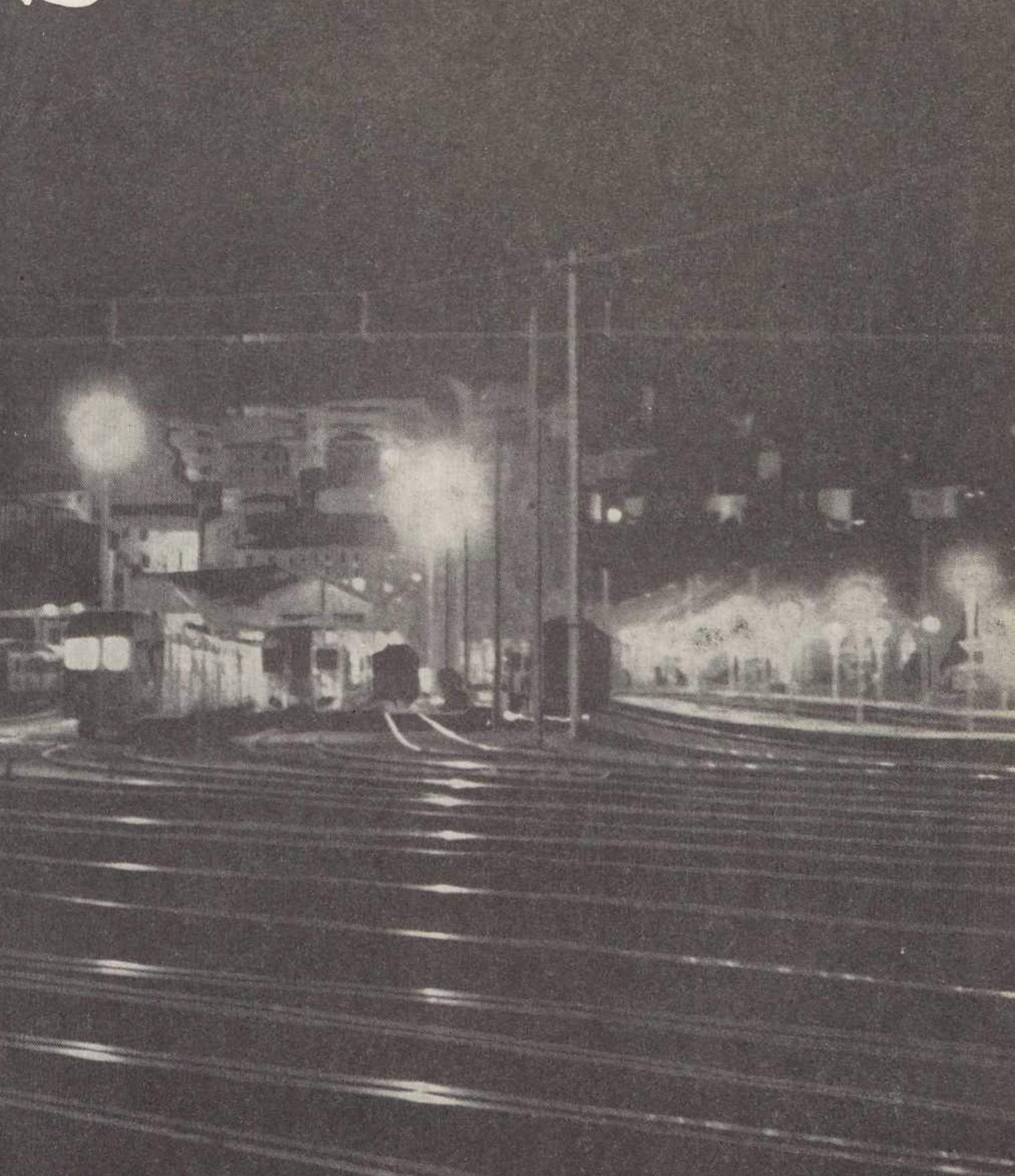


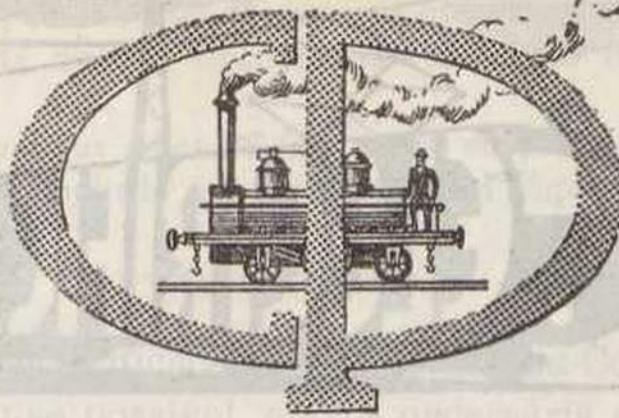
Boletim da C.P.



NUMERO 413

NOVEMBRO DE 1963

Boletim da



N.º 413 • NOVEMBRO 1963 • ANO XXXV • PREÇO 2\$50

FUNDADOR: ENG. ÁLVARO DE LIMA HENRIQUES

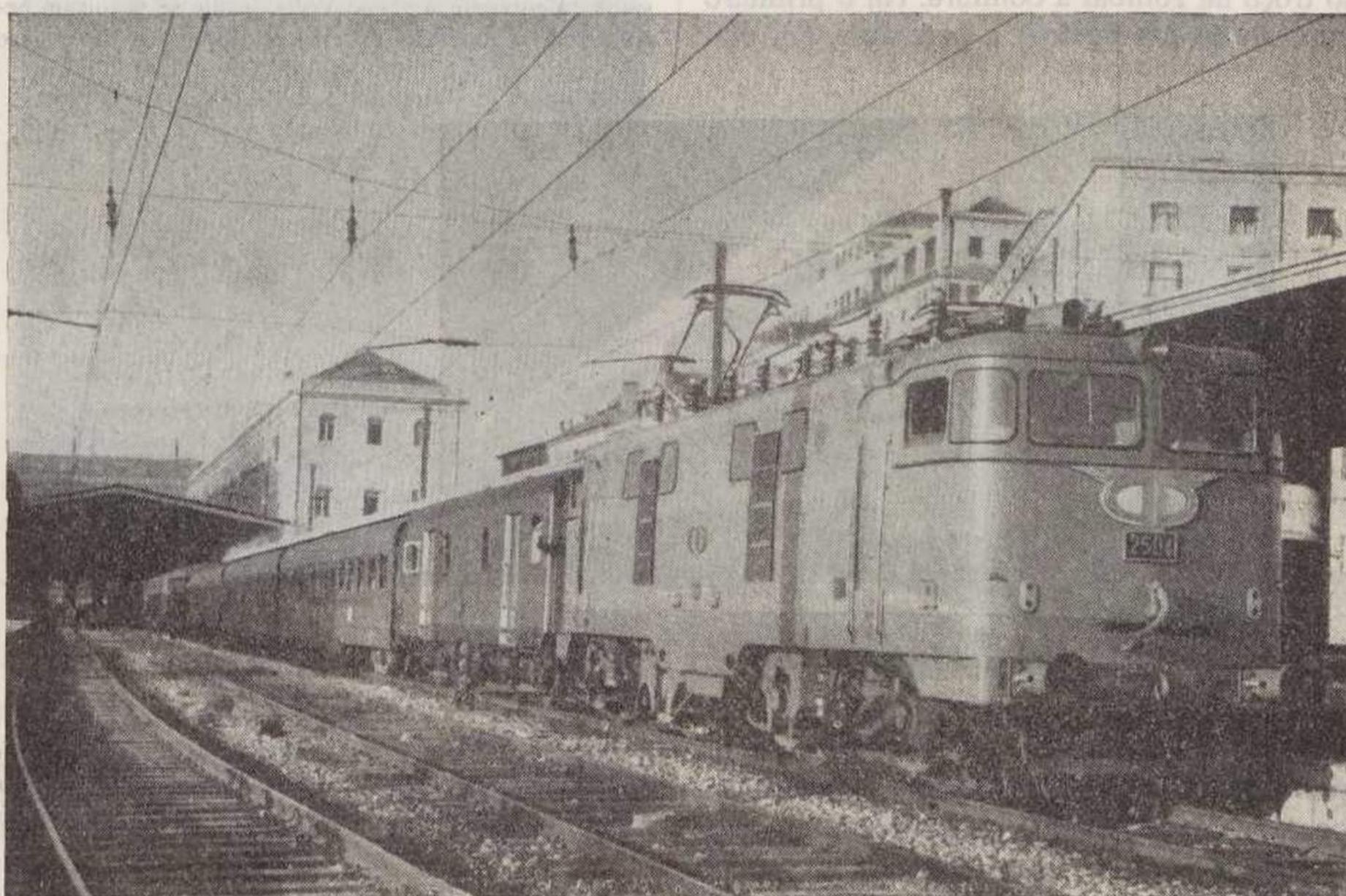
DIRECTOR: ENG. ROBERTO DE ESPREGUEIRA MENDES

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»—Rua da Horta Seca, 7—Tel. 320158—Lisboa

ELECTRIFICAÇÃO DO TROÇO

FERROVIÁRIO LISBOA-COIMBRA



No prosseguimento dos trabalhos de electrificação da linha do Norte, a C. P. abriu à exploração efectiva, no passado dia 15 de Outubro, o troço de Pombal a Coimbra. Desta forma, todos os comboios de passageiros e mercadorias, no percurso compreendido entre a capital e a cidade do Mondego, passaram a ser rebocados por locomotivas eléctricas, de grande linha — o que, independentemente da maior comodidade facultada ao público, permitirá à Companhia obter uma mais eficaz rentabilidade operacional das circulações, com a consequente maior segurança e pontualidade das marchas.

Na gravura, o «rápido» de Lisboa-Porto, à partida de Santa Apolónia, que foi o primeiro comboio de passageiros a circular em regime de tracção eléctrica no novo troço electrificado.

ELECTRIFICAÇÃO DOS NOSSOS CAMINHOS DE FERRO

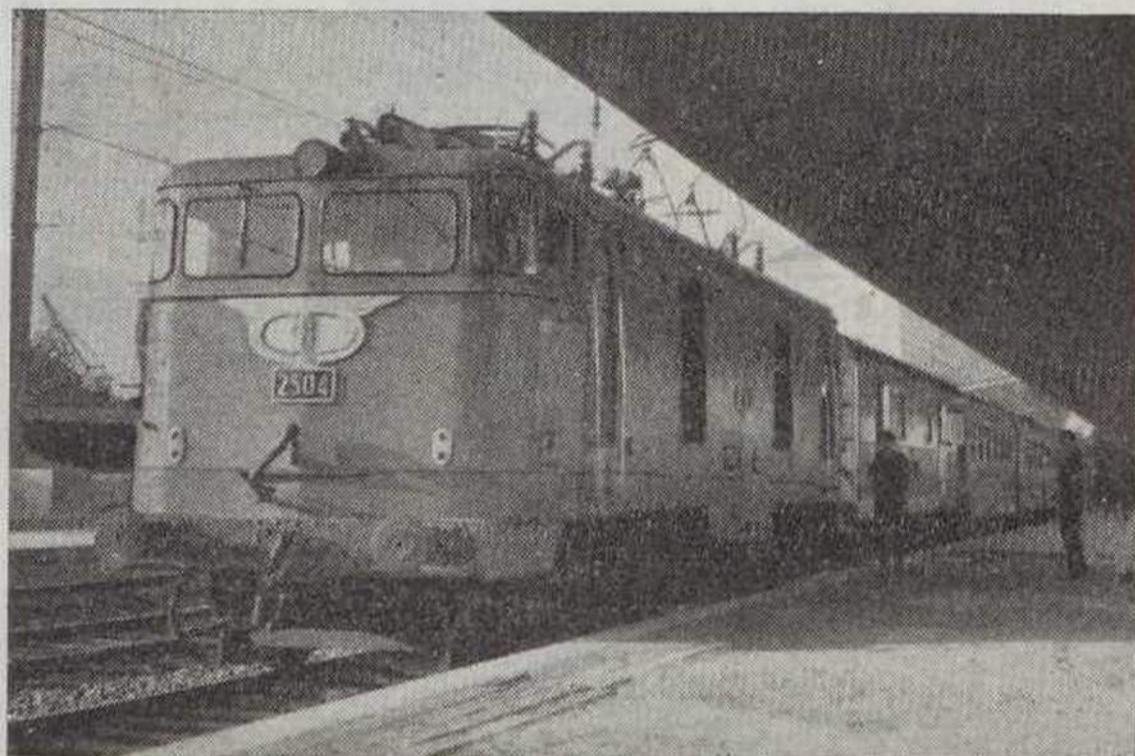
Desde 15 de Outubro que circulam comboios eléctricos entre Lisboa e Coimbra

SEM qualquer festividade — que o período de dificuldades que a Companhia vive o não consente — antes, muito simplesmente, como vulgar acontecimento de mera rotina, o «rápido» de Lisboa partiu de Santa Apolónia, na manhã do passado dia 15 de Outubro, rumo ao Porto, para inaugurar a tracção eléctrica no troço de Pombal a Coimbra. Foi o primeiro comboio de passageiros a percorrer, em via-

meira fase terminou, em 30 de Junho de 1958, no Entroncamento. Antes, em 28 de Abril de 1957, fora inaugurada a tracção eléctrica na linha de Sintra e no troço Lisboa-Carregado.

No prosseguimento desses trabalhos, de árdua e laboriosa execução, foi já possível, em 9 de Setembro findo, fazer circular entre Lisboa e Pombal, comboios de passageiros e de mercadorias, rebocados por locomotivas eléctricas — com os consequentes benefícios que tão importante melhoramento implica para o público e para a própria eficiência do serviço ferroviário.

Progressivamente, os trabalhos de electrificação têm continuado rumo ao Norte. Após sucessivos ensaios da corrente a 25000 Volts, a que se seguiram períodos de circulação experimental para o necessário



O «rápido» (c.º n.º 1), à partida de Santa Apolónia

gem de tracção eléctrica, os 218 km. de linha que separam Lisboa da cidade do Mondego, logo após a Companhia dar por apto para a exploração efectiva electrificada o novo troço Pombal — Coimbra, da linha do Norte, que se está a electrificar até ao Porto.

A propósito desta inauguração, a Direcção-Geral da C. P. enviou para os órgãos de informação do País, o seguinte comunicado:

«Como é do conhecimento geral, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses está a proceder presentemente à electrificação da linha do Norte, cuja pri-

polimento e adaptação da catenária (linha aérea do contacto), foi agora considerado apto, para a exploração efectiva, o troço de linha férrea compreendido entre Pombal e Coimbra.

Congratula-se a C. P. de poder, assim, anunciar a entrada ao serviço, a partir de hoje, dia 15, entre Lisboa e Coimbra, de comboios de passageiros e de mercadorias que passam a ser rebocados por locomotivas eléctricas, de grande linha. O comboio «rápido» n.º 1 de Lisboa, que parte de Santa Apolónia às 8.20, circulará já em tracção eléctrica até Coimbra. O comboio «Sud-Express» circulará igualmente sob catenária, no novo troço.

Ulteriormente, da conjugação e ajustamento de ho-

rários a que se proceda, prolongar-se-á, até à cidade do Mondego, a circulação de unidades triplas eléctricas, idênticas às que hoje circulam, com tanto agrado do público, na linha de Sintra e nas restantes zonas suburbanas da capital, o que permitirá que certas ligações, hoje consideradas lentas, entre Coimbra, Entroncamento e Lisboa, sejam aceleradas, a partir de 1 de Novembro próximo.

Pretende, deste modo, a Companhia — dentro dos recursos disponíveis — facultar uma maior comodidade aos utentes do caminho de ferro, através da própria



A locomotiva eléctrica n.º 2504 Bo Bo, de grande linha, utilizada no reboque dos comboios «rápidos» entre Lisboa e Coimbra

natureza do moderno material tractor e circulante a utilizar. Paralelamente, lograr-se-á uma mais eficaz rentabilidade operacional das circulações, pela maior

segurança e pontualidade de serviços que caracterizam o emprego da tracção eléctrica na exploração ferroviária.

É provável que antes do final deste ano, o serviço eléctrico seja ampliado até à estação de Pampilhosa.»

* * *

Com a electrificação do troço Lisboa-Coimbra, tornou-se possível, após a necessária conjugação e ajustamentos de horários, acelerar marchas, substituir material e eliminar enlaces. Eis algumas das [principais] melhorias, em vigor desde 1 do corrente:

COMBOIO «RÁPIDO» LISBOA - PORTO

C.º n.º 1, ganha 12 minutos até Coimbra sobre a marcha do antigo horário. Por exigências técnicas continuará, no entanto, a chegar às 13,40 h. a S. Bento.

COMBOIOS «OMNIBUS» ENTRE ENTRONCAMENTO - COIMBRA

ascendentes | c.º 221, ganha 49 minutos
| c.º 223, ganha 40 minutos

descendentes | c.º 222, ganha 39 minutos
| c.º 224, ganha 1 h e 8 minutos

COMBOIOS DIRECTOS LISBOA - COIMBRA

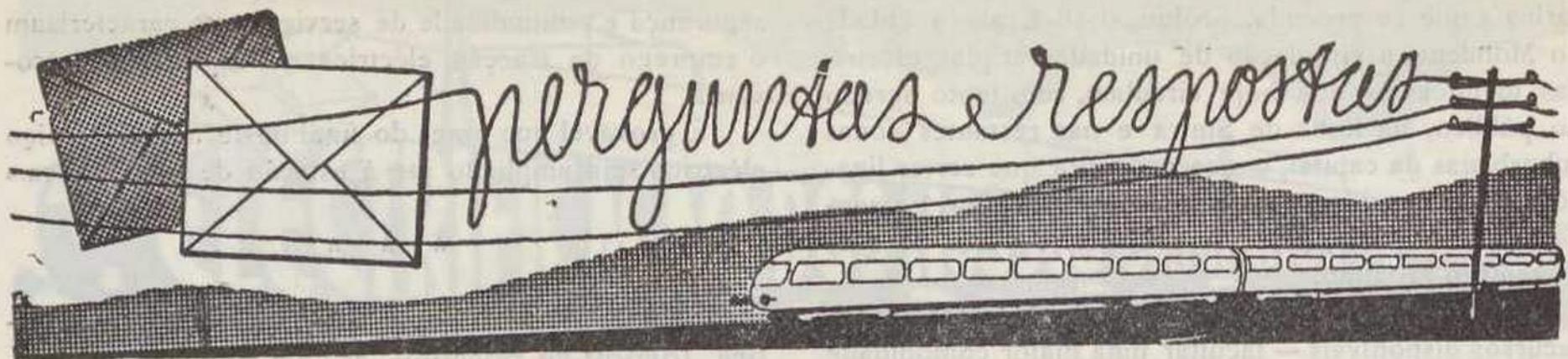
ascendente — c.º 1121, ganha 1 h 10 minutos
descendente — c.º 1110, ganha 55 minutos

COMBOIOS QUE PASSAM A SER DIRECTOS ENTRE LISBOA E COIMBRA, ELIMINANDO-SE O TRANSBORDO NO ENTRONCAMENTO

ascendentes c.º 125/223 — ganha 2 h 15 minutos
descendentes c.º 224/114 — ganha 1 h 25 minutos

No capítulo de velocidades, verifica-se que os comboios mais lentos — os «omnibus» — passam a fazer as viagens Lisboa-Coimbra e vice-versa em menos de 3 horas e meia, com utilização das novas unidades automotoras triplas eléctricas, de fabrico nacional.





