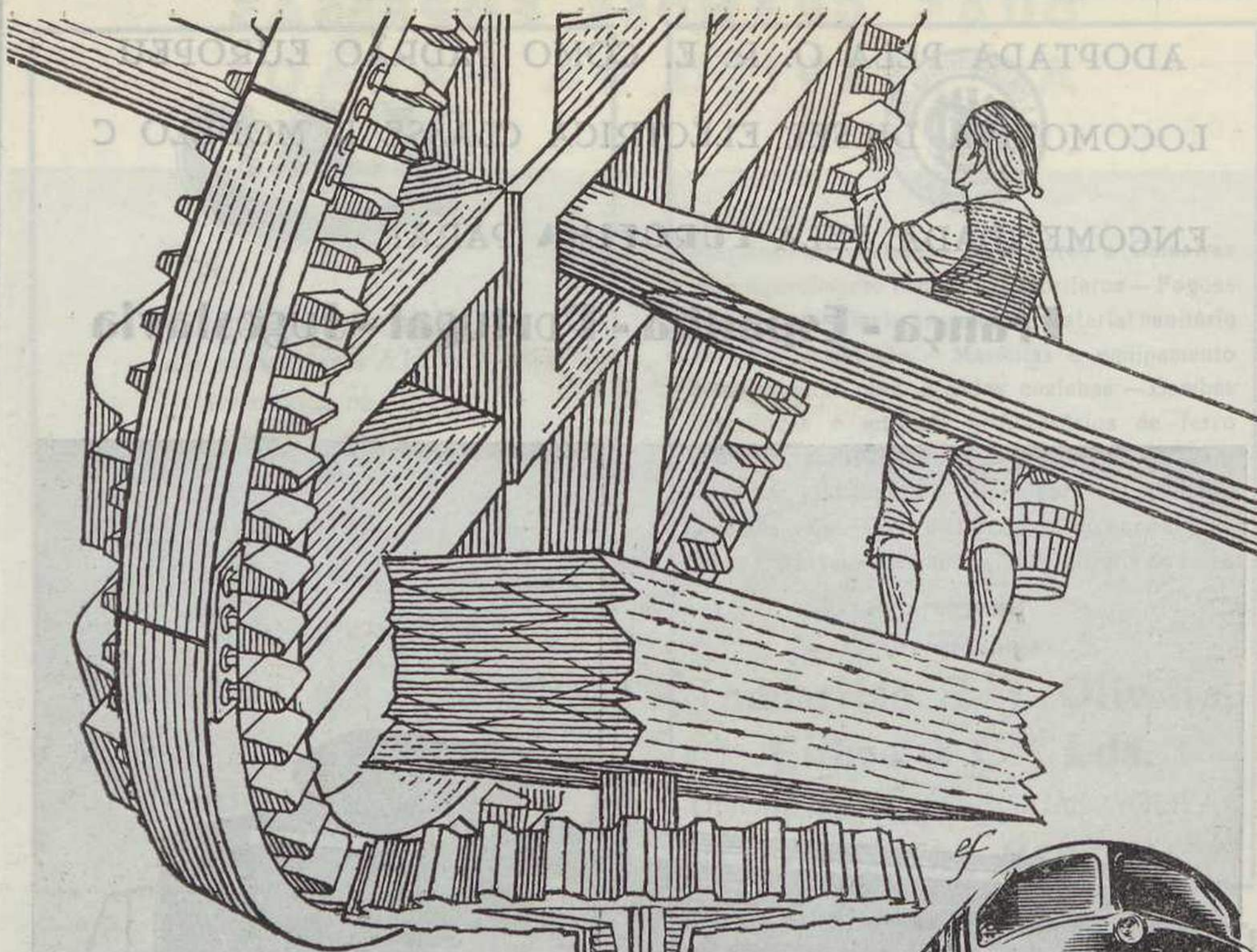


BOLETIM DA C.P.



NUMERO 379

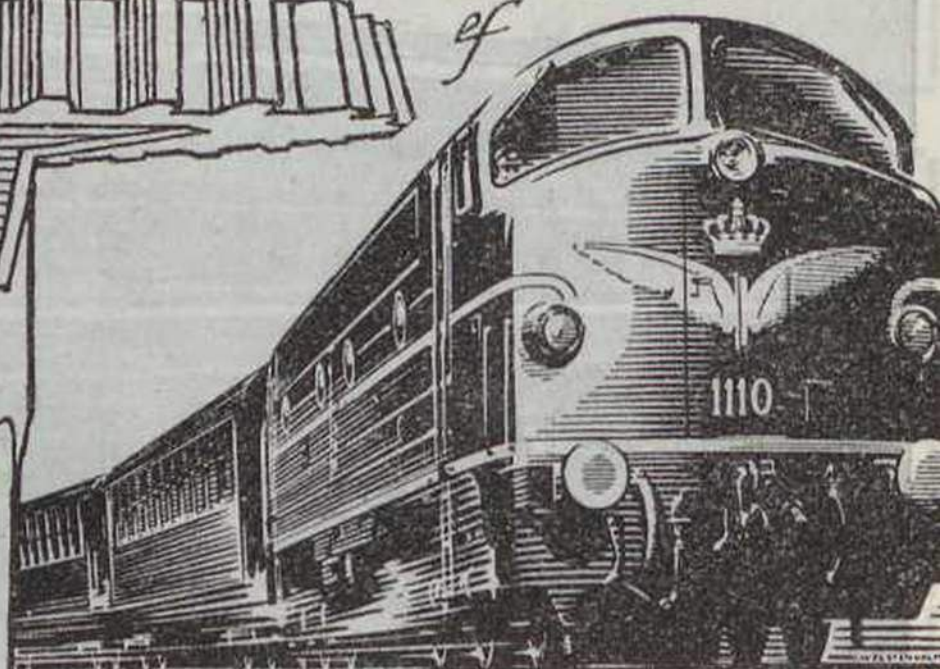
JANEIRO DE 1961



O que é que lubrificava as rodas em Dybbøl?



Quando as máquinas eram simples, a lubrificação era simples também. Na Dinamarca, o histórico moinho de Dybbøl na Jutlândia Sul, moeu o trigo da região durante gerações com as suas enormes rodas de transmissão protegidas pelas mais primitivas gorduras.

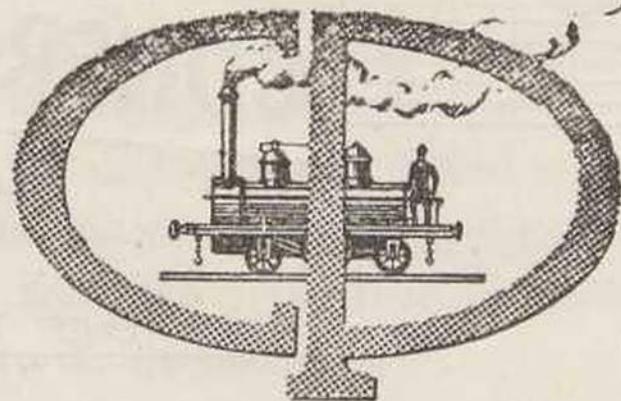


Nesse tempo nenhuma dificuldade na lubrificação se apresentou aos encarregados das máquinas comparável aquelas que se encontram hoje em dia; contudo, agora, quando na presença da complexidade da lubrificação moderna, eles encontram uma resposta para tudo onde quer que seja.

BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais

Boletim da



N.º 379 ■ JANEIRO 1961 ■ ANO XXXIII ■ 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

Mensagem do

ANO NOVO

Direcção

Neste alvorecer de Janeiro, em que as festas do Novo Ano ecoam ainda em nossos corações, saúdo afectuosamente todos os servidores desta grande Empresa, endereçando-lhes, ao mesmo tempo, a si e a seus familiares, os meus melhores votos de felicidade e prosperidade para 1961 — que, com a ajuda de Deus, continuará a ser um ano de concórdia, de paz e de progresso para todos os ferroviários de boa-vontade.

No limiar de legítimas esperanças, de necessários trabalhos e de naturais aspirações que este Novo Ano nos promete, largas e benéficas perspectivas se anteolham, em horizonte próximo, para todos os ferroviários.

Temos a certeza plena que será um Ano Feliz.

Caminhemos ao seu encontro, de passo seguro e entusiasmo vivo, com a compreensão mútua que sempre tem norteado o nosso labor ao serviço do País; com o sentimento de união, o espírito de classe e a decidida vontade de acertar que são apanágio do ferroviário.

Se assim o fizermos — tudo o mais virá por acréscimo!

Que estes designios se cumpram, para bem de todos nós.

CONFRONTO NECESSÁRIO

Pelo Eng.^o FRANCISCO ALMEIDA E CASTRO



STÃO na ordem do dia as questões de produtividade, cada empresa procurando medir a sua, a fim de a aquilatar com a dos seus concorrentes e consequentemente estudar a acção necessária à sua melhoria.

No caso particular das empresas ferroviárias, pela complexidade da sua estrutura — misto de indústria, comércio e serviço público — não só a produtividade se apresenta como algo difícil de definir e, portanto, de medir, como ainda, em numerosos casos, ela é insusceptível de comparação com a de empresas semelhantes. Com efeito, ao pretender-se confrontar empresas de caminhos de ferro, tem de se atender, invariavelmente, entre outros pontos:

- 1) — Às diferenças de estrutura ou estado de desenvolvimento económico entre os países ou regiões que servem;
- 2) — Às diferenças entre os objectivos fundamentais da exploração em causa (lucro ou serviço);
- 3) — Às diferenças de dimensão dos sistemas e à sua configuração geográfica.

Resulta daqui que muitas vezes se nos apresentam comparações entre a C. P. e outras empresas, que mais não servem do que para concluir não estarmos, por circunstâncias várias, à altura de sofrer confronto directo com essas empresas. Dado, porém, que interessa fundamentalmente sabermos

onde realmente nos situamos no capítulo produtividade, parece-nos imprescindível analisar a nossa posição por comparação estatística, tomando, porém, as seguintes necessárias precauções:

- a) — Eliminar, dos termos de comparação, os caminhos de ferro que servem países de estrutura económica nitidamente diversa do nosso. — Assim, desde já, são de eliminar os países mais altamente industrializados, como sejam: a Inglaterra, a França, a Bélgica, a Alemanha, a Suíça, a Suécia e o Luxemburgo.
- b) — Estabelecer confronto multilateral limitado, isto é, para cada índice-base comparativo, determinar outro índice secundário ou de localização que nos permita determinar quais são, de entre as empresas escolhidas para o confronto, aquelas que em cada sector particular se podem considerar verdadeiramente comparáveis conosco.

Como exemplo deste método, vejamos seguidamente alguns elementos baseados na estatística da U. I. C. relativa ao ano de 1958:

1) — Produtividade do pessoal:

Observe-se a produtividade do pessoal dos Caminhos de Ferro de vários países, incluindo o nosso, expressa em milhares de toneladas-quilómetro anuais por agente. — Dado que os

factores *dimensão do sistema e volume de produção* têm acentuada influência na produtividade global assim definida, indicam-se também a extensão de via correspondente a cada empresa e o total de tkm. brutas reboçadas no ano (em milhões).

QUADRO A

(Ano de 1958)

	Efect. de pessoal (total)	tkm. brut. reboc. anual. (milhões)	Produt. (10 ³ tkm. por agen.)	Extensão da via (km.)
Portugal . . .	25933	4482	173	4647
Espanha . . .	130202	37544	287	18666
Holanda . . .	32273	24137	747	7109
Itália . . .	154567	71636	463	29446
Grécia . . .	8642	2038	236	2124
Jugoslávia . .	122959	36988	301	16149
Turquia . . .	64825	17324	267	9122
Marrocos(CFM)	6892	3494	507	1501
Tunísia . . .	4819	1125	234	1839
Dinamarca . .	27765	9091	328	4825
Finlândia . .	30038	13073	436	7862
Áustria . . .	76749	23970	312	10517
Argélia . . .	14465	4852	335	5239
Noruega . . .	24771	6486	261	5552
Japão . . .	377166	157774	422	35299

Constata-se assim que Portugal apresenta a produtividade mais baixa, mesmo limitando a comparação às empresas com extensões de via e volume de tráfego aproximados dos nossos (a sublinhado).

QUADRO B

(Ano de 1958)

	Extensão de via (km.)	Efect. de pes. das Inst. fixas	N.º de agentes por km.	Coefic. de uso (milhões de tkm.)
Portugal . . .	4647	5596	1,2	0,98
Espanha . . .	18666	27048	1,4	2,0
Holanda . . .	7109	5868	0,83	3,4
Itália . . .	29446	30832	1,04	2,4
Grécia . . .	2124	2837	1,3	0,96
Jugoslávia . .	16149	35460	2,2	2,3
Turquia (1954) .	9122	6097	0,67	1,9
Marrocos(CFM)	1501	1895	1,3	2,3
Dinamarca . .	4825	4092	0,85	1,9
Finlândia . .	7862	4313	0,55	1,7
Áustria . . .	10517	17425	1,66	2,3
Argélia . . .	5239	4007	0,77	0,93
Noruega . . .	5552	4863	0,88	1,2
Polónia . . .	34278	79213	2,3	4,4
Tunísia . . .	1839	1089	0,55	0,61

Investigando a produtividade por sectores temos, para o pessoal das Instalações Fixas, o quadro anterior, em que se apresenta o número de agentes por quilómetro de via. Como índice de localização define-se um «coeficiente de uso da via» correspondente ao número de tkm. que percorrem em média cada quilómetro de via num ano.

Verifica-se ter Portugal um dos mais elevados números de agentes de Instalações Fixas por quilómetro, mantendo ao mesmo tempo um dos mais baixos coeficientes de uso da via. Limitando a comparação às empresas com coeficiente de uso entre 0,9 e 1,2, observa-se que só a Grécia se apresenta pior do que nós neste aspecto, tendo no entanto uma menor extensão de linha.

Quanto ao sector de Exploração (Movimento e Tráfego), estabeleceu-se no quadro seguinte o número de comboios-quilómetro por agente e também como índice de localização a «intensidade de circulação», isto é, o número de milhares de comboios-km. por quilómetro de via.

QUADRO C

(Ano de 1958)

	Com.-km anuais (milhões)	Efect. de pessoal da Expl.	N.º de Com.-km por agente	Intens. de tráfego (milhares de tkm.)
Portugal . . .	23,3	9644	2420	5,0
Espanha . . .	110,4	46125	2400	5,9
Holanda . . .	75,4	14366	5250	10,6
Itália . . .	231,7	61270	3780	7,8
Grécia . . .	9,7	2471	3820	4,6
Jugoslávia . .	89,1	45850	1940	5,5
Turquia (1954) .	36,6	7991	4500	4,0
Marrocos(CFM)	5,0	2739	1840	3,3
Dinamarca . .	38,6	12071	3200	8,0
Finlândia . .	41,1	12039	3400	5,2
Áustria . . .	71,6	28216	2540	6,8
Argélia . . .	10,9	4783	2270	2,1
Noruega . . .	33,2	9213	3600	6,0
Polónia . . .	261,4	133469	1970	7,6
Tunísia . . .	5,0	1463	3420	2,7

Sublinhando as empresas que mostram intensidade de tráfego comparáveis à nossa (entre 4,0 e 6,0) notamos que a posição de

Portugal é semelhante à da Espanha e apenas melhor que a da Jugoslávia; estes dois países, no entanto, com sistema de maior volume, portanto, em posição sensivelmente pior que a nossa.

Para os efectivos de Material e Tracção, estabelecemos o número de comboios-km. por agente, e como índice de localização, a carga média dos comboios (em toneladas).

