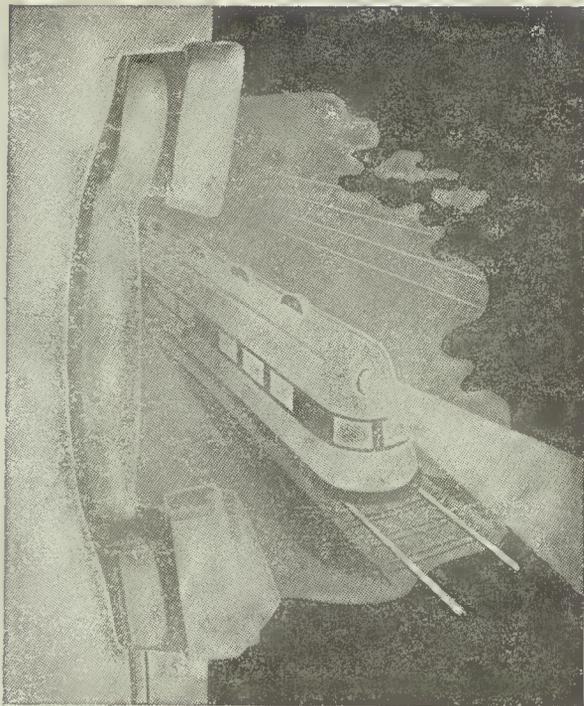


BOLETIM DA C.F.



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.
RUA FILIPE VOLQUE, T. 1.º - LISBOA
Telef.: (P. D. C. - 2 Linhas) - 57193 - Teleg.: Ericsson

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

«SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA - Portugal

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

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

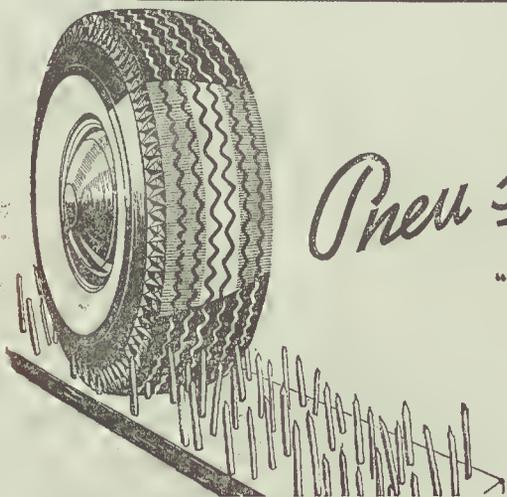
MATERIAL CIRCUANTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

em aço normal ou aço inoxidável
sistema BUDD

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO
de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos
CONDUTAS FORÇADAS

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



Pneu sem câmara
ANTI-FURO

SEMPRE NA VANGUARDA DA TÉCNICA
DA PRODUÇÃO DE PNEUS, A



MABOR

LANÇA A ÚLTIMA NOVIDADE DO SEU FABRICO
NO TIPO *Silent Safety*

EM 28 MEDIDAS DAS DIMENSÕES CORRENTES
(JANTES 13, 14, 15, 16 E 17 POLEGADAS)

LEITOR ; O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás assim o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

DIRECTOR

ADMINISTRAÇÃO

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7—Telef. 2 0158—LISBOA

Na estação de Lisboa-Rossio



No posto de sinalização eléctrica centralizada, ante o quadro luminoso de vias, um só agente — o agulheiro — comanda toda a circulação da estação.

O "Homem Morto"

vela pela segurança dos nossos passageiros

«E a máquina, livre de qualquer direcção, rodava, rodava sempre. Enfim, a teimosa, a fantástica, podia ceder ao impulso da sua mocidade, como uma água indomada ainda escapa das mãos do guarda, galopando pela montanha rasa.

A caldeira estava provida de água, o carvão, de que a fornalha havia sido cheia, ardia; e durante a primeira meia hora a pressão subiu doidamente, a velocidade tornou-se assustadora. O comboio atravessou Maromme como um raio. Já não havia apito, à aproximação dos sinais, à passagem das estações. Era o galope directo, o animal que metia a cabeça baixa muda aos obstáculos. Em Ruão, devia-se tomar água; e o pavor gelou a estação, quando viu passar, numa vertigem de fumo e de chamas, aquele comboio doido com dezoito carruagens repletas, aquela máquina sem maquinista nem fogueiro. Os empregados tinham ficado hiantes, agitando os braços.

Mas agora todos os aparelhos telegráficos da linha tilintavam, todos os corações batiam, à notícia do comboio fantasma que acabava de ser visto passar em Ruão e em Sotteville. Tremia-se de medo, um expresso que caminhava na frente; ia decerto ser abalroadado. Ele, como um javali numa floresta, continuava na sua carreira, sem ter em conta nem luzes vermelhas nem petardos. Em Oissel esteve prestes a esmagar-se contra a máquina-piloto; aterrou Port de l'Arche, porque a sua velocidade não parecia afrouxar. De novo, desaparecido, rodava, rodava, rodava sempre sem fim, na noite negra lá para baixo, nem se sabia para onde, em marcha alucinante, como enlouquecido cada vez mais pelo ruído estridente da sua própria respiração...»

Assim imaginou Emilio Zola, na «Besta Humana», o curso desordenado dum comboio privado de maquinista.

Também o passageiro hodierno, desconhecedor da técnica de segurança ferroviária actualmente usada, pode imaginar sombrias catástrofes ao supor o maquinista que o conduz, em célere marcha, súbitamente desfalecido. E a sua presumível preocupação

poderá parecer-lhe tanto mais razoável quanto é certo que, ao invés do que observa nas locomotivas a vapor, hoje consideradas obsoletas, nas cabines de condução das modernas unidades tractoras um só agente as ocupa.

Mas se porventura esse passageiro quisesse expressar os seus temores ao maquinista, este, com um sorriso confiante, apontando para determinado manípulo ou pedal colocado à sua frente, poderia retorquir-lhe:

— Sossegue! O «Homem morto» vela por si...

* * *

Em veículos automotores ou em locomotivas que devam ser tripuladas por um agente apenas, adopta-se como medida de segurança, prevendo uma eventual incapacidade do maquinista (desfalecimento, morte súbita, etc.), o dispositivo de «Homem morto». São providas, na nossa Rede, com este dispositivo de segurança, todas as automotoras e os loco-tractores «Moyse», recentemente adquiridos, por serem tripulados por um só piloto.

A pressão permanentemente exercida pelo maquinista sobre um botão de contacto colocado em cómoda posição de descanso, mantém o comboio em condições de marcha. Uma vez aliviada a pressão sobre o referido botão, devido, por exemplo, a qualquer causa de desfalecimento do agente, em muito breve trecho a excitação automática de uma electroválvula, produzirá os seguintes efeitos simultâneos:

1) — Interrupção da alimentação dos mo-

tores eléctricos de tracção — no caso de unidades motoras Diesel-eléctricas; ou interrupção da transmissão, que é desligada por intermédio da embraiagem, tratando-se de veículos motores Diesel-mecânicos.

2) — Aplicação dos freios automáticos de ar comprimido ou de vácuo, ou dos dois simultaneamente, ao veículo tractor e á composição rebocada.

Os efeitos simultâneos 1) e 2) só se produzem decorridos alguns segundos após ter sido aliviada a pressão sobre o botão de contacto do dispositivo de «Homem morto». Antes disso, repetidos avisos acústicos e luminosos se farão notar. Para este fim existem intercalados no circuito «relais» de tempo, devidamente regulados, que comandam esses sinais avisadores e determinam o momento em que será iniciada a plena actuação do dispositivo de «Homem morto» à immobilização rápida do comboio.

As locomotivas e automotoras eléctricas que estão sendo adquiridas pela C. P. para a parte da Rede a electrificar vêm também munidas de dispositivo automático de «Homem morto» segundo um sistema recentemente concebido pela fábrica suíça de equipamento electró-mecânico «Oerlikon». Essa aparelhagem de segurança, que se mostra muito simples e absolutamente eficaz, desliga o circuito dos motores de tracção e simultaneamente consegue a frenagem do comboio, sempre que o maquinista se encontrar incapacitado para tripular. A reacção para tal obtém-se ou pelo alívio dos botões de pressão ou pela não execução, no devido tempo, de determinadas manobras de condução exigíveis — acelerações, mudanças de velocidade, etc., etc.

* * *

Afinal não há motivo para receios. Estão dois homens na cabine de condução... Mais infalível, no entanto, que o seu colega de carne e osso, o «Homem morto», espécie de anjo invisível, está firmemente atento à segurança dos nossos passageiros «mantendo seguro, na multiplicidade das técnicas modernas de segurança ferroviária — como refere o jornalista francês Pierre Joffrey — o elo de ligação entre o que existe e o que vai desaparecer...»

NOTICIÁRIO diverso

O Ministro das Comunicações, sr. coronel Gomes de Araújo, foi promovido a General.

— Faz nove anos, em 9 do corrente, que o Engenheiro Espregueira Mendes tomou posse do alto cargo de Director Geral da companhia.

— As próximas reuniões ordinárias das comissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), realizar-se-ão, por convite do Caminho de Ferro Dinamarquês, em Copenhague, de 23 de Maio a 5 de Junho.

— Foram designados para fazer parte da representação da C. P., na Junta Autónoma dos Portos do Barlavento e do Sotavento do Algarve, os srs. Eng.ºs José de Sousa Gomes e Manuel Joaquim Dias da Silva.

— Foi nomeado vice-presidente da Câmara Municipal do Entroncamento o sr. Raúl de Matos Torres, professor do Externato Camões da C. P., naquela localidade.

— Foram designados para representarem a C. P. na Junta Autónoma das Obras do Porto da Barra de Setúbal os srs. Eng.ºs José de Abreu e Manuel Joaquim Dias da Silva.

— O sr. Eng.º Custódio de Azevedo Nazareth, Subchefe da Divisão de Exploração, deslocou-se a Berne, Paris e Madrid, para tratar da organização da Conferência Europeia de Horários, que se realizará em Lisboa por ocasião das comemorações do Centenário dos Caminhos de Ferro.

— O Chefe da estação da Trindade, sr. Carlos Ferreira Patrício, por motivo de reforma, foi alvo duma simpática homenagem de despedida promovida pelo pessoal daquela estação nortenha.

— Foram nomeados novos corpos gerentes para a Direcção do Ateneu Ferroviário. O presidente e vice-presidente eleitos foram, respectivamente, os srs. Joaquim Alves Cardoso e Gonçalo Correia, ambos da Divisão de Exploração.

Nova modalidade de concessões de transporte para viagens ao estrangeiro de ferroviários e suas famílias

Por iniciativa dos Caminhos de Ferro Federais Suíços e segundo decisões acordadas em Conferências Internacionais recentemente realizadas em Lausana, Estugarda, Gande e Bolonha, em que tiveram assento técnicos ferroviários de quase todos os países europeus, foi decidido fazer entrar em vigor, na quase totalidade da rede europeia, em regime experimental e até ao fim do corrente ano, uma nova modalidade de concessões de transporte para viagens ao estrangeiro de ferroviários e suas famílias.

Os títulos de transporte para tais viagens, que obedecem a um tipo absolutamente uniforme e são válidos nas redes dos países aderentes, passam a ser emitidos pela Empresa a que o agente pertence.

Três modalidades foram estabelecidas:

1 — *Bilhete gratuito internacional*, destinado a ser utilizado por qualquer ferroviário com direito a concessões de transporte. Cada Administração emite os bilhetes para as viagens ao estrangeiro dos seus agentes — na classe a que estes tenham direito nas suas linhas — não só na parte referente à sua rede como, igualmente, na rede ou redes estrangeiras onde a viagem se vai efectuar. Apenas é permitida, a cada agente, a efectivação grátis de uma viagem anual.

2 — *Carta de Legitimação para aquisição de bilhete a meio-preço*. Habilita o agente e seus familiares, com direito a concessões, a adquirir bilhetes directos a meio preço, em número ilimitado, nas bilheteiras de qualquer Administração. Ficam na posse dos seus utentes. São anualmente revalidados para efeitos de fiscalização.

3 — *Carta de livre circulação internacional*. É geralmente inominal e destina-se ao uso de restrito número de funcionários superiores em deslocação de serviço. É válida, internacionalmente, para todos os comboios de passageiros.

Estas modalidades de concessões já em vigor em algumas redes e que os Caminhos de Ferro Portugueses vão adoptar a partir de 1 de Abril, mostram-se muito práticas, dadas as enormes vantagens burocráticas que se obtêm, libertando os nossos Serviços de muito expediente. Com efeito, até aqui, sempre que qualquer agente e sua família pretendia deslocar-se ao estrangeiro, cada Empresa solicitava aos Caminhos de Ferro dos outros países a atravessar ou a visitar, as necessárias concessões. O novo regime vai dispensar tal multiplicidade de pedidos e o consequente trabalho que obviamente originavam.

São já 14 os países da Europa Ocidental que, através das suas empresas ferroviárias, deram a sua adesão à nova modalidade: Inglaterra, Bélgica, Dinamarca, Alemanha Ocidental, Itália, Luxemburgo, Holanda, Noruega, Áustria, Suécia, Suíça, França, Finlândia e Portugal. Prevê-se, para breve, adesão da Espanha.

A considerar também, a inclusão dos Caminhos de Ferro de Bern-Lötschberg-Simplon.

Embora a título experimental, tudo nos leva a crer, dados os resultados já alcançados noutras redes e a simplicidade que se vislumbra com a sua execução, que este novo regime de concessões de transporte se vai tornar definitivo.

ANTES DE IRES AO ESTRANGEIRO,
VÊ O QUE É NOSSO PRIMEIRO

(Do concurso de frases da Campanha de Educação de Adultos)



O PORTO EM LISBOA...

O Jogo de Futebol Benfica-Porto e os transportes ferroviários

Para assegurar o transporte das grandes falanges de apoio que, anualmente, cada um dos Clubes autorizados a disputar os Campeonatos Nacionais de Futebol arrasta nas suas deslocações aos vários pontos do País, muito tem a C. P. contribuído proporcionando-lhes comboios com o máximo de economia e de rapidez possíveis. Neste sentido, nunca deixou de facilitar aos respectivos Clubes a organização desses transportes respeitando tanto quanto possível os horários solicitados e pondo à sua disposição material cómodo e de marcha célere.

Vêm estas considerações a propósito da recente deslocação da maior falange de apoio que, até hoje, em caminho de ferro, a cidade do Porto enviou até Lisboa.

A posição invejável que um dos seus mais importantes Clubes tem ocupado na classificação geral, desde o início do actual campeonato, e a onda de simpatia aliada ao desejo firme de vitória que, numa admirável manifestação de bairrismo, se apoderou da maioria da população da cidade, deram lugar a que o jogo realizado no dia 4 de Março no estádio da Luz, em Lisboa, contra o Sport Lisboa e Benfica, Campeão Nacional de 1955, tivesse tido foros de grande acontecimento.

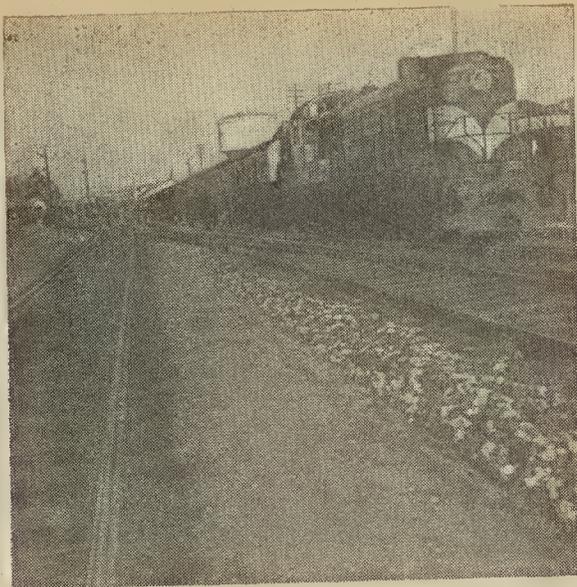
O resultado deste importante prélio considerado como o da maior importância para as aspirações dos sócios simpatizantes do Futebol Clube do Porto impôs a todos eles como que a obrigação de comparecer em Lisboa para, com a sua presença e o seu entusiasmo, fazerem sentir ao seu grupo o mais vibrante apoio. Isto levou à mobilização dos mais variados transportes, em particular, o ferroviário.

Para avaliar o entusiasmo que o desafio suscitou basta citar que um mês antes da realização do jogo já se encontrava esgotada a inscrição para dois comboios especiais, num total de 2.700 passageiros e 28 carruagens.

