

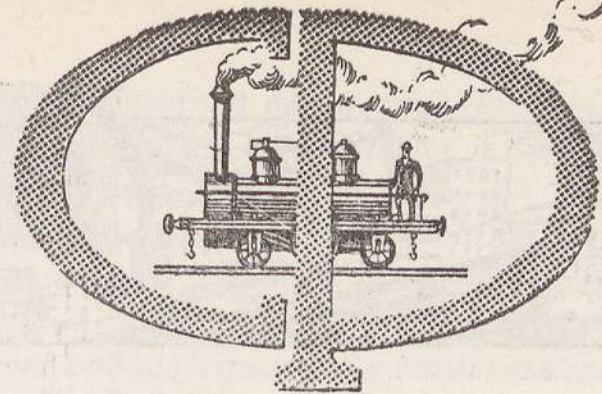


BOLETIM DA C.P.

JUNHO 1958

NUMERO 348

Boletim da



N.º 348 ■ JUNHO 1958 ■ ANO XXX ■ PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

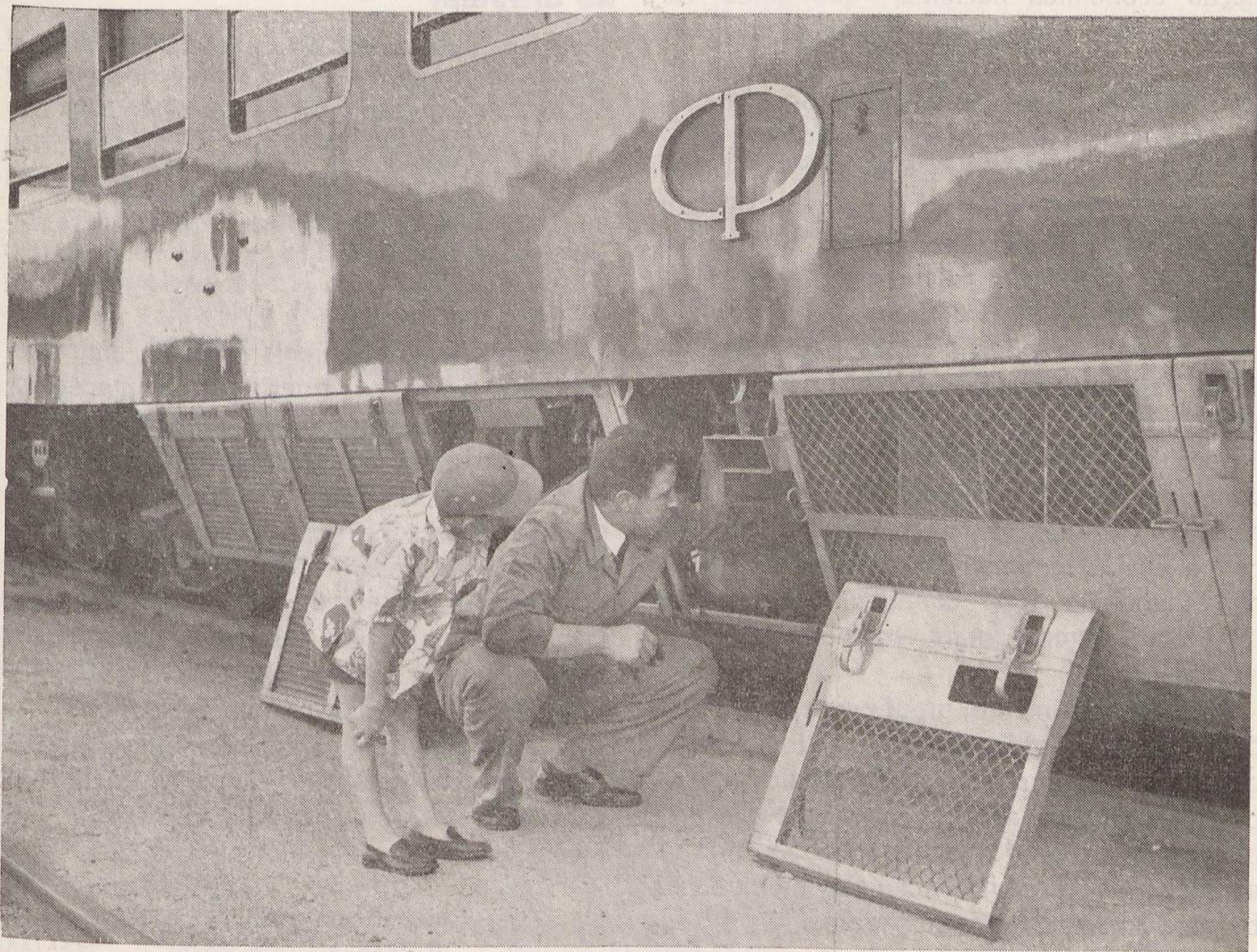
DIRECTOR: ENG.º ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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 MENINO E A MÁQUINA



Ao lado do profissional que meticulosamente examina o maquinismo tractor, a curiosa e expressiva atitude da criança transcende, no seu significado, uma vulgar anotação.

É complexo, turbulento, imenso, o mundo imaginário da infância. Para o menino, a máquina não será já, talvez, um gigantesco, cobiçado e impossível brinquedo: ele quer saber a razão por que se move, quer conhecer o princípio que a faz correr célere, faz perguntas sobre perguntas — um porquê após outro porquê...

O menino julga-se um homem, sente-se destemido, quase heróico, entusiasma-se com a maravilhosa ideia de que é ele o maquinista e, fascinado, tece, na sua imaginativa, a prodigiosa aventura de conduzir as multidões de passageiros — tarefa gloriosa que pertence a todos os maquinistas do Mundo, e aos nossos, a quem, em preito de homenagem, dedicamos, com a maior simpatia, este número do «Boletim».



O nosso Caminho de Ferro no Plano de Fomento

Pelo Dr. ÉLIO CARDOSO

A CABA de ser anunciado ao País o II Plano de Fomento Nacional a aplicar no sexénio de 1959 a 1964. Importantíssimo programa de desenvolvimento e transformação económica nacional — que ainda vai ser submetido à discussão parlamentar — este Plano, tal como o anterior, que termina este ano, abrange, pode dizer-se, todos os domínios de actividade portuguesa e marca, insofismável e decisivamente, uma etapa extraordinária — e histórica — na rota que se tem seguido para valorizar material e tècnica-mente todo o Portugal, metropolitano e ultramarino.

Este valioso documento político «de vitalidade tão construtiva», vem integrado na sequência da vasta programação de doutrinas, de projectos, de realizações, que o País vem beneficiando sob a égide do Estado Novo, programação vigorosamente encetada em 1935 com a Lei de Reconstituição Económica — que o I Plano de 1952 continuou e que este II Plano, agora, mais completa e muito amplia.

Fundamentalmente, propõe-se este II Plano de Fomento atingir os quatro objectivos seguintes: melhoria das condições de vida do povo português; ajuda à resolução dos problemas do emprego; aceleração do ritmo de acréscimo do produto nacional; melhoria da balança metropolitana de pagamentos. O investimento total previsto é de *30 milhões de contos*, 21 dos quais serão aplicados na Metrópole e 9 no Ultramar. A sua distribuição resumida é a seguinte:

Na Metrópole

	<i>Em contos</i>
— Agricultura, silvicultura e pecuária . . .	3 630 000
— Pesca, indústrias extractivas e transformadoras . . .	5 770 000

— Electricidade . . .	4 500 000
— TRANSPORTES . . .	3 100 000
— Comunicações . . .	3 370 000
— Investigação e ensino técnico . . .	630 000

No Ultramar

— Cabo Verde . . .	210 000
— Guiné . . .	180 000
— S. Tomé e Príncipe . . .	155 000
— Angola . . .	4 603 000
— Moçambique . . .	3 243 000
— Estado da Índia . . .	209 000
— Macau . . .	180 000
— Timor . . .	220 000

Entre alguns dos mais notáveis empreendimentos previstos, referimos: a ligação rodoviária, em Lisboa, das duas margens do Tejo, por meio de ponte suspensa, seguindo-se, provavelmente, a ligação ferroviária por meio de túnel; um plano de rega que atingirá uma área de 164 mil hectares, especialmente no Alentejo; a criação da zona franca do porto de Lisboa, a estabelecer possivelmente na península do Montijo e a instalação do estaleiro naval de Lisboa.

Relativamente ao nosso caminho de ferro, o Plano consigna-lhe o importante subsídio de *1 300 000 contos*, cuja repartição será assim feita:

Em contos

a) — Electrificação do troço Entroncamento-Porto . . .	800 000
b) — Material Diesel . . .	150 000
c) — Reapetrechamento das oficinas, aquisição de material circulante, renovação da sinali- zação e das teleco- municações . . .	160 000
d) — Conservação da via e das pontes . . .	190 000

É ainda no tocante à nossa rede se diz :

«A importância económica, social e militar dos caminhos de ferro, impõe a continuação de assistência do Estado à empresa concessionária da rede ferroviária nacional, de modo a permitir a reorganização da indústria com a modernização do serviço e o aumento das suas condições de eficiência e segurança, mediante o melhoramento do material fixo e circulante e a transformação do sistema de tracção.

O I Plano de Fomento traçou o caminho da electrificação da rede ferroviária como indicado para actualizar convenientemente o sistema de tracção e obter as economias de exploração indispensáveis à mitigação ou anulação do déficit da respectiva conta. Assim, foi concluída a electrificação do troço da linha Lisboa-Porto que vai de Lisboa ao Entroncamento, e da linha de Sintra. Para conseguir objectivos análogos nas linhas que ainda não é possível electrificar, adquiriram-se locomotivas, automotoras e tractores Diesel.

É nesse sentido que se vai prosseguir, electrificando o resto da linha Lisboa-Porto, (troço Entroncamento-Porto, S. Bento, Campanhã, Ermesinde) e adquirindo mais locomotivas e automotoras Diesel de 800 HP a 1600 HP, para a exploração integral, por esse sistema, das linhas do Minho e do Douro (via larga) e, de 800 HP. a 1 000 HP., para as linhas do Vale do Vouga e Corgo (via estreita).

Este programa corresponde a verdadeira reorganização da indústria do transporte ferroviário, com o objectivo de reduzir custos de exploração, aumentar a produtividade do capital investido e do trabalho, melhorar o serviço

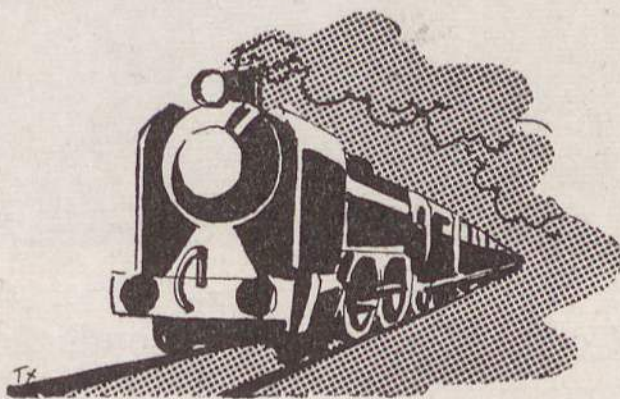
e favorecer a balança de pagamentos, evitando a saída das divisas necessárias à compra de combustíveis estrangeiros.

Ao mesmo tempo, terá de se fazer o reapetrechamento das oficinas para satisfazer as exigências do novo material, quer eléctrico, quer Diesel, concentrando-as e modernizando-as convenientemente.