QUADRO D
(Ano de 1958)

	Com.km. anuais (x 10 ⁶)	Efect. de pessoal de Mat. e Tracção	N.º de Com.km. por agente	Carga média dos comboios
Portugal . . .	23,3	8925	2610	193
Espanha . . .	110,4	41748	2640	338
Holanda . . .	75,4	8425	8950	320
Itália . . .	231,7	49687	4670	310
Grécia . . .	9,7	2768	3500	210
Jugoslávia . .	89,1	35672	2500	415
Turquia (1954) .	36,6	4716	7800	470
Marrocos (CFM)	5,0	2037	2450	700
Dinamarca . .	38,6	7551	5120	235
Finlândia . .	41,1	10462	4310	320
Áustria . . .	71,6	23061	3100	335
Argélia . . .	10,9	5309	2050	435
Noruega . . .	33,2	7200	4600	195
Polónia . . .	261,4	100815	2590	575
Tunísia . . .	5,0	1897	2630	225

Notar-se-á que Portugal se encontra entre os países de mais baixa produtividade neste sector; em particular, se a comparação incidir apenas entre os países que apresentam cargas médias à volta das 200 toneladas, Portugal é o pior de todos, apenas se aproximando da Tunísia.

II) — Produtividade do material:

No que diz respeito ao material motor, estabelecemos um índice de utilização que representa o número de cavalos-vapor de potência de parque por cada milhão de toneladas-km. rebocadas anualmente. Como índice de localização estabeleceu-se a percentagem da potência total do parque que corresponde a meios de tracção a vapor, o que, de certo modo, indicará a proporção de material antigo no parque.

QUADRO E
(Ano de 1958)

	Potência total do parque motor (10 ⁶ CV)	Total de tkm. reb. anual. (milhões)	Índice de utilização (CV mil. de tkm.)	Percenta- gem do parque a vapor
Portugal . . .	606	4482	135	78
Espanha . . .	5737	37344	154	84
Holanda . . .	1239	24137	52	0
Itália . . .	8201	71636	115	37
Grécia . . .	323	2038	158	95
Jugoslávia . .	1484	36988	40	96
Turquia . . .	1555	17324	90	91
Marrocos (CFM + CFMO) . .	99	3852	26	0
Dinamarca . .	581	9091	64	61
Finlândia . .	712	13073	54	90
Áustria . . .	2181	23970	91	44
Argélia . . .	341	4852	71	81
Noruega . . .	648	6486	100	45
Tunísia . . .	48	1125	43	0

Nota-se imediatamente que só a Grécia e a Espanha — que aliás têm maior percentagem de tracção a vapor do que nós — se apresentam em pior posição. Atente-se, de passagem, a posição dos países que já puseram de parte a tracção a vapor (Holanda, Marrocos e Tunísia).

Quanto a material de transporte de mercadorias, estabeleceu-se, como coeficiente de aproveitamento, o número de toneladas-km. efectuadas num ano, em serviço comercial,

QUADRO F
(Ano de 1958)

	Capac. do parque de vagões (milhares de ton.)	Total de tkm. anuais de ser. com. (milhões)	Coefic. de aproveit. (tkm/ton)	Percursos médios por ton. com. (km.)
Portugal . . .	135	738	5460	197,2
Espanha . . .	1108	7878	7100	245,0
Itália . . .	2383	13072	5500	278,6
Grécia . . .	126	299	2380	132,7
Jugoslávia . .	1426	11885	8350	233,4
Turquia . . .	326	5065	15500	324,3
Marrocos (CFM + CFMO) . .	106	1491	14050	143,2
Dinamarca . .	214	1281	5989	196,9
Finlândia . .	441	4063	9200	251,6
Áustria . . .	749	6819	9100	160,6
Argélia . . .	189	1594	8420	247,8
Noruega . . .	198	1351	6820	89,6
Tunísia . . .	48	407	8480	187,8

por cada tonelada do parque de vagões. — O índice de localização escolhido foi o percurso médio por tonelada-km. comercial, que no nosso caso é de 197,2 quilómetros. Veja-se a situação:

Limitando a comparação aos sublinhados, que são os que têm percursos médios da ordem dos 200 km. $\pm 20\%$, encontramos uma vez mais Portugal em último lugar.

Quanto a material de transporte de passageiros, a base de confronto escolhida foi o número de passageiros-km. transportados anualmente por lugar disponível no parque de carruagens. — O índice de localização é o percurso médio por passageiro (25 km. no caso da C. P.).

Os resultados são os seguintes:

QUADRO G
(Ano de 1958)

	Total de lugares dispon. (carruag.)	Passageiros-km. anuais (milhões)	Milhares de pas.-km por lugar	Percurso médio por pas. (km.)
Portugal . . .	69689	1676,5	24,2	25,7
Espanha . . .	240133	8730,1	36,4	68,4
Holanda . . .	116916	7466,5	63,8	40,0
Itália . . .	650105	25669,9	39,5	68,6
Grécia . . .	17077	592,9	28,9	87,0
Jugoslávia . .	225210	8877,0	39,4	48,2
Turquia . . .	82374	5105,4	62,0	55,2
Dinamarca . .	108608	3066,0	28,2	27,6
Finlândia . .	75047	2118,2	28,1	68,6
Áustria . . .	197091	6187,2	31,4	39,3
Argélia . . .	28041	653,8	23,3	112,1
Noruega . . .	69784	1707,5	24,5	43,7
Tunísia . . .	11992	255,0	21,4	29,7

Verifica-se que Portugal ocupa o penúltimo lugar na lista, com a atenuante do seu

percurso médio por passageiro ser o mais baixo de todos.

Conclusões

Do confronto estabelecido observa-se existir, na exploração do sistema ferroviário português, independentemente das circunstâncias particulares do meio, larga margem para uma melhoria futura — o que não deixa de ser uma conclusão deveras estimulante.

Se recapitularmos a análise feita, poderemos resumir os seus resultados na justificação do seguinte programa de actividades tendentes à maior valia geral do nosso rendimento produtivo:

- 1.º) — Mecanizar intensivamente os trabalhos de via;
- 2.º) — Actualizar os métodos de exploração (Movimento e Tráfego);
- 3.º) — Aumentar a produtividade das oficinas e a utilização do pessoal de condução;
- 4.º) — Melhorar a disponibilidade e aproveitamento das locomotivas e vagões existentes, isto é, por um lado procurar com que o parque actual seja realmente todo utilizável e, por outro lado, adoptar métodos de distribuição mais eficazes;
- 5.º) — Suprimir urgentemente toda a tracção a vapor;
- 6.º) — Conseguir para o caminho de ferro uma maior captação do tráfego de passageiros, de longo curso.

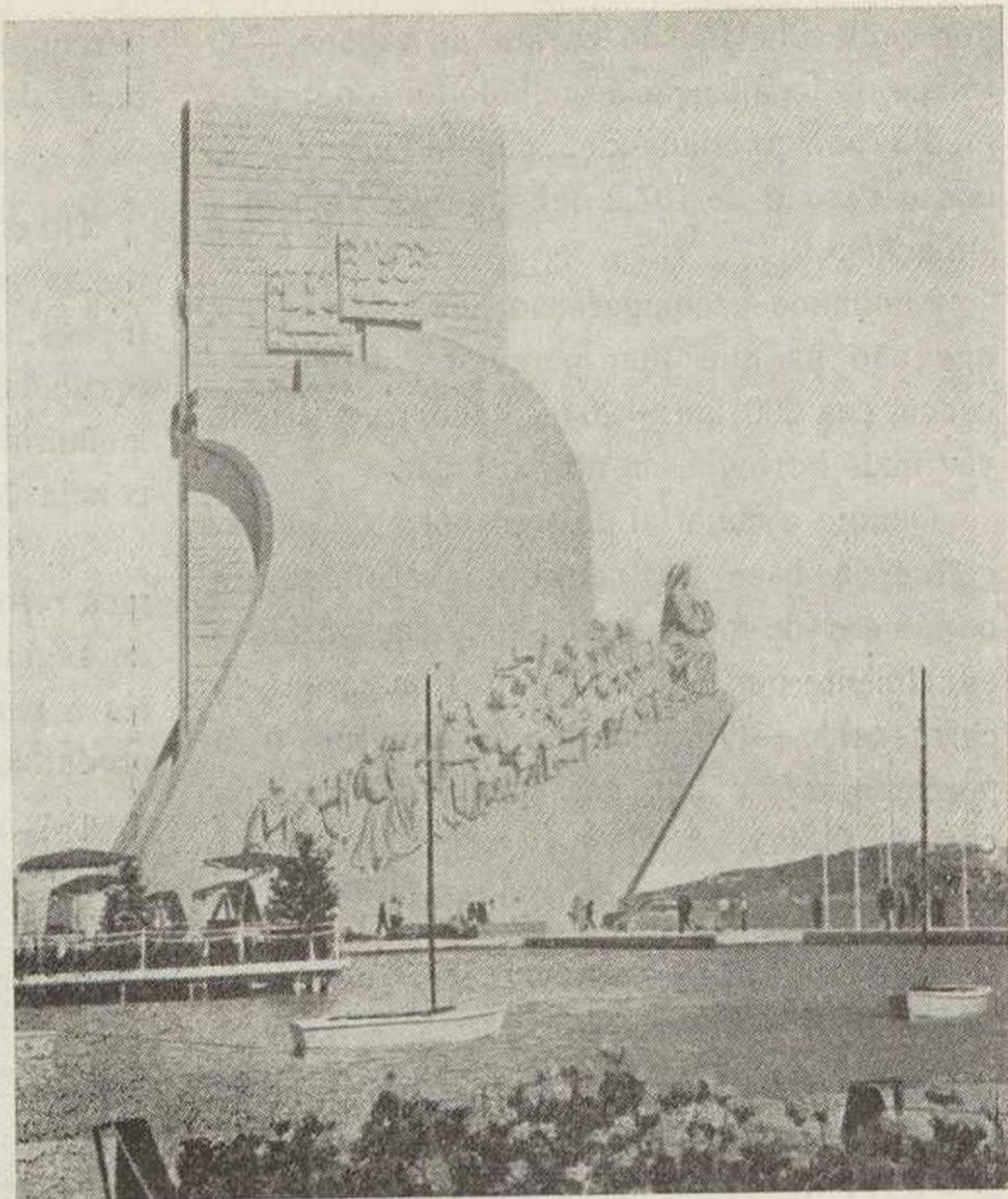


«O padrão dos Descobrimentos que figurou na memorável Exposição do Mundo Português de 1940, deixou na memória de todos uma impressão singular.

Obra de dois grandes artistas da sua geração, o arquitecto Cottinelli Telmo e o escultor Leopoldo de Almeida, rica de inspiração e impregnada de alto e entusiástico espírito nacionalista, não poderia aceitar-se como definitiva a condenação a que a votou a vida efémera dos materiais então utilizados.

Assim o reconheceu o Governo ao decidir aproveitar a oportunidade das comemorações do V centenário da morte do Infante D. Henrique para fazer construir, em materiais nobres, a réplica do padrão de 1940, perpetuando assim no areal do Restelo a memória do Infante e dos navegadores do mar português, numa página de pedra de valor evocativo dificilmente ultrapassável, dentro do espírito da época em que foi concebida.»

Estas elogiosas palavras do Ministro das Obras Públicas, Eng.º Eduardo Arantes de Oliveira, constituem uma muito honrosa homenagem aos dois notáveis artistas referidos — dos quais o falecido e saudoso arquitecto Cottinelli Telmo foi um distinto técnico da nossa Companhia, a cujos valiosos e múltiplos trabalhos a C. P. muito ficou devendo.



A semelhança dos anos anteriores, realizou-se uma vez mais, em 16 de Dezembro findo, a tradicional festa do Natal das dactilógrafas da Direcção, dedicada a filhos de ferroviários. Foi servida uma merenda a 36 crianças e distribuídas peças de vestuário e brinquedos. A gravura mostra o grupo das dactilógrafas que confeccionaram um gracioso enxoval composto por 110 peças, o qual foi oferecido a um recém-nascido, filho de ferroviário

A Exposição fotográfica

Um êxito que importa repetir

CUIDADOSAMENTE seleccionadas entre 424 fotografias enviadas de todos os pontos do País, 187 produções, de 76 expositores, foram apresentadas ao público da capital, de 17 a 26 de Novembro findo, no magnífico átrio principal da nossa Estação do Rossio, em exposição promovida pelo «Boletim da C. P.».

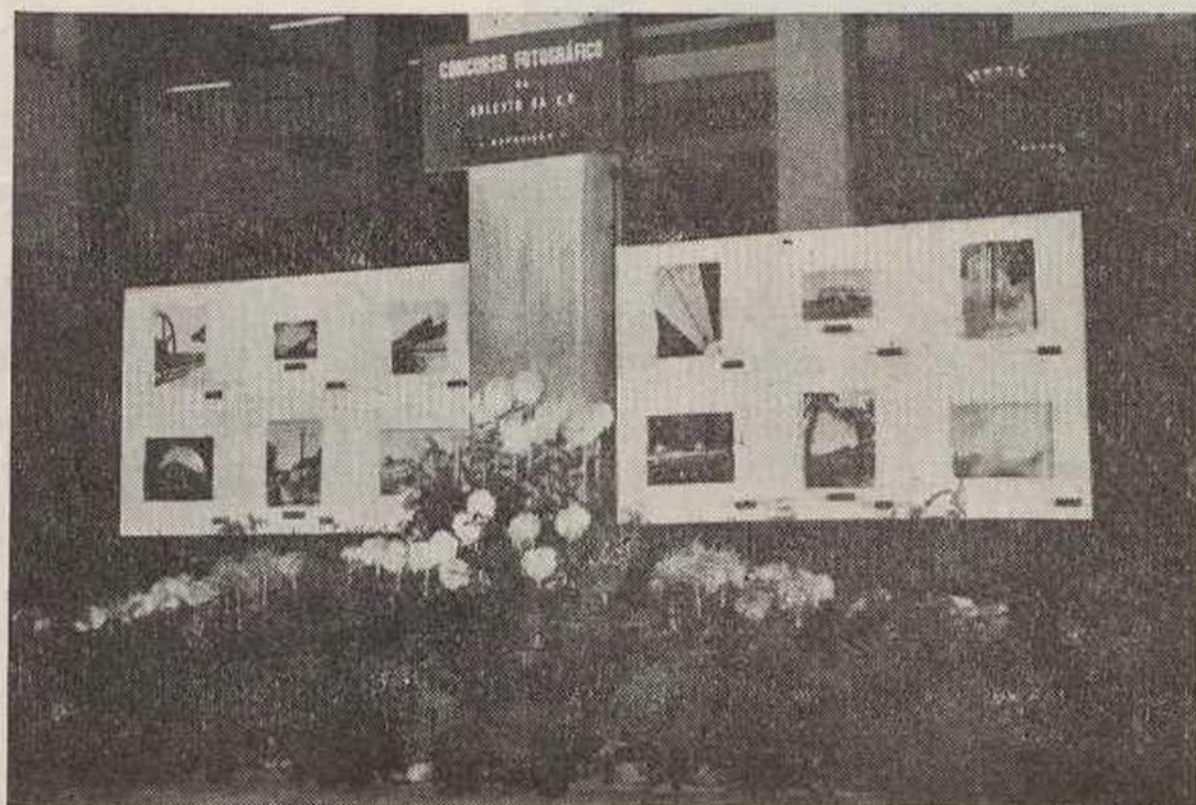
O recinto estava vistosamente decorado com magníficas plantas, (avencas e crisântemos) obsequiosamente cedidas pelo Instituto Superior de Agronomia, dos seus esplêndidos viveiros da Tapada da Ajuda — flora que se dispunha em artístico enquadramento com as fotografias expostas. Uma iluminação apropriada, por projectores de luz fluorescente, mais fazia realçar os painéis fotográficos. Por sua vez, uma ligeira música de fundo contribuía para imprimir um tom agradável e atraente à exposição.

Pela primeira vez no País, se apresentavam, combinadas, fotografias e flores em profusão, num conjunto harmónico extremamente variado e rico.

À inauguração, que teve lugar às 15 horas do dia 17, estiveram presentes, como convidados, os Srs. Brigadeiro França Borges, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa; Prof. Eng.º André Navarro, Director do Instituto Superior de Agronomia; Eng.º Mário Dias Trigo, em representação da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e Eng.º Álvaro Roquete, Director dos Serviços de Turismo do SNI. Presentes, por parte da C.P., os Srs. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da Companhia, Administradores Conde de Penha Garcia, Eng.ºs Nogueira Soares e Costa Macedo, General Francisco Vilar, Director-Geral Eng.º Espregueira Mendes e Subdirector Eng.º Pedro de Brion.

