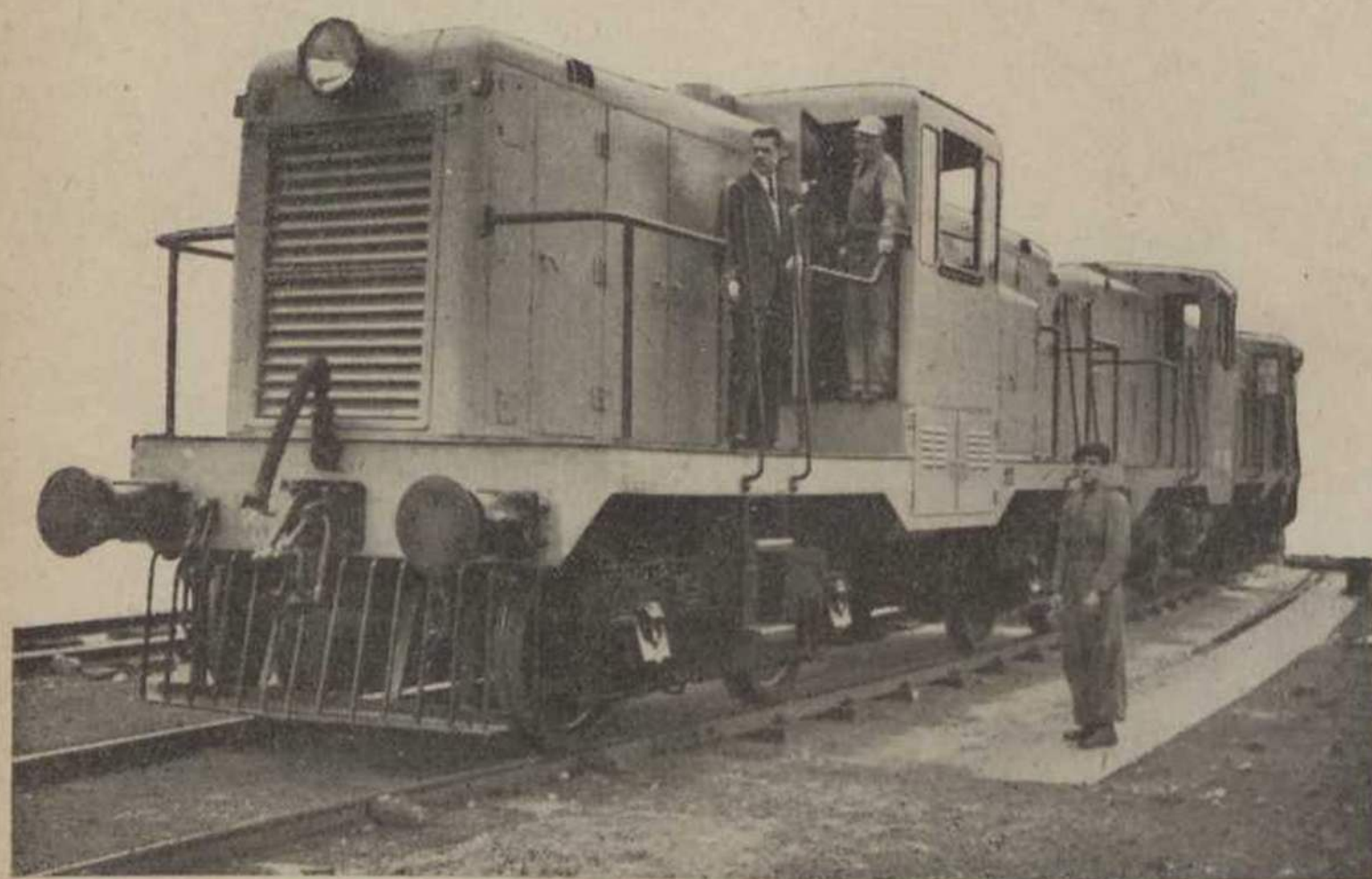


Locomotiva eléctrica General Electric de 5000 H. P.
em serviço na Great Northern's Railway U. S. A.



Tractores de manobra Diesel Eléctricos de 45 ton., General Electric,
em serviço nos Caminhos de Ferro Portugueses (Campolide)

* LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICAS

* LOCOMOTIVAS
DIESEL-ELÉ-
CTRICAS

* SOLDADURA
POR PONTOS
COM COMAN-
DO ELECTRO-
NICO

* LÂMPADAS ES-
PECIAIS PARA
CAMINHOS DE
FERRO

* MOTORES
ELÉCTRICOS E
EQUIPAMENTO
DE TRACÇÃO

* TRANSFORMA-
DORES E ELE-
CTRODOS
PARA SOLDA-
DURA ELÉ-
CTRICA

* INSTRUMEN-
TOS DE ME-
DIDA

* APARELHA-
GEM PARA
ALTA E BAIXA
TENSÃO

GENERAL ELECTRIC

PORTUGUESA
S. A. R. L.

Preparações
especiais para
Caminhos de
Ferro



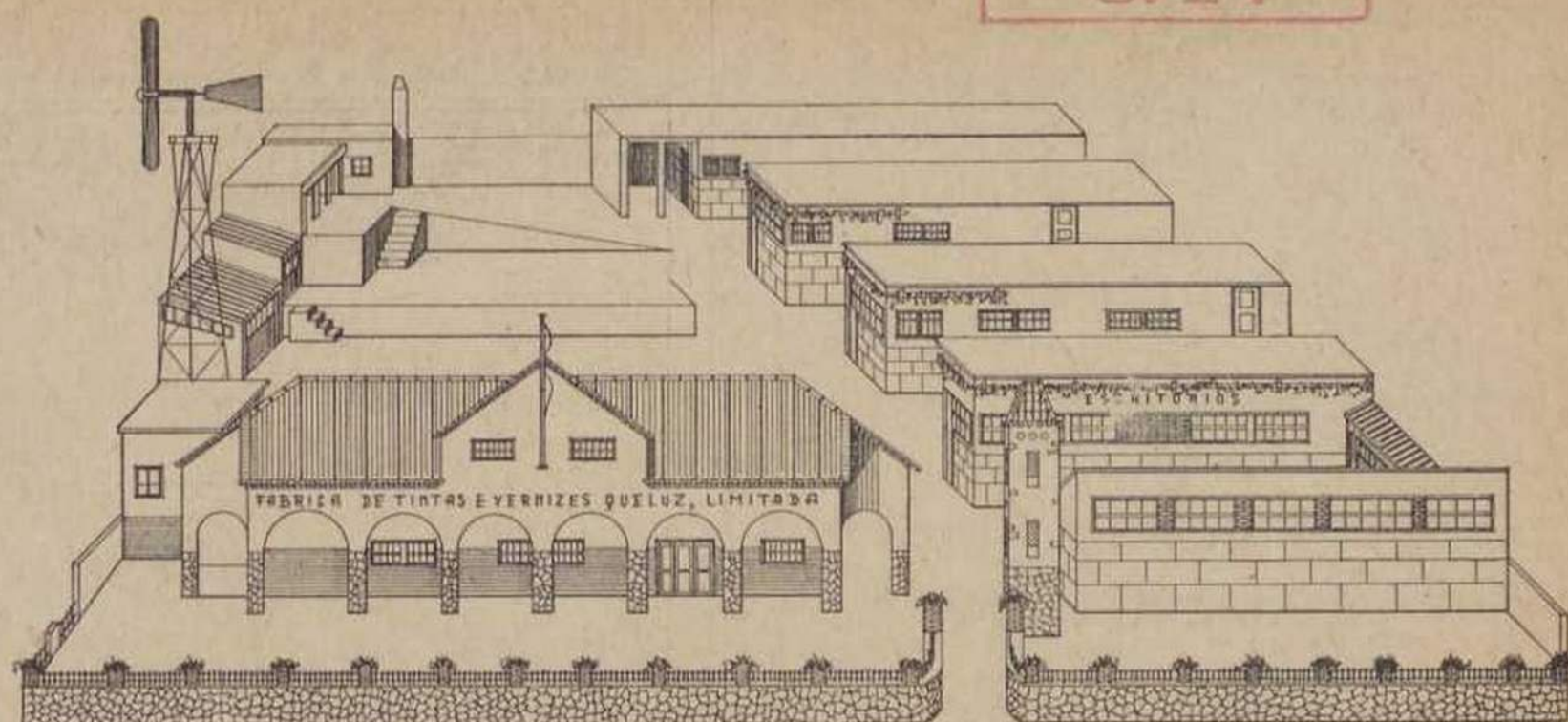
VERNIZES
APARELHOS
PRIMÁRIOS
ESMALTES



Imunizações
para Madeira



Produtos de
protecção do
ferro



Fábrica de Tintas e Vernizes Queluz, L.^{da}

CASAL DE PONTE PEDRINHA
TELEFONE 17

QUELUZ

Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: RUA DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

Telefones: Direcção 2 3623 — Escritórios 2 2331 — Estado 180

DEPÓSITOS:

Lisboa — RUA DOS FANQUEIROS, 270 a 276 — Telef. 2 2332

Porto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telefone 117

Endereço Telegráfico: PELPRADO

Wiese & C.^a, L.^{da}

///

Agentes de Navegação
Marítima e Aérea

///

Telefone: 20181/2

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

NOGUEIRA, LIMITADA

Fornecedores

dos

CAMINHOS DE FERRO

Produtos Metalúrgicos

MATERIAL ELÉCTRICO

TELEFONES { 2 1381
P B X { 2 1382
3 0655

107, Rua dos Douradores, 135

LISBOA

Tinturaria Cambournac

Largo da Anunciada, 11 e 12

Telefone, 26415

LISBOA

LIMPA A SECO,

LAVA,

TINGE

e impermeabiliza toda a qualidade de
vestuário, assim como reposteiros
e carpetes

CONSULTEM OS NOSSOS PREÇOS



COMPANHIA DE SEGUROS

TRANQUILIDADE

FUNDADA EM 1871

CAPITAL E RESERVAS EM 1948
118.275.991\$11

SINISTROS PAGOS NOS ÚLTIMOS
10 ANOS
255.925.366\$35

LISBOA

PORTO

ANGOLA
MOÇAMBIQUE

BOLETIM DA C.P.

N.º 247 — JANEIRO — 1950

ANO 22.º

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

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

MAIS UM ANO...

Mais um ano na vida, um ano mais na vida do «Boletim da C. P.» que, com o presente número, entra no 22.º ano da sua publicação.

Poderíamos, como sucede em jornais de grande tiragem, dar o balanço da vida da nossa revista, no ano que findou. Entendemos, no entanto, que ninguém melhor do que os nossos leitores o poderá fazer.

Sempre com o propósito de melhorar a publicação, procurámos enriquecê-la, dotando-a com novas secções, com o objectivo único de dar a conhecer aos ferroviários portugueses muitas coisas que ignoravam.

O «Boletim da C. P.» é de todos os ferroviários, e por isso mesmo, agora que completa mais um ano de existência, devemos saudar-nos mutuamente para, mutuamente também, festejarmos o seu aniversário.

Aproveita-se a oportunidade para saúdar todos os agentes que, com vontade inexcedível, contribuem para o progresso da publicação. Leitores, assinantes, colaboradores, anunciantes e pessoal gráfico, todos, na sua esfera de acção, têm contribuído para o resultado alcançado e, por isso mesmo lhes endereçamos os nossos agradecimentos, por tudo que fizeram e vão fazer.

O «Boletim da C. P.», ao entrar no 22.º ano da sua publicação, envia os mais sinceros votos de Boas-Festas a todos os ferroviários portugueses, votos que são extensivos a todos os trabalhadores que, no mundo inteiro, se dedicam à faina laboriosa dos caminhos de ferro.

Tomaram posse de altos cargos os Prof. Doutores José Alberto dos Reis e Mário de Figueiredo

EM 16 de Novembro do ano findo, o Ministro das Comunicações, sr. Coronel Gomes de Araújo, conferiu posse ao sr. Doutor José Alberto dos Reis,



Prof. Doutor José Alberto dos Reis
Comissário do Governo junto da C. P.

do alto cargo de Comissário do Governo junto da C. P., para o qual tinha sido nomeado por portaria de 10 do mesmo mês.

O Conselho de Administração ficou assim privado da colaboração dum dos seus mais ilustres membros que, durante muitos anos, prestou inesquecíveis serviços à Companhia, enriquecendo os seus arquivos com processos de notável valor jurídico.

Por virtude desta nomeação, foi escolhido para ocupar a vaga de Administrador, por parte do Estado, o Doutor Mário de Figuei-

redo, ilustre Professor da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, que já desempenhou os elevados cargos de Ministro da Justiça e da Educação Nacional.

Na primeira sessão do Conselho de Administração, a que assistiram o novo Comissário do Governo e o novo Administrador, foram postas em evidência as eminentes qualidades dos empossados.

O «Boletim da C. P.» ao noticiar dois acontecimentos de grande interesse para a vida ferroviária nacional, apresenta as suas



Prof. Doutor Mário de Figueiredo
Administrador da C. P.

homenagens ao novo Comissário do Governo, Doutor José Alberto dos Reis, e ao novo Administrador, Doutor Mário de Figueiredo.

O "Prémio Nobel de Medicina"

**foi conferido ao antigo médico
da C. P. Prof. Dr. Egas Moniz**

O «Prémio Nobel» é, seguramente, o mais famoso galardão que internacionalmente se concede àqueles que, no domínio da cultura intelectual e em benefício da Humanidade, mais se têm evidenciado, tanto na literatura como nas ciências.

Até há pouco, Portugal era um dos países a quem não coubera ainda tão alta deferência.

Este ano, e em face das descobertas científicas que rasgam novos horizontes ao conhecimento da fisiologia do cérebro — justamente consideradas como conquistas prometedoras e frutuosas para a Humanidade —, o Instituto Carolino de Estocolmo concedeu, pela primeira vez, o «Prémio Nobel de Medicina» a um português — nome conhecidíssimo no campo artístico, científico e intelectual: — o Professor Dr. Egas Moniz.

A Assembléia Nacional, a Faculdade de Medicina e a Ordem dos Médicos prestaram merecidíssima homenagem

ao ilustre sábio, a quem foi entregue por um banco da capital, a avultada importância de Esc. 432.023\$50, correspondente à parte que lhe cabia no «Prémio Nobel».

A magnífica e merecida distinção, concedida ao sábio Professor Dr. Egas Moniz, constitui motivo de orgulho para todos os portugueses e também, de forma especial, para a família ferroviária, que teve naquele ilustre Mestre um dos mais distintos colaboradores dos serviços médicos da C. P..

Durante 41 anos, o Professor Dr. Egas Moniz pertenceu ao quadro dos médicos especialistas da Companhia, cargo que desempenhou até à sua aposentação, por ter atingido o limite de idade.

O «Boletim da C. P.», ao registar a concessão do «Prémio Nobel» ao venerando sábio, endereça ao Professor Dr. Egas Moniz, com as melhores homenagens, as mais sinceras felicitações.



Ano Santo de 1950

O mundo cristão prepara-se para celebrar o Ano Santo, cuja instituição remonta ao tempo de Moisés.

