BOLETIM DA C.P.

NUMERO 373
JULHO DE 1960

Boletim da CP

N.º 373 • JULHO 1960 • ANO XXXII • PREÇO 2$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 Tel. 20188 — Lisboa

A PONTE SOBRE O TEJO, EM LISBOA

O Conselho de Ministros, conforme foi largamente anunciado em 28 de Maio, aprovou a adjudicação da construção da ponte sobre o Tejo, em Lisboa, à firma Norte Americana «United States Steel Export Company».

A obra, a construir no prazo mínimo de 4 anos e meio, a partir do contrato definitivo, custará aproximadamente 1 764 000 contos, será financiada pelo crédito externo e destinar-se-á em princípio ao tráfego rodoviário. Ficou afastada — para ser estudada, ulteriormente — a hipótese de uma travessia ferroviária.

A ponte com 1 011 metros de vão central, terá características semelhantes às das grandes pontes suspensas norte-americanas e ficará sendo, no que respeita às dimensões principais, a maior ponte da Europa e a 5.ª em todo o Mundo.

Grande Concurso Fotográfico

Promovido pelo "Boletim da C. P."

Como largamente anunciámos no número anterior, está aberto até 30 de Setembro, mais um grandioso concurso fotográfico, de temática ferroviária, promovido por este Boletim, com o patrocínio da Administração da Companhia.

Dado o interesse que este Concurso de arte despertará nos adeptos da fotografia — pelos numerosos e valiosos prémios estabelecidos para todos os concorrentes e pela exposição pública das suas produções na nossa Estação do Rossio — de novo voltamos a repetir o seu Regulamento.

Regulamento do concurso

1. O «BOLETIM DA C. P.» promove um concurso fotográfico, ùnicamente de temática ferroviária nacional, que será encerrado em 30 de Setembro de 1960.

2. Poderão concorrer todos os amadores ou profissionais de fotografia, tanto nacionais como estrangeiros.

3. O concurso comporta duas modalidades de temas:

I — O COMBOIO E A PAISAGEM
II — OUTROS MOTIVOS FERROVIÁRIOS

As produções concorrentes, focando quaisquer destas modalidades, serão classificadas em dois grupos:

A — Fotografias a preto e branco
B — Fotografias ou diapositivos a cores.

4. As produções deverão ser inéditas e respeitar a quaisquer motivos que englobem, exclusivamente, os caminhos de ferro.

5. É condição indispensável para a admissão, no que respeita a produções a preto e branco, o envio de fotografias não montadas, no formato mínimo de 18×24 cm., utilizando qualquer processo fotográfico em papel.

Relativamente às produções a cores, as fotografias deverão obedecer ao formato mínimo de 6×12 cm. e os diapositivos à dimensão única de 24×36 mm., em montagem 5×5 cm.

6. Os concorrentes deverão enviar as suas produções 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 escritos exteriormente e incluir-se, em separado, envelope lacrado com a inscrição, por fora, da mesma divisa ou pseudónimo e, por dentro, o nome e morada do concorrente.

7. Não é fixada qualquer limitação ao número de produções a enviar por cada concorrente.

8. As produções serão classificadas por um Júri, a anunciar oportunamente, e que será constituído por um técnico ferroviário, por dois técnicos fotográficos, por um crítico de arte e por um representante do «Boletim da C. P.».

9. Serão atribuídas, como prémios, 12 valiosas taças a distribuir pelos 3 primeiros classificados de cada grupo A e B, das duas modalidades, constantes do número 3 deste Regulamento.

10. As produções premiadas constituirão propriedade do «Boletim da C. P.», que ficará com o direito de as reproduzir, indicando a autoria e prémio correspondente.

11. Serão igualmente atribuídas, em número ilimitado, artísticas placas de Menção Honrosa, a todas as produções que pelo seu merecimento interessem ficar sendo propriedade do «Boletim da C. P.», para efeitos de publicação e propaganda ferroviária.

12. Os resultados do concurso serão tornados públicos nos jornais de maior expansão do País.

13. As produções admitidas a concurso serão expostas no átrio inferior da Estação do Rossio, sendo oferecido a todos os expositores uma artística medalha de bronze (c/5 cm.), das emitidas pela C. P. por ocasião do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, trabalho notável do escultor João da Silva.

14. As deliberações do Júri são irrevogáveis e delas não haverá recurso.

Os Caminhos de Ferro e a Defesa Civil do Território

Importantes declarações do Eng.º R. de Espregueira Mendes ao microfone da Emissora Nacional

A par do progresso da ciência e da técnica verifica-se, por todo o Mundo, uma agitação quase febril na maneira de viver, que altera profundamente os hábitos tradicionalistas. Este avanço tão rápido a que o Homem ainda se não habituou, implica profundas alterações na sua conduta física e psicológica. Uma das consequências mais próximas desta quebra de ritmo, é o descontrolo nervoso que afecta quase todos os individuos que diàriamente participam numa vida mais ou menos activa.

O viver apressado, a sensação que pesa sobre toda a gente de que o tempo não chega para resolver todos os seus problemas, e realizar todas as suas actividades, traz como resultado o acréscimo de velocidade, fonte inesgotável de perigos e desastres. Remediar este estado de coisas, não se afigura fácil nem talvez possivel, mas o Homem não pode cruzar os braços, passivamente, perante a ameaça do perigo. Cumpre-lhe, senão dar remédio, pelo menos precaver-se contra ele, tendo à sua mão a possibilidade de sobreviver à catástrofe ou de socorrer o próximo, logo que surja a primeira oportunidade.

Prestar os primeiros socorros é hoje absolutamente indispensável à formação de cada individuo que se considera útil à sociedade e à Nação. — A Defesa Civil do Território, entre outras finalidades, propõe-se ministrar o ensino dos primeiros socorros a todos os que quiserem com ela colaborar.

Foi neste propósito que os serviços da D. C. T. quiseram recentemente ouvir para o «Jornal Sonoro» da Emissora Nacional, a opinião do nosso Director-Geral, relativamente ao importante papel que cabe aos Caminhos de Ferro Portugueses nos problemas concernentes à Defesa Civil do Território — uma necessária e utilissima organização, ao serviço de todos.

O Director-Geral da Companhia durante a entrevista radiofónica

São os passos principais dessa entrevista que a seguir temos o prazer de reproduzir:

— *Acha V. Ex.ª, Senhor Director-Geral, de manifesta utilidade colectiva a Defesa Civil do Território?*

— Com certeza que sim! Sendo os principais objectivos da Defesa Civil do Território:

— socorrer vitimas de toda e qualquer espécie de catástrofe; — reparar estragos pro-

venientes destas catástrofes; — manter forte o moral e a capacidade de; — agir de toda a colectividade; — não há dúvida de que ela é de grande e manifesta utilidade colectiva.

Parece a V. Ex.ª que, no caso de grandes catástrofes nacionais, o conhecimento dos primeiros socorros poderá dar a cada indivíduo a possibilidade duma actuação eficaz?

— É intuitivo que em casos de acidentes graves ou catástrofes, por muito restritos que sejam os seus âmbitos, quanto mais depressa forem aplicados às vítimas os primeiros socorros e quanto mais ràpidamente forem minimizados os estragos resultantes, maiores probabilidades há de salvar essas vítimas e mais ràpidamente poderão começar a normalizar-se as condições de vida ou de trabalho.

Estes objectivos, que serão tanto mais fàcilmente atingidos quanto mais aptos a ministrar os primeiros socorros e mais capazes de resolver os imediatos e urgentes problemas resultantes dessas calamidades estiverem os indivíduos, assumem especial importância quando as catástrofes deixam de ter o carácter local para terem o carácter nacional.

É pois evidente que, em qualquer caso, o conhecimento da maneira como aplicar os primeiros socorros poderá dar na realidade a cada indivíduo a possibilidade de uma acção eficaz.

— Não acha que, no que diz respeito especialmente ao pessoal dos Caminhos de Ferro, haveria toda a vantagem em que possuíssem aquele número de conhecimentos mínimos que lhes permitissem socorrer os sinistrados, em eventualidade de desastre?

— De facto, no caso especial do pessoal ferroviário, há toda a vantagem em que o maior número possível desse pessoal esteja apto a aplicar os primeiros socorros aos sinistrados.

Este assunto mereceu desde sempre a atenção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que, através dos seus Serviços, tem procurado a sua aplicação tão eficientemente quanto as condições de momento o permitam, sempre que se verifique serem necessários.

Além disto e também por reconhecer a importância da aptidão do maior número dos seus agentes na aplicação da técnica dos primeiros socorros é que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com todo o interesse tem colabarado com a D. C. T. quer tomando parte em exercícios, alguns de grande envergadura, nos principais centros ferroviários, quer facilitando nas horas de serviço e também nos principais centros ferroviários a frequência de cursos onde, entre outros assuntos respeitantes à Defesa Civil do Território, eram ministrados conhecimentos especiais para a aplicação dos socorros a sinistrados.

Recordo mesmo que um desses cursos teve a visita de Sir John Hodsoll, Secretário Geral da NATO.

— A bem da segurança de todos os que se utilizam dos Caminhos de Ferro, não seria vantajoso haver um posto de socorros, pelo menos, nas principais estações?

— Mas, absolutamente! A prova de que na realidade é vantajoso, é que existem esses postos de Socorros nos principais centros ferroviários onde médicos, enfermeiros e outro pessoal do Serviço de Saúde prestam assistência tanto a ferroviários como a passageiros em estado grave.

Além disto, em todas as estações, em muitos apeadeiros e em todos os comboios existem ambulâncias com o material sanitário indispensável para os primeiros socorros.

— Pode o Senhor Director-Geral dizer-nos se, na eventualidade de uma guerra, estarão os Caminhos de Ferro em condições de poder evacuar populações das principais cidades do País?

— A evacuação das populações nas condições apontadas implica o cumprimento de planos pré-concebidos aos quais a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses não deixa nunca de dedicar a sua melhor e mais pronta atenção.

— Muito obrigado, Senhor Director-Geral pela gentileza e boa vontade manifestadas por V. Ex.ª ao responder a este breve questionário da Defesa Civil. A bem da causa da D. C. T. esperamos de V. Ex.ª a melhor colaboração e cremos que em breve, na organização dos Caminhos de Ferro, se verificará um interesse cada vez maior pela aprendizagem dos Primeiros Socorros.

A vida dos cidadãos suecos. A indústria, o nível económico e o progresso

Por ARMINDA GONÇALVES

A paisagem social e humana é um dos grandes atractivos das viagens. Poder captá-la, porém, fixar na memória e no espírito os vários cambiantes dessa mesma paisagem, não é coisa absolutamente fácil para quem o queira, sobretudo quando correndo quase vertiginosamente, vendo perpassar, com avidez, as mutações que se oferecem ao viajante através de países das mais diversas civilizações.

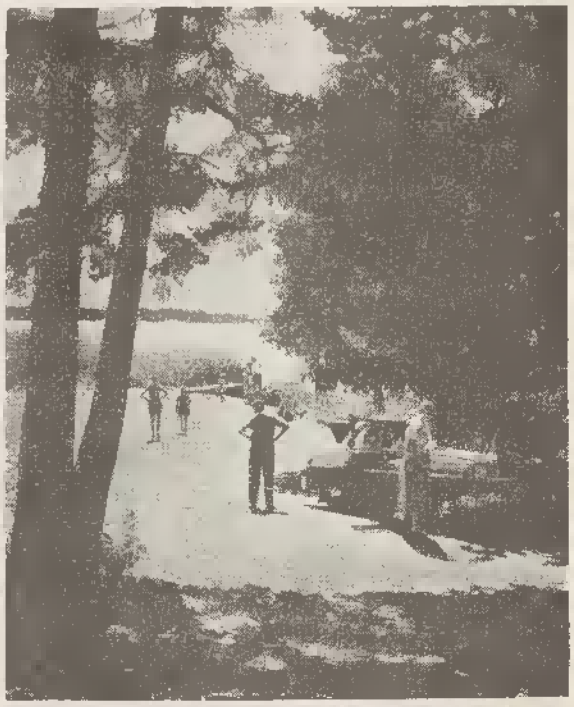
Passei da Dinamarca à Suécia com as horas contadas pelo inexorável relógio do tempo, tão veloz que me fez pensar na água corrente que procuramos reter nas mãos, mas que só conseguimos sentir escorrer-nos por entre os dedos.

