

BOLETIM DA CP.



NUMERO 378
DEZEMBRO DE 1960

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Serviço combinado para a C. P. para o seguro de Mercadorias, Bagagens e Passageiros, em todas as Estações



AGENTES EM TODO O PAÍS



Representantes em 30 Países, na Europa, Estados Unidos da América, Canadá, Egito e África do Norte

Rua do Crucifixo, 40 — LISBOA

Tel. 2 09 11 — 2 23 79 — 2 33 61

COMPANHIA INTERNACIONAL REFINADORA, LDA.

Rua das Portas de Santo Antão, 140, 3.º E.º

Tele fone 3 11 19 A B C 6.º
gramas Refinox Códigos Bentley's 1.ª e 2.ª Ed.
Ribeiro-Mascote

LISBOA

Fornecedores de metais em lingotes, compradores de sucatas em geral, instalações fabris completas, centrais, maquinaria, etc.

Ferragens e Ferramentas

Macacos para levantar pesos, Serras de fita e circulares, Malhos, Marretas, Pás de aço, de bico e quadradas, Enxadas e Picaretas. FOLHA DE FLANDRES, ZINCO E ESTANHO, REDE, PREGARIA E BOMBAS AGRÍCOLAS Balanças, Pesos, Chapas de cobre e latão

Teixeira, Lopes & Neves, Lda

CUTELARIAS E UTILIDADES

Guarnições para móveis modernos e estilos antigos. Sortido completo de ferramentas para Carpinteiros, Mecânicos, Serralheiros, etc., etc., Foles, Ventoínhas, Engenhos de Furar, Brocas e Mandris.

22, Largo de S. Julião, 23

1, 3 — Rua Nova do Almada, 5 a 9

LISBOA

End. Teleg. FERRAME

TELEFONES { 2 56 44
3 37 56
2 50 07

SOMAFEL

Sociedade de Materiais Ferroviários, Lda.

Rua D. João V, 2-A, 5.º

LISBOA

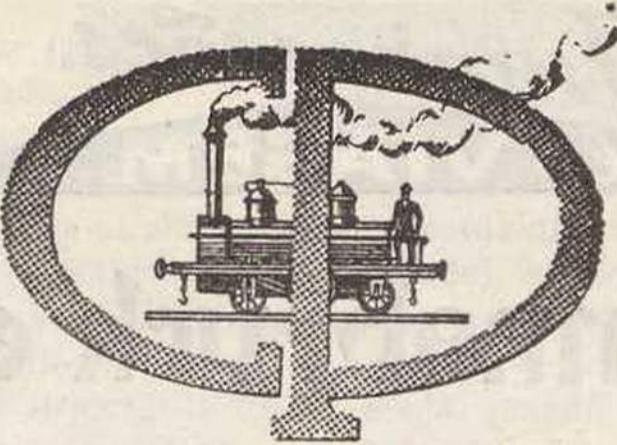
Empreiteiros especializados em todos os trabalhos de construção, renovação e conservação de vias férreas, com emprego dos mais modernos processos e meios mecânicos e fornecedores de todos os equipamentos necessários à exploração moderna de redes ferroviárias.

Representantes exclusivos das firmas:

MATÉRIEL INDUSTRIEL S. A.
LINKE-HOFMANN-BUSCH G. m. b. H.
SCHARFENBERGKUPPLUNG G. m. b. H.

G. CESARE RANZI
RHEINMETALL G. m. b. H.
ÉTABLISSEMENTS SAXBY

Boletim da



N.º 378 • DEZEMBRO 1960 • ANO XXXII • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

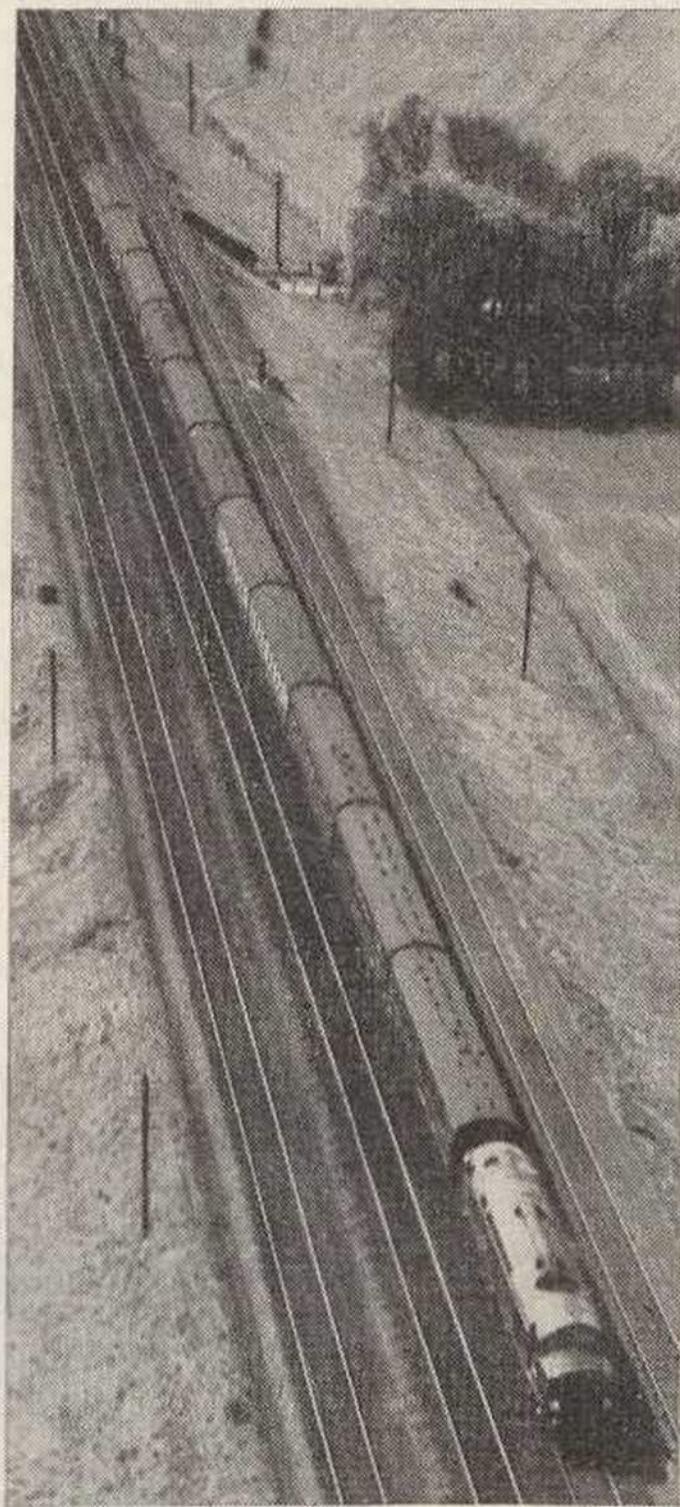
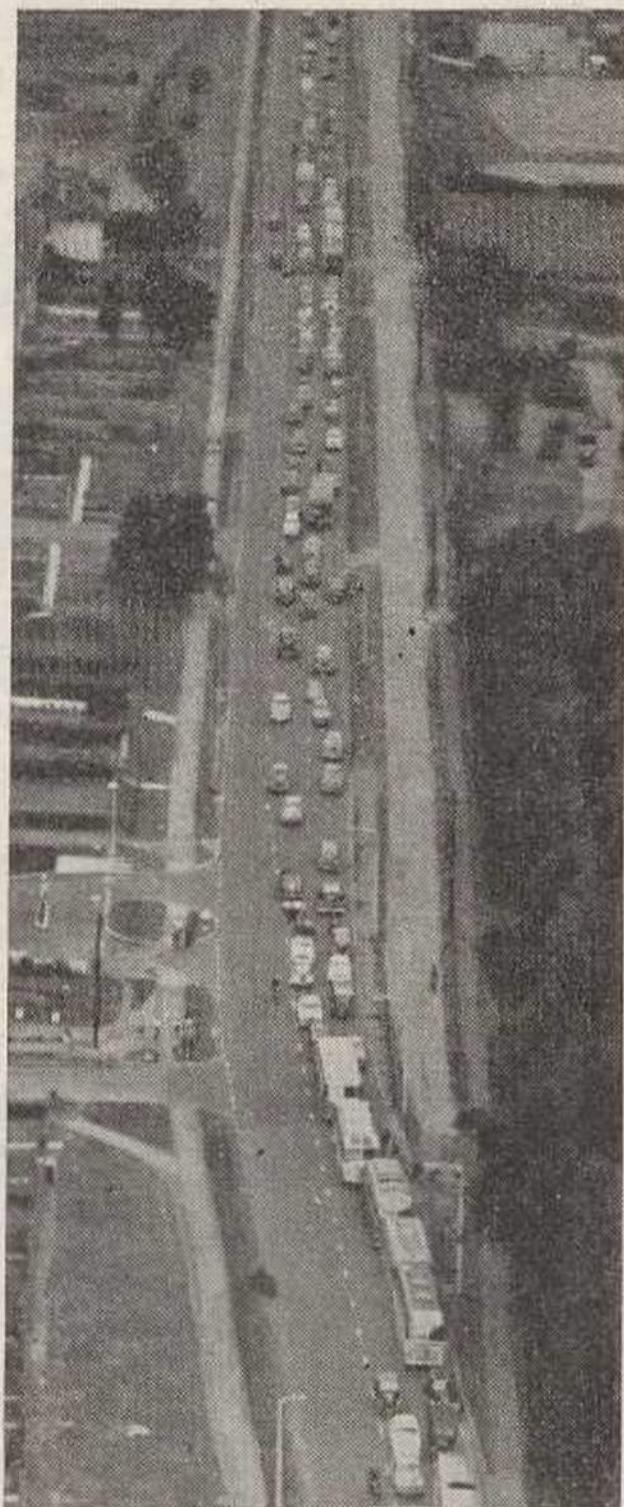
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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

RAZÃO DE PREFERÊNCIA



«The choice is yours» (a escolha será sua) — é um dos muitos e interessantes cartazes publicitários dos Caminhos de Ferro Britânicos, largamente difundidos na Grã-Bretanha.

E, na realidade, a gravura é de tal forma eloquente que dispensa bem qualquer comentário.



Innsbruck e a sedução da paisagem que a rodeia. Os Habsburgos e os seus palácios

Por ARMINDA GONÇALVES

Ameio da «Maria Teresienstrasse» — a Rua Maria Teresa — no cimo duma alta coluna, a Virgem Maria, etérea e branca, recorta-se sobre o fundo majestoso das montanhas verdes tocadas de neve alvinitente.

É um cenário inédito, curioso. A montanha parece sobrepor-se imediatamente por detrás do casario e a Virgem, eternamente piedosa, louva o céu e a terra.

A Rua Maria Teresa é a mais célebre rua da capital do Tirol austríaco, dessa linda cidade onde o Inverno é sempre rigoroso, o Inn serpenteia caudaloso e turbulento e os aludes são vulgares na época do degelo.

Mas no Verão é um deslumbramento. O Sol insinua na atmosfera uma tenuíssima poalha de ouro, e o contraste com o verde das florestas, o matiz das casas esmaltadas de luz e a alvura faiscante da neve, resulta maravilhoso.

Quer deambulemos pelas ruas à descoberta das velhas casas pitorescas e históricas — o «Goldenes Dachl» (Telhadinho doirado), certas arcadas dos edifícios antigos, algumas janelas de rara arquitectura, zimbórios e torres de igrejas barrocas —; quer nos detenhamos na admiração quase pagã da natureza

pródiga e milionária; quer assistamos aos espectáculos folclóricos — com suas danças movimentadas, seus costumes pouco variados dum para outra região, repetidos monotonamente apesar do colorido dos trajes e da alegria e vivacidade dos montanhenses do Tirol —; a sedutora Innsbruck tem para nós surpresas e encantos indiscutíveis.

Os Imperadores da Áustria, até 1806 Imperadores do Santo Império, cujo domínio se estendeu por tão extensos territórios e que agruparam ainda no Império, até à primeira grande guerra mundial, os reinos da Boémia e da Hungria, depois tornados independentes, tinham palácios estupendos em todas as cidades privilegiadas pelo clima, pela situação geográfica ou pela importância populacional e política.

Nunca eles teriam pensado que essas mansões de luxo, construídas para seu gozo e dos cortesãos que os rodeavam, deviam vir a ser, mais tarde, após o advento doutra forma de governo, devassados pelo olhar ávido, encantado e atónito das multidões.

Em Innsbruck tinham o «Hofburg», palácio de estilo rococó, todo doirados, todo ornatos, mandado construir por Maria Teresa.

*

A célebre Rua Maria Teresa,
em Innsbruck

*



De tanto ouvirmos falar dela em toda a Áustria, de tanto sentirmos a sombra da sua presença, quase tratamos por tu a grande Imperatriz e a sua numerosa família: o marido, o filho José II, as várias filhas (duas rainhas: Maria Carolina, Rainha de Nápoles e Maria Antonieta, a mais célebre e a mais infeliz, a que pagou a dissipaçao, a imprudência e o gosto da ostentação entregando à guilhotina de França a cabeça formosa e leve), os netos, os bisnetos: Francisco José, o último Habsburgo duma época brilhante e fácil, que reinou até aos 86 anos para assistir ainda ao desabar do seu mundo, e a sua linda e desditsa mulher, a Imperatriz Elisabeth.



O teleférico conduz ao cimo da montanha o turista encantado. Em baixo vai ficando Innsbruck

As salas do Palácio estão cheias dos retratos da imperial família. Simbolizam o mando, a grandeza, a opulência. Já deles só resta a inscrição na história e o eco longínquo da sua glória; morreu com a sua morte a magnificência de que se revestiam.

Os Habsburgos do presente são simples cidadãos sem proeminência sobre os outros cidadãos austriacos que o valor próprio elevou a altos cargos. Só têm a lembrança da sua linhagem e o pesar da sua queda.

Mas deixemos em paz os Habsburgos que, apesar de tudo, a má sorte perseguiu, deixemos o património artístico e os tesouros que acumularam e hoje são

museus, são pertença do país — porque o reinado deles terminou.

