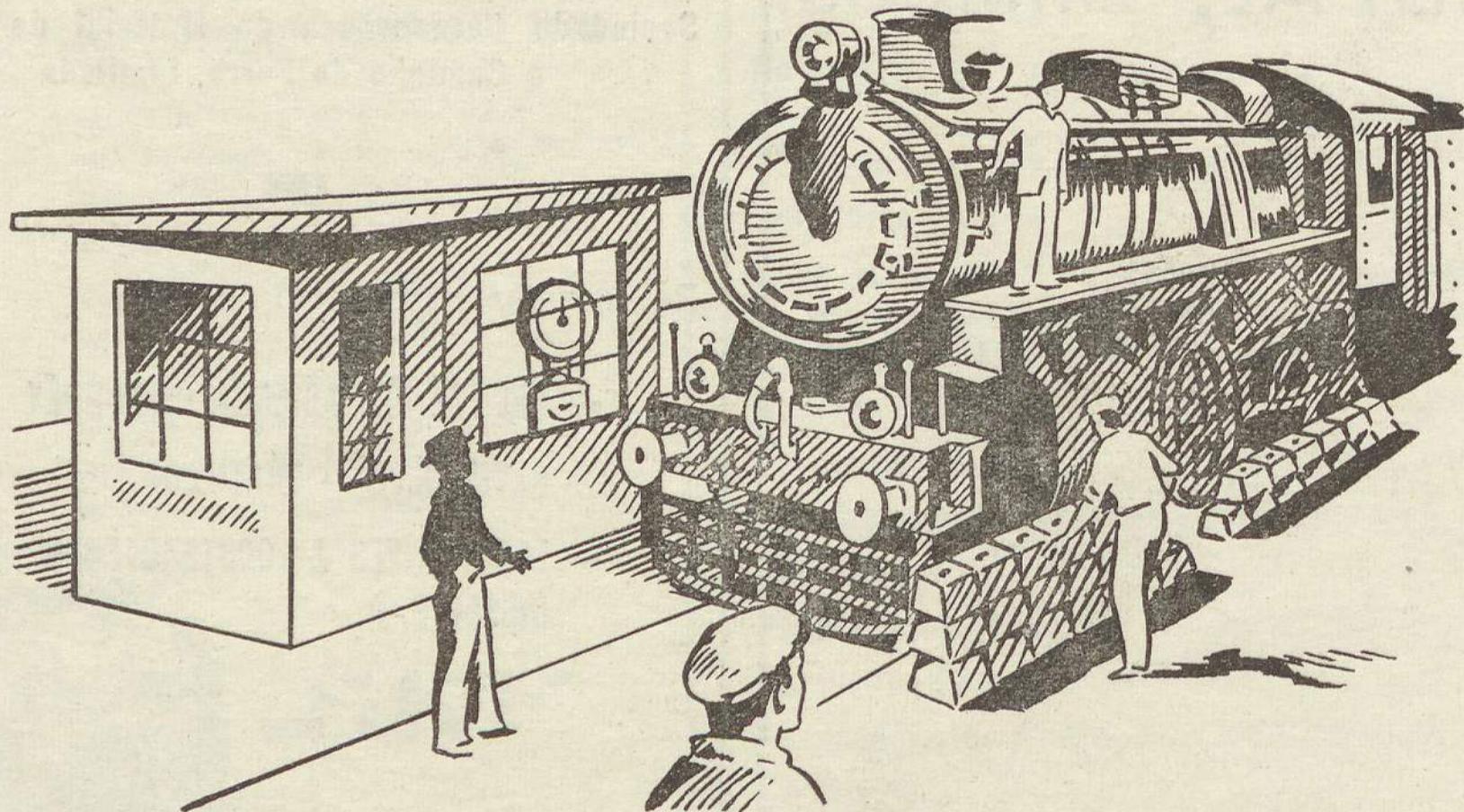


A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



**BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM  
ROMÃO & COMPANHIA**

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

**Fábricas TRIUNFO**

S. A. R. L.

COM FÁBRICAS DE

MOAGENS, MASSAS, BOLACHAS, REBUÇADOS  
E DESCASQUE DE ARROZ

Sede e Fábricas em Coimbra

—  
DEPÓSITOS DE VENDAS

**LISBOA**

Rua do Comércio, 3

Telefone 2 8056

—  
**PORTO**

Rua Infante D. Henrique, n.ºs 44 a 50

Telefones 27253 e 27254

—  
A EXCELÊNCIA DOS SEUS PRODUTOS  
IMPÓE-SE AOS PALADARES  
MAIS EXIGENTES

**Camionagem Ribatejana, Lda.**

—  
“SERVIÇO ESPECIAL DE EXCURSÕES

SERVIÇOS COMBINADOS COM A C. P.

—  
**Rua Pedro Canavarro, 31**

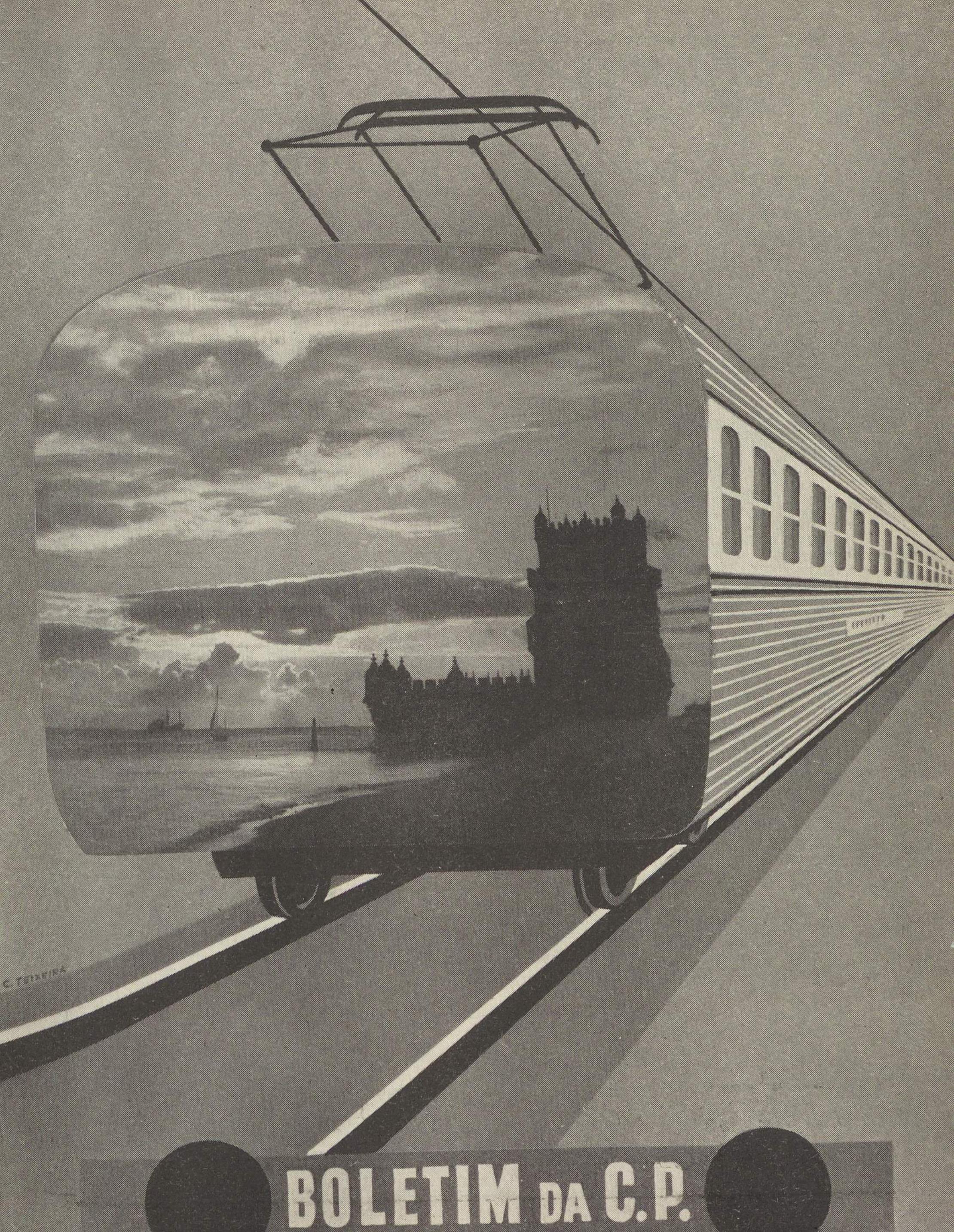
Telefones 69 e 639

—  
**SANTARÉM**

—  
**FILIAL EM LISBOA**

**Rua da Palma, 273 (GARAGE LYS)**

Telefone 30008



**BOLETIM DA C.P.**

# BOLETIM DA C.P.

N.º 323

MAIO — 1956

ANO 28.º

LEITOR; O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás assim o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos  
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

ADMINISTRAÇÃO

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

Largo dos Caminhos de Ferro  
— Estação de Santa Apolónia

Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA

## Agraciamento com a Legião de Honra



Numa solene cerimónia, realizada, recentemente, na Embaixada de França, foram agraciados com a mais elevada condecoração do Governo Francês — a Legião de Honra — os srs. engs. Espregueira Mendes e Pedro de Brion, respectivamente, Director-Geral e Subdirector da C. P..

Eis o momento em que, das mãos do Sr. Embaixador, o nosso Director-Geral recebe aquela categorizada insignia. Assistiram à cerimónia os Srs. Ministros da Presidência, Prof. Marcelo Caetano, e da Educação Nacional, Prof. Leite Pinto.

# Significativa homenagem ao Director-Geral da Companhia

—O ferroviário sabe que tem de suportar pesadas e longas tarefas, que tem de trabalhar às horas mais dispares, que tem de vencer por vezes as maiores dificuldades, mas julgo ter a certeza de que se fosse dado a todos nós procurar nova profissão, seria esta mesma que voltaríamos alegremente a escolher — disse o Sr. Eng.º Espregueira Mendes.

Por motivo da passagem do 9.º aniversário de posse do Sr. Eng.º Espregueira Mendes, no alto cargo de Director-Geral da C. P., realizou-se no passado dia 9 de Abril,

na sala de audiências da Direcção-Geral da Companhia, em Santa Apolónia, uma sessão de cumprimentos promovida pelo funcionalismo superior dos serviços dependentes da Direcção da Companhia.

O acto teve extraordinária concorrência. A ampla sala estava repleta. Compareceram, pode dizer-se, todos os funcionários superiores da C. P. e alguns subalternos, em número que ultrapassava 200.

O Sr. Eng.º Subdirector Pedro de Brion, abriu a sessão pronunciando o seguinte discurso :

O pessoal superior da Companhia quis apresentar a V. Ex<sup>a</sup>, em seu nome e no de quantos com ele trabalham, as suas efusivas saudações e respeitosos cum-



O Sr. Eng.º Subdirector Pedro de Brion saúda o homenageado



O Sr. Eng.º Branco Cabral, Secretário-Geral da Companhia, associa-se à manifestação promovida

primentos, pela passagem do 9.º aniversário de posse de V. Ex.ª no alto cargo de Director-Geral da C. P., que assume significado especial no ano presente, comemorativo do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal.

E entendeu-se que deveria caber ao Subdirector, a missão — aliás bem honrosa e que gostosamente aceitei — de ser o intérprete de todos eles.

É para nós muito grato, senhor Director-Geral, o ensejo que esta feliz data nos proporciona, de lhe prestarmos as nossas homenagens de admiração e de reconhecimento.

Sei quanto V. Ex.ª é avesso, por temperamento, a manifestações desta natureza. Mas para um chefe — quando ele o é na sua verdadeira acepção, como é o caso de V. Ex.ª — nada é mais grato e consolador do que ver-se rodeado e acarinhado pelos seus colaboradores e receber-lhes o testemunho da sua estima e admiração.

Para muito além do acto de mera cortesia que esta manifestação constitui, está o seu sentido de verdadeira justiça. Por isso, aqui estamos, neste dia comemorativo, para, regozijadamente, lhe apresentarmos, com o coração ao alto, as nossas cordeais e respeitosas felicitações.

Renovamos, neste momento, o firme propósito que sempre a todos nós ferroviários norteia e anima, de prestarmos a V. Ex.ª a nossa mais firme e leal colaboração e formulamos o voto sincero e amigo para que

asuperior direcção de V. Ex.ª continui decorrendo numa longa trajectória de muitos e bons anos, para assim podermos levar a termo a elevada missão que incumbe ao Caminho de Ferro Português em cujo próximo horizonte já se vislumbram prometedoras perspectivas.

Em nome de todos os agentes do Caminho de Ferro que a V. Ex.ª devem, além de notável chefia, uma lhaneza com que sempre acolhe os seus problemas e tantas vezes as suas preocupações particulares, eu tenho a honra de apresentar, Senhor Director-Geral, os nossos calorosos protestos de muito grata estima e os votos, muito especiais, pelas maiores prosperidades e felicidades de V. Ex.ª.

Falou seguidamente o Sr. Eng.º Branco Cabral, Secretário-Geral da Companhia que, num breve improviso, que conseguimos anotar, disse:

Quando ontem regressava a Lisboa, no «Sud-Express», tive conhecimento desta homenagem, que o não é no sentido habitual, mas uma visita de cumprimentos de amigos. Deliberei logo vir aqui trazer as minhas saudações e as de todos os funcionários que comigo trabalham na Secretaria-Geral.

O Sr. Engenheiro Espregueira Mendes nasceu ferroviário e mesmo quando desempenhou transitórias, mas brilhantes, funções no Governo da Nação se lembrou sempre que voltaria a ser ferroviário. Di-



Um grupo de dactilografas que ofereceu ao Sr. Director-Geral um ramo de flores com expressiva dedicatória



O sr. Director-Geral agradecendo a homenagem do seu pessoal

rector-Geral da Companhia, é um autêntico observador dos progressos técnicos da indústria ferroviária, tendo sido sempre um admirável defensor do pessoal, em todas as hierarquias. Tenho sido testemunha destas duas tendências, em horas boas e em horas ingratas.

Senhor Director-Geral:—esta data segue-se à que ontem passou do seu aniversário natalício. Que Deus lhe dê, para bem da Companhia e de nós todos, saúde e alegria para poder continuar a ser o nosso Chefe, menos por direito de conquista, mais pelos primores da sua inteligência e do seu coração exemplares.

Por último falou o Sr. Eng. Espregueira Mendes, que disse :

Quero começar por lhes afirmar que apesar de avesso a acontecimentos desta natureza, me sinto muito grato pela simpatia que se manifesta com a vosso presença aqui no dia de hoje.

Depois de alguns anos de trabalho e em vésperas de maiores realizações é incentivo para todos nós sentirmo-nos irmanados e solidários no mesmo desejo de continuarmos a trabalhar para prestígio próprio e da Empresa que servimos.

O amor ao trabalho, o aperfeiçoamento moral e profissional de cada um de nós, o espírito de equipa, ou, se quiserem, de uma grande família, são o segredo da nossa força e com ela realizaremos, cada vez mais e melhor, o serviço público que nos está confiado.

Procedendo assim, poderemos esperar sempre melhores dias e havemos de os alcançar, com a ajuda



Um aspecto da assistência

de Deus, pois estou certo que os mereceremos sempre mantivermos o firme propósito de bem servir.

O Ferroviário sabe que tem de suportar pesadas e longas tarefas, que tem de trabalhar às horas mais disperas, que tem de vencer por vezes as maiores dificuldades, mas julga ter a certeza de que se fosse dado a todos nós procurar nova profissão seria esta mesma que voltaríamos alegremente a escolher.

Vencer sem sacrifício não dá prazer a quem trabalha com dedicação e entusiasmo.

No ano em que estamos, celebra-se, como todos sabem, o Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal e deve por isso recordar-se o enorme esforço daqueles que durante 100 anos trabalharam dedicadamente para que este importante e progressivo serviço público pudesse, cada vez com mais eficiência, cumprir a missão que lhe compete,

Não é ainda o momento de fazer história. Mas se os pioneiros do 1.º comboio pudessem ver agora a expansão e o progresso extraordinário, que em todo o Mundo têm tido os caminhos de ferro, que emoção não sentiriam ao recordar, um Século depois, a diferença que vai do início às actuais possibilidades.