Das janelas duma confortável carruagem ou dum autocarro em rápido movimento, entre montanhas nevadas ou entre florestas muito verdes e densas, atravessando rios impetuosos onde as cachoeiras se sucedem, ou vendo desfilar cidades coloridas e calmas, ou, ainda, seguindo no convés dum barco costeiro, contornando o litoral desses países nórdicos de tão majestosa, suave e, por vezes, terrífica beleza — o cenário desperta em nós um sentimento de admiração e de alegria.

Nessas carruagens e nesses barcos, nós encontramos pessoas correctas duma civilidade desacostumada em alguns países meridionais, duma fleuma que inclui todos os atropelos e toda a irrequietude a que estamos habituados.

Esses pacíficos cidadãos suecos, altos e loiros (muito altos, muito loiros) com os quais cruzamos nas ruas, que nos atendem nos hotéis, nos restaurantes, nos armazéns, nos comboios e noutros meios de transporte, gozam hoje de privilégios que só são possíveis em nações situadas na vanguarda do progresso.

No entanto, eles descendem dos antigos «Vikings» que há mais de mil anos semearam o terror entre as nações marítimas, pilharam em actos de pirataria, e foram ousados e fortes. Não esqueçamos também que eles dominaram os Eslavos e que um chefe da tribo dos *Varegues,* Rurik, penetrou na Rússia e, tomando o título de grão-duque, foi o criador do principado de Kiev, dando origem, no século IX, ao nascimento de Ucrânia, origem do Estado russo.



Uma cena campestre. Os suecos adoram a natureza e a vida ao ar livre

Foram também os conquistadores e os cristianizadores da Finlândia, que, desde o ano 1154 até ao fim do século XIX, fez parte do território sueco.

Assim, belicosos outrora, umas vezes em guerra com os outros países escandinavos, outras vezes incorporados neles e governados por uma monarquia comum à Dinamarca e à Noruega, tiveram períodos de glória militar no século XVIII, combatendo contra a Dinamarca, a Polónia e a Rússia; tiveram períodos de expansão continental e sucessivas perdas que os reduziram à situação actual, uma situação que é, apesar disso, invejável e progressiva de estabilidade e de paz que dura há 150 anos!

País com uma superfície cinco vezes maior do que Portugal, a Suécia tem uma população de menos de oito milhões.

Os relativamente poucos habitantes desse país, espalhados por regiões ricas de minério e de florestas mas até certo ponto inóspitas e geladas, e por regiões encantadoras como as que se encontram na parte central ou meridional, gozam de um nível de vida muito elevado, mercê da industrialização que se seguiu à época agrícola. Duma época vegetativa e pobre, transitaram, como que por

Paisagem espectral da região mineira de Kiruna

Defronte das águas geladas dum canal de Estocolmo, quatro raparigas conversam indiferentes ao frio

encanto, para a prosperidade e a riqueza.

Por outro lado, as convenções sociais e o acanhamento mental desapareceram duma população que, cada vez mais, vai progredindo em bens materiais, capacidade intelectual e liberdade de acção.

Sob esse aspecto a Suécia destaca-se dos restantes países escandinavos. É elevadíssimo o nível de vida dos seus habitantes, produto dum desenvolvimento económico e dum individualismo que só tem paralelo nos Estados Unidos da América!

Uma das regiões mais industriais, riquíssima de minério de ferro, é aquela onde está situada a cidade de Kiruna, já acima do círculo polar, numa paisagem quase espectral. Rodeia-a uma cadeia de montanhas cobertas de gelo. Lá é extraído o precioso metal, grande parte do qual é importado.

Fábricas de celulose encontram-se ao longo dos caudalosos rios (por onde os troncos das árvores cortadas vão descendo à deriva) e das grandes florestas, para aproveitamento hidráulico e florestal: a pasta de madeira é importada em grande quantidade.

As povoações são muito afastadas e reúnem-se em volta dos núcleos industriais, no interior.

Nos estaleiros navais constroem navios dos maiores que cruzam os oceanos; as fábricas de material ferroviário exportam-no

A margem entre o Lago Mälar e o Báltico com o ascensor público de «Katarinahissen», donde se avista um cenário encantador que se estende até às várias ilhas e canais da linda Estocolmo

para muitos outros países. Variadíssimos objectos, maquinaria para diversos fins, são produzidos pela indústria sueca.

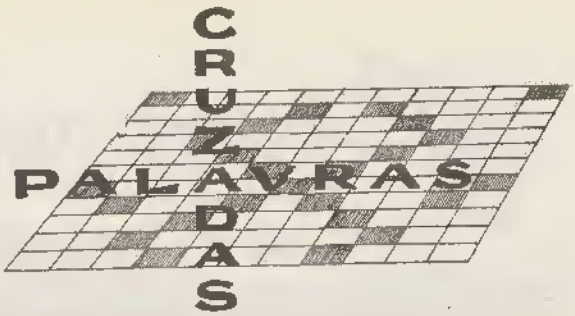
A sua vida cultural é muito intensa.

Tanto nas ciências como nas letras, há grandes e inesquecíveis nomes. Alfredo Nobel, o inventor da dinamite, instituiu o Prémio do seu nome para as classes de Literatura e de Ciências, legando, para lhe dar cumprimento, a sua grande fortuna.

Na literatura são conhecidos, mesmo daqueles que não se dedicam às coisas literárias, o grande dramaturgo e poeta Augusto Strindberg e a adorável contista Selma Lagerlöf.

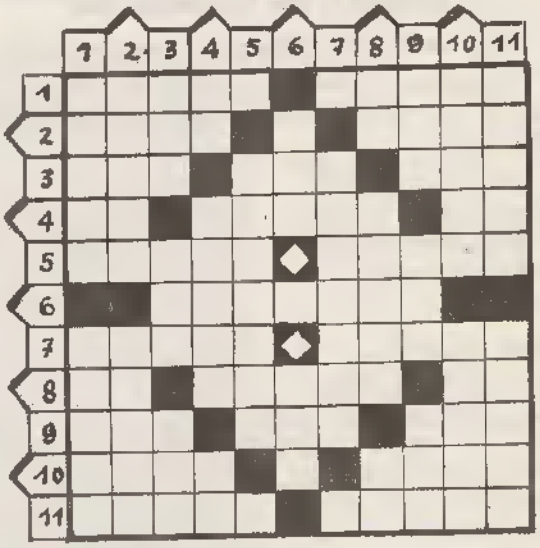
As crianças suecas, assim como as outras crianças nórdicas, lembram bonecos de porcelana. Rosadas, brancas, de olhos azuis e cabelos loiros, dum loiro tão claro que se confunde com a cor da pele, atraem a nossa atenção. Muitas vezes me aproximei dos carrinhos que as mães empurravam. Vendo-me sorrir para os seus bebés, as mães paravam e, agradecidas, sorriam também.

As crianças! Oxalá quando adultos encontrem na sua pátria a tranquilidade que seus pais desfrutam!



Por RUI I. SANCHES

Problema n.º 9



HORIZONTAIS:

1 — Metal; Apeadeiro da Linha da B. Baixa. 2 — Cantiga; Carta de jogar. 3 — Eiró; Afirmativa; Numeral. 4 — Igual (farm.ª); Peça quadrangular sobre que assenta a composição tipográfica a imprimir (PL); Cânhamo da India. 5 — Apead.º da Linha do Norte; Apelido. 6 — Pequeno bosque. 7 — Dominar; Lugarejo. 8 — Atmosfera; Projectos; Prep. e artigo. 9 — Divisão do tempo; Grito de dor (pl): Escarneceu. 10 — Caminho; Nome de homem. 11 — Aros; Concessão da C.P.

VERTICAIS:

1 — Ilha portuguesa; Vila portuguesa do Estado da India. 2 — Desacertai; Lago da América. 3 — Corrente; Tal (antg.); Lie. 4 — Batráquio; Resfriai; Nesse lugar. 5 — Estação da Linha do Vale do Corgo. 6 — Mau; Cá está. 7 — Apead.º da Linha do Oeste. 8 — Art.º; Pêlos ásperos e compridos de certos animais. Nota musical. 9 — Também não; Contudo; Rente 10 — Alento; Dilatas. 11 — Compartimentos; Estação da Linha do Sul.

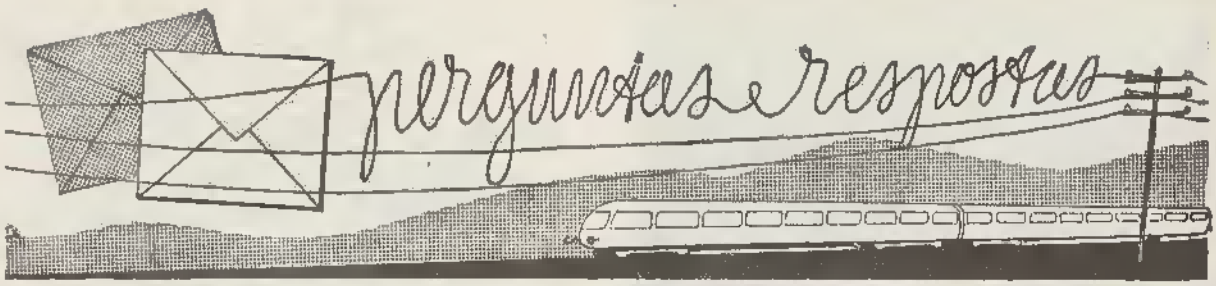
Solução do problema n.º 8

HORIZONTAIS:

2 Os; Vi. — 3 Coloridas. — 4 Amareleja. — 5 I; U. — 6 N; D. — 7 O; A. — 8 Assaltava. — 9 Caixarias. — 10 Re; Ia.

VERTICAIS:

2 Ca; AC. — 3 Ominosas. — 4 Ola; Sir. — 5 Sor; Axe. — 6 Re; La. — 7 Vil; Tri. — 8 Ide; Aia. — 9 Ajudava; — 10 Sa; As.



Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2169/Cons. n.º 370-F. — Peço dizer-me se está certo o processo da taxa a seguir indicado (G. V.).

De Luz para Pias

5 sacos c/rama de batata	200 kg.
2 cabazes c/nêsperas	71 »
3 sacos c/repolhos	138 »
	409 »

Tarifa Geral Base 5.ª e 6.ª c/redução de 40 °/₀

Distância 255 kms.

Transporte (Base 5.ª) 382$68 × 0,20	76$54
» (Base 6.ª) 293$40 × 0,21	61$62
Manutenção 18$00 × 0,41	7$38
Registo	3$00
Aviso chegada	1$00
Arredondamento	$06
Total	149$60

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

Distância 255 kms.

Tarifa Especial n.º 3 de Grande Velocidade

Transporte 161$80 × 0,41	66$34
Registo	3$00
Aviso chegada	1$00
Arredondamento	$06
Total	70$40

Esclarece-se de que a rama de batata é considerada hortaliça conforme consta na página 169 das Instruções Complementares ao E 11.

///

Pergunta n.º 2170/Cons. n.º 371-F. — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado (P. V.).

De Alcântara-Mar-Entreposto para Coimbra.

(Procedente do estrangeiro)

2 caixas de madeira com louça fina de pó de pedra (faiança fina) não designada com 625 kgs.

Tarifa Geral 1.ª classe

Distância 228 kms.

Transporte 196$20 × 1,00	196$20
Manutenção 18$00 × 1,00	18$00
Registo	3$00
Aviso chegada	1$00
	218$20
Entreposto 7$50 × 1,00	7$50
Total	225$70

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

Distância 228 kms.

Aviso ao Público B. 281

Transporte = 228 × $50 × 0,65	71$82
Registo	3$00
Aviso chegada	1$00
Arredondamento	$08
	75$90
Entreposto 7$50 × 1,00	7$50
Total	83$40

Esclarece-se que o mínimo de 1000 quilogramas a que se refere a chamada a) do quadro da Nota N.º 6 do Indicador Geral do serviço que prestam as estações e apeadeiros, só diz respeito ao trajecto dos entrepostos.

Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Pergunta n.º 2171/Cons. n.º 2-T. — Quando um comboio percorre um determinado cantão, o sinal de protecção deste apresenta luz vermelha e, aquele que o procede, luz amarela.

Pretendo saber, quando é que o sinal anterior a este último apresenta luz verde ou luz amarela intermitente.

Resposta — A luz verde apresenta-se quando o cantão protegido se encontra livre, e, bem assim, o cantão que se segue, *tendo este último extensão superior à distância de frenagem.*

A luz amarela intermitente apresenta-se quando o cantão a percorrer se encontra livre, bem como o cantão seguinte, *tendo este último extensão inferior à distância de frenagem.* O amarelo intermitente actuando, então, como sinal de pré-aviso, determina a redução de velocidade e a passagem com afrouxamento ao sinal seguinte (que apresenta luz amarela fixa), podendo o maquinista efectivamente parar ao sinal imediato se o mesmo apresentar ainda luz vermelha.

Eng. Frederico Abragão

A notícia inesperada da morte do Sr. Engenheiro Frederico de Quadros Abragão, Subchefe da Divisão de Via e Obras, no pretérito dia 17, causou em quantos trabalham na C. P. — seus camaradas e seus amigos — a maior e mais profunda consternação.

É que todos o estimavam e admiravam, não só pelas suas excepcionais qualidades de trabalho e de cultura, mas também pelos dotes de inteligência e de trato que tanto o caracterizavam.

Técnico distinto que muito contribuiu para o prestígio do nosso departamento de Obras Metálicas, o Eng. Abragão deixa um vazio na Companhia, difícil de preencher. A C. P. não poderá esquecer os relevantes serviços que lhe deve.

Representou variadíssimas vezes a Divisão de Via e Obras em conferências e reuniões internacionais—sobretudo no âmbito da U. I. C..

Da sua matrícula constam diversas citações e louvores que bem testemunham a sua notável acção como técnico ferroviário.

Foi autor de uma série de livros históricos sobre Caminhos de Ferro, dos quais dois apreciados volumes foram editados pela C.P. por ocasião do I Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal: «Caminhos de Ferro Portugueses — Esboço da sua História» e «Cem Anos de Caminho de Ferro na Literatura Portuguesa».

Foi igualmente muito vasta e apreciada a colaboração literária prestada à nossa Revista.

Não cabe nesta rápida resenha da vida ferroviária do Eng. Frederico Abragão — resenha que é mais uma homenagem e um preito de saudade que uma pormenorização de factos — determo-nos na apreciação da sua imensa actividade, da indelével contribuição positiva que trouxe para a Companhia, através de uma vida inteira dedicada ao Caminho de Ferro.

Nas linhas gerais neste momento perturbadamente esboçadas, diremos apenas que dolorosamente sentimos a morte de um bom e competente camarada.

E curvamo-nos respeitosamente perante a sua Memória, expressando à sua família a nossa mais profunda e sentida saudade e comoção.

* * *

O Eng. Frederico de Quadros Abragão, nasceu em Ovar, em 28 de Setembro de 1893. Diplomado em engenharia civil pela Universidade do Porto, ingressou na C. P., como engenheiro praticante da Divisão de Material e Tracção, em 12 de Abril de 1921, onde se conservou apenas até 5 de Maio do mesmo ano. Transitou então para os Serviços de Via e Obras dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste onde veio a ocupar o lugar de chefe interino da Divisão de Estudos e Obras Metálicas.

Em Abril de 1924, voltou de novo para a C. P., com a categoria de Engenheiro de Oficina, sendo logo colocado em Ovar, onde se manteve até 1944, data em que, depois de ter passado sucessivamente pelas categorias de Engenheiro Adido, Adjunto e Subchefe de Serviço, ascendeu à de Engenheiro Chefe de Serviço, transitando então para os Serviços Centrais. Em 1955, foi nomeado Chefe do Serviço de Obras Metálicas, e, em 1957, foi escolhido para desempenhar o alto cargo de Subchefe da Divisão de Via e Obras.

■ O Presidente da União dos Sindicatos e os Directores dos Sindicatos Unidos visitaram no passado dia 29 de Maio a Casa de Saúde da Timpeira, em Vila Real, a convite do respectivo Director clínico. Os visitantes, que percorreram demoradamente todas as instalações, recolheram as melhores das impressões relativamente à forma como são tratados os numerosos funcionários ali internados.

■ *O Conselho de Administração da Companhia, a propósito da adjudicação da ponte sobre o Tejo, congratulou-se com o facto de na decisão do Conselho de Ministros estar encarada a hipótese de efectivação do dimensionamento dos elementos fundamentais da ponte com as exigências do caminho de ferro, por forma a tornar possível a sua adaptação ulterior à circulação de comboios — e manifestou ao Ministro das Comunicações os votos do Caminho de Ferro para que a construção da grandiosa obra seja logo de início feita, com simultaneidade de passagem da via férrea, consideradas as vantagens técnicas e económicas que os estudos unanimemente reconhecem e aconselham.*

■ Em 1959 as Cantinas da C. P. serviram 708.761 refeições, ou seja mais 20.895 almoços que em 1958. Verifica-se um *deficit* superior a 1.000 contos.

■ *No passado dia 14 realizou-se no Ministério das Corporações a primeira reunião conjunta das Comissões encarregadas de proceder à revisão do Acordo Colectivo de Trabalho.*

■ Realizou-se no passado dia 20, a Assembleia Geral dos Accionistas da C. P. para apreciação do Relatório e Contas da Empresa relativo à Gerência de 1959.

■ *No número último do «Boletim da C. P.» ao dar-se notícia da constituição das comissões sindicais encarregadas da reunião do Acordo Colectivo de Trabalho, não se indicaram, por desconhecimento, na altura, as representações do* Sindicato Nacional dos Engenheiros Auxiliares, Agentes Técnicos de Engenharia e Condutores — *sr. Fernando dos Santos; da* Federação dos Sindicatos dos Electricistas — *sr. Francisco Almeida Soares Brandão e dos* Sindicatos Nacionais dos Profissionais de Enfermagem — *sr. António Monteiro Soares da Costa.*

■ A Casa de Portugal em Paris inaugurou recentemente, com extraordinário êxito, uma exposição sobre o tema «História do caminho de ferro através do cartaz». A C. P. estava representada com diversos dos seus mais artísticos cartazes editados.

Arminda Gonçalves

Passou à situação de reforma, a seu pedido, a sr.ª D. Arminda Antunes Gonçalves, Escriturária principal da Divisão de Exploração.

Dedicada e valiosa colaboradora do nosso Boletim, *Arminda Gonçalves tem tido a seu cargo, desde há anos, a Secção de «IMPRESSÕES DE VIAGEM», onde tem descrito com fino recorte literário e penetrante sentido observador, as magníficas viagens promovidas pela nossa Revista a países d'além-fronteiras.*

E importa justamente realçar para melhor apreciação do mérito das suas produções que estas — para além do valor literário que todos conhecem e apreciam — têm tido uma qualidade deveras curiosa e lisonjeira: instigaram, poderosamente, muitos leitores a franquear as fronteiras do País, para, em demanda do estrangeiro, verem e sentirem, pessoalmente, os encantamentos que lhes foram tão sugestivamente descritos.

O «Boletim da C. P.» cumprimenta muito cordialmente a dedicada colaboradora — a quem expressa votos das maiores venturas.

A Ponte sobre o Tejo em Lisboa

O concurso para a construção da ponte sobre o Tejo, em Lisboa, teve a maior repercussão nos meios técnicos e financeiros internacionais.

O tipo de ponte previsto no Caderno de Encargos era o da ponte suspensa, com dois pilares, e declarava-se que seriam aceites propostas para pontes simplesmente rodoviárias ou servindo simultâneamente para o tráfego automóvel e ferroviário (mistas), sendo por conta do concorrente os acessos rodoviários.

Apresentaram-se quatro concorrentes — uns respeitando o tipo clássico da ponte suspensa, outros introduzindo sensacionais inovações nesse tipo.

O Concorrente N.º 1 (firma portuguesa) optou por uma ponte de tirantes, exclusivamente rodoviária, e os três outros concorrentes (consórcios de firmas de várias nacionalidades) apresentaram ante-projectos de pontes mistas e pontes simplesmente rodoviárias.

No total, foram apresentadas quatro propostas para pontes mistas e quatro para pontes rodoviárias.

E muito embora já tenha sido anunciado pelo Governo a adjudicação provisória da obra ao concorrente n.º 3 *(United States Steel Export Company)*, não deixará de ter interesse referirmo-nos às características dos ante-projectos de cada concorrente, e às respectivas condições de financiamento e exploração que foram propostas:

Concorrente N.º 1

Sociedade Atlântico-Portuguesa de empreendimentos e Expansão Económica, de Lisboa.

Ponte de tirantes constituída por duas torres no leito do rio, cada uma com altura de 220,24 metros acima do nível médio das águas, e com um tabuleiro suspenso por tirantes radiais partindo do topo de cada torre.

As torres teriam uma base de 46,50×46,50 metros, e seriam de betão armado.

O vão do tramo central da ponte media 1.050 metros, e os vãos junto às margens 465 metros.

O prazo de execução não excederia 5 anos, a partir do início dos trabalhos, mas o concorrente declarava estar convencido de que este prazo poderia ser sensivelmente encurtado.

Custo da obra—1.300.000.000$00, excluindo certos ajustamentos e possíveis modificações das condições económicas que se verificassem entre a data da preparação do ante-projecto e a da elaboração do projecto definitivo, cujo valor não ultrapassaria porém 15 % da estimativa do custo.

Financiamento e exploração — O concorrente não tomava a responsabilidade da exploração da ponte, mas comprometia-se assegurar o financiamento com divisas de várias proveniências. No caso de escolhido, pretendia uma concessão de 20 a 25 anos, dependendo esse prazo das condições do mercado financeiro no momento em que o financiamento definitivo da ponte fosse organizado.

Concorrente N.º 2

Consórcio constituído pelas seguintes empresas:

Société des Forges & Ateliers du Creusot (Usines Schneider), de Paris. Fried Krupp Maschinen und Stahalbau Rheinhausen, da Alemanha.

Merrit Chapman & Scott Corporation, de New York.

Dorman Long (Brigde and Engineering) Limited, de Middlesrough (Inglaterra).

Hjgaard & Schulz A/S, de Copenhague (Dinamarca).

Este concorrente apresentou três projectos, sendo um para ponte apenas rodoviária e dois para ponte mista.

Um dos projectos de ponte mista apresentava-se com as características da ponte suspensa convencional. O outro apresentava pilares com os braços em forma de ângulo com o vértice imediatamente abaixo dos tabuleiros. O terceiro projecto, só rodoviário, apresentava pilares também em ângulo, mas com o vértice no topo.

No projecto de tipo convencional os pilares teriam a altura de 210 metros acima do

nível da água, medindo o vão central 1.125 metros, e os vãos laterais 450 metros.

O concorrente propunha-se não exceder o prazo de 5 anos para a construção da obra.

Custo da obra — 2.379.040.743$00 para a ponte mista, e 1.992.975.143$00 para a ponte sòmente rodoviária.

Financiamento e exploração — O concorrente declarava ter estudado a possibilidade de auxiliar o Governo a aumentar as exportações no sentido de facilitar o pagamento do custo da obra em divisas e em várias prestações.

O Estado português pagaria uma prestação inicial quando da assinatura do contrato, e outras prestações escalonadas ao longo do período da realização dos trabalhos, e ainda, para além da sua conclusão, até 10 ou 20 anos após a terminação da ponte. Mediante contrato especial, poderia encarregar-se da conservação e exploração da ponte durante um período de cerca de 25 anos.

Concorrente N.º 3 (a quem foi adjudicada a obra)

Consórcio constituído pelas seguintes empresas:

American Bridge Division Of United States Steel Corporation Pittsburg (E. U. A.).

Morrison-Knudsen Company, Inc., Boise (E. U. A.).

D. B. Steinnan, Consulting Engineer, New York (E. U. A.).

Tudor Engineering Company, S. Francisco (E. U. A.).

Compadec (Compagnie pour l'Étude et le Developpement des Échanges Commerciaux), Paris (França).

Sorefame — Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.da, Amadora (Portugal).