Na era cristã, o Ano Jubilar foi instituído pelo Papa Bonifácio VIII, que concedeu indulgências extraordinárias aos católicos que visitaram Roma no ano de 1300, tendo o primeiro Ano Santo atraído à Cidade Eterna dois milhões de fiéis.

Tinha aquele Pontífice fixado um Ano Jubilar no princípio de cada século, mas o Papa Clemente VI encurtou o período estabelecido para cinquenta anos, que o Papa Sisto VI reduziu a vinte e cinco anos.

O Ano Santo de 1950 foi inaugurado na véspera de Natal do ano findo, com a leitura duma bula especial e a abertura da «Porta Santa» da Basílica de S. Pedro — uma porta emparedada, na qual o Pontífice bate com um martelo de ouro. Iguais cerimónias se farão nas basílicas romanas de S. Paulo, S. João de Latrão e Santa Maria Maior.

Decorridos doze meses, são as portas de novo emparedadas, só voltando a abrir no próximo Ano Santo, que se celebrará em 1975.

* * *

Ano Santo em Roma!

As antigas peregrinações vão reviver em nossos dias e de todas as latitudes e meridianos se organizarão legiões de católicos com destino a Roma, não por caminhos poeirentos e com o pavor das jornadas de antanho, mas com a segurança e a comodidade que oferecem os meios de transporte do nosso tempo.

De todos os cantos do globo, utilizando os comboios, os aviões e os transatlânticos, vão deslocar-se peregrinações à Cidade Eterna, que aproveitam a viagem para visitarem a Europa, onde existem lugares santos como Fátima, Lisieux e Lourdes.

Portugal, velha nação de oito séculos, durante os quais a cruz andou abraçada à espada, vai abrir as suas fronteiras aos católicos de todo o mundo, não somente para lhes mostrar a terra sagrada de Fátima, mas para os acompanhar na visita aos templos, castelos e mosteiros, num itinerário místico através da evocadora terra de Santa Maria.

Desde o formoso Castelo de Guimarães — berço de Portugal, ao opulento Convento de Mafra; dos claustros maravilhosos do Convento de Cristo à monumental «Cidade-Museu» de Évora; da jóia gótica do Convento de Santa Maria da Batalha ao Solar da Casa de Bragança de Vila Viçosa; da Real Abadia de Santa Maria de Alcobaça ao formosíssimo Mosteiro dos Jerónimos, — evocador da era esplendorosa dos descobrimentos marítimos, — não há palmo de terra portuguesa que não tenha interesse, que não reuna encantos, que não possua curiosidades.

* * *

Até agora, há conhecimento que, durante o Ano Santo, Portugal será visitado por peregrinações da Índia, do Chile, de Cuba, do México, da Austrália, do Brasil e dos Estados Unidos da América do Norte.

Muitos dos peregrinos transportam-se a Fátima em caminho de ferro e outros aproveitam a oportunidade para visitar os lugares de vilegiatura mais recomendáveis.

Os ferroviários serão, em muitos casos, dos primeiros portugueses a tomar contacto com os nossos visitantes e por isso mesmo devem ter presente a palavra «hospitalidade», não só nos serviços a prestar, mas nas informações, na correcção, na gentileza, nas atenções, de forma a que os peregrinos levem, não só de Portugal mas dos caminhos de ferro portugueses, a melhor e mais agradável impressão.



Pintura de Leonardo da Vinci
Gravura de Morgan

CEIA DE CRISTO.

Separata do
«Boletim da C. P.»



O Professor André Navarro, Chefe de Serviço da Divisão Comercial, proferindo a sua conferência

PROBLEMAS AGRÁRIOS

Novas Rotas — Velhos Rumos

Com este tema, realizou o Professor André Navarro uma interessantíssima conferência na Sociedade de Geografia de Lisboa, que teve assistência selecta e constituiu uma lição de política económica.

Finda a conferência, a que assistiram o Ministro da Economia e os Subsecretários da Assistência e da Agricultura, ouviu o Professor André Navarro vibrantes aplausos pelo seu brilhante trabalho que, além do fino recorte literário, revelou problemas de fomento da maior oportunidade.

O «Boletim da C. P.» regista o facto com o maior prazer e, na impossibilidade de publicar na íntegra a conferência realizada, transcreve o capítulo «O oceano que nos uniu».

DE nascente para poente foram assim iluminadas as trevas. Mas foi só quando terminou a terra e começou o infinito do mar que a civilização verdadeiramente cresceu. A mística gerada

numa pequenina cidade da Judeia desabrochou, então, por todo o mundo desconhecido. A bela floração da Renascença seria o seu viço, como o sonho do Infante a sua profecia.

Como teria, na realidade, sido falho de sentido e de projecção o progresso científico e o maravilhoso desenvolvimento técnico dos séculos XVIII e XIX, se não tivesse havido povos que, providencialmente, séculos atrás, tivessem trocado o certo pelo incerto, e o conhecido da terra pelo ignoto dos mares.

Não foi também, com certeza, por acaso, que os povos da Ibéria tiveram o espírito aventureiro do fenício a caldear o seu sangue, a robustez do celta como inesgotável filão de vigor, aliados à força criadora do grego; nem lhes faltou também o realismo dos povos de Roma e o sentido arguto dos árabes.

Os séculos da ciência e da técnica, que foram os alicerces do contemporâneo, encontraram exaustos os povos peninsulares. Foi, porém, apenas retiro para o necessário

recolhimento. Já se divisa hoje o ocaso precursor dum novo porvir e este iluminará, de novo, o farol do ocidente virado ao Atlântico. Fomos nós os portadores do testemunho nessa grandiosa jornada seiscentista — os Lusíadas a sua genial narrativa.

O povo, cujos movimentos definem a posição do centro de gravidade da vida económica do mundo, já denunciou onde ele se encontra. Embora, de facto, ainda não se veja claro, o que hoje mal se divisa será amanhã, para todos, de visão fácil.

Um Novo Mundo, que se levanta na outra margem do oceano, que nos separa mas que nos une para os mesmos destinos, será o continuador do que esta velha Europa conquistou durante séculos de lutas e anseios. A sua história é a nossa própria história. Não é, pois, necessário subir, de novo, degraus já passados...

Lá no sombrio oriente espreitam, porém, ainda as mesmas selváticas hordas, ensaiando passos que já esquecemos e procurando, novamente, reduzir o homem à condição de escravo do próprio homem. A luta que será necessário travar para os conduzir ao caminho da verdade, há-de ser, no século XX, a grande cruzada a enobrecer o progresso material da nova idade. Já começaram a desfilar perante nós os primeiros mártires e heróis precursores do novo calvário.

Hoje, mercê da ciência e da técnica, os espaços e os tempos encurtaram-se por forma a permitir à humanidade viver num grande espaço com a intimidade duma pequena família. Por isso, embora os meios de destruição tenham sido acrescidos, tenhamos esperança de que o Bem acabará por dominar o Mal e de que as futuras gerações poderão, ao ler a História, considerar o período em que vivemos como um dos mais ilustrados.

Dispõe a América de tudo o que é necessário para ser o novo condutor. Ambiente industrial rico, gente de velhas famílias europeias vivendo em meios quase virgens, e apertados elos a ligá-los ao passado. Não necessita o Novo Mundo, para o incremento das suas actividades económicas, de ir bater à porta de civilizações de outros usos, costumes e credos. Encontrará bem perto,

neste velho burgo, dezenas de milhões de aspirantes ao fenómeno da capilaridade social. E não será difícil dar vida a essa multidão que trabalha no território que orla, por leste e pelo sul, a Europa da manufatura. A sobrepressão demográfica revelada nessa zona sensível, desde há muito, denuncia um estado patológico perigoso. Este, porém, poderá ser melhorado, ou mesmo anulado, quando a esses povos fôr dada possibilidade de melhor aproveitar os recursos agrários e manufactureiros. Enquanto, porém, o continente fôr comparável, quanto às condições em que se desenvolvem as actividades económicas, a uma espinhosa carapaça, a guerra continuará a ser o epílogo que fará lei, no processo evolutivo dos viventes.

A Europa do Sul e a do Leste terão, pois, de viver mais permeáveis aos ideais progressivos do ocidente, e a gente do norte e do ocidente terá de ser menos egoísta no uso dos bens do século.

Quando fôr possível generalizar a utilização de todas as fontes de energia e meios de produção, hoje monopolizados por poucos países, a toda a grande família europeia, numa interligação racional, o Velho Mundo subirá em poder de compra, dando assim à América probabilidade de viver com ele em conveniente simbiose de interesses.

Porém se, para conseguir este «desideratum», é preciso avançar sem receio, torna-se contudo necessário evitar que, inadvertidamente, se siga por caminho tortuoso de aparente progresso, mas que nos conduziria, fatalmente, aos penosos e negros tempos da escravidão.

Tem o homem de hoje, na mão, uma incógnita mágica e ela, como a lâmpada de Aladino, poderá dar-lhe toda a felicidade sonhada. Se a não souber, porém, usar pelo facto da teia do material lhe ter obscurecido a sua alta missão, poderá ser que fiquem apenas ruínas a atestar o que fomos, e, milénios decorridos, algumas lendas a dizer, em fantasiosas histórias, como teríamos sido.

Porém, confiemos no futuro, pois a lâmpada mágica está em mãos bem capazes de romper a emaranhada teia que o espírito do Mal teceu para dominar a sua presa.



A linha do Lötschberg próximo de Felsenburg

S U Í Ç A

O CAMINHO DE FERRO DO LÖTSCHBERG

P o r. A N T Ó N I O M O N T Ê S
Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade

A designação ferroviária dada à Suíça de «placa giratória da Europa», mostra a sua situação geográfica e dá ideia das vias de comunicação que ligam aquele país a outras nações da Europa. Dotada de paisagens maravilhosas, não há palmo de terra que não esteja aproveitado, não há cidade que não tenha a sua indústria, não há local onde os desportos sejam

ignorados, e como a população é ordeira e disciplinada, educada e instruída, a pequena nação, graças às virtudes exemplares do seu povo, foi subindo no conceito mundial, conquistando lugar de merecido relêvo entre os países civilizados.

À beleza, ao encanto sem par dos lagos, à graça das montanhas, ao deslumbramento das paisagens, a Suíça junta a hos-



A Ponte de Bietschtal

pitalidade e a cortesia, virtudes indispensáveis num país que, há longos anos, conhece, como nenhum outro, o segredo do turismo.

Para nada lhes faltar, a indústria hoteleira é das mais aperfeiçoadas do mundo e a rede de comunicações, que pode considerar-se assombrosa, é uma das causas da prosperidade desta nação curiosíssima. Nem a Suíça seria um grande país de turismo, se as estradas e as linhas férreas não facilitassem a deslocação dos viajantes de todo o mundo, agora favorecidos com esplêndidas carreiras aéreas regulares.

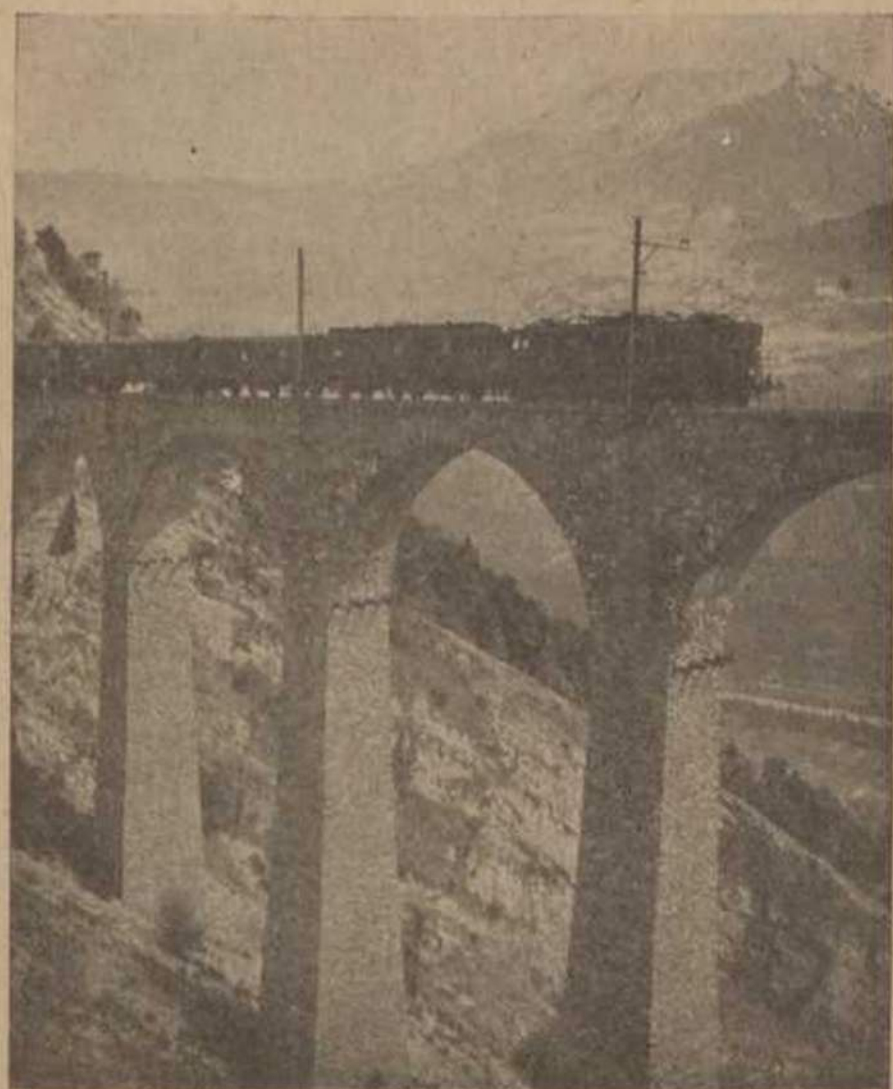
As linhas férreas da Suíça chegam às mais altas montanhas, atravessando regiões onde a técnica, durante anos e anos, andou em luta com a própria Natureza.

A linha de St. Gothard, com os seus túneis e viadutos, é um verdadeiro prodígio; o caminho de ferro do Rochers de Naye proporciona espectáculos deslumbrantes; a ascensão ao Junsfrau, com o

desenrolar constante de paisagens alpinas, constitui o maior elogio dos caminhos de ferro suíços; a linha de «Brig-Visp-Zermatt e Gornergrat» é indescritível de beleza, pasmando-se como foi possível levar tão alto um caminho de ferro. Comboios funiculares, teleféricos, ascensores, transportes dos mais variados, espalham-se por toda a Suíça, não só dos «Caminhos de Ferro Federais» mas das cento e tantas empresas privadas existentes naquele país que, repetimos, merece, como nenhum outro, a designação feliz de «placa giratória da Europa».

Uma das linhas mais curiosas da Suíça e, sem favor, uma das que possui mais difícil traçado, que vence montanhas e desfiladeiros, que cruza túneis e viadutos dos maiores do mundo, é a célebre linha férrea do Lötschberg, verdadeira linha de turismo por onde passam anualmente os milhões de viajantes que vão do norte para o sul da Europa.