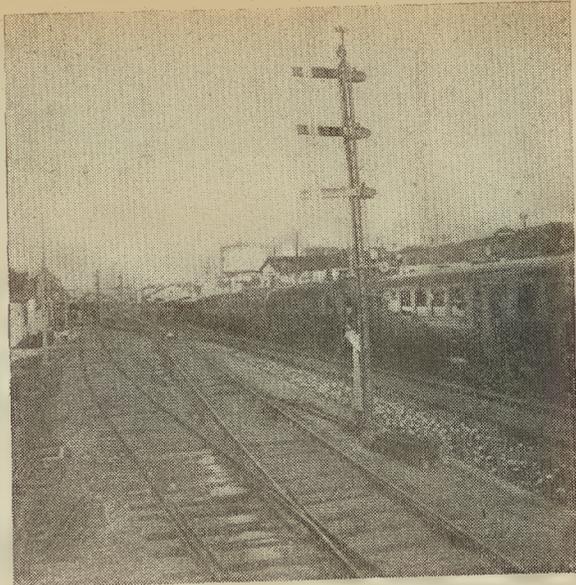
O caso do jogo Porto-Benfica realizado em Lisboa transformou-se, portanto, muito antes da sua realização, num caso do dia, num «jogo do ano».

Famílias inteiras, sócios e não sócios do Clube, todos faziam projectos, escolhiam transportes, regulavam marcações de lugares e sofriam, finalmente, para conseguir o ambicionado bilhete de futebol.

A modesta quantidade de bilhetes atribuída ao F. C. Porto, para ingresso no estádio da Luz, deu lugar ao problema de mais difícil solução que os entusiastas da bola



O comboio 200/2, com 15 carruagens aguardando partida na estação de Gaia



O mesmo comboio à saída de Gaia e já em marcha para Lisboa

e os verdadeiros adeptos do Clube tiveram de resolver.

Satisfazendo a requisição feita pelo Futebol Clube do Porto, pertenceu à C. P. organizar quatro comboios especiais num total de cinquenta e duas carruagens de bogies tipo «suíço» e ainda uma circulação especial constituída por duas automotoras e dois atrelados «Allan», comboios estes que não só

garantiram eficientemente a requisição total de lugares feita por aquele Clube, como permitiram assegurar o transporte de cerca de 5.000 passageiros, a maior deslocação que em caminho de ferro, e por motivo do futebol, se registou entre as duas maiores cidades do País.

A partida destes comboios foi assinalada pela presença de muitas centenas de pessoas



Nos comboios que à noite regressavam ao Porto o entusiasmo dos desportistas nortenhos não tinha ainda arrefecido

que se despediam de parentes e amigos e se preparavam para, no dia próprio, viverem o mesmo desafio ouvindo o seu relato através da T. S. F..

* * *

O entusiasmo e a boa disposição demonstrada pelas respectivas falanges de apoio à chegada às cidades ou vilas onde se efectua o jogo a que desejam assistir, nem sempre traduz verdadeiramente o que se irá passar no seu regresso.

A forma como cada componente reage perante a vitória ou a derrota do seu favorito proporciona muitas vezes, nesta ocasião, as mais variadas e desconcertantes atitudes.

Calcule-se portanto o que foi a partida de Lisboa e principalmente a chegada ao Porto desta enorme quantidade de entusiastas após um honroso resultado obtido pelo seu Clube contra tão digno e valoroso adversário, resultado que muito contribuiu para consolidar a

posição do Futebol Clube do Porto que assim atingiu o seu 21.º jogo do campeonato sem uma derrota.

Milhares de pessoas festejaram aquele acontecimento e centenas de entusiastas compareceram nas estações de Porto-S. Bento, Campanhã e Gaia para assistir à chegada de todos os comboios especiais e sobretudo do *rápido* de 2.ª feira, no qual regressavam os jogadores seus favoritos.

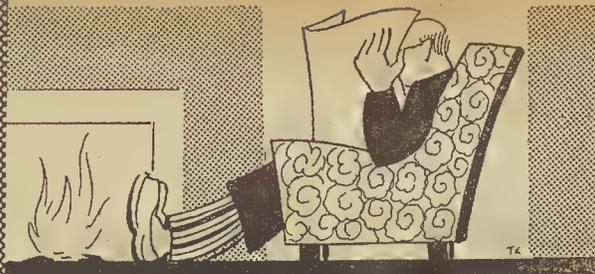
Houve sempre muita animação, muitos vivas, muitas palmas e abraços, mas sobretudo, o que nos apraz registar, muita ordem.

Pela forma como se organizou todo o serviço ferroviário e em particular pela regularidade dos horários previamente estabelecidos, ouviram-se, de muitos passageiros, palavras de louvor aos serviços da C. P.. A este propósito, enviou a Direcção do Futebol Clube do Porto, à Companhia, um expressivo ofício de agradecimento e elogio.



A multidão que, frente à nossa estação de S. Bento, aplaudiu freneticamente os jogadores chegados no «rápido» do dia 5

*talvez
não valha
que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Em Nova Yorque, o recorde feminino de compra de chapéus, no estabelecimento da melhor modista de Manhanntan, Lilly Dache, pertence à artista de cinema Marlène Dietrich que comprou, no mesmo dia, 48 chapéus. O recorde precedente era da duquesa de Windsor com 42. Recorde de velocidade de compra: multimilionária Bárbara Hutton, que adquiriu 32 chapéus de grande «toilette», em meia hora!

* * *

O nome de Leandro provém do grego e significa homem calmo.

* * *

A célebre artista de cinema *Greta Garbo*, sueca, nascida em Estocolmo, chama-se de seu nome verdadeiro e completo, *Greta Luísa Gustafsholn*.

O primeiro contrato que fez, no ano de 1925, com a M. G. M., deu-lhe o ordenado de 400 dólares por semana.

Mas o seu talento e a aceitação pública mundial foram tais que chegou a ganhar 315.000 dólares anuais.

* * *

A agremiação religiosa que conta maior número de filiados ilustres é a Ordem Beneditina, fundada por S. Bento, cerca do ano de 500.

Entre as personalidades de mais alta categoria e virtudes indicam-se 5.600 Santos, mais de 40 Papas, 200 Cardeais, 150 Arcebispos, 4 Imperadores, 12 Imperatrizes, 46 Reis e 44 Rainhas.

O tratamento de *Don*, segundo documentos antigos, foi empregado pela primeira vez por Gonçalo de Berceo (1220-1264).

O nome parece derivar da palavra hebraica *Adon* (*dominus*, em latim, *senhor*).

* * *

A ponte suspensa de Brooklyn tem o peso total superior a 1 milhão de toneladas e 1.584 metros de comprimento. As suas duas torres de 198 metros de altura suportam o peso de 120.000 toneladas.

* * *

A cidade de *Cadiz*, em Espanha, foi fundada pelos Fenícios cerca de 1.100 anos antes de Cristo. Nos primeiros tempos chamava-se *Gadir*.

* * *

Em 1819, os Estados Unidos da América deliberaram que todos os seus barcos de guerra deveriam ser baptizados com nomes de Estados da União; as fragatas com os dos rios; as corvetas com os das principais cidades.

Com o andar dos tempos tal classificação foi ampliada e hoje adopta-se a seguinte:

- Couraçados: com nomes de Estados;
- Cruzadores: com nomes de cidades;
- Porta-aviões: com nomes de navios ou batalhas históricas;
- Destroyeres: com nomes de marinheiros ilustres;
- Submarinos: com nomes de peixes;
- Caça-minas: com nomes de pássaros.
- Canhoneiras: com nomes de cidades menores;
- Transportes: com nomes de estrelas.



Grande concurso fotográfico sobre assuntos ferroviários promovido pelo «Boletim da C. P.»

Conforme noticiámos, o «Boletim da C. P.» abre, com este número, um concurso fotográfico, com tema ferroviário nacional, extensivo a todos os adeptos de fotografia — pertencentes ao Caminho de Ferro ou a ele estranhos, assinantes do «BOLETIM» ou não.

O objectivo deste concurso é contribuir para uma maior propaganda do CAMINHO DE FERRO e bem assim tornar possível, em alto nível de arte, a realização de uma exposição a efectuar, possivelmente no átrio da estação do Rossio, por ocasião das cerimónias comemorativas do Centenário do Caminho de Ferro em Portugal — cerimónias a que o Governo da Nação dá o seu valioso patrocínio, o que só por si constitui seguro êxito de brilhantismo e elevação no seu decorrer.

As fotografias premiadas e muitas outras admitidas no concurso, serão publicadas, com a referência ao seu autor, no «BOLETIM DA C. P.» e inseridas em documentação de propaganda do caminho de ferro.

Os principais estabelecimentos de artigos fotográficos de Lisboa quiseram colaborar neste nosso concurso contribuindo com diversas facilidades publicitárias e ofertas de valor — que oportunamente noticiaremos — permitindo-nos assim dar maior projecção ao concurso e mais ampliar a lista dos prémios a atribuir — cujos valores pecuniários, já de si, são dos mais elevados que se têm estabelecido em concursos fotográficos nacionais.

Regulamento do Concurso

1. O «BOLETIM DA C. P.» promove um concurso fotográfico de assuntos ferroviários, que será encerrado, impreterivelmente, no dia 31 de Julho de 1956.

2. Poderão concorrer todos os amadores ou pro-

fissionais de fotografia, tanto nacionais como estrangeiros.

3. As fotografias concorrentes deverão ser inéditas e respeitar quaisquer motivos que englobem o nosso caminho de ferro, podendo abranger, por exemplo, grandes composições em marcha, passageiros em viagem, movimentação nas gares, pontes, túneis, locomotivas, sinalizações, oficinas, estações, troços de linhas, trabalhos na via ou officinais, acontecimentos ferroviários, etc., etc., ou aspectos paisagísticos enquadrados, é óbvio, em motivos ferroviários.

4. É condição indispensável para a admissão, o envio de fotografias concorrentes, não montadas, no formato mínimo de 18x24, utilizando qualquer processo fotográfico em papel. As provas poderão ser viradas ou coloridas por qualquer processo não manual.

5. As fotografias concorrentes serão remetidas à Direcção do «BOLETIM DA C. P.» — Estação de Santa Apolónia — Lisboa — em envelope lacrado, com a indicação «Concurso Fotográfico». Deverá adoptar-se uma divisa ou pseudónimo escrito exteriormente e incluir-se, em separado, em envelope também lacrado, com a inscrição, por fora, da mesma divisa ou pseudónimo e, por dentro, o nome e morada do concorrente.

6. Cada concorrente não poderá enviar ao concurso mais de 5 fotografias.

7. As fotografias admitidas serão classificadas por um júri a nomear pela Direcção do «BOLETIM DA C. P.» e que será constituído: por um representante do «BOLETIM», por um técnico ferroviário, por um técnico fotográfico e por um crítico de arte.

8. Serão atribuídos os seguintes prémios pecuniários:

1.º prémio	2.000\$00
2.º »	1.500\$00
3.º »	1.000\$00
4.º »	700\$00
5.º »	500\$00
6.º »	300\$00

9. As fotografias premiadas constituirão propriedade do «BOLETIM DA C. P.», que ficará com o direito de as reproduzir com a indicação do seu autor e do prémio que obtiveram.

10. Destinar-se-á a importância de 100\$00 e Menção Honrosa, para todas as fotografias, além das premiadas, que pelo seu merecimento interessem ficar sendo propriedade do «BOLETIM DA C. P.», para efeitos de publicação.

11. Os resultados do concurso serão tornados públicos, figurando os trabalhos admitidos, pelo júri, numa exposição a realizar, integrada nas cerimónias comemorativas do Centenário do Caminho de Ferro em Portugal, em local a designar oportunamente.

12. As fotografias que não estejam em condições de ser admitidas serão devolvidas aos seus autores e bem assim as não abrangidas nas condições da Base 9.ª.

13. As deliberações do júri são irrevogáveis e delas não haverá recurso.

Está pois aberto o Concurso Fotográfico do «BOLETIM DA C. P.»!



Por CARVALHO DOS SANTOS

Nota de abertura

Portugal e Espanha, dois países vizinhos e amigos, cujas relações são de verdadeira cordialidade, não podiam no desporto diferir no tratamento e por isso estão de parabéns os desportistas dos dois países por tudo quanto ultimamente tem sido feito para se estreitarem, ainda mais, os laços de amizade.

Com a resolução agora tomada pelas Federações de Patinagem Espanhola e Portuguesa, satisfazem-se, nesse propósito, os anseios dos dirigentes desportivos tendo sido deliberado que nos dias 26, 27 e 28 do passado mês se apurasse o Campeão da Europa, de 1955, de Júnior em Hoquei em Patins, que, como toços estão recordados, não se concluiu em Barcelona, depois de um desfecho bastante desagradável.

Vão pois novamente vibrar os adeptos portugueses dessa modalidade, tão apreciada entre nós, sendo de aplaudir o espírito desportivo daqueles dirigentes que conseguiram uma feliz solução para o caso em litígio.

O Atletismo

O atletismo é um dos desportos mais completos, por nele intervirem todos os músculos do corpo.

Esta modalidade excita os seus praticantes a um perfeito controle nervoso, satisfazendo-lhe o espírito e constituindo uma das melhores distrações da juventude.

Compreende este desporto as corridas de velocidade, para as quais se utilizam todas as energias humanas a fim de se conseguir a maior velocidade possível, nas distâncias de 100, 200 e 400 metros planos, 110 metros barreiras e nas estafetas. Depois temos as provas de meio fundo com os percursos de 1.500 metros e na milha (cerca de 1.700 me-

tros) e finalmente as de grande fundo como a Maratona, que tem o percurso de 42 quilómetros.

Nas corridas de fundo ou de grandes distâncias, em regra geral, começa-se em marcha rápida passando-se depois a andar e a correr ligeiramente, para se terminar em corrida de velocidade.

Além das corridas o atletismo compreende os saltos em comprimento, triplo-salto, salto em altura e salto à vara, e ainda os lançamentos de peso, disco, martelo e dardo.

Curiosidades

O capitão inglês Barclay em 1808, por uma aposta de 1.000 guinéus, marchou 1.000 milhas durante 1.000 horas consecutivas.

Este oficial, que contava então 30 anos, depois deste esforço tinha perdido 14 quilos de peso.

—A partir de 1871 os guarda-redes de futebol foram autorizados a empregar as mãos durante o jogo e em 1885 os árbitros começaram a servir-se de apitos.

—Em Inglaterra começou-se a praticar o Hoquei em Patins nos princípios do século actual.

—Exibindo-se perante 80.000 pessoas, em Berlim, e 50.000, no Rio de Janeiro, os negros do «Globetrotters» conseguiram atrair as duas maiores assistências até hoje registadas em basquetebol.

—Roma foi a cidade escolhida, pelo Comité Olímpico Internacional, para sede dos Jogos Olímpicos do Ano de 1960.

Desporto Ferroviário

Quando do encontro de futebol entre o Grupo Desportivo do Entroncamento e o Alhandra, disputado o mês passado, a contar para o campeonato da III Divisão e que ter-

minou com o empate de 1-1, jogo que teve no Entroncamento uma assistência recorde, a Associação de Futebol de Santarém entregou ao Clube Ferroviário uma taça, ganha pela sua equipa de Júniores na época finda, e uma bola, com o prémio do seu exemplar comportamento no decorrer da competição em que conquistou o referido trofeu, facto este que registamos, com muito prazer.

— Foi autorizada a inscrição dos Grupos Desportivos da C. P. na «Union Sportive Internationale des Cheminots» (USIC).

— Foi autorizada a deslocação à Alemanha de 5 participantes da Companhia, a fim de tomarem parte no campeonato de ténis de mesa e ainda de 16 participantes da equipa de Andebol.

— Também foi autorizada a deslocação a França de 13 ferroviários para ali disputarem alguns encontros de basquetebol.



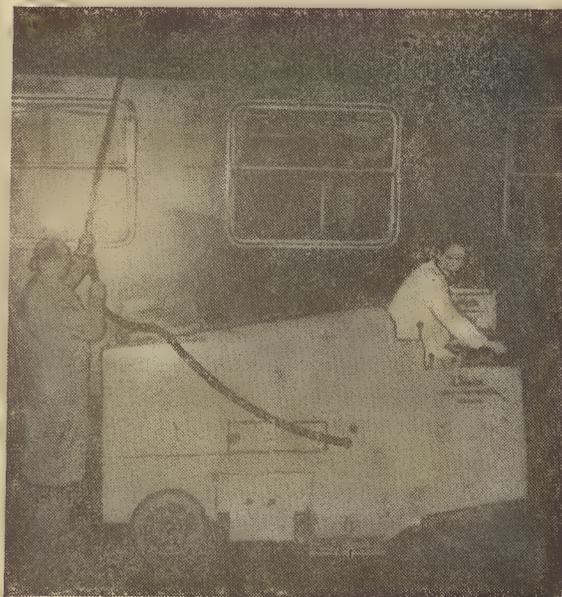
Equipa de basquetebol do Grupo Desportivo da C. P. que está disputando o Campeonato Nacional da F. N. A. T.