Divisão da Exploração

Serviço da Fiscalização das Receitas

Pergunta n.º 2267 / Consulta n.º 436-F — Com o fim de evitar que continuem a adoptar-se procedimentos diferentes no fornecimento de bilhetes tranvias com passagem por Porto (Campanhã), rogo dizer-me se nas importâncias a cobrar se deve incluir o trajecto entre Porto (Campanhã) e Porto (São Bento), a exemplo do que se faz com os bilhetes da Tarifa Geral.

Resposta — A ligação de preços da Tarifa Especial n.º 1-P, nas condições de que se trata, deve ser até e desde Porto (São Bento).

111

Pergunta n.º 2268 / Consulta n.º 437 - F — Peço dizer-me qual a base da Tarifa Geral a aplicar às bagagens despachadas ao abrigo do n.º 1 do Art.º 10.º da Tarifa Especial n.º 1-Passageiros.

Resposta — As bagagens despachadas em presença de bilhetes da Tarifa Especial n.º 1-P, que não estejam nas condições previstas no Cap. II da referida Tarifa, mas que estejam ao abrigo das disposições do Art.º 21.º da Tarifa Geral, é aplicada a base 4.ª desta última Tarifa sem a concessão de gratuitidade.

11

Pergunta n.º 2269 / Consulta n.º 438 - F — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

Grande velocidade
de Pereiras para Lisboa-T. Paço

13 sacos com hortaliça	451 Kg.
1 caixa com ovos	28 *
	479 *

Distância: 211 Km.

Tarifa especial n.º 1-G.V.

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Distância, 211 Km.

Tarifa Especial n.º 1-G.V.

Esclarece-se o consulente que a taxa na Via Fluvial é calculada pelo peso total da remessa.

1

Pergunta n.º 2270 / Consulta n.º 439-F — Peço dizer-me se está certa a taxa a seguir indicada:

Pequena velocidade

De Olivais — Electricidade para Moncorvo

Carga e descarga donos
Distância 515 Kms.

Tarifa Especial n.º 1 tabela 8, preço de vagão completo e Tarifa Geral 2.ª classe, respectivamente.

Ferro em obra	$320\text{m}^3 \times 15,7$	=	5 038\$29
Cabos de alumínio - aço	$396\text{m}^3 \times 1,5$	=	594\$15
Manutenção	evoluções e manobras $8\text{m}^3 \times 15,7$ trasbordo $16\text{m}^3 \times 15,7$ $23\text{m}^3 \times 1,5$ trasbordo $16\text{m}^3 \times 1,5$	=	125\$60
		=	251\$20
		=	34\$50
		=	24\$00
Registo e aviso de chegada			8\$00
Arredondamento			\$06
Total.			6 075\$80

Resposta — Está errado o processo de taxa apresentado. Segue discriminação como corresponde:

Distância 515 Kms.

Esclarece-se o consulente que os cabos de alumínio - aço - estão incluídos no Aviso ao Público B. n.º 285 - na rubrica de cabos metálicos não designados.

ANTÓNIO MONTEZ

ANTÓNIO MONTEZ, antigo e prestigioso Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade, que durante 8 anos, até 1955, desempenhou com grande proficiência o cargo de Editor do «Boletim da C. P.», passou à situação de reforma, contando 66 anos de idade e 37 de bons serviços prestados à Companhia.

Todos conheciam a brilhante acção, plena de vigor e de entusiasmo, exercida por tão distinto funcionário no importante sector do turismo ferroviário, em que se revelou tão notavelmente. Dinâmico por natureza, audacioso por índole, a ele se ficaram a dever, indiscutivelmente, muitas das realizações que mais prestigiaram a Empresa. Recordemos, entre muitos outros exemplos, a criação dos «comboios - mistério» e dos «expressos populares» que suscitaram, a partir dos anos 40, o interesse crescente do País inteiro, revolucionando o turismo social, numa altura em que em Portugal quase se não falava em turismo, e muito menos no turismo das classes de mais débeis recursos; salientemos a sua brilhante actuação no pavilhão dos Caminhos de Ferro da Exposição do Mundo Português, de Belém, em 1940, erguido com a colaboração do saudoso arquitecto da Companhia, Cottinelli Telmo; registemos, igualmente, as interessantes exposições ferroviárias, organizadas com tão vivo sucesso, na estação do Rossio, no Museu José Malhoa das Caldas da Rainha — de que é fundador e ilustre director — e nas Belas Artes de Lisboa, certames a que deu vida com o seu entusiasmo contagiano.

António Montez elevou, indubitavelmente, o Serviço de Turismo e Publicidade da Companhia — hoje extinto da orgânica de serviços da Empresa — a uma posição cimeira, com repercussão à escala tanto nacional como internacional, contribuindo, pelo inteligente e

zeloso cumprimento das funções que lhe eram cometidas, para elevar o bom nome da C. P., granjeando, ao mesmo tempo, através das suas fecundas iniciativas, benéficos proventos para o receitário da Companhia. Nunca este funcionário, inteligente, empreendedor, tempestuoso mesmo no ritmo vivo que imprimia ao seu labor, se deixou contaminar pelos burocratas da Companhia. As realizações a que meteu ombros comprovam-no exuberantemente.

Como Editor do «Boletim da C. P.» ergueu bem alto o nível da revista, assegurando, com o amparo do seu Serviço, plena continuidade a esta publicação, na directriz em que fora instituída e no sentido do maior agrado dos leitores. Promoveu numerosos concursos utilitários, organizou excursões de assinantes além-fronteiras, facultou visitas de ferroviários estrangeiros ao nosso País e escreveu inúmeros artigos de carácter turístico, com oportunidade e garra literária.

O excesso de trabalho em que se consumiu marcou-o duramente: uma grave crise cerebral forçou-o a delicada intervenção cirúrgica, em clínica estrangeira, abalando-o profundamente. Mesmo assim, António Montez continuou a servir a C. P., como podia, na Secretaria-Geral, onde fora entre-

tanto colocado. Distinguiu-se ainda na organização de exposições integradas nas cerimónias comemorativas do Centenário dos Caminhos de Ferro, e visitou diversas redes europeias na recolha de elementos para uma das suas grandes aspirações: a criação, em Portugal, de um Museu Ferroviário.

Bom camarada, culto, de espírito cintilante e artístico, António Montez deixa o seu nome ligado, indelèvelmente, aos mais notáveis empreendimentos até hoje criados no turismo e na propaganda ferroviária. No mo-



mento da sua retirada do serviço activo — que sabemos ser-lhe particularmente dolorosa — expressamos-lhe o testemunho da nossa admiração e simpatia, reiterando-lhe, em nome do «Boletim da C.P.», o maior apreço e o reconhecimento pela devoção e competência com que desempenhou, de alma e coração, o espinhoso cargo de Editor desta revista.

* * *

António Montez ingressou na C. P. em 4 de Fevereiro de 1926 como praticante a Subchefe de Secção de Via e Obras. Frequentara então o 2.º ano dos preparatórios de Engenharia da Universidade de Coimbra e concluirá o Curso da Escola de Guerra (1916/1918). Era, na altura, gerente da filial do Banco Industrial Português, nas Caldas da Rainha, terra da sua naturalidade.

Promovido a Subchefe e a Chefe de Secção da Via e Obras em 1927 e 1928, respectivamente, e após passar por vários pontos da rede, foi colocado em 1942 no Serviço da Conservação.

Publicava, entretanto, trabalhos profissionais e artigos de carácter turístico e literário em livros, em jornais e em revistas culturais diversas. Foi conferencista de arte e de turismo da Emissora Nacional. Em 1939, a Presidência do Conselho requisitou-o para prestar serviço na Secção de Propaganda e Recepção da Comissão Nacional dos Centenários, então presidida pelo grande e saudoso escritor Dr. Júlio Dantas. Nessa Comissão foram-lhe confiadas a organização de importantes tarefas: Festas de Guimarães, Secção Colonial da Exposição do Mundo Português, Comemoração Centenária da Estremadura, Cortejo do Mundo Português, Propaganda Radiofónica dos Centenários e Departamento dos Transportes — missões que desempenhou a inteiro contento e que mereceram os encómios do Governo, que expressivamente o louvou.

Em 1940 foi louvado pela Comissão Executiva da Companhia «por ter contribuído valiosamente para o êxito do Pavilhão da C. P. na Exposição do Mundo Português».

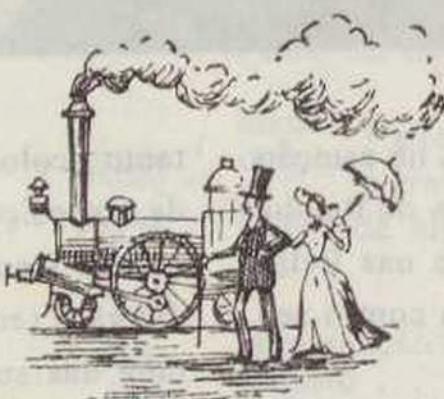
Em vésperas da criação de um novo Serviço de Propaganda e Publicidade da Companhia, foi colocado em 1946 na Secretaria-Geral, tendo sido nomeado, com a criação da Divisão Comercial em 1947, Subchefe e no ano seguinte Chefe do Serviço de Turismo e Publicidade. Foi a partir daqui que a sua acção, como ferroviário, mais se notabilizou.

A sua matrícula averba ainda novo louvor em Setembro de 1949, pela sua brillante actuação na organização, em Lisboa, do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, louvor a que se associou o próprio Ministro das Comunicações, então o Coronel Gomes de Araújo.

Nesse mesmo ano de 1949, em Novembro, nova citação: o Conselho de Administração louva-o pela organização do comboio especial que conduziu o Generalíssimo Franco de Queluz ao Luso, serviço impecável que mereceu do próprio «Caudillo» as mais gratas referências.

Em 1957 volta a ser louvado pelo Conselho de Administração, pela sua valiosa participação na organização da exposição «Cem anos de Caminho de Ferro em Arte e Recordações», integrada no Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal.

António Montez, sócio de várias agremiações artísticas, possui as seguintes honrosas condecorações: *Oficial da Ordem Militar de Cristo* (Portugal); *Comendador da Deutsche Adler* (Alemanha); *Comendador da Ordem de Instrução Pública* (Portugal); *Comendador da Ordem D. Alfonso-El Sábio* (Espanha); *Oficial da Ordem Militar de Santiago de Espada* (Portugal) e *Comendador da Ordem de Isabel a Católica* (Espanha).





Genebra vista de novo

Por ARMINDA GONÇALVES

ACORDEI cedo, mas já o comboio se aproximava da fronteira franco-suíça quando me levantei e pude abrir os estores da janela da carruagem. Iam longe as 8 horas.

A paisagem sem contornos distintos, informe, era, naquela hora matutina, uma mancha plúmbea e triste a encobrir a maravilhosa beleza que é esse conjunto do céu, das montanhas, das águas, das árvores e das pequeninas casas de madeira tão genuinamente alpestres.

Uma névoa cinzenta cobria o Lago Léman; as nuvens, imóveis, pairavam mais baixas do que as montanhas, cujos cimos emergiam delas como dum mar

eram uma multidão numerosa e compacta mas apenas algumas pessoas de diferentes latitudes. A internacionalidade de Genebra acordava outras sensações na minha sensibilidade. Problemas difíceis, problemas insolúveis, que pertencem ao mundo inteiro, se debatem nesta cidade em cujas ruas se cruzam as mais variadas raças.

Europeus e americanos, asiáticos e africanos iam e vinham, lado a lado ou dispersos, conhecendo-se ou talvez desconhecendo-se.

É sabido que em Genebra se reúnem muitos Organismos internacionais. Uns realmente eficientes, outros que nos mostram o desconcerto das nações numa época



O Monte Branco, visto de Genebra

petrificado. Era um espetáculo mágico duma irrealidade fascinante. E, contudo, esse espetáculo era real. Eram reais a neblina, a água parada e os horizontes confusos, esbatidos, sem formas.

O Monte Branco, eternamente coberto de neve, ponto de referência dos Alpes, elevando-se longínquo por detrás dos outros montes mais visíveis e mais próximos, não dava a Genebra a moldura com que ela se enfeita nos claros dias de sol. E, nesta magia de luz espectral, até o facto da água que sobe do lago era uma mancha esbranquiçada, apenas um pouco menos cinzenta do que o cinzento cenário daquela hora.

As pessoas passavam na manhã enevoada; não

de extrema gravidade em que tão necessários se tornam o bom-senso e a harmonia.

Mas disto não tem culpa Genebra. A culpa é dos homens, que não se entendem nem se entenderão jamais.

Entre esses Organismos, porém, tem ali a sua sede permanente a Cruz Vermelha Internacional, fundada em 1863.

De quatro em quatro anos reúnem-se em Genebra o «Comité» Internacional da Cruz Vermelha (instituição neutral constituída por cidadãos suíços), a Liga de Sociedades da Cruz Vermelha, da Meia-Lua Vermelha e do Leão e Sol Vermelhos — fundada em 1919 — e as

Sociedades Nacionais da Cruz Vermelha, da Meia-Lua Vermelha e do Leão e Sol Vermelhos, que contam, actualmente, 173 milhões de aderentes.

Comemorava-se nesse dia cinzento e triste o primeiro centenário do prestimoso Organismo — cem anos ao serviço da humanidade — cem anos em que os homens esqueceram o seu egoísmo e as suas conveniências em presença da desgraça alheia, dedicando-se a minorá-la.

Quando passei defronte do Palácio das Exposições onde decorriam as comemorações e onde havia uma exposição que interessava aos portugueses e eu não vi, iam descendo a escadaria grupos de enfermeiras, num ambiente ao mesmo tempo austero e festivo e ao som duma banda de música.

Depois, passeando pelas ruas, andei encontrando mais enfermeiras, mudando, de grupo para grupo, os seus uniformes.

Genebra não é, pois, uma cidade caracteristicamente suíça. À parte a paisagem alpina que a rodeia, é a menos suíça e a mais internacional das Confedera-

Junto da porta outro sacerdote recolhia esmolas.

A saída, os fiéis trocaram cumprimentos com uma distinção de grandes senhores. E talvez fossem.

Era um domingo; estavam fechadas as lojas excepto as que vendem postais e lembranças. O movimento era, portanto, muito menor do que nos dias de semana. Os genebrinos, como todas as pessoas que vivem nas cidades, passeavam nos lagos ou nas montanhas.

Lembro-me de que, quando ali estive pela primeira vez, as pessoas quase se acotovelavam nas ruas e que nenhuma diferença aparente existia entre elas. A mesma simplicidade tornava-as semelhantes.

Os turistas, esses, são os que chegam e partem, andam pelas ruas, enchem os hotéis, olham, apreciam, trocam impressões. Têm uma expressão diferente.

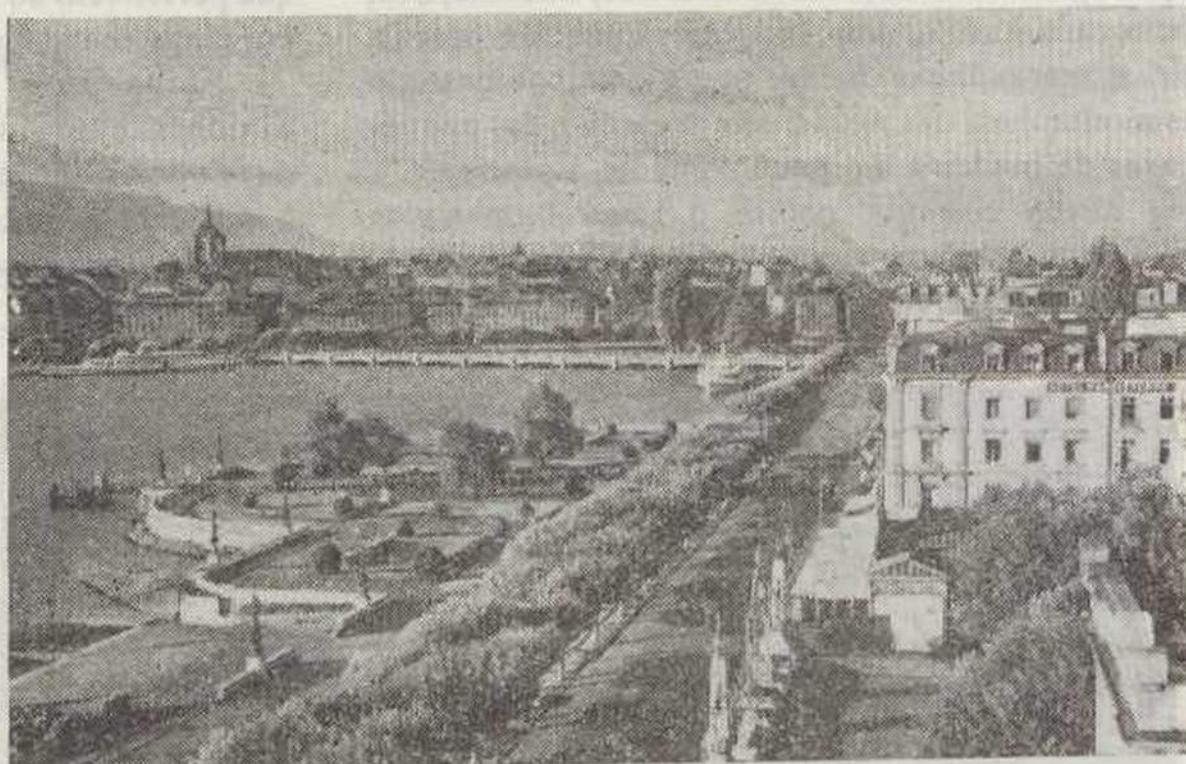
Para se conhecer bem uma cidade é preciso permanecer nela algum tempo, conhecer-lhe não só o aspecto exterior mas também os costumes, as populações e a sua própria alma.

De contrário, o que conhecemos delas é quase superficial. Precisamos de levar connosco uma certa

*

Uma avenida de Genebra à beira do Léman. Ao fundo, a ponte

*



ções Helvéticas e até uma das mais internacionais do Mundo.

Não devemos esquecer que ela é a pátria de Jean-Jacques Rousseau e de Necker; a cidade onde João Calvino, francês de origem e homiziado do seu país, pregou a Reforma e onde também se homiziou a filha de Necker, Madame de Staél, escritora francesa de tendências liberais, que Napoleão Bonaparte mandou exilar.

