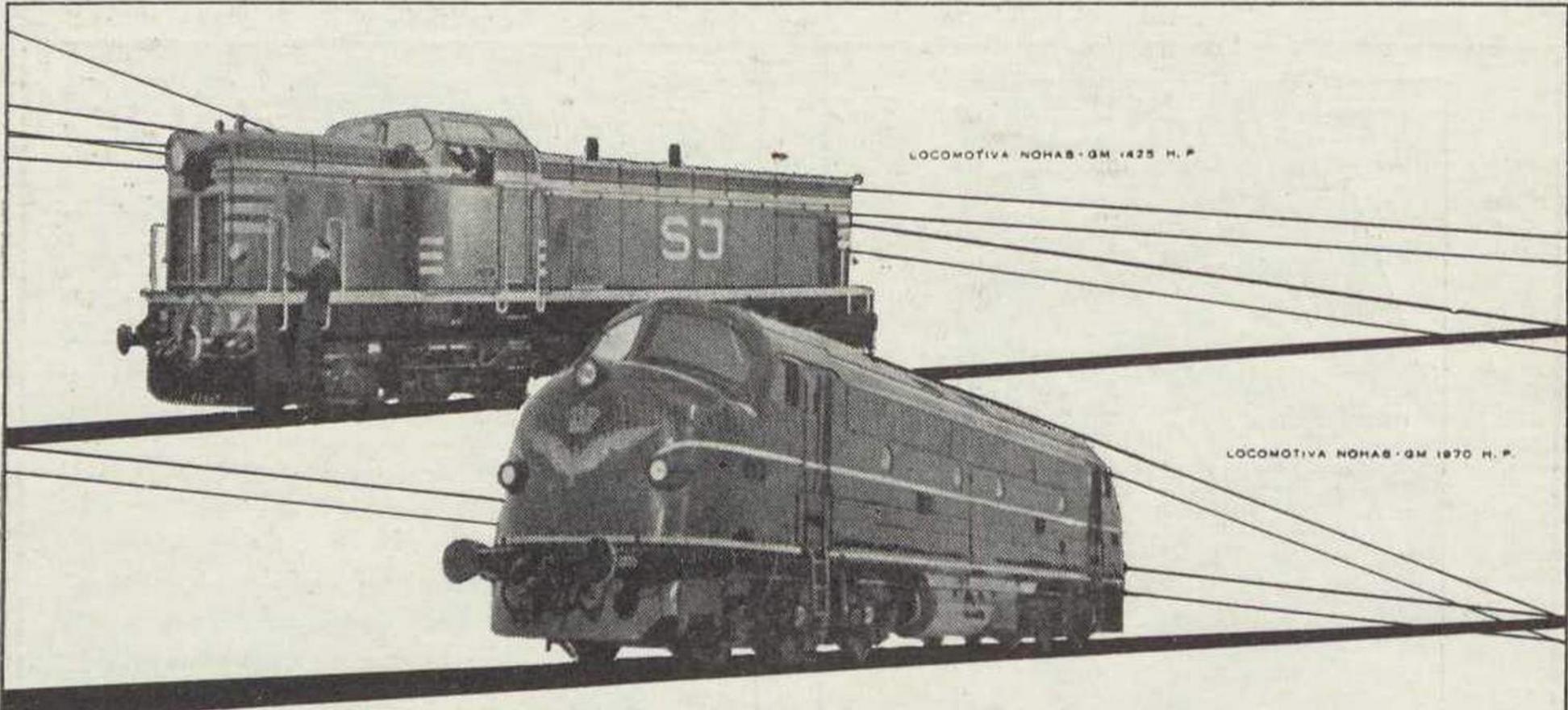


PARA TODOS OS VEÍCULOS AUTOMÓVEIS LIGEIROS E PESADOS

7-58
MABOR

SEGURANÇA
COMODIDADE
ECONOMIA



LOCOMOTIVA NOHAB - GM 1425 H.P.

LOCOMOTIVA NOHAB - GM 1970 H.P.

AS MAIS EXPERIMENTADAS LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉCTRICAS DO MUNDO, AGORA CONSTRUÍDAS NA EUROPA

NOHAB

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS, DIESEL-ELÉCTRICAS
OU HIDRÁULICAS, TRACTORES E AUTOMOTORAS

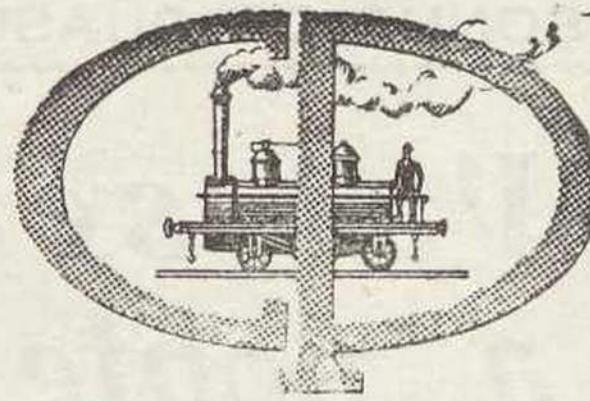
BOLETIM DA CP.



NUMERO 361

JULHO DE 1959

Boletim da



N.º 361 • JULHO 1959 • ANO XXXI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

Aniversário

COM o presente número, completa o Boletim da C. P. trinta anos. Nasceu de uma generosa ideia: a de facultar a todos os ferroviários um elemento de divulgação profissional para sua instrução e recreio.

A ideia foi realizada. Ao longo das muitas etapas já percorridas, o Boletim tem procurado, conforme sabe e pode, cumprir a missão para que foi criado.

Do velho Boletim de Julho de 1929, ficou a alma que nos tem animado e um programa que temos acompanhado.

Por isso, balanceando a tarefa cumprida, entendemos nada haver a corrigir ou a rectificar. Os propósitos inicialmente estabelecidos, são os actuais.

Nem sempre se acertou ou agradou? Somos os primeiros a reconhecer-lo, embora saibamos, também, que há sempre quem entreponha, em tudo, um desolador «mas...», assim como há sempre quem critique sem nada produzir...

Com os modestos recursos disponíveis e toda a nossa melhor boa-vontade, continuaremos pois, fiéis ao roteiro traçado há três décadas, pugnando cada vez mais por uma maior valia desta revista. E prosseguiremos firmemente, certos de que, como até aqui, não nos faltarão o costumado apoio e bom acolhimento de muitos dos nossos colaboradores, assinantes e leitores.

Vai ser construída a ponte sobre o Tejo

Prevê-se a travessia ferroviária

CONFORME o Ministro das Obras Públicas anunciou, foi aberto concurso público internacional, para a construção da ponte sobre o Tejo, que virá a ser uma das maiores pontes do mundo e a maior obra de engenharia até hoje realizada em Portugal.

A grandiosa construção, a executar em breve, constitui um dos acontecimentos mais relevantes da vida nacional contemporânea, quer como empreendimento espetacular, quer como símbolo de alto progresso, quer, ainda, como testemunho da capacidade técnica dos nossos engenheiros, já revelada nos an-

porque a travessia prevê a presença do caminho de ferro — congratulamo-nos, profundamente, com a execução da monumental obra, cuja construção acompanharemos com alvorocada expectativa.

* * *

A primeira tentativa concreta de solução do problema de uma ponte sobre o Tejo, ligando Lisboa à Outra Banda, data de 1876. Foi seu autor, Miguel Pais.

A ponte Miguel Pais, como então foi conhecida, com a extensão de 4 500 m., localizava-se entre o espião de Montijo e Xabregas e destinava-se simultâ-



Propostas apresentadas por estudos para a localização da ponte sobre o Tejo como foram sugeridas desde 1876

///

///

teprojectos da imponente obra — e que, em absoluto, patenteia.

Mais ainda, a ponte sobre o Tejo, em Lisboa, não será sómente uma afirmação de prestígio duma época de gestão pública, excepcionalmente fecunda, e um elemento de comodidade particular para cada um dos seus futuros utentes, — mas uma força de poderosa incidência, e elevado significado, na realização económica e social da Nação.

Como portugueses, e ainda como ferroviários —

neamente ao trânsito ferro e rodoviário. Essa localização, a montante do quadro da grande navegação, considerava-se vantajosa, e por duas vezes, a última em 1898, a Associação dos Engenheiros Civis se pronunciou a seu favor. Com tabuleiro duplo, custaria 3 000 contos, incluídos os acessos; com tabuleiro único, 1 700 contos.

Outras tentativas se registaram posteriormente. Referir-nos-emos a algumas.

Depois dos projectos do americano Lye, dos en-



Visão da ponte metálica Miguel Pais, primeira tentativa concreta de ligação continua entre Lisboa e a Outra Banda, estudada em 1876. Possuiria 4 300 m. de extensão e localizava-se entre Montijo e Xabregas. Destinava-se simultaneamente ao trânsito ferroviário e rodoviário

genheiros franceses Bartissol y Seyring e do português Proença Vieira, de pontes metálicas entre o alto de Almada e as proximidades da Rocha Conde de Óbidos, e de muitos alvitres, ligeiramente esboçados, foi em 1921, apresentado ao Governo outro projecto, da autoria do engenheiro espanhol Alfonso Peña Boeuf. A localização era próxima da agora em causa: na margem direita, cerca da Avenida D. Carlos (antiga Avenida Presidente Wilson); na margem esquerda, em Almada. Com a extensão total de 2 242 m. e construída em cimento armado, teria 13 arcos de 153 m., com a flecha de 40 m. acima do nível médio das águas do rio.

A comissão técnica nomeada para a apreciação do projecto, pronunciou-se a seu favor, mas em 1927, por dificuldades várias, foi o projecto indeferido por Conselho de Ministros.

Antes, em 1924, estava pendente do Parlamento um projecto de lei autorizando o Governo a conceder, por 25 anos, a construção e exploração de uma ponte de dois tabuleiros — caminho de ferro e estrada — entre o Montijo e Xabregas, devendo a altura do tabuleiro inferior, acima das maiores preia-mares, ser de 26 m.

Em 1925, novo projecto de lei foi pendente do Parlamento. Nele se consignava autorização para o Governo conceder, por 25 anos, a construção e exploração de uma ponte, viaduto, transportador ou túnel, entre as margens direita e esquerda do Tejo, no espaço compreendido entre Xabregas e Belém e entre Montijo e Trafaria. Qualquer que fosse o sis-

tema adoptado, ele deveria destinar-se ao caminho de ferro e à estrada.

Em Julho de 1926 novo projecto e requerimento de concessão foram apresentados ao Governo, devendo a ponte de cimento armado partir, na margem direita, do ponto próximo do Beato e, na margem esquerda, da península do Montijo, a montante, dizia-se, do futuro porto comercial do mesmo nome. Teria dois tabuleiros: o superior destinado à rodovia, o inferior à ferrovia.

Em 1934, o Ministro Duarte Pacheco assinava portaria que aprovava o programa do concurso e o caderno de encargos para adjudicação da concessão da construção e exploração, por 50 anos, da ponte sobre o Tejo, do Beato ao Montijo. Desde logo se anunciou a abertura do referido concurso. A ponte teria dois tabuleiros: um para estrada, outro para caminho de ferro, ou justapostos ou sobrepostos, e neste caso o superior seria destinado ao caminho de ferro. No cálculo da ponte deveria prever-se também a instalação de via dupla para eléctricos.