Ao acto inaugural assistiram igualmente muitos funcionários superiores da Companhia, numerosos expositores e muito público.

Recebidos pelo Editor do Boletim, organizador da Exposição, os visitantes percorreram demoradamente o recinto do certame, observando as diversas fotografias expostas, a pro-



✱
Belas fotografias e lindas
flores — harmonioso con-
junto que tanto êxito deu
à exposição do «Boletim»
✱

jecção dos diapositivos coloridos e a vitrine dos prémios — com as taças de prata, placas de menção honrosa e medalhas do Centenário.

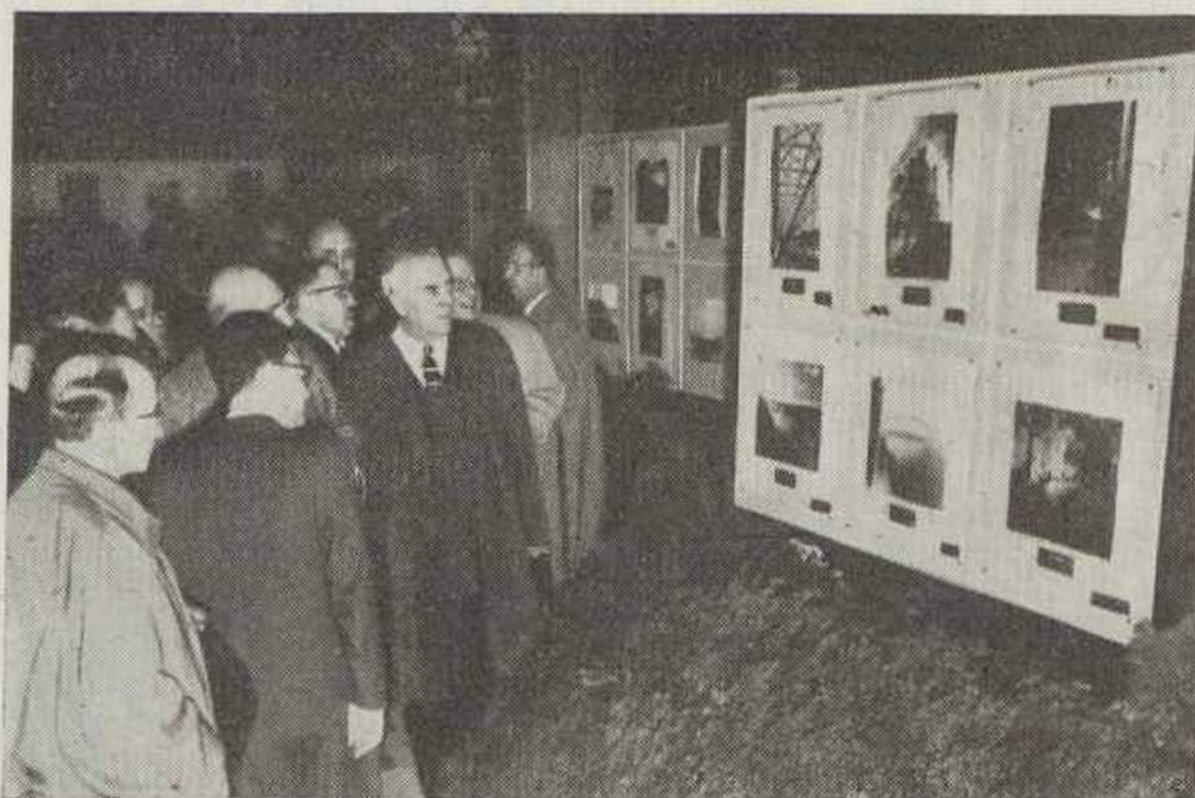
As produções fotográficas retratando os mais diversos aspectos ferroviários, nunca repetidos, subordinados aos temas «O comboio e a paisagem» e «Outros motivos ferroviários», constituíam um conjunto de alto nível artístico e técnico que, além de demonstrarem

O átrio grande da estação do Rossio encheu-se ontem à tarde de flores. Formam a moldura feliz de um conjunto de fotografias, seleccionadas entre as 424 enviadas de todos os pontos do País, ao concurso promovido pelo «Boletim da C. P.». Trabalhadores dessa grande, onerosa e simpática família ferroviária que faz encher Portugal, de lés-a-lés, do trepidar inquieto do comboio,

✱

O sr. Dr. Élio Cardoso, editor do Boletim da C. P., apresentando ao Presidente do Município de Lisboa e aos demais convidados, as produções expostas

✱



✱

Outro aspecto da Exposição na cerimónia inaugural

✱

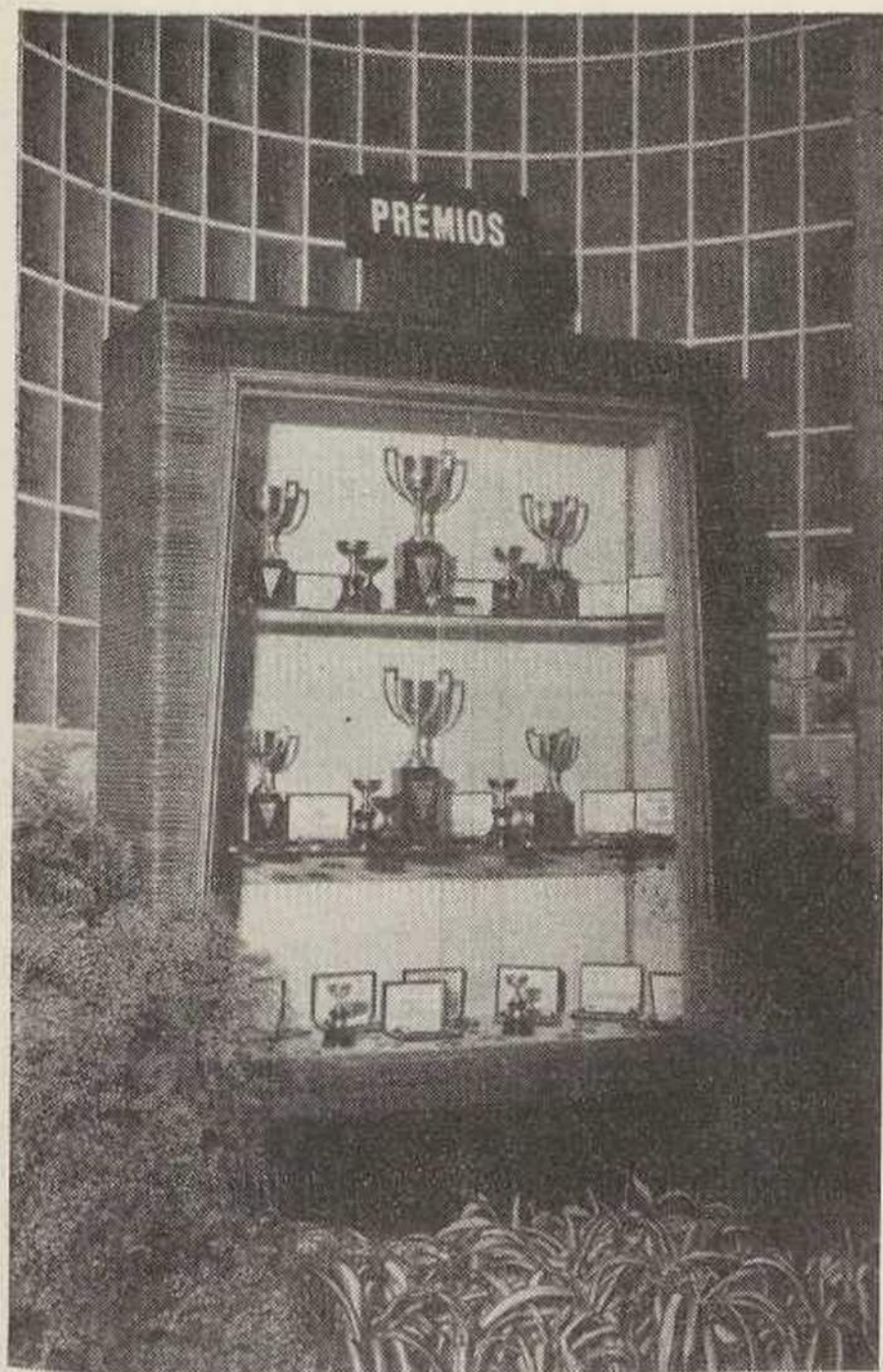
a fertilidade do caminho de ferro como recurso de acção fotográfica, recordavam, a cada passo, que o homem, utilizando a fotografia como passatempo, tem imperiosa necessidade de se evadir do quotidiano.

* * *

Sobre o êxito da exposição, é-nos grato extrair, entre muitas outras, as referências feitas pelo crítico do Diário de Notícias:

acorreram à chamada. Mas, além destes, muitos que nada têm com a C. P., acorreram também com os seus «Motivos ferroviários» e «a Paisagem e o comboio», os dois temas propostos no concurso.

O público, logo nas primeiras horas, acorreu em grande número ao certame, enchendo permanentemente o recinto e comentando não apenas as decisões do júri, mas o valor, em conjunto, da exposição que marca bem



A vitrine com os prémios atribuídos — 12 taças de prata, 31 placas de menção honrosa e 76 medalhas do Centenário

o nível e o interesse pela arte fotográfica no País. Não é verdade que fazer fotografias é a arte mais aberta aos amadores que não precisam de escolas para mostrar a sua devoção, o seu gosto e até a sua técnica? Dizem as estatísticas que em matéria de

compra de discos e de material fotográfico, Portugal vai à frente da maioria dos países. Um novo artista que nasceu com a música e o culto da beleza no sangue mas que nem sempre pode ir à escola aprender música e desenho encontra, assim, um eco de si próprio, em expressões de arte mais acessíveis ao seu autodidatismo. É por isso que esta excelente exposição, agora aberta na estação do Rossio, vale não só pelos trabalhos expostos mas, também, pelo público que vai chamar a si.

Congratulamo-nos vivamente pelo sucesso alcançado por mais esta realização do «Boletim da C. P.» — que bem serviu o prestígio da nossa Companhia.

Como disse o ilustre Presidente do Município de Lisboa, a capital está de parabéns. A Exposição constitui uma feliz iniciativa cujo evidente êxito deve constituir promessa para que muitas outras se realizem mais.

* * *

Ainda a propósito da Exposição fotográfica, temos o maior gosto em publicar a carta que nos foi dirigida pelo Sr. Manuel da Silva Freitas, Chefe de Escritório da Secção de Informações da Estação do Rossio, relativamente às opiniões expressas por alguns visitantes :

Ex.^{mo} Sr. Editor do «Boletim da C. P.» :

Tenho o maior prazer em comunicar a V. Ex.^a que ao local, onde desempenho as minhas funções profissionais, acorreram bastante pessoas de elevada cate-

✱

O Director-Geral da Companhia agradecendo ao sr. Prof. Eng.^o André Navarro a colaboração prestada pelo Instituto Superior de Agronomia à magnífica decoração do recinto da Exposição

✱



✱

O público e numerosos ferroviários afluíram, constantemente, em grande número, à estação do Rossio

✱



goria social que, após visitarem a exposição de fotografias, se me dirigiram a manifestarem a boa impressão que lhes ficou de tudo quanto viram.

Uma delas acrescentou até que, além do mais que fosse de ponderar, essa exposição, realçada pelo conjunto, a um tempo gracioso e harmonioso, das avencas, flores, música e luz, serviu para demonstrar, não somente o esplêndido valor do local escolhido, como também que são precisamente as iniciativas desse género que dão vida e criam optimismo em meios tão vastos como o ferroviário, onde o trabalho organizado carece de tudo para ser eficiente.

Estas e outras impressões da mesma espécie, até mesmo por estrangeiros me foram comunicadas, embora admita que só a mim se dirigissem por não terem encontrado perto da exposição qualquer outra pessoa mais autorizada ou mais à mão, para exteriorizarem o que sentiam.

É pois com o maior agrado e até mesmo com desvanecimento que cumpro o dever de interpretar junto de V. Ex.^a as impressões recolhidas, jamais por compreender os esforços, canseiras e cuidados requeridos e exauridos para levar por diante uma realização de tal género que, como muitas outras, igualmente pro-

fícuas, só têm o inconveniente de parecerem fáceis depois de se verem feitas!

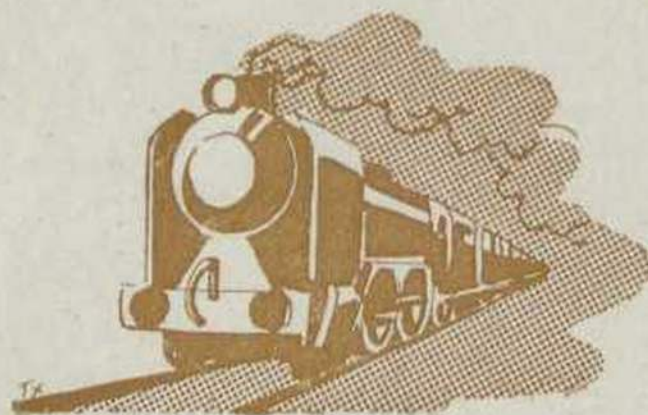
Com os protestos da mais elevada consideração subscrevo-me de V. Ex.^a Mt.^o Atentamente

Manuel da Silva Freitas
Chefe de Escritório

* * *

O Conselho de Administração da Companhia, por intermédio do Administrador Sr. Conde de Penha Garcia, referiu-se, em sessão de 26 de Novembro, ao grande sucesso público alcançado pela exposição de fotografias promovida pelo Boletim da C. P. e resolveu se felicitassem os seus organizadores.

Igualmente foi decidido agradecer ao Instituto Superior de Agronomia — na pessoa do seu Director, Prof. Eng.^o André Navarro — a colaboração amavelmente prestada à ornamentação floral da Exposição.





Contos e Novelas

O ASSENTADOR

À memória de minha santa mãe

Por SANTOS ANÍBAL

A MAVAM-SE enternecidamente. Ele, o Eduardo Rodrigues, era assentador de via num cantão da saudosa linha do Sul e Sueste, e dividia a sua existência entre os deveres exaustivos da profissão, que exercia austeramente, e o amor santificado que devotava à esposa e a dois filhitos que constituíam a suprema razão da sua própria existência; e ela, a Virgínia das Dores, que desde tamaninha viera para ali com a mãe, uma velha guarda de passagem de nível, por cuja morte herdara a profissão, eivada de sacerdócio, e a casita florida à beira do férreo caminho.

Singelos e bons, longe da perversão da cidade onde pontifica a humana maldade, ambos viviam, descuidadosos e felizes, na casa da guarda perdida em plena plaga alentejana, entre papoilas e madressilvas, no doce encantamento que à psique transmite a certeza do dever cumprido.

E era um encantamento vê-la, tez morena, semi-crioula, olhos negros estonteantes, sorriso angélico a brincar-lhe nos lábios, airoso e gentil nas suas chitas azuis oureladas a vermelho, braço erguido ao alto, de bandeira enrolada em riste, aclarando via livre aos comboios que ascendiam para as planuras de Beja, ou volviam do Algarve para o Barreiro; e ele, mancebo garboso, epiderme de ébano tostada por Apolo, morenador da charneca inóspita, lá se ia, madrugada alta, bita e sacola de farnel aos ombros, a caminho de Cuba, — que a via carece de sistemática conservação!

À luz poentina do moribundo Febo, o regresso de Eduardo era festejado ruidosamente entre afagos carinhosos dos filhinhos que o aguardavam à cancela. Então estacionava o labor da bita e do trado. Fumegavam migas, devoradas alegremente entre risadas cristalinas das criancitas e o doce enleio dos ferroviários.

Ao tanger sonoro dos sinos brônzeos que a capelita de São Matias espargia em derredor da dolente e nostálgica charneca, elevavam-se os espíritos em mística devoção e erguiam-se preces para que os

Céus cobrissem de bênçãos aquele lar, na paz do Senhor.