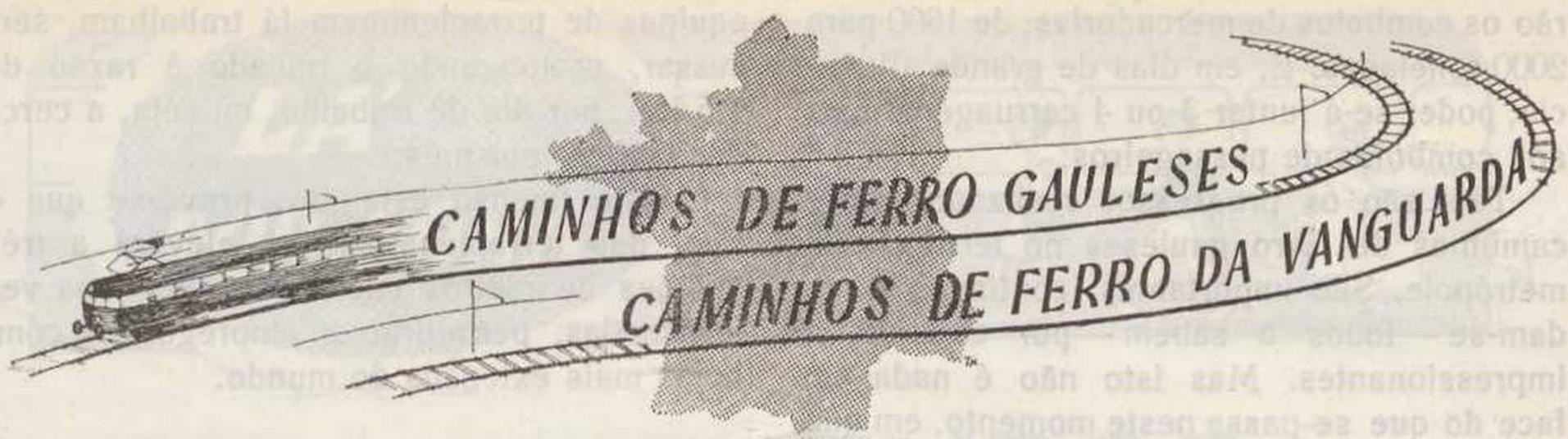
Entrei numa linda igreja ortodoxa russa com os seus zimbórios dourados, begantinos, seus ícones de expressões patéticas e luminosas. Era no preciso momento em que terminava uma cerimónia religiosa e observei parte do ritual. O Papa (sacerdote da Igreja russa), de grandes barbas brancas, olhos azuis risonhos e suaves num rosto inteligente, ricamente paramentado de verde-ouro, dava a cruz a beijar à multidão elegante de fiéis (este um príncipe, aquele um grão-duque, esta uma princesa, aquela uma grã-duquesa?... sabe-se lá!) enquanto outro Papa, ao lado, lhes ia entregando a hóstia sagrada.

bagagem de conhecimentos. Depois, é-nos necessário ter espírito de observação. E admirar também compreensivamente.

Depois de eu ter permanecido quinze dias em Roma, quatro em Florença e quatro em Veneza, conversei com um ilustre italiano cuja vastíssima cultura abrange todas as formas da Literatura, da Arte e da História. Professor de línguas clássicas e de italiano nas Universidades de Lisboa e Coimbra, é um grande amigo dos portugueses.

Falei, encantada, do que tinha visto e lamentei ter visto tão pouco. Quando terminei, ele disse: «Oh, «signorina», para conhecer Roma precisava de lá estar dois meses; para descobrir toda a beleza de Florença um mês; para Veneza outro mês também.»

É claro que esta exigência não pode aplicar-se ao turista. Ele anda demasiado apressado para entrar em contacto com tudo quanto possa interessá-lo. E nem sempre lhe interessa ver mais do que lhe mostram. Vê talvez superficialmente. As longas estadias são para os afortunados ou para os estudiosos.



CONTRATO

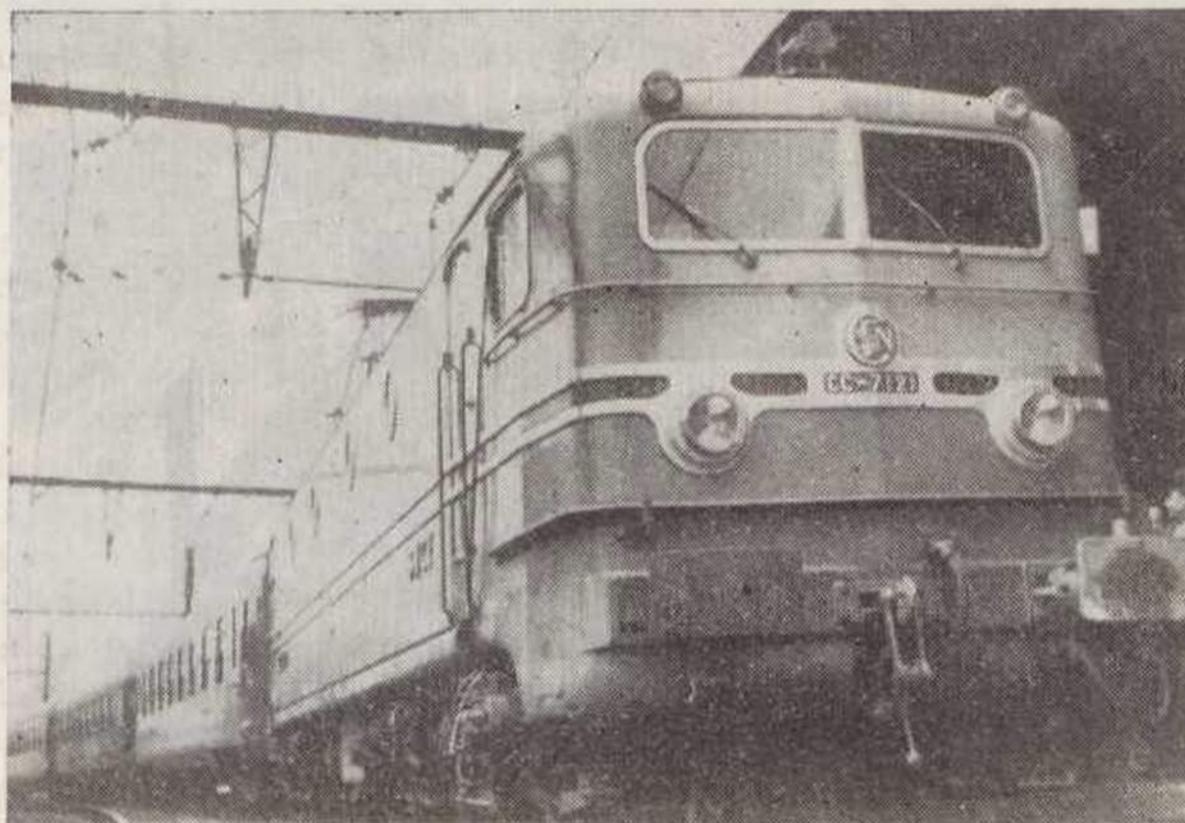
PROGRESSOS FERROVIÁRIOS

Dois novos máximos: em peso e em comprimento

PARA comprovar a capacidade e o avanço dos nossos antepassados, é muitas vezes citada a rede ferroviária francesa. Com efeito, construída há mais de um século para corresponder às necessidades

Sempre mais depressa

ASSIM, a electrificação recente da grande linha Paris-Estrasburgo veio, uma vez mais, melhorar a circulação em linhas mais do que centenárias. A distância entre as duas cidades é de cerca de 500 quilómetros: há cinco anos, com a tracção a vapor, eram



Potente locomotiva eléctrica
CC, em serviço na rede
da S. N. C. F.

de um tráfego rudimentar, pôde, sem alteração notável, vir a satisfazer, a contento, as necessidades actuais: os mesmos carris, as mesmas estações, porventura as mesmas obras de arte, criadas para a circulação de comboios deslocando-se a uns quarenta quilómetros por hora — prestam-se, hoje, a proporcionar velocidades triplas ou mesmo quádruplas, e a suportar comboios com comprimento e peso que não cessam nunca de aumentar.

necessárias 5 h. 20 para a vencer. Hoje, com as loco-eléctricas, esse tempo é reduzido em 20% e estabeleceu-se em 4 h. 11 m., o que corresponde a uma velocidade de 120 quilómetros por hora. Por outro lado, a dimensão dos comboios e o seu peso serão frequentemente aumentados, porque as locomotivas eléctricas são mais potentes que as máquinas a vapor. O peso dos comboios rápidos de mercadorias vai ser aumentado de 200 toneladas. Passa-

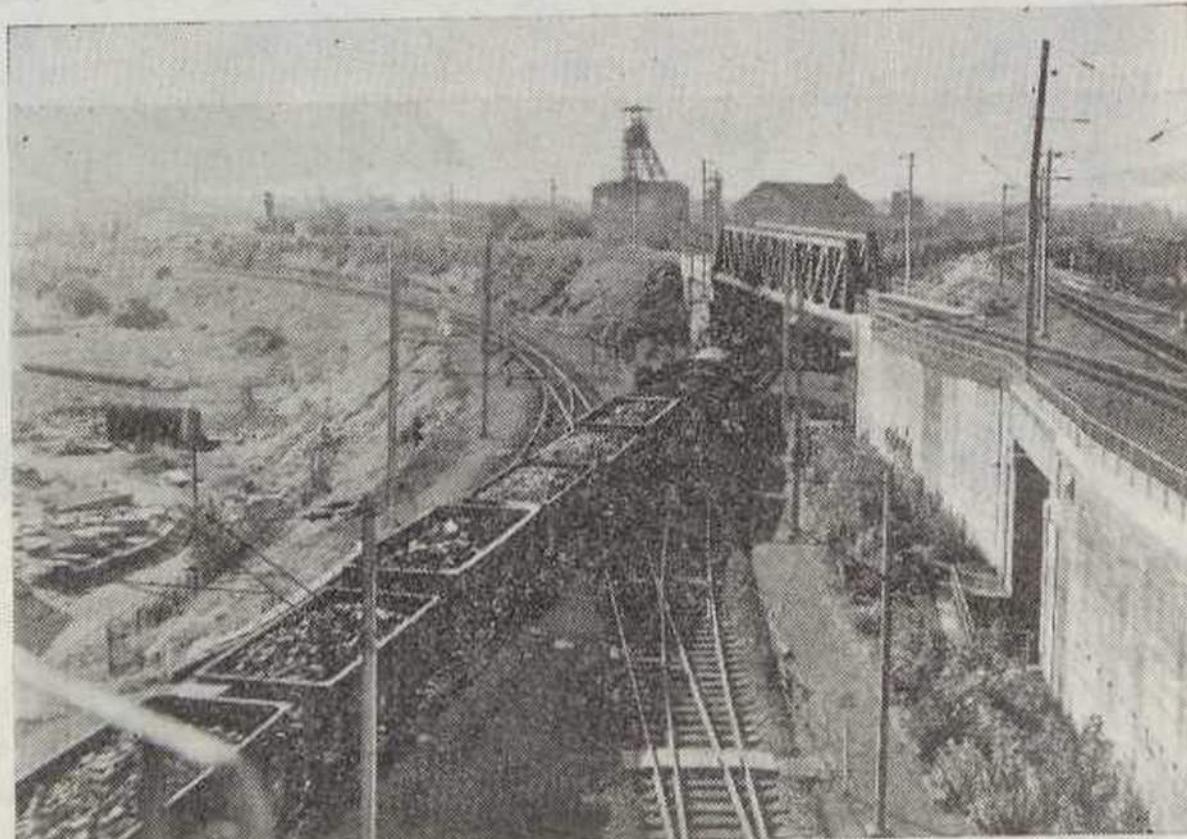
rão os comboios de mercadorias, de 1600 para 2000 toneladas. E, em dias de grande afluência, poder-se-á juntar 3 ou 4 carruagens mais aos comboios de passageiros.

Tais são os progressos realizados pelos caminhos de ferro gauleses no território da metrópole. São importantes, contínuos e saldam-se — todos o sabem — por estatísticas impressionantes. Mas isto não é nada em face do que se passa neste momento, em que os engenheiros ferroviários franceses constroem novas redes para os países subdesenvolvidos — ou, para empregarmos a terminologia hodierna — subequipados.

Sempre mais longos

EM África, na Mauritânia, a França está em vias de conquistar um novo «record» do mundo: o de comprimento de comboios.

Treço de linha electrificada
Paris-Thionville



Trata-se de uma linha em construção através das areias escaldantes do deserto, para ligar Port-Etienne, na costa do Atlântico, a Fort-Gouraud, onde se encontra uma das mais ricas minas de ferro do globo. O trajecto entre as duas localidades é de 675 quilómetros, em planície amarela, calcinada por um Sol torrido e varrida por impetuosas ventanias. Desde há dois anos que, sob uma temperatura de 50 graus centígrados à sombra, as

equipas de terraplenagem lá trabalham, sem cessar, prolongando o traçado à razão de 1,5 Km. por dia de trabalho, ou seja, a cerca de 30 Kms. por mês.

Neste imenso estaleiro, prevê-se que o total das terraplenagens se elevará a três milhões de metros cúbicos e que, uma vez terminadas, permitirão o emprego dos comboios mais extensos do mundo.

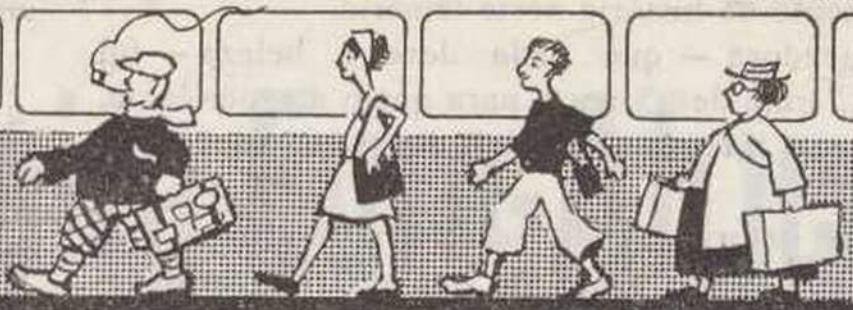
Sempre mais pesados

ATÉ ao presente, os «records» neste particular eram detidos pelos caminhos de ferro canadianos, que faziam circular, no Labrador, comboios de 1500 metros de comprido, pesando, no total, 15000 toneladas. Estes números serão notavelmente ultrapassados, na Mauritânia: cada comboio compreenderá 150 vagões, medirá 1600 metros e pesará 16000 toneladas!

A utilização de comboios tão extensos permitirá reduzir o preço do transporte do mineral de Fort-Etienne e, por consequência, tornar o custo deste menos oneroso. Como se trata de um jazigo de 120 milhões de toneladas de minério com o teor de 64%, concebe-se que o esforço gigantesco dos técnicos franceses se justifica plenamente. Sim, desta vez, o «record» do mundo será proveitoso...

ROBERT ARON

LA' POR FORA



CONTRATEMPOS...

FRANÇA

Quanto vale um marido ferroviário

Apesar dos preços elevadíssimos que estão atingindo no mercado muitos géneros de primeira necessidade, alguns outros mantêm-se tão por baixo que não podem deixar de suscitar a nossa surpresa. Ora vejam e comprovem:

Angeline, uma graciosa rapariga de Marselha, teve uma altercação, bastante acesa, com uma sua amiga, na presença do seu noivo, ferroviário graduado de estação. A amiga que tem um génio «picado das bexigas» não esteve com meias medidas: propinou-lhe logo repenicada bofetada. Ao sentir-se ferida, a marsehesa explodiu num longo rosário de impropérios — daqueles que dificilmente se encontram nos dicionários mais correntes. Ante tal, o noivo, que julgava o objecto do seu amor a fina flor da delicadeza e da fragilidade, fugiu horrorizado, pondo fim ao compromisso, puramente verbal, de fazer da moça sua esposa.

A rapariga, vexada e sem noivo, resolveu intentar uma acção contra a ex-amiga, como culpada directa do prejuízo e exigindo uma indemnização por perdas e danos. Pois, senhores leitores, o Tribunal deu-lhe plena razão: admitiu ter sido a bofetada a causadora imediata da ruptura sentimental. No entanto, a indemnização fixada pelo juiz não chegou a atingir os 200 francos (1.200\$00) preço que a jovem considera, e com toda a razão, muito abaixo do real valor de um marido, sobretudo sendo ferroviário!

Não há dúvida que por muito modestas que sejam as aspirações de uma mulher, ela terá fatalmente que sentir-se chocada com tão baixo preço atribuído a um futuro marido. Urge actualizar, sem demora, tão fraco e vexatório precário humano!

ESTADOS UNIDOS

Nova gorjeta

O triste e mau hábito da gorjeta, mesmo nos restaurantes das estações ou nos «Wagons-Lits» vai converter-se em genuíno instrumento de justiça quando se puser a circular, em todo o Mundo, o que hoje já circula profusamente em Nova Iorque: a moeda de pagamento do mau serviço. Trata-se de uma moeda da mesma dimensão e peso da de um quarto de dólar (7\$50); numa das faces tem a inscrição «Nada recebi,

nada dou», na outra, «Zero, é o valor exacto do seu serviço».

O que não se cunhou, nem cremos que se cunhará, será o comentário daqueles que receberem uma dessas moedas...

COLÔMBIA

As dores da «Maria Luisa»...

Na estação de Puerto Bérrio, o pessoal de serviço reuniu-se uma certa noite no gabinete do chefe para, em testemunho de confraternização, comer um bom petisco cozinrado com «champignons». Como membro eleito do grupo, recebeu também a sua quota-parte a gatinha «Maria Luisa», mascote da estação.

Uma hora depois, quando se discutiam, ainda, à sobremesa, as tarefas ferroviárias do dia seguinte, o animalzinho pôs-se a miar dolorosamente e a revolver-se no chão.

— Meu Deus! — gritou um dos factores. Os cogumelos eram venenosos... A gata está a avisar-nos!

O grupo pôs-se em pé como se fora uma só pessoa. O chefe, subchefs, factores, agulheiros, capatazes de manobras e guardas de passagem de nível, saltaram para uma camioneta e correram lestos para o hospital mais próximo, onde contaram ao médico de serviço o ocorrido.

— Não sentimos dores por enquanto, mas podem começar dum momento para o outro...

— Muito bem, meus senhores — disse o doutor — Mais vale prevenir do que remediar... Lavagem ao estômago para todos!

Quando o grupo regressou às suas casas na estação, com os estômagos despejados dos cogumelos e dos demais alimentos ingeridos, encontraram a «Maria Luisa», debaixo da mesa utilizada para o repasto rodeada de uma prole de cinco gatinhos recém-chegados a este mundo. E enquanto uns choravam de alegria pelo sucedido, outros choravam de tristeza pela digestão perdida dos seus queridos e saborosos cogumelos.

INGLATERRA

A melhor secretária

A Câmara de Comércio de Londres promoveu recentemente um curioso concurso, não para eleger uma rainha de beleza, como tantas vezes se faz, mas para distinguir «a melhor secretária». Não dizem os jornais se no concurso estavam incluídas as secretárias

de direcção dos «British Railways» — que as há efectivamente — mas podemos bem supô-lo que sim, até para cabimento da história neste temário.

