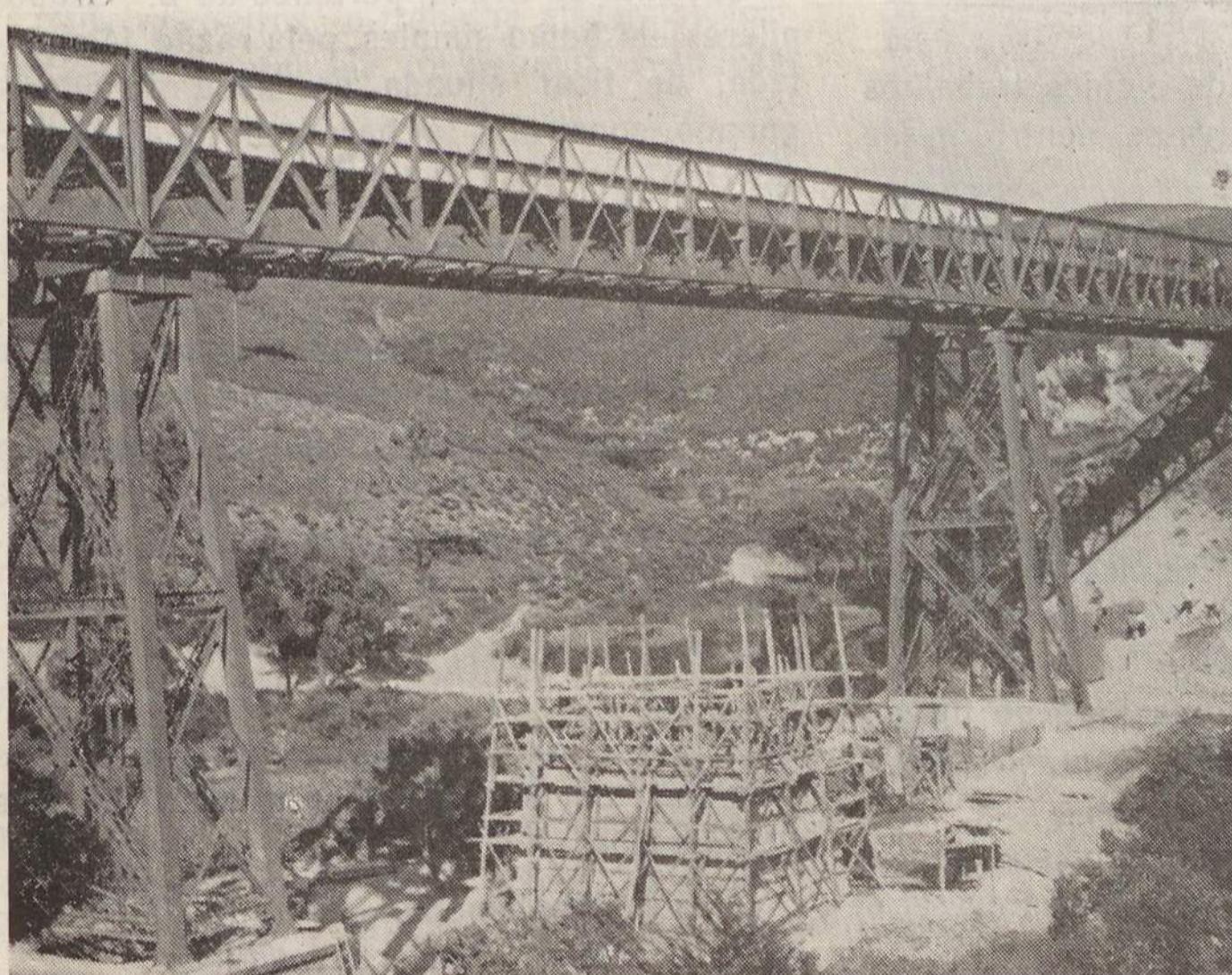
3.<sup>o</sup> — Indicação detalhada da maneira prática de executar o reforço das pontes sem interrupção da circulação dos comboios.

Hipóteses a considerar no estudo dos coeficientes de trabalho.

a) — À passagem do comboio mais pesado em circulação na linha, rebocada por uma locomotiva B. A. — 51/55 (<sup>a</sup>) — Compound — 4-6-0.

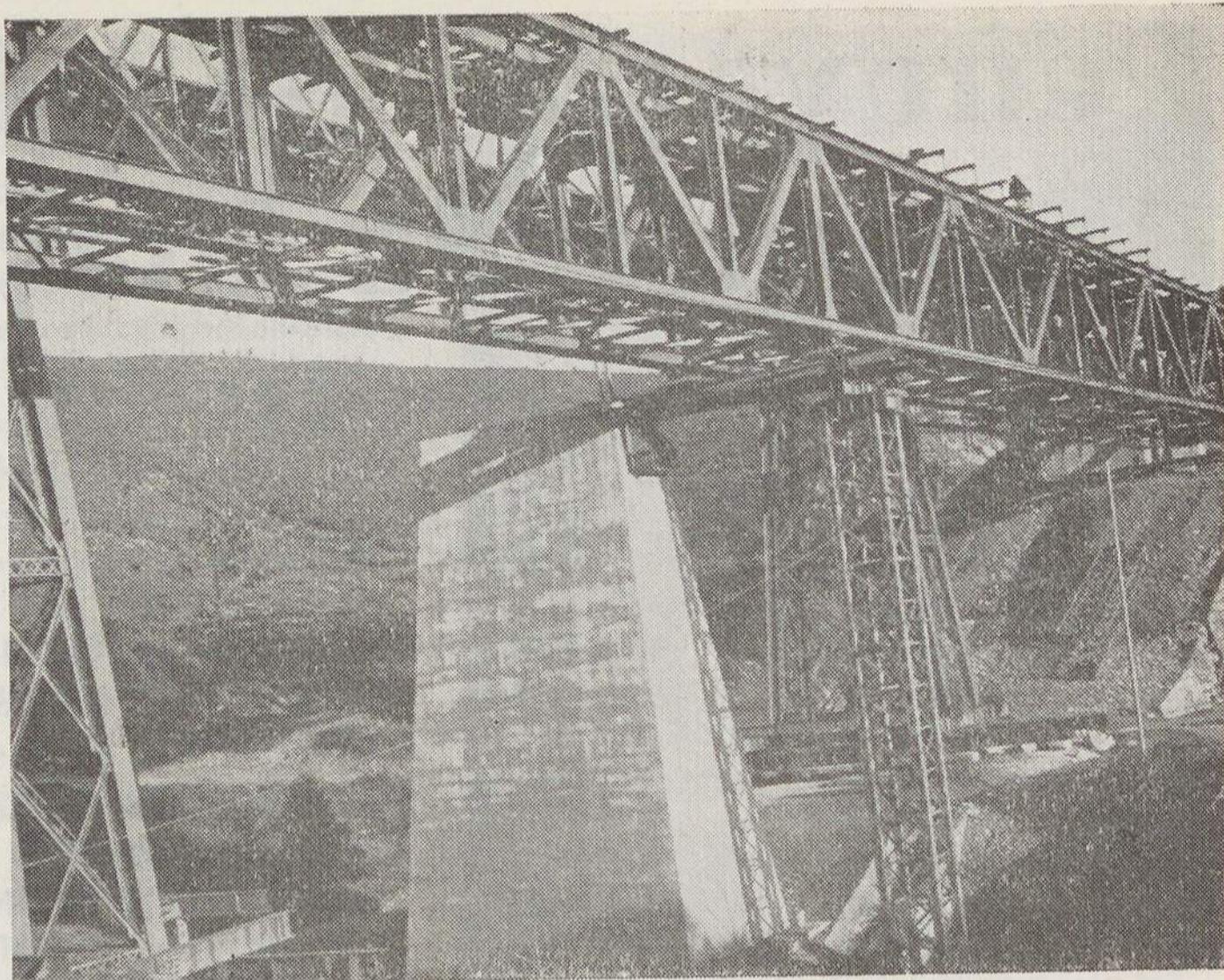
Peso total: Loc. 57,1 T.; Tênder 32,5 T.  
Eixo mais pesado, o 3.<sup>o</sup>, com 13,6 T.

(<sup>a</sup>) Actualmente série 281/89 — C. P.



Antiga ponte da Breda.  
1.<sup>a</sup> fase da betonagem  
do pilar central.

Nova ponte, pronta a ser vigada.  
Pilar central, em betão, já concluído



b) — Considerando o comboio tipo regulamentar.

\* \* \*

Este estudo estava pronto em Dezembro de 1918 e em face dele é levantado o problema se não seria preferível uma total substituição.

\* \* \*

A ponte agora renovada e cujos trabalhos vamos resumir, encontrava-se dentro desse plano.

\* \* \*

Antes de entrarmos na sua descrição, pensamos dever-se registar a regularidade com que os trabalhos têm decorrido, uma vez iniciados.

O programa pré-estabelecido em Outubro de 1955 pelos Serviços Técnicos da C. P. e da Krupp, tem-se cumprido com uma desfazagem absolutamente normal.

Previa-se estarem prontas até ao fim de 1956, as pontes n.º 2 — Milijoso, n.º 3 — Trezói, n.º 5 — Criz e n.º 4 — Breda.

Até essa data entraram ao serviço as n.ºs 2, 3 e 5; a n.º 4 entrou a 4 de Fevereiro de 1957.

E esta a desfazagem a que nos referimos. Cerca de um mês de atraso, em previsões feitas a tão longo prazo, em trabalhos de tal natureza, função de tantas variáveis, é certamente um coeficiente de boa eficiência.