*

* *

Invernava impiedosamente. Zéus chovia!

Aquele Inverno, agreste e pluvioso, viera basto de tédio para a casita da guarda.

Em obediência a ordens emanadas pelo chefe do lanço de via, a Virgínia redobrava de atenção. Afigurava-se-lhe necessário mais intensiva vigilância à circulação, não fosse surgir algo de estragos na via.

Não dormia; de madrugada o recoveiro do Algarve e o ônibus de Lisboa, com horários retardados, afugentavam-lhe Morfeu.

Não repousava; horas interminas de vigília a provocar fadiga e exaustão.

Alarmava-se o assentador: que fosse ela repousar. Ele velaria, iria aclarar via livre ao comboio semidirecto do Sul.

Todavia a Dores renitenciava, insistia que fosse ele descansar. A manhã iria surgir lesta, e teria de ir com a vagoneta para as planuras da vetusta Pax-Júlia, — e obrigava-o carinhosamente a ir lançar-se no leito.

Entrementes aproximava-se o Natal.

Já das bandas da serrania a Natureza distendia lençóis alvos como o arminho, na cumeada dos montes de Marmelar. E a neve tombava em flocos niveos.

Ao moribundear a argentea Astarté, as travessas da via surgiam transfiguradas pela geada reluzente. Raras avezitas, silenciadas, acoitavam-se arreçadas nos beirais alpendrados da casa da guarda.

Contudo, a mulher do assentador caía, alfin, de cama, vencida pela fadiga.

Ardia febril e nervótica. Delirava frases sem nexos. Por vezes pretendia erguer-se, empunhar a lanterna e retomar o labor. O comboio iria passar sem que ela exhibisse os sinais convencionais, com a agravante de, naquele troço de via, a circulação se efectivar em regime de marcha com precaução.

O maquinista participaria a ocorrência...

Eduardo tranquilizava-a: que se aquietasse, que ela, alfim quedada, iria ele encerrar a cancela e exibir a flâmula verde.

Todavia a circulação era ora mais intensa. Comboios especiais, desdobramentos, — toda uma multidão de viajeros que demandavam o Sul, para a consolda do bom Pai Natal.

O assentador, entregue de dia ao trabalho exaustivo da conservação da linha, noite em fora erguia-se e lá se ia a ocupar o mister da consorte.

E os comboios circulavam incessantemente nas suas marchas apocalípticas de titãs de ferro, não se apercebendo sequer os passageiros de que, para a

festivos, pontificando o ensopado de carneiro à pastor, o arroz doce ilustrado a canela, com monogramas dos filhos, e os esbocetos de desenhos onde uma vaga intuição artística da Dores pretendia reproduzir episódios célebres da arte sacra: a Sagrada Família, a Ceia dos Apóstolos, e a adoração dos Reis Magos, — quais abóbadas da Capela Sixtina buriladas pelo génio ancestral de Miguel Ângelo...

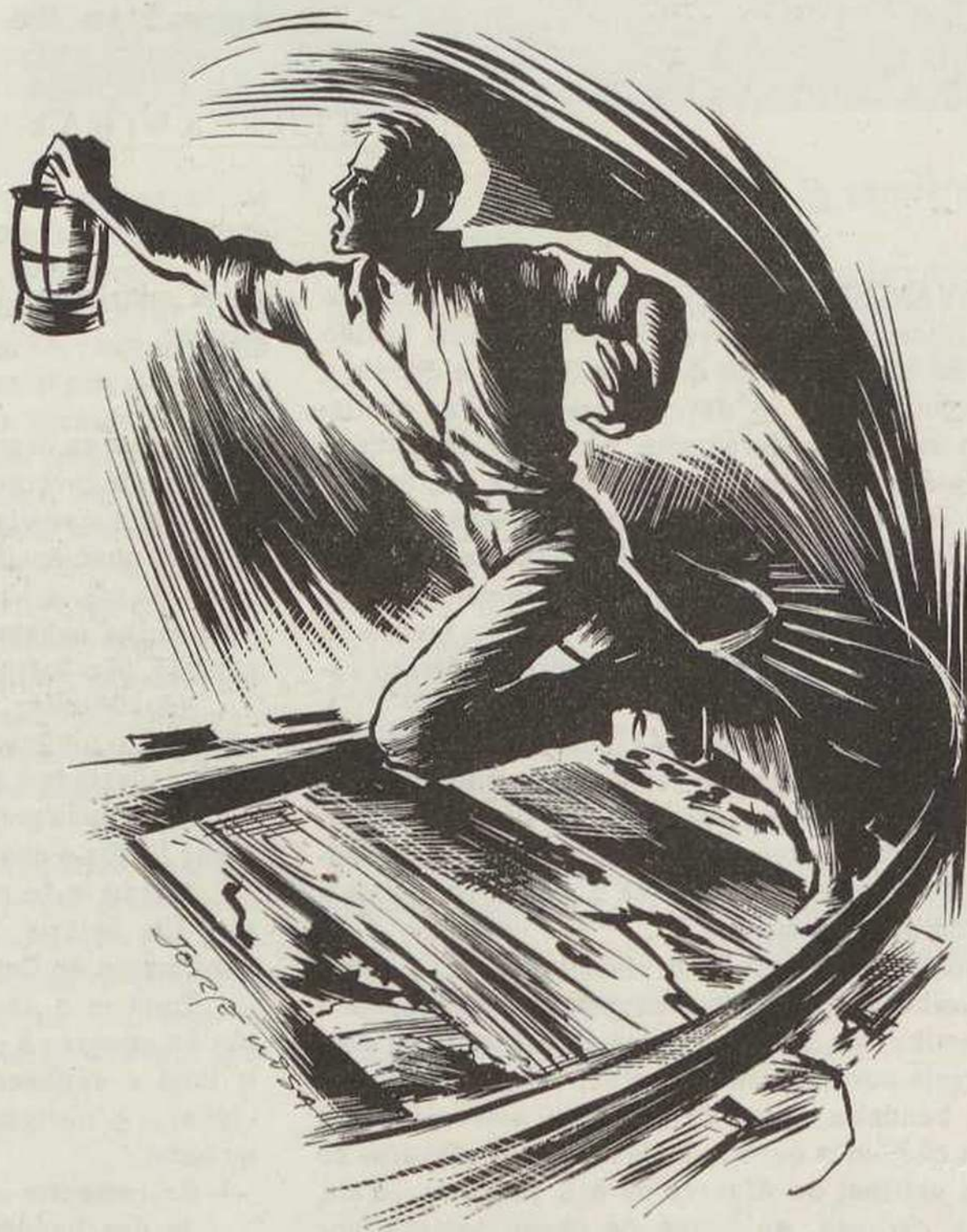
Vieram os agulheiros de Cuba, alguns carregadores de Alvito e o chefe do distrito com os filhos.

Tangeram as cordas duma guitarra uns sons plangentes com laivos de mourisco, arrastando trinados dolentes, dir-se-ia que impregnados do árabe da

✱

Saiu à rua, afrontando a tempestade, cabelos em desalinho, peito nu, a correr sobre as travessas, agitando a luz vermelha da lanterna

✱



sua segurança, grandemente contribuía o sacrifício do assentador agitando aquela flâmula verde.

✱

✱ ✱

Natal! Natal de Jesus!

Os ocidentalinos celebravam o nascimento de Cristo, um justo que a maldade humana crucificara bárbaramente no Calvário, com requintes de crueldade.

Na Noite de Natal, Eduardo armou, em casa, forte ramada de pinheiro, onde dependurou brinquedos humildes. Houve jantar lauto com a ementa de dias

charneca alentejana, a contrastar com a felicidade ruidosa da petizada gárrula.

A guarda, ainda enferma, recolheu à alcova a instâncias dos convivas; porém, alegando que já estava melhor, seria ela que iria receber os comboios naquela noite: que a despertassem, se estivesse a dormir.

Mas lá fora Eolo soprava desesperado com silvos aterradores.

Chovia agora em grossas bâtegas. De quando em vez, relampejava. Ciclónica ventania, furiosa, sibilava amedrontante, tudo destruindo.

Dir-se-ia que ciclópico furacão baixara sobre a Terra. Generalizou-se a tempestade. A procela rugia

com frágor. E a chuva tombava incessante, derrubando os postes telegráficos que arrastaram atrás de si os fios da sineta de alarme, que cessara de despertar. Relampejava. Pelas trevas vagabundeavam fantasmas aterrantíssimos, enviadas pelo horrífico Belzebu.

As criancinhas benziam-se, e no semblante dos homens, mais animosos, desenhavam-se prenúncios de calamidade latente.

Eduardo consultou o cronómetro. Era meia noite. A essa hora devia estar a sair de Cuba o semidirecto de Lisboa.

Súbito, a casa estremeceu como se mão hercúlea a houvesse abalado sinistramente.

Vacilaram os alicerces; e as janelas abriram-se com fragor simultâneo ao trovejar.

Hirta e grave como o dever, a Virgínia surgiu no limiar da porta, e disse do seu desejo veemente de ir rondar a via, não fosse ter desabado alguma barreira... porque aquele estrondo provinha de barreira derruída, — dizia-lhe o coração. Não fosse descarrilar o comboio. E os passageiros... seria a desgraça!

Contrariaram os desígnios da heroína. Seria temerária imprudência permitir a saída da enferma, naquela noite de procela.

Inconforme, gritou alto, gesticulou, protestou irascível. E só se aquietou quando a conduziram, inanimada, para o leito.

Entrementes Eduardo antevira a tragédia.

Saiu à rua afrontando a tempestade, cabelos em desalinho, peito nu, a correr sobre as travessas, agitando a luz vermelha da lanterna.

Tropeçava nos carris, caía em charcos de água, para logo se erguer e continuar numa corrida louca, coberto de lama e ferido, a sangrar pelo rosto e das mãos, sempre na direcção de Cuba, donde o comboio já saíra.

Ao transpor uma curva da linha, teve a visão da hecatombe.

Uma enorme barreira desabara, arrastando atrás de si enormes massas de terras que obstruíam a via.

Um silvo estridente da locomotiva fê-lo saber que o trem se aproximava vertiginosamente.

Era mister evitar o descarrilamento.

Galgou a saltar os montes de barro, uns após outros, e avançou heróicamente, agitando a luz vermelha, a gritar que parassem.

Era tempo! Apercebido do sinal, o maquinista apitou a freios e fez contra-vapor. Instantes depois seria demasiado tarde.

As carruagens arrastaram-se violentamente atrás da máquina.

Houve um tilintar de metais que se chocam bruscamente.

Os passageiros foram acordados brutalmente e arremessados uns contra os outros, entre pânico e terror.

Serenados os ânimos, algum mais afoito debruçou-se da janela a inquirir curioso.

E foram o guarda-freio e o condutor do comboio quem levantaram, inanimado, o inditoso assentador, decepado, de sob um rodado da máquina, coberto de sangue, ainda a respirar os derradeiros instantes de vida, enquanto a linha era desobstruída.

Regulamentação Dispersa

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 342 de 7-11-960 — Abonos a sinistrados.

II — Divisão da Exploração

A) — Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da Série M de n.º 1356 de 2-11-960 ao n.º 1383 de 30-11-960.

B) — Serviço do Movimento (Estudos)

Instrução n.º 2747 de 7-11-960. — Circulação de dresinas e quadriciclos nas linhas exploradas com cantonamento automático.

Instrução n.º 2748 de 18-11-960 Sinalização da estação de Barquinha.

Instrução n.º 2749 de 21-11-960 — Sinalização da estação de Vale de Santarém.

3.º aditamento à Instrução n.º 2299 de 25-11-960 — Sinalização do Desvio de Vale de Guizo e circulação de comboios entre Alcácer do Sal e Grândola.

1.º aditamento à Instrução n.º 2746 de 10-11-960 — Sinalização da estação de Santana-Cartaxo.

C) — Exploração (Divisão I. P.)

2.º aditamento à circular n.º 2124 de 1-11-960 — Agentes examinados para colocação na Zona electrificada.

D) — Serviço Comercial e de Tráfego

7.º aditamento à Tarifa Especial n.º 8-P de 7-11-960 — Bilhetes de mercados locais.

34.º aditamento ao Indicador Geral dos Ramais e Cais — Barquinha-Junta do Azeite.

Complementos diversos à Tarifa, com Empresas de Camionagem de 2 a 30-11-960 — Alterações e ampliações.

E o comboio continuou a sua marcha ascendente.

.....

Ao outro dia, por essas terras do Sul, houve mais alegria a celebrar a consoada, com os entes que a nostalgia trouxera para o regaço do lar, a celebrarem o Natal com as famílias.

E contudo, suprema ironia do implacável destino, o sacrifício do assentador surgira milagrosamente para salvar tanta vida... para ceifar somente a sua vida!

Únicamente na casa da guarda de São Matias, uma viúva e dois órfãos, à luz tosca duma lamparina bruxuleante, abandonadas pelo mundo, banhavam-se em lágrimas de desespero, chorando dolorosamente a morte do assentador.

E a cancela não mais ouviu as risadas cristalinas da petizada ruidosa.

(Esparsos do livro inédito: — «Charneca Sacra»)

DELEGACÃO TURÍSTICA dos Ferrovieiros

Coordenação de ALBERTO DA SILVA VIANA

Ferrovieiros estrangeiros em Portugal

Para encerrar o breve relato que vimos fazendo sobre a estadia em Portugal de ferroviários estrangeiros, referir-nos-emos, hoje, aos 3 grupos que encerraram as actividades turísticas do ano de 1960.

O Outubro em Portugal, que tão cantado tem sido pela amenidade de temperatura e esplendor do Sol, atraiu, este ano, a atenção de numerosos colegas que marcaram, para esse mês, a estadia no nosso país.

Infelizmente não pudemos mostrar aos nossos visitantes esse Outubro tão elogiado. O Sol não quis dar o seu tão valioso contri-

suíços, italianos e espanhóis, pois tais foram as nacionalidades dos últimos grupos de 1960.

Os ferroviários suíços organizam todos os anos um cruzeiro no Mediterrâneo, com partida de Lisboa, e é sempre nessa ocasião que aproveitam para conhecer um pouco de Portugal.

Este ano, chegando a 3 de Outubro, tiveram ensejo de visitar Porto, Coimbra e Lisboa e respectivos arredores. Em Lisboa terminaram a sua estadia, embarcando no «Conte Grande» para iniciar o habitual cruzeiro. O grupo, composto de 29 participantes,



✱
Ferrovieiros alemães, em visita a Portugal, junto ao Pelourinho da Sé do Porto
✱

buto e foram dias quase de Inverno, muitos dos que cá passaram.

No entanto, nem mesmo assim diminuiu o entusiasmo dos excursionistas que se declararam encantados com as belezas de Portugal e sobretudo com a calorosa recepção que os ferroviários portugueses lhes dispensaram. E foram inumeráveis as manifestações de agrado e desejo de voltar ao nosso país que colhemos no momento da partida dos colegas

era chefiado por M. Staubli, que se fazia acompanhar por sua esposa.

Chegou, depois, a 18, o grupo italiano, com um total de 28 excursionistas e tendo como chefe o Sr. Lucatti. Enviado pela Zona de Veneza, fazia ao mesmo tempo uma digressão pela França e Espanha, daí a sua pequena permanência em Portugal.

Foram Fátima e Lisboa os locais escolhidos para esta rápida visita que lhes permitiu

conhecer duas facetas da vida lusitana — a religiosidade, o recolhimento espiritual e a animação cosmopolita da nossa linda Lisboa que, de há tempos, vem encantando os nossos colegas estrangeiros.

Dois dias apenas se demoraram, pois partiram a 20, mas vimos lágrimas em alguns olhos, enquanto nos afirmavam que, embora conhecendo muitos países, nunca ninguém os tinha recebido tão amigavelmente como os portugueses.

Finalmente, os ferroviários espanhóis fizeram-se representar por um numeroso grupo de 42 excursionistas.