A vencedora — que nada deve à beleza — foi Mrs. Mac Claren, de 43 anos, para quem a experiência, declarou, é o factor primacial dos seus sucessivos êxitos.

Como é natural, a feliz secretária foi alvo de inúmeras perguntas por todos os que queriam ansiosamente conhecer o seu segredo. Por exemplo: «Como deve tratar-se um director-geral? Resposta pronta da interrogada:

— Há que actuar-se com tacto especial. Não pode estabelecer-se um padrão único, posto que os homens não são todos iguais.. Todavia, poderei destacar uma faceta assaz importante: «ser-se um pouco maternal»!

E como a frase «ser um pouco maternal» poderia prestar-se a interpretações equívocas, logo a senhora Mac Claren aditou:

— Uma secretária, por muito hábil que seja, nunca deve — seja sob que pretexto for — colocar-se num plano cimeiro que diminua o conceito em que o seu director-geral deve ser tido. Todos os êxitos, ainda que se devam exclusivamente à acção da secretária, devem ser só para ele...

Alguém, maliciosamente, perguntou se estas suas palavras lhe valeriam um aumento de vencimento.

— Acreditam, nada pedirei. O que vier, deixo à proverbial iniciativa e ao bom critério de justiça do meu querido director-geral!

Para 43 anos — sem mais nada — não há dúvida que esta Mrs. Mac Claren sabe muito...

ESCÓCIA

1 Ponte fantasma

Considerada inútil desde há doze anos pelos Caminhos de Ferro Ingleses, a ponte de Killearn, na Escócia, que estabelece a ligação entre Glasgow e Aberfoyle, foi mandada demolir. Simplesmente, quando a brigada de ferroviários incumbida da desmontagem chegou ao local, a ponte não estava lá... — desaparecera sem deixar vestígios. Procurou-se cuidadosamente por toda a parte. Debalde. Telefonou-se ao chefe do serviço — «Ora, ora! Que disparate! Vejam bem, a ponte deve lá estar!» Mas não estava, não. Recorreu-se à Scotland Yard que esclareceu o mistério: a densa burocracia ferroviária enveredara por tão complicados e profundos meandros que o departamento de Via e Obras esquecera ter sido a desmontagem adjudicada, há muitos meses, a uma empresa da especialidade.

O lamentável engano dos serviços fez afluir ao local uma avalanche de curiosos praticantes da maledicência, que, utilizando os comboios, proporcionou, com grande satisfação da Divisão Comercial, um imprevisto aumento das receitas ferroviárias. Ora digam lá se muitas vezes o dizer-mal não constitui uma boa propaganda...

SUÉCIA

Profissão: participante de «bichas»

Um sociólogo sueco, o sr. Tagg, chegou há pouco a Paris para efectuar estudos na capital francesa. A sua

bizarra tarefa consiste em formar nas «bichas», ocupação, diz ele, que o absorve completamente desde há muitos anos!

Na Suécia, país onde se faz bicha por tudo e por nada, seja nas estações de caminho de ferro, como nos armazéns de saldos ou nos restaurantes de frangos, fez o Sr. Tagg pormenorizadas observações. Postado numa «bicha» e chegada a sua vez, após longa espera, o nosso homem dá meia volta e sai sem comprar nada. Porque a sua qualidade, compreendam, é apenas a de estudar o comportamento e as reacções dos participantes das «bichas», tanto suecas como das mais diversas partes do Mundo.

Dos estudos feitos acerca de tão estranho fenômeno social, o Sr. Tagg tirou algumas conclusões apuradas em diversas entrevistas concedidas aos jornais, rádio e T. V. Eis uma delas: «Ninguém gosta de estar numa bicha!» Que profunda e sensacional novidade nos dá este desconcertante Sr. Tagg!

SUDÃO

Lição prática

O jovem magistrado sudanês Hassan Abdel-Rahim sentiu-se a pessoa mais feliz do mundo quando recebeu, no seu longínquo país, um honroso convite pessoal do ministro inglês da Justiça para, numa breve temporada em Londres, ir estudar os modernos métodos jurídicos em vigor no Reino Unido. O homem arranjou as malas, aparou o cabelo, vestiu a sua melhor túnica e meteu-se num avião até Paris, com dois outros seus colegas igualmente admiradores da extraordinária infalibilidade da justiça britânica, cuja acção iriam ter ocasião de apreciar, pessoalmente, tão de perto...

Uma vez em Paris e após uma noite dedicada à cidade da luz e do prazer, resolveram, na tarde seguinte, tomar o comboio «Golden Arrow», rumo a Londres.

Ao chegar o sr. Abdel-Rahim à estação de Vitória, quando ainda tinha um pé no estribo da carruagem, recebeu logo a primeira lição prática de como aquilo funcionava lá na Inglaterra. Um agente da Policia agarrou-o por um braço, aplicou-lhe vigoroso golpe de judo que o prostrou por terra, e ao algema-lo, exclamou triunfante: «Até que enfim que te cacei, meu malandro!» E sem dar ouvidos ao que o nosso homem dizia, conduziu-o, aos encontrões, até à esquadra mais próxima onde o submeteram a demorado e hábil interrogatório — sem conseguirem, todavia, que o detido confessasse ser o temível bandido internacional com quem o haviam confundido.

Ao cabo, finalmente, de muitas horas de interrogatório, de se examinarem fichas e estabelecerem confrontos, satisfez-se o pedido que o pobre viajante insistentemente suplicava: pôr-se em comunicação com o Ministério da Justiça, de onde foi identificado de verdade e logo dada ordem de soltura para, finalmente, poder começar as suas lições e experiências teóricas da Justiça inglesa. Sim, porque das práticas, não quis ele mais saber.

Tânger—Charneira Euro-Africana

Por EDUARDO O. P. BRITO

DEPOIS de algumas digressões pela Europa, decidimos mudar de rumo e procurar outras paragens — as paragens marroquinas. E permitam que vos confessemos: em boa hora empreendemos esta viagem, uma viagem sobremodo emocionante, pelas lições e prazeres que nos proporcionou. É que, só percorrendo o vasto e tão ameno campo em que se defrontam as duas grandes civilizações medievais — islâmica e cristã — só percorrendo essa charneira euro-africana em que a civilização do Ocidente europeu estabelece contacto com o Mundo árabe, se pode entender bem a civiliza-

A própria *explicação* de Portugal e da Espanha há que buscá-la, também, para lá das Colunas de Hércules, que prolonga o Algarve e a campina Andaluza em aspectos paisagísticos tão iguais, em clima tão semelhante, que tornar-se-ia quase impossível distingui-los... se alguém se entretivesse, por exemplo, a trocar os letreiros das estradas e levasse qualquer turista de olhos vendados até lá.

* * *

«Para a alma que não é pequena, tudo vale a pena», dizia o saudoso Fernando Pessoa. E somos inclinados



Tânger — Avenida de Espanha — marginada por hotéis cosmopolitas e pelo Mar Mediterrâneo.

ção hispânica, tudo quanto a separa das civilizações mais setentrionais da Europa. São, por assim dizer, dois mundos, dois grandes polos cujo mais frutuoso e prolongado diálogo se deu entre Magreb e a Ibérica, em séculos de convivência, a que não era alheio o fundo étnico afim dos povos destas regiões.

a crer no valor das primeiras impressões... Assim, nestes breves apontamentos de viagem, não queremos sonegar imagens nem julgamentos. Antes, porém, achamos oportuno relembrarmos um pouco a história, a história de Tânger, essa cabeça de ponte ibérica onde a África e a Europa parecem fundir-se harmoniosamente, visto

ser a cidade-alvo... das impressões desta nossa breve crónica de viagem.

Tânger foi sempre pomo de discórdia até à sua integração no actual reino marroquino. A História registou a certidão de baptismo da cidade no tempo dos fenícios. Depois vieram os cartagineses. O ceptro de Justiano defendeu, ali, as cores romanas contra vândalos e visigodos, até que chegaram as hordas do Islã. De Tânger partiram os mouros para a conquista da Ibéria e a Tânger regressaram após o advento dos Reis Católicos da Espanha — Isabel e Fernando.

Foi, também, terra dos nossos Maiores. Por ali andou gente lusa, afiando quilhas e aguçando armas para as cruzadas da Cristandade. Catarina de Bragança, por exemplo, levou Tânger em dote a Carlos II de Inglaterra. Porém, anos depois, os ingleses consideraram a ocupação desnecessária, abandonando a cidade com muito pouca generosidade...

Desde então, o Sultão, como soberano do Imperador marroquino, ficou com jurisdição sobre a população indígena. Depois de muitas disputas diplomáticas surgiu, então, a célebre «Acta de Algeciras», em 1906 (que separou a zona espanhola da francesa), seguida, mais tarde, do Estatuto da Zona Internacional, e, finalmente, da integração da cidade no actual Reino de Marrocos.

* * *

Tânger é uma cidade que merece a pena ver, não só pelos motivos etnográficos a que nos referimos atrás, como pelas outras múltiplas curiosidades que oferece. O seu *Casbah* (Bairro Mouro), por exemplo, é um verdadeiro plano inclinado da cidade antiga, sobremodo típico, pintalgado de caiações... a azul! Ao descermos para o Palácio dá-nos a impressão de estarmos na Alfama, mercê das suas janelas salientes, das suas vielas estreitinhos, das muitas escadinhos e arcos. Uma Alfama — é claro — com os habitantes vestidos de acordo, e animada pelo comércio, que é intenso. A população é um verdadeiro formigueiro humano. *Eles* de fez ou turbante e albornoz; *elas* de rosto vendado, com olhos umbrosos, plenos de mistério...

Na parte baixa da cidade o burburinho das ruas e ruelas alastrava à medida que nos dirigimos para a zona central. Tanto umas como outras se encontram cheias de pequenas e recheadas lojas onde formigam mouros, judeus (estes com as suas características vestes negras) e cristãos das mais diversas procedências, todos num convívio secular de raças em estranha euforia mercantil. Sim, porque em Tânger — verdadeira ponte Ibérica — tudo parece ter-se saldado no respeitante a ódios raciais, alguns de datas bem remotas.

Abandonando a cidade e percorrendo os seus arrabaldes, a fisionomia torna-se mais característica, menos cosmopolita, mais *moura*. E então podemos admirar o casario branco, interminável, dominado por minaretes, a recortar-se no azul. Nas bermas das estradas, grupos numerosos de mouros gozam as sombras do entardecer, sentados aqui e além, estáticos, de escanzelada tibia ao leu, como a filosofar, totalmente alheios ao passar dos perscrutadores turistas que os olham de soslaio, como autênticas «aves-raras»...

Entremos, o manto das trevas cai sobre a cidade. Regressamos. Tânger começa a toldar-se pela gaze da



■ Por proposta dos Serviços Médicos, a C. P. firmou contrato com o sr. Dr. João Jaurés Ramos Dias, proprietário e director do Hospital do Trabalho, sito na Rua das Taipas, 16, em Lisboa, para o tratamento e internamento de ferroviários. Estão previstas condições especiais de preços para os ferroviários do serviço e da Comissão de Assistência. Para os agentes da consulta particular e suas famílias, prevê-se o pagamento dos honorários clínicos em duodécimos, a descontar em folha de vencimentos.

■ O falecido Eng. Carlos Manitto Torres, que foi Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e pertenceu à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, instituiu, por testamento, um prémio a entregar anualmente ao pupilo mais classificado do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste, do Barreiro. O prémio do ano lectivo findo foi entregue, em sessão solene, à menina Albertina Solange Ramos Soares que, na Escola Industrial e Comercial de Alfredo da Silva, completou o Curso Geral de Comércio com elevada classificação.

■ Realizou-se em Lisboa, de 22 a 25 de Outubro findo a II Conferência da Comissão Permanente da Organização Internacional de Epizootias. Assuntos principais tratados: a profilaxia das doenças respiratórias-infecciosas das aves de capoeira, as formas de socorro imediato em caso de epizootia grave e a luta contra a brucelose, peste porcina e raiva. Participou nesses trabalhos, em representação da U. I. C. o engenheiro electrotécnico sr. Lopes Guerra, do Serviço do Movimento da Divisão de Exploração.

■ De 4 a 13 do corrente, como já anunciámos, terá lugar, em Paris, sob a égide da U. I. C., um simpósio internacional sobre o emprego da cibernética nos caminhos de ferro. Estarão presentes os peritos de maior renome no Mundo — incluindo os dos E. U. A., Canadá, Rússia e Japão. Da missão portuguesa faz parte, além dos observadores da C. P., o sr. Prof. Eng. Francisco Leite Pinto, Reitor da Universidade Técnica e antigo Administrador da C. P..

evaporação mediterrânea, que, à medida que a noite avança, intensifica-se, tornando a atmosfera cálida. Surge, então, uma nova vida, uma nova Tânger — a Tânger nocturna — misteriosa e cheia de atracções, com os seus numerosos «night-clubs» onde vegeta uma fauna humana heterogénea que ninguém sabe de onde vem ou para onde irá... É mais uma faceta desta cidade... das mil faces, misteriosa e tentadora, em que a civilização europeia — repetimos — estabelece contacto com o mundo árabe, convertendo-a, assim, numa cidade-charneira, numa charneira... euro-africana.

Estações Floridas

Pelo engenheiro-agrônomo SIMPLÍCIO DUARTE

(Do Júri do Concurso das Estações Floridas)

Árvores que mais resistem à poluição da atmosfera

A LÉM dos carvalhos, dos pinheiros e dos castanheiros a que já nos referimos no último «Boletim», muitas outras árvores nossas conhecidas, que se encontram dispersas na paisagem, denunciando, por vezes, as margens frescas duma linha de água, ou que se alinham ao longo das ruas e das estradas e em torno das praças, ou que se notam, quer isoladas, quer em grupos, nos jardins, podem ser citadas, pelo seu interesse ornamental, utilitário e paisagístico.

Fixaremos, precisamente, a nossa atenção sobre um grupo de espécies que se têm mostrado mais resistentes à poluição atmosférica, resultante da poeira e dos gases que, cada vez mais, vão fazendo sentir os seus efeitos nos aglomerados populacionais e nas zonas industriais. Essa poluição tem sido a responsável pelo insucesso de várias tentativas de plantação de araucárias, ciprestes, sobreiros e outras árvores, em cidades como a de Lisboa, devido a uma maior sensibilidade dessas espécies aos agentes tóxicos ou impedidores da actividade foliar.

As estações dos caminhos de ferro terão também, uma vez por outra, esse problema, quando localizadas perto das cidades ou dos centros fabris, como Canas de Senhorim, por exemplo, ou, ainda, à saída de túneis e em situações pouco arejadas, onde as locomotivas espalharão o seu manto de poluição que muitas espécies ornamentais podem não tolerar.

A família botânica das Ulmáceas fornece-nos dois géneros, nos quais algumas espécies se têm mostrado com boas faculdades de resistência à atmosfera poluída das cidades. Um deles é o dos ULMEIROS que constituem o género *Ulmus*; o outro é o dos LÓDÁOS, pertencentes ao género *Celtis*. Tanto uns como outros habitam as regiões temperadas do hemisfério Norte.

O ulmeiro, com as suas vinte e tantas espécies, é muito empregado como ornamento de parques e jardins e como árvore de alinhamento, não só devido ao seu rápido crescimento como à sua pouca exigência a condições especiais de solo e, ainda, pela sua notável resistência à poluição do ar das cidades. Porém, é hoje muito atreito ao ataque dum fungo, que causa a morte da maioria das espécies ao cabo de algum tempo, e por isso não é utilizado estreme, nas suas aplicações urbanas, mas sim alternando com outras espécies. O *Ulmus pumila*, porém, parece ser resistente.

No caso das estações, vale a pena, mesmo assim, plantarem-se ulmeiros, dada a sua boa adaptação a vá-

rios tipos de solo. Devem colocar-se, no entanto, em locais afastados do jardim propriamente dito para se evitar a concorrência das suas raízes.

Na maioria dos ulmeiros a floração aparece primeiro que a folhagem mas não é suficientemente viscosa para que estas árvores interessem, ornamentalmente, pela flor.

As suas folhas, facilmente reconhecíveis, são tipicamente assimétricas, na base, e encontram-se dispostas nos ramos, no mesmo plano, em duas fiadas opostas.

O ulmeiro espontâneo em Portugal é conhecido pelos nomes de negrilho, ulmo ou mosqueiro, que aparece por todo o País, nas margens dos caminhos e dos rios e nas sebes. É provável, todavia, que esta designação abrange mais do que uma das espécies que os botânicos consideram, modernamente, no género *Ulmus*, pois a variação dos caracteres do negrilho, podem levar, num estudo cuidado, a considerá-lo a espécie *Ulmus procera* (para alguns, *Ulmus campestris*) ou a espécie *Ulmus carpinifolia*. A variação da forma e tamanho da folha, até mesmo dentro da própria árvore, o tamanho do pectolo e principalmente o carácter de aspereza das duas páginas fazem criar dúvidas ainda mal esclarecidas.

Referir-nos-emos, aqui, às principais espécies actualmente consideradas como mais comuns.

O *Ulmus glabra*, também chamado *Ulmus scabra* ou *Ulmus montana*, que vegeta na maior parte da Europa e da Ásia e é uma árvore dos seus 40^m, superiormente arredondada, de tronco por vezes dividido em 2 a 3 grossas pernadas, vindas quase da base. Os ramos são ascendentes e abrem-se ao cimo para formarem como que um dossel denso. Os rebentos são vigorosos, grosseiramente peludos e mais tarde tornam-se macios e verde-acinzentados. As folhas têm 8 a 16 centímetros de comprimento e são quase circulares ou bastante ovadas, ou mesmo elípticas, terminando numa ponta aguçada, mais ou menos alongada; a página superior é muito áspera e a página inferior é pubescente. Na base, desigual, o rebordo mais comprido da folha forma uma auricula (orelha) redonda que se sobrepõe muitas vezes ao pectolo curto, que é menor que 3 milímetros; tem 12-18 pares de nervuras e a margem é duplamente serrada, com dentes largos. Em determinadas formas e nas primeiras idades as folhas apresentam, por vezes, dois lobos aguçados, de cada lado do ápice, que são característicos desta espécie.

A árvore, quando nova, mantém-se bastante tempo com o aspecto de arbusto, e a rebentação e queda das folhas dá-se mais cedo do que na espécie seguinte.

O *Ulmus carpinifolia*, distribui-se pela Europa Central e Meridional, pelo Próximo Oriente e pelo Norte de África. É uma árvore de tronco ereto e rápido desenvolvimento, que atinge os 20 a 30^m. Numas variedades os ramos tendem a elevar-se próximos do tronco; outros, são mais abertos; os rebentos são alongados, relativamente finos e mais ou menos pendentes. As folhas podem variar bastante de tamanho, desde 2,5 a 11,5 centímetros; são quase em forma de ferro de lança ou arredondadas, macias na página superior, quando muito levemente ásperas; os dentes da margem das folhas são agudos ou arredondados e o número de nervuras podem ir de 5 a 14 pares.