A linha férrea do Lötschberg é traçada nas mais deslumbrantes montanhas da Suíça; ligando Bern a Brig, com passagem por Thun, Spiez, Frutigen, Kandersteg e Goppenstein, permite encurtar a viagem aos turistas que se destinam à Itália.

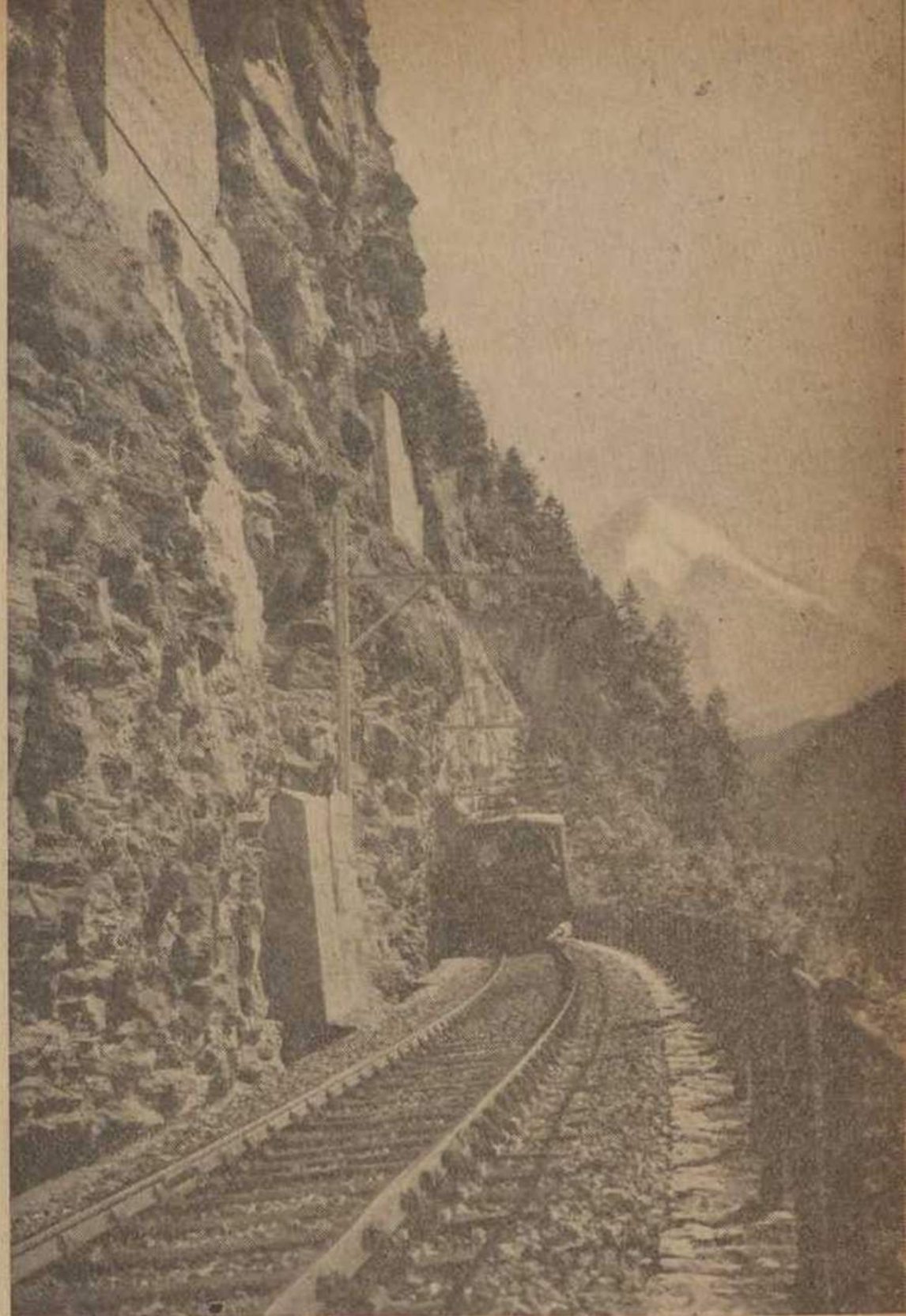


O viaduto de Zungelkinn, próximo de Nohtenas

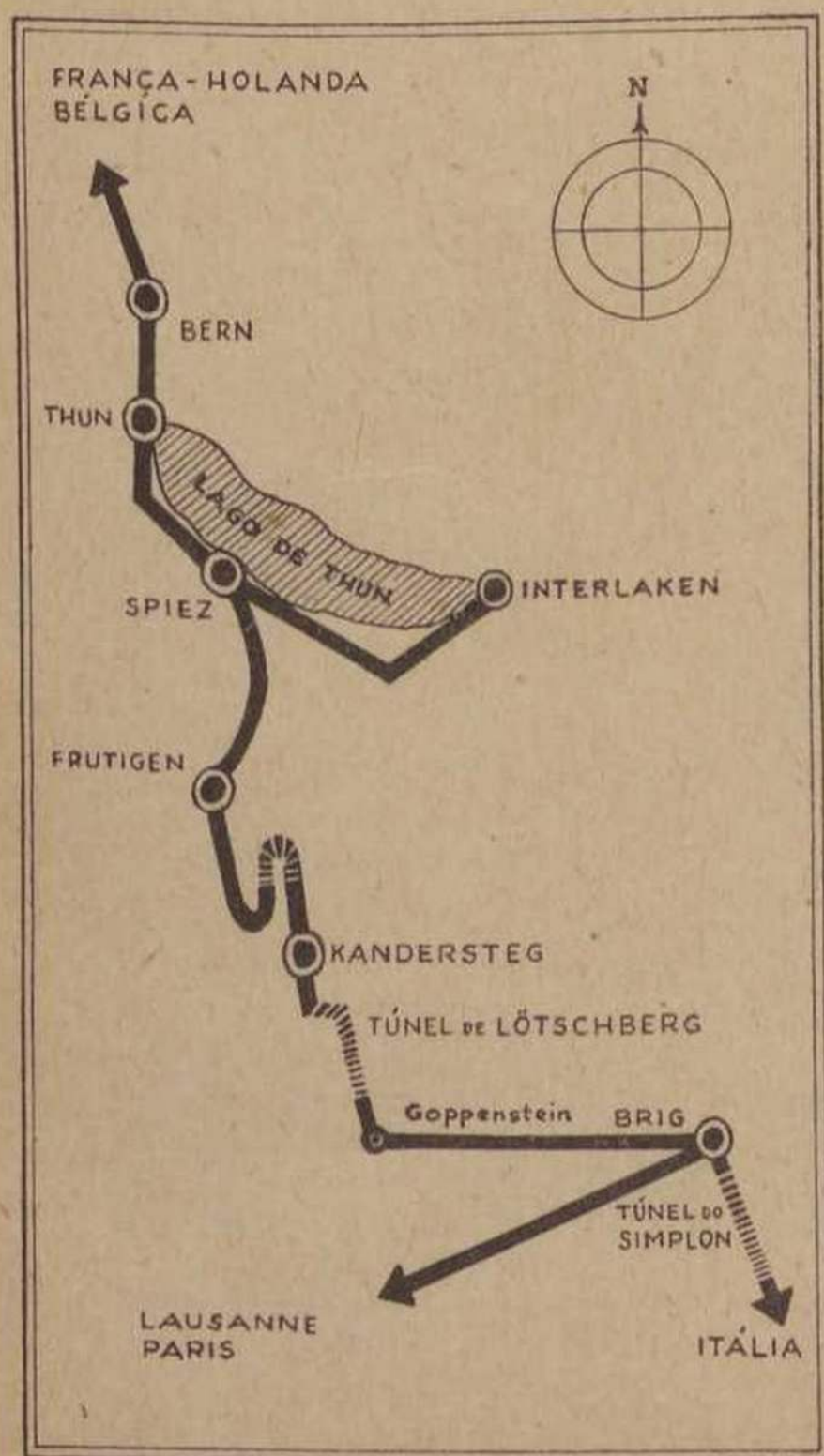
Esta linha, de difícil traçado mas de singular beleza, foi construída, em grande parte, por uma firma francesa, a quem, entre outras obras de arte, se deve o túnel do Lötschberg, com catorze quilómetros de extensão, considerado um dos maiores da Europa.

A linha do Lötschberg, de Spiez a Brig, ou seja na parte mais acidentada, compreende vinte e oito túneis, que constituem franco elogio da técnica, tão difícil foi a sua construção nas entranhas dos Alpes Berneses.

Os túneis, os viadutos, as pontes, os trabalhos de protecção contra as avalanches são realizações espantosas que emprestam encantamento àquele troço de linha. Como não chegassem as obras de arte para dar celebridade à linha do Lötschberg, a via tem curvas de extraordinário engenho, que



Uma rampa da Linha do Lötschberg



Traçado da Linha Bern-Lötschberg-Simplon

causam a admiração dos passageiros que a percorrem.

Pasma-se como foi possível a construção duma linha férrea que, em cerca de quarenta quilómetros de extensão, sóbe de seiscentos a mil e duzentos metros de altitude, torcendo-se de tal forma que, por vezes, o passageiro se sente desorientado, pois perde o sentido da orientação.

Locomotivas eléctricas com a potência de seis mil cavalos — as mais possantes da Europa — com vinte metros de comprimento e o peso de cento e quarenta toneladas, rebocam os grandes comboios internacionais, que, da Bélgica, da Holanda e da França se dirigem aos lugares de turismo mais afamados da Itália.

As paisagens que se disfrutam da linha de Lötschberg são de raro esplendor e

duma variedade inconcebível. Quem sai de Bern, encontra, minutos depois, o famoso lago de Thun, cruzado de barcos que asseguram as digressões num dos mais belos lagos suíços.

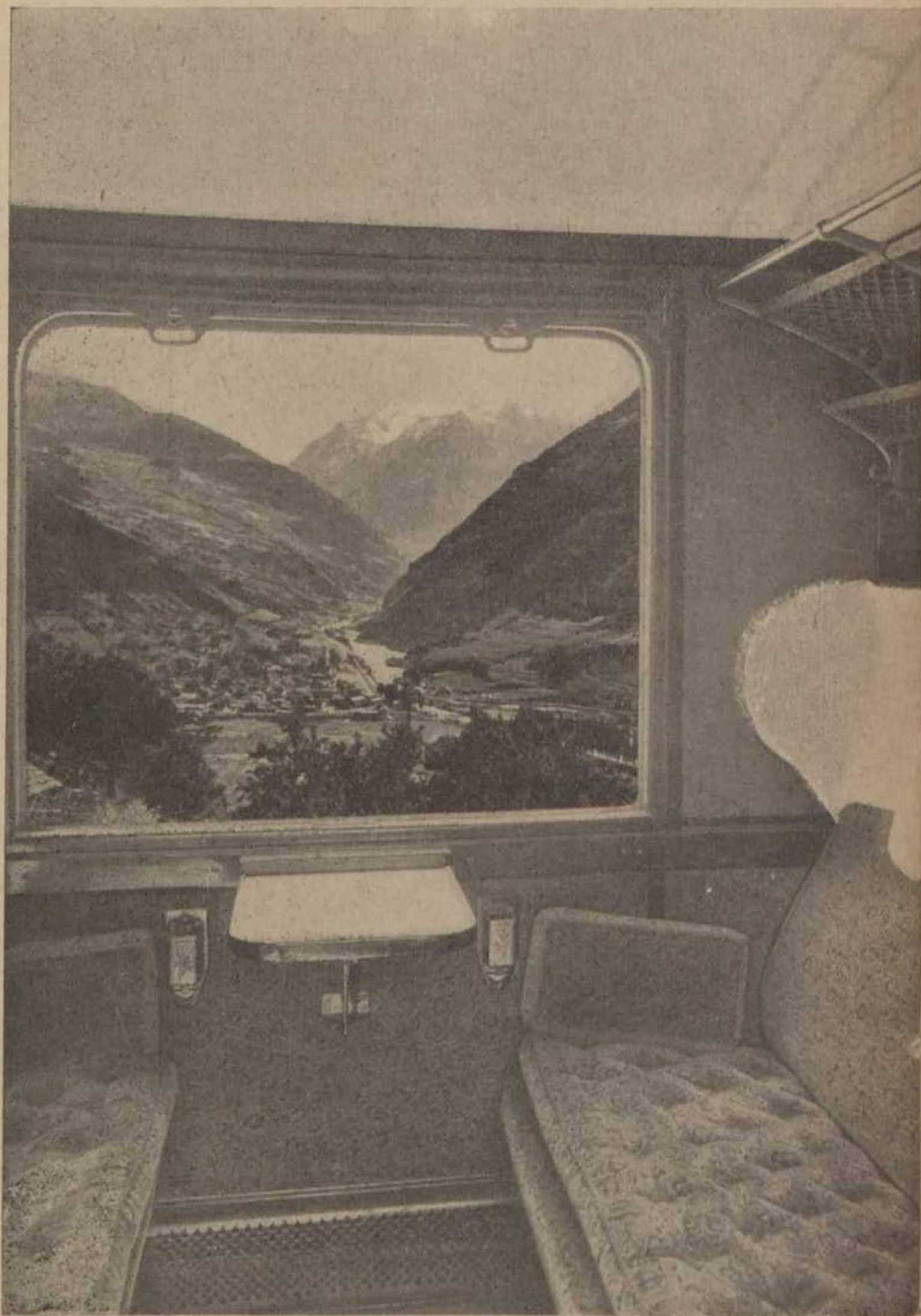
Na estação de Spiez, começa o deslumbramento. As montanhas, cobertas de neve, constituem a melhor moldura duma linha maravilhosa que, quando menos esperamos, se desenrola numa região acidentadíssima, que até à planície de Kandersteg, proporciona indescritíveis panoramas alpinos.

O comboio corre em volta das montanhas, atravessa-as constantemente e, de todos os lados, paisagens sublimes com quedas de água turbulentas, encostas verdejantes, manchas azuladas de lagos e nuvens inquietas espreguiçando-se sobre cumes nevados.

De sensação em sensação, pasma-se com o génio, a audácia, a coragem, a persistência dos construtores, que levaram a linha do Lötschberg por pontos tão caprichosos, que chegamos a supor que houve, da parte da técnica, a preocupação de proporcionar aos viajantes os mais assombrosos e surpreendentes panoramas.