Conduzidos pelo nosso velho amigo D. Luís Alberto Serrano, realizaram a habitual pere-

o desenvolvimento do turismo em prol dos jovens.

Encontra-se já publicado o respectivo relatório, do qual colhemos alguns informes, cuja divulgação consideramos interessante.

Foi este Congresso iniciado a 17 de Maio, ocupando a presidência delegados da França, Itália, Alemanha e Suécia.

Estavam presentes delegações de quase todos os países filiados na FIATC (Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Inglaterra, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Polónia, Suécia e Suíça), sendo Portugal e a Checoslováquia os únicos que não puderam enviar representações.

✱

Um numeroso grupo de colegas da Renfe deixou-nos como recordação esta fotografia tirada no Parque do Estoril

✱



grinação a Fátima, da 7.^a Zona da Renfe (Léon).

Aproveitaram ainda para, numa curta digressão, conhecer as nossas principais cidades e seus arredores.

E assim, a 28 de Outubro, partiu a última excursão do ano passado.

Ao darmos como finda a nossa tarefa da época turística de 1960, formulamos os melhores votos no sentido de que estas viagens prossigam no corrente ano com o mesmo fraternal entusiasmo que temos vindo relatando nestas colunas.

14.º Congresso Internacional da FIATC

Como já tínhamos anunciado no número de Maio, realizou-se em Dublin, na Irlanda, o 14.º Congresso da FIATC (Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários) que debateu, como tema de trabalho,

Nos salões do Royal Hotel, de Bray, (Dublin), depois das imprescindíveis saudações de boas vindas aos congressistas e de ser lamentada a ausência da nossa delegação, foi aberto solenemente o Congresso, cujos trabalhos se prolongaram até 21 de Maio.

Durante as várias sessões, realizadas todas nos vastos salões do Royal Hotel, além do tema de trabalho, foram debatidos muitos outros assuntos de interesse ferroviário.

Um destes foi a necessidade que se tem verificado da existência duma comissão coordenadora, de carácter essencialmente consultivo das Federações Internacionais — FISAIC (Federação Internacional das Sociedades Artísticas Intelectuais dos Ferroviários), USIC (União Desportiva Internacional dos Ferroviários) e FIATC, assunto que foi relegado para o próximo Congresso que terá como tema «Modalidades de colaboração recíproca, no

plano nacional e internacional, entre as organizações aderentes à FIATC, FISAIC e USIC.»

Falando-se, em seguida, sobre o movimento recíproco de viagens, algumas delegações queixaram-se do reduzido número de colegas estrangeiros que recebem. Em vista disto, foi manifestado, por todos os Congressistas, o desejo que este intercâmbio ferroviário se intensifique e alastre cada vez mais,

serem marcadas as viagens 1961 de carácter internacional, procedeu-se à escolha da ATC, que se encarregaria de organizar o próximo Congresso.

Foi o Luxemburgo, por intermédio do seu delegado, Sr. Thibor, quem imediatamente se ofereceu, sendo unânimemente aceite esta proposta.

Será, pois, no Luxemburgo, no seu mais



✱

Os participantes da excursão à Lousã pousam para o nosso álbum fotográfico

✱

✱

Ferrovíarios portugueses e outros visitantes num recanto dos Jardins de Hellbrunn (Austria), afamado pelos seus surpreendentes jogos de água

✱



para melhor conhecimento mútuo e até como partida para uma sólida e amigável paz universal.

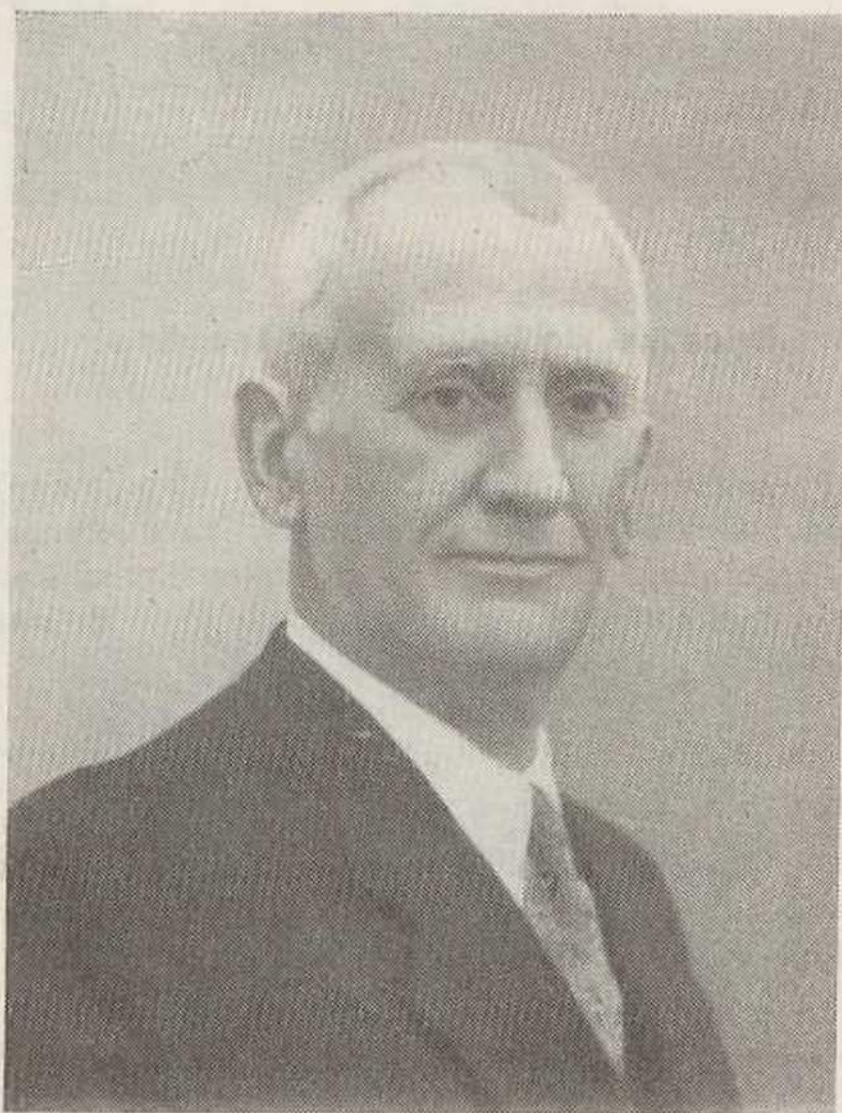
Nesta altura, o debate ganhou calor, todos aplaudiram sem reservas, comprometendo-se, em nome dos respectivos países, a fazer os melhores esforços no sentido de procurar um maior contacto com todos os membros da Família Ferroviária.

16 Finalmente, depois de apreciado e aprovado o próximo orçamento da FIATC e de

vasto e luxuoso hotel, que terá lugar o 15.º Congresso cuja data foi fixada, em princípio, para 22 de Maio de 1961.

Esperamos que, desta vez, nos seja possível enviar uma delegação a este Congresso, dada a importância dos assuntos anualmente ventilados e a sua elevada expressão moral, verdadeira lição de amizade e boa compreensão nos tempos agitados que vamos atravessando.

Eng.º João de Lemos



É com profundo sentimento que evocamos a memória do Eng.º João Pereira Martins de Lemos, cuja morte inesperada causou na Companhia geral consternação e nos seus camaradas e amigos mais chegados, a maior saudade.

Falecido a 18 de Novembro passado e, portanto, a poucos dias do limite de idade, que atingiria em 30 de Dezembro de 1960, mantinha uma lucidez de espírito invulgar e uma personalidade fortemente vincada.

Inflexível nas suas convicções e de espírito combativo, eram complementos da sua personalidade, uma forte formação cristã e grande firmeza de carácter.

No domínio da ciência, o Eng.º João de Lemos constituiu com seus irmãos uma pléiade de matemáticos distintos, tendo-se evidenciado desde o Liceu, na passagem pela Escola Politécnica e finalmente na antiga Escola do Exército, onde se tornou em engenharia.

Tendo tomado parte, como oficial, nas campanhas de África durante a primeira Grande Guerra, ao voltar à Metrópole dedicou-se ao ensino, tendo sido durante anos professor da Escola Nacional de Belas Artes, onde regeu

com grande proficiência as cadeiras de Matemática, Resistência de Materiais, Topografia e Construções.

Entrou para a Companhia em 1 de Junho de 1924, como Engenheiro Contratado da Divisão de Construção, ingressando, quando esta se extinguiu em 1-1-1929, no Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras, em cujo quadro se manteve até final.

A ele se devem, além de numerosos estudos de pontes e outras edificações importantes, muitos trabalhos de investigação, principalmente no domínio da Resistência de Materiais e Estabilidade.

Entre eles conta-se um interessante estudo da estabilidade de pilares de pontes de arcos contínuos, o qual permitiu grande economia na construção de diversas pontes.

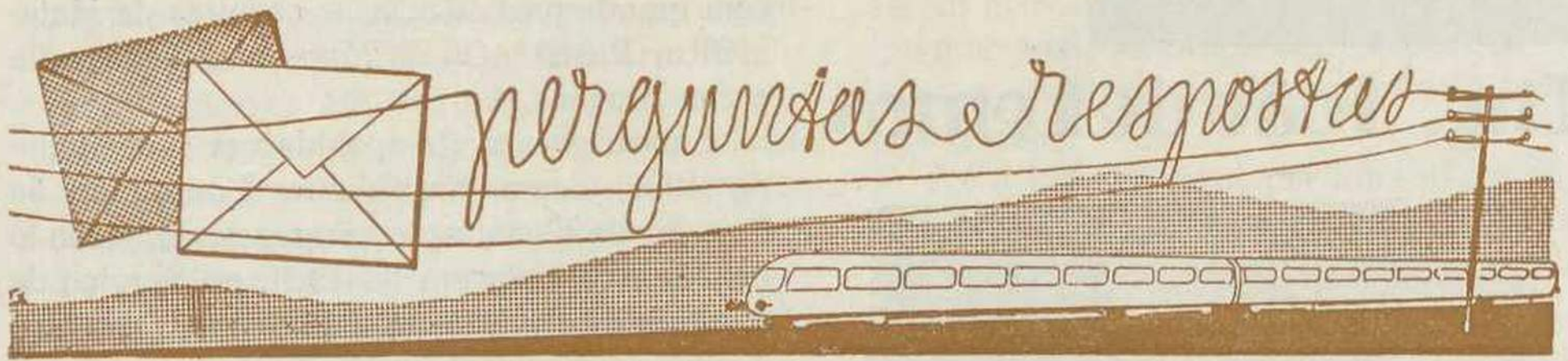
Também se lhe deve um importante trabalho de verificação de estabilidade e estudo de beneficiação da Ponte de D. Maria Pia, além de muitos outros.

Em todos os seus trabalhos constituíam sempre notas dominantes a clareza de raciocínio e o grande poder de análise.

Ao recordar a sua perda para o nosso convívio e a lacuna que deixa em aberto nos quadros da Companhia, apresentamos a sua Família a expressão do nosso muito sentido pesar.

Notas biográficas profissionais

- O Eng.º João Pereira Martins de Lemos nasceu em Lisboa, em 30 de Dezembro de 1890.
- Engenheiro pela antiga Escola do Exército.
- Major de Engenharia adido ao Ministério de Instrução na situação de licença limitada e professor da Escola de Belas Artes.
- Ingressou na C. P., como Eng.º Contratado do Serviço de Estudos da Divisão de Construção, em 1 de Junho de 1924.
- Em 1-10-1927 passou à Divisão de Via e Obras por ter sido extinta, nesta data, a Divisão de Construção.
- Em 1-1-1929 — Nomeado para o Quadro como Eng.º do Serviço de Estudos da Divisão de Via e Obras.
- Em 1-1-1944 — Promovido a Subchefe de Serviço da Sala de Estudos da Divisão de Via e Obras.
- Em 1-7-1955 — Mudança de categoria para Eng.º de 2.ª classe.
- Em 1-10-1955 — Promovido a Eng.º de 1.ª classe.



Divisão da Exploração

Serviço do Movimento

Pergunta n.º 2187/Cons. n.º 307-M — Nos Livros-Horários em vigor verifica-se que há cruzamentos previstos, em estações de via única, entre dois comboios de mercadorias, um dos quais chega precisamente à mesma hora a que deve partir o outro que está à sua espera.

Dada a exiguidade do tempo existente entre a chegada de um e a partida de outro, como é possível aos chefes de estação verificarem a cauda do comboio que foi recebido em segundo lugar para depois poderem dar cumprimento ao disposto nos últimos dois períodos do artigo 23.º do Regulamento 2, sem originar atrasos?

Resposta — O Regulamento não impõe aos chefes de estação a obrigatoriedade de verificarem pessoalmente a cauda dos comboios.

Impõe-lhes sim a obrigação de se assegurarem se os comboios chegarem completos.

Para isso é preciso que haja, como não pode deixar de ser, uma estreita colaboração dos agentes que lhes estão subordinados.

Deste modo devem ser convenientemente instruídos os agulheiros para, de harmonia com o preceituado no artigo n.º 84 do Regulamento 2, não abandonarem as agulhas de entrada sempre que notarem que os comboios chegam sem o sinal de cauda e fazerem imediatamente sinal de paragem para o lado da estação de modo a evitar que o comboio prestes a partir seja expedido.

Por sua vez os chefes de estação devem prestar toda a atenção a qualquer sinal que lhes possam ser feitos pelos agulheiros após a recepção dos comboios.

A ausência de sinais de paragem por parte dos agulheiros e a verificação do chefe, pelos respectivos indicadores de posição de agulhas, de que o caminho está convenientemente feito para a saída do comboio pronto a partir, é uma indicação de que o comboio que acabou de chegar circulava completo.

Nas estações onde houver telefones junto das agulhas de entrada, devem os agulheiros que as guardam avisar rapidamente a estação de que o comboio X entrou completo ou então de que não trazia sinal de cauda, confirmando, neste último caso, o aviso com a apresentação do sinal de paragem para o lado da estação.

Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Pergunta n.º 2188/Cons. n.º 4-T — Rogo me seja esclarecido como se deve proceder para efectuar manobras, quando um comboio deu entrada numa linha geral duma estação, equipada com um posto de sinalização do tipo «Siemens».

Resposta — O itinerário de entrada é, em regra, composto de duas partes:

O itinerário ou itinerários parciais de direcção e protecção da zona das agulhas e a protecção de fim de itinerário.

O comboio ao entrar na estação apenas destruiu a primeira parte e a segunda conhecida por «overlap» não foi destruída pelo que se tem de recorrer à sua anulação artificial. Para isso, carrega-se isoladamente, e durante alguns segundos, na tecla An It U (anulação de protecção de fim de itinerário de circulação, depois da entrada de um comboio) e depois, simultaneamente, nas teclas An It M (anulação de itinerário de manobras) e tecla da linha da estação onde o comboio se encontra estacionado.

Podem-se agora realizar os itinerários de manobras, e para isso, actua-se simultaneamente na tecla do sinal de manobras da linha correspondente e na tecla da última agulha incluída no itinerário. O retrocesso para a linha faz-se actuando, conjuntamente, a tecla do sinal de manobras correspondente à posição actual do comboio e a tecla da linha para onde se destina.

*Segredos só devem dizer-se aos
mudos e aos mentirosos. Aos mudos,
porque não falam; aos mentirosos,
porque ninguém os acredita.*

FILLIPO PAMANTI

A NOVA SEDE DO ATENEU FERROVIÁRIO



Ateneu Ferroviário — Associação Cultural do Pessoal da C. P. — cuja sede social foi durante largos anos na Travessa do Fala Só e mais tarde na Rua de São Pedro de Alcântara, inaugurou oficialmente, em 18 de Dezembro findo,



O esplêndido e confortável snack-bar do Ateneu Ferroviário. Ao fundo, a sala de T. V.