No estudo geológico então efectuado, afirmava-se que a principal dificuldade de ordem técnica e financeira a vencer na construção de qualquer ponte a montante de Santa Apolónia e a jusante de Vila Franca de Xira, seria a formação lodosa, de grande extensão e enorme espessura, que constitui o fundo do rio.

Três grandes firmas estrangeiras apresentaram propostas concretas. Mas, como não aceitassem o regime de concessão estipulado no caderno de encargos, o concurso foi anulado.

Em 1951, por ocasião do XIV Congresso da Associação Espanhola para o Progresso das Ciências, o eng. Peña Boeuf voltou a considerar o problema, numa memória, em que sugeria uma ponte suspensa entre Almada e Alto de Santa Catarina.

Será curioso notar que a construção da ponte que em 1934 se orçava em 550 mil contos, já em 1951 atingia um custo provável de 1 500 mil contos!

* * *

A construção da Ponte Marechal Carmona, em Vila Franca de Xira, há 7 anos, constitui uma primeira aproximação concreta da travessia do Tejo no seu curso inferior.

E ao contrário do que era legítimo prever, a ponte não diminuiu o interesse da construção de outra em frente de Lisboa.

Assim, por portaria de 16 de Junho de 1953 foi

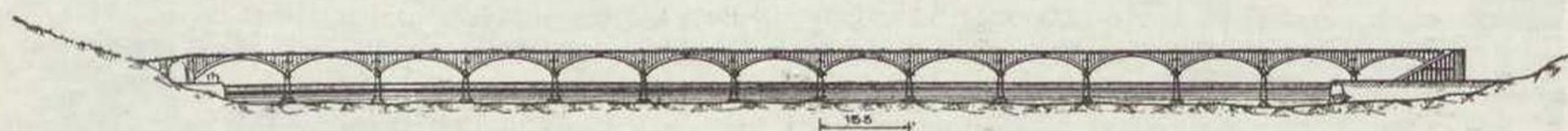
postas, a posição definitiva do Estado quanto ao meio de transposição mais conveniente, no que respeita ao caminho de ferro: a ponte ou túnel.

No fundo, põe-se aqui um problema simultaneamente económico e técnico, que o concurso esclarecerá.

Embora se admitam variantes quanto ao tipo de financiamento — que por imposição legal tem de ser assegurado pelo crédito externo, — a modalidade prevista é a da adjudicação de uma concessão, para a construção e exploração da ponte, com cobrança de portagens».

Referindo-se ao actual sistema de travessia por «ferry-boats», o Ministro asseverou que,

«qualquer que venha a ser a modalidade da solução escolhida, fica assegurada a manutenção do actual sistema de travessia por «ferry-boats»,



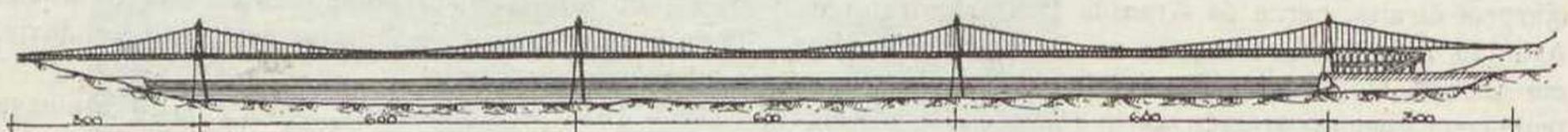
Projecto apresentado em 1921 pelo Eng.º Peña Boeuf. A ponte, com a extensão total de 2 242 m. a construir em betão armado, teria 13 arcos de 153 m. . Ligaria a Avenida D. Carlos (S. Bento) a Almada

nomeada uma comissão para estudar as ligações rodoviária e ferroviária entre Lisboa e a margem Sul do Tejo. O relatório apresentado por essa comissão tem a data de 13 de Abril de 1957. E é com base nele que de novo volta a encarar-se o problema da travessia entre as duas margens do Tejo, na área de Lisboa, agora entre o Monumento a Cristo-Rei, na margem sul, e Alcântara, na margem norte.

Para anunciar a abertura do concurso da grandiosa obra, o eng. Arantes e Oliveira, Ministro das Obras Públicas, reuniu, no SNI, a Imprensa nacional e

até ao limite do número de veículos equivalente a 10 % do tráfego da ponte. A utilização da via fluvial para o transporte de pessoas, fica inteiramente livre de qualquer limitação.

Uma circunstância que merece ser referida, é que se dá liberdade aos concorrentes para apresentarem os seus anteprojetos, moldados às suas técnicas de trabalho e às suas conveniências, embora com sujeição a um apertado condicionamento que o caderno de encargos anuncia circunstancialmente.



O 2.º projeto da ponte sobre o Tejo, apresentado em 1951, ainda pelo Eng.º Peña Boeuf, ligaria o Alto de Santa Catarina a Almada. Seria uma ponte pênsil, com 2 400 m. de comprimento e com 5 pilares centrais assentes no leito do rio.

estrangeira, a quem fez pormenorizada exposição da construção que em breve irá iniciar-se.

Referindo-se ao concurso que admite duas modalidades: ponte mista para caminho de ferro e estrada, e ponte sómente rodoviária, o Ministro afirmou:

«No que respeita ao tipo da obra, o caderno de encargos admite a apresentação de propostas para as duas modalidades de ponte mista e ponte só rodoviária. A intenção do Governo, quanto a esta última solução, revela-se na disposição que permite ao Estado, neste caso, pôr em funcionamento, a partir de 1970, um meio de ligação para o caminho de ferro, sem qualquer indemnização para o concessionário da ponte rodoviária. Relega-se assim para a fase de julgamento das pro-

Todavia o Ministério das Obras Públicas promoveu e tem já em pleno curso a elaboração de anteprojetos nacionais, de que foi incumbida uma equipa de especialistas portugueses — que os temos de grande valor neste campo da engenharia — chefiada pelo Prof. Eng. Edgar Cardoso. Dá-se assim uma oportunidade única à técnica nacional para fazer valer o seu merecimento em confronto com as técnicas estrangeiras».

Abordando as características da ponte, continuou o eng. Arantes e Oliveira:

«Trata-se necessariamente de uma ponte suspensa de grande vão central — não inferior a 1 000 metros — para perfeita garantia da exploração

Caminhos de Ferro de Benguela

1.348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas para passageiros e carga servindo as regiões de Benguela, Huambo, Bié, Moxico, Luanda, Congo Belga, Rodésias, Moçambique e União Sul-Africana

No Lobito: Hotel Terminus

Para viagens de negócios ou turismo
dirija-se às Agências

WAGONS-LITS-COOK

400 AGÊNCIAS NO MUNDO



Em Portugal Continental e Ultramarino:

Lisboa — Av. da Liberdade, 103 — Telef. 31537/8/9
31791/2/3

Porto — Palácio da Nacional — Pr. da Liberdade, 12
Telef. 25040

Coimbra — Largo da Portagem (Edifício do Turismo)
Telef. 5322-5333

Estoril — Arcadas do Parque — Telef. 060285

Luanda — Av. Marginal Paulo Dias de Novais —
C. P. 3500 — Telef. 4068/9

L. Marques — 49, Av. da República, Edifício Santos Gil — C. P. 1106 — Telefones: 3666-6888 6756

Trafilerie e Laminatoi di Metalli MILÃO

Cobre, Latão, Alumínio e Ligas

Chapas, fita, barras, perfis, arames, discos, cabos e tubos.

Perfis de liga de alumínio «FEAL», para portas e janelas.

Chapas onduladas de alumínio «RUFAL». Cabos de alumínio-aço.

Placas de cobre para caldeiras, barras para escoras, placas tubulares, etc.

AGENTES:

AGOSTINHO & MELO, Lda.

Rua Garrett, 36-3.^o

Lisboa — Telefone 3 4201

((DREWRY))

Locomotivas DIESEL fabricadas em Inglaterra pela The Drewry Car Company, Ltd.

Ao serviço da C. P. trabalham 6 locomotivas «Drewry» e mais duas foram recentemente adjudicadas para o caminho de ferro de Mormugão, na Índia Portuguesa.

Representantes em Portugal

HENRY M. F. HATHERLY, L.^{DA}

Rua do Comércio, 8 — LISBOA

do porto, o qual não admite mais de dois pilares assentes no leito do rio, a distâncias mínimas das margens que o caderno de encargos estabelece. Na margem norte, a ponte terá de ser prolongada por um extenso viaduto sobre a cidade, por forma que a extensão total da obra de arte virá a perfazer cerca de 3 000 metros.

As exigências da exploração portuária impõem, com efeito, uma altura livre sob a ponte de 60 a 70 metros, valores estes que envolvem, com a necessária segurança, as necessidades dos maiores navios. A superfície de rolagem para o tráfego automóvel ficará, assim, a 80 metros acima do nível do rio.

O tabuleiro rodoviário terá quatro faixas de rolagem com 3,5 metros cada — duas para cada sentido de circulação — e dois passeios, perfazendo uma largura total de 17 metros, além da faixa de separação dos dois sentidos do tráfego. Para circulação ferroviária fica prevista a via dupla electrificada.

O traçado geral da ponte, fixado com base

Constitui ainda um acidente notável no acesso sul à ponte, o nó de cruzamento com a futura estrada transversal de ligação à região da Costa da Caparica.

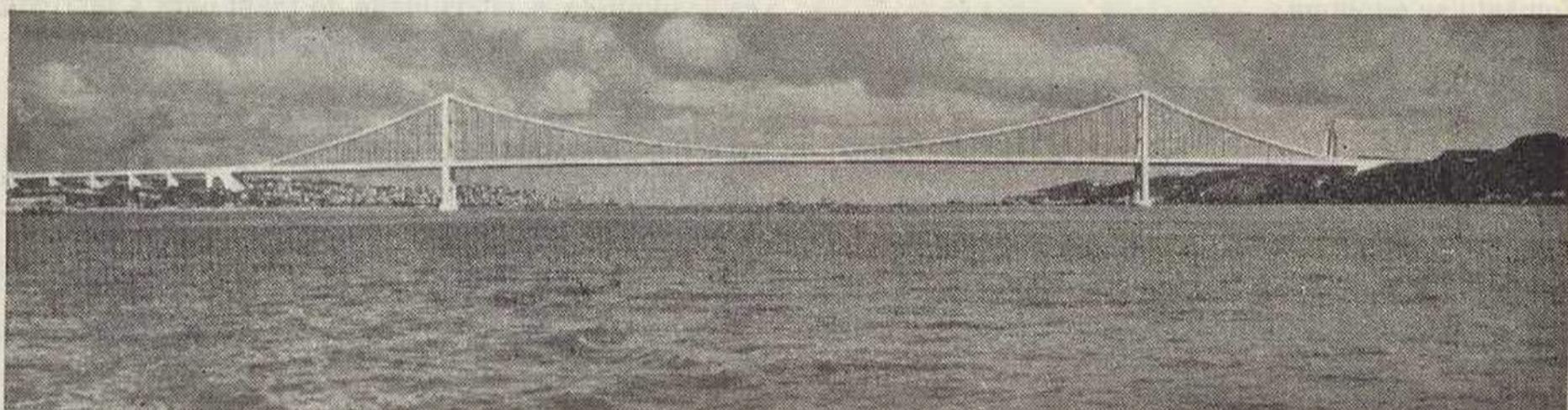
A construção dos acessos rodoviários fica incluída nas obrigações do concessionário. Os acessos ferroviários serão executados à margem da concessão, obrigando-se o Estado a tê-los concluídos em 1967.