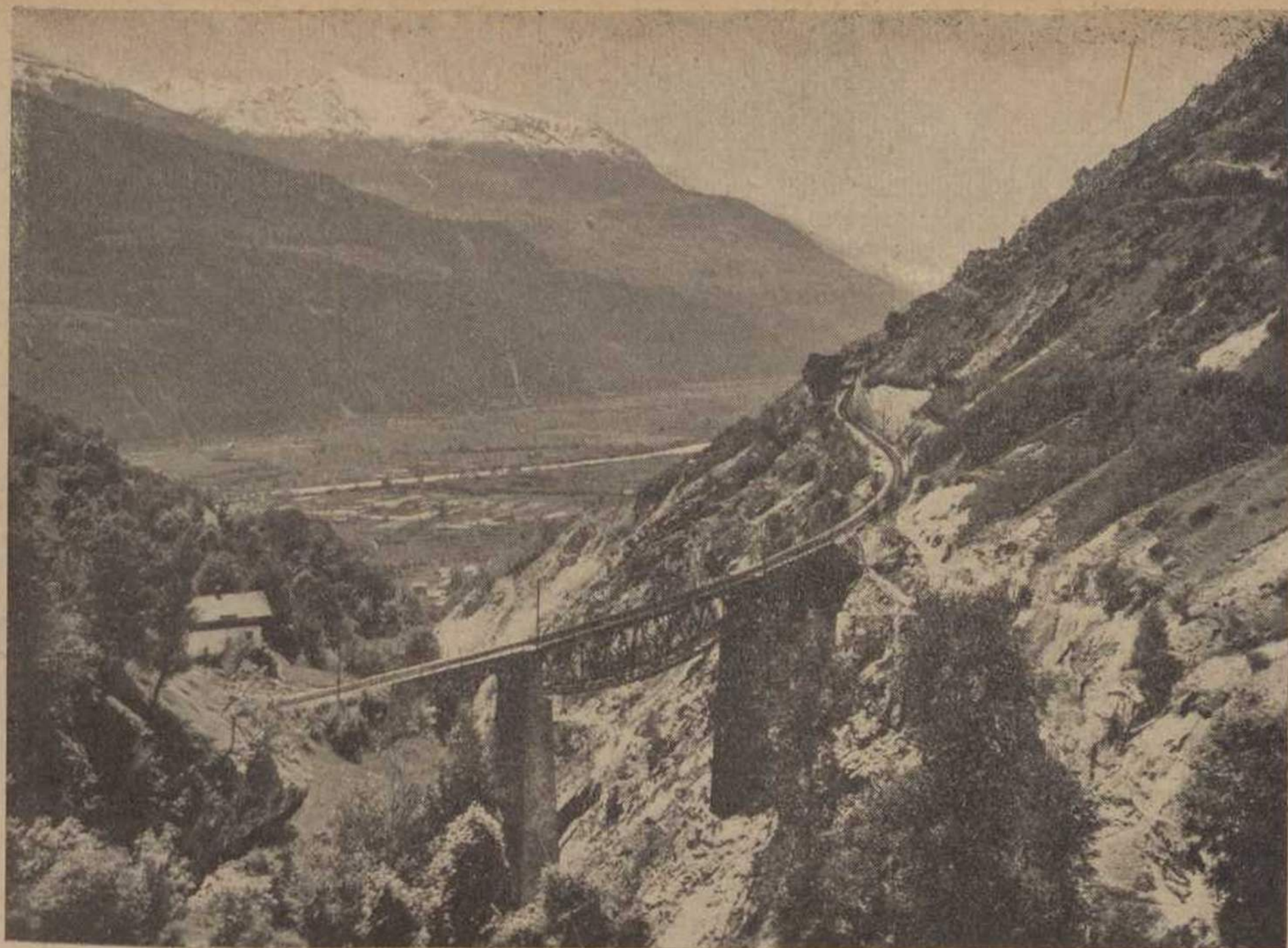
À saída do túnel de Goppenstein, uma

surpresa está preparada: — o panorama delicioso do vale do Rhône, com o rio a serpentear até ao lago Lemman.



Da carruagem avista-se o Vale do Rhône e a importante estação de Visp

A linha do Lötschberg passa por tão grandes alturas, que temos a impressão que vamos de avião, e, em baixo, ao lado do



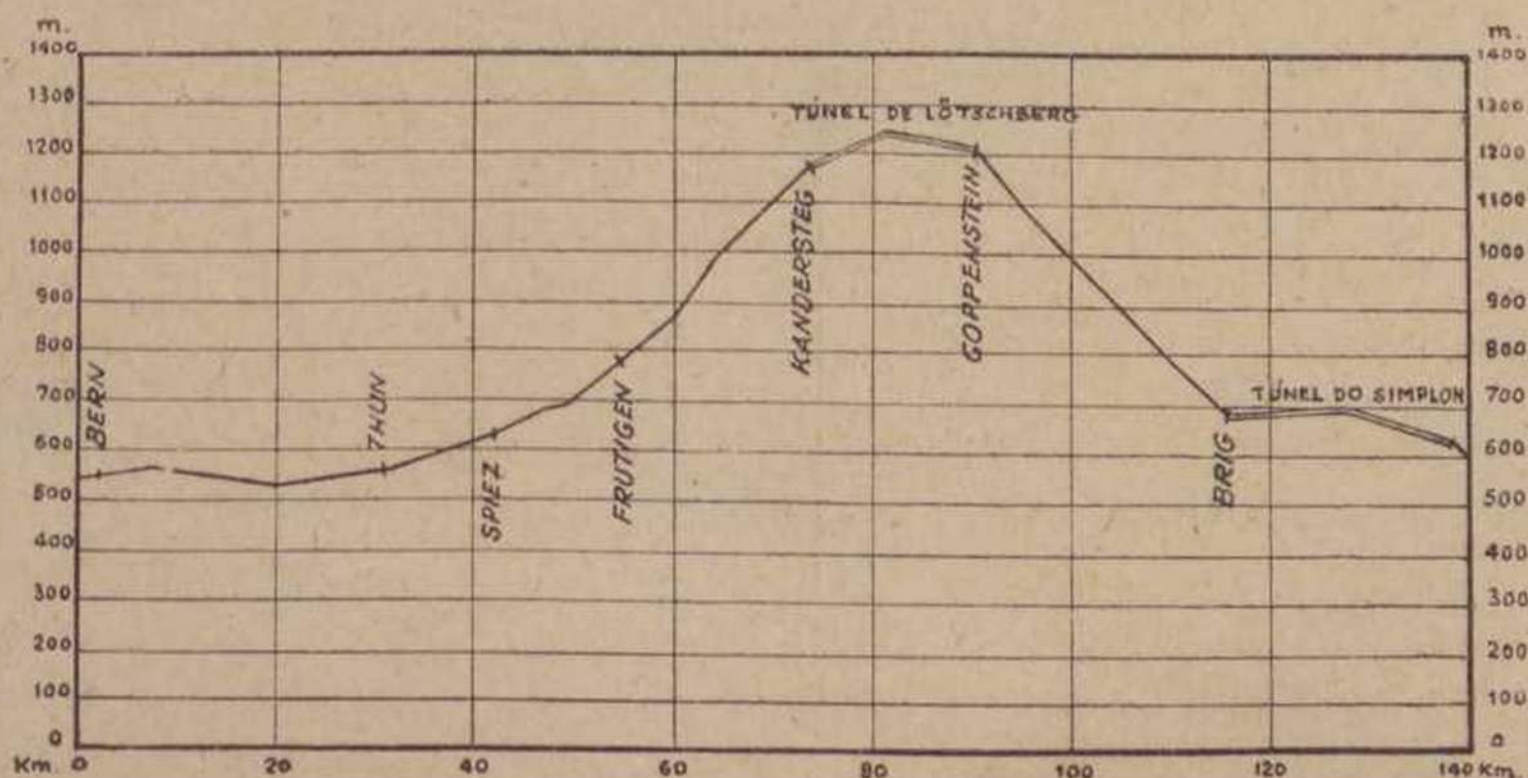
A Ponte de Baltschieder

Rhône, a linha que, saída do túnel do Simplon, leva a Sion, Martigny, Lausanne —outra linha internacional que conduz a Paris.

Faltam vinte quilómetros para chegar a Brig —a porta do Simplon— vinte minutos de surpresas constantes com castelos medievais, cabanas de pastores, aldeias serra-

nas, decoração esplêndida dum país feliz, ativo da sua independência e da magnificência das suas belezas e curiosidades.

A linha do Lötschberg é um admirável poema escrito por engenheiros distintos que, durante a longa construção, tiveram por objectivo reconciliar as duas irmãs inimigas: —a Ciência e a Beleza.



Perfil da Linha Bern-
-Lötschberg-Simplon

LÁ POR FORA...

Africa do Sul

Os caminhos de ferro da Africa do Sul vão comprar, na Escócia, 40 locomotivas eléctricas, cada uma das quais terá seis motores de quinhentos cavalos.

Estas locomotivas podem rebocar comboios de passageiros com 680 toneladas e comboios de mercadorias com carga de 1.200 toneladas, à velocidade média de 84 quilómetros à hora.

América do Norte

Foi posto a circular na América do Norte, a título experimental, um comboio provido de todas as comodidades modernas.

Além da locomotiva eléctrica, que atinge a velocidade de 150 quilómetros à hora, o novo comboio tem carruagens-camas, restaurante, escritórios, casa de banho, sala de jogos, biblioteca, salões de cinema e de música, etc.

Argentina

O governo da Argentina está a tratar da nacionalização dos caminhos de ferro daquele país, tendo já adquirido os que possuíam capitais franceses e ingleses.

A rede ferroviária da Argentina é, hoje, de 42.036 quilómetros.

Espanha

Os caminhos de ferro espanhóis, que já possuem 74 automotoras de vários modelos, vão adquirir nas fábricas «Renault», de França, mais 400 unidades, número ainda julgado insuficiente. As novas automotoras, que têm capacidade para setenta pessoas,

pesam trinta e um mil e quinhentos quilos, sendo accionados por um motor Diesel de trezentos cavalos.

Inglaterra

Durante o inverno, os caminhos de ferro ingleses vão melhorar consideravelmente, estabelecendo maior número de comboios e aumentando a velocidade. Nas principais linhas haverá mais 41 comboios nos dias da semana e 22 aos domingos, do que anteriormente.

Itália

Em Roma, realizou-se recentemente uma conferência internacional ferroviária, a que assistiram representantes da França, Bélgica, Holanda, Suíça, Austria, Alemanha, Espanha e Inglaterra, na qual se tratou dos transportes dos peregrinos que visitarem Roma, no Ano Santo de 1950.

Os caminhos de ferro italianos vão conceder reduções de 40 % aos peregrinos que forem a Roma no próximo ano, redução que atingirá 60 %, para comboios especiais.

Suíça

Durante o mês de Agosto entraram na Suíça 113.266 veículos a vapor, transportando estrangeiros, o melhor elogio dum país que tem no turismo a sua principal indústria.

* * *

Os governos português e suíço decidiram abolir o visto de entrada nos dois países, medida que muito beneficiará o intercâmbio turístico.

Serviços Ferroviários no Brasil

P o r G U E R R A M A I O
Agente Comercial

OS progressos da Estrada de Ferro Central do Brasil, a mais importante rede ferroviária brasileira — que, partindo do Rio de Janeiro, se abre em dois grandes braços, na Barra de Pirai, um para S. Paulo e outro para Belo Horizonte, capitais dos seus dois mais ricos estados — quase se limitaram, nos últimos anos, à grande estação carioca, de novo chamada de D. Pedro II, imperador por quem os brasileiros têm grande veneração.

A estação, vasta e bem concebida, tem uma torre de 25 andares, onde estão instalados os seus serviços administrativos que ocupam também os 7 pavimentos do enorme edifício. O rez-do-chão, com grande átrio central donde partem as numerosas linhas suburbanas e as de grande penetração, abre para três vastas galerias com um autêntico bairro comercial, cafés, restaurantes, mercearia, confeitaria, bar, cabeleireiro, agência bancária, caixa econômica, informações, gravataria, engraxador, tabacaria, correio, telégrafo e telefone, sapataria, farmácia, e não sei até se lojas de adelo e de brinquedos. Tudo vasto, com belas montras e onde o viajante, chegado ou a partir, encontra tudo do que tem necessidade. As bilheteiras junto à estrada das linhas suburbanas, estão dispo-

tas com as maiores comodidades para o público e para que se não perca tempo, há postigos para quem tem o dinheiro trocado para o bilhete e outros para quem espera demasia.

Quando ali estive, há poucos meses, assisti a um caso curioso que bem demonstra o apego

que os brasileiros têm às suas prerogativas. A Estrada de Ferro, na impossibilidade dos seus funcionários poderem fazer capazmente a revisão dos bilhetes, pela enorme afluência de passageiros, resolveu estabelecer a classe única nos combóios tranvias, até ali, duas classes, como em toda a rede.

Foi o fim do mundo. Protestos, ameaças, jornais inflamando o público contra a nova modalidade de tarifas — a que a Central ajuntou um pequeno aumento — comissões nomeadas, recurso para o Supremo Tribunal Administrativo, tumultos de diversa ordem, estações guardadas por grossos cordões de polícia e prognósticos de

escavar e arrasar tudo, etc.

O público no Brasil, acha bem pagar no hotel ou no restaurante 10 e 15 vezes mais do que em 1914, mas quer viajar pelo mesmo preço, e todos os aumentos de tarifas são recebidos com os mais absurdos protestos.

Os bondes, esses, então, estão a transportar os passageiros, tão barato, que chega ao



RIO DE JANEIRO — Estação de D. Pedro II

ridículo. Os percursos que em 1914 eram de 100 reis, passaram para 400, mas para isso a Companhia teve que dividir a rede em duas zonas apenas ficando a 1.^a pelos 400 reis, mas contando por três das antigas, da Carioca aos confins e Botafogo, uma coisa como do Terreiro do Paço a Algés.

Um inspector do Tráfego da Ferro-Carril, a quem expuz a minha estranheza por tão baixas tarifas, respondeu-me:—E se ao menos todos pagassem...

É voz corrente no Rio que a quarta parte dos passageiros dos bondes (ou carros eléctricos) viaja de graça. É por que eles se esquivam ao pagamento dos seus lugares? Não. Simplesmente, por que o condutor por mais activo que seja, não o pode fazer. Não há bilhetes-recibo e se os houvesse o público não pegava neles, por que os brasileiros julgando-se pessoas honestas, não vêm justificação possível nesse bocadinho de papel que nos outros países o condutor dá em troca de dinheiro recebido.

Um dia a Companhia instituiu o bilhete-recibo. Foi um protesto geral e ninguém pegou neles, tendo o condutor que deitá-los fora à medida que os arrancava do caderno. Depois apelou para a filantropia — por cada milhar de recibos apresentados as instituições de caridade recebiam um tanto. Tempo perdido. Os asilos que haviam mandado fazer umas caixas para que os passageiros ali deitassem os bilhetes no terminus da viagem, ficaram com elas vazias. Tendo falhado a simpática iniciativa, estabeleceu-se uma percentagem, espécie de bonus a favor dos passageiros, cada 100 bilhetes apresentados, tantas viagens gratuitas. Novo insucesso. A companhia voltou ao «relógio», com que havia iniciado a sua exploração. A cada passagem recebida o condutor puxa a correia que faz soar uma campainha, e que o «relógio» regista, com os números aparentes dos lugares pagos diante do público.

Mas os carros andam sempre mais que lotados, como lá se diz, e como são todos abertos, o condutor anda no estribo, agarrado aos balaustres, em difícil equilíbrio fazendo a cobrança, e entre uma massa de passageiros igualmente pendurados, deixando a perder de vistas os nossos «eléctricos» do Estádio em dia de desafio, ou do Campo Pequeno em tarde de touros. O condutor não reclama o

pagamento dos lugares. Limita-se a bater com os níqueis na palma da mão, se pagam, bem vai, se não pagam, vai adiante. Jamais vi o funcionário invectivar alguém por falta de pagamento, nem mandar descer o passageiro e muito menos chamar a polícia para o obrigar a pagar.