Ponte suspensa convencional, com duas torres metálicas no rio, de 191,00 metros acima do nível da água, tendo um vão central de 1.011,20 metros e dois vãos laterais de 469,50 metros.

A ponte, sendo apenas rodoviária, ficaria concluída no prazo de 4 anos, e no caso de ser mista o prazo seria de 4 anos e meio, ambos contados da data do início dos trabalhos de construção.

Custo da obra — 2.449.750.000$00 para a ponte mista, e 1.764.190.000$00 para a ponte rodoviária.

Financiamento e exploração — O concorrente apresentou duas alternativas:

a) Construção e exploração por conta do Governo português, ao abrigo de um crédito de 82,5 milhões de dólares oferecido pelo Banco *Import-Export*, de New York, para aquisição de materiais e serviços nos E. U. A..

b) Criação de uma companhia concessionária em Portugal, com financiamento externo assegurado por emissões de obrigações ao público em mercados estrangeiros. Neste caso, deduz-se da proposta que o prazo da concessão seria de cerca de 25 anos.

Concorrente N.º 4

Consórcio constituído pelas seguintes empresas:

Demag Aktiengesellschaft, Duisburg (Alemanha).

Aug. Klonne, Dortmund (Alemanha).

Dortmunder Bruckenbau C. H. Jucho, Dormund (Alemanha).

Gollnow-Werk A. G., Dusseldorf (Alemanha).

Hein, Lehmann & Co., A.G., Dusselford (Alemanha).

Waiss & Freytag A. G., Frankfurt/Main (Alemanha).

Siemens-Bau-Union GmbH, Munchen (Alemanha).

Somec — Sociedade Metropolitana & Colonial de Construções L.da, Lisboa (Portugal).

Ponte suspensa, do tipo convencional com as seguintes características:

Ponte mista: torres de 192,84 metros acima do nível da água, vão central de 1.033,50 metros e vãos laterais de 516,60 metros.

Ponte rodoviária: torres de 235,00 metros acima do nível da água, vão central de 1.300 metros e vãos laterais de 422,50 metros.

O prazo da construção seria de 5 anos.

Custo da obra — 2.375 000.000$00 para a ponte mista. Ponte rodoviária: 1.656.800.000$00 com viga de rigidez em treliça, e 1.662.900.000$00 com viga de rigidez de alma cheia.

Financiamento e exploração — Este concorrente não se interessava pela concessão da exploração da ponte, e oferecia um financiamento do Banco americano *While Weld & Co.*, de New York.

* * *

Conforme largamente foi anunciado, em 28 de Maio findo, o Conselho de Ministros

União dos Sindicatos dos Ferroviários

Acaba de ser publicado o Relatório e Contas de Gerência da União dos Sindicatos dos Ferroviários, referente ao exercício de 1959.

Como se dá notícia nesse pormenorizado registo de actividades, a U. S. F. fez incidir as suas mais denodadas diligências em dois principais sentidos: à procura de melhoramento económico para a classe ferroviária e a maior ampliação da assistência clínica a facultar aos seus associados. Ambas estas diligências conseguiram felizmente ser coroadas do maior êxito — a primeira pela promessa governamental, já conhecida de todos; a segunda pelo elevadíssimo número de doentes assistidos: 48 172.

Abordando o problema dos vencimentos diz o Relatório: «a União dos Sindicatos dos Ferroviários, interpretando o sentir e o desejo dos Sindicatos Unidos, jamais descurou este momentoso assunto ou deixou de tomar as medidas ao seu alcance, com vista ao seu solucionamento urgente — e a que sempre foi dada toda a prioridade. E porque se recebeu da parte do Ministro das Corporações a grata comunicação da anuência do Governo às nossas insistentes solicitações — no que respeita à rescisão do Acordo Colectivo de Trabalho e a um aumento de vencimentos à classe ferroviária (aumento que será extensivo, segundo se crê, aos ferroviários reformados) — a U. S. F. congratula-se profundamente com o facto, até porque se trata da mais grata notícia que desejava transmitir aos seus associados».

Mais adiante, referindo-se à Caixa de Previdência do Pessoal Ferroviário, diz-se:

«A fusão das várias instituições de previdência ferroviária que se encontram em funcionamento, bem como a nova Caixa de Previdência e Abono de Família dos Ferroviários, foram estabelecidas oficialmente em 29 de Julho de 1955, com a promulgação do Decreto-Lei n.º 40 262. E ainda que não se tivesse então ocultado o vivo desgosto perante a cessação — que se verificou — de uma modalidade de previdência que os ferroviários tanto estremeciam (pensões de sobrevivência), não se deixou também de patentear justa gratidão, por se saber assegurada aos inscritos nas Caixas fusionadas, a manutenção dos benefícios estabelecidos nos regulamentos que do antecedente se encontravam em vigor.

«Independentemente deste segundo e vantajoso aspecto, evidencie-se ainda que o referido Decreto-Lei tornou extensivos os benefícios da providência na invalidez, velhice e morte, a todo o pessoal de carácter permanente da Companhia, em número de alguns milhares, que à data da sua publicação se encontra ao serviço, sem qualquer protecção obrigatória.

«Mas, não obstante o projecto do Regulamento

---

aprovou a adjudicação da construção da ponte sobre o Tejo, à firma norte-americana «United States Steel Company», ou seja, ao concorrente n.º 3. Disse-se no comunicado público:

«A adjudicação é dada a título provisório, nos termos do programa do concurso, ficando a adjudicação definitiva dependente da aprovação do projecto de execução, a apresentar pelo adjudicatário no prazo de trezentos dias.

O prazo máximo da execução da obra é de quatro anos e meio a partir do contrato definitivo.

A obra que vai ser construída destinar-se-á ao tráfego rodoviário, devendo porém estudar-se a hipótese do dimensionamento dos elementos fundamentais da ponte em correspondência com as exigências do caminho de ferro, por forma a tornar possível a sua adaptação ulterior à circulação de comboios.

O preço da proposta que serviu de base à adjudicação—1.764.000 contos—ficará, porém, sujeito aos ajustamentos resultantes dos diversos condicionamentos a precisar no contrato.

O financiamento deste empreendimento será assegurado integralmente pelo crédito externo, conforme o previsto no Plano de Fomento, através do *Export-Import Bank*, de Washington, e da casa *Selligman & Cie.* de Paris. Os encargos do financiamento deverão ser totalmente cobertos pelo rendimento da portagem, dentro de regime conveniente de progressividade das anuidades de reembolso.

A exploração da ponte será assegurada pelo Estado directamente, ou através de empresa em que participe».

da nova Caixa ter sido elaborado e aprovado em 25 de Janeiro de 1959, ainda a sua publicação não teve lugar — o que está causando sensíveis inconvenientes».

Outro aspecto focado no Relatório — a aplicação do Decreto-Lei n.º 40 611 de 25 de Maio de 1956:

«Tem sido compreensivelmente moroso o apuramento dos indivíduos que ao abrigo deste Decreto requereram a sua readmissão ou inscrição na Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, atenta a dificuldade — especialmente em determinados casos — em coligir elementos concretos para instrução dos correspondentes processos.

«Sabe-se, não obstante, que os trabalhos realizados neste sentido pelos Serviços da Caixa de Previdência Ferroviária se aproxima do seu termo e, assim, satisfeitos, na medida em que o espírito do referido Decreto-lei tornou possível, os objectivos dos 649 requerentes que pretenderam beneficiar da faculdade conferida por aquela disposição legal».

Outro ponto também importante referido no Relatório — o dos ferroviários inscritos nos Sindicatos Unidos.

O Ministério das Corporações considerando que os ferroviários reformados já não exercem profissão, cancelou a sua inscrição nos Sindicatos. Para obviar os inconvenientes que daí derivem, sobretudo pela privação dos benefícios de assistência a milhares de reformados, criou-se um Fundo Especial para o qual estão sendo transferidos os beneficiários abrangidos pela disposição ministerial.

Mas, como salientámos antes, foi no capítulo de Assistência que a acção da U. S. F. mais se fez desenvolver. Com efeito, neste sector, prosseguiu-se com uma tarefa da maior e mais larga amplitude, sòmente limitada pela forçosa necessidade de equilíbrio económico que tem de manter-se — mas sempre muito aquém do nível que a U. S. F. ambicionaria poder abranger, para benefício de todos.

Verifica-se que de ano para ano tem sido crescente o número de beneficiários atendidos:

1952 — 29 585
1953 — 36 215
1954 — 40 512
1955 — 42 664
1956 — 43 096
1957 — 44 173
1958 — 46 619
1959 — 48 372

Estas indicações numéricas, tão expressivas, compreendiam em princípio, unicamente agregados familiares de agentes; hoje englobam a assistência aos próprios ferroviários que a solicitam.

Os gastos de Assistência cifraram-se, em 1959, em 1 613 383$60, assim distribuídos:

Assistência Médica.....	724 666$10
Outras modalidades de assistência.....	420 560$10
Assistência na Doença	115 360$50
Assistência cirúrgica	352 776$90

Subsidiaram-se 527 operações cirúrgicas, 209 internamentos hospitalares, 43 340 consultas médicas, 2408 análises, 382 radioscopias e 1306 radiografias. E, principalmente pelo alargamento do sector assistencial, o exercício económico foi encerrado com o deficit de 21 182$60.

O Relatório finaliza patenteando a plena confiança nas dirigentes sindicais na consecução dos benefícios que esforçadamente têm procurado para a Classe e na completa esperança de todos, em se encontrarem soluções conciliatórias, nos interesses dos três sectores em foco: Governo, Empresa e Trabalhadores ferroviários.

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 339, de 26-4-960 — Aumentos ao Inventário de «mobília, utensílios e ferramentas».

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordem do Dia n.º 4 611, de 25-5-960 — Transição de horário na Zona Centro.

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1 217 de 5-5-960, *ao n.º 1 241*, de 26-5-960.

B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2 738, de 10-5-960 — Sistema de numeração de circulações.

Instrução n.º 2 739, de 10-5-960 — Período experimental da sinalização das P. N., entre Vila Franca de Xira e Setil.

Instrução n.º 2 740, de 10-5-960 — Experiências dos sinais luminosos entre Vila Franca de Xira e Setil.

Instrução n.º 2 741, de 25-5-960 — Suspensão total de circulações no túnel de Lisboa-R., por motivo dos trabalhos de conservação, no período das 2-30 às 5-45 horas.

C) Exploração (D. P. M.)

Comunicação-Circular n.º 3, de 22-4-960 — Indevida utilização de cordas.

D) Serviço Comercial e do Tráfego

Tarifa Especial n.º 4, de grande velocidade, de 19-5-960 — Transporte de automóveis.

Aviso ao Público B. n.º 293, de 19-5-960 — Transporte de automóveis.

Aviso ao Público B. n.º 294, de 24-5-960 — Transporte de alfarroba, de caroço de alfarroba e de figos secos.

Aviso ao Público B. n.º 295, de 24-5-960 — Transporte de taras utilizadas no transporte de leite.

Aviso ao Público B n.º 296, de 28-5-960 — Tráfego Internacional, para o transporte de mercadorias entre Portugal e a Áustria.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem, de 1 a 31-5-960 — Alterações e ampliações.

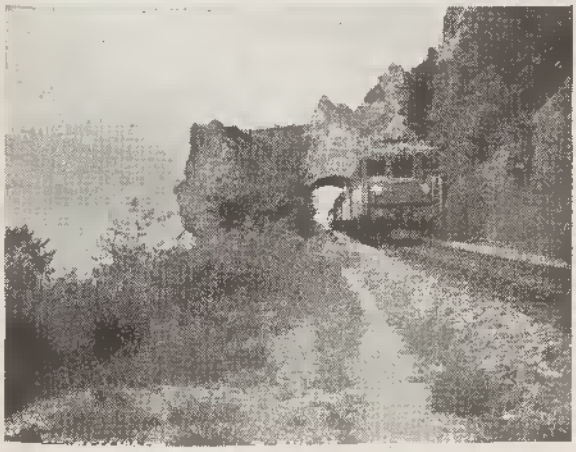
Caminhos de Ferro Particulares Suíços

A rede dos Caminhos de Ferro Federais Suíços (CFF), embora vasta, representa apenas cerca de metade da quilometragem total da rede da Confederação Helvética, pois numerosas são as linhas exploradas por uma multitude de empresas particulares. Na realidade, enquanto a extensão total das linhas dos C. F. F. atinge 2.892 Km., os caminhos de ferro particulares contam, por sua parte, com uma quilometragem aproximadamente igual (2.854 Km.).

