

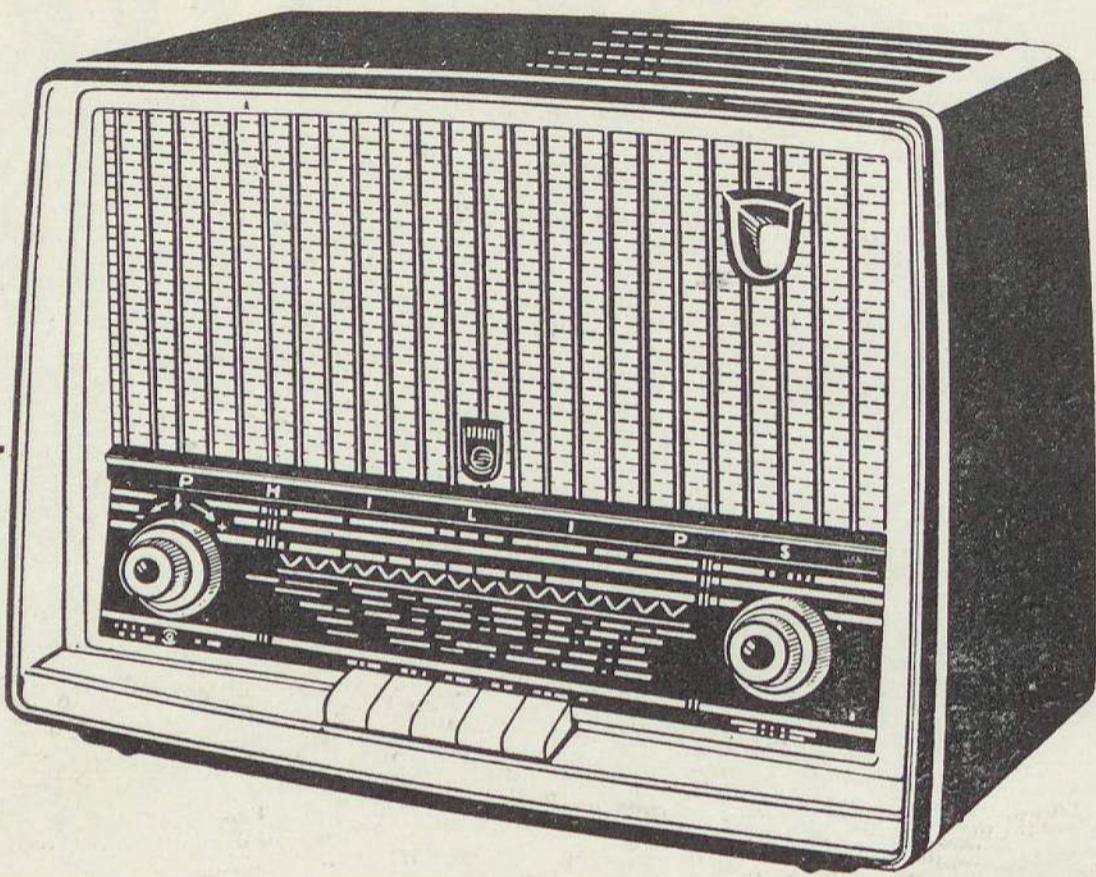
# BOLETIM DA CP

JANEIRO 1958

NUMERO 344



OIÇA UM  
PHILIPS  
**1957**



GRANDES FACILIDADES DE PAGAMENTO  
A TODOS OS FERROVIÁRIOS

PRESTAÇÕES MENSais  
DESDE 55 \$ 00

AGENTE OFICIAL PHILIPS

**CASA EROL**

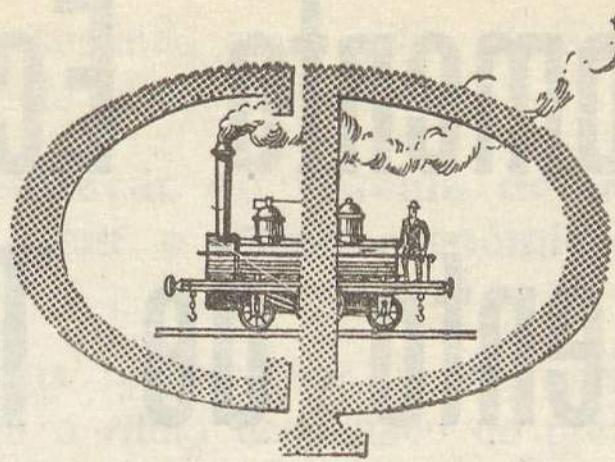
RUA DOS BACALHOEIROS, 123 — TELEF. 259 72

LISBOA

**PHILIPS**

A MARCA MAIS VENDIDA NO MUNDO

# Boletim da



N.º 344 • FEVEREIRO 1958 • ANO XXX • PREÇO 2\$50

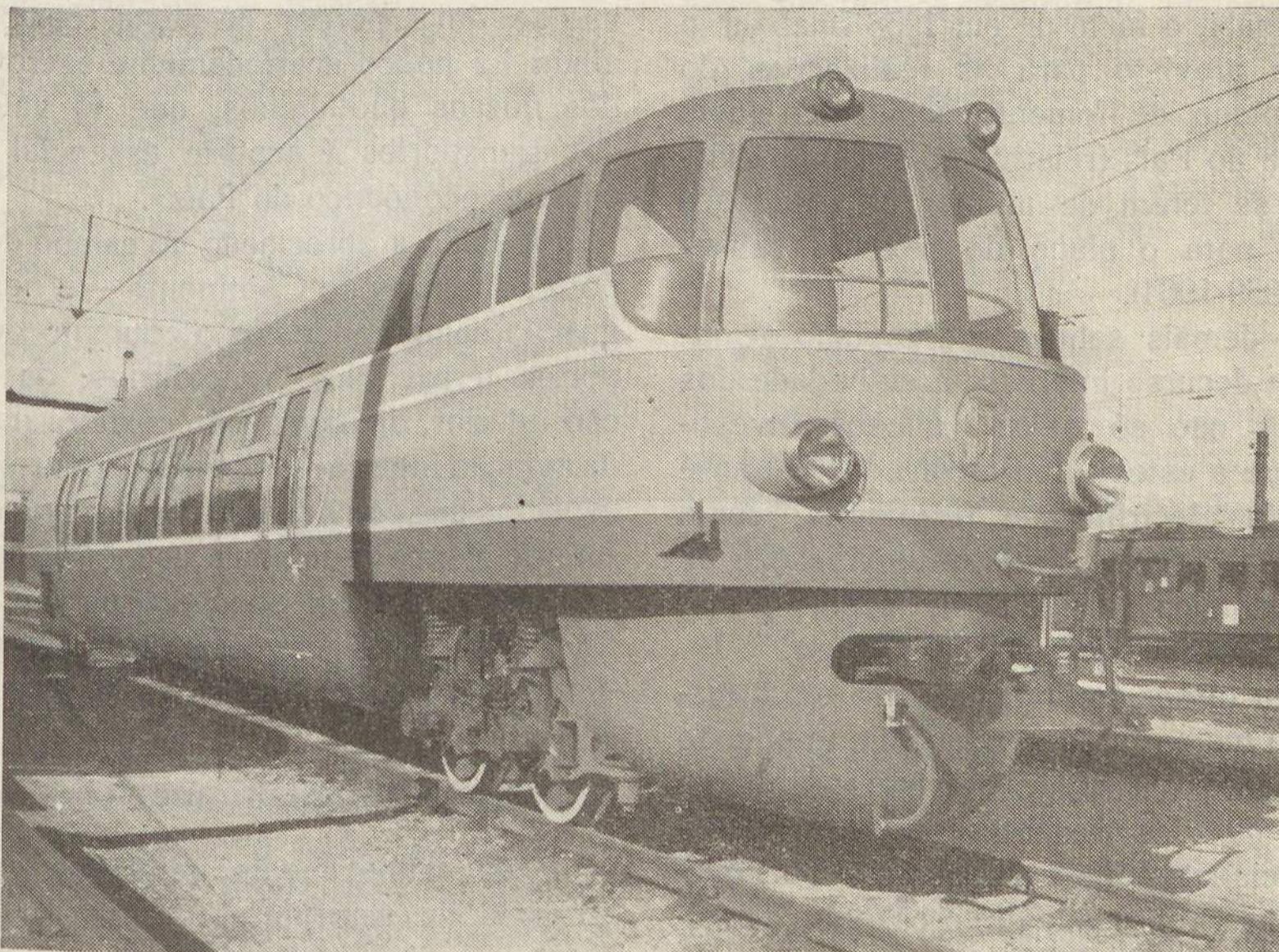
FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Propriedade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses / Estação de Santa Apolónia / Lisboa  
Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 — Tel. 20158 — Lisboa

## O COMBOIO PENDULAR

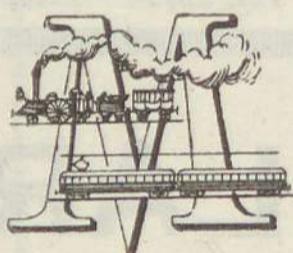


O comboio não é, de modo algum, um transporte do passado, como algumas pessoas menos esclarecidas crêem — e por vezes pretendem fazer outras crer. Seu aperfeiçoamento é constante e permanente é a preocupação dos seus técnicos para a sua sucessiva adaptação às crescentes exigências de transporte das gentes de hoje. Entre os muitos exemplos de auspiciosas realizações do momento, apresentamos o comboio pendular experimental, dos Caminhos de Ferro Franceses. O engenhoso sistema de inclinação do veículo nas curvas, diminuindo os efeitos da força centrífuga, permite ao comboio manter, mesmo em linhas sinuosas, velocidades da ordem de 180 km. horários, sem qualquer incômodo para o passageiro.

Como corolário destas e de numerosas outras experiências no domínio ferroviário, uma evidente certeza se infere, que importa justamente realçar — o comboio continuará progredindo e, consequentemente, bem servindo todos os seus utentes de hoje e de amanhã!

# Fomento Económico e Planeamento de Transportes internos

Pelo Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE



EDITAR sobre alguns problemas dos transportes internos nacionais, afigura-se-nos digno de interesse com este novo começo de ano. A justificá-lo está,

além do mais, o facto de em 1958 finalizar o período previsto para as realizações do primeiro plano de fomento económico posto em prática no País (relativo ao sexénio 1953-1958) e se terem de ultimar os estudos e propostas para o plano do sexénio subsequente (1959-1964).

É por demais sabido que o plano de fomento em decurso interessa à actividade dos transportes não só pelos vultosos investimentos que a estes foram dedicados, como é o caso da electrificação ferroviária, como ainda pelos reflexos que a intensificação do ritmo económico, implícita no mesmo plano, deverá ter na intensificação do tráfego.

Por seu turno, os investimentos em transportes e a melhoria do serviço têm implicado ou implicarão em futuro próximo correlativo benefício para os restantes sectores económicos nacionais, que vêm assim impulsionadas as suas actividades (é o caso das indústrias produtoras de bens de equipamento de transportes) ou aperfeiçoadas as condições em que funciona o mercado dos transportes.

Quanto ao futuro plano de fomento já foram expostos oficialmente alguns princípios orientadores; todavia ignoram-se ainda o seu verdadeiro âmbito e quais os sectores em que os investimentos serão mantidos ou intensificados.

Tudo leva a crer que em matéria de transportes o esforço não será abrandado, como

por exemplo no capítulo de electrificação ferroviária. No entanto, em nosso entender, não basta manter ou mesmo aumentar certas verbas de investimento; o esforço será tanto mais reproduutivo quanto mais forem tidas em linha de conta determinadas realidades. E não se deve perder de vista, como alguém ainda há pouco acertadamente escreveu num dos nossos quotidianos, que «a valorização dos transportes é suporte essencial do crescimento económico do País».

Limitada a apreciação ao campo dos transportes internos do Continente — e nesta designação compreendemos o conjunto dos transportes ferroviários, rodoviários, da navegação interior, da navegação costeira nacional e da aviação interna — podem salientar-se alguns aspectos que conviria estivessem presentes em futuros planos de fomento económico ou que, a par destes, fossem enquadrados em conjunto de providências complementares. Agrupá-los-emos nos quatro números que seguem.

## 1. Reapetrechamento maciço

É do conhecimento geral que em vários sectores de transportes, e não obstante o esforço e obra realizados, são consideráveis os atrasos de reapetrechamento. Há ainda grandes extensões de infra-estruturas envelhecidas e desactualizadas, seja pelo próprio desgaste, seja pelo evoluir de novas técnicas ou pelo surgimento de novas exigências da vida hodierna; igualmente elevado número de unidades de equipamento móvel têm idade avançada e muito embora de bom fabrico e resistentes já não proporcionam o conforto que o Públíco cada vez mais ambiciona, ao

mesmo tempo que o seu emprego se revela, dia a dia, anti-económico.

Em relação ao caminho de ferro, por exemplo, ainda há 5 anos, em documento tornado público<sup>(1)</sup> se dava conta da estimativa de 7 500 000 contos para levar a cabo a transformação e o reapetrechamento da rede, ao que corresponderia, supondo um programa sexenal, 1 250 000 contos de dispêndio anual. Alguma coisa é certo já se empreendeu desde então e recentemente várias providências governamentais parecem finalmente tentarem encarar o problema de frente. Todavia muito há ainda a fazer e tudo que se empreenda num sentido de um verdadeiro reapetrechamento — diremos mesmo, de um *reapetrechamento maciço* — para nos pormos em dia e eliminarmos os atrasos, à semelhança das redes estrangeiras mais progressivas, tem inteira razão de ser.

E a propósito de reapetrechamento ferroviário importa citar que têm sido adoptados ultimamente algumas dessas redes planos plurienais para as respectivas modernização e valorização, que movimentarão elevadíssimas somas, como é o caso dos Caminhos de Ferro Franceses (plano quinquenal 1957-1961), dos Caminhos de Ferro Britânicos e dos Caminhos de Ferro Italianos (primeiro plano quinquenal a começar em 1957).

Noutros países, embora na ausência de planos tão formais, o esforço de renovação é notável<sup>(2)</sup>.

Nuns e noutros encontrar-se-ão bons exemplos a adoptar consoante as preferências e os critérios.

Mas o problema, ante o incentivo do crescimento económico do País, é de ordem mais vasta e deve atender a todos os meios de transporte internos; transportes rodoviários, navegação interior, navegação costeira e, porventura, aviação interna devem igualmente beneficiar do reapetrechamento em larga es-

<sup>(1)</sup> Cfr. *Relatório do Conselho de Administração da C. P.*, exercício de 1952.

<sup>(2)</sup> A este respeito merece se salientem, entre outros, os Caminhos de Ferro Holandeses: a par da obra vasta que já realizaram no domínio da electrificação, dieselização e automação, são os primeiros que no Ocidente da Europa efectuam o transporte de passageiros exclusivamente em material de aço.

cala, tudo segundo uma óptica de largueza de vidas e de sã coordenação.

## 2. Harmonização do sistema de transportes com o ritmo económico nacional

Não basta reapetrechar o que existe a contar com o ritmo económico do presente nem tão-pouco com o esperado aumento populacional. Há que prever a intensificação do ritmo económico da Nação e com ela a intensificação do tráfego. A industrialização que se processa no País implicará, dentro de elementar lógica, e a par do acréscimo do rendimento nacional, a subida das captações do tráfego de passageiros e do tráfego de mercadorias<sup>(3)</sup>. Tal implicará a expansão do tráfego global a níveis que, em certos casos, exigirão aumento da dimensão de vários factores produtivos, sobretudo material rolante.

Devem por conseguinte os investimentos a título de reapetrechamento ser acrescidos dos que têm de acorrer ao acréscimo de dimensão de tais factores, a fim de se manter a harmonização do sistema de transportes com o ritmo económico.

## 3. Valorização regional

Um dos princípios que julgamos vai estar presente nos próximos planos de fomento do País é o da *valorização regional*. Confirmou-o, por exemplo, o Sr. Ministro da Presidência quando disse:

«No planeamento deverá igualmente ser

<sup>(3)</sup> As nossas captações, no que respeita ao tráfego ferroviário, por exemplo, são de resto das mais baixas do quadro europeu. Temos em Portugal, incluída a linha de Lisboa-Cascais, em tráfego de passageiros, a captação de 8,8 (expressa em viagens-ano por habitante), manifestamente inferior à da Suíça (41,3), Alemanha Ocidental (28,8), Bélgica (25,8), Dinamarca (24,9), Áustria (19,2), Grã-Bretanha (20), Holanda (16,1), Suécia (15,3), França (11,6) e Noruega (11,5). Da mesma forma, em tráfego de mercadorias, em Portugal temos a captação de carga expedida de 0,5 (expressa em toneladas-ano por habitante), também nitidamente inferior à da Bélgica (8,0), Áustria (6,5), Suécia (5,7), Grã-Bretanha (5,5), Suíça (5,4), Alemanha Ocidental (5,2) Finlândia (4,6), França (4,5), Noruega (4,1) e Holanda (2,4).