A via continuará a ser conservada ou renovada, reforçando-se as pontes existentes na linha da Beira Baixa, em seguimento do trabalho realizado durante o I Plano nas pontes da Beira Alta. Tem de ir de par com este inadiável esforço de modernização da via, a renovação do sistema de sinalização e de telecomunicações.

Finalmente, há que proceder ao reapetrechamento do parque de material circulante, pela aquisição de carruagens de longo curso e de vagões de via larga e de via estreita, fabricados pela indústria nacional.»

Este avultado subsídio de 1 300 000 contos que se destinou agora à C. P. — bem demonstrativo do interesse e cuidado em que o Governo tem o transporte ferroviário — vem proporcionar ao nosso caminho de ferro, na hora própria, o alento preciso para o prosseguimento das notáveis realizações que desde 1947 se estão operando em todos os sectores da via férrea — numa cadência tão activa de progressos que bem se coaduna com o acelerado ritmo de empreendimentos gerais, que no País se estão verificando e que, com eficiente critério, vêm servindo os interesses fundamentais da Nação.



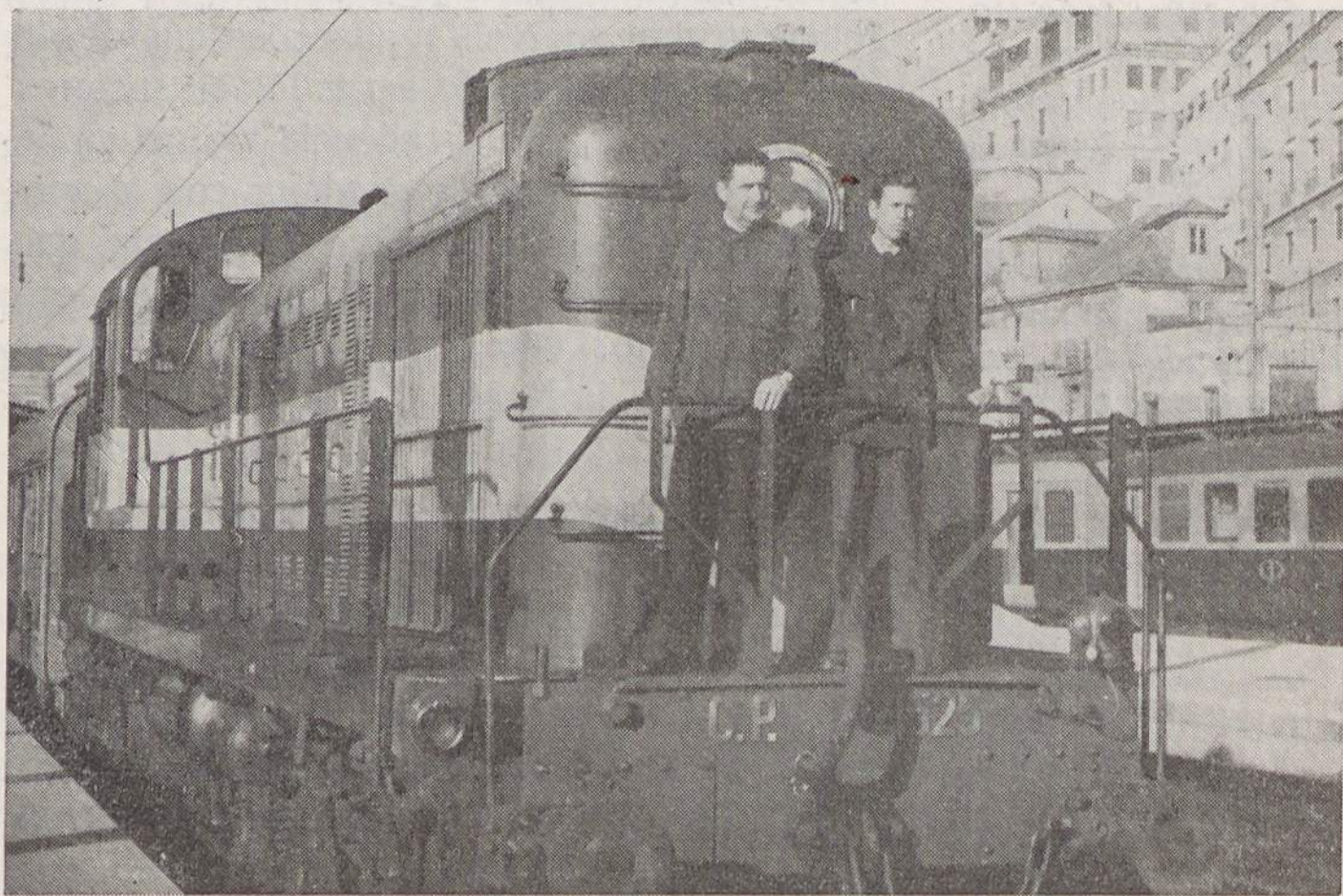


Maquinistas & Fogueiros

N O seu número de Setembro de 1957, publicou o *Boletim da C. P.* um documentado artigo sobre a vida dum maquinista suíço, que era, com razão, considerada como típica de qualquer maquinista europeu. Aquele artigo interessou vivamente a grande maioria dos leitores da nossa revista, motivo por que nesta secção — criada com o fim de desvendar e recordar activida-

ção da C. P. repartem-se apenas por duas categorias: maquinistas e fogueiros ⁽¹⁾, visto que o recente Acordo Colectivo de Trabalho pôs termo à categoria anteriormente existente de automotoristas, a qual compreendia os agentes especializados unicamente na condução de automotoras, que hoje se acham integrados na primeira daquelas classes.

Deste modo, todo o agente responsável



Maquinista e fogueiro — símbolo bem característico da união de todos os trabalhadores ferroviários

des ignoradas ou esquecidas da Companhia — nos parece oportuno, e em extremo justo, incluir hoje uma breve referência ao abnegado e diligente labor do pessoal de condução português, o qual, mesmo nas mais desfavoráveis circunstâncias, se tem mostrado sempre à altura da difícil missão de que está incumbido.

* * *

pela condução de qualquer tractor tem hoje a categoria de maquinista ou a de fogueiro autorizado a executar esse serviço, que lhe está, para esse fim, equiparada. A única distinção, que hoje subsiste, é a do número de agentes que tripula cada veículo: nas loco-

⁽¹⁾ Não nos referimos aqui aos motoristas de dresinas, visto não constituírem pessoal de condução especializado mas sim assentadores aos quais é atribuído, por esse facto, um determinado prémio.



Já vão rareando as máquinas de carvão na nossa rede — ou não estivesse o «vapor» moribundo... Mas, eis uma. No pavilhão, o maquinista António Completo e o fogueiro Domingos Fernandes

motivas são, em geral, dois: maquinista e fogueiro; nas automotoras e tractores de manobras, apenas um: o maquinista ⁽¹⁾.

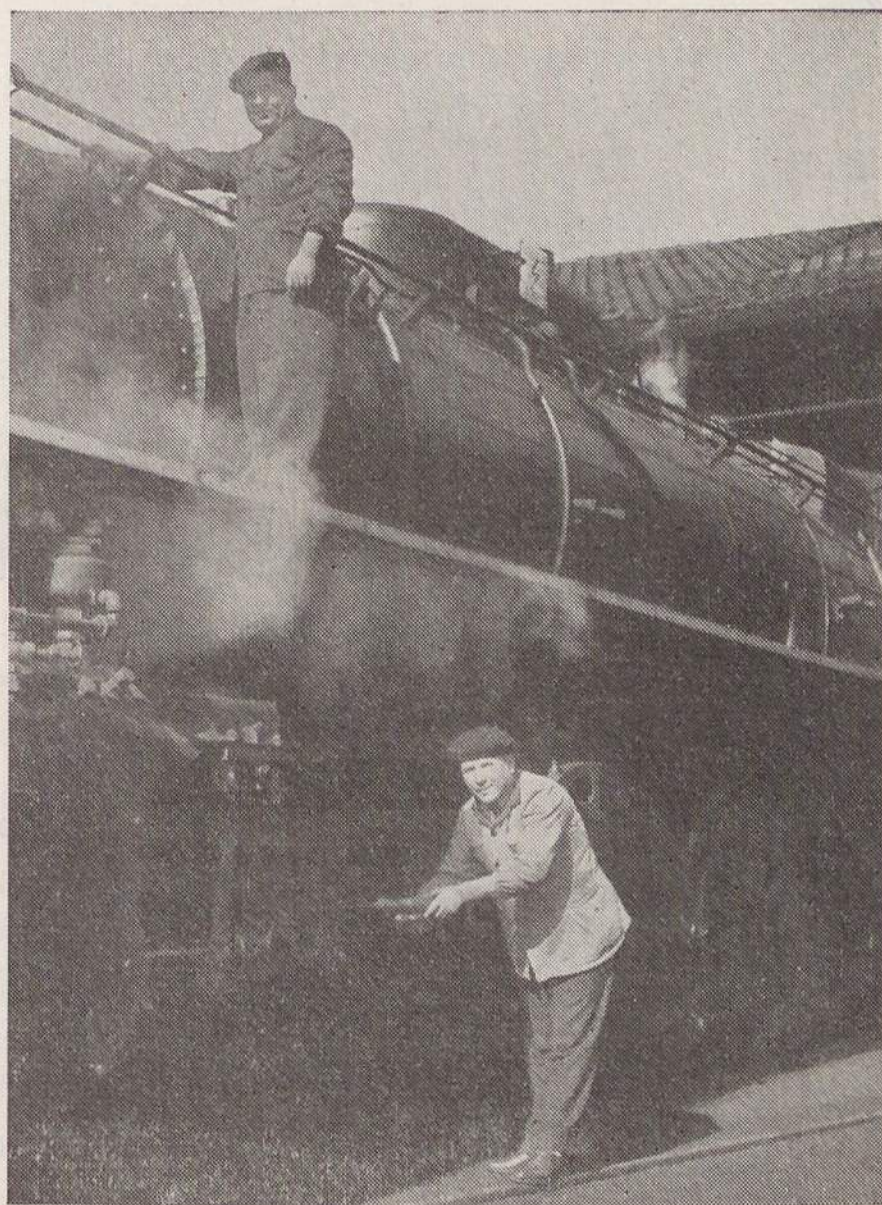
A tarefa do pessoal de condução, na essência a mesma em todos os casos, difere, porém, conforme o tipo de engenho motor considerado. Neste domínio, a modernização dos sistemas de tracção tem obviamente trazido, como consequência imediata, a gradual melhoria das condições de trabalho daqueles que se empenham na condução de tractores.

Além das automotoras, existe presentemente ao serviço das vias férreas portuguesas uma complexa gama de tipos diferentes de locomotivas, tanto de linha como de manobras.

As locomotivas de vapor, outrora soberanas na tracção ferroviária, estão hoje reduzidas às séries de funcionamento mais económico e, em grande parte, adaptadas à queima de *mazute*. Não obstante o grande número

de locomotivas de vapor ultimamente afastadas do serviço efectivo, estas repartem-se ainda por numerosas séries, cada uma delas com a sua utilização específica. A máquina de vapor conheceu, também, no nosso País, aplicação em carruagens automotoras. A experiência não logrou, todavia, o êxito que se esperava e, após uma efémera vida, foram transformadas em carruagens que ainda hoje prestam serviço nalgumas das nossas linhas de via larga.