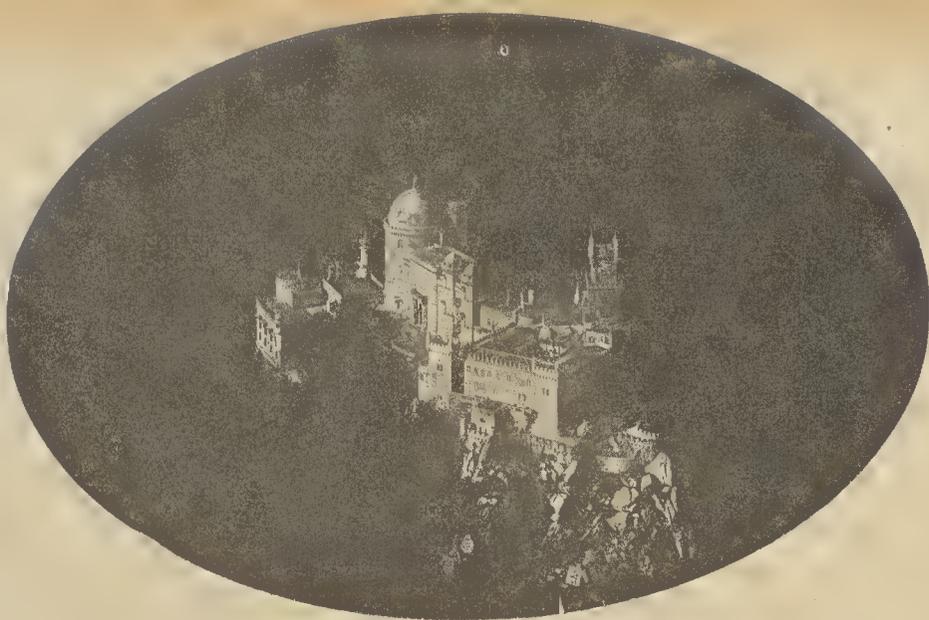
Nova máquina alemã «Varredora - aspiradora»

A «Elster», máquina alemã que efectua simultaneamente a limpeza dos pavimentos das estações e das carruagens foi há pouco apresentada a um grupo de técnicos na estação de Francfort. A nova «Varredora-aspiradora» limpa completamente uma superfície de 8.000 m² deslocando-se a uma velocidade de 11 km/h. Ela comporta, assente sobre um *chassis*, um jogo de vassoiras que levantam a poeira e os detritos imediatamente a aspirar. Pode retirar-se, para despejo, o reservatório de poeiras que está montado sobre rodas.

acção efectuando simultaneamente a limpeza de um cais e de carruagens, na estação de Francfort.



A máquina «Varredora-aspiradora»



SINTRA — Palácio da Pena

Recordação de Sintra

Por JOSÉ DA SILVA

Factor de 3.^a classe na estação de Póvoa de Santa Iria

SUMIDA na distância, recorro frequentemente essa adorável Sintra do meu tempo moço, e ao revê-la, na sua imagem bela, surgem-me na mente os seus contornos de maravilha, de um verde profundo, a desenharem-se, esbatidos, numa visão de sonho, no azul límpido do céu.

A quietude dos seus lagos ensombrados—espelho de amores de reis e de poetas; o exotismo perfumado da sua vegetação; o murmúrio recolhido das fontes a ressoar docemente no silêncio misterioso do denso arvoredo; o vetusto Castelo dos Mouros de cujas ameias, aqui e ali, vestidas de musgo, se espraia a vista até ao mar — caminho de glórias do navegante português de antanho; o altaneiro Castelo da Pena, sentinela ciosa de reliquias do passado; as penhas rochosas que constituem alguns aspectos abruptos da encosta da Serra de Sintra: os seus parques frondosos e luxuriantes (Seteais, Monserrate, etc.) todos estes motivos — que são imensos — a par do contacto com uma gente boa

e hospitaleira que traz no sangue o orgulho da sua terra, constituíram ambiente de profunda influência na minha formação de homem e de ferroviário que ama a sua profissão.

Foram dez anos de convívio assíduo, nesses tempos de mocidade irreverente, descuidada, em que eu ainda não tinha reconhecido o que havia de profundo e verdadeiro na célebre frase «O homem é o lobo do próprio homem»...

Por tudo isto se compreenderá até que ponto chega o meu bem-querer por essa terra linda e a grande satisfação e alegria que sinto por saber que ela vai, alfim, ver realizada uma das suas velhas e remotas aspirações: a electrificação da linha ferroviária que a serve.

Trata-se na verdade de uma das suas mais prementes necessidades, como terra de grandes possibilidades turísticas e de ilimitados encantos naturais — fruto apetecido de nacionais de todas as categorias e de estrangeiros de alto renome nas Letras e nas Artes.

Sintra carece grandemente do contributo do progresso, do qual, contra a vontade dos seus naturais e amigos, tem andado algo arredada.

A electrificação da Linha de Sintra (que engloba parte da Linha do Oeste e Ramal de Sintra) prestes a ser uma realidade, ficará no tempo como um dos mais importantes marcos do seu progresso e irá, sem dúvida, abrir largos caminhos na iniciativa de outros grandes melhoramentos, como seja o teleférico, com o traçado elegante da sua linha aérea a ligar as partes nova e velha da Vila ao cume da montanha, exuberante de beleza vegetal, ou, na falta deste, o «rastejante» mas útil funicular.

São também velhas aspirações que fazem parte de antigas promessas e de possíveis planos, que andam agora um tanto esquecidos.

Como ferroviário fervoroso aprez-me salientiar tão importante acontecimento que os altos dirigentes do Caminho de Ferro souberam firmemente fazer passar da promessa ao plano e deste à realidade — brevemente a verificar-se.

A inauguração do serviço eléctrico ferroviário na linha de Sintra traduz a culminância das cerimónias comemorativas do centenário do Caminho de Ferro em Portugal — heróico precursor do Progresso na Terra Portuguesa — a levar a efeito em Outubro



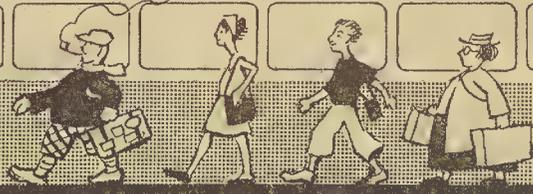
Palácio Monserrate

próximo, acontecimento que ficará gravado com letras de ouro na memória dos ferroviários contemporâneos, porquanto outro de igual significado e projecção já não virá a dar-se nas suas vidas...



SINTRA — Vista geral

LA' POR FORA



Austrália

Os jornais da Austrália noticiam que os comboios da companhia North Australia Railway, no troço Darwin-Larriman, recentemente inaugurado, estão contribuindo para o extermínio de muitos cangurus e outros animais. Numa das suas primeiras viagens, o expresso entre aquelas cidades matou um búfalo, quarenta cangurus e até uma gigantesca gíboia medindo cerca de sete metros de comprimento.

Canadá

Todos os comboios da Canadian Pacific Railway, entre Montreal e Vancouver, passaram a ser rebocados unicamente por locomotivas diesel, sendo de notar que a mesma locomotiva efectua o percurso completo de 3 216 quilómetros, o que constitui um «record» mundial de distância. Outras linhas, tais como a de Toronto a Vancouver, e várias outras, estão também utilizando só locomotivas diesel, o que significa que dentro em poucos anos as locomotivas a vapor terão desaparecido totalmente. Este facto é devido ao Canadá ser dotado de bastantes poços de petróleo, que tornam o uso do carvão de pedra desnecessário.

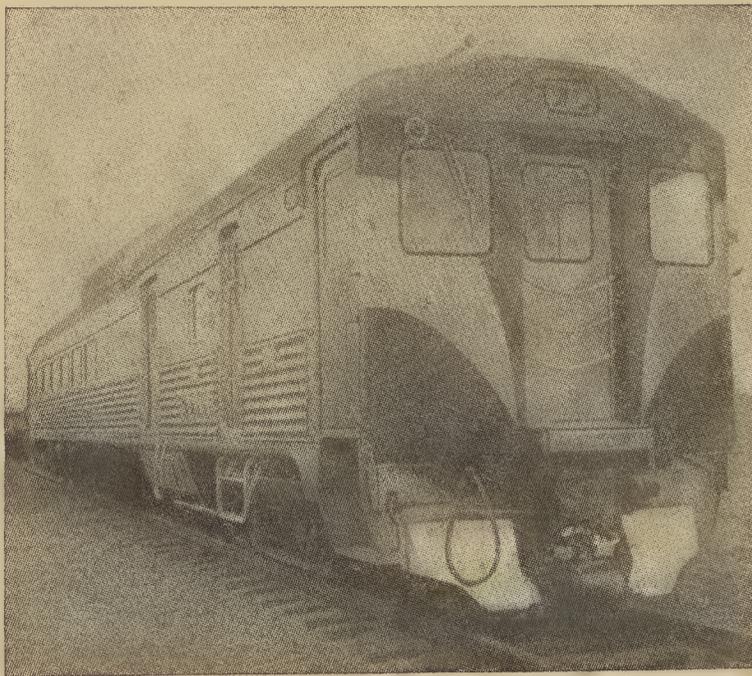
Estados U. da América

Afim de poderem competir com a concorrência que lhes é feita por muitas empresas de autocarros de longo curso, muitas companhias dos Cami-

nhos de ferro dos Estados Unidos têm melhorado de uma maneira apreciável os seus serviços de vagões-restaurantes e vagões-camas, para que desta maneira o viajante passe a preferir os serviços ferroviários em vez da estrada. Por preços muito mais acessíveis e comida muito mais saborosa, abundante e cuidada, do que aquela que lhes é fornecida nos hotéis, os passageiros têm ainda a vantagem de não serem obrigados a deterem-se para tomar as suas refeições, com manifesta perda de tempo.

Inglaterra

Baseando-se no número de veículos que requerem licença para circular, a comissão encarregada de investigar as causas e obter uma solução para os problemas de trânsito



Automotora do «Canadian National» para passageiros, carga e correio

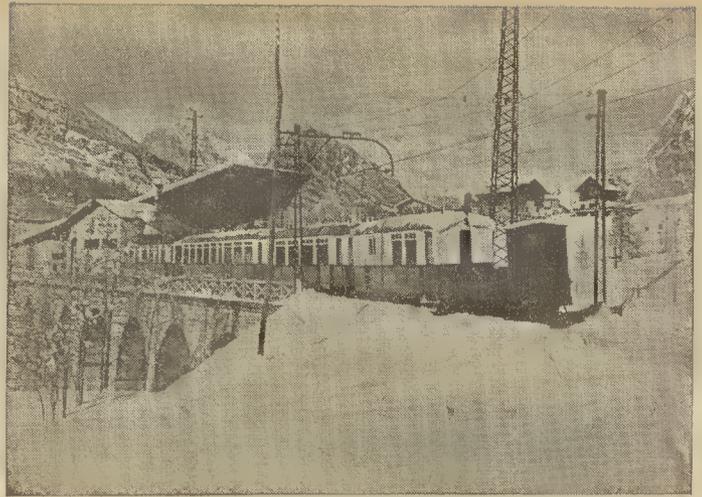
nas estradas da Grã-Bretanha, fez saber que está previsto que em 1963 o trânsito por estradas venha ter que ser resolvido pelos serviços de caminho de ferro onde não existe o congestionamento verificado nos serviços rodoviários. O número de automóveis particulares terá que ser restringido em favor dos serviços públicos de autocarros e de comboios. A sua entrada nas cidades será também proibida e os seus passageiros, depois de deixarem os seus carros nas inúmeras e grandes garagens construídas no perímetro das grandes cidades, terão que usar os serviços públicos de trânsito para chegarem ao seu destino.

* * *

A Comissão Britânica de Transportes espera terminar em 1956 a primeira fase do plano de modernização dos caminhos de ferro, estudada para ser levada a efeito em quinze anos. Essa primeira fase consiste principalmente na substituição das locomotivas a vapor por locomotivas diesel-eléctricas no País de Gales e na Escócia. O progresso, durante estes dois anos, dependerá de uma série de factores, incluindo a capacidade de fornecimento de material pelas indústrias estranhas aos serviços ferroviários propriamente ditos.



WUPPERTAL — O comboio suspenso que liga o Município de Barmen a Vohwinkel



ITÁLIA — Caminho de Ferro para a estação de montanha de Cortina de Ampezzo

Todavia, a Comissão, contando também com as dificuldades e obstáculos imprevistos, confia em que a primeira fase será levada a termo com uma despesa de cinquenta milhões de libras esterlinas.

* * *

Discutindo o uso da energia nuclear nos caminhos de ferro, a revista inglesa *Railway Gazette* sugere que, estando provado que as locomotivas são veículos demasiado pequenos para permitirem o transporte da sua própria pilha atómica, a utilização da energia nuclear terá que ser feita em grandes centrais que usa-

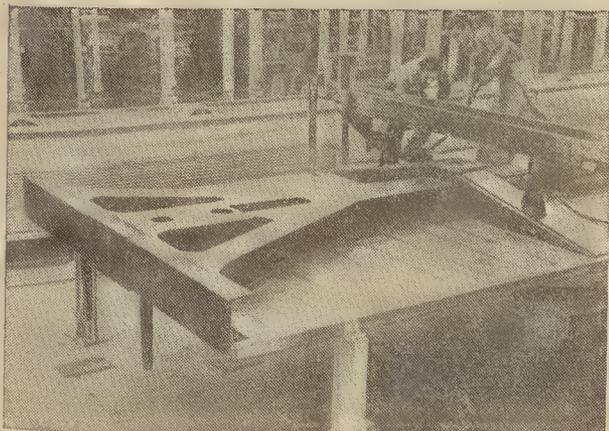
rão a energia térmica atómica para a sua conversão em electricidade que, por sua vez, garantirá o movimento de comboios com uma muito maior economia do que sucede actualmente. Por esse motivo, a electrificação de todas as linhas deveria desde já ser iniciada de forma que, quando for possível obter condições térmicas atómicas, o serviço possa prosseguir sem a necessidade de aguardar a conclusão dos trabalhos.

Betonagem

As obras continuam a decorrer de acordo com o «planning» previamente estabelecido.

Estão em vias de conclusão os trabalhos na estação de Campolide e foram betonados todos os maciços entre esta estação e o apeadeiro das Laranjeiras.

No dia 12 do corrente iniciou-se a beto-



Vista inferior de um cabeçote de um reboque intermédio

nagem dos maciços entre as estações de Queluz e Barcarena.

Na linha do Norte concluíram-se os trabalhos entre Vila Franca de Xira e Carregado e iniciou-se a betonagem no troço compreendido entre Póvoa e Sacavém, prevendo-se a sua conclusão para breve. A partir de 12 do



Ligação das laterais ao chão (reboque intermédio)

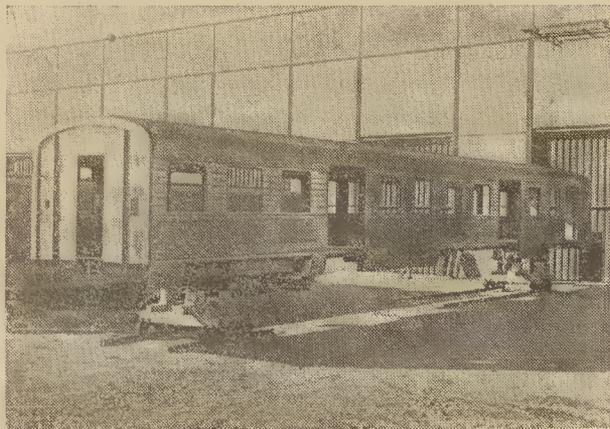


Primeira fase da montagem da caixa de um reboque intermédio

mês findo tiveram início os trabalhos no troço compreendido entre Sacavém e Olivais.

Unidades triplas automotoras

Na SOREFAME, prossegue a construção das carruagens de aço inoxidável, tipo «Budd»,



Primeira caixa de um reboque intermédio

destinadas ao serviço suburbano de Lisboa.

Já estão praticamente concluídas seis caixas dos reboques intermédios (1.ª classe), e a fabricação do restante material está a fazer-se em bom ritmo, de acordo com os «plannings» previamente assentes.

Hoje, oferecemos aos leitores as primeiras fotografias com algumas das fases de fabrico das caixas das novas carruagens.