A paisagem que a rodeia é um dos maiores atributos de beleza de Innsbruck. É grandiosa e solene. São as colinas e as montanhas (o «Nordkett», no sopé do qual se agita ou dorme a cidade), as florestas verde-negro, o rio. . Enquanto subimos de teleférico ao «Hafelekars» e a vista se espalha pela cidade e pelos Alpes tiroleses e depois ainda, quando atingimos os dois mil e tantos metros de altitude, ao sentirmos a sensação de que vamos esmagar-nos de encontro às montanhas rochosas, de picos agudos, nevados, cedemos à fascinação que sobre nós exerce o perigo e o desconhecido. E, quando lá em cima, perante a esmagadora imponência da natureza, olhamos em torno e em baixo os flocos de nuvens esparsas que o vento arrasta para longe, sentimos o nosso espírito libertar-se das pequenas coisas quotidianas e pairamos noutra esfera mais subtil do que a terra...

A atracção da montanha! É comovente a grandiosidade daqueles cumes quase inacessíveis que se sucedem e da neve que lhes branqueia os flancos e toma, por vezes, tons irisados, conforme a luz que reflecte. Não são suaves mas austeros: assustam quase a nossa pequenez e a nossa ansiedade... nem sabemos de quê!

De qualquer modo, e vista sob os mais diversos ângulos, Innsbruck atrai e encanta, acalma e excita a imaginação: e a sua lembrança perdurable é um dos inquebráveis fios que ficam a ligar o futuro a umas horas maravilhosas de esquecimento dos cuidados e ao fascínio que a beleza sobre nós exerceu.

Bibliografia

O sr. José de Castro Reis, Factor de 2.ª classe em Araújo (linha de Guimarães) acaba de publicar um livro de poemas intitulado «Amore Cruz», provando assim, com esta obra, que as musas também não fazem mal aos ferroviários. O soneto, à moda clássica, e as quadras, com versos de sete silabas, constituem um testemunho de que o seu autor enfileira nas hostes dos que permanecem fiéis à tradição herdada, em inteira oposição à poesia moderna, que aboliu a metrificação e a sonância das rimas.

Sentimentos generosos e ideais de confraternização humana animam os versos deste ferroviário, que tem, ainda inédito, um novo livro de versos e, em preparação, um romance com o título de «Pão Amargo».

O «Boletim da C. P.» regista sempre com prazer todas as manifestações artísticas ou literárias dos servidores da nossa Empresa e por isso não podia deixar de endereçar a Castro Reis não só felicitações, mas também agradecimentos pela oferta de alguns exemplares da sua primeira obra literária.

Jovem como é, o estudo e a experiência permitir-lhe-ão, sem dúvida, no futuro, apresentar obras de grande interesse.



Dos J

*Os menos jovens
não são os menos úteis*

O serviço de estatística da Secretaria do Trabalho dos Estados Unidos efectuou há cerca de dois anos um curioso estudo da produtividade do pessoal das empresas.

Baseou-se este estudo nos registos de produção referentes a 6 000 operários e empregados pertencentes a 5 organismos oficiais e 21 grandes empresas de diversas actividades, como seguros, vendas por correspondência, fábricas de aviões e de maquinaria, refinaria de petróleo, bancos, empresas editoras, estabelecimentos de vendas a retalho, serviços públicos, etc.

A apreciação da produtividade do elemento «pessoal», com esta larga base de estudo, incidiu sobre cinco grupos de idades: menos de 25 anos; de 25 a 34 anos; de 35 a 44 anos; de 45 a 54 anos, e 55 a 64 anos, e permitiu chegar às seguintes conclusões:

- 1 — A diferença no volume da produção horária do pessoal, *em relação à idade*, é geralmente insignificante;
 - 2 — Uma grande proporção de empregados pertencentes aos grupos mais idosos, *ultrapassa mesmo* a produção média dos grupos mais jovens;
 - 3 — Os empregados mais idosos demonstraram ser capazes de produzir com

maior regularidade que os empregados mais jovens, o que desmente absolutamente o preconceito generalizado do fraco rendimento dos empregados idosos. Verificou-se, até, que os empregados mais idosos não só produziam mais, mas provaram ter *maior cuidado e precisão*, isto devido à *experiência profissional*.

Idênticas conclusões foram as de inquérito semelhante efectuado entre o pessoal feminino.

Assim a preciosa experiência, juntamente com a atribuição de uma remuneração que sirva de justificado incentivo e sob uma conveniente direcção e orientação de trabalho, representam os factores mais importantes para a obtenção de um elevado índice de produtividade.

A experiência profissional cresce com o aumento de duração da permanência do serviço, e, portanto, os operários, os empregados, os funcionários menos jovens não são os menos úteis.

É que, como no seu tão celebrado livro «Esmeraldo de situ orbis» afirmou Duarte Pacheco Pereira — o grande defensor de Cochim, cantado por Camões — a experiência é «a madre das cousas»...

(Do Boletim do Porto de Lisboa)

Concurso Fotográfico Ferroviário

O «Boletim da C. P.», sob o patrocínio da Administração da Companhia, promoveu um concurso fotográfico, de temática ferroviária nacional, extensivo a todos os adeptos da fotografia — amadores ou profissionais.

O objectivo deste grandioso concurso, que logo de início mereceu a maior aceitação de todos, era tornar possível a realização, em alto nível artístico, de uma exposição a efectuar na nossa Estação do Rossio, com as produções de maior valia — exposição a integrar no conjunto de manifestações culturais que ao «Boletim da C. P.» compete promover e incentivar.

Mas, sobretudo, desejava-se fazer realçar, publicamente, o comprovado interesse e carinho dos nossos artistas fotográficos pelos assuntos que ao caminho de ferro respeitam, demonstrando, uma vez mais, que tal como à literatura, gravura, pintura, escultura, numismática, e outras artes, também os comboios interessam e influenciam, com a sua vitalidade dinâmica e criadora, a arte da fotografia.

Caloroso e franco foi o acolhimento dispensado à nossa iniciativa. Grande foi a

afluência de concorrentes, como elevado foi o número e nível técnico e artístico dos trabalhos recebidos.

Deram a sua colaboração ao certame 118 concorrentes, com uma produção total de 424 produções entregues.

O Júri — constituído pelos Srs. Eng.^{os} Azevedo Nazareth, Manuel Campelo, António Montês, Arq.^o Luís Alexandre da Cunha e Dr. Élio Cardoso — seleccionou 182 produções para a exposição. Desses, mereceram prémio e menção honrosa 43, conforme a seguinte classificação :

Fotografias

Tema I — O comboio e a paisagem

1.º prémio — NEVOEIRO NA VIA, de António Teixeira, da Régua;

2.º prémio — VELHA RELÍQUIA, de Carlos Marques, de Lisboa;

3.º prémio — TRAÇADO AÉREO, de Alfredo Ferreira do Nascimento, de Lisboa.

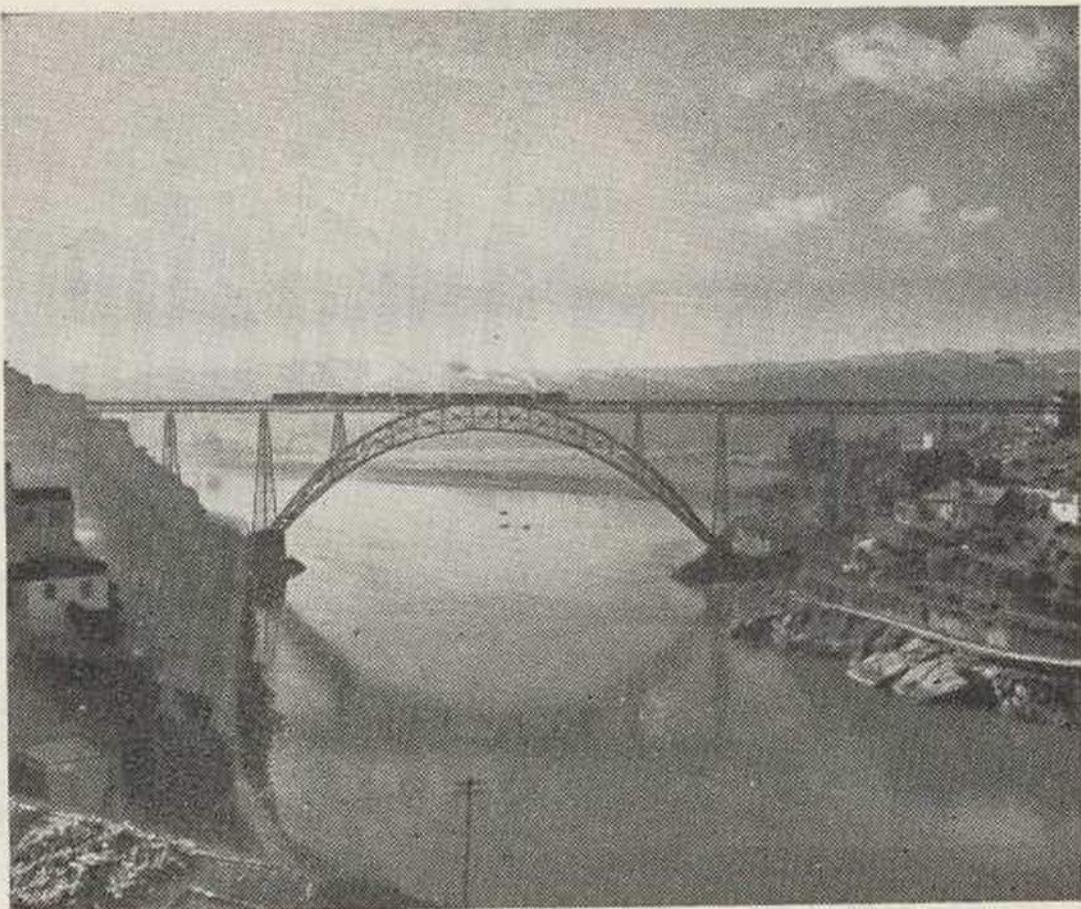
Menções honrosas: — NA LINHA DA BEIRA BAIXA, de Abílio C. Abegão Ferreira,



1.º Prémio do tema I

*

*
2.º Prémio do tema I



de Lisboa; GRANDE VELOCIDADE, de Diogo N. Viegas Margarido, do Barreiro; RUMO AO BARREIRO, de Mário Pinto, de Queluz; MOLDURA FERROVIÁRIA, de Pedro Diogo, de Lisboa; TRAVESSIA, de Pedro Diogo, de Lisboa; O CAMINHO DE FERRO E A HISTÓRIA, de Carlos Marques, de Lisboa; O COMBOIO DA ALVORADA, de António Pereira, de Gaia; PAISAGEM, de João Martins da Silva, de Évora; SERVIÇO DE LIGAÇÃO, de João Martins da Silva, de Évora; SINAL FECHADO, de Higino Pires, de Lisboa; SERVIÇO COMBINADO, de Aires da Conceição Caeiro, de Lisboa; LÁ VAI O COMBOIO, do Dr. José Manuel F. Cardoso,

de Évora, e FIM DE TARDE, de José Manuel da Costa Duarte, da Amadora.

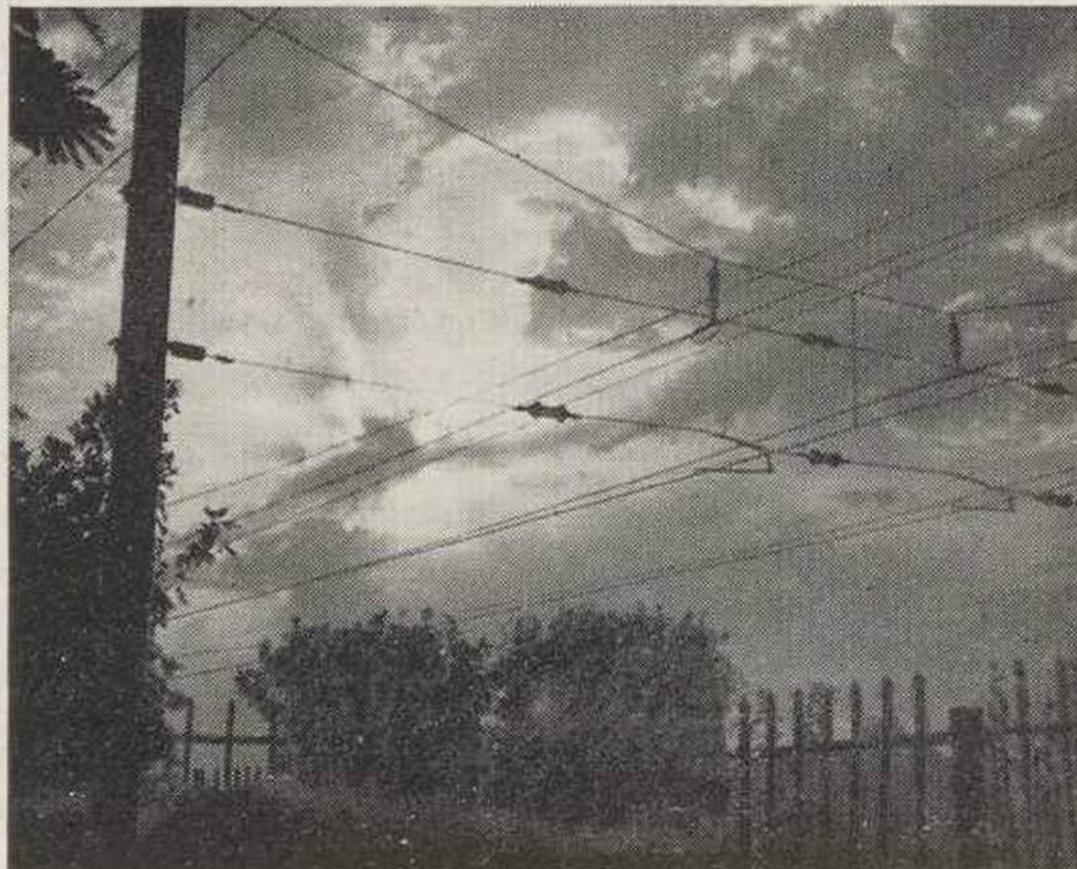
Tema II—Outros motivos ferroviários

1.º prémio—A TODO O VAPOR, de Eduardo Nogueira, de Évora;