Os motores de combustão interna, pelas suas conhecidas qualidades, foram os preferidos para as automotoras, que circulam nas linhas não electrificadas da nossa rede, quer de via larga, quer de via estreita. As primeiras destas automotoras foram construídas nas oficinas da Companhia e nas da extinta Companhia do Vale do Vouga e têm motores de explosão; todas as restantes, construídas no estrangeiro, são accionadas por motores *Diesel*, sendo a transmissão de vários tipos. Além das locomotivas *Diesel*-eléctricas e dos tractores de manobras, de que a C. P. actualmen-



Para um maquinista ou fogueiro, o trabalho não se confina apenas a 'conduzir... Têm de velar pela conservação da sua máquina. É o que estão fazendo, com visível satisfação, o maquinista Angelino Luís e o fogueiro Agostinho Antunes

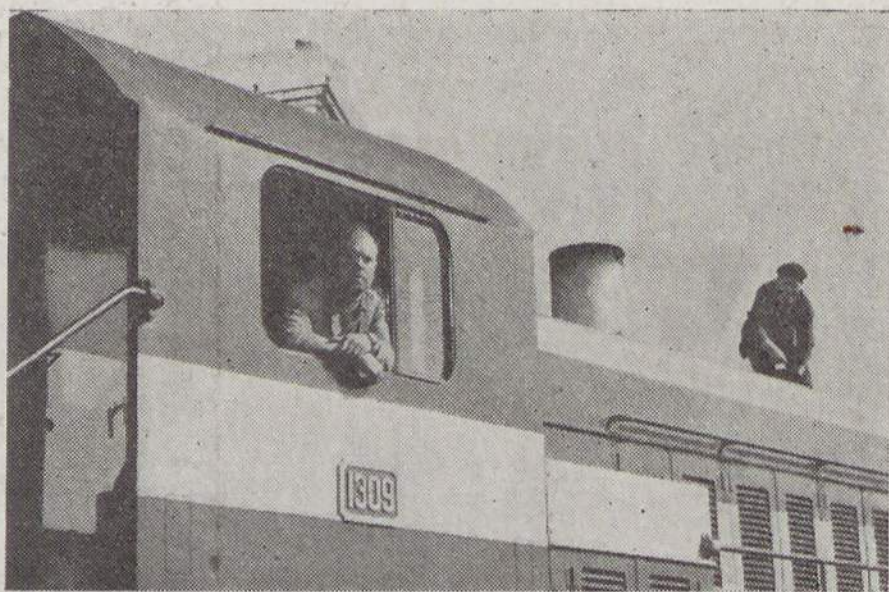
⁽¹⁾ O «Foguete», não sendo propriamente uma automotora, mas sim um comboio automotor, tem, como as locomotivas, dois agentes.

te dispõe, está prevista para muito breve a aquisição de novas unidades, para suprimir a tracção de vapor nas linhas do Douro, Minho, Corgo e Vale do Vouga. Esta realização, prevista no II Plano de Fomento, será mais um passo em frente no sentido de modernizar os nossos caminhos de ferro.

A tracção eléctrica foi a última das formas aplicadas na rede da Companhia, por ela explorada directamente. Como é bem sabido, serão electrificadas, em futuro próximo, toda a linha do Norte e as suburbanas do Porto, visto que a electrificação da linha de Sintra e do 1.º troço da do Norte já são uma realidade. Mas espera-se poder ir mais longe: desde já se antevê que outras linhas, cujo tráfego o justifique, possam igualmente vir a ser electrificadas — é o caso da própria linha do Douro, ramais da Lousã e da Figueira da Foz e ainda da linha de Vendas Novas.

* * *

Nos tempos em que exclusivamente se utilizava a tracção de vapor, a cada equipa



Regresso à base da Whitcomb 1309: fadiga natural do maquinista António Lemos e cuidado final do fogueiro António Canais, na refrigeração dos motores

maquinista-fogueiro era distribuída uma locomotiva — a *sua* locomotiva — que ficava inteiramente confiada aos seus cuidados, não podendo, portanto, ser conduzida por qualquer outro agente. Dadas as especialíssimas características daquelas locomotivas, de tal prática — absolutamente justificada — tiraram-se os mais profícuos resultados e, de tal forma, que ainda hoje é a regra seguida, nas suas linhas gerais, na exploração das nossas locomotivas de vapor. Nos restantes tractores, pela sua maior simplicidade de condução,

maior robustez e menor possibilidade de reparação de avarias pelo maquinista na linha, a condução pode ser efectuada, sem inconveniente, por qualquer agente para isso habilitado.

É interessante, neste ponto, notar que — enquanto a condução dos veículos automóveis é, com frequência, entregue a indivíduos que, apenas com umas escassas luzes teóricas e uma diminutíssima experiência prática, conseguiram obter a aprovação num fácil exame — qualquer tractor ferroviário *só pode ser conduzido* por homens que, a uma lon-



Nos «locos» G. E. o esforço do maquinista e fogueiro não é menor do que nos outros tractores: viagens menos longas, é certo, mas mais paciência e mais habilidade a pôr à prova...
Está-se em manobras!

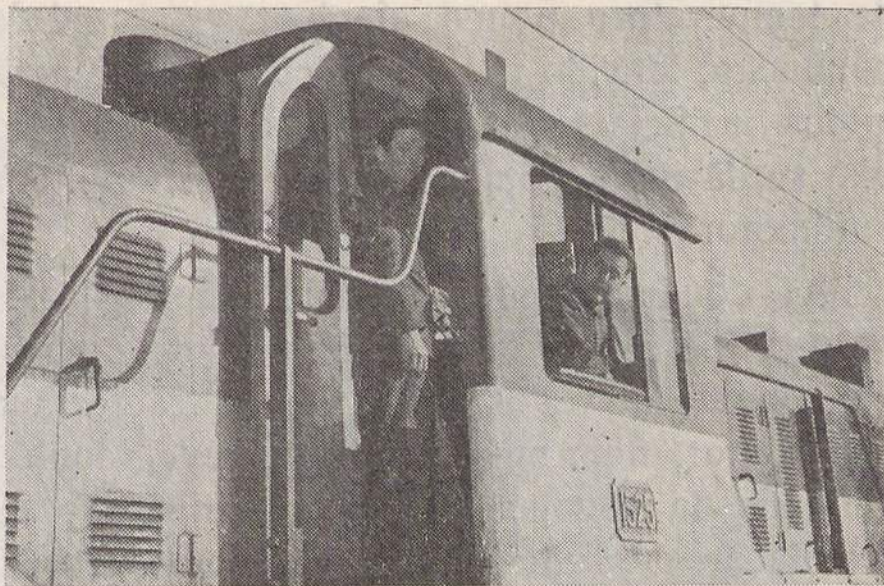
ga prática, conseguida pela lenta ascensão às classes de fogueiro de 2.ª e 1.ª, às quais se segue um exame para *fogueiro autorizado* — primeiro passo na carreira de maquinista — aliam sólidos conhecimentos teóricos, obtidos nas escolas da Companhia (1).

O serviço que compete a cada equipa é-lhe determinado por um *boletim de tracção* diariamente afixado no depósito a que o tractor pertence. Este boletim é baseado numa escala rotativa.

As imperiosas necessidades do serviço ferroviário determinam inúmeras privações ao pessoal de condução. As refeições nem sempre podem ter horas certas e, muitas vezes, nem sequer com tranquilidade podem ser tomadas: ora se aproveita um pequeno intervalo, ora se tira partido duma paragem mais

(1) O recrutamento dos ex-automotoristas não obedeceu a estas normas; trata-se, contudo, de agentes de reconhecida experiência oficial e de excelente prática de condução.

demorada mas, amiudadas vezes, mesmo assim, maquinista e fogueiro, com a atenção na via e nos sinais, saciam o seu apetite em marcha. Por outro lado, nem sempre é possível mandar vir as refeições de casa e, dado que as horas de terminação do serviço por vezes tampouco possibilitam que as vão tomar noutra parte, são eles próprios que têm de as preparar — mister em que, em bom número de casos, são exímios. Aponte-se, como exemplo, o tradicional *fiel amigo* com batatas, dos maquinistas de vapor.



Partida do «rápido» para o Porto! Concentração atenta do maquinista — o veterano Henrique Gomes — ao sinal; confiança plena do fogueiro Cândido Moreira, na sua importante tarefa. Ambos vão conduzir, com absoluta segurança e firmeza, o «primeiro» comboio de Portugal

o ano, umas vezes sob tórrida insolação estival, outras com frígidas temperaturas inverniais. E, para isso, não se julgue que é necessário passar dum para outro ponto do País; pelo contrário, em várias das nossas linhas aquele ciclo é a regra dentro de cada ano. E, se é certo que nas modernas locomotivas *Diesel-eléctricas* e *eléctricas* essas diferenças



A «Allan» chega ao Rossio, vinda de Leiria. Aos comandos, o maquinista Daniel Rosendo prepara-se para desligar os motores

O descanso do pessoal de condução está, evidentemente, sujeito, de igual forma, às exigências do serviço: horas não concordantes nos diversos dias, reduzidos intervalos nalguns deles, além de numerosas noites passadas fora do lar. A C. P. tem, para o efeito, construído e modernizado os dormitórios existentes nas estações mais importantes da sua rede.

Mas não são estas as únicas dificuldades com que maquinistas e fogueiros têm de lutar. O seu trabalho tem de ser executado todo



Uma condução mais simples e limpa que as outras — a das modernas unidades automotoras eléctricas. Rapidez, comodidade, segurança! Que o diga o maquinista José Pereira...

de temperatura pouco afectam o pessoal de condução, devido à existência de eficazes meios artificiais para as combater, o mesmo não se dá nas locomotivas de vapor, nem nas automotoras.

A condução dos veículos ferroviários requer, além dum bom conhecimento do funcionamento de todos os órgãos do tractor, um não menor, nem menos indispensável, conhecimento da regulamentação de sinais e da circulação dos comboios, bem como do perfil e das características das linhas que têm a percorrer. No trabalho de condução, é sobretudo extenuante e árduo o papel do fogueiro nas máquinas de vapor que queimam carvão; durante a passada guerra, a falta daquele combustível levou à sua substituição pela lenha, facto que ainda mais dificultou e agravou o trabalho de maquinistas e fogueiros e só graças ao forte espírito de equipa e tenaz desejo de bem servir que os animava, pôde a Companhia vencer eficazmente aquela crise.

Hoje, porém, a substituição do carvão pelo *mazute* aliviou grandemente aquela penosa tarefa, se bem que a troco da exigência duma maior colaboração entre o maquinista e o fogueiro.

Nas locomotivas *Diesel*-eléctricas e eléctricas, o auxiliar do maquinista mantém a designação de *fogueiro* que tinha nas de vapor, embora as suas ocupações em nada se relacionem actualmente com o fogo. Nas automotoras, pode parecer à primeira vista que a ausência

dum segundo agente responsável pela condução ponha em perigo a segurança da circulação, no caso de doença súbita ou desfalecimento do maquinista. Tal não corresponde, contudo, à realidade, visto existir, oculto, esse segundo homem: o *homem morto*. Com este curioso termo designa-se — em linguagem ferroviária — um conjunto de dispositivos, variáveis em sua concepção, mas cujo fim é em todos os casos deter a marcha do veículo ou do comboio quando o maquinista deixa de carregar num botão ou pedal existente para esse efeito. Estão equipadas com dispositivos destes não só todas as nossas automotoras, como, também, os locotractores de manobras *Moyse* e, até, as locomotivas eléctricas, estando, porém, nestas isolado.

* * *

Seria interessante referir aqui episódios da vida quotidiana dos nossos maquinistas; porém, não só isso nos levaria demasiado longe, como, também, apenas quem os vive e sente em toda a sua amplitude os pode relatar, com o entusiasmo e calor que merecem. Esperamos, contudo, ter dado aos nossos leitores uma ideia — inevitavelmente incompleta — do importante papel desempenhado dentro da Companhia por esse escol de seus trabalhadores que, dia e noite, em todos os tempos e em todas as circunstâncias, com um incomparável espírito de ordem e de sacrifício, conduzem, com plena segurança, as circulações ferroviárias portuguesas.