\* \* \*

A ponte da Breda pertence ao 2.º Grupo; pilares em betão simples, pela razão, já apontada, de ficar situada na zona inundada, quando construída a barragem de Ovoa no rio Dão.

\* \* \*

O trabalho de ripagem decorreu com a normalidade habitual, assistindo a ela, entre outros Engenheiros da Divisão de Via e Obras, o Chefe da mesma, Eng.º Joaquim Augusto de Barros e os Oficiais Engenheiros dos Sapadores de Caminhos de Ferro.

\* \* \*

O plano que orienta os nossos trabalhos continua com a mesma directriz, dividido nos três escalões.

O 1.º complemento realizado em 1954 — os dois restantes vamos resumí-los:

## PONTE N.º 4 - BREDA - ao Km. 80,016 B.A.

### *Características da ponte antiga*

— 3 tramos contínuos, metálicos, tendo os extremos o vão de 38,51 met. e o central de 49,00 met. Extensão total: 126,50 met.

— Pilares metálicos: 2, com a altura de 17,82 met., envasamento em alvenaria entre 6,00 met. e 3,00 met. de altura.

### *Características da nova ponte*

— 2 tramos continuos, metálicos, com vãos iguais de 63,5 cada. Extensão total: 127,00 met.

— 1 pilar central de betão simples com 17,00 met. de altura e 25,5 met. incluindo a sapata de fundação.

### *2.º Escalão — 1.ª Fase (Trabalhos executados pela C. P.)*

a) — Terraplenagens, fundações, bases de cavaletes de montagem e desmontagem.

b) — Construção do novo pilar central de betão e adaptação dos encontros.

O trabalho de maior volume foi a execução do pilar central.

Para a sua fundação removeram-se 1.225 m. c. de terras e rocha xistosa.

A betonagem foi executada por anéis sucessivos de 2,60 met. de altura, exigindo uma contínua verificação de alinhamentos e cotas.

Nos encontros, o trabalho afigura-se insignificante, porém ele foi de muita responsabilidade.

As bases de betão, para os cavaletes de montagem e desmontagem são em número de 29. Trabalho idêntico ao das outras pontes.

\* \* \*

Dará uma ideia do volume dos trabalhos executados o resumo do quadro seguinte:

Obra	Escavações m. c.	Betão 250 kgs m. c.	Betão 300 kgs m. c.	Caiação m. q.
Encontros				
Lado Pampilhosa .	15 (a)	6	8	—
Lado V. Formoso .	12 (a)	6	7	—
Pilar . . . . .	1223	1990	7	494
Cav. montagem . .	608	255	—	—
Cav. desmontagem .	590	294	—	—
Totais . . . . .	2448	2551	22	494

a) — Demolição de cantaria.

Consumiram-se:

1.845 m. c. de brita para betão

216 vagões de areia, com 1.512 m. c.

870.000 kgs. de cimento, empregando uma média de 76 operários/dia útil com o máximo de 200 diários.

Total de jornais gastos: 18.148 em 238 dias de trabalho.

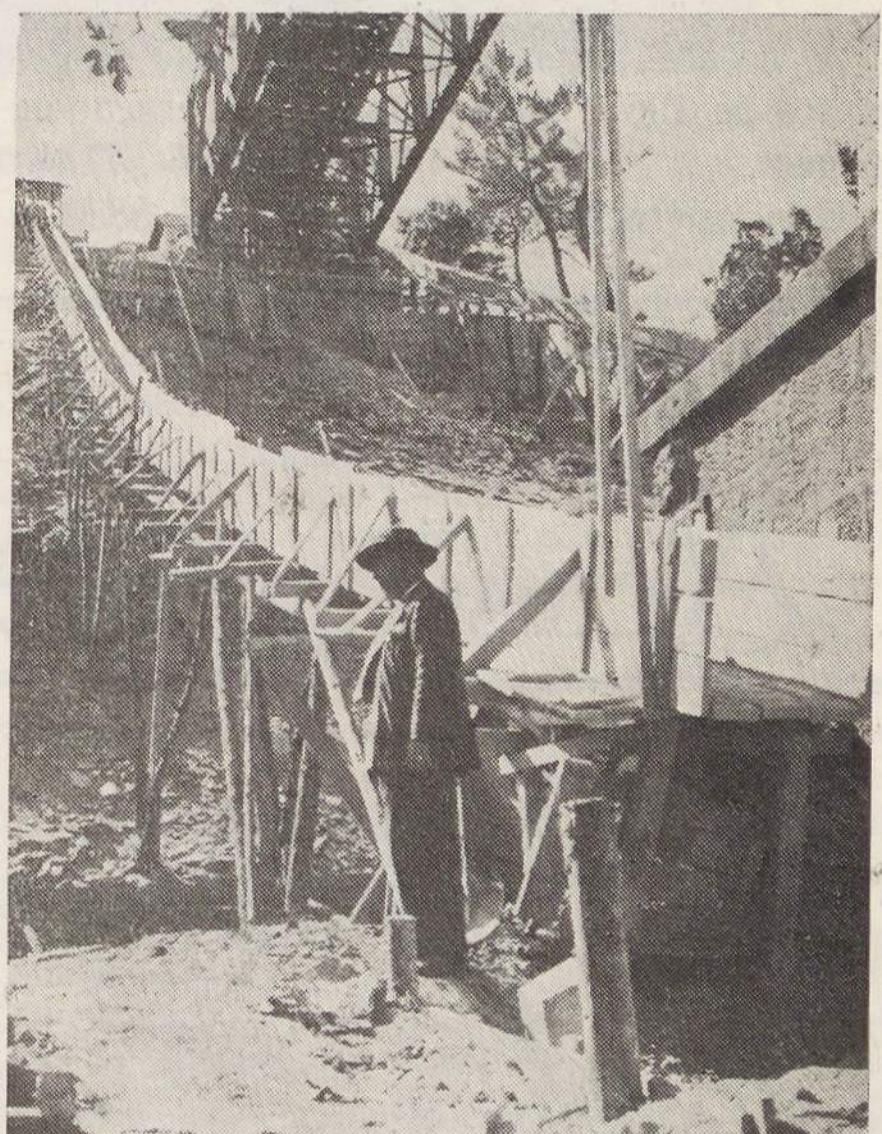
Iniciaram-se os trabalhos na segunda quinzena de Março de 1956, os de pré-riparagem estavam prontos em Outubro desse ano.

\* \* \*

c) — *Trabalhos de soldadura eléctrica executados pela brigada n.º 1 do Serviço de Obras metálicas.*

— Colocação, por soldadura, de 400 esquadros nas longarinas para fixação das travessas.

— Soldadura de 18 juntas de carris sobre a ponte.



Caleirote para descida de materiais

No cimo, o carro carregado pronto a descer

— No documentário «100 anos de Caminhos de Ferro» vê-se um pormenor desta descida de materiais na ponte do Criz

— Encarregado Geral dos trabalhos — C/mestre principal

V. O. José Gaspar

## *2.º Escalão — 2.ª Fase — (Executada pelos Empreiteiros)*

A montagem dos estaleiros foi iniciada em Abril de 1956, seguindo-se logo a estrutura, cujos trabalhos estavam concluídos em 4 de Fevereiro de 1957.

Ponte de estrutura metálica, sistema SKR, com tabuleiro superior.

Peso aproximado 380 T.

## *3.º Escalão — Ripagem, entrada em serviço*

As duas pontes, antiga e nova, foram ripadas em conjunto.

A traslação do conjunto foi comandada por 3 guinchos colocados sobre a nova ponte nos alinhamentos transversais dos encontros e do pilar central.

O caminhamento fez-se, nos encontros, por deslizamento sobre carris para as duas pontes; por rolamento, sobre rolos, na base dos pilares metálicos antigos e por deslizamento sobre o pilar em betão, da nova ponte.

\* \* \*

A via foi cortada às 8 h. do dia 4 de Fevereiro de 1957, iniciando-se a preparação da ripagem.

Esta operação iniciou-se às 9H.-58 M. e

terminou às 11 H.-40 M. demorando portanto 1 H.-42 M.

\* \* \*

Seguiram-se os habituais trabalhos de alinhamento longitudinal, colocação dos aparelhos de apoio e abaixamento da nova ponte sobre eles, nivelamento.

\* \* \*

Refeita a via, foi a circulação restabelecida às 17 H.-10 M.

O comboio 1112 desse dia foi o que inaugurou a ponte.

\* \* \*

A interrupção da circulação demorou 7 H.-12 M.

Será interessante comparar os progressos conseguidos sob este aspecto de ponte para ponte.

1.ª — Ponte n.º 2: interrupção: 28 H.

2.ª — Ponte n.º 3: interrupção: 11 H. menos 17 H.

3.ª — Ponte n.º 5: interrupção: 10H.-50 M. menos 0H.-5 M.

4.ª — Ponte n.º 4: interrupção: 7 H.-12 M. menos 3 H.-38 M.

Em relação à 1.ª menos 20H.-48 M.



Promovido por numeroso grupo de ferroviários, realizou-se em Couto de Cambeses, concelho de Barcelos, no ramal de Braga, no passado domingo, 28 de Julho, uma festa dedicada ao arcanjo S. Rafael, padroeiro universal dos ferroviários. Nos festejos, colaborou a Banda do Ateneu Ferroviário. O Director-Geral da C. P. esteve presente.

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

**Divertindo-se, pode ganhar dinheiro**

**PRÉMIOS — 300\$00**

N.<sup>o</sup>  
**3**



**QUAL É A MARCA DESTE TRACTOR?**

A C. P. tem dado ultimamente especial atenção ao equipamento do seu parque de locotractores. Basta atentar-se que no percurso total das suas locomotivas, 15%, ou seja mais de 2 milhões de quilómetros, pertencem a manobras.