2.º prémio—NA TEIA, de Fiúza Costa, de Lisboa;

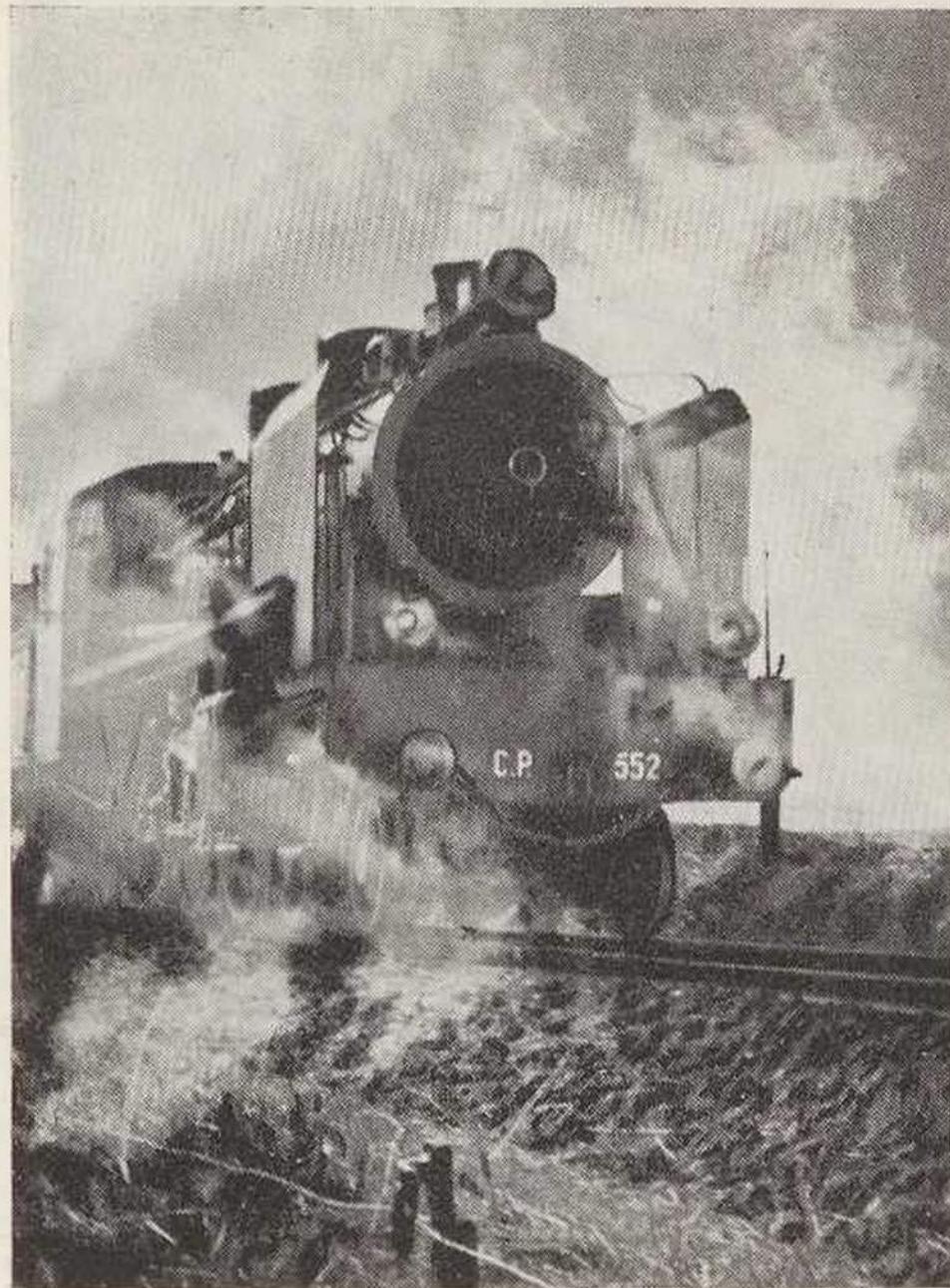
3.º Prémio — O PRUDENTE CHEGA SEMPRE ADIANTADO, de António Neves Rodrigues, de Lisboa.

Menções honrosas—O BANHO, de Fernando Viana Rodrigues, de Lisboa; HÁ FUMO NO TÚNEL, de António José S. Taborda, de Lisboa; HÁ LUGAR PARA DOIS, de Antó-



*
5.º Prémio do tema I

*



1.º Prémio do tema II

nio José S. Taborda, de Lisboa; CAMPO-LIDE ANTE O TÚNEL, de Nélia M. O. S. D. Castro Serafim, da Amadora; BOA VIAGEM, de Carlos Marques, de Lisboa; AO ENCONTRO DA LUZ, de António Pereira, de Gaia; PARTIDA PARA O ALGARVE, de João Martins da Silva, de Évora; NA HORA DA LIMPEZA, de Bernardino Pires, do Porto; PASSAGENS, de Bernardino Pires, do Porto; QUEM PARTE LEVA SAUDADES, de Bernardino Pires, do Porto; CAMPOLIDE À NOITE, de Aníbal Monteiro Sequeira, de Lisboa; À HORA CERTA, de José Nunes Correia, de Queluz; VISÃO NOCTURNA, de Fernando Rodrigues, de Lisboa; POR TERRAS DO NOSSO ULTRAMAR, de António Pinto de Abreu, de Lisboa e MANOBRA, de José Manuel Rodrigues, de Queluz.

Diapositivos a cores

Tema I—O comboio e a paisagem

1.º prémio—PONTE MARIA PIA, de Orlando J. Oliveira Miranda, de Vilar do Paraíso;

2.º prémio—AUTOMOTORA EM OLHÃO, do Dr. Oliveira e Silva, de Faro;
3.º prémio—HÁ UM COMBOIO NA PAISAGEM, de João Paulo R. Gil, de Queluz;
Menções honrosas—COMBOIO ELÉCTRICO, de Alberto do Nascimento Viola, de Lisboa e GIBALTA, de José Manuel Rodrigues, de Queluz.

Tema II—Outros motivos ferroviários

1.º prémio—VAPOROSO, de Bernardino Pires, do Porto;

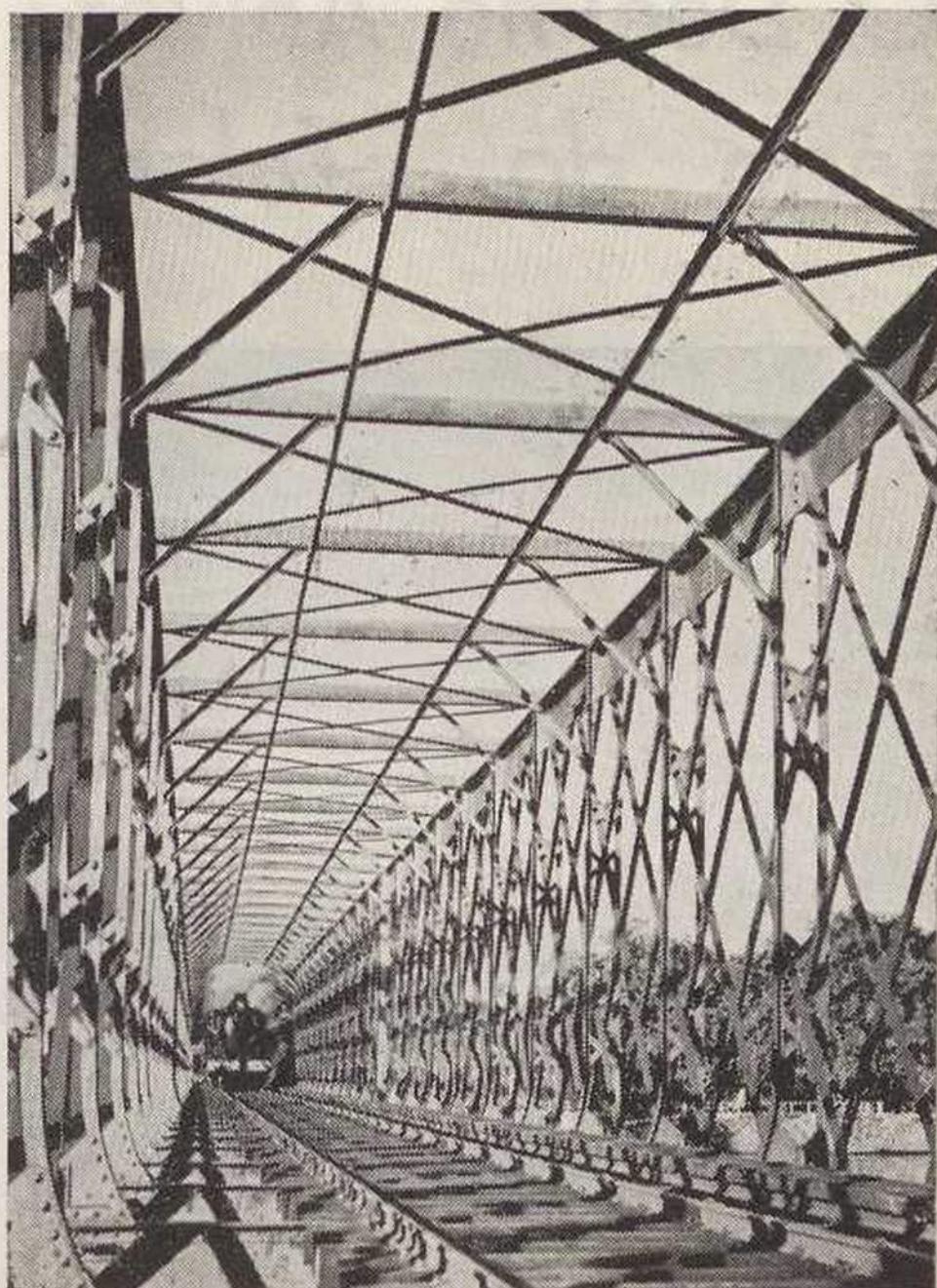
2.º prémio—PORMENOR, de José Manuel Rodrigues, de Queluz;

3.º prémio—À PASSAGEM DO RÁPIDO, de Aires da Conceição Caeiro, de Lisboa.

Menção honrosa—RÁPIDO, de António Maria S. Pereira, da Régua.

Os prémios, constituídos por 12 valiosas TAÇAS DE PRATA e 31 artísticas PLACAS DE MENÇÃO HONROSA, serão distribuídos, pelo Director-Geral da Companhia, em sessão especial a realizar para o efeito.

Além dos prémios, a todos os concorrentes com produções expostas na Estação do



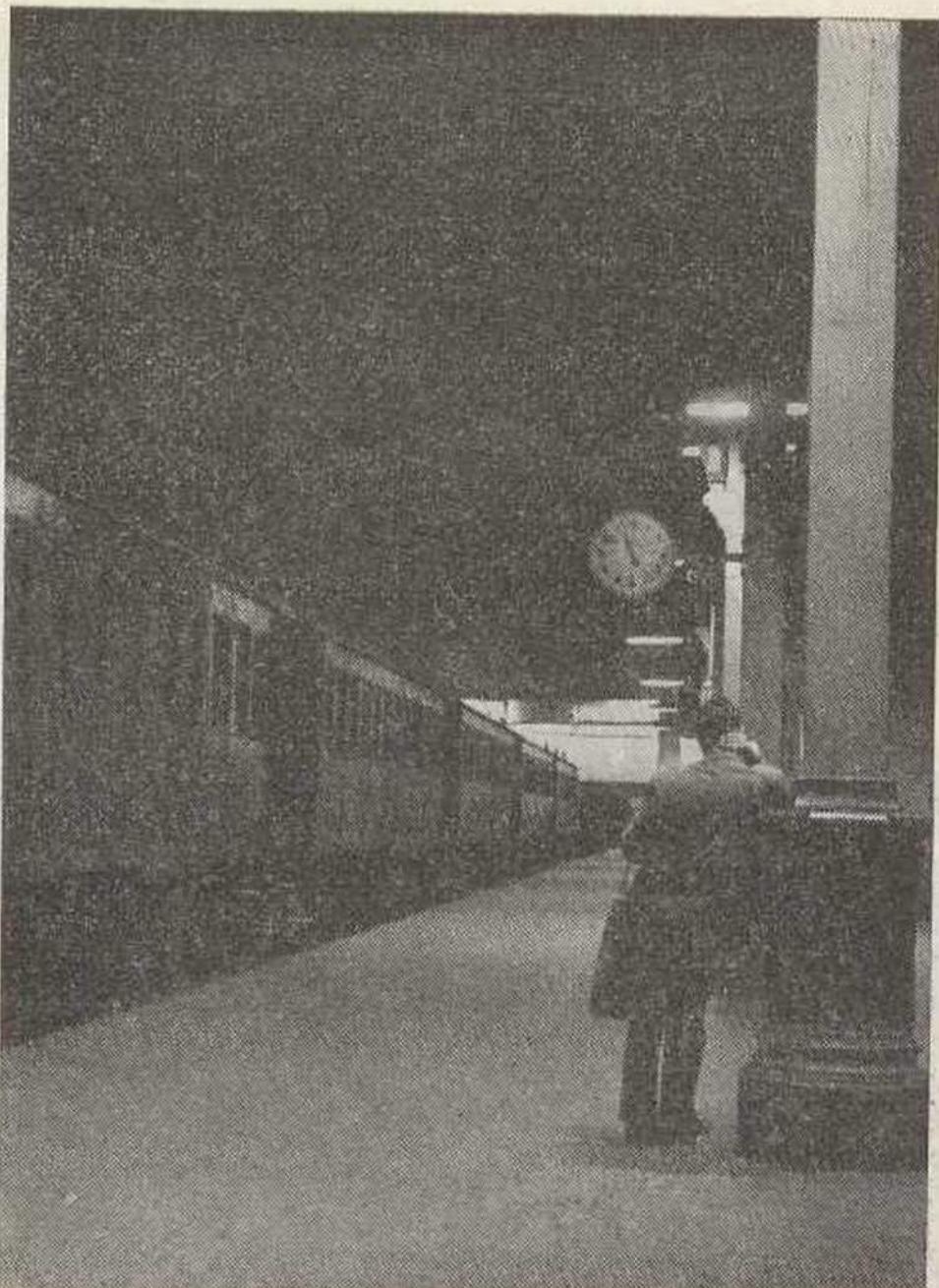
2.º Prémio do tema II

Rossio, será oferecida uma artística medalha de bronze (c/5 cm.) das emitidas pela C. P. por ocasião do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, trabalho notável do escultor João da Silva.