(Cfr. *Industrialização e Transportes no Continente Português*, por J. Faria Lapa e R. Torroais Valente; Lisboa, 1957).

estudada a situação das diversas regiões do País, de maneira a considerar quanto possível a sua posição económica no conjunto e a favorecer o desenvolvimento das mais atrasadas, tendo sempre em consideração a conveniência de reter a população rural no seu meio originário mediante uma política de melhoramento das condições de vida, de facilidade de comunicações e de localização de indústrias»<sup>(4)</sup>.

Ora, para se atingir tal desiderato, devem os transportes ser objecto de atenção muito cuidada.

Há hoje, na realidade, vastas áreas com nítida carência de transportes públicos — aqueles que, pelas suas características e funções, têm de ser o motivo das preocupações mais instantes dos dirigentes.

Por exemplo, no tocante ao caminho de ferro — que muitos números demonstram que ainda é em Portugal e nos outros países a via fundamental da circulação de pessoas e bens — sabe-se que só 35% da população do Continente Português está satisfatoriamente servida, considerando como tal a que se encontra a 1 km ou a menos de 1 km de qualquer estação ou apeadeiro, situando-se 30,6% a distâncias superiores a 1 km e inferiores ou iguais a 10 km e 34,4% a distâncias que excedem 10 km<sup>(5)</sup>.

A distribuição da população segundo estas percentagens já é significativa, mas o facto assume maior relevo quando verificamos que em 7 distritos mais de metade ou metade da respectiva população está afastada mais de 10 km da via férrea: nos da Guarda (69,3%), de Bragança (63,3%), de Beja (61,6%), de Castelo Branco (59,1%), de Viana do Castelo (57,5%), de Vila Real (56,8%) e Portalegre (50,0%)<sup>(6)</sup>.

Todas estas percentagens são bem reveladoras de quanto é afectada uma enorme massa populacional de várias regiões nas suas relações com os maiores centros do País, seja de produção seja de consumo, no tocante à

rapidez e a custos, dado o recurso imperioso a transportes terminais.

Evidentemente -- e sem evitar o agravamento da duração do percurso e dos custos — este afastamento pode ser por vezes corrigido com a existência de carreiras de camionagem. No entanto é frequente tal não suceder, sobretudo quanto a transporte de mercadorias, sendo por isso elevado o número de freguesias carecidas de transportes regulares e rápidos<sup>(7)</sup>, seja para relações locais ou regionais seja para relações de longa distância.

Dentro da relatividade das coisas é meritório o papel desempenhado pelos já numerosos serviços combinados com o caminho de ferro, mormente os que têm surgido, sem imposições legais, de uma feliz conjugação de esforços da C. P. com alguns pioneiros das regiões. No entanto reconhece-se que a valorização regional exige muito mais.

Assim, teria inteira justificação um amplo planeamento de transportes interiores que encarasse a rectificação do traçado de algumas linhas férreas, incompreensivelmente afastadas dos centros importantes, e bem assim o fechamento de certas malhas abertas e o preenchimento das lacunas da rede, ao mesmo tempo que, a par da construção e classificação das estradas, classificasse os itinerários com vista à prestação do serviço público regular de transporte rodoviário.

A programação de razoável investimento para a constituição de empresa ou empresas com vista à utilização em larga escala de inovações da técnica ainda fracamente ou nada divulgadas entre nós para o transporte de mercadorias (reboques e semi-reboques, contentores, etc., apropriados para utilização simultânea em caminho de ferro e estrada)<sup>(8)</sup> também não parece descabida. Tais empre-

(4) Cfr. *Conclusões da Exposição ao Conselho Económico sobre o Plano de Fomento 1959-1964*.

(5) e (6) Cfr. *Industrialização e Transportes no Continente Português*, por J. Faria Lapa e R. Torroais Valente; Lisboa, 1957.

(7) Cfr. *Anuário Estatístico 1955*, do I.N.E.: só 12,3% das estradas do País são pisadas por carreiras interurbanas de mercadorias, algumas aliás com reduzidíssimo número de circulações semanais. Nos distritos alentejanos de Beja e Portalegre as extensões de estradas servidas por tais carreiras não vão além de 52 km (2% do total do distrito), e 54 km (4,4% do total do distrito). No distrito de Évora não há qualquer carreira de mercadorias.

(8) Como é o caso do sistema que está a expandir-se em vários países denominado *piggy-back*.

sas, que poderiam ser de economia mista e agrupar a C. P. e os actuais camionistas de aluguer e os de serviço combinado, receberia o encargo de actuar também nos itinerários hoje desprovidos de carreiras regu'ares de mercadorias, em afluência ao caminho de ferro, sempre que possível.

E até, quanto ao transporte rodoviário de mercadorias, porque não encarar a actuação dos C. T. T. nas zonas desprovidas de carreiras regulares, alargando por conseguinte o âmbito do serviço que já praticam ? (º)

Por sua vez, as vias aquáticas interiores convenientemente desassoreadas e completadas com canais poderiam desempenhar uma função muito interessante na valorização regional do continente.

Enfim, conforme as regiões, as soluções a tomar seriam naturalmente diferenciadas ; todavia preconizamos que deveriam articular-se com uma revisão radical da coordenação dos transportes vigente, assunto que abordaremos em seguida.

#### 4. Revisão radical da coordenação dos transportes

Tanto no transporte de passageiros como no transporte de mercadorias os princípios da coordenação hoje vigente no domínio dos transportes terrestres necessitam de ampla revisão.

Seria longa a enumeração de todos os pontos, pelo que só alguns serão aflorados.

Assim, um dos grandes males de que sofre a indústria dos transportes de mercadorias é a concorrência dos particulares. Este seria pois um primeiro ponto a atacar.

De muitos meios se poderiam servir os Poderes Públicos para tal, desde a tributação

(º) A actuação dos Correios em transportes por estrada não seria inédito : na Suíça, por exemplo, efectuam transportes rodoviários de passageiros.

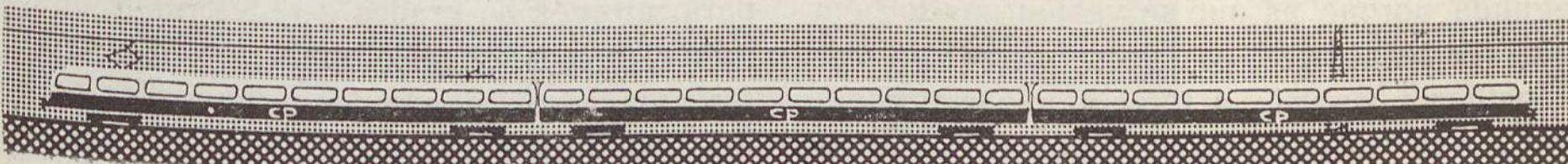
fiscal (¹º) até à limitação severa dos raios de acção dos veículos, ao mesmo tempo que deveriam apelar para que as empresas não transportadoras se cingissem, sempre que possível, ao *investimento colaborante* (ramais particulares, contentores, vagões particulares, etc.), estimulando-o mesmo através de isenções ou facilidades fiscais e até, sendo viável, com concessões tarifárias aceites pelas empresas transportadoras.

Mesmo em relação a certas empresas de economia mista e a empresas que desfrutam de regimes especiais, inclusive empresas ao abrigo do condicionamento industrial, teriam os Poderes Públicos autoridade bastante para ir mais além e impor, no que se refere a prática de transportes, e por identidade de razões, o princípio do investimento colaborante que preconizamos.

Por outro lado, o regime de transporte de mercadorias em veículos de aluguer está longe de servir de suporte ao crescimento económico do País e sobretudo à valorização das regiões atrasadas. Converter a multiplicidade de empresas existentes, de carácter artesanal, em empresas devidamente dimensionadas e estruturadas, destinando-as a um verdadeiro serviço público regular, com actuação geográfica bem definida (por itinerários ou regiões), e regido por salutares princípios de coordenação, é providência que cada vez mais se vai impondo.

Finalmente, alargar em altura oportuna a coordenação (hoje limitada aos transportes terrestres) à escala dos transportes internos, englobando por conseguinte os transportes pelas vias navegáveis interiores pela navegação costeira nacional e pela aviação interna, igualmente nos parece aconselhável, sobretudo se se pretender que também estes últimos sectores de transporte tenham participação crescente no mercado de transportes do Continente Português.

(¹º) Temos a este respeito o exemplo da França, que há cerca de um ano passou a tributar os transportes particulares de mercadorias.



# *De dentro para fora*

(Página de memórias de Efigénia Camelo,  
natural da Lourinhã)

Pelo Dr. ARY DOS SANTOS



OU de meu nome Efigénia Camelo e nasci na Lourinhã. Estas duas circunstâncias têm feito que toda a gente diga que eu sou «camelo» e da «Lourinhã», o que, estando certo, é, no entanto, certa forma de me inferiorizarem. Mas quem assim pensa e assim age esquece que já houve, pelo menos, um ministro Camelo: o ilustre Camelo Lampreia; esquece que ninguém pode escolher a terra na qual é posto, e esquece ainda que havendo muito vinho do Dão fabricado no Poço do Bispo, nunca disse o Bispo que fosse do Poço, tal como jamais disse o Dão que fosse do Bispo...

Sendo Camelo o meu pai e, consequentemente, sendo esse o meu apelido, é claro que não posso nem devo deixar de o usar. Na minha família—graças a Deus!—ainda não houve necessidade de inventar genealogias, de alterar apelidos, ou de fazer uso daquela partícula «de», que algumas vezes é o cheque sem cobertura com o qual se paga o luxo de ser «de»... *mais nada.*

Devo dizer-lhes, porque quero falar verdade, que sou feia: — maior largura que altura; um olho na direita e outro na esquerda — o que os meus inimigos classificam de *oposição*, mas o meu doutor diz ser apenas estrabismo. Eles lá sabem...

Visto mal por três razões: a primeira porque não tenho dinheiro para vestir bem; a segunda porque as que se vestem muito bem são, quase sempre, as que se querem despir o melhor possível; a terceira razão porque, não tendo eu o direito de mandar despir os

outros, penso que os outros não tenham o direito de exigir que eu me vista como eles querem. Aliás, como já vos disse, em matéria de *vista* eu sou estrábica, e respeitando assim os direitos alheios, com um olho em cada sítio, consigo ser também democrática, isto é claro, na medida em que na Lourinhã ainda pode haver democracia e na medida, mais apertada, em que uma Camelo pode ser o que lhe apetece.

Posto isto, referirei ainda que entrei para bilheteira da «Empresa Fluvial dos Transportes de Terra» exclusivamente por méritos próprios. Não fui de avião, nem de bote; ninguém me recomendou e nada me recomendava. Sabia fazer contas; era, como ainda sou, uma mulher honesta; possuía diploma de ter feito, por correspondência, um curso de natação e, à cautela, tinha-me inscrito sócia dos três principais clubes de *futebol* porque, sendo três os membros do júri de exame e cada um do seu clube, julguei que como sócia dos três (mas pensando cada qual que o era apenas *do seu*) conseguiria, por unanimidade, a classificação de «muito bem». O subterfúrgio não deu resultado, visto que o júri era de gente honesta, mas o certo é que «muito bem» fui nomeada bilheteira. E, a partir dessa altura, começou o meu tormento, por ter passado a ver as coisas... de dentro para fora.

É natural — quase certo mesmo — que os senhores já tenham ido ao Jardim Zoológico para, através de grades e redes, mais ou menos espessas, se deleitarem com a beleza, a ferocidade, ou o simples ridículo dos bichos que, por ferros e arames, estão separados de

um convívio que poderia ser mais ameno, posto que menos seguro.

O visitante do Jardim Zoológico tem o direito, mediante o preço da respectiva entrada, de estar dez minutos a olhar para um chimpanzé, de lhe dizer tudo quanto queira e até, mesmo, se lhe apetecer, de lhe cuspir no focinho. Tem o direito de achar ridícula a triste decadência do leão, de rabo meio pelado, e de considerar que o casaco de peles (de coelho) que ofereceu à sua querida, bem vistas as coisas é mais limpo e faz maior inveja que a natural vestimenta do urso da Sibéria, ou da pele que os leopardos compram barato, por a comprarem em lojas onde as senhoras não vão, dado o receio de lá encontrarem algum lobo da Alsácia.

Toda aquela bicharia, olhada por grades e redes, sofre em silêncio. Mas porque é muito mais inteligente que os visitantes, cala. Não diz nada; pensa e, pelo seu lado, olha cá para fora, como talvez nunca, de fora, se tenha podido olhar lá para dentro..

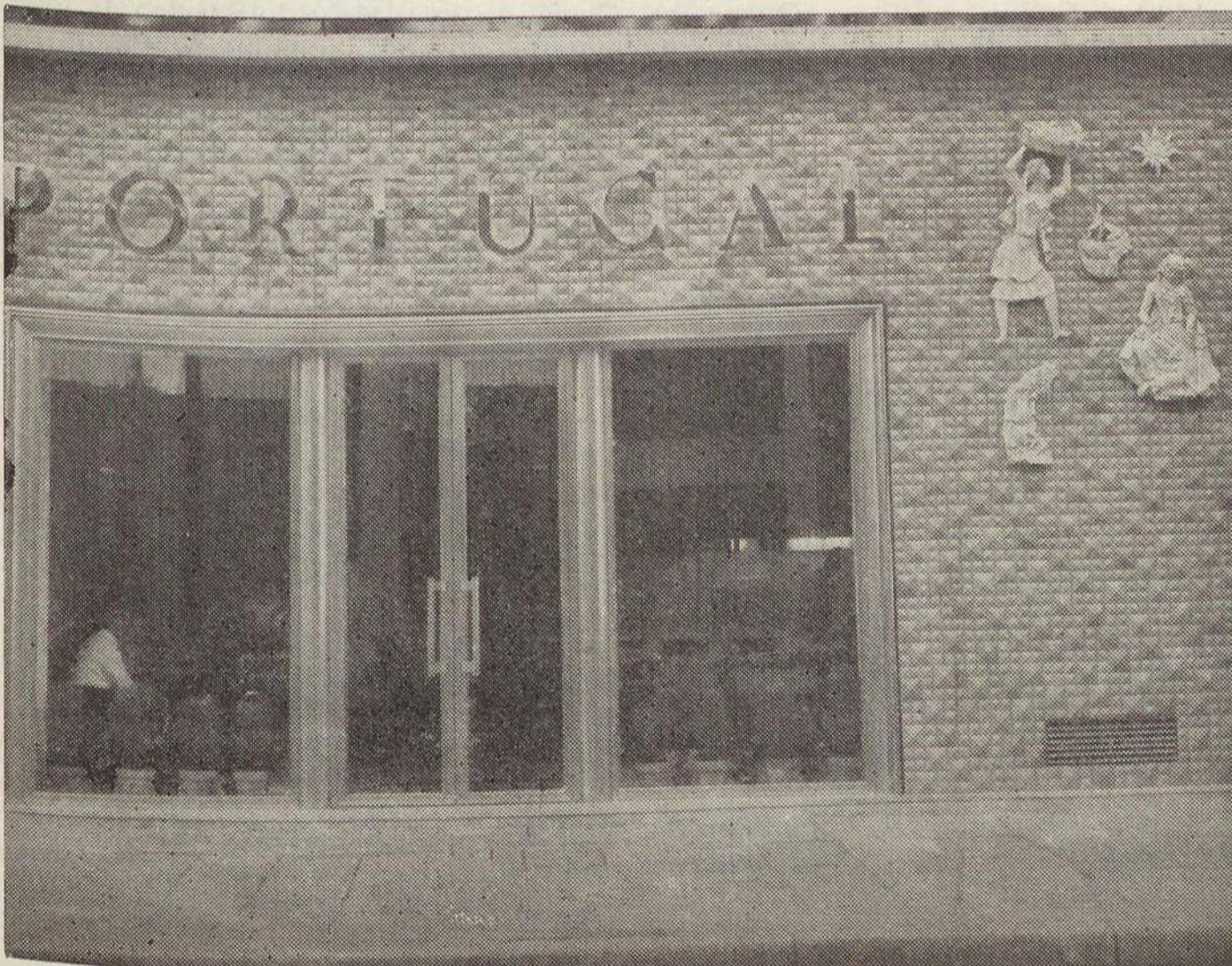
Quando eu era bilheteira, sentia-me um «bicho» separado do «público» pelas grades do *guichet*. Eu tinha ali centenas de bilhetes que me permitiriam, se eu não fosse bicho, fazer as mais deliciosas viagens. Eu tinha ali milhares de escudos que, se meu pai não

tivesse sido quem foi, poderiam ser aplicados na compra de amendoim, de cenouras, de alpista, ou de qualquer outra comida própria de animais. Mas, felizmente, eu tinha também, lá dentro do *guichet*, o que muitos não possuíam cá fora. E todos sabíamos — eu e eles — que se não fossem *as grades*, seria o homem a comer o leão, seria o macaco a cuspir na cara do visitante, e seria o elefante a dar trombadas tais que a sineta tocaria... por ser badalo o fonzino corpo do forasteiro.