Assim, em menos de 8 anos, a C. P. adquiriu 35 locomotivas diesel de manobras: 29 de transmissão eléctrica e 6 de transmissão hidro-mecânica. Com elas, obteve-se uma economia anual da despesa de tracção da ordem dos 12.500 contos.

O locotractor que inserimos — dos últimos adquiridos — pertence à série 1051/1067. Construído em 1955, em França, pesa 28,5 ton. e mede 7,280 m. de comprimento. Tem a potência de 200 CV. e dispõe de 6 cilindros. O seu esforço de tracção no arranque é de 7 ton. e a velocidade máxima em tracção é de 38 Km/h. Na gíria ferroviária é conhecido por um nome bíblico masculino.

## **Resultado do concurso n.<sup>o</sup> 1**

Solução: Estação de Santarém

Assinantes premiados com 100\$00:

António José Mendes, revisor de bilhetes de 2.<sup>a</sup> cl., de Faro; João Castelo Branco, factor de 2.<sup>a</sup> cl., de Pinhel; João Morgado Oliveira Freire, fiel de 2.<sup>a</sup> cl. (Serviço de Compras e Recepção), de Lisboa.

## **Concurso «OS AMIGOS DO BOLETIM»**

Como esperávamos, tem despertado vivo interesse o nosso concurso de «Os Amigos do Boletim».

Em bases simples e acessíveis a todos os concorrentes, este concurso — que continua aberto até ao fim do ano — destina-se a distinguir, com valiosas e muito úteis publicações ferroviárias, os assinantes que propõam novos assinantes.

### *Propostas*

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

Por 4 a 5 assinaturas propostas . . . . .

— 1 livro dos Caminhos de Ferro na Literatura (valor 65\$00), do Eng.<sup>o</sup> Frederico Abragão

Por 1 a 3 assinaturas propostas . . . . .

— 1 Agenda do Boletim (valor 20\$00), com as 52 melhores fotografias que figuraram na exposição do Centenário.

## NOVIDADES FERROVIÁRIAS



As principais estações das redes ferroviárias alemã, inglesa, belga e francesa estão adoptando, com grande aceitação do público, os armários automáticos para depósito de bagagens. Cada cacifo, que possui chave própria, só é fechado desde que se introduza uma moeda — em França, 100 francos (cerca de 7\$00). A utilização é válida por 24 horas.

A C. P. já recebeu uma proposta para a introdução destes úteis armários em algumas das suas estações

Muitos têm sido já os concorrentes distinguidos com os livros do Centenário — que todos os ferroviários devem ler destacando-se, numéricamente, os nossos colegas da Sociedade Estoril.

O «Boletim da C. P.» tornará público, oportunamente, o nome de todos os seus Amigos premiados e bem assim o quantitativo de assinantes que propuseram.

Repete-se que 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.

## NOTICIA'RIO diário

A fim de aumentar a potência das suas instalações de tracção, a *Sociedade Estoril* vai montar uma nova Subestação em Belém, directamente alimentada pela Central-Tejo, e provida com um rectificador de mercúrio de 1200 Kw, igual aos já existentes na Subestação de Paço de Arcos. Outro rectificador será montado quando as necessidades o exigirem.

— A *Previdência do Ferroviário Português*, o *Montepio Ferroviário* e a *Previdência do Ferroviário Reformado* — que são associações de socorros mútuos ferroviários — projectam realizar a sua fusão com vista a ampliar a sua acção. O organismo fusionado, já denominado *Previdência dos Ferroviários de Portugal*, com sede no Porto, na Rua Chã, n.º 132, terá fundos que ultrapassarão os vinte mil contos. Poderão dele ser associados os ferroviários da C. P. e da S. E. e bem assim suas famílias, os funcionários da D. G. T. T. e da E. G. T. etc..

— Foi adjudicada à *Sociedade Ericsson Portugal*, Ld.ª, por cerca de mil e cem contos a montagem de uma central telefónica automática no edifício de Santa Apolónia, abrangendo uma rede de 300 telefones. A instalação far-se-á em 1958.

— Foi nomeado Director-Geral dos Caminhos de Ferro Espanhóis, na vaga deixada pelo Eng.º D. Garcia Lomas Cossio, que passou para o Conselho de Administração da Renfe, o Eng.º D. José Puig Batet.

— No prosseguimento das importantes obras de renovação da linha da Beira Alta, foi substituída, no passado dia 21 de Agosto, a ponte do Dão, situada ao Km 83,600. É a penúltima ponte substituída dum grupo de 6. Houve uma interrupção do tráfego das 6 às 18,30, tendo o «Sud-Express» seguido pela linha da Beira Baixa.

— A cooperativa de construção «O LAR FERROVIÁRIO» está festejando o seu 3.º aniversário. Incluído no programa comemorativo, fez-se a entrega, em Santo António do Estoril (lugar de Martinha), no dia 18 de Agosto findo, da 1.ª moradia construída pela cooperativa em favor de um associado.

— Foi publicado o Relatório e Contas da «Sociedade Estoril», do exercício de 1956. As receitas atingiram cerca de 32.000 contos (+ 3,9% que em 1955) e as despesas 21.500 contos (+ 8,8%). A renda paga à C. P. foi superior a 1.500 contos. Resultado da exploração: + 9.265.872\$25. Resultado final do exercício: + 2.166.496\$72.

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

Júlio Dinis

# Delegação TURÍSTICA dos FERROVIÁRIOS

## Excursão à Alemanha — Apontamentos da viagem do 1.º grupo

**Q**UANDO o «Sud-Express» do dia 29 de Junho último partiu, levando o 1.º grupo de ferroviários à Alemanha, uma expectativa feita de curiosidade e de imaginação, fazia-os antecipar o prazer que sentimos sempre ao descobrir terras que os nossos olhos não haviam visto ainda.

À chegada à estação de Hendaye, acolheu-os amavelmente o respectivo chefe, Sr. Auburg, que lhes prestou todas as facilidades.

Até ali a viagem tinha decorrido sem particular interesse. O mesmo não aconteceu até Paris. Reservou-se uma paragem de 6 horas em Bordeus para almoçar e para uma rápida volta pela cidade. Acompanhou-os o Sr. Guimard, funcionário dos «Renseignements» da Gare de Arcachon. Exprimiu-se em correctíssimo português.

Às 23,30 os excursionistas, à chegada a Paris, eram aguardados na estação de Austerlitz, pelo Sr. Herran, da parte do Secretariado Geral da A. T. C. francesa e por cerca de 50 ferroviários e pessoas de família, incluindo várias senhoras.

No dia seguinte puderam deambular pelas ruas e praças, visitar museus, subir à Torre Eiffel, fazer compras, matar saudades da sedutora capital da França.

Pelas 18 horas, no restaurante «Le Petit Cancan», foi-lhes oferecida, pelos seus camaradas franceses, uma taça de champanhe, que serviu de pretexto para recíprocas afirmações de amizade. As saudações foram proferidas por J. Dupins, Secretário-Geral da A. T. C. francesa, entidade que se ocupou do grupo português durante a sua estada em Paris. Respondeu, agradecendo, o Chefe da Delegação Turística, Alberto Viana.

Às 23,45 continuaram a viagem, tendo chegado a Estrasburgo às 7,35 onde eram aguardados pelo Sr. Capdeboscq, Presidente da Secção local da A. T. C., coadjuvado pelo Sr. Joseph Reiffsteck.

Encantou-os a velha cidade com o pitoresco das casas e dos canais da «Vieille France», com as suas tradições, a Catedral belíssima, os palácios, parques e novos bairros, o porto fluvial e o moderníssimo edifício, sede do Conselho da Europa (se se tornar realidade a constituição dos Estados Unidos da Europa, Estrasburgo será a capital do velho continente).

Dali sairam, a meio da tarde, com rumo à Alemanha. Em Karlsruhe, esperava-os a Sr.ª Rita Grob, de nacionalidade chilena, que lhes prestou assistência até Colónia.

Heidelberg, a primeira cidade alemã a ser visitada deixou nos excursionistas uma indelével impressão de beleza. Cidade universitária famosa, atravessada pelo rio Nechar, encantou-os pela suave paisagem que a rodeia.

Além da Sr.ª Grob, acompanhou-os também, durante a permanência em Heidelberg, a guia Sr.ª Margot Förderer.

Seguiu-se Francfort no roteiro da viagem. Às 19,35 de 3 de Julho, chegaram à cidade a que as reconstruções pós-guerra deram uma nova fisionomia. No dia 4, depois de terem visitado a Catedral, a casa natal de Goethe e o «Roemer» (antiga Câmara Municipal), almoçaram num restaurante ao ar livre, debaixo de frondoso arvoredo.

Foram ai saudados por Carl Rummel, Administrador da A. T. C. germânica.

A tarde foi reservada à visita aos grandes estabelecimentos comerciais.

De Francfort para Moguncia e Wiesbaden, por magníficas estradas, viajaram de autocarro. De Moguncia apenas puderam admirar a linda catedral. Em Wiesbaden, após o almoço visitaram o estabelecimento termal, o casino e o parque e, às 15 horas, num cais de embarque, no Reno, tomaram lugar num dos barcos de turismo que, durante o dia, cruzam o romântico rio, cujas margens alcantiladas, onde, de longe em longe se erguem antiquíssimos castelos à volta dos quais se teceram poéticas lendas, lhes despertaram o maior entusiasmo. É que o seu encanto perante a beleza do espetáculo que a seus olhos se oferecia, ultrapassava em tudo o que haviam previsto.