E, se bem que isto pareça inverosímil, posso afirmar que assisti a um caso de alta galantaria. Uma mocinha, de 15 anos, disse ao condutor, depois de folhear o seu saco, que se havia esquecido em casa do porte moedas... O homem respondeu amavelmente e com a maior cortezia:

—Deixe lá, paga para outra vez. E foi adiante, sem esperar pelo sorriso a que tinha direito.

Os auto-carros, numerosos e confortáveis, têm igualmente tarifas modestíssimas. Oitenta centavos (um escudo) por um trajecto como dos Restauradores ao Campo Grande. Aqui a forma de pagamento é também curiosa. O condutor limita-se a trocar o dinheiro aos passageiros, os quais deitam as moedas à saída numa caixa de vidro, sobre os olhos atentos do motorista. Atento é um modo de dizer, pois fá-lo muitas vezes com um olhar distraído, sobretudo quando na rua alguma coisa, mais interessante, chama a sua atenção.

Os motoristas o que não são é sempre amáveis. Farto de esperar que um deles se resolvesse a partir, perguntei-lhe se ainda demorava muito. Resposta pronta e desabrida:—Não amola, se você está com pressa, vá a pé. Foi o que eu fiz, apeando-me e subindo para um bonde que passava.

Mas se os caminhos de ferro brasileiros, quase limitaram o seu progresso à estação monumental do Rio de Janeiro, estão melhorando os seus serviços, não só nos tranvias mas igualmente nos combóios de longo curso. Assim havia, há 20 anos, dois comboios expressos do Rio para S. Paulo por dia, agora há quatro e um deles o «Cruzeiro do Sul» é quase todos os dias desdobrado. Até há pouco os combóios expressos gastavam para vencer os 499 quilómetros que separam as duas cidades, 14 e quinze horas, agora fazem-no em pouco mais de dez, graças às novas máquinas eléctricas americanas, iguais às nossas.

Os preços, como de resto em todos os transportes do Brasil, são modestos, do Rio a

S. Paulo, 95 cruzeiros em 2.^a classe e 175 em 1.^a a que há que juntar 61 para a cama. As carruagens-Leitos se não têm o luxo das da Europa, são bastante confortáveis. Têm 9 compartimentos, ou 18 lugares, e viaja-se nelas com bastante comodidade.

Diz-se no Rio que a Central foi obrigada a melhorar os seus serviços de longo curso devido à concorrência que lhe estavam fazendo os aviões, os quais vão do Rio de Janeiro à capital paulista, numa hora e 40 minutos, mas cujas passagens custam 320 cruzeiros, mais 102 que no comboio, cama compreendida, mas o que é certo é que as melhorias ferroviárias oferecidas chamaram ao caminho de ferro um público numeroso, que havia desaparecido.

Os serviços suburbanos também foram consideravelmente melhorados para as locali-

dades próximas. Engenho Novo, Cascadura e além, pelo estabelecimento de numerosos comboios directos, os quais tiraram grande parte do tráfego aos auto-carros, apesar destes servirem mais de perto as localidades. O material é magnífico, rigorosamente igual àquele que os Caminhos de Ferro Portugueses mandaram vir para os seus combóios tranvias.

Para terminar devo ainda revelar uma curiosidade da Central do Brasil. Como a estação do Rio de Janeiro se chama D. Pedro II e a de São Paulo, Roosevelt, os cartazes-horários e as placas indicativas suprimiram o nome das duas cidades, para ficarem só os das estações; e a inovação vai pegando porque os passageiros pedem o bilhete não para o Rio de Janeiro ou São Paulo, mas para D. Pedro II ou Roosevelt, segundo o caso.



CONSELHOS AOS OPERÁRIOS

Um degrau que falta... e é queda certa.
Antes de se servir de uma escada, veja
se ela está em condições.

CARTAS AO EDITOR

O «Boletim da C. P.» inicia hoje esta secção. E inicia-a em boa hora com a publicação da carta que segue, assinada pelo Chefe de Serviço reformado, João Valério Moreira dos Santos, assinante da nossa revista desde a sua fundação.

Ao publicarmos a carta que nos enviou, com a fotografia que reproduzimos, saudamos o seu autor que, espontaneamente, nos forneceu alguns pormenores curiosos sobre a inauguração da linha do Tua a Mirandela.

O nome do antigo Chefe dos Serviços Gerais da Divisão de Exploração dispensa adjectivos, pois trata-se dum funcionário distinto que serviu a Companhia durante 37 anos.

Lisboa, 24 de Outubro de 1949

... Sr. Editor do «Boletim da C. P.»

No «Boletim da C. P.» n.º 244, de 1 do corrente vem inserto um artigo com a epigrafe: «A inauguração da linha do Tua a Mirandela».

Recorda-se nele uma página de história ferroviária, e testemunha-se ao sr. Álvaro Augusto da Fonseca, ao tempo factor de 3.ª classe, o reconhecimento devido pelas notas que teve a gentileza de enviar ao «Boletim».

Congratulo-me sinceramente por me ser dado saber que é o único sobrevivente dos ferroviários que, em 29 de Setembro de 1887, ou seja há 62 anos, assistiu à inauguração oficial da linha férrea de Foz-Tua a Mirandela, como então se denominava, constituindo o primeiro troço construído e explorado pela «Companhia Nacional de Caminhos de Ferro».

E congratulo-me ainda mais por verificar que o «Boletim» julgara justo recordar os nomes dos primeiros ferroviários (*) daquela linha, que conheci muito bem, entre os quais o meu saudoso pai — João Valério dos Santos, Chefe de Tracção e Oficinas — que anteriormente fora ferroviário dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, do Larmanjat, da Beira Alta e do Minho e Douro.

Venho, pois, agradecer penhoradamente à Direcção do «Boletim» e, por seu intermédio, ao autor das notas, sr. Álvaro Augusto da Fonseca, a satisfação que me proporcionaram com a referência publicada, a qual fez vibrar, íntima e carinhosamente, a sensibilidade do meu amor filial.

Seja-me permitido acrescentar que, tendo naquela data memorável apenas nove anos e meio de

idade, não poderia ainda ser ferroviário, mas, de facto, também assisti, pessoalmente, à inauguração, em Mirandela, da linha de que se trata.

Um tanto vivaz de temperamento, não deixei de me impressionar, sob vários aspectos, com a alegria comunicativa de tanta gente, de todas as classes sociais, que foi a Mirandela ver e admirar o caminho de ferro e as festas oficiais com que se celebrou aquele acontecimento progressivo da região; e por isso posso confirmar o que se escreveu no «Boletim», a respeito do jubiloso dia 29 de Setembro de 1887 para os beneficiados e bons trasmontanos em geral.

O nome da comitiva do comboio inaugural era o de «Trás-os-Montes», precisamente o nome da província, de harmonia com a antiga divisão administrativa.

Junto fotografia recente da máquina-locomotiva



A locomotiva do comboio inaugural da Linha do Tua a Mirandela, da Companhia Nacional

que tinha o n.º 1 e que, decorridos anos, passou a n.º 11, sem alteração das suas características, por se ter modificado a numeração quando, em 1905/1906, a C. N. adquiriu mais locomotivas para o serviço ampliado até Bragança. A indicação de recente reporta-se a data pouco anterior à incorporação na C. P. (1 de Janeiro de 1947).

Apresentando-lhe os meus cumprimentos, sou com a maior consideração

De V. Ex.ª

M.to At.º V.or e colega Obg.do
João Valério Moreira dos Santos
Chefe de Serviço reformado da C. P.,
e assinante do «Boletim» desde a sua fundação

(*) Naquela época, na região nortenha, o povo anónimo, rude mas francamente são, designava-os por «carrilanos».

A evolução do relógio

Por PEDRO CARVALHO COSTA

Empregado Principal da Divisão de Via e Obras

DESDE a mais alta antiguidade que o homem sentiu a necessidade de saber medir o tempo. Quando, há cerca de 3.500 anos, os pastores da Assíria e da Caldêa tomavam a altura do Sol, outra coisa não faziam do que calcular o tempo decorrido desde o nascimento ou acaso deste astro.

Encontramos na história de todos os povos antigos, com uma civilização já organizada, a preocupação de dominar o tempo e daí a origem dos vários templos erguidos em honra do Sol, — que correspondiam aos observatórios de hoje —, onde os sábios da época lhe estudavam os movimentos aparentes, estabeleciam calendários e lhe prestavam culto, como deus criador da vida e do mundo.

Mas foi aos babilónios, grande povo civilizador e civilizado, que coube a glória de inventar o primeiro instrumento para medir o tempo e a de estabelecer a primeira divisão regular do dia, da qual provém a que ainda hoje usamos.

Essa invenção, que data de há 30 séculos, consistia, no geral, num elevado obelisco de granito, cuja sombra projectada, maior ou menor, indicava o avanço do dia, tal como ainda hoje fazem os nossos aldeões cravando uma vara no chão.

Posteriormente, o sistema foi aperfeiçoado, divi-

dindo-se o comprimento máximo da sombra em 12 partes iguais, cada uma das quais se chamou «Kasbu».

Cerca do Século II antes de Cristo, os babilónios dividiram as 12 Kasbu ao meio, resultando as 24 horas que ainda hoje usamos.

Pelo ano de 150 A. C. o sistema babilónico

foi introduzido, por Hipparco, entre os gregos e por estes difundido na Europa.

Ptolomeu, imperador egípcio de origem helénica, vulgarizou o sistema no Egito.

Napoleão, quando da sua campanha neste país, fez transportar a Paris a Coluna existente na praça Vendôme, que outra coisa não é do que um desses obeliscos, tendo esculpido em volta, em signos hieroglifos, além das marcações das horas, a história dos Faraós.

Na China ainda hoje se usam destes obeliscos para avaliar a altura solistial e daí deduzir o avanço das estações.

Conservam-se ainda vários exemplares destes simples aparelhos, de diversas dimensões e materiais, sendo de citar um existente no Museu de Chateau-Neuf, constituído por uma coluna de marfim, tendo esculpidos os espaços relativos às horas, que são marcadas pela sombra projectada por um pe-



O célebre relógio da torre de Geneve

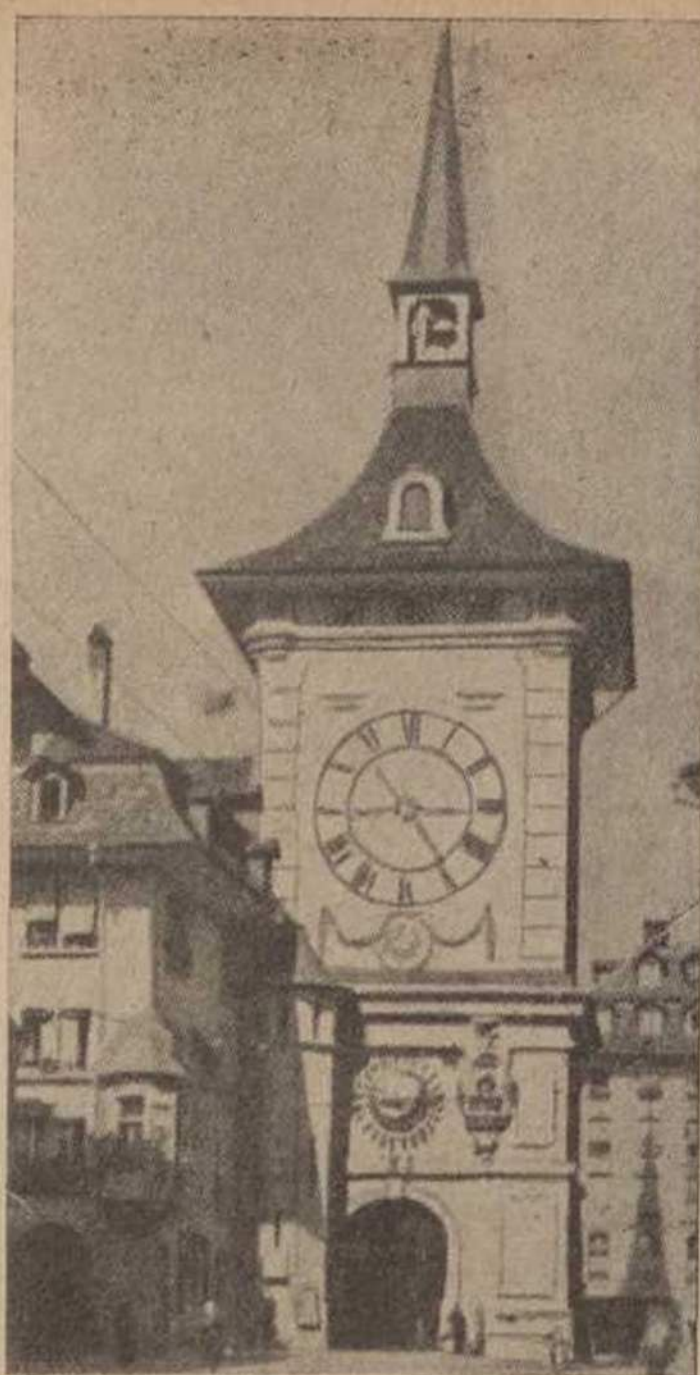
queno ponteiro colocado no alto dela.

De aperfeiçoamento em aperfeiçoamento, chegou-se ao relógio de sol, que todos conhecem, no qual um ponteiro fixo projecta a sua sombra sobre um plano onde está desenhada uma circunferência dividida em 24 sectores de 15° (360°).

Quando a Alemanha era ainda um aglomerado de estados independentes, foi construído para o rei de um deles, — o do Hanover —, que era cego, um destes relógios conjugado com um pequeno canhão e uma lente poderosa. Quando o Sol atingia o zénith, os seus raios, passando através de lente, faziam deflagrar a pólvora contida no canhão, avisando assim o rei cego de que era meio dia.

Fizeram época estes relógios de canhão, dos quais, ainda há pouco, funcionava um nos terraços do Palácio da Pena, em Sintra.

Está ainda na lembrança de muitos de nós a saudosa Lisboa de há 40 anos, quando as donas de casa se postavam à janela, ao meio-



O relógio de Berne é uma das atracções da capital da Suíça

-dia, para acertarem as velhas pêndulas góticas ou Henrique II, pela queda da célebre «Bola do Arsenal», relógio funcionando por sistema idêntico aos de canhão.

São outros os tempos de hoje, e agora acertamos os nossos reló-

gios braceletes pela hora da Emissora, transmitida elèctricamente dum esplêndido cronómetro vertical de pêndulo do Observatório D. Luís.

Mas o relógio de Sol tornava-se inútil quando este não resplandecia e o engenho do homem procurou remover este inconveniente.

Aparece então a clépsidra ou relógio de água, instrumento simples, constituído por dois vasos cônicos, aderentes pelo vértice, sendo o superior cheio de água, que passando gota a gota pelo pequeno orifício praticado na ligação dos vértices, vai elevando o nível no vaso inferior, marcando assim a marcha das horas numa escala.