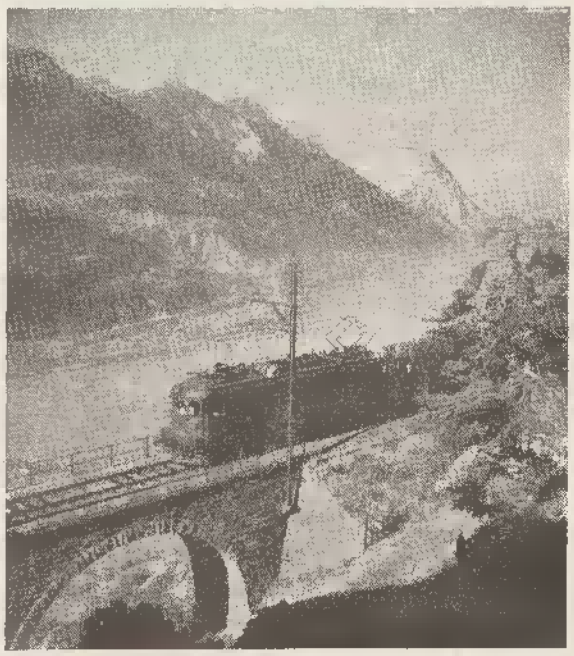
Tanto pela importância técnica e ferroviária como pelo alto valor turístico que representam, resolvemos consignar algumas linhas do nosso número deste mês, às principais companhias particulares helvéticas, referindo, òbviamente, as de maior interesse, do ponto de vista antes mencionado.

Pela rede do BLS e dos Caminhos de Ferro co-explorados

A Companhia dos Caminhos de Ferro dos Alpes Berneses (BLS) e as suas linhas co-exploradas (Berna-Neuchâtel, Spiez-Zweisimmen e Guerbetal-Berna-Schwarzenburg) constituem a mais importante rede de bitola internacional de toda a Europa, explorada por uma empresa particular. A principal linha é, sem dúvida, a do Löetschberg que, através do túnel deste nome, põe em comunicação o Norte com o Sul da Europa. Trata-se de uma linha de arrojada concepção, com vários percursos helicoidais, cuja maior obra de engenharia é o referido túnel; este, com os seus 14 612 metros, de via dupla, foi construído de 1906 a 1912, figurando entre os mais notáveis do Mundo tanto pelo seu comprimento como pela considerável altitude do seu ponto culminante (1 240 m.). Outra particularidade



O túnel da Vitória na rampa que dá acesso ao túnel do Lötschberg, do lado meridional



A linha do Lötschberg constitui uma das grandes artérias de trânsito suíças, pois é uma das vias directas entre o Norte e o Sul da Europa, através dos Alpes. Na gravura, vemos um expresso a caminho de Itália

notável desta linha é possuir grande número de protecções contra as avalanches, acidentes que, se elas não existissem, fariam correr grandes riscos à exploração ferroviária. Assim, foi necessário proceder a importantes plantações nas zonas mais perigosas, as quais abrangem nada menos de 386 hectares, povoados por mais de dez milhares de árvores; por outro lado, nos 84 Kms. desta linha, existem cerca de 1 200 muros de protecção, alguns com mais de 12 metros de altura, bem como 10 túneis artificiais com um comprimento total duns 800 metros. A instalação mais conspícua nesta matéria é, porém, o dispositivo de anúncio de avalanches de que está munido o grande barranco de Mahnkinn, constituído por um fio eléctrico estendido no alto da profunda garganta a um milhar de metros da via férrea e cerca de 450 metros acima dela. Este fio está ligado eléctricamente com a corrente dos sinais luminosos da linha e estes comandam a paragem dos comboios, desde que o fio se parta. A distância de protecção supracitada (1 Km.) é suficiente para que a zona perigosa seja percorrida sem inconveniente por um comboio cuja locomotiva tivesse ultrapassado o sinal no preciso instante em que o dispositivo especial o fechasse. Um outro fio, estendido na parte inferior do

A estação de Wengen, na linha da Jungfrau

desfiladeiro permite ainda determinar a velocidade de cada avalanche, para fins estatísticos.

O BLS, cuja rede ferroviária está totalmente electrificada em corrente monofásica de 16 2/3 Hz, 15 KV, explora também os serviços turísticos de navegação nos lagos de Thoune e de Brienz, respectivamente com 11 e 5 unidades, as mais recentes das quais construídas em 1956.

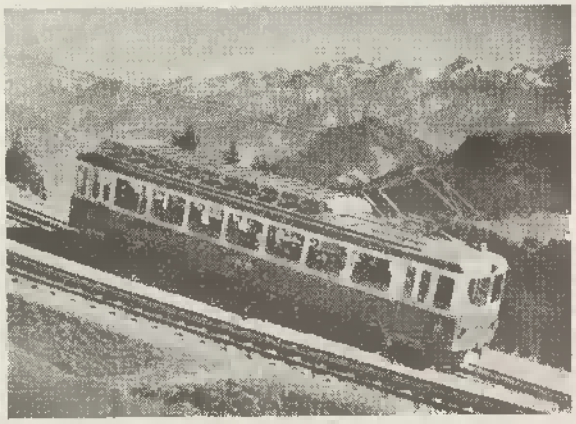
Caminhos de ferro de via estreita

Muito conhecida é igualmente a rede de via estreita totalmente electrificada, com alguns percursos de gramalheira dos Caminhos de Ferro da Região da Jungfrau. Trata-se dum dos conjuntos mais surpreendentes de linha de montanha que, partindo de Interlaken proporciona ao turista as mais belas excursões no Oberland Bernês. A estação término, Jungfraujoch, tem as honras de ser a mais elevada da Europa (3 454 m. de altitude) oferecendo a curiosa particularidade de ser subterrânea, porquanto se acha situada sob extenso túnel de 7,1 Km., no interior do qual duas estações, também subterrâneas, dão acesso a outros tantos miradouros cavados na rocha, donde se disfrutam panoramas inolvidáveis.

A estação inferior do Caminho de Ferro de gramalheira de Vitznau ao cume do Rigi. Esta linha, actualmente explorada com tracção eléctrica, é uma das mais antigas vias férreas de gramalheira do Mundo. À direita, vê-se uma das suas primeiras locomotivas de vapor, de cilindro vertical

O cantão dos Grisões, acaso o mais pitoresco de toda a Suíça, orgulha-se de possuir igualmente o seu próprio sistema ferroviário: os Caminhos de Ferro Réticos, uma das mais vastas redes de via reduzida ora existente na Europa, totalmente electrificada. Nela pululam os trajectos helicoidais que vencem desníveis consideráveis; a principal artéria une a fronteira italiana de Tirano a St. Moritz, Thusis e Coire, passando pelo famoso túnel de Albula com 5 865 m. de comprimento, cujo ponto culminante se acha a 1 823 m. de altitude.

No período de Verão, circula, com partida de St. Moritz, um comboio directo, o «Expresso dos Glaciares» que, depois de passar em Coire e de deixar os Caminhos de Ferro Réticos em Disentis/Mustèr, segue por uma das mais ousadas vias férreas alpinas: a do Furka-Oberalp que passa sucessivamente pelos dois colos com estes nomes, situados qualquer deles a mais de 2 000 metros de altitude. Levar-nos-ia demasiado longe uma descrição completa da paisagem, variada e



Uma das modernas automotoras da linha de Asth-Goldau ao cume do Rigi; este é servido não só por esta via como, também, por uma outra cuja estação inferior, Vitznau, situada nas margens do lago dos Quatro Cantões, a fotografia anterior mostra

deslumbrante, que este trajecto oferece ao passageiro até Zermatt, término da linha; citemos, em todo o caso, dois acidentes naturais curiosíssimos: a Brecha de Reuss e a Ponte do Diabo, esta servindo de passagem a curto mas atrevido Caminho de Ferro – o dos Schoellenen, que liga a linha do Furka-Oberalp com a do Gotardo, na estação de Goeschenen, limite setentrional do túnel daquele nome. Zermatt é, por sua vez, ponto de partida de mais outra linha de montanha que atinge a altitude de 3 136 metros em Gornergrat, donde se goza incomparável vista, dominada pelo vulto imenso do Monte Rosa, a segunda elevação europeia em altitude.

Seria incontestàvelmente interessante prosseguir, analisando, se bem que ràpidamente, uma a uma todas as linhas particulares suíças mas o espaço de que dispomos não no-lo consente; cremos contudo que os nossos leitores tenham podido obter através do que antecede uma ideia clara do notável papel que elas desempenham no conjunto ferroviário europeu.

DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferroviários

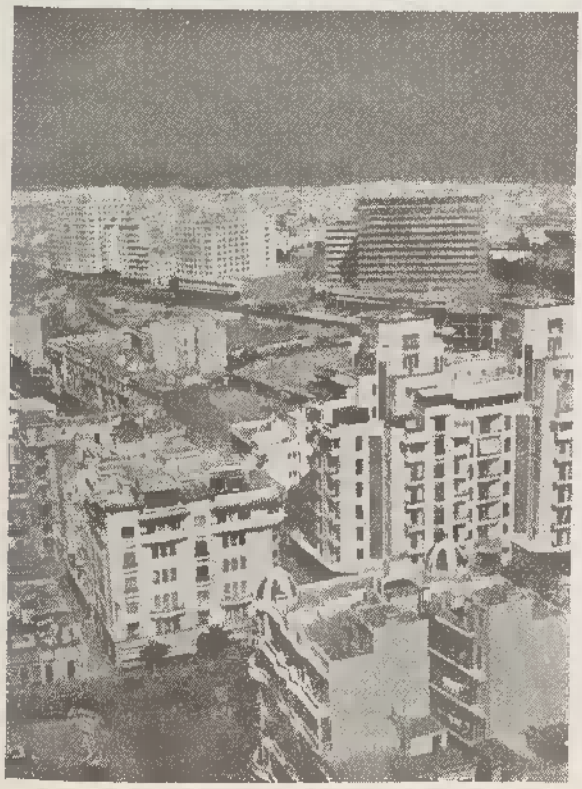
Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Marrocos — Itinerário de maravilha

No dia 4 de Outubro do corrente ano, o paquete italiano «Augustus Cesare», fazendo escala por Lisboa, receberá a bordo com destino a Casablanca, o grupo de ferroviários portugueses participante na primeira viagem organizada pela Delegação Turística ao «Império Afortunado».

Ante os olhos dos que vierem então debruçar-se à amurada do navio, o Tejo abrir-se-á como uma estrada luminosa ao cabo da qual os espera um outro continente velado de mistério e uma outra civilização de diferentíssimas tradições.

Casablanca, a primeira cidade africana a ser visitada, oferecerá ao turista num só belo rosto duas surpreendentes faces: — a europeia e a oriental. Simboliza hoje o Marrocos moderno, despojado já do seu albornoz branco mas conservando ainda no fundo do seu ardente coração muito dos hábitos, crenças e superstições ali deixados pelos orgulhosos povos almorávidas e almohadas. Assim, coexistindo com a arrojada arquitectura dos seus arranha-céus de dezoito andares e a despeito das vastíssimas artérias da cidade moderna onde uma população cosmopolita e apressada se cruza negociando nas línguas mais díspares, «Medina, a velha», persiste. Do alto dos seus esguios minaretes ainda hoje às horas tranquilas do nascer e pôr-do-sol os velhos árabes continuam a volver os rostos macilentos de asceta na direcção da Meca sagrada.



CASA BLANCA — Vista geral da cidade

Cidade secular e florescente urbe hodierna, espécie de abraço entre duas civilizações opostas, é Casablanca como que mágica porta rotulada franqueando ao europeu a passagem para o enigmático mundo do Islam.