Ao cair da tarde, alcançaram St. Goarshausen, perto do célebre rochedo «Loreley», e aí desembarcaram para continuarem na manhã seguinte para Bona.

Na capital da República Federal, bonita e histórica cidade onde nasceu Beethoven, realizou-se o almoço e a visita, de autocarro, aos locais mais atraentes e aprazíveis.

Meia hora depois de terem deixado Bona, na tarde do dia 6, os excursionistas chegaram a Colónia. As ruínas causadas pela guerra na vetusta cidade, não desfizeram a impressão de maravilha perante a grandiosa e bela Catedral que, só por si, é uma atração para os turistas.

Pormenor curioso! Perto, o moderníssimo edifício da Ópera, de linhas direitas, é um contraste flagrante com as agulhas góticas da Catedral, que parece querer escalar o céu.

No dia 7, domingo, à tarde, os excursionistas estiveram no recinto da exposição dos jardins alemães.

Segunda-feira, 8, pelas 11 horas, chegaram a Amesterdão. Esperavam o grupo, o Sr. Regt, inspector dos caminhos de ferro holandeses, e o Sr. Mener, Secretário-Tesoureiro do Centro Cultural Holanda-Portugal-Brasil, com sede na Haia, e professor de língua portuguesa, acompanhado de sua esposa, a cuja amável companhia durante os dois dias passados na Holanda, todos ficaram muito gratos.

Apresentou cumprimentos aos ferroviários portugueses, o Presidente da A. T. C. holandesa, Van der Velde.

Amesterdão seduziu os excursionistas pela sua invulgar beleza de cidade cortada de canais. Admiraram os seus museus: o Rijksmuseum rico de obras primas da pintura flamenga e o Museu de Arte Moderna. Tudo quanto viram na Holanda os encantou.

O passeio ao mercado das flores em Aalsmeer e a visita a Volendam e à ilha de Marken, de tão curiosos costumes, contribuiram para a sua admiração pela terra holandesa, serena e cativante.

A chegada a Bruxelas ocorreu às 13,27 do dia 10.

Aguardava os viajantes o Sr. September, funcionário dos caminhos de ferro belgas, que os acompanhou até à partida para Paris.

Se a capital da Bélgica, monumental e rica de atractivos, lhes agradou; se na igreja de Santa Gudula, o seu patriotismo vibrou diante dos magníficos vitrais, onde, junto de Isabel de Portugal e do Imperador Carlos V, seu marido, se vê o escudo português, — Gand, cuja visita não constava do programa, foi para eles nova fonte de agrado.

No jantar do dia 12, em Bruxelas, tomou parte o Sr. Waterloo, Presidente da A. T. C. belga, que pronunciou palavras de muito apreço pelo nosso país e

Em nome do Grupo português, agradeceu o Sr. Alberto Viana.

Aos excursionistas foram oferecidas lembranças e foi-lhes servido champanhe e bolos.

Foi uma festa simpática, uma hora de confraternização que a todos muito sensibilizou.

No dia 14, de manhã, o Grupo transpunha a fronteira portuguesa.

Estamos certos de que todos os participantes desta excursão trouxeram desta maravilhosa viagem recordações inesquecíveis.

### Ferroviários franceses em Portugal

Mais dois grupos de ferroviários franceses estiveram em Portugal: o quinto e o sexto das excursões deste ano.

O quinto grupo, do qual era comissário o Sr. Bodrero, chegou a Lisboa no dia 27 de Maio e cons-



O grupo ferroviário espanhol, à partida para Madrid, na estação de Santa Apolónia

pelos portugueses, evocando a guerra de 1914 em que soldados de Portugal e da Bélgica combateram lado a lado. Falou também do cordial acolhimento feito, recentemente, em Portugal aos ferroviários belgas participantes do cruzeiro no Mediterrâneo. O Sr. Alberto Viana, num breve discurso, agradeceu.

Os ferroviários franceses da Região Norte — que este ano enviaram a Portugal 3 excursões — quiseram manifestar a sua amizade e reconhecimento pela maneira amistosa como têm sido recebidos no nosso País. E no dia 12, no «Foyer du Cheminot» instalado na estação do Norte, em Paris, homenagearam os seus colegas portugueses com uma recepção seguida da apresentação de alguns números de música, bailado e canto.

Com a assistência do Engº Leblond, que representava a S. N. C. F., saudaram os visitantes os Srs. Bourdeux e Duprat, respectivamente Presidente e Vice-Presidente da A. T. C. (Norte).

tituiu um desdobramento do 3.º grupo, ou seja, do que a Região Leste da A. T. C. francesa enviou ao nosso País sob a chefia de Mademoiselle Brasseur.

O programa desta visita foi a repetição do programa do aludido 3.º grupo e que incluía visitas a Lisboa, Porto e Coimbra e a outras zonas turísticas do País.

Este grupo foi, igualmente, recebido pela Comissão Municipal de Turismo de Setúbal e observado com doces regionais e vinho moscatel, assistindo em Lisboa, na Adega Mesquita, a uma sessão de fados e guitarradas.

Em Matozinhos os ferroviários franceses visitaram a Fábrica de Conservas «Brandão Gomes & Companhia» sendo recebidos amavelmente pela respectiva gerência. Durante a visita presenciaram, muito interessados, diversas fases do fabrico de conservas de produtos alimentícios, entre os quais as conhecidas sopas «Brandão».

Contava-se no número desses excursionistas o Eng.<sup>o</sup> Marcel Chauvel que, no Porto, em resposta aos cumprimentos de despedida desta Delegação Turística, proferiu interessante discurso, no qual ao enaltecer as belezas de Portugal e a amizade franco-lusa, revelou notáveis conhecimentos do nosso passado histórico, do nosso progresso industrial e da nossa projecção no Mundo actual ao lado da grande nação brasileira.

Os excursionistas regressaram ao seu país em 5 de Junho, com as mesmas excelentes impressões dos seus colegas dos grupos precedentes.

\* \* \*

O sexto grupo, que chegou a Lisboa no dia 8 de Junho, foi o segundo enviado pela Região Norte da A. T. C. Compunha-se de 37 pessoas, sendo assim o grupo francês mais numeroso que visitou Portugal no corrente ano.

Era seu comissário o Sr. Hourdeaux e realizou entre nós o mesmo programa do grupo anterior da Região Norte, chegado a 20 de Abril.

No Porto, os nossos colegas visitaram as Caves da Real Vinícola do Norte de Portugal e a Fábrica de conservas «A Universal». Estas visitas, que deixaram em todos a melhor das impressões, permitiu-nos valorizar o programa da recepção aos participantes deste grupo, os quais regressaram ao seu país no dia 18 de Junho, encantados com o acolhimento que lhes foi reservado em Portugal.

### Cruzeiro no Mediterrâneo

Organizada pelo Secretariado Geral da Associação Turística dos Ferroviários Franceses, chegou a Coimbra, no dia 15 de Junho tindo, uma excursão de carácter internacional, pois era constituída por 28 ferroviários franceses, alemães, suíços, belgas e luxemburgoes e pessoas de família, para iniciarem em Portugal um cruzeiro no Mediterrâneo.

Chefiava este grupo o Sr. Juge dos Caminhos de Ferro Franceses.

Depois de terem visitado a nossa velha e bela cidade Universitária, os excursionistas seguiram para Leiria, Fátima, Batalha, Alcobaça e Nazaré.

Em Alcobaça realizou-se um almoço durante o qual os nossos colegas foram saudados pelo Chefe da Delegação Turística dos Ferroviários. Respondeu o Sr. Juge e às suas palavras de louvor pelo nosso País, associaram-se, sucessivamente, os ferroviários mais categorizados de cada um dos países por eles ali representados.

Tendo chegado a Lisboa no dia 17 à noite, fizeram no dia seguinte a habitual visita à cidade e arredores — Estoril, Cascais, Sintra e Queluz — visita que lhes despertou verdadeiro interesse.

À noite, assistiram no restaurante «FAIA» a uma sessão de fados e vários números do nosso folclore.

O embarque no «SATURNIA» efectuou-se no dia 19 com rumo a Gibraltar, Nápoles, Palermo, Patras e Veneza, que foram os portos de escala do Cruzeiro. Os nossos visitantes partiram visível e profundamente sensibilizados com a cordial recepção que lhes foi reservada em Portugal.

De vários pontos do percurso os excursionistas escreveram-nos manifestando o seu reconhecimento.

Sabemos que estes cruzeiros se vão repetir no próximo ano com início no porto de Lisboa.

### Excursão de ferroviários espanhóis a Portugal

No dia 24 de Junho último ouviu missa na Capela das Aparições, em Fátima, um grupo de 38 ferroviários espanhóis, na maior parte funcionários categorizados, e suas famílias, chegados nesse dia a Portugal.

Acompanhava esse grupo o Sr. D. César Martin Abecia, grande amigo do nosso País e dos portugueses, o qual por diversas vezes tem vindo a Portugal chefiando grupos de ferroviários do país vizinho.

Nesse mesmo dia, os nossos hóspedes partiram para Coimbra, onde almoçaram, após o que, de autocarro, visitaram a cidade e continuaram a viagem para Lisboa no comboio rápido da noite.

A sua demora na capital foi apenas de dois dias e meio, mas permitiu-lhes percorrem-na, de autocarro, desde os bairros modernos até aos bairros típicos. Admiraram monumentos, miradouros, jardins, museus, o colorido e o pitoresco citadinos.