As grades e as redes que me separavam dos outros só uma casa as fabricava, e essa casa chamava-se *Honestidade*. Era uma casa muito antiga, que ainda hoje existe, posto que já um tanto ou quanto fora de moda.

Como vos disse, sou feia, sou de meu nome Camelo, sou da Lourinhã, passei a vida dentro de uma grade, mas — louvado seja Deus! — fui eu, bicho em gaiola, a única a rir, mas também a única a chorar pelo que de ridículo ou de torpe viu, de dentro para fora das grades, nos visitantes do grande *Jardim Zoológico da Vida*.

Não me lamentem. A vossa piedade seria ofensa, porque eu nunca fiz sacrifício, sendo tal qual sou: dos Camelos, da Lourinhã, e para vos servir!



Por motivo da saída do número especial da «Revue de Voyages» dedicado a Portugal, edição da Companhia de Wagon-Lits, a Casa de Portugal, em Paris, ofereceu em 31 de Outubro último um Porto de Honra a numerosas personalidades portuguesas e francesas. À festa estiveram presentes entre outros o Embaixador Marcelo Matias, Margot Noblemaire, Director-Geral da Wagon-Lits, José Augusto dos Santos, Suzanne Chantal, Christine Garnier, Cor. Rémy, etc. O Ministro das Comunicações de Portugal e o Director-Geral da C.P. visitaram antes do serviço festivo a Casa de Portugal e felicitaram Jean-Paul Caracalla, Director da «Revue de Voyages» pelo seu excelente número.

# **Os nossos CONCURSOS**

**Divertindo-se, pode ganhar dinheiro**

**PRÉMIOS — 300\$00**

Eis uma das excelentes carroagens suíças, de cor vermelha, equipada com bogies, tão apreciadas pelo público sobretudo o dos grupos excursionistas que tanto as utilizam em comboios especiais ou em expressos populares.

Entraram ao serviço da C. P. em 1949; são de construção tubular leve, permitindo por isso a formação de comboios extensos, com grande lotação portanto, e pouco peso. Podem circular às mais altas velocidades. Seu peso: 30,8 ton.; sua carga: 7,5 ton. A C. P. possui actualmente 61 carroagens deste tipo.

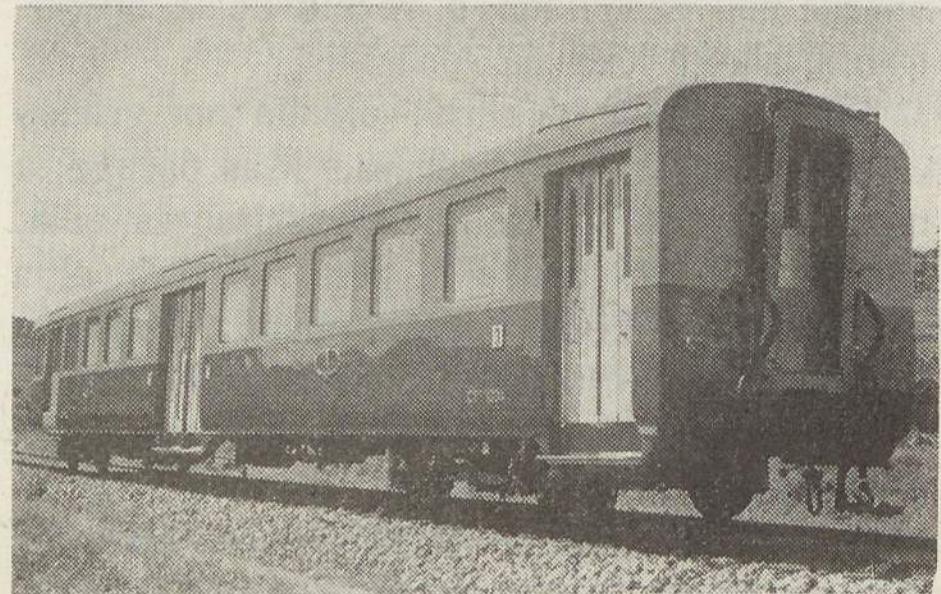
**Como se chama a firma construtora destas carroagens?**

As respostas dos nossos assinantes, como de costume, devem ser-nos enviadas, em simples postal, até ao fim do mês. Os prémios serão sorteados entre os que nos tiverem enviado respostas certas.

## **Resultado do Concurso n.º 6**

Solução: Ponte Nova da Régua ou simplesmente Ponte da Régua.

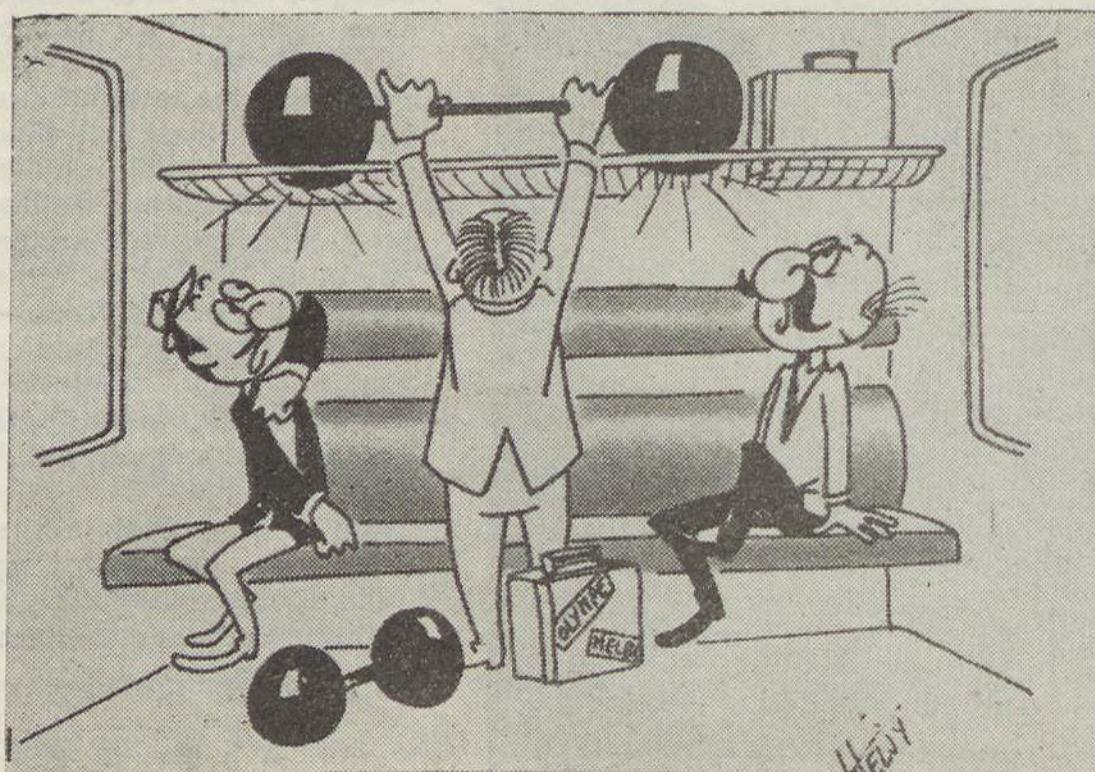
Concorrentes premiados: — Waldemar da Silva



**N.º 8**

**QUAL É A FIRMA CONSTRUTORA  
DESTAS CARRUAGENS?**

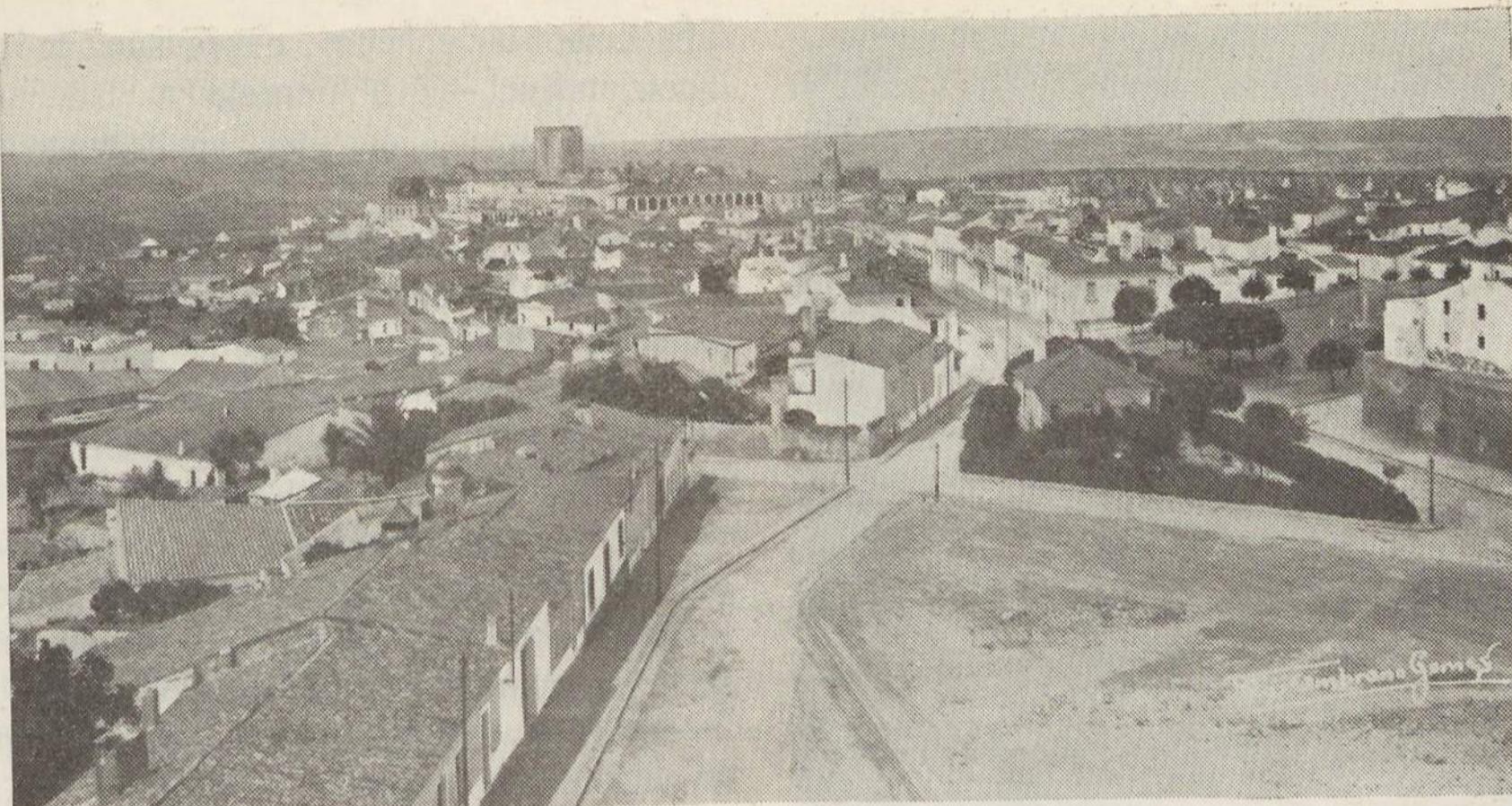
Quaresma, Chefe do Escritório do Serviço da Previdência Ferroviária; Francisco de Melo Figueiredo, Subchefe de Escritório da 10.º Secção de V. O., na Régua, e António Gonçalves Feijão, factor de 1.ª classe, em Vila Nova de Gaia.



**BOM  
HUMOR...**



**Sem palavras**



Na infinável planície alentejana, a vila de Moura, pelos seus encantos e belezas naturais, é justamente considerada centro privilegiado de turismo

# O ramal de Moura e a paisagem alentejana

Por MANUEL DUARTE GOMES

O ramal de Moura situa-se em pleno Baixo-Alentejo, delimitado entre a vetusta e histórica cidade de Beja,— a Pax-Júlia romana—, e a simpática e antiquíssima vila de Moura, relicário do desafortunado idílio de Salúquia.

A sua extensão não é grande; sómente uns escassos 60 quilómetros.

Servida excelentemente por um razoável número de automotoras,— nada menos que dez circulações diárias, em ambos os sentidos,— pode gabar-se, com orgulho, de ser uma das regiões alentejanas inegavelmente melhor provida de transportes ferroviários.

Por isso, toda a região compreendida nesse trajecto está de parabéns, e o passageiro ávido de conhecimentos, encontra nele motivos característicos de pura feição regionalista, que prendem e cativam.

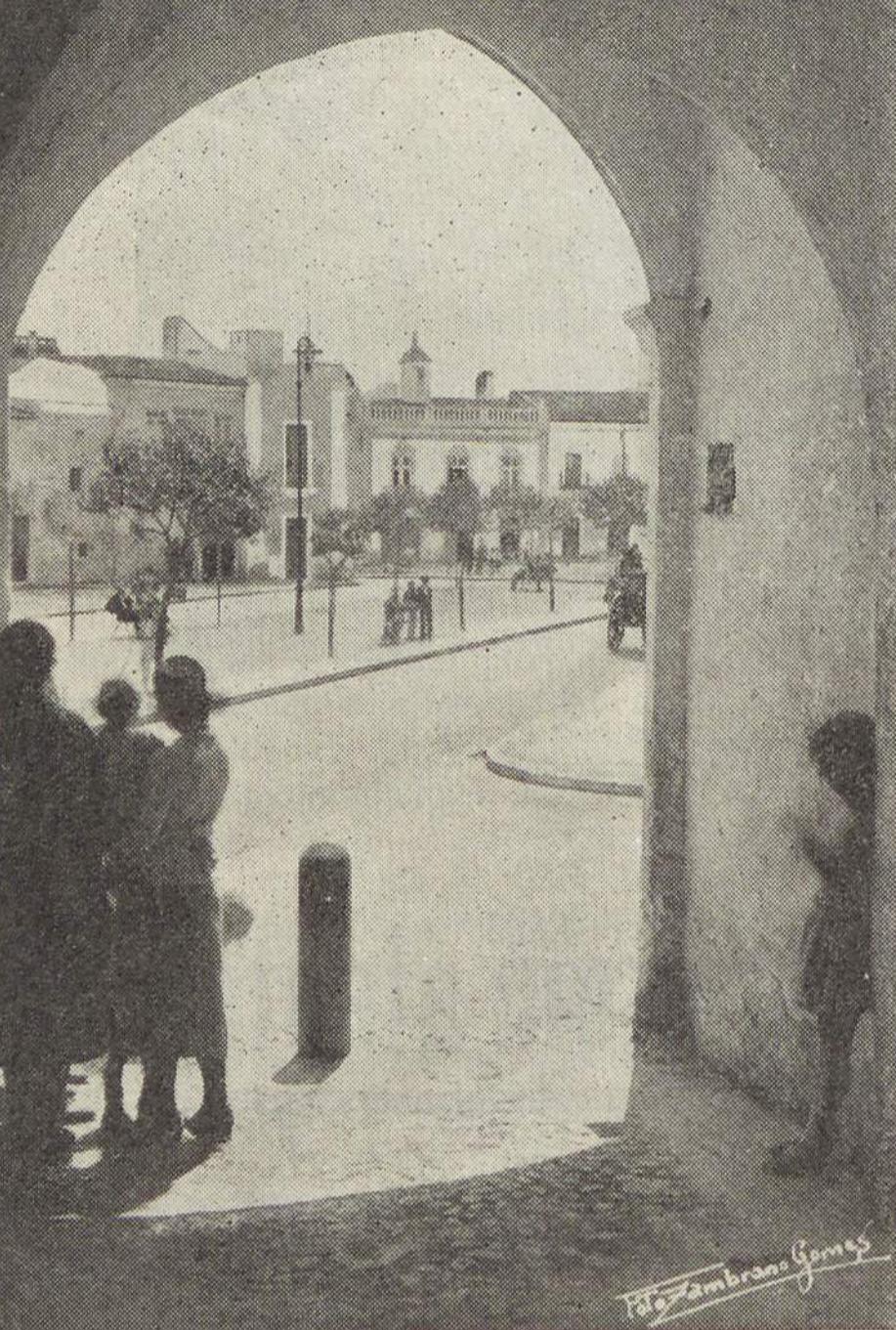
De mês para mês, de estação para estação, a fisionomia multiforme da paisagem, cinzela-se em quadros naturais de beleza, não no aspecto surpreendente e luxuriante da

vegetação, mas sim, vincadamente, no colo-rido variável da planura imensa, quase sem fim, que ora emergindo dos tons verdes das searas a crescerem ao desafio, ora cobrindo-se de espigas, em que grãos de ouro vão tomado formas, a refugir, e que raios de sol ofuscantes queimam a «céu aberto», sem comiseração, ou ainda, quando a nudez dos restolhos minguados e ressequidos, parecem erguer-se a implorar um pouco de piedade, à fornalha abrasiva e constante do intenso vulcão alentejano.