O homenageado, à esquerda, ouvindo o operário Queirós

Homenagem ao Eng.º Rafael de Carvalho

Conforme o «Boletim da C. P. do mês passado publicou, em «Noticiário Diverso», efectuou-se no dia 21 de Janeiro findo, promovido pelos operários das oficinas de Campanhã, uma singela cerimónia de homenagem ao Eng.º António Rafael Pereira dos Reis Magalhães Marques da Costa Carvalho, recentemente nomeado Chefe da 1.ª Zona de Exploração.

A esta cerimónia, que teve lugar no próprio gabinete de trabalho do homenageado, assistiram os eng.ºs António de Sousa Pires, Chefe da 1.ª Zona de Tracção, António Canavezes Júnior, Chefe do 1.º Grupo Oficinal, Celso de Vasconcelos e ainda o pessoal de escritório e os operários das referidas oficinas.

Em representação destes últimos falaram os operários Joaquim Magalhães de Queirós, Eduardo Pereira de Oliveira e José Ferreira da Fonseca, que salientaram a admiração, respeito e estima que sempre tiveram pelo homenageado e à mágoa com que o viam abandonar aquelas oficinas após 27 anos de serviço ali prestado. Porque os superiores interesses da Companhia assim o exigiam,

desejavam-lhe sinceramente os maiores êxitos e felicidades no desempenho da nova missão ao mesmo tempo que, como recordação, lhe ofereciam uma artística estatueta de bronze.

Muito sensibilizado com o gesto do seu pessoal, o eng.º Rafael de Carvalho agradeceu-lhes a homenagem prestada.

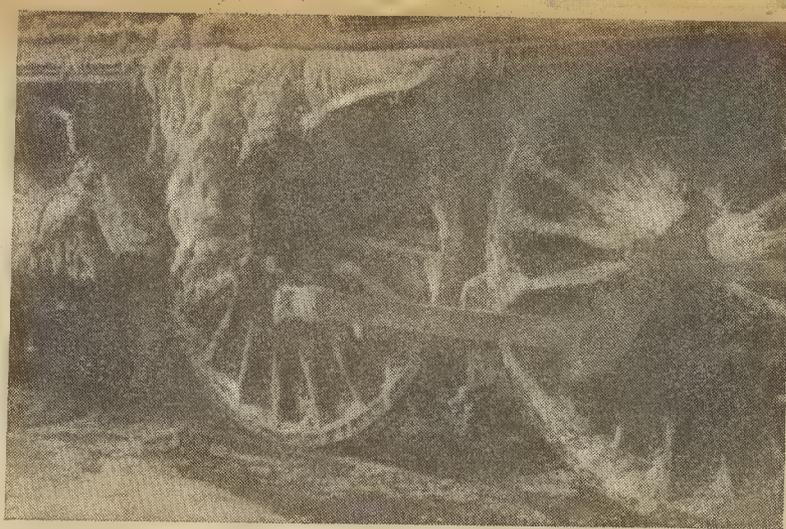
O operário José da Fonseca leu os seguintes versos da sua autoria :

*Eu venho em humilde voz,
A mandado da verdade,
Saudar e louvar em Vós
A modéstia e a bondade.*

*Uso termos mui singelos,
É pobre a minha expressão;
São inúteis termos belos,
Quando fala o coração.*

*Minha missão simplesmente
É esta: Querer saudar
Em Vós, figura eminente,
Uma bondade sem par.*

*Eu sou a humilde voz
Que, mandada p'la verdade,
Veio aqui louvar em Vós
A modéstia e a bondade,*



A neve e os nossos transportes

Desde os primeiros dias de Fevereiro que todos os jornais diários, em longo e desenvolvido noticiário, se referiram nas suas primeiras páginas a vagas de frio glacial que assolavam quase todos os países da Europa causando inúmeras mortes e avultados prejuízos de toda a ordem.

A frequência deste noticiário e o registo das primeiras temperaturas negativas no nosso País pareciam deixar adivinhar que não seríamos também poupados a semelhante capricho da natureza.

A 20 de Fevereiro registavam-se já as temperaturas mais baixas do ano e de 20 a 22 eram já muitas as regiões a assinalar extensos mantos de neve, nalguns pontos com cerca de um metro de altura.

Publicam-se as primeiras fotografias obtidas no Marão, Gerez, Estrela, Caramulo, Gardunha, etc., todas elas realçando o lindíssimo espectáculo que a neve proporciona, modificando paisagens características e tornando-as mais belas e deslumbrantes.

A 23 de Fevereiro, o que até ali constituía maravilhoso espectáculo apreciado por centenas de pessoas que, utilizando os mais variados transportes, procuravam atingir

locais que supunham em melhores condições para disfrutar tão encantadora paisagem, transformava-se de repente num suplício para alguns desses curiosos, bloqueando-os em locais sem recursos, e, começava já a causar sérias apreensões pelos grandes prejuízos que, logo a seguir, toda a imprensa assinalava também com justificada preocupação.

Neste mesmo dia, ao findar da tarde, são também muitas as localidades isoladas pela neve e muitas as vias de comunicação já intransitáveis. Chegam as primeiras notícias de grandes nevões que surpreendendo quase toda a região de Bragança a isolavam completamente do resto do País.

Aos caminhos de ferro coúbe suportar também as consequências do maior nevão que se registou neste século.

O efeito destes fez-se sentir principalmente sobre troços de via estreita, na linha do Corgo e, com rara violência, nas linhas do Tua e Sabor. Como, felizmente, as comunicações telefónicas ferroviárias se mantinham em regulares condições, apesar do estado de tempo naqueles pontos, foi possível ir tomando verdadeiro conhecimento da



O comboio 6525 do dia 23 ainda retido no dia 25 de Fevereiro ao km. 98,100, da linha do Tua

extensão e da situação crítica que o isolamento provocado pela neve estava causando naquelas regiões.

Assim cerca das 20 h 00, e através dos serviços da Exploração em Campanhã, sabia-se que na linha do Sabor o comboio misto ascendente n.º 6645, depois de um quilómetro percorrido além de Mogadouro conseguira, felizmente, recuar ainda à estação, por impossibilidade de continuar viagem até Duas Igrejas, pois a neve que caía em abundância atingia já grande altura; que na linha do Corgo o c.º 6444 tinha aberto dificilmente caminho para atingir Vila Pouca de Aguiar.

Mais se sabia, que na linha do Tua a automotora 6527 não tinha podido seguir além de Macedo de Cavaleiros; que o comboio misto descendente n.º 6544 rebocado pela locomotiva E 113 e expedido de Bragança às 16 h 45 tinha dificilmente atingido o apeadeiro-resguardo de Sortes ali acabando por ficar bloqueado pela neve e

que, em piores circunstâncias, se encontrava o comboio úni-bus n.º 6525, expedido de Tua às 14 h 42, rebocado pela locomotiva E 112 o qual tendo saído de Sendas pelas 18 h 45 com sete passageiros, não havia notícias de se ter aproximado, sequer, da estação imediata.

Foi, portanto, sobre este último comboio que naturalmente recaíram todas as atenções e se procurava a todo o momento averiguar da sua verdadeira posição e da situação de todos os passageiros e pessoal.

Nas informações recebidas pela noite fora sabia-se que a neve continuava a cair com muita abundância e o vento frio soprava em fortes rajadas o que tornava impossíveis socorros de qualquer natureza aos comboios bloqueados.

De Bragança tentavam entretanto as autoridades estabelecer contacto com estas composições, enviando viaturas de toda a espécie as quais mais tarde se soube terem ficado também bloqueadas e outras regressado ao ponto de partida.

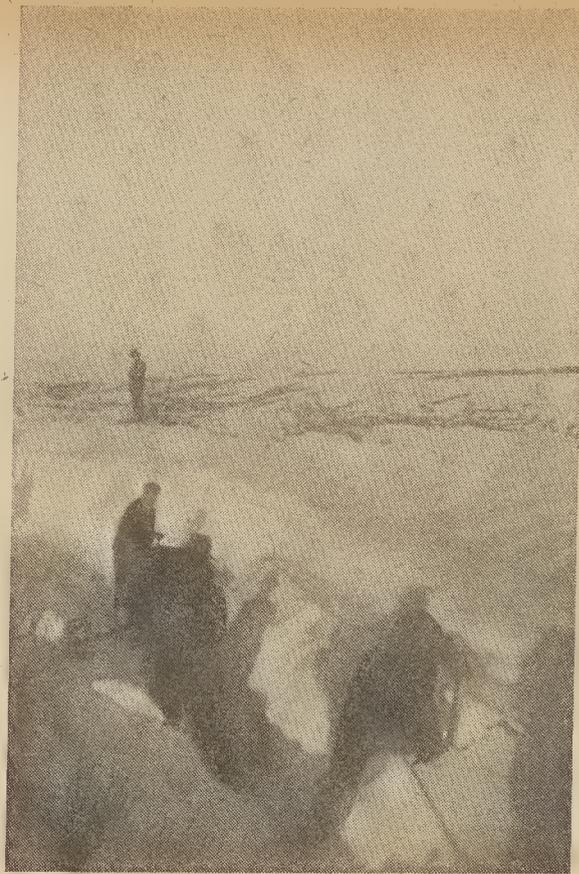


Pessoal da via de

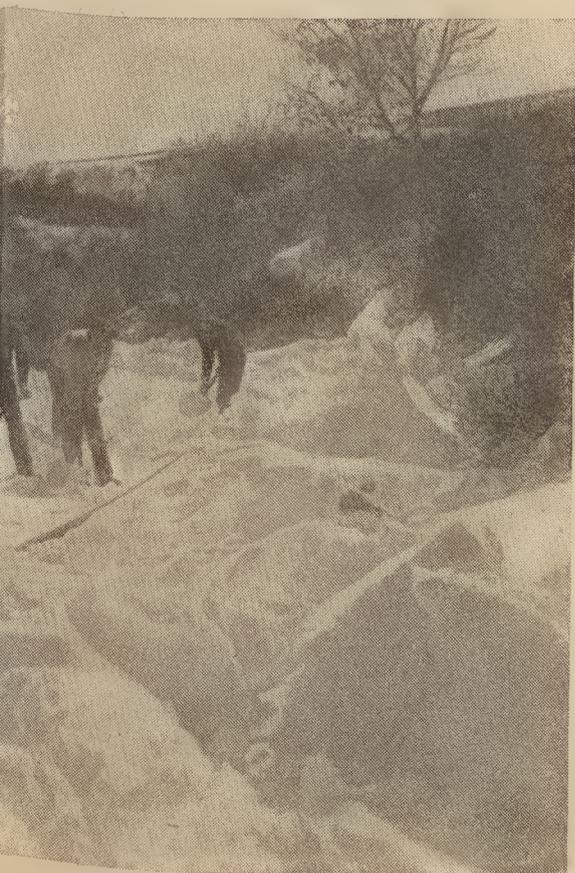
A seguir recebia-se comunicação que dos 24 passageiros do c.º 6544 bloqueado no apeadeiro de Sortes apenas cinco (4 para Mirandela e 1 para Macedo) decidiram pernoitar no comboio juntamente com todo o pessoal e que os restantes resolveram dirigir-se à povoação de Sortes a pequena distância do apeadeiro, onde várias famílias lhes dispensaram abrigo e conforto. Todos estes passageiros, destinados às povoações vizinhas como Sendas, Salsas e Rossas, para ali seguiram mais tarde voluntariamente e nas condições e transportes que melhor entenderam, apesar da neve atingir nestas localidades cerca de três metros de altura.

De Moncorvo esclareciam também que entre Carviçais e Duas Igrejas havia pontos em que a neve acumulada nas caixas das trincheiras atingia cerca de dez metros de altura, tudo fazendo prever que para desobstrução da via seriam necessários alguns dias e melhor tempo.

Só pela madrugada do dia 24, brigadas



Trabalho de desimpedimento na linha do Tua



Trabalho de desimpedimento na linha do Tua

de trabalhadores da C. P. e alguns particulares, poderiam tentar, com melhor êxito, a desobstrução das vias.

As nove horas deste dia recebia-se a informação de que três guarda-freios do c.º 6525 tinham conseguido alcançar a estação de Sendas e comunicar que aquele comboio se encontrava retido ao Km 98,800 desde as 19 horas do dia 23 devido a bloqueio pela neve e que se tornava urgente a sua libertação pelas proporções que esta atingia e pela situação pouco cómoda dos respectivos passageiros obrigados a passar uma noite numa carruagem de 1.ª classe.

Esta informação, sossegando os espíritos, em nada alterou, porém, as providências já em execução de se conseguir a todo o custo, quer pelo lado de Sendas, quer pelo lado de Bragança, abrir caminho até aos locais onde os comboios se encontravam bloqueados.

Toda a imprensa dá especial relevo à situação destes comboios.

Cerca das onze horas do dia 24 sabe-se



Trabalhos de desobstrução do comboio bloqueado

igualmente que os passageiros do c.º 6525 decidindo percorrer a pé os dois quilómetros que os separavam da estação de Sendas ali tinham finalmente chegado, depois duma noite sem conveniente descanso e dalgumas preocupações causadas por uma tempestade de neve que, naturalmente, recordarão por muitos anos.

No local do comboio apenas ficara o maquinista, fogueiro, condutor e pessoal de correio.

Um passageiro de idade avançada que não suportou o percurso a pé foi convenientemente socorrido na aldeia de Vila Franca e ali ficou bem entregue.

Tanto os agentes que se mantiveram nos respectivos comboios como os passageiros que se abrigaram nas estações de Sendas e Sortes e ali tiveram de permanecer até conseguirem a desobstrução das vias de comunicação e, portanto, transportes para os conduzir aos destinos desejados, foram socorridos com víveres e agasalhos por vários habitantes das aldeias próximas, gesto

praticado com o mais exemplar desinteresse.

Só às 17 h 30 do dia 25 se tornou possível libertar a composição do c.º 6525 que durante dois dias se manteve bloqueado pela neve ao km. 98,800 da linha do Tua e esta composição recuando a Macedo e resguardando em Mirandela permitiu o justo descanso do seu pessoal e o ambicionado seguimento dos seus passageiros a Bragança, Mirandela e Cachão.

Às 20 h 30 do dia 26 tornava-se também possível pelo lado de Bragança libertar a composição do c.º 6544 que, durante três dias, se manteve assim bloqueado em Sortes, regressando esta composição a Bragança, com o seu pessoal e apenas um passageiro, pois todos os outros por sua livre iniciativa se decidiram entretanto a utilizar outros meios de transporte.

Também no dia 26 pelas 17 horas ficava a linha do Sabor desobstruída desde Pociño a Mogadouro e completamente livre até Duas Igrejas às 18 horas do dia 27.

A linha do Tua mantinha-se neste dia



A estação de Rossas — a mais alta do País — ainda coberta de neve no dia 27 de Fevereiro



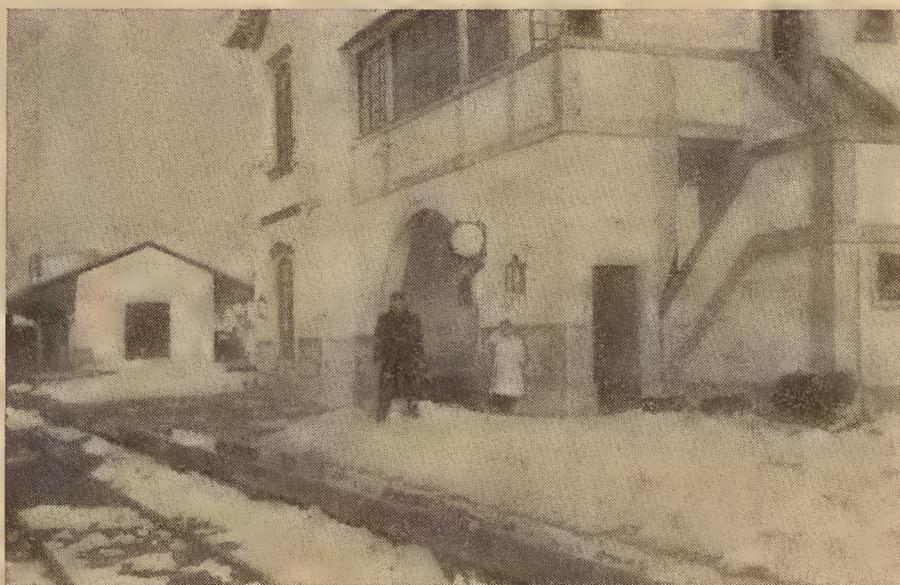
Pessoal de via desobstruindo a linha do Sabor

obstruída ainda entre os km 107 e 113,200 e ficava completamente livre às 19 h 00 do dia 28 de Fevereiro.