O dia 26 foi destinado ao circuito dos arredores: Queluz e o seu Palácio Nacional, Sintra e o Palácio da Pena, a Boca do Inferno, Cascais e o Estoril.

No dia 27, de manhã, acompanhados do Editor do «Boletim da C. P.» e do Chefe da Delegação Turística, apresentaram cumprimentos à Direcção-Geral, tendo sido recebidos pelo nosso Director-Geral, a quem entregaram uma carta autógrafa do sr. Engenheiro Puig-Batet, novo Director-Geral da RENFE.

O Sr. Abecia afirmou que se sentia imensamente satisfeito de acompanhar, pela 4.<sup>a</sup> vez, um grupo de compatriotas seus a Portugal, pondo em evidência a forma cativante e perfeita como tinham sido acolhidos.

O nosso Director Geral, que se encontrava acompanhado pelo Eng. Subdirector, exprimiu o seu vivo interesse por esta simpática visita a Portugal dos ferroviários espanhóis, congratulando-se pelo êxito da excursão que constituiu mais um elo a estreitar a velha amizade que une os ferroviários dos dois países irmãos.

À partida para Madrid, foi feita uma carinhosa despedida aos visitantes tendo-se trocado efusivas saudações.

### Passeios Turísticos

Com o objectivo de proporcionar a todos os ferroviários portugueses a apreciação dos principais pontos turísticos do País, aos mais acessíveis preços, vai esta Delegação Turística promover diversos passeios aproveitando, tanto quanto possível, os Domingos e dias feriados.

Neste propósito, organizou-se já, em 15 do mês findo, o I Passeio Turístico à serra da Arrábida, percorrendo-se o circuito dos «Três Castelos». Nele tiveram parte mais de 70 ferroviários, acompanhados de suas famílias, que muito louvaram esta nossa iniciativa. O preço foi de 40\$00, por pessoa, comprehen-



Os excursionistas portugueses, na ilha Marken (arredores de Amsterdão), envergando trajes típicos holandeses

dendo a viagem totalmente feita em 2 autocarros e visita aos castelos.

#### Factos Diversos

Projecta-se a realização de uma excursão a Sevilha e Grutas de Aracena no próximo mês de Outubro. A maior parte do percurso será feito em confortável autocarro com partida de Beja e regresso a Faro, cabendo o restante ao comboio. Esta viagem permitirá ainda visitar o Sotavento algarvio (Vila Real de Santo António, Tavira, S. Brás de Alportel e Faro).

No caso das negociações entabuladas chegarem a bom termo, esta viagem será realizada de 5 a 9 de Outubro, prevendo-se um custo, por pessoa, de 400\$00 a 500\$00. Está em estudo o estabelecimento de um passaporte colectivo para os participantes que não possuam individualmente este documento.

\* \* \*

Partiu em 31 de Agosto findo para a Alemanha, o 2.º grupo de ferroviários portugueses que se desloca ao estrangeiro no corrente ano em organização desta Delegação. O programa desta viagem é idêntico ao do 1.º grupo. Acompanha esta excursão o chefe de Delegação Turística, Alberto Viana.

— Em 7 do corrente visitará Portugal mais um grupo de ferroviários franceses — Região Norte —. Este grupo é o 9.º a visitar o nosso País, este ano.

— Esteve na Delegação Turística, no dia 29 de Julho último, o Sr. Thibor, Presidente da A. T. C. luxemburguesa.

Durante a sua rápida e cordial visita, foram trocadas impressões sobre uma provável viagem a Portugal dos ferroviários do Luxemburgo.

Eis 3 aspectos do magnífico e luxuoso Trans-Europa-Express germânico, a que já nos referimos em número anterior. Da esquerda para a direita: Duas hospedeiras, do comboio, o interior de um salão e um aspecto do luxuoso bar



# *página* **DESPORTIVA**

Por CARVALHO DOS SANTOS

## **Nota de Abertura**

Tem sido bastante fraca a actividade portuguesa em natação e presentemente, se não registássemos algumas pequenas provas organizadas pela Associação regional de Lisboa, diríamos que ela era quase nula.

A natação pelos seus fins benéficos, quer no desenvolvimento dos músculos do corpo, quer no salvamento do semelhante, deveria ser mais acarinhada pelas entidades superiores, merecendo também maior entusiasmo da parte dos seus praticantes.

Poucas são as piscinas existentes no nosso País, como poucas são as provas organizadas pelas entidades dirigentes da modalidade, e, sendo assim, não é possível criar o gosto por este salutar desporto, que deveria fazer parte integrante da educação desportiva da nossa juventude.

## **A Entrevista do Mês**

Prosseguindo na senda que nos propusemos, quisemos ouvir desta vez um praticante desportivo e para tal visitámos o posto náutico do Grupo Desportivo da C. P., na Madre de Deus, a convite dos seus dirigentes, sendo ali recebidos pelos Srs. Manuel Gonçalves Rodrigues Júnior, José Júlio da Cunha e Mário Lopes, que com o antigo timoneiro e instrutor do Grupo, Sr. João Baptista, nos mostraram com toda a gentileza o referido posto náutico.

Para ser entrevistado foi escolhido o Sr. Alfredo José Agostinho Ramalho, operário electricista de 3.<sup>a</sup> classe, que com os seus 30 anos de idade e a sua boa compleição física, nos mostra um aspecto salutar, risonho e bem disposto, tudo mercê do desporto que pratica.

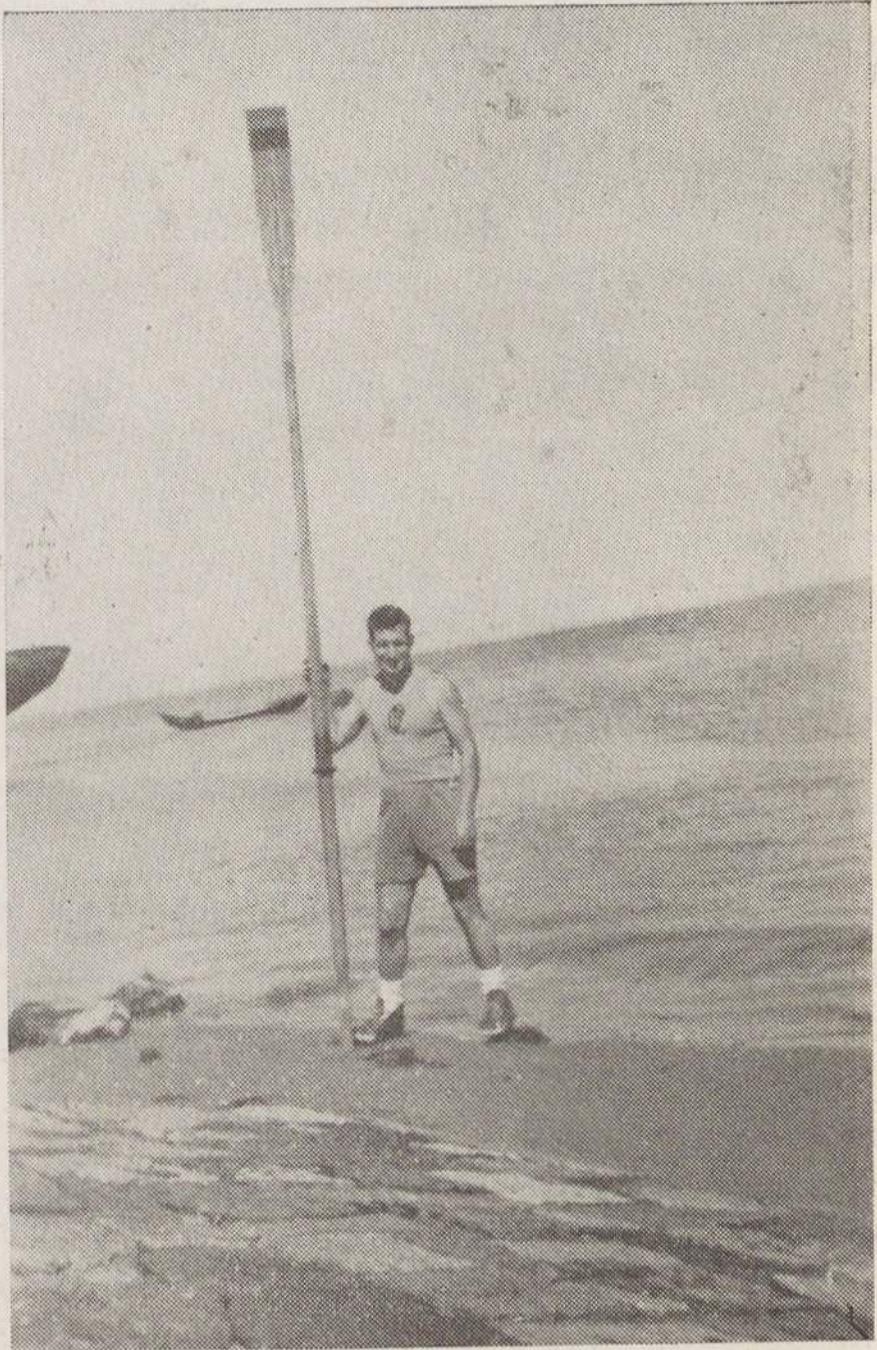
Iniciou-se como remador da C. P. em 1945 e tem ocupado quase sempre o lugar de «yoga» nas provas que tem disputado.

Eis a nossa primeira pergunta:

— *Em quantos campeonatos de remo já tomou parte?*

— Em todos os regionais e nacionais que o Grupo Desportivo da C. P. tem disputado desde 1945 até à presente data, sendo o último há dias em Aveiro, em que o meu barco foi eliminado pela equipa do Caminhense, apenas por um décimo de segundo. Nunca tomei parte em provas internacionais e tenho pena, pois nelas poderia aprender um pouco mais.