Simões do Rosário

■

Sim, nas «Bó-Bós» também há volante como nos automóveis! Ou não fosse esta uma locomotiva eléctrica «up-to-date». Mas não confundam — o volante é apenas um graduador de velocidade que Abel Simões dos Reis vai fazer rodar, sob as vistas atentas do seu companheiro Alexandre Abreu

■





A mesa da presidência ao jantar oficial em honra dos delegados

Conferência Ferroviária FRANCO-HISPANO-PORTUGUESA

Realizou-se mais uma vez em Portugal — este ano na capital nortenha — a importante conferência dos técnicos de horários internacionais dos Caminhos de Ferro da França, da Espanha e de Portugal — conferência abreviadamente designada por P. H. F.

Mais de meia centena de altos funcionários dos Caminhos de Ferro Franceses, Espanhóis e Portugueses e ainda da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, dos Caminhos de Ferro de Marrocos e de Tânger a Fez, da Sociedade de Navegação Transmediterrânea, da Transfesa, da Sociedade Estoril e da Empresa Geral de Transportes — se reuniram, nos dias 24 e 25 de Abril findo, nas amplas salas do Palácio da Associação Comercial do Porto, para discussão de problemas técnicos e comerciais, respeitantes a tráfego de passageiros e mercadorias, de alto benefício público.

Os estudos decorreram no ambiente de cordialidade e mútuo entendimento que tem caracterizado todas as reuniões desta natureza. Entre as numerosas resoluções firmadas,

ou estudos efectuados, dá-se notícia — e com o destaque que pela sua importância merece — das seguintes:

— *Estabelecimento diário do «Lusitânia-Expresso» no período do Verão* — de 1 de Julho a 30 de Outubro;

— *Aceleração da marcha do «Sud-Expresso» no percurso nacional*, que passa a ganhar, em Portugal, 35 minutos sobre o seu actual horário — melhoramento devido à renovação completa das pontes da Beira Alta, que permitirá circulações de comboios, rebocados por locomotivas *Diesel*, em toda a extensão da linha;

— *Introdução no «Ibéria-Expresso» do serviço de carruagens-camas*;

— *Restabelecimento do serviço de carruagens directas, no Verão, no trajecto Lisboa-Corunha*;

— *Estudo da melhoria de ligações ferroviárias através da fronteira de Barca de Alva*.

* * *

À margem dos trabalhos organizou a C. P.

um vasto programa de recepções e passeios turísticos, para os delegados e suas famílias, no qual se incluiu um jantar oficial, em Viana do Castelo, no Hotel de Santa Luzia. A este jantar, realizado no dia 25, presidiu o Director-Geral da C. P., Eng.º R. de Espregueira Mendes, que aos brindes pronunciou o seguinte importante discurso, que traduzimos do francês:

«Por um acaso particularmente feliz, esta reunião realiza-se na minha cidade natal — a mui bela, a mui nobre, a mui antiga, mas sempre jovem cidade de Viana do Castelo.

Encontro-me portanto em casa; e estou certo de que V. Ex.^{as} avaliarão o especial e sincero prazer que sinto em vos apresentar aqui as minhas melhores saudações de boas-vindas. Aliás, sei que a cidade inteira — e não só eu — sente o mesmo regozijo em vos acolher e aplaudir.

É para mim muito grato poder aproveitar esta ocasião para agradecer publicamente a todos V. Ex.^{as} o caloroso e amável acolhimento com que sempre têm distinguido, nos vossos belos Países, os delegados dos Caminhos de Ferro Portugueses com representação nesta Conferência — acolhimento que extraordinariamente nos desvanece. Da nossa parte, creiam, procuraremos corresponder às vossas cativantes aten-

ções e favores com toda a nossa boa vontade — embora a modéstia dos nossos recursos nos iniba de fazer melhor...

Aproveito o ensejo para sublinhar, uma vez mais, as amistosas relações de entendimento e compreensão mútuas que existem entre a C. P. e todas as Administrações participantes nesta Conferência. Em nome da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, desejo agradecer a todos os representantes dessas Administrações, a sua preciosa colaboração. Entretanto, permito-me felicitar, em particular, o sr. Eng. Ramé, recentemente nomeado chefe adjunto do Movimento da S. N. C. F. e que pela primeira vez está dirigindo os trabalhos desta importante Conferência — na qual aliás já vinha, desde há anos, tomando parte activa, como representante da Direcção Comercial dos Caminhos de Ferro Franceses.

Aos Ex.^{mos} Presidentes das Câmaras Municipais do Porto e de Viana do Castelo e bem assim ao Ex.^{mo} Presidente da Associação Comercial do Porto que quizeram com a sua presença muito honrar esta confraternização ferroviária, apresento igualmente os melhores agradecimentos da C. P. pelo valioso e decidido apoio às nossas diligências para bem todos receber.

Tenho a plena certeza de que os trabalhos da conferência que acaba de findar, foram tão fecundos e férteis como os anteriores. É que sei, como V. Ex.^{as}, quanto os complexos problemas das ligações internacionais ferroviárias constituem preocupação primordial da conferência. O «Sud-Expresso» é, por exemplo, flagrante prova desse interesse.

No tocante a este comboio, tenho o grato prazer de confirmar que os seus tempos de percurso no trajecto nacional — que na S. N. C. F. é já dos mais rápidos da Europa — serão encurtados de 35 minutos.

Este ganho de tempo ficar-se-á devendo à renovação das pontes metálicas da linha da Beira Alta — cuja última, a do Luso ou das Várzeas, será em breve inaugurada. Mas não se ficará por aqui! Procurar-se-á sempre fazer melhor — quer pelos nossos esforços pessoais, quer pelo apoio valioso que temos recebido do nosso Governo.

Confio em que a Renfe corresponderá aos propósitos da C. P. acelerando, por seu turno, a marcha do «Sud» entre Medina e a fronteira portuguesa, no próximo Verão de 1959. O «Sud» passará a ser assim um verdadeiro, um grande expresso internacional. Como aliás já tive ocasião de referir em precedentes conferências, acalento a esperança de, em porvir breve, ver Lisboa ligada a Paris, por comboio, em 24 horas!

De resto, sabemos de antemão poder contar com a preciosa colaboração da Renfe, que já aceitou as nossas sugestões para o restabelecimento da ligação directa Lisboa-Galiza; para a introdução de carruagens-camas no «Ibéria Expresso», durante o Verão e para a circulação diária, também no Verão, do «Lusitânia-Expresso». Não ignoramos que este bom entendimento não afrouxará nunca e que a Renfe irá estudar, com o cuidado merecido, o restabelecimento, em futuro chegado, dos serviços regulares através de Barca d'Alva para assim podermos corresponder às



O rancho folclórico de Viana do Castelo, que se exibiu perante os delegados, oferece o «palmito» à Princesa Maria Adelaide. À esquerda, o Director-Geral da C. P.

exigências do tráfego do Norte de Portugal e do turista estrangeiro, tão desejoso de conhecer o Vale do Douro.

A conferência Franco-Hispano-Portuguesa, acaba de terminar os seus trabalhos. Como já referi, estou plenamente convencido que dela resultou mais um contributo valioso para o crescente progresso dos nossos caminhos de ferro.

Brindo pela saúde de todos V. Ex.^{as}, Snrs. Delegados e bem assim de vossas famílias e ainda às prosperidades de todas as Administrações aqui represen-

tadas. Faço igualmente votos para que todos V. Ex.^{as} — Senhoras e Senhores — guardem uma boa e grata recordação de Portugal — muito especialmente desta bela Viana do Castelo que V. Ex.^{as} têm aos vossos pés».

Em nome dos delegados estrangeiros, falou o sr. eng. Ramé, que muito efusivamente agradeceu o acolhimento da C. P. e se referiu, com satisfação, ao pleno êxito alcançado com mais esta conferência.



Os delegados à conferencia P. H. F., em Santa Luzia, com o rancho folclórico de Viana do Castelo. No centro, a Princesa do Luxemburgo e seu marido o Conde de Donnersmarck, que na ocasião se encontravam no Hotel, em viagem de núpcias

Serão construídos em PORTUGAL

OS NOVOS COMBOIOS PARA A SOCIEDADE ESTORIL

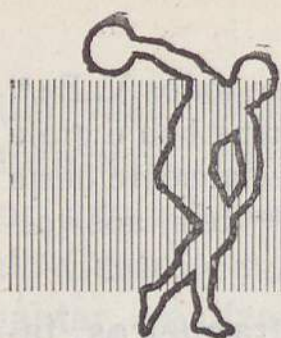
A Sociedade Estoril confiou à indústria nacional a construção e o fornecimento de 3 unidades quadruplas automotoras e de 4 carruagens reboques, para reforço e actualização do seu parque de material, no sentido de enfrentar o aumento do tráfego na sua linha e de corresponder às modernas exigências ferroviárias.

O fornecimento foi adjudicado à Sorefame em livre concorrência com construtores suíços, alemães e ingleses. O equipamento eléctrico

de tracção destes novos comboios será idêntico ao que se encontra instalado nas carruagens de origem inglesa fornecidas em 1951.

A indústria nacional, que já firmara os seus créditos no fornecimento de excelente e moderno material, na Metrópole, para as linhas de Sintra e do Norte, e, no Ultramar, para as de Angola e de Moçambique, venceu de novo em preços e qualidade.

À semelhança do que já acontecera com a C. P. quanto às linhas recém-electrificadas, coube agora a vez à Sociedade Estoril de confiar esta encomenda à indústria nacional, em condições de competição com acreditadas firmas construtoras do estrangeiro, demonstrando, assim, mais uma vez, o desejo de bem servir o seu numeroso público e um louvável sentido de fortalecer a economia nacional.



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

Vão realizar-se na Figueira da Foz os torneios anuais de basquetebol e ténis de mesa

Depois de haver tido um ano de interregno, os torneios promovidos entre os Grupos Desportivos da Companhia voltam a efectuar-se no próximo mês.

Para cenário de tão interessantes manifestações desportivas foi escolhida a Figueira da Foz.

A presença de cerca de uma centena de atletas, árbitros, dirigentes e treinadores dos nossos Grupos, para mais numa altura em que a cidade regista inusitada afluência de turistas e veraneantes, vai dar aso a que os torneios conheçam grande animação.

De Norte a Sul iniciaram-se já as sessões de preparação dos praticantes das duas modalidades incluídas no programa. Tomam parte representantes dos Grupos de Lisboa, Barreiro, Entroncamento, Figueira da Foz, Sernada e Campanhã, e ainda o Ateneu Ferroviário, este apenas em ténis de mesa.

Pampilhosa

O Grupo Ferroviário desta localidade, filiado na F. N. A. T. com o n.º 365, tem em actividade as suas secções de voleibol e atletismo, e prepara-se para tomar parte nos Campeonatos Nacionais Corporativos.

De momento, as atenções dos dirigentes deste Grupo convergem no sentido de, num futuro próximo, conseguirem um ringue para a prática do hóquei em patins, dada a simpatia que esta modalidade goza na região. Para isso contam com a ajuda da Companhia, sempre disposta a auxiliar o desenvolvimento das actividades desportivas do seu pessoal.

Entroncamento

Além dos resultados indicados no último número, a equipa de futebol dos «Ferroviários» desta vila alcançou mais os seguintes:

4 — 1 com o Alferrarede
0 — 6 nos Olivais
2 — 2 com o Torres Novas

Apesar da melhoria conhecida na parte final da fase ora concluída, a equipa não conseguiu classificar-se para a *poule* derradeira do Nacional da 3.ª Divisão.