O «Boletim da C. P.» felicita efusivamente os artistas premiados e públicamente agradece-lhes a valiosa contribuição que quiseram emprestar para a excelência deste certame — que, além de tudo o mais, clara e iniludivelmente comprova um facto tão grato ao coração de todos nós ferroviários: que também os cultores da fotografia são Amigos do Caminho de Ferro!

Actualidades ferroviárias

O Décimo Aniversário do «Talgo»

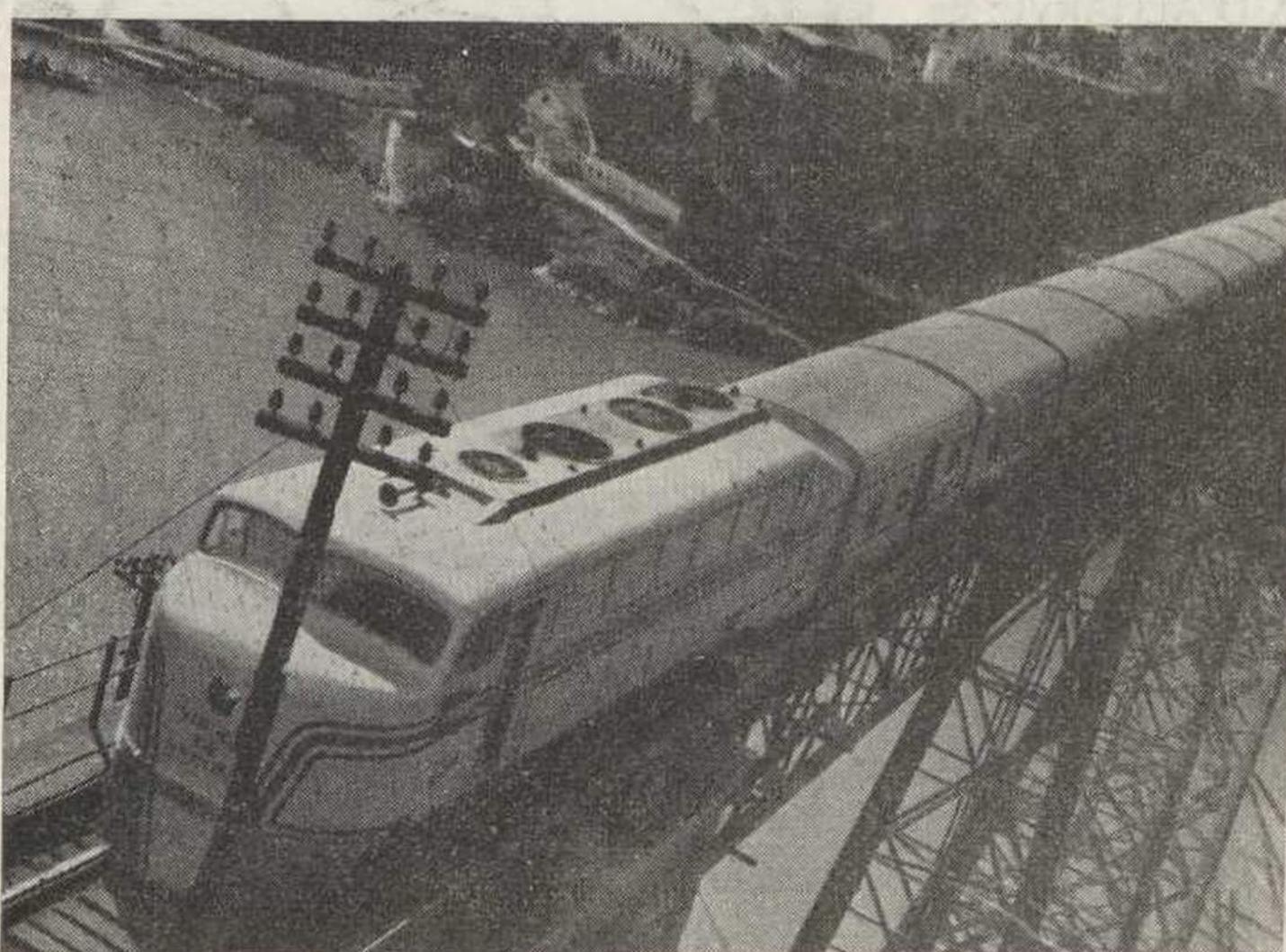


3.º Prémio do tema II

Passaram já 10 anos sobre a data inaugural do «Talgo» — o célebre comboio automotor da Renfe, que tantos e inestimáveis serviços tem prestado à Espanha.

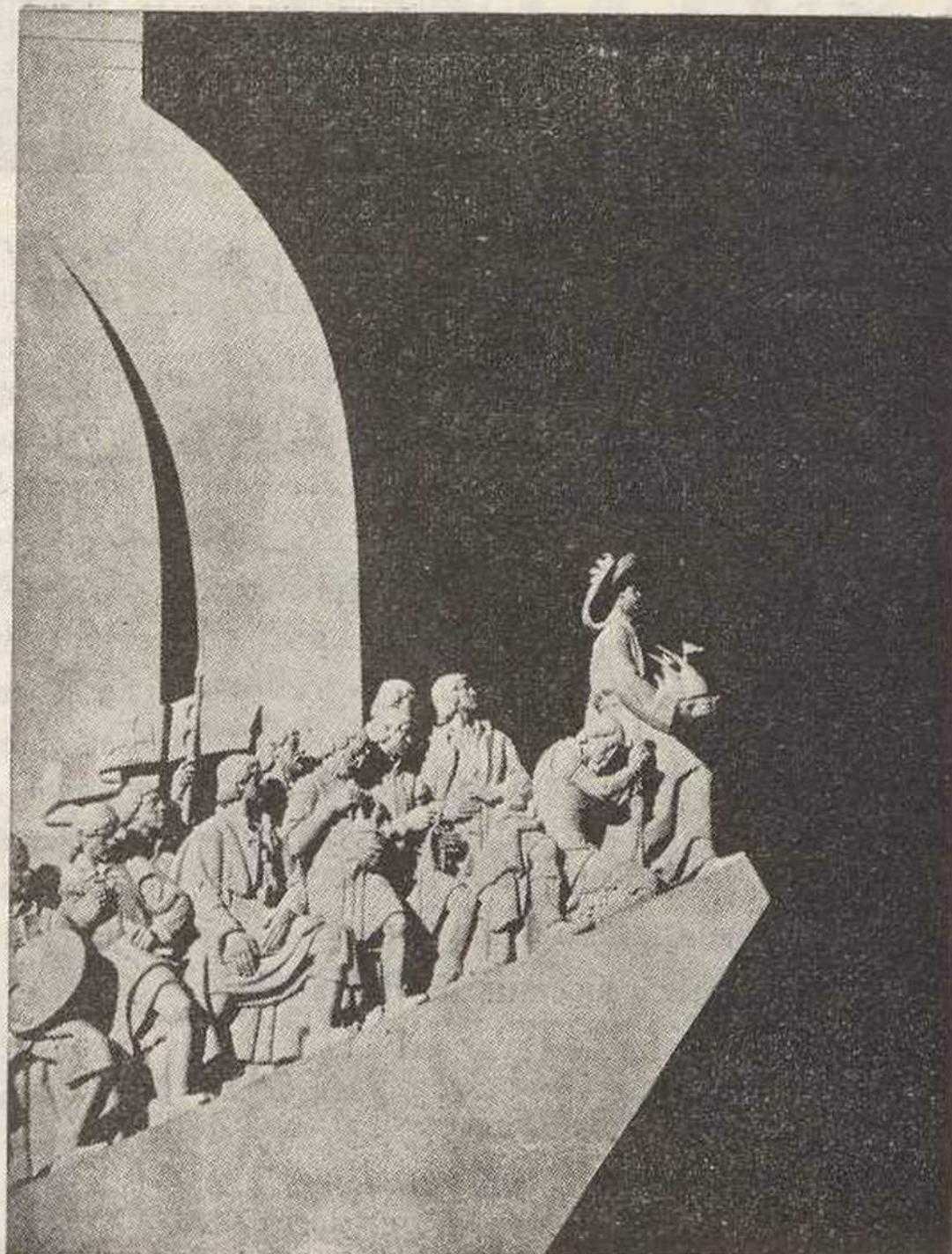
Dez anos, para um comboio, constituem, em boa verdade, como muito bem diz a revista espanhola «Ferroviários», um ciclo de veterania que importa justamente destacar.

Neste aniversário do «Talgo», saudamos muito cordialmente os dirigentes ferroviários da grande Nação vizinha e relembramos as excelentes provas de exibição prestadas, pelo excelente comboio, na nossa rede, no ano de 1950, como o documenta a gravura que inserimos, obtida na ponte D. Maria Pia,



SHGRES

O «Boletim da C. P.» tem o maior prazer em apresentar esta excelente poesia de Carlos Raul Augusto de Lemos, Chefe de Secção dos nossos Serviços Sociais, em homenagem ao Príncipe dos Navegadores, o Infante D. Henrique, cujo Centenário foi este ano comemorado com tão extraordinário brilho e exaltado patriotismo.



I

O Infante tem o rosto tão moreno,
Tão firme e duro, é algo de rochedo,
E olha sobre o mar bravo... Tão sereno
Que parece senhor do seu segredo.

Rochedos e ondas, mar!... E na amplidão
É grave a luz e a sombra do Infinito...
O Infante sonha, e nesta solidão
Apenas o mar fala com seu grito.

O Infante sonha ouvindo sempre o mar,
Verbo altivo duma íntima vitória!
Sonho feito paixão, e ao seu olhar
As ondas, brancas, são noivas da glória!

Ondas de longe vindas, de tão longe,
Que, de cansadas, rezam nos rochedos...
Cuidado, que o Senhor Infante é monge
E gosta de escutar vossos segredos!

E de encontro ao rochedo ou sobre areia,
Ora em raiva e soluço, ora de rastros,
As ondas contam — verbo de epopeia —
Novas de novas terras, novos astros...

Vozes vindas do mar... Mar Tenebroso,
Onde a onda mais alto e feroz galga,
Feita escrava dum monstro belicoso
Que tem sopros de morte e braços de alga!

Gigante nau do Cabo Bojador,
Olhos de noite cheia de odiar,
Gigante soturnal, do mar senhor,
Covas de abismos, lodos de ficar!

E erguem-se as ondas, altas, marulhentas,
Espumas... raiva branca em turvação...
Jamais além do mar todo em tormentas,
Jamais além, jamais, do Cabo Não!

Além de São Vicente, ondas a olhar,
Desvendar todo o mar do Infante é sina.
E recorda ouvir moiros a cantar
De ignotos reinos de oiro e de neblina...

Reinos onde florestas vicejantes
São, ao vento, um mar verde sem ter fim,
E de pedras mui raras, faiscantes,
De oiro luzente e pálido marfim.

E ao rumo do Encoberto, naus do Rei
Ide! Velas ao vento! Cruz de Cristo!
A Cruz contra o Crescente será lei
Por mar de bruma, escolhos, imprevisto...

E mastros! Velas! Cruzes! Arraial!
Com Deus à proa, pulso firme à ré,
Lá vão... lá vão... as naus de Portugal,
Descobrir, conquistar,— levar a Fé!

III

Sagres! Ponta onde à terra o mar não cessa
De contar a legenda do Mistério
Aberto vaga a vaga, na promessa
Da Fé do mais além, do nosso Império!

Sagres! Primeiras quilhas a vencer
Pelo Mar Tenebroso, mais além...
Sonho que foi real e veio a ser
Pedra em Santa Maria de Belém!

Sagres! Ondas sobre ondas a rolar
Erguem coro na voz dos turbilhões.
No mundo não há voz como a do Mar
Para cantar os versos de Camões!

CARLOS RAUL



■ Para tomar parte na Assembleia Geral da U.I.C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro), deslocaram-se a Paris, no passado dia 29 do mês findo, em representação da Companhia, o Director e o Secretário-Geral da C.P., respectivamente Srs. Espregueira Mendes e Branco Cabral. À Assembleia, esteve igualmente presente o Representante da Companhia em Paris, Sr. João Frederico Pires.

■ Vão iniciar-se muito brevemente em Campanhã as obras do dormitório destinado ao pessoal das Divisões de Tracção e Exploração. O projecto prevê alojamentos para 50 agentes, instalações sanitárias, cozinhas, refeitórios, etc.. Todo o edifício obedecerá aos mais modernos requisitos de conforto e higiene.

■ A representação da Companhia na Junta Autónoma dos Portos de Sotavento do Algarve, para o próximo triénio de 1961/1963, continuará a ser assegurada pelos Srs. Eng.ºs José de Sousa Gomes e Manuel Joaquim Dias da Silva, respectivamente como delegados efectivo e suplente.

■ Uma representação da classe ferroviária, constituída pelos srs. José da Silva, Francisco Dias Duque, Saul Nogueira Ribeiro, Pedro Baptista Gomes, Francisco António Pedro e Leonel José de Sousa, entregou recentemente ao Ministro das Corporações uma exposição sobre a situação dos ferroviários pedindo a aprovação do projecto de contrato de trabalho apresentado pela União dos Sindicatos — que visa dar a todos os agentes do Caminho de Ferro um nível modesto, mas decente, de vida. Nesse projecto sugere-se a atribuição do aumento de 500\$00 por agente e o estabelecimento do regime de diurnidades.

■ Já foi colocado, no topo da estação do Barreiro, o batelão de apoio de um dos novos desembarcadouros fluviais que é idêntico ao existente em Lisboa — Terreiro do Paço.

Os comboios constituem uma Universidade. É neles que todas as pessoas revelam a sua individualidade, ainda as mais prudentes e comedidas.