— *Qual a espécie de barco em que tem concorrido?*



Alfredo José Agostinho Ramalho,  
um dos bons remadores da C. P.

— Em yolles de 4 e de 8 remadores.

— Quantas vezes foi campeão?

— Além de várias provas extra que tenho ganho, já fui cinco vezes campeão, sendo três vezes em campeonatos regionais e duas vezes em Campeonatos nacionais.

— Além do remo praticou mais algum desporto?

— Também fiz futebol e basquetebol no nosso Grupo, disputando os campeonatos da A. F. L. e da A. B. L.

— Recorda-se de qualquer facto passado na sua carreira desportiva que ache interessante para o contarmos aos nossos leitores?

— Recordo-me que em 1951, quando fomos ao Porto disputar o Campeonato Nacional desse ano, tivemos uma má partida, por não termos ouvido a voz de largada. Apesar disso conseguimos ultrapassar os outros quatro concorrentes e assim ganhámos esse campeonato com cerca de 18 comprimentos sobre o

segundo, o que me deu bastante satisfação, sendo talvez a minha maior alegria no desporto, até porque no início da prova, quando demos as primeiras remadas e éramos observados pelo Sr. Engenheiro Frederico de Sousa, ao tempo director da secção náutica da C. U. F., que também era concorrente a esse campeonato, aquele senhor fez a seguinte pergunta: Estes são os remadores da C. P.? Têm remar de «borboleta»!...

Felizmente ganhámos a prova e no final alguém lhe perguntou: Então, Sr. Engenheiro, que nos diz dos remadores de «borboleta»?

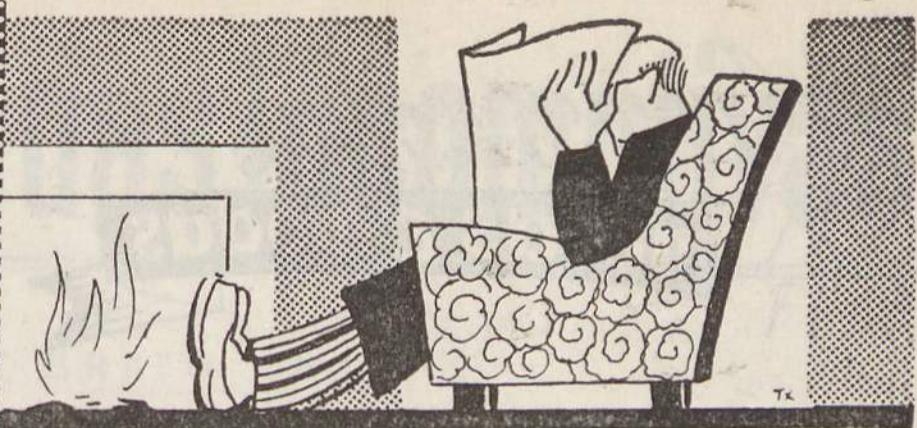
Ele então, perante a nossa alegria, apenas respondeu: — Estes diabos enganaram-me!...

Terminámos a entrevista e assim damos a conhecer à família ferroviária um dos grandes campeões de remo, que galhardamente tem sabido defender e bem, as cores do Grupo Desportivo da C. P. .



A inauguração do caminho de ferro na Alemanha, em 7 de Dezembro de 1835 (Nuremberg-Fürth)  
— Quadro de F. E. Wachsmuth, de Leipzig.

# *talvez não aiba que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

■ Em Colónia, na Alemanha, o movimento de comboios numa das suas pontes é de 740 por dia.

■ Na Alemanha foi inaugurado recentemente um novo serviço de estrada: o Clinomobile.

Consiste numa sala de operações instalada numa ambulância com reboque. Permite fazer intervenções cirúrgicas imediatas, no próprio local do acidente.

■ Na Grã-Bretanha, em dois anos, 13.000 ingleses converteram-se ao Catolicismo.

■ Das 49.000 casas que havia na cidade alemã de Frankfort (M), em 1939, foram destruídas pela guerra 45.000.

Calcula-se que os bombardeamentos também causaram, ali, 9.000 mortes.

■ Na Holanda, crianças de 9 e 10 anos, devidamente industriadas, fazem serviço de polícia de trânsito, perto das suas escolas.

Os motoristas que lhes desobedecerem sofrem pesadas multas impostas pelas autoridades.

Nota-se o maior respeito pelos sinais das crianças. O sistema tem dado os melhores resultados.

■ O moderníssimo estádio de Amsterdão, na Holanda, comporta a lotação de 65.000 pessoas.

É grato registar que o seu arquitecto, Wils, é o presidente da Associação dos Amigos de Portugal.

■ Em Amsterdão—a «Veneza do Norte»—há 60 canais, com a extensão total de 90 quilómetros, e 435 pontes.

■ Em Cassel, na Alemanha, os polícias de viação anotam as boas acções dos automobilistas. Ficam registadas e são tomadas em consideração quando das transgressões que os mesmos venham a praticar.

Por isso, certas contravenções lhes são perdoadas.

■ Nectao, rei da 26.<sup>a</sup> dinastia egípcia (630 anos antes de Cristo) foi o primeiro monarca que mandou escavar o Canal que conduz ao Mar Vermelho. Depois, o rei dos persas, Dário, quando da ocupação do Egipto, ordenou que os trabalhos continuassem.

«O Canal tinha, então, de comprimento quatro dias de navegação e largura suficiente para que duas triremes possam navegar nele, uma de frente para a outra... No reinado de Nectao, cento e vinte mil homens pereceram ao proceder à sua escavação».

Ora, as notícias divulgadas recentemente por alguns órgãos da Imprensa de que certos políticos responsáveis afirmaram ser aquele número de vítimas em relação ao moderno Canal de Suez (inaugurado em 17 de Novembro de 1869) carecem de reposição da verdade histórica, pois aquele facto passou-se dois mil e quinhentos anos atrás.

Parece justo, também, salientar que o genial francês, Ferdinand de Lesseps, a quem a Humanidade ficou devendo essa tão útil e gigantesca obra, frisou, numa conferência realizada em Paris, em Junho de 1862, na Associação Politécnica, ao descrever as condições de trabalho, no Canal, o seguinte: «Nós velamos pela saúde dos operários, submetidos não a trabalhos forçados, mas a um trabalho regrado, tratando-os com solicitude suficientemente eficaz, para que nas multidões (empregadas) a mortalidade não tenha excedido dois por dez mil!».

# *Apontamentos FEMININOS*

## **notas e modas**

Por CAROLINA ALVES

### **Conserve a sua felicidade**

A Felicidade é-nos doseada por uma diversidade de factores importantes que a aumentam ou diminuem segundo a maneira de os encarar.

Por isso mesmo, a felicidade reside em nós próprios e está em íntima relação com o nosso feitio. O que para uns representa sofrimento, é para outros motivo de prazer.

Neste problema tão complexo é difícil aconselhar... No entanto, a meu ver, há pequenos nadas que muito concorrem para a harmonia no lar e que com boa vontade se poderão tentar.

Assim por exemplo :

Nunca deixar que termine um dia sobre uma zanga ;

Nos momentos de intimidade espiritual, ponha de parte as preocupações e consagre tempo a seu marido, conversando com ele ;

Não se enerve com seu marido, deixe-o expandir a sua alegria, cantar... mesmo que ele caute desafinado ;

Não afaste o seu marido com ciúmes injustificados;



Empregue toda a sua astúcia para o fazer ceder sem que ele dê por isso ;

Saiba «dar o seu braço a torcer» mesmo que no íntimo esteja convencida que tem razão ;

Tenha sempre triunfos modestos perante seu marido, porque os homens sentem-se lisonjeados com a sua superioridade ;

Deixe-o ler o jornal em paz se é uma coisa que ele aprecia.

E, finalmente, seja prodiga em respostas espirituosas, ditos alegres, para criar uma atmosfera animada e agradável, porque o pior erro é mostrar-se apática e desinteressada da sua conversa.

### **Etiqueta**

Os cartões brancos, sem qualquer palavra impressa, servem para a correspondência mais impersonal e brevíssima ; geralmente, porém, mesmo nestes casos, é mais gentil e elegante usar o papel de carta, mesmo que seja sómente para escrever duas linhas.

— O telefone é um meio impróprio para enviar congratulações a um superior ou a uma pessoa idosa : é preciso escrever, ou mandar um telegrama. Mas se as congratulações são enviadas por um jovem, também o telegrama não é o meio indicado ; melhor será um cartão ou uma carta.

### **Vitaminas e outros valores**

Tal como as cerejas, as ginjas contêm as seguintes vitaminas :

A — Crescimento. Resistência às doenças. Bom estado do aparelho visual.

B1 — Equilíbrio dos nervos. Factor de apetite. Utilização do açúcar, do pão e dos féculos.

C — Estabilidade sanguínea. Secreções internas. Destruição dos tóxicos. Antiescorbútico.

### **Curiosidades**

Robespierre que, segundo se diz, era de descendência irlandesa, só possuía um talento no qual tinha, evidentemente, vaidade : descascar uma laranja com uma das mãos apenas.

— O célebre pintor Rafael, que tantos quadros famosos deixou, morreu com 37 anos apenas.

— Em 21 de Abril de 1500 foi colocada em Lisboa a primeira pedra para a construção do Mosteiro dos Jerónimos.

— Foi Carlos V quem inventou as cabeleiras.