Posteriormente, nalguns destes aparelhos a água era substituída por

areia finíssima, tomando, então, o nome de ampulheta (ampolline).

Algumas clépsidras funcionavam conjuntamente com um quadrante solar, permitindo assim não só medir o tempo, como também conhecer-se o movimento da terra.

No entanto, a medição rigorosa do tempo só foi possível com o relógio mecânico e a construção deste só pôde realizar-se depois de inventada a roda dentada.

É antiquíssima a invenção desta roda, pois já Ctesibio de Alexandria, que viveu em 140 A. C., a empregou no seu relógio de água, que não deve confundir-se com a



Relógio de pêndula Luís XIV



Relógio de pêndula Luís XV

clépsidra, pois era uma verdadeira máquina hidráulica.

Crê-se também que a esfera móvel de Aristóteles era construída com rodas dentadas; no entanto, não se sabe verdadeiramente quem foi o seu inventor.

A invenção do relógio mecânico, à base de rodas dentadas, reguladas por um balancim cujas oscilações alternadas são produzidas por um escapamento e cuja força motriz foi primitivamente um pêso, é atribuída geralmente a Gerberto, frade francês do convento beneditino de S. Geraldo de Aurillac, mais tarde Bispo de Reims, e, finalmente, Papa sob o nome de Silvestre II, falecido em 1003 e que, segundo a tradição, construiu, por suas próprias mãos, o primeiro relógio deste sistema.

No entanto, os italianos reivindicam para si esta glória, baseando-se numa lápide conservada na Catedral de Verona, segundo a qual o primeiro relógio movido a pesos foi construído naquela cidade, na primeira metade do século IX, pelo Arcediago daquela Catedral.

Se nos ativermos às datas em que cada um destes construtores viveu e ao incontestável testemunho da lápide citada, parece que, na verdade, Gerberto, já em Roma feito Papa, se limitou, com o seu gosto pela mecânica, a aperfeiçoar o invento do Arcediago veronez, introduzindo-lhe o



O relógio da Câmara Municipal de Lausanne

que em relojoaria se chama «sonnerie» e que poderemos traduzir, embora mal, por «o bater das horas».

Estes relógios constituíram a maravilha de todos os povos da Idade Média.

Todas as cidades ambicionavam possuir o seu relógio público e muitas personalidades da época se dedicaram ou promoveram o aperfeiçoamento destas máquinas, citando-se, entre outros, o grande imperador Carlos V, durante as suas horas de ócio no convento de S. Justo, após a abdicação.

Assim, em 1309, é colocado um relógio deste sistema na Catedral de St.^o Eustáquio de Milão, e, em 1335, um outro na torre de S. Gotardo da mesma cidade e ainda um terceiro, em 1443, na Catedral de Modena,

construído por Giovanni de Organi, Modenense, que já construira o primeiro relógio público de Génova, no ano de 1354.

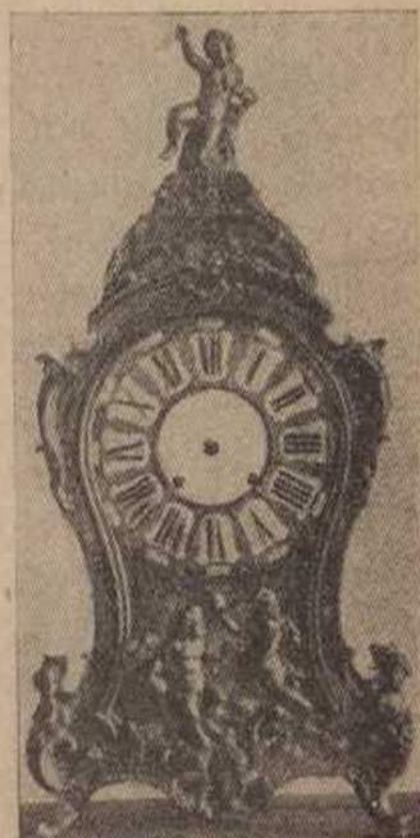
Em Inglaterra sobressai o nome do Padre Wallingford, abade do Mosteiro de St.^o Albano, que, em 1325, construiu um destes relógios que, por ordem do governo, foi colocado na célebre Torre de Londres.

Desta época ficou famoso um relógio composto de cerca de 200 peças, construído em 1364 por Giovanni Dondi, de Pádua, que lhe deu o nome de «Astrário» e foi colocado em Pavia, na biblioteca do castelo do conde Galeazzo Visconti, um dos mais brilhantes espíritos da Renascença italiana.

Esta máquina, além das horas, assinalava



Relógio em ferro cinzelado, Século XV



Relógio de pêndula

o curso do sol, da lua e dos planetas em torno da Terra, que, segundo então se cria, era fixa e constituía o centro do sistema planetário.

Pelos fins deste século XIV e durante o século XV, teem voga construções deste género, que se denominam Jacquemarts, do nome dum dos seus construtores Jacques de Maille ou Jacques Marck.

Pela abundância e movimento das figuras accionadas, pelo maquinismo do relógio, ficaram célebres os de Cambray, Lunden, Lubeck, Compiègne, Avinhão, Veneza, Fontainebleau (Francisco I.^o), Clermont e o de Berne, que, construido por Gaspar Brunner, ainda hoje é o orgulho da população da cidade, que enche a praça para assistir à comédia desempenhada pelas suas figuras, ao bater as horas.

Não queremos deixar de citar o relógio astronómico da Catedral de Strasburgo, cuja fama perdura até aos nossos dias.

Cerca dos fins do Sec. XV já se construíam relógios de balancim, que marcavam segundos e eram destinados a observações astronómicas.

Data também desta época a fabricação de relógios portáteis e é então que a Arte aproveita a oportunidade para entrar no campo da relojoaria.

A arte do relojoeiro associa-se a arte do fundidor de metais nobres, do gravador, do entalhador, do cinzeiador e do esmaltador, e do trabalho conjunto destes artistas resultaram verdadeiras obras primas que atingiram o seu apogeu no Sec. XVI.

Aparecem então os belos relógios de parede, de mísula e de chaminé, com caixas de bronze, prata e até de ouro, ao gosto da Renascença, com belas colunatas e cariátides, finamente esculpidas e com ricos adornos gravados e damasquinados, ostentando, por vezes, cúpulas com campanilhas ou figuras movimentadas pelo maquinismo do relógio.

Ainda no Século XV, a par das construções citadas de origem italiana, francesa e alemã (Floresta Negra), aparece em França um matemático e mecânico, Grollier de Serviere, que, deixando a carreira das armas, se dedica á relojoaria e inventa engenhosos relógios baseados na elasticidade duma mola, no peso duma esfera, na queda água, etc..

Apenas por curiosidade citaremos, de entre outros relógios deste inventor, um constituído

por uma caixa cilíndrica, com um ponteiro vertical girando em torno dum eixo fixo no centro do cilindro, o qual, rodando sobre um plano inclinado, cujo rebordo estava dividido em horas, ia marcando o tempo. A inclinação do plano e o peso da caixa estavam calculados de forma que esta fizesse o seu percurso completo em 24 horas.

Galileo Galilei, um dos génios portentosos do renascimento italiano, simultaneamente físico, matemático e astrónomo, estando, num dia de 1583, na Catedral de Pisa, reparou casualmente no movimento balanceado duma lâmpada suspensa e descobre o isocronismo da oscilação do pêndulo, lei física que seria aplicada à regularização do movimento do relógio.

Em 1657, Christiano Huyghiens, astrólogo e matemático holandês, aplica este princípio à relojoaria e, substituindo o balancim pelo pêndulo, apresenta ao seu governo um trabalho perfeito neste género, o qual é adoptado por quase todos os relojoeiros da Europa.

Em Inglaterra torna-se célebre o construtor Thomaz Tompion (1639-1713), cujos relógios sempre foram famosos pela precisão e esmerado acabamento e são hoje apreciados e disputadíssimos pelos coleccionadores.

Na França, sob Luís XIV, a caixa começa a tomar formas majestosas. É a época dos chamados relógios «Boulle» que — deve esclarecer-se — embora não sendo relojoeiro, foi o criador do sumptuoso mobiliário deste reinado e o inspirador das ricas caixas de relógios adornadas a folhas de acanto, de festões, de incrustações de madre-pérولا e de metais nobres.

Destacam-se nesta época como grandes artistas relojoeiros Somer, Le Brun e Oppenard.

Com Luís XV refina a arte da relojoaria francesa, dedicando-lhe os cinzeladores todas as suas faculdades, do que resulta que as caixas desta época sejam verdadeiras peças de museu, muito estimadas pelos apreciadores de arte.

Foram destacados artistas cinzeladores, douradores e esmaltadores Bernard, Jacques e Filipe Caffieri, Dupleissis, Gallien, Gobert, Osmond, Prieur, St. Germain, Thomier e Gauthière.

Sob Luís XVI requinta-se ainda mais a arte da construção de pêndulos, distinguindo-se dois géneros: um em que a ornamentação é baseada na mitologia, com aplicação de

deuses, ninfas, cupidos, etc., e outros ornamentados com mármore de cores e alabastros, adornados com bronzes fundidos e dourados.

Boisot, Clodion, Houdont, Falconet, de La Rue, foram os mais famosos e esmerados construtores desta época.

Sobressaem também, por esta altura, os pêndulos, cuja ornamentação é constituída por flores e por figurinhas de porcelana de Saxe e de Sèvres e ainda os decorados com majólicas de Delft, Rouen e Strasbourg, sendo hoje, uns e outros, e embora os segundos menos, valiosíssimos.

Fenece com a Revolução Francesa a beleza das pêndulas; os fabricantes conservam o estilo Luís XVI, mas não o gosto artístico.

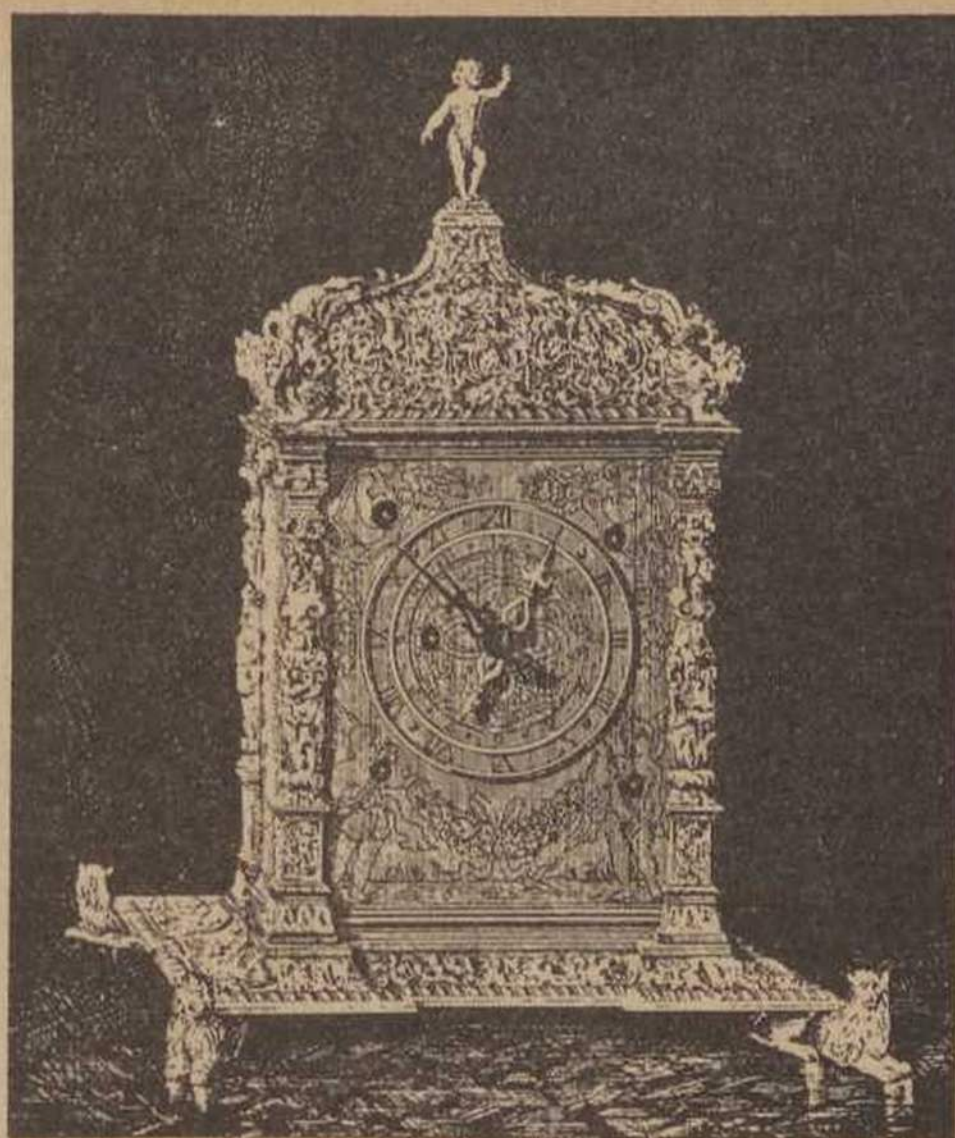
O Império, com os seus motivos gregos, romanos e egípcios, fez reviver um pouco esta arte, já em declínio.

Com a Restauração, em que aparecem algumas pêndulas de mau gosto, cessa, praticamente, de existir a pêndula preciosa, durante tantos anos elevada a obra de arte.

Pelos fins do século XVI e princípios do XVII, alguns relojoeiros franceses foram contrangidos, por convicções religiosas, a emigrar para a Suíça, onde foram acolhidos e privilegiados pelo tolerante governo daquele país, iniciando-se, assim, em Genebra, a arte do relógio com o carácter de indústria.

De Genebra, 1601, onde foi datado o primeiro estatuto da corporação dos relojoeiros suíços, a indústria expandiu-se para outras localidades, destacando-se Neuchâtel e Chaux-de-Fonds.

No final do século XVII



Relógio de mesa em bronze dourado, Século XVI

(1674) o prodigioso Huyghiens, já citado, apresenta nova invenção: a mola espiral.

Esta mola, — a chamada corda —, consiste numa frágil mas rija mola de aço temperado, que é enrolada dentro dum tambor e que, tendo a desenrolar-se, constitui a força motriz do maquinismo do relógio.

Esta invenção abriu um novo caminho à relojoaria, pois que a mola com o seu tambor, podendo conter-se num espaço reduzido, conduziu à construção do relógio de bolso de propor-

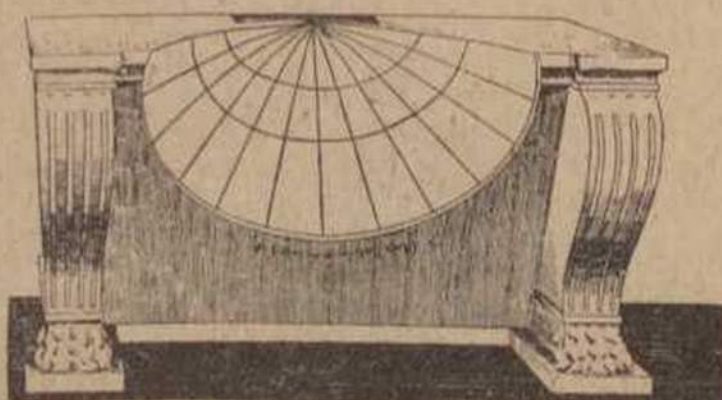
ções mínimas, pois desde o século XV, data em que apareceram, até então, os relógios de bolso chamados «ovos de Nuremberg», inventados por Pedro Hels, daquela cidade, como a sua denominação indica, eram pesados e volumosos objectos que só a vastidão das algibeiras do trajo da época, podia comportar.