Tem por isso um significado especial esta nossa reunião no ano que decorre.

Ao renovar os meus agradecimentos pela vossa presença e pela boa colaboração sempre prestada, pois sem ela nada poderíamos fazer, quero lembrar quanto devemos ao nosso Conselho de administração e em especial ao seu prestigioso Presidente, Doutor Mário de Figueiredo, pela sua ~~inteligente~~ orientação.

O Governo, na pessoa do ilustre titular da pasta das Comunicações, General Gomes de Araújo, também é credor, no mais elevado grau, da nossa gratidão.

Termino por afirmar que melhores porta-vozes não poderiam ter escolhido do que o Engº Pedro de Brion e Branco Cabral, dois dos mais directos e leais colaboradores que com tanta competência sempre têm servido, e que, com os mais sinceros agradecimentos, a todos desejo e a suas Famílias as maiores prosperidades».

No final, todos os presentes cumprimentaram o homenageado.

\* \* \*

A sessão de cumprimentos, apesar de confinada ao funcionalismo da C. P. presente em Lisboa, ultrapassou o âmbito local e ferroviário e traduziu-se — quer através de telegramas e cartas recebidas, de todo o País, com testemunhos de admiração e protestos de simpatia e de reconhecimento, quer ainda, através das largas referências de toda a Imprensa e da Rádio, sobretudo da Emissora Nacional, que registou e transmitiu a cerimónia integralmente — em celebração de carácter geral, a que se associaram personalidades, singulares e colectivas, em evidência na vida portuguesa.



E a sessão terminou com efusivos cumprimentos



Os componentes do primeiro grupo francês, com os funcionários da C. P. que lhe prestaram assistência

# Ferroviários franceses em Portugal

A «Association Touristique des Cheminots» — organização turística do pessoal dos Caminhos de ferro franceses — tem canalizado ultimamente para o nosso País várias excursões de seus associados.

No último ano recebemos a visita de 3 agrupamentos numerosos daquela Associação. Este ano, como resultado do êxito das visitas anteriores, já três grupos nos visitaram e mais dois grupos são esperados no corrente mês.

Inútil será salientar a importância que estas excursões representam no intercâmbio ferroviário, atenta a boa e cordial recepção que os ferroviários portugueses encontram em terras gaulezas. A confirmar este facto, está o caloroso acolhimento que os nossos excursionistas receberam na sua última visita a Paris.

No passado mês de Abril, em colaboração com o «Boletim da C. P.», recebemos a visita de dois grupos, num total de 50 pessoas, chefiados pelos Srs. Houillon e Fossette.

Foram-lhes proporcionadas visitas a Lis-

boa e arredores, Évora, Tomar, Fátima, Leiria, Batalha, Alcobaça, Nazaré, Coimbra, Buçaco, Porto, Guimarães e Braga.

Um dos grupos visitou também as cidades de Aveiro, Viseu e Viana do Castelo, incluídas pela primeira vez nestes programas turísticos.

Na primeira destas cidades os excursionistas foram brindados com uma recepção na Comissão Municipal de Turismo, que os obsequiou ainda com uma exibição folclórica na «Feira-Exposição de Março» e um passeio na ria com canoas-automóveis.

Os visitantes mostraram-se verdadeiramente encantados com as belezas do nosso País e reconhecidos pelas facilidades facultadas pelos Caminhos de ferro portugueses e pela assistência prestada pelos seus funcionários durante a sua digressão em Portugal.

A ambos os grupos foi dedicada uma sessão de homenagem no Ateneu Ferroviário que muito os sensibilizou. O programa, cuidadosamente elaborado, consistiu numa recepção, acto de variedades, com a gentil



Distribuição de um exemplar do «Boletim da C. P.»  
aos componentes do grupo francês



Abertura do espectáculo com Luísa Figueiredo  
cantando a marcha do Ateneu



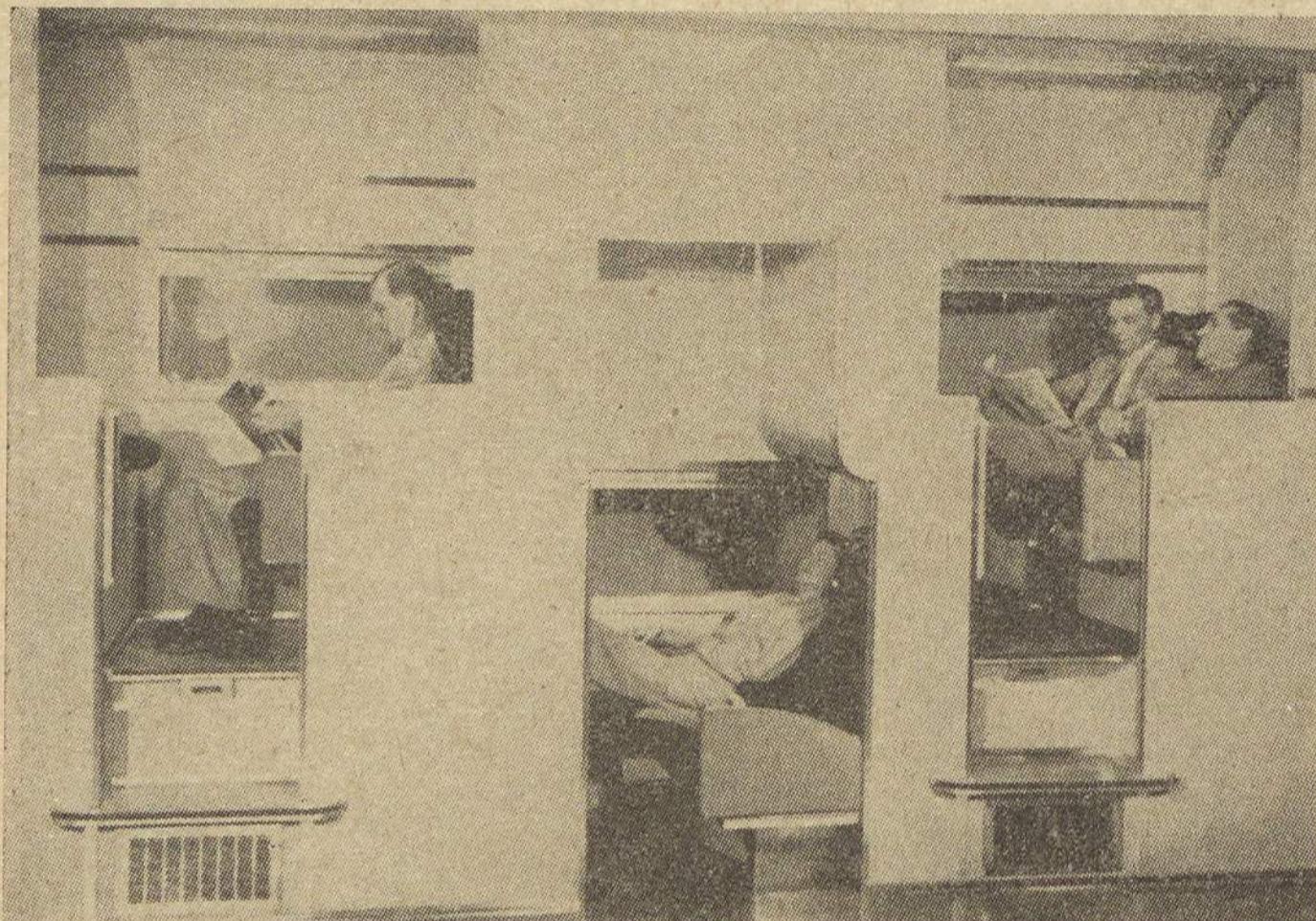
À esquerda: O Sr. Alberto Viana discursando. À direita: O Sr. Dr. Élio Cardoso, em nome do «Boletim da C. P.»,  
saúda os ferroviários franceses. Em baixo: Assistência ao espectáculo de variedades

## NOVIDADES FERROVIÁRIAS

Cabines de dois lugares, distribuídas alternadamente por dois pisos, com que estão sendo dotadas as mais modernas carruagens do caminho de ferro estadunidense. Com este engenhoso sistema, tão do agrado de

muitos passageiros, conseguem-se acomodar 56 passageiros em cada veículo em vez de 40 — lotação normal, nos E. U. A., por carruagem, para viagens de longo curso. As cabines dispõem de todas as comodidades para a efectivação de longos trajectos. A luz e o ar condicionado são controláveis em cada cabine pelo passageiro. Os assentos são transformáveis em camas.

Um isolamento completo da cabine é conseguido por cortinas e portas de correr.



As novas cabines de carruagens americanas

colaboração do grupo cénico daquela prestimosa colectividade, um «Porto de Honra», no qual se trocaram amistosas saudações e baile.

Actuaram os seguintes artistas amadores privativos do Ateneu:

Odete Lopes Ribeiro, Maria do Céu Figueiredo, Zulmira Guerreiro Duarte, Maria Luísa Figueiredo, Alda Teixeira, Isabel de Figueiredo, Manuel Sabino, Rui Lobão Sanches e o pequenino Manel Almeida, acompanhados ao piano por D. Maria Luísa Ramalho e ainda pelas orquestras CASABLANCA e BAMBU. A locução em português e francês foi feita por Rui Lobão Sanches, tendo assumido a direcção artística Gonçalo Correia.

\* \* \*

Do agrado desta confraternização luso-

-francesa são bem eloquentes as fotografias que inserimos.

O acompanhamento de ambos os grupos foi feito pelos Srs. Alberto da Silva Viana — a quem se deve o estabelecimento dos programas — e Abel Hopffer Romero.

O «Boletim da C. P.» esteve representado, nas sessões de recepção, pelo seu Editor, Dr. Élio Cardoso.

Para o sucesso obtido com os programas de recepção, muito contribuiram ainda, entre outros, com a sua boa colaboração, quer por relações de serviço quer por espontânea adesão, os Srs. Bruges de Oliveira, Subchefe de Serviço da Secretaria-Geral, Inspector Principal Augusto Murta, do Serviço Comercial e do Tráfego e ainda o Sr. Joaquim Alves Cardoso, presidente do Ateneu Ferroviário.



HOTEL HOLLENTALKLAMM — em Hammersbach, onde serão hospedadas as delegações dos vários países participantes no torneio de ténis de mesa da USIC

# O Desporto no Caminho de Ferro

Pelo Eng.º HORTA E COSTA

## Participação dos Ferroviários Portugueses nas competições desportivas internacionais de 1956

No 10.º congresso da «Union Sportive Internationale des Cheminots» (USIC), que teve lugar em Viena de Áustria de 3 a 9 de Setembro de 1955, foi aprovada a admissão de Portugal, ficando assim o nosso País a fazer parte, como membro permanente, daquela instituição desportiva internacional ferroviária a partir de 1 de Janeiro do corrente ano.

Com Portugal, foram também admitidos a Inglaterra e o Sarre, de forma que são agora em número de 18 os países representados na USIC, a saber: França (presidente), Itália, Bélgica e Suécia, (respectivamente 1.º, 2.º e 3.º vice-presidentes), Áustria (secretário), Suíça,

(tesoureiro), Jugoslávia e Luxemburgo (revisores de contas), Alemanha Ocidental, Dinamarca, Finlândia, Grécia, Holanda, Inglaterra, Noruega, Portugal, Sarre e Turquia.

\* \* \*

Entre os múltiplos assuntos tratados nos congressos da USIC, todos eles relativos ao desporto ferroviário, tem especial importância a organização do calendário desportivo. Este tem de ser elaborado de harmonia com as possibilidades, conveniências ou oportunidades das uniões desportivas ferroviárias dos vários países onde os campeonatos (ou simples competições desportivas) devam ter lugar. Em princípio, qualquer país que tenha participado em 2 ou 3 campeonatos de uma determinada modalidade desportiva, não pode escusar-se a organizar, por sua vez, um campeonato da mesma modalidade num dos anos



Uma das numerosas bandas ferroviárias austríacas, numa estação do percurso para Viena, por ocasião do X Congresso da USIC

subsequentes. Foi de resto o que já sucedeu com o nosso País, que tendo participado em 2 campeonatos de basket-ball (1951 em França, e 1953 na Bélgica), foi indicado para a organização do campeonato de 1955, que teve lugar, como é já do conhecimento dos leitores do Boletim, em Lisboa e Barreiro, de 9 a 11 de Junho do ano passado (v. N.º 316 do «Boletim da C. P.», de Outubro de 1955). Embora Portugal, nessa altura, não fosse ainda membro efectivo da USIC, entendeu-se que deveríamos aceitar a incumbência e os respectivos encargos de organização, uma vez que tínhamos já beneficiado, por duas vezes, de convite gracioso especial. As elogiosas referências que em cartas de agradecimento nos foram feitas pelos chefes das delegações estrangeiras participantes, evidenciam o êxito que obtivemos com a organização do referido campeonato; e no relatório anual do Secretário Geral da USIC, apresentado no congresso de Viena, diz-se, na parte relativa ao assunto:

«...Portugal, que organizava pela primeira vez um campeonato internacional, desempenhou-se da missão de maneira

excelente, e nós estamos-lhe cordialmente agradecidos.»

\* \* \*

O calendário desportivo fixado no congresso de Viena, para o corrente ano, comporta os seguintes campeonatos internacionais: Ténis de mesa, na Alemanha; Xadrez, na Holanda; Ski, na Suíça, e Cross-Country em França. Além dos campeonatos referidos, assentou-se num certo número de encontros desportivos entre vários países, nas diversas modalidades.

O nosso delegado inscreveu, em princípio, Portugal no campeonato de ténis de mesa, e

entabulou negociações com os dirigentes desportivos franceses e alemães para a retribuição, no corrente ano, das visitas que as equipas francesa (em basket-ball) e alemã (em hand-ball) nos fizeram em 1954. Ambas as sugestões foram aceites, para posterior confirmação, após parecer favorável das respectivas administrações.

\* \* \*

Obtida a autorização e o indispensável subsídio para custear as despesas de viagem,



Uma das muitas casas da aldeia desportiva, nas margens do Danúbio, em Viena, que os ferroviários podem utilizar nas suas férias, por uma renda insignificante. As casas estão todas mobiladas, incluindo louças e roupas

já foram confirmadas, junto das uniões desportivas ferroviárias alemã e francesa, as visitas das nossas equipas de acordo com o que havia ficado estabelecido, em princípio, no congresso de Viena.

Para o campeonato de ténis de mesa, que se realizará de 28 de Abril a 2 de Maio próximo, já foi recebido o respectivo convite oficial: o torneiro terá lugar em Hammersbach, próximo de Garmish Patenkirchen, cerca de 100 quilómetros a sul de Munich, em plenos Alpes Bávaros (junto da fronteira austríaca). O local escolhido é admirável, sob o ponto de vista turístico, e estamos certos de que os nossos desportistas hão-de trazer desta viagem inolvidáveis recordações. O programa previsto pelos organizadores é o seguinte:

28/4/56 — Chegada das delegações dos países participantes; à noite, conferência dos dirigentes acerca da organização do campeonato e escolha dos árbitros.

29 e 30/4 — Realização dos jogos do campeonato.

1/5 56 — Excursão oferecida a todos os participantes; à noite, distribuição dos prémios.

2/5 — Partida dos concorrentes, após o pequeno almoço.

Cada equipa é constituída por um dirigente, 3 jogadores, 1 jogador suplente, ou seja, portanto, 5 ferroviários por cada delegação.

Para o torneio de basket-ball França-Portugal, já recebemos também o convite oficial. O programa da recepção e as respectivas datas são como segue:

8/5/56 — Chegada da delegação portuguesa a Paris.

9/5 — Encontro de basket-ball em Amiens.

10/5 — Novo encontro de basket-ball em Paris.

11/5 — Visita à cidade de Paris.

12/5 — Regresso da delegação portuguesa.

A data e o local do torneio de hand-ball Alemanha-Portugal não se encontram ainda fixados; segundo o que ficou acordado, a sua realização não deverá ter lugar antes de Agosto próximo futuro.