Em suma, a obra abrangida pelo concurso compreenderá 2 quilómetros de ponte na travessia do rio, 1 quilómetro de viaduto na margem norte e cerca de 13 quilómetros de auto-estrada nos dois acessos rodoviários».

Aludindo às previsões estabelecidas para o tráfego na ponte, o Ministro disse ainda:

«O tráfego da ponte poderá atingir em 1970 cerca de 20.000 veículos por dia.

No caso da ponte mista, se vier a preferir-se esta modalidade, a exploração do caminho de ferro na travessia da ponte será necessariamente



Visão da nova ponte vista da entrada da barra. Com cerca de 3 000 m. de comprimento, a grandiosa obra compreenderá 2 000 m. de ponte na travessia do rio, 1 000 m. de viaduto na margem norte e cerca de 15 000 m. de auto-estrada nos dois acessos rodoviários

em cuidadoso estudo, corresponde a um alinhamento normal ao eixo do rio e projectando-se na margem norte um pouco a poente da estação marítima de Alcântara.

Nesta margem, o acesso rodoviário à ponte desenvolve-se na encosta poente do vale de Alcântara, com ligações sem cruzamentos de nível à zona de Alcântara, à Avenida Duarte Pacheco, à auto-estrada e à Avenida de Berna — a prolongar.

Na margem sul o acesso rodoviário será constituído por um troço da auto-estrada a prolongar ulteriormente — com cerca de 10 quilómetros de extensão. Próximo da saída da ponte, nas imediações do monumento a Cristo-Rei, situar-se-á a praça onde se localizam os postos de cobrança da portagem. Esta praça terá cerca de 600 metros de comprimento e 110 de largura, dimensões estas tornadas necessárias para que a paragem momentânea das viaturas não cause embaraços ao funcionamento da ponte. O tabuleiro rodoviário da ponte terá capacidade para 6 000 veículos por hora.

feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da rede nacional, que pagará a correspondente portagem ao concessionário da ponte. Para este efeito, fica dada no caderno de encargos uma garantia de tráfego mínimo anual, equivalente a quinze milhões de passageiros, um milhão de toneladas de carga e 80 000 carruagens ou vagões, números estes referidos a 1968, admitindo-se o ulterior crescimento anual de 2 % deste tráfego».

A finalizar, o titular da Pasta das Obras Públicas disse que dentro de 10 meses poder-se-á conhecer as propostas elaboradas pelos concorrentes e

«feita a escolha da solução mais conveniente e a adjudicação da obra, esta poderá ser iniciada cerca de um ano depois.

A construção demorará quatro a cinco anos devendo estar concluída portanto entre 1965 e 1966.

São certamente prazos de espera um pouco longos, mas perfeitamente justificados por isso que se trata de uma das maiores pontes do mundo,

a realizar aliás em condições que estão longe de serem das mais favoráveis, sobretudo no que diz respeito às fundações. Basta citar que o pilar sul do esquema-tipo terá de ser fundado a cerca de 80 metros de profundidade para atingir a formação rochosa, como é necessário».

* * *

Uma ponte, ligando as duas margens do Tejo, frente a Lisboa, assume relevo excepcional, independentemente mesmo dos grandes benefícios económicos alcançados com empreendimento de tão grande envergadura. Não é difícil prever que imprimirá à capital uma fisionomia nova, permitindo-lhe que tome na foz do Tejo o seu verdadeiro e majestoso lugar. Com ela dar-se-á ao mundo uma nova silhueta de Lisboa, tão característica como a Torre Eiffel simbolizando Paris, ou a Torre de Londres, marcando a velha capital de Albion.

Será curioso referir que o projecto enumerava fundamentalmente 3 soluções-tipo, cujos custos extraídos do Parecer da proposta de lei do II Plano de Fomento se apontam:

1.ª Solução — Ponte suspensa e túnel.

	Contos
1.ª fase de execução — Ponte suspensa para a ligação rodoviária	1 380 000
2.ª fase de execução — Túnel para a ligação ferroviária	830 000
Total.	<u>2 210 000</u>

2.ª Solução — Ponte suspensa para tráfego misto.

1.ª fase de execução — Ligação rodoviária	1 825 000
2.ª fase de execução — Ligação ferroviária	400 000
Total.	<u>2 225 000</u>

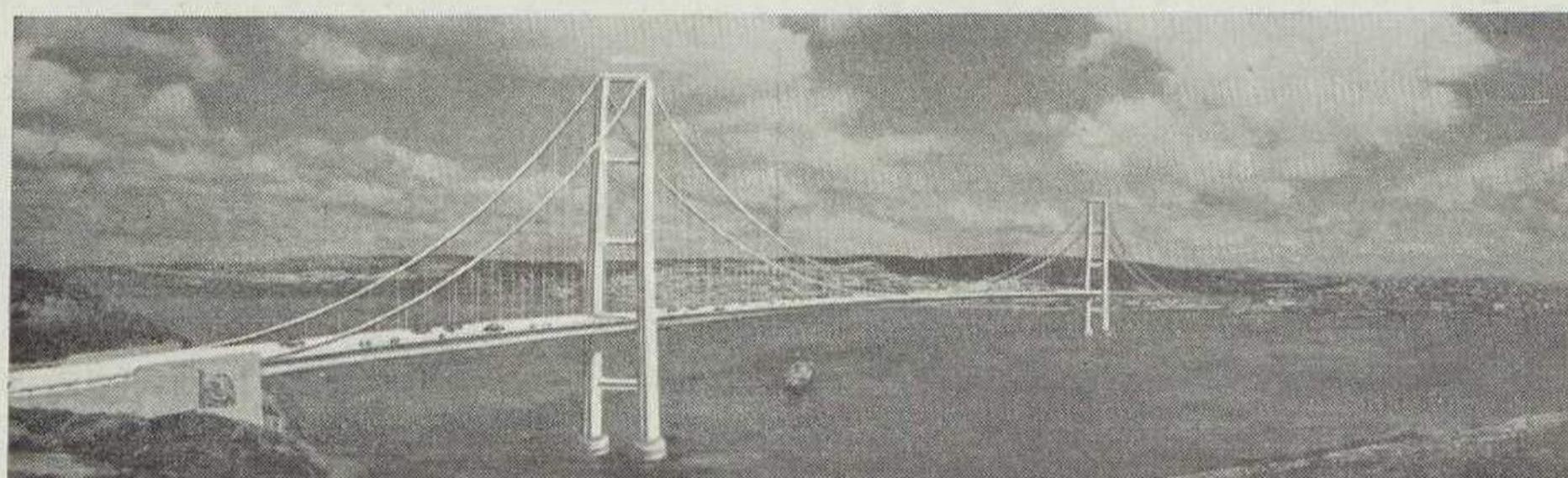
3.ª Solução — Túneis

1.ª fase de execução — ligação rodoviária	1 512 000
2.ª fase de execução — ligação ferroviária	830 000
Total.	<u>2 342 000</u>

Esta última solução — travessia por túneis — foi excluída, para o tráfego rodoviário, por demasiado onerosa e complexa. As condições do rio mostraram não ser possível o túnel perfurado, pelas dificuldades de acesso que ofereciam. E embora as condições do leito do Tejo não sejam ideais, chegou a pensar-se na construção de túnel em vala dragada. O túnel seria então construído em terra e transportado em partes para o rio, fazendo-se imergir os blocos até assentarem na vala. O sistema era porém mais dispendioso do que a ponte — para o caso rodoviário. Mas, porque os condicionalismos apontados ao túnel, diz-se, não são tão pertinentes para o aspecto ferroviário, está admitida a modalidade do túnel para a ferrovia. Só, todavia, em face das propostas a receber, se tomará posição definitiva.

Convém ainda acrescentar que aos montantes indicados há a adicionar, para qualquer das soluções, o custo das ligações terrestres, computado em 110 mil contos para a rodovia (se se considerarem, de princípio, só as vias de acesso directo) e de 270 mil contos para a ferrovia.

No que respeita ao caminho de ferro, os acessos implicam a transformação profunda das estações de Campolide e Lisboa-Rego, de onde partiriam as linhas com destino à ponte, através do vale de Alcântara. À saída, em Almada, a linha férrea bifurcar-se-ia, uma parte constituindo ramal com término na Caparica; a outra parte, destinada a enlaçar-se com as linhas do Sul e Sueste, possivelmente através de Amora, directamente a Pinhal Novo, ou, seguindo o rumo há muito projectado, por Cacilhas a Barreiro, por intermédio do Seixal.



A nova ponte, vista da margem sul, junto ao Monumento a Cristo-Rei. Com 15 m. de largura da faixa de rodagem rodoviária, além dos passeios, a ponte terá 80 m. de altura sobre o rio e únicamente 2 pilares. O vão central mínimo é de 1000 m. e o vão lateral 550 m.. Prevê-se via dupla ferroviária electrificada.



Panorâmica da futura ponte, vista do Castelo de S. Jorge. Com ela, dar-se-á ao Mundo uma nova silhueta da capital, tão característica como a Torre Eiffel simbolizando Paris, ou a Torre de Londres, marcando a velha Albion.

As Secções da Câmara Corporativa encarregadas de darem parecer sobre a previsão da ponte sobre o Tejo, reconheceram o fundamento desta, mas entendem que imperativos de ordem diversa ditam a indispensabilidade de sincronismo, na conclusão das duas fases, apontadas no projecto como sucessivas, de preferência.

A propósito deste ponto, e com toda a sua indiscutível autoridade, o Eng. Peña Boeuf, antigo Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Espanhóis (Renfe), e catedrático da Escola Nacional de Engenheiros, de Madrid, que foi também Ministro das Obras Públicas de Espanha e que há muito se dedica a estudo de pontes — é autor de diversos projectos entre os quais se destaca, conforme referimos, dois antigos da ponte sobre o Tejo, em Lisboa, e outro da ponte sobre o Estreito de Gibraltar — escreveu, em artigo publicado recentemente no «Diário de Lisboa»:

«É inegável que, se do ponto de vista geral, se quer decidir bem a sorte de Lisboa, fazendo, de uma vez única, a transformação necessária para dotar dos grandes serviços de uma capital esplêndida requer, parece imperioso que se aborde,

de um só golpe, o problema de resolver, simultaneamente, todo o seu sistema circulatório.

Mas, com a larga experiência que se tem das grandes dificuldades que, sob o ponto de vista político e administrativo cria a convenção de uma obra de tão grande envergadura, parece-nos natural que se desdobre a solução do problema, tornando-a primeiro viável para circulação rodoviária e de peões, e deixando, para ocasião mais longínqua, a da inclusão do sistema ferroviário, pois é evidente que os caminhos de ferro têm, intrinsecamente, complicações e problemas sob o ponto de vista legal e económico, que, por si sós, fazem inevitavelmente atrasar, e às vezes perigar as iniciativas de carácter geral».

Qualquer que venha a ser porém a solução escolhida — que será ditada, como sempre, tendo em conta os superiores interesses da Nação — a realização da monumental ponte constituirá, como afirma ainda o eng. Arantes e Oliveira, um marco miliário, não só na História das Obras Públicas em Portugal, como também na nossa Administração Pública, dadas as transcendentas consequências que dela advirão para o desenvolvimento fecundo do nosso País.

É assombroso o número de coisas impossíveis que pessoas resolutas chegam a realizar. Importa ser do número destas.



Um aspecto da sessão. À esquerda, um accionista no uso da palavra

A Assembleia Geral da C. P.

aprovou o Relatório e Contas do exercício de 1958

EFECTUOU-SE em 30 de Maio findo, a Assembleia Geral ordinária dos accionistas da Companhia para discutir e votar o Relatório e Contas do exercício de 1958 e eleger cargos vagos na Administração e Conselho Fiscal.

