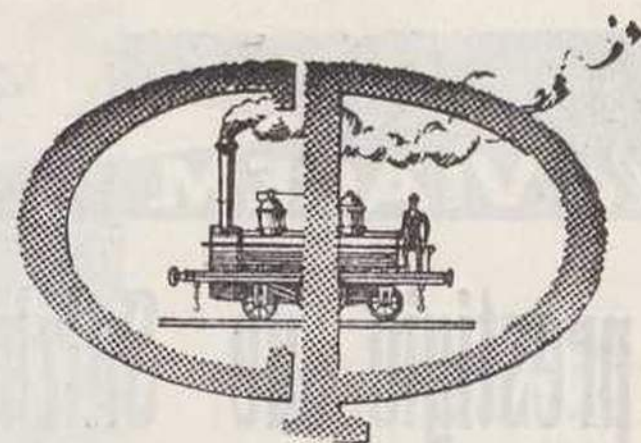


BOLETIM DA C.F.

NUMERO 362

AGOSTO DE 1950



N.º 362 • AGOSTO 1959 • ANO XXXI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

Composto e impresso nas Oficinas Gráficas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — R. da Horta Seca, 7 Tel. 20158 — Lisboa

DOIS NOVOS NAVIOS PARA AS CARREIRAS FLUVIAIS LISBOA-BARREIRO



Conselho de Administração da C. P. firmou contrato, em 1 de Julho findo, com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, para a construção de dois excelentes barcos de 560 ton., destinados a assegurar o serviço fluvial entre Lisboa e Barreiro. Com a lotação de 1 012 passageiros, distribuídos por três pavimentos sobrepastos, em convés corrido, e dispondo de 868 lugares sentados, as duas novas unidades, com 50 m. de comprimento e dois átrios de entrada — à ré e à vante — serão equipadas, cada uma, com dois motores Diesel de 1020 H. P. (potência total) e desenvolverão a velocidade máxima de 13 nós. Disporão de bar e cozinha, além de muitos outros apetrechamentos destinados a assegurar o maior conforto e comodidade do público.

A entrada escalonada ao serviço destes dois barcos, fixada para o 2.º semestre do próximo ano, obrigará ainda a importantes modificações nos actuais embarcadouros do Barreiro, que passarão a ser de tipo flutuante, como aliás há muito se tinha reconhecido ser necessário.

O parque de unidades fluviais da C. P. ficará deste modo suficientemente robustecido para garantir uma melhoria de serviços compatível com as diligências em que a Companhia, nestes últimos anos, tão activamente se tem empenhado.



O prestígio de Salzburgo e a lembrança de Mozart

Por **ARMINDA GONÇALVES**

ENTARDECIA quando, com justificado alvoroço, cheguei a Salzburgo, ida de Munique. Encontraria na famosa cidade onde nasceu Mozart, a musical harmonia cujo pressentimento me emocionava? Esta pergunta fazia-a a mim própria.

Entretanto, (que pena eu sentia!) a atmosfera pesada e cinzenta preludiava chuva; mas pairava no ar a promessa de encantamento que no dia seguinte, de manhã, se tornaria realidade. Num amplo círculo, os picos majestosos dos Alpes fechavam o horizonte e uma vegetação luxuriante estendia-se a meus olhos. Junho ia já nos últimos dias, mas ainda fazia frio nessa manhã brumosa em que saí do hotel para descobrir

nas linhas elegantes das suas muralhas e das suas torres. A seus pés multiplicam-se os palácios magníficos, os conventos, as igrejas sumptuosas, como a da Trindade, de estilo barroco; abadias onde nos envolve uma doce penumbra, como a Abadia de S. Pedro; claustros meditativos, como o da Igreja de S. Francisco de estilo gótico e romântico, construída em 1223; e muitas outras que são obras primas do Gótico, da Renascença e do Barroco.

Um intenso movimento anima as ruas e as praças da cidade. Atravessa-a, numa curva apertada, o rio Salzach, que lhe dá o nome e a divide em duas partes ligadas por várias pontes.

Com os picos distantes dos Alpes servindo-lhe de fundo, Salzburgo revê-se nas águas do rio Salzach



Salzburgo. Fundada por S. Ruperto, vetusta e acolhedora, por ela passaram, substituindo-se, a civilização romana e a cristianização do Oriente com o império de Carlos Magno; a Idade-Média e o despertar da burguesia; a época célebre de Paracelso e os dias sinistros em que o tirano louco anexou o seu próprio país à grande Alemanha; e, finalmente, a guerra e as suas terríveis consequências.

De quantos títulos de glória se orgulha Salzburgo! A todos, porém, ela prefere a glória imperecível de ter sido berço de Mozart.

A velha Fortaleza de Hohensalzburg, que data de 1077, ergue-se sobranceira à cidade, dominando-a,

O belo Palácio de Mirabell é hoje uma atracção para os turistas e está situado no meio de lindos jardins. Foi outrora residência dos príncipes da Igreja que, durante mais de dez séculos, tiveram a residência em Salzburgo, sede do arcebispado metropolitano, e muito contribuíram para a difusão das belas-arts, protegendo os artistas e criando uma beleza harmoniosa de que descende o seu actual prestígio.

Pertencentes ao Palácio, são curiosos o jardim dos labirintos e o jardim das estátuas de personalidades caricaturadas — cada uma delas representando o animal a que pretendiam assemelhá-lo. Ficam-lhe em



A velha fortaleza de Hohen-salzburg, que tem a seus pés a sumptuosidade dos palácios e das igrejas de Salzburgo

redor a Casinha da Flauta Mágica, o «Mozarteum», o o Teatro Provincial e o Teatro do Ar Livre.

Transposta a Ponte Mozart, depara-se-nos, em «Mozartplatz», a estátua do músico genial. Um pouco mais longe, entre a Praça da Universidade e a «Getreidegasse» fica a sua casa natal. A vida amargurada do homem que não poderá ser esquecido pela posteridade enquanto a sua música alada e cristalina for escutada pelas multidões atentas e cujo segundo centenário do nascimento este ano se comemora em todos os países, evoco-a neste momento. Lembro que Salzburgo conserva como o seu mais precioso tesouro a casa em que o viu nascer e onde menino ainda o seu génio prodigioso floresceu, mas não conseguiu identificar os seus restos mortais lançados à vala comum no cemitério de S. Marx, em Viena.

Por toda a parte se sente a presença invisível de Mozart — semelhante a um fluido que nos acompanha e nos subjugua — um sortilégio.

Ouvi em «Marmorsaal» (Palácio de Mirabell) um concerto maravilhoso e nunca a divina música do divino artista me havia emocionado numa tão completa evasão da realidade, numa tal absorção pela arte, como naquela sala quase íntima, onde parecia errar ainda a sua figura imortal.

Todos os anos, pelo Outono, se realizam em Salzburgo grandes festivais de música e a eles acorrem pessoas de todas as partes do mundo.

Os seus arredores deslumbram-nos.

Os jogos de água no Parque de Hellbrum são admiráveis. Tem muito interesse o palácio, que também foi residência principesca.

Em Hallein existem minas de sal-gema que são exploradas há longos anos. Um teleférico conduz-nos ao cimo da montanha e é necessário descê-la em parte até à entrada das minas.

Tomei parte em duas excursões. Na primeira, passando por Zell am See, segui pela «Hochalpenstrasse» (estrada dos Alpes) construída segundo as últimas experiências técnicas, umas vezes entre os tons

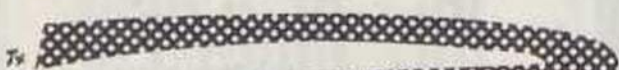
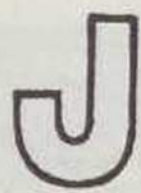
verdes das florestas, outras entre a alvura majestosa da neve. Depois de passar o túnel «Hochtor» (312 metros de comprimento a 2328 de altitude) contemplei com o assombro que sentimos diante das maravilhas da natureza, a mais alta montanha da Áustria, o «Grossglockner» com 3.798 metros de altitude. Almocei no Hotel Francisco José, de cujos terraços (a 2.451 metros) se avista o panorama surpreendente do Glaciar do «Pasterze» com 2 quilómetros de largura por 10 de comprimento.

Na segunda, sob uma chuva morrilhenta e enfadonha, que muito prejudicou a beleza da paisagem, percorri a região do «Salzkammergut», com os seus cinco lagos, as suas margens pitorescas matizadas de castelos, cidades e vilas encantadoras.

Em S. Wolfgang existe uma pequena estátua de Mozart e, na casa onde nasceu sua mãe e sua irmã, há um baixo relevo e uma lápide. Estive na Estalagem do Cavalo Branco, que uma opereta tornou famosa. Em Hallst, cidade pré-histórica das minas de sal-gema com as suas casas alcandoradas na encosta da montanha, debrucei-me sobre o lago do sonho, onde a cidade se reflecte. Subi de teleférico, numa ascensão quase a pique, para visitar em «Dachstein» as suas cavernas de gelo duma estupenda beleza, que nos fazem lembrar naves de igrejas, claustros góticos dum rendilhado assombroso, cúpulas de edifícios fantásticos, tudo iluminado por luzes sàbiamente dispostas.

No regresso passei por «Bad Ischl», que foi outrora residência do imperador Francisco José I e onde existe a casa de Franz Lehar, que ali viveu.

E, num cruzamento de estradas, ao ler numa tabuleta que apenas uns poucos quilómetros me distanciavam de «Berchtesgaden», e pensando mais uma vez em Hitler e em todos os loucos desmedidamente ambiciosos que incendeiam o mundo para satisfação da sua sede de domínio, pensei também que a beleza do espírito e toda a beleza do Universo nos fazem esquecer as amargas realidades e as amargas reflexões que elas nos sugerem.



Para finalizar os estudos geológicos, res-

O «Gabinete de Estudos» no fim deste ano, irá apresentar as suas conclusões finais — que tudo indica sejam imediatamente seguidas da construção do gigantesco empreendimento. (CICE)

A rede ferroviária luxemburguesa

Por ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO

COM os seus 2587 Km.² de território e cerca de 400 mil habitantes, o Luxemburgo classifica-se em primeiro lugar entre os Estados minúsculos que povoam a Europa. Quase todos estes pequenos países são servidos pelo caminho de ferro mas, em regra, as linhas que os atravessam pertencem a um dos grandes Estados vizinhos; tal é o caso dos Principados de Mónaco e de Liechtenstein, assim como do Vaticano; outros dois estados semelhantes, as Repúblicas de Andorra e São Marinho não têm sequer vias férreas, embora estas em qualquer dos casos passem a curta distância, tornando-os acessíveis por serviços combinados de camionagem. De todos eles, o Grão-Ducado do Luxemburgo, sito entre a Bélgica, a França e a Alemanha, é, porém, o único que possui uma rede ferroviária própria que vamos apresentar hoje aos nossos leitores; seja-nos, contudo, permitido, antes disso, referir alguns aspectos característicos do curioso país.

Recordemos, em primeiro lugar, que, não obstante a sua reduzida superfície, o Luxemburgo desempenha papel de relevo na vida político-económica europeia e a sua capital, também denominada Luxemburgo, é uma cidade encantadora, sede da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço.

As duas principais fontes de riqueza do país são a indústria metalúrgica e o turismo. Observemos, quanto à primeira, que a parte Sul do Luxemburgo se encontra numa das mais importantes zonas industriais da Europa; no que concerne o turismo, a privilegiada situação do Grão-Ducado, conjugada com a frescura das suas florestas, o pitoresco das suas cidades e a beleza das suas paisagens, atraem ao Luxemburgo um número sempre crescente de forasteiros, desejosos de conhecer os encantos do país.