\* \* \*

Demos, nestes ligeiros apontamentos, uma ideia do que vai ser, no corrente ano, a actividade desportiva internacional dos ferroviários portugueses. Oxalá que a perspectiva de agra-

dáveis digressões semelhantes por terras estrangeiras faça despertar entre os assinantes do «Boletim», que nos lerem, muitos novos adeptos da causa desportiva ferroviária. Sinceramente o desejamos, por duas razões: primeiramente, porque o desporto, em si, praticado como deve ser, além de robustecer e revigorar o corpo, contribuindo eficazmente para tornar o indivíduo mais saudável, é uma verdadeira escola de virtudes, entre as quais basta citar a correcção, o brio e a lealdade (ocioso é dizer que a valorização física e moral dos indivíduos não só os beneficia pessoalmente, como também interessa à empresa onde trabalham); em segundo lugar, porque o desporto ferroviário, justamente por ser praticado, quer no plano nacional, quer no plano internacional, só entre ferroviários, reveste-se de características especiais, muito interessantes: seja em que país for, o ferroviário, entre «oficiais do mesmo ofício» sente-se à vontade, como que em família, pois é sempre e em toda a parte tratado como um camarada, um igual, um irmão! Eles poderão, é certo, não se entender muito bem pela palavra; isso não obsta porém a que se entendam perfeitamente num campo de jogos, à mesa de um banquete, e na alegria e satisfação que lhes transparece nos rostos...

Pelo que temos observado, na verdade, podemos afirmar que o desconhecimento da língua não é obstáculo à boa camaradagem que logo se estabelece, apenas com o auxílio de expressiva mímica, que é, afinal, a única linguagem universal...

### **Como se fez a selecção da equipa que irá à Alemanha representar os Ferroviários Portugueses no campeonato de Ténis de Mesa da U.S.I.C.**

Foi a equipa do Grupo Desportivo dos Ferroviários de Sernada do Vouga que ganhou o torneio de ténis de mesa da C. P., no ano findo, após ter batido, de maneira tão impressionante como inesperada, todas as outras equipas ferroviárias concorrentes ao tradicional campeonato que, modelarmente organizado pelo Grupo Desportivo dos Ferroviários da Figueira da Foz, teve lugar de 24 a 26 de Junho de 1955 no salão de Inverno do



1.º — António Pedro, capitão da equipa portuguesa de ténis de mesa. 2.º — Laurentino Ferreira de Pinho, dirigente do Grupo de Sernada, que acompanha a equipa. 3.º — António Gondim de Almeida, 2.º componente da equipa. 4.º — Firmino Pereira de Lima, jogador suplente. 5.º — António Mário da Silva, 3.º componente da equipa

Casino Peninsular daquela linda praia, integrado no programa das festas da cidade.

Os resultados obtidos pelas 5 equipas participantes no referido torneio foram, com efeito, como segue:

Sernada — 4 vitórias, 0 derrotas, 8 pontos, — 1.ª classificação.

Barreiro — 3 vitórias, 1 derrota, 7 pontos, — 2.ª classificação.

Ateneu Ferroviário — 2 vitórias, 2 derrotas, 6 pontos, 3.ª classificação.

Entroncamento — 1 vitória, 3 derrotas, 5 pontos, 4.ª classificação.

C. P. (Lisboa) — 0 vitórias, 4 derrotas, 4 pontos, 5.ª classificação.

Os Grupos Desportivas de Campanhã e da Figueira não se fizeram representar no campeonato de 1955: o primeiro, porque não há forças humanas capazes de arrancar do Porto, por ocasião do S. João, um portuense, por mais desportivo que seja.. ; o segundo, por não ter a sua equipa devidamente treinada,

foi indiscutível, como o demonstra a folgada margem com que se desembaraçou das 4 restantes: 5 a 0, à equipa de Lisboa; 5 a 2, à do Barreiro; 5 a 3, às do Entroncamento e do Ateneu Ferroviário.

À equipa de Sernada deveria pois ser entregue a representação dos ferroviários portugueses no torneio da U. S. I. C. se duas razões de peso não se opusessem a essa solução, mais simples e aparentemente mais justa e lógica. Essas razões são:

1.º) — No campeonato da U. S. I. C. apenas se realizam jogos individuais, interessando portanto menos o valor global duma equipa do que o valor individual dos seus componentes. Ora entre os 15 jogadores que actuaram no torneio da C. P. (3 por cada equipa), os dois que evidenciaram acentuada supremacia sobre todos os outros não pertenciam à equipa de Sernada; são eles: António Pedro, do Grupo de Entronca-

mento, que durante todo o torneio só contou vitórias, e António Gondim de Almeida, do Grupo do Barreiro, que em todos os jogos que disputou apenas sofreu uma derrota, infligida pelo jogador António Pedro, precedentemente referido.

2.º) — Os 2 melhores jogadores do Grupo de Sernada (4.ª e 5.ª classificações individuais no torneio da C. P.), são filhos menores de ferroviários, não podendo pois beneficiar do transporte gratuito em caminho de ferro, nos países estrangeiros, que é geralmente concedido a ferroviários.

Nestas condições, e como o regulamento do campeonato da U. S. I. C. prescreve que cada delegação seja constituída por 1 dirigente e 4 jogadores, um dos quais como suplente, resolveu-se dar a seguinte formação à representação ferroviária portuguesa:

*Dirigente*: um membro da Direcção do Grupo Desportivo de Sernada, cuja equipa venceu o torneio da C. P.

*Jogadores*: Os dois atrás referidos, por terem sido classificados individualmente em 1.º e 2.º lugares no torneio da C. P.; como terceiro o melhor jogador ferroviário do Grupo de Sernada a indicar pela respectiva direcção. Para 4.º jogador, o que fosse apurado, num torneio relâmpago a eliminar, entre os atletas indicados como melhores, no ténis de mesa, pelas diversas colectividades desportivas ferroviárias, um por cada uma (excluindo, evidentemente, os 3 já seleccionados).

No domingo, 16 de Março último, realizou-se, pela manhã, na sede do Ateneu Ferroviário, o referido torneio relâmpago, tendo sido apurado o jogador do Grupo de Campanhã, António Mário da Silva.

Assim a nossa representação ficou constituída da seguinte forma:

*Como dirigente* : — O maquinista de 2.ª classe do Depósito de Sernada, Laurentino Ferreira de Pinho.

*Como jogadores* : — do Grupo de Entroncamento: António Pedro, operário ajudante. Do Grupo do Barreiro: António Gondim de Almeida, operário ajudante. Do Grupo de Sernada: Firmino Pereira de Lima, operário de 2.ª classe. Do Grupo de Campanhã: António Mário da Silva, operário ajudante.

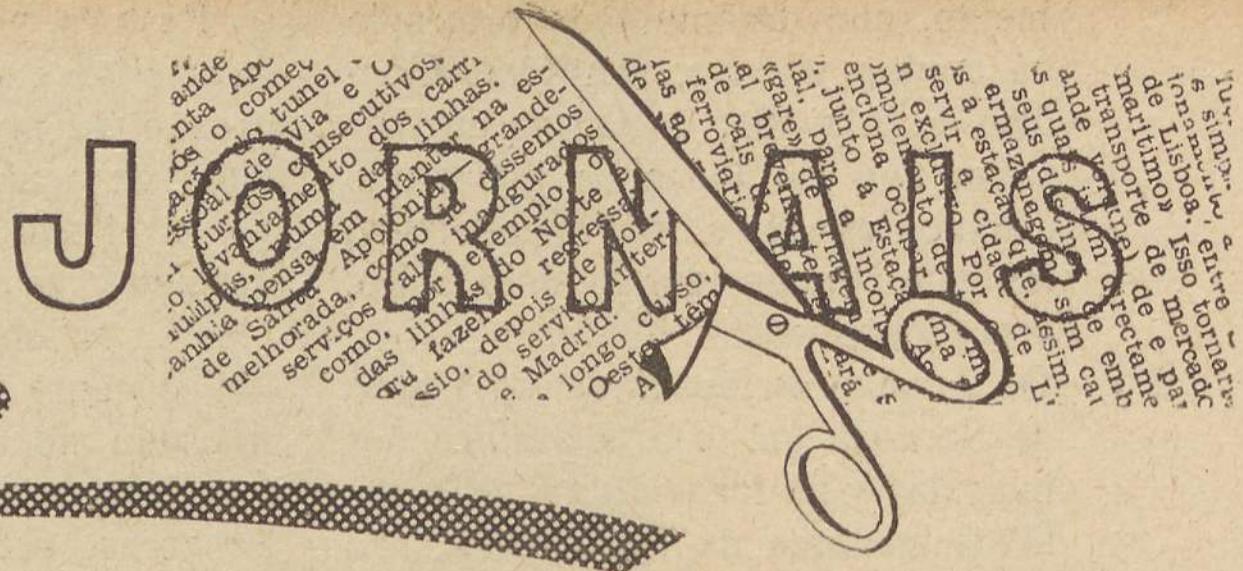
Restava, por último, fixar a ordem relativa de mérito entre os 4 jogadores seleccionados: o de maior valor individual seria o capitão da equipa, isto é, o seu orientador responsável sob o ponto de vista desportivo; o de menor valor individual seria o jogador suplente, ou seja aquele que, salvo qualquer impedimento dos 3 titulares, não deverá ser utilizado no campeonato. Para este efeito teve lugar, no mesmo dia 18 de Março, pelas 14 horas, entre os 4 seleccionados, um torneio relâmpago, em «poule» (isto é, jogando todos uns contra os outros). O torneio, que teve não só aquela finalidade, como também a de evidenciar o estado de preparação dos atletas, conduziu aos seguintes resultados, que confirmaram plenamente o critério adoptado:

António Pedro: — 3 vitórias, 0 derrotas, 1.º classificado. António Gondim de Almeida: — 2 vitórias, 1 derrota, 2.º classificado. António Mário da Silva: — 1 vitória, 2 derrotas, 3.º classificado. Firmino Pereira de Lima: — 0 vitórias, 3 derrotas, 4.º classificado.

A equipa titular dos ferroviários portugueses que defrontará as das outras nações concorrentes ao campeonato internacional ferroviário de ténis de mesa será formada, pois, em definitivo, pelos 3 jogadores António Pedro, (capitão), António Gondim de Almeida e António Mário da Silva.

Não esperamos, evidentemente, que os nossos representantes regressem vencedores do torneio, no qual pela primeira vez participam; podemos esperar sim, e fundamentadamente, que a equipa não fique em último lugar. Admitindo porém que a falta de experiência e de contactos internacionais, ou mesmo até a deficiência de técnica do jogo, a atirassem para a cauda da classificação (o que, de resto, é sempre possível em desporto, seja qual for a classe dos jogadores) nada estaria perdido, e procuraríamos, simplesmente, conquistar de futuro melhor resultado. O essencial (e isso é que está ao alcance de todos os verdadeiros desportistas) é evidenciar sempre, e em quaisquer circunstâncias, *espírito desportivo*, isto é, ser leal, correcto, brioso mas sereno e calmo, quer ganhando, quer perdendo! É o que mais sinceramente desejamos e esperamos obter da nossa equipa, pois é a que mais a pode dignificar (bem como o País que representa) no conceito de todos.

# Dos Jornais



## 1.822 Quilómetros por hora é o novo máximo mundial de velocidade

O Aeroclube da Inglaterra anunciou que um avião «Fairey Delta 11» bateu o máximo mundial de velocidade, atingindo 1.822 quilómetros por hora.

O avião era pilotado por Peter Twiss e a prova realizou-se sob a fiscalização do Aeroclube da Inglaterra, que submeterá o resultado à homologação da Federação Internacional de Aeronáutica. O máximo anterior pertencia ao americano Hanes, com 1.325,8 quilómetros por hora. O «Fairey Delta II» é um avião a jacto experimental, que tem as asas em flecha, a 60 graus, e cuja parte dianteira, muito afilada, pode descer em voo para um plano inferior ao normal, a fim de aumentar a visibilidade na aterragem.

Recorda-se que em pouco mais de 50 anos o máximo mundial de velocidade em avião subiu de 60 quilómetros por hora, conseguidos em 1905 nos E. U. A. pelos irmãos Wright, para os 1.822 quilómetros por hora que acabam de ser alcançados pelo britânico Twiss.

## Os Caminhos de Ferro na Venezuela vão ampliar-se

O Departamento de Comércio dos Estados Unidos da América, informou que o desenvolvimento industrial da Venezuela tornou necessária a ampliação do sistema ferroviário do país, e que se começou a trabalhar no respectivo projecto. Aquele departamento publicou um boletim especial com o título: «Railroad Expansion in Venezuela» onde se analisa o actual sistema de transportes do país, os planos do Governo para construir

uma nova rede ferroviária, e o que se está fazendo neste sentido. O Boletim observa que o Governo da Venezuela considera o actual sistema ferroviário absolutamente inadequado para as suas necessidades, e que não é possível depender apenas da estrada como meio de transporte.

O plano de expansão ferroviária — escreve — constitui excelente oportunidade para a introdução da técnica e aparelhagem norte-americana. Está em projecto a construção de um sistema de 4.000 quilómetros de via. O custo das obras a realizar está calculado entre 800 a 2.000 milhões de dólares. Embora não se tenha anunciado oficialmente, a construção da linha entre Puerto Cabello e Valência deve principiar assim que esteja concluída a linha Puerto Cabello-Barquisimeto. A primeira destas linhas prolongar-se-á então até Maracaibo.

## Novos Tipos de Comboios Americanos

Os novos tipos de comboios actualmente em experiência nos Estados Unidos para elegerem o que provar melhores resultados de funcionamento, são cinco: o «Talgo», ligeiramente modificado; o «Tubular»; o comboio «X»; o «Ligeiro» e o «Hot Rod».

Três características principais distinguem estes novos comboios: a diminuição de altura, que baixando o centro de gravidade, aumenta, por conseguinte, a estabilidade dos veículos; o tipo especial de suspensão empregada que proporciona melhor adaptação à via, do comboio, nas curvas, para conseguir-se subir a média de velocidades e, por último, o menor custo e maior leveza do material utilizado.

# Regulamentação

# D / S P E R / S A

## I — Direcção-Geral

*Ordem da Direcção-Geral* — Colocação do pessoal superior n.º 327 de 27-1-1956.

## II — Divisão de Exploração

### A — Serviço do Movimento

*Aditamento à Ordem de Serviço n.º 104* — 6-1-1956 — Restabelecimento da circulação normal entre Amadora e Queluz.

*Aditamento à Ordem de Serviço n.º 105* — 6-1-1956 — Restabelecimento da circulação normal entre Póvoa e Alverca.

*Ordem de Serviço n.º 106* — 7-1-1956 — (Série M n.º 100) Interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre Alverca e Alhandra e da via descendente entre as mesmas estações, nos períodos compreendidos entre as 9-35 e as 11-35, e entre as 13-20 e as 15-10 horas, respectivamente.

*Ordem de Serviço n.º 107* — 7-1-1956 — (Série M 101) Interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre Benfica e Amadora e da via descendente entre as mesmas estações, nos períodos compreendidos entre as 9-30 e as 11-20, e entre as 14-40 e as 16-40 horas, respectivamente.

*Circular n.º 1103* — 16-1-1956 — Séries, números e demais características dos vagões de propriedade particular existentes em Portugal.

*Aditamento à Ordem de Serviço n.º 106* — 24-1-1956 — Restabelecimento da circulação normal entre Alverca e Alhandra.

*Aditamento à Ordem de Serviço n.º 107* — 28-1-1956 — Restabelecimento da circulação normal entre Benfica e Amadora.

*Ordem de Serviço n.º 108* — 25-1-1956 — (Série M n.º 102) Interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre Alhandra e Vila Franca e da via descendente entre as mesmas estações, nos períodos compreendidos

entre as 9-10 e as 11-50 entre as 13-25 e as 16-00 horas, respectivamente.

*Ordem de Serviço n.º 109* — 28-1-1956 — (Série M n.º 103) Interrupção temporária, nos dias úteis, da via ascendente entre Campo-lide e Benfica e da via descendente entre as mesmas estações, nos períodos compreendidos entre as 9-35 e as 12-20, e entre as 14-00 e as 16,45 horas respectivamente.

### II — Divisão de Exploração

#### B — Serviço de Estudos e Aprovisionamentos

*Instrução n.º 2 619*, 12-1-1956 — Sinalização do Apeadeiro de Cepões.