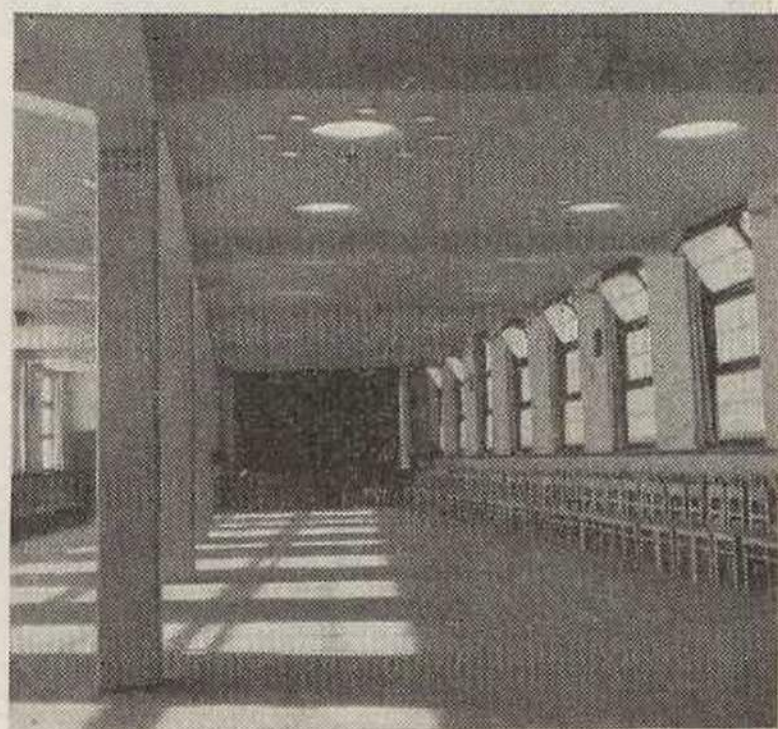
a sua nova sede, modelarmente montada, na Rua de Santa Apolónia, 59 e 63, em edifício próprio da Companhia.

A inauguração coincidiu com as festas comemorações das Bodas de Prata da prestigiosa colectividade.

As novas e magníficas instalações foram especialmente construídas pela C. P., numa feição moderna e de bom tom arquitectónico, para os fins que constituem os objectivos do Ateneu: recreio e instrução dos seus agentes, que são todos os que estão ou queiram ser associados daquela colectividade.

O moderno edifício — situado à saída da estação de Santa Apolónia — compreende, no 1.º andar, 20 amplas divisões que abrangem principalmente o gabinete da direcção, a secretaria, a biblioteca, um atraente bar, salas

de ping-pong e bilhar, sala de Televisão, balneários, salas de visita para utilização dos sócios e um amplo salão de festas, apetrechado com palco e camarins, com a lotação para cerca de 1 000 pessoas e a área de 590 metros quadrados. Este extenso salão, equipado com cabine de projecção e cabine de som, poderá ser adaptado a espectáculos de teatro, de cinema, variedades e bailes, ou a sala de conferências e de ginástica. Será neste magnífico salão que actuará o grupo cénico do Ateneu, que o sr. Gonçalo Correia, vice-presidente da Direcção, dirige e que constitui um dos mais relevantes aspectos da



Aspecto parcial do magnífico salão de festas, com 27 metros de comprimento e capacidade para 1 000 pessoas. Está equipado com cabinas de projecção e som e poderá servir para espectáculos de teatro, cinema, variedades e baile, ou ainda para conferências e sessões de ginástica

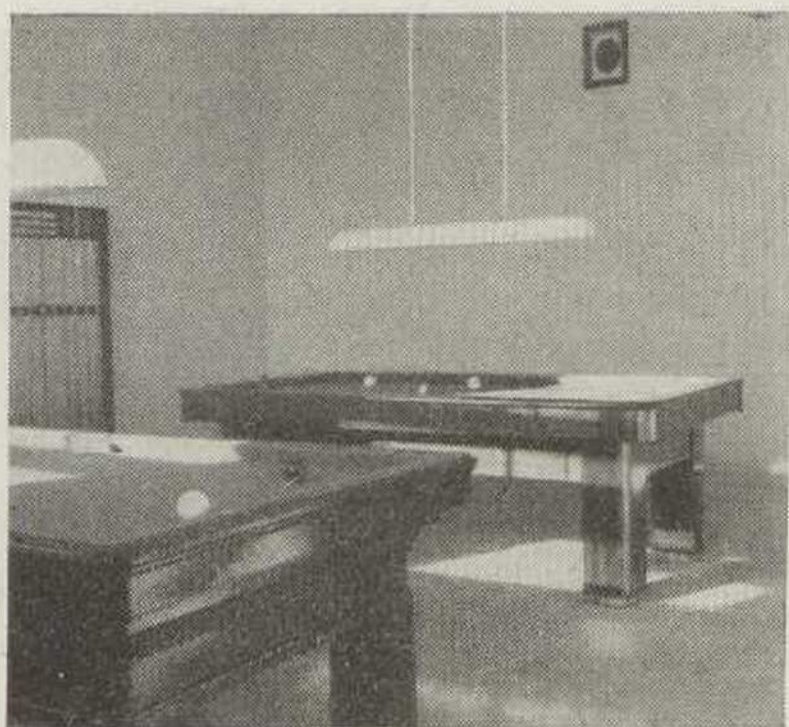
notável actividade cultural da prestigiosa associação.

Prevêem-se igualmente dependências para barbearia, livraria e tabacaria e demais serviços necessários a proporcionar comodidade e conforto aos associados.

No 2.º e último piso do edifício — que abrange 15 divisões — encontram-se ainda um magnífico restaurante, com cozinha anexa e

elevador, e diversas salas destinadas aos diversos serviços das secções desportivas (que se deseja sejam unificadas com as outras associações ferroviárias da área da capital). Um amplo terraço, constituindo uma óptima esplanada com maravilhosa vista para o Tejo, servirá de «snack-bar» e poderá ser ainda, quando necessário, adaptado a «rink» de hóquei em patins, podendo igualmente ali efectuarem-se sessões de cinema ao ar livre. As salas destinadas às secções desportivas, enquanto não forem utilizadas para o seu fim definitivo — estão até previstas instalações para a USIC ou seja para a União Desportiva Internacional dos Ferroviários — serão aproveitadas para diversas aulas dos cursos comercial e liceal já iniciadas na sede anterior.

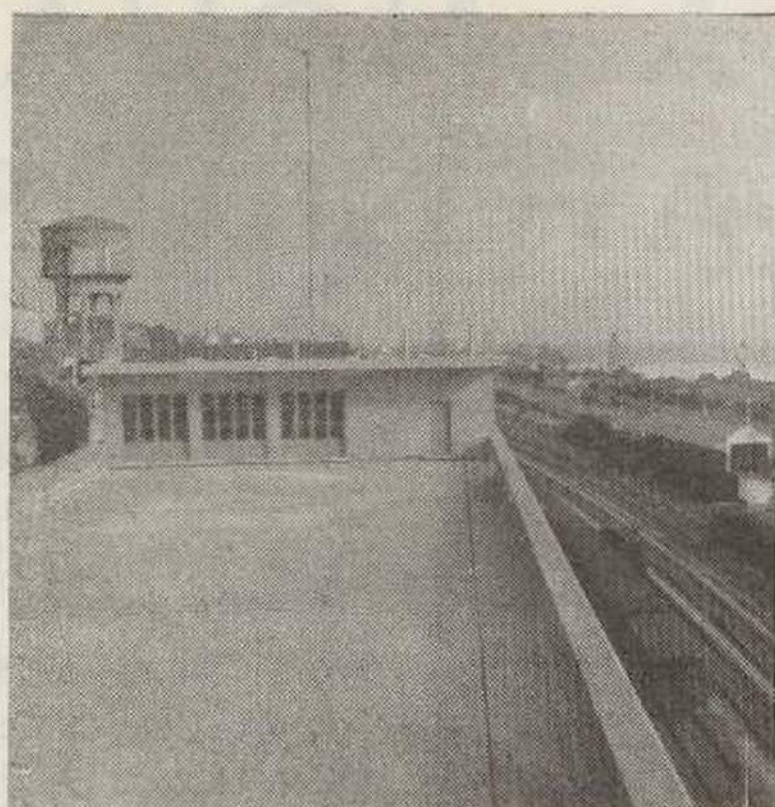
Por tudo isto está o Ateneu Ferroviário de parabéns. E muito o merece. Pelo que tem feito e pelo que se propõe fazer. Com efeito, fundado em 2 de Dezembro de 1934, con-



Aspecto da sala de bilhares — à disposição de todos os ferroviários

tando actualmente mais de 4 300 sócios e possuindo uma banda de música com 47 componentes que goza de justificado prestígio, o Ateneu constitui hoje a mais representativa — e a única com dimensões nacionais — de todas as associações recreativas ferroviárias.

O seu movimento e a sua capacidade há muito que justificavam instalações espaçosas, dignas da grandeza da colectividade, como as que ora possui, mercê do reconhecimento da Administração da Companhia que subsidiou as obras com mais de 6 mil contos, numa obra de assistência aos seus funcionários que



O amplo terraço do moderno edifício, constitui uma óptima esplanada com maravilhosa vista para o Tejo

merece inquestionavelmente os maiores encômios e aplausos destes.

Relativamente à biblioteca e a cumprirem-se os planos previstos pelo actual Presidente da Direcção, sr. Mário Parreira, há a intenção de centralizar, na sede, todas as nume-



O Subdirector da Companhia, Sr. Eng.º Pedro de Brion, durante a cerimónia da entrega das chaves do novo edifício à presidência do Ateneu Ferroviário



A actual direcção do Ateneu Ferroviário. (Da esquerda para a direita) — Rui Sanches, Gonçalo Correia, Mário Parreira, António Duarte, António Sequeira, Francisco Robalo e Carlos Lemos

rosas bibliotecas ferroviárias dispersas pelos vários outros núcleos associativos da classe de Lisboa. Com tal concentração obter-se-ia uma biblioteca totalizando cerca de 50 000 volumes — à inteira disposição de todos os ferroviários.

Por outro lado, prevê igualmente o sr. Mário Parreira a possibilidade de fusão, no Ateneu, das diversas associações congêneres de ferroviários que, neste caso, assim passaria a poder oferecer aos seus sócios mais largos proveitos de ordem cultural, recreativa e de desporto.

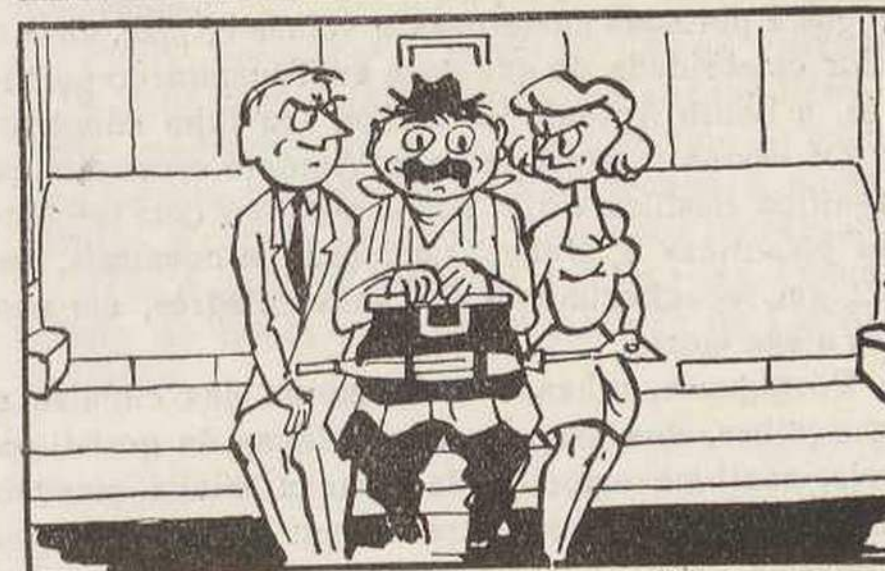
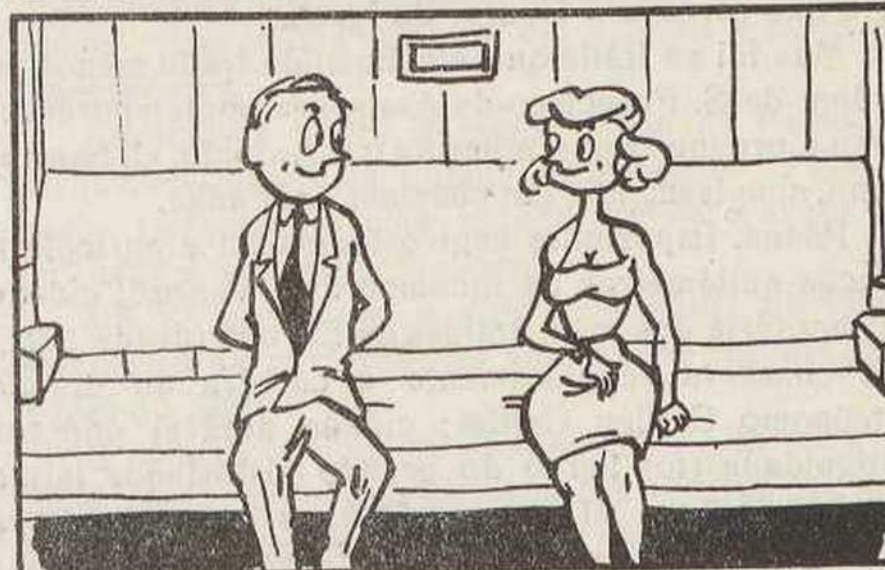
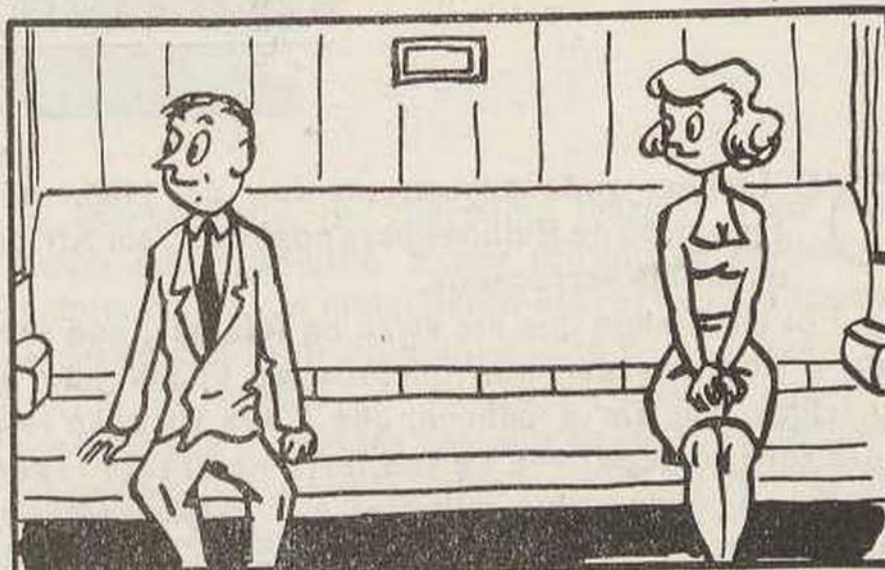
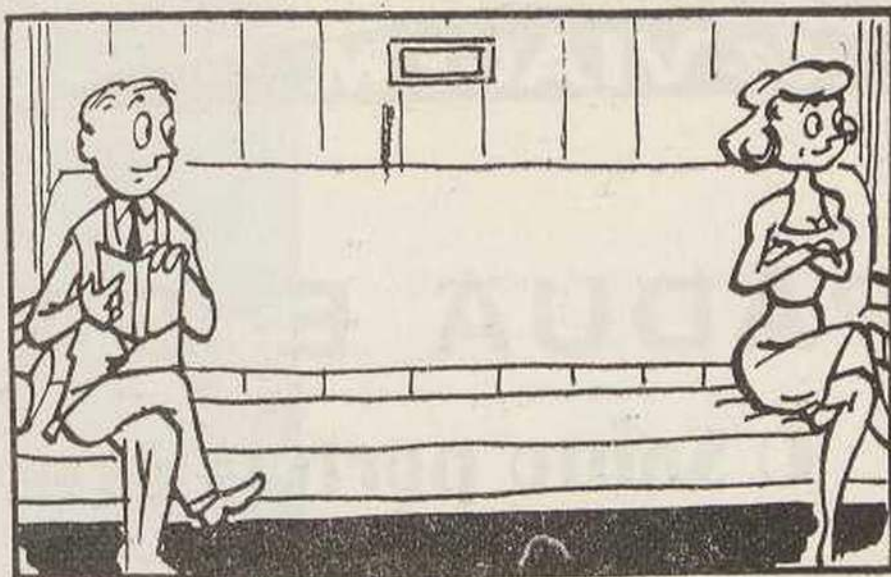
Neste último capítulo convém igualmente assinalar que o Ateneu se tem destacado pela sua actividade desportiva que até aqui tem englobado as modalidades de remo, natação e ténis de mesa. Essa actividade vai ser agora alargada com a prática de futebol e andebol, a cujos campeonatos corporativos o Ateneu vai concorrer já na próxima época. O basquetebol e o hóquei em patins figuram também entre as modalidades que vão começar a ser praticadas.