Mário Gonçalves Viana

UM COMBOIO MINIATURA

Obra-prima de um ferroviário reformado

Sabem todos como são numerosíssimas as pessoas, crianças ou adultos, que através das mais variadas e múltiplas formas manifestam o seu gosto, por vezes mesmo a sua vincada paixão, pelas coisas que ao caminho de ferro concernam.

Desde os bebés, cuja imaginação cedo é despertada pelo movimento ziguezagueante de um comboio brinquedo — quase sempre sua predilecção especial — até aos idosos colecionadores dos mais diversos motivos ferroviários, para todos é um mundo repleto de

curiosidades, emoções e deslumbramentos que o comboio faz criar, constituindo em boa verdade para uns e outros, utilíssimo e favorito passatempo, que muito entretém e instrui.

Conhecem-se as preferências dos colecionadores, ou meros curiosos, pelos temas ferroviários: fotografia, gravura, desenho, pintura, escultura, numismática, filatelia, literatura, modelismo e muitas outras artes. E quantas vezes esse gosto pelas colecções chega a atingir as formas mais estranhas e inconcebíveis: botões, emblemas e insígnias de fardamento de agentes graduados; amostras de tecidos usados nas mesmas fardas; sinetas, apitos, bandeiras, lanternas, chapas de caldeiras, peças de sucata, etc., etc., ou até, como há pouco tivemos notícia — não de Portugal, claro —, velhas locomotivas a vapor (em tamanho natural....).

Nos E. U. A. e na Grã-Bretanha, por exemplo, que são países onde se encontram clubes e associações de toda a espécie e ordem, há, como não podia deixar de ser, clubes de amadores ferroviários, com colecionadores desenfreados desde as coisas mais notáveis às mais desconcertantes, e que chegam por vezes a aliar à sua paixão, designadamente no capítulo de modelismo, uma assistência técnica responsável e prestante a muitos outros — assistência que atinge, em certos domínios, um verdadeiro cúmulo de erudição teórica e prática, de elevado interesse.

Paralelamente, são igualmente numerosos os países detentores de ricos museus ferroviários, de natureza pública ou privada, que expõem autênticas maravilhas de preciosidade e engenhosidade, muitas vezes conseguidas mercê da colaboração de amadores diversos.

No domínio dos colecionadores apelidados «ferroviários», existe um género cujo «hobby» são as miniaturas de comboios, automáticos sobretudo — quer comprados nas lojas de brinquedos da especialidade, em parques sucessivamente ampliados, quer — é ainda o caso mais notável — concebidos e construídos pelos seus



O sr. João Castelo Branco, reformado do Caminho de Ferro de Benguela e antigo ferroviário da «Beira Alta», mostra-nos a complicada engrenagem motora de uma das suas locomotivas

próprios possuidores, quantas vezes constituindo modelos prodigiosos de perfeição, graciosidade e arte. Incontáveis são os casos conhecidos, a maioria revelados em exposições ou certames similares.

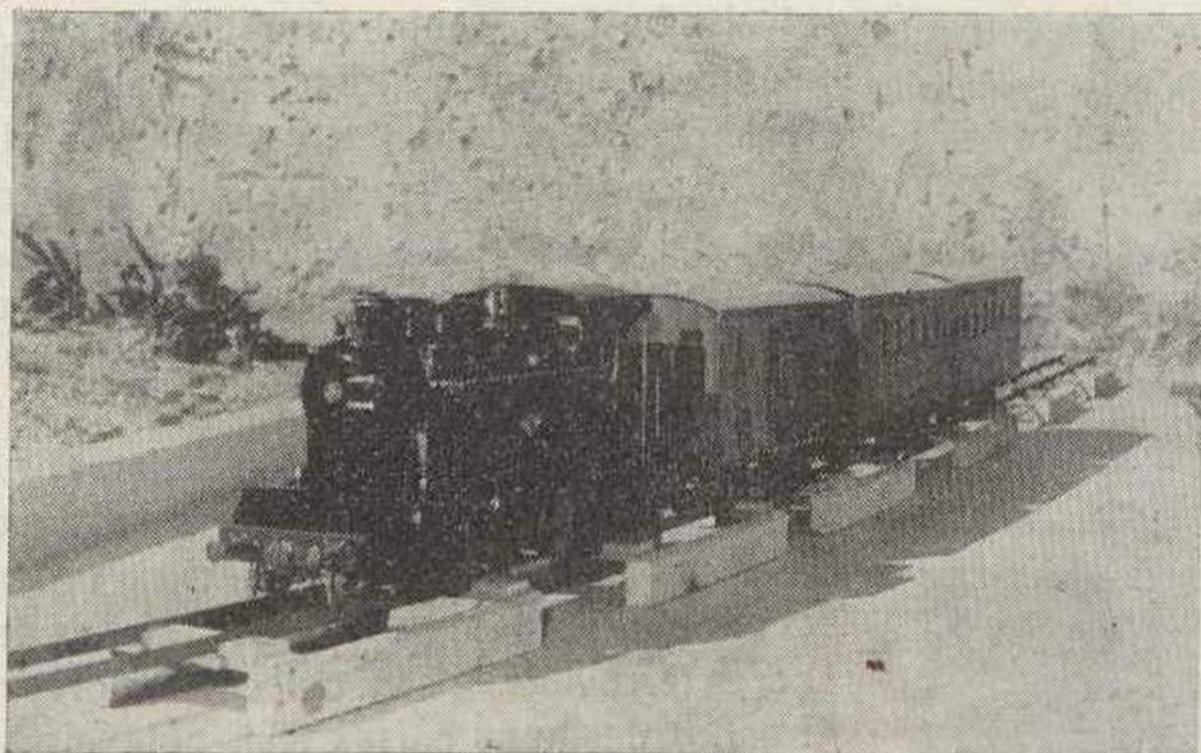
Exactamente neste sector, foi a nossa atenção chamada, há dias, para uma notícia que nos transmitiram ocasionalmente: um ferroviário reformado, tinha construído, peça por peça, um admirável comboio miniatura, inteiramente automático, que apitava e invertia a marcha uma vez atingido o limite extremo da sua linha.

Deslocámo-nos a Almada em demanda do sr. João Castelo Branco, antigo factor da «Beira Alta» e actualmente Inspector refor-

Já antes, o seu construtor — que é filho e neto de ferroviários — tinha concebido outras que, todavia, mau grado seu, não chegaram, como desejaria, a constituir colecção.

As locomotivas, inteiramente construídas em casa, com o recurso de rudimentar oficina improvisada — e sem obediência a planos preconcebidos, mas simplesmente realizadas ao sabor de uma imaginação ocasional — levaram, cada uma, cerca de 6 meses a executar e apresentam as seguintes particularidades «técnicas»:

Comprimento: 65 cm.
Peso (em «ordem de marcha»): 8,5 kg.



*

Neste curioso comboio miniatura, está patente a perfeição da sua construção

*

mado do Serviço do Movimento, do Caminho de Ferro de Benguela.

E o que vimos surpreendeu-nos verdadeiramente. Não só o comboio correspondia sensivelmente, na sua escala reduzida, ao do tamanho natural, patenteando a rara habilidade do seu construtor — como tivemos ainda a ocasião de observar uma outra faceta curiosíssima e digna de realce: é que toda a família do Sr. Castelo Branco, mais propriamente, seu genro, filha e netos, se comprazia com visível «sabedoria», cada um em funções próprias, a cooperar nos preparativos para a partida e boa circulação do seu comboio...

A composição consta de duas locomotivas, todas metálicas — análogas, aproximadamente, às nossas actuais «locos» da série 200 — e de mais duas carruagens e um furgão.

Locomoção: por vapor de água
Combustível: petróleo
Velocidade: 10,8s/ 10 metros
Consumo: 2,5 dcl. de petróleo
e 1/2 l. de água, por jornada de 600 metros.

Outros detalhes: inversão de marcha automática, no término da linha e apito em locais precisos.

Por seu turno, as carruagens pesam 2,100 kg. e têm de comprimento 50 cm.. O furgão mede 44 cm..

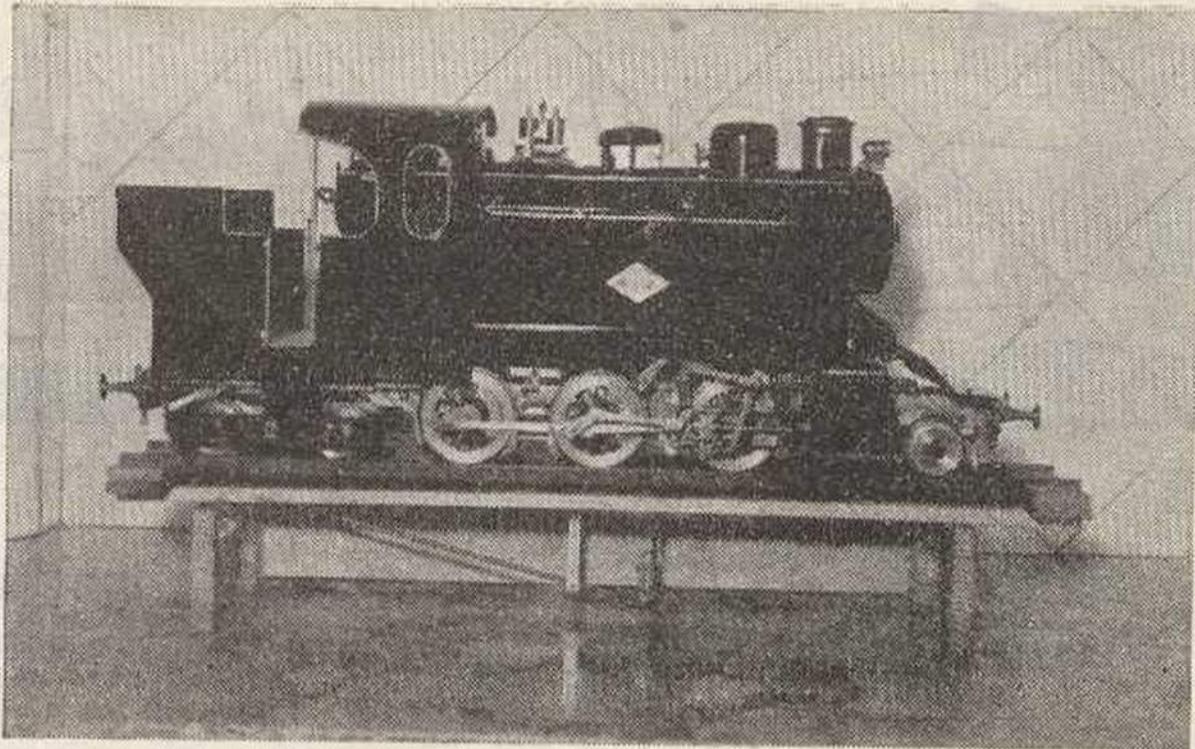
A linha tem 10 metros, sendo a bitola de 6 cm.

A exibição ante nós prestada foi excelente, como notáveis foram as «performances» atingidas.

Em suma, o curioso comboio, construído

*

A locomotiva, após complicada operação de acendimento, ganha pressão para mais uma das suas viagens...



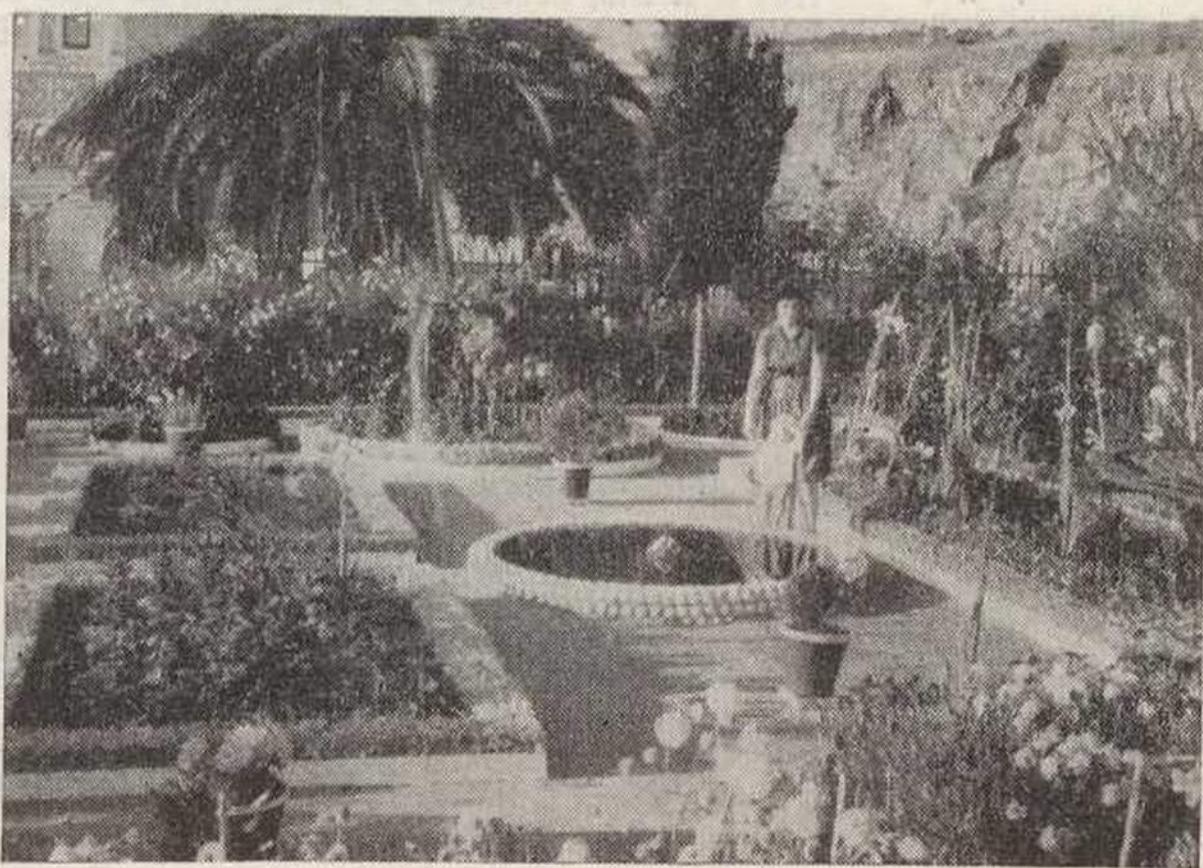
com perfeição óbviamente relativa e meticulosidade assaz meritória para uma oficina de improvisação, funciona com perfeita regularidade, como qualquer unidade real,— e daí o interesse de ser divulgada e de, como tal, poder mesmo vir a constituir, para outros habilidosos como o seu possuidor, um incentivo de valor.