*Instrução n.º 2 620*, 21-1-1956 — Sinalização da estação de Olhão.

*2.º Aditamento à Instrução n.º 1953*, 23-1-1956 — Levantamento do Ramal particular Alferrarede-Bom Sucesso» (antigo ramal de Alferrarede-Calhariz) situado ao quilómetro 8,479 da linha da Beira Baixa.

*1.º Aditamento à Instrução n.º 2 405*, 23-1-1956 — Sinalização da estação de Azambuja.

*Instrução n.º 2 621*, 24-1-1956 — Sinalização provisória da bifurcação de Sacavém situada aos quilómetros 9,058 38 e 9,063 70 da linha do Norte.

*Instrução n.º 2622*, 25-1-1956 — Sinalização do desvio situado ao quilómetro 8,000 da linha do Norte para serviço da subestação de Santa Iria.

#### C — Serviço Comercial do Tráfego

*Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de Passageiros e bagagens (T. I. C.)* (em vigor desde 1-2-1956) — Anula e substitui a Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de Passageiros e Bagagens

(T. I. C.), em vigor desde 1 de Julho de 1952, e seus aditamentos.

*Anexo à Tarifa Internacional de Cupões para o transporte de Passageiros e Bagagens (T. I. C.)* (em vigor desde 1-2-1956) — Anula e substitui o Anexo à mencionada Tarifa, datado de 13 de Junho de 1952 e seus Aditamentos.

*2.º Aditamento aos Quadros das Distâncias* (em vigor desde 1-2-1956) — Atribui distâncias próprias ao apeadeiro Seiça-Ourém.

*17.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e Cais de serviço particular* (em vigor desde 13-1-1956) — Anuncia a abertura à exploração do ramal particular «Abrantes-Moagem».

*Aviso ao Público B n.º 224 (2.º Aditamento ao Aviso ao Público B. n.º 215)* — Anuncia a entrada em vigor da nova Tarifa Internacional de Cupões.

*31.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (em vigor desde 1-2-1956) — Transporte de mercadorias entre a estação de Barca da Amieira-Envendos e os Despachos Centrais de Envendos e Carvoeiro.

*180.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem* (em vigor desde 10-2-1956) — Transporte de passageiros e bagagens entre a estação de Lagos e o Despacho Central de Odemira, servindo as povoações de Bensafrim, Aljezur, Odeceixe e São Teotónio.

#### **D — Serviço de Fiscalização das Receitas**

*Comunicação-circular n.º 104, 10-1-1956* — Recomendações sobre o tratamento a dispensar aos colchões de molas flexíveis, expedidos pela Fábrica Molaflex, de S. João da Madeira.

*Carta Impressa n.º 60 de 13-1-1956* — In-

dica as datas em que devem ser enviados pelas estações e Despachos-Centrais todos os impressos utilizados e pertencentes a este Serviço, que digam respeito aos anos de 1953 e anteriores.

*2.º Aditamento à Comunicação-Circular n.º 88 de 11-1-1956* — Lotações das automotoras e dos atrelados.

#### **III — Divisão da Via e Obras**

*Instrução de Via n.º 395 de 2-1-1956* — Transcreve a carta n.º 1655-A de 29-12-955 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo que os feriados municipais têm, para os respectivos concelhos, a mesma força que os feriados de 5 de Outubro e 1 de Dezembro, em que não é obrigatória a cessação das actividades não permitidas por lei aos domingos.

*Instrução de Via n.º 396 de 5-1-1956* — Comunica que por determinação superior não se mantém o abono de «arvorado» a que se referem a Instrução de Via n.º 95 e Circular de Via n.º 3410, respectivamente de 28-12-34 e 26-11-52.

*Instrução de Via n.º 397 de 16-1-1956* — Transcreve a carta n.º 63 366 de 13-1-956 da nossa Direcção-Geral, comunicando que não é de manter o donativo por ocasião de parto, visto não estar previsto no A. C. T.

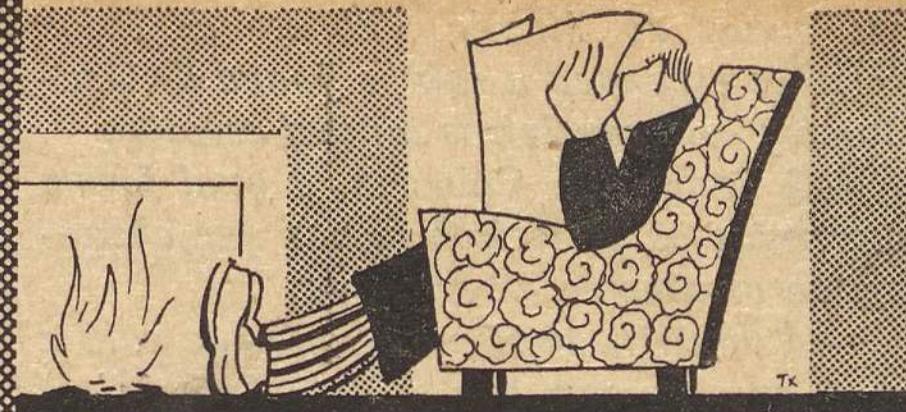
*Instrução de Via n.º 398 de 23-1-1956* — Transcreve a carta n.º 63 788 31.<sup>a</sup> de 19-1-956 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo as normas a seguir sobre os descontos nas férias, por faltas, nos termos da Cláusula 31.<sup>a</sup> do A. C. T.

*Instrução de Via n.º 399 de 24-1-1956* — Transcreve a carta n.º 63 788/30.<sup>a</sup> de 21-1-956 da nossa Direcção-Geral, esclarecendo as normas a seguir na utilização das férias, a que se referem as cláusulas 30.<sup>a</sup> e 31.<sup>a</sup> do A. C. T.

*Um homem é nobre ou ignóbil, conforme o seu proceder, e não conforme o seu nascimento.*

**BUDA**

*talvez  
não saiba  
que...*



Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA

Os cães nascidos de cruzamentos são mais inteligentes que os de pura raça.

\* \* \*

*O nome de Pantaleão provém do Grego e significa misericordioso.*

\* \* \*

O professor russo, Markine, da Academia de Ciências de Moscovo, projecta aquecer o Oceano Glacial Ártico.

Uma central atómica de 2 milhões de kilowatts aspiraria as correntes quentes do norte do Japão. O território aquecido poderia alimentar várias dezenas de milhões de homens.

\* \* \*

*O milionário d'Aristote-Socrate Onassis projecta realizar um serviço público de helicópteros entre as cidades da Côte d'Azur.*

\* \* \*

No reinado de Henrique VIII pôs-se em circulação, na Inglaterra, uma moeda de prata muito brilhante, mas de valor insignificante, a que se chamou *dandy prat*.

Posteriormente, aos jovens presunçosos, pulidos e de bom aspecto, a quem faltavam méritos, aplicava-se o termo *dandy*.

Eis a origem de *dandy* que ainda é aplicado nos nossos dias.

\* \* \*

*Os paramentos litúrgicos têm o seguinte significado, conforme as cores: branco, símbolo de glória e pureza espiritual, inocência e triunfo; encarnado, amor e martí-*

*rio; verde, esperança; cor de amora, humildade e penitência; preto, luto; rosado, alegria; azul, representa a Imaculada Conceição.*

\* \* \*

O romano, Marco Pórcio Catão, o Velho, que viveu 85 anos, começou a aprender a língua grega aos 80 anos.

\* \* \*

*Os Santos que atingiram maior longevidade na sua existência terrena foram: S. Filipe Nery, que viveu 89 anos; S. Guilherme, 88; S. Afonso de Ligúria, 90; e S. Raimundo de Penafort, 99.*

\* \* \*

Calcula-se que mais de 12 milhões de crianças e adolescentes com menos de 18 anos, entre 160 465 000 habitantes, população global dos Estados Unidos da América Latina, estão ocupados em diversos ramos de actividade.

Mas, na América do Sul, o número de crianças em trabalhos na indústria e no comércio é pouco elevado em relação ao dos jovens trabalhadores empregados na agricultura, nos serviços domésticos, na criação de gados, e em vários ofícios exercidos na via pública.

Foi a Argentina o primeiro país que empreendeu a regulamentação do trabalho das crianças (Lei de 14 de Outubro de 1907).

\* \* \*

*Entre as árvores de maior fama universal, contam-se as seguintes:*

— O castanheiro do Etna, que foi a ár-

vore maior do Mundo, debaixo de cujos ramos se escondeu a rainha Joana de Aragão com cem cavaleiros da sua escolta;

— A árvore de Colombo, à qual foram amarrados os primeiros navios que chegaram ao continente americano;

— A macieira de Newton, de onde caiu a maçã que fez com que o sábio descobrisse a teoria da gravitação universal;

— O salgueiro de Santa Helena, a cuja sombra Napoleão desejou ser enterrado, desejo que foi cumprido em Maio de 1821;

— A árvore de Fátima, onde Nossa Senhora apareceu aos pastorinhos portugueses, em 1917.

\* \* \*

Os Santos de cor (negros) da história da Igreja são: Santo Estêvão (que foi rei dos

etiopes); Santa Efigênia; Santo Antônio de Caltigirone; e Santo António de Noto.

\* \* \*

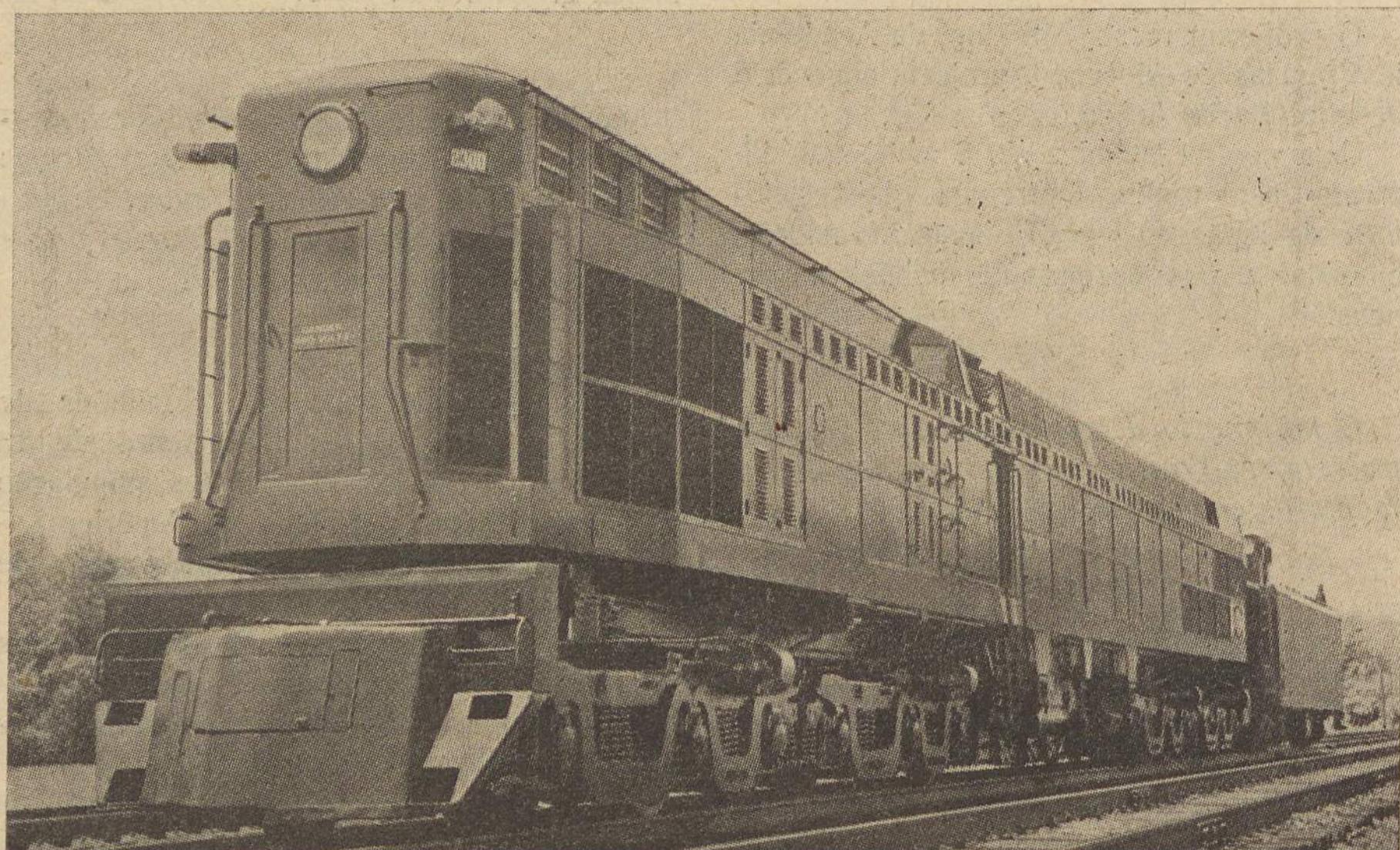
O peso total da massa do Sol está calculado num número tal de toneladas que se escreve com o algarismo 2 seguido de vinte zeros.

\* \* \*

O termo *Barão* começou a utilizar-se, como tratamento, no princípio do século VI, em França.

Os Godos introduziram-no depois em Espanha.

Tem origem no latim *baro*, *barus* que, por sua vez, deriva da palavra germânica *bar* (homem).



Gigantesca locomotiva turbo-eléctrica a vapor, propulsada a carvão, em uso nos Caminhos de Ferro Britânicos. Ao invés da opinião geral hodierna, que considera antiquada a tracção a vapor, os ingleses pretendem demonstrar, com esta locomotiva, que o material tractor alimentado a carvão ainda é susceptível de progressos consideráveis podendo constituir fonte de benefícios financeiros para as empresas que o utilizem.

No «Deserto» é a curta descrição da viagem de Madrid para Burgos:

«O comboio de Madrid, que Luciano tomara em Medina, aproximava-se de Burgos com a sua ofegante celeridade de expresso.

Pouco depois da saída da Venta de Baños, ainda noite e com estrelas, afastando o pesadelo do sono, espertara e acercara-se da vidraça, sondando à esquerda o horizonte, onde mal se pressentia uma ténue claridade alvissareira do romper do dia.

O trem rolava, rolava sempre, na planície sem fim e a pouco emergiam da sombra os montes longínquos, as árvores, os raros povoados e as campanhas amareladas de restolhos na luz lívida e baça daquele fosco amanhecer sem laivos rubros de arrebol.

«Mas o comboio rolava, rolava sempre. Súbito estremeceu fundamente. Numa depressão surgia enfim a massa parda da cidade e dela emergiam, empastadas e sonolentas, as agulhas da Catedral, num fundo de montanha que lhes roubava o garbo e a esbelteza. O comboio afrouxara e deslizava agora ao lado de hortas, pomares, fábricas e moradias novas muito claras e garridas, em contraste com as pesadas moles pardacentas de mosteiros e palácios que a distância discreta mantinham a linha nobre do seu passado ilustre.

Luciano apeou-se na ampla gare branca, sózinha àquela hora matinal. O comboio, que deixara uma dúzia de passageiros, retomou apressado a sua marcha para França».

A «Revoada dos Anjos» fecha com uma rápida cena, passada na estação de Assis, na Itália; cena docemente suave, como todo o panorama da mística cidade, aquela em que Frei Silvestre se vai despedir de Vasco:

«Quando cheguei à estação, o *veturino*, que fora a correr informar-se, voltou dizendo que o comboio vinha atrasado e valera-lhes isso chegarem ainda a tempo.

vamos, que morríamos. Era uma pálida, que dava uma esperança em cada sorriso, uma promessa em cada olhar! A trança dos seus cabelos era negra; a expressão dos seus olhos, melancólica; uma tristeza vaga, que procurava disfarçar, desenhava-se-lhe em cada traço da sua angustiada fronte, e quando sorria, era toda luz !

Às cinco horas da tarde, a diligência parava nas Caldas da Rainha

Na «Vida Alegre», outra ligeira referência vamos encontrar ao incipiente caminho de ferro até ao Carregado:

«A jornada à Durruiros era a melhor festa que eu tinha. Havia-se estabelecido vir minha mãe a Lisboa passar o Inverno comigo, e ir eu à Durruiros passar o Verão com ela.

Porque não pudesse demorar-me muito na aldeia, em lugar de permanecer ali os meses de estio, ia e vinha, e voltava, três, quatro vezes no Verão. O caminho de ferro era ainda novidade nesses tempos; a viagem até o Carregado entretinha-me uma hora — era só uma hora, então; hoje são duas, de que o comboio expresso precisa para deitar ao Carregado: os caminhos de ferro são nisso como nós, a atendermos a máxima de que, ao homem, com os anos lhe crescem as necessidades.

Uma vez no Carregado, deixava-se uma pessoa conduzir na prudente diligência de José Paulo, quase sempre na companhia de alguns reumáticos que se dirigissem às Caldas da Rainha. Custava essa brincadeira meia moeda, representada num bilhete que ia comprar-se prèviamente à rua do Arco do Bandeira, nas cocheiras do Manuel espanhol. Havia lá um velho magrinho e alto, nessas cocheiras, que era o encarregado da escrituração e de registar a data, o número do lugar e a qualidade de ser de varanda ou do interior da carruagem;

E não resisto à tentação destes pequenos trechos, a marcar o contraste das viagens antes e depois do caminho de ferro :

«Quando eu disse no Circo que ia para Évora, — naquela época em que não havia ainda caminho de ferro para esses sítios, — suscitei a admiração das pessoas que me ouviram. Figurava-se isso como uma viagem perigosa! . . . . .

«Partia, de Lisboa, no comboio, uma pessoa, fiada na providência, e nutrindo a esperança de obter bilhete sem demora em Badajoz; uma vez lá, sendo apenas dois os lugares da Mala-Posta, sucedia muitas vezes estarem tomados com antecedência, e o sujeito ficar uma semana à espera, metido num diabo de fonda de las Tres Naciones, horror de hospedaria conhecida mais vulgarmente por Pan seco, não sei se por ser o apelido do dono da casa, se por não haver nela de ordinário outro manjar que se pudesse comer...»

## *Joaquim Paço d'Arcos*

Com alguma surpresa por se tratar de um romance de uma época em que o caminho de ferro pouco parece já interessar o público como fundo literário, vemos que Joaquim Paço d'Arcos dá, em «Espeího de Três Faces», o comboio como cenário e fundo de grande parte da acção e com um desenvolvimento pouco vulgar.

Logo o 1.º capítulo se intitula, bem «ferroviariamente»: «Porto (S. Bento) — Lisboa (Rossio)». E começa o livro com este trecho

«A noite acabara de cair sobre os campos do Mondego. O «rápido» atravessou a ponte, num ruído de madeira e de metais triturados. Para trás ficavam as luzes de Coimbra.

O comboio trazia gente a transbordar de todos os compartimentos, gente nas plataformas, pelos corredores, quase nos estribos. Era o último dia de Agosto e muitas famílias regressavam de férias nas termas e nas praias do Norte.

O calor apertara durante o dia inteiro — 38 à sombra na Curia, dissera-se na estação — mas a noite trouxera algum alívio à canícula com que o mês saldava.

O revisor tirou o boné, num cumprimento respeitoso; adergaçou-se de encontro à parede para deixar passar Sua Ex.º o Ministro. Este regressava do wagon-restaurant ao seu compartimento, enquanto o criado anunciava, pelo comboio fora: «terceira série, terceira série».

Leonel vinha no séquito ministerial. Era o quarto da fila indiana que procurava, através da verdadeira multidão aglomerada em estreito espaço, abrir passagem até ao comparti-

mento distante. Ao longo do percurso — primeira carruagem, segunda carruagem, terceira carruagem — ia pedindo licença para passar, falando a conhecidos e quase a desconhecidos, enquanto atrás de si um secretário do estadista, quinto da fila, repetia, a cada esforço para abrir caminho: — O sr. Ministro devia ter vindo em comboio especial, o sr. Ministro devia ter vindo em comboio especial.

-- Para trazer cinco gatos, não pôde Leonel deixar de comentar a certa altura.

— Acha muito bem este apertão? replicou o exigente secretário.

— Há atribulações piores.

— Mas há coisas a que o nosso Ministro não devia sujeitar-se.

Leonel já não escutou a última réplica do zeloso colaborador do membro do Governo. O «rápido» aumentara a velocidade e o ruído da marcha abafava as vozes que dentro da serpente metálica se perdiam.

Quase porta sim, porta não, havia gente conhecida nos  
compartimentos. Desde os que queriam retê-lo: — Você vem  
com o sujeito? —, aos que se limitavam a um gesto de cabeça,  
ao que se levantavam, pressurosos: — V. Ex.<sup>a</sup> como está? e  
seu Exm.<sup>o</sup> pai? —, às senhoras a quem não podia deixar de  
beijar a mão... Próximo do termo da caminhada, já perto  
do compartimento reservado, acenou com a cabeça a uma  
rapariga que, sentada de costas para a máquina, enfrentando  
quem avançava pelo estreito corredor, o viu aproximar-se  
entre surpreendida e embaraçada. Mas não se deteve; disse-lhe,  
simplesmente: — Olá, Manuela.

Quis prosseguir; porém, alguns passos à sua frente, o chefe da equipe, o insigne homem público, esbarrara no Professor Lima Ventura e não pudera deixar de se demorar uns instantes a inquirir da saúde e disposição do mestre venerado.

— De Coimbra, não?

— Como de costume. E o seu amigo?

.....

Mais adiante:

«Costa Vidal deixou o automóvel na Pampilhosa e tomou o «rápido» para Lisboa. Mandou o carro seguir para a Curia, para que a mulher, que no dia seguinte lá deve chegar com os Condes de Lantenil, fique com ele às suas ordens. O secretário telefonou para casa, recomendando que o outro carro estivesse na estação à chegada do comboio; telefonara também para o Porto e a C. P. — pressara-se a reservar um compartimento para Sua Excelência. Não havia onde meter os passageiros, mas aquele compartimento veio fechado até à Pampilhosa, com o leteiro: «Reservado». Depois o chefe do comboio veio abri-lo e de boné na mão pediu a Sua Excelência que entrasse. Vidal deixou Frau Von Stohfer entrar em primeiro lugar — rude com os homens, continuava sempre gentil com as senhoras —, permitiu que os dois cachorritos de Frau Von Stohfer lhe tomassem também a dianteira (nunca se separavam da dona), recomendou ao secretário que contasse a bagagem, fez um aceno ao chauffeur que se despedia, pedindo ordens, e instalou-se em frente da loira alema fatigado do transbordo e contrariado por ter de regressar a Lisboa mais cedo do que esperava.»

«O «rápido» parara no Entroncamento. Com a entrada de novos passageiros reacendera-se a disputa pelos lugares. Abrigados dessa vil contenda, os «Pekinois» de Frau Von Stohfer dormiam, no compartimento reservado da dona, sobre o assento fofo, seu mimoso sono. De igual maneira ao abrigo da incómoda disputa, o Ministro espraiava-se, no seu compartimento reservado, na descrição, ao Professor Lima Ventura, do projecto em que Costa Vidal o interessara.»

«De Santarém para baixo o «rápido» recuperou os quinze minutos de atraso. Moura Teles, que voltara para junto do ministro, ganhou também, com a sua dialéctica persuasiva, — auxiliado, num acaso do feliz encontro, por Lima Ventura — parte do terreno que researa perdido para Costa Vidal e



# Página\* DESPORTIVA

Por CARVALHO DOS SANTOS

## Nota de abertura

O público que assiste aos espectáculos desportivos, nomeadamente ao futebol, duma forma geral ao apreciar o trabalho dos juízes de campo, toma atitudes quase sempre exageradas.

Quando as decisões do árbitro não são favoráveis ao clube da sua «cor», reclama sempre, mesmo que aquelas decisões tenham sido bem tomadas, demonstrando falta de cultura e uma personalidade incompatível com a própria definição da palavra desporto.

O desconhecimento das leis do jogo tem por vezes influência vincada nessas atitudes, mas há espectadores que apesar das suas boas maneiras e de não se manifestarem ruidosamente como os primeiros, não deixam intimamente de estar em desacordo com as arbitragens, só porque as mesmas não são de molde a favorecerem o clube da sua predilecção.

Contra este espírito de excessiva paixão clubista devemos todos reagir, numa demonstração comprehensiva da ética desportiva, e se algum mau juiz aparecer na direcção de qualquer pugna, que seja imediatamente afastado dessa missão, que sendo bastante ingrata é quase sempre mal compreendida.

## O Basquetebol

Este jogo bastante científico, é um desporto completo, pois põe em actividade todas as massas musculares, educando os movimentos por meio de exercícios superiormente combinados, tornando o homem ágil, correcto e disciplinado, porque as suas regras proibem completamente todo o contacto pessoal.

Teve a sua origem nos Estados Unidos da América do Norte, em 1891, sendo inventado pelo Dr. James Naismith, da Faculdade de Springfield, em zona bastante frígida e coberta de neve na maior parte do ano.

O professor Naismith, que foi regente da cadeira de anatomia daquela Faculdade, quando apresentou as regras deste jogo foi muito felicitado pelo estudo feito, o qual era disputado inicialmente por duas equipas de nove elementos cada, usando uma bola de futebol e dois cestos de frutas, que mais tarde foram substituídos por aros de ferro com rede de malha, adoptando-se o actual modelo a partir de 1896.

Este jogo, que foi acolhido com bastante entusiasmo pelos estudantes, rapidamente evolucionou pelos principais centros desportivos, tendo sido introduzido na Europa pelos soldados americanos, durante a guerra de 1914-1918.

A primeira organização de basquetebol em Portugal foi levada a efeito em 1922 e o primeiro campeonato de Lisboa teve lugar em 1927, para o qual também concorremos com o nosso entusiasmo.

Porque apenas é necessária uma superfície rectangular com 26 metros de comprimento e 14 de largura para se constituir um campo para esta modalidade, tornou-se fácil a sua expansão tendo também sido bem compreendida a sua utilidade por todos que se dedicam à causa desportiva.

É o basquetebol um desporto salutar, ocupando por isso posição destacada nos desportos difundidos pelo Mundo.

## Curiosidades

— O estudo das remotas obras literárias da China, mostra que o jogo da bola era já praticado no Celeste Império, muito antes do despertar das civilizações ocidentais.

O imperador CHENG-TI, cujo reinado durou 32 anos antes de Cristo até ao ano 6 da nossa era, foi, segundo resam as crónicas, grande amador de futebol. Os seus cortesãos

tentaram demonstrar-lhe que semelhante exercício, a par das fadigas que provocava, não estava conforme com a dignidade imperial, mas não o convenceram.

Para celebrar o aniversário de imperador



Tripulação de «Yolle 8» que ganhou a prova de 2 milhas de Vila Franca de Xira

era costume jogar-se uma partida de futebol a que ele presidia; os componentes da equipa vencedora recebiam em recompensa: flores, frutas, vinho, tecidos e uma grande bola de prata maciça, mas o capitão do grupo derrotado sofria por castigo algumas chibatadas.

— Um dos maiores poetas da Itália do século passado, Olindo Guerrini, professor da Universidade de Bolonha, foi um grande cultor do ciclismo e um dos seus livros intitula-se «In Bicicletta».

— Muitos países têm uniformidade de equipamento nas suas equipas representativas, quando são chamadas a representá-los oficialmente.

A França usa camisola azul, calção branco e meia encarnada, a Itália camisola e meias azul claro e calção branco na Bélgica, pela cor empregada, são os seus jogadores conhecidos pelos «Diabos Vermelhos».

A inveja que fala e que grita é sempre desastrada; a inveja que se cala é a que devemos temer.

## Desporto Ferroviário

O Grupo Desportivo dos Ferroviários do Barreiro, que há 25 anos vem desenvolvendo a sua actividade desportiva e cultural entre os seus associados, já deslocou à Suécia uma equipa de ténis de mesa e à França uma tripulação de «Yolle» de 8 remos, como representantes de Portugal no «Criterium Europeu».

É na modalidade do remo que mais se tem evidenciado, contando seis títulos de Campeão Nacional, vinte títulos de Campeão Regional e trinta taças ganhas em provas particulares.

No Campeonato Nacional realizado em Agosto pp.<sup>o</sup> na Figueira da Foz, classificou-se em segundo lugar, com a diferença de meia proa do primeiro, na categoria de «Yolle de 8 Senior».

Também em Vila Franca de Xira disputou na mesma categoria de barco, a prova das «2 Milhas de Vila Franca» (3706 metros), ga-



Tripulação de «Yolle de 8 senior» que se classificou em 2.<sup>o</sup> lugar nos Campeonatos Nacionais, na Figueira da Foz

nhando o primeiro lugar e a taça «Grémio do Comércio».

Em basquetebol vem há anos obtendo segundos lugares nos torneiros realizados pela C. P. e nos Campeonatos Corporativos.

# Vedetas no caminho de ferro

Grandiosa recepção a SOPHIA LOREN à sua chegada a Paris



A bela Sophia Loren, a mais brilhante estrela do actual firmamento cinematográfico italiano, visitou em 12 de Março findo, pela primeira vez, a cidade de Paris. Cliente fiel do caminho de ferro, chegou à gare du Nord, no «expresso» de Bruxelas. O seu desembarque exigiu a presença de 50 agentes da polí-



Sophia com a equipa da locomotiva «241 P 33» que a conduziu a Paris



A bela Sophia Loren

cia para a protegerem. Um automóvel francês «Versailles», último modelo, aguardava a vedeta no cais da estação, quase junto à locomotiva.

Apesar da hora tardia, admiradores e mais de uma centena de fotógrafos, repórteres e cineastas comprimiam-se no cais da estação, uns deitados por cima do tejadilho das carruagens outros encavalitados nos montes de carvão. Houve encontrões, pisadelas e muita fantasia...

Vestida de azul-pastel e com um casaco de «vison» Sophia apareceu trazendo na mão a gaiola com um tentilhão que lhe ofereceram em Bruxelas.

Com um andar ondulante que lhe dava o aspecto de dançar uma perpétua «chá-chá-chá», a vedeta dirigiu-se à locomotiva onde, por seis vezes, (exigências dos fotógrafos) beijou o maquinista e o fogueiro. «É bem

mais agradável — disse um deles, bastante comovido — que o aperto de mão de um Chefe de Estado»...

No momento do seu desembarque, Sophia Loren bateu por 130 fotografias contra 100 o recorde de popularidade mundial até aí detido por Charlie Chaplin.

Sem demora, Sophia seguiu para o teatro

«Gaité-Lyrique», onde tomou parte numa emissão de televisão. No dia seguinte assistiu, nos Campos Elísios, à estreia em Paris do seu último filme: «Pão, amor... Assim seja».

Sophia Loren, que tem 22 anos, já entrou em 22 filmes devendo rodar 8 (6 americanos e 2 italianos) até 1959.



20 minutos para sair da estação, protegida por 50 polícias

## Os serviços e as vantagens do caminho de ferro nas viagens internacionais

COMUNICAÇÕES DIRECTAS entre as localidades mais importantes dos diferentes países europeus, permitindo percorrer milhares de quilómetros na *mesma* carruagem e com um só título de transporte.

CONFORTO inegável, constituído entre outros por serviços de camas, beliches, restaurante e bufete, e melhorados constantemente por novos sistemas de tracção (eléctrica e diesel) e por novos tipos de carruagens.

SEGURANÇA superior à de outros meios de transporte; garantia de poder efectuar a viagem — qualquer que seja o tempo — segundo horários previstos, a uma velocidade que em certos casos ultrapassa 150 km. à hora.

FACILIDADES DE TARIFAS permitindo

à grande maioria dos utentes beneficiar de inúmeras formas de reduções.

RESERVA DE LUGARES POR CORRESPONDÊNCIA.

SERVIÇOS DE «FERRY-BOATS».

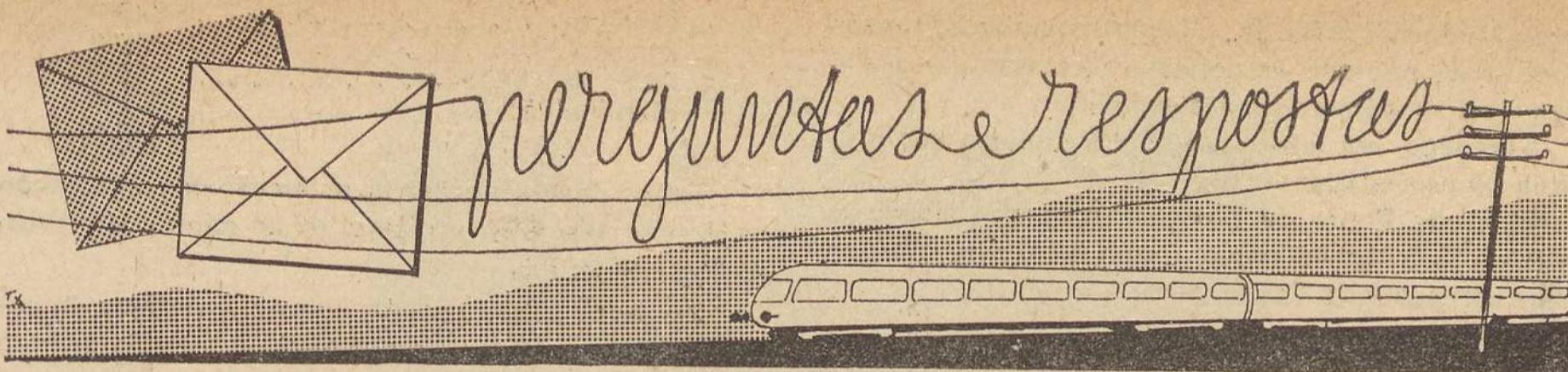
TRANSPORTE POR COMBOIOS ESPECIAIS de centenas de pessoas, com reduções, que atingem em muitos casos 50% da tarifa geral e que testemunham os grandes esforços levados a cabo pelos caminhos de ferro em benefício do «turismo social».

COMBOIOS - CRUZEIROS - EUROPEUS.

SERVIÇOS RÁPIDOS DE ENCOMENDAS-EXPRESSO.

SERVIÇOS ACELERADOS DE MERCADORIAS, permitindo a rápida troca de mercadorias transitórias entre os países mais distantes, nos vagões frigoríficos, etc...

TRANSPORTES MACIÇOS DE MERCADORIAS, que só o caminho de ferro pode efectuar.



## I — Divisão da Exploração

### MOVIMENTO

**Pergunta n.º 233/Cons. n.º 1767** — Como esclarecimento ao n.º 12 do art.º 13.º da Tarifa de Operações Acessórias, sendo requisitado um vagão por F. 116, de carga pelos donos, tendo ou não a mercadoria na estação, e colocado a carga às 9 horas de dia útil, (segunda-feira por exemplo); que tempo deve permanecer na estação na situação de à carga e a que hora deve ser dado disponível à Sub-Região para nova distribuição, perdendo o respectivo depósito, uma vez que o expedidor não se apresentou para proceder ao seu carregamento como lhe competia.

**Resposta** — O vagão deve ser dado disponível às 18 horas, se na estação não houver mercadoria do expedidor que garanta a cobrança de estacionamento a que se refere a última parte do n.º 12 do art.º 13.º da Tarifa de Operações Acessórias.

Havendo mercadoria na estação, o vagão continuará à disposição do requisitante até ao fim do dia (0-00 horas), beneficiando da gratuitade de estacionamento estabelecida no n.º 2 do mesmo artigo, se o carregamento foi iniciado e concluído até essa hora.

///

**Pergunta n.º 234/Cons. n.º 1827** — Agradeço ser esclarecido do seguinte: Tendo, em determinada estação, dois comboios a expedir no mesmo sentido, posso pedir avanço para o segundo comboio a expedir sem que tenha recebido a hora de chegada do primeiro à estação seguinte? Ou só depois de receber a hora de chegada do primeiro à estação seguinte devo pedir avanço para o segundo conforme prescreve o art.º 16.º do Livro E. 5?

No primeiro caso há menos atrasos nas circulações, mas no segundo, há maior seguranças nas mesmas, e julgo ser este o critério a seguir, evitando assim possíveis acidentes e responsabilidades.

**Resposta** — Os pedidos de avanço devem ser feitos apenas com a antecipação indispensável para não originar atrasos aos comboios (art.º 17.º do Regulamento 2).

Se o 2.º comboio a expedir tem a sua hora de partida muito tempo depois da chegada do 1.º à estação seguinte, não há necessidade de pedir avanço logo que o primeiro parta.

Ao contrário, se o 2.º comboio a expedir está atrasado ou tem a sua hora de partida logo a seguir à saída do 1.º da estação seguinte, o avanço pode ser pedido antes da chegada do 1.º comboio à estação seguinte, para não originar atraso.

**Pergunta n.º 235/Cons. n.º 1828** — Tendo dúvidas e havendo várias opiniões quanto aos modelos a estabelecer, peço ser esclarecido sobre o seguinte:

A automotora n.º 9729 tem o seu cruzamento fixado em Faro com a automotora n.º 9734, pelo que, depois deste cruzamento a aut. n.º 9734 parte daquela estação às 19-34. Recebendo Almancil anúncio da aut. n.º 9729-bis às 19-40, e indo ainda a aut. n.º 9734 cruzar a Loulé com a aut. n.º 9729-bis, quais os mod.ºs que se devem estabelecer para a aut. n.º 9734?

A meu ver, estabelece-se o mod. M 116 alterando o cruzamento, mod. M 126 anúncio pela frente, utilizando o n.º 2 deste modelo, dando conhecimento ao pessoal da aut. n.º 9734 que se efectuava a aut. n.º 9729-bis.

**Resposta** — Há um intervalo de uma hora desde a partida do comboio n.º 9729 da estação de Lagos à partida do comboio n.º 9734 da estação de Faro, tempo mais que suficiente para se fazer até destino o anúncio do desdobramento do comboio n.º 9729. Verifica-se portanto mau serviço.

Contudo, quando esta anormalidade se verificar, deve proceder-se como a seguir se indica:

Como a estação de Faro não alterou o cruzamento, por ignorar que esse desdobramento se efectuava, em virtude do telegrama do anúncio ter chegado depois da partida do comboio n.º 9734, é à estação de Almancil que compete fornecer os mod. M 116 e M 126, este para anúncio do desdobramento pela frente até Loulé.

///

**Pergunta n.º 236/Cons. n.º 1836** — A Comunicação-Circular do Serviço do Movimento n.º 883 determina 5 minutos para resguardo de qualquer circulação em estações com agulhas tomadas de ponta, porém, determina a mesma C/Circular que quando a circulação que segue na retaguarda tenha paragem na estação anterior é o tempo indicado reduzido de 3 minutos.

Neste caso poderá considerar-se o tempo concedido apenas a 2 minutos?

**Resposta** — No caso presente, quando a circulação que segue à retaguarda, tem paragem na estação anterior, o tempo considerado é de 2 minutos.

### FISCALIZAÇÃO

**Pergunta n.º 269/Cons. n.º 1780** — Nos exames de factores realizados em Outubro de 1955, saiu uma taxa de gado, para que foi requisitado vagão, que pelo díminuto número de cabeças e curta distância foi a

remessa considerada de «Vagão completo», taxada como se de remessa de detalhe se tratasse por assim ficar mais económico para o expedidor.

Agradeço ser informado qual o diploma que preceitua tal procedimento. Exemplo:

P. V. de Ponte de Sor para Abrantes, 2 vacas e 6 vitelas. Requisitado vagão. Carga e descarga Donos Bases 25.<sup>a</sup> e 26.<sup>a</sup> da Tarifa Geral.

Distância 29 kms.

Vacas: 21\$00 × 2 . . . . .	=	42\$00
Manutenção: 3\$00 × 2 . . . . .	=	6\$00
Vitelas: 10\$50 × 6 . . . . .	=	63\$00
Manutenção: 1\$80 × 6 . . . . .	=	10\$80
Desinfecção . . . . .	=	2\$50
Registo . . . . .	=	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	=	1\$00
Total . . . . .		128\$30

Foi taxada como remessa de detalhe por ficar mais económico do que pelo Aviso ao Públíco B. 89, como remessa de V. C..

**Resposta** — A requisição de vagão representa, no caso referido pelo consultante, o cumprimento, por parte do expedidor, da formalidade prevista no artigo 108.<sup>º</sup> da Tarifa Geral.

Está certa a taxa apresentada, visto dela resultar importância inferior à que corresponderia considerando-se a remessa no regime de vagão completo.

///

**Pergunta n.º 270/Cons. n.º 1782** — Rogo a fineza informar-me sobre o seguinte:

No caso de uma remessa de gado em serviço combinado com a Sociedade Estoril, em regime de vagão completo ou de detalhe, a que Empresa pertence a importância da desinfecção: à expedidora ou à consignatária?

Suponho pertencer à consignatária, visto ser a esta que incumbe a limpeza e desinfecção do veículo.

**Resposta** — A taxa de desinfecção relativa a remessas de vagão completo, pertence à empresa destinatária da remessa (C. P. ou S. E.).

Quanto às remessas de detalhe não se compreendem as dúvidas do consultante, visto segundo o artigo 16.<sup>º</sup> da Tarifa de Operações Acessórias, serem de cobrar taxas de desinfecção distintas por remessa e por empresa.

///

**Pergunta n.º 271/Cons. n.º 1785** — Peço seja informado qual dos processos de taxa que indico está certo. Vendas Novas a Canha, 30 sacos com figos secos. 2130 kg.

Distância 12 kms.

Aviso ao Públíco B. n.º 159.

Aplicado o mínimo da Tarifa Geral, poi ser inferior a taxa aplicada por aquele aviso.

Mínimo . . . . .	=	4\$00
Registo . . . . .	=	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	=	1\$00
Manutenção . . . . .	=	38\$34
Arredondamento . . . . .	=	\$06
		46\$40

Mínimo . . . . .	=	4\$00
Registo . . . . .	=	3\$00
Aviso de chegada . . . . .	=	1\$00
Manutenção 18\$ × 3 . . . . .	=	54\$00
		62\$00

Tenho dúvidas, quanto à aplicação da manutenção se é referente à Tarifa Geral ou ao mínimo do Aviso ao Públíco B. 159.

**Resposta** — Por ser de aplicar o mínimo de cobrança, é de considerar, para efeito de manutenção, o peso efectivo da mercadoria, arredondado para o centésimo da tonelada imediatamente superior.

Nestes termos, é de 46\$40 a importância total a cobrar no caso apresentado.

///

**Pergunta n.º 272/Cons. n.º 1791** — Agradeço informar-me se está certo o seguinte processo de taxa:

Pequena velocidade, de Tramagal para Reguengos

1 carrinho de mão para terraplenagem . . . . .	=	14 kg.
1 debulhadora . . . . .	=	6524 »
1 lança de ferro . . . . .	=	
1 volume de madeira e ferro . . . . .	=	Pertences da
1 tabuleiro de madeira e ferro . . . . .	=	debulhadora 354 »
4 volumes de ferro . . . . .	=	

Carrinho e pertences — Tarifa Geral, 1.<sup>a</sup> classe, simples

Debulhadora — Tarifa Geral, 1.<sup>a</sup> classe, rec. 25 %, e red. 10 %.

Carga e descarga pela Companhia

Distância 245 kms.

Debulhadora (208\$80 + $\frac{208\$80 \times 25}{100}$ ) ×		
	× 6,53 . . . . .	= 1704\$33
Redução de 10 % . . . . .		<u>170\$44</u> 1 533\$89
Pertences: 208\$80 × 0,36 . . . . .	=	75\$17
Carrinho: 208\$80 × 0,02 . . . . .	=	4\$18
Manutenção: debulhadora e pertences		
8\$00 × 6,89 . . . . .	=	55\$12
Manutenção: carrinho, 18\$00 × 0,02 . . . . .	=	\$36
Registo . . . . .		3\$00
Aviso de chegada . . . . .		1\$00
Arredondamento . . . . .		\$08
Total . . . . .		1 672\$80

**Resposta** — Está errado o processo de taxa apresentado.

Segue discriminação como corresponde:

Distância 245 kms. — Tarifa Geral

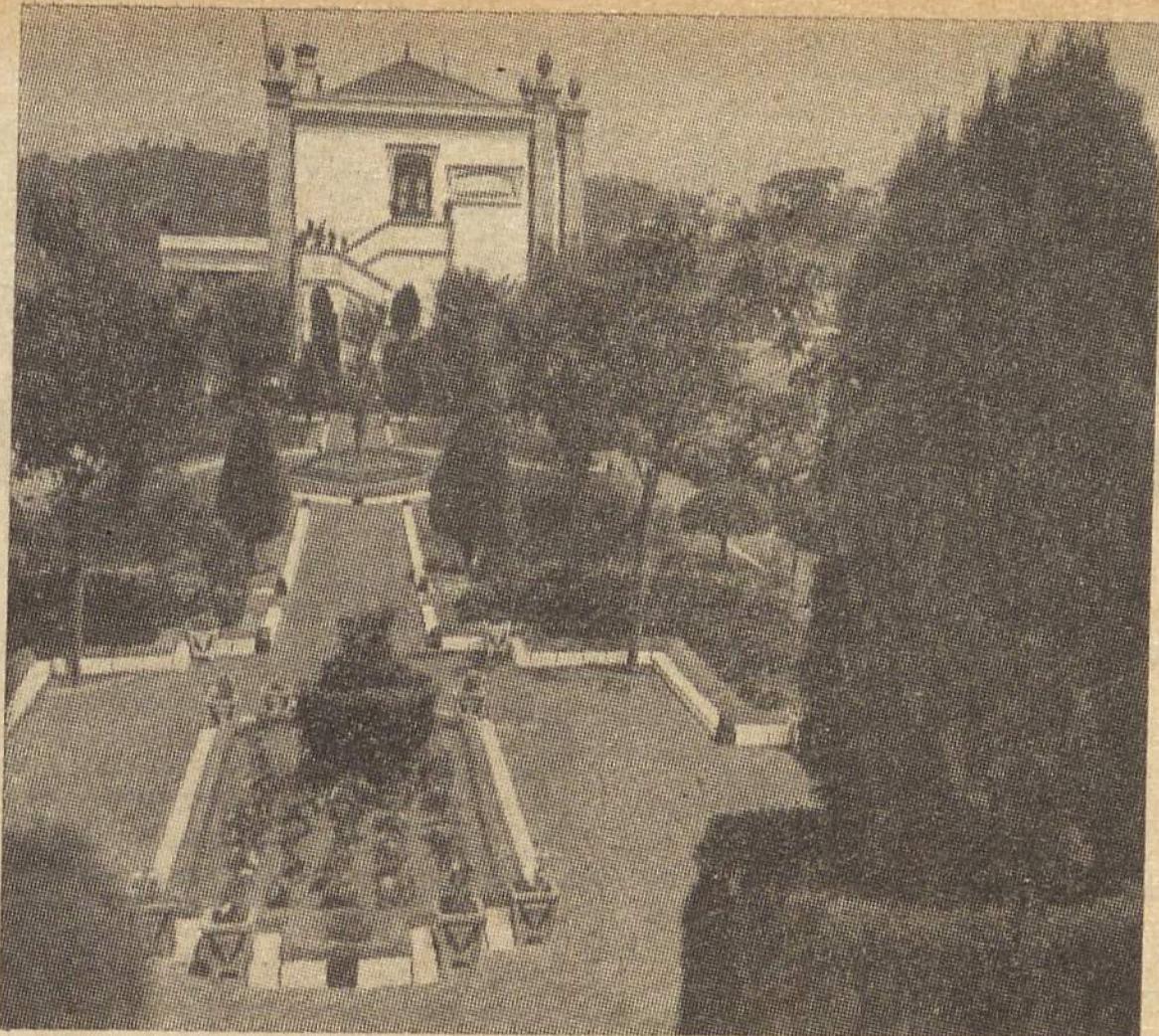
Carrinho e pertences da debulhadora — 1.<sup>a</sup> classe

Debulhadora — 1.<sup>a</sup> classe com recarga de 25 %, e red. 10 %

Preço: 208\$80 × 0,37 . . . . .

Preço:  $(208\$80 + \frac{208\$80 + 25}{100}) \times 6,53 =$

Redução: 10 % . . . . .	=	170\$44	1 533\$89
Manutenção: 18\$00 × 6,9 . . . . .	=	124\$20	
Registo . . . . .		3\$00	
Aviso de chegada . . . . .		1\$00	
Arredondamento . . . . .		\$05	
Total . . . . .		1 739\$40	



A estação de Leixões - 1.º prémio de 1955

# Concurso das Estações Floridas

No prosseguimento da iniciativa tomada pelo Secretariado Nacional da Informação e que com tanto êxito vem sendo realizada desde 1941, vai aquele Organismo repetir este ano, mais uma vez, o «Concurso das Estações Floridas», a fim de manter o estímulo pelo bom gosto na ornamentação floral das estações de Caminho de Ferro de todo o País, como exuberantemente se vem demonstrando e não convém perder.

São as seguintes as bases do concurso:

## BASE I

O «Concurso das Estações Floridas» destina-se, como anteriormente, a distinguir as estações de Caminho de Ferro que, entre as de todas as linhas das Companhias existentes, se apresentem com o melhor gosto na sua decoração floral e no seu conjunto global.

## BASE II

Haverá novamente, seis prémios, respectivamente de 2.500, 2.000, 1.500, 1.000, 750 e 500 Escudos, para os classificados em primeiro, segundo, terceiro, quarto, quinto e sexto lugares. Cumulativamente, serão concedidos troféus artísticos comemorando o facto e destinados a serem colocados nas três estações, primeiramente classificadas.

a) às estações cujo arranjo floral mereça uma distinção, mas às quais não seja atribuído

nenhum dos prémios, serão concedidos Diplomas de Menção Honrosa e de Menção Honrosa Especial.

- b) serão distribuídos «Prémios de Persistência», do valor de 500 Escudos cada, às estações que tenham merecido Diplomas de Menção Honrosa Especial, em dois anos, seguidos ou alternados.
- c) às que tenham recebido Diplomas de Menção Honrosa em três anos seguidos ou alternados, serão atribuídos igualmente prémios, mas de 600 Escudos.

N. B. — Estes prémios serão entregues ao chefe ou chefes de estação que a dirigiam quando da visita do Júri e divididos, proporcionalmente, em referência a cada um dos anos em que foi atribuído o Diploma respectivo.

## BASE III

As classificações serão feitas por um Júri, expressamente designado pelo SNI e composto de um engenheiro agrónomo ou técnico silvicultor, um representante da C. P. e um funcionário dos Serviços de Turismo, que presidirá.

## BASE IV

Até ao fim de Abril a C. P. e a Sociedade Estoril receberão dos seus agentes, pelas respectivas circunscrições, os nomes das estações que desejem inscrever-se no Concurso.



# ELECTRIFICAÇÃO DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

## Betonagem

Embora as chuvas caídas, durante o último mês, tenham dificultado a realização dos trabalhos de betonagem e provocado mesmo nalguns casos ligeiros atrasos, foi possível recuperá-los ultimamente, estando de novo as obras a decorrer segundo o «Planning» previamente estabelecido.

Assim já estão concluídos os trabalhos na estação de Campolide e em plena via até Cacém, estando em curso a betonagem entre as estações de Cacém e Mercês.

Na linha do Norte concluíram-se os trabalhos entre Póvoa e Olivais e iniciou-se a betonagem no troço de via compreendido entre Olivais e Braço de prata. Desde 19 do

mês findo que tiveram começo os trabalhos no troço compreendido entre Braço de Prata e Lisboa-Rego.

## Subestações

Em Moscavide continuam a decorrer em bom ritmo, os trabalhos de construção da subestação de Santa Iria.

Esta subestação deverá estar pronta, para começo de montagem dos primeiros aparelhos, em meados do corrente mês.

Toda a aparelhagem que lhe está destinada e cuja construção foi feita em França e na Alemanha, está pronta nos respectivos países, devendo chegar a Portugal dentro de dias.

- a) atendendo a que as estações e entroncamentos (como Pampilhosa, Campanhã, Figueira da Foz, Entroncamento, Coimbra B, etc.) devido ao seu extraordinário tráfego nos respectivos cais não podem ter os jardins fazendo parte integrante do conjunto da estação e, portanto, ser consideradas como *Estações Floridas*, as suas inscrições são excluídas deste certame, embora se espere que a Companhia a que pertencem fará a diligência para que sejam mantidos com o devido tratamento os seus jardins.

## BASE V

Convindo evitar o desperdício de tempo, por parte do Júri, com visitas a estações cujo valor ornamental não seja digno de exame as Companhias do Caminho de Ferro determinarão que durante o mês de Maio sejam feitas rigorosas eliminatórias preliminares, entre as estações da sua jurisdição, para apurar as três melhores de cada linha ou ramal que se deverão apresentar ao Concurso final ou seja o veredicto do Júri nomeado pelo S. N. I.

- a) as estações que já tenham recebido quaisquer prémios ou distinções consideram-se automaticamente concorrentes sendo sempre incluída a sua inscrição.
- b) onde haja várias linhas, podem ser apuradas as três melhores estações de cada linha, além das que já tenham recebido prémios em anterior concurso.
- c) durante a última semana de Maio serão entregues nos Serviços de Turismo do S. N. I. as relações contendo os nomes das várias estações concorrentes já apuradas nos Concursos eliminatórios preliminares, acompanhados do esclarecimento da linha a que pertencem e dos nomes dos respectivos chefe, para eliminação da respectiva ficha.

## BASE VI

A partir do mês de Junho, os componentes do Júri visitarão as estações concorrentes e, uma vez verificadas as suas classificações, serão estas publicadas e será feita oportunamente a distribuição dos prémios e diplomas respectivos.



AUSTRIA — Tirol — Costumes tiroleses

## **AS NOSSAS INICIATIVAS**

# **A excursão dos assinantes do «Boletim da C. P.» à Áustria**

Pode considerar-se definitivamente estabelecido o programa da excursão dos nossos assinantes ao admirável país turístico que é a Áustria. Como nessa excursão participam ao todo 80 pessoas, foi necessário dividi-la em dois grupos, que sairão ambos de Santa Apolónia, o primeiro no dia 23 de Junho e o segundo a 7 de Julho, devendo verificar-se os respectivos regressos, à mesma estação, nos dias 9 e 23 de Julho.

Brevemente, comunicaremos às pessoas inscritas o preço exacto da excursão e todos os pormenores que dizem respeito a esta viagem, que, como as anteriores, deixará as mais gratas e perduráveis recordações em todos os seus participantes.

A instalação dos excursionistas, em Paris,

efectuar-se-á no aristocrático bairro da Opera, precisamente na parte central da fascinante cidade, onde chegaremos num domingo à tarde, e donde seguiremos, no dia seguinte, às 21 horas, para Munique, tendo, pois, algumas horas livres para visitar não só o Paris nocturno como também o Paris moderno.

A nossa excursão, como já tivemos a oportunidade de referir, terá a duração de 17 dias e o seu programa foi estabelecido de acordo com a *Österreichischer Eisenbahnsport* (União Desportiva dos Ferroviários Austríacos), cuja colaboração nunca será demais agradecer, tanto mais que esta entidade está incumbida de receber os excursionistas ferroviários portugueses não só na Áustria mas também na Alemanha e na Itália.

Foi designado para desempenhar as funções de árbitro, por parte da Comissão de Transportes Ferroviários, no Tribunal de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, o Sr. Administrador Dr. Malheiro Reymão.

— Foi de 2622 agentes o número de alunos aprovados nos exames da «Campanha de Educação de Adultos», dos Serviços da Companhia. Com eles foi gasta a verba de 181.000\$00, o que corresponde à média de 69\$00 por aluno.

— Para estudo do Plano de Comunicações Terrestres, foi nomeada, por parte do Caminho de Ferro, uma comissão constituída pelos Srs. Doutor Faria Lapa, Eng.º Ferreira de Almeida e Dr. Torroais Valente.

— No concurso de cartazes do Centenário dos Caminhos de Ferro, promovido pela Administração da Companhia, foram apresentados 62 trabalhos. Foram atribuídos os seguintes prémios: 1.º — ao projecto com a divisa «Kapa 22», de José Cambraia; 2.º — ao projecto com a divisa «Centenário», de António Nunes de Almeida; e 3.º — ao projecto com a divisa «Silvo», de Machado da Costa.

Todos os trabalhos concorrentes serão em breve expostos na estação do Rossio.

— O «Grupo Amigos de Lisboa» abriu recentemente ao público uma curiosa exposição alusiva ao caminho de ferro ao serviço da Capital.

— A representação da C. P. na reunião de Estudos da U. I. C. a realizar de 23 de Maio a 5 de Junho em Copenhaga é assegurada pelos seguintes funcionários: Eng.º Fernando Arruda, Chefe da Divisão do Material e Tracção; eng.º Júlio José dos Santos, Chefe da Divisão da Exploração; dr. Pinto Moledo, Chefe dos Serviços de Contabilidade e Finanças e dr. Carlos Albuquerque, Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego.

— O Sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., representará a Companhia na reunião especial do Comité de Gerência da U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro) que se realiza em Paris, em princípios do presente mês. Assistirá

igualmente o Sr. George Boirard, nosso Agente-Geral em Paris.

— O Relatório e Contas dos Armazéns de Víveres da C. P., referente ao exercício de 1955, apresenta um movimento de vendas da ordem dos 40 900 e o lucro líquido aproximado de 950 contos.

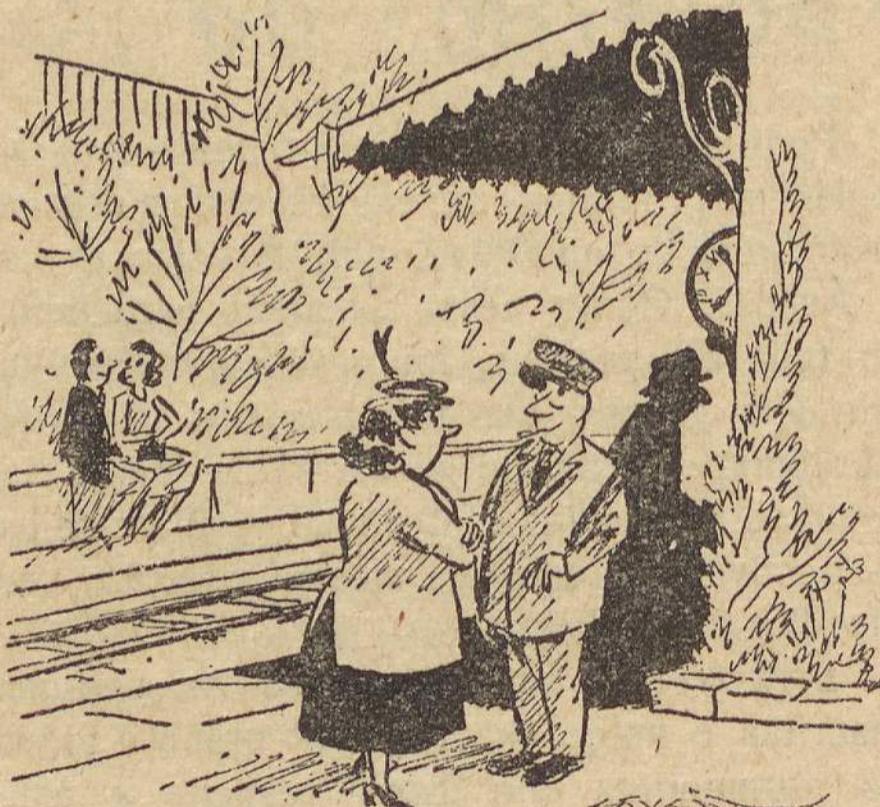
— Realiza-se em princípios de Junho próximo, em Haia-Scheveningue, uma reunião da Comissão Permanente da Associação internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro.

É representante de Portugal o Sr. Eng.º Mário Dias Trigo, Director de Serviços de Exploração e Material e Tracção da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

— Com a assistência dos Srs. Ministros das Comunicações e da Defesa Nacional, foi inaugurada, em 15 do mês findo, a primeira de um conjunto de 6 pontes da linha da Beira Alta, que a fábrica alemã Krupp, por incumbência da C. P. está construindo, em substituição das antigas.

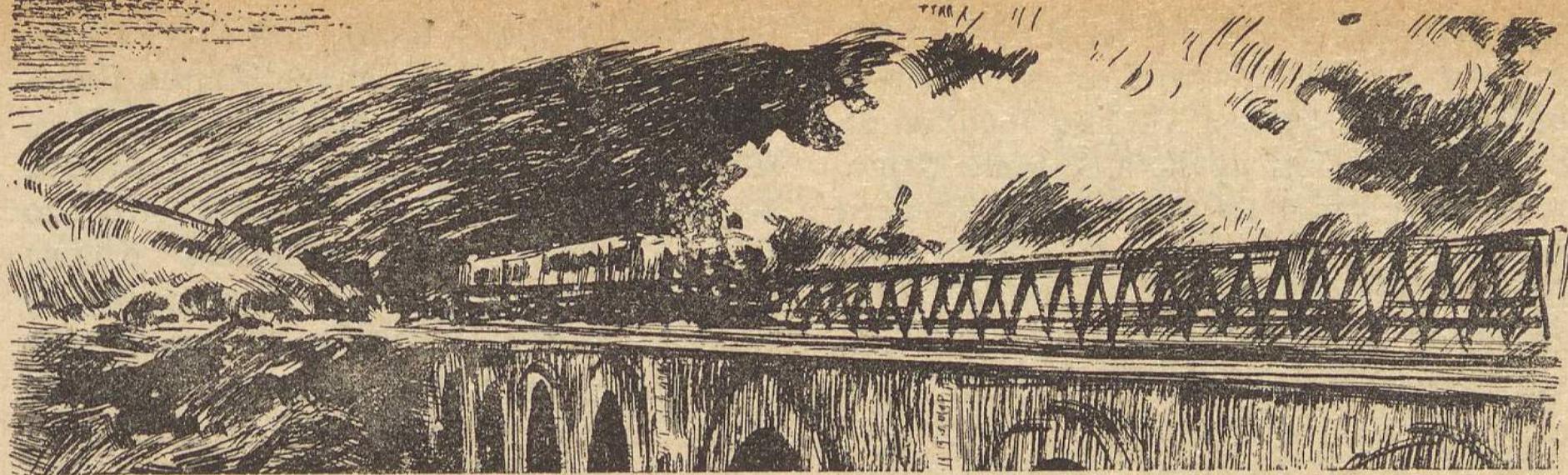
— O Sr. Manuel Peliquito, da Divisão de Exploração, apresentou um conjunto de quadros a óleo e pastel no Ateneu Ferroviário. Esta exposição de pintura foi inaugurada pelo Sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da Companhia e por numerosos funcionários superiores.

## BOM HUMOR...



— Se o marido de V. Ex.ª tem atravessado a linha um minuto mais cedo, tinha ficado trucidado.

— Ele foi sempre assim: chega sempre atrasado!



# Instrução Profissional

## Exames para a nomeação de guarda-freios de 2.ª classe

Agentes aprovados: — Paulino Veríssimo, Adriano Cardoso, Manuel Pinto, António Ludovino, António Rodrigues Soares Baptista, José Aníbal dos Santos, António Alexandre Duarte, António dos Santos Carvalho, Manuel Morgado, Romeu de Jesus dos Santos, Manuel Teixeira, Joaquim da Silva Catarino, Reinaldo Augusto Marques, Francisco da Graça Monteiro, Manuel do Carmo, Amadeu Mendes Girac, Francisco José Bal sinha, Alberto Fernandes Tinoco, José da Cunha, Alberto Moreira, António dos Santos, José Dias Lopes, Pulquério Pereira Dias, José Luís Barandas, João Vieira Barbosa, António Dias da Silva, Álvaro da Silva, António Pimentel, António Pinto Ribeiro, José da Silva Barbosa, Joaquim da Silva Rodrigues, Vitoriano Correia Caldeira, José Vieira da Silva, Arlindo Pereira da Silva, António Barros dos Reis, Firmino Pires Granadeiro, Manuel Alves Oliveira, Isidro Augusto Machado, Joaquim Cordeiro, Joaquim Ferreira Sá, António de Matos André, Joaquim Martins Miguel, António Gaspar Oliveira, Manuel Teixeira, José Ferreira, Américo Augusto, José Nunes Messias, Ângelo Fernando Graça, António Vieira de Sousa, Emídio Fernandes Gonçalves, Alexandre Baptista da Rita, Joaquim Pereira Pinto, Marcolino da Costa Pinto,

Orlando Vitor Fialho, Alberto Pedro Coelho, Germano de Moura, Hermínio do Amaral, Joaquim de Oliveira Santos, Ildefonso Monteiro Gomes, Reinaldo António Nepomuceno, Manuel Marques, Luís Mendes Marques, Manuel da Silva Cristóvão, Belmiro Ferreira da Silva, Luís Marques, Fernando da Silva, Joaquim Gonçalves Duarte, Augusto da Fonseca Mendes, Joaquim António Figueira Bilro, José Nunes da Conceição Ferreira, José Correia Martins, José Simões, Francisco da Silva, Alberto Ferreira de Castro, Manuel da Silva Miranda Alves.

### Exames para factores de 1.ª classe

Agentes aprovados com distinção: — José Maria da Fonseca, Manuel dos Santos Naves, Luís Gonçalves Soares, António Alberto Pinto Almeida, Américo Brás Lopes, José Maria Pinto de Almeida, Joaquim Ferreira Neto, Octávio Pinto Rechena, Albertino Teixeira de Magalhães, António Maria da Silva, Luís Marques da Silva.

Agentes aprovados: — António da Silva, José Casimiro, José Simões de Carvalho, António Amaral, João Soares Rasteiro, António D. Ferreira Peres, José Sérvolo Lopes, José Maria Ferreira, Octávio Faustino Gomes, Manuel de Oliveira, Armindo Rodri-

gues Samouco, Francisco Serrano, Joaquim Cordeiro, Arlindo Ferrer Lemos, Francisco Rebordão de Oliveira, António Joaquim da Costa Garrido, José da Silva, António Firmo, Francisco Vicente da Silva, Pedro Romero Vila, José Figueiras, António J. Silva Gonçalves, Manuel Joaquim Soldadinho, Manuel Gonçalves Soares, Joaquim Vaz Oliveira, Luís Ferreira J.º, Bernardino Tomás Maria da Silva, Manuel José Carvalho, Ângelo Paulo da Silva, António Adriano Joaquim Dias Leitão, Francisco Costa Nunes, Evaristo Simões Louro, Francisco Alves Mano, Joaquim da Conceição Miranda, João Mendes Marques, António Afonso Sales, Luís António, João Costa Ferreira, Bernardo Ferreira, Apolinário Ramos, José Santana Henriques, Martinho António Cardoso, António Dinis, Óscar Hermes P. Delca, Álvaro Rodrigues Soares, César Rodrigues Martins, Manuel Marques Aleixo, José Augusto Guerreiro, Carlos Vieira Cunha, Gonçalo Correia, José Costa Pereira, Abel Guilherme Oliveira, Abel Rego Borges, Alfredo Augusto Costa, Luís Ribeiro Pedrosa Vital, Joaquim Baptista Candeias, Manuel Rosa Bonito, Venceslau Dores, Leonel Augusto B. Gonçalves, Francisco João Semedo, Carlos Martins, José Joaquim dos Santos, Leandro Rodrigues, Vicente Rosa Bonito, Manuel Dores Lopes, Armando de Araújo, José M. Antunes, Manuel da Costa Bispo, Celestino Faustino, Jerónimo Teixeira, Francisco Isidório, Aníbal Rodrigues Horta, Tomás Jacinto Rosa, Francisco Fonseca Panaca, Elias António Pereira, Fernando Mota Velez, José Conceição Jorge, Arménio Arnaldo P. Sousa Oliveira, José Martins Santos, Júlio dos Reis, José Cortez M. Barros Lopes, António Silva Ferreira, Romão Afonso Correia, Serafim Martins Ribeiro, António Pescante dos Serris, Manuel Matias Lopes, José Francisco Rama.

### Exames para factores de 1.ª classe

Com distinção: — António Moreira dos Arcos, José Ferreira da Costa, António Maria Vidal, Custódio Maria Silva.

Aprovados: — Joaquim da Silva, Joaquim Augusto Lopes, Manuel Mendes, Teófilo Gonçalves Martins, José Augusto Cabral,

Gregório de Jesus Silva, Augusto Fernandes, Manuel António Santos, Manuel Eugénio Martins, Manuel Fevereiro Nunes, Hermano Pires Eusébio, José Coelho, Francisco Raposo, José da Silva Abrantes, Firmino Dias Cunha, António Pessanha Afonso Manuel Ramos Almeida, Joaquim Duarte Churro, Manuel da Costa Branco, Dinis Dias, Horácio Luís Coelho, Joaquim da Silva, Manuel da Palma Soares, Albano Vicente, Armando Manuel Maria, António Moreira dos Arcos, João Valentim, António Rolo, José Gonçalves Carito, António Caldeira Mantas, Gumerindo Pereira Cardoso, Joaquim Alves Saraiva, Eduardo Peixinho, Joaquim Fernandes Couto, Francisco Marques, Faustino Neves Pardal, José Francisco Almeida, José Mendes Infante, Angelo Rafael Cardoso, Custódio Ramos Alves, Manuel Daniel Tavares Rocha, Manuel Martins, Jaime Monteiro, José Loureiro, José Dias Estevinha, António Garcia Pereira Gordo, Delfim dos Reis Lemos, João Gonçalves Nunes, Virgílio Aveiro, Luís Pereira Nicolau, Manuel Pinheiro, José Manuel Gomes, José Ataíde, Bernardino Marques, Joaquim Jacinto, Francisco Dias, João Alves dos Santos, António Luz Arez, Joaquim António da Vinha, José Alves Novo, José Silva Bárbara, Joaquim Pereira Nicolau, Mário Augusto T. Malheiro, João Afonso, João Vieira Oliveira, Mário Francisco Oliveira, João Mendes Raimundo, Artur Alvim L. "Carvalho, Isaac Manuel, Isidro Roxo Gonçalves, Armenio Gonçalves Tarrafa, António Mendes, Artur Conceição Rosendo, António Coimbra, Manuel Cardoso, José Gonçalves Abreu, André dos Santos, Joaquim Lopes Boavista, Joaquim Freire Santos, Miguel Marques Soeiro, Alberto Lopes, Damiao Martins Cordeiro, Gumerindo Rodrigues, António Augusto A. Fonseca, António Serafim Moreira, António Lopes Rolo, António Alves Freire, Joaquim Martins, José da Cruz Patarata, Américo Constantino Tunes, Benjamim Ferreira, António Vieira S. Pinto, António Eugénio Jorge, Adriano Araújo Gomes, Manuel Santos Dias, Ventura S. Tavares Oliveira, António Pereira, José Teixeira Monteiro, António Maria Pereira, António dos Santos, António Marques Pires, Joaquim Avelino Monteiro, Armando da

Costa Pereira, Francisco Monteiro Mota, Luís Mendes Gomes, Joaquim M. Correia, Aníbal Ferreira, António F. Alexandre, Jácinto Torgeira, António Sousa Vasconcelos, Raúl Pires, António Humberto Lopes, João Silva Catarino.

### Nomeações

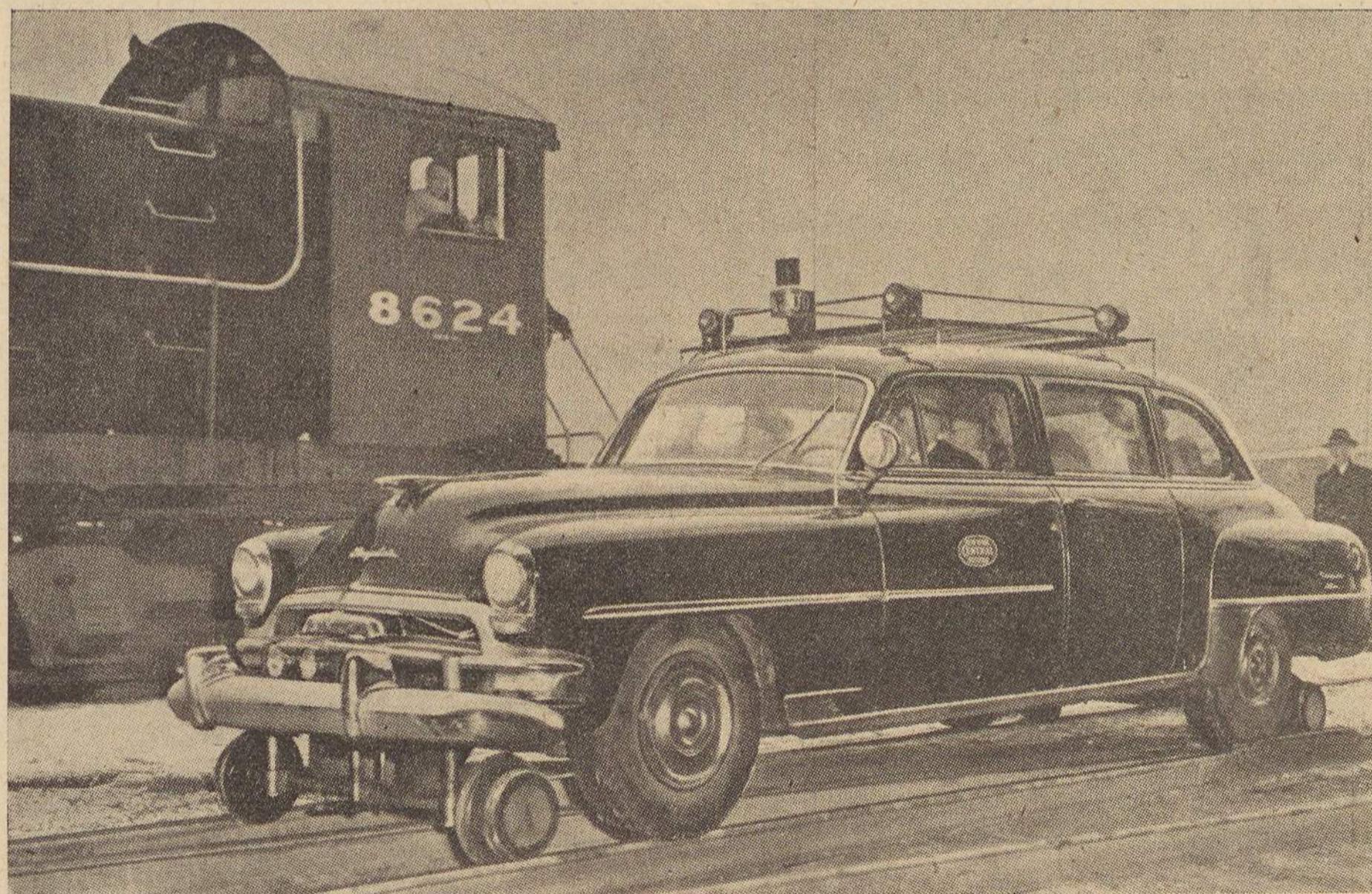
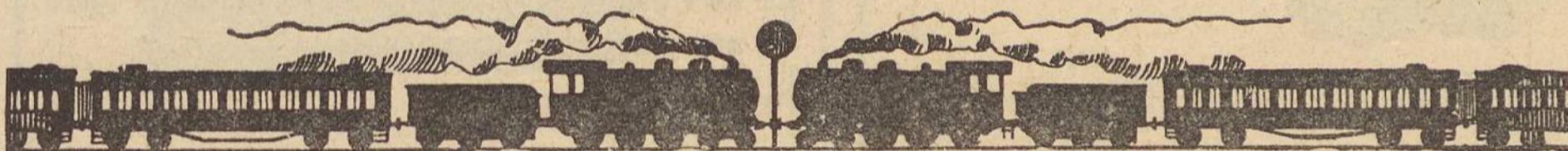
António Martinho — Operário Ajudante.

### Promoções a electricistas de telecomunicações de 3.ª classe

José Maria de Miranda, Manuel Alves André, Francisco da Silva Dores, António Pinto, Manuel Nunes da Silva, Daniel de Matos Rosendo, Abel Moreira da Silva, Manuel Correia Fuso.

### A Chefs de estação de 1.ª classe

Manuel Pereira, João José Bernardino Marques, Manuel de Almeida, Luís Gomes Botão, Vinícius Plínio Rosado Viegas, José Rodrigues da Cruz, João Amaro, José Rodrigues da Silva Valente, Elísio Faustino Duarte, Joaquim Augusto Dinis da Silva, Leonel Dias Agudo, Augusto Pereira Garcia, Francisco Ribeiro de Lima, António Joaquim Pereira, Raúl de Oliveira Monforte, Alberto Cardoso Macedo, António Pereira da Mota, Manuel Monteiro Bonifácio, Albino Fernandes Madeira, Alfredo Domingos Macau, João Gonçalves Conceição, Américo Sebastião Coelho, Salvador de Oliveira Coruche, João dos Santos Patrício, José de Sousa Salgadinho, Francisco Esteves dos Santos, Joaquim Rodrigues Coelho Júnior.



O espírito prático dos americanos é-nos aqui revelado nesta curiosa adaptação momentânea ao carril de um automóvel «Chrysler», utilizado em serviço de inspecção ferroviária

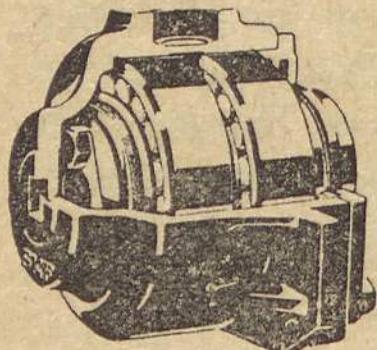
Mais de 1.000.000

### 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 gripgagem
- 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

### Sociedade Portuguesa do Ar Líquido

#### «ARLIQUIDO»

Agente exclusivo de vendas dos produtos da Sociedade L'Air Liquide

Rua Quinta do Almargem, 14 (à Junqueira)  
Telef. PPCA  
5 linhas — 6337136

LISBOA

End. Teleg.

AIRLIQUID



R. Justino Teixeira, 657

Telef. 5 00 1 - 32

PORTO

End. Teleg.

AIRLIQUID

Rua João de Ruão, 27 (à Sofia) Telef. 5059 — COIMBRA

Oxigénio — Acetileno Dissolvido — Anidrido Carbónico — Azoto  
Ar Comprimido — Amóniaco Hidrogénio — Gases raros

Carboneto de Cálcio

Aparelhos e Acessórios para a Soldadura e Corte Oxi-Acetilénicos — Metais-Soldas e Desoxidantes

Máquinas de Oxi-Corte

Postos de Corte debaixo de Água

Postos de Soldadura Eléctrica a Arco

Eléctrodos «Alflex»

Instalações de Soldadura em Atmosfera de Argon

Máquinas de Soldadura por Resistência «Languepin»

Instalações de Soldagem «Unionmelt»

Pistolas de Metalização — Fio para metalizar

Escalafandros autónomos «Cousteau Gagnan»

Gasoterápia — Canalizações para distribuição de gases

## Sumário

Agraciamento com a Legião de Honra

Significativa homenagem ao Director-Geral da Companhia

Ferroviários franceses em Portugal

Novidades Ferroviárias

O Desporto no Caminho de Ferro, pelo Eng.º Horta e Costa

Dos Jornais

Regulamentação dispersa

Talvez não saiba que..., por José Júlio Moreira

Página Desportiva, por Carvalho dos Santos

Vedetas no Caminho de ferro

Os serviços e as vantagens do caminho de ferro nas viagens internacionais

Perguntas e respostas

Concurso das Estações Floridas

Electrificação dos nossos Caminhos de Ferro

A Excursão dos assinantes do Boletim da C. P. à Austria

Noticiário diverso

Bom Humor...

Instrução Profissional

"

NA CAPA: Torre de Belém — Jóia arquitectónica de Lisboa

### BATERIAS ALCALINAS

**SAFT**

PARA

Tracção — Instalações fixas — Arranques de motores — Utilizações portáteis — Iluminação de comboios

Representante para Portugal e Ultramar:

**ENG.º RAMALHO ROSA**

R. BRAAMCAMP, 96-1.º, ESQ.

Tel. 50531 // LISBOA