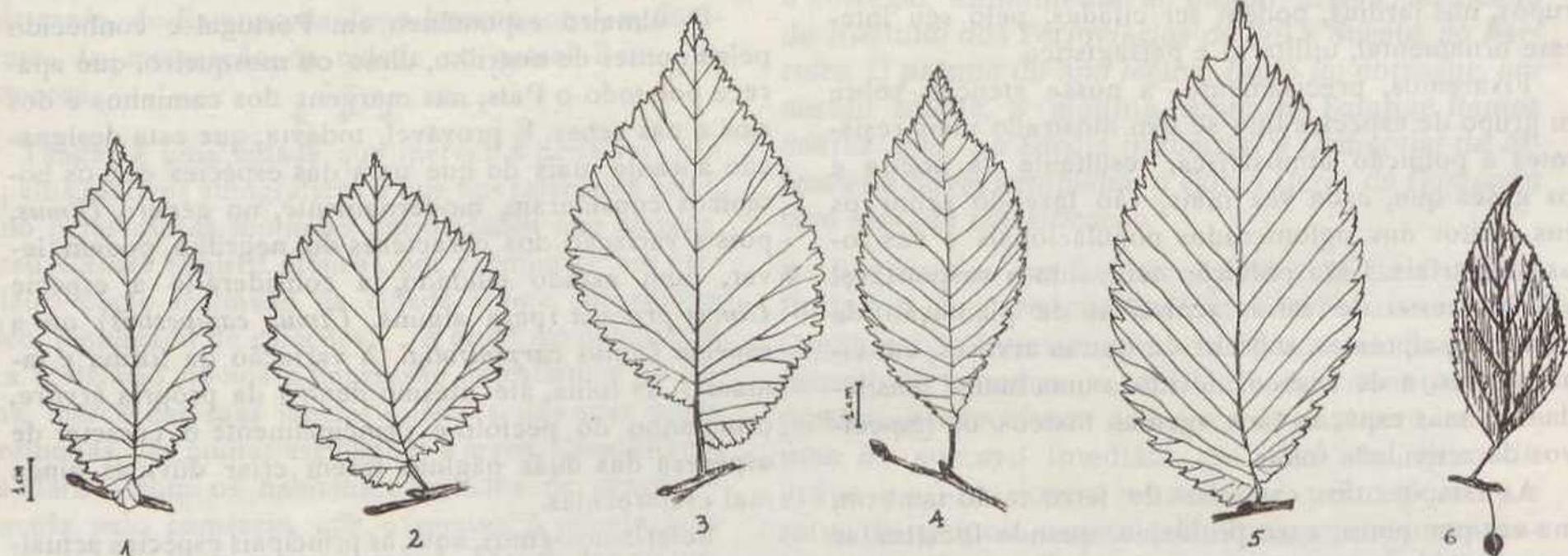
É nesta espécie que, ultimamente, se tem incluído o negrilho. No entanto, a aspereza da folha, bastante notória nalguns exemplares espontâneos, faz suspeitar da coexistência da espécie *Ulmus procera*, antigo *Ulmus campestris*. É uma árvore indicada como indígena na Inglaterra. O seu porte é ereto, atingindo os 30^m, pouco ramificada na parte inferior. Os ramos abrem-se no cimo da copa formando uma coroa com zonas salientes e arredondadas. Os lançamentos aparecem, fre-

dula» que é o ulmeiro chorão, a variedade «Fastigiata», com os ramos eretos, chegados ao tronco e grandes folhas verde-escuro ou dourado, a variedade «Atropurpurea», de folhas avermelhadas, e muitas outras, têm grande interesse como plantas ornamentais isoladas, em virtude da sua individualidade própria.

Os ulmeiros gostam de terrenos ricos em húmus e profundos, onde atingem as suas maiores dimensões e grande longevidade, mesmo secular, sendo conhecidos exemplares com 3 metros de diâmetro, mas, no entanto, adaptam-se a solos mais secos, mesmo de encosta.

Os lódãos são árvores de porte médio, também de folha caduca, das regiões quentes e temperadas do nosso hemisfério.

O lódão bastardo, *Celtis australis*, que se encontra espontâneo em Portugal, quase sempre fazendo parte de sebes naturais, vegeta, também, no sul da Europa, no Norte de África, na Rússia e na Ásia Menor. É bastante cultivado nos jardins e arruamentos e, decerto, sobejamente conhecido de todos, pelos seus pequenos frutos comestíveis, agridoces, anegrados — a ginginha do rei — pelo menos muito apreciada pelos rapazes



Alguns aspectos de folhas típicas de ulmeiros e de lódãos

1 — *Ulmus glabra*; 2 — *Ulmus procera*; 3 e 4 — *Ulmus carpinifolia*; 5 — *Ulmus americana*; 6 — *Celtis australis*

quentemente, com a casca com excrecências suberosas (de cortiça). Os rebentos são fortes, persistentemente pubescentes. As folhas medem de 4,5 a 9 centímetros e são quase arredondadas ou ovadas, agudas, ásperas na página superior e também na inferior onde se notam tuhos de pêlos junto às nervuras; a base da folha é desigual, arredondada ou quase em cunha; margem duplamente serrada com dentes largos e arqueados; 10 a 12 pares de nervuras.

Pode mencionar-se ainda o Ulmeiro americano ou de folhas largas que é uma árvore de porte elevado, de tronco cinzento, com folhas ovais ou oblongas, amplas, também com a base assimétrica e de margem duplamente serrada como nas outras espécies.

Destes Ulmeiros existe uma extensa gama de variedades, distintas pelo tamanho, cor e forma das folhas e pelo porte dos ramos, nun casos quase horizontais, outros, pendentes, prestando-se a diversas adaptações do tipo caramanchão, como temos já encontrado em algumas estações, onde existem Ulmeiros certamente de algumas dessas formas varietais. A variedade «Pen-

das escolas, que encontram na sua colheita um bom exercício de pedrada.

As folhas eliptico-lanceoladas, de margem serrada, quase desde a base, e terminadas em ponta alongada, são verde-escuro e ásperas na página inferior, com as nervuras muito salientes. A casca do tronco é lisa e cinzenta e a copa é superiormente arredondada.

Muito semelhante, o *Celtis occidentalis*, da costa atlântica da América do Norte, atinge maior porte que o lódão bastardo, (15 a 30 m) e possui os ramos mais grossos e a casca mais áspera, castanho-acinzentada, formando pregas pequenas e salientes, transversais. As folhas ovadas ou ovado-lanceoladas são também serradas, mas, muitas vezes, só nos dois terços superiores; a base é arredondada ou cordiforme e a página superior é áspera e de cor verde-vivo, enquanto a página inferior é pubescente e verde-glaucos. Os frutos são vermelho-alaranjado, na maturação.

Os lódãos dão-se em todos os terrenos, desde que não sejam muito húmidos, mas preferem os secos e os calcários.

Outras espécies também vulgares no nosso País e que se têm comportado notoriamente, nos ambientes poluídos das grandes cidades, são as TÍLIAS. Muito resistentes às doenças, necessitam, todavia, duma humidade atmosférica elevada, sem a qual as folhas tomam, por vezes, um aspecto característico semelhante ao de queimaduras, tornando-se mais facilmente susceptíveis ao ataque de pequenissimos aranhiços vermelhos.

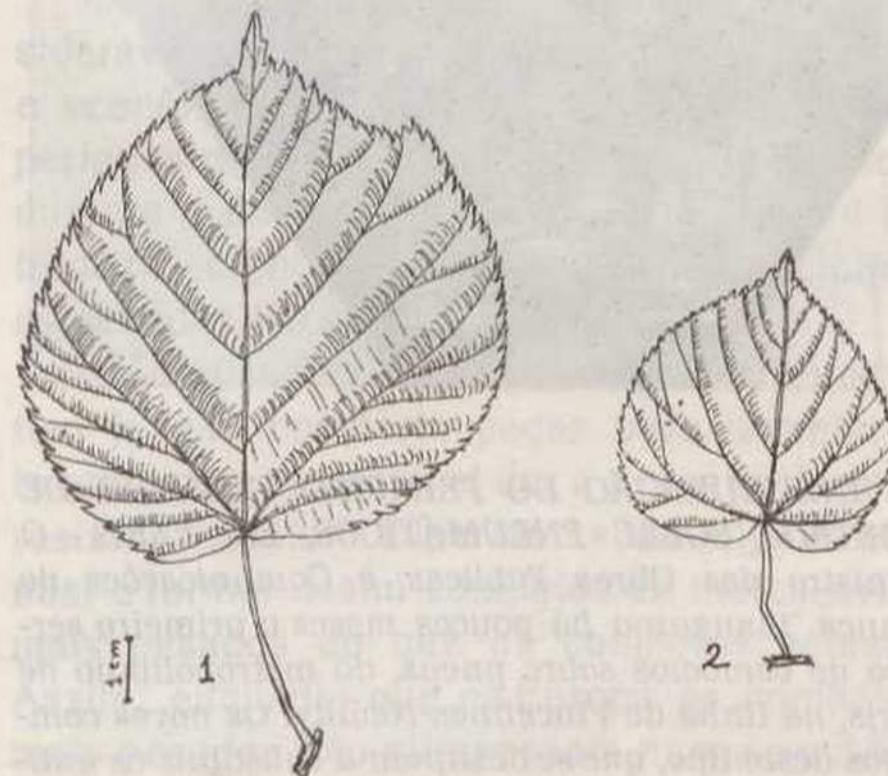
Nalgumas estações das zonas húmidas do Norte temos tido ocasião de observar belos exemplares destas árvores.

As tilias são, de facto, boas árvores de sombra, embora de folha caduca, e possuem abundante floração, bastante aromática.

Exóticas, no nosso País, são próprias das zonas temperadas do hemisfério Norte, nomeadamente da Europa e da Ásia Central. O rápido crescimento e a boa adaptação a todos os tipos de solos, conferem-lhe um elevado apreço.

Entre umas quinze espécies conhecidas, referir-nos-emos, apenas, às que têm mostrado boa adaptação ao nosso País.

A *Tilia cordata* ou *Tilia parvifolia*, possui, de acordo com as designações botânicas, folhas relativamente pequenas, em forma de coração ou mais ou menos ovais, terminadas bruscamente numa pequena ponta



Tipos de folhas de tilias
1 — Tilia platyphyllos; 2 — Tilia cordata

aguçada, irregularmente serradas, na margem, e com um longo pecíolo; são verdes e sem pêlos (glabras) na página superior, e glaucas, com pequenos tufo de pêlos castanho-avermelhados nas nervuras, na página inferior.

Os gomos são glabros e os raminhos são avermelhados e também desprovidos de pêlos. A árvore tem um porte médio que raramente ultrapassa os 20 m. e a copa tem um perfil característico.

A *Tilia platyphyllos*, por vezes designada por *Tilia grandifolia*, a tília da Holanda, originária da Europa Central e do Sul, tem folhas maiores que a anterior, orbiculares ou quase cordiformes, sem pêlos, na página superior, e com aspecto de cotão (cotanilhosas)

na página inferior, duplamente serradas na margem e com pectolos pubescentes. Tem floração mais precoce que a *Tilia cordata* e é a mais apreciada para chá. Os ramos novos são pubescentes e, por vezes, avermelhados. Nalgumas variedades a copa é piramidal. É árvore de grandes dimensões podendo atingir os 25 m. ou mais. Suporta localizações de montanha, elevando-se a 1.400 m. de altitude, como sucede nos Pirinéus.

A *Tilia argentea* ou *Tilia Tomentosa*, originária da Hungria, tem folhas bastante amplas, tão compridas como largas, cordiformes ou arredondadas e serradas, como as anteriores, mas characteristicamente cotanilhosas e prateadas, na face inferior. A copa é oval, a casca é lisa e esbranquiçada e os ramos do ano são avermelhados ou acinzentados e pubescentes.

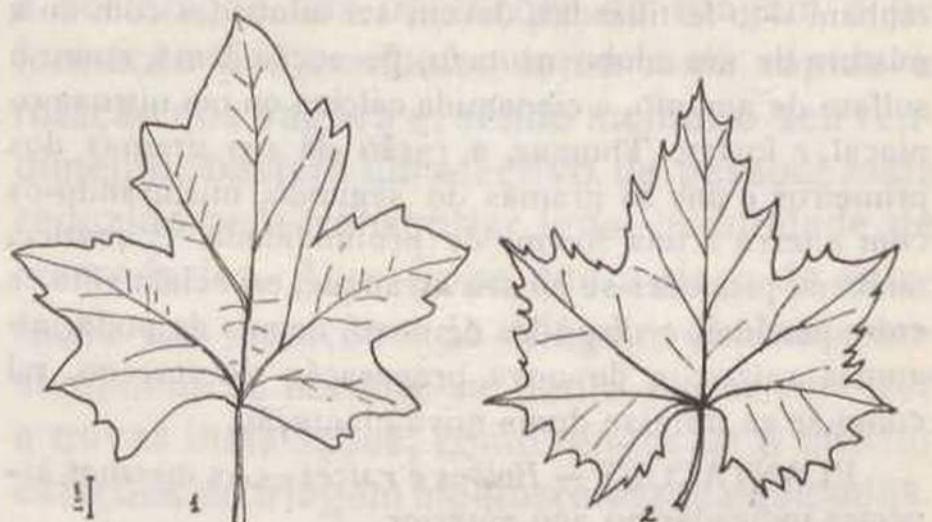
Esta árvore é muito empregada isoladamente devido à beleza da sua folhagem e facilita agradáveis contrastes com as folhas das outras árvores próximas.

As tilias, embora prefiram os terrenos frescos e férteis, desenvolvem-se bem noutros tipos de solos mas perdem as folhas mais cedo, em condições de secura. A menos exigente é a *Tilia cordata*, que vai bem em terrenos relativamente secos, até mesmo de textura arenosa, mas que não tolera os demasiadamente compactos e húmidos, a menos que sejam bem drenados. A *Tilia platyphyllos* é mais exigente em humidade atmosférica e dá-se bem nos calcários e em solos frescos mas bem drenados.

Os PLÁTANOS oferecem, igualmente, boas condições de resistência à poluição. O género *Platanus* é constituído por cerca de dez espécies, algumas consideradas variedades por um ou outro botânico.

São, na mesma, árvores de folha caduca, das zonas temperadas e subtropicais do hemisfério Norte. Atingem enormes dimensões, quando encontram terrenos propícios, fundos e frescos, mesmo húmidos, e se deixam crescer livremente, sem qualquer poda, a que, no entanto, facilmente se submetem, para se obterem delas as formas mais artificiosas.

As espécies preferidas para resistir à poluição são plátanos híbridos, obtidos por cruzamento entre outras espécies de plátanos. Destas, a mais vulgar nas nossas ruas e praças, e da qual se encontram, por vezes, belos exemplares, é o chamado plátano do Oriente. Embora com esse nome vulgar, nem sempre corresponderá à espécie *Platanus orientalis*, que é indígena no Afeganistão e no Himalaia e que se encontra espalhado pela Europa Oriental e Meridional. As suas folhas com 10 a



Aspecto das folhas de plátanos
1 — Platanus acerifolia; — 2 — Platanus orientalis

20 cm. de largura têm 5 a 7 lobos agudos, mais compridos que largos e irregularmente dentados, com sinuosidades que vão até metade da folha ou mais; o pecíolo foliar mede 3 a 8 cm. e a base da folha é em geral cordiforme. O tronco é curto e a copa arredondada.

Segundo a opinião de alguns botânicos, a espécie mais usada nas zonas urbanas, em ruas, parques e jardins é o *Platanus acerifolia*, híbrido entre o anterior e o *Platanus occidentalis*, e considerado, muitas vezes, uma variedade do primeiro. Enquanto o *Platanus orientalis* não ultrapassa os 30 m. de altura e os seus ouriços frutíferos são em número de 2-6 por pedicelo, e têm um diâmetro de 3 a 5 cm., o *Platanus acerifolia* é mais elevado, em virtude do seu tronco alongado e ereto, embora com ramos horizontais e até pendentes, na base da copa, produzindo apenas 2 ouriços, raramente 1 a 3 por pedicelo, e de diâmetro menor, de 2 a 3 cm. Além disso, a folha, truncada ou cordiforme, na base, tem lobos triangulares-ovados ou largamente triangulares, quase tão largos como compridos, com sinuosidades que atingem só uma terça parte da folha. A largura desta varia entre 12 e 25 cm. e o pecíolo pode medir desde 3 a 10 cm.

De qualquer maneira e independentemente da espécie, parece-nos que o plátano é uma óptima árvore de sombra, pouco exigente em solo, mesmo para alcançar um desenvolvimento regular, que poderia generalizar-se pelos espaços livres das estações dos caminhos de ferro.

Os plátanos podem reproduzir-se por estaca.

O que poderá fazer este mês no seu jardim

Nos canteiros já livres das plantas que se mantiveram floridas até esta altura continuam as cavas iniciadas em Outubro.

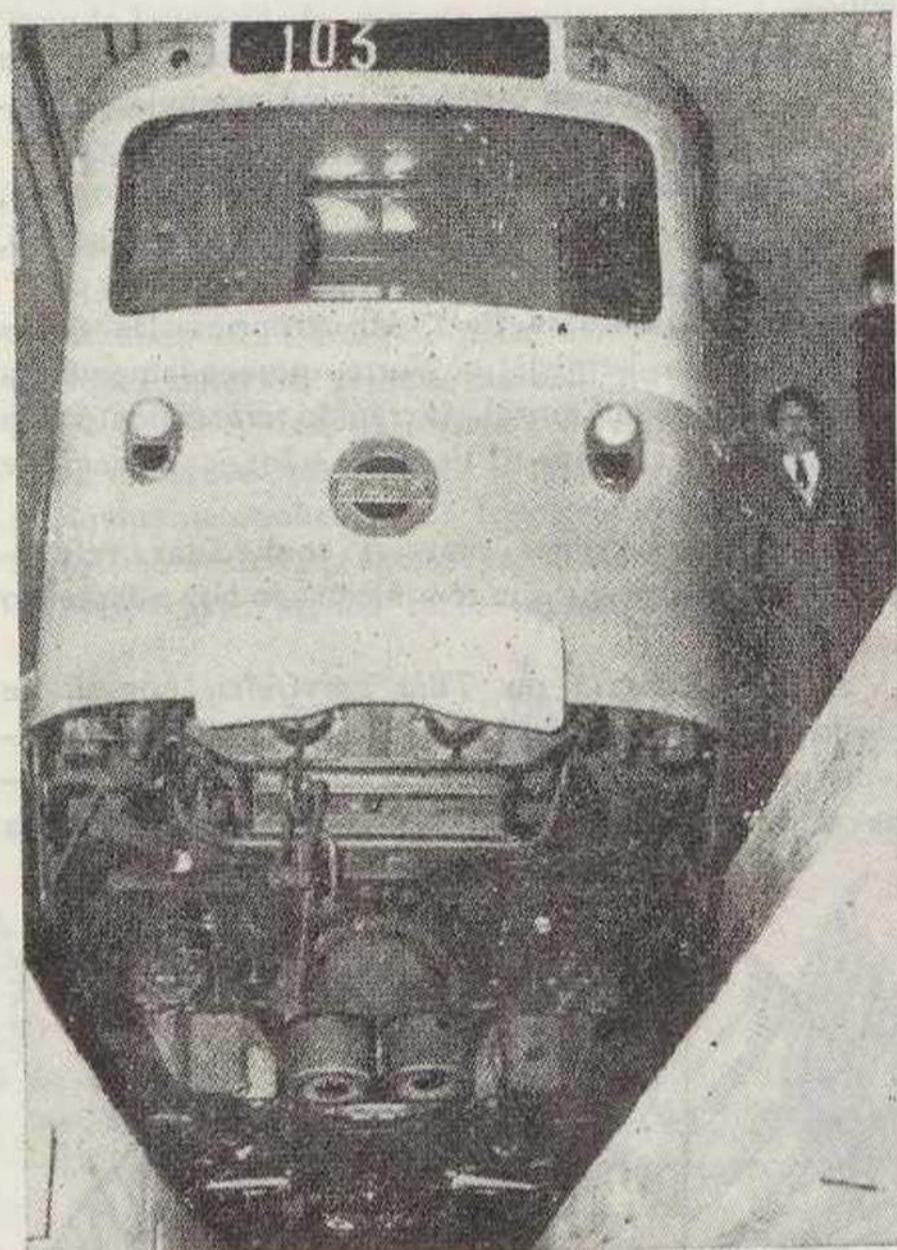
Deve prosseguir a limpeza de arbustos e de árvores de floração primaveril, tirando-lhes alguns ramos secos ou que desequilibrem a copa, assim como a das roseiras de floração precoce, desde que já estejam em repouso e mostrem os ramos antempados.