A construção de uma piscina está igualmente no pensamento dos dirigentes do Ateneu.

Em suma, o Ateneu pretende ir ao encontro dos desejos de muitos ferroviários, facultando-lhes as suas magníficas instalações, esplendidamente apetrechadas, para repouso e recreio.

Quantos trabalham no caminho de ferro encontrarão ali o seu verdadeiro «Clube» — um ponto de reunião atraente de colegas e

BOM HUMOR...



DESSIN DE ROUS

amigos, com a comodidade e o conforto condignos.

Mas, para que os bons intentos dessa colectividade se possam cumprir — em exclusivo proveito dos ferroviários — indispensável será a cooperação e o reconhecimento de todos. É isso apenas o que se espera!



PÁDUA E SANTO ANTÓNIO

O Santo português -- «Il Santo» dos italianos

Por ARMINDA GONÇALVES

DE Lisboa, onde nasceu no ano de 1195, saiu Fernando de Bulhões para combater, em África, os infiéis sarracenos.

Foi em Lisboa que ele viveu na infância, que seus pais o acarinharam, que quebrou as bilhas que as raparigas traziam à cabeça, que a sua vocação religiosa teve começo; — e na sua terra natal teve repercussão o eco dos seus milagres e a Pátria sentiu-se naturalmente orgulhosa pelo significado piedoso da aura que cercava o Doutor da Igreja.

Mas foi na Itália que ele, humilde frade menor da Ordem de S. Francisco de Assis, seu contemporâneo, viveu e pregou com o nome de frei António, «Il Santo», como, simplesmente, lhe chamam em Pádua.

Pádua, importante centro industrial e agrícola a poucos quilómetros da incomparável Veneza; cidade universitária das mais antigas da Europa (desde 1222, que conserva religiosamente a cátedra do grande astrónomo Galileu Galilei; cidade notável por sua antiguidade (foi berço do grande historiador latino Tito Lívio, que aí nasceu 59 anos antes de Jesus Cristo) — se é também conhecida por seus palácios antigos e por suas numerosas e velhas igrejas, deve a maior celebridade de que goza ao Taumaturgo português, a Santo António de Pádua, seu filho adoptivo.

Os restos mortais de Santo António repousam na magnífica Basílica estilo romano-gótico com influências bizantinas e árabes, começada a construir, em 1232, em reconhecimento dos seus milagres, um ano após a sua morte.

Portuguesa, olhando a harmonia das cúpulas e das agulhas, dos arcos e das colunas da grandiosa Igreja, senti-me emocionada; mas a minha emoção aumentou quando nela entrei e num banco me sentei meditativa.

«I Fratini del Santo» (os Fradinhos do Santo), adolescentes ainda, efectuavam cerimónias litúrgicas acompanhadas de cânticos, numa das capelas laterais, diante do túmulo de Santo António a que os paduanos chamam a «Arca Sacra». Os baixos relevos das paredes, todas de mármore, representam os milagres de Frei António: a abóbada é de estuque doirado.

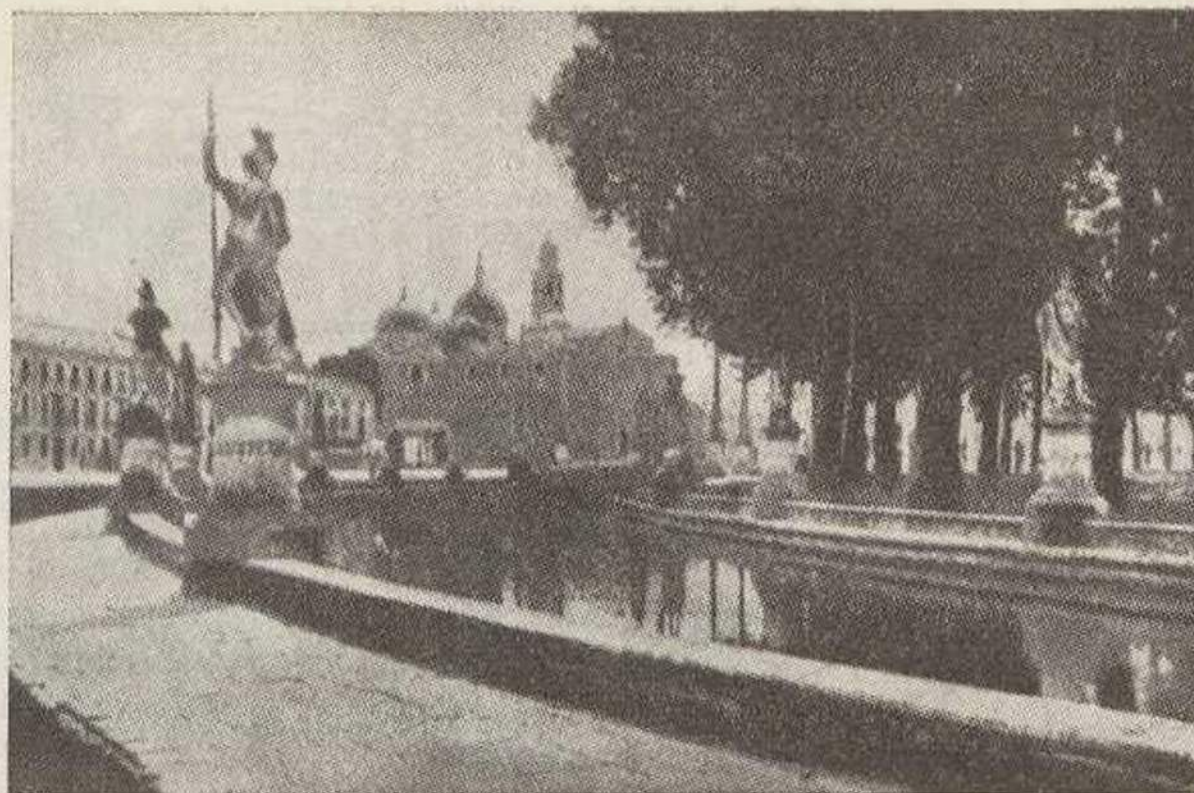
Todos os dias ali acorrem devotos fiéis. Gente de de todas as nacionalidades com o coração e o espírito

plenos de confiança, fervorosamente imploram do Santo a sua intercessão junto de Deus, enquanto pousam a mão sobre o túmulo sagrado. Esperam a graça dum milagre; esperam-na convencidos de que as suas preces serão atendidas.

Passei à Capela do Tesouro e das Santas Relíquias. Em três nichos estão as relíquias: pedaços da túnica, cilícios, fragmentos de ossos, provas de milagres... Dentro dum relicário de prata e ouro, a língua incorrupta do Santo após 700 anos; noutro relicário, também de prata e ouro, cravejado de pedras preciosas, o queixo e os dentes do Taumaturgo.



A magnífica Basílica de Pádua, onde repousam os restos mortais de Santo António



✱

Os belos jardins da cidade
do Santo

✱

É um espectáculo impressionante.

O altar-mor, com baixos relevos de bronze devidos ao cinzel do escultor florentino Donatello, é uma das obras-primas da Renascença italiana. Domina-o, dominando a igreja, um majestoso e monumental, doloroso e trágico crucifixo, também de Donatello.

Na Biblioteca Antoniana anexa à Basílica, andei olhando, autografados pelo Santo português, os volumes dos seus sermões, toda a sua obra valiosa e extensa de erudito medieval.

Cá fora, na «Piazza del Santo», outra obra das melhores de Donatello: a estátua equestre, notavelmente equilibrada, do general Gattamelata.

A Itália é um país que a arte sagrou: os seus poetas, os seus escritores, os seus músicos, os seus artistas plásticos glorificaram-na.

Na Capela dos Scrovegni, Giotto, o maravilhoso artista, criou o seu mais elevado ciclo de pintura. Os frescos das paredes e das abóbadas fazem parte das obras-primas universais.

O belo Palácio «della Regione», que data do século XVI, é formado por uma nave única e rodeado de arcarias. Quase todos os edifícios célebres da cidade têm arcadas, o que lhes dá um aspecto de característica beleza.

Há um lugar típico, tradicional, onde se reúnem os estudantes, os artistas e os estrangeiros: é o Café Pedrocchi. Lá estive a saciar a minha curiosidade.

Na Via Garibaldi, cruzei com um luzido desfile

de «bersaglieri», de aparência marcial e ao mesmo tempo quase cómica. Esses atiradores alpinos, que têm em Roma um monumento expressivo em comemoração do seu valor no ataque feito pelas tropas italianas em 1870 à, então, cidade papal, usam farda amarela acastanhada e grandes chapéus de feltro escuro levantados dum lado, donde descem sobre os ombros enormes tufo de penas.

Longe de me trazerem à imaginação pensamentos bélicos, fizeram-me lembrar um cortejo vistoso e... espectacular.

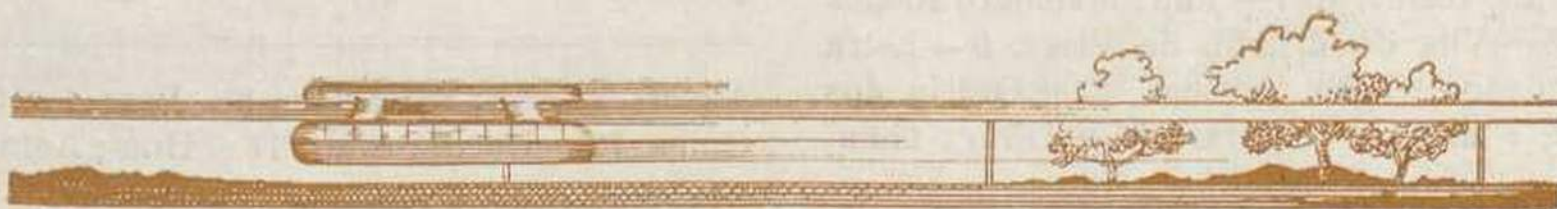
Associo-os agora à minha visão de Pádua, não porque ela seja uma cidade espectacular. Pelo contrário, pareceu-me uma cidade íntima, pacata, sem artifícios e sem exibicionismos.

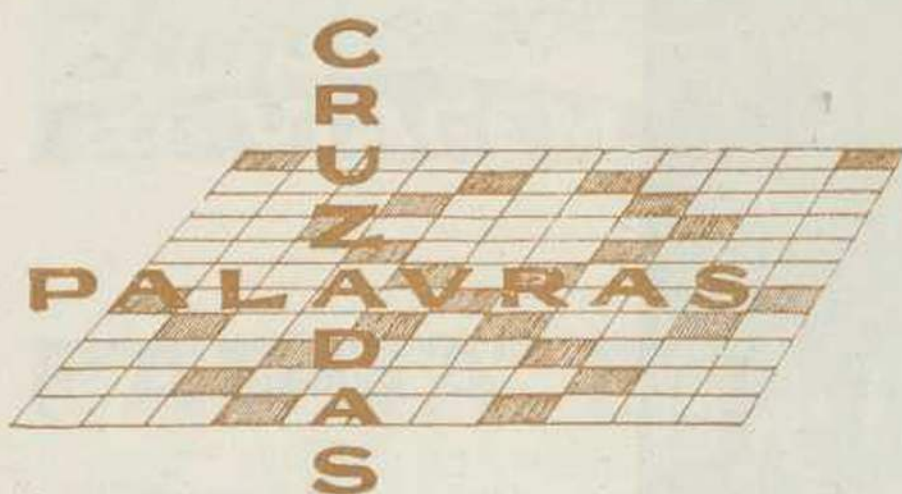
Dá-lhe animação a vida estudantil; os turistas percorrem-na curiosos; os peregrinos buscam os milagres do Santo.

E os seus jardins, os seus palácios e as suas igrejas são testemunhas silenciosas dos séculos que sobre ela passaram deixando, em cada canto, uma presença imperecível.

Outra presença imperecível vamos encontrá-la a 18 quilómetros de distância, em «Arquá Petrarca», burgo medieval com a casa e o túmulo do primeiro dos grandes humanistas da Renascença, o poeta dos sonetos, o cantor de Laura: Francisco Petrarca.

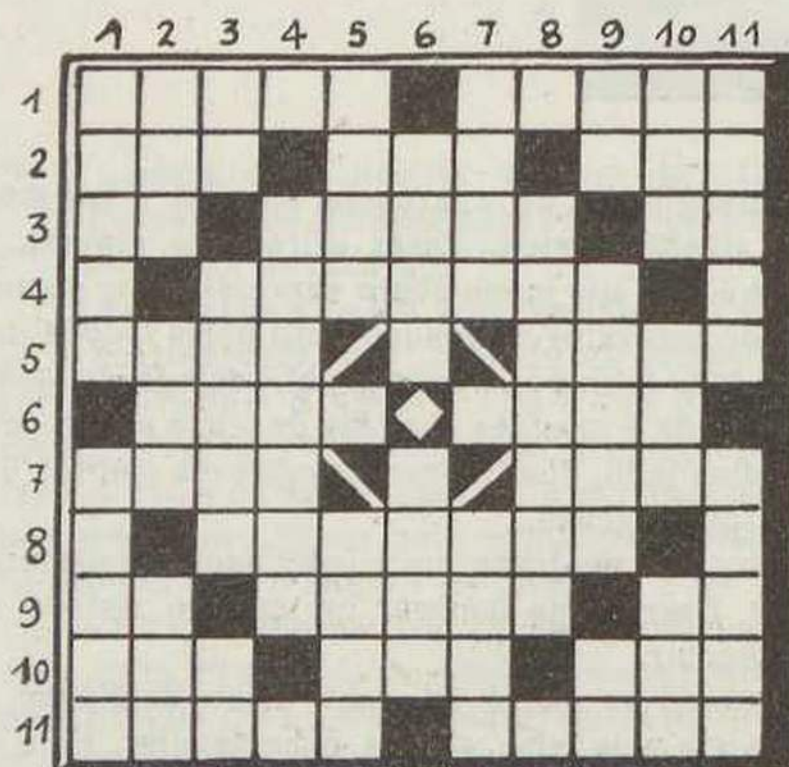
Não é possível esquecer, porém, que Pádua é a cidade do Santo - de Santo António de Lisboa — e de Pádua.





Por RUI L. SANCHES

Problema n.º 14



HORIZONTAIS:

1 — Carruagens da C. P.; Exalação gasosa. 2 — Aro; Capa; Nome masculino. 3 — Rio italiano; Lança; O mais. 4 — Envaidecera. 5 — Rio de Moçambique; Mula. 6 — Coadjutor; Ave palmípede. 7 — Cidade da Suíça; Grande corça americana. 8 — Estação da Linha de Leste. 9 — Diz o que está escrito; Viciar; Nota musical. 10 — Pron. pessoal; Casa; Conservar. 11 — Animal semelhante a um bezerro; Cesto cilíndrico que se emprega nos transportes rurais (Brasil).