A ordem da classificação foi esta: Olivais, Vilafranquense, Alhandra, Torres Novas, Benavente, Ferroviários, Alferrarede e União Operária.

Ateneu Ferroviário

A Secção de Campismo do Ateneu iniciou a sua actividade, e convida todos os associados a inscreverem-se. Foram encetadas diligências para conseguir a indispensável filiação na respectiva Federação.

Em face do interesse demonstrado pelos elementos que estão orientando esta Secção da Colectividade, tudo leva a crer que a mesma irá conhecer um período de grande desenvolvimento.

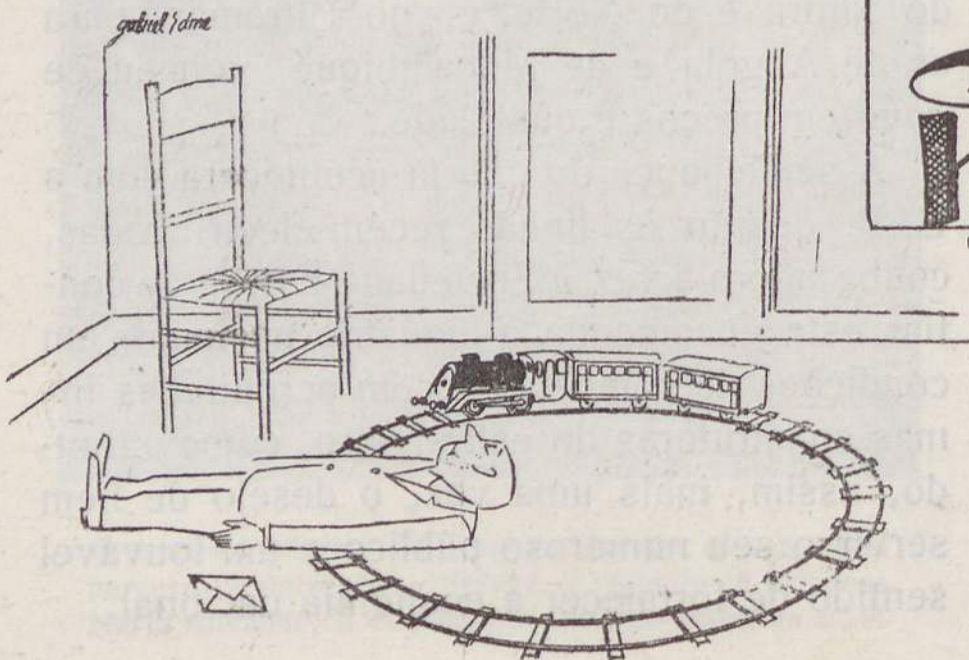
Lisboa

O *Desportivo* tomou parte nas provas de remo organizadas no começo da nova temporada da modalidade. Os seus remadores apresentaram-se bem preparados, mercê da acção desenvolvida pelo instrutor João Baptista, auxiliado pelo secretário da direcção, Acácio Ferreira.

Na prova «Dia do Iniciado», realizada na pista da Margueira, obtiveram o segundo lugar em *Yolle* de 4, principiantes.

Nas regatas do «Dia da Abertura», no Seixal, ficaram em segundo lugar em *Yolle* de 4, principiantes.

Seguiu-se a prova «Dia da Marinha», em Vila Franca de Xira, e as classificações foram as seguintes: — terceiro lugar em *Yolle* de 4, principiantes, e segundo lugar em *Yolle* de 4, júniores.



S U I C Í D I O . . .

DELEGAÇÃO TURÍSTICA dos Ferrovieiros

Primeiro contacto com Marrocos — TÂNGER

A chegada a Tânger, numa tarde em que o Sol espreitava entre as nuvens, transmitiu-me uma dupla emoção: a de pisar, pela primeira vez, a terra de África e a de conhecer outras raças e outros costumes.

A cidade estende-se em anfiteatro a partir da baía extensa e luminosa. Os europeus imprimiram-lhe o seu gosto arquitectónico. As avenidas e ruas da parte internacional são ladeadas de construções modernas e sombreadas por grandes plátanos. Muitas moradias espreitam entre jardins. Na periferia, densas matas de pinheiros mediterrânicos formam um círculo verde-negro. Todo o carácter e pitoresco do Magrebe se concentra no Casbah, rodeado de velhas muralhas

fui forçada a refugiar-me num portal. Os carros não podem ali circular.

Há uma grande praça onde tem lugar o mercado (Zoco Grande). É muito curioso. Nas ruas principais faz-se um comércio intenso. Cada loja, por mais pequena que seja, vende tudo: desde as roupas de nylon aos artefactos indígenas, dos cobres trabalhados às almofadas e aos sacos de couro, dos objectos orientais aos relógios, das máquinas de escrever aos produtos de beleza.

Vêem-se comerciantes marroquinos de fez e longas barbas e, também, muitos indianos e espanhóis — gente de toda a parte do mundo, de passado nem sempre limpo, que acorre a Tânger para gozar da situação de internacionalidade que a cidade oferece.

A língua e a moeda espanhola são as mais usa-



Os excursionistas em Tânger

nos bairros marroquinos que dominam o porto e o mar.

O palácio do sultão está transformado em museu do folclore mourisco: num dos seus pátios exhibe-se o inevitável encantador de serpentes enquanto em algumas salas funciona um café tipicamente árabe, onde bebi chá de hortelã ao som duma toada dolente, que os músicos e cantores, sentados em almofadas, no chão, faziam ouvir.

A entrada nas mesquitas é absolutamente interdita aos profanos — os estrangeiros.

No Casbah as ruas são estreitíssimas, em declive, os arcos numerosos, e o trânsito de pessoas e animais, mesmo em pequeno número, torna-se difícil. Para dar passagem a um cavalo carregado de mercadorias,

das. Alguns marroquinos também falam português. Mas numa loja, por exemplo, encontrei um português de Goa que não falava a nossa língua e se exprimia em espanhol.

A tradição é muito forte entre os marroquinos: fortalece-a o islamismo a que todos se conservam fiéis. Naquele solo, que tanto sangue bebeu dos nossos heróicos antepassados e onde tantos monumentos atestam a sua passagem e a sua acção, os mouros, descendentes doutros que em épocas recuadas dominaram parte da Península Ibérica, não mudaram os antigos hábitos. As mulheres cobrem a cara com véus e só deixam os olhos a descoberto. Longas túnicas envolvem-nas completamente. Muitas são esbeltas, o que aumenta o mistério da sua beleza. A maior parte,

porém, assim como o grande número dos homens, ostenta uma miséria e uma falta de asseio que chocam a nossa sensibilidade.

O motorista do automóvel que me levou de passeio ao Cabo Espartel, às Grutas de Hércules, a Tetuão e a Xauen (um marroquino falador e astuto) encarna as aspirações do povo, aspirações latentes, e revela o sentido de nacionalidade que existe na raça a que pertence. Ouvindo-o queixar-se de injustiças sofridas e do baixo nível de vida dos seus concidadãos, auscultei até certo ponto a alma do povo.

Desde as Grutas de Hércules (perto, existem restos duma povoação romana) para o lado de Tânger, estira-se uma larga praia de muitos quilómetros de comprimento. Em frente, ao longe, perfilam-se as costas montanhosas da velha Europa.

A caminho de Tetuão e de Xauen, a paisagem é, por vezes, grandiosa e solene, embora monótona. Atingi as Kabilas e as montanhas do Rif. Escarpas abruptas fendem o horizonte. As povoações rareiam e as populações entregam-se ao pastoreio do gado pelas encostas que as ervas recobrem. Ao longo da estrada, em torcíolos, caminham homens e mulheres a pé ou montados em burros. Só de longe em longe cruzei com antiquadas camionetas de passageiros. Também encontrei alguns camelos carregados. Chegou a invadir-me uma sensação de melancolia e de abandono.

Xauen é semelhante a um oásis de verdura no meio do panorama quase agreste das proximidades. É uma povoação curiosa, típica, a trepar por uma encosta donde a água escorre. Em volta há muitas construções modernas e um hotel.

Tetuão, à hora a que cheguei, era, nas ruas fechadas entre muralhas, uma verdadeira Babilónia. Multidões de nativos acotovelavam-se, falavam, gritavam. O mercado e as lojas abarrotavam de gente. F, como corria o mês de Ramadan, ao soarem as 19 horas, soou o tiro de peça para avisar os habitantes de que, naquele dia, tinha terminado o jejum. Desde as 3 horas que não comiam, não bebiam, nem fumavam.

Também Tetuão, fora das muralhas que a apertam, é hoje uma grande cidade de características internacionais.

O que, no entanto, maior interesse me desperta não são as cidades sem carácter, as cidades que pouco diferem umas das outras. Por isso as velhas ruas, as velhas casas, as velhas muralhas com séculos de existência e a face misteriosa dos homens e das mulheres que nelas circulam, ocultando uma alma que foge à nossa percepção, me impressionaram tão vivamente.

Arminda Gonçalves

Viagem à Inglaterra e Escócia

No próximo mês de Julho deslocam-se à Grã-Bretanha dois grupos de ferroviários portugueses, cujas partidas de Lisboa estão previstas para os dias 12 e 26.

A viagem terá a duração de 15 dias e compreende visitas às cidades de Londres, Oxford, Windsor, Edimburgo, York, Distrito dos Lagos e região dos «Lochs» escoceses.

No percurso está igualmente prevista uma breve estadia em Paris.

Espera-se que os participantes recolham as melhores impressões do seu contacto com a vida das cidades da Grã Bretanha e a beleza calma da sua paisagem, obtendo-se assim o melhor prémio para a vontade decidida que se está felizmente manifestando entre nós de ampliar conhecimentos e criar relações amistosas através destas viagens ao estrangeiro.

Excursão a Tânger e Sevilha

De 5 a 13 de Abril efectuou-se a anunciada viagem a Marrocos e Sul da Espanha.

A excursão, que deixou nos participantes as impressões inesquecíveis reservadas ao forasteiro pelo exotismo norte-africano e o sortilégio andaluz, incluiu a visita de Tânger, um passeio a Tetuan e Xauen, uma tarde livre em Gibraltar, visita às Adeias Típicas de

Em Tetuão, junto da Grande Mesquita





Ferroviários portugueses no
Parque das Laranjeiras, em
Lisboa

Jerez, principais monumentos de Sevilha e Grutas de Aracena.

Decorreu com agrado geral, tempo aprazível, e foi acompanhada por Abel Hopffer Romero, na qualidade de representante da Delegação Turística dos Ferroviários.

Ferroviários estrangeiros em Portugal

No passado 19 de Abril chegou a Lisboa o primeiro grupo de ferroviários franceses que deu assim início ao programa de visitas de grupos estrangeiros, este ano consideravelmente ampliado.

A excursão era organizada pela Região Norte da «Association Touristique des Cheminots», com a qual mantemos as mais cordiais relações e que, como já é tradicional, nos deu mais uma vez o prazer de abrir a nossa estação turística internacional.

O grupo, chefiado pelo nosso amigo sr. Vandard, realizou no domingo, 20, a visita da cidade de Lisboa. Ao fim da tarde foram-lhes dadas as Boas-vindas pelo chefe desta Delegação Turística, na sede do Ateneu Ferroviário, onde confraternizaram com um grupo de funcionários da C. P. que no mesmo dia visitava Lisboa.

Durante o Porto de Honra que lhes foi oferecido, trocaram-se entusiásticas saudações entre os ferroviários das duas nações amigas.