### **Como se preparam salsichas de lata**

Picam-se as salsichas com um alfinete e passam-se ligeiramente ao lume em bastante manteiga.

Quase à hora de ir para a mesa, coze-se uma porção de massa em muita água temperada com sal.

Escorre-se, envolve-se em algumas colheradas de molho branco, deita-se num prato, dispõem-se por cima as salsichas, rega-se tudo com a manteiga da fritura das mesmas e serve-se.

# A origem do apito das locomotivas

Por CARLOS DE BRITO LEAL

TUDO no Universo tem a sua origem mas a do apito das locomotivas é das mais curiosas. Foi o caso que nos começos do anos de 1833, em Inglaterra, na linha que vai de Leicester a Swannington, uma das locomotivas construídas pelo célebre Jorge Stephenson, a «Samson», e que rebocava um comboio com destino à segunda daquelas cidades, foi abalroar com uma carroça que, puxada por um cavalo, atravessava uma passagem de nível.

Nesse tempo, ao contrário do que sucede hoje, não havia cancelas nem guardas com bandeiras ou fazendo continência ao comboio, como é uso nos caminhos de ferro dos países da Europa Central. O maquinista, para evitar desastres, costumava tocar uma corneta, tal qual também costumavam fazer os cocheiros das carruagens da mala-posta ou, como, em certas povoações de Portugal, se fazem anunciar os vendedores de petróleo.

A carroça transportava um carregamento de batatas e de ovos destinados ao mercado de Leicester; o maquinista não pôde tocar a corneta; e o resultado foi a colisão, na qual o cavalo foi morto, a carroça desfeita, as batatas esmagadas e os ovos todos partidos.

O desastre causou grande sensação entre a população rural que não via o caminho de ferro com bons olhos e odiava aquele novo invento, que lhes largava fogo às searas e lhes matava as ovelhas e carneiros dos rebanhos.

O alarme ameaçava transformar-se em séria rebelião, e nessa mesma tarde o director do caminho de ferro, mister Ashlett Bagster, cavalgou a toda a brida até Alton Grange, onde residia Jorge Stephenson para com ele discutir o caso.

Bagster perguntou então se haveria maneira de arranjar um apito soprado pelo vapor

da caldeira da locomotiva, e Stephenson achou boa a ideia e digna de ser experimentada.

Pouco depois, aparecia o primeiro apito para experiência, construído por um fabricante de instrumentos de música, e os resultados foram de tal ordem que a Direcção decidiu montar apitos semelhantes em todas as máquinas da Companhia.

Isto não a impediu, porém, de ter que indemnizar o proprietário da carroça pela perda do cavalo e da viatura e pagar cinquenta quilos de batatas e oitenta dúzias de ovos quebrados, podendo assim afirmar-se que os apitos das máquinas de comboios tiveram a sua origem numa gigantesca tortilha feita com meia centena de quilos de batatas e nove centos e sessenta ovos.

Pouco tempo decorrido, apareciam os primeiros regulamentos que proibiam a circulação de locomotivas que não estivessem munidas de um apito a vapor, ou, mais exactamente, como sucede nos nossos dias, de uma trombeta soprada pelo vapor.

Os apitos das locomotivas dos caminhos de ferro, tais como hoje existem, foram assim postos ao serviço em Inglaterra em 1836, e em França em 1837, na linha de Paris a Saint-Germain.

Foi em 1835, que o director da companhia *Liverpool & Manchester Railway*, Mr. Fyfe, iniciou o uso de tais apitos em todas as locomotivas dessa linha, tendo sido depois o primeiro a adoptar esse sistema de alarme sonoro.

Os primeiros apitos tinham o aspecto de um tubo muito alto com uma base plana, emitindo um som grave, semelhante ao das sereias dos navios a vapor. Mais tarde, o cilindro foi substituído por uma campânula de forma hemisférica, dando um som mais agudo, e depois as máquinas de maior potência passaram a adoptar dois apitos soando simultâ-

riamente com um som mais grave, procurando assim distinguir dos outros comboios os expressos que rebocam.

O antigo apito de forma cilíndrica é ainda hoje usado nas locomotivas americanas, que empregam também uma sineta colocada sobre a caldeira e que é soada nas estações e nas linhas de menor movimento.

A maneira como alguns maquinistas fazem silvar os apitos das máquinas que pilotam, caracteriza, por vezes, a sua nacionalidade, e o maquinista português consegue num silvo prolongado, permitindo uma maior ou menor entrada de vapor, dar-lhe várias entonações que, em certos casos, chegam mesmo a ser como que uma sua assinatura que o distingue dos seus colegas.

Igualmente, em Espanha, em França, em Inglaterra e outros países, os apitos das locomotivas não são silvados de maneira igual e as suas notas vão dos sons mais graves aos

mais agudos. Em Inglaterra, assemelham-se aos de um rebocador marítimo ou aos de um ferry-boat fluvial, enquanto que em França o seu som é, na maioria das máquinas, bastante agudo.

Mas os velhos apitos das locomotivas, que em noites serenas se faziam ouvir a tão longas distâncias, vão tristemente desaparecendo para dar lugar às trompas roufenhas das diesel-eléctricas, ou das automotoras e das locomotivas das linhas electrificadas.

Assim, a sua memória ficará um dia sendo como que o eco de uma Era e de um Século que passaram para não mais voltar.

(De «Gazeta dos Caminhos de Ferro»)

*Bebe-se a largos sorvos a mentira  
que nos lisonjeia egota a gota a  
verdade que nos é amarga.*

J. J. Rousseau



### **As coisas são como são, segundo a ciência dos algarismos**

O Zacarias, empregado na estação de Alguebes, chegara junto do seu chefe:

— Sr. Ambrósio, desculpe eu vir incomodá-lo. Mas V. Ex.<sup>a</sup> sabe que a vida está cada vez mais difícil e eu, com o ordenado que a Companhia me dá, vejo-me atrapalhado para viver.

— Queria então?...

— Eu... queria um aumentozinho de ordenado, V. Ex.<sup>a</sup> comprehende... A vida difícil... a mulher... os meus filhos...

— Ora oiça, Sr. Zacarias. Pegue num lápis e vá fazendo as contas: O ano tem 365 dias. O senhor trabalha por dia 8 horas. Quer dizer: produz alguma coisa na terça parte do ano ou seja 121 dias. Se a esses 121 dias o senhor tirar os 52 domingos que tem o ano,

verifica-se que o senhor apenas trabalha 69 dias.

«Agora como aos sábados o senhor trabalha só até ao meio dia, há que abater aos tais 69 dias mais 26. Ficam 43 dias. Como o senhor tem diariamente 1 hora para almoçar, isto ao fim do ano dá 13 dias de descanso. Abatida, pois, aos 43 dias, mais 13 dias. Ficam 30 dias. Durante o ano, o senhor, como os seus colegas, têm duas semanas de licença, ou sejam 14 dias. Abatidos estes dos 30 dias que lhe ficaram, temos apenas 16 dias de trabalho. Tire a esses 16 dias os feriados oficiais, que são 12 durante o ano, e só lhe restam 4 dias.

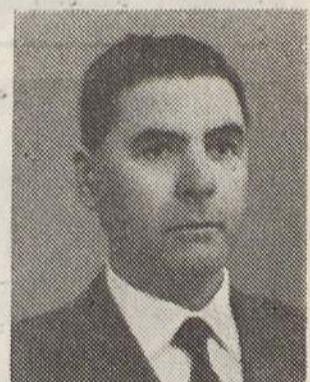
«Ora, está aí provado que o senhor, durante o ano, apenas trabalha 4 dias. Mas como o senhor, no ano passado, faltou 5 dias sem justificação... o senhor ainda deve à Companhia um dia de ordenado».

# FOLHA DESSOAL

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*Bernardino José* — Agulheiro de 2.ª classe em Gaia. Admitido como carregador em 1 de Abril de 1917, foi nomeado agulheiro de 3.ª classe em 24 de Outubro de 1920, e a agulheiro de 2.ª classe em 21 de Julho de 1934.



*António Gaspar* — Chefe de lanço de 1.ª classe da 11.ª Secção (Barreiro). Admitido como assentador auxiliar nos C. F. E. (S. S.) em 1/2/1916, promovido a assentador de 2.ª classe em 14/2/1917, a assentador de 1.ª classe em 23/3/920, classificado subchefe de distrito em 11/5/1927, promovido a chefe de distrito em 21/6/928, a chefe de lanço de 2.ª classe em 1/4/1940 e a chefe de lanço de 1.ª classe em 1/1/1952.



*Maria do Rosário* — Guarda de P. N. do distrito 35.ª Secção (S. Martinho). Foi admitida ao serviço como guarda de P. N. em 21/5/1917, guarda de P. N. de 1.ª classe em 1/6/1955.



*António Carvalho* — Fiscal do pessoal de trens, da 2.ª Zona de Exploração. Admitido como carregador em 1/1/1917, nomeado guarda-freios de 3.ª classe em 1/1/921. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 1.ª classe em 1/9/945, e a Fiscal do pessoal de trens em 1/10/955.



*António Boaventura Martins da Rocha* — Chefe de secção do Serviço da Fiscalização das Receitas (Figueira da Foz). Admitido como praticante suplementar em 29/1/917, nomeado praticante do quadro em 6/1/918, promovido a amanuense praticante em 31/12/918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a encarregado de secção em 1/2/935 e a chefe de secção em 17/9/955.