Regressámos a Lisboa conservando a lembrança inolvidável do entusiasmo vivo e puro, da alegria exuberante e quase infantil, deste ferroviário pelo seu comboio — alegria sã que os homens, parece, vão conhecendo cada vez menos no Mundo conturbado e difícil em que infelizmente vivem.

Esta observação invadiu-nos profundamente e encheu-nos o coração. Ficámos meditando na satisfação, no contentamento e orgulho que exteriorizava pela sua pequena obra-prima. Nele o apego pela profissão que apaixonadamente escolheu, mantém-se firme e inabalavelmente enraizado e vai frutificando curiosamente, noutro ângulo que não deixa de igualmente ser, um pouco, «ferroviávio»: nos modelos de comboios que concebe e executa, com desvelado carinho e natural emoção.

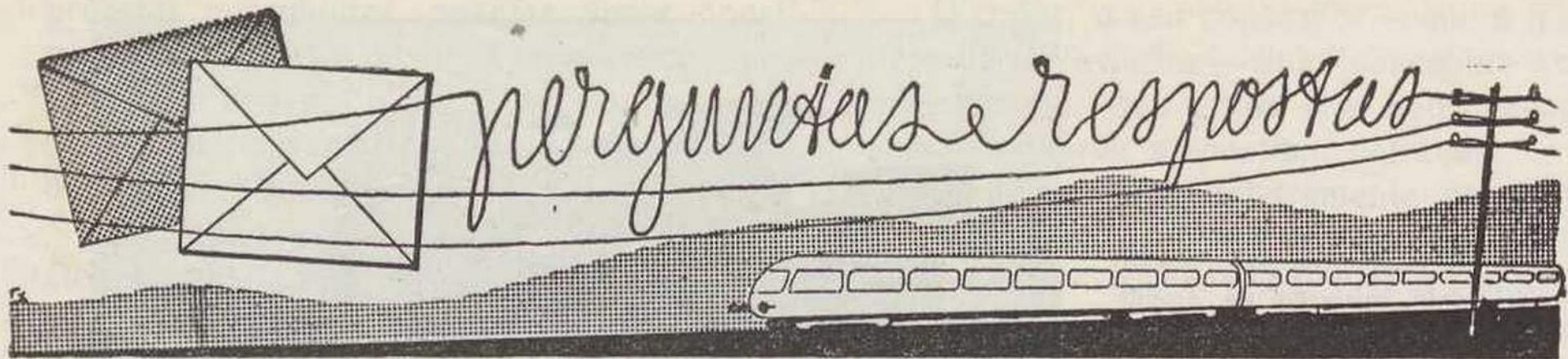
Como Stephan Zweig uma vez escreveu, lembrámo-nos da frase tão verdadeira de Goethe — «Os colecionadores são pessoas felizes!»

E. C.



*Jardim da Estação de
Santiago do Cacém*

*



Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2183/Cons. r.º 305-M — Uma automotora, com paragens condicionadas em apeadeiros, parte da origem com a lotação completa até destino.

Peço dizer-me se o maquinista, conhecedor do assunto, deve parar nesses apeadeiros, em obediência aos sinais feitos para esse fim pelos passageiros que ali esperam a automotora, e como deve ser classificado o tempo perdido que se registar por os passageiros teimarem em embarcar onde não há lugares.

Resposta — O maquinista não tem que parar, visto as paragens nos apeadeiros serem condicionadas e a lotação das automotoras ser rigorosamente limitada.

Para se dar uma satisfação a quem espera, deve o maquinista, ao passar nos locais de embarque, fazer um sinal significativo de que não há lugares.

///

Pergunta n.º 2184/Cons. n.º 306-M — Numa estação de via única está fixado o cruzamento de dois comboios de passageiros, com horas dechaga da próximas, segundo o respectivo horário.

Em certo dia tiveram ambos de circular para essa estação com boletim de marcha com precaução devido a avaria telefónica e por tal motivo as estações colaterais não puderam fazer o regulamentar aviso das horas de partida, circunstância que impossibilitou o chefe de saber qual dos dois comboios chegaria em primeiro lugar à sua estação.

Desejava ser esclarecido como é que, em tal caso, podia ser regulada convenientemente a entrada dos dois comboios, tendo-se em atenção que os semáforos são manobrados junto das respectivas agulhas e que estas são desprovidas de telefone para a estação.

Resposta — Antes da ida dos agulheiros para as agulhas de entrada deve ser-lhes recomendado para fazerem sinal de paragem para o lado de onde se esperam os comboios e prestarem toda a atenção aos sinais que lhes forem feitos na plataforma.

Logo que se apresente o primeiro comboio, o chefe faz o sinal de via livre para o agente que está guardando a agulha para a sua entrada, sinal que o agulheiro repetirá para a estação, como entendido.

Acto contínuo, o chefe mantém o sinal de paragem

ao agulheiro que está no lado contrário, e só depois do primeiro comboio se encontrar parado dentro dos postes de limite permitirá a entrada do segundo, fazendo para esse efeito o respectivo sinal ao agulheiro e que este deve igualmente repetir-lhe, como entendido.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2185/Cons. n.º 380-F — Peço informar-me se há alguma disposição regulamentar que se refira a emendas nas escriturações das remessas.

Resposta — Devem evitar-se, quanto possível, emendas nas escriturações das remessas, preenchendo-as, para tal efeito, com o máximo cuidado.

Se, por motivos justificados, houver necessidade de proceder a emendas, deverão cortar-se com um traço as palavras ou algarismos errados, de forma que fique legível o que estava escrito, e far-se-à a rectificação na entrelinha, devendo ser autenticada com a assinatura do agente que a fizer e carimbado da estação, como se determina no artigo n.º 154 do Livro E. 11.

///

Pergunta n.º 2186/Cons. n.º 381-F — Um portador de um livrete quilométrico tem apenas 160 quilómetros e desejava adquirir bilhete de Beja para Lisboa (T. Paço).

A distância de Beja a Barreiro é de 154 quilómetros e, assim, desejava ser elucidado se deve ser feita a cobrança de 6\$00 ou 4\$00, mínimo da Tarifa Fluvial, ou se deverá ser feita a cobrança como se se tratasse de via férrea, ou seja, pela Tarifa Geral — Título I.

Resposta — A cobrança a fazer neste caso é a prevista no n.º 6 do Art.º 10.º da Tarifa Especial n.º 2-P, ou seja, a importância correspondente a 4 quilómetros pelo Título I da Tarifa Geral (1\$60 em 1.ª classe e 1\$20 em 3.ª).

O Homem não é outra coisa senão o que a educação faz dele.

KANT

DELEGACÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Excursões da A.T.C. francesa

Nos passados meses de Junho, Julho, Agosto e Setembro, recebemos 6 grupos enviados pela A.T.C. francesa, num total de 206 participantes que, ora em comboio, ora em autocarro, visitaram os mais belos recantos do nosso Portugal.

Em 4 de Junho, chegou a representação do Secretariado Geral, acompanhado por Monsieur Hubert RENARD, que permaneceu, no Porto, Coimbra e Lisboa, o tempo necessário não só para conhecer estas cidades, como todos os seus arredores de interesse turístico.

Lisboa, término da estadia, foi um encantamento para os nossos colegas.

Lisboa, a das Sete Colinas, debruçada docemente sobre o Tejo, tem o condão de enfeitiçar quem a visita, atraído irresistivelmente pelos seus contrastes, as suas imagens sugestivas, os seus coloridos que um Sol esplendoroso veste de galas e brilhos.

Chegou, a seguir, um grupo da Região Norte, chefiado por Monsieur MARTIN, que repetiu o programa já efectuado pelo outro grupo que nos fora enviado pela mesma região no passado mês de Maio.

Veio, depois, em Julho, uma outra excursão do Secretariado Geral que repetiu um programa já clássico sob a direcção de Mademoiselle BAILLEUX.

Entrando pelo Norte, iniciaram a digressão pelo Porto. Aqui, depois da habitual volta da cidade, fize-

ram a imprescindível visita a umas Caves de Vinho do Porto, onde, após as explicações técnicas, tiveram ocasião de provar algumas das variadíssimas qualidades deste precioso néctar.

E para cumprir fielmente a tradição, bebido o primeiro cálice, os excursionistas entoaram algumas das alegres canções consagradas, no seu país, a estes momentos. Em coro afinado, se bem que improvisado, cantaram para nós «Chevaliers de la table ronde . » ao mesmo tempo que brindavam por Portugal e pela França.

Foi a região Oeste quem nos enviou o grupo seguinte, que chegou a Portugal a 14 de Agosto. Este, que era chefiado por Monsieur CONSEIL, vinha expressamente para assistir às já famosas Festas da Agonia.

Começaram a estadia por Lisboa, dirigindo-se depois para o Minho.

Nesta subida em direcção ao Norte, visitaram Nazaré, Alcobaça, Batalha, Leiria, Coimbra, Figueira da Foz, Aveiro, Porto e finalmente chegaram ao Minho, onde o entusiasmo dos nossos visitantes, já encantados com o que tinham admirado, atingiu o auge. A beleza, a cor, a vida, toda a alma do minhoto em festa, foi-lhes dada a conhecer na famosa Romaria da Agonia, em Viana do Castelo.

Tudo se coadunava para que o espectáculo fosse verdadeiramente cativante, sobretudo para estrangeiros que assistiam a algo de novo e inesperado. A par



*

Um friso juvenil de participantes da excursão de ferroviários que assistiu, em Viana do Castelo, às Festas da Agonia

*

*

Alguns dos componentes do primeiro grupo alemão posam, para uma fotografia, num quadro de grande atracção turística

*



do colorido da romaria, o interesse do desfile de trajes regionais e, por fim, como numa apoteose, a magia da serenata do Lima e do fogo de artifício.

Foi, cremos, um dia muito agradável para os excursionistas que regressaram a França trauteando esta ou aquela singela melodia bem portuguesa e, nos corações, uma lembrança inesquecível.

Finalmente, a fechar as excursões a Portugal da A.T.C. francesa, recebemos, em Setembro, dois grupos. Um da região Norte acompanhado por M. SOU-LAGER, outro do Secretariado Geral, que trazia como chefe M. DUVERNE. Qualquer destes grupos seguiu os habituais programas e a 17 de Setembro dissemos adeus, ou melhor «au revoir», à última excursão francesa de 1960 que levou para o seu país, tal como todos os outros, a certeza que Portugal merece ser visitado quer na sua majestosa monumentalidade, quer na sua pitoresca paisagística e a convicção que os ferroviários portugueses pertencem à mesma família A.T.C., e como tal os recebem e acompanham.

Ferroviários gregos

Incluída no programa duma viagem de instrução profissional à Jugoslávia, Itália, França e Espanha, fizeram os ferroviários gregos uma pequena estadia em Portugal.

Acontecimento inédito, foi esta visita para nós uma agradável ocasião de estreitar os nossos laços de camaradagem e preparar assim um mais vasto intercâmbio.

Este grupo, enviado pela Zona de Thessaloniki, chegou a Lisboa a 24 de Julho e trazia como chefe o Senhor HOYRIKHE.

Dispondo de pouco tempo, por o programa da viagem incluir a visita a vários países, os nossos colegas gregos passaram três dias em Lisboa, durante os quais tiveram ocasião de admirar os principais monumentos e atractivos da nossa capital e de efectuar o clássico triângulo turístico Queluz, Sintra, Cascais.

Antes de nos deixarem, foram ainda ouvir o Fado,



*

Junto a um antigo túnel ferroviário, hoje dependência das Caves «Real Vinícola», o 2.º grupo de ferroviários alemães concentrou-se para uma foto-recordação

*

como fazem todos os que nos visitam, pois é já obrigatório para quem vem a Portugal, não partir sem apreciar estes nossos nostálgicos e característicos cantares.

Ferroviários alemães

As actividades turísticas do mês de Setembro terminaram com a presença dos nossos camaradas alemães.

É de salientar o interesse que as viagens em Portugal estão presentemente a despertar na Alemanha que, até agora, nos enviava pequenas representações.

estalagem do Gado Bravo, assistiram, com o maior interesse, às animadas dansas folclóricas dos campinos.

De Lisboa, seguiram rumo ao Norte para visitar a região turística do distrito de Leiria, onde a Nazaré constitui sempre uma nota de surpresa e pitoresco pelo deslumbrante panorama que oferece e pelo seu carácter de praia de pescadores que faz dela um espectáculo folclórico difícil de igualar.

Não puderam deixar de visitar Figueira da Foz, rainha das Praias de Portugal, onde durante todo o dia tiveram enfim a possibilidade de se dedicarem aos dois amores que, logo à chegada, tinham arranjado em Portugal — «Sol e Mar».

*

Despertaram o maior interesse as nossas excursões a Santa Cruz e outras praias do Oeste. Os participantes da 1.ª excursão, realizada em 24 de Julho, nas Azenhas do Mar

*



Este ano tivemos o prazer de ter entre nós dois grupos alemães, num total de 61 participantes.

Acompanhados pelos respectivos chefes, Senhores Anton BÖCK e Leonhard HUBER, efectuaram estes grupos uma larga digressão pelo nosso país.

Começaram a estadia por Lisboa, onde permaneceram alguns dias. Deslocaram-se assim a Queluz, Sintra e Estoril e fizeram o circuito da Região dos 3 Castelos: Sesimbra, Setúbal e Palmela.