Presidiu à sessão o Sr. Dr. Bustorff Silva, secretariado pelos Srs. Drs. Pinheiro Torres e Mendes de Carvalho.

Usaram da palavra os seguintes accionistas: o Sr. Manuel Chaves Caminha — que reconheceu os esforços da C. P. para debelar o mal que há anos a atinge; o Sr. Raul Mendes de Carvalho — que lamentou que os accionistas não sejam chamados a desempenhar cargos de gerência; o Sr. Lucas Coelho dos Reis — que citou várias rubricas do Relatório e louvou a Administração; e o Eng.^o Cunha

Leal, que expôs algumas considerações sobre a situação da Companhia sobretudo à face da camionagem, cuja coordenação com o caminho de ferro o Governo já deveria ter há muito concluído.

O resultado da eleição para os cargos vagos, foi o seguinte: *Conselho de Administração*: Dr. Mário Reymão Nogueira — reeleito — e Eng.^o António de Castro da Costa Macedo; *Conselho Fiscal*: Drs. Augusto Victor Santos e Luís Lopes da Costa e Sr. Armando Bastos e Silva; *Assembleia Geral*: Drs. Bustorff Silva, José Maria Braga da Cruz, Armando Mendes de Carvalho e Arnaldo Pinheiro Torres, e ainda os Srs. Jaime Amado Pinto e José Martins Alves.

Por deliberação posterior do Conselho de Administração da Companhia, foi designado

para ocupar o cargo de Vice-Presidente da Companhia, o Sr. Dr. Mário Reymão Nogueira.

* * *

Segundo o Relatório, os resultados da exploração e do exercício foram os seguintes:

a) Receitas totais	760 673 491\$00
b) Despesas de exploração . . .	892 763 891\$00
RESULTADO DA EXPLORAÇÃO	<hr/>
c) Subsídios — encargos financeiros	— 132 090 400\$00
RESULTADO FINANCEIRO DA GESTÃO	77 633 447\$00
d) Despesas de 1.º Estabelecimento	<hr/>
RESULTADO DO EXERCÍCIO DE 1958	— 54 456 953\$00
	18 932 186\$00
	<hr/>
	— 73 589 139\$00

O deficit verificado é superior, em cerca de 6 000 contos, ao de 1957.

O Relatório assinala que a receita de tráfego ferroviário foi inferior em 7 443 contos à registada em 1957. Isso deve-se à acentuada

maior parte do aumento das receitas obtidas (60%) se deve ao progressivo desenvolvimento do tráfego na zona suburbana servida pela linha de Sintra.

No que respeita às mercadorias, diz-se ainda que, só as receitas dos transportes em regime de G. V. aumentaram (3%), o que não trouxe benefício compensador da quebra de 5,9% verificada com as mercadorias transportadas em P. V., dada a pequena parte que as primeiras representam na totalidade das receitas da Companhia.

Este ano a diminuição foi de cerca de 17 400 contos, dos quais couberam 4 000 ao tráfego de detalhe e 13 400 ao de vagão completo.

Nota-se que o transporte de P. V. está fortemente condicionado pela produção de 3 grupos de mercadorias — cereais, minérios e adubos — que por si só produzem mais de 60% das receitas do tráfego de vagão completo. E chama-se a atenção para um exemplo eluci-



O Presidente do Conselho de Administração da C.P., sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, ladeado, à direita, pelo novo Vice-Presidente, sr. Dr. Mário Reymão Nogueira, e à esquerda, pelo Administrador-Delegado, sr. Eng.^o Mário Costa

regressão no tráfego de mercadorias que desde 1956 vem dando receitas inferiores de ano para ano. Neste exercício, a receita proveniente do tráfego de passageiros ultrapassou a de mercadorias, com a agravante de não ser isso devido a um aumento excepcional dos volumes de transportes de passageiros, mas, principalmente, à diminuição dos quantitativos de transportes de mercadorias.

No tocante a passageiros, diz-se que a

dativo: bastará um mau ano agrícola para provocar uma forte quebra nestas receitas.

No que respeita ao transporte, considerado o material circulante utilizado, afirma-se que se tem atribuído o reduzido volume de tráfego ao facto de não ser suficiente o parque de material rebocado, implicando essa insuficiência demoras no transporte das mercadorias. A verdade, porém, é que a média da carga por vagão não ultrapassou ainda as 7 toneladas,

o que é pouco relativamente à capacidade de carga oferecida em média, por cada unidade.

As dificuldades que têm surgido quanto à falta de vagões, são devidas ao facto de as campanhas de adubos coincidirem quase inteiramente com as épocas de transporte de cereais. Ao mesmo tempo, porque nesses períodos andam sobrecarregados os transportes automóveis, são canalizados para o caminho de ferro os excedentes do tráfego por estrada.

Assim, durante longos períodos, os vagões circulam com pequenas cargas, contribuindo, por essa razão, para uma baixa produtividade neste sector da Empresa. Outro ponto a salientar: a despesa efectuada em 1958 com os combustíveis e força motriz para o material evidencia uma notável melhoria, proveniente por um lado da entrada em serviço do material eléctrico no troço Lisboa-Entroncamento e, por outro, da normalização do preço do carvão estrangeiro. Também se verificou redução na despesa com carvão para as locomotivas a

vapor — motivado também pela política de substituição da tracção a vapor.

No Relatório assinala-se ainda que a origem primária das dificuldades com que luta a exploração ferroviária é a falta de disposições legais ou regulamentares que normalizem o mercado de transportes. O caminho de ferro tem cumprido com as disposições da lei n.º 2008, mas a camionagem, sobretudo no tocante a mercadorias, não as cumpre. A indisciplina enorme que se verifica na camionagem de aluguer e particular tem vindo a traduzir-se em desastrosos efeitos — para os próprios e para o caminho de ferro. Se se notar que, segundo estudos recentes, é de 4 para 1 a relação entre o consumo de gasóleo necessário para transportar uma tonelada a um quilómetro, utilizando camiões pesados e utilizando comboios rebocados por locomotiva Diesel, poder-se-á avaliar do desperdício que apresenta um esquema de tráfego baseado numa tão livre como extraordinária concorrência dos meios de transportes.

Inauguração de um abrigo no apeadeiro de Couto de Cambezes, ramal de Braga

Foi recentemente inaugurado, com grande solenidade, estando presentes as autoridades administrativas, Governador Civil de Braga e presidente da Câmara Municipal de Barcelos, Governador Civil de Viana do Castelo, Eng.º Gonçalves Malhado, da D. G. T. T., Arménio Ferreira, Chefe da Secção de Via e Obras, um novo abrigo no apeadeiro de Couto

de Cambezes, bem merecedor deste melhoramento, devido ao seu elevado movimento de passageiros.

Depois de concedida a bênção pelo pároco da freguesia, foi cortada a fita simbólica pelo Sr. Governador Civil de Braga, seguindo-se a saudação de boas-vindas aos visitantes. Aproveitando-se do encontro, o Revd.º Francisco Pinto, abade da freguesia,

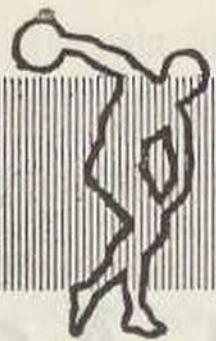
lembrou quanto se ficava devendo ao Director-Geral da C. P. pelo melhoramento realizado, o único feito há dezenas de anos em toda a freguesia

Os habitantes regionais, esperam a continuação dos melhoramentos com a construção da casa para uma guarda, prolongamento da plataforma e estabelecimento de um posto de despacho e venda de bilhetes.

Couto de Cambeses recebeu fidalgamente os seus ilustres visitantes e gentis minhotas cobriram-nos de flores, enquanto o numeroso povo os aplaudia com entusiasmo.

Um dos principais promotores desta simpática festa de motivo ferroviário, foi o sr. Eng.º Xavier da Fonseca, da D. G. T. T.





GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

Futebol no Entroncamento — Andebol e Basquetebol em Campanhã — Remo em Lisboa

Por J. MATOS SERRAS

Acarreira da equipa de futebol, do Grupo do Entroncamento, no Campeonato Nacional da 3.ª Divisão, não atingiu, mau grado o esforço despendido pelos atletas, o plano que seria para desejar.

A classificação final da 5.ª série da zona C, foi a seguinte:

1.º — Torres Novas; 2.º — Leões de Santarém; 3.º — União Vilafranquense; 4.º — Tramagal; 5.º — Alhandra; 6.º — Vitória de Lisboa; 7.º — FERROVIÁRIOS, e 8.º — União Operária.

Os resultados alcançados foram, em casa e fora, respectivamente:

Com os Leões (0-2 e 0-4); com o Vilafranquense (0-1 e 1-4); com o Alhandra (0-0 e 1-8); com o Tramagal (2-5 e 1-1); com o Vitória (2-1 e 0-5); com o Torres Novas (1-3 e 4-5) e com a União Operária (4-2 e 0-1).

Os ferroviários marcaram 16 golos e consentiram 42, sendo 5-12 na primeira volta e 11-30 na segunda. Os tentos foram obtidos pelos seguintes jogadores: Rocha (5), Carvalho (3), Palmeiro (3), Orges (2), Nunes (1), e Rosa (1) e Tavares (1).

* * *

A contar para o Campeonato Regional de Andebol de Sete (2.ª Divisão), os ferroviários de Campanhã venceram na primeira jornada o Rio Ave, por 15-6, e perderam na segunda, frente ao Académico de Braga, por 7-12.

* * *

O «cinco» de Basquetebol de Campanhã disputou a final do Campeonato Nacional Corporativo, com a Robbialac. No primeiro jogo, realizado no seu campo, os ferroviários derrotaram a magnífica equipa adversária por 45-37.

O jogo da segunda «mão» teve lugar em Sacavém. Os nossos representantes não conseguiram defender a vantagem alcançada no primeiro prélio e foram vencidos por 19-34. A Robbialac conquistou o título de Campeão Nacional.

* * *

Realizaram-se na Pista da Junqueira, em

Lisboa, as provas de Remo dos Campeonatos Regionais de Principiantes.

Em «Yolle» de 4 o Desportivo da C. P. classificou-se em 4.º lugar entre 7 concorrentes, e em «Yolle» de 8 ficaram em 3.º lugar.

Desportistas Ferroviários

Apresentamos este mês mais um árbitro de futebol. Trata-se de Salvador Garcia, escrivário nos Serviços Centrais e pertencente à Associação de Lisboa. Ainda recentemente, foi escolhido, uma vez mais, para dirigir um Benfica-Sporting, desta vez na categoria de júniores.