Porque nestes comboios seguiam furgões e vagões com diversas mercadorias tudo se providenciou para que as mais deterioráveis e o respectivo correio e jornais tivessem seguimento pelos primeiros trans-

portes de estrada, pormenor bem compreendido pelos proprietários dos respectivos veículos.

No norte do país, tão duramente flagelado pela tempestade de neve, a situação, entretanto, melhora de uma forma geral pois a temperatura sobe e o degelo começa a verificar-se.



Estação de Duas Igrejas — Miranda, vista de Sudoeste

MORRERAM EM SERVIÇO

Vítimas dum brutal acidente perderam a vida ao quilómetro 160,600 da linha do Norte, entre o apeadeiro de Santiago de Litém e a estação de Vermoil, 4 modestos trabalhadores da C. P. que se ocupavam do habitual serviço de reparação da via: Aníbal Teixeira, de 36 anos, subchefe de via e obras do cantão de Albergaria dos Doze, natural de Marco de Canavezes; João Josefino Ferreira Camarão, de 44, assentador, de Vila Franca de Xira; Francisco Marques, de 33, suplementar de via, de Infesta, e José Alípio, de 20, também suplementar de Via.

Ao fundo da linha descendente surgiu um comboio de mercadorias em direcção a Albergaria dos Doze e, à sua aproximação, os quatro homens afastaram-se para a via ascendente.

Não repararam, porém, por existir ali uma curva bastante pronunciada, que, em sentido contrário, circulava uma automotora, — cuja marcha tinha sido previamente avisada — nem ouviram os sons estridentes da respectiva sereia, que está determinado fazer-se soar

no local, supõe-se que por tal ruído ter sido abafado pelo barulho produzido pelo comboio de mercadorias. Deste facto resultou registar-se uma tragédia. Os quatro homens foram apanhados, em cheio, pela automotora e ficaram despedaçados e irreconhecíveis.

Ao longo da via e até grande distância espalhavam-se pedaços dos corpos dos infelizes agentes, os quais foram recolhidos, piedosamente, pelo pessel da automotora e colocados à margem da via, depois do que se procedeu à sua remoção para a casa mortuária.

O «Boletim da C. P.», com o mais sentido pesar presta homenagem a estes obscuros servidores da Empresa que morreram no seu posto, ao serviço do Caminho de Ferro. E à família enlutada apresenta a expressão sincera dos seus sentimentos e o testemunho da consternação produzida entre todos os seus superiores e colegas. O conselho de Administração da Companhia, numa das suas últimas sessões, manifestou o seu profundo pesar por tão triste acontecimento.

Restabelecidas as comunicações ferroviárias e rodoviárias, as localidades até então bloqueadas pela neve voltam à sua vida normal.

A neve endurecida nas grandes alturas manter-se-á ainda por muito tempo e volta a proporcionar espectáculo de agrado para turistas que afluem agora, em muito maior número.

Todavia as consequências deste grande nevão hão-de continuar a fazer-se sentir sobretudo na agricultura e a recordar-se, como aflitivo pesadelo, por muitos anos. O que a imprensa, muito antes, classificara do Inverno mais frio do século havia de ter reflexos e consequências profundamente prejudiciais na vida e economia das regiões tão duramente atingidas.

O «Boletim da C. P.» ao apresentar esta breve reportagem da perturbação cau-

sada nos nossos serviços pelo maior nevão dos últimos anos, presta sincera homenagem ao espírito de equipa demonstrado por dezenas de ferroviários que, em condições de trabalho particularmente difíceis, multiplicaram os seus esforços para a rápida desobstrução das vias e prestaram incansável assistência aos passageiros e pessoal dos comboios bloqueados, homenagem que torna extensiva a todos os particulares que desinteressadamente, num exemplo de compreensão e generosidade pelo seu semelhante, facultaram abrigo e conforto aos passageiros e agentes dos comboios atingidos.

As entidades oficiais, civis ou militares, que com muito denodo colaboraram na mesma altruista tarefa — e em especial ao sr. Governador Civil de Bragança, Dr. Armando Valfredo Pires — fica o Caminho de Ferro devendo penhorada gratidão,

amorosos da água sobre o chão negro, fecundado anualmente, para a geração periódica das searas. Agora a terra é soberana: ergue-se em trono, a cujos pés o rio, subalterno, vai correndo passivamente».

«Por isso, a paisagem é outra: quem a alimenta é o ar, não é a água. Em vez de searas, há florestas. As árvores não são já o acessório balouçante da paisagem: as árvores são a própria essência dela — os olivais infindos, os soutos de sobreiros galgando o dorso dos montes, perdendo-se à vista na ondulação incessante de um mar consolidado».

A sinfonia da criação entrou agora em um adágio solene e forte. Toma-nos uma melancolia doce. Os olivais com o seu tom pardo e triste, com os seus cachos de flores amareladas, a transformar-se em frutos; os sobreirais a mostrar-nos a força férrea dos lenhos lentamente formados, na sucessão larga das estações pelas estradas, nos carros de altas rodas, as mulas substituindo os bois; o homem outro na fisionomia mais seca e mais nervosa do que o campino da várzea ribatejana, semelhante ao núbio do Nilo; tudo leva para outras direcções a nossa alma emergindo de uma embriaguez voluptuosa.

«O comboio parou: estava em Abrantes, primeira estação da minha viagem».

«Preferi sair de Abrantes de noite para transpor, dormindo, a charneca da Beira Baixa. Acordei no Alcaide, perto do Fundão, em plena serra, dentro de outra floresta de castanheiros.

«O dia amanhecera chuvoso, e essa névoa do céu dizia bem com as novas terras que atravessava. Encerradas no fundo de vales breves que a serra forma, ou penduradas, como a Covilha, nas vertentes dos montes, oásis de vegetação pargue, apertados contra as serranias frias, sentia que já agora a natureza, cantante lá para baixo, tomara aqui um ar carrancudo e trágico, um ar hostil, semelhante ao vento que batia as copas dos castanheiros e à chuva que embaciava os vidros da minha carruagem».

«Subíamos sempre, até à Guarda onde a extravagância dos itinerários me impôs uma demora forçada de quatro horas.

Farta, fria e feia, diz o adágio da Guarda: fria e feia, sim; farta não sei. Só sei que em baixo, na estação donde não saí, por falta de carruagem que me levasse ao alto, onde fica a cidade, tive de resumir o meu almoço a uns ovos quentes, porque dentro de ovos a porcaria beiroa não teve ainda artes de se insinuar.

Via de longe a mole negra da Sé, via uma torre do castelo, e mais nada, quase. Em volta de mim via um terreno desolado onde as searas de centeio, frias e raras, pareciam cãs em crânio de velhos; via pastores, e rebanhos de ovelhas nos seus redes, sobre a terra lavrada, para a estrumarem; via aqui, além, pinheirais magros, granitos nús, extensões tristes mosqueadas por moitas breves de piornos que o vento dobrava e a chuva miúda batia monotonamente. Era triste. Antevia-se a desolação das altas serras vestidas de nuvens, despidas de vida. . . »

« Afinal parti, na direcção de Salamanca, onde o comboio me deitou já de noite. »

Samuel Maia

Mais banalizado e envelhecido, o caminho de ferro ocupará na verdade lugar cada vez de menos relevo na literatura. No entanto, vamos ainda encontrar páginas, por vezes magníficas, nos nossos modernos escritores, com o caminho de ferro por cenário ou mesmo como assunto.

E vem-nos logo à memória, sem qualquer preocupação de ordem cronológica, essa descrição da chegada do Dr. Manuel Mendes a uma pequena estação da Linha da Beira na «Mudança de ares» de SAMUEL MAIA, descrição em que há talvez reminiscências da viagem de Jacinto para a sua casa de Tormes:

«Às quatro horas de uma tarde de Agosto, Manuel Mendes, chegado à estação de Barroqueiras, observava da janela do compartimento de 1.ª classe a pequena gare, procurando avistar o seu amigo Gristovão de Melo, que prometera esperá-lo nesse comboio. Mas apenas via, sobraçando a bandeirola enrolada e empunhando a campainha, o chefe, homem pesado, a escorrer suor da testa, e um labrego em mangas de camisa, com as mãos nos bolsos das calças de estopa, a olhar de boca aberta para as carruagens quase vazias.

O chefe aproximou-se do furgão, chamou o labrego, e a bagagem de Manuel Mendes, uma grande mala de couro, com etiquetas de muitos hotéis da Europa, coladas em todos os tampos, rolou na plataforma.

O condutor, com o guarda-pó de linho desabotoado e mais o colete, deixando ver a camisa, de lenço entalado à roda do pescoço, suando afogueado, a abanar-se com um jornal, aproximou-se do chefe, muito atento a soletrar as

etiquetas, e a uma pergunta respondeu qualquer coisa, encolhendo os ombros e apontando para o Mendes, que descia da carruagem.

O maquinista apeou-se, entrando na estação e voltando com um copo de lata chamou o fogueiro :

— «Queres? Aproveita que não está nada má.

E dizendo isto juntou-se a um grupo embrenhado no estudo da mala, que o olhar perscrutador do chefe tinha descoberto ser por força de brasileiro. Assim lho dizia a sua prática de ver bagagens noutras estações em que tinha servido.

O labrego duvidava.

— «Não se me consta, por estes sítios, de brasileiro que esteja para chegar.

— «Sabes lá, às vezes aparece de súbito quem menos se espera.

Nisto o Mendes aproximou-se a perguntar se não poderiam dar-lhe notícias do Dr. Cristóvão de Melo. O chefe, que não era do sítio, fez uma cara de surpresa e o labrego informou que vinha a ser o doutor dos Lagares.

— «É esse mesmo, confirmou o Mendes.

— «Não se lembravam de o ter visto há muito.

— «Mas é esta a estação que fica mais próxima de Caniços ?

A assembleia conferenciou, decidindo que a seguinte, a Regueira, devia bater mais perto. A diferença estava em ser o caminho a direito pela serra e das Barroqueiras haver estrada nova seguida até lá. O Mendes, contrariado, não atinava com uma solução e quis saber a distância dali aos Caniços.

Conta-se duas léguas bem puxadas, com uma grande subida.

— «E por este calor — rematou o chefe — para quem não anda acostumado, é de cair na cama com maleitas.

Carro não havia e seguir a cavalo também seria difícil.

— «Não lhe vejo jeitos — sentenciou o labrego.

O Antoninho das Barroqueiras vendeu o garrano na feira de S. João, e que não vendesse, não era homem que emprestasse, olha quem!

A jumenta da Dioga está com a cria. Só se fosse a égua do abade. Mas daí quem sabe...

Passageiros de 3.^a classe berravam, se o comboio não saía mais dali.

O chefe acordou:

— «Vá, vamos embora.

O maquinista subiu, o chefe solenemente deu as três badaladas e o comboio apitou.

— «Espera, — gritaram do furgão — que ainda está para desembarcar um volume de peixe.

O maquinista voltou abaixo, aproveitando para beber outro púcaro de água, enquanto a giga de peixe descia pachorrenta.

— «Toca a andar — comandou por fim o condutor, de pé no estribo — de lá espora ao macho, que levamos atraso.

O comboio partiu desaparecendo na volta, onde entocou um silvo prolongado, vivo e alegre, a ecoar pelos pinheirais, anunciando aos povos daquela redondeza que lá ia ele muito ligeiro a cirandar pelas encostas; as gentes podiam levantar os olhos do chão, poisar as enxadas, a verem encantadas sumir-se por detrás dos oiteiros a sua figura de serpente.»

* * *

No livro, tão interessante, de impressões de viagem «*Este Mundo e o outro*», Samuel Maia mais de uma vez se refere aos caminhos de ferro. Começa logo por uma colorida descrição da viagem para Madrid, toda ela se resumindo afinal em amargas queixas contra o mau comboio. Com razão? Sem ela? É esse um ponto inflexivelmente afastado destas notas.

«Mais uma vez me meto a caminho de Madrid e nunca o faço com prazer, tão seguro estou dos maus tratos recebidos no percurso.

Viagem que deverá ser apetitosa, regalo a tomar uma vez por estação, decorrem anos e anos antes de decidir o consentimento.

É que fica de memória para muito tempo uma noite pas-

sada sobre os carris que separam a foz do Tejo do Manzanares.

«Parte-se do Rossio, à tarde, num comboio, que se diz rápido, por isso cobra imposto especial, no fim se vê gastar 16 horas a moer os modestos 600 quilómetros que separam as duas capitais. Em boa justiça se reconheça ao nosso troço a menor culpa; grande e afrontosa a do vizinho.

Até Marvão, o carro anda e cumpre o seu dever; daí em diante falta ao prometido e, para simular rapidez, baila e sapateia, toda a noite nos carris, nem aragonesa que se descuidasse a beber Jerez de bom fabrico.

O trajecto português feito com dia, permite aos olhos beber, deliciados, a formosura líquida da lezíria e das encostas gráceis que bordam o Tejo, quanto bastaria para quebrantar o desgosto de qualquer outro sentido. Noite alta, sem o regalo da vista a distrair os ossos, o vascolejo agride como castigo corporal.

As pálpebras, de tanto baterem umas contra as outras a noite inteira, acabam por enfadar-se, a ponto de não saberem gozar a delícia de abrir-se à primeira luz.

«Chega-se às Delícias cheio de fel, apenas aliviado quando se temperam os ossos com o banho, antes de meter o nariz na atmosfera da cidade.»

* * *

Depois a viagem de Madrid a Barcelona:

«A carruagem que vai conduzir-nos de Madrid a Barcelona difere muito da aproveitada em 1906 para o mesmo trajecto.

Diferença de estilo dominante em duas épocas separadas por um quarto de século?

Não. A mudança está em ser esta de 1930, cotada entre o melhor que circula na Europa; da outra vez seria do pior apresentado em comboios rápidos de longo curso nos vários continentes.

A impressão de há vinte e cinco anos ficou na medula memorada em calafrios que toda a noite a ferrocalha provocou, movendo-se com rumor de cataclismo próximo. Aleunhavam-no de trem de luxo, alugavam carros e quando nos colhiam estendido, batiam à porta para introduzir novo freguês em comum com o casal acomodado. A ameaça queria dizer coima; faziam o arranjo de deixar-nos tranquilos uma vez que... Dez pesetas naquele tempo somavam um quartinho, ou três cruzados.

Não servia a cama para dormir porque a viagem, no vascojejo e estrépito, soava como a trombeta do juízo final.

Agora sim. Nem se percebe o deslize, nem que dentro do corpo se acomodam vários ossos.

.....
 «O comboio voa na campina com celeridade de passarão bem conhecido de quantos o miram. Léguas e léguas se correm sem divisar cumieira de casal.»

«Na outra viagem o comboio adormecia nas estações à espera de coisa nenhuma; o cebo untava em todos os contactos;

.....
 «Este prodígio realizado, que praza aos deuses se conserve, não devemos perdê-lo de vista para colhermos a lição proveitosa que dele emana.»

* * *

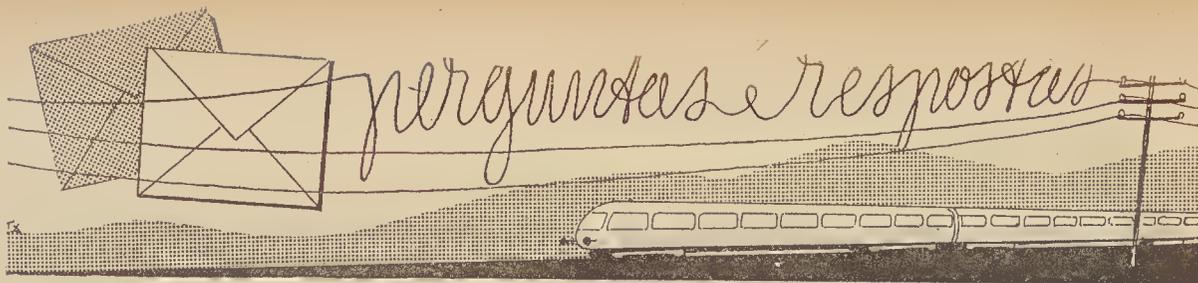
Finalmente, viajando em Itália, o autor faz também a comparação dos comboios que encontrou em duas épocas diferentes, enaltecendo os melhoramentos agora encontrados (1932):

«Dois comboios Nápoles Roma, um em 1920, outro em 1932, reflectem a imagem viva de dois regimes diferentes. No primeiro via-se o Estado fraco, pusilânime, condescendente com as fragilidades humanas. Era um comboio sonolento, desmazelado, a chocalhar ferro-velho, sujo no chão, no tecto, nos

assentos; regulava-se mais pelo calendário que pelo relógio, com empregados hirsutos, enodoados, pouco afáveis.