«É de espraiar os olhos a ermo, na lonjura imponente do mar de espigas ondulantes, a afogar corpos e corações, que, de bocas ressequidas, labutam sobre-humanamente, em espasmos de dor».

É paisagem alentejana; ora rica, exuberante e farta; ora escalvada, nua, quase desértica, a contrastar e a cortar a alma!

Desde Casa Branca ou Funcheira a convergir para a capital do Baixo Alentejo, a planície imensa projecta-se nos seus ilimita-



Do Arco do Castelo, vê-se a Praça de Sacadura Cabral

dos horizontes, e o espectáculo que proporciona é grandioso e solene.

A extensão, sempre a extensão, incomensurável à vista, parece não ter fim!

Ali e além, vencendo a monotonia, salpicando o espaço, árvores excessivamente dispersas, agora frondosas, depois definhadas e ressequidas das agruras do Estio, imploram em prece: água, só água, que fica a pairar nos ares, ou a ecoar perdida na vastidão, sem apelo possível...

Rebanhos mansamente apascentados, cortam a solidão do ermo, com soar de balidos tristes. Pastores, homens fitando a extensão, hirtos e secos como prumos de mármore, vivendo no íntimo, um mundo seu, sómente seu, de sofrimento e resignação. Casas dispersas, emolduradas em fresca brancura, são pontos brilhantes como estrelas no firmamento, e lembram que a vida existe; rude,

difícil, solitária, com expressão própria e inconfundível — é o Alentejo!

\* \* \*

O viajante chegado de Lisboa ou Algarve e que se destine ao Ramal de Moura, utilizando o Caminho de Ferro, tem na estação de Beja que mudar de comboio e de linha, excepção feita para a automotora «directa» que o conduz vinda de Barreiro.

As pessoas desejosas de conhecimentos, ávidas de estudos etnográficos e regionalistas, encontram, ao percorrer o Ramal, motivos suficientemente dignos de aproveitar.

Sobre o aspecto turístico ou paisagístico, é certo que «ele» não lhes proporciona, como visão panorâmica, um colorido vivo, rico de vegetação, atapetado de verdura quase virgem, à semelhança de uma linha do Vale do Vouga; ou a presença de vales abruptos de penedias gigantescas, com encostas selváticas, onde pululam florestas bravias, de efeitos estonteantes, à semelhança de um Vale do Tâmega; ou então a luminosidade resplandecente de cromáticas cores, de civilizada e burguesa como a conhecidíssima linha de Cascais.

Aqui no Ramal é bem diferente! É Alentejo de pastores, ganhões, ceifeiros, podadores, mondadeiras, rebanhos, vastidão sem fim! É paisagem alentejana campesinha, impressionante, de monotonia própria, sem par. Percorremo-lo e apreciemo-lo nas suas belezas típicas e encantos de puro regionalismo.

\* \* \*

Fere os ouvidos o apitar da automotora. A viagem inicia-se em direcção a Baleizão.

A cidade de Beja afasta-se como a fugir de nós, e agora vislumbra-se, já distante, alcandorada e confusa, na colina que a sustenta. O castelo mourisco, sobressai altaneiro e senhoril, a dominar a longitude em todos os sentidos.

A Aldeia das Neves apostada em montículos de casario transparece espelhada na sua alvura genuinamente alentejana.

A circundar a via férrea, mesmo a tocar-lhe, oliveiras centenárias, carcomidas pelo tempo, lutam com teimosia por sobreviver. Ao lado, outras pujantes de vida, cheias de seiva a brotar fertilidade.

Caminhando-se sempre, chega-se à estação de Baleizão. A aldeia, lá ao longe, como que envergonhada, não dá ares da sua presença.

Quintos não tarda, e o Guadiana milenário e de águas quase paradas, está já à vista. A linha férrea distende-se preguiçosamente em escassos quilómetros à sua beira, e circundada pelos penhascos que a marginam, o ambiente da paisagem parece deslocado, sem estação possível com a planura, dadas as irregularidades acentuadas do relevo.

Ponte do Guadiana, de construção simples, abraçando o rio, como elo de ligação entre as duas margens. Inédita na função de servir as duas vias de comunicação: — a ferroviária e a rodoviária. (1)

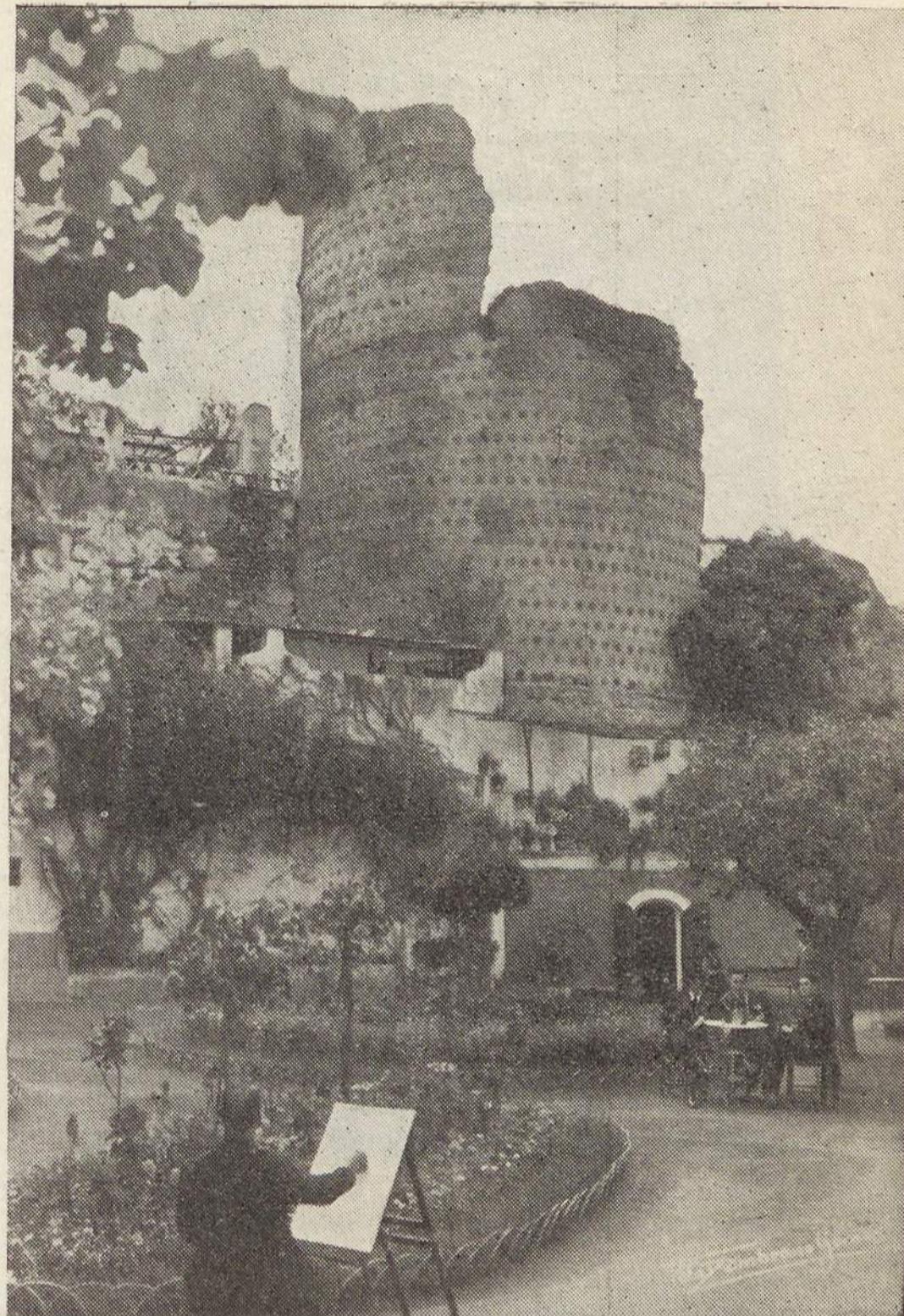
Lá em baixo o rio. Suas águas serenas, meio adormecidas, seguem tranquilas, vagarosas, sem pressas. Ultrapassando-o, deixemo-lo envolvido nos murmúrios e lamentos da toalha líquida que o emoldura, linfa preciosa a perder-se sem aproveitamento, e a correr na eternidade dos tempos em direcção ao mar...

Sempre a subir, direito a Serpa, atinge-se a estação do mesmo nome. A vila, afastada alguns quilómetros, destaca-se sem pormenores definidos, linha esbatida do horizonte. A ermida da Veneranda Senhora do Guadalupe distingue-se no alto, a dominar o lugar e redondezas.

Continuando a subir pela linha férrea, conduz-se ao planalto que antecede a aldeia de Pias, com sua conhecida «recta», ladeada por estendais de oliveiras que, vestidas de verde carregado, dão à paisagem um aspecto monótono, pesado e igual.

Pias avista-se já. O casario rasteiro, prestes a beijar o chão, aparece apinhado como cachos de madresilvas. Seu semblante é sóbrio, vincadamente rústico. Os arredores aldeões de terrenos pobres, ressequidos, com pouca vegetação, parecem condenados a suplício de Tântalo, implorando sua gota de água.

Não podemos parar por muito e, prosseguindo, atingimos Machados. O panorama que se disfruta, rico de vegetação, deleita os olhos do observador. Milhares e milhares de oliveiras, dispostas em linhas geométricas, arredondadas nas suas formosas copas, lem-



Torre de Salúquia

bram gigantescos cogumelos erguidos ao Céu. É um espectáculo surpreendente, excepcionalmente belo visto em toda a extensão.

O Ramal está a chegar ao seu terminus. Moura — a bela adormecida, como alguém lhe chamou —, de ruas limpas e ares lavados, estende-se a querer abraçar o Ardila. Seu castelo medieval de rugas fundas cavadas pelo tempo, parece meditar solitário e triste na sua lendária e fidelíssima Salúquia. Das fontes que o circundam, a água que cai lembra copiosas lágrimas de evocação saudosa, de eterno luto pela desdita de sua «princesa amada».

Os arredores da vila caprichosamente abandonados nos montes que a circundam e a distenderem-se para além do Ardila, são dignos de recomendar. É paisagem alentejana excessivamente agreste, imponente, expressiva e bela !

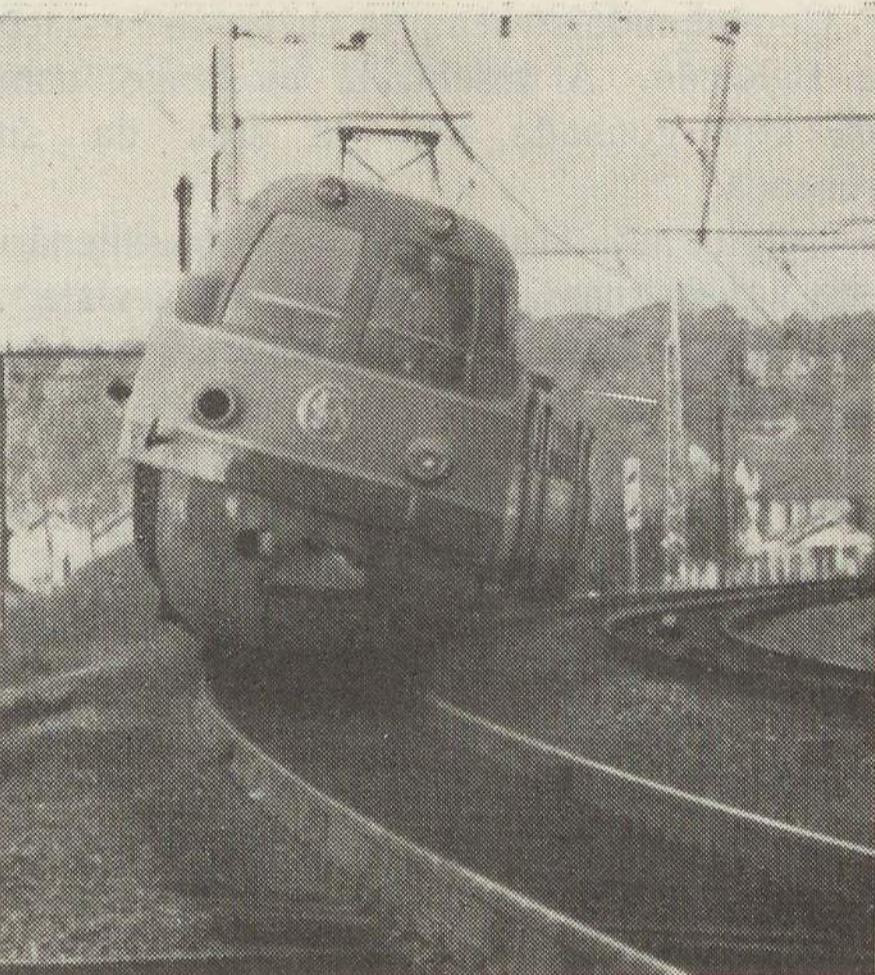


## O COMBOIO «PENDULAR»

Em 3 de Dezembro último a S. N. C. F. realizou na linha Melun-Montereau, via Hericy, a primeira demonstração pública de um protótipo experimental de veículo: o *comboio pendular*.

Este comboio foi construído nas oficinas da S. N. C. F., em Sotteville, perto de Rouen. A sua designação justifica-se porque, nas curvas, a composição oscila à direita e à esquerda, para conseguir melhor adaptação a elas. O veículo apresenta-se mais estável e ao passageiro é dada maior comodidade.

Nas curvas, para compensação da força centrífuga, o carril exterior apresenta uma certa elevação, em relação ao carril interior. Essa elevação, todavia, não pode exceder 15



O veículo experimental em pleno ensaio: velocidade constante de 180 km/h, mesmo nas curvas.