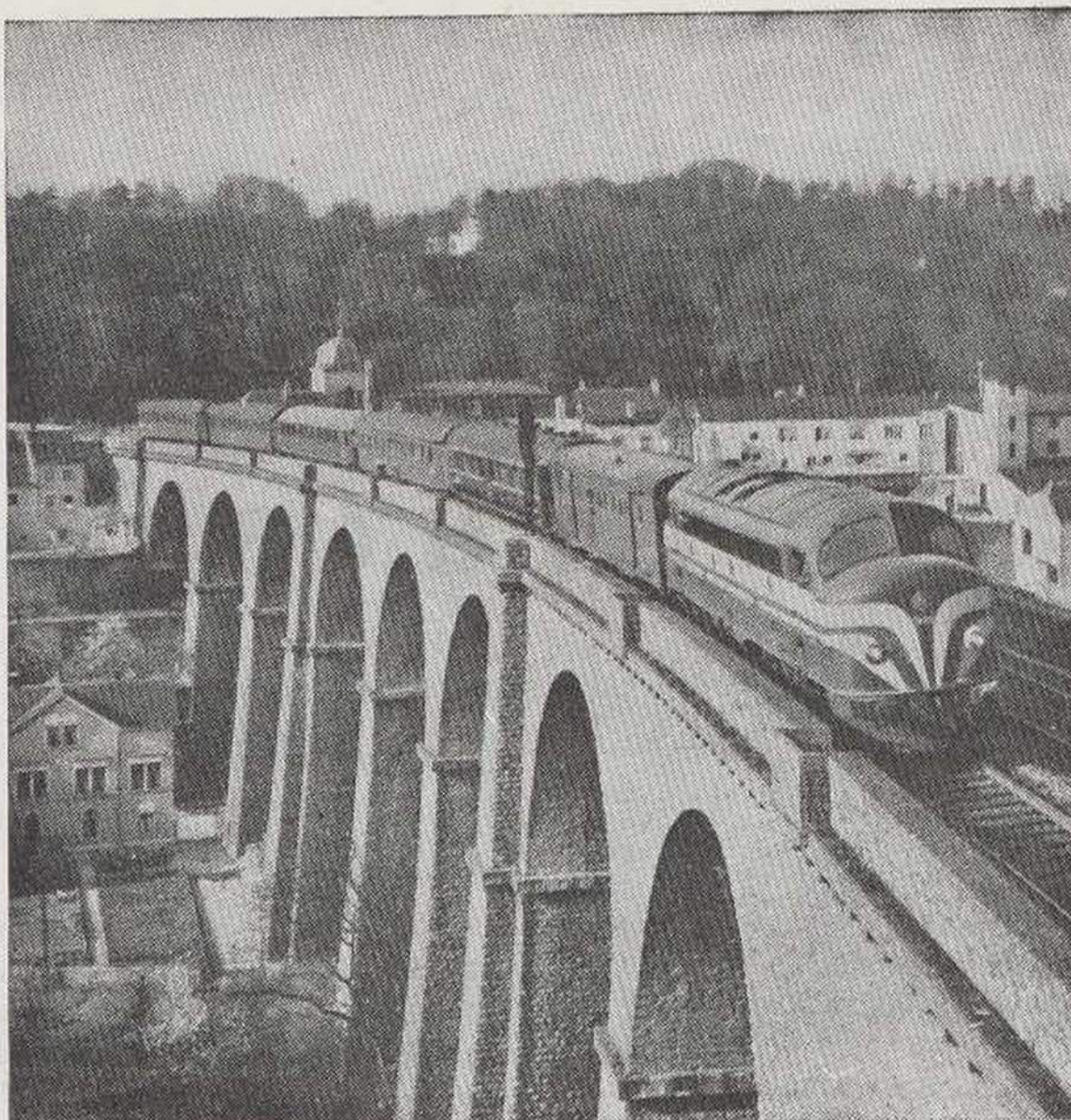
A exploração da rede férrea luxemburguesa está confiada à Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Luxemburgueses (C. F. L.), constituída em 1946. O Grão-Ducado possui 51% das acções, estando os restantes 49% nas mãos da Bélgica e da França.

Os caminhos de ferro luxemburgueses contam

actualmente 390 Km. de linhas, de bitola internacional, dos quais 173 são de via dupla. Até há alguns anos, esta rede era completada por 112 Km. de linhas de via estreita mas o traçado sinuoso e o perfil difícil destas, tornavam a sua exploração em extremo desfavorável. Após uma série de experiências, os C. F. L. substituíram-nas por serviços rodoviários que se revelaram muito mais económicos: autocarros para os passageiros e camiões para as mercadorias.

As duas linhas mais importantes da rede são artérias de trânsito. A primeira é o troço luxemburguês da linha internacional (Inglaterra)-Ostende-Basileia-(Suíça-Itália-Áustria). Entra no Luxemburgo, procedente da Bélgica, pela fronteira de Kleinbettingen, passa na capital e deixa o país pela fronteira de Bettembourg, com destino à França. Esta linha está electrificada com corrente contínua de 3.000 V, da fronteira belga à cidade de Luxemburgo, e, daí à fronteira francesa, em corrente monofásica de 50 Hz. A estação de Luxemburgo está, por isso, dotada de vias especializadas para a recepção dos comboios provenientes da Bélgica (país onde se usa o primeiro dos sistemas referidos) assim como doutras, unicamente reservadas para a entrada das circulações vindas de França (país que emprega o segundo sistema de electrificação citado). Algumas vias têm, porém, catenária comutável, podendo, portanto, ser alimentadas indiferentemente com uma ou outra corrente e destinam-se a ser utilizadas pelos comboios em trânsito pelo Luxemburgo.

A segunda linha internacional, que atravessa o Luxemburgo, é predominantemente industrial e tem um avultado tráfego de mercadorias. Une Rodange, fronteira simultaneamente com a Bélgica e com a França, com Wasserbilibig, fronteira alemã, tendo um troço comum com a precedente, entre Bettembourg e a capital. Os comboios de passageiros das duas linhas passam pela estação de Luxemburgo; mas os de mercadorias utilizam em geral um ramal que permite evitar aquela estação. Esta linha é explorada actualmente com tracção indepedente, mas a sua electrificação em



Um comboio internacional chega à cidade de Luxemburgo. Os vários viadutos ferroviários existentes na capital são um dos seus mais típicos aspectos.

corrente monofásica de 50 Hz está prevista para uma 2.^a fase de trabalhos, já em execução; dela se destacam dois curtos ramais que têm por término dois centros importantes: Rumelange e Dudelange.

Além destas duas linhas, o Luxemburgo possui ainda uma outra assaz importante e, como elas, de via dupla. Parte da capital e dirige-se, por entre célicas paisagens ao Norte do país, prolongando-se pela Bélgica, em direcção a Liège. Dela se destaca, em Kantenbach, um ramal que penetra igualmente naquele país.

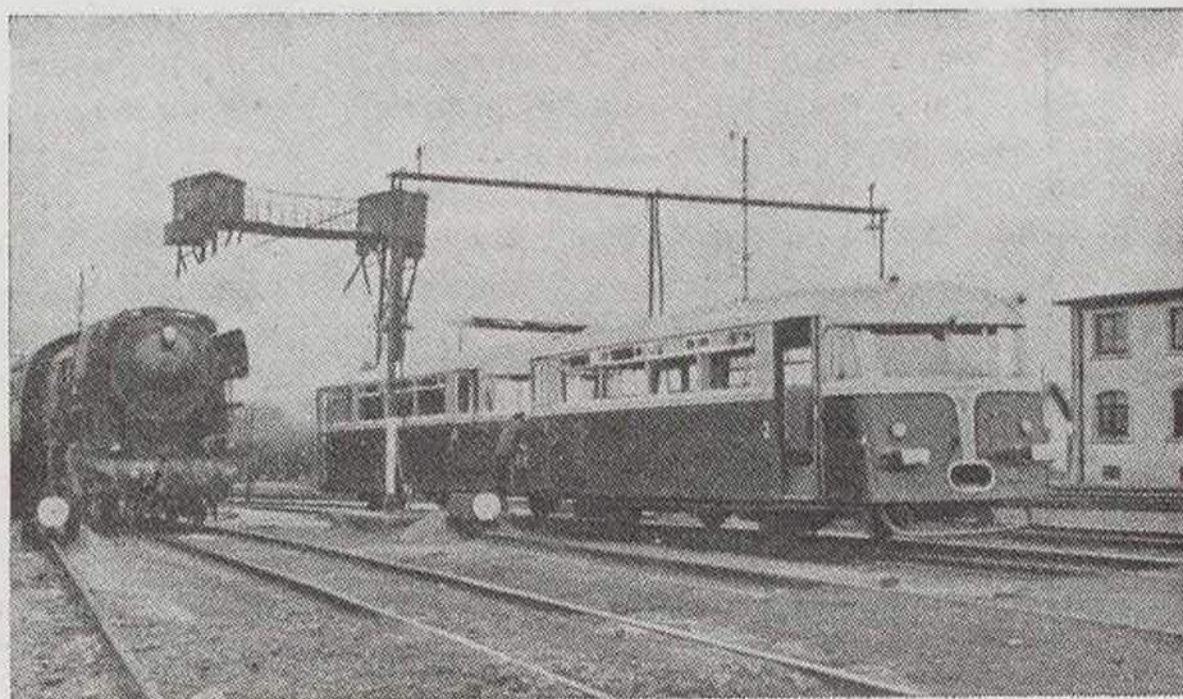
Finalmente, citemos ainda uma extensa linha de cintura de via única que põe em comunicação as três artérias atrás referidas. Sai da cidade de Luxemburgo para Pétange onde entronca com a linha procedente

de Rodange; daí segue para Kleinbetting onde inflete para leste, contando sucessivamente a linha de Liège em Ettelbrück e a da Alemanha em Wasserbillig, indo depois terminar em Grevenmacher.

Para assegurar o seu tráfego, os C. F. L. dispõem dum vasto parque de material, motor e rebocado, muito embora a tracção dos comboios eléctricos entre Kleinbettingen e Luxemburgo bem como entre esta cidade e Bettembourg seja efectuada respectivamente pelos Caminhos de Ferro Belgas e Franceses, em virtude de acordos estabelecidos entre as partes interessadas. A 2.^a fase da electrificação das linhas luxemburguesas necessitará, contudo, vinte locomotivas BB monocabinas, semelhantes às possuídas pela França.

Nas linhas não electrificadas, a tracção está a cargo de locomotivas de vapor (em vias de desapare-

No depósito do Luxemburgo: automotora e reboque Uerdingen. Estes veículos de dois eixos, cuja exploração é extremamente económica, são utilizados nos serviços menos frequentados.



HOMENAGENS

Promovido por um grupo de factores, realizou-se recentemente, no Barreiro, um almoço de homenagem ao Sr. João dos Santos Prates, subchefe de escritório na 3.ª zona da Exploração, que passou à situação de reformado.

Estiveram presentes cerca de 30 convidados, que assim quiseram manifestar ao homenageado o seu agradecimento pela forma delicada, atenciosa e amiga como sempre atendia todo o pessoal.

Fizeram uso da palavra, enaltecendo as qualidades de João Prates, o factor de 2.ª cl. António de Matos Miranda, o verificador de receitas, António Aires Guerra, o revisor de bilhetes de 2.ª cl., Anacleto Tapadinhas, o subchefe de serviço, reformado, Alexandre Correia Matias, e por último, o homenageado, que comovido agradeceu as palavras que lhe haviam sido dirigidas e a lembrança que pouco antes recebera da Comissão organizadora da reunião.

cimento) e Diesel. O serviço de manobras também tem sido intensamente dieselizado.

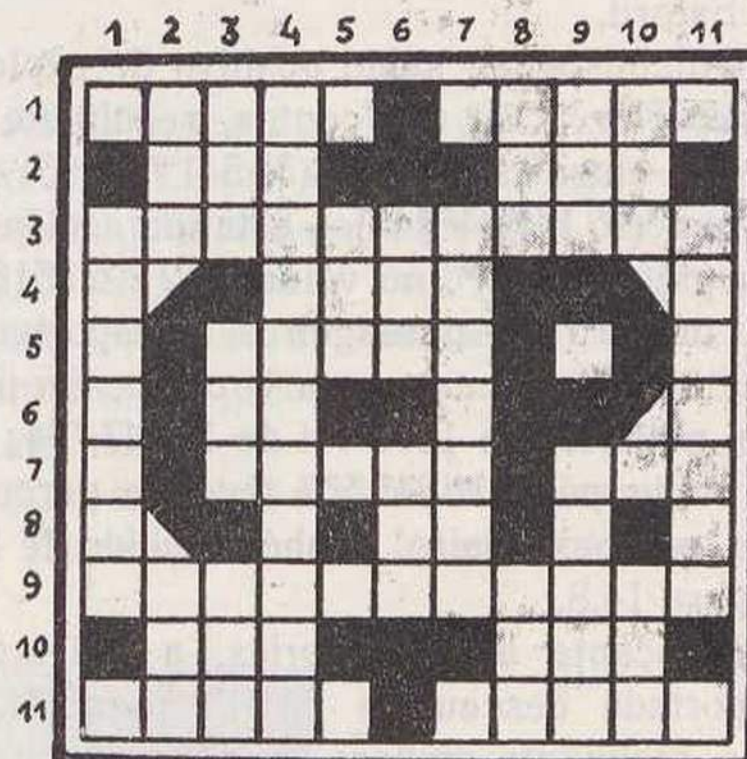
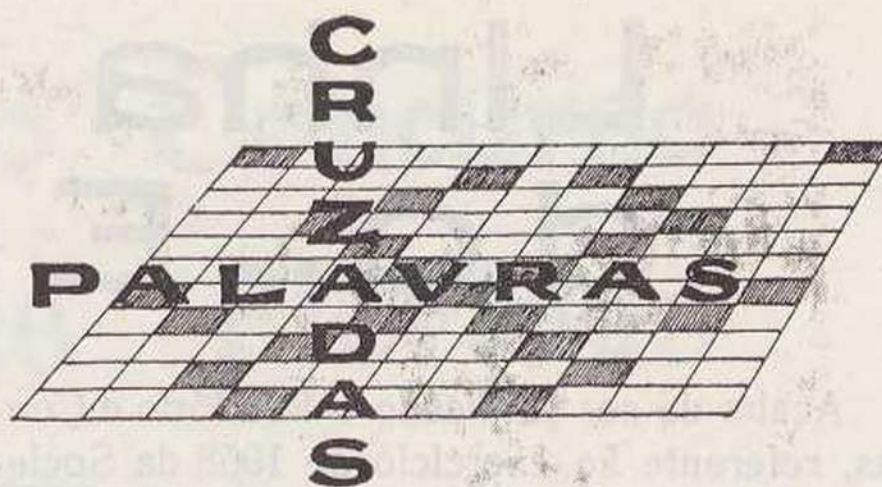
Apesar de tudo, o maior número de circulações dos C. F. L. é efectuado por automotoras. Com efeito o intensíssimo tráfego de passageiros coadjuvado pela posição central da capital dá-lhes características semelhantes às das linhas suburbanas das outras grandes cidades europeias. A este título, é sugestivo observar que o número de quilómetros percorridos anualmente pelas automotoras é largamente superior ao que efectuam todos os outros tipos de tractores reunidos.