É época de bom ensejo para plantar estacas de roseiras ou plantas já enraizadas, visto emitirem bem novas raízes, com o terreno ainda não arrefecido pelas chuvas.

As roseiras enfraquecidas ou que já há anos não tenham sido fertilizadas, devem ser adubadas com uma mistura de um adubo azotado, de ação lenta, como o sulfato de amônio, a cianamida cálcica ou um nitroamoniacal, e fosfato Thomaz, à razão de 100 gramas dos primeiros e uns 50 gramas do segundo, misturando-os com a terra a uns 30 cm. de profundidade. É prática, também, proceder-se ao seu arranque, especialmente as enfraquecidas, e dispô-las de novo, depois de podar algumas raízes, e de nova preparação do terreno, tal como se tratasse dum nova plantação.

PLANTAÇÕES — Bulbos e raízes — As mesmas espécies indicadas no ano anterior.

Outras vivazes. As mesmas indicadas no mês anterior.



INAUGURAÇÃO DO PRIMEIRO COMBOIO DE «METRO» SOBRE PNEUMÁTICOS, EM PARIS — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações de França, inaugurou há poucos meses o primeiro serviço de comboios sobre pneus, do metropolitano de Paris, na linha de Vincennes-Neuilly. Os novos comboios deste tipo, que se destinam a substituir os抗igos, rebocam presentemente seis carruagens. Na gravura um aspecto do rodado dianteiro do comboio inaugural.

CP DUAS LETRAS, UM BRASÃO AO SERVIÇO DA NAÇÃO

SEMENTEIRAS EM VIVEIRO *Especies anuais* — Ageratos, amores-perfeitos, assembleias.

Especies vivazes — Begónias-sempre-em-flor, ciclamens, cinerárias.

SEMENTEIRAS EM LOCAL DEFINITIVO — *Especies anuais* — Assembleias, ervilhas-de-cheiro.

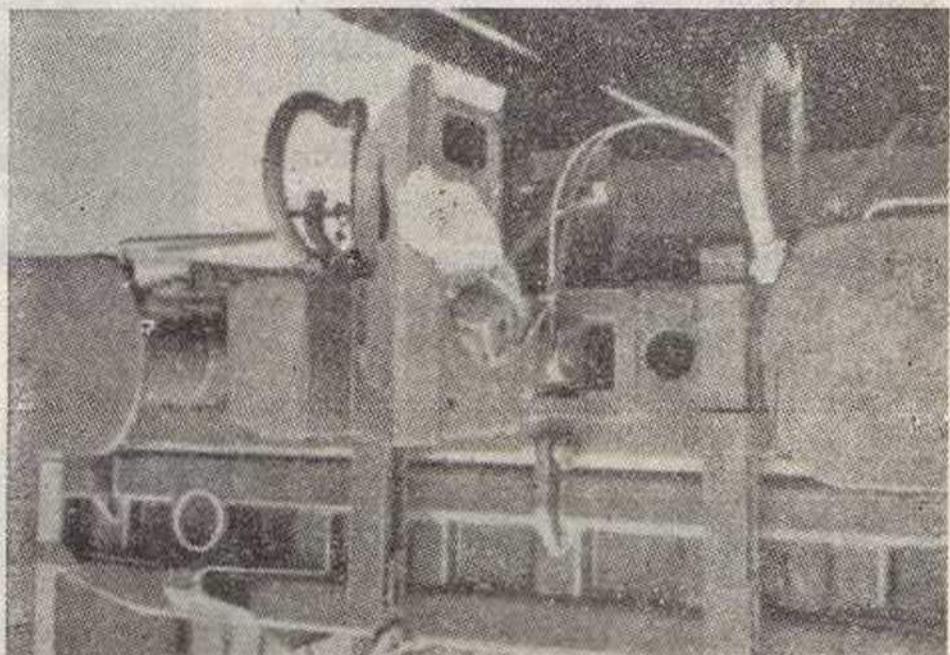
Engate Automático do Material Ferroviário

AS redes ferroviárias de todos os países da Europa, com excepção da Rússia, utilizam, para ligar entre si o material circulante e formar comboios, um sistema de engate manual. Pelo contrário, as redes dos Estados Unidos, da Rússia, do Japão, e do Canadá, utilizam um tipo de engate que estabelece automaticamente a ligação dos veículos desde que os mesmos sejam postos em contacto.

O engate automático traz vantagens consideráveis, simultaneamente sociais, técnicas e económicas, e suprime a tarefa penosa e perigosa dos engatadores que são obrigados, durante o dia, nas estações de triagem, a introduzir-se entre os vagões para ali manobrar as pesadas peças dos engates.

Além disso, como o novo sistema automático já não comporta peças para levantar o braço, torna-se possível dar a essas peças uma resistência muito superior às do engate manual e formar assim comboios de mercadorias mais pesados do que os comboios actuais. Assim, enquanto que na Europa os comboios mais pesados não ultrapassam nunca as 3500

toneladas, o engate automático permite a circulação, nos Estados Unidos por exemplo, de comboios de 10 000 toneladas. A potência das locomotivas é desta forma melhor utilizada.

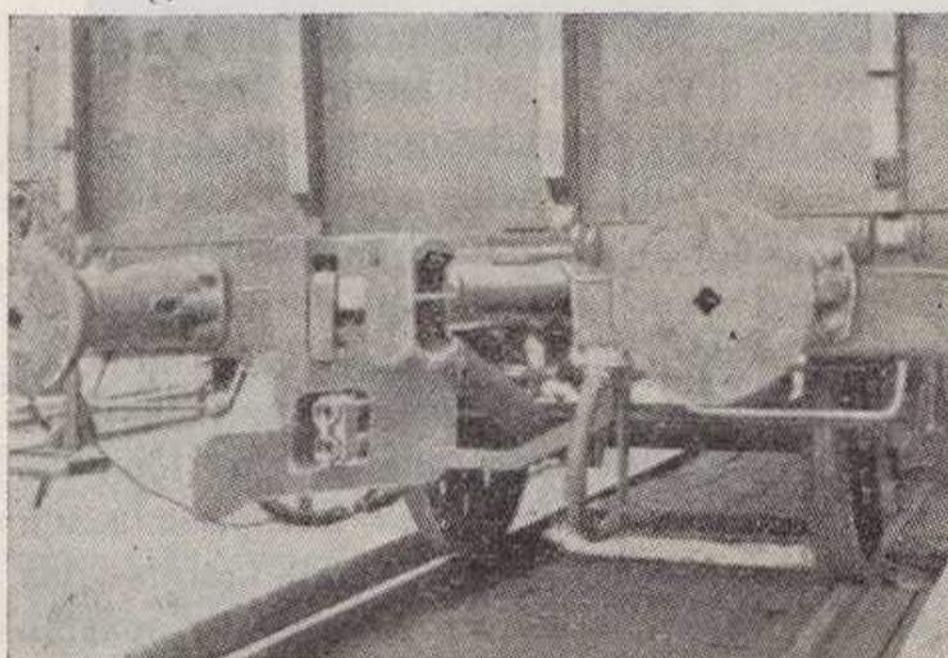


Engate automático de simples tracção «Unicupler»

zada e como cada composição pode transportar uma tonelagem muito mais elevada, pode aumentar-se o tráfego das linhas sem aumentar o número de comboios, portanto sem acréscimo de despesas.

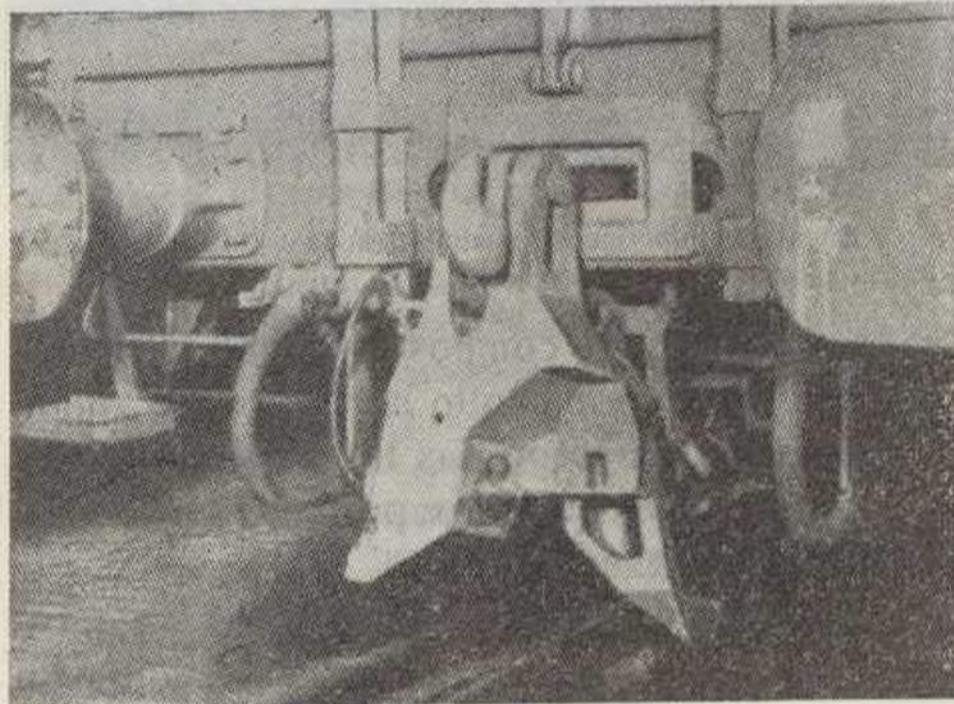
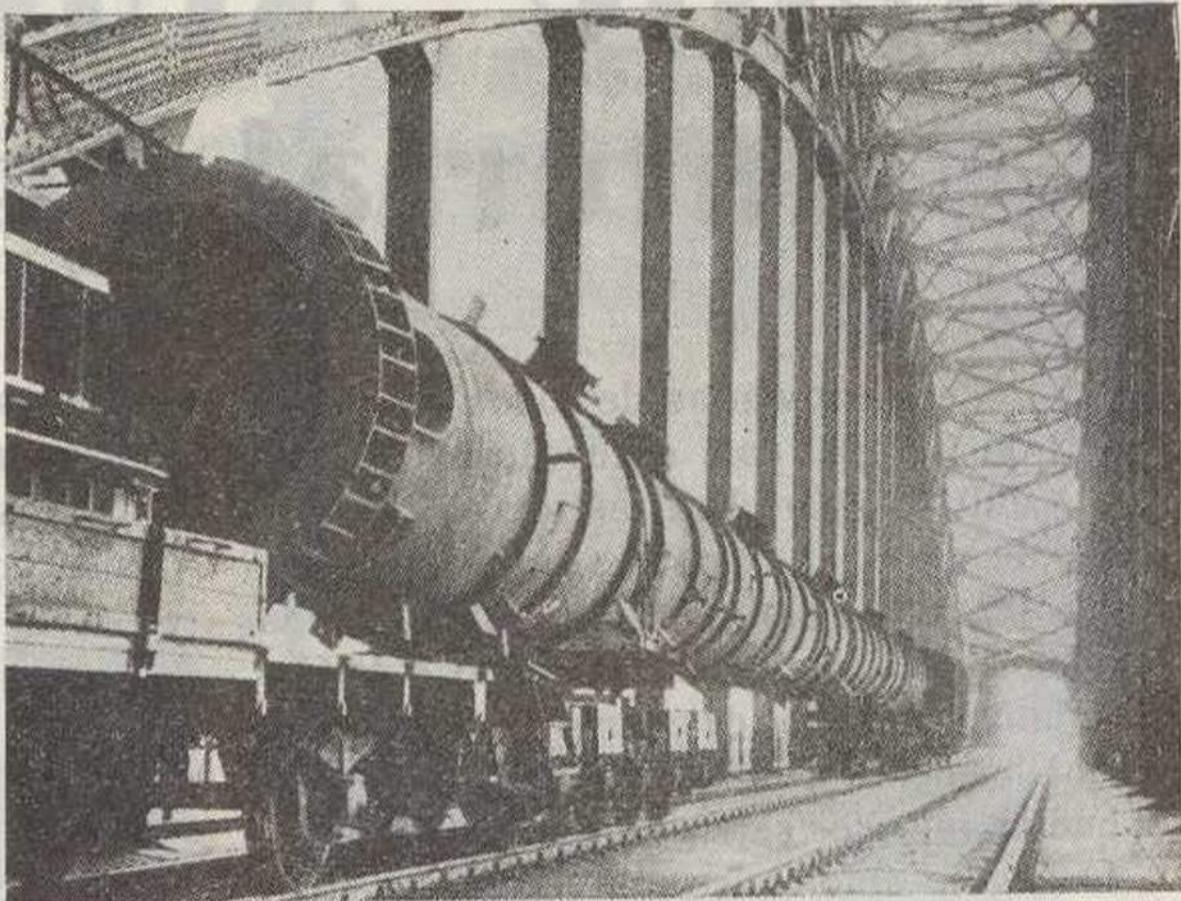
Finalmente, como a ligação dos veículos munidos de engate automático é instantânea, a aceleração das operações de triagem e de formação dos comboios torna mais rápida a rotação dos vagões e, sendo melhor o seu rendimento, bastará um efectivo de pessoal mais reduzido para transportar igual quantidade de mercadorias. Acresça-se que o risco de saturação das estações de triagem diminui sensivelmente e permite-se, tanto evitar recorrer a novas instalações, como renunciar a utilizar estações de triagem mediocremente equipadas.

Convém assinalar igualmente os minutos preciosos que podem ser ganhos no estacio-



Engate automático de choque e tracção «Unicupler»

Transporte ferroviário de volumosa tubagem – Através da Alemanha circulam hoje grandes tubagens com destino a quase todos os países da Europa, e na maior parte das vezes transportadas pela via férrea. Alguns desses tubos gigantescos, como o que se vê na gravura passando na ponte de Hohenzollern sobre o Reno, em Colónia, unicamente podem ser transportados em grandes vagões especiais. Registe-se, por curiosidade, que dos vagões especiais de todos os tipos adquiridos no ano passado pelos Caminhos de Ferro Federais Alemães (D. R.) a maior parte estão afectos ao transporte de tubos.



Engate automático de simples tracção rebaixável «Compact»

namento dos grandes comboios de passageiros nas estações onde se faz a junção de carruagens de diversas proveniências.

Desta forma pode ser dada como ganha uma nova e decisiva etapa no âmbito da automação do Caminho de Ferro.

* * *

As Administrações europeias agrupadas

na União Internacional de Caminhos de Ferro foram assim levadas a concluir que as razões da introdução do engate automático se tornavam a pouco e pouco mais imperiosas. Essas Administrações não foram, porém, as únicas a estudar o problema: o Conselho dos Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) também o examinou; o «Bureau» Internacional do Trabalho, a Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas e o Conselho dos Ministros dos Transportes dos países do Leste da Europa, igualmente se ocuparam activamente dele.

Os primeiros resultados dos estudos técnicos empreendidos pelos especialistas ferroviários, com o concurso de firmas industriais, para aperfeiçoar um sistema de engate automático moderno bem adaptado às exigências das redes europeias, foram apresentados pela primeira vez aos mais qualificados técnicos dos Caminhos de Ferro da Europa e a um grande número de Directores-Gerais das Administrações de todo o Mundo, por ocasião da última Assembleia Geral da U. I. C., realizada em Paris, no ano passado.

Dos Jornais

A França prefere o túnel à ponte na futura travessia da Mancha

ENTRÉ o túnel e a ponte para atravessar o Canal da Mancha, o Governo francês optou pelo túnel, concordando, aliás, com a opinião dos técnicos da Comissão franco-britânica incumbida de estudar e escolher os numerosos projectos apresentados.

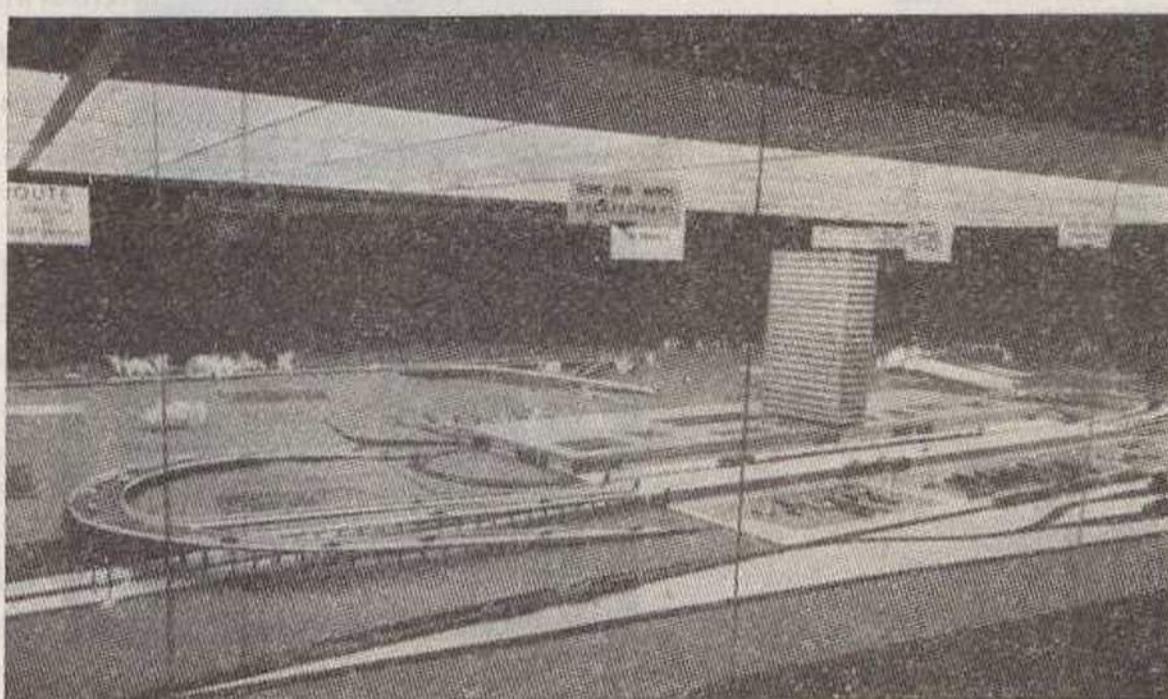
O Governo francês mostra-se nitidamente partidário do túnel, porque considera o projecto mais facilmente realizável e eficaz. As obras com a solução túnel custarão, aproximadamente, metade das da ponte e não será preciso obter, como para a hipótese de superfície, autorização dos países cujos barcos hoje cruzam, em todos os sentidos, as águas do Canal.