O actual não solavanca, nem batuca nos carris; parece feito de uma peça só, engole de jacto, sem parar, os 260 quilómetros do percurso. É o Estado potente, decidido, com força para tudo e mais alguma coisa, como exemplo neste caso, para chegar dez minutos antes da tabela.

O estilo da carruagem é nobre, o conforto excelente, o adorno suave. Toda a higiene necessária aparece unida à beleza essencial.»



I — Divisão da Exploração

MOVIMENTO

Pergunta n.º 230/Cons. n.º 1798 — As 13 horas de determinado dia foi posto à disposição dum expedidor um vagão para carregamento de sacos de trigo; às 18 horas do mesmo dia ainda não tinha tido início esse carregamento.

Pode o chefe da estação dispor do vagão, dando-o disponível às 18 horas para a Sub-Região? Ou só decorridas 18 horas depois de expirado o prazo do carregamento, como determina o n.º 12 do artigo 13.º da Tarifa de Operações Acessórias?

Resposta — O vagão deve ser dado disponível às 18 horas, se na estação não houver mercadoria do expedidor que garanta a cobrança de estacionamento a que se refere a última parte do n.º 12 do artigo 13.º da Tarifa de Operações Acessórias.

Havendo mercadoria na estação, o vagão continuará à disposição do requisitante até ao fim do dia (0-00 horas), beneficiando da gratuidade de estacionamento estabelecida no n.º 2 do mesmo artigo se o carregamento foi iniciado e concluído até essa hora.

///

Pergunta n.º 231/Cons. n.º 1806 — Havendo diversas opiniões, sobre o que são ferrolhos, (independente, automático, ou simples esquadro de aferrolhamento), a que se refere a Instrução n.º 2278, agradeço o favor de ser esclarecido, detalhadamente, como posso conhecer, de qual desses sistemas são providas as diversas agulhas.

Resposta — Os tipos de ferrolhos aplicados na nossa rede, são os seguintes:

a) *Independente* — A sua alavanca de manobra é independente da que possui a agulha.

É em geral constituído por uma barra rectilínea que entra num olhal existente numa varinha que une as duas lanças.

Pode aferrolhar a agulha numa ou em ambas as posições extremas. Se aferrolhar nas duas posições, a cada uma corresponde um olhal.

b) *Conjugado ou automático* — Possui alavanca própria e é o movimento do ferrolho, em virtude da disposição da sua barra, que faz deslocar a agulha quando manobrado. O aferrolhamento dá-se automaticamente, no fim do movimento da agulha quando esta chega a qualquer das suas posições extremas, num único olhal ou peça análoga, intercalado numa varinha de ligação das duas lanças.

c) *De esquadro* — É constituído por dois esquadros articulados nos extremos da varinha de transmissão, accionada pela alavanca da agulha e nas lanças desta. Quando a transmissão chega ao fim do seu curso, levando a agulha a uma das suas posições extremas, o esquadro que corresponde a esta posição abraça a respectiva lança, immobilizando-a quando esta fica encostada à contra-lança.

Há ainda os ferrolhos mecânicos que são manobrados pelos Postos Centrais de Saxby-Farmer e os electro-mecânicos manobrados pelos Postos Centrais de Sinalização Eléctrica.

///

Pergunta n.º 232/Cons. n.º 1819 — Devido ao atraso do comboio n.º 8162 e para evitar a paragem do comboio n.º 8011, foi aquele comboio suprimido na estação de Poceirão. Foi anunciado o c.º n.º 38162 para o seu seguimento, com partida de Poceirão, 5 minutos depois da hora regulamentar de passagem do comboio n.º 8011 em Poceirão. O comboio n.º 8011 atrasou desde Barreiro a Poceirão, o que originou que o comboio n.º 38162 esperasse a sua passagem, efectuando-se um cruzamento nas condições do artigo 64.º do Regulamento 2.

Foi entregue mod. M. 117 ao comboio 38162. Pergunto: O c.º n.º 8011 deve parar em obediência ao artigo 23.º do Regulamento 2, e entrega do mod. M. 117 do cruzamento, ou pode ser dispensada a sua paragem, visto não existir perigo para a circulação e a supressão teve em vista unicamente evitar a paragem do comboio n.º 8011?

Resposta — Para este caso é aplicável o último período do artigo 64.º do Regulamento 2.

O comboio n.º 8011 que tem passagem prescrita

antes da partida do comboio n.º 38162, não tem que parar na estação de Poceirão. Se, porém, o comboio n.º 8011 circular com um atraso tal que origine um cruzamento com o comboio n.º 38162, o chefe da estação entregará ao maquinista e condutor o mod. M. 117, estabelecendo o cruzamento na própria estação e altera-o para a estação imediata.

FISCALIZAÇÃO

Pergunta n.º 265/Cons. n.º 1740 — Agradeço dizer-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Grande velocidade, de Caldas da Rainha para Alcântara-Terra, constante de:

1 cabaz com abóboras	30	kg
1 » » cogumelos	20	»
1 saco com batata doce	50	»
1 cabaz com beringelas	30	»
1 saco com agridões	30	»
1 » » pøjos	35	»
1 » » saramagos	25	»
	<u>220</u>	»

Distância 107 km — Esp. 3

Preço — 80\$50 × 0,22	17\$71
Registo	3\$00
Aviso de chegada	1\$00
Arredondamento	\$09
Total	<u>21\$80</u>

Resposta — O processo de taxa apresentado está certo.



Pergunta n.º 266/Cons. n.º 1744 — Peço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena velocidade, de Garvão para Alcântara-Terra-C. U. F., constante de 360 sacos com sêmea de trigo, 18 360 kg.

Carga e descarga pelos Donos.

Requisitado vagão J para 20 T.

Fornecimento vagão J de carga normal de 20 T. tendo sido completamente preenchida a sua capacidade de carga.

Declaração de expedição autenticada com o carimbo da F. N. I. M.

Expedidor: Sociedade Industrial do Vouga, Ld.ª

Distância 298 km.

Circular n.º 98

Preço — 65\$00 × 18,40 1.196\$00

Resposta — Está errado. A taxa deve ser processada por 20 000 quilogramas conforme disposições tarifárias em vigor (n.º 12 do artigo 12.º da Tarifa de Operações Acessórias).

Ao total da taxa correspondente, por consequência, a importância de 1.300\$00.



Pergunta n.º 267/Cons. n.º 1750 — Peço o favor de ser elucidado se se podem guardar motocicletas e bicicletas com motor, nos cais ou arrecadações das estações, não constituindo as mesmas remessas chegadas, nem a expedir.

Caso possam ser guardadas, agradeço dizer-me qual a cobrança a efectuar e documento de cobrança a estabelecer.

Resposta — Apenas está regulamentado (pág. 96 das Instruções Complementares ao Livro E. 11) o depósito ou arrecadação de bicicletas nas condições estabelecidas para volumes portáteis (Artigo 11.º da Tarifa de Operações Acessórias), desde que não acarrete inconveniente ao serviço das estações.

Neste termos, não deverá permitir-se o depósito ou arrecadação de bicicletas de peso superior a 20 quilogramas nem de motocicletas.



Pergunta n.º 268/Cons. n.º 1757 — Peço o favor de me informar se está certo o seguinte processo de taxa:

Grande velocidade, de Lousã para Alcântara-Terra, constante de:

4 grades com colmeias com abelhas	100	kg
2 caixas com cágados	40	»
2 molhos de bacelos para plantar	70	»
2 » » vimes verdes cortados	60	»

Distância 256 km.

Abelhas e cágados — Base 5.ª com 50% — s/r

Bacelos — Base 5.ª c/r

Vimes — » 5.ª s/r

Preço — Abelhas e cágados (649\$60 + $\frac{649$60 \times 50}{100}$)

× 0,14	=	136\$42
» — Bacelo 389\$76 × 0,07	=	27\$29
» — Vimes 649\$60 × 0,06	=	38\$98
Manutenção — 18\$00 × 0,27	=	4\$86
Registo		3\$00
Aviso de chegada		1\$00
Arredondamento		\$05
Total		<u>211\$60</u>

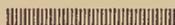
Resposta — Considerando, como se infere das indicações do consulente, que se trata de cágados vivos e que o vime não se destinava a viveiros ou directa plantação, está certo o processo de taxa apresentado.



Aspecto do terreno adquirido

Nova Colónia de Férias

para os filhos dos empregados da C. P.



Na residência paroquial da freguesia da Madalena, concelho de Gaia, foi assinada a 16 de Dezembro do ano findo a escritura relativa à compra pela C. P. de uma propriedade que se destina à instalação da sua terceira Colónia de Férias.

Esta compra, aprovada em sessão do Conselho de Administração de 27 de Outubro, pelo seu alcance social e pelo benefício que proporcionará aos filhos dos ferroviários que virão a utilizá-la, bem merece o reconhecimento e gratidão de todos os funcionários da Empresa.

Com uma área de 30.000 metros quadrados, parcialmente arborizada, e doada à Fábrica da Igreja da Madalena pela Sr.^a D. Maria Carmelita Fortuna, actualmente residente no Brasil, aquela propriedade, sobranceira ao mar, fica situada no lugar da Marinha,

freguesia de Valadares, próximo do Sanatório Marítimo de Francelos e do novo posto emissor do Rádio Clube Português, e sujeita também ao plano geral do desenvolvimento da zona litoral entre Gaia e Espinho, que a construção da nova ponte da Arrábida sobre o rio Douro muito vem valorizar.

A assinatura da respectiva escritura, a que toda a imprensa diária fez referência, fez-se na presença do notário Dr. Joaquim Guedes de Morais Júnior e do seu ajudante Ferreira de Castro Morais, outorgando por parte da Fábrica da Igreja da Madalena o Rev. Padre António da Fonseca Soares e por parte da C. P. o Inspector de Zona Adelino Monteiro. Como testemunhas o Industrial Daniel de Almeida e o proprietário Manuel Filipe, ambos da Madalena.

A esta cerimónia assistiu também o Sr. 27



Outro aspecto do local onde ficará situada a nova colónia de férias

General Frederico Vilar, Administrador e Presidente da Comissão de Assistência da C. P., e ainda o Engenheiro Conde de Almada e Domingues de Almeida, Presidente da Junta de Freguesia de Valadares, Álvaro Martins Baptista, Armindo Alves, Américo Costa e João Rodrigues. Proferiram-se palavras de elogio pela obra de assistência que o Concelho de Administração da C. P. se propôs levar a cabo e, em particular, pelo interesse e carinho que a esta mesma obra tem dedicado o Administrador Sr. General Frederico Vilar.

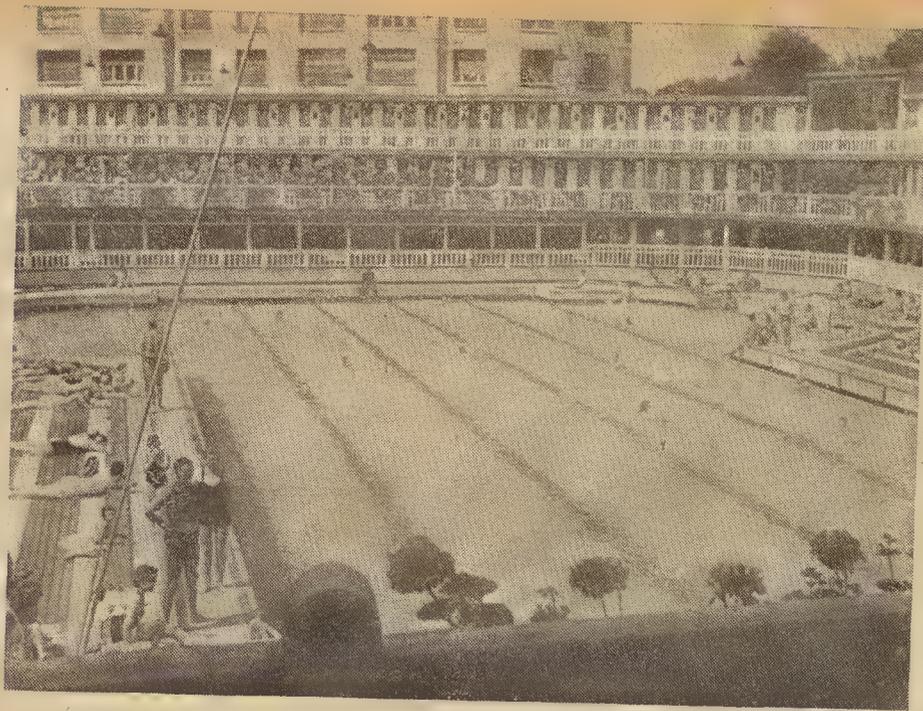
Em 7 de Fevereiro do corrente ano este

Administrador acompanhado dos Senhores Engenheiros Almada, António Monteiro, Arquitecto Luís da Cunha e outros funcionários da C. P., voltou a visitar demoradamente o terreno adquirido afim de, no próprio local, serem analisados diversos assuntos que se prendem com o projecto definitivo das instalações da referida Colónia de Férias.

Em Valadares reina grande satisfação pela localização desta obra naquela freguesia que muito a valoriza e tudo se prepara para que a sua inauguração, a efectuar provavelmente no Verão de 1957, constitua um verdadeiro acontecimento.



VILA NOVA DE GAIA — O Mosteiro da Serra do Pilar



A piscina Molitor, refrigério dos parisienses

(Foto Fernando David)

A Excursão a Paris dos Ferroviários Portugueses

III — Paris e as suas maravilhas

Por ALBERTO DA SILVA VIANA

Impossível descrever, a par e passo, a magnífica estadia em Paris dos ferroviários portugueses. As surpresas, as emoções e os momentos agradáveis sucederam-se ininterruptamente. Uma semana repleta de encantos que perdurará entre as nossas melhores recordações.

Limitamo-nos, por isso, a registar em breves notas diárias os principais acontecimentos desta semana inesquecível.

23 de Julho

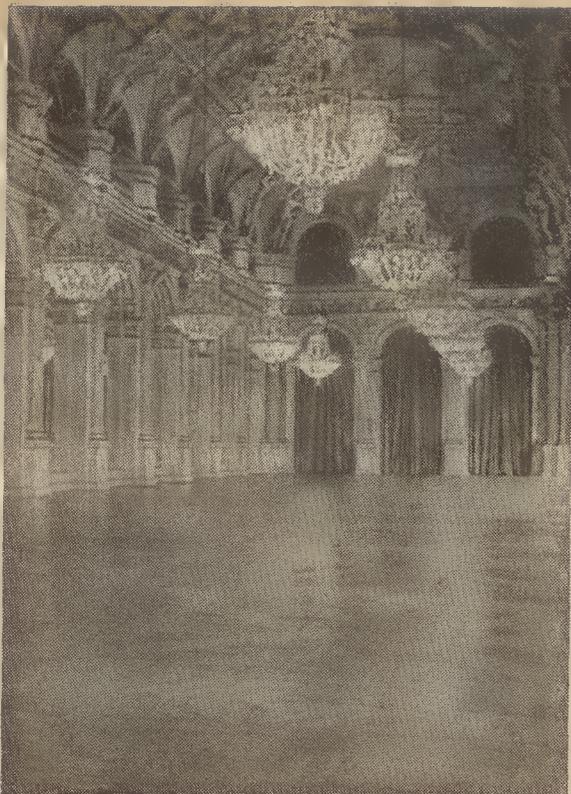
Manhã consagrada ao descanso e à instalação na Casa Universitária da rua de Citeaux.

O alojamento na noite antecedente nos

hotéis *Select* e *Paris-Latin*, fora a primeira nota pitoresca colhida em Paris, no tradicional *Quartier Latin*. Estes hotéis arcaicos, de mobiliário estranho, corredores labirínticos, de reposteiros e alcatifas, mais pareciam peças de museu evocando uma época histórica, de boémia e vida estudantina, exaltada «*urbi et orbi*» por literatura romanesca.

O programa anunciava para a tarde, em termos aliciantes, o *Paris Moderno*.

Dois autocarros de turismo, cada qual com o seu guia, uma estudante e um estudante universitários, iam percorrer as principais artérias de Paris, para proporcionar aos Grupos A e B, dos ferroviários portugueses, uma



Um dos sumptuosos salões da Câmara Municipal de Paris
(Foto Fernando David)

visão de conjunto da grandiosa capital francesa.

Perante os olhares surpresos dos excur-

sionistas, Paris perpassa em todo o seu fulgor urbanístico e arquitectónico.

Logo de começo, a *Praça da Bastilha* marca um momento de emoção. Que recordações históricas faz aflorar ao pensamento! Lá está ao centro a Coluna de Julho que assinala o ponto de partida da Revolução Francesa.