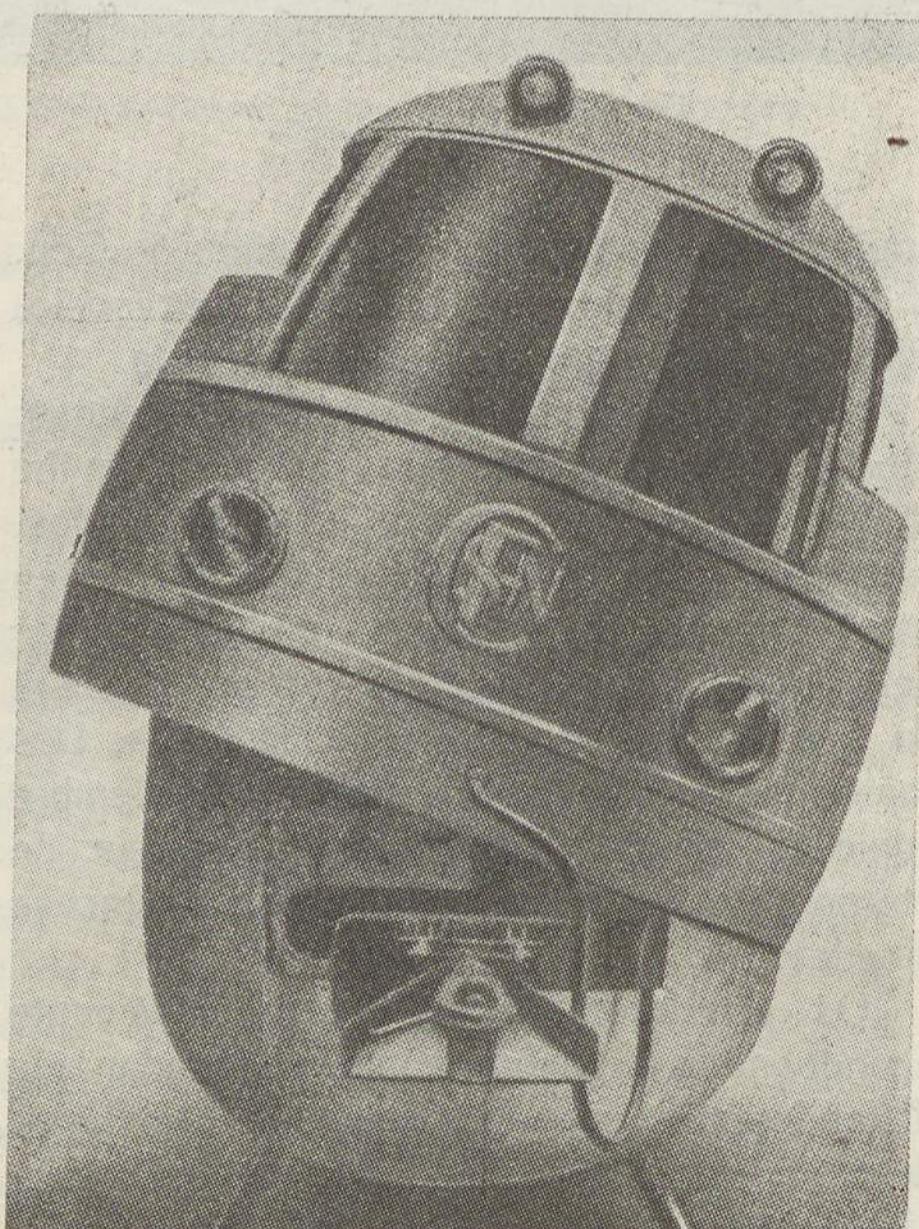
centímetros, sob pena de o carril interior sofrer uma sobrecarga perigosa. Esta e outras razões impediam a resolução do problema de circulação de comboios a mais de 140 km/h. em curvas de 800 metros de raio, ou manter regular a velocidade de 160 a 180 km/h. em todo um percurso, como o de Paris-Lyon, sem se ser obrigado a afrouxar nas curvas.

O comboio pendular parece constituir solução desse problema. Ele é a sequência da solução, mas em termos diferentes, experimentado pelos americanos em 1942, com um tipo de carruagens que designaram por *Preco-pendulum*.

Na carruagem pendular, a caixa pode atingir 18 graus de inclinação. O passageiro fica libertado da força centrífuga, podendo escrever normalmente e segurar um copo com água, sem que esta verta. Verá, é certo, os postes telegráficos com um ângulo de 10 a 12 graus.

Há ainda dificuldades a vencer pela técnica: o número de lugares, em primeira classe, é reduzido de 48 a 32, em virtude do espaço ocupado com os dispositivos apropriados, e o peso total de carga não poderá exceder 37 toneladas.

Mas certamente estas dificuldades serão vencidas e o comboio pendular aparecerá um dia como mais uma realização feliz da técnica ferroviária.



Aspecto da caixa do comboio pendular



Uma vez mais, como em cada ano, se festejou em muitos escritórios, oficinas e estações da Companhia, a passagem do Natal. Ali, num âmbito mais vasto, acolá, numa forma mais reduzida, em todas essas confraternizações de ferroviários esteve bem patente o espírito de camaradagem que a todos une e o sentimento de solidariedade humana e espírito cristão que vive no coração de todos os portugueses.

\* \* \*

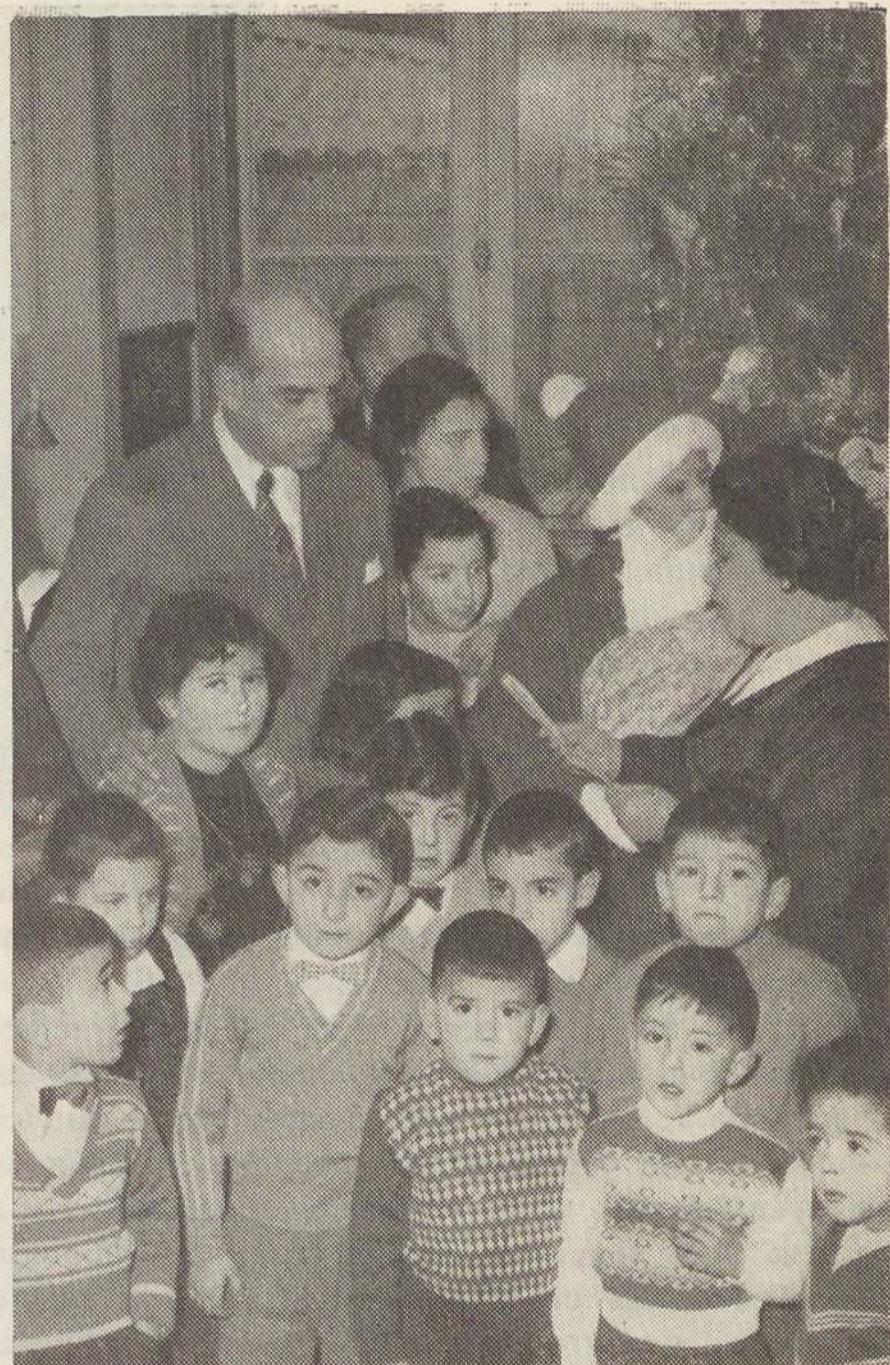
Na Secretaria-Geral, as empregadas do departamento mecanográfico ergueram a sua Árvore de Natal, que encheram de brinquedos para oferta a filhos de ferroviários necessitados. Como de costume, também confeccionaram roupas e agasalhos, formando «berços», com enxovais completos, que alegraram muitos contemplados. Desta vez, a festa da Calçada do Duque teve a valiosa colaboração da «Obra das Mães», cuja ilustre Presidente, a Senhora Condessa de Penha Garcia, a ela assistiu.

\* \* \* :

Na Direcção-Geral, as empregadas da secção de dactilografia fizeram também, mas pela primeira vez, a sua festa de Natal — com a intenção de todos os anos a repetirem e cada vez mais a ampliarem. Árvore de Natal bonita, muitos brinquedos, muitas guloseimas para distribuir a filhos de ferroviários e, nota curiosa, um Pai Natal, de carne e osso, de longas barbas brancas e vestido a preceito... — a empregada D. Hermengarda Vinagre.

A festa teve a presença de todo o funcionalismo superior de Santa Apolónia. A escrutaría do Departamento Dactilográfico, D. Palmira Colarinha, explicou o significado da cerimónia dirigindo ao Director-Geral da Companhia e demais assistentes, as seguintes palavras :

«Pela primeira vez fazem as empregadas da Dactilografia a sua árvore de Natal, para contentamento



A empregada D. Palmira Colarinha explica o significado da cerimónia

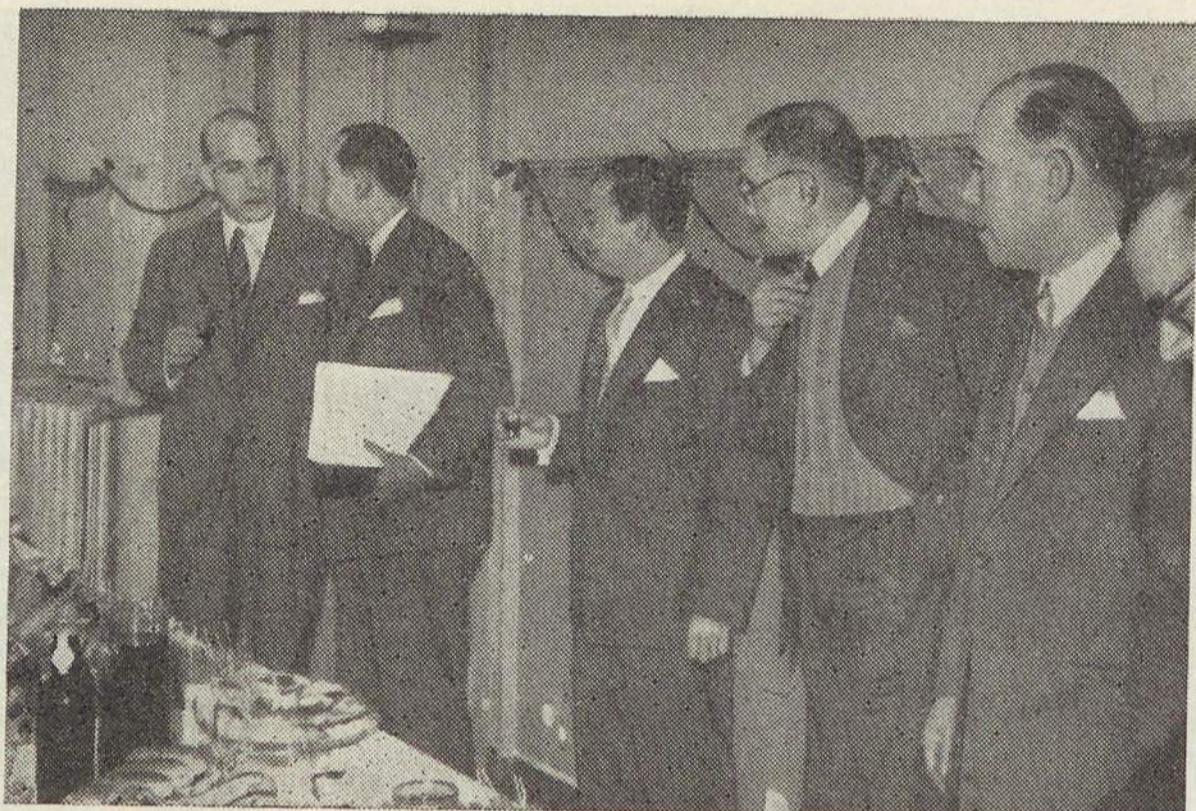
de alguns pequeninos seus familiares e de outros, filhos também de agentes da Companhia.

Modestamente, apenas com os parcos recursos que cada uma de nós pôde dispor e dar, mas com a maior boa-vontade, compreensão e carinho, também nós qui-



O grupo de dactilógrafas promotor da festa em Santa Apolónia

Durante a festa trocaram-se amistosas saudações. À esquerda, o Director - Geral da C. P.



semos realizar esta pequena, simples e modesta confraternização familiar.

Alegramo-nos muito que V. Ex.<sup>a</sup>, Senhor Director-Geral, se tivesse dignado comparecer aqui — e bem assim todos V. Ex.<sup>as</sup> — os nossos superiores — dando-nos com a sua presença um amável significado de compreensão pelc nosso intento e estimulando-nos a que, em anos seguintes, prossigamos, como é nosso desejo, com esta cruzada de boa-vontade que tanto nos comove e alegra e que, felizmente, tão profundamente está arreigada, como tradição, nos nossos corações de portugueses.

E aproveitamos — já que de festa de Natal se trata — para desejarmos a V. Ex.<sup>a</sup>, Senhor Director-Geral, e, bem assim, a todos V. Ex.<sup>as</sup>, um muito bom, um muito feliz Natal.»

O Sr. Eng.<sup>o</sup> Espregueira Mendes respondeu, dizendo congratular-se profundamente com essa muito louvável e tocante iniciativa

dos seus empregados que incondicionalmente aprova e apoia, e desejou que reuniões, com o significado daquelas, se multipliquem, cada vez mais, no seio da empresa que dirige.

\* \* \*

Em muitos outros sectores se promoveram igualmente cerimónias do Natal, quer dentro da própria C. P., quer em organismos afins — Ateneu Ferroviário, Grupos Desportivos, etc., etc. Em todas essas reuniões, repete-se, se festejou e viveu, da melhor forma e na caridade de Deus — como é tradição da quadra — a data quente de Amor e Amizade ao próximo, que o Natal representa na Vida.



Um aspecto das variedades promovidas pelo Ateneu Ferroviário, por ocasião do Natal, na calçada do Duque

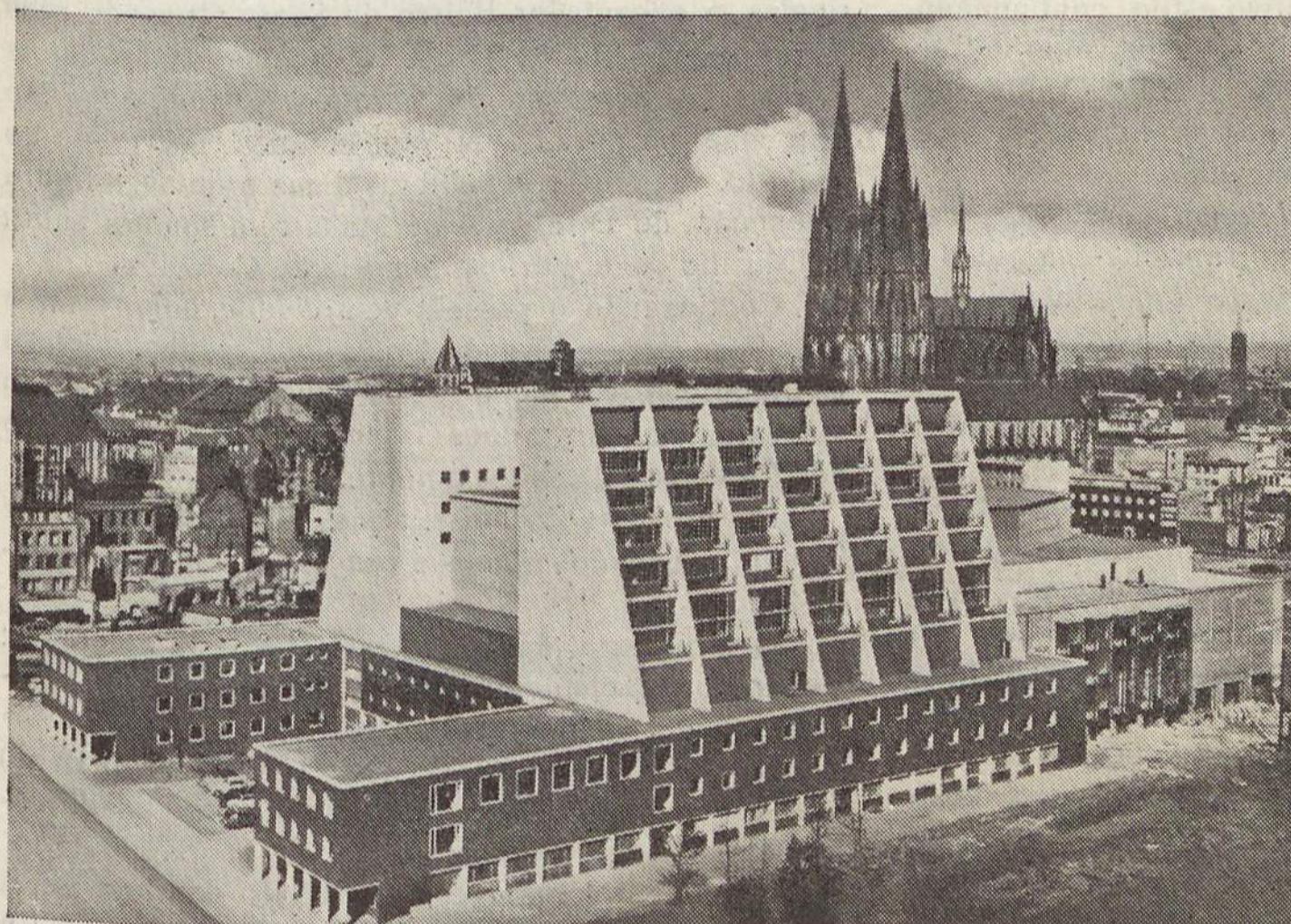
### Como eu vi Francfort e Colónia — A casa de Goethe — A Catedral Maravilhosa

Entre as cidades alemãs mais flageladas pelos bombardeamentos aéreos durante a última guerra contam-se Francfort (Main) e Colónia.