ENCONTRO COM MILÃO

OS LAGOS E AS MONTANHAS DA LOMBARDIA

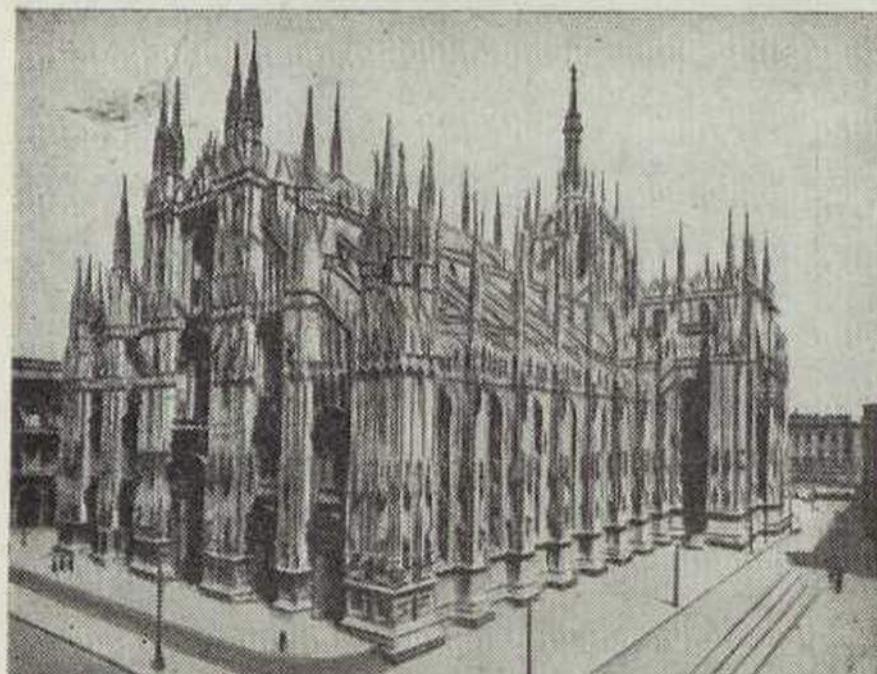
Por ARMINDA GONÇALVES

O sol irradia centelhas de ouro. A atmosfera queima. É um dia ardente, quase asfixiante. Estou no coração da Lombardia, em Milão, na «Piazza del Duomo». A grandiosa e riquíssima Catedral gótica, que guarda o corpo incorrupto de S. Carlos Borromeo, é uma imensa mole de mármore, faustosa, pesada, quase esmagadora, sobrepujada por finas agulhas filigranadas, na mais alta das quais se ergue a imagem de ouro da Virgem — a «Madonnina».

A arquitectura deste colosso não consegue dar-me a sensação de fuga para o céu, de comunhão com o infinito que tenho sentido diante das esguias Catedrais góticas dos países cinzentos e frios do Norte, que me parecem mais espirituais e mais emocionantes.

No interior, porém, as suas naves enormes e solenes e as suas altas colunas, toda a sua grandeza empolgante na penumbra cromática coada pelos vitrais, conduz-me à intimidade e à meditação.

Palácios imponentes sucedem-se em redor; num dos lados, um arco monumental dá ingresso à Galeria Vitor Manuel II toda coberta de vidro e ladeada de estabelecimentos; e, defronte do «Duomo», no meio da vasta Praça, ergue-se a estátua equestre do rei que, com Cavour, foi o verdadeiro criador da unidade italiana.



Nesta belíssima Catedral gótica a cidade de Milão reuniu todo o esplendor e a fé dumha época

Andando ao longo das ruas da grande cidade, mais comercial e industrial do que as outras cidades célebres da Itália, mas também com menos tradições artísticas, chego à Igreja de Santa Maria das Graças. No refeitório do Convento contíguo dos Dominicanos, bastante deteriorado pela vizinhança da cozinha e pelo vandalismo dos soldados estrangeiros que passaram ou se detiveram em Milão, o célebre fresco de



A grandiosa estação Central de Milão, onde se cruzam as linhas férreas de todos os pontos da Europa

Leonardo da Vinci, «A Ceia», deixa-me maravilhada mas também entristecida diante da estupidez e da maldade que não sabem poupar as grandes obras legadas pelo génio à humanidade.

Entro em seguida na antiquíssima Basílica de Santo Ambrósio construída no ano 374, ainda em vida do Bispo e Padroeiro da cidade.

Percorro o Castelo Sforzesco. Não se desvaneceu nele ainda a sombra do «Condottiero» Francesco Sforza nem a visão da opulência e do luxo que marcou, na corte de Ludovico il Moro e de sua mulher, Beatriz d'Este, o apogeu com o qual pretendiam superar a magnificência da corte dos Medicis. Leonardo da Vinci e Bramante deixaram ligados os seus nomes a este período esplendoroso da história do Ducado de Milão.

Cenas aqui passadas, imagens de pessoas célebres — os artistas, os escritores, os patriotas — os que sofreram a afronta dos governos estrangeiros e os que

lutaram pela libertação da Itália, ocorrem-me à lembrança.

À entrada do Cemitério Monumental, rodeado por outros ilustres milaneses, dorme no seu belo túmulo Alessandro Manzoni, o grande romancista de «I promessi sposi».

Mais longe e mais modestamente, repousa uma poetisa admirável: Ada Negri. Curvo-me comovida



A encantadora cidade de Como situada à beira do Lago do mesmo nome

perante a sua sepultura e digo-lhe que alimentei a esperança de conhecê-la, de lhe falar da sua maravilhosa e apaixonante poesia. Mas a morte malogrou o meu projecto.

Durante a última guerra, a grande metrópole ficou coberta de ruínas. Encontro-as ainda; mas também encontro as novas construções a que a moderna arquitectura deu uma fisionomia que se enquadra na vida trepidante da cidade: encheu-a de altos edifícios geométricos. A grandiosa Estação Central dos Caminhos de Ferro torna-se quase anacrónica situada num dos mais modernos bairros — a vasta Praça da República.

Com a fachada de estilo neo-clássico dominando a Praça do mesmo nome, eis o celeberrimo Teatro Scala. A sua sala de espectáculos é maior mas não é mais bela do que a do nosso Teatro de S. Carlos. Contudo, a fama das suas temporadas de ópera e de concertos e o nome glorioso dos artistas que por ele têm passado, bastam para atrair a nossa imaginação.

Toda a região da Lombardia é duma beleza fascinante. Ao norte, a cortina dos Alpes com suas neves eternas e lagos de extraordinária beleza, é um prolongamento da paisagem suíça, porém menos grave, menos severa. Ao sul, o fertilíssimo vale do Pó separa-a da Emilia Romagna.

Passear de barco sobre as águas serenas dos Lagos de Como, de Lugano e Lago Maior ou contornar as suas margens cuja sedução me empolga, é um dos grandes prazeres que fico a dever à Vida. As águas são, por vezes, cristalinas e transparentes e, na sua superfície pulida e rutilante, reflecte-se a infinita gama dos verdes dos ciprestes, dos pinheiros, dos loureiros, das laranjeiras, dos limoeiros, doutras árvores de frutos, dos arbustos e, de onde em onde, a resplandente brancura da neve e as encostas sinuosas das monta-

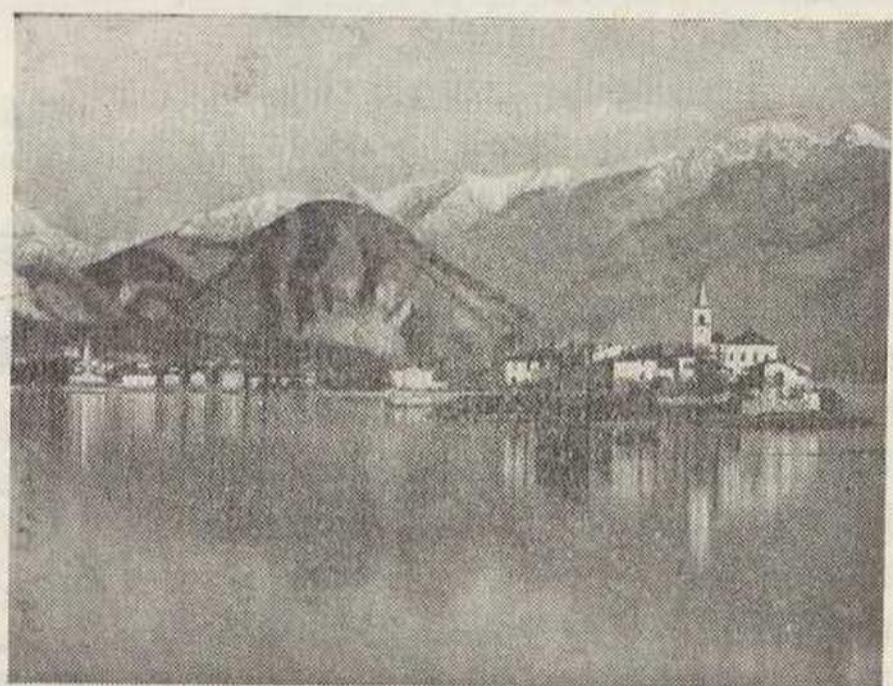
nhas. O colorido das flores mistura-se aos verdes do arvoredo e dos prados. Os jardins, em socalcos, povoados de estátuas, descem até à margem. Verdura, céu azul, água azul, reflexos de casas e de palácios, de torres de igrejas e de perfis de montanhas, dão-lhe um encanto especial.

Das inúmeras povoações das margens, ressalta a beleza de Bellaggio situada junto do promontório que quase divide em dois o Lago de Como. Mais ao norte, Menaggio partilha do mesmo sedutor panorama. A antiquíssima cidade de Como aninha-se numa curva do seu Lago.

Outra povoação fascinante é Stresa, rodeada dum pitoresco que é, talvez, o mais belo do Lago Maior, no meio do qual se revê a paradisíaca Isola Bella com seus jardins maravilhosos e os terraços do Palácio Borromeo. À beira também do Lago Maior, Pallanza é outra formosa estância de vilaçatura e de turismo.

De não menos interesse é a região italiana do Lago de Lugano. Entre as margens suíças e as margens italianas a diferença é sensível na fisionomia humana tal como no carácter urbano. Algumas das povoações marginais são encantadoras. As palmeiras fazem ali a sua aparição e um ar quase meridional nos envolve.

Só conheço de passagem e a distância o Lago de Garda — e, no entanto, ir a Gardane, subir à colina



Lago Maior - A Ilha dos Pescadores e a povoação de Baveno.
O Lago parece um espelho

de Gargnacco para contemplar o «Vittoriale», onde repousam as cinzas de Gabriele d'Annunzio, e recordar aí algumas das suas páginas imortais, é uma das minhas ambições até agora irrealizadas.

Os sucessos dizem-nos para continuar, como os reveses nos dizem para recomeçar.

P. Sertillanges S. J.



A companheira do «Sud-Express»

Por GUERRA MAIO

TINHAMOS partido de Paris—Eduardo Monteiro e eu—no «rápido» das 8 horas, em direcção a S. Sebastião, onde, horas depois, deveríamos tomar o «Sud-Express» para Lisboa. Os passageiros, que enchiam o compartimento da 1.^a classe, desceram em Poitiers e Angoulême. Ficámos só nós e uma rapariga francesa ou dos países do Norte, loura, nutrida de carnes, mas esbelta, e de olhos docemente azuis, sensuais e prometedores, a qual, depois de ter lido e relido as revistas que trazia, e de se descalçar repetidas vezes, deu em implicar com as almofadas do assento, atirando-lhes, com regularidade, safanões e olhando-nos com inveja da nossa tranquilidade, fruto de farta experiência de viagens...

Passado Bordeus chegámos à fala e logo nos informou que o seu destino era Madrid e como lhe disséssemos que éramos portugueses, saudou-nos com exuberante afecto, pois, disse, desejava ardente mente passar uma temporada no nosso País. Lamentámos que não viesse imediatamente pois teríamos o doce e inefável prazer da sua companhia. Não. Ia para Madrid aperfeiçoar-se na língua castelhana, que conhecia apenas teóricamente... Como não tivesse destino certo, pergunt

tou-nos se não conhecíamos um hotel modesto e discreto onde se pudesse alojar segundo os seus meios. Indicámos-lhe dois e a conversa animou-se. O meu companheiro, rapaz insinuante e sabendo fazer um agradável jogo de palavras, foi o preferido nas suas



No compartimento ficámos só nós e uma linda garota francesa, de olhos docemente azuis, sensuais e prometedores...