Aproveitando este circuito e de regresso a Lisboa, atravessaram as Iezírias do Ribatejo, tendo ocasião de apreciar uma das mais típicas regiões do país. Na

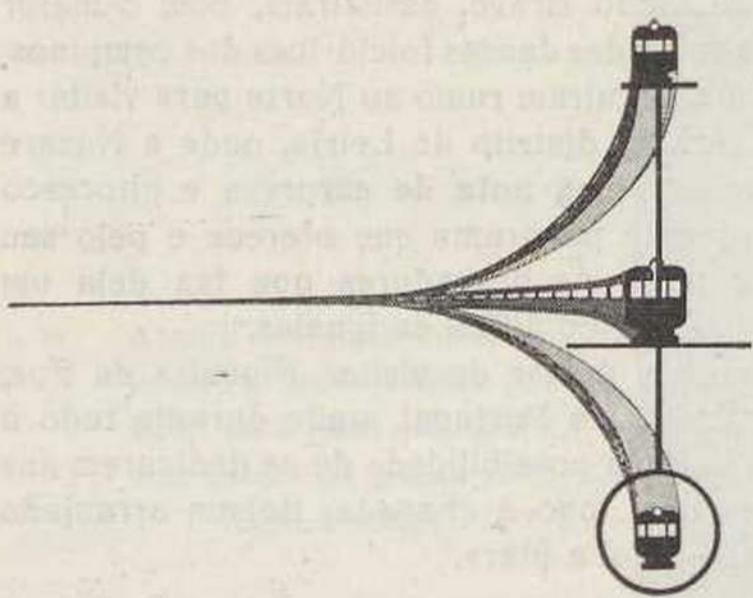
Após uma breve passagem pelas cidades de Coimbra e Porto e uma volta pelas praias e santuários do Minho, regressaram ao seu país com as mais agradáveis recordações desta viagem ao extremo ocidental da Europa.

Outras excursões

Estiveram ainda em Portugal, no passado mês de Outubro, grupos de ferroviários suíços, italianos e espanhóis, com elevado número de participantes, a que faremos a devida referência no próximo número do «Boletim da C. P.»

Inventados e construídos numa época recente, os comboios entraram já no mais fundo das nossas tradições acompanhando as caravetas e as diligências.

Mas, enquanto estas pertencem definitivamente a um passado morto, os caminhos de ferro participam a cada momento no nosso dia-a-dia de trabalho e prazer e ajudam-nos a construir um futuro melhor!



Um transporte urbano de Futuro

A indústria de transportes colectivos do Continente norte-americano tem presentemente planos para instalar 600 Km. de caminhos de ferro rápidos — transit systems — que custarão 3 1/4 biliões (milhões de milhões) de dólares! Isto é só o início... pois muitas mais programações de novos comboios do género estão começando a ser previstas pelos construtores das áreas de densa aglomeração urbana. Eis o que se está fazendo:

Em Chicago. — A nova linha de «rápidos», no leito da auto-estrada do Congresso com oito faixas de rodagem, embora esteja a ser explorada, actualmente, a 30% da sua capacidade potencial, transporta mais passageiros durante as horas de «ponta» que a própria auto-estrada. A elevação da linha, ao nível do solo, da Lake Street está em construção. Duas outras linhas nos leitos das próprias auto-estradas, de faixas de rodagem estão em estudo.

Em Cleveland. — A rede ferroviária urbana construída há 5 anos continua a aumentar de tráfego. Deve ser a primeira cidade dos Estados Unidos a ligar todos os serviços mais importantes de transportes (estrada e aviação) com a projectada extensão do caminho de ferro para o aeroporto de Cleveland.

Em Los Angeles. — A Empresa do Metropolitano de Los Angeles está a estudar um projecto para a construção de uma rede inicial de 120 Km. de linhas de via férrea elevada que custará 529.700.000 dólares.

Em Filadélfia. — Estão-se adoptando carruagens leves, de grande velocidade, na sua rede de comboios rápidos urbanos já hoje bem desenvolvida. Os consultores técnicos da municipalidade recomendam a sua extensão para South Jersey.

Em S. Francisco. — A Empresa do Metro-

politano da Região da Baía está a estudar um projecto de 160 Km. de linhas elevadas que custarão um bilião (milhão de milhões) de dólares. Têm em mãos o que constitui talvez o mais intrincado problema de transporte nos Estados Unidos. Cinco «condados» serão ligados pela nova rede de metropolitano elevado. Fazem-se sondagens, entretanto, no fundo da Baía de S. Francisco. . em estudo preliminar para a construção de um túnel subaquático para a via férrea rápida.

Em Toronto. — A primeira linha de metropolitano com 7 Km. constitui um êxito popular. Está em construção actualmente uma segunda linha. Projecta-se ter em 1980 uma rede de 61 Km.

Em Washington. — A Secção de Finanças sancionou uma lei que cria uma agência federal encarregada de planejar e de construir um metropolitano rápido para a área urbana de Washington.

Em Winnipeg. — Com feliz antecipação, esta cidade de poucos menos de meio milhão de habitantes começa a planejar a resolução das suas futuras necessidades à medida que a sua área urbana crescer nos próximos anos. Considera-se o conselho de técnicos para construir uma rede férrea de via tripla, com uma extensão de 37 Km.

Os Estados Unidos, só por si, gastam mais de 4 biliões (milhões de milhões) de dólares anualmente na construção de novas estradas que continuam a não satisfazer as exigências da sua população crescente. Os transportes colectivos urbanos ferroviários — uma alternativa desprezada durante muito tempo — oferecem a única solução económica possível: rapidez, conforto e grande capacidade de lotação pelo menor custo.

Regulamentação

DIVISPESA

I — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordem do Dia n.º 4613 de 21-9-960 — Mudança da hora legal.

Ordem do Dia n.º 4614 de 24-9-960 — Transição de horário na Zona Centro.

Comunicação-Circular n.º 900 de 30-8-960 — Encerados afectos ao transporte de adubos.

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1315 de 1-9-960 ao n.º 1337 de 28-9-960.

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1338 de 6-10-960, ao n.º 1355 de 27-10-960.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2745 de 12-9-960 — Sinalização do ramal particular «S. João da Madeira-Oliva».

Instrução n.º 2746, de 28-10-960 — Sinalização da estação de Santana — Cartaxo.

1.º aditamento à Instrução n.º 2737 de 26-10-960 — Cantonamento automático entre Braço de Prata e Vila Franca de Xira.

1.º aditamento à Instrução n.º 2743, de 30-9-960 — Sinalização da estação do Entroncamento.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Púlico B n.º 300 de 31-8-960 — Transporte de água-rás e pez louro ou negro.

Aditamento à Classificação geral de mercadorias de 17-9-960 — Alterações à classificação.

15.º aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros de 22-9-960 — Alterações à Tarifa sobre ocupação de lugares.

Anexo à Tarifa Internacional (D.C.M.) em vigor desde 25-10-952 — Anula a edição de 1956.

3.º aditamento ao Anexo n.º 2 à Tarifa Internacional (T. C. V.) entre Portugal e a França — Transporte de passageiros e bagagens.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem de 1 a 30-9-960 — Alterações e ampliações.

Aviso ao Púlico B n.º 301, de 13-10-960 — Supressão do serviço combinado entre a estação de Torres Vedras e Matadões, e Monte Redondo e Torres Vedras — Central.

Aviso ao Púlico B n.º 302, de 17-10-960 — Encerramento de Lixa—Central em ligação à estação de Celorico de Basto.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 31-10-960 — Alterações e ampliações.

D) Serviço Comercial e do Tráfego

SERVIÇO DA FISCALIZAÇÃO DAS RECEITAS

Circular n.º 1130 de 17-9-960 — Transporte de arroz com casca.

1.º aditamento à Circular n.º 1130 de 24-9-960 — Transporte de arroz com casca.

E) Serviço da Fiscalização das Receitas

Comunicação-Circular n.º 114 de 15-9-960 — Transporte de jornais e revistas.

AGRADECIMENTO

AO

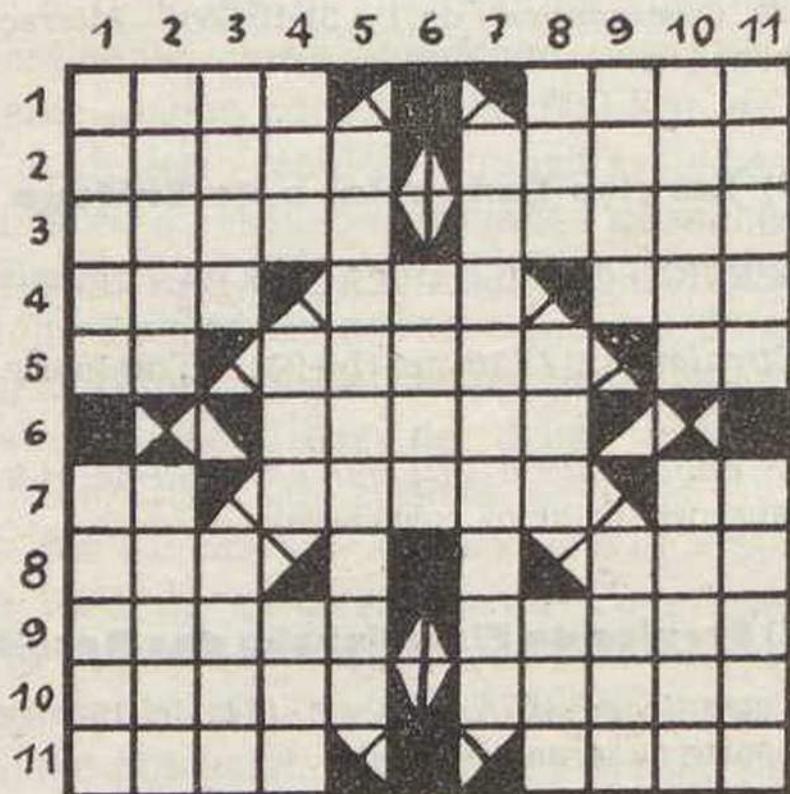
Dr. João Luís de Mesquita Cardoso

Jacinto Gonçalves, servente da Direcção Geral da C. P., que, na Casa de Saúde da Timpeira, foi recentemente submetido a delicada operação cirúrgica, vem por este meio manifestar o seu maior reconhecimento ao Ex.^{mo} Cirurgião que o operou — Sr. Dr. João Luís de Mesquita Cardoso — e agradecer o carinho que lhe foi dispensado pelo enfermeiro Sr. Alfredo Duarte Machado e demais pessoal do excelente estabelecimento clínico em que foi confiado à proficiência daquele mui ilustre médico.

**C
R
U
Z
P A L A V R A S
D
A
S**

Por RUI L. SANCHES

Problema n.º 13



HORIZONTAIS :

1 — Estação de Linha de Mora; Podoa. 2 — Era; Distrito da India meridional na província de Madrasta. 3 — Caules; Amarga. 4 — Escritor português; Graça (humor.); Afluente do Tejo. 5 — Letra grega; Ligues; Apelido. 6 — Acarinha. 7 — Artig. definido; Purificas; Batráquio. 8 — Colocar; Interjeição que designa «já está». 9 — Pedra preciosa de cor azulada que à luz apresenta várias cores; Reprima. 10 — Diques; Construção austral. 11 — Datas; Macaco americano.

VERTICAIS :

1 — Inserir; Andorinha do mar. 2 — Denso; Sono profundo. 3 — Escorrega; Jaez. 4 — Ferro combinado com carbono e endurecido pela témpera; Príncipe mongol (pl.); Os pêlos de certos animais. 5 — Surgiras. 6 — Agarrar. 7 — Cidade espanhola. 8 — Calma; Boas; Onda. 9 — Gritos tauromáquicos; Espécie de cerveja que os antigos egípcios fabricavam. 10 — Extremidades da mão; Cidade marroquina. 11 — Prezara; Planta medicinal.

Solução do problema n.º 12

HORIZONTAIS :

1 — Vare; Catita. 2 — Areias; Sal. 3 — Amos; Ri. 4 — Eclodir; Mós. 5 — Ul; Atómica. 6 — Raposas; Rã. 7 — Imãs; Asa. 8 — Cá; Tira. 9 — Ara; Avo. 10 — Ala; Atirar. 11 — Boi; Asir.

VERTICAIS :

1 — Vá; Eurico. 2 — Ar; Clama; Ao. 3 — Real; Pa; Ali. 4 — Esmo; Ostra. 5 — Todas; Ia. 6 — Casita; As. 7 — Ás; Rosca; Ti. 9 — Is; Miramar. 10 — Tarocas; Va. 11 — Alisa; Agora.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

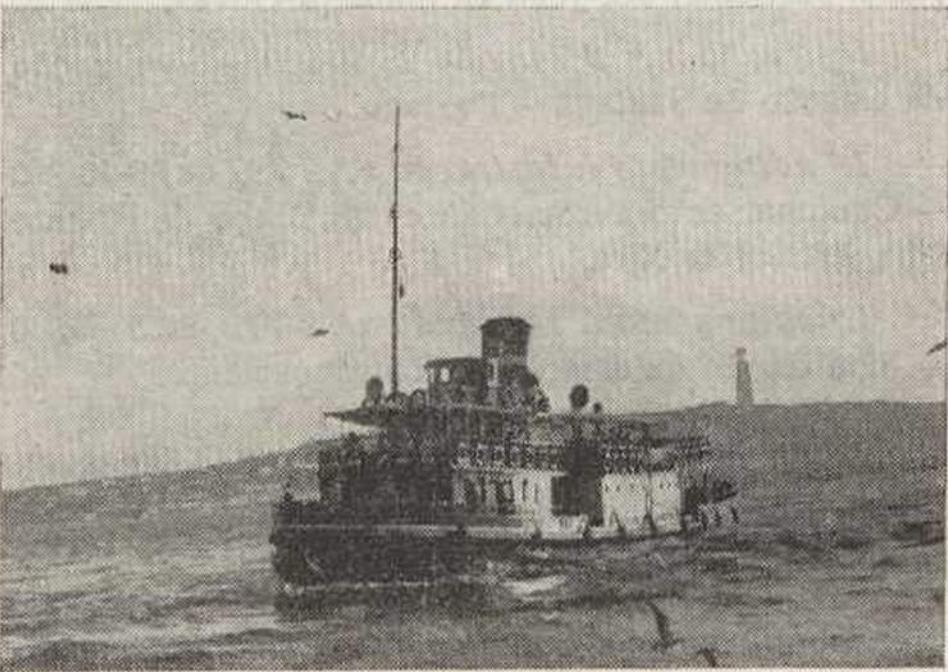
PRÉMIOS — 300\$00

Para o serviço fluvial entre Lisboa e Barreiro possui a C. P. actualmente 3 barcos de passageiros e 1 rebocador.