O parque de vagões é muito importante e conta cerca de quatro mil unidades; o das carruagens é, pelo contrário, muito reduzido, pois elas destinam-se apenas a ser utilizadas nos comboios internacionais e nalguns outros, de serviço interno, que circulam às horas de ponta.

Os C. F. L. exploram, como dissemos, uma rede relativamente extensa de transportes rodoviários que substituem as extintas linhas de via estreita, com um coeficiente de exploração nitidamente melhor.

Todas as operações de reparação e conservação do material dos C. F. L. são realizadas nas Oficinas Centrais, adjacentes à estação de Luxemburgo. Exceptuam-se apenas os vagões que têm uma Oficina própria em Pétange.

Ao terminarmos esta sucinta resenha, sobre a rede férrea nacional mais pequena da Europa — devotadamente servida por cerca de cinco mil ferroviários — é nosso desejo ainda salientar o considerável esforço desenvolvido pela nação luxemburguesa, no sentido de tornar os seus caminhos de ferro, severamente danificados pela última guerra, num dos mais preciosos instrumentos ao serviço do seu povo e da sua prosperidade.



Problema n.º 1

HORIZONTAIS:

- 1 — Procrias; Estação da linha do Oeste.
- 2 — Pron. Pes. 1.ª pessoa singular; Tombei.
- 3 — Habitante da Samaria (pl.)
- 4 — Peça de vestuário.
- 5 — Detestar.
- 6 — Galhofa.
- 7 — Coral azul; afluente do rio Sorraia.
- 8 — António Torres.
- 9 — O mesmo que lavadeira (pl.).
- 10 — Primeiro nome do artista de cinema americano cujo apelido é «Skelton»; Vigor (nas plantas).
- 11 — Homem extraordinário pelas suas proezas; Tecido transparente de linho ou algodão.

VERTICAIS:

- 1 — Cidade do continente português.
- 2 — Nome de mulher; Medida agrária.
- 3 — Órgão glandular do aparelho urinário; Reza; Observar.
- 4 — Abominado.
- 5 — Nome masculino.
- 6 — Nome duma planta labiada; Ceder gratuitamente (inv.).
- 7 — Inflamação do tarso.
- 8 — Vazia; Levanta.
- 9 — Espécie de embarcação (inv.); Vestido usado pelas mulheres indianas (pl.).
- 10 — Curso de água; Cont. de prep. e art. (pl.).
- 11 — Censura jocosa (pl.).

Rui L. Sanches

(Ver solução no próximo número)

Linha Férrea do Estoril

Acaba de ser publicado o Relatório e Contas, referente ao exercício de 1958 da Sociedade Estoril.

Verificou-se um saldo positivo de exploração superior a 10 mil contos, resultante da diferença entre as receitas (38 541 748\$56) e as despesas (26 147 048\$48) — esta acrescida da renda paga à C. P. no valor de 2 202 531\$00.

O número de passageiros transportados, aumentou de um ano para o outro, em mais de um milhão. Em 1957 foi de 18 647 764; em 1958 subiu para 19 843 337 tendo o percurso médio, por passageiro, também subido de 14,5 Km. para 14,8.

No tocante a mercadorias, a tonelagem transportada desceu de 33 943 para 31 120 com a atenuante embora do percurso médio ter subido de 7,9 Km. para 8,8.

A receita de passageiros aumentou a 36 644 contos e a de mercadorias a 1 874 contos, a primeira constituindo 95% e a segunda 5% da totalidade das receitas do tráfego.

Linha férrea pois, essencialmente destinada ao transporte de passageiros, a Sociedade «Estoril» tem procurado introduzir, na medida máxima das suas possibilidades, as necessárias melhorias condizentes com o progresso — e que se traduzem por um melhor e mais amplo serviço oferecido aos seus utentes.

O Relatório dá-nos conta de alguns projectos de vulto que se estão introduzindo nessa rede de 26 Km. — e que tanto tem contribuído para o desenvolvimento da zona da Costa do Sol que muito bem serve.

Assim, afirma-se que a S. E. continuando a dar execução ao vasto programa de investimentos destinados a conseguir a maior segurança e a melhor regularidade da circulação ferroviária, firmou contrato com a «Sorefame» para o fornecimento de 16 unidades (que importam em mais de 34 mil contos) as primeiras das quais começaram a circular em 13 do mês findo e promoveu a beneficiação do material circulante existente, com vista à unificação universal das classes em 1.ª e 2.ª.

O material fixo foi também objecto de cuidados e renovação: soldaram-se os carris pelo novo sistema de via eléctrica nos troços de Pedrouços-Cruz Quebrada (via ascendente) e Paço de Arcos-Algés (via descendente); procedeu-se ao assentamento de travessas mistas de cimento e aço, entre Paço de Arcos e Cruz Quebrada (via descendente); continuou-se a montagem do posto automático de agulhas em Cascais e as obras de modificação desta estação; melhorou-se a subestação de Paço de Arcos; concluiu-se a montagem da subestação de Belém, e está projectado construir outra em São Pedro; prevê-se o prolongamento de plataformas de algumas estações e um maior equipamento mecânico das Oficinas.

Foram abertos 7 concursos para remodelação do sistema de telecomunicações e sinalização.

Devido à melhor técnica de condução dos comboios e também à entrada em serviço da subestação de Belém, foi possível uma economia na energia eléctrica de 121 899 Kwh., que aliado ao abaixamento, por determinado período, do preço unitário do Kwh, permitiu uma economia de 214 contos.

Finalmente, acentua-se que as despesas de carácter social subiram 660 contos devido:

- a) — Deficit da Caixa de Reformas.
- b) — Elevação do subsídio para o abono de família, unificando-se em 100\$00, indistintamente, para todos os agentes.
- c) — Criação do Serviço Social da empresa, com subsídio pelo nascimento de filhos e em casos de reconhecida necessidade, despendendo nos meses em que ele existiu.
- d) — Instituição de prémios de 10 000\$00 a cada um dos 6 empregados que perfizerem 40 anos de serviço.

Como anotámos, o exercício económico da Sociedade Estoril fechou-se com um saldo de Exploração positivo de 10 192 169\$08.

O lucro líquido apurado foi de 781 463\$87.

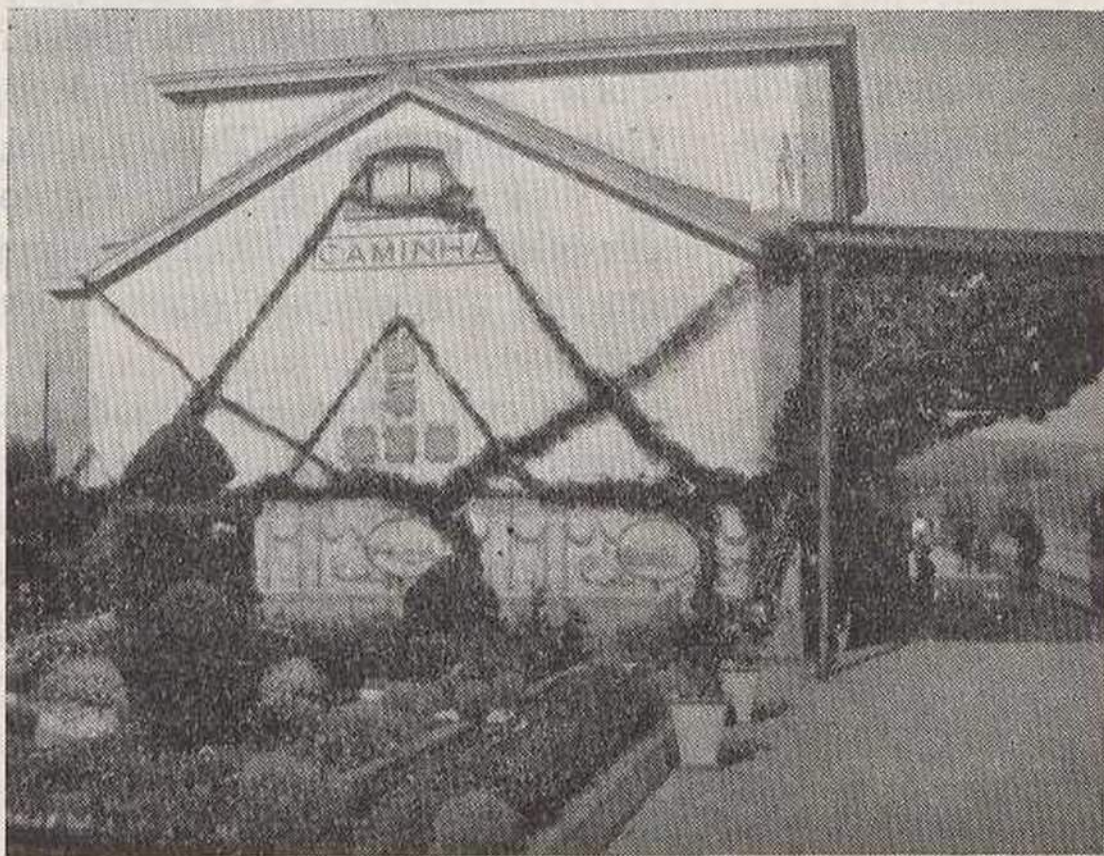
Resultado do Concurso das Estações floridas

Depois de visitadas 262 estações, espalhadas pelas várias linhas do País, o Júri do XVII Concurso das Estações Floridas, organizado pelo SNI, em estreita colaboração com a C. P., deu por concluídos os trabalhos de classificação do certame referente a 1958.

Após várias reuniões do Júri, ficou resolvido que o 1.º prémio — troféu e 2 500\$00 — fosse atribuído à estação de **Caminha**; o

Às estações de: Vila da Feira, Fornos de Algodres, Cête, Paredes, Régua-Tracção, Contumil, Macinhata do Vouga, Mourisca do Vouga, Rio Tinto e Paçô Vieira, foram atribuídos diplomas de Menção Honrosa, Extra-Concurso, e prémios pecuniários de 500\$00 a cada uma.

São, também, atribuídos diplomas de Menção Honrosa Especial às seguintes estações:



■
CAMINHA
1.º Prémio
■

2.º prémio — troféu e 2 000\$00 — à de **Leixões**; e o 3.º prémio — troféu e 1 500\$00 — à de **Olhão**.

Para os prémios subsequentes, 4.º, 5.º e 6.º, havia 4 estações com a mesma pontuação, pelo que houve de estabelecer o mérito relativo, atribuindo-se:

4.º prémio — diploma de honra e 1 000\$00 à estação do **Valado**;

5.º prémio — diploma de honra e 750\$00 à estação do **Luso**;

6.º prémio — diploma de honra e 500\$00 à estação de **Fronteira**

Celorico da Beira, Coimbra - B, Espinho, Nine, Barcelos, Barroselas, Darque, Arco de Baulhe, Curia, Pinhal Novo, Vila Real de St.º António, Pinheiro da Bemposta, S. Mamede de Infesta, Covas, Vila do Conde, Gondifelos, Chaves, Runa, S. Martinho do Porto, Gouveia, Marvão - Beirã, Estarreja, Recarei - Sobreira, Ermezinde, Tamel, Viana do Castelo, Montedor, Moledo do Minho, Cerveira, Setil, Agolada, Mercês, Sintra, Caxias, Couto de Cocujães, Arcozelo das Maias, Pinheiro de Lafões, Oliveira de Frades, Leça de Balio, Barreiros da Maia, Muro, S. Mamede, Crato,

LEIXÕES
2.º Prémio

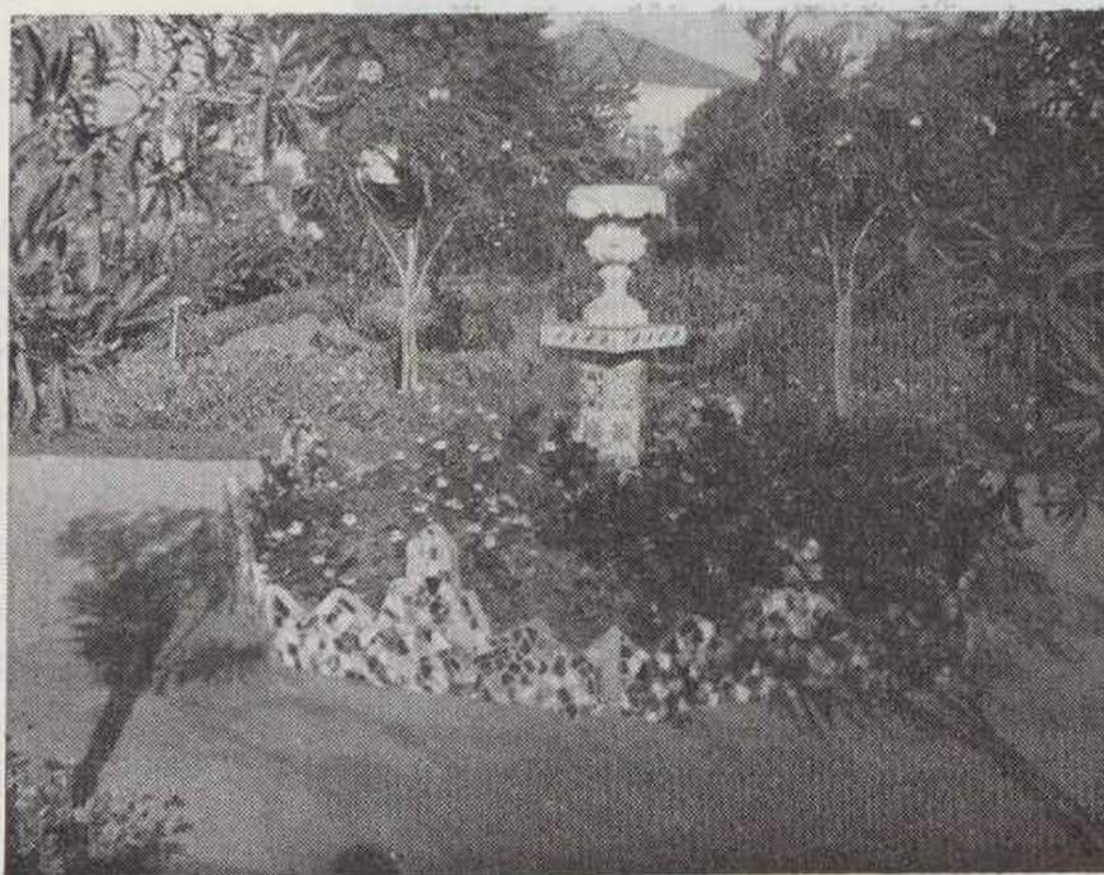


Elvas, Santarém, Valadarês, Pinhão, Fama-
licão, Afife, Braga, Coruche, Branca, Eirol,
Amarante, Celorico de Basto, Canedo, Porto-
-Trindade, Miranda do Corvo.