Mais adiante, a *rua de Rivoli*, extensa e movimentada artéria comercial, com os seus grandes e belos edifícios, enobrecidos pelo negro da pátina, faz arrancar a um excursionista o grito de admiração «Ça c'est Paris!».

O *Palácio do Louvre* surpreende pela grandeza. É o maior do mundo, cobrindo uma superfície de 200.00 metros quadrados! Logo a seguir, o *Palais-Royal* surge magnífico na praça do mesmo nome.

Uma ligeira viragem do autocarro faz-nos entrar, repentinamente, na deslumbrante *avenida da Ópera*, uma das mais belas de Paris. Ao fundo, como a barrar a avenida, o maravilhoso edifício do Teatro Nacional da Ópera, primor arquitectónico que consagra a glória do célebre arquitecto Charles Garnier. Estamos no centro da vida cosmopolita parisiense. O turismo, as modas, a finança, o exotismo e a celebridade passeiam aqui lado a lado.

Eis agora a *rua de La Paix*, a que lojas



Os Cais do Sena... refúgio dos «clochards»
(Foto Fernando David)

sumptuosas e montras resplandecentes dão um tom aristocrático. É a rua dos joalheiros e dos afamados costureiros parisienses.

Muito curiosa a *praça de Vendôme*, logo a seguir, por oferecer interessante conjunto arquitetural dos começos do século XVIII. Ao centro da praça, a Coluna Vendôme, construída em 1806, com o bronze dos canhões tomados pelos franceses na batalha de Austerlitz.

No boulevard da Madalena deparamos com outra surpresa. Ao fundo, numa visão magnífica, o quadro fascinante da igreja de *Santa Madalena*, uma das jóias de Paris. Construída no estilo grego, foi destinada por Napoleão I a servir de «Templo da Glória».

Seguindo pela rua Royal e depois de atravessar a rua Saint Honoré — «rendez-vous» das elegantes parisienses — surge repentinamente uma praça vastíssima. É a *Concórdia*, considerada justamente uma das mais belas praças do Mundo. Ao centro, o famoso Obelisco, coberto de hieroglifos, formado de um só bloco de granito. De cada lado do monumento, duas formosas fontes simbolizam os rios e os mares. Ao redor da praça, oito estátuas colossais, esculpidas em pedra, representam as principais cidades da França.

E eis que, numa viragem para a direita,



Uma das maravilhas do Louvre: a célebre Vénus de Milo
(Foto Fernando David)

os olhos descobrem extasiados a bela e famosa avenida dos *Campos Elísios*. Que espectáculo surpreendente, o desta artéria arbo-



Um grupo histórico do Museu Grévin
(Foto Fernando David)

rizada, extensa, larga, rectilínea, coroada ao longe pelo Arco do Triunfo — o cartaz aliante de Paris!

Entalados num trânsito aflitivo, alternando vertiginosamente o olhar de um para outro lado, numa sôfrega contemplação de tanta novidade, faz-se a subida dos Campos Elísios. Largos passeios, esplanadas, cafés e restaurantes, belos edifícios, cinemas e teatros, lojas de rasgadas montras, casas bancárias, hotéis de alta categoria, multidões cosmopolitas, trajos exóticos, tudo prende avidamente a atenção.

O *Arco do Triunfo* mostra-se agora nas



Praça do Têtre

suas verdadeiras proporções, esplêndido e majestoso, ao centro da *praça da Etoile*. Automóveis, autocarros, furgonetas, motos, bicicletas, numerosos e velozes, numa proximidade estonteante, circulam ao redor da praça, criando a imagem de cor e movimento, moldura do Arco do Triunfo, de todos conhecida através do cinema.

Napoleão quis consagrar este monumento à glória dos seus exércitos. Ali jaz o Soldado Desconhecido e todas as noites se reaviva a chama que arde junto ao túmulo.

Após o preito de homenagem dos ferroviários portugueses, prossegue o circuito pela avenida Foch, marginada de palácios e jardins, e em breve se avista a vasta arborização do *Bosque de Bolonha*. Transposta a porta Dauphine, faz-se ligeira penetração no bosque e logo se regressa ao bulício da cidade.

Alcançada a bela *praça do Trocadero*, a vista extasia-se perante o cenário maravilhoso. Em frente, o *Palácio Chaillot*, moderno, todo branco, construído por ocasião da Exposição Universal de 1937 no lugar do antigo Trocadero. Mais além corre o *Sena*, e na margem oposta ergue-se imponente, desafiando os séculos, a *Torre Eiffel*.

Com os olhos postos na Torre, cuja silhueta esbelta, símbolo de Paris, a todos fascina, faz-se a travessia do Sena pela ponte de Iena para alcançar, na outra margem, o *Campo de Marte*, vasto terreiro — outrora campo de manobras — que nos conduz directamente à *Escola Militar*.

Uma ligeira viragem à esquerda coloca-nos frente aos *Inválidos*, o monumento de Paris onde melhor se afirma a perfeição clássica. Desde 1840 que ali se encontram recolhidas as cinzas de Napoleão.

A visita à Igreja de S. Luis dos Inválidos e ao túmulo do grande imperador dos franceses deu praticamente fim a este primeiro contacto com Paris. O regresso à Casa Universitária faz-se pelos cais do Sena, na margem direita, e permite ainda admirar inúmeras preciosidades: a *ponte Alexandre III*, de uma magnificência arquitectural invulgar, o *Grand* e o *Petit Palais*, o *jardim das Tulherias*, a *igreja de St Germain l'Auxerrois*, a *Torre de St. Jacques* e o sumptuoso *Hôtel de Ville*.

Estava realizado o programa do 1.º dia de Paris. Foi uma esplêndida jornada, prólogo delicioso de uma bela aventura.

24 de Julho

Domingo de sol, propício à visita do jardim zoológico de Vincennes. Manhã cedo, em fila extensa, os ferroviários portugueses,

loquazes e prazenteiros, seguem pelo Boulevard Diderot, os nossos já familiares guias universitários, em direcção à mais próxima estação do metropolitano (Gare de Lyon), para alcançarem o Bosque de Vincennes. A viagem é curta mas sensacional, por constituir o baptismo do «metro». Por confusão alguns dos portugueses seguem em comboio com diferente destino e logo um dos guias se lança em sua perseguição. Afinal tudo se resolve bem e do incidente nasce uma «técnica» aperfeiçoada para transporte de grupos no metropolitano.

O Jardim Zoológico é calcorreado com o maior apazimento. A sua construção obedece a processos engenhosos que, por vezes, nos fazem crer estarem os animais, nos rochedos, em completa liberdade. As primeiras impressões são agradáveis, pois breve se verifica ser invulgar a colecção de espécies raras e de animais corpulentos.

Numa das extremidades do parque foi construído para deleite dos visitantes, uma alta rocha, no cimo da qual se pode admirar o vasto panorama do jardim e do bosque de Vincennes. A suspensão momentânea do serviço dos elevadores não nos permite antegozar esta bela vista.

Deixamos este aprazível recinto com mágoa, pois são muitas as novidades que ele encerra e mal tivemos tempo de as apreciar.

Uma rápida volta à Casa Universitária para almoço e eis-nos preparados para outro não menos encantador passeio — o cruzeiro no Sena em «Bateau Mouché».

Que quadro admirável, a cidade vista do rio! Sob as pontes de Paris... esta canção que é tema de tantos poemas e de inúmeros romances.

Como é delicioso vogar neste barco, de cobertura envidraçada, ver a proa cortar mansamente as águas tranquilas do rio e ao mesmo tempo saborear o desfile apoteótico de todos os encantos de Paris! A Notre-Dame, o Marché aux Fleurs, a Conciergerie, a Santa Capela, o Palácio da Justiça, o Hôtel de Ville, a gare d'Orsay, o Palácio do Louvre, o Jardim das Tulherias, a praça da Concórdia, a ponte Alexandre III, o

Grand e Petit Palais, os Inválidos, a Torre Eiffel...

E que poesia dimana dos cais do Sena, domínio dos alfarrabistas, predilecção dos amorosos e refúgio dos «clochards»!

Tarde de domingo inolvidável, serena e luminosa, com sol que parecia importado de Portugal, deu-nos talvez a nota mais sentimental desta bela viagem a Paris.

Mas o dia não está ainda terminado. O programa anuncia para a noite a visita ao famoso Museu Grévin.

De surpresa em surpresa, a falange ferroviária admira a vasta colecção de figuras de cera, na qual os vultos contemporâneos surgem com uma naturalidade espantosa e as personalidades do passado se agrupam em quadros históricos de um realismo impressionante.

Aqui, os grandes homens políticos da nossa época: Eisenhower, Churchill, Auriol e Malenkov. Além, as cabeças coroadas: a rainha Isabel e o Duque de Edimburgo, a rainha Juliana e o rei Balduino. Mais adiante os vultos militares: Montgomery, Ridgway e o marechal Juin. E um nunca acabar de outras figuras, como sejam, a do célebre fundador do dicionário Larousse, o conde e a condessa de Paris e as vedetas da Ópera e da Rádio.

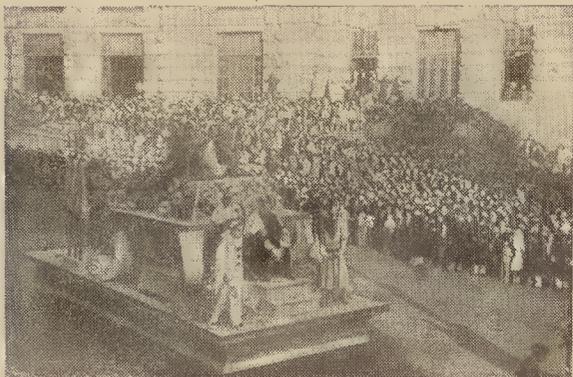
Polícias de cera, tão naturais, tão habilmente colocados no espaço onde circulam os visitantes, fazem enganar um excursionista que se dirigiu a uma dessas figuras, supondo ser polícia autêntico, pedindo autorização para trazer consigo, durante a visita do Museu, a mala de que era portador.

Uma multiplicidade de quadros históricos, desde a Vida de Jesus e de Joana d'Arc aos grandes acontecimentos da Revolução francesa, completam esta extraordinária colecção de figuras de cera.

Antes de partir, assistimos ainda a curiosos malabarismos do ilusionista Odips e às maravilhosas ilusões do «Palácio das Miragens» que, em mutações caleidoscópicas, nos fazem transportar a um Templo de Brahma, a uma floresta encantada e a uma festa árabe no Alhambra.

Cortejos do Carnaval no Porto e em Ovar

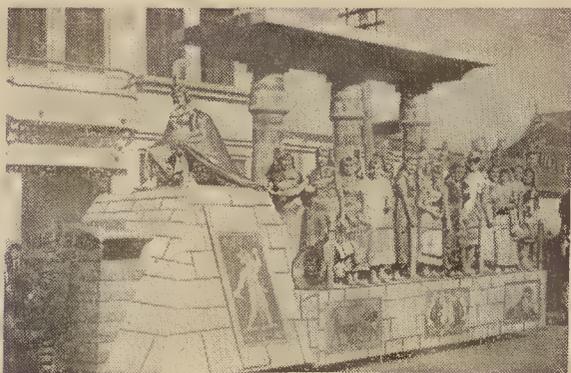
Nos dias 12 e 14 de Fevereiro último — Domingo Gordo e Terça-Feira de Entrudo — realizou-se na cidade do Porto o habitual cortejo carnavalesco que o «Clube dos Fenia-



Carro de El-Rei Carnaval ao passar em frente da estação de Porto-S. Bento

nos Portuenses» tem organizado em vários anos, mantendo assim uma tradição que a população da cidade e arredores muito aprecia e já dificilmente dispensa.

Registou a cidade naqueles dias grande animação pela presença de milhares de pessoas que nas suas ruas, varandas e janelas, assistiram com alegria e aplaudiram com entusiasmo a passagem do cortejo. Não faltaram neste as costumadas *troupes* de palhaços, *gigantones*, cabeçudos, cavaleiros e animadas bandas de música. Nele figuraram também os carros da Cidade e de El-Rei Carnaval, assim como três dezenas de outros cuja arte e humorismo permitiam os mais variados comentários.

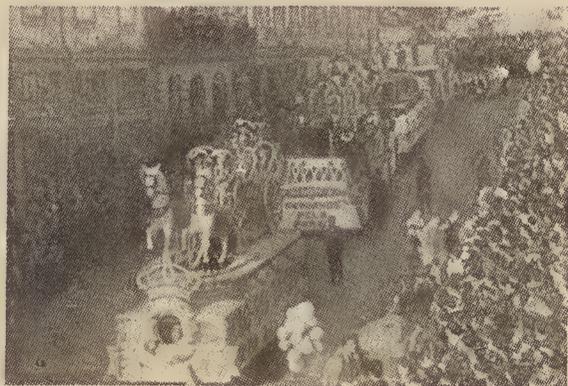


Um dos carros que tomaram parte no cortejo de Ovar

De assinalar também a presença de estudantes e de vários ranchos regionais com os seus trajos garridos, suas canções e danças características, assim como os componentes do Orfeão de Matosinhos e da Madalena e em particular o rancho espanhol «Folhas Novas», da Corunha.

O desfile do cortejo que naqueles dois dias e durante três horas animou as várias ruas da cidade, foi bastante apreciado por enorme multidão. O «Clube dos Fenianos Portuenses», apesar de todas as dificuldades, pode sentir-se orgulhoso por mais esta importante iniciativa que foi o Cortejo do Carnaval de 1956 na cidade do Porto.

Também na linda vila de Ovar se realizaram no dia 12 de Fevereiro os habituais festejos do Carnaval nos quais, mais uma vez, teve acentuado realce o seu já tão falado Cortejo Carnavalesco.



Desfile do cortejo na rua de acesso à estação de Porto-Trindado

Foi um dia grande, um dia de muita alegria em Ovar, onde uma multidão enorme animou as suas ruas e teve ocasião de ovacionar entusiasmada o desfile dos lindos carros e dos vários ranchos que tomaram parte naquele cortejo.

Milhares de forasteiros utilizando-se dos mais variados meios de transportes, sobretudo o ferroviário, tiveram assim ocasião de verificar o quanto pode o bairrismo duma população que, num belo exemplo de propaganda à sua terra, conseguiu novamente justificar a fama de que já goza em todo o país o Carnaval de Ovar, o Carnaval Vareiro.



AUSTRIA-VIENA — Vista parcial, vendo-se a Igreja de Santo Estêvão

AS NOSSAS INICIATIVAS

A excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Áustria

Continuam em curso os trabalhos de organização desta interessante viagem, numa estreita colaboração com a Österreichischer Eisenbahnersport (União Desportiva dos Ferroviários Austríacos), à qual incumbirá a recepção do grupo português, não só na Áustria, como também na Alemanha e na Itália.

Para resolver diferentes problemas suscitados por esta excursão, bem como estudar as possibilidades de um profícuo intercâmbio turístico entre os ferroviários portugueses e austríacos, deslocaram-se propositadamente ao nosso país, em Fevereiro deste ano, os Srs. Leopold Malek e Karl Zeiser, respectivamente, Presidente e Secretário-Gerente da «Comissão de Viagens» do organismo ferroviário supracitado.

Temos o prazer de comunicar aos nossos assinantes que através dessas conversações se tornou possível formar um segundo grupo excursionista, com programa de via-

gem idêntico ao do primeiro grupo. Esta providência vai permitir dar satisfação a numerosos pedidos de inscrição que se encontravam por atender.

A duração da viagem é de 17 dias, com início a um sábado e termo a uma segunda-feira.

O programa encontra-se já ultimado e será, nas suas linhas gerais, o seguinte:

- 1.^a dia, sábado — Partida de Lisboa-Santa Apolónia, no «Sud-Express», às 12,45.
- 2.^o dia, domingo — Chegada a Paris-Austerlitz às 17,00. Instalação no hotel.
- 3.^o dia, segunda-feira — Visitas facultativas do Paris Moderno (de manhã) e do Paris Histórico (de tarde), em autocarro. Partida de Paris-Leste, no «Orient-Express», às 21,00.
- 4.^a dia, terça-feira — Chegada a Munique às 10,10. Almoço num restaurante. Visita à cidade em autocarro (Marienplatz — a coluna de Mariensäule — o antigo Palácio Real — Biblioteca da Corte e do Estado (onde se encontram os mais velhos manuscritos alemães) — Universidade — Igreja de Todos-os-Santos — Jardim



TIROL — Innsbruck — Esplanada em Patscherkofel

inglês — Museu Nacional — Glipoteca — a antiga e a nova Pinacoteca — Torre do Isar. Partida no expresso «Mozart», às 19,10. Jantar em «panier». Chegada a Salisburgo às 21,05. Instalação no hotel.