O barco que inserimos nesta gravura, foi construído em 1923 por J. Crichton & C.ª, na Inglaterra. Algumas características: 47 metros de comprimento; lotação de 1006 passageiros; 2 hélices e a potência de 600 H. P.; a velocidade máxima é de 11 milhas por hora.

Este barco, um dos mais antigos da nossa frota, tem características idênticas a um outro igual, do qual se distingue, principalmente, pela faixa branca pintada na sua chaminé.

N.º 42



COMO SE CHAMA ESTE BARCO ?

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

Resultado do Concurso N.º 40

Solução : — Contumil.

Foram premiados : — Adelino Jorge, factor de 2.ª cl. de Albergaria; Francisco da Silva Filipe, assentador de 2.ª cl. em Vila Franca de Xira e Joaquim Maria Marques, auxiliar em Alvalade.



Por J. MATOS SERRAS



Alcançou um êxito retumbante a realização da V Exposição Filatélica Nacional. Excedeu, até, as previsões mais optimistas, quer na quantidade de concorrentes, valor das participações e afluência de visitantes.

O grandioso certame teve lugar no magnífico Palácio Galveias, ao Campo Pequeno, cedido pela Câmara Municipal de Lisboa, e esteve patente ao público no período de 5 a 13 — classes de competição — e de 17 a 20 de Novembro findo — classe de honra.

A iniciativa desta manifestação filatélica ficou a dever-se à Federação Portuguesa de Filatelia.

Para nós, tinha especial interesse a apresentação de várias coleções temáticas, especialidade de colecionamento que cada vez vai ganhando mais adeptos

A constituição do júri encarregado de classificar a Secção Temática era a seguinte: Dr. Vasconcelos Carvalho, Dr. António de Almeida Figueiredo, Eng.^o António Eládio de Santos, Tenente-Coronel Francisco Cardoso Salgado e Dr. Jorge de Melo Vieira.

Aguardávamos com viva ansiedade a apresentação da excelente coleção temática de Caminhos de Ferro do nosso amigo e colega Sr. Jorge Luís Fernandes, de Moçambique, a qual ainda recentemente, foi galardoadada com uma medalha de prata na Exposição Internacional de Joanesburgo. Porém, por desconhecidas razões, e apesar da inscrição figurar no respectivo Catálogo, não foi recebida a participação deste filatelista.

A inauguração da LISBOA-60, designação oficial, foi feita pelo Chefe do Estado, e no dia de abertura os C. T. T. autorizaram um carimbo comemorativo.



O Grande Prémio de Ouro destinado à melhor temática foi atribuído a uma colecção sobre Telecomunicações, ao passo que a Medalha de Ouro premiou uma colecção de Barcos. Além das três espécies já assinaladas, estiveram ainda presentes selos alusivos aos seguintes temas: desportos, dias do selo, flores, religião, U.P.U., aves, navegadores, pintores, refugiados, centenários do selo, médicos, crianças, Europa e NATO. Entre as colecções distinguidas com medalhas e outros prémios não oficiais, conta-se a nossa de Caminhos de Ferro.

Para assinalar a efectivação da Exposição, foi emitida uma série de dois selos comemorativos, das taxas de 1\$00 e 3\$30.

O primeiro dia de circulação foi o de 17 de Novembro, data da abertura da segunda fase. O desenho é o mesmo para ambos os valores e contém um símbolo Henrique e um símbolo da cidade de Lisboa.

Não reproduzimos as respectivas gravuras da nova emissão, por a isso se opor o Artigo 52 do Estatuto do Selo... Foram também apostos dois carimbos especiais, em Lisboa e no Porto, que apresentamos a seguir.



Recenseamento Filatélico

Ferroviários filatelistas:

João Edmundo Rodrigues de Oliveira Serrano, Rua Torres Pinheiro, 112 — TOMAR. Troca selos de Portugal e Ultramar, taxas de Guerra e Cruz Vermelha.

Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para este recenseamento do BOLETIM DA C. P.

**Firmas que concedem descontos, nas compras, aos ferroviários,
mediante a apresentação do cartão de identidade da Companhia**

Designação dos artigos	Descon-	Nomes das Firmas	Moradas
	tos		
Alfaiataria	20%	Casa Coelho Dias.	Rua dos Sapateiros, 92, 1.º LISBOA
Artigos eléctricos . . .	até 25%	Electro-Rádio Oceano, L.da.	Rua dos Bacalhoeiros, 125 LISBOA
» » fotograficos . . .	10 a 30%	Super.	Largo do Mastro, 3 LISBOA
» fotográficos . . .	15%	Roiz, Limitada	Rua Nova do Almada, 82, 84 LISBOA
Camisaria	10 e 2%	Adão Camiseiros, L.da	Rua Augusta, 238-240 LISBOA
»	10%	Camisaria Portuense	Rua do Arsenal, 166-168 LISBOA
»	15%	Camisaria Trezentos	Rua do Carmo, 100 LISBOA
»	15%	Casanova	Praça da Figueira, 8-A LISBOA
»	10%	Casa das Camisas	Praça da Figueira, 16 A LISBOA
Diversos	10%	Armazéns Grandela, L.da.	Rua Áurea, 205 LISBOA
»	10%	Casa Africana	Rua Augusta, 161 LISBOA
»		» »	Rua Sá da Bandeira, 166 PORTO
»		» »	Edifício do Cruzeiro ESTORIL
»	10%	Casa Aguiar.	Rua do Carmo, 17 LISBOA
»	5 e 10%	Fábrica Portugal	Reg. Anjos, 96 LISBOA
»	5 e 10%	Grandes Armazéns do Chiado	Rua do Carmo, 2 LISBOA
Drogas	10 a 20%	Drogaria do Rosário, L.da	Rua do Rosário, 130 PORTO
Fanqueiro e retroseiro.	10%	Armazéns do Rossio	Praça D. Pedro IV, 78/80 LISBOA
Fazendas de lã	variáveis	Braz & Monteiro	COVILHÃ
» » , etc.	15%	Lanalgo, Limitada	Rua de Santa Justa, 42 LISBOA
» e confecções	15%	Ferreira & Duarte, L.da	Rua dos Fanqueiros, 229 LISBOA
Ferragens e louças . . .	10%	Cordeiro Pinheiro & C.ª, L.da	Rua das Flores, 304 PORTO
Guarda-sóis	10%	António Alves Rodrigues. .	Rua do Almada, 490 PORTO
Lanifícios	20%	Suprema	Rua dos Fanqueiros, 77, 79 LISBOA
Louças e vidros	10%	Braz & Braz, L.da	Tr. Nova de S. Domingos, 36 LISBOA
Livros e art. de papelaria	10%	Livraria Bertrand	Rua Garrett, 73 LISBOA
Madeiras e tintas . . .	5 a 10 %	Manuel Barros Pedroso, Herd.	L. S.to António da Sé, 14, 18 LISBOA
Malas, pastas, etc. . .	15 %	Eurico Santos	Rua da Prata, 234, 1.º LISBOA
Malhas, meias, chapéus,			
camisaria, rouparia, re-			
troaria, etc.	15%	Eduardo Martins & C.ª, L.da	Rua Garrett, n.ºs 1 a 11 LISBOA
Malhas, cintas, etc. . .	15%	Salomé	Rua dos Correeiros, 152, 154 LISBOA
Mobilias	variáveis	Marcenaria Santos, L.da	OLIVEIRA DE AZEMEIS
Óptica	15%	Casa dos Óculos	Rua da Mouraria, 80/82 s/loja LISBOA
»	40%	Coelho Oculista, L.da	Rua 1.º de Dezembro, 101-2.º LISBOA
»	40%	Hilário Alves	Rua do Carmo, 69, 2.º, Dt.º LISBOA
»	30 e 40%	I. Gonçalves & Silva	R. Eugénio dos Santos 9, 2.º E. LISBOA
» e artigos fotogf. . .	40 e 25%	Machado — Oculista	Tr. de Santo Antão, 14, 1.º LISBOA
Optica	20 a 40%	Oculista de Lisboa, L.da	Rua da Madalena, 182, B. LISBOA
»	10 e 30%	Óptica Restauradores, L.da.	Pr. dos Restauradores, 13, 1.º LISBOA
Papelaria	10 %	Papelarias Emílio Braga & C.ª,	Rua da Madalena, 40, 44; Rua
		L.da	Alexandre Herculano, 41-
Pastelaria.	10%	Bufete da Estação e Casa do	-C e Avenida de Roma LISBOA
Perfumarias	10%	Gato Preto	Estação de CALDAS DA RAINHA
Relojoaria.	Preços	Drogaria Açoriana	Rua da Prata, 90, 101 e 103 LISBOA
	Armazém	Vouga, Limitada	Rua da Assunção, 40, 2.º LISBOA
Relojoaria e ourivesaria	10%	Relojoaria Zenith	Rua Marq. da Fronteira, 82-C LISBOA
»	15 e 20%	» Zurique.	Largo D. Estefânia, 6-E, 6-F LISBOA
»	20%	Relojoaria Helvécia	Rua dos Fanqueiros, 164 LISBOA
Vidros e molduras . .	variáveis	Casa Gândara	Rua de S. Paulo, 46-48 LISBOA

Permanentes e pinturas dos cabelos — 10% de desconto — Salão Rossio — Rossio, 93-1.º LISBOA
 Calista Olival — Tratamento geral dos pés — Preço especial: 25\$00 — R. dos Douradores, 222, 2.º Tel. 368184 — LISBOA
 Margarida Esteves — Tratamento dos pés — Preço especial: 30\$00 — R. da Assunção, 42-1.º Tel. 30879 — LISBOA
 Lavandaria Tágide, Ld.ª — 15 % de desconto — Av. Almirante Reis, 89 - D. — LISBOA

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — José Estreia, José de Sousa Gião, António Ribeiro Rodrigues e José dos Santos David, chefes de estação de 3.^a cl.; José de Oliveira Bastos e Armando da Silva, factores de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: — Francisco Patrício Guerreiro, Júlio Marciano Rita, Joaquim Gonçalves Pereira e Berardo Martins, factores de 1.^a cl.; Joaquim de Oliveira Coelho, operário de 1.^a cl. e Alfredo Prudêncio Soares, revisor de bilhetes de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: — Joaquim Ferreira da Silva e Fernando Salvado, condutores de 1.^a cl.; José Maria Mendes, operário de 2.^a cl.; Francisco Atanásio, José João Pedro e João Augusto Alves, factores de 2.^a cl.



Da esquerda para a direita: — José Domingos, factor de 2.^a cl.; António Gonçalves Costa e Alberto Correia da Silva, conferentes de 1.^a cl.; Alberto de Sousa, operário de 3.^a cl.; Joaquim Faria, contínuo de 1.^a cl. e Albino Rito, servente de 1.^a cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — Francisco Coelho, encarregado de obras de 1.^a cl.; Armando Ferreira da Rocha, chefe de lanço de 1.^a cl.; Agostinho Cardoso, Joaquim Ferreira Lopes e José de Oliveira, subchefs de distrito; e Fernando Rodrigues Serrano, assentador de 1.^a cl.: — pela dedicação, interesse e espírito de sacrifício evidenciado, quando dos trabalhos de desobstrução da via, interrompida pela queda de uma trincheira ao Km. 126 da linha do Vale do Vouga.



Da esquerda para a direita: — João Lourenço de Oliveira, João de Almela Chaves, Manuel Fernandes de Oliveira, Abel Miguel Simões, António da Cunha e José Marques, assentadores de 1.^a cl. — pela dedicação, interesse e espírito de sacrifício evidenciado, quando dos trabalhos de desobstrução da via, interrompida pela queda de uma trincheira ao Km. 126 da linha do Vale do Vouga.



Da esquerda para a direita: — Carlos Pimentel da Silva, chefe de distrito; Manuel Martins, subchefe de distrito e José Valente Gil, assentador de 1.^a cl.: — pelo interesse e dedicação demonstrados quando, ao ser avisado o primeiro pela estação de Alcainde, de que ao Km. 142,687 - Beira Baixa, estava um carril partido, prontamente se dirigiu para o local e procedeu à sua substituição, coadjuvado pelos restantes; Manuel Maria Correia, subchefe de distrito: — pelo interesse e dedicação demonstrados e rápidas e acertadas providências tomadas quando, não obstante a hora a que a ocorrência se verificou, (carril partido dentro do túnel ao Km. 10,252 - Lousã) imediatamente correu para o local, por estar prestes a passar o comboio 621, e reparou a avaria de maneira a ser permitida a sua circulação; Manuel Marques Pastor, subchefe de distrito: — pelo interesse e dedicação demonstrados e acertadas providências tomadas quando, viajando na automotora 1726 em gozo de descanso semanal, notou uma forte pancada nos rodados à passagem ao Km. 28,300 - Beira Alta. Apeou-se na primeira paragem e tendo verificado que estava um carril partido, providenciou para que fosse sustada a marcha de qualquer circulação e remediou a avaria; Manuel Alexandre Machado Rocha, factor de 2.^a cl.: — encontrou uma carteira contendo 1010\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

Na Capa — «Bela tracção», foto do Engº Manuel Campelo

A SACOR

...ES - DIESEL
...G. O. -
...A, 1500 CV

A CERVADEIRA PORTUGUESA OUTRA ALGANÇO NO CONCURSO MUNDIAL DE GRANDEZAS PRIMOS

...Composição Rápida
...PREMIO DA CLASSE DOUTRINA
...PRÉMIO DE "EXCELENCIAS"

Automotora rodoviária
...equinópolis com motor diesel

GANHANDO PARA A CERVADEIRA NACIONAL CLASSE INTERNACIONAL ENTRE AS MAIORES MARCAS
INTERNACIONAIS DE RIMAIS UNIÃO S.A.

fornecendo a C. P. com

Gasóleo e Fuel-Oil

fabricados na sua Refinaria
de CABO RUIVO



UMA GRANDE EMPRESA AO SERVIÇO DA ECONOMIA DA NAÇÃO