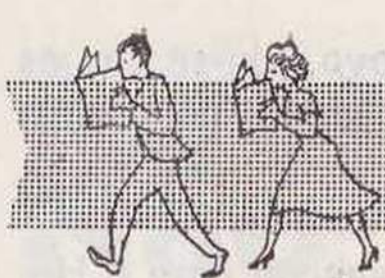
Às estações de: S. Domingos, Benfica,
Dois Portos, Outeiro, Murte, Lousado,
Azambuja, Arrifana, Torre das Vargens, Cas-
telo de Vide, Albergaria dos Doze, Mealhada,
S. João de Ver, Vouzela, S. Pedro do Sul,
Águeda, Bougado, Vidago, Mogofores, Granja,
Vila Meã, Valença, Albufeira, S. Vicente de
Lafões, Pero Negro, Bombarral, Canelas, Es-

moriz, Miramar, Penafiel, Caíde, S. Pedro da
Torre, Ribeiradio, Mondim de Basto, Vizela,
Guimarães, Pedras Rubras e Mindelo, além
de diplomas de Menção Honrosa, prémios
pecuniários de 200\$00 a cada um dos Chefes
que as dirigiam na ocasião em que foram
inscritas.

Os concorrentes premiados serão oportu-
namente convidados para a cerimónia de dis-
tribuição dos prémios, que, como habitual-
mente, serão entregues em sessão solene a
realizar no Palácio Foz, em Lisboa.



OLHÃO
3.º Prémio



Contos e Novelas

O Homem do tato cor de rapé

Um conto policial de CARYL BRAHMS e S. J. SIMON

NAQUELE compartimento de terceira classe da carruagem de caminho de ferro iam seis passageiros: o Homem Gorducho, o Homem Irritado, o Homem Observador, o Homem com Tosse, o Homem Constipado e o Homem do Fato Cor de Rapé; e liam, respectivamente: o «Greyhound Express», o «Daily Express», o «Daily Worker», o «New Statesman», o «New Leader» e «Quem matou o Conde?». O Homem Gorducho estava abstracto, o Homem Observador ia a olhar pela janela, o Homem Irritado tinha as veias consideravelmente inchadas com a irritação, o Homem da Tosse tossia, o Homem Constipado estava sempre a assoar-se, e o Homem de Fato Cor de Rapé voltava febrilmente as páginas do «Quem matou o Conde?» com os cabelos em pé. Via-se bem que não fazia a mínima ideia...

A máquina apitou. O comboio entrou num túnel. O compartimento ficou às escuras.

Quando se fez luz de novo, o Homem com Tosse deixara de tossir. Estava deitado no chão, com uma navalha espetada nas costas.

Cinco passageiros ergueram-se como um só homem. Inclinarão-se sobre o cadáver.

— Morto — disse o Homem Observador.

— Esticou o pernil — disse o Homem Gorducho.

— Apunhalado nas costas — disse o Homem Constipado.

— Agora lá tem de haver um inquérito! — disse o Homem Irritado.

— Meu Deus! — disse o Homem do Fato Cor de Rapé.

Cinco passageiros entreolharam-se. Quatro passageiros estenderam a mão para o sinal de alarme.

— Esperem! — disse o Homem Observador. Apontou para um aviso.

Em caso de uso injustificado, multa de 5 libras — dizia o aviso.

Os quatro passageiros pensaram melhor no caso.

Tendo estabelecido a sua autoridade, o Homem Observador tomou o comando.

— Que fique cada um no seu lugar — disse ele, sem necessidade nenhuma.

— Isto é um assassinio, e um de nós é o criminoso. Todos nós — sublinhou, gravemente — somos igualmente suspeitos.

O Homem Irritado voltou-se para ele.

— O senhor está a querer dizer que suspeita de mim?

O Homem Constipado espirrou.

— Meu Deus! — disse o Homem do Fato Cor de Rapé.

O Homem Observador fê-los calar com um gesto.

— Um de nós é o criminoso — recomeçou ele. — Todos tivemos oportunidade. Um de nós tinha a arma. — Apontou para a navalha. — Deve ser fácil, por um processo de eliminação...

A máquina apitou. O comboio entrou num túnel. O compartimento ficou às escuras.

Quando se fez luz de novo, o Homem Observador estava deitado ao lado do Homem com Tosse. Tinha uma navalha espetada nas costas.

Pelos vistos, a eliminação começara.

— Vamos lá ver — disse o Homem Irritado — isto começa a já não ter graça nenhuma.

— Não haja dúvida — disse o Homem Gorducho.

— Meu Deus! — disse o Homem do Fato Cor de Rapé.

O Homem Constipado olhava, fascinado, para os cadáveres.

— Haverá mais túneis nesta linha? — perguntou, preocupado.

A máquina apitou. O compartimento ficou às escuras.

Quando se fez luz de novo, o Homem

Quando se fez luz de novo, viu-se que os inocentes não se tinham unido coisíssima nenhuma.

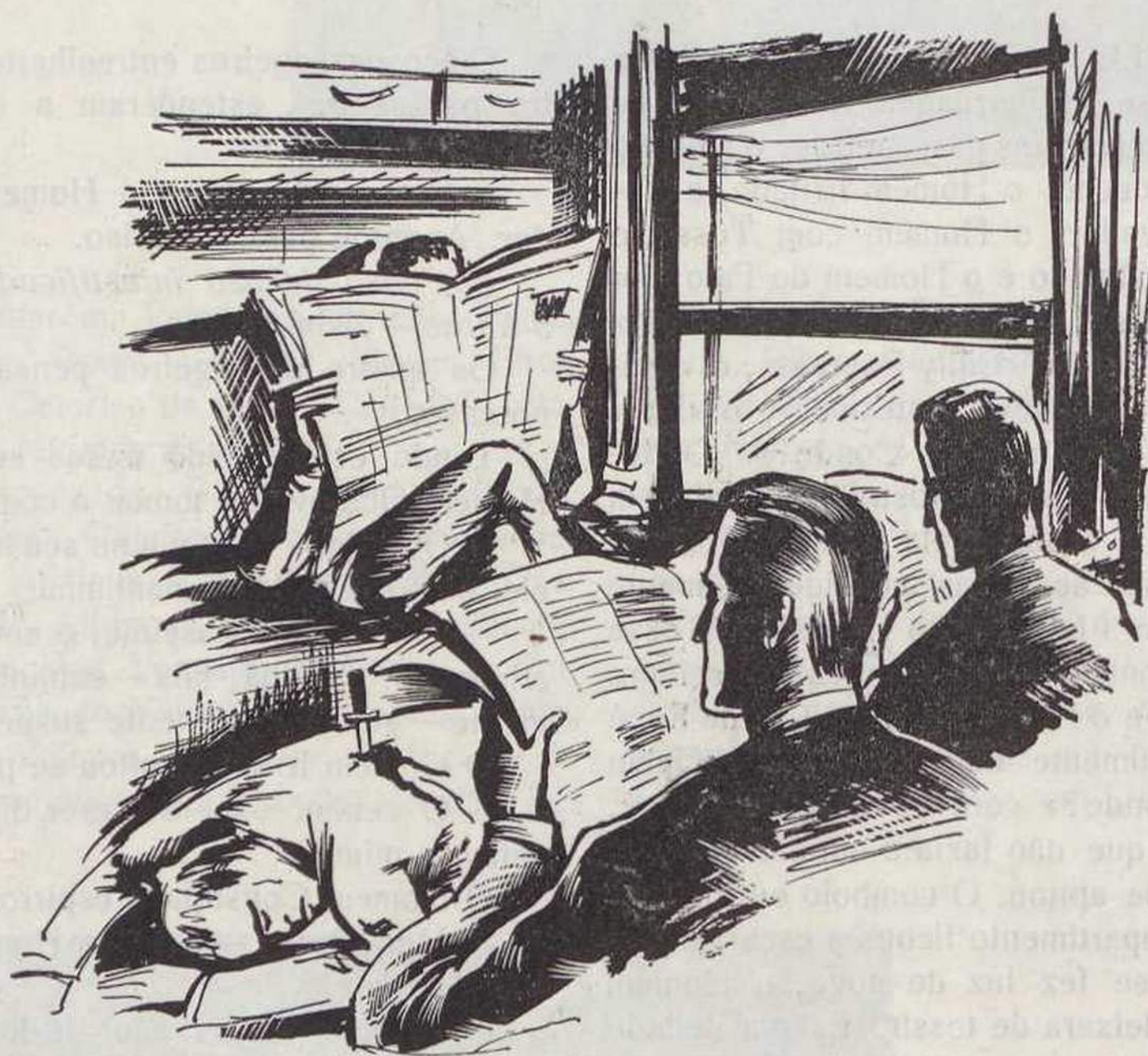
Só restavam vivos dois homens!

O Homem Gorducho avançou para o Homem do Fato Cor de Rapé.

— Ora bem, meu amigo — disse ele — isto facilita as coisas. Ou foi você, ou... — e avançou mais — ... ou fui eu.

— Meu Deus! — disse o Homem do Fato Cor de Rapé. Recuou.

O Homem Gorducho seguiu-o e atirou o queixo para diante.



Quando se fez luz de novo, o Homem com Tosse deixara de tossir...

Constipado estava deitado no chão, com uma navalha nas costas.

O Homem Irritado conteve-se, com um esforço sobrehumano.

— Já só ficamos três — disse ele — e um de nós é o criminoso. Acho, meus senhores, que os dois inocentes se devem unir para se protegerem mutuamente contra o culpado.

A máquina apitou. O compartimento ficou às escuras.

— Então? — perguntou ele. — Fui eu, ou você?

A máquina apitou. O compartimento ficou às escuras. Quando se fez luz de novo, o Homem do Fato Cor de Rapé erguera-se e olhava cinco cadáveres estendidos no chão, com 5 navalhas espetadas nas costas. O livro «Quem matou o Conde?» caiu-lhe das mãos.

— Meu Deus — disse ele. — Devo ser eu o criminoso...

Não se pedem favores!

TOMÁS, o camião, Timóteo, o comboio, Pedro, o aeroplano e Gustavo, o autocarro, estavam um destes dias conversando amigavelmente numa cidade provinciana dos E. U. A. Constituíam um grupo amigo e unido.