5.º dia, quarta-feira — De manhã, visita da cidade: subida pelo funicular à Fortaleza de Salisburgo — Catedral — Câmara Municipal com a célebre torre do carrilhão — Casa onde nasceu Mozart — Subida no ascensor do Café Winkler ao Monte do Monge (panorama magnífico avistado dos terraços do Café) — Palácio e parque de Mirabela. De tarde, excursão em autocarro a Hellbrunn (Palácio e parque com admiráveis jogos de água) e a Hallein (minas de sal-gema exploradas há já longos séculos).

6.º dia, quinta-feira — Excursão em autocarro ao «Grossglockner»: Salisburgo — Zell am See — seguimento pela encantadora Hochalpenstrasse (estrada dos Alpes) até ao Hotel-restaurant Francisco José. Surpreendente vista do «Grossglockner» (a mais alta montanha da Áustria, 3 798 metros) e do glaciário do «Pasterze» com 2 Km de largura e 10 Km de comprimento. Almoço em «panier». Regresso a Salisburgo pelo fim da tarde.

7.º dia, sexta-feira — Excursão em autocarro às gigantescas cavernas de gelo do Dachstein: Salisburgo — Lago do Gosau — Hallstatt (a cidade pré-histórica das minas de sal-gema). Visita à igreja matriz e à Capela dos Ossos. Almoço. Subida no teleférico à região do Alpe

de Schönberg (as mais lindas cavernas de gelo do mundo). Regresso a Salisburgo por Bad Ischl e com passagem pela montanha do Scharfling.

8.º dia, sábado — Partida, no expresso «Salzburg-Wien», às 7,00. Chegada a Melk às 11,19. Almoço. Visita do Convento dos Beneditinos, cujo estilo barroco é um dos mais belos da Europa. Às 15,10, continuação da viagem em navio pelo Danúbio, ao longo do encantador vale do Wachau. Chegada a Viena-Praterkai às 19,30. Instalação no hotel.

9.º dia, domingo — De manhã, passeio na cidade: Igreja Ortodoxa Grega — Praça da Universidade — Igreja dos Jesuítas — o antigo «Convikt» dos Pequenos Cantores de Viena — Casa onde residiu Mozart — Catedral de Santo Estêvão (monumento-símbolo de Viena) — Coluna da Peste — Igreja de S. Pedro — Fonte de Raffael-Donner — Panteão dos Capuchos — Museu de Albertina. De tarde, visita do «Prater» (Parque de diversões) e subida na popular roda gigante para admirar o magnífico panorama da cidade.

10.º dia, segunda-feira — De manhã, visita da cidade em autocarro: Museu das Artes Aplicadas — Parque Municipal — Monumentos a Johann Strauss e Beethoven — Palácio e Parque de Belvedere — Palácio da Música — Igreja de S. Carlos — Escola Superior Técnica — Palácio da Ópera — Monumento a Mozart — Academia das Belas Artes — Monumentos a Goethe e Schiller — Museu de Arte Antiga — Monu-



TIROL — Innsbruck — Rua Maria Teresa

mento à Imperatriz Maria Tereza — Museu de Ciências Naturais — Parlamento — Câmara Municipal — antigo Teatro da Corte — Universidade — Igreja de S. Ruperto (a mais antiga igreja de Viena) — Catedral de Santo Estêvão — Palácio da Corte — Palácio e Parque de Schönbrunn (residência de Verão da antiga Casa Imperial Austríaca — «Naschmarkt» (o maior mercado de Viena), etc. De tarde, excursão em autocarro às montanhas dos arredores: pela estrada ao longo do Danúbio até Klosterneuburg (visita à Diocese dos frades Agostinhos) — seguimento pela moderna estrada em lacetes até aos montes Kahlenberg e Leopoldsberg (Castelo dos Duques de Babenberger, magnífica vista de Viena e das regiões circunvizinhas até à Checoslováquia e à Hungria) — regresso a Viena por Grinzing (famosa região vinícola).

11.º dia, terça-feira — De manhã, visita ao Museu de Arte Antiga (famosa galeria de pinturas, antiguidades egípcias, gregas e romanas, etc.) e ao Tesouro do Palácio da Corte (a coroa, a maçã e a espada do Santo Império da Nação Alemã; o tesouro eclesiástico com colecções únicas de bordados a ouro, etc.). De tarde, excursão em autocarro a Heiligenkreuz e a Mayerling: Viena — Rodaun — Kaltenleutgeben — passagem pela maior fábrica de cimento da Áustria — Wöglarin — Monte «Sulzer Höhe» (magnífica vista sobre a parte meridional da floresta vienense) — Heiligenkreuz (visita do famoso Convento dos Cisteres) — Mayerling (visita à Igreja dos Carmelitas e ao antigo Palacete de Caça da Casa Imperial) — regresso a Viena através do romântico vale da Hinterbrühl.

12.º dia, quarta-feira — Todo o dia livre. Partida de Wien-Stüdbahnhof (estação do sul), no Österreich-Italien Express», às 20,25.

13.º dia, quinta-feira — Pequeno almoço em viagem. Chegada a Veneza-S. Lucia às 11,21. Instalação no hotel. De tarde, passeio de vapor no Canal Grande: Igreja Maria della Salute — Palácio

Foscari — Palácio Rava — Ponte do Rialto — Pescheria — Cap d'Oro — Praça de S. Marcos. Após o jantar, assistência a uma diversão «Noite veneziana»,

14.º dia, sexta-feira — De manhã, visita do Palácio dos Doges e da Igreja de S. Marcos. Partida de Veneza-S. Lucia, no «Alpen-Express», às 12,00. Almoço em «panier». Chegada a Innsbruck às 19,55. Instalação no hotel. Após o jantar, assistência a uma diversão «Noite tirolesa».

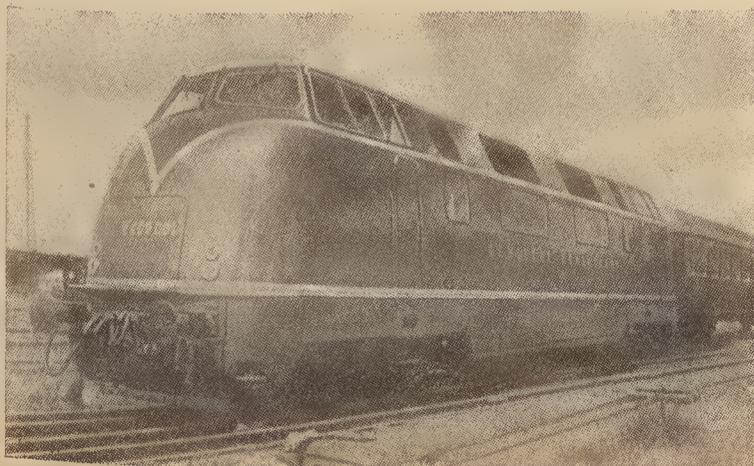
15.º dia, sábado — De manhã, visita à cidade: Palácio da Corte — Capela Prateada — Igreja da Corte (túmulo do Imperador Maximiliano 1.º, rodeado de 28 colossais estátuas de bronze) — a velha cidade dos tempos medievais com o célebre «Goldenen Dachl» (Telhadinho doirado) — Torre da cidade — Casa Helbing — a conhecida Rua Maria Teresa, tendo por fundo a massa imponente das montanhas do Nordkette — a Coluna de Ana e o Arco do Triunfo. Partida de Innsbruck, no «Alberg-Orient-Express», às 16,35 (em direcção a Paris, por Zurique). Jantar em «panier».

16.º dia, domingo — Chegada a Paris-Leste às 7,50. Condução à estação de Austerlitz. Partida de Paris-Austerlitz, no «Sud-Express», às 13,35.

17.º dia, segunda-feira — Chegada a Lisboa-Santa Apolónia às 17,55.

As partidas de Lisboa-Santa Apolónia, dos 1.º e 2.º grupos, foram fixadas para os dias 23 de Junho e 7 de Julho. O regresso à mesma estação terá lugar, respectivamente, nos dias 9 a 23 de Julho.

O preço exacto da excursão, as condições gerais das inscrições e demais pormenores respeitantes a esta viagem constarão de um Comunicado a enviar brevemente a todos os ferroviários inscritos.



Locomotiva Diesel-eléctrica V 200
dos Caminhos de Ferro Alemães

Regulamentação **DISPERSA**

1— Divisão de Exploração

A — Serviço de Movimento

Carta-Impressa n.º 72, de 3/12/1955 — Sobre inventário de vagões e furgões.

Carta-Impressa n.º 6, de 10/12/1955 — Sobre o anúncio do serviço especial das Festas do Natal de 1955.

Ordem de Serviço n.º 104 (Série M n.º 98) de 28/12/1955 — Sobre interrupção temporária nos dias úteis, da via ascendente entre Amadora e Queluz e da via descendente entre as mesmas estações nos períodos compreendidos entre as 9-30 e as 11-30 e as 14-35 e as 16-35 horas, respectivamente.

Ordem de Serviço n.º 105 (Série M n.º 99) de 29/12/1955 — Sobre a interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre Póvoa e Alverca e da via descendente entre as mesmas estações nos períodos compreendidos entre as 9-55 e as 11-50 e as 13-25 e as 15-25 horas, respectivamente.

B — Serviço Comercial e do Tráfego

42.º Aditamento à Tarifa Geral (em vigor desde 25/12/1955) — Altera os n.ºs 1 e 2 do Artigo 3.º da Tarifa.

16.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular (em vigor desde 29/12/1955) — Anuncia a abertura à exploração do ramal particular «Bragança-Junta». Anulação do contrato n.º 1259, relativo ao ramal particular «Braço de Prata-Contreiras». Transferência de direitos e obrigações do contrato n.º 1683, relativo ao ramal particular «Termas de S. Pedro do Sul-Camilo», na parte que respeita a Camilo dos Santos para Camilo & C.ª, Ld.ª.

45.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, etc. (em vigor desde 15/12/1955) — Amplia o serviço que presta o apeadeiro de Vila Nova de Anços.

46.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, etc. (em vigor desde 19/12/1955) — Determina a inclusão, no número das linhas afectas às operações de carga e de descarga de vagões, sem cais, relativamente à estação de Mourá, a linha n.º 5 daquela estação.

13.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 2/1/1956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Alcains e o despacho Central de Alcains.

143.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 10/1/1956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Bragança, o despacho Central de Bragança e os domicílios da mesma cidade.

179.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 5/1/1956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Braga e os despachos Centrais de Póvoa de Lanhoso e Cabeceiras de Basto.

** 188.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (em vigor desde 5/1/1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Portimão e o Despacho Central de Monchique, e da mesma estação para a cidade de Portimão e Praia da Rocha.

286.º — Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 2/1/1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Belver e Chão de Lopes e de passageiros, bagagens e mercadorias entre a mesma estação e os Despachos Centrais de Mação, Amêndoa e Cardigos.

287.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem (em vigor desde 2/1/1956) — Transporte de mercadorias entre a estação de

Belver e os Despachos Centrais de Mação, Amêndoa e Cardigos.

C — Estudos e Aprovisionamentos

Instrução n.º 2 618 de 28/12/955 — Sinalização do ramal particular «Bragança-Junta» ao quilómetro 131,284 da Linha do Tua.

II — Divisão da Via e Obras

Circular de via n.º 3 485 de 7/12/1955 — Esclarece as Secções das normas a seguir sobre a manutenção do pessoal necessário ao prosseguimento dos trabalhos por conta da dotação orçamental de 1956.

Circular de via n.º 3 486 de 23/12/1955 — Transcreve a carta n.º 22 066-B de 21-12-955 da n/ Direcção, esclarecendo normas a seguir sobre a utilização dos comboios «Foguete» por parte do pessoal (do activo e reformado).

Circular de Via n.º 3 487 de 27/12/1955 — Transcreve a carta n.º 2711 de 23-12-955 da n/ Direcção Geral, comunicando o encer-

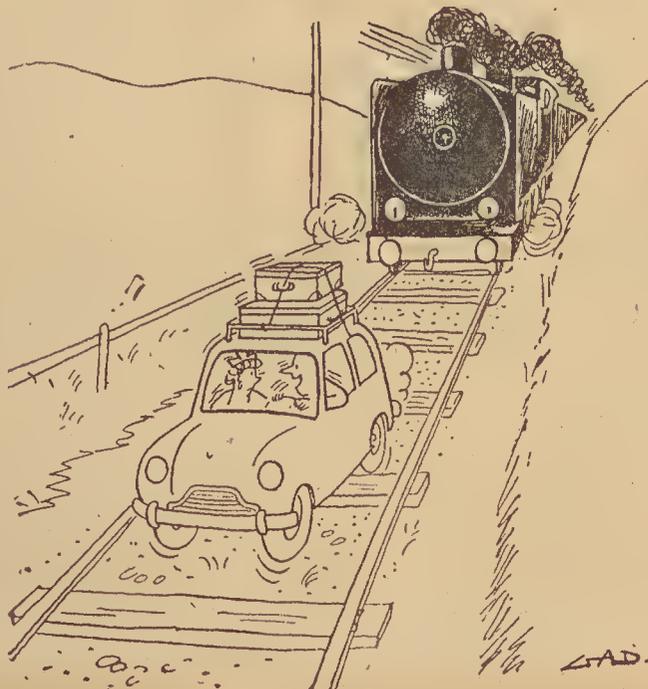
ramento periódico dos Armazéns de Viveres, por motivo de Balanço.

Circular de Via n.º 3 488 de 29/12/1955 — Transcreve a carta n.º 7 629-B de 27-12-955 da n/ Direcção-Geral, comunicando que foi prorrogado até 29 de Fevereiro de 1956 a validade dos Cartões de Identidade do quinquénio de 1951/55.

Instrução de Via n.º 392 de 5/12/1955 — Esclarece as normas a seguir sobre os feriados de observância obrigatória, na parte relativa à remuneração correspondente a esses feriados.

Instrução de Via n.º 393 de 5/12/1955 — Transcreve a carta n.º 18912-B de 26-11-955 da n/ Direcção-Geral, esclarecendo as normas a seguir sobre o fornecimento de passes a conceder aos agentes do quadro efectivo, por motivo de licença de nojo.

Instrução de Via n.º 394 de 28/12/1955 — Comunica que o disposto na Circular de Via n.º 2790 de 23/12/950, é aplicável ao pessoal do «Quadro Auxiliar».



—É menos cómodo,
mas ao menos livramo-
nos dos automobilistas
descuidados.

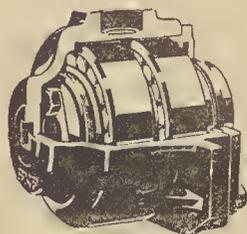
Mais de **1.000.000**

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

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

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

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



SKF

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

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

MADEIRAS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
SERRAÇÃO E CARPINTARIA
LENHAS // TRAVESSAS // POSTES, ETC.



Emídio da Costa Pinheiro



End. Telegráfico: SOCIMADEL
TELEFONES: 77 67 36 E 77 26 71
Rua da Beneficência, 209
LISBOA N.º

Sumário

Na estação de Lisboa-Rossio

Temas Técnicos: O «Homem Morto» vela pela segurança dos nossos passageiros

Noticiário diverso

Nova modalidade de concessões de transporte para viagens no estrangeiro de ferroviários e suas famílias

O Porto de Lisboa

Talvez não saiba que... , por José Júlio Moreira

Aos fotógrafos amadores e profissionais

Dos Jornais

Página Desportiva, por Carvalho dos Santos

Novidades Ferroviárias

Recordação de Sintra, por José da Silva

Lá por fora

Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

Homenagem ao Eng.º Rafael de Carvalho

A neve e os nossos transportes

Morreram em serviço

Perguntas e respostas

Nova Colónia de Férias para os filhos dos empregados da C. P.

A Excursão a Paris dos Ferroviários Portugueses, por Alberto da Silva Viana

Cortejos do Carnaval no Porto e em Ovar

A Excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Austria

Regulamentação dispersa

Bom Humor...



NA CAPA: — Assim serão as novas locomotivas da C. P., para a rede a electrificar

Gerência da Cantina de Santa Apolónia

I Aniversário da sua posse

Por lapso de composição e revisão, foi omitido o nome, na reportagem que fizemos, no nosso último número, do primeiro aniversário da posse da gerência da Cantina de Santa Apolónia, do sr. António Marcelino Machado, da Divisão de Exploração, que também faz parte da actual gerência da referida Cantina e que igualmente esteve presente na festa comemorativa,