União dos Sindicatos dos Ferroviários

Foi recentemente publicado o Relatório e Contas da Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários.

Conforme nesse documento se regista a U. S. F. congratula-se com o êxito de algumas diligências que conseguiu para a classe ferroviária, citando em particular os trabalhos que tiveram lugar para a elaboração do Regulamento da Caixa de Previdência dos Ferroviários e ainda a concessão de assistência clínica e abono de subsídio de doença ao pessoal dos quadros auxiliares, nas mesmas condições do pessoal dos efectivos.

Dos elementos que acompanham o Relatório, evidencia-se o valor da assistência que a U. S. F. vem prestando aos associados dos Sindicatos Unidos e, com maior latitude ainda, aos seus agregados familiares. A quantidade de beneficiários atendidos tem sido, nos últimos 7 anos, de:

1952	29 385
1953	36 215
1954	40 512
1955	42 664
1956	43 096
1957	44 173
1959	46 619

Independentemente das providências tomadas em

1958 quanto à disseminação da Assistência em relação a determinadas zonas do País — como sucedeu, por exemplo, com os novos contratos para a prestação de serviços estomatológicos em Beja, Guarda e Viana do Castelo — foram ainda postas em prática novas modalidades tais como a criação de subsídios para tratamentos hidrológicos e ainda, para internamentos hospitalares, com fins ou não cirúrgicos.

A U. S. F. gastou em Assistência Médica, Cirúrgica e Hospitalar dispensada a ferroviários, no exercício de 1958, a importante verba de 1 563 451\$70. Subsidiou 567 operações cirúrgicas, 54 internamentos hospitalares, 42 444 consultas médicas, 1 921 análises, 394 radioskopias e 1 239 radiografias.

No relatório afirma-se que a União continuará envidando os seus máximos esforços para a melhoria das condições de vida da classe ferroviária procurando principalmente a correcção do Acordo Colectivo de Trabalho e a subida de vencimentos dos ferroviários.

No que respeita à situação económica da U. S. F., uma vez mais se verificou equilíbrio financeiro. Apesar de uma mais ampla Assistência proporcionada aos associados e suas famílias, foi possível encerrar-se o exercício de 1948 com um saldo positivo de 56 544\$30.

confidências misturadas com palavras cheias de admiração e de ternura; e a conversa continuou, a dois, até Irun.

Naquela altura convidamo-la a vir na nossa companhia até S. Sebastian, que então — estávamos no início do estio — começava a animar-se, e onde jantámos. Não, não era possível, desculpou-se. Estava muito fatigada e preferia ter em Irun umas horas de repouso. Quando mais tarde subfámos, em S. Sebastian, para o «Sud-Express», ela lá estava à janela, como que à nossa espera. Desejou-nos boa viagem e Eduardo Monteiro, enquanto eu ia para o meu compartimento, ficou com ela a conversar, no corredor, em animada prática da língua francesa. A conversa durou, porque Eduardo só tarde se deitou e foi-me dizendo, do que eu já então me havia apercebido, que aquela rapariga insinuante embora não fosse, em verdade, uma aventureira, parecia-lhe contudo não ter destino certo na vida...

Quando, um mês depois, me preparava para voltar a Paris, perguntei-lhe se tinha tido notícias dela. Não. Nem um simples bilhete postal! Aliás, acrescentou, não tinha havido qualquer «flirt» entre ambos. Apenas se limi-

tara a ser um informador amável, dum senhora em apuros.

Acontece porém que logo no dia seguinte Eduardo me telefonava desolado e aflitíssimo. Havia recebido no escritório um lacônico telegrama de Madrid da nossa encantadora companheira, dizendo-lhe que, na semana próxima, chegaria a Lisboa para passar 8 dias em casa dele. O quê, sem ser convidada? Ah, não! Aquilo não podia ser, até porque se lhe agradava uma conquista, não gostava de ser conquistado. Aquela mulher de olhos azuis, como a virgem de um quadro da escola moderna, metia-se, sem a menor cerimónia, em sua casa e na sua consciência! Mas pior ainda, Eduardo era casado com uma senhora extremamente ciumenta...

Sem demora escreveu-lhe, que partia imediatamente para França, em viagem inadiável de negócios onde se demoraria algum tempo. Se passasse por Madrid, não deixaria de a procurar e, chegando a Paris, lhe escreveria. Dito isto recolheu-se aflito ao mais rigoroso isolamento e a doce companheira do «rápido» de Hendaia ainda hoje está à espera de notícias.

Tinha razão Napoleão, quando dizia que em amor o ganho está exactamente na retirada — a tempo...!

Apontamentos FEMININOS

notas & modas



Por CAROLINA ALVES

Cultivemo-nos

Nem a todos é permitido, por diversas razões, poder cultivar-se nas escolas, e, — digamos de passagem — quantas vezes aprendemos mais, observando na vida real do que nos bancos duma escola?! Mas, para tal, é necessário saber ver, ouvir, ler e pensar. O contacto com o próximo, seja ele o mais simples, é uma constante lição. Quantas expressões a decifrar? .. Dele procuremos aproveitar o que for bom e útil e desprezar o que não preste.

A cultura não se baseia apenas em decorar livros e amontoar conhecimentos na cabeça para alcançar diplomas que nos garantam posições vantajosas na vida.

A cultura do intelecto consiste na arte de saber desenvolver os sentidos, aguçar a sensibilidade e estilizar o espírito de modo a torná-lo profundo e luminoso pela verdade, meditação e expansão.

O género humano é uma maravilhosa invenção do Criador dotado das mais belas e ricas faculdades a que um espírito sadio pode dar realce e brilho.

Estamos mais armados do que pensamos. Devemos ter confiança em nós próprios e aproveitarmos o tempo em estudar e reflectir para que se obtenha a evolução progressiva e fecunda.

Em geral, não são os que «falam barato» que contam, porque, embora «a palavra seja de prata», — «o silêncio é de ouro».

Os mais concentrados, por vezes, os mais modestos, têm a virtude de saber pensar maduramente e resolver melhor.

É raro haver palavra fácil e precisa. No entanto, não é impossível. Felizmente, há pessoas dotadas de qualidades verdadeiramente excepcionais, que se sabem cultivar e alcançar graus de superioridade dignos de todo o nosso respeito e admiração.

Estas possuem a chave do segredo da psicologia acertada da vida humana.

Procuremos, pois, interpretar também o verdadeiro sentido das coisas, desenvolvendo os sentimentos, a inteligência e aumentando assim — numa palavra — uma cultura sólida e proveitosa.

Convém saber...

Se tem uma máquina de lavar, um frigorífico ou qualquer outra máquina eléctrica, não deixe de os ter ligados à terra como aconselham todas as regras de segurança neste capítulo.

Dirija-se para isso a um profissional consciente. Muitos acidentes se têm dado porque foram



Um bonito e fresco conjunto

desprezadas estas precauções elementares. De qualquer forma, não toque nos elementos refrigeradores da câmara congeladora, se tiver as mãos molhadas e se o frigorífico estiver ligado à corrente.

Também para as máquinas de lavar, dado o contacto permanente com a água, todos os cuidados são poucos, e aqui, mais do que em qualquer outro aparelho eléctrico, são necessárias as ligações à terra.

Pastelão de aletria

Cozem-se 200 gramas de aletria com uma cebola em água ligeiramente salgada. Cozida, mas inteira, escoa-se. Na água da cozedura desfazem-se duas colheres das de sopa, de farinha de trigo, um pouco de leite, duas colheres das de sopa de manteiga e queijo parmesão. Leva-se este molho ao lume a engrossar e mistura-se com a aletria. Barra-se de manteiga um prato de ir ao forno, deita-se nele a aletria com o molho e cobre-se com uma pequena camada de puré de batata.

Coze até ficar com cor alourada.

Pudim de batata

Faz-se um puré de batata com leite, manteiga e uma clara em neve.

Com este puré se forra uma forma alta e redonda e dentro deita-se o recheio de carne, ficando por último, a cobrir, uma ligeira camada de puré.

Vai ao forno a alourar levemente, e depois de desenformado cobre-se com molho branco, enfeitando-se com folhinhas de alface ou raminhos de agrião.



Por J. MATOS SERRAS

Temática dos Caminhos de Ferro

Apresentamos uma linda série de 6 valores, emitida pela Checoslováquia no ano de 1956, por ocasião da Conferência Europeia de Horários dos Comboios de Mercadorias, realizada na cidade de Praga. Os selos representam diversas locomotivas, sendo cinco a vapor (de 1846, 1855, 1945, 1952 e 1955) e uma eléctrica (1954).



Marcofilia

No dia 9 de Novembro de 1956 foi apostado em Praga um carimbo especial comemorativo do primeiro dia de circulação desta série.



Literatura Filatélica

Vimos uma revista brasileira de material automóvel que reproduz os selos com motivos alusivos a este meio de transporte. Interessante temática que ficaria bem nas colunas do Boletim do nosso Automóvel Clube.

Curiosidades

Consta que foi em 1852 que se realizou a primeira exposição de selos de correio, em Bruxelas, organizada por um entusiasta chamado Van der Meulen.

Recenseamento Filatélico

Filatelistas ferroviários:

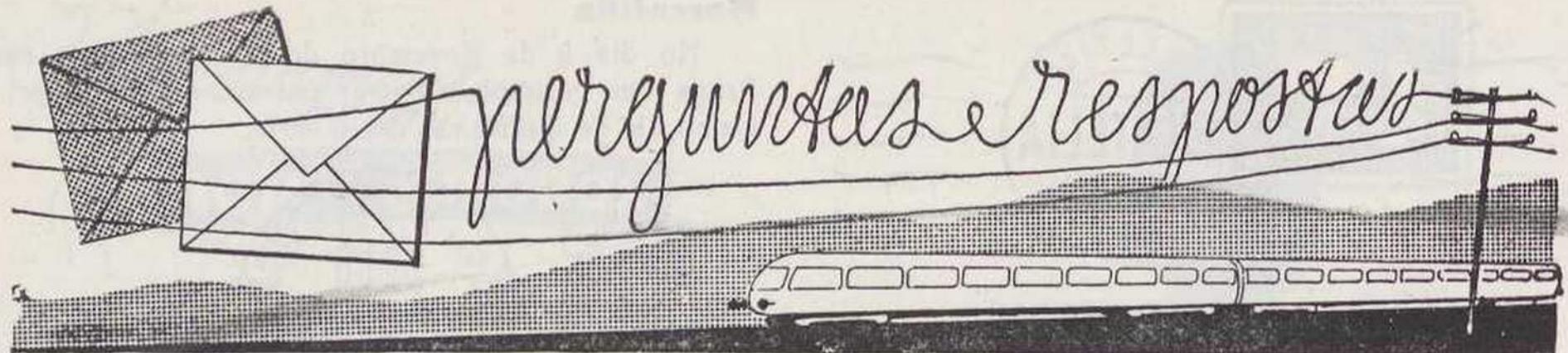
Mário Rodrigues Dias da Silva, rua Dr. António José de Almeida, 30-D.^o — Barreiro.



Notas Pessoais

Integrada em excursão promovida por este Boletim, partiu em visita de turismo à Dinamarca, Suécia e Noruega, a Sr.^a D. Arminda Gonçalves, escriturária da Divisão de Exploração.