Por parte do Ateneu foram os visitantes saudados pelo Presidente da Direcção, terminando esta agradável jornada de confraternização franco-portuguesa com a actuação do Grupo Cénico daquela colectividade, o qual recebeu calorosos aplausos.

O grupo francês visitou nos dias seguintes Évora, arredores de Lisboa, os mais importantes pontos turísticos do Centro e Norte do País, e partiu no dia 29, de manhã, levando do contacto com a nossa terra e com o meio ferroviário português as melhores impressões.

Também nos visitou já, entre 30 de Abril e 8 de Maio, o 2.º grupo francês, do Secretariado Geral da

A. T. C., chefiado pelo sr. Staudt. Iniciou a viagem pelo Norte do País e, sempre com tempo magnífico, visitou seguidamente Fátima, Alcobaça, Nazaré, Batalha, Lisboa e arredores, e Évora, pelo Ribatejo.

Recebeu em Lisboa as saudações da D. T. F., que assim prossegue nos seus esforços de aproximação da grande família ferroviária internacional.

São aguardados no decorrer da presente época turística mais 8 grupos franceses, e ainda grupos austríacos, alemães, dinamarqueses, belgas e suíços.

Passeios Turísticos

Em cumprimento do programa traçado, com o fim de proporcionar aos ferroviários portugueses o conhecimento da sua própria terra, efectuaram-se já as seguintes excursões dominicais:

— «Um dia em Lisboa», a 20 de Abril: Além de um interessante programa de visita à cidade, com almoço no Jardim Zoológico, proporcionou a confraternização com o primeiro dos grupos franceses, como atrás referimos.

Dado o grande interesse que despertou este passeio, será o mesmo repetido em 15 do mês corrente, data da visita a Lisboa de outro grupo gaulês.

— «Penacova e Buçaco», a 27 de Abril: Por uma das mais belas zonas de Portugal (vale do Mondego e Mata do Buçaco). Devido ao grande êxito deste passeio, foi resolvido repeti-lo brevemente.

— «Convento de Mafra», a 4 de Maio: Incluiu o circuito Estoril, Cascais, Praia das Maças, Sintra, Ericeira, Mafra, com regresso pela Lagoa Azul.

É de registar a afluência excepcional de pedidos de inscrição para estes passeios, lamentando a D. T. E. a impossibilidade em que se encontrou de os satisfazer na totalidade, como seria seu desejo.

12.º Congresso da F. I. A. T. C.

Realizou-se em Oslo, de 15 a 18 de Maio, o 12.º Congresso da Fédération Internationale des Asso-

ciations Touristiques des Cheminots que engloba as Associações Turísticas Ferroviárias de 18 países europeus.

A F. I. A. T. C., por intermédio da A. T. C. francesa, sua secretária-geral, dirigiu à nossa Delegação Turística um amável convite para se fazer representar. Infelizmente, apesar do grande interesse que havia em realizar contactos directos com as restantes

delegações, em vista a facilitar as nossas futuras viagens ao estrangeiro, não foi possível à D. T. F. fazer-se representar, devido aos trabalhos prementes da actual época turística.

Tal não obsta a que, correspondendo à cordialidade das relações que nos unem, se prossiga nos esforços de aproximação e entendimento até aqui envidados por ambas as partes.

O Sr. Vandar, chefe do 1.º grupo francês, saúda os ferroviários portugueses



No Entroncamento

Um vagão reparado em cada 20 minutos, nas nossas oficinas

As oficinas de vagões da C. P. no Entroncamento — no género, consideradas das mais modelares da Europa, estão funcionando, presentemente, como centro fabril e reparador de grande importância, tanto em trabalhos para a própria Companhia como para organizações particulares.

É o seguinte o seu regime de produção actual:

- 1 — Cadeia de Levantes periódicos e Pequenas reparações. 1 vagão cada 20 minutos
- 2 — Cadeia de Grande Reparação. 1 vagão por dia
- 3 — Cadeia suplementar (média). 1 vagão por dia
- 4 — Levantes periódicos de carruagens 2 por semana
- 5 — Levantes periódicos LLy e ZZy (média). 1 por semana

para os Caminhos de Ferro do Ultramar (Moçâmedes) — a grande maioria das quais já se encontra concluída.

O regime de funcionamento previsto durante o período da montagem desses 100 vagões, será

- 1 — Cadeia de Levante Periódico e Pequena Reparação 1 vagão por dia
- 2 — Cadeia de Grande Reparação :
Vagões de grande Reparação 1 por dia
Vagões «J» novos 1 por dia
- 3 — Levante periódico de carruagens 2 por semana
- 4 — Levante periódico de LLy e ZZy. 1 por semana

É curioso — e honroso — referir que o regime de produção da cadeia de L. P. e P. R. corresponde, actualmente, à cadência de 20 minutos por vagão, ou seja, ao ritmo de 3 vagões reparados por hora — regime cumprido com frequência assaz grande.

Este é mais um dos muitos exemplos de notáveis trabalhos realizados pela C. P. em obediência à programação de empreendimentos que está cumprindo, na boa directriz de cada vez mais aperfeiçoar os seus serviços.

Apontamentos FEMININOS notas e modas

Por CAROLINA ALVES

Ternura ..

A ternura é como a água das nascentes. Brota espontânea, cristalina e salutar. Refresca a ardência da paixão, sacia o amor e alivia na adversidade.

A ternura é o monocórdio da felicidade no lar.

É na família, especialmente, que deve imperar esta nobre virtude.

Sem ela, a harmonia desagrega-se sem proveito próprio.

É ainda a ternura que estreita as amizades sinceras e as aproxima do Divino.

Não desperdicemos uma oportunidade de aliviarmos a dor com uma palavra carinhosa ou um gesto afável.

Os próprios animais nos dão grandes exemplos de ternura na forma como criam os seus filhos. Com que abnegação os amamentam e defendem!

Ser terno, é ser bom e ser bom, é evoluir. Só pode contribuir para a evolução o que é puro e nobre. Só se eleva espiritualmente quem sabe semear o bem e dar bons exemplos.

Numa família, têm muita importância para os filhos, os exemplos dos pais.

Eles habituariam-se a achar natural tudo o que vêem em casa; qualquer que seja o procedimento dos pais, fica-lhes gravado na memória para sempre. Daí vem, muitas vezes, a sua conduta, boa ou má, pela vida fora.

Quantas, quantas vezes se substitui a ternura pela autoridade severa e desagradável do «Quero, posso e mando»?!

É vulgar ouvir-se dizer: «Quanto mais me bates mais gosto de ti». Pensar assim é um sacrilégio e deixa de ser humano. A mulher é, em geral, submissa por amor e por isso suporta o sofrimento.

O que neste caso tem mérito é o sentimento nobre, capaz de perdoar e amar após o ultraje. Esta nobreza de alma é muitas vezes mal interpretada, porque nem todas as pessoas a compreendem. Não esqueçamos que a ternura é indispensável na vida, por ser o reflexo mais perfeito do amor.

A Ternura encanta,
conforta e seduz...
É virtude santa
que vem de Jesus.

«Pot-Pourri» de batatas e ovos

Cozem-se quatro ovos e põem-se de lado. Descascam-se seis cebolas médias, cortam-se em rodela muito finas e levam-se a lume lento, com duas colheres de manteiga.

Vão-se mexendo constantemente para não escurecerem. Antes de começarem a fritar, logo que estejam transparentes, deitam-se no tacho quatro ou cinco batatas, de tamanho regular, cortadas em quartos. Polvilham-se com uma colherada de farinha de trigo e mexe-se tudo até a farinha alourar.

Junta-se água e leite em partes mais ou menos iguais, até obter um molho suficiente para cobrir as batatas, mexendo sempre para a farinha não fazer grumos.

Temperam-se com sal, bastante pimenta e uma co-



Dois conjuntos muito interessantes
para campo ou praia

lher de vinagre. Tapa-se o tacho e deixa-se ferver em lume lento até as batatas estarem tenras, sem as deixar desfazer.

Na ocasião de servir, cobrem-se os ovos cozidos cortados em rodela e polvilha-se tudo com queijo ralado, misturado com um raminho de salsa muito picada.



Nos termos dos n.ºs 3.º e 4.º do Art.º 43.º do Regulamento Geral do Pessoal, o Director-Geral da Companhia louvou, e mandou gratificar com 1.000\$00, o Empregado Principal António Moreira Coelho, da Divisão de Exploração, no Porto, pela forma distinta como se desempenhou da missão especial que lhe foi confiada de prospecção e concatenação de elementos destinados ao estudo do Plano de Comunicações Terrestres, na Zona ao Norte do Douro.

Os **CONCURSOS**

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

N.º 12

Como os passageiros, todos os ferroviários conhecem esta bela visão que o comboio oferece de uma das mais lindas e tradicionais cidades do centro de Portugal.

QUE CIDADE É ESTA?

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

Resultado do concurso n.º 10

Solução: **Estação de Vila Franca de Xira.**

Foram premiados: — Eduardo Joaquim Vieira, assentador de 1.^a cl. no Distrito n.º 218 — Fátima; — José Lopes de Almeida, auxiliar de trens, de Entroncamento, e José Rosa Marques, servente auxiliar na estação de Abrantes.



(Foto de Varela Pécurto)



ESTACÃO DO ESTORIL

Projecta-se realizar em 21 de Dezembro do corrente ano, com grande solenidade, festejos comemorativos do cinquentenário da inauguração da linha do Vale do Vouga. As festas terão o patrocínio do Governo Civil de Aveiro, das 3 Câmaras Municipais que a linha serve, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da C. P.. A comissão de honra será presidida pelo Ministro das Comunicações.

— Encontra-se em construção e será em breve aberto ao público, o apeadeiro de Santa Cruz de Benfica, entre a estação de Benfica e o apeadeiro de Damaia, no Km.º 6,959 da linha de Oeste.

— Para a reunião das Comissões da U. I. C., que, conforme já anunciámos, se realiza este ano em Budapeste, de 5 a 19 de Junho, estarão presentes, por parte da C. P., os Eng.ºs Júlio dos Santos, Horta e Costa, Frederico Abraão e Drs. Pinto Moledo e Carlos Albuquerque.

— A C. P. está presentemente estudando a possibilidade de fazer terminar em Campanhã alguns comboios de longo curso. Este propósito engloba-se com os projectos de se proceder, o mais rapidamente possível, à electrificação de algumas zonas suburbanas do Porto, desafogando a estação de S. Bento do tráfego intenso que a ela afluí.

— Foi superior a 52 000 a média mensal de almoços servidos pelas 6 Cantinas da C. P., no ano de 1957. Verificou-se acentuado predomínio das refeições de 3\$00 sobre as de 3\$50 e 5\$00. A cantina do Barreiro, continua sendo a mais procurada. A quantidade de refeições servidas pelas 6 cantinas foi de 626 797, assim repartidas: Barreiro — 172 862; Lisboa-P. — 150 282; C. do Duque — 117 105; Entroncamento — 69 687; Campanhã — 62 268 e Figueira da Foz — 54 593.

— Foram recentemente iniciadas as obras de ampliação da Casa dos Ferroviários no Barreiro, instalada no edifício sede dos Sindicatos do Sul. Objectivo: melhor corresponder ao seu progressivo desenvolvimento em benefício dos associados e famílias.

— Na estação de Campanhã, foi prestada homenagem, no passado dia 11 de Abril, ao Inspector de Zona, da Divisão de Exploração, Adelino Monteiro por motivo dos seus 50 anos de serviço na C. P.. Os seus mais directos colaboradores, fizeram-lhe entrega de um cartão de ouro, artisticamente gravado e, ainda, de um pergaminho alegórico.