A caminho do Sul, rumo a Marraquexe, a paisagem toma uma feição caracteristicamente oriental. Como «dançarinas» postadas à beira da estrada, grupos de palmeiras agitam os corpos esbeltos, tocados pelos dedos do vento, numa sarabanda lenta e nostálgica. Aqui e além, erectos e sombrios, os cedros verde-negro assemelham-se a atentos eunucos de Bem-Yussef — vigiando. Coroadas de neve, as cristas pontiagudas do Grande Atlas erguem-se na linha do horizonte como portas intransponíveis deste maravilhoso jardim de Allah.

É atravessando um vasto campo de palmeiras que envolve Marraquexe de rumorosa frescura que se atinge a segunda grande cidade imperial fundada pelos Almorávidas no final do século XI.

Coração filigrinado de Marraquexe, logo se nos apresenta a mesquita de Kutubia revestida de faiança azul coroada de esferas douradas, constituindo pela sua arquitectura e riqueza decorativa uma das mais belas obras da arte hispano-árabe. Mas Marraquexe, conhecida como a «Pérola do Sul», possui ainda outros tesouros de grande valia: a «medersa» de Bem-Yussef, que abriga alguns admiráveis mosaicos, mármores e esculturas de madeira; os túmulos saadinos, espécie de palácio-cemitério onde repousam os orgulhosos príncipes da raça Saadian, oriunda de Drá, região dos grandes oásis e as curiosíssimas portas da cidade entre as quais a mais interessante é, sem dúvida, a de Bab Agenau, no mais puro estilo almohade.

Na rota a percorrer surgem depois as cidades de Beni Mellal, Azru e Ifrane, esta última nascida há relativamente pouco tempo e dotada dos mais modernos hotéis, piscinas e pistas de ski. Já em pleno Atlas, numa belíssima região florestal onde os cedros formam por vezes pesada e sombria cortina, é Ifrane uma

das estâncias de férias mais procuradas do país, quer durante os meses escaldantes de Verão, quer durante o Inverno.

Ao atingir, porém, Fez, a mais antiga das cidades imperiais e talvez a mais característica de todo o Islam, o viajante tem a sensação de se mover num mundo diferente onde o Tempo parece ter ficado a flutuar como um rio de águas tranquilas, sem pressa de alcançar o seu estuário.

Em certos bairros de Fez el Bali (a velha Fez), dir-se-ia estarmos ainda em plena Idade Média. Como há cem, há quinhentos anos, tudo conserva ali a sua feição secular; as ruelas tortuosas e estreitas abraçadas por arcos, em que o Sol mal entra, as inúmeras mesquitas de altos minaretes donde o «muezin» lança sobre a população o seu piedoso apelo à oração: «Allah ackbar!» (Deus só é poderoso!) e, sobretudo, os seus «suks» ou mercados populares formigantes de uma multidão confusa e multicor que negoceia, implora ou insulta e expõe com tanto de impudor como de orgulhoso desafio as suas chagas físicas e morais aos olhos dos estrangeiros ávidos de sensações novas.

Mas a par da miséria dos velhos bairros de Fez, que os muitos cegos e mendigos percorrem apelando, lamurientos, para a caridade dos transeuntes, levanta-se outra cidade opulenta, sumptuosa, ainda que misteriosamente recolhida dentro dos muros dos antigos palácios imperiais, «medersas» e mesquitas. Bu Inania e Cherratine, a um tempo lugar de habitação e de recolhimento espiritual, atestam o gosto requintado dos muçulmanos que amam as cores luxuriantes e as formas complicadas. Mas é, acima de tudo, a mesquita de Karouïne com as suas 270 elegantes colunas e 16 naves de 21 arcos cada uma, os seus mosaicos policromados e a fantasia inesgotável de toda uma ornamentação estilizada, simbólica, extremamente elegante, que nos dá a justa medida da maravilhosa exuberância da arte islamita. Esta grandiosa mesquita que pode abrigar 20.000 pessoas é, além de um lugar de oração, um centro de estudo onde acorrem estudantes (tolbas) de todo o mundo maometano que ali vêm comentar o Corão, livro por excelência que em si encerra toda a matéria universal: arte, medicina, astronomia, política e filosofia.

Cidade branca fundada pelo profeta santo Moulay Idriss, Fez é bem o símbolo do estranho coração do povo muçulmano onde a extrema pobreza e a opulência desmedida, o sensualismo e o misticismo — Maomé e Epicuro — coexistem estreita e inseparàvelmente.

A 40 quilómetros de Fez encontra-se Meknés cujas extensas muralhas e esguios minaretes se avistam já de longe assinalando a cidade criada no século XVII pelo feroz Mouley Ismael como réplica orgulhosa e esmagadora de Versailles. Mas enquanto no amável burgo francês imperava a alegre futilidade da corte de Luís XIV, ali, nos lúgubres subterrâneos do palácio imperial, morriam centenas de escravos-cristãos que haviam ajudado a erguer, sob a ameaça do chicote, aquele e outros monumentais palácios, mesquitas, portas e muralhas de Meknés. Hoje, porém, pouco mais do que pesadas e extensas ruínas do que foi a grandiosa cidade, obra inútil de um sultão megalómano que um dia sonhou poder suplantar a magnificiência do próprio Rei-Sol cuja aliança tanto desejou.

A dois passos da cidade fantasma ergue-se o burgo populoso com os seus muitos jardins luxuriantes, alguns secretamente escondidos como o das Sultanas — «Djenane es Sonani» — atrás de altos muros. Ali, como em todas as cidades muçulmanas existe uma praça pública, a Hédine, que rivaliza com a pitoresca Djemaa el Fna de Marraquexe uma esplêndida «medersa», a Bu Anania, cujas magníficas portas de bronze são o orgulho de Meknès e vários «suks» onde velhos mercadores mouros de rostos tisnados e expressão manhosa vendem tudo e até as astutas almas de Mafoma, se necessário for.

Deixando para trás Meknès e a visão desoladora da cidade de Mouley Ismael para seguir viagem através do vale do Oued Beth e da bela floresta de Mamora, que cobre uma vasta área de 750.000 acres e produz 15.000 toneladas de cortiça todos os anos (!), atinge-se finalmente a capital de Marrocos, junto do estuário do Bu Regreg.

A Ribat el Fath (Campo da Vitória), cidadela dos orgulhosos Almohadas, é hoje uma tranquila cidade semeada de jardins encantadores, onde a vida decorre com doçura.

Edificada sobre a falésia que domina o Oceano, a sua «Kaskab» dos Udaias que data do século XII passa por ser uma das mais curiosas obras da arquitectura islamita, realizando a sua bela «medersa» o tipo clássico da habitação marroquina cujo coração era o pátio interior revestido de mosaicos policromados e tendo ao centro a inevitável fonte das abluções. Com este pátio comunicavam todos os aposentos da casa, o que facilitava a permanente vigilância dos guardas do sultão. Maciça e sombria é a sua fachada

TÂNGER — Avenida de Espanha

que, como de resto a de quase todas as «Medersas», não tem janelas exteriores, a fim de mais ciosamente concentrar no interior da habitação a vida familiar.

Em oposição à «Kaskab» marroquina e construída sobre sobranceira colina, ergue-se a Residência Geral, conjunto imponente de edifícios administrativos onde durante largos anos a França estabeleceu leis que regulamentaram o seu inquieto Protectorado.

Extra-muralhas, encontra-se Chellah, a famosa necróple dos príncipes Merinidas, lugar de silêncio e mistério que os muçulmanos evitam supersticiosamente. Para eles, Chellah é uma espécie de reino perturbante dos Djnouns ou espíritos maléficos que convém a todo o custo evitar, sobretudo quando a noite desce e o luar banha de espectral claridade as descarnadas muralhas da cidade.

Lenda e realidade, doçura e inquietação, eis Rabat — eis, afinal, todo o enigmático e contraditório Marrocos.

Ao voltar costas a Ribat el Fath e à sua vizinha Salé, branca cidadezinha costeira outrora abrigo de temíveis corsários mouros, avança-se rumo a Tânger.

Devido à sua posição excepcional, dominando o Atlântico e o Mediterrâneo, foi esta cidade, como não podia deixar de ser, alvo da cobiça de muitos povos que, sucessivamente, a conquistaram, deixando nela impressas as profundas marcas da sua passagem.

À semelhança de Casablanca, Tânger tem tanto de europeu como de muçulmano. É silenciosa, sub-repticia, a sombra do passado persiste em estender-se sobre a cidade.

É este, de resto, fenómeno que, a cada passo, se nos depara em todo o Marrocos. Abraçando embora o progresso e a civilização ocidental, permanece no fundo o país misterioso, de complexa alma milenária que apenas nos é dado aflorar: enigmática, distante e perturbadora.

Desconcertante terra de profetas, santos e encandores de serpentes, onde numa sombria ruela de «Kasbah» se ergue, inesperadamente, o vulto maciço de sumptuosa «medersa»! País de duros contrastes que o «siroco» varre aqui com o seu hálito escaldante, espalhando sortilégio, e as neves eternas do Grande Atlas coroam além de brancura e tranquilidade! Depois de haver percorrido Marrocos e tentado perscrutar o seu enigmático coração, o visitante que, encostado à amurada do navio, veja afastar-se o branco perfil de Tanger, sentir-se-á tentado a pronunciar a breve e doce saudação berbere: — «Slama!» — «Que a bênção de Allah desça sobre ti!»

Excursões A. T. C. Francesas

No prosseguimento do seu vasto programa de visitas a Portugal, as A. T. C. francesas enviaram-nos, no passado mês de Maio, mais três grupos de excursionistas que entre nós realizaram agradáveis estadias.

O primeiro destes grupos foi o da A. T. C. Oeste

O grupo da A. T. C. francesa (Região Oeste) que veio este ano a Portugal para assistir à festa da «Queima das Fitas» em Coimbra

que, tradicionalmente, faz coincidir a sua visita com as características «Festas da Queima das Fitas», em Coimbra. Como nos anos precedentes, assistiram agora os participantes deste circuito, que eram chefiados pelo Sr. Estiq, aos alegres festejos académicos cujo ineditismo e explosivo bom-humor a todos surpreendeu e divertiu. Depois de terem percorrido a encantadora região que circunda Coimbra, visitando o Buçaco e o Luso, partiram a caminho de Fátima, Batalha, Alcobaça, Nazaré, etc. Durante a visita à capital, foi-lhes oferecida uma recepção no Instituto do Vinho do Porto que decorreu num ambiente de franca boa disposição.

Por seu turno, a Região Norte enviou-nos alguns dos seus associados que entrando no nosso país pela fronteira de Vilar Formoso, se dirigiram, por estrada, à cidade da Guarda onde almoçaram. Partiram em seguida rumo ao Porto, passando por Viseu e atravessando o magnífico Vale do Vouga. Despertou especial interesse entre estes nossos amigos a bonita província do Ribatejo cujo pitoresco, tanto de paisagem como de costumes, abertamente encantou. Acompanhava os nossos colegas franceses o Eng.º Garnier.

Por último, chegou ao Porto, no dia 22 de Maio, o grupo de excursionistas organizado pelo Secretariado Geral e que era chefiado pelo Sr. Paul Bonnet. Pela primeira vez se efectuou, em autocarro, um interessante trajecto que trouxe os visitantes de Valença do Minho, passando por Viana do Castelo e Porto até Coimbra — com prosseguimento por Tomar, Fátima, Batalha, Alcobaça e Nazaré. Deixando Portugal por Elvas, tiveram ainda a oportunidade de visitar a encantadora cidade-museu de Évora com a qual se confessaram encantados.

Tal como os participantes das prececentes excursões, todos estes nossos colegas do Secretariado Geral partiram levando, ao que parece, as melhores recordações da sua estadia em Portugal.

A. T. C. Austríaca

Também o mês de Maio findo foi escolhido pelos nossos colegas austríacos para efectuar na nossa terra uma estadia de nove dias. Este grupo tinha como comissário o Dr. Sollath que, pela terceira vez, se desloca a Portugal, podendo considerar-se um bom amigo do nosso país. Com pleno agrado de todos os participantes realizou-se além das visitas da capital, Sintra e Estoril o clássico circuito dos três castelos (Península de Setúbal). O programa previa igualmente deslocações a S. Martinho do Porto e à pitoresca praia da Nazaré que a todos cativou, assim como visitas a Braga (com passagem pelos Santuários do Bom Jesus e Sameiro), Guimarães e Porto.