Esta nossa ilustre colaboradora — que igualmente escreve, com muita distinção, no jornal «Diário de Lisboa», apresentará, oportunamente, para todos os nossos leitores, uma valiosa série de «Impressões de viagem» sobre os países visitados, crónicas que, como as anteriores, confirmarão indiscutivelmente o elevado mérito das suas produções literárias — por isso mesmo tão apreciadas por todos os que lêem esta revista.



Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2122/Cons. n.º 283-M — Quando a circulação das automotoras for assegurada por máquinas e carruagens, como devem ser classificadas as perdas de tempo em trajecto por os maquinistas não conseguirem fazer as marchas previstas no Livro-Horário?

Resposta — As perdas de tempo em trajecto, por menor andamento, devem ser classificadas:

- À «Tracção» se a substituição das automotoras por máquinas e carruagens se fizer por motivo de avaria nas automotoras ou por conveniência do Serviço de Tracção;
- A «Diversos» se a substituição das automotoras se fizer por conveniência da exploração, como, por exemplo, nos casos de afluência de passageiros.

///

Pergunta n.º 2123/Cons. n.º 284-M — O pessoal da Via avisou que, devido ao mau estado da linha, os comboios não podiam passar em determinado ponto quilométrico com velocidade superior a 30 quilómetros à hora.

Peço esclarecer qual o modelo que deve ser utilizado para tal fim, pois há quem seja de opinião que, neste caso, deve ser estabelecido o modelo M 126 que, no número 8, diz que: «O seu comboio não deverá ultrapassar a velocidade de ____ Kms. à hora no percurso de ____ a ____».

Resposta — De harmonia com a Instrução n.º 2542 deve ser fornecido, em tais casos, o mod. M III que foi criado para avisos de precauções em plena via.

O n.º 8 do mod. M 126 utiliza-se quando nas composições dos comboios sejam incluídos veículos sujeitos a um limite de velocidade.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2124/Cons. n.º 343-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado. (P.V.)

De Celorico de Basto para Rossas

50 atados de madeira de aglomerados de castanho prensada 3750 Kgs.

Distância 231 Kms.

Tarifa Geral 2.ª classe

183\$95 × 3,75	=	(89\$82
18\$00 × 3,75	=	67\$50
Manutenção	Trasbordo = 16\$00 + 16\$00 =	
	32\$00 × 3,75 =	120\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$08
Total		881\$40

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde.

Distância 231 Kms.

Aviso ao Públ. B. n.º 140

231 × \$35 × 3,75 =	305\$19
18\$00 × 3,75 =	67\$50

Manutenção

Trasbordo (Aviso ao Públ. B. n.º 141)

10\$00 + 10\$00 =	
= 20\$00 × 3,75	75\$00

Registo

Aviso de chegada

Arredondamento

Total	449\$70
-----------------	---------

Esclarece-se que à madeira nacional prensada, é dado o tratamento tarifário de «madeira nacional, não designada, desbastada ou serrada», conforme instruções dadas em 4 de Junho de 1958 expediente n.º 13 001-EFM., — por intermédio das Secções de Fiscalização das Receitas.

///

Pergunta n.º 2125/Cons. n.º 344-F — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (G. V.)

2 cx. c/ nêsperas fruta fresca	98 Kgs.
3 cabazes c/ laranjas	150 "
	248 "

De Estombar-Lagoa para Lisboa-Rego.

Tarifa Especial n.º 1 de G. V.

200 × 0,25 =	50\$00
Registo	3\$00

Aviso de chegada	1\$00
Total	54\$00

Resposta — Está errada a taxa apresentada. Segue discriminação como corresponde:

Distância 398 Kms. Aviso ao Públ. B. n.º 100

398 × \$50 =	199\$00
199\$00 × 0,25 =	49\$75

Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00

Arredondamento	\$05
Total	53\$80

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

Esta é uma das cidades mais belas e tradicionais de Portugal, e que apresenta a curiosa característica de os comboios circularem, livremente, sem resguardos, através da principal artéria do grande centro populacional.

As respostas dos nossos assinantes devem ser remetidas até ao fim do mês, em simples postal, para a estação de Santa Apolónia. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

N.º 25

QUE CIDADE É ESTA?

Resultado do Concurso N.º 23

Solução: — Chefe de Estação de 2.ª classe.

Foram premiados: — José Baptista Rocha, maquinista de 2.ª classe do Barreiro; Júlio César de Almeida, factor de 3.ª classe de Porto-Alfândega, e João Cecílio, operário na Oficina de Creosotagem do Entroncamento.



Foto Vitorino Andrade



Recolha automática de malas de correio

Em algumas linhas férreas dos E. U. A. está-se utilizando, com resultados muito satisfatórios, o novo sistema de recolha de malas de correio que a gravura mostra e que consiste na colocação da saca da correspondência, provinda das diferentes localidades, num suporte junto à via férrea. À passagem do comboio, e sem que este pare, é feita a recolha da saca, directamente para a carruagem-ambulância postal.



Para tomar parte nas festas da Feira das Indústrias Britânicas — que decorreram em Lisboa, com extraordinário brilhantismo e que tiveram a graciosa presença da Princesa Margarida Rosa, da Inglaterra — desembarcaram na nossa estação de Santa Apolónia, duas bandas regimentais escocesas — The Queen's Own Cameron Highlanders e os Scotts Guards — que desfilaram, tocando, até ao Terreiro do Paço. Eis alguns aspectos da sua chegada à capital.

Um extraordinário transporte

Gelo do Círculo polar para o Equador

Partiu há pouco tempo do Norte da Noruega, com destino ao Continente Africano Médio, um camião com uma grande carga de gelo. Tratava-se de um curioso e original empreendimento que se propunha conduzir de Mo I Rana, na Escandinávia Setentrional, ao Gambão, na África Equatorial, ao longo de um extenso percurso de 12 mil quilómetros, exactamente 3 000 quilos de gelo, extraídos da calote polar. A viagem demorou 20 dias, pelo itinerário que a gravura mostra na página seguinte, e com uma oscilação de temperatura da ordem dos 60º centígrados desde o início ao termo da jornada — este, o Hospital do Dr. Schweitzer, em Lambaréné.

Poderá perguntar-se, e muito naturalmente, porque se escolheu a estrada e não a via aérea — que pareceria a mais indicada — para um transporte desta natureza. A resposta é simples: a expedição, apesar das numerosas dificuldades que comportava, foi inteiramente realizada para poder organizar-se um concurso de prognósticos que a T. V. norueguesa promoveu com o seguinte ponto interrogativo:

Qual a quantidade de gelo que chegará ao ponto de destino? Os técnicos calculavam-na em mais de 2 3, com a condição, bem entendido, de que o gelo fosse convenientemente isolado.

Mas reconstitua-se, para os nossos leitores, toda a curiosa história deste estranho empreendimento. Cônscios do valor propagandístico desta viagem,

técnicos especializados no fabrico de reservatórios especiais de vidro, pertencentes a 5 países, organizaram, em tempo recorde, em inteira comunhão de interesses, o monumental invólucro que serviria para acondicionar o bloco glacial. E a esse objectivo, um outro veio juntar-se, este de carácter altruísta: ao longo do trajecto a vencer, a expedição iria recolhendo dádivas de medicamentos destinados ao Dr. Schweitzer. Este, consultado previamente, tinha estabelecido uma lista das necessidades mais urgentes para o seu Hospital. A acção teve o maior êxito e aceitação. No total, cerca de 900 quilos de produtos farmacêuticos estão chegando a Lambaréné, repartidos 300 quilos por comboio e 600 por barco.

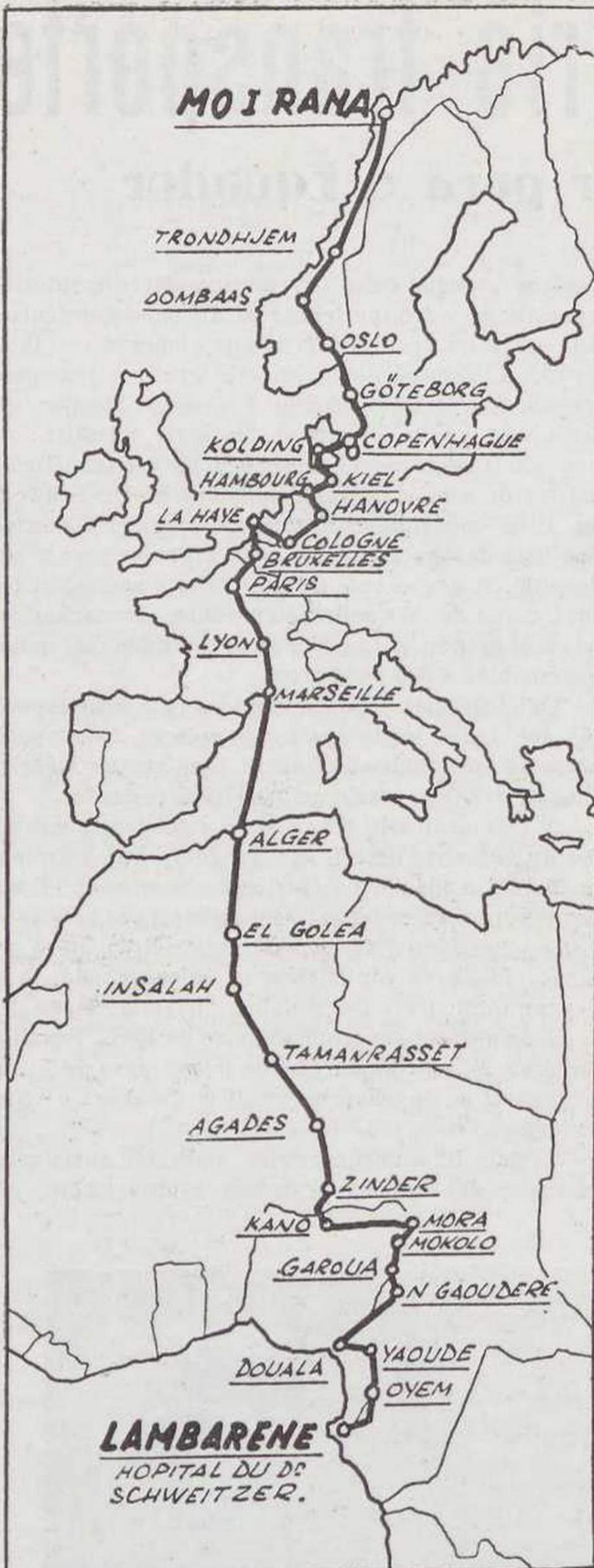
Os problemas técnicos surgidos com uma expedição que, tendo início nas zonas polares, atravessaria as areias escaldantes do Sahará, para chegar à África Equatorial — não foram naturalmente pequenos.

A extraordinária operação começou pela extração de 12 cubos de 250 kgs. de gelo puro, extraídos do histórico glacial milenário de Svartissen. Esses blocos foram em seguida transportados, por helicópteros, a umas quatro dezenas de quilómetros, até à pequena cidade de Mo I Rana, na Noruega, onde, com eles, se formou um bloco único, pela congelação dos 12 cubos a uma temperatura abaixo de 40º C. Resultou daqui um enorme bloco maciço com o peso de 3 ton. medindo 2 m. de comprimento, 1 m. de altura e 1,5 m. de largura.