Iniciava-se, pois, a época do relógio de bolso.

Os relojoeiros franceses e suíços — de origem francesa, como vimos — lançam-se à porfia no fabrico e aperfeiçoamento destes relógios que são hoje apreciadíssimos pelos coleccionadores.

Havia-os com as caixas mais variadas, destacando-se, como de maior apreço, os de forma de caveira e de tulipa, os de caixa redonda e facetada em cristal de rocha e os de caixa em forma de cruz latina e grega do mesmo material, etc., etc..

Em vários museus (Louvre, Victoria & Albert, British Museum, Metropolitano de New-York, Estocolmo, etc.) se podem admirar soberbos exemplares destes relógios cuja construção mais



Quadrante solar Sírio

aprimorada, quanto a caixas, vai do primeiro quartel do Século XVII até ao fim do Século XVIII, destacando-se como seus construtores Martin e João Doboule, Jacques Sermand, João Rousseau, bisavô do filósofo, etc.

Na Itália destacam-se os relógios do veneziano Mondino de Cremona, os da fábrica de instrumentos de precisão de Pesaro (Séc. XV e XVI) e na primeira metade do Século XVII, os construídos pela família Baroci.

No Século XVIII, Fatio de Duillier (1704), relojoeiro genebrino estabelecido em Londres, inventa o processo de furar os rubis, processo que permitindo evitar os desgastes dos eixos e os efeitos da fricção, contribuiu consideravelmente para a regularidade da marcha dos relógios, permitindo o fabrico de cronómetros de precisão.

Mas este processo de fabricação foi mantido em segredo pelos relojoeiros ingleses e só foi divulgado na Europa continental quase um século depois quando Ferdinand Berthoud, de regresso de Londres onde estudara o processo de fabricação dos cronómetros, construiu, em 1767, os dois primeiros destes aparelhos para a Armada Francesa, recebendo o título de relojoeiro da Marinha e de Sua Majestade.

Em 1775, Lépine, inventa o processo de construção em pontes, permitindo fabricarem-se relógios de muito pouca espessura.

E assim, de melhoria em melhoria, se chega à época actual, em que todas as peças que compõem um relógio, atingem o mais alto grau de perfeição, mercê da invenção de instrumentos e ferramentas de precisão, perfeição à qual pouco mais se poderá acrescentar.

A título de curiosidade, damos a descrição dum relógio de bolso, cuja construção foi encomendada, pouco antes da guerra, a uma casa de Genebra, orçado em 15 contos.

1.^a — Dois pequenos quadrantes, independen-

tes, que darão a hora em 2 países diferentes;

2.^a — Uma repetição em minutos. Carregando uma mola lateral, o relógio bate horas, quartos e minutos;

3.^a — Um carrilhão; quando o ponteiro dos minutos passa sobre a hora e seus quartos, o carrilhão o indicará;

4.^a — Um despertador;

5.^a — Um ponteiro cronográfico, que dará 1/5 de segundo, sobre o grande quadrante das horas;

6.^a — Um outro ponteiro cronográfico, de marcha contínua, independente do primeiro;

6.^a — Um outro ponteiro cronográfico, de marcha contínua, independente do primeiro;

7.^a — Um totalizador de segundos sincronizado com o ponteiro cronográfico;

8.^a — Um ponteiro de segundos, fulminante, que assinala, por saltos, o 1/5 de segundo, dando a volta a um quadrante dum minuto;

9.^a — Um quadrante que indica, mercê dum eixo, em qualquer dia, a diferença entre o tempo médio e o tempo real para um meridiano;

10.^a — Um termómetro metálico;

11.^a — Um calendário perpétuo, composto de 3 quadrantes e outros tantos ponteiros indicando o ano, o mês e o dia da semana, sem necessidade de correcções, nem mesmo para os anos bissextos;

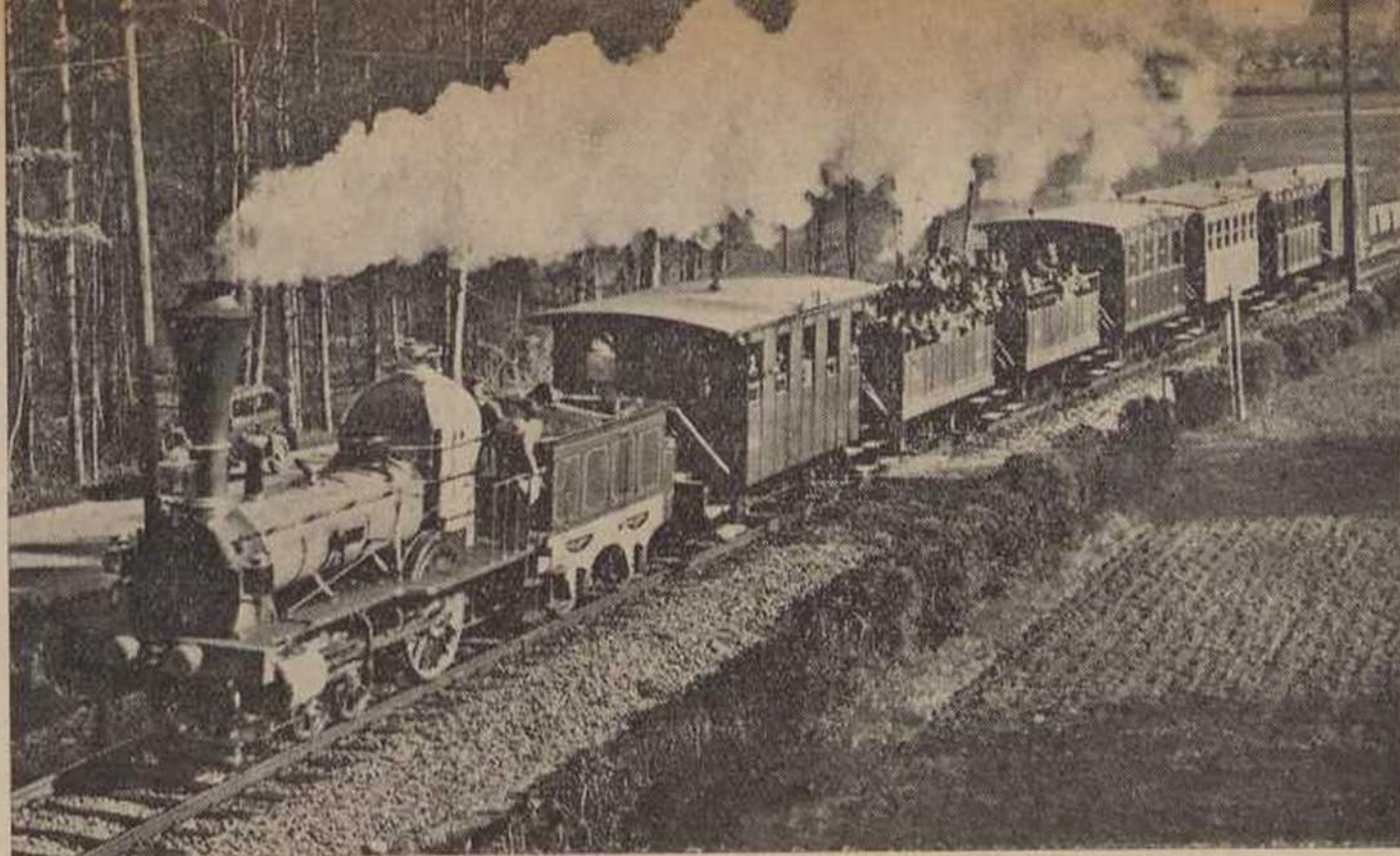
12.^a — A fase da lua. Este sistema de calendário (ano, mês, dia e lua) é de funcionamento automático e os ponteiros saltam por si mesmos para as indicações do dia seguinte;

13.^a — Finalmente, um barómetro sobre o calote interno do relógio.

Embora dum modo muito sucinto, julgamos ter atingido o objectivo de, — sem entrar em detalhes de técnica —, dar aos leitores deste "Boletim" uma ideia do que tem sido a evolução da arte relojoeira através dos tempos.



Relojoeiro do Século XVI



Reconstituição dum comboio de há um século — uma das curiosidades apresentadas nas comemorações do centenário dos Caminhos de Ferro Suíços

AS NOSSAS INICIATIVAS

A EXCURSÃO DOS ASSINANTES DO «BOLETIM DA C. P.» À SUÍÇA

A semelhança do que sucedeu no ano findo, vai o «Boletim da C. P.» promover uma excursão dos seus assinantes à Suíça, com a duração de quinze dias. Trata-se, não só duma viagem de recreio, mas dum passeio que muito contribuirá para a educação profissional dos ferroviários que nele tomarem parte.

Com a colaboração do «Centro Nacional Suíço do Turismo», vai o «Boletim da C. P.» proporcionar aos seus assinantes a visita a um dos mais belos países do mundo, cujos caminhos de ferro são considerados modelares.

Não há ninguém que não tenha sonhado com uma viagem à Suíça, país de maravilha cujos encantos são indiscutíveis.

A viagem deste ano obedece ao seguinte programa, elaborado pelo nosso editor, António Montês, de colaboração com o Sr. Armand Bourgnon, director do Centro Nacional Suíço de Turismo, em Lisboa:

*Lisboa — Hendaie — Genève — Berne —
Lucerne — Lago dos 4 Cantões — Zurich —
Interlaken — Grindelwald — Montreux —
Lausanne — Genève — Hendaie — Lisboa.*

No «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia, Lisboa, recebem-se inscrições para esta excursão, cujo preço é de Esc. 2.500\$00 (dois mil e quinhentos escudos). Como o número de excursionistas é limitado, agradecemos aos assinantes interessados o favor de nos comunicarem a sua inscrição.

Torna-se indispensável ser assinante do «Boletim da C. P.», devendo a excursão realizar-se no verão deste ano, em data a fixar.

O programa inclui a visita às principais cidades da Suíça e também aos centros turísticos mais conhecidos, podendo desde já assegurar-se que serão percorridas algumas das mais belas linhas daquele país e visitadas as principais estações de caminho de ferro.

O preço de inscrição fixado, de Esc. 2.500\$00 (dois mil e quinhentos escudos), que compreende a alimentação, transportes e visitas no território suíço, pode ser pago em prestações mensais de Esc. 500\$00, devendo ser-nos remetidos os passaportes dos excursionistas, até 30 de Abril do ano corrente.

Está aberta a inscrição para a excursão à Suíça dos assinantes do «Boletim da C. P.»

NOITE DE NATAL

Por JOSÉ LOURENÇO
Empregado de 1.ª Classe do Serviço de Instrução Profissional

TODOS os povos cristãos festejam o Natal. Desde os mais humildes, na senda da vida, aos mais arrogantes no seu coração, enviam, no Natal, os seus pensamentos de ternura, de amor e carinho. Aquele que mostrou aos homens o a caminho da Verdade e da Felicidade.

Pena é que depois de aceitarem as doutrinas do Mestre dos Mestres, ainda haja quem não queira praticar os seus sublimes conselhos, fazendo o bem por amor ao próprio bem, transformando o ódio em amor e não fazendo aos outros aquilo que não querem que lhes façam.

O Natal obriga sempre os homens a lembrar o Divino Instrutor do Mundo, a reunir as famílias numa comunhão de sentimentos espirituais e a confraternizarem carinhosamente com muita ternura e grande amor familiar, fazendo-os esquecer o sofrimento que os envolve, os ódios que os escurecem e a dominar o coração assoberbado pelas dores da vida.

Entre as várias classes trabalhadoras há uma, das mais numerosas, que, nessa noite, dificilmente pode festejar o nascimento do glorioso Mestre: É a classe ferroviária.

Sendo obrigada a permanecer nos seus postos e a estar vigilante às vidas e haveres dos seus semelhantes não pode, na sua maioria, reunir-se aos entes queridos.

Embora compreendam que alguém tem de estar presente nas estações, nos comboios, nas linhas e nas máquinas, sentem as emoções da saudade, que, com muita máguia, os entristece nessa noite.

Quantas vezes na noite de Natal, os pais, as esposas e os filhos se lembram dos entes queridos que, muito longe, estão cumprindo o seu Dever, sob a neve, a chuva ou o frio, a vergastar-lhes os corpos, para que o bem-estar reine nos outros lares.

Algumas vezes, porém, as famílias de ferroviários, não podendo deslocar-se às suas terras, para festejarem o Natal, reúnem-se com as pessoas de maior amizade e comemoram a gloriosa data, em convívio alegre e ameno.

Entre vários casos interessantes ocorridos no seio da família ferroviária, citarei um, passado em estação de grande movimento, metida entre as serranias, que

mostra bem a grandeza espiritual e os sentimentos fraternais, por aqueles que lutam, sofrem e estão sempre prontos a todos os sacrifícios, inclusivamente o de dar as suas vidas, se tanto fôr necessário, pelas dos outros.

Era noite de Natal.

Várias senhoras, das famílias de ferroviários, reuniram-se para fazer uns bolos e filhós, afim de os oferecerem a alguns rapazes que não puderam deslocar-se para junto dos seus lares.

Quando faziam as ofertas, saudando-os com vinho do Porto, uma das senhoras lembrou-se de que, naquele momento, havia outros homens que, embora não fossem ferroviários, estavam alerta e atentos à primeira chamada de socorro que lhes fosse feita.

Eram os bombeiros voluntários.

Manifestada a ideia, todas concordaram em levar àqueles pioneiros do bem um pouco de carinho, que só o coração da mulher portuguesa, habituada à tortura do sofrimento recatado, sabe compreender e avaliar.

Preparado um cabaz com bolos, filhós e vinho fino, dirigiram-se ao quartel dos gloriosos soldados da paz e ofereceram os saborosos doces àqueles que voluntariamente ali estavam de sentinela às vidas, dos que alegremente festejavam a data do nascimento do Redentor.

O entusiasmo, a alegria e a satisfação dos briosos obreiros do Bem, foi tão grande, que se viam rolar pelas suas faces encrustadas por heróicos feitos, algumas lágrimas de agradecimento e de ternura, pela acção carinhosa daquelas virtuosas senhoras que sabiam bem interpretar as doutrinas do Divino Mestre.

«Amar os outros como a nós mesmos».

Quando as senhoras se dirigiam para os seus lares, verdadeiramente comovidas e visivelmente emocionadas, pela alegria sentimental que proporcionaram àqueles que, como os ferroviários, sabem sofrer, lutar e arriscar a Vida por Vida, viram no Céu estrelas semelhantes àquela que, há 2.000 anos, orientou os reis e pastores para a Gruta de Belém.