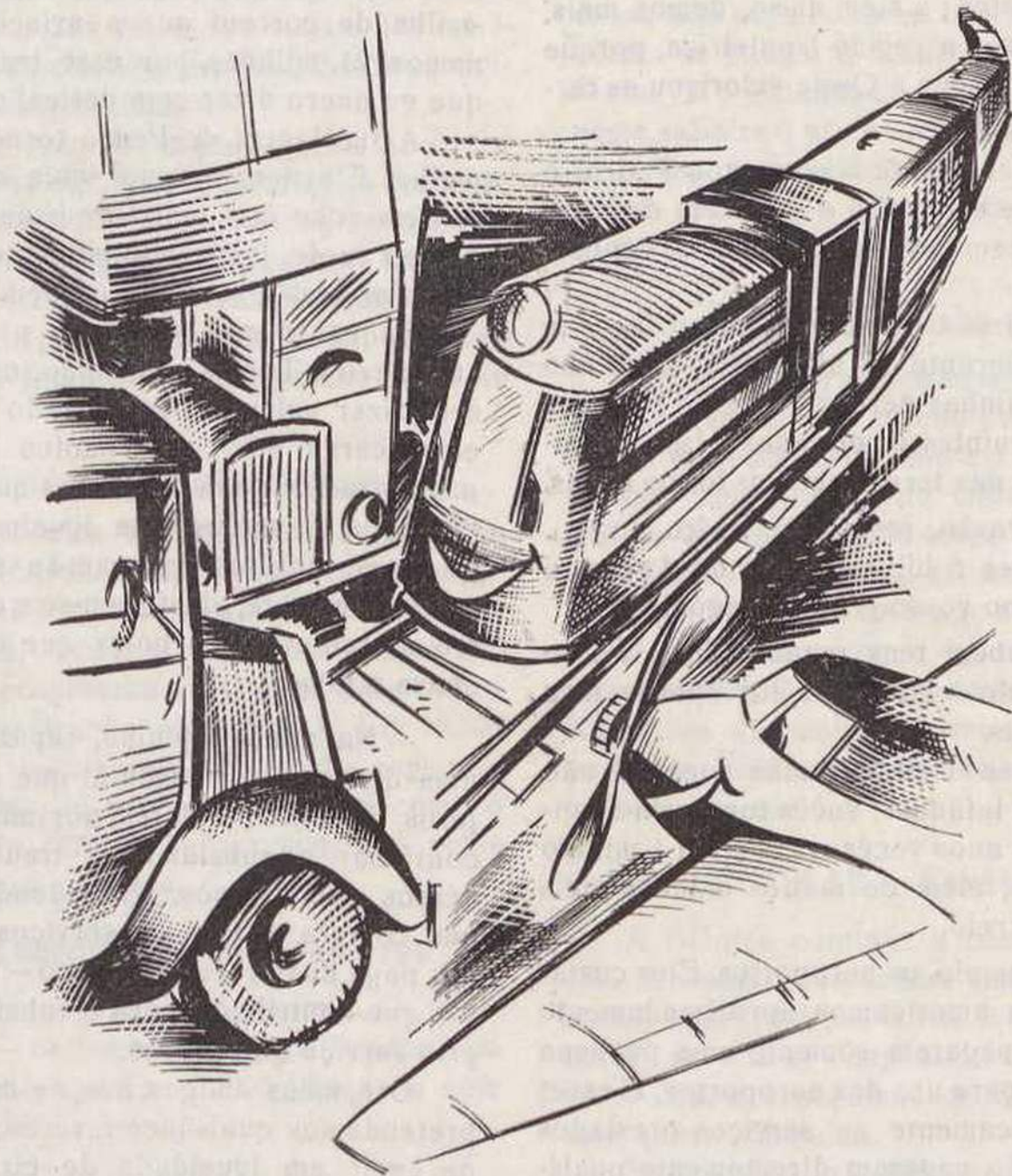
Num perfeito à-vontade, enquanto beberricavam a sua dose de combustível e de óleo, falavam a respeito disto e daquilo.

Tudo corria pelo melhor; Tomás, Timóteo, Pedro e Gustavo estavam de acordo em quase tudo, até que Pedro, o aeroplano, pediu a palavra e disse:

mecer a máquina nem manobrou o apito da «Diesel»; disse apenas para consigo: — «Aqui está uma oportunidade para meter estes tipos na ordem». E então começou:

— Tens razão, Pedro. Há muito tempo, há cerca de 100 anos, o Governo deu-nos, realmente, um pedaço de terra inculta, lá para o Oeste. Havia uma razão para esta oferta .. e essa era a de dar a essas regiões o benefício do transporte por caminho de ferro, para as desenvolver...

— Se ele lhes deu todas essas terras, nenhum traba-



— Timóteo, meu amigo, eu gostava realmente de saber porque razão vocês, ferroviários, estão sempre a falar da concorrência desleal que nós lhes fazemos. — Não te lembras de que o Governo vos ajudou noutro tempo, quando vocês principiaram? O Governo americano deu-vos acres de terreno, mesmo milhares deles, para assentar os carris. — Já te esqueceste disso?

Timóteo, o comboio, para responder, não fez estre-

lho tiveram em as obter, — declarou Gustavo, o autocarro, enquanto fazia o abastecimento de gasolina.

— Ora espera um momento, Gustavo — disse Timóteo — eu ainda não acabei. Aquelas concessões de terra, a dizer a verdade, não foram precisamente ofertas, pois as mesmas obrigavam a muitos compromissos. A terra que nós obtivemos valia cerca de 123 milhões dólares e eu concordo que era uma quantia avultada; mas deixa-me dizer alguma coisa acerca desses

compromissos. Obrigámo-nos a transportar tropas e valores do Estado por metade das tarifas gerais, e pelo transporte do correio recebemos apenas 4/5 das mesmas. Estas disposições não tiveram apenas a duração de um, dois ou vinte anos. Nós, os concessionários do caminho de ferro, continuámos a fazer esse transporte, a tarifa reduzida, durante noventa anos pelo menos.

— E então o que aconteceu? — perguntou Tomás, o camião, com os faróis refulgindo cheio de interesse.

— Bem, em 1945 — continuou Timóteo — o Departamento Oficial dos Transportes disse ao Congresso que nós, os caminhos de ferro, já tínhamos dado mais de 900 milhões de dólares em pagamento daquelas terras, supostamente oferecidas. Ao ouvir isto, o Congresso revogou a redução das tarifas, mas na altura em que essa decisão foi tomada, em 1946, as reduções já eram de mais de 350 milhões de dólares. Isto perfaz um total, que pagámos pelas terras «oferecidas», de 1.250.000.000 de dólares.

— Oh? — disse Gustavo — queres dizer que pagaram 10 vezes o valor das terras que possuem? — Exatamente, replicou Timóteo; e além disso, demos mais. Ajudámos a desenvolver a região fronteiriça, porque o facto de estarmos situados a Oeste valorizou os terrenos públicos e particulares.

— A história é interessante — comentou Pedro, o aeroplano, bocejando e esticando o seu trem de aterragem. — Mas o que tem isso a ver com a concorrência desleal?

— Bem Pedro — disse o Timóteo — quero fazer-te algumas perguntas. Durante os últimos 30 anos não receberam as vossas linhas aéreas cerca de 5 biliões de dólares dos contribuintes americanos? Isso representa 40 vezes o valor das terras que nos foram dadas.

— Acho que tens razão, respondeu Pedro, mas...

— E não são esses 5 biliões cerca de 4 vezes o que vocês investiram no vosso próprio negócio?

— Creio que também tens razão — disse Pedro com um ar de vencido — mas isso foi apenas uma ajuda para começarmos.

— É verdade, disse Timóteo; mas vocês já não são uma indústria na infância; vocês tornaram-se gigantes. Olha, há dois anos vocês receberam 1 milhão e meio de passagens, além de muitos milhões mais pelo transporte de correio.

Tomemos, por exemplo, os aeroportos. Eles custaram aos contribuintes americanos aproximadamente três biliões e vocês pagaram somente uma pequena quantia dos encargos para uso dos aeroportos. E esses encargos cobrem unicamente os serviços prestados aos aviões. Vocês não pagaram directamente quaisquer juros sobre o capital, nem sobre depreciação, nem impostos.

— Mas... balbuciou Pedro, o aeroplano.

— E não há qualquer encargo pelo uso dos aeroportos, continuou Timóteo, a verdade é que vocês tem uso livre de navegação, incluindo farolagem, estações de rádio, além de toda a espécie de serviços meteorológicos, de pesquisas, salvamentos e mapas.

Ora, Pedro, meu amigo, compare isso com o nosso. Nós tivemos de construir e manter os nossos Depósitos, as nossas linhas, os leitos das nossas vias e pagar impostos sobre tudo isto.

A fuselagem de Pedro pôs-se muito vermelha, e apenas pôde gaguejar e balbuciar.

— E o é que mais, disse Timóteo, não te esqueças dos biliões de dólares que o Governo gastou em pesquisas para desenvolvimento da aviação desde o tempo dos irmãos Wright até agora. E também do dinheiro que vocês receberam por transporte de correio.

— Espera aí um momento, interrompeu Pedro; nós transportamos o correio muito mais rapidamente que vocês, os caminhos de ferro.

— Isso é verdade, mas o povo paga uma exorbitância por essa velocidade. Mesmo sem subsídios, vocês, os aviões, recebem para deslocar uma tonelada de correio aéreo vulgar, mais de 5 vezes o que os caminhos de ferro e outros transportes recebem para transportar a mesma tonelada.

Tomemos 1957, por exemplo. Os caminhos de ferro transportaram mais 87 milhões de toneladas-milha de correio que a aviação, e nós recebemos menos 21 milhões por esse transporte. — Ora vê o que eu quero dizer com desleal concorrência?

A fuselagem de Pedro tornou-se ainda mais vermelha. Ele nem mesmo sabia o que havia de dizer. — Bem acho que tenho de ir andando porque se está a fazer tarde. E dizendo isto, pôs a hélice a funcionar, bateu as asas e subiu no espaço.

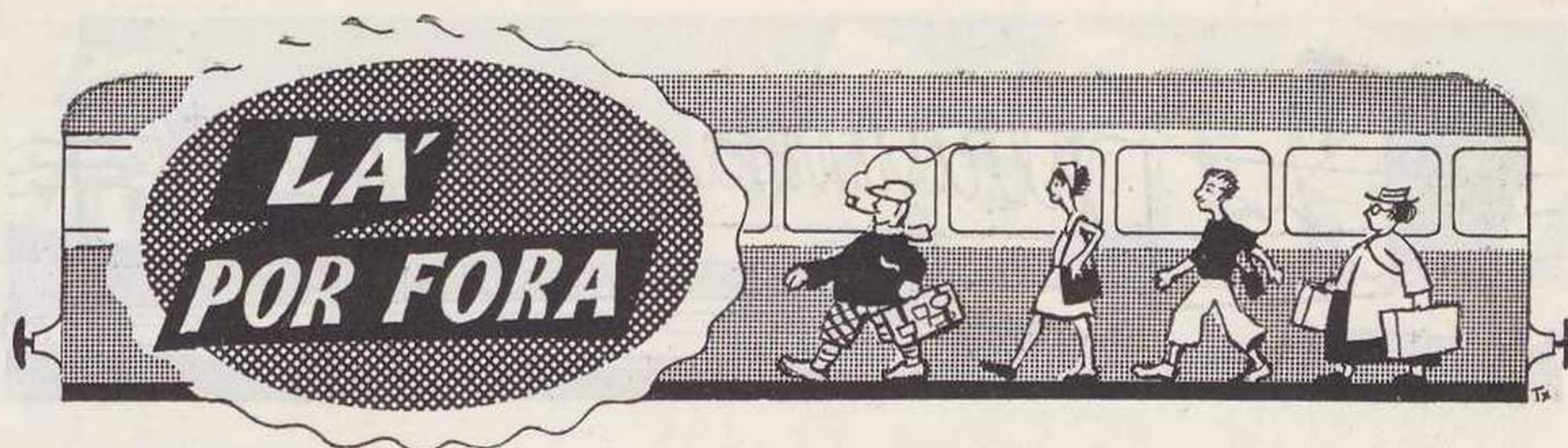
Enquanto esta conversa prosseguia, Gustavo, o autocarro e Tomás, o camião, ouviam muito atentos, sem dizer palavra. Mas quando o aeroplano partiu e eles ficaram sós com Timóteo puseram-se a pensar nas estradas e nos caminhos que eles utilizavam sem encargos, e sentiram-se igualmente comprometidos. Os seus motores puseram-se também vermelhos e, sorrateiramente, afastaram-se e desapareceram. Timóteo entretanto, sem notar que estava sozinho, continuava a falar:

— Na minha opinião, rapazes, o nosso País tem uma dívida governamental que exige o pagamento de juros de 14.000 dólares por minuto. Não pode, pois, continuar a subsidiar os transportes por estrada, aéreos e marítimos. Procedendo-se assim, a pessoa que compra artigos ou serviços a Agências subsidiadas paga duas vezes o serviço — primeiro pelos impostos que contribuem para o subsídio e depois pelo próprio serviço que recebe.

Ora, meus amigos, nós, os caminhos de ferro, não pretendemos quaisquer favores; apenas gostaríamos de estar em igualdade de circunstâncias... Neste momento olhou em redor e, com surpresa, viu que estava só. Abanou tristemente a cabeça, pois não podia compreender por que é que eles nem sequer haviam ficado a ouvir.

Então, abriu o regulador e, altivamente, pôs-se a caminho para outra viagem.

(Adaptação de José Mealha e Manuel Almeida, da revista americana «Carbuilder 58»)



Coordenação de MÁRIO DOS SANTOS NAVEGA

TÓQUIO — Comboio com força motriz humana

Ligando Atali a Yosihoma, numa distância de 11 Km., existe um caminho de ferro de via normal, cujos comboios são movidos por força humana. Uma equipa de homens de compleição física atlética, puxa ou empurra o comboio, conforme o necessário para a sua deslocação. Nas descidas, os homens aproveitam o movimento próprio dos veículos e viajam nos estribos, enquanto o comboio, sem travões, desce vertiginosamente as rampas acentuadas.

O percurso era vencido em duas horas. Só agora na era atómica que vivemos, os proprietários deste caminho de ferro da Idade-Media compreenderam, enfim, que se impunha a substituição do «carburante humano» pela energia eléctrica. E daí a substituição que se anuncia como grande passo na modernização do caminho de ferro. E, de facto, é bem um grande passo de progresso!...

PARIS — A exposição «Electrama»

Associando a técnica às necessidades da vida hodierna, a ELECTRAMA, notável exposição recentemente aberta ao público, no Centro Nacional de Indústrias e Técnica, evidencia em particularidade os extraordinários progressos registados pela indústria francesa de construção eléctrica. A BB 16.500 (Alsthom), primeira locomotiva do mundo com mudança de velocidades, lá está exposta, bem como o famoso disjuntor de 525.000 volts construído pelos técnicos gauleses para a Rússia.