O gelo foi cuidadosamente embalado numa caixa estanque de madeira, revestida exteriormente, por

O camião que seguiu do Norte da Noruega para o Continente Africano Médio, com uma grande carga de gelo.





Mapa do itinerário do camião, desde a Noruega ao Hospital do Dr. Schweitzer, em Lamberéne.

forte camada de betume. Um monumental reservatório de vidro especial, funcionando como isolador, com 25 cm. de espessura lateral e 40 cm. de espessura na base, constituiu o único elemento protector contra as profundas e múltiplas variações de temperatura que a estranha carga iria afrontar. O conjunto foi final-

Regulamentação Dispersa

I — Conselho de Administração

Ordem Geral do Conselho de Administração n.º 145 de 12-5-1959 — Pagamentos a pessoal, com a data do fecho dos pontos e do início dos pagamentos.

II — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M de n.º 1007 de 6-5-1959 ao n.º 1021 de 29-5-1959.

B) — Serviço do Movimento (Estudos)

2.º aditamento à Instrução n.º 2711 de 30-4-1959 — Sinalização da estação de Sacavém.

C) — Serviço Comercial e do Tráfego

Carta-Impressa n.º 135 de 12-5-1959 — Rectificação de erros tipográficos nas tabelas de preços da Tarifa Geral de Transportes.

6.º aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — C de 14-5-1959 — Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso.

6.º aditamento à Tarifa Especial n.º 5 — P de 8-5-1959 — Bilhetes de entrada nos cais das estações, para utilização dos ascensores de Lisboa (Rossio) e licenças para transitar a pé na linha.

45.º aditamento à Tarifa Geral de 29-5-1959 — Alteração do Art.º 32.º e os §§ 1.º e 2.º do Art.º 33.º.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem — Alterações e ampliações.

mente encerrado numa caixa de aço de 2 mm. de espessura, montada sobre a plataforma de um chassis Scania-Vabis L 75, de 6 toneladas, especialmente preparado para o clima tropical, e, com um motor Diesel de 165 C. V. Havia um dispositivo apropriado para a saída da água proveniente do degelo.

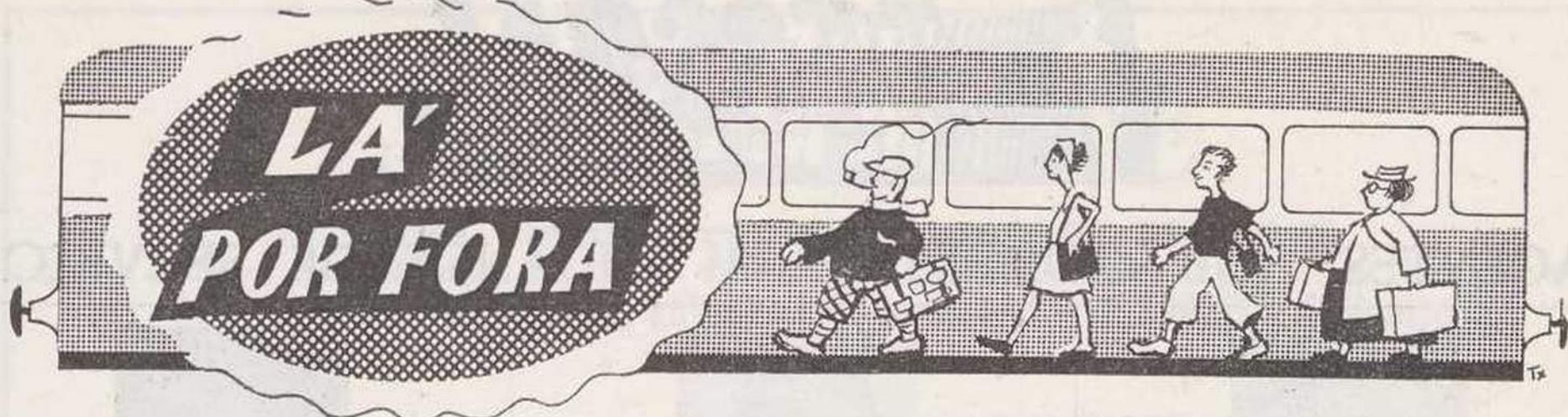
A equipagem era formada por 5 pessoas, compreendendo um guia do deserto do Sahará, um cineasta e um fotógrafo.

A municipalidade de Mo I Rana, ponto de partida do comboio, ofereceu diversos e numerosos presentes e mensagens destinados ao «maire» de Libreville, no Equador, ponto final da viagem. Ao longo de todo o trajecto, foram entregues, igualmente, mais presentes e mensagens.

Para concluir acrescentaremos que o empreendimento foi coroado pelo maior sucesso.

A carga chegou a destino com 2571 kg. de gelo, verificando-se uma perda de 629 kg. ou seja o correspondente a 20,9%. O vencedor do concurso da T. V., do País dos Vikings, foi contemplado com uma estadia de 15 dias, a favor de duas pessoas, em Paris.

Em suma, uma curiosa e extraordinária iniciativa que aliou a utilidade das intenções, plenamente conseguidas, ao proveitoso propósito de bem-fazer pelo próximo.



Coordenação de MÁRIO DOS SANTOS NAVEGA

PARIS — Novo recorde do «Sud-Express»

O «Sud-Express» que, como se sabe, liga Lisboa a Paris, acaba de estabelecer um novo máximo de velocidade no percurso entre Bordeus e Paris: 4h, 58m., o que representa uma média de 121 km/h. Para este notável feito, o comboio teve que circular, por vezes, a mais de 140 km/h. O recorde anterior, no mesmo trajecto, estava em 4 h. 58 m..

Acrescentaremos que tanto no percurso nacional — onde a marcha foi sensivelmente acelerada após a renovação das pontes da Beira Alta — como no trajecto espanhol — onde se procura aumentar também esse aceleramento — se está diligenciando, conjuntamente, para que a ligação Lisboa — Paris se reduza apenas a 24 horas.

NOVA YORK — Balança Nuclear Ferroviária

A New-York Central Railroad mandou construir uma balança nuclear, capaz de pesar o conteúdo dos vagões de caminho de ferro sem que os comboios tenham de interromper a sua marcha. O protótipo foi apresentado na Feira Comercial de Tóquio.

A balança utiliza raios emitidos por cobalto 60, colocado entre as linhas. Os raios atravessam os vagões enquanto eles passam, e são registados por um contador suspenso sobre o aparelho. Os vagões carregados absorvem os raios consoante a densidade da respectiva carga e o contador envia as respectivas indicações para um cérebro electrónico que calcula o peso de cada vagão.

O preço da balança deve regular por 750 contos.

HAIFA — Um «Metro» - Funicular

O primeiro «metro» - funicular do mundo, (construído por uma sociedade francesa) acaba de ser inaugurado. Este novo sistema de transporte colectivo foi criado em virtude do acentuado relevo desta cidade, de 200 000 habitantes. O «metro» tem dado bons resultados. Nele, são apenas precisos 6 minutos para se percorrer um trajecto que um autocarro efectuaria em mais de meia hora.

AUGSBURGO — Carruagem - Capela Alemã

A primeira carruagem - capela construída na Alemanha, conforme projecto do arquitecto Dopplhot e com a orientação do Bispo de Augsburgo, foi recentemente consagrada e posta em circulação na linha

férrea de Augsburgo a Adelried. A carruagem permite aos viajantes recorrer à oração durante a viagem e assistir a missas.

TÓQUIO — A Maior Hélice do Mundo

A maior e mais pesada hélice do mundo vai equipar o também maior petroleiro mundial. A Baldwin Lima, acaba de fabricar a hélice de 7,5 metros de diâmetro e de 38 toneladas de peso, que accionará o petroleiro «Universo Apollo» de 104 500 toneladas, em construção em Kuré, no Japão.

GIBRALTAR — Túnel sob o Estreito

Volta a ventilar-se a hipótese de ligar a Europa e a África através de um túnel sob o Estreito de Gibraltar. Recorda-se, a propósito, que já em 1900 a imprensa de Ferrol publicou vários artigos sobre um projecto de construção de caminho de ferro entre a Espanha e o Norte de África, de Tarifa a Ceuta. Este projecto, da autoria do engenheiro militar, general André Comerma, previa a construção do caminho de ferro submarino na extensão de 35 quilómetros, no prazo de 10 anos e importaria em 300 milhões de pesetas.

Esta ideia era apoiada por muitos mas o marquês de Casa Laiglesia, embaixador em Londres, onde Comerma era adido militar, aconselhou-o a desistir do projecto em virtude da oposição da Inglaterra, e que, a realizar-se, traria, certamente, algumas complicações.

A Memória e os planos originais teriam sido confiados, para serem apresentados nas Cortes, pelo deputado Cristino Martos que, segundo consta, nunca os chegou a expor.

KLAIPEDA — Pipe-Line Gigante

Um pipe-line gigante destinado a canalizar até ao Báltico, o petróleo bruto descarregado em Odessa e procedente de Batum, está completado até Vilna. A construção será levada até Klaipeda (ex-Memel).

LONDRES — Cafés-Esplanadas

A capital de Inglaterra acaba de ter o seu primeiro café com esplanada. O estabelecimento foi aberto na estação de Euston. O terraço está repleto de guarda-sóis multicolores e dá à clientela a ilusão de um ambiente continental.

FERROVIAIS

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Manuel Cardoso Dias — Chefe de Depósito, da 1.ª Zona. Admitido, como limpador, em 24-9-1918.



Manuel Gonçalves — Servente de 1.ª classe, da 1.ª Zona. Admitido, como limpador, em 22-9-1918.



Victor Póvoas — Revisor de 1.ª classe. Admitido, como limpador, em 6-9-1918.



Manuel Ribeiro — Servente de 1.ª classe em Mirão. Admit. como assentador eventual em 27-6-1918.



António Francisco Palmela — Inspector de Revisão do Material, da 3.ª Zona. Admit. como auxiliar na Div. Via e Obras em 1-5-1917.



João Teixeira de Magalhães — Assentador de 1.ª. Admitido ao serviço em 9-9-1918.



Adelino Simões — Contramestre de 2.ª classe. Admitido ao serviço em 18-9-1918.



António Gonçalves Branco — Operário de 3.ª classe das Obras Metálicas. Admitido como aprendiz de ferreiro em 29-10-1918.



Alfredo Ferreira Gonçalves — Adido téc. 2.ª cl. Serv. Estudos. Adm. quadro C. F. Estado como desenhador 2.ª cl. em 2-11-1918.

SUMÁRIO

ANIVERSÁRIO * VAI SER CONSTRUÍDA A PONTE SOBRE O TEJO * A ASSEMBLEIA GERAL DA C. P. * INAUGURAÇÃO DE UM ABRIGO NO APEADEIRO DE COUTO DE CAMBEZES, RAMAL DE BRAGA * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras * IMPRESSÕES DE VIAGEM, por Arminda Gonçalves * EM VIAGEM, por Guerra Maio * UNIÃO DOS SINDICATOS DOS FERROVIÁRIOS * APONTAMENTOS FEMININOS, por Carolina Alves * FILATELIA, por J. Matos Serras * NOTAS PESSOAIS * PERGUNTAS E RESPOSTAS * OS NOSSOS CONCURSOS * NOVIDADES FERROVIÁRIAS * UM EXTRAORDINÁRIO TRANSPORTE — GELO DO CÍRCULO POLAR PARA O EQUADOR * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * LÁ POR FORA, Coordenação de Mário dos Santos Navega * PESSOAL

NA CAPA: «Reabastecimento» — Foto de Ilda Bessa