De regresso ao seu país, exprimiram-nos os nossos simpáticos visitantes o sincero agrado por tudo quanto lhes foi dado admirar durante a sua estadia em Portugal.

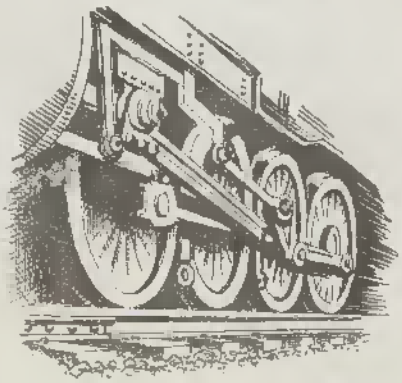
Ferroviários Espanhóis em Portugal

Conforme nos referimos no número anterior deste Boletim, tivemos o prazer de receber em Maio findo os nossos colegas espanhóis que nesta viagem ao nosso país colheram as melhores impressões. Acompanhados pelos Srs. D. Santiago García Asensio, Chefe de Viagens e Excursões da Organização «Educación y Descanso» da Renfe, e D. Hipólito García Feijó, deslocaram-se a Lisboa, Porto e Coimbra. Além destes centros, visitaram outros pontos de interesse turístico como Sintra, Estoril, Leiria e Cova da Iria – em cujo Santuário depuseram uma lindíssima palma de flores em piedosa homenagem a N. S. de Fátima.

Esta viagem dos nossos simpáticos vizinhos que decorreu numa atmosfera de exuberante boa disposição, marcou mais uma agradável etapa no intercâmbio de turismo e amizade luso-espanhol.

* * *

Em ritmo intenso prossegue, pois, o movimento turístico que, do estrangeiro, traz até nós sucessivos grupos de visitantes atraídos pela beleza natural do nosso país, pelo seu folclore e amenidade do clima



Passagem de Nível

Por JOAQUIM ANTÓNIO OLIVEIRA DA SILVA

Agente do Tráfego de 1.ª Classe

(3.º Prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

JOSÉ Maria sempre fora assim: amanhar as suas terras e viver dos cereais e do gado. No monte da Graça todos o conheciam como rapaz pacato e sem outras aspirações. Entre esse monte e a aldeia mais próxima a distância vencia-se em pouco tempo, por caminho vicinal, que atravessava a via férrea. José Maria conhecia bem esse caminho e percorria-o ora a pé, ora em carro de tracção animal. Eram frequentes as suas idas à aldeia, porque tinha lá parentes e porque lá a cavaqueira sobre assuntos de lavoura era mais proveitosa que no monte. Além disso, havia na aldeia uma rapariga que começava a atraí-lo e ele sentia que o íman acrescentava felicidade à pacatez da sua vida rural. José Maria já havia cumprido o serviço militar e, órfão de pai e mãe, tinha razão para pensar em constituir família. As suas idas à aldeia eram cada vez mais frequentes. A rapariga era bonita e os seus 18 anos brilhavam como fogo em que houvesse uma disposição natural para entontecer.

* * *

José Maria, lavrador, não era rico, mas o seu sentido de economia desenvolvera-se muito com a orfandade e cada vez era maior o pé-de-meia de que dispunha, o que lhe permitia encarar o futuro sem apreensões graves. Esta tranquilidade em face dos dias que estavam para vir, não era, todavia, absoluta. Ele ficara órfão muito novo ainda e, criado por uma tia, cujo sistema nervoso se abalara com o quadro em que fora ocupar um lugar difícil, recebera dela um pessimismo contagioso.

Maria da Glória (assim se chamava a aldeã que José Maria amava) era diferente. Filha de lavradores sadios, que nunca perderam a saúde nem a fé ao revolver a terra, viera ao mundo para assistir, sempre com alegria, a esse insidioso espectáculo dos dias desiguais em que os elementos se encontram para destruir ou favorecer as culturas da terra.

Lado a lado para um destino comum, José Maria e Maria da Glória não tinham, no entanto, as mesmas aspirações. Enquanto ele desejava continuar no monte, debruçando-se sobre as terras como quem descobre o seu único mundo no espaço reduzido em que trabalha, ela aspirava a sair da aldeia e a ganhar na cidade a experiência com que desejava completar a sua alegria de viver.

Havia entrechoque nestas disposições pessoais, resultantes das circunstâncias em que a adolescência de ambos se estava a desenvolver. Ele reagia sempre, alegando que, quando se casasse, o acto seria a continuação da sua vida rural. Além de outros motivos, citava frequentemente o seu amor aos bens que herdara dos pais. Se estes voltassem à vida gostariam de o ver entretido no amanho das terras que já haviam sido de ascendentes remotos. Não se quebraria a tradição que o levava a manter um ar campesino e triste, próprio de quem, sentindo-se só no mundo, compreende que o seu isolamento é uma homenagem aos que já partiram e não devem ser traídos. Ela, a Maria da Glória, tinha outros pontos de vista. A terra, em seu parecer, era para os cavadores. Quando seus pais lhe chamavam a atenção para os mil inconvenientes da vida citadina, cheia de ciladas, ela já não compreendia, dominada como estava pelo desejo de conhecer outras localidades e outras gentes, que estivesse na sua aldeia, e, só aí, a felicidade que já experimentara e que noutros sítios poderia oferecer-se-lhe enganadoramente. A rapariga era bonita e sentia que a sua terra não era espelho em que pudesse rever-se.

* * *

José Maria esteve prestes a acabar o namoro, porque receava incompatibilidade e era firme no seu propósito de não deixar o monte para se entregar, na cidade, a uma vida que desconhecia, mas que teria de ser ociosa ou mal aplicada. Estava habituado a trabalhar, mas a trabalhar nas suas terras, conhecendo-as já de tal forma que se julgava incapaz de outra ocupação.

Não tinha, porém, coragem para romper. Amava muito Maria da Glória e nunca conhecera rapariga mais formosa. Queria cativá-la, dar-lhe motivos de fixação à terra natal. A cidade poderia perdê-la e José Maria pressentia o desvio como fatalidade inerente à beleza feminina que abandona a aldeia para ser vista e admirada num meio atrevidamente requestador.

O rapaz estudou o problema sentimental que o

A única solução que lhe pareceu possível foi sair do carro e tentar, sòzinho, empurrá-lo para fora da via

atormentava e, antes do casamento, resolveu interrogar Maria da Glória sobre se estava disposta, após a boda, a viver com ele no monte. Ela disse-lhe que sim, mas impôs uma condição: a de ele comprar um automóvel. Os caminhos de acesso ao monte e à aldeia não eram bons, mas serviam.

José Maria, deitando contas à vida, considerou a proposta um tanto ambiciosa e incompatível com a sua maneira de viver. Além disso, tratava-se de uma manifestação de vaidade de Maria da Glória, que queria transportar-se num automóvel seu, havendo próximo da sua aldeia uma estação de caminho de ferro.

Mas as mulheres vencem sempre, quando sabem que a ternura, posta em prática, é o caminho mais fácil para a realização dos seus desejos. José Maria era sentimental e Maria da Glória sabia acariciá-lo. O automóvel foi adquirido e o casamento aprazado para data próxima. O futuro lar seria no monte.

* * *

Ela sonhava, havia muito, com um automóvel. Sempre ouvira dizer que outras mulheres, menos bonitas que ela, brilhavam mais só porque viajavam em automóvel próprio, defendidas por um pára-brisas, através do qual a sua projecção na sociedade tinha um ar de riqueza impressionante.

José Maria sonhava de outra maneira. Tendo gasto, na aquisição do automóvel, o melhor do seu pecúlio, trabalhava cada vez mais com o sentido de reaver o que considerava perdido.

Na véspera do casamento, José Maria, já na posse da sua carta de condução, resolveu experimentar o automóvel, ainda em rodagem, no caminho vicinal que ligava o seu monte com a aldeia onde vivia Maria da Glória. Não tinha ainda prática de condução para meter o carro por caminhos vicinais, mas interessava-lhe experimentar dificuldades, a fim de as vencer e ficar apto, como motorista, a resolver os problemas de trânsito.

* * *

Quando José Maria, conduzindo o seu automóvel, partiu do monte para a aldeia, faltavam ainda vinte minutos para o «rápido» do Algarve passar. Ele conhecia o horário dos comboios, que habitualmente traziam a mensagem das horas certas e advertiam sempre do perigo da passagem de nível, não guardada, mas com sinalização de harmonia com o respectivo regulamento.

Ao pretender atravessar a linha, nessa passagem de nível de 5.ª classe, o automóvel, inesperadamente, parou, ficando estático sobre a via. José Maria, nervoso, tentou pôr em funcionamento o motor de arranque, mas a sua inexperiência, agravada pela angústia de libertar o carro daquela situação, não lhe permitiu resolver o problema. Perto não viu ninguém que lhe prestasse auxílio. A única solução que lhe pareceu possível foi sair do carro e tentar, sòzinho, empurrá-lo para fora da via. Mas até essa manobra não deu resultado. O peso do automóvel não cedia ao impulso de dois braços apenas. E de dois braços que tremiam, agitando-se num nervosismo que lhes diminuía as forças.

O tempo passava. Dentro de quinze minutos o «rápido» passaria. A situação ameaçava tornar-se dramática. José Maria não tinha o automóvel seguro contra acidentes: se o comboio o destruísse, todas as suas economias se perderiam. Olhando para todos os lados, viu, distantes, uns vultos que pareciam trabalhar na via e estavam num ponto quilométrico anterior. O «rápido» vinha do sentido ascendente.

José Maria correu para lá e, em cinco minutos, alcançou os trabalhadores da via, contando-lhes afitivamente o que se passara. O chefe de lanço colocou logo petardos na via e mandou um assentador fazer sinal de paragem mais adiante, a cerca de mil metros de distância da passagem de nível.

O «rápido» vinha à tabela e três minutos depois surgia em grande velocidade. O maquinista viu o sinal confirmado depois pelos petardos, e teve tempo de fazer parar o comboio cem metros antes do obstáculo que se encontrava na passagem de nível.

Evitara-se o acidente.

Removido o automóvel do local em que se encontrava, com a ajuda do pessoal do comboio, este pôs-se

MERENDAS

Por ARTUR ANTÓNIO ALVES FERREIRA RODRIGUES
Escriturário de 5.ª cl. na Contabilidade e Finanças
(2.º prémio dos Jogos Florais Ferroviários)

De cesto à cabeça, pequenino andor,
como vai ligeira nas suas tamancas!
Leva o filho ao colo, todo o seu amor,
enchendo o caminho de risadas francas.

No corpete justo, de bizarra cor,
o garoto põe suas mãozitas brancas.
Leve e dengosa, para andar melhor
a mãe sacode as opulentas ancas.

Hora da merenda! Cheira a pão, a vinho,
e no ar entoa fraternal gorjeio
que vem do ramo onde baloiça um ninho.

Na sesta à sombra e num feliz enleio
a mãe entrega ao filho, com carinho,
a gulosa merenda do seu seio!...

---

em andamento. Foi depois levantado auto de notícia por um agente ferroviário ajuramentado. José Maria seria julgado pelo tribunal.

* * *

Pouco depois deste episódio, gente da aldeia e do monte acorreu, alvoroçada, ao local da passagem de nível. Já lá não estava o comboio, mas, fora dos domínios do caminho de ferro, estava José Maria, encostado ao automóvel, a chorar como uma criança. Criança se julgava ele agora, por ter anuído ao desejo de Maria da Glória, comprando um automóvel que tão grande aflição já lhe causara.

Muita gente curiosa que ali estava não escondia a sua surpresa. José Maria comprara um automóvel! José Maria deixara de utilizar o seu carro de tracção animal, metendo-se em despesas e trabalhos que não eram para ele! Foi então que apareceu ofegante e com mau presságio, a Maria da Glória. Entre os dois não se trocou palavra. A comoção era grande. Houve nesse silêncio uma chamada às realidades, porque as lágrimas falaram alto de mais.

* * *

José Maria e Maria da Glória casaram-se no dia seguinte. Houve festa na aldeia. Mas uma sombra de tristeza transfigurava ainda os rostos de ambos. O automóvel era a causa. José Maria pôde, no entanto, reagir após o enlace. Venderia o automóvel e voltaria a usar o seu carro, puxado por um animal obediente. O automóvel não o fora e parara na passagem de nível, dando origem a um caso grave de trânsito regulamentado. Perderia dinheiro, mas ganharia sossego.