VERTICAIS:

1 — Pedacos de madeira colocados entre o ferro e a roda de veículos e que servem para travar; Estação da Linha de Cascais. 2 — Para barlavento; Mosção do queijo e da carne de porco; Gavinha. 3 — Letra grega; Saliência cónica na parte posterior do véu palatino; Art.º definido. 4 — Supressão de sílaba ou letra no princípio de uma palavra. 5 — Lugar onde se calcula o imposto do pescado; Tulha subterrânea. 6 — Parte da roda, junta ao aro, que desliza sobre o carril; Peça de vestuário. 7 — Pau; Mamífero roedor do Brasil. 8 — Vila do distrito de Viseu. 9 — Letra grega; Fundador; Pron. pessoal. 10 — Ovário dos peixes; Pre. e artigo; Soletrar. 11 — Girar; Guindara.

Solução do problema n.º 13

HORIZONTAIS:

1 — Mora; Poda. 2 — Época; Salem. 3 — Talos; Azeda. 4 — Eça; Sal; Sor. 5 — Ro; Cosas; Sa. 6 —

Os nossos CONCURSOS

Divertindo-se, pode ganhar dinheiro

PRÉMIOS — 300\$00

A gravura que apresentamos este mês mostra-nos um aspecto da principal estação ferroviária nortenha, importante entroncamento das ligações das linhas do Norte, Minho e Douro.

Esta estação vai em breve ser beneficiada com importantes melhoramentos, de molde a transformá-la na estação n.º 1 da Cidade Invicta.

N.º 43

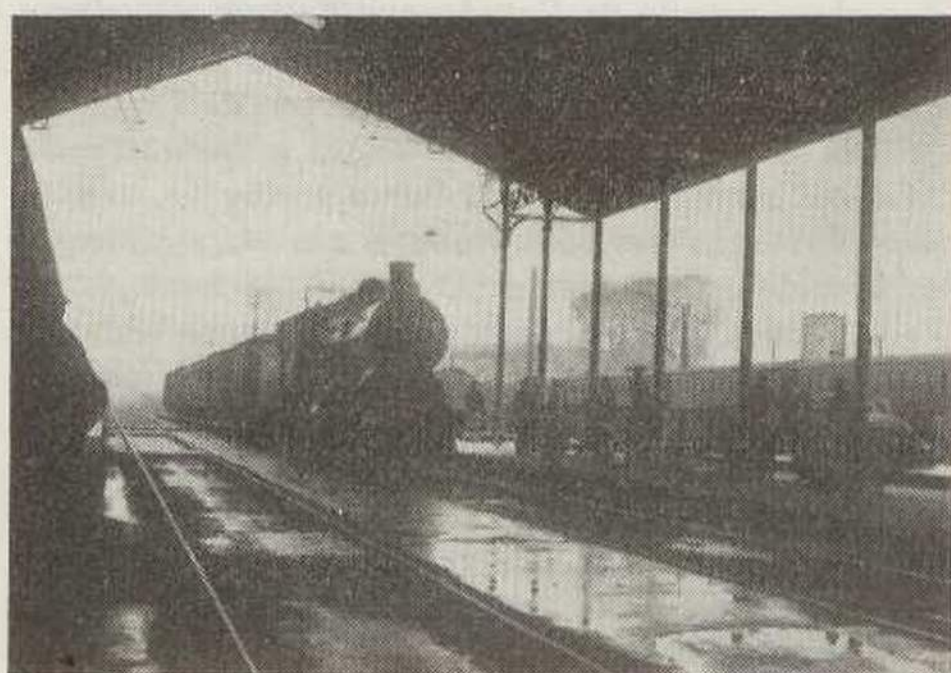


Foto de José Rodrigues

QUE ESTAÇÃO É ESTA?

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

Resultado do Concurso n.º 41

Solução: — **Ratinha.**

Foram premiados: — Agostinho Teixeira, chefe de brigada no 3.º Grupo Oficial (Barreiro); Dâmaso Raposo da Silva, factor de 1.ª cl. em Poço Barreto e Francisco dos Santos, chefe de distrito em Viana do Castelo.

Amima. 7 — As; Saras; Ra. 8 — Por; Zás. 9 — Opala; Coiba. 10 — Docas; Altar. 11 — Eras; Aoto.

VERTICAIS:

1 — Meter; Apode. 2 — Opaco; Sopor. 3 — Rola; Raça. 4 — Aço; Cãs; Lãs. 5 — Assomaras. 6 — Asir. 7 — Salamanca. 8 — Paz; Sãs; Ola. 9 — Olés; Zito. 10 — Dedos; Rabat. 11 — Amara; Asaro.



Por J. MATOS SERRAS

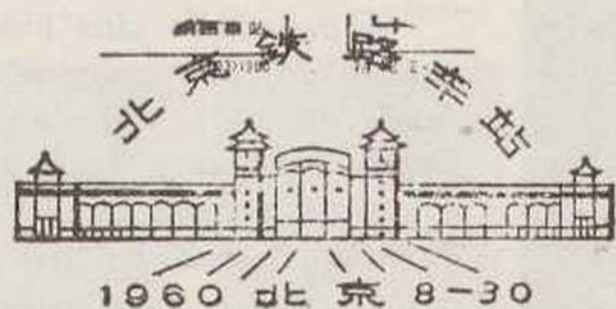
Temática de Caminhos de Ferro

No mês de Agosto do ano findo foi inaugurada a moderna estação ferroviária de Pequim, capital da China. Para assinalar o acontecimento emitiu-se uma série de dois selos alusivos ao facto. Um, da taxa de 8 fen, mostra um aspecto da frontaria da estação; o outro, de 10 fen, apresenta uma vista do cais, no qual se vê um comboio rebocado por uma locomotiva a vapor.



Marcofilia

No primeiro dia de circulação da série chinesa atrás descrita, que teve lugar em 30 de Agosto de 1960, foi apostado em Pequim, um bonito e curioso carimbo, que reproduz a fachada da estação.



Dia do Selo

Mais um Dia do Selo passou, em 1 de Dezembro último. Além de algumas pequenas Exposições locais, o principal facto foi o habitual jantar de confraterni-

zação dos filatelistas lisboetas. Ao invés dos C. T. T. do Continente, os do Ultramar criaram lindos carimbos especiais, que foram apostos nas 8 capitais das províncias ultramarinas.

Publicações

De uma revista francesa transcrevemos esta interessante notícia, que bem atesta o valor educativo da filatelia:

É para notar que os alunos que colecionam selos mostram uma grande facilidade de responder a perguntas de história e geografia.

Desde há tempo que membros do corpo de ensino utilizam, com sucesso, esta nova e útil pedagogia que constituem os selos. Com efeito, constatou-se que este passatempo imprime nas memórias das crianças imagens, nomes, datas paisagens, etc., que elas encontram com prazer nos seus cadernos escolares.

Catálogos

Foi posta à venda mais uma edição do excelente Catálogo de Eládio Santos, sem dúvida o mais procurado pelos filatelistas portugueses.

A primorosa apresentação é, no entanto, prejudicada em grande parte, pela necessidade de inutilizar as gravuras, para dar satisfação ao malfadado Art.º 52 do Estatuto do Selo. É pena, na verdade...

Gratos pelo exemplar que nos foi ofertado.

Recenseamento Filatélico

Ferrovieiros filatelistas:

José Ribeiro Arez — Secretaria da Direcção-Geral — Santa apolónia — Lisboa.

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

Curiosidades Estatísticas

Linha de Sintra

Por controlo elevado a efeito em meados de Novembro foi possível obter os seguintes elementos relativos ao desembarque de passageiros, apenas no período da manhã, na estação de Lisboa R.:

Das 8 às 9 horas — Desembarque de 9.330 passageiros dos quais 8.830 só da linha de Sintra.

Das 7-30 às 10 horas — Desembarque de 16.380 passageiros, sendo 15.380 da linha de Sintra.

Das 6-15 às 11-40 horas — Desembarque de 21.000 passageiros, sendo 19.600 da linha de Sintra.

NOTICIÁRIO *diverso*

■ A partir de 1 de Janeiro, a S.N.C.F. resolveu tornar extensiva às pessoas de família dos agentes da C. P. (em efectivo serviço), a faculdade de obter, mediante apresentação da «Carta de Legitimação», bilhete com a redução de 50 % para viagens na sua rede.

Deixam assim de serem estabelecidos os bônus passados pela Secretaria da Direcção-Geral da Companhia.

■ Por decisão recente da Assembleia Geral da U. I. C., a Administração dos Caminhos de Ferro Britânicos foi nomeada, a partir de 30 de Novembro de 1960, e durante dois anos, para a presidência daquele organismo.

Os B. R. designaram para assumir tal cargo o Sr. Eng.º John Ratter, C. B. E., membro da British Transport Commission — que deste modo sucede ao Economista Prof. Dr. Oeftering, primeiro Presidente dos Caminhos de Ferro Alemães.

■ Com a assistência do Director-Geral da C. P. e de muitos ferroviários dos Serviços Centrais, foi apresentado no SNI, na tarde do passado dia 23 de Novembro, um curioso documentário ferroviário, realizado pelo Eng.º Hidalgo Barata, sob o patrocínio do SNI, com o título «Comboios de Portugal — O trabalho de um Povo».

No final da apresentação a assistência tributou aplausos ao filme.

■ A partir de 1 de Janeiro deste ano, o Eng.º Louis Armand, antigo Director e Presidente da S.N.C.F., assumirá as funções de Secretário-Geral da U. I. C. em substituição do Eng.º Jean Tuja — que, retirado a seu pedido e nomeado Secretário-Geral honorário daquele organismo, irá desempenhar, durante dois anos, o cargo de Conselheiro técnico da U. I. C..

■ Por despacho do Ministro das Corporações foi nomeada uma Comissão Administrativa para dirigir o Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (M. T., V, O, e S. R.), com sede no Barreiro. A sua constituição é a seguinte: Presidente: Anacleto José Barroso, fiscal do pessoal da tracção, no Barreiro; Secretário: Ramiro Luís Rocha, Chefe de Estação de 2.ª cl., no Barreiro-Gare; Tesoureiro: Mário Gomes Simões, empregado principal da 3.ª Zona de Exploração.

■ Os caminhos de ferro alemães (D. B.) festejaram, nos passados dias 6 e 7 de Dezembro, o 125.º aniversário da sua criação. Convidados de 16 Administrações ferroviárias participaram nas cerimónias realizadas em Nuremberga, que tiveram a presença de 3 mil ferroviários germânicos.

O Sr. Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., assistiu à comemoração, representando os Caminhos de Ferro Portugueses.

■ A adjudicação dos trabalhos e fornecimentos respeitantes ao equipamento aéreo da 2.ª fase da electrificação dos nossos caminhos de ferro (Entroncamento—Porto), foi entregue ao «Groupement d'Étude et d'Electrification des Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz». O outro concorrente, que ficou excluído, era a «British Insulated Callender's Constrution C.ª, Ld.ª».

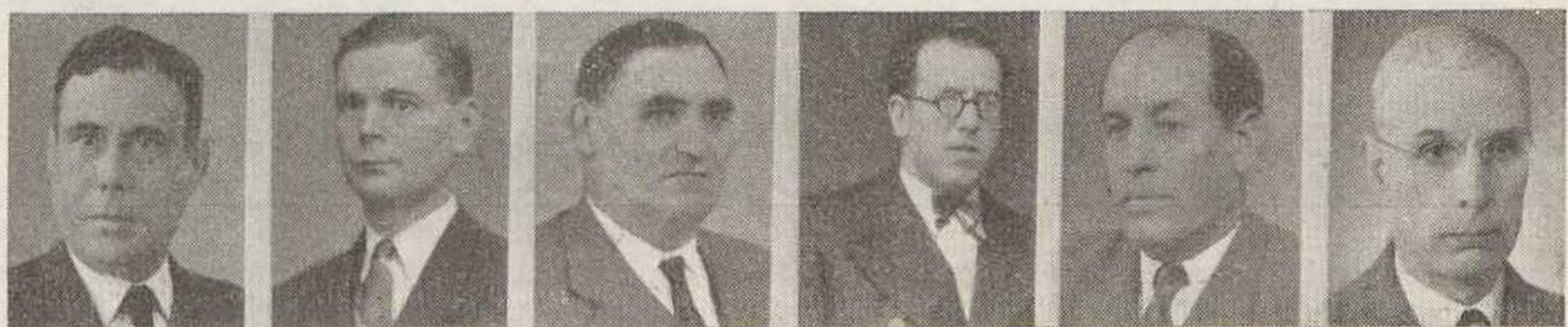


A propósito das comemorações do 125.º aniversário da fundação dos Caminhos de Ferro Alemães, a D. B. cunhou a artística medalha que reproduzimos, e que mostra a sua mais antiga locomotiva, a «Adler» — que inaugurou o serviço entre Nuremberga e Fürth, em 7 de Dezembro de 1835 — e a mais moderna composição germânica; o ramo TEE.

AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Da esquerda para a direita: — João de Magalhães Couto, chefe de secção de via e obras de 2.^a cl.; José Torres, inspector de obras metálicas; José Cotafo Condeço e Gilberto Tavares dos Santos, contramestres de 1.^a cl.; Filipe Falardo e Leodegário Augusto de Barros, subchefes de escritório.



Da esquerda para a direita: — Júlio de Azevedo, chefe de estação de 1.^a cl.; João Ricardo Ribeiro, chefe de secção; Lúcio da Silva Lourenço, chefe de cantão de obras metálicas de 1.^a cl.; Francisco António dos Santos Pireza e José Antunes, escriturários de 1.^a cl. e José Augusto Coelho Sanches Castro Vilas Boas, escriturário de 2.^a cl.



Da esquerda para a direita: — António Vieira, Francisco Ribeiro e João Martins, chefes de estação de 3.^a cl.; João Martins, fiscal do pessoal de trens; Constantino Augusto Cardoso e Albino Alves Azevedo, Chefes de lanço de 1.^a cl.



Da esquerda para a direita: — Delfim Rodrigues Moreira, factor de 1.^a cl.; João Simões de Melo e Armando da Silva Águas, operários de 1.^a cl.; António Simão, chefe de armazém; António Dionísio Cimana, chefe de lanço de 2.^a cl. e Avelino Almeida Viana, escriturário de 3.^a cl.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *Carminé de Almeida Araújo*, assentador de 1.^a cl.; *Albano de Bastos Cardoso*, auxiliar; *Bernardino de Sousa*, eventual; *Joaquim Armando Ribeiro* e *Manuel Leite de Sá*, operários de 2.^a cl. e *João Rodrigues Nogueira*, operário auxiliar: — pela dedicação, interesse e espírito de sacrifício evidenciado, quando dos trabalhos de desobstrução da via, interrompida pela queda de uma trincheira ao Km. 126 da linha do Vale do Vouga.



Da esquerda para a direita: — *João Vitor da Silveira*, chefe de cantão de 1.^a cl.; *Manuel das Neves*, chefe de cantão de 2.^a cl.; *Eugénio de Passos Dinis*, chefe de brigada; *Aníbal Martins Cheta* e *Ricardo Cabrita Guerreiro*, operários de 3.^a cl. e *Eurico Mendes*, operário ajudante: — gratificados pela maneira eficiente como actuaram quando dos trabalhos de reparação da ponte da Ribeira de S. Martinho, ao Km. 64,722, -Sado, avariada pela máquina do comboio 9163, permitindo assim, que no mais curto espaço de tempo fosse restabelecida a circulação dos comboios.



Da esquerda para a direita: — *Fernando Inácio Viegas* e *Vitorino Cabrita Faustino*, operários auxiliares; *Henrique Pedro Pereira*, *Alfredo Maria Pereira* e *António Martins Augusto*, auxiliares: — gratificados pela maneira eficiente como actuaram quando dos trabalhos de reparação da ponte da Ribeira de S. Martinho, ao Km. 64,722-Sado, avariada pela máquina do comboio 9163, permitindo assim, que no mais curto espaço de tempo fosse restabelecida a circulação dos comboios; *Adalberto Maria Barbosa Lopes*, revisor de bilhetes de 3.^a cl.: — encontrou na automotora n.º 7525 uma carteira contendo fotografias e a importância de 970\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Lousado.

NA CAPA:

«A todo o vapor», de Eduardo Nogueira