Se não houver empecilhos, a construção do túnel poderá iniciar-se em fins de 1964; durará cinco anos e

engenheiro gaulês pelo velho projecto — e o facto é que os actuais planos se adaptam, em conjunto, às linhas gerais daquele.

Quando o engº Louis Armand fez, em 1957, a sua «descoberta», logo se dirigiu a poderosas associações financeiras, como a Companhia do Suez, cujo canal acabava de ser nacionalizado pelos egípcios, e ao Banco Rothschild, que tinha então, como Director-Geral, o sr. Georges Pompidou, actual primeiro-ministro do Governo francês. Pôde, assim, constituir-se um organismo encarregado de examinar o esquema e os aspectos técnicos e financeiros do audacioso projecto.

Pôs-se de lado a solução de túnel misto — dupla linha ferrea e auto-estrada — porque, além do seu elevadíssimo custo, os técnicos — engenheiros e economistas — consideraram verificar-se excessivo risco de acidentes para os automobilistas. Os carros serão transportados, portanto, no mesmo comboio que os



Maqueta das instalações previstas para o túnel sob a Mancha nos acessos junto a Calais (lado francês)

permitirá, em 1970, efectuar-se a travessia da Mancha em pouco mais de meia hora.

O túnel propriamente dito terá um comprimento de 52 kms., dos quais 36 serão debaixo do mar, mas as estações extremos da linha estarão equidistantes de 70 kms.: a francesa, localizar-se-á em Sangatte, a sudoeste de Calais; a inglesa, nos subúrbios do porto de Dover.

O grandioso empreendimento — que é um projecto genuinamente ferroviário — foi apresentado pelo engenheiro francês Louis Armand, actual Secretário-Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro e antigo presidente do Conselho de Administração da S.N.C.F.. O engº Armand encontrou um dia, por mero acaso, na carteira de títulos da S.N.C.F., um maço de acções de uma Sociedade, fundada em 1876, e «concessionaria do caminho de ferro submarino entre a França e a Inglaterra». Tal descoberta aguçou o interesse do ilustre

ocupantes, tal como já se procede em numerosas linhas férreas francesas e estrangeiras. Na estação, cada condutor fará subir o seu automóvel ao vagão-plataforma de transporte, e irá ocupar, cómodamente, um lugar na carruagem-salão destinada aos passageiros.

Do lado francês — diz-se — tudo decorre ao contento geral, se exceptuarmos, claro, a mágoa dos adeptos da solução ponte, cujo projecto foi subscrito pelo ex-ministro e dirigente socialista Jules Moch. Considera-se, porém, pouco provável que os ingleses se decidam por uma resolução rápida. O recém-constituído governo de Lord Home, ainda por estabilizar, não deve, por enquanto, adiantar o grande passo decisivo para quebrar, definitivamente, o isolamento britânico com o Continente.



Por J. MATOS SERRAS

Exposições

No próximo mês de Dezembro realiza-se a III Exposição Internacional dos Ferroviários Filatelistas.

O certame deste ano terá lugar em Itália, na estação ferroviária da cidade de Florença.

O júri será constituído por membros italianos e delegados franceses, alemães e suíços.

Esta importante reunião filatélica anual não contará ainda, desta vez, com a participação de portugueses - mau grado o desejo de alguns interessados...

* * *

Devido a amável convite recebido da Secção Cultural do Grupo Desportivo da C.U.F. do Barreiro, a nossa coleção alusiva a Caminhos de Ferro esteve exposta, de 15 a 31 de Outubro findo, no Cinema-Ginásio daquela colectividade.

Marcofilia

Reproduzimos um interessante carimbo que foi apostado na Áustria em 10 de Setembro de 1960, comemorativo do Congresso de Modelismo Ferroviário realizado em Salzburgo.



A nossa temática

Apresentamos alguns selos recentemente emitidos, com interesse para o tema ferroviário.

COREIA DO NORTE

N.º 425-Yvert. Série dedicada a actividades económicas. No selo referente aos mineiros há uma composição de vagonetas.



ILHAS CHRISTMAS

N.º 15-Yvert. Série-base de 10 valores, um dos quais mostra um comboio carregado de fosfatos rebocado por uma locomotiva Diesel.



COSTA RICA

N.º 358-Aéreo Yvert. Na série comemorativa do seu Centenário do Selo encontra-se um exemplar onde figura um veículo circulando sobre carris e puxado por um animal. Curiosa a inscrição de «burro-carril».



Recenseamento filatélico

Ferroviários filatelistas: José Júlio Amado — Secretaria da Direcção-Geral — Santa Apolónia.

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

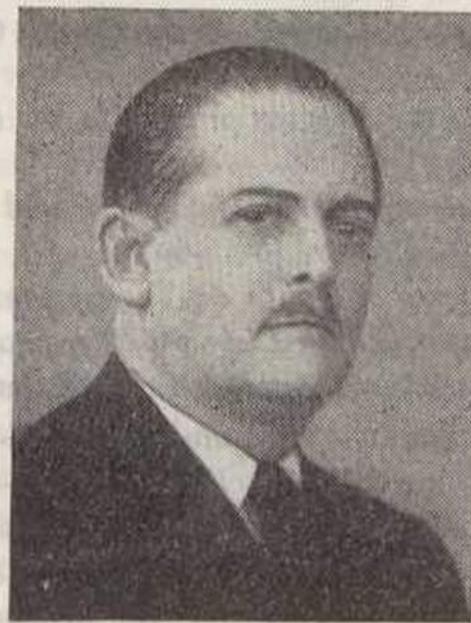


**DUAS LETRAS, DOIS CARRIS
AO SERVIÇO DO PAÍS**

Eng. Botelho da Costa

Faleceu sùbitamente na sua residência, no passado dia 21, o sr. eng. Manuel Alves Bastos Botelho da Costa (Visconde de Giraúl), funcionário superior da Divisão da Exploração.

O extinto, que era muito estimado pelas suas excelsas qualidades de camaradagem e de bom trato, ingressou na Companhia, com as mais destacadas referências, em Julho de 1926, como engenheiro praticante. Era então assistente do Instituto Superior Técnico. Nomeado engenheiro adido em 1927, fez nesta categoria longa prática nos Serviços Centrais, na linha e nos comboios, o que lhe valeu os profundos conhecimentos que possuía das tarefas a seu cargo. Em Janeiro de 1930 foi promovido a engenheiro adjunto e colocado: durante 3 anos nos Serviços Técnicos; durante 2 anos no Serviço do Tráfego e em Janeiro de 1935 no Serviço do



Movimento, onde foi promovido, em Janeiro de 1937, a Subchefe de Serviço. Em Janeiro de 1943 ascendeu a Chefe de Serviço, tendo sido colocado como adjunto do Chefe da Exploração. Chefiara, entre tanto, o Serviço da Fiscalização das Receitas e Estatística e o Serviço de Instrução Profissional e Exames.

Entre os diversos trabalhos que executou, a contento, inerentes aos serviços a seu cargo, destacamos: estudos económicos sobre transportes; tráfegos de Espanha para Espanha através de Portugal; concorrência da cabotagem ao caminho de ferro e coordenação de transportes por via férrea e estrada. Colaborou ainda, activamente, em diversos ante projectos e projectos de modificação de estações, sinalização e encravamentos de diversos postos, horários, gráficos de rotação de composições, etc., etc.. Mas onde a sua acção mais se relevou foi precisamente na superintendência da instrução profissional de todo o pessoal da Exploração. Trabalhou activamente nos cursos de formação profissional acelerada do pessoal da linha, cursos que hoje se integram na orientação das novas gestões da Empresa.

Proferiu diversas conferências de índole profis-



A Direcção-Geral da Companhia mandou louvar e gratificar pela Divisão da Via e Obras, o operário de 2.ª classe (36.º cantão) das Obras Metálicas Felício António Salsinha, que, com risco da própria vida, no dia 30 de Julho último, na P.N. do km. 330,735, do ramal de Lagos, tentou salvar «in extremis», sem o conseguir infelizmente, Alexandrina Augusta Roque, viúva, de 77 anos, que inadvertidamente e contrariando os regula-



mentos de segurança ferroviária atravessou a linha férrea no momento da passagem de uma automotora.

As cancelas basculantes encontravam-se devidamente fechadas, tendo a vítima passado por debaixo de uma das varas sem que a guarda da P.N. pudesse obstar ao facto.

O referido operário Felício Salsinha, ocasionalmente próximo da linha, ao pretender corajosamente evitar o acidente mortal para o que se atirou de mergulho sobre a vítima — correu o iminente risco de ser trucidado pela automotora, que ainda o atingiu de raspão numa das pernas, na altura em que caiu sobre o balastro.

O honroso louvor do Chefe da Divisão da Via e Obras foi comunicado a todo o pessoal, ficando, como é da norma, averbado na matrícula do heróico agente.

sional, orientou e dirigiu pessoalmente, com o maior acerto, os tirocinios de engenheiros, de agentes técnicos e de inspectores da Companhia e foi membro de delegações ferroviárias às várias conferências de tráfego internacional, efectuadas em Portugal e em Espanha.

Na sua matrícula está averbado um expressivo louvor do Estado-Maior do Exército (13/11/1943) «pela excelente colaboração, competência técnica e patriótica actividade evidenciadas na perfeita organização e execução dos transportes ferroviários durante os períodos de concentração e desmobilização de tropas em manobras, no mês de Outubro de 1943.»

Dedicado colaborador do Boletim da C.P., o eng. Botelho da Costa tinha a seu cargo as apreciadas secções de «Perguntas e Respostas» e «Regulamentação Dispersa».

À família enlutada apresentamos sentidas condolências.

Regulamentação D/USPERSA

I — Direcção-Geral

Ordem da Direcção-Geral n.º 355, de 27-6-963—Viagens do pessoal e seus familiares.

Ordem da Direcção-Geral, n.º 356, de 27-6-963—Utilização de comboios e automotoras sujeitos a restrições.

Ordem da Direcção-Geral n.º 357, de 1-7-963—«Assistência ao pessoal e obras sociais».

Aditamento à Ordem da Direcção-Geral n.º 354, de 1-7-963—Colocação do pessoal superior.

II — Divisão da Exploração

A) Serviço do Movimento

Ordens de Serviço da série M, do n.º 2226 de 6-6-963 ao n.º 2276, de 28-6-963.

Ordens de Serviço da série M, do n.º 2277 a 2341, de 5-7-963 a 26-7-963.

1.º Aditamento à Instrução n.º 2490, de 20 de Junho de 1963 — Circulação de comboios entre Torre das Vargens e Elvas.

3.º Aditamento à Tarifa de vagões particulares, de 3-7-963.

Comunicação-Circular n.º 967 — Classificação dos tempos perdidos em afrouxamentos.

B) Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Instrução n.º 2804, de 5-6-963 — Entrada de Agentes nos Postos Centrais de Telecomando (PCT) nas Subestações de Tracção (SST) e Postos de Catenária (PC).

Instrução n.º 2805, de 14-6-963 — Sinalização da estação de Barreiro-Terra.

6.º Aditamento à Instrução n.º 2076, de 14-6-963 — Sinalização da estação de Pampilhosa.

Circular n.º 1154, de 1-7-963 — Manutenção dos relógios das estações.

C) Serviço Comercial e do Tráfego

Aviso ao Público B. n.º 345, de 17-5-963 — Supressão do serviço combinado de mercadorias entre a estação de Granja e Carvalhos.

Aviso ao Público B. n.º 346, de 31-5-963 — Serviço combinado de mercadorias entre a estação de Pinhão e o Despacho Central de Alijó.

Aviso ao Público B. n.º 347, de 1-6-963 — Bilhetes especiais de ida e volta na linha de Sintra.

Aviso ao Público B. n.º 348, de 21-6-963 — Supressão de serviços combinados.

Aviso ao Público B. n.º 349, de 25-6-963 — Preço especial dos bilhetes de 1.ª classe.

Aviso ao Público B. n.º 350, de 25-6-963 — Regime de duas classes (1.ª e 2.ª).

Aviso ao Público B. n.º 351, de 3-7-963 — Trans-

porte de gado com seguimento acelerado e seu acompanhamento gratuito por guardas ou tratadores.

Circular n.º 1153, de 15-7-963 — Transporte de adubos.

13.º Aditamento ao Indicador Geral do serviço que prestam as estações às operações de carga e descarga de vagões.

38.º Aditamento ao Indicador Geral dos ramais e cais de serviço particular, de 8-7-963.

Carta-Impressa n.º 141, de 12-6-963 — Remessas expedidas ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1 — Grande velocidade.

Tarifa de Camionagem em Lisboa e Porto.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem, de 1 a 30-6-963.

Complementos diversos à Tarifa de Camionagem, de 1 a 30-7-963.

1.º Aditamento à Classificação Geral de Mercadorias, Animais e Veículos, de 25-6-963.

3.º Aditamento à Tarifa de Transportes na Via Fluvial entre as estações de Lisboa e Barreiro, de 25-6-963.

41.º Aditamento à Tarifa Especial Interna n.º 1, de Pequena Velocidade — Capítulo III — de 3-7-963.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 — Passageiros — de 5-7-963 — Bilhetes para comboios tranvias.

8.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 1 - C — Passageiros — Bilhetes de veraneio em praias ou estâncias de águas ou de repouso, de 3-7-963.

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2 — Passageiros — Livretes quilométricos, de 3-7-963.

7.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 2 - C — Passageiros — Bilhetes de «fim de semana», de 3-7-963.

17.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros, de 27-5-963.

18.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 — Passageiros — Aluguer de salões e carruagens de luxo e marcação de lugares, de 3-7-963.

1.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 3 - C — Passageiros — Bilhetes de família, de 3-7-963.

2.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 4 — Passageiros — Bilhetes de assinatura, de 5-7-963.

5.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 7 — Passageiros — Bilhetes para estudantes em gozo de férias, de 3-7-963.

9.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 8 — Passageiros — Bilhetes de mercados locais, de 3-7-963.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 9 — Passageiros — Bilhetes para grupos de trabalhadores rurais, de pescadores e de operários.

4.º Aditamento à Tarifa Especial n.º 10 — Passageiros — Bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais, de 3-7-963.

49.º Aditamento à Tarifa Geral.

O OUTONO EM PARIS

Por ADELINA DA COSTA

O carro que me conduzia de Versailles a Austerlitz dificilmente podia avançar, parando constantemente, indeciso e ansioso, obrigado pelos outros que igualmente pretendiam alcançar o seu destino.

Eu olhava constantemente o pequenino relógio do meu pulso que mais me parecia um ditador implacável a mostrar-me a marcha do tempo, a dominar-me os nervos, numa pressão firme e profunda que me provocava sofrimento. E enquanto o automóvel me levava lentamente, asfixiado no turbilhão da cidade, apertado ferozmente no meio de todos os outros, eu reparava nas árvores que, açoitadas por uma brisa fresca, gemiam o seu destino, despindo-se a pouco e pouco do seu natural adorno, deixando que as suas folhas, já douradas pela força outonal, caíssem numa última etapa para guarnecer as inúmeras avenidas, amplas e bem desenhadas, e formar tapetes lindíssimos, que o vento tornava constantemente variegados, sem grande tempo para fixarmos os seus aspectos. Eu olhava, quase triste, essas árvores enormes, que erguiam em prece os braços nus para o céu, mostrando-nos pesarosas os seus corpos despidos, quase esqueléticos.

O carro continuava parando constantemente, enquanto eu acompanhava a música que o rumor das folhas caídas me proporcionava para meu embevecimento. Se eu fosse compositora de certa inspiração para escrever uma sinfonia do Outono, em Paris...

Sem querer, a minha fantasia concebeu um quadro de beleza que se poderia bem criar daquela manhã fria de Outono, e que me facultaria depois, quiça, o prémio do seu encantamento, numa visão de despedida de tão admirável como encantadora cidade.

O Outono da vida também nos faz sentir o seu esmagador poder, obrigando-nos a desistir de toda aquela alegre fantasia, movimentada, que a mocidade sempre nos faculta, tal qual como a marcha de tudo que há neste mundo de lutas e ódios, de invejas e malquerências, em que tudo se quebra ante a força do tempo, em que tudo se vai destruindo, perdendo, para mais tarde se renovar com mais vigor, mais beleza, obrigando-nos a não desanimarmos, a acreditarmos que também tudo tem a sua oportunidade, a sua beleza, o seu encantamento. Não, não devemos lamentar o nosso Outono, porque se o sentimos, é porque a nossa Primavera e Verão já tiveram para nós a sua pujança, a sua beleza, a natural caminhada que todos devemos saber orientar e viver, premiando a nossa sensibilidade e sentindo em doce recordação o passado, que ninguém nos pode roubar, com o encantamento que a nossa retina fixa, em saudade sem amargura, porque o temos construído com a nossa inteligência e coração ao serviço de nós mesmos e de tudo o que temos amado, com lealdade e interesse, de não sermos os únicos a sentir felicidade no mundo...

E conforme o que construirmos, assim teremos o prémio do que fizermos.

Vi mulheres em Paris, agarradas a bengalas, gemendo o seu reumatismo, mas sem abdicar em nada da sua garridice. Tudo era cuidados, elegante e belo, pleno de perfume e encanto.

E enquanto o carro prosseguia rumo à estação do Caminho de Ferro para regressar ao meu amado Portugal, imaginava eu todos estes detalhes, olhando, triste, as folhas que se desprendiam no Outono frio, e que ofereciam à minha vista ansiosa um quadro movimentado e maravilhoso de folhas de ouro resplandecente, que enriqueciam o solo dos «boulevards» da Cidade-Luz.