E ela, a Maria da Glória, concordou com essa resolução? Tudo indica que sim. No dia seguinte ao do casamento, o novo casal foi visto na estação ferroviária mais próxima a comprar bilhetes para o Luso...

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300$00

A gravura que este mês inserimos — de identificação propositadamente fácil — dá-nos um aspecto de uma conhecida estação da linha do Sabor.

Nada mais será preciso para que os nossos concorrentes nos digam:

QUAL É O NOME DESTA ESTAÇÃO?

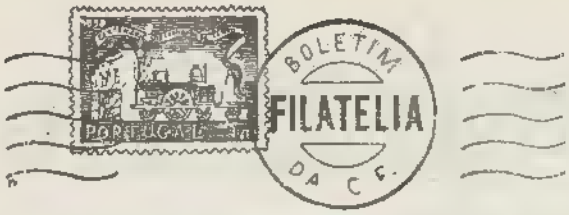
N.º 37

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

Resultado do Concurso N.º 35

Solução: — Linha do Tua.

Foram premiados: — Jerónimo Teixeira, guarda-freios de 2.ª cl. — (Campanhã), Manuel Correia Sequeira, revisor de material de 3.ª cl. — (Torre das Vargens) e Manuel Vicente de Matos, assentador de 1.ª cl. — (Lisboa).



Por J. MATOS SERRAS

Temática dos Caminhos de Ferro

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas acaba de emitir uma série de 4 selos, comemorativos do 75.º aniversário da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. As taxas são de 20, 50, 60 e 70 francos belgas. A tiragem foi de apenas 15.000 exemplares.

O desenho é igual para todos os valores. Representa uma locomotiva Diesel à esquerda e uma locomotiva eléctrica e catenária à direita. Ao centro, em cima, vê-se o medalhão da Associação, ladeado pela taxa respectiva e pelo monograma da S. N. C. B., e encimado pelos anos — 1885-1960.

Esta série está à venda até ao fim do corrente mês, no Centro Filatélico da S. N. C. B. — Bureau 41-22 — Bruxelas.

Marcofilia

No passado dia 27 de Junho, por ocasião da abertura das reuniões da Comissão Permanente do Congresso dos Caminhos de Ferro, foi aposto um carimbo especial em Bruxelas, alusivo à série descrita.

Nova série para o Ultramar

Integrada nas comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, foi posta a circular, em Junho findo, uma série de 8 lindos selos comemorativos, emitidos pelo Ministério do Ultramar.

Publicações

Assim como o *Boletim da C. P.*, há várias revistas ferroviárias que têm secções filatélicas. Já conhecíamos as publicadas em *La Vie du Rail* (França), *Voci della Rotaia* (Itália), *Nieuw Spoor* (Holanda), *Trenes* (Espanha), e *S. J. Nytt* (Suécia). Temos a acrescentar mais uma — trata-se da excelente publicação *Vårt Yrke*, dos Caminhos de Ferro Noruegueses.

Recenseamento Filatélico

Filatelistas Ferroviários:

Mário Gomes Simões — 3.ª Zona da Exploração — BARREIRO.

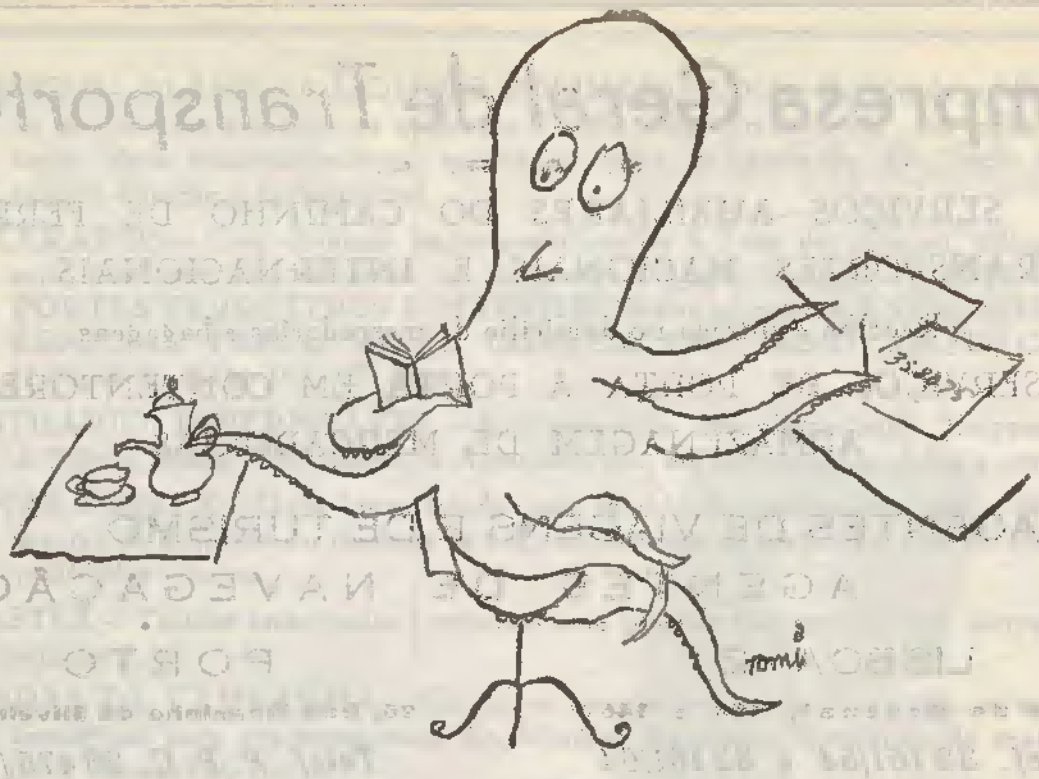
Convidam-se todos os ferroviários filatelistas a enviarem as suas inscrições para este recenseamento do BOLETIM DA C. P.

«O maior desregramento do espírito é acreditar nas coisas porque se quer que elas existam, e não porque se viu que existem de facto».

BOSSUET

NA CAPA:

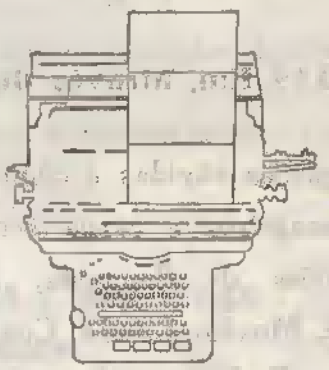
Trabalhos na linha do Tua



A versatilidade traz vantagens para qualquer negócio

Facturas, salários, stocks, inventários, contas diárias, contas correntes... seja o que for! Esta máquina de contabilidade pode fazê-lo, rápida e eficientemente. Multiplicação directa e exclusiva, sem interrupção do trabalho — dá resultados instantâneos sem necessidade de copiação, verificação ou cálculo prévio e os resultados são impressos com um só golpe e com a pontuação decimal exacta.

Multiplicação, soma, subtracção, saldos positivos ou negativos, etc. etc., tudo automático.



A máquina de contabilidade Burroughs com multiplicação directa e máquina de escrever

Basta telefonar ao representante

da Burroughs

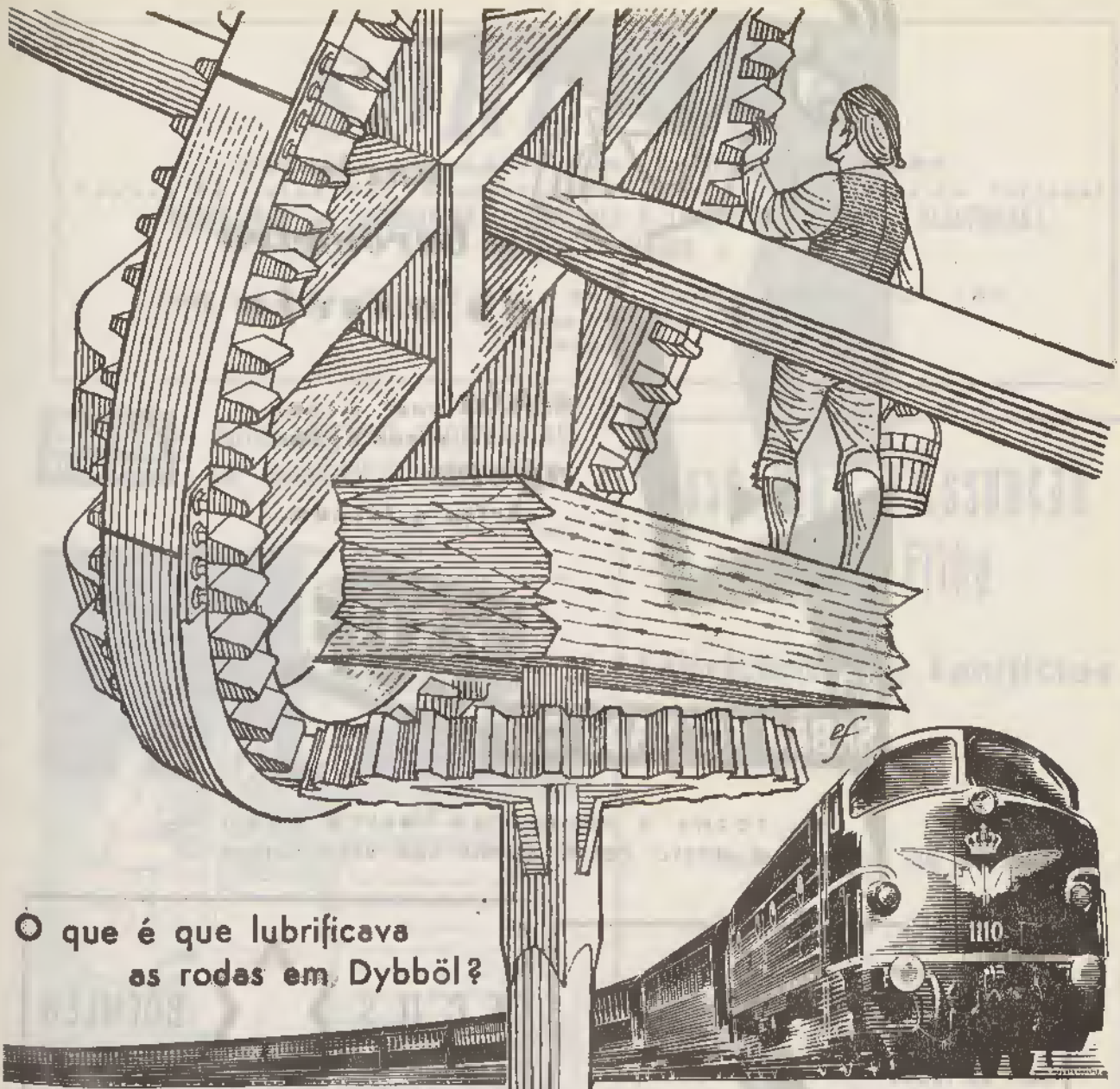
"SISTEMA" SOCIEDADE DE MÁQUINAS E SISTEMAS DE CONTABILIDADE, LDA.

(Associada de ROBINSON, BARDSLEY & CO., LTD.)

AV. 24 DE JULHO, 3, 1.º - TELEFONE 32991 (P. P. C.) - LISBOA

PORTO — P. Carlos Alberto, 128-A, 1.º — Tel. 24007 - 20766 • COIMBRA — Bairro Marechal Carmona, Rua C, 3 — Tel. 23228

BURROUGHS AO SERVIÇO DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



O que é que lubrificava as rodas em Dybböl?

Quando as máquinas eram simples, a lubrificação era simples também. Na Dinamarca, o histórico moinho de Dybböl na Jutlândia Sul, moeu o trigo da região durante gerações com as suas enormes rodas de transmissão protegidas pelas mais primitivas gorduras.

Nesse tempo nenhuma dificuldade na lubrificação se apresentou aos encarregados das máquinas comparável aquelas que se encontram hoje em dia; contudo, agora, quando na presença da complexidade da lubrificação moderna, eles encontram uma resposta para tudo onde quer que seja.

BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais