



BOLETIM DA CP.

Fábricas Triunfo

MOAGEM * MASSAS * ARROZ
BOLACHAS * REBUÇADOS

COIMBRA - LISBOA - PORTO - ABRANTES

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL DO CENTRO DO PAÍS

PARA UMA CAMISA CHIC SÓ



CASANOVA

O CAMISEIRO DO
HOMEM DISTINTO

P. da Figueira, 8-A — R. da Palma, 69

Companhia Nacional de Fiáçao
e Tecidos de Torres Novas

S. A. R. L.

FUNDADA EM 1845

Sede: Rua Áurea, n.º 191, 1.º andar — Lisboa

Fios para atar, em Linho, Cânhamo e Juta

Fios para Selagem de Vagões

Lonas de Algodão

Lonas de Cânhamo para Tectos

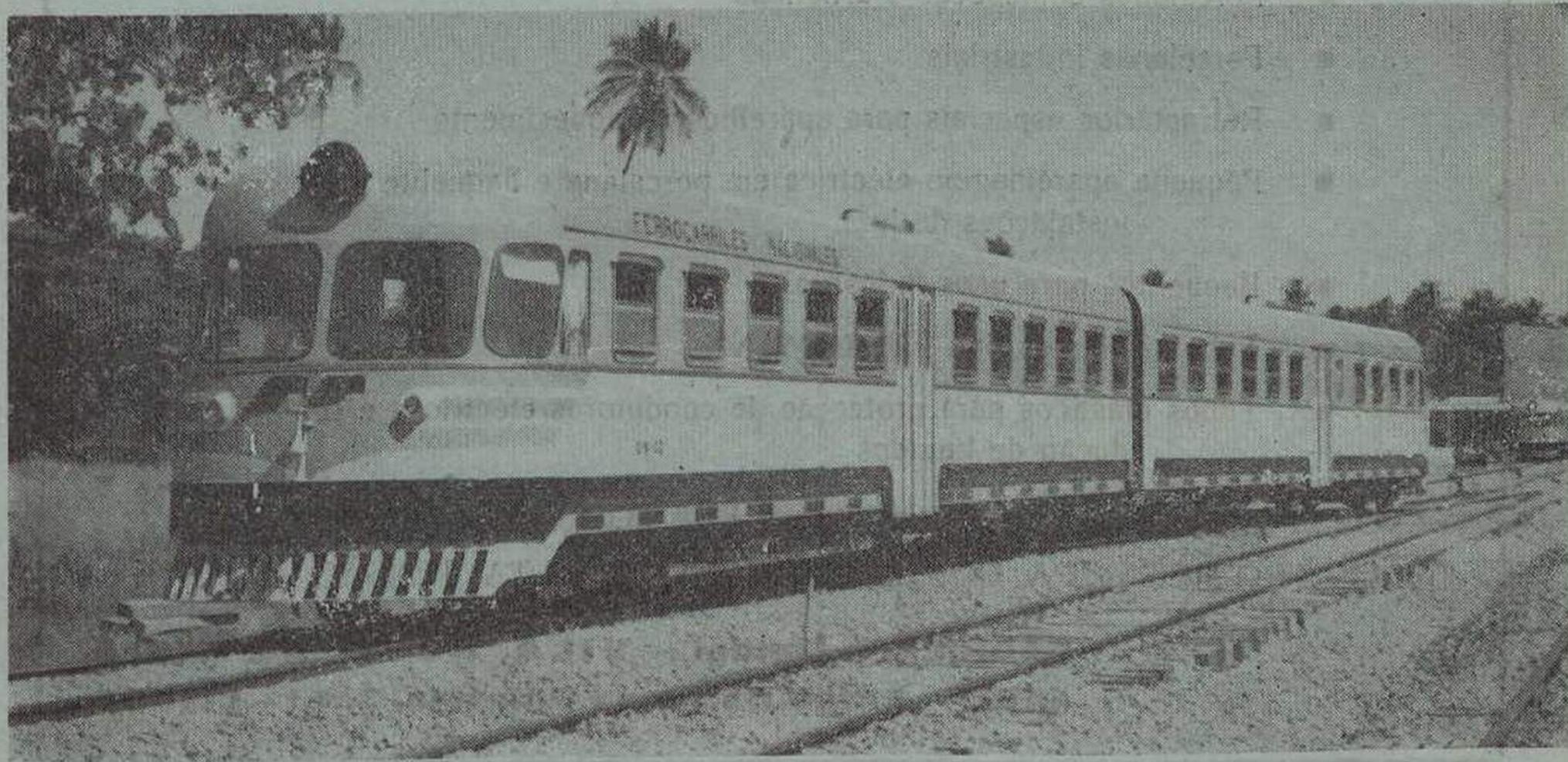
Panos de Linho para Cobertura de Estofos

Mangueiras de Incêndio

Lonas Impermeáveis e Imputrescíveis para
Cobertura de Mercadorias

FIAT automotora 124 BE

Potência: 4 x 145 CV • Tara: 34 + 34 TON.
Velocidade: 120 Km/h. • Lugares sentados: 91 + 91



FIAT-DIVISIONE MATERIALE FERROTRANVIARIO - Av. Marconi, 20 - TORINO (Itália)

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO
AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

Rua de Arsenal, 124 e 146

Telef. 32 151/54 e 32 161/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28 475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

A Construtora Moderna, Lda.

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
ESTRUTURAS METÁLICAS

H A N G A R E S

RESERVATÓRIOS PARA
GASOLINAS E ÓLEOS

MATERIAL PARA CAMINHOS DE FERRO

P O N T E S
FORNOS PARA CIMENTO
SOLDADURAS, ETC.



SEDE E OFICINAS:

Avenida Marginal - Pedrouços
LISBOA

Telefones P. P. C. 3 linhas: 610141 42-43

UNIÃO DE COMÉRCIO FLORESTAL, LDA.

RUA IVENS, 49 - 1.º ESQ.

Telef. 28578

LISBOA

MADEIRAS NACIONAIS

Metalúrgica de Benfica, Lda.

Fundição de ferro e metais

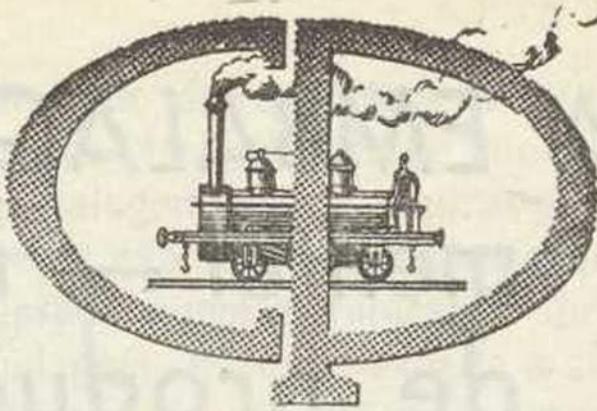
Engenheiros construtores da máquinas
para as indústrias:

Borracha — Papel — Moagem, etc.



Acabamentos mecânicos de grandes
dimensões e grande precisão

Boletim da



N.º 364 • OUTUBRO 1959 • ANO XXXI • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ALVARO DE LIMA HENRIQUES

DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

EDITOR: DR. ÉLIO CARDOSO

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

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

REGRESSO DE FÉRIAS



Outubro, mês do regresso de férias, dos belos dias passados na montanha ou nas praias de areias fulvas beijadas pelo mar azul.

Olhando este contra-luz imbuído de poesia, quantas sugestões nos ocorrem !

A paisagem fugidia da floresta entrevista através da janela da carruagem em rápido movimento, o lenço que acena ao sabor da alegria tão comunicativa, tão contagiosa como espontânea !

Que infinitos mundos de fantasia nas expressões atentas e risonhas das crianças !

As eenas passadas e a liberdade gozada em convívio com a Natureza, ficarão para sempre gravadas na memória infantil.

É um regresso feliz o regresso de férias !

DA EMBALAGEM — sua função instrumental — incidências no custo de produção do transporte

Pelo Dr. JOAQUIM MANUEL SARGAÇO JÚNIOR

Economista da Divisão da Exploração

O termo embalagem é de origem francesa e procede duma composição em que intervêm o prefixo «en» (em) e o substantivo «balle» (fardo). Resultou o verbo «emballer» que exprime a acção de «pôr em fardo», «dar a forma de fardo», «meter em caixa».

As formas francesas «emballer» e «emballage» entraram no português com as expressões «embalar» e «embalagem» que constituem galicismos. Porque a linguagem é expressão viva do património nacional, somos avessos ao emprego de vocábulos que não correspondam à nossa maneira de ser, mas em boa verdade, quanto a este termo, na técnica dos transportes, pelo menos, não encontramos outro que melhor exprima a ideia que envolve. É que, em virtude de uso longo e continuado, o termo generalizou-se, e por força da abstracção tornou-se num conceito, aceite por todos. Inclusivamente o sentido francês — dar a forma de fardo — evoluiu, de modo que o seu significado actual se afasta dele.

Embalar, é, na actividade transportadora, adaptar uma mercadoria convenientemente, a fim de submetê-la à operação física do transporte e às operações acessórias do mesmo. Sómente considerando a generalização e a aceitação que tem o termo «embalagem», o empregamos.

Poderíamos, é certo, apontar outros termos aptos a exprimir a mesma ideia, de origem portuguesa, como acondicionamento e tara: — mas estes ou requerem qualificação complementar para bem precisar a ideia (exemplo — acondicionamento interior, acondicionamento exterior), ou não reúnem a vantagem da unicidade na correspondência conceito — realidade, que o termo consagrado

possui (exemplo — tara = embalagem, tara = peso). Mas a índole destes considerando afastam-se do tema nuclear do nosso trabalho e por isso não prosseguiremos.

* * *

O transporte, para realizar a função económico-social que prossegue, carece de complementariedade funcional da embalagem.

Analizando a operação de transporte, verifica-se que, para que este se realize completamente, devem alcançar-se dois objectivos:

- 1.º — a transposição da distância
- 2.º — a conservação do estado da mercadoria.

Na realidade, se depois de vencida a distância, a mercadoria não estiver no estado de utilização originariamente prevista e desejada pelo utente, perde, ou se não, fica parcialmente reduzido, um dos elementos da sua valoração económica — a utilidade — e o transporte não preenche a finalidade económico-social que lhe corresponde. Deste modo a embalagem constitui-se num complemento do transporte, considerado este no aspecto físico da transposição da distância.

As relações da embalagem com o transporte

A embalagem como elemento complementar do transporte que é, apresenta incidências económicas que se relacionam:

- 1 — com a mercadoria
- 2 — com o veículo transportador
- 3 — com o elemento humano ou mecânico que manuseia a mercadoria
- 4 — com o tempo de duração do manuseamento
- 5 — com a venda do transporte.

As relações da embalagem com a mercadoria

A embalagem relaciona-se com a mercadoria através da protecção que lhe proporciona. Esta é a sua função específica e primordial. Defender a mercadoria dos efeitos naturais do transporte — contacto e trepidação — e dos do manuseamento, eis a finalidade da embalagem. O regulamento sobre embalagens dos C. F. Ingleses, — «Packing regulations and conditions of acceptance» — da British Transport Commission, Railway Clearing House, 1957 — refere-se a este aspecto da embalagem nos seguintes termos: — «Todos os continentes, ou outras formas de embalagem, devem ser tais que dêem protecção eficiente e conveniente às mercadorias».

Quanto às mercadorias destituídas de forma física, os líquidos por exemplo, há que assinalar que o seu invólucro funciona mais de meio continente que de embalagem. Por essa razão, na maioria dos casos, impõe-se a necessidade de fazer crescer ao meio continente a autêntica embalagem, a fim de que a mercadoria receba a protecção indispensável. É o entendimento que ressalta do Art.º 117.º da «Tarifa Geral de Transportes»: — «Em nenhum caso é obrigatório o pagamento de indemnização por perdas ou avarias de mercadorias acondicionadas em vazilhas de barro, grés, folha de metal delgado, ferro fundido ou vidro; ... sem que outros acondicionamentos não garantam suficientemente a mercadoria...».

Sob este aspecto — conservar o estado da mercadoria — a função instrumental da embalagem interessa directa e particularmente ao utente, sabido como é, que embalagem menos eficiente não envolve a responsabilidade do transportador nos danos das mercadorias provindos dessa ineficiência (art.º 385.º do «Código Comercial» e §§ 1.º e 2.º Art.º 104.º da «Tarifa Geral de Transportes»). É sobre o utente que impede o ónus de estruturar as embalagens das suas mercadorias, por forma a prover inteiramente às necessidades de protecção de que carecem.

Chegados a este ponto, é de pôr ainda o problema de saber se a segurança da embalagem é questão que apenas interessa ao

utente, em face de suportar os prejuízos emergentes das insuficiências de que enferma a mesma embalagem. Ou, por outras palavras, além do utente não será o transportador também interessado numa estruturação apropriada da embalagem, no que respeita à conservação do estado da mercadoria? A resposta é afirmativa, porquanto casos haverá em que o transportador, embora por via indirecta, seja chamado a suportar encargos oriundos das deficiências de embalagem.

Entre vários exemplos que poderíamos apresentar, é o caso dum volume contendo líquido cáustico, que se fracturou por insuficiência da embalagem protectora, resultando do derrame do líquido serem atingidas e inutilizadas peças e utensílios acessórios do veículo que o conduz. Necessariamente que os custos das reparações e da substituição dos utensílios danificados, constituem prejuízos de conta do transportador, os quais, na medida em que se produzem, se reflectem nas despesas de exploração da empresa, e agravam o custo de produção do transporte.

Concluindo, verifica-se que a embalagem enquanto visa a conservação do estado da mercadoria, interessa directamente ao utente; — reflecte-se no custo de produção do transporte, pelo que interessa também ao transportador, ainda que indirectamente; — e, finalmente, interessa à economia da nação, na medida em que diminua, ou elimine, o consumo inútil procedente da deterioração das mercadorias (Art.º 29.º da Constituição — «A organização económica da nação deve realizar o máximo de produção e de riqueza socialmente útil...»). Conceber e estruturar a embalagem com vista a garantir a conservação do estado da mercadoria é, pois, um acto que respeita à economia dos bens materiais.

As relações da embalagem com o veículo transportador

Estas relações desenvolvem-se no âmbito do aproveitamento do espaço do veículo. E a sua repercussão faz-se sentir na fixação do custo de produção do transporte, nas modalidades que reveste no sector do transporte de mercadorias. É evidente que a um maior aproveitamento do espaço do veículo — utilização da mesma tara para transporte dum maior tonelagem de mercadoria — correspon-

de um melhor custo de produção, e reciprocamente.

Ora uma embalagem racionalmente construída, deve satisfazer os requisitos que lhe são exigidos no que respeita à «conservação do estado da mercadoria», e aos que se destinam a proporcionar o maior «aproveitamento do espaço do veículo», com vista à obtenção de melhores custos de produção das unidades de tráfego.

As embalagens utilizadas preencherão este último requisito quando, tendo em vista a arrumação dos volumes no piso do veículo, ou nos pisos que nele se formem, permitam ocupá-lo totalmente sem perdas.

Considerando agora a arrumação dos volumes no sentido da altura do veículo, as embalagens serão tão satisfatórias quanto a sua robustez permita que se faça a sobreposição deles, de forma a ocupar o máximo de espaço.

Contacto e sobreposição dos volumes sem que a mercadoria sofra dano, eis as possibilidades que a embalagem deve proporcionar, quando da arrumação no veículo, com vista ao aproveitamento do espaço. A não se verificarem estas, os veículos, por força das deficiências de construção das embalagens, terão de transitar com espaços vazios, logo com a sua produtividade reduzida. É o que se passa na realidade em consequência das mais disparestas modalidades de embalagens apresentadas a transporte, constituídas, em regra, apenas segundo os ditames dos interesses dos utentes, ou da sua improvisação momentânea. Exemplos:— Fardos com tecidos embalados em serapilheira não podem contactar com caixas de madeira; a roçadura destrói os tecidos:— líquidos em garrafões envolvidos em vime não podem estar em contacto com volumes mais robustos, pois pode originar-se o esmagamento deles:— fruta fresca em cestos abertos, tapados depois com um singelo pano, não consentem a sobreposição de volumes:— mesmo resguardados com tampa do mesmo material do cesto, a sobreposição se torna precária:— a embalagem dos garrafões de vidro ou de grés com produtos químicos não torna possível a sobreposição:— e outros casos iguais.

* * *

É pois importante o conjunto de relações

que se formam entre a embalagem e o veículo transportador, derivadas da estruturação daquela.

Este aspecto das incidências económicas da embalagem, parece interessar exclusivamente ao transportador, dado reflectirem-se nele as consequências do não aproveitamento de parte do espaço dos veículos. Mas na medida em que é influenciada a produtividade da indústria de transportes, a questão ganha amplitude e alcança um sector mais vasto — a própria economia da nação. O utente parece ser indiferente a este assunto, ficar fora dele, mas, bem vistas as coisas, trata-se dum juízo erróneo. Com efeito, é vantagem do utente a possibilidade que o industrial de transportes tem de lhe proporcionar unidades de tráfego ao mais baixo custo de produção. Esta vantagem corresponde mesmo ao espírito do Art.º 31.º, 5.º, da Constituição:— «O Estado tem o direito e a obrigação de coordenar e regular superiormente a vida económica e social com os objectivos seguintes:... conseguir o menor preço e o maior salário compatíveis com a justa remuneração dos outros factores de produção, pelo aperfeiçoamento da técnica, dos serviços e do crédito». E a ideia de maior produtividade, em que esta questão em última análise se resume, ainda se encontra implícita nas disposições do Art.º 3.º, 1, 3) — do «Contrato de concessão de todas as linhas à C. C. Ferro Portugueses» e dos Art.ºs 2.º e 12.º, b) da «Convenção de Cooperação Económica Europeia».

* * *

Dadas as relações existentes entre a estruturação da embalagem e o espaço do veículo, pelo que respeita ao aproveitamento, e considerando que cabe ao utente a iniciativa da construção da embalagem, toma interesse a questão de saber se o transportador pode recusar a aceitação a transporte dumha mercadoria, quando esteja embalada por forma que o carregamento no veículo redunde em desperdício de espaço, logo em prejuízo dele (focamos o caso especial do caminho de ferro). O Art.º 31.º, 1, do «Contrato de concessão» dispõe sobre a «obrigação geral de transportar»:— aponta excepções a esta obrigação, mas nenhuma se refere à questão

sob análise. Também os §§ 1.º e 2.º do Art.º 104.º, e o Art.º 105.º da «Tarifa Geral de Transportes» aduzem excepções: — mas o que estas têm de específico é relacionarem-se sómente com a conservação do estado da mercadoria, não só da pertencente ao utente interessado nela, como das mercadorias dos outros utentes. E os Art.ºs 3.º e 12.º da «Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias», indicando também restrições ao transporte, não fundamentam nenhuma na perda de espaço do veículo motivada pela embalagem. Conclui-se pois que as deficiências de embalagem com reflexo na utilização dos veículos, não constituem motivo idóneo para conferir ao transportador o direito de recusar a mercadoria a transporte, com o fundamento de que a sua aceitação lhe seria menos vantajosa, pelo desperdício de espaço que envolveria.

O transportador continua, ainda assim, adstrito à obrigação de transportar.

Adiante teremos ocasião de ver que à impossibilidade de recusa, ora verificada, se junta a necessidade de não recusar, o que torna mais difícil uma situação já difícil.

* * *

A este respeito torna-se interessante verificar os termos do contrato celebrado entre o Estado e a Sociedade Portuguesa Novembal, sobre a produção de embalagens militares. A disposição mais importante sobre este assunto é a 2.º. Nela se constitui a Novembal na obrigação de «proceder a todos os estudos sobre os problemas de embalagens...» Nota-se pois que, os termos genéricos da disposição permitem pôr problemas de embalagem no que se relaciona com o aproveitamento do espaço do veículo, o que é uma vantagem. E estamos crentes que em assuntos de defesa nacional, o aproveitamento do espaço dos veículos é matéria a ter na devida conta.

* * *

Cabe advertir que a não utilização do espaço dos veículos, aqui tratada, por deficiência da embalagem, difere estruturalmente da exigência excessiva de espaço que procede do transporte de mercadorias de grande volume e pouco peso. É que no primeiro caso a questão pode pôr-se em termos de produtividade da indústria, e no segundo, no que

respeita ao espaço requerido pelo próprio volume da mercadoria, não pode. São casos diferentes por natureza.

As relações da embalagem com o elemento humano, ou mecânico, que manuseia a mercadoria

Estas relações, no que toca ao elemento humano, resultam do carácter penoso do manuseamento da mercadoria. Certamente poderá atenuar-se a grau de penibilidade deste trabalho. Tanto basta que a embalagem seja concebida e estruturada de modo que o manuseamento dos volumes possa ser feito com o mínimo de dispêndio de esforço humano em duração e em intensidade. Pegadeiras, ranhuras, saliências, rationalmente construídas e colocadas nos sítios mais adequados dos volumes, e forma e peso adequados dos mesmos, constituem outros tantos elementos que facilitam o manuseamento e reduzem a fadiga humana. A ausência deles contribui muitas vezes que para o manuseamento seja executado com imperfeição, e para a produção de danos nas mercadorias.

As deteriorações provocadas por manuseamento imperfeito, na extensão dos prejuízos que envolvem, reflectem-se no custo de produção do transporte, agravando-o.

* * *

Característica dominante, quanto ao manuseamento mecânico, é a necessidade de dotar a embalagem de condições técnicas próprias, forma e dispositivos, para a execução do mesmo, porquanto sem elas não se torna possível, ou tornar-se-á menos vantajosa, a actuação da máquina.

As relações da embalagem com o tempo de duração do manuseamento

Esta questão prende-se com a anterior dado que procede da mesma origem.

A duração do manuseamento repercute-se no custo de produção do transporte, através da quantidade de mão de obra aplicada na execução dele.

Quanto mais moroso for o manuseamento maior quantidade de mão de obra será exigida.

Ora é certo que a execução do manuseamento se torna mais acelerada se a embalagem tiver forma adequada ou estiver provida de dispositivos que o facilitem: — a duração

do manuseamento é mais breve e a despesa com a mão de obra será menor.

As relações da embalagem com a venda do transporte

A venda do transporte situa-se no plano onde se movimentam três categorias de interesses de naturezas diferentes: — O interesse do utente, o do transportador, o do concorrente.

1 — Quanto ao utente, não esquecendo que tratamos das incidências económicas da embalagem no transporte, e considerando que é ele quem dota a mercadoria de embalagem, em regra, segue a orientação de utilizar os modelos mais baratos. Entende-se que assim seja, uma vez que o custo da embalagem vai acrescer o preço de venda da mercadoria, agravando-o. É uma atitude de defesa.

Na actualidade assiste-se à tendência para utilizar embalagens cada vez mais económicas: — assim, por exemplo, é crescente a substituição do material «madeira», pelo material «cartão».

Na linha desta evolução temos por natural e conforme com o progresso, a criação de novas modalidades de embalagem, de custo mais barato, mas impõe-se de antemão que o grau de eficácia exigido à embalagem, no exercício da sua função instrumental — ou seja «conservação do estado da mercadoria» e «maior utilização do espaço do veículo» — se mantenha inalterável. De contrário, isto é, se a economia for obtida à custa da perda de qualidades da embalagem, rompe-se o equilíbrio que deve haver nas relações «embalagem-mercadoria» e «embalagem-veículo», em desfavor ou da mercadoria ou do veículo ou de ambos.

Desfeito este equilíbrio o que resulta? — Se a embalagem deixa de prestar à mercadoria a protecção que lhe convém, já foi exposto que é o utente o responsável pelos prejuízos ocorridos nela. Mas, em regra, o utente não tem na devida conta a questão da eficiência da embalagem, ou por optimismo, ou por estar na convicção de que ao transportador cabe a maior quota de responsabilidade na matéria. Adopta pois a solução de empregar o tipo de embalagem mais barato.

Por isso, e aqui temos um aspecto das relações da embalagem com a venda do

transporte, o utente, no mercado do transporte, procura o vendedor que não ofereça resistência, ou ofereça pouca, à aceitação do tipo de embalagem que escolheu.

A embalagem torna-se, deste modo, um instrumento manejado na concorrência dos transportes.

A construção da embalagem, dirigida com vista a reduzir-lhe o custo mas necessariamente submetida à condição de lhe manter a eficácia, é assunto que exige cuidados técnicos, e não pode ser minimizada na sua importância.

2 — Quanto ao concorrente, por vezes utiliza a embalagem como meio de facilitar a venda do seu transporte. Refere-se um caso em que um industrial de camionagem era preferido para o transporte de certo produto, porque aceitava as caixas de madeira em que era embalado, sem as tampas respectivas, livrando o utente deste encargo, procedimento que o favorecia pelo embaratecimento da embalagem, mas que reduzia a eficiência desta. Pense-se na sobreposição de volumes privados de tampas, que fica comprometida, além da falta de protecção da mercadoria.

Neste aspecto, as relações da embalagem com a venda do transporte manifestam-se na dificuldade que o transportador encontra na venda do transporte, ou mesmo na preterição por outro, devidas a manobra de concorrência com base na embalagem.

3 — Quanto ao transportador, no capítulo das relações da embalagem com a venda do transporte, praticamente está impossibilitado de reagir às iniciativas do utente ou do concorrente. A obrigação de transportar, elemento de direito, e a acção da concorrência, elemento de facto, forçam-no a uma atitude de condescendência. À orientação seguida pelo utente de empregar embalagens mais baratas, por vezes destituídas dos requisitos técnicos exigidos pela sua função, não pode opor recusa à sua aceitação, excepto nos casos em que a protecção da mercadoria não seja garantida.

A orientação do concorrente de prescindir de certos predicados da embalagem, e ser menos exigente, força o transportador a baixar ao mesmo nível de exigência, ou a modificar a sua política comercial, sob pena de se ver na contingência de assistir à fuga do seu

tráfego. Os próprios organismos mentores do caminho de ferro o reconhecem: — assim a II Comissão da U. I. C., na reunião de Salzburgo, de Maio de 1953, propôs a realização de certas iniciativas sobre embalagens e fez a recomendação de que «as disposições relativas a embalagens, deveriam ser concedidas de modo tão conciso quanto possível e inspiradas de espírito liberal».

Nota: — Neste capítulo das relações da embalagem com a venda do transporte, a entidade que visamos com a designação de «transportador» é, pelas suas características peculiares, o Caminho de Ferro.

* * *

Em resumo, no que respeita à embalagem, existe um condicionalismo complexo, extrínseco ao transportador, que influencia as condições de produção do transporte. Esse condicionalismo resulta das obrigações que lhe advêm da qualidade de serviço público, da iniciativa do utente, ou da do concorrente, e o transportador ou o acata ou não se lhe pode opor eficazmente. Por isso no sector em que a embalagem faz sentir os seus efeitos na

produção, escapa ao transportador o domínio da produtividade da indústria. E isto é importante.

Conclusão

Os considerandos deste trabalho têm maior aplicação às mercadorias transportadas em detalhe que às em vagão completo, mas são também válidos quanto a estas últimas.

Convém notar que, embalagens haverá, que satisfazam às finalidades focadas; — outras não, e é quanto a estas que se formula a nossa crítica, visto serem elas as que constituem elemento de perturbação no processo de produção do transporte. Em que percentagem existem? — Só os resultados de sondagens estatísticas, realizadas cuidadosamente, nos poderão dar indicações seguras a este respeito. E, a propósito se observa, neste ponto, que a construção da embalagem é inteiramente dirigida pelo utente, o que de algum modo pode ser elucidativo.

Da importância do problema pode avaliar-se através dos seguintes dados estatísticos, relativos ao transporte em caminho de ferro: —

Anos	Quantidades de remessas de detalhe	Quantidades de remessas de vagão completo	Peso médio das remessas de detalhe		Peso médio das remessas de vagão completo	
			g. v.	p. v.	g. v.	p. v.
1954	6 327 055	255 856	50 Kg.	290 Kg.	8,42 t.	11,52 t.
1955	6 411 259	275 603	40 »	280 »	8,69 »	11,47 »
1956	6 450 674	268 060	50 »	330 »	8,91 »	11,86 »
1957	6 750 036	266 113	50 »	330 »	9,26 »	11,71 »
1958	6 765 881	246 085	50 »	330 »	6,88 »	11,95 »

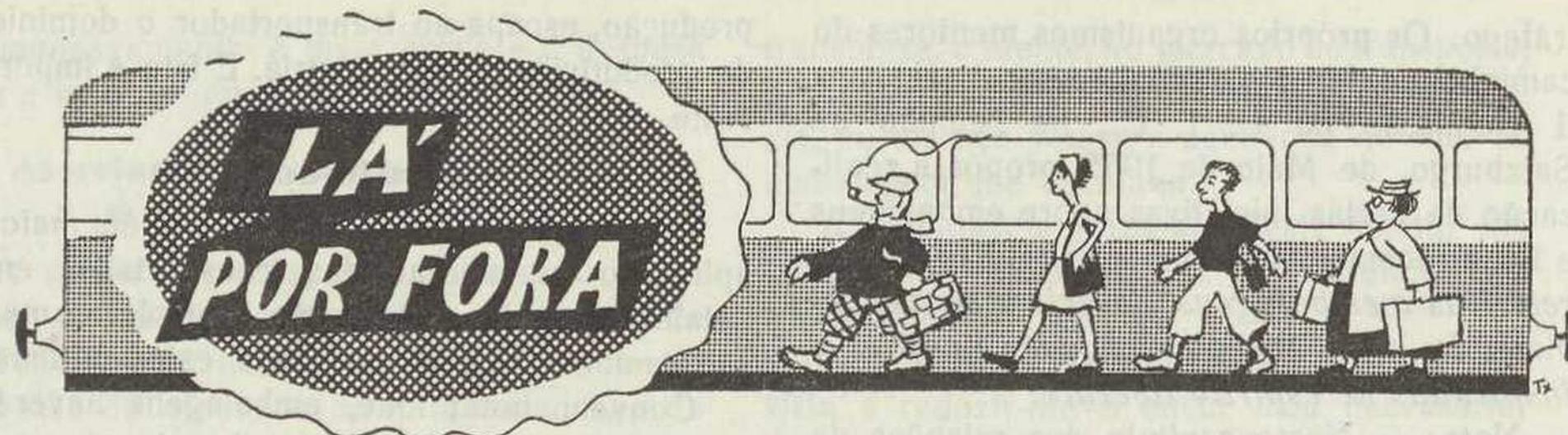
A conjugação do elemento «quantidade de remessas» de detalhe, com os elementos «peso médio» da remessa de detalhe de p. v. e «peso médio» da remessa de detalhe de g. v., e ainda um com quarto elemento que introduzimos — «quantidade de volumes» de detalhe (pois cada remessa pode ter mais de um volume), ajuda a conduzir-nos à visão do problema do «espaço dos veículos», originado pela construção da embalagem, quando haja que fazer-se a arrumação de cargas heterogéneas, pela natureza, forma e peso dos volumes, e pela natureza dos materiais utilizados na embalagem.

A formulação de regras de embalagem, a recomendar ao utente, elaboradas em harmonia com o desenvolvimento e tendências da

nossa economia, e pelas quais se possa orientar na construção, constitui uma necessidade.

A Agência Europeia de Produtividade da OECE, no âmbito de idêntica necessidade, e no sentido de conseguir a normalização das embalagens, publicou em 1958 um «Catálogo dos tipos dimensionais de embalagens de madeira para frutos e legumes, utilizados na Europa», nele enumerando características e apresentando modelos.

Eis um problema, dada a importância que reveste, que poderia merecer o interesse do Instituto Nacional de Investigação Industrial (Lei n.º 2.089 de 7-6-1957, Bases II e III. Dec. lei n.º 42.120, Relatório, e Dec. 42.121, ambos de 23-1-1959).



Coordenação de MARIO DOS SANTOS NAVEGA

PARIS — Vaga de chegadas por regresso de férias

Para atender ao regresso a Paris da população veraneante e escolar — este ano as férias liceais terminaram em 15 de Setembro — a S. N. C. F. teve de pôr ao serviço, nos 3 últimos dias de Agosto, 250 comboios extraordinários de longo curso com término na capital. Este número, adicionado aos 578 comboios ordinários, também de longo curso, que convergiram nesses 3 dias para Paris, perfaz um total de 828 circulações de «grande linha» — o que representa uma capacidade de transporte para 600 mil passageiros!

No respeitante ao trânsito rodoviário houve que impor severas limitações em certas estradas de acesso a Paris, como por exemplo à velocidade dos veículos — 90 e 70 km/h., respectivamente, para automóveis ligeiros e camiões.

OREGON — Um comboio vagaroso?

Em Oregon, nos E. U. A., os passageiros que utilizam o comboio de Roseburg a Gugene, estavam muito descontentes. O comboio desloca-se à velocidade de 20 km. à hora. *Nós vamos mais depressa a cavalo*, protestaram eles, junto da Direcção ferroviária local. Mas a Companhia dos Caminhos de Ferro aceitou o desafio e teve ocasião de provar no decorrer de uma grande competição, que tal não era verdade! Com efeito, o comboio bateu por 7 minutos os 25 cavalos que se revezaram, em corrida, num percurso de 100 km...

ZURIQUE — Os comboios-naveta interurbanos

No guia oficial dos CFF para este Verão figuraram, pela primeira vez na rede suíça, os «comboios-naveta interurbanos».

Estes comboios que se compõem de seis carruagens de primeira classe, seis de segunda e uma carruagem-restaurante, não precisam fazer manobras para mudar de direcção, pois a locomotiva pode ser dirigida da outra extremidade do comboio; por outras palavras, a máquina puxa num sentido e empurra no outro. Todas as portas do comboio fecham automaticamente da cabina do condutor. Estes comboios-naveta, que economizam muito tempo nas estações sem saída, atingem uma velocidade de 125 km/h.

FRANCFOORT — Postais para reserva de lugares do estrangeiro

No intuito de satisfazer os pedidos de turistas americanos, os Caminhos de Ferro Alemães (D. B.) instituíram um postal ilustrado especial, escrito em inglês, através dos quais se podem reservar lugares em todos os comboios da rede germânica. Este curioso sistema não é mais, aliás, do que a extensão aos E. U. A. de um serviço útil e eficaz que já existia na própria Alemanha, e com o qual os americanos agora, antes de partirem em viagem, podem com toda a segurança marcar os lugares que pretendam.

GENEBRA — Transporte por fios

Segundo a última lista de ascensores, monta-rampas e teleféricos para o transporte em comum, estabelecida pela Administração Federal dos Correios suíços, existem actualmente 384 instalações deste género na Suíça. Estas instalações estão repartidas da maneira seguinte: 202 monta-rampas, 33 tele-assentos, 16 monta-rampas e tele-assentos combinados, 125 teleféricos, assim como 3 funi-skis e 5 ascensores ou instalações dum sistema diferente.

PARIS — O turismo na Europa

Segundo as últimas estatísticas publicadas pela U. I. C. eis os 6 primeiros países da Europa que receberam mais turistas em 1958:

Itália	12 664 960
Alemanha	8 481 510
França	4 305 000
Suíça	3 831 077
Bélgica	3 065 000
Áustria	3 038 646

A título de curiosidade, regista-se que Portugal ocupa o 16.º lugar no quadro de 18 países do continente, com 252 261 turistas, à frente apenas da Grécia e da Turquia.

Outra nota a salientar: a Alemanha é o país da Europa mais visitado pelo turista americano: 1 273 768. Segue-se a Itália com 756 938 e a França com 565 000.



CONTRASTES DE HAMBURGO

Por ARMINDA GONÇALVES

NOITES de St. Pauli, em Hamburgo! Resplandente e feérica da diversidade excitante do colorido dos anúncios luminosos, a Rua Reeperbahn fascina todos aqueles que, na movimentada zona do porto, procuram a satisfação dos mais diversos e mórbidos prazeres. Marinheiros vindos de todos os cantos do mundo, mescla de raças e de apetites desenfreados, gente melancólica em busca de sensações inéditas ou gente alegre a mergulhar na embriaguez total, enchem os «cabarets», os «music-halls», os «bars-dancing», as tabernas e os restaurantes de todos os géneros.

Mas Hamburgo, centro principal do tráfego marítimo alemão, um dos mais antigos portos da Europa que, depois da criação da Liga Hanseática, no século XIII, se tornou a metrópole do comércio da Alemanha, não é, por esta mesma razão, com 1 800 000 habitantes, uma nova Babilónia, onde, unicamente, as pessoas se divertem.

É uma linda cidade (não muito limpa, é certo) atravessada pelo Elba, cortada por canais, pelo Alster e pelo Bille, esmaltada de jardins e de grandes e frondosos parques, com edifícios monumentais, alguns anteriores à guerra que quase totalmente a devastou, outros de construção recente no mais moderno e ousado estilo da famosa arquitectura alemã.

Como todos os turistas apressados, fiz um giro de autocarro pela cidade.

Em redor do Alster, cujas águas dormiam ao sol,

ericiam-se para o azul do céu as torres das igrejas, os perfis dos edifícios grandiosos e renques de árvores, muitas árvores, num verde abraço de frescura e de seiva.

No porto, verdadeiro labirinto, floresta de navios, cábreas, guindastes e docas secas, entram em média, durante o mês, 600 barcos. As bandeiras de países dos cinco continentes estavam arvoradas em grandes paquetes — a de Portugal tremulava à popa do *Ambri-zete*, da Sociedade Geral.

Acenei um adeus aos tripulantes debruçados na amurada, representantes anónimos da Pátria no meio de gente de todas as latitudes.

Além do grupo de portugueses de que eu fazia parte, muitos turistas como nós, na maioria latino-americanos, se aglomeravam no barco a motor que, pelos meandros aquáticos, ia contornando os enormes paquetes e os cargueiros repletos de mercadorias. Linhas férreas, onde estacionava material, estendem-se ao longo dos cais. Um exército de operários, aproximadamente 10 mil, trabalha no porto. Há uma actividade febril, quase inquietante neste ambiente.

Desci ao interior do túnel sob o Elba, cavado a 20 metros de profundidade do rio. O seu tráfego é intenso. Por ele se escoam, a todo o momento, automóveis, camiões e outros veículos. Quatro elevadores descem e sobem constantemente. E nenhuma cobrança é feita!

Deixando para trás a estação marítima, mas

Visão nocturna e feérica de Hamburgo.
Em primeiro plano a «Rathaus»





O cais de embarque de Alster e a Jungfernstieg. À direita a Alsterpavillon

ainda na zona do porto, a antiga igreja barroca de S. Miguel é um ponto de referência para os que aportam a St. Pauli vindos de mares distantes, e o monumento a Bismarck, grande Chanceler do Império e um dos fundadores da unidade alemã, destaca-se, gigantesco, entre maciços de verdura — símbolo das ambições do imperialismo e do militarismo prussianos.

Parte do comércio (grandes armazéns onde se encontram à venda os mais diversos e atraentes artigos da indústria germânica, lojas de modas, joalharias, galerias de venda de objectos de arte, lojas de bugigangas e de lembranças) converge nas ruas do centro da cidade e nas imediações do «Rathaus», — a Câmara Municipal.

Como na maioria das cidades alemãs, o «Rathaus», que ocupa todo um lado dum grande praça — a Praça do Mercado — é um belo e monumental edifício duramente atingido pela guerra, mas hoje restituído à sua antiga imponência.

O telhado é de cobre e tem o inconfundível tom verde azulado do verdete.

Num dos ângulos da mesma praça olhei o geométrico monumento aos mortos da guerra, pobres sacrificados à insânia que ateou o fogo ao mundo.

À procura de ruas e de recantos desconhecidos, andei pela cidade. Uma larga via, o «Jungfernstieg», defronta o cais donde partem os vapores que sobem e descem o Alster. Mais árvores à beira da água alargam as suas ramadas acolhedoras e grandes arcadas, nos baixos dos edifícios, dão sombra aos transeuntes pressurosos. Passei por várias pontes que transpõem canais e lobriguei as velhas casas típicas da primitiva Hamburgo.

Depois de ter jantado num restaurante do parque de exposições «Planten und Blumen», tornou-se obrigatório passear pelos jardins e assistir, em seguida, aos jogos de água luminosos e musicais, que o guia alemão dizia serem uma das maravilhas do mundo, qualquer coisa nunca vista por nós. Quase sorri da afirmação orgulhosa do guia, mas o espectáculo foi, na realidade, deslumbrante.

Mais uma vez este contacto com a terra da Ger-

Navios, guindastes, docas secas, coählham o Elba. O grande porto de Hamburgo é um verdadeiro labirinto



“Bodas de Prata” do Ateneu Ferroviário

Realização de Jogos Florais com numerosos e valiosos prémios

O Ateneu Ferroviário:—Associação do Pessoal da C. P.—vai comemorar, no próximo dia 7 de Dezembro, o XXV aniversário da sua fundação. Para o efeito, além de um vasto programa festivo que se está preparando e que oportunamente será publicado, resolveu a Direcção daquela colectividade, com o patrocínio da Administração da Companhia e a colaboração deste *Boletim*, promover, entre todos os agentes ao serviço do Caminho de Ferro, a realização dos primeiros «JOGOS FLORAIS FERROVIÁRIOS», com a atribuição de numerosos e valiosos prémios pecuniários e com o Regulamento que a seguir publicamos:

REGULAMENTO

1) — Aos «Jogos Florais» só poderão concorrer ferroviários — quer ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, quer ao serviço da

mânia, confirmou-me que é, sem dúvida, admirável o seu povo. A sua inesgotável capacidade de trabalho, a sua aclimação a todas as situações adversas e a tenacidade em vencê-las, o seu contributo para a civilização no campo das ciências, da literatura e da arte, fazem-nos esquecer algumas das suas atitudes de supremacia e de agressão — sem, contudo, nos fazermos esquecer a sua submissão ao Kaiser Guilherme II, e ao paranóico Hitler.

Naquelas trinta e tantas horas que passei em Hamburgo, admirei sem reservas — também porque me lembrei daqueles que hoje pertencem ao mundo inteiro e não a uma pátria apenas e pelo que de belo e de imperecível legaram à humanidade: Goethe, Schiller, Hölderlin, Novalis, Tomás Mann, Nietzsche, Kant, Beethoven, Wagner, Bach, Haendel, Brahms, Mendelssohn, e muitos mais, poetas, escritores, filósofos, músicos, os dois últimos nascidos em Hamburgo.

Só o espírito transpõe as fronteiras, abatendo-as!

«Sociedade Estoril» e, bem assim, os reformados — estes que sejam sócios do «Ateneu Ferroviário».

* * *

2) — Os «Jogos» (a realizar apenas na modalidade literária), dividem-se em 4 (quatro) géneros, a saber:

- a) — Reportagem Ferroviária
- b) — Poesia
- c) — Novela e Conto
- d) — Teatro

* * *

3) — Os concorrentes deverão observar as seguintes disposições:

a) — *REPORTAGEM FERROVIÁRIA* : — Não exceder 10 (dez) folhas dactilografadas.

b) — *POESIA* : — Estilo livre e à escolha do concorrente.

c) — *NOVELA OU CONTO* : — Não exceder 15 (quinze) folhas dactilografadas.

d) — *TEATRO* : — Género à escolha do concorrente. Até 10 personagens, não devendo exceder 3 actos. — Excepcionalmente, porém, o Júri poderá considerar os trabalhos que excedam estes limites.

IMPORTANTE : — Todos os trabalhos deverão ser apresentados em folhas de papel formato «cópia» (30×21 cm.²), dactilografadas a 2 (dois) espaços e de um só lado, com original e 3 (três) cópias.

* * *

4) — Cada concorrente poderá apresentar produções em todos os géneros indicados, até ao limite máximo de 2 (dois) trabalhos por cada género.

* * *

5) — Todas as produções deverão ser entregues na Secretaria do «Ateneu Ferroviário» — Rua de S. Pedro de Alcântara n.º 45, 1.º, Lisboa-2 — até ao dia 20 (vinte) de Novembro de 1959 (inclusive), sob pseudónimo e com indicação do género a que se destinam. —

Estas indicações deverão estar apenas ao trabalho ou trabalhos apresentados, *por forma bem visível*, e reproduzidas no frontespício de uma carta fechada e lacrada, que conterá o nome, morada e local de trabalho de cada concorrente. — Os reformados, sócios do «Ateneu Ferroviário», indicarão apenas o nome, morada e número de sócio.

6) — Os concorrentes que, apesar de ferroviários, *não sejam sócios do «Ateneu Ferroviário»*, deverão remeter juntamente, e, por cada trabalho submetido a concurso, a importância de 5\$00 (cinco escudos) em selos de correio de 1\$00 (um escudo), sem o que as suas produções não poderão ser consideradas.

7) — Após a classificação de todos os trabalhos, pelo júri, e antes de ser tornada pública qualquer decisão, proceder-se-á à abertura de todos os envelopes identificativos dos concorrentes, a fim de se verificar a legalidade da situação destes perante o regulamento presente.

8) — Serão atribuídos prémios pecuniários e «Menções Honrosas» segundo a tabela adiante indicada.

9) — Só poderão ser aceites produções da autoria do próprio ou próprios concorrentes. — A não observância do estipulado neste número, implicará a imediata desclassificação do ou dos trabalhos.

10) — O júri tornará pública a classificação por intermédio dos seguintes jornais diários: «Diário de Notícias», «O Século» e «Primeiro de Janeiro», a sair num dos primeiros dias do mês de Dezembro de 1959, e das suas decisões não haverá recurso.

11) — A distribuição dos prémios será efectuada em sessão solene, a realizar em data e local fixados no Programa comemorativo do XXV aniversário da fundação do «Ateneu Ferroviário».

12) — O Júri poderá deixar de atribuir qualquer dos prémios, caso não sejam apresentados trabalhos dignos de merecimento.

13) — Dos trabalhos premiados, reservam-se os organizadores o direito de os publicar no «Boletim da C. P.»; — para as peças de teatro premiadas, o «Ateneu procurará ainda levá-las à cena, desde que a sua encenação esteja de acordo com as possibilidades do seu Grupo Cénico.

14) — Os originais de produções não premiadas serão devolvidos na Secretaria do «Ateneu», a partir

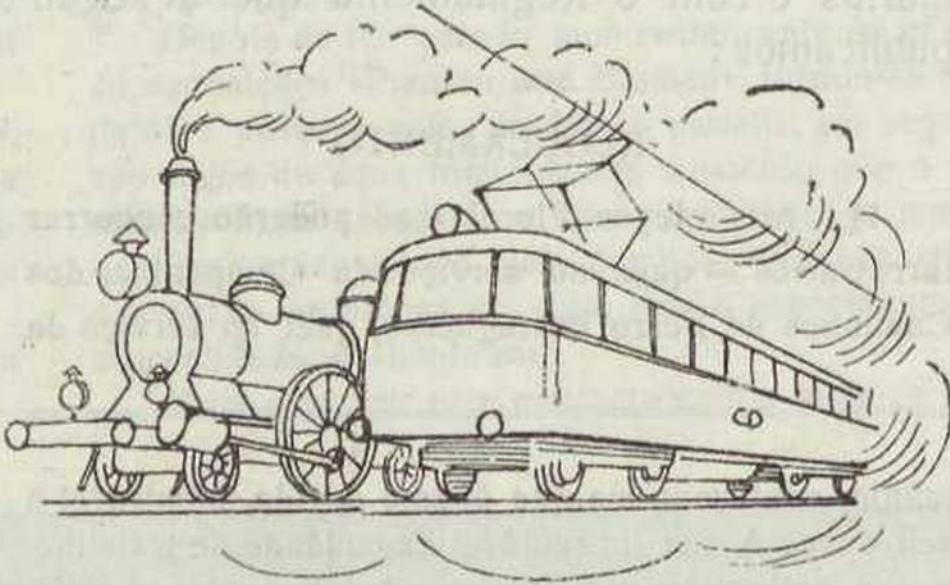
do dia 1 (um) de Fevereiro de 1960, podendo, no entanto, os organizadores promover a sua publicação no «Boletim da C. P.», com a devida indicação de autoria.

15) — A estes «Jogos Florais» não poderão concorrer indivíduos que façam parte dos actuais Corpos Gerentes do «Ateneu Ferroviário».

16 — TABELA DE PRÉMIOS

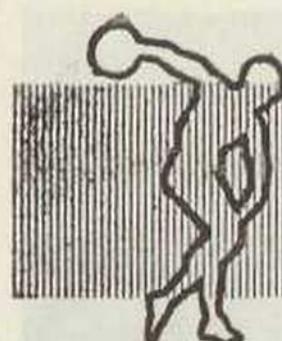
— Por cada um dos géneros de trabalhos («Reportagem Ferroviária», «Poesia», «Novela ou Conto» e «Teatro») serão atribuídos os seguintes prémios pecuniários:

- 1 (um) primeiro prémio de 1.000\$00 (Mil escudos)
- 1 (um) segundo prémio de 500\$00 (Quinhentos escudos)
- 1 (um) terceiro prémio de 250\$00 (Duzentos e cinquenta escudos).
- Aos trabalhos que as mereçam serão ainda atribuídas «Menções Honrosas», em número ilimitado.



Inventados e construídos numa época recente, os comboios entraram já no mais fundo das nossas tradições acompanhando as caravelas e as diligências.

Mas enquanto estas pertencem definitivamente a um passado morto, os caminhos de ferro participam a cada momento no nosso dia a dia de trabalho e prazer e ajudam-nos a construir um futuro melhor.



GRUPOS *desportivos* FERROVIÁRIOS

Aponfamentos finais dos Jogos Desportivos Ferroviários do corrente ano

Por J. MATOS SERRAS

A organização dos Jogos Desportivos Ferroviários de 1959 voltou a ser excelente, a exemplo do ano anterior. Deste modo, todos quantos contribuem, de qualquer forma, para a expansão do Desporto Ferroviário, têm que se considerar gratos aos dirigentes e colaboradores do Grupo da Figueira da Foz, a quem em boa hora foi entregue a realização do torneio.

Além do sr. Eng.º António da Silva Abreu, presidente da colectividade e grande impulsor e animador dos Jogos, há a referir a colaboração prestada pelos sr.ºs Manuel Rocha Ferreira, João São Pedro

As 9 taças instituídas foram assim entregues: as do basquetebol, pelo sr. eng.º Horta e Costa; as do Ténis de Mesa, pelo sr. Dr. Adelino Pedrosa Veríssimo, presidente da edilidade local, e a taça «Boletim da C. P.» recebeu-a o «capitão» do grupo de Campanhã das mãos do sr. Coronel Pereira de Almeida, comandante militar.

* * *

A encerrar os Jogos realizou-se um almoço de confraternização dos desportistas ferroviários portugueses, que teve lugar na Cantina das Oficinas da



O Sr. Eng.º Horta e Costa entrega ao «capitão» de equipa de basquetebol da Figueira da Foz a taça correspondente ao 3.º lugar

Lopes e Libertino Carlos Domingues, a cargo de quem estiveram, respectivamente, o torneio de basquetebol e serviço de secretaria, a prova de ténis de mesa e a locução e, por último, a instalação de atletas, dirigentes, treinadores, maçagistas, etc.

No momento da inauguração dos Jogos foram hasteadas as bandeiras dos concorrentes e, pela primeira vez, foi com inteiro agrado que se escutou o disco dedicado pela U. S. I. C. ao nosso país. A quando da distribuição dos prémios também subiu, no mastro de honra, a bandeira daquele Organismo Internacional do Desporto Ferroviário.

Figueira da Foz, gostosamente decorada, e a ele assistiram 160 convidados. Uma orquestra formada por ferroviários animou a simpática reunião.

Na mesa de honra sentaram-se os sr.ºs Eng.º Horta e Costa, Agregado à Comissão de Assistência; Coronel Pereira de Almeida; Eng.º Adelino Pedrosa Veríssimo; Eng.º Sousa Pires, Chefe da 1.ª Zona da Divisão do Material e Tracção; Dr. José Rainha, médico da C. P.; Eng.º António da Silva Abreu, da Figueira da Foz; Eng.º Celso de Vasconcelos, de Campanhã; Eng.º Armando Cruz, de Lisboa e Eng.º Camarate de Campos, do Entroncamento.

Aos brindes falaram, pela ordem, o sr. Eng.º



A mesa da presidência do almoço de encerramento dos Jogos Desportivos Ferroviários

Horta e Costa, que disse da sua satisfação pelo desporto evidenciado pelos atletas da Companhia, e o sr. Presidente da Câmara Municipal, que fez votos para que todos os anos os Jogos tenham por cenário a ridente cidade da Figueira da Foz.

* * *
A despesa total efectuada com a organização dos Jogos deste ano atingiu a verba de 14.732\$90. Como a receita se fixou em 11.595\$50 há a anotar um saldo negativo de 3.137\$40.

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

Destinadas aos filhos dos seus empregados, possui a Companhia, como todos sabem, duas excelentes Colónias de Férias.

Uma encontra-se junto ao mar, a dois passos de uma magnífica praia. A outra, de que a gravura nos dá um aspecto, permite fazer colher às crianças os benefícios resultantes da estadia no campo, em contacto permanente e salutar com a Natureza.

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

N.º 28

ONDE ESTÁ SITUADA ESTA COLÓNIA DE FÉRIAS DA C. P.?

Resultado do Concurso n.º 26

Solução: — Pinhal Novo.

Foram premiados: — Dr. Alberto da Costa Teixeira, antigo médico da C. P. (Covilhã); António Dias Ferro, fiel de armazém em Castelo Branco e Manuel Pinto, servente de 1.ª classe em S. Gemil.



Carta ao Editor

Meu Caro Dr. Élio Cardoso:

Quando eu nasci — já lá vai mais de meio século — os médicos andavam de sobrecasaca e de chapéu alto, e depois de terem observado o doente pediam uma folha de papel e nela escreviam em caracteres hieroglíficos:

MANDE

X . . . 10 miligramas

Y . . . 7 miligramas

Z . . . 0,5 miligramas

Numa hóstia e mais 11 iguais

E com a receita ia-se à farmácia — que nesse tempo se chamava botica — e por pouco dinheiro obtinha-se o remédio.

As coisas evoluíram. E hoje, que já não se anda de chapéu alto, mas de *short*, de *sweater* ou de *bikini*, a maior parte dos senhores doutores prescrevem especialidades farmacêuticas que custam cem, duzentos ou trezentos escudos e que, bem vistas as coisas, nada mais contêm do que aquilo que numa receita de outrora se podia escrever e se podia obter por duas moedas de prata. É claro que não falo dos antibióticos, a essa data inexistentes, nem de outras drogas cujo uso e abuso parecem darem sérias dores de cabeça... excepto àqueles que as fabricam e que as vendem.

Ora, sucedeu que voltei a estar doente, fosse para não perder o treino, ou fosse para arreliar os médicos que cada vez sabem menos o mal de que me queixo e do qual talvez não sofra.

Auscultaram-me. Cheiraram-me. Miraram-me. Mandaram me fazer análises. Exigiram radiografias e, no fim, prescreveram: uma injeção diária endovenosa; dia sim, dia não, uma injeção intra-muscular; dois comprimidos antes das refeições; uma cápsula no fim de cada repasto; duas drágeas ao deitar; comida sem sal; proibição absoluta de vinho, de café e de tabaco; evitar escadas e quaisquer preocupações.

Quis saber, aproximadamente, quanto custariam os remédios e o preço que me indicaram foi tal que, desistindo da sua compra, peguei na receita, e escrevi no verso, o seguinte:

Não bebas, pois te faz mal,
Não fumes: o cancro espreita,
Come comidas sem sal,
E foge de quem aceita
Um amor, que é só venal.

Não corras, vai devagar,
Evita as rampas, as escadas,
Tu não te podes ralar,
E quanto a curtas noitadas...
Nem sequer é bom falar.

Mas apesar do teu mal,
Trabalha, para aumentar
Esse magro capital,
Com que se deve pagar
O teu lindo funeral.

E devolvi a receita ao doutor.

Aqui tem, meu querido amigo, a razão pela qual, há tanto tempo já, eu não tenho tido o prazer e a honra de, a seu amável convite, colaborar no *Boletim da C. P.*

Escusado será dizer-lhe que os médicos que consultei não foram os nossos, mas os daquela cidadezinha do Loiret onde, por força de serviço profissional, tive de ir bater com os ossos.

Desculpe, pelo que vai exposto, a falta de presença e creia sempre na amizade do

Ary dos Santos

NOTA DO EDITOR — O «*Boletim da C. P.*» teve a honra de convidar o Sr. Dr. Ary dos Santos, para uma vez mais colaborar nas suas páginas.

Todos conhecem o fino recorte literário dos artigos, salpicados de bom sentido humorístico, do ilustre Chefe do Serviço do Contencioso que, além de escritor de grande mérito é, também, dramaturgo consagrado.

Ao nosso convite respondeu-nos, no dia

imediatamente, o Dr. Ary dos Santos, com a carta que entendemos por bem publicar — pois ela constitui, em boa verdade, uma preciosa produção, em que, uma vez mais, se revela a sua graça bem espirituosa e bem portuguesa — tão necessária para amenizar os difíceis e conturbados tempos em que vivemos!

Ao agradecermos a sua cativante amabilidade, permitimo-nos fazê-lo no mesmo tom jocoso — que é afinal uma forma expressiva do nosso apreço pelo seu talento pluriforme.

E com os desejos de pronto restabelecimento, pedimos-lhe aceite os conselhos de um galeno potencial de quem seguimos o lema: *In medium est virtus!*

*Não está dentro da razão
O Director de Loiret.
Beber água e comer pão,
É coisa que não se vê,
Nem sequer numa prisão!*

*O vinho, não lhe faz mal,
Se tiver moderação!
Coma os petiscos com sal,
Com pimenta e açafrão,
Ou outro tempero igual!*

*Vá-lhe no bom salpicão,
Na dobrada, orelheira,
Entrecosto com feijão,
Caldeirada à fragateira,
Na lagosta e camarão.*

*Seja alegre e optimista,
Não faça como o canário:
Comer grelos e alpista.
É regime funerário,
Não há homem que resista!*

*Fume a sua cigarrada,
Não muito, caro Doutor.
E quanto a subir a escada,
Use sempre o ascensor,
Ou o colo da criada!*

*Creia que foi bondoso
P'la sua colaboração,
De estilo ameno e chistoso.
Por ela, um xi-coração
Do amigo*

Élio Cardoso



I — Divisão da Exploração

a) Serviço do Movimento

Circular n.º 1125 de 31-7-959 — Existência, em Portugal, de vagões de propriedade particular.

1.º aditamento à Comunicação-Circular n.º 880 de 1-8-959 — Tolerância de um excesso de 5% nos vagões JJ 2001 a 2100, 33251 a 33302 e 53251 a 53302.

Ordens de Serviço da série M de n.º 1061 de 7-8-959 ao n.º 1076 de 27-8-959.

b) Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2720 de 20-8-959 — Sinalização da estação de Leiria e do ramal particular «Leiria-Bebidalis».

Instrução n.º 2721 de 21-8-959 — Sinalização de um desvio ao Km. 145, 417 da Linha do Norte, para serviço da Divisão de Via e Obras.

Instrução n.º 2722 de 24-8-959 — Regras especiais de circulação de comboios entre as estações de Barreiro-Terra, Lavradio e Barreiro-C.U.F..

Instrumento n.º 2723 de 24-8-59 — Sinalização da estação de Lavradio.

1.º aditamento à Instrução n.º 2208 de 21-8-959 — Sinalização da estação de Praias-Sado.

3.º aditamento à Instrução n.º 2711 de 5-8-959 — Sinalização da estação de Sacavém.

c) Divisão (I. P.)

1.º aditamento à Instrução n.º 2561 de 28-8-959 — Concessão de prémios aos agentes dos Serviços Regionais do Serviço de Telecomunicação e Sinalização, que obtenham, em exame, 15 ou mais valores.

d) Serviço Comercial e do Tráfego

Circular n.º 1126 de 24-8-959 — CONTENTORES de propriedade particular.

Carta-Impressa n.º 136 de 31-8-959 — Transporte de madeira prensada.

31.º aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de 24-8-9 — Ramal Leiria-Bebidalis.

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

Romance e Drama na História do Túnel sob o Hudson

UMA das originalidades de Nova York, a cidade mais densamente povoada do mundo, é o facto do seu maior subúrbio ser dela separado por um rio com cerca de 5 km. de largura e por uma fronteira estadual.

Diariamente, um milhão ou mais de pessoas atravessam o Rio Hudson, em barcos, pontes ou por túnel, procedentes da parte setentrional do Estado de Nova Jersey, para trabalhar nas fábricas, casas comerciais e escritórios de Nova York.

Grande parte dessas pessoas viaja pela «Hudson and Manhattan Railroad», ferrovia que atravessa o rio por meio de túneis cavados por baixo do seu leito.

Velozes comboios permitem fazer a travessia em poucos minutos. E o Caminho de Ferro acaba de anunciar que vai adquirir cinquenta unidades tractoras, dotadas com os mais modernos equipamentos de propulsão de alta velocidade e peso reduzido. As carroagens susceptíveis de alta aceleração e frenagem são dotadas de várias inovações, como ar condicionado, amplas janelas, carroceria de aço de peso reduzido e soalhos isolados recobertos de tijolos de amianto, para reduzir as vibrações e o barulho.

Em resumo: a viagem sob o rio Hudson é comodíssima. Os passageiros viajam sem imaginar que, em alguns pontos, estão a mais de trinta metros abaixo da superfície do rio.

O caso, contudo, era bem diferente em 1908, quando foi completada a construção do primeiro túnel sob o rio. Segundo o «New York Times» referiu na época, — considerou-se tal construção como uma das maiores façanhas realizadas pela Engenharia, — talvez maior mesmo que o Canal de Panamá!



Estátua da Liberdade, fronteira ao Hudson

Trinta e quatro anos de trabalho demorou a construção do primeiro túnel fluvial — trinta e quatro anos de fracassos técnicos, dificuldades financeiras, catástrofes e atrasos.

A construção foi iniciada em Novembro de 1874, por um homem chamado Dewitt C. Haskin, que começou a fazer, do lado de Nova Jersey, uma escavação com cerca de vinte metros de profundidade, numa época em que o projecto era considerado, universalmente, como impossível.

No começo, pareceu que os cépticos tinham razão. Os trabalhos tiveram de ser suspensos no primeiro ano, devido a dificuldades financeiras.

Os engenheiros verificaram que o fundo do rio se compunha de lama e sedimentos muito finos, altamente permeável à água de muito instável para sustentar um túnel.

Além disso, no lado de Nova York, o ponto escolhido para saída do túnel coincidia com um rochedo no fundo do rio e o túnel teria de passar, parcialmente, através do mesmo, com parte assente no traiçoeiro fundo lamacento, condição já mais encontrada



Uma das unidades utilizadas na travessia sob o Hudson, encaminha-se para o túnel

antes, nos trabalhos de construção de túneis submarinos.

Nessas condições, o plano original de Haskin de forrar o túnel com tijolos, ter-se-ia mostrado, sem dúvida alguma, impraticável, mesmo se ele tivesse podido prosseguir com os trabalhos.

Passaram-se cinco anos antes da construção poder ser reiniciada. A entrada do túnel ficou pronta em Novembro de 1879 e logo foi começada a penetração lateral do túnel.

Um ano depois, o trabalho foi suspenso de novo, desta vez devido a uma catástrofe. Grande parte do tecto do túnel rompeu-se pela pressão da água, que penetrou no túnel, matando vinte operários. Passaram-se mais duas dezenas de anos sem que a construção do túnel sob o Rio Hudson avançasse um passo.

Em 1899, as obras foram arrematadas num executivo hipotecário.

Finalmente, apareceu em cena, em 1902, alguém que achava possível terminar o túnel. Chamava-se Gibbs McAdoo e conseguiu convencer os financiadores americanos que o túnel não sómente poderia ser terminado, como explorado com lucro. Os seus argumentos foram tão convincentes que realmente conseguiram o apoio financeiro necessário.

McAdoo, então presidente da «Hudson and Manhattan Railroad Company» encarregou da execução do projecto o engenheiro-chefe da Companhia, Charles M. Jacobs, que prosseguiu os trabalhos com muita eficiência e métodos modernos. Pretendia ele revestir o túnel de ferro fundido e colocar abrigos diante

dos trabalhadores, durante a construção, para evitar o perigo de inundações. Antes de iniciar os trabalhos, teve, contudo, de bombeiar a água que inundara o túnel.

Os trabalhos avançaram rapidamente e antes mesmo de terminado o primeiro túnel, em 1908, foi iniciada a construção de um outro. A inauguração, realizada a 25 de Fevereiro daquele ano, foi sensacional. O túnel tinha 4800 metros de comprimento e reduzia o tempo de viagem entre Nova Jersey e Nova York de 45 minutos por carro e barca a quinze minutos por comboio. Milhares de pessoas esperaram na estação ferroviária, das 9 horas em diante, para fazer a primeira viagem por baixo do rio. A primeira da enorme «bicha» era uma jovem, Bárbara Schlatter, de Hoboken, Estado de Nova Jersey, que tinha aguardado, como outras pessoas, o dia inteiro, no meio da neve.

O primeiro comboio destinado ao público tinha cinco carruagens e não é preciso dizer que circulou repleto. O preço da passagem era de cinco centimos, em comparação com oito centimos pela antiga rota.

O Presidente Teodoro Roosevelt inaugurou o serviço do seu gabinete em Washington, premindo um botão que fez funcionar os sinais para os comboios. Em vinte e quatro horas, cerca de cem mil pessoas experimentaram a sensação de passar por baixo do leito de um rio.

A sensacional inauguração do primeiro túnel de modo algum arrefeceu o entusiasmo do público pela inauguração do segundo, que teve lugar a 19 de Julho de 1909, com a presença de trinta a quarenta mil pessoas. Às

três horas da tarde, em ponto, a filha de McAdoo, Harriet, carregou o botão que ligou a corrente eléctrica para movimentar os comboios. Imediatamente, as quatro unidades destinadas a fazer a sua primeira travessia do segundo túnel sob o Hudson, fizeram soar os seus apitos, que foram acompanhados pelas sirenes de todas as embarcações fundeadas no rio e na Baía de Nova York. A festa continuou durante dezoito horas.

Hoje, tudo brilha e fulgura em Nova York, a cidade de vida trepidante. Toda a gente



O edifício do «Empire State Building», em Nova York

corre para ir ao trabalho e corre para voltar para casa, sem parecer pensar noutra coisa.

Diz-se, todavia, que quem apurar o ouvido, quando viaja pelos túneis da «Hudson e Manhattan», poderá ouvir, como um eco longínquo, o ruído dos apitos e das businas e, talvez mesmo, aquela aclamação que acompanhou a inauguração de «uma das maiores façanhas já realizadas pela Engenharia, maior, talvez, que a do Canal do Panamá!»

NOTICIÁRIO da CP

O Prof. Doutor Lopes de Andrade, Chefe dos Serviços Médicos da Companhia, representou a C. P. no VIII Congresso da União Internacional dos Serviços Médicos de Caminhos de Ferro (U. I. M. C.), cujas sessões se efectuaram, de 21 a 26 do mês findo, em Lucerna.

É provável que o próximo Congresso da U. I. M. C., em 1960, se realize em Lisboa.

— Realiza-se em Granada, de 19 a 23 do corrente, uma sessão plenária da Direcção do «Comité International des Transports par Chemin du Fer» (C. I. T.), cuja Administração gerente está a cargo dos Caminhos de Ferro Federais Suíços.

Representará a C. P. o Dr. A. Libânio Pereira, do Serviço Comercial e do Tráfego.

Entre outros assuntos a tratar, figura a posição a tomar pelos Caminhos de Ferro perante a reunião ordinária das C. I. V. e C. I. M., ou seja, respectivamente, das Convenções Internacionais de Passageiros e de Mercadorias.

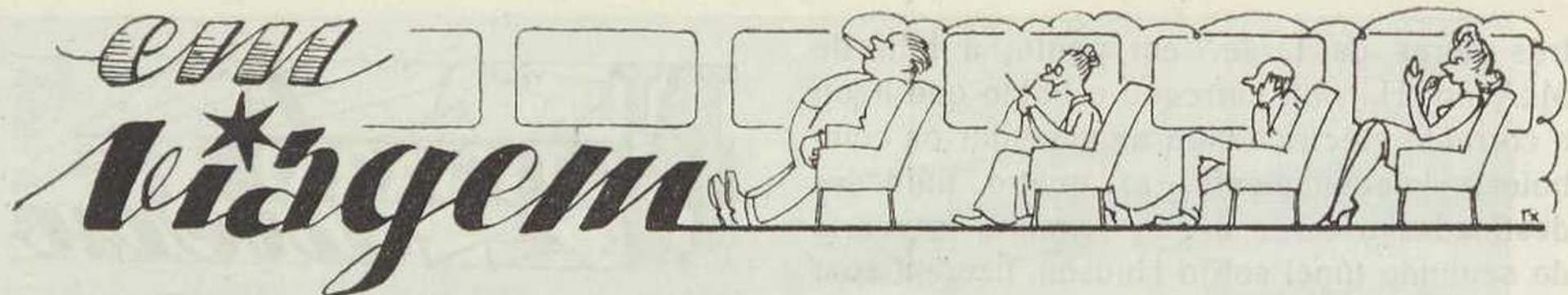
— Terá lugar em Lisboa, numa das salas de sessões da Estação do Rossio, nos próximos dias 12 a 16 de Outubro, a reunião das subcomissões da II Comissão (Tráfego de Mercadorias), da União Internacional de Caminhos de Ferro, na qual participam delegados de 16 países europeus.

— À Conferência Europeia de Passageiros (C. E. V.) que se realizou este ano em Veneza, de 28 de Setembro a 3 de Outubro, assistiu, como representante da Companhia, o Dr. Carlos de Albuquerque, Chefe do Serviço Comercial e do Tráfego.

— Na estação de Santa Apolónia prosseguem activamente os trabalhos da sua adaptação às exigências do tráfego ferroviário de longo curso, trabalhos que devem ficar concluídos ainda no corrente ano.

A estação, além da entrada principal, terá entradas laterais pela Avenida do Infante D. Henrique e pela rua dos Caminhos de Ferro. Além disso, uma passagem subterrânea tornará mais fácil, seguro e cómodo o acesso aos dois lados do cais. Esta passagem, sob as linhas da estação, terá as paredes revestidas de mármore vidrado. Junto às suas escadas serão instalados dois «bars».

Vai ser aumentado o número de linhas, que passarão a ser 7, facilitando-se deste modo o escoamento dos passageiros vindos dos expressos internacionais e dos diversos outros comboios de longo curso e suburbanos que convergem a Santa Apolónia.



em
língua

MARIA D'ORSAY

Por GUERRA MAIO

Foi há muitos anos. Eu estava ao serviço da Agência de Turismo que a «Propaganda de Portugal» tinha em Paris, instalada num pequeno escritório do rés-do-chão da sucursal do Banco Nacional Ultramarino. Ao chegar ali um dia, encontrei à minha espera uma mulher de Trás-os-Montes, que procedente da sua terra natal vinha ter com o marido, trabalhador agrícola para os lados de Vierzon. Ela não me conhecia, mas um seu companheiro de viagem dera-lhe o meu nome, na certeza que eu lhe resolveria completamente o seu problema. A mulher, em adiantadíssimo estado de gravidez, vinha acompanhada de dois filhos, um de 3 e outro de 5 anos, e tinha como bagagem, que nunca largava, além de uma maleta, um saco de lavoura, cheio desordenadamente até ao cimo, de roupas e de calçado diverso.

A mulher, que não tinha dinheiro para as passagens até à localidade onde estava o marido, pediu-me um adiantamento, que mais tarde me reembolsaria.

Mandei uma das nossas dactilógrafas, uma loirinha de 16 anos, acompanhá-la à estação de Orsay, e dando-lhe o dinheiro para o comboio, recomendei que comprasse um bilhete para ela e um meio para um dos pequenos e que não deixasse de a recomendar ao revisor para lhe indicar a descida em Vierzon.

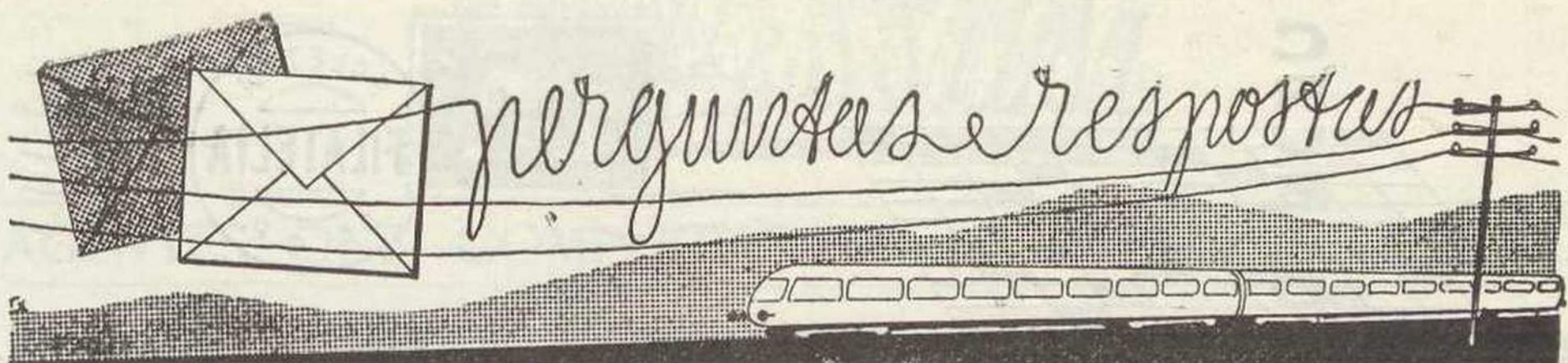
Meia hora mais tarde, a dactilógrafa telefonava-me, muito aflita, da estação de Orsay, informando que a mulher, ao chegar ali, logo correra para a sala de espera, onde, por acaso não havia ninguém, e tirando do saco, um cobertor, um lençol e uma tesoura, se deitara no chão, com propósitos evidentes de ter ali o seu feliz sucesso.

Eu disse a madame de Sousa Cardoso, que então estava também ao serviço da «Pro-

paganda» e que hoje é ilustre funcionária da Casa de Portugal, que fosse ver o que se passava, mas, quando ela lá chegou, já a polícia tinha entretanto tomado conta do caso e metera, à força, a parturiente num táxi para o hospital próximo, onde ela deu à luz, sem demora, uma robusta menina. Os pequenos, esses foram levados para a Assistência enquanto do hospital avisavam o marido, do sucedido.

Quinze dias depois, em Vierzon, era baptizada a pequerrucha, sendo madrinha madame de Sousa Cardoso. Por indicação minha deram-lhe o nome de *Maria d'Orsay*, por ter sido naquela estação ferroviária que ela havia começado a vir ao mundo...

Mas a história não ficou por aqui! Um dia, apareceu na Agência um senhor amável, que, perguntando por mim, me comunicou ter uma conta para me apresentar. Não percebi bem, mas ele a breve se explicou. Vinha da Assistência, onde era funcionário. Os dois pequenos portugueses, durante os 10 dias que lá tinham estado internados, haviam quebrado todos os brinquedos, trapézios e cadeiras, em suma, tudo quanto lhes estava à mão. Respondi-lhe que eu não era pai deles e que nada tinha que ver com isso. O nosso homem não se deu por achado. Disse que os rapazes tinham o diabo no corpo, que haviam batido, e por várias vezes, nos colegas asilados e que foi uma sorte para a Assistência eles terem abalado. Insisti com as razões que me assistiam. E porque o homem além de amável, era compreensivo, acabou por meter a conta no bolso, dizendo que a Assistência suportaria os prejuízos com os brinquedos e a louça partida. Para «recordação», confessou, desabafando, bem bastava já a passagem daquela extraordinária mulher com os seus dois endiabrados repolhos...



Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2134/Cons. n.º 289-M — Peço esclarecer como devem ser classificadas as perdas de tempo ocasionadas por cruzamentos.

Resposta — O tempo perdido por afrouxamento ao disco de entrada, nas estações onde se realizem cruzamentos, deve ser classificado como a seguir se indica:

- à «Tracção» se se tratar de cruzamentos regulares, visto o tempo necessário para a efectivação do afrouxamento ao disco estar incluído nos tempos de marcha;
- a «Diversos» se se tratar de cruzamentos extraordinários e desde que o tempo perdido para o afrouxamento não exceda um minuto para os comboios ligados e dois para os comboios desligados;
- As perdas de tempo nas estações para efeitos de cruzamento ou para esperar a chegada do comboio com que outro cruza, devem ser classificadas a «Diversos».

/// :

Pergunta n.º 2135/Cons. n.º 290-M — Efectuou-se o comboio n.º 8-bis que, por motivo de atraso, circulou excepcionalmente na retaguarda do comboio n.º 22.

Tanto um como outro cruzaram na estação de Caxarias com o comboio n.º 273.

Peço dizer-me quais os modelos de segurança da circulação que, em Fátima, deviam ter sido fornecidos ao condutor e maquinista do comboio n.º 273, relativamente à circulação do comboio n.º 8-bis.

Resposta — Além do mod. M 127 para a entrada em via única, o chefe da estação de Fátima devia ter fornecido ao pessoal do comboio n.º 273 mais os seguintes modelos:

- mod. M 117 fixando o cruzamento do comboio n.º 273 com o n.º 8-bis na própria estação;
- mod. M 116 alterando esse cruzamento para Caxarias, ou então, caso já tivesse conhecimento da interversão de trens, o mod. M. 126, assinalando o espaço n.º 3, onde inscreveria a referida interversão de trens entre os comboios 8-bis e 22.

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2136/Cons. n.º 349-F — Por ter dúvidas sobre a classe em que deve ser feito o complemento para os 100 quilómetros, apresento a seguinte taxa: Cobrança a efectuar a um passageiro portador de bilhete de 2.ª classe, de Cacém a Santarém (via Lisboa-R/Lisboa-P), que toma nesta a 1.ª classe do comboio n.º 1, em ligação do tomado na origem, com aviso.

Exigido 100 — 95 = 7	
75 × \$40 = 30\$00	
75 × \$38 = 28\$50	1\$50
Complemento 7\$00 × \$38	2\$70
Taxa de velocidade 6\$00 × 2 =	12\$00
	16\$20

Resposta — O complemento para o mínimo de 100 quilómetros, deve ser cobrado pelo preço especial de \$40 (Aviso ao Públ. B n.º 218), pelo que a cobrança a efectuar é de 16\$30 e não 16\$20 como indica.

///

Pergunta n.º 2137/Cons. n.º 350-F — Peço dizer-me como deve proceder, para efeito de preenchimento de talão estatístico, a estação de destino de uma remessa que por extravio da guia e carta de porte originais seja registada por mod. F 74, visto este modelo não ser provido do referido talão estatístico.

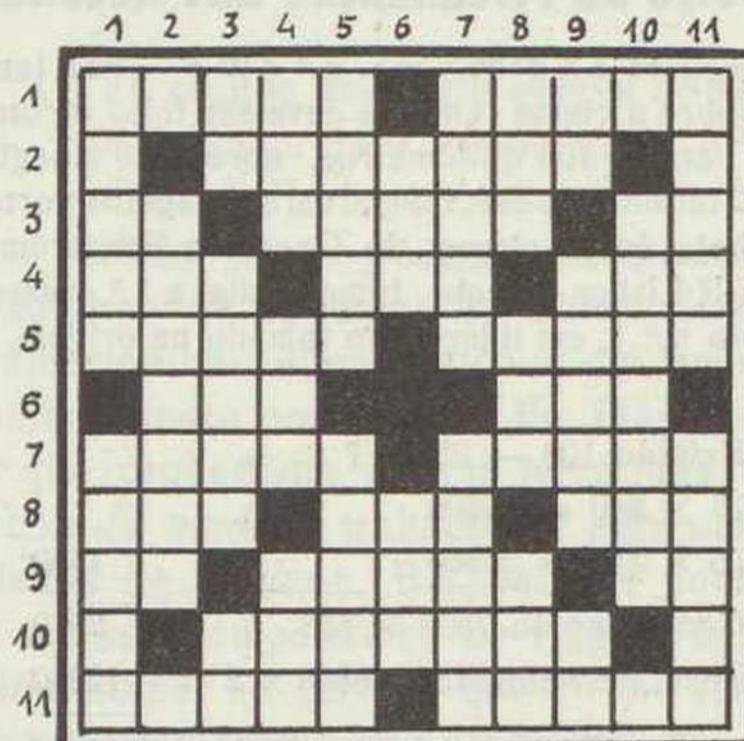
Resposta — No caso apresentado pelo consultente não há que estabelecer talão estatístico.

Conforme se determina na carta do Serviço da Fiscalização das Receitas n.º 29 — EFV., de 20 de Dezembro do ano findo, na parte inferior do talão estatístico de número de ordem de chegada anterior ao da remessa registada por mod. F 74 deverá indicar-se que o número de ordem de chegada referente ao talão estatístico em falta diz respeito a uma remessa registada por mod. F 74 da qual se deverá indicar também o respectivo número e procedência.

Se a remessa registada em tais condições for a primeira do mês, deverá fazer-se a referida indicação no talão estatístico da remessa de número de ordem de chegada seguinte.

C R U Z P A L A V R A S D A S

Por RUI L. SANCHES



Problema n.º 3

HORIZONTAIS:

1 — Refinaria nacional; Povoação do concelho de Santiago de Cacém. 2 — Instales-te no campo. 3 — Contraç. prep. e artigo; Até logo; Bento de Almeida. 4 — Bolo de farinha de arroz e azeite de coco usado na Ásia; Artéria (inv.); Sinal ortográfico. 5 — Cobrir com iodo; Povoação e estação da Linha do Minho. 6 — Recitas (inv.); Vertente. 7 — «Hall»; Redondel. 8 — Parente; Primeiro nome do general Arthur, primeiro comandante americano no Japão após a guerra de 1959; Tão. 9 — Deslocar-se; Idêntico; Serviços Técnicos. 10 — Enorme. 11 — Iluminada; Porção de vegetação no meio do deserto.

VERTICAIS:

1 — Península montanhosa da Arábia onde, segundo a Bíblia, Deus deu a sua Lei; Companheira. 2 — Arriscar. 3 — Aqui; Liga-te; Letra. 4 — Vazia; Além; Carbonato de cálcio com que se escreve em quadro preto. 5 — Processo de localização de objectos por meio de rádio; A última letra do alfabeto grego. 6 — Pronome possessivo; Gosta de. 7 — Destrinça; Sinal. 8 — Letra (pl.); Palavra que se antepõe a «West» para designar o Oeste americano; Base aérea portuguesa. 9 — Estás; Planalto situado ao norte da Índia; Eugénio dos Santos. 10 — Pão com carne (pl.). 11 — Parta; elevados

Solução do problema n.º 2

HORIZONTAIS:

1 — Caril, Iscas; 2 — Amor, Adal, o; 3 — Val, Caen, or; 4 — Es, Ribatejo; 5 — Tao, Salir; 6 — Rab, Ror; 7 — Tobis, Res; 8 — Acusaram, Fa; 9 — Ba, Cuim, Mel; 10 — Iodo, Mora; 11 — Acaso, Casar.

VERTICAIS:

1 — Cavem, Tabua; 2 — Amas, Roca; 3 — Rol, Tabu, Ia; 4 — Ir, Rabiscos; 5 — Cio, Saúdo; 6 — Aba, Rio; 7 — Ideas, Ram; 8 — Santarem, Ma; 9 — Cl, Elos, Mos; 10 — Ojir, Fera; 11 — Soror, Falar.



Por J. MATOS SERRAS

Temática dos Caminhos de Ferro

Finalmente, foi posto em circulação no Brasil — com mais de um ano de atraso — o selo há tanto tempo anunciado e impresso, comemorativo do Centenário da ligação ferroviária Patos-Campina Grande.

O motivo escolhido foi o de um troço de via férrea, com um recorte do mapa da região em segundo plano.



Marcofilia

No primeiro dia de circulação deste novo selo para a nossa temática — 24 de Abril do corrente ano — foi apostado no Rio de Janeiro um carimbo especial, que reproduzimos.

A Filatelia na Imprensa

O «Journal des Voyages» n.º 209/210 dedica a sua edição ao «Mundo Português», e pela pena de um seu enviado especial publica, em francês, uma desenvolvida reportagem de cerca de 200 páginas, sob o título «Lisboa a Macau».

Esta excelente e luxuosa publicação, em papel couché, foi vendida entre nós ao preço de 125\$00 e apresenta na sua última contra-capa a reprodução, nas cores originais, de alguns dos bonitos selos de Angola, das séries alusivas a Aves, Fauna e Costumes.

Recenseamento Filatélico

Filatelistas ferroviários:

Jacinto Faustino, rua Miguel Pais, 65 — BARREIRO

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

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: Mário Gomes Simões, empregado principal; João da Costa Lino, telegrafista principal; Cícero Pimentel Rolim, chefe de estação de 3.ª classe; José Gonçalves da Bolinha, operário de 1.ª cl.; Manuel Gonçalves Cavalheiro Jr, operário de 1.ª cl. e Pedro Carvalho, operário de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: Mário José Estevens, inspector de receitas de 1.ª classe.; Manuel Coelho, empregado principal; Jaime Lucas Antunes, operário de 1.ª cl.; Filipe Sérvalo, agulheiro de posto; Olinda Graça, guarda de P. N. de 1.ª cl. e Prudêncio Lopes da Silva, inspector de Obras Metálicas.



Da esquerda para a direita: Ana Nunes, guarda de P. N. de 1.ª cl.; José Joaquim Teixeira, chefe de distrito; António Pereira, subchefe de distrito; António de Oliveira, telegrafista principal Luís Maria Marques, factor de 1.ª cl. e Augusto da Silva, assentador de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: Joaquim Pereira, chefe de brigada; Leonel Domingos dos Santos, chefe de secção; José Francisco Luz Coelho, operário de 3.ª cl.; António Tiago Gamboa, chefe de brigada; Leopoldo Rodrigues, maquinista de 1.ª cl. e Domingos Ferreira de Sousa, operário de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: António de Melo Cotafo, operário de 3.ª cl.; Manuel Dias Martins, subchefe de depósito; José Soares, chefe de secção; Artur Mário Lopes, escriturário de 1.ª cl.; Francisco Monteiro, operário de 1.ª cl. e Guilherme Marques Vieira, operário de 1.ª cl.



Da esquerda para a direita: Ernesto de Oliveira Carvalho, escriturário de 1.ª cl.; Álvaro Afonso Tição, chefe de estação de 2.ª cl.; Joaquim Augusto Ferreira, chefe de estação de 2.ª cl.; José Ferreira de Sousa, chefe de estação de 2.ª cl.; Manuel Rafael Ferreira, chefe de estação de 2.ª cl. e José Ferreira, chefe de estação de 3.ª cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR

Agentes gratificados pela Direcção-Geral, por se terem distinguido em rendimento e qualidade de trabalho, na revista metódica do ano de 1957:

Júlio Afonso, chefe distrito; Luís de Oliveira, chefe distrito; José Pinto, chefe distrito; Manuel Gonçalves, chefe distrito; Avelino Augusto, subchefe distrito; João Silva, chefe distrito; João P. Letra Batista, chefe distrito; Marcos Afonso, chefe distrito; Simão António Areias, chefe distrito; João Tapadinhas, chefe distrito; José Maria Gonçalves, chefe distrito; José Marques da Silva, chefe distrito; João Gonçalves, chefe distrito; António Domingos Cajado, chefe distrito; Joaquim Ferreira, chefe distrito; Anastácio Coelho, chefe distrito; Isidoro Victória, chefe distrito; Adriano Marques Garcia, chefe distrito; Carlos de Oliveira, chefe distrito; Eduardo Gomes Geraldes, chefe distrito; António da Silva Godinho, chefe distrito; Agostinho Chumbinho, chefe distrito; Fausto P. Silva Lavrador, chefe distrito; Francisco Alves Casquilho, chefe distrito; Manuel Valente Júnior, chefe distrito; Manuel Martins Lázaro, chefe distrito; Manuel Domingos Mestre, chefe distrito; Manuel Marciano, chefe distrito; Joaquim José Pereira, chefe distrito.

SUMÁRIO

REGRESSO DE FÉRIAS * DA EMBALAGEM – SUA FUNÇÃO INSTRUMENTAL – INCIDÊNCIAS NO CUSTO DE PRODUÇÃO DO TRANSPORTE, pelo Dr. Joaquim Manuel Sargaço Júnior * LÁ POR FORA, Coordenação de Mário dos Santos Navega * IMPRESSÕES DE VIAGEM, por Arminda Gonçalves * «BODAS DE PRATA» DO ATENÉU FERROVIÁRIO * GRUPOS DESPORTIVOS FERROVIÁRIOS, por J. Matos Serras * OS Nossos CONCURSOS * CARTA AO EDITOR * REGULAMENTAÇÃO DISPERSA * ROMANCE E DRAMA NA HISTÓRIA DO TÚNEL SOB O HUDSON * NOTICIÁRIO DIVERSO * EM VIAGEM, por Guerra Maio * PERGUNTAS E RESPOSTAS * PALAVRAS CRUZADAS, por Rui L. Sanches * FILATELIA, por J. Matos Serras * PESSOAL

NA CAPA: «Regresso de férias» (Foto dos C. F. F. Suíços)

SOMAFEL

Sociedade de Materiais Ferroviários, Lda.

Caixa Postal 5571
LUANDA

Rua D. João V, 2-A, 5.^o

Caixa Postal 1873
LOURENÇO MARQUES

LISBOA

Empreiteiros especializados em todos os trabalhos de construção, renovação e conservação de vias férreas, com emprego dos mais modernos processos e meios mecânicos

Fornecimento de todos os equipamentos necessários à exploração moderna de redes ferroviárias

Elaboração de projectos de Via, Tracção, Sinalização, Comando Centralizado e Segurança

ATEC

(Agência técnica de máquinas, Lda.)

MÁQUINAS-FERRAMENTAS
MOTORES DIESEL
MATERIAL DE SONDAGEM

Rua de S. Paulo, 90, 1.^o

LISBOA - PORTUGAL

TELEF. { 203 86
244 36

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
A Z U L E J O S
MOSACOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÔEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

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

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

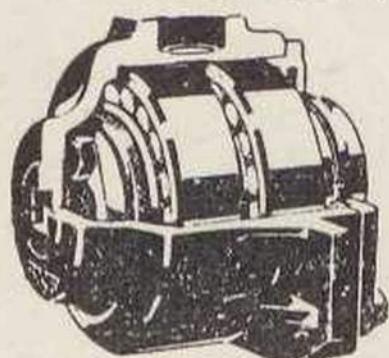
Mais de 1.000.000

CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS DE ROLOS

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

Caixas SKF com rolamentos de rolos oferecem:

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



SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

LISBOA
Praça da Alegria, 66-A

PORTO
Avenida dos Allados, 152

Srs. FERROVIÁRIOS!...

Não comprem FAZENDAS DE LÃ, sem consultar primeiro:

BRAZ & MONTEIRO - COVILHÃ

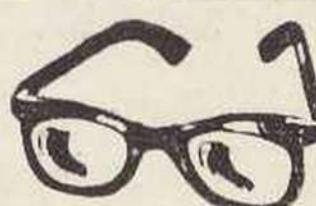
Completo sortido para Homem e Senhora
PADRÕES EXCLUSIVOS
Descontos Especiais - Enviamos amostras

VIDROS A UNIÃO E SPELHOS

Rua Luz Soriano, 25 - A

L I S B O A

FORNECEDORES DA C. P.



Senhores funcionários
da C. P.

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela Família Ferroviária. À vossa preferência temos correspondido servindo bem em qualidade e preços, o que podereis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes. Se nos proporcionarem maiores vendas, mais benefícios poderemos conceder

Descontos máximos sobre preços mínimos

OCULISTA DE LISBOA, L. ^{DA}
RUA DA MADALENA, 182-B (Frete à R. Santa Justa)

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «craupauds» e tirafulados

WIESE & C. A., L. ^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone: 3 4331

OXIDO DE ZINCO «CAMPINO»

Indústrias Portuguesas de Zinco

Avenida 24 de Julho, 54 - I.º Esq.º

L I S B O A