*Alfredo Pereira Anastácio* — Condutor de 1.ª classe em Entroncamento. Admitido como carregador em 1/1/1917, nomeado guarda-freios de 3.ª classe em 1/1/921, promovido a guarda-freios de 2.ª classe em 1/4/924. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a condutor de 2.ª classe em 1/7/938, e a condutor de 1.ª classe em 1/9/946.



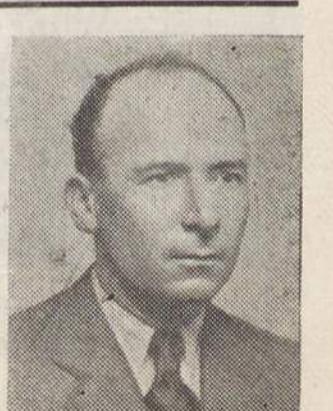
*Mário Pardal dos Santos* — Escriturário de 1.ª classe, no Serviço de Estudos (D. P. M.). Admitido como praticante em 9/2/917, foi nomeado aspirante em 1/1/918, promovido a factor de 3.ª classe em 1/7/919, factor de 2.ª classe em 1/7/921, passou a empregado de 3.ª classe em 1/1/937, empregado de 2.ª classe em 1/1/939, e a empregado de 1.ª classe em 1/1/943.



*João Baptista Arraiano* — Chefe de estação de 1.ª classe em Leiria. Admitido como praticante em 9/2/917, foi nomeado aspirante em 1/1/918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de estação de 3.ª classe em 1/7/940, a chefe de estação de 2.ª classe em 1/1/948, e a chefe de 1.ª classe em 1/1/952.



*Vitor da Ressurreição Baptista* — Chefe de estação de 1.ª classe em Entroncamento. Admitido como praticante em 9/2/913, foi nomeado aspirante em 1/1/918. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de estação de 3.ª classe em 1/1/941, a chefe de 2.ª classe em 1/1/949, e a chefe de estação de 1.ª classe em 1/12/952.



*António Simões* — Inspector de Secção de exploração em Entroncamento. Admitido como praticante em 9/2/917, foi nomeado aspirante em 1/1/918, promovido a factor de 3.ª classe em 1/10/918, a factor de 2.ª classe em 1/7/920, e a factor de 1.ª classe em 1/10/928. Depois de transitar por outras categorias, foi nomeado Inspector em 1/1/948.



*Júlio Martins de Araújo* — Chefe de estação de 3.<sup>a</sup> classe em Santana. Admitido como praticante em 9/2/917, promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 1/1/920, a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1/4/923, a factor de 1.<sup>a</sup> classe em 1/7/937, e a chefe de estação de 3.<sup>a</sup> classe em 1/1/950.



*Manuel de Sousa Alexandre* — Servente de 1.<sup>a</sup> classe em Santarém. Admitido como carregador em 21/2/917, promovido a aguileiro de 3.<sup>a</sup> classe em 21/12/920, e passou a servente de 1.<sup>a</sup> classe em 1/7/955.

*Artur Martins* — Fiscal do Pessoal de Trens — Lisboa. Admitido como carregador em 21/2/917, promovido a guarda-freios de 3.<sup>a</sup> classe em 1/3/920, a guarda-freio de 2.<sup>a</sup> classe em 1/1/922, e a guarda-freios de 1.<sup>a</sup> classe em 1/2/926. Depois de transitar por outras categorias, foi nomeado fiscal do pessoal de trens em 1/11/952.



*José dos Santos Patrício* — Chefe de estação em Barreiro. Admitido como carregador auxiliar em 25/5/917, passou a praticante em 8/8/917, foi promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 28/11/919, e a factor de 1.<sup>a</sup> classe em 25/6/925. Depois de transitar por outras categorias, foi promovido a chefe de estação de 1.<sup>a</sup> classe em 1/1/950.



*Joaquim Manuel Fino Pires Maduro* — Servente auxiliar da estação de Pavia, n.º 3310, encontrou uma carteira com vários documentos e a importância de 1.180\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

*António Ramos Júnior* — Servente auxiliar da estação de Lisboa T.P., n.º 18835, encontrou, no cais de passageiros, a importância de 400\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



### 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.

**Lusolindo**  
FÁBRICA MANUAL DE CALÇADO  
**JOSÉ PINHO DE LIMA**  
Fornecedor da Comp.ª C. Ferro Portugueses  
Exporta para Continente, Ilhas e África  
Rua Jaime Afonso S. JOÃO DA MADEIRA

## SUMÁRIO

AS CRIANÇAS E OS COMBOIOS ★ A VIDA DUM MAQUINISTA, Reportagens de Walter P. Wiss e Fotografia de Sigbert Maurer ★ RENOVAÇÃO DAS PONTES DA LINHA DA BEIRA ALTA, pelo Eng.º Óscar Amorim ★ ACTUALIDADES FERROVIÁRIAS ★ OS NOVOS CONCURSOS DO «BOLETIM DA C. P.» ★ NOVIDADES FERROVIÁRIAS ★ NOTICIÁRIO DIVERSO ★ DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS ★ PÁGINA DESPORTIVA, por Carvalho dos Santos ★ TALVEZ NÃO SAIBA QUE... Condensado por José Júlio Moreira APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves ★ A ORIGEM DO APITO DAS LOCOMOTIVAS, por Carlos de Brito Leal ★ BOM HUMOR ★ PESSOAL

NA CAPA: «O Homem e a Máquina», foto de Augusto Cabrita, 2.<sup>º</sup> prémio da Exposição de fotografias promovida pelo «Boletim da C. P.»

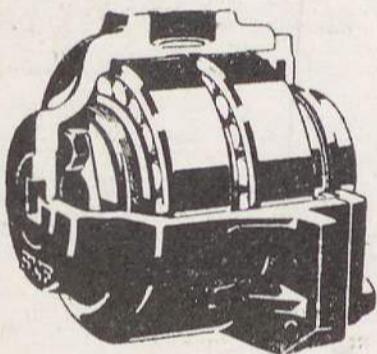
Mais de 1.000.000

### CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

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

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

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



**SKF**

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA

PORTE

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

### WIESE & C.ª, L.ª

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



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.ª**  
**RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)**

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.ª

## «SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA - Portugal

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

#### CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

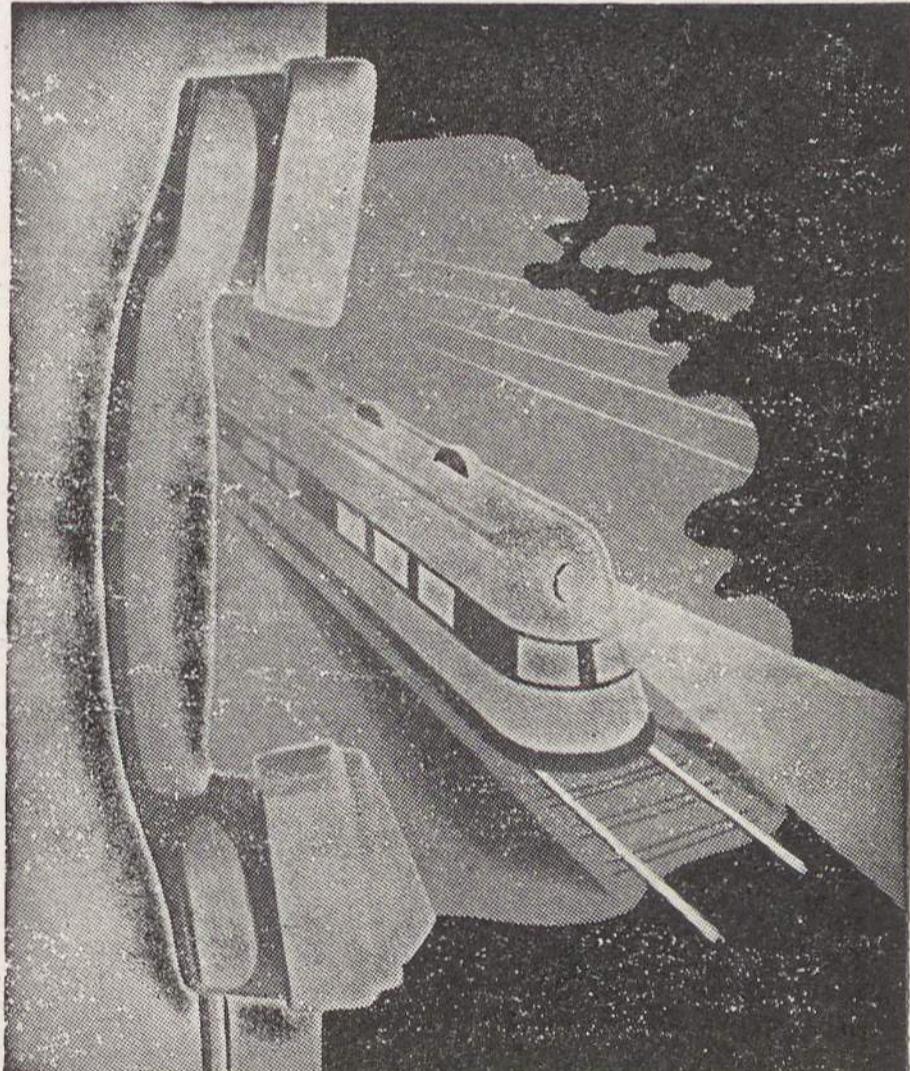
#### MATERIAL CIRCUULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

*em aço normal ou aço inoxidável  
sistema BUDD*

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO  
de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos  
CONDUTAS FORÇADAS

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



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.  
RUA FILIPE FOLQUE, 7, 1.º — LISBOA  
Telef. 1 (P. P. C. - 2 Linhas) - 6 7193 - Teleg.: Ericsson