(Atrasado na Rodagem)

O REPRESENTANTE DOS FERROVIÁRIOS NA CÂMARA CORPORATIVA



O Conselho Corporativo, reunido sob a presidência do Sr. Presidente do Conselho e estando presentes os Srs. Ministros da Justiça, das Obras Públicas, das Comunicações, da Economia e Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, procedeu, nos termos das disposições legais em vigor, à constituição das secções através das quais se efectuará a representação na Câmara Corporativa, na actual legislatura.

O trabalho ferroviário ficará representado pelo Sr. Guilherme Augusto Tomaz Júnior, Presidente da Direcção do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais).

O novo procurador à Câmara Corporativa, que é Chefe de 1.^a na estação de Lisboa-Rossio, trabalha na Companhia há 38 anos.

O «Boletim da C. P.», ao noticiar o facto, apresenta as suas felicitações ao novo procurador à Câmara Corporativa.

UM EXEMPLO

Não é a primeira vez que o «Boletim da C. P.» aponta aos seus leitores os agentes que prestam relevantes serviços à humanidade, dando o seu sangue ao semelhante.

Desta vez, referimo-nos ao Factor de 3.^a classe na estação de Porto-Trindade, Acácio Moreira Simão, a quem até agora foram feitas 71 transfusões de sangue.

Sempre pronto a salvar os doentes que necessitam do seu auxílio, o nome de Acácio Moreira Simão merece ser divulgado na família ferroviária do país.



NÚMEROS ATRASADOS DO «BOLETIM DA C. P.»

O «Boletim da C. P.» tem à disposição dos ferroviários portugueses, colecções completas dos números da nossa revista, publicados nos anos de 1948 e 1949.

Para facilitar a aquisição destes números aos ferroviários que não forem assinantes do «Boletim da C. P.», pode o seu pagamento ser feito em prestações.

Agradecemos aos agentes interessados o favor de nos comunicarem quais os números que desejam, a fim de lhes serem fornecidos.

Não te esqueças, leitor, que o melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

DESPORTOS

Os ferroviários de Campanhã triunfaram pela segunda vez, nos Campeonatos Nacionais Corporativos de Atletismo: — terceiras categorias em 1948 e segundas categorias em 1949.

Neste campeonato, a luta foi particularmente resolvida entre os ferroviários de Campanhã e o Grupo Desportivo da Em-



presa dos Cimentos de Leiria — seu maior competidor.

A vitória foi por uma diferença de 16 pontos, tendo os ferroviários de Campanhã obtido 6 primeiros lugares, 2 segundos e 3 terceiros, num total de 68 pontos.

A gravura representa o ferroviário Joaquim Maio, no momento em que saltava 1,70 m de altura, vitória que mereceu calorosos aplausos da assistência.

O «Boletim da C. P.», envia aos Ferroviários de Campanhã as suas felicitações por mais estas vitórias.

PERGUNTAS E RESPOSTAS

A nova secção do «Boletim da C. P.» despertou interesse nos nossos leitores. Respondemos hoje às primeiras perguntas que nos foram feitas:

«Ontem, no comboio 11, que parte de Lisboa R. às 17,35, um passageiro que viajava em 2.^a classe, marcou com o seu chapéu, uma gabardine e uma mala, três lugares fronteiros ao que ocupava. Como havia, à partida do comboio, mais lugares vagos, pessoa alguma pretendeu ocupar os referidos lugares, mas em Campolide embarcaram várias pessoas, entre elas uma senhora e uma menina, as quais ficaram de pé. Um outro passageiro, que também seguia de pé, perguntou-me se os referidos lugares estavam vagos, tendo eu respondido que, por mim, não tinham sido marcados, mas sim pelo passageiro.

Este passageiro disse que os lugares tinham por ele sido marcados para umas senhoras que embarcavam noutra estação, mas cujos bilhetes ele possuía.

Pergunta: — O passageiro procedeu conforme os regulamentos em vigor?

(a) JOÃO DUARTE ELIAS
Empregado de 2.^a na Gerência de Víveres

Resposta: — Se o passageiro possuía, de facto, bilhetes da procedência de Lisboa R. para as senhoras que embarcavam noutra estação, podia marcar, com os objectos indicados, os respectivos lugares, em conformidade com o disposto no número 4 e 6 do art.º 7.º da Tarifa Geral de Transportes — Título I — Passageiros.

/ / /

«Venho pedir um esclarecimento ortográfico: — Se a palavra «Baptista» deve ser actualmente escrita com ou sem p. Na minha opinião adopto a primeira forma. Porém desejo ser esclarecido sobre este assunto, pois nos jornais, livros ou revistas, nem sempre se lê de igual maneira.

(a) JOSÉ SIMÕES BAPTISTA
Aspirante em Estarreja

Resposta — Pode escrever com confiança, a palavra «Baptista» com p, pois a queda de consoantes, em algumas palavras, não atinge aquele sobrenome. Escrever sem p, é um erro.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



António Dionísio Cimana, Chefe do D.º 206, gratificado com esc. 300\$00 pela forma como actuou quando do descarrilamento do comboio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.

Ermelindo da Conceição Carvalho, Chefe do D.º 200, gratificado com esc. 300\$00, pela maneira como trabalhou quando do descarrilamento do comboio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.



Manuel Gonçalves Fulgêncio, Chefe do D.º 204, gratificado com esc. 300\$00, pela maneira como actuou quando do descarrilamento do comboio 2812, de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.

Manuel Anastácio Santos, Sub-chefe do D.º 206, gratificado com esc. 200\$00 por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do comboio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.



José António Dias, assentador do D.º 200, gratificado com esc. 100\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do comboio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.

Manuel António Rebôcho, assentador do D.º 200, gratificado com esc. 100\$00 por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do comboio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.



Augusto Damaso, assentador do D.º 200, gratificado com esc. 100\$00 por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do comboio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.

Bernardo Custódio, assentador do D.º 202, gratificado com esc. 100\$00 por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do comboio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.





Manuel Baptista Monteiro, assentador, do D.º 202, gratificado com esc. 100\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.

Joaquim Balseiro, assentador do D.º 204, gratificado com esc. 100\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril de p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.



Manuel Vinagre, assentador do D.º 204, gratificado com esc. 100\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.

Manuel de Almeida, assentador do D.º 205, gratificado com esc. 100\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.



Manuel da Silva Lagarto, assentador do D.º 206, gratificado com esc. 100\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.

Umbelino Gravanadas, assentador do D.º 205, gratificado com esc. 100\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.



Francisco Vicente Ratão, assentador do D.º 206, gratificado com esc. 100\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.

Antônio José Henriques, assentador do D.º 208, gratificado com esc. 100\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.



José Moura Martins, suplementar do D.º 204, gratificado com esc. 50\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.

Ventura Belchior, suplementar do D.º 205, gratificado com esc. 50\$00, por ter trabalhado sem descanso e com a melhor vontade, quando do descarrilamento do combóio 2812 de 12 de Abril p. p. ao Km. 38.00 da Linha do Sul.



NOMEAÇÕES

PROMOÇÕES

Via e Obras — *Subchefe de Distrito* : — Joaquim Ribeiro, Júlio Marques e João Gonçalves, assentadores.

DEMISSÕES

Serviços médicos — Dr. Miguel Pedro Collares Iglésias de Oliveira, médico substituto em Lisboa, demitido a pedido.

REFORMAS

Fausto dos Santos, assentador; Zeferino Gaspar, assentador; Elvira de Jesus, guarda p. n.; Jesuina da Conceição, guarda p. n.; José Sedas, assentador; Sebastião Lourenço, assentador; José de Sousa, assentador; José Monteiro, assentador; Francisco Fernandes Fantasia, assentador; Augusto Proença, subchefe.

FALECIMENTOS



Joaquim da Silva Branco, ajudante do 2.º lanço da 7.ª Secção. Admitido como assentador em 26-9-1898, promovido a subchefe de distrito em 15-6-1905, a chefe de distrito 1-3-1907, a chefe de lanço de 2.ª classe em 1-11-1925, a chefe de lanço de 1.ª classe em 1-1-1932, e a ajudante de Secção em 1-7-1940.

Francelino Gonçalves Martins, assentador do dist.º 203. Admitido como auxiliar de via em 28-4-1940 e nomeado para o quadro, como assentador, em 1-7-1945.



João Rodrigues do Nascimento, fogueiro de 2.ª classe do Depósito de Campolide. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 10-12-1944, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe, em 1-4-1948.

Artur Cabrita, ensebador da Revisão de Tunes. Admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 4-9-1946, foi nomeado ensebador em 1-4-1949.



Laurentino Rei Rodrigues, ensebador da Revisão de Campolide, Lisboa P. Admitido ao serviço da Companhia em 1 de Março de 1945, como limpador, foi nomeado ensebador em 1-1-1947.

Manuel Carlos Marques, chefe de depósito do Depósito de Sernada. Admitido ao serviço da extinta Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, em 1 de Novembro de 1909, como fogueiro, foi promovido a maquinista em 1-12-1917 e a chefe de depósito em 22-6-1946.



Sumário

Mais um ano...

Tomaram posse de altos cargos os
Prof. Doutores José Alberto dos Reis
e Mário de Figueiredo

O «Prémio Nobel de Medicina» foi con-
ferido ao antigo médico da C. P.
Prof. Dr. Egas Moniz

Ano Santo de 1950

Problemas agrários: Novas Rotas—Ve-
lhos Rumos

Suíça: O Caminho de Ferro do Lötsch-
berg, por António Montês

Lá por fora...

Serviços Ferroviários do Brasil, por
Guerra Maio

Conselhos aos operários

Cartas ao Editor

A evolução do relógio, por Pedro Car-
valho Costa

As nossas iniciativas: A Excursão dos
assinantes do «Boletim da C. P.» à
Suíça

Noite de Natal, por José Lourenço

O representante dos ferroviários na
Câmara Corporativa

Um exemplo

Números atrasados do «Boletim da C. P.»

Desportos

Perguntas e Respostas

Pessoal

■

NA CAPA—Ao centro, um chefe de
Estação, de Portugal,
saúda os chefes das esta-
ções de França, Noruega,
Dinamarca, Espanha, Suécia,
Suíça, Inglaterra, Ho-
landa, Itália e Bélgica

Companhia União Fabril

■

O MAIOR AGRUPAMENTO
INDUSTRIAL
DA PENÍNSULA IBÉRICA
AO SERVIÇO DA
LAVOURA PORTUGUESA

■

Rua do Comércio, 49
L I S B O A

■

Rua Sá da Bandeira, 84
P O R T O

FERRAGENS E FERRAMENTAS

Fundos para cadeiras e Macacos
— para levantar pesos —

Serras de fita e circulares, Malhos, Mar-
retas, Pás de aço, de bico e quadradas,
— Enxadas e Picaretas —

FOLHA DE FLANDRES, ZINCO E ESTANHO
RÊDE, PREGARIA E BOMBAS AGRÍCOLAS

Balanças, Pesos, Chapas
— de cobre e latão —

Teixeira, Lopes & Neves, L.^{da}

CUTELARIAS E TALHERES

Guarnições para móveis modernos e estilos antigos

Sortido completo em Ferramentas para Carpin-
— teiro, Marceneiro, Serralheiros, etc., etc. —

FOLES, VENTONHAS, ENGENHO DE FURAR,
— BROCAS E MANDRINS —

22, Largo de S. Julião, 23

1, 3, R. Nova do Almada, 5 e 7—LISBOA

End. Teleg. FERRAME

Telefone 2 5644

Móveis em todos os estilos e todos os
preços, Carpetes, Passadeiras, Colchoa-
ria, Camas, Divãs e tudo quanto é ne-
cessário ao lar. Todos os artigos de
Ménage e utilidades. Perfumarias, Ar-
tigos de Vêrga, escovas para todos os
fins, Vassouras, Brochas e Pincéis, etc.

VISITE O PALÁCIO IMPERIAL



Grandes estabelecimentos da

FÁBRICA IMPERIAL

Rua Marquês de Fronteira, 113-A e 113-B

(Esquina da Rua Castilho)

Telefone 41186

Descontos e condições especiais
a todos os funcionários da C. P.

Sommer & C.^a, L.^{da}

ARMAZÉNS DE FERRO E AÇOS

Representantes exclusivos para Portugal
e Colónias dos aços «POLDI»

Rua do Caes de Santarém, 64

Avenida 24 de Julho, 3-I e 3-F

Largo do Conde Barão, 14

LISBOA

Filial no Porto na Rua do Heroísmo, 291



Como reprodução gráfica da

FOTOGRAVURA

ARMEIS & MORENO, L.^{da}

15, JOÃO DA PRAÇA, 36-A, 38 (B 50)
TELEF. 28055 LISBOA

ESPECIALIZADA EM
DESENHO—TRICROMIA
FOTOGRAVURA—ZINCOGRAFIA

ELVAS

TEM FINALMENTE O

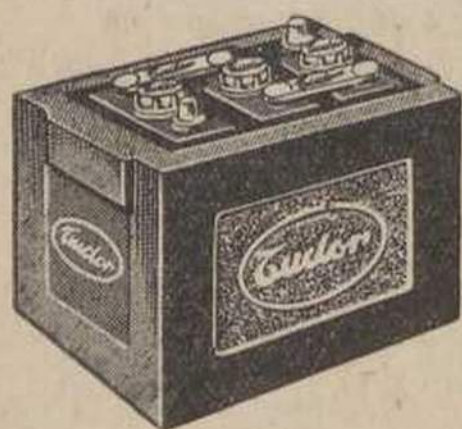
HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

Hotel Alentejo—ELVAS

BATERIAS



- * Maior duração
- * Fabricação recente

15 ANOS
DE FABRICAÇÃO
EM PORTUGAL

PILHAS SÊCAS



PARA
LANTERNAS — CAMPAINHAS — TELEFONES
TELEGRAFOS — RADIO — RECEPTORES —
SINALISAÇÃO — APARELHAGEM — MEDICINAL
— APARELHOS DE SURDEZ

MELHOR QUE TUDO



Costa, Silva & C.^a, L.^{da}

A moderna casa especialista em:
EMPANQUES — BORRACHAS
— — — **E CORREIAS** — — —

Importadores dos lubrificantes
« SIBCO OIL »

27-28, Largo do Conde Barão, 29-30
Telefone 65648 — Telegramas «Iman»
L I S B O A

Sociedade Textil do Sul, L.^{da}

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 32728



Sociedade proprietária da

Fábrica de Fiação e Tecelagem
em Alhandra

e da

Fábrica de Estamparia, Tintu-
raria, Branqueação e Acabamento
de Sacavém

COMPANHIA DE SEGUROS A NACIONAL

A mais antiga Companhia
Portuguesa de Seguros de Vida

Capital e Reservas
101.240 contos

Séde em Lisboa:

AVENIDA DA LIBERDADE, 18

Telef. P. P. C. 32777/8/9



Delegações nas suas propriedades

No Porto: **Praça da Liberdade, 144**

Em Coimbra: **Rua Ferreira Borges, 79**

Seguros de vida, acidentes pessoais, incêndio, agri-
colas, marítimos, automóveis e responsabilidade civil