LONDRES — Lubrificação de autocarros

Sejamos económicos como os britânicos. Os autocarros de Londres — os buses — são lubrificados com óleo de rícino. Ganho anual: 120.000 libras ou seja aproximadamente 9.600 contos.

HAMBURGO — Comunicações entre as duas Alemanhas

Das 36 linhas de caminho de ferro, 3 auto-estradas, 96 estradas nacionais, 60 estradas municipais e mais de 1.000 caminhos de ferro provinciais comunicáveis, só 4 linhas de caminho de ferro e 3 estradas estão abertas à circulação entre as duas Alemanhas.

Ao longo dos 1.400 Km. de fronteira, 507 postos de vigia fiscalizam as passagens clandestinas.

WASHINGTON — Questões petrolíferas

Quem será o proprietário dos enormes jazigos petrolíferos submarinos, do Golfo do México? Esta delicada questão, que envolve milhões de dólares, vai ser julgada a partir de Outubro próximo, no Supremo Tribunal dos E. U. A. Os advogados do governo federal pedem que a propriedade sobre os jazigos em causa não seja reconhecida senão aos Estados cujas costas se situam a 3 milhas (5.500 m.) da zona petrolífera. Os 5 Estados da América do Norte interessados neste «affaire», pretendem fazer valer os seus direitos de posse, invocando alguns direitos históricos que fazem estender a sua territorialidade marítima até 20 milhas do litoral...

BERNE — A linha de S. Gotardo

Segundo um recente comunicado dos caminhos de ferro federais, dois terços de todo o tráfego de viajantes e mercadorias entre o norte e o sul da Europa passam pelas linhas do Gotardo e do Simplon, enquanto que apenas um terço é assegurado pelas ligações ferroviárias norte-sul da França e da Áustria. A linha do Gotardo é de longe a mais importante: 4,5 milhões de passageiros e 4,5 milhões de toneladas de mercadorias são transportadas em média cada ano. Na época de maior movimento 216 comboios, com perto de 55.00 toneladas de mercadorias passam em cada dia no túnel.

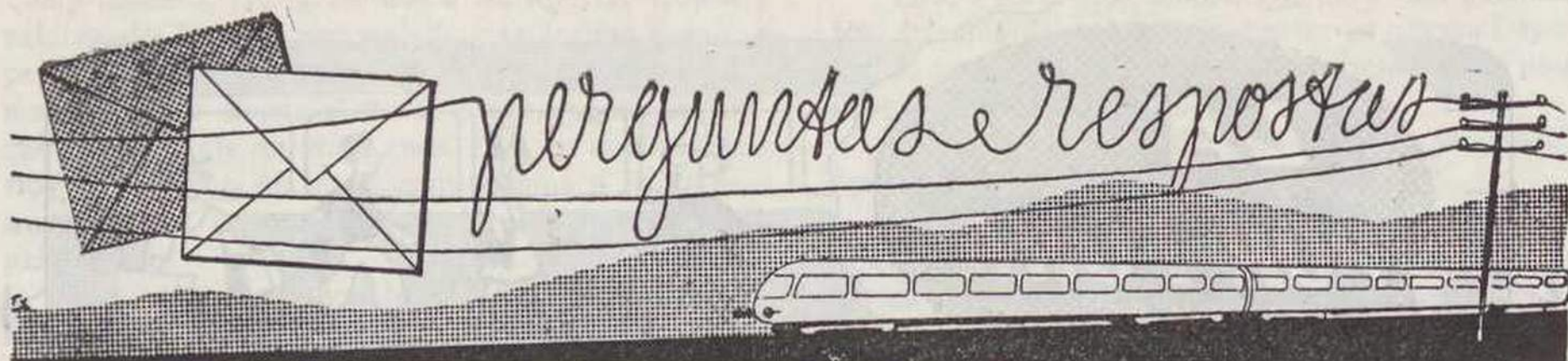
BRUXELAS — Novas auto-estradas

A Bélgica continua a construir novas auto-estradas. A construção actual mais importante, em início ainda, ligará Anvers à fronteira alemã, por Liège. Às portas de Aix-la-Chapelle, a auto-estrada belga unir-se-á com a procedente de Colónia, cuja construção está quase concluída.

Também os primeiros trabalhos da grande auto-estrada Bruxelas-Namur começaram há pouco tempo.

ISMAILIA — Travessia nocturna do Suez

A travessia do Canal do Suez vai ser possível fazer-se também de noite em boas condições de segurança e rapidez. Está projectada a instalação de um conjunto de poderosos projectores distribuídos pelas duas margens do canal e que fornecerão luz como «de dia», à navegação.



Divisão da Exploração Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2126/Cons. n.º 285-M. — Reportando-me ao disposto na alínea n) do § 2.º do artigo n.º 3 do Livro E 6, peço dizer-me se a indicação a fazer em folhas de trânsito das horas de passagem nos pontos onde começam e terminam as precauções, é só para os casos de afrouxamentos temporários ou se é também para os afrouxamentos de carácter permanente.

Resposta — A disposição citada pelo consulente é extensiva aos afrouxamentos de carácter permanente.

///

Pergunta n.º 2127 Cons. n.º 286-M. — Peço esclarecer em que livros devem ser registados os 3 primeiros telegramas a que se refere o artigo 25.º do Regulamento n.º 2, visto nalgumas estações se adoptar a prática de os registar nos livros destinados aos avanços.

Resposta — De harmonia com o preceituado no último período do artigo 12.º do Livro E 3, os telegramas de pedido e concessão de avanço devem ser inscritos, respectivamente, num livro mod. M 154 e M 155 exclusivamente destinado para esse fim.

Logo, portanto, os telegramas a que se faz referência no artigo 25.º do Regulamento n.º 2, devem ser registados nos livros M 154 e M 155 destinados ao serviço geral.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2128/Cons. n.º 345-F — Referência às remessas de grande velocidade ou pequena velocidade expedidas em porte pago com destino às Centrais.

Peço esclarecer como deverá proceder a estação de ligação com a Central quando a estação expedidora tenha errado a taxa de camionagem.

Resposta — Conforme se determina no artigo n.º 282 do Livro E-11 incumbe às estações de transmissão verificar se a importância indicada pela estação expedidora, como cobrada para a empresa combinada, é efectivamente aquela que lhe corresponde, rectificando-a no caso contrário e aumentando ou deduzindo a diferença no porte da C. P..

Se a importância a aumentar no partícipe da empresa combinada for superior à que foi atribuída à C. P., abona-se do mesmo modo o que corresponder à empresa combinada, não se alterando, porém, em caso algum, o total dos portes.

De harmonia com o que se esclarece nas páginas n.ºs 136 e 162 das Instruções Complementares ao Livro

E-11, parte relativa aos artigos n.ºs 153 e 282 do mesmo livro, as deficiências verificadas nos portes só serão lançadas a pagar como complemento de taxa quando digam respeito a remessas repesadas ou verificadas e, ainda, quando os expedidores sejam também os consignatários.

As deficiências não lançadas a pagar deverão ser relacionadas em mod. F. 167 (Secção de Mercadorias) fazendo-se nas respectivas guias, em caracteres bem visíveis, a seguinte anotação: «F. 167 de.../.../...».

Chama-se ainda a atenção do consulente que, para efeito das rectificações a fazer nas guias, deverá passar um único traço por cima das importâncias a rectificar, inscrevendo na parte superior as verbas que correspondam. É indispensável que as quantias indicadas pelas estações expedidoras fiquem bem perceptíveis a fim de os correspondentes débitos poderem ser conferidos no Serviço da Fiscalização das Receitas.

///

Pergunta n.º 2129/Cons. n.º 346-F. — Um passageiro portador de bilhete da Tarifa Geral, pretende despachar, como bagagem, ao abrigo do art.º 21.º da referida tarifa, um aparelho de rádio, portátil.

Peço ser esclarecido se este tem ou não direito à concessão conferida pelo art.º 23.º da tarifa.

Resposta — Os aparelhos de T. S. F. não são considerados como bagagem.

A Previdência do Ferroviário Reformado

Recebemos da Previdência do Ferroviário Reformado, Associação de Socorros Mútuos com sede na Rua Chã, 128, no Porto, o Relatório e Contas referente ao exercício findo. Nele se assinala terem sido processados 171 subsídios, por Reforma, Incapacidade ou Falecimento num total de 864 168\$00. Dá-se também conta que o património da Associação é cada vez mais elevado pois além da Sede, possui o Bairro da Rua do Monte da Estação e 2 Blocos habitacionais que totalizam 108 moradias e 3 estabelecimentos comerciais.

A Associação teve actualmente 5 313 sócios e continua a atender, dentro do possível e até ao montante de 450 contos, os seus associados. Desde 1931, data da sua fundação, a Previdência do Ferroviário Reformado já concedeu subsídios de 1 000\$00 a 20 000\$00 por Reforma, Incapacidade e Morte, num total de 22 429 127\$55.

No Relatório apela-se ainda para o interesse dos ferroviários ingressarem na Associação — para seu próprio benefício e de suas famílias.

O saldo de exercício foi encerrado com o «Supervavit» de 562 242\$80.

Regulamentação **DISPERSA**

I — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Comunicação Circular n.º 898 de 30-6-959 — Encerados affectos ao transporte de adubos.

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1 022 de 4-6-959 ao n.º 1 041 de 26-6-959.

B) — Divisão (I. P.)

Circular n.º 1 124 de 29-6-959 — Alterações ao Livro E. 9. Colocação de pessoal graduado de estação na Zona electrificada.

C) — Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 283 de 9-6-959 — Supressão do serviço combinado na estação de Amadora, com o Snr. António Joaquim Duarte da Silva.

Aviso ao Público B. n.º 284 de 24-6-959 — Encerramento do Despacho Central de Évora-Monte.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem — Alterações e Ampliações.

II — Divisão de Via e Obras

Instrução de Via n.º 460 de 18-2-959 — Esclarece normas a seguir sobre desconto nas férias, por faltas, nos termos da cláusula 31.ª do A. C. T.

Instrução de Via n.º 461 de 19-3-959 — Estabelece as regras a seguir sobre o fornecimento de passes destinados a serem utilizados nos Serviços Regionais.

Instrução de Via n.º 462 de 20-3-959 — Determina que a devolução dos talões-matrizes dos passes D. 33, utilizados nos Serviços Regionais, passa a ser feita directamente à Secretaria da Direcção-Geral, pelas respectivas Zonas.

Instrução de Via n.º 463 de 10-4-959 — Dá conhecimento do que foi resolvido superiormente sobre assistência médica ao pessoal reformado dos Caminhos de Ferro do Estado.

Instrução de Via n.º 464 de 24-4-959 — Altera a disposição sobre a administração de verbas referentes aos trabalhos em pontes na parte relativa à 3.ª Zona da Via.

Instrução de Via n.º 465 de 9-5-959 — Normas a seguir sobre a aplicação da Cláusula 32.ª do A. C. T. (faltas ao serviço por motivo de falecimento de parentes).

Instrução de Via n.º 466 de 13-5-959 — Início em funcionamento da 3.ª Zona da Via, com sede em Barreiro.

Instrução de Via n.º 467 de 27-5-959 — Normas a seguir sobre a documentação relativa à venda de produtos da linha.

Instrução de Via n.º 468 de 12-6-959 — Esclarece normas a seguir sobre o abono de exercício nos termos da Cláusula 47.ª do A. C. T.

Instrução de Via n.º 469 de 22-6-959 — Concessão de férias nos termos do § único da Cláusula 30.ª do A. C. T.

Circular de Via n.º 3563 de 30-1-959 — Nota de pessoal eventual dispensado do serviço por irregularidades.

Circular de Via n.º 3564 de 2-2-959 — Determina a rigorosa observância na indicação dos números de matrícula dos agentes em todos os documentos relativos a abonos e descontos.

Circular de Via n.º 3565 de 27-2-959 — Normas a seguir quanto a internamentos hospitalares, sem intervenção dos Serviços Médicos.

Circular de Via n.º 3566 de 20-4-959 — Nota do pessoal eventual dispensado do serviço por irregularidades.

Circular de Via n.º 3567 de 29-4-959 — Normas a seguir na emissão dos passes D. 33.

Circular de Via n.º 3568 de 30-4-959 — Dá nota do novo horário de trabalho do Armazém de Víveres de Tunes.

Circular de Via n.º 3569 de 29-5-959 — Esclarece normas a seguir sobre marcação de lugares nos comboios «Foguete», por parte dos portadores de passes permanentes de 1.ª classe e que tenham apostado o carimbo de «Serviço».

Circular de Via n.º 3570 de 29-5-959 — Transcreve comunicação da Divisão da Exploração, relativa ao recrutamento de pessoal para ingresso em Trens e Revisão de Bilhetes.

Circular de Via n.º 3571 de 3-6-959 — Dá nota do pessoal eventual dispensado do serviço por irregularidades.