E o bailado continuava; as folhas desciam sempre, mais e mais num ruído bem cadenciado, parecendo antes o deslizar de uma dança suave, em que o vestido de seda da bailarina tornasse mais graciosa a ondulação, arrastando-se no solo e acompanhando certo a música que se fazia ouvir docemente, dando-me a impressão de uma grande sala bem guarnecida, em que tudo seria fascinante.

Recordei, lá longe, o nosso querido Portugal. Cá não se sentiria tão duramente o Outono; a Natureza nem sempre se despe; há mais equilíbrio nas árvores, que são mais pretensiosas e guarnecidas, talvez menos sensíveis na sua vida quando o Outono as pretende desnudar.

Às seis horas da manhã na França, tudo se movimenta, num frémito de vida intensa que me causa admiração. A tão matinal hora tudo caminha célere na mesma ânsia de viver o dia, trabalho para todos intenso e duro; é espantosa a agitação quase febril dos que vão para o seu labor, indiferentes à poesia da queda das folhas, ao ruído dos carros que pretendem avançar sempre mais pressurosos, ao nevoeiro que ciosamente nos camufla o Sena, de beleza e pontes de fama mundial. Sim, tudo se olvida para tratar do dia a dia, obrigação de todos, para manter o seu nível social, para restaurar o seu próprio equilíbrio.

Imaginei a sumptuosa cidade na época das duas grandes guerras, completamente dominada pelos alemães a amolgar a alma dos franceses, criando ódios, ante um despotismo que poderia modificar o ser daquele povo, como pretendia modificar uma civilização que se mantém há séculos, plena de brilho para todo o Mundo.

Tudo nisso pensei, em visões breves, caleidoscópicas, naquela manhã fria de Outono, quando o carro me conduzia para Austerlitz, avançando custosamente, apertado por outros carros que igualmente pretendiam atingir os seus destinos...

Olhei uma vez mais as folhas douradas que, tristes, iam caindo ininterruptamente, e que o vento arrastava sempre no mesmo som musicado. Atravessei uma ponte do Sena e entrei na estação de Austerlitz; sim, já levava comigo saudades — saudades grandes do maravilhoso espectáculo que é o Outono em Paris.



PROMOÇÕES E NOMEAÇÕES

A contar de Julho de 1963:

Nomeado Guarda-freios de 2.º cl. — o Servente de 3.º cl., Manuel José dos Santos Primeiro.

A Capatazes de manobras de 1.º cl. — os Capatazes de manobras de 2.º cl., Josué da Silva, Alberto Celso da Silva Pereira, António João Abalroado, Augusto Alves, Manuel José Correia, João Baptista da Costa Rebelo e José Ribeiro.

Nomeados Capatazes de manobras de 2.º cl. — os Agulheiros de 2.º cl., Manuel Tomás e José Joaquim Baptista.

A Agulheiro de posto — o Agulheiro de 1.º cl., António Sousa.

A Agulheiro de 1.º cl. — o Capataz de manobras, de 2.º cl., José Joaquim Sequeira.

A Agulheiros de 1.º cl. — os Agulheiros de 2.º cl., Manuel Costa Pereira, Manuel António Dias, José Domingos, José Figueira, Serafim da Costa e Cunha, José Martins Coelho, Albino do Nascimento Azevedo, Francisco do Carmo Vieira, Cesinando António Carlos das Neves e José Novais.

A agulheiros de 2.º cl. — os Agulheiros de 3.º cl., Abílio Rodrigues Osório, José da Costa Simões, José de Magalhães, José Pereira, Evaristo Ramos Torres, Manuel Pinto Leal, António Marques Ribeiro, Manuel Correia, Manuel Maria Pereira Tojeira, António Fernandes Cunha, Joaquim Noruegas Carrapato e Albino do Nascimento Pires Bordalo.

Nomeados Agulheiros de 3.º cl. — os Serventes de 1.º cl., Ernesto Pereira, António Júlio, António Nobre Lopes, Manuel Morgado, Carlos Martins dos Santos, Luís Dias, José da Graça Baptista, Felizardo Caldeira Semedo, Manuel Lopes e José de Oliveira Rolim.

Nomeados Electricistas de telecomunicações de 3.º cl. — os Operários eventuais, Joaquim de Bastos Simões, António Antunes, Augusto João Rodrigues, Cândido Lourenço Vitoria, Guilherme Correia Fé, Fernando Vasconcelos da Mota e José Ferreira Lopes.

Nomeados Electricistas de telecomunicações de 3.º cl. — os Operários de 4.º cl., Grupo A, de telecomunicações e sinalização, Manuel Ventura Serrano de Oliveira, Eduardo Lourenço Feliciano, José Armando de Jesus Conçalves, Fernando de Jesus Barata, Alípio Antunes de Almeida, Manuel Guerreiro Afonso, José Reis Simões, Fernando de Almeida Fontes de Meneses e Francisco Fernando de Sousa Babo.

A Operário de 1.º cl., Grupo B, de telecomunicações e sinalização — o Operário de 2.º cl., Grupo A, José da Silva Coelho.

A Operários de 2.º cl., Grupo B, de telecomunicações e sinalização — os operários de 3.º cl., Grupo A, Manuel António Segurado e Miguel do Carmo Silva Piteira.

A Operários de 3.º cl., Grupo B, de telecomunicações e sinalização — os Operários de 4.º cl., Grupo A, Valter Ferreira Ramalho e Vítor José Mendes Simões.

Nomeado Operário de 4.º cl., Grupo B, de telecomunicações e sinalização — o Servente de 3.º cl., Manuel Gonçalves Martins.

Nomeados Operários de 4.º cl., Grupo B, de telecomunicações e sinalização — os Operários eventuais, José António Sobreira, Dionísio Soares Ferreira Alexandre, José da Cruz Correia S. Pedro, Manuel Brites Ladeira, António José de Freitas Ribeiro, Vítor Manuel de Abreu Capão, Francisco Peres, Manuel António Pereira Lemos, Silvério Marques Pires e Eduardo Diogo Serra.

A Guarda-fios de 1.º cl., — os Guarda-fios de 2.º cl., Domingos Ribeiro da Conceição, Tobias José Piti e Manuel Alves Freire.

Nomeados Guarda-fios de 2.º cl., — os Operários eventuais de telecomunicações, Pedro Ramalho Sapata, Manuel São Pedro Pinto, Adelino Vicente Marques dos Santos e António Lopes Rodrigues.

Passagem a Chefe de brigada, Grupo A, de telecomunicações e sinalização — do Chefe de brigada, Grupo B, Mário Soares.

Passagem a Operário de 1.º cl., Grupo A, de telecomunicações e sinalização — do Operário de 1.º cl., Grupo B, António Marques Aquino.

Passagem a Operários de 3.º cl., Grupo A, de telecomunicações e sinalização — dos Operários de 3.º cl., Grupo B, José Lucas Baptista Sebastião e Narciso de Matos Machado.

A Serventes de 1.º cl., — os Serventes de 2.º cl., — Antíbal da Silva, Manuel Rodrigues, António Gomes Ramalhete, Joaquim da Costa Canas, António Tavares da Rocha, António Cardoso, José Martinho, Casimiro da Costa e Silva, José Rodrigues, Alexandrino Ferreira dos Santos, José de Oliveira Pimpão, Manuel Augusto, António

Nunes, José Nobre Lopes, José Tarrafa Rasteiro, Firmino Esteves, Joaquim Trindade Surrécio, Abílio Moreira da Silva, Abílio Dias, Manuel Correia Cardoso, Abílio Ferreira Couto, Mário Maria Lourenço, Agostinho Gonçalves Santos, João da Costa, António Monteiro, Joaquim de César Moreira, Tito Francisco Balonas, António Marques de Vasconcelos, João Lúcio Baptista, Manuel Freire Mendes, Firmino Soares de Oliveira, José Gonçalves Castro, Manuel da Fonseca, Abílio Moraes da Silva, Domingos Magalhães, José Augusto Combo, Alfredo Moreira de Sousa e António Carvalho.

A Serventes de 2.ª cl. — os Serventes de 3.ª cl., — José Pereira de Freitas, Manuel Ferreira Bento, António Pereira da Cunha, Joaquim Manuel da Conceição, Josué Pereira Rosa, José de Oliveira Galhano, Augusto Simões, Francisco Geraldes Magro, António Domingos Freire Gomes, Manuel Ferreira de Magalhães, Júlio Ribeiro de Sousa, José António de Jesus Sousa Soares, Luís de Oliveira Rodrigues, Graciano Barbosa Pinto, José Maria Esteves das Neves, António Ferreira Semedo, Vicente Farinha Mocho, Fernando Gonçalves da Costa, João Ferreira Ponciano, Joaquim José dos Santos, Fernando Sereno Marques, Artur Loureço Serra, Francisco Marco Alcobaça Trindade, Manuel Vieira Flores, António Custódio Dias, Domingos Mendes de Almeida, Augusto Henriques Martins Fernandes, Delfim de Matos Martins, Eduardo dos Santos Ribeiro, António Joaquim Mendes, José Remédios Pernicha, Alberto de Matos Rito, José Pires Marques, João Perpétuo Mendes, Heráclito Jerónimo Duarte, Carlos Testas Figueira, José Joaquim Fontes Marchante, Francisco Gomes da Silva, António Paula Farinha, José Mário Ferreira Coelho, Justino António Parreira Canhão, António de Faria Lopes Fusero, Manuel Pepino Luís, António da Conceição Rodrigues, José da Silva Santos, António Joaquim Gomes, António Joaquim Seco Soudo, Joaquim Manuel Fonseca, Adão Oliveira da Costa, Domingos Simões Roseiro, José Gomes Pereira, António Augusto Rodrigues Bento, José de Ascensão Ferreira Ramos, Francisco José Piteira Camacho, Cristóvão Monteiro, António Macedo Pinto Ribeiro, José dos Santos Olas, João Martins Mendes, Amâncio Rua Monteiro, Acácio Augusto Polido, Augusto Emílio Morra Rua, David Paixão Félix, Manuel Pereira de Oliveira, Joaquim Gonçalves Perdigão, Lino da Conceição Fontainhas, David do Couto Bragança, José Ferreira Bessa, António da Silva Meireles, Ventura Nogueira Gonçalves, João Cardoso Natário, António Vieira do Couto, Luís Fernandes Rolo, Aldo Marques, Martinho Vicente Viegas, Almiro Moreira Marinho, Adelino Barbosa de Araújo, António Mendes Pinheiro, Fernando Avelino de Magalhães Peixoto, Manuel Joaquim da Costa Gonçalves, Dário José Faustino, Manuel Araújo Gomes, Manuel Felício Fernandes, Augusto Palos Vieira Troca, Carlos Ribeiro Pinto Rego, Belmiro Pereira Monteiro, António Moreira, Arménio Laranjeiro Rama Monteiro, Manuel Nogueira Silva, Joaquim António Pereira de Amorim, Silvino Carvalho de Araújo, Horácio Dias Ribeiro, João de Carvalho Martins, Venâncio Gomes de Faria, Júlio Brites da Costa, Manuel Moreira Pereira, Amadeu Monteiro Tavares Pimentel, Álvaro Soares de Magalhães, Manuel da Costa Dias, António Joaquim Tadeu Ribeiro, Adão Manuel Pinto Guedes, Domingos Rodrigues Pereira, José Rodrigues Fernandes Gandarez, António Miguel, Augusto Ladeiro Robalo, António Pereira, Albano Barbosa da Mota, Manuel João Afonso, Manuel Guedes da Silva, João Gonçalves Baptista, Agostinho da Silva Ferreira, Joaquim Moleirinho, Manuel Gonçalves de Sousa, Manuel Simões Ferreira, Alberto de Sá Machado, José da Cerveira Lopes Francisco, António Sobral Albino, Manuel Guiomar Sérgio, Bernardino Gaspar, Humberto Mestre Jacinto, Alberto Marques Machado, Francisco Pires Mendes, Manuel de Oliveira Gueifão, Henrique Albino, António Bonito dos Santos, Carmino Falcão, José Manuel de Jesus Figueiras, Manuel de Jesus Martins, Fernando António Chibante, José Domingos de Sousa, Diamantino de Oliveira Lopes, Anastácio Rosa Manuel, Olímpio de Matos Salgueiro, Joaquim Marques dos Santos, António Domingos de Deus Lopes, Albino Marques Félix, Elio Alves, António Carvalho Figueira, Mário da Silva António, Manuel Rosa Leitão, Joaquim Lopes Barracas, José Francisco Semedo Nunes, Emílio Esperança dos Reis, Luís Marques de Matos, Antíbal da Costa Pereira, João da Costa, António Rodrigues da Silva, João Alves, António Pacheco, Manuel António Mesquita, José Fernando Correia Monteiro, José Maria Flores, José de Sousa, José Manuel Barreto, Armando Rasteiro Marques, António Mendes da Silva, Augusto Lopes de Sousa, Manuel Gavancha, Miguel Rosa Esteves, Manuel Bexiga Gonçalves dos Santos, Joaquim Fiel Baptista Martins, Artur Gonçalves Roque Rodrigues, Américo Fragoso Pires, António Filipe Tapadas, Celso de Oliveira Alves, Raul António Pinto Caeiro, António Joaquim Pina Correia, José Maria da Silva, Emídio Heitor, José das Neves Ferreira Félix, Adriano Guedes da Silva, António Luís dos Santos Coelho, José Rodrigues Paula, José Francisco Palminha Ragagelos, Amílcar Mendes da Costa, Manuel Carrilho Viegas, Francisco Teixeira Ricardo, Alcino Costa Vilaça, Francisco Ferreira de Oliveira, Joaquim de Barros, António Augusto Magalhães, José Filipe Artur, Manuel Cardoso Tavares, Rui Monteiro Faina, Isidoro Torres de Sousa, Vitorino da Rocha Silva, Artur de Queirós Madureira, Joaquim da Rocha Araújo, Amadeu Nogueira Dias e José de Magalhães Teixeira.

A Encarregado geral de obras de 1.ª cl. — o Encarregado geral de obras de 2.ª cl., Manuel Vilela.

A Encarregado geral de obras de 2.ª cl. — o Operário da conservação de edifícios, Avelino Baptista Amaro.

A Operários de 1.ª cl., Grupo B, da conservação de edifícios — os Operários de 2.ª cl., Grupo B, Francisco Ferreira, Manuel Maia Rito, Joaquim Duarte dos Santos, Joaquim Armando Ribeiro e Manuel Pereira Rezende.

A Operários de 2.ª cl., Grupo B, da conservação de edifícios — os Operários de 3.ª cl., Grupo B, José da Fonseca Castelhano, José Parente Dourado, António Soares Maciel, Fernando Figueiredo Abreu e José da Silva.

A Operários de 3.ª cl., Grupo B, da conservação de edifícios — os Operários de 4.ª cl., Grupo B, António Martins, Ernesto Gomes Bogalho, António Gomes, Sebastião Ferreira Baptista, Artur José Gaspar, Manuel Soares Maciel, João dos Santos Roxo e António Coelho Barata.

A Guardas de P. N. de 2.ª cl. — as Guardas de P. N. de 3.ª cl., Vitória Conceição Gonçalves, Maria Augusta Pires da Fonseca, Delmira de Jesus Rodrigues, Cremilde Maria de Matos, Emilia de Freitas, Albertina Au-

gusta, Noémia Rodrigues Ribeiro, Maria do Céu, Maria José Alves Mapele, Maria Joaquina Garcia, Palmira da Costa Roque, Zélia Pires Carvalho Vicente, Maria dos Anjos Simões, Judite Maria Telheiro Condeço, Maria da Conceição Valente Soles, Lutsa Maria Viana, Maria da Piedade, Vitalina Guerreiro da Silva, Ottília Guerreiro, Ermelinda de Jesus, Maria Amélia Gomes, Maria Caeiro Ambrósio, Maria de Lurdes da Rocha, Maria de Jesus Sargedado, Teodora Gonçalves d'Oliveira Catalão, Maria d'Ascensão dos Santos e Amélia Fernandes.

A Guardas de P. N. (homens) — os Serventes de 2.ª cl., Adelino Mendes, Francisco Varela Montoso, Faustino Rodrigues, António Gonçalves Iria e José Francisco Gonçalves.

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Da esquerda para a direita: — *Vicente Runa*, chefe de lanço de 1.ª cl. — elogiado pela honestidade demonstrada ao fazer imediata entrega de uma carteira que achou ao Km. 9,650-Oeste, e que continha 260\$00 e vários documentos; *Adriano Pinto*, chefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido quando, encontrando-se de folga e ainda na cama, ao ouvir pancadas anormais na linha à passagem de um comboio levantou-se e verificando estar partida a crócima n.º 3 da estação da Figueira da Foz, tomou providências e colaborou na substituição; *Américo Gomes Madura*, subchefe de distrito — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido, quando não obstante estar de folga se apresentou voluntariamente a colaborar na substituição da crócima n.º 3 da estação da Figueira da Foz, a qual estava partida; *João Afonso*, subchefe de distrito e *João Valente*, assentador de 1.ª cl. — elogiados pelo muito interesse, dedicação e esforços despendidos nos trabalhos de substituição de duas barretas partidas ao Km. 130,350-Beira Baixa, não obstante encontrarem-se, respectivamente, de licença regulamentar e de folga; *Manuel de Matos*, assentador de 1.ª cl. — elogiado pelo interesse, dedicação e esforço despendido quando, ao ouvir na sua residência uma pancada estranha na linha foi encontrar um carril partido ao Km. 29,321-Beira Alta e prontamente correu a pregar as travessas para segurança da circulação dos comboios, avisando de resto o seu chefe de distrito para efeito de substituição do carril.



Da esquerda para a direita: — *Jose Ribeiro*, revisor de bilhetes de 3.ª cl. — encontrou numa carruagem do comboio n.º 7969 uma carteira com documentos e a importância de 1 090\$00, que prontamente entregou ao chefe da estação de Senhora da Hora; *António Lúcio*, chefe de distrito — elogiado pelo muito interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de extinção de um incêndio numa pilha de travessas novas ao Km. 168,380-Douro, onde se apresentou pronta e espontaneamente, não obstante encontrar-se de licença regulamentar; *Silvestre Vitória Tamagnini*, chefe de distrito — elogiado pelo muito interesse, dedicação e esforço despendido nos trabalhos de substituição de um carril ao Km. 5,700-Beira Baixa, que encontrara partido, quando, de folga, se dirigia para a estação de Alferrarede; *Albino Gomes Correia*, chefe de distrito, *Adoindo Mendes Dias* e *Manuel Mendes Pereira*, assentadores de 2.ª cl. — gratificados pelo muito interesse e esforços despendidos nos trabalhos de desobstrução da via aos Kms. 34,900 - 35,000 e 37,800-Beira Baixa devido a queda de terras e pedras e não obstante encontrarem-se de folga.

NA NOSSA CAPA:

CAMPOLIDE, À NOITE — Foto de Aníbal Monteiro Sequeira,
Menção honrosa no II Concurso Fotográfico do Boletim da C.P.