Todavia, mercê da indomável vontade de ressurgimento do povo alemão, ambas têm recuperado, não a sua anterior fisionomia, mas uma fisionomia diferente.

Saindo da estação ferroviária de Francfort, a caminho do hotel, na «Hauptwache» (o centro da cidade), encontrei artérias completamente renovadas. Ruas inteiras, cujos edifícios as bombas pulverizaram, foram alargadas em muitos metros. Novos edifícios construí-

dos não se modificou; a Casa de Goethe, hoje «Goethemuseum», foi reconstruída no mesmo local onde derruíra a antiga, ou seja, na «Grosser Hirschgraben». Ali nasceu o poeta, que a ela se refere na sua autobiografia «Poesia e Verdade». Tornada, em 1863, propriedade da «Freies Deutsches Hochstift», e, durante mais de noventa anos, lugar de peregrinação dos amigos de Goethe espalhados pelo mundo inteiro, vivi nela momentos de pura emoção espiritual, sobretudo diante dum coroa de louros junto do pedestal do busto do poeta, coroa mandada colocar ali por intelectuais ingleses, enquanto outros homens ingleses e alemães se defrontavam nos campos de batalha na última guerra. Com que emotiva alegria constatei que



O novo edifício da Ópera,  
em Colónia

dos de harmonia com as mais modernas concepções arquitectónicas, edifícios horizontalmente imensos mas não desmesuradamente altos (há, no entanto, vários arranha-céus) com as fachadas quase inteiramente de vidro ou com amplas janelas, tomaram o lugar dos antigos imóveis.

Mas a estátua de Gutenberg conserva-se erguida numa praça perpetuando a sua memória; o «Römer», antiga Câmara Municipal, curiosíssimo edifício, onde, no passado, decorriam todos os actos solenes da cidade, mantém-se como outrora; a velha e bela Cate-

não existem fronteiras para o pensamento nem obstáculos para a capacidade humana de admirar e amar!

O antigo Teatro da Ópera foi destruído interiormente por bombas incendiárias. As paredes exteriores e algumas estátuas que as ornamentam ficaram de pé. O Município quis demoli-lo para o reconstruir. Mas o povo opôs-se. Entregou à cidade uma soma importante com a condição de deixarem ao Teatro as mutilações sofridas. Meditarão no horror das guerras as futuras gerações?

Para a reconstrução da Universidade trabalharam os próprios estudantes.

Francfort é atravessada pelo Main. Cidade muito comercial, os seus belos e enormes estabelecimentos multiplicam-se por toda a parte.

Também Colónia é importantíssima pelo seu comércio e indústria. Ambas as cidades, colocadas na rota da antiga estrada romana, por onde há milénios era feito o tráfego desde o Mar do Norte e o Báltico até o Mediterrâneo, estão actualmente nas vias de comunicação mais intensas da Alemanha.

Colónia, porque ficou mais destruída do que Francfort, conserva mais profundas cicatrizes do que esta última.

Ao chegar à grande cidade renana não pude dominar o vivo desejo de ver a sua Catedral. E, ainda do comboio, consegui lobrigar as agulhas góticas daquela maravilha que parece desafiar as leis do equilíbrio. Vê-la-ia nas suas harmoniosas proporções nesse mesmo dia.

Mas as ruínas que se me depararam logo à saída da estação converteram em desolador abalo a alegria sentida. Encontrava-me, é certo, num dos locais mais atingidos pelas bombas. Depois de percorrida a cidade, avaliei melhor o trabalho reconstrutivo.

Igrejas e edifícios característicos foram fielmente reconstruídos segundo o primitivo estilo, continuando a testemunhar a antiga vida de Colónia. Mas outras reconstruções, como o Teatro da Ópera (as ruínas do antigo ainda existem), deixam-nos perplexos em face da sua arquitectura ousada e singular.

O Reno de águas turvas, trazendo consigo o prestígio das lendas e da história, transmite-o à cidade.

A ponte do caminho de ferro é constantemente percorrida por comboios; uma ponte rodoviária existe próximo; mas também os barcos sulcam com frequência o rio, uns descendo-o ou subindo-o, outros atravessando-o.

Al m da Catedral, tão subtil e aérea qual milagrosa renda para adornar o infinito, outras igrejas de valor arquitectónico e de grande riqueza estão espalhadas pela cidade. O Tesouro da Catedral tem um relicário célebre. Também na bela igreja está instalado o Museu Germano-Romano. Uma galeria de pintura, que inclui obras do século XIV até ao século XX, faz parte do património artístico da cidade, assim como o Museu da Renânia, etc.

Existem ainda restos das antigas muralhas. Ladeia o rio, pela margem direita, uma longa avenida. Na margem esquerda há grandes parques e jardins. O maior aglomerado populacional fica na margem direita.

Quando, daqui a poucos anos, Colónia tiver as suas feridas cicatrizadas, retomará o esplendor do seu antigo aspecto (modificado pela arquitectura) de urbe comercial e industrial de extraordinária importância. Tanto basta para a tornar grandiosa.

Arminda Gonçalves

### Excursão a Sevilha

Resultou um inegável êxito a excursão a Sevilha e Grutas de Aracena, organizada pelo «Boletim da C. P.».

Já à partida de Lisboa os excursionistas manifes-

tavam alegria na expectativa da surpresa que os aguardava.

De Beja o autocarro levou-os através da planície alentejana. Deixando para trás a curiosa vila de Serpa e ultrapassada a fronteira, viram, interessados, o desenrolar da paisagem espanhola.

A primeira paragem do itinerário maravilhou-os: a visita às «Grutas de las Maravillas», nome que, em absoluto, corresponde à beleza das suas fantásticas salas, corredores e lagos.

Ei-los, ao cair da noite, avistando ao longe as primeiras lucilações de Sevilha.

Previra-se que a cidade tão característica, tão colorida, tão diferente, tão singular na história como pitoresca nos costumes, na indumentária e na índole do povo entusiasmaria os excursionistas. A previsão fora acertada. Assim aconteceu, de facto.

Na noite da chegada assistiram no «Pátio Andaluz» à exibição de bailados gitanos e flamengos.

A manhã seguinte foi dedicada à visita ao sumptuoso e rendilhado «Alcazar» e aos seus paradisíacos jardins, à Catedral magnífica e à linda Torre da Giralda. Vista lá do alto, a cidade inteira muito branca, cintilando ao sol e salpicada de grandes manchas verdes, estendia-se em redor.

Na claridade alacre da tarde, percorreram de tipoias o encantador Bairro de Santa Cruz, de ruas estreitíssimas, belos pátios e janelas gradeadas e floridas. A sensação da paragem do tempo foi tão viva que pareceu, num momentâneo regresso ao passado, ver surgir, ao dobrar duma esquina, a figura embuçada de D. Miguel de Mañara, a sombra subtil de Murillo ou a gloriosa imagem de Colombo.

Continuando o passeio pela cidade, admiraram a grandiosa perspectiva da Praça de Espanha, a Praça da América e o Parque Maria Luísa. Atravessado o Guadalquivir, surgiu-lhes Triana, o decantado Bairro dos Ciganos, velhíssimo e pobre.

Divertimento da noite: assistência, num Pátio de Triana, a bailados típicos e canções folclóricas andaluzas.

O programa da manhã do dia 7 foi cumprido: visitaram a Igreja de Macarena, quedaram-se emocionados junto do impressionante túmulo de «Gallito» e admiraram o Templo a Cristo (igreja ao ar livre) em S. Juan de Aznalfarache, cuja situação em anfiteatro lhe dá inusitado aspecto.

A tarde foi reservada ao roteiro das lojas; e, à noite, à luz dum luar estupendo que entornava poeira de prata sobre as ruas e becos, um grupo de excursionistas voltou a percorrer de tipoia o Bairro de Santa Cruz.

Eram 7 horas do dia seguinte quando se puseram a caminho de Portugal. Pararam em Huelva. Depois de Ayamonte e da pitoresca travessia do Guadiana almoçaram em Vila Real de Santo António. Daí seguiram para Tavira, subiram à Pousada de S. Brás donde se desfruta um lindo panorama e jantaram em Faro. Foi nesta cidade que substituiram o autocarro pelo comboio para o regresso a Lisboa. Todos se confessaram encantados com a linda viagem que lhes fora proporcionada.

# Ajontamentos FEMININOS

## notas e modas

Por CAROLINA ALVES

### Um equívoco

A evolução da mulher actual não dispensa as atenções e deferências do homem, como erradamente muitos julgam.

E um lamentável absurdo pensar que, por a mulher estar candidata a certos direitos que assistem ao homem, este despreze as regras da cortesia junto dela.

A mulher é hoje como era há duzentos anos — toda coração, sentimento e delicadeza...

O seu desenvolvimento intelectual e até moral, veio acrescentar-lhe às virtudes que já possuía, novos predicados que muito a valorizam; e, ao mesmo tempo, criar vastos horizontes onde actua com coragem, dignidade e proficiência.

Eis aqui a diferença entre esta e a mulher antiga, tímida, romântica, mas... ignorante!

Graças à evolução dos tempos, a mulher está a atingir um período de vida mais comprehensivo, mais racional e justo para ela e proveitoso para a humanidade. Embora o homem ainda não esteja muito convencido do seu valor, não lhe nega contudo a coragem, a habilidade, chegando mesmo a admirá-la no trabalho, na universidade, nas artes, etc.

Por isso, é muito comprehensível que o homem a estimule como camarada, mas que não se esqueça sobretudo de a apreciar como mulher e lhe dispense a cortesia que tanto satisfaz e encanta a sua alma eternamente feminina.

Na verdade, a inteligência e o sentimento são coisas distintas, mas reais e verdadeiras na mulher actual.

Seria bom notar que dentro dos seus novos horizontes de vida, a mulher de hoje tem o coração das suas avós. Como elas aprecia certos — pequenos nadas — próprios da consideração do homem. Basta uma modesta flor, um sorriso, um carinho, uma palavra amável para a tornar feliz.

Não as dispenseis, pois, das vossas atenções e faii certos que uma simples homenagem masculina tem para a sua alma emotiva muito valor.

Afastai a ideia que a mulher vos quer igualar ou destronar na vossa autoridade, ou no vosso emprego ou missão. O que ela pretende é elevar-se sim, mas para cooperar convosco. Nunca com o espírito de usurpar, deprimir ou ultrapassar-vos, porque o seu maior desejo é tornar-se útil a si própria e ao próximo, suavizando com o seu auxílio a vida da família e tornando-se para isso, muitas vezes, verdadeira mártir do trabalho, da dedicação e do amor.

### Como se conservam as flores

Sabe-se com que rapidez murcham as flores naturais empregadas como acessórios de «toilette» das senhoras, sobretudo nos bailes e «soirées».

Para remediar este inconveniente, mergulha-se durante alguns minutos a extremidade do pé em álcool e em seguida numa dissolução de goma-arábica, e depois deixa-se secar.

Parece que, depois de terem sofrido esta pequena preparação, as flores conservam o seu frescor em certo número de dias ou mesmo semanas.

### É bom saber... como se tira o lustro à roupa

Depois de limpa e cuidadosamente escovada a peça, esfrega-se com uma escova molhada numa solução de alúmen (3 gramas de alúmen para cada litro de água).

Se o tecido for de cor deve juntar-se a esta mistura um pouco de álcool desnaturado.

Também pode tirar-se o lustro esfregando levemente com papel de lixa fina, fazendo-o com muito cuidado.

Para os tecidos de lã pura, excelente processo consiste em escová-los com uma escova molhada numa solução de alcali muito diluída em água. Se o lustro tornar a aparecer, repete-se a operação.

### Creme em taça

Batem-se três gemas de ovos até engrossarem

Juntam-se-lhes, pouco a pouco, setenta e cinco gramas de açúcar e uma colher das de chá (mal cheia) de farinha saluzena.

Depois de bem ligado, deitam-se dois decilitros e meio de leite quente, mexendo sempre. Leva-se a lume brando, mexendo até ferver e engrossar.

Deita-se o creme em taças, polvilha-se com canela e serve-se ao natural ou gelado.

Acompanha-se com bolachas de manteiga em forma de leques.

### Leques

Cento e vinte cinco gramas de farinha de trigo, quinze gramas de manteiga de meio sal, cinquenta gramas de açúcar e uma gema de ovo.

Peneira-se a farinha para um alguidar, põe-se em cima todas as outras coisas e amassa-se tudo muito bem até ficar ligado.

Depois de pronta coloca-se em cima da pedra da mesa, faz-se uma bola e, em seguida, estende-se com o rolo deixando-a um pouco grossa.

Corta-se com corta-bolachas do feitio de leque e vão-se dispondo em tabuleiros previamente polvilhados com farinha.

Os bocados de massa que ficam quando se cortam as bolachas tornam-se a amassar e a estender até se acabarem.

# Resultado dum Concurso

## QUADRO DE HONRA DOS AMIGOS DO BOLETIM DA C. P.

### PROPONENTES DE ASSINATURAS

Constituiu, como prevíramos, um autêntico êxito, o «Concurso dos Amigos do Boletim», destinado a distinguir todos os assinantes que propuseram novos assinantes. Para tal sucesso, contribuiu não só o alto valor e significado dos prémios atribuídos — os excelentes livros editados pela Companhia por ocasião do centenário — (num valor total distribuído de Esc. 9 255\$00), como, e sobretudo, a compreensão de todos pela nossa iniciativa e pelo nosso intento — o desejo de cada vez mais divulgarmos uma revista que é de ferroviários e para ferroviários.

A todos os proponentes, o «Boletim» agradece.

Nomes	Número de assinaturas propostas
1 — João Alves Mendes, chefe da estação da Cruz Quebrada . . . . .	52
2 — Octávio Faustino Gomes, factor de 1. <sup>a</sup> classe em Campanhã . . . . .	37
3 — Jerónimo Teixeira, factor de 1. <sup>a</sup> classe em Campanhã . . . . .	32
4 — Cândido Lopes de Brito, chefe de 1. <sup>a</sup> classe em Campanhã . . . . .	24
5 — Manuel Gotinho Palma, inspector na Figueira da Foz .	24
6 — António L. Simões do Rosário, nosso prezado colaborador . . . . .	23
7 — João Gomes de Araujo, operário de 1. <sup>a</sup> classe das Obras Metálicas . . . . .	18
8 — Alfredo Henrique Barlavento, do Caminho de Ferro de Angola . . . . .	17
9 — Albano Henriques da Cunha, Subchefe de Escritório na Figueira da Foz . . . . .	17
10 — Cassiano de Oliveira Martins da Silva, fogueiro de 2. <sup>a</sup> classe de Campanhã . . . . .	17

(Continua no próximo número)



À semelhança dos anos anteriores, esteve fechado ao trânsito de pessoas e carros, desde as 13 às 14 horas, de 2 do mês findo, o Largo do Duque de Cadaval, junto à estação do Rossio, em Lisboa, para garantia dos direitos de propriedade da C. P.

— A Wagons-Lits elevou, desde 1 de Janeiro último, os preços das refeições nos comboios, tanto nos serviços nacionais (Pequeno almoço 7\$50): almoço ou jantar 40\$00), como nos serviços internacionais (Pequeno almoço 12\$50; almoço ou jantar 60\$00). Como contrapartida, a Wagons-Lits oferece um mais largo serviço de refeições «à lista».

— Em 30 de Dezembro findo, partiu da estação de Santa Apolónia o primeiro comboio eléctrico para serviço do público, — o comboio n.º 2925 que estabelece ligação, na linha do Norte, entre Lisboa e Vila Franca de Xira. Outros mais comboios foram posteriormente postos ao serviço do público na linha do Norte.