*A vida é para subir e não para
descer.*

BERGSON



GRUPOS desportivos FERROVIÁRIOS

Os Jogos Desportivos Ferroviários deste ano voltaram a realizar-se na Figueira da Foz

(Campanhã ganhou o torneio de basquetebol)

Por J. MATOS SERRAS

A airosa, atraente e turística cidade da Figueira da Foz voltou, de novo, a receber os desportistas ferroviários que representam os Grupos da Companhia, que ali foram disputar os Jogos deste ano. De 9 a 12 de Julho findo, cerca de uma centena de atletas esteve em actividade oficial, competindo nas modalidades de basquetebol e ténis de mesa.

Neste número falaremos do torneio de basquetebol, o popular jogo de origem americana que se pratica há quase 70 anos e foi concebido por J. Naismith, ao tempo professor de Educação Física no Colégio de Springfield, nos Estados Unidos.

À prova deste ano concorreram os «cinco» representativos dos Grupos de Campanhã, Barreiro, Figueira da Foz, Lisboa, Sernada do Vouga e Entroncamento. Disputaram-se 15 partidas e os resultados foram os seguintes:

1.ª Jornada

Barreiro-Sernada	44-23
Campanhã-Lisboa	39-19
Figueira-Entroncamento	34-27

2.ª Jornada

Figueira-Sernada	35-25
Lisboa-Entroncamento	62-29
Campanhã-Barreiro	42-33

3.ª Jornada

Campanhã-Sernada	75-28
Barreiro-Entroncamento	33-10
Figueira-Lisboa	28-25

4.ª Jornada

Barreiro-Lisboa	45-19
Sernada-Entroncamento	31-18
Campanhã-Figueira	28-28

5.ª Jornada

Lisboa-Sernada	40-29
Campanhã-Entroncamento	63-16
Barreiro-Figueira	56-31

Em face dos desfechos indicados a classificação final ficou ordenada do seguinte modo:

	<u>J.</u>	<u>V.</u>	<u>E.</u>	<u>D.</u>	<u>Marc.</u>	<u>P.</u>
1.º — CAMPANHÃ	5	4	1	—	247-124	9
2.º — Barreiro	5	4	—	1	211-125	8
3.º — Figueira	5	3	1	1	156-161	7
4.º — Lisboa	5	2	—	3	165-170	4
5.º — Sernada	5	1	—	4	136-212	2
6.º — Entroncamento	5	—	—	5	100-223	0
					<u>1.015</u>	

A equipa de Campanhã voltou a apossar-se do título, que o ano passado lhe fugira nos derradeiros segundos do jogo com a Figueira. A sua carreira não foi fácil, pois voltou a não conseguir derrotar os figueienses. No entanto, o empate registado permitiu-lhe chegar ao final sem conhecer o travo amargo da derrota, mau grado Abílio vir acusando, como é compreensível, o peso dos anos.

Os rapazes do Barreiro também deixaram uma excelente impressão. Orientados agora por Germano, os barreirenses discutiram a atribuição do primeiro lugar num prélio renhido, em que os portuenses apenas adregaram uma vantagem de 9 pontos e no qual Valente desperdiçou uma dúzia de lances livres.

Sem o concurso do valoroso Pinto Machado (tão recordado foi...) a Figueira é uma sombra da turma dos Jogos anteriores. Poderá, no entanto, vir a atingir um plano muito aceitável em breve, pois o jovem Madaleno promete ir longe.

Lisboa esteve irregular. Começou muito bem denotando grandes progressos, como resultante da presença do novo titular José Jacinto e dos irmãos gémeos Mogas. Mas à medida que aquele foi acusando o esforço despendido operou-se uma transformação radical. Por pouco deixavam fugir o 4.º posto, pois ante Sernada atingiram o intervalo com a desvantagem de 9-19, valendo-lhes uma recuperação impressionante que os levou a 29-19.

Houve progresso por parte de Sernada, conquanto o conjunto continue a viver da acção direita do incansável Carlos Cunha, desta vez contando com a utilis-



Taça «Boletim da C. P.» conquistada pela equipa de basquetebol de Campanhã

simas colaboração de Antero. De salientar a circunstância especial de os basquetebolistas do Vouga também competirem em ténis de mesa, o que os coloca em desvantagem no confronto com os demais praticantes.

Por último o Entroncamento, que desta vez não

logrou um único resultado vitorioso, contando por derrotas as pugnas em que actuou. Trata-se de um «cinco» onde impera a veteranía e sem um sistema idealizado, antes fazendo uso de uma fogosidade descontrolada e por isso improffica. Castro cotou-se ainda como o seu melhor elemento.

As arbitragens não agradaram nem a gregos nem a troianos... Aliás, isso vem sucedendo com frequência nas próprias provas organizadas com as melhores equipas portuguesas. É um problema em que urge atentar com vistas aos jogos do próximo ano. No prélio Campanhã-Barreiro, por exemplo, anotámos duas faltas técnicas de tomo, que num torneio de outra natureza — que não este de confraternização entre os desportistas da Companhia que servimos —, levariam pura e simplesmente a considerar nulo o encontro, implicando portanto a sua repetição. Ainda bem que os barreirenses foram compreensivos, o que aliás está dentro das normas dos torneios desportivos da C. P.

* * *

No desejo de acentuar a colaboração que esta revista vem dispensando às actividades dos Grupos Desportivos da Empresa, foi instituída a taça «*Boletim da C. P.*», destinada à equipa que durante o torneio obtivesse maior número de cestos. A nossa iniciativa foi acolhida com muito agrado e simpatia, e contribuiu para a valorização do Campeonato, levando os concorrentes a empregar-se com afinco no encastamento. Por outro lado, originou que contra os concorrentes mais fracos as melhores equipas não se apresentassem desfalcadas de alguns titulares. Daí a razão justificativa da elevada marcação registada, pois contaram-se 1.015 pontos, contra 911 no ano passado. O despique foi travado com maior evidência entre Campanhã e Barreiro, acabando por conquistar o trofeu de prata os portuenses, com 247 pontos, seguidos dos barreirenses com 211. Todavia, o melhor marcador foi o internacional José Valente, do Barreiro, que obteve nada menos de 109 pontos, cabendo-lhe também o melhor «score» por jogo, com 31 pontos

A turma de Campanhã vencedora do torneio de basquetebol dos Jogos Desportivos Ferroviários de 1959



Tecnocracia

Na sessão de encerramento da XVII Sessão da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, que se realizou ultimamente em Madrid, o Ministro das Obras Públicas de Espanha pronunciou um discurso em que chamou a atenção para o erro da tendência para a criação de um espírito de tecnocracia.

Afirmou que a técnica tem sem dúvida logrado triunfos admiráveis sobre as forças da natureza. Mas constituiria perigosa orientação fazer supor que a técnica significa o laço de união entre os homens. A incorrer-se em tal erro, isso representaria a «forma brilhante e espectacular de uma nova «barbarie»; seria, afinal, o domínio dos meios sobre os fins.

Se é verdade que só é de aconselhar o impulso ao prosseguimento da técnica, há todavia a notar que a técnica tem levantado os grandes problemas sociais contemporâneos. O homem não é um instrumento, nem um número de massa, nem simples consumidor ou produtor — é, sim, um ser anímico, portador de valores eternos. A técnica deve servir-lhe de complemento e nunca sobrepor-se ao que de mais íntimo alberga o ser do Homem.

contra a Figueira. Os 1.015 pontos foram marcados pelos seguintes jogadores:

CAMPANHÃ — (247) — Abílio (69), Vieira (59), Varela (34), Reinaldo (22), Sande (18), Armando (17), Viseu (16), Mário (10) e Moreira (2).

BARREIRO — (211) — José Valente (109), Baptista (19), Orlando (18), Germano (16), Loureiro (15), William (13), Soares (7), Martins (6), Joel (6) e Jorge (2).

FIGUEIRA — 156 — Campos (47), Fausto (44), Madaleno (36), Tarrafa (17), Roque (10) e Veríssimo (2).

LISBOA — (165) — José Jacinto (80), Manuel Mogas (32), João Santos (24), Luciano Mogas (17), Pedro Lemos (10) e Sabino (2).

SERNADA — (136) — Carlos Cunha (61), Antero (31), Gonçalves (19), Santos (14), Mário Costa (9) e Carlos Henriques (2).

ENTRONCAMENTO — (100) — Castro (47), Fernando Simões (25), José Pereira (13), Murcela (9), Timóteo (2), José Alexandre (2) e Piriquito (2).

* * *

No próximo número falaremos do torneio de ténis de mesa, este ano ganho pelo Grupo do Barreiro.



Por J. MATOS SERRAS

Temática dos Caminhos de Ferro

Por ocasião da realização em Istambul de um Congresso Internacional de Caminhos de Ferro, no ano de 1947, a Turquia emitiu uma série de 3 selos com o mesmo desenho, representando uma locomotiva e um aspecto do porto daquela cidade.



Marcofilia

Em 9 de Outubro de 1948 foi aposto em Mataró (Espanha), um carimbo especial alusivo ao Dia do Selo, que mostra uma antiga locomotiva como motivo.



Literatura Filatélica

Dia após dia aumenta o interesse da Imprensa pelas actividades filatélicas. O Boletim de Informações da Embaixada dos Estados Unidos da América, noticia agora o aparecimento das emissões daquele país, onde os filatelistas se contam por muitos milhares.

Recenseamento Filatélico

Filatelistas ferroviários:

João José de Brito Abrantes, Rua Infante D. Henrique, n.º 6-1.º — Amadora.

Os **noossos** CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

A estação que a gravura apresenta, situa-se ao Km. 15,441 da linha do Sul. É um importante entroncamento das linhas do Sul e do Sado e bem assim um centro residencial importante de muitos ferroviários — alguns dos quais trabalham em Lisboa.

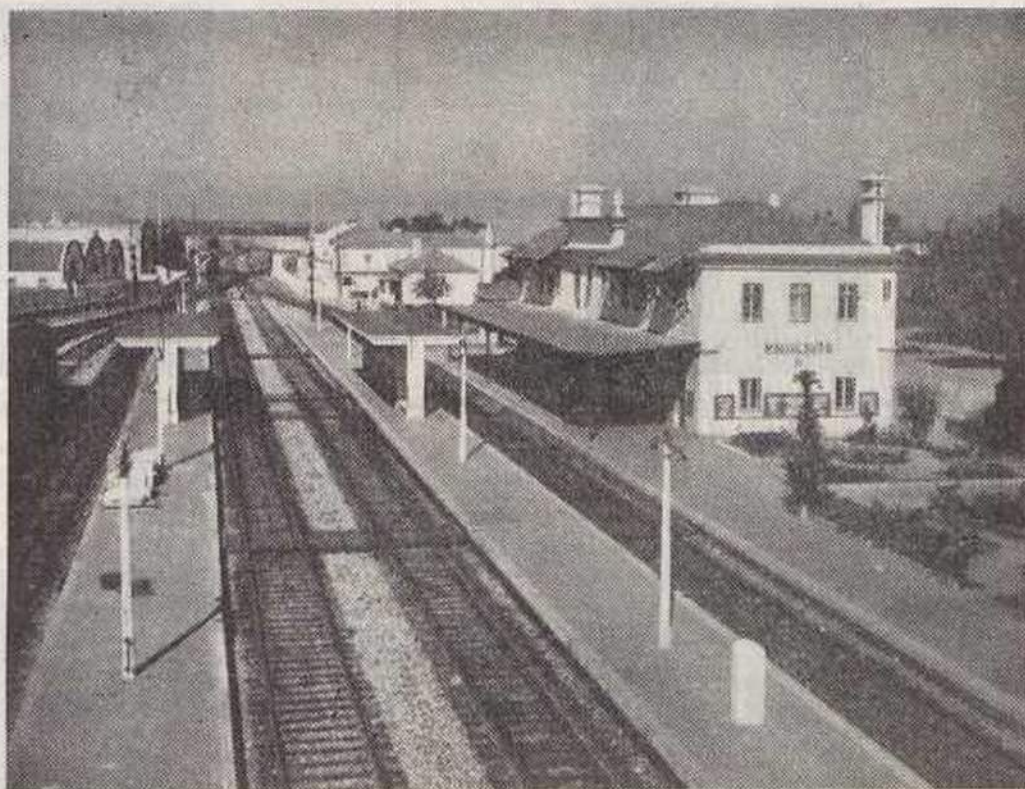
As respostas dos nossos assinantes devem ser remetidas até ao fim do mês, em simples postal, para a estação de Santa Apolónia. Os prémios serão sorteados entre os concorrentes que tiverem respostas certas.