— A Faculdade de Engenharia do Porto acaba de instituir o prémio «Prof. Bonfim Barreiros» destinado a galardoar o aluno mais classificado na cadeira de Caminhos de Ferro.

— A Direcção da Escola Comercial de Ferreira

Resultado dum Concurso

QUADRO DE HONRA

DOS

AMIGOS DO «BOLETIM DA C. P.»

PROPONENTES DE ASSINATURAS

Nomes	Número de assinaturas propostas
<i>(Continuação)</i>	
31 — Manuel Pereira Pinto, assentador em S. Mamede — Tua	7
32 — José Luís, factor de 3.ª classe em Torre das Vargens.	7
33 — António da Costa Dias, factor de 2.ª classe em Senhora da Hora.	6
34 — Arménio Fernandes Rodrigues, chefe de estação de 3.ª classe em Gaia.	6
35 — Manuel Vicente Baptista Júnior, factor de 1.ª classe em Leixões.	6
36 — Francisco Castro Noval, chefe de estação de Porto — Boavista.	6
37 — Aníbal dos Santos Lopes, factor de 2.ª classe em S. Mamede — Tua.	6
38 — Joaquim Gomes de Sousa, Factor de 1.ª classe nas Mercês.	6
39 — Josué Gonçalves, factor de 2.ª classe na Funcheira.	6
40 — José Augusto Garcia, servente de 1.ª classe em Vendas Novas.	6

(Continua no próximo número)

Borges, em Lisboa, organizou recentemente a sua «Semana do caminho de ferro» dedicada aos alunos do 1.º ano. O ciclo, que abrangeu exposição de motivos ferroviários, filmes e conferências, teve o patrocínio da C. P.

— No Hotel de Caminhos de Ferro, em Campanhã, realizou-se um jantar de despedida oferecido por vários ferroviários, ao encarregado do Armazém de Víveres de Vila Nova de Gaia, Manuel Nunes André, por motivo da sua transferência para Casa Branca.



Na Régua

Por GUERRA MAIO

SENTADO a meu lado no «Directo» do Douro, ia um homem ainda novo, tipo de lavrador, se não rico pelo menos remediado, vestindo jaleca de saragoça clara, com algibeiras em diagonal. As botas eram de couro atinado e apertadas por fivela. Não levava gravata, mas a camisa era lavada e de bom corte.

Para lá de Ermesinde, feita a revisão dos

vinhas prometiam e se as amendoeiras tinham muito fruto — o que era natural, pois por aquelas paragens, quase sem terra nas encostas, as árvores tinham mais frutos do que folhas. E tudo isto com rodas de senhoria e palavras de lavrador experimentado.

Querendo divertir-me com ele, disse-lhe que eu não tinha *senhoria* pois era, eu mesmo, o dono da minha casa... Não se descon-



REGUA

Avenida João Franco

bilhetes, o homem encostou-se e pôs-se a dormir, só acordando ao chegarmos à Ermida. Ali esfregou os olhos, reconheceu a estação e indo à janela pediu um copo de água que bebeu até à última gota. Depois, quis saber para onde eu ia, e como lhe respondesse que o meu destino era a Barca d'Alva, encheu-me de perguntas — se as searas tinham sido boas, se as

certou e passou a tratar-me por excelência, a que eu respondi que me considerava uma excelente pessoa mas que não gostava que mo dissessem!...

Mas ele ia tão animado na conversa que continuou perguntando se eu gostava de andar a cavalo. Que sim, retorqui; depois gabou um seu garrano no qual ia ver as terras e ao mer

cado. Animal fino, que já quísera malhar com ele no chão, por causa do barulho que faziam os passageiros de uma camioneta a caminho da romaria. Mas ele tinha-se aguentado; se se tivesse apeado, concluiu, como pessoa entendida, nunca mais o animal se deixaria montar.

O comboio entrava nas agulhas da estação de Régua e eu perguntei ao meu verboso vizinho se não vinha almoçar ao restaurante; comia-se bem e tínhamos muito tempo. Que sim, mas ia primeiro pôr as malas no comboio do Corgo, e já vinha. Só apareceu, porém, quando eu, comido o arroz de frango, atacava a vitela assada. Sentou-se ao meu lado, mas o criado recusou-se terminantemente a servi-lo por não ter gravata. Argumentei a favor dele mas o servo disse que era do «regulamento». Sem gravata, não se senta mesmo quem tenha dinheiro. Disse-lhe que esperasse lá fora, que já almoçava. O lavrador aprumou-se dizendo-me que nada pedisse, pois podia bem passar sem almoço, e encaminhou-se para a porta. Paguei a conta, meti ao bolso uma laranja para comer no comboio e aproximando-me dele tirei a minha gravata e pus-lha ao pescoço.

O homem voltou ao restaurante e sentou-se, e enquanto eu fumava um cigarro, vi que ele repetia o frango, que por sinal estava uma delícia. Daí a pouco o meu companheiro aparecia e quando fez menção de tirar a gravata, impedi-o de tal, dizendo-lhe que tinha imenso gosto em lhe oferecer. Eu levava outra

na mala e logo a punha, assim que o comboio partisse.

Como ele insistisse, respondi-lhe que «fidalgo da Beira não arrasta a cadeira».

— Então o Sr. é fidalgo e não quer que lhe dêem senhoria?

Não, eu não era fidalgo e aquilo era uma história que contavam na minha terra. Um fidalgo tinha ido à feira de Trancoso — expliquei-lhe — e na volta deteve-se com uns amigos junto a uma fonte, para merendarem. Ao montarem de novo a cavalo, um dos companheiros disse ao Fidalgo que deixava o capote onde se tinha sentado para a merenda, ao que ele pronto respondeu: «Fidalgo da Beira não arrasta cadeira»...

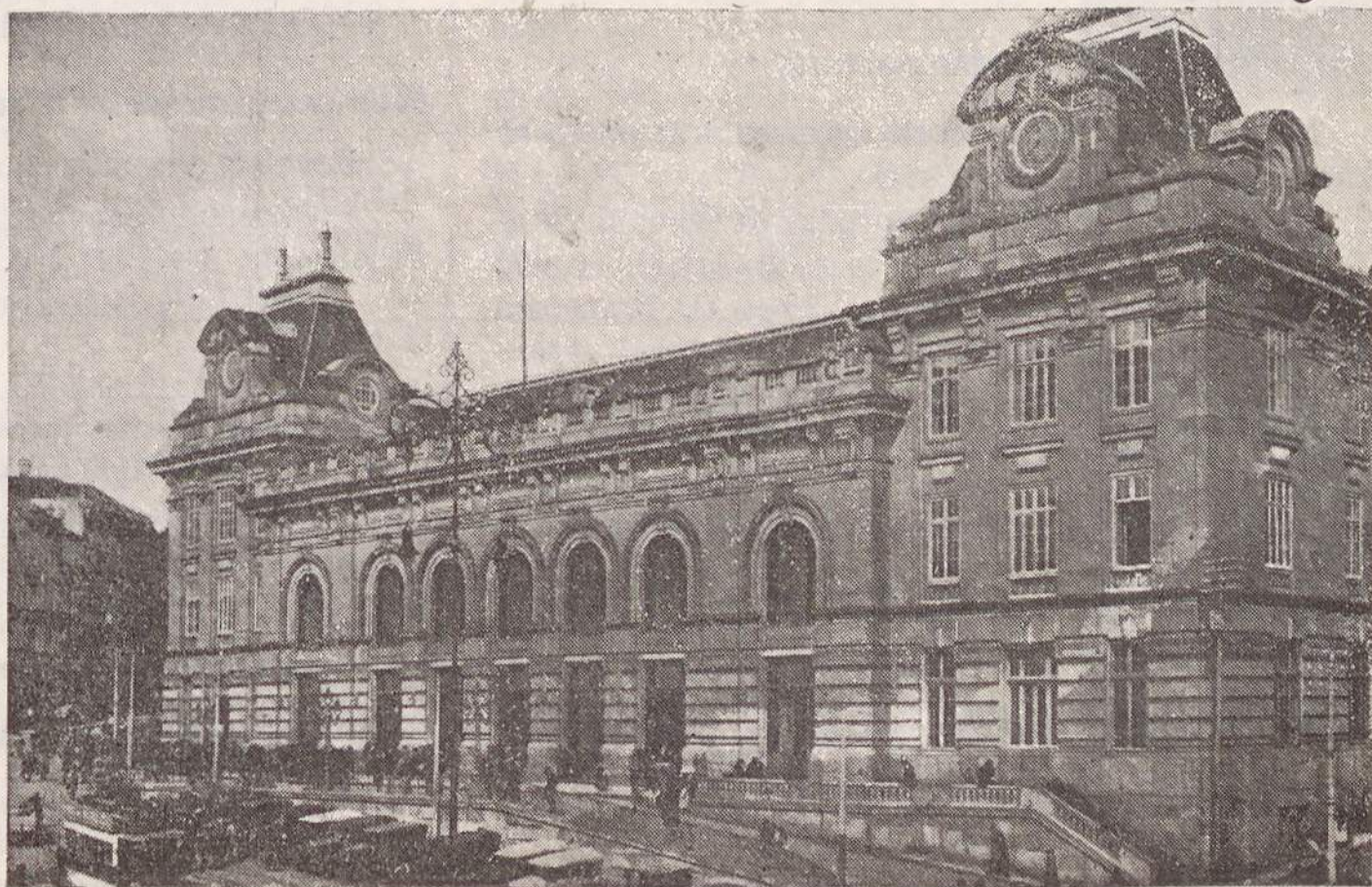
O meu companheiro de viagem, riu-se, mas mostrou não ter compreendido bem. Deu-me um abraço e disse-me que quando passasse na terra dele que tocasse ao cancelo. Em algumas terras de Trás-os-Montes e da Beira Alta chama-se cancelo ao portão. Tinha lá uma pinga que só se bebia em dias de festa. Mas para mim, seria quando lá passasse...

Ao prosseguir no comboio para a Barca d'Alva, fiquei com a impressão de que aquele bravo homem ao chegar a casa diria à família ter viajado com um homem tão amável, que até lhe havia dado aquela gravata, só para que almoçasse... Que eu era simpático, mas um tanto ou quanto maluco...

A história escreve-se assim...

PORTO

Estação ferroviária
de S. Bento





III

Temática Ferroviária

Apresentamos desta vez a série emitida pela Alemanha em 1935, para comemorar o 1.º Centenário dos seus Caminhos de Ferro. Consta de 4 selos, com as taxas de 6, 12, 25 e 40 pfennigs, e cada um deles reproduz um tipo de locomotiva. Ao alto, está inscrita uma facha com a seguinte legenda: 1835 — 1935 — 100 Jahre Deutsche Eisenbahn.



O catálogo Yvert deste ano atribui, aos mesmos, os números de 539 a 542, e a cotação é de 550 a 135 francos, respectivamente, em novo e usado.

Nova emissão do Ultramar

No dia 3 de Abril foi posta em circulação no nosso Estado da Índia, uma nova série.

Composta de 8 valores, reproduz os seguintes brasões de vice-reis: 2 réis (D. Vasco da Gama) — 6 réis (D. Lopo Soares de Albergaria) — 9 réis (D. Francisco de Almeida) — 1 tanga (D. Garcia de Noronha) — 4 tangas (D. Afonso de Albuquerque) — 5 tangas (D. João de Castro) — 11 tangas (D. Luís de Ataíde) e 1 rupia (D. Nuno da Cunha). A tiragem foi, respectivamente, de 5, 3, 2, 2, 1, 1 e 1 milhões, e 500 mil exemplares.