— A Sorefame projecta iniciar a fabricação em Portugal de bogies para material circulante, tipo «Budd-Pioneer», segundo modelo americano. A concretizar-se este intento, ele será mais um decisivo passo para se atingir a meta que a indústria nacional e todos nós desejamos: o fabrico completo, em Portugal, de material tractor e circulante ferroviário.

— O «Bureau International des Containers» (BIC) reuniu-se em Paris, em sessão plenária, em 31 do mês findo, para discussão de assuntos normais apresentados. Por parte da C. P. esteve presente o Representante Geral da Companhia em Paris, Georges Boirard.

— O Sr. Júlio Godinho, Subchefe dos Serviços Gerais da Divisão de Material e Tracção, foi recentemente homenageado na Moita do Norte (Barquinha), por numeroso grupo de amigos e colegas, por motivo da sua reforma, após 53 anos de serviço na C. P..

— O Montepio Ferroviário elegeu para Gerência do corrente ano os seguintes membros: *Assembleia Geral* — Presidente, Alfredo Júlio dos Santos; Secretários, António Almeida Sobreira e Augusto Pedro Fernandes; *Direcção* — Presidente, Pedro Alberto Costa; Secretário, José da Costa Aires; Tesoureiro, Manuel Joaquim Vaz; Vogais, Alfredo Isidoro Ribeiro e Eurico Pacheco de Lemos; *Conselho Fiscal* — Camilo Lopes, Joaquim Grácio Simplicio e José Mourinha.

# página DESPORTIVA

Por CARVALHO DOS SANTOS

## Nota de Abertura

Estão decorrendo no País, com normalidade, os campeonatos das diversas modalidades e com mais ou menos brilho essas competições vão despertando o interesse geral dos desportistas portugueses.

Este Novo Ano de 1958 decorrerá, certamente, com o mesmo entusiasmo do de 1957: os estádios cheios de juventude ciosa por vitórias. Desejamos constatar, que, quer nos praticantes, quer nos espectadores, se verifique sempre o maior civismo e compostura, para que se mantenha assim íntegro o ideal desportivo.

E que no Novo Ano se alcance maior progresso nas modalidades desportivas e melhores resultados nas representações nacionais, são os nossos votos.

## A entrevista do mês

Para encerrarmos esta rubrica que, desde Março do ano findo, vimos mantendo no Boletim da C. P., escolhemos uma figura desportiva bem conhecida no País: Carlos Canuto, chefe de secção dos Serviços da Contabilidade e Finanças. Parece-nos que finalizamos assim o melhor possível.

Carlos Canuto, antigo jogador do Sport Clube Império (já não se lembram deste clube, com certeza) e do Carcavelinhos, do qual foi fundador, em 1912, quando tinha apenas 14 anos de idade, árbitro internacional de futebol, árbitro de polo aquático, dirigente da Antiga Liga Portuguesa dos Amadores de Natação e do Carcavelinhos, tem uma longa folha de serviços prestados à causa desportiva, pelo que uma conversa com este nosso colega sobre assuntos de desporto tem sempre bastante interesse.

Não precisa, pois, de mais qualquer apresentação o nosso entrevistado de hoje e portanto vamos-lo ouvir:

— Quando começaste a praticar desporto?

— Nos torneios infantis de futebol da Liga Alcantarensse, em 1912, e na mesma data também fiz natação e remo nas antigas docas de Alcântara e Santo Amaro.

— Tens pena de não teres sido internacional como jogador de futebol?

— Não cheguei a ter pena, porque no meu tempo os jogos internacionais eram



Carlos Canuto, em 1948,  
árbitro de futebol

raros, pois segundo me lembra só se realizava o Portugal-Espanha.

Fiz, porém, parte de alguns jogos inter-associações e jogos com estrangeiros em grupos mistos.

— Tens saudades dos tempos em que foste árbitro de futebol?

— Algumas, pelo menos, porque era mais novo e pelas amizades, conhecimentos, passeios e os proveitos adquiridos, que me

*proporcionavam mais alegria em viver. Bem vés, tudo isto faz saudades!...*

— Que me dizes do progresso do futebol?

— Sem dúvida que a modalidade tem progredido e bastante, pois além dos técnicos portugueses que já temos, outros estrangeiros têm vindo para Portugal, nestes últimos tempos, tornando assim possível haver maior soma de conhecimentos.

— Conta-me um episódio interessante da tua vida desportiva...

— São tantos que não sei qual escolher. Lembro-me que, já lá vão trinta anos, era eu então dirigente da secção de natação do Carcavelinhos e estávamos disputando o campeonato de polo aquático, quando nos cabia em certo dia defrontar o Adicense, salvo erro. O nosso adversário faltou e nós só tínhamos quatro jogadores!... Ora, para marcarmos pontos eram necessários cinco homens.

*Passava-se isto na doca de Belém, onde tínhamos um posto náutico e andavam ali vários sócios a aprender a nadar. Cheguei-me a um deles e disse-lhe: atira-te à água e vai fazer número!*

«Mas eu nado pouquíssimo», respondeu-me ele.

Como ele não atava nem desatava e eu necessitava de mais um elemento, quando o apanhei distraído dei-lhe um empurrão para dentro de água.

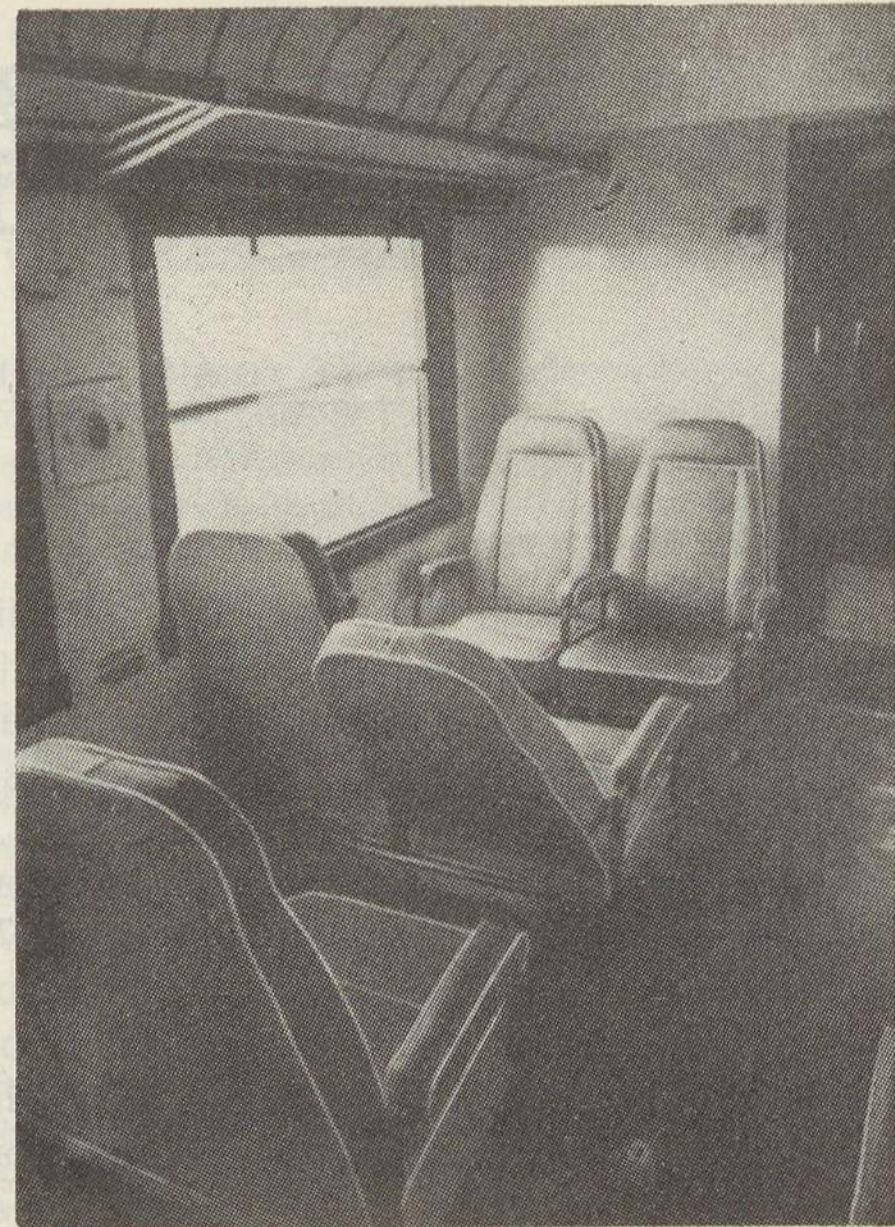
*Não queiras saber! O tipo esbracejava, com aflição, mas lembrando-se que podia ser útil ao clube, lá conseguiu ir até ao rectângulo do Jogo e assim marcámos os três pontos regulamentares.*

O pior foi depois... Para ele vir para terra tivemos de mandar um bote buscá-lo. No entanto o rapaz não se zangou, pois tudo se fizera para bem do clube...

\* \* \*

Assim damos por terminadas as entrevisitas que viemos fazendo com ferroviários desportistas, a quem agradecemos a atenção que nos foi dispensada.

*Os indecisos perdem metade da sua vida, os enérgicos duplicam-na.*



Carruagem com assentos inclináveis

## Delegação Turística dos Ferroviários

### A V I S O

Estão sendo ultimados os programas deste ano para passeios e excursões no País e no estrangeiro de ferroviários e suas famílias. Roga-se, por isso, a todos aqueles que estejam interessados em participar em quaisquer viagens a realizar, o favor de, o mais breve possível, se inscreverem na Delegação Turística dos Ferroviários — Estação de Santa Apolónia — Lisboa.

Os programas totais e bem assim as condições e preços reduzidos das viagens, ser-lhes-ão directamente comunicados.

# Dos J

# **A automotora mais moderna do Mundo**

Na linha férrea entre Munique e Augsburgo a automotora mais moderna do Mundo segue pela noite fora a uma velocidade incrível. Luzes verdes, vermelhas e amarelas passam vertiginosamente. De repente ouve-se um comando: «Paragem imediata!» A automotora ET 30, um bólido vermelho, não obedece ao horário normal. Está em experiência. Até mesmo os peritos falam de uma aventura, pois trata-se de verificar as capacidades máximas nas mais diferentes condições.

Os freios não fazem o mínimo ruído. A automotora de três carruagens pára no meio da linha. Ouve-se novo comando: «Estão prontos? Larga!» O taquímetro mostra 20, 40, 80, 100 e, finalmente, 120 km/h. Um engenheiro carrega neste momento no botão do seu cronómetro e exclama, sorridente: «47 segundos». De 0 para 120 km/h apenas em 47 segundos significa a maior aceleração até agora atingida por uma automotora eléctrica.

Por enquanto só estão em serviço, mas a título de experiência, 24 automotoras deste tipo que foram devolvidas expressamente para a região do Ruhr onde se tenciona eletrificar toda a rede e racionalizar os serviços. A nova automotora percorre numa hora 76 km parando cada quatro quilómetros, ou sejam 18 vezes. Dispuseram-se as portas de forma a permitir a saída simultânea de 16 passageiros. As portas abrem e fecham automàticamente. Os corredores são largos; as molas são excelentes; as carruagens são todas estofadas, mal se notando uma diferença entre a primeira e a segunda classe.

Os peritos estão satisfeitos. Depois de

extensos estudos preparatórios efectuados por comissões constituídas por peritos dos Caminhos de Ferro Federais, das universidades técnicas e das grandes firmas construtoras de locomotoras eléctricas e de motor Diesel, iniciou-se a renovação do material em grande escala. Os Caminhos de Ferro Federais já encomendaram muitas locomotivas eléctricas e com motor Diesel. Não deve estar longe o dia em que, na Alemanha, a locomotiva a vapor só exista nos museus. Os dirigentes dos Caminhos de Ferro Federais Alemães não escondem um dos motivos imperiosos da modernização e racionalização: a competição cada vez mais forte entre a via férrea e a estrada. A aceleração dos transportes de passageiros passou a ser factor importante da conjuntura económica. Quanto mais eficiente, cómodo e rápido for o transporte dos operários e empregados das suas residências para as fábricas e para os escritórios, tanto menor será o desgaste de energias e tanto maior o rendimento do seu trabalho. Por outro lado, o operário manifesta hoje relutância em viver à sombra das chaminés da fábrica em que trabalha, dando preferência aos arrabaldes, às zonas semi-rurais, com jardins e parques.

Para a electrificação da rede ferroviária no Ruhr os Caminhos de Ferro Federais encomendaram 340 locomotivas eléctricas dos seguintes tipos: uma locomotiva de rápido com motores a quatro eixos; uma locomotiva pesada para comboios de mercadorias; uma locomotiva leve com uma velocidade de 120 km/h; uma locomotiva para comboios de mercadorias com uma velocidade de 100 km/h, com motor a seis eixos.

No ano de 1957 os Caminhos de Ferro Federais gastaram na reparação e substituição

de trilhos e de agulhas 650 milhões de marcos. Por vários processos de racionalização pouparam-se 50 milhões de marcos por ano. Para materiais de construção gastaram-se cerca de 200 milhões de marcos.

Como as super-estruturas da rede ferroviária alemã são excelentes, poder-se-á viajar, em breve, nos Alpes bávaros a uma velocidade de 140 km/h.

### Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha

Foi posto ao serviço do público, este ano, o primeiro expresso de luxo entre Londres e Manchester, Birmingham, Wolverhampton e Bristol — anunciam os caminhos de ferro da Inglaterra.

Esta é a primeira tentativa dos dirigentes britânicos para recuperarem os passageiros que o barulho, a sujidade e a falta de comodidade e de rapidez dos antigos comboios afugentaram para os transportes aéreos ou rodoviários. Os novos expressos alcançam a velocidade de 160 quilómetros à hora, a locomotiva é movida a motor diesel e servem-se refeições aos passageiros nos seus lugares.

### Dez anos durará a luz de uma lanterna atómica

Algumas das mais importantes companhias de Caminhos de Ferro dos Estados Unidos ensaiam, presentemente, um novo tipo de lanternas atómicas numa tentativa de se aperfeiçoar um sistema de sinalização perfeito.

Tal sistema, segundo afirmam os técnicos dos Caminhos de Ferro, teria de usar lanternas que não necessitassem de ser reabastecidas, como as de petróleo, ou de qualquer fonte de energia exterior, como as eléctricas.

As lanternas atómicas, agora em ensaio, são construídas pela «United States Radium Corporation» de Morristown, New Jersey. Deno-

minam-se lanternas atómicas em virtude de usarem krypton radioactivo, um produto de aplicação a fins pacíficos da energia atómica. Trata-se de um gás tornado radioactivo.

O krypton radioactivo é encerrado hermeticamente na lanterna, onde reage com cristais de fósforo tratados, forrando o interior da lente. Esta reacção origina a luz.

O processo de produção de luz é inteiramente automático e dura por muito tempo. Os técnicos da «United States Radium Corporation» calculam que a lanterna se manterá em funcionamento, sem qualquer intervenção, durante 10 anos ou mais.

### Locomotiva atómica russa

Foi há pouco revelado que os técnicos russos teriam construído uma locomotiva accionada a energia atómica, de 8.000 HP. Esta locomotiva, que pesa 3.000 toneladas, é constituída por duas partes: uma, contendo o reactor atómico e a caldeira; a outra, isolada por meio de espessas paredes, tem a turbina a vapor e o resto dos utensílios. Segundo as informações prestadas, esta locomotiva estaria em condições de percorrer uma distância de 960 quilómetros com 14 gramas de combustível nuclear, e só pararia 4 dias por ano, para efeitos de reabastecimento.

### Marcações de bilhetes ferroviários pela TV

A grande estação ferroviária de Pensilvânia, em Nova Iorque, tem instaladas máquinas de distribuição de bilhetes equipadas com televisão. Carrega-se num botão e surge a imagem de uma carruagem com a indicação dos lugares disponíveis. Premindo-se outro botão, obtém-se o bilhete desejado. Estão sendo instalados aparelhos semelhantes nas agências de viagens.

*Seja outro quem te louve e não a tua boca; seja um estranho e não os teus próprios lábios.*

Salomão

# Regulamentação

# DIVISPERSA

## I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 333, de 22-8-957 — Cedência ao Públíco dos lugares ocupados por agentes da Companhia.

2.º aditamento à Ordem da Direcção Geral n.º 289, de 23-7-957 — Uniformes do Pessoal Menor da Secretaria da Direcção Geral.