**N.º 26
QUE ESTACÃO É ESTA ?**

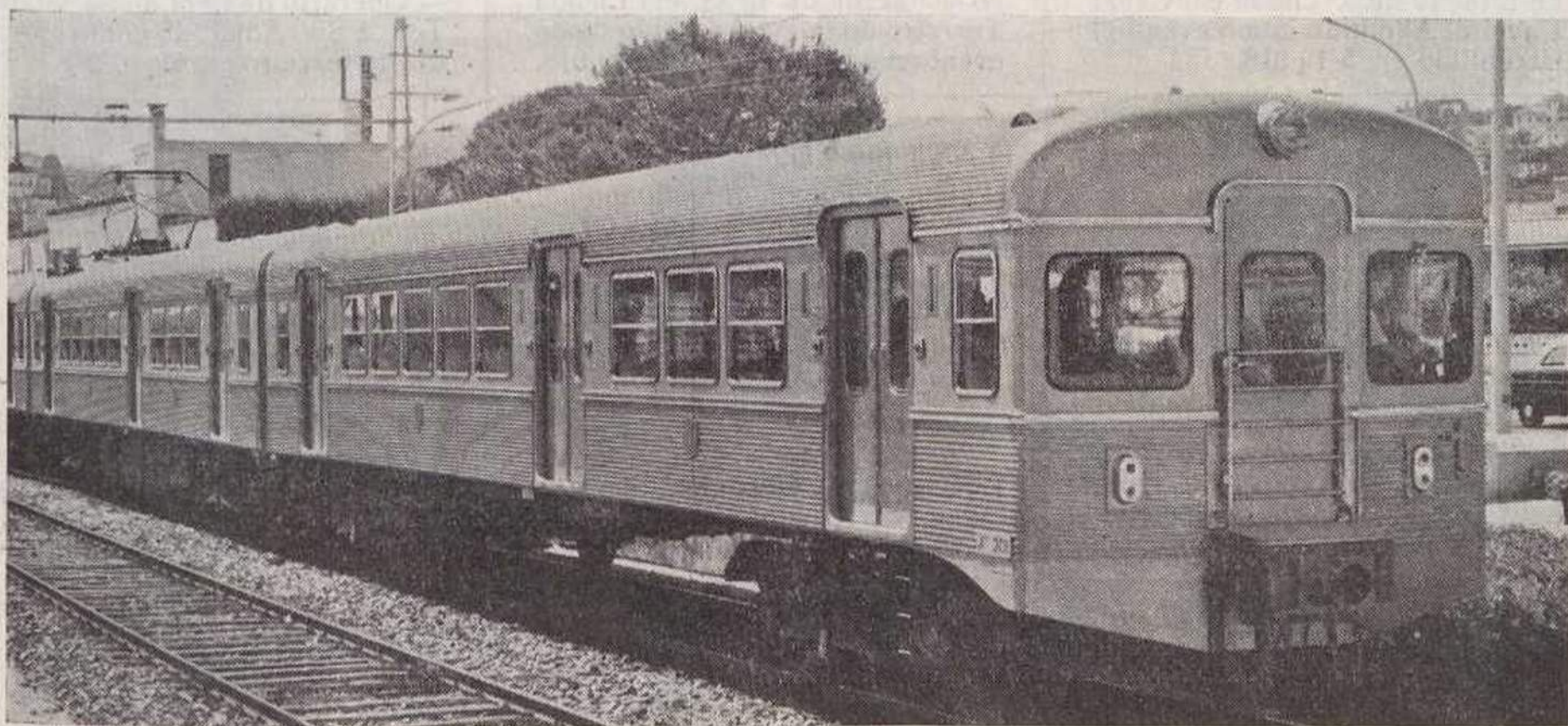
Resultado do Concurso N.º 24

Solução: — Ovar.

Foram premiados: — Asdrúbal da Silva Santos, Chefe de Secção na Figueira da Foz; Acácio António Lourenço, Factor de 2.ª classe em Alcácer do Sal; Luís de Assunção Belo, Assentador de 2.ª classe em Senhora da Hora.



Novo material circulante na linha do Estoril



Com a presença dos Ministros da Economia e das Comunicações, a Sociedade Estoril inaugurou, no passado dia 13, com uma viagem em comboio especial, do Cais do Sodré ao Estoril, o seu novo material circulante: 3 composições quádruplas automotoras e ainda 4 carruagens separadas, tudo construído em Portugal, pela SOREFAME.

Após a viagem inaugural, o Conselho de Administração da S. E. ofereceu um jantar, no Hotel Palácio do Estoril, aos seus convidados — cerca de 150 — aproveitando o ensejo para homenagear 5 dos seus agentes com 40 anos de serviço.

No próximo número referir-nos-emos pormenorizadamente à inauguração deste novo material com o qual a linha Lisboa - Cascais fica apetrechada segundo os mais modernos requisitos da técnica ferroviária e que, honrando os dirigentes da Sociedade Estoril, dignifica os caminhos de ferro do País.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Francisco Gonçalves Bengala — Inspector de Receitas de 2.^a classe em Castelo Branco. Admitido como praticante em 26-10-918.



Raul Fernandes Garcia — Chefe de estação de 1.^a classe em Aveiro. Admitido como praticante em 26-10-918.



Joaquim da Silva Pinto — Chefe de estação de 2.^a classe em Espinho. Admitido como praticante 26-10-918.



Egas Moniz Viegas — Chefe de estação de 3.^a classe em Canal Caveira. Admitido como eventual adventício em 3-10-918.



Francisco António Marinheiro — Factor de 1.^a cl. em Lisboa Terreiro do Paço. Admitido como eventual adventício em 12 10 918.



José David Carvalho Moreira — Operário de 1.^a cl. do Serviço de Tele. e Sin. Admitido como aprendiz de ferreiro em 29-10-918.



Bernardino da Costa Barbosa — Capataz de manobras de 1.^a cl. em Leixões. Admitido como carregador eventual em 4-10-918.



José Coelho — Agulheiro de 1.^a classe em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 14-10 918.



Francisco de Carvalho — Servente de 1.^a classe em Régua. Admitido como carregador eventual em 18-10-918.



Amândio Monteiro — Servente de 1.^a classe na estação de Pala. Admitido como carregador eventual 13-10-918.



Alfredo Cardoso — Servente de 1.^a classe na estação de Godim. Admitido como carregador eventual em 17-10-918.



Alfredo Vaz Nunes — Servente de 1.^a classe em Coimbra. Admitido como carregador eventual em 21-10-918.



António Conduto — Servente de 1.^a classe em Tunes. Admitido como carregador auxiliar em 2-10-918.



José Conduto dos Santos — Servente de 1.^a classe em Tunes. Admitido como carregador auxiliar em 17-10-918.



Adélio da Silveira Monteiro — Servente de 1.^a classe em Campanhã. Admitido como carregador eventual em 12-10-918.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Agentes gratificados pela Direcção-Geral, pelo interesse, dedicação e espírito de colaboração, evidenciados quando dos trabalhos de substituição das pontes da linha da Beira Alta:

Manuel Gaspar, contramestre principal; Joaquim Santos Lopes, chefe cantão; Joaquim José de Brito, chefe lanço 2.^a classe; José de Oliveira Rosa, chefe lanço 2.^a classe; Isidoro da Silva, chefe cantão; Joaquim Vaz, operário de 1.^a classe; Fernando Luís, ope-

rário de 2.^a classe; Mário Mota, operário de 2.^a classe; Joaquim da Costa Neto, operário ajudante; Júlio Francisco Ferreira, eventual apontador; António Ferreira Almeida, Subchefe Distrito; António Cordeiro, Subchefe Distrito; Luís Augusto, operário de 2.^a classe; Jaime Martins, operário de 2.^a classe; Augusto Carvalho, operário de 3.^a classe; Manuel Pereira, operário de 3.^a classe; Manuel Costa, operário ajudante.



Joaquim Cameira Calado — Factor de 2.^a classe da estação de Ermidas Sado, encontrou, no átrio da Rede Geral da estação de Lisboa R., uma nota de 500\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.

Francisco Lopes Mata — Factor de 3.^a classe da estação de Santarém, encontrou no cais de passageiros uma gargantilha de ouro de valor aproximado a 1.200\$, que prontamente entregou ao seu chefe.



Samuel Monteiro — Servente de 1.^a classe da estação de Paredes, encontrou na sala de espera da estação uma carteira de senhora contendo a importância de 850\$00 e outros valores, que prontamente entregou ao seu chefe.

Manuel Maria — revisor de bilhetes de 3.^a classe do Posto de Alfaias, encontrou numa carruagem uma carteira contendo documentos e a importância de 200\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Mogofres.



Manuel Maria de Oliveira — Assentador de 1.^a classe do distrito 274. Louvado pelo interesse e dedicação pelo serviço demonstrados, quando, não obstante se encontrarem gozo de licença regulamentar, ao ser-lhe dado conhecimento pelo chefe da estação de Caldas da Rainha de que a automotora 4028 tinha tocado em qualquer obstáculo próximo do disco, prontamente se dirigiu ao local e retirou da via uma linha do traçado aéreo de alta tensão que se havia partido.

Sebastião Glória — Chefe de lanço de 2.^a classe da 16.^a Secção. Flogiado pela sua decidida e acertada actuação quando, ao ser avisado pela estação de Castro Verde que a linha do Ramal de Aljustrel estava prestes a ser invadida pela água da chuva, não obstante se encontrar de licença à hora do aviso, prontamente se levantou da cama e seguiu pela linha, e, verificando onde a via estava obstruída, ordenou ao subchefe de distrito 487 que seguisse na máquina do comboio 8862, efectuando paragem e passando depois com precaução.





Alfredo Peneque — Chefe do distrito 404. Elogiado pelo interesse e dedicação demonstrado, quando, não obstante se encontrar de folga, ao ser avisado pelo chefe da estação de Valdera que se encontravam algumas árvores caídas entre os Kms. 21,930 e 24,560-Sul, prontamente se dirigiu ao local procedendo à desobstrução da via e desimpedimento das lin. teleg..

João Rodrigues dos Santos — Assentador de 1.^a classe do distrito 14. Elogiado pelas acertadas e rápidas providências que tomou, quando, estando de folga, ao dirigir-se para a sua residência e tendo encontrado ao Km 25,110-Minho 2 barretas partidas, imediatamente se munuiu das ferramentas necessárias para a sua substituição.



João Lopes — Chefe do distrito 125. Elogiado pelo interesse e dedicação demonstrados, quando, não obstante se encontrar em gozo de licença, ao ser avisado pelos assentadores de ronda, de que ao Km. 26,525-Dão estava caído um eucalipto, prontamente se dirigiu para o local e procedeu ao seu corte e desobstrução da via.

Agostinho de Sousa Rocha — Auxiliar de Mangualde, encontrou na sala de espera da referida estação um broche de senhora com o valor aproximado de 250\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



Aníbal das Neves — Assentador de 2.^a classe. Elogiado pela sua decidida e rápida actuação, quando, encontrando-se de ronda entre os Kms. 3,450 e 3,600-Oeste e verificando que se aproximava o c.^o n.^o 4810 do local onde havia parado o c.^o 4808, estando por isso iminente a colisão entre os dois comboios, fez sinal de paragem ao primeiro, no que foi obedecido, evitando assim um desastre.

Guilherme Ribeiro da Fonseca — Servente da Fiscalização de Material Circulante Posto de Lisboa-P. Ao passar a revisão à composição do comboio 1002, encontrou, no W. C. de uma das carruagens, dois anéis de ouro, no valor de 700\$00, que prontamente entregou ao seu chefe imediato.



Constantino Pacheco — Servente, do posto de revisão de M.C. de Porto, quando procedia à limpeza dos porta-bagagens de uma carruagem da composição do comboio 6010, encontrou uma máquina fotográfica que prontamente entregou ao seu chefe imediato.

Vicente Brás Júnior — Factor de 2.^a classe da Figueira da Foz. Encontrou no postigo da bilheteira n.^o 2 daquela estação, um porta-moedas de senhora contendo a importância de 250\$00, que prontamente entregou ao seu chefe.



João Dionísio — Chefe do distrito n.^o 223. Elogiado pela sua actuação, quando, não obstante se encontrar de folga, ao notar, à passagem do comboio 64, que um dos vagões da cauda levava a caixa de ar de freio de vácuo a roçar pelas travessas, avisou pelo telefone a guarda de passagem de nível que fez sinal de paragem ao c.^o, evitando um possível acidente.

Eduardo Ribeiro — Subchefe de distrito n.^o 264. Elogiado pelo interesse e dedicação pelo serviço, quando, ao dirigir-se para os trabalhos e verificando que, ao Km. 229,775-Beira Alta, haviam caído à linha umas pedras que impediam as circulações, imediatamente se munuiu de uma marreta e partiu as referidas pedras, comunicando depois o facto ao seu chefe imediato.



SUMÁRIO

DOIS NOVOS NAVIOS PARA AS CARREIRAS FLUVIAIS LISBOA-BARREIRO * IMPRESSÕES DE VIAGEM, por Arminda Gonçalves * DOS JORNAIS * CAMINHOS DE FERRO D'ALÉM FRONTEIRAS, por António L. Simões do Rosário * HOMENAGENS * PALAVRAS CRUZADAS * LINHA FÉRREA DO ESTORIL * RESULTADO DO CONCURSO DAS ESTAÇÕES FLORIDAS * CONTOS E NOVELAS, por Caryl Brahms e S. J. Simon * QUESTÕES DE CONCORRÊNCIA * LÁ POR FORA, coordenação de Mário dos Santos Navega * PERGUNTAS E RESPOSTAS * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras * TECNOCRACIA * FILATELIA * OS NOSSOS CONCURSOS * NOVO MATERIAL CIRCULANTE NA LINHA DO ESTORIL * PESSOAL

NA CAPA: «Rumo aos Empregos» — Foto de Fernando Tito David

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)

* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

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 griagem
- 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

José Dias d'Assunção
≡≡≡ Neves, F.º ≡≡≡

Fabricantes de lanifícios



*Fornecedor dos Caminhos de Ferro
da C. P.*



RUA MARQUÊS D'ÁVILA E BOLAMA, 161

TELEFONE 157

COVILHÃ

ANTÓNIO JOAQUIM RODRIGUES

FABRICANTE DE LANIFÍCIOS

TECIDOS 101 * Marca registada

TELEFONE 22 573

COVILHÃ