A impressão é da Casa da Moeda, em *off-set*, e o conjunto oferece um belo aspecto.

No primeiro dia de circulação foi apostado na cidade de Goa, o carimbo especial que também reproduzimos.

Literatura Filatélica

Recebemos e muito agradecemos as seguintes publicações da especialidade:

- Jornal Filatélico
- Boletim do Clube Filatélico de Portugal
- O Filatelista, de Eládio de Santos

Recenseamento Filatélico

Desejam permutar:

- Fernando Sanchez Lopes, Rua Dr. António José de Almeida, 2 — Barreiro.
- José Luís de Sousa, Rua David Lopes, 25, 2.º-D. — Lisboa.

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

De nada vale o principiar bem se não se quiser continuar até ao fim.

FÉNELON

AGENTES QUE COMPLETARAM 50 ANOS DE SERVIÇO



Adelino Monteiro — Chefe de Zona em Campanhã. Admitido como praticante em 11 de Abril de 1908, foi promovido a factor de 3.^a classe em 30 de Dezembro de 1908, a factor de 2.^a classe em 30 de Março de 1910, a factor de 1.^a classe em 25 de Setembro de 1912, passou a Fiel de estação em 21 de Fevereiro de 1916, a chefe de 4.^a classe em 21 de Julho de 1921, a chefe de 3.^a classe em 30 de

Outubro de 1923, a chefe de 2.^a classe em 18 de Maio de 1926, e a chefe de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1929. Depois de transitar por outras categorias foi promovido a Inspector principal em 1 de Janeiro de 1942, e a chefe de Circunscrição em 1 de Janeiro de 1947. Em virtude do A. C. T., passou a Inspector de Zona de Exploração, a partir de 1 de Julho de 1955.

Alexandre Rodrigues Soares

— Chefe de estação de 3.^a classe em Midões. Admitido como praticante em 28 de Fevereiro de 1908, foi promovido a factor de 3.^a classe em 30 de Dezembro de 1908, a factor de 2.^a classe em 30 de Março de 1910, a factor de 1.^a classe em 25 de Setembro de 1912, passou a fiel em 31 de Dezembro de 1918, a fiel de estação em 21 de Julho de 1921, e foi promovido a chefe de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1929. Em

virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Vinício Plínio Rosado Viegas — Inspector de Secção de Exploração na 2.^a Zona em Lisboa P. Admitido como praticante em 15 de Janeiro de 1918, nomeado aspirante em 1 de Outubro de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1921, a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1934, a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1943, e a

chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a Subinspector de Secção de Exploração, em 1 de Outubro de 1955, e a Inspector de Secção de Exploração, em 1 de Agosto de 1955.

Joaquim Augusto Dinis da Silva

— Chefe de estação de 1.^a classe em Lisboa R. Admitido como praticante em 15 de Janeiro de 1918, nomeado aspirante em 1 de Julho de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1921, a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1934, a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1941, e a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1950. Em virtude do

A. C. T., passou a chefe de estação de 2.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955, e a chefe de estação de 1.^a classe a partir de 1 de Outubro de 1955.



Miguel Dinis Coelho — Chefe de estação de 1.^a classe em Coimbra. Admitido como praticante em 15 de Janeiro de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1921, a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1934, a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1941, a chefe de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1948, e a chefe de 1.^a classe em 1 de

Janeiro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 1.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.

João Antunes — Inspector de Receitas de 1.^a classe em Entroncamento. Admitido como praticante em 15 de Janeiro de 1918, nomeado aspirante em 1 de Outubro de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, e a factor de 1.^a classe em 1 de Abril de 1930. Depois de transitar por outras categorias foi nomeado Inspector de Contabilidade em 1 de Janeiro de 1950. Em

virtude do A. C. T., passou a Inspector de Receitas de 1.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.





Manuel Lourenço Valadas — Chefe de estação de 1.^a classe em Setil. Admitido como praticante em 15 de Janeiro de 1918, nomeado aspirante em 1 de Julho de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Abril de 1923, a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1934, a chefe de 3.^a classe em 1 de Julho de 1943, e a chefe de 2.^a classe em 1 de Dezembro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de 1.^a classe em 1 de Outubro de 1957.

Francisco Vicente Martins — Chefe de estação de 3.^a classe em V. Novas. Admitido como eventual em 14 de Fevereiro de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Março de 1928, a factor de 2.^a classe em 1 de Julho de 1930, a factor de 1.^a classe em 1 de Julho de 1944, e a chefe de 3.^a classe em 1 de Dezembro de 1952. Em virtude do A. C. T., passou a chefe de estação de 3.^a classe, a partir de 1 de Julho de 1955.



António Dinis da Costa Coelho — Factor de 1.^a classe em Braço de Prata. Admitido como praticante em 15 de Janeiro de 1918, foi promovido a factor de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1920, a factor de 2.^a classe em 1 de Janeiro de 1926 e a factor de 1.^a classe em 1 de Janeiro de 1943.

Bernardino Ferreira — Operário de 3.^a classe no Serviço de Telecomunicações e Sinalização. Admitido como assentador auxiliar em 24 de Fevereiro de 1918, passou a servente em 24 de Abril de 1927, e a operário de 3.^a classe em 1 de Janeiro de 1950.



AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Américo de Sousa Freitas — Guarda-freio de 1.^a classe do Posto de Trens e Revisão de Bilhetes do Porto-Trindade, n.º 419 209. Encontrou, na Aut.^a 7092 do dia 11 de Janeiro findo, uma mala de plástico contendo a importância de 1.061\$50 e vários objectos, tudo no valor de 1.300\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Araújo.

António Pereira Lopes — Guarda-freio de 2.^a classe do Posto de Trens e de Revisão de Bilhetes de Entroncamento, n.º 017 108. Encontrou numa carruagem do c.º n.º 3323 do dia 6 de Janeiro findo, uma carteira com a importância de 528\$30 e vários documentos, que prontamente entregou ao chefe da estação da Guarda.



Adelino Feitor — Chefe de Cantão de Obras metálicas de 2.^a classe. Quando da avaria que se verificou na placa de máquinas de Vila Real, ocorrida na madrugada do dia 14 de Setembro de 1957, e que imobilizou a máquina que deveria rebocar o comboio 6420, tomou tão acertadas e rápidas providências que as perturbações na marcha do referido comboio foram reduzidas ao mínimo.

Joaquim Pereira Ramos — Servente de 1.^a classe na estação de Vilar do Pinheiro, n.º 419 212. Encontrou no dia 9 de Dezembro do ano findo, uma carteira com documentos e a importância de 460\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



S U M Á R I O

O MENINO E A MÁQUINA * O NOSSO CAMINHO DE FERRO NO PLANO DE FOMENTO, pelo Dr. Élio Cardoso * NOS BASTIDORES DO NOSSO MEIO — MAQUINISTAS & FOGUEIROS * CONFERÊNCIA FERROVIÁRIA FRANCO - HISPANO - PORTUGUESA * SERÃO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL OS NOVOS COMBOIOS PARA A SOCIEDADE ESTORIL * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS * DELEGAÇÃO TURÍSTICA DOS FERROVIÁRIOS * NO ENTRONCAMENTO — UM VAGÃO REPARADO, EM CADA 20 MINUTOS, NAS NOSSAS OFICINAS * APONTAMENTOS FEMININOS — NOTAS & MODAS, por Carolina Alves * LOUVORES * OS NOSSOS CONCURSOS * NOTICIÁRIO DIVERSO * RESULTADO DUM CONCURSO * EM VIAGEM — NA RÉGUA, por Guerra Maio * FILATELIA * PESSOAL

NA CAPA: «Zelo de Maquinista», foto de Augusto Cabrita

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

«SOREFAME»

Sede e Gabinete de Estudos: AMADORA-Portugal

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

CONSTRUÇÕES METALO-MECÂNICAS

MATERIAL CIRCULANTE PARA
CAMINHOS DE FERRO

*em aço normal ou aço inoxidável
sistema BUDD*

FORNECEDORES DOS CAMINHOS DE FERRO
de ANGOLA e MOÇAMBIQUE

Material para Equipamentos Hidráulicos
CONDUTAS FORÇADAS

Reservatórios e Estruturas Metálicas

Material para Refinarias de Petróleo

PONTES E PÓRTICOS ROLANTES
Transbordadores



Material Eléctrico

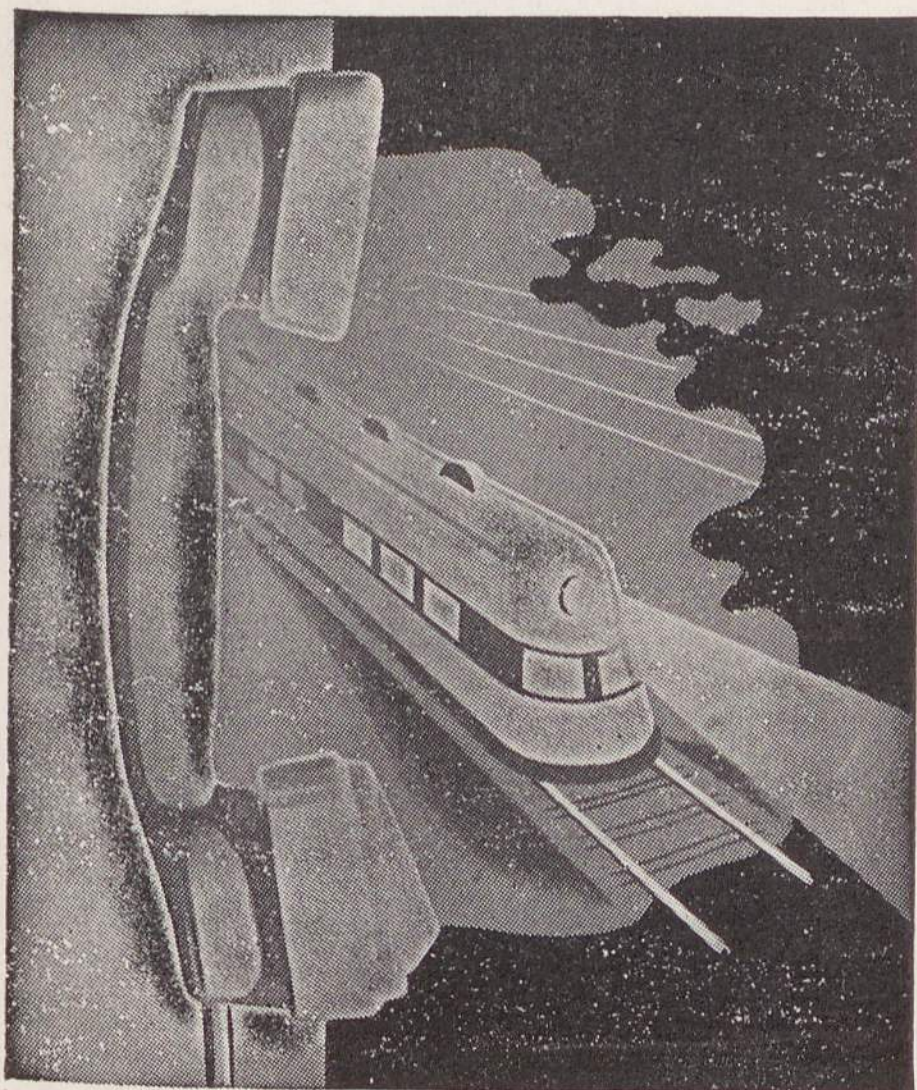
para

Alta e Baixa Tensão



**Soc. Luso Eléctrica,
Limitada**

LISBOA



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro

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



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.^{da}
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

WIESE & C.^a, L.^{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, «crapauds» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone 3 4331