## II — Divisão da Exploração Serviço do Movimento

Ordem do Dia n.º 4605 de 24-9-957 — Mudança da hora legal.

A — Comunicação-Circular n.º 893 de 10-8-957 e n.º 894 de 2-10-957 — Encerados afectos ao transporte de adubos.

1.º aditamento à Comunicação-Circular n.º 891 de 28-9-957 — Nomenclatura dos modelos da série M.

Ordens de Serviço da série M de n.º 563 de 2-8-957 ao n.º 653 de 28-11-957.

### B) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2675 de 2-8-957 — Sinalização da estação da Amadora.

Instrução n.º 2676 de 2-8-957 — Sinalização da estação de V. R. de Santo António e do apeadeiro de V. R. de Santo António-Guadiana.

Instrução n.º 2677 de 7-8-957 — Sinalização do apeadeiro-resguardo do Paraimo e do ramal particular, «Paraimo-Gessos».

Instrução n.º 2678 de 20-8-1957 — Levantamento do Ramal particular «Óbidos-Cuf».

Instrução n.º 2679 de 23-8-957 — Levantamento do ramal particular «Sabugo-Baptista» e sinalização do desvio inserido ao quilómetro 29,840-Oeste, para serviço privativo da Divisão de Via e Obras.

Instrução n.º 2680 de 27-8-957 — Sinalização provisória da estação de Braço de Prata.

Instrução n.º 2681 de 3-9-957 — Sinalização das estações de Azambuja, Reguengo e Setil.

Instrução n.º 2682 de 26-9-957 — Sinalização do desvio de Setúbal-Mar.

Instrução n.º 2683 de 10-10-957 e 1.º aditamento de 8-11-957 — Sinalização da estação de Setil.

Instrução n.º 2684 de 10-10-957 — Sinalização da estação de Livração (Via estreita).

Instrução n.º 2685 de 18-11-957 — Cantonamento automático entre Lisboa-R e Campolide.

Instrução n.º 2686 de 18-11-957 — Levantamento de desvios para serviço da Divisão de Via e Obras, na linha da Beira Alta.

4.º aditamento à Instrução n.º 2076 de 22-11-957 — Sinalização da estação de Pampilhosa (lado Sul).

1.º aditamento à Instrução n.º 2487 de 17-10-957 — Sinalização da estação de Mercês.

1.º aditamento à Instrução n.º 2495 de 7-9-957 — Prémios por descobrimento de mercadorias roubadas ou prisão dos seus autores.

3.º aditamento à Instrução n.º 2508 — Sinalização da estação de Figueira da Foz.

3.º aditamento à Instrução n.º 2517 de 30-9-957 — Sistema de numeração de circulações da Rede Geral.

### C) — Divisão (D. P. M.)

Comunicação-Circular n.º 2 de 22-8-957 — Arcos para colocação de encerados (Experiência).

### D) — Serviço Comercial e do Tráfego

Comunicação-Circular n.º 125 de 30-10-957 — Estações e apeadeiros que servem as cidades de Lisboa e Porto.

Carta-Impressa n.º 130 de 22-10-957 — Rectificação de erro tipográfico no 255º Complemento à Tarifa de Camionagem.

Aviso ao Públíco B n.º 244 de 9-8-957 — Bilhetes especiais, para várias estações da Linha de Guimarães.

Aviso ao Públíco B n.º 245 de 22-8-957 — Encerramento do Despacho Central de Margem.

Aviso ao Públíco B n.º 246 de 22-8-957 e 16-9-957 — Transporte de mercadorias destinadas ao Algarve.

Aviso ao Públíco B n.º 247 de 20-9-947 — Transporte de carvão vegetal.

Aviso ao Públíco B n.º 248 de 1-10-957 — Agrupamento de mercadorias abrangidas pelo Capítulo I da Tarifa Especial Interna n.º 1.

Aviso ao Públíco B n.º 249 de 11-10-957 — Encerramento de Despacho Central de Lixa.

7.º, 8.º e 9.º aditamentos aos Quadros das Distâncias de 20-8-957, 13-9-957 e 13-9-957, referente a Paraimo, vários apeadeiros da Linha de Oeste e Pereira do Campo, Ameal e Espadaneira.

53.º, 54.º e 55.º aditamentos ao Indicador Geral das Estações de 20-8-957, 3-9-957 e 26-10-957.

26.º aditamento ao Indicador Geral dos Ramais e Cais de 23-11-957.

Tarifa Geral de Transportes — Tabelas de Preços. Reimpressão (em vigor desde 1-4-952).

Anexo à Tarifa Internacional de Cupões T. I. C. de 28-10-957.

1.º aditamento à Tarifa Internacional (Ao Anexo 2) entre Portugal, França e o Sarre de 29-8-957.

1.º aditamento ao Anexo 3 à Tarifa Internacional, entre Portugal e Itália de 29-8-957.

# FERROVIAIS

## PROMOÇÕES

Foram promovidos a Engenheiros de 3.<sup>a</sup> classe, os Engenheiros Ajudantes Eduardo Ferrugento Gonçalves, António Ribeiro Góis, Tiago Moura Ferreira, Ernesto Maria Salvado, Francisco Ribeiro Bernardo, Jayme Henriques de Vasconcelos, Joaquim Trindade de Almeida, Franklin de Matos Torres e Joaquim Duarte das Neves.

## AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



*Artur Joaquim José* — Chefe de estação de 2.<sup>a</sup> classe em Vendas Novas. Admitido como carregador auxiliar em 31 de Outubro de 1917, passou a conferente em 11 de Junho de 1919, nomeado aspirante de estação em 17 de Maio de 1920, foi promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 18 de Agosto de 1925, a factor de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1930, e

a chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Julho de 1948. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.<sup>a</sup> classe a partir de 1 de Julho de 1955, e a chefe de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Outubro de 1956.

*Cândido Lopes de Brito* — Chefe de estação de 1.<sup>a</sup> classe em Contumil. Admitido como praticante em 12 de Outubro de 1917, nomeado aspirante em 30 de Novembro de 1923, foi promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 8 de Janeiro de 1925, a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Março de 1928, a factor de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1931, a chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1945, e a chefe de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 2.<sup>a</sup> classe a partir de 1 de Julho de 1955, e a chefe de estação de 1.<sup>a</sup> classe em Outubro de 1956.



*Francisco Esteves dos Santos* — Chefe de estação de 1.<sup>a</sup> classe em Estremoz. Admitido como praticante em 1 de Outubro de 1917, promovido a factor de 3.<sup>a</sup> classe em 28 de Novembro de 1919, a factor de 2.<sup>a</sup> classe em 21 de Junho de 1923, a factor de 1.<sup>a</sup> classe em 12 de Fevereiro de 1926, a chefe de 3.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de 1940 e a chefe de 2.<sup>a</sup> classe em 1 de Janeiro de

1952. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 2.<sup>a</sup> classe a partir de 1 de Julho de 1955, e a chefe de estação de 1.<sup>a</sup> classe em 1 de Outubro de 1955.

*Alexandre dos Santos Crujo* — Escriturário de 1.<sup>a</sup> classe Fiscalização das Receitas em Figueira da Foz. Admitido como praticante em 20 de Novembro de 1917, passou a Amanuense praticante em 26 de Janeiro de 1920, a amanuense de 3.<sup>a</sup> classe em 19 de Dezembro de 1921, a amanuense de 2.<sup>a</sup> em 1 de Outubro de 1925, e empregado de 2.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1947, e empregado de 1.<sup>a</sup> cl. em 1 de Janeiro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a escriturário de 1.<sup>a</sup> classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



## SUMÁRIO

O COMBOIO PENDULAR \* FOMENTO ECONÓMICO E PLANEAMENTO DE TRANSPORTES INTERNOS, pelo Dr. Torroais Valente \* DE DENTRO PARA FORA, pelo Dr. Ary dos Santos \* OS NOSSOS CONCURSOS \* O RAMAL DE MOURA E A PAISAGEM ALENTEJANA, por Manuel Duarte Gomes \* NOVIDADES FERROVIÁRIAS — O COMBOIO «PENDULAR» \* FESTEJOS DO NATAL NA C. P. \* DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS \* APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS E MODAS, por Carolina Alves \* RESULTADO DUM CONCURSO \* NOTICIÁRIO DIVERSO \* PÁGINA DESPORTIVA, por Carvalho dos Santos \* DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS — AVISO \* DOS JORNais \* REGULAMENTAÇÃO DISPERSA \* PESSOAL

NA CAPA: Força e poder — Foto de Vitor Manuel Chagas dos Santos

## J. WIMMER & Co.

Av. 24 de Julho, 34 — Caixa Postal 243  
Telf. 60127 — 660128 — 660129 — Estado 48

### LISBOA

Representantes das conhecidas firmas  
fornecedoras da C. P.

BOCHUMER VEREIN FUR  
GUSSTAHLFABRIKATION A. G.,  
**BOCHUM.**  
KRUPP EISENHANDEL, A. G.,  
**DUSSELDORF.**  
SCHMIDT'S HEISSDAMPF  
GESELLSCHAFT M. B. H.,  
**KASSEL.**  
WESTFAELISCHE UNION A. C.,  
**HAMM.**



Senhores funcionários da C. P.  
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados  
em adquirir

### OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de Armações em massa e metal.
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- Fazemos os descontos máximos que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com assistência técnica permanente e gratuita.

**OCULISTA DE LISBOA, L.º DA**  
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

### WIESE & C.º, L.º DA

Agentes de Navegação Marítima e Aérea  
Material circulante — Instalações de derivação  
Cabrestantes para manobra de material rolante  
Planos inclinados (elevadores)  
Placas giratórias — Transbordadores  
Locomotivas  
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas  
Parafusos, «craquards» e tirafulhos

### MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A      LISBOA  
Telefone 34331

## PENSÃO AVENIDA

Classificada de I.ª classe pelo S. N. I.

### CAFÉ TURISMO

Telefones 7626 e 7642

### PENACOVA

Proprietário e Gerente:

**LAURINDO DA CUNHA MARTINS**

Único agente em todo o Concelho da  
Sociedade Central de Cervejas

Depositário da

**Fábrica de Cerâmica Barbosa  
& C.º, L.º — Estrela d'Alva**

### SEGUROS

## Empresa Auto Viação, Lda.

Telef. 58

**POMBAL**

Concessionária das carreiras de  
passageiros :

Castanheira de Pera — Pombal (Est.)  
Pombal — Carriço — Pomb (Circ.)  
Almesinha — Pombal (Est.)  
Guarda Norte — Pombal  
Albergaria dos Doze (Est.) — Pombal  
Pombal (Est.) — Venda do Brasil  
Ramalhais — Verride (Est.)  
Casal de Almeida — Pombal  
Redinha — Soure  
Pombal — Verigo

### SERVIÇO COMBINADO COM A C. P.

Em passageiros e mercadorias  
para as Centrais

Ancião — Avelar — Figueiró dos Vinhos  
e Castanheira de Pera

### EXCURSÕES E ALUGUERES

Em modernos e luxuosos autocarros



**PELE DE AÇO - Primário 1102:**

A tinta anticorrosiva propriamente dita que se aplica directamente sobre o ferro. Contém pigmentos e veículo que lhe dão as características excepcionais de grande protecção contra a ferrugem.

**PELE DE AÇO - Cobertura 1103:**

A tinta especial que protege o Primário contra a influência do tempo e evita a penetração da humidade.

**PELE DE AÇO - Alumínio 1104:**

A tinta com veículo especial cujo pigmento de alumínio se sobrepõe como se fossem escamas. Juntamente com a tinta de Cobertura protege contra a acção destruidora do tempo. Reflecte os raios solares, reduzindo o aquecimento e as dilatações.

## PELE DE AÇO

A MARCA DE ALTA QUALIDADE → **DYRUP**

FÁBRICA DE TINTAS DE SACAVÉM - S.A.R.L. • SACAVÉM-PORTUGAL

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.<sup>da</sup>

## «SOREFAME»

Seda e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

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

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCUULANTE PARA  
**CAMINHOS DE FERRO**

*em aço normal ou aço inoxidável*  
sistema BUDD

**FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO**  
*de ANGOLA e MOÇAMBIQUE*

Material para Equipamentos Hidráulicos  
**CONDUTAS FORÇADAS**

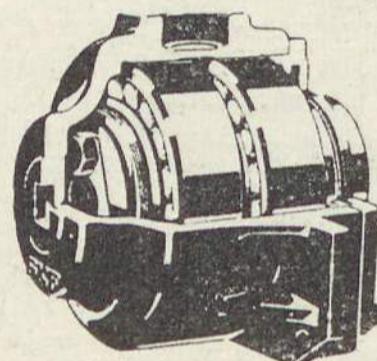
Reservatórios e Estruturas Metálicas  
Material para Refinarias de Petróleo  
**PONTES E PORTICOS ROLANTES**  
Transbordadores

Mais de **1.000.000**  
**CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS**

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

Caixas **SKF** com rolamentos de rolos oferecem:

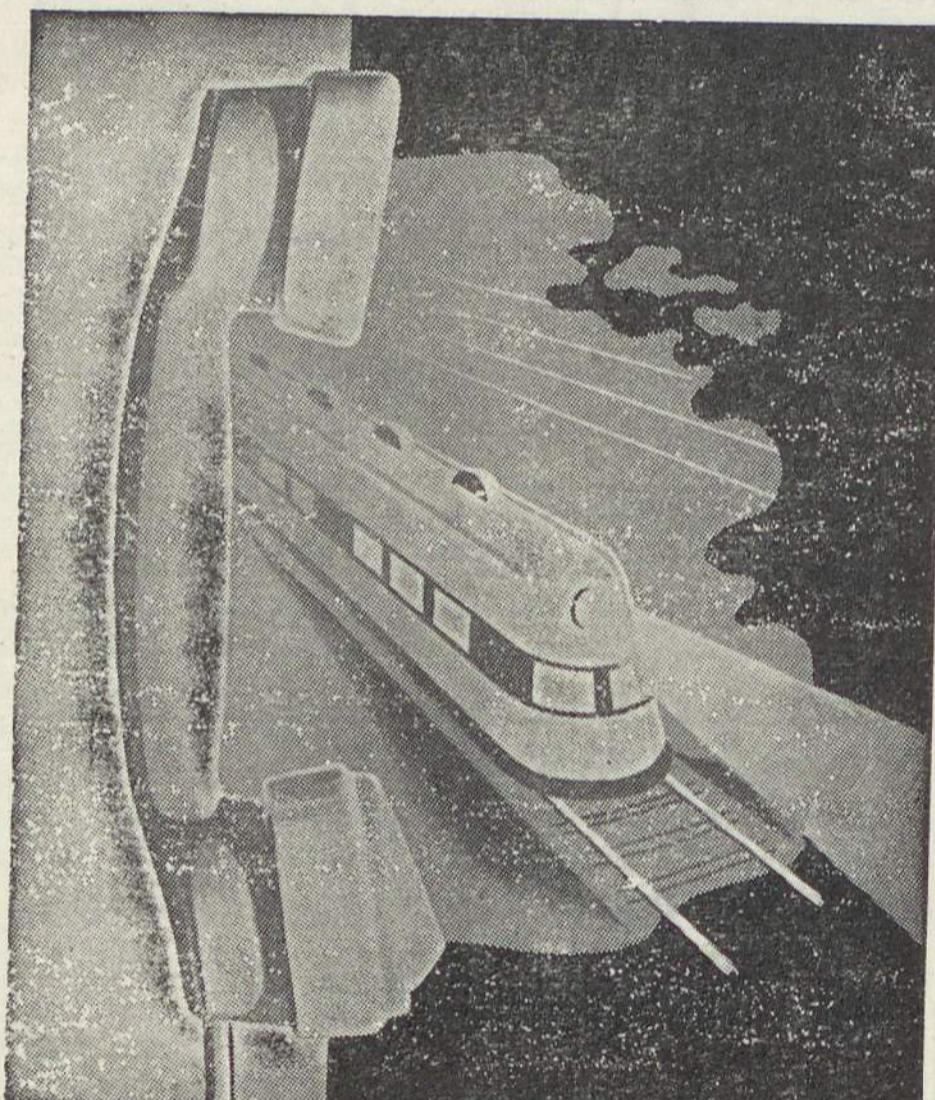
- Segurança - nenhuma gripagem
- Mais quilometragem entre revisões
- Economia de lubrificante
- Mais vagões por cada composição



**SKF**

SOCIEDADE **SKF** LIMITADA

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



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.  
RUA FILIPE VELHO, 1, 1.º - LISBOA  
Tel. 1 (P. P. C. - 2 Linhas) - 67193 - Teleg. 1 Ericsson